

العلاقات التجارية البحرية للمغرب الأوسط مع مصر من منتصف القرن الخامس الهجري إلى أواخر العصر الوسيط

أ.ة. بورملة خديجة *

أ.د. عبد القادر بوباية *

الملخص:

يدخل موضوع العلاقات التجارية البحرية للمغرب الأوسط مع مصر ضمن الإطار العام للعلاقات التجارية التي ربطت بلاد المغرب بالمشرق الإسلاميين، لكن السمة البارزة فيه إذا أردنا الحديث عن التجارة بين البلدين محل الدراسة، هي العلاقة التي ربطت ميناء الإسكندرية أشهر موانئ مصر على البحر المتوسط خلال العصر الوسيط وواجهتها البحرية المتميزة، بموانئ بلاد المغرب الأوسط ومدنه الساحلية الهامة كبجاية وهران، والتي جرت بها العديد من المبادلات التجارية الكبرى عبر طرق ملاحية عبرت البحر المتوسط، سواء بمبادرة من المسلمين أنفسهم أو بوساطة التجار الأوربيين، وقد رحل تجار المغرب الأوسط إلى مصر رغبة في الحصول على توابل الشرق ومنتجاته، إضافة إلى السلع المصرية المحلية ذات الشهرة الواسعة، كما حملوا معهم بعض السلع المغربية والذهب، وأقاموا علاقات تجارية على نطاق واسع مع تجار البلاد المصرية.

الكلمات المفتاحية: التجارة البحرية؛ للمغرب الأوسط؛ مصر؛ ميناء الإسكندرية؛ بجاية؛ وهران؛ توابل؛ الذهب.

Abstract :

The topic of commercial maritime relations between "Maghreb Central" and Egypt is part of the general trade relations that have link the Maghreb to the Islamic Mashreq , but

- أستاذة مساعدة، طالبة دكتوراه في التاريخ الوسيط بكلية العلوم الإنسانية والعلوم الإسلامية، جامعة وهران

* 1 أحمد بن بلة

- أستاذ باحث في تاريخ المغرب الإسلامي - قسم التاريخ وعلم الآثار- كلية العلوم الإنسانية والعلوم الإسلامية،

* ومدير مختبر تاريخ الجزائر، جامعة وهران 1 أحمد بن بلة

the main feature of the trade between the two regions is the link between Alexandria harbor - the well-known port of Egypt in the Mediterranean sea in the Middle Ages-. and the ports of the Maghreb Central and its important coastal cities; such as : Bougie and Oran, where many major commercial transactions were carried out by means of transport in the Mediterranean, either on the initiative of the Muslims themselves or through the mediation of European merchants. Maghreban traders moves to Egypt to get spices from the East as well as local Egyptian products. They exchanged gold and maghreban products, establishing important trade relations with Egyptian traders during all the Middle Ages.

Key words : commercial maritime; Mediterranean ;Egypt; Maghreb Central; transactions; Alexandria; Bougie ; Oran; spices; gold.

مقدمة:

يعتبر تاريخ العلاقات الخارجية من المواضيع ذات الأهمية البالغة في التاريخ الحضاري للعالم الإسلامي خلال العصر الوسيط، وذلك بشقيه المشرق والمغرب، وعلى الرغم من كثرة الدراسات حول تاريخ العلاقات الدولية في هذه الفترة ما بين دول العالم الإسلامي وباقي الدول، وخصوصا منها دول الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط، إلا أن الدراسات والأبحاث حول العلاقات السياسية والحضارية بين المسلمين أنفسهم لا تزال في حاجة إلى مزيد من الإثراء.

ويرجع البعض عزوف الباحثين عن تناول مثل هذه المواضيع إلى الغياب التام للوثائق الأرشيفية، إذا ما قارناها بوثائق الأرشيف الأوربي الخاصة بالعلاقات الاقتصادية مع العالم الإسلامي، وصمت المصادر العربية عن تقديم أي تفاصيل تخص الموضوع، ومثل هذا العزوف ينطبق على تاريخ العلاقات ما بين بلدان المغرب الإسلامي وبلاد المشرق عموما، وبلاد المغرب الأوسط ومصر على وجه الخصوص، حيث تكتفي المصادر بالإشارة إلى صادرات وواردات المنطقتين، إضافة إلى وصف لأهم الطرق الرابطة بينهما.

وللحديث عن العلاقات التجارية البحرية للمغرب الأوسط ومصر، لا بد من التفصيل في المسالك البحرية التي ربطت المنطقتين، وأهم المحطات التجارية سواء بمصر أو ببلاد المغرب الأوسط، والنشاط التجاري الذي كان قائما بين البلدين ودور التجار فيه، إضافة إلى أهم الصادرات والواردات، لكن قبل ذلك ينبغي في البداية التأكيد على أهمية مصر التجارية والتي جعلتها قبلة للتجار المغاربة.

1- أهمية مصر التجارية:

لعبت مصر دورا هاما في تاريخ التجارة الدولية خلال العصر الوسيط، وربطتها عديد العلاقات التجارية مع مختلف مناطق العالم خصوصا دول حوض البحر المتوسط، سواء الإسلامية منها أو النصرانية، حيث شهدت خلال هذه الفترة عموما وأواخر العصور الوسطى خاصة، توافد عدد كبير من التجار من مختلف الجنسيات، وعرفت مدنها وموانئها نشاطا تجاريا معتبرا، ولعل هذا راجع إلى عدة عوامل يمكن اختصارها فيما يلي:

أ- موقع مصر الجغرافي الهام:

خصت مصر بموقع جغرافي فريد لم يتهيا لبلد آخر¹، حيث تقع هذه البلاد في الركن الشمالي الشرقي للقارة الإفريقية عند ملتقى قارتي إفريقيا وآسيا وعلى مقربة من أوروبا، وتطل بسواحلها على البحر المتوسط والأحمر، وهو ما جعلها مجمع القارات ومفرق البحار وملتقى الشرق والغرب².

هذا الموقع الاستراتيجي جعلها تقوم بدور مهم في التجارة الدولية، فاستمرت منذ العصور القديمة سوقا رئيسية للتبادل التجاري بين إفريقيا وآسيا وبلاد البحر المتوسط، مما جعل ثغورها البحرية والنهرية مركزا لنشاط تجاري كبير³، حيث استقبلت مصر السلع التجارية التي ترد إليها من مختلف البلدان، وأعدت تسويقها محليا ودوليا، ووجدت العديد من الأسواق الرئيسية الكبرى كالقاهرة والإسكندرية، وتنوعت السلع المتداولة بتنوع مصادرها⁴، وهكذا أصبح دور أهل مصر يتمثل خصوصا في نقل تجارة العبور، وكان رواج هذه التجارة معناه امتداد نطاق التجارة المصرية إلى التجارة العالمية⁵.

ولم تكن مصر لتبلغ هذه الدرجة من الرواج الاقتصادي، لولا مرور التجارة الهندية بها - باعتبار أن مصر بمدنها المطلة على البحر الأحمر ثم البحر المتوسط، هي المحطة الثالثة ضمن محطات طريق تجارة الحرير -⁶، حيث عجت شوارع مدن مصر وقراها بالأسواق العامرة بمنتجات الشرق وتوابله من جهة، ومن جهة أخرى بالمنتجات والسلع الغربية⁷ التي جلبها التجار الأوروبيون.

والواقع أن هناك عوامل سياسية زادت من أهمية موقع مصر الاستراتيجي، فمنذ النصف الثاني من القرن 13 م تعطل الطريق التجاري البري من وسط آسيا بسبب غزوات المغول، وأصبح طريق البحر الأحمر من أكثر الطرق التجارية أهمية بين الشرق والغرب⁸، فهو يشكل الطريق الأساسي لمنتجات آسيا والساحل الشرقي لإفريقيا والحبشة وبعض منتجات السودان الأوسط، مما ساعد على انتعاش هذه البلاد⁹.

ثم إن موقع مصر في قلب العالم الإسلامي، أتاح لها المجال لأن تتبوأ مكانة هامة وأهمية سياسية واقتصادية واستراتيجية، كما هيأ لها الفرصة لأن تكون الوسيط التجاري بين الشرق الأقصى مصدر التوابل عصب التجارة العالمية في العصور الوسطى، وبين المغرب الإسلامي وحتى أوروبا¹⁰، حتى أنها أصبحت منطلقاً للعلاقات بين الحوض الغربي من البحر المتوسط وبين الشرق الأقصى، إذ كانت بمثابة الوساطة بين تيارين مستقلين من المبادلات التجارية ولكنهما مرتبطين بفضلها ارتباطاً متيناً¹¹.

من جهة أخرى فإن وقوع مصر على الطريق الرئيسي الذي يوصل حجاج المغرب إلى أرض الحجاز كان له الأثر الكبير في ربط العلاقات التجارية للمغرب بمصر¹²، ذلك أنه من فوائد قوافل الحج أنها طرقت الطرق وخبرتها وجعلتها أكثر أماناً، كما خبرت هذه البلاد وعرفت تجاراتها وطرق التعامل فيها، مما أدى إلى تردد القوافل التجارية المغربية عليها، وقد اشتهرت مدينة الإسكندرية على أنها المحطة الأولى والهامة التي تستقبل جموع الطلبة والعلماء والحجاج المغاربة القادمين إلى المشرق لأداء فريضة الحج، كما أصبحت الميناء الأول الذي ترسو فيه سفن المغاربة التجارية¹³.

ومن هنا يمكن القول بأن الموقع الجغرافي والاستراتيجي للبلاد المصرية، والذي أشاد به كثير من الرحالة والجغرافيين، جعل التجارة العالمية وليس فقط الإسلامية خلال العصر الوسيط تتجمع بهذه المنطقة، وهذا راجع إلى وقوعها وتحكمها في سلسلة من الطرق التجارية الهامة، سواء الداخلية أو الخارجية، البرية أو البحرية، وهو ما جعلها محط أنظار التجار من كل مكان، وخاصة تجار المغرب والأندلس الذين كانت لهم علاقات سابقة ورابطة خاصة بهذه البلاد، حيث شكلت مصر بالنسبة لأهل المغرب والأندلس منطقة عبور لرحلاتهم المشرقية، فاستقروا بها واحتكوا بأهلها وتعرفوا على طبيعة المجتمع المصري وأوضاعه الاقتصادية، وكونوا العديد من العلاقات والروابط التي مهدت لتشكيل علاقات تجارية هامة بين بلاد المغرب ومصر.

ب- رواج المنتجات الحرفية المحلية:

إن مرور قوافل الحجيج والتجار المغاربة بمصر سواء في طريق الذهب أو الإياب مكنهم ليس فحسب من التعرف على تجاراتها، ولكن كذلك على المنتجات المصرية المحلية، حيث اشتهرت مصر في ذلك العصر بمجموعة من الصناعات والحرف التي لاقت رواجاً وإقبالاً كبيرين، وساهمت في تدعيم مركز مصر التجاري، وهو ما يوضح بأن هذه البلاد لم تكن فقط مركزاً من مراكز تجارة العبور، وإنما كانت لها منتجات محلية ذات شهرة عالمية، عملت على تسويقها إضافة إلى المنتجات الشرقية، وإن كان الفارق بينهما في الحجم والإقبال كبيراً، لكن هذا لا يمنع من التأكيد على أهمية هذه المنتجات، وبالتالي عدم حصر التجارة المصرية في تجارة العبور كما يفعل الكثير من الباحثين.

فمن الصناعات التي ازدهرت بمصر خلال العصر الوسيط صناعة المنسوجات الكتانية والحريية والقطنية والصوفية، التي امتازت بالدقة والجمال وجودة الخامة ومتانة النسيج¹⁴، وكذا صناعة تكفيت البرونز والنحاس بالذهب والفضة¹⁵، الذي اشتهرت بصناعته سوق الكفتيين بالقاهرة¹⁶، أما الزجاج فصنعت منه أنواع جميلة بعضها من البلور الصخري المحبب، والبعض الآخر من الزجاج الملون¹⁷، وتشهد المشكاوات الزجاجية المحفوظة في مختلف دور الآثار في

العالم، والتي صنعت في مصر في ذلك العصر على مدى تقدم هذه الصناعة، هذا فضلا عن الخزف الذي كانت مصر مركزا أساسيا من أكبر مراكز صناعته في العالم، والذي صنعت منه أنواع متعددة الأشكال والألوان¹⁸، ومثل ذلك يقال على المصنوعات الخشبية التي استخدم في زخرفتها الخرط والتطعيم والحشوات¹⁹.
والأكيد أن مثل هذه الصناعات والتحف الفنية قد جذبت إليها التجار والأجانب، حيث يشيد العديد من الرحالة الذين زاروا مصر بأسواقها ومنتجاتها الحرفية التي ساهمت في دعم مركز مصر التجاري في التجارة العالمية والإقليمية في ذلك العصر.

ج- تشجيع سلاطين مصر للتجارة:

من المعروف أن مصر على اختلاف الدول التي قامت بها وطبيعتها السياسية والعسكرية وعلاقتها بالعالم الإسلامي والنصراني، فإن أغلب حكامها قد شجعوا التجارة بشكل كبير جدا، وأدركوا منذ وقت مبكر أهمية موقع مصر التجاري، وما يمكن للتجارة أن توفره من دخل لبيت المال واقتصاديات البلاد.

فمنذ عصر الدولة الفاطمية بدأ هذا الاهتمام، حيث حرصت هذه الدولة في سياستها الخارجية ألا تخسر الأسواق التجارية في الشرق والغرب، إضافة إلى التسهيلات التي قدمتها للتجار الأجانب وبناء المنشآت التجارية، كانت الدولة الفاطمية تفرض رقابة محكمة على العمليات التجارية، وتحدد الأسعار وتقاوم الغش وتراقب المكاييل والموازين وتحرس الطرق والمسالك وتوفر للتجار جميع أسباب الراحة²⁰.

وليس أدل على ذلك من شهادة الرحالة ناصر خسرو في حق تجار مصر حيث يقول: «وتجار مصريصدقون في كل ما يبيعونه، وإذا كذب أحدهم على مشتر فإنه يوضع على جمل، ويعطى جرسا بيده، ويطوف به في المدينة، وهو يدق الجرس، وينادي قائلا: قد كذبت وها أنا أعاقب ...»²¹.

يتضح من هذا النص مدى الصرامة التي كانت تتبعها السلطات لقمع الغش في الأسواق، فهو دليل على الأهمية الكبيرة التي توليها الدولة للتجارة، وعلى أهمية هذه الأخيرة بالنسبة للدولة الفاطمية، حيث تشكل جزءا كبيرا وهاما من

مداخيل الدولة، وهذا الاهتمام والاعتناء بالتجارة لا يعني فقط زيادة المداخيل، ولكن أيضا جلب مزيد من التجار والأرباح.

وخلال العصر الأيوبي أسهمت الحروب الصليبية بشكل واضح في تنشيط التبادل التجاري بين الشرق والغرب²²، خاصة أن القوى البحرية الإيطالية وعلى رأسها البندقية وجنوا وبيزا، رأت في الانفتاح الذي أتاحتها هذه الحروب على الشرق فرصة لتدعيم نشاطها التجاري مع البلدان الإسلامية، ففي الفترات التي توقف فيها القتال، حدثت اتصالات حضارية ومعاملات اقتصادية هامة بين المسلمين والنصارى²³، حيث كان للتجارة المغربية المصرية نصيب فيها باعتبار أن زمام التجارة البحرية بالبحر المتوسط انتقل إلى أيدي التجار الأوربيين، الذين شكلوا - كما سيتم توضيحه في عنصر المسالك البحرية- حلقة الوصل بين تجارة بلاد المغرب ومصر، فقاموا بنقل السلع الشرقية والمصرية من مصر إلى بلاد المغرب خلال هذا العهد، كما نقلوا السلع المغربية إلى البلاد المصرية.

أما في العصر المملوكي فكان للتجارة المقام الأول، وما ذكرناه سابقا من تحول التجارة الشرقية إلى طريق البحر الأحمر، أعطى الفرصة للمماليك ليقوموا بدور الوسيط بين الشرق والغرب، فاهتموا بتنشيط التجارة وتحسين معاملتهم للتجار، وتأمين وسائل الراحة لهم، وليس أدل على اهتمام المماليك بهذا المورد الاقتصادي المهم من المنشور الذي أرسله السلطان قلاوون إلى التجار الذين يفدون إلى مصر يصف فيه محاسن هذه البلاد²⁴ ويغريهم على القدوم إليها ويعددهم بحسن المعاملة والإحسان إليهم²⁵.

ومن بين هؤلاء تجار بلاد المغرب التي كانت لها علاقات خاصة بمصر، ومن مظاهر هذه العلاقات حرص سلاطين المماليك على إرسال البشائر إلى المغرب كلما أحرزوا انتصارا على أعداء المسلمين في الشرق مثل التتار والصليبيين، كذلك كانت مصر في عصر سلاطين المماليك ملجأ لكثير من المغاربة اللاجئين إليها فرارا من حكام بلادهم أو طلبا للعلم والرزق، ولا شك أن تلك العلاقات الطيبة بين مصر والمغرب مهدت لانتعاش التبادل التجاري والثقافي بين البلدين²⁶.

والظاهر أن هذه العوامل مجتمعة جعلت مصر قبلة للتجار من مختلف المناطق، وخاصة تجار بلاد المغرب الذين ربطتهم بهذه البلاد عدة روابط مشتركة، وذلك بحكم الجوار والدين والمصير المشترك، وبالتالي أقاموا معها علاقات تجارية على جانب كبير من الأهمية.

2- طرق التجارة بين المغرب الأوسط ومصر:

طوال القرون الهجرية الأولى عرفت الحركة التجارية بين بلاد المغرب ومصر نشاطا معتبرا بفضل سلسلة من الطرق البرية، والتي تحدد كتب المسالك والممالك جميع مراحلها ومدنها الرئيسية بشيء من الدقة والتفصيل، ثم إن ما ذكرناه سابقا عن أهمية مصر بالنسبة للمغاربة، وذلك نظرا لوقوعها على طريق الحاج المغربي، وطريق الرحلة العلمية إلى المشرق، كانت من أهم العوامل التي ساعدت على قيام نشاط تجاري مبكر بين المغرب ومصر من جهة، وتكوين شبكة من الطرق ومحطات الوقوف والاستراحة من جهة أخرى، وهذه الطرق هي نفسها طرق التجارة والتجار من البلدين.

إلا أن الطرق البرية لم تكن لوحدها من وصلت بلاد المغرب بمصر تجاريا، بل ربطت البلدين مجموعة من المسالك، نشطت من خلالها التجارة البحرية، حتى أنها تفوقت على التجارة البرية بشكل كبير وواضح، فمتى تم هذا الانتقال؟ وما هي أهم المسالك البحرية الرابطة بين المغرب الأوسط ومصر؟

- المسالك البحرية:

هناك طرق بحرية وصلت بلاد المغرب بالمشرق تجاريا، تمتد جذورها إلى التواجد الفينيقي ببحر الروم، وذلك إلى نهاية الألف الثانية قبل الميلاد، وهؤلاء هم الذين نجحوا بفضل سفنهم المثقلة بالبضائع في بناء جسر بين الحوضين الشرقي والغربي للبحر المتوسط لا سيما بعد ميلاد قرطاجة²⁷.

ومنذ بداية الفتوحات الإسلامية لبلاد المغرب والأندلس، أدرك العرب الفاتحون بدورهم أهمية هذا البحر ليس في سياستهم البحرية والعسكرية فحسب، بل وحتى في الجانب الاقتصادي والتجاري، لأن سيطرة المسلمين على هذا

البحر وعلى طرقه ومسالكه، يعني بالضرورة توفير الأمن والطمأنينة للمسافرين والتجار والحجاج، ثم إن السيطرة على جزره الكبرى، ليس الهدف منه هو تأمين السواحل واتخاذ نقاط دفاع وهجوم متقدمة فحسب، بل شكلت هذه الجزر محطات ومراكز تجارية هامة، استغلها الأوربيون -فيما بعد- وخاصة الايطاليين في تجارتهم كمراكز للتخزين والتوزيع.

لكن النشاط الفعلي للتجارة البحرية المغربية مع البلاد المصرية خاصة والمشرق عموماً، قد بدأ منذ أن تعذرت الرحلة عبر الطريق البري التقليدي الذي استخدمه التجار والحجاج المغاربة، بعد سيطرة القبائل الهلالية على افريقية وجنوب المغرب الأوسط بداية من منتصف القرن الخامس الهجري / 11 م، واختلال الأمن بهذا الطريق دفع بتجار وحجاج المغرب إلى استخدام طريق البحر بشكل قوي، وذلك على الرغم من اشتداد حركة القرصنة النورمانية، ومخاوف التجار والحجاج من أهوال البحر ومخاطره²⁸.

وهكذا أدى تراجع التجارة البرية مع المشرق الإسلامي عموماً، ومصر خاصة خلال منتصف العصر الوسيط، إلى تطور التجارة البحرية، حيث " عرفت الخطوط المائية نشاطاً معتبراً مع المدينتين المصريتين: تينس والإسكندرية، ففي وثائق الجنيزة²⁹ ما يشير إلى الخط البحري الذي يربط بين بجاية والإسكندرية، مروراً بمراسي المغرب الأوسط وتونس والمهدية، ويظهر أن هذا الطريق كان موصولاً بالطريق الرئيسي: المرية - الإسكندرية " ³⁰، والذي كانت السفن تقطعه في ظرف خمسة وستين يوماً³¹.

وبالعودة إلى مسالك وممالك البكري هذا المصدر الجغرافي الهام الذي تتبع فيه صاحبه جميع الطرقات والمسالك البحرية التي ربطت بلاد المغرب الإسلامي بالمشرق، نجد الفصل الخاص بمراسي المغرب المتصلة بالمشرق إلى المهديّة³²، أهم ميناء افريقي يربط تجارة افريقية والمغرب ككل بميناء الإسكندرية، التي يبدو أنها كانت أكثر اتصالاً في البحر بموانئ المغرب من غيرها من ثغور مصر الشمالية، وذلك بحكم موقعها في الشمال الغربي من دلتا مصر، وهو موقع يجعلها أقرب ثغور مصر إلى بلاد

المغرب الإسلامي³³، حتى أن الرحالة ناصر خسرو يذكر في كتابه أن " بحر الإسكندرية يمتد حتى القيروان " ³⁴.

ونظرا لتعدد المراسي وملائمة أغلبها لرسو السفن، أصبح طريق البحر المتوسط بمحاذاة سواحل بلاد المغرب هو الطريق الأساسي لحمل تجارات بلاد المغرب الأوسط إلى مصر، حيث كثر عدد المغاربة الوافدين إلى الإسكندرية بهذا الطريق، كما استخدمه تجار مصر الذين يقصدون المغرب³⁵، والذي يبدأ في وجهته المعاكسة من الإسكندرية ثم يمر بسلسلة من الموانئ، أهمها: طبرق وبرقة وطرابلس وقابس وصفاقس ومنها إلى المهديّة وسوسة، ثم إلى تونس ومنها إلى بونة وبجاية، ويواصل الطريق البحري سيره مارا بجزائر بني مزغنى ومنها إلى تنس ثم مدينة وهران، ومنها إلى سبتة وطنجة في المغرب الأقصى³⁶.

للإشارة فإن الرحلات التجارية في البحر المتوسط كانت تتم في مواسم معينة، حيث تبحر المراكب سواء من طرابلس الشام أو دمياط أو الإسكندرية إلى بلاد المغرب في قوافل، تحرسها في العادة سفينة حربية أو أكثر لمواجهة القراصنة ومنعهم من الاعتداء عليها، وكانت الرحلات إما سنوية أو نصف سنوية، ويبدو أن نظام هذه الرحلات كان له اتصال كبير بمواسم هبوب الرياح أو بمواعيد الأنواء³⁷.

فمثل هذه الرحلات تتحكم فيها طبيعة الملاحاة في البحر المتوسط، والتقنيات البسيطة المستخدمة في ذلك الوقت، حيث يعتمد الإبحار بصفة رئيسية على مواعيد هبوب الرياح، فقد ذكر ابن جبير أن "الرياح الشرقية لا تهب إلا في فصلي الربيع والخريف، والسفر لا يكون إلا فيهما، ... والسفر في الفصل الربيعي من نصف أبريل، وفيه تتحرك الرياح الشرقية وتطول مدتها إلى آخر شهر مايو وأكثر وأقل بحسب ما يقضي الله تعالى به، والسفر في الفصل الخريفي من نصف أكتوبر، وفيه تتحرك الرياح الشرقية ومدتها أقصر من المدة الربيعية ... قد تكون خمسة عشر يوما أو أكثر وأقل، ... فالمسافرون إلى المغرب وإلى صقلية وإلى بلاد الروم ينتظرون هذه الرياح الشرقية في هذين الفصلين انتظارا وعد صادق " ³⁸.

وعلى الرغم من تفضيل الطريق البحري على الطرق البرية، إلا أنه لم يكن بمأمن من القراصنة الذين هددوا هذا الطريق، إضافة إلى الاعتداءات المتكررة التي

شنها النورمان على السفن الإسلامية³⁹، وهو الأمر الذي أثر بشكل سلبي على النشاط التجاري بين البلدين، ولعل تقلص النشاط التجاري البحري للسفن الإسلامية خلال القرن السادس الهجري / 12 م، يعود من جهة أخرى إلى سيطرة الجمهوريات الإيطالية على حركة الملاحة في البحر المتوسط، بعد أن كانت السيادة البحرية في القرنين السابقين للدول الإسلامية في المغرب والأندلس، كما أن الأسفار البحرية أيام الحروب الصليبية لم تعد آمنة⁴⁰.

والخلاصة أن الطرق التجارية بين بلاد المغرب والمشرق الإسلاميين عموماً، سواء منها البرية أو البحرية، قد تأثرت بالأحداث السياسية والعسكرية التي كان يمر بها العالم الإسلامي آنذاك، فابتداءً من منتصف القرن الخامس الهجري / 11 م تحولت التجارة بين بلاد المغرب ومصر من الطرق البرية إلى المسالك البحرية، ثم إن ضعف الدولة الفاطمية واستيلاء النورمان على سواحل أفريقية، أخرج التجارة البحرية والتحكم في مسالك البحر المتوسط من أيدي المسلمين إلى أيدي النصارى، حيث أصبح مركز ثقل التجارة في هذا البحر بأيدي الإيطاليين، وأصبح الطريق التجاري البحري الذي يمر بالمدن الإيطالية وساحل الضفة الشمالية للبحر المتوسط، ومنها إلى بلاد المغرب أو الإسكندرية هو الطريق الرئيسي للتجارة بهذا البحر.

وهكذا ظهرت خطوط بحرية منذ القرن السادس الهجري / 12 م تربط موانئ جمهوريات إيطاليا، خاصة جنوة والبندقية بموانئ المشرق والمغرب الإسلاميين منها:

- خط جنوة - بلاد المغرب: يخرج من جنوة ليحاذي سواحل جنوب أوروبا الغربية إلى مرسيليا ثم برشلونة فبلنسية فقطلونية، ومن هناك يتجه إما شرقاً إلى جزيرة ميورقة ومنها إلى موانئ بلاد المغرب، وإما جنوباً عن طريق مضيق جبل طارق، ثم يحاذي سواحل بلاد المغرب الإسلامي، حيث كانت السفن تتوقف بغرض التبادل التجاري⁴¹، وحمل التجار الراغبين في السفر إلى مصر والمشرق.

يبدو أن هذا الطريق يواصل سيره إلى الإسكندرية⁴² بعد توقف في المدن المينائية الهامة للمغرب الأوسط مثل وهران وبجاية، والتي كانت تعد إحدى المحطات الرئيسية له، وهنا تسعفنا رحلة عبد الباسط بن خليل في تتبع مسار هذا

الطريق في مراحلها المارة ببلاد المغرب إلى المشرق الإسلامي، حيث ركب هذا الأخير من وهران في طريق عودته إلى المشرق، في مركب للجنوبيين مقلعا إلى الإسكندرية.

ففي هذا الصدد يقول: « وفيه (صفر 871 هـ) ورد إلى ساحل مدينة وهران شونية عظيمة من مراكب الفرنج الجنوبيين برسم الاتجار في الجوخ، ... وتجهز كثير من تجار وهران وتلمسان للسفر فيها إلى جهة بلاد تونس ... ودخلنا إلى ساحل البر بالقرب من بجاية ... ثم طابت رياحنا فسرنا من بجاية ... ودخلنا ساحل المرسي بتونس ... وأن أتوجه إلى طرابلس في المركب التي أنا بها لأقرب من البلاد ... »⁴³.

- خط البندقية - بلاد المغرب: ينطلق من البندقية فيتوجه إلى الإسكندرية، ثم يمر بالموانئ المغربية ويصل إلى المرية بالأندلس، وكانت السفن أثناء رحلتها الطويلة، تتوقف في ميناء طرابلس وتونس، بجاية وهران، وتقوم بعملية التبادل التجاري⁴⁴.

تعرف قوافل البندقية البحرية هذه باسم "مراكب المدة"، حيث ترحل سفن المدة إلى الشرق في أوقات وصول السلع إلى هذه البلاد، وهي في الغالب أوقات الحج لتعود في الطريق قبل حلول فصل الشتاء، ويبدو أن خط رحلة هذه السفن إلى ساحل بلاد المغرب لم يكن مباشرا، ولذلك فإن سفن الإسكندرية قبل توسيقها تتجه إلى طرابلس الغرب وتونس وتعود إلى الإسكندرية لتملا ما بها من فراغ⁴⁵.

وهو ما يفسر رحلة تجار وهران وتلمسان إلى تونس بمركب الجنوبيين، وذلك بغرض الاستفادة من مراكب التجار البنادقة القادمة من الإسكندرية إلى تونس، وهذا دليل على خبرة تجار بلاد المغرب الأوسط بالتجارة البحرية بالبحر المتوسط وتنظيمها، ومواعيد وصول المراكب التجارية وإقلاعها ووجهاتها.

وبرحلة عبد الباسط بن خليل كذلك العديد من الأمثلة عن رحلات مراكب البنادقة بين الإسكندرية وبلاد المغرب، حيث ركب هذا الأخير من ميناء الإسكندرية بشواني البنادقة المقلعة إلى تونس⁴⁶، وهو بهذه المدينة التي أقام بها لعدة أشهر، "ورد إلى تونس شواني البنادقة برسم الاتجار، وحمل التجار من تونس بيضائهم إلى ثغر الإسكندرية"⁴⁷.

- خط برشلونة - بلاد المغرب: يربط برشلونة ببلنسية ثم ميورقة ملتقى خطوط الحوض الغربي للبحر المتوسط، ومن هناك يتجه شمالا إلى مدن جنوب فرنسا أو

جنوبا إلى موانئ المغرب، ثم تواصل السفن طريقها إلى جنوب إيطاليا واليونان فالإسكندرية⁴⁸.

وهنا نجد إشارة لدى ابن خلدون عن الدور الذي أصبح يلعبه القطلان في التجارة البحرية بالبحر المتوسط، حيث ألمح إلى ركوب السلطان الزياني المخلوع أبي حمو موسى الثاني بسفينة قطلونية متجهة إلى الإسكندرية، في قوله: «.. فشارط - يقصد السلطان أبو تاشفين الثاني- بعض تجار النصارى المترددين إلى تلمسان من القيطلان على حمله إلى الإسكندرية، وأركبه السفن معهم بأهله من فرضة وهران»⁴⁹.

من خلال هذه النصوص يتضح ارتباط بلاد المغرب الأوسط بمصر تجاريا عبر خطوط الملاحة البحرية، وذلك ضمن شبكة معقدة من المسالك البحرية التي عبرت البحر المتوسط، لعل أهمها الطريق البحري المحاذي لسواحل بلاد المغرب إلى الإسكندرية، وهو الطريق الرئيسي للحجاج والتجار المغاربة القاصدين بلاد المشرق الإسلامي، ثم الطرق الرئيسية بفروعها التي تنطلق من الموانئ الأوربية وترتبط بلاد المغرب بالمشرق عموما، وبلاد المغرب الأوسط بميناء الإسكندرية على وجه الخصوص.

3- أهم مراكز التبادل التجاري:

ذكرنا سابقا أن هناك شبكة من المسالك البحرية ربطت بلاد المغرب الأوسط بمصر تجاريا، وأن لهذه المسالك محطات توقف، هذه المحطات قد شكلت مراكز للتبادل التجاري بين الطرفين، وسنكتفي هنا بذكر المدن المينائية الكبرى التي تمت فيها أكبر العمليات التجارية، ونقلت منها وإليها أهم السلع والمنتجات بالبلدين.

أ- الإسكندرية: اعتبرت الإسكندرية أهم ثغور مصر الإسلامية، وحلقة الاتصال بين طرق التجارة العالمية في العصور الوسطى، فقد ظلت الإسكندرية بعد الفتح الإسلامي طريق التجارة الرئيسي بين الشرق والغرب، ولم تفقد مكانتها التجارية في العصر العباسي، على الرغم من سيطرة بغداد على تجارة العالم الإسلامي، والسبب في ذلك يرجع إلى موقعها على البحر المتوسط من جهة، واتصالها بالنيل عن طريق خليجها من جهة ثانية⁵⁰.

فموقع الإسكندرية الفريد على البحر المتوسط عند الطرف الغربي لفرع رشيد⁵¹ أهلها لأن تكون همزة الوصل بين وادي النيل وبلاد المغرب وأقاليمه الساحلية⁵²، وهو ما يعني تجمع منتجات آسيا وإفريقيا القادمة بطريق البحر الأحمر أو بالطرق البرية عن طريق النيل بمنتجات المغرب القادمة بطريق البحر المتوسط⁵³، وهو ما سمح بالتنوع الكبير في السلع التجارية بالمدينة وجعلها وجهة هامة للتجار المغاربة.

وهكذا تدفقت على هذا الميناء معظم منتجات الشرق من طيب وواقيت وعلطور وتوابل وغير ذلك من التجارة الشرقية⁵⁴، حتى أنها أصبحت أهم مركز في مصر لتصدير التوابل⁵⁵، وهذه التجارة هي التي جلبت إليها التجار من كل مكان، سواء المسلمين أو النصارى، حيث يذكر بنيامين التيطلي في رحلته أهم البلدان التي كانت تتعامل معها تجاريا، فيقول: « وإسكندرية بلدة تجارية فيها أسواق لجميع الأمم، يؤمها التجار من الممالك النصرانية كافة: من البندقية، ... وأمالفي وصقلية ... وفلندر وهينولت ونورمندية وفرنسة ... وبروفنسية وجنوة وبيزة وغسقونية وأرغون ونبارة، وعدوة الغرب وإفريقية وجزيرة العرب ونواحي الهند والحبشة وليبية واليمن والعراق والشام ... وتأتيها من الهند التوابل والعلطور بأنواعها فيشترىها تجار النصارى، ... وهي في ضجة وجلبة يبيعون ويشترىون »⁵⁶.

من جهة أخرى فإن ميناء الإسكندرية في العصر الإسلامي لم يبلغ تلك الأهمية القصوى بسبب التبادل التجاري القوي الذي كان حاصلًا به فقط، بل كذلك بفضل دار صناعة الإسكندرية⁵⁷، التي كانت تنسج بها الأقمشة الجميلة والثياب الفاخرة⁵⁸، كما كان يجلب منها النسيج السكندري المشهور والتحف الزجاجية التي اشتهرت بصناعتها⁵⁹، لذلك انتعش اقتصادها انتعاشا ملحوظا، بسبب الرسوم الباهضة التي فرضتها حكومات مصر على السلع والمتاجر⁶⁰.

ثم إن عبارة ناصر خسرو -المشار إليها سابقا- والأوصاف الموسعة التي خص بها مدينة الإسكندرية لدليل على أنها كانت ميناء مصر الشهير على البحر المتوسط، ومن أهم المراكز التجارية بين الشرق والغرب، ورأينا كيف أنها شكلت محطة تجارية رئيسية في شبكة الطرقات بالبحر المتوسط عموما، وفي طريق المواصلات البحرية بين بلاد المغرب الأوسط ومصر منذ النصف الثاني للقرن

الخامس الهجري/ 11م، وهو ما يعني أن الإسكندرية كانت الميناء والوجهة الرئيسية للتجار المغاربة، وهو ما يؤكدّه القلقشندي في قوله: « وهي فرضة بلاد المغرب والأندلس، وجزائر الفرنج، وبلاد الروم والشام »⁶¹.

ب- دمياط: من أشهر موانئ مصر، وهو ميناء نهري بحري، ومخرج تجارة مصر لمدن وموانئ الساحل الشرقي للبحر المتوسط، كما يتصل بالقوافل البرية إلى موانئ البحر الأحمر⁶²، فعنها يقول ابن شاهين الظاهري: « ثغر جليل على جانب بحر النيل بالقرب من البحر المحيط، وهو من أعظم المين يرد إليه كثير من المراكب »⁶³. تميزت هذه المدينة بازدهار التجارة والصناعة على السواء⁶⁴، حيث اشتهرت دمياط بصناعتها للمنسوجات، فكان ينسج بها نوع من الكتان المسمى بالدمياطي يعرف أيضا باسم الشرب والقصب⁶⁵، كما اشتهرت بنوع من النسيج خليط من خيوط الذهب والحريير يصنعون منه أنواع مختلفة من الثياب⁶⁶، وبالإضافة إلى المنسوجات اشتهرت دمياط أيضا بصناعة السكر وذلك لوجود مزارعه بالقرب منها في دلتا النيل، وقد كانت سلعة مطلوبة⁶⁷.

ونتيجة لهذه الشهرة في المنسوجات، وكونها ميناء هاماً من موانئ تصدير منتجات افريقيا وآسيا، وصل إليها التجار من مختلف أنحاء العالم، ونظرا لكثرة التجار المترددين عليها، فقد بنيت فيها الفنادق والقياسر لاستقبالهم وإيوائهم⁶⁸، والأكدى أن التجار المغاربة قد وصلوا إلى هذه المدينة التجارية والصناعية، على الرغم من أن المصادر لا تسعفنا بالكثير من المعلومات حول هذه المدينة مقارنة بالإسكندرية.

ج- بجاية: تعد هذه المدينة من أشهر موانئ البحر المتوسط عامة وبلاد المغرب الأوسط خاصة، فهي ذات موقع متميز بالنسبة للحوض الغربي للبحر المتوسط، حيث تحتل بجاية موقعا وسطا ذا أهمية كبرى، وكان مينائها آمنا طبيعيا وبشرياً، مفتوحا على البحر ومتصلا بالبر⁶⁹، يقع في خليج مفتوح تكتنفه الجبال وترسو به السفن وتغد إليه القوافل من جميع الجهات، وهي بمثابة مخزن للبضائع، وتجارها على صلة بتجار المشرق والصحراء⁷⁰، كما كانت لها علاقات تجارية متميزة مع التجار الأوربيين.

عن هذا الموقع يقول صاحب الاستبصار: « مدينة عظيمة، ما بين جبال شامخة قد أحاطت بها، والبحر منها في ثلاث جهات: في الشرق والغرب والجنوب، ولها طريق إلى جهة المغرب يسمى بالمضيق على ضفة النهر المسى بالوادي الكبير ... وبجاية معلقة من جبل وقد دخل في البحر يسمى مسيون، وعليها سور عظيم، والبحر يضرب فيه »⁷¹.

وعن هذه المدينة وأهميتها التجارية يقول الإدريسي: « ومدينة بجاية في وقتنا هذا مدينة الغرب الأوسط وعين بلاد بني حماد، والسفن إليها مقلعة والقوافل منحطة، والأمتعة إليها برا وبحرا مجلوبة، والبضائع بها نافقة، وأهلها مياسير تجار، ... وأهلها يجالسون تجار المغرب الأقصى، وتجار الصحراء، وتجار المشرق، وبها تحل الشدود وتباع البضائع بالأموال المقنطرة »⁷²، وهو ما يؤكد صاحب الاستبصار في قوله: « وهي مرسى عظيمة تحط فيه سفن الروم من الشام وغيرها من أقصى بلاد الروم، وسفن المسلمين من الإسكندرية بطرف بلاد مصر، وبلاد اليمن، والهند والصين، وغيرها »⁷³.

تظهر هذه النصوص الدور الكبير الذي يلعبه ميناء بجاية في ربط تجارة بلاد المغرب الأوسط مع مصر عبر ميناء الإسكندرية، وتوضح الارتباط الكبير بين المينائين، ولعل ذلك يعود إلى التشابه الكبير بينهما في الموقع والأهمية، والدور التجاري والصناعي الذي لعبته كل مدينة في اقتصاديات بلدها.

من جهة أخرى كان لميناء بجاية دور كبير في استقبال السفن البحرية التجارية القادمة من بلاد المغرب والأندلس، والموانئ الأوربية، والتي كانت ترسو به لتبديل تجارتها قبل انطلاقها مرة أخرى إلى ميناء تونس ثم الإسكندرية، وقد قام ميناء تونس بدور كبير في تطور العلاقات التجارية البحرية المصرية المغربية إبان العصر الإسلامي، كما يبدو من خلال المصادر التي تسلط نوعا من الضوء على مظاهر تجارة العبور بين ميناء تونس وميناء الإسكندرية، وتبرز صلات بلاد المغرب مع مصر⁷⁴.

هذه هي أهم موانئ بلاد المغرب الأوسط ومصر التي تمت فيها أكبر عمليات التبادل التجاري بين البلدين، وربطت بينهما اقتصاديا، حيث تجمعت بها عديد

المنتجات التي وصلتها من جهات مختلفة، سواء المنتجات المحلية أو منتجات الأسواق العالمية، وكملت بعضها البعض حسب حاجيات كل بلد، وشكلت ملتقى لتجار بلاد المغرب الأوسط ومصر، وكانت هذه الموانئ مركزا للتفاعل الحضاري بين تجار البلدين.

4- المبادلات التجارية ودور التجار فيها:

مما لا شك فيه أن النشاط التجاري البحري للمغاربة مع مصر، قد بدأ منذ وقت مبكر، "وهو ما تؤكد كته النوازل الفقهية من خلال النوازل المرفوعة لفقهاء المالكية من عهد الإمام مالك مرورا بتلامذته في مصر والمغرب، فالمسائل الخاصة بالشراكة في السفن الإسلامية التجارية متعددة في بطون هذه المصادر، مثل رسالة الإمام محمد بن سحنون (ت 256 هـ / 869 م)، ونوادير زيادات محمد بن أبي زيد القيرواني (ت 378 هـ / 988 م)⁷⁵، ونوازل فقيه القيروان وعالمها أبو عمران الفاسي (كان حيا عام 430 هـ / 1038 م)⁷⁶، والتي نجد بها الكثير من الإشارات والنوازل الفقهية الخاصة بمزاولة السفن الإسلامية لنشاطها التجاري البحري بين الموانئ المغربية وميناء الإسكندرية"⁷⁷، وذلك قبل تحول طرق التجارة البرية إلى المسالك البحرية.

ومن المعروف أنه كما حاول مسلمو بلاد المغرب أن يوسعوا من علاقاتهم التجارية مع مصر عن طريق البر، حاولوا أيضا عن طريق امتلاكهم للسفن التجارية، أن يوثقوا ويوسعوا علاقاتهم الاقتصادية مع مصر خلال هذه الفترة⁷⁸، وذلك على الرغم من العلاقات السياسية المتوترة بين البلدين منذ قطع الدعوة الفاطمية الشيعية ببلاد المغرب على يد بني زيري والأحداث التي تلتها، ودعوة المرابطين للعباسيين على المنابر والاعتراف بسيادتهم، كل ذلك لم يمنع من استمرار العلاقات التجارية البحرية بين البلدين.

وقول ابن الأثير بأن تجار وحجاج المغرب كانوا يعدلون عن طريق مصر بسبب المتاعب التي يلاقونها أثناء المرور بأراضي الدولة الفاطمية⁷⁹ لا يمكن أخذه على العموم، لأنه يتعلق بحادثة عابرة وقعت على عهد أمير الجيوش الفاطمي بدر الجمالي، حيث نجد ما يفند هذا الكلام عند المقرئزي الذي يقول: «اعلم أن حجاج

مصر والمغرب أقاموا زيادة على مائتي سنة لا يتوجهون إلى مكة شرفها الله تعالى إلا من صحراء عيذاب، ثم يركبون البحر إلى جدة ساحل مكة ... فلم تزل مسلكا للحجاج في ذهابهم وإيابهم زيادة على مائتي سنة من أعوام بضع وخمسين وأربعمائة إلى أعوام بضع وستين وستمائة ...»⁸⁰.

إذن تواصلت العلاقات التجارية البحرية بين المغاربة والمصريين، حيث بذل الخلفاء الفاطميون جهدهم في المحافظة على تجارتهم التي أصبح المغرب فيها بحكم مركزه الوسيط همزة الوصل بين مصر والأندلس وأوربا، ونشطت العلاقات التجارية بين مصر وبلاد المغرب، وازدادت التسهيلات الممنوحة لتجارهما، بل إن الحجاج المغاربة ظلوا طيلة العهد الفاطمي يسافرون إلى الحجاز عن طريق مصر، وأدى ذلك كله إلى نشاط الحركة التجارية وازدهارها بين القطرين⁸¹.

تجدر الإشارة هنا إلى أن بني حماد أصحاب المغرب الأوسط، قد استفادوا بشكل كبير جدا من التوتر الذي ساد العلاقات الزيرية الفاطمية، وما تبعه من هجرة القبائل الهلالية، وذلك على الرغم من أنهم كانوا السابقين إلى قطع الدعوة الفاطمية الشيعية ببلاد المغرب، ومن المعروف أنه في ظل تلك الأحداث السياسية التي مرت بها افريقية، خصوصا انتقال مركز الثقل الاقتصادي والتجاري من القيروان إلى القلعة ثم بجاية، حاول الحماديون الحفاظ على دولتهم وعلاقاتهم السياسية والاقتصادية بمصر عن طريق الاعتراف بسيادة الفاطميين، والإبقاء على العملة المستنصرية كعملة للتداول والمبادلات بالمغرب الأوسط.

وهكذا لم تنقطع العلاقات التجارية بين بني حماد والفاطميين، بل إنها ازدهرت على حساب أبناء عمومهم بني زيري، وشهدت مناطقهم الساحلية ازدهارا تجاريا كبيرا إذ انتقلت التجارة إلى أملاكهم، وأصبحت بجاية منطلقا لأكبر حركات التجارة العالمية في ذلك الوقت، ونشطت حركة التبادل التجاري بين الحماديين ومصر⁸²، حيث يذكر ابن عذاري في حوادث سنة 536 هـ أحد المراكب التجارية التي رحلت من الإسكندرية إلى بجاية، حاملة معها هدية من الخليفة الفاطمي الحافظ إلى الأمير يحيى صاحب بجاية، حيث يقول: «... وأقلع في جملتها -مراكب أقلعت من الإسكندرية- المركب البجائي ببضائع عظيمة لها شأن وأثمان للتجار،

وهديّة إلى صاحب بجاية «⁸³، وهو دليل على المكانة التجارية التي أصبحت مدينة بجاية تتبوأها في التجارة الدولية بحوض المتوسط، وعلى ارتباطها الوثيق بميناء الإسكندرية، حتى غدت على شاكلتها أهم وأكبر موانئ المغرب الأوسط اتصالاً بالموانئ المصرية.

وهنا يجب التأكيد على أن مستوى العلاقات السياسية التي ربطت مصر ببلاد المغرب، وحتى علاقاتها مع النصارى، لم يكن في تلك الفترة معياراً يقاس عليه مستوى العلاقات الاقتصادية، فالملاحظ أنه على الرغم من التوتر الذي كان سائداً بين الفاطميين والزيّريين، ومن بعدهم المرابطين، وحتى العداء الذي كان قائماً بين المسلمين والنصارى عموماً، لم يمنع تجارهم من التعامل فيما بينهم على نطاق واسع، وحتى التحريمات البابوية المتكررة وتحريم فقهاء المسلمين للتعامل مع النصارى، لم يقف حاجزاً أمام تطور العلاقات التجارية بين المسلمين أنفسهم من جهة، أو بين المسلمين والنصارى من جهة أخرى.

وبناء على ما ذكرنا سابقاً ستتطور العلاقات التجارية البحرية بين بلدان المغرب ومصر بشكل موسع، حيث عمل تجار البلدين على القيام بأعمالهم التجارية، وخاصة التجار المغاربة الذين كان لهم الدور البارز في التجارة البحرية التي ربطتهم بالبلاد المصرية، حيث نجد عبارة لدى المقرئى تثبت أن للمغاربة خبرة كبيرة بطريق البحر، وذلك في قوله: «فذلك وقف عليهم لمعرفتهم بمعاينة البحر...»⁸⁴.

أما عن النقل البحري فقد كان يتم بقاء التجار للسفن عن طريق التفاوض في الموانئ، حيث يجتمع التجار مع أرباب السفن، ليتم الاتفاق على كراء السفينة أو قسم منها، وذلك بواسطة عقود توضح شروط النقل⁸⁵، ونجد بكتب النوازل والفقهاء الكثير من القضايا المتعلقة بقاء السفن وتأجيرها⁸⁶، والخلافات المترتبة عن ذلك بشيء من التفصيل الذي نتبين من خلاله التنظيمات البحرية للمسلمين مما لا يسع هذا المقال استيعابه.

وإضافة إلى النوازل والقضايا الفقهية التي عرضت على الفقهاء للإفتاء وحل المشاكل الطارئة بين التجار في ذلك العصر، وما بها من إشارات حول التجارة البحرية المغربية، تعتبر أوراق الجنيزة هي المعول عليها في هذا المجال، حيث تطلعنا

هذه الوثائق على معلومات هامة عن المبادلات التجارية المصرية المغربية عبر الموانئ، ففي خطابات الجنيزة المؤرخة في عام 616 هـ / 1218 م ما يوضح بأن كميات كبيرة من الجوخ⁸⁷ قد أرسلت من المغرب إلى الإسكندرية، وأن الأصواف المغربية المصدرة إلى الإسكندرية والقاهرة كانت تمون دور الطراز المصرية الرسمية، وكذا المشاغل الخاصة⁸⁸، كما تطلعنا نفس الأوراق على النشاط الكبير للتجار المسلمين واليهود ورحلاتهم المتعددة والكثيفة بين الإسكندرية وبلدان المغرب، حتى ميناء سبتة وموانئ بلاد الأندلس، في خط بحري مباشر أو عبر التوقف في الموانئ المغربية⁸⁹.

وهنا تجدر الإشارة إلى دور التجار اليهود المقيمين بالمغرب في التجارة الخارجية لهذه البلاد مع مصر، خصوصا وأن يهود المغرب كانت تربطهم علاقات عائلية مع إخوانهم من يهود المشرق، فكان ذلك عاملا محفزا للطرفين للنشاط أكثر⁹⁰، حيث تدلنا وثائق الجنيزة على احتكار التجار اليهود لقسم هام من هذه التجارة باعتبارهم ممن نزحوا من المغرب واستقروا بمصر بعد استحواذ القبائل الهلالية على القيروان⁹¹، فمثلا "يوضح خطابي أوراق الجنيزة الخاصين بيهود توات بالمغرب الأوسط وتجاراتهم المؤرخين في عام 633 هـ / 1235 م، والمرسل أولهما من أحد التجار اليهود بالقاهرة إلى التاجر اليهودي اسحاق بن ابراهام التواتي بواحة توات والخاص بتجارة الزعفران المعرقله، والخطاب الثاني إلى توات عن طريق أحد التجار اليهود المصريين خاص بتجارة الذهب والقطن وزيت الزيتون، يوضحان مدى المبادلات التجارية بين مصر وبلدان المغرب"⁹².

والأمثلة عن دور التجار اليهود في ربط العلاقات التجارية بين بلاد المغرب الأوسط ومصر كثيرة، وذلك نظرا لعلاقاتهم التجارية الواسعة سواء مع يهود المشرق أو يهود الأندلس أو أوروبا، وبالتالي شكلوا حلقة هامة للتبادل التجاري كملت بعضها البعض، وهو ما مكثهم من الاستحواذ على جزء كبير من تجارة المنطقتين، لكن هذا لا ينفي دور التجار المغاربة والمصريين في التبادل التجاري البحري الذي كان قائما بين البلدين.

وتؤيد الإشارات المتناثرة في ثنايا الكتب وصول التجار المصريين إلى بلاد المغرب أو وصول التجار المغاربة إلى مصر⁹³، حيث أوضح ابن خلدون أنه رحل إلى

مصر على ظهر سفينة لتجار من الإسكندرية كانت مشحونة بالبضائع والأمتعة، وذلك سنة أربع وثمانين وسبعمائة⁹⁴، وأورد الونشريسي نازلة عن غرق سفينة مغربية بحوز الإسكندرية عام 779 هـ / 1377 م كان بها حجاج وتجار مغاربة⁹⁵. إن مثل هذه الأمثلة التي يمكن استخراجها من بطون المصادر، وكذا الفتاوى والقضايا الخاصة بالتجارة الموجودة بكتب النوازل الفقهية لدليل على ذلك النشاط التجاري البحري الكبير سواء للتجار المغاربة أو المصريين وحتى اليهود، والذي ربط بلاد المغرب بمصر في رحلة تجارية طويلة عبر البحر المتوسط، سواء على متن سفن إسلامية أو نصرانية.

4- الصادرات والواردات:

منذ منتصف القرن الخامس الهجري / 11 م ازدهرت المبادلات التجارية التي تمت عن طريق البحر بين بلاد المغرب الأوسط ومصر، وذلك ضمن خطوط بحرية معروفة ربطت أهم الموانئ المغربية بالموانئ المصرية على ضفة المتوسط، وساهم التجار سواء المغاربة أو المصريين وحتى الأجانب، بشكل كبير جدا في تطوير حجم هذه المبادلات، مما أدى إلى تنوع السلع سواء الصادرة أو الواردة من كلا البلدين.

أ- صادرات بلاد المغرب الأوسط إلى مصر:

يمثل الذهب أهم سلعة مغربية تصدر إلى البلاد المصرية، حيث حرص الفاطميون حتى بعد رحيلهم عن بلاد المغرب إلى إرسال الحملات العسكرية للقضاء على حركات العصيان التي لم تكن في جوهرها تهدف إلى السيطرة على مناطق جغرافية جديدة، بقدر ما كانت تهدف إلى السيطرة على مراكز حساسة تقع على مسالك تجارة الذهب مثل سجلماسة، وعلى مدن المرافئ المرتبطة بالتجارة الصحراوية، وليس من المبالغة في الاعتقاد بأن الازدهار الاقتصادي الذي عرفته مصر أثناء الحكم الفاطمي هو ازدهار وثيق الارتباط بذهب بلاد المغرب⁹⁶.

فالطريق التجاري القديم الخاص بالذهب، الذي يربط بين مصر وغانة عبر بلاد النوبة، قد أهمل لما كان يمثله من خطر على القوافل، بسبب عبث الأعراب

وقطاع الطرق، ولذا أصبح الطريق الرئيسي لتجارة الذهب هو طريق السودان الغربي عبر مراكزه التجارية مثل تمبكتو وتكرور إلى مسالك أعالي السنغال والنيجر ثم مراكش غرباً، ومنها عبر الطريق البحري إلى تونس ثم طرابلس ومصر⁹⁷.
والجدير بالإشارة هنا هو كميات الذهب الكبيرة التي كان يحملها سواء الحجاج أو التجار المغاربة إلى مصر، سواء التبر أم المسكوك، لأن للذهب فائدتين: الأولى أنه يمكن صرفه في أي بلد باعتباره من المعادن الثمينة، والثانية أن الذهب تبرا كان أو مسكوكا يخف حمله⁹⁸، وهكذا شكل الذهب مادة مبادلة هامة بين بلاد المغرب ومصر.

وقد ارتبطت تجارة الذهب بتجارة الرقيق باعتبار أن مصدرها واحد، وهو بلاد السودان إضافة إلى الرقيق الصقالبة الذين يجلبون من أوروبا، حيث ازداد استخدام العالم الإسلامي للرقيق بعد التوسع التجاري حتى أن اقتناء العبيد لم يقتصر على الأمراء والأسر الحاكمة، بل تعداها إلى الطبقات الاجتماعية الشرقية خاصة التجار لما تحتاجه من عمال وحراس، فأصبح العبيد قوة منتجة في جميع الميادين الاقتصادية⁹⁹.
وكان إقبال التجار المصريين على اقتناء العبيد كبيراً، حيث ظلت مصر طوال العصور الوسطى سوقاً عظيمة الرواج لتجارة الرقيق¹⁰⁰، والأكيد أن بلاد المغرب نظراً لموقعها الجغرافي الوسط واتصالها ببلاد السودان جعلها تزود مصر بهذه السلعة البشرية الهامة.

ثم تأتي تجارة المنسوجات هي الأخرى على رأس السلع المغربية التي كانت تصدر إلى مصر، وأهمها المنسوجات الكتانية والصوفية من مختلف الأشكال، أما الحرير فيمثل بكل أنواعه أهمية خاصة في السلع التي يجلبها التجار المغاربة إلى مصر، ويبدو أنه كان يدخل في تجارة الحرير حرير الأندلس الذي أعيد تصديره إلى مصر من موانئ بلاد المغرب¹⁰¹، وهنا يبرز دور المغرب ليس فقط كمنتج ومصدر للمنسوجات، ولكن كذلك كمنطقة عبور لهذه السلعة الهامة والمطلوبة خلال العصر الوسيط، حتى أن جورج مارسيه يشبه صناعة الأقمشة والمنسوجات في العصور الوسطى بصناعة التعدين في العصر الحديث¹⁰².

أما الحيوانات ويأتي على رأسها الخيول، فكانت هي الأخرى من الصادرات الرئيسية لبلاد المغرب الأوسط إلى مصر، حيث اشتهرت أراضي الدولة الزيانية بتربية الخيول¹⁰³، التي كانت تحتاج إلى رعاية خاصة وإمكانات مادية كبيرة لتربيتها كالإصطبلات والغذاء الملائم، ومن ثم لم يملكها إلا النبلاء والملوك، وكان هناك إقبال كبير على اقتناء خيول المغرب بمصر في عهد الدولة الزيانية، التي كانت تربطها بدولة المماليك علاقة ودية قائمة على أساس تبادل الهدايا والمجاملات في مختلف المناسبات، ولذا كان المماليك يرغبون في اقتناء خيول المغرب سواء عن طريق الهدايا أو الشراء¹⁰⁴.

وهنا تجدر الإشارة إلى أن ابن خلدون، الذي زار القاهرة عام 784 هـ / 1382 م عمل على توثيق العلاقات والروابط بين السلطنة المملوكية والمغرب، وكثيرا ما استشاره حكام مصر في حاجاتهم المستمرة إلى الخيول المغربية الأصيلة، حيث استشار السلطان برقوق ابن خلدون في عام 799 هـ / 1397 م بشأن اقتناء خيول المغرب، فاستحسن ابن خلدون الفكرة¹⁰⁵، وأشار عليه بالسبيل إلى الوصول إلى ذلك¹⁰⁶.

ويرتبط بالإنتاج الحيواني صناعة الجلود على اختلاف أنواعها، وقد بلغت الجلود المغربية شهرة واسعة، حيث كانت من بين السلع التي يتنافس التجار الأوروبيون على اقتنائها خاصة من ميناء بجاية، وكان للبلاد المصرية نصيب من هذه السلعة، حيث تشير إحدى وثائق الجنيزة التي تعود إلى منتصف القرن السادس الهجري / 12 م إلى إرسال أنواع مختلفة من الجلود إلى مصر، والظاهر أنها كانت مخصصة لتجليد الكتب، مبينة ألوانها، وهي: تسعة جلود حمراء، ستة جلود سوداء، خمسة جلود بيضاء¹⁰⁷.

هذا إضافة إلى سلع مغربية أخرى مثل الزيت، والحبوب خاصة القمح والشعير التي كان يستوردها أهل مصر في أوقات القحط عندما يكون النيل منخفضا وتشح المحاصيل، والمرجان الذي كان يرد إليها من مرسى الخرز، وأنواع السمك من بونة، إضافة إلى البلور¹⁰⁸، والحديد والزعفران اللذان يحملان من بونة وبلاد كتامة، وكان من بين الصادرات أيضا التحف الفنية والأواني الخزفية، حيث كانت مراكز

صناعة الخزف منتشرة في كثير من بلاد المغرب¹⁰⁹، وخاصة مدينة بجاية التي ربطتها بميناء الإسكندرية خط ملاحي دائم.

ب- واردات بلاد المغرب الأوسط من مصر:

كما تنوعت صادرات بلاد المغرب الأوسط إلى مصر، تنوعت كذلك الواردات المغربية من هذه البلاد، التي تتشابه في خصوصيتها بالبلاد المغربية من حيث الموقع والأهمية، فكما شكلت بلاد المغرب منطقة عبور للكثير من السلع الهامة والمطلوبة في العصر الوسيط مثل الذهب والرقيق، شكلت كذلك البلاد المصرية مستودعا تتجمع فيه البضائع الشرقية من توابل وعطور ومنتجات الشرق الأقصى التي كثر عليها الطلب من التجار المغاربة.

يأتي على رأس البضائع المستوردة من مصر، والتي قامت عليها عظمة البلاد المصرية وثروتها، التوابل من فلفل وبهار وقرفة وقرنفل ونحوها، وقد عرف تجار التوابل باسم الكارمية¹¹⁰، واتخذوا من مدينة قوص في صعيد مصر سوقا تجاريا واسعا لمنتجات وسط افريقيا والهند والحبشة واليمن، حيث كانت التوابل تنقل من ميناء عيذاب على البحر الأحمر عبر الصحراء الشرقية، ومن قوص تنقل في النيل شمالا إلى القاهرة ودمياط والإسكندرية¹¹¹.

عن هذه الصحراء ومرور تجارة التوابل بها يقول المقرئزي: «... وكذلك تجار الهند واليمن والحبشة يردون في البحر إلى عيذاب ثم يسلكون هذه الصحراء إلى قوص، ومنها يردون مدينة مصر، وكانت هذه الصحراء لا تزال عامرة بما يصدر أو يرد من قوافل التجار والحجاج، حتى كانت أحمال النهار كالقرفة والفلفل ونحو ذلك لتوجد لمقابلة بها، والقفول صاعدة وهابطة لا يعترض لها أحد إلى أن يأخذها صاحبها»¹¹².

كانت التوابل من السلع المطلوبة ببلاد المغرب، لأنها تدخل في طعام مختلف الطبقات، كما استخدم البعض منها في صناعة الأدوية، وكانت مصر مستودعا كبيرا لتوزيع هذه المنتجات الشرقية، وكان للفلفل أسواق رائجة في بلاد المغرب، كما كان الطلب شديدا على القرفة، ثم القرنفل، هذا فضلا عن جوزة الطيب والزنجبيل الذي يحتل مكانا من الكماليات بعد الفلفل¹¹³.

اشتهرت مصر كذلك بزراعة الكتان خاصة في الصعيد، وقامت بتصديره إلى بلاد المغرب، حيث تم الإقبال على الكتان المصري نظرا لجودته¹¹⁴، وهو من المنتجات التي فاقت في كميتها وفي قيمتها غيرها من السلع، حيث يظهر فيه أكثر من سبع عشرة نوعا في أوراق الجنيزة، وكان الكتان الخام من السلع المعتاد شحنها إلى بلاد المغرب¹¹⁵، كما كانت الإسكندرية من أهم المدن المصرية التي يقتني منها تجار المغرب هذه السلعة¹¹⁶، وذلك على الرغم من توفره ببلاد المغرب، وهو دليل على تنوعه وجودته بالبلاد المصرية.

توفرت من جهة أخرى سلعة ومنتوج هام كثر عليه الطلب، من قبل التجار من مختلف الجنسيات، ألا وهو النسيج، حيث شكلت المنسوجات المصرية أهم واردات بلاد المغرب الأوسط، وقد أشاد الرحالة والجغرافيون بالنسيج المصري، فعن مدينة تينيس ومنسوجاتها يقول ناصر خسرو: « وينسج بتينيس القصب الملون من عمامات ووقايات ومما يلبس النساء، ولا ينسج مثل هذا القصب في جهة غير تينيس ... وينسجون في مدينة تينيس هذه البوقلمون الذي لا ينسج في مكان آخر من جميع العالم، وهو قماش يتغير لونه بتغير ساعات النهار، وتحمل أثوابه من تينيس إلى المشرق والمغرب »¹¹⁷، وهكذا اشتهرت مدن بعينها في هذا الإنتاج مثل تينيس، ودمياط¹¹⁸، والهينسا¹¹⁹، وأسيوط وغيرها.

اشتهرت مصر كذلك بصناعة الخزف بأنواعه، فمنه المطلي بالذهب له بريق المعدن، ومنه الأواني الشفافة والأقداح والأزيار المنقوشة وعلب البخور والعطور المزيينة بمختلف الزخارف¹²⁰، وبمصر كذلك صنع الفخار على اختلاف أنواعه، "وهو لطيف وشفاف حيث إذا وضعت يدك عليه من الخارج ظهرت من الداخل، وتصنع منه الكؤوس والأقداح والأطباق وغيرها، وهم يلونونها حيث تشبه البوقلمون بلون مختلف في كل جهة تكون بها، ويصنعون بمصر قوارير كالزبرجد في الصفاء والنظافة ويبيعونها بالوزن"¹²¹.

والظاهر أن هذه الصناعات الفنية كان لها رواج كبير ببلاد المغرب، وشكلت قسما هاما وكبيرا من السلع المتبادلة بين البلدين، حيث تمت الإشارة سابقا إلى

جودة هذه المنتجات وكثرة الطلب عليها، حتى أصبحت من أكثر المواد التي يتنافس التجار المغاربة على اقتنائها.

شملت الواردات كذلك على العطور والمسك والكافور، وبعض أنواع الأخشاب، والجواهر مثل اللؤلؤ والأحجار الكريمة والفيروز التي اشتد عليها الطلب في بلاد المغرب¹²²، إضافة إلى بعض المعادن النفيسة خاصة الزمرد الذي كان يستخرج من صحراء قوص من مغارات عميقة بعيدة مظلمة، والخضرة تغم جميع أصنافه، وأفضله ما كان مشبعا بالخضرة ذو رونق وشعاع لا يشوبه سواد ولا صفرة¹²³، وكان من بين أنواع الزمرد نوع يعرف بالمغربي لأن ملوك المغرب والإفرنج والأندلس يتنافسون عليه¹²⁴.

هذا إضافة إلى المواد الأولية المستعملة في الصناعات مثل مواد الصباغة والدباغة كالبقم واللك والنيلة، حيث ازداد الطلب عليها ببلاد المغرب لاستخدامها في صناعة المنسوجات، وكذا الورق من نبات البردي الذي كان ينمو طبيعيا في مستنقعات الدلتا والفيوم، والملح وماء الورد، وزيت الياسمين الذي اشتهرت دمياط باستخراجه من الياسمين¹²⁵، ومن أهم المنتجات المصرية التي كثر عليها الطلب من التجار المغاربة السكر، إذ اشتهرت مصر بجودة السكر المصنوع بها حيث كان أبيض نقيا خاليا من الشوائب¹²⁶.

هذه هي أهم السلع والمنتجات الصادرة والواردة من وإلى بلاد المغرب الأوسط والتي تم تبادلها عن طريق التجارة البحرية مع مصر، إذ تنوعت حسب حاجات كل بلد، حيث كانت بلاد المغرب تبادل مصر الذهب والرقيق خصوصا بتوابل وعطور الشرق، وبعض المنتجات المحلية ذات الشهرة العالمية مثل الكتان والنسيج والسكر وغيرها من المنتوجات التي لاقت رواجاً وإقبالا كبيرا من التجار المغاربة.

الخاتمة:

والظاهر حسبما سبق أن التبادل التجاري الإسلامي البحري سواء للتجار المغاربة أو المصريين منذ منتصف العصر الوسيط، شهد نشاطا كبيرا وملحوظا،

- وذلك على الرغم من قلة الإشارات الواردة في المصادر العربية وحتى الوثائق الأوروبية، لكن ذلك لا يمنع من التأكيد على النقاط الرئيسية التالية:
- أن بلاد مصر شكلت بالنسبة للتجار المغاربة وجهة رئيسية ومحطة تجارية هامة للمبادلات التجارية ولجلب البضائع التي لا يتوفر عليها المغرب.
 - أن بلاد المغرب الأوسط ومصر شكلتا حلقتين هامتين في الرحلة التجارية في البحر المتوسط عن طريق خط ملاحى قار ربط بلاد الأندلس بموانئ المغرب الأقصى فالأوسط ثم موانئ افريقية إلى الإسكندرية.
 - شكل كل من مينائي بجاية بالنسبة للمغرب الأوسط، والإسكندرية بالنسبة إلى مصر أهم مراكز التبادل التجاري لتجار البلدين.
 - تجدر الإشارة كذلك إلى نشاط التجار المغاربة والمصريين، وكذا التجار اليهود في عملية المبادلات التجارية البحرية بين المغرب ومصر.
 - وفي الأخير لا يمكن حصر جميع صادرات وواردات بلاد المغرب الأوسط ومصر، لكن يمكن الإشارة إلى أهمها حسب المعلومات المتاحة في المصادر والوثائق.

الهوامش:

- 1: يقول البكري: «... وقال عمرو بن العاص: ولاية مصر تعدل الخلافة، وجعلها الله متوسطة للعالمين»، المسالك والممالك، تحقيق: جمال طلبة، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ط 1، 2003، مج 2، ص: 69.
- 2: شوقي عبد القوي عثمان، التجارة بين مصر وافريقيا في عصر المماليك (648-922 هـ / 1250-1517 م)، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2000، ص: 13.
- 3: نفس المرجع، ص: 14.
- 4: مروان عاطف الضلعين، «السلع التجارية في الأسواق المصرية في دولة المماليك البحرية (648-784 هـ / 1250-1382 م)»، المجلة الأردنية للتاريخ والآثار، المجلد 6، العدد 2، 2012، ص: 56.
- 5: حسن أحمد محمود، الإسلام في حوض البحر المتوسط (13-689 هـ / 624-874 م) "بداية الفتوح العربية - استيلاء الأغالبية على صقلية"، دار الفكر العربي، القاهرة، ط 1، 1995، ص: 161-162.
- 6: هو طريق بحري من الشرق الأقصى إلى البحر الأحمر، وله فرعان: يتجه أحدهما شمالا بعد أن يترك البحر الأحمر عبر سيناء إلى دمشق ثم موانئ ساحل البحر المتوسط، ويتجه الآخر عبر الصحراء إلى النيل فالقاهرة، ومنها بالنيل أيضا إلى الإسكندرية فأوروبا، نعيم زكي فهيم، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى، مصر، 1973، ص: 124.

- 7: سحر السيد عبد العزيز سالم، دراسات في تاريخ مصر في العصرين الأيوبي والمملوكي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 2006، ص: 510.
- 8: نعيم فهيم، المرجع السابق، ص: 125.
- 9: شوقي عبد القوي عثمان، المرجع السابق، ص: 115-117.
- 10: سحر السيد عبد العزيز سالم، بحوث مشرقية ومغربية في التاريخ والحضارة الإسلامية، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1997، ص: 195.
- 11: الهادي روجي إدريس، الدولة الصنهاجية، تاريخ افريقية في عهد بني زيري من القرن 10 إلى القرن 12 م، ترجمة: حمادي الساحلي، دار الغرب الإسلامي، بيروت، لبنان، ط1، 1992، ج2، ص: 288.
- 12: سعيد عبد الفتاح عاشور، مصر والشام في عصر الأيوبيين والمماليك، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، دت، ص: 362.
- 13: شوقي عبد القوي عثمان، المرجع السابق، ص: 50.
- 14: سيدة اسماعيل كاشف، جمال الدين سرور، سعيد عبد الفتاح عاشور، تاريخ مصر الإسلامية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 1993، ص: 375، 425.
- 15: فن التكفيت من الفنون الزخرفية، وهو أسلوب في زخرفة المعادن، حيث تملأ الشقوق المحفورة بالمعدن الثمين أي تطبيق أو تطعيم المعدن الرخيص كالنحاس بمعدن أعلى قيمة كالنحاس الأحمر أو الذهب أو الفضة، لمزيد من التفاصيل عن هذه التقنية وتطورها في العصر المملوكي بمصر، انظر: زكي محمد حسن، فنون الإسلام، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ط1، 1948، ص: 553-560.
- 16: المقرئزي، تقي الدين أبي العباس أحمد بن علي، كتاب المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار المعروف بالخطط المقرئزية، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، ط2، 1987، ج2، ص: 105.
- 17: سعيد عاشور، مصر والشام في عصر الأيوبيين والمماليك، ص: 285.
- 18: سيدة اسماعيل كاشف...، المرجع السابق، ص: 426.
- 19: عن هذه التقنيات وتطورها بمصر، انظر: زكي حسن، المرجع السابق، ص: 449-474.
- 20: عرب دكتور، تاريخ الفاطميين والزنكيين والأيوبيين والمماليك وحضاراتهم، دار النهضة العربية، بيروت، 2010، ص: 111.
- 21: ناصر خسرو علوي، سفرنامه، ترجمة: يحيى الخشاب، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، ط2، 1993، ص: 120.
- 22: وهو ما نلمحه في رسالة صلاح الدين الأيوبي إلى الخليفة العباسي سنة 571 هـ\ 1175 م فقال: «ومن هؤلاء الجيوش البنادقة، والبياشنة، والجنوية، كل هؤلاء تارة يكونون غزاة لا تطاق ضراوة ضرهم، وتارة يكونون سفارا يحتكمون على الإسلام في الأموال المجلوبة، وتقصر عنهم يد الأحكام المرهوبة، ... وكلهم قد قررت معهم المواصلة، وانتظمت معهم المسالمة»، أبو شامة شهاب الدين بن اسماعيل المقدسي دمشقي، كتاب الروضتين في أخبار الدولتين النورية والصلاحية، تحقيق: ابراهيم الزبيق، مؤسسة الرسالة للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، ط1، 1997، ج2، ص: 364، وانظر نص الرسالة الكامل لدى القلقشندي، كتاب صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، المطبعة الأميرية، القاهرة، 1914، ج13، ص: 81-90.
- 23: سيدة اسماعيل كاشف...، المرجع السابق، ص: 375-376.
- 24: القلقشندي، المصدر السابق، ج13، ص: 340-342.

- 25: عرب دكتور، المرجع السابق، ص: 473.
- 26: سعيد عبد الفتاح عاشور، مصر والشام في عصر الأيوبيين والمماليك، ص ص: 367-368.
- 27: فاطمة بلهوارى، النشاط الاقتصادي في بلاد المغرب الإسلامي خلال الق 04 هـ / 10 م، رسالة دكتوراه في التاريخ الإسلامي الوسيط، جامعة وهران، 2004-2005، ص: 282.
- 28: جمال أحمد طه، دراسات في التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للمغرب الإسلامي، دار الوفاء لندنيا الطباعة والنشر، الإسكندرية، ط1، 2008، ص: 129.
- 29: الجنيزة كلمة عبرية مأخوذة عن الأصل الفارسي والعربي "جنازة"، وأوراق الجنيزة هي أوراق مكتوبة باللغة العربية بحروف عبرية تتصل بالنشاط الاقتصادي لليهود في العصور الوسطى، تحتوي الأوراق المكتشفة في القاهرة في سنة 1889-1890 م على وثائق ومكاتبات بين بعض الأسر التجارية اليهودية تتعلق بالمعاملات التجارية، والإيجارات، والأسعار، والمقايضات، بالإضافة إلى مئات الوثائق التي تحوي طلبات وشكاوى مرفوعة إلى السلطات الإسلامية، وقد قام بدراستها عدد من المستشرقين المتخصصين في التاريخ الاقتصادي مثل: مان وجيل وستيلمان وجويتين، ورغم أن أوراق الجنيزة تختص بأوساط اليهود إلا أنها تمدنا بمعلومات قيمة عن كثير من الأنشطة المتعلقة بغير اليهود، وتقدم لنا صورة واضحة عن مجتمعات حوض البحر المتوسط بين القرنين الخامس والثامن الهجريين / 11-14 م، محمد الحافظ النقر، التجارة الداخلية والخارجية للعالم الإسلامي في العصر الوسيط، دار المسار للنشر والتوزيع، الأردن، ط 1، 2002، ص: 109، ولمزيد من التفاصيل، انظر: S. D. Goitein, A Mediterranean Society, the jewish communities of the world as portrayed in the documents of the cairo geniza, Economic Foundations, University of California Press, 1967, voll, pp : 1-28.
- 30: علاوة عمارة، دراسات في التاريخ الوسيط للجزائر والغرب الإسلامي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008، ص: 143.
- 31: Goitein, Op Cit, p : 325.
- 32: عن هذا الطريق واتصال مراسيه ينظر: البكري، المصدر السابق، ص ص: 266-270.
- 33: أحمد مختار العبادي، السيد عبد العزيز سالم، تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، 1981، ص: 154.
- 34: ناصر خسرو، المصدر السابق، ص: 100.
- 35: شوقي عبد القوي عثمان، المرجع السابق، ص: 76.
- 36: حسن خضيرى أحمد، علاقات الفاطميين في مصر بدول المغرب (362-567 هـ / 973-1171 م)، مكتبة مدبولي، القاهرة، ط1، د.ت، ص ص: 99-100.
- 37: العبادي وسالم، تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام، ص: 159.
- 38: رحلة ابن جبير، دار صادر، بيروت، د.ت، ص: 284.
- 39: حسن خضيرى أحمد، المرجع السابق، ص: 103.
- 40: جمال أحمد طه، المرجع السابق، ص: 127.
- 41: لطيفة بشاري، العلاقات التجارية للمغرب الأوسط في عهد إمارة بني عبد الواد (من القرن السابع إلى القرن العاشر / 13-16 م)، منشورات وزارة الشؤون الدينية والأوقاف، الجزائر، 2011، ص: 91، نعيم فهمي، المرجع السابق، ص: 182.

42: انظر رحلة ابن جبير الذي لقي بسببة مركب للروم الجنوبيين مقلعا إلى الإسكندرية، وعلى الرغم من أن خط سير هذه الرحلة لم يمر بسواحل بلاد المغرب، وحاذى سواحل بلاد الأندلس مرورا بجزر ميورقة وصقلية إلى بلاد المشرق، إلا أنه يعتبر دليلا على دور التجار الجنوبيين في نقل التجارة بين المغرب والمشرق الإسلاميين، المصدر السابق، ص: 08 وما يلها.

43 : Robert BRUNSCHVIG, Deux Récits de Voyage Inédits en Afrique du Nord au XVe siècle ABDELBASIT B. HALIL ET ADORNE , Publication de l'Institut d'Etudes Orientales de la Faculté des Lettres d'Alger, Paris, 1936, pp: 67-68 .

44: لطيفة بشاري، المرجع السابق، ص: 91.

45: نعيم فهبي، المرجع السابق، ص: 178-179.

46: عمر عبد السلام تدمري، مشاهدات وأخبار عبد الباسط الظاهري في بلاد المغرب والأندلس من خلال كتابه المخطوط "الروض الباسم في حوادث العمر والتراجم" (871-866 هـ/1462-1467 م)، ندوة جمعية المرخين المغربية من مظاهر التضامن المغربي عبر التاريخ، جمعية المؤرخين المغربية، الدار البيضاء، 2003، ص: 181.

47 : BRUNSCHVIG, op cit, pp : 35-36.

48: لطيفة بشاري، المرجع السابق، ص: 92، نعيم فهبي، المرجع السابق، ص: 184.

49: تاريخ ابن خلدون المسعى ديوان المبتدأ والخبر في تاريخ العرب والبربر ومن عاصرهم من ذوي الشأن الأكبر، دار الفكر، بيروت، لبنان، 2000، ج7، ص: 193.

50: السيد عبد العزيز سالم، تاريخ الإسكندرية وحضارتها في العصر الإسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، ط2، 1986، ص: 515.

51: بليدة على ساحل البحر والنيل قرب الإسكندرية، الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله، معجم البلدان، دار صادر، بيروت، 1977، مج3، ص: 45، وانظر: الحميري محمد بن عبد المنعم، الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق: إحسان عباس، مكتبة لبنان، بيروت، ط 02، 1984، ص: 272-273.

52: ابتسام مرعي خلف الله، العلاقات بين الخلافة الموحدية والمشرق الإسلامي (524-936 هـ / 1130-1529 م)، دار المعارف، مصر، 1985، ص: 267.

53: شوقي عبد القوي عثمان، المرجع السابق، ص: 78.

54: سحر سالم، دراسات في تاريخ مصر في العصرين الأيوبي والمملوكي، ص: 207.

55: السيد عبد العزيز سالم، تاريخ الإسكندرية وحضارتها في العصر الإسلامي، ص: 518.

56: رحلة بنيامين التيطلي، ترجمة: عزرا حداد، دراسة وتقديم: عبد الرحمن عبد الله الشيخ، المجمع الثقافي، أبوظبي، الإمارات العربية المتحدة، 2002، ص: 358-359.

57: جمال أحمد طه، المرجع السابق، ص: 140.

58: شوقي عبد القوي عثمان، المرجع السابق، ص: 78.

59: العبادي وسالم، تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام، ص: 164.

60: السيد عبد العزيز سالم، تاريخ الإسكندرية وحضارتها ... ، ص: 515.

61: المصدر السابق، ج3، ص: 408.

62: نعيم فهبي، المرجع السابق، ص: 132.

- 63: الظاهري غرس الدين خليل بن شاهين، كتاب زبدة كشف الممالك وبيان الطرق والمسالك، باريس، 1894، ص: 35، وانظر: الحميري، المصدر السابق، ص: 257، الحموي، المصدر السابق، مج2، ص: 473.
- 64: عرب دكتور، المرجع السابق، ص: 109.
- 65: الحموي، المصدر السابق، ج2، ص: 472.
- 66: نفس المصدر ص: 473.
- 67: شوقي عثمان، المرجع السابق، ص: 77.
- 68: نفس المرجع، نفس الصفحة.
- 69: صالح بعيزيق، بجاية في العهد الحفصي، دراسة اقتصادية واجتماعية، منشورات كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، تونس، 2006، ص: 213.
- 70: شوقي عبد القوي عثمان، المرجع السابق، ص: 80.
- 71: مؤلف مجهول، كتاب الاستبصار في عجائب الأمصار، وصف مكة والمدينة ومصر وبلاد المغرب، تعليق: سعد زغلول عبد الحميد، دار النشر المغربية، الدار البيضاء، 1985، ص: 129-130.
- 72: القارة الإفريقية وجزيرة الأندلس، مقتبس من كتاب نزهة المشتاق في اختراق الآفاق للإديسي أبي عبد الله الشريف، تحقيق: اسماعيل العربي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص: 161.
- 73: المصدر السابق، ص: 130.
- 74: جمال أحمد طه، المرجع السابق، ص: 141.
- 75: انظر الأمثلة الواردة عند ابن أبي زيد القيرواني في الفصل الخاص بفتاوى الإجازات والأكرية والصناع، والخاصة بكراء السفن والشراكة فيها للمتاجرة بين المغرب ومصر، فتاوى الإمام ابن أبي زيد القيرواني (مالك الصغير)، تحقيق: حميد لحمير، دار اللطائف للنشر والتوزيع، القاهرة، ط1، 2012، ص: 285، 291.
- 76: انظر كذلك الأمثلة الواردة عند أبي عمران الفاسي في الفتاوى الخاصة بالإجازات والأكرية والسمسار والضمان، وهي في عمومها تخص كراء المراكب بغرض الاتجار بين المغرب ومصر، فتاوى أبي عمران الفاسي، جمع وتحقيق: محمد البركة، دار افريقيا الشرق، الدار البيضاء، المغرب، 2010، ص: 146-149، 152، 159.
- 77: جمال أحمد طه، المرجع السابق، ص: 124-125.
- 78: نفس المرجع، ص: 135.
- 79: أورد ابن الأثير في حوادث سنة 499 هـ أنه " في هذه السنة ورد إلى بغداد إنسان من المثلثين ملوك الغرب قاصدا إلى دار الخلافة فأكرم، ... وكان سبب مجيئه إلى بغداد أن المغاربة كانوا يعتقدون في العلويين أصحاب مصر الاعتقاد القبيح، فكانوا إذا أرادوا الحج يعدلون عن مصر، وكان أمير الجيوش بدر والد الأفضل أراد إصلاحهم فلم يميلوا إليه ولا قاربوه، فأمر بقتل من ظفر به منهم "، الكامل في التاريخ، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ط4، 2003، مج9، ص: 97.
- 80: المصدر السابق، ص: 202.
- 81: حسن خضير أحمد، المرجع السابق، ص: 105.
- 82: نفس المرجع، ص: 123-124.
- 83: البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب، تحقيق: ج.س. كولان، إ. ليفي بروفنسال، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ط1، 2009، مج1، ص: 312.
- 84: المقرئ، المصدر السابق، ص: 368.

- 85: عيسى بن الذيب، المغرب والأندلس في عصر المرابطين، دراسة اجتماعية واقتصادية، (480-540 هـ/ 1056-1145 م)، رسالة دكتوراه في التاريخ الوسيط، جامعة الجزائر، 2008-2009، ص: 392-393.
- 86: لمزيد من التفاصيل انظر الفصل الخاص بنوازل الإجازات والأكرية والصناع، الونشريسي أبو العباس أحمد بن يحيى، المعيار المغرب والجامع المغرب عن فتاوي أهل إفريقية والأندلس والمغرب، وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية للمملكة المغربية، الرباط، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1981، ج8، ص: 297-315.
- 87: نسيج صفيق من الصوف، المعجم الوسيط، مكتبة الشروق الدولية، مصر، ط4، 2004، ص: 145.
- 88: جمال أحمد طه، المرجع السابق، ص: 139-140.
- 89: نفس المرجع، ص: 145.
- 90: عيسى بن الذيب، المرجع السابق، ص: 406-407.
- 91: علاوة عمارة، المرجع السابق، ص: 143.
- 92: جمال أحمد طه، المرجع السابق، ص: 144.
- 93: شوقي عبد القوي عثمان، المرجع السابق، ص: 50.
- 94: رحلة ابن خلدون، تحقيق: محمد بن تاويت الطنجي، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ط1، 2004، ص: 199.
- 95: المصدر السابق، ج4، ص: 490.
- 96: حسن خضير أحمد، المرجع السابق، ص: 111.
- 97: ابتسام مرعى خلف الله، المرجع السابق، ص: 281.
- 98: عيسى بن الذيب، المرجع السابق، ص: 405.
- 99: ابتسام مرعى خلف الله، المرجع السابق، ص: 293.
- 100: حسن خضير أحمد، المرجع السابق، ص: 112.
- 101: نفس المرجع، ص: 105-106.
- 102: بلاد المغرب وعلاقتها بالشرق الإسلامي في العصور الوسطى، ترجمة: محمود عبد الصمد هيكل، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1991، ص: 207-208.
- 103: مختار حساني، تاريخ الدولة الزيانية، منشورات الحضارة، الجزائر، 2009، ج2: الأحوال الاقتصادية والثقافية، ص: 148.
- 104: لطيفة بشاري، "صادرات إمارة تلمسان الفلاحية في عهد بني عبد الواد"، عصور الجديدة، العدد 8/7، 2013/2012، ص: 52-53.
- 105: محمد سهيل طقوش، تاريخ الممالك في مصر وبلاد الشام (648-923 هـ/1250-1517 م)، دار النفائس للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، ط1، 1997، ص: 403.
- 106: يقول ابن خلدون: «وكان السلطان الملك الظاهر، لما أبطأ عليه وصول الخيل من المغرب، أراد أن يبعث من أمرائه من ينتقى له ما يشاء بالشراء، ... وبعث عني، فحضرت بين يديه، وشاورني في ذلك فوافقته، وسألني كيف يكون طريقه، فأشرت بالكتاب في ذلك إلى سلطان تونس من الموحدين، وسلطان تلمسان من بني عبد الواد، وسلطان فاس والمغرب من بني مرين، وحمّله لكل واحد منهم هدية خفيفة من القماش والطيب والقسي، وانصرف عام تسعة وتسعين إلى المغرب، وشيعة كل واحد من ملوكه إلى مأمنه. وبالغ في إكرامه بما يتعين ... ومروا بتلمسان، وبها يومئذ أبو زيان، ابن السلطان أبي حمو من آل يغمراسن بن زيان، فبعث معهم هدية

أخرى من الجياد بمراكمها ... وكانت هدية صاحب تلمسان تشتمل على ثلاثين من الجياد بمراكمها الممؤهة، وأحمالا من الأقمشة»، الرحلة، ص: 267، 271.

107 : Goitein, Op Cit, p : 112.

108: يقول ناصر خسرو: « ورأيت كذلك -بسوق القناديل بمدينة مصر- معلمين مهرة ينحتون بلورا غاية في الجمال، وهم يحضرونه من المغرب»، المصدر السابق، ص: 118.

109: حسن خضيرى أحمد، المرجع السابق، ص: 108-114.

110: الكارمية لا معنى له في اللغة ويقال أن أصله الكانعي نسبة إلى الكانم فرقة من السودان، اشتغلت طائفة منهم مقيمة بمصر في التجارة بالمهار من الفلفل والقرنفل ونحوهما مما يجلب من الهند واليمن، ويفترض البعض أن الاسم أخذ من متاجرهم نفسها إذ وجد أن كلمة Kuaraima وهي لفظة أمهرية تفيد معنى الحمهان وهو تابل من التوابل اشتغلوا بالتجارة فيه ثم حرفت الكلمة وأصبحت كارم وأطلقت على هؤلاء التجار، شوقي عبد القوي عثمان، التجارة بين مصر وأفريقيا في عصر المماليك (648-922 هـ / 1250-1517 م)، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2000، هامش رقم 1، ص: 45.

111: سيده اسماعيل كاشف، ...، المرجع السابق، ص: 422-423.

112: المصدر السابق، ص: 202.

113: حسن خضيرى أحمد، المرجع السابق، ص: 118-119.

114: شوقي عبد القوي عثمان، المرجع السابق، ص: 108.

115: حسن خضيرى أحمد، المرجع السابق، ص: 117.

116 : Goitein, Op Cit, p : 203.

117: المصدر السابق، ص: 92.

118: الحميري، المصدر السابق، ص: 257، ياقوت الحموي، المصدر السابق، مج2، ص: 473.

119: يقول عنها الحميري: « وبهذه المدينة تعمل الستور الهنسية وتنسج الطرز والمقاطع السلطانية والمضارب الكبار والثياب المتخيرة، ويقوم بها التجار الستور الثمينة طول الستر ثلاثون ذراعا وأزيد وأنقص، قيمة الاثنين منها مائتا مثقال وأكثر من ذلك وأقل، ولا يصنع فيها شيء من الستور والأكسية وسائر الثياب من الصوف والقطن إلا وفيها اسم المتخذ له مكتوبا على ذلك مطرزا جيلا بعد جيل، وهذه الأكسية والفرش مشهورة في جميع الأرض»، المصدر السابق، ص: 114.

120: حسن خضيرى أحمد، المرجع السابق، ص: 121.

121: ناصر خسرو، المصدر السابق، ص: 119.

122: حسن خضيرى أحمد، المرجع السابق، ص: 120.

123: شوقي عثمان، المرجع السابق، ص: 104.

124: مؤلف مجهول، الاستبصار، ص: 86.

125: حسن خضيرى أحمد، المرجع السابق، ص: 120-121.

126: شوقي عثمان، المرجع السابق، ص: 110.