

## درب السندباد: بغداد والخليج العربي

### SINDBAD'S WAY: BAGHDAD AND THE PERSIAN GULF

من الطرق الثلاثة التي تصل أوروبا بالشرق الأقصى، نجد أن أسهل الدروب وأقلها تكلفة هو "درب السندباد المتوسط" الذي يمر عبر الخليج العربي، وأنه كما هو متوقع، أقدم الدروب التي ظلت تستخدم دون انقطاع. وقد حظي هذا الدرب المتوسط الذي يعبر بلاد الشام وبغداد بالأسبقية على كل الطرق البديلة حين كان يؤدي مهمته على الوجه الأكمل، لكن إغلاقه كان يزيد من أهمية الطريق البري انطلاقاً من القسطنطينية في الشمال ومروراً بمصر برا ومنها إلى البحر الأحمر.

وقد أغلق هذا الدرب في النصف الثاني من القرن الثالث عشر، وكان من جملة الأسباب التي أدت إلى إغلاقه استيلاء المغول على بلاد ما بين النهرين، وترجع مكانة بغداد إلى مجرد مركز للحكم العسكري المغولي والاستغلال المالي بعد أن كانت عاصمة الإمبراطورية الإسلامية ومركز التجارة العالمية. لكن هذا لم يحل في حد ذاته دون وصول الأوروبيين إلى الخليج العربي، لأن التجار انتقلوا ببساطة إلى طريق الخان المفضل، متجاوزين بغداد والبصرة ومتوجهين مباشرة إلى تبريز ومينائها البحري هرمز. لكن حدث أمران أفقدا هذا الطريق البديل جاذبيته. فحين اعتنق المغول الخانيون الإسلام عام ١٢٥٩م، أصبحوا خاضعين للأمر البابوي القاضي بمقاطعة التعامل مع

"الكفار" مثلهم مثل بقية أجزاء المنطقة. زد على ذلك أن فقدان الصليبيين لآخر موائلهم البحرية على شواطئ بلاد الشام بعد سقوط عكا عام ١٢٩١م، دفع كثيرا من الأوروبيين إلى إعادة تركيزهم في الشمال (في أرمينيا الصغرى) مما جعل الطريق البري الشمالي أكثر جاذبية. هذان الحدثان شجعا الأوروبيين على اتباع الطريق الشمالي الشرقي عبر آسيا الوسطى وهو ما وصفناه في الفصل الخامس. كما انتقل آخرون إلى جزر البحر الأبيض المتوسط لسهولة الانتقال منها بحرا إلى الإسكندرية؛ وسوف نتناول تحول انتباههم إلى مصر تحت حكم المماليك في الفصل السابع. وقد تراجعت أهمية الطريق المتوسط في هذه العملية.

### التجارة المسلمة - المسيحية

#### Muslim/Christian Trade

لم تستطع وحشية الصليبيين ولا الأمر البابوي المتكرر بمنع الأوروبيين من التجارة مع المسلمين التأثير في ازدهار التجارة التي كانت تنتقل في القرنين الثاني عشر والثالث عشر على الطريق المتوسط. فقد كانت السنوات كفيلة بإيجاد نوع من التعايش الوثيق بين التجار المسيحيين من الممالك الصليبية والتجار المسلمين الذين يأتون بالبضائع من الشرق. (الشكل رقم ٨)

كان ازدهار ميناء عكا، وهو الميناء الرئيس للمستعمرات الصليبية من ١١٩١م - ١٢٩١م، يعتمد على تلك التجارة. ففي منتصف القرن الثالث عشر خضعت عكا لاستعمار البندقية التي تمكنت شيئا فشيئا من التخلص من منافستها جنوة وبيزا (جاكوبي Jacoby ١٩٧٧م: ص ص ٢٢٥-٢٢٨) وفي غمرة انشغالهم بعمليات بيع الأراضي وشراؤها، وتشديد المباني، وإبرام العقود، وتسيير أمورهم في محكمة محلية ذات سلطة (انظر مثلا، بروير Prawer، ١٩٥١م: ص ص ٧٧-٧٨، وريتشارد Richard، طبعة ١٩٧٦م: ص ص ٣٢٥ - ٣٤٠) نسي البنادقة على ما يبدو أن نهاية المميزات التي يتمتعون بها صارت قاب قوسين أو أدنى.

استمر الإيطاليون في عكا في تسليم البضائع المتفرقة الواردة من المناطق الداخلية (عالية الضرائب) والبضائع الثمينة من التجارة النائية (قليلة الضرائب) التي كانوا يصدرونها إلى أوروبا حتى بعد استتباب الأمر للماليك في مصر وسورية عام ١٢٦٠م. أما شركاؤهم في التجارة فكانوا من المسلمين. وبحسب رواية هلال (١٩٨٣م)<sup>(١)</sup> فإن التجار المسلمين من الأراضي الداخلية:

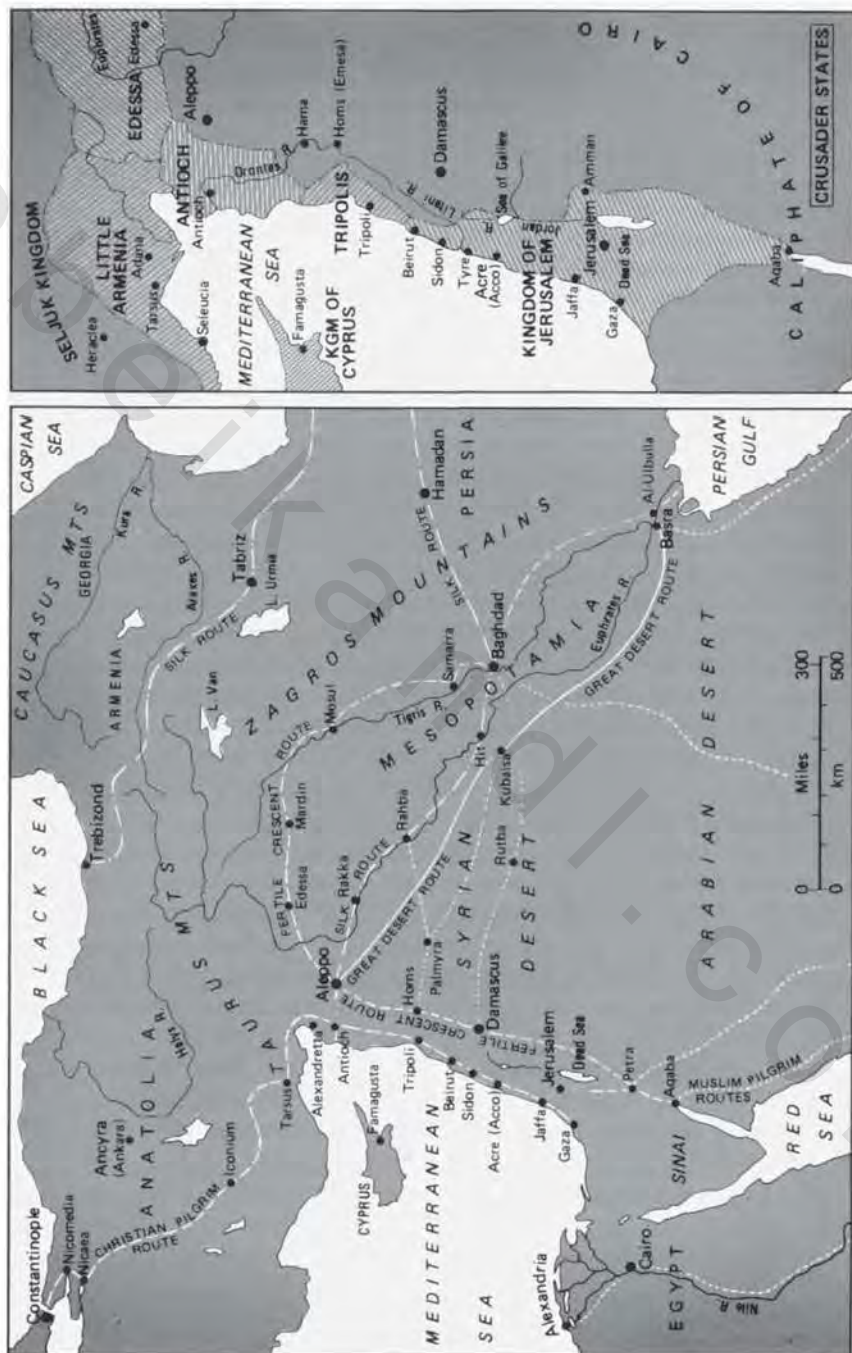
مارسوا أعمالاً مع الموانئ اللاتينية درت عليهم الريح الوفير... فقد كانت المدن السورية الداخلية مثل حلب، وحماة، وحمص تعتمد في ازدهارها على التجارة عبر الموانئ اللاتينية. فالمعاهدات بين سلطان الماليك والقوى اللاتينية ضمنت سلامة تجار كل جانب وسفنهم، وأموالهم، وبضائعهم، وحرية تنقلهم في أراضيهم.

وفي النصف الأول من فترة حكم السلطان منصور قلاوون (حوالي ١٢٨٠ - ١٢٨٥م) حافظ السلطان على علاقات سياسية سلمية مع الممالك اللاتينية في سورية (هلال، ١٩٨٣م: ص ١١٩). حتى في عام ١٢٩٠م، أبرم قلاوون معاهدة أخرى مع الجنوئين ضمنت سلامة التجار من كلا الطرفين مدفوعاً بمحاجته إلى إمدادات جديدة لدعم جيشه بعد أن وفرت جنوة السفن اللازمة لنقل هذه الإمدادات من منطقة البحر الأسود<sup>(٢)</sup>. (هلال، ١٩٨٣م: ص ١٥٧). في تلك الآونة، كان المستوى العام للتجارة عبر الطريق الداخلي قد انحدر على أثر انقطاع العلاقة بين الماليك والصلبيين التي قامت على المصلحة المتبادلة.

فقد انتهت الهدنة بين الطرفين في عام ١٢٩١م حين استطاع ابن السلطان قلاوون وخليفته أشرف الخليل طرد الصليبيين من آخر معاقلهم في ميناء عكا. صحيح أن البابا أصدر أمراً بمنع الأوروبيين من التجارة مع "الكفار" خلال الحملات الصليبية، لكن هذا الأمر لم يؤبه له في معظم الأحيان. والآن - وأمام انهيار آخر معاقل الصليبيين، وأمام "استحالة تعبئة قوات كافية لاسترداد ما فقدوه، كانت الوسيلة الوحيدة للانتقام على ما يبدو فرض حظر فعال".<sup>(٣)</sup>

فما عسى البنادقة والجنوبيين أن يفعلوا؟ فإذا لم يعد ممكنا الاعتماد على الوسطاء المسلمين في الحصول على الحرائر والتوابل من الشرق الأقصى، فلا بد من العثور على طرق جديدة تلتف على المناطق الداخلية. وكان الطريق البري الشمالي الذي كان يستخدم بشكل متزايد كما رأينا في السابق من البدائل المطروحة طبعاً. أما البديل الآخر فكان العمل من خلال خانات المغول في بلاد الفرس الذين لم يعترضوا آنذاك على مرور التجار الأوروبيين في أراضيهم. لكن اعتناق غازان Ghazan الإسلام في عام ١٢٩٥م وضع نهاية لهذا. أما أكثر البدائل جراءة فكان الدوران حول إفريقيا عن طريق المحيط الأطلسي والوصول إلى المحيط الهندي. ومن اللافت حقاً أن المحاولة الجادة الأولى حدثت عام ١٢٩١م.<sup>(٤)</sup> ومع أن الغموض مازال يكتنف تفاصيل هذا الحدث، إلا أن أخوين من جنوة على ما يبدو هما أوغوليتو وفادينو فيفالدي Ugolino and Vadino Vivaldi أبحرا بمحاذاة سواحل إفريقيا الغربية في محاولة للوصول إلى جزر الهند. لكن أحداً لم يسمع شيئاً عنهما بعد ذلك. ويرى لوبيز Lopez أنه "لو كتب لرحلة الأخوين فيفالدي النجاح لوفرت للجنوبيين طريقاً بحرياً بديلاً إلى جزر الهند" (١٩٤٣م: ص ١٧٠). لكن هذه المحاولة لم يكتب لها النجاح قبل قرنين آخرين من الزمن.

في تلك الأثناء، ولكي تستمر التجارة، كان على الأوروبيين أنى ولوا وجوههم، ورغم التحريم البابوي، أن يتعاملوا مع المسلمين. فكلا الطريقين إلى المحيط الهندي كانا يعبران أراضي المسلمين. وقد أصر المصريون على منع أي تاجر أوروبي من المرور عبر أراضيهم سواء أكان يحمل بضائع إلى الهند والصين أو عائداً ببضائع الشرق الأقصى. لذلك لم يكن لدى الإيطاليين في مصر بديل سوى التعامل مع تجار الكارم المسلمين من أصحاب النفوذ (انظر الفصل السابع) الذين كانوا يحتكرون تجارة التوابل. كما كان للدولة دور رئيس في هذه الاتصالات فالحكومة لم تكن تنظم العلاقات مع التجار الأوروبيين وحسب، بل إن سلاطين الممالك احتكروا التجارة مع الأجانب شيئاً فشيئاً. لذلك كان الطريق الوحيد "الحُر" إلى البحار الشرقية المفتوح نظرياً أمام التجار الأوروبيين هو المرور عبر أراضي المغول (الخان) إلى هرمز على الخليج العربي، والإبحار من هناك إلى الهند.



الشكل رقم (٨). اخلال الحبيب ومالك الصليبيين والطريق إلى الهند.

ولكي ندرك مدى أهمية الطريق الذي يمر في الخليج العربي لا بد لنا من إلقاء نظرة على "العصر الذهبي" للإسلام (أي في القرنين الثامن والتاسع)، لأن بغداد كانت نقطة التقاء أهم طرق التجارة البرية والبحرية، لأن هذه الطرق، حتى بعد انحدارها، حافظت على أهميتها ولو بمستويات أقل.

### بغداد

#### Baghdad

تصف جغرافية العالم في القرن العاشر (حدود العالم، ترجمة مينورسكي، ١٩٣٧م: ص ١٣٧)<sup>(٥)</sup> العراق بأنه "يقع على مقربة من مركز الدنيا" وبأنه "أكثر بلاد المسلمين رخاء" وبأنه "موئل التجار، ومهد الثراء...." وتوصف بغداد بأنها أكثر مدن العالم رفاهية" (حدود العالم، ترجمة مينورسكي، ١٩٧٣م: ص ١٣٨). لكن على الرغم من هذا الوصف البراق فإن أحوال المدينة تدهورت بعد عهد هارون الرشيد. ففي أواخر القرن العاشر، حين آلت الأمور إلى البويهيين، لم تعد المدينة في أحسن أحوالها كما يتضح لنا من جغرافية المقدسي المفصلة. فقد كتب المقدسي وصفه للشرق المتوسط في حوالي ٩٨٥ - ٩٨٦م<sup>(٦)</sup> بناء على تجاربه الفريدة الخاصة ولو بشكل جزئي على الأقل، إذ كان كثير الترحال، يجمع بين العلم والتجارة، وهذا ليس بغريب فهو يصف نفسه قائلاً (ترجمة رانكينغ وأزو Ranking & Azoo ٣، ١٤):

كنت معتادا على البيع والشراء في كل مدينة، وعلى الاختلاط بالناس من جميع الطبقات، وأركز انتباهي في كل مكان على هذا العلم (الجغرافيا). لقد قمت بقياس الأقاليم ....؛ وسافرت حول الحدود ورسمتها؛ كما زرت العديد من المدن ... وبحثت في العائدات وقدرت مبالغها .... وسافرت بنفسي طبعاً حوالي ألفي فرسخ في سائر البلدان، وأكملت الدائرة من بحر القلزم (الأحمر) إلى عبادان (الخليج العربي) ... وطرحنت أسئلة كثيرة على البحارة .... ورأيت أن لديهم خرائط وأدلة يستعملونها باستمرار ويتبعونها بثقة ضمنية.

ويوضح المقدسي بجلاء سبب كون الخليج العربي الطريق المفضل دوماً بدلاً من البحر الأحمر للوصول إلى المشرق. فعلى النقيض من الخليج الذي يسهل فيه الإبحار. كانت مياه البحر الأحمر خطرة دوماً لأن "القاع مكسو بصخور هائلة ... جعلت من الضروري أن يتم الإبحار فيها نهاراً... (المقدسي، ترجمة رانكينغ وأزو: ص ١٦). زد على ذلك أن المرور من البحر الأحمر إلى الهند كان يتطلب الإبحار في المياه المفتوحة، أما السفن المسافرة من الخليج فكانت تستطيع رؤية اليابسة طوال الوقت.

وسنعود إلى كتاب المقدسي حين نتبع الطريق البحري نحو الشرق على اعتبار أن كتابه يقدم لنا دليلاً مقنعاً على أن البحارة والتجار العرب والفرس كانوا على معرفة بأرجاء المحيط الهندي كافة منذ زمن بعيد. لكن دعونا ننظر هنا إلى وصفه بغداد في نهاية القرن العاشر، ومع أننا لا نعرف على وجه الدقة إن كان المقدسي يصف المنطقة المحيطة بالعاصمة بغداد، ومعظمها على الضفة الشرقية نهر دجلة، أو كان يخص بالذكر مدينة السلام - وهي المدينة الملكية السابقة على الضفة الغربية التي هجرها أهلها على حد علمنا. ويقول المقدسي (ترجمة رانكينغ وأزو: ص ٥١):

اعلم أيضاً أن بغداد كانت في يوم من الأيام مدينة رائعة، لكنها أصبحت الآن قاعاً صفصفاً وفقدت كل جمالها. ففسطاط مصر (أي القاهرة القديمة) في الوقت الحالي تشبه بغداد فيما مضى؛ ولا أخال أن ثمة مدينة إسلامية أفضل منها (الفسطاط).

أو كما يقول في وقت لاحق (ترجمة رانكينغ وأزو: ص ١٨٧ - ١٨٩):

إن بغداد حاضرة الإسلام ... (سابقاً مدينة السلام)، وكانت أفضل ممتلكات المسلمين، وأجمل المدن ... لكن بعد ضعف قوة الخليفة، سقطت من مكانتها السابقة، وتقلص عدد سكانها. فمدينة السلام ما هي الآن سوى خرائب ... وهي تسير كل يوم من سيئ إلى أسوأ، وأخشى أن يهجرها السكان ذات يوم مثل سامراء.

وبحسب رواية فيت Wiet (١٩٧١م: ص ١٠٦) فقد تراجعت مكانة الخليفة إلى

مجرد صورة في عهد البويهيين، كما تعرضت المدينة إلى مزيد من الإهمال على يد

السلاجقة الذين لم يسكنوها. لكن شيئاً واحداً واضحاً ظل بادياً للعيان، كما نرى في وصف خطيب البغدادي (المتوفى سنة ١٠٧١م) لبغداد في عهد السلاجقة في حوالي ١٠٦١م (كما أورده فيت، ١٩٧١م: ص ١١٨):

ليس في العالم كله مدينة تضاهي بغداد في وفرة ثرائها، وأهمية تجارتها، وعدد علمائها وأعلامها، وسعة ضواحيها، وكبر حدودها وكثرة قصورها، وسكانها وشوارعها، وأزقتها، ومساجدها وحماماتها، وأرصفتها وموانئها، وخاناتها ...

لكن البغدادي ذاته يعترف بتدهور المدينة عما كانت عليه من قبل (كما ورد في فيت، ١٩٧١م: ص ص ١١٨-١١٩):

بلغ عدد السكان وعدد المباني في بغداد حده الأقصى أيام هارون الرشيد .... بعدئذ بدأت أعمال الشغب، وتعرض الناس إلى سلسلة لا نهاية لها من المصائب، وتدهورت أحوالها المزدهرة وأصبحت صعيداً جرساً حتى إنها، قبل زماننا أي في القرن الماضي، وجدت نفسها في تعارض تام مع سائر العواصم، وفي تناقض مع كل البلدان العامرة يسكنها لما حل بها من الانحلال والخراب.

في أواخر القرن الحادي عشر والقرن الثاني عشر تعرضت بغداد بحسب رواية فيت إلى سلسلة لا نهاية لها من الويلات تركت آثار رهيبية على المدينة: المجاعة في عام ١٠٥٧م، وحريق في السنة ذاتها، ثم حريق آخر بعد الأول بستين (فيت، ١٩٧١م: ص ١٠٧) وطوفانات هدامة بين عامي ١٠٦٩ و ١٠٧٥م، وصراعات دينية عديدة في عام ١٠٧٥م وما بعدها. ثم تعرضت المدينة إلى خمسة أشهر من الاضطراب عام ١٠٧٧م تلتها معارك ضارية في الشوارع عام ١٠٨٨م، ثم تالت الحرائق. ففي عام ١٩٠٢م حدث حريق كبير "أتمى على سوق الصرافين والصاغة". كما اندلعت حرائق أخرى في الأعوام ١١٠٢ و ١١٠٨، و ١١١٤، و ١١١٧، و ١١٣٤، و ١١٤٦ و ١١٥٤م، وقد رافق هذه المصائب كوارث طبيعية أيضاً، ففي عام ١١٠٦م حدث طوفان رهيب، تبعته هزة أرضية عام ١١١٧م، ثم طوفان آخر عام ١١٧٤م وعام ١١٧٩م، كما

استمرت أعمال الشغب في الشوارع كالمعتاد " في الأعوام ١١٠٠ و ١١٠٤ و ١١١٠ ، و ١١١٨م. " وفي عام ١١٢٣م ، هاجم زعيم بدو الحلة بغداد. ولم ينقذ الخليفة سوى مساعدة السلاجقة .... " (فيت: ص ص ١٢٢-١٢٧). وهكذا يستتج فيت (١٩٧١م: ص ١٣٥) أنه حتى قبل تفكك السلاجقة "لم تكن بغداد أكثر من عاصمة إقليمية ... فبعد رحيل أسياده الأتراك ، ظن الخليفة نفسه حاكم المدينة الإقليمية بلا منازع ... لكن بغداد لم تكن في واقع الأمر أكثر من مركز خلافة وهمية".

وحتى الحاج الإسباني (الأندلسي؟) ابن جبير الذي مكث في بغداد خمسة أيام عام ١١٨٤م (في نهاية حكم السلاجقة) عبر عن حزنه لأن معظم ملامح بغداد ، رغم كونها مدينة قديمة وعاصمة الخلافة العباسية ، "قد زالت تاركة خلفها اسما شهيرا فقط. وبالمقارنة مع ماضيها ، وقبل أن تحمل بها المصائب والمحن وتحرق بها عيون الانهيار... فهي مثل أطلال معطلة ، وآثار مهدامة ، أو تمثال لشبح " (كما ورد في فيت ، ١٩٧١م: ص ص ١٣٧-١٣٨). ولكن ابن جبير ، والحق يقال ، كان يصف المدينة الملكية فقط ، لأن بقية وصفه يتحدث بحماسة عن المدينة على الضفة الشرقية من المدينة (مثلما ورد في فيت ، ١٩٧١م: ص ص ١٤١-١٤٢).

في الجزء الشرقي من المدينة أسواق رائعة ، وهو بالغ التنظيم ، كثير السكان ولا يعلم عددهم إلا الله. وفيه ثلاثة جوامع ... ويبلغ عدد الجوامع في بغداد أحد عشر جامعا تقام فيها صلاة الجمعة... أما الحمامات في المدينة فحدث ولا حرج.

لكن المصادر لا تعطي إجابة قاطعة بالطبع ، فهي فحين تقارن بغداد بما كانت عليه في الماضي ، ترى الانحدار ، لكنها حين تقارنها بمعظم الأماكن الأخرى ، ترى اقتصادا نشطا لا سبيل إلى إنكاره يدعمه جزئيا تزايد الطلب على التصدير.

وقد حافظت الصناعة على ازدهارها ، وحافظت صناعة النسيج على أهميتها في عهد البويهيين. "فالخلفاء ، حرصا منهم على استمرار صنع الأقمشة الفخمة في

عاصمتهم، جلبوا فرقا من النساجين من تستر Tuster في سوسيانا Susiana، وكانت ورشات المدن تنتج كميات متزايدة من الحرير الممتاز والأقمشة المطرزة". وكان في إيطاليا في العصور الوسطى قماش خاص موشى بالذهب سمي على اسم بغداد، وقماش عتبي Attabi مصنوع من الحرير والقطن يحمل اسم أحد أحياء المدينة (فيت، ١٩٧١م: ص ١٠١). حتى في العصر السلجوقي، كانت بغداد تنتج وتصدر كثيرا من البضائع أهمها الأقمشة القطنية، والحريرية، وأقمشة الموائد، (الخصائر) والكريستال، والزجاج، والمراهم والأدوية، بكافة أنواعها" (فيت، ١٩٧١م: ص ١١٧).

لكن هذه النشاطات تراجعت إلى حد كبير في النصف الثاني من القرن الثالث عشر على أثر غزو هولاكو للعراق. فالمغول لم يكتفوا باستنزاف خيرات العراق، بل أقاموا عاصمتهم في تبريز المنافسة التي حرفت التجار الأوروبيين عن بغداد ومينائها - البصرة - إلى ميناء هرمز منفذ المغول على الخليج.

#### سقوط بغداد

كان البغداديون، على النقيض من الأوروبيين الجاهلين بالمغول، على دراية تامة بالتهديد المغولي المهدق. ففي أوائل القرن الثالث عشر، دفع الهلع الخليفة ناصر إلى الاستغاثة بالأيوبيين ضد جنكيز خان. ولحسن الحظ أن الخطر لم يكن صحيحا، لأن الأيوبيين كانوا مشغولين في معاركهم ضد الصليبيين ولم يتمكنوا من تجديده (فيت، ١٩٧١م: ص ١٥١). وشن المغول هجمات عدة صوب بغداد في الأعوام ١٢٣٦ و١٢٣٨، و١٢٣٤ ومرة أخرى عام ١٢٥٢م، وفي كل مرة، كان السكان يستعدون لمواجهة، ولم ينقذهم إلا تغيير المغول لوجهتهم أو انسحابهم بعد أن يلحقوا بعض الأضرار بالمدينة (فيت، ١٩٧١م: ص ١٥١-١٦٣). وربما أدت هذه التهديدات الكاذبة إلى دخول المدينة في حالة من الاطمئنان حتى إن الخليفة لم يحرك ساكنا حين سرت شائعة عام ١٢٥٧م تفيد بأن جيش المغول بقيادة هولاكو يقترب من المدينة،

وعجز عن تجهيز الدفاع المناسب عن المدينة. وفي ١١ يناير عام ١٢٥٨م حاصر المغول المدينة من جميع أطرافها، وفي ٥ فبراير كانت رايات النصر ترفرف على أسوارها. بعد ذلك بخمسة أيام أعدم الخليفة (فيت، ١٩٧١م: ص ص ١٦٤-١٦٥).

ولدينا عدد من الأوصاف المفصلة لسقوط بغداد عام ١٢٥٨م، بعضها وصلنا شفاهاً بالتواتر (ابن أثير والمصادر الصينية)،<sup>(٧)</sup> وبعضها مبني على روايات شهود عيان في ذلك الوقت أو بعد الحدث بوقت قصير. ولأكثر هذه الأوصاف مسحة شاعرية مأساوية لأن العالم الإسلامي اعتبر سقوط بغداد إحدى أشنع الكوارث في التاريخ. أما الرواية المفصلة لدي فهي رواية وصاف Wassaf التي نسوقها هنا حسب الترجمة الإنجليزية التي أعدها سبولر Spuler (١٩٧٢م: ص ص ١٢٠-١٢١):

في الصباح حين أشرقت الشمس وأرسلت أشعتها من وراء الأفق، وأبعد الضياء وكأنه السحر اختام النجوم عن غطاء السماء الزئبقي، أصدر الخان (هولاكو) أوامره لجيشه بحمل لواء السلب والنهب إلى بغداد ... فدمروا أولاً أسوار المدينة، وملؤوا الخندق الذي يحاكي عمقه عمق تأملات الحكماء. ثم اجتاحت المدينة مثل صقور جائعة تهاجم قطعاناً من الغنم، وقد أطلق لهم العنان فاندفعوا بوجوه لا تعرف الحياء يقتلون وينشرون الذعر ... كانت المذبحة هائلة حتى إن الدم جرى في الشوارع مثل نهر النيل، بلون أحمر مثل خشب الصباغ، ونهبت بضائع بغداد وثرواتها. وسلب المغول الكنوز من حريم بغداد، قتلوا الرجال وألقوا بهم العار ... كان الأنين يسمع من الأسطح والأبواب .... وقطع المتوحشون بسكاكينهم الأسرة والمقارن المصنوعة من الذهب والمطعمة بالأحجار الكريمة وحولوها إلى أشلاء؛ أما المختبئات وراء الحجاب في أجنحة الحريم ... فجرهن المغول من شعورهن في الشوارع والأزقة كأنهن دمي يلعب بها الأطفال، وأصبحت كل واحدة منهن دمية بيد وحش من وحوش التار .....

وليس ثمة وصف أوروبي "لأهل الجحيم" يستطيع أن ينافس هذه القصة المرعبة. ومع ذلك، هل دمرت بغداد عن بكرة أبيها، أم عادت المدينة إلى الحياة ثانية مثل سمرقند؟

لم يعثر المؤرخون على إجابة شافية عن هذا السؤال حتى الآن، مع أن الفصل الذي كتبه أشتور عن "العراق تحت حكم المغول وآسيا والإقطاع والتركمان" *Irak Under Mongol and Turcoman Feudal Lords* (١٩٧٦م: ص ص ٢٤٩-٢٧٩) يعطينا أفضل رواية في السياق العام. أما كيث وايزمان Keith Weisseman (جامعة شيكاغو: محاضرة ٢٣ يناير ١٩٨٦م) فيبحث في المدونات التاريخية ساعياً إلى تقويم حالة بغداد تحت حكم المغول، ويرى أن الفراغ في المعلومات عن بغداد بين ١٢٥٨م والفتح العثماني بعد ذلك بستمئة عام هي في حد ذاتها إشارة مهمة إلى تراجع أهمية المدينة. فعدم مناقشة العلماء المسلمين لأخبار المدينة وعدم ذكرها من قبل الرحالة يشير إلى أن الطريق الرئيس لم يعد يمر عبر بغداد.<sup>(٨)</sup> ويقول وايزمان إن انحدار بغداد شمل النواحي السياسية والاقتصادية والسكانية والاجتماعية. أما أشتور فيعطينا السياق الواسع الذي حدث فيه كل هذا - وتشكل الرواية الأولية لرشيد الدين (الوزير للمصلح المسلم فيما بعد، "الخان") المصدر المركزي لكليهما. (انظر المختارات ذات الصلة من هذه الوثيقة الواردة في سبولر، الترجمة الإنجليزية، ١٩٧٢م: ص ص ١١٥-١٦٤).

لكن تراجعاً سياسياً حدث بكل تأكيد. فالمدينة بعد عام ١٢٥٨م تراجعت إلى مجرد عاصمة إقليمية تُحكم من تبريز، وكان حضور المغول ممثلاً بحامية عسكرية يرأسها أمير. وفي القرن الثالث عشر، زارها الخان مرات عدة (وايزمان، ١٩٨٦م). لكن ذلك لم يشر إلى قلة الاهتمام بإمكانات بغداد بوصفها مصدراً للعائدات. فالنظام الإقطاعي الذي أسسه حكام المغول فرض ضرائب باهظة ولاسيما على سكان المدن الذين عانوا من خسائر جسيمة نتيجة عمليات الشراء الإجباري، والضرائب التجارية، وتوفير المأوى لجباة الضرائب (ويسمون بالرسل)! "كانت الضرائب المفروضة على أهل المدن هي الاستغلال بأبشع صوره. ويروي لنا المؤرخ العربي ابن الفوطي كيف كانت الإتاوات الباهظة تتزع من أهالي بغداد" (أشتور، ١٩٧٦م: ص ٢٥٠) رغم الانحدار العام في رفاهية المنطقة وقدرتها على الإنتاج.

كما كان التدهور الاقتصادي واضحاً بما أن طرق التجارة النائية تجنبّت المرور ببغداد رغم بقائها مركزاً للتجارة الإقليمية. وبخبرنا آشور (١٩٧٦م: ص ٢٦٣) أن تجارة بغداد المنتظمة مع سورية ومصر انقطعت لمدة خمسين عاماً بعد سقوطها على يد المغول، ولم تستأنف إلا في بداية القرن الرابع عشر. والأمر من هذا وذاك أن التجارة مع الهند تأثرت أيضاً (آشور ١٩٧٦م: ص ٢٦٤)

كان قسم كبير من التوابل والبضائع الهندية قبل سقوط بغداد على يد المغول يشحن إلى البصرة ومنها إلى شواطئ البحر المتوسط مروراً ببغداد وأنطاكية. وبعد أن استتب الأمر للمغول، أصبحت تبريز عاصمة الحكام المغول وسوقاً تجارية دولية أيضاً ... وبعد سقوط بغداد بعشر سنوات، استولى سلطان القاهرة على أنطاكية وهي المدينة التجارية العظيمة على الطرف الآخر من طريق شحن البضائع الهندية القادمة من الخليج العربي براً إلى البحر المتوسط. وكانت العداوة بين حاكم تبريز وحاكم القاهرة، أو بالأحرى حالة الحرب المستمرة بينهما، سبباً آخر لتحول هذا الطريق العظيم. ومنذ ذلك التاريخ، كان قسط كبير من البضائع الهندية التي تصل إلى ساحل الخليج العربي يرسل إلى تبريز ومنها تتابع البضائع رحلتها شمالاً إلى أرمينيا الصغرى.

ولم تتجنب هذه الطرق بغداد وحسب، بل تجنبّت أيضاً المنافذ الأخرى القديمة للبحر المتوسط مثل حلب وأنطاكية<sup>(٩)</sup> حيث تحول التجار المسيحيون فيهما إلى فاما غوسطا في جزيرة قبرص أو إلى أرمينيا الصغرى امثالاً لنص الأمر إن لم نقل مضمونه، الذي أصدره البابا بحظر التعامل مع المسلمين.

أما الزراعة فتراجعت هي الأخرى تحت الحكم المغولي، حيث عانت بغداد من مجاعات متكررة. وشكا رشيد الدين (بحسب ما ورد في آشور، ١٩٧٦م: ص ٢٦٠) من أن مساحة الأراضي المزروعة لم تتجاوز عشر الأراضي العراقية. ويقول وايزمان إن عائدات الإقليم هبطت بنسبة ٩٠٪ بين ١٢٥٨ و ١٣٣٥م، وقد أسفر هذا النقص عن تضخم مستمر وهبوط في قيمة العملة. وقد ألقى هذا المزيج المدمر الذي يجمع بين تناقص الثروة وتعاظم الضرائب عبثاً ثقيلاً على كاهل القلائل الذين آثروا البقاء.

"استمر عدد سكان بغداد في التناقص، وهجر الناس تباعاً بعض أجزاء المدينة إثر تقطيع أوصال الخلافة العباسية بعد الغزو المغولي" (أشتور، ١٩٧٦م: ص ٢٥٣). ففي أواخر القرن الثالث عشر، كان في بغداد العديد من الأحياء المهجورة ولاسيما في الضفة الغربية، كما انحصرت عمليات البناء الجديدة في أضيق الحدود. أضف إلى ذلك أنه في الفترة بين عام ١٢٩٠م والثلاثينيات من القرن الرابع حدثت هجرة متزايدة من بغداد إلى القاهرة كما هو واضح من التأثير العراقي - الإيراني على فن العمارة في القاهرة في عهد الناصر محمد (وايزمان، ١٩٨٦م).

وأكب حالة الانهيار في العراق مصاعب في ميناء البصرة التي كانت على الدوام تتوسط التجارة مع الهند. كانت البصرة إحدى المدينتين المخططين (والثانية هي الكوفة) اللتين بناهما العرب بعد فتح بلاد ما بين النهرين في القرن السابع. ويذكر المقدسي في نهاية القرن العاشر تقريباً أن البصرة تتفوق حتى على بغداد "بسبب مواردها الضخمة وكثرة عدد الأتقياء فيها" (المقدسي، ترجمة رانكينغ وأزو: ص ١٨٤)،<sup>(١١)</sup> وكانت تنتج أنواعاً ممتازة من الحرير والكتان، ومصدراً للؤلؤ والحجارة الكريمة، ومكاناً لمعالجة الإلثم (الأنثيمون) والزنجار (صدأ النحاس). لكنها فوق هذا وذاك كانت ميناء لا يستغنى عنه، ومركزاً تجارياً تمر عبره بضائع جزر الهند، ويصدر منه التمر، والحناء، وخيوط الحرير، والبنفسج وماء الورد إلى جميع بلدان العالم (المقدسي، ترجمة رانكينغ وأزو: ص ص ٢٠٥-٢٠٦).

لكن كان من الواضح أن مصير بغداد لا ينفصل عن مصير مينائها البصرة. ولم يكن بالإمكان أن يستمر ازدهار الميناء بعد الانحدار الذي أصاب بغداد خاصة وأن المركز التجاري الرئيس تحول إلى تبريز التي اتخذها حكام المغول عاصمة لهم. وبدأت التجارة تتحول بعيداً عن البصرة وتنجذب نحو طريق بديل إلى الخليج، وهو الطريق الذي يتجه مباشرة نحو هرمز على الطرف الإيراني بالقرب من مدخل الخليج.

وهكذا دخل الطريق المتوسط خلال النصف الثاني من القرن الثالث عشر في عملية إعادة تنظيم حاسمة. فقد كانت بغداد، ومنفذها على الخليج - أي البصرة - وجميع منطقة الخليج في حالة الحذر. أما على سواحل البحر الأبيض المتوسط فقد كانت الموانئ الصليبية التي استقبلت في الماضي التجار الإيطاليين ممن نقلوا البضائع إلى أوروبا في حالة انهيار الواحد تلو الآخر، حيث انهار آخرها عام ١٢٩١م. وبات في حكم المؤكد تأثر التجارة في الخليج بشكل سلبي. ولم تكن تلك مجرد خسارة ثانوية، فقد كان هذا الطريق إلى الهند أهم حلقة تربط غرب العالم الإسلامي ببلاد الهند والصين أيام هيمنة العرب على التجارة. كان ذلك درب سندباد.

### طريق الخليج نحو الشرق

#### The Gulf Route to The East

حين سطعت شمس الإسلام في أوائل القرن السابع واتسعت آفاقه في إمبراطورية مترامية الأطراف بحلول نهاية القرن الثامن أرسى دعائم وحدة لم يجارها شيء حتى الغزو المغولي الذي حدث مؤخرًا.<sup>(١)</sup> فقد مهدت الإمبراطورية السيل أمام تجارة القوافل البرية على نحو يشبه ما وصفناه في الفصل الخامس، وكان توسع الطرق البحرية تجسيدا لوحدة أعظم حضارتين نهريتين في العالم: حضارة ما بين النهرين التي يرويها نهرا دجلة والفرات، وحضارة مصر التي يرويها نهر النيل.

وقيل التوحيد، حين كانت القوة الساسانية في أوجها في القرنين الخامس والسادس، سيطر الفرس على ما بقي من التجارة البحرية مع الشرق، ونقلوها عبر "خليجهم". أما النشاطات عبر البحر الأحمر حيث الملاحة صعبة، فقد تراجعت بتراجع قوة الرومان. (توسنت Toussaint ١٩٦٦م: ص ٤٥). لكن هذا تغير في أوائل هيمنة المسلمين.

يشكل البحر الأحمر في الغرب والخليج العربي في الشرق حدود الجزيرة العربية التي منها انطلق الإسلام إلى كافة أرجاء العالم. وكان كلا الممرين المائيين يعملان بانتظام

ما دام مركز الإمبراطورية في شبه الجزيرة العربية. وبعد توحيد العرب والمصريين والفرس تحت حكم الإسلام وعقيدته، تلاشت المنافسة بين البحر الأحمر والخليج العربي. (حوراني، ١٩٥١م: ص ٥٢) وأصبحت ذراعي بحر واحد هو البحر الأحمر (الإريتيري The Erythrean) مثلما كانا في عصر الإسكندر (توسنت، ١٩٦٦م: ص ٤٨).<sup>(١٢)</sup>

لكن الخلافة لم تبق في الجزيرة العربية، بل انتقلت أولاً إلى دمشق عاصمة الأمويين، ثم إلى بغداد على أثر انتصار العباسيين. وكان لهذا الانتقال أثره على طرق التجارة التي تركزت في الخليج على اعتبار أن البحر الأحمر أصبح ذراعاً ملحقة بالطريق الرئيس.

وقبل توحيد بلاد فارس مع العالم العربي، سيطر البحارة الفرس على تجارة الخليج النائية مع الشرق حتى مع الصين (حوراني، ١٩٥١م: ص ٤٧). لكن العرب أصبحوا الآن شركاء نشطين متساوين. وتظهر دراسة حوراني (١٩٥١م: ص ٦١) أن:

العرب ورثوا هذه التجارة وبرعوا فيها على الرغم من الانقطاعات. فهذا الطريق البحري من الخليج العربي إلى كانتون كان أطول طريق مطروق بانتظام عرفته البشرية قبل التوسع الأوروبي في القرن السادس عشر. فالتجارة البحرية بين الخليج العربي والصين في تلك الحقبة التاريخية (في القرن السابع حتى القرن التاسع ضمناً) لم تكن ممكنة لولا وجود إمبراطوريات ضخمة على نهايتي الطريق. فجميع العالم الإسلامي من إسبانيا حتى الصين كان موحداً في العصر الأموي (٦٦٠ - ٧٥٩م)، ولاكثر من قرن من الزمن (٧٥٠ - ٧٨٠م) في العصر العباسي. أما في الصين فقد حكمت أسرة تانغ (٦٨١ - ٩٠٧م) إمبراطورية موحدة حتى آخر أيامها...

كان ازدهار التجارة نتيجة طبيعية لهذه الظروف المواتية، ولو أن الفرس استمروا في سيطرتهم عليها بادئ الأمر، فسفنهم المذكورة في الوثائق الصينية منذ عام ٦٧١م، كما أنها المذكورة في الأعوام ٧١٧ و ٧٢٠ و ٧٢٧ و ٧٨٤م حين وصف الفرس بأنهم والهنود والماليزيين من أصحاب السفن في كانتون (حوراني، ١٩٥١م: ص ٦٢).

ولقد ورد أول ذكر للعرب تحديدا عام ٧٥٨م في خبر عن غارة مشتركة شنّها العرب والفرس معا على كانتون. ويدل هذا على أن مستعمرة عربية ملحوظة أنشئت مؤخرا في الشرق الأقصى (حوراني، ١٩٥١م: ص ٦٣، توسنت، ١٩٦٦م: ص ٥١)، وهذه حقيقة ترتبط بتأسيس بغداد عاصمة للعباسيين عام ٧٥٠م وهو ما حفز انطلاق مزيد من رحلات المغامرات البحرية نحو الشرق. وبعد الهجوم أغلق الصينيون الميناء في وجه "التجارة الخارجية" (توسنت، ١٩٦٦م: ص ٥١)، لكن ذلك لم يكن سوى انقطاع مؤقت لعلاقات ما انفكت تتوسع، ولو كانت علاقة صراع أحيانا، بين العرب والصينيين إذ أعيد فتح كانتون مرة أخرى عام ٧٩٢م، ودأب التجار المسلمون والسفن الإسلامية على زيارتها بانتظام.

وبعد تأسيس بغداد عاصمة للإمبراطورية الإسلامية بمائة عام، كتبت وثيقة بينت بالتفصيل مدى معرفة البحارة العرب والفرس من أهالي الخليج ببحر العرب، والمحيط الهندي حتى بحر جنوب الصين. وتبين من أوصاف الرحلات والموانئ بما لا يدع مجالا للشك أن القراء العرب في عام ٨٥١م، حين كتب التاجر سليمان<sup>(١٣)</sup> روايته (التي وضع أبو زيد الصيرافي اللمسات الأخيرة عليها بعد ذلك بقرن من الزمن) كانوا يعرفون طريق التجارة بين الخليج العربي والصين - عن طريق ساحل مالابار الهندي وسيلان، وجزر نيكوبار Nicobar وكاله Kalah في شبه جزيرة المالايو، ومضيق مالاقا، وكمبوديا، وفيتنام ومنها إلى كانتون - ويعرفون أيضا أهميته البالغة. وبالفعل فإن المسعودي الذي قابل أبا زيد في البصرة وهو في طريقه إلى الهند (سشول، ١٩٧٩م: ص ص ٥٣-٥٥) يروي الحقائق ذاتها. وسوف نبحث في هذه النصوص بمزيد من التفصيل في الباب الثالث، لكن حسبنا الآن أن نقول إن وجودها يدل على قيام تبادل تجاري كبير بين الصين والعالم العربي قبل منتصف القرن التاسع.

ويبدو أن لا صحة لادعاء توسنت بأن "المجزرة الرهيبة التي تعرض لها العرب في كانتون عام ٨٧٨م" وضعت نهاية "لاستيطان المسلمين" في الموانئ الصينية، وأن "التجار

العرب كانوا يلتقون بأقرانهم الصينيين بعد ذلك في ميناء كالابار في الملايو. فالمجزرة لم تكن سوى أحد مظاهر الاضطراب العام في الصين عام ٨٧٥م وما بعده،<sup>(١٤)</sup> فما إن استتب الأمن والنظام حتى عادت الرحلات التجارية من جديد.

استؤنفت الرحلات البحرية مجدداً بين الخليج والساحل الصيني بعد تسلم سنغ زمام الأمور، فهناك وثيقتان من الصين تقدمان دليلاً واضحاً على قيام سفن من غرب آسيا بزيارات منتظمة للموانئ الصينية في هاتيك الأيام. وثمة وثيقة في هذا الصدد تعود إلى القرن الثالث عشر كتبها تشاو - جو - كوا Chau - ju - kua الموظف الصيني المسؤول عن استقبال السفن الأجنبية، بما فيها السفن العربية (من بلاد ما بين النهرين) التي تدخل موانئ "المعاهدات الصينية"، ووثيقة أخرى مبنية على سيرة عميل صيني من أصل عربي يدعى بوشو كينغ P'u Shou-keng عاش في أواخر القرن الثالث عشر، وكان مسؤولاً عن التجار الأجانب في فوكين خلال فترة الانتقال من عهد سنغ إلى عهد يوان.<sup>(١٥)</sup> (انظر الفصل العاشر للمزيد من التفاصيل).

كانت السفن المبحرة إلى الصين من بلاد ما بين النهرين وبلاد فارس تخرج من الخليج العربي ثم تبحر بمحاذاة الساحل الغربي لبلاد السند (وهي اليوم باكستان) والهند، وترسو في موانئ عدة، لكنها نادراً ما كانت تدع البر يرغب عنها. وكانت الرياح الموسمية تساعد هذه السفن على عبور البحار المفتوحة من مسقط (عمان) إلى الهند، لكن القوارب كانت صغيرة (انظر بوين Bowen ١٩٤٩ و ١٩٥١م للمزيد من المعلومات عن القوارب في القرن العشرين والنماذج القديمة منها) وأساليب الملاحة بدائية. وفي القرن العاشر، لم يكن لدى العرب سوى الوردية النجمية، وهي الملاحة بالاهتداء بنجم القطب التي كان الفرس قد سبقوهم إليها. وفي القرن الثالث عشر، إن لم يكن قبل ذلك، أضاف العرب البوصلة العائمة إلى أسلوب الاهتداء بالنجوم وهي التي سبقهم إليها الصينيون بقرن أو أكثر من الزمن (تكسيراً دا موتا Teixeira da Mota ١٩٦٤م: ص ص ٥١-٦٠).

وفي ساحل مالابار على مقربة من الرأس الجنوبي الغربي من شبه القارة الهندية، وغالبا في ميناء قيلون Quilon كان البحارة العرب يلتقون بزملائهم القادمين من البحر الأحمر الذي فقد أهميته. فكانت السفن التي تبحر في بحر القلزم من مصر أو من جدة في الجزيرة العربية، تتوقف في حضر موت، ثم تنطلق في البحر المفتوح حتى تصل إلى مالابار حيث يلتقي الطريقان عند نقطة الالتفاف حول الرأس أو للتوقف في سيلان، ومن ثم تتابع إبحارها شمالا بمحاذاة الساحل الشرقي للهند لتصل إلى ما هو الآن مدراس. ومن ساحل كورومانديل في الهند كانت تبحر نحو مضيق مالاقا إما للقاء التجار الصينيين هناك (كلما أغلقت الصين موانئها في وجه الأجانب) أو لمتابعة طريقها إلى موانئ المعاهدات الصينية مثل كانتون وزيتون (تشو آن تشو) أو تبحر شمالا أحيانا إلى الميناء الذي يخدم هانغ شو. وفي جميع الحالات، كان على التجارة التي تستخدم الخليج العربي أن تخرج من ذلك الممر المائي الضيق إلى بحر العرب عبر مضيق هرمز (الشكل رقم ٩).

حراسة المضيق

استفاد عدد من دول المدن الصغيرة والإمارات من مواقعها الاستراتيجية بالقرب من مدخل الخليج لكي تحظى بنصيب من التجارة العابرة ذاتها أو لتحصل على إتاوات من سفن التجار الراغبة في العبور. وأصبحت بعض هذه المدن الصغيرة، مثل صحار في عمان على الشاطئ الغربي وصيراف على الساحل الشرقي، مراكز تجارية في حد ذاتها. فقد كانت أماكن يستطيع فيها التجار القادمون من بغداد - البصرة، ومن الصين والهند، ومن البحر الأحمر عن طريق عدن، أن يتبادلوا بضائعهم مع التجار الآخرين القادمين من جهات مختلفة. وكانت هذه الموانئ التجارية بمثابة محطات استراحة مهمة على نقاط التقاء الطرق البرية، في حين كانت الموانئ الأخرى مثل ميناء هرمز مدنا وموانئ لأقاليم الإمبراطورية، فقد كانت تدين بموقعها التنافسي لا لميزة مرافئها الطبيعية وحسب، بل للمراجع السياسية والقوى المتذبذبة للإمبراطوريات التي منحتها حق

استعمالها. وأخيراً، هناك بعض الموانئ الأخرى مثل جزيرة قيس (كيش) التي اتخذها القراصنة مخابئ لهم تنطلق منها سفنهم لنهب السفن التجارية المحملة بالبضائع النفيسة. ومع أن هذه الوحدات الصغيرة لم تستطع في نهاية المطاف زيادة إجمالي التجارة التي كانت تعبر البوابات التي تحرسها - لاعتماد ذلك على المؤن والطلب في المناطق الداخلية البعيدة - إلا أنها كانت قادرة بين حين وآخر، وبدرجة تقل أو تكثر - على إغلاق التجارة النائية التي اعتادت استعمال الطريق الذي تحرسه. وقد أدى ذلك إلى تراجع تدفق التجارة بشكل عام بسبب ارتفاع تكاليف الحماية، أو تحويلها إلى طرق بديلة. وكما رأينا في حال الطريق البري في آسيا الوسطى الذي تحدثنا عنه في الفصل الخامس، فقد انحسر الخطر وانخفضت تكلفة الحماية حين منعت قوة توحيد بمفردها جميع جباة الإتاوات الصغار والقراصنة المستقلين من اعتراض سبيل البضائع المنقولة بحراً. لكن انهيار القوة الإمبراطورية أدى إلى ارتفاع تكلفة كليهما.

خلال القرنين التاسع والعاشر، حين كان العباسيون في أوج قوتهم، بدا أن هناك تعاوناً بين غمو التجارة في بغداد والازدهار لا في البصرة وحدها عند رأس الخليج، بل في المراكز التجارية القريبة من المضيق. فكانت عمان، وبالأخص صحار ميناؤها على طرف الجزيرة العربية، من أكبر المستفيدين. ويذكر المقدسي (ترجمة رانكينغ وأزو: ص ص ٤٩-٥٠)، وهو يكتب في أواخر القرن العاشر، أن عمان كانت أحد أماكن ثلاثة في العالم الإسلامي التي تحقق الثراء التجاري (بالإضافة إلى عدن والفسطاط)، ويطلق على عدن وصحار اسم "الدهليز إلى الصين" ويذكر المقدسي بإسهابه المعهود (ترجمة رانكينغ وأزو: ص ١٤٢) أن:

صحار عاصمة عمان، وليس ثمة مدينة أهم منها في بحر الصين في الوقت الحالي، فهي مدينة زاهرة كثيرة السكان ... فيها الثروة وكثير من التجار ... إنها البوابة إلى الصين وسوق تجارية للشرق والعراق ... والإيرانيون سادتها.

الشكل رقم (١٠). الطرق البحرية من الشرق الأوسط إلى بغداد



يتضح من لائحة البضائع التي تصدرها عمان كما ذكرها المقدسي أنها كانت مركزاً تجارياً عظيماً، (ترجمة رانكينغ وأزو: ص ١٤٨) وتضم هذه اللائحة الأدوية، والعطور، (حتى المسك) والزعفران، وخشب الساج، والعاج، واللؤلؤ، والعقيق اليماني، والياقوت، والأبنوس، والسكر، والشب، والحديد، والرصاص، والخيزران، والخزف، وخشب الصندل، والزجاج، والفلفل، على اعتبار أن منشأ كل هذه العناصر — باستثناء اللؤلؤ، في مكان آخر على امتداد طريق التجارة النائية.

أما مركز صيراف التجاري على الطرف الفارسي من الخليج فكان على ما يبدو ميناء مزدهراً أيضاً ولو أن المقدسي لم يتحدث عنه بإسهاب. وعلينا أن نتذكر أن الوثيقة الملاحية والوصفية التي بدأها التاجر سليمان عام ٨٥١م أتمها رجل يدعى صيراف بعد ذلك بقرن من الزمن (نسبة إلى صيراف). وقد وصف ابن حوقل، وهو جغرافي من القرن العاشر، صيراف بأنها ميناء عظيم على الخليج العربي، مع أن بعض تجارها انتقلوا آنذاك إلى صحار. وكما سنرى، هناك دليل على أنها ظلت موثلاً لتجار موسرين يتعاملون مع الصين حتى القرن الثاني عشر بعد الانحدار الذي أصابها (أوين Aubin، ١٩٥٩م: ص ص ٢٨٧-٩٩؛ هايد Heyd، ١٨٨٥م: ص ١٦٥).

ومن الغريب أن نجد مؤرخاً عظيماً من مؤرخي الشرق المتوسط مثل جان سوفاجيه Jean Sauvaget، (١٩٤٠م: ص ص ١١-٢٠) يجادل بناء على غياب مخطوطات الإرشادات الملاحية العربية بين القرنين الحادي عشر والرابع عشر، بأن الحركة الملاحية بين الخليج العربي وبحار الهند تحولت إلى حركة هامشية ومتقطعة خلال تلك القرون (أوين، ١٩٦٤م: ص ١٦٦). لكن من التفسيرات الأخرى المحتملة لغياب الخرائط الملاحية أن الطريق بات معروفاً جداً، وأن البحارة أتقنوا الإرشادات البحرية الأولية ولم يعودوا بحاجة إلى إرشادات جديدة.<sup>(١٦)</sup> فغياب الخرائط الملاحية للبحر الأحمر لا يعني بأية حال من الأحوال انقطاع التجارة، بحسب ما ذكره أوين (١٩٦٤م: ص ص ١٦٥-١٦٥).

(١٧١) في معرض نقده نظرية سوفاجيه. ويبين أوبن أن هناك دلائل عدة على استمرار التجارة الكثيفة ذهابا وإيابا في مياه الخليج في الفترة بين القرن الثاني عشر والرابع عشر، ولو أنها لم تكن تحت سيطرة البحارة العرب.

على الرغم من أن تراجع سيطرة بغداد بدءا من القرن الحادي عشر يشير إلى احتمال ابتعاد الحركة البحرية عن الخليج العربي وانتقالها نحو البحر الأحمر، إلا أن التجارة بين الخليج والصين ظلت تعود على التجار بالثروات الطائلة. ولكي نفسر هذا، كتب أحد المعلقين المجهولين على جغرافية ابن حوقل الوصف التالي لبعض أكبر أثرياء صيراف (ستيرن Stern ١٩٦٧ م: ص ١٠):

قيل لي إن أحدهم لما اشتد عليه المرض كتب وصيته. وبلغ ثلث ثروته النقدية مليون دينار ذهب، هذا عدا رأس المال الذي شارك به أناسا للتجارة به على أساس القراض. ثم هناك راميشث .... وقد أخبرني ابنه بأن الطباق الفضي الذي يستخدمه كان ١٢٠٠ مان. وعند راميشث أربعة من الخدم، ويقال إن كلا منهم أكثر ثراء من ابنه ... وقد التقيت بكاتب راميشث، فأخبرني بأن قيمة بضاعته حين عاد من الصين قبل عشرين سنة كانت تقدر بنصف مليون دينار. فإذا كانت تلك ثروة كاتبه، فكم يا ترى تبلغ ثروته؟

ويبقى من الصعب القول إن التجارة الصينية انقطعت، أو إن المراكز التجارية على طول الخليج العربي اندثرت حتى لو استبعدنا المبالغة ورواية التواتر التي يتسم بها هذا الدليل. فضعف بغداد سمح لجيوب تجارية مستقلة بالتنافس فيما بينها على التجارة أو الغنائم التي كانت تعبر الخليج.

ومن هؤلاء المنافسين كانت جزيرة قيس (كيش) التي استغل بحارتها موقعها المهم لاعتراض طريق سفن التجار أو الإغارة عليها. وفي نهاية القرن الحادي عشر، كان ما اصطلح على تسميتهم بقراصنة قيس يمارسون نشاطهم بحرية مما حد من قدرة ميناء صيراف (الإدرسي كما ورد في هايد، ١٨٨٥ : ١٦٤ ، ٣٧٨ ؛ أوبن، ١٩٥٩ ؛

١٩٦٤م: ص ١٦٤)، بلغ أولئك المتوحشون أوج قوتهم في أوائل القرن الثاني عشر.<sup>(١٧)</sup> وبدا أنهم في تلك الآونة تفوقوا على منافسيهم كافة، وأصبحوا "الميناء الرئيس لتجارة الصين والهند" (سيترن، ١٩٦٧م: ص ١٤). ورغم سيطرة قيس، ظلت الموانئ على ساحل الجزيرة العربية تستقبل السفن التجارية حتى القرن الثالث عشر (هايد، ١٨٨٥م: ص ص ١٦٤-١٦٥).

أدى استيلاء المغول على بلاد فارس والعراق في النصف الثاني من القرن الثالث عشر إلى تسريع التغيرات المحلية التي كانت قد بدأت فعلا. أما بغداد التي كانت تعاني من الانحطاط فقد حرمت من مكانتها كعاصمة اسمية. حتى البصرة، بعد انحدار وجهتها الرئيسة، فقدت أهميتها بوصفها البوابة الرئيسة لبغداد ومن ثم إلى البحر المتوسط. أما الميناءان اللذان استفادا من إعادة ترتيب القوى فكانا هرمز وقيس. وفي عام ١٢٩١م، حين عبر ماركو بولو الطريق المتوسط، كان الطريق الرئيس الذي يسلكه الأوروبيون هو الطريق البري إلى تبريز عاصمة المغول، ثم ميناء الإمبراطورية هرمز إلى جنوب الساحل الفارسي.<sup>(١٨)</sup> أما المركز التجاري المتوسط الذي كان يتمتع بقدر أكبر من الأهمية لدى التجار المسلمين فكان جزيرة قيس التي كان لها في عصر المغول أسطول ضخم، ثم أصبحت مركزا تجاريا كبيرا للتجارة الآسيوية (أوين، ١٩٦٤م: ص ١٤؛ هايد ١٨٨٥م: ص ١٦٥).

وحافظ ميناء هرمز على مركزه بوصفه الأفضل في المنطقة، بالنسبة إلى التجارة الآسيوية التي ظلت نشطة خلال القرون القلائل التالية، وحتى بعد اعتناق حكام المغول الإسلام. ومن اللافت للنظر أنه كان مقصد آخر السفن التي أبحرت من الصين ميممة شطر الخليج - أي أسطول الأميرال شينغ هو Cheng Ho الذي قدم في أوائل القرن الخامس عشر، قبل أفول نجم أسرة منغ بشكل مفاجئ (انظر الفصل العاشر).

## تراجع الطريق المتوسط (بالنسبة إلى من؟)

## The Decline (for Whom?) of The Middle Route

على الرغم من أن استيلاء المغول على بلاد فارس والعراق غير كثيرا من الأنماط المحلية في توزيع الموانئ في الخليج، وهي الأنماط التي صمدت أيام تصاعد الاضطرابات في أواخر العصر العباسي، إلا أننا لا نستطيع إلقاء تبعة تدمير الطريق المتوسط إلى الشرق الأقصى على عاتق المغول. فالتجارة مع الهند والصين لم تستمر بعد ظهور هولوكو وحسب، بل إن ظهوره منحها حياة جديدة، رغم قصرها، تمثلت في التجار الإيطاليين في أراضي المغول. فقد حاول الإيطاليون، حتى بعد اعتناق غازان الإسلام، الاستمرار في استخدام ذلك الطريق آنذاك رغم استحالة الدفاع عنه بوصفه بديلا ممكنا للتجار الأوروبيين الذين يسعون إلى اجتناب التعامل المباشر مع المسلمين.

لكن إسلام غازان أسفر عن نتيجة مهمة واحدة. ففي أوائل القرن الرابع عشر أدى إسلامه إلى توقف مؤقت للحرب الضروس التي كانت دائرة بين حكام المغول والمماليك "المصريين"<sup>(١٩)</sup> (الذين يحكمون سورية، بما في سهلها الساحلية على البحر المتوسط). وعادت التجارة إلى سابق عهدها بين هذين الإقليمين المهمين من قلب العالم الإسلامي، وبذلك لحقت الخسارة بالتجار الإيطاليين، إذ لم يعد ثمة حاجة إليهم، وبالتالي لم يعودوا محل ترحاب في مملكة الخان كما كانوا من قبل. ولم يعد الإيرانيون يقدمون إليهم طريقا أرخص وأسهل إلى آسيا من الطريق الذي يمر بالمنافس الحقيقي للخليج وهو مصر والبحر الأحمر. فقد كان الطريقتان في منافسة حقيقية رغم خضوع الدولتين لحكم المسلمين. صحيح أن الإمبراطورية الإسلامية الأولى وحدث هذين الإقليمين وجعلت كلا الطريقتين إلى الشرق الأقصى جزءا من نظام التجارة ذاته، لكن الهدنة المؤقتة بين الحكام المغول والمماليك لم تحدث ذلك الأثر. ففي القرن الرابع عشر، كان الخليج العربي ينافس البحر الأحمر.

وفقد الطريق المتوسط جاذبيته أيضا للإيطاليين بعد خسارة المسيحيين مواطني أقدامهم على الساحل السوري. ولكي ندرك سبب تراجع أهمية الطريق الوسط في القرنين الثالث عشر والرابع عشر، يجب ألا نكتفي بالنظر شرقا إلى الخليج، بل علينا أن ننظر غربا نحو البحر الأبيض المتوسط، وهو الأهم. فكما رأينا سابقا، كانت هناك فترات توقف مؤقت، وفترات تباطؤ في الخليج العربي، لكن حركة التجارة مع الهند لم تتوقف على الإطلاق. فإذا تخلى الأوروبيون عن الاعتماد كثيرا على هذا الطريق، فإن السبب في ذلك هو أن الجيوب الأوروبية على ساحل المتوسط لم تعد في مواقع تلائمهم وليس إلى توقف الطريق عن العمل. ولقد سبق وناقشنا نهاية المملكة الصليبية عام ١٢٩١م وتراجع التجار الإيطاليين إما إلى الجزر مثل قبرص وكرت أو إلى أرمينيا الصغرى في الشمال. وقد كان لهذا الانتقال نتيجتان مهمتان:

أولا، بالنسبة إلى التجار الذين انتقلوا إلى أرمينيا الصغرى أو موانئ البحر الأسود، ازدادات جاذبية الطريق البري الشمالي. ففضل الهدوء النسبي والأمان الذي شهدته تلك المنطقة في عهد كوبلاي خان وخليفته، ازدادت قدرة هذا الطريق المباشر والأقصر إلى الصين على المنافسة، على اعتبار (كما أشار جون المونتي كورفيني في رسالته، التي أوردناها في الفصل الخامس) أنه كان أقصر بكثير، وتستغرق الرحلة فيه أقل من سنة مقارنة بالسنتين وهي المدة التي تحتاج إليها الرحلة عن طريق تبريز والخليج العربي. وقد كان ذلك الطريق هو المفضل عند الجنوبيين بامتياز. ثانيا، التجار الذين نقلوا عملياتهم إلى جزر البحر المتوسط، كانوا يفضلون البدائل الأخرى، في حين ركز التجار البنادقة انتباههم على الممالك الذين يملكون مفتاح الطريق البحري إلى الهند بعد أن منع الجنوبيون هؤلاء التجار من الاعتماد كثيرا على الطريق الشمالي، وحرمانهم من الاستفادة من جيوبهم على الساحل السوري. صحيح أن البنادقة ربما كانوا يفضلون طريقهم القديم - أي المرور بسورية إلى بغداد أو تبريز وصولا إلى

الخليج ومنه إلى المحيط الهندي - إلا أنهم لم يعودوا في موقع يسمح لهم بالاختيار. فقد كانوا تحت رحمة دولة المماليك التي باتت تسيطر على سواحل سورية وفلسطين بوصفها أقاليم تابعة لمصر، وتحت رحمة العلاقات بين المماليك وغازان التي كانت تسمح بعبور التجارة وتحدد كميتها بين سورية والخليج أو تمنع مرورها. وسوف نتناول العلاقة بين البنادقة ودولة المماليك في الفصل السابع الذي نعرض فيه أيضا تفاصيل ممارسة التجارة والصناعة في أراضي المسلمين. لكن قبل المضي في هذا الموضوع، لا بد لنا من استعراض العبر التي يمكن استخلاصها من القضية الحالية.

### العبر المستخلصة من بغداد والخليج

#### Lessons from the Baghdad - Persian Gulf Case

من الواضح أنه لا يمكننا أن نعزو الانحدار الذي ألمّ ببغداد ومركزية طريق الخليج بشكل كلي إلى الاعتماد على العوامل المحلية والاقتصادية فقط، لكننا نستطيع فهمه فهما كاملا في سياق التحولات في النظام الجغرافي والسياسي للمنطقة بأكملها، وللعالم بأسره. كانت إطلالة الخليج على ما دعاه حوراني بأقدم طريق مائي في تاريخ البشرية كان من المسلمات الجغرافية المهمة منذ القدم. فقد كان طريقا للملاحة البحرية يربط شبه القارة الهندية بقلب الشرق المتوسط ثم البحر المتوسط من خلال عدد من الطرق البرية الجيدة المحاذية لنهر الفرات نحو حلب ومن ثم إلى أنطاكية على ساحل المتوسط، أو الطرق التي تعبر صحراء ضيقة نسبيا إلى دمشق والبحر المتوسط وراءها. فمنذ الألفيتين الثالثة والثانية قبل الميلاد، كان هذا الطريق صلة الوصل بين الحضارات القديمة القائمة على امتداده (وقد سهل نشوؤها فعلا) مثل حضارة إيبلا بالقرب من حلب، وسومر في العراق الأدنى، ودلمون في جزيرة البحرين في الخليج العربي، وحضارة الحربة، والموهنجودارو في وادي الهند (وهو الآن باكستان). فهو في مقدمة الطرق التي تتمتع بميزة المقارنة المؤكدة.

ولو كان الموقع هو العامل الرئيس الوحيد، لتركزت فيه طرق التجارة على الدوام، ولكان الطريق العام عنصراً ثابتاً، ولا تخلصت العناصر المتغيرة في كمية البضائع المتدفقة من مكان إلى آخر ومدى ممارسة التجارة - فقد كان يضيق حيناً نحو الداخل ليقصر على الربط بين بلاد ما بين النهرين وأقرب جيرانها، ويتسع حيناً فيشمل مناطق نائية اعتماداً على توافر النقل، والطلب، وأوضاع السلم.

وكما رأينا على أية حال، فإن توقعات العوامل الجغرافية وحدها لم تستطع استيعاب اتساع التذبذب. فمركزية الموقع كانت تشير إلى بقاء الخليج قيد الاستعمال حتى في أسوأ الأوقات، ولو بمعدلات أقل.<sup>(٢٠)</sup> لكن الموقع وحده لا يمكن أن يضمن استمرار تدفق التجارة على الطريق، أو احتفاظه بأسبقية على الطرق الأخرى التي تحمل بذور المنافسة. فهناك عوامل ثلاثة تحدد هذه العناصر:

الأول، وهو قليل الأهمية لأن بإمكانه التدخل في التجارة دون توليدها ونقصده به حالة "النظام" في الخليج ذاته. فتجزئة السيطرة كانت، كما هي اليوم، السبب في دفع تكاليف الحماية والمخاطر، وبذلك قد تشجع بعض التجار الذين لا يقصدون في النهاية أي ميناء من موانئ الخليج على اختيار طريق بديل. وكما سنرى في الفصل السابع، فإن الطريق العابر لمصر كان وما زال البديل الوحيد الحقيقي قبل الدوران حول إفريقيا، وكان البديل المعقول الوحيد لقلب تلك المنطقة بالذات. فمع أن البحارة العرب داروا حول رأس الرجاء الصالح قبل الأوروبيين، لكنه لم يكن طريقاً حيويًا بالنسبة إليهم نظراً لوجود طرق أقصر وأكثر ملاءمة.

ثانياً، إن توحيد بلاد فارس والعراق شجع مرور التجارة عبر الخليج من خلال تهئية بيئة آمنة لعبور البضائع ومناطق داخلية مزدهرة مهدت السبيل أمام التجارة من خلال زيادة الأسواق والإنتاج المحلي وتخفيض الطلب والاستيراد. فحين تم توحيد هذين الإقليمين تحت حكم واحد مثلما كانا في أوائل العصر الإسلامي، لم تنطلق ثورة

زراعية بالغة الأهمية وحسب (انظر واطسون Watson ١٩٨١ م: ص ص ٢٩-٥٨) بل ازدهرت شتى عناصر الحضارة الأخرى من التطور الفكري إلى الإنتاج الصناعي والتبادل التجاري. وفي المقابل، كان تفكك تلك الوحدة عائقا أمام التجارة والثقافة على الدوام.

لكن التوحيد لم يكن المتغير الوحيد بحسب ما تثبت حقبة الغزو المغولي. فالعراق وبلاد فارس توحدتا تحت حكم المغول، لكن ذلك لم يكن كافيا. فهناك عامل آخر هو الأهم، وهو الصحة النسبية للأوضاع الاقتصادية على طرفي الطريق التجاري في المحيط الهندي. فهذه الأوضاع هي في النهاية التي تحدد كمية التجارة، واستمرار تدفقها عبر الخليج أو سلوكها طريقا آخر. وفي فترة الازدهار التي شهدتها العالم العربي والصين - أي في القرنين التاسع والعاشر - كان انتعاش التجارة الذي حدث متوقعا. وحين انضمت أوروبا إلى هذا الجمع في القرن الثاني عشر، تلقى النظام المزيد من الدفع نحو الأمام. لكن سوء الأوضاع في كلا الطرفين، وهو ما حدث في الثلث الثاني من القرن الرابع عشر، جعل تدهور الصلة بينهما أمرا لا مفر منه. وبالنظر إلى التنافس على تجارة متراجعة في القرنين الرابع عشر والخامس عشر، عاد الخليج (تحت حكم الغازانيين) والبحر الأحمر (تحت حكم المماليك) من جديد طريقين متنافسين بدلا من ذراعي بحر واحد. ومن الواضح أن مصر كانت الرابع في هذه المنافسة.

### الهوامش

#### Notes

- ١ - انظر الرسالة المثيرة غير المنشورة التي أعدها عادل إسماعيل محمد هلال "سياسة السلطان المنصور قلاوون تجاه الدولة اللاتينية في بلاد الشام ١٢٧٩ م: ص ص ٩٠ وسقوط عكا" (الجامعة الأمريكية في القاهرة، ١٩٨٣ م: الاقتباس ص ص ١١٤-١١٥).

- ٢- أغلق الخانات الطريق البري الذي كان يسلكه الممالك الجدد بصورة مؤقتة مما أعطى الجنوبيين احتكارا خاصا استغلوه إلى أقصى درجة.
- ٣- انظر على وجه الخصوص روبرت لويز Robert Lopez (١٩٤٣م: ص ١٦٤-١٧٤ الاقتباس من ص ١٧٠).
- ٤- حدثت عدة محاولات للإبحار على امتداد الساحل الغربي من إفريقيا. "في حوالي عام ١٢٧٠م ... دخل أسطول جنوي بقيادة لانسلوت مالوتشيلو Lancelot Malocello المحيط الأطلسي ووصل إلى جزر الكناري" (توسنت ١٩٦٦م: ص ٩٥).
- ٥- هذه الجغرافيا العالمية تعد دليلا واضحا على المستوى العالي من المعرفة لدى المسلمين بالعالم. فالكتاب لا يشمل كل المناطق الممتدة من المحيط الأطلسي إلى بحر الصين وحسب، بل يبدأ بتصريح بسيط لا جدال فيه - مع أن صحته لم تلق القبول لدى الأوروبيين إلا بعد انقضاء ٥٠٠ عام! الأرض كروية مثل الكرة، والقبة السماوية الزرقاء تطوق دورانها على قطبين .... القطب الشمالي ... والقطب الجنوبي ("حدود العالم، مينورسكي، ترجمة، ١٩٧م: ص ٥٠).
- ٦- انظر محمد بن أحمد المقدسي، أحسن التقسيم في معرفة الأقاليم، ترجمة رانكينغ وأزو. كلكتا: ١٨٩٧-١٩١٠م.
- ٧- انظر ريتشاردز D. S. Richards "ابن الأثير والأجزاء الأخيرة من الكامل : دراسة في الغايات والوسائل" (١٩٨٢م: ص ص ٧٦-١٠٨)، للاطلاع على روايته المنحازة المبنية على دليل منقول شفاهة. قارن هذه الرواية بالوصف الملطف غير التقويمي للحادث ذاته في المصادر الصينية الذي أورده برتشنايدر Bretschneider (١٨٧٥م: ١ : ص ص ١١٨-١٣٩)، السي شي كي وسيرة كو كان ومن الواضح أن "مصالح" الكاتب تحدد طريقة سرده للحادث.

٨- بعد انقضاء اثنتي عشرة سنة على دمار بغداد يصفها ماركو بولو بأنها مدينة كبيرة ومزدهرة. وكما رأينا فإن المصادر العربية / الفارسية تميز بين المدينة الملكية (مدينة السلام) على الضفة الغربية من نهر دجلة التي دمرت تماما، والمدينة التجارية على الضفة الشرقية التي احتفظت بمكانتها كمركز للتجارة. وربما يفسر هذا التمييز التناقض في الأوصاف.

٩- في عام ١٢٦٠م، دمر المغول بقيادة هولاكو مدينة حلب. "بعد الدمار الذي لحق بمدينة حلب أصبحت المدينة شبه مهجورة ولم تتمكن من النهوض من آثار المذابح قبل مرور قرن آخر من الزمن" (همفريز Humphreys، ١٩٧٧م: ص ٣٤٩).

١٠- المقدسي (ترجمة رانكينغ وأزو: ص ١٨٠) يصف البصرة بأنها "عاصمة نبيلة أسسها المسلمون في عهد عمر بن الخطاب الذي كتب إلى قائد جيشه يقول "أقم مدينة مسلمة بين بلاد فارس وبلاد العرب على أطراف العراق، على بحر الصين ... واسمها مشتق من الحجارة السود التي كانت تستعمل للتوازن في سفن اليمن والتي كانت تلقى هنا (رانكينغ وأزو ص ١٨٤).

١١- أدى ذلك أيضا إلى ما دعاه واطسون (في يودفيتش، ١٩٨١م: ص ص ٢٩-٥٨) بالثورة الخضراء في العصور الوسطى "حين انتشرت محاصيل جديدة أو سلالات جديدة من محاصيل قديمة في الشرق المتوسط من جنوب شرق آسيا وماليزيا وما وراءها (واطسون، ١٩٨١م: ص ٣٠)، والتي جلبها البحارة والتجار من عمان وصيراف والذين كانوا يتنقلون بين الهند والريوس في الخليج العربي" (واطسون، ١٩٨١م: ص ٣٢). ومن هناك انتقلت المحاصيل إلى العالم العربي وأخيرا إلى أوروبا (واطسون، ١٩٨١م: ص ٣٥).

١٢- هناك دليل على إبحار اليونانيين في هذه المنطقة (ولكن ليس أبعد من الهند) في وثيقة مؤلفها مجهول بعنوان أخطار البحر الأحمر *Perilus of the Erythrean*

Sea. انظر توسنت (١٩٦٦م: ص ٣٩-٤٠). للإطلاع على المصدر الأصل بالترجمة الإنجليزية، انظر شاف W. B. Schaff أخطار البحر الأحمر (لندن ١٩١٢م).

١٣- انظر جوزيف توسنت رينو Toussaint Renaud (مع مقدمة مطولة للمحرر)،

أخبار رحلات العرب والفرس في الهند والصين في القرن التاسع *Relation des voyages faits par les Arabes et les Persans dans l'Inde et a la Chine dans le IXe siècle* (١٨٤٥) (١٨٤٥م). وهناك ترجمة أفضل لهذه الوثيقة أعده جان سوفاجيه Jean

Sauvaget أخبار الصين الهند (١٩٤٨م).

١٤- ألحقت ثورات الفلاحين في أواخر القرن التاسع الدمار في البلاد. وقد

دمر الفلاحون في أثناء هياجهم أشجار التوت التي زرعوها بأنفسهم، وهكذا توقف تصدير الحرير إلى البلاد العربية مدة طويلة من الزمن. (هايد، ١٨٨٥م: ص ٣١).

١٥- سوف نعالج كلتا هاتين الوثيقتين بمزيد من التفصيل في الباب الثالث،

لكن لا بأس من إعطاء المراجع في هذا الموضوع. انظر تشاوجي كوا: تشوفانتشي Chau

Ju-Kua: Chu-fan-chi (مؤلفاته عن التجارة الصينية والعربية في القرنين الثاني عشر

والثالث عشر) التي ترجمها عن الصينية إلى الإنجليزية فريدريش هيرث Friedrich

Hirth وروكهيل Rockhill؛ انظر أيضا جيتسوزو كوبارا Jitsuzo Kiwabara، "عن بو

شو- كنغ P'u Shou-keng رجل من الأقاليم الغربية الذي كان المشرف على مكتب

السفن التجارية في تشوآن - تشو قبيل نهاية حكم أسرة سونغ، مع مخطط عام لتجارة

العرب في الصين في عهد تانغ وسونغ. "في مذكرات قسم بحوث تويو بونكو *Memoirs of*

the Research Department of the Toyo Bunko (١٩٢٨م: ص ١-٧٩؛ ١٩٣٥م:

ص ١-١٠٤).

١٦- أضف إلى ذلك أن سوفاجيه بنى ادعاءه بعدم وجود مخطوطات بين القرن

الحادي عشر والقرن الرابع عشر حول وثيقة واحدة ولو أنها حاسمة، وهي كتاب

الفوائد في أصول البحر والقواعد الذي وصفه في القرن الخامس عشر كبير الملاحين أحمد بن ماجد النجدي والذي يضم أهم المعلومات التي اجتمعت قبله. انظر الترجمة الممتازة لهذا المصدر مع مقدمة مطولة التي أعدها تيبس G. R. Tibbetts / الملاحه العربيه في المحيط الهندي قبل مجيء البرتغاليين Arab Navigation in the Indian Ocean before the Coming of the Portuguese. لندن - الجمعية الملكية الآسيوية في بريطانيا العظمى وإيرلندا، ١٩٨١م.

١٧- انظر مثلاً جواتين: "تقريران لشاهدي عيان عن حملة ملك قيش على عدن Two Eye-witness Reports on the Expedition of the King of Kish (Qais) against Aden" في نشرة مدرسة اللغات الشرقية والإفريقية الجزء ١٦ (١٩٥٤م) ص ٢٤٧ وما بعدها.

١٨- يصف سرجنت Serjeant (١٩٦٣م: ص ١١) هرمز بأنها مكان قفر، لكنه ثري، وعلى الرغم من عدم وجود الطعام ولا الماء ولا الخضرة فيها، وأن المؤن يؤتى بها من الأراضي الفارسية من مسافة اثني عشر ميلاً، إلا أنها امتدت حتى أضحت بمثل مساحة عدن - وذلك بسبب مناعتها من الغزو ومينائها الممتاز. وقد كانت مركز الحركة التجارية القادمة من الهند .... ولم يتمكن البرتغاليون من الاستيلاء عليها حتى عام ١٥٢٩م.

١٩- كان كلاهما بعيداً عن "النقاء" فقد اندلعت الحرب مرة أخرى مع تيمورلنك قبيل نهاية القرن الرابع عشر.

٢٠- إن الأحداث المعاصرة تشرح هذا بوضوح. فرغم الحرب الأخيرة والمطولة بين العراق وإيران على رأس الخليج فإن تصاعد المخاطر بالنسبة إلى النقل البحري بسبب الأحداث السياسية هذه، واستنزاف مقدرات البلدين نتيجة للحرب،

فإن النقل البحري لم يتوقف في الخليج، ولو أنه لم يعد ينقل السلع القديمة التي كانت رائجة أيام التجارة النائية من التمور، والحراث، والتوابل، واللازورد، والسبج (الزجاج البركاني) - بل السلعة الجديدة ألا وهي النفط.