

مراكز التجارة الرئيسية

وشبكة الطرق فى مصر

(641م//1517م)

دراسة فى الجغرافيا التاريخية

إعداد

دكتور / يحيى كدوانى احمد

مدرس الجغرافيا التاريخية

كلية الآداب – جامعة المنيا



## المستخلص:

يدور الموضوع حول الآراء الفقهية لأبي موسى الأشعري - رضي الله عنه - فيما يتصل بفقه الصيام، وذلك من خلال الكتب الستة، والمصنفين (عبد الرزاق، وابن أبي شيبة) دراسة فقهية مقارنة على المذاهب الفقهية الأربعة - الحنفية، والمالكية، والشافعية، والحنابلة، وبعض أعلام الفقه الإسلامي من الصحابة، والتابعين، والفقهاء - رضي الله عنهم -.

الكلمات الدالة: فقه الصيام - أبو موسى الأشعري - الفقه الإسلامي - المذاهب

الأربعة

### Abstract:

The topic of the study revolves around the jurisprudential views of Abu Musa al-Ash'ari - may Allah be pleased with him - in relation to the jurisprudence of fasting, through the six books, and the Two Classified (Abdul Razzaq and Ibn Abi Shaybah) a comparative jurisprudence study on the four jurisprudential schools - Hanafis, Malikis, Shaafa'is, Hanbalis, Flags of Islamic jurisprudence from companions, followers, and scholars - may Allah be pleased with them -.

Descriptors : *Fiqh of fasting - Abu Musa al-Ashari - Islamic jurisprudence - the four schools of thought*

## الاستشهاد المرجعي:

محمد أحمد عبد الفتاح (2018). الآراء الفقهية لأبي موسى الأشعري  
في فقه الصيام. - حولية كلية الآداب. جامعة بني سويف. - مج 7. -  
ص ص 21-136.

## مقدمة:

ظلت مصر لفترة طويلة من الزمن معبرا أساسيا ومهما بين الشرق والغرب والبوابة الرئيسية للخروج من وإلى القارة الأفريقية التي هي جزء منها وكذلك الاتصال بالعالم الخارجي ، حتى انه يمكن القول ان موضع مصر وموقعها الجغرافي قد انتلفا . فنجد الموقع الجغرافي الممتد عبر بحرين مهمين ( المتوسط شمالا، الأحمر شرقا ) ساهم في احتلالها مركزا تجاريا مهما ؛ وفي مركز الصدارة للتجارة العالمية منذ أقدم العصور، مما دعا (المقدسى) أن يصفها بأنها بلد التجارات . بل كما وصفت " فرضة الدنيا يحمل خيرها الى سواها ، فساحلها بمدينة القلزم يحمل منه الى بلاد الحرمين واليمن والهند والصين وعمان .....". (1).

من جهة اخرى كان النشاط التجارى من العوامل الجغرافية المهمة التي ساهمت في نشأة العديد من المدن ، بل اعتبرت من المعايير التي تميزها . ومن هنا برزت اهمية اختيار مواقع المدن على الطرق الرئيسية ليقرب من اطراف التبادل التجارى فينعكس ذلك على ازدهار نشاطها الاقتصادي .

يضاف الى ذلك أثر تنوع الإنتاج الزراعى والصناعى، واتساع شبكات الطرق البرية والمائية ، وتعدد الموانى وتوفر الأمن والخدمات فى انتشار مراكز التجارة فى مصر فى العصر الوسيط ، بالاضافة الى تأثيرها القوى فى حركة التجارة العالمية من خلال تصدير الكثير من الإنتاج وخاصة الزراعى ، كما كانت مخزنا للبضائع الشرقية والغربية ، تصدر منتجات الأسواق الشرقية إلى الغربية والعكس (ترانزيت) .

اهتم الحكام فى هذه المرحلة المهمة بتنمية موارد مصر الاقتصادية ، وتعظيم الاستفادة من موقعها الجغرافى المتميز. فأمنوا الثغور ومهدوا الطرق التجارية البرية والبحرية ، وظهر ذلك فى إعادة حفر قناة "خليج أمير المؤمنين" التي كانت تصل البحر الأحمر بنهر النيل(من الفسطاط بالاتجاه شرقا عبر الصحراء الشرقية الى خليج السويس) . وقد استخدم هذا الخليج فى نقل السلع بين مصر و بلاد الحجاز و اليمن و الهند وخاصة تجارة الغلال .

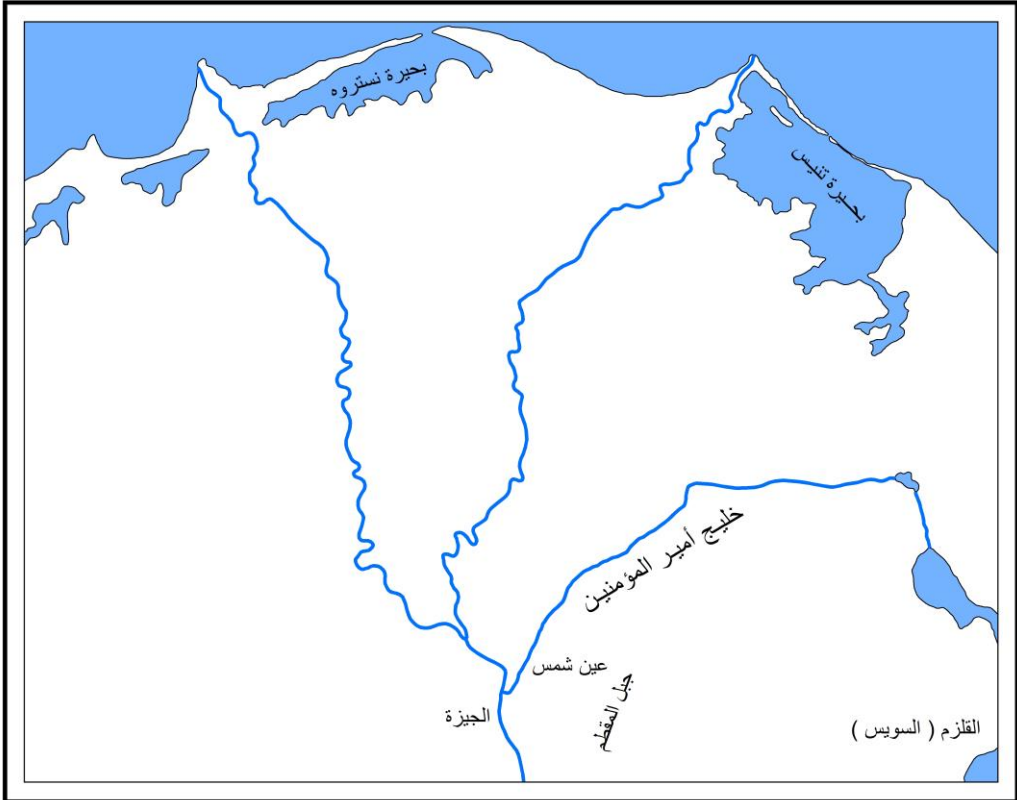
شهدت مصر في الوقت نفسه اهتمام واضح بزيادة حجم التبادل التجاري مع بلاد النوبة والسودان ووسط إفريقيا من خلال موانئ البحر الأحمر وطريق درب الأربعين . شكل (1). وقد قدر عدد الأسطول التجاري آنذاك بنحو مائتي سفينة . وقد استمر هذا الوضع خلال الدولة الفاطمية ( 969م // 1171م ) ، وحتى فترة حكم المماليك لمصر. (2) . الأمر المهم الذي يجب ذكره أن الرحالة في كتاباتهم عن المراكز التجارية والطرق الواصلة بينها اهتموا بتحديد المسافات التي تفصل هذه المحطات بعضها عن بعض . وقد حددت المسافات بالأميال والفراسخ او بنظام المرحلة وهي المسافة التي يقطعها المسافرون على مدى يوم كامل .

ومما يبرهن على قيمة ومكانة النشاط التجاري وعلاقته بشبكة الطرق قيام الموانئ المصرية بدور الوسيط التجاري ، ودل على ذلك ما ذكره ابن خردادبه (ت 300هـ / 912م) عن " اليهود المصريين الذين يسافرون إلى المشرق والمغرب و من المغرب إلى المشرق برا وبحرا و يجلبون من الغرب الخدم والديباج و الجلود والفراء و السيوف ، و يركبون إلى فرنجة ( فرنسا الحالية ) في البحر الغربي فيمرون بالفرما (بورسعيد) ، و يحملون تجارتهم إلى القلزم (السويس) و بينهما خمسة و عشرون فرسخا . ثم يركبون البحر الشرقي من القلزم إلى الجار وجدة (ميناء المدينة المنورة) ، جدة فميناء مكة المكرمة . ثم يمضون إلى الهند و الصين ، ثم يرجعوا إلى القلزم ، ثم الفرما . (3) شكل (2) . ومن ثم لا يمكن فصل دور الطرق عن النشاط التجاري وانتشار المركز التجارية والعكس فقد كان للتجارة دور مهم في انتشار شبكة الطرق ونشأة العديد من المدن التجارية . وهو ما سوف تناقشه هذه الدراسة .

## موضوع الدراسة

يتناول البحث دراسة مراكز التجارة المصرية المهمة في العصر الوسيط وعلاقتها بشبكة الطرق البرية والمائية . حيث لا يمكن فصل دور الطرق بالنشاط التجاري ودورها كذلك في نشأة المدن والقرى خاصة ذات الطبيعة التجارية . في الوقت نفسه ساهمت المراكز التجارية المهمة في نشأة العديد من الطرق البرية سواء الموازية للنيل او تلك التي تنتشر عبر الاودية الصحراوية

(\*)- (المقريزي ، المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار ، تحقيق جمال الدين الشيال ، مكتبة الخانجي ، القاهرة ، 1955م ، ج2 ، ص 103).



شكل (1) خليج أمير المؤمنين

وكذلك الطرق التي تربط المناطق الداخلية بالموانئ الرئيسية على البحر الأحمر والمتوسط ، والطرق التي تربط بين مصر وأفريقيا ومصر وبلاد الشام وجنوب أوروبا .

ونظرا لزيادة احتياجات السكان في مصر شهدت حركة التجارة الداخلية والخارجية نشاطا كبيرا وتنوعت السلع وشهدت المدن والقرى رواجاً تجارياً مهماً

انعكس على التطور الذي شهدته مصر سواء من حيث تنوع الطرق او امتدادها او من حيث ظهور مراكز تجارية جديدة . وكل ذلك ارتبط بالموقع الجغرافي المهم لمصر واشرافها على بحرين مهمين المتوسط في الشمال والاحمر في الشرق . ووقوعها عبر طريق الحج في رحلة الذهاب والعودة ولم يكن الحج مجرد فريضة دينية فحسب ، بل كان ميدانا مهما لممارسة النشاط التجارى ، حيث كان الكثير من الحجاج يزاولون مهنة التجارة وهم في طريقهم للحج وكذلك خلال رحلة العودة ، وعادة ما يحدث ذلك من خلال عدد من المحطات التجارية والمدن المهمة وهو ما سوف يشار اليه بالتفصيل خلال هذه الدراسة .

وتهتم هذه الدراسة أيضا بالعلاقة بين النشاط التجارى وامتداد وتنوع الطرق سواء تلك التي تمتد عبر الصحراء الغربية او على ضفتى النيل او عبر الصحراء الشرقية الى ميناء القلزم او عيذاب او تلك التي تصل مصر بافريقيا وبلاد الشام وشبه الجزيرة العربية وجنوب اوربا وشمال افريقيا مع دراسة اهم الاسواق فى مصر . وسوف تتناول الدراسة مجموعة من العناصر وتحليلها وهى كالتالى :

### التوزيع الجغرافى لمراكز التجارة الرئيسية

شبكة الطرق الرئيسية ( البرية – النهرية – البحرية )

الموانى الرئيسية

الأسواق الرئيسية

### البعد الزمنى للدراسة:

يرجع اختيار هذه الفترة الزمنية لدراسة هذا الموضوع وهو فترة العصر الاسلامى العربى (العصر الوسيط ) والتي تبدأ مع الفتح الاسلامى لمصر 20 هـ / 641م حتى الفتح العثمانى 923هـ / 1517م . ويرجع ذلك الى الأثر الايجابى الذى شهدته مصر وخاصة فى مجال التجارة ، فبرزت مراكز تجارية متعددة ومنتشرة فى كل مصر جنوبا وشمالا ، وازدهر مركزها التجارى ، وانعكس تأثير موقعها الجغرافى على ذلك . وهذا ما استفاد منه الحكام العرب الذين مهدوا الطرق التجارية عبر البلاد



مع تأمين الثغور ، واقامة الجسور وحفر الترعرع او الخلجان والموانى والطرق المؤدية اليها وخاصة القلزم وعيذاب .

وقد استمر اذدهار حركة التجارة فى مصر وتبؤها مركزا متميزا عالميا واقليميا فى هذه الفترة حتى امتد نفوذها الى الصين شرقا وغربا الى فرنسا وايطاليا وتركيا وجنوبا السودان حتى وسط وغرب افريقيا . كما ادى ذلك الى تعدد مراكز التجارة المهمة وتطور شبكة الطرق ووسائل النقل ، التى كان لها تأثيرها الواضح فى نشأة المراكز التجارية التى تدين فى وجودها لشبكة الطرق التجارية الرئيسية .

أما الفترة التى انتهت عندها الدراسة وهى القرن العاشر الهجرى ( ق16م ) فهى فترة النهاية لعصر السيطرة المصرية على النشاط التجارى فى العصر الوسيط ، نتيجة سياسة المماليك الاحتكارية وفرضهم الضرائب الباهظة على التجار ، وانهيار الأمن والاستقرار حتى وصل الأمر الى اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح 898هـ / 1492م، وسيطرة البرتغال على تجارة العالم.

## اسباب اختيار الموضوع :

أهمية دراسة شبكة الطرق فى مصر سواء عبر الصحراء الشرقية او الغربية وكذلك الطرق الموازية للنيل شرقا وغربا وارتباط هذه الطرق بالموانى المصرية التى مثلت حلقة الوصل بين مصر وجنوب شرق اسيا وشبه الجزيرة العربية وجنوب اوربا وبلاد الشام

نمو الموانى المصرية وتزايد اهميتها بعد ازدهار النشاط التجارى وخاصة التجارة العابرة او الترانزيت وتعظيم اهمية موقع مصر الجغرافى بين الشرق والغرب.

نمو وازهار العديد من المدن والقرى بسبب موقعها على الطرق التجارية والعكس وتنوع السلع الواردة والصاد

تأثير حركة التجارة بين اقاليم مصر المختلفة فى تطوير شبكة الطرق ووسائل النقل واهتمام الحكام على اختلافهم بالزراعة والتجارة والصناعة خلال فترة الدراسة

## أهداف الدراسة :

تحليل شبكة الطرق التجارية التي مثلت خطوط اتصال بين الموانئ البحرية والأقاليم الداخلية وكان لها دور مهم في التجارة الداخلية والخارجية والتجارة العابرة لمصر

اعادة بناء مسارات وحركة التجارة عبر شبكة الطرق المصرية في العصر الوسيط وارتباط الطرق بنوعية السلع التي تدخل مصر او تخرج منها او تلك التي تنتشر بين المراكز التجارية الداخلية . اي بما يعنى دراسة الحاضر التاريخي الذي كان موجودا منذ قرون عدة وتحقيق الاستفادة من ذلك في الدراسات الحديثة .

ابراز الدور المهم للطريق في خلق مراكز تجارية جديدة وعظم اهمية القديمة ونشأة محلات عمرانية ممتدة على جانبي الطرق التجارية لخدمة القوافل التجارية ورواد الاسواق والحجيج .

الخروج بمجموعة من الخرائط المهمة لشبكة الطرق والمراكز التجارية والموانئ وحركة السلع في مصر .

## منهج الدراسة

اعتمدت هذه الدراسة على استقصاء المادة العلمية التي وجدت متناثرة في العديد من المصادر الجغرافية الاولية وما كتبه الرحالة عن مصر وطرقها ومسالكها البرية والبحرية وموانئها واسواقها وبضائعها ومدنها وأنشطة سكانها والصادر من بضائع والوارد . ويلقى الضوء على أهمية حركة النقل والتجارة في التنمية الاقتصادية والسياسية للدولة خلال هذه الفترة التاريخية المهمة . واعادة صياغة كل ذلك بتحليل جغرافي يبرز صورة وقيمة شبكة الطرق واهم مراكز التجارة التي ارتبطت بها او اثرت عليها كما كانت انذاك .

اما المنهج المتبع لتحقيق الهدف من هذه الدراسة فهو المنهج الموضوعي من خلال شقين الأول: دراسة التوزيع الجغرافي لمراكز التجارة ، واستعراض شبكة الطرق البرية وطريق نهر النيل ، والطرق البحرية ، والثاني : دراسة النشاط التجاري من خلال عرض لأهم السلع المحلية والوارة وتحليل للاسواق المصرية مع

ربط ذلك بشبكة الطرق، يضاف الى ذلك المنهج التاريخي من خلال تتبع تطور شبكة الطرق وازدهار حركة التجارة . كذلك المنهج الوصفي لرسم صورة جغرافية للطرق والمراكز التجارية من خلال المعلومات المتناثرة فى المصادر المختلفة .

## الدراسات السابقة

يمكن القول ان هناك ندرة فى دراسة مراكز التجارة فى مصر خلال العصر الوسيط وعلاقتها بشبكة الطرق البرية والمائية ، الا ان هناك بعض الدراسات التى استفادت منها الدراسة للوصول الى النتائج المرجوة منها اهمها:

ابراهيم دسوقي محمود : طريق وادى الحمامات ، دراسة فى الجغرافيا التاريخية ، رسالة ماجستير ، كلية الآداب ، جامعة المنيا، 1987م

احمد الياس حسين ، الطرق التجارية عبر الصحراء الكبرى حتى مستهل القرن السادس عشر كما عرفها الجغرافيون العرب، رسالة ماجستير غير منشورة ، قسم التاريخ ، كلية الآداب ، جامعة القاهرة ، 1977م .

عبد العال الشامى ، الطرق والمسالك الشرقية لمصر فى العصر الوسيط ، وحدة البحث والترجمة ، قسم الجغرافيا ، جامعة الكويت ، الجمعية الجغرافية الكويتية ، الكويت ، 1999م

نعيم زكى فهمى : طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب اواخر العصور الوسطى ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، قسم التاريخ ، كلية الآداب ، جامعة القاهرة ، 1973م. G.Murry-The-

**Roman Roads and Stations in the Estearn Desert of  
Egypt, JEA, Vol. 11, London, 1925**

## أولاً: مراكز التجارة الرئيسية :

ارتبطت حركة التجارة فى مصر خلال العصر الوسيط بشبكة الطرق البرية وخاصة التى تربط بين المدن الرئيسية والقرى فى الصعيد و الدلتا ، وكذلك الطرق التى تربط بين الوادى وساحل البحر الاحمر سواء اكان ذلك للتصدير او

الاستيراد . يضاف الى ذلك اهم طرق النقل الرئيسية وهو نهر النيل الذى يمثل حلقة الوصل بين الاقاليم الجنوبية والشمالية ، كما تآثرت التجارة ايضا بعدد من الموانى وخاصة عيذاب والقلمزم والاسكندرية ودمياط . والتي كانت بمثابة محطات تجارية مهمة اعتبرت كمراكز تجارية رئيسية اختلفت فى حجمها بحجم الانتاج المحلى وموقعها الجغرافى على البحرين ( الأحمر و المتوسط ) أو بالنسبة لشبكة الطرق الداخلية ( النيلية و البرية )، بالإضافة الى نشأة وانتشار العديد من المراكز التجارية الرئيسية فى المدن الكبرى والصغرى المنتشرة وبعض القرى المصرية ، ومن أهمها :

### مدينة الفسطاط

تأتى مدينة الفسطاط فى مقدمة المراكز التجارية الكبرى فى مصر ويأتى وصف ابن حوقل النصيبى (ت367 هـ / 977م ) ليبرهن على ذلك فيذكر " أن الفسطاط مدينة حسنة ينقسم لديها النيل قسمين( رشيد ، دمياط) ، وهى مدينة كبيرة تبلغ ثلث بغداد و تمتد على مساحه مقدارها نحو فرسخ (\*) ذات عمارة ضخمة و بها أسواق عظام و متاجر فخام" (4).

ويأتى وصف المقدسى ( ت 390 هـ / 1000م) ليكون خير معبر عن تلك العظمة التى بلغتها مدينة الفسطاط من الناحية التجارية والسياسية إذ يذكر أن " الفسطاط هو مصر لأنه جمع الدواوين و حوى أمير المؤمنين و فصل بين المغرب و ديار العرب و اتسع رقعته و كثر ناسه و تنفر إقليمه و اشتهر اسمه ،... و حسن الأسواق و المعاش ، ولا أكثر مراكب من ساحله أهل من نيسابور و أجل من البصرة و أكبر من دمشق به أطعمة لطيفة و أدامات نظيفة و حلوات رخيصة كثير الموز و الرطب غزير البقول و الحطب ضعيف الماء صحيح الهواء" (5).

وهذا يعنى أن موقع الفسطاط الجغرافى وأهميته التجارية كان سببا رئيسيا فى مقدار ما وصلت إليه تلك المدينة من مكانة تجارية ... ساعدها على هذا موقعها المتميز على النيل حيث تقع بين نقطة التقاء النيل إلى فرعيه رشيد و دمياط مما جعلها على صلة وثيقة بطرق التجارة من أسوان إلى

(\*)-الفرسخ : اثنا عشر ألف ذراع ، أى ثلاثة أميال ، وقد قدر كرلو نلينو

الفرسخ العربى ب 5919 مترا (محمد محمود محمدين ، التراث الجغرافى الاسلامى ، دار العلوم ، الرياض ، 1984م ، ص 459 )

ساحل البحر الأحمر فتخرج منها التجارة البرية التى تسلك طريقها إلى بلاد الشام إلى جانب طرق أخرى تتجه إلى المغرب، وهى مدينة مستطيلة يمر النيل مع طولها و يأتى إلى سواحلها المراكب الآتية من شمال النيل وجنوبه بأنواع الفوائد(السلع) فهى إذن قبلة بضائع المشرق و المغرب" (6).

أما بشأن النفوذ التجارى للفسطاط فقد امتد إلى كل من ساحل البحر المتوسط و البحر الأحمر حيث كانت تتجمع بها تجارة البحرين ، ثم يتم توزيعها إلى بقية أرجاء البلاد مما يعنى أنها كانت تؤدى دور الوسيط التجارى للتجارة العالمية آنذاك . وقد شرح المقدسى سبب عظمة سواحلها مستندا الى كثرة المراكب الراسية عليها فيذكر: " كنت يوما أمشى على الساحل و أتعجب من كثرة المراكب الراسية والسائرة " (7). وان دل هذا على شئ فإنما يدل على نشاط حركة التجارة عبر طريق نهر النيل والذى يستقبل القوافل التجارية من الشمال عبر البحر المتوسط ومن الشرق عبر خليج امير المؤمنين ومن الجنوب من صعيد مصر . والنتيجة المباشرة لذلك ازدهار أسواقها وامتلاء شوارعها بالتجار الوافدين من المشرق و المغرب .

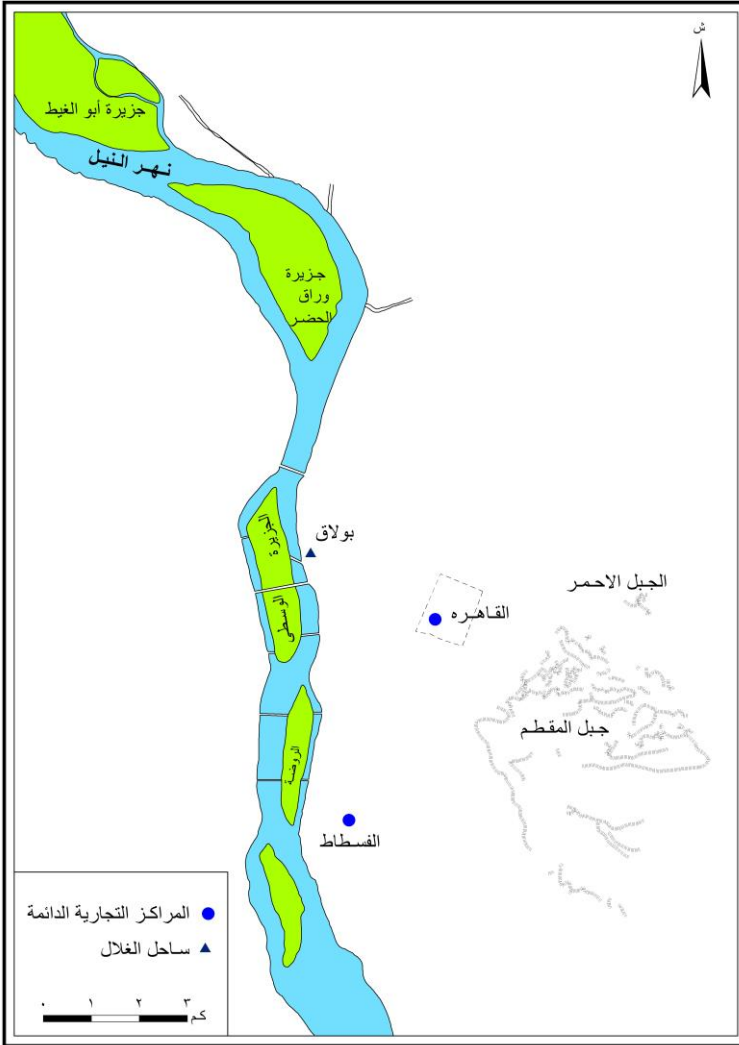
وقد تبين اتفاق العديد من المصادر على عظمة أسواق الفسطاط ومكانتها التجارية . فقد ذكر ناصر خسرو ( ت 481 هـ / 1074م) " أن أسواق الفسطاط تضاء فيها القناديل طوال اليوم كما وصف سوق القناديل التى انفردت بأنواع السلع و التحف التى ترد إليها من جميع بقاع العالم" (8). و أضاف المقدسى " أن هذه السوق من العظمة بحيث يطول وصفها فكان يرد إليها من الصعيد الأرز والصوف والتمور والخل والزبيب ، ومن تنيس الثياب الفاخرة ، و من دمياط القصب، ومن الفيوم الأرز والكتان ، و من الفرما السمك كما وصل إليها الجلبان و زيت الفجل

"(9)

لم تقتصر تجارة الفسطاط على سوق القناديل بل تعددت الأسواق المشهورة بها فبلغت تسع عشر سوقا كلها أسواق متخصصة كل منها في حرفة معينة مثل سوق الخبازين والقفاصين والدجاجين (بائعى الطيور كالدجاج) والأساكفة و الوراقين والحلاويين (بائعى الحلوى المصنوعة من السكر) وأسواق الشرابييين وتباع فيه الخلع التي يلبسها السلاطين والأمراء والوزراء والقضاة ، وأسواق مرتبطه في تسميتها بجهة وفود روادها وتخصصها في منتجات بلادها منها اسواق المغاربة و سوق البربر. كما تميزت أسواق الفسطاط باتساع نفوذها التجارى حيث يرد إليها تجار الشام بمنتجاتهم و تجار المغرب، إلى جانب ما تحمله لها مراكز العراق وبلاد الروم، ولا يقتصر دور الفسطاط التجارى على استيراد المواد الغذائية و المنتجات الصناعية المتعددة بل شهدت تنوعا صناعيا منها صناعة الصابون والسكر فقد تعددت مطابخ السكر حتى بلغت ستة وستين مطبخا، ومصانع الورق الجيد المعروف بالمنصوري وتنوع هذه المنتجات ساهم في ازدهار النشاط التجارى بمدينة الفسطاط.

## 2- القاهرة:

ساهم الموقع الجغرافى لمدينة القاهرة فى تنشيط حركة التجارة وتعزيز مكانتها التجارية وصارت من أهم المراكز التجارية الدائمة والكبرى خلال هذه الفترة على الرغم من أن تلك المدينة أقامها جوهر الصقلى لتكون مدينه سياسية . ولكن تحولت بعد ذلك إلى مدينة سكنية تحوى بين جوانبها الأسواق المتخصصة التي أصبحت من أعظم أسواق المعمورة حيث انتقلت إليها عظمة أسواق الفسطاط التجارية . وقد حاول تقى الدين المقرئى (ت 845 هـ / 1442م) عقد مقارنة بين القاهرة والفسطاط محاولا إثبات أن الفسطاط أرخص سعرا بسبب موقعها الجغرافى القريب من النيل، فالمراكب توصل إليها السلع التجارية فى يسر و سهولة وبتكلفة اقل ، إلا أن القاهرة غلب على أسواقها و تجارتها الطابع الحضارى ، كما قامت أيضا بدور المصدر لبعض المنتجات الخاصة بها مثل السكر و الورق ، إلى جانب أهميتها كمدينة مصدرة لكثير من المواد الخام و المصنوعات الجلدية . كما اشتهرت بصناعة المنسوجات القطنية والحريرية. شكل (3)



شكل (3) المراكز التجارية الدائمة وموقع سوق ساحل الغلال

(القاهرة - الفسطاط)

والكتانية الراقية. وصنّاعه المنتجات الجلدية الراقية صدرت إلى كثير من البلاد الإسلامية ، وحتوت كثيرا من الفنادق والخانات والمنشآت التجارية المهمة التي تخدم التجار الأجانب (10).

### 3- الإسكندرية:

احتلت مدينة الإسكندرية منذ نشأتها على يد البطالمة مكانة بارزة بين المدن المهمة في حوض البحر المتوسط ، بالإضافة الى كونها أهم ثغور مصر الإسلامية الشمالية ونافذتها على العالم الخارجى، وهذا ما جعلها سوقا تجاريا مهما، و حلقة وصل بين طرق التجارة العالمية فى العصور الوسطى. كما كانت قبله كثير من تجار البر والبحر، وكانت السلع المختلفة وخاصة البهار و التوابل و التحف الثمينة تصل إلى مينائها، ثم تحمل على ظهور الإبل ثم تنقل بالسفن فى خليج الإسكندرية لتصل إلى القسطنطينية . وأضيف إلى كونها مركزا تجاريا مهما شهرتها بتجارة ما ينتج بمصانعها من المنسوجات الراقية وخاصة تجارة الحرير. حيث كان يصدر منها إلى دول العالم المختلفة وكذلك تجارة الفاكهة التي كانت تنقلها السفن إلى مدن مصر المختلفة.

وقد وصفها ابن جبير ( ت 614 هـ / 1217م ) بأنها " أجمل المدن على الإطلاق .... مبانيها متسعة ومسكنها حافلة بالأسواق الجليلة التي تستمر حركة البيع و الشراء بها طوال اليوم " (11) ، أما الشريف الإدريسي ( ت 560 هـ / 1164م ) فوصف جمال مدينة الإسكندرية وكثرة عمرانها ورواج تجارتها فقال: " أما الإسكندرية فهي مدينة حصينة الأسوار نامية الأشجار جليلة المقدار كثيرة العمارة رائجة التجارة شامخة البناء ... وأسواقها كثيرة الاتساع و مزارعها واسعة الانتفاع وقد كانت الحركة التجارية بتلك المدينة مزدهرة طوال اليوم بحيث يتصرف أهلها فى الليل كتصرفهم بالنهار " (12). وامتد النفوذ الإقليمي التجارى لمدينة الاسكندرية مع كثير من بلدان العالم . وخاصة مدن و جزر حوض البحر المتوسط ومن أهمها جزيرة صقلية ، وقد قام النشاط التجارى من خلال تبادل السلع منها ( الزيوت و الصابون و المنسوجات الحريرية و الكتانية ) .



وقد تبين اثر النشاط التجارى واهميته من كثرة المنشآت التجارية بمدينة الاسكندرية التى تخدم التجار مثل الفنادق والقيساريات(\*) ، ومن خلال تعدد الجاليات بهذا الثغر وخاصة طائفة اليهود ، وأنها من أهم الموانى المصرية التى ساهمت فى نشاط حركة التجارة فى مصر خلال العصور القديمة والوسطى . حتى يمكن القول انها تشبه المدن التجارة العالمية .

#### 4-مدينة تنيس:

ثغر مهم من الثغور الواقعة بين النيل و البحر المتوسط ، جاءت شهرتها من كثرة واتساع أسواقها التى بلغت عشرة آلاف دكان منها مائة دكان عطار وهذا خير دليل على ضخامة الحركة التجارية بتلك المدينة . وفى عهد الخليفة الحاكم بأمر الله على احتوت على ما يقرب من 2500 حانوت ( مكان ملحق بالفنادق تعرض فيه البضائع ) إلى جانب مائة معصرة 150 دكانا تبيع الحرير و160 طاحونة 500 منسج يبلغ عدد عمالها عشرة آلاف عامل" (13). شكل (3)

كما ارتبط النشاط التجارى بتنيس بحرفة الصناعة وخاصة صناعة النسيج والقصب الملون الذى لا ينسج إلا فى مصانعها، و يحمل منها النسيج إلى جميع أنحاء المعمورة . وتاكيدا لأهميتها كمركز تجارى يذكر ناصر خسرو " أن السفن تبحر من تنيس إلى القسطنطينية فى رحلة تجارية تستغرق عشرين يوماً (\*\* ) إلى جانب اسطول من السفن بلغ الف سفينة تنتشر فى البحار ناقله بضائع تلك المدينة إلى كثير من البلدان" . (14) وعلى الرغم من المبالغة فى عدد السفن التجارية الا ان ذلك يعكس حجم النشاط التجارى الذى يمارسه سكان تنيس ، ويدل على ذلك ايضا تعدد الحاصلات الزراعية والفاكجة والأغذية المختلفة داخل أسواقها كما اشتهرت أسواقها بتجارة الأسماك والأردية الملونة و الصناعات اليدوية من الحديد وهذا يدل على أهمية تنيس الصناعية والتجارية.

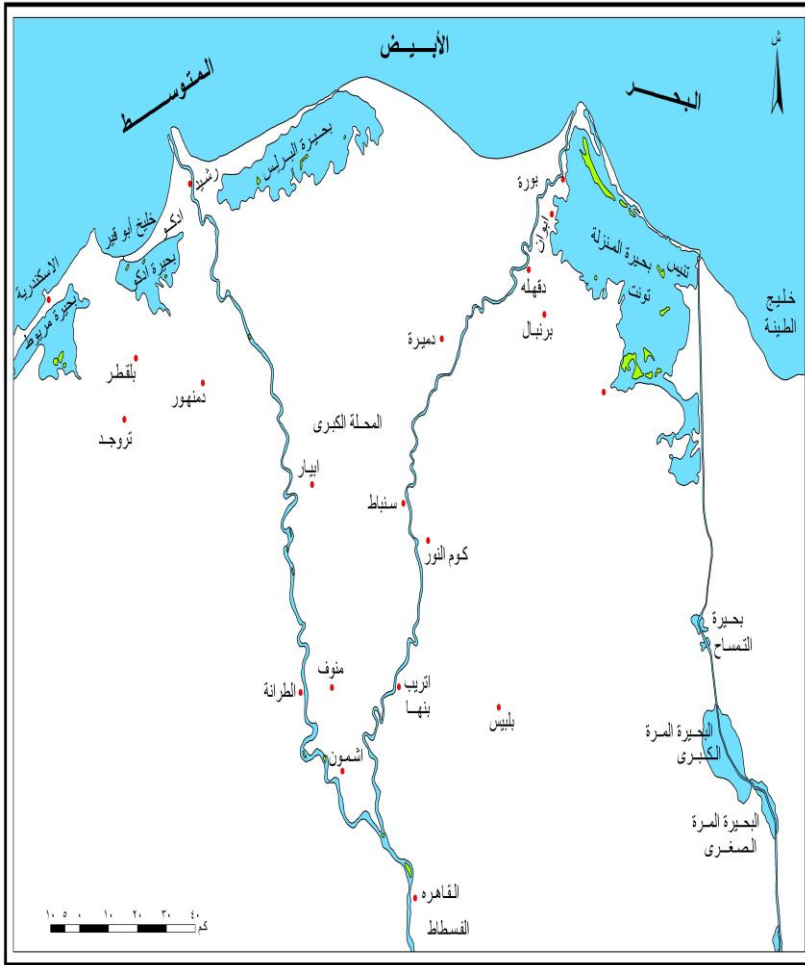
#### 5- دمياط:

تمتعت مدينة دمياط بمكانة مهمة بين المدن التجارية المصرية خلال العصر الوسيط وبين الثغور الواقعة على ساحل المتوسط الشرقى منذ القدم. وقد زادت

أهميتها خلال الفترة المملوكية لأنها كانت أهم مخرج لمصر إلى موانئ الساحل الشرقي للبحر المتوسط وكريت وتركيا وقبرص، مما ساهم في رواج تجارتها إلى أن أصبحت من أهم المراكز التجارية التي تحتل مكانا مرموقا في تجارة النسيج العالمية . وساهم في شهرتها الصناعية أيضا وجود دار الصناعة ، وهي مخصصة لتجهيز الأساطيل الحربية والتجارية .

**(\*)-القيساريات هي مبان ذات صفة تجارية متخصصة كمنشآت يقوم بها النشاط التجارى ويسكن فى أدوارها العلوية أصحاب الحرف المختلفة وهى ذات مساحات كبيرة نسبيا عن المباني العادية ، متعددة الأبواب ( عبد العال الشامى ، مدن مصر وقراها فى القرن الثامن ، مجلة الآداب والعلوم الإنسانية ، كلية الآداب ، جامعة المنيا ، المجلد التاسع ، العدد 1 ، 1991م ، ص 82 )**

**(\*\*) - قدرت المسافة التى يقطعها المسافر فى يوم واحد (المرحلة ) بنحو ثلاثين أو خمسة وثلاثين كيلو مترا .(محمد محمود محمدين ، مرجع سابق ، ص 459).**



شكل (2) أهم المراكز التجارية في إقليم الدلتا

ونتيجة لوجود الأسواق العامرة اقام بها الكثير من تجار الشرق والغرب . و يصف المقدسي دمياط بأنها " أوسع و أحسن بناء و أوسع ماء وأحدق صنعا ، كثيرة الأبواب ، ..... و بحر الروم منها على صبيحة دور القبط على ساحله ثم يفيض النيل في البحر " (15) . وهذا يعنى تأثر حركة التجارة بموقعها الجغرافى على ساحل البحر المتوسط من جانب ، وعلى أحد أفرع النيل ( فرع دمياط ) ومحطة للتجارة العابرة من البحر الأحمر عبر خليج أمير المؤمنين الى البحر المتوسط من جانب آخر فصارت ميناء تجارى للتصدير والاستيراد .

## 6- الفرما ( بور سعيد):

جاءت أهمية الفرما من كونها مراكز للتجارية الداخلية والخارجية على حد سواء ويرجع ذلك بسبب موقعها الجغرافي على البحر المتوسط ، وقد امتد نفوذها التجاري حتى وصل سوريا و سائر أقاليم شرق البحر المتوسط . يضاف الى ذلك انها من أقدم الرباطات المصرية واهمها لقربها من الحدود . كما تميزت مدينة الفرما بأسواقها العامرة على مدار السنة وازدهام تلك الأسواق بالتجار القادمين إليها من البر و البحر ، ... من الفسطاط و الشام . وقد كان يربطها بميناء القلزم (السويس) طريق قوافل صحراوي ، بل كانت "مجمع للطرق البرية والبحرية" (16).

ونظرا لموقع الفرما الجغرافي على البحر المتوسط فقد اشتغل غالبية سكانها بحرفة صيد الأسماك وكان انتاجها من الأسماك يرسل مباشرة إلى مدينة الفسطاط لسد احتياجات السكان المتزايدة من موارد الغذاء ، كما كانت تنتج أنواعا متميزة من التمور، وتصدر منها القفاف والحبال المصنوعة من الليف (ليف النخيل) وهي على درجة كبيرة من الجودة و تدل على مهارة صناعتها.(17)

## 7- عيذاب :

ساهم موقع عيذاب على البحر الأحمر في جعلها من اهم المدن والموانئ التجارية المصرية . تفد إليها السفن التجارية من الهند و اليمن و الحبشة ، ومن الأماكن المحببة للتجار و البحارة . فكانوا يفضلون الرسوبها عند قدومهم من عدن و عند رحيلهم إليها اي أنها بمثابة ميناء ترانزيت بين الشرق والغرب . وفي هذا الصدد يذكر أبو الفدا " أن عيذاب من المدن التي اختلفت حولها الآراء " فبعضهم يحدد بر مصر على وجه تدخل فيه وهو الأشبه لأن الولاية فيها من مصر وهي من أعمال مصر حقيقية ، وهي فرضه (ميناء) لتجار اليمن و للحجاج الذين يتوجهون من مصر في البحر فيركبون من عيذاب ، و منها تنقل البضائع بواسطة الإبل إلى أسوان و من أسوان تنقل بالسفن إلى مصر(الفسطاط) عبر نهر النيل (18). وهذا

يرجع لوقوعها جنوب مصر على ساحل البحر الأحمر . ومنذ عهد الفراعنة وهي تمثل نقطة اتصال التجارة المصرية بالساحل الشرق لأفريقيا وخاصة بلاد بونت (الصومال) والشرق الأقصى (الهند والصين ) فيما بعد، وحتى الدولة المملوكية وكانت تسمى Leucos Limen (القصير) أو مويس هورمس أو برنيس ثم عيذاب ( 19 )

وقد مرت عيذاب بمراحل مختلفة في نموها الأفقى كمساحة ونموها التجارى ، فتلك المدينة بدأت صغيرة ، سكانها يقيمون فى أخصاص و يعيشون على صيد الأسماك و اللؤلؤ إلى جانب حرفتهم الرئيسية وهى الرعى ؛ إلا أن الموقع الجغرافى الذى تمتعت به حولها إلى أعظم مراسى البحر الأحمر و خصوصا زمن الدولة المملوكية ، كما كانت من أهم الطرق المفضلة لدى كثير من التجار، ويرجح ذلك ما ذكره ابن جبير عن ما شاهده فى الطريق اثناء سفرة الى هذه المدينة من كثرة القوافل الواردة و المحملة بالسلع الواصلة من الهند و المتجهة نحو اليمن ثم من اليمن إلى عيذاب ، و من السلع التى كانت ترد بكثرة من هذا الطريق أحمال الفلفل، ومن كثرة تلك الأحمال تخيل انه " يوازى التراب قيمة " . ( 20 )

من جهة أخرى تمتعت هذه الطرق بدرجة عالية من الأمن لدرجة أن أحمال الفلفل و البهار و القرفة كانت مطروحة لا حارس لها و تترك هكذا بموضعها إلى أن ينقلها صاحبها بدون أن يمسه احد كما ذكر ذلك ابن جبير (21) . وهذا يعكس دور الأمن فى تنشيط حركة التجارة ، بل ويعد من أهم الأسس التى تقوم عليها التنمية الاقتصادية . أما بشأن وسيلة النقل فكانت تنقل من عيذاب البضائع والسلع على ظهور الدواب إلى إحدى المدن على ثنية قنا قد تكون فقط أو قوص ومن ثم تنقل إلى الإسكندرية بالقوارب عن طريق النيل .

## 8 - أسوان :

قصبه الصعيد على النيل، و ثغر من الثغور المصرية المهمة ، تفصل بين النوبة وأرض مصر، كثيرة المنتجات الزراعية من الحنطة و الحبوب و الفاكهة و الخضروات و التمور . تخصصت فى تجارة التمر بالذات حيث قيل أن مدينة إسنا التابعة لأسوان كان إنتاجها فى السنة الواحدة أربعين ألف إردب من التمر، و اثني

عشر إردب من الزبيب(22) ، وكانت أسوان أكثر بلاد مصر زراعة للذخيل و يأتي محصول سنه واحدة يبلغ 3600 إردب (\*) من التمر هذا إلى جانب ازدهار تجارتها من الثروة الحيوانية ففيها أعداد ضخمة من الحيوانات وكل هذا جعلها من اخص مدن الصعيد على الإطلاق وكانت تجارتها رائجة وخصوصا مع بلاد النوبة.

## 9- قوص :

تعد مدينة قوص من أعظم مدن الصعيد و قاعدة اقتصادية إقليمية مهمة ازدهرت كمدينة تجارية كبرى فى تلك المنطقة ، حافلة بالأسواق كثيرة المرافق ، كثيرة الخلق لكثرة الصادر والوارد من الحجاج والتجار اليمينين والهنود وتجار الحبشة ، فهي ملتقى تجار تلك البلاد جميعا و أهم محطات التجارة ، ففيها تلتقى قوافل التجارة القادمة من بلاد المغرب و المصريين و أهل الإسكندرية حيث يركب التجار والحجاج السفن النيلية إلى مدينة قوص و منها على ظهر الإبل إلى عيذاب.

وقد اشتهرت تلك المنطقة بإنتاجها الوفير من الخمور إلى جانب قصب السكر الذى يتم تصديره إلى مناطق كثيرة داخل البلاد. (23)

ولم يقتصر النشاط التجارى على المراكز التجارية الكبرى السابق ذكرها فقط و إنما كان هناك مدن تجارية أخرى أقل أهمية ولكنها لعبت دورا كبيرا فى النهضة التجارية فى مصر ، فمثلا مدينة رشيد كانت من المدن التجارية المهمة التى يتم من خلالها تحصيل مبالغ كبيرة من الضرائب على التجارة الواردة من الإسكندرية والسفن المحملة بالبضائع عن طريق البحر. وهناك أيضا مدينه ادفو بصعيد مصر الأعلى بين مدينتى أسوان و قوص، اشتهرت بنخيلها و إنتاجها الجيد من التمور التى كانت تصدرها إلى مناطق كثيرة سواء داخل البلاد أو خارجها و قد كانت من المدن التجارية المهمة لتلك المنطقة حيث تمر بها القوافل التجارية. (24)

**(\*) - مكيال مصرى يتالف من 6 وبيبا صغيرا . وبيبة 8 أقداح كبيرة ، أو 16 قدحا صغيرا و عليه يكون الارذب 96 قدحا صغيرا ، القدح يزن تقريبا 725 جراما من الحبوب .( مروان عاطف الضلاعين ، السلع التجارية فى الأسواق المصرية فى دولة المماليك البحرية ، المجلة الأردنية للتاريخ والآثار، المجلد 6، العدد 2، عمان ، 2012م، ص88)**

## 10- قلزم:

أما قلزم " فبلد قديم على طرف البحر الأحمر بلد لا ماء بها ولا زرع ولا حطب ولا شجر ولا تمر ولا عنب، ويرد إليها الماء في المراكب من منطقة السويس على ظهور الجمال؛ إلا أن شهرتها التجارية كانت واسعة حيث تكثر فيها المتاجر المفيدة، و يضيف المقدسي أنها خزانه مصر بها فريضة الحجاز و معونة الحجاج" (25). و يقول ناصر خسرو " أن مدينة القلزم بينها و بين مصر ثلاثون فرسخا ولها أهمية خاصة بسبب طرقها التي تخدم الحجاج في موسم الحج، ففيها طريقان احدهما برى والأخر بحرى، و يبلغ الحجاج مكة على الطريق الأول في خمسة عشر يوما و تذهب معظم القوافل عن هذا الطريق. أما الطريق الثانى فهو بحرى و يصل الحجاج منه إلى مدينه البار في عشرين يوما و هى قرب المدينة المنورة " . (26)

## 11- المحلة :

اما المحلة فمن المدن المهمة في مجال التجارة الداخلية بصفة خاصة . فقد لعبت دور الوسيط التجارى في نقل البضائع داخل مصر وخارجها إلى جانب تقدمها الصناعى منذ القدم ووفرة إنتاجها الزراعى، لذا فقد لفتت نظر الرحالة فجاء ذكرها مع المدن الكبرى على لسان المقدسى فوصفها بان بها الأسواق العامرة التى تضم كثيرا من المنتجات الزراعية و الصناعات الغذائية الجيدة مثل الزيوت، و لكونها تقع بين القاهرة ودمياط فقد زادت أهميتها و اقبل عليها كثير من التجار غالبا ما كانوا يستخدمون الزوارق فى تنقلاتهم مما جعل المقدسى ( ت 380/هـ / 990م ) يسميها بمدينة واسط العراق(27). مما يعنى أن الموقع الجغرافى لبعض المدن واتصالها بشبكة طرق بالمدن الأخرى يسهل قيام النشاط التجارى بها بل وازدهاره .

و الحقيقة أن المقدسى، وابن جبير، و ناصر خسرو وغيرهم من الرحالة لم يغفلوا مدينة من مدن مصر التجارية إلا و ذكروا كل ما بها من منتجات و أسواق لاطهار أهميتها سواء للتجارة الداخلية أو الخارجية . و لكن الدراسة اقتصرت على ذكر بعض تلك المدن التى كان لها أثرا كبيرا على النشاط التجارى فى مصر خلال هذه الفترة .

## ثانياً – شبكة الطرق التجارية:

### 1 - الطرق البرية

تعددت شبكة الطرق الداخلية التي كانت تخدم حركة التجارة في مصر خلال العصر الوسيط فهناك مجموعه من الطرق البرية تمتد عبر الصحراء الشرقية واخرى عبر الغربية وثالثة موازية لنهر النيل تمتد من أسوان إلى دمياط و رشيد حتى تصل إلى مدينة الإسكندرية ولكل منها اهمية ودوره الواضح في خلق ونمو المراكز التجارية وزيادة حركة التجارة الداخلية وكذلك الخارجية :

### الطرق التجارية عبر صحراء مصر الشرقية:

حظيت صحراء مصر الشرقية بشبكة طرق اختلفت في أهميتها وأطوالها واتجاهاتها وقد ربطت هذه الطرق وادى النيل بالموانى المهمة على ساحل البحر الحمر(القلزم) وبصفة خاصة مينائى عيذاب والقلزم. اللذين مثلا نقاط الاتصال بين مصر وشرق أفريقيا من ناحية وبين مصر وجنوب شبه الجزيرة العربية من ناحية اخرى. وجدير بالذكر ان هذه الطرق كانت ممرات صحراوية لعبت الاودية الجافة دورا مهما في وجودها. وكذلك المسافة بين الوادى وساحل البحر الاحمر مثل وادى الحمامات . ومن أهم هذه الطرق :

### طريق قوص / عيذاب:



يعد من أهم الطرق التجارية التي ربطت بين ميناء عيذاب على سواحل البحر الأحمر ووادي النيل سلكه الحجاج في طريقهم لأداء فريضة الحج سواء من مصر أو الدول الإسلامية الأخرى في شمال أفريقيا وبلاد الأندلس وعادة ما كان الحجاج يسافرون عن طريق نهر النيل من الفسطاط إلى قوص بقنا حالياً ومنها عبر الصحراء الشرقية إلى عيذاب ثم جدة وصولاً إلى مكة . كما كان يستخدم في حركة التجارة حتى عام 1358/ 760هـ . وقد تحدث عن هذا الطريق ابن جبير، وقد حددوه بحوالي مسيرة 20 يوماً ( 28 ) .

### طريق اسوان / عيذاب:

ارتبط هذا الطريق بوادي العلاقي وطبقاً لوصف الإدريسي أنه جاف ولكن في نفس الوقت المياه الجوفية فية قريبة . وتنتشر فيه المعادن ومن أهمها الذهب والفضة . وقد استخدم هذا الطريق في عبور القوافل التجارية والحج والباحثين عن الذهب . وتقدر المسافة بين اسوان ووادي العلاقي 12 مرحلة في حين ان المسافة بين العلاقي عيذاب ثمانية مراحل . وهو طريق خالي من العوائق الطبيعية اتصل بطريق قوص / عيذاب واطلق عليه اسم الوضح كما قال ابن سعيد المغربي (29).

### طريق قوص / القصير:

هناك طريقين مهمين طريق (قوص عيذاب) و(طريق قوص القصير) وكلاهما يخرج من قفط التي ورثت مكانها قوص واصبحت من المدن المهمة في الصعيد. وقد اشار الكثير من الرحالة والجغرافيين العرب لهذه الطرق وخاصة طريق قوص / القصير ومن هؤلاء الوطواط (محمد بن ابراهيم الانصاري) (ت 718 هـ) . قال " ان الطريق بين ميناء القصير ثلاثة ايام . والطريق بين قوص وعيذاب خمسة عشر يوماً" (30). مما يعني ان هذه الطرق ربطت شبكة الطرق البرية المارة عبر الصحراء الشرقية سواء المتجهة إلى الشمال الشرقي عبر سيناء أو تلك الواصلة إلى موانئ البحر الأحمر بين مصر وسواحل بلاد الشام وشبه الجزيرة العربية والهند وشرق إفريقيا.

### طريق الفسطاط / القلزم:

يعبر هذا الطريق نهاية الصحراء الشرقية شمالا ما بين رأس الدلتا او بداية تفرع النيل الى خليج السويس. وهو طريق تجارى فى المقام الاول يربط بين الفسطاط – القلزم – ثم ميناء الجار الى ثغر المدينة المنورة طوله ثلاثين فرسخا (31)0 وقد لعبت المسافة بين الفسطاط والقلزم الدور الاكبر فى اهمية هذا الميناء وخاصة للفسطاط . وكغيره من الطرق الشرقية استخدم بصفة رئيسية للتجارة والحج . فى الوقت نفسه كان هناك طريقا آخر ساهم فى نشاط حركة التجارة فى مصر فى هذه الآونة وهو طريق مائى سمي بخليج أمير المؤمنين ربط بين الدلتا ورأس خليج السويس(القلزم).

## الطرق البرية الشرقية:

تبدا هذه الشبكة من السويس (القلزم) بالاتجاه جنوبا . ومن اهمها طريق السويس اطفيح مرورا بوادى الرشراش . وطريق السويس شارونه( مركز مغاغة بمحافظة المنيا) ثم طريق السويس اسيوط ومنها الى اخميم بسوهاج حاليا. وتقع على الجانب الشرقى للنيل. فى الوقت نفسه ربطت هذه الطرق بين الصعيد وبلاد الشام تجاريا من خلال السفر إلى فلسطين بطريق البر الذى يبدأ من الفسطاط (العاصمة) مارا بفاقوس و الفرما و العريش و رفح حتى يصل الى غزة (32) والرملة وطبرية حتى يصل دمشق بالشام ، وعن طريق بادية الشام تصل القوافل إلى بغداد و كان طول الطريق من مصر خمسمائة و سبعين فرسخا. (33)

ومن اهم المعوقات التى واجهت القوافل التجارية المتجهة جنوبا طول هذه الطرق مع وعورة السطح وخاصة فى النطاق الجبلى مع الانحدارات الشديدة وقلة موارد المياه لسيادة الجفاف باستثناء الودية الجافة وانعدام الغطاء النباتى ، وهذا يعنى أن استخراج هذه الطرق كان محدودا فى المجال التجارى . ولكنها ساهمت فى نشاط حركة التجارة بين مصر وبلاد الشام ومع شبكة الطرق الاخرى فى نقل

المعادن كالذهب وتقصير المسافة بين مصر وبلاد الشام كما انها جعلت الصحراء الشرقية وسيلة نقل واتصال .

أما حركة القوافل التجارية المتجهة إلى جنوب مصر و بلاد الحبشة ( إثيوبيا) فكانت لها محاور بعينها تأتي من الجنوب لخدمة الحركة التجارية القادمة من الحبشة والسودان مروراً بأسوان ثم عيذاب ، بينما كان يوجد محورا آخر من قوص أو قفط على ثنية قنا ، و منهما عبر الدروب إلى ساحل البحر الأحمر نظرا لقصر المسافة عند ثنية قنا بين النيل وساحل البحر(34) . فالرحلة من أسوان إلى القصير على ساحل البحر الأحمر كانت تستغرق 17 يوما. أما الطريق من أسوان إلى عيذاب على نفس البحر فتقطعه القوافل التجارية في 15 يوما (35).

وجدير بالذكر أن هذه الطرق تميزت بعدم وجود عوائق جغرافية طبيعية كالجبال مثل التي تقع في طريق قوص، و هذا يعطل تفضيل الناس السفر من أسوان . رغم أنها كانت طريقاً شاقاً فقال عنها "أبو شامه " أنها أشق من كل طريق سلكتها ، ومن كل مسافة قطعناها لأننا وردنا الماء في إحدى عشر ليلة مرتين فكانت البلوى عظيمة في العطش والوعورة .. فضلاً عن الحرارة الشديدة " (32). ورغم هذه الصعاب كان التجار والحجاج تفضل طريق أسوان فالمسافة منها إلى ميناء عيذاب أقصر منها من قوص وكانت أسوان ثغراً مهماً للتجارة مع النوبة . وهذا يفسر دوافع انتقال التجارة من بلاد العرب وآسيا من الطريق الشمالي إلى أقصى الجنوب ، خاصة أن أسوأ ما في الرحلة إلى الحجاز طول المسافة ومدتها في ذلك الوقت هذا من جهة ، وشدة خطورة القسم الشمالي من البحر الأحمر من جهة أخرى ، في حين أن المسافة من عيذاب إلى جده مسيرة يوم وليلة (36) .

## ب- الطرق التجارية عبر الصحراء الغربية:

تأتي أهمية الطرق البرية في الصحراء الغربية- الشمالية والجنوبية- لكونها مدخلا مهما إلى بلاد المغرب والى وسط وغرب أفريقيا وبلاد السودان . وقد

تعددت الطرق البرية التجارية المستغلة في حركة قوافل الحجاج بالإضافة إلى مهمتها الرئيسية في خدمة القوافل التجارية ، والتي تمثلت في أربع محاور رئيسية هي:

1- طريق ساحلى على البحر المتوسط يبدأ من الفسطاط الى الاسكندرية مروراً بطبرق حتى يصل الى طنجة بالمغرب ، وهو أكثر أمناً واستقراراً للقوافل التجارية.

2- طريق يقع جنوب الأول ويبدأ من الفسطاط ويتجه غرباً إلى القيروان بتونس .

طريق يمر بالواحات الى واحة الكفرة بليبيا ومنها إلى السودان الغربى ثم غانا في غرب أفريقيا ، وكان يسمى طريق سجماسة ، وهي مركز تجارى مهم في شمال غرب افريقيا .

طريق درب الأربعين ويبدأ من أسيوط ماراً بالواحات الخارجة ثم دارفور ثم غرباً إلى غانا في غرب افريقيا . (37)

## ج-الطرق التجارية الطولية الموازية لنهر النيل:

و تمتد هذه الطرق من أسوان إلى دمياط و رشيد وتخرج منه مجموعه من الطرق الفرعية تقطع الصحراء الشرقية و تخرج من قوص وقنا وأسوان وما يقابلها من موانى على البحر الأحمر. بالإضافة إلى الطرق التي تقطع الصحراء الغربية وصولاً إلى الواحات ، منها على سبيل المثال:

طريق القاهرة – أسوان .

طريق القاهرة – الاسكندرية .

طريق أسيوط- الواحات مروراً بدرب الأربعين ثم الفاشر شمال السودان.

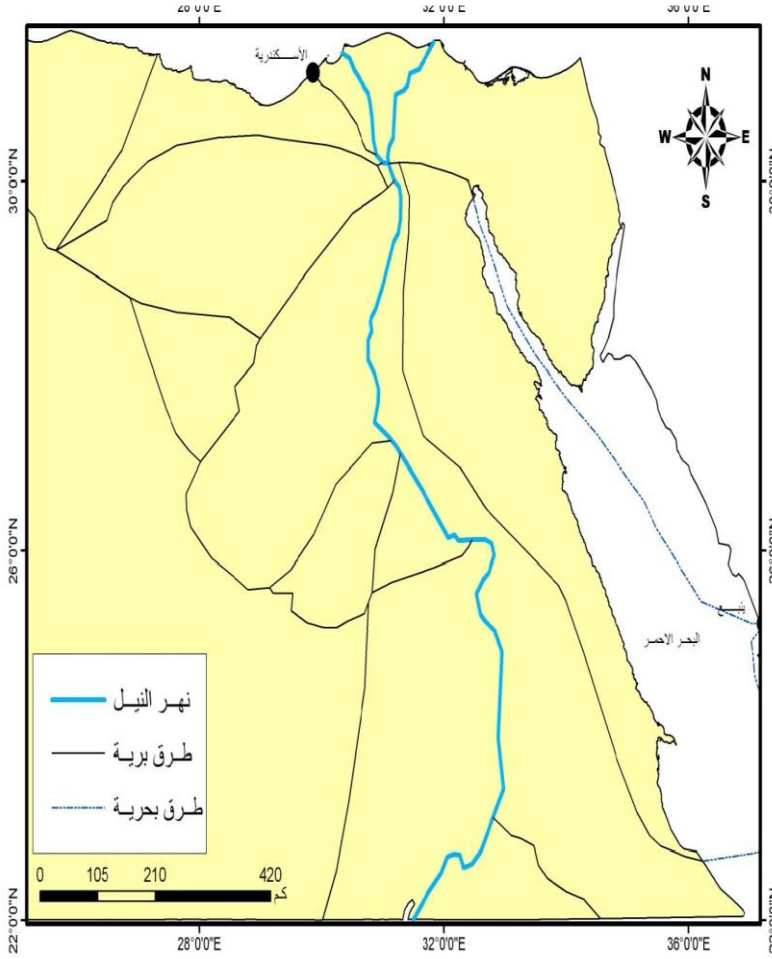
طريق البهنسا- البحرية – سيوه شمالاً إلى الصحراء الليبية . (38)

طريق الفتين / درب الاربعين . شكل (4)

ويعد طريق درب الأربعين من أهم الطرق المارة بالصحراء الغربية ويبدأ من مدينة اسيوط مارا بالواحات حتى يصل الى الفاشر شمال السودان ويصل طول هذا الطريق الفاوسبعمائة كيلو متر . وقد سم بدرب الأربعين نسبة الى عدد الأيام التي كانت تقطعها القافلة بالسير فية (39) .

ويلى هذا الطرق فى الأهمية طريق الفنتين والمنسوب الى جزيرة الفنتين التي تقع قبالة اسوان والذي يصل الى كركر شرق الواحات الخارجة ثم واحة دنقل حتى درب الاربعين وصولا الى نهر النيل. وبما ان حركة التجارة كانت دائما تعكس اهمية شبكة الطرق وقيمتها فلا يمكن اغفال دور الطرق فى ابراز قيمة واهمية التجارة التي كانت تستخدم شبكة الطرق الشرقية والغربية والتي كان من اهمها طريق درب الاربعين والذي كان يمثل الشريان الرئيسى للتجارة وللقوافل بين مصر والسودان فى مختلف العصور .

ومن الواضح أن هذا الطريق كان مهما نظرا لتوفر الميا الجوفية والآبار . بل ان هذا الطريق التجارى فى نمو وازدهار بعض المحلات العمرانية غربى النيل والتي كانت تواجه نقاط التقاء الطرق الشرقية للنيل مع الاودية الجافة مثل مدينة الكاب (نخب) فى مواجهة الكوم الأحمر (نخن) واسوان اتجاه الفنتين (40) .



شكل (4) الطرق التجارية البرية في مصر في العصر الوسيط

## 2 - الطرق التجارية المائية :

وتشمل هذه الطرق طريق نهر النيل وهو الذى يربط شمال البلاد بجنوبه. ثم الطرق البحرية الشمالية والشرقية ، ولكل منهما أهميته التجارية وموانيه التى تعد نقاط اتصال بالعالم الخارجى ومصدرا مهما من مصادر الدخل للدولة من خلال جمع الضرائب على الواردات والصادرات أو ما يسمى بالتجارة العابرة .

## أ- الطريق النهري :

كان لطبيعة أرض مصر الجغرافية واستواء سطحها وامتداد النيل من جنوبها إلى شمالها و فروعه فى الدلتا، والفيضان الذى يغمر الأرض فى فترة معينه من السنة الأثر الأكبر فى سهولة حركة وسائل النقل النهري فيما بين شمال البلاد وجنوبها . حاملة المنتجات الزراعية والصناعية من أسوان إلى الفسطاط و القاهرة و منها إلى الموانى الواقعة على الساحل الشمالى لمصر .

أما مدينة الإسكندرية فقد اتصلت بنهر النيل عن طريق خليج يخرج منه عند شابور( مركز كوم حماده) و يمر بزاوية البحر(مركز كوم حماده ) و دنشال و دمنهور و كفر الحميدة (مركز دمنهور) والكريون ( قرية تابعة لكفر الدوار بالقرب من الاسكندرية ) (41) ، وهذا الخليج أعطى مدينة الإسكندرية أهمية تجارية خاصة . وكان استخدام المراكب لهذا الطريق المائى قاصرا على زمن الفيضان اى فى فصل الصيف ، فإذا ما انتهى وقت الفيضان وانخفض مستوى الماء فى الخليج لجأت المراكب إلى فرع رشيد . يضاف الى ذلك مدينة تنيس حيث كانت تتصل بالفسطاط بخليج من فرع دمياط و يصب فى بحيرة المنزلة ، وفى هذا يقول الادريسي " أننا إذا أردنا المسير من دمسيس إلى تنيس متتبعين فرع النيل الرئيسي كان علينا أن نتوجه أولا إلى طوخ حيث ينقسم هذا الفرع إلى خليجين احدهما يجرى غربا إلى دمياط والآخر يتجه شرقا نحو تنيس ".(42)

أما النشاط الملاحي فى الوادى فكان عبر الطريق من القاهرة إلى قوص يمر بمنفلوط وأسيوط و ابوتيج و اخميم و قنا و قفط . وقد قطع ابن جبير هذا الطريق فى ثمانية عشر يوما (43) ؛ إلا أن الزمن اللازم لقطع هذه المسافة كان يتراوح فى العادة بين ثمانية أيام وخمسة عشر يوما (44) ، ومن قوص تواصل المراكب سيرها حتى أسوان. وقد كانت حركة الملاحة فى نهر النيل بالغه النشاط دليلا على ازدياد

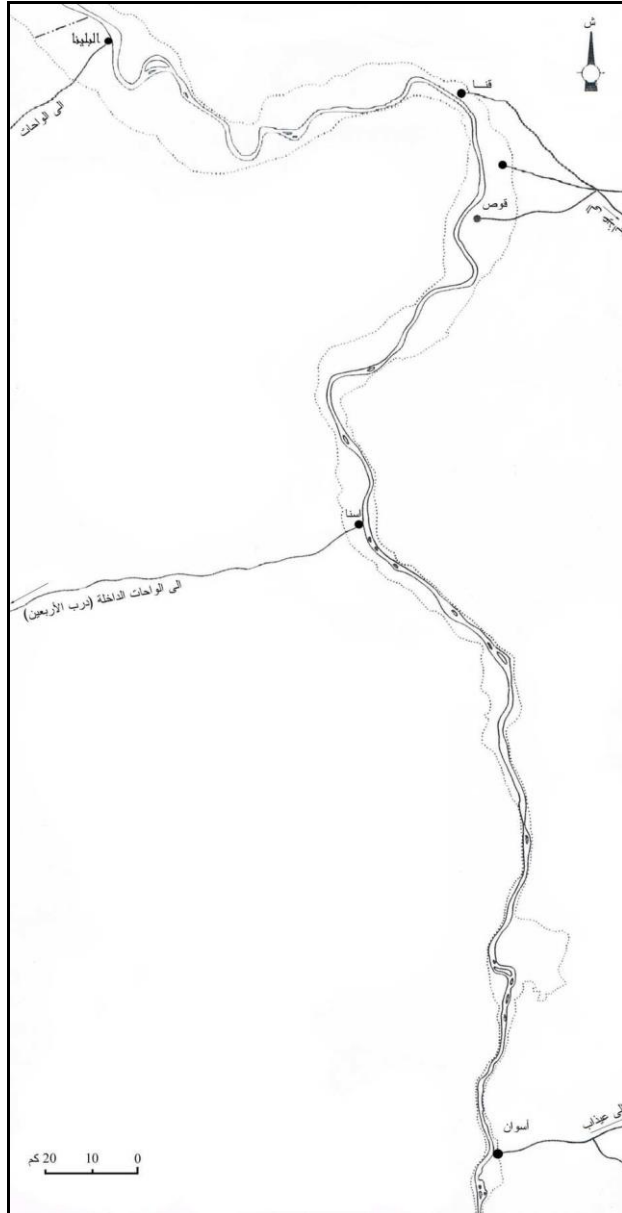
نشاط حركة التجارة ، وهذا ما جعل ناصر خسرو يقول أن ما شاهده من السفن في ساحل مدينة القاهرة اكثر مما رآه في بغداد والبصرة (45). مما يعنى القيمة الحقيقية للطرق النهرية في نقل البضائع ، وأهمية موقع القاهرة على نهر النيل وقربها من سواحل البحر المتوسط في الشمال وارتباطها بالبحر الأحمر عن طريق خليج أمير المؤمنين وميناء القلزم شرقا . شكل(5)

وقد وصف المقریزی الملاحة النيلية وصفا دقيقا فقال " ولا تنس الجوارى المنشآت في البحر كالاعلام التي تسبق عند طياب الرياح مفرقات السهام..... إذا فتح لها جناح القلاع تسبق وفد الريح عند الإسراع وتفوق سرعه السحاب عند الاتساع " (46). ومن الوصف الدقيق للأسطول النهري يمكن ان نستنتج حجم السفن وقدرتها على نقل الانتاج الزراعى والصناعى من جنوب مصر الى شمالها والعكس ، وربط مناطق الانتاج الداخلية بالموانئ على ساحل البحر المتوسط خاصة . أما ناصر خسرو فقد ذكر أن " الفسطاط كانت الميناء التجارى الكبير للبلاد ، ترد إليها منتجات الصعيد والدلتا فضلا عن غلات البحرين المتوسط و البحر الأحمر ، وبلاد العرب والشام والمغرب " (47).

أما الجسور التي شيدت على جانبي النيل فكانت ضرورية لتسهيل الانتقال بين القرى في طول البلاد وعرضها . وفي أيام الفيضان كانت المياه تغمر الأراضي على جانبي النهر فكان الناس ينتقلون من مكان إلى آخر بواسطة القوارب " (48). ورغم أن الغرض الأساسي من اقامة ومد هذه الجسور كان تسهيل الرى وتأمين المحلات العمرانية على جانبي النيل من أخطار الفيضان\_ فان أهميتها للنقل كانت محدودة نتيجة للتوسع في استخدام الطريق النهري في عملية نقل البضائع ، و يبدو أن التوسع في إنشاء الطرق في مصر خاصة على جانبي نهر النيل- لم يكن في حيز الإمكان بسبب نظام الفيضان (49) ومع ذلك هناك شبكة من الطرق البرية الممتدة من الفسطاط شمالا حتى اسوان جنوبا ومثلها في مصر السفلى ظهرت اهمية هذه الطرق في ازدهار حركة التجارة (45) . ويدل هذا على أن الانتقال بالطرق البرية في داخل البلاد كان أمرا مهما، ولا شك أن توجيه العناية بأقاليم الصعيد يتصل بالنشاط التجارى منذ أن أصبحت ميناء عيذاب ملتقى التجارة الواردة عن طريق



## البحر الأحمر فأن الملاحة النيلية لم تكن كافية لسد احتياجات التجار وحركة التجارة الداخلية.



شكل (5) الطرق التجارية البرية في الصعيد الأعلى

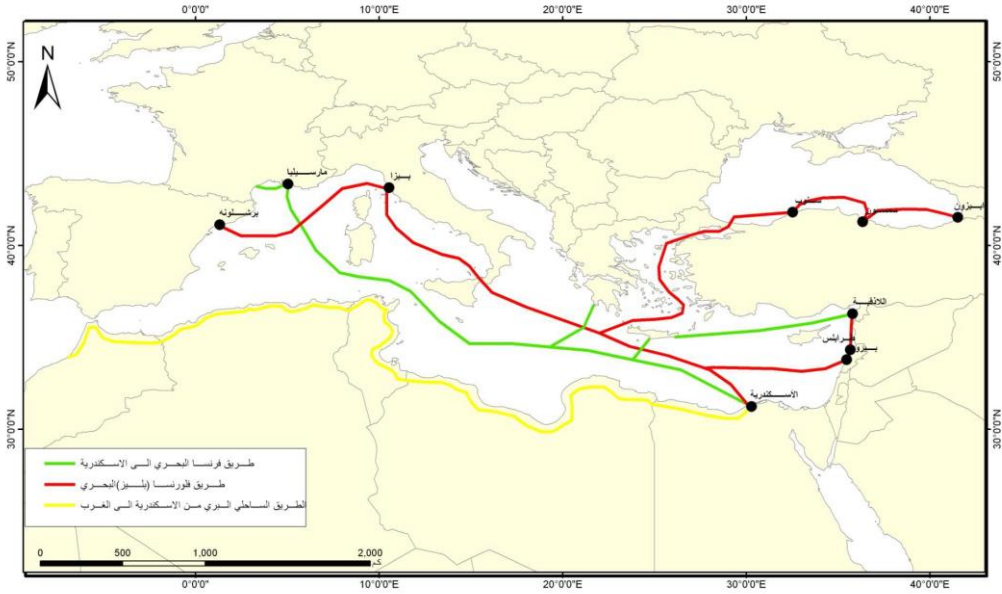
## ب- الطرق التجارية البحرية :

ازدهرت طرق الملاحة البحرية في مصر خلال العصور الوسطى وخاصة في الفترة المملوكية في كل من البحرين الأحمر والمتوسط ، وكانت هذه الطرق بمثابة همزة الوصل بين الشرق والغرب من جهة و بين آسيا وجنوب أوروبا من جهة أخرى ، وسوف يتم دراسة خطوط الملاحة في البحرين الأحمر والمتوسط بالتفصيل .

### خطوط الملاحة في البحر المتوسط :

مثلت موانئ الإسكندرية ودمياط و تنيس نقاط البداية للطرق البحرية التي ربطت بين مصر ودول جنوب أوروبا وشرق البحر المتوسط (50) ، فبعد مغادرة الساحل الشمالي لمصر كانت تسير المراكب بحذاء الشاطئ الشامى مارة بعسقلان و يافا وحيفا و عكا و صور وصيدا و طرابلس الشام واللاذقية . و يبدو أن التجار كانوا يفضلون طريق البحر لأنه أقل تكلفة ، كما أن طريق البر غير آمن بسبب قطاع الطرق و قبائل البدو (51). أما خطوط الملاحة المنتظمة بين الموانئ المصرية وأوروبا و جزر البحر المتوسط فهي :-

- 1- دمياط / القسطنطينية(تركيا) و المسافة إليها خمسة أيام .
- 2- قبرص و تبعد يوما واحدا عن ساحل مصر الشمالي .
- 3- صقلية ( ايطاليا) وكانت السفن تقطع المسافة إليها في عشرين يوم (52).
- 4- بارى و البندقية ( ايطاليا) عن طريق بحر الادرياتيك .
- 5- طريق شبه جزيرة ايبريا جنوب غرب أوروبا . شكل (6)



شكل (6) شبكة الطرق الملاحية التي تربط مصر بدول حوض البحر المتوسط

وقد اتضح أن المراكب تبدأ رحلتها من بلاد الشام والمغرب كما تبين مما ذكره اليعقوبي " أن بها مرسى للمراكب الواردة من الشام و المغرب و من دمياط و رشيد (53) . وتصل هذه المراكب التجارية إلى الموانئ المصرية على ساحل البحر المتوسط ومن أهمها مينائى الإسكندرية ودمياط .

## خطوط الملاحة فى البحر الأحمر :

كان للبحر الأحمر سمعة سيئة عند ملاحى العصور الوسطى نظرا لما اشتهر به من العواصف والصخور (الشعاب المرجانية) فكانوا يتجنبونه خاصة فى المنطقة الواقعة بين مدخل خليج السويس العقبة حيث تتقابل الرياح التى تهب من ناحية الخليجين ، و كان الملاحون يسرون فى البحر نهارا بجوار الساحل فى حماية إحدى

الشعب المرجانية فإذا جن الليل أووا إلى إحدى الأجوان الصغيرة التي تكثر في السواحل . وقد لخص الادريسي مساوي بحر القلزم فقال " فيه جبال عادية فوق الماء و أرض هذا البحر متوعرة ذات أحجار وشعب لا يعرفها إلا الربانيون ولذلك لا يسار فيه الا نهارا " (54) ، ويلخص ابن جبير الوضع السيئ أثناء عبوره من عيذاب بمصر إلى جده على الساحل الشرقي للبحر الأحمر حين قال: " كانت هذه الرحلة تعتبر بالنسبة إلى الحاج كارثة حقيقية "

وتحليل ما سبق أن صعوبة الملاحة وخطورتها في خليج السويس والجزء الشمالي من البحر الأحمر يرجع إلى اشتداد الرياح الشمالية الغربية التي تمنع من استخدام الشراع وتحتم استخدام المجادف للوصول إلى الشاطئ . كما أنها تدفع أمامها تيارات بحرية قوية، ليس هذا فحسب بل إن سواحل خليج السويس تحفها شطوط مرجانية غاطسة لأعماق قليلة ممتدة في الماء لمسافة كبيرة تعرض السفن إلى التحطيم إذا ارتطمت بها. كما أن مستوى المياه في الخليج ينخفض بحوالى ثلاثة أقدام وقت هبوب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية على البحر العربي مما يؤثر على مستوى المياه في شمال البحر الأحمر وبالتالي يزيد من شدة التيارات في الخليج وهذا ما أعطى أهمية للموانئ الجنوبية مثل عيذاب . (55)

### ثالثا : الموانئ التجارية :

تباينت محطات الطرق و المسالك في أهميتها و أحجامها السكانية ومدى ازدهارها و قوتها الاقتصادية و كانت مدينة الإسكندرية أعظم الموانئ المصرية إذ تصدر منه معظم المنتجات المحلية والواردات الآسيوية او غلات الشرق الوفيرة ، وأشاد بذكرها بنيامين وهو من التجار اليهود فهي في من وجهة نظره سوق لجمع الشعوب و تجارتها هائلة حيث تفد إليها سفن تسع و عشرين دولة و مدينة أوربية والتجار المسلمون من الأندلس والبرتغال وافريقية ، ومن البلاد التي في اتجاه الهند مثل الحبشة و النوبة واليمن و أرض الجزيرة و الشام . وقد كان شكل المدينة مربعة لها أربعة أبواب ، و يمتد الشارع الرئيس من باب الشرق إلى باب الغرب. أما الباب الشمالي فيفتح على الميناء و بجواره يمتد أكثر أجزاء المدينة سكانا والحي التجارى بها وتحديدا يقع الباب الأول في اتجاه النيل شرقا، والباب الثانى مواجا للبحر شمالا

حيث الميناء الذى به السفن والحياة (56). وفى شمالها الشرقى الفنار ويوقد به النار بالليل والنهار يرى منها دخان و لولا تلك النار لاضلت السفن عن القصد إليها وهذه النار تسمى فانوسا وكان طول الفنار 180 ذراعاً. (57)

أما مينائى دمياط و تنيس فكانت علاقتهما اقرب ببلاد الشام والقسطنطينية وجزيرة قبرص، وأهم ما كانا يشتغلان بتصديره المنتجات المصرية ، ولا بد أن دمياط كانت أكثر أهمية منها الآن ويمكن ارجاع ذلك لأن صغر حجم السفن فى ذلك الوقت كان يجعل الميناء صالحا دون الحاجة إلى الإكثار من التعميق. شكل (7) . وقد وصفها الشريف الادريسي "بأنها من أعظم المدن" (58). و لم تكن تنيس تصلح فى الأغلب إلا للسفن الصغيرة ، و كان لها اتصال سهل جدا بشرق الدلتا بواسطة خليج خارج من فرع دمياط، و لذا فهي على نهاية اقصر طريق بحرى من القسطنطينية إلى الشام .

وهناك ميناء الفرما (بورسعيد) وهو من موانى الساحل الشمالى أيضا . وقد كان هناك خط تجارى يربط بينها وبين ميناء القلزم عند مدخل خليج السويس على ساحل البحر الأحمر، وقد تأثرت بإهمال الطريق بين البحر المتوسط و البحر الأحمر إلا أن احتفاظها بقدر من الأهمية كان راجعا الى وقوعها على الطريق الساحلى إلى الشام .

أما رشيد فكانت تستخدم أحيانا للنزول فى النيل إلى القسطنطينية ، وكانت ذات اسواق و تجارات ؛ واستمرت أهمية هذا الميناء التجارية مستمرة الى العصر المملوكى حيث منعوا دخول ميناء رشيد النيلى من خلال البحر المتوسط نظرا لصفة الميناء الحربية و نقلت نشاطه التجارى إلى ميناء فوه جنوبه وهو يتصل بالإسكندرية بقناة ملاحية ظلت تعمل حتى أواخر (ق 15 م) . (59).



شكل ( 7 ) أهم الموانئ المصرية القديمة في مصر المملوكية

وفيما يخص الطريق البري الذي يربط بين مدينة الفسطاط وميناء القنم مخترقا الصحراء الشرقية في طرفها الشمالي فكان من أهم الطرق وأقدمها وأكثرها ارتيادا من قبل التجار والحجاج . وقد يسر خليج أمير المؤمنين بين الفسطاط والقنم الاتصال بين البحرين الأحمر و المتوسط ، ولكن في القرن الثامن الميلادي أمر(الخليفة المنصور) بردمه وساعدت الرمال التي تحملها الرياح من الصحراء الشرقية على طمث هذا الطريق المائي المهم . وفي أيام جوهر الصقلي حين وضع أساس مدينة القاهرة كان الخليج ينتهي إلى قنطرة عبد العزيز بن مروان و موضعها

منتهى حارة السيدة زينب . و مع ذلك لم يتوقف استخدام طريق القلزم - الفسطاط نهائيا.

اهتم الجغرافيون والرحالة العرب بوصف مدينة القلزم فقالوا عنها : " بأنها كبيرة يقيم بها المشتغلون بتصدير المواد الغذائية إلى الحجاز و اليمن و لها فرضة ( ميناء ) على البحر(خليج السويس ) و أهلها تجار أثرياء و هي مجتمع الحجاج من مصر و الشام (60). كما أن القلزم فرضه (ميناء) الحجاز و خزانه مصر " (61). فعن طريقها يسافر الحجاج الى بلاد العرب لأداء فرضة الحج او العمرة وكانت تساهم ايضا فى خزينة الدولة عن طريق الضرائب التى تجمع من القوافل التجارية التى تستخدم مينائها فى تصدير السلع او استيرادها. ولا بد أن قوافل الغلال و اغلبها من مشتول الطواحين كانت تسافر الى الحجاز بهذا الطريق.

وقد أشار الادريسي (ق 6هـ) " أن هناك طريقين من مصر إلى يثرب أحدهما عن طريق آيلة (ايلات على رأس خليج العقبة ) والآخر عن طريق القلزم " (62). وقد أخذت أهمية هذا الطريق فى التضاؤل و تحولت التجارة منه صوب الجنوب بسبب ردم خليج امير المؤمنين وانتشار التكوينات الرملية وازدياد خطورتها مع حركة الرياح فى هذه المنطقة الصحراوية . وهذا كان سببا فى انتقال الأهمية الى طريق القصير لأنه أكثر ملائمة لأستقبال البضائع التى تأتى من الهند و اليمن و القصير ميناء صغير يقع على طرف وادى الحمامات وهو من أهم الطرق التجارية التى تربط الوادى بالبحر الأحمر وكان يدعى برزخ قنا ، وللقصير شهرة من أيام الفراعنة و لكن صغر الميناء و موقعها الذى لا يكفل الأمان اللازم للسفن جعلها تفقد أهميتها الاقتصادية ، مما أدى إلى تحول التجارة إلى ميناء عيذاب و هى بلدة صغيرة كانت تستخدم فى الأصل لتفريغ السلع الواردة من الحبشة و الساحل الشرقى لإفريقيا فى شمال رأس علبة فى منتصف المسافة بين بيرنيس و رأس روى (63). وقد أخذت عيذاب تجذب التجار و الحجاج بكثرة فى القرن الخامس الهجرى حتى أن ناصر خسرو " فضل الإقلاع منها إلى جدة فى طريقة إلى مكة " (64). بلغت هذه الميناء درجة كبيرة من الازدهار و ظلت مسلكا للتجار و الحجاج و كانت تجنى بها الرسوم على البضائع الواردة من الهند و اليمن و الحبشة و الحجاز .

وقد اقترن تحول التجارة من شمال مصر الى الصعيد الأوسط ثم الأعلى وخاصة بعد ردم القناة المائية (خليج أمير المؤمنين) التي كانت تصل النيل عند القاهرة الى البحر الأحمر (ميناء القلزم) ظهرت بعض المدن على نهر النيل وأصبحت من المراكز التجارية المهمة مثل: الأقصر و قفط و قوص لسهولة اتصال هذه المدن التجارية بالموانئ الواقعة على البحر الأحمر وهما: عيذاب والقصير عبر الطرق الصحراوية التي تمتد عبر الصحراء الشرقية وأهمها طريق وادي الحمامات(65). بالإضافة الى الموقع الجغرافي لهذه المدن في جنوب مصر وقربها من بلاد اليمن والحبشة وجنوب شبه الجزيرة العربية، وتنوع الانتاج الزراعي في صعيد مصر وسهولة نقل المنتجات الزراعية والصناعية عبر الطريق النهري.

وقد تبادلت هذه المدن أهميتها فبدأت قفط ثم قوص التي تبعد عنها سبعة أميال شمالا، كما حلت محل الأقصر قبل ذلك (66). وعظمت أهمية قوص فصارت ملتقى القوافل التجارية القادمة من الحبشة و بلاد العرب وملتقى الصادر والوارد من الحجاج لأنها محطة الجميع (67).

## التوزيع الجغرافي للأسواق:

يمثل وصف الأسواق وبيان تنظيمها وتوزيعها الجغرافي في المدن والأقاليم المصرية جزءا أساسيا من الحركة التجارية. ففي تعدد الأسواق، وتنوع بضائعها، دلالة على حجم الفعاليات فيها. فقد تنوعت الأسواق تبعا للسلع المعروضة بها، والوقت الذي تقام فيه، فكانت هناك أسواق شاملة لجميع أنواع السلع، وأخرى متخصصة بسلعة معينة، وأسواق موسمية وأخرى يومية، وتنوع السلع التجارية المتداولة في الأسواق دليل على تنوع مصادرها وحجم التبادل التجاري أيضا.

ومن الجوانب المهمة التي يجب الإشارة إليها واخذتها مصر بعين الاعتبار آنذاك توفير و تأمين طرق ووسائل النقل الداخلية لخدمة الأسواق، فأقامت أماكن مخصصة لتجميع الحمير المسرجة التي يتم تأجيرها بأسعار رمزية حتى يتسنى لرواد السوق من الباعة والمشترين سهولة التنقل، وهو ما يعرف اليوم بسهولة الوصول من خلال توفير وسائل النقل والمواصلات وتأمين الطرق والأسواق وأماكن الإقامة، وربط مناطق الأسواق بمناطق تركز السكان مما يدعم حركة التجارة



الداخلية بل والخارجية أيضا. وفي هذا الشأن يذكر ناصر خسرو " أن في أسواق مصر ما يقرب من خمسين ألف بهيمة مسرجة تزين كل يوم و تكرى ( تؤجر) من أجل ركوب التجار ورواد السوق." (68).

ونتيجة للرواج التجارى كثرت الأسواق الكبرى داخل المدن الرئيسية إلى جانب الأسواق التي ذخرت بها المدن الصغرى والقرى على امتداد البلاد . و تعتبر مدينة الفسطاط من أوائل المدن المصرية التي حظيت باهتمام الرحالة فوصفها بعضهم " بأنها بلد عجيب المتاجر والخصائص حسن الأسواق " ، و من أهم أسواقها سوق القناديل التي يصفها ناصر خسرو " بأنه لا يعرف سوقا مثلها فى اى بلد و فيه كل ما فى العالم من السلع والطرائف" (69) . حيث تعددت نشاطات هذه السوق فلم تقتصر على نوع معين من التجارات بل نجدها تحوى بين جوانبها أنواعا مختلفة من السلع الواردة من جميع بقاع المعمورة ، وخاصة السلع الإفريقية كالأوعية والإقساطو مقابض السكاكين.

يضاف الى ما سبق ذكره شهرة هذه الأسواق أيضا بتجارة البللور المصنع داخل السوق بواسطة معلمين مهرة يحضرونهم من بلاد المغرب ، الى جانب صناعه العاج من أنياب الفيلة التي تستورد من بلاد زنجبار(جنوب شرق افريقيا). الى جانب تجارة المصنوعات الجلدية التي سبق جلبها من بلاد الحبشة (اثيوبيا ) حيث يتم صنع النعال الجيدة منها من خلال الطريق البحرى عبر البحر الاحمر مروراً بميناء عيذاب فوادي الحمامات الى قوص ثم الطرق النهرية والبرية حتى القاهرة او عن طريق ميناء القلزم فخليج امير المؤمنين فالفسطاط عبر النيل، إلى جانب بعض أنواع الطيور والحيوانات النادرة التي ترد إليها من البلدان الافريقية (70) . مما يعنى أن سوق القناديل كان امن أعظم الأسواق الموجودة بمدينة الفسطاط نظرا لتعدد الأنشطة التجارية به وكثرة رواده .

ومما يعكس عظمة وأهمية أسواق مدينه الفسطاط وخاصة سوق القناديل ؛ اجتماع الفواكه و الخضروات المختلفة المواسم كلها فى يوم واحد ، مما لفت انتباه ناصر خسرو " ووقف مشدودا أمام اجتماع الأشياء التي بعضها خريفى و بعضها ربيعى و بعضا صيفى كلها فى وقت واحد داخل سوق القناديل" (71) . والحقيقة أن هذا يرجع إلى نشاط الحركة التجارية داخل هذه الأسواق واتصالها اتصالا مباشرا

بمناطق تختلف فى ظروفها المناخية ، مما يؤدي الى تنوع إنتاجها الزراعى والصناعى، إلى جانب قرب الفسطاط من نهر النيل أهم طرق تجارى يربط شمال مصر بجنوبها. بالاضافة الى كثرة المراكب التجارية التى تصلها من كافة البلاد الأخرى . مثل الشام و المغرب و العراق و بلاد المشرق كالهند والصين ، وشبه الجزيرة العربية و بلاد الروم(إيطاليا). (72)

وتبين ايضا من خلال المصادر أن هناك اسواق أخرى الى جانب الاسواق الجامعة بمدينة الفسطاط (سوق القناديل) وهذه الأسواق نصنفها بأنها متخصصة مثل خان الوزير وهو احد الأسواق التى لا يباع فيها سوى القصب (الحرير) حيث خصص أسفل بعض الدور لإقامة الخياطين وفى أعلى الدور يجلس الرفاعون (من يقوم باصلاح الملابس) ، و يذكر ناصر خسرو أن بمدينة مصر(الفسطاط ) ما لا يقل عن مائتى خان ، منها على سبيل المثال: سوق الحلويين والذى اكتسب اسمه من الحلوى المصنوعة من السكر ، وسوق الخلعين وتباع فيه ملابس أهل الدولة وغيرهم من الخلع والتشارييف . والعطارين وفيه تباع التوابل والعطور الواردة الى مصر . ويذكر لنا المقرئى أن عدد الأسواق المشهورة بالفسطاط بلغ تسع عشرة سوقا (73).

وقد تعددت الأسواق المتخصصة فهناك سوق الخشابين(تجارة وصناعة الأخشاب) و سوق القشاشين (تباع بها الأحطاب) وسوق الجوار "يقصد بها العبيد" و سوق السلاح و حوانيت شارع المرجانيين وهى السوق التى تباع بها الأحجار الكريمة . و لم تكن تلك الأسواق من مستحدثات العصر المملوكى و إنما عرفت بمصر منذ الفتح العربى وقد ذكر ابن دقماق أن عمرو بن العاص فى فتح الإسكندرية أرسل لعمر بن الخطاب رضى الله عنه يقول قد افتتحت مدينة فيها اثنا عشر ألف حانوت تباع البقل . وقد مرت مصر بتدهور فى الأوضاع السياسية والاقتصادية مع نهاية الحقبة المملوكية، مما سبب فى ارتفاع الاسعار ونقص الانتاج الزراعى والصناعى ، واضطربت الاسواق ، وتدنى مستوى المعيشة ، ووصل الامر فى كثير من السنوات الى حد المجاعة .

يضيف ابن دقماق (ت809 هـ / 1406م) أن مدينة الفسطاط كانت بها أسواق أخرى مثل سوق البربر و سوق وردان و السوق الكبير و سوق البراغيث و سوقه المغاربة و سوق الوزير و سوقه الصيادين و سوقه السماكين و سوقه مسجد العيثم و سوقه نوام و سوق أحاف و سوقه مسجد القرون و سوقه معتوق و سوقه ابن العجمية و سوقه دار النحاس و سوقه كنائس ابن شنودة و سوق الوحاف و سوقه العرافين و سوقه عدوان و سوق الرقيق (74). ومعظم دكاكين البرازين و الصرافين و غيرهم كانت مملوءة بالذهب والجواهر والنقد و الأمتعة المختلفة والملابس المذهبة والمقصابة بحيث لا يوجد فيها متسع لمن يريد أن يجلس (75).

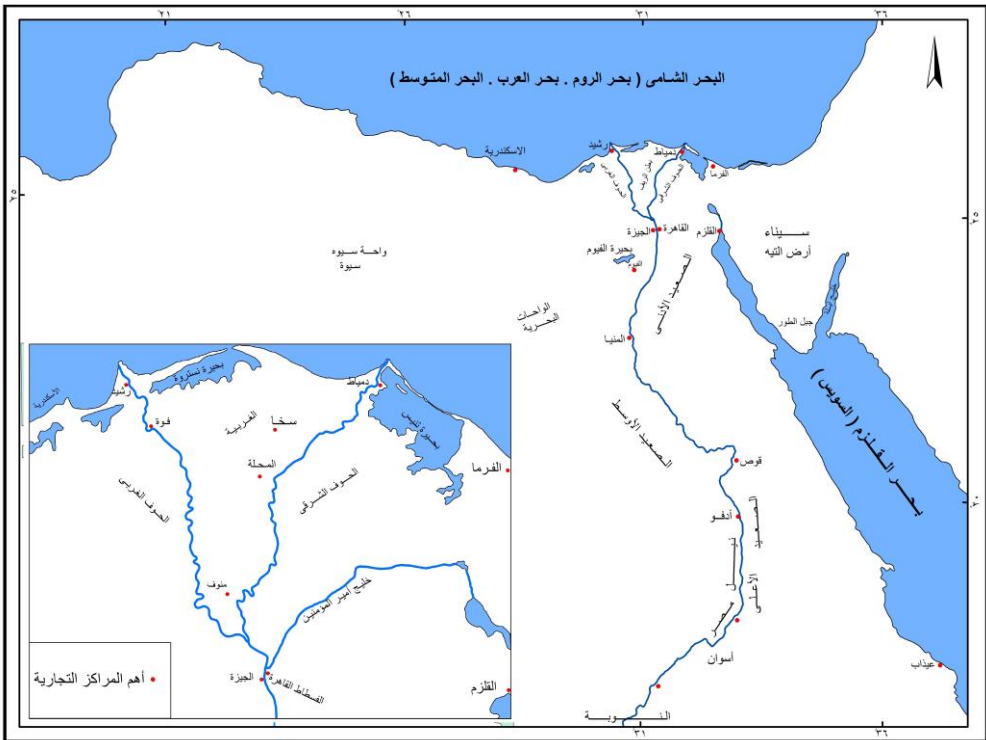
أما القاهرة فحفلت أسواقها المتخصصة التي تركزت غالبيتها حول الأبواب الرئيسية بالبضائع المحلية والمستوردة ، وطبقا للتقديرات وصل عدد الدكاكين حوالى عشرين ألف دكان ، و غالبيتها للمآكل والمشرب والأمتعة. ومن أهم الأسواق سوق باب الفتوح لبيع اللحوم والخضروات ، وسوق المرطين لتجهيز الجمال للسفر خاصة فى موسم الحج وسوق حارة برجوان وسوق الشماعين وسوق الدجاجين لبيع جميع أنواع الطيور، وسوق الحلاويين الذى يشهد حركة بيع خلال شهر رجب وشعبان ورمضان (67). شكل (8)

أما مدينة تنيس فوصل عدد الدكاكين بها إلى ما يقرب من عشرة آلاف بالإضافة إلى مدينة منوف وطنطا وسخا والفيوم ودمياط وغيرهم. أما فى الصعيد فهناك مدينة أسوان التى وصفها الرحالة أنها قصبه الصعيد والتى تستقبل السلع الإفريقية نظرا لموقعها الجغرافى بالقرب من الحدود السودانية وموانى البحر الأحمر وخاصة عيذاب، كذلك مدينة قوص والتى تعد نقطة التقاء التجارة القادمة من اليمن والهند والحبشة، ومنية ابن خصيب (المنيا) الواقعة على نهر النيل .

والى جانب الأسواق الدائمة هناك الأسواق الأسبوعية مثل أسواق الجيزة والتى كان يعقد سوقها كل يوم احد من كل أسبوع وفى شبرا الخيمة يعقد سوق كل ثلاثاء . ورغم عظمة أسواق القاهرة وتعدد أنشطتها التجارية إلا أن الرحالة رغم ما ذكروا عنها لم يوفوا أسواق القاهرة حقها من الوصف ، ويرجع السبب فى هذا إلى

أن القاهرة لم تزدهر أسواقها بهذه الصورة في أول أمرها حيث كانت في بداية نشأتها مكانا لاستقرار الحاكم و أفراد الأسرة الحاكمة و الموظفين والحاشية (77).

وقد تبين أيضا من المصادر عظمة أسواق المدن الكبرى الأخرى مثل مدينة الإسكندرية التي اشتهرت بعظمة أسواقها المتخصصة ، فيذكر الادريسي أن أسواقها كثيرة الاتساع . أما ابن جبير فيصفها بأنها حافلة بالأسواق الضخمة ووصف أهلها بأنهم يتصرفون في الليل كتصرفهم بالنهار، وهذا دليل على أن الأحوال الاقتصادية والأمنية داخل أسواقها كانت مستقرة مما جعل النشاط التجاري يستمر على مدار اليوم. اما مواقع الأسواق داخل المدن حيث فقد تركزت حول منطقة وسط المدينة بالقرب من التجمعات السكانية والطرق الرئيسية التي تربط وسط المدينة بأطرافها. وخير دليل على ذلك اسواق مدينة الاسكندرية.



شكل ( 8 ) أهم المراكز التجارية في مصر في العصر الوسيط

## الخاتمة

شهدت مصر في العصور الوسطى ازدهارا اقتصاديا مرجعه الى موقعها الجغرافي المتحكم في طرق التجارة بين الشرق والغرب ،الى جانب الاضطرابات التي نتجت عن تحركات المغول في آسيا وفتوحات الدولة العثمانية كل هذا حول طرق التجارة الى البحر الأحمر الذي كانت تسيطر عليه مصر فضلا عن أن الطريق التجاري المار عبر البحر الأحمر الى الأسكندرية هو أقصر الطرق التجارية العابرة لآسيا الى جانب استتباب الأمن في هذا الطريق .

اهتمام الدولة بصيانة الطرق البرية وتمهيدها حيث اهتموا ببناء الجسور وتقويتها التي تربط المناطق الداخلية ببعضها والمناطق الداخلية بالموانى التجارية مثل طريق قوص – عيذاب والطرق الموازية لنهر النيل من الجنوب الى الشمال . كما عرف المصريون فنون الملاحة مما سهل عليهم استخدام الطرق المائية كالنقل النهري والبحري . ويعد الطريق النهري من أهم الطرق التجارية المصرية منذ أقدم العصور استجابة لظروف البيئة الطبيعية واستقرار المصريين بجانب النهر وفروعه وبناء مدنهم وقراهم على ضفافه مما سهل نقل منتجاتهم الزراعية والصناعية فكان بذلك سببا في نشاط التجارة الداخلية .

تبين أيضا تحول طرق التجارة إلى مصر نتيجة للظروف السياسية فى آسيا وفتوحات الدولة العثمانية فتركزت فى طريق البحر الأحمر ، كما أن وجود قناة مائية تربط بين البحر الأحمر والمتوسط وصولا إلى الإسكندرية ساهم فى نشاط حركة التجارة الدولية عبر مصر مع قصر هذا الطريق وقربة إلى آسيا وقلة تكلفته وتوفر عنصر الأمن عليه .

ارتبط ازدهار بعض المدن والمحطات بحركة التجارة وشبكة الطرق التى تربطها بالموانى على ساحل البحر الأحمر والبحر المتوسط ، كما كانت أهميتها تقل بالركود التجارى أو تحول إلى محطات أخرى . كما تأثرت حركة التجارة بالطبيعة الجغرافية لسواحل البحر الأحمر من خلال انتشار الصخور والشعاب المرجانية التى يصعب معها رسو السفن أو الإبحار بالقرب من الشاطئ وأحيانا بسبب العواصف مثل المنطقة من جنوب خليج السويس دخولا إلى خليج العقبة . وقد كان ذلك يتطلب تقدما فى فنون الملاحة .

انعكس تنوع الانتاج المحلى وظهور الحرف والصناعات على تطور حركة التجارة المصرية ، وقد ظهر ذلك من خلال تعدد العلاقات التجارية بين مصر وكثير من الدول مثل الصين والهند والمغرب وايطاليا وفرنسا وبلاد الشام واليمن وغيرهم ، فكانت تصدر القمح والسكر والزيوت والنسيج وغير ذلك من المنتجات والمواد الخام التى تحتاجها هذه الدول وخاصة فى أوروبا ، ونظرا لزيادة احتياجات سكانها وجيشها اهتمت الدولة باستيراد السلع الضرورية التى يندر انتاجها أو لا يكفى ما ينتج الاستهلاك المحلى. مثل الأخشاب لبناء السفن والتدفئة والزمرد واللؤلؤ والتوابل والعطور .

انتشار الأسواق على اختلاف تخصصاتها شمالا وجنوبا فى مدنها وقراها على سواحلها وفى الداخل ومنها ما ارتبط بالموانى مثل الإسكندرية والقلم ودمياط وعيذاب ، وهناك ما ارتبط بشبكة الطرق وتركز السكان والموقع الجغرافى مثل الفسطاط والقاهرة ، أما الأسواق الداخلية التى ارتبطت بالطرق البرية والنيلية فهى مدينة أسوان وقوص والمحلة الكبرى . كما تنوعت الأسواق المملوكية تبعا للسلع الى تباع فيها ، والوقت الذى تقام فيه ، فكانت هناك اسواق شاملة لجميع انواع السلع ، واخرى متخصصة بسلع معينة كسوق الحدادين والوراقين والدجاجين

والحلويين والخياطين وغيرهم كثير، وأسواق موسمية ويومية. في نفس الوقت ارتبطت حركة السلع التجارية، وأنواع المبيعات في الأسواق، بمستوى المعيشة، وعادات السكان، وحاجاتهم الأساسية والنشاط التجاري للدولة.

تطورت علاقات مصر الخارجية نتيجة لتطور اقتصادها وخاصة النشاط التجاري. مما كان دافعا لتوفير الخدمات الأساسية التي تسهل إقامة التجار وإنهاء صفقاتهم التجارية من هذه الخدمات الفنادق وتوفير الأمن على الطرق وفي الأسواق والموانئ.

أثار التطور الاقتصادي المصري وسيطرتها على أهم الطرق التجارية الدولية حفيفة الدول الأوروبية مما جعلها تحاول حرمان مصر من مكتسباتها الاقتصادية والسياسية بتحويل التجارة التي كانت تمر عبر مصر إلى طريق جديد وهو طريق رأس الرجاء الصالح ونتيجة لذلك تحولت موازين القوى لصالح أوروبا وأدى إلى ضعف حكم المماليك وفقد مصر موردا اقتصاديا مهما وسارع ذلك في سقوط دولتهم وبداية حكم الدولة العثمانية لمصر.

## الهوامش:

- 1- شمس الدين المقدسي، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ليدن، 1906م، ص 121
- 2- أمينة احمد شوربجي، رؤية الرحالة المسلمين لأحوال المالية والاقتصادية لمصر، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، ص 29.
- 3- ابو القاسم ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ليدن، 1889م، ص 255
- 4- ابن حوقل النصيبي، صورة الأرض، ليدن، 1938م، ص 201.
- 5 - المقدسي، مصدر سابق، ص 122
- تقى الدين المقرئزي، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والاثار، ج1، القاهرة، 1970م، ص 203
- 7 - شمس الدين المقدسي، مصدر سابق، ص 122
- 8- ناصر خسرو، مصدر سابق، ص 122
- 9- شمس الدين المقدسي، مصدر سابق، ص 196
- تقى الدين المقرئزي، مصدر سابق ص 204 .
- 11 -ابو الحسن ابن جبير، رحلة ابن جبير، دار الهلال، بيروت، 1981م، ص 65
- 12- الشريف الإدريسي، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، روما، 1878م، ص 45: 48
- 13- أمينة احمد شوربجي، مرجع سابق، ص 322.
- 14- ناصر خسرو، سفر نامه، ترجمة يحيى الخشاب، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1993م، ص 51.
- 15- المقدسي، مصدر سابق، ص 111

- 16- نفس المصدر ، ص 118.
- 17- أبو الفدا ، تقويم البلدان ، باريس ، 1890م ، ص 207
- 18- ابن جبير ، مصدر سابق ، ص 151، 152
- 19- عمر الفاروق سيد رجب ، فصول من جغرافية مصر التاريخية فى العصور الوسطى ، ج 1 ، المنار للطباعة ، القاهرة ، 1999م ، ص 91
- 20- ابن جبير ، مصدر سابق ، ص 16 : 18
- 21- نفس المصدر ، ص 19
- 22- نفس المصدر ، ص 66، 67
- 23- ناصر خسرو ، مصدر سابق ، ص 177
- 24- عمر الفاروق سيد رجب ، مرجع سابق ، ص 222
- 25- المقدسى ، مصدر سابق ، ص 85
- 26- ناصر خسرو ، مصدر سابق ، ص 14
- 27- المقدسى ، مصدر سابق ، ص 175-177
- 28- عبد الغنى زياده ، الطرق التجارية عبر الصحراء الشرقية ، مجلة المجمع العلمى ، القاهرة ، 2012م ، ص 24، 25
- 29- نفس المرجع ، ص 32، 33
- 30- نفس المرجع ، ص 41
- 31- نفس المرجع ، ص 42
- 32- نعيم زكى فهمى ، طرق التجارة الدولية فى العصور الوسطى ، الهيئة العامة للكتاب ، القاهرة ، 1973 م ، ص 25
- 33- ناصر خسرو ، مصدر سابق ، ص 177
- 34- الادريسى ، مصدر سابق ، 171
- 35- ابو الفدا ، مصدر سابق ، ص 85
- 36- ناصر خسرو ، مصدر سابق ، ص 175، 177
- 37- نعيم زكى ، مرجع سابق ، ص 222
- 38- ناجا عبد الحميد ، القوافل التجارية وأثرها على الازدهار الاقتصادى فى مصر المملوكية ، مركز البحوث الجغرافية ، كلية الآداب ، جامعة المنوفية ، العدد 14 ، 2006م ، ص 4
- 39- عبد الغنى زياده ، طرق التجارة بين مصر وبلاد السودان ، المجلة الجغرافية العربية ، اصدار خاص ، 2019م ، ص 15
- 40- نفس المرجع ، ص 17
- 41- عبد المنعم ماجد ، الأطلس التاريخى للعالم الاسلامى فى العصور الوسطى ، دار الفكر العربى ، القاهرة ، 1967م ، ص 30
- 42- عمر طوسون ، تاريخ خليج الإسكندرية القديم وترعة المحمودية ، الإسكندرية ، 1942 م ، ص 15-16
- محمد رمزى ، القاموس الجغرافى للبلاد المصرية ، القسم الثانى ، ج 2 ، الهيئة العامة للكتاب ، 1994م ، ص 318 ، 337 ، 338 ، 339
- 43- ناجا عبد الحميد ، مرجع سابق ، ص 6



- 44- ابو الحسن ابن جبير، ص 57-64
- 45- تقى الدين المقریزی ، مصدر سابق، ج 1 ، ص 65
- 46- ناصر خسرو ، مصدر سابق، ص 10-11
- 47- تقى الدين المقریزی ، مصدر سابق ، ج 1، ص 370.
- 48- ناصر خسرو ، مصدر سابق ، ص 114
- 49- تقى الدين المقریزی ، ج 1 ، مصدر سابق ، ص 313 ، 322
- 50 - ناجا عبد الحميد ، مرجع سابق ، ص 7
- 51- عمر الفاروق سيد رجب ، مرجع سابق ، ص 91
- 52- ناجا عبد الحميد، مرجع سابق ، ص 9
- 53- ابو عبيد الله البكري ، المغرب في نكر بلاد افريقية والمغرب ، ط14 ، الجزائر ، 1857م ، ص 85
- 54- ابو شامة ، الروضتين في أخبار الدولتين ، القاهرة ، 1287هـ، ص 203
- 55- ناصر خسرو ، مصدر سابق ، ص ص: 114 - 123.
- 56- احمد بن ابى يعقوب (اليعقوبي) ، كتاب البلدان ، ليدن ، 1892م ، ص 335
- 57- نعيم زكى فهمى ، مرجع سابق ، ص 21
- Wiet,G;histore de la Nation Egyptienne,Paries,1926,P179.
- 58- انظر :هيام عبد الرحمن سليم ، العوامل الجغرافية وأثرها على تجارة مصر الخارجية في العصور الوسطى ، رسالة دكتوراة غير منشورة ، كلية الآداب ، جامعة عين شمس ، 1977م ، ص 175:179
- ابراهيم دسوقي محمود ، الطرق التجارية القديمة في مصر وآثارها الاقتصادية ، المنيا ، 2000م
- 59- ليون الأفريقي ، وصف أفريقيا ، ترجمة عبد الرحمن حميدة ، الرياض ، 1979م ، ص 84
- 60- الادريسي ، مصدر سابق ، ص 109
- 61- أبو الفدا ، مصدر سابق ، ص 85
- 62- الادريسي ، مصدر سابق ، ص 8
- 63- نعيم زكى ، مرجع سابق ، ص 131
- 64- على باشا مبارك ، الخطط الجديدة لمصر والقاهرة ومدنها القديمة والشهيرة ، بولاق ، ج 1 ، 1952م ، ص 4 ، 23
- 65- المقدسى ، مصدر سابق ، ص 196
- 66- مروان عاطف الضلعين ، السلع التجارية في الأسواق المصرية في دولة المماليك البحرية ، المجلة الأردنية للتاريخ والآثار ، مجلد 6 ، عدد 2 ، 2012م ، ص 65 ، 66
- 67- الأبريسي ، مصدر سابق ، ص 123
- 68- ابن جبير ، مصدر سابق ، ص 65
- 69- أمينة الشوربجي ، مرجع سابق ، ص 334
- 70- ناصر خسرو ، مصدر سابق ، ص 54
- 71- نفس المصدر ، ص 54
- 72- نفس المصدر ، ص 55

- 73- ابراهيم بن محمد بن دقماق ، الانتصار لواسطة عقد الأمصار ، المطبعة الكبرى ، بولاق ، 1893م ، ص 121
- 74- مروان الضلاعين ، مرجع سابق ، 82
- 75- المقریزی ن ج 2 ، مصدر سابق ، ص 96،97
- ابن دقماق ، مصدر سابق ، 34
- 76- أمينة الشوربجي ، مرجع سابق، ص 222، 223
- 77- نفس المرجع ، ص 335