

# الوثيقة

دورية تاريخية محكمة

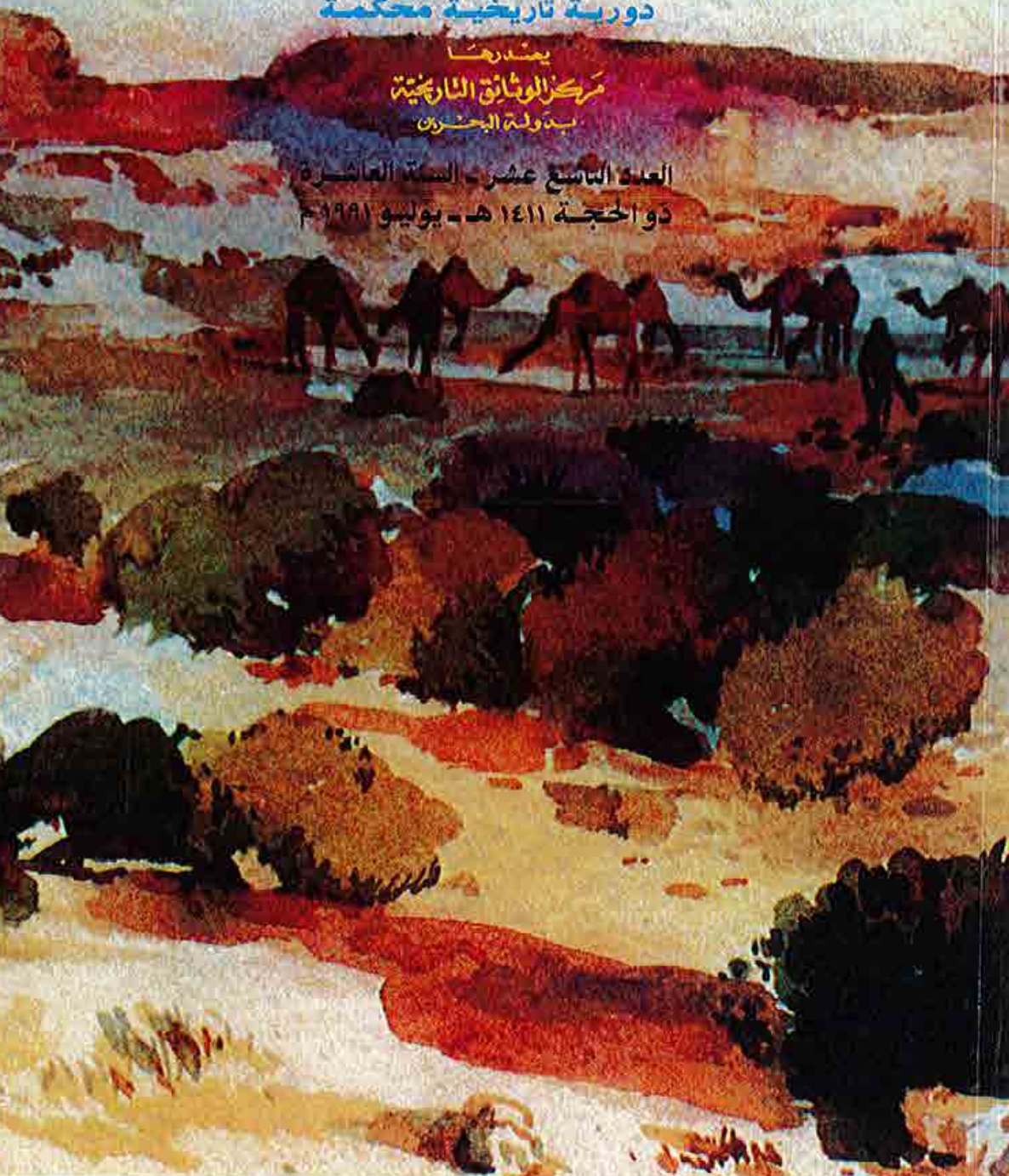
يتم نشرها

مركز الوثائق التاريخية

بمدينة البحرين

العدد التاسع عشر - السنة العاشرة

ذو الحجة ١٤١١ هـ - يوليو ١٩٩١ م



# التأثير البرتغالي على اقتصاد

إن قضية التأثير البرتغالي على الشرق لا تزال تبحث وتناقش ولا يزال المؤرخون والباحثون الغربيون والشرقيون ينقسمون حول مسألة التأثير الى مدرستين ، الاولى تمجد صنع البرتغاليين في اكتشاف رأس الرجاء الصالح وإقامة إمبراطورية برتغالية امتدت من الخليج العربي وشرقي افريقيا غربا الى بحر الصين شرقا واحتكارهم الفعال لتجارة اسيا الداخلية ، بينما الثانية تعتبر أن الانجاز الوحيد للبرتغاليين هو اكتشافهم لرأس الرجاء الصالح ، وأن البرتغاليين فشلوا في التأثير على الشرق كفشلهم في احتكار التجارة الآسيوية بشتى طرقها البحرية . في هذه الورقة نتطرق الى ابراز التأثير البرتغالي لا على المحيط الهندي باكملة بل على الخليج العربي كجزء من أهم أجزائه ووحدة من أهم وحداته الاقتصادية ، ونثبت من خلالها أن التواجد البرتغالي في فترة القرن السادس عشر كان له تأثير كبير على اقتصاد منطقة الخليج العربي .

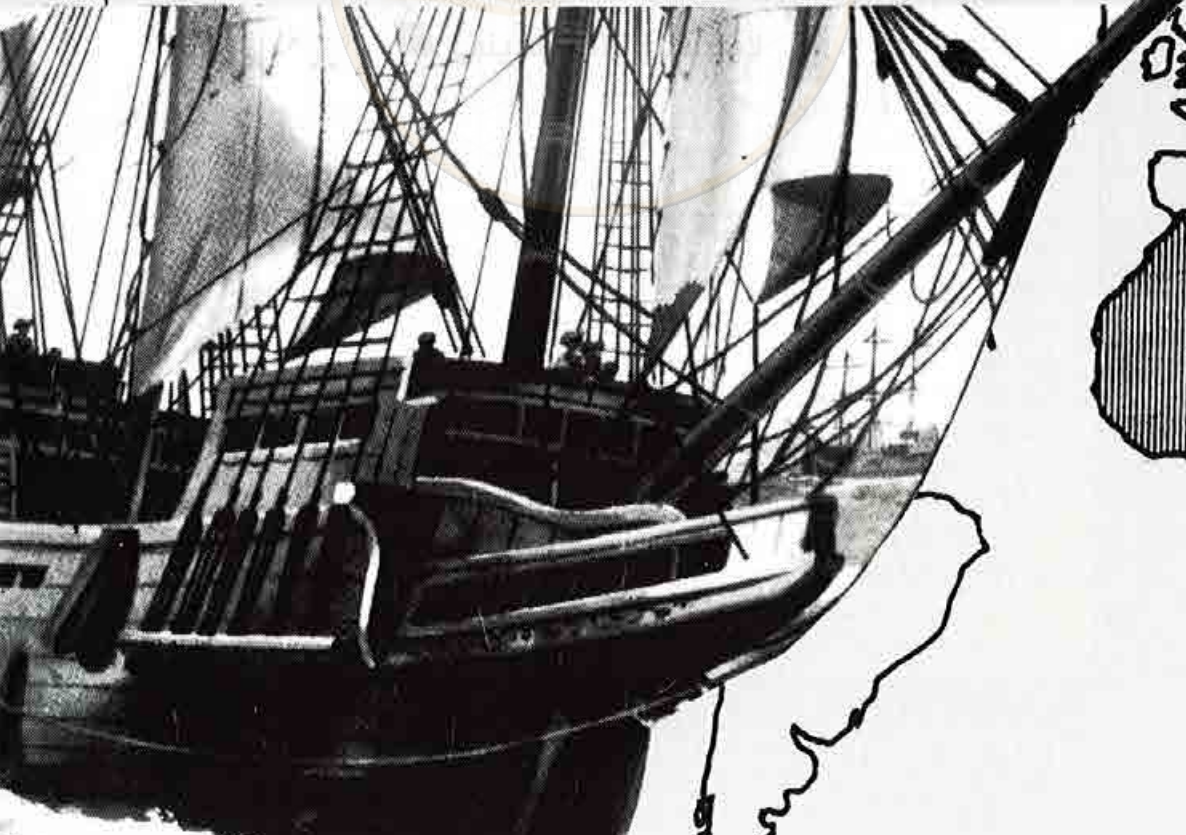


# منطقة الحجاج العربي

## في القرن السادس عشر

الدكتور خالد الخليفة

ف فشل البرتغاليين في احتكار تجارة التوابل بين الشرق والغرب واقامة امبراطورية بحرية في المحيط الهندي لا يعني أنهم فشلوا كذلك في احكام قبضتهم على الخليج ، فتوافر السلع الشرقية وخاصة التوابل في موانئ البحر المتوسط وعدم تأثر تجارة البندقية وحب الاسكندرية لا يعني أن مياه الخليج العربي ساهمت في تدفق هذه السلع الى البحر المتوسط . أن الأدلة التي نستند عليها لإثبات أن الخليج أعفي من تجارة الشرق والغرب هي أن الطرق البرية القديمة استعادت أهميتها ، فعلى سبيل المثال فإن خط الهند - أفغانستان - ايران - سوريا استعاد أهميته بعد تعطل لقرون فمدن كقندهار نمت وازدهرت في القرن السادس عشر بعد أن كانت خرابا . ان جميع الاحصائيات التجارية المتوفرة لموانئ البحر المتوسط تثبت ان



مظاهر التجارة العربية في المحيط الهندي في مظهرين اثنين : الاول ، توسع الملاحة العربية والابحار مباشرة الى الصين ، والثاني بروز مراكز تجارية ذات صيت عالمي كسيراف والابله وبعدهما هرمز .

**أولا : توسع الملاحة العربية .**

إذا كان التاريخ القديم قد أوضح النشاط الملاحي العربي في شمال غرب المحيط الهندي ، فإن تاريخ الحقبة الاسلامية يثبت استخدام العرب لأطول الطرق البحرية في العالم في تلك الفترة . فالعرب هم أول من استخدم الطريق البحري الممتد من الخليج حتى كانتون في الصين ، والذي يعتبر أول طريق بحري استعمله الانسان بشكل منظم قبل التوسع الاوروبي والكشوف الجغرافية . ففي الفترة من ( ١٢٢هـ - ٤١٦هـ ) نشطت العلاقات الدبلوماسية والتجارية بين الخلافة العباسية والامبراطورية الصينية ، وزاد من ذلك النشاط اهتمام الخلافة العباسية - كما تذكر المصادر الصينية بتكثيف السفارات العباسية الى الصين ، تلك السفارات التي حملت الهدايا الثمينة الى امبراطور الصين والتي كان من ضمنها ثلاثون جوادا عربيا . وبهذا استطاعت الدولة العباسية توثيق العلاقات مع الصين ، فاصبحت العلاقة شبه متواصلة بين الطرفين ، تربطهما روابط شبيهة بالعاهدات التجارية التي تتضمن ما يشبه الامتيازات للتجار العرب . كما استطاعت الدولة العباسية حماية الطرق التجارية المؤدية الى الشرق الاقصى<sup>(١)</sup> . ومن هنا يتبين لنا ان التاريخ الملاحي للعرب في الفترة الاسلامية تميز باتساع الخطوط البحرية المؤدية الى الصين ،

تسرب السلع الشرقية عن طريق البحر الاحمر قد ساهم مباشرة في تزويد موانئ البحر المتوسط بالسلع الشرقية . فهذه الادلة وغيرها تثبت ان البرتغاليين لم يحكموا قبضتهم على منطقة بحر العرب ولكنهم استطاعوا ان يسيطروا سيطرة تامة على الملاحة والتجارة في الخليج العربي .

وفضلا عن ذلك فان القواد البرتغاليين في منطقة الخليج العربي اشتغلوا بالتجارة واحتكروا تجارة السلع المربحة كاللؤلؤ والخيول والتوابل ، كما فرض البرتغاليون نظام الرخص الملاحية (Cartaz) على السفن العربية ومنعوها من الإتجار في السلع المحتكرة وتعمدوا احراق هذه السفن اذا ما اكتشف أنها لا تحمل رخصا ملاحية قدمروا بذلك حركة الملاحة والتجارة العربية في الخليج العربي ، تلك الحركة التي كان لها نشاط كبير في مختلف العصور التي مرت بها المنطقة .

لقد ساهم العرب منذ أقدم العصور مساهمة بارزة في رسم الخطوط التجارية في المحيط الهندي ، فالاكتشافات الاثرية من اختام ومواد اخرى تدل على ان الاتصال التجاري البحري بالهند كان معروفا في الالف الثالث قبل الميلاد . وان حركه الاتصال هذه كانت مستمره عامره ، كما ان بعض المدن الاثرية في الخليج كدلون ( البحرين ) وماجان ( عمان ) كانت من اشهر مراسى السفن في تلك الفترة . حيث كانت تقصدها السفن القادمة من العراق في طريقها الى الهند وبالعكس<sup>(١)</sup> . وهي محملة بالمعادن والاحشاب والعمور وغيرها من السلع النفيسة<sup>(٢)</sup> .

وفي العصر الاسلامي تتجلى اهم

ولكن ذلك لم يحدث الا بعد ان استطاع العرب السيطرة على منطقة بحر العرب والسواحل الغربية للهند ، وتمرسوا بالملاحة البحرية في الجزء الأدنى من المحيط للوطن العربي ، كما ساعدت الفتوحات الاسلامية ( ٩٢هـ - ٤١٦هـ ) - التي خلفت حكاما عربا في بلاد السند والهند - على نشاط الملاحة العربية في تلك المناطق ودعمت التجارة العربية فيها<sup>(٤)</sup> . هذا النمو المتزايد للملاحة العربية جعل البحرية العربية تبحث لها عن موانئ جديدة للتجارة فكانت النتيجة هي المغامرة والابحار الى بلاد الصين مباشرة . ومما تجدر الاشارة اليه هنا قبل الانتقال الى المظهر الثاني ان نميز بين النشاط الملاحي لعرب الخليج ونشاط عرب البحر الاحمر لنتبين اهمية الخليج العربي التجارية في الفترة الاسلامية .

لقد كانت منطقة الخليج العربي وعلى رأسها العراق منطقة مضطربة منذ أواخر عصر الراشدين وحتى نهاية العصر الاموي بسبب قيام الحركات والثورات المناهضة للامويين في جميع اقاليم الخليج العربي ، ففي العراق اندلعت حركات موالية للعلويين واخرى موالية للخوارج وثالثة زبيرية ورابعة اقليمية عراقية ، وفي البحرين ( الساحل الشرقي لشبه الجزيرة العربية ) نشطت حركة الخوارج وسرعان ما دب الشقاق بين صفوف خوارج البحرين مما زاد الاوضاع سوءا ، وفي عمان بدأت الدعوة الاباضية في النمو ، وفي الأحواز انتشرت حركات الخوارج وحركات قبلية أخرى ، هذه الحركات والثورات التي كانت تنتشر حول مياة الخليج جعلت الدولة الاموية تنظر الى الخليج كمنطقة معادية للسلطة

المركزية مما جعلها تنتهج حيالها سياسة الردع والتي منها حصر السلطة في الخليج في يد والى البصرة الذي بدوره عين ولاة أشداء ومخلصين للدولة الاموية ، فبدت شدة الولاة وقسوتهم على اقاليم الخليج من أهم مظاهر تاريخ هذه المنطقة في العصر الاموي ، كما ان الدولة الاموية انتهجت سياسة الفتوح الاسلامية في الشرق لتشغل سكان المنطقة بهذه الفتوح ، وبهذا استطاعت الدولة الاموية إضافة بدء الفتوح الاسلامية في الهند لرصيدها<sup>(٥)</sup> . ورغم ان هذه الفتوح افادت التجارة والملاحة العربية فيما بعد الا ان الخليج العربي اذذاك عاش جوا من التوتر بسبب الحملات العسكرية والحروب العربية الهندية ، لذا انتقل مركز الصدارة والنشاط البحري في شمال غرب المحيط الهندي الى عرب البحر الاحمر ، فأستعادت موانئ البحر الاحمر خاصة عدن وجدة ازدهارها بعد ركود تجاري لفترة طويلة<sup>(٦)</sup> .

اما العباسيون فقد اختلفت رؤيتهم للخليج العربي تماما عن منهج الامويين . وكما ذكرنا سابقا فان العصر العباسي تميز بتنشيط البحرية العربية في المحيط وخاصة العلاقات التجارية مع الصين . ومن اهم العوامل التي ساعدت العباسيين على تبني الرؤية الجديدة انتقال مركز السلطة ( العاصمة ) الى العراق ، ولم يحدث ذلك صدفة ، وانما تتبين الحقيقة من قول المنصور عن اختياره لبغداد عاصمة لدولته « هذه دجلة ، ليس بيننا وبين الصين شيء<sup>(٧)</sup> . وفي الفترة الممتدة بين سقوط الدولة العباسية ( بداية القرن الخامس الهجري / الحادي عشر الميلادي )

ووصول البرتغاليين إلى منطقة الخليج مع بداية القرن السادس عشر، وبرغم الإزمات السياسية التي واجهتها منطقة الخليج - شهدت المنطقة ظهور مراكز تجارية هامة كقيس وهرمز التي لعبت دورا هاما في التجارة بين الشرق والغرب -

## ثانيا : المراكز التجارية في الخليج :

في الفترة الممتدة من بداية ضعف الدولة العباسية ثم سقوطها حتى وصول البرتغاليين شهدت منطقة الخليج العربي ظهور مراكز تجارية ذات صيت عالمي ، منها سيراف ثم قيس ، والابلة ثم البصرة ، وهرمز وعمان والبحرين وغيرها ، على ان المقارنة بين هذه الموانئ في الاحوال الطبيعية توضح لنا حقائق رئيسية عن التركيب الاقتصادي لمنطقة الخليج العربي ، فهذه المراكز يمكن ان تقسم الى مجموعتين اقتصاديتين ، الاولى مجموعة سيراف وهرمز والتي تعتبر ظاهرة غير طبيعية لعدم توافر اساسيات الاحوال الطبيعية - الاقتصادية فيها . اما الثانية فهي ظاهرة طبيعية لتوافر العوامل الاساسية فيها كالثروات الطبيعية ووقوعها كمنافذ لطرق تجارية هامة مما جعلها تتصف بأنها موانئ ، والبصرة وعمان والبحرين تعتبر افضل الامثلة لذلك .

كانت سيراف هي المركز التجاري الرئيسي في منطقة الخليج في الفترة العباسية الثانية ، ويصفها المؤرخون العرب بأنها من أهم مدن العالم التجارية ومعبر التجارة العباسية مع الهند والصين وشرق افريقيا<sup>(٨)</sup> ويبدو ان السيرافيين كانوا أهم عنصر في نجاح وشهرة سيراف ، فيذكر المسعودي ان

السيرافيين يقطعون بحر الصين والهند والسند والزنج واليمن والقلم والحبشة ، ويقرر ، بان أكثر ملاحى المحيط الهندي من سيراف وعمان .<sup>(٩)</sup> كما أسس جماعة من سيراف أكثر من مركز تجاري على الشاطئ الشرقي لأفريقيا من بينها مقديشيو وبرادة وكلوة .<sup>(١٠)</sup> ومما يعزز ذلك ان طبيعة سيراف قاحلة جرداء وخير وصف لذلك نجده عند الحموي الذي يذكر انه ليس بها سوى الابنية ، ولا يوجد فيها مأكول ولا مشروب ، الا ما يحمل اليها من البلدان ؟ وليس بها زرع ولا ضرع .<sup>(١١)</sup>

اما هرمز فظروفها مشابهة لسيراف . أنشئت مع بداية القرن الرابع عشر وفي خلال فترة وجيزة أصبحت مركزا تجاريا عالميا وحلقة اتصال تجاري بين الشرق والغرب وملتقى السلع الشرقية بالأوروبية<sup>(١٢)</sup> ان وصف الرحالة الاوربيين لهرمز والذي يعتبره بعض المؤرخين مبالغا فيه يبرز لنا عظمة هرمز ومكانتها التجارية قبيل وصول البرتغاليين الى المنطقة ، فيذكر فارثيما (Varthema) الذي زارها في عام ١٥٠٣م . انها جد جميلة .. وتكثر بها الابنية .. وفي بعض الاحيان يرسو في مينائها اكثر من ثلاثمائة سفينة ذات اشكال مختلفة قادمة اليها من مختلف بلاد العالم ، ويقيم بها وبصفة دائمة حوالي اربعمائة تاجر ووكيل من جنسيات مختلفة يتاجرون في السلع المختلفة كالحرير واللؤلؤ والأحجار الكريمة والتوابل .. وهناك الكثير من الرحالة الاوربيين الذين اسهبوا في وصف جمال هرمز وأبنتيتها المتميزة وثناء أهلها الفاحش ومستوى معيشتهم المتقدم<sup>(١٣)</sup>

ولعل المثل الايطالى السائر اذا كان العالم خاتما فإن هرمز جوهرة (١٥) اكبر دليل على مكانة هرمز التجارية في العالم آنذاك . ولكن ما يدعو للغرابة هو أن هرمز ، كسيراف ، جزيرة جرداء خالية من الزراعة وأرضها ملحية سيخة وتندر بها المياه ، ويصف احد الكراملة مناخها قائلا ان حرارتها ممزوجة برطوبة عالية ، وتخلو لياليها من نسمة ربيع ، مما يجعل مناخها أشد ما يمكن تحمله في بقاع العالم (١٦) ومما لاشك فيه إن هرمز لم تنتج شيئا يذكر في التبادل التجارى حالها حال سيراف ، وإن معظم الرحالة الأوربيين يجزمون أن موقعها هو سر ازدهارها . الا أن الفرق بين سيراف وهرمز هو أن تجار وبحارة سيراف كانوا أكثر نشاطا في العلاقات الخارجية من أهالي هرمز ، فبينما توسع السيراقيون في بحر العرب والمحيط ركز الهرامزة نشاطهم على مياه الخليج العربي . ولكن عنصر الفرد لم يخل من هرمز فقد نشأت على ايدي تجارها جروا اليها من مراكزهم التجارية على الساحل الشرقي للخليج بسبب غارات التتار ثم اعتداءات بدو فارس ، واستطاعوا في فترة وجيزة انشاء هذا الميناء العظيم على الجزيرة المقابلة للساحل (١٧) .

اما المجموعة الثانية من هذه المراكز فتختلف عن مجموعة سيراف وهرمز في كونها تتمتع بظروف طبيعية أفضل ، فعلى سبيل المثال تتمتع البصرة بإنتاج زراعي وفير وبخاصة التمور التي تعتبر اهم المنتجات ، ولكن اهم ما يميز البصرة هو موقعها الاستراتيجي فهي تقع في آخر المطاف لسفن المحيط الهندي التي تفرغ بضائعها لتتنقل عبر الصحراء الى البحر المتوسط ، لذا تميزت البصرة بكونها

ميناء الى جانب كونها مركزا تجاريا او سوقا لتبادل السلع كهرمز وسيراف . بل وربما كان البصريون يمارسون التجارة ، في سيراف وهرمز حيث ينقلون السلع الشرقية الى بغداد وحلب . أما البحرين فقد كانت ميزتها تكمن في لؤلؤها الناصع البياض ، ثم تحولت هذه الجزر الى مركز توزيع للبضائع في المنطقة الشرقية من شبه الجزيرة العربية ، أما عمان فقد كان لها دور مزدوج فهي تتميز بموقعها على مدخل الخليج حيث يلتقي بحر العرب ومياه الخليج . كما انها تتمتع بالطبيعة الخصبة وعلاوة على ذلك فإن العمانيين يعتبرون بحارة المحيط الهندي (كما يسميهم السعوديون) ولهذا تحولت عمان الى سوق رائجة ، أن هذه الظروف والاحوال الطبيعية التي تميزت بها هذه الموانئ جعلتها تحافظ على استمرار دورها عبر العصور على عكس سيراف وهرمز . فالبصرة وعمان والبحرين قامت بهذا الدور في فترة العصور القديمة والإسلامية وقبل واثناء الوجود البرتغالي وبعده حتى القرن التاسع عشر . إلا أنها لم تحصل على شهرة هرمز العالمية التي تحدث عنها أهل البندقية .

من خلال عرضنا للمراكز التجارية في الخليج وبخاصة هرمز وسيراف يمكننا إستنتاج ما يلي ، أولا : للعنصر البشرى دور هام في أهمية الخليج الاستراتيجية ، فمن خلال النشاط الملاحي للسكان استطاعت المنطقة أن تجذب الخط التجارى بين الشرق والغرب كما خرج السيراقيون والعمانيون الى المحيط وانشأوا كيانات سياسية . في شرقي أفريقيا ودعموا تجارتهم في الهند وجنوب شرق آسيا ، واستطاع الهرامزة أن يصنعوا من جزيرة قاحلة أجمل وأنشط

بسبب الثورات ضد الدولة العباسية واضطربت الخطوط التجارية فتسارعت تنشيط منطقة الخليج العربي وتارة أخرى يسيطر البحر الأحمر على هذه الخطوط وفي أحيان أخرى تنشيط الطرق التجارية البرية . ومن الناحية السياسية نجد أنه بالرغم من ضعف مركز العباسيين ثم سقوط دولتهم ، فقد نشأت كيانات سياسية كالقرامطة والماليك والصفويين فيما بعد ، واستطاعت هذه الكيانات الصمود ضد الكثير من الاعتداءات الخارجية كما استطاعت ان تغير تنظيم التجارة والحياة الاقتصادية . لكنها في ميدان العلوم والتطور التقني شهدت في هذه الفترة جمودا واضحا بالمقارنة مع عصر الدولة الاموية والعباسية الاولى . ومع ذلك فإن المنطقة العربية ظلت محافظة على ثرائها ومكانتها بين الشرق والغرب .

اما بالنسبة للبرتغاليين فيصعب تحديد قوتهم العسكرية في مواجهة القوى الاخرى سواء اكان ذلك في المحيط الهندي أم في البحر المتوسط ، فقد هزم البرتغاليون هزائم نكراء في معارك مختلفة طوال فترة القرنين الخامس عشر والسادس عشر (١٨) ومن أهم الهزائم التي لحقت بهم في البحر المتوسط هزيمتهم في المغرب العربي في موقعة طنجة في عام ١٤٢٧م (١٩) وهزائمهم أمام العثمانيين في عدة مواقع في المحيط الهندي والخليج العربي (٢٠) . ومع كل ذلك وأصل البرتغاليون سيطرتهم على الشرق - وان لم تكن سيطرة كاملة على المحيط الهندي - مما جعل كثيراً من الباحثين يعزون الانتصارات البرتغالية الى تفكك القوى السياسية في آسيا . أما من الناحية الاقتصادية فلم يصل

المدن التجارية في العالم آنذاك . هذا ولا يمكننا إغفال تأثير الظروف السياسية المساعدة لذلك . ثانياً : ان اقتصاد المنطقة وازدهارها اعتمد اعتماداً اساسياً على التجارة . واذا كانت صادرات المنطقة لم تعادل كفة وارداتها في الميزان التجاري - فاللؤلؤ والتمور والحريز الإيراني وبعض المصنوعات الخفيفة لم تعادل قائمة السلع القادمة من الهند والصين وجنوب شرقى آسيا وشرقي أفريقيا - فإن عرب الخليج استطاعوا من خلال نشاطهم التجاري الخارجي أن يأتوا بالمعادن النفيسة وخاصة الذهب من شرقي أفريقيا ، ولا شك أن الدور الأهم هو ما قام به تجار البحر المتوسط لتغطية الفرق في الميزان التجاري عن طريق شرائهم للسلع الشرقية في موانئ الخليج .

## نشاط البرتغاليين في الخليج العربي

إن الفترة التي وصل فيها البرتغاليون الى الشرق - نهاية القرن الخامس عشر وبداية القرن السادس عشر - تعتبر من اخرج الفترات للباحثين والمتخصصين في العلاقات بين الغرب والشرق (وبخاصة المحيط الهندي) . فبينما كانت دول وممالك الشرق تعاني من الركود العام في اوضاعها السياسية والاقتصادية والتقنية كانت الدول الاوربية في تطور سريع على الرغم من أن أنظمتها كانت لا تزال متخلفة نسبياً عن الدول الشرقية . فعلى سبيل المثال تأثرت دول في المنطقة العربية تأثراً كبيراً في النواحي الاقتصادية والسياسية والتقنية منذ ضعف الدولة العباسية حتى مجيء البرتغاليين . فتأثرت تجارة المنطقة

البرتغاليون إلى المحيط الهندي دون عناء أو خيرة ، بل لقد ظلوا طوال فترة القرن الخامس عشر يتمرسون على إنشاء المستعمرات وإدارتها .

في عام ١٤٤٨ انشأ البرتغاليون قلعة وحامية في جزيرة ارقوبيم بالقرب من السنغال ومن هذه الجزيرة اخذوا يمارسون تجارة الرقيق والذهب حتى أصبحت البرتغال مركزا رئيسا لتجارة الرق في البحر المتوسط<sup>(٢١)</sup> ويبدو ان البرتغاليين ظلوا طوال النصف الثاني من القرن الخامس عشر منهمكين في بناء القلاع على الساحل الغربي لأفريقيا وفي تنظيم التجارة هناك وخاصة المتعلقة باستيراد الذهب الذي راحوا يتوغلون في البحث عنه جنوبا<sup>(٢٢)</sup> .

وعندما وصل البرتغاليون إلى المحيط الهندي سارعوا إلى تطبيق خبرتهم وادارتهم المكتسبة في سواحل غرب أفريقيا ، فبناء القلاع والحاميات والاعتماد على القوة البحرية دون التوغل الى الداخل واحتكار التجارة والروح الصليبية كل هذا اكتسبه البرتغاليون وطبقوه طوال فترة القرن الخامس عشر في غرب أفريقيا ولكن الفرق بين الساحل الغربي لأفريقيا والمحيط الهندي هو أن المحيط بحر واسع تميز بتمرس تجاري وملاحي أكثر تعقيدا ، كما أن المنافسين في المحيط سواء من الناحية التجارية أو العسكرية أقوى بكثير من الوضع شبه البدائي في غربي أفريقيا ، ومما لاشك فيه أن أهم ما تميز به الاستعمار البرتغالي هو سياسة السعي لإحتكار التجارة الأوروبية الآسيوية (Euro-Asian Trade) التي تطورت لتشمل السيطرة على تجارة اسيا الداخلية ( بين مختلف الموانئ والبلدان الآسيوية -

Country Trade ) والنزعة الصليبية التي جثمت بثقلها على المسلمين في سياسة البرتغاليين .

ولا شك ان رحلة فاسكودي جاما (De Gama) في عام ١٤٩٧ إلى المحيط الهندي كانت رحلة استكشافية - قام بها دي جاما بعد فشل بارثولوميو دياز (Bar-tolomeu Dias) في العبور الى الجهة الاخرى من افريقيا ولكنها وضعت القواعد الاساسية للاهداف البرتغالية في الشرق ، الهدف الاول يكمن في القضاء على الوساطة العربية بين اوربا والمناطق الآسيوية المنتجة للتوابل والعقاقير والاعطور وغيرها وبذلك يتمكن البرتغاليون من تحويل البرتغال الى مركز تجاري ومالي وموزع رئيسي للسلع الشرقية في اوربا . ومن ناحية اخرى ضرب الدولة العثمانية في عقر خزانها . اما الهدف الثاني فيتمثل في اكتساح الاراضي الاسلامية وفرض الديانة الكاثوليكية عليها ويوضح ذلك القرارات البابوية التي كانت تمنح الملوك البرتغاليين حق جمع الجباية وبعض الامتيازات المالية الاخرى لتشجيعهم على الاستمرار في محاربة الاسلام والمسلمين وغزو اراضيهم ، لذا فإن السيطرة على الاراضي غير المسيحية عامة والاسلامية منها بخاصة اعتبرت واجبا دينيا بالنسبة للبرتغاليين في المحيط الهندي .

وفي الخليج العربي بدأت القوات البرتغالية تطبيق سياستها في السيطرة على الخليج لمنع تدفق السلع الشرقية عبر الخليج وخاصة بعد فشلهم في الاستيلاء على عدن في عام ١٥٠٧ والاكتفاء بأحتلال سوقطرة ، واحتلال مسقط وصور وقريات ومطرح وهرمز والبحرين ، واتباع سياسة احراق

السفن العربية الراسية وتدمير الموانئ ( ما عدا تلك التي خطط البرتغاليون فيما بعد لاستغلالها ) ، والقرصنة ضد السفن العربية في الخليج او المحيط ومصادرة بضائعها وقتل ربابنتها وملاحيتها واغراقها ، وغير ذلك من التصرفات التي توضح هدف البرتغاليين في الخليج وهو التخلص من النشاط التجاري والملاحي العربي .

لم تستمر تلك السياسة البرتغالية أكثر من نصف عقد من الزمان ، يتبين ذلك من المراسلات التي كانت تتم بين القواد البرتغاليين في الخليج والملك في البرتغال ونائب الملك في جوا إذ انه سرعان ما أدخلت تعديلات مهمة على تلك السياسة بعد ان تبين للقواد ان العلاقة بين آسيا والعالم العربي علاقة عريقة وأن إغلاق البحر في وجه التجارة العربية - الآسيوية قد يؤدي الى تنشيط الطرق البرية التي لا يمكن للبرتغاليين التحكم فيها . ولذا لم يمض العقدان الاولان من القرن السادس عشر حتى قرر البرتغاليون عدم اغلاق الخليج تماما في وجه الملاحة العربية ، بل اتبعوا سياسة فرض الوساطة البرتغالية عليها تفاديا لاتصالهم بالمناطق المنتجة بريا . وعمل البرتغاليون على أن تكون هرمز قاعدة لامتصاص سلع الجزيرة العربية والعراق والشام وتوزيع سلع الهند والشرق الاقصى على موانئ الخليج . وفي رسالة بعث بها حاكم هرمز الى الملك البرتغالي في عام ١٥١٤ ذكر الحاكم بأنه يعلم ان البصرة تقوم بتزويد العالم العربي وفارس والدولة العثمانية بالتوابل وغيرها من السلع الشرقية ولكنه لا يعتقد ان في ذلك تهديدا للمصالح التجارية البرتغالية ما دامت الكميات المحصل

عليها محدودة لا تسمح بوصولها الى اوروبا . كما يذكر الحاكم انه سمح للسفن العربية بالتجارة شريطة حصولها على تصريح بمزاولة التجارة من الحاميات البرتغالية وشريطة الاتجار ( في منطقة الخليج ) مع هرمز وحدها .<sup>(٢٢)</sup>

ان أهم الموارد الطبيعية التي لغت انتباه القائد البرتغالي افونسو دالبوكيرك نائب ملك البرتغال في الهند لؤلؤ الخليج خاصة في المياه المحيطة بجزر البحرين ، لذا كتب البوكيرك الى الملك البرتغالي بعد شهور قليلة من احتلاله هرمز يذكر رغبته في احتلال البحرين والسيطرة عليها سيطرة مطلقة . وفي رسالة اخرى ذكر انه يتمنى ان ينتزع اسم محمد ( الاسلام ) من البحرين وذلك لأن هذه الجزر منطقة غنية جدا حيث يكثر بها اللؤلؤ...<sup>(٢٣)</sup> وفي عام ١٥١٤ عاود البوكيرك اتصاله بالملك البرتغالي حول اللؤلؤ في الخليج وذكر ان لؤلؤ البحرين يرسل الى هرمز وجوا في الهند وأن التجار المسلمين في البحرين يحتكرون تجارة اللؤلؤ وانهم يكسبون ارباحا طائلة من هذه التجارة واختتم البوكيرك رسالته : « إن البحرين جوهرة لا يمكن تركها في ايدي المسلمين »<sup>(٢٤)</sup> وفي عام ١٥٢١م أجاز للبوكيرك احتلال البحرين فأحتلها وعين حاكما برتغاليا لادارة ومراقبة صيد وتجارة اللؤلؤ . وفي ظل الفساد الذي عم الحاميات والقلع البرتغالية في الشرق بشكل عام ، وربما في الخليج بشكل خاص . وبسبب عمل القواد البرتغاليين لحسابهم الخاص ، بدأ انتاج اللؤلؤ في جزر البحرين يتأثر بشكل كبير ، فقد كتب الرحالة البرتغالي بيدرو تكسيرا (Teixeira, B.) في رحلاته التي بدأها في عام ١٦٠٤م أن قيمة اللؤلؤ الذي تصدره

البحرين تبلغ حوالى ٥٠.٠٠٠ دوكلات وهناك ما لا يقل عن ١٠٠.٠٠٠ دوكلات من اللؤلؤ يهرب من قبل البحارة العرب وذلك خوفا من بطش القائد ( الحاكم ) البرتغالي الذى قد يصادر ما يستهويه من كميات<sup>(٢٦)</sup> ولا شك أن تلك السيطرة قللت من دخل اللؤلؤ على أهالى المنطقة خاصة وأن هذه الحرفة اشتغل بها اكثر من ٣٠.٠٠٠ عامل كانوا يستخدمون ما لا يقل عن ٤.٥٠٠ سفينة ومما لا شك فيه أيضا ، أن هذا الامر ادى الى خفض مستوى دخل الفرد والمعيشة بشكل عام<sup>(٢٧)</sup> .

اما السلعة الاخرى التى حاول البرتغاليون السيطرة عليها ، وتم لهم ما أرادوه خلال النصف الاول من القرن السادس عشر فهي تجارة الخيول العربية . فعندما احتل البوكريك جوا (Goa) على الساحل الشرقى لشبه القارة الهندية ، اكتشف ان التجارة فى الخيول تحتل المرتبة الثانية بعد التوابل من حيث الاهمية ، وأن مصدر هذه الخيول هو الخليج العربى - ويذكر احد الرحالة : ان أفضل الخيول فى الشرق هى الخيول العربية التى تستخدم لاغراض الحرب والتدريب وتليها الخيول الفارسية ، اما الخيول التى تنتجها منطقة كوجرات فى الهند فليس لها أهمية تذكر من حيث التجارة ، كما اكتشف البوكريك أن الخيول القادمة من الخليج تشكل اكثر من نصف عائدات جوا الجمركية ( بسبب ارتفاع اثمانها والرسوم الجمركية المفروضة عليها ) وأن جوا وحدها تستورد ما لا يقل عن ألف جواد من تلك الخيول سنويا . لذا فرض البوكريك احتكار هذه السلعة فى محاولة لتتركيز التجارة فيها ، فمنع أيا من السفن

الاسيوية من الاتجاه الى أبى ميناء عدا جوا اذا ما كان على ظهرها ولو فرس واحدة . ولقد نجح البوكريك فى هذا الاحتكار ، ففي عام ١٥١٤م كانت عائدات جوا الجمركية من الخيول تقدر بحوالى ٥٠٠٠ كروسادوس وارتفعت فى ١٥٢٣م الى ١٨.٠٠٠ ، وفى الاربعينات وصلت الى ٦٥.٠٠٠ الا انها هبطت بشكل حاد فى النصف الثانى من القرن نفسه وذلك بسبب القانون الملكى البرتغالي الجديد الذى يحرم بيع الخيول لعبدة الأوثان والمسلمين باعتبار ان الخيل آلات حربية<sup>(٢٨)</sup> أن سياسة البرتغاليين تجاه تجارة الخيول سواء أكان ذلك فى مرحلتها الاحتكارية أم التحريمية أثرت كثيرا على تجارة العرب بشكل عام فقد كانت هذه الخيول تاتى من البصرة والساحل الشرقى لشبه الجزيرة العربية عن طريق البحرين لتلتقى فى هرمز ، وفى هرمز يستغل القواد البرتغاليون قانون الاحتكار ليفرضوا شراءها بالاسعار التى تلائمهم<sup>(٢٩)</sup> ولا شك ان قانون التحريم أصبح ميرا لذلك .

ولم يحصل البرتغاليون فى الخليج على مورد بحرى آخر للسيطرة عليه فركزوا على التجارة الداخلية سواء بين موانئ الخليج بعضها والبعض أو بينها وبين موانئ المحيط الهندى ، لقد تعددت أشكال السيطرة البرتغالية على التجارة ، وحددها الاستاذ بيرسون (M·N· Pearson) قيما يلى ، أولا : احتكار تجارة التوابل الى أوروبا ، ثانيا : احتكار التجارة بين بعض موانئ اسيا ( وهذا ما يمكن أن نطلق عليه تجارة اسيا الداخلية - Country Trade ) ثالثا : السيطرة ثم توجيه التجارة فى المحيط

الهندي وفرض الضرائب على هذه التجارة وأخيراً : التجارة الخاصة أو الشخصية لكل برتغالي يعيش في الشرق. (٢٠)

ولا شك ان بيرسون يعني تلك السيطرة التي فرضها البرتغاليون على تجارة المحيط الهندي بأكمله ولكنها لم تطبق حقيقة الا في منطقة الخليج . وكما ذكرنا سلفاً فان البرتغاليين ادركوا انهم لن يتمكنوا من احتكار التجارة دون القضاء على النشاط الملاحي والتجاري العربي لهذا اتبعوا السياسة التعسفية تجاه السفن والموانئ العربية وسنذكر أبعاد ذلك وتأثيره على الملاحة العربية فيما بعد .

اما بالنسبة لاحتكار التجارة بين موانئ آسيا ( تجارة آسيا الداخلية ) فكما ذكرنا فإن البرتغاليين احتكروا التجارة في الخيول وتدخلوا في تجارة اللؤلؤ ، الا أن الأهم من ذلك هو تكثيف نشاطهم التجاري بين موانئ آسيا ومحاولة احتكارهم لهذه التجارة . لقد أدرك البرتغاليون ان التجارة بين آسيا وأوروبا ما هي الا جزء من التجارة في آسيا ، وان تجارة البرتغال المعتمدة على الاستيراد والتصدير لآسيا لا تشكل الا جزءاً من التجارة الاوربية - الآسيوية (Euro - Asian Trade) كما أن الأرباح التي تدرها التجارة داخل المحيط الهندي أكثر بكثير من تلك الأرباح التي تجنى من التجارة بين أوروبا وآسيا . لأن الأرباح التي تجنيها رحلة تجارية من البرتغال الى الشرق لا تزيد على ٢٢,٠٠٠ كروسادوس زهابا واياها بينما الرحلة الواحدة من جوا الى اليابان مارة ببعض الموانئ تدرربحاً يقدر بجوالى ٩٢,٠٠٠ كروسادوس (٢١) لهذا كثف البرتغاليون

نشاطهم التجاري في آسيا سواء عن طريق الاحتكار الملكي أو بيع التراخيص للتجارة الخاصة كما أن هناك جانباً هاماً وهو التجارة غير المشروعة التي ادارها القواد البرتغاليون دون تصريح من الحكومة .

ولتحقيق الاحتكار البرتغالي للتجارة بشكليها . الآسيوية - أوربية والآسيوية كان لا بد من ايجاد نظام للمراقبة والسيطرة ، لهذا ابتدع البرتغاليون نظام (Cartaz) أو الرخص الملاحية . وعندما شعر البرتغاليون في الخمسينات باستمرار تدفق السلع الشرقية عبر البحر الأحمر الى موانئ البحر المتوسط وقدرة السفن العربية على ايجاد طريقها ابتدع البرتغاليون نظام (Cafilas) ، القافلة ( ويعنى الابحار في شكل قوافل بحرية وتحت الحماية البرتغالية . وقد وصل عدد السفن في هذه القوافل إلى أكثر من مائتي سفينة ) (٢٢) .

ونظام الرخص (Cartaz) كان يعتبر من أهم مصادر الدخل للخزانة الملكية ، كما أن أهميته تكمن في توجيه التجارة الى الموانئ البرتغالية ومراقبة التجارة في الشرق ، فبموجب هذا النظام كان يتحتم على كل سفينة آسيوية الحصول على جواز عن طريق دفع ضريبة معينة في احد الموانئ أو المواقع البرتغالية ، ويحدد في كل تصريح أو رخصة الموانئ التي يحق للسفينة دخولها والسلع التي يسمح لها بحملها . ويحق للسفن البرتغالية تفتيش اى سفينة آسيوية واذا ما اكتشف ان اية سفينة لا تحمل هذا التصريح يكون عقابها كالتالى : اذا كان من بين المخالفين برتغاليون او سفن برتغالية ( تجارة خاصة ) فإن المرسوم الملكي يقضي بمصادرة جميع املاكهم ويفصلون من

الخدمة اذا كانوا من موظفي الحكومة ،  
أما اذا كانوا من المسلمين فانه يتم  
مصادرة جميع املاكهم بما فيها سفنهم  
( تدمير السفن ) وسجنهم ويعاملون  
معاملة سيئة . هذا من الناحية القانونية  
ولكن التطبيق كان يختلف تماما ،  
فالمسلمون عندما كانوا يكتشفون  
مخالفين فمنهم كانوا يقتلون في  
الحال .<sup>(٢٣)</sup>

والحقيقة ان نظام القافلة لم يطبق في  
الخليج بل استخدم بين اقليم كوجرات في  
الهند وموانئ شرق افريقيا واليمن ،  
لكن نظام الرخص الملاحية كان من اهم  
ما شهدته منطقة الخليج حيث اعتمد  
البرتغاليون اعتمادا اساسيا على التجارة  
والملاحة في ازدهارها مركزين نشاطهم  
الملاحى على شرقي افريقيا والساحل  
الغربي لشبه القارة الهندية التي  
استطاع البرتغاليون السيطرة عليها  
بقلاعهم وسفنهم وانظمتهم الادارية ،  
فمنعوا او على الاقل حدوا من التعامل  
التجاري العربى مع تلك الموانئ .

وإذا كانت الأنظمة الادارية  
البرتغالية المبتدعة قد حددت من نشاط  
عرب الخليج التجارى والملاحى ، فان  
الفساد وسوء استغلال صلاحيات القواد  
والبيروقراطيين البرتغاليين في الشرق عامة  
وفي الخليج بشكل خاص اضافة الى  
طغيان النزعة الصليبية والغطرسة  
الارستقراطية البرتغالية قد زاد من عمق  
تلك السيطرة . لقد كان الربح السريع  
هدف جميع البيروقراطيين البرتغاليين .  
وتذكر وثائق الكراملة الكاثوليك في الخليج  
الكثير من حوادث التفسخ والجشع  
الادارى في الحاميات البرتغالية ، في عام  
١٦٠٧م كتب كرملي هرمز شاكيا الى  
مسئوليهِ : « ان قائد هرمز ( حاكم هرمز

البرتغالى ) يجبر التجار القادمين الى  
هرمز ( عربا أو غيرهم ) بالقوة على بيع  
سلعهم له وشراء السلع التى يعرضها  
عليهم بنفسه والتى لا يرغبون في شرائها  
ناهيك عن الاسعار المرتفعة التى يحددها  
والتى عادة ما تكون مرتفعة عن معدل  
سعرها في السوق بما لا يقل عن ستين في  
المائة . فعلى سبيل المثال ، عندما يصل  
التاجر ( الاسيوى ) الى هرمز ومعه  
١٠٠٠ سكودى لشراء قماش ( القماش  
الاوربى من نوع Cloth ) يأخذ القائد  
البرتغالى النقود لشراء القماش ويسلمه  
بدلا منه توابل وبضائع لا يرغب ذلك  
التاجر في شرائها ولكن باستخدام  
التهديد يضطر التاجر لقبول هذه  
السلع ، التى لن يستطيع بيعها في  
بلاده . حتى بأسعار أدنى بكثير  
مما تساوى في سوق هرمز نفسها .  
ولعدم تحمل بعض التجار هذا الظلم  
فانهم كانوا يقومون بحرق البضائع التى  
أجبروا على شرائها أمام القلعة  
البرتغالية ، كما أن القواد كانوا  
يصادرون الخيول القادمة من الخليج  
والتى أتى بها التجار لبيعها في هرمز ،  
وبعد فترة يدفع القواد البرتغاليون  
ما يحلو لهم لهؤلاء التجار - وكان أقل  
بكثير من سعر السوق ...<sup>(٢٤)</sup> ويواصل  
الكرملي رسالته فيذكر بأن ذلك التصرف  
يعتبر عارا على المسيحية .

وإذا كان ذلك رأى الكراملة في الادارة  
البرتغالية لهرمز مع أن هؤلاء الكراملة  
كانوا يتسلمون مساعدات مالية من  
الحاميات مع مساعدتهم كذلك في  
نشاطهم التنصيرى وحمايتهم في الشرق  
ككل ، فلا بد أن الاوضاع في المعازل  
البرتغالية في الخليج والشرق بشكل عام  
كانت أسوأ بكثير من ذلك . فكما ذكرنا

سابقاً فإن قتل المسلمين كان مباحاً بالرغم من أن القانون لا يذكره صراحة .

## التأثير البرتغالي وأبعاده :

استطاع كثير من المؤرخين خلال العقود الثلاثة الماضية اثبات ان البرتغاليين فشلوا في جميع خططهم للسيطرة على التجارة في المحيط الهندي ، وأن نجاحهم الوحيد يكمن في اكتشاف رأس الرجاء الصالح . فلم ينجح البرتغاليون في احتكار التجارة الشرقية ولم يتحقق حلمهم في تحويل البرتغال الى الموزع الوحيد للتوابل الشرقية في اوربا . كما أنهم لم يزيدوا من حجم التجارة بين القارتين ولم يضيفوا اليها سلعاً جديدة ، ولم يوفقوا في ايقاف النزيف الذي كانت تعاني منه اوربا من جراء التجارة مع آسيا . ولم يحدث البرتغاليون اى اثر فعال في التجارة الآسيوية بل اتبعوا النمط الآسيوي للتجارة والاهم من ذلك كله هو أنهم فشلوا في توجيه التجارة الآسيوية والسيطرة على الملاحة في المحيط الهندي . (٢٥) .

ولكن اذا كان البرتغاليون قد فشلوا في السيطرة على التجارة والملاحة في المحيط الهندي ، كما أثبت هؤلاء المؤرخون ، فانهم نجحوا في السيطرة التامة على منطقة الخليج العربي ، ورغم أننا نعتبر الخليج العربي وحدة اقتصادية وحلقة من اهم الحلقات الاقتصادية للمحيط الهندي فإنه - وفي ظروف الاستعمار البرتغالي - اختلف وضعه وسقط في يد السيطرة البرتغالية التامة .

أن الدليل الوحيد الذي يستند اليه المؤرخون - ولعل المفكر والمؤرخ بروديل (Brudel) من اهم هؤلاء المؤرخين - في قضية الاحتكار البرتغالي هو وصول

التوابل والسلع الشرقية الاخرى الى موانئ البحر المتوسط دون الوساطة البرتغالية ، ولا بد لنا هنا من التطرق لبعض الامثلة . فبعد اكتشاف رأس الرجاء الصالح اتخذت الحكومة البرتغالية بعض الاجراءات لتحقيق عمل الاحتكار ، ففي عام ١٥٠٤ تم اعلان احتكار التجارة في التوابل للتاج البرتغالي وحدد الملك سعراً رسمياً واحداً لبيع الفلفل . وفي العقود الثلاثة الاولى من ذلك القرن نجحت لشبونة في عملية الاحتكار واخذت السفن البرتغالية ذاتها توزع التوابل على موانئ البحر المتوسط ، ولما شعر البنادقة بالضيق الاقتصادي توجه فريق من مجلس شيوخ البندقية في عام ١٥٢٧ الى لشبونة ليعرض على ملك البرتغال شراء كل التوابل القادمة الى لشبونة من الهند ، بمعنى ان يصبحوا وكلاء البرتغاليين في البحر المتوسط ، الا ان طلبهم رفض . ومع بداية العقد الرابع من القرن بدأت الوثائق والرسائل التجارية الخاصة تثبت لنا ان التوابل اخذت تصل الى البحر المتوسط بكميات تجارية ، وفي عام ١٥٤٠م ظهر تأثير التوابل القادمة عن طريق الموانئ العربية في البحر المتوسط على اسعار التوابل المستوردة عن طريق البرتغال .

وفي عام ١٥٥٤م اشترى تجار البندقية حوالي ٣٠٠ طن توابل من الاسكندرية وقيل في حينها إنها تمثل حوالي نصف مبيعات مصر . ومع بداية العقد السادس ذكر أحد المراقبين البرتغاليين أن حركة بيع وشراء التوابل في مصر تتراوح بين ١٢٥٠ و ١٥٠٠ طن سنوياً . وفي عام ١٦٦٥ ذكر سفير البندقية في القاهرة أن ١٠٠٠ طن من الفلفل وصلت الى جدة ومن المتوقع ان تصل الى القاهرة

حلب في بلاد الشام<sup>(٢٦)</sup> ولا بد لنا هنا من عرض وتحليل بعض الامثلة حول هذا الامر .

تشير المراسلات بين تجار حلب أنه في عام ١٥٧٩ تم شحن سفينتين كبيرتين من سفن البندقية بالسلع من طرابلس الى الشام . وتشير رسالة اخرى من تاجر حلبى يؤكد فيها وصول قافلة تبلغ ٢٠٠ حمل بعير من الحرير و ٢٥٠ حملا من التوابل يصحبها تجار فرس ومسيحيون . وفي نفس العام ايضا أعلن قنصل البندقية في الشام عن سفر سفينتين كبيرتين بندقيتين ( اخرين ) مشحونتين بالتوابل والحرير ومتجهتين الى البندقية .

وفي عام ١٥٨٢ يصف احد التجار المراقبين طرابلس الشام وحلب بأنهما مدينتان مكنظتان بالتجار المسيحيين ، وان هناك تجارة ذات حجم كبير ونشاط واسع بين بغداد وحلب . اما بالنسبة للبصرة فيذكر انه شاهد حوالي ٢٥ غرابا تركيا راسية في الميناء وان جميع هذه السفن ذات حمولات تتراوح بين ٤٠ و ٦٠ طنا وهي تأتي للبصرة من هرمز محملة بمختلف انواع السلع الهندية التي تشمل التوابل والعقاقير والنيلة واقمشة كاليكوت .<sup>(٢٧)</sup>

ليس هناك ادنى شك في وصول السلع الشرقية الى حلب فجميع هذه الادلة تؤكدان حلب وطرابلس في الشام ، والاسكندرية والقاهرة في مصر ، والبندقية في ايطاليا ، وربما جميع موانئ البحر المتوسط لم تتأثر بالاحتكار البرتغالي للسلع الشرقية ( اذا كان ذلك الاحتكار ناجحا ) . ولكن وصول السلع الى حلب وطرابلس الشام الذي يعتبره المؤرخون دليلا على فشل البرتغاليين في

والاسكندرية قريبا .<sup>(٢٦)</sup> وفي نفس العام اشارت مصادر التجار البنادقة في القاهرة الى وصول ثلاث سفن من اجه . وذكرت انه وصلت الى جدة خمس سفن من سومطرة وعشرون سفينة اخرى من مختلف موانئ الهند وانه من المتوقع وصول سفينتين اخريين من اجه ذواتي حمولات كبيرة . وفي عام ١٥٦٦ بلغت حمولة السفن من الفلفل التي افرغت في جدة حوالي ٢٤٠٠٠٠ كانتر . وتذكر مصادر العقد الثامن من ذلك القرن ان ما لا يقل عن اربعين سفينة من ذوات الحجم الكبير تدخل البحر الاحمر محملة بالتوابل . هذه الاحصائيات وغيرها جعلت بروديل (Brudel) يحدد على اقل تقدير كمية التوابل التي تصل الى البحر المتوسط عن طريق البحر الاحمر بما يتراوح بين ٣٠٠٠٠ و ٤٠٠٠٠ كوينتال . مما يعني ان هذه الكمية وحدها تعادل الكمية التي تصل الى البرتغال عن طريق رأس الرجاء الصالح<sup>(٢٧)</sup> .

ولا شك ان هذه الادلة القاطعة عن وصول البضائع عن طريق البحر الاحمر الى البحر المتوسط تدل ايضا على ان البرتغاليين فشلوا في اغلاق البحر الاحمر في وجه السفن والتجارة الاسيوية ، سواء اكانت هذه السفن عربية أم هندية - فقد استطاعت هذه السفن تحاشي المواقع والسفن البرتغالية كي تقوم بشريب البضائع الى موانئ البحر المتوسط . ولكن ذلك الوضع لا يمكن تطبيقه على منطقة الخليج العربي ويخطىء كثير من المؤرخين عندما يجزمون بأن وضع الخليج العربي مشابه من هذه الناحية للوضع في البحر الاحمر معتمدين على وصول بعض السلع الى

السيطرة والتحكم في مياه الخليج العربي هو دليل لا يمكن الاعتماد عليه وذلك لما يلي :

أولاً : إن وصول السلع الشرقية الى حلب لا يعني أنها وصلت عن طريق الخليج العربي فهناك ادلة أخرى قاطعة على أن الطرق التجارية البرية القديمة استعادت نشاطها في تلك الفترة بسبب السيطرة والتسعة البرتغالي في الخليج . فيذكر التاجر ( الوكيل ) الانجليزي ستيل (Steele) في التقرير الذي رفعه الى مجلس ادارة شركته - شركة الهند الشرقية الانجليزية - في عام ١٦١٥ أن قنداهاز بدأت تزدهر وتتوسع الى درجة أن ضواحيها الجديدة تعد أكبر من المدينة نفسها ويجعل السبب الرئيسي لأزدهارها انتعاش الخط التجارى المار من الهند الى فارس . في ذلك الوقت وربما لسنوات مضت كان كل تجار الهند يتجمعون في لاهور لشراء بضائع بمبالغ ضخمة ويكونون قوافل لعبور جبال قنداهاز الى فارس . وتتكون هذه القوافل من اثني عشر الى اربعة عشر الف جمل محملة حمولة كاملة ، وهذا العدد أكثر بكثير مما كانت عليه القوافل التي تسلك نفس الخط في السابق حيث انها لم تكن تزيد على ثلاثة آلاف حمل وكانت البقية تسلك طريق البحر الى هرمز . وتؤكد رسالة برتغالية لأحد الكرامله ( من هرمز الى اسبانيا ) على تحول التجارة الى الطرق البرية بدلا من هرمز ، فيذكر أن الظروف الصعبة التي عانى منها التجار في هرمز كانت السبب الرئيسي لبحثهم عن طريق جديد فأستخدموا الخط التجارى من لاهور والمار بقنداهاز الى فارس ويقترح هذا الكرملتي تحسين معاملة التجار في هرمز والسماح لهم بنقل

بضائعهم على السفن البرتغالية الى هرمز أو اى ميناء من الموانئ البرتغالية ... لأنه بهذا يمكن اعادتهم للتجارة مع هرمز . وتذكر المصادر الاخرى بأن الفرس ، وخاصة الشاه عباس ، شجعوا التجار الهنود وغيرهم على استخدام هذا الطريق ، وتشير مصادر برتغالية في هرمز - في محاولة لتبرير سبب قلة عائدات هرمز الجمركية - إلى تجارة البحر المتوسط من البرتغال وسوريا قائلة ان السفن الكبيرة التي تأتي من موانئ الهند كانت تدفع ضرائب جمركية تقدر بحوالى ٤٥٠٠٠ باردوس ولكنها في السنوات الاخيرة لا تدفع الا ما يتراوح بين ٧٠٠٠ الى ١٠٠٠٠ باردوس وذلك لقلة ما تحمله من بضائع (٤) .

والحقيقة ان احتكار الملوك الصفويين لتجارة الحرير في فارس جعلهم يشجعون تحول الخطوط التجارية ويدعمون تنشيط طريق قنداهاز ، فأعطى التجار التسهيلات وعبدت الطرق بين المدن الفارسية وبنيت بيوت الراحة للتجار والمسافرين على الطرق البرية . وقد ساعد وجود هذه الطرق التي ربطت اطول طريق تجارى في التاريخ - طريق الحرير الذي يبدأ من الصين وينتهى في بلاد الشام - ما قام به التجار والملوك الصفويون من استخدام لهذا الطريق والعمل على جعله طريقاً آمناً ، وكان ذلك في الحقيقة ضربه اقتصادية للحاميات البرتغالية في الخليج .

ويعتبر الشاه عباس من أشهر الملوك الصفويين الذين اهتموا بالاصلاحات في القطاع التجارى ، ولاشك أن اهتمام الملوك الصفويين يرجع الى احتكارهم لتجارة الحرير الإيراني . فقد جرت العادة على ان تكون تجارة الحرير في

للاتفاق على تحويل تجارة التوابل الى بحر قزوين على طريق البحر الأسود. (٤٣) .  
إن نشاط ملوك الفرس ومحاولة التجار الانجليز لدليل على أن الخطوط التجارية البرية نشطت مع بداية النصف الثاني من القرن السادس عشر ولعل توفر التوابل في شمال ايران يعتبر دليلا آخر على وصول هذه السلع عن طريق بري بين الهند و فارس .

ثانيا : ان نصيحة قائد هرمز بعد الاستيلاء على الجزيرة الى الملك البرتغالي في عام ١٥١٤ والتي تشير بالسماح بمرور بعض السلع عبر هرمز الى البصرة لتحاوي تنشيط الخطوط البرية القديمة تعتبر من أهم القرارات التي اتخذها البرتغاليون في ادارة المنطقة ، لهذا نجد بعض الرحالة الذين وصلوا إلى الخليج في تلك الفترة يتحدثون عن توافر السلع الهندية في البصرة ، كما أن هناك نسبة محدودة من السفن العربية التي استطاعت التهرب من الرقابة البرتغالية والتجار الذين استطاعوا تهريب بعض البضائع عبر هرمز عن طريق تقديم الرشاوي للقواد البرتغاليين .

لكن هذه الاساليب لا تقنع الباحث عن استمرار تدفق السلع عبر البصرة ، فالفساد الاداري البرتغالي كان له ايجابياته وسلبياته للتجار العرب وغيرهم من تجار الشرق والقواد البرتغاليون لم يسمحوا للتجار بمرور السلع الا بعد دفع الرشاوي الباهظة التي كانت ترفع اسعار هذه السلع الى ما نسبته ستين في المائة .  
ثالثا : ان ما يوجد لدينا من أدلة حول مرور السلع عبر البصرة لا يبدأ تاريخها الا مع العقد الثامن من القرن لسادس عشر ، وهذا يعني ان البرتغاليين سيطروا

فارس احتكارا ملكياً . فيقوم موظفو الحكومة بشراء الحرير من منتجي المناطق الشمالية ليتم تصديره للخارج ( بلاد الشام و الهند اوروسيا ) بواسطة عمال او تجار الملك الذين كان أغلبهم من الأرمن. (٤١) . واذا ما دققنا في قائمة السلع القادمة الى حلب أو طرابلس من الشرق لوجدنا ان الحرير الإيراني يشكل معظمها ، وهذا يعني ان هذه السلع لم تمر عن طريق البصرة بل عن الطريق التجاري البري بين فارس والعراق ، فمن المنطقي ان تجار الحرير لم يتجهوا الى جنوب فارس ليمروا بهرمز ويدفعوا ضرائب للبرتغاليين ثم يشحن الحرير الى البصرة .

الدليل الآخر على نشاط الطرق التجارية البرية هو انشاء الشركة المسكوفية - الانجليزية ، التي تخصصت في التجارة مع فارس عبر الاراضي الروسية وبحر قزوين . ففي بداية الخمسينات من القرن السادس عشر وعندما وصلت المعلومات الى لندن عن توفر البضائع الهندية في شمالي فارس الى جانب الحرير الإيراني وأن هذه المنطقة تستهلك الاقمشة الصوفية ، أرسلت بعثات لتقوم بدراسة للطريق عبر بحر قزوين (٤٤) . وفي عام ١٥٦١ أعلن عن قيام الشركة المسكوفية الانجليزية ، التي قامت برحلة تجارية ناجحة في تلك السنة ، ثم تلتها عدة رحلات ناجحة على الرغم من الحجم المحدود لتلك التجارة بشكل عام ، ولكنها درت الكثير من الارباح على التجار المساهمين في هذه الشركة . ولا شك انه كان في مخيلة هؤلاء التجار أنهم سيستطيعون امتصاص التجارة . وفي بداية الثمانينات بدأت مفاوضات جادة بين الانجليز والأتراك

على الخليج لفترة قاربت الثمانين عاما ، وتشكل هذه الفترة أكثر من خمسة وسبعين في المائة من فترة الاستعمار البرتغالي للخليج العربي .

رابعا : لا شك ان الرحالة الاوربيين الذين مروا بهرمز خلال القرن السادس عشر دهشوا لازدهار التجارة بها ولكن ، ذلك لا يعني ان هرمز لم تتأثر تجاريا فإن ما شاهده هؤلاء الرحالة لم يبلغ الربع ما كانت عليه تجارة هرمز . ويذكر احد الكراملة في هرمز . ان تجارة هرمز اخذت في تدهور مستمر وأن أكثر التجار المحليين توقفوا على المجيء لهذه المدينة حتى صارت تجارتها لا تمثل الا ثلث ما كانت عليه سابقا ، ويرجع السبب في ذلك الى بطش القائد ( الحاكم ) البرتغالي في هرمز (٤٤) فلا ريب ان الفساد الاداري وجشع وقسوة القواد البرتغاليين كانت السبب الرئيسي وراء تدهور هرمز ثم سقوطها في عام ١٦٢٢ . ويواصل الكرمل حديثه .. ان سقوط هرمز في ايدي الانجليز ( والمسلمين ) يعتبر عقابا من الاله على خطايانا في معاملة الناس (٤٥) . ولا شك ان الكرمل يعني بذلك القواد البرتغاليين الذين توالوا على حكم هرمز .

خامسا : ان ابعاد التأثير البرتغالي لا تكمن في فترة الاستعمار البرتغالي لمنطقة الخليج بل تمتد الى ما بعد خروج البرتغاليين من المنطقة ، وعلى الرغم من اتساع هذا الموضوع وحجمه فإننا سنحاول تحديد ذلك في الامور التالية :

١ - إن قضية تدهور هرمز ثم سقوطها في يد الشاه عباس بالتحالف مع الانجليز في عام ١٦٢٢ يعتبر حدثا هاما في مجرى التاريخ الاقتصادي للمنطقة لدرجة ان الاستاذ ستينسكارد

(Steenstgard) جعله عنوان اطروحته للتاريخ الاقتصادي لمنطقة المحيط الهندي بأكمله . فبعد الاستيلاء على هرمز أمر الشاه عباس بتدمير المدينة وهدم القلعة معلنا نهاية هرمز . ثم بنى ميناء جديدا على الساحل الايراني لكي يتسنى له السيطرة واطلق عليه « بندر عباس » وأمر بنقل النشاط التجاري اليه . ولا شك ان الشاه عباس نجح في مخططه فالميناء الجديد بدأ يعمل بنشاط جعله يزدهر في خلال فترة وجيزة وبخاصة ان الشاه أعطى امتيازات تجارية للانجليز والهولنديين لممارسة التجارة في فارس كما أنه اصلح الطرق المؤدية الى « بندر عباس » وبنى عليها استراحات للمسافرين ونقاط حراسة الا ان نجاح « بندر عباس » يختلف كثيرا عن نجاح هرمز ، وذلك لأن هرمز كانت مركزا تجاريا بحريا تحدث عنه تجار العالم كله سواء في البندقية او في الصين ، اما بندر عباس فيعتبر من أهم موانئ المنطقة ولكنه لم يحظ بما حظيت به هرمز ، وفي الحقيقة فإن هرمز ومن قبلها سيراف وقيس تعتبر ظاهرة لم تتكرر بعد الاحتلال البرتغالي للمنطقة مما يدل على ان النشاط التجاري قد سلك نمطا آخر يختلف عن النمط الذي تحدثنا عنه في الجزء الاول من هذه الدراسة في الفترة الممتدة بين سقوط الدولة العباسية والاستعمار البرتغالي .

٢ - إن تدهور الملاحة العربية يعتبر من أهم التأثيرات البرتغالية على المنطقة كما ذكرنا سابقا لأن البرتغاليين انتهجوا سياسة ذات نزعة صليبية وحشدوا عداءهم كله ضد العرب دون غيرهم من شعوب اسيا . فالبرتغاليون لم يعارضوا تطور الملاحة الهندية - ربما يكون هذا هو

وموانيء المحيط الهندي ، بل ان هذه النسبة في أغلب الاحيان تراوحت بين الاربعين والخمسة والأربعين في المائة<sup>(٤٨)</sup> . ولكن اكتشاف رأس الرجاء الصالح واستخدامه كطريق تجارى وتأثيره على ممرات التدفق التجارى ( الخليج والبحر الاحمر ) لم يقتصر على فترة الاستعمار البرتغالى بل ظل يواصل تأثيره في القرون التالية . فالاستعمار الهولندى والانجليزى فى الشرق كثف من نشاطة التجارى عن طريق رأس الرجاء الصالح ، لقد كان من اهم الأسباب التى أدت الى فشل البرتغاليين فى زيادة تلك النسبة هو التكلفة العسكرية التى كانت مرتفعة جداً مما أدى الى ارتفاع اسعار السلع المستوردة عن طريق البرتغال ، فأدى ذلك الى تنشيط الطرق الأخرى القديمة وهى طريق البحر الاحمر والطرق البرية ، لكن القوى الأوروبية الأخرى ، الهولندية والانجليزية ، استطاعت ان تخفض تلك التكلفة بالمقارنة بعصر البرتغاليين رغم انها لم تصل الى الحد المطلوب لتصبح اسعار السلع المستوردة عبر رأس الرجاء الصالح اقل من منافسيها .

لذا فإن تأثير طريق رأس الرجاء الصالح ظل مستمرا وربما يكون ذلك هو السبب فى عدم ظهور مدن تجارية مثل هرمز وسيراف مرة أخرى بعد خروج البرتغاليين من المنطقة .

### الخلاصة :

بعد ذلك العرض المفصل الذى قدمناه يمكن ان نلخص التأثير البرتغالى على الميدان الاقتصادى فى منطقة الخليج العربى . وتركز هذا الامر فى ناحيتين : الأولى : التأثير المباشر على الحياة

السبب فى تسرب البضائع الهندية عبر البحر الاحمر - سواء اكانت للمسلمين أم الهندوس ولم يتعرضوا لسفنهم طالما دفعت الضرائب لهم ، ولكنهم ركزوا على استئصال الملاحة العربية من المحيط الهندى ، ولهذا عندما بدأ العرب فى استعادة مركزهم مع بداية القرن السابع عشر وجدوا أن هناك ملاحه هندية نشطة حلت محلهم على الرغم من أن عرب الخليج استطاعوا استعادة معظم ما فقدوه مع نهاية القرن السابع عشر لكنهم لم يتمكنوا من الهيمنة على منطقة بحر العرب . فبعد خروج البرتغاليين وجد عرب الخليج أنهم فقدوا الكثير من النشاط الملاحي الذى استولت عليه السفن الهندية وخاصة فى منطقة كوجرات التى ملك أحد تجارها أكثر من خمسين سفينة وقيل ان عدد السفن المسجلة لدى الوكيل الانجليزى فقط كانت أكثر من الف سفينة<sup>(٤٩)</sup> . كما ان البحر الاحمر فى القرنين السابع عشر والثامن عشر جذب اكبر عدد من السفن الهندية ، ولعل ذلك كان سببا فى اعلان الادارة العثمانية فى العراق عن التخفيض الحاد للرسوم الجمركية من ٨ و ١٠ فى المائة الى واحد فى المائة فقط مع نهاية القرن السابع عشر<sup>(٥٠)</sup> . ولهذا فإن بحرية الخليج العربى لم تتمكن من استعادة مكانتها بعد الاحتلال البرتغالى .

٣ - أن قضية تأثير رأس الرجاء الصالح على التجارة الآسيوية - الأوروبية تناولها كثير من المؤرخين وأثبتوا أن نسبة ما كان ينقل من السلع عبر الطريق البحرى الجديد « رأس الرجاء الصالح » لم يتعد ٤٨٪ ( ثمانية وأربعين فى المائة ) من اجمالى التجارة بين أوروبا

الاقتصادية في منطقة الخليج العربي اثناء هيمنتهم واستعمارهم لها ( ١٥٠٧ - ١٦٢٢م ) ، وقد رأينا ان احتكار التجارة الاسيوية الاوربية لم يكن هو السبب الرئيسي لهذا التأثير ، ولكن كانت هناك أسباب عديدة متداخلة أدت الى تدهور الاوضاع الاقتصادية في المنطقة ، ومن أهم تلك الاسباب : أن الاحتكار التجاري كانت توجهه وتحدد مسارة في ميدان التطبيق تلك النزعات الصليبية البغيضة ، وإن فساد القواد البرتغاليين وسع هذا الاحتكار ليشمل التجارة والقرصنة الملاحية والضرائب الخاصة . ولقد أدت هذه الاسباب الى تدهور الملاحة العربية الاسلامية جانبا ، وتقليص التجارة العربية في المنطقة ، وتدهور المدن التجارية الهامة مثل هرمز التي انتهى امرها قبل عام ١٦٢٢م . ومحاربة العقيدة الاسلامية ونشر النصرانية .

**الثانية :** مدى التأثير البرتغالي والآثار التي خلفها البرتغاليون في التاريخ الاقتصادي للمنطقة ، وقد لفتت هذه

الدراسة النظر ، الى أن أهم تلك الآثار هي : أن ظاهرة ازدهار المراكز التجارية على غرار هرمز وسيراف .. الخ لم تتكرر في منطقة الخليج بعد خروج البرتغاليين منها ، وأن أهمية المنطقة كوسيط تجاري لنقل البضائع بين الشرق والغرب قد تضاعفت وانزوت خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر . وأن الملاحة الخليجية فقدت الجزء الأكبر من نشاطها في المحيط الهندي ، ولم تستطع ان تسترجع الاجزاء يسيرا منه . وقد أدت تلك العوامل الى :

- ١ - تغيير النمط التجاري لمنطقة الخليج العربي .
  - ٢ - استمرار تطور منطقة البحر الاحمر ، وطريق رأس الرجاء الصالح على حساب منطقة الخليج العربي .
- وأخيرا ، لا بد من الإشارة هنا الى أن أبعاد التأثير البرتغالي ومداه على الشرق عامة وعلى منطقة الخليج خاصة يعتبر من الموضوعات الخصبة التي تحتاج الى توجيه الدراسة إليها في الأبحاث والرسائل العلمية .

**الدكتور خالد الخليفة**

**استاذ تاريخ الخليج العربي  
الحديث المساعد - جامعة البحرين**

# المراجع

- ١ - د. جواد علي : المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام (بغداد ، ١٩٧٦م) ج ١ ، ص ٥٥٦ .
- ٢ - نفس المصدر : ص ٥٦٥ .
- ٣ - رمزية عبدالوهاب الخيرو : تجارة الخليج العربي واثرها في الحياة الاقتصادية في منطقة الخليج العربي والعراق منذ صدر الإسلام حتى نهاية القرن الرابع الهجري (بغداد - ١٩٨٧م) ص ١٢٢ - ١٢٥ .
- ٤ - د. أحمد الساداتي : تاريخ المسلمين في شبه القارة الهندية ، (القاهرة - الألف كتاب - ١٥٨) ج ٢ ، ص ١١٨ .
- ٥ - د. فاروق عمر : الخليج العربي في العصور الإسلامية (دبي - ١٩٨٣) ، ص ٦٧ - ١٢٧ ، أيضاً : رمزية خيرو ، مصدر سبق ذكره ، ص ١٢١ - ١٣١ .
- ٦ - د. محمد كريم إبراهيم : عدن ، دراسة في أحوالها السياسية والاقتصادية (٤٧٦ - ٦٢٦هـ / ١٠٨٣ - ١٢٢٨م) منشورات مركز دراسات الخليج العربي ، جامعة البصرة ، ١٩٨٥ ، ص ٢٧٦ - ٢٧٧ .
- ٧ - أبو جعفر محمد بن جرير الطبري : تاريخ الرسل والملوك ، ١٠ أجزاء (القاهرة - ١٩٦٢م) ج ٣ ، ص ٢٧٢ .
- ٨ - ياقوت الحموي : معجم البلدان ، ١٠ أجزاء (القاهرة - ١٩٠٦ أعيد استنساخه) ج ٣ ، ص ٢٩٥ .
- ٩ - د. رمزية ، ص ١٤٤ .
- ١٠ - السلوه في أخبار كلوه (لمؤلف مجهول) حققه محمد علي الصليبي ، اصدار وزارة التراث القومي والثقافة ، ١٩٨٥ ، سلطنة عمان ، ص ٢٧ - ٢٩ . انظر أيضاً ، أحمد حمود المعمرى : عمان وشرقي أفريقيا ، وزارة التراث - سلطنة عمان ، ١٩٧٩ ، ص ٤٤ - ٤٥ .
- ١١ - الحموي ، معجم البلدان ، ج ٣ ، ص ٢٩٤ .
- ١٢ - د. مصطفى عقيل الخطيب : التنافس الدولي في الخليج العربي ، ١٦٢٢ - ١٧٦٣م (بيروت ١٩٨١) ص ١٨ .
- ١٣ - Wilson, Sir A.T., "The Persian Gulf" London, 1928, P. 106.
- ١٤ - Ibid, PP. 140 - 8.
- ١٥ - A Chronicle of the Carmelites in Persia, (London, 1949) P.1040.
- ١٦ - Ibid, P. 10401.
- ١٧ - د. مصطفى عقيل ، ص ١٦ ، استخدامنا لكلمة «بدو» هنا للدلالة على وجود قبائل عربية في إقليم فارس على الساحل الإيراني .

- ١٨- لمراجعة احدث ما كتب حول القوة العسكرية البرتغالية انظر :  
 د . عبدالامير محمد امين : نظرة جديدة للانجازات السياسية والعسكرية  
 والتجارية البرتغالية في آسيا . دراسة في عوامل تدهور الامبراطورية  
 البرتغالية وانحلالها - في دراسات مجلة علمية متخصصة تصدر عن الجامعة  
 الاردنية ، ١٥/٧ عام ١٩٨٨ . ص ٢٦٧ - ٢٩٢ .
- ١٩- Davis, Ralph., "The Rise of the Atlantic Economies", (London 1973)  
 P.4 - 5.
- ٢٠- د . مصطفى عقيل . ص ٣٠ - ٣٧ .
- ٢١- Davis, Op.cit., P.6-7
- ٢٢- Vilar, Pierre. "A History of Gold and Money, 1450-1920 (Translated  
 into English by Judith White) Published in English in 1976 (London)  
 P. 53
- ٢٣- د . أحمد ابو شرب : مساهمة الوثائق البرتغالية في كتابة تاريخ الغزو  
 البرتغالي لسواحل المغرب والبحر الاحمر والخليج العربي . مجلة الوثيقة  
 الصادرة عن مركز الوثائق التاريخية بدولة البحرين ، العدد العاشر - السنة  
 الخامسة - ١٩٨٧ ، ص ١٧٤ - ١٧٥ .
- ٢٤- أحمد ابو شرب : مساهمة المصادر والوثائق البرتغالية في كتابة تاريخ  
 البحرين خلال النصف الأول من القرن السادس عشر ، مجلة الوثيقة الصادرة  
 عن مركز الوثائق التاريخية بدولة البحرين ، العدد الرابع ، ١٩٨٤ م ،  
 ص ١٢١ .
- ٢٥- د . علي ابا حسين وب . ك . نارايين : وثائق تاريخية عن صيد اللؤلؤ في  
 البحرين . مجلة الوثيقة الصادرة عن مركز الوثائق التاريخية بدولة  
 البحرين ، العدد ١٠ ، ١٩٨٧ ، ص ١١٦ .
- ٢٦- نفس المصدر :
- ٢٧- نفس المصدر ، ١١٨ .
- ٢٨- Pearson, M.N., "The New Cambridge History of India: The Pro-  
 tuguese in India." Cambridge, 1987 PP, 49-50.
- ٢٩- Carmelites, Op. Cit. 102
- ٣٠- Pearson, Op. Cit., P. 39
- ٣١- Correia - Afonso, J., Indo-Portuguese History, Sources and Prob-  
 lems., ed., Oxford Univ. Press. Bombay. 1981, P.101.
- ٣٢- Pearson. Op. Cit., PP. 38-9
- ٣٣- Correia - Afonse, OP. Cit. P. 101.
- انظر ايضا : د . عبدالامير امين . مصدر سابق ذكره . ص ٢٨٢ .
- ٣٤- Carmelites, OP. Cit. P. 102
- ٣٥- Van Leur, "Indonesian Trade and Society" (The Hague-1955).
- Brudel, F. "The Mediterranean World in the Age of Philip, Trans.  
 reprinted, London-1985. Steensgard, Niels, "The Asian Trade Re-

- volution of the 17th Century (London-1984).
- Brudel, Op. Cit See chapter III : The Pepper trade. -٣٦
- Boxer, C.R. Portuguese Conquest and Commerce in South Asia. -٣٧  
London 1985. pp. 415-22.
- ٣٨- خوري . الوثيقة ص ١٣٧ . انظر ايضا p. 103 Steensgard
- ٣٩- نفس المصدر ، ص ٣٧ .
- ٤٠- Brudei, Op.Cit., see chapter III : The Pepper Trade
- ٤١- Keyvani, M "The Iranian Caravansarais during the Safavid period,  
"Ph.D Thesis- University of London-1981 P.74
- ٤٢- ابراهيم خوري : توسع الدولة العثمانية في الخليج العربي ، مجلة الوثيقة  
الصادرة عن مركز الوثائق التاريخية بدولة البحرين ، العدد الخامس عشر  
١٩٨٩م . ص ٣٧ .
- ٤٣- Brudel, Op. Cit., -٤٣
- ٤٤- Carmelite, Op.Cit. P. 1040 -٤٤
- ٤٥- Ibid, P. 267. -٤٥
- ٤٦- د . خالد الخليفة : دور العرب في مركز سورات التجاري في القرن الثامن عشر ،  
دراسة مقدمة للندوة الثالثة بقسم التاريخ بكلية الآداب بجامعة القاهرة  
المنعقدة في الفترة من ٣ - ٥ أبريل ١٩٨٩م . ص ٧ .
- ٤٧- K.K. Alkhalifa, "Conflict and Commerce : The English East India  
Company Factories in the Gulf, 1700-1747," (University of Essex,  
1988) P.36
- ٤٨- Kriedte, Peter, "Peasants, Landlords and Merchant Capitalists :  
Europe in the World Economy, 1500-1800 (London-1983) P44.

# السفن التجارية

بين القرن الثالث عشر



# العربية والهندية

## والقرن السادس عشر

الدكتور طارق نافع الحمداني



مما لا ينكر أن الناس ، منذ الأزمنة القديمة ، كانوا يسافرون برا وبحرا ، وكان الأخير غاية في الصعوبة والخطورة ، لأن البحر كان غامضا مليئا بالمخاطر ، إذ كانت السفن صغيرة الحجم ، ولم تكن مزودة بما هي عليه اليوم من آلات علمية ، ومع ذلك فقد كان الناس يسافرون ، ولم يكن السفر لمجرد التسلية ، إنما كانت تحذوهم في ذلك دوافع كثيرة أهمها روح المغامرة والرغبة في الاتجار .

أوروبية ، للفادة منها في وصف السفن وأنواعها . ولكن هذه المعلومات لا تقدم لنا سجلا تاريخيا متسلسلا لتطور صناعة السفن العربية - الهندية . كتلك التي كانت تقدمها لنا المصادر العربية في عصور الازدهار الاسلامية حتى القرن الثالث عشر الميلادي ، غير انها بدون شك ضرورية لرسم طبيعة السفن المستخدمة حتى مجيء البرتغاليين ، بخاصة وان أنماط السفن العربية

ومع أن النشاط الملاحي والتجاري - العربي الهندي - في المحيط الهندي قد وصل ذروته قبل وصول البرتغاليين في مطلع القرن السادس عشر ، الا أن معلوماتنا عن السفن العربية والهندية قليلة جدا ، سواء ما يتعلق بطريقة بنائها ، أو الأنواع المستخدمة منها ، وأحجامها وأشكالها . وعلى ذلك فإن الباحث لا يجد أمامه غير الاستعانة بكتب الرحلات ، سواء أكانت عربية أم

فترات مختلفة ، وفي موانئ الخليج العربي والهند .

وتشير الأمثلة الواردة في هذه الكتب وغيرها انه كان للعرب نشاط بحري وتجاري واسع في غربي المحيط الهندي ، كما هو الشأن بالنسبة للهنود ، حيث استخدم الطرفان الطرق البحرية الموصلة بين موانئ الخليج العربي وموانئ شبه القارة الهندية ، وذلك عن طريق السفن التي ابتناها الاثنان لأغراض تجارية . ولما كانت الطرق البحرية هي المسالك التي تتبعها السفن في مسارها بين الموانئ ، لذلك فقد ارتأينا أولا تتبع هذه الطرق ومساراتها ، والمخاطر التي تتعرض لها السفن في أثناء مسيرها ، على أن نفرد دراسة خاصة لبناء السفن العربية والهندية وأنواعها .

والهندية لم تكن قد تغيرت كثيرات قبل ذلك الحدث <sup>(١)</sup> وعلى ذلك فإن روايات ماركو بولو ، وابن بطوطة ، وجوفاني دي كونتي ، وفير تومانوس وفارثيما ، تشكل مادة لا يمكن الاستغناء عنها بأي شكل من الأشكال ، لما تقدمه من معلومات عن بناء السفن العربية والهندية وأنواعها . فملاحظات ابن بطوطة - كما تقول هاو - ووصفه للسفن وهي تغدو وتروح على موانئ المحيط الهندي يجعلها تنبض بالحياة ونحن نقرأ عن «الجنوك يخدم في الواحدة منها ألف رجل ، منهم ستمائة من البحارة واربعمائة من المقاتلة ويجتمع على الجداف الواحد من عشرة الى خمسة عشر رجلا» . <sup>(٢)</sup> ولا تقل معلومات ماركو بولو ودي كونتي ، وفارثيما أهمية لما ذكروه من أوصاف للسفن التي شاهدوها في

## ١ - طرق الملاحة البحرية في الخليج العربي والمحيط الهندي

سكان الخليج العربي ارتيادها سواء في الماضي البعيد أو في الأزمنة الحديثة - للوصول الى الموانئ الغربية في شبه القارة الهندية ، وقد شاركهم في ذلك التجار الهنود ، حيث

### أ - الطرق البحرية قبل وصول البرتغاليين ومخاطرها .

استخدم التجار العرب عددا من الطرق البحرية التي عرفها العالم فيما بعد ، وهي الطرق التي اعتاد

الشرقي للخليج العربي مثل جزيرة  
خرج وجزيرة لارك ثم جزيرة قيس ،  
حتى تصل الى هرمز ، ومن هناك تقلع  
السفن الى تارا - وهي الحد الفاصل  
بين فارس والسند . وتواصل  
مسيرتها من هناك الى الديبل من  
أرض السند ، ثم تتجه الى  
كجرات (٥) .

ومع أن هذا الطريق يحقق سيرا  
أمنا للرحلات البحرية في المراحل  
المبكرة ، الا انه أصبحت هناك حاجة  
ماسة - بمرور الزمن - لطرق أقصر في  
المياه العميقة منها في الطريق  
الساحلي الطويل . ويبدو ان امتداد  
هذا الطريق قد بدأ للمرة الأولى  
ما بين الأقسام الجنوبية الشرقية من  
الجزيرة العربية والساحل المقابل في  
فارس وبلوخرستان ، حيث أصبح  
بالامكان خلال يوم أو يومين قطع هذه  
المسافة . وأصبح الانطلاق بصورة  
أكثر بواسطة هذا الخط الملاحي من  
موانئ معلومة في الجزيرة العربية  
حتى غدا الأمر شيئا اعتياديا  
بواسطة السفن الكبيرة عندما تكون  
الرياح الموسمية ملائمة للسفر الى  
الهند (٦) . وتسمى هذه الرحلة عند  
ابن بطوطة (بديرة المطلق) ، وفيها  
تقطع السفينة الطريق البحري  
مباشرة من ميناء على احد السواحل  
الى ميناء آخر على ساحل يقابله (٧) .  
وفي هذه الرحلة تقلع السفن - في

تظهر أسماؤهم كثيرا سواء في أخبار  
الرحلات البحرية أو في بناء السفن  
وصناعاتها . وعلى امتداد العصور  
كان نمو الخبرات الملاحية وتطور  
المصالح التجارية يسيران جنبا الى  
جنب . ففي الوقت الذي كانت فيه  
التوابل والأقمشة وأسواق الهند  
الحافلة بمختلف الأصناف هي  
الوجهة الأساسية للعرب ، فقد وجد  
الهنود ضالتهم في الخيول العربية  
والبطح في المناطق العربية ، فتبادل  
الطرفان هذه البضائع والسلع وغيرها  
عبر الطرق البحرية الممتدة  
بينهما (٢) .

وتعددت الطرق التي استخدمها  
العرب والهنود في رحلاتهم البحرية  
اذ تشير الدلائل الى ان الملاحين  
الأوائل لم يكونوا يبتعدون كثيرا عن  
السواحل ويسيروا في ظروف جوية  
ملائمة . ومعنى هذا ان رحلاتهم  
البحرية ما بين الخليج العربي  
وسواحل الهند الغربية كانت  
تستغرق وقتا طويلا . ويسمى ابن  
ماجد هذا النوع من الرحلات (بديرة  
المل) أو البديرة الأصلية التي تسير  
فيها السفينة البر ، ولا تخالف ذلك  
الا في ظروف خارجة عن ارادة الملاح  
كتغير الرياح أو فساد الابرة (٤) .  
يبدأ هذا الطريق عادة من البصرة  
أو سیراف ، وتمر فيه السفن بعدد  
من الجزر الواقعة على الساحل

الرياح تهب في أوقات منتظمة من السنة ويتبدل اتجاهها في المحيط الهندي دوريا كل ستة أشهر تقريبا ، ولكن الملاحين العرب والهنود استطاعوا الافادة من هذا التبدل في الاتجاه فضبطوا أوقات ذهابهم وايابهم مع دفع الرياح الى الجهة المقصودة .

وتبعا لاختلاف هبوب الرياح الموسمية فان السفن العربية التي تغادر الى الهند كانت تستعين بالرياح الموسمية الجنوبية الغربية ، المسماة عند ابن ماجد بريح الكوس أو الدبور ، حيث تصل الى سواحل الهند خلال اسبوعين تقريبا . وقد كان على هذه السفن أن تغادر سواحل الهند قبل أواخر حزيران ، وهو الوقت الذي تبلغ فيه الرياح الموسمية الجنوبية الغربية أقل حدتها . وفي الأحوال العادية قد يتسع الوقت أمامها لتغادر قبل ذلك بوقت طويل أي في شهري آذار أو نيسان ،<sup>(١٠)</sup> وعلى هذا فان ساحل المليبار يعد من المناطق الخطرة في الفترة ما بين مارس حتى نهاية ايلول ، وهذا يعني ان هناك ميزة للسفن القادمة من الموانئ العربية ، فموسم رحلاتها أطول ، وهذا ما جعل العرب يتغلبون على الطرق التجارية في المحيط الهندي زمنا طويلا .

الغالب - من احد الموانئ على الخليج العربي ، أو هرمز أو مسقط أو ظفار ثم تتجه مباشرة نحو موانئ الهند الغربية ، وتستغرق الرحلة عبر هذا الطريق مدة شهر كامل ، يقول ابن بطوطة في ذلك : ويقطع البحر فيما بينها (أي ظفار) وبين الهند مع مساعدة الريح في شهر كامل ، وقد قطعه مرة من قالقوط في بلاد الهند الى ظفار في ثمانية وعشرين يوما بالريح ، ولم ينقطع لنا جري بالليل ولا بالنهار» .<sup>(٨)</sup> ويذكر ريسلر ان رحلة العودة من شبه الجزيرة العربية الى الهند كانت تستغرق هذا الوقت نفسه تقريبا ، ولكن كان على الملاحين العرب أن ينتظروا الرياح الموسمية .<sup>(٩)</sup>

ومما تجدر الاشارة اليه ان الرحلات الأولى اذا كانت قد تمت على هدي نجوم معينة معروفة الا ان استخدام الطرق الملاحية المباشرة بين الخليج والهند أخذ يتطلب معرفة كبيرة بعلم الفلك ، وقد تطور هذا العلم ، فضلا عن تطور الآلات والمرشحات البحرية مما ساعد في سرعة الحركة وأمنها عبر هذه الطرق قبل وصول البرتغاليين الى مياه المحيط الهندي .

وتطلبت الرحلة عبر الطرق البحرية معرفة دقيقة بأوقات هبوب الرياح الموسمية . ذلك لأن هذه

السند والهند . التي كانت الظروف الجوية المتقلبة سببا لمسيرة السفن أقرب ما يكون الى الساحل ، فضلا عن وجود الشعاب المختلفة التي جعلت هذا الساحل صالحا لأن يكون قاعدة للقراصنة .<sup>(١٢)</sup> ويعرف هؤلاء القراصنة باسم «الميد والكرج» ، ويسكنون بلاد السند ، ولهم وجود كبير في خليجي كاتشن وكاثيوار Kathiwar . ولأجل تقادي خطرهم فقد كانت السفن تتزود بالمياه والمؤن في مينائي صحار ومسقط ، ثم تتخذ الطريق البحري المباشر الى الهند وربما يعود التحول من الطريق الساحلي الى هذا الطريق ، الى خطر قراصنة الميد والكرج .

كان القراصنة يستخدمون سفنا تسير بالمجاديف لمهاجمة سفن التجار والاستيلاء على بضائعهم ، وهذه السفن قد تكون أسرع من أية سفينة تعتمد على الشراع وحده . ويحدثنا فارتومانوس ، الذي زار الهند عام ١٥٠٣ ، عن هذه السفن فيقول : «ولديهم نوع واحد من القوارب مصنوع من قطعة خشبية واحدة ، يشبه الحوض ، طويل جدا ، حاد وضيق ، وفي هذا النوع من القوارب فانهم يستخدمون الأشرعة والمجاديف ، وبهذا يعد هذا النوع من القوارب أكثر سرعة من قواربنا المسماة بـ (كالي Calleys) ،

ومن الجدير بالذكر ان السفن العربية كانت تقوم برحلتين أو أكثر ذهابا وايابا من الخليج العربي الى الهند خلال موسم واحد اذ يقول ابن ماجد في كتابه الفوائد : «وقد يسافر المركب في السنة مرتين من ظفار الى الهند ، ومن قلعات ومسكت (مسقط) ، يمكن أن يسافر مرتين وثلاثا وأربعا وخمس مرات لكجرات ، اذا لم يلبث في البنادر» .<sup>(١١)</sup> .

وينطبق الأمر ذاته على السفن القادمة من الهند الى الخليج العربي اذ كان بإمكان ملاحيتها القيام بأكثر من رحلة واحدة ويعتقد ابن ماجد أن هناك ثلاثة أوقات مناسبة للسفر ما بين الهند والخليج العربي ، وعكس ذلك فإن الرحلة تعد من قبيل الجهل والمغامرة حيث يقول :

«والذي يخرج من الهند في المائة ، فهو حازم ، والذي يخرج في مائة وعشر ، فلا بأس به ، والذي يخرج في مائة وعشرين ، فغير متمكن التمكّن الكلي ، والذي يسافر في مائة وثلاثين ، فجاهل ، مقامر ، غير مجرب»<sup>(١٢)</sup> .

على ان الرحلات على الطرق البحرية لم تكن معظمها آمنة ، بل ثمة أكثر من صعوبة تتخللها في أثناء سيرها من الخليج العربي الى الهند ، ولعل أبرزها هجمات القراصنة الذين انتشروا في مناطق واسعة من مياه

المرور. ولا ينزل بأشخاص الملاحين  
أى أذى، ولكنهم ما ان يستولوا على  
السفن، حتى ينقلوهم الى الشاطيء،  
ناصحين اياهم، بالتزود بشحنة أخرى  
من البضائع وقد تكون - في حالة  
مرورهم بذلك الطريق مرة أخرى -  
وسيلة لاثراء أسريهم للمرة الثانية»<sup>(١٤)</sup>

على ان غارات القراصنة  
وهجماتهم لم يكن يرد عاديتهما الا  
المقاتلة الموجودين فوق ظهر السفينة،  
أو الاساطيل التي شكلت لحماية  
السفن التجارية، ولكنها لم تكن دائمة  
ومنظمة. اذ تطالعا بعض الروايات  
عن وجود مجموعة من المقاتلين على  
ظهر السفن الهندية، ويذكر ذلك ابن  
بطوطة في معرض كلامه عن سلطان  
قندهار بالهند فيقول : «وكان ركوبي  
أنا في الجاكر - ضرب من السفن  
الهندية - وكان فيه خمسون راميا  
وخمسون من المقاتلة الجشية، وهم  
زعماء هذا البحر، واذا كان بالمركب  
أحدهم تحاماه لصوص الهنود  
وكفارهم».<sup>(١٥)</sup>

أشرف بعض الحكام الهنود على  
تنظيم سير السفن رسميا، وهذا ما قام  
به أحمد شاه الأول - أول سلاطين  
كوجرات - الذي تمكن عام  
١٨٢٤/١٤٢٠ من تكوين اسطول عد  
من أقوى الاساطيل في العالم آنذاك،  
وكان يحرس المنطقة الممتدة من ساحل

ويستخدم القراصنة هذه السفن  
كثيرا ، ولعل من أفضل أنواع سفنهم  
تلك التي تبني في جزيرة تدعى  
Porcai ، ليست بعيدة عن كاليكوت»<sup>(١٤)</sup>  
يستخدم القراصنة الميد اساليب  
خاصة في مهاجمة السفن التجارية، اذ  
كانوا يضربون نطاقا واسعا حول  
السفينة، التي يريدون مهاجمتها،  
ويستخدمون الاشارات بالنار  
والدخان، حتى يوقعوا بها، ولعل خير  
من يصف لنا هذه العملية هو ماركو  
بولو، الذي يتحدث بتفصيل عن  
قراصنة كوجرات :

«ويكثر فيها (أى كوجرات)  
القراصنة، الذين يطوفون كل عام في  
هذه البحار بأكثر من مائة مركب  
صغير ويستولون على جميع السفن  
التجارية التي تمر بذلك الطريق  
وينهبونها، وهم يأخذون معهم الى  
البحر زوجاتهم وأطفالهم من جميع  
الاعمار، فيظلون في صحبتهم اثناء  
موسم تطوافهم الصيفي كله. ولكي لا  
تقلت منهم سفينة واحدة، فانهم يلقون  
مراسي سفنهم، مع جعل المسافة بين  
الواحدة والاخرى خمسة أميال،  
وبهذا تشغل عشرون سفينة متسعا  
مداه مائة ميل. فاذا ظهرت سفينة  
تجارية امام واحدة منها، اعطيت  
اشارة بالنار أو الدخان، فتقترب  
مراكبهم كلها بعضها من بعض،  
وتستولي على السفينة وهي تحاول

تخمين قوة هذا السلطان  
البحرية (١٩)

وهناك نوع آخر من المخاطر كان يواجه السفن التجارية ويفوق أحيانا الصعاب التي أشرنا إليها، فالمسافة الهائلة التي كانت تقطعها السفينة من الخليج العربي الى الهند او الصين، تتخللها العواصف والشعاب والمضاحل، التي تشكل اخطارا دائمة، اذ كانت الاعاصير المصاحبة للرياح خطرا أعظم تأثيرا مما أصبح عليه الحال في عصر البخار، فالسفن تتأثر مباشرة بتغير الفصول، والرياح الموسمية التي تجلب الامطار والزواجع العاتية، كما كانت هناك اعاصير متتالية تتبع اتجاه الرياح الموسمية. بيد ان تقدم علم الفلك والجغرافيا وازدياد معلومات ربابنة السفن عن الملاحة في المحيط الهندي مكن من تذليل تلك الصعوبات، وانتظم سير السفن وقت هبوب الرياح الموسمية. (٢٠)

## ب. الملاحون العرب والهنود وارشاداتهم البحرية

### ١ - الربابنة العرب وارشاداتهم

أسس العرب - كما أسلفنا - شبكة من الطرق التجارية، وخرج من بينهم رجال اشتهروا بكفاءتهم الملاحية، ولم يكن التفوق التجاري الذي تمتعوا به قبل وصول البرتغاليين، الا حصيلة

الهند الى ساحل ميناء دابهل التابع لكجرات باسرها، وكانت موانئ الهند الغربية تقوم بمثل هذا العمل ايضا. (١٧) وتابعه في هذا العمل السلطان محمود الأول بيفرا، الذي يعد من اعظم ملوك كجرات (١٤٢٩ - ١٥١١)، حيث نظم اسطولا كبيرا وابقاه في الخدمة لاختضاع القراصنة الذين يتعرضون لموانئها. (١٨)

على ان الصراعات الداخلية في الممالك الهندية كانت مما يشجع أحيانا على عمليات القرصنة، ففي سنة ١٤٩٠/٧٩٦ أقدم السلطان محمد البهمني (نسبة الى منطقة بهمن) على قتل وزيره خوان جهان، فضعت أحوال الحكومة المركزية، مما حدا ببهار الكيلاني، من جانب الدكن، الى استغلال هذه الفرصة فاستولى على المناطق الساحلية، واعد اسطولا كبيرا يقصد ممارسة القرصنة البحرية، وشن بالفعل هجماته بالاستيلاء على الموانئ الكوجراتية، ونجح في سلب عشرين سفينة تجارية هناك، وأدى ذلك الى تعطيل حركة ملاحه السفن ومرورها بالموانئ الكوجراتية تقريبا. ولما علم السلطان محمود الأول بيفرا - حاكم كوجرات - بعث بثلاثمائة سفينة حربية الى ميناء دابهل للقبض على بهادر الكيلاني، ومن ذلك نستطيع



عرضوا أنفسهم وغيرهم للخطر، بينما كان من شروط الملاحة البحرية ان يكون قائد السفينة قادرا على ايصالها سالمة الى غايتها، دون ان يلحق أى ضرر بالمسافرين وحمولة السفينة. (٢١)

الخبرات الملاحية التي تراكمت لديهم خلال قرون طويلة. ذلك ان الرحلات البحرية كانت تحتاج الى معرفة تامة بأوقات هبوب الرياح الموسمية، ويتحتم على أصحاب السفن ان يكونوا على دراية بأوقات هبوبها، والا

لقد طور العرب معلوماتهم البحرية ودأبوا على استخدام الخرائط الدقيقة عن معظم السواحل الشرقية، وذلك بفضل تقدم علمي الفلك والجغرافيا، كما كان لهم الفضل في ادخال الادوات البحرية كالاسطرلاب، التي هيأت أمام السفن ظروفا أسهل للقيام بسفرتها وتفادي الكثير من الصعوبات البحرية.

عرض الملاحون العرب خبراتهم البحرية الطويلة في دفاتر الارشادات (المسماة بالراهماني)، التي حوت - عدا الجداول الفلكية وخطوط العرض - معلومات عن الرياح والسواحل والشعاب، وكل ما يحتاج اليه الربابنة في رحلاتهم. ومن أشهر هذا النوع من الكتب في نهاية القرن الخامس عشر (رهماني أحمد بن ماجد)، الذي اعتمد فيه على خبرته الخاصة وخبرة أبيه وجدّه لسنتين طويلة في الخليج العربي والمحيط الهندي.

وعلى الرغم من ان الربابنة العرب قد وضعوا عددا غير قليل من كتب الارشادات البحرية قبل أحمد بن ماجد، وبالذات محمد بن شاذان وسهل بن ابان وليث بن كهلان، الذين سماهم ابن ماجد بالليوث الثلاثة، نسبة الى ليث بن كهلان، الا ان هذه الكتب، كما وصفها ابن ماجد، ليست الا جمعا للمعلومات، وان خبرات اصحابها لا تتجاوز الخليج العربي الا

قليلا، «وهم مؤلفون لا مصنفون، ولم يركبوا البحر الا من سيراف الى برّ مكران»<sup>(٢٢)</sup>

وكان في زمانهم من المعاملة المشهورين عبدالعزیز بن أحمد المغربي، وموسى القنذرائي، وميمون بن خليل، حيث يقول عنهم ابن ماجد.. «وكان اكثر علمهم في صفات البرور ومجاراتهم والبلد ومسائرات البرور واكثرها من تحت الريح (أى شرق سيلان)، وبرّ الصين وقد اندرست تلك البنادق والمدن وتكرت اسماؤها، ولم نستفد في زماننا هذا (القرن الخامس عشر الميلادي). شيئا له صحة كعلومنا وتجاربنا واختراعاتنا التي في كتابنا هذا، لانها مصححة، مجربة، وليس على التجريب شيء أحسن منه»<sup>(٢٣)</sup>

ويستدل من نص أحمد بن ماجد، ان معلوماته جاءت نتيجة خبرة أبيه وجدّه، فضلا عما اضافه هو من خبرته الشخصية التي استمدها من عمله ربانا سنين عدة، وهذا ما جعل اشاراته مختلفة عما كتبه السابقون حيث يقول : «ولما اطلعت على تأليفهم، ورأيتهم ضعيفا بلا قيد، ولا له صحة كلية، ولا تهذيب، هذبت ما صح منه وذكرت الاختراعات التي اخترعتها وصممتها وجربتها عاما بعد عام»<sup>(٢٤)</sup> وفضلا عن ذلك، فإن صفات المدن والموانئ التي جاءت في

كتب الارشادات البحرية السابقة، لم يعد لها قيمة في ايامه، لان تلك المدن والموانىء قد اندرست ولم يعد لها وجود في القرن الخامس عشر، وبهذا تكون المعلومات الجديدة التى قدمها ابن ماجد في (ارشاداته) ذات فائدة كبيرة لمن عاصروه أو أتوا بعده.

وليس من شك أن أهم كتاب لهذا المعلم المشهور هو كتاب (الفوائد)، إذ نجد فيه صورة موجزة للمعرفة السائدة عن الملاحة نظريا وعمليا، كما يتعرض فيه للملاحة والطرق البحرية في المحيط الهندي، بل انه يحذر في الفصل السادس منه المعلم من علل البحر وخطاره أو عدم تأكده من الطريق الذي يسلكه فيقول :

«واعلم أن للمجرى (أى الخط الملاحى)، عللا فاحذر منه، أولها نوم المعلم، وحط الجاه في الليل في مكان، وفي النهار في مكان غيره، وذلك مما يطول الطريق،، ويحسب المعلم انه يجري في مجرى، وهو يجري في غيره من قلة معرفته...» (٢٥)

وكانت تلك هي الطريقة التى تعرض فيها ابن ماجد للرياح الموسمية، محددا بدايتها في كلا الاتجاهين، وهي دقيقة ومفصلة، بل انها افضل ما يمكن ان نتوقعه من ملاحى ذلك العصر، كما يقول فران (٢٦). وعلى ذلك فانه بينما يعطى الاوقات المناسبة للسفر ما بين الخليج

العربي والهند ذهابا وإيابا، فانه يحذر في الوقت نفسه من السفر في المواسم الضيقة، وقد خص ذلك كله في الفائدة الحادية عشرة. (٢٧) ولما كانت مواعيد السفر تتغير وفقا لتأخير دورة الكرة الارضية، فقد نبه ابن ماجد الملاحين الى ذلك بقوله : «وأما المواسم الاولى التى كان عليها اباؤنا واجدادنا، فقد تغيرت.. فقد قيل ان الموسم يتأخر في كل مائة سنة درجة واحدة.. فينبغي على الانسان ان يتأمل في كسور المواسم والارياح والاقوات ومعرفته في الموسم..» (٢٨)

ولم ينس ابن ماجد في ارشاداته التعرض للسفينة، حيث ذكر كثيرا من التعليمات التى يجب توفرها قبل ان يقدم ربانها على السير بها في البحر. فقد اعتبر من شروط ركوب البحر ان يعرض ربانها آلات السفينة وما تحتاج اليه، «وان يكمل جميع آلات السفينة، وينظر في احصان السفينة وآلاتها ورجالها وحبالها وعددها، ولا يشحنها الا العادة» (٢٩)

وفصل ابن ماجد في الفائدة الثامنة، تعليمات أخرى لربان السفينة، وذلك بأن يعاين السفينة قبل اقلاعها، وان يطلع على كل خلل فيها، وان يعالجه في وقته قبل ان يستفحل أمره.

ويقول : «فان قصرت في شىء من ذلك، فلا تلو من الانفسك.. وان فعلت



فهو يقول في ذلك : «وجلس الحقّة في مكانها، وتفقد كل التفقد أول يوم من نصب الحقّة، لأن شيئاً في المراكب يكون في نجارته خلل، فيبعدك عن مجراك، فاستدرك الأمر بأوله» (٣١)

وهكذا نلاحظ ان تجارب ابن ماجد وخبراته الملاحية قد جعلته يقدم التعليمات لربابنة السفن وهي بمثابة

جميع ما أمرتك به، واخطأت، فعلى اللوم حياً وميتاً» (٣٠) ولكن من الملاحظ ان ابن ماجد قد أكد كثيراً على ضرورة تفقد المعلم نصب الحقّة (بيت الابرة أو السمكة أو سمكة الحقّة كما يسميها ابن ماجد) وتجليسها قبل السفر لتفادي الانحراف عن الاتجاه الصحيح بسبب خلل في نجارة المركب

القوانين، التي جعل الوقوع فيها مما يستوجب وضع اللوم عليه، وهو أمر يدل على غاية الثقة بالمعلومات والارشادات التي ذكرها.

وبعد هذا يحق لنا ان نتساءل عما اذا كانت معلومات ابن ماجد وارشاداته الملاحية ذات فائدة لمعاصريه أو لمن جاءوا بعده ؟

وقبل الاجابة على هذا السؤال لا بد من الاشارة الى ان معلومات ابن ماجد لم تكن موجهة الى عامة الناس، كما ظن شوموفسكي (٣٢)، وانما كانت موجهة الى معاملة البحر، الذين كان بإمكانهم الافادة من معلوماته أكثر من افادة عامة الناس، إذ ذكر ابن ماجد في مقدمة كتابه (الفوائد) : ان اتقان علم البحر لمعرفة القبلة افضل من امتهان الملاحة. وانه لم يضع مؤلفاته - كما يقول تيبتر - للناس العاطلين والكسالى لكي يتبعوه (٣٣)

على أية حال ، لما كانت المعلومات الملاحية تنتشر بين رجال البحر، وتنتقل من جيل الى آخر، عن طريق حفظ الارجيز البحرية وروايتها، أكثر من انتشارها عن طريق المؤلفات النظرية، فقد صاغ ابن ماجد كثيرا من معلوماته البحرية وارشاداته في شكل قصائد وارجيز، مسجلا بذلك خبراته وخبرات من سبقه، ويعتقد تيبتر ان تصانيف ابن ماجد قد وضعت لتصحيح تأليف المتقدمين واطافة

معلومات جديدة الى ما وضعه ابوه وجده وبقية الملاحين الآخرين. وعلى ذلك فان عمله هذا قد جاء جريا على تقاليد المعاملة الذين يتركون حصيلة تجاربهم الملاحية وخبراتهم الى الخلف مشافهة أو خطياً (٣٤).

لقد كانت معلومات ابن ماجد، بدون شك، محل فائدة كل الملاحين الذين عاصروه او جاءوا بعده، وذلك بدليل ما اشار اليه سيدي علي الريس في كتابه (المحيط)، الذي ألفه عام ١٥٥٤ استنادا الى معلومات ابن ماجد. ففي اثناء اقامة سيدي علي الريس في البصرة ابان تلك السنة، انتظارا لهبوب الرياح الموسمية، دأب على قراءة مؤلفات المعاملة القدامي والمتأخرين، وكان من بينها بطبيعة الحال مؤلفات أحمد بن ماجد، وسليمان المهري، كالفوائد والحاوية، وتحفة الفحول، والعمدة، والمنهاج وقلادة الشمس (٣٥) والمهم في الأمر ان سيدي علي الريس يظهر اعجاباه بهذه المؤلفات، التي لا يمكن للمعالم والرؤساء والبحارة، السير دونها حيث يقول : «والحق انه من الصعوبة بمكان ان يبحر المرء في المحيط الهندي دون الاستعانة بهذه الكتب» (٣٦) وعلى ذلك يصف سيدي علي الريس أحمد بن ماجد بأنه «العمدة بين الملاحين، ومعلم بحر الهند. واجدر الناس بالثقة بين المحدثين في كتاب

الإرشادات البحرية» (٢٧)

## ٢ - المعاملة الهنود ومعارفهم

على الرغم من ان المعلومات المسجلة لدينا عن المعاملة الهنود قليلة قياسا لما نعرفه عن الربابنة العرب، وبالذات أحمد بن ماجد، الا ان المام سكان المناطق الساحلية في الهند بشئون البحر، يدفعنا الى القول بأنهم كانوا ملمين بشئون الملاحة والتجارة البحرية بنفس الصورة التي كان عليها العرب، بخاصة وان سفنهم كانت تواصل السير فيما بين الهند وبلاد العرب. ولعل من الطريف الاشارة الى ان أحمد بن ماجد نفسه قد اشار الى افادته من المعاملة الهنود، وذلك اثناء حديثه عن جزر الغال الواقعة قبالة كاليكوت ويعددهم اعرف منه بها، حيث يقول :

هذا الأصح عن نواخذ البلد

ووصفها فخذ عني بالسند (٣٨)

عرف خلال القرنين الرابع عشر والخامس عشر عدد من الملاحين الهنود الذين اشتهروا بخبراتهم البحرية من جهة، وصلاتهم مع بلاد العرب من جهة اخرى. ففي القرن الرابع عشر كان هناك الربان (ابراهيم) الذي عرف بسمعته الطيبة وصيته الذائع، وكان نفسه يمتلك عددا من السفن التجارية، وفي الوقت ذاته، وبالذات عام ١٣٢١/٧٢١ تولى منصب ربان البحر شخص يدعى

(المعلم حسن)، الذي كان يسافر من ناندير - التي تقع على مقربة من سورات - الى شبه جزيرة العرب. (٣٩)

وفي القرن الخامس عشر عرف الربان (اسماعيل نائته) الذي حصل على شهرة كبيرة، ومن أجل ذلك عرف (بملك البحر) (٤٠) وفي القرن ذاته، ظهر اسم ربان هندي آخر اسمه (موسى مندل الزنجي) الذي كان ماهرا في العلوم البحرية لعصره، وكانت سفنه تصل الى شبه جزيرة العرب (٤١) كما كان هناك المعلم (حيوه المهدي) الذي ذكره مؤلفه كتاب (ظفر الواله) على وجه خاص. وعاش في القرن التالي وكان يصاحب السفن الذهبية من كجرات الى شبه الجزيرة العربية. وعرف في هذا القرن ايضا الربان المشهور محمد عيسى، الذي كان اتصاله بالسفن العربية اكيدا (٤٢).

لقد اظهر الرحالة الاوربيون اعجابهم بقدرات الملاحين الهنود، وذلك في خلال السفر معهم. فهذا فريز اودريك Friar Odoric، الذي عبر المحيط الهندي عام ١٣٢١، كان قد ركب على ظهر سفينة تحمل ٧٠٠ شخص، وهذا دليل قاطع، كما يقول اودريك، «على القدرة البحرية والكفاءة التي يتمتع بها الملاحون في كجرات، الذين استطاعوا ان يوجهوا مثل هذه السفن الكبيرة» (٤٣)

القراصنة لا يجروون على مهاجمة سفن كاليكوت»<sup>(٤٤)</sup>.

وهكذا يبرز لنا من هذه النصوص، ان الملاحين الهنود، كما هو الشأن بالنسبة للملاحين العرب، قد اعتادوا على ارتياد طرق المحيط الهندي، ويرجع هذا الى تمرنهم الطويل على سبر أغوارها ومعرفة مسالكها المختلفة.

وبالمثل، فقد ترك لنا عبدالرزاق السمرقندي، عام ١٤٤٢، رواية طريفة وهو يتحدث عن أهمية ميناء كاليكوت، حيث عدّ هذا الميناء واحدا من أهم مراكز تجمع السفن في تلك الفترة، واذاف قائلاً: «تبحر السفن باستمرار من هذا الميناء الى مكة، وهي محملة في الغالب بالتوابل، وان سكان كاليكوت ملاحون مهرة. ولذلك فان

## ٢ - السفن العربية والهندية وخصائص بنائها

انماطها لقرون عديدة. ولم تتأثر - بخاصة المراكب الصغيرة - الا قليلا، بالتغيرات التي حصلت بعد وصول البرتغاليين. ومع ذلك فان هناك بعض الخصائص العامة التي تميز السفن العربية عن غيرها ومن أبرزها:

- ١ - استخدام الألياف المصنوعة من القنب بدل المسامير في ربط اجزاء المركب بعضها ببعض.
- ٢ - امتداد الشراع من مقدمة السفينة الى مؤخرتها بدل الشراع العريض المربع.
- ٣ - تشابه طرفي المركب بحيث يبدو حاد الشكل في مقدمته ومؤخرته.<sup>(٤٥)</sup>

### أ - بناء السفن العربية

من الصعب على المرء وهو يدرس طريقة بناء السفن العربية ان يقدم تسلسلا تاريخيا لتطورها، ذلك لان النصوص العربية لا تقدم لنا الا اشارات قليلة متناثرة عنها، ولهذا سنعتمد على بعض الاشارات المتفرقة الواردة في الكتب التاريخية وكتب الرحلات المدونة في القرون الى سبقت مجيء البرتغاليين الى المياه الشرقية، لرسم صورة ذلك التطور.

ومن الملاحظ انه لم يحدث هناك تغير جوهري في انماط صناعة السفن العربية، وانما ظلت تحافظ على

السالفة الذكر، وما أورده ابن جبير عن توافر خشب بناء السفن في اليمن، دلالة أخرى على نمو الاخشاب الصالحة لبناء السفن في بعض المناطق العربية<sup>(٤٥)</sup>.

على أن هذا لا ينفي أن التجار العرب كانوا يستوردون مادة الخشب من الهند، وإنما الصحيح أنهم ظلوا يجلبون ما يحتاجون إليه منها عبر العصور، كما هو الشأن في استيرادهم لكميات كبيرة من البضائع عن طريق السفن الكبيرة لأنها أقرب البلاد إليهم. والأهم من ذلك، أن التجار العرب، وكما يفهم من الاشارات التي أوردها ابو ظفر الندوي، كانوا يردون الهند ومعهم سفنهم التي يجلبونها معهم من شبه جزيرة العرب، لأن السفن التي كانت تصنع في الهند لم تكن موضع اغراء لهم، الا أنهم بمرور الوقت اخذوا يعتادون على صناعة السفن الهندية، وخاصة في منطقة كهنبايت، التي اظهروا فيها نشاطا متزايدا<sup>(٤٦)</sup>.

اصبحت عملية بناء التجار العرب لسفنهم في الهند ظاهرة مألوفة في عصور الازدهار الاسلامية، بحيث ان الملاحين العرب - وخاصة القادمين من عمان - قد شقوا طريقهم الى جزر (لكا) و (محل) في سواحل الهند، وهناك صنعوا السفن التي كانوا يريدونها فشحونها بالبضائع وعادوا

على ان المادة الاولى التي تدخل في بناء السفينة هي الخشب، وغالبا ما يتردد اسم خشب الساج او خشب جوز الهند، وكلاهما متين لا يتشقق ولا يتغير شكله في الماء، وتنمو اشجارهما بصورة خاصة في بلاد الهند<sup>(٤٦)</sup>. وقد تصنع السفن ايضا من خشب (الساكون) الذي يتوفر غالبا في مليبار، وهذا الخشب ايضا ذو متانة كبيرة لا يؤثر عليه الماء الا قليلا ولا تصيبه الديدان بكثير من الضرر<sup>(٤٧)</sup>.

انتقلت بعض الاشجار الصالحة لصناعة السفن الى بعض مناطق الخليج العربي، بخاصة ظفار، التي انتقل اليها خشب النارجيل. اذ تحدث ابن بطوطة الذي زار المنطقة في القرن الرابع عشر عن هذه الاشجار في ظفار<sup>(٤٨)</sup> مما يدل على جلبه من الهند وزراعته في هذه المنطقة.

ولقد يبدو غريبا الا يشار في الكتابات الغربية الى وجود الاخشاب الصالحة لبناء السفن في المناطق العربية، بل على العكس من ذلك تردد هذه الكتابات - بخاصة تيم سفرن - ان بلاد العرب لم تنتج في يوم من الايام الاخشاب الضخمة الصالحة لبناء السفن، وان العرب كانوا يستوردون السفن الجاهزة والاششاب من الهند وشرق افريقيا<sup>(٤٩)</sup> غير ان اشارة ابن بطوطة

امكانية بنائها في تلك الموانئ ؟ وهذا ما أشار اليه مورلاند في بحثه الموسوم (السفن في المياه العربية حوالي عام ١٥٠٠م) حيث يقول : «تبنى السفن بصورة رئيسية، ان لم تكن محصورة، في سواحل الهند الغربية، وفي مناطق مختلفة من سورات الى كتشنى، ولم أجد أى رواية تشير الى ان سفنا أخرى، او غيرها من القوارب الساحلية تبنى في أماكن أخرى، سواء في الجزيرة العربية، أو في شرق أفريقيا او البحر الأحمر»<sup>(٥٤)</sup>.  
 الا أن الواضح ان السفن والمراكب، خاصة المحلية الصغيرة،



بها الى أوطانهم<sup>(٥٢)</sup> ويؤكد راموسيو Ramusio أحد محققي رحلات ماركو بولو، «ان التجار العرب كانوا يبنون سفنهم في ساحل المليبار»<sup>(٥٣)</sup> وظلوا يفعلون ذلك في القرون التالية .

وكما نقى الكتاب الاوربيون عدم توافر الاخشاب الصالحة لبناء السفن في الموانئ العربية، فانهم نفوا ايضا



قد ظلت تبنى في الموانئ العربية، ولم تنقطع صناعتها في أي فترة من الفترات، حتى وان لم ترد الاشارات الخاصة بذلك، اذ كان بناء المراكب المحلية، جزءا من التراث البحري للموانئ العمانية<sup>(٥٥)</sup>

تبدأ عملية صنع هيكل السفينة بصورة بسيطة، وذلك بان توضع قاعدة المركب أولا على الارض ثم تثبت فيها الواح أفقية تشد الى كلا الجانبين والى بعضها البعض بخيط من الليف. وعلى الرغم من ان المصادر لا تتحدث عن بناء أطر أو اضلاع للمركب، الا



ان المراكب العاملة في المحيط الهندي لم تكن لتقوى على ذلك بدونها، وربما كانت تركب كما هو الحال اليوم بعد تثبيت الألواح في مواضعها<sup>(٥٦)</sup> كانت حياكة السفن العربية ودرزها بواسطة الخيوط لا المسامير، قبل اقتحام الاوربيين للمياه الشرقية، هي الطريقة الشائعة، بحيث يندر الا يذكرها رحالة او سائح زار المنطقة.