

النشاط التجاري في البحر الأحمر
في عصر المماليك الجراكسة
(٧٨٤-٩٢٢هـ / ١٣٨٢-١٥١٦م)

إعداد

أحمد حامد أحمد موسى

إشراف

الأستاذ الدكتور

حسن خضيرى أحمد

أستاذ التاريخ الإسلامي والحضارة

بكلية الآداب - بقنا - جامعة جنوب الوادي

السيد الدكتور

صلاح سليم طايح

مدرس التاريخ الإسلامي

كلية الآداب بقنا

السيد الدكتور

محمد عبد الشافي المغربي

تاريخ العصور الوسطى

كلية الآداب بقنا

ملخص الرسالة

حظي البحر الأحمر منذ أقدم العصور بمكانة مرموقة بين طرق الملاحة العالمية، فهو لم يكن في أي عصر من عصور التاريخ حائلاً بين الشعوب الآسيوية المتاخمة لساحله الشرقي وبين الشعوب الأفريقية المتاخمة للساحل الغربي منه ولم يمنع من الاتصال والاندماج بل والتأثير الأنتروبولوجي والعقدي وأيضاً النشاط التجاري، لذلك كان طريق البحر الأحمر أهم طرق التجارة بين الشرق والغرب، حيث كانت تتبادل السلع والمنتجات عبّره، وقبل كشف طريق رأس الرجاء الصالح في القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي، كان هذا الطريق يقلل إلى حد كبير من المصاعب والنقبات الطائلة التي كانت تنجم عن النقل البري، إذا استثنينا من ذلك الطريق البري الضيق بين البحر الأحمر ونهر النيل، حيث كانت السلع والبضائع التي ترسل من بلاد الهند والصين تسلك طريق البحر الأحمر عابرة بذلك أقصر الطرق التجارية للوصول إلى موانئ أوروبا.

ولما كانت الفتوحات العربية الإسلامية خلال القرنين الأول والثاني الهجريين، وبسط العرب نفوذهم على دولتي الفرس والروم، فقد ظل العنصر الفارسي متمتعاً بمكانته ونفوذه في البحرية الإسلامية، كما أن انتقال العاصمة الإسلامية إلى بغداد زمن العباسيين ساعد على استمرار النشاط التجاري في الخليج الفارسي كطريق لمروور تجارة الشرق، أما في العصر الفاطمي فقد نجحت تجارة الشام مع الشرق والجنوب، وغدت عدن ميناءً رئيسياً لكل تجارة المحيط الهندي الذاهبة إلى بلاد الهند والصين فنشطت حركة التجارة مع الحبشة وزنجبار، فبدأ البحر الأحمر يستعيد أهميته السياسية والحربية والتي أخذت تنتشر نفوذها على بلاد الحجاز واليمن، فالعرب فطنوا إلى الموقع الجغرافي الممتاز لمصر وذلك بإشرافها على البحر الأحمر ناحية الشرق، فعملوا على استغلال هذا الموقع العالمي إلى أقصى حد، لا سيما فيما يتعلق بطرق التجارة بين الشرق والغرب خاصة وأن مصر وبلاد المغرب وفلسطين وسوريا غدت جميعاً إمبراطورية إسلامية واحدة، وغدا طريق البحر الأحمر أهم الطرق الملاحية على الإطلاق لقلّة نفقاته وصعوباته مقارنة بالطرق البرية التي كانت منتشرة قبل ذلك.

كما أن أهمية البحر الأحمر في العصر الإسلامي، لم تقتصر على النواحي التجارية والمنافع العامة كالمواصلات وحفظ الأمن ونقل البريد وغير ذلك، بل احتل مركز عظيم كطريق ملاحى هام لنقل الحجيج فعن طريق ميناء العقبة يأتي حجاج بيت الله الحرام من بلاد الشام، وعن طريق ميناء القلزم يأتي حجاج دلتا مصر وشمال أفريقيا والمغرب الأقصى، ومن ميناء عيذاب يأتي حجاج صعيد مصر وبعض حجاج شمال أفريقيا.

وفي عصر المماليك الجراكسة، كانت لمصر مصالح تجارية حيوية في البحر الأحمر بعد أن أصبح أكثر طرق التجارة العالمية استخداماً نتيجة للتطورات السياسية التي نجمت عن وصول المد المغولي إلى فارس والعراق وشرق آسيا الصغرى، وهذه المصالح التجارية سواء كانت خارجية أم داخلية هي التي حكمت علاقات دولة المماليك الجراكسة بالدول المحيطة بالبحر الأحمر، فالعلاقات الاقتصادية تتبادل التأثير والتأثر مع العلاقات السياسية والدينية، فأصبح البحر الأحمر يمثل مركز الثقل في التاريخ السياسي والاقتصادي للعالم.

لقد تحددت معالم علاقات مصر بعالم البحر الأحمر في عصر دولة المماليك الجراكسة، واتخذت أبعاداً مختلفة وإن تداخلت هذه العلاقات في بعضها البعض (الاقتصادية- السياسية- الدينية)، إذ كان البحر الأحمر بحراً مقدساً يحرم على غير المسلمين دخوله لحماية الحرمين الشريفين، كما أن تحول التجارة إلى البحر الأحمر أتاح لدولة المماليك الجراكسة أن تجنى الأموال الطائلة من تجارة المرور، فضلاً عن وجود الحبشة المسيحية كإحدى القوى المؤثرة في عالم البحر الأحمر، مما جعل دولة المماليك الجراكسة تتصدى لها وتقوم بدور حامية المسلمين في شرق أفريقيا.

ومن الناحية السياسية اتخذت علاقات مصر مع جيرانها من دول البحر الأحمر علاقة الود تارة والعداء تارة أخرى، فقد كانت بلاد الحجاز جزءاً لا يتجزأ من سلطنة المماليك، إلا أن اليمن ودول الطراز الإسلامي وشرق أفريقيا كانت تدين بالولاء لسلطنة دولة المماليك الجراكسة، أما الحبشة فقد تذبذبت علاقاتها ما بين الود والتهديدات العدائية مع دولة المماليك الجراكسة بسبب التهديدات العدائية وتطويق دولة المماليك الجراكسة اقتصادياً.

لذا نلاحظ أن سلاطين دولة المماليك الجراكسة اهتموا بإنشاء المؤسسات التجارية مثل (الخانات والقياسر والقنادق والوكالات) على طول شاطئ البحر الأحمر، واهتموا بتأمين طرق القوافل التجارية، كما امتدت شبكة من الطرق البرية والنهرية، فاشتدت المنافسة بين موانئ البحر الأحمر، ولكن مواني عيذاب والقصير تخلت عن درها في المنافسة منذ قيام الدولة المملوكية، واقتصرت نشاط سواكن ومصوع وزيلع وبربرة على النشاط التجاري الداخلي.

وفي اليمن كانت عدن هي ميناء الوصول النهائي لسفن التجارة الشرقية وتأتي قوافل التجار وسفنهم لنتقلها إلى شتى أسواق العالم المعروف آنذاك، بيد أن السلطات المملوكية الجركسية بدأت تتنبه إلى أهمية ميناء جدة في عشرينات القرن التاسع الهجري، واتخذت هذه السلطات عدة إجراءات لتشجيع التجارة مع استخدام ميناء جدة بدلا من عدن التي تضاعل دورها في التجارة العالمية إلى حد بعيد، فخفضت الرسوم

الجمركية بجدة، كما كانت مكة في الداخل عبارة عن سوق عالمي تجتمع به في موسم الحج تجار العالم الإسلامي ومعهم بضائع الصين والهند وأفريقيا والحبشة والسودان ومصر.

وعلى هذا النحو، فقد أشرف على تجارة البحر الأحمر ثلاث قوى سياسية منها دولة المماليك الجراكسة في مصر، الدولة الرسولية ثم الطاهرية في اليمن ثم جماعة الأشراف حكام الحجاز في إطار التبعية لدولة المماليك الجراكسة.

ف نجد أن حكام اليمن من الدولة الرسولية منذ مطلع القرن التاسع الهجري عدلوا عن السياسة التي اتبعها أسلافهم بكثرة المظالم ومصادرة الأموال، مما جعل التجار يخرجون من عدن إلى الهند أو من عدن إلى جدة تاركين أموالهم، ذلك الأمر الذي جعل العديد من التجار يتفادون ثغر عدن ويتجهون إلى جدة مباشرة إلا أن الحجاز لم يكن أحسن حالاً من اليمن، فنجد أن الأشراف من بنى قتادة في نزاع دموي دائم على السلطة، مما أدى إلى فقدان الأمن في مواسم الحج والتجارة، وبما يحدث من عدوان على السفن الواردة إلى جدة، ثم تطور الأمر إلى فرض الإلزامات المالية على أمراء مكة تحت تهديد العزل إلا أن هذه الإلتزامات المالية كان يتم تعويضها من تجار الكارم أو الجانه إلى استخدام وسائل أخرى تجنباً لعزله.

فلجأ سلاطين دولة المماليك الجراكسة إلى بسط السيطرة الفعلية على الحجاز وإقرار الأمن والنظام تمهيداً للدور المنتظر لميناء جدة في عالم التجارة، علاوة على إصدار مراسيم بتنظيمات عسكرية وإدارية ومالية تحكم بها مصر السيطرة على تجارة البحر الأحمر.

فقد نشطت الحركة التجارية في البحر الأحمر وأفاد منها التجار وسلاطين دولة المماليك الجراكسة، ولا شك أن الثروة الضخمة التي جنتها مصر من التجارة، قد ساعد السلاطين والأمراء على أن يعيشوا في رفاهية وترف، فقد كان لسلاطين المماليك النصيب الأوفر من الثروة التجارية، وذلك بما فرضوه من رسوم جمركية في موانئ البحر الأحمر على التجار القادمين من الشرق الأقصى، فضلاً عن أعمالهم التجارية الخاصة بهم وذلك فيما عرف باسم "المتجر السلطاني".

لكن التنظيمات المالية والإدارية للنشاط التجاري في البحر الأحمر والتي أصدرها السلطان برسيباى بلغت ذروتها في أن الدولة أصدرت تلك المراسيم لتنفيذ سياسة الاحتكار التجاري التي تجعل من السلطان التاجر الوحيد لتجارة مصر على البحر الأحمر وخاصة التوابل، بل وأصبح هذا النظام الاحتكاري نظاماً اقتصادياً سارت عليه الدول حتى نهاية عصر المماليك الجراكسة.

ومن خلال هذا النظام تأثر النشاط التجاري على البحر الأحمر في أواخر عصر دولة المماليك الجراكسة خاصة بعد نجاح البرتغاليين في الوصول إلى الهند والحصول على التوابل عن طريق رأس الرجاء الصالح، الذي كان بمثابة ضربة اقتصادية شديدة لميناء جدة بصفة خاصة، وكان لهذا الاكتشاف أثره السيئ على تجارة البحر الأحمر، فسعى البرتغاليون لتحقيق هدفين مهمين هما التخلص من احتكار دولة المماليك الجراكسة وتعرض النشاط التجاري في البحر الأحمر للانهييار والتدهور، والذي كان يعتبر الدعامة الأساسية لاقتصادها، فكان هو السبب المباشر في الأزمة التي تعرضت لها البلاد مما أدى إلى انهيار سقوط دولة المماليك الجراكسة.

هذا وتنقسم الدراسة إلى خمسة فصول بدأتها بمقدمة وتمهيد وزيلتها بخاتمة: أما التمهيد فقد تحدثت فيه (عن الموقع الجغرافي للبحر الأحمر ومخاطر الملاحة فيه) ثم سياسة المماليك البحرية إزاء اليمن والحجاز وبلاد النوبة والصحراء الشرقية والحبشة.

الفصل الأول: الأوضاع السياسية في البحر الأحمر في عصر دولة المماليك الجراكسة وتناولت الدراسة فيه سياسة المماليك الجراكسة - الحجاز - اليمن - بلاد النوبة - الحبشة، كما تحدثت عن دور البحر الأحمر في التجارة العالمية - دور أوروبا في البحر الأحمر - القوى المهيمنة على البحر المتوسط في القرن التاسع الهجري /الخامس عشر الميلادي - الوثائق والمعاهدات التجارية في عصر دولة المماليك الجراكسة.

الفصل الثاني: النشاط التجاري في البحر الأحمر في عصر دولة المماليك الجراكسة وقد وضحت الدراسة في هذا الفصل: الطرق الملاحية - ودور موني البحر الأحمر في النشاط التجاري - التجارة الخارجية وأهميتها (السلع الصادرة من الشرق الأقصى والهند إلى أوروبا)، والسلع الواردة من الغرب الأوروبي إلى الشرق الأقصى وبلاد الهند - التجارة الداخلية وأهميتها - الأسواق وتنظيماتها - المعاملات المالية.

الفصل الثالث: النظم الإدارية لتجارة مصر في البحر الأحمر في عصر المماليك الجراكسة وتناولت الدراسة فيه تطور التنظيمات الإدارية لتجارة مصر في البحر الأحمر - الإجراءات والرسوم الجمركية المفروضة على النشاط التجاري في البحر الأحمر - العاملون في التجارة - الوظائف المنظمة لتجارة البحر الأحمر - سياسة الاحتكار التجاري.

الفصل الرابع: المنشآت التجارية ونظم التعامل في موانئ البحر الأحمر في عصر المماليك الجراكسة واهتمت الدراسة فيه (بالمنشآت التجارية - المقاييس والمكاييل والموازن - دور البحر الأحمر في تنمية الموارد المالية - المواسم التجارية - أنواع السفن المستخدمة في البحر الأحمر).

الفصل الخامس: انهيار النشاط التجاري في البحر الأحمر في عصر دولة المماليك الجراكسة. وقد وضحت في هذا الفصل عوامل انهيار النشاط التجاري في البحر الأحمر- تقلص النفوذ المملوكي في الحجاز واليمن- المحاولات المملوكية في الدفاع عن تجارة البحر الأحمر- الكشوف الجغرافية البرتغالية وأهدافها- سقوط دولة المماليك الجراكسة.

وزيلت بحثي بخاتمة لخصت فيها أهم النتائج التي توصلت إليها خلال فصول الدراسة، وملاحق الرسالة- الخرائط التوضيحية وما اعتمدت عليه الدراسة من مصادر ومراجع باللغة العربية والأجنبية.

Abstract

The trade in Red Sea at the Mamluk's era **(1516-1328 / 922 - 784)**

The message contains :

- 1- context ...
- 2- Introduction
- 3- analytical study for the most resources in this message
- 4- preview
- 5- the first chapter : the political situations in the Red Sea at the Mamluk's era.
- 6- the second chapter :the commercial activity in the Red Sea at Mamluk's era .
- 7- the third chapter : the Administrative orders in the Red Sea at Mamluk's era.
- 8- The fourth chapter : the commercial establishments of the Red Sea at the Mamluk's era.
- 9- The fifth chapter : the collapse of the commercial activity in the Red Sea at the Mamluk's era .
- 10-the end .
- 11-maps .

list of references and resources