



جامعة الجزائر -2-

أبو القاسم سعد الله

كلية العلوم الإنسانية

قسم التاريخ



دور طريق الحرير

في تنشيط العلاقات التجارية

بين آسيا وأوروبا المسيحية

خلال القرنين: 7 و8 هـ / 13 و14 م.

رسالة لنيل شهادة دكتوراه علوم في التاريخ الوسيط

أعضاء اللجنة المناقشة:

اسم ولقب الأستاذ	الدرجة العلمية	الصفة	المؤسسة
أ. د. د. عبد العزيز بوكنة	أستاذ التعليم العالي	رئيسا	جامعة الجزائر (02) أبو القاسم سعد الله
أ. د. د. رشيد تومي	أستاذ التعليم العالي	مشرفا ومقررا	جامعة الجزائر (02) أبو القاسم سعد الله
أ. د. د. بشار قويدر	أستاذ التعليم العالي	عضوا مناقشا	جامعة الجزائر (02) أبو القاسم سعد الله
أ. د. د. فاطمة بوعمامة	أستاذة التعليم العالي	عضوا مناقشا	المدرسة العليا للأساتذة-بوزريعة
د. د. زكية كريال	أستاذة محاضرة (أ)	عضوا مناقشا	جامعة الجزائر (02) أبو القاسم سعد الله
د. د. محمد زروق	أستاذ محاضر (أ)	عضوا مناقشا	جامعة الخميس مليانة جيلالي بونعامة

إشراف الأستاذ الدكتور:

إعداد الطالب الباحث :

رشيد تومي

حسام صلاحي

السنة الجامعية

1441 - 1442 هـ / 2020 - 2021 م.



جامعة الجزائر -2-

أبو القاسم سعد الله

كلية العلوم الإنسانية

قسم التاريخ

دور طريق الحرير
في تنشيط العلاقات التجارية
بين آسيا وأوروبا المسيحية
خلال القرنين: 7 و8 هـ / 13 و14 م.

رسالة ليل شهادة دكتوراه علوم في التاريخ الوسيط

أعضاء لجنة المناقشة:

اسم ولقب الأستاذ	الدرجة العلمية	الصفة	المؤسسة
أ. د. عبد العزيز بوكنة	أستاذ التعليم العالي	رئيسا	جامعة الجزائر (02) أبو القاسم سعد الله
أ. د. رشيد تومي	أستاذ التعليم العالي	مشرفا ومقررا	جامعة الجزائر (02) أبو القاسم سعد الله
أ. د. بشار قويدر	أستاذ التعليم العالي	عضوا مناقشا	جامعة الجزائر (02) أبو القاسم سعد الله
أ. د. فاطمة بوعمامة	أستاذ التعليم العالي	عضوا مناقشا	المدرسة العليا للأساتذة-بوزريعة
د. زكية كربال	أستاذة محاضرة(أ)	عضوا مناقشا	جامعة الجزائر (02) أبو القاسم سعد الله
د. محمد زرقوق	أستاذ محاضر(أ)	عضوا مناقشا	جامعة الخميس مليانة جيلالي بونعامة

إشراف الأستاذ الدكتور :

رشيد تومي.

إعداد الطالب الباحث :

حسام صلاحي

السنة الجامعية

1441 - 1442 هـ / 2020 - 2021 م.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الإهداء

إلى الوالدين الكريمين اللذين بذلا النفس والنفس لتربيتي وتعليمي ووصولي إلى هذه المرحلة الأكاديمية.

إلى زوجتي التي وقفت بجاني في السراء والضراء وتحملت معي مشاق البحث.

إلى ابني عبد الله وابنتي كوثر وآمنة

إلى إخوتي الذين حببوا إلي التاريخ منذ نعومة أظفاري.

إلى أستاذي المشرف الدكتور رشيد تومي.

إلى الأستاذة زكية كربال

إلى زملائي الطلبة بقسم التاريخ.

إلى مدير وباحثي ومستخدمي المركز الوطني للدراسات والبحث في التاريخ العسكري الجزائري .

إليهم جميعا أهدي لهم هذه الأطروحة

قائمة المختصرات العربيّة والأجنبيّة:

المختصرات العربيّة:

- ت. توفي.
تح. تحقيق.
تر. ترجمة.
تص. تصنيف
تع. تعليق
تق. تقديم
ته. تهذيب
ج. جزء..
در. دراسة
د. ط. دون طبع (اعتمدت على نسخة كتاب غير مطبوعة)
د. ت. م. دون تاريخ ومكان النّشر.
د. ت. دون تاريخ النّشر.
ط. طبعة.
م. ميلادي.
نش. النّشر
مر. مراجعة
ه. هجري.

المختصرات الأجنبيّة:

- R . E. B. Revus études byzantine
E. I. Encyclopédie de l'Islam.
J. A. Journal asiatique. J. A.
Ed. Édition
Edr. Editeur
Int. Introduction
Tra. Traduction
Pu. Publié
An. Annoté
T. P. A .T'Oung Pao Archives.

مُقَدِّمَةٌ

التعريف بالموضوع، وأهميته:

تُعتبر الطُّرُق شريان الحياة عند الانسان ومحفزةً لظاهرة التّواصل الحضاري بين شعوب المعمورة منذ القدم حيث اكتسبت أهمية بالغة في تاريخ العلاقات الانسانية باعتبارها وسيلة للتّقل وللتّحرك ومنافذ للتّعارف والاحتكاك بين هذه الشعوب، وهذه الطُّرُق تفاوتت أهميّتها وشهرتها وتباينت من حيث حركيتها وحيويتها وعادت بالنّفع الغزير على أحوال الأصقاع التي تشقها. ومن بين هذه المسالك، برز طريقٌ تميّز بأبعاده الجغرافية والاقتصادية والثقافية، إنّه طريق الحرير Les Routes de la Soie.

يحتلّ موضوع طريق الحرير باهتمام بالغ لدى الباحثين ومن ذلك يحتل مكانة خاصة في مجال الدراسات العلمية المتخصصة في تاريخ عالم آسيا من جهة وفي حقل العلاقات بين الشرق والغرب من جهة أخرى لما لهذا الطريق من دور ملحوظ وفّعال في بعث الحركة التجارية محليا ودوليا إبّان فترة العصور الوسطى. وما سجله من نشاط تجاري حثيث جسده تردد الأوروبيين على مسالكه وكذا حجم المنتوجات التي جرى تسويقها إلى عالم المتوسط، جعل من هذا الطريق أحد أهم الانجازات الاقتصادية التي أفرزتها جهود الانسان.

وتأتي دراسة هذا الموضوع في إطار السّعي إلى المساهمة في إمطة اللّثام عن إحدى حلقات النّشاط الحضاري المشرفة لهذا الطّريق والتي لم تنعكس آثاره على المجال التجاري فحسب بل امتدت إلى مجال علوم الجغرافية التي عرفت دائرتها ثراء ملحوظا لأن هذا الطريق لم يألّفه التّجار وحدهم بل سلكه غيرهم من الفاتحين - إغريق، صينيون، رومان، مسلمون - والرحالة والدبلوماسيين والمبعوثين والدعاة والمبشرين والمسافرين والمستكشفين. وعلى الرّغم من قدم هذا الطريق إلّا أن تسميته لم تظهر في أوساط الأوروبيين إلّا في القرن التاسع عشر الميلادي، وعُدّ هذا الطريق من أطول الطُّرُق خلال العصريين القدم والوسيط، يمتد من الشرق الأقصى إلى الغرب الأوروبي مخترقا فيافي وممرات الصين وآسيا الوسطى وإيران مازّا بالعراق وآسيا الصغرى وصولا إلى سواحل المتوسط. وقد انعكس هذا الطريق ايجابا على الحركة التجارية الدولية التي ما فتئت تنمو وتزدهر وتُنشط جسور العلاقة بين عالمي آسيا وأوروبا، فبرزت أهميته من الناحية البرية منذ القرن الأول قبل الميلاد وغدا بعدئذ أداة للتواصل بين الشرق الأقصى والغرب الأوروبي.

لا يُعتبر طريق الحرير مسلكا عاديا شبيها بالمسالك التقليدية التي حُدّ دورها ونشاطها في الزمان والمكان، إنه لم ينشأ طرفة واحدة بل ارتسمت معالمه عبر فترات زمنية مختلفة وممدودة، تغيرت مساراته وفق تقلبات الأوضاع السياسية والعسكرية السائدة في البر الآسيوي، وكان ازدهاره وفتوره سمتين بارزتين له طوال وجوده وارتبط بتعاقب هاتين الظاهرتين أي الانتعاش والركود بمدى اهتمام القوى السياسية به واستعداداتها في سبيل توفير الأمن والاستقرار الضروريين له. وفي إطار هذا المسعى برز دور الأسرة الصينية هان Daynantie Han (206 ق.م - 220م) والإمبراطورية الرومانية ثم أسرة تانغ الصينية Dynantie Tang (618 - 907م) التي تزامنت مع الدّولتين الإسلاميّتين، الأموية (41-132هـ/662-750م) والعباسية (132-656هـ/750-1258م).

فكان لتغير مقر العاصمة الإسلامية من دمشق إلى بغداد الأثر الكبير على تفعيل وازدهار العلاقات الاقتصادية الدولية والتي انعكست ايجاباً على دور وحيوية طريق الحرير.

وقد بلغ طريق الحرير ذروته في الحيوية والازدهار في العهد المغولي إبّان القرنين 7 و8هـ/13 و14م وذلك بعد أن فرضوا سلمهم وأمنهم على فضاء جغرافي شاسع، امتد من المحيط الهادئ شرقاً إلى سواحل المتوسط غرباً. واستغل التجار الأوروبيون هذه الوضعية المريحة، منهم البنادقة والجنويون، فمارسوا نشاطهم في كنف الحرية والطمأنينة وغدا طريق الحرير أحد أعمدة التجارة العالمية المربحة وقتذاك. غير أن الوهن الذي انتاب الكيان المغولي وما أعقبه من تفكك وانحيار القوى المغولية منذ منتصف القرن 8هـ/14م، جعلاً هذا الطريق يتراجع ويفقد رواجه وبريقه لصالح الطريق البحري، والذي تعاظم النشاط في أرجائه، مُنطلقاً السواحل الجنوبية لكل من الصين والهند في إيران ليمتد إلى بحر العرب والخليج العربي لينفذ إمّا إلى نهر دجلة والفرات وإمّا إلى باب المندب لينتهي مطافه إلى البحر الأحمر، وأضحى هذا الطريق سبيلاً لتسويق الحاصلات الشرقية الثمينة إلى أوروبا عبر طريق مصر وبلاد الشام، فكان لتطور هذه المسالك التجارية الجديدة في الواقع ضربة قاصمة ونكسة كبيرة لطريق الحرير.

وتتجلى أهمية هذه الدراسة في كونها تكشف عن تاريخ العلاقات الدولية في شقها الاقتصادي بحيث عرفت الفترات المتأخرة من العصور الوسطى ثورة تجارية حقيقة مست أماكن متعددة من العالم القديم (آسيا، إفريقيا وأوروبا)، إذ أصبح من اليسير انتقال المنتجات والحاصلات من قارة إلى أخرى بفضل تطور وحسن استغلال أدوات النقل، وشكّل طريق الحرير أحد أعمدتها، فتجارة أوروبا المسيحية التي تزعمتها الجمهوريات الإيطالية وعلى رأسهم البنادقة والجنويين تركزت تجارهم في أوروبا ثمّ توسعت إلى الحوض الشرقي والعربي للمتوسط، وازدهار طريق الحرير اتسعت أفاق التجارة ولم تعد متركزة في محيطها الإقليمي فحسب وإنما صُبغت بالعالمية، بحيث وصلت صناعاتهم ومنتجاتهم إلى الشرق الأقصى كما جلبوا من هنالك سلع الشرق دون وساطة التجار المسلمين. هذا ولم يشذ الاقتصاد المغولي عن هذه القاعدة، فافتصادهم تركز في بداياته على الرعي والصيد ثمّ تحوّل إلى اقتصاد معتمد على السلب والنهب بفعل غرائهم على مناطق شاسعة ثمّ تطور شيئاً فشيئاً إلى أن صار قائماً على التجارة بفرعيها الداخلي والخارجي. وجنى المغول ولاسيما أولئك المتمركزون في الصين أموالاً طائلة من التجارة الدولية، ساهم فيها طريق الحرير بنصيب وافر، فقد استُغل في جميع المناحي، بما في ذلك جمع الضرائب وتزودهم بالأخبار والمعلومات.

أسباب اختيار الموضوع :

شجعتني على خوض غمار هذا البحث على الرغم من غموضه وصعوبته وقلة المادّة العلمية الكافية لتغطية الكثير من جزئياته وكلياته، جملة من الأسباب والدوافع، ألخصها في العناصر التالية:

أولاً: اهتمامي بالدراسات التاريخية الاقتصادية نظراً لأهميتها ومكانتها في الدراسات والأبحاث التاريخية المعاصرة، وما من شكّ في أنّ هذا الشق من الدراسات، يتسم بالصّعوبة في ظلّ نقص المادّة التاريخية الكافية والتي تتطلب الرجوع إلى مصادر ومراجع مختلفة ومتعددة لتغطية بعض جوانبه، في حين تبقى فجوات أخرى بحاجة إلى الكشف عنها في ثنايا أمهات المصنّادر المتناثرة.

ثانياً: الرغبة في البحث عن ظاهرة التواصل الحضاريّ الذي سرت معالمها بين الشعوب والقبائل خلال فترة العصور الوسطى، ويُمثل طريق الحرير معبراً فعالاً لهذا التفاعل الحضاريّ الذي مزج بين عدّة ديانات وثقافات ولغات عبر مسافة تربو عن ثمانية آلاف كلم، وبفضل هذا الطريق، انتقلت المنتجات المختلفة والمتنوعة وكذا الثقافات من قارة إلى أخرى ومن قطر إلى آخر، وما انتقل أسماء ومصطلحات اقتصادية وثقافية من آسيا إلى أوروبا والعكس صحيح إلّا دليل واضح على مدى التواصل الحضاريّ الذي جرى بين البلدان والأقاليم التي اخترقها هذا الطريق.

ثالثاً: ندرة الدراسات التي تهتم بطريق الحرير في رحاب الجامعات الجزائرية والعربية في حين أنّ الأبحاث المعاصرة في آسيا وأوروبّا قطعت أشواطاً معتبرة في هذا المجال، والملاحظ أنّ جلّ هذه الدراسات أغفلت بقصد أو دونه دور المسلمين عامّة والعرب خاصّة في بعث وتفعيل الدور الاقتصادي والحضاريّ لطريق الحرير وخاصّة في مرحلة ازدهاره الأخيرة. ولعل هذه الدراسة ستغطي بعض هذه الفجوات القائمة في هذا المضمار.

رابعاً: الرغبة في إبراز دور المسلمين من تجار وحجّيج ودعاة في إحياء وتفعيل المسالك التجاريّة البريّة المشكّلة لطريق الحرير، والذي تولّد عنه تنافس محموم بين الدعاة المسلمين والمبشرين البوذيين والتّصرايين لجلب المعول إلى دينهم، فكان لنجاح دعاة المسلمين في مسعاهم داخل أعماق الكيان المغولي دليل على خبرتهم بالمسالك البريّة المتشابكة والمعقدة والتي تُشكّل مقاطع مهمّة من هذا طريق.

خامساً: حثني على تناول هذا الموضوع أيضاً، التّوق الشديد إلى المساهمة في إثراء المكتبة الجامعية والوطنية بمثل هذه الدراسات الثمينة والمفيدة والتي تؤدي لا محالة إلى تعزيز مجال التراث الانساني العالمي.

إشكالية الموضوع :

وعلى الرغم من الدراسات المختلفة التي انجزت حول طريق الحرير إلا أن أسرارهِ وغوامضهِ ما زالت لم تُكشف إلى اليوم، وعليه، فإنّ هذا الموضوع المراد دراسته، يتضمّن إشكاليات متعددة بحكم طول وحجم وتشعب طريق الحرير البرّي واختراقه لمناطق وشعوب مختلفة في الدّين واللّغة والعرق والعادات والتقاليد، وتدخل عدّة قوى في التّعامل معه، منها: القوى المغولية والصّينيّة في الشّرق، والمسلمون في الوسط، والقوى الأوروبيّة المسيحيّة في الغرب، فضلّت مسألة ازدهار طريق الحرير محل شكوك بعض الباحثين في ظلّ غياب كتابات ووثائق تغطي كلّ أجزاء الطريق من بدايته إلى نهايته.

هذه العوالم كلّها، دفعت إلى جملة من التساؤلات تخص المراحل الأولى لبداية نشاطه والتي يسودها غموض جليّ في ظلّ غياب الوثائق والمصادر التي تُغطي كلّ مراحل طريق الحرير، ويظلّ السّؤال مطروحا حول سرّ المصاعب التي تلقّاها سالكو هذا الطريق، وإذا صادفوا كلّ هذه العوائق فما دفع هؤلاء المسافرين من تجار ودعاة لتحمل كلّ هذا الجهد؟، ولعلّ الإشكالية الجديرة بالطرح هي مدى المنافسة القائمة بين الطّريقين البرّي والبحريّ إبّان السّيطرة المغولية؟.

ومّا يحتاج إلى الكشف عنه أيضا في هذا الموضوع، هو مدى تحقيق القوى الأوروبية (الكنيسة، التّجار، المستكشفين) أهدافهم من ذهابهم وارتياحهم لطريق الحرير؟ وما يشدّ الانتباه إليه كذلك، هو حجم التّجارة التي تمّ تداولها بين القطبين المغولي (الصّينيّ) والأوروبي؟ وما يحتاج إلى الكشف عنه أيضا هو مدى استطاعة الطّرف الأوروبيّ افتكاك زمام الوساطة التّجاريّة بين الشّرق والغرب؟ ويتعلّق الاستفهام أيضا حول الرّحلات الأوروبية في فضاء طريق الحرير ودورها في تنمية علوم الجغرافية في أوروبا؟.

ولعلّ أبرز الإشكاليات المطروحة هو علاقة اقتحام الغرب الأوروبيّ بحركة الكشوفات الجغرافية في العالم الجديد؟. ومّا يحتاج إلى تبيانهِ دوافع اضمحلال هذا الطريق وما مدى تأثير أفوله على العلاقات الاقتصاديّة بين الشّرق والغرب؟ وتبقى الإشكالية مطروحة حول سرّ عدم تجسيد المبادرات الفردية والدّولية لبعث طريق الحرير لمدة تجاوزت أكثر من ستّة قرون ونصف إلى أن برزت مبادرة الصّين إلى إحيائه؟ وهذه التساؤلات تظلّ مطروحة وهي التي دفعني إلى دراسة هذا الموضوع، نظرا لحساسيته وأهمّيته في تاريخ العلاقات بين آسيا وأوروبا.

خُطَّةُ البَحْث :

بُني موضوع هذه الدراسة الذي يحمل عنوان : " دور طَرِيق الحَرِير في تنشيط العلاقات التَّجارية بين آسيا وأوروبا المَسيحية خلال القرنين: 7 و 8هـ / 13 و 14م." على أساس مُقَدِّمَة، وأربعة فصول، وخاتمة مذيلة بمجموعة من الملاحق الموضحة للموضوع.

يحمل الفَصْل الأوَّل عنوان: « طَرِيق الحَرِير ومراحل تطوره، منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م »، تطرقت فيه إلى الإطار الجغرافي لطريق الحرير، فذكرت جلَّ المحطَّات الهامة الَّتِي يَحْتَرِقُهَا، من نقطة انطلاقه بشنغان الصِّينِيَّة شرقاً إلى دمشق غرباً، مع تحديد المسافات بين كُلِّ محطةٍ وأخرى، ثُمَّ عَرَفْتُ مادة الحرير، مبينا مكانته عند الصِّينِيِّين والمسلمين والأوروبيين، كما تناولتُ المحاولات الأولى لبعث الطَّرِيق البَرِّيَّة الرَّابطة بين شرق القارة الآسيوية وغربها إلى أن تمَّ تشغيل طَرِيق الحَرِير منذ القرن الأوَّل قبل الميلاد أين عرف فيها ازدهارا ملحوظا. ثُمَّ عرضتُ القوى السِّياسية الكبرى الَّتِي حرصت على إحيائه والحفاظ على ديناميكيته مع الإشارة إلى تغير مساره بين الفينة والأخرى، مع ذكر أهمِّ المحطَّات التَّجاريَّة الَّتِي حفزت الطَّرِيق على أداء مهامه، وختمتُ هذا الفَصْل بإبراز المشاكل والعوائق الَّتِي واجهت رواد طَرِيق الحَرِير من بدايات تشغيله إلى نهاية القرن 6هـ/12م.

ويأتي الفَصْل الثَّاني بعنوان : « عوامل ازدهار طَرِيق الحَرِير من منتصف القرن 7هـ/13م إلى منتصف القرن 8هـ/14م ». تناولتُ في بداية هذا الفَصْل دور المُؤَلَّ في إحياء طَرِيق الحَرِير والحفاظ على عنفوانه من خلال مجموعة من التدابير الميدانية الَّتِي آتت أكلها على أرض الواقع. ومنها: الحرص على اصلاح الطَّرِيق والمنشآت التَّجاريَّة، وتأمينها من المخاطر المحدقة بها، وكذا محاولاتهم لربطهم طَرِيق الحَرِير بالبحر المُتوسَّط، وكان لإنشاء المحطَّات والخانات على طول الطَّرِيق التَّجاريَّة أثره الإيجابي على تشجيع الحركة التَّجاريَّة وهذا ما أدى إلى بعث المدن والأسواق طَرِيق الحَرِير، وختمتُ التدابير المُؤَلِّيَّة باجتهادهم لتعزيز الوحدة فيما بينهم لتفعيل حيويَّة طَرِيق الحَرِير.

وفي هذا الفَصْل أيضاً، وقفتُ عند دور المسلمين في ازدهار طَرِيق الحَرِير، وهذا من خلال استغلالهم للموقع الاستراتيجي الهام الَّذي يحظون به دون إغفال دور مؤرخيهم وجغرافيتهم في التعريف بالطَّرِيق من خلال كتاباتهم الَّتِي دُونت قبل وأثناء وبعد ازدهار الطَّرِيق، كما عرجتُ على رحلات حجَّ المسلمين إلى البقاع المقدَّسة والَّتِي سلكت بعضها أشواطاً معتبرة من هذا الطَّرِيق، وأفقلت هذا الشق بإبراز المكانة الَّتِي تبوأها التُّجَّار المسلمون في ميدان الوساطة التَّجاريَّة والَّتِي أكسبتهم تجربة قيمة في مجال المعرفة بالطَّرِيق التَّجاريَّة غير أنَّ الوثائق والدِّراسات أثبتت جدارة التُّجَّار المسلمين في خوض الطَّرِيق البَحْرِيَّ على حساب المسالك البَرِّيَّة.

وأبرزتُ في ثانياً هذا الفَصْل دور القوى الأوروبيَّة في مجال طَرِيق الحَرِير من خلال الحروب الصليبيَّة والَّتِي بفضلها نفذ الأوروبيُّون إلى عالم الشَّرْق الَّذي ظلَّ مؤصداً في وجوههم منذ قرون خلت. كما أشرتُ إلى دور رَّحلات الأوروبيِّين اتَّجاه عالم آسيا العميق وقد تعددت أصنافها منها البعثات الدِّبلوماسية، والإرساليات التَّبشيرية،

وكذا الرّحلات الاستكشافية وخاصة نحو البر المغولي دون أن أغفل جهود تجار الجمهوريات الإيطالية والمدن الأوروبيّة الأخرى في تنشيط طريق الحرير من خلال عملياتهم التجارية الدؤوبة والمتواصلة.

وأُنْهِتْ هذا الفصل بعرض العناصر التي دفعت بعجلة التجارة عبر طريق الحرير كاستخدام الحيوانات كأداة لنقل البضائع وكذا اختراعات الانسان بالإضافة إلى العلوم والمعارف المتداولة، فقد كان لاستعمال العرب في الطّرق البريّة أمرٌ مشجّع لنقل أكبر كمية ممكنة من السّلع وهو ما جعل النّقل البرّي ذا مردودية اقتصادية مقبولة، كما بينت مساهمة الأدلاء والمكترون في التعريف بالطّريق وتكوين وتذليل بعض من عقباته.

وأما الفصل الثالث فجاء بعنوان : « ازدهار طريق الحرير وأثره على العلاقات التجاريّة بين آسيا وأوروبا من منتصف القرن 7هـ/13م إلى منتصف القرن 8هـ/14م »، عالج فيه عوامل تنشيط العلاقات التجاريّة بين آسيا وأوروبا والتي تسببت في ازدهار طريق الحرير بفضل نجاح الخطوات التي اتخذها خانات وإبلخانات المغول في استقطاب التجارة والتّجار. وقد سردت جملة من شهادات رحالة الشرق والغرب الذين أكّدوا على هذا العنفوان المتميز والبراق الذي آل إليه الطّريق. ثمّ كشفت عن جودة المنتجات الشرقيّة والتي دفعت بالأوروبيين إلى بذل المزيد من الجهد في سبيل الحصول عليها فعملوا على استغلال مزايا النّقل البرّي لتحقيق هذه الغاية، كما وضحت أثر ازدهار طريق الحرير على التّفاعل البناء في مجالي الرّزاعة والصّناعة بين آسيا وأوروبا. وقمت بشرح حيويّة العلاقات التجاريّة الآسيوية الأوروبيّة عبر طريق الحرير وهذا من خلال التطرق إلى زيادة نمو حجم التّبادل التجاريّ بين آسيا وأوروبا ومحاولات الأوروبيّين احتواء الوساطة التجاريّة البريّة، وهو ما أدّى إلى تنافس القوى الدّولية للتأثير على بعض مراحل ومقاطع طريق الحرير والسيطرة عليها.

ونظرا لمكانة هذا الفصل في هذه الدّراسة تعرضت فيه إلى واقع المعاملات الماليّة التي تمّت في أسواق طريق الحرير، وقد تعرضت لهذه المعاملات من خلال: الضّرائب المفروضة على السّلع، وكذا أهمّ المكاييل والموازين المستعملة في أسواق طريق الحرير مع تحديد أنواع النّقود المتداولة فيها، ثم الانعكاسات الماليّة على مَعْمُول الصّين جراء هذا الطّريق، كما بينت موقع العملات الإيطالية في الأسواق الدّولية، ثم تعرضت لثراء المعارف الجغرافية والاقتصاديّة لدى الأوروبيّين جراء تزايد عدد رحلاتهم إلى الشرق، واطلاّعهم على المقدرات الاقتصاديّة لآسيا الوسطى والصّين، وكذا نمو ثقافتهم الجغرافية بفعل هذه الرّحلات، وختمت هذا الفصل بالعقبات الطّبيعيّة والبشرية التي عرفها الطّريق ولعل أكبر تحدّ واجهه الطّريق البرّي هو منافسة الطّريق البحريّ له.

وأما الفصل الرابع، فقد أعطيته عنوان : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصاديّة بين آسيا وأوروبا اللاتينية، من منتصف القرن 8هـ/14م إلى نهاية القرن 9هـ/15م ». استهللت هذا الفصل بالإشارة إلى عوامل اضمحلال طريق الحرير والتي تمثلت في السّقوط التدريجي والمتتالي للقوى المغوليّة، وكذا وصول أسرة مينغ إلى حكم الصّين وما تلاه من تغيير استراتيجيّتهم القائمة على أساس الاهتمام الجدي بالبحال البحريّ على حساب الطريق البرّي، وكان لظهور وباء الطّاعون الأثر السيئ على العلاقات التجاريّة بين الشرق والغرب، لم تقف عقبات الطريق عند هذا الحدّ وإنّما استفحلت جراء غزوات تيمورلنك على طول امتداد طريق الحرير، ثمّ

أشرت إلى الانعكاسات المترتبة عن أفول طريق الحرير والتي أرغمت رحالة الغرب الأوروبي على تحويل مسار رحلاتهم من سواحل البحر الأسود إلى بلاد الشام ومصر وعودة تجارهم إلى أسواق المشرق والمغرب الإسلاميين، ثم تناولت تغير موازين القوى التجارية الدولية، لأختم الدراسة بشرح المصير الذي آل إليه طريق الحرير منذ اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح الذي غير واقع العالم اقتصاديا وحيو سياسيا.

عرض المصّادر والمراجع.

اقتضت هذه الدراسة الاعتماد على مجموعة من المصّادر والمراجع العربيّة والمعرية والأجنبية، تفاوتت درجة الاستفادة منها من مصنف إلى آخر، وتأتي في مقدمتها:

1- المصّادر العربيّة والمعرية: في هذا الباب، اعتمدت بالدرجة الأولى على كتب الرّحالة لمكانتها الهامة بالنسبة لموضوع البحث، وكذا الكتابات الجغرافية والتاريخية. وتأتي درجات الاستفادة منها حسب الترتيب التّالي:

أ- كتب الرّحالة: تُعد عماد هذه الدراسة لدورها في الكشف عن المسالك البريّة والبحريّة التي ارتادها الرّحالة في حلهم وترحالهم، وكذا في تبيان المسافات والمحطّات التي استعانوا بها في إتمام أسفارهم. غير أنّ الكثير من الرّحلات العربيّة تمّت قبل الإطار الزمني لهذه الدراسة أو بعدها، وعلى الرّغم من ذلك فلم يكن باستطاعتي الاستغناء عنها، وتأتي في مقدمة هذه المصادر: "كتاب أخبار الصّين والهند"⁽¹⁾، لصاحبه السيّرافي أبي سعيد الحسن بن عبد الله (ت. 368هـ/978م)، ويعتبر من طلائع المستكشفين العرب الذين وطأت أقدامهم بلاد الصّين، فكشف عن أحوال الطريق البحريّ الذي سلكه بالإضافة إلى العادات والتقاليد الممارسة في البر الصّينيّ وكذا معاملاتهم التجاريّة، وهو ما جعل العديد من المصنّفات الإسلامية التي جاءت من بعده تقتبس منه عند تناولها لأوضاع بلاد الصّين.

ومن الرّحلات العربيّة التي استفدت منها على الرّغم من عدم تطابقها الزمني مع هذه الدراسة، أذكر "رسالتي"⁽²⁾ لأبي دلف مسعر بن المهلهل الخرجي (ت. بعد منتصف ق. 4هـ/10م)، فقد اكتسبت هذه الرّحلة مكانة مميزة بالنسبة للموضوع، بحكم أن صاحبه بلغ الصّين عبر المسالك البريّة ورجع عبر الطريق البحريّ فكشف عن المسارات المعقدة للطريق البري، وشرح بالتفصيل الخط الذي مشى فيه غير أنّه لم يكن متطابقا مع الطريق الحرير إلّا في مراحل يسيرة.

(1) ترجمة وتحقيق. وتقدم. جان سوفاجيه، دراسة ج. أ. كرامرز، دار بيلليون، باريس. 2009.

(2) الرسالة الأولى: دراسة. وتح. مرين سعيد مرين عسيري، جامعة أم القرى، مكّة المكرمة، 1416هـ/1995م.

الرسالة الثانية: نشر. وتح. بطرس بولغاكوف وأنس خالدوف، تر. وتعليق. مُحمّد منير مرسى، عالم الكتب، القاهرة، (د. ت.).

وتمثل الرحلة الموسومة بـ "تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار"⁽¹⁾ لشيخ الرحالين ابن بطوطة (ت. 779هـ/1377م) كأنف مصادر عربي استفدت منه، حيث رافق كتابه هذه الدراسة من بدايتها إلى نهايتها، وزاد من أهمية الرحلة تطابقها مع الإطار الزمني للدراسة بخلاف الرحلتين المذكورتين، ذلك أنه بين بوضوح تام الطرق والمسالك البرية التي تشق طريق الحرير في كل من: بلاد الشام والعراق وأقاليم مختلفة من آسيا الوسطى، كما حدد المسافة بين المحطات التجارية مع تقديم شرح واف ودقيق عن التجارة عبر طول طريق الحرير كاشفاً بذلك العديد من المعاملات التجارية وحال الطرق أيضاً، وعلى الرغم من القيمة العلمية للرحلة ووضوحها ودقتها، إلا أن ابن بطوطة ولج الصّين عن طريق البحر ورجع من نفس الطريق، فلو سلك الطريق البري في رحلتي الذهاب والإياب لأزال الغموض عن كثير من مقاطع طريق الحرير البري ولكانت رحلته أكثر استيفاءً، ومع ذلك لا يمكن بأي حال الإنقاص من شأنها، اذ تميزت عن جلّ الرحلات السابقة واللاحقة شهرةً ودقةً ووضوحاً وشموليةً.

ب-المصادر الجغرافية: إنّها لا تقل أهمية في هذه الدراسة، أفادتني في تحديد العديد من مواقع الأقاليم والمدن، ويوجد كتابان هاما اعتمدتُ عليهما كثيراً، هما: "كتاب الجغرافيا"⁽²⁾ لابن سعيد أبي الحسن علي بن موسى المغربي (ت. 673هـ/1274م)، وكذا سفر: "آكام المرجان في ذكر المدائن المشهورة في كل مكان"،⁽³⁾ للمنجم إسحاق بن الحسين (ت. في القرن 4هـ/10م). يُعدّ الأول أكثر دقةً وتطابقاً بالنسبة لهذه الدراسة مقارنة بالثاني.

وأما كتب البلدانين فقد اعتمدتُ عليها للتعريف بالعديد من المدن والمحطات وأحوال الطرق، ويمثل سفر "المسالك والممالك"⁽⁴⁾، لصاحبه ابن خرداذبة أبي القاسم عبيد الله بن عبد الله (ت. نحو 299هـ/912م)، من أنفس المصنفات في مجال تحديد وضبط الطرق والأماكن الجغرافية ذلك أنه حدد مقاطع مهمة من طريق خراسان والذي هو في الحقيقة التسمية القديمة التي أطلقها الجغرافيون والبلدانيون والرحالة المسلمون على أجزاء مهمة من طريق الحرير البري المعاصر لهذه الدراسة، كما أنني لا أنكر بأني استثمرت في كتب الجغرافيين والبلدانيين آخرين، لكن يضيق المقام للتفصيل فيها.

ج-المصادر المعربة: تأتي في طليعة الكتب المعربة التي استفدت منها أياً استفادة "رحلة ماركو بولو" (ت. 1324م)⁽⁵⁾ إلى آسيا، وتعتبر هذه الرحلة الوحيدة التي تطابقت مع خط سير طريق الحرير بنسبة كبيرة، انطلاقاً من البندقيّة إلى سواحل البحر الأسود فأيران فآسيا الوسطى فالصّين، كشف فيه مؤلفها عن معلومات ثمينة تتعلق

(1) أكاديمية المملكة المغربية، الرباط، 1997.

(2) المكتب التجاري للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، 1970م.

(3) عالم الكتب، بيروت، 1408هـ/1988م.

(4) دار صادر، بيروت، 1889م.

(5) ترجمها إلى العربيّة عبد العزيز جاويد، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1995.

بطريق الحرير كالأنشطة الاقتصادية ورواج الأسواق، وتوفر السلع وندرتها، وتحديد المسافات بين المحطات، وتبيان الأسعار، وبحكم أهميتها فقد رافقت البحث في فصوله الأربعة. ومما يؤخذ عن رحلة ماركو بولو، هو قلة التدقيق فيما دونه في رحلته خاصة لما يلج العالم الصيني مما جعل الشك يطال هذا الشق، وهو ما دفع ببعض المحققين الغربيين وغيرهم إلى التزام الحيطة في حقيقة وصوله إلى الصين، ومع ذلك، يبقى كتابه لا غنى عنه في إطار الدراسات المتعلقة بطريق الحرير.

ومن الرحلات الفارسية المعربة التي تطابقت مع خط سير طريق الحرير من بلاد ما وراء النهر شرقا إلى سواحل المتوسط غربا، رحلة "سفرنامه"⁽¹⁾ لمؤلفها خسرو أبي معين الدين ناصر الحكيم القبادياني (ت. 481هـ/1088م) غير أنها سبقت الإطار الزمني للأطروحة بثلاثة قرون كاملة، ومع ذلك استغللتها في الكشف عن أحوال طريق الحرير في الزمن الذي دون فيه رحلته خلال القرن 5هـ/11م.

د- كتب التاريخ: على الرغم من تواضع مكائنها مقارنة بكتب الرحالة والجغرافية بحكم أنها ركزت على الجوانب لا تخدم صلب الموضوع بدرجة كبيرة إلا أنه لا يمكن بأية حال من الأحوال الاستغناء عنها، وإن كانت قيمتها تتركز في جانب التاريخ السياسي والعسكري على حساب الجانب الاقتصادي الذي هو لب الدراسة. ومن الكتب التاريخية التي اعتمدت عليها بالدرجة الأولى، الكتب الفارسية المعاصرة لفترة ازدهار طريق الحرير، وتأتي في مقدمة هذه المصادر، مؤلفات مؤرخ المغول الهمداني رشيد الدين فضل الله (ت. 718هـ/1318م)، وهي: "جامع التواريخ - الإيلخانيون - تاريخ هولوكو"، وكذا "جامع التواريخ، تاريخ خلفاء جنكيز خان من أوكتاي قآن إلى تيمور قآن"⁽²⁾ بالإضافة إلى: "جامع التواريخ، تاريخ غازان خان"، وتحتل كتب هذا المصنف الصدارة من بين غيرها من المصادر التاريخية المعاصرة للمغول، حيث سلطت الضوء على الوضع الاقتصادي العام الذي مرت به الإيلخانية، فاستفدت من كتبه في تحديد الإجراءات التي اتخذها الإيلخانيون -حكام إيران- في الدفع بعجلة طريق الحرير، كما تطرقت أيضا إلى بعض المعاملات التجارية السائدة في أرجاء الإيلخانية كالضرائب والتقود والمكايل والموازن المستعملة وحالة الأسواق، وفصلت أيضا في دور التجار المحليين والأجانب في الحياة الاقتصادية للإيلخانية.

واعتمدت أيضا على مصنف الجويني علاء الدين عطاء الله بن بهاء الدين (ت. 683هـ/1283م) الموسوم بعنوان: "تاريخ فاتح العالم جهاز كشاي"⁽³⁾ والذي سلط الضوء على جهود ومحاولات المغول العظام المتمركزين في الصين في سبيل إصلاح ما أفسده أسلافهم، وأشار أيضا إلى التقود المتداولة عند المغول، كما نوه بمحاسن الحكام المغوليين وفتحهم على مختلف الأجناس والثقافات، وأفادني في أخذ صورة عامة عن الاقتصاد

(1) تر. يحيى الخشاب، ط. 3، دار الكتاب الجديد، بيروت، 1983.

(2) نقله إلى العربية، محمد صادق نشأت وآخرون، راجعه وقدم له، يحيى الخشاب، دار إحياء الكتب العربية، (د. ت.).

(3) تر. السباعي محمد السباعي، تح. محمد عبد الوهاب القزويني، المركز القومي للترجمة، القاهرة، 2007.

المُغُولي قبل وبعد تأسيس دولة المُغُول على يدي جنكيز خان، غير أنَّه بالغ في مدح وإطراء خانات وأمرء المُغُول، كما أنَّ وفاته قبل نهاية القرن الثالث عشر الميلادي جعلت كتابه يفتقر إلى الكثير من المعطيات والتفصيلات المتعلقة بطريق الحرير.

ومن الكتب التاريخية الفارسية التي رجعت إليها في إبراز معالم طريق الحرير أثناء السيطرة المغولية، أذكر سِفر: "طبقات الناصري" للمؤلف الجوزجاني لأبي عمر منهاج الدين عثمان (ت. 1260/658م)⁽¹⁾، فعلى الرغم من أنَّ المؤلف توفي مع بدايات ازدهار طريق الحرير إلا أنَّه أشار إلى بعض المحطّات التجاريّة المتناثرة بآسيا، كما وضّح السياسيّة الاقتصاديّة العامّة التي انتهجها حكام المُغُول. استعنّت به أيضا في معرفة الشق المتعلق برعاية أكاسرة الفرس لطريق الحرير منذ بدايات تشغيله إلى الفتح الإسلامي لإيران.

وتأتي كتب التاريخ العربية في الدرجة الثانية من الأهمية لكونها لم تول النّشاط الاقتصاديّ ما يستحقه من قيمة أشير من بينها إلى العمري أبي شهاب الدين أحمد بن فضل الله بن يحيى (ت. 749هـ/1349م) فيُمثل الاستثناء من بين مؤرخي العرب، فكتابه الموسوم: بـ "مسالك الأبصار في ممالك الأمصار"⁽²⁾ يُعد من أنفس المصّادر العربية التي أولى فيها المؤلف عناية خاصّة بالمجال الاقتصاديّ والجغرافي، إن إظاره الزمني والمكاني يتطابق حقّا مع هذه الدّراسة، حيثُ اهتمّ بتحديد المسافات بين المحطّات وتطرق إلى بعض نماذج المعاملات الماليّة: كالضرائب المفروضة على التّجار وتحديد أسعار بعض المنتجات، وتعرّض إلى التّقود المستعملة في الفضاء الإسلامي والصّينيّ والمُغُولي، ولم يكتف المؤلف بسرد الأحداث والوقائع وإنّما قدم شروحات وتحليلات وافية، وهذا ما جعل كتابه يُرافق جميع أطوار البحث خلا الفصل الرابع بحكم أنَّ مجرياته وقعت بعد وفاته. ويأتي بعده الفلقشندي أبو العبّاس أحمد بن علي بن مُحمّد (ت. 821هـ/1418م) في مؤلفه "صبح الأعشى في صناعة الإنشاء"⁽³⁾، وكان موفقا في تغطية الجانب الاقتصاديّ إذ كشف عن كثير من المعاملات التجاريّة التي أعطت للدراسة إضافة ملحوظة فاقت ما ورد في المراجع، ولاسيما تلك التي حررها المستشرقون.

أذكر كذلك أسفار المقرئزي تقي الدين أبي العبّاس أحمد بن علي بن عبّاد القادر العبيدي (ت. 845هـ/1442م) وهي: "السّلوكة لمعرفة دول الملوك"⁽⁴⁾، وكذا "رسائل المقرئزي" و "الذهب السلوك في ذكر من حجّ من الخلفاء والملوك"، تُصنّف في الدرجة الثانية من الأهمية بالنّسبة للأطروحة مقارنة بالمؤرخين السّابقين، إذ أشار فيها المؤلف إلى التّقود والموازن والمكايل وكذا أحوال الطّرق، غير أنَّه ركز على المنطقة العربية كمصر وبلاد الشّام والعراق والجزيرة العربية فلم يخرج من هذا الفضاء إلّا نادرا جدّا، وهو ما جعل الدّراسة تعتمد

(1) تر. وتق. عفاف السيّد زيدان، المركز القومي للترجمة، القاهرة، 2013.

(2) الجمع التقائي، أبو ظبي، 1423هـ/2004م.

(3) دار الكتب العلمية، بيروت، 1409هـ/1989م.

(4) تحقيق مُحمّد عبّاد القادر عطا، دار الكُتب العلميّة، بَيرُوت، 1997.

على مؤلفاته بشكل قليل، أما أمهات المصّادر التاريخية العربية الأخرى كابن الأثير (ت. 630 هـ/1232م) وابن كثير (ت. 774 هـ/1373م) وابن خلدون (ت. 808 هـ/1406م) فقد وظفتها في تبيان بعض الجوانب المتعلقة بالأوضاع العامة التي تهم الدراسة.

2) المصّادر الأجنبية:

تحتل مكانة لا يُستهان بها ضمن هذه الدراسة، اعتمدت بالدرجة الأولى على المصّادر الأوروبية ثمّ المصّادر الصينية والفارسية المترجمة إلى اللغات الأوروبية. فعامل اللغة اضطرتني إلى العودة إلى المصّادر الشرقية المترجمة لبعض اللغات الأوروبية الحديثة.

أ) **المصّادر الصينية والمغولية:** يأتي في طليعتها الرحلة التي قام بها الرّحالة البوذي الصيني تشيونتسانغ Xuanzang (ت. 664م) تحمل عنوان: " السجلات البوذية للعالم الغربي " ⁽¹⁾، وهي من أثرى المصّادر الصينية التي استفدت منها في تحديد خط سير طريق الحرير داخل الفضاء الصيني وأجزاء من بلاد ما وراء النهر، وتستمد هذه الرحلة قيمتها في كون صاحبها وهو يقطع طريق الحرير مرّ في رحلة الذهاب على المسلك شماليّ لحوض التاريم، وفي رحلة الإياب من الهند قطع الممر الجنوبيّ من الحوض. لقد أعطت هذه الرحلة صورة تفصيلية عن كلّ المحطّات المهمّة التي يشقها طريق الحرير، كما حدد مسافة الطريق ومدة اجتيازه بين المحطّتين. ويُمثل كتاب " التاريخ السري للمغول " لمؤلف مغولي مجهول ⁽²⁾ معاصر لعهد جنكيز خان أهمّ المصّادر المغولية التي تطرقت إلى شخصية هذا الأخير مؤسس الإمبراطورية المغولية غير أنّها لم تكتب عن خلفائه. ومع ذلك لا يُمكن التقليل من أهميتها، فقد تُرجمت إلى أكثر من عشر لغات أجنبية.

ب) **مؤلفات التّجار:** تُعتبر كتب التّجار إحدى الأدوات المفيدة في هذه الدراسة وبخاصة ما دونه الإيطاليون الذين تصدروا مجال اختراق أغوار القارة الآسيوية إذ لهم باع ملحوظ في ذلك. ومن هؤلاء التجار الذين أسهموا بكتاباتهم أذكر التاجر الفلورنسي بيجولتي Francesco Balducci Pegolotti (ت. 1347م) في كتابه: " ملاحظات حول الطرق البرية المؤدية إلى كاثاي (الصين) في النصف الأول من القرن الرابع عشر " ⁽³⁾ فعلى الرّغم من كونه رجل أعمال إلاّ أنّه استقى معلوماته التجاريّة والجغرافية من أفواه التّجار الذين وطأت أقدامهم الأسواق المغولية والآسيوية، يتضمن كتابه نصائح وإرشادات في غاية الأهمية لسالكي طريق الحرير، وقد وردت معلوماته مفصلة عن وسائل النقل المناسبة للبضائع، والمدة المحتملة لقطع الطريق مع الحمولة التي تستطيع

(1) *Buddhist Records of the Western World*, Translation. from Chinese. Tr. from english. Samuel Beal, Hiun Tsiang, Kegan Paul, Trench, Trubner, London, 1906.

(2) *the secret history of the Mongols* tr., introduction., urgunge onon, Rutledge Curzon Press, London and new York, 2001.

(3) *notices of the land routes to Cathay and of Asiatic trade in the first half of the fourteenth century in* In Cathay and the Way Thither Being a collection of Medieval Notices of China, Tr. Sir Henry Yule, Hakluyt Society, London, 1814. Vol.3.

حملها، كما لم ينس ارشاد التجار على شراء سلع من أسواق معينة لتباع في أسواق أخرى، موضحا حال الطرق ووضعيتها الأمنية ومدى صلاحيتها لاستغلال العربات وأي الحيوان أنسب لاستعماله وفق كل جزء من أجزاء طريق الحرير. ويتتبع هذا المصنف، يمكن القول من غير تردد أو مبالغة أن جوانب عدة منه، تفوق قيمتها وثراؤها ما ألفه الرحالة والمبعوثون الأوروبيون الذين زاروا المناطق التي تحدثوا عنها.

(ج) رسائل الرهبان: لم يك بوسع الباحث الاستغناء عن كتابات الرهبان الكاثوليك المبعوثين من قبل الكنيسة الغربية إلى البلاط المغولي بحكم أن كتبهم ورسائلهم أزلت الكثير من الغموض الذي طال أخبار الطرق التجارية ومحطاتها، وكذا أسعار بعض المواد الزراعية والصناعية. وعند النظر إلى كتابات هؤلاء الرهبان يلاحظ أنها تركز في كثير من الأحيان على الجانب الاقتصادي أكثر من الديني، وهو ما يدفع إلى الاعتراف بأن الكنسيين على السواء قدموا للاقتصاد ومجال الكشوفات ما لم يقدمه غيرهم من التجار، وبلغت مساهمتهم درجة تأليف قاموسا للغات الشرقية مع ما يقابله باللاتينية، يحتوى على المصطلحات المتداولة في حياة الانسان اليومية وخاصة ما له علاقة بالشق الاقتصادي. ومن رحلات الرهبان التي استفدت منها وتطابق مسارها إلى حد كبير مع خط طريق الحرير، توجد رسالة الراهب باسكال دي فيتوريا Pascal de Vitoria والموسومة بـ : " رسالة من باسكال فيتوريا المبشر الفرنسي ساكني في بلاد التتار إلى إخوته في دير فيتوريا سنة 1338"⁽¹⁾. ويتتبع واستقرأ الطريق الذي اقتفاه للوصول إلى الشرق انطلاقا من أوروبا ووصولاً إلى الصين يتضح أنه سلك سواحل البحر الأسود مخترقاً أراضي مغول فارس فجغطاي، ومما زاد من أهمية هذه الرسالة مقارنة بنظيراتها، هو مروره على الخانات المغولية الأربع مما يجعل دي فيتوريا أحد الرهبان والرحالة القلائل الذين وفدوا إلى حضرة خان مغول جغطاي. وتأتي إلى جانبها أيضا رسالة الراهب البندقي جون مونت كورفينو John of Montecorvino في تقريره إلى الكنيسة ، والذي جاء في شكل رسالة بعنوان: " رسائل وتقارير الرهبان التبشيرية"⁽²⁾، والحق أن هذا الراهب رصد بعضا من المعاملات التجارية كتحديد أسعار بعض المواد وتبيان السلع التي رجت في الأسواق الصينية والغير المتداولة بها أيضا مما جعلني مرتاب في أمره، أكان الراهب تاجرا أم مبشرا؟. ومن رواد الرهبان أيضا الذين وطأت أقدامهم بلاد المغول وبلغوا قوراقورم عاصمة المغول العظام قبل أن تُحول إلى خان بلق وأفادوا بشاهدتهم اذكر الراهب ويليام روبروك Jean de plan carpin في كتابه المعنون بـ " رحلة ويليام روبروك إلى الأجزاء الشرقية من العالم 1253-1255م"⁽³⁾. فقد كشف في سفره هذا عن الطرق والمسالك التي قطعها للوصول إلى المغول.

(1) *letter from pascal of vettoria, A missionary Franciscan in Tatar, to his brethren of the convent of Vittoria, 1338.* In Cathay and the Way Thither Being a collection of Medieval Notices of China, Tr. Sir Henry Yule, Hakluyt Society, London, 1814. Vol.3.

(2) *Letters and reports of missionary friarS,* In Cathay and the Way Thither Being a collection of Medieval Notices of China, Tr. Sir Henry Yule, Hakluyt Society, London, 1814. Vol.3.

(3) *the journey of William of Rubruck to the eastern parts of the World 1253-1255,* Hakluyt society, London, 1900.

(د) **كتابات الدبلوماسيين:** لاشك أن الدبلوماسيين مساهمتهم مشهودة في إثراء المادة التاريخية حول طريق الحرير وذلك بتسليط الأضواء على بعض الجوانب الغامضة له وقد استعنت بها في تحديد الوضع العام الذي آل إليه هذا الطريق بعد التكةسة التي تعرض لها بسقوط الخانيات المغولية وندرة الكتابات والرحلات التي تغطي المصير الذي آل إليه الطريق، وفي هذا الصدد، أُشير إلى رحلة السفير القشتالي روي كوزالس كلافيجو Ruy Gonzalez de Clavijo (ت. 1412)⁽¹⁾ الذي عُنون كتابه بـ: " **سفارة كلافيجو إلى تيمورلنك 1403-1406م**" ويمكن تسمينه لما قدمه من اضافات حول أوضاع طريق الحرير في ظل غياب كتابات التجار والمبشرين، غير أنه لا ينبغي للدارسين والباحثين التعويل كثيرا على هذه السفارة بحكم أن كلافيجو وجد الطريق ميسرا له بحكم أنه دبلوماسي مبعوث من لدن أمير قشتالة هنري الثالث إلى زعيم المغول تيمورلنك بسمرقند. ومن يتعمق في قراءة الكتاب يستشف أن الكاتب يوحى بأن طريق الحرير كان في غاية الأمن والازدهار مع مطلع القرن الخامس عشر. وعند مقارنة مضمون الكتاب بما كتبه الرحالة البندقي نيكولو دي كونتي Nicolo de Conti (ت. 1469) يتضح جليا بأن كونتي كان أكثر دقة من كلافيجو باعتباره تاجرا أظهر العجز عن ممارسة نشاطه في ظل تراجع أهمية طريق الحرير، على أن هذه الملاحظة لا تقلل من قيمة رحلة كلافيجو، الذي ترك بصماته على كتابات الرحالة الأوروبيين الذين زاروا بعده منطقة الشرق الأدنى وآسيا الوسطى، ورصدوا بها الأحوال الاقتصادية والسياسية والأمنية التي طبعت كل فضاء طريق الحرير بعد اضمحلاله. ومن هؤلاء، أخص بالذكر الرحالة الألماني جوهان شيلتبرجر Johann Schiltberger (ت. 1440م) الذي توج رحلته بتأليف كتاب اسمه " **رحلات جوهان شيلتبرجر في أوروبا وآسيا وإفريقيا**"⁽²⁾ وما يلاحظ عن هذا الرحالة أنه لم يترك أي موضع يُنتج أو يُصنع الحرير إلا أشار إليه وهذا في وقت باتت هذه الصناعة في أوروبا تُسجل تقدما وازدهارا ملحوظين فاقا نظرياتها الأسبوية. وقد أشار هذا الرحالة أيضا، إلى المضايقات التي أصبح التجار الأوروبيون يتعرضون لها في الأراضي الإيرانية بعد زوال حكم الإيلخانيين.

(هـ) **المصادر الفارسية المترجمة إلى اللغات الأوروبية:** استعنت في هذا الركن بكتاب المؤرخ الفارسي شرف الدين علي يزدي (ت. 1454م) الذي يحمل عنوان: " **تاريخ تيمور بك المعروف باسم الإمبراطور العظيم تيمورلنك إمبراطور للمغول والتتار**"⁽³⁾. يُؤرخ هذا الكتاب لتيمورلنك ويشرح الأوضاع التي آلت إليها المناطق التي استولى عليها هذا الفاتح والتي هي دون شك قلب طريق الحرير. ونهج أبو الغازي بهادور Aboul-ghazi

(1) *Clavijo Embassy to Tamerlane 1403-1406*, Trans. Guy Estrange, Broadway House, Carter lane, London, 1928.

(2) *The bondage and travels of Johann Schiltberger, in Europe, Asia, Africa*, Tr. J. Buchan Telfer, R. N., printed for the Hakluyt society, London, 1879.

(3) *histoire de Timur-Bec connu sous le nom du grand Tamerlan empereur des Mongols et Tartares* A Delf cher Reinier Boitet, Paris, 1743 .

Béhadour Khan (ت. 1664م) نفس منهج يزدي في كتابه المعنون بـ " تاريخ المغول والتتار" ⁽¹⁾ غير أنَّ بهادور فصل في تاريخ المغول منذ ظهور قوتهم إلى غاية عصره لما صار أميراً لخانية خيوة بالجرجانية الأوزباكستانية حالياً.

(و) وثائق الجنيزة: تكتسب أهمية بالغة في كتابة التاريخ الاقتصادي غير أنَّ جلَّ الوثائق لا يتناسب إطارها الزمني والمكاني مع لب الدراسة، ومع ذلك حاولت قدر المستطاع الاستفادة منها من خلال الجزء الذي ترجمه ونشره المؤرخ الاقتصادي جواتين Goitien والتي اسمها " رسائل تجار اليهود في العصور الوسطى " ⁽²⁾ إنها أشارت إلى رواج تجارة الحرير في عالم المتوسط، كما وضحت محاولات التجار اليهود الوصول إلى الأسواق الهندية وجلبهم المنتجات الشرقية منها إلى العالمين الإسلامي والأوروبي. إلا أنَّ هذه التفاصيل والمعلومات المهمة جاءت قبل الإطار الزمني للدراسة ومن ثمة لم تُفدني في هذه الدراسة بالقدر المطلوب.

(ن) الحوليات الأوروبية: تأتي في الدرجة الأخيرة ضمن المصادر الأوروبية التي استأنست بها بحكم أنها ركزت على الجانب السياسي والعسكري على الحساب الميدان الاقتصادي الذي هو لب هذه الدراسة، ومن الحوليات الأوروبية التي وردت في هذا العمل، يوجد: ما كتبه جيوفاني فيلاني Giovanni Villani (ت. 1348م) ⁽³⁾ في حوليته المعروفة " الحولية الجديدة" كشف فيها عن مكانة الحرير في أوروبا وإيطاليا خلال العصور الوسطى، واستفدت أيضاً من حوليتين إيطاليتين متخصصتين، إحداهما: من البندقيّة، عنوانها: " الحوليات الحضارية للبندقية من عام 810م إلى 1797م" لمؤلفها فايو موتينيلي Fabio Mutinelli (ت. 1876م) ⁽⁴⁾ وثانيها من جنوة، وتحمل عنوان " حوليات جمهورية جنوة" : للمؤلف أوغستينو جوستنيان Agostostino Giustinian ⁽⁵⁾.

3) المراجع: للمراجع قيمتها العلمية في هذه الدراسة إذ تحتل مكانة محورية ضمن أدوات هذا البحث فلا يمكن التقليل من أهميتها وخاصة الأجنبية في انجاز عمل كهذا في ظلَّ صعوبة الحصول على كُُلِّ المصّادر الأساسية للموضوع، فاللجوء إلى المراجع الأولى أمر لا مفر منه لتغطية العديد من فجوات البحث ولاسيما المتخصصة منها، فقد ساعدتني إلى حد كبير في توجيهي واستجلاء غوامض البحث وفك تعقيداته والإحاطة بمعظم مفاصله، وهذه المراجع أصناف منها العربية، والمعرّبة والأجنبية.

(1) *Histoire des mongls et de Tatares*, St. Pétersbourg. Imprimerie de l'Académie impériale des sciences, Paris, 1874.

(2) *Letters of Medieval Jewish Traders*, Princeton University Press, New Jersey, 1973. Jersey, 1973.

(3) *Nuova Cronica*, Fondazione Pietro Bembo, Guanda, Parma, 1991.

(4) *Annali Urbani di Venezia dall'Anno 810 al 1797 Maggio*, dalla Tipografia di G. B. Merlo, Venezia, 1841.

(5) *Annali della repubblica di Genova* illustrati con note del prof. Cav. G. B. Spotorno, Presso il Libraiario accademia, Genova, 1854.

أ- المَرَاجِعُ العَرَبِيَّةُ : يأتي في مقدمتها كتاب "تلفيق الأخبار وتلقيح الآثار في وقائع قزان وبلغار وملوك التتار"⁽¹⁾، لمؤلفه الرَّمْزِي مُحَمَّد مراد ويُعدّ هذا السِّفر من بواكر المراجع العربية التي فصلت في تاريخ المغول تفصيلاً، غير أنه لم يُشر إلى طريق الحرير، ويليه كتاب: "طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى"⁽²⁾، للمؤلف نعيم زكي فهمي الذي فصل في الطُّرق التجاريّة الدوليّة الرئيسيّة ومحطاتها، غير أنّ دراسته ركزت على الطُّرق الدوليّة بعد تلاشي طريق الحرير، فإطاره الزماني لم يتوافق مع صلب الدّراسة، ومع ذلك لم يمنع الاستفادة منه في تحديد معالم طريق الحرير وغيره من الطُّرق الرئيسيّة التي احتاجت إليهم الدّراسة.

ومن المراجع العربية التي لا غنى عنها في مجال الدّراسات المغولية، كتابات فؤاد عبّاد المعطي الصّيّاد : "المغول في التاريخ"⁽³⁾، وكذا "الشرق الإسلامي في عهد الإيلخانيين (أسرة هولاكو خان)"⁽⁴⁾، حيث قدّم شروحات وافية عن المغول وحياتهم اليومية، إلّا أنّ ما يتعلق بأحوال الطُّرق والحياة الاقتصاديّة المغولية وردت ضئيلة.

ولعل كتاب: "العلاقات بين المغول وأوروبا وأثرها على العالم الإسلامي"⁽⁵⁾ للمؤلف عادل إسماعيل مُحَمَّد هلال يُعدّ من الدّراسات العربية الجادة في هذا الشقّ غير أنّه لم يتطرق إلى طريق الحرير بشكل دقيق وعميق. كما تناول طريق الحرير بشكل سطحي محمود سعيد عمران في كتابه: "المغول وأوروبا"⁽⁶⁾، والذي أفادني في معرفة الطُّرق التي استعملها الأوروبيون للوصول إلى المناطق الخاضعة للمغول في آسيا، كما استفدت أيضاً من كتابه الموسوم بـ: "التقود في أوروبا في العصور الوسطى"⁽⁷⁾ في مجال التقود الأوروبية المتداولة أواخر العصور الوسطى. ومن الدّراسات العربية الأولى التي أشارت إلى الاتصال الحضاريّ بين القارتين الآسيوية والأوروبية، أذكر كتاب: "الدولة الخوارزمية والمغول غزو جنكيزخان للعالم الإسلامي وآثاره السياسية والدينية والاقتصادية والثقافية"⁽⁸⁾، لحافظ أحمد حمدي. إذ تطرق فيها الباحث عرضاً إلى الاتصال الحضاريّ بين آسيا وأوروبا.

(1) تق. وت. إبراهيم شمس الدين، دار الكتب العلمية، بيروت، 1423هـ/2002م.

(2) الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1393هـ/1973م.

(3) دار النهضة العربيّة، بيروت، 1980.

(4) منشورات مركز الوثائق والدّراسات الإنسانية بجامعة قطر، الدوحة، 1407هـ/1987م.

(5) عين للدّراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، القاهرة، 1997.

(6) دار المعرفة الجامعيّة، الإسكندرية، (د. ت.).

(7) دار المعرفة الجامعيّة، الإسكندرية، 2011.

(8) دار الفكر العربيّ، بيروت، (د. ت.)

ب- المراجع الأجنبية المعربة:

خطت الدراسات العربية خطوات رائدة وملموسة في مجال الأبحاث المتخصصة والمعمقة والدقيقة لطريق الحرير، وتبرز ثلاث مدارس أوربية في هذا المضمار، الأولى: المدرسة الانجليزية الأكثر شمولية، والثانية: المدرسة الألمانية الأكثر تخصصاً، والثالثة: المدرسة الفرنسية الأكثر دقة، دون إغفال ما قدمته المدرسة السوفيتية سابقاً والروسية حالياً التي ركزت على مناطق نفوذها وهي تركستان العربية. وأما المدرسة الصينية فقد جمعت بين كُُلِّ تلك التيارات وازدادت اهتماماً وتعلقاً به خاصة مع تبني دولة الصين لمشروع إحياء طرق الحرير، غير أنَّ عدم ترجمة الكثير من تلك الأعمال والأبحاث حال دون الاستفادة منها بالنسبة للذين لا يتقنون اللغة الصينية.

ومن المراجع الأجنبية التي جرى تعريبها وأعطيني لمحة عامة عن الموضوع أشير إلى كتاب "طريق الحرير"، لمؤلفيه إيرين فرانك وديفيد براونستون⁽¹⁾، فقد قدما فيه صورة واضحة عن طريق الحرير منذ نشأته إلى غاية أفوله، لكن يُمكن التأكيد أنهما تعمدا إخفاء دور المسلمين في ازدهار طريق الحرير. هذا وقدمت الباحثة سونيا . ي . هاد في كتابها المعنون بـ: " في طلب التوابل"⁽²⁾، تفصيلاً دقيقاً عن التوابل والطرق والأسواق التي تعامل معها الأوروبيون لاقتناء هذه المادة.

وثمة مؤلف دُون على أساس أمهات الكتب الجغرافية الإسلامية التي قدمت وصفاً دقيقاً للعديد من أقاليم العالم الإسلامي وهو كتاب: "بلدان الخلافة الشرقية"، لمؤلفه كي لسترنج⁽³⁾ الذي تناول فيه صفة العراق والجزيرة وإيران وأقاليم آسية الوسطى منذ الفتح الإسلامي حتى أيام تيمور، فقد أعانني كثيراً في ضبط الأقاليم والمصطلحات الجغرافية التي تتعلق بالموضوع خاصة في الفصل الأول.

ومن مؤلفات الروس الضرورية للباحث المتخصص في طريق الحرير ولاسيما الكائن في قلب قارة آسيا أذكر كتابي بارتولد فاسيلي فلاديمير وقتش بعنوان: "تركستان من الفتح العربي إلى الغزو المغولي"⁽⁴⁾، وكذا "تاريخ الترك في آسية الوسطى"⁽⁵⁾، فقد فصل في جلّ الأوضاع المتعلقة بآسية الوسطى وخاصة دولة مغول تركستان بحكم أن هذه المنطقة تعرف نقصاً صارخاً في المادة العلمية تصل إلى حدّ الجفاف في بعض الأماكن خاصة أثناء خضوعها للسيطرة المغولية.

(1) تر. أحمد محمود، المجلس الأعلى للثقافة، مطابع الأهرام، النيل، (د. ت.).

(2) تر. محمد عزيز رفعت، مر. محمود النحاس، مكتبة نضرة مصر، القاهرة، 1957.

(3) تر. وت. بشير فرنسيس وكوركيس عوّار، ط. 2، مؤسسة الرسالة، بيروت، 1405هـ/1985م.

(4) تر. صلاح الدين عثمان هاشم، قسم التراث العربي، الكويت، 1401هـ/1981م.

(5) تر. أحمد السعيد سليمان، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1996.

واعتمدت أيضا في إبراز العلاقات الصّينية مع منطقة غرب آسيا قبل ازدهار طريق الحرير على كتاب: "المشرق العربيّ والشرق الأقصى علاقتهما التجاريّة والثقافية في العهود الإغريقية/ الرومانية والإيرانية/ العربية"⁽¹⁾، لصاحبه سليمان حزين، ويُعاب عليه أنه عزا تعثر الرّحلات الأوروبية نحو الشرق وتحلف علوم الجغرافية قبل العهد المغولي إلى المسلمين الذين أغلقوا نوافذ القارة الآسيوية في وجه الأوروبيّين حسب ادعائه، وهي حجة داحضة وواهية أشرت إليها في ثنايا هذه الدّراسة.

ولا يفوتني في نهاية هذا الركن ذكر مرجعين فارسيين للمؤلف عباس إقبال، وهما: "تاريخ المغول منذ ظهور حملة جنكيزخان حتّى قيام الدّولة التيمورية"⁽²⁾، وكذا: "تاريخ إيران بعد الإسلام من بداية الدّولة الطاهرية حتّى نهاية الدّولة القاجارية (820_205هـ/1343_1965م)"⁽³⁾، ويعتبر هذان الكتابان من الدّراسات الجادة التي فصلت في تاريخ المغول وكشفت عن أحوال طريق الحرير في ظلّ السّيطرة المغولية.

ج- المراجع (الكتب) الأجنبيّة:

تمثل المراجع الأجنبية ولاسيما تلك المحررة خلال القرنين التاسع عشر وبداية القرن العشرين أدوات أساسية لفهم وتحرير مثل هذا البحث، ذلك أنّها اتسمت بالجدية وروح البحث العلمي، ويأتي في طليعة هذه الكتب: "تاريخ التجارة في الشرق الأدنى"⁽⁴⁾ للمؤلف وليام هايد William Heyd، حيث قدّم فيه لمحة شاملة عن أوضاع التجارة والتّجار وحركة المبادلات بين الشرق والغرب إبان حقبة هذه الدّراسة. ولنفس المؤلّف كتاب ثان لا يقل أهميّة عنه، عنوانه: "المستعمرات التجارية الإيطالية في الشرق خلال العصور الوسطى"⁽⁵⁾ كما يأتي كتاب: "تاريخ رحالة الهند الشرقية"⁽⁶⁾ للمؤلف أنجيلو دي غوبرناتيس Angelo de Gubernatis والذي فصل في الرّحالة الغربيين ولاسيما الإيطاليين منهم الذين قصدوا الهند وأشار إلى أهمّ المسالك التي اتبعوها للوصول إلى مقاصدهم. كما أجاد المؤلّف اليهودي إيلياهو آشور Eliyahu Ashtor في كتابه: "التاريخ الاجتماعي والاقتصادي للشرق الأدنى في العصور الوسطى"⁽⁷⁾، في توضيح المعاملات التجاريّة التي جرت وقائعها في الشرق الأدنى أثناء فترة ازدهار طريق الحرير غير أنّه لم يُشر إلى المعاملات التجاريّة التي جرت بين الأوروبيّين

(1) تر. وتق. محمّد عبد الغني سعودي، مرا. عبد الله عبد الرزاق إبراهيم، المركز القومي للترجمة، القاهرة، 2009.

(2) تر. عبد الوهاب علّوب، الجمع الثقافي، أبو ظبي، 1420هـ/2000م.

(3) تر. محمّد علاء الدين منصور، دار الثقافة، الفحالة، 1410هـ/1990م.

(4) *Histoire de Commerce du Levant au moyen Age*, Aragonaut, inc., Publishers, Chicago, 1885-86.

(5) *le colonie commerciali degli Italiani in Oriente nel medioevo*, Stabilimento Tipografico Antonelli, Venezia, 1868.

(6) *Storia dei Viaggiatori indie Orientali*, In Livorno coi tipi Franc. Vigo, editore, 1875.

(7) *A social and economic history of the Near East in the Middle Ages*, University of California Press, California, 1976

والصينيين. واحتل كتاب: " الثورة التجارية في العصور الوسطى 950-1350م" ⁽¹⁾ للمؤرخ الاقتصادي روبرت لوبيز Roberto Sabatino López، موقعاً هاماً في هذه الدراسة، فلا غرو في ذلك وصاحبه يُعد من فطاحل المؤرخين المهتمين بالتاريخ الاقتصادي للعصور الوسطى. استفدت منه في مجال انتعاش التجارة في أوروبا وبيان طرقها.

كما لا أنكر مدى أهمية كتابات المؤرخ الفرنسي رني غروسيه René Grousse في كُلِّ من: " إمبراطورية السهوب، أتيلا، جنكيز خان، تيمورلنك" ⁽²⁾ وكذا كتاب: " تاريخ آسيا والشرق" ⁽³⁾ فقد تطرق المؤرخ إلى أحوال القارة الآسيوية قبل وأثناء الغزوات المغولية، وكشف عن كثير من المعطيات الاقتصادية في قلب قارة آسيا، وكذا مختلف مضارب قبائل الترك.

د- الدَّوريات العربية: الواقع أني لم استند في بحثي هذا إلى المقالات العربية إلا قليلاً بحكم أنها صارت تهتم بالكم على حساب النوع، ولا سيما مع مطلع القرن الحادي والعشرين أين تغلب الدافع المادي عن الوازع العلمي في الكثير من الدراسات المنجزة في هذا الميدان، خاصة مع الترويج الذي شهده طريق الحرير من طرف الحكومة الصينية منذ خريف سنة 2013 م، فالكثير من الدراسات والأبحاث العربية والأجنبية بعد هذا التاريخ صارت تفتقر إلى الدقة إلا قليلاً ما هم، فأصبح يكتب في هذا الموضوع من لا دراية لهم بمجال الدراسات التاريخية الاقتصادية إلا ثلثة من الباحثين، لذا رجعت إلى بعض المقالات والمداخلات التي أُنجزت في القرن الماضي، ومن ضمن هذه الأعمال أذكر: " حصاد الندوة الدولية لطريق الحرير بجامعة السلطان قابوس المنعقدة من 20 إلى 21 نوفمبر 1990م، يندرج هذا البحث ضمن مشروع منظمة التربية والثقافة والعلوم « اليونسكو» لدراسة طريق الحرير، وزارة التراث القومي والثقافة بسلطنة عمان، مسقط، 1412هـ/1991م". ومع تعمقي في الموضوع تبين لي أن كُلَّ المداخلات سطحية لا يُعول عليها الباحث كثيراً.

ومن الدراسات الجادة أشير إلى مقال عنوانه: " محاولات المغول السيطرة على طريق الحرير(أسباب و نتائج)" ⁽⁴⁾، للمؤلف نعمان محمود جبران، ولا أبالغ إن قلت بأنَّ هذا المقال من أفضل ما أنجزته الدراسات العربية المتعلقة بطريق الحرير، فقد عاد فيه الباحث إلى المصادِر الأولى أهله في ذلك، تحكمه في العديد من اللغات الأوروبية والشرقية، ساعدني هذا العمل في ربط التوسّع المغولي مع خط سير طريق الحرير.

⁽¹⁾ *The Commercial Revolution of the Middle Ages 950-1350*, Cambridge University Press, Cambridge, 1976.

⁽²⁾ *L'empire des steppes, Attila, Gengis-Khan, Tamerlan*, 4^{em ed} Payot, Paris, 1965.

⁽³⁾ *histoire de L'Asie et L'Orient*, Les Editeur G. Crès et C^{ie}, Paris, 1921.

⁽⁴⁾ في مجلة دراسات تاريخية، العدد 39-40، جامعة اليرموك، اليرموك، 1991.

وأما الدِّراسة المسومة بـ: "طريق الحرير بين ابن بطوطة وماركو بولو"⁽¹⁾، للمؤلف عبد الرحمن حميدة الذي قام بمقارنة سطحية بين الطَّريقين الذين سلكهما كُلاً من: ماركو بولو وابن بطوطة للوصول إلى الصِّين، غير أنَّ مقاله افتقد إلى الدقة، ويبدو أن مؤلفه لم يفقه حقيقة خط سير طريق الحرير البرِّي بطريقة حسنة، وهو ما أفقده السَّيطرة على الموضوع. كما استفدت أيضاً من مقال زياد السَّلامين عنوانه: "نظام البرِّيد عند المَغُول"⁽²⁾، فقد استفدت من هذه الدِّراسة في تعميق معلوماتي حول النِّظام البرِّيدي والمحطَّات التَّجاريَّة التي شيدت في الفترة المَغُولي.

هـ- الدَّوريات الأجنبيَّة: اتسمت الكثير من المقالات الأجنبيَّة ولاسيما الأوروبيَّة منها والمبثوثة في دائرة المعارف الإسلاميَّة النِّسخة الانجليزيَّة على وجه الخصوص *The Encyclopedia of Islam* والموجدة أيضاً في المجلات الأسيويَّة كـ: *journal Asiatique* الفرنسيَّة، وكذا *journal asiatic* الانجليزيَّة بالجديَّة والتي لا يستغني عنهما الباحث الجاد المتعطش للعمق والتدقيق العلمي والمعرفي.

ومن المقالات العلميَّة والمتخصصة التي استعنت بها في المجال الماليّ، توجد: "تاريخ النقود الورقيَّة في الصِّين"⁽³⁾ للمؤلف M. Klaproth الذي فصل في الأوراق الماليَّة المستعملة في الصِّين واستخداماتها، خاصَّة وأنَّ المؤلف أعطى الموضوع حقَّه.

ومن الدِّراسات المتخصصة التي استعنت بها توجد المقالة الموسومة بـ "مسح عام وموجز لصناعة وتجارة الحرير في أوروبا من وجهة نظر المؤرخ الاقتصادي الأوروبي"⁽⁴⁾ للمؤلف N. Steensgaard فقد قدم صاحبها توضيحات جليَّة عن خطوات ومراحل تطور صناعة الحرير أواخر العصور الوسطى وبداية العصور الحديثة، ووضح كيف استفادة الطَّرف الأوروبيّ من ارتياده لطريق الحرير.

ومن المقالات الجادة التي استعنت بها في بحثي أيضاً، ما كتبه المؤلف لوبيز R. S. Lopez تحت عنوان: "تجارة جنوب أوروبا في العصور الوسطى"⁽⁵⁾ فقد تطرَّق في هذا البحث إلى تجارة الأوروبيِّين اللاتين بين الفضاء المتوسَّطي والمَغُولي، وقَدَّم إحصائيات قيَّمة حول آثار وباء الطَّاعُون على الاقتصاد الأوروبيّ.

(1) ، في مجلة الدِّراسات التَّاريخيَّة، العدد 39 و40، جانفي، دمشق، 1991.

(2) في مجلة كَلِيَّة الآداب بجامعة بغداد، العدد 80، السَّنة 2007م.

(3) *The History of Paper Money in China*, dans *Le Journal Asiatique*, November, Paris 1822.

(4) *A brief general survey of the silk industry and trade, especially with Europe, from the point of view of the European economic historian*, in *The Encyclopedia of Islam*, Prepared by a number of leading Orientalists, Edited by an Editorial Committee consisting of H. A. R. Gibb and others, E. J. Brill, Leiden, 1986. Vol.3.

(5) *The Trade of Medieval Europe: the South*, In *The Cambridge economic history of Europe. Trade and industry in the Middle Ages*, 2nd, Cambridge University Press, Cambridge, 1987.

صعوبات البحث:

إنَّ الحديث عن الصَّعوبات يندرج في الواقع ضمن بديهيات الأشياء في هذا المجال، ذلك أنَّ هذه المشاق ترتبط في جوهرها بطبيعة كُلِّ أصناف البحث العلمي. ومع ذلك، فإنَّه من المفيد بمكان التذكير بما لقيته من ألوان مختلفة من المتاعب والمشقَّة، فالفضاء الواسع لطريق الحرير الممتد من أقصى شرق قارة آسيا إلى غربها ومن ثمَّ إلى أوروبا المسيحيَّة حتَمَ عليَّ الإمام بأخبار الشعوب والقبائل والثقافات والدول مختلفة في: الدِّين والعرق واللَّغة والثقافة، وهذا ما يلزم الباحث أن يُلمَّ باللَّغات الشَّرقيَّة السَّائدة، وهي: الصِّينيَّة، والمُغوليَّة، والتركيَّة القديمة، والفارسيَّة، بالإضافة إلى اللُّغة اللاتينية وكذا اللُّغات الأوروبيَّة الحديثة: (كالإيطاليَّة، الألمانية، الفرنسيَّة، الرُّوسِيَّة، والانجليزيَّة)، والملاحظ أنه عقب الغزوات المُغوليَّة طغت اللُّغة الفارسيَّة على حساب اللُّغة العربيَّة في مجال التَّأليف والمعاملات التَّجاريَّة، وأصبحت أكثر انتشاراً واستعمالاً ولاسيما في الصِّين الوسطى والشَّرقيَّة وآسيا الوسطى، وحتَّى يكون هذا العمل جامعاً مانعاً ينبغي على الباحث الإمام بكلِّ هذه اللُّغات والثقافات لتعطي كُلَّ مرحلة من مراحل طريق الحرير حَقَّها من الدِّراسة. غير أنَّ هذه المهمَّة شاقة وصعبة المنال.

ومن الصَّعوبات الَّتِي واجهتها هو التَّسمية الحديثة الَّتِي أُطلقت على هذا الطَّرِيق والَّذي لم يكن معروفاً حينها بطَّرِيق الحرير إلى غاية نهاية القرن التاسع عشر الميلادي عقدت مهمتي في انجاز البحث لما يتعلق الأمر بإسقاط كتابات المصَّادر على الموضوع، فأحياناً أعجز عن تكييف بعض الرِّحلات على حساب خط سير طَّرِيق الحرير، فالرُّؤية النَّظريَّة للطَّرِيق تختلف عن الواقع، وزاد في عملية الإسقاط هذه تغيُّر أسماء المدن والأسواق الَّتِي مرَّ بها الطَّرِيق بين الماضي والحاضر.

ومن العقبات الكأداء الَّتِي تواجه الباحث المتخصص في طَّرِيق الحرير هو غياب رحلات حجَّ المسلمين من دول آسيا الوسطى والشَّرْق الأقصى براً نحو البقاع المقدَّسة، ولئن قطع المغاربة أشواطاً مهمَّة في أدب الرِّحلة من خلال انتقائهم من بلاد الأندلس والمغرب نحو بلاد المشرق والحرمين الشَّريفيْن والأراضي المقدَّسة ببلاد الشَّام (القدس الشَّريف)، فإنَّ كتابات وتدوينات رحلات الحجَّ انطلاقاً من السَّند والهند وآسيا الوسطى والصِّين لم تبرز إلَّا في العَصْر الحديث وهذا ما ضيَّع على الباحثين الكثير من المعلومات وحقائق مهمَّة عن وضعيَّة المسالك البرِّيَّة المشكَّلة لطَّرِيق الحرير البرِّي في العصور الوسطى، وحتَّى رحلات حجَّ النَّصارى الشَّرقيِّين القادمين من الصِّين وبلاد التُّرك وخاصَّة النَّساطرة منها تبقى قليلة جدًّا مقارنة بتلك القادمة من العَرَب الأوروبيِّ، وهذا الواقع لا يُسعف الباحث في تكوين صورة متكاملة لطَّرِيق الحرير وأسواقه ومحطاته التَّجاريَّة.

قام التُّجَّار والمبشَّرون والمبعوثون الأوروبيُّون ولاسيما الإيطاليُّون منهم بدور لا يُستهان به في مجال الكشف عن الطَّرِيق والمسالك الَّتِي ارتادوها للوصول إلى الشَّرْق الأقصى، وبحكم أن الإيطاليِّين تبنَّوا مركز الصِّدْارة في هذا المجال، فكان لهم دور محوري في بعثه وتنشيطه من خلال رغبتهم الجارحة في الكشف عن مصادر للثروة وأسواق جديدة غير أنَّهم تعمَّدوا عدم الإبقاء على الكثير من الوثائق الَّتِي تكشف عن معاملاتهم التَّجاريَّة في الأسواق والمراكز التَّجاريَّة في قارة آسيا خاصَّة الأسواق الجديدة المجهولة لدى عامَّة الأوروبيِّين وهذا حرصاً منهم على السَّريَّة

وخشية وقوعها في يد منافسيهم من القوى التجاريّة الأوروبيّة الأخرى، واقتفى أثرهم رجال الدّين المسيحيين الذين تعمّدوا إخفاء العديد من وثائقهم، فضياع وإتلاف هذه الوثائق حرم الباحثين والدّارسين الكثير من المعلومات حول الطّرق التفصيلية التي سلكها الزّهبان والتّجار الأوروبيّون للوصول إلى كنوز الشّرق الكبير (الأوسط والأقصى). وإضافة إلى ذلك عُرف عن تجار عصور الوسطى البخل في الكشف عن دروهم ومسالكتهم نحو الشّرق وشحهم في إعطاء حقائق وافية تفيد التّجار في عهدهم والباحثين الذين يأتون بعدهم. فنقص المادّة العلمية الأولى تُعد من أبرز المشاق التي يُواجهها أي باحث في هذا الموضوع.

وأمام كلّ هذه المصاعب فلا غرو أن تتاب هذا العمل بعض من نقائص والمفوت وأوجه التكرار التي شابّت هذه الدّراسة لارتباطها بطبيعة الموضوع الذي يتميز بتشعب أطرافه وتداخل عناصره.

الشكر والعرفان :

وفي ختام هذا العرض، أتقدم بالشكر الجزيل للسيد المشرف الأستاذ الدكتور رشيد تومي الذي وجهني في هذا البحث، ولم يخل علي بتوجيهاته السديدة والمفيدة، وواكب أطوار هذه الدّراسة في سبيل تيسير وضمان إنجازها، هذا على الرّغم من تأكيد دوما على صعوبته وعمق أغواره. والشكر والعرفان موصولان أيضا، إلى مدير المركز الوطني للدراسات والبحث في التّاريخ العسكري الجزائري الذي آزرني وحفزني على اتمام هذا العمل، وأبدي امتناني كذلك إلى كلّ الذين شجعوني وساعدوني على بلوغي هذه الغاية العلميّة الشريفة، أخص بالذكر في هذا الصّدّد، كلّ أفراد عائلتي وكذا عمال المكتبات الورقية والإلكترونية، هؤلاء جميعا، جميلهم راسخ في ذهني، جزاؤهم عند الله محفوظ، وهو لا يضيع أجر المحسنين.

الطالب الباحث

حسام صلاح

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره

منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ..»

1) الإطار الجغرافي لطريق الحرير

2) مفهوم مادة الحرير وبيان أهميته

أ) مفهوم مادة الحرير

ب) أهمية الحرير في الصين

ج) مكانة الحرير في الإسلام

د) موقع مادة الحرير والمنتجات الشرقية في أوروبا.

3) بدايات تشغيل طريق الحرير

4) الازدهار الأول لطريق الحرير

5) رعاية القوى السياسية الكبرى لطريق الحرير

أ) رعاية الأسر الصينية المتعاقبة لطريق الحرير

ب) الهند وطريق الحرير

ج) إيران وطريق الحرير

د) طريق الحرير والرومان

هـ) طريق الحرير في أعين البيزنطيين (330 م إلى 1200

و) طريق الحرير في ظلّ الرعاية الإسلامية (1هـ/632م – 1200).

6) المحطات التجارية لطريق الحرير

أ) محطات طريق الحرير في المرحلة الأولى (الصينية)

ب) محطات طريق الحرير في المرحلة الثانية (آسيا الصغرى)

ج) محطات طريق الحرير في المرحلة الثالثة (غرب آسيا)

7) معطلات طريق الحرير

أ) العوائق الطبيعية

ب) العوائق البشرية

مثّلت المسالك البرية عبر مراحل التاريخ أهم عوامل تنشيط العلاقات التجارية والثقافية بين الشعوب، وتمّ ذلك من خلال انتقال السلع والثقافات من مكان إلى آخر، واعتُبر طريق الحرير أحد هذه المسالك الهامة فهو أشهر شريان تجاري وحضاري ربط بين قارات العالم القديم باعتباره أطول وأنشط الطرق التجارية، منذ بداية تشغيله إبان القرن الأول قبل الميلاد إلى غاية أفوله مع نهاية العصور الوسطى، فقد شارك هذا الطريق بشكل ملحوظ في التفاعل الحضاري بين مختلف الأقطار الجغرافية التي مرّ بها، ومن ثمّ ساهم في قيام جسور الاحتكاك الحضاري بين قارتي آسيا وأوروبا عبر مختلف فترات تاريخيهما.

1) الإطار الجغرافي لطريق الحرير.

لاشكّ أن التحديد الدقيق لمسارات الطرق* العابرة للدول على اختلاف أنواعها** خلال العصور القديمة يُعدّ أمراً بالغ الصّعوبة***، ويندرج ضمن هذه المسالك المعقدة طريق الحرير البري، وهذا نظراً لتضافر العديد من الأسباب، ومن هذه العوامل يوجد قلة المصنفات الجغرافية الدقيقة التي تُفصّل في مسارات الطريق من مبتدئه إلى

* إنّ وجود طرق القوافل التي تقطع المسافات البعيدة والقصيرة يُعدّ أمراً ضرورياً في كلّ الدول خاصة في الإمبراطوريات الفسيحة الأطراف، وأفاد هيرودوت بأن الملك الفارسي الإخميني قمبيز الثاني (Cambyse II 5220-530 ق.م.) لما عزم على احتلال مصر في حدود القرن السادس قبل الميلاد بحث عن أفضل الطرق والمسالك المؤدية إليها، وقد أفلح في مسعاه، فقد تمّ احتلالها بكلّ سهولة نظراً لاجتيازه أفضل الطرق، ويُفيد المؤرخ صاحب حمّاه بأنّ قطع الطريق على الناس يُعدّ من أعظم الضرر الذي يقع عليهم نظراً لمكانتها ودورها الحيّ في مناحي الحياة.

Herodotus (D. 425 B. C.), *History of Herodotus*, tr. Rev. William Beloe, Henry Colburn and Richard Bentley, London, 1830, Vol.2, P.4-5

وانظر أيضاً: أبو الفداء عماد الدين إسماعيل بن علي بن محمود بن مُحمّد، الملك المؤيد، (ت. 732هـ/1331م) *منتخبات من المختصر في أخبار البشر* في 8. Recueil des Historiens des croisades, Historien Orientaux, Imprimerie Nationale, Paris, 1872. ودلّ على أهمية المسالك والطرق أيضاً، تلك الأسفار(الكتب) ومُصنّفات المتقدّمين والمتأخرين، والصفحات الطوال التي ألّفت في مجال المسالك والطرق، ومهما: يُوجد: ابن خرداذبة أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله (ت. نحو 299هـ/912م): *المسالك والممالك*، دار صادر، بيروت، 1889 م؛ الثعالبي أبو المنصور عبد الملك بن مُحمّد بن إسماعيل (ت. 429هـ/1038م) : *زاد سفر الملوك*، تح. إبراهيم صالح، هيئة أبو ظبي للثقافة والتراث، أبو ظبي، 1430هـ/2009م، ص.30؛ أندريه ميكيل : *جغرافية دار الإسلام البشرية حتى منتصف القرن الحادي عشر*، تر. إبراهيم خوري، دار اشبيلية للدراسات والنشر والتوزيع، دمشق، 1983، ج.4، ص.246.

** ونظراً لأهمية الطرق ومكانتها فإنها حظيت برعاية وانشغالات الدول والإمبراطوريات عبر مختلف الحقب التاريخية، وبلغ اهتمام العرب والمسلمين بالطرق أن فضّلوا في أسمائها وأوصافها وحالتها فالطريق الواضح الذي لا عوجاج فيه أطلقوا عليه الصراط وكذا المرصاد والتجد، وأما الطريق الموطأ الذي يخلو من المرتفعات والمنخفضات فسموه بالأجّج، وأما المهيّج فيُطلق على الطريق الواسع، وأما الطريق الذي ترد فيه الموارد فيُسمى الوهم، وإذا كان الطريق في الجبل فهو الثقب والشعب، وإذا اخترق التّمل فيُعرف حينئذ بالخلّ، في حين أن الطريق إذا مر بين الأشجار يُطلقون عليه المخرف وأما إذا كان الطريق مستقيماً واضحاً كطريق التّمل والحية وجر الوحش فحينئذ يُطلقون عنه التّيسب. وللمزيد من الشرح والإيضاح، ارجع إلى: التويري شهاب الدين أحمد بن عبد الوهاب (ت. 733هـ/1333م) : *نهاية الأرب في فنون الأدب*، تح. مفيد قميحة، دار الكتب العلمية، بيروت، 1424هـ/2004م، ج.1، ص.195.

*** أكّد الرحالة أبو دلف صعوبة الطرق في البرّ الآسيوي ولاسيما تلك المسالك المعقدة التي تُورد إلى بلاد الصين، ومن ضمن ما قاله في هذا الشأن: «وبدأت بعد حمد الله والثناء على أنبيائه بذكر المسالك المشرقية واختلاف السياسة فيها، وتباين ملكها، وافتراق أحوالها وبيوت عبادتها، وكبرياء ملوكها، وحلوم أقوامها». أبو دلف مسعر بن المهلهل الخزرجي (ت. بعد منتصف ق. 4هـ/10م) : *الرسالة الأولى*، در. وت. مريز سعيّد مريز عسيري، جامعة أم القرى، مكّة المكرمة، 1416هـ/1995م، ص.38.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

منتهاه، وكذا اختلاف أسماء المدن والقصبات* والمواقع الجغرافية والعمرانية التي مرّ بها طريق الحرير لمدة تجاوزت خمسة عشر قرناً، وكذا تغير أماكن المدن أحياناً وزواياها أحياناً أخرى**. بحيث أنّ بعض المدن والمناطق ذُكرت في ثنايا المصنّادر التاريخية والجغرافية وكتب الرحالة والبلدانيين غير أنّها استعصت على الباحثين المعاصرين ولم يُفلقوا في تحديدها***، ولو أميط اللثام عنها لكشفت الغموض عن أجزاء مهمة من طريق الحرير****. خاصّة وأن المناطق التي يخترقها هذا الطريق تقع ضمن الأقاليم المعتدلة المعروفة بالعمارة****، على العكس من المناطق الشماليّة الباردة حيث تقلّ العمائر أحياناً وتندعم في الكثير من المواضع*****.

* القسبة: مصطلح أعجمي، ويعني المدينة الصغيرة، أو القرية بالمفهوم الحالي، العمري أبو شهاب الدّين أحمد بن فضل الله بن يحيى (ت. 749هـ/1349م) : مسالك الأبصار في ممالك الأمصار، المجمع الثّقافي، أبو ظبي، 1423هـ/2004م، ج.3، ص.186.

** أندريه ميكيل : المرجع السابق، ج.4، ص.247. ارجع إلى الملحق رقم 07 ص.384. والذي يُوضح تغير أسماء بعض حواضر طريق الحرير بين العصور الوسطى والتسمية الحالية لها.

*** مثال ذلك، الطريق الذي سلكه ماركو بولو شماليّ الصّين، ولم يستطع المحققون تأكيد أو نفي مروره عبر دروب ومسالك طريق الحرير أم لا، ومن ضمن ما قاله هايد في هذا الخصوص: « ولم نكن لتوقّف هكذا طويلاً عند هذا الجزء من وصف طريق ماركو بولو إذا كان الأمر يتعلق بمجرد طريق ضاعت معالمه ». هايد : المصدر السابق، ج.3، ص.78. ارجع إلى الملحق رقم 12 ص.387. والذي يُوضح يذكر بعض المدن المجهولة حالياً ومن المحتمل وقوعها قرب مناطق امتداد طريق الحرير.

**** مثال ذلك، مدينة الفنصورة التي تحدّث عنها الدواداري وغيره من الجغرافيين أنّها مدينة محورية أمّها الثّجار من كلّ حذب وصوب بغرض الدّخول إلى الأراضي الصّينيّة بحكم أنّها منفذ طبيعي وتختصر المسافة والوقت للولوج إلى الصّين. إلّا أنّها حالياً غير محدّدة بالضبط، الدواداري أبو بكر بن عبد الله بن أيك (ت. 736 هـ / 1432م): كنز الدرر وجامع الغرر، تح. بيرند راتكه، ج.1، ص.104.

***** قسم الجغرافيون القدماء وحذا حذوهم جغرافي العصور الوسطى المعمورة إلى سبعة أقاليم، وتتبع تقسيماتهم يُمكن للباحث إدراج الإقليم الذي يدخل طريق الحرير ضمن نطاقه، وبعد تمن واستقراء للمصنّادر الجغرافية والبلدانية اتضح بأنّ خلّ مناطق عبور هذا الطريق تندرج ضمن الإقليم الرابع، والسّمة الغالبة على هذا الإقليم الاعتدال خلافاً للأقاليم الأخرى، فاعتدال الهواء والجو ساهم في تميز وتفوّق سكان هذا الإقليم مقارنة بالأقاليم الأخرى فأظهروا تفوّقاً في العلم والفهم والتّجارة والحذق في الصّناعة. اليعقوبي أحمد بن إسحاق بن جعفر (ت. بعد 292هـ/905م)، البلدان، دار الكتب العلمية، 1422 هـ/2002، ص.14.

وحدد الهمداني بداية هذا الإقليم بأنّه من المواضع التي يطول فيها التّهار أربع عشرة ساعة وثلاثة أرباع السّاعة، وعرضه ثمان وثلاثين درجة، يبتدئ هذا الإقليم شمال أرض الصّين مروراً بكلّ من أرض التّبت وبلخ وإقليمي خراسان والجبال وشمالاً أرض الشّام وبحر المَوْسَط وجزيرة قبرص إلى طنجة وصولاً عند بحر الظّلّمات، الهمداني أبو مُحمّد الحسن بن أحمد بن يعقوب بن يوسف (ت. 334هـ/945م): صفة جزيرة العرب، مطبعة بريل، ليدن، 1884م، ص.8-9. ويُفيد الجغرافي المنجم بأنّ القسم الشماليّ من المعمورة أكثر عمارة من نصفها الجنوبيّ، المنجم إسحاق بن الحسين (ت. في القرن 4هـ/10م) : آكام المرجان في ذكر المدائن المشهورة في كلّ مكان، عالم الكتب، بيروت، 1408 هـ/1988م. وانظر في الملحق رقم : 06 ص.383، جدول يوضح الموقع الفلكي لأشهر محطات طريق الحرير.

ويُمكن تقسيم سطح الأرض إلى الأشكال الثّلاثية: الصّحاري التّملية، صحاري ذات الحصى، والسّهول الطّينية والأراضي الصّخرية والجبال الصّخرية، وعليه فإنّ أغلب مناطق عبور طريق الحرير هي الأراضي الخصبة والصّحاري المعتدلة، للمزيد من المعلومات حول هذا الموضوع، ارجع إلى:

T. Peisker, *The Asiatic Background, in the Cambridge medieval History*, planned by J. B. Bury, the Macmillan company, New york, 1911, Vol.1, p.323.

***** ابن الوردي سراج الدّين أبو حفص عمر بن المظفر (ت. 861هـ/1457م) : خريدة العجائب وفريدة الغرائب، تح. أنور محمود زناتي، مكتبة الثّقافة الإسلامية، القاهرة، 1428 هـ/2008م، ص.32.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

يتشكّل طريق الحرير من مسلك رئيسي ومسالك فرعية، لذلك كثيرا ما يرد في اللغة الأجنبية بصيغة الجمع، **طُرُق الحرير Les Routes de la soie**، ومن ذلك قُسِّم الإطار الجغرافي لطريق الحرير إلى مسلكين رئيسيين يتضمنين طُرُق فرعية وثانوية.

ينطلق* طريق الحرير الرئيسي من مدينة شانغان Chang'an ** الواقعة شمال غرب الصين China *** متجها نحو الشمال الغربي إلى حاضرة كانسو Gansu أين يقطع نهر هوانغ هو أو النهر الأصفر Fleuve Jaune عند**** حاضرة لينقزهو Liangzhou، والذي يصب في البحر

* والملاحظ أنه جرت عادة معظم الدارسين والباحثين الذين تناولوا طريق الحرير بالدراسة والتحقيق أن يُجددوا مساره من الشرق الأقصى باتجاه الغرب الأوروبي عبورا بدول آسيا الوسطى ووصولاً إلى الشرق الأدنى فجنوب أوروبا. إنما هو في حقيقة الأمر ترتيب منطقي بحكم أن غالبية المنتجات نُقلت من الشرق إلى الغرب بهذا الترتيب، وأن الشرق ظلّ المؤثر الفعّال في هذا المسلك الحيوي. فعمل على تزويد الغرب الآسيوي والأوروبي بمحاصلات الشرق.

** تُعرف اليوم بـ قزيان Xian وهي عاصمة مقاطعة شنشي Shaanxi الواقعة شمال غربي الصين حالياً، تعتبر من أهم المدن التجارية في الصين أهلها موقعها لتنبؤ المكانة التجارية، وقد اتخذها العديد من السلالات الصينية خلال العصور القديمة والوسطى كعاصمة لحكمهم، ومن الزخالة الصينيين الذين انطلقوا منها صوب الغرب مقتفين لمسار طريق الحرير، يوجد:

Fah- Hian and Sung-yun, *travels of Fah- Hian and Sung-yun Buddhist Pilgrims, from China to India (400 A. D. and 518 A. D.)*, Trubner and co., London, 1869. Vol.1, p.2.

*** ظَلَّت الصين طوال العهود القديمة –اليوناني والروماني- محط أنظار ومحل إعجاب كبير من طرف الأوروبيين وعلى الرغم من بعد الشقة بينهما إلا أنَّ الأوروبيين حاولوا إيجاد طُرُق توصلهم إلى الصين وذلك عبر الطريق البحري الجنوبي انطلاقاً من البحر الأحمر فالهند وصولاً إلى الصين أو عبر المسالك البرية الشمالية، وأطلق عليها في البداية اسم الشين Chin و Sin أو سين التي تقترب من إلى حد كبير من كلمة Chine أو Sinae، ومن المفترض أن اسم شين ارتبط بالأسماء والكلمات التي لها صلة بمجال التجارة والجغرافيا في منطقة الشرق الأقصى، وانتقلت إلى الغرب عن طريق الملايو، وتم إطلاق هذه التسمية على الأسرة الشرقية القوية التي حكمت الشرق وهي سلالة تشين الحاكمة Dynastie Qin (221-206 ق.م) والتي استطاعت توحيد كل المقاطعات الصينية وإخضاعها لحكمها ولم تكنف بذلك وإنما وسعت حدودها غرباً صوب منطقة آسيا الوسطى وجنوباً نحو البحر، ويسود اعتقاد قوي مفاده بأنَّ اسم الصين أطلق عليها منذ زمن مبكر بدليل ما ورد في قوانين مانو Lois de Manu (1250-1000 ق.م). وذكر اسم الصين أيضاً في مؤلفات قديمة وكذا في ماهابهارات Mahabharate التي تعود إلى القرن الخامس قبل الميلاد أي قبل سلالة تشين بعدة قرون خلت، بدليل أن هذه السلالة سرعان ما تلاشت، ومما ينبغي التنبيه إليه وهو أنَّ اسم الصين لم يكن دقيقاً حتى إنه كان يشمل الهندوس على سبيل المثال، والسؤال الجوهري الذي يُطلق في هذا المقام هل كانت الصين في العصور القديمة تُعرف بهذا الاسم ومتى عرفه الأوروبيون، الواقع أن اسم الصين عُرف في تلك البلاد منذ القرن التاسع ق. م وارتبط مع سلالة تشين أو بعض الأسر التي تحمل اسماً مقارباً لها، إذ أن هذه الأسرة لها جذور تصل إلى القرن التاسع قبل الميلاد كأسرة تشينغ Dynastie Shen (1046-221 ق.م)، وعرف الأوروبيون اسم الصين خلال القرن الأول مسيحي باسم ثينا Thinae وسينا Sinae، ولم يكن الأوروبيون وحدهم من أطلق هذه التسمية على الصين فقط وإنما وردت أيضاً في اللغة السنسكريتية القديمة والمُرجح في هذا أن الأجانب أطلقوا هذه التسمية على هذا القطر، وهو ما ذهب إليه الجغرافي الألماني البارون ف. فون ريشتهوفن Baron F. von Richthofen. ويرى الباحث أن الصين كانت مجهولة لدى الأوروبيين حتى في القرن الخامس قبل الميلاد بدليل أنها لم ترد في كتاب هيرودوت الذي جعل من الهند أبعد أمة من جهة شرق بالتسبة للأوروبيين، ويذكر بأنَّه وراء الهند صحراء شاسعة غير مأهولة بالسكان.. Herodotus, op. cit., Vol.2, P.86.

Jean Pierre Abel Remusat, *Earliest traces of intercourse. Greek and Roman knowledge of China*, In Cathay and the Way Thither Being a collection of Medieval Notices of China, Tr. Sir Henry Yule, Hakluyt Society, London, 1915, Vol.1, p.1-3

**** يُعتبر من أهم أنهار الصين ويحتل المرتبة الثانية بعد نهر يانغتسي، يبلغ طوله 5464 كلم، ينبع من جبال الينانكالا، وقد أشار مؤرخ مجهول إلى هذا النهر وأطلق عليه نهر خمدان نسبة إلى شانغان وذكر من أنه ينبع من جبال سرنديب ويسير لمدة اثني عشر يوماً ثم يُكوّن بركة ماء طولها بحجم عرضها بمقدار خمسة فراسخ، ثم تتفرع من هذه البحيرة مجموعة من الأنهار، ونظراً لطول هذا النهر فإنه يستغرق مسيرة سبعة أيّام ليصل إلى خمدان. مؤلف مجهول (ت. 372هـ/982م): **حدود العالم من المشرق إلى المغرب**، تر. وت.ح.: يوسف الهادي، دار الثقافة للنشر، القاهرة، 1423هـ/2002، ص.54. عُد إلى الملحق رقم 10 ص.386. والذي يُوضح تغير أسماء بعض البحار والمحيطات بين العصور الوسطى والتسمية الحالية لها.

المحيط ط*، ويبقى محافظا على اتجاهه وطوال هذه المسافة يسير محاذيا لهضبة التبت Plateau Tibétain غربا** وصحراء جوبي Désert de Gobi شرقا***، إلى أن يصل إلى أنكسي Anxi، أين يتفرع إلى فرعين شمالي حوض التاريم**** وجنوبه، فأما الطريق الشمالي فينحصر بين جبال تيان شان Tian Shan ***** شمالا وحوض التاريم جنوبا فيمتد غربا من أنكسي إلى هامى Hami ***** وتورفان Turfan وكوشا Kucha وأكسو Aksu ليصل إلى المحطة الرئيسية كاشغر Kashger، وأما الجنوبي فينحصر بين حوض التاريم شمالا وهضبة التبت جنوبا فيمتد غربا من أكسي إلى دوانغ Dunhuang ولولان Luolan إلى نيا Niya فخوتان Khotan إلى

* يُعتبر مادة كُلّ البحور عدا البحار المغلقة كبحر الخزر (قزوين)، أطلق عليه أرسطاطاليس أوقيانوس، تُحيط به اليابسة من كُلّ الجهات، يخرج منه شعبتان شرقية التي تزود البحر الصيني والهندي والفارسي واليميني والزنخي، وأما الشعبة الثانية في الغرب فهي تُغذي البحار الغربية كبحر الظلمات (المحيط الأطلسي) والبحر الرومي (المتوسط). الحموي شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت بن عبد الله (ت. 626هـ/1229م) : معجم البلدان، ط. 2، دار صادر، بيروت، 1995، ج. 1، ص. 344. ارجع إلى الملحق رقم 09 ص. 385. والذي يوضح تغير أسماء بعض أسماء البحار والمحيطات بين العصور الوسطى والتسمية الحالية لها.

** حدد موقع التبت جغرافيًا مجهولًا بأنها تنحصر بين الصين شرقا وحدود بلخ والخلخل غربا، وبين الهند جنوبا وجزء من بلاد الخلخل والتغزغز شمالا، تكمن أهميتها من حيث أن منتجات الهندية ولاسيما الشمالية منها تُنقل إلى بلاد التبت ومنها تُوزع عبر بلاد المسلمين كبلاد ما وراء النهر وخراسان على وجه الخصوص، تمتع التبت بإمكانيات كبيرة في مجال الموارد ففيها معادن الذهب ومسكها قل له نظير في الجودة، كما يوجد بها أيضا أنواع كثيرة من الحيوانات تُستغل جلودها كالأسود والسنجاب والسمور والقاقم والختو. وأكد القلقشندي من أن المسك التبتى لا يُنقل إلى البحر وإنما يعتمد على المسالك البرية ليصل إلى بلاد خراسان. وبلاد التبت على الرغم من أهميتها لم يتعرف إليها الأوروبيون إلا خلال القرن الثالث عشر الميلادي. مؤلف مجهول : حدود العالم من المشرق إلى المغرب، ص. 90. القلقشندي أبو العباس أحمد بن علي بن محمد (ت. 821هـ/1418م) : صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، دار الكتب العلمية، بيروت، 1409هـ/1989م، ج. 2، ص. 128. وانظر أيضا:

M. Malte-Brun, *Geography or a description of all the parts of the World on a new Plan According to the great natural divisions on the globe*, Edinburgh printed for Adam Black, London, 1822, Vol.2, p.614-615.

*** تشغل صحراء جوبي شمال وسط الصين، وتحتل مساحة شاسعة تقدر بمليون وثلاث كلم².

Sven Hedin, *Riddles of the Gobi Desert*, George Routledge, London, 1933, p.

**** ويظهر حوض التاريم على شكل بيضاوي تقريبا، وتتواجد جنوبي حوض التاريم واحات في كُلّ من كاشغر وباركند وخوتان وكريا وكلها تقع على روافد متقطعة من نهر التاريم، كما تتواجد شمالي حوض التاريم بعض الواحات الصغيرة ومنها: كوتشا وأكسو الواقعة جنوب جبال تيان شان.

Denis Sinor, *the Cambridge history of early Inner Asia*, Cambridge University Press, Cambridge, 2008, p.39.

***** تمثل ركيزة جبال تركستان، تتبع منها أهم أربعة أنهار، وهي: سيحون وجيحون في بلاد تركستان الغربية وغري إيلي وتاريم في تركستان الشرقية، أعلى قمة في هذه الجبال تُعرف خان تكري ويبلغ علوها 7315 متر، تتواجد في سفوح هذه الجبال جنات وفي وسطها ثلوج وفي أعلاها صخور سوداء. عبد العزيز جنكير خان : تركستان قلب آسيا، الجمعية الخيرية التركستانية، (د. ت.)، ص. 15-16.

***** اكتسبت هذه المحطة أهمية إستراتيجية مقارنة بالمحطات الأخرى، ففي سنة 73 م. اتخذها الصينيون كقناة رئيسية للاتصال مع منطقة آسيا الوسطى. كما تمتع المنطقة بمنحآت زراعية وافرة وبمختلف السلع وهو ما أهلها لاستقطاب حركة المرور التي تعبر المنطقة.

M. Aurel Stein, *la traversée du désert par hiuan-tsang en 630 ap. j.-c.*, dans T'Oung Pao ou Archives Concernant l'histoire, les Langues, La géographie et L'ethnographie de L'Asie orientale, Revue dirigée par Henri Cordier et Paul Pelliot, Janvier 1920/1921, Leiden, 1920. Vol. 20, p.332-336.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

يركند Yarkand * ليتلقي هذا الطريق -الجنوبي- بالطريق الشمالي عند كاشغر، محتنباً للمرور بكل من الصحراء القاحلة تاكلامكان Désert du Taklamakan ** وهضبة التبت وجبال تيان شان.

وتجدر الإشارة إلى أن الرحالة البوذي الصيني تشيونتسانغ Xuanzang (ت. 664م) قد عبر كل هذه المحطات السالفة الذكر أثناء رحلتي الذهاب والإياب من الصين إلى الهند⁽¹⁾. كما يفترض أيضاً أن الرحالين الإيطاليين البندقيين نيكو و مافيو بولو Niccolo et Maffeo Polo قد مرّا بهذا الطريق أي بخارى - سمرقند - شمالي جبال تيان شان ثم ولجا كاشغر وقطعا الطريق الجنوبي من حوض التاريم، بدليل أنهما مرّا بحوضه، كيارقند وختن⁽²⁾.

(1) أنظر: Si Yu Ki (Xuanzang D. 664 CE), *Buddhist Records of the Western World*, . Tr. from english. Samue Beal, Hiun Tsiang, Kegat Paul, Trench, Trubner, London, 1906, Vol.1-2.

(2) هايد : المرجع السابق، ج.3، ص.76.

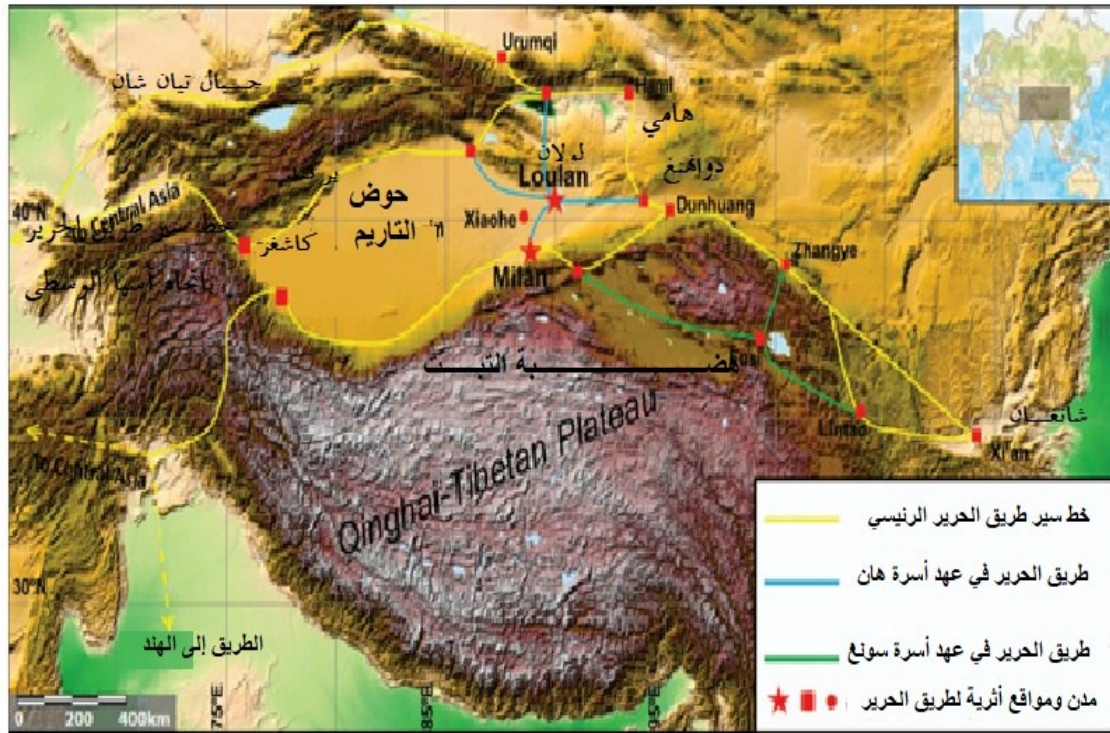
* تعتبر إحدى أهم المدن الواقعة في حوض التاريم، تقع شرق إقليم تركستان، وهي اليوم تابعة لولاية Xinjiang الصينية ذات الحكم الذاتي في جمهورية الصين الشعبية، تقع على نهر يُسمى باسمها، ينبع من الجزء الشمالي من جبال قرقورم، ليصب في نهر تاريم، اكتسبت أهمية موقعها من خلال مرور طريق الحرير ، فقد اعتبرت كمركز تجاري مهم يحكم أنها مفترق طرق بالنسبة لطريق الهند والصين.

C.E. Bosworth, *Yarkand*, in The Encyclopaedia of Islam, Prepared by a number of leading Orientalists, Edited by an Editorial Committee consisting of H. A. R. Gibb and others, E. J. Brill, Leiden, 1986. Vol.11. p.286.

** تقع صحراء تاكلامكان وسط حوض التاريم تحتوي على كميات هائلة من الرمال وهو ما جعل منها منطقة خالية من الغطاء النباتي باستثناء المناطق المحاذية لنهر التاريم وروافده التي تنفرج في بحيرة لوبنور Lop Nor، ونظرا لبعده هذه الصحراء عن المسطحات المائية فهي تُعد أكثر المناطق جفافاً على وجه الأرض، بحيث أن الأمطار لا تسقط إلا مرة واحدة أو مرتين في السنة وأحيانا تمر السنين دون هطول أي مطر، غير أن الحواف الشمالية والجنوبية لهذه الصحراء تتواجد بها بعض الواحات الخصبية القريبة من جبال تشان نيان وبامير. Denis Sinor, op. cit. , p.38.

وقد أشارت المصنفات التاريخية والجغرافية القديمة إلى مدى خطورة الصحراء على المسافرين من أجل ذلك سعى إلى تبيان حدودها وتحديد الوقت الذي يستغرق قطعها، ومن هؤلاء الباحثين يُوجد هيروودوت لما ذكر صحراء الشام وذكر من أنها تنحصر ما بين جينيسوس وجبل كاسيوس والبحيرة صحراء كبيرة تستلزم ثلاثة أيام على الأقل لقطعها وأفاد من أنها تفتقر إلى المياه. هيروودوت (ت. 425 ق.م) : تاريخ هيروودوت، ترجمة عبد الإله الملاح، مراجعة أحمد الشقاف ومحمد بن صراي، الجمع الثقافي، أبو ظبي، 1422هـ/2001م، ص.219.

خريطة رقم (01) تُمثل خط سير طريق الحرير في الأراضي الصينية.



الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

ومن محطة كاشغر الإستراتيجية يتجه طريق الحرير غربا خارجا من الفضاء الصيني داخلا إلى فضاء آسيا الوسطى* قاطعا نهر سيحون** ليلج بذلك بلاد ما وراء النهر، أين يتفرع طريق الحرير مجددا إلى فرعين: شمالي وجنوبي، فأما الشمالي فيمر عبر إقليم الصغد*** مخترقا لحاضرتي سمرقند وبخاري وأما الجنوبي فيمر عبر بلخ ليلتقيا (الطريق الشمالي والجنوبي) مجددا في مرو**** أين تنتهي بلاد ما وراء النهر***** سالكا بذلك نهر جيحون*****.

* تضم هذه المنطقة اليوم جمهوريات آسيا الوسطى التي انفصلت عن الاتحاد السوفياتي سابقا، وهي ذات الأغلبية المسلمة، وهي: كازخستان، أوزبكستان، قيرغيزستان، طاجيكستان، تركمنستان، ويضاف إليهم أذربيجان، مسعود الخوند: الموسوعة التاريخية الجغرافية، دار رواد النهضة، بيروت، (د. ت.)، ج.2، ص.107. وبناء على ذلك يرى الباحث بأن مصطلح آسيا الوسطى لم يكن معروفا في العصور الوسطى بهذا الاسم وإنما اندرج تحتها الأقاليم التالية، ما وراء النهر، الصغد، خوارزم، الجبال، وخراسان.

** بفتح السين وسكون الياء، عُرف قديما قبل الإسلام باسم جاكسارتس وعُرف منذ الغزو المغولي إلى يومنا هذا باسم سيرداريا، يُعتبر من أشهر أنهار بلاد ما وراء النهر، ينبع من جبل الخلق ويمر عبر الشاش ليصب في نهر أوزجند الواقعة بين بناكت وجمدار وعندما تجتمع كل هذه الأنهار يعرف حينئذ بنهر الشاش أو نهر البرك أي سيحون، يتجمد هذا النهر في فصل الشتاء قرابة ثلاثة أشهر مما يسمح باحتياز القوافل، مؤلف مجهول: حدود العالم من المشرق إلى المغرب، ص.57؛ الحموي: المصدر السابق، ج.3، ص.294.

*** بضم الصاد وسكون الغين، عاصمة هذا الإقليم سمرقند، وأصل تسمية هذا الإقليم راجع إلى اسم الوادي والنهر الذي تشرب منه تلك المناطق، يبدأ هذا الإقليم من جبال اليتم الواقع ببلاد الترك شمالا إلى غاية الصغانيان إلى أن يتصل بأرض بنجيكت إلى أن ينتهي إلى بورغسر، يتميز هذا الإقليم بكثافة الغطاء النباتي نظرا لكثرة المجاري المائية من أنهار وبحيرات ووديان، كما تتميز أيضا باتصال قراها انطلاقا من سمرقند ووصولا قرب بخاري، تبلغ مساحة هذا الإقليم ستة وثلاثين في ستة وأربعين أي ستة وخمسون وستمئة وألف فرسخا. الحموي: المصدر السابق، ج.3، ص.409؛ البغدادي صفي الدين عبد المؤمن بن عبد الحق (ت.739هـ/1338م): مراصد الإطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع، دار الجليل، بيروت، 1412هـ/1992م، ج.2، ص.842. عمر ابن الوردی: المصدر السابق، ص.125-126. ارجع إلى الملحق رقم 11 ص.386. والذي يوضح الحيز الجغرافي لأهم أقاليم طريق الحرير بين العصور الوسطى والدول والمدن الممثلة له حاليا.

**** المسافة بين بلخ ومرو قُدرت بمائة وست وعشرون فرسخا، ابن خرداذبة: المصدر السابق، ص.18. وللمزيد من الإيضاح حول تحديد وحدات القياس الواردة في الدراسة كالفرسخ والبريد وغيرهما، ارجع إلى الملحق رقم (05) ص.382.

***** بلاد أو إقليم، يحدها شرقا هضبة التبت والهند وغربا الغور وحدود الخليج، وشمالا حدود الخلخل وجنوبا إقليم خراسان، تمتعت هذه البلاد بثروات طبيعية من أراض خصبة وأنهار ومعادن الجواهر والذهب والفضة وبعض العقاقير، استقطبت التجار إليها قديما وحديثا، وأفاد الحموي من أنه يُراد بالنهر جيحون فالبلاد الواقعة شرقه عُرفت قبل الإسلام ببلاد الهياطلة (الصغد)، وبعد الإسلام عُرفت ببلاد ما وراء النهر والواقعة غربه، فشمالها بلاد خوارزم وجنوبها خراسان. مؤلف مجهول: حدود العالم، ص.126؛ الاصلطخري أبو إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي (ت.346هـ/957م): المسالك والممالك، دار صادر، بيروت، 2004م، ص.286-287؛ الحموي: المصدر السابق، ج.5، ص.45.

***** يُعتبر من أكبر أنهار بلاد ما وراء النهر، يُعرف اليوم باسم آمو داريا، يبدأ من بلاد وخان، ثم يسير بين بلادي بلور وشكان وخان ثم يقطع كل من ختلان وطخارستان وبلخ والصغانيان سالكي بذلك ثلاثة أقاليم، وهي: خراسان وما وراء النهر وخوارزم، ليصب في بحيرة جيحون والتي تُعرف أيضا ببحيرة خوارزم وتُعرف اليوم ببحر الآرال. ويصب فيه ستة أنهار، وهم: نهر هلبك وبريان وفارغر وانديجاراغ وخشاب ثم يلتقي بنهر القواديان ثم يتصل أيضا بنهر الصغانيان. المقدسي أبو عبد الله محمد بن أحمد بن أبي بكر البشاري (ت. نحو 380 هـ/990 م): أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ط.3، دار صادر، بيروت، 1411هـ/1991م، ص.22؛ مؤلف مجهول: حدود العالم من المشرق إلى المغرب، ص.55-56؛ ابن حوقل: المصدر السابق، ج.2، ص.451.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

يسير بعدها طريق الحرير غربا صوب إقليم خراسان* مخترقا بذلك الحواضر التالية: طوس (مشهد) و نيسابور** والدامغان والري***، ليخترق بعدها طريق الحرير إقليم الجبال**** عبر المدن التالية: قم، همدان، كرمشاه، وحلوان أين ينتهي هذا الإقليم، مجتنباً المرور بتضاريس وأقاليم في غاية الخطورة والصعوبة فيخترق إقليم الجبال في أسهل ممراته***** جنوباً مجتنباً العبور بالأقاليم والمناطق الوعرة كالمفازة الكبرى فيسير محاذياً لها في أقصى شمالها*****.

* نقل البكري عن الجرجاني أن اسم خراسان مركب من كلمتين فارسيّتين، وهما: خر بمعنى كُـلٌّ، وأسان معناه السهل، أي: كُـلٌّ بلا تعب، وقال آخرون بأنّ معنى خراسان بالفارسية مطلع الشمس، وأما العرب فإذا أُطلقت خراسان فإِراد بها بلاد المشرق كلّها، وحدّد ابن حوقل هذا الإقليم الذي يضم مدن وحواضر عديدة، يحده نهر جيحون شمالاً، وسجستان وجبال الهندوكوش الهندية جنوباً، وأما شرقاً فيحده صحراء الصين وسجستان وغرباً فتحده المفازة وقوهستان. وأفاد ابن الفقيه من أن خراسان تُثمل ملتقى الطّرق البريّة القادمة من كُـلِّ الاتجاهات، كطريق أصبهان – الري، وطريق كرمان – سجستان، وطريق فارس – خراسان، وهناك أيضاً: طريق يزد وطريق شور وطريق زاور وطريق خبيص والطّريق الجديد الممتد من كرمان إلى خراسان. وقد حدد المصنف مقدار مسافة كُـلِّ هذه الطّرق السّالفة الذّكر، البكري أبو عبيد عبد الله بن عبد العزيز بن مُحمّد الأندلسي (ت. 487هـ/1094م): «معجم ما استعجم من أسماء البلاد والمواضع، ط.3، عالم الكتب، بيروت، 1403هـ/1983م، ج.2، ص.489-490؛ ابن حوقل أبو القاسم مُحمّد بن حوقل التّصفيي (ت. بعد 367هـ/977م): «كتاب صورة الأرض، منشورات دار مكتبة الحياة، بيروت، 1979، ج.2، ص.426. الاضطخري: المصدر السّابق، ص.253؛ ابن الفقيه أبو عبد الله أحمد بن مُحمّد بن إسحاق الهمداني (ت. 340هـ/951م): البلدان، تح. يوسف الهادي، عالم الكتب، بيروت، 1416هـ/1996م، 229.

** بين طوس ونيسابور مرحلتين، اليعقوبي: البلدان، ص.93.

*** قُدرت المسافة من بغداد إلى الري بـ مائة وسبع وستون فرسخاً، كما تحدّدت المسافة بين بغداد ونيسابور بـ ثلاثمائة وخمسة وسبعون فرسخاً، ابن خرداذبة: المصدر السّابق، ص.22-24.

**** أُطلق على هذا الإقليم في العهد اليوناني بلاد ميديا Media، بينما أطلق عليها الجغرافيون والبلدانيون المسلمون الأوائل بإقليم الجبال، وفي العهد السلجوقي في القرن 6هـ/12م أصبح معروفاً باسم عراق العجم تميزاً له عن عراق الغرب، الذي هو في الواقع القسم الجنوبي من بلاد ما بين النهرين، يمتد هذا الإقليم من سهول العراق والجزيرة الفراتية غرباً إلى مفازة خراسان، ويحده شمالاً حدود الديلم وبحر قزوين وأما جنوباً فيحده إقليم خوزستان، والملاحظ عن هذا الإقليم أن جباله في غاية الوعورة باستثناء الحواضر التي يخرّقها طريق الحرير وهي همدان والري وثُمَّ فإنّ الجبال هنالك تكون أقلّ وعورة وشموخاً للمزيد من الشّرح والايضاح حول هذا الإقليم، ارجع إلى: الاضطخري: المصدر السّابق، ص.195-202؛ Herodotus, op. cit., Vol.4, P.05؛ كي لسترنج: بلدان الخلافة الشّرقية يتناول صفة العراق والجزيرة وإيران وأقاليم آسية الوسطى منذ الفتح الإسلامي حتّى أيّام تيمور، تر. وت.ع، بشير فرنسيس وكوركيس عوّار، ط.2، مؤسسة الرّسالة، بيروت، 1405هـ/1985م، ص.220.

***** يُشير الاضطخري إلى أن الطّريق الممتد من همدان إلى قم ثمّ الري بأنّ جباله معتدلة غير مكلفة أما المناطق الأخرى كحد شهرزور والصّميّة والسّيروان والور إلى أصبهان فتحيط بها جبال في غاية الصّعوبة. المصدر السّابق، ص.119.

***** يجد المفازة شرقاً مكران وحدود سجستان، وغرباً قومس والري وقم وقاشان، وشمالاً إقليم خراسان وشيء من سجستان، وجنوباً كرمان وفارس، تُعد من أخطر الأقاليم والبلاد خطراً على المسافرين وعلى الرّغم من اتساعها الشاسع إلّا أنّها تحتوي على عدد قليل من القرى بحكم قساوة طبيعتها وكثرة المخاطر النّاجمة من طرف قُطّاع الطّرق، يقول في شأها الاضطخري: « وهذه مفازة من أكثر المفاوز لصّوفاً وفساداً وذلك أنّها ليست في حيّز إقليم يعينه فيرها أهل ذلك الاقليم بالحفظ لأنّه يحيط بهذه المفازة أيد كثيرة من سلاطين شتى، فبعض هذه المفازة من عمل خراسان وقومس، وبعضها من عمل سجستان، وبعضها من عمل كرمان وفارس وأصبهان وقم وقاشان والري، فإذا أفسد القُطّاع في عمل دخلوا عملاً آخر ومع ذلك فهي مفازة يصعب سلوكها بالخيول وإنّما تُقطع بالابل، فأما الدوابّ للأحمال فلا تسلك إلّا على طرق معروفة، ومياه معلومة، ان تجاوزوها في أعراض هذه المفازة هلكوا، وللصوص في هذه المفازة مأوى يعتصمون به، وبأوون إليه ويخفون فيه المال والدخائر يعرف بجبل كركس». المصدر السّابق، ص.227-228.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

يدخل بعدها طريق الحرير ضمن إقليم عراق العرب* أين يمر بالمدن والقرى التالية: قصر شيرين** ثم ينعطف جنوباً نحو خانقين ثم يسير غرباً إلى جلولاء لينعطف نحو الجنوب الغربي صوب بغداد ماراً بكل من الدسكرة والنهروان ليقطع نهر دجلة ليصل إلى بغداد*** ثم يقطع نهر الفرات متجهاً صوب الشمال الغربي محاذياً لنهر الفرات شرقاً وشبه الجزيرة العربية غرباً إلى أن يصل إلى الأنبار ويبقى محافظاً على اتجاهه بحيث يقطع كل من: الرّب وهيث والتاؤوسة والوسة والفحمية والنّهية****.

* أطلق عليه عراق العرب تميزاً له عن عراق العجم، قاعدة هذا الإقليم بغداد كما ضمّ عدّة مدن وقرى أخرى، يمتد طويلاً من تكريت إلى عبادان، وعرضاً من القادسية إلى حلوان. عمر ابن الوردى: المصدر السابق، ص. 114.

** المسافة من حلوان إلى قصر شيرين حددها المقدسي بمرحلة، وإلى خانقين بمرحلة كذلك، أي سبعة فراسخ ونصف. المقدسي: المصدر السابق، ص. 135.

*** فصل ابن خرداذبة في هذا الطريق، وقدّر المسافة بين كلّ محطة وأخرى وبدأ ببغداد مقر الخلافة، فمن بغداد إلى النهروان أربعة فراسخ، ثم إلى دير بازما أربعة فراسخ، ومن بازما إلى الدسكرة ثمانية فراسخ، ومنها إلى جلولاء سبعة فراسخ، ومنها إلى خانقين سبعة فراسخ، ثم إلى قصر شيرين ستة فراسخ، وعلى ذلك فالمسافة التي يقطعها طريق الحرير بدءاً من قصر شيرين إلى غاية بغداد بناءً على ما ذكره صاحب المسالك والممالك ستة وثلاثون فرسخاً، أي 194 كلم. وهي اليوم مقدرة بـ 224 كلم. وهي مسافة متقاربة نوعاً ما إذا اعتبرنا بأنّ هذا الكتاب من أوائل ما ألفه علماء الإسلام في هذا المجال. ابن خرداذبة: المصدر السابق، ص. 18-19. في حين أن الإدريسي قدر هذه المسافات بالأميال والمراحل، فمن بغداد إلى النهروان اثنا عشر ميلاً، ومن النهروان إلى الدسكرة ستة وعشرين ميلاً، ومنها إلى جلولاء إحدى وعشرين ميلاً ومن جلولاء إلى خانقين سبعة وعشرين ميلاً، ومن خانقين إلى قصر شاهين ثمانية عشر ميلاً، وعلى ذلك فالمسافة بين بغداد وقصر شيرين قدرها الإدريسي بمائة ميل، أي 188 كلم. وهي قريبة جداً ممّا قدرها به ابن خرداذبة. الإدريسي: محمد بن محمد بن عبد الله بن إدريس الحسني الطالبي (ت. 560هـ/1165م): نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، عالم الكتب، بيروت، 1409هـ/1989م، ج. 2، ص. 669-670؛ وأفاد الطبري أيضاً من أن جيش قحطبة انطلق من طوس ثم نيسابور فالزري إلى أن وصل إلى حلوان، وهو ما يؤكد من الجيش العباسي الذي أطاح بالأمويين قطع أشواطاً مهمة من طريق الحرير البري، الطبري أبو جعفر محمد بن جرير بن يزيد بن كثير (ت. 310هـ/923م): صحيح وضعيف تاريخ الطبري، تح. بن طاهر البرزنجي، مر. محمد صبحي حسن حلاق، دار ابن كثير، دمشق، 1428هـ/2007م، ج. 3، ص. 773. وهو ما ذهب إليه الدّينوري أبو حنيفة أحمد بن داود (ت. 282هـ/894م): الأخبار الطوال، تح. عبد المنعم عامر، مر. الدكتور جمال الدين الشيال، دار إحياء الكتب العربيّة، القاهرة، 1960م، ص. 364.

هذا وقد أفاد مؤرخ مجهول عاش خلال القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي من أن القائد العسكري العباسي الشهير الحسن بن قحطبة الطائي (ت. 181هـ/797م) وفي أثناء زحفه على العراق -ضمن الصراع الأموي العباسي- ضدّ القائد الأموي يزيد بن عمر بن هبيرة الفزاري (ت. 132هـ/750م) سلك هذا الجيش المقطع التالي من طريق الحرير: حلوان - قصر شيرين - خانقين - الدسكرة - نهر دجلة - بغداد. مؤلف مجهول (ت. ق. 3هـ/9م): أخبار الدولة العباسية وفيه أخبار العباس وولده، عبد العزيز الدوّري وعبد الجبار المطليبي، دار الطليعة، بيروت، (د. ت.)، ص. 364-366.

**** فصل ابن خرداذبة في هذا المسلك الحيوي، وحدد المسافة بين كلّ قرية وأخرى، فمن الأنبار إلى الرّب سبعة فراسخ، ومن هذه الأخيرة إلى هيث اثنا عشر فرسخاً، ومن هيث إلى التاؤوسة سبعة فراسخ، ومن التاؤوسة إلى الوسة سبعة فراسخ، ومن الوسة إلى الفحيمة ستة فراسخ، ومن الفحيمة إلى النّهية اثنا عشر فرسخاً. المصدر السابق، ص. 217.

ينعطف طريق الحرير غربا عندما يصل إلى محطة بدورا أوروبوس Doura Europos (قرية من بوكمال حاليا) فيدخل طريق الحرير حينئذ بلاد الشام*، فيمر عبر مدن وقرى بادية الشام إلى أن يصل إلى محطة تدمر Palmyre أين يتفرع حينها إلى ثلاثة طرق الأول شمالي صوب حلب والثاني في الوسط باتجاه دمشق والثالث جنوبي إلى البتراء Pétra ومن البتراء يتفرع إلى ثلاثة فروع إما غزة غربا أو بلاد الحجاز جنوبا أو إلى الإسكندرية**. والملاحظ أن كل هذه الطرق التي تعبر بلاد الشام ومصر تصب في السواحل الشرقية للمتوسط***. هذا عن الإطار الجغرافي العام لطريق الحرير البري الرئيسي⁽¹⁾.

ويفيد المؤرخ الاقتصادي هايد بأن التجارة اتبعت نفس السبل والاتجاه الذي سلكته إبان العصور القديمة، وهو ما انطبق على الطرق التجارية الكبرى، فهي نفسها تقريبا مع تغير طفيف أملت الظروف الأمنية والاقتصادية⁽²⁾. ويُعدّ طريق الحرير كأشهر طريق تجاري منذ ألفين سنة خلت⁽³⁾، واعتبر أيضا كأطول وأقدم طريق تجاري عرفته البشرية⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ اعتمدت في تحديد خط سير طريق الحرير من منطلقه بشانغان شرقا إلى سواحل بحر الزوم غربا على مجموعة من كتب الرحالة والجغرافية، ومنها: ابن خرداذبة، في تحديد المسافات بين محطات طريق الحرير خاصة في منطقة آسيا الوسطى وإيران والعراق، أما في المرحلة الصينية فاعتمدت على خط سير الرحالة البوذي فاهيان في رحلته

Fah- Hian and Sung-yun, *travels of Fah- Hian and Sung-yun Buddhist Pilgrims, from China to India (400 A. D. and 518 A. D.)*,

كما اعتمدت أيضا على بعض المراجع العربية كنعيم زكي فهمي: طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1393هـ/1973م، ص. 154-188؛ وبعض المراجع الأجنبية ككتاب هنري غروسي

René Grousset, *L'empire des steppes, Attila, Gengis-Khan, Tamerlan*, 4^{ed} Payot, Paris, 1965, p. 72-74.

⁽²⁾ ف. هايد: تاريخ التجارة في الشرق الأدنى، تر. أحمد محمد رضا، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1985، ج. 1، ص. 14.

⁽³⁾ أنظر: Sadik Ridvan Karluk & Suleyman Cem Karaman, op. cit., p. 731.

⁽⁴⁾ أنظر: Sally Hovey Wriggins, *The Silk Road Journey with XUANZANG* Westview, Colorado press, 2004, p. 20.

* حصر الاصطخري موقع بلاد الشام ببحر الزوم غربا، وأما شرقها فتحتها البادية التي تمتد من آيلة إلى حد بلاد الروم مروراً بنهر الفرات، وأما شمالا فيحدها بلاد الروم وأما جنوبا فيحدها مصر. واحتلت بلاد الشام موقعا مهما لا يُستهان به بالنسبة للتجارة الدولية في العصور القديمة، وازدادت مكانتها بنشاط طريق الحرير الرّبط بين الشرق الأقصى وأوروبا عبر بلاد الشام، ومثلت لعدة قرون خلت همزة وصل بين الطرق البرية القادمة من العراق باتجاه مصر، وبلغت من الأهمية ما بلغته بابل في العراق، واستغلت المسالك الرابطة بين قطبي التجارة مصر والعراق في السلم بنقل السلع والبضائع وفي الحرب بنقل الجيوش، ولعل من أبرز الدويلات التي قامت في بلاد الشام واكتسبت أهمية بالنسبة للطرق التجارية الدولية دولة العمورية (7 و 6 ق.م.) التي توسعت قارات العالم القديم آسيا وإفريقيا وأوروبا، وبسطت هيمنتها على أهم البحار في التجارة الدولية، ألا وهو بحر الأبيض المتوسط والذي عُرف في عهد المجد العموري ببحر أمور العظيم وهيمنت أيضا على البحر الأحمر والخليج العربي. الاصطخري: المصدر السابق، ص. 55؛ عفيف بمنسي: التراث الأثري السوري، منشورات الهيئة العامة السورية للكتاب، دمشق، 2014م، ص. 7؛ فاطمة جود الله: سوريا نبع الحضارات تاريخ وجغرافية أهم الآثار في سورية، دار الحصاد للنشر والتوزيع، دمشق، 1999، ص. 68-69؛ باتريشيا كرون: المرجع السابق، ص. 44.

** تعتبر بعض المصادر والمراجع الطريق الممتد من بلاد الأندلس إلى طنجة مروراً عبر مضيق جبل طارق ثم المغرب الأوسط فالمغرب الأدنى وصولاً إلى مصر، ثم يتجه نحو بلاد الشام ليمر عبر الرملة ودمشق ليتصل بطريق الحرير المتألف الذكر عبر كل من العراق ببغداد وبلاد فارس عبر بلاد الأهواز ثم إلى كرمان فالصين، إنما هو من الطرق

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

ووجدت بعض الفروع التي تصب في المسلك الرئيسي لطريق الحرير، ومن ذلك المسالك الشمالية التي تربطه بأوروبا Europe*، ومن أشهرها الطريق الذي ينطلق من محطة تورفان باتجاه شمال سفوح جبال تيان شان إلى أن يصل إلى طقشند ثم يتصل بطريق الحرير الرئيسي عند سمرقند، وقد سلكه تشيونتسانغ أثناء رحلة الذهاب إلى الهند وسجل معاناته مع تضاريسه الصعبة من جبال وممرات وعرة بالإضافة إلى ندرة محطاته** مقارنة بالطريق الرئيسي السالف الذكر***. وهناك طريق شمالي آخر ينطلق من بخارى في اتجاه الشمال الغربي والذي يمر عبر بلاد خوارزم**** فشمال بحر الخزر(قزوين)***** ليتصل بالبحر الأسود

التجارية الدولية التي أفادت واستفادت من طريق الحرير، وقد سلك هذا الطريق التجار اليهود، وسلكه أيضا أو قطعه الطريق جزء من مقاطعه أو بعضها رحلات من الغرب نحو الشرق، ومن أمثلة من سار عبر هذا الطريق يوجد أبو الحسن سعد الخير بن محمد بن سهل الأنصاري الأندلسي، البنسي المحدث (ت. 541هـ/1144م)، إذ ارتحل من بلاد الأندلس إلى بلاد المشرق ومنها سافر إلى الهند والصين بغرض ممارسة النشاط التجاري، غير أن المصادر التاريخية لم تورد تفاصيل رحلته على الرغم من أهميتها. ابن خرداذبة: المصدر السابق، ج. 1، ص. 154-155؛ ابن العماد الحنبلي عبد الحي بن أحمد بن محمد (ت. 1089هـ/1679م): شذرات الذهب في أخبار من ذهب، تج. محمود الأرنؤوط، دار ابن كثير، دمشق، 1406 هـ / 1986 م، ج. 6، ص. 210؛ محمود اللهبي: التجارة الداخلية والخارجية في الدولة العربية الإسلامية في العصر العباسي (132-656هـ/ص. 178؛ نقولا زيادة: مشرقيات في صلات التجارة والفكر، الأهلية للنشر والتوزيع، بيروت، 2002، ص. 149. أندريه ميكيل: المرجع السابق، ج. 4، ص. 255-256.

*** يُعتبر أكبر بحار العالم مساحة والتي تُقدر بـ 2512300 كم². حمل قديما أسماء عدة منها: بحر الأندلس، المغرب، الإسكندرية، الشام، القسطنطينية، الإفرنج، و بحر الرّوم. يقع بين جنوب أوروبا وشمال إفريقيا وغرب آسيا، و من ذلك، سمي بالمتوسط. يربطه بالبحر الأبيض، مضيق جبل طارق، ويتصل في شماله ببحر إيجه والأيوبي والأدرياتيكي والتيراني، وينفذ إلى البحر الأحمر عن طريق قناة السويس. وأهم جزره: البليار، سردينيا، صقلية، كورسيكا، رودس، كريت، مالطة و قبرص. شكّل معبرا للتجارة العالمية نحو الشرق، تراجعت مكانته منذ اكتشاف رأس الرجاء الصالح -جنوب القارة الإفريقية- واستعاد حيويته منذ حفر قناة السويس عام 1869م. ابن حوقل النصيبي: المصدر السابق، ص. 174؛ ياقوت الحموي: المصدر السابق، ج. 1، ص. 345؛ منير البليبي: دائرة المعارف الميسرة، مقتبسة عن موسوعة المورد، ج. 1، بيروت، 1990، ص. 203.

* ويعود سّر التواصل بين القارتين الآسيوية وأوروبية إلى عوامل طبيعية وبشرية ساهمت عبر العصور التاريخية المختلفة في ازدهار وتطور الصلة الاقتصادية والثقافية بين القارتين، ومن هذه العوامل الطبيعية يوجد: امتداد السهوب الأوروبية الآسيوية من البحر الأسود غربا إلى منغوليا شرقا، ولقد ساهم امتداد هذه السهوب في انتقال الجيوش من وإلى أوروبا.

H. F. Tozer, M. A., F. R. G. S., *A History of Ancient Geography*, Cambridge at the university Press, Cambridge, 1897, p.68.

** ويصدق على هذا الطريق والمناطق المحيطة به قول ابن سعيد المغربي: « ليس فيه بلد مذكور ولا معلم مشهور ». كتاب الجغرافيا، تج. وت. إسماعيل الغربي، المكتب التجاري للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، 1970م، ص. 182، ص. 206.

*** يظهر ذلك جليا من خلال عدد المحطات البرية التي صادفها الرحالة تشيونتسانغ في طريقه إلى الهند. Si Yu Ki, op. cit., Vol.1, P.30-33.

**** بضم الخاء وفتح الواو، تقع عند آخر مصب نهر جيحون، وهو إقليم مستقل عن إقليمي خراسان وما وراء النهر، تُعتبر من أبرد البلاد فمنها يتدنى جمود نهر جيحون، تُحيط بها الصحراء من كل جانب، يحدها غربا وشمالا بلاد الترك، وشرقا بلاد ما وراء النهر، وجنوبا إقليم خراسان، القلقشندي: المصدر السابق، ج. 4، ص. 451.

***** وهو عبارة عن بحيرة كبيرة (بحر مغلق) لا يتصل بالبحار الخارجية يصب فيه نهر مالح يُعرف بنهر آتل أو نهر الروس، لا يوجد به مد أو جزر، يحده شرقا جزء من بلاد الديلم وطبرستان وجرجان وجزء من المفازة الواقعة بين جرجان وخوارزم، ويحده غربا أران وبلاد الخزر والمفازة وحدود السيرير. وأما شمالا فيحده مفازة الغزية، وجنوبا إقليم الجبل والديلم، يفتقر هذا البحر للموارد كالجواهر من لؤلؤ أو مرجان سوى الثروة السمكية. طوله كعرضه والمقدر بأربعمائة فرسخ. الإصطخري: المصدر السابق، ص. 217-218؛ ابن حوقل: المصدر السابق، ج. 2، ص. 386. مؤلف مجهول: حدود العالم، ص. 27.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

مجتنبا المرور بأراضي إيران*، ويُجده Archibald Louis يكونه ينطلق من بلاد تركستان** ليجتاز كُلَّ من بحريّ الخزر والأسود*** ليصل إلى شبه جزيرة القرم****، وازدادت أهمية هذا المسلك في نقل سلع الشرق باتجاه الشرق الأدنى، في حدود القرن الخامس الميلادي لما هزم الهون البيض الإيرانيين وتمكنهم من بسط نفوذهم على إقليم الصغد ليتسنى لهم ممارسة دور الوسيط التجاري بين دول الشرق الأدنى***** والصين⁽¹⁾، وقد استعمل وقت الحاجة خاصّة في حال تعرض الطريق الرئيسي للخطر والانسداد، كما استعمل أيضا في فصل الصيف لما يعتدل المناخ نسبيا بحيث يقل تساقط الأمطار وتذوب الثلوج⁽²⁾.

* أفاد المؤرخ الفرنسي دينج Georges Bernard Depping أن الرومان اضطروا إلى سلوك هذا الطريق لطلب المنتجات الهندية وهذا عبر سلوك نهر جيحون والعبور شمال بحر قزوين ونهر سيروس للوصول إلى البحر الأسود، غير أنّ الرومان لم يتمكنوا من نقل إلا عدد قليل من السلع عبر هذا المسلك والذي اعترضته العديد من العقبات كالجبال وقلة الطرق الصالحة للسير وعدم صلاحية بعض الأنهار للملاحة، واعتُبر الحرير المادّة الوحيدة التي نُقلت عبر القوقاز انطلاقا من الهند، ومع ذلك فإنّ انتقال المواد الهندية إلى روما كان يتطلب وجود ما بين أربعة إلى خمسة وسطاء تجاريين. وهو ما يجعل هذا الطريق غير عملي وغير مربح للرومان.

G. B. Depping, *Histoire Du Commerce entre le Levant et L'Europe depuis les Croisades jusqu'à la Fondations des Colonies d'Amérique*, L'Imprimerie Royale, Paris, 1828. T.1, p.8.

** يضم التاء وسكون الزاء، يرجع نسبهم إلى على بنى ترك بن كومر بن يافث بن نوح، ويدخل في جنس الترك عدّة أجناس، ومنهم: القفجاق، الطغرغر وهم التتر، والخطا والخزلية والخزر وهم الغز والهياطلة والغور والعلان والشركس والأركش والتروس، هي اسم يضم كُلَّ بلاد الترك، وهي بلاد واسعة جدًا تمتد من بلاد الصين شرقا إلى البحر الشامي شمالا وغربا، بلادهم يكثر فيها البزد والثلج، وهو أمم شتى ولغاتهم مختلفة. الكاشغري محمود بن الحسين بن محمد (ت.495هـ/1102م) : كتاب ديوان لغات الترك، دار الخلافة العلية، مطبعة عامره، 1333هـ/1915م، ص.3؛ الحموي : المصدر السابق، ج.2، ص.23-24؛ المنجم : المصدر السابق، ص.124؛ القلقشندي : المصدر السابق، ج.1، ص.420-421.

وحدد إطارها الجغرافي الحالي الباحث المعاصر عبد العزيز جنكيز خان بأنّها بلاد شاسعة مساحتها تتجاوز 5.4 مليون كلم، فهي تمتد من سد الصين شرقا إلى بحر قزوين ونهر أورال غربا، ومن حدود سيبيريا ومنغوليا شمالا إلى إيران وأفغانستان والهند والتبت جنوبا، وهي بذلك تشكل من الأقاليم التي تحدث عنها جغرافيو اليونان والعرب التّأليّة: خوارزم والصغد وما وراء النهر ومرغيانة وإريانة وخرقانيا وباقتريا وأشروسنة وسيكتيا وسريقا، تميزت بلاد الترك بخصوبة أراضيها، وجمال طبيعتها . وللمزيد من المعلومات والإيضاح حول بلاد تركستان، ارجع إلى كتاب المؤلف بعنوان : تركستان قلب آسيا، ص.14.

*** يقع هذا البحر بين بلاد الصّقالبة وأرض التّروس، يُعرف ببحر بنطس عند اليونانيين، وأما عند العرب فيُعرف ببحر طرابزنده، كما يُعرف أيضا ببحر الجريزان، يحده شرقا بلاد اللان وشمالا البنجاك والخزر والبلغار والصّقالبة، وغربا برجان، وأما جنوبا فبلاد الروم، يبلغ طوله ألف وثلاثمائة ميل، وعرضه خمسين ميلا، يخرج منه خليج يمر عبر القسطنطينية ليتصل ببحر الشام (المّتوسّط) ببحر ضيق، مؤلف مجهول : حدود العالم، ص.28؛ الحموي : المصدر السابق، ج.1، ص.342.

**** تُعتبر من المدن الهامة ومحطة سفن مملكة الترك بما جُلّ مقومات النشاط التجاري من أسواق وفنادق وحمامات ومساجد، كما توجد بها العديد من المحاصيل الزراعيّة كالحم والسمك والعسل والحليب، غالب بيوت أهلها مصنوع من الخشب. عمر بن الوردی : المصدر السابق، ص.175.

***** يندرج ضمن التعابير السّياسيّة الجغرافية، يُطلق ويُراد به بلاد الشام وآسيا الصّغرى وشبه الجزيرة العربية، وهو تسمية غربية أوروپيّة لمنطقة غرب آسيا. الخوند: المرجع السابق، ج.2، ص.24.30.

⁽¹⁾ أرشيبالد. ر. لويس : القوى البحريّة و التجاريّة في حوض البَحْر المُتوسّط (500-1100م)، ترجمة أحمد مُحمّد عيسى، تقديم مُحمّد غربال، مكتبة النهضة المصريّة، القاهرة، 1957، ص.16.

⁽²⁾ الجرديزي : المصدر السابق، ص.394.م محمود إدريس الصّيني: المرجع السابق، ص.9.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

وهناك مسلك آخر يمر عبر بلاد الصقالبة^(*) عند مدينة جولمان فالذي يسير شرق هذه المدينة يصل إلى قراقورم وإذا توجه غربا وصل إلى بلاد الروس فبلاد الفرنج⁽¹⁾.

الواقع أن الطريق الشمالي بكلّ فروعه لم يكن ثابتا، فسرعان ما تتغير مساراته ومسالكه^{**}، وما كان له أن ينافس طريق الحرير البري^{***} المارّ بآسيا الوسطى ذلك أن أرض الروس التي يجتازها هذا الطريق ظلت قليلة السكّان، والمسافة بين العمارة والأخرى بعيدة جدّا ومن عوائق هذا الطريق أن الروس لم يُرحبوا بغرباء يمرون عبر أرضهم فكان مصيرهم القتل في غالب الأحيان⁽²⁾.

الواقع أن طريق الحرير الممتد على مسافة تتجاوز ثمانية آلاف كيلومتر والذي دخل مرحلة الازدهار التجاري والثقافي منذ القرن الأوّل قبل الميلاد إلى نهاية العصور الوسطى، طرأت عليه تغيرات في بعض الأماكن والأوقات أملت لها الظروف السائدة في المناطق التي يعبرها الطريق: كالحروب وظهور قُطّاع الطّرق^{****}، فأحيانا تفتح طرق جديدة للحاجة العسكرية أو الاقتصادية في حين أن طرق أخرى كان مصيرها الاضمحلال أحيانا والاختفاء أحيانا أخرى. وأورد المستشرق الأمريكي يوهان أيلفركوغ نقلا عن الرحالة والراهب الصيني أكرنزنك تشيو نتسانغ وصفا إلى ما آلت إليه بعض الطّرق الفرعية المتصلة بطريق الحرير في شطره المارّ ببلاد الهند بقوله: « إنّ العديد من الطّرق التجارية

* بفتح الصاد والقاف، هي أراضي شاسعة إذ يبلغ عرضها طولها لكل واحد منهما مسيرة شهرين، يحدها شرقا بلاد البلغار وبعض أرض الروس، إذ يفصل بينهما نهر أتل، ويحدها جنوبا جزء من بحر بنطس والزم، وأما شمالا وغربا فتحدها صحراء وخرائب، كلّ أهلها عبدة الأوثان، يُلقب ملكهم باسم بسموت سويت، يسكنون في فصل الشتاء تحت الأرض وفي المغارات، لباسهم في الغالب الكتان، تشتهر فيها مدينتان وهما وابنيت الواقعة شرقا، وكذا خرداب قاعدة مملكتهم، تتصف ببرودة شديدة لا ينقشع فيها الثلج مدة ستّة أشهر، تقل فيا التّباتات والمواشي، ومن المناطق التي تنتمي إليها، يوجد، بلاد سيراوير، جولمان، ابن حوقل : المصدر السابق، ج.1، ص.15؛ مجهول : حدود العالم، ص.187؛ العمري : المصدر السابق، ج.3، ص.187؛ القلقشندي : المصدر السابق، ج.5، ص.396.

** واجه هذا الطريق صعوبات جمة حالت دون استغلاله استغلالا امثلا ولاسيما في فصل الشتاء أين تنخفض درجات الحرارة هناك إلى 30 درجة تحت الصّفر. Duseigneur – Kléber, op. cit. p.117.

*** وفي هذا وأورد المؤرخ ابن فضل الله العمري عن بلاد جولمان بأنّ الذي يسير شرقها يصل إلى بلاد الخطا وقراقورم وإن سافر منها غربا فإنه يصل إلى بلاد الروس، وذكر عن بلاد السّير وجولمان وباشغرد بأنّها شديدة البرودة التي تصل إلى ستّة أشهر وأنّ الثلج يسقط على مساكنهم وجبالهم وبلادهم بصفة مستمرة وهذا ما يؤثر سلبا على الثروة الحيوانية والنباتية في هذه المناطق، والتي تتميز بالقلّة في التّبات والغذاء، لذا فإنّ قليل من يُسافر إليهم لذا فهم في ضيق من العيش. المصدر السابق، ج.3، ص.187؛ القلقشندي : المصدر السابق، ج.5، ص.396.

**** يُسمى بقاطع الطريق، كل من تعرض لسالكها في مكان لا يُسمع صراخه، فإذا اعترضه بالمدينة أو قريب منها فلا يُسمى حينئذ قاطع طريق إلّا أنّ يكون ذلك ليلا. البغدادي أبو الفرج قدامة بن جعفر بن قدامة بن زياد (ت.329هـ/948م) : الخراج وصناعة الكتابة، تح. مُحمّد حسين الزبيدي، دار الرّشيد للنشر، بغداد، 1981، ص.74.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

القديمة التي كانت تمر في وديان جنوبي الهندو كوش الهندوسية حيث ازدهرت البوذية في الأصل كانت قد اختفت وأفلست⁽¹⁾»

وهو ما أكدته بعض المصادر⁽²⁾ والمراجع⁽³⁾.

ومن ضمن التغيرات المهمة التي طرأت على طريق الحرير ما وقع في القرن الثاني الهجري/ الثامن الميلادي لما شق الصينيون قناة اصطناعية تربط نقطة انطلاق طريق الحرير من عاصمتهم آنذاك تشانغان بالميناء الشهير خانقو (كانتون) * وحاليا يُعرف هانغتشو، وأفاد ماركو بولو أيضا من أن الصينيين أوصلوا مدينة كانبالو Kanbalu (بكين حاليا) Pékin والتي تتصل بنهر كبير في العاصمة بقنوات مائية ليتسنى لهم نقل أحجام كبيرة من السلع والبضائع⁽⁴⁾، وأقر ابن بطوطة من أن خان بالق ترتبط بمدينة خنسا وزيتون بواسطة نهر دون أن يُعطي تفصيل هل هو نهر طبيعي أم قناة اصطناعية⁽⁵⁾، وقد أمر قوويلاي بحفر هذه القناة وأسدى تعليماته بضرورة مراعاة العرض والعمق بما يتناسب وحجم السفن الكبرى، لكي تستطيع السفن الانتقال من نهر إلى آخر دون الحاجة إلى عودتها عن طريق البر⁽⁶⁾، أو استعمال وسائل النقل البري، بحكم أن النقل البحري أرخص وبإمكانه نقل سلعة أكبر مقارنة بالنقل البري. ومُهما

(1) البوذية والإسلام على طريق الحرير، تر. وت. عبد الجبار ناجي، المركز الأكاديمي للأبحاث، بيروت، 2016، ص. 61-62.

(2) فتعاريج الطرق هي السمة الغالبة على طرق الناس قديما وحديثا، وهناك عوارض وأسباب تجعل من طريق يتخذ شكلا منعرجا مما يؤدي إلى إطالة مسافة الطريق، وهذه العوارض عادة ما تكون طبيعية كجبال وعرة وديان وأنهار يصعب قطعها أو صحراء قاحلة وأحيانا انفلات الأوضاع الأمنية والتقلبات السياسية تحتم على الطريق تغيير مجراه، الجزيري عبد القادر بن محمد بن عبد القادر الأنصاري (ت. 977هـ/ 1570م) : درر الفرائد المنظمة في أخبار الحاج وطرق مكة المعظمة، تج. محمد حسن إسماعيل، دار الكتب العلمية، بيروت، 1422هـ/ 2002م، ج. 2، ص. 43.

(3) وفي هذا الصدد أوردت الباحثة سونيا ي. هاد نصا مفاده: « كانت تجارة التوابل منشأ العلاقات بين الأمم، منها تكونت حلقات الاتصال بين فترات التاريخ ولها يرجع الفضل في إيجاد الاتصال بين الشرق والغرب بصورة منتظمة، فالطرق التي تسلكها القوافل المحملة بتوابل الشرق لم تلبث أن أصبحت أهم شرايين الاتصال في آسيا وأفريقية، وقد عُدل بعض الوقت، في بعض الأزمنة، عن انتهاج بعض هذه الطرق، ولكن قدر لها أن تستعيد ما كان لها من أهمية بعد عدة قرون. وهناك طرق لم تنقطع القوافل عن سلوكها منذ آلاف السنين، بينما فتحت طرق جديدة منها ما اقتضت فتحه أحداث معينة لها خطرها وأهميتها في محيط السياسة الدولية، ومنها ما اقتضاه تزايد الطلب على توابل الشرق » : في طلب التوابل، تر. محمد عزيز رفعت، مر. محمود النحاس، مكتبة نضضة مصر، القاهرة، 1957، ص. 27-28.

(4) رحلته، نقلها إلى العربية عبد العزيز جاويد، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1995م، ج. 2، ص. 13.

(5) ابن بطوطة شمس الدين أبو عبد الله محمد بن عبد الله بن محمد اللواتي الطنجي (ت. 779هـ/ 1377م) : رحلة ابن بطوطة (تحفة النظر في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار)، أكاديمية المملكة المغربية، الرباط، 1417هـ/ 1997م، ج. 1، ص. 208.

(6) ماركو بولو : المصدر السابق، ج. 2، ص. 162.

* تُعتبر من أجل مدن الصين، تقع على نهر كبير يصب في بحر الصين، تبعد عن البحر مسافة تتراوح بين ستة وسبعة أيام، ترد إلى هذه المدينة أو الميناء سفن من أصقاع العالم كالبحرة وسيراف وعمان والهند، تقطن هذه المدينة جاليات إسلامية ونصرانية ويهودية ومجوسية. الجيمري أبو عبد الله محمد بن عبد الله بن عبد المنعم (ت. 900هـ/ 1495م) : الروض المعطار في خبر الأقطار، تج. إحسان عباس، ط. 2، مؤسسة ناصر للثقافة، بيروت، 1980م، ص. 210.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

يكن من أمر، فإنَّه على الرِّغم من تغيّر مسارات طريق الحرير صيفا وشتاء، سلما وحربا، فإنَّ الذي جمع بين هذه الطَّرُق ووحيد غايتها هو اتِّجاه القوافل محملة بالسِّلَع والبضائع من الشَّرْق إلى الغَرْب وبالعكس لتمر عبر مدن ومراكز ازدهرت بازدهار طريق الحرير وازدهرت باضمحلاله⁽¹⁾.

تعدد رواد ومستعملي طريق الحرير البرِّي منذ بدايات تشغيله وإلى غاية اضمحلاله، ولئن غلب على سير وارتداد طريق الحرير الجيوش والتَّجار، وحُجاجا يستفرغون جهدهم لأداء الحجِّ سواء أكانوا مُسلمين أو بوذيين أو نصارى، ومن مرتاديه أيضا: سعاة البرِّيد، وعلماء ودعاة يسعون إلى نشر علومهم ومعارفهم في الحواضر والبوادي، وطلاب العلم ينتقلون من بلد إلى آخر سعيًا لطلب العلوم والمعارف⁽²⁾. واهتدى بعض الباحثين والدَّارسين المتخصصين والمهتمين بطريق الحرير إلى تقسيمه إلى ثلاثة مراحل أي مقاطع*، ونظرا لتشعبه وطول مسافته التي تتجاوز ثمانية آلاف كم، ويستغرق قطعه 200 يوم في الظروف العادية، ولتيسير الدِّراسة اقتفيت هذا المنهج، والتجأت إلى تقسيمه إلى ثلاثة مراحل، وهي:

1) **المرحلة الأولى:** تُعرف بالمرحلة الصِّينية، وعُرفت بذلك بحكم أن طريق الحرير يمر عبر الأراضي الصِّينية، بدءا من "تشانغان" عاصمة الصِّينيين القديمة إلى غاية الحدود الشَّمالِيَّة الغَرْبِيَّة للصين عند محطة كاشغر، عُدت هذه المرحلة من أهمِّ مراحل طريق الحرير بسبب أهمية المنتجات الصِّينية في الأسواق آسيا الوسطى والغربية وكذا أوروبا، وتمثل هذه المرحلة أيضا من أصعب وأشقِّ مراحل طريق الحرير نظارا للظروف الطَّبِيعِيَّة الصَّعبة التي يقطعها طريق الحرير من جبال وصحراء قاحلة وأنهار ساحقة، وقبائل متعدّدة لا تخضع إلَّا لسلطة قويَّة، وإتباع الصِّينيين سياسة الانغلاق نحو العالم الخارجي⁽³⁾. ومن إيجابيات هذه المرحلة وجود واحات ومحطات تُهَوِّن على المسافرين مشاق الحل والترحال⁽⁴⁾. فقد استعان الرِّحالة تشيونتسانغ بهذه الواحات والقرى أثناء رحلته من تشانغان إلى كاشغر عبورا بالمدن الواقعة شمال حوض التاريم في طريق الذهاب والحواضر الواقعة جنوب حوض التاريم في رحلة الإياب⁽⁵⁾.

(1) محمود إدريس الصِّيني: المرجع السَّابق، ص.9.

(2) أندريه ميكيل: المرجع السَّابق، ج.4، ص.247؛ وانظر أيضا: René Grousset, *L'empire des steppes*, p.83.

(3) أشار المؤرخ الإغريقي بيريلوس من أن الدخول إلى البر الصيني ليس بالأمر السهل، وحسب ما ورد في فحوى كلامه يتبين أن الصين وإلى غاية القرن الأول للميلاد ظلَّت شبه مجهولة عند الرومان دل على ذلك تحديده لموقعها بشكل فضفاض، فحصر حدودها بين الدب الأصفر (روسيا) شمالا، وغربا بين بحر بنطس وبحر الخزر.

The Periplus of the Erythraean Sea (Periplus Maris Erythraei), *travel and trade in the Indian Ocean by a merchant of the first century*, tr. from the Greek and annotated, by Wilfred h. scoff, a. m. green, and co, Longmans, London, 1912, p.48.

(4) العمري: المصدر السَّابق، ج.3، ص.134؛ الجرديزي: المصدر السَّابق، ص.386.

(5) أنظر: Si Yu Ki, op. cit., Vol.1, P.08-30.

* من هؤلاء الباحثين الذين قسموا طريق الحرير إلى ثلاثة مراحل، واتبعت طريقهم في هذا التقسيم، يوجد: مُحَمَّد بشار الرِّفاعي في كتابه: **خانات الطَّرُق في سورية**، دار ناشري للنشر الإلكتروني، 1436هـ/2015م، ص.77-81.

(2) المرحلة الثانية: تمثل منطقة آسيا الوسطى، فهي تمتد شرقا من سفوح هضبة التبت إلى إقليم ما وراء النهر مروراً بكل من بلخ وسمرقند فبخارى¹ إلى غاية إقليم الجبال مروراً بإقليم خراسان. تُعتبر أقل صعوبة من المرحلة السابقة نظراً لسهولة التضاريس وتوفر حاجيات السفر من ماء ودواب النقل خاصة في إقليم ما وراء النهر⁽²⁾.

(3) المرحلة الثالثة: تبدأ من بلاد عراق العرب وصولاً إلى الشواطئ الشرقية للمتوسط وعبوراً من بلاد الشام، عُدها هذا الشطر من أسهل مقاطع طريق الحرير نظراً لسهولة التضاريس وتعدد المسالك الفرعية، فإذا سُد طريق من هذه الطرق استعملت طرق أخرى.

وطريق الحرير لم يكن معروفاً بهذا الاسم خلال العصرين القديم والوسيط، وترجع تسميته إلى الجيولوجي والجغرافي الألماني الشهير فرديناند فون ريشتوفن Ferdinand Von Richthofen (ت. 1905م) وذلك في القرن التاسع عشر لأن الحرير من أشهر وأعلى وأنفس السلع التي مرت عبره⁽³⁾، الواقع أن طريق الحرير لم يُعرف بهذا الاسم فقط، وخاصة أن إطلاق هذه التسمية تُعتبر متأخرة بحوالي عشرين قرن من بداية استغلاله، والسؤال المطروح في هذا الخصوص، هل عُرف هذا طريق بأسماء أخرى قبل القرن التاسع عشر؟ لا يُتبادر إلى الذهن بأن هذا الطريق أُغفل في مصنفات وكتابات المؤرخين والجغرافيين الإغريق والرومان والمسلمين⁴. أشار هيرودوت إلى الطريق الملكي الذي يمتد من سارديس Sardis غرباً إلى شوشان أو سوسة Suse شرقاً وأفاد من أنه يتمتع بعدة محطات برية⁽⁵⁾. وأشار المؤرخ المجهول صاحب كتاب الطواف حول البحر الإريتري في حدود القرن الأول للميلاد (في حدود سنة 62) وأخبر من أنه توجد مدينة داخلية في الصين يؤتي منها بالحرير على شكل مادة خام أو كتياب ليُنقل براً إلى بلخ⁽⁶⁾، وفي هذا، إشارة واضحة لاستغلال طريق الحرير ولا يتصور الباحث وجود طريق آخر رئيسي يربط بين الصين وبلخ غير طريق الحرير.

¹ تتواجد ضمن إقليم ما وراء النهر، وليست من إقليم خراسان، ابن حوقل: المصدر السابق، ج. 2، ص. 491.

(2) قطع أجزاء مهمة من هذه المرحلة علوي ناصر خسرو (ت. 481هـ/1088م) أثناء رحلته إلى الحج ولقي تسهيلات بشرية وطبيعية في إقليم ما وراء النهر وخراسان بخلاف إقليم الجبال: سفرنامه، تر. يحيى الخشاب، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1993.

(3) أنظر: Richard Foltz, op. cit., p.1.

⁴ ومما يدل على أن الجغرافيين المسلمين الأوائل كانت لهم دراية شاملة حول المسالك البرية والتي سيعرف بعضها اسم طريق الحرير ما أورده العمري: « والطريق إلى سمرقند إلى خان بالق على ما يُذكر من سمرقند إلى نيلي عشرون يوماً، ونيلي هي أربعة مدن، بين كل مدينة والأخرى فرسخ واحد، ولكل واحدة منها اسم يخصها، فالواحدة نيلي والأخرى نيلي بالق، والأخرى لنجك والأخرى تلان، ومن مدينة نيلي المذكورة إلى المائق عشرون يوماً، ومن المائق إلى قراجواجا إلى قمحو هي أول بلاد الخطأ، أربعون يوماً، ومن قمحو إلى خان بالق أربعون يوماً، ثم من خان بالق إلى الخنسا طريقان؛ طريق في البر، وطريق في البحر، وفي كل منهما من خان بالق إلى الخنساء أربعون يوماً، وطول الخنساء يوم كامل، وعرضها نصف يوم». العمري: المصدر السابق، ج. 3، ص. 133.

(5) أنظر: Herodotus, op. cit., Vol.2, P.283.

(6) أنظر: Periplus, op. cit., p.48.

ومن الجغرافيين الذين فصلوا في شطر مهم من طريق الحرير البري يوجد ابن خرداذبة الذي عرّف بالطريق ووصفه بكل دقة ووضوح ولم يكتف بذكر أشهر المدن التي يعبرها وإنما فصل في جلّ القرى والرساتيق والقصبات وحدد المسافات الجزئية وكذا المسافات الكلية انطلاقاً من دار الخلافة بغداد غرباً إلى سمرقند شرقاً⁽¹⁾. وقد أقر المستشرق الإنجليزي كي لسترنج (ت. 1933م) Guy le Strange من أن المؤرخين والجغرافيين المسلمين فصلوا في طريق خراسان⁽²⁾، وبالتتبع والاستقراء يتضح للباحث بأنّه مثل في الواقع الجزء الغربي من طريق الحرير البري السالف الذكر.

2) مفهوم الحرير وبيان أهميته:

مفهوم الحرير: عبارة عن ألياف (خيوط) تُنسجها شرانق Cocons حشرة زاحفة تُعرف بدودة القز أو الحرير le Ver à Soie، تعتاش هذه الدودة من ورق الثوت Baies⁽³⁾ لفترة زمنية تقارب الثلاثين يوماً، تنمو خلالها شيئاً فشيئاً إلى أن يصير طولها سبع سنتيمترات ونصف تشرع في إفراز غدتين في داخلها مادة سائلة تخرج من قناة قريبة من الفم، تجف عند تعرضها لأشعة الشمس مشكّلة بذلك خيطين من الغبرين يبلغ طول واحد منها ما بين 600 إلى 900 متر⁽⁴⁾.

ابتكر الصينيون طريقة غزل خيوط الحرير الطبيعي وتحويلها إلى خيوط نسيجية وذلك قبل الميلاد بعدة قرون، واحتكروها لعدة قرون خلت قبل الميلاد، ووصلت طريقة تربية دودة القز إلى مملكة كوشان Kushan⁵ ومنها انتقل سرّ تربية دودة القز إلى الإمبراطورية البيزنطية L'Empire Byzantin في حدود سنة 550م، ثم انتشرت في بعض أجزاء أوروبا وشمال إفريقيا Afrique du Nord، وتُعرف مهنة تربية دودة القز التي تُنتج الحرير الخام بالقَزَازة⁽⁶⁾.

(1) ابن خرداذبة: المصدر السابق، ص. 22-24.

(2) كي لسترنج: المرجع السابق، ص. أمين محمود عبد الله: طُرُق الحج والتجارة العربية في العصر الإسلامي، في مجلة الفيصل، العدد 18، ذو الحجة 1398هـ/نوفمبر 1978م، ص. 19-21.

(3) أنظر: Duseigneur – Kléber, *Monographie de Cocon de Soie*, Lyon Imprimerie Pitrat Ainé, Lyon, 1967, p.30-32

(4) أنظر: Luther Hooper, *Silk its production and manufacture*, Pitman publishing corporation, second ed., London, Eliza B. Thompson, *Silk*, the Ronald press company, New York, 1922, p.15-17

⁵ اكتست هذه المملكة أهمية كبيرة بالنسبة لطريق الحرير البري وهذا نظار لموقعها المهم بالنسبة له، فهي مملكة تقع بين الصين وبلاد خراسان، لذا مثّلت حلقة وصل بين الصين وإيران، برزت قيمتها أكثر لما انتقل إليها سرّ تربية دودة الحرير سنة 419م، ومنها انتقل إلى فرغانة وإيران. المسعودي أبو الحسن على بن الحسين بن علي (ت. 346 هـ/ 957م): *مروج الذهب ومعادن الجوهر*، المكتبة العصرية، صيدا، 1425هـ/2005م، ج. 1، ص. 103.

(6) جون تومسون وآخرون: *الحرير*، تر. مُحَمَّد هوارى، منشورات المجلس الوطني للثقافة والفنون والتراث، الدوحة، 2004، ص.

ب) أهمية الحرير في الصين

ظفرت مادة الحرير بأهمية بالغة عبر مختلف الأقطار والأعصار، واستُخدمت في مجالات متعددة، فقد تحدثت السجلات الصينية القديمة التي أرخت لتاريخ الصين (2500 ق.م إلى 91م) من أن الصينيين اهتموا إلى الكتابة على حرير قبل اكتشافهم للكتابة على البامبو Bambo¹ ثم الورق⁽²⁾، ومن مزايا استعمال الحرير أنه يتميز بالليونة وسهولة الكتابة عليه بالإضافة إلى خفة وزنه مقارنة بالألواح والعظام ومختلف أنواع الخشب التي كانت تستغل في الكتابة قبل اهتمائهم إلى الحرير⁽³⁾.

واستعمل الحرير في صناعة الملابس منذ آلاف السنين قبل الميلاد⁽⁴⁾، فقد ظهر في الصين منذ 3600 سنة قبل الميلاد، وفي مصر منذ 1000 سنة قبل الميلاد في حين لم يظهر في أوروبا سوى 300 سنة قبل الميلاد فقط⁽⁵⁾، وعرفت صناعة الحرير ازدهارا كبيرا ورواجا ملحوظا في معظم أرجاء الصين، كيف لا وهي مهد إنتاج وصناعة الحرير منذ آلاف سنين⁽⁶⁾، وبقيت محافظة على احتكاره وصناعته واحتاطت السرية التامة في ذلك، ولم يك بوسع الأجانب الاطلاع على سر صناعة الحرير وتحويله إلى مادة مصنعة، ولم تستطع أي دولة تقليد الصين في هذا المجال باستثناء مملكة خوتان، والتي تزوج ملكها بأميرة صينية، وتمكنت هذه الأميرة من نقل دودة القز وبيضه وبذور التوت⁷ بعد أن أفلتت من مصالح رجال الجمارك الصينيين، ونقلت سر إنتاج الحرير خارج حدود الصين⁽⁸⁾.

¹ أنظر في الملحق رقم 17 ص.390. صورة البامبو التي ابتكرها الصينيون للكتابة عليها بدل الحرير.

⁽²⁾ أنظر: *Records of the Grand Historian of china*, tr. Shih chi of Ssu-ma ch'ien, . department of history, Colombia university. P.81-82.

^{**} أنظر في الملحق رقم 17 ص.390. صورة البامبو التي ابتكرها الصينيون للكتابة عليها بدل الحرير.

⁽³⁾ الواقع أن استعمال مادة الحرير في الكتابة لم يدم زمنا طويلا بسبب أهميته ومكانته وارتفاع سعره، لذا فإن الصينيين ابتكروا الورق ليقوم مقام الحرير وشرائط البامبو، وكان ذلك منذ القرن الثاني الميلادي، وبالضبط سنة 105م على حسب ما أورده المؤرخ الصيني فان يه كيف، وأشار القلقشندي من أن الصينيين يُعتبرون أول أمة تهتدي إلى الكتابة على الورق، للمزيد من المعلومات والشرح، ارجع إلى : القلقشندي : المصدر السابق، ج.2، ص.515؛ ألكسندر ستيتشيفيتش ومحمد م. الأرناؤوط : تاريخ الكتاب، عالم المعرفة، الكويت، 1993، ج.1، ص.45 و78. وأنظر أيضا:

M. de Chesnel, Encyclopédie Théologique Etymologie et définition des termes Emplotés dans les Arts et Métiers, M. L'Abbé Migne, Paris, 1858, T. II, P.441-442. John Jackson, *Chronological Antiques or, the Antiquities and Chronology of the Most Ancient Kingdoms, from the Creation of the World, for the Space of Five thousand Years*, Printed for the Author and fold by J. Noon, at the White Hart in the Poultry, London, mdccclii.(1752), Vol.2. p.408.

⁽⁴⁾ عباس محمود العقاد : سن ياتسن أبو الصين، مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة، القاهرة، 2013، ص.163.

⁽⁵⁾ أنظر: M. de Chesnel, op. cit., .Richard Foltz, op. cit., p. 4.

⁽⁶⁾ أنظر : Léon Glugnet, *Géographie de la soie, Etude Géographie et statistique sur la production et le commerce de la soie en cocon*, secrétaire de la société de géographie, Lyon, 1877, p.16-17.

⁷ انتشرت أشجار التوت في الصين بشكل جلي، إلى درجة أن الفرد الواحد منهم يمتلك أكثر من ألف شجرة منها، وهذا نظير لأهميتها في إنتاج مادة الحرير، الجرديزي: المصدر السابق، ص.386.

⁽⁸⁾ هايد : المرجع السابق، ج.1، ص.15.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

واكتسبت الملابس الحريرية أهمية خاصة داخل الصين وخارجها⁽¹⁾، وأورد السيرا في بأنّ الملابس التي تتصف بالجودة العالية لا تُباع خارج الصين نظرا لارتفاع ثمنها، فقال: «لباس خدمهم ووجوه قوادهم فاخر الحرير الذي لا يحمل مثله إلى بلاد العرب عندهم ومبالغتهم في أثمانه⁽²⁾»، وقد لفت انتباه الرحالة الصيني انتشار الملابس الحريرية في جلّ ربوع الصين، فعلى الرغم من طول المدة التي قطعها انطلاقا من شانغان إلى طقشند غير أنّ الملابس المعتاد عند عامة الصينيين هو الحرير⁽³⁾. وأفاد السيرا في موضع آخر بأنّ لباس أهل الصين رجالا ونساء صغارا وكبيرا هو الحرير⁽⁴⁾، خاصة في فصل الصيف⁽⁵⁾، وأورد ابن الأثير أن كوبلسان⁶ الملك الصيني كوخان أنّه كان حسن الصورة ذا هيئة عظيمة ولا يرتدى سوى الحرير الصيني⁽⁷⁾، وحتى ملابس الفقراء والعبيد مصنوعة من الحرير⁽⁸⁾، وكان من أبرز السلع المتداولة في الصين وخارجها إلى درجة أنّه استعمل كبديل للنقد⁽⁹⁾.

ونظرا لمكانة الحرير في الصين وخارجها فإنّه اعتُبر من أجل الهدايا والتفائس التي تُقدم للملوك والأمراء لكسب ودهم، ومن ذلك فإنّ الملك اليميني¹⁰ شمر بن أفريقيس بن أبرهة بن الحارث لما خرج في جيش عرمرم وغزا كلّ من العراق وأذربيجان إلى أن وصل إلى بلاد التُّرك فما كان من ملك الهندوستان إلّا أنّ بادر بإهدائه الحرير والعطر فقد ادعى بأنّه أحضرهما من الصين، فسُر بذلك ونالت هذه الهدية إعجاب الملك شمر فاتقى شره بذلك وصرفه عن

(1) أنظر: Periplus, op. cit., p.48.

(2) السيرا في أبو سعيد الحسن بن عبد الله (ت. 368هـ/978م): رحلة السيرا في، الجمع الثّقاني، أبو ظبي، 1999، ص. 59.

(3) أنظر: Fah- Hian and Sung-yun, op. cit., Vol.1, p.3-6.

(4) السيرا في: نفس المصدر، ص. 31؛ المروزي الطبيب شرف الزمان طاهر: أبواب في الصين والتُّرك والهند منتخبة من كتاب طبائع الحيوان، في The Royal Asiatic Society, 74 Grosvenor Street, London, 1942، ص. 13.

(5) ابن الفقيه: المصدر السابق، ص. 70.

⁶ من ألقاب ملوك الصين وهو أعظم لقب، يُقابلة عند التُّرك لقب الخاقان أو الخان، ارجع إلى: ابن الأثير الجزري علي بن مُحمَّد بن عبد الكريم (ت. 630هـ/1233م): الكامل في التاريخ، تح. عمر عبد السلام تدمري، دار الكتاب العربي، بيروت، 1417هـ / 1997م، ج. 9، ص. 117؛ ابن خلدون عبد الرحمن بن مُحمَّد بن مُحمَّد (ت. 808هـ/1406م): ديوان المبتدأ والخبر في تاريخ العرب والتُّرك ومن عاصرهم من ذوي الشأن الأكبر، تح. خليل شحادة، ط. 2، دار الفكر، بيروت، 1408هـ/1988م، ج. 4، ص. 521.

(7) ابن الأثير: المصدر السابق، ج. 9، ص. 119.

(8) الجرديزي أبو سعيد عبد الحي بن الضحاك بن محمود (ت. 453هـ/1061م): زين الأخبار، تر. عفاف السّيد زيدان، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2006، ص. 384.

(9) جان ألكسان: الحياة تعود إلى طريق الحرير، في مجلة الفيصل، العدد 191، السّنة 1992، الرياض، ص. 39.

¹⁰ حظيت اليمن بشهرة كبيرة لدى العرب الأوروبي، فقد تحدث عنها المصادِر اليونانية والرومانية كذلك. والتي أطلقت عليها بلاد اليمن السعيد، وزاد أهمية موقعها الجغرافي وقوعها على الطريق التجاري الجنوبي المعروف بطريق العطور والبحارات، وبرزت في اليمن العديد من الحضارات على غرار المعينيين والسبئيين وحضر موت وحمر لعدة قرون متتالية. أنظر: Periplus, op. cit., p. 1-10.

وانظر أيضا: مُحمَّد عمر الحبشي: اليمن الجنوبي سياسيا واقتصاديا واجتماعيا، تر. خليل أحمد خليل، دار الطليعة، بيروت، 1968، ص. 5.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

بلاده، وقيل بأنه غزا الصين وقتل ملكها ومكث بها سبعة أعوام⁽¹⁾، وحُفظ عن الصينيين أنه لما باغتهم الاسكندر المقدوني هرعوا إلى مواساته بالهدايا الثمينة اتقاء لشره، ومن ضمنها ألف حريره⁽²⁾، ورُوي أيضا أن الإمبراطور الصيني أواخر القرن السادس الميلادي 582م عرضوا عليه ثلاثمائة وحدة حرير مع حصانين فقبل منهم هذا العرض⁽³⁾.

(1) الجوزجاني : المصدر السابق، ج.1، ص.307.

(2) الفعالي أبو منصور عبد الملك بن مُحَمَّد بن إسماعيل (ت.429هـ/1038م): غرر أخبار ملوك الفرس وسيرهم، طبعة مكتبة الأسد، ميدان بهارستان، طهران، 1963. ص.439.

Victor Cunrui Xiong, Sui-Tang Chang'an A Study in the Urban History of

Medieval China, Center for Chinese studies, the university of Michigan Ann Arbor, Ann Arbor, p.39.

(3) أنظر:

ج) مكانة الحرير في الإسلام

حافظ الحرير على مكانته مع ظهور الإسلام في الجزيرة العربية* وعموم المناطق التي امتد إليها الإسلام شرقاً وغرباً، وعلى الرغم من أن الإسلام حرم لباسه على الرجال دون النساء**، كما ورد في الحديث الذي رواه عبد الله بن زبير رضي الله عنها أنه سمع علي بن أبي طالب رضي الله عنه يقول: إِنَّ نبي الله -صلى الله عليه وسلم- أخذ حريراً فجعله في يمينه، وأخذ ذهباً فجعله في شماله، ثم قال: "إِنَّ هَذَيْنِ حَرَامٌ عَلَى ذُكُورِ أُمَّتِي⁽¹⁾"، ومع ذلك فقد ذُكر الحرير في القرآن الكريم في العديد من الآيات القرآنية في سياق أنه من الرغد الذي يُنعم به أهل الجنة في لباسهم وفرشهم يوم القيامة⁽²⁾.

وأفاد المؤرخ والمحدث ابن النجار البغدادي محب الدين أبو عبد الله محمد بن محمود بن الحسن (ت. 643هـ/1254م) بأنه ومنذ عهد الخلفاء الراشدين (رضي الله عنهم أجمعين) والذين جاءوا بعدهم من حكام المسلمين إلى زمانه أي منتصف القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي يُرسلون في كل سنة ثياباً حريرية سوداء ليكسى بها منبر الحرم المدني والمكي ولتجعل أيضاً ستاراً على أبواب الحرم المكي⁽³⁾.

(1) أخرجه أصحاب السنن، ومنهم ابن أبي داود برقم 4057، وابن ماجه برقم 3595، والتسائي برقم 5144.

(2) ومن الآيات القرآنية التي ذكرت الحرير على أنه من أمور الرخاء والغضارة التي يُنعم بها المؤمنون في الجنة، قوله سبحانه وتعالى: ﴿إِنَّ اللَّهَ يُدْخِلُ الَّذِينَ آمَنُوا وَعَمِلُوا الصَّالِحَاتِ جَنَّاتٍ تَجْرِي مِنْ تَحْتِهَا الْأَنْهَارُ يُحَلَّوْنَ فِيهَا مِنْ أَسَاوِرَ مِنْ ذَهَبٍ وَلُؤْلُؤًا وَلِبَاسُهُمْ فِيهَا حَرِيرٌ﴾، سورة الحج (23)، وقوله أيضاً: ﴿جَنَّاتٍ عَذْنٍ يَدْخُلُونَهَا يُحَلَّوْنَ فِيهَا مِنْ أَسَاوِرَ مِنْ ذَهَبٍ وَلُؤْلُؤًا وَلِبَاسُهُمْ فِيهَا حَرِيرٌ﴾ سورة فاطر (33)، وقوله أيضاً: ﴿وَحَرَّاهُمْ بِمَا صَبَرُوا جَنَّةً وَخَريراً﴾ سورة الإنسان (12).

(3) الدرة القمينة في أخبار المدينة، تج. حسين محمد علي شكري، شركة دار الأرقم بن أبي الأرقم، بيروت، (د. ت.)، ص. 98.

* تتمتع الجزيرة العربية بموقع هام لتوسطها قارات العالم القديم آسيا وإفريقيا وأوروبا، وزاد من موقعها بالنسبة لطريق الحرير مرور الطرق البرية والبحرية التي تربط الشرق بالغرب، وهو ما أهلها لتكون همزة وصل بين السلع والبضائع القادمة من الشرق الأقصى لولوج أسواق أوروبا وإفريقيا ومنطقة الشرق الأدنى، بحكم أنها في مفترق الطرق بين الطريق الشمالي المتجه لبلاد الشام والطريق الجنوبي المتجه صوب اليمن، وبين الطريق الشرقي المتجه نحو الشرق والطريق الغربي المتجه إلى البحر الأحمر، ونظراً لمكانة الموقع وأهميته غدت شبه الجزيرة العربية على وجه العموم، وإقليم الحجاز على وجه الخصوص من أكثر المناطق ازدهاراً بالنشاط التجاري، مستفيدة من الازدهار الحضاري في الهند والصين وبلاد فارس وبلاد الرافدين، فلا غرو أن يرتاد التجار الأجانب من جنسيات مختلفة على أسواق مكة كتجار الهند والفرس والحبشة والزوم كانت مكة بمثابة سوق كبير يعرض فيه أهل البدو منتوجاتهم الحيوانية من جلود وأصواف ومنتجات نباتية كالغلال من حبوب وقمر وغيرها من السلع التي ترد من القوافل متجهة من الشام إلى اليمن وبالعكس، ؛ إيليا با ولويج بطر وشفسكي : : الإسلام في إيران منذ الهجرة حتى نهاية القرن التاسع الهجري، تر. السباعي محمد السباعي، منتدى سور الأزيكية، القاهرة، 2005، ص. 46. باتريشيا كرون : تجارة مكة وظهور الإسلام، تر. آمال محمد الزومي، مر. وتق. محمد إبراهيم بكر. المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2005، ص. 41.

** رخص النبي صلى الله عليه وسلم للرجال في لبس الحرير إذا كان بهم داء القمل، ومما يُروى في هذا الشأن أنه دخل عبد الرحمن بن عوف على عمر بن الخطاب، ومعه ابنه محمد -رضي الله عنهم أجمعين- وعليه قميص من حرير، فشق جيبه، فقال له عبد الرحمن "عَفَرَ اللَّهُ لَكَ، لَقَدْ أَفْرَغْتَ الصَّبِيَّ، وَأَطْرَزْتَ قَلْبَهُ، قَالَ: أَتَلْبِسُهُمُ الْخَرِيرَ؟ قَالَ: أَنَا أَلْبَسُ الْخَرِيرَ، قَالَ: وَأَيُّهُمْ مِثْلُكَ؟ قَالَ أَبُو سَلَمَةَ: وَقَدْ كَانَ رُحْصَ لَهُ فِي الْخَرِيرِ مِنَ الْقَمْلِ"، هشام بن عمار (ت. 245هـ/859م) : حديث هشام بن عمار، تج. عبد الله بن وكيل الشيخ، دار اشبيليا، 1419هـ/1999م، ص. 121. وورد عن أنس بن مالك قوله «أَنَّ النَّبِيَّ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ رَخَّصَ لِعَبْدِ الرَّحْمَنِ بْنِ عَوْفٍ، وَالزُّبَيْرِ فِي قَمِيصٍ مِنْ خَرِيرٍ، مِنْ حِكَّةٍ كَانَتْ بِهِمَا» أخرجه البخاري في صحيحه برقم 2919.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

ونظرا لمكانة الحرير عند المسلمين فإن مصانع الحرير الإسلامية سيطرت على الأسواق الدولية منذ القرن 3هـ/9م إلى غاية القرن 8هـ/14م، فازدهار تجارة وصناعة الحرير الأوروبية تَمَّت بفضل احتكاكهم بالعالم الإسلامي⁽¹⁾، ودلت وثائق الجنيزة* أن إنتاج وتجارة الحرير عرفا انتعاشا ملحوظا في شرقي المتوسط كلبنان وقبرص⁽²⁾. كما حرص تجار اليهود على شراء كميات كبيرة منه وبيعه في الأسواق المصرية كالفسطاط والأسواق المغربية كالقروان ونُشير هذه الوثائق إلى ارتفاع سعر الحرير في بلاد المغرب أكثر من مصر⁽³⁾.

⁽¹⁾ أنظر: H. J. Schmidt, *A contribution by an art historian, reviewing the products of the Islamic silk industry particularly as they are represented in the museum collections of the Western world*, in The Encyclopaedia of Islam, Prepared by a number of leading Orientalists, Edited by an Editorial Committee consisting of H. A. R. Gibb and others, E. J. Brill, Leiden, 1986. Vol.3. P.218.

⁽²⁾ أنظر: *Letters of Medieval Jewish Traders*, Tr. S. D. Goitien, Princeton University Press, New Jersey, 1973. P.45.

⁽³⁾ أنظر: Ibid., p.30.

* تكتسي وثائق الجنيزة أهمية كبيرة في الدراسات التاريخية ولاسيما إبان العصرين القديم والوسيط، فالجنيزة كلمة عبرية معناها حجرة الدفن، كانت تُخزن في المعابد اليهودية أو ملحقاتها، وساد اعتقاد يهود العصور الوسطى بأن الأوراق التي تُكتب بالخط العبري وتحتوي على اسم الله مقدسة ولا يجوز تمزيقها أو حرقها أو التقليل من شأنها، بل ينبغي أن تُكْرَم، وتدفن كما يدفن الميت، لذلك وضعت في حجرات تشبه القبور بحيث كلما امتلأت حجرة بالوثائق حُفرت حجرة أخرى بجوارها وتملأ كسابقتها وهكذا، فكانت تُغمر (تدفن) بمعابد اليهود وملحقاتها، ومع مرور الوقت أُهملت وطُمست ولم يلتفت إليها اليهود إلا في العصور الحديثة عبر مؤرخيهم وأخبارهم للبحث عن تاريخهم القديم وإبراز مكانتهم الحضارية عبر مختلف العصور التاريخية، حينذاك شرعوا في البحث عن هذه الوثائق المغمورة في معابدهم في كُلِّ الأمكنة التي استوطنها اليهود كبلاد المغرب والأندلس وبلاد الشام والعراق واليمن والهند وبيزنطة وأوروبا الغربية وتميزت مصر عن بقية البلدان الأخرى من حيث عدد الوثائق التي عُثر عليها، ففي الفسطاط كان لليهود معبد كبير يُعرف ابن عزرا تركر جهود المنقبين على هذا المكان وحقق المنقبون نجاحا في العثور على وثائق مهمة عُرفت بجنيزة كنيس ابن عزرا وجنيزة جبانة البساتين واشتهرت بعد ذلك باسم جنيزة الفسطاط أو القاهرة. بلغ التعداد الإجمالي لهذه الوثائق إلى ما يربو عن مليون وثيقة احتوت على معلومات هامة تتعلق بالتاريخ والأدب والتعداد الدقيق لهذه الوثائق مع حذف الممزق منها يصل التعداد إلى عشرة آلاف وثيقة تحتوي من ثلاثة أسطر في ورقة واحدة إلى مائة وخمسين سطرا، كُتبت غالبيتها باللغة العبرية لكن بالأبجدية العربية، كُتبت معظم هذه الوثائق ما بين الثُرون (الرابع والخامس والسادس والسابع الهجري/ العاشر الحادي عشر الثاني عشر والثالث عشر الميلادي) والقليل منها كُتبت في الفترة الممتدة من 1250 إلى 1500م، هذا واكتست وثائق مهمة لكتابة التاريخ الاقتصادي والاجتماعي في الفترات المشار إليها أي من القرن 4هـ/10م إلى القرن 7هـ/13م. لذا فإن فطاحل المؤرخين الاقتصاديين للعصور الوسطى يهود استقوا مادتهم التاريخية من خلال هذه الوثائق التي سلطت الضوء على التجارة الدولية بين الشرق والغرب من حيث طرقها وكذا السلع المتبادلة، عطية أحمد القوسي : **الجديد في وثائق الجنيزة الجديدة**، في مجلة المؤرخ المصري، العدد 10، جانفي 1993م، يصدرها قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة القاهرة، 1993، ص.180.

(د) موقع مادة الحرير والمنتجات الشرقية في أوروبا.

بلغت مكانة المواد الشرقية وعلى رأسها مادة الحرير مكانة مرموقة في أوروبا منذ العهدين الإغريقي الروماني وقد بذلت هذه الأخيرة مساع حثيثة لتزويد أسواقها من المواد القادمة من الشرق الأقصى والهند⁽¹⁾، فقد نقل المؤرخ دينج عن المؤرخ الروماني بلييني القديم (ت.79م) Pline L'Ancien أنه وصلت قيمة ما تدفعه الإمبراطورية الرومانية من الواردات القادمة من الهند 50 مليون سيسترتيوس Sesterces² وقدرها دينج حوالي 9 مليون فرنك سويسري مطلع القرن التاسع عشر الميلادي⁽³⁾. وفي حدود سنة 166 م أرسل الإمبراطور الروماني مارك أوريليو Marc Aurele (161-180م) سفارة إلى كل بلدان الشرق المنتجة للحرير وخاصة الصين يقدم لهم فيها التحية ورغبته في تمتين أواصر العلاقات معهم⁽⁴⁾.

وغدا لباس الحرير مألوفاً لدى الناس حتى في أوروبا الشرقية منها والغربية، فقد صنع منه الأوروبيون القدامى ملابس أطلقوا عليها ميديك Medic⁽⁵⁾، وأصبحت الكنيسة ترحب باستعمال مادة الحرير في لباس رجال الدين كالأفرشة والأقمصة وأغطية الرأس بعد أن كانت تمنعه من قبل، وغدت صناعة بعض الثياب الخاصة في مراسيم البلاط حكراً على الدولة⁽⁶⁾.

اكتسبت الثياب الحريرية قيمة مائية ومعنوية كبيرتين، ومما يروى في هذا الشأن، أن الأباطرة البيزنطيين كانوا يهدونه لرؤساء القبائل وقادة الجند لاستمالتهم وضمان إخلاصهم للإمبراطورية أحياناً، واتقاء لشركهم أحياناً أخرى⁽⁷⁾. وبذل البيزنطيون جهوداً حثيثة في سبيل الكشف عن سر تربية دودة القز المنتجة للحرير وكُللت محاولاتهم بالنجاح في عهد جستنيان فتم نقل دودة القز من آسيا إلى أوروبا وأنتجت كميات ضخمة من الحرير في الحواضر الكبرى التابعة لبيزنطة كالقسطنطينية والإسكندرية⁽⁸⁾.

(1) خص المؤرخون والجغرافيون الإغريق والرومان المواد الشرقية ومنها الحرير بعناية خاصة من خلال التعريف بأماكن انتاجها وتسويقها وطرق الوصول إليها. ومن هؤلاء بريليوس. أنظر: Periplus, op. cit., p.42.

(2) هي عملة رومانية احتوت على 1.6 % من الفضة، استعملت على نطاق واسع في العهد الإمبراطوري إلى أنها بدأت تفقد مصدقيها منذ القرن الثالث الميلادي بسبب التلاعب في وزنها وقيمة الفضة التي تحتويها إلى أن صارت عملة نحاسية. للمزيد من الشرح حول هذه العملة، ارجع إلى: Christopher Howgego, *Ancient history from Coins*, Routledge, London, 1995, p.115.

Depping, T.1, p.5.

(3) أنظر:

(4) أنظر:

Félix Gennevoix, *Aperçu historique sur la Chine par un missionnaire*, Imprimerie Polyglotte, Rome, 1873, p.16.

Procopius, *History of the Wars*, William Heinemann, London, 1914, Vol.1, p.193.

(5) أنظر:

(6) إسمت إغيم: دراسات في تاريخ أوروبا في العصور الوسطى، الإسكندرية، 1998، ج.1، ص.62.

(7) محمد فتحي الشاعر: السياسة الشرقية للإمبراطورية البيزنطية في القرن السادس الميلادي (عصر جوستنيان)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1989، ص.162. جواد علي: المرجع السابق، ج.4، ص.309.

Depping, T.1, p.10.

(8) أنظر:

وبقي الحرير محافظا على مكانته في أوروبا خلال العصور الوسطى، فقد أفاد المؤرخ الفلورنسي جوفاني فيلاني Giovanni Villani (ت. 1348م) بأن النساء الفلورنسيات يتجملن بالملابس الحريرية في الأعياد والمناسبات⁽¹⁾، وأفاد في موضع آخر من أن الحرير يُستعمل في صناعة الرايات العسكرية وكغطاء للرأس لدى المقاتلين⁽²⁾، وعادلت قيمته في أوروبا الذهب وذلك خلال القرون الأولى بعد الميلاد⁽³⁾. وحتى في العصر الحديث نالت الملابس الحريرية مكانة ليس عند عامة الأوروبيين فحسب وإنما حتى عند ملوكهم فقد أفاد الرحالة البريطاني جون باراو John Barrow (ت. 1848م) الذي عُد أول سفير بريطاني يزور الصين ما بين سنتي 1792 إلى 1794م من أنه في الوقت الذي كان يلبس فيه الصينيون الحرير من الرأس إلى القدم كان ملك فرنسا يرى الرفاهية في لبس جوارب مصنوعة من حرير ثم تبنتها ملكة بريطانيا إليزابيث بعده بثمانية عشر سنة⁽⁴⁾.

واعتبر الحرير أيضا جزءا مما يفرضه المنتصر على المهزوم في الحروب والمعارك، وبقي محافظا على قيمته العالية كأحد أنفس الهدايا مكانة عند الملوك والباطرة، فيصلهم كهدايا أحيانا ويفرض على المهزوم كغنيمة حرب أحيانا أخرى، أو يدفع لهم كرشوة لاتقاء شرهم وبقي من السلع النفيسة في الأسواق الدولية، وبقيت بعض المناطق الصينية تحتفل كل سنة بإنتاج وصناعة الحرير والقطن⁽⁵⁾، وهو ما يدل على أن الحرير بقي محافظا على قيمته إلى يومنا هذا في الصين وخارجها.

(1) أنظر: Giovanni Villani (1276-1348 A. D.), *Nuova Cronica*, Fondazione Pietro Bembo, Guanda, Parma, 1991. P.1054.

Ibid, p. 1125.

(2) أنظر:

(3) أنظر:

W. Cunningham, d.d., *Western Civilization in its Economic Aspects (Ancient Times)*, Cambridge University Press, Cambridge, 1911, p.185.

John Barrow, *Travels in China containing describing, observations, and comparisons, made and collected in the course of a short residence at the imperial palace of Yuen-Yuen, and on a subsequent journey through the country from Peking to Canton*, A. Strahan, printed street, London, 1804, p. 20.

(4) أنظر:

F. D. Herbertson and A. J. Herbertson, *Descriptive Geography from Original sources, Asia*, Adam and Charles black, London, 1903, p.221-265.

(5) أنظر:

3) بدايات تشغيل طريق الحرير

الواقع أن تحديد المنطلقات الأولى لاستعمال طريق الحرير ليس بالأمر الهين في ظل غياب الوثائق والمصادر التي تتناول هذا الطريق من مبدئه بالصين شرقا إلى شواطئ البحر المتوسط غربا وصولا عند السواحل الجنوبية لأوروبا، وفي هذا المقام، يرى بعض الباحثان أن الخطوات الأولى لانتظام مسارات الطريق ترجع إلى عدة قرون حلت قبل الميلاد، ومن الذين ذهبوا إلى هذا الرأي جوزيف نيدهام* الذي حدد بداية التواصل الحضاري بين الصين والغرب الأوروبي إلى العصر البرونزي أي قبل عهد أسرة شانج 1500 ق. م، وفي نفس الاتجاه ذهب بعض المؤرخين والاثريين⁽¹⁾. غير أنه لا يمكن الجزم أو النفي بأن هذا التواصل الحضاري تم بواسطة طريق الحرير البري بحكم غياب الوثائق والشواهد الأثرية التي تؤكد أو تنفي هذا الادعاء.

وفي هذا الشأن، رجح علماء آثار سوفيات بأن بدايات ارتياد طريق الحرير يرجع إلى ما بين القرنين السادس والرابع قبل الميلاد، واستطاعوا تحديد هذا التاريخ عبر الكشوفات التي قاموا بها في دويلات آسيا الوسطى وفي تركستان الغربية** على وجه التحديد، وعثر هؤلاء الباحثون على أطلال بلدان ومدن وقرى ترجع إلى ما بين القرنين السادس والرابع قبل الميلاد، ووجدت هذه الآثار في أوزبكستان⁽²⁾، ومن وافقهم في هذا الاتجاه محمود إدريس الصيني Li Jin ، والذي حدد بداية السير على طريق الحرير إلى القرن الخامس قبل الميلاد، موضحا بأن طريق الحرير مثل منذ بداية انطلاقه كمعبر ثقافي واجتماعي في الأماكن التي مر بها⁽³⁾.

* دعم أصحاب هذا الاتجاه رأيهم بعدة حجج منطقية ومنها قلة الحواجز الثقافية والدينية والقومية التي يعبر من خلالها طريق الحرير في ذلك العصر، ومنها أيضا ظهور صناعات متشابهة ومتزامنة في كل من الصين وأقاليم الشرق الأدنى والغرب اللاتيني، مثال ذلك، السيوف البرونزية، العجلة الحربية التي تسير بثلاث المصممة كالمطائر، وتشابه بعض المعتقدات الدينية التي آمن بها سكان الشرق الأقصى والشرق الأدنى والأوروبيين كل هذه التماثل تجعل الباحث يقع بوجود اتصال ثقافي وتجاربي منذ العصور البرونزية بين القارتين. للمزيد من الشرح والإيضاح، ارجع على كتاب المؤلف: موجز تاريخ العلم والحضارة في الصين، تر. محمد غريب جودة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1995، ص. 109.

E. E. Kuzmina, *The Prehistory of The Silk road*, University of Pennsylvania

⁽¹⁾ أنظر :

Press, Philadelphia, 2008, p.

** إن تقسيم بلاد تركستان إلى شرقية وغربية هو تقسيم حديث ظهر منذ الاحتلال الصيني والتوسي لهذه البلاد أواخر القرن التاسع عشر الميلادي، فالقسم الذي استولت عليه الصين يُعرف بتركستان الشرقية، تتجاوز مساحته 1.5 مليون كم²، وقدر عدد سكانه بأثنى عشر مليونا، أما القسم الذي احتله روسيا فيعرف بتركستان الغربية، وهو أوسع مساحة وأكثر سكانا من القسم الأول، فمساحته قُدرت بأكثر من 4.1 مليون كم²، وسكانه تجاوزوا 17.5 مليون نسمة، حسب إحصاء عام 1939م، ويضم هذا القسم الجمهوريات السوفياتية السابقة وهي: أوزبكستان وتركمنستان وطاجيكستان وقازاقستان وقيرغيزستان وقازاقالباغستان. يلماز أوزطونا : المدخل إلى التاريخ التركي، تر. أرشد الهرمزي، الدار العربية للموسوعات، بيروت، 1426هـ/2005م، ص. 132-133؛ عبد العزيز جنكيز خان : المرجع السابق، ص. 12-13.

⁽²⁾ علي أبو عساف: طريق الحرير والطرق التجارية الأقدم، في مجلة دراسات تاريخية، العدد 39 و40، ديسمبر 1991، ص. 72-73.

⁽³⁾ معرفة حقيقة الحزام والطريق، في مؤتمر آفاق التعاون العربي الإفريقي الصيني في إطار مبادرة الحزام والطريق، بإشراف مركز البحوث والدراسات الإفريقية بجامعة إفريقيا العالمية وبالتعاون مع رابطة جمعيات الصداقة العربية الصينية، الخرطوم 21-22 نوفمبر 2017م، ص. 9.

وتدعيما لهذا الاتجاه، فإنَّ المؤرخين الصينيين القدماء يرون بأنَّ سكان شماليِّ الصَّين لم تكن لهم عناية كبيرة في إنتاج الخيول⁽¹⁾ وتخصيص مراعى خاصة بهم قبل القرن الثالث قبل الميلاد فقد شرعت أسرة تشاو في إرساء إصلاحات عميقة في الصَّين وقد أثمرت هذه الخطوات عناية خاصة بتربية الخيول السريعة والقادرة على تحمل المشاق فالحصول على مثل هذه الحيوانات لم يكن بالأمر السهل، وفي حدود القرن الثالث قبل الميلاد برز قائد عسكري يُعرف Yuezhi المنحدر من منطقة الممتدة من جبال تيان شان ومدينة تورفان وكانت هذه المنطقة محافظة على العلاقات التجارية مع الصَّين ولاسيما في المجال الرِّزاعي. وتجدد الإشارة إلى أن الصَّينيين ومنذ عهد الممالك المتحاربة احتاجوا إلى أعداد كثيرة من الخيول القادمة من آسيا الوسطى لاستعمالها في المجال العسكري غير أنَّه لم يك بوسعهم الحصول عليها مباشرة إلاَّ بواسطة Yuezhi وعادة ما كان الصَّينيُّون يدفعون أموال طائلة وهدايا ثمينة للبدو الرِّحل وتجار الخيول، وكانت أوَّل خطوة في اتجاه تحكم الصَّينيين في مجال وهو أن الإمبراطور تشين وحد الممالك السَّبع المتحاربة في حدود سنة 221 ق.م⁽²⁾.

الواقع أن حالة لا استقرار التي تحبَّط فيها الصَّينيُّون في ظلِّ وجود ممالك متحاربة حال دون اهتمامهم بالطرق البرية التي تربط الصَّين بآسيا الوسطى إلى درجة أنَّهم عجزوا عن التزود بالخيول إلاَّ بواسطة تجار الأجانب، وأصبحت الصَّين تعترضها بعض هجمات وغزوات الأجانب⁽³⁾ وهذا أمر يرى فيه الباحث غير مشجع لارتداد طريق البري في هذه الظروف المعقدة.

دخل طريق الحرير مرحلة الوضوح منذ أن شرع الصَّينيُّون في استغلاله ما بين سنتي 115 ق.م إلى 105 ق.م. إذ تمكن الصَّينيُّون الوصول إلى منتصف القارة الآسيوية عبر طريق بري في حين أنَّه وُجد طريق آخر يربط وسط

(1) ساهم استعمال الصَّينيين للخيول دفعاً قوياً في تفعيل الطرق البرية خاصة في المجال العسكري، فقد اهتم الإمبراطور ليو بانغ (Liu Bang 202-195 ق.م) إلى تأسيس فرقة من الخيالة لاستعمالها في الحروب، واستطاع أن يُغيّر بها موازين القوى لصالحه عندما انتصر على خصمه سيانغ يو في معركة استعان فيها بـ 20 % فقط من الخيالة من مجموع قواته، عُد هذا الانتصار نقطة بارزة في تاريخ طريق الحرير عامة وفي التاريخ الصَّيني خاصة، إذ تحول استغلال طريق الحرير من طريقة تقليدية إلى طريقة حديثة باستعمال الخيول، ونظراً لأهميتها في المجال العسكري والتجاري فإنَّ الإمبراطور الصَّيني هان ووي استخدم في حملته للاستيلاء على أقاليم آسيا الوسطى والتي جرت وقائعها ما بين سنتي (128 - 119 م) استعان فيها بمائة ألف خيل استولى على كثير منها بالقوة ليخضع الشعوب والقبائل المناوئة لإمبراطوريته، وحققت هذه الحملة نجاحاً باهراً للجيش الصَّيني. الكتب التراثية العسكرية للصَّين القديمة : ص. 41.

(2) أنظر: Xinru Liu, *The Silk Road in World History*, Oxford University Press, 2010, P.03.

(3) ولا يُساور الباحث شك في أن الملك شمر بن أفريقيس الذي غزا بلاد الصَّين عن طريق تركستان قد مر على أجزاء مهمة من طريق الحرير البري بدليل أنه لم يغزها حتى سأل عن أوصافها والمسالك المؤدية إليها ولاسيما أنه وصلها عبر بلاد التبت التي يصعب على الجيش المرور في مرتفعاتها. ومعلوم أن طريق الحرير يمر على حافة هضبة التبت. فانتقال هذا التعداد الهائل من الجيش يُرسخ اعتقاداً قوياً لدى الباحث من أنه سار عبر طريق الحرير شمال حوض التاريم أو جنوبه أين تتواجد المحطّات والواحات، وما حلَّ بالجيش من هلاك إلا بسبب الابتعاد عن طريق الحرير، فعدم الاهتمام إليه تجعل الجيش يقع في خطر محقق، الجوزجاني : المصدر السابق، ج. 1، ص. 307-308.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

آسيا بالبحر المتوسط. وهو ما ذهب إليه الباحثين إيرين فرانك Irine M. franck وديفيد براونستون David M. Brownstone⁽¹⁾.

يؤيد هذا الاتجاه الجغرافي بطليموس Claude Ptolémée (ت.160م) الذي قدّم وصفا دقيقا للبلاد الواقعة بين بحر الخزر^(*) والصين وذكر هذا الأخير خلالها تجار الحرير والتوابل وكيفية سلوكهم الطريق التجاري القديم الرابط بين الصين وبلاد الإغريق⁽²⁾، والذي لم يكن معروفا في ذلك الوقت باسم طريق الحرير، ويؤد هذا الاتجاه ما ذهب إليه الباحث الصيني تشنغ يوي تشن بأن طريق الحرير شرع في استغلاله منذ أن بعث الإمبراطور الصيني وو دي ليو تشه (140 – 87 ق.م.) من أسرة هان La Daynantie Han (206 ق.م. – 220م) تشانغ تشيان Zhang Qian حوالي سنة 114 ق.م. في مهمة دبلوماسية إلى المناطق الغربية من الإمبراطورية الصينية⁽³⁾، فقد أرسل الصينيون في عهد ليو تشه بعثات دبلوماسية منتظمة إلى إيران بغية توفير الرعاية للقوافل التجارية المنطلقة من الصين باتجاه فرغانة وإيران⁽⁴⁾، ومما يدل على أن هذه المساعي كللت بالنجاح وأن الطريق البري الرابط بين الصين وإيران – وهو طريق الحرير – أنه في عام واحد تم إرسال أكثر من عشرة قوافل والتي كانت لا تتعد سوى خمس أو ست قوافل من قبل، وسارت هذه القوافل بواسطة خيول ممتازة خاصة خيول فرغانة والتي عُرفت بالخيول التي تعرق دما⁽⁵⁾. وهذا ما جعل طريق الحرير يقوم بأدوار حضارية⁽⁶⁾.

ومن جملة الدوافع التي شجعت الصينيين استغلال هذا الطريق هو الدافع العسكري، ففي سنة 138 ق.م. بعث تشانغ تشيان بقوة عسكرية لتعقب قبيلة التي هاجمتها قبيلة شينغونو وحاول التحالف مع القبيلة التي تعرضت للهجوم (دايوه جي) إلا أن مساعيه باءت بالفشل لكنه استطاع شق طريق بري (طريق الحرير) ممتد من عاصمة

(1) طريق الحرير، تر. أحمد محمود، المجلس الأعلى للثقافة، مطابع الأهرام، النيل، (د. ت.).

* يُعد من أكبر البحار المغلقة التي لا تتصل ببحار أخرى، تصب فيه بعض الأنهار وأشهرها نهر الفولغا، وهو بحر مالخ ليس فيه مد ولا جزر وهو فقير من حيث الموارد النفيسة كالمرجان أو لؤلؤ باستثناء الأسماك ومن إيجيبياته أنه صالح للملاحة فيركبه التجار لنقل سلعهم من مكان إلى آخر كما يخلوا من الجزر والصخور التي تُعيق حركة الملاحة. يبلغ طوله 1200 كم وعرضه 300 كم، يحده شرقا بلاد الديلم وطبرستان وجرجان وبعضا من المفازة وغربا بلاد أتران. الاصطخري: المصدر السابق، ص. 217-218.

(2) أنظر: Ptolemy's, **Ptolemy's, geography** an annotated translation of the theoretical chapters by j. Lennart

Berggren and alexander jones, Princeton and oxford university press, 2000, p.21 et 71.

(3) أنظر: Malte Brun, **Précis de la Géographie universelle, ou description de toutes les parties du monde**, Aimé

André, Libraire editeure, Paris, 1831 . T.1, P.458.

(4) أنظر: Berthold Laufer, **Sino-Iranica Chinese Contributions to the History of civilizations in Ancient Iran** with special reference to the history of cultivated plants and products, the Blackstone expedition, Chicago, 1919, p.210.

(5) أنظر: Ibid.

(6) شهدت الصين في عهد سلالة هان تطورات كبيرة، مست كل المجالات، كالزراعة والصناعة والتجارة والحرف والفنون والآداب، وهو ما أهل طريق الحرير القيام بأدوار حضارية بين الصين والغرب، للمزيد من المعلومات، عُذ إلى : الكتب التراثية العسكرية للصين القديمة (فن الحرب الصيني القديم)، تحقيق ودراسة وتقديم محمد عبد القادر عبد الرحمن الداغستاني، دار آمنة، عمان، 2013، ص.40. وانظر أيضا:

الإمبراطورية تشانغآن إلى آسيا الوسطى⁽¹⁾، فجرت عادة الجيش الصيني أن يقوم بتوجيه حملات عسكرية للجهات الغربية لبسط نفوذهم وهيمنتهم هناك⁽²⁾. وساهم هذا الطريق منذ تأسيسه في ربط الصين حضارياً بحدودها الغربية، كما عمل أيضاً على بسط الهيمنة الصينية على منطقة الشرق الأقصى وجنوب شرق آسيا⁽³⁾، وفُتحت بذلك الطرق التجارية في أرجاء الصين في عهد هذه الأسرة⁽⁴⁾، وساهمت المحاولات الأولى للسير عبر طريق الحرير في تنمية المعارف الجغرافية للصينيين خاصة في المناطق التي كانوا يجهلونها سابقاً، فاکتشفوا طرق قصيرة وأقل عناء مما كانوا عليه من قبل⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ تساي بن شين: فنون العمارة الصينية، أطلس للنشر والإنتاج الإعلامي، الجيزة، 2017، ص.76؛ ماليّ قو : دور العلماء المسلمين الصينيين والمدارس الإسلامية في نشر اللغة العربية والثقافة الإسلامية، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في اللغة العربية وآدابها، إشراف د. سيد علي أنور، كلية الدراسات والبحوث، الجامعة الوطنية للغات الحديثة إسلام آباد، 2013، ص.23-24.

⁽²⁾ أنظر: Heou Han chou, tr. Edouard Chavannes, *Trois Généraux Chinois de la dynastie des Han orientaux*,

Dans T'Oung Pao ou Archives Concernant l'histoire, les Langues, La géographie et L'ethnographie de L'Asie orientale, Revue dirigée par Henri Cordier et Paul Pelliot, Vol. 7, Leiden, 1906, Vol. 7, p.

⁽³⁾ عفاف مسعد العبد: دراسات في تاريخ الشرق الأقصى، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، (د. ت.)، ص.19.

⁽⁴⁾ أنظر: Richard Foltz, op. cit., p. 4.

⁽⁵⁾ أنظر: Malte Brun, op. cit., T.1, P.460.

4) الازدهار الأول لطريق الحرير.

شهد طريق الحرير البري إبان القرن الأول* للميلاد ازدهارا ملحوظا تمت بفضلها ترقية العلاقات التجارية بين العالم الصيني في الشرق والعالم الروماني في الغرب، ومرد ذلك عدة عوامل شهدها الشرق والغرب على السواء، ففي الشرق توحدت الإمبراطورية الصينية سنة 122 ق.م⁽¹⁾، أين اتسعت كثيرا، ووامدت سيطرتهم شمالا إلى بلاد التتار التي كانت تضم خمس وخمسون ولاية صغيرة⁽²⁾، ووصلوا في أواخر عهد الإمبراطور وودي ليو تشه إلى منطقة شينجيانغ وآسيا الوسطى غربا**.

وبدءا من القرن الأول الميلادي، ومع ازدهار طريق الحرير، لم يتوان الصينيون في الانسياس غربا وجنوبا وهذا منذ اكتشافهم للطرق البرية، فقد زاروا الهند بأعداد كبيرة لاسترجاع الكتب الأصلية المتعلقة بالديانة البوذية، ولم يكتف الصينيون بذلك فقط وإنما سعوا إلى بسط نفوذهم على إقليم الصغد وبلاد باخترابا (ما وراء النهر)، ومع نهاية القرن الأول الميلادي تمكنت القوات الصينية بقيادة الجنرال الصيني مد نفوذهم إلى بخارى وبلاد فارس وجل الشعوب التي عاشت على ضفاف بحر قزوين، وقدمت هذه الفتوحات خدمات جليلة في المجال الجغرافي للصينيين⁽³⁾.

وفي الفترة المحددة من سنة 150 ق.م. إلى 50 م عرف خلالها طريق الحرير ازدهارا ملحوظا قل له نظير عبر مختلف الحقب التاريخية وهذا بسبب سيطرة القوى التاليتة عليه الإمبراطورية الرومانية في الغرب والأسرة البارثية في إيران ودولة خوشان في آسيا الوسطى والصين في الشرق⁽⁴⁾. وأدى هذا الزواج إلى وصول الحرير الصيني إلى أسواق الشرق

* يرى المؤرخون والباحثون المهتمون بالدراسة والبحث في موضوع طريق الحرير بأنه ازدهر خلال عصرين مختلفين الأول منهما في القرنين الأول والثاني الميلاديين، ثانيهما في القرنين الثالث عشر والرابع عشر الميلاديين الواقع أن هناك مرحلة ازدهر فيها طريق مثل المرحلتين السابقتين الذكر، بل وأكثر منهما، ألا وهي فترة القرنين الثاني والثالث الهجريين/ السابع والثامن الميلاديين مرحلة السيادة الإسلامية في المرحلة الثانية والثالثة من طريق الحرير.

⁽¹⁾ خه جاو وو وآخرون : تاريخ تطور الفكر الصيني، تر. عبد العزيز حمدي عبد العزيز، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2004، ص. 221.

⁽²⁾ أنظر: Malte Brun, op. cit., T.1, P.460.

** يُعد من أعظم الأباطرة الصينيين، دام حكمه ما يُقارب نصف قرن، باشر خلال فترة حكمه جملة من الإصلاحات جذرية مست كل مناحي الحياة الصينية، فتمكن من التصدي بقوة وحزم لغارات البرابرة في الشمال، ومد حدود الصين إلى أن بسطت هيمنتها من شواطئ الشرقية للمحيط الهادئ إلى آسيا الوسطى غربا، وفي عهده أيضا شقت الطرقات وأنشئت الجسور على مختلف الأنهار وحُفرت القنوات لربط الأنهار بعضها ببعض لاستغلالها في النقل وري الحقول الزراعية، وهو ما ساهم في افتتاح الصين على العالم الخارجي تجاريا وثقافيا، فانتظمت بذلك مسارات طريق الحرير، قصة الحضارة، الصين ص. 103-105.

⁽³⁾ أنظر: Malte Brun, op. cit., T.1, P.460.

⁽⁴⁾ أنظر: Thomas T. Allsen & others, *Culture and Conquest in Mongol Eurasia*, Cambridge university Press, Cambridge, 2001, p.10.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

الأدنى والإمبراطورية الرومانية بشكل منتظم⁽¹⁾، وفي نفس الوقت دخلت سلع جديدة من الخارج إلى الصين كالجواهرات والسلع النفيسة وبعض الفواكه الغير مجودة في الصين⁽²⁾، وخلال القرن الأول من الميلاد انتقلت كميات ضخمة من الفضة الرومانية إلى الصين والهند⁽³⁾، وقد ساعد هذا الازدهار تبني الصين سياسة الانفتاح الخارجي⁽⁴⁾، فارتفعت بذلك حجم التجارة الخارجية، مما كان له تأثير كبير في دفع حركة التجارة بين الشرق والغرب⁽⁵⁾.

مثلت الانتصارات التي حققها الجيش الصيني داخل الصين وخارجها عاملا محفزا لتقوية العلاقات التجارية بين الصينيين والرومانيين الطامحين في تمتين الروابط التجارية مع الشرق الأقصى، واستدل المؤرخ الفرنسي أبال غيموسات من مصادر صينية بأن أمراء وأباطرة الرومان كانت لهم رغبة ملحة في إقامة علاقات مع الصينيين، وفي حدود سنة 165م دخل الطرفان الصيني والروماني في علاقات تجارية، فقد وصلت أول سفارة بواسطة Ji- Nan الذي أرسله الإمبراطور الصيني An-Thum وقد استغرقت هذه الرحلة أربعة سنين⁽⁶⁾.

عرف طريق الحرير تغيرات نوعية بوصول سلالة هان 206 ق.م - 220 م إلى حكم الصين، وقد تزامنت هذه السلالة مع الإمبراطورية الرومانية في الغرب⁽⁷⁾، واستطاع خلالها الصينيون فرض الأمن الصيني Pax Sinica على الجزء الشرقي من طريق الحرير وهذا عبر إرسال قوات عسكرية لإخضاع أجزاء هامة من آسيا الوسطى لهيمنتها⁽⁸⁾، في حين فرض الرومان الأمن الروماني Pax Romana في الغرب، وهذا ما انعكس إيجابا على العلاقات التجارية بين الصين والهند وبلاد فارس مع الإمبراطورية الرومانية وبالتالي ساهم في ازدهار طريق الحرير في هذه الفترة⁽⁹⁾، فلا غرو أن ترتبط الصين ببلاد ما وراء النهر عبر صلات ومواصلات

(1) إن إنتاج الصين للحرير جعل الأوروبيين في العهد الروماني يطلقون عليها اسم "الأرض المنتجة للحرير"، كما أطلقوا عليها أيضا سريكا Serica وبلاد كاثاي Cathay وغيرها من الألقاب. L. Richard's, *Comprehensive geography of the Chinese empire*, tr. M. Kennelly S. J., Shanghai tusewei press, Shanghai, 1908, p.07.

(2) أنظر: Burton Watson, *Ssu-ma Ch'ien Grand Historian of China*, Columbia university Press, New York, 1963, p.32.

(3) أنظر: W. Cunningham, d. d., op. cit., p.185.

(4) يُشار إلى أن المناطق الداخلية الصينية والبعيدة عن طريق الحرير حافظت على عزلتها في الخارج وأبت التعامل مع الجزء الغربي من القارة. مكي محمد عزيز: *آسيا الموسمية دراسة جغرافية*، مطبعة ذات السلاسل، الكويت، 1406هـ/1986م ص.52.

(5) الكتب التراثية العسكرية للصين القديمة: ص.40-41.

(6) أنظر: Malte Brun, op. cit., T.1, P.461.

(7) محمد عتريس: *معجم بلدان العالم، الدار الثقافية للنشر، القاهرة، 1422هـ/2002م*، ص.83.

(8) يُفيد المروزي في هذا الخصوص من أن الصينيين قبل ظهور المسلمين كقوة فعالة في أواسط آسيا وصل التفوذ والتوسع الصيني فمعظم بلاد ما وراء النهر إلى غاية سمرقند خضع للحكم الصيني إلى أن طردهم المسلمون منها، فانقسمت الصين على إثر ذلك إلى ثلاث ممالك وهي الصين ولقناني ولقنر لكل واحدة منها ملك خاص بها. المروزي: المصدر السابق، ص.6؛ وانظر أيضا:

René Grousset, *L'empire des steppes, Attila, Gengis-Khan, Tamerlan*, p.83

(9) أنظر: Marsha E. Ackermann & others, *Encyclopedia of World History, The Ancient World Prehistoric Eras to 600 c.e.*, Facts On File, New York, 2008, Vol. 1, p.121. Christopher I. Beckwith, *Empires of the Silk Road : a history of Central Eurasia from the Bronze Age to the present*, Princeton University Press, New Jersey, 2009, p.78.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

سياسية⁽¹⁾، وتعرف خلالها الصينيون على الإمبراطورية الرومانية بفضل السفارة التي أرسلها الإمبراطور الصيني سنة 139 ق.م بواسطة السفير زانغ شيان الذي مر بتركستان (طريق الحرير) ليصل إلى روما في رحلة استغرقت 12 سنة، شاهد خلالها التطور الحضاري الروماني وإن لم يرق إلى الحضارة الصينية⁽²⁾.

وساهمت العديد من العوامل في التعرف على طرق الحرير على الرغم من طوله وتشعبه وتداخله في العديد من الأمم والحضارات والشعوب، وذلك على طول امتداد طريق الحرير من الشرق الأقصى إلى السواحل الشرقية للمتوسط، ومن ذلك، التبادل التجاري النشط بين دول شرق القارة الآسيوية وغربها، وعمل الجانب الديني دور كبير في التعرف على مسارات وطرق الحرير من خلال الزيارات والكشوفات التي قام بها رجال الدين من الهند والصين لنشر البوذية⁽³⁾، ون أبرز أولئك الرحالة والمكتشفين يوجد فاهين هين Fa Hien (399-414) تسيانغ Huien Tsiang (629-645م)، فقد أكد من دوافع رحلته إلى الهند انطلاقا من شانغان هو الحصول على نسخ كاملة من قواعد وتعاليم البوذية⁽⁴⁾، وكان الصينيون روادا في هذا المجال واستطاعوا اكتشاف أجزاء مهمة من شرق وجنوب شرق آسيا⁽⁵⁾. وقد أفاد المؤرخ الفرنسي بأنه على الرغم من العقبات التي عرفتھا الطرق البرية في الشرق القديم فلم تكن إجراءات العبور من بلد إلى آخر معقدة، ويضاف إلى ذلك القرابة التي ربطت بين الشعوب والقبائل، وأجل من ذلك كرم الضيافة الذي أعفى المسافرين أخذ احتياطاتهم الضرورية، فتجارة القوافل كانت لها أوقات معلومة، وهذا منذ أقدم العصور فحاصل الأمر أن الرحلة* كانت عبارة عن الانتقال من معبد إلى معبد ومن مدرسة إلى مدرسة أخرى⁽⁶⁾.

(1) المروزي : المصدر السابق، ص.3.

(2) مارك كيرلانسكي: تاريخ الملح في العالم، الإمبراطوريات، المعتقدات، ثورات الشعوب، والاقتصاد العالمي، تر. أحمد حسن مغربي، عالم المعرفة، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، 1990، ص.32.

(3) يوهان أيلفركوغ : المرجع السابق، ص.57؛ تساي بن شين: المرجع السابق، ص.76. أنظر:

Malte Brun, op. cit., T.1, P.460.

Fah- Hian and Sung-yun, op. cit., Vol.1, p.2.

(4) أنظر:

(5) محمد خميس الزوك : آسيا دراسة في الجغرافيا الإقليمية، ر المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص.27.

* وللمزيد من الإيضاح حول مكانة وفوائد الرحلة عند العرب والمسلمين، ارجع إلى الملحق رقم (02) ص.376.

(6) أنظر:

Abel Rémusat, (1788-1832). *Auteur du texte. Mélanges asiatiques, ou Choix de morceaux critiques et de mémoires relatifs aux religions, aux sciences, aux coutumes, à l'histoire et à la géographie des nations orientales*, Librairie orientale de dondey-Dupré, Paris, 1825, T. 1, P.98, Fah- Hian and Sung-yun, op. cit., Vol.1, p.2.

ومن العوامل التي شجعت على تشغيل طريق الحرير البري هو تلك العقبات والعوائق التي واجهت مرتادي الطريق البحري، كبحر الصين⁽¹⁾ وبحر الهند⁽²⁾، ومن الصعوبات الطبيعية التي عرفها طريق البحري وثبتت سالكة ما رواه البحارة والرحالة، ومن ذلك أن البكري وصف بحر الصين بأنه بحر خبيث بارد وفي بعض مراحله أماكن مسكونة له سكان في قعر البحر يصرونهم في حال هيجان البحر ليلاً إلى درجة أنهم يصعدون إلى مراكب البحارة، ومن أخطر ما وجهه زكاب البحر السمك الكبير الذي يلتقم الناس إلى درجة أنه في حال ما إذا مات أحد البحارة ويُلقي به إلاً وهو في فم هذه الأسماك⁽³⁾. ولعل أكبر تحد واجهه هو القرصنة⁽⁴⁾.

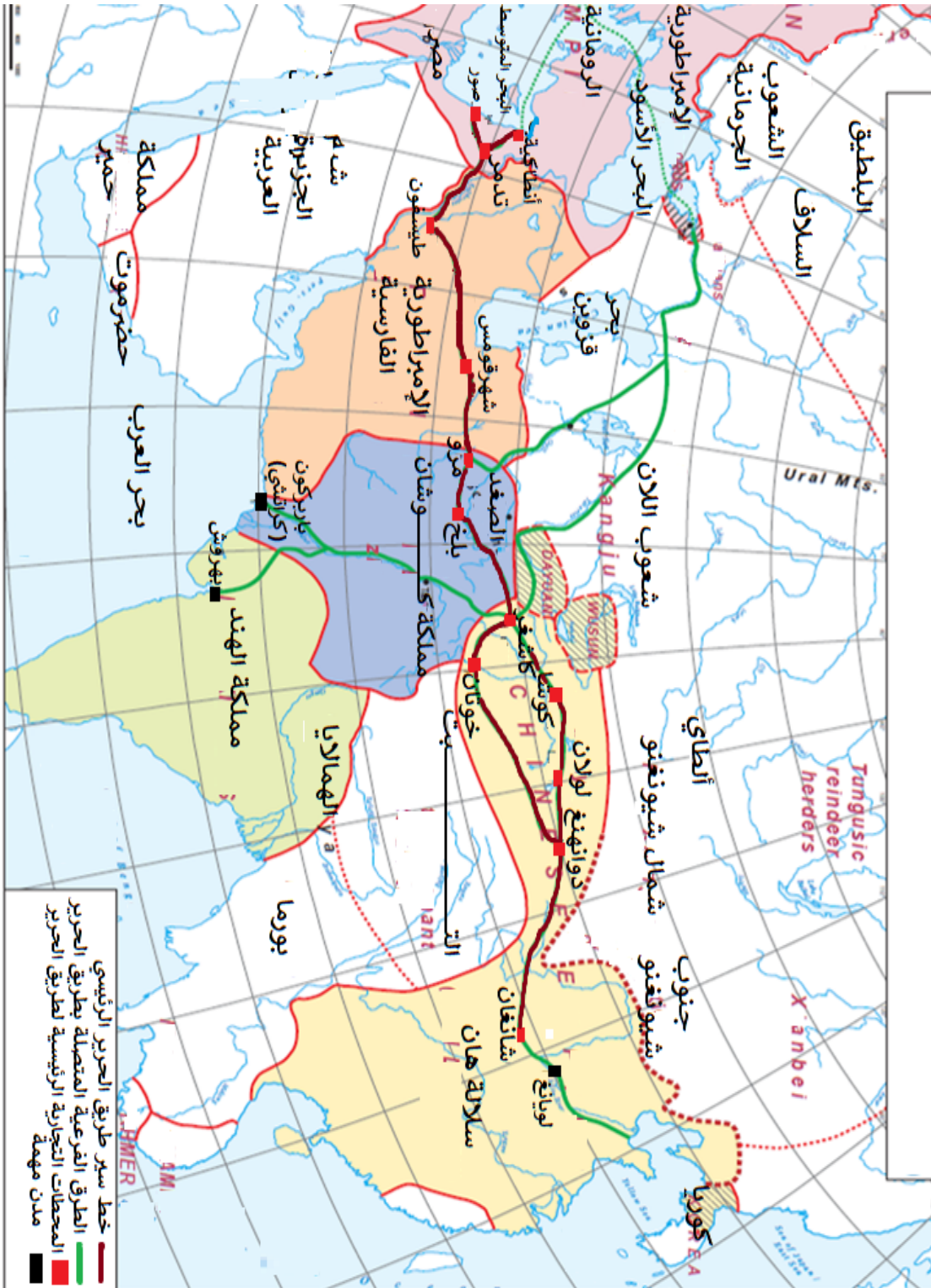
(1) أطلق جُلّ جغرافيو وبلدانيو المسلمين الأوائل مصطلح البحر بدل المحيط، ومن ذلك فإنّ المحيط الهادئ والهندي والأطلس أُطلق عليهم بحر، ووقع إشكال في تحديد مصطلح بحر الصين فأطلقوا عليه اسم البحر الحبشي، وبحر الصين والهند والسند والزنج والبصرة والأبلة وفارس وأظافوا إليه أحياناً بحر عمان والبحرين والشحر واليمن وأبلة والقلزم، وهو بذلك في حقيقة الأمر ستة أبحر متصلة بعضها ببعض، غير أنّ العارفين يُفصلون بين كل بحر وآخر بواسطة اللون والريح والغسق والأمواج والتسيم، وهو ما ينطبق اليوم تقريباً على المحيط الهندي، وبهذا المفهوم الواسع فإنّ طوله من المشرق إلى المغرب قدره ثمانية آلاف ميل، وقدر عرضه في موضع بألف وتسعمائة ميل وفي مواضع أخرى بألفين وسبعمائة ميل، وأما بحر الصين في مفهومه الحقيقي عُد أكبر بحار العالم يتصل بالمحيط (الهادي) من جهة الشرق، يتميز بالأمواج العاتية ويعد قعره لذا فهو عظيم الاضطراب، يضم عدد كبير من الجزر منها ما هو أهل بالسكان وقدر تعداد هذه الجزر باثني عشر ألفاً، وأغلب جزره خال من السكان. البكري: المسالك والممالك، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1412هـ/ 1992م، ج.1، ص.191-192؛ عمر بن الوردی: المصدر السابق، ص.198-199.

(2) يُعد من أكبر البحار مساحة وجزائر (جزر) كما يتميز بالانبساط على المدن الساحلية، ونظراً لاتساعه لا يُعلم مكان اتصاله بالمحيط، وتُعتبر التيز الحدّ الفاصل بين البحر الهندي وبحر فارس، فمنها يتجه جنوباً نحو بلاد الزنج ثمّ ينعطف شرقاً ويمر عبر سواحل الديبل والقس وسومونات ثمّ كنباية ثمّ يصل إلى بروص عبر خور، ثمّ ينعطف باتجاه الملبار إلى أن يصل إلى جاوة أين يبدأ بعدها البحر الصيني. الحموي: المصدر السابق، ج.1، ص.345.

(3) المسالك والممالك، ج.1، ص.216.

(4) أنظر: Periplus, op. cit., p.44.

خريطة رقم (2) تُوضح خط سير طريق الحرير أثناء ازدهاره الأول وأهم محطاته (ق. 1 ق.م - ق. 1م).



نقلا بتصريف عن: Stephan Barisitz, *Central Asia and the Silk Road - Economic Rise and Decline Over Several Millennia*, Springer Publishing, Heidelberg, New York, 2017, p.34.

5) رعاية القوى السياسية الكبرى لطريق الحرير.

فرضت طول المسافة التي يقطعها طريق الحرير من الشرق الأقصى إلى الغرب الأوروبي أن يمر عبر دول وإمبراطوريات مختلفة في الدين واللغة والثقافات والعادات والتقاليد*، ومما يجمع هذه الكيانات هو اهتمامها بالعلوم والمعارف**. واختلقت استراتيجيات هذه القوى السياسية في الاعتناء والرعاية بهذا الطريق الحيوي وإن كانت أهدافهم تصب في مسعى واحد ألا وهو الاستفادة من طريق الحرير في كُـل المستويات والمجالات، ومن الدول التي اهتمت به، يوجد.

أ) رعاية الأسر الصينية المتعاقبة لطريق الحرير.

تمثل الصين القلب النابض لطريق الحرير نظرا لأهميتها ومكانتها، كيف لا وقد نالوا شرف تدشين الطريق البري انطلاقا من بلادهم⁽¹⁾، فقد اشتهرت الصين منذ العصور القديمة بأبناها بلاد الحرير⁽²⁾، وتمتعت الصين بمؤهلات لرعاية طريق الحرير، ومنها، ما أفاد به المؤرخ ابن فضل الله العمري بأن بلاد الصين عامرة وجل مدنها وقراها متصلة بالطرق، وذكر بأنها تضم ألف مدينة⁽³⁾، وأثبت التاريخ بأن الفترات التي ازدهرت فيها الصين عرف فيها الطريق حيوية ونشاطا، وبالعكس فإن اضطراب الأوضاع في ربوع الإمبراطورية الصينية يؤثر سلبا على حركية وعنفوان الطريق.

عنيت السلالات المتعاقبة التي حكمت الصين خلال العصور القديمة والوسطى بالطرق ووسائل النقل قبل افتتاح طريق الحرير، وعلى الرغم من التباعد الزمني بين سلالة وأخرى فلكل منها نظامها وطريقتها في الحكم بدءا

* أشار إلى هذا التعدد الثقافي واللغوي الرحالة الصيني تشيوتسانغ، ففي الصين فقط لاحظ اختلاف اللغة من مكان إلى آخر. فانقاله لمدة سبعة عشر يوما مكنه من قطع 15000 لي (وحدة قياس صينية تعادل نصف كيلومتر) وهو ما يعادل 750 كم إلى أن وصل مملكة شن-شن Shen-Shen فسكان هذه المدينة لباسهم لا يختلف كثيرا عن الصينيين غير أن اللغة تختلف فلكل منطقة لهجة خاصة بهم. وبعملية حسابية يتضح أن تشيوتسانغ سلك ما معدله 44 كلم يوميا.

** يُورد المؤرخ صاعد الأندلسي قولاً مأثوراً عن الصينيين القدماء مفاده: « إن ملوك الدنيا خمسة وسائر الناس أتباع، فيذكرون ملك الصين وملك الهند وملك الترك وملك الفرس وملك الروم »، وحتهم في ذلك أن أهل الصين ينقادون لملكهم ولهم طاعة معروفة، فملك الصين هو ملك الناس وأما أهل الهند فيسمونهم ملك الحكمة وهذا بسبب سبقهم وتنافسهم على العلوم ففاقوا كل الأجناس في هذا المجال، في حين عرف الترك ملك السباع نظرا لشجاعتهم وبأسهم، وأما الفرس فعرفوا ملك الملوك وهذا بسبب عظمة ملوكهم ومملكته التي زحرت بمقومات وفضائل طبيعية وبشرية، في حين أن ملك الروم عرف ملك الرجال نظرا لجمالهم وتأثيرهم على الآخرين. الأندلسي أبو القاسم صاعد بن أحمد بن عبد الرحمن بن محمد (ت. 462هـ/1070م) : طبقات الأمم، تح. لويس شيخو اليسوعي، بيروت، 1912، ص. 11.

(1) سيدة إسماعيل كاشف : عن طريق الحرير في العالم القديم والوسطى، في الندوة العلمية العالمية بالقاهرة حول العلاقات الثقافية بين مصر وبلاد طريق الحرير المنعقدة من 4 إلى 5 نوفمبر 1990، أدرجت هذه الندوة ضمن الدراسة الشاملة لطريق الحرير طرق حوار « اليونسكو»، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي، ص. 73.

(2) أنظر: Berthold Laufer, op. cit., p.5 .

(3) المصدر السابق، ج. 3، ص. 134.

بسلالة الشانغ Dynastie des Shang (1766 – 1122 ق. م.⁽¹⁾) وانتهاءً بسلالة مينغ Ming Dynastie (1368 – 1644 م.). وقد كان للأباطرة الصينيين خلال الألفية الأولى اهتمام بالطرق، ومن هؤلاء يوجد هوانغ تي أو الملك الأصفر Hoang – Ti (2698-2598 ق. م.)، الذي أقام بإصلاحات اقتصادية جليّة في الصين تمثلت في انجاز شبكة من الطرق بغرض الدفع بالنشاط التجاريّ تجلّى ذلك من خلال تشييد الجسور والقناطر عبر الأنهار والمجاري المائية التي تنتشر في ربوع الصين⁽²⁾.

وحكم الصين عدّة أسرة واشتهر منها في العصر القديم سلالة تشاو وتُعد فترة حكمها الأطول أمداً من بين كُُلّ السلالات التي حكمت الصين، فامتدّ إطارها التاريخي (1045 – 256 ق. م.)، وعلى الرغم من اعتماد الدولة على النشاط الزراعي بنسبة كبيرة في المجال الاقتصاديّ إلا أنّ بداية اتساع النشاط التجاريّ في الإمبراطورية حتم عليها إيجاد حلول لمشكلة الطرق والمواصلات التي كانت في حالة بدائية، ومما استفاد منه قُطاع النقل هو ابتكار العربات التي استعملت في البداية لنقل الأهالي، وقد واجهت مشكلة النقل قبل القرن الخامس قبل الميلاد خاصّة ما تعلق بقطع الأنهار والبحيرات، حتّى أنّهم استعملوا السباحة أحيانا لقطعها. وعلى الرغم من الحالة المزرية التي عرفتها وسائل النقل والمواصلات والطرق في بعض المناطق الوعرة إلا أنّ الصينيين تمكنوا من نقل مختلف السلع والبضائع عبر المقاطعات الصينية المنتشرة في ربوع الإمبراطورية، إلا أنّ هذه الحالة لم تدم طويلاً، فلم يكد القرن الخامس للميلاد ينتهي حتّى عرفت وسائل النقل والمواصلات تحسناً ملحوظاً في أنحاء الإمبراطورية نظراً لاهتمامهم بالتجارة⁽³⁾.

عُرف طريق الحرير لدى الصينيين بأنّه ممر الغزوات الرئيسي⁽⁴⁾، فقد قامت الصين بحملات عسكرية صوب آسيا الوسطى لسيطرت هيمنتها هناك وقام Chang Ch'ien بأولى هذه الحملات في حدود سنتي 139 و138 ق. م. وقام بنفس الوقت بالبحث عن حلفاء له ضدّ عدوه Hsiung-nu وكانت رغبة الصينيين ملحة في اكتشاف أسواق بوسط آسيا لتتمكن من تصريف سلعها المنتجة في الصين وخاصّة الحرير⁽⁵⁾. فلا غرو أن ترتبط الصين ببلاد ما وراء النهر عبر صلات ومواصلات سياسية⁽⁶⁾، وعملت مدينة لولان Loulan على ربط الصين بالمناطق الغربية من آسيا وقد شُيّدت هذه المدينة في القرن الثاني قبل الميلاد وأصبحت في وقت وجيز البوابة الشرقية لحوض التاريم،

(1) اعتبرت حوليات بامبو الإنجليزية Annales de Bambou بأن الإطار الزمني لحكم أسرة الشانغ ينحصر بين (1556 – 1046 ق. م.)

(2) أنظر: John Jackson, op. cit., Vol.2. p.436-437.

(3) أندريه إمار وجانين اوبوايه : تاريخ الحضارات العام، الشرق واليونان القديمة، إشراف موريس كروزيه، ط.2، منشورات عويدات، بيروت، 2003، ج.2، ص.587.

(4) حُدّد ممر الغزوات جغرافياً بين الأطراف الشماليّة لسفح التبت وصحراء غوبي جنوباً. ارجع إلى : رولان برتيون : المرجع السابق، ص.81.

(5) أنظر: Nicola Di Cosmo , *Ancient China and Its Enemies The Rise of Nomadic Power in East Asian History*, cambridge university press, cambridge, 2002, p.247.

(6) المروزي : المصدر السابق، ص.3.

وغدت لولان محطة مهمة لأسرة هان لحماية التجارة البرية المارة بطريق الحرير من خطر قبائل شيونغنو Xiongnu المسيطرة على منطقة شمال الاستبس⁽¹⁾.

ظهر في هذه الأسرة مفكر يُدعى سانغ هونغ يانغ Sang Hang Yang 152 ق.م. - 80 ق.م.⁽²⁾ كان له دور كبير في تغير نمط الاقتصاد الصيني القائم على الزراعة بدرجة كبيرة وجعله اقتصاد يعتمد على ثلاث أسس الزراعة الصناعة التجارة⁽³⁾، وهو ما حفز الصينيين حكومة وشعبا إلى الولوج لعالم الصناعة والتجارة الداخلية منها والخارجية، إلى درجة أن نساءهم اشتغلوا بالقطاع التجاري والصناعي بحيث تميزن عن الرجال في هذين المجالين⁽⁴⁾، وبفضل اتصاف غالبية حكامها بالعدل والإنصاف، بالإضافة إلى شساعة حدود دولتهم واحتوائها على خيرات وأنفس الصناعات⁽⁵⁾، فقد كانت محطة أنظار وإعجاب الأجانب لها، قام الملك شانغ يانغ بإصلاحات عميقة في الصين مست كل القطاعات وآت أكلها في كل المجالات⁽⁶⁾. وهذا ما سمح بوجود جاليات أجنبية في الصين، ففي حدود سنة 73م استوطنت جالية يهودية بضواحي كايفونغ Cai fong fou عاصمة مقاطعة هنان Honan والتي تبعد عن بكين بـ 150 فرسخا، فقدمت في البداية سبعين أسرة يهودية ثم تلتها سبع أسر، وتجدر الإشارة إلى أن هذه الجالية قدمت عن طريق البر انطلاقا من إيران فخراسان ثم سمرقند بهدف ممارسة نشاط التجاري هنالك⁽⁷⁾.

(1) أنظر: Victor H. Mair, the silk roads in time and space : *migrations, motifs, and materials*, Floor, San Francisco, California, 2012, p.123.

(2) ولد في لوانغ يانغ التابعة لمقاطعة خنان، ترعرع في عائلة ثرية تمتحن التجارة، وفي سنة الثالث عشر التحق للعمل في البلاط الإمبراطوري في عهد وو، ونظرا لكفاءته ورجاحة عقله عُيِّن وزيرا للشؤون الزراعية والمالية، أظهر سانغ هونغ براعة فائقة في تسير الشؤون المالية للإمبراطورية الصينية واستطاع أن ينتشلها من نذير أزمة مالية بسبب اعتماد الإمبراطورية الهان على المورد الزراعي في تغطية نفقات الدولة، على إثر ذلك اهتم هذا المفكر إلى خطة إستراتيجية تقوم على إيجاد بدائل أخرى تزود الخزانة الصينية بالأموال دون فرض ضرائب جديدة على الصينيين، فسعى إلى إبطال الفكرة الاقتصادية القديمة السائدة في الصين منذ عهد الممالك المتحاربة، والقائلة: « الاهتمام بالزراعة، وكبح جماح التجارة »، فسانغ هونغ يانغ اقتنع بفكرة أن إقامة دولة غنية وثرية لا يتأتى لها بالتشاطر الزراعي فقط وإنما بالاهتمام بالصناعة والتجارة دون إهمال النشاط الفلاحي، نجح الصين بفضل الإصلاحات المالية والاقتصادية التي باشرها سانغ وآت أكلها وتمكنت الصين حين ذك من تخطي عقبة الأزمة الاقتصادية وبفضل إنعاش النشاط الصناعي والتجاري قوت هبة الدولة وأخضعت العديد من القبائل المناوئين وشقت الطرقات وساد الأمن في ربوع الإمبراطورية. خه جاو وو وآخرون : المرجع السابق، ص. 277-279.

(3) أطلق المنظر العسكري التايكونغ على هذه القطاعات الاقتصادية بالكنوز الثلاثة. التايكونغ : التعاليم السرية الست للتايكونغ، في الكتب التراثية العسكرية للصين القديمة (فن الحرب الصيني القديم)، تحقيق ودراسة وتقديم محمد عبد القادر عبد الرحمن الداغستاني، دار آمنة، عمان، 2013، ص. 90.

(4) المروزي : المصدر السابق، ص. 13.

(5) أبو حامد الغرناطي : المصدر السابق، ص. 46.

(6) تاريخ الصين، ج. 1، ص. 24.

(7) أنظر: Rev. William Hales, D. D., *A new Analysis of Chronology and geography, History and Prophecy: In which their elements are attempted to be Explained, Harmonized, and Vindicated*, printed for C. J. G. & F. rivington, London, 1830, Vol.1, p.200.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

عرفت الصين تقدما حضارياً وقدّمت للنقل البحريّ خدمات جليّة تمثلت في اكتشاف البوصلة، كما استفاد الصينيون من تفتحهم على الأجناس المختلفة من صناعة الزجاج⁽¹⁾. وعلى الرغم من التطور الذي عرفته أسرة هان في حكمها للصين غير أنّ رحلات القوافل التجارية المنظمة عبر طريق الحرير لم تبرز جلياً في الصين إلّا في أواخر القرن الثالث الميلادي⁽²⁾.

تراجع دور ومكانة طريق الحرير منذ سقوط أسرة هان سنة 220 ق.م. فدخلت الصين في مرحلة مظلمة من تاريخها في ظلّ الممالك والأسر المتحاربة وهو ما جعل طريق الحرير البري يتراجع عن نشاطه ودليل ذلك أن مدينة لولان السالفة الذكر والتي انتعشت مع بروز أسرة هان فإنّها تراجعت إلى أن طمسها الزّمان خلال القرن السادس الميلادي ولم يُعرف عليها خبر إلى غاية سنة 1900م لما اكتشفها الجيولي السويدي سفين هيدين Sven Hedin⁽³⁾، ومع ذلك لم يضمحل الطريق تماماً وإنّما عرف اضطراباً في بعض الأزمان والأماكن، ومما يدل على عدم انقطاعه تلك الرحلة التي قام بها أبو دلف من بلاد خراسان باتجاه الصين في عهد الأمير الساماني (ت. 331هـ/943م) وذكر في رحلته التي عبرت القبائل الموالية لملك الصين كما عبر بعض القبائل التي لا تخضع لسلطة أحد⁽⁴⁾.

بلغت أسرة تانغ Dynantie Tang (618 – 907م) تطوراً ملحوظاً مسّ جلّ القطاعات وأصبحت أكثر الأمم تقدماً وتحضراً⁽⁵⁾، اتسعت حدودها ولاسيما في الجهة الغربية، ففي عهد الإمبراطور تايزونغ Taizong (626-649) وامتدّت السيطرة الصينية إلى آسيا الوسطى فعبّر الجيش الصيني الذي اتحد مع الجيش التركي جبال البامير، وغدت بذلك كلّ من سمرقند وبخارى وطقشند حواضر تابعة للإمبراطورية الصينية، وبذل هذا الإمبراطور جهوداً كبيرة

(1) شستر أ. بين : الشرق الأقصى، تر. حسين الحوت، مر. فريد عبد الرحمن، مكتبة مصر، القاهرة، 2002، ص. 11.

(2) أنظر: Richard Von Glahn, The Economic History of China from Antiquity to the Nineteenth Century, Cambridge University Press, Cambridge, 2016,

Victor H. Mair, : op. cit., p.123

(3) أنظر:

(4) الرسالة الأولى، ص. 40-42.

(5) أنظر: Rev. A. H. Smith, D. D., *The Uplift of China*, Church Missionary Society Salisbury Square. E. C., London, 1909, p.30.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

وأنفق أموالاً طائلة لإصلاح طريق الحرير⁽¹⁾، وهو ما انعكس إيجاباً على حيوية وازدهار طريق الحرير فنمت العلاقات التجارية بين الصين والعالم الخارجي خاصة تلك البلاد الواقعة غرب حدود الصين⁽²⁾.

ودل على حيوية طريق الحرير البري تلك الرحلة البرية التي قام بها الراهب البوذي الصيني تشيونتسانغ الذي سلك أجزاء مهمة من طريق الحرير انطلاقاً من شنغان إلى هامي وتورفان إلى أن وصل إلى كاشغر فبلخ أين اتجه جنوباً صوب الهند بغرض تبليغ الديانة البوذية والقيام بالحج البوذي هناك، ومما لفت انتباه الراهب هو استقرار الأوضاع في جل المناطق التي أمتها في رحلتي الذهاب والإياب⁽³⁾.

ومن المدن والمحطات الإستراتيجية التي سيطرت عليها الصين وأدخلت عليها ملامح الاقتصاد الصيني توجد فرغانة التي دشّن فيها الصينيون فن صناعة الورق وتطوير الأقمشة وبقيت هذه المحطة تحت نفوذهم إلى غاية انهزامهم أمام القوات العباسية في المعركة الشهيرة طالاس⁽⁴⁾. فشهد على ازدهار طريق الحرير في عهد أسرة التانغ الرحالة والراهب الصيني⁽⁵⁾.

إنّ الرواج الذي عرفه طريق الحرير في عهد أسرة التانغ يعود كذلك إلى تطور الدبلوماسية الصينية⁽⁶⁾ التي امتزجت بالمصالح الاقتصادية للدولة⁽⁷⁾، فقد انتهجت سياسة الانفتاح وتشجيع الأجانب للولوج إلى أسواقهم⁽⁸⁾ عبر

(1) يمي شوا : عصر الإمبراطورية، كيف تبرع القوى المطلقة على عرش العالم وأسباب سقوطها، تر. منذر محمد صالح محمد، دار العبيكان، الرياض، 1431هـ/2010م، ص.121. وأنظر أيضاً: M. A. Czapliska, *the Turk of Central Asia in History and at the present Day*, Curzon Press in London & Barnes & Noble books in New York , 1918, p.72.

(2) وصل إلى الصين في عهد أسرة تانغ أربعة رجال من المسلمين في حياة الرسول محمد صلى الله عليه وسلم بغية نشر رسالة الإسلام هناك، ومن المدن التي استقروا فيها يوجد مدينة قوانغتشو Guangzhou ويانغتشو Yang Zhou بالإضافة إلى مدينة قوانغتشو Quanzhou ، وفي نفس الفترة قدمت بعثة رسمية من شبه الجزيرة العربية إلى البلاط الصيني وزارت العاصمة ولما أتمت مهمتها سلكت قافلة الطريق المار بوسط آسيا وإيران لتصل إلى وجهتها في شبه الجزيرة العربية، وفي سبيل تمّتين أوامر الصداقة أرسل الإمبراطور الصيني مرافقين للوفد العربي ليقوموا بإرشادهم في الطريق، وهذا ما يؤكد أنهم خاضوا الطريق الحرير البري الذي عرفه الصينيون وساروا عليه قبل قرون خلت ولا سيما في مرحلتيه الأولى شطرا من مرحلته الثاني المتأخم لحدودهم البرية، للمزيد ارجع إلى: كرار جعفر أحمد : دراسة حول الإسلام والمسلمين في ظلّ الدولة المغولية في الصين، في مجلة جامعة الإمام، العدد الثاني، 1428هـ/2009م . ص.16-17. وأنظر أيضاً: Sally Hovey Wriggins, op. cit., p.20.

(3) أنظر: Thomas Watters M. R. A. S., *on yuan Chwang's travels in India 629-645 A. D.*, Royal Asiatic society, London, 1904, p.40-41.

(4) موريس لومبارد : المرجع السابق، ص.65.

(5) أنظر: Sally Hovey Wriggins, op. cit., p.42-43.

(6) أنظر: Tansen Sen, *Buddhism, Diplomacy and trade, the realignment of Sino-Indian relations 600 - 1400*, university of Hawai Prees, Hawai, 2003, p.17-18.

(7) يمي شوا : المرجع السابق، ص.121.

(8) أقامت الصين علاقات دبلوماسية وسياسية مع أكثر من ثلاثمائة بلد ومنطقة، وكانت القوافل التجارية تسير مع المبشرين جنباً لجنب في الإمبراطورية الصينية التانغية، نفسه.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

تقديم الحوافز والتسهيلات لهم⁽¹⁾. ونجحت إلى حد كبير في جذب التجار والسفراء من مختلف أصقاع القارة الآسيوية برا وبحرا⁽²⁾، وتم نقل العاصمة من الجنوب الشرقي نحو الشمال الغربي⁽³⁾، فضمت تشانغ آنذاك مليونين نسمة⁽⁴⁾، ساعدها في ذلك تحكمها في أغلب الطرق التجارية البرية الرابطة بينها وبين دول المشرق الإسلامي⁽⁵⁾ عبر آسيا الوسطى⁽⁶⁾. ومن أشهر السلع التي عرفت رواجاً في عهد التانغ وتم نقلها عبر طريق الحرير يوجد: الحرير، التوابل، الأعشاب الطبية وبعض الصناعات الفنية وذلك حسب طلبات ورغبات الزبون⁽⁷⁾. ومما يدل على أنّ الصين ظلت مقصداً للتجار منذ العصور القديمة ما أورده مؤلف مجهول بقوله: « وهي (الصين) بلاد كثيرة الخيرات وفيها مياه جارية، وفيها معادن الذهب بوفرة... وأهل هذه البلاد أهل صناعة بدیعة، يذهب إليها الناس للتجارة »⁽⁸⁾.

(1) بلغ مدى تفتح سلالة تانغ مع الأجانب إلى درجة أنّها سمحت للأجانب بإقامة دور العبادة لهم على أراضي الصين على اختلاف ديانتهم ومذاهبهم، بقرار إمبراطوري يتضمن حماية الدولة لأماكن العبادة. ومن ذلك سعى التجار المسلمون إلى استغلال هذه الفرصة، وشرعوا في بناء المساجد في مناطق تواجدهم وممارسة نشاطهم التجاري بكل أريحية، إياس سليم سلمان أبو حجر : **المسلمون في الصين (131-769هـ/748-1367م)**، مذكّرة مكملّة لمطالعات الحصول على الماجستير في التاريخ، إشراف د. خالد يونس الخالدي، الجامعة الإسلامية غزّة، قسم التاريخ، السّنة الجامعيّة 1430هـ/2009م)، ص.09.

(2) عُرف عن الصينيين التضييق على الأجانب وعدم السماح لهم بمخالطتهم، في حين أنّهم تفتحوا على الأجانب خلال حكم بعض الأسر كآسرة التانغ على سبيل المثال التي عاصرت العباسيين، وقد أفاد المروزي من أنّ أحد رسول ملوك الإسلام قصد بلاد الصين فوجد فيها أنواعاً من التكرّم والتّرحيل وحسن الوفادة، ووجد عند حضرة الملك الصيني من يتقن العديد من اللّغات الأجنبية، وفي هذا دلالة على تفتح الصينيين ولا يُساورني شك في أنّ هذه الأسرة هي التانغ، المروزي : المصدر السابق، ص.4.

(3) أنظر: William T. Rowe, *China's last empire, the great qing*, the Belknap press of Harvard university press, London, 2009, p.123.

(4) شستر أ. بين : المرجع السابق، ص.12؛ إيمي شوا: المرجع السابق، ص.121.

(5) لم يكن هذا المصطلح متداولاً عند مؤرخي وجغرافي وبلداني العصور الوسطى، وإنما عُرف باسم البلدان الشرقية ومن خلال تتبع واستقراء المصنّادر يتبين للباحث بأنّ المقصود من هذه البلاد الرّقعة الجغرافية التي تدين بالإسلام الواقعة شرق الديار المصرية، وهي بذلك تشمل مصر وبلاد الشام والعراق وإيران وأقاليم خوزستان والأهواز وكرمان وسجستان وأرمينية وأذربيجان وعراق العجم والديلم وبلاد الجبل وكذا إقليم ما وراء النهر وتركستان وخوارزم وبلاد القفجاق. القلقشندي : المصدر السابق، ج.1، ص.43.

(6) نقولا زيادة: **مشرقيات في صلات التجارة والفكر**، ص.166.

(7) أنظر: William T. Rowe, op. cit., p.123.

(8) مؤلف مجهول : **حدود العالم**، ص.75.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

حَفَزَ الأَجَانِبَ للولوج إلى الأسواق الصِّينِيَّةِ حسن تعاملهم مع الأَجَانِبِ⁽¹⁾، وأضاف المروزي بأنَّ أهل الصِّينِ إذا مات عندهم أحد من المسلمين وله مال وليس له وارث فإنَّ ماله يُوضع في بيت مال مع ذكر صاحبه وقيمة المال المحفوظ له وينتظرون قدوم وليه مدة ثلاثة أعوام وثلاثة أشهر وثلاثة أيَّام⁽²⁾، وهذا ما يدل على احترامهم لحقوق الأَجَانِبِ وعدم التعدي على حقوقهم وممتلكاتهم. وسلطوا عقوبات صارمة لمن تُسول له نفسه السرقة وصلت إلى حدَّ الإعدام إذا تجاوزت قيمة المسروقات مائة فلس⁽³⁾ وهو ما يُعادل عشرة دراهم⁽⁴⁾.

ومن مظاهر رعاية طريق الحرير لدى الصِّينِيِّين هو اهتمامهم بوسائل التَّقل فاختصت الحضارة الصِّينِيَّةُ عن غيرها من الحضارات بأنَّها تمكنت من صناعة عجلة المركبات الأمر الذي أتاح لها صناعة العربات استعملوها في قضاء حوائجهم اليومية كوسيلة نقل وكان ذلك في زمن مبكر⁽⁵⁾، فقد أفاد المروزي بأنَّ أهل الصِّينِ يستعملون العجلة في الأسواق وفي قضاء حوائجهم اليومية فيحملون عليها حوائجهم من أقمشة وألبسة ومن حسنات هذه العجلة أنَّها تُستخدم من غير دابَّة تجرها أو تدفعها وبإمكان مستعملها أن يجلس عليها ويمكنه أيضا إيقافها أو تشغيلها متى أراد ذلك⁽⁶⁾.

احتكر الصِّينِيُّونَ تصدير الحرير، واستعملوا بذلك طرق الحرير البرِّيَّةِ والبحريَّةِ، وقد أفاد هايد بأنَّ السِّفن الصِّينِيَّةَ التي كانت تصدر الحرير لم تتجاوز جزيرة سيلان⁽⁷⁾، باستثناء حالات قليلة تجاوزت فيها هذه الجزيرة، ومن هنا

(1) « وأهل الصِّينِ ينصفون في المعاملات والديوان، فإذا كان لرجل على رجل دين كتب عليه كتابا، وكتب الذي عليه الدِّين أيضا كتابا، وعلمه بعلامة بين أصبعيه الوسطى والسَّبابة، ثم جمع الكتابان فطويا جميعا، ثم كتب على فصلهما، ثم فرق فأعطى الذي عليه الدِّين كتابه بإقراره، فمتى جحد أحدهما غريمه، قيل له: أحضر كتابك، فإنَّ زعم الذي عليه الدِّين أنَّه لا شيء له ودفع كتابه بخطه، وعلامته وذهب كتاب صاحب الحقِّ، قيل للجاحد الذي عليه الحقِّ: أحضر كتابا بأنَّ هذا الحقِّ ليس عليك، فمتى ما بيَّن عليك صاحب الحقِّ الذي جحدته فعليك عشرون خشبة على الظهر، وعشرون ألف فكَّج فلوسا، والفكَّج ألف فلس يكون ذلك قريبا من ألفي دينار، والعشرون الخشبة فيها موته، فليس يكاد أحد ببلاد الصِّينِ يعطى هذا من نفسه مخافة تلف النفس والمال، ولم نر أحدا أجاب إلى ذلك. » السِّيرافي: المصدر السَّابق، ص. 43-44.

(2) المروزي: المصدر السَّابق، ص. 12.

(3) فلس: لفظ يوناني مصنوع من نحاس، يُعادل سُدس الدرهم، ولم تكن لها شأن عند سائر الأمم، فُخِّصت لشراء الأمور اليسيرة دون الكبيرة، فكان استعملها وتداولها دليل على الرِّخاء المادي ووفرة السلع، المقرئ (ت. 845هـ/1442م): رسائل المقرئ، تح. رمضان بدوي وأحمد مصطفى قاسم، دار الحديث، القاهرة، 1419هـ/1998م، ص. 173؛ طوبيا العنيسي الحلبي: كتاب الألفاظ الدَّخيلة في اللُّغة العربيَّة مع ذكر أصلها بحروفه، تع. وتصح. يوسف توما البتاني، ط. 2، مكتبة الغرب، الفجالة، 1932م، ص. 52.

(4) السِّيرافي: المصدر السَّابق، ص. 48؛ المروزي: المصدر السَّابق، ص. 14.

(5) فوزي درويش: الشُّرق الأقصى الصِّين واليابان (172-1853م)، منشورات كُليَّة الآداب والعلوم الإنسانيَّة، القاهرة، 1997، ص. 14.

(6) المروزي: نفس المصدر، ص. 4.

(7) جزيرة كبيرة تقع بين الصِّينِ والهند، مساحتها أكثر من ثمانمائة فرسخ، بها العديد من القرى والملك لا يخضع بعضهم إلى سلطة الآخر، فيها أنواع جمة من التَّوابل كالصَّنْدل والسَّتيل والدَّار صَبِّي والقرنفل وغيرها من العقاقير والخيرات، ومن أشهر مناطقها سرنديب. القزويني زكريا بن مُحَمَّد بن محمود (ت. 682هـ/1283م): آثار البلاد وأخبار العباد، دار صادر، بيروت، ص. 83.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

برز دور الوسطاء اشتغلوا بمهمة نقل سلع الشرق الأقصى إلى الغرب⁽¹⁾. ومن بين الوسطاء التجاريين الدوليين الذين تبوءوا مكانة كبيرة⁽²⁾. كاليهود الذين دلت رسائلهم على ترددهم على الهند وإلى سواحل سيلان وملمبار على وجه التحديد لشراء المنتجات الشرقية ولاسيما الحريرية منها على وجه التحديد⁽³⁾.

والطريف في الأمر، أنه على رغم من المكانة التي حظيت به الصين في مجال التجارة الدولية خلال العصور القديمة والوسطى وعلى الرغم أنها ظلت ولعدة قرون خلت الدولة المؤثرة⁽⁴⁾ في طريق الحرير ازدهارا واضمحلالا فإن تجارتها وقوافلها لم يخرجوا من الفضاء الصيني بغرض نقل قافلة* تجارية من أقصى الشرق إلى أقصى الغرب وإنما اكتفوا بانشغالهم داخل الحيز الصيني بسبب اتساع بلادهم وثرائهم بمختلف المنتجات الزراعية والصناعية وتوفرها على عدد لا بأس به من الأسواق والمراكز التجارية⁽⁵⁾، فقد أكد المؤرخ الإغريقي خلال القرن الأول الميلادي أنه نادرا ما يأتي الناس من الصين⁽⁶⁾، فالغاية من أسفارهم الخارجية على الرغم من قلتها كانت بدافع الاستطلاع عن العالم الخارجي في غالب الأحيان⁽⁷⁾.

ويُورد المروزي بأن أهل الصين لم يكن مسموح لهم الخروج من الصين إلا بعد خضوعهم لإجراءات صارمة تمثلت في كتابة اسم المسافر وكمية الأموال التي بحوزته وعدد الرقيق الذين معه وإذا مرّ بمكان مراقبة تُكتب بيانهته كاملة باليوم والشهر والسنة التي مر بها وما معه من أموال ورقيق بل ويكتبون حتى حالته الصحية هل كان سالما معافا أم

(1) المرجع السابق، ج.1، ص.15.

(2) أنظر: Lilla Rusell-Smith, *Uygur patronage in Dunhuang : regional art centres on the northern Silk Road in the tenth and eleventh centuries*, Brill, Leiden Boston, 2005, p.50-51.

Letters of Medieval Jewish Traders, P.185-186.

(3) أنظر:

(4) أفادت المصادر الأجنبية عن التاريخ الصيني ومنها الإسلامية بأن الصين استطاعت استقطاب عدد كبير من التجار ومن مختلف الجنسيات عبر المسالك البرية والبحرية، التويري: المصدر السابق، ج.14، ص.275.

* سُميت القافلة قافلة نفاؤلا برجوعها سالمة من سفرها الذي شرعت فيه، ابن منظور أبو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم (ت.711هـ/1311م):

لسان العرب، ط.3، دار صادر، بيروت، 1414هـ/1994م، ج.11، ص.560.

(5) وفي هذا المضمار، يورد ابن كثير قوله: « إنَّ عليها تسعين بابا في سورها المحيط بها يقال لها خان بالق، من أعظم المدن وأكثرها ريعا ومعاملات وأموالا، حتى قيل إنَّ بلاد الهند مع اتساعها كالشامة في ملك الصين لا يحتاجون إلى أن يسافروا في ملك غيرهم لكثرة أموالهم ومتاعهم، وغيرهم محتاج إليهم لما عندهم من المتاع والدنيا المتسعة، وسائر ملوك تلك البلاد تؤدي إلى ملك الصين الخراج، لقهرة وكثرة جنده وعدده ». ابن كثير أبو الفداء عماد الدين إسماعيل بن عمر بن كثير بن ضو الدمشقي (ت.774هـ/1373م): البداية والنهاية، تح. علي شيري، دار إحياء التراث العربي، بيروت، 1408هـ / 1988م، ج.9، ص.161.

Periplus, op. cit., p.48.

(6) أنظر:

(7) نقولا زيادة: مشرقيات في صلات التجارة والفكر، ص.165-166. وأنظر أيضا:

Henri cordier, *histoire générale de la chine et de ses relations avec les pays étrangers depuis les temps les plus anciens jusqu'à la chute de la dynastie manchoue*, Librairie Paul Geuthner, Paris, 1920, tome I. Depuis les temps les plus anciens jusqu'à la chute de la dynastie T'ang (907 après J.-C.), p.09.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

مريضاً، وإذا صادف وأن خرج أحدُهم من غير ترخيص فإنه يُعرض لعقوبة الحبس أو التعزيم. وهذا ما يدل على مدى القيود التي اتخذت في حق الصينيين إذا أرادوا مجاوزة حدود بلادهم⁽¹⁾.

وعرف طريق الحرير في عهد أسرة السونغ تراجعاً ملحوظاً في الازدهار ذلك أن الأسرة الجديدة طبقت استراتيجية جديدة مغايرة لسابقتها من أسرة تانغ، وتبنت هذه الأسرة سياسة جديدة ألحقت الضرر بطريق الحرير ومنها نقل عاصمتهم من مدينة تشانغ آن الداخلية إلى مدينة هانجزو Hangzhou في الساحل الشرقي للصين وذكر البيهقي بأن أهم مدينة في الصين هي سنكو (خانكو) وهذا خلال القرن السادس الميلادي ، ومن جهة أخرى فإن الحكومة الصينية الجديدة تبنت سياسة الحذر والتحفظ لكل ما هو أجنبي ، وازداد الأمر تعقيداً بالنسبة للطرق البرية الرابطة بين الصين وآسيا الوسطى ودول المشرق الإسلامي إذ أفلتت أحيانا من السيطرة الصينية بسبب انشغالهم واهتمامهم بالتجارة البحرية على حساب البرية⁽²⁾.

وفي عهد هذه الأسرة وُضعت قيوداً على التجار الأجانب الراغبين في الدخول إلى البر الصيني، فقبل وصولهم يصادفون وادياً كبيراً توجد فيه جزيرة محصنة يسكنها مسلمون – أحفاد ونسل العلويين الفاربيين من الاضطهاد الأمويين والعباسيين الذين استوطنوا الصين وتعلموا لغتهم – يقومون بدور الوسيط بين هؤلاء التجار والصينيين فيحملون السلع والبضائع التي جلبتها القوافل إلى الصين ويأتونهم من هنالك بقيمتها ويُسمح للتجار الدخول إلى الصين واحداً بعد واحد ببضاعتهم⁽³⁾.

ومما ينبغي الإشارة إليه في هذا المقام، وهو أن الصينيين طوال العصور القديمة والوسيلة كانوا يلجؤون إلى الطرق البحرية في تجارتهم الخارجية في حال السلم والحرب، إلا أنه ازدادت أهمية الطرق البحرية أكثر مع تأزم الأوضاع الأمنية في إمبراطوريتهم المترامية الأطراف، وفي هذا الخصوص، أشار أبو الحسن علي بن الحسين بن علي المسعودي (ت. 346 هـ / 957 م) بأنه لما فسدت الصين بالفتن والهرج كثر استعمال المراكب في بحار الصين الجنوبية ونظراً لبطش القراصنة فإن بعض السفن جعلت نصف تعدادها من الجيش والحرس إلى درجة أن مركب واحد ضم أربعمئة تاجر وخمسمئة مقاتل⁽⁴⁾. وبقي هذا التقليد التجاري ممارس في الصين عدة قرون، فقد أكد عليه ابن بطوطة أثناء زيارته للصين⁽⁵⁾.

(1) المروزي : المصدر السابق، ص. 15.

(2) علي بن زيد (ت. 565 هـ/1170 م) : تاريخ بيهق، تر. وتح. يوسف الهادي، دار اقرأ للطباعة والنشر والتوزيع، دمشق، 1425 هـ/2004 م، ص. 108؛ نقولاً زيادة: مشرقيات في صلات التجارة والفكر، ص. 166-167.

(3) المروزي : المصدر السابق، ص. 5.

(4) أخبار الزمان ومن أباده الحدثان، وعجائب البلدان والغامر بالماء والعمران، دار الأندلس للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، 1416 هـ-1996 م، ص. 62.

(5) ابن بطوطة : المصدر السابق، ج. 4، ص. 46-47.

(ب) الهند وطريق الحرير.

قامت الهند بدورٍ لا يُستهان به في مجال التجارة الدولية بين الشرق والغرب منذ العصور القديمة، غير أنَّ اتصالها بالعالم الخارجي والأسواق الدولية تمَّ عبر المسالك البحرية بالدرجة الأولى، إلى درجة أن المحيط الذي تُطل عليه نُسب إليها، وبقيت الملاحة الهندية ولمدة طويلة من الزمن ترتبط بالرياح والتيارات الموسمية شرقا وغربا في توجه سفنها شرقا إلى دول الشرق الأقصى وغربا إلى الشرق الأدنى⁽¹⁾، ومن ذلك، عُرفت الهند طوال العصور القديمة وبداية العصور الوسطى صعوبة في الطرق والمواصلات البرية ولا أدلَّ على ذلك من أن المغول عجزوا عن احتلالها أو إخضاعها. ويرى الجغرافي ابن سعيد أن سبب ذلك هو صعوبة تضاريسها خاصة جبالها الشاهقة التي وقفت سدا منيعا في وجه هؤلاء الغزاة⁽²⁾. ويرى ماركو بولو بأنَّ الهند عجز عنها الغزاة لا لشجاعة قومها ولا لكثرة عددهم وقوتهم وإنما لوعورة تضاريسها وصعوبة سلوك ممراتها وطرقها والتي جعلت من احتلالها أمرا بالغ الصعوبة⁽³⁾. ويُفيد المسعودي بأنَّها تتصل بإقليم خراسان والتبت شمالا⁽⁴⁾، وحتى المكتشفون الأوروبيون ولجوا إلى التراب الهندي عبر البحر عوض البر⁽⁵⁾. وفي هذا الصدد، يُورد أندريه ميكيل Miquel André قوله: « فالبحر يُسيطر هنا (الهند) بلا منازع، ولا ينفصل في عجائب الهند الهواء الذي نتنفسه المشبع بالملح⁽⁶⁾ ».

وعلى الرغم من أن الهند كانت بعيدة عن طريق الحرير البري غير أنَّها ظلَّت دولة مؤثرة فيه بمنتجاتها الزراعية والصناعية* وارتباطها به بواسطة طريق شهرداور وبغينين إلى غزنين ثمَّ يتفرع هذا المسلك إلى طريقتين فرعيتين أحدهم يتصل بخراسان بواسطة باميان وختلان، وثانيهما يتصل بسجستان بواسطة بست باتجاه القبلة⁽⁷⁾. وهذا المكان هو الذي أخبر عنه ماركو بولو من أن الطريق البري يلتقي مع البحر في ولاية كسماكوران⁽⁸⁾ أي كرمان⁽⁹⁾ التي تتبع بلاد

(1) رولان برتيون : المرجع السابق، ص. 71-72.

(2) ابن سعيد المغربي : المصدر السابق، ص. 164.

(3) المصدر السابق، ج. 3، ص. 69.

(4) المسعودي : مروج الذهب، ج. 1، ص. 66.

(5) مكِّي مُحَمَّد عزيز : المرجع السابق، ص. 148.

(6) أندريه ميكيل : المرجع السابق، ج. 1، ص. 223.

* أشار المؤرخ الإغريقي من أن المنتجات الهندية وصلت إلى أسواق متفرقة من العالم القديم، أنظر: Periplus, op. cit., p.24-40.

قال عنها القزويني أيضا : « هي بلاد واسعة كثيرة العجائب. تكون مسافتها ثلاثة أشهر في الطول وشهرين في العرض، وهي أكثر أرض الله جبالاً وأنهاراً، وقد اختصت بكرم التبات وعجيب الحيوان، ويحمل منها كُلُّ طرفة إلى سائر البلاد مع أن التجار لا يصلون إلا إلى أوائلها. وأما أقصاها فقلما يصل إليها أهل بلادنا لأنهم كفار يستبيحون النفس والمال ». المصدر السابق، ص. 127.

(7) أبو دلف : الرسالة الأولى، ص. 75.

(8) المصدر السابق، ج. 3، ص. 77.

(9) تنحصر بين إقليم مكران شرقا وبلاد فارس غربا، وبين مفازة خراسان وسجستان شمالا وبين الخليج العربي جنوبا، الاصطخري : المصدر السابق، ص. 158-159.

السند وكانت هذه الأخيرة تدخل ضمن دولة الهند عند الجغرافيين المتقدمين. ولئن سلك أبو دلف وماركو بولو هذا الطريق من الجنوب (البحر) باتجاه الشمال فإن ابن بطوطة سلكه من الشمال إلى الجنوب لما عزم التوجه نحو الهند فانطلق من خوارزم - بخارى - بلخ - كابل - غزنة - حيدر آباد فكراتشي إلى أن وصل إلى بحر الهند⁽¹⁾.

واكتسى هذا الطريق أهمية كبيرة في مجال الطرق التجارية فبواسطته اتصلت الهند بطريق الحرير البري واعتبرت محطتي بخارى وبلخ ملتقى طريق الحرير البري القادم من الصين صوب البحر المتوسط وبين هذا الطريق القادم من بلاد الروس والبلغار باتجاه الهند. وعبر طريق خوارزم بخارى الهند ثم تسويق عدد هائل من حيوانات الثقل كالخيول التي تُباع بأسعار بخسة في أقاليم آسيا الوسطى غير أن سعرها مرتفع جدًا في الهند⁽²⁾. ومن المنتجات التي اقتصت به ألا وهو القطن الذي يُصنع منه في الهند ما لا يُوجد مثله في أنحاء المعمورة، فيصل سعره إلى مائة دينار للثوب الواحد⁽³⁾.

وتمتعت الهند بمجموعة من الخصائص جعلت منها محطة هامة لاستقطاب التجار الأجانب إلى أسواقها، ومن ذلك أخلاقهم الرفيعة في التجارة⁽⁴⁾، فحكامها لا يفرضون المكوس والضرائب على التجار سواء المحليين أو الأجانب⁽⁵⁾، وحتى إذا قُدر أن تاجر مات في بلادهم ومعه مال كثير فلا يتعرض له ولا لأهله أي أحد، وحُفظ عنهم أيضا أنهم يُجلون ويُوقرون التجار المسلمين⁽⁶⁾، وأنزلوا أقصى العقوبة لمن ثبت أنه سرق، وفي هذا الشأن، أورد السيرافي بأن في الصين والهند تطبق عقوبة الإعدام على السارق، فقال: «والسرقة في جميع بلاد الصين والهند في القليل منه والكثير القتل⁽⁷⁾»، ومن مؤهلات التي زخر بها الهنود في مجال التجارة ومسالكتها معرفتهم بعلم الفلك، هذا ولم يصل إلينا من علومهم ومعارفهم الفلكية والتنجيمية سوى العشر فقط⁽⁸⁾. وهذا ما جعل هذا الطريق يعرف حركة كبيرة نظرا للعوائد المالية التي حصل عليها التجار.

(1) ابن بطوطة : المصدر السابق، ج.3، ص.7-14.

(2) نفسه، ج.2، ص.223.

(3) ماركو بولو : المصدر السابق، ج.3، ص.72؛ ابن بطوطة : المصدر السابق، ج.4، ص.7.

(4) ماركو بولو : المصدر السابق، ج.3، ص.59؛ سعيد إسماعيل علي : التربة والحضارة في بلاد الشرق القديم، عالم الكتب، القاهرة، 1415هـ/1994م، ص.72

(5) لا يُحمل القول بأن ملوك الهند رفعوا الضرائب عن التجار في كل الأماكن والفترات التاريخية، فقد روى أبو دلف بأن بعض أمراء وملوك المرافئ في الهند يفرضون العشر على التجار. الرسالة الأولى، ص.70.

(6) أبو حامد الغرناطي : المصدر السابق، ص.46.

(7) السيرافي: المصدر السابق، ص.48.

(8) صاعد الأندلسي : المصدر السابق، ص.11-13.

ج) إيران وطريق الحرير:

تعتبر بلاد فارس أو إيران* محطة هامة من محطات طريق الحرير البري والبحري على السواء، وهذا نظرا لأهمية ومكانة موقعها الجغرافي وجيو سياسي الذي يتوسط القارة الآسيوية⁽¹⁾، وقد تعاقبت على هذه المنطقة العديد من الأسر⁽²⁾ والحضارات ساهمت في العناية بالطرق البرية والبحرية، بفضل هيمنة الإيرانيين على أجزاء واسعة من قارة آسيا إلى درجة أن ملوك الروم والهند والصين دانت لهم بالولاء والطاعة وتقديم الضرائب كما حدث إبان عهد كيكافوس⁽³⁾، وجعل من بلاد فارس محط أنظار التجار المحليين والأجانب، وهذا بفضل اهتمام حكامها بالتجارة الدولية وطرقها وعمارها⁽⁴⁾، واقتفت التجارة البرية طرق القوافل القديمة التي جابت الأراضي الإيرانية، واستطاعت أن ترتبط بالإمبراطورية الرومانية تجاريا عبر محطة مهمة من محطات طريق الحرير وهي مدين نصيبين، ولم تك الطرق البحرية أقل شأنًا من الطرق البرية، فقد استطاعت المراكب البحرية الإيرانية خوض غمار الملاحة البحرية عبر تصدير واستيراد المنتجات الشرقية، وتفتّحت أحيانا على الأساطيل الرومانية والحبشية⁽⁵⁾.

* فارس وإيران، مصطلحان يستعملان للإشارة إلى منطقة جغرافية واحدة تقريبا، وتسمية إيران أقدم من فارس، وعُرفت باسم إيران نسبة إلى الآريين بمعنى الأسياد أو التباء والذين جاءوا من المنطقة الواقعة بين نهر الجانج والفرات مع نهاية الألف الثانية وبداية الألف الأولى قبل الميلاد، استعمل سكان المنطقة اللغة الهندو أوروبية الشرقية، ثم تطورت هذه التسمية وأصبحت إيران. وظلّت هذه التسمية تُطلق ويُراد بها الرقعة الجغرافية وليس للسكان، بينما مصطلح فارس حديث مقارنة بسابقتها، وأصل هذه التسمية إقليم في الإمبراطورية الفارسية، اشتهر بكونها مسقط رأس الملوك الذي حكموا بلاد فارس، ثم استخدمت عبارة فارس للدلالة على الإمبراطورية ككل من باب إطلاق الجزء على الكل، وقيل بأنّ شلمنصر الثالث القائد الإغريقي هو أول من أطلق كلمة فارس للدلالة على الميديين إحدى الدول التي قامت في إيران وكان في البداية بارسا Parsa ثم أصبح برسيس Persis ثم حورها الغرب إلى فارس، وتُسمت إيران إلى أربعة أقسام، فالشمال يُعرف باختار والجنوب نيمروز والشرق خراسان والغرب إيران، مؤلف مجهول : تاريخ سجستان، تر. محمود عبد الكريم علي، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2006، ص.34. لمزيد من الشرح والإيضاح حول تسمية فارس وإيران، ارجع إلى : أحمد أمين سليم : دراسات في تاريخ الشرق الأدنى القديم مصر - العراق - إيران ، دار النهضة العربية، بيروت، 1989، ص.299-300.

⁽¹⁾ صاعد الأندلسي : المصدر السابق، ص.11؛ رولان برتيون : جغرافيا الحضارات، منشورات عويدات، بيروت، 1993، ص.42-43 ؛ وأنظر أيضا: Sadik Ridvan Karluk & Suleyman Cem Karaman, op. cit., p.731.

⁽²⁾ من بين الدول التي قامت في إيران يوجد الدولة العيلامية (حوالي 2700-539 ق.م) وعرفت أيضا بالدولة الفارسية الأولى، والدولة الكيانية أو الفارسية الثانية، الدولة البترية أو الفارسية الثالثة، والدولة الساسانية أو الفارسية الرابعة، لمزيد من التفصيل حول الدويلات والحضارات التي قامت في إيران، ارجع إلى : علي ظريف الأعظمي : تاريخ الدول الفارسية في العراق، مطبعة الفرات، بغداد، 1346هـ/1927م.

⁽³⁾ أبو منصور التّعلي: غرر أخبار ملوك الفرس وسيرهم، ص.165.

⁽⁴⁾ ابن البلخي : فارس نامه، تر. وتح. يوسف الهادي، الدار الثقافية للنشر، القاهرة، 1421هـ/2001، ص.21.

⁽⁵⁾ محمود شيت خطاب : قادة فتح بلاد فارس (إيران) : دار الفتح، بيروت، 1385هـ/1965م، ص.26. وأنظر أيضا: مُحمّد عدنان البخيت وآخرون: نقولا زيادة في ميزان التاريخ، تر. وتح. مُحمّد عدنان بخيت، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، 2008، ص.422.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

إنَّ الموقع الاستراتيجي المتميز الذي تمتعت به إيران جعل منها محطة محورية من محطات طريق الحرير⁽¹⁾، وشكّلت إيران عبر مختلف مراحل تاريخها همزة وصل بين آسيا الوسطى والغربية من جهة وبين قارة آسيا وأوروبا من جهة أخرى⁽²⁾، فتجارة المقدونيين والإغريق والفينيقيين مع الشرق ظلّت مرتبطة بإيران وحتىّ تجارة الرومان مع الشرق⁽³⁾، إذ أن معظم الطرق التجارية تمر عبر إيران في أشهر البوابات، منها بوابة آسيا التي تتوسط كرمنشان وهمدان، والبوابة الآسيوية التي تقع بين شيراز وبرسيوليس القديمة، وهذه الأخيرة مرت عليها الجحافل والجيوش الفاتحة كفتوحات الفرس وإسكندر المقدوني والجيوش الإسلامية في فتحها لآسيا الوسطى، وعبر عليها أيضا السلع والبضائع وغيرها من المظاهر الحضارية من الشرق إلى الغرب والعكس⁽⁴⁾.

واستطاعت إيران أن ترتبط بطريق الحرير البري عبر طريقين رئيسيين وهما: الطريق الجنوبي الذي يمر عبر فرغانة ليتصل بطريق كاشغر ويارقند وخوتان والطريق الشمالي الذي ينطلق من طقشند ثم يمر عبر طلس ليصل إلى آقسو⁽⁵⁾، وأفادت بعض الدراسات المتخصصة من أن هذا الطريق شُرع في استغلاله منذ منتصف القرن الخامس قبل الميلاد والذي يبدأ من الزاوية الشمالية الشرقية لبحر أزوف إلى موطن القبائل القاطنة قرب جبال الآرال⁽⁶⁾، اشتهر أيضا الطريق الممتد من سرديس Sardis إلى بختاريا (بلخ) Bakh⁽⁷⁾.

(1) هذا ولم تنعم إيران بالإمكانات الطبيعية التي أهلتها لأداء أدوار مهمة في طريق الحرير والتجارة الدولية منذ القرن الخامس الميلادي قبل الميلاد وإنما زحرت بإمكانات بشرية هائلة ومن ذلك تفوقها في بعض العلوم المساعدة على معرفة الطرق ومسالكها، فقد ألف علماء الفرس الإيرانيون كتب شهد بجودتها ومكانتها أهل الشرق والغرب على السواء. يُفيد صاعد الأندلسي بأنَّ إيران زحرت بمصنّفات مهمة وذات قيمة علمية عالية في علم التحوم والفلك، ومن هذه الكتب، يوجد: **صور درجات الفلك** لمؤلفه زرادشت وكذا كتاب **التفسير** وكتاب **جاماسب** وغيرها من الأسفار المتخصصة، المصدر السابق، ص. 16؛ أبو الفرج غوريغوريوس بن أهرون الطبيب المطي المعروف بابن العبري (ت. 1286م) : **تاريخ مختصر الدول**، تر. وتصح. أنطون صالحاني اليسوعي، ط. 2، دار الرائد اللبناني، بيروت، 1415هـ/1994م، ص. 89.

(2) صاعد الأندلسي : المصدر السابق، ص. 15؛ علي عكاشة وآخرون : **اليونان والرومان**، دار الأمل للنشر والتوزيع، اريد، 1991، ص. 82-84. أنظر: Berthold Laufer, op. cit., p. 537.

(3) أنظر: Procopius, Vol.1, p.193.A. J. Morrison, *East by West Essays in Transportation A commentary on the political framework within which the east India trade has been carried on from early times, starting with Babylon and ending very near Babylon*, The four Seas Company, Boston, 1920, p.19-20.

(4) أبو منصور التتالي: **غور أخبار ملوك الفرس وسيرهم**، ص. 231؛ الجوزجاني : المصدر السابق، ج. 1، ص. 270-272؛ أسامة عدنان يحي : **تاريخ الشرق الأدنى القديم دراسات وأبحاث**، آشوربانيبال، بغداد، 2015، ص. 45.

(5) موريس لومبارد : المرجع السابق، ص. 68. وأنظر أيضا:

(6) أنظر : G. F. Hudson, M. A. , op. cit., p. 28.

(7) أنظر : A. J. Morrison, op. cit., p. 20.

وقام حكام وأباطرة الفرس بإصلاحات اقتصادية هامة بغية النهوض بالقطاع الاقتصادي عامة والتجاري خاصة⁽¹⁾، فاتصفت ملوكهم بالسياسة وحسن التدبير والسهرة على مصالح بلدهم⁽²⁾، فقد أطلق كثير من ملوك وحكام إيران قديما على أنفسهم لقب شاهنشاه والذي يعني ملك الملوك⁽³⁾، فيعد ملوكهم أول من اخترع آلات لإصلاح الطرق وشق الأنهار⁽⁴⁾، ومما أهل طريق الحرير للقيام بأدواره في إيران أيضا حياة الاستقرار التي بدأت في وقت مبكر في هذا البلد مقارنة بالشعوب والقبائل المجاورة لهم، الأمر الذي جعل الحكام والشعب الإيراني يشغل بالتجارة كوسيلة للكسب وهذا منذ بزوغ الميديين 745 ق.م إلى 550 ق.م. مما سمح بظهور مدن استراتيجية على طول طريق الحرير المار بإقليم الإيراني كمدينة أكتانا والتي تُعرف اليوم بحسن لو Hasanlu ومدينة زوية Zwiya⁽⁵⁾. وعُرفت اصطخر في القديم باسم برسبوليس، تقع على بعد 40 ميل شمال شرق شيراز، وكانت محطة مهمة غير أنها تعرضت للتدمير⁽⁶⁾.

ومن جملة الإصلاحات التي باشرها حكام إيران قديما⁽⁷⁾ ودلت على رعايتهم بالاقتصاد الدولة وطرقها ما روى عن الملك جمشيد بن طهمورث أنه أقام إصلاحات في إيران شملت القطاع الصناعي والتجاري فقد انتشرت الصناعات ومن بينها تحويل الكتان والحرير والصوف إلى ملابس جاهزة⁽⁸⁾، ومحاولات أخرى قام بها الإمبراطور دارا داريوس أو داريوس Darius I^{er} (522-486 ق.م) من الأسرة الأخمينية Achéménide التي حكمت إيران (550-330 ق.م)، فقد استطاع إخضاع عدّة ملوك كالإغريق وفرض عليهم الجزية وتمكن من فرض الأمن على

(1) ورد عن المؤرخ المسعودي في هذا الخصوص، قوله: « وجميع أهل الممالك يعترفون للفرس ويقرون لهم بالرئاسة وحسن التملك وتدبير الحروب ودقيق الألوان وتأليف الطعام والطب واللباس وترتيب الأعمال ووضع الأشياء مواضعها والترتيل والخطابة ووفور العقل وتمام النظافة والشكل وهيبة الملوك، هذا كله لهم فيه السبق ». أخبار الزمان ومن أباده الحدثان، ص.100.

(2) صاعد الأندلسي: المصدر السابق، ص.11.

(3) الجوزجاني: المصدر السابق، ج.1، ص.279.

(4) ابن العبري: المصدر السابق، ص.89.

(5) هيروdot: المصدر السابق، ص.116؛ هايد: المرجع السابق، ج.1، ص.16-17.

(6) نُحِرت من قبل الاسكندر المقدوني لما رجع من فتوحاته من الهند، ويرى فريق من الباحثين على أنّها تعرضت للخراب أثناء فترة الفتوحات الإسلامية، والزّاحج أنّها دُمرت في عهد الاسكندر لأنّ الإيرانيين غيروا عاصمتهم بعد غزوات الاسكندر المقدوني وقبل الفتوحات الإسلامية، لمزيد من الشّرح والإيضاح، ارجع إلى: شاهين مكاريوس: تاريخ إيران، دار الأفاق العربية، القاهرة، 1424هـ/2003م، ص.4.

(7) يُروى عن الملك شابور بن هرمز وهو طفل صغير سمع فوضى وضوءاء على متن نهر دجلة، فلما سأل عن ذلك أخبروه بأنّه إذا التقى الذهبون والعائدون يحدث اصطدام بينهما فيحدث ضجة كبيرة فأمر ببناء جسر آخر ويصير أحد الجسرين مخصص للذهب والآخر بالإياب، وما من شك أن هذه الإجراءات والتدابير التي أمر بها الإمبراطور الفارسي أتت أكلها في مجال الطرق المحلية والدولية. الجوزجاني: المصدر السابق، ج.1، ص.281؛ الجرديزي: المصدر السابق، ص.74.

(8) الفردوسي أبو القاسم الحسن بن اسحاق بن شرف شاه (ت.411هـ/1020م): الشاهنامه ملحمة الفرس الكبرى، تر. سمير مالطي، ط.2، دار العلم للملايين، بيروت، 1979، ص.09.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

أجزاء واسعة من قارة آسيا⁽¹⁾، كما فرض سيطرته على العرب⁽²⁾، وهو ما سمح له بترقية التجارة الداخلية والخارجية للإمبراطورية الفارسية فعمل على تشييد وتوسيع الطرق البرية حتى اشتهر بالطريق الملكي الذي يمتد من أفيز حتى سوز وبلغ طول هذا الطريق ما يربو عن 2400 كم مروراً بالدجلة والفرات، وقام هذا الإمبراطور بإنجاز طريق تجاري آخر لا يقل أهمية عن الطريق الأول وهو طريق يربط بابل⁽³⁾ بالعراق فالهند، وللسهر على وظيفة الطرق والعناية بها وصيانتها، أمر داريوس بإقامة محطات على مسافة كل 20 كم مزودة ببريد وخانات ووسائل الراحة ووصلت عناية هذا الإمبراطور بالطرق إلى درجة أنه فكر في حفر قناة تربط البحرين الأحمر⁽⁴⁾ والمتوسط⁽⁵⁾، فقد عرفت إيران في عهده

(1) الجوزجاني : المصدر السابق، ج.1، ص.268.

(2) يرى بعض الباحثين بأن تاريخ هيمنة العرب الشماليين على تجارة الشرق وبالتحديد طريق الهند بابل يرجع إلى 559 ق.م. والذي يمثل غزو الفرس الأخمينيين قمبيز، فازدهرت الحياة الحضارية في كل من العراق والهند والسند ومصر، ولم تتوقف التجارة بين هذه الأقطار بنقل سلعة من مكان إلى آخر، وإنما وجدت محطات تسهر على راحة المسافرين على طول الطرق البرية منها والمائية. سبتينو موسكاتي : الحضارات السامية القديمة، تر. السيد يعقوب بكر، مر. محمد القصاص، دار الرقي، بيروت، 1986، ص.100؛ تقي الدباغ : من القرية إلى المدينة الأولى ضمن دراسة خاصة أعدها نخبة من الأساتذة العراقيين تحت عنوان المدينة والحياة المدنية، بغداد، 1988، ج.1، ص.44.

(3) ترتب عن اهتمام البابليين بالتجارة وسعيهم الدؤوب إلى انسيابهم وتوسيعهم في أقطار مختلفة من العالم القديم بحثاً عن الترخ وترويجاً لسلعهم، ووصلوا إلى الهند شرق وإلى مضيق جبل طارق غرباً، وبلغ اهتمامهم بالطرق إلى درجة أنهم درسوا عن تفصيل ودراية لحركة التجو، وتوصلوا إلى ربط علم الجغرافيا بعلم الفلك. إن الرغبة في التوسع والاستكثار الاقتصادي موجودة في كل مكان وزمان لدى الكيانات السياسية والدول على حسب ما أورده جان مازيل : تاريخ الحضارة الفينيقية الكنعانية، تر. ربا الخش، دار الحوار للنشر والتوزيع، اللاذقية، 1998، ص.59؛ علي بن عبد الله الدفاع : رواد علم الجغرافية في الحضارة العربية الإسلامية، مكتبة التوبة، الرياض، 1414هـ/1993م، ص.19.

(4) يمثل أهمية بالغة بالنسبة للطريق البحري، فهو امتداد لبحر (الخليج) الهندي، يحده جنوباً بلاد الحبشة وشرقاً بلاد العرب (الحجاز) وغرباً مصر، وسُمي قلزم نسبة إلى مدينة ساحلية قديمة، وقيل أطلق عليه هذه التسمية لالتهامه من ركب، يبلغ طوله قرابة ثلاثين مرحلة، وأوسع مناطقه مسافة تبلغ ثلاث ليال واستطاع القيام بدور الوسيط التجاري عبر العصور التاريخية المتعاقبة بين المحيط الهندي والمتوسط، عُرف بعدة أسماء نظراً لأهميته ومكانته وتوسطه لقارات العالم القديم، ومن أشهرها بحر قلزم نسبة إلى مدينة قلزم الواقعة في أقصى جنوب غرب البحر، ويُعرف أيضاً بالبحر الحجازي نسبة إلى شواطئه الشرقية المتاخمة لإقليم الحجاز، ويُطلق عليه أيضاً بحر أيلة نسبة إلى مدين أيلة، وعُرف أيضاً بأسماء أخرى مثل بحر التعام، البحر الفرعوني بحر جدة، بحر عيذاب، بالإضافة إلى بحر الحجاز واليمن، وفي القرن الخامس قبل الميلاد لم تتوصل العلوم والمعارف إلى الكشف عن كل البحار والمحيطات الموجودة في المعمورة، وإنما اكتفوا بتعبير البحار السبعة، والتي ضمت: المحيط الهندي، البحر الأحمر، البحر الأسود، بحر آزوف، بحر الادرياتي، وبحر قزوين والبحر الفارسي، ولم يُميزوا في ذلك الوقت بين المحيطات والبحار والخلجان، والدليل إدراج المحيط الهندي ضمن البحار السبعة وإدراج الخليج العربي ضمن البحار كذلك، ارجع إلى : Periplus, op. cit., p.22-23؛ الحموي : المصدر السابق، ج.4، ص.387-388؛ عمر بن الورد : المصدر السابق، ص.229؛ طلعت أحمد محمد عبده وحورية محمد حسين جاد الله : جغرافية البحار والمحيطات، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، (د. ت.)، ص.93-94.

(5) أنظر : Herodotus, op. cit., Vol.2, P.283. Marsha E. Ackermann & others, op. cit., p.108. A. J. Morrison, op. cit., p.20.

وذكر هيرودوت من أن التبر الهندي يُنقل إلى بلاد فارس بكميات وافرة، ولا يستبعد الباحث من التبر الهندي انتقل عبر الطريق الملكي الذي عمل على ربط شرق الإمبراطورية الفارسية بغربها في حدود القرن الخامس الميلادي، هيرودوت : المصدر السابق، ص.265. وللمزيد من الشرح والإيضاح حول الطريق الملكي، ارجع إلى : ف. دياكوف و س. كوفاليف : الحضارات القديمة، تر. نسيم واكيم البازجي، دار علاء الدين، دمشق، 2000، ج.1، ص.202.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

اتساعا كبيرا فامتدت من بلاد البلغار غربا إلى الهند شرقا أي من نهر الدانوب غربا إلى نهر الأندوس بالسند شرقا⁽¹⁾. غير أن فتوحات الإسكندر المقدوني عجلت بسقوط الأسرة الأخمينية سنة 311 ق. م.⁽²⁾

لا شك أن عناية حكام إيران بالتجارة ومسالكها البرية والبحرية كان له انعكاس إيجابي على دولة وساكنتها، فقد عرف طريق الحرير البري العابر عبر الأراضي الإيرانية والمناطق الخاضعة لها يومئذ ازدهارا ملحوظا في عهده⁽³⁾، دلّ على ذلك أنه حدث في عهد الملك فيروز بن يزدجر أنه حلّ قحط بإيران دام سبع سنوات ونظرا لمتانة الاقتصاد الإيراني وسهولة الوصول إلى الخارج لاستجلاب ما يمكن استجلابه لم يمت من الإيرانيين أي أحد، وقام بإنشاء عدّة مدن اكتسبت شهرة كبيرة كفارباب، وأذربيجان، وعين التمر وكرمان شاه ونسا⁽⁴⁾.

زاد من حركية ونشاط طريق الحرير اتساع نطاق حكم السلالة البارثية أو الفرثيين الأشكانيين (247 ق. م. - 224م). وقد تعاقب على حكمها ملوك اتصفوا بالقوة والهيبة لدى الأمم المجاورة لهم وفرضوا السلم في حدود مملكتهم⁽⁵⁾، ويُمثل عهدها الفترة الذهبية لطريق الحرير⁽⁶⁾، فانتعشت بذلك التجارة بعيدة المسافات واستطاع الإيرانيون في عهد هذه الأسرة أن يسيطروا سيطرتهم على السلع والطرق التجارية عبر القيام بدور الوسيط التجاري بين سلع الشرق الأقصى والغرب⁽⁷⁾، ولم يك بوسع الصين التوسع في وسط آسيا إلا بعد سلسلة من المفاوضات مع البرثيين لوصول قوافلهم نحو فرغانة وإيران⁽⁸⁾.

ونظرا لمكانة العلاقات التجارية بين الصين وإيران فإنّ هاتين الدولتين سعتا إلى الحفاظ عليه وذلك من خلال استمالة قبائل الترك الواقعة بينهما والتي حاولت إثارة حالة لا استقرار مما كان سيؤثر حتما على العلاقات بينهما فسعت كلّ من إيران والصين إلى دفع الجزية والخراج لهذه القبائل المحاذية لطريق المواصلات بين شرق القارة الآسيوية وغربها⁽⁹⁾. وإن كانت بعض الأساطير الإيرانية تذهب إلى أنّ إيران وامتد نفوذها إلى درجة أنها نصبت سماوش من قبل افراسياب في المنطقة الممتدة من بلاد الترك غربا إلى الصين شرقا⁽¹⁰⁾.

(1) الجوزجاني : المصدر السابق، ج.1، ص.268؛ شارل سنيوبوس : تاريخ الحضارة، تر. محمد كرد علي، إدارة مطبعة الظاهر، القاهرة، (د. د. ت.)، ص.58.

(2) الجوزجاني : المصدر السابق، ج.1، ص.271-272.

(3) نفسه.

(4) الجرديزي: المصدر السابق، ص.79.

(5) الجوزجاني : المصدر السابق، ج.1، ص.273-275.

(6) أنظر: Thomas T. Allsen & others, op. cit., p.10.

(7) أنظر: Josef Wiesehofer, **Ancient Persia from 550 BC to 650 AD**, tr. Azizen Azodi, I. B. Tauris & co. Ltd, London, 2001, p.146.

(8) أنظر: Berthold Laufer, op. cit., p.210 .

(9) عباس اقبال : تاريخ المغول، ص.43-44.

(10) أبو منصور التّغالي: غرر أخبار ملوك الفرس وسيرهم ، ص.206 و231.

وعلى الرغم من سقوط السلالة البارثية واعتلاء الساسانيين (226-651م) لمقاليده حكم إيران فإنّ الإيرانيين حافظوا على نفوذهم وقوتهم فقد دانت لهم ملوك التُّرك والهند⁽¹⁾، والتي زحرت بحكام اشتهروا بحسن الملك والتدبير والقيام على مصلحة المملكة وأهلها⁽²⁾، فبوجود السِّلَع والبضائع في إيران في عهد الساسانيين ساهم في حيويّة وحركة طريق الحرير المارّ عبر أراضيهم، ذلك أنّ التُّجار الإيرانيين حافظوا على احتكارهم لبعض منتجات الشرق الأقصى وخاصّة الحرير على وجه التحديد⁽³⁾، وبقي الساسانيون يتطلعون إلى توسيع حدود مملكتهم لتضم بلاد الأرمن، ووقع ذلك في عهد الملك شابور (سابور) الثاني بن هرمز بن نرسي (309-379م) والذي بذل جهودا حثيثة لتحقيق هذا المسعى، ودخل في مواجهة عسكرية مع الروم واستولى على أرمينية ووجه رسالة⁽⁴⁾ شديدة اللهجة إلى أهلها يُحذّره فيها من مغبة المساس بالأمن العام أو الثّورة ضده. ومّا ينبغي أن يُشار إليه وهو أنّ التّوسّع الساساني في العمق الأرمني لا يخلو من محاولات الإيرانيين الهيمنة على طرق الحرير في تلك المناطق الإستراتيجية.

ومّا يدل على حنكة وفطنة الملك شابور الثاني أنه لما توفي في سنة 379م انفلتت الأوضاع الأمنية في بلاد الأرمن فتعطلت مصالح النّاس وقل الأمن وانعدم النّظام وانقطعت المسالك على النّاس وتأثّرت أرمينيا سلبا بسبب الاضطراب الذي حلّ بها⁽⁵⁾، وهو ما وقع عقب وفاته. ولم تكبح محاولات ملوك الساسانيين عند هذا الحدّ ولمّا سعوا جاهدين إلى بسط هيمنتهم على بلاد الهياطلة (ما وراء النهر)، واستولوا على أجزاء من بلاد الهند والصّين وذلك في عهد أنشروان⁽⁶⁾، وهي الفترة التي عثر فيها علماء الآثار على نقود معدنية إيرانية في أجزاء من الصّين الغربيّة⁽⁷⁾.

(1) نفسه، ص. 615؛ الجوزجاني : المصدر السّابق، ج. 1، ص. 276.

(2) صاعد الأندلسي : المصدر السّابق، ص. 16.

(3) Procopius, Vol.1, p.193؛ وانظر أيضا: أحمد حسين أحمد ونادية محمود فرحان: تجارة الحرير والصّراع الفارسي - البيزنطي في عهد جستنيان (527-565م)، في مجلة جامعة الأنبار للعلوم الإنسانية، العدد 4، ديسمبر 2013، مج. 1، الأنبار 2013، ص. 30؛ جواد علي : المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ط. 4، دار السّاقى، 1422هـ/ 2001م، ج. 4، ص. 309.

(4) ومّا جاء في فحوى هذه الرّسالة، ما يلي: « من البطل في الملّمات، ملك الملوك شابهوه، إلى نبلاء الأرمن الذين تقع أملاكهم في قسمي، أحبيكم كثيرا، وأبارككم. أنتم لم تصرفوا بلباقة وتركتم إمارتكم، وهذا وإن كان لا يتقص منا شيئا، لكنني كسيد راع أشفق عليكم وعلى أملاككم، لاعتقادي أن القطيع لا يستطيع أن يظل بلا راع، والزّاعي لا يستطيع أن يظل بلا قطيع، ومشرف جيّد. لذا ولينا عليكم من يدعي خسرف ملكا عليكم، من دينكم ومن نسل ملوككم الأصليين، فأدعوكم إلى العودة لدياركم ليدير كلّ واحد منكم شؤون أملاكه، كما كنتم تفعلون من قبل، ونقسم بالتّار والماء وبحق آباءنا على أننا لا نبيت من وراء ذلك غدرا أو خيانة، بل نريد أن نحافظ على كلّ ما في قسمنا بلا نقصان. ومن لا يصغي إلى دعوتنا وأمرنا الملكي هذا، تُصادر بيوتهم، وقراهم، وممتلكاتهم، لصالح الملك، ودمتم سالمين». موسيس خوريناتسي : تاريخ الأرمن من البداية حتّى القرن الخامس الميلادي، تر. نزار خليلي، دار اشبيلية، دمشق، 1999م، ص. 249-250.

(5) موسيس خوريناتسي : المصدر السّابق، ص. 268.

(6) أبو منصور الثّعالبي: غرر أخبار ملوك الفرس وسيرهم ، ص. 615.

(7) أنظر ملحق رقم : 08 ص. 385. جدول للعمليات المعدنية الساسانية التي عُثِر عليها في الصّين.

ووقعت حروب بين الإيرانيين والهون الأفطاليت الذين هزموا الفرس في معركة فاصلة سنة 457م بالقرب من مدينة جورجو Gorgo وعرفت فيما بعد بجرجان. وفقد بذلك الساسانيون شواطئ بحر قزوين، ونجم عن هذه الهزيمة ضياع الطريق الذي ينطلق من بلاد الأوجزوس إلى بحر قزوين، ومنه إلى نهر أراكس Araxe ونهر فاز Phase وصولاً إلى البحر الأسود، إلا أنَّ هذا الطريق لم يتعطل كلية عقب استيلاء الهون عليه، وإنما حدث تغير طفيف في سلوكه⁽¹⁾. ومن السلع التي احتكرها الإيرانيون وعرفت رواجاً في الأسواق الدولية، يُوجد، الحرير الذي كان يُنتج جزء منه في الداخل ويستورد جزء آخر منه من الصين والهند ليعاد تحويله من مواد خام إلى قماش⁽²⁾ وملابس جاهزة للاستهلاك ليعاد بيعه في الأسواق الشامية والأوروبية بأسعار يتحكم فيها الإيرانيون⁽³⁾. واشتهرت إيران بإنتاج بعض السلع والتي كانت محل الطلب الدولي، ومن ذلك، السجاجيد، الأحجار الكريمة، المرجان، اللؤلؤ بالإضافة إلى الأقمشة والمنسوجات، وقد اكتسب الكحل الإيراني شهرة واسعة في الأسواق الدولية فكانت الصين تستورده من إيران بأسعار مرتفعة⁽⁴⁾.

ومما ينبغي الإشارة إليه بخصوص كيفية انتقال السلع من التاجر الفارسي إلى التاجر البيزنطي، وهو أن تجار الفرس الذين جلبوا سلع الصينيّة فينقلها التجار الإيرانيون إلى حدود دولتهم مع الحدود البيزنطية ليقوم تجار بيزنطة بنقل هذه السلع إلى عاصمتهم القسطنطينية ل يتم بيعها وتوزيعها في الأسواق الأوروبية⁽⁴⁾. وتجدر الإشارة إلى أن معظم حاصلات الشرق الأقصى قبل القرن السادس الميلادي سلكت الأراضي الساسانية في طريقها نحو الشرق الأدنى وأوروباً⁽⁵⁾.

وخلاصة القول، أن العوامل الطبيعيّة والبشرية جعلت من إيران معبراً للطرق والمواصلات البريّة والبحريّة من الشرق الأقصى إلى الشرق الأدنى وأوروباً، واستطاع الساسة الإيرانيون عبر فترات التاريخ القديم مستغلين في ذلك الإمكانيات الطبيعيّة والبشرية جعل شمال وجنوب البلاد معبراً للطرق التجاريّة البريّة الدوليّة الرئيسيّة، واكتسبت فيما بعد الطرق البحريّة نفس أهميّة الطرق البريّة⁽⁶⁾. غير أنَّ إيران تراجع دور طرقها على مسرح الساحة الدوليّة لما تسرب الضعف والوهن إلى ربوعها.

(1) هايد : المرجع السابق، ج.1، ص.16-17.

(2) في الفارسية كماش بمعنى السيج المصنوع من القطن الخشن، ثم صار يُلفظ قماش، طوبيا العنيسي الحلبي : المرجع السابق، ص.58.

(3) جواد علي : المرجع السابق، ج.4، ص.309؛ مُحمّد عدنان البخيت وآخرون: المرجع السابق، ص.422.

(4) جواد علي : المرجع السابق، ج.7، ص.169.

(5) أرشيبالد. ر. لويس : المرجع السابق، ص.17.

(6) دونالد ولبر : إيران ماضيها وحاضرها، تر. عبّاد المنعم مُحمّد حسنين، دار الكتاب اللبناني، بيروت، 1405هـ/1985م، ص.9.

د) طريق الحرير والرومان

اهتمت الإمبراطورية الرومانية⁽¹⁾ بالطرق فأقامت شبكة من الطرقات مرصوفة بالأحجار تربط بين أقاليمها⁽²⁾، وحدث تطور في الحياة العامة لدى سكان الإمبراطورية مع تحسن ظروف معيشتهم، الأمر الذي حثم على الرومان التفتح على الأسواق الداخليّة والخارجية فاحتياجاتها لسلع الشرق ولهفها للحصول عليها، جعلها بحاجة ماسة لإقامة روابط تجارية عبر المسالك البريّة والبحريّة للوصول إلى أسواق الهندية والصينيّة⁽³⁾، فتحوّلت بعض سلع الكماليّة بالنسبة لسكان الإمبراطورية إلى ضروريات لا يستغنى عنها بأية حال من الأحوال بسبب تحسن الظروف المعيشية للسكان من جهة واستتباب الأمن في ربوع الإمبراطورية من جهة أخرى، بالإضافة إلى انخفاض تكاليف النقل بسبب عدم وجود تأشيرات المرور أو دفع لتكاليف الجمركة⁽⁴⁾. وكان لوصول الإمبراطور الروماني أوغست (27 ق. م – 14 م) Auguste ou Augustus بمثابة العهد الجديد للإمبراطورية الرومانية في علاقاتها مع الشرق الأقصى⁽⁵⁾. فالحريّ على سبيل المثال لم يكن معروفاً عند الرومان ولا عند الإغريق حتّى قبل القرن الرابع قبل الميلاد فضلاً عن استعماله وارتدائه⁽⁶⁾.

ارتبطت الإمبراطورية الرومانية بالشرق الأقصى اقتصادياً وثقافياً، وكان من الضروريّ بمكان وجود شبكة من الطرق والمواصلات البريّة والبحريّة تربطها بالشرق عبر طرق ومسالك⁽⁷⁾ سلكها التجار والقوافل للانتقال من إقليم إلى آخر بغية تبادل السلع والبضائع⁽⁸⁾، فحاولت إخضاع بعض مناطق من آسيا الوسطى⁽⁹⁾، وشكّلت تجارة الحرير عماد العلاقات التجاريّة بين روما والشرق⁽¹⁰⁾.

(1) للمزيد من التفصيل حول الطرقات الرومانية ارجع إلى الدراسة المتخصصة في هذا المجال:

Ray Laurence, *The roads of Roman Italy; mobility and cultural change*, Rutledge, London and New York, 2002.

Raoul McLaughlin, *The Roman Empire and the Indian Ocean The Ancient World Economy and the* أنظر: (2)

Kingdoms of Africa, Arabia and India, pen & sword military, South Yorkshire, 2014, p.155.

(3) شستر أ. بين : المرجع السابق، ص.41.

(4) أ. ب. تشارلز ورث : الإمبراطورية الرومانية، تر. رمزي عبده جرجس، مرا. د. محمد صقر خفاجة، مهرجان القراءة للجميع، (د. م.)، 1999، ص.141-150.

(5) أنظر: H. F. Tozer, M. A., F. R. G. S., op. cit., p.293.

(6) أنظر: M. de Chesnel, op. cit., p.880.

(7) محمد حرب فزات : المرجع السابق، ص.100.

(8) ألكسندر ستيثشفيتش ومحمد م. الأرنؤوط : المرجع السابق، ج.2، ص.78.

(9) أنظر: Christopher I. Beckwith, op. cit., p.79-81.

(10) أنظر: M. Jules David, *Syrie Ancienne et moderne*, Firmin Didot Frères, Fils et cie, Paris , 1862, p.114 ;

W. Cunningham, d. d., op. cit ., p.185.

وصلت قيمة ما تدفعه روما مقابل ما تستهلكه من سلع الشرق في عهد الإمبراطور بلينيوس pline ما يُقارب مائة مليون سسترس sesterce ، علما أن السلع الهندية كانت تستحوذ على نصف هذا المبلغ⁽¹⁾. ودفعت روما السبائك الذهبية للحصول على الحرير الصيني في عهد أسرة هان⁽²⁾، ومما شجّع على تنمية أواصر العلاقات بين الشرق والغرب هو التطور الذي أحرزته الحضارتان الشرقيتان الهند والصين⁽³⁾. غير أنّ الإمبراطورية وقعت في مشكل انتقال الفضة إلى الشرق ونقصها في الغرب، فلولا امدادات المناجم الاسبانية التي غطت هذا العجز لوقعت روما في أزمة مالية حادة، مما اضطرهم إلى وضع قيود للحد من نّزيف عملتهم إلى الخارج⁽⁴⁾. وفي هذا دليل جلي على أن الميزان التجاريّ الروماني عانى من عجز واضح في التجارة الشرقية، فاستراد روما لسلع الشرق يفوق بكثير ما صدرته. فقد عثر علماء آثار على نقوش ومعادن رومانية شرق خوتان⁽⁵⁾.

ساهمت طرق الحرير عبر مختلف فروعها ومسالكها في التواصل الحضاريّ بين الشرق والغرب، ومن المسالك التي برزت في العهد الروماني يوجد، طريق الشمال الممتد من البحر الأسود فبحر قزوين مروراً ببلاد فارس فمغوليا إلى أن يصل إلى بكين، إلّا أنّ هذا المسلك ظلّ تحت هيمنة الإيرانيين لعدة قرون وفرضوا خلاله سيطرتهم⁽⁶⁾. حاول الرومان إيجاد بدائل من الطرق للوصول إلى الشرق، فمستعمرات الإمبراطورية الرومانية في أراضي الشرق الأدنى كدولة الأنباط (169 ق.م – 106م) ساهمت في تقريب المسافة بين بلدان الشرق الأقصى والولايات الشرقية من الإمبراطورية، وعملت روما على إنشاء العديد من الطرقات ببلاد الشام لدواعي عسكرية وتجارية⁽⁷⁾، فقد

(1) ف. هايد : المرجع السابق، ج 1، ص. 13.

Raoul McLaughlin, op. cit., p.207.

(2) أنظر:

(3) يذكر المؤرخ الإيرلندي راوول ماك لوكلين استناداً إلى وثائق صينية من أن بعثة رومانية أرسلت من قبل الإمبراطور لوسيوس أورليوس فيروس Lucius Aurelius Verus (161-169م) وصلت إلى حضرة الإمبراطور الصيني ومما ورد عن هذه البعثة من أن النظام الروماني حاول إرسال بعثات دبلوماسية إلى الصين غير أن الباريين (الإيرانيين) قوضوا هذه المساعي والذين أصروا على السيطرة على حركة التجارة الشرقية المرحمة المعتمدة على طريق الحرير، وذكر لوكلين من أن هذا الوفد كان في مهمة تقصي الحقائق عن الصين فأخفوا نبأ استعداد الجيش الروماني لغزو إيران، وكان معتاداً أن يُقدم السفراء أنفسهم الهدايا للملوك والأباطرة غير أن الوفد الروماني لم يكن بحوزته هدايا مكلفة ومن النوع الرفيع مقارنة بما هو موجود في الصين، فالجواهرات

الرومانية لم يكن بمقدورها مضاهاة نظيراتها الصينية فوقع الوفد في خيبة أمل كبيرة. أنظر: Raoul McLaughlin, op. cit., p.209.

W. Cunningham, d. d., op. cit., p.185.

(4) أنظر:

René Grousset, L'empire des steppes, p.83.

(5) أنظر:

(6) أندريه إمار وجانين ابوابيه : تاريخ الحضارات العام، روما وإمبراطوريتها، إشراف مورييس كروزيه، ط. 2، منشورات عويدات، بيروت، 1986، ج. 2، ص. 674.

(7) زياد السّلامين : دراسة لمجموعة المسكوكات الرومانية المتأخرة المكتشفة في وادي موسى عام 2000م، الجمعية السعودية للدراسات الأثرية،

الرياض، 1432هـ/2011م، ص. 51.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

استعانت بالعرب لفتح الطريق لجيشها لغزو البارثيين⁽¹⁾ فظهرت مدن⁽²⁾ في الشرق الأدنى تابعة للإمبراطورية ذات أهمية كبيرة بالنسبة للتجارة عالمية على وجه العموم، وبالنسبة لطريق الحرير على وجه الخصوص باعتبارها محطات نهاية لطرق الحرير الآتية من الشرق الأقصى، كمدينة تدمر ببلاد الشام، فغدت هذه المدينة ملتقى للطرق التجارية الممتدة من الهند والصين شرقا إلى بلاد فارس وبلاد الشام والجزيرة العربية في الشرق الأدنى وأوروبا في الغرب⁽³⁾. كما اكتسبت اليمن أهمية خاصة بالنسبة للطريق الجنوبي البحري⁽⁴⁾.

ومهما يكن من أمر، فإن سير القوافل التجارية نحو شمال الإمبراطورية في أوروبا أخذ في التناقص تدريجيا لحساب القوافل المتجهة نحو الشرق⁽⁵⁾، فأخذ طريق الحرير البري منه والبحري في التعاضد شيئا فشيئا خاصة مع حاجة العرب لسلع الشرق الأقصى واحتياج الشرق لسلع العرب⁽⁶⁾، فالشرق الأقصى المتمثل في الصين أساسا وعلى الرغم من غناها بالموارد الطبيعية والصناعية فإنها لم تستغن عن بعض الموارد كالعاج والكندر ووصلت هذه السلع إلى الصين من بلاد الصقالية، بواسطة الجلابون الذين يقومون بنقل هذه السلع من بلد إلى بلد آخر⁽⁷⁾، ومن السلع التي استوردتها الصين من العرب يوجد: معادن الرصاص والقصدير بالإضافة إلى التبيذ والأواني الزجاجية والثياب والجواري.

وليس من الضروري بمكان أن التجار الأوروبيون والرومانيون كانوا يرتادون طريق الحرير من أقصى الغرب إلى أقصى الشرق بأنفسهم فأقصر مدة يحتاجها لا تقل عن سبعة أشهر، وهذا ما حثم على تجار روما الاستعانة بالوكلاء

(1) أنظر: A. G. Grouchevoy, *Trois "niveaux" de phylarques. Étude terminologique sur les relations de Rome et de Byzance avec les Arabes avant l'Islam*, Institut Français du Proche-Orient, Damas, 1995, p.109.

(2) من هذه المدن يوجد: الإسكندرية، أنطاكية، طرسوس، دمشق، أزمير، تسالونيكا

(3) عزت زكي حامد قادوس : آثار العالم العربي في العصور اليونانية والرومانية القسم الأسوي، ط.2، نشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص.87-90. أرشيبالد. ر. لويس : المرجع السابق، ص. 17.

(4) غُذَّ اليمنيون رواد تجار العربية البحرية، خاصة السبئيين (1000 ق.م - 275م) منهم، الذين تمكنوا من بسط نفوذهم على التجارة البحرية القادمة من الهند باتجاه أوروبا، وتمكنوا من تزويد الأسواق المصرية والشامية و حتى العراقية بسلع الشرق مثل التوابل والسيوف الهندية والحرير الصيني وازداد التواجد التجاري وأهمية الخطوط البحرية الجنوبية مع فتوحات الاسكندر المقدوني وعلى الرغم من سيطرة البطلمة على البر بعد اليونانيين إلا أنَّ الغرب من أهل اليمن وعمان والبحرين لم يفقدوا مكانتهم وهممتهم على طول الطريق الحرير البحري القادم من الشرق الأقصى فالهند فبلاد فارس فجنوب شبه الجزيرة العربية، باتريشيا كرون : المرجع السابق، ص.44؛ واضح الصمد : الصناعات والحرف عند العرب في العصر الجاهلي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1402هـ/1981م، ص.214.

(5) العلاقات الاقتصادية بين الشرق الأقصى والغرب الروماني لم تنقطع على الرغم من الصعوبات والمعوقات التي واجهتها من حين إلى آخر، ارجع إلى : مصطفى العبادي : الإمبراطورية الرومانية النظام الإمبراطوري ومصر الرومانية، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1999، ص.280.

(6) الشرق لم يكن بحاجة كبيرة إلى الغرب، فكانت الدول الغربية هي من تحرص على إقامة علاقات تجارية مع الشرق الأقصى، ارجع إلى : شستر أ. بين: المرجع السابق، ص. 41.

(7) الموزي : المصدر السابق، ص.5.

أحيانا، أو بالوسطاء أحيانا أخرى⁽¹⁾، فغاية ما وصل إليه تجار روما لم يقطعوا حدود إيران البرية إلا نادرا⁽²⁾. فتجار روما لم يستطيعوا مجاوزة الحدود الفارسية والسبب الرئيسي في ذلك أنه لم يكن لهم اطلاع واسع بجغرافيا آسيا على وجه العموم وبالطرق والمسالك البرية والبحرية المؤدية إلى الشرق وجنوب شرق آسيا على وجه الخصوص دل ذلك من خلال ما أورده المؤرخ الإغريقي بريبلوس من أن الناس (الرومان) لا يذهبون إلى الصين كثيرا⁽³⁾.

وأمام الصعوبات التي صادفها الرومان في استغلال طريق الحرير البري فإنّ اعتناؤهم انصب نحو الطريق البحري وأولوه عناية خاصة على حساب الطرق البرية المؤدية إلى الشرق الأقصى، فأغلب السفارات التي أُقيمت بين روما والصين تمّت عبر الطريق البحري البحر الأحمر فالحيط الهندي⁽⁴⁾، ومن ذلك سعوا جاهدين إلى تأمين المواصلات البحرية الرابطة بينهم وبين الشرق الأقصى، فوصلت مختلف بضائع الشرق الأقصى من حرير وعطور وتوابل وأقمشة إلى أشهر المدن الرومانية كالإسكندرية وروما⁽⁵⁾. ومما شجع الرومان على ارتياد الطريق البحري بدل البري هو التقلبات الأمنية والسياسية التي كانت تعترض هذا الأخير من حين إلى آخر⁽⁶⁾، ومن جهة أخرى انخفاض تكاليف النقل البحري مقارنة بالبري⁽⁷⁾، لذلك اقتفى الرومان طريق أسلافهم البطالمة (305-30 ق.م) الذين اكتشفوا الطريق البحري الجنوبي الذي ينطلق من جنوب الهند وسيلان مروراً ببحر العرب وصولاً إلى مصر عن طريق البحر الأحمر لينتهي في مدينة قلزم⁽⁸⁾، وهذا ما يؤكد على وجود علاقات اقتصادية ومبادلات تجارية بين الرومان والهند⁽⁹⁾.

(1) أشهر التّجار الذين زاولوا مهمة الوساطة التجاريّة بين العالم الرّوماني وعالم الشّرق الأقصى خاصّة مع نهاية العهد الرّوماني يوجد، التّجار الإيرانيون والسّوريون والحجازيون واليهود. واستطاع اليهود مواصلة نشاطهم في مجال الوساطة في قارة أوروبا حتى بعد سقوط الإمبراطورية الرّومانية، ووصلوا إلى درجة أن كلمة تاجر في أوروبا مع بداية العصر الوسيط تعني يهودي. هذا واشتغل تجار اليهود أيضا في التجارة التي تعتمد على الطّرق البعيدة سعد البازعي : المكوّن اليهودي في الحضارة الغربيّة، المركز الثّقافي العربيّ، الدّار البيضاء، 2007، ص.42. وأنظرا أيضا: Richard Foltz, op. cit., p.31-33.

(2) أ. ب. تشارلز ورت : المرجع السّابق، ص. 152؛ نقولا زيادة: مشرقيات في صلات التجارة والفكر، ص.177.

(3) أنظر: Periplus, op. cit., p.48.

وانظر أيضا: شاكر حصباء : الجغرافية عند العرب، المؤسسة العربية للدراسات والنّشر، بيروت، 1986، ص.87.

(4) أنظر: M. Jules David, op. cit., p.115.

(5) لمي شوا: المرجع السّابق، ص.84. وأنظر أيضا: M. Jules David, op. cit., p.115.

(6) شستر أ. بين : المرجع السّابق، ص. 41.

(7) ترى الباحثة باتريشيا كرون. أن تكلفة نقل القمح من الإسكندرية إلى روما على مسافة 1250 ميل بالسّفن أقلّ سعرا من نقله بمسافة خمسين ميلا على البرّ، المرجع السّابق، ص.42.

(8) أرشيبالد. ر. لويس : المرجع السّابق، ص. 16-17.

(9) مسعود الخوند : المرجع السّابق، ج.2، ص.20.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

ودل على حيوية العلاقات الاقتصادية بين الشرق الأقصى والإمبراطورية الرومانية وجود العملة الرومانية في كل من الهند والصين⁽¹⁾.

تراجعت الصلات الاقتصادية والتجارية بين العالم الروماني والعالم الصيني بحلول القرن الثالث الميلادي وما صاحبه من النزاعات والاضطرابات على طول امتداد طريق الحرير في مراحله الثلاث (الشرق، الوسط، والغرب)، واضطرت الصين إلى قطع الطرق الرئيسية المؤدية إلى الغرب حفاظا على أمنها وسلامة أراضيها، وفي نفس الوقت وجد الرومان أنفسهم في حاجة إلى ضبط حدودهم الشرقية ومواجهة الشعوب والقبائل المهددة لأمنهم، هذا ما أدى إلى انخفاض حركة تبادل السلع والبضائع بين العالمين الروماني والصيني، مما أفقد طريق الحرير الكثير من حيويته المعهودة لصالح طرق تجارية أخرى المارة شمالا وجنوبا متحاشية المرور بطريق الحرير⁽²⁾. وهذا ما جعل الطلب الروماني لسلع الشرق كالبحور يقل بنسبة كبيرة مع حلول القرن الرابع الميلادي⁽³⁾. ومهما يكن من أمر، فإن روما استفادت من طريق الحرير في جل المجالات فأصبحت على اطلاع نسي بعالم الشرق الأقصى وهذا بفضل التجار والرحالة الذين تعاملت معهم الإمبراطورية⁽⁴⁾.

ومهما يكن من أمر، فإن التراجع الذي شهدته طريق الحرير في القرن الثالث الميلادي ازداد انخفاضا، بحكم أن الاقتصاد الروماني عرف في القرن الرابع تضاعفا وهذا بسبب أن الصناعة الرومانية التي قامت على المواد الأولية عن طريق السلب والجزية لم يعد بإمكان الرومان الحصول عليها نظرا لانحسار مستعمراتها ومناطق نفوذها في الشرق الأدنى، فتراجعت بذلك الصناعة الرومانية بسبب منافسة صناع الشرق الأدنى لها⁽⁵⁾، ولم يعد الأهالي يهتمون بالتجارة الداخلية فضلا عن الخارجية منها، وانصرفت العامة إلى القطاع الزراعي والحرف اليدوية في حين اشتغل كثير منهم في الأديرة، وتحوّل نشاط المدن الكبرى كمراكز دينية عوضا من اشتغالها بالنشاط الصناعي أو التجاري. غير أن الطلب على مادة الحرير بقي مرتفعا⁽⁶⁾، في حين أن القسم الشرقي من الإمبراطورية بقي محافظا على الصلات التجارية مع

(1) إن إهمال النشاط التجاري في بداية عهد الإمبراطورية الرومانية جعلهم لا يهتمون بالعملة على الرغم من معاملاتهم التجارية مع الإغريق والذين استخدموا النظام النقدي منذ القرن الخامس قبل الميلاد، في حين لم يشرع الرومان في استخدام النقود في المعاملات التجارية إلا في سنة 268 ق.م وكانت النقود على نوعين فضية وبرونزية. وهذا ما يدل على أن انتعاش العلاقات الرومانية مع الشرق الأقصى عرفت مرحلة الانتعاش بعد هذا التأخير. ارجع إلى : إبراهيم رزق الله أيوب : المرجع السابق، ص.103. وانظر أيضا:

Raoul McLaughlin, op. cit., p. 207.

(2) محمد حرب فرزات : المرجع السابق، ص. 102؛ أرشيبالد. ر. لويس : المرجع السابق، ص. 18.

(3) أنظر: W. Cunningham, d. d., op. cit., p.185.

(4) أنظر: Raoul McLaughlin, op. cit., p.207.

(5) أرشيبالد. ر. لويس : المرجع السابق، ص. 19.

(6) أنظر: W. Cunningham, d. d., op. cit., p.185.

الشرق الأقصى على الرغم من المخاطر التي واجهتها بيزنطة خاصة من طرف الفرس الساسانيين والعرب⁽¹⁾ الفاتحين⁽²⁾.

ويروى الباحث في مجال التاريخ الاقتصادي هنري بيرين أن الطرق في أوروبا الغربية عرفت أسوأ أحوالها ولم يبق من الطرق الموروثة عن العهد الروماني إلا شئنا يسيرا، ولم يكلف أمراء الأقاليم أنفسهم عناء إصلاح الطرق وبناء الجسور، وكانت الطرق تزداد سوءا مع حلول فصل الشتاء وأصبح التنقل على طول الطرق التجارية شبه مستحيل مع وجود الوحل والطين، ولم يجرى أحد على إصلاحها سوى بعض المحاولات الفردية من حجاج وأصحاب المزارع والرحالة والتجار⁽³⁾.

اضمحل دور الغرب الأوروبي في طريق الحرير وبذلك أسدل الرومان علاقاتهم مع الشرق الأقصى وتم طي صفحة مشرقة من تاريخ العلاقات بين الغرب الأوروبي والشرق الأقصى لمدة قاربت عشر قرون متتالية أي من القرن الثالث ميلادي إلى القرن الثالث عشر الميلادي*، دخلت فيها الجغرافية والرحلات الأوروبية مرحلة الركود المعقد.

(1) قام العرب قبل الإسلام بدور كبير في مجال التجارة العالمية قبل الإسلام، ودّرت عليهم أرباحا طائلة، وبحكم الموقع الاستراتيجي الذي تتمتع به المنطقة العربية من العراق شرقا وبلاد الشام شمالا إلى السواحل الجنوبية للجزيرة العربية، فقد كان للعرب دور كبير في فتح طريق الحرير البحري انطلاقا من البحر الأحمر والخليج العربي وصولا إلى شبه الجزيرة الهندية ف شبه جزيرة الملايو، ولا يقل دور العرب في مجال الطرق البحرية عن دور وفضل الصينيين في فتح طريق الحرير البري. إيليا با ولويج بطر وشفسكي : المرجع السابق، 2005، ص.42. سيدة إسماعيل كاشف: المرجع السابق، ص.73.

(2) محمد حرب فرزات : المرجع السابق، ص. 103.

(3) هنري بيرين : تاريخ أوروبا في العصور الوسطى الحياة الاقتصادية والاجتماعية، تر. وت. عطية القوصي، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1996، ص.89-90.

* وفي القرنين الثامن والتاسع الميلاديين اتخذ الاقتصاد الأوروبي طابعا زراعيا صرفا، وانصرف حل الأيدي العاملة إلى الأراضي الزراعية والتي أصبحت المصدر الرئيسي للدخل لدى الأفراد والمؤسسات والدول، وأصيب النشاط التجاري بحالة من الركود والشلل، وأصبح المجال التجاري يُمارس في مجال ضيق ومحلي وكانت مدن جنوب أوروبا وخاصة الإيطالية منها تشكل الاستثناء بإقامتها علاقات تجارية مع العالم الخارجي وبيزنطة على وجه التحديد، وقد قام الفايكنغ بدور محوري في المجال التجاري شمال أوروبا وروسيا، وكان للكنيسة دور كبير في مجال التخلف التجاري في أوروبا من خلال ادعائها بأن التجارة كسب غير مشروع، وأن الأرض هي المورد الطيب الحلال الذي ينبغي أن يعتاش منه الناس. وهو ما أثر سلبا على التواصل الحضاري بين الغرب الأوروبي ودول الشرق الأقصى منذ سقوط الإمبراطورية الرومانية وإلى غاية القرن العاشر الميلادي. سعيد عبد الفتاح عاشور : تاريخ أوروبا العصور الوسطى، دار النهضة العربية، 1959، ج.2، ص.93.

(هـ) طريق الحرير في أعين البيزنطيين (330 م إلى 1200م):

حظيت الإمبراطورية البيزنطية⁽¹⁾ بموقع استراتيجي هام بالنسبة لطريق الحرير، فقد ورثت جل ممتلكات الإمبراطورية الرومانية فيما يخص الحدود الشرقية وكذا الجنوبية مع العرب، وحافظ البيزنطيون على الطرق الرومانية والجسور من خلال صيانتها المستمرة وهي طرق بعرض تتراوح ما بين 6 إلى 9 امتار، ومن بين أهم الطرق التي ورثها البيزنطيون عن الرومان يُوجد " الطريق الإمبراطوري " الذي يمر عبر كل من: البلقان مخترقا بذلك آسيا الصغرى ليصل إلى أنطاكية أرمينيا وحدود العليا للفرات⁽²⁾، كما ورثوا أيضا علوم ومعارف الإغريق⁽³⁾، فالكثير من مدنها غدت محطة نهاية لهذا الطريق الحيوي، ومثال ذلك، بلاد الشام كانت نهاية لطريق الخليج العربي (الفارسي)⁽⁴⁾ بالإضافة إلى الطريق البري المار بالأراضي الإيرانية. أما عاصمة الإمبراطورية القسطنطينية⁽⁵⁾ فتبوأ مكانة مرموقة بالنسبة للطرق البرية والبحرية والنهرية العابرة من وإلى الشرق، إذ غدت نهاية لطريق أرمينية والبحر الأسود⁽⁶⁾. وكانت مصر نهاية لطريق البحر الأحمر ومن ذلك عرفت بعض المدن المصرية كالإسكندرية أهمية كبرى في العصر البيزنطي⁽⁷⁾، لذلك تركزت جهود الأباطرة البيزنطيين على الجهة الشرقية من إمبراطوريتهم سعيا منهم لتأمين وصول حاصلات الشرق الأقصى إلى أسواقهم وكان الحرير على رأس هذه السلع⁽⁸⁾.

(1) يرى المؤرخ رنسيما بأن عام 330م هو أحسن تاريخ فيما يخص بداية تأريخ للإمبراطورية البيزنطية، نقلا عن: حسنين محمد ربيع : دراسات في تاريخ الدولة البيزنطية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1983، ص.32.

(2) أنظر: Angeliki e. laiou and Cecile Morrison, *the Byzantine Economy*, Cambridge university press, new York, 2007, p.36-37.

(3) توسعت الحضارة الإغريقية وامتدت من البحر المتوسط غربا إلى المحيط الهندي شرقا في أقصى اتساعها، يرى المؤرخ فرناند بروديل أنه في القرن الخامس الميلادي قامت بيزنطة بدلا عن حضارة الإغريق فرناند بروديل : تاريخ وقواعد الحضارات، تر. وت. حسين شريف، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1999، ص.41-42.

(4) الواقع أن معظم جغرافي وبلداني المسلمين في العصور الوسطى أطلقوا على ما يُسمى اليوم الخليج العربي بالبحر الفارسي، وأطلق عليه أيضا البحر الأخضر، وهو امتداد لبحر الهند، يمتد من مكران الواقعة على ساحل بحر فارس إلى عبادان، وهو بمثابة فوه لدجلة. فيحده غربا فوهة دجلة العوراء إلى أن يصل إلى غب عدن، ويحده شرقا مدن فارس كمكران وكرمان ويحده غربا بلاد العرب وهي البحرين وعمان ومسقط، وهو بحر غزير الفوائد فهو قليل الهيجان وفيه الدر والياقوت والأحجار الملونة ومعادن الذهب والفضة والحديد والنحاس والرصاص والستنباذج والعقيق وغيرها من أنواع العطور والأفاويه، البكري : المسالك والممالك، ج.1، ص.208؛ الحموي : المصدر السابق، ج.1، ص.343؛ عمر بن الورد : المصدر السابق، ص.219.

(5) عُرِفَت القسطنطينية بكثرة واتساع أسواقها، إلى درجة أن السوق الواحد يبلغ طوله طول المدينة وهناك أسواق أخرى يبلغ عرض أسواقها بمقدار طول السوق أي حوالي عشرة فراسخ، يُباع فيها مختلف الحاصلات الزراعية وأنواع مختلفة من الفواكه والملابس، أبو حامد الغرناطي : المصدر السابق، ص.69.

(6) أرشيبالد لويس : المرجع السابق، ص.17؛ جواد علي : المرجع السابق، ج.4، ص.309.

(7) مصطفى العبادي : المرجع السابق، ص.280.

(8) الآسيوي أو الأفسسي يوحنا (ت. حوالي 586م): تاريخ الكنيسة، تر. صلاح عبد العزيز محبوب، تق. وم.ر. محمد خليفة حسن، المجلس الأعلى للثقافة المشروع القومي للترجمة، 2000م، ص.14.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

قامت بيزنطة في القرن السادس الميلادي بتحديث الطرق التي ورثتها عن العهد الروماني، والتي بقيت تُستغل بطريقة عادية، وكان الجانب العسكري هو الدافع لاهتمامها بتطوير وعصرنة الطرق خاصة منها التي تقع في القسم الآسيوي⁽¹⁾، علما أن الطرق التجارية القديمة بقيت هي نفسها تُستغل في العصور الوسطى مع تغيرات طفيفة⁽²⁾، فقد تمّ التخلي عن بعض الطرق القديمة وتعويضها بمسالك أخرى قصيرة وذات اتصال مباشر بالهدف وتم الاعتماد بدرجة كبيرة على الحيوانات الصغيرة كالبغال والحمير بدل العربات⁽³⁾.

فقد أصدر الإمبراطور جستنيان Justinien 527-565م قرارا صارما يقضي بالمحافظة على الطرق والسهر على العناية بها وذلك من خلال تزويدها بالمحطات والآبار بغية استغلالها للأغراض العسكرية والاقتصادية هذا بالنسبة للطرق البرية⁽⁴⁾. كما سُجلت له عناية خاصة بإقامة حواجز من الأحجار الكبيرة لصد أمواج البحر عن المدن الساحلية⁽⁵⁾، والذي يظهر أن حالة الطرق البرية البيزنطية كانت في حالة لا بأس بها لأنه كان بوسع حيوانات النقل كالحمير والبغال والجمال والثيران والخيول من جر العربات⁽⁶⁾، وفرضت الإدارة البيزنطية ضرائب معلومة على السكان تُخصّص لبناء الطرق والجسور والتحسينات⁽⁷⁾.

أما الطرق البحرية فإنّه حرص على تشغيل وتأمين الطريق التجاري القادم من القسطنطينية باتجاه المحيط الهندي عبر اليمن⁽⁸⁾ كما طالب من ملك الحبشة كف الأذى عن التُّجار البيزنطيين والذين تعرضوا للتهديد من طرف يهود اليمن⁽⁹⁾.

(1) جون هالدون : بيزنطة في حرب، ترجمة فتحي عبد العزيز محمد، دار ناشري للنشر الإلكتروني، الكويت، 2011، ص.10.

(2) هايد : المرجع السابق، ج.1، ص.14.

(3) أنظر: Angeliki e. laiou and Cecile Morrison, op. cit., p.81.

(4) محمود سعيد عمران : الإمبراطورية البيزنطية وحضارتها، دار النهضة العربية، الإسكندرية، بيروت، 2002، ص.52.

(5) القيسرائي بروكوبيوس (ت.560م) : التاريخ السري القرن السادس الميلادي جانب من جوانب حياة الإمبراطور جوستنيان وزوجته تيودورا المغوار بليزاريوس وزوجته أنطونيا صورة سيئة، تر. صبر أبو الخير سليم، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، الهرم، 2001، ص.90.

(6) أنظر: Angeliki e. laiou and Cecile Morrison, op. cit., p.37.

(7) أنظر: Ibid, p.51.

(8) ومهما يكن من أمر، فإنّ بلاد اليمن وغيرها من المناطق العربية لم تعرف رواجاً تجارياً في كلّ فترات تاريخها، فكانت الطرق التجارية الدولية المارّة ببلاد اليمن وصولاً إلى بلاد الشام ومروراً بالشواطئ الشرقي للبحر المتوسط (إقليم الحجاز) تتعرض لصعوبات جمة وعلى رأسها الاستهداف القارسي لهذا الطريق بغية الحدّ وتقويض التجارة البيزنطية بحكم أن سوريا وفلسطين ومصر كانت إحدى الولايات البيزنطية، فعند استيلاء إيران على اليمن عملت على تقويض تجارة العبور - ترانزيت - في اليمن لكي يتسنى لها تحويل التجارة إلى بلاد فارس. ونظراً لأهمية ومكانة مضيق باب المندب في التجارة والطرق الدولية بحكم أنّه حلقة وصل بين بحر قزقم والمحيط الهندي وكان عرضة لتنافس القوى الكبرى للسيطرة عليه طوال فترات التاريخ القديم وبداية الوسيط ، وقامت من أجله العديد من الحروب. إيليا با ولويج بطر وشفسكي : المرجع السابق، ص. 45-46؛ لمزيد من الشرح والإيضاح حول أهمية مضيق باب المندب وتنافس القوى الدولة عليه، عد إلى :عبد الزهرة شلش العتايي : الجغرافيا السياسية لمضيق باب المندب، في مجلة كلية التربية الأساسية، ملحق العدد الثاني والخمسين، السنة 2008، المستنصرية، ص.207-208.

(9) يوحنا الآسيوي : المصدر السابق، ص.11.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

إنَّ أهمية الموقع الذي تمتعت به بيزنطة مكنها لأن تتدفق إليها السلع والبضائع من مختلف الأسواق الدولية نظرا لموقعها المهم بالنسبة لطريق الحرير، فقد دخلت إليها السلع الصينية والهندية كالحرير والتوابل والأواني، ونفذت إلى أسواقها السجاجة الفارسية، بالإضافة إلى العاج والحبوب من مصر وأفريقيا، وكذا الفراء والعنبر من روسيا⁽¹⁾، غير أنَّ دخولها في صراع مع جيرانهم الشرقيين جعل من وصول هذه البضائع صعبا⁽²⁾.

ودخلت بيزنطة في صراع حاد ومتواصل⁽³⁾ مع الإيرانيين من أجل السيطرة على الطرق التجارية الحيوية الرابطة بين الشرق الأقصى وأوروبا مروراً ببلاد فارس والشام وآسيا الوسطى⁽⁴⁾، ومن بين المواجهات العسكرية التي قامت بين الإمبراطوريتين حول الطرق والمراكز التجارية ما وقع في عهد الإمبراطور أنسطاس الأول (491-518م) والذي رفض دفع الإتاوة السنوية المتفق عليها من قبل بين البلدين، ممَّا أدَّى إلى وقوع صدام مع الإمبراطور الساساني قباد بن قابوس (487-531م) وهذا ما جعل هذا الأخير يستغل الفرصة ويستولي على مدن ومناطق مهمة مثل آمد وديار وكان ذلك في العاشر من شهر جانفي من سنة 502م، ورد البيزنطيون على هذه الحملة إلا أنَّها لم تحقق هدفها وهذا ما أرغم الإمبراطور أنسطاس يخضع للشروط الإيرانية وقر بدفع الجزية للفرس⁽⁵⁾.

تعرضت التجارة الشرقية البيزنطية للمخاطر، وذلك بسبب مرور أغلب الطرق التجارية بالإمبراطورية الفارسية والتي كانت في صراع متجدد مع بيزنطة⁽⁶⁾، ومن أسبابه الرغبة في ضم بلاد الشام ومصر لهيمنة كُلاً واحدة منهما هو الانتفاع بمزايا طريق الحرير⁽⁷⁾، وقد لجأ الإيرانيون في كثير من الأحيان إلى عرقلة هذه الطرق بواسطة فرض الرسوم والغرامات الباهظة على السلع البيزنطية، وأحيانا يلجئون إلى غلق هذه الطرق، وهذا ما أرغم البيزنطيين على إيجاد

(1) عزيز سوربال عطية : الحروب الصليبية وتأثيرها على العلاقات بين الشرق والغرب، ترجمة فيليب صابر سيف، ط2، دار الثقافة، القاهرة، 1990، ص. 151-152.

(2) أ. ب. تشارلز ورث : المرجع السابق، ص. 153.

(3) يرى الباحث حسين مؤنس أنه منذ عرف الإنسان التجارة الدولية وطرق القوافل وغيرها من وسائل النقل كالتفنن زاد من حدة الصراع بين الأمم والحضارات لبسط الهيمنة على المناطق الحيوية، ارجع إلى كتاب المؤلف الموسوم ب : الحضارة دراسة في أصول وعوامل قيامها وتطورها، عالم المعرفة، الكويت، 1990، ص. 53.

(4) مير عبد المنعم عبد الخالق أبو العينين : العلاقات الدولية في العصور الوسطى اثر الحضارة العربية الإسلامية في تطوير العلاقات الدولية بالطابع الإنساني، القاهرة، 1989، ص. ؛ محمد فتحي الشاعر : السياسة الشرقية للإمبراطورية البيزنطية في القرن السادس الميلادي (عصر جوستينيان)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1989، ص. 161-162.

(5) يوحنا الآسيوي : المصدر السابق، ص. 10-09.

(6) للمزيد من الشرح والإيضاح حول هذا الموضوع، ارجع إلى : محمد نصر عبد الرحمن : ملاحظات حول الصراع بين الإمبراطورية البيزنطية والفرس على طريق الحرير الجنوبي خلال عهد الإمبراطور جستنيان 527-565م، في الندوة العالمية لعلاقات الجزيرة العربية بالعالمين اليوناني والبيزنطي (القرن الخامس قبل الميلاد إلى القرن العاشر الميلادي) المنعقدة أيام من 30 ذي الحجة 1431هـ - 03 محرم 1432هـ / 6-10 ديسمبر 2010م، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة الملك سعود، الرياض، 1433هـ/2012م، ص. 362-376.

(7) الهادي مصطفى أبو لقمة ومحمد علي الأعور : الجغرافيا البحرية، ط2، الدار الجماهيرية، مصراتة، 1429هـ/1999م، ص. 29.

الحلول والبدائل من أجل التموين بالسلع الشرق الأقصى من حرير وتوابل وغيرها من البضائع⁽¹⁾، ولم يوجد سوى طريقين يُجنبان العبور على الأراضي الفارسية وهما: الطريق الشمال الأقصى والذي لم يكن بوسع البيزنطيين استغلاله نظرا لصعوبته ومخاطره الطبيعية والبشرية والمتمثلة في وجود قبائل وشعوب غير متجانسة وخاضعة لقوة سياسية قادرة على فرض الأمن على طول الطريق⁽²⁾، وأما الطريق الثاني فهو الطريق الجنوبي البحري⁽³⁾ والذي تطلب وجود أساطيل تخوض عباب البحر الأحمر فبحر العرب وصولا إلى المحيط الهندي⁽⁴⁾.

وعلى الرغم من المحاولات الحثيثة التي قامت بها بيزنطة في سبيل كسر الاحتكار الفارسي وخلق بدائل وطرق تغنيها عن المرور بإيران إلا أن هذه المحاولات لم يُقدّر لها النجاح، فأما الطريق الشمالي المار عبر الأراضي التركية فلم يكن بوسع التجار سلوكه نظرا لصعوبة التضاريس وشراسة القبائل والشعوب هناك⁽⁵⁾، أما الطريق الجنوبي البحري فلم تفلح البحرية البيزنطية ولا الأثيوبية التخلص من الهيمنة والوساطة الفارسية هناك على الرغم من المحاولات التي بذله جوستينيان من خلال محاولة كسب ود التجار الإثيوبيين⁽⁶⁾.

ومهما يكن من أمر، فإن الإمبراطورية البيزنطية لم يك بوسعها التخلي عن جارتها الشرقية إمبراطورية فارس، فقد دخل الطرفان في مفاوضات تكلفت بعقد معاهدة سلام بين الإمبراطوريتين وكان ذلك سنة 561 م بين الملك الفارسي شوزورس الأول وجستينيان من الجانب البيزنطي، لجأ هذا الأخير إلى عقد هذه المعاهدة حفاظا على مصلحة بلاده العسكرية والاقتصادية⁽⁷⁾.

(1) جواد علي : المرجع السابق، ج.7، ص.116.

(2) أرشيبالد. ر. لويس : المرجع السابق، ص.16.

(3) استطاعت البحرية البيزنطية فرض وجودها وقوتها في كل من البحر المتوسط والأحمر، إلا أن البحرية البيزنطية انتابها الضعف منذ عهد الإمبراطور قسطنطين الثالث البتراري 741-775م، وأثرت البحرية الإسلامية بشكل كبير في إضعاف البحرية البيزنطية، كما كان للزوارق السلافية الخفيفة أثر في الحد من انتشار الأساطيل البيزنطية في بحر إيجه، للمزيد من الإيضاح حول هذا الموضوع، ارجع إلى: رجاء كلود شينية : تاريخ بيزنطة، تر. جورج زيتاني، دار الكتاب الجديد المتحدة، بيروت، 2006، ص. 41-42.

(4) ستيفن رنسيان : الحضارة البيزنطية، تر. عبد العزيز توفيق جاويد، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2002، ص.195.

(5) يوحنا الآسيوي : المصدر السابق، ص.14.

(6) نفسه، ص.11؛ إسمت غنيم : المرجع السابق، ج.1، ص.63. وانظر أيضا: Procopius, Vol.1, p.193.

(7) مير عبد المنعم عبد الخالق أبو العينين: المرجع السابق، ص.80.

استعانت بيزنطة بالدبلوماسية والعلاقات الدولية بالإضافة إلى التجارة وحملات التنصير Christianisation (1) لبسط (2) نفوذها في الأجزاء الشرقية من مناطق نفوذها بغية منافسة الوجود الفارسي وهيمنتته على الطرق التجارية الدولية (3). وعرفت كيفية توظيف دبلوماسيتها للحفاظ على طريق الحرير الرابط بينها وبين الشرق الأقصى وخاصة الطريقين الشمالي والجنوبي مما جعلها تدخل في سلسلة من المفاوضات مع القبائل الهونية (4) والتركية بالنسبة للطريق الشمالي ومع الأحباش الذين تحكموا في البحر الأحمر بالنسبة للطريق الجنوبي البحري، وبلغت هذه الدبلوماسية أوج نشاطها في القرنين الخامس والسادس الميلاديين (5)، مثالا أن جستنيان الذي بادر بإصلاحات داخلية وأخرى خارجية تمثلت في تحرير التجارة البيزنطية من التبعية والاحتكار الفارسي، ومن ذلك سعى إلى تخطي الحاجز الفارسي (6) والوصول إلى سلع الشرق دون عبور أراضي أعدائه، فحاول الوصول إلى مدينة بخارى عن طريق البحر الأسود وبحر قزوين (7)، كما حاول أيضا تقويض الدور الفارسي في البحر الأسود عبر التحالف مع قبائل الهون (8)، كما استطاع اقناع ملك الحبشة بنقل السلع والمتاجر الصينية والهندية إلى البحر الأحمر ليقوم التجار الشاميون والمصريون تحويلها إلى بيزنطة عن طريق القلزم وإبليه وجعل منهما قاعدتين تجاريتين كبيرتين (9).

(1) هو الدعوة النصرانية غيرهم من أبناء الديانات الأخرى من الوثنيين ومن لا دين لهم للدخول في دين النصرانية، وتُطلق على هذه الدعوة أحيانا بالتبشير لأنها تدعو إلى الكتاب المقدس الإنجيل والذي يعني باليونانية التبشير، غير أن المصطلح الدقيق هو التنصير، مرت مرحلة التنصير في العالم القديم بمرحلتين بارزتين، الأولى منها كانت قبل الحروب الصليبية، ففي هذه المرحلة اقتصر جهود التصاري المحافظة على الكنائس وأماكن العبادة نظرا للاحتكاك الذي وقع في بلاد المشرق الإسلامي إثر الفتوحات الإسلامية بين المسلمين والنصرانيين وما انجر عنها من الفتوحات الإسلامية وتراجع رقعة الامتداد التصاري، وقيام الحروب الصليبية بدأت تظهر جذور التنصير فبدلت الكنيسة جهودا في بلاد المشرق والشرق الأقصى، هذا وقد استفحل نشاط التنصير في العصر الحديث مع تغير موازين القوى لصالح الغرب الأوروبي، للمزيد من الشرح والإيضاح، ارجع إلى: محمد عمارة: معركة المصطلحات بين الغرب والإسلام، دار نضرة مصر للطباعة والنشر والتوزيع، المنصورة، (د. ت.)، ص. 60-63.

(2) محمد فتحي الشاعر: المرجع السابق، ص. 164-165.

(3) ستيفن رنسيمن: المرجع السابق، ص. 196.

(4) أفاد المؤرخ البيزنطي بروكوبيوس من أن جستنيان كان يستعمل القبائل الهونية وذلك بان يدفع لهم جزء من المال مقابل حصوله على خدمات يقدمونها للدولة. المصدر السابق، ص. 90 و 110.

(5) دخلت بيزنطة في سلسلة من التحالفات مع القبائل والقوى المؤثرة في الطرق التجارية الرابطة بين الشرق والغرب، ومن ذلك دخلوها في تحالف مع القبائل التركية بغية وضع حد للاحتكار البيزنطي لسلع الشرق والتخلي عن وساطتها في هذا المجال، فقد دخل الطرفان في مفاوضات متقدمة تقضي بأن يتولى الترك جلب سلع الشرق لبيزنطة وذلك بواسطة ارتياد الطريق الشمالي في حين اقترح البيزنطيون سلوك الطريق البحري الجنوبي بالتعاون مع الأحباش، إلا أن الطرفين لم يتوصلا إلى عقد هذا الاتفاق فإنه بين مدى اعتماد بيزنطة على جهازها الدبلوماسي خدمة لمصالحها الاقتصادية والجيو سياسية، للمزيد من الإيضاح حول هذا الموضوع، ارجع إلى: عطا زبيدة: بلاد الترك في العصور الوسطى بيزنطة وسلاجقة الروم والعثمانيون، دار الفكر العربي، بيروت، (د. ت.)، ص. 14.

(6) محمود سعيد عمران: المرجع السابق، ص. 52-53.

(7) طه حضر عبيد: تاريخ الدولة البيزنطية 324-1453م، دار الفكر، عمان، 1430هـ/2010م، ص. 262.

(8) يوحنا الآسيوي: المصدر السابق، ص. 11.

(9) محمود سعيد عمران: المرجع السابق، ص. 52-53. وأنظر أيضا: M. Jules David, op. cit., p.115.

عَمَد الإيرانيون في فترات النزاع مع الإمبراطورية البيزنطية لغلق الطريق البري كَلْيَة في وجه السلع القادمة من الصين والهند صوب بيزنطة وأروبا، فأصبحت مادة الحرير وغيرها من سلع الشرق الأقصى تعرف الندرة في الأسواق البيزنطية⁽¹⁾، أمام هذا التحدي حاولت الإمبراطورية البيزنطية خفض تبعيتها للشرق الأقصى في مجال استيراد مادة الحرير خاصة مع العقبات التي واجهتها مع الفرس والضرائب الباهظة التي فُرِضت على سلعتها، ومن ذلك ارتأى الإمبراطور جستنيان إلى إيجاد حلٍّ جذري للتخلص من مشكل الندرة وتقلبات أسعار مادة الحرير، فسعوا إلى تربية دود القز داخل الأراضي التابعة للإمبراطورية⁽²⁾، ويروى في هذا الشأن أن أحد الرهبان الهنود أطلع جستنيان عن سر إنتاج الحرير من دودة القز ووعده بإحضار البيض الذي يخرج منه دودة الحرير، ووعد الإمبراطور هذا الرّاهب بمكافئة ثمينة إن كان صادقا في دعواه⁽³⁾. وهذا نجح البيزنطيون في تربية دودة القز ومن ثم تكاثرت تربية ديدان الحرير في منطقة الشرق الأدنى وأصبحت تستغني تدريجيا عن استيرادها⁽⁴⁾. غير أن الدراسات الدقيقة أثبتت بأن الانتاج البيزنطي من الحرير لم يكن كافيا لتغطية الطلب المحلي لذا حرّمت على التجار تصدير الحرير إلى الخارج بل بالعكس شجعت على استيراده⁽⁵⁾.

الواقع أن نهاية فترة حكم جستنيان تمثل بداية نهاية الاهتمام البيزنطي بالشرق والشرق الأقصى فبموته ترك إمبراطورية واسعة الأرجاء عرضة للمخاطر الداخليّة والخارجية وورث الإمبراطور جستنيان الثاني (565-578م) تركة ثقيلة⁽⁶⁾.

تراجعت أهمية الطرق التجاريّة في الإمبراطورية البيزنطية⁽⁷⁾ على العموم وفي أجزائها الشرقيّة والجنوبيّة على وجه الخصوص، فقد تعرضت الممتلكات البيزنطية في بلاد الشام ومصر للاحتلال الفارسي بقيادة الملك كسرى والذي

(1) إسمت غنيم : المرجع السابق، ج.1، ص.63؛ طه خضر عبيد: المرجع السابق، ص.262.

(2) جان كلود شينية : المرجع السابق، ص.41.

(3) جون تومسون وآخرون : المرجع السابق، ص.10. وانظر أيضا: Angeliki e. laiou and Cecile Morrison, op. cit., p.31.

(4) أنظر: H. J. Schmidt, op. cit., Vol.3, p. 219.

(5) أنظر: Anna Muthesius, *Essential Processes, Looms, and Technical Aspects of the Production of Silk Textiles*, In the economic history of Byzantium From the Seventh through the Fifteenth Century, Dumbarton Oaks Research Library and Collection, Washington, D.C., 2002, T.1, p. 147-148.

(6) يوحنا الآسيوي : المصدر السابق، ص.14.

(7) عرفت التجارة الدولية وطرقها في العصور الوسطى ثلاث مراحل كبرى، برزت خلالها ثلاث قوى تجاريّة بارزة. فالمرحلة الأولى التي تمتد من سقوط الإمبراطورية الرومانية نهاية القرن 5م، إلى أواخر القرن السابع الميلادي، كان التفوق فيها للإمبراطورية البيزنطية، وأما المرحلة الثانية التي تمتد من بداية القرن الثامن حتى نهاية القرن الحادي عشر الميلادين، ازدهرت فيها التجارة الإسلامية وسيطرت على أهم الطرق التجاريّة الدولية، والمرحلة الثالثة، في أواخر العصور الوسطى ارتبطت بتطور التجارة بجنوب أوروبا وخاصة المدين الإيطالية وعلى رأسها البندقية. للمزيد من المعلومات حول هذا الموضوع، ارجع إلى: عزيز سوريال عطية : الحروب الصليبية وتأثيرها على العلاقات بين الشرق والغرب، ترجمة فيليب صابر سيف، ط.2، دار الثقافة، القاهرة، 1990، ص.150.

القَصْدُ الأوَّلُ: « طَرِيقُ الحَرِيبِ ومَراحِلُ تَطوُّرِهِ مِنْدُ بَرُوزِهِ إِلَى نَهايةِ القَرْنِ 6هـ/12م ».

تَمَكَّنَ مِنْ حَشْدِ جُمُوعٍ كَبِيرَةٍ لِيَاغِتَ بِهَا الرُّومَ البِيزَنْطِيِّينَ وَيَهْزِمَهُمْ، وَحَرَصَ عَلَى فَتْحِ مَدِينَةِ الإسْكَندَرِيَّةِ ذاتِ الأَهَمِّيَّةِ الاسْترَاتِيجِيَّةِ⁽¹⁾.

بَدَأَ زَحْمَ تِجَارَةِ الإِمْبَرَاطُورِيَّةِ الشَّرْقِيَّةِ فِي الأَفُولِ مِنْدُ بَدَايَاتِ الفَتْوحَاتِ الإِسْلامِيَّةِ⁽²⁾، فَبَعْدَ أَنْ كَانَتْ أَرْضِي الإِمْبَرَاطُورِيَّةِ فِي القَرْنِ السَّادِسِ المِئَلَادِيِّ تَمْتَدُّ مِنْ نَهْرِ الفَرَاتِ شَرْقًا إِلَى المَحِيطِ الأَطْلَسِيِّ غَرْبًا، لَمْ يَنْتَهِ القَرْنُ السَّابِعُ لِلْمِئَلَادِ حَتَّى فَقَدَتِ الإِمْبَرَاطُورِيَّةُ أَرْضِي شَاسِعَةً مِنْ سَيِّطَرَتِهَا مِثْلَ بِلَادِ الشَّامِ وَمِصْرَ وَشَمَالَ إفريقيا، وَكَانَ مِنَ الطَّبِيعِيِّ بِمُكَّانِ أَنْ تَتَأَثَّرَ الطَّرِيقُ المَتَّصِلَةُ بَيْنَ بِيْزَنْطَةِ وَالشَّرْقِ الأَقْصَى سَلْبًا⁽³⁾. وَعَلَى الرِّغْمِ مِنْ ذَلِكَ فَإِنَّ الخُلَفَاءَ الأُمَوِيَّينَ وَالْعَبَّاسِيَّينَ لَمْ يَقْطَعُوا تِجَارَةَ بِيْزَنْطَةِ تَمَامًا عَنِ التِّجَارَةِ البِيزَنْطِيَّةِ، فَقَدْ سَمَحَ الخَلِيفَةُ العَبَّاسِيُّ المَهْدِيُّ لِلتِّجَارَةِ اليَهُودِ المَحْمِلِينَ بِالسَّلعِ الشَّرْقِيَّةِ عِنْدَ عَوْدَتِهِمْ مِنَ الصِّينِ العَوْدَةَ إِلَى رُومًا أَوْ القُسْطَنْطِينِيَّةِ عِبرَ حُدُودِ دَوْلَتِهِ وَهَذَا بَيْنَ سَنَتَيْ 775 و 785، مَ غَيْرِ أَنْ التِّجَارَةَ وَطَرَفَهَا كَثِيرًا مَا تَعَرَّضَتْ لِلْقِيُودِ مِنَ الطَّرَفَيْنِ الإِسْلامِيِّ وَالبِيزَنْطِيِّ⁽⁴⁾، وَهُوَ مَا عَطَلَ الطَّرِيقَ البَرِّيَّ بَيْنَ الطَّرَفَيْنِ.

⁽¹⁾ ساوريس بن المقفع (ت. 987م) : تاريخ مصر من خلال مخطوطة تاريخ البطارقة، تح. عبد العزيز جمال الدين، الهيئة العامة لقصور الثقافة، القاهرة، 2012، ج. 2، ص. 6-7.

⁽²⁾ يرى جان كلود شينينة بأنَّ تراجع الرِّوابطِ التِّجَارِيَّةِ بَيْنَ بِيْزَنْطَةِ وَالشَّرْقِ لَمْ يَبْدَأْ مِنْدُ ظَهْوَ الإِسْلامِ كَقُوَّةٍ دَوْلِيَّةٍ، وَإِنَّمَا يَرْجِعُ التَّخْرِيبَ القَارِسيَّ لِمَدَنٍ وَطَرَفِ آسِيَا الصَّغْرَى وَهَذَا مِنْدُ عَهْدِ هِرْقَلِ 610-640 . المَرْجِعُ السَّابِقُ، ص. 43. فِي حِينِ يَرَى البَاحِثُ مُحَمَّدُ عَبْدِ الحَمِيدِ فَرِحَاتٍ أَنَّ الإِمْبَرَاطُورِيَّةَ البِيزَنْطِيَّةَ بَدَأَتْ تَلْفِظُ أَنْفَاسَهَا الأَخِيرَةَ فِي عَهْدِ الإِمْبَرَاطُورِ فُوكَاسِ 602-610 م خَاصَّةً مَعَ بَدَايَةِ ظَهْوَ مَشْكِلةِ الصَّرَاعِ عَلَى الحُكْمِ. ارْجِعْ إِلَى دَرَاةِ المَوْلفِ المَوْسُومَةِ ب: دَرَاةَاتِ فِي تَارِيخِ الدَّوْلَةِ البِيزَنْطِيَّةِ، دَارُ الوَفَاءِ لَدُنْيا الطَّبَاعَةِ وَالتَّشْرِ، الإسْكَندَرِيَّةِ، 2014، ص. 57.

⁽³⁾ مُحَمَّدُ مَوْنَسَ عَوْضٌ : الإِمْبَرَاطُورِيَّةُ البِيزَنْطِيَّةُ دَرَاةٌ فِي تَارِيخِ الأَسْرِ الحَاكِمَةِ (330 - 1453م)، عَيْنُ لَدَرَاةَاتِ وَالبَحْثِ الإِنْسَانِيَّةِ وَالاِجْتِمَاعِيَّةِ، وَالاِجْتِمَاعِيَّةِ، الهَرَمِ، 1427هـ/2007م، ص. 104.

⁽⁴⁾ أنظر: Marius Canard, *Les Relations Politiques et Sociales Entre Byzance et les Arabes*, Dumbarton Oaks Papers, Trustees for Harvard University, Massachusetts, 1964, Vol. 18, p.50.

(و) طريق الحرير في ظلّ الرعاية الإسلامية (1هـ/632م - 1200).

عرفت شبه الجزيرة العربية على وجه الخصوص والعالم على وجه العموم تغيرا جذريا بظهور الدين الإسلامي على مسرح الأحداث السياسية والعسكرية في قلب المعمورة، ولئن هيمنت القوى التقليدية المشكّلة من الإمبراطورية الفارسية في الشرق والإمبراطورية الرومانية في الغرب على التجارة الدولية ومسالكتها، إلّا أنّ بروز الإسلام مكنّ المسلمين من فرض وجودهم على الخريطة الدولية نظرا لتغلبهم على الإمبراطورية الفارسية وحدهم من هيمنة بيزنطة في كلّ من شمال الجزيرة العربية وبلاد الشام ومصر وشمال إفريقيا. والسؤال الوجيه الذي ينبغي أن يُطرح في هذا المقام، وهو ما قدّم الإسلام لطريق الحرير؟ وهل أثّرت الحضارة الإسلامية إيجابا أم سلبا على حيويّة وازدهار هذا الطريق؟.

يُمكن القول بأنّ الدين الإسلامي قدّم اضافة نوعية للتجارة الدولية ومسالكتها ممّا جعل طريق الحرير يستفيد منها، وهذا من خلال التعاليم الجديدة التي جاء بها الإسلام، ومنها ما يلي:

- تشجيعه للعمل والانسياح في الأرض بغرض ديني كالحجّ، الهجرة، الجهاد، طلب العلم، وتبليغ الرسالة أو بغرض دنيوي كابتغاء الرزق، ومن ذلك انتشرت الرحلات نحو أماكن متفرقة من المعمورة وبرز رحالة المسلمين في المشرق والمغرب، ومنهم أبو دلف الذي أورد في مستهل رحلته التي قادته إلى الصين، ومّا قاله في هذا الخصوص: « بذكر المسالك المشرقية واختلاف السياسة فيها... لأن معرفة ذلك زائدة في البصيرة واجبة في السيرة، قد حض الله عز وجل عليها أولى التيقظ والاعتبار، وكلفه أهل العقول والإبصار، فقال جلّ اسمه: ﴿أَوَلَمْ يَسِيرُوا فِي الْأَرْضِ فَيَنْظُرُوا كَيْفَ كَانَ عَاقِبَةُ الَّذِينَ مِنْ قَبْلِهِمْ كَانُوا أَشَدَّ مِنْهُمْ قُوَّةً وَأَثَارُوا الْأَرْضَ وَعَمَرُوهَا أَكْثَرَ مِمَّا عَمَرُوهَا وَجَاءَتْهُمْ رُسُلُهُمْ بِالْبَيِّنَاتِ فَمَا كَانَ اللَّهُ لِيَظْلِمَهُمْ وَلَكِنْ كَانُوا أَنْفُسَهُمْ يَظْلِمُونَ (9) ﴾⁽¹⁾، فجعله أمرا مفترضا، والوقوف على ما بعد من الآثار حتما لازما⁽²⁾». ويقول ابن الفقيه ولولا اغتراب المغتربين ما عرف ما بين الأندلس إلى الصين⁽³⁾. وفي هذا الأثر، دليل على رغبة المسلمين في الترحال لتحقيق أغراض دينية أو دنيوية.
- بسط الأمن والحماية عبر الطرقات من خلال الضرب بيد من حديد لكلّ ما يهدد الأمن العام وقضائه على الكثير من الممالك الصّغيرة المتناحرة فيما بينها فعمل على اخضاعها إلى سلطان واحد*.

(1) الآية رقم 09 سورة الروم

(2) الرسالة الأولى، ص. 38.

(3) ابن الفقيه: المصدر السابق، ص. 108.

* بين ابن خرداذبة ألقاب الملوك التي حكمت بلاد ما وراء النهر وخراسان وغيرها من الأقاليم المجاورة قبل خضوعها للإسلام، فملك نيسابور أطلق عليه كنار، بينما ملك مرو عُرف بمأهويه، في حين أن ملك سرخس لقب زاذويه، وملك نسا فإراز، وهكذا بقية الممالك ك: أبيورد، مرو وزابلستان وكابل وترمد والباميان والسغد وفرغانة وغيرها، وفي تعدد أسماء وألقاب ملوك هذه الممالك دليل على حالة الألاستقرار التي عرفتھا المنطقة. ابن خرداذبة: المصدر السابق، ص. 39-40.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

- ترغيبه في ممارسة النشاط التجاري وحثه على التكسب منها وأُلف في هذا المجال مصنفات⁽¹⁾ نفيسة ولاسيما في المجال الاقتصادي والمالي⁽²⁾.
- فرضه للحج على المسلمين، فقد أُمّ البقاع المقدسة كمكة حجاج من كُلّ فج عميق ساروا عبر طريق الحرير ولاسيما تلك القوافل القادمة من بلاد الهند والصين براً وكذا وبلاد ما وراء النهر وخراسان وإيران صوب مكة، وهذا ما كان له أثر بارز في ترقية الفكر الجغرافي الإسلامي وإطلاعهم على كثير من البقاع والأصقاع أثناء سفرياتهم لأداء فريضة الحج، وبفضل الحج صُنفت الكتب أبانت فيها عن أهمّ المحطّات التي يُمكن للحجاج التزود منها، كما وضحت خلالها المسافة بين المدينة أو القرية أو المحطّة والأخرى، وعلى الرغم ممّا قدمته من تبيان وتوضيح لكثير من المناطق إلى أنّها أغفلت بعض المناطق الأخرى*.
- شرع الجهاد وضبطه بمجموعة من الضوابط تكفل حقوق وواجبات الفاتحين وأهل البلاد المفتوحة ترغيبه في طلب العلم وتشجيعه للرحلات العلمية، تجلّى ذلك من خلال قوله طلب العلم فريضة على كُلّ مُسلم، وحفظت كتب الرّحالة العديد من الرّحلات العلمية التي تَمَّت في مشارق العالم الإسلامي ومغاريه، وقد قطعت هذه الرّحلات أشواطاً لا بأس بها من طريق الحرير، وأظهر خلالها طلاب العلم المسلمون حماسة وتوقاً شديداً للنهل من مختلف العلوم والذهاب إلى أصقاع بعيد رغبة في تحصيل العلوم والمعارف الدّينية والدنيوية، إلى درجة أن أبا حامد الأسفرايني (ت. 446هـ/1055م) قال: « لو سافر رجل إلى الصين حتّى يحصل تفسير مُحمّد بن جرير (طبري) لم يكن كثيراً⁽³⁾. وقد استهل الرّحالة وجغرافيو المسلمين بتعداد فوائد السّفر**».

(1) البغدادي أبو بكر أحمد بن مُحمّد الحلال (311هـ/923م): الحث على التجارة والصناعة والعمل والإنكار على من يدعي التوكل في ترك العمل والحجة عليهم في ذلك، اعتنى به عبد الفتاح أبو غدة، دار البشائر الإسلامية للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، 1415هـ/1995م.

(2) ابن قدامة: المصدر السّابق.

* تَمَّت العديد من رحلات الحج من بلاد المشرق الإسلامي والصين عبر المسالك الرئيسية والطرق الفرعية لطريق الحرير، وأبرز تلك الرّحلات رحلة ناصر خسرو الذي صال وجال في محطات مهمة من محطات طريق الحرير في النّصف الثّاني من القرن الخامس الهجري/ الحادي عشر الميلادي، المصدر السّابق؛ وانظر أيضاً: جي . أ.ج. كرامرز: الجغرافية والتجارة من كتاب أخبار الصين والهند 237هـ، ص.6.

(3) البيهقي أبو مُحمّد عفيف الدّين عبد الله بن أسعد بن علي ابن سليمان (ت. 768هـ/1367م): مرآة الجنان وعبرة اليقظان في معرفة ما يعتبر من حوادث الزمان، وضع حواشيه، خليل المنصور، دار الكتب العلمية، بيروت، 1417هـ/1997م، ج.2، ص.195.

** ومن هؤلاء الرّحالة الذين خصصوا صفحات طوال في تعداد فوائد السّفر، ومن ضمن ما أورده، قوله: « ومن فضل السّفر أن صاحبه يرى من عجائب الأمصار، وغرائب الأقطار، ومحاسن الآثار، وشوارد الأخبار، ما يزيده علماً بقدرة الله وحكمته، ويدعوّه إلى شكر فضله ونعمته »: الكردي مرتضى بيك بن مصطفى بيك (ت. 1155هـ/1742م): تهذيب الأطوار في عجائب الأمصار، مكتبة دولة ألمانيا، تصنيف المخطوط جغرافيا، الرقم 6142، برلين. الورقة 31 إلى 39.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

- الاهتمام بعلم النجوم⁽¹⁾ وهو من العلوم التي ساعدت التجار والمسافرين في حلهم وترحالهم من قطر إلى آخر⁽²⁾، ووصل اهتمام العرب والمسلمين أن ألفوا مؤلفات ومصنفات خاصة بالحيوانات⁽³⁾ وعلى رأسها الخيول⁽⁴⁾.

تمكن المسلمون في حياة الرسول محمد صلى الله عليه وسلم من بسط كامل نفوذهم على الجزيرة العربية وأصبحت خالصة لسيطرتهم وشاع بذلك الأمن والاستقرار في ربوعها وهو ما أعطى دفعا محفزا للمسالك التجارية البرية منها والبحرية وتمتعت بسلم لم تعهده من قبل، هذا وواصلت الفتوحات الإسلامية تقدمها في عهد الصحابة الكرام رضي الله عنهم أجمعين، وتمكنوا في وقت قصير من بسط هيمنتهم على مناطق ومحطات مهمة من محطات طريق الحرير خاصة البري منه، فغدت بلاد الشام وشمال الجزيرة العربية والعراق وجزء هام من إيران خاضع للهيمنة الإسلامية.

وبانقضاء العهد الراشدي (11-41هـ/632-661م) ووصول الأمويين (41-132هـ/662-750م) لسدة الحكم انتهجت هذه الدولة سياسة توسعية، وبلغت الفتوحات الأموية شأوا عظيما، فامتدت رقعة الإسلام من حدود الصين شرقا إلى جنوب فرنسا غربا، في ظرف وجيز جدا، واستطاع الأمويون خاصة في عهد الخلفيتين عبد الملك بن مروان وابنه الوليد بن عبد الملك أن يضموا أراضي شاسعة من بلاد المشرق كبلاد فارس وإقليم خراسان وما وراء النهر وصولا إلى الحدود الصينية عند مدينة كاشغر فأصبحت كلها أراضي تابعة للخلافة الإسلامية وخاضعة للخليفة في دار الخلافة دمشق، والملاحظ بأن الجيش الأموي قطع أشواطا مهمة من طريق الحرير.

⁽¹⁾ قال الله تعالى في محكم التنزيل : ﴿ وَهُوَ الَّذِي جَعَلَ لَكُمُ النُّجُومَ لِتَهْتَدُوا بِهَا فِي ظُلُمَاتِ الْبَرِّ وَالْبَحْرِ قَدْ فَصَّلْنَا الْآيَاتِ لِقَوْمٍ يَعْلَمُونَ ﴾، سورة الأنعام الآية 97، يقول العلامة عبد الرحمن بن ناصر بن السعدي رحمه الله في تفسيره لهذه الآية الكريمة: حين تشبه عليكم المسالك، ويتحير في سيره السالك، فجعل الله النجوم هداية للخلق إلى السبل، التي يحتاجون إلى سلوكها لمصالحهم، وتاجراتهم، وأسفارهم. ومنها: نجوم لا تزال ترى، ولا تسير عن محلها، ومنها: ما هو مستمر السير، يعرف سيرة أهل المعرفة بذلك، ويعرفون به الجهات والأوقات. ودلت هذه الآية ونحوها، على مشروعية تعلم سير الكواكب ومحالها الذي يسمى علم التسيير، فإنه لا تتم الهداية ولا تمكن إلا بذلك. تيسير الكريم الرحمن في تفسير كلام المنان، مؤسسة الرسالة، بيروت، 1420هـ / 2000م، ج.1، ص.265.

⁽²⁾ الخوارزمي محمد بن أحمد بن يوسف (ت. 387هـ/997م) : مفاتيح العلوم، تح. وتق. إبراهيم الأبياري، ط.2، دار الكتاب العربي، بيروت، 1409هـ/1989م، ص.240-246.

⁽³⁾ ومن المصنفات التي اعتنت بمجال الحيوانات وطبائهم، يوجد: المروزي الطبيب شرف الزمان طاهر (ت. 518هـ/1124م) : طبائع الحيوان،

في Louis M. Darling Biomedical library, National Preservation program for Biomedical literature, preservation of Persian and Arabic Medical Manuscripts, History and special collections division, university of California, Los Angeles, Microfilmed, (contract number N01-LM-9-3534) October 1989-September 1990.

⁽⁴⁾ ومن المصنفات العربية التي اهتمت بخيل الغرب وفصلت في أنواعها وأسمائها، يوجد: ابن الأعرابي أبو عبد الله محمد بن زياد (ت. 231هـ/845م) : أسماء خيل الغرب وفسانها، رواية أبي منصور الجواليقي (ت. 540هـ/1144م)، تح. حاتم صالح الضامن، ط.2، دار البشائر، دمشق، 1430هـ/2009م.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

وعلى الرغم من أن الأمويين لن تكن لهم جهود كبيرة في تعزيز التجارة والاهتمام بها بحكم أنهم شغلوا بالفتوحات وتجهيز الجيوش كما أفاد بذلك ابن كثير⁽¹⁾، ومن هذا المنطلق يُمكن القول بأن فتوحاتهم ساعدت على انتشار الإسلام في رقعة جغرافية متصلة، وجعلت المسلمين يعيشون في مدار حضاري واحد ومتصل، فغدا طول دار الإسلام ممتداً من كاشغر شرقاً إلى ديار المغرب حوالي خمسة أشهر، وتحت حكم واحد، ولو فرض وأن اتحد المسلمون من أرض فرغانة شرقاً إلى بلاد الأندلس غرباً لأصبح هذا المدار يفوق مائتي مرحلة⁽²⁾، وأخضعوا العديد من قبائل الترك التورانية⁽³⁾ وقبائل الفرس الخرسانية لسلطة واحدة، ولئن تمكن المسلمون فتح إقليم خراسان في خلافة عمر بن الخطاب فإنهم في عهد الأمويين قطعوا شوطاً جديداً من خلال قطعهم لنهر جيحون فوصل عبید الله بن زياد والي البصرة وخراسان (55-67هـ/674-678م) إلى زاميين وبيكند وكان قاب قوسين أو أدنى من فتح بخارى وقيل بأنه أول عربي قطع نهر جيحون فاتحاً⁽⁴⁾، ثم توالى الفتوحات الإسلامية لإقليم ما وراء النهر حتى تمكن قتيبة بن مسلم الباهلي (86هـ-96هـ/705م-715م) أن يجعل منه إقليماً إسلامياً خالصاً بعد أن فتح العديد من المدن المهمة وخاصة كاشغر وهي أقصى ما وصلت إليه الفتوحات الإسلامية من جهة الحدود الصينية، والملاحظ أن الفتوحات الأموية أخضعت كل المدن والخواضر الكبرى التي يمر عبرها طريق الحرير ابتداءً من البحر المتوسط إلى مدينة كاشغر شرقاً، وهو ما استفاد منه طريق الحرير في عهد العباسيين.

شكل سقوط الدولة الأموية سنة 132هـ/750م واعتلاء بني العباس للخلافة (132-656هـ/750-1258م) تحوُّلاً كبيراً في مجال اهتمامات الدولة الإسلامية بمجال التجارة الدولية وطرقها البرية والبحرية، فإذا كان اهتمام الأمويين بالجبهة الغربية البيزنطية فإن العباسيين رموا بثقلهم نحو بلاد خراسان وما وراء النهر والشرق الأقصى، فدخلوا في صراع حاسم مع الصينيين الطامحين إلى بسط نفوذهم وتجارتهم على الطريق التجاري الدولي المار عبر إقليم ما وراء النهر إلى موانئ البحر الأسود والمتوسط وصولاً إلى أوروبا⁽⁵⁾.

وأمام الأحداث الصعبة التي مرت بها الخلافة الإسلامية المتمثل في الصراع الأموي العباسي فإن الصينيين استغلوا هذه السانحة وشرعوا في توسيع دولتهم غرباً، فلما استتب الأمر للعباسيين أرسلوا جيشاً جراراً قوامه مائة ألف رجل بقيادة زياد بن صالح وأبي داود خالد بن إبراهيم الذهلي فدخلوا مع الصينيين في معركة فاصلة جرت وقائعها

(1) بقوله « فكانت سوق الجهاد قائمة في بني أمية ليس لهم شغل إلا ذلك، قد علت كلمة الإسلام في مشارق الأرض ومغاربها، وبرها وبحرها، وقد أذلوا الكفر وأهله، وامتألت قلوب المشركين من المسلمين رعباً، لا يتوجه المسلمون إلى قطر من الأقطار إلا أخذوه » ابن كثير : المصدر السابق، ج.9، ص.104.

(2) سراج الدين ابن الوردي : المصدر السابق، ص.39؛ رولان برتيون : المرجع السابق، ص.97.

(3) مملكة توران عُرفت قديماً بمملكة الترك في العصور القديمة، القلقشندي : المصدر السابق، ج.1، ص.43.

(4) ابن خياط أبو عمرو خليفة بن خياط بن خليفة الشيباني البصري (ت. 240هـ/854م) : تاريخ خليفة بن خياط، تح. أكرم ضياء العمري، دار القلم، ط.2، مؤسسة الرسالة، دمشق، 1397هـ/1977م، ص.222.

(5) عبد الشافي محمد عبد اللطيف : السيرة النبوية والتاريخ الإسلامي، دار السلام، القاهرة، 1428هـ/2008م، ص.278.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

قرب مدينة الطراز وتُعرف أيضا طالاس سنة 134هـ/752م، فقتل المسلمون خمسة وأربعين ألفا، وأسروا خمسة وعشرين ألفا، وفرّ الباقون، وغنموا مغنمة عظيمة من سروج وأواني ذهبية⁽¹⁾.

وشكّل انتصار العباسيين في معركة طالاس فرصة سانحة لبسط سيطرتهم على طريق الحرير ومحطاته التجارية الممتدة من حاضرة كاشغر شرقا إلى سواحل المتوسط غربا، وأبعدوا بذلك الخطر الصيني الذي ظلّ يترصّ ببلاد ما وراء النهر.

وعلى الرغم من الفراغ الذي تركه الصينيون إثر هزيمتهم في معركة طالاس وما انجر عنه من استغلال أهل التبت للفراغ الذي تركوه في المنطقة الخارجة عن سيطرة كلٍّ من العباسيين والصينيين غير أنّ الأمور سرعان ما عادت إلى نصابها فخلال القرنين الثالث والرابع الهجريين/التاسع والعاشر الميلاديين استتب الأمن عبر الطريق البري القادم من خوتان إلى فرغانة عبر كاشغر، وعمل التبتيون والتürk كوسطاء أحيانا وحراس للقوافل القادمة من الأراضي الإسلامية باتجاه الصين وبالعكس⁽²⁾. وسعى بعدها الصينيون إلى تحسين علاقاتهم الاقتصادية والدبلوماسية مع الدولة العباسية ثمّ الدويلات المستقلة ويُعطي الرحالة أبو دلف الخزرجي مثال على ذلك بحيث لما وصل إلى خراسان عند حضرة نصر بن أحمد بن إسماعيل أمير الدولة السامانية سفارة صينية ترغب في مصاهرة الأمير طمعا في تمتين أواصر العلاقات بين الدولتين، فاعتنم الرحالة هذه الفرصة وانضم إلى السفارة في طريقها إلى الصين عبر بلاد التürk⁽³⁾. وقد اتسعت الدولة السامانية في عهد إسماعيل بن أحمد بن أسد (294-301هـ/900-907م) من كاشغر شرقا إلى بلاد الري غربا⁽⁴⁾.

لواقع أن الطريق التجاري البحري الذي ينطلق من البصرة باتجاه الهند والصين لم يخضع لسيطرة العباسيين سيطرة كاملة فقد عانى هذا المسلك من القراصنة بلاد البحرين⁽⁵⁾، فقد أفاد المؤرخ ابن فرج جمال الدين ابن العبري

(1) المقدسي مطهر بن طاهر (ت. نحو 355هـ/966م) : البدء والتاريخ، مكتبة الثقافة الدينية، بور سعيد، (د. ت.)، ج. 6، ص. 75؛ ابن الجوزي جمال الدين أبو الفرج عبد الرحمن بن علي بن محمد (ت. 597هـ/1201م) : المنتظم في تاريخ الأمم والملوك، تج. محمد عبد القادر عطا، مصطفى عبد القادر عطا، دار الكتب العلمية، بيروت، 1412هـ/1992م، ج. 7، ص. 324.

(2) حراسة الطرق مهمة قديمة، أشار إليها هيرودت في حدود القرن الخامس قبل الميلاد، أنظر: Herodotus, op. cit., Vol.4, P. 168.

موريس لومبارد : المرجع السابق، ص. 68-69.

(3) الرسالة الأولى، ص. 39.

(4) البيهقي : المصدر السابق، ص. 177.

(5) اكتست منطقة البحرين المطلّة على الخليج العربي أهمية كبيرة بالنسبة للطرق التجارية الدولية غير أنّها لم ترق إلى مكانة بلاد اليمن وعمان في مجال انتعاش وازدهار طريق البحر الجنوبي ومع ذلك فقد عرفت ازدهارا في عهد البطلمة والرومان وبرزت بعض الموانئ وتمكنت من الاتصال بالهند شرقا والمتوسط غربا ساعداها في ذلك وفرة وتصدير مادة اللؤلؤ إلى الأسواق الخارجية مثل الهند والعراق وبلاد الشام ومن ثمّ إلى الأسواق الأوروبية. ويُفيد ابن خردادبة من أن منطقة البحرين انتشر فيها اللصوص الذين يستهدفون المراكب البحرية قبالة سواحلهم والسر وراء انتشار هذه الظاهرة وهو أن أهلها لا يشتغلون في الزراعة وجعلوا من السرقة مهنة لهم، المصدر السابق، ص. 60؛ أنور عبد العليم : المرجع السابق، ص. 18؛ واضح الصمد : المرجع السابق، ص. 214.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

(ت. 685هـ/1286م) أنه في سنة 209هـ/824م ولما استفحل خطر أهل البحرين بالسفن التجارية القادمة من الهند والصين وغيرها من البلاد الأجنبية خرج ما يُقارب ثلاثين ألفا من البصرة لمواجهةهم غير أن جهلهم بشؤون البحر ومضايقه أدى إلى هلاكهم وتمكن أهل البحرين من إغراق كُُلّ البصريين بعد أن استعانوا بقوارهم⁽¹⁾. ومع ذلك فقد قطع طريق الحرير أشواطاً متقدمة في عهد العباسيين⁽²⁾.

لا بد أن نُسلم بأن الطريق التجارية الدولية ومنها طريق الحرير البري منه والبحري خلال العصر العباسي لم يكن حِكراً على المسلمين فحسب، فاليهود على سبيل المثال صالوا وجالوا في بعض مقاطع طريق الحرير الخاضع لسيطرتهم، ويورد ابن خردادبة معلومات وافية عن التُّجار اليهود الرّاذانية وقدم وصفاً دقيقاً عن مؤهلاتهم في مجال التجارة وذكر بأنهم يُجيدون عدّة لغات ومنها العربية، والفارسية، والرّومية، والأندلسية، والصقلبية، وذكر بأنهم يُسافرون من الشرق إلى الغرب وبالعكس عبر المسالك البرية⁽³⁾ والبحرية⁽⁴⁾.

أكّد الباحث أحمد جعفر كرار أنه كان للعرب وللمسلمين دور كبير في ربط الصين بالخارج من خلال نقل السلع والمنتجات الصينية إلى باقي دول العالم القديم ولم يقتصر دورهم على نقل السلع فحسب وإنما نقلوا ثقافتهم وعاداتهم وتقاليدهم ودينهم عبر طول طريق الحرير البري منه والبحري. وفي ختام هذا العرض يتبين جلياً أن طريق الحرير حظي برعاية القوى السياسية الكبرى على اختلاف ثقافتها ومبادئها نظراً لمنافعه في جلّ المجالات ولاسيما العسكرية والاقتصادية منها، وينبغي الإشارة على أن أفضل فترات ازدهار طريق الحرير البري هي الفترة العباسية لما آل الطريق إلى قوتين بارزتين الصين في الشرق والعباسيين في الغرب.

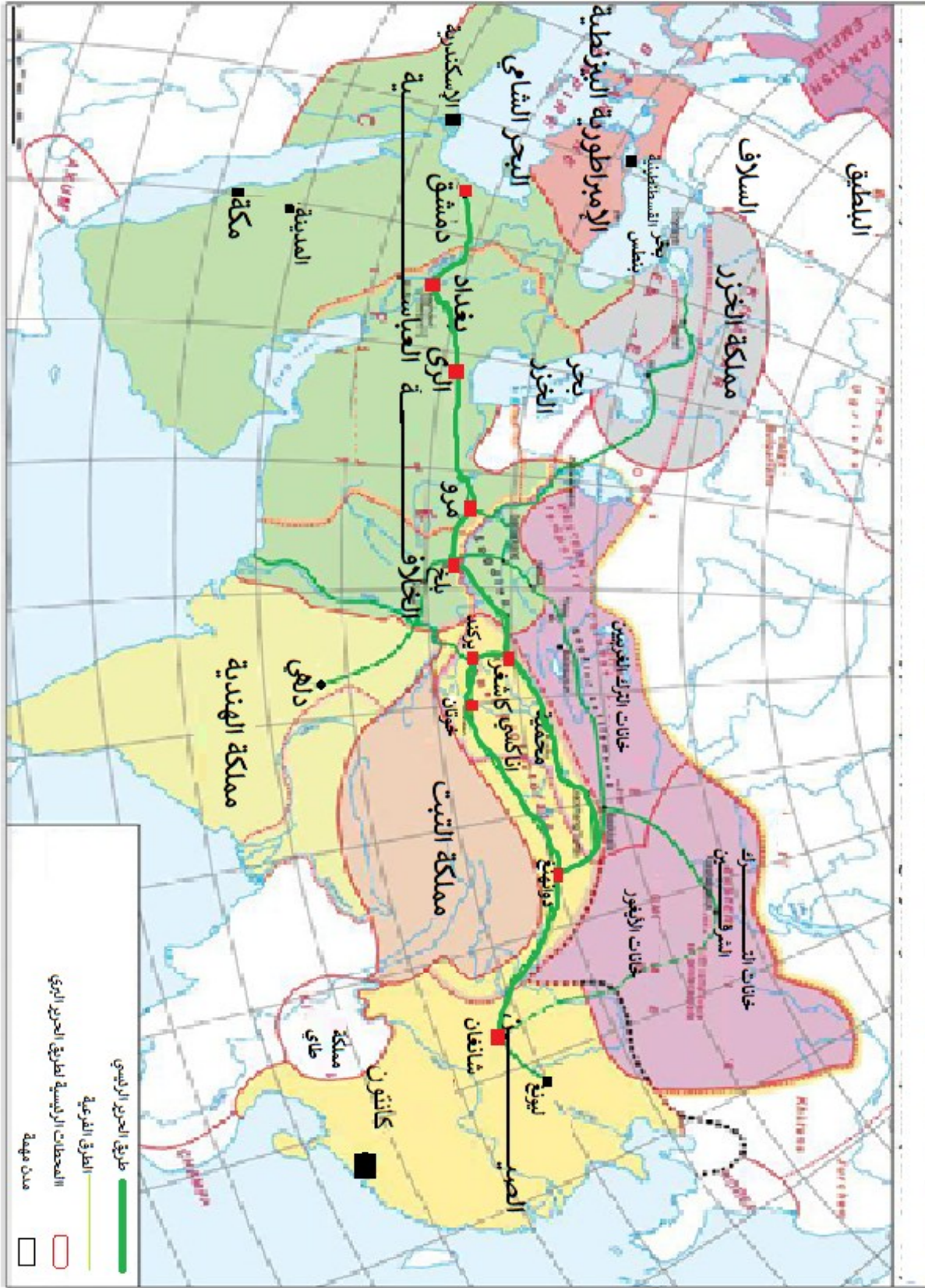
(1) تاريخ الزمان، تر. اسحاق أرملة، تق. جان موريس فييه، دار المشرق، بيروت، 1991، ص. 26.

(2) بلغ طريق الحرير ذروة نشاطه في عهد العباسيين ولاسيما خلال عهدهم الذهبي، وقد وصل العديد من التُّجار من الخلافة العباسية إلى الصين غير أنه ليس من السهل التأكد بأنهم مروا عبر طريق الحرير نظراً للغموض الذي اكتنف رحلاتهم باتجاه الصين وكذا وجود شبكة من الطرق الفرعية التي يُمكن من خلالها بلوغ الصين، وفي هذا الخصوص، أورد أبو الحسن موفق الدين الزبيدي (ت. 812هـ/1409م) بأن تاجراً من حلب وهو عبد العزيز بن منصور بلغ بلاد الصين ورجع منها بمال عظيم وسلع وافرة تحتوي على حرير وأنواع متعددة من البهار وصل تعداده إلى أكثر من ثلاثمائة نوع بالإضافة إلى أنواع مختلفة من المسك والعطور وأواني الرصاص ورجع أيضاً بأواني الفخار الصيني وصحون وكذا ثياب مختلفة الألوان ومن المعادن النفيسة كالألماس والفضة ونظراً للثروة الطائلة التي رجع بها فإن مقدار ما فرض عليه من عشور بلغ قيمته ثلاثمائة ألف درهم في ثغر عدن وعلى الرغم من عدم وورد تفاصيل عن رحلة هذا التاجر الخلي فإنّه يمكن القول بأنّه قطع أشواطاً مهمة من طريق الحرير البري بحكم أنه توغل عبر بلاد الخطأ، غير أن رجوعه من الصين إلى عدن لا يمكن تصوّره إلا عن طريق البحر بحكم أن هذا الكم الهائل لا يُمكن نقله عن طريق البر والذي يؤكد سلوكه للطريق البحري أيضاً وهو وصوله إلى محطة بحرية وهي عدن. العقود اللؤلؤية في تاريخ الدولة الرّسولية، تص. وتفتح. مُحمّد بسيوني عسل، مركز الدّراسات والبحوث اليمني، صنعاء، وبيروت، 1403هـ/1983م، ج. 1، ص. 290.

(3) ابن خردادبة: المصدر السابق، ص. 153؛ ابن الفقيه: المصدر السابق، ص. 540؛ ربه ميكيل: المرجع السابق، ج. 4، ص. 253-255.

(4) ومن الطرق التي سلكوها باتجاه الشرق الأقصى يوجد طريق البحر الأحمر وهو: « ويركون من فنحة في البحر الغربي فيخرجون بالفرما ويحملون تجارتهم على الظهر إلى القلزم وبينهما خمسة وعشرون فرسخاً ثم يركبون البحر الشرقي من القلزم إلى الجار وجدة ثم يمضون إلى السند والهند والصين ». ابن خردادبة: المصدر السابق، ص. 153.

خريطة رقم (3) توضح خط سير طريق الحرير إبان ازدهاره الثاني وأهم محطاته التجارية



نقلا بتصرف عن : Stephan Barisitz, , p.53.

6) المَحَطَّات التَّجَارِيَّة لطَرِيق الحَرِير قبل القرن 7هـ/13م

عرف طريق الحرير إبان العصرين القديم والوسيط بروز العديد من المحطّات البرّية على طول امتداده من الشّرق الأقصى إلى السّواحل الشّامية المطّلة على المتوسّط، والملاحظ أنّ هذه الحواضر ازدهرت بازدهار طريق الحرير وازدهرت باضمحلاله، ويمكن تقسيمها إلى ثلاثة أقسام، فبعضها برزت في الشّرق الأقصى (الصّين)، وأخرى تجلت في آسيا الوسطى، ومدن ظهرت في الشّرق الأدنى، ونظرا لكثرة تعداد هذه المدن فإنّ هذه الدّراسة سوف تكتفي بذكر ثلاثة محطات رئيسية من الأقسام الثلاثة السّالفة الذّكر. قدّمت هذه المحطّات خدمات جليلة لرواد ومستعملي الطريق كتوفير متطلبات السّفر من مأكل ومشرب ومبيت وغيرها من مستلزمات السّفر*.

أ) محطات طريق الحرير في المرحلة الأولى (الصّينيّة)

يمثل الشّرق الأقصى عماد طريق الحرير، ومن ذلك لا يمكن بأيّة حال من الأحوال نكران دور الصّين في هذا الطّريق باعتبارها حازت الفضل في تدشينه من جهة، وأنّه ينطلق من أراضيها متجها صوب الغرب الآسيوي من جهة أخرى⁽¹⁾، فلا غرو أن تبرز العديد من المدن في الفضاء الصّينيّ**، فالمقام لا يتسع لذكر كلّ هذه المدن التي ازدهرت في الصّين، ومن هذه الحواضر، يوجد:

تشانغ آن : تُمثّل أهمّ⁽²⁾ محطة من محطات طريق الحرير منذ بدايات تشغيله إلى غاية نهاية سلالة تانغ، استمدت هذه الأهميّة باعتبارها عاصمة لأهم السّلالات التي حكمت الصّين منذ القرن الحادي عشر قبل الميلاد وإلى غاية سنة 904م⁽³⁾، فلا غرو في ذلك فهي نقطة انطلاق طريق الحرير فمنها شرع الصّينيّون في التوجه نحو غرب آسيا كالحنّاج والمبشّرين البوذيين وجحافلهم⁽⁴⁾.

* شاهد أبو دلف عن مدينة سميران والتي أبصر فيها أكثر من ألفين وثمانمائة وخمسين دارا مسخرة للمسافرين الكبار منهم والصّغار، وهذا الكم الهائل من المساكن المسخرة لم يشاهد مثله في أي قطر من الأقطار التي صالها وجالها. الرّسالة الثّانية، نش. وتج. بطرس بولغاكوف وأنس خالدوف، تر. وتع. محمّد منير مرسي، عالم الكتب، القاهرة، ص.43.

⁽¹⁾ سيدة إسماعيل كاشف : المرجع السّابق، ص.73.

** برزت في الصّين أكثر من مائتين مدينة بناء على ما أورده السّيرافي، بقوله: « ويقال أن لملك الصّين من أمهات المدائن أكثر من مائتي مدينة، ولكل مدينة ملك وخصى وتحت كلّ مدينة مدائن ». المصدر السّابق، ص.38.

⁽²⁾ الجرديزي: المصدر السّابق، ص.384. عاصرت تشانغان مدينة السّلم الدائم مع بغداد مدينة السّلام، وقد مثّلت كلتا المدينتين مركز الحضارة في شرقي وغربي القارة الآسيوية خلال القرنين الثّاني والثّالث الهجريين الثّامن والتّاسع الميلاديين وتعرف اليوم بالاسم شي آن (أي الأمن العربيّ)

⁽³⁾ أنظر: Victor Cunrui Xiong , *Sui- Tang Chang'an A study in the Urban History of Medieval China*, Michigan Monographs in Chinese Studies, university of Michigan, 2000, P.9.

⁽⁴⁾ أنظر: Xican Li, *Faxian's Biography and His Contributions to Asian Buddhist Culture: Latest Textual Analysis*, Asian Culture and History; Vol. 8, No. 1, 2016, p.40.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

أطلقت المصادر الإسلامية على هذه المدينة حمدان وأحياناً أخرى بخمدان، وأوضح الجرديزي بأنَّ الطرق المؤدية إليها مدن عامرة وريابات⁽¹⁾ بإمكان المسافرين التزود منها، وفصل المروزي أكثر بقوله بأنَّ هذه الحاضرة تُحيط بها مائة وعشرون قرية، وكلّ قرية تضم ألف رجل، وحُصنت بأنَّ جعل لها أربع أبواب⁽²⁾. أما الطريق الذي يُسلك للوصول إلى هذه المحطة من كاشغر إلى بايش ثمَّ كرمان ثمَّ خمجان (حمدان)⁽³⁾.

أمَّا تجار من داخل الصّين وخارجها كالمسلمين واليهود، هذا ووجدت الطائفة التّسطورية* التّصرانية منذ زمن مبكر في صين، وكان لهم حضور في شانغان منذ سنة 781م⁽⁴⁾، وصل تعداد سكانها في عهد أسرة تانغ إلى مليونين نسمة منهم خمسة آلاف أجنبي أقاموا فيها لممارسة نشاطهم التجاري، ومن الرعايا الذين قطنوها يوجد : الترك، العرب، المغول، الأرمن، الهنود، كوريين ويابانيين وماليزيين⁽⁵⁾، ونظراً لكثرة الأجانب في شانغان فإنَّ سلّهم وبضائعهم أصبحت محل طلب الكثير من الصّينيين وتغيرت بعض عاداتهم في الملابس فأصبح للثياب التركية والفارسية مكانة عند الرّجال والنساء في شانغان، ولم يقتصر افتتاح سكان هذه المدينة بالملابس الأجنبية وإنّما امتدَّ إلى الأدوية والأطعمة وحتّى التّوابل⁽⁶⁾. وعلى الرّغم من أنّها لم تعد قاعدة لحكم الصّينيين منذ نهاية القرن العاشر الميلادي غير أنّها لم تفقد مكانتها كمحطة استراتيجية من محطات طريق الحرير.

تورفان: مثّلت تورفان أهمّ نقطتي لاتقاء القوافل التي سلكت طريق الحرير بعد كاشغر، واعتُبرت من بين أكثر المحطّات أهميّة في حوض التاريم، فقد عثر علماء آثار على مخطوطات وكتب مدونة بعشرين لغة في هذه الحاضرة*،

(1) الجرديزي: المصدر السّابق، ص.384.

(2) المروزي : المصدر السّابق، ص.14.

(3) الجرديزي: نفس المصدر، ص.386.

* التّسطورية: نسبة إلى نسطور والذي تبنى عقيد مخالفة للمسيحيين مفادها أن مريم العذراء ليست أم إله إنّما هي بشر، وحتّته في ذلك ان الابن بدأ منها، أما الابن فهو شيء آخر وأما ابن الأب فهو مذكور من قبل وهو أزلي ، هذا وتأثر جماعة من المبشرين بآراء نسطور ومعلمه تيودوروس مامويسداسي ودخلوا إلى أرمينية ونشروا مذهبهم، غير أنّهم تعرضوا للتّعذيب والمطاردة ممّا حتم عليهم الانسحاب نحو شرق القارة الآسيوية لنشر المذهب التّسطوري هناك والذي وجد ارضي ملائمة للانتشار، موسيس خوريناتسي : المصدر السّابق، ص.275-276.

(4) أنظر: Rev. W. A. Cornaby, *The Call Of Cathay, A Story In Missionary Work and Opportunity in China old And new*, The Wesleyan Methosist Missionary Society 17 Bishopsgate Street Within, E. C., London, 1910, p.

(5) أنظر: Judy Bonavia, *Route de la soie de Xi'an a Kashgar*, Olizane, Genève, 2006, p.27.

(6) يمي شوا: المرجع السّابق، ص.122.

* اللّغات التي وُجدت في تورفان، ما يلي: التركية القديمة، الصّينية، السنسكريتية، الصّغدية، الفارسية الوسطى، الفارسية الحديثة، البارثية، التّبتية، المغولية، البكترية (البراهمية)، الخراسانية، الخوتانية، العبرية، الأرامية، التانغوتية، والإغريقية والحيثانية، فوجود هذا الكم من الهائل يُترجم جلياً مدى أهميّة هذه محطة في مجال

التجارة الدّولية. Matthew Anderson, *The Languages and Writing Systems of the Tarim Basin*, In *The "Silk Roads" in Time and Space: Migrations, Motifs, and Materials*, edited by Victor H. Mair, Howard Street, 5th Floor, San Francisco, California, 2012. P.5.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

فلا غرو أن تتبوأ هذه المنزلة فقد كانت من قبل مملكة مستقلة بذاتها تُعرف بـ Karakoji معلنة التبعية للحكومة الصينية⁽¹⁾.

ولما زارها الرحالة الصيني فايان Faxian بداية القرن الخامس الميلادي - وعلى الرغم من تراجع حيوية طريق الحرير في ذلك الوقت - وصل إليها بعد مدة شهر وخمسة أيام في طريق خال من السكان، ولاحظ هذا الزاهد ثراء سكان تورفان وشد انتباهه تعلقهم وتمسكهم بالبوذية وتطبيقها في حياتهم اليومية فقد بلغ عدد كهنتها إلى عشرة آلاف رجل، وأما طريقة تشييدهم المساكن فينبوئها في مجموعات وأما أبواب المنازل قاموا بتشييد أبراج بلغ طولها سبع أمتار، كما وقروا شققا خاصة بالأجانب وزودوهم بالطعام خاصة البوذيين منهم⁽²⁾.

كاشغر: تمثل إحدى أهم محطات طريق الحرير البري لكونها محطة لالتقاء الطريق الشمال والجنوبي من حوض التاريم وهي ليست محطة لالتقاء الطرق فحسب وإنما محطة أخرى لالتقاء حضارتين وثقافتين الصينية شرقا والتركية غربا⁽³⁾، قدر مساحتها تشيونتسانغ حوالي 5000 لي ما يُعادل 2500 كلم⁽⁴⁾، وحدد موقعها الفلكي ابن سعيد المغربي بـ مائة وأربع عشرة درجة طولاً وأربعون درجة وستون دقيقة عرضاً⁽⁵⁾، وأشار الحموي بأن المسافرين يقصدونها عن طريق سمرقند⁽⁶⁾، وهي من المدن الآهلة بالسكان والتجارة⁽⁷⁾.

وفد إليها الرحالة الصيني تشيونتسانغ أثناء رحلة عودته من الهند، لم يُشد بزاعتها بحكم سيادة التربة الرملية والصخرية ومع ذلك فأهلها يمارسون الزراعة، وأثنى على ازدهار صناعتها، خاصة تلك المتعلقة بالنسيج وفي ختام زيارته لكاشغر سار بالاتجاه الجنوب الشرقي وعلى بعد 500 لي 250 كلم وصل إلى حاضرة ياركند⁽⁸⁾.

Thomas Watters, op. cit., p.45.

(1) أنظر:

Fah- Hian and Sung-yun, op. cit., Vol.1,p.7-9.

(2) أنظر:

(3) مدينة تقع في أقصى غرب الصين، أمها التجار والمسافرون من سمرقند ونواحيها، اعتنق أهلها الإسلام. الحموي: المصدر السابق، ج.4، ص.430.

Si Yu Ki, op. cit., Vol.2, P.306.

(4) أنظر:

(5) ابن سعيد المغربي: المصدر السابق، ص.175.

(6) الحموي: المصدر السابق، ج.4، ص.430.

(7) الحسن بن أحمد المهلب العيزي (ت.380هـ/990م): الكتاب العيزي أو المسالك والممالك، تع. تيسير خلف، دار التكوين، دمشق، 2006، ص.164.

Si Yu Ki, op. cit., Vol.2, P.306-307.

(8) أنظر:

ب) محطات طريق الحرير في المرحلة الثانية (آسيا الوسطى)

سمرقند: تُعتبر أم قرى⁽¹⁾ بلاد ما وراء النهر*، يعود تاريخ تأسيسها إلى الفاتح المقدوني، فقد أحاطها بصور طوله اثنا عشر فرسخاً⁽²⁾، وفد إليها الرحالة الصينيون تشيونتسانغ قادماً إليها من الشاش (طقشند) وذكرها باسمها الصيني ساموكين Sa-mo-Kien وأخبر بأنها تمتد طولا ما بين 1600 و 1700 لي أي ما بين 800 إلى 850 كلم، وأن عاصمة الإقليم (حاضرة سمرقند) تمتد 20 لي أي 10 كلم بشكل دائري، وأخبر من أنها محاطة بأرض وعرة ومع ذلك فهي مكتظة بالسكان، وأشاد بازدهارها الاقتصادي بحيث أنها تحتزن عدد هائل من السلع الثمينة لعدد من الدول الأجنبية، كما عدد إمكانيتها وثرواتها الطبيعية والحيوانية من خضار وفواكه وخيول، كما أعجب بنشاطها الحرفي والفني، وأشاد بشجاعة مقاتليها وملوكها الذي تُدين له البلدات المجاورة بالطاعة⁽³⁾.

وفي النصف الأول من القرن السابع الميلادي احتوت هذه المحطة التجارية على بعض المرافق المستخرجة للمسافرين ما لم تحتويه أي محطة أخرى من محطات طريق الحرير البري*، ففيها أكثر من ألف موضع يُسقى منها المسافرون الماء المبرد داخل المدينة وخارجها، بالإضافة إلى قلال مصنوعة من الخزف كلها موقوفة في سبيل الله، وأما فيما يخص الطعام والمبيت فإنه سُخر أكثر من عشرة آلاف رباط كلها مجانية وتُمول من مؤسسة الوقف، ووصل عظمة هذه الأوقاف أنه في حالة ما إذا نزل بالمدينة مائتين أو أكثر من المسافرين وعابري السبيل بغتة وليلا فإن هؤلاء الزوار يجدون الطعام والشراب وأماكن المبيت لهم ولدواهم وحشمتهم من غير كلفة على الرُّبُط أو صاحب البيت الذي يُقابل مضيفيه بالفرح والسرور، ذلك أن أرباب المال يتنافسون في أعمال البر من بناء الرِّباطات والمدارس والقناطر وغيرها من سُبل البر والإحسان⁽⁴⁾، واعتبرت هذه الحاضرة سبابة في صناعة الكاغد الذي انتقل إليها بفضل

(1) البيهقي : المصدر السابق، ص.131.

* أننى الاصطخري على سكان إقليم ما وراء النهر ونعتهم بجل الصفات التي تخدم كُل من مر على بلادهم، فهم يفعلون الخير من غير سابق معرفة ولا ينتظرون منه أي مقابل إلى درجة أنه من قصد أحدهم يحس وكأنه في بيته، ويواصل الاصطخري في سرد كرم وسماحة سكان بلاد ما وراء النهر بأنه أبصر بيتا مفتوحا طوال الليل والنهار يقصده عابري السبيل ويجدون فيه راحتهم وأخبر بأنه مفتوح منذ أكثر من مائة سنة لم يُغلق في وجه أحد سواء أقصده بالليل أم بالنهار ومما استرعى اهتمام الاصطخري كذلك وهو أن سكان هذا الإقليم يهتمون بكل ما له مصلحة بالنظام العام كعمارة وإصلاح الطرق العامة وبناء، ويُضيف القزويني من أن الرِّباطات وتحبب على طلب العلم والجهاد في سبيل الله، ووصل درجة الاهتمام بتوفير المبيت في الرِّبط أنك لا تجد قرية أو مدينة أو صحراء إلا وبها عدد الرِّباطات ما يفوق عدد قاصديه، ووصل العدد الإجمالي لهذه الرِّبط في إقليم ما وراء النهر إلى ما يزيد عن عشرة آلاف تعمل على توفير الغذاء والمبيت لمرتاديهم ودواهم. الاصطخري: المصدر السابق، ص.161-162؛ القزويني : المصدر السابق، ص.5.

(2) ابن الفقيه : المصدر السابق، ص.621.

(3) أنظر: Si Yu Ki, op. cit., Vol.1, P.32-33.

** زادت أهمية محطات إقليم ما وراء النهر وخراسان وغيرها من بلاد المشرق والمغرب الإسلاميين إبان فترة الفتوحات الإسلامية وبعده، وغدت سمرقند وبخارى وطقشند ومرو وبغداد ودمشق مقرا لطلب العلم الشرعي كعلم الحديث والفقه وغيره من العلوم الإسلامية، تحدّث الإمام الذهبي عن هذه الحواضر بشكل موجز مبرزاً أهميتهم في مجالي العلم والتعليم، للمزيد حول هذا الموضوع، ارجع إلى كتاب المؤلف بعنوان: الأُمصار ذوات الآثار، تح. عبد القادر الأرناؤوط، تق. مُحَمَّد الأرناؤوط، دار ابن كثير، دمشق - بيروت، 1405هـ/1985م.

(4) العمري : المصدر السابق، ج.3، ص.151.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

سي من الصّين⁽¹⁾، وقد ارتبطت سمرقند بمدن أخرى كالشاش التي تبعد عنها باثني وأربعين فرسخا، وارتبطت أيضا بكلّ من الحواضر الثّالثة: زامين، ساباط، أسروشنة وكلّ هذه المدن يجتازها طريق زامين إلى فرغانة عبر طريق طوله ثلاثة وخمسون فرسخا⁽²⁾. ومن سمرقند إلى بخارى سبعة وثلاثون فرسخا⁽³⁾، وأورد السّيرافي في رحلته من أن تجارا من سمرقند يُيْمَنون شطرهم إلى الصّين، وفيها رجلا من سمرقند حمل المسك إلى الصّين⁽⁴⁾. ولا يستبعد الباحث بأنّه سلك طريق الحرير البرّي للوصول إلى الصّين نظرا لصعوبة المسالك الأخرى. بدليل أن ابن الفقيه ذكر الأبواب الأربعة لسمرقند وهي: باب الكبير وباب الصّين وباب أسروشنة وباب الحديد⁽⁵⁾.

بخارى: احتلت بخارى مكانة متميزة من بين المحطّات التجاريّة بالنّسبة لطريق الحرير، فقصدتها التّجار من أقاليم ودول مختلفة نظرا لما تحتويه من بضائع متميزة⁽⁶⁾، فقد شد انتباه ابن فضلان كثرة النّقود وتعددها في أسواق بخارى مثل الغطريفية والسّمرقندية⁽⁷⁾، وتفوّقت على منافستها سمرقند في الأهميّة التجاريّة⁽⁸⁾، فالمسافة بينهما عبر طريق الحرير تُقدر بـ سبعة وثلاثين فرسخا⁽⁹⁾.

واعُتبرت بخارى ملتقى الطّرق المحليّة والدّوليّة، ومن ذلك، علت مكانتها بالنّسبة للطّرق البريّة، فهي ترتبط بعدّة حواضر وقرى. فمن المحطّات الكبرى التي تربط بها توجد محطة بلخ والمسافة بينهما ثلاث عشرة مرحلة⁽¹⁰⁾. واتصلت أيضا بخوارزم عن طريق نهر صالح للملاحة فقد اجتازه ابن فضلان في رحلته إلى ديار البلغار وقَدّر المسافة بين المدينتين

(1) الجاحظ أبو عثمان عمرو بن بحر بن محبوب بن فزارة (ت. 255هـ/868م) : التبصرة بالتجارة في وصف ما يستطرف في البلدان من الأمتعة الرّفيعية والأعلاق الثّقيسة والجواهر الثّمينية، تح. حسن حسني عبد الوهاب التونسي، ط. 3، مكتبة الخانجي، القاهرة، 1414هـ / 1994م، ص. 28؛ البيروني أبو الريحان مُحمّد بن أحمد الخوارزمي (ت. 440هـ/1047م) : تحقيق ما للهند من مقولة مقبولة في العقل أو مردولة، ط. 2، عالم الكتب، بيروت، 1403هـ/1983م، ص. 119؛ المروزي : المصدر السّابق، ص. 6.

(2) ابن خرداذبة : المصدر السّابق، ص. 27-29.

(3) ابن الفقيه : المصدر السّابق، ص. 621.

(4) السّيرافي : المصدر السّابق، ص. 75.

(5) ابن الفقيه : نفس المصدر، ص. 600.

(6) التّرخشي أبو بكر مُحمّد بن جعفر (ت. 348هـ/959م) : تاريخ بخارى، تر. وتح. وت. أمين عبد المجيد بدوي ونصر الله مبشر الطرازي، ط. 3، دار المعارف، القاهرة، (د. ت.)، ص. 39.

(7) ابن فضلان أحمد بن العباس بن راشد بن حماد (ت. بعد 310هـ/922م) : رحلة ابن فضلان إلى بلاد الترك والروس والصّقالبة، دار السّويدي، أبو ظبي، 2003م، ص. 47-48.

(8) موريس لومبارد : المرجع السّابق، ص. 70.

(9) ابن خرداذبة : نفس المصدر، ص. 203.

(10) الاصطخري : المصدر السّابق، ص. 188.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

بأكثر من مائتي فرسخ⁽¹⁾. وأما المسافة عن طريق البرّ فقدّرها الاصطخري بـ اثنتا عشرة مرحلة⁽²⁾. أي تسعة وثمانين فرسخا. ازدادت أهميتها أكثر لما اتخذها السامانيون عاصمة لدولتهم⁽³⁾.

ومن ملحقات ورساتيق التي أفادت من تجارة بخارى يوجد: طوايسة (طوايس)، شرخ، زندنه، وردانه، أفشنه، بركند، الزامتين، اسكجكت، الواقعة على بعد أربعة فراسخ من بخارى على طريق سمرقند، فقد أشار الترخشي بأنّ مكانة هذه القرى إنّما استمدتها بفضل التجارة، فالنشاط الغالب لهؤلاء الساكنة هو التجارة، ومنها استدموا ثرائهم وليس من الرّزاعة⁽⁴⁾.

مرو⁽⁵⁾ : مدينة قديمة يعود تاريخ تأسيسها إلى قهندزها وقيل بأنّ المدينة القديمة بناها ذو القرنين⁽⁶⁾، حظيت هذه المحطة التجاريّة بمكانة بارزة بالنسبة لإقليم خراسان بحكم أنّها تُعتبر ملتقى الطرق* التجاريّة ولاسيما الطّريقين التجاريّين الوافدين من الشّرق الأقصى: الأوّل منهما شماليّ والقادم من كلّ من طقشند وبخارى، والطّريق الثّاني جنوبيّ قادم من المحطّتين البارزتين وهما كاشغر وبلخ، فمن حاضرة مرو إلى بلخ مائة وستة وعشرون فرسخا⁽⁷⁾، زارها ابن فضلان وافدا إليهما من حاضرة سرخس، ومن مرو واصل سفره إلى قشمهان⁽⁸⁾، ونظرا للموقع الاستراتيجي الذي تتمتع به مرو فإنّ الجيش الإسلامي خلال عهد الفتوحات لبلاد خراسان وما وراء النهر اتخذوها معسكرا لهم ليتسنى لهم بسط نفوذهم في المنطقة⁽⁹⁾، وقد نجحوا في ذلك. لأن مرو تمثل نقطة التقاء الطرق الرئيسيّة والفرعيّة في بلاد خراسان.

ومن المؤهلات التجارية التي حظيت بها مرو صناعة الثّياب، فقد نُسب البعض إليها، وعُرفت بالثّياب المروية ساعدها في ذلك انتشار زراعة القطن حولها⁽¹⁰⁾. وعُرفت أيضا بإنتاج الحرير بكميات وافرة⁽¹¹⁾، ويُطلق عليه مرو

(1) ابن فضلان : المصدر السّابق، ص.48.

(2) الاصطخري : المصدر السّابق، ص.189.

(3) مؤلف مجهول : حدود العالم، ص.114 و126.

(4) الترخشي : المصدر السّابق، 27-32.

(5) ارجع إلى ابن الفقيه لتحديد مرو وطرقها ابن الفقيه : المصدر السّابق، ص.616.

(6) ابن حوقل : المصدر السّابق، ج.2، ص.434.

* ملتقى الطّرق: وهو المكان الذي تلتقي فيه عدّة طرق أو جسور، بيار جورج : معجم المصطلحات الجغرافية، تر. حمد الطفيلي المؤسسة الجامعيّة للدراسات والنّشر، بيروت، 2002، ص.788.

(7) ابن الفقيه : المصدر السّابق، ص.616.

(8) ابن فضلان : نفس المصدر، ص.45.

(9) ابن حوقل : نفس المصدر، ج.2، ص.435.

(10) عمرو الجاحظ : المصدر السّابق، 29؛ ابن سعيد المغربي : المصدر السّابق، ص.174.

(11) المهيلي : المصدر السّابق، ص.153.

الساهجان تميزا لها عن مرو الرود⁽¹⁾. فلا غرو أن تُمثّل أمّ قُرى إقليم خراسان⁽²⁾. واعتُبرت نيسابور من أهم أقاليم خراسان، يُصنع فيها الثياب القطنية والحريية التي سُوّقت في ربوع ديار الإسلام، كما وُجّهت كميات كبيرة للأقطار الخارجية وهذا نظرا لجودتها واتصالها بعدّة حواضر أخرى⁽³⁾، ممّا جعلها مقصدا للتّجار⁽⁴⁾.

(1) ابن سعيد المغربي : المصدر السّابق، ص.174.

(2) البيهقي : المصدر السّابق، ص.131.

(3) الاصلطخري : المصدر السّابق، ص.255.

(4) ابن سعيد المغربي : نفس المصدر، ص.174.

ج) محطات طريق الحرير في المرحلة الثالثة (غرب آسيا)

بغداد: تمثل إحدى المحطات الهامة للطريق التجارية البرية منها والبحرية⁽¹⁾، وقد اختير موضعها للاعتبارات عدّة ومنها الاقتصادية*، فتوسطها وملائمتها لوصول السلع بواسطة الطرق التهرية (نهر دجلة والفرات) ديار بكر شمالاً والبصرة التي تقصدها السفن الهندية والصينية جنوباً، وأما الطرق البرية هو طريق خراسان الامتداد الطبيعي لطريق الحرير⁽²⁾، ولخص الخليفة العباسي أبو جعفر المنصور أهمية موقعها بقوله: « هذه دجلة، ليس بيننا وبين الصين شيء⁽³⁾ ». هذا وعرفت بغداد توافد العديد من الأجناس بغرض التجارة أو إبرام عهود ومواثيق السلامة.

وعلى الرغم من المكانة المرموقة التي تبوأها بغداد في مجال التجارة الدولية وخاصة خلال العصر العباسي إلا أنّ ارتباطها بالتجارة الدولية اعتمد على المسالك البحرية بالدرجة الأولى، لذا فإنّ أهل العراق ولاسيما البصريين منهم لم يتساهلوا أبداً مع كلّ من يُهدد أمن وسلامة تجارتهم التي تعتمد على الخليج لوصول سفن الصين والهند وفارس إلى موانئها، وفي هذا الخصوص، يروي البطريق والرحالة ديونيسيوس التلمحري (ت. 845م) من أن أهل البصرة جندوا ألفاً من مقاتلتهم وامتطوا نحو ثلاثين سفينة ليضعوا حداً لقرصنة أهل البحرين غير أنّ محاولتهم هذه فشلت أمام خبرة البحريّين بمسالك وجغرافية المنطقة فأدبروهم إلى جزيرة صغيرة مرتبطة بطريق وعمر مؤدي إلى البرّ فأنزلوا بهم هزيمة نكراء⁽⁴⁾.

(1) الواقع أن بغداد استمدت أهميتها بالنسبة للطريق البري القادم من الصين في عهد العباسيين لما اتخذوها عاصمة لدولتهم. ومن خلال تتبع بعض المصادر الصينية المتعلقة بتجارة الصين مع الخلافة العباسية يتضح أن جُلّ السلع والبضائع انتقلت بين الدولتين إنما تمت بواسطة الطريق البحري وليس البري، للمزيد من المعلومات والإيضاح حول هذا الموضوع، ارجع إلى المصدر الصيني.

Chau Ju-Kua: *his work on the Chinese and Arab trade in the twelfth and thirteenth centuries*, entitled Chu-fan-chi, Tr. Friedrich Hirth and W. W. Rockhill, Printing Office of the Imperial Academy of Sciences, St. Petersburg, 1911.

* أفاد ابن الجوزي من أن مستشاري الخليفة أبا جعفر المنصور أفتوه بمدى أهمية موقع بغداد في كلّ المجالات خاصة الاقتصادية والعسكرية منها، ومما قالوه له: « تجنيك الميرة من الغرب في الفرات وطرائف مصر والشام، وتجنيك الميرة في السفن من الصين والهند والبصرة وواسط في دجلة، وتجنيك الميرة من أرمينية وما اتصل بها في تامرا حتى تصل إلى الزاب، وتجنيك الميرة من الروم وآمد والجزيرة الموصل في دجلة، وأنت بين أنهار لا يصل إليك [عدوك] إلا على جسر أو قنطرة، فإذا قطعت الجسر وأخرت القناطر لم يصل إليك عدو وأنت بين دجلة والفرات، لا يجنيك أحد من المشرق أو المغرب إلا احتاج إلى العبور بدجلة والفرات خنادق لمدينة أمير المؤمنين ». ج. 8، ص. 71-72.

(2) ابن الطقطقي محمد بن علي بن محمد طباطبا (ت. 709هـ/1309م): الفخري في الآداب السلطانية والدول الإسلامية، دار صادر، بيروت، ص. 162.

(3) مسكويه أبو علي أحمد بن محمد بن يعقوب (ت. 421هـ/1030م): تجارب الأمم وتعاقب الهمم، تح. أبو القاسم إمامي، ط. 2، سروش، طهران، 2000 م، ج. 3، ص. 413.

(4) ديونيسيوس التلمحري: رحلات البطريق ديونيسيوس التلمحري في عهد الخليفين المأمون والمعتصم، تح. وتع. تيسير خلف، دار السويدي للنشر والتوزيع، أبو ظبي، 2014، ص. 53.

تدمير: تُمثل إحدى محطات طريق الحرير خلال ازدهاره الأول، ونظرا للمكانة المرموقة التي احتلتها بلاد الشام في التجارة الدولية في العصور القديمة*، فقد برزت العديد من الحواضر والمدن على طول طريق الحرير المارّ بالديار الشامية⁽¹⁾، فلا غرو أن تبرز في هذه المرحلة العديد من المدن، ومنها يوجد: تدمر، حلب، البتراء⁽²⁾.

يعود بناؤها إلى عهد النبي سليمان عليه السلام، وقيل بأنه هو من بناها وتقع على طريق الشام بالبرية⁽³⁾، تبعد مسيرة نصف يوم عن القريتين (حوارين) وعلى مسيرة يوم واحد من حمص⁽⁴⁾، وتبعد عن حلب خمسة أيام⁽⁵⁾، فرض موقع تدمر على تجار القوافل القادمين من الشرق إلى الغرب وبالعكس، وعلى الرغم من شساعة الصحراء الشامية إلا أنّ التجار كانوا مجبرين للولوج إلى هذه المدينة للتزود فيها بالماء والراحة ليواصلوا سفرهم*، واستطاعت أن تفتك نفسها حُطوة من بين محطات طريق الحرير البري⁽⁶⁾.

وصلت تدمر إلى أوج ازدهارها التجاري ما بين سنتي 130 م و270م وما كان لها أن تُحقق هذا التّوَجُّع لولا استفادتها من حيوية السلع والبضائع القادمة إليها من الصين* إلى سواحل المتوسط عبر طريق الحرير وهذا ما سمح لتدمر بالتوسّع ليس في نطاق عاصمتها أو المدن والقرى المحيطة بها وإنما اتسعت لتشمل كلّ من بلاد الشام وشمال شبه الجزيرة العربية وهذا بدعم من الإمبراطور الروماني⁽⁷⁾.

* ومّا ينبغي تبيانه أن حلّ المحطّات التجارية في بلاد الشام نشطت مع الازدهار الأوّل لطريق الحرير أي لما خضعت المنطقة للنموذج الروماني، غير أنّها تراجمت مكانتها خلال الازدهار الثاني لطريق الحرير لما خضعت للحكم العباسي فلم يتوان الخلفاء العباسيون في تهميش الديار الشامية في ظلّ الصراع والانتقام من الأمويين، وفي هذا المجال، أفاد البطريق من أن الخليفة العباسي المأمون شرع في تهميش كلّ الحصون المتواجدة في سوريا كما هدم سور قورس وقنسرين في شهر شعبان 218هـ/ سبتمبر من سنة 833م كلّ هذا بحجة غزو الرّوم. ديونيسيوس التلمحري: المصدر السابق، ص.90.

(1) عفيف بجنسي: المرجع السابق، ص.7.

(2) توفيق برو: تاريخ الغرب القديم، ط.2، دار الفكر، بيروت، 1422هـ/ 2001م، ص.106.

(3) ابن الفقيه: المصدر السابق، ص.160. البكري: معجم ما استعجم من أسماء البلاد والمواضع، ج.1، ص.306. الحموي: المصدر السابق، ج.2، ص.17.

(4) بنيامين التطيلي: المصدر السابق، ص.276.

(5) عبد الحقّ البغدادي: المصدر السابق، ج.1، ص.254.

* يُفيد صفي الدين البغدادي من أن هناك موضع يُعرف بالطوائل تنتشر فيه آبار تمتد من تدمر إلى القريتين على مسيرة نصف يوم، وأوضح أيضا بأنّه قرب تدمر موضع يُعرف بالطويلة فيه مخزن للماء فإذا امتلئ شرب منه الناس مدة تُقدر بين الشهر والشهرين، وهذا ما يُفسر سرّ استقطاب تدمر للقوافل التجارية منذ القرن الأوّل قبل الميلاد، المصدر السابق، ج.2، ص.898.

(6) قدم الطيّب: المدن السورية ودورها السياسي والاقتصادي في الفترة الزمانية أنطاكية وتدمر نموذجا، في مجلة العلوم الإسلامية والحضارة، العدد السابع، فيفري 2018، ص.372. وانظر أيضا: Depping, T.1, p.8.

** دلّ على مكانة تدمر بالنسبة لطريق الحرير أنّه اكتُشف حرير صينيّ في قبر تدمري يعود تاريخه إلى سنة 83 م، مُحمّد بن ناصر العبودي: داخل أسوار الصين، رحلة وحديث في شؤون المسلمين، مطابع الفرزدق التجارية، الرياض، 1413هـ/1992م، ص.47.

(7) لطفي عبد الوهاب: الغرب في العصور القديمة، ط.2، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، (د.ت)، ص.348.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

إنَّ العنفوان الذي بلغته محطة تدمر حصل بفضل الازدهار الذي بلغه طريق الحرير خلال القرنين الأول والثاني للميلاد، فإلى غاية منتصف القرن الأول قبل الميلاد لم تكن تدمر سوى قرية صغيرة، وبفضل سيادة الأمن في المنطقة وارتفاع الطلب على منتجات الشرق الأقصى من حرير وبخور وتوابل وغيرها من السلع من قبل الرومان عظمَّت مكانتها⁽¹⁾.

تراجعت مكانة تدمر الاقتصادية بسبب تردي الأوضاع الأمنية والسياسية على اثر تمرد أهل المدينة على الحكم الروماني وتجرئهم على قتل حاكم المدينة والحامية الرومانية، وهذا لما حاولت زنوبيا Zenobia (270-273م) التقرب من الفرس للاستحواذ على مناطق نفوذ جديدة كآسيا الصغرى* ومصر هذا ما جعل الإمبراطور الروماني أوريليان Aurélien (270-275م) ينتقم من ساكنتها، فساد فيها الخراب، وفقدت بذلك المدينة مكانتها كمحطة مهمّة من محطات طريق الحرير فصارت قرية صغيرة يسودها البؤس وغابت مظاهر ثراء أهلها⁽²⁾. زارها الرحالة بنيامين التيطلي وأحصى بها ألفين يهودي⁽³⁾، ولم ترفع تدمر رأساً إبان الفتوحات الإسلامية فلم يُخصَّص لها الجغرافيون والبلدانيون لها حيزاً كبيراً إلى درجة أنها أصبحت تُعرف بمحص بل وأدرجت ضمن قصباتها⁽⁴⁾.

حلب: شكّلت مركزاً مهمّاً من مراكز طريق الحرير البرّي، واعتُبرت مفتاح التواصل التجاري بين العالمين الصيني والروماني وهذا من خلال تسهيل مهمّة عبور القوافل التجارية بين الإمبراطوريتين⁽⁵⁾، تراجعت مكانها كمركز تجاري مهمّ بالنسبة لطريق الحرير وذلك في عهد الملك أوغسطس قيصر بن مويوخس Caesar Auguste (27 ق.م - 14م) والذي قام باستهداف هذه المدينة عبر إنشاء قنشرين ونقل إليها الأسواق وغيرها من المرافق الضرورية وأطلق عليها اسم « مدينة العسكر » وعمل كُلّ ما بوسعه للارتقاء بقنشرين عبر حفر العيون وإجراء القنوات على حساب حلب ممّا جعل هذه الأخيرة تفقد مكانتها كمحطة مهمّة من محطات طريق الحرير البرّي⁽⁶⁾. إلى درجة أن حلب أصبحت ضمن كور قنشرين وتُعرف بها⁽⁷⁾.

(1) قلم الطيّب : المرجع السابق، ص.372.

* آسيا الصغرى: أطلق هذا المصطلح للدلالة على شبه الجزيرة المشكلة لأقصى الطرف الغربي من القارة الآسيوية، ويفصل بينها وبين أوروبا مضيق البسفور والدردنيل، يحده شبه الجزيرة بحر مرمرة والبحر الأسود من الشمال، وبحر إيجه من الغرب، وبحر المتوسط من الجنوب، ظهرت هذه التسمية آسيا الصغرى micra Asia باليونانية في القرن العاشر للميلاد، وعُرفت قبل ذلك ببلاد الأناضول أو أناضولية Anatolie، شهدت هذه المنطقة نقطة التقاء حضارات البحر المتوسط، واعتُبرت مركز عبور هجرات الهندو-أوروبية، تنازعت عليها عدّة إمبراطوريات خلال العصور القديمة والوسيلة نظراً لأهميتها ومكانتها. الخوند: المرجع السابق، ج.2، ص.24.

(2) إدوارد جيون : اضمحلال الإمبراطورية الرومانية وسقوطها، تر. محمد علي أبودة، مر. أحمد نجيب هاشم، ط.2، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1997، ص.195؛ لطفي عبد الوهاب : المرجع السابق، ص.348.

(3) بن يامين التيطلي : المصدر السابق، ص.277.

(4) المقدسي : المصدر السابق، ص.154.

(5) أنظر : Marsha E. Ackermann & others, op. cit., p.105.

(6) ابن العلم عمر بن أحمد بن هبة الله (660هـ / 1262م) : زبدة الحلب في تاريخ حلب، دار الكتب العلمية، بيروت، 1417هـ/1996م، ص.12.

(7) ابن خرداذبة : المصدر السابق، ص.74-75.

7) مشاكل وعوائق طريق الحرير من بداية نشأته إلى القرن 7هـ/13م.

اعترض ازدهار طريق الحرير العديد من المشاق والصعوبات الطبيعية والبشرية حالت دون ازدهاره أحيانا وعطلته أحيانا أخرى، وانقسمت هذه المعوقات بين الطبيعية والبشرية وتفاوتت مصاعبها من فترة إلى أخرى ومن مكان إلى آخر، ومن العوامل التي عطلت طريق الحرير البري، يوجد:

فالعوامل الطبيعية التي أثّرت سلبا على حيويته متعددة، ومنها صعوبة تضاريس القارة الآسيوية التي يجتازها الطريق، فالمسافة التي يقطعها بدءا من الصين شرقا إلى المتوسط غربا فيها جبال وصحراء وأراض قاحلة تفتقر في بعض مراحلها إلى الماء* خاصة الصحراوية منها**، فقد عانى الزاهد البوذي فاهيان ورفقاؤه الأربعة لما أراد عبور صحراء جوبي وشاهدوا عظام الموتى، وصادفتهم رياح عاتية، على الرغم من أن حاكم تونغ هوانغ زودهم بما يحتاجونه من متطلبات السفر⁽¹⁾، وعلى العكس من ذلك وجدت أراض طغى عليها الماء وأخرى جرداء في بعض مقاطع طريق الحرير⁽²⁾.

وتتجلى صعوبة المسالك خاصة في المرحلة الأولى من طريق الحرير كوعورة الجبال***، وقلة الممرات في بعض المناطق الجبلية مثال جبال الهيمالايا التي قسمت آسيا إلى مجموعتين بشريتين المغول في الشمال والقوقاز في الجنوب⁽³⁾، كما عثقت كثرة الأنهار التي تطلبت وجود جسور أو زوارق لنقل السلع والمسافرين إلى الضفة الأخرى، ولا يستبعد في هذا المقام إنكار دور الحيوانات المؤذية والمفترسة في إعاقة تنقل مرتادي طريق الحرير كالأسد والبيار والفيلة والأفاعي⁽⁴⁾، وقد أورد ابن خردادبه صورة يوضح فيها مدى خطورة خوض غمار السفر عبر طريق الحرير، فقد انطلق رفقة أصحابه من حاضرة بغداد ولما يمموا شطرهم نحو إقليم ما وراء النهر وقد استغرقت رحلة ذهابهم ثمانية أشهر قطعوا خلالها أهم محطات طريق الحرير في آسيا الوسطى كسمرقند ثم عبروا نهر جيحون وقصدوا أشروسنة

* اضطر التجار السالكون لطريق الحرير تغيير مسار رحلتهم أحيانا لتحصيل الماء، ولجأوا أيضا إلى استخدام الإبل ذات السنامين التي لها القدرة على تحسّن مواطن المياه الجوفية. هذا ولم يقف نفع هذه الإبل عند هذا الحد فحسب، وإنما تعداها إلى استشعارها للعواصف الرملية بحيث تقف متشابكة وتضع فيها في الزمان ومن ثم ينتبه من حولها فيسارعون إلى تغطية أفواههم وأنوفهم، ولم تك كل الإبل تقدم هذه الخدمات الجليّة للقوافل سوى الكبيرة في السن، إدوارد.

هـ. شيفر: المرجع السابق، ص. 45. وانظر أيضا: Fah- Hian and Sung-yun, op. cit., Vol.1, p.2.

** ومثال ذلك، الملك اليميني شمر بن أفريقس بن أبرهة الذي عزم على غزو الصين في جيش تعداده خمسمائة ألف مقاتل، انطلق من اليمن ثم العراق فإيران إلى أن وصل إلى إقليم الصغد، فنزل بمدينة حاولت صدّه فخرها، فسميت فيما بعد بشمرقند، فحوّلها الغرب إلى سمرقند، ومنها حاول المرور إلى الصين فهلك ومن معه عطشى، ولم يرجع منهم أحد. الحموي: المصدر السابق، ج. 3، ص. 247.

⁽¹⁾ أنظر: Fah- Hian and Sung-yun, op. cit., Vol.1, p.3.

⁽²⁾ آيرين فرانك وديفيد براونستون: المرجع السابق، ص. 15.

*** أشار اليعقوبي بأنّ هناك جبال في الصين لا يمكن عبورها إلاّ بمجهود جهيد، المصدر السابق، ج. 1، ص. 212.

⁽³⁾ أنظر: Fah- Hian and Sung-yun, op. cit., Vol.1, p.2.

⁽⁴⁾ الجرديزي: المصدر السابق، ص. 77.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

وبخارى وترمز إلى أن وصلوا إلى نيسابور، ويُورد بأنَّه في رحلة الذهاب فقط مات من رفقائه اثنان وعشرون رجلاً والبعض مرض وتركوهم في مكانهم طمعا في اصطحابهم أثناء رجوعهم، وأما في طريق العودة فمات فيه أربعة عشر رجلاً وحتى البغال التي كانت برفقتهم لم يسلم منها إلا القليل، وهذا على الرغم من استعانتهم بالمرشدين وتلقيهم حسن الضيافة من لدن الأمراء وعموم الناس⁽¹⁾.

ومن الصعوبات الطبيعية التي عرفها الشرق الأدنى والتي أثر دون شك على مرتادي الطرق عموماً ظاهرة الجفاف التي مست أجزاء واسعة من المنطقة بالإضافة إلى استفحال خطر ووباء الطاعون ولعله أخطر تحدي طبيعي عرفه هذا الطريق، فقد انتشر وباء الطاعون الدبلي أجزاء واسعة من العالم القديم سنة 542م، ودام لفترة قرنين من الزمان، فالقسطنطينية لوحدها هلك فيها ربع مليون نسمة، وقد انتقل من الشرق على طول طرق التجارة البرية، ومنها طريق الحرير⁽²⁾، كما ضرب افتك طاعون آخر مناطق عديدة من بلاد الشام والجزيرة العربية في حدود القرن 8هـ/14م⁽³⁾، فكل هذه العوائق جعلت من طريق الحرير البري في منافسة حادة مع الطريق البحري خاصة في بعض المقاطع، ولتوضح المقال فإنَّ المسافة بين المدينتين الصينيتين لوقين وخانفو تستغرق أربعة أيام في البحر وعشرين يوماً في البر⁽⁴⁾. بالإضافة إلى المزايا العديدة التي تمتع بها النقل البحري كقلة تكاليفه ومخاطره.

تُمثل العوامل البشرية التي اعترضت سالكى طريق الحرير أكثر عرقلة وخطورة من العوامل الطبيعية، فقد نغصت على المسافرين الوصول إلى مبتغاهم، فمنذ بدايات استعماله وإلى غاية أفوله لم يتمكن إلا القلة القليلة من التجار والمسافرين اجتاز هذا الطريق كله، من أقصى الشرق إلى أقصى الغرب، نظراً لكثرة الحروب والمعارك والمناوشات التي جرت بين الجيوش المتشاكسة أو بين الأفراد والمجتمعات المختلفة في الدين أو المذهب أحياناً، ولتباين المصالح والأطماع بين الأطراف المتصارعة أحياناً أخرى⁽⁵⁾، واعتباراً بأنَّ حالة السلم تُعدّ استثناء في العلاقات الدولية*، وما من شك في أن قيام الاشتباكات في المناطق التي يعبرها الطريق تؤدي حتماً إلى توقّف ارتياده أو تراجع سالكه. ومثال ذلك، الحروب الفارسية البيزنطية وتأثيرها السلبي على طريق الحرير، فقد قطع الفرس حاصلات الشرق الأقصى وعلى رأسها

(1) ابن خرداذبة: المصدر السابق، ص. 169-170.

(2) أنظر:

jonathan shepard, *the Cambridge History of the Byzantine Empire c. 500-1492*, Cambridge University Press, Cambridge, 2008, p.122.

(3) ديونيسيوس التلمحري: تاريخ الأزمان، تر. وتق. شادية توفيق حافظ محمد، مر. السباعي محمد السباعي، المركز القومي للترجمة، القاهرة، 2008، ص. 53-56.

(4) ابن خرداذبة: المصدر السابق، ص. 69.

Richard Foltz, op. cit., p.4-5.

(5) أنظر:

* وفي هذا المعنى، أورد وول ديورانت، قوله: « ولما كانت تمضي عشر سنين (في الصين) دون أن يهاجم فيها الدولة الجديدة البرابرة الجياع الذين لم ينقطعوا يوماً ما عن الضغط على حدودها، حتى أضحت الحرب أولاً ضرورة لا بد منها للدفاع، ثم صارت بعد قليل حرب هجوم واعتداء » : قصة الحضارة (الصين الشرق الأقصى)، دار الجبل للطباعة والنشر، بيروت، (د. ت.)، ج. 4، ص. 244.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

الحرير على البيزنطيين بسبب الحروب المحتدمة بين الطرفين واختلاف المصالح بينهما، وهذا ما أرغم البيزنطيين البحث على مسالك أخرى تؤمن لهم الحصول على سلع الشرق الأقصى.

ومن التحديات الخطيرة التي أثّرت سلبا على طريق الحرير ما وقع في الصين إثر الاضطرابات التي جرت وقائعها في الأقاليم العربية للصين، وشهد على هذا الاختلال الرحالة أبو دلف الذي ارتحل إلى الصين انطلاقا من الدولة السامانية ببلاد خراسان وأثناء الطريق صادف مناطق ساد فيها الأمن، ومناطق أخرى عرفت اضطرابا وانفلاتا أمنيا⁽¹⁾.

وتأثّر طريق الحرير سلبا بالأوضاع الأمنية والسياسة المتردية في ربوع السهول الآسيوية والتي لم تنعم بالوحدة السياسية في أغلب فترات التاريخ القديم والوسيط، وهو ما أثّر سلبا على حركة التّجار والمسافرين، وبدا ذلك جليا في فترات ضعف الصين، فخلال القرن السابع والنصف الأول من القرن الثامن الميلادي عرف طريق الحرير تحوّلًا جذريا بسبب الضعف الذي انتاب الدولة الصينية إلى درجة أن مجموعة من المحاربين الذين ينتمون إلى نان- تشاو الجديدة أغلقوا الطريق التجاري الدولي المتجه غربا في وجه المسافرين والتّجار، وعاثوا في البرّ الصيني تشريدا وتقتيلا للأهالي ممّا أدّى إلى انخفاض محسوس في التعداد السكاني، وأما في إقليم منشوريا فقد استولى الأتراك الأجهوريين على حاميات وثكنات الجيش الصيني الذي عمل على توفير الأمن والحماية للسكان المحليين والتّجار الأجانب، وحتى أهل التبت استغلوا بدورهم الفراغ الأمني والعسكري الذي تحبّط فيه الصين وراحوا في مهاجمة القوافل التجارية المارّة بطريق الحرير، واستمر الوضع على ما هو عليه إلى غاية ظهور القائد العسكري كاو هسن - تشيه الذي استطاع أن يعيد الأمن لفترة وجيزة في المنطقة⁽²⁾ إلاّ أنّه هُزم أمام الجيش العباسي في معركة نهر طالاس.

وأمام الضعف الصيني ونتيجة لهزيمتهم في هذه الموقعة، تقلّص نفوذهم في منطقة آسيا الوسطى، فطريق الحرير لم يسلم حينئذ من اعتداء واستهداف (التبتيين) أهل التبت، ففي النصف الثاني من القرن الثامن الميلادي شنوا هجمات متتالية على طريق الحرير الجنوبي المارّ عبر خوتان ويارقند وكاشغر وصولا إلى فرغانة⁽³⁾، مستغلين في ذلك الفراغ الصيني من المنطقة.

(1) الرسالة الأولى.

(2) إدوارد. ه. شيفر: المرجع السابق، ص. 37.

(3) موريس لومبارد : المرجع السابق، ص. 68.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

ومن العقبات التي واجهت ازدهار طريق الحرير أيضا كراهية الصين للأجانب حتى في أزهى فترات التفتح عليهم*. وكثيرا ما ترجم الصينيون حقدهم على الأجانب في صور أفعال وتصرفات، لم تبق مكنونة في أفئدتهم. ولعل ظاهرة الفساد التي نخرت الحياة السياسية والاقتصادية في الصين قد أثرت سلبا على كل مناحي الحياة، فتاريخ الصين القديم والوسيط عرف فترات فساد طويلة وفترات اصلاح قصيرة خاصة مع ازدياد ثروة البلاد⁽¹⁾، وهذا ما جعل الفترات التي ازدهر فيها طريق الحرير قصيرة إذا ما قورنت بفترات الركود.

هذا، وقد ظهر البغض الصيني للأجانب جليا مع نهاية القرن التاسع الميلادي، أواخر فترة حكم أسرة تانغ، حيث تعرضت المدن الصينية عموما والعاصمة شانغان خصوصا إلى أعمال السلب المنهج من طرف المتمردين الناقمين على الأسرة الحاكمة، فارتكبوا أعمال بشعة في حق الجالية الأجنبية المقيمة في العاصمة فقتلوا على ما يروا من مائة وعشرين ألف من التجار الأجانب المتشككين أساسا من المسلمين والمسيحيين واليهود والمجوس، ولم تتوقف أعمال العنف عند هذا الحد، بل نمت القصور والمتاجر وألقي القبض على الإمبراطور ونفذ فيه حكم الإعدام مع حاشيته سنة 904م، وهكذا فقدت مدينة شانغان مكانتها التجارية، مما كان له الأثر السلبي على حيوية طريق الحرير، وطوي عصر أسرة تانغ نهائيا سنة 907م بإعدام آخر أباطرتها⁽²⁾.

عُرف عن الصينيين الانغلاق على الأجانب وعدم تمكينهم من الإقامة معهم أو مخالطتهم إلا بما يخدم مصالحهم ويتوافق مع أهدافهم⁽³⁾، غلا غرو أن تلجأ الحكومات الصينية في كثير من الفترات إلى تعمد غلق الطرق والأسواق في وجه الغرباء عنهم، ومنها طريق الحرير للحد من نفوذ العنصر الأجنبي⁽⁴⁾.

* وفي هذا الخصوص، تُورد الباحثة الصينية إيمي شوا AMY CHUA، قولها: « فإن الصينيين بشكل عام لم يكن بوسعهم الحصول على كل ما يشتهونه من البضائع الأجنبية، فيجب أن لا يتم الخلط بين محبة الصينيين للبضائع الأجنبية وبين محبة الأجانب، فقد انتشر بين معظم الصينيين شعور مزدوج حيال ما هو أجنبي، إذ ترافق الشعور بالارتياح والكراهية تجاه الأجانب المنتشر بين الصينيين مع محبة لما ينتجونه من بضائع». المرجع السابق، ص. 123.

(1) وول ديورانت: المرجع السابق، ج. 4، ص. 22.

(2) يُشير السيرا في بأن هذه الأحداث جرت وقائعها سنة 260هـ/ 904م في حين أن المؤرخة الصينية إيمي شوا يرى بأنها جرت سنة 907م،: السيرا في: المصدر السابق، ص. 54-55. إيمي شوا: المرجع السابق، ص. 144-145.

(3) يرى المروزي بأن الدافع الحقيقي من وراء اعتزال الصينيين عن الأجانب هو رجل منهم ادعى النبوة يُعرف بماني الذي غرس في أفئدتهم المذهب الثنوي وخوفا من انكشاف بطلان وزيف هذا المعتقد من طرف الأجانب فإنه عمل على تخويفهم من كل الغرباء. المصدر السابق، و. 3.

(4) مروان عاطف الضلاعين: السلع التجارية في أسواق بغداد في العصر العباسي الأول (145-247 هـ/ 762-861م)، في مجلة دراسات العلوم الإنسانية والاجتماعية بجامعة الكرك الأردن، المجلد 36، العدد 3، الكرك، 2009.

الفصل الأول: « طريق الحرير ومراحل تطوره منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م ».

ومن جانب العالم الإسلامي تراجع حرص الخلفاء العباسيين على التجارة وطرقها الدولية منذ نهاية العصر الذهبي للدولة، وتحلى هذا الإهمال أكثر في فترة الضعف وما ترتب عنها⁽¹⁾ من استفحال هيبة حكام الدويلات المستقلة في بلاد المشرق، مما حال دون إحياء طريق الحرير المار بدولهم ومناطق نفوذهم⁽²⁾، وقد أكد هذه الحقيقة الطبري بقوله: « وصار طريق خراسان في أيدي الأتراك، وانقطع الطريق من بغداد إلى خراسان⁽³⁾ ». ووقع صراع مرير بين هذه الدويلات على الطرق والمحطات التجارية، كل طرف يُريد أن يستفرد بمنافع ومزايا التجارة وطرقها والتي أسالت لعاب الكثير من الحكام والأمراء، وهذا على شاكلة الصراع البويهى الساماني للسيطرة على الطرق القارية وأسواقها التجارية⁽⁴⁾.

وأصبح بذلك رواد طريق الحرير عرضة لقطاع الطرق الذين لم يتورعوا في استهداف قوافل الحجّاج فضلا عن القوافل التجارية، ففي سنة 329هـ/941م استهدف مجموعة من قُطّاع الطرق قافلة خراسانية وسلبوا منهم ما قيمته ثلاثة آلاف دينار⁽⁵⁾، وفي نفس السياق أفاد ابن المسكويه في حوادث سنة 353هـ/964م من أنّ الأكراد استهدفوا قافلة الحجّاج قادمة من خراسان عند حاضرة حلوان ونهبوا كلّ أمتعة الحجّاج⁽⁶⁾.

وفي هذا الخصوص، فإنّ بعضا من حكام المسلمين أساء إلى الرعيّة وأجحفهم حقهم، ومن هؤلاء يوجد خوارزم شاه، الذي حاول استرجاع حاضرة بخارى من سيطرة الصّينيّين وضمها إلى مملكته سنة 594هـ/1197م، غير أنّه لقي معارضة شديدة من طرف الأهالي الذين فضلوا الخضوع للحكم الصّينيّ العادل معهم على الرّغم من الاختلاف الدّيني، عوض الخضوع للحكم الخوارزمي الظالم، ولما رأى خوارزم شاه هذا الإصرار عفا عنهم وبادر بالإحسان إليهم⁽⁷⁾. فرفض سكان بخارى يعكس مدى الاضطراب الذي حصل في المناطق التي يمر عبرها طريق الحرير أثناء سيطرة الخوارزميين على أجزاء مهمّة منه.

وفي عهد السلطان علاء الدّين مُحمّد الخوارزمي (597-617هـ/1199-1220م) في حدود سنة ستمائة هجري/ ألف ومائتين للميلاد، استولى على بلاد ما وراء النّهر بعد أن قتل أمراءها ولم يستطع فرض الأمن نظرا

(1) أكّد على ضعف الاتصال البرّي عبر طريق الحرير خلال فترات الضّعف العباسي ما أكّده التقارير الصّينية، ففي خمس وعشرين سفارة عباسية وصلت إلى الصّين بين 960م إلى 1114م معظمها وصل عن طريق البحر. شمس الدّين الكيلاني : صورة شعوب الشّرق الأقصى في الثقافة العربية الوسيطة (الصّين والهند وجيرانهما)، منشورات الهيئة العامة للتّوثيق للكتاب، وزارة الثّقافة، دمشق، 2008، ص.13.

(2) حافظ أحمد حمدي : الدّولة الخوارزمية والمغول غزو جنكيزخان للعالم الإسلامي وآثاره السّياسية والدّينية والاقتصادية والثّقافية، دار الفكر العربي، ببيروت، (د. ب. ت.)، ص.294؛ موريس لومبارد : المرجع السّابق، ص.65-66.

(3) الطبري : تاريخ الرّسل والملوك، ط.2، دار التراث - بيروت: - 1387 هـ، ج.9، ص.294.

(4) موريس لومبارد : المرجع السّابق، ص.69.

(5) ابن الجوزي : المصدر السّابق، ج.14، ص.7.

(6) مسكويه : المصدر السّابق، ج.6، ص.243.

(7) ابن العري : تاريخ الزّمان، تر. إسحاق أرملة، تق. جان موريس فييه، دار المشرق، بيروت، 1991، ص.230-231.

لشاسعة بلاد خوارزم* التي استحوذ عليها، فأطلق العنان لجيشه فعملوا على نهبها، مما اضطر السكان إلى هجرها، فعدت الكثير من الضياع والمرافق التي قدمت خدمات جليلة للمسافرين وعابري السبيل معطلة⁽¹⁾.

واستفحلت للصوصية في كل مراحل طريق الحرير الثلاث: الشرقية والوسطى والغربية، هذا على الرغم من المحاولات التي قام بها حكام الأقاليم والدول للحد من هذه الآفة التي أثرت سلبا على حركة الطريق وعنفوانه، فلم يحفظ التاريخ سوى قصص قليلة من أولئك المغامرين الذين حاولوا جاهدين خوض غمار اجتياز هذا الطريق الطويل والشاق، ولئن كتب التاريخ المنتصرون، فإن الرحلة يُدونها الناجون⁽²⁾.

واضطر التجار الذين ارتادوا طريق الحرير اللجوء لعدد من الحيل للتخلص من مخاطر قطاع الطرق عبر دفع مبالغ مالية للوسطاء من أجل توفير الحماية والأمن لهم ولبضائعهم، ونظرا لتوفر بعض السلع في مناطق معينة في آسيا فلم يجد التجار بُدا من دفع نقود إضافية للحصول عليها عوض المخاطرة بأنفسهم وأموالهم في مسالك غير آمنة⁽³⁾.

ومهما يكن من أمر، فإن المصاعب والمعيقات التي أثرت سلبا على حيوية طريق الحرير البري بدءا من القرن الأول قبل الميلاد إلى غاية القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي، جعلت حركة التجارة الصينية والدولية تتركز على الطرق البحرية عبر بحر الصين الجنوبي والبحر الهندي وبحر العرب، لتتجه صوب الخليج العربي أو البحر الأحمر، فالاتصال الحضاري والاقتصادي بين الشرق والغرب لم يعرف انقطاعا مستمرا⁽⁴⁾، وظل الطريق البحري المنافس الحقيقي لطريق الحرير البري، ومن ذلك، فإن الرحالة أبا دلف لما عزم على زيارة الصين قطع مسافات طويلة من الطريق البري، غير أنه وأثناء رحلة العودة فضل اجتياز الطريق البحري نظرا لسهولة وقلة مخاطره مقارنة بالبر، ولرغبته أيضا في استكشاف طريق آخر⁽⁵⁾.

ودلت وثائق الجنيزة أنّ التجار اليهود اعتمدوا على الطريق البحري الهندي لجلب سلع الصين من أدوية وتوابل.

ففي حدود سنة 1139 م كتب تاجر يهودي خلف ب. إسحاق ب. بونداد Khalaf B. Issac B. Bundar رسالة في غاية الأهمية تتعلق بتجارة اليهود في الجنوب الغربي من الهند، وأكد بأن حيوية التجارة الهند مع العرب عبر

* امتدت الدولة الخوارزمية في أقصى اتساع لها من بلاد الترك شرقا إلى العراق غربا، فضمت بذلك كل من: بلاد غزنة، وشمال الهند، وسجستان، وكرمان، وطبرستان، وجرجان وبلاد الجبال وخراسان وبعض فارس، وتعبير آخر فإنها امتدت من العراق غربا إلى حدود الهند شرقا، ومن المحيط الهندي جنوبا إلى بحر الأورال وقزوين شمالا، وهذا ما جعلها مسيطرة على حلقات مهمة من طريق الحرير البري. أبو الفداء صاحب حماه: المصدر السابق، ج.3، ص.127.

(1) القزويني: المصدر السابق، ص.558.

(2) من الرحالة العرب والذي يُرجح أنه قطع أشواطاً مهمة من طريق الحرير البري هو الرحالة أبو دلف والذي صرح بأنه سافر من بخارى إلى الصين عن طريق خط شبه مستقيم وهو ما يتطابق نوعاً ما مع طريق الحرير البري، الرسالة الثانية، ص.29.

(3) كُولن كلير: المرجع السابق، ص.3-4.

(4) إدوارد. ه. شيفر: المرجع السابق، ص.41-42.

(5) أبو دلف: الرسالة الأولى، ص.59.

الطريق البحري القادم من عدن باتجاه ملابار، وأشاد هذا التاجر بالتعاون الودي بين المسلمين واليهود والهندوس والمسيحيين في أسواق الهند، وتُعد رسالته مصدراً مهماً للتجارة الهند في منتصف القرن الثاني عشر الميلادي⁽¹⁾.

ختاماً، فإنَّ طريق الحرير ظلَّ لعدَّة قرون متتالية المسلك الرئيسي الذي تسلكه الشعوب والقبائل في تنقلاتها من محطة إلى أخرى، ومن مكان إلى آخر، فقد مرَّ عبره التُّجار والحجاج والمبشِّرون والقوافل والجحافل والدعاة وطلاب العلم، ومهماً يكن من أمر، فقد أثبتت الدِّراسات العربيَّة بأنَّه لم يك باستطاعة الأوروبيين الولوج إلى أسواق الشرق الأقصى بسهولة نظراً للصعوبات والعراقيل التي واجهتهم، ومن أبرزها بعد المسافة، وعدم وجود تجانس بين الأمم والشعوب من حيث الأعراق والديانات والمذاهب التي يخترقها طريق الحرير، ومع ذلك كلِّه، فقد ساهم طريق الحرير في بناء جسور التواصل الثقافي والتجاري بين القبائل والأمم التي يجتازها وهذا منذ بروزه وإلى غاية أفوله.

الفصل الثاني:

« عوامل ازدهار طريق الحرير

من القرن 7هـ/13م إلى منتصف القرن 8هـ/14م».

1) دور المغول في بعث طريق الحرير:

- أ) تأمين الطرق والمنشآت التجارية
- ب) جهود المغول في ربط طريق الحرير بالمتوسط
- ج) محاولات المغول تقويض الطريق البحري (الصين - الهند - البحر الأحمر)
- د) انجاز المغول للمنشآت والعمائر عبر الطرق الثانوية
- هـ) تشجيع المغول للحركة التجارية
- و) محاولات تعزيز الوحدة المغولية لتفعيل حيوية الطريق

2) مساهمة المسلمين في ازدهار طريق الحرير

- أ) أهمية الموقع الاستراتيجي للعالم الإسلامي
- ب) دور المؤرخين والجغرافيين المسلمين في التعريف بالطريق
- ج) رحلات حج المسلمين نحو البقاع المقدسة
- د) وساطة التجار المسلمين بين آسيا وأوروبا

3) توغل القوى الأوروبية إلى مجال طريق الحرير

- أ) أثر الحروب الصليبية على توجه القوى الأوروبية نحو عالم آسيا
- ب) الرحلات الأوروبية باتجاه البر الآسيوي
- ج) تعامل القوى التجارية الأوروبية مع طريق الحرير

4) أدوات النقل ودورها في دفع عجلة التجارة عبر طريق الحرير:

- أ) الحيوانات
- ب) العربة
- ج) الماكرون
- د) الأدلاء

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

عرف طريق الحرير تحولا جذريا مع حلول القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي، وذلك إثر تغير الخريطة الجيو سياسية الدولية بظهور قوى جديدة واضمحلال قوى أخرى، ومن ذلك، ظهور المغول* كقوة عسكرية في الشرق الأقصى مع بداية القرن الثالث عشر الميلادي، وقد ترتب على بروزهم تلاشي الإمبراطورية الصينية والدولة الخوارزمية وسقوط الدولة العباسية، وبزوغ نجم الدولة المملوكية كقوة إسلامية في الشرق الأدنى، وكان لبروز الجمهوريات الإيطالية كقوى تجارية الأثر البارز في حيوية العلاقات الاقتصادية بين القارتين الآسيوية الأوروبية، فقد حاول الأوروبيون الولوج إلى أسواق الشرق الأقصى دون الحاجة إلى الوساطة الإسلامية. وهذا ما يدفع الباحث إلى طرح التساؤل التالي: ما هي العوامل المؤثرة في ازدهار طريق الحرير؟

شهد طريق الحرير تحولات كبيرة قبل القرن 7 هـ/13 م، وذلك بفعل تأثره بالأوضاع السياسية والعسكرية السائدة في القارتين الآسيوية والأوروبية والتي لم تعرف استقرارا بفعل انفلات الأوضاع السياسية واندلاع الحروب وضعف الدول التي يمر عبرها طريق الحرير انطلاقا من الصين ووصولاً إلى أوروبا**، ففي الشرق الأقصى لم تعرف الصين استقرار سياسي بالإضافة إلى اهتمامها بالطرق البحرية على حساب البرية⁽¹⁾، وفي آسيا الوسطى انقطعت العلاقات بين إيران وتركستان بعد سقوط الدولة السامانية وذلك لعدة قرون⁽²⁾. وغدا طريق الحرير مغلقا في وجه

* حدد المؤرخ الجويني علاء الدين عطاء الله بن بهاء الدين (ت. 683 هـ/1283 م) موقع بلاد المغول بأنها تنحصر بين بلاد الخطا شرقا وبلاد الأويغور غربا ومن الشمال تمتد من القيرغيز ولسنكاى وأما من الجنوب فتحدها هضبة التبت وتنكت، وهي بلاد واسعة تزيد مساحتها طولا وعرضا مسيرة تتراوح ما بين سبعة إلى ثمانية أشهر، ارجع إلى كتاب المؤلف بعنوان: تاريخ فاتح العالم جهاز كشاي، تر. السباعي محمد السباعي، تح. محمد عبد الوهاب القزويني، المركز القومي للترجمة، القاهرة، 2007، ج. 1، ص. 62.

لا شك أن المغول والتتار أصلهما واحد أي من الترك كما أخبر بذلك الصادق المصدوق نبينا محمد صلى الله عليه وسلم، فقد أخرج البخاري في صحيحه برقم 2928 عن أبي هريرة رضي الله عنه قال: قال رسول الله صلى الله عليه وسلم ﴿ لا تقوم الساعة حتى تقاتلوا الترك صغار الأعين، حمر الوجوه، ذُلف الأنوف، كأن وجوههم المجان المطرقة، ولا تقوم الساعة حتى تقاتلوا قوما نعالهم الشعر ﴾ ويرى غالبية علماء المسلمين بأن المراد من هذا الحديث الغزو المغولي للمسلمين. بن حجر العسقلاني: فتح الباري شرح صحيح البخاري، ط. 3، دار السلام، الرياض، 1421 هـ/2000 م، ج. 6، ص. 128.

** أورد الباحث فهمي هويدي، بقوله: « وقد كان طريق الحرير هو الجسر البري الرئيسي بين الصين والغرب حتى بداية القرن العاشر الميلادي»، ارجع إلى كتاب المؤلف الموسوم ب: الإسلام في الصين، عالم المعرفة، الكويت، 1990، ص. 21.

في حين يرى الباحث أسامة محمد فهمي صديق أن طريق الحرير لم يزدهر سوى في مرحلتين بارزتين وهما الفترة الإسلامية المحددة في القرون الخامس حتى الثامن الميلاديين وفي الفترة المغولية خلال القرنين الثالث عشر والرابع عشر الميلاديين. محمد فهمي صديق: العلاقات التجارية والثقافية بين المذنب الصينية ومدن آسيا الوسطى الواقعة على طريق الحرير في عصر الأسرتين الينوانية و التيمورية المغولتين (685_911 هـ/ 1260_1505)، القاهرة، (د. ت.)، ص. 215.

⁽¹⁾ سليمان حزين: المشرق العربي والشرق الأقصى علاقاتهما التجارية والثقافية في العهود الإغريقية/ الرومانية والإيرانية/ العربية، تر. وتق. محمد عبد الغني سعودي، مرا. عبد الله عبد الزق إبراهيم، المركز القومي للترجمة، القاهرة، 2009، ص. 216.

⁽²⁾ بارتولد: تاريخ الحضارة الإسلامية، تر. حمزة طاهر، ط. 2، دار المعارف، القاهرة، 1952، ص. 102-103.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ / 13 و14 م

الأوروبيين الغربيين⁽¹⁾، ومما أثر سلباً على طريق الحرير البرّي هو انتشار إنتاج وصناعة الحرير في كلّ من طبرستان وتركستان الغربية⁽²⁾ ثمّ في أوروبا. وأفاد ابن حوقل من أن حرير مرو انتقل إلى طبرستان وجرجان ثمّ انتشر بعد ذلك في الآفاق⁽³⁾.

ومهما يكن من أمر، فإنّه على الرّغم من الصّعوبات والمعيقات التي عانى منها رواد طريق الحرير البرّي خلال القرنين الخامس والسادس الهجريين/ الحادي عشر والثاني عشر الميلاديين، وتراجع مكانته كشريان تجاري رابط بين الشرق والغرب⁽⁴⁾ فإنّ هذا الطريق لم يتوقّف عن أداء مهامه باعتباره أكبر شريان تجاري وثقافي ربط بين الشرق الأقصى والغرب الأوروبي عبر قرون خلت، فقد بقي يعمل بصورة شبه منتظمة مستفيداً من حاجة الغرب الأوروبي والعالم الإسلامي لسلع الشرق الأقصى وكذا حاجة الشرق إلى سلع الغرب، ولا يمكن بأية حال نكران دور الرّحلات الدّينية خاصّة الإسلامية والبوذية في المحافظة على الحد الأدنى من حركية الطريق. هذا وقد تعرضت الطّرق التجاريّة الدّوليّة إلى مخاطر كبرى مع بدايات الغزوات المغولية الكبرى ولاسيما في النّصف الأوّل من القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي⁽⁵⁾.

هذا ولم يكن الخطر المغولي هو الحائل الوحيد الذي اعترض حيويّة ونشاط طريق الحرير، فقد أفاد ابن العربي أنّه في مطلع القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي عاث التّركمان فساداً وتخريباً إلى درجة أنّه تعرّس على النّاس السّفر من دون الاستعانة بالسّلاح والجنّد⁽⁶⁾، وذكر القزويني (ت. 682 هـ / 1283 م) بأنّه يتعذر السّفر إلى بلاد الصّين في زمانه عن طريق البرّ بسبب بعد المسافة والاختلاف الدّيني والطائفي الذي يُعرقل مرور التّجار وقوافلهم، وأوضح بأنّ المسلك الوحيد الذي يُعوّل عليه للوصول إلى الصّين هو طريق جزيرة جاوة، فمنها تُجلب السلع الصّينيّة كالقرنفل، البسباسة، الكافور، العود الجاوي والغضائر الصّينيّة⁽⁷⁾. فقبائل التّرك إن لم تردعها قوّة وقهر السّلطان فإنّها تعمل على الإغارة والسّلب⁽⁸⁾.

René Grousset, *L'empire des steppes*, p.397.

(1) أنظر:

(2) العزيزي: المصدر السّابق، ص. 150؛ سليمان حزين: المرجع السّابق، ص. 216.

(3) ابن حوقل: المصدر السّابق، ج. 2، ص. 436.

(4) جوزيف نيدهام: المرجع السّابق، ص. 122.

(5) جون أ. ويلز جونيور: العالم من 1450 حتى 1700 م، تر. خلود الخطيب، مر. أحمد خريس، هيئة أبو ظبي للسياحة والثّقافة، أبو ظبي، 1434 هـ / 2013 م، ص. 20-21؛ عبد العزيز بن راشد العبيدي: التجارة والملاحة في البحر الأحمر في عصر المماليك دراسة تاريخية، في مجلة كآية العلوم الاجتماعيّة بجامعة الإمام محمّد بن سعود الإسلامية، عالم الكتب، مج. 2، العدد 3، الزياض، (د. ت.)، ص. 462.

(6) ابن العربي: تاريخ الزمان، ص. 235.

(7) القزويني: المصدر السّابق، ص. 29.

(8) ابن سعيد المغربي: المصدر السّابق، ص. 185.

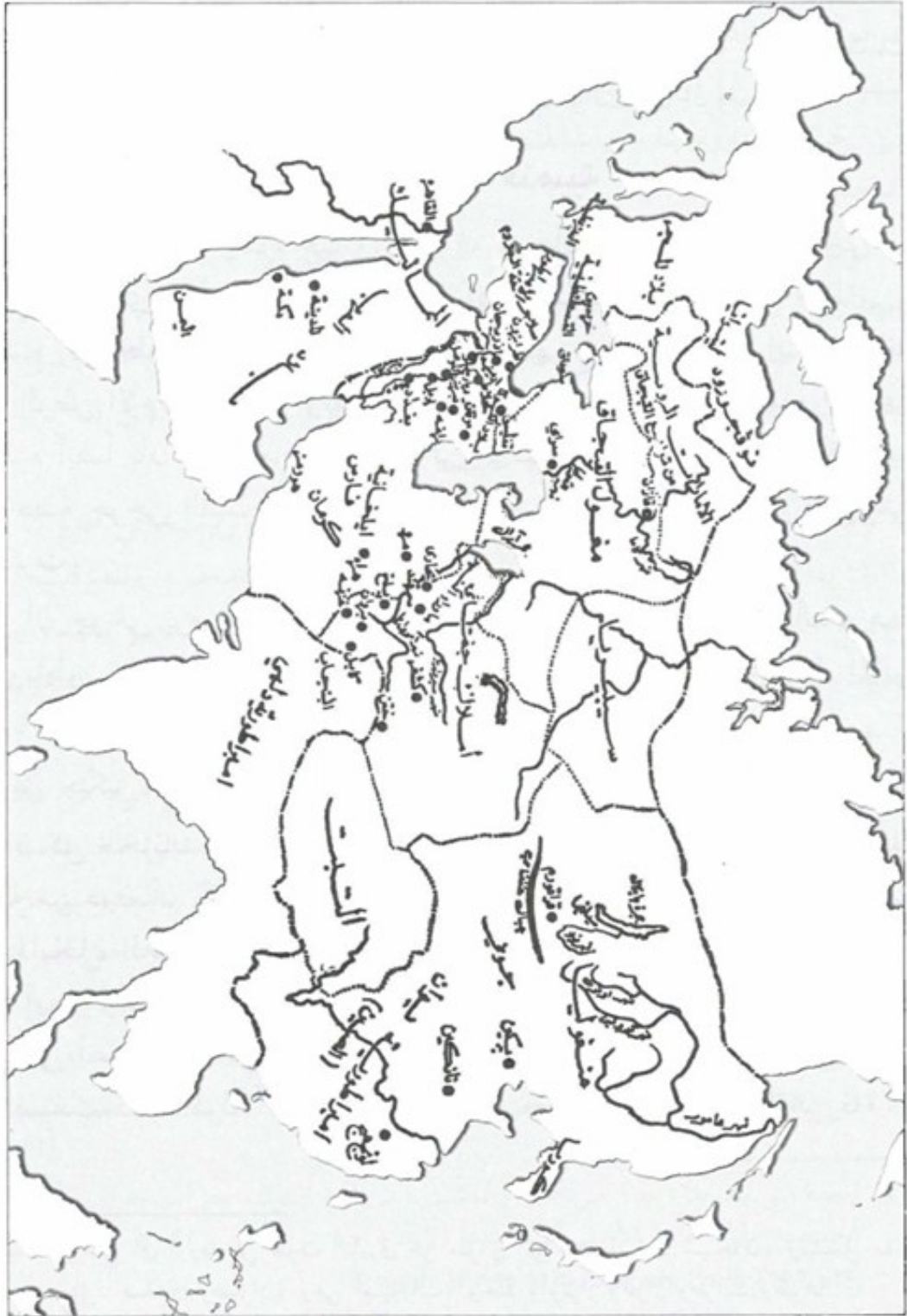
الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ / 13 و14 م

وقبل الحديث عن ازدهار طريق الحرير لابد من الإشارة إلى ملاحظة هامةٍ وضروريةٍ، وهو أنّ الشرق الأقصى عموماً والصين خصوصاً طوال العصر القديم والوسيط ظلّوا المؤثر الرئيسي والفعال⁽¹⁾ في ازدهار وخمول طريق الحرير بحكم أنّه ينطلق من هناك، وإنّما التّغير كان في آسيا الوسطى والشرق الأدنى وأوروبّا الغربية.

Yiannis G. Mostrous & others, *The Silk Road to Riches : how you can profit by investing in Asia's newfound prosperity*, Prentice Hall, New Jersey, 2006, p.05.

⁽¹⁾ أنظر :

خريطة رقم (4) تُمثل ممتلكات المغول بين سنتي 1260-1280م.



نقلا عن: السيد الباز العربي: المغول، ص. 156.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و 8 هـ / 13 و 14 م

1) دور المغول في بعث طريق الحرير:

الواقع أن طريق الحرير البري شهد مرحلة من الركود قبل ظهور المغول كقوة عسكرية، فبسقوط الدولة السامانية (389 هـ / 999 م) والتي اتخذت من سمرقند ثم بخارى المخطتين البارزتين لطريق الحرير كعاصمة لها، فبزوالها عرف الطرق حالة من عدم الاستقرار فأخذت التجارة الدولية تعتمد على الطرق البحرية للتجارة مع الصين والهند للحصول على سلع الشرق الأقصى⁽¹⁾، فبظهور المغول سعوا جاهدين إلى بعث الطرق البرية الدولية سعياً منهم للسيطرة على طرق الحرير. وفي هذا الشأن، تصدق نظرية أندريه ميكيل Miquel André والتي ترى بأن السيطرة على الطرق البرية وانتعاشها على حساب الطرق البحرية إنما يتم لما تتمكن الدولة بسط هيمنتها وقوتها على البر⁽²⁾، وهذا ما انطبق فعلاً على المغول.

تأسست الإمبراطورية المغولية سنة 1206 م، بقيادة جنكيزخان guinchiez khan (1206-1227 م)³، وواجه المغول صعوبات جمة في بعث النشاط التجاري فقد عانت من معيقات كثيرة حالت دون ازدهارها، هذا على الرغم من ممارسة النساء المغوليات النشاط التجاري بصفة عادية جداً ودون أي حرج⁽⁴⁾، فورث المغول تركة ثقيلة في حماية وبعث طريق الحرير، فالكينانات السياسية التي يعبرها طريق الحرير لم تخضع لسلطة سياسية واحدة تقوم بالسهر عليه، وهذا ما أدى إلى انتشار الفوضى و عدم الاستقرار على طول امتداد طريق الحرير⁽⁵⁾، ولم تبذل الصين قبل القرن 7 هـ / 13 م جهوداً محموداً في سبيل إحياء طريق الحرير البري، وإنما انصب اهتمامها على الطرق البحرية، ومما زاد في تراجع مكانة الطرق البرية عامة وطريق الحرير خاصة هو الضعف الذي انتاب الخلافة العباسية في بلاد المشرق⁽⁶⁾، ومن جهة المغول فإنهم اعتادوا على نمط العيش الذي يغلب عليه الطابع البدوي، لكل

(1) كتاب أخبار الصين والهند (237 هـ)، تح. وتق. وتر. جان سوفاجيه، دراسة ج. أ. كرامرز، دار بيبليون، باريس، ص. 31.

(2) أندريه ميكيل : المرجع السابق، ج. 1، ص. 221-222.

³ للمزيد من المعلومات حول الخاقانات المغوليين الذين تولوا حكم الإمبراطورية المغولية، ارجع إلى الملحق رقم (15)، ص. 389 والذي يوضح الإطار الزمني لكل واحد منهم.

(4) ماركو بولو : المصدر السابق، ج. 1، ص. 139-140.

(5) الجويني : المصدر السابق، ج. 1، ص. 62؛ سليمان حزين : المرجع السابق، ص. 218.

(6) حافظ أحمد حمدي : المرجع السابق، ص. 294.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ / 13 و14 م

قبيلة حاكمها، وانعدم ذلك النظام والكيان الذي يفرض سلطته على الأمة المغولية جمعاء⁽¹⁾، فكان الاقتصاد المغولي قائما على البداوة كالرعي والصيد، ولم يألفوا الحياة المدنية*، وإنما اعتمدوا على التجارة البدائية⁽²⁾.

ومن الخطوات التي قام بها المغول وساهمت في إنعاش طريق الحرير البري سواء في شطره الشرقي إبان النصف الأول من القرن السابع الهجري / الثالث عشر الميلادي أو على طول الطريق انطلاقا من الشرق الأقصى وصولا إلى الشواطئ الشرقية المتوسط، هو استبدال الحياة الاقتصادية المغولية القائمة على الرعي والصيد باقتصاد يعتمد على التجارة⁽³⁾، وما من شك في أن العامل الاقتصادي يؤثر على توجه سياسة الدولة، ومن ذلك اتخذ المغول سلسلة من الخطوات الميدانية والتي جسدت على أرض الواقع لإحياء وإنعاش طريق الحرير، ومن الخطوات التي بذلها المغول لبعث الطريق، يُوجد:

(1) الجويني : المصدر السابق، ج.1، ص.62؛ ماركو بولو : نفس المصدر، ج.1، ص.134.

* يرى كلود كاهن بأنَّ مغول فارس غداة تأسيس الإيلخانية هاجموا الفلاحين واستهدفوا بذلك النشاط الزراعي، فلم يألفوا حتى الجمع بين الاقتصاد الرعوي الذي تعودوا عليه من قبل وبين النشاط الزراعي السائد في بلاد الشرق الأدنى، ارجع إلى كتاب المؤلف المعنون بـ: الشرق والغرب زمن الحروب الصليبية، تر. أحمد الشيخ، سينا للنشر، القاهرة، 1995،

(2) ساوندرز: المرجع السابق، ص.81-82.

Xinru Liu, op.cit., P.109.

(3) أنظر:

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ / 13 و14 م

أ) تأمين الطرق والمنشآت التجارية.

حرص حكام المغول على تغيير نمط اقتصاد الدولة وجعله متماشيا مع متطلبات الدولة فكانت تحذوهم رغبة ملحة في فتح الطرق والدروب⁽¹⁾، فقد عرفت توسعا في شرق القارة الآسيوية وغيرها⁽²⁾، ومن ذلك، أدركوا أهمية النشاط التجاري في تقوية اقتصاد البلد، وفي هذا الشأن، يرى المستشرق الألماني Carl Brokalan برولكمان بأن الدافع الاقتصادي كان مؤثرا على الغزوات المغولية⁽³⁾، فحرصوا على أمن وسلامة الطرق التجارية لما لها من تأثير ملموس وفعل في المجالين العسكري والاقتصادي⁽⁴⁾، ومن أجل تحقيق هذه الغاية المنشودة اتبع الخاقانات المغول جملة من الإجراءات الاقتصادية والعسكرية أسهمت في ازدهار طريق الحرير⁽⁵⁾، وفي هذا المعنى، يرى المستشرق الفرنسي كلود كاهن Cloud Cahen أنه من عوامل انتصار الجيش المغولي على أعدائه بالإضافة إلى سلاح الرعب واستغلال خلافات أعدائهم هو الإفادة من التجارة من خلال استغلال طرقها ومواردها المالية⁽⁶⁾. وهو ما أكدّه صاحب كتاب التاريخ السري للمغول⁽⁷⁾.

صمم جنكيز خان في بدايات حملاته على فتح الطريق البري الرابط بين الصين وإيران وما تلك الحروب التي خاضها ضدّ كلّ من قبائل التتار والتايمن والأيوغور والقراخانيين إلّا جزء من مشروع فتح طريق الحرير⁽⁸⁾، وإمعانا في حركة الإصلاح الاقتصادي وتحديثه فإنّ المغول غيروا نظامهم الاقتصادي البدائي المعمول به قبل القرن الثالث عشر الميلادي، والمعتمد على المقايضة وبعيدا عن النظام النقدي⁽⁹⁾، واستنادا إلى ما مذهب إليه بارتولد فإنّ النظام النقدي المغولي تماشى مع النظام النقدي السائد في ذلك الوقت، ومّا قاله في هذا الخصوص، قوله: « ومع أنّ المغول كانوا متوحشين في حكمهم لم يستلزم عهدهم الانتقال من التبادل بالتقيد إلى التبادل بالسلع، ومن الحياة المدنية

(1) ابن عريشاه أحمد بن محمد بن عبد الله (ت. 854 هـ / 1450 م) : فاكهة الخلفاء ومفاكهة الظرفاء، تح. وتع. أيمن عبد الجابر البحري، دار الآفاق العربية، القاهرة، 1421 هـ / 2001 م، ص. 542.

(2) أنظر: Prajakti Kalra, *The Silk Road and the Political Economy of the*

Mongol Empire,

(3) تاريخ الشعوب الإسلامية، تر. نبيه أمين فارس ومنير البعلبكي، ط. 5، دار العلم للملايين، بيروت، 1968 م، ص. 375.

(4) جعفر حسين خصبك: العراق في عهد المغول الإيلخانيين 656-736 هـ / 1258-1335 م، مطبعة العاني، بغداد، 1968 م، ص. 133.

(5) أنظر: Richard foltz, op. cit., p.107.

(6) الشرق والغرب زمن الحروب الصليبية، ص. 255.

(7) أنظر: Unknown, *the secret history of the Mongols*, the life and times of chinggis khan, tr., ant., intr.urgunge onon, Routledge Curzon Press, London and new York, 2001, p.282.

(8) عباس إقبال : تاريخ المغول، ص. 108. وانظر أيضا: Edouard Perrou et les autres, *le moyen âge l'expansion de l'orient et la naissance de la civilisation occidentale*, ^{5em} presses universitaire de France, Paris, 1967, T.3, p.336-337.

(9) إدوارد بروي : تاريخ الحضارات العام - القرون الوسطى - ، تر. يوسف أسعد داغر وفريد مز داغر، ط. 2، منشورات عويدات، بيروت، 1986، ص. 376. 378.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

إلى حياة القرية». وحتى نظام جباية الضرائب سرعان ما تغير وأصبح أكثر حداثة مما كان عليه قبل ظهور جنكيز خان، فتلاشت عملية جمع الضرائب القديمة المعتمدة على العينات واستبدلت بجمع النقود، واستبدلت النقود التحاسبية بأخرى فضية⁽¹⁾، هذا ما جعل الاقتصاد المغولي يعرف تحسنا ملحوظا بسبب مباشرة الإصلاحات العميقة والتي انعكست عموما بالإيجاب على حياة السكان من خلال تحسن ظروفهم المعيشية إلى درجة أن لباسهم أصبح من الإستبرق والحرير الذي لم يكن متاحا لهم من قبل⁽²⁾.

أصدر جنكيز خان مجموعة من القوانين والقرارات الحاسمة في سبيل النهوض بالأمة المغولية والارتقاء بها في جل المجالات، ولاسيما الاقتصادية منها، فأصدر سنة 603 هـ/1206 م قانونا عُرف بالياسا لتنظيم الحياة العامة بين الأهالي المغول⁽³⁾، ومن أبرز مواده الصرامة التي وردت في هذا القانون وهو تسليط أقصى العقوبات على السارقين وقطاع الطرق⁽⁴⁾، ومن التدابير التي جسدها جنكيز خان وأفادت التجارة المغولية والدولية على السواء، يوجد:

إرسال حملات عسكرية لتأديب القبائل التي استهدفت الطرق التجارية* وعملت على نهب القوافل وامتهنت اللصوصية لتحصيل قوتها**، ولم يكتف بهذه الخطوة الجريئة فحسب، وإنما بث الحراس وأبراج المراقبة على طول الطرق التجارية المنتشرة في المناطق التي استولى عليها المغول، وأصبحت هذه الطريق مزودة بالمحطات التي تعمل على توفير كل وسائل الراحة للمسافرين والتجار وتقدم لهم المئونة*** وغيرها من الحاجيات

(1) الجويني : المصدر السابق، ج.1، ص. 73؛ بارتولد: تاريخ الحضارة الإسلامية، ص.93.

(2) الجوزجاني أبو عمر مناهج الدين عثمان بن إبراهيم (ت.658 هـ/1260 م) : طبقات الناصري، تر. وتق. عفاف السيد زيدان، المركز القومي للترجمة، القاهرة، 2013، ج.2، ص.166؛ الجويني : المصدر السابق، ج.1، ص.62.

(3) ابن العبري : مخطوطة تاريخ الأزمنة، تر. ودر. وتق. شادية توفيق حافظ، مر. السباعي محمد السباعي، المركز القومي للترجمة، القاهرة، 2007، ص.43.

(4) W. Heyd, *Histoire de Commerce du Levant au moyen Age*, Aragonaut, inc., Publishers, Chicago, 1885-86, T. II, p.64-65.

* ومن القبائل الشرسة التي قوضت سالكي الطرق البرية قبيلة تُعرف بأرغون القاطنة جنوب بحيرة بايكال، عُرف عنهم البطش والخيانة وعجزت ملوك الصين عن إخضاعهم نظرا لفسالتهم، إلى أن تمكن منهم المغول في عهد جنكيز خان. التسوي محمد بن أحمد (ت.647 هـ/1249 م) : سيرة السلطان جلال الدين منكبرتي، نش. وت.ح. حافظ أحمد حمدي، دار الفكر العربي، القاهرة، 1953، ص.39-40.

** يذكر ماركو بولو بأنه متى ألقى القبض على شخص متهم بالسرقة إن نجا من عقوبة الإعدام فإنه يُضرب بالعصا سبع مرات أو سبع عشرة أو سبع وعشرين إلى غاية مائة وسبعة، وغالبا ما يلقي الأشخاص الذين تُسلط عليهم مثل هذه العقوبة الموت، ويُستثنى من هذه العقوبة إلا من غرم المسروقات تسعة أضعاف، فحينئذ لا تُسلط عليه عقوبة الإعدام، وبفضل تطبيق هذه العقوبات فإن بإمكان الزاعي أن يترك أحسنه أو أغنامه أو أبقاره وغير ذلك من دواب ترعى لوحدها من غير مراقبة، بشرط أن يضع عليها علامة تميزها عن غيرها. المصدر السابق، ج.1، ص.146.

*** إن غياب المؤن وطعام الآدميين والبهائم عبر الطرق البرية تُحتم على التجار تغيير مسار رحلاتهم إلى الفضاءات التي تتواجد بها هذه الضروريات، ويظهر ذلك جليا من خلال تغير قافلة الحج المتجهة من بلاد الشام إلى مكة في شهر شوال من سنة 808 هـ/1406 م من طريق الكرك التي تفتقر إلى مادة الشعير إلى طريق غزة التي توجد بها علف الدواب، ابن حجي أبو العباس شهاب الدين أحمد بن حجي السعدي (ت.816 هـ/1413 م) : تاريخ ابن

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

الضَّرورية⁽¹⁾، وهكذا نجحت الخطوات التي قام بها جنكيز خان في ترقية تجارة بلاده، فقد أدرك جنكيز خان مدى أهمية طريق الحرير في الحصول على مختلف السلع والبضائع، فعمل على تنظيم قوافل تجارية كبرى وصلت إلى خمسمائة جمل مُحَمَّلة بمختلف السلع والبضائع لإقامة علاقات تجارية⁽²⁾ مع مملكة خوارزم، فقد حرص على أمن وسلامة التجار والتجارة من خلال الرسالة التي بعث بها إلى سلطان خوارزم، ومن ضمن ما ورد في هذه رسالة: « فَإِنَّ رَأَيْتَ أَنْ تَفْتَحَ لِلتَّجَارِ فِي الْجِهَتَيْنِ سَبِيلَ التَّرَدُّدِ، عَمَتِ الْمَنَافِعُ وَشَمِلَتِ الْفَوَائِدُ »⁽³⁾. ولا يُمكن نُكران من أن جنكيز خان وغيره من القادة المغوليين استغلوا التجار في الجوسسة وتحسس أخبار خصومهم⁽⁴⁾.

والملاحظ بأنَّ الإجراءات والتدابير السَّالفة الذِّكر أتت أكلها في الميدان بعد سنين مضنية قضائها المغول في سبيل بسط الأمن على طول الطُّرق التَّجاريَّة، وهذا ما أشار إليه السيّد الباز العرني نقلاً عن ابن الغزى بهادر قوله: « أَنَّهُ حَدَثَ فِي زَمَنِ جَنْكِيْزِ خَانَ أَنَّ سَادَ الْهُدُوءِ وَالسَّلَامِ فِي الْبِلَادِ الْوَاقِعَةِ بَيْنَ إِيرَانَ وَتُورَانَ، فَأَضْحَى بِوَسْعِ الْإِنْسَانِ، أَنْ يَرْتَحِلَ مِنْ سَاحِلِ الْبَحْرِ الْمُتَوَسِّطِ إِلَى كُوتْشَانَ، وَقَدْ حَمَلَ فَوْقَ رَأْسِهِ صَفْحَةً مِنَ الذَّهَبِ الْخَالِصِ، دُونَ أَنْ يَتَعَرَّضَ لِأَدْنَى أَذَى »⁽⁵⁾. في حين أن النشاط التجاريّ قبل عهد جنكيز خان كان لا يمارسه إلاّ الرّجال الشجعان بحكم الأخطار التي تُصاحبه⁽⁶⁾، وهكذا تمكّن المغول من فرض السّلام المغوليّ الذي وامتدّ من البحر الشامي غرباً إلى الصّين شرقاً، وفتحوا بلدان ومناطق كان من العسير الوصول إليها فضلاً عن مرور القوافل والمستكشفين بها، والتي تسرب إليها الهجران منذ القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي⁽⁷⁾.

حجّي «حوادث ووفيات: 796 هـ - 815 هـ»، تع. أبو يحيى عبد الله الكندري، دار ابن حزم للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، 1424 هـ/2003 م، ج.2، ص.727.

(1) ابن العبري: تاريخ الزمان، ص.239.

(2) إدوارد بروي: المرجع السّابق، ص.378.

(3) التّسوي: المصدر السّابق، ص.83-84.

(4) أنظر: Unknown, *the secret history of the Mongols*, op. cit., p.282.

(5) المغول، دار التّهضة العربية، بيروت، 1981، ص.155.

(6) البناكتي أبو سليمان داود بن أبي الفضل (730 هـ/1330 م): روضة أولي الألباب في معرفة التواريخ والأنساب، تر. وتق. محمود عبد الكريم علي، المركز القومي للترجمة، القاهرة، 2007 م.

(7) أندريه ميكيل: المرجع السّابق، ج.1، ص.222.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ / 13 و14 م

عرف طريق الحرير في عهد أوكتاي Ogdei Khan * بن جنكيز خان (1229-1241م) تحولات عميقة بسبب السياسة التي انتهجها الخاقان** الجديد من خلال تقريب التجار إليه وتفتحه على عدة أجناس باختلاف مللهم ونحلهم⁽¹⁾، وفي نفس الوقت قام بإخضاع الجهة الجنوبية (الصينية) ووسع الحدود الغربية لدولته، واهتم بإقامة البنايات والعمائر وشيّد العاصمة المغولية، ومن أنجع الإجراءات التي اتخذها أوكتاي وأفادت طريق الحرير هو تطوير نظام البريد*** الذي ربط شرق الإمبراطورية بغيرها.

نُحِت الخطوات التي باشرها أوكتاي في بعث طريق الحرير من جديد، وعلى الرغم من المجازر التي ارتكبتها المغول في حق الأهالي في الشرق والغرب فقد ورد إلى الأسواق المغولية والصينية تجار من شتى الأجناس والدول والمحل والنحل⁽²⁾. ومما سهل مهمة الأسواق هو انعقادها بانتظام خلال أيام الأسبوع على تعاقب منظم بين كل مدينة وأخرى⁽³⁾، ولا أدل على ذلك من أنّ رؤساء القبائل الصغيرة في كل من بلاد القرغيز والتürk وغيرها من القبائل لم يكن بوسع أي قبيلة أن تفرض الحماية على الطرق البرية العابرة على هذه القبائل ولم تستطع إيجاد نظام يسهر على حماية التجارة والتجار إلى غاية بروز القوة المغولية التي بسطت الأمن بالقوة العسكرية⁽⁴⁾. فلا يُستغرب في تجار خراسان وما وراء النهر أن يتحسروا على انقضاء عهد أوكتاي من سيادة الأمن وغيرها من عوامل رواج نشاطهم التجاري السائدة إبان فترة حكمه⁽⁵⁾.

* بعد موت والده جنكيز خان رفض تولية منصب خليفة، وتعذر بأنّ في أخوته وأعمامه من هو أحقّ بالملك منه، فترجونه مدة أربعين يوما حتى قبل منهم، عرف عهده فتوحات كثيرة غربا وجنوبا، الذهبي أبو عبد الله شمس الدين محمد بن أحمد بن عثمان (ت. 748هـ / 1347م) : تاريخ الإسلام ووفيات المشاهير والأعلام، تج. عمر عبد السلام التدمري، ط. 2، دار الكتاب العربي، بيروت، 1413هـ / 1993م، ج. 45، ص. 187.

** الخاقان أو قآن لفظ تركي وفارسي، جمعه خواقين، استعمله المغول والصين وأهل التبت والخزر بمعنى ملك الملوك أو القائد الأول للبلاد، ويُعرف أيضا بالخان الأكبر. أما الخان فهو لقب تركي يعني الحاكم أو الأمير، استعمل هذا اللقب منذ القرن الأول والثاني الهجريين للدلالة على شيوخ القبائل، ثم أطلق على الولاة الذين يتبعون الحاكم الأعلى، شاع استعمال هذا اللقب في العهد المغولي، ابن خرداذبة : المصدر السابق، ص. 16، شمس الدين أبو عبد الله الذهبي : المصدر السابق، ج. 45، ص. 187؛ مصطفى عبد الكريم الخطيب : معجم المصطلحات والألقاب التاريخية، مؤسسة الرسالة، بيروت، 1996، ص. 157؛ مصطفى بركات، الألقاب والوظائف العثمانية (1517-1924م)، دار غريب، القاهرة، 2000، ص. 21.

⁽¹⁾ الجويني : المصدر السابق، ج. 1، ص. 204.

*** هو جهاز عمل على ربط شرق الإمبراطورية بغيرها عبر طريق مزود بعدة محطات، تتوفر كل محطة على المتونة والمراكب ووسائل الراحة، هذا وقد عُرف نظام البريد قبل الميلاد بمئات السنين، خاصة في الأمم المتحضرة، والملاحظ أن نظام البريد المغولي تميز عن غيره بسرعه ودقته وكثرة محطاته وعدد موظفيه الذين قُدروا بالعشرات الآلاف، للزمزيد حول هذا الموضوع، ارجع إلى، حيدر عبد الرحمن فرطوس: نظام البريد عند المغول، في مجلة كلية الآداب بجامعة بغداد، العدد 80، السنة 2007م.

⁽²⁾ الجوزجاني : المصدر السابق، ج. 2، ص. 166؛ الجويني : المصدر السابق، ج. 1، ص. 204.

⁽³⁾ ماركو بولو : المصدر السابق، ج. 2، ص. 89.

⁽⁴⁾ التسوي : المصدر السابق، ص. 83؛ سليمان حزين : المرجع السابق، ص. 217.

⁽⁵⁾ الجوزجاني : المصدر السابق، ج. 2، ص. 180.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و 8 هـ / 13 و 14 م

ومن نتائج فرض السيطرة المغولية على أجزاء واسعة من قارة آسيا هو القضاء على الفتن والخلافات العرقية والمذهبية والدينية مثل التطاحن والاختلاف العربي الفارسي، والسني الشيعي، وكذا بين الفقيه المسلم والقس المسيحي، واللاما البوذي والبخشي المغولي، وغير ذلك من رؤساء الطوائف والفرق الدينية، والملاحظ أن هذه المساواة الدينية والعرقية التي حدثت زمن السلم المغولي غابت عن العالم منذ قرون خلت، وهذا ما سمح للمبشرين الدينيين والرحالة والتجار التجوال بأريحية عبر المسالك البرية في آسيا⁽¹⁾.

وفي هذا المضمار، يوضح ماركو بولو أن بعض المناطق الإيرانية لولا خشيتهم من بطش وانتقام المغول الشرقيين (المغول العظام) لأنزلوا أذى كبيرا وبأسا شديدا بالتجار والمسافرين العابرين عبر أراضيهم⁽²⁾. وهذا ما يجعل الباحث يُقرّر بأنّ الإجراءات الأمنية المتخذة من قبل الساسة المغوليين والمتعلقة بحفظ وتأمين الطرق التجارية أتت أكلها في كثير من المناطق الخاضعة لهم. فقد كانوا على بينة متى يسالمون ومتى يُحاربون*، ولم تتوقف طرق تأمين التجار ومتجرهم عند هذا الحد بل ألزم حكام المغول السكان القاطنين في مناطق يُحتمل فيها الخطر أن يُسحروا مرشدين يُدلون المسافرين ويُرشدوهم مقابل مبلغ معين من مال عن كُلف دابة يقومون بتأمينها وإرشادها⁽³⁾. وأجبر المغول سكان كُلف من كرجستان وأرمستان وأذربيجان على إصلاح وتهئية الطرق الجبلية الوعرة لتصبح صالحة لمرور العربات والقوافل⁽⁴⁾.

الواقع أن جهود القاءات المغول قبل الثلثين من القرن الثالث عشر ميلادي انصب على الأقاليم الشرقية من إمبراطوريتهم، في حين أن القسم الغربي من مناطق نفوذهم عرف دمارا كبيرا⁽⁵⁾ بسبب الحرب الإبادة* التي خاضها

(1) الجوزجاني : المصدر السابق، ج.2، ص.166؛ إدوارد جرانفيل براون : تاريخ الأدب في إيران من الفردوسي إلى السعدي، تر. إبراهيم أمين الشواربي، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، (د. ت.)، ص.563؛ وانظر أيضا: René Grousset, L'empire des steppes, p.397.

(2) المصدر السابق، ج.1، ص.70.

* دلّ على هذا الطرح تلك الرسالة التي بعثها جينكز خان لسلطان خوارزم والتي جاء فيها : « وأنا أرى مسالمتك من جملة الواجبات .. وغير خاف عليك أيضا أنني ملكت الصين وما يليها من بلاد الترك، وقد أذعنت لي قبائلهم ». التسوي : المصدر السابق، ص.83.

(3) ماركو بولو : نفس المصدر، ج.1، ص.70.

(4) موسوعة تاريخ القفاس والجركس، جمع وترتيب مُحمّد جمال صادق أبه زاو، منشورات علاء الدين، دمشق، 1996، ص.279.

(5) المدائني أبو الحديد عز الدين عبد الحميد بن هبة الله بن أبي الحديد (656هـ/1258م) : حملات الغزو المغولي للشرق، تعليق. مختار جبلي، دار لارماتون، باريس، 1995، ص.61-63.

* يعتقد الجويني المعروف عليه القناء الذي يصل في بعض الأحيان إلى المبالغة للحكام المغوليين فإنه يرى معاملاتهم لرعاياهم من جهة الشرق، وكمثال على ذلك فإنه يقدم ثناء غير مبرر لمنكو والذي يصفه بأنه من أكثر السلاطين عدلا وعقلا وأن سنوات حكمه اتصفت بالشفقة والرحمة والتوفيق والسداد غير أنّ الأعمال القمعية والوحشية التي وقعت في عهده تنفي هذا الادعاء الغير المبرر، ومنها مذبحه بغداد وما انجر عنها من هلاك الحرث والتسل. الجويني : المصدر السابق، ج.1، ص.63.

ويرى الباحث بارتولد أن الخراب والدمار الذي شهدته بلاد الترك في النصف الأول من القرن الثالث عشر لا يوجد فيه دليل وبرهان على أن المغول أو كثافة تعداد القبائل التركية هناك، ويؤكد وجهة نظره بأنهم اتخذوا إجراءات ردعية في سبيل حماية الأراضي الزراعية من بطش سكان البدو، بل راحوا إلى أبعد من ذلك لما أسسوا مدن جديدة كمدينة أنديجان، ودافع هؤلاء هو أن ينتفع بهذه المنشآت عموم الشعب ولم ينشئوها لأنفسهم، للمزيد من التفصيل، ارجع إلى: بارتولد فلاديمير وقتش: تاريخ الترك في آسيا الوسطى، تر. أحمد السعيد سليمان، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1996، ص.213.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

المغول⁽¹⁾، واعتبر نهر جيحون كحد فاصل بين شرق وغرب الأراضي المغولية⁽²⁾، ومثل أيضا الفاصل بين توران شرقا وإيران غربا بمعنى الفاصل بين الثقافتين التركية التورانية والغربية الفارسية⁽³⁾. وصار الحدّ الفاصل بين مغول تركستان ومغول إيران. فبجلوس قوبلاي على عرش المغول أرسل فرمانا* (قرار) ينص على إقرار هولاكو (1258-1265م)⁽⁴⁾ الأراضي الممتدة من نهر جيحون شرقا إلى بلاد الشام غربا**، وحدد الجويني بالضبط الأماكن الغربية التي أعلنت العصيان للمغول فذاقت ولايات الخراب والدمار بأنّها تمتد من حدود تركستان شرقا إلى أقصى بلاد الشام غربا⁽⁵⁾. وفي نفس الموضوع يُشير الهمذاني (ت. 718 هـ/1318م) إلى هذه الحقيقة نقلا عن السلطان قطز إذ يقول: « والحالة هذه، فإنّ كافة بلاد ديار بكر وريجة والشام ممتلئة بالمنحاحات والفجائع، وأضحت البلاد من بغداد حتّى الرّوم خرابا يبابا، وقضى على جميع ما فيها من حرث ونسل، فخلت من الأزواج والأبقار والبذور⁽⁶⁾ » وهذه المناطق تعتبر ذات أهمية كبرى بالنسبة لطريق الحرير*.

(1) أنظر :

Depping, op. cit., T. I, p.16.

(2) الجويني : المصدر السابق، ج.1، ص.62-63.

(3) ابن عريشاه : عجائب المقدور في أخبار تيمور، مطبعة كلكتا، 1817، ص.29؛ كي ليسترنج : المرجع السابق، ص.476.

* لفظ فارسي ومعناه أمر السلطان، طويبا العنيسي الحلبي : المرجع السابق، ص.51.

(4) هولاكو بن تولوي بن جنكيز خان من أشهر أعماله أنّه ارتكب مجزرة مروعة ببغداد وقتل آخر خليفة بها ممّا أدّى إلى سقوط الخلافة العباسية ، ابن كثير : المصدر السابق، ج.10، ص.107.

** الهمذاني رشيد الدّين فضل الله (718 هـ/1318م): جامع التواريخ - الإيلخانيون- تاريخ هولاكو، نقله إلى العربيّة، مُحمّد صادق نشأت وآخرون، راجعه وقدم له، يحيى الخشاب، دار إحياء الكُتب العربيّة، القاهرة، (د. ت.). ص.336؛ الجوزجاني : المصدر السابق، ج.2، ص.204.

(5) الجويني : المصدر السابق، ج.1، ص.65.

(6) الهمذاني: جامع التواريخ - الإيلخانيون- تاريخ هولاكو، ص.312.

* وثمة سؤال يُثيره منطق الأحداث وهو الخراب والدمار الذي انتاب أجزاء واسعة من البَرّ الآسيوي وتعطل الطّرق التجارية هل يتحمّله المغول وحدهم أم أنّه هناك أطراف أخرى شاركت في تراجع دور الطّرق التجارية وما يلحق بها من محطات وأسواق وأوقاف ممّا يخدم المسافرين، غير أنّ هذه المرافق طالها الإهمال وسوء الاستغلال فتعطلت وظائفها، فقد أورد العمري عن نظام الدّين أبي الفضائل يحيى بن الحكيم عن الأوقاف التي كانت موجودة بنواحي العراق قوله: « إن كانت الأوقاف باقية في نواحي هذه المملكة عليها الآن أم تناولتها أيدي العدوان، فأخبرني بأنّها جميعها جارية من مجاريها، لم يتعرض إليها متعرض لا في دولة هولاكو ولا فيما بعدها بل كلّ وقف بيد متوليّه ومن له الولاية عليه وكلّ ما يقال من نقص أحوال الأوقاف بإيران جميعا هو من سوء ولاة أمورها لا من سواهم». العمري : المصدر السابق، ج.9، ص.200؛ ووضح العمري في موضع آخر بأنّ استغلال الأوقاف في عهد هولاكو فقال: « كان أحسن من سابقه من الولاة والعمال المهملين أواخر العهد العباسي وولاه هولاكو جميع الأوقاف في سائر بلاده، وكان له في كلّ بلد نائب يستغل الأوقاف، ويأخذ عشرينها، ويحمّله إليه ليصرفه في جامكيات المقيمين بالرّصد، ولما يحتاج إليه من الأعمال بسبب الأرصاد، وكان للمسلمين به نفع خصوصا الشيعة والعلويين». العمري : المصدر السابق، ج.3، ص.206.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ / 13 و14 م

واعتُبرت الطرق التجارية البرية ومنها طريق الحرير في كُلاً من آسيا الوسطى وبلاد فارس والعراق وبلاد الشام من أكبر متضرري الغزو المغولي⁽¹⁾، خاصة الطريق الرابط بين العراق وبلاد الشام⁽²⁾، وهذا ما أدى إلى تراجع طريق الحرير البري** أهميته كهمزة وصل بين تجارة الشرق الأقصى والغرب الأوروبي في المجال الاقتصادي⁽³⁾ ونجم عن تراجع دور الطريق البري انتعاش الطريق البحري⁽⁴⁾ نظراً للدمار الكبير الذي حلّ في المنشآت والضّرر في العمران⁽⁵⁾. ومن الأدلة على تراجع طريق الحرير أن التاجر والكاتب منهاج بن سراج المقيم بإيران في حدود سنة 623 هـ / 1226 م اضطرّ إلى شراء كميات من الحرير من الهند⁽⁶⁾ بدل الصين ومعلوم أنّ الحرير الأفضل جودةً وسعراً يأتي من الصين لا من الهند وهو ما يجعل الباحث يرى بأنّ هذا التاجر تجنّب الذهاب إلى الصين براً بسبب تردي الوضع الأمني في الطرق.

وتجدر الإشارة إلى أنّ عهد قوبلاي Kublai Khan (1260-1294 م) يُمثل الفترة الذهبية لإمبراطورته وللتجارة الداخلية والخارجية، فقد عُرف عنه تطبيقه للعدالة، وتمتعه بمقومات الحكم وتقريبه من العلماء⁽⁷⁾، غير أنّ

(1) علي محمد علي عوده الغامدي : بلاد الشام قبيل الغزو المغولي 589-657 هـ / 1193-1259 م، مكتبة الطالب الجامعي، مكة المكرمة، 1408 هـ / 1988 م، ص. 459؛ محمود شاكر : التاريخ الإسلامي، الدولة العباسية، ط. 6، المكتب الإسلامي، بيروت، 1421 هـ / 2000 م، ج. 2، ص. 330.

(2) واصل المغول هجماتهم سنتي 1252 و1253 م في بلاد ما وراء النهرين، فنهبت عدّة مدن على غرار ديار بكر وميفارقين وتقدموا إلى ريس عين وسرجو، فقتلوا في حملة واحدة أكثر من عشر آلاف رجل واستولوا على قافلة تجارية متجهة من حران إلى دمشق، وغنموا 600 حمولة من السكر والقطن المصري، بالإضافة إلى ستمائة ألف دينار، وفي نفس السنة دمر المغول حي مالاتيا.

Henry H. Howorth, F. S. A., *History of the Mongols, from the 9th to the 19th Century*, Burt Franklin, London, 1876, Vol.1, p.168-169.

** والذي يظهر للباحث أنّ الطريق البري الرابط بين شرق آسيا وغربها لم ينقطع تماماً حتى في أحلك سنوات الحروب، وهذا بناءً على قصة أوردها المؤرخ المعاصر المغول مفادها أنّ شيخاً كبيراً انطلق من العراق براً إلى أن وصل إلى حضرة الخاقان أوكتاي فسأله عن حاجته، فأخبره الشيخ بأنّ له عشرة بنات وعجز عن تزويجهنّ وأنه كلما طلب من الخليفة العباسي مساعدته منحه عشرة دنانير ذهبية وهي غير كافية لتزويج بناته، فأمر الخاقان بإعطائه ألف كيس من الفضة، وتساءل الشيخ عن كيفية نقل هذا المال الكبير فأمر أوكتاي بتزويده بحمار وعشرة حراس وكلّ ما يساعده للوصول إلى بلاده، غير أنّ هذا الشيخ توفي في الطريق فأرسلوا إلى الخاقان وأمرهم بأنّ يُبلغوا الأمانة إلى أهله في بغداد. أبو سليمان البناكي : المصدر السابق، ص. 426.

(3) عثمان أباطة فاروق : أثر تحوّل التجارة العالمية إلى رأس الرّجاء الصّالح على مصر وعالم البحر المتوسط أثناء القرن السادس عشر، دار المعارف، القاهرة، (د. ت.)، ص. 9.

(4) شوقي عبد القوي عثمان : تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (41-904 هـ / 661-1498 م)، عالم المعرفة، الكويت، 1990، ص. 129؛ عبد العزيز بن راشد العبيدي : التجارة والملاحة في البحر الأحمر في عصر المماليك دراسة تاريخية، في مجلة كلية العلوم الاجتماعية بجامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، عالم الكتب، مج. 2، العدد 3، الرياض، (د. ت.)، ص. 462.

(5) مصطفى طه بدر : محنة الإسلام أو زوال الخلافة العباسية من بغداد على أيدي المغول، ط. 2، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1999، ص. 94.

(6) الجوزجاني : المصدر السابق، ج. 2، ص. 198-199.

(7) ابن العربي : تاريخ مختصر الدول، ص. 491.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و 8 هـ / 13 و 14 م

الطريق البري كان لا يزال يُعاني من عدّة أخطار بدليل أنّ العروس التي بعثها قوبيلاي إلى أرغون بن أبغا بن هولكو إيلخان إيران (1284-1291) لم تُرسل عن طريق البرّ وإنما سلكت طريق البحر⁽¹⁾.

ومن المنجزات الكبيرة التي قام بها هذا الخاقان هو فتحه للصين الجنوبية التي استعصت على أسلافه، فعرف كيفية استغلال الأوضاع الداخليّة التي مرّت بها الصين ليقوم باحتلالها وضمّها للإمبراطوريّة⁽²⁾، فاتسعت حدودها اتساعاً عظيماً لم تصله دولة أخرى في زمانه⁽³⁾.

وحُفِظَ عن هذا الخاقان اهتمامٌ خاصٌّ بالمنشآت والعمائر في الحواضر الرئيسيّة من دولته، فسُجلت له عنايةٌ خاصّةٌ بالطرق إلى درجة تبليطها بالحجارة حتّى لا تغوص أقدام سالكي الطريق ودوابهم، وغُرست بجانبها أشجارٌ ظليّةٌ كالصفصاف ونحوها، وبلغت درجة عناية هذا الخاقان بالطرق أنّ المسلك الممتد على مسافة أربعين يوماً لا يقدم أحد من العسكريين فضلاً عن المدنيين أن تمد يده لقطع غصن من أغصانها، أو يُعطى دابته ورقة من أوراقها⁽⁴⁾. والسبب من وراء غرس هذه الأشجار بجانب الطرق إضافة لما تُقدمه من الظل صيفاً فإنّه تُبرز معالم الطريق شتاءً في حال سقوط الثلج والجليد، وفي حال تعذر غراسه هذه الأشجار بحكم قساوة التربة أو سيادة الرمال فإنّه يُلجأ إلى وضع أحجار بمثابة أعمدة هداية لرواد طريق الحرير⁽⁵⁾، وكلف الخاقان بعض كبار ضباط الجيش لمراقبة الطرق السلطانية بشكل دوري، فحرص على أمنها وسلامتها بشكل منتظم⁽⁶⁾، وقام أيضاً ببناء الجسور، وصف ماركو بولو أحدها بأنّه لا يمثاله جسر آخر في المعمورة، بحيث يصل طوله إلى ثلاثمائة خطوة وعرضه ثمانى خطوات إلى درجة أنّه بإمكان عشرة رجال يمتطون خيولهم محملة بالبضائع أن يسروا في خط واحد، ولم تُغفل الإجراءات الأمنيّة التي تحفظ سلامة سالكي هذا الجسر فقد أقيم حاجز على جانبي القنطرة من مبدئها إلى نهايتها، مزودة بألواح رخامية مرصوفة بشكل فائق البهاء والحسن بالإضافة إلى أعمدتها، وهو ما يعطي صورة جليّة عن الإتقان في بنائه ومدى عرضه

(1) ماركو بولو : المصدر السابق، ج. 2، ص. 201؛ فؤاد عبد المعطي الصيّاد : الشّرق الإسلامي في عهد الإيلخانيين (أسرة هولكو خان)، منشورات مركز الوثائق والدراسات الإنسانية بجامعة قطر، الدوحة، 1407 هـ / 1987 م، ص. 197-198.

(2) أنظر : Cl. Madrolle, op. cit., p. 49.

(3) ماركو بولو : المصدر السابق، ج. 2، ص. 201.

(4) الهمذاني: جامع التواريخ، تاريخ خلفاء جنكيز خان من أوكتاي قآن إلى تيمور قآن، ص. 73.

* إنّ وضع مثل هذه المعالم في الطرق البريّة تعدّ أمراً ضرورياً وخاصّةً في بعض المناطق التي تشهد سقوط الثلوج شتاءً، وتأكيداً لهذا فإنّ الرحالة أوليا جلي أشاد بملك أذربيجان الذي وضع عدد لا يُحصى من العلامات: كالأخشاب والأحجار في غاية الوضوح حتّى يراها المسافرين من مكان بعيد، وأكد بأنّ المسافرين في حال ما ذا تجاهل هذه العلامات أو طُمست بفعل الثلوج شتاءً والرّمال صيفاً قد تؤدي إلى هلاك المسافر الذي يُصادف منحدرًا خطيراً. أوليا جلي بن درويش مُحمّد أغا (ت. 1095 هـ / 1684 م) : رحلة أوليا جلي في كوردستان عام 1065 هـ / 1655 م، تر. رشيد فندي، خاني - دهوك، أربيل، 2008، ص. 15.

(6) ماركو بولو : المصدر السابق، ج. 2، ص. 77.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

وتحملة للأثقال⁽¹⁾، وتجدر الإشارة إلى أنه لا تزال بعض منشآته العمرانية خاصة في بكين قائمة إلى اليوم⁽²⁾.

وفي سبيل تعزيز الأمن عبر ربوع الإمبراطورية وللسيطرة على المدن والرساتيق التي تضم مجموعات سكانية كبيرة ولضمان عدم تمرداها على الدولة وجعل السكان يخضعون لسلطة الدولة اهتدى قوبيلاي إلى إقامة معسكرات تبعد حوالي خمسة أميال عن التجمعات السكانية، فيكون هذا الجيش مستعد ومهيأ للتدخل متى دعت الضرورة لذلك، كوقوع حدث طارئ يُخل بالنظام العام، كما عمل أيضا على تغيير ضباط وجيوش هذه القواعد كل سنة حتى يتسنى لهم أداء دورهم المناط بهم، وبفضل هذا الإجراء تمكن الخاقان بسط الأمن والهدوء في دولته، ولم يخطر ببال قرية أو مدينة أو جماعة أشرار التمرد عليه إلا في حالات نادرة جدا⁽³⁾.

وكيفما كان الأمر، فقد كان لحكام خانات المغولية الأخرى دور لا يُستهان به في سبيل بعث طريق الحرير عبر سلسلة من التدابير التي جُشدت على أرض الميدان⁽⁴⁾، ومن ذلك، أن حاكم مغول جغتاي Djaghatai (تركستان*) فتح الطريق المحيط ببحيرة سايرام عبر جبال تالكبي، ولم يكتف بهذا فحسب بل أقام الجسور عبر نهر جيحون ساعده في ذلك استقلاله بإقليم ممتد من بلاد الأويغور إلى سمرقند وبخارى⁽⁵⁾. وأقام السدود والعيون مزودة بالحراسة على طول الطريق الممتد من بلاد تركستان إلى الصين، بحيث أصبح بوسع المسافرين السير بكل أريحية خاصة مع توفير الأمن والماء الذي افتقدوه من قبل⁽⁶⁾، ووصف الرحالة ابن بطوطة سلطان ما وراء النهر علاء الدين طرمشيرين بأنه متحكم في زمام إمارته وأن مجوزته جيشا قويا وهذا ما جعل الدول المجاورة له تسعى إلى كسب وده. ويُفهم من هذا الوصف بأن طريق الحرير الذي يقطع مغول جغتاي تمتع بالحماية والأمن في تلك الفترة⁽⁷⁾.

(1) نفسه، ج.2، ص.87.

(2) أنظر: Eliza Ruhamah Scidmore, *China The Long Lived Empire*, The Century Co., New York, 1900, p.103.

(3) ماركو بولو: المصدر السابق، ج.2، ص.13.

(4) سليمان حزين: المرجع السابق، ص.220.

* يُعتبر مغول جغتاي من أقل الدول المغولية تقدما وتطورا في المجال التجارة الدولية على الرغم من سيطرتها على أقاليم شاسعة من بلاد آسيا الوسطى، غير أنها ظلت تُعاني من معضلة العزلة عن العالم الخارجي بسبب عدم وجود منافذ بحرية خارجية تُتيح لها التواصل الخارجي، لذا أرى بأنها من أكبر الدول الساعية لإحياء طريق الحرير لتفك به نوعا من العزلة الخارجية، وتعد هذه الدولة أقل وضوحا مقارنة بالإيلخانيات الأخرى بحكم قلة المصادر التاريخية التي تتحدث عن تاريخها بالتفصيل خاصة أثناء العصر المغولي.

ارجع إلى: كلود كاهن: الإسلام منذ نشوئه حتى ظهور السلطنة العثمانية، تر. حسين جواد قبيسي، المنظمة العربية للترجمة، بيروت، 2010، ص.465. وأنظر أيضا: Encyclopedia of Islam and the Muslim World, ed. Richard C. Martin, Thomson Gale, New Yourk, 2004, p.212-213.

(5) الجويني: المصدر السابق، ج.1، ص.122-123؛ بارتولد: تاريخ الترك في آسيا الوسطى، ص.202-203.

(6) الجوزجاني: المصدر السابق، ج.2، ص.182.

(7) ابن بطوطة: المصدر السابق، ج.3، ص.27.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ / 13 و14 م

هذا وقد احتلت بلاد التُّرك مكانةً كبيرةً في طريق الحرير، فقد أهلها موقعها الجغرافي القيام بدور الوسيط التجاري بين الشرق الأقصى وبلاد المشرق، ليس منذ العهد المغولي فحسب، وإنما منذ قرون خلت⁽¹⁾. فضلت آسيا الوسطى جسراً للتواصل بين الثقافة التركية والإيرانية من جهة، وبين المغول والصين من جهة أخرى، وأهلها طريق الحرير لأن تقوم بهذا الدور المحوري عن جدارة واستحقاق⁽²⁾.

وعُدَّ إقليم ما وراء النهر بأنّه من أقلّ المناطق تأثراً بغزوات المغول* بخلاف إقليم خراسان والعراق الذي حلّ به خرابٌ كبيرٌ بسبب تكرار الغارات المغولية⁽³⁾. وحُفظ عن هذا الموضوع سيادة الأمن والاستقرار في ربوع أركانه ذلك أن أهلها أهل سمع وطاعة لولي أمرهم⁽⁴⁾، ومن المؤهلات التجارية التي عرفتها بلاد ما وراء النهر الخاضعة للجغطائيين وهو كثرة دواب النقل بها، إلى درجة أنّ فرداً واحداً منهم يملك من عشرين إلى خمسمائة دابة، بإمكانه تعاها بما تحتاجه من مأكّل ومبيت نظراً لاتساع الأراضي والمراعي ووفرة الكلاء⁽⁵⁾.

ومن جملة الإصلاحات التي باشرها المغول تأهيل وترميم المدن التي أصابها الدمار إثر الحروب والمعارك التي شنوها من قبل⁽⁶⁾، وقد أكّد ابن خلدون هذه الحقيقة بأنّ المغول لما استقر بهم المقام في بلاد ما وراء النهر شرعوا في تعمير ما خربوه من قبل، وأكّد بأنّهم خطوا قرب خوارزم مدينة جليّة غير أنّ إقليم خراسان تأخر تعميره بسبب عدم استتبابه لحكمهم⁽⁷⁾، وشرع في تعميره منذ عهد أوكتاي⁽⁸⁾.

غير أنّ العلاقات الغير المستقرة بين المغول الجغطائيين بجيرانهم في الشرق المغول العظام، وبين جيرانهم في الغرب المغول الإيلخانيين ظلّ من عوائق نشاط طريق الحرير، وهذا ما حتمّ على ماركو بولو اجتنابه في رحلته نحو

(1) أنظر: René Grousset, *Histoire de L'Asie et L'Orient*, Les Editeur G. Crès et Cie, Paris, 1921, P.98.

(2) أنظر: Vineeta Sinha, *Asia and Europe in Globalization, Continents, Regions and Nations*, Associate Editor Syed Farid Alatas, Advisory Board chan kwok-bun, Brill Leiden, Boston, 2006, p.286.

* دل على أنّ الدّيناميكية التجارية لم تنقطع في هذه التّاحية وهو أنّ المؤرخ المعاصر لوقائع المغول ابن العبري ذكر في أحداث سنة 649هـ/1251م، أنّ جماعة من التّجار قطعوا نهر جيحون الكبير دون أن يعترض لهم أحد بسوء، تاريخ الزمان، ص.300.

(3) الجويني: المصدر السّابق، ج.1، ص.123؛ الجوزجاني: المصدر السّابق، ج.2، ص.142.

(4) ورد عن العمري قوله: « وهم أهل طاعة لسلطانهم، وانقياد لأمرائهم حتّى أن المتولي لأموهم يتصرف في أموالهم وأمورهم وسائر أحوالهم تصرف المالك في ملكه، والمستحق في حقه، متبسطا في ذلك، مادّا يده لا هو يتحاشى، ولا صاحب المال والحال يتشكى، كلاهما طيب القلب، قدير العين، راض بصاحبه». المصدر السّابق، ج.3، ص.152.

(5) نفسه.

(6) الجوزجاني: المصدر السّابق، ج.2، ص.168.

(7) المصدر السّابق، ج.5، ص.163.

(8) الجوزجاني: المصدر السّابق، ج.2، ص.168.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و 8 هـ / 13 و 14 م

قاعدة المغول بكين يومئذ⁽¹⁾، ولم يكتفوا بإصلاح المدن فحسب وإنما قاموا بإنشاء حواضر وعمائر قدّمت تشجيعاً كبيراً للحركة التجارية* مما انعكس إيجاباً على الطرق التجارية ولاسيما طريق الحرير البري، ومن المدن التي بُنيت على هذا الطريق تُوجد مدينة السلطانية في دولة مغول فارس والتي شُيّدت بين طهران وتبريز⁽²⁾.

هذا ولم تقتصر الإصلاحات الاقتصادية في بلاد المغول العظام أو مغول تركستان فحسب، فقد سُجّلت إصلاحات اقتصادية وتجارية أخرى في دولة مغول فارس³ استفاد منها طريق الحرير فانتعشت المدن في جلّ أرجاء الدولة وأقيمت دور لسك العملة⁽⁴⁾. وأسندت مهمة الحفاظ على أمن وسلامة الطرق إلى أفضل الأمراء وأشجعهم كما حدث في عهد السلطان محمد خدابنده لما ولي الأمير مظفر الدين محمد مهمة حراسة طريق خراسان ولرستان نظراً لبسالته⁽⁵⁾، ولم يتوان الإيلخانيون في اهتمامهم بمادة الحرير فلم يدخروا جهداً في سبيل الحصول عليها، وتجلي ذلك من خلال إخضاع الولايات المنتجة لهذه المادة كما حدث في ولاية جيلان لما هاجمها الإيلخانيون سنة 706 هـ / 1306 م وأجبر السلطان محمد خدابنده أوجلايتو بن أرغون خان (703-716 هـ / 1304-1316 م) على أمراء جيلان دفع قدر معلوم من الحرير كخراج سنوي للجيش المغولي⁽⁶⁾. ولم يكن مغول القبيلة الذهبية أو الفجق أقل ثراءً وقوة من الإيلخانات الأخرى⁽⁷⁾.

(1) أنظر: Stephen G. Haw, *Marco Polo's China A Venetian in the realm of Kubilai Khan*, Routledge is an imprint of the Taylor & Francis Group, New York, 2006, p.50.

* وفي هذا الخصوص، فإن كثرة العمائر واتساعها تمثل سبباً من أسباب رواج ونشاط التجارة، وضرب مثلاً لتجار الغرب الأوروبي وبلاد المشرق والمشرق الأقصى، فمن عوامل اتساع ونشاط تجارتهم كثرة العمارة. ابن الأزرقي محمد بن علي بن محمد الغرناطي (ت. 896 هـ / 1491 م) : بدائع السلك في طبائع الملك، دار السلام، القاهرة، 1429 هـ / 2008 م، ج. 1، ص. 194-195.

(2) بارتولد: تاريخ الحضارة الإسلامية، ص. 93.

³ أنظر في الملحق رقم (16) ص. 389، أسماء خانات وسلطين الإيلخانية

(4) الجويني : المصدر السابق، ج. 1، ص. 122-123؛ آشتور : التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للشرق الأوسط في العصور الوسطى، تر. عبد الهادي عبلة مر. أحمد غسان سبانو، دار قتيبة للطباعة والنشر والتوزيع، دمشق، 1985، ص. 316؛ أحمد مختار العبادي وإبراهيم محمد علي مرجونة: المرجع السابق، ص. 263.

(5) البديسي : المصدر السابق، ج. 2، ص. 28.

(6) عباس إقبال : تاريخ المغول، ص. 312-313.

(7) أنظر: T. M. Chevalier Lycklama a nijeholt, *Voyage Russie, au Caucase et en perse dans la mésopotamie, le Kurdistan, la syrie Palestine et la Turquie exécuté pendant les années 1866, 1876 et 1868*, Arthus Bertrand Paris et C. L. Langenhuyss Amsterdam, 1772, T.1, p.122.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

وحفظ عن الخاقانات والخانات المغوليين اهتمام خاص بالمصلحين الاقتصاديين والإداريين وإعطائهم لمكانتهم التي يستحقونها غير مكترئين بالديانة أو المذهب الذي يعتقدهونه ويُمارسونه، فقد وُجد مصلحون من المسلمين* ومن غيرهم من الملل والتحل، ونال جلهم المكانة الرفيعة والسُّودد اللائق بهم، وبرز من هؤلاء الوزير الصيني يي - ليو تشو والذي حاول إقناع جنكيز خان بأنَّ يُحافظ على المكاسب الحضارية التي تزخر بها الصين وأن لا يتعمد تدميرها وتخريبها ويُفني أهلها كما فعل بالأقاليم الأخرى، ونجح هذا المصلح في مسعاه محاولاً تغيير الذهنية البدوية لجنكيز خان، وأقنعه بضرورة المحافظة على المدن والأسواق الصينية لتستفيد منها دولته، وبفتح مقاطعة السي - هيا الصينية سنة 1226م، تمكّنت القوافل التجارية المرور بين الصين وإيران عبر هذا المسلك الجديد الذي يخرق الصين عوض المرور بالطريق السابق المارّ بأراضي المغولية العليا المحفوفة بالمخاطر الطبيعية نظراً لوعورة التضاريس، وكذا المخاطر البشرية المتأتية من اللصوص والقبائل الشرسة⁽¹⁾، وسمح فتح هذا الطريق المارّ بـ "سو - تشيو Su - Qiu" و "توان - هوانغ Tuan Hoang" بمرور التجار الأجانب في ربوع الشرق الأقصى، وهذا راجع لسيادة الأمن والاستقرار الذي فرضه المغول في هذا المسلك التجاري⁽²⁾.

ومن المصلحين البارزين الذين علا صيتهم، يوجد: محمود يلواج الذي اضطلع بمهمة تعمير ما أفسده الغزو المغولي، فقد وُلي منطقة شاسعة تمتد من نهر جيحون غرباً إلى بلاد الخطا غرباً، وقام بهذه المسؤولية الملقاة على عاتقه على أكمل وجه، ولما نجح فيها ورث هذا المنصب لابنه مسعود بك⁽³⁾.

وحافظ أمراء وخانات المغولية على سياسة الاستعانة وتقريب المصلحين وتوسيع صلاحياتهم كالأمرير أرغون أغا الذي وُلي على بلاد شاسعة تمتد من خراسان شرقاً إلى مازندران وهندوستان والعراق وفارس وكرمان ولور وأران وأذربيجان وكرجستان والموصل إلى غاية بلاد الشام غرباً، فقام بإصلاحات جذرية كُلت بالنجاح⁽⁴⁾. والملاحظ أن

* يتبادر إلى الذهن سؤالٌ وجيهٌ مفاده كيفية قبول علماء وتجار وحرفيين ومصلحين المسلمين العمل في البلاط المغولي مع حكام وأمرائٍ قتلوا وشردوا الملايين من المسلمين في شرق آسيا وغربها، والزاجح في هذا وهو أنهم رأوا في الاحتلال المغولي لبلاد المسلمين واقعاً لا يمكن مجابته عسكرياً بسهولة، وطمعوا في إسلام هؤلاء المغول أو تلين مواقفهم المتشددة والحاقد على المسلمين، واجتهدوا في تعريفهم بالإسلام وإقناعهم للدخول فيه، وقد نجحوا في ذلك من خلال دخول العديد من خانات المغول إلى الإسلام، بل وأصبحت ثلاث خانيات من أصل أربعة على الإسلام حكماً ورعياً. وللمزيد حول هذا الموضوع، ارجع إلى: الجوزجاني: المصدر السابق، ج.2، ص.166؛ وانظر أيضاً: أحمد جلاي: جهود الوزراء المسلمين في رسم صورة الإسلام للمغول (615-697هـ/1298-1219م)، في مجلة الحكمة للدراسات التاريخية، مؤسسة كنوز الحكمة للنشر والتوزيع، العدد 9، جانفي جوان 2017.

⁽¹⁾ أكد الرحالة الإسباني المجهول على شراسة هذه القبائل، غير أنه أشار إلا أن بأسهم بينهم نادر الوقوع، وأشاد ببسالته واستعدادهم لقتل الغزاة، رجالاً كانوا أو رُكباً. أنظر: Unknown, *Book of the Knowledge of all the Kingdoms*, p.47.

⁽²⁾ إدوارد بروي: المرجع السابق، ص.378.

⁽³⁾ ابن العبري: تاريخ الزمان، ص.262؛ البناتكي: المصدر السابق، ص.427؛ حسن الأمين: الإسماعليون والمغول ونصير الدين الطوسي، دار الغدير، بيروت، 1417هـ/1997م، ص.75.

⁽⁴⁾ ابن العبري: تاريخ الزمان، ص.262؛ وللمزيد من التفصيل حول إصلاحات هذا المصلح، ارجع إلى: رغد عبد الكريم أحمد التجار: دور الأمرير أرغون آقا السياسي والإصلاحي في دولة المغول 623-673هـ/1225-1275م، في مجلة آداب الزائفين، العدد 67، الموصل، 1434هـ/2013م، ص.273.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

هذه البلاد الشاسعة تعتبر منطقة حساسة بالنسبة لطريق الحرير بدليل أنه لما تراجع دور طريق الحرير قبيل وبعد الغزو المغولي فإن أهلها وجدوا صعوبة في التزود من الألبسة وغيرها من الضروريات وحاجيات العيش وكان ذلك في حدود سنة 621 هـ/1224⁽¹⁾.

ومن الإصلاحات الاقتصادية التي عرفت الإيلخانية ما حدث في عهد الإيلخان أبغا بن هولكو (1265-1282 م) خان الذي باشر إصلاحات اقتصادية واستعان بعلاء الدين صاحب الديوان⁽²⁾، وأعلن عنها لما قام بزيارة بغداد سنة 672 هـ/1274 م وضواحيها إلى أن وصل واسط وأمر بتخفيف الضرائب عن التجار وتخفيف القيود عليهم، ووثق هذا الإجراء بأن كُتب على جدران مسجد المستنصرية⁽³⁾.

سُجلت إصلاحات كبرى في عهد السلطان الإيلخاني غازان خان (694-703 هـ/1294-1303 م)*، وشملت قطاعات اقتصادية هامة، وسترّكز الدراسة على المجال التجاري الذي يخدم طريق الحرير وسالكيه في هذه الدولة التي يُعتبر موقعها في غاية الأهمية بالنسبة له، باشر الخاقان** جملة إصلاحاته بضبط أمور الولايات، فوضع حداً للخوارج ومثيري الشعب⁽⁴⁾، ونظّم الضرائب التي طبقت من قبل بطريقة عشوائية ووقع فيها كثير من الظلم والجور على الأهالي، فأمر في سنة 703 هـ/1304 م بإعادة مسح الأراضي، وأن يُعلم الأهالي والرعايا سكان البدو والحضر بمقدار الضرائب، وأن تُشهر مقاديرها في أبواب الأسواق والمساجد والبُيع، ليكون الناس على بينة من أمرهم، ولئلا يتلاعب بها الجبابرة، وحضّ غازان على السّكن والاستقرار في المناطق الخاوية التي هجرها الغزو المغولي من قبل، وأعطى أوامره بأن تُرفع الضرائب على المعمرين الجدد للأقاليم والمناطق الخربة، ومن حسناته أنه استغل نهري الدجلة والفرات

(1) الجوزجاني : المصدر السابق، ج.2، ص.197.

(2) تمتع بصفات أهلته لتولية منصب مصلح عن جدارة واستحقاق، ذلك أنه في سنة 675 هـ/1276 م وقع في بغداد حريق مسّ الأسواق والبيوتات من منتصف محرم إلى غاية نهاية صفر، فأمر التجار وأصحاب المساكن أن يملئوا الحياض بالماء ويتقّبوا اشتعال النار فيطفئوا ما استطاعوا إطفاءه، هذا ولم يُعلم سبب اشتعال هذه النيران. ابن الفوطي عبد الرزاق بن أحمد بن مُحَمَّد الصّابوني(ت.723 هـ/1323 م): الحوادث الجامعة والتجارب النافعة في المائة السابعة، دار الكتب العلمية، بيروت، 1424 هـ/2002 م، ص.275.

(3) نفسه، ص.265.

* وهو محمود بن أرغون بن أبغا بن هولكو، يُقال له غازان وتُطلق عليه العائمة قازان، أظهر شعائر الإسلام وقام بإصلاحاتٍ مهمّةٍ في الإيلخانية مست كلّ القطاعات ولاسيما الاقتصادية والدينية منها، ابن تغري بردي (ت. 874 هـ/1470 م) : التّجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، وزارة الثقافة والإرشاد القومي، دار الكتب، القاهرة، ج.8، ص.59.

** سبقت الإشارة التعريف بهذا اللقب، واستعماله في هذا الموضع ليس اعتباطيا وإنما أطلقه غازان عن نفسه تأكيدا منه على استقلاله التام عن المغول العظام في الصين، أي قطع مظاهر التبعية لهم خلافا لخانات إيران السابقين، والذين اكتفوا بلقب الخان إظهارا للولاء لأسرة اليوان.

(4) الهمذاني : جامع التواريخ، تاريخ غازان خان، دراسة وترجمة د. فؤاد عبّاد المعطي الصّباد، (د. ت.)، ص.393.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

ليخرج منهما نهرين آخرين آخرين، فمن النهر الأول: أخرج قناة صغيرة إلى مدينة مشهد، ومن النهر الثاني: أخرج نهر صغير باتجاه بغداد يُعرف بالنهر الغازاني⁽¹⁾.

ومما يُحسب لهذا الخان أيضاً، هو إلغاؤه للأوراق المالية التي فرضها أسلافه دون روية وتقليدا لما هو معمول به في الصين دون مراعاة خصوصية السكان التي رفضت استعمالها إلاّ تحت طائلة التهديد والوعيد، وهو ما أضّر بالتجارة والتجار في ربوع الإيلخانية، ولم يكتف بهذه المبادرة الطيبة فحسب وإنما قام بتنظيم شأن العملة المعدنية الذهبية منها والفضية والتي تسرب إليها الغش والتطفيف، فعمل على توحيد العملة المعدنية المتداولة في أنحاء الدولة وفرض لكل عملة قيمة ثابتة في الوزن والقيمة⁽²⁾.

ولم تقف إصلاحاته عند هذا الحدّ، بل امتدّت إلى أهم قطاع يخدم حقوق وواجبات كلّ أصناف المجتمع، ألا وهو جهاز القضاء، فأعاد ترتيبه وتنظيمه وفق الشريعة الإسلامية وعمل على إلغاء العرف المغولي في المحاكمات، وأنشأ محكمة عليا تستمد تشريعها من القانون الإسلامي والفارسي⁽³⁾. ومن أبرز المحاولات التي بذلها غازان خان في مجال التجارة هو مبادرة الصلح التي بعث بها إلى سلطان المماليك بغية إصلاح ذات البين وفتح الطرق التجارية المعطلة بين الطرفين*.

وختّمت إصلاحات مغول إيران بالسلطان أبي سعيد بهادر خان بن محمد أوجايتو (716-735 هـ/1316-1335 م) والذي بذل جهوداً محموداً من أجل وقاية وتأمين الأجانب والرعايا في ربوع دولته، فقد نعمت البلاد بخير عميم وآل أمر الإيلخانية إلى خير كبير، وذلك من خلال انتشار الأمن وتطبيق العدالة واستقامة الأمور ورخص الأسعار طوال فترة حكمه والتي دامت عشرين سنة⁽⁴⁾.

إنّ الجهود التي بذلها حكام المغول نجحت إلى حدّ كبير في إنعاش التبادل التجاري بين الشرق والغرب نتيجة لانصهار الثقافتين بين مختلف الشعوب والأجناس⁽⁵⁾، وغدا طريق الحرير آمناً أكثر من ذي قبل، مستفيداً من الرقابة والحماية التي فرضها المغول على الشعوب والقبائل التي قوضت حيويته من قبل وحالت دون ازدهاره لعدّة قرون خلت⁽⁶⁾. وفي هذا الموضوع، أورد ابن تغري بردي بأنّ جماعة من التجار قصدوا غازان خان يشكّون إليه تعرضهم

(1) الغياثي عبد الله بن فتح الله البغدادي (ت. بعد 891 هـ/1486 م): تاريخ الدول الإسلامية في الشرق، تح. طارق نافع الحمداني، دار ومكتبة الهلال، بيروت، 2010، ص. 55. البدليسي: المصدر السابق، ج. 2، ص. 24.

(2) الهمذاني: جامع التواريخ، تاريخ غازان خان، ص. 492-493؛ وانظر أيضاً:

Eliyahu Ashtor, *A social and economic history of the Near East in the Middle Ages*-University of California Press, California, 1976, p.250-251.

(3) كارل بروكلمان: المرجع السابق، ص. 392.

* للمزيد من الشرح والإيضاح حول الرسالة التي بعث بها غازان خان للسلطان المملوكي، ارجع إلى الملحق رقم 1، ص. 373.

(4) الغياثي: المصدر السابق، ص. 66-67.

(5) جون أ. ويلز جونيور: المرجع السابق، ص. 21-22.

(6) التسوي: المصدر السابق، ص. 83. وأنظر أيضاً: Richard Foltz, op. cit., p 107.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

للسلب والنهب من أهل السبب والعربان* (أهل البادية) فسار الخان بنفسه ونهبهم وأدبهم⁽¹⁾. وعلى الرغم من استباب الأمن إلا أن التاجر جُذِل له الرحلة في جماعة مع المسافرين خير له من أن يسافر لوحده وهذا درءًا للأخطار الطبيعية والبشرية التي قد تعترضه⁽²⁾.

والذي ينبغي أن يُشار إليه، وهو أن التخلّف الحضاريّ الذي عرفه المغول حكمًا ورعيّةً ولاسيما في النصف الأوّل من تاريخ تأسيس الإمبراطورية المغولية ظلّ العامل المقوض الرئيسي في سبيل النهوض بالقطاع الاقتصاديّ عامّة والتجاريّ خاصّة، ومن مظاهر هذا التخلّف أن حكام المغول نفروا من الحياة المدنية لاعتقادهم أنها تُذهب بالرجولة وهذا ما انعكس على توجههم في تسير دواليب الدولة، فالعاصمة التي شيدها المغول المعروفة قراقورم Caracarum **، قلّ من شأنها الجوزجاني نقلا عن التاجر البلخي الذي زارها في حدود سنة 648هـ/1250م⁽³⁾. وسجّر منها أيضا الزاهد روبرك فالحرب التي دارت رحاها بين قوبيلاي وشقيقه أريك بوغا Eric Boga تُمثل في حقيقتها صراع بين دعاة المدنية الذي يمثله قوبيلاي وبين دعاة البداوة الراغبين الاحتفاظ بالتقاليد المغولية القديمة بقيادة أريك بوغا، وهزيمة هذا الأخير سنة 1264م مثل هذه الواقعة محطة فارقة في تحوّل نمط معيشة وحياة المغول من البداوة إلى المدنية⁽⁴⁾. ويرى المؤرخ الفرنسي غروسيه من أن السّلم المغولي سبقه السّلام الداخلي في الفترة الممتدة (1227-1259م)⁽⁵⁾.

* وهم قوم من أهل البادية يقطعون الطريق على المارة متى سنحت لهم الفرصة بذلك، الظاهري زين الدين عبد الباسط بن خليل بن شاهين (ت. 920هـ/1514م) : نيل الأمل في ذيل الدول، تج. عمر عبد السلام تدمري، المكتبة العصرية للطباعة والنشر، بيروت، 1422هـ/2002م. ج.1، ص.231.

(1) المصدر السابق، ج.8، ص.118.

(2) ماركو بولو : المصدر السابق، ج.2، ص.195.

** هي العاصمة الأولى للمغول، وفيها عدد معتبر من الجيش، غير أنّ ما أورده روبرك من تقليل لشأن هذه العاصمة فيمكن قبوله بتحفظ، ويمكن القول بأنّ حالها كان كما أخبر به، ووصفها ماركو بولو بوصف مقتضب يوحى بقلّة شأن هذه العاصمة، المصدر السابق، ج.1، ص.130.

غير أنّ هذه المدينة تغير حالها إلى الأفضل مع اتساع رقعة وعظمة المغول، فقد وصفها العمري بأنّها مدينة جليّة عامرة تحتوي على مصانع للقماش الفاخر والصناعات المتطورة، ووصل بها الأمر أن الخاقان في بكين إذا احتاج إلى أمر يطلبه منها. العمري : المصدر السابق، ج.3، ص.134.

(3) لجوزجاني : المصدر السابق، ج.2، ص.191-192.

(4) ج. ج. ساوندرز: المرجع السابق، ص.86. وأنظر أيضا: Rev. W. A. Cornaby, op.cit., p.49.

(5) أنظر: René Grousset, L'empire des steppes, p.569.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

وتجلى هذا التحوّل خلال نقل مقر عاصمة المغول إلى خان بالق أي بكين⁽¹⁾، ممّا نجم عنه تحول ثقل التجارة من بلاد المغول إلى الصّين الشّماليّة⁽²⁾، فقد ضعفت روح البداوة عندهم*، وانغمسوا في حياة الرّفاهية وفقدوا كثيرا من أوصاف الشجاعة والجرساة وغيرها من صفاتهم السابقة خاصّة في عهد قوبيلاي أين ساد السلم لفترة طويلة⁽³⁾.

والملاحظ أنّ عاصمة المغول العظام الأولى قراقورم لم تُفد أو تستفيد من طريق الحرير البرّي البعيد عنها وهو ما فرض على حكام المغول أعباء كبيرة لنقل السلع والأغلال إليها، فتضررت منغوليا بسبب تحوّل التجارة إلى بكين على حساب عاصمتهم القديمة⁽⁴⁾. وإن كانت من قبل مقصدا للتّجار والرّهبان خاصّة في عهد الخاقان منكو خان⁽⁵⁾. ومع ذلك لم ترتق إلى مصاف الحواضر والمخطّات الشّرقية الأخرى، فقد وصفها الجوزجاني نقلا عن أحد تاجر بلخي يُعرف برشيد الدّين حكيم البلخي بأنّها بلاد الجحيم⁽⁶⁾.

(1) أنظر: Ellen M. H. Peck, *Travels in the Far East*, Thomas Y. Croweel & Co. Publishers, New York, 1909, p.274.

(2) أنظر: Edouar Perroy, op. cit., p.337.

* يُروى بأنّ المغول قبل احتكاكهم بالصّينيين لم يكن الكرم من خصالهم وشيمهم، فإذا جاءهم فقير يطلب الصدقة فإنهم يردون طلبه بأرذل عبارات السّخرية. ومن ضمن المقولات المحفوظة عنهم في هذا الشّأن قولهم للمحروم السائل، « اذهب إلى حيث ألقيت بشكواك عن الموسم المجذب الذي أرسله إليك الله، فلو أنّه أحبك، كما يبدو أنّه يُحبني، لعشت مثلي في رغد من العيش »، ويزعم ماركو بولو بأنّ الكهنة البوذيين هم من أقنع الخاقان وحاشيته بخلق التصدق على الفقراء والإحسان إليهم، وهو ما كان له أبرز الأثر في سلوك قوبيلاي من خلال توزيع الأطعمة والألبسة على الفقراء والمحتاجين في ربوع الإمبراطورية المغولية، المصدر السّابق، ج.2، ص.80-81.

(3) أنظر: Eliza Ruhamah Scidmore, op. cit., p.62.

(4) إدوارد بروي : المرجع السّابق، ص.378.

(5) الهمداني: جامع التواريخ - الإيلخانيون - تاريخ هولاكو، ص.232-233.

(6) الجوزجاني : المصدر السّابق، ج.2، ص.191-192.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

ب) جهود المغول في ربط طريق الحرير بالبحر المتوسط

إنَّ المتمعن في الغزوات والحروب التي خاضها الجيش المغولي منذ بدايات زحفهم نحو الغرب باتجاه العالم الإسلامي، وجنوب روسيا، والصين جنوباً، يجد بأنَّها سائرت وتطابقت مع خط سير طريق الحرير*، خاصة ما تعلق ببلاد ما وراء النهر والتي مثلت في الواقع البوابة التي نفذت عبرها الجموع المغولية لاقتحام العديد من الأقاليم والدول: كإقليم خراسان، وإيران، والفرات غرباً، والسند جنوباً، ونهر الفولجا Volga شمالاً⁽¹⁾، ومن ذلك، فإنَّ التجارة الدولية قبل ظهور المغول كقوة عسكرية لم تستطع أن تستغل الطريق البري الممتد من الصين شرقاً إلى متوسط غرباً نظراً لحالة الفوضى التي سادت المنطقة، فالقوافل التجارية المنتظمة غابت عن المنطقة زمناً طويلاً إلى غاية ظهور المغول⁽²⁾. وتوجهيهم لفتحاتهم للجهة الغربية**، فالمشروع المغولي الذي طرحه مؤسس الدولة بدا واضحاً من كلام جنكيز خان والذي جاء فيه: « فليعلم الأمراء والعظماء والرعية الكثيرة أنَّ الأرض بما وسعت من مغرب الشمس إلى مشرقها انطاعت لي⁽³⁾ ». الطامح في احتلال المناطق الممتدة من الصين شرقاً إلى المتوسط غرباً*** شارف على الانتهاء في عهد منكو. والذي يظهر أن المغول في عهد جنكيز خان أفادوا من الطرق البرية فأصبحت فرسانهم تقطع مسافة 600 ميل في ظرف 6 أيام، وفي سنة 1221م قطع الجيش المغولي طريق باميان إلى غزنة على مسافة 130 ميل في يومين فقط⁽⁴⁾.

* وفي هذا الخصوص، يُورد المؤرخ ابن الأثير عن خط سير الحملات المغولية انطلاقاً من أطراف الصين ثمَّ ولوجهم إلى بلاد الترك، مثل: كاشغر، وبلاساغون، وصولاً إلى بلاد ما وراء النهر عبر كُلٍّ من سمرقند وبخارى وغيرها من المدن هذا الإقليم، ثمَّ اخترقوا إقليم خراسان كالري وهمدان إلى أن وصلوا إلى العراق. أنظر: ابن الأثير : المصدر السابق، ج. 10، ص. 304.

⁽¹⁾ أرمنيوس فاميري : تاريخ بخارى منذ أقدم العصور حتى العصر الحاضر، تر. وت. أحمد محمود الساداتي، تق. ومر. يحيى الحشاش، مكتبة نخضة الشرق، جامعة القاهرة، ص. 180.

⁽²⁾ أنظر: Richard Foltz, op. cit., p05.

** أطلق عن المغول الذي زحفوا إلى الغرب من إقليم خراسان بـ المغريين أو المَغْرِبِيِّين، والملاحظ بأنَّ هذا المصطلح استعمل قبل انقسام المغول إلى أربع كيانات سياسية مستقلة، ورد ذكر هذا المصطلح في بعض المصادر الإسلامية. ابن الأثير : المصدر السابق، ج. 10، ص. 342؛ أبو الفداء صاحب حماء: المصدر السابق، ج. 3، ص. 127.

⁽³⁾ البناكي : المصدر السابق، ص. 407.

*** رواد الترك (المغول) أماني وطموحات منذ القدم في الانفتاح على البحار المفتوحة، نظراً لأن موطنهم يفتقد إليها، فوجدوا ضالتهم في بحيرة بيكال، غير أنَّها لم تلبَّ رغبتهم وطموحاتهم، فاستيلاء المغول على بحر المحيط (المحيط الهادي) ورغبتهم في الوصول إلى المتوسط هو حلم راود عاقبتهم وخاصتهم. يلماز أوزطونا : المرجع السابق، ص. 34.

⁽⁴⁾ أنظر: Unknown, the secret history of the Mongols, op. cit., p.282.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

وقد أكد الهمداني هذه الحقيقة بقوله: « وإن البلاد الممتدة من تخوم الصين إلى باب مصر كلها في قبضته الآن⁽¹⁾ ». وورد عن أبي سليمان البناتي من أن الخاقان المغولي أوصى هولاء بأن يسير في الطريق الصحيح من حدود جيحون إلى أن يصل مصر ويُطبق هذا المخطط توران في إيران عبر إقليمي قوهستان وخراسان وأن لا يتوانى في تدمير قلاع إلى أن يصل إلى بغداد في إقليمي اللور والكرد بسبب انحرافهم إلى أن يصل إلى مصر.

ويرى المؤرخ الفارسي بأن سبب إقدام المغول على هدم قلاع الإسماعيلية هو إيقاف شهرهم وتعرضهم للمسافرين والسالكين للطرق⁽²⁾، وحتى ماركو بولو ذهب إلى هذا الرأي⁽³⁾، بحيث أن رعبهم وأعمالهم الشنيعة وصل مداها إلى ديار بكر وميفارقين وحتى سروج⁽⁴⁾، وهو ما حدث فعلا، فبمقتل هؤلاء الملاحدة الحشاشين وتهدم قلاعهم أصبحت الطرق مؤمنة⁽⁵⁾، وغدا الزاهيون والراجعون يسافرون في أمان إلى درجة أن مسلمين في ذلك الوقت وقبل الهجوم على بغداد يشكرون الله، ويدعون بالخير لهؤلاء نظرا لتمتعهم بنعمة الأمن⁽⁶⁾.

واتضحت معالم وطموحات مغول فارس جليا في مد سيطرتهم إلى شواطئ البحر المتوسط من خلال رغبتهم الجارحة في الاستحواذ على بلاد الشام* عقب إسقاطهم لبغداد عاصمة الخلافة العباسية، وفي هذا المعنى، يُفيد المؤرخ المعاصر للمغول الهمداني بأن المغول بعد سيطرتهم على المنطقة الممتدة من قزوين إلى همدان وجه هولاء تحذيرا شديدا للقائد بايجو نويان** بسبب تباطئه في إخضاع بغداد، فتعذر هذا الأخير عن تباطئه في احتلاله لبغداد بحكم كثرة جيشها وساكنتها وضيق طرقها، فردّ عليه هولاء بهذه الرسالة آمرا إياه ليس بإخضاع العراق فحسب وإنما يجب أن

(1) الهمداني: جامع التواريخ - الإيلخانيون - تاريخ هولاء، ص.312.

(2) البناتي: المصدر السابق، ص.447.

(3) المصدر السابق، ج.1، ص.92.

(4) ابن دُقمَاق صارم الدين إبراهيم بن مُحَمَّد بن أيدمر العلاني (ت.809هـ/1406م): نزهة الأنام في تاريخ الإسلام (628هـ/1230م - 659هـ/1261م)، تج. ودر. سمير طباره، المكتبة العصرية، بيروت، 1420هـ/1999م، ص.213.

(5) ابن العبري: تاريخ الزمان، ص.302.

(6) خواندمير برهان الدين مُحَمَّد بن خاوند شاه بن مُحَمَّد البلخي (903هـ/1498م): روضة الصفا في سيرة الأنبياء والملوك والخلفاء، تاريخ الدولة الطاهرية والصفارية والسامانية وآل بويه والإسماعيلية الملاحدة، تر. أحمد عبد القادر الشاذلي، تق. السباعي مُحَمَّد السباعي، الدار المصرية للكتاب والنشر والتوزيع، القاهرة، 1408هـ/1988م، ص.261.

* تمتعت بلاد الشام بموقع استراتيجي في المجال التجاري، ناصر بن مُحَمَّد علي الحازمي: الحركة العلمية الطيبة في بلاد الشام زمن الحروب الصليبية (492هـ-690هـ/1099م-1291م)، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في الحضارة والتّظيم الإسلامية، إشراف د. مريزن سعيد عسيري، جامعة أم القرى، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، قسم الدراسات العليا التاريخية الحضارية، السنة هـ/الجامعية (1426-1427هـ/2005-2006م)، ص.456.

** نويان مفردة مغولية تعني أمير تُقابلها في اللغة التركية (بك)، أما المسئول عن أمور كُل الجيش، فيُطلق عليه بالمغولية (يكه نويان). بارتولد: تاريخ الترك في آسيا الوسطى، ص.219.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ / 13 و14 م

يصل إلى بحر المتوسط أين يوجد الصليبيون، ومّا جاء في فحوى رسالة هولكو، ما يلي: « يجب أن تعود لكي تستولي على تلك الولاية (العراق) حتى شاطئ البحر (المتوسط) من يد أبناء الفرنج¹ ومن الكفار⁽²⁾ ».

ومن خلال هذه الرسالة ظهرت نوايا خانات مغول فارس في السيطرة على الطريق البري الرابط بين بلاد فارس والشواطئ الشرقية المطلّة على البحر المتوسط مروراً ببلاد الشام كدمشق وحلب⁽³⁾، ففي وقت وجيز استطاع المغول السيطرة على العراق والجزيرة الفراتية (ديار بكر وديار ربيعة) ومناطق شاسعة من بلاد الشام، فأصبحت خاضعة لحكم هولكو⁽⁴⁾، إلا أنّ خطط المغول باءت بالفشل إثر انهزامهم في معركة عين جالوت⁽⁵⁾. لأن سواحل المتوسط لم تدخل تحت سيطرتهم.

وأمام فشل خانات مغول فارس في السيطرة على السواحل الشامية ليتسنى لهم ربط طريق الحرير بين إيران والعراق فالمتوسط فإنّ طموحاتهم لم تتوقف عند هذا الحدّ وإنما سعوا جاهدين إلى إيجاد بدائل وطرق أخرى توصلهم إلى المتوسط لتتلفها السفن والمراكب الأوروبية، ومن ذلك فإنّ القائد بايجو خاض حروباً مريرة مع دولة سلاجقة الروم*، واصطدم مع سلطان الروم غياث الدين كيخسرو بن علاء الدين (1237-1246م)، ونجح الإيلخان بايدو بن طرقي بن هولكو الذي لم تدم خلافته سوى خمسة أشهر (1295-1295م) في مهامه، واستولى على مناطق شاسعة من آسيا الصغرى وبسط هيمنة الإيلخانيين عليها⁽⁶⁾، وبهذا النصر الذي حققه المغول فإنّهم نجحوا في تحويل مسار طريق الحرير البري إلى سواحل البحر الأسود عبر إمارة طرابزون Trabzon⁽⁷⁾ وغيرها من المناطق الساحلية المطلّة على البحر الأسود لسلطنة سلاجقة الروم في آسيا الصغرى، غير أنّها لم تسلم من هجمات المماليك المتكررة

¹ المقصود بالفرنج في هذه الرسالة وهم الصليبيون الذين استولوا على السواحل الشامية وأقاموا إمارات هنالك، وأما المراد بالكفار، فهم: الأرمن، واليونانيين الذين بسطوا سيادتهم على آسيا الصغرى، وهذا الشرح بناء على ما ذكره المستشرق الفرنسي أتين مارك كاترمير Etienne Marc Quatemère، في كتاب جامع التواريخ - الإيلخانيون - تاريخ هولكو، ص. 261.

⁽²⁾ جامع التواريخ - الإيلخانيون - تاريخ هولكو، ص. 260-261.

⁽³⁾ نعمان محمود جبران: محاولات المغول السيطرة على طريق الحرير (أسباب و نتائج)، في مجلّة دراسات تاريخية، العدد 39-40، جامعة اليرموك، اليرموك، 1991، ص. 144؛ عباس إقبال: تاريخ المغول، ص. 192.

⁽⁴⁾ الهمداني: جامع التواريخ - الإيلخانيون - تاريخ هولكو، ص. 308.

⁽⁵⁾ برتولد شبولر: العالم الإسلامي في العصر المغولي، تر. خالد أسعد عيسى، مر. وتق. سهيل زكار، دار حسان للطباعة والنشر، دمشق، 1402هـ / 1982م، ص. 59.

* أفاد ابن بطوطة أن سبب تسمية آسيا الصغرى ببلاد الروم، في قوله: " وقصدنا بر التركية المعروف ببلاد الروم. وإنما نسبت إلى الروم لأنها كانت بلادهم في القديم، ومنها الروم الأقدمون واليونانية، ثم استفتحها المسلمون ". ج. 2، ص. 160.

⁽⁶⁾ الهمداني: جامع التواريخ - الإيلخانيون - تاريخ هولكو، ص. 261.

⁽⁷⁾ زبيدة محمد عطا: الشرق الإسلامي والدولة البيزنطية زمن الأيوبيين، ط. 3، دار الأمين للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة، 1994، ص. 166-167؛ سليمان حزين: المرجع السابق، ص. 220؛ علي محمد علي عوده الغامدي: المرجع السابق، ص. 459.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

بقيادة بيرس (1259-1277م) الذي سعى جاهدا بدوره إلى إفشال مساعي المغولية الطامحة في الوصول إلى المتوسط⁽¹⁾.

وكيفما كان الأمر، فإنَّه على الرَّغم من فشل المغول في السيطرة على السَّواحل الشَّامية فإنَّهم سمحوا بقيام علاقات تجارية عبر طريق الحرير البرِّي بين أرجاء القارة الآسيوية الخاضعة لهيمنتهم⁽²⁾ عبر تسهيل مهمَّة الإرساليات التَّبشيرية وبناء الكنائس من سواحل البحر الأسود غربا إلى الصَّين شرقا وقدمت تسهيلات هائلة لتجار الجمهوريات الإيطالية تشجعهم للوصول إلى الصَّين والهند انطلاقا من شبه جزيرة القرم وحوض الفولغا أو عن طريق - إياس طرابزون - في أرمينيا⁽³⁾.

نجح المغول والأوروبيون على حدٍّ سواء في ارتياد طرق برية توصلهم إلى إيلخانية مَغول فَارِس، ومن ثمَّ الانسياح في آسيا الوسطى والشرق الأقصى دون الحاجة لعبور سواحل بلاد الشَّام التي أصبحت خاضعة للمماليك بعدما طردوا آخر فلول الصَّليبيِّين منها منذ سنة (690هـ/1291م)⁽⁴⁾. وعلى الرَّغم من قساوة وغلظة المغول أثناء غزواتهم إلَّا أنَّهم أثروا في المزج بين شعوب وقبائل مختلفة عرقيا ودينيا وثقافيا وهذا ما أدَّى إلى تحديث الدَّهنيات والأفكار من خلال تحطيم الحدود والحواجز بين الدَّول⁽⁵⁾. وهو ما استفاد منه سالكي طريق الحرير.

ومَّا يدل على نجاح المشروع المغولي الرَّمي إلى ربط شرق القارة الآسيوية بغربها وهو أن المسحيين التَّساطرة* لم يكن بوسعهم قبل ظهور المغول كقوة دولية الحجَّ إلى المقدس نظرا لخطورة ارتياد المسالك البرِّية وتعدد الشَّعوب والقبائل وغيرها من المعوقات والحواجز، ومع سيطرة المغول على قلب القارة الآسيوية فإنَّ المبعوث الكنسي نحو البلاط المغولي ربن صوما التقى بمسحيين نسطوريين يريدان الحجَّ نحو البيت المقدس، فانطلقا من الصَّين إلى أن وصلا إلى آسيا الوسطى ثمَّ دخلا إلى إيران وسلكا نفس الطريق الذي سلكوه الإخويين نيكو ومافيو بولو Niccoll et Maffeo Polo غير أنَّ اضطراب الأوضاع الأمنية المضطربة في بلاد الشَّام، ضمن الصَّراع الإيلخاني المملوكي حال

(1) برتولد شبولر : المرجع السابق، ص.60.

(2) أحمد مختار العبادي وإبراهيم مُحَمَّد علي مرجونة: المغول والحضارة الإسلامية، رحلة المغول من الاستكبار إلى الانصهار، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 2010، ص.263؛ سليمان حزين : المرجع السابق، ص.219.

(3) كلود كاهن: المرجع السابق، ص.460-461. وأنظر أيضا:

Robert S. Lopez, *The Commercial Revolution of the Middle Ages 950-1350*, Cambridge University Press, Cambridge, 1976, p.

(4) ابن إياس الحنفي زين العابدين مُحَمَّد بن أحمد (ت.930هـ/1523م) : بدائع الزهور في وقائع الدهور، فرانز شتاينر، فيسبان، 1392هـ/1972م، ج.1، ص.368؛ ستيفن رانسيمن: تاريخ الحملات الصليبية : مملكة عكا والحملات الصليبية المتأخرة، تر. نور الدِّين خليل، الهيئة العامَّة لمكتبة الإسكندرية، الإسكندرية، (د. ت. د.)، ص.482.

(5) إدوارد جرانتيل براون : المرجع السابق، ص.563.

* وُجد عدد لا بأس به من التَّساطرة في العديد من المدن الصَّينية والمغولية وفي آسيا الوسطى، وقد لاحظ الرِّخالة ماركو بولو خلال رحلته لجُلَّ المدن التي ذكرها إلَّا ووجد فيها عدد من التَّساطرة.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14م

دون مواصلة سيرهما، ممّا اضطرّا إلى أن يمكثا في إيران عدّة سنين يتربّبان تحسن الأوضاع الأمنية ليتسنى لهما مواصلة مهمتهما⁽¹⁾. وممّا يُستفاد من هذه الوقائع أن المشروع المغولي الرّامي للوصول إلى المتوسّط تحقق جزء كبير منه على أرض الميدان رغم فشلهم في إخضاع السّواحل الشّامية.

ج) محاولات المغول تفويض الطّريق البحري والاستفادة من صعوباته

يُعتبر الطّريق البحريّ الذي ينطلق من الصّين وصولاً إما إلى الخليج العربيّ أو البحر الأحمر المنافس الحقيقي والقوي لطريق الحرير البري، وهذا منذ بداية تشغيل هذا الأخير⁽²⁾، فالطّريق الأوّل الممتد من الصّين إلى الهند* فالخليج العربيّ إلى غاية رأس الخليج العربيّ قرابة البصرة^{(3)**}، ثمّ تبدأ فروعته التّهرية من البصرة إلى بغداد ويتفرّع حينها إما إلى فروع نهرية باتجاه ديار بكر شمالاً وإما إلى فروع برية صوب دمشق غرباً ومنها يتفرّع أيضاً إما إلى سواحل البحر المتوسّط ليتجه جنوباً إلى مصر عبر السّاحل المتوسّطي إلى أن يصل إلى القاهرة***، وهناك فرع ثاني ينطلق من دمشق إلى الشمال باتجاه حلب ثمّ يخترق آسيا الصّغرى ليتصل هناك بالطّرق البرية القادمة من الشّرق الأقصى وآسيا الوسطى لتلقى الطّرق في القسطنطينية ومنها إلى أوروبا⁽⁴⁾.

واعترف ماركو بولو بأنّ التجارة الرّئيسية التي ترد من الصّين إلى العالم العربيّ إنّما تعتمد على الطّريق البحريّ انطلاقاً من الصّين وصولاً إلى الإسكندرية⁽⁵⁾، وهو ما أشار إليه المروزي من قبل⁽⁶⁾، وأفاد ابن الظّهيرة أيضاً بأنّ

(1) فؤاد عبد المعطي الصّيد : الشّرق الإسلامي في عهد الإيلخانيين، ص.193.

Clive Day, op. cit., p.85.

(2) أنظر:

* تمتعت الهند ومدنها بمكانة كبيرة في التجارة الدّولية عبر مختلف العصور التّاريخية المتعاقبة، فلا يُمكن بأية حال الاستغناء عن متاجرها، ومثال ذلك، دلهي التي قال عنها ابن عربيّ، ما يلي : « مدينة دلهي، مصر عظيم جمع فنون الفضل وأرباب الفخر الجليّ، معقل التّجار، ومعدن الجواهر والبهار»، عجائب المقدور في أخبار تيمور، ص.146.

** نجحت سياسة الإيلخانيين في إضعاف الطّريق التّهرية الممتد من البصرة جنوباً إلى بغداد شمالاً، فأصبحت معظم البضائع الهندية التي تُشحن إلى هرمز قليل منها يذهب إلى بغداد، والجزء الأكبر منها يتجه صوب تبريز. ويؤكد آشور على هذا الطّرح مُستنداً في ذلك إلى المؤرخ بيجولتي الذي لا يُشر إطلاقاً في كتابه إلى بغداد أو البصرة، وحتى بلدة ناصيين التي تربط بين بغداد والموصل تراجع دورها في مجال التجارة البحريّة، فانخفضت مكانتها بشكل كبير في النّصف الأوّل من القرن الرابع عشر الميلادي. أنظر: Eliyahu Ashtor, op. cit., p.266-267.

*** سلك الرّحالة العبدري هذا المسلك من غزّة شمالاً إلى الصّاحية أوّل بلاد مصر جنوباً وحدد مسافتها بستة أيّام، ومن الصّاحية ذهب إلى القاهرة عبر مدينة بلبس في مسيرة خمسة أيّام، واعتبر بأنّ غزّة تشكّل بمثابة جسر نحو مصر، وكان ذلك مع نهاية القرن السابع الهجري/ الثالث عشر ميلادي، وأكّد على سلامة ازدهار هذا المسلك التجاري ليلاً ونهاراً، وممّا شدّ انتباهه هذا الرّحالة كثرة الرّمال وصعوبة المشي فيه غير أنّ كثرة العمائر في كلّ المراحل على طول هذا الطّريق، العبدري أبو عبد الله مُحَمَّد بن مُحَمَّد بن مُحَمَّد (ت. حوالي 720هـ/1320م) : رحلته، تح. علي إبراهيم كردي، تق. شاكِر الفحام، ط.2، دار سعد الدّين للطباعة والنّشر والتّوزيع، دمشق، 1426هـ/2005م، ص.477-479.

(4) نعيم زكي فهمي: المرجع السّابق، ص.118.

(5) المصدر السّابق، ج.2، ص.198.

(6) المروزي : المصدر السّابق، ص.10.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و 8 هـ / 13 و 14 م

الأشخاص والسلع تتدفق إلى مصر قادمة وراجعة عبر المراكب البحرية من الصين والهند والسند وغيرها من البلاد المتصلة بالبحر الأحمر⁽¹⁾، وفي هذا، يُورد أندريه ميكيل أهمية ومكانة مصر بالنسبة للطرق التجارية الدولية بقوله: « وتُشكل مصر ملتقى طرق فريدا، يضم البحر والنهر والبحر... وتُعد دلتا النيل قلب هذه الشبكة من الطرق⁽²⁾ ». وبلغ درجة ازدهار أسواقها التجارية كالقاهرة مثلا أن المعاملات التجارية لا تتوقف طوال الليل إلى درجة تنغصمهم على ساكنيها ليلا فيقضون مضاجعهم إلى الصباح⁽³⁾، فلا غرو أن نوايا المغول طمحت في احتلال مصر⁽⁴⁾ وهذا ليكتمل لهم مشروع السيطرة على الطرق التجارية الدولية.

وتجدر الإشارة إلى أن هذا الطريق ظل المنافس الحقيقي لطريق الحرير البري القادم من الشرق الأقصى ليخترق آسيا الوسطى*، واعتبر هذا المسلك كطريق احتياطي لطريق الحرير فكلما تعرض لخطر الغزاة وقطاع الطريق نشط هذا المسلك التجاري، ومن ذلك، سعى الإيلخانيون إلى استهداف هذا الطريق بكل ما أوتوا من قوة ونفوذ لأهم أدركوا بأن بقاءه مزدهرا سيؤثر فعلا على طريق الحرير البري والذي يمر على عاصمتهم تبريز، وفي تشييط نشاط وحيوية طريق الخليج العربي - الهند - الصين أو التقليل من أهميته سيضر ببغداد عاصمة العباسيين من قبل وهو ما تعمده خانات مغول فارس، ومن ذلك تراجع دور وأهمية بغداد بالنسبة لطريق الحرير البري بسبب تغير مساره إلى الشمال فانتعشت تبريز على حساب بغداد وفي هذا الخصوص، أورد القلقشندي، قوله: « وبغداد وإن كانت أم الممالك ودار الخلافة، فقد أغفل التتر الالتفات إليها، وصرفوا عنايتهم إلى تبريز والسلطانية وصيروهما قاعدتين لهذه المملكة⁽⁵⁾ ».

(1) ابن الظهيرة أبو إسحاق برهان الدين إبراهيم بن علي بن عطية (ت. ق. 9/15م) : الفضائل الباهرة في محاسن مصر والقاهرة، تح. مصطفى السقا وكامل المهندس، مطبوعات دار الكتب، القاهرة، 1969، ص. 101.

(2) أندريه ميكيل : المرجع السابق، ج. 4، ص. 248.

(3) العبدري : المصدر السابق، ص. 281.

(4) الهمداني : جامع التواريخ - الإيلخانيون - تاريخ هولاكو، ص. 310-311.

* أولى المغول عناية خاصة بالطرق البرية على حساب البحرية والتي أهملوها غداة تأسيسهم لدولتهم، وهذا نظرا لقصر درايتهم في هذا المجال، فقوهم القتالية والاقتصادية والتجارية بُنيت على قاعدة البراري. كلود كاهن: الشرق والغرب زمن الحروب الصليبية، ص. 261. ويرى إدوارد بروي بأن اهتمام حكام المغول بالجانب العسكري فاق اهتمامهم بالمجالات الأخرى، فأورد نصا مفاده: « اهتم الحكام في هذه الدولة التي بقيت عسكرية بدوية، بالجيش والحرب فوق اهتمامهم بالمسائل الاقتصادية والعقائد الدينية ». المرجع السابق، ص. 376. 378.

(5) القلقشندي: المصدر السابق، ج. 4، ص. 334؛ سالم يونس محمد المولى: نظرة على الأوضاع العامة في العراق إبان الاحتلال المغولي 656هـ، في مجلة التربية والعلم، المجلد 12، العدد 1، الموصل، 2005، ص. 4.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ / 13 و14 م

ويمكن القول في شأن بغداد أن المغول تعمدوا استهدافها وتخريبها وتعويضها بتبريز⁽¹⁾ لتكون قاعدة لملكهم التي عُدت من الحواضر القلائل التي نجت من البطش والتخريب المغولي⁽²⁾ المتعمد، فنجح المغول في استهداف بغداد من خلال صرف وإبعاد الطريق التجارية الدولية البرية منها والبحرية المازّة بها، وهذا ما حال دون إعادة إحيائها على غرار بقية المدن التي طالها التخريب ثم عُمّرت فيما بعد.

وتجدر الإشارة إلى أنه وُجد طريق بحري آخر يمتد من الصين فالهند وصولاً إلى البحر الأحمر، وفي أقصى شمال البحر الأحمر يتفرع إلى فرعين: الأول منهما يخترق شبه جزيرة سيناء ليصل إلى دمشق، ومن ثم إلى الموانئ المطلّة على المتوسط، أما الفرع الثاني فهو بري نهرى، فيربط البحر الأحمر بنهر النيل* عبر الصحراء إلى أن يصل إلى القاهرة ليرتبط بالإسكندرية ومنها إلى السواحل الأوروبية⁽³⁾.

الواقع أن الإيلخانيين تمكنوا من استهداف الطريق الأول (الصين - الهند - البحر الفارسي) بحكم أنه يمر عبر العراق التي خضعت لهيمنتهم، والدليل أن المدن والموانئ المطلّة على نهر دجلة والفرات تأثرت تجارتها سلبيًا في أيام حكم الإيلخانيين⁽⁴⁾، غير أنه سرعان ما استعاد عافيته بدليل ما رواه صاحب نخبة الدهر من أن السفن تأتي من الصين والهند واليمنية وحتى الحبشة لتمخر عباب نهر الدجلة⁽⁵⁾. وذكر ماركو بولو أيضا أن نهر الدجلة في وقته عمل على انتقال السلع من وإلى الهند⁽⁶⁾، في حين أن الطريق الثاني (الصين - الهند - البحر الأحمر) لم يستطع المغول استهدافه لأن مصر لم تكن تحت سيطرتهم. بالإضافة إلى ضعف القوى المغولية في المجال البحري.

(1) ففي سنة 629هـ/1232م وبحكم العداوة التي جمعت بين سلطان خوارزم جلال الدين وأهل سمرقند فإن أهلها ثاروا ضدّ سلطانها، وقتلوا حكامها وقطعوا رؤوسهم وبعثوا بها إلى المغول اتقاء لشركهم، وبذلوا الهدايا الثمينة وغيرها من مظاهر الخضوع والطاعة، فقبل منهم المغول ذلك، وسلموا لهم أمورهم فسلمت المدينة من تدمير وتخريب المغول المعهود. ولعل قاتل يقول بأن سبب نجاة تبريز من التدمير المغولي هو استسلام أهلها للمغول وعدم مقاومتهم، وجواب ذلك أن المدن التي استنسخت تجربة تبريز لم تسلم من بطش وفنك المغول بها، وكقرس إحدى مدن أرمينا الكبرى بذلت السلم المطلق للمغول إلا أنّ أهلها لم يدروا بطش المغول، وعملوا معاملة قاسية من طرف المغول. فؤاد عبد المعطي الصياد : **المغول في التاريخ**، دار النهضة العربية، بيروت، 1980، ج.1، ص.180-181.

(2) البناتكي : المصدر السابق، ص.407؛ ابن سعيد المغربي : المصدر السابق، ص.173.

* اكتسب نهر النيل أهمية كبرى في مجال النقل والتجارة الدولية وهذا بسبب صلاحيته للملاحة البحرية نظرا لغمقه وعرضه، وبلغت درجة عرضه إلى أنه لا يمكن التمييز بين الرجل والمرأة من إحدى ضفتيه إلى الضفة الأخرى، ارجع إلى: جوزيف تيس : **رحلة جوزيف تيس (الحاج المصري) إلى مصر ومكة المكرمة والمدينة المنورة**، تر. ودر. عبد الرحمن عبد الله الشيخ، الهيئة المصرية العامة، القاهرة، 1995، ص.27.

(3) خالد محمد سالم العمارة : **موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة دولة المماليك (684-923 هـ / 1250-1517 م)**، دار الملك عبد العزيز، الرياض، 1428_1429 هـ / 1999-2000 م، ص.130؛ وأنظر أيضا: Clive Day, op. cit., p.85.

(4) القلشندي: المصدر السابق، ج.4، ص.332.

(5) شمس الدين أبي عبد الله محمد أبي طالب الأنصاري الدمشقي (ت.727هـ/1327م) : **كتاب نخبة الدهر في عجائب البر والبحر**، مطبعة الأكاديمية الإمبراطورية، سانت بطرسبرغ، 1281هـ/1865م، ص.93.

(6) المصدر السابق، ج.1، ص.58.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و 8 هـ / 13 و 14 م

ومهما يكن من أمر، فإنَّ اهتمام المغول العظام والمغول الإيلخانيين بالطرق التجارية البحرية ظلَّ مسألة خلاف بين المؤرخين، فمما لا شكَّ فيه أن ضعف المغول في المجال البحري لا ينكره إلاَّ جاحد⁽¹⁾، فلم يُحفظ عليهم بأنَّهم انتصروا في معركة بحرية واحدة، وما فشلهم في احتلال بعض الجزر عن طريق البحر إلاَّ دليل على صحة هذا الطرح*، ويرى ماركو بولو بأنَّ سبب عدم إقدام قوبلاي على احتلال جزيرة جاوة الكبرى الثرية بالذهب والتوابل راجع إلى بعدها وإلى صعوبة الملاحة فيها⁽²⁾، يؤكد ذلك فشلهم الذريع في احتلال اليابان من خلال حملتين عسكريتين⁽³⁾، وفي مقابل ذلك نجد بأنَّ للإيلخانيين اهتمام متواضع بالتجارة البحرية وهذا من خلال استقطابهم للسلع التجارية في ميناء هرمز**، والذي عرف انتعاشا ملحوظا في عهد ماركو بولو أي منذ النصف الثاني من القرن 7 هـ / 13 م⁽⁴⁾، وهو طريق اعتاده المسافرون القاصدون لبلاد السند انطلاقا من بلاد فارس قبل ماركو بولو بقرون خلت⁽⁵⁾، ومن هرمز كانت البضائع تُنقل عبر القوافل برا باتجاه مدينة السلطانية في وقت تُدر بحوالي ستين يوما⁽⁶⁾. هذا وقد سلك بعض التجار الأوروبيين الفروع النهرية لدجلة والفرات للولوج إلى الخليج العربي ومنه إلى الهند والصين عبر المسالك البحرية⁽⁷⁾.

وأمام ضعف الإيلخانيين في المجال البحري فإنَّهم استعانوا بخبرة الجنويين في عهد أرغون قصد توجيه ضربة لهذا المسلك البحري الذي رأوا فيه خطرا على الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لإيلخانياتهم، فحاول الإيلخانيون استئجار صناع السفن الجنويين وإمدادهم بالمال والحماية لصناعة السفن البحرية ليتمَّ استغلالها في الخليج العربي غير أنَّ هذا

(1) روى ابن الأثير بأنَّ حوارزم شاه لما فر إلى البحر عبر المراكب وقف المغول عند الساحل ولم يتعبوه بالمطاردة، بل ويأسوا من القبض عليه، هو دليل على ضعفهم في المجال البحري، ارجع إلى : المصدر السابق، ج. 10، ص. 342؛ أبو الفداء صاحب حماه: المصدر السابق، ج. 3، ص. 127.

* يروي ماركو بولو أنَّه في سنة 1264 م عزم المغول على احتلال جزيرة زيبانجو الهندية، وبحكم غناها وراثتها خاصة الذهب فإنَّ قوبلاي راودته الأمان في ضمها إلى إمبراطوريته، فنصَّم حملة بحرية لإخضاعها، وانطلقت الحملة المغولية من ميناءين صينيين، وهما: زاي تون وكن ساي، واستطاع الجيش المغولي الوصول إلى هذه الجزيرة بسلام، غير أنَّهم فشلوا في احتلالها على الرغم من تسخيرهم حوالي مائة ألف مقاتل، إذ وصل عدد المنكوبين منهم فقط قرابة ثلاثين ألف، ماركو بولو : المصدر السابق، ج. 3، ص. 16-17.

(2) المصدر السابق، ج. 3، ص. 25.

(3) أنظر: Stephen Turnbull, *the Mongol invasions of Japan 1274 and 1281*, Osprey publishing limited, Oxford, 2010, p.32-60.

** أشار ابن خلدون بأنَّ ميناء هرمز غدا محطة مهمة من محطات التجارة الدولية باتجاه الهند والصين، وكان بينها وبين كيش منافسة كبيرة إلى درجة أن كلَّ أمير من هذين الميناءين منع مراسي الطُرف الآخر الرسو في ميناء المدينة الأخرى، وبزغت مكانة هرمز منذ بداية ظهور المغول على مسرح الأحداث الدولية، ابن خلدون : المصدر السابق، ج. 5، ص. 126؛ وانظر أيضا: René Grousset, *L'empire des steppes*, p.397.

(4) المصدر السابق، ج. 1، ص. 78-79.

(5) ابن الفقيه : المصدر السابق، ص. 64.

(6) أنظر: Odoric de Pordenone, *Recueil de Voyage et de Documents pour servir A L'Histoire de la Géographie depuis le XIII^e jusqu'a la fin de XVI^e Siècle*, Ernest Leroux Editeur, Paris, 1891, p.38.

(7) سليمان حزين : المرجع السابق، ص. 222.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14م

المشروع بالذات لم يُجسد على أرض الواقع⁽¹⁾، ويُضيف آشثور من أن الوزير اليهودي سعد الدولة أرسل مهندسين جنوبيين إلى بغداد وبنوا سفينتين حريبتين بغية إرسالها إلى خليج عدن غير أن هذه الخطة فشلت، غير أنهم استقطبوا تجاراً كثيراً إلى الخليج الفارسي في بداية القرن الرابع عشر الميلادي⁽²⁾ إلا أنهم نجحوا نسبياً في صرف التجار عن ارتياد هذا الطريق عن طريق الإغراءات والتحفيزات وليس بواسطة القوة.

والذي ينبغي أن يُشار إليه وهو أن طريق الحرير البري استفاد من عوائق ومثبطات الطريق البحري وصعوباته، ومن أبرزها طول المدة التي يستغرقها خاصة في بحر الصين (الصين الجنوبي حالياً)، إذ تستغرق الرحلة الواحدة بين زيتون وكساي سنة كاملة بحيث تنطلق الرحلة في الشتاء ولا ترجع إلا في الصيف في انتظار هبوب الرياح وهي قليلة جداً، واحدة في الصيف والأخرى في الشتاء⁽³⁾، وهو ما أشار القزويني إلى أن الرحلة البحرية لا يمكنها مجاوزة مدينة كلة الساحلية آخر بلاد الهند مما يلي الصين، فإذا أرادت السفن مجاوزتها باتجاه الصين غرقت*.

وظلّت العقبة الكأداء بعد المسافة بين الصين ومدخل البحر الأحمر (مضيق باب المندب) طويلة جداً، فُدرت بأربعة آلاف وخمسة مائة فرسخ⁽⁴⁾، فساحل الصين المقدر بثلاث آلاف فرسخ، يُكلّف مدة شهرين في الحالة العادية ولا تقطع المراكب البحرية سوى خمسين فرسخاً في اليوم الواحد⁽⁵⁾، بالإضافة إلى مشاق أخرى تفرضها الرحلات البحرية كهبوب الرياح المعاكسة التي تدوم شهوراً فتعمل على تعطيل الرحلة⁽⁶⁾، وأشار إليها الزاهد جون دو مونت كورفينو John de Monte Carvino (ت. 1328م) بأنه منذ بداية شهر أفريل وإلى غاية نهاية شهر أكتوبر تهب رياح غربية تُعرقل سير السفن، بحيث لا يستطيع أحد أن يمتطي سفينة باتجاه الغرب، وهو ما يفرض على المسافرين القيام برحلة بحرية واحدة في السنة⁽⁷⁾. ورسخ هذه المخاطر البحرية ابن بطوطة بقوله أن بعض الأمكنة من بحر الصين تهب فيها رياح عاتية بعد العصر من كل يوم، فلا تقوى إلا سفن قليلة من الإبحار أثناء هبوبها⁽⁸⁾.

⁽¹⁾ أنظر: Robert S. Lopez, *The Commercial Revolution of the Middle Ages*, P.111.

⁽²⁾ أنظر: Eliyahu Ashtor, op. cit., p.266.

⁽³⁾ ماركو بولو : المصدر السابق، ج.3، ص.20. وأنظر أيضاً: محمود سعيد عمران : *التقود في أوروبا في العصور الوسطى*، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2011، ص.271.

* يظهر أن القزويني الذي أخذ هذه المعلومة من عند أبي دلف وهو من أوائل الرحالة المسلمين الذي ذهب إلى الصين برا ثم رجع منها، المصدر السابق، ص.105.

⁽⁴⁾ ابن الأثير الجزري : *تحفة العجائب وطرفة الغرائب*، الورقة، 54.

⁽⁵⁾ المروزي : المصدر السابق، ص.14.

⁽⁶⁾ ماركو بولو : المصدر السابق، ج.3، ص.33.

⁽⁷⁾ أنظر: John of Monte corvino, op. cit., p.66.

⁽⁸⁾ ابن بطوطة : المصدر السابق، ج.4، ص.47.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

وأكد الباحث فؤاد عبد المعطي صياد من أن رحلة مغولية انطلقت من عاصمة المغول العظام يومئذ بكين في مستهل سنة 1262م ولم تصل إلى ميناء هرمز في إيران إلا بعد سنتين كاملتين من الإبحار، وخوفا من حلول مكروه بهذه السفارة فإن قوبلاي أرفق هذه السفينة بأسطول بحري مكون من ثلاث عشرة سفينة للسهر على أمنهم وسلامتهم، فضمت هذه الرحلة 618 مسافر، ولم ينج منهم سوى ثمانية عشر شخصا فقط، في حين أن الموت فتك بستمائة مسافر، وهذا نظرا لصعوبة الملاحة وطول المدة التي استغرقتها⁽¹⁾.

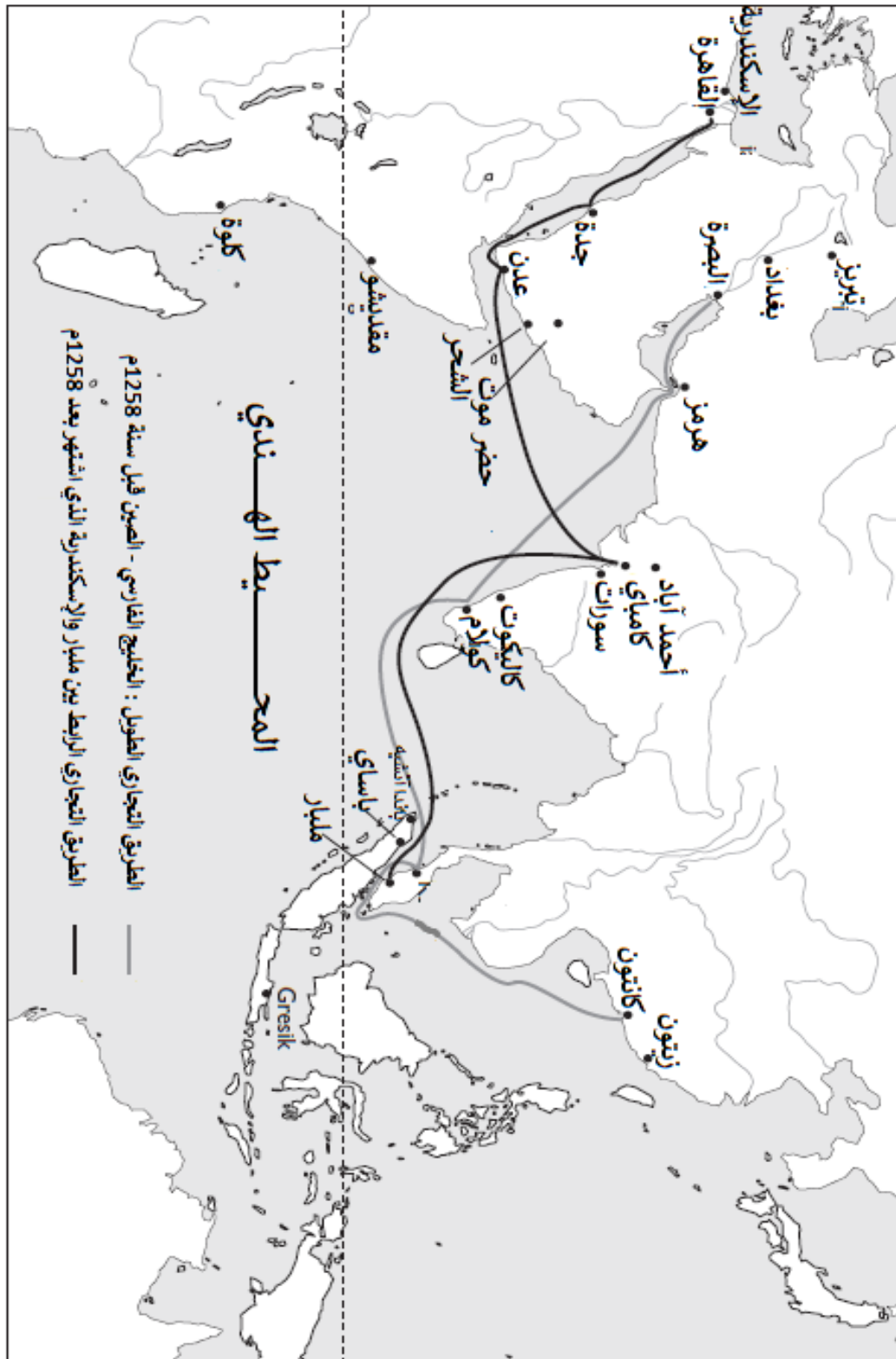
ولم تقف مصاعب الطريق البحري عند هذا الحد، وإنما تعداه إلى مشكل آخر، ألا وهو ظاهرة القرصنة التي شكّلت خطرا على الملاحين وما معهم من سلع، وبلغت درجة تهديد القراصنة إلى أن وصل بهم الأمر أن كوّنوا مائة مركب بحري صغير لاستعمالها للقرصنة قرب سواحل مالابار، وإمعانا في قرصنتهم فإنهم عمدوا إلى أخذ أسره في السفن طوال فصل الصيف ليتفرغوا إلى القرصنة، ولكي لا تُفقد سفينة واحدة من قبضتهم اتجهوا إلى المضائق البحرية، وجعلوا سفنهم في خط واحد إذ تبعد كل سفينة عن الأخرى بمسافة متقاربة قدرت بخمسة أميال، وعلى ذلك فعشرين سفينة باستطاعتها مراقبة مسافة مائة ميل، وبهذه الطريقة لا تكاد تنحوا أي سفينة من سطوتهم وقرصنتهم⁽²⁾.

وثمة سؤال يثيره منطق الحوادث والواقع، وهو كيف لنا أن نجتمع بين ضعف المغول في المجال البحري الأمر الذي اضطهرهم لبعث طريق الحرير البري، وبين استطاعتهم إحياء بعض المدن والموانئ الساحلية متأثرة بازدهار الطريق البحري (الصين - الهند - الخليج العربي)، وجواب ذلك، أن المغول في النصف الثاني من القرن 7 هـ/13 م فعلا لم تكن لهم الخبرة البحرية الكافية التي تؤهلهم لاستغلال المسالك البحرية بحكم أنهم بدؤوا لم تكن لهم دراية وتجربة في المجال البحري، وفي النصف الثاني من القرن 8 هـ/14 م احتك المغول ولاسيما العظام منهم بالصينيين وخاصة الجنوبيين منهم والذين تمتعوا بخبرة كبيرة في المجال البحري، ومما ساعد أيضا الإيلخانيين في نجاح مساعيهم البحرية هو استعانتهم بالقوى الأوروبية ويمكن القول بأن مهمتهم اقتصر على مرافقة القوى البحرية سواء الصينية أو الهندية أو العربية أو حتى الأوروبية، ومع ذلك كله ظل طريق الحرير البري هو أساس اهتمام كل القوى المغولية.

(1) الصياد : الشرق الإسلامي في عهد الإيلخانيين، ص. 198-199.

(2) ماركو بولو : المصدر السابق، ج. 3، ص. 70.

خريطة رقم (5): توضح خط سير الطريق البحري قبل وبعد السيطرة المغولية



نقلا عن:

Engsen Ho, *The graves of Tarim : genealogy and mobility across the Indian ocean*, University of California Press, Berkeley and Los Angeles, California, 2006, p.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14م

د) انجاز وتسخير المغول المحطات والخانات عبر طريق الحرير

تعتبر المحطات التجارية على طول الطرق التجارية ضرورة حتمية لإزهار أي طريق تجاري*، بحكم الخدمات والمزايا التي تقدمها من مأكّل ومشرب للمسافرين ودوابهم وما تُوفّره أيضا من فضاء للراحة، ونظرا للأهمية هذه المحطات في ازدهار الطرق التجارية فإنّ حكام المغول قاطبةً أولّوها عنايةً فائقةً، وسخّروا لها إمكانيات بشرية ومادية هائلة لإنجاح هذا النظام، وقد أشار الجوزجاني إلى حالة الطريق من مقر المغول إلى أوترار أن قطعها يستلزم ثلاثة أشهر معظمها أراضي قاحلة وخالية من أي مرفق يُقدم خدمات للمسافرين الذين يجدون صعوبة في التزود من الطعام والشراب⁽¹⁾، فقد أكّد ماركو بولو بأنّ عدد الأحصنة المستعملة في نظام البريد وصل إلى مائتي ألف حصان، وعدد المباني لا يقل عن عشرة آلاف بناية تضم عددا لا بأس به من أغراض المسافرين، وهذا ما جعل الخان الأعظم يتمييز عن غيره من ملوك وأباطرة الشرق والغرب⁽²⁾.

يُعدّ جنكيز خان أول مؤسس لنظام البريد في بلاد المغول⁽³⁾، وإن كان موجدا قبله في الصين بعدة قرون خلت مستعملين في ذلك بغال مخصصة لرسائل ملوكهم في مختلف المناطق⁽⁴⁾، وأكّد المروزي بأنّه في الصين وُجدت فرق عسكرية بين كُلال فرسخين تقوم بمراقبة وتتبع المجرمين أو من يخرج بغير ترخيص، فيكون جزاؤهم القتل مباشرة⁽⁵⁾، وحرص على إقامة المحطات مزودة بالمؤن ومراكز لحراسة التّجار وبضائعهم وفضاء للراحة، ومع وصول أوكتاي إلى عرش الإمبراطورية المغولية ساهم في تطوير المحطات المشوّثة عبر الطرق وزودها بمزيد من الوسائل التي تقدم مختلف الخدمات للتّجار والمسافرين، وتحدّر الإشارة إلى أن خدمة البريد تقلص فترة قطع المسافات البعيدة*. فماركو بولو فأفاد بأنّ المسافة التي تُقطع في عشرة أيّام لا تستغرق سوى يومين بفضل خدمة البريد المغولي. وتفاّن المغول عموما

* تؤكد الباحثة الأمريكية أوليفيا ريمي كونستابل Olivia Remie Constable، بأنّه لا يمكن أن توجد مسالك إذا لم تتوفر على أماكن للتوقّف، وذلك حتّى يتسنى للمسافرين والتّجار الجنوح إلى: مأوى، الراحة، الطّعام، الشراب والأمن، للمزيد من الشّرح حول دور المحطات والفنادق في تنشيط الحركة التجارية، ارجع إلى كتاب الباحثة الموسوم ب: إسكان الغريب في العالم المتوسّطي، السّكن والتجارة والرحلة في أواخر العصر القديم وفي العصر الوسيط، تر. محمّد الطاهر المنصوري، مراجعة محمّد ياسين الصّيد، دار المدار الإسلامي، بّيروت، 2013، ص.27.

(1) الجوزجاني: المصدر السّابق، ج.2، ص.124.

وفي نفس ما ذهب إليه الجوزجاني فإنّ الرّخالة أوليا جلي وأثناء رحلته في قرية جوكج التابعة لسيواس حلّ بها جمع غفير من المسافرين، ونظرا للإمكانيات القليلة للقرية فإنّها عجزت عن إيواء هذا الكم من المسافرين، فنغص عليهم السّفرة، ولاسيما وأنهم حلوا بها في شتاء قارص. وهو ما تكرر أيضا في قرية حسن بادرق فلم يجد فيها المسافرين ودوابهم ما يكفيهم من طعام ومبيت، أوليا جلي: المصدر السّابق، ص.15.

(2) المصدر السّابق، ج.2، ص.70.

(3) الجويني: المصدر السّابق، ج.1، ص.73.

(4) السّيرافي: المصدر السّابق، ص.77.

(5) المروزي: المصدر السّابق، ص.7.

* أورد ابن خرداذبة و ابن الفقيه بأنّ المسافة التي تقطعها القوافل في المراعي تستغرق مدة خمسة عشر يوما فإنّها لا تكلف سوى ثلاثة أيّام بفضل خدمة البريد ابن خرداذبة: المصدر السّابق، ص.29. وانظر أيضا: ابن الفقيه: المصدر السّابق، ص.627.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14م

والعظام منهم على وجه الخصوص في إيجاد نظام البريد في غاية التنظيم والإحكام، إذ تم إنشاء محطات تجارية بلغ تعدادها أكثر من ألف محطة بحيث أنه في حدود ما بين ثلاثين أو خمسة وعشرين ميل سُخرت محطة تحت تصرف الرحالة والمسافرين والسفراء، سُخرت فيها كُلّ وسائل الراحة إلى درجة أنه إذا نزل بها ملك تكون ملائمة لمنزله ومكانته، لأنها تُزود من الأسواق والمدن والقرى المجاورة لها بانتظام، وتم تسخير في كُلّ محطة أربعمئة خيل مجهزة في كُلّ وقت لتكون تحت تصرف رسل الإيلخان والسفراء، بحيث يتركوا الخيول المرهقة ليأخذوا مكانها خيول مستريحة جاهزة للسفر⁽¹⁾.

ومها يكن من الخلل الذي اعترض نظام البريد وما لحق به من تقصير من طرف بعض المسؤولين من خانات وأمراء فإنه في أدنى حاله وصل إلى درجة أنه في مسيرة ثمانية أيام وُجد على أقلّ ثلاثة مراكز بإمكان المسافرين والتجار التزود منها بالأطعمة وغيرها من وسائل الراحة⁽²⁾، وفي هذا دليل على مدى نجاعة ونجاح نظام البريد الذي حاول المغول بعثه من جديد. وأما فيم يخص الخانات فقد وُجدت عبر كُلّ محطات طريق الحرير*، فعادة التجار لما ينزلون إلى مدينة أن يقصدوا خاناتها للمبيت فيها ولأخذ قسطا من الراحة⁽³⁾.

وإذا كان طريق الحرير يقطع أنهارا وبحيرات وصحراء ومناطق نائية فإنه وجدت حلول لكلّ هذه المعوقات، ففيما يخص المناطق المعزولة المقطوعة ونادرة السكان فإنّ السلطات المغولية أقامت بتعميرها، وإذا صادفت القوافل البرية أنهار وبحيرات وصعب عليهم قطعها فإنّ الخان ألزم السكان المجاورين توفير ما بين ثلاثة أو أربعة زوارق صالحة للاستعمال، وأما الصحراء القاحلة والتي يقلّ فيها الماء ويستلزم وقتا طويلا لاجتيازها فإنه أوجب على قاطني حوافها أن يؤفروا كُلّ ما يحتاجه السفراء والمسافرون من مأكّل ومشرب طوال الأيام التي مكثوا فيها على أن هؤلاء السكان الذين وفروا كُلّ وسائل الراحة للمسافرين وترغيبا لهم في مواصلة نشاطهم يتلقون تعويضات من لدن الخاقان⁽⁴⁾.

إنّ تزويد المحطات بالعمائر من حوانيت ومعابد قدم خدمة لسالكي الطرق، سواء أكانوا تجارا أو سفراء وساهم في تهوين مشاق سفرهم، فالمسافات المتباعدة بين القرى والمدن جعلت من الطريق طوله أربعون يوما عامرا في جلّ مراحل⁽⁵⁾.

(1) ماركو بولو : المصدر السابق، ج.2، ص.69-71.

(2) نفسه، ج.1، ص.72.

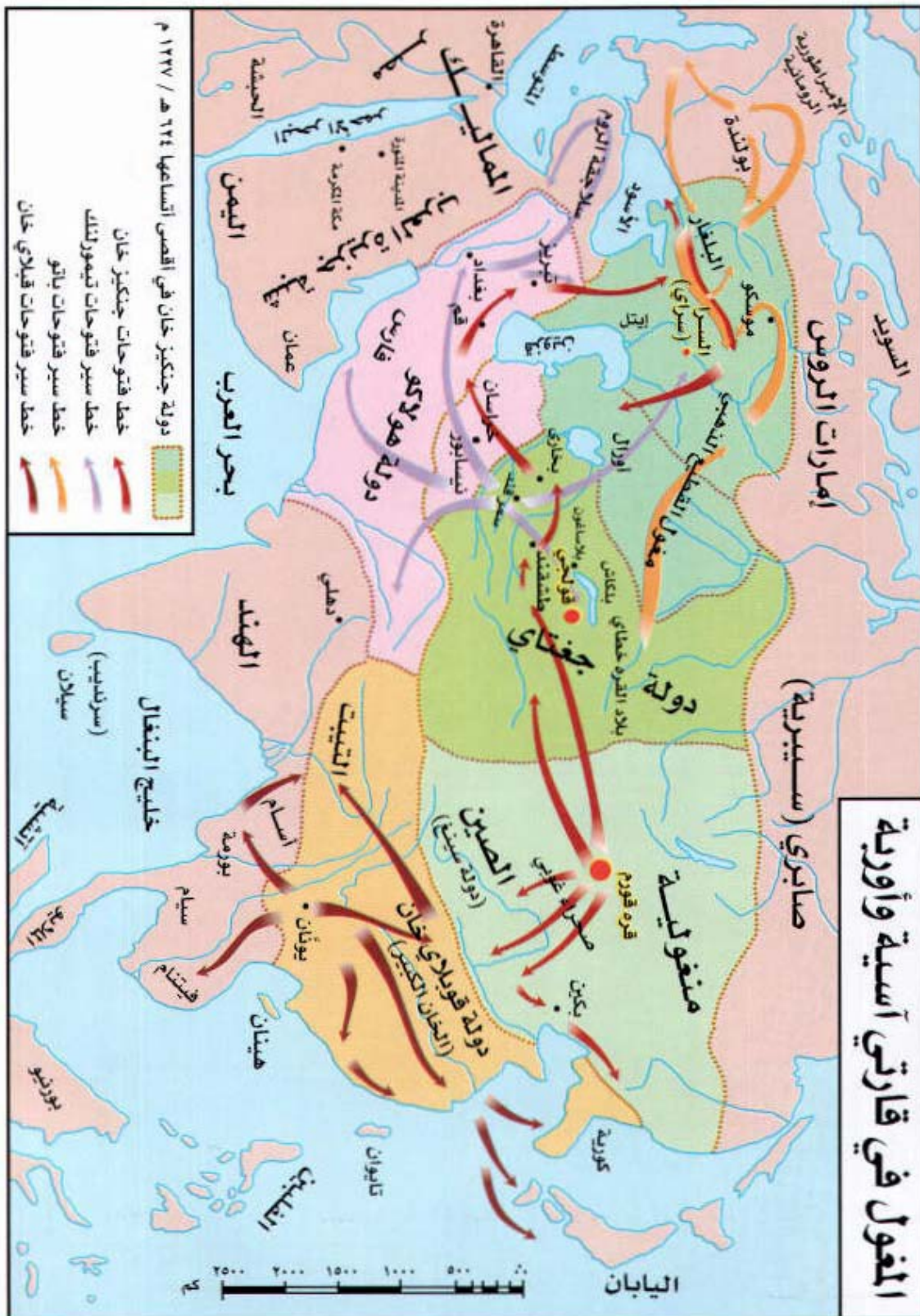
** والذي ينبغي أن يكون حاضرا في ذهن الباحثين وهو أن هذه المحطات على الرغم من كثرتها وتعدد من تحدث عنها فلا يمكن بأية حال إثبات أو نفي تطابقها مع خط سير طريق الحرير البري بحكم أن هذا الطريق لم يكن معروفا بهذا الاسم في ذلك الزمان، غير أنّ ماركو بولو أشار إلى وجود هذه المحطات في الطرق السلطانية الكبرى، وهو ما يُعطي للباحث إشارة على أنه يمكن اعتبار بأن أغلب أو شطر هذه المحطات وُجدت عبر طريق الحرير.

(3) ابن العربي : تاريخ زمان، ص.363.

(4) ماركو بولو : المصدر السابق، ج.2، ص.73.

(5) الهمداني : جامع التواريخ، تاريخ خلفاء جنكيز، ص.273.

خريطة رقم (6) تُمثل اتساع الإمبراطورية المغولية في النصف الثاني من القرن الرابع عشر الميلادي



الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

(هـ) محاولات تعزيز الوحدة بين الخانات المغولية لتفعيل حيوية الطريق.

بلغت الدولة المغولية اتساعاً كبيراً، فامتدت من بحر المحيط (المحيط الهادئ) شرقاً إلى الشواطئ الشرقية للبحر الشامي (المتوسط) غرباً، وبلغت من الاتساع ما لم تبلغه دولة من قبلها ولا من بعدها في آسيا، فتجاوزت مساحتها أكثر من ثلث القارة الآسيوية⁽¹⁾، وضمت حضارات وقوميات مختلفة من الشرق الأقصى مروراً بآسيا الوسطى إلى الشرق الأدنى، وأخضعت كل هذه الأقاليم والحضارات إلى سلطة واحدة*، وهو ما كان له أثر إيجابي واضح على تجارة القوافل المعتمدة على الطرق التجارية البرية⁽²⁾.

الواقع أن حكام المغول المتعاقبون راودتهم فكرة إنشاء إمبراطورية عالمية تمتد من بحر المحيط إلى البحر الشامي⁽³⁾، وتضمن الاستيلاء على حضارات مختلفة كالحضارة البيزنطية والإسلامية والفارسية والتركية والمسيحية، ومن أهداف هذا المشروع هو الاستحواذ على طرق وجسر المواصلات بين الشرق والغرب، وبمثل طريق الحرير البري أهم مسلك تجاري وحضاري يربط بين مختلف الأسواق والثقافات الدولية⁽⁴⁾.

وتعرضت الإمبراطورية المغولية للانحطاط إلى أربع دول، وذلك بعد النصف الثاني من القرن 7 هـ/13 م، وعلى الرغم من ذلك فإن هذا الانقسام لم يؤثر سلباً على حيوية ازدهار طريق الحرير والذي يمر على هذه الدول الثلاث*، فكان المغول العظام المتخذين من قراقورم ثم بكين عاصمة لملكهم جعلوا من الدول الثلاثة الأخرى تابعين إليهم رمزياً من خلال أن هذه الكيانات تُبلغ الخاقان في الصين حال موت خان واستخلافه بآخر أو في حال تعيين وعزل قائد عسكري كبير، فعلى الرغم من أنهم لم يكونوا ملزمين بذلك إلا أنها عادة اتبعها هؤلاء الخانات، ومن مظاهر ولاء هؤلاء الخانات للهاقانات تلك الرسائل التي يتدعى فيها باسمه أولاً، ويأمرهم بالتآلف والاتحاد فيما بينهم⁽⁵⁾.

(1) جون مان : المرجع السابق، ص. 146.

* في هذا الخصوص أورد ابن حوقل بأن عدم خضوع إقليم المغارة لسلطة واحدة وتعدد القوى التي تحكمه سهل مهمة اللصوص وقطاع الطرق، وقلل من أهميتها كمعبر هام للبضائع والسلع، فقال: « وهذه المغارة من أكثر المفاوز لصوصاً وفساداً، وذلك أنها ليست في حيز إقليم بعينه فیرعاها أهل ذلك الإقليم بالحفظ وتحيط بها أيد كثيرة من سلاطين شتى، فبعض هذه المغارة من عمل خراسان وقومس، وبعضها من عمل سجستان، وبعضها من عمل كرمان وفارس واصبهان وقاسان والري، فإذا أفسد القاطع في عمل دخل عملاً آخر »، ابن حوقل : المصدر السابق، ج. 2، ص. 402.

(2) بارتولد : تاريخ الحضارة الإسلامية، ص. 94.

(3) ماركو بولو : المصدر السابق، ج. 1، ص. 59؛ التسوي : المصدر السابق، ص. 35-36.

(4) نعمان محمود جبران : محاولات المغول السيطرة على طريق الحرير، ص. 139.

** الواقع أن دولة القفجاق لم تدخل ضمن هذا المشروع المكرس للوحدة، فقد أعلنت انفصالها التام عن الخاقان في بلاد المغول منذ تأسيسها، فلم تعترف بقانون الياسا، وازدادت الهوة أكثر بوفاة باتو وترجع ابنه بركة الذي أعلن إسلامه، الرمزي محمد مراد : تلفيق الأخبار وتلقيح الآثار في وقائع قران وبلغار وملوك التتار، تق. وت. إبراهيم شمس الدين، دار الكتب العلمية، بيروت، 1423 هـ/2002 م، ج. 1، ص. 384.

(5) العمري : المصدر السابق، ج. 3، ص. 129-130.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و 8 هـ / 13 و 14 م

فالعلاقات التجارية لم تنقطع فيما بينهم على الرغم من الخلافات والمناوشات التي حدثت بين الفينة والأخرى⁽¹⁾، وساعدت هذه الوحدات السياسية في اقتسام أعباء الحماية والسهر على حسن تنظيم الطريق*، فصلة القربة بين حكام هذه الدويلات ساهمت في تيسير الروابط التجارية فيما بينهم⁽²⁾.

أول خاتمة مغولية تُنادى إلى مشروع يُكرس الوحدة المغولية هي أحوجهم إليه، وهم المغول الجغتائيون الذين افتقرت بلادهم إلى واجهة بحرية تُعوض لهم انسداد المسالك البرية، وفعلا قام الخان الجغتائي بالدعوة إلى تأسيس ما يُعرف بـ « حكومة الدول المغولية المتحدة » بغرض تسهيل مهمة نقل التجار عبر كل الأراضي المغولية بحرية تامة دون تعرضهم لأي نوع من أنواع الظلم أو مصادرة لسلعهم وبضائعهم**. وعلى الرغم من تأزم العلاقات الجغتائية الإيلخانية أواخر القرن 7 هـ / 13 م، فإنه في حدود سنة 714 هـ / 1314 م حدث تبادل الهدايا وحسن نوايا من كلا الدولتين⁽³⁾.

وأنُخذت إجراءات فعلية من أجل إعطاء دفع لهذا المشروع الطموح عبر إرسال السفراء إلى مختلف العواصم المغولية بدءاً بالأهم، فذهبوا إلى المغول العظام بالصين ثم مراغة بإيران وقد أعطت هذه العواصم موافقتها المبدئية عليه، دلّ على ذلك أن الإيلخان ألبايتو بعث برسالة إلى فيليب الرابع الملك الفرنسي Philippe IV le Bel (1285-1314 م) برسالة يُخبره فيها بأنّ الاتحاد بين المغول قد تم⁽⁴⁾.

هذا ولم يقل اهتمام وحرص مغول الصين في دعمهم لمشروع الوحدة، وتشجيع الحركة التجارية مقارنة بالدول المغولية الأخرى، فقد تمّ تسجيل اهتمام مغول الصين بهذا المشروع من خلال توثيق عرى الصداقة والتعاون مع مغول فارس بغية تنشيط الطريق التجاري البحري وهذا ما أدى إلى انتعاش بعض الموانئ التجارية البحرية مستفيدة من انتعاش طريق الحرير البري في نفس الوقت⁽⁵⁾.

(1) برتولد شبولر : المرجع السابق، ص. 89.

* وفي هذا المضمار، فإنّ اتساع الدولة أحياناً يؤثر سلباً على توفير الحماية والأمن للسكان والمسافرين، وهذا مثل ما حدث للملك الخوارزمي محمد بن تكش بن ألب بن أرسلان (596-618 هـ / 1200-1220 م)، ففي حدود سنة 600 هـ / 1204 م لما استولى على أراضي شاسعة من بلاد ما وراء النهر وعجز عن توفير الأمن في ربوع مملكته الشاسعة، ومن ضمن ما قاله ياقوت الحموي في هذا الخصوص: « فطرد عنها الخطأ، وقتل ملوك ما وراء النهر المعروفين بالخانية، وكان في كل قطر ملك يحفظ جانبه، فلما استولى على جميع النواحي ولم يبق لها ملك غيره، عجز عنها، وعن ضبطها، فسلط عليها عساكره، فنهبوا، وأجلوا الناس عنها، فبقيت تلك الديار التي وصفت كأنها الجنان بصفاتها خاوية على عروشها ويساتينها ومياهها متدفقة خالية لا أنيس بها، ثم أعقب ذلك ورود التتر»، المصدر السابق، 1995، ج. 5، ص. 47.

(2) حافظ أحمد حمدي : المرجع السابق، ص. 298؛ سليمان حزين : المرجع السابق، ص. 218.

** بالغ الصينيون قبل العهد المغولي في وضع القبود على التجار والمسافرين الواردين والخارجين من وإلى الصين، بحيث مُرست عليهم مضايقات وقبود من خلال تدوين أسمائهم وقيمة أموالهم وعدد ما معهم من رقيق، إلى درجة أن الأجنبي إذا تزوج من صينية وُزق بمولود فإنه يُمنع من إخراج زوجته الصينية معه، المروزي : المصدر السابق، ص. 15.

(3) البديسي : المصدر السابق، ج. 2، ص. 29-30.

(4) بارتولد : تاريخ الترك في آسيا الوسطى، ص. 221.

(5) حافظ أحمد حمدي : المرجع السابق، ص. 300؛ بارتولد: تاريخ الحضارة الإسلامية، ص. 94.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و 8 هـ / 13 و 14 م

(و) تشجيع حكام المغول التجار الأجانب لارتداد طرقهم وأسواقهم

بذل حكام المغول جهوداً محموداً في سبيل استقطاب الأجانب وخاصة التجار منهم إلى أسواقهم ومراكزهم التجارية، وقاموا بتثبيتهم في مراكز حساسة في الصين وغيرها من المناطق الخاضعة لهم⁽¹⁾، وقد ذكر ابن العربي السبب من وراء هذا التشجيع، فقال: « لم يكن للمغول حضارة، فاحتاجوا إلى استحضر ألبسة وفرش من سائر المدن، وكتب جنكيز خان إلى التجار يؤمنهم كي يحضروا إلى بلاده، وأمر حراس الطرق أعني القرقوشيين أن لا يتصدوا لأحد منهم⁽²⁾ ».

ولئن نفر التجار والمسافرون من الطرق البرية الآسيوية ومنها طريق الحرير البري في النصف الأول من القرن 7 هـ / 13 م إلا أن هذا الحال تغير بعد أن هدأت شدة وضراوة الحروب في البر الآسيوي، وتغير خانات المغول سياستهم بعد أن كونا إمبراطورية مترامية الأطراف يمر عبرها طريق الحرير البري، والذي استفاد من خضوع أوراسيا* التي يخترها طريق الحرير لكيان سياسي موحد تمثل في المغول. هي البادرة الأولى عبر التاريخ البشري⁽³⁾. فطريق الحرير الذي يمتد من الصين شرقاً باتجاه هضبة التبت أين يتفرع إلى مسلك رئيسي عبر مغول تركستان فمغول إيران فالعراق وصولاً إلى السواحل الشامية أو آسيا الصغرى، أو بواسطة الطريق الفرعي المار شمالي بحر أرال وبحر قزوين وصولاً إلى سواحل البحر الأسود** أصبح خاضعاً للأمن والحماية المغولية⁽⁴⁾.

قام خانات المغول الأربع بتشجيع التجار الأجانب على اختلاف مللهم ونحلهم بالقدوم إلى أسواقهم عبر تأمين طريق الحرير البري، والضرب بيد من حديد لكل من تُسول له نفسه المساس بأمن وسلامة القوافل التجارية، وقد نجحت هذه السياسة في استقطاب التجار الأجانب ولاسيما الأوروبيين منهم⁽⁵⁾، وفي هذا الخصوص، فإن دافع المغول وخاصة العظام منهم في جلب الأجانب كالمسلمين والمسيحيين وغيرهم وتوليتهم أرقى المناصب يندرج ضمن سياستهم العامة وهي عدم الثقة في السكان الأصليين، خاصة في الصينيين⁽⁶⁾، فكان معيار تحديد وتولية المنصب هو

(1) أنظر : Cl. Madrolle, *Hai-nan et la côte continentale voisine*, Librairie Maritime et Coloniale, Paris, 1900, p.6-7.

(2) ابن العربي : تاريخ الزمان، ص.239.

* أطلق هذا الاسم قديماً على أعرق قارتين في العالم وهما آسيا وأوروباً لكونهما قارة واحدة باعتبار الاتصال الطبيعي بينهما، ولا يفصل القارتين سوى سلسلة جبال الأورال بطول 2400 كم. الخوند: المرجع السابق، ج.2، ص.24. وأنظر أيضاً L. Richard's, op.ct., p.2.

(3) أحمد مختار العبادي وإبراهيم محمد علي مرجونة: المرجع السابق، ص.263. وأنظر أيضاً: Richard Foltz, op. cit., p.5.

** شهد ماركو بولو على الازدهار الاقتصادي الحاصل في آسيا الصغرى ولاسيما في مدينة إياس Aias والتي تُعرف أيضاً بـ لاجازو Lajazzo فذكر بأن التجار يؤمنهم من كل حذب وصوب، وأشد بأهمية المنتجات الوافدة في لاجازو، المصدر السابق، ج.1، ص.48.

(4) أرمنيوس فامبري : المرجع السابق، ص.180.

(5) محمود سعيد عمران: المغول وأوروباً، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، (د. ت.)، ص.79-80.

(6) الجوزجاني : المصدر السابق، ج.2، ص.166؛ ماركو بولو : المصدر السابق، ج.2، ص.39.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

درجة الولاء للأسرة الحاكمة. الأمر الذي شجع الأجانب الوفود إلى المغول عبر ارتياد المسالك البرية والبحرية المؤمنة. ولتحقيق هذه الغاية أرسل خانات رسائل للغرب الأوروبيين ينبئونهم فيها بفتح الطرق، ومما جاء فيها: «والآن قد أعيد السلم وتم ائتلاف أسرة الخان جميعها، كبارها وصغارها، وفتحت الطرق كلها، ومن ينقض هذا الميثاق، فسيُتحد الآخرون ضده⁽¹⁾».

سعى حكام وقادة المغول الارتقاء بالنشاط التجاري في إمبراطوريتهم عبر استقطاب التجار والمسافرين إلى بلادهم حيث سعوا جاهدين إلى إعطاء صورة حسنة لمعاملتهم للأجانب*، وعلى الرغم من المجازر الفظيعة التي ارتكبتها قادة وجيش المغولي خارج دولتهم فإن هذه المظاهر تضاءلت قرب عاصمتهم، ونعمت مختلف الطوائف بالعدل وحسن المعاملة في كنف حكام المغول، ولا أدل على ذلك من أن المغول سعوا جاهدين إلى خفض الضرائب في العديد من المناطق التي اجتاحتها⁽²⁾. ونال المسلمون حظوة كبيرة من لدن الخاقان أوكتاي⁽³⁾.

ولما وصل منكوكو خان إلى تولي عرش الإمبراطورية فإنه أصدر فرمانا (مرسوما) يقضي بتخفيض الضرائب عن رجال دين** كُُلَّ الطوائف الدينية: من اللامات البوذيين، وأئمة المسلمين، وراهبان النصارى، وحتى الكهنة. وقيل بأنه استثنى اليهود فقط من هذا الإجراء⁽⁴⁾. وأثَّرت هذه السياسة في استقطاب التجار والمبشرين من شتى الأديان، فاستغل التجار المسلمون هذه الفرصة ووفدوا إلى دولة المغول بأعداد وفيرة خصوصا في الإقليم الصيني، فاغتنم المسلمون هذه الفرصة لنشر الإسلام والتجارة، واستغلها النصارى فشرعوا في إقامة الروابط الدبلوماسية بينهم وبين المغول وحاولوا جاهدين استثمار هذه السانحة لنشر دينهم في ربوع الأراضي المغولية⁽⁵⁾.

(1) بارتولد: تاريخ الترك في آسيا الوسطى، ص. 221.

* ومما يروى في هذا الشأن أن جنكيز خان وفد إلى حضرته ثلاثة تجار مسلمين من بخارى ومعهم أقمشة ذات جودة عالية وبلغت ثمنها ألفين ومائة درهم، فأراد أحد التجار واسمه أحمد أن يطلب ثمنها أكثر من قيمة سلعته الحقيقية فغضب منه جنكيز خان بحكم أن السلعة تساوي عشر دنانير وطلب هذا التاجر ألفين ومائة درهما فغضب، ولما جاء الدور عن التاجرين وطلب منهما الخاقان تحديد قيمة سلعتيهما فأخبراه بأنهما جاء بهما السلعة للخان وإن شاء أن يتفضل لهما فله ذلك، فأعجب بجوابهما، وأمر بأن يُجَاوَزَ عن كُلِّ آنية فضية مذهبة سبعمئة مثقال، وعن كُلِّ قطعة قماش قطني سبعمئة مثقال فضة، ثم عفا عن التاجر الأول الذي طالب بأكثر من حقه، وجزاه كما جازى التاجر السابقين، فهذه صورة تعطي مدى سعي القيادة المغولية لتحسين صورتها لدى التجار الأجانب من غير النظر إلى دينهم وبلادهم، ابن العبري: تاريخ الزمان، ص. 239-240.

(2) الجويني: المصدر السابق، ج. 1، ص. 62-63 و 73.

(3) الجوزجاني: المصدر السابق، ج. 2، ص. 166.

** في هذا الشأن، يورد القلقشندي كلاما نفيسا: «وأما عاداتهم في الأدب فكان من طريق جنكيز خان أن يعظم رؤساء كُلِّ ملة، ويتخذ تعظيمهم وسيلة إلى الله تعالى؛ ومن حال التتر في الجملة إسقاط المؤن والكلف عن العلويين وعن الفقهاء والفقراء والزهاد والمؤذنين والأطباء وأرباب العلوم على اختلافهم ومن جرى هذا المجرى»، المصدر السابق، ج. 4، ص. 315.

(4) ابن العبري: تاريخ الزمان، ص. 297.

(5) الجوزجاني: المصدر السابق، ج. 2، ص. 166؛ الصياد: المغول في التاريخ، ج. 1، ص. 210؛ مدح حرب فرزات: حوار الحضارات على طريق الحرير، في مجلة الدراسات التاريخية، العدد 39 و 40، السنة 1991، دمشق. 1991 م، ص. 115-116. للمزيد حول هذا الموضوع، ارجع إلى: رحمة بنت حمود التفيحي: العلاقات السياسية لدولة إيلخانات المغول (658هـ/1260م - 756هـ/1355م)، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في التاريخ

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ / 13 و14 م

هذا ولم يكن مغول فارس أقل تقربا وجذبا للقوى الأوروبية، فقد سُجل عن الخان أرغون (1284-1291م) تقريره الواضح من الأوروبيين من خلال رسالته المؤرخة في 18 ماي 1285م إلى البابا هونوريوس الرابع pape Honorius iv (1285-1287م) والملك الفرنسي يخبرهم فيها بأنه أعفى كل الرعايا المسيحيين من دفع الضرائب⁽¹⁾. كما قام بترميم وعمارة بعض الكنائس التي طالتها الخراب في عهد سلفه أحمد تكودار بن أبغا بن هولوكو (1282-1284م)، ككنيسة مراغة⁽²⁾.

ودلت المصادر والدراسات التاريخية أنه من حسنات المغول وإيجابهم تفتحهم على الديانات والطوائف الأخرى* بعد أن خمدت حدة الحروب والمعارك، إلى درجة أنه في حضرة الخاقان تجد كل أتباع الديانات هناك، ويحضر خانات المغول أعياد مختلف الملل، ففي آسيا الوسطى التي تمثل قلب ومركز طريق الحرير تعايش خلالها العديد من الديانات، وهو ما ساهم في ازدهاره⁽³⁾.

ومن بين الفرص التي أشاعت الأمن في الأراضي المغولية طبيعة العادات والتقاليد هناك، فقد أفاد ماركو بولو بأن الفرد المغولي لا يوجد مثله على وجه الأرض من حيث الصبر على الشدائد والانصياع للأوامر، فيطيعون ولاية أمورهم طاعة كاملة وبخضوع تام حتى ولو قلت أعطياتهم وأرزاقهم، وبفضل تحليهم بهذه الخصال سهل عليهم احتلال أجزاء واسعة من البرّ الآسيوي⁽⁴⁾، وأشاد القلقشندي أيضا بأخلاق وسجاياء المغول، بقوله: « ومن طرائفهم أنهم لا يتعصبون لمذهب، وأن لا يتعرضوا لمال ميت أصلا، ولو ترك ملئ الأرض، ولا يدخلونه خزانة السلطان... وأما حالهم في طاعة ملكهم فإنهم من أعظم الأمم طاعة لسلطينهم، لا لمال ولا لجاه بل ذلك دأب لهم⁽⁵⁾»، وأكد هذه الحقيقة أيضا الهمداني بأنه حدث في عهد قوبلاي أن دانت له كل البلاد الخاضعة لحكمه باستثناء بعض الجيوب الصغيرة والتي لم يكن بوسعها أن تُهدد أمن وسلامة الإمبراطورية والتي يبلغ عرضها مسيرة أشهر⁽⁶⁾. وحتى الزهبان والقساوسة الذين أقاموا في العاصمة المغولية بكين في مكان غير بعيد عن القصر الملكي دون أن يتعرضوا لأي أذى أو التضييق في أنشطتهم الدعوية، ومن بين هؤلاء الزهبان يوجد جون كورفينو، وأرخت هذه

الإسلامي، إشراف د. عبد العزيز بن عبد الله السلومي، قسم الدراسات العليا التاريخية والحضارية، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، جامعة أم القرى بمكة المكرمة، السنة الجامعية، 1434هـ/2013م.

(1) نعمان محمود جبران: محاولات المغول (إيلخانية فارس) للتحالف مع القوى الأوروبية لاقتسام بلاد الشام، في مجلة حولية كلية الإنسانية والعلوم الاجتماعية، ص.255.

(2) الصياد: الشرق الإسلامي في عهد الإيلخانيين (أسرة هولوكو خان)، ص.191.

* أفاد ابن العربي أنه في عهد جنكيز خان كانت تقام المناظرات الدينية والمذهبية بين مختلف رجال الدين دون أي عقدة، ابن العربي: تاريخ الزمان، ص.239. وأنظر أيضا: الجوزجاني: المصدر السابق، ج.2، ص.188-190.

(3) أنظر: Robert S. Lopez, *The Commercial Revolution of the Middle Ages*, p.109 ; Richard Foltz, op. cit., p.7-8.

(4) ماركو بولو: المصدر السابق، ج.1، ص.142.

(5) المصدر السابق، ج.4، ص.312.

(6) جامع التواريخ، تاريخ خلفاء جنكيز خان من أوكتاي قآن إلى تيمور قآن، ص.280-281.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14م

الرسالة يوم الأحد 23 فيفري 1306م⁽¹⁾. ولقي رجال دين التّصاري مصاعب بعضها ناجم من سوء معاملة بعض الأقوام لهم، وبعضها بسبب عدم تأقلمهم مع مشاق السّفر، وهذا أثناء تنقلهم عبر الطّرق البريّة انطلاقاً من تبريز وصولاً إلى الصّين⁽²⁾. فلا غرو أن يجتازوا عشرين أمة مختلفة ومتوحشة ليقطعوا كلّ هذه الطّرق⁽³⁾.

غير أنّه ممّا يُعاب على الصّينيين والمغول هو قلة انتقال تجارهم خارج مناطق نفوذهم، فعلى الرّغم من المجهودات الكبيرة والتسهيلات السّخية التي قدمها المغول للتجارة الدّاخلية والخارجية وللتّجار الأجانب فإنّ جلّ المصدّر التاريخي لم ترد عن أي قافلة تجارية مغولية سافرت إلى أوروبّا بغرض ممارسة عملية البيع والشّراء⁽⁴⁾. فحتّى السّفراء والمبعوثين من طرف المغول كانوا في الغالب أجانب وليسوا من بني جلدتهم، ولعل مرد ذلك إلى السّلطات الصّينيّة ورجال الدّين والذين سعوا على الحدّ من نفوذ التّجار الصّينيين وجعلهم يعيشون في أدنى مكانة في مجال الاجتماعي والسياسي، والتي ما فتأت في مصادرة ثروات التّجار وجعلها تعيش في وضع دفاعي، وسعت إلى عدم السّماح للتّجار باكتساب مكانة سياسية أو الحصول على سلطة سياسية عبر الثّروة التّجاريّة سواء أكان ذلك بطريقة مباشرة أم غير مباشرة⁽⁵⁾.

(1) أنظر:

Collection of Letters of Monks, *Mission to Asia Narratives and Letters of the Franciscan Missionaries in Mongolia and China in the Thirteenth and Fourteenth Centuries*, Ed. Christopher Dawson, tr. A nun of Stanbrook Abbey, Harper Torchbooks, New York, 1966, p.229-231.

(2) أنظر:

R. P. Michel, *Les missions Latines en Orient du XIII e siècle a l'invasion Turque*, dans Revue de l'orient Chretien, 1^{er} Année, N^o 1, bureau des oeuvres d'orient et a la librairie E. leroux, Paris, 1896, p.1896.

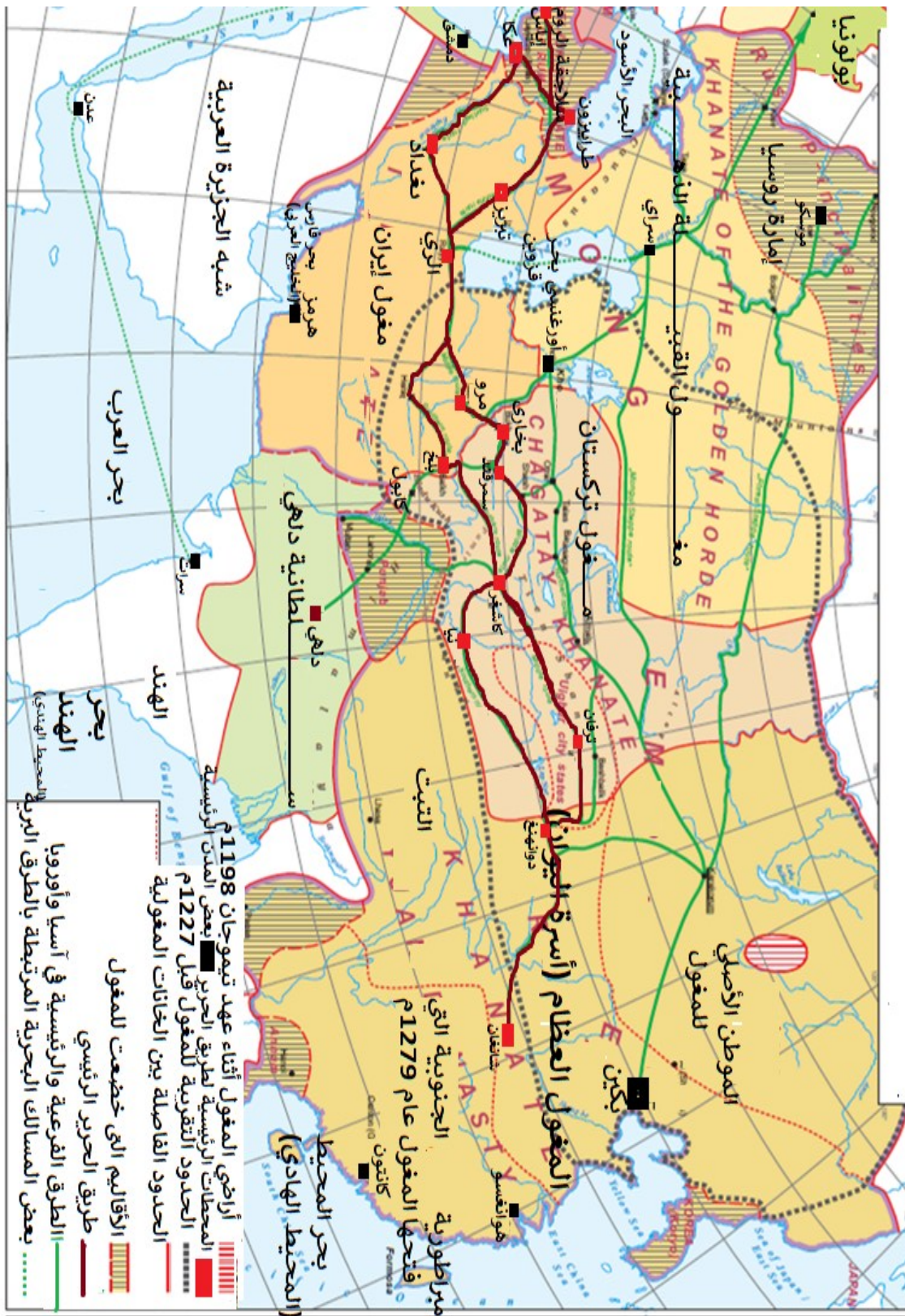
(3) الرّمزي : المرجع السّابق، ج.1، ص.388.

(4) وفي هذا المقام تورد الباحثة الإيطالية ماريا بيا بيداني Maria Pia Pedani كلاماً نفيساً في هذا الخصوص، بقولها: « وكان حكام إمبراطورية النفويض السّماوي البعيدة (الصّين) مقتنعين بالعيش في مركز الكون، أي في مركز القبة السّماوية، بينما تسكن الشّعوب الأخرى بعيداً، في أركان الكون الأربعة، وقد كان التعيين في منصب السّفير في بلاد أجنبية في نظر الصّينيين والمغول أمراً مريباً، فالمناخ فيها غير صحي والعودة منها صعبة. بل وصل الأمر بالمغول، كما يُقال، إلى أنّهم كانوا يعينون المحكوم عليه بالإعدام دبلوماسيين، ومن ثمّ كان نادراً أن يصل سفراء بلاد الشّرق الأقصى إلى الغرب، كما أن المساحة الشاسعة التي تفصل أوروبّا عن آسيا القصوى كانت من العناصر التي شجعت على هذا الاتّجاه». وفي هذا المعنى يُورد فهمي هويدي نقلاً عن المصدّر الصّيني بأنّهم يرون في الأوروبّيين والأمريكيين برابرة وهمج إلى غاية سنة 1860م، فحجرت عادة الوثائق الرّسمية الصّينية أنّها تُطلق على الأجنبي بأنّه بربري أو همجي إلى درجة أن الرّحالة ماركو بولو وصفته الوثائق الصّينية بأنّه أحد الرّسل الغريبين الأذلاء. ماريا بيا بيداني : البندقية بوابة الشّرق، تر. حسين محمود، مر. عز الدّين عناية، هيئة أبو ظبي للسياحة والثّقافة، أبو ظبي، 2010، ص.180. فهمي هويدي : المرجع السّابق، ص.182.

(5) أنظر:

Wang Gungwu, *Merchants without empire: the Hokkien sojourning communities*, in the Rise of merchant Empires long-distance trade in the early modern world, 1350-1750, ed. James D. Tracy, Cambridge university press, 1990, p.400.

خريطة رقم (7) تُمثل خط سير طير الحريير ومحطاته التجارية إبان الحكم المغولي



Stephan Barisitz, , p.104. : نقلا بتصريف عن

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

2) مساهمة المسلمين في ازدهار طريق الحرير:

قام المسلمون بدور جوهري في ازدهار العلاقات الدولية بين الشرق والغرب خلال العصور الوسطى، وبرزوا في العديد من المجالات الحضارية منذ ظهور الإسلام، فقد كان للموقع الاستراتيجي الهام الذي تمتعوا به بالإضافة إلى ما بذله مؤرخوا وجغرافيو المسلمين في التعريف بالطريق، كما كانت لرحلات حج المسلمين، ووساطة تجارهم بين آسيا وأوروبا الأثر الملموس في تنشيط المسالك البرية والبحرية، ومنها طريق الحرير.

أ) الموقع الاستراتيجي للعالم الإسلامي.

ساهم الموقع الجغرافي الهام الذي تمتع به العالم الإسلامي المتمثل في توسطه بين الشرق الأقصى والغرب الأوروبي^{*}، السيطرة على التجارة الدولية المارة بهذه المنطقة والتي ظلت ولقرون خلت متصلة بالشرق الأقصى وأوروبا بروابط تجارية وثقافية⁽¹⁾. هذا ويعتقد كثير من الدارسين والباحثين بأن دور المسلمين في الحياة الاقتصادية بين شرق القارة الآسيوية وغربها تراجع بل وتوقف مع بدايات الغزوات المغولية للعالم الإسلامي^{**}، وهي فكرة يدحضها الواقع والأحداث.

ومن المسلم به أن الكيانات السياسية الإسلامية سقطت منذ أن زحف جنكيز خان وخلفاؤه على الدولة الخوارزمية وما أعقبه من تهاوي الدويلات الإسلامية إلى غاية سقوط مقر الخلافة الإسلامية ببغداد سنة 656هـ/1258م. هذا ولا يمكن بأي حال نكران حجم المصيبة التي ألمت بالمسلمين في كل المجالات ولا سيما الاقتصادية والاجتماعية منها بسبب زوال مقر الخلافة وما أعقبه من آثار ونتائج على كل الأصعدة الحضارية⁽²⁾. إلا

* أوردت الباحثة زغيريد هونكه في هذا الخصوص، ما يلي: « أن الإسلام مزق بانتصاره وحدة العالم، الذي عمّر أكثر من ألف سنة، فشطره شطرين: شرقا وغربا. فأما الغرب، فقد أحاط نفسه إحاطة نفسه إحاطة محكمة بستار حديدي لمئات من السنين خوفا من هجوم الشرق عليه، وأما في الشرق، فقد قامت الإمبراطورية العربية الجديدة لنفرض نفسها، لأول مرة على الإطلاق، بصفتها شرقا في وجه الغرب مجبرة إياه على أن يعزل نفسه ». شمس العرب تسطع على الغرب، أثر الحضارة العربية في أوروبا، تر. فاروق بيضون وكمال دسوقي، مر. مارون عيسى الحوري، ط. 8، دار الجيل، بيروت، 1413هـ/1993م، ص. 25.

⁽¹⁾ إريك هوبزباوم : عصر الإمبراطورية (1875-1914)، تر. فايز الصياغ، مؤسسة ترجمان، المنظمة العربية للترجمة، بيروت، 2011، ص. 13.

^{**} ومن ذهب إلى هذا الطرح فؤاد عبد الله العمر الذي أورد نصا في هذا الخصوص بقوله: « وقد كان القرنان السابع والثامن الهجريان من الفترات الصعبة في الاضمحلال الاقتصادي والسياسي للأمة الإسلامية بسبب الاجتياح المغولي عام 617هـ/1221م والهجمات البحرية للمسيحيين، وكذلك استمرار الحروب الصليبية التي أنهكت ثروات المسلمين واستنزفتها ... وكذا حملة التار الذين دخلوا بغداد عام 656هـ/1258م ولم يقتصر أثر الحروب الصليبية والاجتياح التتري على إضعاف النفوذ السياسي بل أدى إلى إضعاف كبير في حركة التنمية الاقتصادية، فالتار مثلا قاموا بتخريب وإهمال شبكة الري والطرق في جميع المناطق التي احتلوها ». مقدمة في تاريخ الاقتصاد الإسلامي وتطوره، منشورات البنك الإسلامي للتنمية، المعهد الإسلامي للبحوث والدراسات، جدة، 1424هـ/2003م، ص. 108-109.

⁽²⁾ يفيد الباحث والمؤرخ الاقتصادي آشور بأن مغول فارس أثروا في الحياة الاقتصادية للعراق، بقوله: « إقامة الحكم اليلخاني معناه تغير كامل في نظام الحكم، فالحكام الجدد بدو رحل حقيقيون غربيون عن حياة الاستقرار، توافقون لاستغلال الفلاحين وسكان المدن إلى أقصى الحدود ». المرجع السابق، ص. 316.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ / 13 و14 م

أنَّ التُّجَّارَ المسلمين كأفراد وجماعات لم يتوقَّف دورهم في مجال التَّجارة الدَّولِيَّة ولم يفقدوا مكانتهم فيها، وهو ما أكَّده هازارد عند عرضه للمصائب والبلايا التي حاقَّت بالمسلمين إثر تعرضهم للغزو المغولي بقوله: « وبذلك لم يفقد الإسلام الأرض التي كسبها فقداناً لا رجعة فيه، ولكن التخريب الذي أصابها لم يكن من اليسير تدارك آثاره⁽¹⁾ ».

وأسهبت المصنَّدر التاريخي ولا سيما الأوروبيَّة منها في إظهار دور ومكانة القوى الأوروبيَّة والمغوليَّة في بعثها لطريق الحرير ومدى المجهودات المبذولة في سبيل ازدهاره، غير أنَّ المستشرق كلود كاهن يورد نصاً بيِّن فيه مدى الأهميَّة الإستراتيجية والتَّجاريَّة التي تبوأها مصر خلال حكم المماليك البحريَّة، فقال: « فَإِنَّ الْمَغُولَ لم ينجحوا حتَّى وهم في قَمَّة مجدهم وبدعم من أبناء جلدتهم في الصَّين أن يُنافسوا مصر التي بقيت وحدها سيِّدة التَّجارة بين المحيط الهندي والبحر المُتوسِّط، وفي نهاية الأمر كانت التجربة (المغوليَّة) قصيرة إذ عندما انهارت الدَّولتان الایلخانية والعشيرة (القبيلة) الذهبيَّة⁽²⁾ ».

وشهد بهذه الحقيقة الرِّخالة ماركو بولو* الذي صال وجال على طول طريق الحرير ومروره بالأسواق والمراكز التَّجاريَّة المبوته على طول طريق الحرير ، ففضل السَّيطرة المغوليَّة على أراضي شاسعة من البرِّ الآسيوي تمكن هذا الرِّخالة وغيره التَّوغل في أغوار القارة الآسيوية وتدوينها فيما بعد⁽³⁾، فالرِّخالة والجغرافيون المسلمون كان لهم السَّبق في التعرف بعالم الشَّرق الأقصى**.

(1) هاري .و. هازارد: أطلس التَّاريخ الإسلامي، رسم خرائطه سميلي وكوك، تر. وتح. إبراهيم زكي خورشيد، مر. مُحَمَّد مصطفى زيادة، تق. مُحَمَّد عوض مُحَمَّد، مكتبة التَّهضة المصريَّة، القاهرة، (د. ت.)، ص. 18.

(2) كلود كاهن: الإسلام منذ نشوئه حتَّى ظهور السُّلطنة العثمانيَّة، ص. 461.

* أفاد عبد الرَّحمن حميدة بأنَّ الأوروبيَّين ولمدة تجاوزت 1500 سنة خلت القارة الأوروبيَّة من المستكشفين إلى غاية ظهور ماركو بولو، ففي هذه الحقبة الزمانيَّة الطويلة خلت الكتب الأوروبيَّة من أي ذكر لاسم القارة الإفريقيَّة أو المناطق البعيدة من القارة الآسيوية فضلاً عن منطقة الشَّرق الأقصى. لمزيد من الشَّرح حول هذا الموضوع، ارجع إلى : طريق الحرير بين ابن بطوطة وماركو بولو، في مجلة الدَّراسات التَّاريخيَّة، العدد 39 و40، جانفي، دمشق، 1991، ص. 85.

(3) إدوارد جرانييل براون : المرجع السَّابق، ص. 563.

** ومن المجالات التي برز فيها المسلمون هو التَّجارة سواء الدَّاخليَّة منها أو الدَّوليَّة، ومن ثمَّ نجد بأنَّ التُّجَّارَ المسلمين قاموا بدور فعَّال في ازدهار طريق الحرير، واستطاعوا تدوين ملاحظاتهم على الطَّرق البرِّيَّة الرَّابطة بين عاصمة المسلمين بغداد وعاصمة الصَّين تشان آن، وفي هذا الخصوص، سطع نجم الرِّخالة تميم بن بحر المطوعي الذي اعتبر كأول جغرافي عربي مُسلم يقوم بوصف الطَّريق البرِّيِّ المتجه نحو الصَّين، مع نهاية القرن الثَّاني هجري/ الثَّامن الميلادي. السَّيرافي : المصدر السَّابق، ص. 5.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ / 13 و14 م

ولم يتوقف التجار المسلمون عن ممارسة نشاطهم التجاري على طول طريق الحرير البري وفي جميع مراحلها الثلاث، فلا غرو أن يصل الإسلام إلى مغول القبيلة الذهبية عبر التجار المسلمين من خلال طريق دريند والفولجا وهو الطريق الذي ألفه التجار المسلمون القادمون من بلاد فارس وبلاد الأناضول*، كما أفاد بذلك الزاهد روبروق⁽¹⁾. وأورد الباحث يونس عبد الله ماتشغ بين الصيني نقلا عن المصائد الصينية بأنه في أواخر عهد الأسرة (960-1279م) والتي خضعت للهيمنة المغولية بأن تجارا من العرب والفرس المسلمين وصلوا إلى الصين بواسطة الطريق البري الشمال الغربي الصيني (طريق الحرير)، وبحرا عبر المدن الساحلية في الجنوب الشرقي الصيني، وذلك من أجل التجارة ونشر الإسلام⁽²⁾.

فتأسيس ايلخانية مغول إيران في قلب بلاد المشرق وإعلانها للإسلام كدين رسمي للدولة بدءا من عهد غازان خان الذي باشر بإصلاحات شاملة مست كل القطاعات ولاسيما الاقتصادية منها طمعا في أن يعوض للإسلام والمسلمين ما فاتهم من تدمير وتخريب الذي ألم بهم إبان الغزوات المغولية التي اجتاحت المسلمين⁽³⁾.

* تمثل بلاد الأناضول حلقة مهمة من حلقات طريق الحرير ولاسيما في فترة السلام المغولي إثر تحول طريق الحرير من خط بغداد - حلب إلى طريق تبريز طرابزون، ومن ذلك ارتأيت أن أعطي لمحة عن القوى السياسية المؤثرة في المنطقة، فخلال القرن الثالث عشر، ففي مطلع هذا القرن آل حكم هذه المنطقة إلى سلاجقة الروم والبيزنطيين إلى غاية سنة 1204م، وعلى إثر انحراف الحملة الصليبية الرابعة نحو بيزنطة فإن اللاتين أصبح لهم موطأ قدم ونتج عنه تقسيم الأناضول بين اللاتين (بيثونيا) والإغريق - نيقية وطرابزنده، وغيرها من المناطق) والسلاجقة الذين دخلوا بدورهم في حروب مع المسيحيين من 1204م إلى 1223م، ووقع نزاع آخر بين المسيحيين والسلاجقة وأمراء قره مان في قونية من 1223م إلى 1261م، وفي حدود سنة 1244م خضع السلاجقة للنفوذ المغولي، وفي سنة 1261م تمكن البيزنطيون طرد اللاتين المواقع التي استولوا عليها من قبل، واسترجع البيزنطيون كل ما فقدوه باستثناء إمارة طرابزنده، وغدت بذلك المنطقة تحت حكم كل من: البيزنطيين، طرابزنده، السلاجقة، قره مان، والمغول حتى نهاية القرن الثالث عشر الميلادي، وتمكن القزلي أحمدي الاستقلال بالمدينة الإستراتيجية المطلّة على البحر الأسود سنوب بعد 1291م، وبين سنتي 1299م و1300م انقسمت الدولة السلجوقية إلى إمارات مستقلة، وهي: قره سي، عثمانلي، كرميان، وحيد، وتكه، منتشه، وآيدين. هازارد: المرجع السابق، ص.18؛ بروكلمان: المرجع السابق، ص.407-408.

(1) بارتولد: تاريخ الترك في آسيا الوسطى، ص.195.

(2) للمزيد من الشرح، ارجع إلى دراسة الباحث بعنوان: الإسلام في الصين رؤية موضوعية واقعية، في مجلة الإسلام في آسيا، العدد الخاص الأول، مارس، 2011.

(3) يُشير بروكلمان بأن الإصلاحات الاقتصادية التي باشرها غازان جعل مداخل الدولة ترتفع من 1700 تومان إلى 2100 تومان، والتومان عند الفرس تُعادل عشرة آلاف، واستطاع المؤلف أن يحول قيمة ألفين ومائة تومان إلى ما يُعادل 12 مليون دولار، عند طبعه للكتاب أول مرة في سنة 1948م، (قيمة الدولار ما بعد الحرب العامة الثانية تُفوق كثيرا قيمته حاليا)، بروكلمان كارل: المرجع السابق، ص.391-392.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

(ب) دور المؤرخين والجغرافيين المسلمين في التعريف بالطريق.

إنَّ طبيعة طريق الحرير وصعوبة مسالكه وطوله الذي يمتد على مسافة أكثر من ثمانية آلاف كلم حثمت على مرتاديه معرفة تامة بالطرق الفرعية والرئيسية المؤدية إليه، والمشاهد أن المسلمين كانت لهم دراية نظرية وتطبيقية حول علم الجغرافيا عامة*، وخاصة ما تعلق منها بالطرق والمسالك المؤدية إلى الشرق الأقصى وإلى الغرب الأوروبي، ساعدتهم في ذلك موقعهم الذي يتوسط العالم، وهذا ما جعل حكام المغول في الخانيات الأربع يثقون بخبرة التجار العرب والفرس في مجال الوساطة التجارية، ومعلوم أن الجغرافية أفادت من التجارة وبالعكس فإنَّ الجغرافية بدورها قدمت خدمات جليلة للتجارة من خلال الكشف عن الخرائط والطرق⁽¹⁾، هذا وقد أفاد المسلمون علم الجغرافيا أيما إفادة، ووصلت الذروة في القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي. وقد سبق المسلمون الأوروبيين في مجال الرحلة واستكشاف الصين بقرون خلت⁽²⁾.

هذا وظلَّ التجار والرحالة الأوروبيون يعتمدون على المصادر الجغرافية الإسلامية أثناء أسفارهم إلى مناطق مجهولة في ربوع القارة الآسيوية، فقد أثَّرت الجغرافية الإسلامية في كشف عن مسالك وطُرق الحرير البرية منها والبحرية ولاسيما في وسط وشرق القارة الآسيوية، فماركو بولو استعان بالكتب والرسومات والأعلام الإسلامية أثناء رحلته إلى الشرق الأقصى عموماً والبلاط المغولي على وجه الخصوص⁽³⁾، وإن كانت رحلته لم تخل من بعض المآخذ والشكوك حتى من طرف المؤرخين والمحققين الغربيين*.

* ذهب كثير من علماء التاريخ والجغرافيا المسلمون إلى كروية الأرض واستدلوا على ذلك بأدلة علمية، وشبهوها بالبيضة ملقاة في إناء به ماء، فأعلها ظاهر وجلي للعيان والماء محيط بها من كل الجهات، وهو البحر الذي يُحيط بالأرض، ولم يكن علماء المسلمون بهذا وإنما قسموا الأرض إلى نصفين شمالي وجنوبي يفصلها خط غير حقيقي يُعرف بخط الاستواء، وسمي بهذا الاسم نظراً لتساوي ليل ونهار عنده في كل فصول السنة، وقد اهتموا إلى تقسيم الأرض شرقاً وغرباً بخط يُعرف بخط نصف النهار، ويرون كذلك أن النصف الجنوبي من المعمورة أقلَّ عمارة من النصف الشمالي وأن جله مغمور في الماء، ويرون كذلك أن أقصى الشمال وأقصى الجنوب قليل العمارة نظراً لانخفاض الكبير في درجة الحرارة، وأن أغلب السكان يتركزون في المناطق المعتدلة، فكل هذه المعلومات الجغرافية تتطابق على ما هو متعارف عليه اليوم. ومن هؤلاء يوجد: القلقشندي: ضوء الصبح المسفر وجنى الدوح المثمر، تح. محمود سلامة، مطبعة الواعظ، القاهرة، 1324هـ/1906م، ص. 215-216.

(1) محمد رشيد الفيل: المرجع السابق، ص. 25.

M. Malte-Brun, op. cit., vol. 2, p.549.

(2) أنظر:

(3) أحمد أبو زيد: أثر العرب والإسلام في النهضة الأوروبية، الهيئة المصرية العامة للتأليف والنشر، القاهرة، 1970، ص. 318؛ أندريه ميكيل: المرجع السابق، ج. 1، ص. 222.

** أسهبت المصادر التاريخية ولاسيما الغربية منها في تضخيم رحلة ماركو بولو إلى بلاد الهند والصين وما دونه من معلومات وحقائق جغرافية، وهذا أمر لا ينكره إلا جاحد، إلا أنَّ بعض المحققين كانت لهم مآخذ على هذه الرحلة ومن أبرزها الخط من قيمة وقدر غير المسيحيين والذي يقرأ كتابه بتمتع وتمحص يجد بأنَّ ماركو بولو تعتمد التحايل على غير المسيحيين ونال المسلمون أكبر نصيب من الاححاف، بوصف أمة التركمان بوصف يُقص من قيمتهم محملاً الإسلام سبب ذلك، فقال: « والتركماني الذين يجلبون محمداً ويتبعون شرعه، شعب فظ غليظ، خفيض الذكاء »، المصدر السابق، ج. 1، ص. 50. ومما يؤاخذ على كتاب ماركو بولو أيضاً هو الغموض الذي اكتنف رحلته أثناء تحدُّه عن بعض المناطق خاصة في الصين، فيذكر بعض المواقع الجغرافية والأعلام لا وجود لها في أرض الواقع.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

وكيفما كان الأمر، فإنَّه على الرَّغم من الكشوفات التي حققها الأوروبيون تجارهم وُرهبانهم في مجال استكشاف الفضاء الآسيوي والتعرف على الطُّرق التجاريَّة الموصلة إلى بلاد فارس وآسيا الوسطى والشرق الأقصى عمومًا فإنَّهم كانوا بحاجة ماسة إلى كتب الرحالة والجغرافيين المسلمين الذين كان لهم باع كبير في مجال التجارة والكشوفات الجغرافية وتوضيح المسالك الرئيسيَّة والفرعية⁽¹⁾، ولا أدل على ذلك من أنَّ الرَّحالة الأوروبيين كماركو بولو وبيجولتي استعملوا الأسماء والألقاب الجغرافية كما وردت في اللُّغة الفارسيَّة* أو العربيَّة بدرجة أقلَّ** في وصفهم لمدن الشرق الأقصى والصينيَّة⁽²⁾. غير أنَّ الأوروبيين منحوه هذه التسمية واهتموا به في الدِّراسات التاريخيَّة الاقتصاديَّة.

وما ينبغي أن يُعلم في هذا الخصوص وهو أنَّه في فترة السَّلام المَعُولِي برز فيها العديد من التُّجار المسلمين الذي قصدوا بلاد الصَّين عن طريق المسالك البريَّة والبحريَّة، غير أنَّ تفاصيل كثيرًا من رحلاتهم ظلَّت غامضة، ومن هؤلاء يوجد: المؤرخ والأديب والتَّاجر البغدادي محفوظ بن معتوق بن أبي بكر بن عمر، امتنَّه التَّجارة وكوَّن ثروة طائلة منها، وسافر إلى الصَّين والهند في حدود النِّصف الثاني من القرن 7 هـ/13 م، ونظرًا لطول مكوثه في الصَّين فإنَّه لما عزم على أداء فريضة الحجَّ سنة بضع وثمانين من سنة ستمائة للهجرة/ ألف ومائتين للميلاد التقى بابنه هناك، ولم يكد أن يعرفه لطول الغياب، واستطاع أن يُؤلف كتابًا ضخماً في التَّاريخ مُذِيلاً على كتاب المنتظم لصاحبه ابن الجوزي ويروي بأنَّه أبصر ثلاث مجلدات منها إلَّا أنَّ هذا المصنَّف الكبير فُقد⁽³⁾، فهو دون شكَّ سِفْرٌ قيِّمٌ غزيرُ الفائدة فصلَّ فيه رحلته إلى الصَّين، إلَّا أنَّ هذا المصنَّف ضيَّع ولم يعد في متناول الباحثين للاستفادة منه في مجال المعرف التي قدمها المسلمون لطريق الحرير من رحلات وأوصاف خلال فترة السَّلام المَعُولِي***.

(1) أندريه ميكيل : المرجع السَّابق، ج.1، ص.222.

* الواقع أن استعمال اللُّغة الفارسيَّة على طول طريق الحرير حقيقة لا يُمكن نكرانها، فالمصنَّاد الإسلاميَّة والعربيَّة هي الأخرى تأثَّرت باللُّغة الفارسيَّة خاصَّة في مجال المعاملات الاقتصاديَّة والتَّجاريَّة، ومن ذلك فالحرير على سبيل المثال وعلى رَغم من ورود نصوص من القرآن والسَّنة وشهرة اسمه إلَّا أنَّ كثيرًا من كتب الجغرافيا والرَّحلات والتَّاريخ أوردته بالاسم الفارسي "أبرشيم" وردت هذه التسمية بالفارسيَّة قبل وأثناء وبعد فترة السَّيطرة المغوليَّة على أجزاء واسعة من آسيا. ** يُشار إلى أن الغزوات المغوليَّة أثَّرت سلباً على انتشار ومكانة اللُّغة العربيَّة فقد تراجعت مكانتها لصالح اللُّغة الفارسيَّة التي وجدت طريقها في المعاملات الماليَّة والدواوين، في حين أن اللُّغة العربيَّة بقيت قيمتها في الكتابات الفقهيَّة والفلسفيَّة خاصَّة في الأقاليم الخراسانيَّة والإيرانيَّة، إدوارد جرانفيل براون : المرجع السَّابق، ص.564.

(2) بارتولد: تاريخ الحضارة الإسلاميَّة، ص.95.

(3) الدَّهبي : المصدر السَّابق، ج.52، ص.231.

*** ومن الكتب التَّفيسيَّة في مجال الرَّحلة والجغرافيَّة والتي لم تعد في متناولنا اليوم، ما نقله العمري في زمانه والذي أكَّد برؤيته لهذا المخطوط، وأخبر بأنَّ مؤلفه بدر الدِّين لؤلؤ (ت.657 هـ/1259 م) أطلق عليه تفضيل الرَّحلة، ومَّا جاء فيه أنَّه زار بكين ومدن عديدة، غير أنَّ بلاد ومدن ما وراء النَّهر نالت إعجابه وقدم وصفاً دقيقاً عن الشُّعوب والقبائل والأمراء أثناء رحلته هذه، وبحكم أنَّه ارتحل من بكين إلى بلاد ما وراء النَّهر فإنه يكون قد مر حتماً على أهمِّ مراحل طريق الحرير في النِّصف الأوَّل من القرن السَّابع الهجري/الثَّالث عشر الميلادي. المصدر السَّابق، ج.3، ص.153.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

ومن المصنفات الفلكية* التي أفادت طريق الحرير تلك المؤلفات التي تتميز بها العلامة الفارسي نصر الدين الطوسي (ت. 672 هـ/1274 م) وقد اعترف المؤرخ ابن العبري بأنها تفوق مستوى وقيمة كتاب بطليموس، فقد اشتهر الطوسي في علم الرياضيات والفلك وآلات الرصد، واستطاع جلب الكثير من العلماء والطلاب إلى العاصمة الأولى للإيلخانيين مراغة، وعُرف عنه أيضا تأثيره بالفلاسفة الأقدمين يوالي من والاهم ويغض من عادهم⁽¹⁾. ولا نُنكر مدى استفادة المسلمين من علوم ومعارف علماء الإغريق خاصة في علم الفلك وبعض الاختراعات التي توصلوا إليها منذ قرون خلت، ومنها الاسطرلاب⁽²⁾. هذا وقد أَلَفَ بعض علماء الدين مصنفات قدموا فيها نصائح وإرشادات لسالكي الطرق البرية على وجه التحديد⁽³⁾.

* أنظر على سبيل المثال: J. -J. Aboul HHassan Ali de Maroc, *traites des instruments Astronomiques des Arabes*, tr. J. -J. Sédillot, L'imprimerie Royale, Paris, 1834.

⁽¹⁾ تاريخ الزمان، ص. 330.

⁽²⁾ أبو نصر منصور بن علي بن عراق (427 هـ/1036 م) : رسالة في صناعة الإسطرلاب بالطريق الصناعي، مطبعة جمعية دائرة المعارف العثمانية، حيدر آباد الدكن، 1366 هـ/1947 م.

⁽³⁾ مثال ذلك، ما صنفه، السيد ابن طاووس (ت. 664 هـ/1266 م) : الأمان من أخطار الأسفار والأزمان، مؤسسة آل البيت عليهم السلام لإحياء التراث، قم، 1409 هـ/1989 م.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

(ج) رحلات حج المسلمين.

لا شك أن فريضة حج في الإسلام ظلّت رهينة الأوضاع الأمنية عبر الطرقات والمسالك المؤدية إلى البقاع المقدسة في بلاد الحجاز، ومن ذلك، فإنّ مسلمي شمالي الصين وأقاليم بلاد ما وراء النهر وخوارزم وخراسان وبلاد العراق العجم والعرب ألقوا دون شكّ مقاطع مهمّة من طريق الحرير البرّي، فسقوط دولة بني العباس في يد المغول أثر سلبي على قوافل الحجّ المعتمدة على هذا الطريق، وفي هذا الموضوع، أفاد المقرئ من أن الحجّ انقطع لمدة إحدى عشر سنة كاملة من سنة 656هـ/1258م إلى 666هـ/1268م بالنسبة للعراقيين ومن سلك طريقهم⁽¹⁾، غير أنّ الحجّ استعاد عافيته في حدود سنة 669هـ/1271م، وزادت نسبة حجّاج العراق بنسبة كبيرة، وأكّد الجزري بأنّه في موسم الحجّ 705هـ/1306م أتت حشود عظيمة لأداء فريضة الحجّ من بلاد العرب والعجم ما لم يقع منذ عقود خلت⁽²⁾، وهو ما يُفسر استتباب الأمن عبر الطرقات البرّيّة والبحريّة. وفي بعث رحلات الحجّ من جديد لدليل واضح على عودة الأمن والاستقرار عبر الطرقات البرّيّة، ومنها طريق الحرير.

وتأكيداً على مكانة وحيويّة الطرق البرّيّة الآسيوية هو ارتباط محطة خان بالق بمكّة المكرمة بواسطة الطريق البرّي هو أن الجغرافيين المسلمين حددوا المسافة بين المدينتين في معرض حديثهم عن الحجّ، وقد تحدّدت هذه المسافة بـ ثلاثة آلاف وتسع مائة وأربعة وثلاثون ميلاً، وهو ما يُعادل ألف وثلاث مائة وأحد عشر فرسخاً وثلاث⁽³⁾، وفي هذا التدقيق، إشارة إلى رحلة الحجّ التي تمّت على طول طريق الحرير من أقصى الشّرق القارة إلى أقصى غربها. ومما يدل على أهميّة طريق الحرير بالنسبة للمسلمين وهو أنّهم استعانوا بها لغرض تأدية فريضة الحجّ وزيارة البقاع المقدسة، فقد أثبتت بعض الدّراسات الحديثة من أن الحجّاج المسلمين الصّينيّين اعتادوا سلوك طريق الحرير منذ نهاية العصور الوسطى إلى غاية القرن الثّامن عشر، وهذا عبر سلوك جلّ محطات طريق الحرير البرّيّة، فانطلقوا من هامبي، تورفان، أكسو، خوخند، سمرقند، بخارى، مشهد، همدان، كرمشاه، بغداد، الموصل، ديار بكر، حلب، دمشق، القدس⁽⁴⁾. ومن خلال مخطط هذه الرحلة يتبين جلياً أن المسلمين كانت لديهم فكرة واضحة عن طريق الحرير البرّي غير أنّهم لم يعرفوه بهذا الاسم.

(1) المقرئ: الذهب المسبوك في ذكر من حجّ من الخلفاء والملوك، تح. وت. جمال الدين الشيال، مكتبة الثقافة الدّينية، بورسعيد، 1420هـ/2000م، ص. 114.

(2) الجزري: المصدر السّابق، ج. 1، ص. 378 و388.

(3) نفسه، ج. 2، ص. 49.

(4) أنظر: Herbermann, Charles George, *The Catholic Encyclopedia*, Archbishop of New York, New York, Vol.3, p.1748-1749.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

(د) وساطة التجار المسلمين بين آسيا وأوروبا.

استطاع المسلمون فرض الوساطة التجارية طريق الحرير، وقد مكّنهم موقعهم الاستراتيجي من أداء هذا الدور عن جدارة واستحقاق⁽¹⁾، فقد تطلع التجار المسلمون خاصة تجار تركستان الشرقية والأويغور قبيل عهد جنكيز خان إلى فتح الطرق التجارية القديمة ليتسنى لهم القيام بدور الوسيط التجاري بين الصينيين والمغول غير أنّ سلطان خوارزمشاه لم يؤل هذا الأمر عناية⁽²⁾. وترتب عن هذا التقصير تراجع أهمية ومكانة طريق الحرير قبل الهيمنة المغولية على البرّ الآسيوي.

الواقع أنّ التجار المسلمين تمكنوا من نشر الإسلام بعد عهد جنكيزخان، فبفضل انفتاح طريق الحرير من قبل المغول فإنّ الإسلام دخل إلى مناطق استعصت على المسلمين من قبل، كسهول الاستبس الواقعة على التحوم جنوب شرق روسيا، وكذلك تغلغل الإسلام في وسط وشرق تيان شان في الطريق المؤدي نحو شمال غرب الصين⁽³⁾، وحتى في الشمال بلاد القفجاق فقد كان للتجار القادمين من بخارى المحطة الهامة من محطات طريق الحرير دور في إسلام بركة خان⁽⁴⁾. فدلّت التصوص على وجود بل ونفوذ التجار المسلمين داخل الدولة المغولية، وساهموا في نشر الإسلام بين القبائل المغولية وجنكيز خان على قد الحياة⁽⁵⁾. ويروى عنه بأنّه لم يُفضل أمة على أمة، ونظر إلى المسلمين نظرة تقدير وتوقير⁽⁶⁾.

الواقع أنّ الدور الاقتصاديّ للمسلمين لم يتوقّف مع سقوط الكيانات الإسلامية*، وما من شكّ في أنّ النشاط التجاريّ اكتسب فيه المسلمون باع طويل وخبرة كبيرة⁽⁷⁾، ومن ذلك، فإنّ المغول استغلوا القدرات والكفاءات التي يتمتع بها المسلمون في كلّ المجالات الاقتصادية كالحرف والصناعة وخاصة التجارة. فعمد المغول العظام وغيرهم من

(1) فهمي هويدي : المرجع السابق، ص. 182.

(2) عباس إقبال : تاريخ المغول، ص. 62-63.

(3) سليمان حزين : المرجع السابق، ص. 217.

(4) توماس أرنولد : المرجع السابق، ص. 200.

(5) بارتولد : تاريخ الترك في آسيا الوسطى، ص. 173. أرمينيوس فامبري : المرجع السابق، ص. 181.

(6) الجويني : المصدر السابق، ج. 1، ص. 66.

* في هذا المقام، أورد محمود شيت خطاب، قوله : « وفي الوقت الذي كان غزو لاسكندر المقدوني والفرس والروم والتتار والاستعمار الحديث سحابة صيف، لأنه ليس فتحا وغنما استعبادا، بقي الفتح الإسلامي فتحا مستداما في أيام قوته وأيام ضعفه أيضا، وسيبقى واضح المعالم بارز الأثر في البلاد المفتوحة ما بقي التاريخ والبشر في الأرض، لأنه فتح مبادئ لا فتح سيوف، والمبادئ تبقى والقوة تزول » : ما وراء النهر، في مجلة المجمع العلمي العراقي، المجلد 33، ج. 4، المعهد العلمي العراقي، بغداد 1403 هـ/1982 م، ص. 166.

(7) على الرغم من تحامل ماركو بولو على المسلمين في الكثير من المواضع ويصفهم بصفات لا تليق بمقامهم، إلّا أنّه اعترف بفضل التجار العرب المسلمين في نشر الإسلام في جزيرة جاوة، ثمّ ذكر بعض القبائل القاطنة بالجبال ممن لم تصلهم رسالة الإسلام فأخبر بأنّ معيشتهم تشبه البهائم إذ لا يميزون بين الطاهر والتّجس في مأكولاتهم وتصرفاتهم، ماركو بولو : المصدر السابق، ج. 3، ص. 30؛ الجوزجاني : المصدر السابق، ج. 2، ص. 125.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

الكيانات السياسيّة الأخرى الاعتماد على المسلمين في جمع الضرائب⁽¹⁾. وهذا نظيرا للخطوة التي تمتعوا بها من لدن المغول العظام*.

اضطلع المسلمون ولاسيما التجار والحرفين منهم بمسؤولية كبيرة ومكانة مرموقة من لدن حكام المغول، وبرزت مكانتهم أكثر في عهد قوبلاي والذي فضلهم على سكان شمالي وجنوبي الصين، ففي مجال الحرف والبناء فإن الخاقان استعان بخبرة المهندس والخبير العمراني « اختيار الدين » من أجل التخطيط لبناء عاصمة المغول الجديدة المعروفة بكين⁽²⁾. وتمكن المسلمون عامة والتجار منهم خاصة التغلغل في الحياة العامة المغولية خاصة في المناطق الصينيّة، فمن بين اثني عشرة مقاطعة صينية ثماني منها يتولى تدبيرها حكام مسلمون، حدث هذا في عهد قوبلاي، وذلك نظرا لكفاءتهم وأمانتهم⁽³⁾.

ووردت إشارات من أن كبار التجار العرب المسلمين أنهم قدّموا سفنا لسلالة سونغ، ثم للمغول، استعانوا بتلك المراكب أثناء حملاتهم البحريّة على اليابان أواخر القرن الثالث عشر، وقُدّر عدد هذه السفن بثمانين سفينة⁽⁴⁾، وأفاد ابن بطوطة من أنّه في كلّ مدينة صينية بجانبها مدينة خاصّة بالمسلمين، يحوزون فيها على مساجد، ودور العبادة، وعلاوة على ذلك، فهم مبجلون ومحترمون⁽⁵⁾. كما حافظوا على صناعة وتجارة الحرير في الأسواق الدوليّة إلى غاية نهاية القرن 8 هـ/14 م⁽⁶⁾.

ومّا ينبغي التنبيه عليه، وهو أن المسلمين في عهد أسرتي التانغ والسونغ تركّز وجودهم في المناطق الساحلية الجنوبيّة للصين، بحكم أن وصولهم إليها اعتمد على المسالك البحريّة في الأساس، غير أنّ المسلمين تغلغلوا في جلّ

(1) أنظر:

Richard Foltz, op. cit., p.102.

* ولم تقف منزلة ومكانة التجار المسلمين عند هذا الحدّ، فقد أورد العمري نقلا عن الشريف السمرقندي، قوله: « ومن عجائب ما رأيت في مملكة هذا القان الكبير، أنّه رجل كافر، وفي رعاياه من المسلمين أمم كثيرة، وهم عنده مكرمون محترمون، ومتى قتل أحد من الكفار مسلما، قتل الكافر القاتل، هو وأهل بيته، وتنهب أموالهم، وإن قتل مسلم كافرا، لا يقتل وإنما يطلب بالدية، ودية الكافر عندهم حمار، لا يطلب غير ذلك ». العمري: المصدر السابق، ج.3، ص.135؛ ماركو بولو: المصدر السابق، ج.3، ص.63.

ولا يُساور الشك أحدا من أن هذه المكانة لم تأت اعتبارا وإنما فرضها المسلمون بقوتهم في جلّ المجالات الدّينية والأخلاقية والتجارية والماليّة. وورد عن ماركو بولو أن التجار المسلمين كانوا ينقلون الاخبار الهامة لحضرة الخان الأعظم.

(2) جون مان: كويلاي خان ملك المغول الذي أعاد بناء الصين، تر. أحمد لطفي، مكتبة دار الكتب الوطنية، أبو ظبي، 2013، ص.136-137.

(3) محمّد حسن محمّد حمد: الإسلام في الصين - دراسة حول الأقلية المسلمة -، رسالة لنيل درجة الماجستير، إشراف د. فيروز عثمان صالح، قسم الدّراسات الإسلامية، كليّة الآداب، جامعة الخرطوم، السّنة الجامعيّة (1427 هـ/2006 م). ص.93-94.

(4) أنظر: David Abulafia, *Asia, Africa and the Trade of Medieval Europe*, In The Cambridge economic history of Europe. Trade and industry in the Middle Ages, 2nd edn, Cambridge University Press, Cambridge, 1987, vol.2, p.482.

(5) ابن بطوطة: المصدر السابق، ج.4، ص.127.

H. J. Schmidt, op. cit., Vol.3, p. 218.

(6) أنظر:

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

المناطق الصينية الشمالية، وحتى الغربية منها، ومارسوا نشاطهم التجاري في رحاب أسرة يوان*، وزاد نفوذهم أكثر مع دخول الأيغور والمغول إلى الإسلام، فتمتعوا حينها بحرية أكثر من أي أسرة حكمت الصين⁽¹⁾. ويعترف هايد من أن عدد الأوروبيين الغربيين الذين قصدوا الصين قليل جدًا مقارنة بالتجار المسلمين خاصة الإيرانيين منهم، ووصل نفوذ التجار المسلمين إلى أن رفضوا إجابة دعوة قوبيلاي لما علموا بأن أطباق التي ستقدم لهم ليست حلالاً⁽²⁾.

وعلى الرغم من الحظوة والوجاهة التي حظي بها التجار المسلمون في الأراضي المغولية، إلا أن الخاقان المغولي وصله تحذير من أبقا بن هولكو الذي نفره من المسلمين، فعمل قوبيلاي على إهانتهم وجردهم من التسهيلات والامتيازات التي منحت لهم من قبل، حتى زوي عنه أنه أرغمهم على تناول اللحم على غير طريقة المسلمين (الذبح) وأنزل أئمة المسلمين من المنابر وضيق عليهم، ولم يتفطن الخاقان المغولي من عواقب تصرفاته العدائية اتجاههم، حينذاك قرر التجار المسلمون هجر الأسواق المغولية، مما نتج عنه ندرة الكثير من السلع والبضائع في الأسواق المغولية، وانصرف المسلمون إلى جزر الهند الشرقية واستغلوا الطرق البحرية بدل البرية المارة عبر الأراضي المغولية، دامت مدة المقاطعة الإسلامية للتجارة المغولية سبع سنوات، أجبرت خلالها الحاكم المغولي التراجع عن سياسته، وأخذ في استمالتهم، وأغراهم بالامتيازات والتسهيلات للرجوع إلى الأسواق الصينية والمغولية، حتى قيل بأنه شيد مسجداً للمسلمين يتسع لآلاف من المصلين⁽³⁾، إلى درجة أن التجار المسلمين بلغوا في القافلة الواحدة عشرة آلاف جمل تعبر طريق الحرير بدءاً من البحر المتوسط وصولاً إلى الصين عبر أكبر المدن والمراكز التجارية الكبرى: كبغداد، والري، ونيسابور، ومرو، وغيرها من المدن⁽⁴⁾. واستطاع هؤلاء التجار فرض قاض مسلم يحكم في المنازعات التجارية وفق الشريعة الإسلامية⁽⁵⁾.

* يوان لها دلالات كثيرة تدور حول معنى الرئيسي أو الأساسي أو الجوهري أو الأول، ويُراد بها أيضاً: قوة الشرق وقوة الزيع، ونظراً للمعنى الطيب لهذه الأسرة فإن عامة الصينيين والمغول رضوا به طالما يتضمن معاني السيادة والرفعة والتميز، وهو اسم الأسرة الصيني الوحيد الذي لم يرمز إلى اسم مكان أو قبيلة أو قومية، فنال إعجاب الصينيين أكثر من أي أسرة سالفة أو لاحقة، أصبح يوان الاسم الجديد للأسرة المغولية الحاكمة في الصين بدءاً من ديسمبر من سنة 1271م إلى غاية سقوطها بيد أسرة مينغ سنة 1368م. جون مان : المرجع السابق، ص.141.

(1) أنظر: Mi Shoujiang & You Jia, *Islam in China*, Tr. Min Chang, China Intercontinental Press. P.16-17.

(2) المرجع السابق، ج.3، ص.103-104.

(3) فيصل السامر : السفارات العربية إلى الصين في العصور الإسلامية، في مجلة جامعة المستنصرية، العدد 2، مج.2، بغداد، 1971، ص.27-28. وأنظر أيضاً:

Richard Foltz, *Religions of the Silk Road*, Premodern Patterns of Globalisation, Second Edition, palgrave macmillan, p.118-119.

(4) محمد رشيد الفيل: أثر التجارة والرحلة في تطور المعرفة الجغرافية عند العرب، نشرة دورية تعني بالبحوث الجغرافية يصدرها قسم الجغرافيا بجامعة الكويت والجمعية الجغرافية الكويتية، الكويت، شوال 1399هـ/1979م، ص.25.

(5) أنظر: Depping, op.cit., vol.2, p.22-23.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ / 13 و14 م

إنَّ حالة الانسداد الذي آل إليه طريق الحرير قبل الغزوات المغولية لا يتحمّلها المسلمون وإنَّما الاضطراب السِّياسي في قلب القارة الآسيوية هو من أثّر سلباً على الرّوابط الاقتصادية الأوراسية⁽¹⁾. وخلاصة القول في هذا المقام، وهو أن المسلمين قاموا بدور لا يُستهان به في بعث وتنشيط طريق الحرير قبل وبعد الغزوات المغولية، غير أنَّ قلة اهتمام الباحثين المسلمين اليوم في هذا المجال فتح الباب واسعاً لأعداء الإسلام أن يطمسوا العديد من الحقائق التاريخية، ومنها أنَّه لم يكن للمسلمين دور في ارتقاء العلاقات التجارية بين الشرق والغرب عبر مسالك طريق الحرير.

(1) حافظ أحمد حمدي : المرجع السابق، ص. 294.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14م

3) اقتحام الغرب الأوروبي لمجال طريق الحرير:

تشير المصادر التاريخية من أن الشرق الأقصى ظل مجهولاً لدى غالبية الغرب الأوروبي قبل القرن الثالث عشر الميلادي*، وتذرع الأوروبيون عند عدم اقتحامهم لمجال الشرق الآسيوي إلى احتكار المسلمين لجل الطرق البرية والبحرية المؤدية إلى الشرق الأقصى، وكذا فرضهم للعزلة على الأوروبيين⁽¹⁾ إمعاناً في احتكار سلع الشرق، غير أن الحقيقة تكمن في جهل الأوروبيين بالجغرافيا وعدم تحقيق تقدم يذكر فيها، فظلوا لعدة قرون متتالية من 356 ق.م. إلى غاية القرن 13م⁽²⁾ يجهلون مناطق وأجزاء واسعة من القارة الآسيوية على الرغم من الاتصال البري بينهما في الشمال، وظلوا طوال هذه الفترة الطويلة مكثفين بجغرافية بطليموس وجعلها المصدر الأساسي لجل معارفهم ومعلوماتهم الجغرافية، بالإضافة إلى اعتمادهم على تجار القوافل المنحدرين أساساً من بلاد فارس والعراق⁽³⁾، وأكد هذا الطرح رحالة إسباني مجهول بأن التقاليد المسيحية اعتقدت بأن أرض يأجوج ومأجوج تقع على الجانب الغربي من بحر قزوين⁽⁴⁾.

وينبغي أن يُعلم بأن القوى الإسلامية في مصر وبلاد الشام لم تُمارس أي نوع من القيود على حجاج التّصاري في الأراضي المقدسة، وهذا بناء على ما أكده الرحالة اليهودي بنيامين التطيلي Benjamin de Tudele (ت. 1173م) في معرض حديثه عن الحجاج التّصاري⁽⁵⁾.

وهناك عامل آخر، لم يُشجع الأوروبيين أيضاً اقتحام البر الآسيوي، وهو الاضطراب السياسي والعسكري بين القبائل التركية في آسيا الوسطى، فطريق الحرير في آسيا الوسطى قبل الغزوات المغولية خضع لقبائل القرغيز والأوغر

* الواقع أن التجارة والطرق الدولية، ومنها طريق الحرير خلال العصر الوسيط تحكمت فيه ثلاث قوى رئيسية، وهي: الإمبراطورية البيزنطية من القرن الخامس الميلادي إلى نهاية القرن السابع الميلادي، ثم برز دور الغرب المسلمين في التجارة الدولية من بداية القرن الثامن الميلادي إلى نهاية القرن الحادي عشر الميلادي، ثم ختم الأوروبيون تحكّمهم في التجارة الدولية منذ القرن الثالث عشر الميلادي، مستفيدين من بروز المدن والجمهوريات الإيطالية. عزيز سوربال عطية: الحروب الصليبية وتأثيرها على العلاقات بين الشرق والغرب، ترجمة فيليب صابر سيف، ط2، دار الثقافة، القاهرة، 1990، ص.150.

(1) زيفريد هونكه: المرجع السابق، ص.25؛ وأنظر أيضاً: M. l'abbé Huc, op. cit., p.5.

(2) الخوند: الموسوعة التاريخية الجغرافية، دار رواد النهضة، بيروت، (د. ت.)، ج.2، ص.20.

(3) الخوند: المرجع السابق، ج.2، ص.20.

(4) أنظر: Unknown (A Spanish Franciscan in the middle of XIV century), *Book of the Knowledge of all the Kingdoms, lands, and lordships*, Tr. Clements Markham, the Hakluyt society, London, 1912, p.45.

(5) ومن ضمن ما قاله هذا الرحالة: « فكانت سنة 636م، وفيها جرت معركة اليرموك الفاصلة، واندحرت جيوش بيزنطة أمام جحافل المسلمين، وسُلمت القدس إلى أمير المؤمنين عمر بن الخطاب، فأمن التّصاري على معتقدهم، وأجاز لهم الحج؛ فلم يتغير أمر بالنسبة الحجاج التّصاري سوى أنهم صاروا يفدون على القدس عن طريق مصر بدلاً من بلاد الروم، نظراً لبقاء العلاقات السياسية متوترة بين المسلمين والروم. وهذه مذكرات مشاهير الحجاج التّصاري خلال المدة التي تصرمت بين الفتح الإسلامي والحروب الصليبية لا تدل على أي أثر لاعتداء المسلمين عليهم إلا فيما ندر من بعض الحوادث الفردية التي قلما يخلو منها زمان أو مكان. أما سياسة الدولة بوجه عام فكانت منتهى التسامح الديني لأصحاب الكتب السماوية». رحلة بنيامين التطيلي، الجمع الثقافي، أبو ظبي، 2002، ص.136.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ / 13 و14 م

وغيرها من القبائل التي لم تعتنق الإسلام إلا في فترات متأخرة من العصور الوسطى، ولم تستطع هذه القبائل أن تؤسس دولة بإمكانها إحياء الطرق البرية والسهر على أمنها وسلامتها⁽¹⁾. لذا فإن الغزوات المغولية لهذه القبائل وغيرها من الدول التي يعبرها طريق الحرير مثلت فرصة ذهبية للأوروبيين لاقتحام الطرق البرية في ربوع القارة الآسيوية الخاضعة للهيمنة المغولية. في حين أن اقتصاد بيزنطة عرف ازدهارا ملحوظا من القرن السادس الميلادي إلى القرن العاشر الميلادي نظرا لوقوع بيزنطة في مفترق الطرق التجارية الدولية البرية منها والبحرية، غير أن ضعف اقتصاد بيزنطة القائم على النشاط التجاري بنسبة كبيرة أدى إلى ضعفها سياسيا⁽²⁾ مما ساهم في تراجع مكانتها الاقتصادية والعسكرية لصالح العرب الأوروبيين، خاصة الجمهوريات الإيطالية التي بدأ اقتصادها يعرف نموا مع بداية القرن الحادي عشر الميلادي⁽³⁾.

أثر الحروب الصليبية على توجه القوى الأوروبية نحو عالم آسيا.

ساهمت الحروب الصليبية (490-690 هـ / 1096-1291 م) مساهمة فعالة في تطلع القوى الأوروبية نحو بلاد الشرق والشرق الأقصى، فقبل هذه الحروب كانت معارف الأوروبيين قليلة فيما يخص بلاد الشرق الأقصى فضلا عن الطرق والمسالك المؤدية إليها*، وبحكم حداثة فكرهم الجغرافي الذي خطا خطوات كبيرة في مجال المعرفة الجغرافية أين استهل فكرهم الجغرافي، وزالت عنهم بعض الأوهام التي سادت من قبل⁽⁴⁾، مما فتح المجال أمام الخيال الشعبي الذي وصلت به الأوهام إلى الاعتقاد بأن التوابل من مخلوقات الله التي تأتي مباشرة من الجنة دون تدخل يد الإنسان في تحويلها من نباتات إلى مادة قابلة للاستهلاك، وظنوا بزعمهم أيضا أن المصريين يقومون برمي الشباك في نهر النيل ليلتقطوا التوابل، وبقيت هذه الأساطير متفشية لدى الأفراد والمجتمعات الأوروبية حتى غداة قيام الحروب الصليبية واحتكاك الصليبيين بالمسلمين في بلاد الشام⁽⁵⁾، فشرع حينها التجار الأوروبيون التطلع إلى معرفة طرق ومنشأ التوابل وطريقة تحويلها⁽⁶⁾، فهناك تولد لدى التاجر الأوروبي فكرة الحصول على التوابل وغيرها من السلع الشرقية عبر ارتياد طريق الحرير كله أو جزء منه.

(1) حافظ أحمد حمدي : المرجع السابق، ص.294.

(2) زبيدة محمد عطا: المرجع السابق، ص.162.

(3) قاسم عبده قاسم: ماهية الحروب الصليبية، دار عالم المعرفة، الكويت، 1990، ص.64.

* في الحقيقة أن سلع الشرق الأقصى لم تكن كلها مجهولة عند الأوروبيين وإنما لم تكن في متناول عامة الناس، وهذا نظرا لقلتها وارتفاع أسعارها، ومن ذلك، فالحرير عُرف في الأوساط الأوروبية، وحتى طريقة غزله لم تكن مجهولة منذ العهد الروماني، للمزيد من الشرح والإيضاح ارجع إلى:

Henri Cordier, op. cit., p.10.

(4) فيشر : المرجع السابق، ج.2، ص.464-465.

(5) كولين كلير: المرجع السابق، ص.8.

(6) قاسم عبده قاسم: المرجع السابق، ص.18.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

أمام هذا كله، وجد اليهود فرصة للقيام بدور الوساطة بين الشرق الإسلامي والغرب المسيحي⁽¹⁾ في ظلّ تحريم الكنيسة للنشاط التجاري واعتباره ربّحاً غير مشروع، ممّا جعل عاتمة الأوروبيّين يتعدّون عن مزاولة نشاطهم التجاريّ خلال العصور المظلمة التي عرفته أوروبا في قسمها الغربي، غير أنّ الحروب الصليبيّة عملت على تقليل دور اليهود في التجارة ولاسيما في الممالك الصليبيّة، فقد أزاح التجار الأوروبيّون وخاصّة البنادقة منهم مكانة اليهود واحتكارهم للتجارة، وفي هذا الشأن، منع البنادقة تجار اليهود الاستفادة من نقل سلعهم عبر سفنهم، واقتفى تجار عصبة المدن الهانسية تضيق الخناق على التجارة اليهودية في البحار الشماليّة، كبحر البلطيق مثلاً، ولم يطلع القرن الثاني عشر الميلادي حتّى أصبحت التجارة اليهودية محلية⁽²⁾، وهو ما شكّل فرصة سانحة للتجار الأوروبيّين خاصّة الإيطاليين منهم لتوسيع نشاطهم التجاريّ في الشرق من خلال ارتيادهم للطرق والأسواق التجاريّة⁽³⁾.

واضطلع العامل الاقتصاديّ بدور محوري في استقطاب ومشاركة الصليبيّين في الحروب الصليبيّة، والتي دامت قرابة القرنين من الزمان، وحرص خلالها الصليبيّون على اكتشاف واستغلال الطرق التجاريّة الدوليّة المتحكمّة في التجارة العالمية، وأدركوا حينها مدى اتساع بلاد آسيا وتعدد أقاليمها وبلدانها، فقد تمكن التجار والمسافرون من رسم الخرائط وأخذوا يحظّ وافر من المعارف الجغرافية، خاصّة ما تعلق منها بالطرق الموصلة لعدد من بلاد الشرق الأدنى بفضل الأخبار التي تداولها الإخباريون والرهبان⁽⁴⁾، غير أنّ تلك المسالك لم تك بوسع الأوروبيّين اقتحامها⁽⁵⁾.

ظهرت أطماع الصليبيّين جلياً في الوصول إلى كنوز الشرق إثر محاولة أمير الكرك رينالد دي شاتيون Renaud de Chatillio (1153-1163م) الولوج إلى البحر الأحمر ليحقق غرضين: ديني واقتصادي، فأما الديني تمثل في مهاجمة الحرمين الشريفين مكّة والمدينة المنورة، وأما الهدف الاقتصاديّ فتمثل في سيطرة الصليبيّين على تجارة البحر الأحمر المتصلة بالشرق الأقصى، هذا ولم تقف رغبتهم عند الأمانى فحسب، بل شرع الصليبيّون في تجسيدها على أرض الواقع، واستطاعوا مهاجمة بعض الموانئ المصرية والحجازية، إلّا أنّهم وجدوا الأسطول المصري بالمرصاد. وأنزل بهم صلاح الدّين الأيوبي عقاباً شديداً كي لا يتجرّؤوا مرّة أخرى عن تطلعاتهم لاحتلال المنطقة⁽⁶⁾.

(1) زيفريد هونكه : المرجع السابق، ص.26. وأنظر أيضاً: Clive Day, op. cit., p.83.

(2) وول ديورانت : المرجع السابق، ج.14، ص.62.

(3) أنظر: Clive Day, op. cit., p.86.

(4) فيشر : المرجع السابق، ج.2، ص.464-465؛ وول ديورانت: المرجع السابق، ج.15، ص.67.

(5) أنظر: Clive Day, op. cit., p.84.

(6) قاسم عبده قاسم: المرجع السابق، ص.118.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ / 13 و14 م

ونظرا لأهمية أيلة Ayla (العقبة حاليا) في تجارة البحر الأحمر فإنَّ صلاح الدين الأيوبي توقّف بالمرصاد لمحاولات الأوروبيين اختراق البحر الأحمر⁽¹⁾. وقد أفاد الجغرافي والرحالة البندقي مارينو سانودو Marino Sanudo (ت. 1343م) في تقريره الموجه إلى الكنيسة من أنَّ المسلمين منعوا التُّجار الأوروبيين من ارتياد البحر الأحمر لئلا يصلوا إلى سلع وخيرات الشَّرق مباشرة⁽²⁾.

ساعدت الحروب الصليبيّة في تنشيط التّواصل الحَضاريّ بين الشَّرق الإسلامي والغرب النّصراني، وذلك من خلال تعرف الغرب بمنتجات الشَّرق إثر احتكاكهم بالمسلمين في مدن وأسواق بلاد المشرق⁽³⁾، فقد اعتُبرت بلاد الشَّام طوال فترة التّاريخ الوسيط منطقة إستراتيجية بالنسبة لطرق الحرير نظرا لاجتياز الكثير من المنتجات الشَّرقية والغربيّة عبرها، فقبل الحروب الصليبيّة كانت آسيا القديمة في نظر غالبية الأوروبيين تعني الجزء الغربيّ من القارة الآسيوية فقط، بمعنى الشَّرق الأدنى المتكون من: بلاد فارس، والعراق، وبلاد الشَّام، بالإضافة إلى الجزيرة العربيّة⁽⁴⁾.

وعملت هذه الحروب على تغيير نمط الاقتصاد الأوروبيّ من الرّزاعيّ إلى التّجاريّ*، وعرفت التجارة نموّا كبيرا خاصّة في مدن جنوب أوروبا (جمهوريات الايطالية على وجه التحديد) والتي نافست المسلمين في مجال الوساطة التّجاريّة، الأمر الذي شجّع بقية الإمارات والدّول الأوروبية الأخرى الاهتمام بالطّرق البريّة منها والبحريّة، هذا وعرف النّظام المصرفي تحسّنا ملحوظا⁽⁵⁾، فازدهرت بذلك المدن الأوروبيّة تباعا وتحررت من النّظام الإقطاعي تدريجيا⁽⁶⁾.

(1) أورد المؤرخ ابن الأثير في أحداث سنة 566هـ / 1170م، ما يلي : « وفي هذه السّنة سار صلاح الدين أيضا عن مصر إلى بلاد الفرنج، فأغار على أعمال عسقلان والزّملة، وهجم على ربض غزة فنهبه، وأتاه ملك الفرنج في قلّة من العسكر مسرعين لردّه عن البلاد، فقاتلهم وهزمهم، وأفلت ملك الفرنج بعد أن أشرف أن يؤخذ أسيرا، وعاد إلى مصر، وعمل مراكب مفصلة، وحملها قطعا على الجمال في البرّ، وقصد أيلة، فجمع قطع المراكب وألقاها في البحر، وحصر أيلة برا وبحرا وفتحها في العشر الأوّل من ربيع الآخر، واستباح أهلها وما فيها وعاد إلى مصر ». المصدر السابق، ج. 9، ص. 361.

(2) أنظر: Marino Sanudo Torsello, *The Book of the Secrets of the Faithful of the Cross*, Tr. Peter Lock, Ashgate Publishing, New York, 2011, p.49-50.

(3) رنيه غروسيه : موجز تاريخ الحروب الصليبيّة في المشرق الإسلامي وشرقي حوض المُتوسّط، تر. وت. أحمد إيش، مكتبة مؤمن قريش، أبو ظبي، 2014، ص. 91-92.

(4) الخوند: المرجع السّابق، ج. 2، ص. 24.

* يرى الدكتور عيسى علي إبراهيم أن سبب التّكود الجغرافي الأوروبي يرجع إلى توقّف الفتوحات والتّوسّعات الرّومانية، ممّا انعكس سلبا على فتح طرق تجاريّة جديدة، بل أغلقت بعض الطّرق وأهملت طرق أخرى، بسبب الضّعف الذي انتاب الإمبراطورية الرّومانية التي أصبحت عرضة لهجمات البرّابرة، وبعد سقوط روما سنة 476م وهيمنة بيزنطة على القسم الشّرق من أوروبا وسيطرة الجرمان والصّقالبة على شمال القارة وسيطرة فايكنغ على القسم الشّمال الغربيّ من أوروبا، أدّى ذلك إلى انحسار حركات الكشوفات الجغرافية الأوروبية، وزاد من عزلة الأوروبيين في هذا المجال هو هيمنة المسلمين على قلب العالم القديم، وهو ما أثر سلبا على حركة الكشوفات الجغرافية الأوروبيّة، فتراجعت الرّوابط التّجاريّة بين القارتين أوروبا وآسيا، الفكر الجغرافي والكشوف الجغرافية، دار المعرفة الجامعيّة، الإسكندرية، 2000، ص. 47. وأنظر أيضا: قاسم عبده قاسم: المرجع السّابق، ص. 149.

(5) سعيد عبد الفتاح عاشور : أضواء جديدة على الحروب الصليبيّة، الدّار المصريّة للتأليف والترجمة، القاهرة، 1964، ص. 105-106.

(6) مُحمّد مؤنس عوض : الحروب الصليبيّة العلاقات بين الشَّرق والغرب، عين للدراسات والبحوث الإنسانيّة والاجتماعيّة، الهرم، 2000/1999م، ص. 361-362.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

ومهما يكن من أمر، فإنَّ الحروب الصليبية عملت على تطوير وزيادة حجم التجارة بين دول الشرق الأقصى والغرب الأوروبي⁽¹⁾ وقد أدت هذه الحروب إلى تطلع القوى التجارية الأوروبية إلى اكتشاف الطرق والأسواق التي تمكنهم من جلب سلع الشرق وذلك على حساب نصيب المسلمين من التجارة الدولية⁽²⁾، غير أنَّ طرق الشرق الأقصى لم تكن متاحة للأوروبيين بدليل أن التجار الإيطاليين قاموا بتصدير السلع المنتجة في بلاد الشام إلى أوروبا دون الحاجة إلى أي وساطة تجارية، في حين أن سلع الشرق الأقصى الواردة إلى الإمارات الصليبية ببلاد الشام عبر الخليج العربي والبحر الأحمر اضطرَّ التجار الإيطاليون إلى وساطة التجار الشاميين والمصريين ومسيحي الشرق لأنه لم يك بوسع تجار إيطاليا التوغل إلى الشرق الأقصى⁽³⁾ فلجؤهم إلى الوسطاء بالنسبة لسلع الشرق الأقصى لدليل قاطع على عدم مقدرتهم التخلص من وساطة التجار المسلمين.

والمشاهد بأنَّ التجار الإيطاليين* ولاسيما البنادقة منهم وفي خضم الجؤ المشحون بالعداوة والبغضاء بين المسلمين والصليبيين بسبب اشتعال واستمرار الحروب الصليبية لم يمنعهم ذلك من إقامة روابط ومبادلات تجارية مع التجار المسلمين، ضاربين عرض الحائط التعاليم الكنسية القاضية بمقاطعة المبادلات التجارية مع المسلمين وخاصة السلع الحربية منها، وطبقوا شعارهم القائل، « نحن بنادقة أولا ثم مسيحيين ثانيا »، وعمل بهذا المبدأ غالبية التجار الصليبيين، مفضلين الكسب المادي على الاعتبارات الدينية.

وعلى الرغم من احتدام الصراع الإسلامي الصليبي في بلاد الشام طوال القرنين من الزمن إلا أنَّ أواصر العلاقات الاقتصادية بين الطرفين لم تتوقَّف خاصة مع انتشار فكرة « العمل عمل » « Le travail est Travail »⁽⁴⁾، وقد أكَّد الرحالة المغربي ابن جبير هذه الحقيقة في قوله: « من أعجب ما يحدث في الدنيا أن قوافل المسلمين تخرج إلى بلاد الإفرنج وسيهم يدخل إلى بلاد المسلمين » ويقول في موضع آخر: « واختلاف القوافل من مصر إلى دمشق على بلاد الإفرنج غير منقطع، واختلاف المسلمين من دمشق إلى عكا كذلك، وتجار النصارى أيضا لا يمنع أحد منهم ولا يعترض⁽⁵⁾ ».

(1) سعيد عبد الفتاح عاشور : أضواء جديدة على الحروب الصليبية، ص.105؛ ألكسندر ستيتشيفيتش ومحمد م. الأرنؤوط : المرجع السابق، ج.2، ص.78.

(2) قاسم عبده قاسم : ماهية الحروب الصليبية، عالم المعرفة، الكويت، 1990، ص.20؛ وول ديورانت : المرجع السابق، ج.15، ص.67.

(3) عادل زيتون: العلاقات الاقتصادية بين الشرق والغرب في العصور الوسطى، دار دمشق للنشر والتوزيع، دمشق، 1400هـ/1980م، ص.176-177.

* من أبرز الجمهوريات الإيطالية التي تمتعت باستقلاليتها في اتخاذ القرارات المصرية داخليا وخارجيا واستطاعت فرض نفسها في إيطاليا وأوروبا والعالم الخارجي، يوجد أربعة، وهم، تجار البندقية، وجنوة، وبيزا، وفلورنسا.

M. V. Duruy, *histoire universelle*, Librairie de L. Hachette et C^{ie}, Paris, 1861, P.462.

(4) كُولن كلير: المرجع السابق، ص.9.

(5) رحلة ابن جبير : المصدر السابق، ص.245 و271.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و 8 هـ / 13 و 14 م

واعتُبر تجار البندقيّة روادا في مجال التطلع والاستكشاف الطّرق البرّية والبحريّة وحتىّ التّهريب لولوج العمق الأسوي**، فلم يكتفوا خلال الحروب الصليبيّة بإقامة مستوطنات على السّواحل الشّامية كما قامت به المدن الايطالية والأوروپيّة الأخرى، مثل: جنوة، بيزا، فلورنسا. فقد اقتحم البنادقة كلّ من: بحر ايجه، والقسطنطينية، ووصلوا إلى موانئ آسيا الصغرى⁽¹⁾، وكان للتّجار الإيطاليين حُظوة مقارنة بالتّجار الآخرين خاصّة البنادقة منهم، فقد منح لهم الإمبراطور كلّ الأرضفة الممتدة من مرسى هبريك Hebraic إلى بيغلا Bigla بالإضافة إلى ممتلكات عقارية أخرى في القسطنطينية وبعض المدن البيزنطية، وأكبر امتياز ناله البنادقة وهو الرّفْع الكلي عن الضّرائب المفروضة عليهم في البرّ والبحر، وأصبح بإمكانهم التّجول بحرية في أراضي الإمبراطورية دون أي حقوق جمركية أو ضريبية⁽²⁾.

ومّا يسترعي الانتباه إليه وهو أنّه غداة سقوط القسطنطينية بيد الفرنج سنة 1204م إثر انحراف الحملة الصليبيّة الرّابعة Quatreieme Croisade (1202-1204م) وُجد بها ما يُقارب ثلاثين ألفا تجّار. فرنجيا لم يكن عددهم معلوما بسبب اتساع المدينة⁽³⁾. ولم تقف أطماعهم عند هذا الحدّ وأنما زحفوا إلى قونية* إحدى المحطّات المهمّة من طريق الحرير في آسيا الصغرى ثمّ انساحوا نحو المدن الدّاخليّة الشّامية كحلب لما فشل أهلها صد الهجوم الفرنجي⁽⁴⁾، ومن خلال هذا العرض يتضح بأنّ الفرنج كانت لهم أطماع واضحة للسيطرة على الطّريق البرّية والمراكز التّجاريّة في بلاد الشّام وآسيا الصغرى.

ومُهمّا يكن من أمر، فإنّه لما وضعت الحروب الصليبيّة أوزارها في بلاد المشرق الإسلامي مع نهاية القرن السّابع الهجري/ الثالث عشر ميلادي، بطردهم من سواحل عكا سنة 1291م فإنّه لم ينقطع تطلّع الأوروپيّين نحو بلاد الشّرق الأقصى عبر ارتياد مختلف الطّرق والمسالك المؤدية إليها**، فإنّ رغبتهم لم تتوقّف بل زادت عما كانت عليه سابقا، طمعا منهم في تعويض الخسائر الاستراتيجية والاقتصاديّة التي لحقت بهم جراء طردهم من السّواحل الشّامية.

** سعى التّجار الايطاليون وعلى رأسهم البنادقة في السيطرة واحتكار تجارة بيزنطة، ثمّ حاولوا القيام بدور الوساطة التّجاريّة بين المسلمين والبيزنطيين إلى أن سيطروا على التّجارة العالميّة أواخر العصور الوسطى، ارجع إلى: زبيدة محمّد عطا: المرجع السّابق، ص. 165.

(1) محمود محمّد الحويّري : الأوضاع الحضاريّة في بلاد الشّام في القرنين الثّاني عشر والثّالث عشر من الميلاد عصر الحروب الصليبيّة، دار المعارف، القاهرة، 1979، ص. 118.

(2) أنظر: Anna Comnena, *The Alexiad*, tr. Elizabeth A. S. Dawes, In parentheses Publications Byzantine Series, Cambridge, Ontario, 2000, p.104.

(3) ابن العري : تاريخ الزمان، ص. 241.

* ممّا زاد من أهميّة هذه المحطّة، وهو وجود طريق بري يربطها بتبريز على مسافة أربعين يوم. ابن سعيد المغربي : المصدر السّابق، ص. 188.

(4) نفسه، ص. 243.

** الواقع أن طرد الصليبيّين من السّواحل الشّامية لم يقض على طموحاتهم التّجارية، لأن معظم الطّرق البحريّة بقوا محافظين عليها، وهو السرّ في عدم تأثرهم كثيرا بهذه الهزيمة، وول ديورانت : المرجع السّابق، ج. 15، ص. 67.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ / 13 و14 م

وتورد حوليات جنوة من أن الأوروبيين عامة والجنوبيين خاصة ولوا أنظارهم اتجاه أرمينا للولوج إلى العمق الآسيوي⁽¹⁾. وفكروا في ارتياد طريق الحرير الشمالي⁽²⁾، وهذا عبر اجتياز أراضي مغول القبيلة الذهبية وشمالي تركستان وصولاً إلى قراقورم⁽³⁾، غير أن هذا الطريق لم يكن من اليسير ارتياده خاصة في فصل الشتاء وهذا استناداً للراهب كرين الذي أورد بأن مجموعة من النبلاء نصحوه بأن لا يعتمد على الأحصنة في تنقلاته للمغول وأنباء بأنها ستموت وهي تحاول المرور في ثلوج ذات سمك كبير⁽⁴⁾.

(1) أنظر: Agostostino Giustiniani, *Annali della repubblica di Genova*, illustrati con note del prof. Cav. G. B.

Spotorno, Presso il Librerario Canepa stto i portici accademia, Genova, 1854, T.3, p.483.

(2) علي أحمد السيد: مشاهدات أودوريك دو بوردنون الفرنسيكاني في الصين (توفي 1331م/731هـ)، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1997، ص.7.

(3) إدوارد بروي : المرجع السابق، ص.379.

John of Pian de carpine, op. cit., p.4.

(4) أنظر:

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

ب) الرحلات الأوروبية اتجاه البرّ الآسيوي.

عرفت القرون الوسطى الرحلة بمختلف أنواعها ومقاصدها، واختلفت غايات الرحالة باختلاف الظروف والأمكنة والأزمنة*، ومهما يكن من أمر، فإنَّ الأوروبيين عرفوا تأخراً كبيراً في هذا المجال** خاصة ما تعلّق بخوض غمار المسالك التجارية المتجه نحو الشرق مقارنة بالمسلمين الذين عرفوا سبقاً وتقدّماً في هذا المضمار منذ القرن الثالث الهجري/ التاسع الميلادي، ومما يدل على تأخر الرحلات الأوروبية وجهلها لكثير من المعارف الجغرافية أن بنيامين تطيلي حدد زمن الرحلة إلى الصين بأربعين يوماً في البحر⁽¹⁾، فلم يطلعوا على البحار المحاطة بقارة آسيا إلاّ من خلال رحلة ماركو بولو، فحتّى إفريقيا لم يكونوا على دراية من أنّها محاطة بالبحار⁽²⁾، وفي هذا الصدد، تُشير الأبحاث والدراسات المعاصرة أن الرحالة والتجار المسلمون جابوا الشرق الأقصى وإفريقيا وأقاموا علاقات تجارية وثقافية مع دول وشعوب شكّ في وجودها الأوروبيون أو لم يسمعوها أصلاً⁽³⁾.

وفي هذا الموضوع، فإنَّ الرحالة بنيامين التطيلي أكّد قلّة القوافل المسيحية القاصدة للأراضي المقدّسة، ووضح بأنَّ أكبر قافلة الحجّيج ذكرتها المصادر كانت في حدود سنتي 1064 – 1065 م وصل تعدادها سبعة آلاف حاج، ونظراً لكبر حجم هذه القافلة تزعمها أربعة أساقفة كبار، غير أنّ كثيراً ممن كان في هذه القافلة مات في البحر أو قُتل

* وفي هذا الخصوص، يرى الباحث نقولاً زيادة بأنَّ الرحلة الأوروبية خلال العصور الوسطى يُمكن تقسيمها إلى ثلاث مراحل، وذلك حسب رغبات الرحالة. فعن القرن الرابع الميلادي إلى القرن العاشر الميلادي طغى عليها الباعث الديني المتمثل في رغبتهم في أداء الحجّ، مع عدم نفي البواعث الأخرى للرحلة كالسعي إلى تحقيق منافع دنيوية لكن تبقى هامشية. وأما المرحلة الثانية، فحددها الباحث زمن الحروب الصليبية وقبلها بقليل، وفيها تغيرت مقاصد الرحلة الأوروبية ولم يبق الحجّ وحده الدافع الرئيسي لها، فقد أضيف إليها التجارة وأحياناً تبوّأت المقام الأوّل خاصة لدى تجار أوروبا عامة والتجار الإيطاليون خاصة. وأما المرحلة الثالثة والأخيرة، فحددها من نهاية الحروب الصليبية إلى نهاية العصور الوسطى، هنا أصبح الدافع الرئيسي والأكبر للرحلة الأوروبية هو التجارة والاستكشاف، ودليل ذلك، أن معظم رحلات أوروبا خلال القرنين الرابع عشر والخامس عشر يتمحور التدوين فيها حول الأسواق، والمراكز التجارية، البيوتات التجارية والخانات وكلّ ماله علاقة بالنشاط التجاري. مع ذكر أيسر الطرق للولوج إلى عالم الشرق الأقصى. نقولاً زيادة: الأعمال الكاملة: من رحلات العرب، رواد الشرق العربي في العصور الوسطى، الرحالة العرب، الأهلية للنشر والتوزيع، ص. 139؛ فايز نجيب إسكندر: تاريخ العلاقات بين الشرق والغرب في العصور الوسطى، المكتبة العلمية، المنصورة، (د. ت. د)، ص. 189؛ سليمان حزين: المرجع السابق، ص. 220.

** يرى الباحث بوفيل Bofill بأنَّ الرحلة بغرض الاكتشاف لم تكن معروفة لدى الأوروبيين خلال العصور القديمة والوسطى، بل عُرفت في هذه القرون المتأخرة، ومما قاله في هذا الخصوص: « لقد كانت التجارة طوال العصور التاريخية من أكثر الدوافع شيوعاً على الاستكشاف، أمّا الاستكشاف من أجل الاستكشاف فقد كان نادراً حتّى الأزمنة الحديثة ». ارجع إلى كتاب المؤلف، بعنوان: تجارة الذهب وسكان المغرب الكبير، تر. الهادي أبو لقمة ومحمد عزيز، تنقيح روبن هاليت، منشورات جامعة قارونس، بنغازي، 1988، ص. 53.

(1) أنظر: Benjamin de Tudelle, *Voyage du célèbre Benjamin commencé L'An 1173*, imprimé aux frais du Gouvernement, Paris, 1830, p.92.

(2) أنظر: Angelo de Gubernatis, *Storia dei Viaggiatori indie Orientali, pubblicata in Occasione del congresso Geografico di parigi*, In Livorno coi tipi Franc. Vigo, editore, 1875, p.06.

(3) عبد العزيز عبد المطلب السّيد: أثر الحضارة الإسلامية على الشرق والغرب، جوستاف لوبون نموذجاً، دار العلم والإيمان للنشر والتوزيع، دسوق، 2014، ص. 120.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

من طرف السلاجقة¹ أثناء الحروب التي خاضوها في بلاد الشام⁽²⁾، لذا تُعتبر الحروب الصليبية النافذة التي من خلالها فتح الأوروبيون أعينهم على بلاد المشرق الإسلامي أولاً ثم أواسط وشرق القارة الآسيوية ثانياً.

ج) الإرساليات التبشيرية الأوروبية .

حاول رجال الدين النصارى منذ ظهور النصرانية إلى نشر دينهم وعقيدتهم في أرجاء المعمورة مستعملين في سبيل ذلك ما يُعرف بسياسية التنصير والتي أرادت من خلالها الكنيسة تبليغ ديانة وتعاليم النصرانية خارج مهدها، وبذلت من أجل تحقيق هذه الغاية النفس والتفيس لتنصير أكبر قدر ممكن من البشرية، ولم يتوان المبشرون في قطع المسافات البعيدة للقيام بأعمال التبشير لمواجهة المشاكل والصعوبات والمخاطر المحقة بهم، ومع ظهور الإسلام أدى ذلك إلى تراجع محسوس في عدد المبشرين المسيحيين وكنائسهم في شرق وغرب الصين⁽³⁾. غير أنه وجدت بعض الكنائس في الصين، فقد أشار الجرديزي أن مدينة ختن الصينية تضم الكثير من الأصنام، وفيها ستة عشر معبداً لأتباع الديانة الشامانية، وتضم أيضاً كنيستين مسيحيتين، أحدهما داخل المدينة، والأخرى خارجها⁽⁴⁾.

وبظهور المغول على مسرح الأحداث الدولية، وأثناء الزحف المغولي نحو شرق القارة الأوروبية لم يسلم هؤلاء من بطش واعتداء المغول⁽⁵⁾ فبدأت أولى بوادر التقارب بينهما إثر الاحتكاك المباشر الذي وقع سنوات 1240م. ومن ذلك سعت الكنيسة إلى إيجاد سبل لتمتين أواصر الصداقة مع المغول لاتقاء غزواتهم⁽⁶⁾، فتضافرت العديد من العوامل والأسباب شجعت الكنيسة على نشر النصرانية بين صفوف المغول، القادة والعامة على حد سواء.

أول ما قمت به الكنيسة الغربية لتنفيذ مشروعها البابوي في الأراضي الآسيوية الخاضعة للهيمنة المغولية هو محاولتها إيجاد حلف نصراني مغولي⁽⁷⁾ بغية تحقيق هدفين أساسيين، وهما: اتقاء بطش وزحف المغول نحو بقية أوروبا من جهة، وتوجيه الجحافل المغولية ضد القوى الإسلامية التي وقفت في وجه المخططات الأوروبية الزامية إلى الاستيلاء

¹ عانى الحجاج الأوروبيون قبل الحروب الصليبية من اللصوص وقطاع الطرق عند ارتيادهم للمسالك البرية والبحرية المؤدية إلى الأماكن المقدسة في بلاد الشام، وهو ما أثر سلباً على رحلات الحج النصرانية وجعل القلة منهم يؤدون الحج النصراني، ومع قيام الحروب الصليبية ساهمت هذه الأخيرة في تذليل مختلف العقبات لتمكين أكبر شريحة من الأوروبيين الوصول إلى الأماكن المقدسة في بلاد المشرق، وأمام هذا المشروع الطموح فإن الكنيسة الكاثوليكية وكبار أثرياء تجار الجمهوريات الإيطالية سعوا جاهدين إلى تشجيع حركة الحج، فبدلوا مجهودات جتارة وتسهيلات مغرية للحجاج عبر إقامة دور ضيافة والفنادق على طول الطرق. جوزيف نسيم يوسف: الإسلام والمسيحية وصراع القوى بينهما في العصور الوسطى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 1986، ص. 164-165؛ قاسم عبده قاسم: المرجع السابق، ص. 20.

⁽²⁾ المصدر السابق، ص. 136.

⁽³⁾ أنظر: Rev. W. A. Cornaby, op. cit., p. 47-48.

⁽⁴⁾ الجرديزي: المصدر السابق، ص. 386.

⁽⁵⁾ أنظر: Richard Foltz, op. cit., p. 109.

⁽⁶⁾ ج. ج. ساوندريز: المرجع السابق، ص. 87.

⁽⁷⁾ برتولد شولر: المرجع السابق، ص. 61-62.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

على بلاد المشرق في إطار ما عُرف بالحروب الصليبية من جهة أخرى، ولم يقتصر هذا الحلف على نصارى الغرب بل إن نصارى الشرق دخلوا في هذا الحلف بقوتهم السياسية والعسكرية.

حدث أول اتصال بين الكنيسة الغربية والمغول في عهد البابا أنوسنت الرابع pape Innocent IV 1243 – 1254 م، الذي استشعر مدى خطورة هؤلاء الغزاة على أمن أوروبا والنصرانية على السواء، فبعد أن اقترح توحيد الصفوف لمجابهتهم وصد هجماتهم إلا أن موقفه تغير لتأكد من وحشية وبسالة المغول في القتال نظرا للتقارير الوافدة إلى الكنيسة⁽¹⁾. ويبدو أن البابا أراد استغلال الطرق البرية ومنها طريق الحرير لجمع أكبر كم من المعلومات المتعلقة بثقافة المغول وعاداتهم ومعتقداتهم وفي سنة 1254 م استعد البابا لإقامة اتصالات مع الخان المغولي، فقرر إرسال أربعة رسل إلى قراقورم كل واحد منهم يأخذ طريقا معينا، ومن بين هؤلاء وصل واحد منهم ورجع آمنا وقد واجه تحديات في طريق الحرير⁽²⁾.

والذي يُفيد في هذا المقام وهي الطرق التي سلكها الرهبان والمبعوثون الكنسيون للوصول إلى آسيا المغولية، ومن المؤكد أن هؤلاء الرهبان قطعوا أجزاء مهمة من طريق الحرير⁽³⁾، ومن بين بواكر هذه الرحلات السفارة التي قادها لورانس البرتغالي الفرنسيسكاني Laurence de Portugal Franciscaine في مارس 1245 م، والذي فوضه البابا أنوسنت الرابع لمسألة ومهادنة المغول من أولى محاولات البابوية لعرض التعاليم والقيم النصرانية على قادة المغول، ومثلت هذه الخطوة في أرض الواقع أولى محاولات الأوروبيين اختراق قلب القارة الآسيوية عبر أرمينيا الصغرى من المدينة الساحلية إياس Lajazzo Ayas⁽⁴⁾.

يُوجد الرّاهب جون دي كاربين Friar John Pian de carpine الذي انطلق من مدينة ليون الفرنسية يوم 16 أبريل من سنة 1245 م باتجاه ألمانيا ليتقى هناك بملك بوهيميا Bohemia وانسلو Wenceslaw (1240-1253) وأخذ منه النصيحة حول أحسن الطريق التي يسلكها للوصول إلى المغول⁽⁵⁾.

فشلت البعثات التي قام بها كل من الرهبان الفرنسيين في إقناع الخاقان المغولي اعتناق النصرانية، فكانت الأولى برئاسة جان دوبلان كاريان (1245-1247 م) والثانية بقيادة غليوم دو روبرك Guillaume de Rubrouck (1253-1254 م) على رغم من أنهما تمكنا من الوصول إلى عاصمة المغول قراقورم karakorum⁽⁶⁾ رسالة من البابا اينوسان الرابع ولويس التاسع رجعا إلى أوروبا وهما يحملان رسالة الخان الكبير (نحن نعبد

(1) أنظر: Henri Cordier, op. cit., p. 236.

(2) أنظر: Renata Czekalska, *The Journey of Benedictus Polonus or a European Discovery of Asia before Marco Polo*, in *Acta via Serica*, Vol. 4, No. 2, December 2019, p.81.

(3) أيرين فرانتك وديفيد براونستون: المرجع السابق، ص.311.

(4) محمود سعيد عمران: المغول وأوروبا، ص.220.

(5) John of Pian de carpine, *The Journey of Friar John of Pian carpine to the Court of Kuyuk Khan, 1245-1247*, Hakluyt Society, London, LDCCC, p.1-2.

Henri Cordier, op. cit., p. 240.

(6) أنظر:

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

الرب، وبالإستعانة به، سنقوم بغمر الأرض بالأطلال بدءاً من الشرق إلى الغرب⁽¹⁾. وفي رواية أن منكو خان ردّ على الزّاهب روبروق بأنّ حكمه وهيمنته يبلغ ما بلغ نور الشمس⁽²⁾. هذا ووفّر المغول للوفد الأوروبيّ وسائل الراحة على طول الطّريق الذي سلكه روبرك والوفد المرافق له⁽³⁾، غير أنّه سلك طريق الحرير الشّماليّ والمعروف بالصّيفي نظراً لتمتعه بالحماية بدل سلوك الطّريق الجنوبيّ الذي لم يستقر بعد.

أرسل الملك الفرنسي لويس التاسع (1226-1270م) الزّاهب وليم دير وبرك الفلمنكي إلى المغول لعرض التحالف معهم للقضاء على المسلمين، وأثناء مكوث هذا الزّاهب في قراقورم اطلع على أحوال النصارى هناك وتفقد أحوالهم. كما قام بتدوين العديد من المشاهدات ولاسيما ما تعلق منها بالجانب الدّيني والتّجاريّ إلّا أنّه لم يُحقّق الأهداف المرجوة من بعثته إلى هناك⁽⁴⁾.

ومن الرّحلات التي تمّت من الغرب نحو بلاد المغول العظام واكتنفها الغموض رحلة أعلم الدّين يعقوب التّاجر النّصرائي والذي ينحدر من أربيل غير أنّه لم يُكتب لها التمام، فقد مات بخراسان ولم يتمّ رفيقه أشموط هذه الرّحلة، واختار خدمة الخان أباقي والذي أحسن وفادته⁽⁵⁾. كما قام الزّاهب كورفينو التنقل من أوروبا إلى تبريز، ومنها إلى الهند فالصّين حاملاً معه رسالة من البابا إلى الخان الأعظم بالصّين، ومّا ورد في فحوى هذه الرّسالة عرض تعاليم النّصرانية على الخان غير أنّه لم يقبل بهذا العرض⁽⁶⁾.

وتُمثّل الرّحلة التي قام بها الزّاهب باسكال دي فيتوريا Pascal de Vitoria التّموج الحقيقي وصورة تقريبية عن ارتياد الأوروبيّين للمسالك البحريّة والبريّة للوصول إلى الصّين*، فقد انطلقت هذه الرّحلة من مقر الكنيسة الكاثوليكية أفنيون Avignon الفرنسية بدل روما، واصطحب معه باسكال الزّاهب Gonsalvo Transtorna ثمّ قصدوا البندقيّة، وخاضوا عباب بحر الأدرياتيك، ثمّ وصلوا إلى غالطا الواقعة قرب القسطنطينية، إلى أن قطعوا بحري أسود وأزوف، فمكثوا في مدينة تانا، ومنها امتطوا عربات النّقل التي تجرها الحيوانات للوصول إلى ساراي التي أقاموا فيها عاماً كاملاً، وبعد أن أخذوا مشورة من يعلم بحال الطّرق البريّة الموصلة إلى الصّين أخذوا في تعلّم اللّغات السّائدة

(1) عبد الرحمن حميدة: طريق الحرير بين ابن بطوطة وماركو بلو، مجلة الدّراسات التّاريخية، العددان 39 و40، ديسمبر 1991، دمشق، ص. 84.

(2) بارتولد: تاريخ التّرك في آسيا الوسطى، ص. 205.

(3) بارتولد: تركستان من الفتح العربيّ إلى الغزو المغولي، تر. صلاح الدّين عثمان هاشم، قسم التراث العربيّ، الكويت، 1401هـ/ 1981م، ص. 694-695.

Henri Cordier, op. cit., p. 240.

(4) إمبراطوريات الرّياح الموسمية، ص. 78. وأنظر أيضاً

(5) ابن العربي: تاريخ الزمان، ص. 335.

(6) أنظر: Way Thither John of Montecorvino, *letters and reports of missionary friars*, In Cathay and the Being a collection of Medieval Notices of China, Tr. Sir Henry Yule, Hakluyt Society, London, 1814, Vol.3, p.45-46.

* وللمزيد من الشرح والإيضاح حول هذه الرّحلة، ارجع إلى الملحق رقم (3) ص. 377. الذي يُبين فحوى رسالة الزّاهب باسكال دي فيتوريا إلى المبعوثين الفرنسيّين في بلاد التّار، وأنظر أيضاً إلى الملحق رقم (4)، ص. 380. والذي يُمثّل ترجمة الباحث لتص هذه الرّسالة.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و 8 هـ / 13 و 14 م

في المسالك والطرق المؤدية إلى الصين، ومنها: الشامانية، والخط الإغوري، بالإضافة إلى اللغات المستعملة في إيران وبلاد الترك والصين. ولما انتهى بهم المقام في ساراي قطعوا نهر الفولجا وساروا بمحاذاة شاطئ بحر قزوين وذلك في ظرف اثنا عشر يوما، ثم امتطوا عربة تجرها الجمال انطلاقا من ساراي إلى أورغنسي إلى أن وصلوا إلى مغول تركستان دون أن يعترضهم أحد على الرغم من كونهما المسيحيين الوحيدين في بعض مراحل السفر، واستطاع أن يلتقي بخان مغول جغتاي⁽¹⁾.

لم تقتصر محاولة تنصير المغول على الآباء ورجال دين النصارى بل امتدت هذه المحاولات إلى قادة وملوك أوروبا على شاكلة لويس التاسع الذي كان تواقا إلى تنصير المغول باعتبارهم وثنيين يسهل عليه تنصيرهم، وذلك بغية استغلالهم واستمالتهم إلى الحروب الصليبية التي عجز فيها الملك على هزيمة المماليك⁽²⁾. ومن الملوك الأوروبيين الذين استغلوا رحلات الرهبان باتجاه الشرق يوجد الملك الألماني وانسلو والذي قدم مساعدات مالية وزودهم بالحراس، وأرسل معه برسالة إلى المغول⁽³⁾.

وقد استغلت الكنيسة العلاقات التجارية بين التجار الأوروبيين والمغول لتحقيق أهدافها التبشيرية في بلاد المغول، فكثيرا ما عمل هؤلاء التجار في مهمة الوساطة بين المغول والكنيسة الرومانية التي تآقت إلى نشر النصارية في قارة آسيا الخاضعة للحكم المغولي، ذلك أن البابوية قد حاولت تنصير حكام المغول بكل الوسائل والطرق المتاحة لها، لكن لما عجزت عن ذلك سعت جاهدة في سبيل تنصير الأهالي الخاضعين للحكم المغولي⁽⁴⁾، ووجدت في تجار البندقيّة أحسن عون لتجسيد هذه المهمة التي تسترعي التوغل داخل أغوار القارة، ومن ثم اقترن هذا الدور التبشيري بنشاطهم التجاري المريح فانطبقت عليهم مقولة: «التجارة وراء الصليب»⁽⁵⁾. لأن الدافع الحقيقي للأوروبيين وراء ارتيادهم إلى الشرق هو الغرض التجاري بالدرجة الأولى⁽⁶⁾. ويروى في هذا الشأن أن أديرة الرهبان وخاصة الفرنسيين كانت بجوار مراكز التسوق والمستعمرات التي يمتلكها التجار اللاتين⁽⁷⁾.

(1) أنظر: Pascal of Vittoria, *letter from pascal of vettura, A missionary Franciscan in Tatar, to his brethren of the convent of Vittoria, 1338*. In *Cathay and the Way Thither Being a collection of Medieval Notices of China*, Tr. Sir Henry Yule, Hakluyt Society, London, 1814, Vol.3, p.82-86.

(2) عبد العظيم رمضان: الصراع بين الغرب وأوروبا من ظهور الإسلام إلى انتهاء الحروب الصليبية، دار المعارف، القاهرة، (د. ت.)، ص. 525-526.

(3) أنظر: John of Pian de carpine, op. cit., p.1-2.

(4) أنظر: Vladimir Liscak, *Italian City-states and Catholic Missions in Mongolian World of the 13th and 14th Centuries*, journal for General Anthropology and Related Disciplines, pod Vadarenskou, 2012, p.6. kenneth M. Setton, *The Papacy and the Levant (1204-1571)*, revu des E. B., Anné 1980, vol. 38, numerous 1, p.314-315

(5) محمود سعيد عمران: المغول وأوروبا، ص. 81.

(6) سليمان حزين: المرجع السابق، ص. 220.

(7) أنظر: Girolamo Golubovich, *Biblioteca bio-bibliografica della Terra Santa e dell'Oriente francescano*, Quaracchi Presso Firenze, Collegio di S. Bonaventura, 1919, T.3, p.11.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14م

وفي هذا المضمّر، فإنّ جمهورية البندقيّة أرسلت ثلاثة رهبان من اتباع الكنيسة الدومينيكان رفقة عائلة بولو إلى عاصمة المغول يومئذ بكين لملاقاة قوبيلاي، غير أنّ هذه السفارة لم تلق التشجيع من طرف اتباع الكنيسة الشّرقية، فلم تلبث هذه الرحلة زمنا طويلا في الصّين حتّى رجع المبعوثون الكنسيون إلى وطنهم الأصلي دون أن يُحقّقوا ما طُلب منهم⁽¹⁾.

وكمثال على ذلك زيارة الأخوان مافيو ونيكو بولو إلى البلاط المغولي إذ لم تخل هذه الزيارة من توطيد عرى الصّداقة والتعاون بين هؤلاء المغول والكنيسة الكاثوليكية، ومّا يدل على أنّهما أثرا في البلاط المغولي ونجاح رحلاتهما، وهو أنّه طُلب منهما إحضار رجال دين نصارى أي المبشرين إلى بلاد المغول أثناء عودتهما إلى المغول، وكادت هذه الفرصة أن تتحقّق على أرض الواقع لولا موت البابا كليمنت الرابع Clément IV (1265-1268م) وما أعقبه من نزاع مرير حول من يخلفه. وبذلك أضاعت الكنيسة فرصة ذهبية في إرسال المبشرين لتنصير الرعايا المغوليين.

ولما وصل البابا جريجوري العاشر Grégoire X (1271-1276م) بعث براهبين رفقة تاجرين بندقيين، إلّا أنّهما لم يتمكنّا مجاوزة حدود أرمينيا لما اندلعت الحرب في المنطقة، فرجعا عن أعقابهما دون أن يتمكنّا من تحقيق الأهداف المسطرة للكنيسة التي استغلت معرفة التّجار بالمسالك البريّة والبحريّة والممالك. ومع ذلك لم يتوان التّجار البنادقة في مواصلة سيرهما للوصول إلى أهدافهم، ومن هنا يمكن القول بأنّ دواعي المال والكسب طغت على الاعتبارات الدّينية⁽²⁾. وعلى الرّغم من قلة الوثائق والمصّادر التي تتحدث عن البعثات التنصيرية في الرّبع الأخير من القرن الثّالث عشر الميلادي، إلّا أنّ الرّاهب البندقي كورفينو لاحظ سنة 1303م وجود عدد لا بأس به من النّصرانيين في العاصمة المغولية بكين، على شاكلة النّسطوريين والمبعوثين الدّينين الكاثوليك، وحظي باستقبال جيّد من لدن الإمبراطور شين تسونغ (1280-1294م) Ch'eng Tsung ابن كويلاي⁽³⁾.

والذي يجب أن يكون حاضرا في الدّهن، وهو أن جلّ المحاولات التي قامت بها الكنيسة الغربيّة في سبيل تنصير المغول ونشر النّصرانية في عمق الشّرق الأقصى وبلاد المغول باءت بالفشل في المجال الدّيني⁽⁴⁾، ولم تحقّق النّجاح المرجو

(1) أنظر: John Barrow, *Travels in China containing describing, observations, and comparisons, made and collected in the course of a short residence at the imperial palace of Yuen-Yuen, and on a subsequent journey through the country from Pekin to Canton*, A. Strahan, printed street, London, 1804. P.442.

(2) أنظر: Rev. W. A. op. cit., p. 49. Cornaby,

(3) أنظر: Rev. W. A. op. cit., p. 47-51 ; Cl. Madrolle, op. cit., 7. Cornaby,

(4) الواقع أن اخفاق التنصير في قلب القارة الآسيوية لا يعني بالضرورة أنّه فشل في كلّ المقاطعات والدّول المغولية، ففي دولة مغول الفخاق تمكن الرّهبان هناك من تنصير بعض المغول وأصدروا ترجمة للانجيل بلغة أهل البلد (التّركيّة) وكذا بعض الأناشيد الكاثوليكية وألّفوا معجما قبجاقيّ- قومانّي يعود إلى أخريات القرن الثّالث عشر الميلادي. بارتولد: *تاريخ التّرك في آسيا الوسطى*، ص.194؛ سليمان حزين: المرجع السّابق، ص.219. وللمزيد من التفصيل حول فشل المبشّرون في تنصير المغول، ارجع إلى: الرّمزي: المرجع السّابق، ج.1، ص.391-392.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ / 13 و14 م

منها* سوى بعض الأديرة في بلاد ما بين النهرين والقوقاز⁽¹⁾. غير أنّها حققت تقدّما كبيرا للأوروبيين في مجال استكشاف الأراضي المغولية وبلاد الشرق الأقصى مروراً ببلاد المشرق الإسلامي، وفي هذا المجال، فإنّ بعض الزهّبان بذلوا مجهودات جبارة في سبيل تأليف معجم يضم المفردات التي يتداولها التجّار، وتحمل هؤلاء الزهّبان مشقة هذه المأمورية ما لن ولم يتحمّله التجّار البنادقة والجنوبيين في ترجمة بعض كلمات اللاهوت والأخلاق⁽²⁾.

ومن الطّرق التي استغلها مبشرو وتجار أوروبا الطّريق البحريّ انطلاقاً من السّواحل الإيرانية المطّلة على الخليج العربيّ وصولاً إلى الهند والصّين دون التّخلي عن طريق البرّيّ الذي يمر عبر آسيا الوسطى⁽³⁾، ومن ذلك، يُمكن القول بأنّ الإرساليات التبشيرية نحو الشرق أخفقت في المجال الدّيني والسياسي ونجحت في شقها التجاري والاقتصاديّ، فقد لوحظت أعداد هائلة من المسافرين الأوروبيّين الذين استقبلهم المغول بحفاوة بحيث لم يكن لديهم أي تحفظ من التّجار الأجانب⁽⁴⁾.

* لم يتوقّف استغلال الكنيسة في استغلال التّجار كسفراء في تتين أواصر العلاقات مع المغول بل امتدت طموحات الكنيسة لتعزيز أوشاج العلاقة إلى فرض المقاطعة التّجارة مع المسلمين في المشرق والمغرب في حين سمحت لهم بممارسة النشاط التجاري مع القوى المغولية خاصّة مغول فارس والقفقاق، إذ وجد تجار المدن والجمهوريات الأوروبيّة أنفسهم مجبرين على التعامل مع المغول لتعويض تجارة المسلمين. واستطاع التّجار الأوروبيون إقامة علاقات تجارية مع المغول وحققوا بذلك هدفين أساسيين من أهداف الكنيسة وهما: مقاطعة التّجارة والوساطة الإسلامية بين الشرق والغرب من جهة، وفي نفس الوقت سعوا إلى نشر النّصرانية وتمكنوا من ممارسة الشّعائر الدّينية النّصرانية في المناطق التي زاولوا فيها نشاطهم التجاري، وتمكنوا من إقامة العديد من الكنائس والبيع في بلاد المغول. أنظر: Marino Sanudo, op. cit., p.49-50.

(1) برتولد شبولر: المرجع السّابق، ص.62.

(2) أنظر: Golubovich Girolamom, op. cit, T.3, p.11.

(3) شارل ديل: البندقيّة جمهوريّة أرسطراطية، ترجمة أحمد عزت عبد الكريم وتوفيق إسكندر، دار المعارف، القاهرة، 1957. ص.62؛ بارتولد: تاريخ الحضارة الإسلامية، ص.94-95.

(4) أنظر: Jacopo Virgilio, *Storia dei Commercio, origini- Antichita- Medioevo, Epoca moderna*, L'nione Tipografico editrice, Torino, 1904, p.51.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ / 13 و14 م

(د) البعثات الدبلوماسية الأوروبية .

يمثل النصف الثاني من القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي تطورا ملحوظا في تاريخ العلاقات الدبلوماسية والسياسية بين أوروبا والشرق الأقصى، خاصة في عهد الخاقان قوبلاي*، والذي حفظ عنه عناية خاصة بالمسحيين⁽¹⁾، وأشارت كل المصادر المتخصصة في تاريخ العلاقات الدبلوماسية الأوراسية بأن السفراء والمبعوثين سلكوا الطريق البري الرابط بين القارتين، ولا يستبعد أن تكون الطريق البرية ومنها طريق الحرير بمختلف مسالكه وفروعه أحد أهم الطرق التي ارتادها الأوروبيون للوصول إلى الأراضي المغولية والصينية⁽²⁾.

ويمكن القول بأن الصين القابعة تحت الحكم المغولي (أسرة يوان) يومئذ غدت محطة هامة يقصدها السفراء الأوروبيون عارضون على الحكام المغوليين مهارتهم وبراعتهم الصناعية أملا في تمتين الروابط السياسية والدبلوماسية بين الطرفين⁽³⁾، هذا ووجد السفراء الأوروبيون ضالتهم في الأراضي المغولية عبر السماح لهم في الإقامة والانتقال من مكان إلى آخر حيثما شاءوا، ولم تقف التسهيلات التي منحت للسفراء الأوروبيين عند هذا الحد وإنما شُح لهم أيضا بحرية التحول في الشرق الأقصى وآسيا الوسطى وصولا إلى أوروبا، وهو ما مكّن الأوروبيين من تنمية معارفهم الجغرافية المتعلقة بآسيا، وطرقها وأسواقها⁽⁴⁾.

هذا ولم تقتصر الدبلوماسية التجارية الأوروبيين مع طرف دون آخر، وإنما عرفوا كيف يضعون الخلافات الدينية بينهم وبين المسلمين جانبا والتركيز على تحقيق الأرباح التجارية والتطلع إلى الأسواق الدولية وسلوك مختلف الطرق المؤدية لكنوز الشرق⁽⁵⁾. وحتى الهندية، ففيما بين سنتي 1316 و1320 م، تم إرسال بعثة دبلوماسية إلى الهند⁽⁶⁾.

(1) ابن العربي : تاريخ الزمان، ص.318.

(2) بارتولد : تاريخ الترك في آسيا الوسطى، ص.188.

(3) عفاف مسعد العبد: المرجع السابق، ص.26. وأنظر أيضا: Henri Cordier, op. cit., p. 240.

(4) كلود كاهن: الإسلام منذ نشوئه حتى ظهور السلطنة العثمانية، ص.461. وأنظر أيضا: Henri Cordier, op. cit., p. 369.

(5) نفسه، ص.454-455.

(6) عيسى علي إبراهيم: المرجع السابق، ص. 52.

* يفيد المستشرق الألماني برتولد شبولر Bartold Spouler بأن العلاقات السياسية الطيبة والمتينة يترتب عنها روابط وعلاقات تجارية مريحة : المرجع السابق، ص.94. وأنظر أيضا: Henri Cordier, op. cit., p. 278.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

ج) تعامل القوى التجارية الأوروبية مع طريق الحرير.

عمل الجانب الاقتصادي على تمتين العلاقات الأسيوية الأوروبية، وعُدَّ طريق الحرير شريان هذه العلاقات نظراً لمرور أغلب السلع والبضائع عبر مسالك وفروع طريق الحرير، وأعطت تجارة الحرير والتوابل دفعا قويا للأوروبيين لإيجاد واستكشاف الطرق البرية والبحرية الموصلة إلى الشرق الأقصى⁽¹⁾. ويمكننا القول بأن مطلع القرن الثامن الهجري/ الرابع عشر الميلادي كان فاتحة خير على التجارة والتجار الأوروبيين، فقد خبت الروح الصليبية بسبب هزيمة النصرايين المتتالية في بلاد المشرق الإسلامي بالإضافة إلى الصراع المحتدم بين الكنيسة الكاثوليكية والإمبراطورية حول العلمانية وأصبح الاعتبار الأول لدى غالبية الأوروبيين هو التجارة⁽²⁾، وتغيّر معالم الصراع بين الشرق الإسلامي والغرب النصرائي من صراع ديني إلى المنافسة الاقتصادية بينهما، والذي غذى هذه المنافسة التجار الإيطاليون⁽³⁾ الذين استفادوا من مختلف المزايا والتسهيلات التي مُنحت لهم من لدن المغول، خاصة الإيلخانيين بالدرجة الأولى، ثم مغول القفجاق⁽⁴⁾. ومما ينبغي الإشارة إليه في هذا الخصوص أنّ التجارة سارت وراء الصليب في آسيا المغولية بخلاف فترة الكشوفات بحيث أن التجارة هي التي قادت الصليب⁽⁵⁾.

وصفوة القول أن الصليبيين عموماً والبنادقة على وجه الخصوص لم تكن علاقتهم ثابتة بالقوى المغولية، وإنما بُنيت على مصالحهم المختلفة، ومن ذلك، فالبنادقة دخلوا في حروب ضدّ المغول للحفاظ على مكانة بلاد الشام التجارية، مستغلين في ذلك رغبة المغول الجارحة في الوصول إلى شواطئ المتوسط⁽⁶⁾، ولما أدرك الفرنج بأنّ المغول لن يسمحوا لهم بإقامة إمارات مستقلة لهم في بلاد الشام وإنما يريدونهم أن يكونوا تابعين لهم فقط، حينها زال ذلك التحالف الظرفي، ويأس الصليبيون من المغول، بل ويروى بأنّ الكونت جوليان الصيداوي Sidon de Julien هاجم دورية مغولية فتسبب في قتل ابن أخ كيتوبوقا، مما أثار حفيظة المغول، وسخطوا على الفرنجة في بلاد الشام، فتوجهوا لإمارة صيدا بغرض الانتقام من الصليبيين⁽⁷⁾.

وعلى الرغم من الشكوك التي حامت حول رحلة ماركو بولو نحو الشرق الأقصى خاصة في الصين، إلا أنّ هذه الرحلة اعتبرت من أشهر الرحلات الأوروبية التي مرت عبر طريق الحرير وظلّت إلى نهاية القرن التاسع عشر الميلادي

(1) عيسى علي إبراهيم: المرجع السابق، ص. 51-52؛ بارتولد: تاريخ الحضارة الإسلامية، ص. 94.

(2) وول ديورانت: المرجع السابق، ج. 15، ص. 67.

(3) جوزيف نسيم يوسف: الإسلام والمسيحية وصراع القوى بينهما في العصور الوسطى، ص. 231؛ سليمان حزين: المرجع السابق، ص. 219.

(4) حافظ أحمد حمدي: المرجع السابق، ص. 298.

(5) وول ديورانت: المرجع السابق، ج. 15، ص. 67.

(6) عبد المعز عصري محمد بني عيسى: الغزو المغولي لدمشق وآثاره السياسية والاجتماعية والاقتصادية والثقافية (هولاكو، محود غازان، تيمورلنك)، رسالة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير في التاريخ الإسلامي، إشراف د. أحمد جوارنه، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة اليرموك، السنة الجامعية 141 هـ/1997 م، ص. 188.

(7) الصياد: المغول في التاريخ، ج. 1، ص. 299.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و 8 هـ / 13 و 14 م

كمصدر أساسي للأوروبيين للتطلع على جغرافية الصين⁽¹⁾. كيف لا وماركو بولو وقد كانت له أهمية كبيرة في الوصف الدقيق للمشاهدات التي وردت في كتابه، مثل: أسواق، وطرق، وبيع، وأماكن جغرافية، وغيرها من المعلومات التي أفادت التجار والمسافرين والمستكشفين الذين جاءوا إلى تلك البلاد البعيدة⁽²⁾.

واستطاع التجار الإيطاليون عامة والبنادقة خاصة سلوك الطريق البري انطلاقاً من مملكة أرمينيا المتحالفة مع مغول فارس دون الحاجة للمرور عبر الأراضي التابعة لدولة المماليك، فأقاموا هناك مؤسسات تجارية في مدينة تبريز* والتي غدت سوقاً رائجا ومستودعاً للسلع القادمة من مختلف المناطق الآسيوية وخاصة من منطقة الشرق الأقصى⁽³⁾، وصارت ملجأ للتجار والمبعوثين الأوروبيين في طريقهم نحو الشرق الأقصى، ومن ذلك فإنَّ الراهب كورفينو والذي أرسل رفقة مبعوثين الكنسيين برعاية البابا نيكولا الخامس Nicholas IV نحو المغول العظام مكث في تبريز من سنة 1289 م إلى 1291 م وذلك في طريقه نحو قوبلاي بالصين⁽⁴⁾، وفي هذا الخصوص، سطع نجم الرحالة الإيطاليين على غرار ماركو بولو الذي قام بتدوين العديد من الملاحظات والإرشادات للتجار عليهم يستفيدون منها⁽⁵⁾.

ومما ينبغي الإشارة إليه في هذا الخصوص، أن حركة التبشير لم تتلق الدعم والمساندة من طرف الكنيسة الكاثوليكية والقوى الأوروبية فحسب، فحتى حكام المغول الذي اعتنقوا النصرانية أو المتعاطفين معها بل وحتى ممن دخل منهم للإسلام ساند حركة التنصير ليس حباً في التنصير والتصرانيين وإنما رغبة منهم في تمتين أواصر العلاقات الدبلوماسية والتجارية على وجه الخصوص، ويبرز نموذج غازان بارزا في هذا المضمار، لما أخفى إسلامه للرسل الأوروبيين حتى لقبه البعض بالصدِّيق المخلص للمسيحية الذي يُحرر بيت المقدس ويُسلمه للنصرانيين⁽⁶⁾.

الواقع أنَّ الحكام الإيلخانيين وجدوا تلملاً في التفاعل مع مشروعهم الرَّاعب في تكوين حلفٍ مضادٍّ للمماليك من طرف القوى الأوروبية التي خبت فيها الروح الصليبية، وغدا كل طرفٍ منهم مشغول بقضاياها الداخليَّة. هنا لم يصبح للإرساليات التبشيرية النصرانية قبول في أرجاء دولة مغول فارس، فغدت الساحة الإيرانية شبه خاوية من المبشرين إلا أنَّ التجار الأوروبيين وكذا وكالتهم التجارية لم تُغادر البلاد إلا بعد أن شارفت الدولة على السقوط⁽⁷⁾.

(1) مارك كيرلانسكي : المرجع السابق، ص. 75؛ بارتولد: تاريخ الحضارة الإسلامية، ص. 94.

(2) شارل ديل : المرجع السابق، ص. 63.

* تُعد تبريز إحدى الحواضر الإيرانية التي نجت من الغزو المغولي، ذلك أنَّ المغول لما شارفوا الوصول للمدينة أرسلوا إلى عاملها وهو أزيك بن البهلوان يُخبرونه بين إلقاء القبض على من معه من الخوارزميين أو يستعد لقتالهم، فأثر الانصياع للمغول فسلمت مدينته من الغزو المغولي، أبو الفدا صاحب حماه : المصدر السابق، ج. 3، ص. 133؛ ابن خلدون : المصدر السابق، ج. 5، ص. 164.

(3) برتولد شبولر : المرجع السابق، ص. 67. Robert S. Lopez, *The Commercial Revolution of the Middle Ages*, P.109.

(4) أنظر: Henri Cordier & others, *Cathay and the Way Thither Being a collection of Medieval Notices of China*, Tr. Sir Henry Yule, Hakluyt Society, London, 1814, Vol. 3, p.04 ; P. marcellino da civezz, *Storia universal delle missioni francescane*, Tipografia tiberina, Roma, 1859, T.3, p.50-51.

(5) أنظر: Richard Foltz, op. cit., p. 5.

(6) برتولد شبولر : المرجع السابق، ص. 74.

(7) نفسه، ص. 78.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ / 13 و14 م

وهذا ما يؤكد أن ارتباط بلاد فارس بأوروبا بُني على أسس اقتصادية وتجارية، وأدى خلالها طريق الحرير دوراً مهماً في تمتين العلاقة بين الطرفين.

وبذل التجار الإيطاليون جهوداً مضيئة في اختراق الطرق والأماكن المجهولة من القارة الآسيوية، وجازفوا بحياتهم من أجل تحقيق مبتغاهم المتمثل في تحقيق أرباح تجارية*، وفي هذا المجال، برز كتاب التاجر الفلورنسي بيچولتي Francesco Balducci Pegolotti (ت. 1347م)⁽¹⁾ والذي قدّم وصفاً دقيقاً لكل ما يستفيد من التجار أثناء ارتيادهم لطريق الحرير⁽²⁾. واستطاعوا اكتشاف طرق جديدة أكثر سهولة تمكنهم الوصول إلى الفضاء الآسيوي⁽³⁾.

* يتضح من خلال رحلة ماركو بولو نحو الشرق والشرق الأقصى أن الهدف الأسمى من رحلته لم يكن حبه للاستكشاف، وإنما البحث عن مصالح وأطماع اقتصادية له ولأسرته ولموطنه، بدليل أنه لما وصف جزيرة لوتشاك الواقعة قرب الهند وبعد أن عدد إمكاناتها الطبيعية من ذهب وتوابل وبعد أن استنفذ ذكر مميزاتا قال: «وبعد هذه الظروف لا يكاد يوجد هناك شيء يستحق الذكر، ما لم يكن ذلك مجرد القول بأن البلاد جبلية قفر، لا يكاد الغريب يطرقونها إلا قليلاً». المصدر السابق، ج. 3، ص. 27.

(1) أنظر: Medieval Francesco Balducci Pegolotti, *La Pratica Della Mercatura*,

Academy of America Publication No.24, Cambridge , Massachusetts, 1936.

(2) أنظر: Robert S. Lopez, *The Commercial Revolution of the Middle Ages*, P.111.

(3) شارل ديل: المرجع السابق، ص. 62.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ / 13 و14 م

4) أدوات النقل ودورها في دفع عجلة التجارة عبر طريق الحرير.

وُجدت عبر طريق الحرير أدوات للنقل أسهمت في تذليل عقباته الطبيعية والبشرية، ومن هذه الأدوات حيوانات النقل التي نقلت المسافرين والتجار وبضائعهم إلى بلدان وأوطان لم يكونوا بالغيها إلا بشق الأنفس، وأضيف إلى هذه الضروريات حاجيات ومحسنات السفر، وذلك كالأدلاء والمترجمين ومكثري الدواب، بالإضافة إلى الخدم، وعملت كل هذه الأدوات على تسهيل ارتياد طريق الحرير في ظروف ملائمة، دون نكران بعض منغصات السفر التي لا يخلوا منها عصر أو مصر، فالسفر مُهماً توفرت فيه أساليب ووسائل الراحة يبقى قطعة من العذاب، ومن الأدوات التي استُغلت في ارتياد طريق الحرير، يوجد:

أ) الحيوانات

أفاد طريق الحرير من خدمات دواب النقل التي قدّمت دفعا ملموسا في مجال نقل السلع والبضائع من الشرق الأقصى إلى الغرب وبالعكس، وبحكم أن الدراسة تقتصر على طريق الحرير البرّي فإنّني سأقتصر على ذكر وسائل النقل البريّة ولا أتعرض للبحريّة إلا في حالة ما إذا وُجد تداخل في المسالك البريّة فيضطر حينها التّجار إلى سلوك الطّرق البريّة بجانب النّهرية أو البحريّة⁽¹⁾. ومما ينبغي التّنبه بشأنه في هذا الخصوص وهو أنّ وسائل النقل في العصور الوسطى لم تعرف تقدّما كبيرا بناء على ما أكّده المؤرخ فشر، لما أشار بأنّ السرعة التي تقطعها دواب النقل لم يطرأ عليه تغيير يُذكر منذ آلاف سنين⁽²⁾.

وتجدر الإشارة إلى أن حيوانات النقل والأغنام وُجدت بأعدادٍ وفيرة في وسط آسيا فهي تتكاثر بسرعة هناك، ووصل درجة كثرتها إلى أن المقاتل يخرج إلى أرض المعركة ومعه من ستّة إلى ثمانية خيول⁽³⁾، وعرف إقليم آسيا الوسطى* أعدادا هائلة من دواب النقل، خاصّة الخيول فبعض الأفراد يمتلكون الآلاف منها، وهو ما سمح بانخفاض

(1) الواقع أن جُلّ الرّحالة الذين عولوا على الطّريق البرّيّ إلا واضطّرتهم الحاجة لامتناء بعض وسائل النقل البحريّة أو النّهرية، ومن هؤلاء، يوجد:

Unknown, *Book of the Knowledge of all the Kingdoms*, p.51-52 .

أنظر:

(2) المرجع السّابق، ج.2، ص.464.

(3) ماركو بولو : المصدر السّابق، ج.2، ص.71؛ العمري : المصدر السّابق، ج.3، ص.52.

* قال يحيى بن خالد البرمكي: « الملوك خمسة: ملك الأناث، وملك الدواب، وملك المال، وملك الفيلة، وملك الإكسير. فأما ملك الأناث فملك الصّين، وملك الدواب ملك التّرك، وملك المال ملك العرب، وملك الفيلة ملك الهند، وملك الإكسير فملك الرّوم». ابن الفقيه : المصدر السّابق، ص.183.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

أسعارها إلى خمسين درهما للفرس الواحد، في حين أنّ سعرها في بلاد الهند والسند يرتفع أضعافا مضاعفة⁽¹⁾، بحكم قلة وجودها هناك⁽²⁾.

إنّ تقدّم وسائل النقل والمواصلات مرهون بتطوّر اقتصاد الدولة، فالصّين وصلت إلى حدّ كبير من الازدهار الاقتصاديّ إلى درجة أنّه لا يُصدق هذا التطور إلّا من شاهده بعينه المجردة⁽³⁾، لذا لم يُطرح مشكلة قلة المراكب البريّة والبحريّة في أرجاء الأراضي الصّينيّة. فخان بلق على سبيل المثال، اعتُبرت كأكبر محطة ومركز تجاري مقارنة بالحواضر الأخرى، فحيوانات النقل الموجودة فيها لا تعدّ إلّا بمشقة نظرا لكثرتها⁽⁴⁾، فوسائل النقل البريّة والبحريّة والنهرية تتوافر في هذه المحطة ما لا يُوجد في غيرها من المحطّات الأخرى.

وتجدر الإشارة إلى أنّ حيوانات نقل السّلع والبضائع كانت تكثُر في الأسواق والمدن المزدهرة تجاريا، وأفاد الجوزجاني بأنّ حاضرة تنكنة الواقعة في بلاد التّبت عرفت في منتصف القرن السابع الهجري/الثالث عشر ميلادي رخاء اقتصاديا وازدهارا تجاريا إلى درجة أنّه فجر كلّ يوم يُباع في أسواقها ألف وخمسمائة جواد⁽⁵⁾.

واعُتبرت حيوانات النقل ضرورية جدّا لمواصلات المسير، ويُمثل هلاك حيوان النقل خطرا على المسافرين وسلعته أثناء الرّحلة، فقد تودي إلى هلاكه أو ضياع أغراضه⁽⁶⁾. وفي بعض المناطق الوعرة يُؤدي الانقطاع عن القافلة هلاك شبه محقق⁽⁷⁾. وأما المناطق الشديدة الارتفاع فإنّه يُتعدّر استعمال أي حيوان من حيوانات النقل فيضطر حينها التّجار والمسافرين إلى ترجلهم أو استعمالهم للماعز، فبعض الجبال تتطلّب الارتقاء والنّزول منها أسبوع إلى عشرة أيّام⁽⁸⁾، لذا فإنّ المسافرين والتّجار حرصوا تمام الحرص على راحتها وعلفها وسلامتها حتّى لا تَهلك جوعا أو رهقا، ولكي لا تضيع منهم دوابهم أثناء الوقوف للراحة يضطرون إلى المبيت في مكان يخشون فيه إقدام اللصوص على سرقة دوابهم⁽⁹⁾. لذا يتعمدون المبيت في أماكن آمنة. ومن الحيوانات التي استعملت بكثرة في طريق الحرير، يوجد:

(1) ابن بطوطة : المصدر السّابق، ج.2، ص.223. وانظر أيضا: Unknown, *Book of the Knowledge of all the Kingdoms*, p.46-47.

(2) ابن الفقيه : المصدر السّابق، ص.71.

(3) ماركو بولو : المصدر السّابق، ج.2، ص.160.

(4) العمري : المصدر السّابق، ج.3، ص.134.

(5) المصدر السّابق، ج.1، ص.605.

(6) أبو دلف : الرسالة الثّانية، ص.85.

(7) الدواداري : المصدر السّابق، ج.1، ص.104.

(8) سراج الدّين ابن الوردي : المصدر السّابق، ص.36.

(9) ابن بطوطة : المصدر السّابق، ج.2، ص.195. وأنظر أيضا: ابن بطوطة : المصدر السّابق، ج.3، ص.59.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

الخيول: مثلت أهم وسيلة نقل عبر مراحل مختلفة من طريق الحرير، هذا وقد اختلفت أنواعها وأشكالها من إقليم إلى آخر، واعتُبرت الخيول الفارسية من أجودها إلى درجة أنها بيعت في أسواق الهند بأسعار مرتفعة جداً، وتُنتج أنواعاً من الحمير أسعارها أغلى من الخيل لأنها لا تُكَلَّف الأكل كثيراً، إضافة إلى ذلك قدرتها على حمل أثقال تفوق الخيول، ومن خصائصها التي يستحسنها التجار والمسافرون أن هذه الحمير مقاومة للمصاعب والتعب بالليل والنهار لمسافات طويلة. ووجد التجار الذين يقطعون المسافات البعيدة في هذه الخيل وما تنتجه من حمير خير معين في تنقلاتهم لمقاومة صعوبة المسالك الصحراوية وقلة الماء والعشب، فبإمكانها قطع مسافات لا بأس بها نهاراً مع قلة ما تحتاجه من كلفة الطعام⁽¹⁾، غير أنه أحياناً تترك في المراعي رفقة حيوانات الأخرى لتتروذ وتأخذ قسطاً من الراحة⁽²⁾، وهو ما جعلها الدابة الأنسب المستعملة عبر طريق الحرير خاصة في مرحلة آسيا الوسطى وإيران وأجزاء واسعة من الصين، وهو ما جعل ييجولتي ينصح تجار جنوة والبندقية التعويل على ركوب الخيل في هذه المناطق⁽³⁾، نظراً للمزايا التي تمتع بها مقارنة بالدواب الأخرى.

واستعان الجيش المغولي بعدد كبير من الخيول أثناء محاولاتهم فتح الصين، غير أن عدداً كبيراً منها مات بسبب عدم تأقلمهم في الصين، فأرسل منكو خان إلى نوابه في كل من بلاد ما وراء النهر وتركستان لطلب جياد إضافية، فاستطاعوا في ظرف أقل من أسبوع شراء ثمانين ألف جواد من أسواق سمرقند وبخارى بالإضافة إلى أعداد أخرى تم شراؤها من بلاد تركستان⁽⁴⁾. غير أن بعضها لا يتأقلم في المناطق المعروفة بقساوة شتائها، كروسيا والتي يهلك فيها خيول بكثرة⁽⁵⁾، فتركيز الجيش المغولي على هذا الكم من الخيول يُفسر دون شك مكانتها في الحروب والمعارك خاصة في الصين، هذا ويمكن اعتبار بأن الخيل استعملت في المجال العسكري والاستخباراتي من خلال نقل الأخبار والمعلومات إلى الأقطار. وأفاد الجوزجاني بأن الجيش المغولي اعتمد على الخيول بنسبة كبيرة إلى درجة أن عدها لا يمكن حصره⁽⁶⁾.

إن أقصى سرعة يمكن أن تقطعها الخيول هي ما بين 200 و250 كلم في اليوم الواحد، ولا يتأتى ذلك إلاّ بجهدٍ جهيد وبتطبيق نظام البريد السالف الذكر. وهي حالات نادرة الحدوث إلاّ في حال الطوارئ كنشوب الحروب

(1) ماركو بولو : المصدر السابق، ج.1، ص.69-70.

(2) ابن بطوطة : المصدر السابق، ج.3، ص.59.

(3) أنظر:

Pegolotti, op. cit., p.154.

(4) الجوزجاني : المصدر السابق، ج.2، ص.203-204.

(5) البدليسي : المصدر السابق، ج.2، ص.103.

(6) نفس المصدر، ج.2، ص.124.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

والتمرد⁽¹⁾. ونظرا لهذه المميزات فإنها استعملت على نطاق واسع في خدمات البريد عند المغول العظام⁽²⁾، في حروبهم وغزواتهم⁽³⁾.

الجمال: لا ريب أن الجمال استعملت على نطاق واسع عبر جلّ مسالك وطُرق البرية في آسيا، ومن المميزات التي أهلتها لذلك هو استطاعتها حمل سلع أكبر مقارنة بحيوانات النقل الأخرى*، وهو حيوان سهل الانقياد على الرغم من ضخامته⁽⁴⁾، إلا أنّ سرعته لا تزيد عن الحمار، واعتُبر ذلك كأكبر عائق بالنسبة إلى استغلالها كأداة للنقل⁽⁵⁾، غير أنّها لا يمكن التعويل عليها في المناطق الباردة كبلاد الروم على وجه الخصوص⁽⁶⁾، وحتى في بلاد الصين لم تُستعمل على نطاق واسع بحكم وعورة التضاريس هناك في بعض المناطق⁽⁷⁾، ففي بعض المواضع الصحراوية يُستحسن الاعتماد على الجمال بدل الحمير لكونها أكثر حمولة وأقل كلفة في الطعام⁽⁸⁾، فيمكنها الصبر على الماء مدة عشرة أيّام⁽⁹⁾.

وذكر ابن بطوطة أنّه أثناء سفره إلى خوارزم شد انتباهه أن التُّجار لا يستعملون الخيول بحكم وجود صحراء تستغرق الرحلة فيها أربعين يوما لقلّة المراعي والأعشاب، فيضطروا حينئذ إلى استخدام عربات تجرها الجمال⁽¹⁰⁾، كما

(1) ماركو بولو : المصدر السابق، ج.2، ص.73.

(2) أنظر : chinese postal service.. Dans t'oung pao ou Archives Concernant l'histoire, les Langues, La géographie et L'ethnographie de L'Asie orientale, Revue dirigée par Henri Cordier et Paul Pelliot, Vol. 7, Leiden, 1894, p.64.

(3) الجوزجاني : المصدر السابق، ج.2، ص.179.

* نظرا للمكانة التي احتلها الجمال في الحياة الاقتصادية في الجزيرة العربية فإنّ هؤلاء كان لهم مثل مشهور يقولونه عن الجمال: « قلّ الجمال وقلّ الثوب وغلا الثوب وعز الدينار وهم يروون غلت الثياب وقلّت الجمال وقلّت الدنانير». الهمداني : صفة جزيرة العرب، ص.265.

(4) المقدسي عز الدين بن عبد السلام بن غانم (ت. 678هـ/1279م) : كشف الأسرار في حكم الطيور والأزهار، تح. عبد الوهاب محمد، دار الفضيلة، القاهرة، (د. ت.)، ص.116.

(5) ماركو بولو : نفس المصدر، ج.1، ص.70.

(6) عمرو الجاحظ : الحيوان، تح. عبد السلام محمد هارون، ط.2، شركة مكتبة ومطبعة مصطفى البابي الحلبي وأولاده بمصر، القاهرة، 1385هـ/1965م، ج.3، ص.434؛ العمري : المصدر السابق، ج.3، ص.134.

(7) العمري : المصدر السابق، ج.3، ص.52.

(8) ماركو بولو : نفس المصدر، ج.1، ص.115.

(9) الدُميري كمال الدين محمد بن موسى (ت. 808هـ/1406م) : حياة الحيوان الكبرى، ته. وتص. أسعد الفارس، دار طلاس للدراسات والترجمة والنشر، القاهرة، 1992، ص.20. وأنظر أيضا : عز الدين المقدسي : المصدر السابق، ص.115-116.

(10) ابن بطوطة : المصدر السابق، ج.2، ص.260.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ / 13 و14 م

أكد قبله ابن حوقل هذه الحقيقة وهي أن المفازة تُقطع بالإبل* ولا يمكن قطعها بالخيول⁽¹⁾، وأكد الاصطخري بأن أهل خراسان غالبية تنقلاتهم تتم بالجمال⁽²⁾، وفي هذا المضمار، أفاد الجوزجاني بأن الحروب والمعارك التي دارت رحاها عند المغول الجغطائيين تمت بالجمال⁽³⁾، وهو ما يؤكد قول ابن بطوطة، وأفاد ابن العربي من أن أهل الشام لما بلغهم خبر غارة التتار عليهم في عهد أرغون بن أباقا ارتفعت أجرة حمل الجمل من حلب إلى حماة إلى أربعمئة درهم⁽⁴⁾.

الأبقار: استعملت الأبقار والثيران على نطاق ضيق كوسيلة من وسائل النقل عبر طريق الحرير البري، وينبغي الإشارة إلى أن هذا النوع من الحيوانات استعمل في الأماكن السهلة والتي تتوفر على كمية لا بأس منها من المراعي والعشب بحكم أن البقر لا يتحمل الجوع والعطش والتضاريس الصعبة من جبال وصحراء ووديان ومروج مقارنة بدواب النقل الأخرى، وأشار إليها ابن سعيد المغربي من أن الأبقار والعجول تحمل سلعة من تبريز إلى قونية على مسافة تتجاوز الأربعين يوما⁽⁵⁾.

وأفاد التاجر والكاتب الفلورنسي بيجولتي Pegolotti بأن النقل بواسطة الثيران والأبقار تتم بشكل واسع في منطقة البحر الأسود، ووضح بأن العربات التي تجرها الثيران تقطع الطريق ما بين تانا وأسترخان Astrakhan - تقدر بحوالي 775 كم - في ظرف خمس وعشرين يوما، في حين أن نفس المسافة لو استعمل فيها الأحصنة استغرقت مدة تتراوح ما بين عشر إلى اثنا عشر يوما فقط⁽⁶⁾، وهي إشارة ضمنية إلى بطء سرعة الأبقار مقارنة بالأحصنة التي تفوقها بسرعة ضعفين وأحيانا ضعفين ونصف.

واستعملت أيضا في الهند لحمل الأثقال عند عامة الناس في حين أن الخاصة منهم امتطوا الخيول⁽⁷⁾، وأشار ابن العربي أيضا في حوادث سنة 677 هـ / 1278 م أنه حلّ شتاء شديد البرودة في كل من أذربيجان وأرمينيا الكبرى مما أدى إلى هلاك العديد من قطعان الأبقار، وهي إشارة إلى مدى أهميتها في حياة الناس اليومية في تلك الأقاليم

* أطلق على الذكر منه جمل، وعلى الأنثى ناقة، ويُجمع بالإبل والبغير يقع عليهما معا، فحين يُولد فيُعرف سليل، ثم سقُب وخُوار، وفي السنة الثانية يُطلق عليه ابن مخاض، وفي السنة الثالثة فيطلق علي ابن لبون، وفي الرابع حقّ، وفي الخامسة جَدَع، وفي السادسة ثني، وفي السابعة رِباع . وأما التي تستعمل في الركوب فيطلق عليها المطية، وهي كُل ما يمتطى من الإبل، ذكرا كان أو أنثى، صغيرا أو كبيرا. وأما التي تختار وتُفضل في الركوب نظرا لكمال خلقتها فتُعرف بالزاحلة. للمزيد من الشرح حول هذا الموضوع، ارجع إلى: التويري: المصدر السابق، ج.10، ص.64.

(1) ابن حوقل: المصدر السابق، ج.2، ص.402.

(2) الاصطخري: المصدر السابق، ص.273.

(3) الجوزجاني: المصدر السابق، ج.2، ص.194-195.

(4) تاريخ الزمان، ص.348.

(5) ابن سعيد المغربي: المصدر السابق، ص.188.

(6) أنظر: Francis Balducci Pegolotti, *notices of the land routes to Cathay and of Asiatic trade in the first half of the fourteenth century*, In *Cathay and the Way Thither Being a collection of Medieval Notices of China*, Tr. Sir Henry Yule, Hakluyt Society, London, 1814, vol.3, p.146.

(7) العمري: المصدر السابق، ج.3، ص.53.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

على وجه الخصوص⁽¹⁾. كما أشار إليها البديسي أيضا⁽²⁾، ومما يدل على أهمية الأحصنة والبغال والحمير والبقر في نقل السلع واستخدامها في مجال التجارة وهو أن اللصوص لما هاجوا مدينة الموصل ونهبوا سلعها وأسواقها فلما انتهوا من ذلك شرعوا في سرقة وسائل نقل الثجار وهي البغال والحمير والبقر والأحصنة ليتمكنوا من حمل مسروقاتهم⁽³⁾.

ب) العربة

اعتبرت العربة من أهم وسائل النقل البري على طول طريق الحرير، وبحكم وجود بعض الجبال والصحراء والوديان فإنها أعاقَت التنقل بالعربة لاسيما في المرتفعات والمروج، لذا فإنَّ جَلَّ ما تحدثت عنه المصَّادِر حول العربة اختصت به المناطق التي تتلاءم معها، غير أنَّ الغزو المغول أحدث نقلةً وطفرةً في مجال استخدامها كأداة لنقل المعدات والمؤمن. فأحيانا يستلزم ركوبها خاصَّة إذا لم يتعود المسافر على امتطائها كما حدث للراهب باسكال دي فيتري الذي اضطرَّ إلى ركوب عربة تجرها الجمال نظرا لعدم تأقلمه معها، وذلك خلال رحلته من مدينة ساراتشيك Saraitchik الواقعة إلى أرقنث Urganth إحدى مدن الواقعة أقصى بلاد مغول فارس، ويطلق عليها الإيرانيون اسم هوس Hus، كلَّ هذه المسافة استغرقت خمسين يوما، ثمَّ واصل سيره في عربة أخرى تجرها الجمال⁽⁴⁾، ومادام أن هذا الرَّاهب استعمل وسيلة واحدة لقطع هذه المسافة الطويلة وهي العربة التي تجرها الجمال فهي دلالة على الحال الجيدة للطرق في بلاد المغول والذين أجبروا أهالي بعض المناطق على تهيئة المناطق الوعرة لتمكين عرباتهم السير فيها⁽⁵⁾، وأشار سانودو من أن الثَّجار الأوروبيين اعتمدوا على العربات لنقل سلعهم إلى أوروبا⁽⁶⁾.

وأشار ابن بطوطة إلى كثرة استعمالها في آسيا الوسطى، فكانت تجرها الفِراس أو البقر أو الجمال بين اثنتين إلى أربعة دواب، وهذا بحسب نوع عربة وحمولتها، واختلف نوعها بين التي تنقل السلعة وبين المختصة في نقل الأشخاص وقد جُهزت هذه الأخيرة بوسائل الراحة، فبإمكان المسافر أن ينام فيها أو أن يكتب ويقرأ ويتناول الأكل والشرب بكلَّ أريحية وهو على متنها⁽⁷⁾، وأشار ماركو بولو من أن الولاة لما يُرسلوا هدايا الصَّيد إلى الخاقان يبعثونها له في عربات محملة ما تصطاده أيدهم على بعد ثلاثين مرحلة من العاصمة⁽⁸⁾، وهو ما يُوحى بأنَّ الطَّرق في هذا القسم

(1) المصدر السابق، ص. 337.

(2) المصدر السابق، ج. 2، ص. 47.

(3) ابن العربي : تاريخ الزمان، ص. 352.

(4) أنظر: Pascal of Vittoria, op. cit., p.85.

(5) موسوعة تاريخ القفقاس والجركس، ص. 279.

(6) أنظر: Marino Sanudo, op. cit., p.51.

(7) ابن بطوطة : المصدر السابق، ج. 2، ص. 218.

(8) المصدر السابق، ج. 2، ص. 52.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

كانت على أحسن حال بحكم إمكانية استخدام العربية، وأشار ابن بطوطة لما عزم السفر إلى خوارزم أن الجمال تجر العربات في هذه الصحراء⁽¹⁾.

وبجانب العربية وجدت العجلة الصغيرة والتي عادة ما تُستعمل على نطاق ضيق في الأماكن المكسية بالثلج والجليد أين تعجز أقدام المسافرين ودوابهم أن تثبت على الأرض، فيضطر حينها المسافر إلى الاستعانة بالكلاب كبيرة الحجم لتجر العجلة، يُساعدونها في ذلك أظافر أقدامها السير على الثلج دون عناء. وعن كيفية جر الكلاب للعربة فتربط العربية إلى أعناق ثلاثة الكلاب ويقرن فيما بينهم، بحيث يكون صاحبها في المقدمة متبوعا بالكلاب والعربات ولا يحتاج إلى ضربها أو توجيهها وإنما في حال ما إذا توقّف فإنّ الكلاب تتوقّف معه، ويجب عليه في حال إحضار الطعام أن يسبق بالكلاب، وإلا فرت وتركت صاحبها لوحده⁽²⁾.

الماكرون:

انتشرت مهنة تأجير حيوانات النقل عبر الطريق البرية في آسيا منذ قرون خلت، وكان رواج هذه المهنة مرتبطا بازدهار واضمحلال طريق الحرير، فقد أشارت إليها المصادر العربية والأجنبية بصورة قليلة، ومن هؤلاء يُوجد أبو دلف الذي أوردتهم ضمن الأشخاص المكلفون بالنقل الأمتعة وتأجير الحيوانات⁽³⁾، وذكرهم أيضا ابن لقدامة في معرض وصفه للطريق الممتد بين مرو وطخارستان وأورد بأنّ أهل إحدى قرى المفازة كسبهم يعتمد على تأجير دواب النقل وخاصة الحمير التي يقطعون بها مسافات بعيدة ويُقال لهم يركون⁽⁴⁾، وذكرهم أيضا البديليسي⁽⁵⁾. واستطاع هؤلاء الماكرون تقديم خدمات جليّة لرواد وسالكي طريق الحرير نظرا لمعرفتهم بالمسالك واختصارات الطرق وامتلاكهم لدواب وحيوانات مدربة على المسالك الوعرة والمرتفعات الشاهقة، فبفضل هذه الخبرة والوسائل استطاع هؤلاء الماكرون تقليص مسافة ومدة الطريق، وحرصوا على أجرة مرتفعة نظير الخدمة التي يقدمونها للمسافرين*، خاصة وأن كثيرا منهم اضطروا إلى كراء حيوانات النقل لإكمال سفرهم⁽⁶⁾.

(1) ابن بطوطة: المصدر السابق، ج.2، ص.260.

(2) ابن بطوطة: المصدر السابق، ج.2، ص.236.

(3) الرسالة الأولى، ص.57.

(4) المصدر السابق، ص.105-106.

(5) المصدر السابق، ج.2، ص.26.

* من نماذج التي طبقها هؤلاء المؤجرون لربح الوقت وقطع المسافات البعيدة في وقت وجيز والتي ربما تكلف بالطريقة العادية قرابة شهر في حين أن هؤلاء بإمكانهم قطعها في أربعة أيام، ما ذكره الدواداري: « وهناك أناس من أهل تلك الديار عندهم دوابّ فره معتادة لسلوك تلك الأرض وأنّ النّجار يقصدون تلك الطريق لقرب المسافة فإنّهم يقطعون تلك الجبال في أربعة أيام لكن ليلا ونهارا لا ينزلون ولا يستريحون بل لا يزالون يضربون أكفال تلك الدوابّ ويحثّونهم على السير ويسرعون فيه حتّى يقطعون مسافة تلك الجبال »: المصدر السابق، ج.1، ص.104.

(6) ابن بطوطة: المصدر السابق، ج.2، ص.100.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

ومّا يتبادر إلى الذّهن، هو سبب اضطراب التّجار والمسافرين إلى كراء حيوانات النّقل، ألم يكن بوسعهم الاكتفاء بالدّابة التي جاءوا بها من موطنهم؟، ألم يك باستطاعتهم شراء دابة النّقل ثمّ يبيعونها ويشترون مكانها دابة أخرى؟، الواقع أنّه من خلال تتبع واستقراء بعض الرّحلات تتضح حكمة اكتراء حيوانات النّقل، فهذا ابن بطوطة على سبيل المثال لما ارتحل من ساراي إلى سراجوق قاصدا بلاد خوارزم بواسطة خيل بحر العربات اضطرّ إلى عبور النّهر، فباع الخيل بأقل من سعرها الأصلي لأنّها أُجهدت من وعثاء السّفَر**، ونظرا لندني سعرها هناك، واضطراره أيضا إلى ركوب زورق فكل هذه العوامل أرغمته على تغيير وسيلة النّقل، ثمّ ارتأى بأنّ الجمل هو الحيوان الأمثل لإكمال سيره لأنّه سيدخل إلى منطقة صحراوية تتميز بقلّة العشب، فالخيل لا تتلاءم لاجتياز الصّحراء وما تعرفه من نقص في الماء والكلاء، فاضطر حينذاك إلى اكتراء جمل لمواصلة طريقه نحو الجنّوب، وأشار إلى أن الجمل وفي بغرضه، فسار به مدة ثلاثين يوما لا يتوقّف فيها عن المشي سوى ساعتين في النّهار وساعتين في الليل، وسبب ذلك قلّة العشب والمياه فيضطر إلى الأكل وهو على ظهر الدّابة، فهذا الإجهاد كثيرا ما يتسبب في وفاة هذه الجمال، والذي يبقى منها على قيد الحياة لا يمكن الانتفاع به إلّا بعد مرور سنة من العناية والرّاحة⁽¹⁾. فاكترأ حيوان النّقل في هذه الظروف أحسن من شرائه أو المحافظة عليه، فالذي انطلق به من مسقط رأسه حلّ به الجهد فيضطر حينذاك المسافر إلى اكتراء حيوان جديد في تمام الصّحة والقوّة والرّاحة، ربّما للوقت، واقتصادا للمال، ومواصلة للرّحلة في أحسن الظروف.

أما تحديد أجرة النّقل فتضبط قبل الشروع في العملية⁽²⁾، وكانت تزيد أكثر في حال الحروب وتعدد المخاطر⁽³⁾، وازدادت مهمّة هؤلاء المؤجرون لما يُصادف المسافرون أنهارا ساحقة واسعة أو عميقة بحيث تعسر إقامة القناطر فوقها فإنّ الزوارق تبقى هي البديل الأمثل لاجتياز هذا المجرى المائي، فحينئذ لا يجد هؤلاء المسافرون بُدا من الاستئجار بالمكترين الذي يُخصّصون زوارق لهذا الغرض مقابل عمالات يتلقونها من المسافرين أو من الدّولة⁽⁴⁾. وأوضح ابن خرداذبة في هذا الخصوص، بأنّ المكترين كان يجوزتهم جمال مدربة على قطع بعض الأنهار إذ يضعون علامات مميزة أين تتمكن الجمال قطع ذلك النّهر⁽⁵⁾، ولعلّهم كانوا على دراية بالمواضع التي يقلّ فيها منسوب المياه فيها فعمقتها يكون مناسبا لمرور الدّواب، وبالتالي فإنّ التّجار والمسافرين الغريباء لم يكن بوسعهم قطع تلك المسافات دون الاستعانة بخدمات هؤلاء الماكريين.

** وفي هذا الخصوص، أوضح الرّخالة أوليا جلي أثناء رحلته إلى كوردستان سنة 1065 هـ/1655 م، وفي طريقه من سيواس إلى قصبة أولاش حلّ بدواب النّقل وهي الخيول ارهاق شديد إلى درجة أنّها أصبحت عاجزة عن مواصلة السّير ممّا اضطره إلى تركها، أوليا جلي : المصدر السّابق، ص.14.

(1) ابن بطوطة : المصدر السّابق، ج.3، ص.7.

(2) ابن خرداذبة : المصدر السّابق، ص.178-179.

(3) ابن العبري : تاريخ الزمان، ص.348.

(4) ماركو بولو : المصدر السّابق، ج.2، ص.73.

(5) ابن خرداذبة : المصدر السّابق، ص.178-179.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ/13 و14 م

الأدلاء.

لا يقل أهمية الأدلاء عن مهنة الماكزين في تبيان وهداية المسافرين إلى الطريق السهلة والصحيحة، فبحكم أن كثيرا من مقاطع الطريق البرية والبحرية لا يمكن سلوكها إلا بأدلاء، فيقول ابن حوقل في هذا الخصوص: «فلا تسلكها إلا على طرق معروفة، ومياه معلومة إن تجاوزها في أعراض هذه المفازة متجاوز هلك⁽¹⁾». ونظرا لصعوبة المسالك وتعقدها في بعض الأماكن فإن ارتيادها يستلزم الاستعانة بمؤلاء الماكزين، والذين يكونون في العادة من أصحاب البنية القوية، فيجمعون بين مهنة التوجيه والنقل في نفس الوقت، فيحملون ما يعجز عنه عشرات الرجال نظرا للمؤهلات الجسمانية ومعرفتهم بالطرق⁽²⁾، ويلجأ أحيانا هؤلاء الأدلاء إلى الاستعانة بخدمات الكلاب المدربة لمعرفة الطرق خاصة لما تتساقط الثلوج بكثرة وتختفي بعض معالم الطرقات كاللحجر المرصوص بجانب الطريق والأشجار الصغيرة أين تختفي آثار المسير وهو ما يجعل ثمن الكلاب ترتفع بمستوى جنوبي في تلك المناطق فتبلغ ألف دينار أو ما يعادل هذه القيمة نظرا لأهميتها في الدلالة على الطريق⁽³⁾. من أجل ذلك نصح بحولتي التجار الأوروبيين المرتادين إلى المسالك البرية بضرورة الاستعانة بالأدلاء المترجمين وهذا منذ انطلاقهم من تانا⁽⁴⁾، وأشار رحالة اسباني مجهول أثناء طريقه من سمرقند إلى بلاد التتار من أن بلاد هؤلاء محاطة بجبال شاهقة ولا يوجد منذ إليها من هذه الجهة سوى ممر واحد في غاية الضيق⁽⁵⁾، فمن خلال هذا التعقيد يظهر أن الاستعانة بخدمات الأدلاء في مثل هذه المناطق ضرورة بغية تيسير عملية التواصل أثناء عبور الطريق وخاصة في عملية البيع والشراء.

ولم يقتصر الاستنجد بالأدلاء على التجار والمسافرين فحسب، فالجيوش كانوا أحوج إلى هؤلاء من غيرهم بحكم الطابع العسكري الذي يقتضي التعجيل بالدفاع عن الحمى أو الإغارة على الأعداء⁽⁶⁾، وكان انعدام الأدلاء ولاسيما في المسالك المعقدة من أخطر مصاعب المسافرين حتى أنه يُقارن أحيانا مع قلة الماء في الصحراء⁽⁷⁾.

الواقع أن هؤلاء الأدلاء لم يكونوا دوما في خدمة وهداية المسافرين في ظلمات البر والبحر فإنه على الرغم من معرفتهم بالطريق فقد كانوا أحيانا يضلون الطريق فيبتون ليلا أو نهارا كاملا وهم يسرون في الاتجاه الخاطئ⁽⁸⁾. مما

(1) ابن حوقل : المصدر السابق، ج.2، ص.402.

(2) ابن خرداذبة : المصدر السابق، ص.178.

(3) ابن بطوطة : المصدر السابق، ج.2، ص.236.

(4) أنظر: Pegolotti , op. cit. , p.151.

(5) أنظر: Unknown, *Book of the Knowledge of all the Kingdoms*, p.47.

(6) مسكويه : المصدر السابق، ج.7، ص.303؛ ابن الجوزي : المصدر السابق، ج.1، ص.294 و297.

(7) عماد الدين الكاتب الأصبهاني، محمد بن محمد صفي الدين بن نفيس الدين حامد بن آله، أبو عبد الله (ت.597هـ/1201م) : البرق الشامي، نج. فالخ حسين، مؤسسة عبد الحميد شومان، عمان، 1987، ج.3، ص.43.

(8) مسكويه : المصدر السابق، ج.7، ص.303؛ ابن الأثير : المصدر السابق، ج.7، ص.463.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و 8 هـ / 13 و 14 م

يجعل خطأهم هذا يكلفهم الكثير فيقعوا في خطر محقق⁽¹⁾، يؤدي بحياة مرافقيهم وذلك بأن ينتهوا إلى أرض غير صالحة للسير فيهلكون⁽²⁾.

ومن أسوأ وأخطر ما يصدر عن هؤلاء الأدلاء هو تواطؤهم مع عصابات مختصة في السلب والنهب بحيث يتجسس قُطّاع الطرق على القوافل التجارية وينزلهم في أمكنة بعيدة عن أعين السلطات، أن يُحصلوا منهم مبالغ مالية طائلة، كما وقع في إيران قبيل اعتلاء غازان خان عرش الإيلخانية⁽³⁾. وهذا ما نصح به بيحولي التجار بأن لا يحاولوا توفير المال في مسألة اختيار هؤلاء الأدلاء والتي قد تؤدي إلى اختيار دليل السوء بأبخس الأثمان ويترك الأحسن، فاختيار الدليل الجيد لا يكلف الكثير⁽⁴⁾. ويؤكد ذلك قول العرب الرفيق ثم الطريق⁽⁵⁾.

وبجانب خدمات الأدلاء هناك الخدم، والذين لم يرد ذكرهم كثيرا في المصادر ككتب الرحالة، فقد أشار بعض الزهبان أثناء رحلتهم البرية المنطلقة من ساراي إلى بلاد مغول جغتاي أنه حظي بمرافقة خادم يُعرف Zinguo⁽⁶⁾ دون أن يُعطي توضيح آخر غير اسمه وحسن خدمته. ونصح بيحولي اكتراء اثنان من الخدم يُحسنون اللسان الكوماني (التركي)، وبإمكان التاجر أيضا أن يأخذ معه امرأة من تانا تحسن أيضا اللغة الكومانية* على أن استقدام هؤلاء الخدم ليس بالأمر الضروري، غير أن جلبهم توفر وضعاً أكثر أريحية للتاجر أثناء السفر⁽⁷⁾. والذي ينبغي تبيانته في هذا المقام أن التجار وبعد اكتسابهم للعديد من التجارب ومعرفتهم بالطرق البرية والبحرية أصبحوا هم الأدلاء في حد ذاتهم، فقد انضم إليهم بعض المسافرين لإتمام سفرهم كما حدث للرحالة الاسباني المجهول الذي انضم إلى قافلة التجار في الطريق الممتد من السلطانية إلى تبريز⁽⁸⁾.

الواقع أن استغلال الطرق للمسافرين والباحثين أمر مهم لإتمام السفر، وبحكم أن طريق الحرير يقطع مسافات طويلة في الصحراء، ومعلوم أن الطرق الصحراوية غير ثابتة لأن الرياح لا تترك لها أثراً، فانتقال الرمال من مكان إلى آخر يُعقد على سالكي الطرق الصحراوية ارتيادها، فالاهتداء بالوسائل والمعدات أصبح ضرورة حتمية لإتمام السفر.

(1) أبو الفداء عماد الدين إسماعيل بن علي بن محمود بن محمد صاحب حاة (ت. 732 هـ / 1331 م)، المختصر في أخبار البشر، المطبعة الحسينية المصرية، القاهرة، (د. ت.)، ج. 3، ص. 5؛ ابن الأثير: المصدر السابق، ج. 9، ص. 28.

(2) ابن كثير: المصدر السابق، ج. 12، ص. 3؛ ابن خلدون: العبر، ج. 4، ص. 488.

(3) عباس إقبال: تاريخ المغول، ص. 298-299.

(4) أنظر Pegolotti, op. cit., p.151.

(5) أبو منصور الثعالبي: زاد سفر الملوك، ص. 65.

(6) أنظر: Pascal of Vittoria, op. cit., p.84.

* كانت للرهبان ورجال الدين الكنيسة عناية خاصة بتعلم اللغات الأجنبية قبل شروعه في مهمة التبشير في جميع المناطق التي اشتغلوا فيها بآسيا، ووصلت عنايتهم بهذا المجال أن ألفوا قاموساً ضخماً يتضمن اللغات السائدة والمستعملة في الخانات المغولية الأربع، ووصلت عنايتهم بتجار اللاتين أن ألف أحد الزهبان معجماً يضم المفردات والتعابير المستعملة في الحياة التجارية. Golubovich Girolamom, op. cit, T.3, p.11.

(7) أنظر: Pegolotti, op. cit., p.151-152.

(8) أنظر: Unknown, Book of the Knowledge of all the Kingdoms, p.53.

الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير خلال القرنين 7 و8 هـ / 13 و14 م

فقد اضطر بعض سالكي الصحراء لاستعمال البوصلة، وأكد على ذلك الرحالة القشتالي طافور (ت.1484م) في سفره من القاهرة إلى جبل سيناء⁽¹⁾.

ومن خلال ما سبق تبيانه، فإن القوى المغولية والإسلامية والمسيحية أدت دورا محمودا في بعث طريق الحرير من مرقده بعد أن لبث قرونا من الاضمحلال، الأمر الذي أعطى دفعا قويا ومحفزا للعلاقات التجارية بين قارتي آسيا وأوروبا أواخر العصور الوسطى، وعززت أدوات النقل المختلفة من خلال حسن استغلالها في تهوين وتقليل مشاق السفر على طول امتداد طريق الحرير، وهو ما يُفسر كثرة وتنوع الرحلات التي تمت عبر هذا الطريق.

⁽¹⁾ بيرو طافور (ت.1484م) : رحلة طافور في عالم القرن الخامس عشر الميلادي، تر. وتق. حسن حبشي، مكتبة الثقافة الدينية، بورسعيد، 1423هـ/2002م، ص.76.

الفصل الثالث : « ازدهار طريق الحرير وأثره على العلاقات التجارية بين آسيا وأوروبا »

من منتصف القرن 7هـ/13م إلى منتصف القرن 8هـ/14م «.

1) عوامل تنشيط العلاقات التجارية بين آسيا وأوروبا عبر طريق الحرير.

- أ) ازدهار طريق الحرير
 - ب) انتشار المحطات البرية على طول الطريق
 - ج) نجاح سياسة المغول في استقطاب التجار الأوروبيين
 - د) جودة السلع والمنتجات الشرقية
 - هـ) مزايا النقل البري ودورها في جذب التجار الأوروبيين إلى طريق الحرير
- 2) تأثير ازدهار طريق الحرير على التفاعل الزراعي والصناعي بين آسيا وأوروبا.

- أ) تأثير ازدهار طريق الحرير على تبادل السلع الزراعية
- ب) تأثير ازدهار طريق الحرير على الصناعة وانتقال منتجاتها

3) حيوية العلاقات التجارية الآسيوية الأوروبية عبر طريق الحرير.

- أ) نمو حجم التبادل التجاري بين آسيا وأوروبا
- ب) محاولات الأوروبيين احتواء الوساطة التجارية البرية
- ج) تنافس القوى الدولية على طريق الحرير

4) واقع المعاملات المالية ضمن طريق الحرير.

- أ) الضرائب المفروضة على السلع
- ب) المكاييل والموازين المستعملة في أسواق طريق الحرير
- ج) أنواع النقود المتداولة في أسواق طريق الحرير
- د) الانعكاسات المالية على مغول الصين جراء طريق الحرير
- هـ) موقع العملات الإيطالية في حركية تجارة طريق الحرير

5) دور طريق الحرير في إثراء المعارف الجغرافية والاقتصادية لدى الأوروبيين.

- أ) تضاعف عدد الرحلات الأوروبية باتجاه الشرق
- ب) اطلاع العرب اللاتيني على المقدرات الاقتصادية لآسيا الوسطى والصين

6) عقبات طريق الحرير في فترة ازدهاره.

- أ) العوائق الطبيعية
- ب) العوائق البشرية
- ج) منافسة الطريق البحري

حققت العلاقات الاقتصادية الدولية بين الشرق والغرب قبيل نهاية العصور الوسطى حركة كبيرة بفضل الازدهار الذي شهدته طريق الحرير انطلاقاً من الشرق الأقصى وصولاً إلى أوروبا، وأدى هذا الازدهار إلى إنعاش حركة تنقل الأشخاص من تجار ورحالة ومبشرين بين القارتين الآسيوية والأوروبية مما فتح المجال واسعاً لانتقال السلع والأفكار الاقتصادية من الشرق إلى الغرب ومن الغرب إلى الشرق، وكان من الضروري بمكان وجود عوامل وأسباب أسهمت في هذا التحفيز، وأدى ذلك إلى ترتب آثاراً في مجالات عدة، فما هي أسباب هذا النشاط؟، وما هي النتائج المترتبة عليه؟. وإلى أي مدى تأثرت الوشائج التجارية بين القارتين أثناء الفترة التي ازدهر فيها طريق الحرير؟.

1) عوامل تنشيط العلاقات التجارية بين آسيا وأوروبا.

ينبغي أن يُشار إلى أن العلاقات الاقتصادية الآسيوية الأوروبية عبر المسالك البرية خلال العصرين القديم والوسيط لم تعرف نشاطاً ملحوظاً كما عرفت في عهد السلم المغولي* ولا سيما فيما يخص العلاقات التجارية بين القارتين عبر طريق الحرير البري، فقد تطرقت إليها في ثنايا الفصل الثاني إلى عوامل وأسباب ازدهار طريق الحرير البري والذي شاركت فيه الأطراف الفاعلة الثلاثة السالفة الذكر، وهي: (القوى المغولية في الشرق، والقوى الإسلامية في الوسط، وكذا القوى الأوروبية في الغرب)، بالإضافة إلى حسن استغلال وسائل ومعدات النقل، ومما ينبغي التأكيد عليه وهو مدى تأثر ازدهار طريق الحرير على العلاقات التجارية الأوراسية في فترة السلام المغولي.

أ) ازدهار طريق الحرير

عرف طريق الحرير البري منذ بدايات تشغيله ثلاث فترات ازدهر فيها، فالازدهار الأول عاصر أسرة هان الصينية بينما الازدهار الثاني فقد تزامن مع العصر العباسي الأول، والازدهار الأخير جاء مع فترة السلام المغولي، وامتد تأثيره إلى الاقتصاد العالمي بحيث سمح ولأول مرة أن ترتبط أوروبا بالشرق الأقصى عبر علاقات اقتصادية

* ميز بين الإزهار الأول والأخير لطريق الحرير وهو أن الأول كانت فيه المبادلات التجارية والثقافية تتم بين الشرق الأقصى وأوروبا بحجم ضئيل، ولم تك للأوروبيين صورة واضحة عن الصين ولا عن مسالكها البرية المؤدية إليها ولا حتى عن سلعتها، فالحرير على سبيل المثال كان الاعتقاد السائد في أوروبا أنه مادة طبيعة يُستخرج من لحاء الأشجار، ويعود الفرق في ذلك حسب رأي الباحث أن الازدهار الأول لطريق الحرير لم يقم به الأوروبيون مباشرة مع الطرف الصيني وإنما تم غالبته عبر وسطاء تجاريين كاليهود والفرس والعرب والترك، بينما الازدهار الأخير فإن الأوروبيين قاموا به بأنفسهم من غير الاعتماد على الوسطاء إلا في حالات يسيرة، إضافة إلى أنه في عهد الرومان اعتمدوا على الطرق البحرية في اتصالهم بالشرق وهذا الأمر لم يكن متاحاً للرومان إذ عرقل حيوية الطرق البرية العديد من القبائل والدول التي وقفت حاجزاً يعيق توغل التجار والمسافرين الرومان براً إلى الصين. في حين أنه في الفترة الأخيرة لازدهار طريق الحرير اعتمد فيه الأوروبيون على البر الآسيوي أكثر من البحر، وهو ما سمح لهم الاحتكاك بالثقافات والجنسيات والأسواق أفضل من الطريق البحري الذي لا تتاح فيه فرص كثيرة للتواصل الحضاري مقارنة بالمسالك البرية.

وفي هذا الخصوص، يرى الباحث سليمان حزين أن سبب ضعف الاتصال بين العالمين الصيني والأوروبي هو وجود الحاجز الإسلامي؛ أي أن الدول الإسلامية التي يمر عبرها طريق الحرير وغيرها من الطرق التجارية كانت سبباً في إعاقته رقي وتطور أواصر العلاقات التجارية والثقافية بين الشرق الأقصى والغرب الأوروبي طول عهد السيادة الإسلامية في كل من بلاد الشام والعراق وآسيا الوسطى. سليمان حزين : المرجع السابق، ص. 216. وانظر أيضاً:

Eliyahu Ashtor, Op. cit., p.264.

وثقافية مباشرة دون تدخل الوسطاء، وهو ما كان له دور مباشر في بعث حركة الكشوفات الجغرافية الأوروبية في مناطق حيوية من آسيا الداخلية. وحققَت هذه التجارة عوائد مالية خيالية للمشتغلين بها سواء المصدرين أو المستوردين أو الوسطاء⁽¹⁾.

وساهم السلم المغولي في ازدهار طريق الحرير* وذلك عبر فرض الأمن عبر طول امتداده، من مبتدئه عند سواحل البحر الأسود مروراً بالبرّ الآسيوي وصولاً إلى بكين آخر محطة برية وبحرية للطريق، فقد سمحت الغزوات المغولية في بعث المسالك البرية⁽²⁾، وفي هذا المعنى، يُفيد بيچولتي⁽³⁾ من أن الطريق البري الممتد من كافا إلى بلاد الصين أصبح في غاية الأمن والأمان سواء أكان السّفر ليلاً أو نهاراً، وهذا بناء على ما رواه التّجار السّالكون لهذا الطريق، ويُستثنى

(1) فاروق عثمان أباطة : العلاقات الاقتصادية بين الإسكندرية والبندقية في سنة (923هـ/1517م)، في مؤتمر الإسكندرية الدّولي الأوّل حول التّبادل الحضاريّ بين شعوب حوض البحر المتوسّط عبر التّاريخ 15 - 19 يناير 1994، منشورات كلّية الآداب بجامعة الإسكندرية، الإسكندرية، 1995، ج.1، ص.216؛ إدوارد بروي : المرجع السّابق، ص.379.

Edouard Perroy, op. cit., p.337.

(2) أنظر:

(3) أسدت كتب الرّخالة والمبعوثين بنصائح قيمة لسالكي طريق الحرير، وعلى الرّغم من الشهرة والمكانة التي حظيت بهما رحلتي ماركو بولو وابن بطوطة إلّا أنّ هناك تاجر قدم توضيحات وإرشادات مهمة لسالكي طريق الحرير تُقوّي قيمة ما قدمه الرّحّالين السّابقين الذّكر، وهذا التّاجر هو بيچولتي الذي أعطى توجهات سديدة لتجار ملته، فقدم معلومات دقيقة تتعلق بالمنتجات والبضائع المعروضة للبيع على طول طريق الحرير وكذا الأوزان والمكاييل والعملات المستخدمة في أهمّ الأسواق الدّولية. ووصلت إرشاداته إلى حدّ أنّه نصّح التّجار الأوروبيّين عندما يصلون إلى تانا أن يُوفّروا لحاهم لفترة طويلة من الزمن بعدها يواصلوا مسيرهم إلى البرّ الآسيوي، وعلى الرّغم من أنّه لم يُقدم توضيحات بهذا الشّأن غير أنّ المتبادر إلى الذّهن وهو اجتناب استهذافهم ونهبهم من قبل خصومهم في الدّين، فوجود رجال حالقين لحاهم عبر المسالك البرية في أغوار آسيا يُشكل خطراً عليهم إذ أن العام والخاص يدرك بأنّهم غريباء وأنهم مسيحيين أيضاً، وقد أكّد في موضع آخر بأنّ التّجار المسيحيين يتعرضون لمضايقة السّكان المحليين كالمسلمين. وأفاد ابن بطوطة أن سلطان قلقوط كافر ويخلق لحيته كما يخلق لحاهم طائفة من الرّوم - الكاثوليك. دون إغفال أهمية رحلة ماركو بولو والتي احتوت العديد من التّوجيهات والشروحات المفيدة، ومثال ذلك، ذكره لمملكة كرومان التي تُقطع في سبعة أيّام في سهل منبسّط ويصادف أثناء سيره جنان وقلاع وقرى تُهوّن عليه مشاق السّفر غير أنّ المناخ يتغيّر فجأة فيجد فيها المسافر برد شديد لا يقوى عليه إلا بارتداء مزيد من الثياب وعليه بلبس الفرجيات المصنوعة من الفراء ليقاوم هذا الزمهرير. - ابن بطوطة :

المصدر السّابق، ج.4، ص.45؛ ماركو بولو : المصدر السّابق، ج.1، ص.74، وانظر أيضاً : Pegolotti, op. cit., p.151

David Abulafia and Others, *The New Cambridge Medieval History 1198 – 1300 C.*, Cambridge University Press, Cambridge, 2008, Vol.5, p.66.

*يمثل ازدهار طريق الحرير البريّ الرّابط بين الشّرق الأقصى بسواحل البحر الأسود وآسيا الصّغرى في الفترة الممتدة من النّصف الثّاني من القرن 7هـ/13م إلى النّصف الأوّل من القرن 8هـ/14م محل تشكيك من طرف بعض الباحثين المهتمين بالتّاريخ الاقتصاديّ خلال العصور الوسطى، فإثبات أو نفي ازدهار طريق الحرير في الفترة المحددة أعلاه ليس بالأمر الهين بالنّسبة للباحثين باعتبار أنّه لم تُنقل إلينا أي رحلة تفصيلية القادمة من الشّرق الأقصى إلى الغرب الأوروبي، ولم نجد أفضل من كتب الرّخالة لترجمة مدى الازدهار الحقيقي الذي بلغه هذا الطريق إبان الفترة المحددة. وطالما وُجدت حساسيات بين المدرسة الأوروبيّة الغربيّة التي نجل كلّ الانجازات الحضاريّة التي قام بها الأوروبيّون ولاسيما اللاتين منهم وبين المدرسة الإسلاميّة التي تدافع بدورها عن المكاسب والمنجزات الحضاريّة التي قام بها المسلمون. فسأعرض في ثنايا هذا الفصل شهادات لبعض الرّحّالة والرهبان والمسافرين، ومّا يسترعي التّنبه إليه في هذا الخصوص أن رحلة ماركو بولو لم تكن متطابقة مع خط سير طريق الحرير، والسّبب في ذلك وهو أنّه اجتنب المرور بالايخانيات بسبب الصّراع الدائر بينهم، أمّا رحلة ابن بطوطة فإنّها نجّفت المرور بأغلب مقاطع طريق الحرير بحكم أنّه ولج إلى الأراضي الصّينية عبر المسالك البحريّة عوض البريّة وعاد من نفس الطريق.

من ذلك حال موت الخان*، وتنصيب آخر مكانه، ففي تلك الفترة الانتقالية تعرف فيها البلاد حالة من لا استقرار، فيمارسون بعض التضيق على الفرنجة وغيرهم من الأجانب، وإذا أُعلن عن تنصيب الخان الجديد فسرعان ما تختفي هذه المضايقات وتعود الأمور إلى نصابها⁽¹⁾، ويُفيد المؤرخ الاقتصادي روبرت لوبيز من أن الطرق التجارية خلال القرن الثالث عشر غدت أكثر أمناً من ذي قبل ولاسيما تلك الطرق الأكثر استعمالاً كطريق تبريز طرابزون⁽²⁾، ويُضيف هايد من أن هذا الطريق كانت تقطعه القوافل في ظرف ثلاث وثلاثين يوماً، وتمتع بقلاع محروسة شيدها الجنيون بغرض توفير الحماية للقوافل التجارية، وهذا بإذن أمراء أرمينيا⁽³⁾.

وينبغي أن يُشار في هذا الخصوص أن انتعاش التجارة الدولية ولاسيما في العصور الوسطى لا يتوقف على مسألة توفير أمن وسلامة الطرق التجارية فقط، بل ينبغي أن توفر كل متطلبات ازدهارها: كالأسواق، وحماية التاجر وممتلكاته، وفي حال وفاته تُحول إلى أقاربه بكل ثقة وأمانة، وهي نقطة حساسة لم يتوان التجار والمسافرون إلى معرفتها، وقد أشار إليها بيجولتي من أن التاجر إذا حلّ به الموت في المناطق التي تخضع لحكم الميعول فإن تركته تؤول إلى حاكم أو أمير المكان الذي توفي فيه التاجر*، ويُستثنى من ذلك إذا كان مرفوقاً بأقاربه أو صاحبه ويدعي أنه أخاه فإن التركة تؤول للمدعي، وبالتالي يُنقذ ميراث صاحب المال⁽⁴⁾.

فحرية تداول وتبادل الأموال بصفة شفافة في حال إبرام الصفقات التجارية مرتفعة القيمة، فإن كل هذه الشروط لا يمكن بأي حال أن تطبق على أرض الميدان دون اتفاقيات رسمية مع الحكومات أو القوى المحلية المسيطرة على الوضع، لذا فإن كلا من تجار البندقيّة وجنوة حرصوا تمام الحرص، وبدرجة عالية من روح المسؤولية على توثيق كل

* وأعطى ابن بطوطة مثالا جلياً عن المرحلة التي يُتوفى فيها ملك ثم يعقبه آخر، فبينما هو بلاد الصين يتنعم بالأمن والأمان إلى أن تعرض خاقانها (ملكها) إلى القتل من طرف ابن عمه فيروز الذي عزم على نقل عاصمة الحكم من خان بالق بالصين إلى قراقورم ببلاد المغول، وقد صاحبت هذه الأحداث فتن عظيمة تسببت في انسداد الطرق، الأمر الذي حتم على هذا الرحالة تعديل برنامجه رحلته فغيرها من خان بالق باتجاه الغرب إلى السواحل الشرقية الصينية فرجع إلى الخنساء ثم إلى قنجنفو فالزيتون أين وجد سفينة متجهة إلى الهند فامتطأها. ابن بطوطة : المصدر السابق، ج.4، ص.154-157.

(1) أنظر: Pegolotti , op. cit., p.152-153.

(2) أنظر: Robert S. Lopez, *The Trade of Medieval Europe: the South*, In The Cambridge economic history of Europe. Trade and industry in the Middle Ages, 2nd edn, Cambridge University Press, Cambridge, 1987, Vol. 2, p.374.

(3) أنظر: Guglielmo Heyd, *Le colonie commerciali degli Italiani in Oriente nel medio evo*, Stabilimento Tipografico Antonelli, Venezia, 1868, T.2, p.78.

(4) أنظر: Pegolotti , op. cit., p.152.

الشرط السالفة الذكر مع الحكومات الراغبة في إقامة علاقات تجارية معها. وتجلّى ذلك من خلال العقود والاتفاقيات التي أبرمها مع كُُلّ من البيزنطيين والمماليك وإمارة طرابزون ومغول القفجاق ومغول فارس⁽¹⁾.

وتأثّرت العلاقات الأوروبية الآسيوية إيجاباً بالغزوات المغولية لغرب آسيا أيما تأثير، فقد قرّبت القارتين من بعضهما البعض، وأصبحت أكثر حيوية ونشاطاً عما كانت عليه سابقاً، وهذا بسبب سهولة الاتصال البرّي والبحريّ بين آسيا وأوروبّا⁽²⁾، وفُتحت بذلك حدود القارة الآسيوية للأوروبيين⁽³⁾، وكان لاستيلاء المغول على الأراضي الواقعة بين البحر الأسود وبحر قزوين الأثر الأكبر في انتعاش العلاقات التجارية الأوراسية فغدت هذه المنطقة ذات أهمية كبرى للتجار الأوروبيين بحكم موقعها الجغرافي الاستراتيجي بين آسيا وأوروبّا⁽⁴⁾، ونظراً للمهجرات الكبرى التي تمّت إبان الغزو المغولي⁽⁵⁾، ومن ذلك فإنّ خضوع آسيا الصغرى للمغول أفاد التّجار الجمهوريات البحريّة الإيطالية فأصبح بوسعهم شراء ما تجلبه القوافل التجاريّة الوافدة من البرّ الآسيوي لتحط رحالها بالمدن التّالية: إياس، أرض الرّوم، Erzurum، خوي Berkri، بركري Khoi التابعة لدولة أرمينيا الكبرى⁽⁶⁾، وكذا إمارة طرابزون، فيتلقفها تجار أوروبّا دون الحاجة لوساطة تجار المسلمين، ومن جهة المغول فإنّهم أفادوا من هذه العمليات التجاريّة وذلك من خلال فرضهم لضريبة التّمغة Tax de Tamgha⁽⁷⁾ بحكم أن التّجارة عادة ما تتركز بالقرب من مناطق نفوذ القوى المغولية العسكرية أو الإدارة المدنية⁽⁸⁾.

Revue Amitai & Michal Biran, *Mongols, Turks, and Others Eurasian Nomads and the Sedentary World*, Brill, Leiden, Boston, 2005, Vol.13, P.404.

(1) أنظر:

*أشار الرحالة اليهودي رابي بيتاشيا Rabbi Petachia (ت.1225م) الذي زار مناطق متعددة في الشّرق الأدنى قبيل نهاية القرن الثّاني عشر الميلادي من أن الملك (استدرك الرحالة وقال يُطلق عليه لقب السّلطان وليس الملك) العباسي بأنّه في حال ما إذا توفي التّاجر اليهودي في بلاده فإنّ السّلطان يأخذ نصف تركته. أنظر:

Rabbi Petachia, *Travels of Rabbi Petachia of Ratisbon, who in the later end of the twelfth century visited Poland, Russia, little Tartary, the Crimea, Armenia, Syria, the Holy land, and Greece*, Tr. A. Benisch, Messrs Trubner & co. Paternoster Row, London, 1856, p.11.

(2) حافظ أحمد حمدي : المرجع السّابق، ص.291؛ إدوارد بروي : المرجع السّابق، ص.379.

Rev. W. A. Cornaby, op. cit., p. 47-48.

(3) أنظر :

(4) نعمان محمود جبران: محاولات المغول السّيطرة على طريق الحرير، ص.144. وأنظر أيضاً: Clive Day, op. cit., p.86.

(5) Pia Guldager Bilde & Jane Hjarl Petersen, *Meetings of Culture in the Black Sea Region Between Conflict and Coexistence*, Aarhus University Press, Gylling, 2008, Vol. 8, p.54

(6) يُفيد آشثور من أن إياس ظفرت بمكانة كبرى لدى تجار الشّرق والغرب، فقد وصل إليها التّجار العراقيون بواسطة الطّريق البرّي اشتغلوا بتجارة التّوابل، كما وُجد بما أيضاً سنة 1335م تجار من البندقية وجنوة وراجوسا وكريت وقبرص. أنظر: Eliyahu op. cit., p.265.

Ashtor,

(7) حفّضها السّلطان غازان من عشرة إلى خمس في المائة عن كُُلّ العمليات التجاريّة التي تُجرى في أي مدينة تابعة للإيلخانية.

(8) أنظر: Bayarsaikhan Dashdondog, *The Mongols and the Armenians (1220-1335)*, Brill, Leiden, Boston, 2011, Vol. 24, p.114.

وحثَّ التجَّار الصِّينِيُّونَ استفادوا بدورهم من سيادة الأمن على طول طريق الحرير، فتيَّمموا المناطق المعزولة الواقعة غرب الصِّين والهند لممارسة النشاط التجاريِّ عبر بيع الحرير سواء كمادة خام أو على شكل ألبسة جاهزة واستيراد الأحجار الكريمة، وبعض المنسوجات القطنية التي تشتهر بها الهند، وقتناء بعض التَّوابل الغير موجدة في بلادهم⁽¹⁾ أو شراء أقمشة الموسلين نسبة إلى مدينة الموصل* العراقية والتي أخبرنا ماركو بولو بأنَّ كُلَّ الملابس الحريرية والدَّهنية التي تُباع في أوروبا إنما هي ذات منشأ موصلِي (عراقي)⁽²⁾. غير أنَّ صناعتها تضرَّرت في عهد الإيلخانيين*.

وبفضل ازدهار طريق الحرير لم يكد القرن الثالث عشر ميلادي على وشك الانتهاء حتَّى أصبح الأوروبيون يصلون ويجولون عبر الدروب والمسالك البرية والبحرية المؤدية إلى الصِّين، فقد مُنح للأوروبيين ولاسيما البنادقة والجنوبيين دفعا قويا لولوج عالم الشرق، كما أعطى صورة واضحة عن الصِّين والمسالك المؤدية إليها وسلعها⁽³⁾. إلى أن استطاعوا إقامة كنيسة الفرنسييسكان في بكين سنة 1299م، وهذا بفضل جهود مطران (رئيس الأساقفة) وست من مساعديه، وبقيت محافظة على نشاطها إلى غاية سقوط حكم أسرة اليوان سنة 1368م فهُدِّمت ولم تُجدد إلى غاية سنة 1579م⁽⁴⁾.

واستطاع الرَّاهب جون مونت كورفينو الوصول إلى تَبْرِيز عاصمة الإيلخانيين سنة 1291م دون أن يُصادف أي مخاطر تتعلق بقطاع الطرق أو اللصوص بحيث واصل رحلته في أمن وأمان إلى أن وصل إلى عاصمة المغول العظام

(1) إدوارد بروي : المرجع السابق، ص.379.

(2) المصدر السابق، ج.1، ص.56؛ وانظر أيضا: Eliyahu Ashtor, op. cit., p.262.

* يشير آشثور من أن الصَّناعة العراقية تضررت كثيرا عما كانت عليه قبل الغزو المغولي مقارنة بدول الجوار، ويُرجع أسباب هذا التراجع إلى المذابح المغولية والتي استهدفت العمال، وفقدان العديد من الأسواق ولاسيما المتوسّطية منها، والأمر الأخطر هو السياسة المالية الجشعة التي انتهجها حكام المغول في العراق، بالإضافة إلى منافسة الصَّناعة الإيرانية للصَّناعة العراقية. ومع ذلك بقيت العراق تنتج العديد من الأقمشة الحريرية والدياج، وصُدِّر هذا المنتج إلى منطقة آسيا الصَّغرى ودول أخرى، وحافظت هذه السلع على سمعتها في الأسواق الدَّولية ممَّا جعل الطلب يتزايد عليها في النصف الثاني من القرن الثالث عشر الميلادي، ومن الصناعات العراقية التي اشتهرت في هذه الفترة توجد الصَّناعة القطنية.

أنظر : Eliyahu Ashtor, op. cit., p.262.

(3) أنظر: Robin Brown, *Marco polo the Incredible Journey*, Foreword by Jeremy Catto, the History Press, Gloucestershire, 2011, p.15-16.

(4) أنظر: Peter Thomas a Virgine Carmeli, *A chronicle of the Carmelites in Persia and the Papal mission of the XVIIth and XVIIIth centuries*, Eyre & Spottiswoode, London, 1939, Vol.1, p.03.

* يرى صاحب الحلويات البندقية أن أقمشة الموصل الدقيقة عُدت من أفضل الملابس التي ارتدتها النساء الأوروبيات وكذا الملابس الحريرية التي تُنسب إلى دمشق والتي تُعرف بالدمشقي إلى جانب الملابس الحريرية أواخر القرن الثالث عشر الميلادي.

Fabio Mutinelli, *Annali Urbani di Venezia dall'Anno 810 al 12 Maggio 1797*, dalla Tipografia di G. B. Merlo, Venezia, 1841, T.2, P.122-123.

خان بالق أين التقى الخاقان وعرض عليه رسالة البابا التي حضه فيها على قبول دعوة الدّخول في المسيحية⁽¹⁾. وأكّد الرّاهب Jourdain de Séverac على أن تَبْرِيز يُقيم بها عدد لا بأس به من المبشرين المسيحيين⁽²⁾، ومّا يدل على أن طريق الحرير غدا مسلّكا آمنا للمسافرين هو أن الرّاهب نيكولاس بيستويا Nicholas Pistoia اصطحب معه مرافق واحد فقط، ومكث قرابة إحدى عشر عاما لوحده يصول ويجول في الأراضي الصّينية إلى أن تمكن من بناء كنيسة في العاصمة خان بالق بالقرب من مقر إقامة الخاقان⁽³⁾. كما أشار رحالة اسباني مجهول الذي صال وجال في مناطق شاسعة من آسيا إلى حالة السّلم التي صادفها في جلّ تلك المناطق، فحقّى القبائل التتارية القويّة والمهيأة للقتال فإنّها مسالمة مع بعضها البعض، كما أشار إلى دخول عدّة أمم: كالفرس والترك والقوط والمسلمين إلى الحكم المغولي⁽⁴⁾.

وتمتع التّجار والرّحالة الأوروبيّون بالأمن الذي وفره المغول في كلّ فيافي آسيا الوسطى الخاضعة يومئذ للمغول الجغطائيين، فقد لوحظ بعض الحاميات العسكرية بجانب طريق الحرير سنة 1313م سواء الطريق الشّمالي أو الجنوبي⁽⁵⁾. وأكّد على حيويّة تجارة الصّين الرّحالة الانجليزي John Mandeville بأنّها دولة عظيمة وغنية ومليئة بالتجار، فيقصدها تجار من أنحاء متفرقة من العالم كلّ سنة للبحث عن التّوابل وغيرها من البضائع، وذكر من أنّه أمّها تجار من جنوة والبندقية ومناطق أخرى من لومبارديا الإيطالية⁽⁶⁾. وهكذا ظلّت الصّين محل تقدير وإعجاب من قبل الرّحالة الأوروبيّين الذين وفدوا إليها خلال الحكم الصّيني، فهذا المبعوث المسيحيّ يخبر بأنّ مدينة كانتون على سبيل المثال حجمها يفوق البندقية ثلاث أضعاف⁽⁷⁾.

وأكّد الرّاهب الإيطالي أندرو البيروجي Andrew de perugia في العقد الثّالث من القرن الرابع عشر الميلادي بأنّ إمبراطورية المغول الواسعة الأكناف يوجد بها شعوب من مختلف الأجناس والعقائد والملل يعيشون في كنف الحرّية دون أن يُضيق عليهم أحد أو يكرههم على اعتناق أو ترك أي معتقد ديني، وأكّد بأنّ المبشرين المسيحيين يُمارسون أنشطتهم التّنصيرية بكلّ حرّية ودون أي مضايقة، فقد تمتع الرعايا المسلمون واليهود بالحرّية الدّينية تماما كالنصرانيين ولم يُعانوا من أية إعاقة، على العكس تماما ممّا هو معمول به في الهند فقد صادف المبشرون هناك

(1) أنظر: John of Montecorvino, op. cit., p.45-46.

(2) أنظر: Way Jordanus of Severac, *letters of friar Jordanus of the order of preachers*, In Cathay and the Thither Being a collection of Medieval Notices of China, Tr. Sir Henry Yule, Hakluyt Society, London, 1814. Vol.3, P.75.

(3) أنظر: John of Montecorvino, op. cit., p.45-46.

(4) أنظر: Unknown, *Book of the Knowledge of all the Kingdoms*, p.47-48.

(5) أنظر: Reuven Amitai & Michal Biran, op. cit., P.343.

(6) أنظر: John Mandeville, *The Travels of Sir John Mandeville*, Macmillan and Co. Limited, London, 1900, p.139-140.

(7) أنظر: Cl. Madrolle, op. cit., p.7.

صعوبات جمّة حالت دون ممارسة نشاطهم الدّعوي بسلاسة*، بل ودفع كثير منهم الثمن غالبا بأنّ عوقبوا وقُتلوا بوحشية ودفنوا هناك، كالرّاهب نيقولا الكرواتي Nicholas de Banthera والرّاهب أندريوس الأسيزي Andrutius de Assisi، وغيرهم كثير ممن لقي حتفه في الهند من أجل تبليغ رسالة المسيح⁽¹⁾.

ودلّ على حيويّة طريق الحرير البرّي بداية من القرن 14م أن المبعوثين الأوروبيّين ازداد نشاطهم في الصّين بشكل مطرد ما جاء في فحوى رسالة الرّاهب كورفينو أنّه افتقد إلى المسيحيّين الكاثوليك إلى درجة أنّه عجز عن توجيه رسائل إلى البابا في أوروبا يُطلعه فيها عن أحوال التّبشير في ربوع الصّين، لكن منذ بداية شهر جانفي من سنة 1305م لفت انتباهه ازدياد عدد الأوروبيّين المسيحيّين⁽²⁾، ممّا أتاح له بعث رسالة إلى البابا في أوروبا.

ويُضيف نفس الرّاهب بأنّ الصّينيّين يعيشون في أمن وأمان وأهلها مسلمون، فمواطنيها لا يتجرّؤون على حمل السّلاح أو استعماله باستثناء الذين خولهم الإمبراطور للحراسة، فمدينة خان بالق على سبيل المثال سحرّ لها الإمبراطور أكثر من أربعين ألف حارس، وخنساوي يصهر على أمنها أكثر من هذا العدد، وتمثّلان هاتين المدينتين أكبر مدن الصّين من حيث النشاط التجاريّ وارتفاع تعدادهما السّكاني⁽³⁾. وقد أكّد هذه الحقيقة بيحولتي، وذكر بأنّ خان بالق تُدار فيها تجارة عظيمة وقال بأنّها تُمثل منتجع كبير للصّين⁽⁴⁾.

وممّا يؤكّد على حيويّة التجارة في العهد المغولي وهو السّلم الذي ساد أجزاء واسعة الأكناف فسيحة الأطراف، فهذا الرّحالة ابن بطوطة يُشيد بوفرة السّلع والمواد الثّفيسة وقال بأنّه يوجد فيها من الدّهب* والفِضة ما لا يُوجد في البلدان الأخرى، ويؤكد بأنّ الطريق الموصلة إلى الصّين من آمن الطّرق في العالم إلى درجة أن المسافرين يجول ويصول

* إنّ ما ذهب إليه الرّاهب أندرو البيروجي له ما يُبرره، فبلاد الهند الخاضعة تحت الحكم الإسلامي لم يسمح سلاطينها بنشر الدّين والتعاليم وأماكن العبادة الغير إسلامية، على العكس من المغول الذين سمحوا بنشر الديانات وإقامة دور العبادة سواء أكان ذلك للمسلمين أو المسيحيين أو البوذيين، دل على ذلك أن ابن بطوطة أرسل معه ملك الصّين يوم 7 صفر من سنة 743هـ / 11 جويلية 1342م هدايا قيمة لسلطان الهند متمثلة في مائة عبيد وأمة، وخمسمائة ثوب مصنوعة من أجود وأغلى أنواع القماش بالإضافة إلى العطور وأنواع المسك والجواهر والسّيوف وذلك بأنّ يأذن له سلطان الهند ببناء بيت الأصنام في جبل قراجيل ليحجّ إليه الحجاج الصّينيون، فأبى ذلك سلطان الهند وشرط بأنّ يدفع الجزية وأعلمه أن هذا الأمر لا يجوز في ملة الإسلام ثمّ بعث بمهدية أغلى لملك الصّين تطيبا لخاطره، ورفض فكرة بناء معبد بوذي على أراضيه. ابن بطوطة : المصدر السّابق، ج.4، ص.7.

⁽¹⁾ أنظر: Andrew of perugia, *letters from Anderw bishop of Zayton in Manzi or southern China 1326*, In Cathay and the Way Thither Being a collection of Medieval Notices of China, Tr. Sir Henry Yule, Hakluyt Society, London, 1814, Vol.3, p.74-75.

⁽²⁾ أنظر: Montecorvino, op. cit., p.52.

⁽³⁾ أنظر: Ibid., p.96-97.

⁽⁴⁾ أنظر: pegolotti, op. cit., p.153.

* على الرّغم من امتلاك الصّين كميات وافرة من الدّهب إلا أنّ حكّامها في العهد المغولي فرضوا قيودا صارمة على الأهالي والتّجار الصّينيّين من مغبة تصديره للخارج. ماركو بولو : المصدر السّابق، ج.2، ص.130.

تسعة أشهر في الصين ومعه مالٌ عظيمٌ ولا يخشى على نفسه وماله في شيء، وذكر بأنَّ كلَّ بيتٍ صينيٍّ يحتوي على فندق، بإمكان المسافرين المبيت فيه، ويجد كلُّ الأغراض واللوازم من مأكَلٍ ومشربٍ ومبيتٍ⁽¹⁾.

ويُشير آشتور أنَّه في العقدين الثالث والرابع من القرن الرابع عشر الميلادي بلغت التجارة الدولية ذروة نشاطها وعنفوانها، وهذا إثر الصّح الذي تمّ بين المماليك والإيلخانيين عام 1320م واتفاقهم على حرّية التجارة بينهما، فقام تجار من مصر وسوريا برحلات تجارية إلى بلاد فارس وما بعدها إلى أن وصلوا إلى بلاد ما وراء النهر، وفي نفس الفترة قام تجار من العراق بزيارة الأسواق الملوكية في مصر وبلاد الشام، ومن ناحية أخرى فإنَّ تجارة العراق مع إيران ودول آسيا الوسطى نشطت بشكل ملحوظ بعد الفتوحات المغولية، وأصبح التجار العراقيون يزولون نشاطهم التجاري بانتظام مع خوارزم، وسافروا عبر تركستان للوصول إلى الصين، في حين استفاد تجار آخرون من السّلم المغولي لمواصلة نشاطهم مع مغول القفجاق شمال القوقاز، وينقل آشتور عن ابن بطوطة بأنَّه وُجدَ تجارٌ من كربلاء يسافرون عبر طريق القوافل العظيم (طريق الحرير) من بلاد خوارزم إلى الصين كما صادف أيضا تجار آخرين عراقيين في ساراي عاصمة مغول القفجاق، ويؤكد آشتور من أن نشاط هذه التجارة عبر طريق القوافل كان على حساب التجارة البحرية الهندية، و جراء ذلك استطاعت تبرز استقطاب عدد كبير من التجار الإيطاليين إلى أسواقها⁽²⁾.

وخلاصة القول في هذا الموضوع وهو أنَّه كان للمغول دورٌ كبيرٌ في ربط القارة الآسيوية بالقارة الأوروبية تجاريا وثقافيا⁽³⁾، وهذا من خلال بثهم للسّلم عبر الطرق البرية الرابطة بين الشرق الأقصى وأوروبا، وكذا بإقامتهم علاقاتٍ طيبةٍ مع القوى الأوروبية المسيحية⁽⁴⁾.

ب) انتشار المحطّات البرية على طول الطريق:

إنَّ حيوية العلاقات التجارية بين آسيا وأوروبا ما كان لها أن تصل إلى ما وصلت إليه لولا إقامة وتجديد العديد من المحطّات البرية على طول الأماكن التي اخترقها، وقد ساهمت هذه المحطّات بدورها في تسهيل مهمة رواد ومرتادي طريق الحرير البري عبر تسخير مختلف حاجيات المسافرين والقوافل كالدواب الملائمة للنقل، وكذا توفير

(1) المصدر السابق، ج.4، ص.124.

(2) أنظر Eliyahu Ashtor, op. cit., p.264 ; Guglielmo Heyd, *Le colonie commerciali degli Italiani in Oriente*, T.2, p.81.

(3) أنظر: Gerrit Jasper Schenk, *Towards a Comparative and Transcultural History of Disasters Across Asia and Europe*, Springer International Publishing, Cham, Switzerland, 2017, p. 32.

(4) أنظر: Clive Day, op. cit., p.86.

* بحكم أن هذا الطريق تغيرت مساراته في فترة السّلام المغولي فإنَّ الدّراسة ستقتصر على عرض المحطّات التي سلكها هذا الطريق في الفترة المغولية. وقد ارتأيت أن أقسّم المحطّات التجارية إلى أربعة أقسام حسب عدد القوى المغولية والمتمثلة في: المغول العظام، مغول جغتاي، مغول فارس، وأخيرا مغول القبيلة الذهبية. ويجدر التنبيه إلى أن هذه الدّراسة أشارت في الفصل الأوّل أبرز المحطّات المزدهرة منذ بدايات تشغيل طريق الحرير إلى نهاية القرن 6هـ/12م، وسأقتصر في هذا الموضوع ذكر بعض المحطّات التجارية المبنوثة عبر طريق الحرير خلال الفترة المغولية أي من مطلع القرن 7هـ/13م إلى منتصف القرن 8هـ/14م.

الطعام والشراب والمبيت وغير ذلك من متطلبات الترحال، ودل على أن هذه المنشآت والعمائر قامت بدورها على أحسن وجه أن ييجولتي نصح المسافرين المتوجهين من تانا إلى الشرق بعدم المبالغة في التزود بالطعام سوى بعض الطحين والسمك المملح وطمأن التجار بوجود اللحوم بكثرة على طول الطريق، وذكرهم أيضا بوجود محطات رئيسية عند الانتقال من مكان إلى آخر بمسافة محدّدة بخمس وعشرين يوما، كما نوّه بأمن المسالك البرية⁽¹⁾، وأكدّ الرحالة الاسباني بوفرة اللحوم والحليب في هذا الطريق على الرغم من أنّه قطع ثلاثين يوما دون أن يُبصر مدينة أو بلدة⁽²⁾، ومعلوم أن قلّة المئونة في منطقة تُحتم على المسافرين الابتعاد عنها⁽³⁾، ومّا يدل على أن هذه المحطّات قامت بدورها ما رواه الرحالة ماندفيل الذي أكّد بأنّ الطريق إلى الشرق عموما وفي الصّين خصوصا مزوّدة بالعديد من المدن باستطاعة التجار أثناء رحلاتهم العثور عليها، وغالبا ما تكون ممتلئة بالسلع والبضائع مشهود لها بالجودة على المستوى العالمي⁽⁴⁾.

واعُتبرت محطات المعول العظام الأهم مقارنة بالمحطّات الأخرى بحكم أنّ حركة السلع والبضائع كانت في الغالب تتم من الشرق صوب الغرب، وحوت هذه الدولة على عدد هائل من المدن، فذكر ابن العبري بأنّ غداة جلوس قوبلاي على العرش كانت تحت إمرته أكثر من أربعمئة مدينة⁽⁵⁾، ويُضيف ديورانت نقلا عن أحد الرحالة الأوروبيين زار الصّين خلال القرن الرابع عشر الميلادي وأحصى بها أكثر من مائتين مدينة كلّ واحدة منها تُفوق حجم مدينة البندقيّة*، ويؤكد ماندفيل من أنّه أحصى في الشرق أكثر من ألفين مدينة عظيمة وغنية دون احتساب بقية المدن الصّغرى⁽⁶⁾، ويُفيد ماركو بولو بأنّ أكثر من مائتين مدينة صينية تتمتع بمزايا النقل البحريّ والنّهري وهو ما سهّل مهمّة التجار⁽⁷⁾، ومن بين المحطّات التجاريّة التي بلغت شأوا كبيرا في المجال التجاريّ، يوجد:

بكين: تُعرف أيضا بـ خان بالق Khan-Balik⁽⁸⁾، وخان باليق⁽⁹⁾، وأطلق عليها ماركو بولو مدينة الخان Cambaluc⁽¹⁰⁾، وعرفها الصّينيّون باسم دا دو Da-du قيل نسبة إلى أحد ملوكها⁽¹¹⁾، وقيل بأنّ دا دو بمعنى

(1) أنظر: Pegolotti, op. cit., p.152.

(2) أنظر: Unknown, *Book of the Knowledge of all the Kingdoms*, p.51.

(3) ابن بطوطة: المصدر السابق، ج.2، ص.236.

(4) أنظر: John Mandeville, op. cit., p.140.

(5) ابن العبري: تاريخ الزمان، ص.281.

* قدر عدد سكان مدينة البندقيّة في منتصف القرن الخامس عشر على ما يروى من سبعين ألف، من غير الأجانب. طافور: المصدر السابق، ص.170. ديورانت: المرجع السابق، ج.4، ص.232.

(6) أنظر: Mandeville, op. cit., p.135.

(7) المصدر السابق، ج.2، ص.160.

(8) وردت كثيرا في المصنفات الإسلامية، ومن هذه المصنّدين: يوجد: الذهبي: المصدر السابق، ج.45، ص.187؛

(9) ابن العبري: المصدر السابق، ص.281.

(10) المصدر السابق، ج.2، ص.32.

(11) العمري: المصدر السابق، ج.3، ص.131.

العاصمة العظيمة⁽¹⁾. حدد موقعها الفلكي ابن سعيد المغربي من حيث الطول بمائة وأربعين درجة وبالنسبة للعرض خمسا وثلاثين درجة وخمس وعشرين دقيقة⁽²⁾، ويعود تاريخ تأسيسها إلى القدم، غير أنَّ المَؤُول لما توغلوا في الصَّين في عهد جنكيز خان وابنه أوكتاي لم تكن لهم عاصمة في ممالك الخطأ، ولما منح منكو قَاآن الصَّين لقوبيلاي وَجد فيها مؤهلات العاصمة، بحكم أنها عامرة وتُحيط بها المدن والممالك العظيمة فاتخذها عاصمة لدولته، وقد نالت هذه الحُظوة في عهد ملوك الخطأ، وعُرفت في لغتهم باسم: « جونكدو »، غير أنَّها خُربت في عهد جنكيز خان، فأعاد قوبيلاي تعميرها، وشيّد مدينة أخرى بجانبها، عُرفت « داي دو »، فاندجت المدينتين، وأصبحت واحدة⁽³⁾، وبلغت من اتساع إلى درجة أنها احتوت على سبعة عشر برجاً، بين كُلِّ برج وآخر فرسخ واحد، وبحكم موقعها الهام، فقد وفد إليها النَّاس من أنحاء متفرقة من الصَّين وخارجها إلى أن اضطروا إلى إقامة عمائر خارج أسوارها كالفنادق لاستقبال التُّجَّار والمسافرين الأجانب⁽⁴⁾.

بالغ قوبيلاي في إقامة العمائر والزخارف في عاصمته الجديدة*، فسخر ثمانية عشر ألف عامل لتشيد الأساسيات القاعدية للمدينة، كما شقَّ شبكة من الطُّرقات المتعامدة⁽⁵⁾. وجلب إليها أشجاراً مختلفة، وزين بها حدائقها، وزاد في روعة منظر هذه الحاضرة وجود نهر متسع يمتد من الجهة الشماليَّة للمدينة، فعظُمت أهمَّيتها التجاريَّة بوجود نهر يربط بين بكين والبحر المحيط عبر الخَلِيج، غير أنَّه كان في البداية ضيق لا يسمح بدخول السَّفن للعاصمة فاضطروا إلى استعمال الدواب لحمل السِّلَع، وأمام هذه المصاعب أمر قوبيلاي بحفر نهر كبير ليصب فيه النهر المتصل بالمدينة، وهكذا غدت بكين تتصل بالفروع النَّهرية وبالمدن والموانئ الأساسيّة في التَّجارة على شاكلة خنساى وزيتون

(1) جون مان : المرجع السَّابق، ص. 140.

(2) ابن سعيد المغربي : المصدر السَّابق، ص. 164.

(3) ماركو بولو : المصدر السَّابق، ج. 2، ص. 32؛ العمري: المصدر السَّابق، ج. 3، ص. 131.

(4) ماركو بولو : نفس المصدر، ج. 2، ص. 32-34.

* يروي جون مان بأنَّ منطقة بيهاي بارك Park de Beihai الواقعة اليوم في قلب العاصمة الصَّينية بكين مازلت تدين كثيراً لمنجزات قوبيلاي المعمارية، ومن هذه المنشآت التي بُنيت في الحقبة المغولية ومازالت آثارها إلى اليوم، يُوجد: جسر السَّلام الخالد Eternal Peace Bridge المبني من الرَّحام، ومما يزال يراه النَّاس اليوم ويستمتعون برؤيته تلك المنحدرات المزينة بالأشجار الجميلة والتَّادرة والسَّلام المنعرجة، ومما يسترعي الانتباه إليه وهو أن الخاقان قوبيلاي عادة ما كان يُطلق أسماء جذابة وذات صبغة شعريَّة على شاكلة « النَّدَى الدَّهْيِي »، و« قوس قزح اليشم »، و« الانسجام الخالد »، و« السَّعادة الجذابة »، وهي أسماء ما زالت تُطلق إلى اليوم، ومما يتوق السَّياح اليوم إلى رؤيته تلك البحيرة والجزيرة التي أمر قوبيلاي المهندسين إلى تشيدها، وقد أشار إليها بالتفصيل المؤرخ الهملداني: نفس المرجع، ص. 137.

(5) جون مان : نفس المرجع، ص. 139.

وغيرها من المدن المطلّة على البحار الجنوبيّة للصين⁽¹⁾. ومّا يدل على ارتباط هذه الحاضرة بسمرقند إحدى محطات طريق الحرير أن العمري حدّد المسافة بينهما مع الإشارة إلى أهمّ المحطّات **.

توفّرت بكين على سلع ضخمة، وهو ما ساهم في رخاء الأسعار بها، إلى درجة وجود جلّ أنواع الخضر والفواكه باستثناء العنب الذي يتضاءل بها، ومن جانب الثروة الحيوانية فعدد مهول ممّا يعسر عدّه وإحصاؤه، فتزد إليها السلع وتُورد عن طريق البرّ والبحر⁽²⁾، لذا فإنّ بكين في العهد المغولي عُدّت من أكثر المدن في مجال المعاملات التجاريّة والماليّة إلى درجة أنها تُفوق مدن الهند مجتمعة⁽³⁾. وذكر ابن سعيد المغربي بأنّها وصلت إلى درجة من الاتساع مالا يصدّقه أحد، باستثناء من أبصرها بعينه⁽⁴⁾. وبحكم هذه الرخابة فإنّ السُلطات المغولية سخّرت رجال الشرطة ليسهرها تنظيمها ليلا ونهارا⁽⁵⁾. وهذا ما ساهم في استقطابها للتجار الأجانب من كلّ فجّ عميق. واشتهرت في الصّين مدن ومراكز تجارية أعطت لطريق الحرير دفعا قويا في مجال التجارة، ومنها، يوجد: شانغان⁽⁶⁾، وكاشغر⁽⁷⁾.

سمح الموقع الاستراتيجي الذي تمتعت به خانية مغول جغتاي بأنّ تقوم بدور محوري في المحطّات التجاريّة لطريق الحرير البرّي بحكم أنّها اعتبرت كهمزة وصل بين المغول العظام شرقا ومغول فارس غربا، وعلى الرّغم من أن العديد من المراكز التجاريّة تأثّرت سلبا بالغزوات المغولية وما انجرّ عنها من تدمير هائل في الهياكل والمنشآت إلّا أنّه سرعان ما استرجعت عافيتها⁽⁸⁾ في مجال الطّرق والتجارة الدّوليين، فمأل التّاجر كان محفوظا عند حكام تركستان، سواء أكان

(1) الهمداني: جامع التواريخ، تاريخ خلفاء جنكيز خان من أوكتاي قآن إلى تيمور قآن، ص. 271-272.

** رسم العمري خريطة دقيقة يربط فيها بين حاضرة سمرقند بالعاصمة بكين، فمن سمرقند إلى نيلي عشرين يوما، ومن نيلي إلى مالمق عشرين يوما، ومن المالمق إلى قراجواجا إلى قمحو الواقعة في أوائل بلاد الخطا أربعين يوما، ومن قمحو إلى خان بالق (بكين أربعين يوما)، ولما وصل إلى تحديد المسافة بين بكين والخنساء ذكرين طريقين، الأوّل في البرّ والثاني في البحر، وكلاهما يستغرق قدر أربعين يوما، وبين بكين ومدينة زيتون البحريّة قرابة شهر. المصدر السّابق، ج. 3، ص. 133-134.

(2) العمري : المصدر السّابق، ج. 3، ص. 134.

(3) ذكر ابن كثير هذه المدينة لما جاء رسل قتيبة بن مُسلم الباهلي إلى الملك الصّيني، وحينها لم تكن بكين عاصمة لأسرة التانغ وإنما عاصمتهم يومئذ تشانغان التي يُطلق عليها العرب خمدان، فالوصف السّالف الذّكر إنّما كان في عهد قوبيلاي لما اتخذها عاصمة للملكه، ومّا يؤكّد هذا وهو أنّه مع انتهاء عهد قوبيلاي لم يُولد ابن كثير إلا بعد ست سنوات، فبإمكانه أن يؤرخ لفترة سبقته قرابة القرن من الزمان. المصدر السّابق، ج. 9، ص. 161.

(4) المصدر السّابق، ص. 164.

(5) ماركو بولو : المصدر السّابق، ج. 2، ص. 35.

(6) سبق الإشارة إليها في الفصل الأوّل من هذه الدّراسة، غير أنّي تحدّثت عنها في عهد الأسرتين الصّينيتين هان وتانغ، على الرّغم من أن المغول لم يتخذوها عاصمة لهم في عهد أسرة يوان، إلّا أنّها لم تفقد مكانتها كمحطة رئيسية من محطات طريق الحرير، غير أنّها لم تعد نقطة بداية طريق الحرير، ففقدت هذه الخطوة لصالح بكين والتي شيدت وفق التصميم العمراني لشنغان. جون مان : المرجع السّابق، ص. 138.

(7) تعتبر أهمّ محطة تجارية بالنّسبة لطريق الحرير نظرا لتوسطها العالم الصّيني وآسيا الوسطى، والملاحظ أنّها حافظت على حيوتها خلال كل فترات ازدهار الطّريق، ونظرا لانتعاش الاقتصاد الذي وصلت إليه كاشغر خلال خضوعها للمغول العظام فإنّ أهلها جعلوا من التّشّاط التجاري والصّناعي مصدرا رزقهم، فقد أمّتها الثّجار من مختلف أصقاع العالم كما عُرفت أيضا بالنّشاط الفلاحي، ووجدت في هذه الحاضرة سكان يديون بالمسيحيّة التّسّطورية يعيشون مع غالبية سكان المدينة والذين يديون بالإسلام. ماركو بولو : نفس المصدر، ج. 1، ص. 106.

(8) أرمينيوس فاميري : المرجع السّابق، ص. 180.

حيا أو ميتا⁽¹⁾. فانتشر بذلك العدل والأمن على طول الطريق التجاري الممتد من نهر سيحون⁽²⁾ أقصى بلاد ما وراء النهر إلى تبريز. ومن هذه المحطات التجارية التي اضطلعت بدور محوري في تنشيط وازدهار طريق الحرير، يوجد:

بخارى: مثلت أهم محطة من محطات هذا الطريق وأبرز حواضره، وعدّها الجويني بأنها زبدة بلاد ما وراء النهر، وإلى جانبها وجدت أيضا سمرقند التي نعتت بمكانة استراتيجية، وهي ثاني اثنين من مدن ما وراء النهر، واعتبرها الجويني من أفضل وأطيب البقاع، وأجملها جنانا وهواء وتربة وماء، وانفردت بلخ عن سائر مدن ما وراء النهر بوفرة الغلال وسعة المساحة، ونظرا لمكانة موقعها فإنها حظيت بمكانة في الشرق تقارب ما حظيت به مكة في غرب آسيا⁽³⁾، وعلى الرغم من المنزلة المرموقة التي تبوأها هذه المحطة التجارية إبان الحكم العباسي والدوليات المستقلة في بلاد المشرق إلا أنها تأثرت كثيرا بالغزو المغولي⁽⁴⁾، وهذا ما أكده ماركو بولو مستدلا بغياب الزواج التجاري الذي عُرفت به المدينة من قبل، إلى درجة أن المسافرين وعلى بعد يومين من بلخ لا يوجد فيها السكان إلا في المرتفعات الجبلية طلبا للأمان، وخوفا من قُطّاع الطرق الذين يجوسون القرى والطرق⁽⁵⁾، إلى درجة أن أصبحت مزارا للزهاد، ولم تسترجع عافيتها إلا في أواخر القرن الثامن الهجري/الرابع عشر الميلادي⁽⁶⁾.

مرو: حظيت هذه المحطة التجارية بأهمية كبيرة بالنسبة لطريق الحرير البري بحكم أنها تعتبر ملتقى الطرق التجارية، ولاسيما الطريقين التجاريين القادمين من الشرق الأقصى: الأول منهما، شمالي القادم من طقشند وبخارى. والطريق الثاني، جنوبي قادم من المحطتين البارزتين كاشغر وبلخ. ولم تستطع مرو التهوض من الدمار الذي حلّ بها، ولم يكن بوسعها استرجاع حاضرتها التي بلغت قبل الغزو المغولي⁽⁷⁾.

(1) أورد العمري نقلا عن بدر الدين لؤلؤ صاحب الموصل الذي أشار إلى مصنفه من قبل ذكر بلاد ما وراء النهر بأنّ التاجر والمسافر لا يحتاج فيها إلى زاد أو متاع أو رفيق أو من يدلّه على الطريق نظرا لاستتباب الأمن وتوفر الأقوات والمبيت بها، وحدث أن قافلة تجارية متجهة إلى تبريز مات أحد تجارها ومعه مال كثير وبضاعة عظيمة القيمة غير أنّه لم يكن له وارث أثناء سفره، فما كان من نواب ديوان السلطان إلا أنّ احتاطوا على ماله، ولما وصل الخبر إلى سلطان التاحية غضب على نوابه وأنبههم عن صنيعهم هذا، وقال لهم ما لنا نحن ولأموال التاجر ومعه رفاق هم أعلم بحاله، فورثته أولى بتركته، وإن لم يكن له ورثة فرفقاه أحق برفيقهم من ميراثه، ثم أمر السلطان بأنّ تُسلم تركة هذا التاجر التي ناهزت ثمانمائة ألف درهم، فامتنعوا بحجة أن لا أحد يرثه منهم ولا حتى في بلده، واقترحوا أن تُسلم هذه التركة لبيت مال المسلمين في المكان الذي مات فيه، فأبى عليهم السلطان وقال لا نأخذ ميراث أي أحد عدا من مات من بلاده، ثم أكملت القافلة المسير وسلموا تركة رفيقهم إلى حاكم تبريز لأنه ينتمي إليها. المصدر السابق، ج.3، ص.152-153.

(2) وتجدر الإشارة إلى أنّه في فترة السيادة المغولية استبدل استعمال مصطلح سيحون وجيحون فعرف النهر الأول باسم « أمويه » أو « أمودريا »، وأما جيحون فغلب عليه اسم « سيردريا ». ليسترنج : المرجع السابق، ص.477.

(3) الجويني : المصدر السابق، ج.1، ص.122 و140 و153.

(4) البناتكي : المصدر السابق، ص.408.

(5) المصدر السابق، ج.1، ص.94.

(6) كي ليسترنج : المرجع السابق، ص.464.

(7) البديسي : المصدر السابق، ج.2، ص.16.

ومّا يستدعي الإشارة إليه أن الحياة الثقافية في بلاد ما وراء النهر الخاضعة يومئذ للحكم الجغطائي بقيت متأثرة سلبا بالحروب المغولية، وعلى الرغم من المجهودات التي بُذلت في سبيل النهوض بهذه المراكز الحضارية إلا أنّها بقيت أقلّ شأنًا من نظيراتها في الإيلخانية والتي أفادت من كبوتها واستعادت المقوّمات الحضارية خاصّة في شقها الثقافي والاقتصادي⁽¹⁾.

مثّلت بلاد فارس مرحلة مهمّة من مراحل طريق الحرير البرّي والبحريّ على مدى فترات رواجه، مستفيدا من اهتمام خانات المغول بالتجارة الداخليّة والخارجية، وهو ما انعكس فعلا على حيويّة الطرق التجاريّة، وأفاد الغياثي بأنّه في عهد السلطان غازان سخّر موضعا يُعرف بـ « بدار السيّادة » وُقِّعت على الفقراء وعابري السبيل، ووُجدت في معظم المحطّات التجاريّة بالإيلخانية، وذلك في كلّ من: تبريز، شيراز، أصفهان، الموصل، بغداد، والحلة⁽²⁾، ومن ذلك برزت العديد من المحطّات التجاريّة في هذه الإيلخانية، ومن أعظمها، يوجد:

تبريز: تبوّأت شهرة كبيرة إقليميا ودوليا، وظلّت محل اهتمام وتقدير الخانات الإيلخانيين، وحدد ابن سعيد المغربي موقعها الفلكي بثلاث وسبعين درجة طولاً، وتسع وثلاثين درجة وعشرة دقائق عرضاً⁽³⁾، فموقعها الاستراتيجي أهلها لتتبوأ صدارة المراكز التجاريّة، وقد قصدتها تجار من مختلف الأصقاع كالأوروبيين والهنود فضلاً عن المناطق المجاورة لها، فحصلوا ثروات طائلة بسبب انشغالهم بالتجارة النخبوية من ذهب ولؤلؤ وأحجار كريمة وحرير⁽⁴⁾، وقد عدّها الرحالة الاسباني من بين أعظم المدن في العالم، وذكر من أنّها تتميز بمناخ معتدل وجميل⁽⁵⁾، ففي عهد غازان خان تمّ تزيينها، وأنشئت مجموعة من المرافق خدمة لقاطنيها ومسافريها، فأقيم مرصدا فلكيا، ومدارس للعلوم الدّينية والدنيوية⁽⁶⁾، فكان لأهلها دراية بعلوم شتى ومنها علم النجوم⁽⁷⁾، ونظرا لكثرة تعداد النصارى أقيم فيها ديرا يُسمى القديس التقي برسامو، كما وُجدت فيها أيضا أسقفية اليعاقبة⁽⁸⁾، ووصلت عناية الإيلخانيين بحضارتهم أن أقاموا بالقرب منها مدرسة وخانقاه وبيمارستان ودارا لتدريس القرآن وعلم الحديث، وحاولوا إقامة سور حول حاضرة تبريز بحيث تُدمج البساتين والعمارات داخل هذا السور إلا أنّ هذا المشروع لم يكتمل⁽⁹⁾. وما يُميزها عن غيرها من المدن أن مبانيها من

(1) أرمنيوس فاميري : المرجع السابق، ص.180-181.

(2) الغياثي : المصدر السابق، ص.56.

(3) المصدر السابق، ص.173.

(4) ماركو بولو : المصدر السابق، ج.1، ص.64.

(5) أنظر: Unknown, *Book of the Knowledge of all the Kingdoms*, p.53.

(6) بروكلمان : المرجع السابق، ص.393.

(7) أنظر: Unknown, *Book of the Knowledge of all the Kingdoms*, p.53.

(8) ماركو بولو : المصدر السابق، ج.1، ص.66؛ الصيّاد : الشرق الإسلامي في عهد الإيلخانيين، ص.194.

(9) الغياثي : المصدر السابق، ص.56.

الكلس والجبس⁽¹⁾، وهذا ما يعكس مدى الثراء الذي وصل إليه التبرزيون. ويُفيد هايد من أن البنادقة أقاموا بها قنصلية في حدود سنة 1325م، ثمّ هذا الجنويون حذوهم سنة 1341م⁽²⁾.

غير أنّ تَبْرِيْزَ تراجعت مكانتها كعاصمة سياسية للإيلخانيين لصالح السلطانية الواقعة شمال العراق في الجبال الفاصلة بين نهري زنجان وأبهر، ومع ذلك لم تفقد مكانتها التجارية بحكم موقعها الممتاز⁽³⁾ على طريق الحرير، وقصدها التجار من مختلف الملل والنحل وحتى المبعوثون الكنسيون القاصدون بلاد المغول العظام والصين مكثوا فيها مدة معينة ثمّ أتموا سفرهم كالتراهب جون مونتي كورفينو السالف الذكر، والذي مكث فيها ثلاث سنوات، ثمّ واصل سفره⁽⁴⁾. ومن المصاعب التي واجهت المدينة أنّه في ليلة الأربعاء 27 جمادي الأخيرة 671هـ/ 18 جانفي 1273م ضربها زلزال قوي أثر على بناياتها، وتسبب في مقتل أكثر من مائتين وخمسين من قاطنيها⁽⁵⁾. ومن محطات بلاد مغول فارس، توجد أيضا: همدان فقد سُخر فيها رباطٌ عُرف بالسكّ ووقّف عليه الأوقاف، وشرطوا على المنتفعين منه من المسافرين وعابري السبيل خدمته⁽⁶⁾.

ويجدر التنبيه إلى أن خانية المغول القفجاق اكتسبت بعض مدنها المطلّة على سواحل البحر الأسود أهمية بالغة بالنسبة لطريق الحرير البرّي ولاسيما الشماليّ منه نظرا لموقعها الجغرافي الملائم، باعتبارها محطة لالتقاء الطرق البريّة والبحريّة والنهرية، وعلى الرغم من وفرة أسواقها بالمتاجر الروسية والسلافية والذين جلبوا السلع الشماليّة وخاصة الفراء لم يتمّ فيها بيع وشراء السلع الشرقيّة من توابل وحرير، واعتُبرت سولديا (سوداك) أهمّ محطة تجارية في سواحل البحر الأسود فكانت ترد إليها سلع من الإيلخانية والقفجاق وآسيا الصغرى⁽⁷⁾.

تأثّرت معظم الأسواق والمراكز التجاريّة المبثوثة عبر طول الطريق بالحركة والعنفوان، واعتُبر شرق البحر المتوسط أكبر سوق مشترك يفد إليه مختلف التجار من قارات العالم القديم آنذاك آسيا وأوروبّا وإفريقيا، وغدت صور كأبرز مركز تجاري شامي مطل على المتوسط، نظرا لوصل سلع الشرق الأقصى إليها عبر القوافل التي تسلك الطرق البريّة⁽⁸⁾.

(1) ابن سعيد المغربيّ: المصدر السابق، ص. 173.

(2) أنظر: Guglielmo Heyd, *Le colonie commerciali degli Italiani in Oriente*, 1868, T.2, p.84.

(3) بروكلمان: المرجع السابق، ص. 393.

(4) أنظر: Montecorvino, op. cit., p.45; Henri Cordier & others, op. cit., Vol. 3, p.04.

(5) ابن العربي: تاريخ الزمان، ص. 329.

(6) الغياثي: المصدر السابق، ص. 56.

(7) فرنسيس وود: ماركو بولو هل وصل إلى الصين، تر. فاضل جتكر، مر. زياد مني، قدمس للنشر والتوزيع، دمشق، 1999، ص. 28. وانظر أيضا: Mihnea Berindei et Giustiniana Migliardi O'riordan, op. cit., p.494.

(8) كُولْن كلير: المرجع السابق، ص. 4.

حظيت آسيا الصغرى بمكانة مرموقة في العلاقات الدولية خلال العصور القديمة الوسطى وخاصة في مجال التجارة الدولية ومراكز العبور، ومما يدل على مكانة إقليم آسيا الصغرى في التجارة الدولية أن الرحالة ابن بطوطة شاهد تجار من مصر والشام يترددون على أسواقها⁽¹⁾، وأدت دورا كبيرا في مجال الطرق التجارية الدولية الرابطة بين الشرق الأقصى وآسيا الوسطى⁽²⁾، وفي عهد السلام المغولي غدت همزة وصل بين طريق الحرير الرابط بين بلاد فارس الخاضعة يومئذ للإيلخانيين وبين أوروبا عبر البحر الأسود ومن ثم المتوسط، ومن ذلك، وجد تجار أوروبا والمغول ضالتهم في آسيا الصغرى وشواطئ البحر الأسود⁽³⁾، وازدادت مكانة هذه المنطقة إثر النزاع العسكري بين الإيلخانيين والمماليك⁽⁴⁾، وعلى الرغم من المحاولات المضنية التي بذلها الإيلخانيون في سبيل احتلال وضيم آسيا الصغرى فإن مساعيهم تلاشت كسراب بقيق⁽⁵⁾، فسلكت التجارة الطرق المحلية عوض طريق الحرير القديم غير أن تأثيرها في التجارة الدولية ظل تأثيرا ثانويا⁽⁶⁾.

طرابزون: تقع عند الساحل الجنوبي للبحر الأسود، تمتعت بموقع جغرافي هام أهلها للقيام بدوري محوري في مجال الطرق التجارية الدولية وفي مقدمتها طريق الحرير⁽⁷⁾، واعتبرت بوابة مغول فارس، فمن خلالها نفذ التجار الأوروبيون للوصول إلى تبريز، فقصدوا التجار والمسافرون من مختلف أصقاع المعمورة عربا وعجماء⁽⁸⁾. واستفادت هذه المحطة من انسداد الطرق التجارية بين العراق وبلاد الشام إثر الحروب التي نشبت بين الإيلخانيين والمماليك.

سيس : تقع عند طول ثلاث وستون درجة وعشرون دقيقة والعرض ثمان وثلاثون درجة، اكتسبت أهمية كبرى خلال القرنين الثالث عشر والرابع عشر الميلاديين مع اتخاذها من طرف الأرمن عاصمة لهم، وبحكم أهمية موقعها فإنها ظلت محل تجاذب القوى الدولية خاصة بين التركمان والمماليك والإيلخانيين⁽⁹⁾، إلى أن باغتها الطاعون في منتصف القرن الرابع عشر ميلادي فتلاشت بذلك أهميتها التجارية.

⁽¹⁾ ابن بطوطة : المصدر السابق، ج.2، ص.160.

⁽²⁾ للمزيد من الإيضاح حول أهمية آسيا الصغرى في مجال الطرق التجارية عبر مختلف العصور التاريخية، ارجع إلى:

W. M. Ramsay, *the historical Geography of Asia Minor*, William Clomes & sons, London, 1890, Vol. IV, p.27-82.

⁽³⁾ أنظر: Mihnea Berindei et Giustiniana Migliardi O'riordan, *Venise et la Horde d'Or, fin XIIIe-début XIVe siècle [A propos d'un document inédit de 1324]*, In: Cahiers du monde russe et soviétique. Vol. 29 N°2. Avril-Juin 1988. p. 243.

⁽⁴⁾ كلود كاهن : الشرق والغرب زمن الحروب الصليبية، ص.247. وانظر أيضا: Henri Cordier, op. cit., p.418.

⁽⁵⁾ بروكلمان كارل : المرجع السابق، ص.393.

⁽⁶⁾ ابن سعيد المغربي : المصدر السابق، ص.171.

⁽⁷⁾ كلود كاهن : الشرق والغرب زمن الحروب الصليبية، ص.247.

⁽⁸⁾ ابن سعيد المغربي : المصدر السابق، ص.195-196.

⁽⁹⁾ ابن تغري بردي : النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، ج.8، ص.119.

ج) نجاح سياسة المغول في استقطاب التجار الأوروبيين

إنَّ الخطوات التي اتخذها الخانات المغوليين* نجحت إلى حد كبير في استقطاب التجار من كلِّ فجٍّ عميقٍ نحو أسواقهم ومراكزهم التجارية**، فهذه عاصمتهم خان بلق تمكنت من استقطاب أكثر من خمسة وعشرين ألف تاجر، فالتجار والمسافرون تغص بهم شوارع المدينة بلا انقطاع، ونظرا لكثرة التجار فإنَّ أسواقها يُباع فيها كلُّ غالٍ ونفيسٍ، يردُّ إليها من الأسواق والمدن القريبة والبعيدة، فإذا كانت الصين منبع التوابل والمعادن النفيسة فهذا لم يمنع ورود توابل وأشياء نفيسة أخرى من الخارج⁽¹⁾. وعلى الرغم من انشطار إمبراطورية المغول إلى أربع كيانات سياسية غير أنَّ الخان الأعظم في الصين عُد أقوى ملوك الأرض، فحتَّى القوى المغولية الأخرى خضعت له بطريقة أو أخرى، وجلَّ الشعوب والقبائل التابعة للخاقان مدعنة لحكمه، ولا تتجرأ أي قبيلة أو شعب الخروج عن طاعته⁽²⁾. وهو ما يُفسر بأنَّه استطاع فرض الأمن عبر طريق الحرير البري الممتد من شرق قارة آسيا إلى غربها.

وفي سبيل تعزيز وتشجيع قدوم التجار الأجانب إلى الإمبراطورية المغولية***، فإنَّ حكامها حرَّموا على رعيتهم أي نوع من أنواع الغش والتدليس يطل التجار الأجانب أو المحليين على السواء****، وأكد هذا القرار مرسوم الخان الأعظم الموجه للرعية، والذي جاء فيه: « إنني أخضعتكم بحدِّ سيفي، ونتيجة لهذا فإنَّ كلَّ ما تملكونه ملك يميني شرعا، فإنَّ أنتم قامرتم فأنتم إذا تعبثون بما أملك»، وفي نفس الوقت حرَّم الخاقان على نفسه أخذ أي شيء بالقوة أو دون وجه حقٍّ شرعي⁽³⁾. وقد اشتهر قوبيلاي بتطبيق مبدأ العدل والإحسان على رعيته والوافدين إلى

* أشرتُ في الفصل الثاني ضمن المبحث الخاص بـ « دور المغول في ازدهار طريق الحرير ». وفي هذا الفصل أُكِّد على مدى نجاح أو فشل تلك الخطوات في إنجاح مشروعهم الطامح إلى بعث طريق الحرير .

** الواقع أن جنكيز خان كان له خطة عمل تتضمن استقطاب التجار الأجانب، ظهر ذلك من خلال الحديث الذي دار بينه وبين التجار الخوارزميين الذين أظهروا له نفائس سلعهم ليسيئوها في الأسواق المغولية، وقد اشتراها منهم بأكثر من قيمتها الحقيقية بحكم أهم تجار، وأجانب، ومسلمين، وضيوف عنده، ومن ضمن ما قاله لهم في هذا الخصوص، ما يلي : « أردنا اشتهار اسمنا وأن تُذكر في الأفطار.. وأنه إذا سمع بمعاملتنا التجار يقصدون بلادنا من الأمصار وسائر الآفاق والأقطار، فعمر المسالك والدروب، ويربح الطالب والمطلوب. » ابن عريشاه: فاكهة الخلفاء ومفاكهة الظرفاء، ص. 542. فمن خلال هذا النص يتبين جلياً أنَّه كان للمغول مشروع منذ تأسيس الدولة يقضي بجذب التجار الأجانب إلى بلادهم وأسواقهم، وأن هذا الاستقطاب لا يتأتى إلا بفتح الطرق والدروب ومعاملة الأجانب بالحسنى، وقد نجح في هذا المسعى إلى حدٍّ بعيد، خاصة لما حوَّلت عاصمتهم من قراقورم إلى خان بالق التي استفادت من مزايا الطرق البرية والبحرية.

⁽¹⁾ ماركو بولو : المصدر السابق، ج. 2، ص. 63.

⁽²⁾ أنظر: Montecorvino, op. cit., p. 89-90.

*** وأفاد إدوار بيرى أنَّه من بين التجار الذين كان لهم موطأ قدم في الأسواق الصينية، يوجد التجار العرب، الفرس، ومسيحي الشرق والغرب وكذا تجار الهند وماليزيا. والذين وجدوا كلَّ الظروف المادية والمعنوية في خدمتهم، كالمُنشآت العمرانية للمزيد من الشرح والتفصيل، ارجع إلى:

Edouar Perroy, op. cit., p. 338.

****تقليد دأب عليه الصينيون منذ قرون خلت قبل المغول وغرضه جذب التجار الأجانب إلى أسواقهم للاستفادة منهم، المروزي : المصدر السابق، ص. 10.

⁽³⁾ ماركو بولو : المصدر السابق، ج. 2، ص. 85.

مملكته⁽¹⁾، وهو ما انعكس إيجاباً على رعيته، فتحلى كثير من الصينيين بأخلاق التجار كالصراحة والأمانة ونبذ كل أشكال العنف في تعاملاتهم اليومية وإظهار الكرام للغرباء الذين يرغبون إبرام صفقات تجارية، ويُعاملون كفر من أفراد الأسرة⁽²⁾.

وسلّطت عقوبات قاسية على اللصوص في منطقة آسيا الوسطى الخاضعة يومئذ لمغول تركستان، فإذا تجرأ أحدهم على سرقة فرس أو خيل المسافرين أو السكان المحليين، فإنّ الحاكم يجبره أن يُعوض تسعة أمثاله، وإلا أخذ منه أولاده، فإنّ أبي دُبح كالشاة، وهذا ما جعل الناس يتركون دوابهم ترعى دون راعي أو مراقبة، غير أنّهم يضعون علامات ليميز الرعاة مواشيهم. فقد تعرض ابن بطوطة إلى سرقة ثلاثة أفراسه، فلم تمض أياماً حتّى جاءوا بها إليه، خوفاً من أن تطالهم العقوبة المذكورة آنفاً⁽³⁾.

ومن المساعي التي بُذلت في الإيلخانية لاستقطاب التجار الأجانب والمحليين توحيد المكايل والموازين والعملية في عهد غازان خان كي لا يقع أي جور على كافة السكان والمسافرين وتجار، وأصدر غازان هذا فرمان بعد أن لاحظ مدى خطورة التلاعب بالموازين في وقوع الظلم على المستضعفين والغرباء، وأسدى تعليماته الصارمة بضرورة توحيدها⁽⁴⁾. كما وضع حداً لقطاع الطرق الذين قوضوا الحركة التجارية في إقليم أذربيجان فاعتقلهم رفقة رعايهم وقتلهم جميعاً⁽⁵⁾. فبرز لم تعد عاصمة للإيلخانيين فحسب وإنما أصبحت مركزاً تجارياً كبيراً للتجارة الدولية، فوجد التجار بها جلّ السلع كالتوابل الهندية والمصنوعات الفارسية كالحرير ذا الجودة الفائقة، وعُرف منه ثلاثة أنواع، وهو: سيكلاتون والأطلس وعتابي⁽⁶⁾، فغدت الرّسل تغد إلى الإيلخانية من أصقاع شتى من المعمورة كبلاد الصين والهند وبلاد تركستان وكشمير ودشت والقبحاق والرّوس وبلاد الإفرنج (أوروبا) ومن مصر وبلاد الشام⁽⁷⁾.

هذا ولم يك تجار الهند خاصّة ممن ينتسبون إلى طائفة البراهمة أقلّ أمانة وصراحة في معاملاتهم التجارية مقارنة بالصينيين، فلا يستعملون الكذب والتدليس قط في تجارتهم ويُسدون النصائح والإرشادات للتاجر الأجنبي ويخصّصون له جزءاً من وقتهم وجهدهم دون أن يطلبوا منه أي مقابل، وهم أشدّ التجار على وجه البسيطة بُعداً عن السرقة والسّطو على ممتلكات الآخرين⁽⁸⁾.

(1) العمري : المصدر السابق، ج.3، ص.130.

(2) ماركو بولو : المصدر السابق، ج.2، ص.175.

(3) ابن بطوطة : المصدر السابق، ج.3، ص.59.

(4) الهمداني : جامع التواريخ، تاريخ غازان خان، ص.496.

(5) نفسه، ص.345.

(6) أنظر: Eliyahu Ashtor, op. cit., p.264.

(7) الهمداني : نفس المصدر، ص.385.

(8) ماركو بولو : نفس المصدر، ج.3، ص.59.

وفي هذا الخصوص، فإنَّ الرِّحالة جون ماندفيل شاهد تجار من البُنْدُقيَّة وجنوة وغيرها من مقاطعة لومبارديا بإيطاليَّا وأكَّـد بأنَّهم يأتون إليها عن طريق البَرِّ أو البحر. علما بأنَّ رحلة الذَّهاب أو الإياب تستغرق أحد عشر أو اثنا عشر شهرا، ومن المرجح بأنَّ تواجدهم هناك جرى خلال النِّصف الثَّاني من القرن الرَّابِع عشر الميلادي بناء على رحلته التي تَمَّت قبل سنة 1371م⁽¹⁾.

John Mandeville, op. cit., p.140.

(1) أنظر:

(د) جودة السلع والمنتجات الشرقية.

حرص تجار أوروبا التزود من السلع الشرقية بصفة عامة، والصينية منها على وجه الخصوص، ومردّ هذا الحرص هو الجودة والسمعة التي اتسمت بها الحاصلات الطبيعية الصينية ومنتجاتها الصناعية*، فقد تزايد الطلب عليها في أوروبا⁽¹⁾، فلا غرو أن صناعة وتجارة الصين ضرب بها المثل في الإتقان والجودة عند سكان الشرق والغرب⁽²⁾، وفي هذا المقام، أورد المروزي بأن أهل الصين لا يُناظرهم أحد من العالمين في مجال الجودة الصناعية إلى درجة أنهم يحتقرون صناعة الآخرين، فهم ينظرون إلى غيرهم من الأجناس وكأنهم عمي في الصناعة، ويستثنون من ذلك أهل الروم (الأوروبيين) والذين يعتقدون فيهم بأنهم يرون بعين واحدة⁽³⁾. فلا يمكن نُكران تقدّم صناعة الغرب الأوروبي** خلال مراحل مختلفة من العصور الوسطى، ولا سيما الفترات المتأخرة***.

* بلغت الصناعة الصينية في العهد المغولي سمعة كبيرة، ومما يُروى في هذا الخصوص : « ومن عادة المجيدين في الصنائع أنهم إذا عملوا عملاً بديعاً، حملوه إلى باب الملك، وعلق به ليراه الناس، وتبقى سنة كاملة، فإن سلم من عائب، أسدى إلى صانعه صنائع الإحسان، وإن عيب عليه، وتوجه العيب، وضع قدر الصانع، وإن لم يتوجه العيب، قوبل من عاب عيباً غير متوجه قصد الأذية ». العمري : المصدر السابق، ج.3، ص.130؛ ورسخ ابن بطوطة ذلك بقوله : « وأهل الصين أعظم الأمم إحكاماً للصناعات، وأشدّهم إتقاناً فيها ، وذلك مشهور من حالهم، قد وصفه الناس في تصانيفهم فأطنبوا فيه، وأما التصوير فلا يجاريهم أحد في إحكامه من الروم ولا من سواهم. فإنّ لهم فيه اقتداراً عظيماً، ومن عجب ما شاهدت لهم من ذلك أنني ما دخلت قطّ مدينة من مدنها ثم عدت إليها إلا ورأيت صورتي وصور أصحابي منقوشة في الحيطان والكواغد موضوعة في الأسواق! ولقد دخلت إلى مدينة السلطان فمررت على سوق النقاشين ووصلت إلى قصر السلطان مع أصحابي، ونحن على زيّ العراقيين فلما عدت من القصر عشياً مررت بالسوق المذكورة فرأيت صورتي وصور أصحابي منقوشة في كاغد قد الصقوه بالحائط، فجعل كلّ واحد منا ينظر إلى صورة صاحبه لا تخطئ شيئاً من شبهه، وذكر لي أن السلطان أمرهم بذلك وأنهم أتوا إلى القصر ونحن به فجعلوا ينظرون إلينا ويصورون صورنا ونحن لم نشعر بذلك، وتلك عادة لهم في تصوير كلّ من يمر بهم وتنتهي حالهم في ذلك إلى أن الغريب إذا فعل ما يوجب فراره عنهم بعثوا صورته إلى البلاد وبحث عنه فيحيثما وجد شبه تلك الصورة أخذ ». المصدر السابق، ج.4، ص.132.

Giuseppe Felloni, op. cit., p.248.

(1) أنظر

(2) المقدسي : المصدر السابق، ص. 97.

(3) المروزي : المصدر السابق، ص.3.

** ابن الفراء القاضي أبو يعلى مُحَمَّد بن الحسين بن مُحَمَّد (ت.458هـ/1066م) : رسل الملوك ومن يصلح للرسالة والسفارة، تح. صلحا الدين المنجد الناشر، ط.2، دار الكتاب الجديد، بيروت، 1392هـ/1972م، ص.22. ويعترف الأستاذ الإيطالي جوزيبي فالوني المتخصص في التاريخ الاقتصادي للعصور الوسطى والحديثة من أن التكنولوجيا الأوروبية أواخر العصور الوسطى كانت متأخرة كثيراً مقارنة بنظيراتها في الشرق، وخاصة الصين، التي اعتُبرت أكبر دولة متطورة على وجه الأرض يومئذ: Giuseppe Felloni, *Profilo di storia economica dell'Europa dal medioevo all'età contemporanea*, Seconda edizione riveduta, Genova, 2011, p.180.

*** وفي هذا المضمار يُفيد الجغرافي الفرنسي هنري كونس Henri Cons (ت.1913م) من أن رحلات ماركو بولو التي دامت زهاء عشرين سنة كان تأثيرها هائلاً في أوروبا، فتحدث الرحالة بمعرفة تامة عند الدّول الأسطورية، وكشف عن حضارة لم تكن تلامسها ثم يُسرد التطور الحضاري الحاصل في الصين والذي لم تبلغه أوروبا في ذلك الحين، من خلال استخدام الصين أمهارها الكبرى والقنوت، وكيف استغلوا الحرير في الصناعة وكيف عمل الصينيون مكاتب الحرير، وإن الرغبة في رؤية هذه الدّول المزدهرة مرة أخرى جذب إليها حركة متسارعة من المستكشفين التي نتج عنها الثورة التجارية الكبرى، وقد انعكس تطور الصين على إيطاليا من خلال استخدام البحارة البنادقة والجنوئين البوصلة، وكان ليوناردو دا فينشي واحد من أعظم فناني عصر النهضة، وفي كلّ الحالات كانت إيطاليا هي المؤهلة للقيام بهذا الازدهار العبقري مستفيدة من تطور نشاطها الصناعي والتجاري.

Henri Cons, *Précis d'histoire du commerce*, imprimerie Berger-Levrault et Ci, Paris, 1896, T.1, p.129.

وقد بقيت بعض هذه المنتجات ولاسيما التوابل مجهولة عند الأوروبيين إلى غاية القرن الثالث عشر الميلادي⁽¹⁾، ولاسيما تلك المتميزة الموصوفة بالجودة العالية* كالقرنفل والزنجبيل** والقرفة الصينية، فالجيدة منها لا يصل شيء منها إلى أوروبا⁽²⁾، غير أن السلع المنتجة في الهند وجدت سبيلا لها للوصول إلى أوروبا أكثر من تلك السلع الصينية⁽³⁾، ومن المنتجات الطبيعية التي شهدت لها المصادر بالجودة، هو نبات السندروس، والذي أكد أبو دلف فيه بأن الجيد منه لا يوجد إلا في الصين⁽⁴⁾. وأفاد المظفر الغساني بأن نبات بيش الذي يُستعمل لعلاج البرص والجدام لا ينبت إلا في بلاد الصين ولا يوجد إلا بها⁽⁵⁾.

وترسيخا لجودة المنتجات الصينية، أورد ابن الماسويه بأن اللؤلؤ الصيني يصل سعره إلى مائة ألف دينار في حين أن نفس الكمية من اللؤلؤ القلزمي سعره لا يتعدى الثلاثين ألف دينار⁽⁶⁾، وحتى الغضائر التي تُباع في الأسواق الحجازية عادة ما تُنسب إلى الصين بغرض جلب الزبائن وسهولة تسويقها وما هي بصينية وإنما أصلها من كولم*** الهندية، فالصينية أجود منها بكثير، بحكم أنها مقاومة للنار نظرا لصلابتها وقوتها، فطريقة تصنيعها تختلف عن الغضائر الكولمية، وحتى الخزف الصيني تفوق على غيره جودة ولونا، وأكدت المصادر أن نبات الراوند الذي يُنتج في الصين أحسن من الهندي⁽⁷⁾. وأشار ابن بطوطة إلى جودة الفخار الصيني والذي يستلزم ثلاثين يوما من تخمير مادته الأولية، وذكر من أن سمعته وصلت إلى الآفاق، فلا يُصنع إلا في مدينة صينية واحدة وهي زيتون، وأكد بأن الفخار الصيني وصل إلى أقصى بلاد المغرب⁽⁸⁾ مسقط رأسه. وهذا الكلام إن دلّ على شيء فإنما يدل على مدى جودة المنتجات

(1) ماركو بولو : المصدر السابق، ج.2، ص.96.

* هناك نوع من التوابل في غاية الرداءة إلى درجة أنه لا يُميز عن الحطب إلا قليلا، يُعرف بالصنفي نسبة إلى مكان يقع بين الهند والصين. القزويني : المصدر السابق، ص.97.

** أجود أنواع الزنجبيل هو ذلك الذي يُؤتى به من الصين وبلاد الزنج، ابن منظور : المصدر السابق، ج.11، ص.312.

(2) ماركو بولو : المصدر السابق، ج.2، ص.111-112.

(3) نفسه، ج.3، ص.66.

(4) الرسالة الأولى، ص.67.

(5) المظفر الغساني : المصدر السابق، ص.33.

(6) ابن ماسويه : المصدر السابق، ص.38-39.

*** بفتح الكاف وسكون الواو وفتح اللام، إحدى المدن الساحلية لبلاد المليبار، تعبر إحدى أهم المحطات البحرية يقصدها تجار من بلاد المسلمين ومن غيرها، تشتهر بحسن أسواقها ورواجها التجاري، أهلها مياسير باستطاعة تجارها شراء سفن بما حوت عليه من سلع. ابن بطوطة : المصدر السابق، ج.4، ص.49.

(7) الرسالة الأولى، ص.67-68؛ ابن الفقيه : المصدر السابق، ص.70؛ القزويني : المصدر السابق، ص.55.

(8) ابن بطوطة : المصدر السابق، ج.4، ص.125.

الصينية في الأسواق الدولية. وأفاد ابن حوقل من أنه يُصنع المداد في الصين ليستخدم في الكتابة والزخرفة لا يوجد أحسن منه في سائر أنحاء المعمورة⁽¹⁾.

ونالت سلع ومنتجات أقاليم آسيا الوسطى نصيباً من الجودة، ففي إيران وجدت بعض السلع قل لها شبيه في الأسواق، ولا سيما المنسوجات والسجادات التي بلغت سمعتها الآفاق، فقد أكد أبو دلف بأنه وجدت ثياب رازية المنشأ، طولها مائتي ألف شبر، وصل سعرها إلى عشرة آلاف درهم، بحيث أن هذه الثياب لا يوجد لها نظير في بقية المعمورة⁽²⁾، ويشير آشور من أن الصناعة العراقية عانت من منافسة الصناعة الإيرانية في عهد الإيلخانيين خاصة صناعة الأقمشة الحريرية⁽³⁾، وفي بلدة سمنان بإقليم طبرستان يُصنع فيها مناديل في غاية الإتقان، منقوش عليها أعلام يصل ثمنها إلى خمسين ديناراً، وهناك نوع من القماش مادته الأولية القطن والصوف يُعرف بالسبنيات يصل سعره إلى مائتي دينار ويزيد أحياناً عن ذلك، تصنعه نسوة ماهرات تصاب غالبتهنّ بالعمى من شدة التدقيق والإتقان في صناعته⁽⁴⁾.

وعلى الرغم من الجودة التي اتصفت بها جلّ السلع والحاصلات الصينية فإن أسعارها تبقى معتدلة والأقل مقارنة بالأسواق الخارجة عنها⁽⁵⁾، وهذا بحكم ضخامة إنتاجها الصناعي والزراعي، وحتى السلع النفيسة التي تُنتج في الهند كالألماس* على سبيل المثال فإن الجيد منه لا يجد طريقه للأسواق المسيحية في أوروبا إنما يُنقل إلى الخان الأعظم بالصين⁽⁶⁾. ويرى سانودو من أن التجار الكفار (المسلمين) يعتمدون عدم إحضار الجيد من السلع الشرقية التي تُباع في أوروبا⁽⁷⁾.

حرص الصينيون على سمعة منتجاتهم ووضعوها فوق كل اعتبار، فالسلع المغشوشة لا مكانة لها في الأسواق الصينية، فسرعان ما تُتلف وتُسحب من الأسواق، وزوي في هذا السياق أن صانعا صينيا ماهراً نسج ثوبا استحسنة

(1) ابن حوقل : المصدر السابق، ج.2، ص.300.

(2) الرسالة الثانية، ص.78.

(3) أنظر : Eliyahu Ashtor, op. cit., p.262.

(4) الرسالة الثانية، ص.85.

(5) ماركو بولو : المصدر السابق، ج.2، ص.97.

* وهو من المعادن النفيسة يُشبه الباقوت من حيث صلابته وزنائه بحيث لا ينفصل مع الحديد، لذا فهو يتغلب على الأحجار الأخرى، ومن مميزاته أنه متعدد الألوان، ففيه الأبيض، والأصفر، والأحمر والأخضر والأزرق والأسود والفضي والحديدي، وكذا الشفاف الميال إلى البريق، وهو ثلاثي الشكل مخروطي من غير تدخل يد الإنسان فيه، يُنتج في كل من: غزنة، مقدونية، واليمن وقبرص، وتمثل الهند أكثر المناطق إنتاجاً له غير أن الجيد منه لا يُباع خارج حدودها لأنهم يتبركون به، غالباً ما يكون في حجم صغير بمقدار حبة الفلفل وهو غالي الثمن، فمثقال منه يُباع ما بين مائتي وخمسمائة دينار. ابن الأكفاني جمال الدين محمد بن إبراهيم بن يحيى (ت.718هـ/1318م) : نخب الذخائر في أحوال الجواهر، مخطوط بمكتبة الملك عبد الله بن عبد العزيز الجامعية، جامعة أم القرى، قسم المخطوطات،

(6) ماركو بولو : المصدر السابق، ج.3، ص.58.

(7) أنظر : Marino Sanudo, op. cit., p. 51 .

جلّ أهل الخبرة، إلّا واحداً اعترض عليه، ولما سُئل عن ذلك، أجاب بأنّه فيه صورة الطاووس وهو يحمل معه جذع شجرة الموز والطاوس لا يقدر على ذلك، ثمّ قال: فلو قُدِّر أن الملك بعث بهذا الثوب لسخر الناس من صناعة الصّينيّين، ويقولون بأنّهم لا يعلمون بأنّ الطّاوس لا طاقة له بحمل جذع الموز⁽¹⁾. فجودة السّلع الشّرقية كان لها حافز كبير في استقطاب التّجار الأوروبّيين إلى عالم طريق الحرير متحدين في ذلك معيقات جمّة.

وتحدّر الإشارة إلى أن السّلع ذات الجودة العالية المرتفعة السّعر لم تصل إلى الأسواق الأوروبية إلّا في العقدين الأخيرين من القرن الثّالث عشر الميلاديّ، ثمّ ازدادت بشكّل محسوس في النّصف الأوّل من القرن الرّابع عشر⁽²⁾. ووضح هايد من أن بلاد فارس احتوت على سلع قيمة جعلت من التّجار يتحملون تكاليف إضافية خاصّة النّقل، فلم يدّخر التّجار جهداً ولا مالا في سبيل الحصول عليها، ومن بينها: لآلئ الخليج الفارسيّ، الياقوت، الأزورد، الفيروز، والحرير الممتاز، والأقمشة الحريرية، السّجاد، الدّيباج، الذهب الذي أتقن الإيرانيون صناعته وتفننوا فيه، ومما زاد من أهمّية الطّرق البرّية هو وصول العديد من السّلع الهندية والصّينيّة إلى المناطق الدّاخليّة من إيران وليس من البرّ، وهذا منذ القرنين الثّاسع والعاشر الميلاديين⁽³⁾، وبذلك يتضح جليّاً أن رغبة الأوروبّيين في الحصول على السّلع الشّرقية ذات الجودة العالية تحقّق بفضل ارتيادهم للأسواق الشّرقية بأنفسهم عبر دروب ومسالك مهمّة من طريق الحرير البرّي.

(1) القزويني : المصدر السّابق، ص. 46-47.

Mihnea Berindei et Giustiniana Migliardi O'riordan, op. cit., p.494.

(2) أنظر:

Guglielmo Heyd, *Le colonie commerciali degli Italiani*, T.2, p.79.

(3) أنظر:

هـ) مزايا النقل البري ودورها في جذب التجار الأوروبيين إلى طريق الحرير.

على الرغم من مصاعب ومشاق النقل البري انطلاقاً من أوروبا⁽¹⁾ إلى آسيا مقارنة بالنقل البحري غير أنّ الطريق البري تجلّت أهميته من خلال بعض الخصائص التي تمتع بها، فقد أفاد الزاهد جون مونت كورفينو بأنّ الطريق الشماليّ الذي يمرّ عبر خانات المغول يُعدّ من أقصر وأمن الطرقات الدوليّة، ومن هذا الطريق يأتي حلّ الرهبان المتوجهون نحو الشرق فهو لا يُكلّف سوى ما بين خمسة إلى ستة أشهر على أقصى تقدير*، وأكّد بأنّ الطرق الأخرى تُعتبر أكثر طولاً وخطورة، وأشار بأنّ الطريق البحريّ الممتد من إنجلترا إلى الشرق الأقصى يستلزم قطع بحرين على الأقل، ويكلّف من الوقت أكثر من سنتين كاملتين لإتمام الرحلة⁽²⁾. وتأكيداً لهذا المعنى، فإنّ بيحولتي ذكر من أنّ المسافة بين ساراي ووسراكانكو (ساراي الصغرى تبعد 50 كلم عن ساراي) Saraitchick تُقطع في ظرف ثمانية أيّام، وأن بإمكان التجار نقل سلعهم عن طريق البرّ أو النهر غير أنّ الحمولة التي تُنقل في النهر أقلّ بكثير ممّا يُنقل في البرّ⁽³⁾. وترسيخاً لأهمية الطريق البري فإنّ المسافرين والتجار بإمكانهم السفر إليها في كلّ وقت ما دام أن السّلم متوفر، في حين أن السفر إلى الصين بحراً ليس متاحاً في كلّ الوقت⁽⁴⁾، على الرغم من توفر الأمن، وذلك لارتباط السفر إليها بعبوب الرياح الشرقية والغربية.

ويعتبر طول طريق الحرير من أقصى الشرق إلى الغرب اللاتيني من أكبر عوائق المشتبكات التي حالت دون تشجيع العلاقات التجارية بينهما**. ومما يدل على أن هذا النوع من التجارة وجد طريقه في التعامل فقد لمح إليها

(1) وفي هذا الخصوص، دعا مارينو سانندو التجار الأوروبيين إلى تحمل عناء التجارة البرية البعيدة المسافات بقوله « التجارة تُنكر الرحلة »، وحضّهم على الاعتماد على المسالك البرية لجلب كنوز الشرق منها. Marino Sanudo, op. cit., p. 50.

* الواقع أن تحديد مدة قطع الطريق البري بستّة أشهر أو أقلّ أمر مخالف لكثير من شهادات بقية الرحالة والزهاد، ويمكن تحليل هذه المدة في حال ما إذا انطلق المسافر من محطتي كافا وتانا وليس من الغرب الأوروبي، ومع ذلك يمكن قبول ستة أشهر في حال الظروف الجيدة وإلا فإنّ المدة قد تتجاوز السنة في حال ما إذا ساءت الأحوال الجوية أو تعرضت لمخاطر الحروب والمعارك التي تظهر بين الفينة والأخرى.

(2) أنظر: Montecorvino, op. cit., p.48-49.

(3) أنظر: Francis Balducci Pegolotti, op. cit., p.147.

(4) ابن بطوطة : المصدر السابق، ج.4، ص.117.

**عُولج هذا المشكل بما يُعرف « بالتجارة المتسلسلة » وهو نظام تجاري وُجد عبر أسواق ومحطات طريق الحرير البري، مارسه أفراد وجماعات، بحيث يشترون سلعة من المحطة الأولى ثم يبيعونها في المحطة الثانية، ويقومون أيضاً بشراء سلعة من هذه المحطة ليتم بيعها في محطتهم الأولى، ليأتي تجار ويشتررون سلعة من محطة الثانية وبيعها في المحطة الثالثة، وهكذا فإنّ السلع والبضائع تنتقل من محطة إلى أخرى وتتقدم إلى التاجر أو المستهلك عوض أن ينتقل هو بنفسه ليشتريها من مكان بعيد. مارس بعض التجار نوعاً آخر من التجارة، وهو أن يشتري بضاعة من المحطة الأولى لبيعها في المحطة الثانية، ثم يشتري سلعة أخرى لبيعها في المحطة الثالثة وهكذا، والدافع إلى استعمال هذه الطريقة وهو أن التجارة في ذلك الوقت لم تكن واسعة الأفق بسبب محدودية الاستهلاك وعدم وجود إشهار للترويج المنتجات، فلرب يشتري تاجر سلعة من المحطة الأولى فتكون مألوفة ومعتمدة للاستهلاك، وإذا جاء لبيعها في المحطة الرابعة ومع بعد المسافات تتغير ثقافة المستهلك، فيجد صعوبة في تسويقها، أو ربما لا يستطيع بيعها أصلاً وهو ما يُسبب له خسائر كبيرة. هذا من جهة، ومن جهة أخرى يجد عناء لقطع مسافة طويلة خاصة مع قصر درايته بالطرق وأتاعها، ولتجنب التاجر مثل هذه الخسائر عليه أن يُضاعف من عمليات البيع والشراء. فرنسيس وود : المرجع السابق، ص.28. وقد أشار إليها ضمناً مارينو سانودو لما أشار بأنّ السلع التي ينقلها تجار أوروبا إلى الغرب عبر المسالك البرية ترتفع تكاليفها من 10 إلى 20 ٪ مقارنة بتلك السلعة المنقولة عبر البحر، ومرد ذلك تعدد الوسطاء والرسوم الجمركية والنقل بالعربات. أنظر: Marino Sanudo, op. cit., p. 51.

ماركو بولو لما أشار أنه ليس كل السلع التي تُرسل من أوروبا تصل بالضرورة إلى الشرق الأقصى عند الخان الأعظم، وإنما كثيرا منها يُباع في إيلخانية مغول فارس أو مغول القبيلة الذهبية، وهاتين الإيلخانيتين مجاورتين لإقليمي الأرمن والكومان⁽¹⁾، ولا شك أن الدافع وراء ذلك هو صعوبة نقل هذه السلع عبر مسافة تتجاوز أكثر من ثمانية آلاف كيلومتر، خاصة وأن هذا المسلك الطويل تعترضه كثيرا من المعوقات الطبيعية والبشرية، غير أنه مما يُعاب على التجارة المتسلسلة هو ارتفاع الكبير لثمن السلعة انطلاقا من مكان إنتاجها إلى منطقة استهلاكها. ويمكن الاستدلال على ذلك، بأن الحرير في الصين خلال النصف الأول من القرن الثالث عشر غدا لباس الفقراء والمساكين نظرا لتدني قيمته في موطن إنتاجه وصناعته⁽²⁾. غير أن سعر الحرير الصيني في أوروبا كان مرتفعا في نفس الفترة، ومرد ذلك ارتفاع تكاليف هذه التجارة بسبب كثرة الوسطاء والسماسرة، غير أن هذه الطريقة في التجارة تضمن وصول السلع إلى مختلف الأقطار. ويشير الرحالة ماركو بولو بأن تكاليف النقل والرسوم تصل إلى نصف قيمة السلعة، وهو ما حتم على التجار تضخيم السلع ومحاولة الرجوع من السوق بسلعة أخرى لتخفيض تكاليف النقل³.

وفي سبيل التقليل من تكاليف النقل البري والحد من سلبات التجارة المتسلسلة وتعدد الوسطاء التجاريين فإنَّ بيجولتي قدّم خطة عمل يتم بموجبها الاستغلال الأمثل لميزانية القوافل الأوروبية المتجهة نحو الأسواق الصينية، فكلّفة قافلة صغيرة تنطلق من تانا إلى خان بالق مكونة من تاجر ودليل وخادمين محملين بسلعة تبلغ قيمتها خمسة وعشرون ألف فلورين ذهبي، فالمصاريف اللازمة لها ينبغي أن تنحصر ما بين الستين والثمانين سومي Sommi* فضي، متضمنة تكاليف السفر من نقل وأجور الخدم والرسوم، هذا في حالة ما إذا تصرّف التاجر بشكل عقلائي، وعرف كيف يسير نفقات السفر وإلا فإنَّ المبلغ سيرتفع أكثر من ذلك. وهذا السعر المقترح ينطبق على كل الطرق المؤدية إلى الصين انطلاقا من تانا. وأما إذا ازداد تعداد القافلة فينبغي أن يُعلم بأن نفقات حيوانات النقل تُكلّف خمسة سومي عن كل حيوان. وأحيانا أقل من ذلك**، وينبغي أن يُعلم بأن العربة المحرورة بالثيران لا تتطلب سوى ثورا واحدا، وبإمكان هذا الثور جرّ عشر قناطير جنوبية، بينما العربة المحرورة بالإبل فتحتاج إلى ثلاثة منهم وسيحملون 30 قنطارا جنوبيا، بينما العربات المحرورة بالأحصنة فلا تتطلب سوى حصانا واحدا فقط بإمكانه جر ستة قناطير

(1) المصدر السابق، ج.1، ص.149.

(2) ابن بطوطة : المصدر السابق، ج.4، ص.127.

(3) المصدر السابق، ج.2، ص.199.

* مفردة باللغة الإيطالية سوما Soma وجمعه سومي Sommi وهي شبكة فضية صغيرة يبلغ وزنها 45 ساجي Saggi ما يُعادل 202 أسير Aspres وقيمتهما الحقيقية 190 أسير أو خمسة يالات ذهبية. هايد : المرجع السابق، ج.3، ص.101.

** قدر هايد تكلفة الرحلة الذهاب انطلاقا من محطة تانا إلى الصين حسب المخطط الذي رسمه بيجولتي ما بين 3000 إلى 4800 فرنك، وأما تكاليف طريق الرجوع فتبقى نفسها يُضاف إليها 300 فرنك لحمولة العربة الواحدة. (الفرنك بتقدير أواخر القرن 19م كان مرتفعا مقارنة باليوم)، نفسه.

ونصف من الحرير مقابل 250 جنيه جنوي للقنطار، فحزمة كبيرة - بالة - من الحرير تزن ما بين 110 و115 رطل جنوي⁽¹⁾.

وأوضح كورفينو في مقام آخر أن الطريق البحري المتجه إلى الصين يُصادف فيه المسافر عدّة عقبات، ومنها: كثرة تعداد الجزر والتي تُفوق 1200 جزيرة، معظمها خال من السكان، غير أنّه لم يُوفق في تحديد المسافة بين هرمز وجزيرة الملبار الهندية قدرها بـ 2000 ميل، وأكّد على خطورة السواحل الهندية من القرصنة⁽²⁾، فقد تعرض الزاهد الفرنسي إلى الأسر لما عزم الانتقال عن طريق بحر الهندي وأودع في السجن. وقد اقترح على البابا وضع مجموعة من السفن قبالة البحر الهندي لإلحاق الضرر بتجارة السلاطين المماليك⁽³⁾، وحتى ابن بطوطة ذكر أنّه تعرض للسلب⁽⁴⁾ في عرض البحر أثناء انتقاله من الهند إلى الصين.

ومن بين المزايا التي تمتع بها طريق الحرير البري بالإضافة إلى قصر مسافته، ووقته، مقارنة بالطريق البحري، فقد تأكّد أن نقل مادة الحرير على سبيل المثال يختلف عن غيره من المواد بحكم أنّه لا يتلاءم مع الطرق البحرية المعروفة بارتفاع نسبة الرطوبة، وهو ما يؤثر سلباً على هذه المادة، فحمل الحرير عبر المسافات البعيدة يتلاءم أكثر مع الطرق البرية الجافة ليحافظ على جودته⁽⁵⁾، وقد أشار إلى هذه المسألة الجغرافيون* والرحالة المسلمون** منذ قرون خلت.

Pegolotti, op. cit., p.153-154.

(1) أنظر:

Monte corvino, op. cit., p.64 -65.

(2) أنظر:

Jordanus of Severac,, op. cit., p.78-80.

(3) أنظر:

(4) ابن بطوطة : المصدر السابق، ج.3، ص.249.

(5) عبد الرحمن حميدة : المرجع السابق، ص.91.

* أشار ابن الفقيه من أن العطور والمسك الصينيين ليست من النوعية الجيدة. وعلل ذلك بسبب طول مدة النقل البحري والتي تُغير وتُقلل من جودة هذه المواد. ابن الفقيه : المصدر السابق، ص.512.

** أكّد أبو دلف أن في بلدة الختيان التركية المناخمة لحدود الصين بما حجارة مفيدة لمرض الحمى فإذا أخرجت من بلادهم بطل نفعها. وذكر في موضع آخر بأنّ مناطق إنتاج بعض التوابل البعيدة عن البحر تكون أكثر جودة من التوابل المنتجة قريباً منه، وضرب مثال على ذلك الهليلج الكابلي المنسوب لكابل أفضل جودة مقارنة مع المنتج القريب من البحر. أبو دلف : الرسالة الأولى، ص.51 و ص.70.

وفصل القلقشندي لما أشار إلى المسك الصيني، وأكد بتدني جودته مقارنة بالتبتي، وأفاد من أن هذا المسك إذا نُقل إلى البرّ طابت رائحته، وزالت عنه روائح البحر التي غالباً ما تُقلل من جودته وأصالته⁽¹⁾، وقدم مارينو سانودو ملاحظات هامة بهذا الخصوص⁽²⁾.

لم تتأثر التوابل والعطور بسلبيات وآثار النقل البحريّ فحسب، فحسب الحيوانات ومنها الخيول المنقولة عن طريق البحر انطلاقاً من الجزيرة العربية والفارسية تأثرت سلباً بالنقل البحريّ، فالهند على سبيل المثال لا تتوفر على الخيول لذا يلجأ ملوكها لاستيراد أعداد كبيرة منها⁽³⁾، إما عن طريق البحر بواسطة تجار من ظفار وهرمز⁽⁴⁾ منفقين من أجل ذلك أموالاً طائلة، ويجني تجار الخيول فوائد جليّة نظير ممارستهم لهذا النشاط. وبحكم صعوبة تضاريس الهند فإنّ الوسيلة المتاحة لنقل هذه الخيول يتمّ عن طريق المراكب البحريّة، وهو ما يؤثر سلباً على صحتها وسلامتها، فمن أصل خمسة آلاف خيل لا تبقى سوى ثلاثمائة منها فقط على قيد الحياة، وذكر ماركو بولو بأنّ السبب في نفوق هذا العدد الهائل منها إنّما يكمن في مناخ المنطقة الغير الملائم وقلة خبرة هؤلاء في رعاية وتغذية الخيول⁽⁵⁾، فيتراوح سعر الفرس المخصصة للسباق في الهند ما بين ألف وأربعة آلاف دينار، في حين أن الجياد العادية بيعت بخمسمائة دينار⁽⁶⁾، وما غفل عنه هو أنّ الخيول بسبب مكوثها في المراكب البحريّة، بدليل أن ابن بطوطة أشار إلى هلاك ربع الخيول القادمة عن طريق البرّ، في حين أن ماركو بولو وضّح بأنّ نسبة هلاكها تُفوق تسعة أعشار. ومن خلال هاتين الشهادتين، يتبين جلياً أن للطرق البريّة مكانة لا يستهان بها في مجال نقل السلع خاصّة الحرير والتوابل والعطور والحيوانات على الرّغم من بعض العقبات التي صادفتها.

(1) القلقشندي : المصدر السابق، ج.2، ص.128.

(2) بعدما نصّح هذا الرّحالة والجغرافي تجار ملته بضرورة هجران الطرق والأسواق الإسلامية (الماليّة) والتركيز على الأسواق الشرقيّة والطرق البريّة المغولية وأن هذه الخطوة تناسب مع السلع الخفيفة والمتوسطة الحجم المرتفعة السعر، مثل: المكعبات والسبنارد والقرنفل وجوزة الطيب والصّولجان وغيرها من السلع النفيسة، غير أنّ البضائع الثقيلة الوزن زهيدة السعر مثل الفلفل والزنجبيل المر والقرفة والسلع التي تحذو حذوها وزناً وسعراً ترد في الغالب بواسطة الطريق البحريّ لتصل إلى ميناء الإسكندرية، غير أنّ البضائع التي تُنقل إلى أوروبا عبر بلاد فارس (ميناء هرمز) أو الخليج العربيّ أفضل جودة من تلك التي تذهب إلى مصر، وخاصّة الزنجبيل والقرفة، فبالنسبة إلى الزنجبيل الذي يرد إلى أوروبا عبر بلاد التتار (طرق البريّة ومنها طريق الحرير) قيمته أكبر وأعلى من ذلك الوارد من الإسكندرية بنسبة تتراوح ما بين 10 ٪ إلى 20 ٪. والسبب في ذلك أن التّجار الذين يجلبون السلعة من بلاد المغول يقتنون الأجود والأفضل إضافة إلى ذلك أن التّجار يتحملون أعباء النقل بالعربات وكذا الوسطاء وحقوق الجمارك، لكن السلع الواردة عبر الإسكندرية عبر الطريق البحريّ تكون أقلّ كلفة بسبب ملائمة أنهارها للملاحة غير أنّ الرسوم الجمركية الذاهبة إلى السلطان تكون مرتفعة، وأشار إلى الزنجبيل القادم إلى الإسكندرية بأنّه أكثر عرضة للتلف بسبب طول الطريق، وذلك بتعرضه للمؤثرات البحريّة.

أنظر: Marino Sanudo, op. cit., p. 51.

(3) العمري : المصدر السابق، ج.3، ص.52.

(4) ابن بطوطة : المصدر السابق، ج.2، ص.123.

(5) ماركو بولو : المصدر السابق، ج.3، ص.46-47.

(6) ابن بطوطة : المصدر السابق، ج.2، ص.224.

وأكد مارينو سانودو في وقته أي - بداية القرن 14م - من أن جلّ التّوابل الشّرقية الواردة إلى أوروبا تصل دون أن تلمس الأراضي والبحار الإسلامية الخاضعة لسلطان المماليك الذي يفرض مكوسا مرتفعة على تجار أوروبا، وأسدى نصائحه لتجار أوروبا الراغبين في نقل سلعهم إلى الغرب أن يضبطوا أنفسهم، وذلك بأنّ يمروا عبر الطرق التي هيمن عليها المغول (الطرق البرية عموما، ومنها طريق الحرير)، وأن يفوتوا الفرصة على سلطان المماليك، فهناك طرق عديدة يمكن تتبعها للوصول إلى سواحل المتوسط⁽¹⁾، ومن خلال قراءة متأنية لكلام سانودو يتبين جليا بأنّه نصح تجار ملته بالاعتماد على الطرق البرية الخاضعة لسلطة التتار على حساب الطريق البحري.

ومهمّا يكن من أمر، فإنّ هذا الطريق البري اعترضته مشكلة طول المسافة عبر الصحاري والبراري، ومن ذلك فإنّه لم يكن ملائما لنقل سوى السلع النفيسة الخفيفة الوزن⁽²⁾ ولم يكن مهيئا لنقل المنتجات الثقيلة الوزن⁽³⁾. بدليل أن التّجار المحليين والأجانب اشتغلوا بالسلع النّخبوية*، ويُفيد آشور من أن السلع التي جلبها التّجار الإيطاليون من تبريز وغيرها من الأسواق الآسيوية كانت في مجملها السلع الحساسة والتّوابل الخفيفة واللؤلؤ، وكذا الأقمشة الحريرية⁽⁴⁾.

Marino Sanudo, op. cit., p. 50.

(1) أنظر:

(2) أدرك حكام المغول العظام مدى أهمية النقل البحري في تموين عاصمتهم بالمؤن والسلع الضرورية لذلك سعوا جاهدين إلى ربطها بالأفكار الصّالحة للملاحة لتزود بوسائل النقل البحري الأقل كلفة مقارنة بالبرية. ماركو بولو : المصدر السابق، ج.2، ص.162.

(3) القزويني : المصدر السابق، ص.29.

* فعلى الرّغم من قرب المسافة نسبيا بين الأراضي المغولية ومملكة خوارزم فإنّ البضائع والسلع التي نقلها التّجار (خوارزم وبخارى وأترار) المبعوثين من طرف جنكيز خان شملت السلع النفيسة المرتفعة الثمن كالقطع المضروبة من الذهب والفضّة والتي تُعرف بالتّقر وكذا ملابس المصنوعة من صوف الجمل، وقد عرفت هذه الثياب ارتفاعا كبيرا في السعر إلى درجة أن ثمنها وصل إلى خمسين دينار وأحيانا يزيد عن ذلك بالإضافة إلى أحجار الشب ونوافج المسك. النّسوي : المصدر السابق، ص.83. وفي هذا الخصوص، يُورد أيضا ابن عرشاه من أن التّجار الذين وفدوا على جنكيز خان حملوا إليه أفضل أنواع الذخائر والأقمشة والجواهر إلى درجة أنّها أدهشت من رآها، فأكهة الحلفاء وفاكهة الظرفاء، ص.541.

Eliyahu Ashtor, op. cit., p.266.

(4) أنظر:

2) تأثير ازدهار طريق الحرير على التفاعل الزراعي والصناعي بين آسيا وأوروبا.

ساهم ازدهار طريق الحرير البري في التفاعل الحضاري بين الشرق والغرب في جلّ مناحي الحياة، وكان للقطاعين الزراعي والصناعي نصيب من هذا المشهد الحضاري، وذلك من خلال انتقال بعض النباتات والمحاصيل الزراعيّة بالإضافة إلى تقنيات والخبرات من إقليم إلى آخر، ومن قارة إلى أخرى، فإلى أيّ مدى أثر طريق الحرير على المجالين الزراعي والصناعي؟.

أ) تأثير ازدهار طريق الحرير على تبادل السلع الزراعيّة.

إنّ تأثير طريق الحرير على العلاقات الدوليّة بين الشرق والغرب خلال العصور الوسطى يُمثل ظاهرة بارزة لا يمكن نكرانها بأية حال من الأحوال، ومن ثمّ تأثر النشاط الزراعي بطريق الحرير من خلال انتقال عدّة أصناف من النباتات من شرق القارة الآسيوية إلى وسطها وغربها وإلى أوروبا كذلك، وبالعكس يوجد من النباتات والأعشاب الطّبيّة ذات منشأ عربي أو أوروپي نُقلت نحو شرق القارة الآسيوية. ويُفيد هايد في هذا الخصوص من أنّ المحاصيل الشرقيّة والقادمة أساساً من الهند والصّين انضمت إلى الطريق البري القادم من سمرقند فقد اعتمدت على طريق القوافل الذي جابته سلع التّبّ والتّار، ومثّلت الأدوية الدّقيقة استثناء في مجال الشّحن فقد عانت من الرّحلات البحريّة الطويلة، ففي الغالب تمّ إرسالها عبر الطّرق البريّة أو على أقصر طريق بحري ممكن⁽¹⁾.

الواقع أن معظم نباتات التّوابل خلال العصور القديمة والوسطى اعتُبرت ذات منشأ آسيوي بالدرجة الأولى لذا اكتست هذه القارة أهميّة كبيرة في القطاع الزراعي واعتُبرت المنشأ الرئيسي للعديد من المحاصيل الزراعيّة ولاسيما التّوابل منها⁽²⁾. والكثير من هذه السلع لم تجد طريقها للتداول في الأسواق الأوروبيّة جراء بعد الشّقة بين القارتين وكذا الأخطار النّاجمة أثناء انتقالها بسبب الخطر القادم من المسالك البحريّة⁽³⁾ وكذا البريّة.

اهتمت المصنّدين التاريخيّة والجغرافيّة - كتب الرّحالة على وجه الخصوص -⁽⁴⁾ بالنّشاط الزراعي والثّروة النباتيّة الموجود عبر طريق الحرير، ومن ذلك، رصد الجغرافيون والمؤرخون الرّزاعة والأعشاب الطّبيّة في الصّين وغيرها من الأماكن، وفي هذا المضمار، أشار القزويني بقوله عن الصّين: « أن بها الخيرات الكثيرة من الحبوب والبقول والفواكه والسكر⁽⁵⁾ ».

(1) أنظر: Guglielmo Heyd, *Le colonie commerciali degli Italiani in Oriente*, T.2, p.81.

(2) كُولن كلير : المرجع السّابق، ص.4.

(3) ماركو بولو : المصدر السّابق، ج.3، ص.29.

(4) نفسه، ج.1، ص.73.

(5) القزويني : المصدر السّابق، ص.53.

وتجدر الإشارة إلى أن التوابل مثلت أهم سلعة انتقلت عبر طريق الحرير، وبسببها أقيمت الروابط التجارية بين القارتين الآسيوية والأوروبية على طول فترات التاريخ⁽¹⁾، واستفاد الصينيون أيضا من بعض النباتات التي لم تكن بحوزتهم من قبل في الشرق الأقصى، فعلى الرغم من وجود الكثير من أصناف وأنواع الأعشاب الطبية في الصين إلا أنها لجأت إلى استيراد بعض الأنواع منها لاستعمالها في الأغراض الطبية فقد افتقرت إلى بعض النباتات والمحاصيل الزراعية، كالزيتون على سبيل المثال⁽²⁾.

وفي هذا الخصوص، أثبت الباحث محمود إدريس الصيني نقلا عن السجلات التاريخية الصينية بأن الجوز والخيار والفلفل الأسود انتقلت من الغرب نحو الشرق⁽³⁾. واكتسبت مادة الملح أهمية كبرى في الأسواق الصينية، فلا غرو أن تكون أبرز سلعة نُقلت عبر الطرق النهرية في الصين⁽⁴⁾. كما انتقلت عبر مسالك طريق الحرير تقنيات الزراعة، كتقنية الري التي أوصلها المسلمون إلى الصين⁽⁵⁾، وعمل أيضا على انتقال النباتات الفاخرة كالزهور والورود وبعض أنواع الحيوانات كالخيول ذات السنامين⁽⁶⁾. وهو ما يُوحى بأنها احتاجت إلى بعض أنواع النباتات والأعشاب والحاصلات الزراعية.

انتقلت العديد من النباتات من الشرق الأقصى نحو المشرق الإسلامي ومن ثم إلى أوروبا. وبقيت الصين تُصدر المنتجات والحاصلات المشرقية وخاصة الحرير⁽⁷⁾. وفي هذا الخصوص، يُوجد العديد من أشجار التوابل انتقلت من الديار الإسلامية لينتهي بها المقام في أوروبا، كجوز الطيب مثلا الذي انتشر في جزر الهند الشرقية وغيرها من البلاد المجاورة لها، وحملها تجار العرب المسلمون إلى أوطانهم في منتصف القرن السادس الهجري/ الثالث عشر الميلادي⁽⁸⁾، ومن ثم انتقل إلى أوروبا في نهاية نفس القرن. وهذا إن دلّ على شيء فإنما يدل على مدى دور طريق الحرير في مجال التواصل الحضاري بين الشرق والغرب، وفي هذا المضمار، يُفيد الهمداني من أن التجار الإيرانيين قبل عهد غازان خان جلبوا العديد من العقاقير والنباتات الطبية من الصين والهند وبلاد الخطا وتركستان لبيعونها بسعر مرتفع، إلى أن تفتن لهم السلطان غازان بعد أن تحقق من أن جلّ هذه المجلوبات موجودة في أنحاء متفرقة من سلطانيته لما استعان بخبراء في

(1) سونيا . ي . هاد: المرجع السابق، ص. 27.

(2) أنظر: Montecorvino, op. cit., p.95 -96 .

(3) محمود إدريس الصيني: المرجع السابق، ص. 13؛ نقولا زيادة: مشرقيات في صلات التجارة والفكر، ص. 145.

(4) ماركو بولو : المصدر السابق، ج. 2، ص. 161.

(5) أنظر: Beatrice forbes manz, op. cit., Vol.3, p.160.

(6) عصام الدين عبد الرؤوف الفقي : الدول المستقلة في المشرق الإسلامي منذ مستهل العصر العباسي حتى الغزو المغولي، دار الفكر العربي، القاهرة، 1420هـ/ 1990، ص. 270.

(7) أنظر: Théodore Duret, *Voyage en Asie*, Librairie Nouvelle, Paris, 1874, p.1874.

(8) محي الدين عمر لبننة: التوابل تصنيفها النباتي ومكوناتها وفوائدها العلاجية، دار الصابوني، بيروت، 1418هـ/ 1998م، ص. 42. وأنظر أيضا: Henri Pierenne, *Economic and social history of medieval Europe*, Trn. I. E. Clegg, Harcourt, Brace and company, New York, 1937, p.141.

هذا المجال، ومن أمثلة الأعشاب التي اكتشفت في صحراء الإيلخانية، يُوجد: ما يُعرف بنج دارو بمعنى الأدوية الخمسة التي أثبتت فعاليتها، كما اكتشف العديد من الأدوية الترياقية البالغ عددها أربعة وعشرين دواء، وأثبتوا نجاعتها وأصبحت معروفة باسم الترياق الغازاني⁽¹⁾.

ومما روي في هذا المجال أيضا، أن السلطان غازان لما شيد مدينة تبريز أمر بأن تُحلب إليها كل أنواع الأشجار والحبوب والغلل التي لم تكن معروفة عند عامة الناس، بحيث أن السلطان أرسل الرسل إلى الولايات والبلدان كالهند والصين وجلب بعضها من مصر، فنمت جل هذه النباتات وأنت أكلها، فانتفع بها الناس إما انتفاع⁽²⁾، وعلى الرغم من أن النصوص التاريخية لا تثبت كيفية انتقال هذا النبات إلا أن ما يمكن استنتاجه أن لطريق الحرير الدور الفعال في انتقال النباتات وتقنيات الزراعة من قطر إلى آخر.

(1) الهمداني: جامع التواريخ، تاريخ غازان خان، ص. 380-381.

(2) نفسه، ص. 415.

(ب) تأثير ازدهار طريق الحرير على الصناعة وانتقال منتجاتها.

قام الغزو المغولي بدور لا يُستهان به في مجال انتقال الصناعة وتقنياتها من الشرق إلى الغرب، وبالعكس⁽¹⁾، وتم ذلك عن طريق نقل الخبراء والصناع والحرفين من قطر إلى آخر⁽²⁾، ويرى الباحث أن انتقال هؤلاء من الغرب إلى شرق القارة الآسيوية كان أكبر بكثير من انتقالهم من الشرق إلى الغرب⁽³⁾، بسبب أن المغول عملوا على توطينهم في بلادهم، ومع ذلك فقد انتقلت الكثير من الحرف والصناعات من الشرق الأقصى إلى وسط وغرب آسيا ومن ثم إلى أوروبا. وعمل طريق الحرير البري والبحري على انتقال المنتجات الصناعية كالزجاج من الشرق إلى الغرب⁽⁴⁾.

ولاشك أن تأثير الصناعة بطريق الحرير يُعتبر أكثر وضوحاً من الزراعة، فالصينيون منذ عهود غابرة اعتبروا من أشهر الأمم خبرة ومهارة بالنشاط الصناعي⁽⁵⁾، وأظهروا تفوقاً كبيراً في العديد من المجالات الصناعية ولاسيما الفن الخزفي*، فلا غرو أن يتعلم الأجانب عن الحضارة الصينية بعضاً من طريقة صناعتهم، ومن ذلك فقد تعلم العرب والعجم زراعة ثمّ صناعة الحرير من الصينيين⁽⁶⁾. وقد بلغت صناعة الثياب الصينية** مبلغاً لم تصله أي أمة من الأمم

(1) يُفيد الباحث البَرّيطاني المتخصص في التاريخ والفن الإسلامي روبرت هلندبورغ أنه على الرغم من الإقرار بتأثير التقاليد والفنون الصينية على إيران أواخر القرن الثالث عشر وبداية القرن الرابع عشر غير أنّ التّمط الصيني في الفن الإيراني خلال الحكم المغولي لا يزال أحد الأمور الغير الملموسة في الفن الإيراني، ومما أثار التساؤلات حول أثر الفنون الصينية على الفنون الخزفية والتصويرية الإيرانية في الفترة المغولية، فقد اكتنفها الكثير من الغموض. Robert Hillenbrand, *Islamic Chinoiserie: The Art of Mongol Iran*, Edinburgh University Press, Yuka Kadoi, 2009, p.02.

(2) الجويني : المصدر السابق، ج.1، ص.118.

(3) للمزيد من الإيضاح حول هذا الموضوع، ارجع إلى: A. K. haraibeh, *A survey of the silk industry in the Arab lands*, in The Encyclopaedia of Islam, Prepared by a number of leading Orientalists, Edited by an Editorial Committee consisting of H. A. R. Gibb and others, E. J. Brill, Leiden, 1986. Vol.3. P.218.

(4) أنظر: S. Carboni, *ZUDJADJ*, in The Encyclopaedia of Islam, Prepared by a number of leading Orientalists, Edited by an Editorial Committee consisting of H. A. R. Gibb and others, E. J. Brill, Leiden, 1986. Vol.11. p.552.

(5) المروزي : المصدر السابق، ص.3؛ أبو الفداء عماد الدين : المصدر السابق، ج.1، ص.96.

* وأورد السيّراني نصاً في هذا الخصوص، مفاده ما يلي : « وأهل الصين من أحذق خلق الله كفاً بنقش وصناعة وكلّ عمل لا يقدمهم فيه أحد من سائر الأمم، والرجل منهم يصنع بيده ما يقدر أنّ غيره يعجز عنه ». المصدر السابق، ج.1، ص.60.

(6) أيرين فرانك وديفيد براونستون : المرجع السابق، 267 و268؛ نقولاً زيادة: مشرقيات في صلات التجارة والفكر، ص.149.

** يعتقد آشور أنه قبل القرن الثالث عشر كانت صناعة الحرير أهم من صناعة الحرير، غير أنّه ومع بداية القرن 12م أصبحت الصناعة الحريرية الأهم بالنسبة للأوروبيين على الإطلاق، فمن أجله قدم الأوروبيون إلى الشرق الأدنى، أنظر : Ashtor, op. cit., p.263.

في ذلك الوقت⁽¹⁾. وحافظ الحرير الصيني على مكانته وشهرته الدولية خارج حدود الصين حتى بعد خمول طريق الحرير البري⁽²⁾.

انتشرت الزخارف الصينية والتي تُعرف بالرقاقات في الديار الإسلامية مع غزوات المغول للعالم الإسلامي بين سنتي (1256-1259م)، في كُلٍّ من إيران وتركستان فقد أدخلت التصميم الصينية على المنسوجات الإسلامية ليس في المناطق التي غزتها الجحافل المغولية فحسب وإنما امتدَّت إلى مناطق أخرى كآسيا الصغرى ومصر⁽³⁾.

وساهم ازدهار طريق الحرير في ازدهار النشاط الصناعي في الشرق والغرب⁽⁴⁾ نظرا لتوفر المواد الأولية التي يحتاجها القطاع الصناعي: كالقماش، والقطن، والحرير، والتي انتقلت من بلاد المشرق الإسلامي والشرق الأقصى إلى الغرب الأوروبي ليتم صناعتها هناك⁽⁵⁾، وأقر ابن ماسويه بأن كمية من الياقوت المستخرجة من جزيرة سرنديد تُعالج في الهند في حين أن جزء منه يُنقل ليعالج في بلاد الغرب (أوروبًا)⁽⁶⁾، وأشار أيضا ماركو بولو بأن ولاية تندوك الصينية والتي يشتهر فيها صناعة الأقمشة والأنسجة الحريرية، وذكر بأنها لا تختلف كثيرا عما هو موجود في أوروبًا⁽⁷⁾.

ومن الصناعات التي وضعت موطأ قدم لها في أوروبًا توجد صناعة الورق التي بُنيت أولى مصانعها في نورنبرغ Nurenberg بألمانيا سنة 1340م⁽⁸⁾. وانتقلت بفضل طريق الحرير مختلف السلع والبضائع من الشرق الأقصى عبورا بآسيا الوسطى ووصلا إلى بلاد الشام فأوروبًا، ولا يستبعد الباحثون المتخصصون في أن وصول تقنية الطباعة من كوريا إلى أوروبًا إنما تمت بواسطة طريق الحرير عبر القسطنطينية ومنها إلى دول أوروبًا الغربية⁽⁹⁾.

فازدهار طريق الحرير ساهم في تطوير القطاع الصناعي في الشرق والغرب من خلال توفير المادة الأولية والتي أصبحت ميسورة، وفي هذا الموضوع، أشار ماركو بولو إلى رواج القطاع الصناعي في المدن الإيرانية وآسيا الوسطى التي

(1) المروزي : المصدر السابق، ص.4.

(2) ففي منتصف القرن الخامس عشر الميلادي وحسب ما ورد في سجلات أسرة مينغ من أن الملك الخان King 6Thai في سنة 1452م أهدى قطعتين مطرزين من الحرير الصيني إلى الملك تشين لا Tch-in- la

Anonyme (voyageur chinois au XIII Siècle), Description du royaume de camboge, tr. M. Abel-Remuzat, dans nouvelle annales des voyages, de la geographie et de l'histoire, pu. MM. J. B. Eyriès et Malte- Brun, Librairie de Gide Fils, Paris, 1819, T.III, p.

H. J. Schmidt, op. cit., Vol.3, p. 220.

(3) أنظر:

(4) ديورانت : المرجع السابق، ص.244.

(5) زيغريد هونكه : المرجع السابق، ص.40.

(6) يحيى بن ماسويه (ت. 243هـ/857م) : *الجواهر وصفاتها*، تج. وتع. عماد عبد السلام رؤوف، مؤسسة مطالعات، تشكراز، إيران، 1388هـ/1968م، ص.47.

(7) المصدر السابق، ج.1، ص.156.

(8) زيغريد هونكه : نفس المرجع، ص.44، وأنظر أيضا : Stephen G. Haw, op. cit., p.65.

(9) ألكسندر ستيتشيفيتش ومحمد م. الأرنؤوط : المرجع السابق، ج.2، ص.22 و.70.

تتوفر على المواد الأولية من قطن وحرير وذهب، والملاحظ أن هذه الصناعات مرتبطة بالمادة الأولية المتوفرة وذلك كالأنسجة الحريرية والذهبية والقطنية⁽¹⁾.

وتأثرت الصناعة في إيران* بما هو معمول به في الصين فقد أمر السلطان كيخسرو بإقامة مصانع في عدة حواضر من الإيلخانية كأذربيجان وخوزستان وديار بكر وعربستان وخرسان، وذلك في حدود سنة 692هـ/ 1293م فقد أنفقت أموالا عظيمة لتشييدها وتسيرها لأجل صناعة العملة الورقية الجاهزة المعول به في أرجاء الصين⁽²⁾. واعتبرت مدينتي حلب ودمشق من أبرز المراكز الصناعية في مجال الأواني الزجاجية** المزخرفة والتي بلغت شأوا عظيما من الدقة والإتقان. وتضاف إليهم في هذا المجال مدينة القاهرة التي أفاد منها البنادقة أيما إفادة، وهذا منذ العهد الفاطمي إلى غاية القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي، ومن أبرز المعادن التي صنعت منها مختلف المنتجات، يوجد: النحاس، والبرونز، والفضة، والذهب، عن طريق تدويرها أو نقشها لنتج مختلف السلع كالأسلحة، والدروع، والقناديل، والأباريق، والجفان، والأحواض، والمرابا، والمفاتيح، والأقفال، وغيرها من السلع الكثيرة التي نقلها البنادقة كسلعة جاهزة⁽³⁾ أو نقلوا طريقة تصنيعها، وهذا بفضل احتكاكهم بالأسواق والمحطات التجارية المبثوثة على طول طريق الحرير. ويمكن إعطاء صورة أخرى عن مدينة حلب التي أفادت من حاجة القوافل إلى الخيم وسروج الأحصنة والسيوف، فارتفع استهلاك هذه المواد ووفرة المواد الأولية اللازمة أعطت دفعا قويا للمدن من أجل توفير المواد الصناعية⁽⁴⁾ التي تحتاجها القوافل.

(1) المصدر السابق، ج.1، ص.70.

* اعتبرت إيران منذ بدايات تشغيل طريق الحرير همزة وصل بين الشرق الأقصى وأوروبا في مجال انتقال السلع والبضائع، وكذا بين الثقافات والفنون من جهة أخرى، وازدادت مكانتها في مجال هذا التواصل كلما ازدهر طريق الحرير ولاسيما البري منه، وأصبحت إيران في العهد الإيلخاني مرتبطة ومتأثرة بالفنون والثقافة الصينية أكثر من ارتباطها بالغرب الآسيوي على الرغم من اعتناق إيلخانياتها وحكامها الدين الإسلامي واتخاذهم كدين رسمي للدولة، فلم يقطعوا صلاتهم بالمغول العظام في الصين، وحدث أن اتصل الفن الإسلامي المنتشر في غرب آسيا بالفن الصيني في الشرق الأقصى، وهذا ما سمح ببزوغ فن إسلامي جديد ممزوج بالفن بالآسيوي عامة والصيني خاصة، وبرزت في هذا المجال حاضرة تبريز والتي أفادت من تراجع مكانة بغداد والتي في هذا المجال. نعمت إسماعيل علام : فنون الشرق الأوسط في العصور الإسلامية، دار المعارف، القاهرة، 1974، ص.144-145.

(2) البديسي : المصدر السابق، ج.2، ص.21-22.

** يُفيد الباحث روبرت هلندوبورغ أن صناعة الزجاج في بلاد ما وراء النهر كمدينة نيسابور بلغت تطورا ملحوظا، مما سمح لها بتصدير كميات هائلة من الزجاج إلى الصين الشمالية عبر طريق الحرير وهذا منذ عهد أسرة هان وتانغ وسونغ إلى غاية سلالة يوان، ومما لاحظته الباحث أنه في منذ القرن الثاني عشر إلى غاية القرن الرابع عشر غاب الفن الصيني في صناعة الزجاج وتأثر بالفن الإيراني في هذه الفترة. أنظر:

Robert Hillenbrand, op. cit., p.101.

(3) البديسي : المصدر السابق، ج.2، ص.21-22.

(4) إدهم إدم وآخرون: المدينة العثمانية بين الشرق والغرب، حلب، إزمير وإسطنبول، تر. زلي ذبيان، مكتبة العبيكان، الرياض، 1425هـ/2004م، ص.72-73.

انتفعت جمهورية البندقيّة* من طريق الحرير، وهذا بفضل شبكة الطرق البحريّة والبريّة التي ربطتها بالشرق الإسلامي ثمّ الشرق الأقصى خلال الفترة المغولية، فلا غرو أن تُفيد من عديد الصناعات الآسيوية سواء أكان مصدرها صينيّ أو فارسيّ أو شاميّ أو مصريّ، ولعل أبرز الصناعات الفنية التي استفاد منها البنادقة منذ القرن السادس الهجري/ الثاني عشر ميلاديّ إلى غاية القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي هي الصناعات الفنية التي رجت في بلاد فارس كالفسخار الذي لم يساويه أو يُدانيه أي فخار آخر، وبرعوا كثيرا في زخرفته وتعدد أشكاله وألوانه⁽¹⁾.

وتجدر الإشارة إلى أن البنادقة ظهر عليهم الاستفادة من التجارة الدوليّة والتي انعكست إيجابا عليهم في جلّ مناحي الحياة ولاسيما الصناعيّة منها، فعرفت تطوّرا ملحوظا نتيجة لورود المادّة الأولى وسهولة تسويق المنتج، وعرفت كيفية الاستفادة من التّمودج الصيني⁽²⁾، فأصبحت صناعاتها مرجعيّة في أوروبّا مثل صناعة القصدير الدقيق والحصى والأطباق⁽³⁾، ومن الصناعات التي انتقلت من الشرق الأقصى إلى أوروبّا يوجد البارود الذي عرفه الصينيون منذ زمن بعيد فأخذه ماركو بولو وأصبح يُصنع في البندقيّة ثمّ انتشرت صناعته في أنحاء متفرقة من قارة أوروبّا. وتحدثت المصادر والمراجع عن السلع والبضائع المنقولة عبر طريق الحرير غير أنّ الأفكار والآراء النظريّة المتعلقة بالجانب الاقتصاديّ كان لها نصيبا غير منقوص من جملة هذه المنقولات، إلّا أنّها أخفت كنهها بقصد أو بغير قصد، وظل الشرق الأقصى عموما والصين خصوصا هي المصدر الرئيسي للسلع والبضائع إلى جانب الاختراعات الأخرى⁽⁴⁾.

واصل الصينيون نشاطهم وتفوّقهم الصناعيّ ولم تتأثر سلبا بالاحتلال المغولي، فقد أدخلت بعض التعديلات والتحسينات عليها، فمدينة أون جوين الصينيّة التي عُرفت بضخامة إنتاجها من مادة الحرير الذي خُصص جزء هام منه للتصدير، اشتهرت أيضا بصناعة السكر بكميات وافرة إلى درجة أنّها زودت العاصمة خان بالق بمادّة الضّرورية، غير أنّ جودته كانت رديئة قبل خضوعها للمغول، بحكم أن طريقة صناعته اعتمدت على تغليته، ولما يبرد يصير عجينة قاتمة اللون، فأرسل الخاقان من العاصمة مجموعة من المهرة المتخصصين في صناعة السكر ينحدرون من بلاد المشرق الإسلامي - في إطار جلب الخبراء والفنيين من غرب آسيا لاستغلالهم في مجال الصناعة والحرف⁽⁵⁾ - فعملوا على نقل خبراتهم إلى سكان هذه المدينة، ودربوهم على الطريقتة المثلى لتكرير السكر مستخدمين في ذلك

* ساعدتهم في ذلك حرصهم وعنايتهم بالطرق التجاريّة، للمزيد من المعلومات، ارجع إلى: ديورانت: المرجع السّابق، ج.15، ص.52.

(1) ديورانت : المرجع السّابق، ج.13، ص.335-336.

(2) أنظر: Charles Yriarte, *Venice its History – Art – Industries and Modern Life*, Henry T.

Coates & Co., Philadelphia, 1896, p.22.

(3) أنظر : L . F. Salzmann B. A. F.S.A., *English Industries of the Middle ages Being an Introduction to the Industrial History of Medieval England*, Constable and Company LTD., London, 1913, p.95.

(4) نقولا زيادة: مشرقيات في صلات التجارة والفكر، ص.150. وأنظر أيضا: Clive Day, op. cit., p.83.

(5) البديسي : المصدر السّابق، ج.2، ص.16.

رماد أخشاب بعض النباتات⁽¹⁾. فتحسنت بذلك جودة السكر، وصار أحسن بكثير مما كان عليه سابقا. وعرفت صناعة الطبول تطورا ملحوظا في العهد المغولي، فقد شوهدت طبول مصنوعة من خشب في نواحي بكين يرجع تاريخ صناعتها إلى العهد المغولي⁽²⁾.

الواقع أن صناعة الأقمشة والملابس الحريرية في أوروبا لم تبلغ درجة جودة صناعة الشرق*، على الرغم من اكتشافهم سرّ تربية دودة القز المنتجة للحرير**، ومرد ذلك حداثة خبرتهم في هذا المجال مقارنة بالصين وإيران⁽³⁾، بالإضافة إلى صعوبة التزود بما يحتاجونه من تقنيات وآليات ومواد أولية من إيران والصين، وإن كانت المناطق المحيطة ببحر قزوين زودت الصناعة الأوروبية بما تحتاجه من مواد اللازمة لصناعة الملابس الحريرية⁽⁴⁾.

بلغت المادة الأولية أو المطرزة أشواطاً مهمة في الجودة عند مغول القبيلة الذهبية والذين اعتاد رجالهم ونسأؤهم على لبس الحرير المحلي، ونافسوا بذلك خبرة الأندلسيين في صناعته⁽⁵⁾. فالمادة الأولية للحرير لم تبق حكرًا على الصينيين فقد انتشرت تربية دودة القز المنتجة له في الكثير من المناطق كبلاد الشام وصقلية وبلاد الأندلس، فقلقيليا على سبيل المثال انتشر فيها الحرير والملابس الحريرية إلى درجة أن نوعاً من الثياب نُسب إليها، والذي أصبح يُعرف بالحرير القافلي⁽⁶⁾.

يُشار إلى أنه وقبل نهاية العصور الوسطى أصبحت صناعة الملابس الحريرية الإيطالية في غاية الجودة والإتقان، وهو ما سمح لها بتصديرها إلى الأقطار الخارجية. ففي منتصف القرن الخامس عشر الميلادي شاهد الرحالة بيرو طافور أثناء رحلته إلى الشرق كثيراً من الرجال الأتراك يلبسون عباءات طويلة مصنوعة من الصوف والحرير الموشى وأكد من

(1) ماركو بولو : المصدر السابق، ج.2، ص.196.

(2) أنظر: Ellen M. H. Peck, op. cit., p. 280.

* يقول المروزي في هذا المقام: « وأهله (الصين) أحذق الناس بالصنائع المهنية لا يُدانيهم فيها أحد من الأمم، ولأهل الروم يد عالية فيها إلا أنهم لا يبلغون فيها مبلغ أهل الصين، وأهل الصين يقولون إنَّ الناس كلهم عميان في الصناعة إلا أهل الروم فإنهم يُبصرون بعين واحدة يعني أنهم عرفوا نصف العمل». المصدر السابق، ص.3.

** والذي يجب أن يكون حاضراً في الأذهان، أن الحرير على الرغم من اكتشاف سرّ تربيته وتحويله إلى مادة جاهزة للاستعمال منذ عهد جستنيان، فدلّت النصوص التاريخية على أنه زرع في بلاد الشام وغيرها من الولايات التابعة للإمبراطورية البيزنطية يومئذ، كآسيا الصغرى وإيطاليا واليونان، إلا أنَّ هذا الإنتاج لم يغط استهلاك الدول الإسلامية والأوروبية طوال العصر الوسيط، وحتى جودة الصناعة الحريرية في البلاد الإسلامية والأوروبية لم ترق إلى الجودة الصينية في صناعته وزخرفته، لذا بقيت تجارة الحرير رائجة بين الشرق الأقصى والغرب حتى لقرون متأخرة من العصور الوسطى. نقولاً زيادة: مشرقيات في صلات

التجارة والفكر، ص.165. أنظر: Clive Day, op. cit., p.86.

(3) فرنسيس وود : المرجع السابق، ص.27.

(4) أنظر: Clive Day, op. cit., p.82.

(5) طافور : المصدر السابق، ص.137.

(6) الإدريسي : المصدر السابق، ج.1، ص.207؛ فيشر : المرجع السابق، ج.2، ص.465.

أنّه مستورد من إيطاليا⁽¹⁾، ووجدت صناعة الملابس الكتانية⁽²⁾ والصوفية الأوروبية ولاسيما البريطانية والفلاندر بالإضافة إلى المعادن (الذهب، الفضة، والقصدير) طريقها للتصدير نحو أسواق الشرق⁽³⁾. وحازت الملابس القطنية البندقيّة سمعة كبيرة في الأسواق الدوليّة، المشرقية منها والأوروبية⁽⁴⁾. فقد أشار ابن بطوطة بأنّ قيمة القطن في الصّين تفوق قيمة الحرير وأن الثوب الواحد من القطن يُباع بعدّة أثواب حريرية⁽⁵⁾، وأكّد ماركو بولو بأنّ الصّين تُنتج كميات هائلة من الحرير، لا يوجه كلّها إلى السوق المحلي فحسب، وإنّما يُخصّص جزء هام منه ليُشحن خارج الصّين، وذكر أيضًا من أن الزنجبيل يُنتج في الصّين بكميات وافرة جدًّا ويُباع بأزهد الأثمان إلى درجة أن عشرين كيلوغرام من الزنجبيل الطازج لا يتعدى سعره غروتا بندقيا فضيا⁽⁶⁾.

وعلى الرّغم ممّا وصلت إليه صناعة الملابس في أوروبا غير أنّها لم تصل إلى درجة جودة الملابس الشرق الأدنى والأقصى، وهذا ما ألجأهم إلى استيراد ملابس حريرية من دمشق التي عُرفت بـ دامسكو فقد تميزت بثقل وزنها، وظل الحرير الصّينيّ* المعروف بجودته وخفة وزنه الأكثر رواجًا في الأسواق الأوروبيّة بفضل الأرباح الماليّة التي يُدرها على المشتغلين في تجارته⁽⁷⁾. ووصل إلى هذه الرّفعة والسّودد بحكم جودته وفي نفس الوقت ضخامة إنتاجه، فلا غرو في ذلك والصّين بلاد الحرير⁽⁸⁾. ووجد هذا الحرير طريقًا إلى أسواق الدّول التي برعت في إنتاجه وصناعته⁽⁹⁾.

وإذا كان الغرب الأوروبيّ قد أفاد من الشرق فإنّ للغرب الأوروبيّ فضلٌ على الشرق في المجال الصّناعي لا يُمكن نكرانه، ومن ذلك، فإنّ مؤرخ المغول الهمداني اعترف بأنّه لم يك للصّينيّين والمغول منجنيقات تُضاهي الإفرنجية قبل

(1) طافور : المصدر السابق، ص.128.

(2) الواقع أن جودة بعض الأقمشة الأوروبية ضُرب بما المثل في الاتقان والجودة كالديباج على سبيل المثال فقد أثبتت على مكانته وجودته بعض المصادِر الإسلاميّة، ومنها: أبو منصور الثعالبي : زاد سفر الملوك، ص.30.

(3) أنظر: Clive Day, op. cit., p.83.

(4) أنظر: Jong-Kuk Nam, *Le Commerce du Coton en Méditerranée a la fin du moyen âge*, Brill, Leiden , 2007, P.91.

(5) ابن بطوطة : المصدر السابق، ج.4، ص.127.

(6) ماركو بولو : المصدر السابق، ج.2، ص.166-167.

* يُورد أبو حامد الغرناطي مقولة شهيرة عند الغرب حول أفضل أنواع الملابس عند أمم الشرق والغرب، فيقول : « ونذكر خصائص البلاد في الملابس، فيقال، برود اليمن، وقصب مصر، وديباج الروم، وخز السّوس، وحرير الصّين، وأكسية فارس، وحلل أصبهان، وسقلاطون بغداد ، وعمائم ومئير الزّي، وملحم مرو». ومن خلال هذا النصّ نستشف مكانة وشهرة الحرير الصّيني من بين جميع الحرير الآخر الموجود في المعمورة إضافة إلى مكانة الديباج الأوروبي. المصدر السابق، ص.80-81.

(7) فرنسس وود : المرجع السابق، ص.27.

(8) ابن الفقيه : المصدر السابق، ص.512؛ المروزي : المصدر السابق، ص.4؛ ابن سعيد المغربي : المصدر السابق، ص.164.

(9) يُشير آشثور من أن الحرير الصّيني وجد طريقه في الأسواق العراقية والإيرانية على الرّغم من شهرة هذه المناطق بصناعة الأقمشة الحريرية.

Eliyahu Ashtor, op. cit., p.262.

أنظر :

وأثناء عهد قوبلاي، فقد استعصى عليهم فتح قلعة في غاية المنعة والإحكام تتواجد في بلاد الخطا، فاستنجد قائد الجيش المغولي كاوفنجان بمنجنيق من صنع فرنجي، فتمت صناعته من الدمشقيين المنحدر من بعلبك، واستطاع بعون أبنائه الثلاثة صناعة سبعة منجنوقات كبيرة وساهمت بشكل كبير في انتصار الجيش المغولي وإخضاع بلاد منزي للسيطرة المغولية، وقد ذكر المحقق الكتاب بأنّ المعدات الحرب التي استعملها الجيش المغولي هي من صنع إيطالي⁽¹⁾.

خلاصة القول في هذا الموضوع أنّه لا يمكن بأيّة حال نكران دور طريق الحرير في مجال انتقال الابتكار. فلا غرو أن تنتقل من الصين إلى أوروبا أهمّ ثلاث اختراعات كبرى تمثلت في: الإبرة، والبارود وآلة الطباعة⁽²⁾. وأما ما انتقل من العرب إلى الشرق فيبقى ضئيلاً بحكم تطور الحضارة الشرقية على نظيراتها الغربية في تلك الفترة.

(1) الهمداني: جامع التواريخ، تاريخ خلفاء جنكيز خان من أوكتاي قآن إلى تيمور قآن، ص. 286؛ ماركو بولو : المصدر السابق، ج. 2، ص. 159.

(2) أنظر: John Barrow, *Travels in China containing describing, observations, and comparisons, made and collected in the course of a short residence at the imperial palace of Yuen-Yuen, and on a subsequent journey through the country from Peking to Canton*, A. Strahan, printed street, London, 1804. P.442.

3) حيوية العلاقات التجارية الآسيوية الأوروبية عبر طريق الحرير.

تمثل الطرق التجارية شريان العلاقات التجارية بين الشعوب والقبائل على مرّ العصور التاريخية، فلو لها لما أُقيمت الروابط الاقتصادية فضلا عن ازدهارها، ومن هذا المنطلق فإنّ ازدهار طريق الحرير أعطى دفعا قويا لازدياد حجم وحيوية التجارة الدولية بين الشرق والغرب، فإلى أي مدى أثر ازدهار الطريق في نمو حجم التجارة الدولية أثناء فترة السلام المغولي؟.

أ) نمو حجم التبادل التجاري بين آسيا وأوروبا.

إنّ المتتبع لحركة العلاقات الدولية في القرون الأخيرة من العصور الوسطى يُدرك مدى ارتفاع حجم التجارة الدولية البرية بين الشرق والغرب عبر طريق الحرير خاصة أثناء فترات هيمنة المغول لأراضي شاسعة من قارة آسيا⁽¹⁾. وارتبط تطوّر ونمو التجارة الدولية بالتغير السياسي والاقتصادي الكبير الذي أحدثه الغزو المغولي للمنطقة فمع مرور وقت قصير من فظائع الغزو المغولي فُتحت أبواب التجارة المحلية والدولية على مصراعيها بين الشرق والغرب، فقد نجح عدد كبير من كبار التجّار الميسورين الذين اشتغلوا في ميدان التجارة الدولية، بحكم ارتباطهم بعلاقات خاصة مع كبار مسؤولي المغول من خلال التصدير والاستيراد⁽²⁾.

تأثّر نخط الاقتصاد العالمي مع الازدهار الذي بلغه طريق الحرير وكان له أبرز الأثر في تشجيع حركة وحجم المبادلات التجارية، فإذا كانت التجارة الدولية تسير في اتجاه واحد قبل ازدهار طريق الحرير أي من الشرق نحو الغرب فإنّ مرحلة الازدهار الفعلي لطريق الحرير جعلت من التجارة الدولية تسير في اتجاهين معا من الشرق نحو الغرب ومن الغرب نحو الشرق، فأصبح بإمكان سلع الغرب الأوروبيّ الوصول إلى الأسواق الدولية في قارة آسيا ووصلت إلى بلاد المغول والصين في الشرق الأقصى. ويشير قاسم عبده قاسم أن سير التجارة الدولية لم يبدأ منذ بدايات ازدهار طريق الحرير فحسب وإنما منذ الحروب الصليبية⁽³⁾ خاصة مع الحملة الصليبية الرابعة وما انجر عنها من سيطرة اللاتين على سواحل البحر الأسود. ويرى المستشرق والباحث في التاريخ الاقتصادي كلود كاهن بأنّ تجارة الشرق كانت خاسرة في الغالب بالنسبة للأوروبيين قبل قيام الحروب الصليبية لأن تجار الشرق رفعوا سعر السلع والبضائع الشرقية في حين أن الغرب الأوروبيّ لم يكن بوسعه إلّا بيع بضائعه إلى الشرق بأسعار منخفضة⁽⁴⁾.

ومما ينبغي التأكيد عليه أن العلاقات والمعاملات التجارية التي تمّت في الشرق الأقصى كانت أكبر بكثير من العلاقات التي وقعت بين الشرق والغرب، ويُعطي ماركو بولو صورة مصغرة عن مادة الفلفل، فيقول : « ومقادير

Clive Day, op. cit., p.86.

(1) أنظر:

Eliyahu Ashtor op. cit., p.263.

(2) أنظر :

(3) قاسم عبده قاسم: المرجع السابق، ص.179.

(4) الشرق والغرب زمن الحروب الصليبية، ص.171.

الفلل المصدرة هناك، هي من بالغ الضخامة، بحيث أن ما يُحمل إلى الإسكندرية، لتزويد الأصقاع الغربية من العالم بما يلزمها من فلل يُعد قدراً تافها بالمقارنة، ولعله لا يزيد عن واحد في المائة⁽¹⁾». وأكّد هذا الطّرح أيضاً الزّاهب كورفينو بأنّ السّلع المعروضة للبيع في الأسواق الصّينيّة تُفوق بكثير ممّا يُعرض في أسواق روما وباريس، خاصّة ما تعلق بالمواد الأوّليّة: كالتوابل، الحرير، المواد المصنعة، الملابس الحريرية والمذهبة⁽²⁾. فقد كان للرهبان دور لا يُستهان به في جلب السّلع الصّينيّة عبر الطّرق التّجاريّة الرسميّة كالقطع الأثريّة والتذكاريّة⁽³⁾.

غير أنّه لا يمكن التّهوين من حجم المبادلات التّجاريّة التي تمّت بين قارتي أوروبا وآسيا فقد شكّلت تجارة التوابل كالفلل وجوزة الطّيب والزنجبيل والقرفة والقرنفل وتجارة الملابس كالحرير والقطن والسّجاد والأحجار الكريمة والعاج بالإضافة إلى العطور والأعشاب الطّبيّة والجذور والأصباغ والأسلحة، فقد أبرمت صفقات تجارية دولية اعتمدت على الطّرق البحريّة ومحطاتها كالمحيط الهندي فالقنوط ومالابار إلى شواطئ المتوسّط عبر البحر الأحمر أو أنّها سلكت البرّ أعالي بحر قزوين وصولاً إلى البحر الأسود⁽⁴⁾، كما دُرّت تجارة التوابل عوائد عظيمة للتجار المشتغلين فيها⁽⁵⁾.

ويرى آشثور أن التجارة الهندية العابرة عبر البحار الجنوبيّة تقلّصت منذ النّصف الأوّل من القرن الرّابع عشر الميلادي لصالح التجارة الشّماليّة التي مارسها المتعاملون الإيطاليون في كلّ من تيّريز وبقية المدن الإيرانيّة الأخرى كأذربيجان، بحيث أن الإيلخانيين اهتموا بالتّجار الأوروبّيين اهتماماً لائقاً بهم، وسمحوا لهم بمزاولة حريّة التجارة والتّنقل في ربوع المناطق الخاضعة لهم ومنها ترخيصهم للأوروبّيين بمواصلة سفرهم إلى الهند على العكس من سلاطين المماليك الذين ضيّقوا عليهم سبل ومنافذ التجارة⁽⁶⁾.

ساهم في ارتفاع حجم التجارة الدوليّة العديد من العوامل، ومنها: الوسطاء التّجاريّون ومن أبرزهم البنادقة، وفي هذا الصّدّد، تورد الباحثة زيغريد هونكه Zigrid Hunke نصّاً مفادّه: « أن انتصار البندقيّة في الواقع هو انتصار لتجارة العرب التي وشجت القارات بعضها ببعض وصهرتها في بوتقة واحدة. ولئن دفعت معها تجارة الشّرق الإيطالية خطوات محسومة إلى الأمام، فإنّها مكّنت كذلك التجارة الإيطالية والألمانية والفرنسيّة والهولنديّة من أن تعيش في ازدهار مستمر لم تكن لتعرفه لولاها⁽⁷⁾».

(1) المصدر السّابق، ج.2، ص. 198.

(2) أنظر: Montecorvino, op. cit., p. 98.

(3) أنظر: Robert Hillenbrand, op. cit., p.06.

(4) أنظر: Antonio di Vittorio, *An Economic History of Europe From expansion to development*, Tra. Katherine M. Hunt, Routledge, Oxon, 2006. P.13-14.

(5) ماركو بولو : المصدر السّابق، ج.2، ص.100.

(6) أنظر: Eliyahu Ashtor, op. cit., p.265.

(7) المرجع السّابق، ص.40.

ولم تكتف حكومة البندقيّة بالمبادلات التجاريّة بينها وبين مَعول إيران على أرض الميدان فحسب، وإنما سعت إلى توثيق هذه التجارة باتفاقيات تكفل حفظ مصالحها التجاريّة في ربوع الإيلخانية، وحرصًا من الجمهورية على مصالحها التجاريّة ورغبة منها في توفير الأمن والرعاية لتجارها في الإيلخانية فإنّها أرسلت سفارة بقيادة توماس أوجي خلال سنة 1305م⁽¹⁾، تلتها سفارة أخرى بقيادة السفير ميشال دولفين Michel Dolfin⁽²⁾ والذي وقّع يوم 22 ديسمبر من سنة 1320م معاهدة تجارية مع سلطان الإيلخانية أبي سعيد⁽³⁾.

تضمّنت هذه المعاهدة تسعة وعشرين بنداً، والملاحظ أن أغلب بنودها تخدم الجانب البندقي، فقد ورد في مادتها الأولى، ما يلي: « يُحفظ البنادقة من كُّل سوء أو عنف، ولا تُفرض عليهم أية إتاوة أو رسم في أيّ حال من الأحوال باستثناء تلك السارية في الميدان من قبل »⁽⁴⁾. والذي يهتم الدراسة تلك البنود المتعلقة بمجال طريق الحرير وتوفير الحماية لتجار البندقيّة، فقد تضمّنت توفير السلامة لهم ولبعثاتهم، وعدم مطالبتهم برسوم إضافية غير تلك المتفق عليها، ولا يجبرون بأية حال على بيع أو شراء السلع، وكذا السماح لهم بارتياح الطرق التي يرغبون فيها، وبفضل هذه المعاهدة أصبحت تقصد الإيلخانية قوافل وجماعات وليس أفراد كما كان عليه الحال قبل عقد هذه المعاهدة⁽⁵⁾.

إنّ حيويّة العلاقات التجاريّة بين الشرق الأقصى والغرب الأوروبيّ لم يستفد منه الأوروبيّون فحسب، فحتّى الصّين استفادت من هذا التفاعل التجاريّ من خلال تصريف الفائض من إنتاجها التجاريّ نحو أسواق الغرب، وفي هذا الشأن، أشار ابن بطوطة إلى مسألة في غاية الأهمية وهو أن الحرير لم تعد له مكانة كبيرة في الصّين نظراً لضخامة الإنتاج، وعلّل ذلك بأنّه غدا لباس الفقراء والمساكين، وأشار إلى أنّه لو لم يتمّ تصديره إلى الخارج لتراجعت مكانته في الصّين⁽⁶⁾، وبهذا يُمكن الجزم بأنّ الصّين اعتُبرت من بين أكبر الدّول المستفيدة من رواج وازدهار طريق الحرير. وأكّد ماركو بولو هذه الحقيقة، وذكر من أن مادة الحرير تدخل بكميات وفيرة جدّاً إلى سوق بكين، وقدّر بها بألف عربة يومياً، ناهيك عن الأسواق الصّينيّة الأخرى، كما أشار إلى ولوج البسة ومنسجات الفارسة تُصنع من أنواع مختلفة من الحرير والدّهب، وتجدر الإشارة إلى أن ولوج سلع وحاصلات إلى سوق بكين من الولايات المجاورة وحتّى من المناطق

(1) أنظر Heyd, *Histoire de Commerce du Levant*, II, p.123-124 .

(2) أنظر: Ibid, II, p.128.

(3) أنظر: Louis de Mas-latrie (le comte de), *privilege commercial accordé 1320 a la République de Venise par un roi de Perse*, bibliothèque de l'école des chartes, 1870, T.31, p.82_83.

(4) أنظر: Louis de Mas-latrie, *Traité de paix et de commerce et Documents divers concernant les relations des chrétiens avec les arabes de l'Afrique Septentrional au moyen âge*, Supplément et Tables J. Baur et détaille, Libraires, Paris, 1872, pp.10-16.

(5) أنظر: Guglielmo Heyd, *Le colonie commerciali degli Italiani in Oriente*, T.2, p.83.

(6) المصدر السّابق، ج.4، ص.127.

البعيدة كالهند التي تُورد بعض المنتجات النخبوية الخفيفة الوزن المرتفعة الثمن كالأحجار الكريمة واللآلئ وبعض أنواع العقاقير والأفاوية غير المنتجة في الصين والتي يند إليها تجار من أنحاء متفرقة من العالم⁽¹⁾.

ومما يدل على انتفاع الاقتصاد الصيني من حيوية العلاقات التجارية وهو أن المدن والقرى التي اعتمدت على الزراعة والرعي لتحصيل قوتها فإن كثيراً منها أصبح يعتمد على التجارة والصناعة لتأمين عيشها، بل ووجدت مدن أخرى اعتمدت على التجارة فقط كمصدر للدخل⁽²⁾.

وثمة إشكالية جعلت الباحث يشك في مدى استغلال الصيني للمبادلات التجارية لصالحها من خلال تشجيع عملية التصدير وتقنين عملية الاستيراد خدمة لميزانها التجاري*، فرسائل وتقارير الزهبان والكنسيين دلت على أن الصين تفتقر إلى بعض المنتجات الزراعية والحيوانية، فالأغنام على سبيل المثال عددها قليل مقارنة بعدد السكان لذا تُعرف أسعار اللحوم هناك ارتفاعاً كبيراً، ومن المواد التي تُعرف ندرة في الأسواق الصينية، زيت الزيتون والخمور المصنوعة من العنب التي تكاد تنعدم في الأسواق الصينية، فيرد القليل منها من الخارج وهذا ما أدى حتماً إلى ارتفاع ثمنها⁽³⁾. وأشار ابن بطوطة أيضاً إلى نقص مادة الفراء في الأسواق الصينية خاصة النوعية الجيدة منه التي لا يجد لها التمثيل سبيلاً لينفذ فيها، وهو ما جعل ثمنه مرتفعاً جداً وصل إلى ألف دينار إلى درجة أنه لا يقوى على شرائه وارتدائه إلاّ الأمراء وكبراء القوم⁽⁴⁾. فقلّة مثل هاته السلع في الأسواق الصينية وارتفاع ثمنها يؤكد بأنّ السلطات الصينية مارست ضغوطات للتقليل من تدفق السلع الأجنبية إلى بلدها⁽⁵⁾، وهذا ما يُعرف اليوم في عالم الاقتصاد - بالحماية الاقتصادية-. غير أنّ الباحث لا يمكن أن يسلم قطعاً بأنّ الصينيين مارسوا حقاً قيوداً على التجار الأجانب إذا وركّذوا بضائعهم هناك، بدليل ما ورد عن بجولتي فيما يخص تجار جنوة والبندقية الراغبين في الهجيء إلى خان بالق بغرض التصدير والاستيراد وحضهم على أن يحملوا معهم الأقمشة الكتانية⁽⁶⁾، وهذا بحكم ارتفاع سعرها في الصين دون أن يُشير إلى مضايقات قد تطالهم من لدن الصينيين.

غير أنّ المغول وقبل استقرارهم في الصين لم يتحفظوا من دخول السلع الأجنبية إلى أسواقهم، بل بالعكس شجعوا التجار الأجانب والمحليين منهم في جلب السلع من الخارج بدليل ما ذكره المؤرخ الجويني الذي عاصر

(1) المصدر السابق، ج.2، ص.63. وانظر أيضاً: Eliyahu Ashtor, op. cit., p.266.

(2) ماركو بولو : المصدر السابق، ج.2، ص.99. و ص.138.

(3) وافق ابن بطوطة كارفينو في مسألة قلّة الأغنام في الصين، وفي هذا التوافق دليل على دقّة تحري الصواب فيما يخص المسائل الاقتصادية من لدن الزهبان الأوروبيين أثناء كتاباتهم للتقارير المرسلة إلى الكنيسة الأم في أوروبا ، وفيه دليل آخر على أن البعثات الدينية المسيحية خدمت المجال الاقتصادي والتجاري خدمة بالغة. ابن بطوطة : المصدر السابق، ج.4، ص.134. وانظر أيضاً: Montecorvino, op. cit., p.95-96 .

(4) ابن بطوطة : المصدر السابق، ج.2، ص.237.

(5) ومن المعاملات المالية المشينة التي تفرد بها الصينيون عن غيرهم من أمم الشرق والغرب وهو التشدد في مجال التصريح بالبضائع، فإذا حدث وأن التاجر لم يُصرح بسلعة واحدة صغيرة الحجم أم كبيرة بقصد أو بغير قصد فإنّ عقابه سيكون بمصادرة كلّ السلعة وتوضع في مخزن السلطان. ابن بطوطة : المصدر السابق، ج.4، ص.133.

(6) أنظر: Pegolotti, op. cit., p.154.

الأحداث الأولى للمغول، يورد كلاما نفيسا في هذا المعنى، ويُبرز جلياً مدى الانفتاح الاقتصادي والتجاري الذي أبداه المغول من خلال وصول منتجات المغرب ويقصد بها في هذا الموضع الغرب الآسيوي والأوروبي إلى الأسواق المغولية، وبالعكس، فقال : « يجلبون إليهم (المغول) البضائع من أقصى بلاد المغرب ويفتحون منازلهم ما أغلقوه في أقصى بلاد المشرق، ويملأون بدورهم أكباسهم من خزائنهم⁽¹⁾ ».

إن ازدهار طريق الحرير في الربع الأخير من العصور الوسطى ترتب عليه سهولة الاتصال الاقتصادي والتجاري بين شرق القارة الآسيوية وغربها من جهة، وكذا بين القارتين الأوروبية الآسيوية من جهة أخرى، فانتشرت بذلك سلع الشرق الآسيوي⁽²⁾ في الشرق الأدنى، مما سهل لها الانتقال إلى أسواق أوروبا، ولاسيما تلك الدول والمدن المطلة على الضفة الجنوبية للمتوسط، أكثر مما كانت عليه قبل القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي، ومن ذلك انتشار الحرير والملابس المصنوعة منه في أوروبا على نطاق واسع، ولم تعد حكرا على الأغنياء ورجال الدين⁽³⁾. كما كانت عليه قبل الثورة التجارية الأوروبية.

ومن جهة أخرى ينبغي الإشارة إلى أن الازدهار الاقتصادي الذي شهدته أوروبا بدءا من القرن الثالث عشر الميلادي كان له تأثير جلي على حيوية وازدهار التجارة الإقليمية بين الدول والمدن الأوروبية وكذا التجارة الدولية بين الشرق الأقصى والغرب الأوروبي، وهذا ما أعطى دفعا قويا لازدهار طريق الحرير⁽⁴⁾.

وعلى هذا الأساس استغل تجار الجمهوريات البحرية الإيطالية خاصة البنادقة والجنويون فرصة السلام المغولي ليس لتلقف القوافل التجارية عند سواحل البحر الأسود فحسب، وإنما لإرسال بعثات دبلوماسية إلى المغول العظام الذين حكموا الصين في ظل أسرة يوان، وأرسلوا التاجر الجنوبي أندالي دا سافينيون Andalo da Savignone لترقية الروابط الدبلوماسية والتجارية مع الصين، غير أن هذه الخطوة استقبلت ببرودة وفتور من طرف مجلس السينا البندقي، ومع ذلك فقد أبرمت اتفاقية تجارية بواسطة التاجر الجنوبي أندالي دا سافينيون ممثلا للطرف الإيطالي والأوروبي ومثل الخان الصيني توغون تيمور Toghon Temur (1333-1368م)، ونص هذا الاتفاق على أن يُسلم الطرف البندقي ما بين خمسة عشر أحصنة مقابل ألفين فلورين⁽⁵⁾ يقبضها من الطرف اليواني، وافق مجلس السينا على هذه الصفقة وأقلعت سفينة من جنوة ثم إلى نابولي إلى أن توغلت في البحر الأسود وحطت رحالها بمحطة كافا Caffa،

(1) الجويني : المصدر السابق، ج.1، ص.62-63.

(2) حافظ أحمد حمدي : المرجع السابق، ص.303-304.

(3) موريس بيشوب : المرجع السابق، ص.235-236.

(4) كلود كاهن: الإسلام منذ نشوئه حتى ظهور السلطنة العثمانية، ص.461.

(5) هي عملة ذهبية فلورنسية، بدأ استخدامها منذ سنة 1252م إلى غاية سنة 1533م، وزن 3,54 غرام، استعملت بشكل واسع في الفضاء المتوسطي، وظلّت محل ثقة من طرف التجار والحكومات في أوروبا وخارجها.

ومن ثمّ سلكت القافلة طريقا إلى الصين إلى أن وصلت إلى بكين بواسطة جون ماريغولي John de Marignolli، ووصلت الهدايا إلى الخان المغولي وفق المواصفات المتفق عليها بين الوفد الإيطالي والخان المغولي⁽¹⁾.

ويرى الباحث في التاريخ الاقتصادي هنري بريين بأنّ التجارة في العصور الوسطى ظلّت متأثرة بالتجارة الخارجية دون أن يكون أثر للتجارة المحلية دور مرموق في العلاقات الاقتصادية الدولية، وشكّلت التجارة ذات المسافات البعيدة من أبرز عوامل تنشيط هذه الحركة⁽²⁾، وفي هذا الخصوص، فإنّ بواعث وأهداف ماركو بولو لكتابة ونشر رحلته هو تشجيع حكومة وتجار بلاده على توسيع نشاطها التجاري⁽³⁾ في الأسواق الدولية عبر سلوك طريق الحرير البرّي وغيره من المسالك البرية والبحرية⁽⁴⁾. فقد قدّم ملاحظات مفصّلة وشاملة عن الطرق البرية والبحرية والأسواق الدولية ونالت رحلته شهرة واسعة في أوروبا عامّة وإيطاليا خاصّة⁽⁵⁾. وتركزت التجارة الدولية المارة عبر طريق الحرير على سلعتين رئيسيتين شكّلت عمود التجارة بين الشرق والغرب ألا وهما: الملابس والمتمثلة أساسا في الحرير⁽⁶⁾ والأحجار الكريمة⁽⁷⁾ والمنسوجات بالنسبة للألبسة⁽⁸⁾. والمأكولات والمتمثلة خاصة في التوابل والبهارات.

وثمة سؤال يثيره منطق الحوادث، وهو أن تعرف الغرب على سلع المشرق الإسلامي والشرق الأقصى هل ترتّب عليها انتقال اسم هذه السلع إلى الغرب الأوروبي أم لا، فبتتبع أشهر أسماء أنواع التوابل والملابس وبعض المعاملات

(1) أنظر: Reuven Amitai & Michal Biran, op. cit., P.405.

(2) هنري بريين: تاريخ أوروبا في العصور الوسطى (الحياة الاقتصادية والاجتماعية)، تر. وتح. عطية القوسي، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1996، ص.137.

(3) يظهر ذلك جلياً من خلال الإرشادات التي أسداها ماركو بولو لتجار ملته في أوروبا على وجه العموم، وتجار البندقية على وجه الخصوص، وهذه النصائح سردها تقريبا عند ذكره لأي مدينة مهمّة في مجال التجارة أو عند تحذيره من خطورة مكان من جهة قُطاع الطرق واللصوص، وكذا من جهة العوائق الطبيعية خاصة الصحراء القاحلة والتي ينعدم فيها الماء والعشب والأشجار، فتراه يحدد طول مسافة هذه الصحراء ويشدد على ضرورة التزوّد لها عبر توفير الزاد من مأكّل ومشرب للمسافرين دوابهم، كما يرسم صورة تقريبية عن الطرق والمسالك البرية والبحرية الموصلة إلى الشرق الأدنى وآسيا الوسطى وكذا الشرق الأقصى، ويحدد المسافات التقريبية بين مدينة وأخرى وإقليم وآخر. ماركو بولو : المصدر السابق، ص.93.

(4) مارك كيرلانسكي: المرجع السابق، ص.76. وأنظر أيضا: Robin Brown, op. cit., p.8.

(5) أنظر: Robert S. Lopez, *The Commercial Revolution of the Middle Ages*, P.109.

(6) يرى فرنسس وود أنّ الحرير عُدّ من دوافع حركة الكشوفات الجغرافية الأوروبية، في حين أن هايد يذهب إلى أبعد من ذلك بقوله أن الحرير يُعد أعلى سلع الصين على الإطلاق، ويُعد المنتج الأوّل والأكثر طلبا من طرف الأوروبيين طوال فترة علاقاتهم التجارية مع الشرق، فلا يكاد كتاب ماركو بولو يخلو من ذكر هذه المادة في كلّ المحطّات والأماكن المنتجة له فهو يتحدث عن زراعته ووفرة محصوله ولا ينتهي هنا بل يذكره حتّى لما يتحوّل من مادة أولية خام إلى قماش أو لباس جاهز للاستعمال وحذا حذو ماركو بولو في مجال الاهتمام بالحرير غيره من الرخالة والمبشرين والتجار ك أودريكو وبيجولي. فرنسس وود : المرجع السابق، ص.28؛ هايد : المصدر السابق، ج.3، ص.111-112.

(7) أنظر: Revue Amitai & Michal Biran, op. cit., p.397.

(8) موريس بيشوب: تاريخ أوروبا في العصور الوسطى، تر. علي السيد علي، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2005، ص.209.

وأنظر أيضا: Clive Day, op. cit., p.86.

التجارية يُلاحظ بأنّها بقيت محافظة على اسمه المشرقي*، وقد برهنت معاجم المصطلحات التجارية** مدى تأثير الشرق على التجارة الأوروبية وهذا من خلال استعمالها لمفردات عربية وفارسية، مثل: tariff المشتقة من اللغة العربية تعريف، وكذا كلمة magasin المشتقة من اللفظ العربي مخازن، وكذا الصّكّ Cheque⁽¹⁾. وأثّرت الفارسية بدورها في اللّغات الأوروبية الحديثة كمفردة Caravan المشتقة من المفردة الفارسية وهي القيروان⁽²⁾. ولم يقتصر تأثير الفارسية على أوروبا فحسب فحتّى في ربوع الصّين وُجدت بعض المنشآت سُميت بالفارسية، ومن ذلك القنطرة التي سلكها ماركو بولو المقامة فوق نهر بوليسانجان Pulisangan وهي المفردة مركبة من كلمتين، وهما: بولي سانجي وهي فارسية معناها القنطرة الحجرية وهو ما يطرح استفهام حول سِرّ إطلاق التسمية الفارسية في أقصى حدود الصّين الشرقية، ويُرجح السّبب وراء ذلك أنّه من ضمن الخبراء والفنيين والمهندسين الذين جيء بهم من بلاد التّرك وفارس إلى الصّين ساهموا في بناء هذه القنطرة وغيرها من المنجزات.

* أنظر في الملحق رقم 13 ص. 388. ملخص لأهم أسماء السّلع والبضائع والمهن كما جاءت في الفارسية وأثّرت على العربي.

** للمزيد من الشّرح والإيضاح حول هذا الموضوع، ارجع إلى : صالح أحمد العلي : تاريخ العلم عند العرب، في مجلة المجمع العلمي العراقي، المجلد 33، ج. 4، المعهد العلمي العراقي، بغداد 1403هـ/1982م، ص. 15.

⁽¹⁾ أخبار الصّين والهند. ص. 37-38.

⁽²⁾ عبد العزيز جاويد في كتاب : رحلات ماركو بولو، ص. 271.

ب) محاولات الأوروبيين احتواء الوساطة التجارية الدولية

الواقع أن العرب الأوروبيين المتمثل في رجال الكنيسة ومنظريها*، وكذا تجار الجمهوريات الإيطالية أساسا بذلوا مجهودات مضنية، وقدموا تضحيات جسام، وقطعوا مسافات بعيدة في سبيل الوصول إلى أسواق الشرق الأقصى وجنوب شرق آسيا، ويتضح هذا الجهد من خلال كتابات الرحالة الإيطاليين، وعلى رأسهم ماركو بولو الذي أشار إلى جلّ المقومات الاقتصادية التي تتمتع بها قارة آسيا. فأشار إلى منشأ التوابل والمعادن والجواهر والملابس الحريرية والقطنية⁽¹⁾، فقد استفاد العرب الأوروبيين أيضا بدوره من هذا الازدهار الذي انعكس إيجابا على اقتصادهم عامة والتجاري خاصة. فحاول التجار الإيطاليون القضاء على الوساطة وذلك من خلال شراء السلع من مصدرها⁽²⁾ الأصلي بدل الاكتفاء بما يجلبه لهم التجار المسلمون.

وترتب عن ازدهار طريق الحرير تحوّل عميق في مجال التجارة الدولية، وفي هذا المضمار، يذهب بعض من المؤرخين الاقتصاديين إلى الاعتقاد بأن الوساطة التجارية بين الشرق الأقصى والغرب الأوروبي انتقلت من العالم الإسلامي الذي أهله موقعه أن يقوم بدور محوري في هذا المجال قبل القرن 7هـ/13م، وأنه تلاشت** مكانتهم في مجال الوساطة أثناء وبعد السلم المغولي، والملاحظ بأن هذا الادعاء إنما يصدق على التجارة البرية وطرقها الخاضعة لهيمنة القوى المغولية⁽³⁾، غير أن الوساطة المعتمدة على الطريق البحري الجنوبي لم تفلت من أيدي المسلمين فقد دفعتهم الأرباح المحققة من هذا النشاط التأقلم مع مختلف المصاعب الطبيعية والبشرية، فتحملوا الارتفاع المحسوس لدرجات الحرارة جنوب الهند، وانتفعوا من خلال عمليتي توريد واستيراد السلع⁽⁴⁾.

واستطاعت جمهورية البندقيّة افتكاك مكانة مرموقة لها في مجال الوساطة التجارية بين الشرق والغرب، ويورد الباحث فاروق عثمان أباطة، قوله : « وشيّدت عظمتها (البندقيّة) وقوتها المادية والاقتصادية على التجارة، وتمتعت بنفوذ عظيم في حوض البحر المتوسط، ولها محطاتها التجارية منبثة على شواطئه، وكانت لها

* دعا مارينو سانودو إلى تطوير ورفع حجم التجارة الدولية بين أوروبا وآسيا عبر سلوك الطرق البرية بين القارتين، وفي نفس الوقت حضّ على ضرورة مقاطعة تجارة الماليك، وأوضح بأنّه في حال الإقدام على هذه الخطوة الجريئة فإنّ السلطان المملوكي سرعان ما يضعف بحكم أنّ حكّامها يعتمدون على موارد الضرائب والمكوس المفروضة على التجار الأوروبيين. أنظر: Marino Sanudo, op. cit., p.49-50.

(1) فرنسيس وود : المرجع السابق، ص.25.

(2) أنظر: Giuseppe Felloni, op. cit., p.249.

** والذي يجب أن يكون حاضرا في الذهن أن التجارة البحرية ظلّت تحت تصرف وهيمنة التجار والحكومات الإسلامية، فلم تفلت من أيديهم حتّى في عزّ قوّة المغول وتطور علاقتهم مع الغرب الأوروبي، فقد حافظ المسلمون على الطرق التجارية البحرية القادمة من الصين والهند باتجاه الخليج العربيّ أو البحر الأحمر، ليتولى المصريون بيعها للأوروبيين عن طريق تجار الجمهوريات الإيطالية على وجه الخصوص، ولم يُنازعهم في ذلك إلّا البُرتغاليّون أواخر القرن الخامس عشر الميلادي.

(3) يُشير مارينو سانودو أن تجارة التوابل أصبح القليل منها فقط يرد إلى مصر، وأنّ جلّها يعتمد على المسالك البرية الخاضعة للتتار، أنظر:

Marino Sanudo, op. cit., p.49-50.

Antonio di Vittorio, op. cit., p.14.

(4) ماركو بولو : المصدر السابق، ج.3، ص.66. وأنظر أيضا:

علاقات تجارية ومالية قوية بوسط أوروبا حيث تقوم بتسويق تجارتها في هذا النطاق، كما توطد فيها نظام البنوك، وكانت لها علاقاتها المتينة مع مصر وشرقي البحر المتوسط ومع العالم الإسلامي تركزت على تجارة الشرقيين الأقصى والأدنى، وكانت مركز اتصال حضاري بعيد المدى بين الشرق الإسلامي والغرب المسيحي الأوروبي⁽¹⁾.

وأدى انتقال الوساطة التجارية إلى انخفاض أسعار التوابل وغيرها من سلع الشرق في الأسواق الأوروبية⁽²⁾، فبيعت التوابل وغيرها من متاجر الهند والصين والشرق الأقصى بأسعار مرتفعة قبل ازدهار طريق الحرير نظرا لقلتها في الأسواق الأوروبية والآسيوية، وطبق عليها "قاعدة العرض والطلب"، وهذه قاعدة معروفة منذ الأزل - فانسداد الطرق التجارية أثبت بما لا يدع مجالا للشك غلاء أسعار بعض المواد، ومثال ذلك، القرنفل الذي تعرّف عليه الأوروبيون في القرن الثاني للميلاد عن طريق الهند، وبقي كسلعة نخبوية ولم يكن بوسع الطبقة العامة شراؤه واستهلاكه، واقتصر على الرجال الأكثر غنى، ففي سنة 1265 م وصل سعره إلى 12 شلت للرتل الواحد، في حين أنّ العامل البسيط كان يتقاضى بنسب في اليوم⁽³⁾. هذا ما جعل من بعض الكماليات كالتوابل وبعض السلع الفاخرة تتحوّل إلى ضروريات لدى الأوروبي الذي أصبح مستعدا للتخلي عن جزء من دخله مقابل حصوله على هذه المواد⁽⁴⁾. غير أنّ انقطاع الطرق ونقص مادة التوابل التي أصبحت من الضروريات جعل من التوابل وسيلة للدفع بدلا من الذهب والفضة⁽⁵⁾.

ومّا يؤكّد بأنّ طريق الحرير أدى دورا لا يُستهان به في خفض أسعار، ولا سيما الثمينة منها ليس في أوروبا فحسب بل حتّى في أغوار القارة الآسيوية، ما أورده الجويني مترجما عن الحياة اليومية للمغول بعد أن وصلت سلع الغرب الأوروبي والآسيوي إلى شرق الإمبراطورية، وكذا وصول سلع الشرق الأقصى إلى الغرب. فقال في هذا المضمار: « وأصبحت حللهم اليومية (المغول) مرصعة بالجواهر، مطرزة بالذهب، وقد رخصت الجواهر وسائر أنواع الأقمشة في الأسواق⁽⁶⁾ ».

ومهما يكن من أمر، فإنّه على الرغم من ولوج التجار الأوروبيين نحو آسيا المغولية فإنّ تحكمهم في سعر الحاصلات الشرقية لم يضبط ضبطا تاما ومحكما، فوقع بين الحين والآخر إن ارتفع سعر بعض البهارات، ومن ذلك سعر الفلفل، فقد عرف اضطرابا وارتفاعا في الأسواق الشامية سنة 715هـ/1315م، فقصد تجار أوروبا (الفرنج)

(1) المرجع السابق، ج.1، ص.215.

(2) أنظر: Robert S. Lopez, *The Trade of Medieval Europe: the South*, Vol. 2, p.374.

Giuseppe Felloni, op. cit., p.248-249.

(3) كولون كلير: المرجع السابق، ص.46. وانظر أيضا:

Antonio di Vittorio, op. cit., p.14.

(4) أنظر:

(5) فرنسيس وود : المرجع السابق، ص.26.

(6) الجويني : المصدر السابق، ج.1، ص.62-63.

شراؤه بالسعر المعتاد، فأبى التجار المسلمون ذلك، وشرطوا بيعه بسعر مائتين وأربعين وأعطى التجار الأوروبيون سعر مائتين وعشرين فلم تتم الصفقة، ورحل تجار الفرنج من غير شراء السلعة وبقي السعر على ما هو عليه في العام الموالي⁽¹⁾. وهذه الواقعة تدل على أن التجار الأوروبيين لم يوفقوا كلية في السيطرة على زمام التجارة الدولية بدليل لجوئهم إلى الأسواق الشامية لتغطية عجزهم في توفير بعض السلع في أسواقهم. فالتجارة البحرية القادمة من الصين والهند فإن تحكم التجار المسلمين فيها ظلّ قوياً طوال القرن الرابع عشر الميلادي.

اعتبرت الجمهوريات الإيطالية الثلاث البندقية وجنوة⁽²⁾ وبيزة كأكبر المدن الأوروبية ريادة في مجال احتكار سلع ومنتجات الشرق الأقصى وخاصة البندقية⁽³⁾ التي استفادت وتأثرت بطريق الحرير تأثراً كبيراً، فزاد من ثرائها وشهرتها وقوي شأنها في مجال الوساطة التجارية بين الشرق الأقصى والغرب الأوروبي، حتى أصبحت أكبر مستودع للسلع الشرقية في أوروبا لمدة تزيد عن قرن وثلث القرن، أهلها في ذلك امتلاكها لأسطول قوي قُدّرت قطعه البحرية على ما يزيد عن ثلاث آلاف سفينة تمخض عباب البحار الشرقية⁽⁴⁾، كما حوت أيضاً على دار لصناعة السفن التجارية وكذا الحربية⁽⁵⁾، والتي تسهر على سلامة وأمن الأسطول التجاري، ووصل مدى احتكار البنادقة لسلع الشرق* أن أي قافلة محملة بالسلع الشرقية تجد البنادقة في استقبالها عند ميناء من الموانئ الشرقية للمتوسط⁽⁶⁾. وكذا سواحل البحر الأسود.

(1) ابن حجر العسقلاني (ت. 852هـ/1449م) : إنباء الغمر بأبناء العمر، تح. حسن حبشي، المجلس الأعلى للشئون الإسلامية، لجنة إحياء التراث الإسلامي، القاهرة، 1389هـ/1969م، ج.2، ص.521.

(2) برهن على مكانة هاتين الجمهوريتين في تجارة الشرق الأقصى أن ييجولتي قال بإمكان أي شخص (تاجر) من جنوة أو البندقية يرغب في الذهاب إلى الأسواق الصينية كخان بالق، فتخصيصه لهاتين الجمهوريتين من بين كل تجار أوروبا عامة وإيطاليا خاصة، هو دليل واضح على علو كعبهما في مجال التجارة بين الشرق والغرب. وحتى الرحالة الإنجليزي ماندفيل خص تجار جنوة والبندقية من بين كل تجار أوروبا الذين شاهدتهم بعينه يمارسون التجارة في الصين. أنظر: Pegolotti, op. cit., p.154 ; John Mandeville, op. cit., p.140.

(3) مما يدل على أن البنادقة سعوا جاهدين إلى احتكار سلع الشرق في أوروبا ما رواه الرحالة طافور من أنه جلب معه سلعا نفيسة من البحر الأسود ومن بينها العبيد، فبينما حطت السفينة التي كانت تقله في البندقية ذهب لزيارة كنيسة القديس مرقس والمعروفة بـ سانت مارك، ولما رجع إلى السفينة وجد بضاعته قد صودرت منه، ولما استفسر عن الأمر أخبروه أنه لا يحق لغير مواطني البندقية جلب السلع من منطقة البحر الأسود، إضافة إلى ذلك أنه لم يبلغ رجال الجمارك عن نوعية وحجم السلعة، فما كان من طافور إلى أن ذهب إلى دوق البلدة ومعه أهل وطنه من القشتالين وقصّ عليه القصص، فزُفعت شكواه إلى أعضاء المجلس ليبتأوا في قضيته، فاستأذنوا منه أن يغادر الجلسة قليلاً ثم يرجع، فأصدرت الجلسة قرارها التالي: « أيها السيد الفارس، حقيقة أن عندنا قانوناً يحرم على أي شخص من غير أهل البندقية أن يجلب معه إلى هذه المدينة شيئاً ما من البحر الأسود أو ساحل الشام، فمن فعل ذلك صودر كما صودرت بضاعتك وفق هذا القانون الذي يجب أن يُطبق على التجار، ومهمتك تحول بينك وبين المتاجرة، أضف إلى هذا أن ما تحمله معك إنما هو لنفسك ومن ثم فإن القانون لا ينطبق عليك، وسترد إليك بضاعتك ». طافور : المصدر السابق، ص.164.

(4) بلغت عناية البنادقة بشؤون البحر أن لكل فرد منهم عدد من القوارب والعبيد، فإذا كان الناس يتباهون بالخيول وغيرها من الدواب فإن البنادقة يفتخرون بمراكبهم البحرية. طافور : المصدر السابق، ص.170-171.

(5) طافور : المصدر السابق، ص.178. وأنظر أيضاً: Antonio di Vittorio, op. cit., p.14.

(6) كحول كليز: المرجع السابق، ص.9-10.

ويُفيد الباحث في التاريخ الاقتصادي لوبيز من أن السفن البحرية في بحر الشمال الأطلسي والبحر الأسود قبل القرن الثالث عشر لم يكن بوسعها الملاحة شتاءً، فكانت حركة ملاحية تبدأ في شهر فيفري أو مارس إلى غاية شهر سبتمبر أو أكتوبر ثم تتوقف، غير أن الجنويين اعتبروا رواد الملاحة الشتوية منذ أوائل القرن الثالث عشر الميلادي، ثم حذا حذوهم البنادقة، وهذا ما أسهم في زيادة عدد السفن والرحلات البحرية وأصبحت السفن الصغيرة بإمكانها حمل الأثقال الكبيرة⁽¹⁾.

وتمكن البنادقة بسط نفوذهم التجاري في بلاد المشرق وبلاد الأناضول وأوروبا اللاتينية بجدارة واستحقاق منتفعين من ارتيادهم واستكشافهم للطرق التجارية البرية منها والبحرية، ومستفيدين أيضا من هبة أسطولهم⁽²⁾، وهذا ما جعل تجار أوروبا يفيدون إليها من كل حذب وصوب قصد الإفادة من السلع والبضائع التي تميزت بها، وفي هذا المقام، أورد المؤرخ شارل ديل Charles Diehl نصا يُفيد فيه مدى استحواذ البنادقة على التجارة الدولية خلال القرنين الثالث عشر والرابع عشر، فقال: « وإذا كان نهر الدون الحد الأقصى الذي تبلغه سفنهم (البنادقة) فإن ركابها يتابعون السير حتى يبلغوا الكونغ والقوقاز والهند والصين وأقصى البحار الشرقية⁽³⁾ ». ويرى طافور بأن البنادقة يتصلون بكل دول العالم المعروفة آنذاك عن طريق البحر⁽⁴⁾. ويُفيد نعيم زكي فهمي بأن التجار البنادقة أقصى ما وصلوا إليه في الثقل النهري هو مصب نهر الفولجا في نقطة التقاء الطرق الشرق والوسط والشمال ليقوموا بعدها بنقل هذه السلع إلى القسطنطينية⁽⁵⁾ أو الموانئ الصليبية لما كانت بحوزة الصليبيين⁽⁶⁾. ثم تجد طريقها في الأسواق الأوروبية.

ونظرا لعظمة حجم السلع والبضائع التي تاجر فيها البنادقة والمتأنية أساسا من سواحل البحر الأسود فإن مساحة البندقيّة لم تعد كافية لاحتواء هذا الكم الهائل من السلع، فكان لازما عليها السيطرة على بعض المواقع والجزر المهمة في الحوض الشرقي للمتوسط كجزيرة كورون وكانديا، وعلى الرغم من أن لسان كثير من سكانها اللغة اليونانية غير أنها ضُمت لممتلكات البندقيّة فاستُغلّت لتفريغ الحاصلات والسلع القادمة من الشرق⁽⁷⁾.

(1) أنظر: Robert S. Lopez, *The Trade of Medieval Europe: the South*, Vol. 2, p.374.

(2) يُوضح الرحالة طافور مدى القوة والهبة التي تمتع بها الأسطول البندقي بقوله: « ولو أراد البنادقة إظهار قوتهم الحربية فإن أعداء الدين في هذه الناحية لن يستطيعوا - في نظري - أن تكون لهم سفينة واحدة في البحر أو على الشاطئ، ولن يجرؤوا على تحدي مثل هذا الخصم العنيف »، المصدر السابق، ص. 179.

(3) شارل ديل: المرجع السابق، ص. 64.

(4) طافور: المصدر السابق، ص. 174.

(5) مثلت القسطنطينية أثناء مرحلة ازدهار طريق الحرير كمستودع للتجارة الدولية، ولم تكن مجرد سوق استهلاكية كما يتوهم البعض.

Mihnea Berindei et Giustiniana Migliardi O'riordan, op. cit., p.244.

(6) المرجع السابق، ص. 155.

(7) طافور: المصدر السابق، ص. 37-38.

وأفاد المؤرخ الألماني فيشر Fritz Fischer من أن التجارة عملت على توجيه سياسة البندقيّة ومن أجلها خاضت حروباً مع جيرانها كجنوة للسيطرة على الأسواق والمواقع التجارية، ومن أمثلة ذلك هو سعيهم الدؤوب للاستحواذ على الممرات الألبية التي استعملتها القوافل التجارية البريّة⁽¹⁾، ومن ذلك تحوّل مسار التجارة الأوروبية قبل ازدهار طريق الحرير من الشّمال إلى الجنّوب، وبفضل ازدهاره تغيّر مسارها أي أن أغلب السلع أصبحت تتجه من جنوب أوروبا صوب الشمال، وغدت بذلك إيطاليا مركزاً محورياً لتزويد الأسواق الأوروبية بسلع الشّرق الأدنى والأقصى، وهو ما أعطى دفعا لتجارة البعيدة المسافات وكذا المحليّة⁽²⁾. ففي فترة ازدهار طريق الحرير يُفيد مؤرخ إيطالي مجهول من أن معظم الضرائب المحصّلة في منطقة الشّمال الإيطالي إنّما هي من السلع الآسيوية، وأن نسبة فوائد التّجار الإيطاليين تراوحت ما بين 20 إلى 30٪⁽³⁾.

وافتك الجنويون لأنفسهم موطاً قدم لهم في التجارة الدّوليّة المشرقية، وظلّوا المنافسين الحقيقيين للبنادقة في كلّ من ممتلكات الإمبراطورية البيزنطية، خاصّة في بلاد الأناضول والبحار الشّرقية، وجنى خلالها الجنويون فائدة كبرى مستفيدين من ارتفاع حجم التجارة الدّوليّة بين الشّرق والغرب وتمكنوا من تحصيل رسوم جمركية على التجارة البحريّة المارّة عبر مضيق البسفور لتتصل بالبحر الأسود⁽⁴⁾. ومّا يدل على أنّه كان للجنويين ثقلٌ في أسواق الشّرق الأقصى أن بيحولتي قدر الموازين والمكايل وحتّى التّقود بما هو معمول به في جنوة وليس البندقيّة⁽⁵⁾. على الرّغم من أنّه فلورنسي وليس جنوي.

وهذا ما سمح لإيطاليا القيام بدور محوري في مجال الوساطة التجاريّة بين الشّرق والغرب، وفي هذا المعنى، يقول ديورانت: « وكان مركز إيطاليا بين الشّرق والغرب، موعلة في البحر المتوسّط، وثغورها المتجهة إلى البحر في ثلاث جهات مختلفة، وبلدانها المشرفة على ممرات جبال الألب، ممّا يسر لها في ثلاث الاستفادة أكثر من سائر الأقطار من تجارة أوروبا مع بيزنطية، وفلسطين، وبلاد المسلمين. فقد كان لها على البحر الأدرياتي مدائن البندقيّة، ورافنا، وريميني، وأنكونا، وباري، وبرنديزي، وتارنتو؛ وكان لها في الجنّوب كروتون (أقروطونة)؛ وكان لها على السّاحل الغربي رجيو، وسلرنو، وأملفي، ونابلي، وأستيا، وبيزا، ولوكا، وكانت هذه تنقل تجارة

(1) فيشر : المرجع السّابق، ج. 2، ص. 431-432.

(2) أنظر: Herman Van Der Wee, *Structural changes in European long-distance trade, and particularly in the re-export trade from south to north, 1350-1750*, in the Rise of merchant Empires long-distance trade in the early modern world, 1350-1750, ed. James D. Tracy, Cambridge university press, 1990, p.14.

(3) أنظر: Autore anonimo, *Del commercio dell'Italia colle Indie; cenni storici e statistici*, ora per la prima volta pubblicati, La libreria Niccolai-Gamba, Pisa, 1845, P. 36.

(4) جان كلود شينييه : تاريخ بيزنطة، تر. جورج زيناتي، دار الكتاب الجديد المتحدة، بنغازي، 2008، ص. 121.

(5) أنظر: Pegolotti, op. cit., p.153-154.

غنية واسعة؛ وكانت فلورنس المركز المصرفي لهذه التجارة تسيطر على شئونها المالية. وكان نهر الأرنو والبو ينقلان بعض هذه التجارة في داخل البلاد إلى مدائن بدوا⁽¹⁾.

وهكذا استطاع تجار البندقيّة والجنوية افتكاك دور الوسيط التجاريّ بين المئول وأوروبا، مستفيدين من نمو حجم التجارة الدوليّة في ظلّ حماية وتشجيع المئول، وقصّصوا من احتكار المسلمين للوساطة البريّة⁽²⁾، وتمكنوا من توزيع السلع الشّرقيّة في الأسواق الأوروبيّة⁽³⁾. ولا ينبغي في هذا المقام نكران دور المصارف الإيطالية والتي عرفت تطورا وانتشارا لافتا فقد أفاد الرّحالة طافور بأنّه لم تصادفه أي مشكّلة أثناء تعامله معها، فقد اعترف بأنّ الصّيافة البنادقة يتميزون عن غيرهم بسرعة قبول الصّكوك الماليّة فيدفعون لك النّقود بمجرد إظهارها والتّحقق من صحتها⁽⁴⁾. ونمت بنوك فلورنسا من خلال انتعاش مصارفها نظير تمويلها للصفقات التجاريّة فنهضة فلورنسا كانت بسبب التجارة فازدهرت بنوكها قبل قرن من ازدهار الدولة وكان بوسعها إقراض الدولة⁽⁵⁾.

ووجد التّجار الأوروبيّون ولا سيما البنادقة منهم الدّعم والسّند من لدن الكنيسة التي سعت إلى تقويض تجارة المماليك المتعاضمة وذلك من خلال محاولات مقاطعة تجارتهم، ومن المبادرات التي زكتها البابوية من أجل استهداف تجارة المماليك المعتمدة على الطريق البحريّ ما اقترحه الرّحالة الفرنسي جوردنوس على البابا أن يقوم بوضع مجموعة من السفن قرابة السّواحل الهندية لاستهداف السفن الدّاهية إلى الإسكندرية لتُلحق الضرر بتجارة المماليك، اتّضح ذلك من خلال رسالته المؤرخة في شهر جانفي من سنة 1323م⁽⁶⁾. وحذا حذوه الجغرافي البندقي مارينو ساندو لما أشار على الكنيسة من أن السلطان المملوكي يغنم عوائد ماليّة ضخمة جراء احتكاره لتجارة التّوابل القادمة من الشّرق وقدّرها بثلاث إيرادات الدولة ممّا يعود نفعها على التّجار والرّعيّة، فاقترح أن تُقاطع تجارة الأوروبيّين مع المماليك، وأكّد بأنّ هناك بدائل عدّة من الطّرق التي يُمكن استغلالها والتّعويل عليها لضمان وصول الحاصلات الشّرقيّة من الهند إلى سواحل المتوسّط⁽⁷⁾.

وخلاصة القول أنّه في أواخر العصور الوسطى سيطرت ثلاث قوى أوروبيّة رئيسية على تجارة بعيدة المسافات، فالألمان هيمنوا على تجارة الرّقيق في شمال أوروبا رفقة الفايكنج Vikings، وأما انجلترا فهيمنوا على صناعة الملابس والأنسجة الصّوفية بالإضافة إلى الفلمنكيين، في حين أن الإيطاليين وشعوب المناطق الدّاخليّة في روسيا سيطروا على

(1) ديورانت : المرجع السّابق، ج.15، ص.75.

Henri Cons, op. cit., T.1, p. 129.

(2) حافظ أحمد حمدي : المرجع السّابق، ص.294؛ أنظر:

(3) أنظر : Har – Anand Publications, Satish Chandra, *Medieval India from Sultana to the Mughals (1206 – 1526)*, New Delhi, ^{third ed.}2003, p.193 ; Herman Van Der Wee, op. cit., p.14-15.

(4) طافور : المصدر السّابق، ص.16.

Henri Cons, op. cit., T.1, p. 128.

(5) أنظر:

Jordanus of Severac, op. cit., p.80.

(6) أنظر:

Marino Sanudo, op. cit., p.49-50.

(7) أنظر:

تجارة النخبوية والرّفاهية و سلع الشرق الأقصى من حرير وتوابل، ساعدهم في ذلك سهولة النقل والمواصلات⁽¹⁾ ولا سيما البحريّة منها، وقد نشطت تجارة الجمهوريات الإيطالية مما أدى إلى إضعاف دور التجّار اليونانيين والسوريين واليهود⁽²⁾.

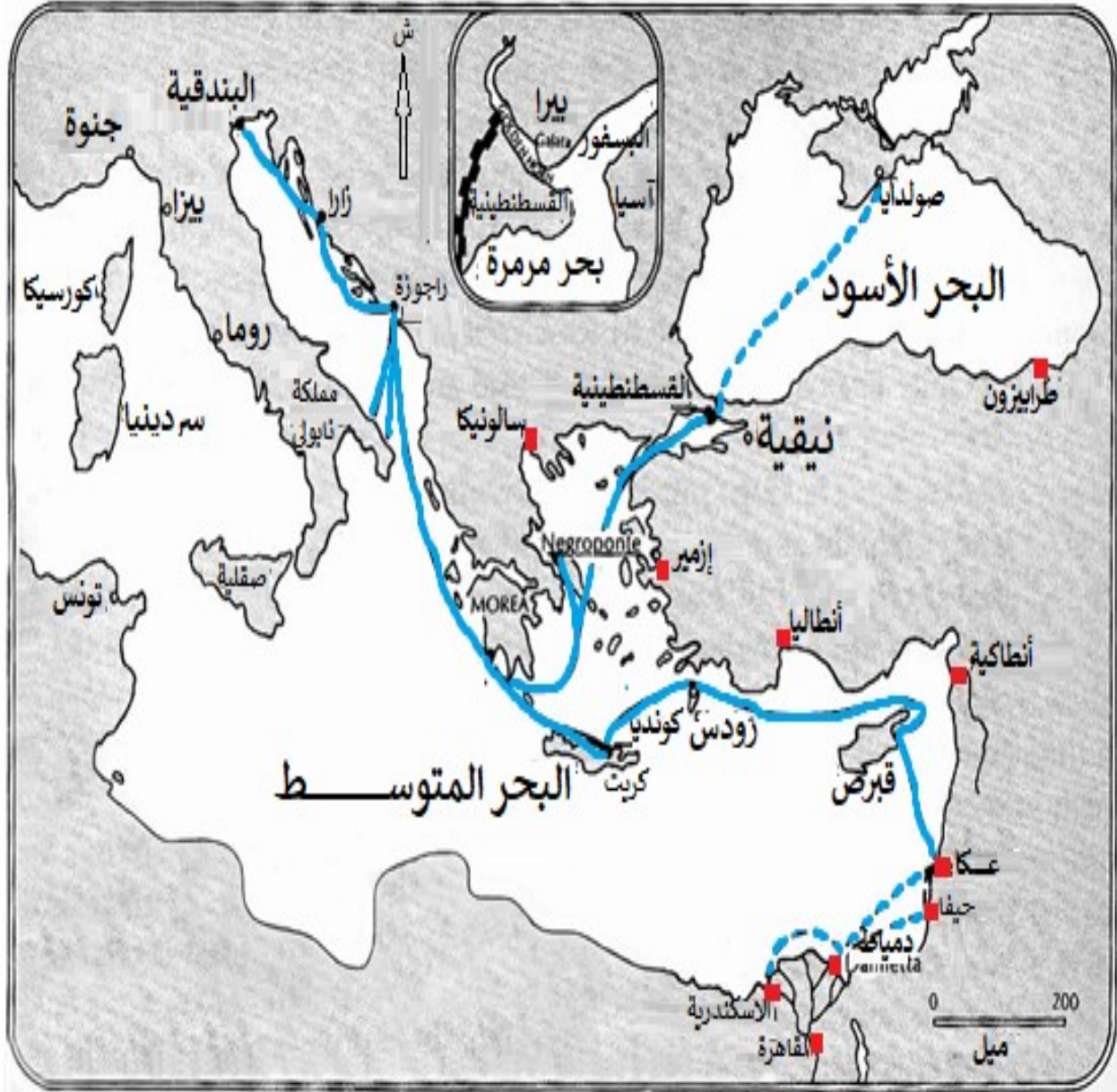
¹ george Holes, *The Oxford Illustrated history of Medieval Europe*, Oxford University Press , 1988, p.130.

L . F. Salzmann B. A. F.S.A., op. cit., p.218

Herman Van Der Wee, op. cit., p.15.

⁽²⁾ أنظر:

خريطة رقم (8) توضح المسالك البحرية التي سلكها البنادقة لجذب سلع الشرق إلى جمهوريتهم



ج) تنافس القوى الدولية على طريق الحرير ومحاولة تغيير مساره.

ساهمت عوامل مختلفة في تغيير مسارات طريق الحرير منذ بدايات استعماله في القرن الأول قبل الميلاد إلى غاية خموله نهاية العصور الوسطى، إلا أن هذا التغيير ظل جزئياً على الرغم مما حلّ به من اضطراب أمني وسياسي خلال فترات الاجتياح المغولي وما أعقبه من تجاذبات عسكرية وسياسية بين القوى المغولية والأوروبية ضد القوى الإسلامية سعيًا منها إلى استهدافه ومحاولة تغيير مساره*، فقبل الغزوات المغولية ظلت السواحل الشمالية نهاية سير للقوافل البرية القادمة من الشرق الأقصى، وعلى الرغم من استيلاء اللاتين على القسطنطينية عام 1204م وبسط نفوذهم على سولدايا عام 1206م في شبه جزيرة القرم، غير أن المناطق المحاذية للبحر الأسود لم تكن ملائمة للنهوض بالقطاع التجاري في النصف الأول من القرن الثالث عشر الميلادي نظراً لقلّة استقرارها، وبفضل إشاعة وانتشار السلم المغولي في المنطقة أصبحت المناطق المحاذية لسواحل البحر الأسود مهابة لبث النشاط التجاري، وكان الجنويون من الأوائل الذين استفادوا من هذا الوضع إثر توقيعهم لمعاهدة نيمفوك 1261م *traité de Nymphée*، ثم هذا البنادقة حذوهم بتوقيعهم معاهدة مع ميخائيل الثامن بيلولج Michel VIII Paléologue (1259-1282م)، سنوات 1265م و1268م ثم 1277م ثم 1285م، فوقع تنافس شديد بين البنادقة والجنويين، واعتبرت منطقة البحر الأسود محطة انطلاق التّجار والقوافل التجارية الأوروبية لتنفذ إلى الصين عبر طريقين إما عن طريق سهول زنجاريا أو عن طريق نهر التاريم أي جنوب جبال تيان شان⁽¹⁾.

لا يمكن نكران مدى تأثير طريق الحرير بالحروب الدائرة بين مغول فارس ودولة المماليك^{(2)**} في شطره الرابط بين العراق وبلاد الشام وصولاً إلى السواحل الشرقية للمتوسط، فلم يعد بإمكان القوافل التجارية المرور بهذا الشطر^{(3)***} المهم من طريق الحرير، فأصبحت القوافل تلتف حول آسيا الصغرى وسواحل البحر الأسود التي غدت

* لا شك أن ازدهار طريق الحرير البري وامتداده الشاسع من الشرق الأقصى إلى الغرب الأوروبي ومروره عبر دول ومدن مختلفة في العراق والدين والتوجهات السياسية والاقتصادية جعل قيام حروب ومعارك وتحالفات بين هذه الدول والمدن المستقلة أمراً حتمياً تلبية الظروف والمصالح لكل دولة من الدول رغبة منها في تفويضه أو حفاظاً منها على حيويته وعنفوانه.

⁽¹⁾ حافظ أحمد حمدي : المرجع السابق، ص. 298؛ سليمان حزين : المرجع السابق، ص. 220. وانظر أيضاً:

Mihnea Berindei et Giustiniana Migliardi O'riordan, op. cit., p.244-245.

** وفي هذا الخصوص، يُشير آشثور من أن بغداد تراجع دورها في التجارة الدولية لصالح تبريز والقاهرة وأصبحت مركزاً للعمليات العسكرية الإيلخانية المملوكية، فلم تعد هناك تجارة منتظمة بين العراق وبلاد الشام ومصر وهذا لمدة تجاوزت نصف قرن غير أن التجارة لم تنقطع تماماً بين هذه الدول، وأصبح التّجار العراقيون يذهبون لمملكة أرمينيا ليدخلوا إلى سوريا. أنظر: Eliyahu Ashtor, op. cit., p.263.

*** الواقع أن الطريق التجاري الرابط بين العراق وبلاد الشام يعتبر جزء مهم من أجزاء طريق الحرير، ومن ذلك ظلّ هذا الشطر رهينة العلاقات السياسية والعسكرية بين دولة المماليك ومغول فارس، فالحركة التجارية فيه لا يمكن الحكم بانقطاعها أو ازدهارها، والقول الفصل في هذا الموضوع أن هذا المسلك تراجع ولم ينقطع نهائياً. محمود سعيد عمران: *المغول وأوروبا*، ص. 80-81. وأنظر أيضاً: جعفر حسين خصبك: المرجع السابق، ص. 136. وللمزيد من الشرح والإيضاح حول العلاقات المملوكية الإيلخانية، راجع إلى: زاهدة محمد طه المزوري: *العلاقات المملوكية - المغولية في عهد سلطنة الناصر محمد المملوكي في ضوء رواية بيبس الدودار ضمن كتابه مختار الأخبار*، في مجلة آداب الزايفدين، العدد 58، الموصل، 1432هـ/2010م.

محطات نهائية لطريق الحرير عوض السواحل الشامية المطلّة على المتوسط، فعلى شأن قلقيلية وانتعشت طرق تجارية وحلّ الحمول في طرقٍ أخرى، ومن الطرق التي انتعشت، يوجد: طريق سوريا - قونيا - القسطنطينية، وكذا تبريز - مرعش - المتوسط، الخليج العربي - سوريا - قلقيليا Cilicia لتصل إلى ميناء إياس Ayas Lajazzo وكوركوس Korikos وطرسوس Tarsus وكادت هذه المدن الساحلية المطلّة على المتوسط أن تخضع لسيطرة الاحتلال المغولي⁽¹⁾.

وترتب عن هذا الفتور تأثر الاقتصاد الإيلخاني الذي بدأت احتياطاته من الذهب السوداني في تراجع مستمر بسبب بتر العلاقة الاقتصادية مع مصر، وهذا ما أجبر حكام مغول فارس على استبدال نظامهم النقدي المعتمد على معدن الذهب⁽²⁾، فقد انقطع الحجاج الشاميون عن مكة حوالي عشر سنين باستثناء بعض التجار الذين تنقلوا من دمشق إلى غزة ثم إلى آيلة (العقبة حاليا) ليلتقوا بحجاج مصر، وفي بعض السنوات انقطعوا كلية، كما حدث في العقد الأول من القرن الثامن هجري/ الرابع عشر الميلادي 699 و710هـ/ 1300 و1311م⁽³⁾.

حاول الخان أحمد تكودار غداة تربيعة على عرش الإيلخانية سنة 681هـ/ 1282م أن يحل مشكل اضطراب الطريق التجاري بين العراق والمدن الشامية، فسعى إلى تخفيف وطأت الصراع مع المماليك، عبر التخفيف من وطأت الحروب والمعارك بين الطرفين والتي عقدت وظيفته⁽⁴⁾، فوافق السلطان المملوكي على هذه المبادرة بشروط، ومنها: أن يؤدي المغول الخراج على الموصل وبغداد وسنجار كغيرهم، فاتفق الطرفان على هذه الخطوة مما انعكس إيجابا على طريق الحرير وسالكيه، فأصبح بإمكان التجار والمسافرين الطواف بين المدن العراقية كبغداد والموصل إلى المدن الشامية كحلب ودمشق والعكس من بلاد الشام ومصر إلى الإيلخانية. غير أنّ هذه الخطوة الجريئة التي اتخذت في سبيل الارتقاء بطريق الحرير لم تقابل بنوايا حسنة من كلا الطرفين فلم تدم طويلا، وسرعان ما عاود الانسداد لهذا المسلك المهم والحيوي من طريق الحرير⁽⁵⁾.

وفي سبيل الارتقاء بطريق الحرير فإنّ السلطان قازان خان أرسل برسالة صلح للسلطان الملك الناصر محمد بن قلاوون مؤرخة في التاسع من ذي القعدة سنة 700هـ/ 1301م، جاء فيها: « فنرجع الآن في إصلاح الرعايا،

(1) محمود سعيد عمران : التقيود في أوروبا ، 2011 ، ص.271. وانظر أيضا: Bayarsaikhan Dashdondog, op. cit., p.36 .

(2) آشور : المرجع السابق، ص.332.

(3) الجزيري: المصدر السابق، ج.1، ص.387-389.

(4) تجلّى ذلك من خلال مراسلة السلطان المملوكي قلاوون، ومن ضمن ما ورد فيها، ما يلي: « وأمرنا بتعظيم أمر الحجّ وتجهيز وفدها وتأسيس سبيلها وتسيير قوافلها، وأطلقنا سبيل التجار والمتتردين إلى بلاد الإسلام وليسافروا بحسب اختيارهم على أحسن قواعدهم، وحرمنا على العساكر والشحاني في الأطراف التعرض لهم في مصادرههم ومواردهم... وزُفعت الحاجة بحمد الله تعالى إلى ذلك بما صدر إذنا به من فتح الطريق وتردد التجار وغيرهم ». ابن العبري : تاريخ مختصر الدول، ص.508-509. وأنظر أيضا: محمد ماهر حمادة : وثائق الحروب الصليبية والغزو المغولي للعالم الإسلامي 1206/489هـ-1404/1096م دراسة ونصوص، ط.2، منشورات مؤسسة الرسالة، 1402هـ/ 1982م، ص.369-373.

(5) ابن العبري : تاريخ الزمان، ص.344-347.

ونجتهد نحن وإياكم على العدل في سائر القضايا، فقد انضرت بيننا وبينكم حال البلاد وسكانها، ومنعها الخوف من القرار في أوطانها؛ وتعدّر سفر التجار، وتوقف حال المعاش لانقطاع البضائع والأسفار⁽¹⁾. والمتمعن في فحوى هذه الرسالة يدرك بأن الطرف الإيلخاني حرص على بعث المسالك التجارية المعطلة بين البلدين، وما ترتّب عنها من نقص كبير في البضائع، ولعل السلع المقصودة في هذه الرسالة تلك النفيسة وعلى رأسها الذهب بحكم أن الحاصلات الأخرى من حرير وتوابل وبهارات وردت إلى الإيلخانية من الصين برا ومن الهند بحرا. ولا يمكن للباحث انكار مدى الضرر الذي طال المصريين جراء تقويض الطريق الرابط بين العراق وبلاد الشام، دلّ على ذلك إلحاح السلطان المملوكي البندقداري الصالح النجمي (658-676هـ/ 1260-1277م) على هيثوم Héthoum I^{er} (1226-1269م) ملك أرمينيا أن يقوم بفتح الطريق الشامي المغلق في وجه المماليك حتى يتسنى لهم التزود من المواد الغذائية كالقمح والمواد العسكرية كالعبيد والخشب⁽²⁾ من بلاد الأناضول ومغول القفجاق، وقع ذلك سنة 664هـ/ 1266م غير أن الطلب المملوكي قوبل بالرفض من لدن هيثوم بسبب خوفه من غضب وانتقام المغول، فكان رد المماليك قاسيا، فهاجموا قليلية عاصمة أرمينيا وأحقوا بها أضرارا بالغة⁽³⁾.

وأمام انسداد هذا المسلك الحيوي - العراق بلاد الشام - فإن التجار الأوروبيين لم يبقوا مكتوفي الأيدي بل سارعوا إلى إيجاد طرق أخرى تجنبهم المرور ببلاد الشام⁽⁴⁾ وآسيا الصغرى، وذلك بسلوك أراضي مغول القبيلة الذهبية جنوب روسيا، ثم يمر هذا الطريق عبر فولجا وبحر قزوين ليتصل في بخارى بالقوافل البرية الذاهبة للصين، فقد أذنوا للتجار الإيطاليين ارتياد أراضيهم منذ سنة 1266م، وهذا ما سمح لهم بإنشاء مستعمرات مهمة في كل من كافا وتانا وسولديا⁽⁵⁾.

والمتمعن في الظروف والمراحل التي مرّ بها طريق الحرير إبان النصف الثاني من القرن 7هـ/ 13م والنصف الأول من القرن 8هـ/ 14م يجد بأن هناك ثلاثة أطراف رئيسية أثّروا في ازدهاره وخموله، وهم: القوى المغولية، والقوى الأوروبية، والقوى الإسلامية في المشرق، ولا يعني بالضرورة أن كل طرف من هذه الأطراف الثلاثة كان على وفاق داخلي ودائم بل يُوجد في الطرف الواحد دول متصارعة حوله، فالقوى المغولية على سبيل المثال انقسمت توجهها إزاءه، فمغول فارس حرصوا تمام الحرص على ازدهار طريق الحرير وحاولوا ربطه بالسواحل الشامية المطلّة على المتوسط أو عبر البحر الأسود بواسطة طريق تبريز - طرابزون، في حين أن مغول القبيلة الذهبية دخلوا في صراع مرير مع مغول فارس

(1) ابن تغري بردي : التجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، ج. 8، ص. 138.

(2) أشار سانودو إلى مدى الضرر الذي يترتب على مصر إذا لم تزود من الخشب الصوري في صناعة السفن، وأخبر من أنه في هذه الحال فإن مستعمراتها ستراجع طالت حرمت من الخشب. أنظر: Marino Sanudo, op. cit., p. 50 .

(3) ابن العبري : تاريخ الزمان، ص. 324-325.

(4) علي محمد علي عوده الغامدي : المرجع السابق، ص. 459. وأنظر أيضا: Clive Day, op. cit., p. 86.

(5) سليمان حزين : المرجع السابق ، ص. 220.

بل وتحالفوا مع المماليك ضد مغول فارس⁽¹⁾، تجلّى ذلك من خلال الرسالة التي بعثها بركة خان (655-665هـ/1257-1266م) إلى سلطان الممالك بيرس⁽²⁾، وأما مغول جغتاي فارتبطوا بعلاقات غير مستقرة مع جيرانهم في الغرب أي مغول فارس بل وتحالفوا مع مغول القبيلة الذهبية لتنظيم هجوم مشترك ضد الإيلخانيين⁽³⁾. هذا وأثبت الواقع أن طريق الحرير البرّي لا يمكنه أداء دوره الحيوي في العلاقات الاقتصادية بين الشرق والغرب إلا إذا توحدت أو اتفقت القوى السياسية التي يخترقها الطريق على طول امتداده.

ونتيجة لهذه التحالفات والتجاذبات فإنّ مغول فارس سعوا جاهدين إلى تمتين وشائج طيبة مع الإمبراطورية البيزنطية، تجلّى ذلك من خلال علاقة المصاهرة بين هولكو وماريا Maria بنت الإمبراطور البيزنطي ميخائيل الثامن باليولوج غير أنّ هولكو وافته المنية في شهر فيفري 1265م وهي في طريقها إليه، فتزوجها ابنه أباقا خان⁽⁴⁾، وسعى الإيلخانيون من هذه المصاهرة السياسية إلى ضرب عصفوريين بحجر واحد، وذلك من خلال شل العلاقات الدبلوماسية لأعدائهم المتحدّين (المماليك ومغول القبيلة الذهبية)، وكذا حرمان دولة المماليك ومغول القبيلة الذهبية للإفادة من موقع بيزنطة الاستراتيجي، غير أنّ مساعي ومحاولات الإيلخانيين باءت بالفشل،⁽⁵⁾ وحافظت بيزنطة على علاقاتها السلمية مع كلّ الأطراف المتصارعة^{(6)*}.

وحاول البيزنطيون بدورهم الإفادة من المغول لوقف الطموح والمشروع العثماني الرامي إلى التوسّع في آسيا الصغرى، فاستعان الإمبراطور البيزنطي أندرونيقوس الثاني Andronic II Paléologue (1282-1328م) بالسلطان محمود غازان، عارضاً عليه القيام بتحالف بين الدولتين للوقوف في وجه توسعات العثمانيين خاصة بعد الهزيمة القاسية التي مُني بها القائد البيزنطي جورج موزالون Georges Muzalon في معركة بافيوس Bataille de Bapheus التي جرت وقائعها يوم 01 ذي الحجة 701هـ/27 جويلية 1302م قرب إزميد التركية وأخذت

(1) الصّيد : المغول في التاريخ ، ج.1، ص.298.

(2) ومن ضمن ما جاء في رسالة بركة خان: « أنت تعلم أيّ محب لهذا الدّين، وأن هذا العدو (هولكو) كافر وقد اعتدى على قتل المسلمين، واستولى على بلادهم، وقد رأيت أن تقصده أنت من جهتك وأقصده أنا من جهتي، ونصدمه يدا واحدة ونزيحه عن البلاد، وأنا أعطيك ما في يده من بلاد الإسلام ». ابن العسال مفضل بن أبي الفضائل (ت. 672هـ/1273م) : التهج السديد والدرر المفيد فيما بعد تاريخ ابن العميد، تح. محمّد كمال الدّين عز الدّين علي السّيد، دار سعد الدّين، دمشق، 1428هـ/2017م، ج.1، ص.122.

(3) برتولد شولر : المرجع السّابق، ص.67.

(4) ابن العبري : تاريخ مختصر الدّول، ص.497.

(5) نعمان محمود جبران : محاولات المغول (إيلخانية فارس) للتحالف مع القوى الأوروبيّة لاقتسام بلاد الشّام، ص.250.

* أبرهّن على محاولات البيزنطيين الحفاظ على العلاقات الودية مع كلّ الأطراف المتصارعة، وهي: مغول فارس، والقبيلة الذهبية، والمماليك أن بيرس لما أرسل بمعية إلى بركة خان بواسطة الرّسول السّيد الشّريف عماد الدّين عبد الرّحيم الهاشمي، فلما وصل هذا الوفد إلى القسطنطينية أخبروا بأن الإمبراطور غائب، وحقيقة الأمر أنه اشتغل مع الوفد الإيلخاني، ولما فرغ منهم، وجّهوا إلى حضرة الإمبراطور، فأكرمهم، وأحسن وفادتهم، وعلموا أن رسول هولكو كان بحضرته، فتعذر لهم عن التأخير لئلا يُدركوا السّفير الإيلخاني، للمزيد حول هذه السّفارة، ارجع إلى: ابن العسال : المصدر السّابق، ج.1، ص.122-123.

بذلك المدن البيزنطية تتهاوى شيئا فشيئا أمام القوات العثمانية، غير أنَّ المساعي البيزنطية الساعية إلى إنشاء هذا التحالف لم تُؤتِ أكلها بسبب انشغال الإيلخانيين بالحروب مع المماليك.

وأما القوى الأوروبية فإنَّها اتحدت من أجل الاستفادة من التفتح الذي أبداه الإيلخانيون الذين فتحوا لهم أبواب الشرق الأقصى⁽¹⁾، الذي ظلَّ مؤصدا في وجههم لعدة قرون خلت، إلَّا أنَّ أهدافهم وطموحاتهم لم تتوحد⁽²⁾. فالكنيسة الكاثوليكية طمحت للإفادة من طريق الحرير لإيصال التنصير إلى قلب القارة الآسيوية، في حين انصب اهتمام تجار الجمهوريات الإيطالية والمدن الأوروبية في تحقيق المنافع الاقتصادية عبر توسع أنشطتهم التجارية في آسيا الوسطى والشرق الأقصى، وأما ملوك فرنسا وبريطانيا وألمانيا فسعوا إلى تمتين العلاقات السياسية والدبلوماسية مع القوى المغولية وخاصة الإيلخانيين منهم، وأما الإمبراطورية البيزنطية فمستكت العصا من الوسط ولم تدخل في صراع مع أي طرف، لا مع مغول القبيلة الذهبية ولا مع مغول فارس ولا مع حتى المماليك.

الحقيقة أن التجار والزهاد والرحالة الأوروبيين أفادوا من التوتر والاضطراب في العلاقات المملوكية الإيلخانية، إذ أن هذه الأخيرة قدّمت تنازلات هائلة، تجلّت في: إعفائهم من الضرائب أحيانا، وتخفيضها أحيانا أخرى، وإعطائهم حرية التحول في الأسواق والأراضي الإيلخانية. إلَّا أنَّ التقارب بين المماليك والإيلخانيين شكّل بداية نهاية تلك الامتيازات السخية التي مُنحت لهم من قبل، وقد تفتن رامون لول Raymond Lulle (1253-1316م) لهذا الطرح، برز ذلك جليا من خلال هذا النص، بقوله: « إذا عاد المبتدعون (النساطرة) عن بدعتهم، واعتنق التار المسيحية، فيمكن بسهولة القضاء على السرازينيين Sarrasins (المسلمين). لكن ما يُثير المخاوف إمكان إقبال التار على الإسلام إما باختيارهم أو لأن السرازينيين يدفعونهم إلى ذلك، فإذا حدث شيء من ذلك فإنَّ المسيحية كلّها ستواجه مخاطر محدقة⁽³⁾ ». وفعلًا فإنَّ اعتناق خانات المغول الإسلام أثر سلبا على الامتيازات التي مُنحت للرعايا المسيحيين في آسيا المغولية.

وأما القوى الإسلامية في بلاد المشرق المتشكّلة أساسا من دولة المماليك في مصر فإنَّها شكّلت شوكة في ظهر الإيلخانيين ومشروعهم الطامح للارتقاء بطريق الحرير عبر وقفهم للزحف المغولي في عين جالوت ومنعهم للإيلخانيين

Robert S. Lopez, *The Commercial Revolution of the Middle Ages*, P.109.

⁽¹⁾ أنظر:

* لا يمكن نكران بأنَّ الكنيسة أفادت من التجار من خلال اتخاذ مقر الأديرة في المستوطنات التجارية اللاتينية والاستفادة من خبرتهم في بعض المسائل، كما أفاد التجار الأوروبيون من رجال الدين فيم يخض القاموس التجاري الذي ألفه الزهبان بثلاث لغات والمشار إليه في الفصل الثاني من هذه الدراسة. وأفاد هايد من أن هذا القاموس كُتب عام 1303م، يضم ثلاث لغات وهي اللاتينية والفارسية والقومية (التركية)، يحتوي هذا القاموس على الألفاظ المتداولة بين الناس، ويتضح من أنه ألف لصالح التجار الغربيين الوافدين إلى منطقة الشرق الأدنى وآسيا الوسطى، فضمَّ أسماء السلع والمنتجات المتداولة في هذه المناطق أو حتى المستوردة، وغلبت على هذا القاموس بعض المفردات الجنوبية بحكم أنَّهم أول الغربيين تعاملوا مع تلك المناطق مقارنة بالأوروبيين الآخرين.

المرجع السابق، ج.3، ص.100. وانظر أيضا: Golubovich Girolamom, op. cit, T.3, p.11.

⁽²⁾ برتولد شبولر : المرجع السابق، ص.63.

⁽³⁾ نعمان محمود جبران: محاولات المغول (إيلخانية فارس) للتحالف مع القوى الأوروبية لاقتسام بلاد الشام، ص.258.

السيطرة على السواحل الشامية، وبقوا يُهاجمون الشريط الساحلي المطل على المتوسط الذي استولى عليه الإيلخانيون إثر سقوط دولة سلاجقة الروم بيد المغول.

وبفعل احتدام التنافس الشرس بين القوى الدولية التواقفة للسيطرة على طريق الحرير فإنه وجدت بعض المقاطع من الطرق التجارية اكتسبت أهمية استراتيجية، ومنها: طريق تبريز هرمرز المشكّل من طريق بري وبحري، عظمت أهميته خلال العهد الإيلخاني، فارتاد تجار القوافل الأوروبيون الطريق الممتد من سواحل البحر الأسود طرابزون على وجه التحديد ثم يجتازوا البر الإيراني إلى أن يصلوا إلى ميناء هرمرز، ومن هنالك ينتقلون بحرا إلى الهند والصين، وشكّل الثّجار البنادقة غالبية هؤلاء السّالّكين لهذا المقطع، الأمر الذي سهّل عليهم إقامة مستوطنات تجارية في كلّ من: تانا، وكافا، ومستوطنات أخرى في كلّ من الهند والصين وتركستان⁽¹⁾، ومّا زاد من أهمية هذا الطريق هو حيويّة ومكانة موقع مدينة تبريز والتي اتخذها الإيلخانيون عاصمة لهم فاستقطبت بذلك الثّجار من أنحاء متفرقة، وقد قصدوا تجار المدن الأوروبية عن طريق حلب لما كانت بيد الصليبيين ثمّ قصدوها عن طريق طرابزون المطلّة على البحر الأسود⁽²⁾.

فالسبب الرئيسي الذي أدّى إلى انعاش هذا المسلك هو تعطل الطريق البري الرابط بين بغداد وبلا الشام، فتعذر على الثّجار المسلمين والمسيحيين سلوكه بفعل الصّراع المملوكي الإيلخاني⁽³⁾. وكان الطريق المارّ بالخليج العربيّ من أكبر الطرق التجارية الدوليّة ركودا بفعل استهدافه من طرف المغول⁽⁴⁾. ووامتدّ هذا التنافس إلى البحر الأحمر الذي حاولت القوى الأوروبية والمغولية استهدافه، فقد دخل ضمن الصّراع الإيلخاني المملوكي^{(5)*}.

تصدرت الطرق البحريّة قبل الغزوات المغولية الأهميّة في التجارة الدوليّة بسبب الاضطراب الذي عرفتھا المناطق والأقاليم التي يمر عبرها طريق الحرير البريّ ممّا جعل انتقال السلع عبر هذا الطريق محفوف بالمخاطر وهذا ما أعطى دفعا قويا لازدهار طريق الحرير البحري⁽⁶⁾، وهو ما انعكس على العراق قبيل الغزو المغولي، فالطرق التجارية البحريّة والمتمثلة في الطريق البحريّ القادم من الصين ثمّ الخليج العربيّ ومن ثمّ نهرى الدجلة والفرات نظرا لسهولة نقلها ونقص

(1) حزين : المرجع السابق ، ص.221، حاطوم : المرجع السابق، ج.2، ص.292؛ René Grousset, *L'empire des steppes*, p.397.

(2) حافظ أحمد حمدي : المرجع السابق، ص.299-300.

(3) ابن الفوطي : المصدر السابق، ص.307.

(4) محمود شاكر: المرجع السابق، ص.149.

* حاولت القوى الأوروبية استهداف طريق البحر الأحمر كما سبق ذكر المحاولات التي بذلها الإيلخانيون من أجل إضعاف الطريق البحريّ القادم من الصين نحو الهند وصولا إلى الخليج العربيّ بغية تنشيط الطريق البريّ المارّ بإيران، كما أشارت الدّراسة أيضا إلى الجهد الذي أبداه الإيلخانيون بالتعاون مع الجنويين لاستهداف وضرب تجارة المائليّك التي تعتمد على البحر الأحمر والذي ضمن لها الحصول على سلع الشرق الأقصى لتقوم ببيعه لتجار أوروبا. وتجدر الإشارة في هذا الخصوص أن طريق البحريّ المؤدي إلى البحر الأحمر لم يتعرض إلى مؤامرة الإيلخانيين فقط وإنما حيكت له دسائس من طرف القوى الأوروبية الأخرى. السيد عبد العزيز سالم : البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1993، ص. عبد الله بن عبد الرحمن الزبيعي : السياسة الصليبيّة تجاه البحر الأحمر (من عام 492 - 584هـ / 1099-1188م)، دراسة في التاريخ العسكري والاقتصادي.

(6) شوقي عبّ القوي عثمان : المرجع السابق، ص. 139.

تكاليفها وائمنها مقارنة بالطرق البرية القادمة من الشرق الأقصى وآسيا الوسطى عُد أكثر أمنا واستقطابا للتجار الأجانب⁽¹⁾، هذا وأحرز نهر الدجلة تفوقا على نهر الفرات نظرا لأن الأول يربط بين البصرة وبغداد والموصل على الرغم من وجود قنوات تربط بين نهري الدجلة والفرات تسمح للسفن والقوارب الانتقال من نهر إلى آخر.

وتأكيدا لأهمية الطرق البحرية على حساب البرية في العراق قبل الغزو المغولي فإنَّ القسم الجنوبي كان أكثر أهمية ونشاطا في المجال التجاري من الطرق التجارية الشمالية بسبب قرب الجنوب من الخليج العربي المتصل بشبكة من الطرق الفرعية نحو الهند والصين⁽²⁾.

إن ازدهار الذي حققه طريق الحرير في فترة السيادة المغولية لم تكن آثاره إيجابية في كلِّ المناطق الخاضعة للحكم المغولي فحسب، فهناك مدن وبلدان تأثرت سلبا بالغزوات المغولية ولم تستفد كثيرا من فترة السلام المغولي، فقد تأثرت سلبا بالغزوات المغولية، ولم تُعد من حركة الإصلاح والتعمير التي باشرها المغول، وتعتبر بلاد العراق عموما من أكثر البلاد تضررا من الإجراءات الاقتصادية فضلا عن العسكرية والسياسية للمغول، فبغداد تراجعت مكانتها الاقتصادية عموما والتجارية على وجه الخصوص لصالح عاصمة الإيلخانيين مراغة ثم تبريز فالسلطانية، ومن ذلك فطريق الحرير البري الذي كان يمر على بغداد حول مساره شمالا باتجاه تبريز⁽³⁾ على حساب طريق بغداد بلاد الشام. وأدى ذلك إلى تحوّل توجه العراق الاقتصادي، فصارت أكثر ارتباطا بإيران قاعدة حكم الإيلخانيين، ممّا فتح لها المجال واسعا لتتعامل اقتصاديا مع تركستان والصين تحت غطاء دولة المغول العظام، في حين أن علاقتها بمصر وبلاد الشام وغيرها من البلاد العربية عرفت تراجعا ملحوظا بسبب توتر العلاقات السياسية بين الإيلخانيين والمماليك⁽⁴⁾.

(1) على الرغم من ذلك فإنَّ نهري الدجلة والفرات لم ينعموا بالسلام على الدوام، ففي سنة 693هـ/1294م هاجم مجموعة من الأعراب قُطَاع الطرق السفن القادمة من البحر، فنهبوا بعض السفن التي وجدوا فيها قماش، في حين تمَّ حرق السفن الأخرى، وهذا الصنيع يؤكد بأنَّ المسالك التهريبية كانت عرضة لهجمات اللصوص ولم تسلم بدورها من نهب واستهداف اللصوص وقطاع الطرق. ابن الفوطي : المصدر السابق، ص.324.

(2) أنظر: Clive Day, op. cit., p.85-86.

(3) جعفر حسين خصبك: المرجع السابق، ص.133.

(4) نفسه؛ وانظر أيضا: الغامدي : المرجع السابق، ص.459.

4) واقع المعاملات المالية ضمن طريق الحرير.

إن ارتفاع حجم التجارة الدولية بين الشرق والغرب أثناء فترة السلام المغولي كان له تأثير جلي على المعاملات المالية التي تمت في أسواق ومحطات طريق الحرير المبثوثة على طول امتداده، من الشرق الأقصى إلى منتهاه في الشرق الأدنى، وعرفت المعاملات المالية حركية غير مسبقة انعكست على الأسواق والضرائب والنقود، وكان من واجب التجار المترددين على أسواق طريق الحرير معرفة تفاصيل مقادير العملات والمكايل والموازين والنظام الضريبي المطبق بين سوق وآخر، وهو ما جعل بعض الرحالة والجغرافيين يُشيروا إلى واقع المعاملات والنظم الاقتصادية المطبقة في الأسواق المنتشرة في طريق الحرير.

أ) الضرائب المفروضة على السلع.

انتشرت الضرائب والمكوس على نطاق واسع قبل وبعد القرن الثالث عشر حتى في بعض البلاد الإسلامية التي كانت تنظر إليها على أنها مداخيل غير شرعية*، ولا شك أن ارتفاع قيمتها أو فرضها بطريقة عشوائية يؤدي إلى هجران التجار منها**، وضرب آشتور مثال لذلك، فالسلع الهندية التي وجدت طريقا إلى مصر تحوّل جزء كبير منها إلى الخليج الفارسي ومن ثم إلى تبريز وتصل هذه السلع إلى بحيرة فان Lac de Van لتصل إلى إيّاس بأرمينيا الصغرى فمن عوامل تحوّل التجار إلى هذا المسلك بالإضافة إلى الحروب الإيلخانية المملوكية هو قلة الضرائب التي تُدفع إلى المغول مقارنة بتلك التي يفرضها السلطان المملوكي⁽¹⁾، لذا فإنّ الأسواق الخاضعة للمغول عرفت استقطابا كبيرا للتجار بسبب قلة الضرائب المفروضة عليهم، وهو ما شجعهم ولاسيما الأوروبيين منهم للتوغل في الأسواق المغولية، ومما ينبغي التأكيد عليه وهو أن المنافسة بين الأسواق والمحطات التجارية ساهمت في تخفيض أعباء الرسوم الجمركية وأدت إلى تحسين أوضاع الطرق⁽²⁾.

وتأكيدا لهذا فإنّ العمري أفاد أنّه في سنة 734هـ/1334م أُسقطت العديد من المكوس في بغداد⁽³⁾. وكان قيمة المكوس والضرائب دورا محوريا في تحديد قيمة السلعة، فانخفاضها يؤدي حتما إلى هبوط سعرها. وقد أشار

* أشار ابن جبير خلال رحلته إلى بلاد المشرق الإسلامي إلى أن المكوس استفحل أمرها في الديار المصرية أواخر العهد الفاطمي، فأصبحت الضرائب تُفرض على كلّ ما يُباع ويُشترى ممّا قلّ منه أو كثر، حتى وصل الأمر أن فُرِضت حتى على الشرب من نهر النيل، ولما جاء صلاح الدين الأيوبي أسقطها بحجة أنّها غير شرعية. ويُفيد في موضع آخر من أن الحجاج لم يسلموا بدورهم من الضرائب المفروضة على عاتقهم في الحرمين الشريفين، ابن جبير : المصدر السابق، ص. 28 و 48.

** يُورد ابن مسكويه من أن الضرائب كثرت في عهد الخليفة العباسي المستنكفي ممّا أدى بالتجار إلى الهروب من أسواق بغداد، فأصبحت أسواقها خربة. المصدر السابق، ج. 6، ص. 113.

(1) أنظر: Eliyahu Ashtor, op. cit., p.264.

(2) أنظر: Robert S. Lopez, The Trade of Medieval Europe: the South, Vol. 2, p.374.

(3) العمري : المصدر السابق، ج. 27، ص. 547.

العمرى إلى ذلك، وضرب مثلاً بالأسعار المتداولة في بلاد الروم، فأشاد برخصها، وعلل ذلك بقلّة المكوس، وكثرة المراعى⁽¹⁾.

ويمكن القول بأنّ المكوس*** والضرائب اتبعت التجارة رواجاً وتراجعا، ففي حال انتعاش التجارة تُرفع قيمتها، وفي حال تراجعها تُخفض، دلّ على ذلك، أنّه لما انقطع التجار المسلمون عن ارتياد الأسواق المغولية بسبب التضييق عليهم ومنعهم من ذكاة الأنعام، اضطروا حينذاك إلى مقاطعة الأسواق المغولية لسبع سنوات إلى أن أدّى الأمر بالوزير أن يكتب برسالة إلى قوبلاي، ومّا جاء فيها: « أنّ جميع التجار المسلمين قد نزحوا من هنا، ولم يعد يأتي التجار من بلاد المسلمين، وقد تضاعف الخراج، ولم يجلبوا النفائس والتحف»، هذا ولم يجد الخاقان بُداً من الرضوخ لواقع الأمر، وسمح للمسلمين بالذبح⁽²⁾، وهذا الأثر يُفيد بأنّ المغول استفادوا من ارتياد التجار الأجانب لأسواقهم وذلك من خلال جني الأرباح المترتبة من الضرائب والخراج، فلم تتوقف استفادة المغول من طريق الحرير من خلال تزويدهم بأخبار الأقاليم في ظرف وجيز، فعوض أنّ الرحلة عبر الأقاليم المغولية كانت تكلف ثلاثة أشهر أصبحت لا تستغرق سوى خمسة عشر يوماً فقط فقد استثمر المغول في الوقت وذلك من خلال سرعة تحصيل الضرائب من رعاياهم، فامتلاء الخزانة المغولية بالذهب والفضة ونفائس الأموال، ساهمت فيه الضرائب بشكل كبير⁽³⁾.

وقدّر ماركو بولو نسبة ما فرضه المغول العظام على الواردات الأجنبية ما قيمته 10 % من قيمة السلعة، في حين أنّه فرضت ضريبة تتراوح من 3 % إلى 10 % على المنتجات المحلية. ففي ولاية كنساي على سبيل المثال حصّلت السلطات المغولية من مادة الملح ستّة ملايين وأربعمائة ألف دوقية⁽⁴⁾، وأفاد في موضع آخر بأنّه في حال دخول قافلة تجارية إلى إحدى أسواق الإمبراطورية فإنّ الخان يُكلّف اثني عشر رجلاً خبيراً في مجال فحص البضائع ليقوم بتقييمها فيدفع له مقابله سلعته بالورق وليس له حقّ الاعتراض⁽⁵⁾.

وعرفت المناطق التي يرتادها طريق الحرير انتشار العديد من الأسواق، فمنها ما هو رئيسي المتواجدة في المدن الكبرى كما عرفت أسواق محلية متواجدة أساساً في المدن الصّغرى والقرى، وجرت عادة الإيلخانيين لما يُشيدوا مدن جديدة يفرضوا فيها نفس الضريبة كي لا يحدث خلاف مع التجار⁽⁶⁾، كما عمل غازان خان على إصلاح النّظام

(1) العمرى : المصدر السابق، ج.3، ص.310.

*** وهو الجباية، وهو نوع قديم من الضرائب، فكان أهل الجاهلية يفرضونه على البائع في السوق بأنّ يدفع مقدار معيناً من مال، والذي يتولى هذه الوظيفة يُعرف بالماكس أو العشار، وورد فيه تحذير شديد من النبي صلى الله عليه وسلم بأنّ صاحبه لا يدخل الجنة. ابن منظور : المصدر السابق، ج.6، ص.220.

(2) الهمداني: جامع التواريخ، تاريخ خلفاء جنكيز خان من أوكتاي قآن إلى تيمور قآن، ص.289-290.

(3) أنظر: Jordanus of Severac, op. cit., p.92.

(4) ماركو بولو: المصدر السابق، ج.2، ص.188-189.

(5) نفسه، ج.2، ص.65-66.

(6) الهمداني: جامع التواريخ، تاريخ غازان خان، ص.414.

الضَّرْبِي فِي مَرْسُومِهِ الْمَوْجَّه لِرَعِيَّتِهِ وَلِلْأَجَانِب⁽¹⁾. وَقَدْ جَنَى الْإِيلَخَانِيُّونَ أَمْوَالًا طَائِلَةً مِنَ الضَّرَائِبِ، فَفِي سَنَةِ 741هـ/1340م وَصَلَتْ قِيَمَةُ الضَّرَائِبِ عَلَى الْحَرِيرِ فِي تَبْرِيزَ مَا يُعَادِلُ 300 أَلْفَ دِينَارًا⁽²⁾.

⁽¹⁾ وَمَا جَاءَ فِي فَرْمَانِ (مَرْسُومِ) السُّلْطَانِ مُحَمَّدٍ غَازَانَ، مَا يَلِي: « لِيَعْلَمَ جِبَاةُ الضَّرَائِبِ وَالْمُلُوكِ وَالتَّوَابِ وَالْحُكَّامِ وَالْقَضَاةِ وَالسَّادَاتِ وَالْأَنْثَمَةَ وَالصُّدُورَ وَمَلَائِكَ الْأَرْضِ وَالْأَعْيَانَ وَالْوُجُوهَ وَالرُّؤُسَاءِ وَالْعَمَدَ، وَعَمُومَ الرِّعَايَا وَأَهَالِي الْمَدَنِ وَالْبِلَادِ مِنْ ضِفَافِ نَهْرِ جِيحُونَ إِلَى تَخْوُومِ الشَّامِ وَالْإِفْرَنْجِ أَنْ كُلَّ هَمَّتْنَا وَتَفَكَّرْنَا... قَدْ نَهَضَ لِإِزَالَةِ أَنْوَاعِ الظُّلْمِ وَالتَّعَدِي وَالْجُورِ وَاسْتِبْدَادِ الْمُسْتَبِيدِينَ وَالظَّالِمِينَ ». الْهَمْدَانِي: جَامِعُ التَّوَارِيخِ، تَارِيخُ غَازَانَ خَانَ، ص. 466.

⁽²⁾ أَنْظَرِ: H. Inalcik, *A detailed examination of the Ottoman silk industry*, in The Encyclopaedia of Islam, Prepared by a number of leading Orientalists, Edited by an Editorial Committee consisting of H. A. R. Gibb and others, E. J. Brill, Leiden, 1986. Vol.3. P.212.

ب) المكايل والموازين المستعملة في أسواق طريق الحرير.

تباينت المكايل* والموازين المستعملة في أسواق طريق الحرير اختلافاً بينا من إقليم إلى آخر ومن بلد إلى آخر⁽¹⁾، وأشار الهمداني إلى أنَّ اختلاف هذه المكايل يُوجد حتّى في البلد الواحد، كالإيلخانية على سبيل المثال والتي تباينت فيها المكايل والموازين حسب كلّ ناحية⁽²⁾، وفي مصر الأمر سيّان⁽³⁾، وهو ما حدا ببعض التّجار توضيح هذا الاختلاف ليكون التّجار على بينة من أمرهم، فقد أشار ابن بطوطة من أنَّ الرّطل الشامي يُعادل ثلاثة أرطال مغربيّة⁽⁴⁾، ويشار إلى أنَّ هذه الفروق أثّرت سلباً على حيويّة العمليات التجاريّة حتّى في البلد الواحد⁽⁵⁾، وبحكم أنَّ الموازين تغيّر مقدارها وحجمها من عصر إلى عصر ومن قطر إلى قطر فإنّ هذه الدّراسة ستبين المكايل والموازين المستعملة خلال القرنين الثّالث عشر والرّابع عشر الميلاديين.

والذي ينبغي أن يُعلم في هذا المقام أنَّ مناطق امتداد طريق الحرير من أقصى شرق بلاد ما وراء النّهر إلى سواحل البحر الشامي أنَّ المرجع فيها ثلاث مراكز كبرى، وهي: بغداد بالنّسبة للحضارة العربية، وتبريز بالنّسبة للحضارة الفارسيّة، ونيسابور بالنّسبة للحضارة التركيّة.

* المكيال وهو ما يُقال (يُقاس) به سواء أكان حديداً أو خشباً ونحوه، فأكثال هو الآخذ، وكال المعطي، فالكثال عليه أي أخذت منه. فالكيل والوزن وضعاً لمعرفة المقادير. والفرق بينهما وهو أن المكايل تكون في الصّاع وأجزائه ومضعفاته، فهو يتعلق بالزّكاة والكفارات والتّفقات ونحو ذلك، والمعتد به في الشرع هو مكيال أهل المدينة المنورة. وأما الوزن فيتعلق بالذهب والفضّة، والمعتد به في الشرع وهو ميزان أهل مكّة المكرمة. لما ورد عن النّبيّ، صلّى الله عليه وسلّم، أنّه قال: « المكيال مكيال أهل المدينة، والميزان ميزان أهل مكّة »، ويضيف صاحب كتاب لسان العرب من أن الموازين كالأرطال والأمناء (جمع مَن) فمختلفة في البلدان حسب عادات النّاس، ابن عزقة أبو العباس أحمد بن القاضي بن أحمد بن محمّد اللّخمي السّبيّ (ت. 633هـ/1236م) : حقيقة الدّينار والدرهم والصّاع والمد، در. وتخ. محمّد الشّريف، المجمع الثّقافي، أبو ظبي، 1999، ص. 35-36؛ ابن منظور : المصدر السّابق، ج. 11، ص. 604-606.

⁽¹⁾ وفي هذا المقام يُوضح العمري من أن المنطقة الممتدة من خوارزم إلى سري الأسعار قريبة فيما بينها، ولا تختلف كثيراً. وهي في غاية الرّخاء والزهد، ونظراً لرخص الأسعار فإنّهم لا يتبايعون القمح والشّعير والأرز (يُشبه الأرز) والماش (يُشبه العدس) والجاورس (الذرة العوجبة) إلّا بحمل حمار الذي يُقدر بمائة رطل. المصدر السّابق، ج. 3، ص. 191-192.

⁽²⁾ الهمداني: جامع التواريخ، تاريخ غازان خان، ص. 495.

⁽³⁾ القلقشندي : المصدر السّابق، ج. 3، ص. 512.

⁽⁴⁾ ابن بطوطة : المصدر السّابق، ج. 4، ص. 195.

⁽⁵⁾ الواقع أن اختلاف أوزان العملات والأحمال والموازين والمكايل جعل من التّجار يُقللون عملية البيع والشّراء خشية خسران أموالهم، لأن قيمة ووزن السلعة قد يكون أقلّ، فإذا تفاوتت الوزن من ناحية إلى أخرى أو من بلد إلى آخر فحينها يتحقق الرّبح للبائع، وتقع الخسارة على عاتق المشتري، الأمر الذي جعل بعض المناطق تعرف تخمة في المعروضات في حين أن مناطق أخرى تعاني من التّدرة، وهناك حيلة أخرى اهتدى إليها التّجار ألا وهي التعامل بالميزان الأقل مع التّجار الأجانب والغرباء، في حين يتعاملون فيما بينهم بالميزان الأكبر، كما استعمل التّجار الخليون الميزان الأقل مع المستضعفين والغافلين بحقيقة الموازين وربما استعانوا بشهود الزور بأنّ سعة الميزان تُقدر بمئة وهي في حقيقة الأمر قريبة من الشّطر، بينما أولوا الطّول والقوّة كانوا يأخذون حقهم كاملاً غير منقوص. وهو ما جعل السّلطان غازان خان يُسارع إلى تدارك هذا الأمر فعمل على توحيد المكايل والموازين غير أنّه لم يتمكن من القضاء على ظاهرة الاختلاف الموازين كليه. الهمداني: جامع التواريخ، تاريخ غازان خان، ص. 495.

يُمثل الرّطل أشهر الموازين انتشاراً في المناطق الإسلامية التي يمر عبرها طريق الحرير، ففي أواخر العصور الوسطى أصبح الرّطل البغدادي يُساوي الرّطل الشرعي أي 130 درهماً، وهو ما يُعادل 406,25 غرام، فأصبح الرّطل المكي مساوٍ له أي 130 درهم⁽¹⁾، أما في مصر، ففي عهد القلقشندي فإنّ الرّطل الواحد كان يختلف من مكان إلى آخر غير أنّ المعتد به هو المتداول في أسواق القاهرة والفسطاط، فعادل يومئذ 144 درهماً⁽²⁾ وأوقيته اثنا عشر درهماً⁽³⁾ أي 450 غرام.

وأما بلاد الشام فقد اختلف فيها وزن الرّطل بين كلّ من فلسطين ودمشق وحلب، ونظراً لمكانة دمشق بالنسبة للتجارة الدولية وطرقها، ففي زمن المؤرخ العمري عادل الرّطل اثنا عشر أوقية، والأوقية خمسون درهماً، وعلى ذلك فالرّطل الدمشقي ساوي ستمائة درهم، ويوضح بأنّ هذه القيمة تزيد في بر دمشق إلى درجة أنّ الاختلاف فيما بينهم يعظم في بعض المواضع، غير أنّ الرّطل الدمشقي السالف الذكر هو المرجع، وأما موازين المعتمدة في حلب وحماة وحمص فتختلف اختلافاً بيناً فيما بينها⁽⁴⁾.

ومن بين المناطق الحيويّة بالنسبة لطريق الحرير آسيا الصغرى، فقد بلغ رطلها 102 درهماً، أي ما يُعادل 3,21 غراماً، بينما في القسطنطينية فكان الرّطل فيها أكثر بكثير مقارنة بالمناطق الإسلامية، فبلغت قيمة الرّطل فيها 876 درهماً أي 2,8 كلغ، وفي أوروقة بلغ الرّطل 2400 درهماً أي 7,697 كغ، وفي سيواس وصلت قيمة الرّطل 1440 درهماً، ما يوازي 4,618 كغ. ويتضح بأنّ موازين آسيا الصغرى تُعد الأكبر مقارنة بالمناطق الأخرى⁽⁵⁾.

(1) ابن الفقيه : قيمة الرّطل 130 غرام، المصدر السابق، ص. 354. ووافقه في ذلك العمري : المصدر السابق، ج. 3، ص. 204. في حين أن الرّخالة الفارسي خسرو يجعل الرّطل يساوي 144 درهماً وهو قريب من المن الفارسي المستعمل في مسقط رأسه، المصدر السابق، ص. 102. وفصل القلقشندي في ذلك أيما تفصيل فأخبر أن الرّطل في المذهب الشافعي على قولين: أحدهما أنّه يُعادل 130 درهماً وهو المستعمل في هذا العصر (زمان المؤلف) والقول الثاني يُنسب للنووي بأنّه 127 درهماً، في حين أن المن المستعمل في العراق يُوازي رطلان. القلقشندي : المصدر السابق، ج. 4، ص. 420. وانظر أيضاً : فالتر هنتس : المكييل والأوزان الإسلامية وما يعادلها في التّظام المترى، تر. كامل العسلي، منشورات الجامعة الأردنية، عمان، 1970، ص. 30-31.

(2) القلقشندي : المصدر السابق، ج. 3، ص. 511.

(3) العمري : المصدر السابق، ج. 3، ص. 419؛ القلقشندي : المصدر السابق، ج. 3، ص. 511.

(4) العمري : المصدر السابق، ج. 3، ص. 419؛ القلقشندي : المصدر السابق، ج. 4، ص. 223.

(5) يرى الباحث أنّه من أسباب كبر حجم ميزان بلاد الرّوم أو آسيا الصغرى وهو زحو أسعارها مقارنة بالمناطق الأخرى، وعلّلها العمري بشساعة مراعيها، وتدني قيمة مكوسها، ورواج التجارة بها، وإحاطة البحار بها. ويؤكد بأنّ أسعارها أقلّ من بلاد الشام ومصر إلى درجة أن الحليب لا يُوجد من يتناعه خاصة في فصل الرّبيع، نظراً لكثرة المواشي والأبقار بها، فهذه البلاد وإن أغلت بها الأثمان بسبب الجفاف فحينئذ تكون معادلة أو أقلّ من أسعار بلاد الشام. ومن الرّاجح أن هذه المعلومات التي جاء بها هذا المؤرخ عاينها بنفسه، ولم ينقلها عن غيره. وهي تعود كما قال إلى حدود سنة 733 هـ/ 1333 م. المصدر السابق، ج. 3، ص. 310.

واستعمل الإيرانيون بدل الرطل الممن، ففي شيراز⁽¹⁾ بلغت قيمته 1040 درهما، وفي هرمز وصلت 1722 درهما، وفي الرّي فالمن المستعمل هناك يومئذ يتألف من أربعة أمان كبيرة أي 12 كلغ، وأما في العراق فالمن الواحد عادل رطلان عراقيان⁽²⁾، أما في بلاد تركستان فإنَّ أوجانج (خيوه) وساراي وصل فيهما قيمة الرطل 330 درهما⁽³⁾، أما في نيسابور المحطة المهمة من محطات طريق الحرير فإنَّ الرطل بلغ فيها مائتا درهم⁽⁴⁾.

وأما الميزان الثاني الأكثر شهرة واستعمالا بعد الرطل فهو القنطار، واختلفت قيمته أيضا من عصر إلى عصر، ومن قطر إلى قطر آخر، والذي يهم الدراسة هو الإطار الزماني والمكاني الذي يتطابق معها، وتجدر الإشارة إلى أنَّ القنطار الواحد يُعادل 100 رطل⁽⁵⁾، وعلى ذلك فقيمته تتحد حسب قيمة الرطل زيادة ونقصانا، فإذا أُطلق قنطار على كمية من الذهب فإنه يعادل ما قيمته 10 آلاف دينار أي 42,33 كلغ.

وقياسا على قيمة الرطل، فالقنطار العراقي عادل 1300 درهم أي 40,6 كلغ، غير أنَّه أواخر العصور الوسطى ونظرا للتأثير الإيراني على العراق في جلّ الأصعدة غدا القنطار العراقي معتمدا على المن⁽⁶⁾ الإيراني، وأصبح مساويا له أي 327,5 كلغ، وأما في إيران فالقنطار لم يكن مستعملا على نطاق واسع، وإنما استعمل في حدود ضيقة، فاستُخدم القنطار في الحرير الخام، وعادلت قيمته 30 منا، وليس مائة (من الحرير) الذي يزن 1,9 كلغ، فقنطار الحرير تقديرا كان يُساوي 57 كلغ. أما في آسيا الصغرى فبلغ وزن القنطار 56,4 كلغ. وأما بلاد الشام فقنطارها اختلف من مدينة كبرى إلى أخرى تبعا لوزن الأبطال، ففي دمشق بلغت قيمته 185 كلغ، وفي حلب 229,6 كلغ وهو قريب من قنطار حماه⁽⁷⁾.

(1) يُفيد الاصطخري من أن أهل شيراز يستعملون المن بدل الرطل، المصدر السابق، ص. 191. وكذلك الأمر بالنسبة لأهل تبريز: العمري : المصدر السابق، ج. 3، ص. 204.

(2) القلقشندي : المصدر السابق، ج. 4، ص. 420.

(3) يوضح العمري من أن المنطقة الممتدة من خوارزم إلى ساراي تُقدر بنحو شهر ونصف، وأن الأسعار قريبة فيما بينها، وأن الرطل الخوارزمي يبلغ وزنه ثلاثمائة وثلاثون درهما. المصدر السابق، ج. 3، ص. 191. وانظر أيضا: القلقشندي : المصدر السابق، ج. 4، ص. 468.

(4) فالتّر هنتس : المرجع السابق، ص. 36.

(5) ناصر بن خسرو : المصدر السابق، ص. 102؛ القلقشندي : المصدر السابق، ج. 3، ص. 512.

(6) الحقيقة أنَّه ومنذ عهد الدولة العباسية وفي خلافة المنصور على وجه التحديد استعمل الخلفاء العباسيون في بغداد الرطل والمن جنبا لجنب، العمري : المصدر السابق، ج. 24، ص. 187.

(7) فالتّر هنتس : المرجع السابق، ص. 40-44.

فإذا كان الرطل هو الوحدة الأساسية والشائعة المستعملة في الموازين الإسلامية فإنّ الصّاع افتك لنفسه مكانة بالنسبة للمكاييل، ومقدار الصّاع الشرعي أربعة أمداد⁽¹⁾، ففي السّوائل قُدّرت قيمته 337 درهما، وعلى ذلك فالصّاع تُقدر قيمته 4,212 لتر، وفي الموزونات وصلت قيمته إلى 3,24 كلغ⁽²⁾.

ومّا ينبغي تبيانه في مسألة اختلاف قيمة المكاييل والموازين والأحمال والعملة فإنّ السّلطان الإيلخاني حاول إيجاد نظام موحد لكلّ هذه المقاييس ليس في الإيلخانية فحسب وإنّما في ربوع المناطق الممتدة من نهر جيحون شرقا إلى حدود مصر غربا، واقترح بأنّ المكاييل تُصنع من حديد كلّها وتُختم من طرف الشخص الموكل بذلك، واقترح بأنّ تكون موازين ومكاييل تبريز هي النموذج الذي يُطبق في كامل هذا الحيز الجغرافي، فالن الواحد التبريزي يزن 260 درهما، وكذلك وزن الذهب والفضّة تُوزن كما هو معمول به في تبريز⁽³⁾.

(1) قدره ابن عزفة بخمسة أرطال وثلاث، المصدر السّابق، ص. 40-41.

(2) ذهب المقدسي إلى أن أشهر المكاييل المستعملة في إقليم الحجاز هي الصّاع والمد والمكوك، فقيمة المد ربع صاع أي أن الصّاع يُساوي أربعة أمداد، والصّاع ثلث المكوك. وقدر قيمة الصّاع أيضا بثمانية أرطال، فالرطل الشرعي بلغ 406,25 غرام $8 \times 3,2 = 2,5$ لتر، المقدسي : المصدر السّابق، ص. 98؛ الحموي : المصدر السّابق، ج. 3، ص. 389؛ وانظر أيضا: فالتر هنتس : المرجع السّابق، ص. 63.

(3) الهمداني: جامع التواريخ، تاريخ غازان خان، ص. 496-499.

ج) النقود المتداولة في أسواق طريق الحرير.

لا شك أنَّ تحديد أنواع العملات والنقود المتداولة في مراكز وأسواق طريق الحرير ليس بالأمر السهل نظرا لطول الطريق وكثرة أسواقه ومراكزه التجارية، وصعوبة إحصاء وحزر جلّ المعاملات التجارية التي جرت عبر الطريق البري في ظلّ شح الوثائق والمصادر التي تُفصل في هذا الموضوع⁽¹⁾، لذا ارتأى الباحث أن يُلقي بنظرة على العملات المتداولة في الدول المؤثرة في طريق الحرير، وهي ثلاثة أطراف: الصين في الشرق، ومغول إيران في الوسط، والجمهوريات الإيطالية في الغرب. وبهذه الطريقة يُمكن إعطاء صورة تقريبية عن النقود والعملات المتداولة عبر أسواق طريق الحرير.

الواقع أنَّ غالب المعاملات المالية بين الأمم والشعوب والقبائل تَمَّت بالنقدين أي الذهب والفضة، خلال العصور القديمة⁽²⁾ والوسطى، فهما الأصل⁽³⁾، وما عادهما فهو الاستثناء. ومن ذلك، فإنّه لم يلجئ إلى استعمال الفلوس النحاسية إلّا في الأشياء الحقيرة بحيث تعسر استخدام النقدين فحينذاك لجئوا إلى سكّ الفلوس ولم يُضيفوها إلى النقود⁽⁴⁾. واعتُبر عدم ثبات قيمة ووزن وشكل العملة أمرا مضرا بمصلحة الدولة وتجارتها في الخارج⁽⁵⁾، غير أنَّ الضرورة حتمت على بعض الدول أن تخرج عن هذه القاعدة حماية لمواردها الذهبية والفضية، ومحاولة الاستفادة

(1) يُشير الهمذاني بأنّ العملات كُلّ الدول منذ الأزل إلى وقت لم تُضرب باسم ملك واحد فقط وإنما تعددت أصناف وأشكال العملة خاصة لما يتداول على حكمها عدّة ملوك وسلطين. والملاحظ أن اختلاف وزن وشكل العملات الذهبية والفضية لم يكن موحدا حتّى في البلد الواحد وفي زمن واحد وعلى الرّغم من المحاولات الحثيثة التي بُذلت في سبيل توحيد عبارات وجعلها متساوية إلّا أنّها فشلت بالرّغم من صدور أحكام بهذا الخصوص، الهمذاني: جامع التواريخ، تاريخ غازان خان، ص. 491.

(2) ينقل البلاذري أحمد بن يحيى بن جابر بن داود (ت. 279هـ/892م) عن الواقدي من أن أهل قريش كانت لهم أوزان معلومة في الجاهلية يتعاملون بها، فكانوا يزنون الفضة بميزان يُعرف الدرهم والذهب بالدينار، فكانت عشرة أوزان دراهم تُعادل سبعة أوزان من الدينار، وكانت الأوقية تُعادل وزن أربعين درهماً، والنش تُعادل وزن عشرين درهماً، والنواة خمسة دراهم، فلما جاء الإسلام أقرهم رسول الله صلى الله عليه وسلم على ذلك. ونظرا لقلّة الإمكانات الصناعيّة عند العرب قبل الإسلام فإنهم اعتمدوا على ما يصلهم من الدينار الرّومية والدّراهم الفارسية، فأول من ضرب الدينار هو الخليفة الأموي عبد الملك بن مروان سنة 74هـ/693م، : فتوح البلدان، دار ومكتبة الهلال، بيروت، 1988م، ص. 448-449.

(3) فمن مزايا استعمال النقدين الذهب والفضة هو قضاء الحوائج بكلّ سهولة ويُسر، فيحصل الناس على ما أرادوا دون مشقة، لأنهما مقبولين عند عامة الناس في كُلّ عصر ومصر، غير أنّه إذا أُدخل عليهما الزيف والتلاعب هنا تبرز متاعب الناس. الهمذاني: جامع التواريخ، تاريخ غازان خان، ص. 492-493.

(4) المقرئزي : رسائل المقرئزي، ص. 173.

(5) مثال ذلك، ما وقع في الإيلخانية في عهدي أرغون خان وكبختاتو خان، إذ أصدر أمرا بضرب الفضة ذات عشر عيار بتسعة عيار، غير أنّه لم تحترم هذه العيارات، فأصبحت القيمة الحقيقية للعيار تتراوح بين سبعة إلى ثمانية عيار وبقيتها نحاس. وزاد الوضع تفاقمًا أن المراقبين المكلفين بفحص العملات لم يؤدوا وظيفتهم على أكمل وجه، فتهانونوا في ردع المخالفين على أرض الواقع، الأمر الَّذي جعل التّجار الإيرانيين يجدون صعوبة في الخارج، فأصبحوا يخسرون في كُلّ مائة دينار ما بين عشرة إلى عشرين في المائة من قيمة العملة، أما في الداخل فتعمدوا شراء النقود بأقلّ من قيمتها الحقيقية، وأصبحت أسواق الإيلخانية تشهد ندرة في بعض المواد كالحرير والأقمشة. الهمذاني: جامع التواريخ، تاريخ غازان خان، ص. 491-492.

بدرجة أكبر من التُّجار الأجانب، وفي هذا الخصوص، يُورد القلقشندي أنَّ ملوك التركمان يحتاطون كثيرا على نقودهم فلا يسمحون بتداولها خارج حدودهم⁽¹⁾.

اعتبرت البلاد الخاضعة للمغول العظام (الصَّين) أكبر فضاء استطاع استقطاب التُّجار الأجانب إلى أسواقهم ومراكزهم التجاريَّة، فالتفصيل في نظامهم النقدي يُعد أمرا منطقيا، فلاقتصاد المغولي كان مبنيا على البساطة فلم ينتشر عندهم النظام النقدي قبل تأسيس دولتهم سنة 1206م، فلم يُشاع عليهم أنهم استخدموا النقود لا المعدنية ولا الورقية غداة تأسيس دولتهم، واكتفوا بالطريق البدائية القائمة على المقايضة⁽²⁾. غير أنَّه وردت إشارة إلى استعمال المغول في عهد جنكيز خان وخلفائه للدنانير الذهبية والدراهم الفضية في بعض المعاملات التجاريَّة الخارجية. فقد تداول المغول في عهد جينكيز خان العملات المعدنية⁽³⁾ المصنوعة من الذهب والفضَّة والنحاس. ضُرب كثير منها في سمرقند⁽⁴⁾، كما سُكت أخرى في بلاد الرُّوم وفارس وكرمان وجورجيا وماردين، بأسماء ملوكهم وسلطينهم مع اختلاف عيارها من مكان إلى آخر⁽⁵⁾.

ويُفيد المؤرخ الجويني المعاصر للمغول من أنَّ المغول تعاملوا مع تجار لهم عملة تُعرف بالبالش، وقدَّر قيمتها بخمسائة مثقال من الذهب، وقيمة البالش الفضي تساوي خمسة وأربعين دينارا ركنيا⁽⁶⁾. غير أنَّ انتقال المغول من موطنهم الأصلي ببلاد منغوليا إلى الفضاء الصَّيني أجبرهم على مراجعة نظامهم النقدي القديم وأقروا الصَّينيين على ما تعارفوا عليه من قبل في خصوص استعمال الأوراق الماليَّة بدل النقدين.

فمن المسلم به أنَّ الصَّينيين تعودوا على استعمال الأوراق النقديَّة بدل الذهب والفضَّة منذ نهاية القرن الثَّاني قبل الميلاد، غير أنَّ استعمالها كان في نطاق ضيق، ثمَّ ما لبثوا أن عمّموا تداول العملة الورقية في ربوع الصَّين، وقد عُرفت بالشاو، وبقي الأمر على ما هو عليه في عهد السَّيطرة المغولية على الصَّين⁽⁷⁾.

(1) القلقشندي : المصدر السَّابق، ج.4، ص.420.

(2) بارتولد: تاريخ الحضارة الإسلاميَّة، ص.93؛ إدوارد بروي : المرجع السَّابق، ص. 376. 378.

(3) أنظر في الملحق رقم 19 ص. 391، صور لأشكال العملة المتداولة عند المغول قبل انتقالهم للصَّين.

(4) أنظر:

Badarch Nyamaa, *the coins of mongol empire and clean Tamgha of Khans (XIII-XIV)*, Ulaanbaatar, Mongolia, 2005, p.29-30.

(5) الهمداني: جامع التواريخ، تاريخ غازان خان، ص.492.

(6) الجويني : المصدر السَّابق، ج.1، ص.63.

(7) أنظر: M. Klaproth, *The History of Paper Money in China*, dans Le Journal Asiatique, November, 1822, Paris, Vol. 1, p. 257-260.

وطبق المغول في الصين نفس النظام المالي المتعارف عليه هناك، وشرحت المصَادِر طريقة صناعة هذه الأوراق المالية، بحيث يُلحى إلى شجرة الثوت المغذية لدودة القز، فيؤخذ من لحائها عجينة يحول إلى أوراق مستطيلة مختلفة الشكل، وذلك حسب قيمتها المالية، فمنها ما يُعادل الدرهم، والدرهمين، أو خمسة دراهم، ومنها ما يعادل أكثر من ذلك، فمن الأوراق ما يُساوي عملة الغروسو البُنْدُقيّة، ومنها ما يُعادل الدينار البيزنطي، ولا يكون لهذه الأوراق أي قيمة مادية أو معنوية دون أختام الخان وموظفيه، وسلطت عقوبة الإعدام لكل من تُسول له نفسه تزوير العملة. وفُرض على التجّار المحليين والأجانب استخدامها وإلاّ كان جزاؤه القتل إن رفض التعامل بها⁽¹⁾.

وفي حال تعرضها لعطب أو تلف أُرجعت إلى دار ضرب العملة ليأخذ ورقة جديدة بدلها مع خصم طفيف نظير هذه العملية⁽²⁾. وأضاف الرّاهب كورفينو شرطاً لاستبدالها في حال ما إذا تلاشت فالصّراف المكلف بهذه العملية يستطيع أن يميز فيها الرّمز أو اسم الملك، فاستبدال الأوراق القديمة بأخرى جديدة تُكلّف ثلاثة في المائة من قيمتها. وأفاد أيضاً بأنّ قيمة هذه الأوراق تزيد وتنقص بحسب الرّموز الموضوعة عليها، وأشار إلى أنّ التجّار الأجانب يُسحب منهم الذهب والفضّة ويضطرون للتعامل بالعملة الورقية⁽³⁾.

وإذا كان النظام المصرفي الصيني ثابتاً فإن الإيلخانيين طبّقوا نظاماً مصرفياً متقلّباً على العكس من الصين تماماً، فتخبطت الدولة في استعمال العملات النحاسية أم الفضية أم الورقية، وعجزت عن إيجاد عملة واحدة تخفف بها حدة الاضطرابات الاقتصادية الحاصلة في ربوع الإيلخانية بسبب تغير العملة في مدة أقلّ من سنتين، فغداة تأسيسها أمر علاء الدين وهو صاحب الديوان في عهد أباقا أن تُضرب الفلوس من معدن النّحاس⁽⁴⁾، وجعل كلّ أربعة وعشرين فلساً تُعادل درهماً، وأما الدينار فوصلت قيمته خمس رطل، غير أنّه في سنة 682هـ/1283م ألغي سك العملة النّحاسية واستبدلت بالعملة الفضية التي عليها اسم دناكش بحيث عشرة فلس يُعادل الدرهم، وبعد انقضاء سنة عادوا لاستعمال النقود النّحاسية، وفقدت قيمتها عن السابق، إذ أصبح الدرهم الواحد يُعادل ثلاثين فلساً⁽⁵⁾.

إن إثارة مشكلة العملة الفضية دناكش لم يتوقّف عند هذا الحدّ، فقد أبطل استعمال العملة النّحاسية فأصدر قرار آخر يقضي بإلغاء تداول دناكش والعودة لاستخدام العملة النّحاسية، ولم يكتفوا بهذا الإجراء فحسب، وإنما غيروا قيمة الدرهم، فاختلفت عن السابق، وأصبح الدينار الإيلخاني غير ثابت الوزن يختلف من مكان إلى آخر،

(1) ماركو بولو : المصدر السّابق، ج.2، ص.64-65؛ العمري : المصدر السّابق، ج.3، ص.134-135.

(2) العمري : نفس المصدر، ج.3، ص.130.

(3) أنظر : Montecorvino, op. cit., p.97-98.

(4) من الأسباب التي ألجأت الإيلخانيين تعويض الذهب والفضّة بالنّحاس وهو التّبذير الذي حصل في عهد أباقا خان وخلفائه، فقام بفتح خزانة الدولة على حاشيته من أفراد أسرته والأمراء والمقرّبين من الجيش، ولم يكتف بهذا الإجراء الغير محسوم العواقب وإنما عمد إلى رفع قيمة الصّرائب والخراج عن رجال الدين. ابن العبري : تاريخ زمان، ص.344.

(5) ابن الفوطي : المصدر السّابق، ص.256 و298.

فوجد دينار يعادل ثمانية مثاقيل، وأحيانا عشر مثاقيل، وأحيانا أخرى اثنا عشر مثقالا. ثم سكّت دراهم أخرى عُرفت بالأبغانية نسبة إلى أبا قا خان، انعكس هذا الواقع على الحياة الاجتماعية والاقتصادية في ربوع الإيلخانية، فخلت الأسواق من السلع، وعرفت الأسعار ارتفاعا غير معهود، فبيع الكر الواحد من الحنطة بمائة وثمانين دينارا، والشعير بمائة دينار، واستفحل الفقر إلى درجة أنهم اضطروا إلى بيع أبنائهم، والبعض ألقوا بأنفسهم على النهر⁽¹⁾.

ولم يتوقّف اضطراب العملة الإيلخانية عند هذا الحدّ، وإنما طالها تغير آخر هو الأخطر، فاضطر الإيلخانيون إلى تقليد الصينيين في مجال استبدال النّظام النقدي المعدني بالورقي كنتيجة لنفاذ الذهب والفضّة من خزانة الدولة⁽²⁾، فكان وقعه على التّجار والعامة أشدّ بعدما فرض صاحب ديوان صدر الدين استبدال العملة المعدنية بالورقية* - على طريقة الصينيين - وأطلق عليها الجاو أو تشاو مصنوع من كاغد عليه ختم السّلطان، ومُنحت لها قيمة ماليّة تتراوح من عشر دينار إلى ربع الدّرهّم، فاضطرّ النَّاس حينها لتداولها وهم لها كارهون، ولولا طائلة الاضطراب ما تعاملوا بها⁽³⁾. ثمّ توقّف التّجار عن البيع والشّراء لمدة شهرين حتّى خوت الأسواق والمتاجر من المعاملات التّجاريّة⁽⁴⁾. وكان جزاء تقليد وتزوير العملة أن تقطع أيديهم وهو أقلّ عقاب سلّط عليهم بالإيلخانية، ففي سنة 678هـ/1279م تناهى إلى مسامع صاحب الديوان بأنّ جماعة في بغداد عملت على تقليد العملة فأمر صاحب الديوان أن تُقطع أيديهم على الفور⁽⁵⁾.

وبقي النّظام المصرفي الإيلخاني في حال اضطراب إلى غاية اعتلاء غازان خان مقاليد الحكم، عرفت حينها العملة استقرارا بفضل الإصلاحات التي باشرها السّلطان، والذي أبطل التّعامل بالعملة الورقية سنة 697هـ/1298م، وعزل المتسببين في وقوعها⁽⁶⁾، وعاقب كلّ من عُثر بحوزته نقودا مزورة، فاعتبره مجرما، ويُطبق عليه حكم

(1) الهذاني: جامع التواريخ، تاريخ غازان خان، ص.492؛ ابن الفوطي: المصدر السّابق، ص.307.

(2) ابن الغبري: تاريخ الزمان، ص.369؛ البديلي: المصدر السّابق، ج.2، ص.21-22.

* الملاحظ أن التخيّل الحاصل في العملة الإيلخانية واستبدال الذهب والفضّة بالنحاس أحيانا، وبالأوراق أحيانا أخرى، مرده التّبذير والإسراف، فكيف نفسر بأنّه لما وقعت مشاحنة بين الخان كيخاتو وابن عمه بايدو فضرب الأوّل الثّاني، وكاد أن يفتك به لما شتمه بأنّه ابن زانية، وتعدّر بايدو بأنّه كان في حال السّكر، واعتدّر من الخان، فمكّان كان من كيخاتو إلى أن أنفق على ابن عمه في ثلاثة أيّام مبلغ ماليّ مهول، قدّر بأربعين روبة من ذهب وفضة وبأنواع مختلفة من الثّياب الباهظة والثّمينية والمرصعة بأنفس الحلل من أحجار كريمة وياقوت وغيرها من الدواب كالخيول والبغال، وهذه القصة تبين بجلاء البذخ الحاصل في الإيلخانية، وهذا ما أدى إلى نضوب خزانة الدولة إلى درجة أنّها غدت لا تستطيع إعالة ضيوفها ولو بخروف واحد، فندرت التّقود الذهبيّة والفضيّة، فدخلت البلاد في دوامة الدّين، للمزيد حول هذا الموضوع، ارجع إلى: الهذاني: جامع التواريخ، تاريخ غازان خان، ص.391-392؛ ابن الغبري: تاريخ الزمان، ص.367-369.

(3) ابن بطوطة: المصدر السّابق، ج.4، ص.129؛ ابن الفوطي: المصدر السّابق، ص.324-325؛ البديلي: المصدر السّابق، ج.2، ص.21-22.

(4) ابن الغبري: تاريخ الزمان، ص.370.

(5) ابن الفوطي: المصدر السّابق، ص.284.

(6) نفسه، ص.334.

الإعدام⁽¹⁾، وعمل على تصفية العملة الذهبية والفضية من الشوائب والغش الذي طالها، وفرض توحيد وزن الدراهم والدنانير في أرجاء الإيلخانية⁽²⁾، ونجم عن إصلاح العملة أنه أصبح بوسع التجار نقل سلعهم إلى أي مكان شاءوا، كما رخصت الأسعار في الأسواق فغدت عملة الإيلخانية ذات مكانة في الداخل والخارج، فأصبحت العملة مصنوعة من أجود أنواع الذهب تزن كل واحدة منها مائة مثقال⁽³⁾. وما من شك في أن إصلاح النظام المصرفي الإيلخاني ساهم في جذب التجار الأجانب إلى أسواق الإيلخانية.

حافظت الديار الإسلامية المستقلة عن الحكم المغولي تداول العملة المعدنية المشكّلة أساسا من الذهب والفضة والتحاس، والدنانير الذهبية حافظت على مثاقيلها دون أن يطالها تغيير، في حين أن الدراهم الفضة تغيرت مثاقيلها من درهم صغير ودرهم كبير، فالدرهم الكبير وصلت قيمته ثلث الدرهم من الدراهم النقرة أي البيضاء في مصر وبلاد الشام، والدرهم الصغير والذي عادل نصف الدرهم الكبير أي بمقدار سدس الدرهم، وتجدد الملاحظة أن الدرهم إذا أُطلق في بلاد المشرق الإسلامي يُقصد به الدرهم الصغير، على العكس من بلاد المغرب فإنه يُراد به الدرهم الكبير⁽⁴⁾.

وأما القوى الأوروبية التجارية وخاصة البنادقة والجنويون فإنهم استعملوا عملات مميزة، فلكل جمهورية عملتها الخاصة بما تختلف قيمتها بحسب جودة ونسبة الذهب المصنوعة منه. ويتضح من خلال نصائح وإرشادات بيجولي أن النقود الأوروبية وعلى رأسها العملات الإيطالية المصنوعة من الذهب أو الفضة وجدت قبولا واسعا في أسواق طريق الحرير⁵ ما عدا الأسواق الصينية الخاضعة للمغول العظام. كما استعملت نقود أخرى لا يتسع المقام للفصل فيها.

والسؤال المطروح كيف كانت تتم الصفقات التجارية بين تجار الشرق والغرب في الأسواق والمراكز التجارية، بمعنى أن التجار الأوروبيين كيف تعاملوا مع التجار الصينيين في ربوع الأسواق الصينية، فهل تداول الأوراق النقدية اقتصر على الصينيين فقط؟ أم استثنى التجار الأجانب كالأوروبيين والمسلمين من استعمالها، وأذن لهم التعامل بالنقود الذهبية والفضية؟.

أكدت المصادر التاريخية الإسلامية منها والأوروبية بأن السلطات المغولية المتحكمة في الأسواق الصينية لم تسمح للتجار المحليين والأجانب باستخدام النقود المعدنية، فقد صادف التجار الأجانب الوافدون للأسواق الصينية حرجا في قبول العملة الورقية ثنا لسعلتهم التي بيعت في الصين، الأمر الذي اضطرهم إلى شراء سلع أخرى ليتفادوا

(1) الهمداني: جامع التواريخ، تاريخ غازان خان، ص. 493-494.

(2) بن الفوطي: المصدر السابق، ص. 335-336.

(3) الهمداني: نفس المصدر، ص. 494.

(4) القلقشندي: المصدر السابق، ج. 5، ص. 172.

⁵ أنظر:

معضلة الأوراق التشاو التي لا تُقبل خارج الصين إلا بالمشقة، في حين أنَّ التُّجار المحليين لم يجدوا حرجا في تداولها بحكم أنهم على يقين بأنَّها تستخدم بشكل عادي داخل الإمبراطورية في عمليتي البيع والشراء ما دام أنها مختومة بختم الخاقان⁽¹⁾. وأكد ابن بطوطة بأنَّ التُّجار الصينيين لا يقبلون التعامل بالذهب والفضة في أسواقهم، ولا يُعيرون أي اهتمام لحاملها حتَّى يستبدلها بالورق المعروف بالبالش، هنالك يُمكنه شراء ما يحتاج إليه⁽²⁾. وقد طبقت بعض الأسواق الخارجة عن حكم المغول هذه السياسة، وفرضوا قيودا صارمة على انتقال الذهب وغيره من المعادن النفيسة*.

ومَّا ينبغي أن يُعلم في مجال استعمال وتداول العملات في العصور الوسطى أنَّه لم تكن هناك عملة أو معدن ثابت اعتمد في كلِّ الأسواق والمدن غير أنَّ الذهب فرض نفسه في جلِّ المعاملات والأسواق وليس كلَّها، فقد ذكر صاحب نخبة الدهر بأنَّه في جزيرة الوقواق يتعاملون بالحديد تماما كما يتعامل النَّاس بالذهب ووصلت درجة زهدهم بالذهب أنهم يستعملونه كسلاسل للدواب وأطواقا للكلاب، فالحديد عند هؤلاء أغلى وأنفس من الذهب، وذكر نفس المصدر بأنَّ أهل غانة في بلاد السَّودان يتعاملون بالقصدير ويفضلونه على الذهب، كما أنَّ أهل الحبشة يستعملون الصَّفر ويفضلونه على الفضة بل حتَّى على الذهب⁽³⁾.

وإذا كانت البقاع التي ذكرها الأنصاري تبعد عن مناطق سيطرة المغول مسافات بعيدة فإنَّ بعض رعايا الخان الأعظم لم يعتمدوا على هذه العملة الورقية أو العملة المعدنية كالذهب والفضة، بل ابتكر أهل التبت عملة غير معروفة عند بقية شعوب الأرض، ألا وهو المرجان، فلا يتعاملون بالعملات المسكوكة أو غيرها من النقود المعدنية والورقية على الرَّغم من خضوعهم للخان الأعظم. وبعض المناطق من التبت استعملوا الملح كعملة لهم⁽⁴⁾.

(1) ماركو بولو : المصدر السابق، ج.2، ص. 65-66؛ العمري : المصدر السابق، ج.3، ص.135.

(2) ابن بطوطة : المصدر السابق، ج.4، ص.129.

* الواقع أن الذهب وما يلحق به من عملات تجارية مصنوعة منه وُضعت له شروط وحواجز للانتقال من بلد إلى آخر، ففي جزيرة زيانجو التابعة للهند لم يسمح ملكها بتصدير الذهب نحو الخارج على الرَّغم من وفرته، وهذا ما أثر سلبا على تجارة هذه الجزيرة بسبب عزوف التُّجار عن ارتياد أسواقها. ماركو بولو : المصدر السابق، ج.3، ص.15.

(3) شمس الدين الأنصاري : المصدر السابق، ص.167.

(4) ماركو بولو : نفس المصدر، ج.2، ص. 107 و111.

د) الانعكاسات المالية على القوى الفاعلة في طريق الحرير.

ظَلَّت الصِّينُ الدَّولة الأكثر تأثيراً وتأثراً في طريق الحرير منذ بدايات استغلاله إلى غاية اضمحلاله أواخر العصور الوسطى، فلا غرو أن تُعدَّ كأكبر مستفيد من ازدهاره، وإذا اعتبرنا أنَّ الصِّينَ حصَّلت من ازدهار الطريق على نصيب وافر من الاحتياط العالمي للذهب وتمكنها من تصريف منتجاتها، فإنَّه لم تتأت هذه النتيجة اعتباراً فحسب، وإنما بفضل سياسة حكيمة انتهجها حكام المغول، وهذا من خلال فرضهم على التُّجَّار الأجانب والمحليين استعمال العملة الورقية بدل الذهب والفضة⁽¹⁾، وهذا ما جعل الخزينة الصِّينية تستحوذ على كنوز وأموال أكبر من أي دولة أخرى على وجه الأرض يومئذ⁽²⁾. ووافق ابن بطوطة ماركو بولو بأنَّ الصِّينَ حازت على الأموال ما لم يناظرهم أحد من ملوك وممالك الدنيا⁽³⁾، غير أنَّه أشار ضمناً أن مصدر هذه الثروة ناجم من عوائد التجارة البحرية أيضاً. ويمكن القول بأنَّ الصِّينَ استحوذت على كميات هائلة من الذهب فاقت احتياطات الدول الأوروبية مجتمعة.

وأكدَّ الرَّاهِب جوردانوس على أنَّ الخزان الأعظم في الصِّين أصبحت بحوزته خزانات ومنازل عديدة ممتلئة بالذهب والفضة والأحجار الكريمة ونفائس أخرى مكنزة في مدنه الرئيسية، ووضَّح بأنَّ مصدر هذه الأموال ناجم من إيراداته وضرائب المفروضة على التُّجَّار⁽⁴⁾.

ومُهمَّا يكن من أمر، فإنَّ استحواد مغول الصِّين على هذا الكم الهائل من نفائس الأموال لم يحل بعض المشاكل الاقتصادية والاجتماعية، أبرزها ندرة بعض السلع الزراعيَّة والصناعيَّة في أسواقها فقد وأورد الرَّاهِب كورفينو بأنَّ الصِّين تُعاني من نقصٍ فاضحٍ في الكتَّان وهو ما اضطرَّ عامَّة النَّاس إلى ارتداء الملابس الحريرية، في حين أن القماش التاتاري والحرير الدمشقي اقتصر لباسه على الأغنياء⁽⁵⁾، وهو ما يوحى إلى قلته في الأسواق وارتفاع سعره⁽⁶⁾. ويتضح أيضاً بأنَّ عامَّة الشَّعب الصِّيني لم ينعموا بوفرة الأموال بدليل عجزهم عن شراء بعض حاجياتهم.

الواقع أن فرض استعمال الورق بدل الذهب والفضة كان غرضه جلياً يتمثل في رغبة الدولة الاستحواذ على أكبر قدر ممكن من الذهب والفضة، ومنع تصديرهما نحو الخارج، وإلا كيف يُفسر فرض استعمال الورق حتَّى على التُّجَّار الأجانب الأمر الذي اضطرهم إلى شراء سلع أخرى من الأسواق الصِّينية ليطمئِنوا في أسواق أخرى للحصول

¹ أنظر: John of Montecorvino, op. cit., p. 98-99.

⁽²⁾ ماركو بولو : المصدر السابق، ج.2، ص. 65.

⁽³⁾ ابن بطوطة : المصدر السابق، ج.4، ص.47.

⁽⁴⁾ أنظر: Jordanus of Severac, op. cit., p.92.

⁽⁵⁾ أنظر: John of Montecorvino, op. cit., p. 98-99.

⁽⁶⁾ الواقع أن ارتفاع سعر القماش والحرير الدمشقي دفع بالقادة المغوليين البحث عن آليات لاشباع السَّوق من هذه المادَّة، ومن ذلك فإنَّ من دوافع قوبيلاي لحفر القناة التي تربط خان بلق بالبحر هو تزويد العاصمة من حاجياتها الغذائية كالأرز، وكذا تشجيع صناعة القماش الدمشقي. أنظر:

Edouar Perroy, op. cit., p.337.

على الذهب والفضة، وحتى إذا رغب الأفراد الصينيون تصنيع الذهب والفضة بأشكال مختلفة فإنه يُلزم عليهم بأن يدفعوا كل ما معهم من هذين المعدنين على شكل مادة خام أو مصنعة إلى دار السكة لا ليحصل على ما دفعه من ذهب وفضة وإنما يُعطى له ما يقابلها من أوراق مالية، ولم يكتفوا بهذا فحسب فحتى أعطيات ورواتب الجند دُفعت لهم كأوراق عوض أن يُقدّم لهم الذهب والفضة. فلا غرو أن تمتلئ خزانة الدولة بالكنوز والجواهر وغيرها من المعادن النفيسة⁽¹⁾.

ولم تعد الانعكاسات المالية بالإيجاب على مغول الصين فحسب، فحتى مغول إيران حصّلوا أموالاً طائلة جراء عوائد التجارة، ولا يمكن في هذا المقام نكران دور إيرادات التجارة الدولية البرية والبحرية والنهرية المارة بالإيلخانية، خاصة منذ تولي السلطان غازان خان مقاليد الحكم سنة 694هـ/1294م إلى غاية نهاية حكم أبي سعيد 735هـ/1335م، عرفت فيها الإيلخانية استقراراً سياسياً ورخاءاً اقتصادياً غير مسبوق، فغداة تربع غازان خان عرش السلطانية وجد خزانة الدولة فارغة إلى درجة أنها لم تستطع دفع مستحقات الجيش، وبفضل تطبيق الإصلاحات الاقتصادية السالفة الذكر أصبحت مداخيل الدولة تزداد عاماً بعد آخر إلى أن امتلأت خزانة الدولة، ثم قام بتوزيعها على كبار موظفي الدولة وكل من ساهم في انعاش الخزانة، فمنح ثلاثمائة تومان من الذهب*، وعشرين ألف ثوب، وخمسين حزاماً مرصعاً، وثلاثمائة حزام ذهبي، ومائة بالش من الذهب الأحمر، وأصبحت نفقات الدولة مُقدّرة ما بين عشر آلاف إلى عشرين ألف ديناراً ذهبياً وما بين مائتين إلى ثلاثمائة من الثياب الجاهزة، وعلى الرغم من ارتفاع المصاريف إلا أنّ خزانة الدولة لم تنضب يوماً واحداً من الذهب أو الثياب⁽²⁾. ولا شك أن كلّ هذه المداخيل كان للتجارة الخارجية منها نصيباً وافراً⁽³⁾. وأورد آشور من أن غازان خان بذل مجهودات حثيثة لحماية التُّجار والمسافرين الذين يُسافرون عبر الطرقات البرية الكبيرة المارة ببلده⁽⁴⁾، ويُضيف الهمداني بأن سجلات الدولة العتيقة منها والجديدة أنّه لم يُنفق مثلها من قبل، وأن ما بذله هذا السلطان في عام واحد لم يصرفه غيره في خمسة سنوات ومع ذلك فالخزانة ظلّت ممتلئة بالذهب والثياب الفاخرة⁽⁵⁾.

(1) ماركو بولو : المصدر السابق، ج.2، ص. 66.

* تُعادل هذه القيمة حسب تقدر كارل بروكلمان حوالي 2 مليون دولار سنوات الخمسينات من القرن العشرين الماضي.

(2) الهمداني : جامع التواريخ، تاريخ غازان، ص. 392-395.

(3) ممّا يدل على أن للتجارة الخارجية نصيب وافر من مداخيل الإيلخانية وهو أن غازان خان لما شيد مدينة الغازانية وأقام فيها ما يحتاجه التُّجار الأجانب خاصة الرُّوم والإفرنج من متطلبات: كالحمامات، واصطبل لدوابهم، فوفر لكل طائفة منهم ما يحتاجه، غير أنّه ركّز على أماكن دفع المكوس تحت رقابة مشريفها. الهمداني : نفس المصدر، ص. 415.

(4) أنظر : Eliyahu Ashtor, op. cit., p.263.

(5) الهمداني : نفس المصدر، ص. 466.

د) موقع العملات الإيطالية في حركة تجارة طريق الحرير

افتكت النقود الإيطالية مكانة خاصة بها في الأسواق الدولية إبان ازدهار طريق الحرير، وبرزت عملاتهم المعدنية بشكل جلي ولاسيما في الشرق الأدنى، ومن أشهر النقود الإيطالية التي فرضت نفسها في التعامل التجاري الدولي، توجد عملة الجروسو Grosso⁽¹⁾ الفضية التي أخذت مكانة وشهرة العملة البيزنطية التوميسما الذهبية حيث فاقت كل العملات الإيطالية الأخرى بأربع وعشرين مرة⁽²⁾.

وابتكر البنادقة أواخر القرن الثالث عشر الميلادي عملة الفلورين الذهبية لتنافس بذلك عملة فلورنسا⁽³⁾ التي وجدت طريقها في مجال التجارة الدولية ووصلت سمعتها إلى الصين، ومن مظاهر قوتها وهو الاتفاقية السالفة الذكر بين إيطاليا والصين، تضمنت أن المغول العظام يدفعون ثمن الخيول وغيرها من المواد النفيسة المتفق عليها بين الطرفين بالفلورين⁽⁴⁾. وليس بالأوراق المالية المتداولة في الصين. ويُفيد المؤرخ الإيطالي ويليام بيرشيت Guglielmo Berchet من أن النقود المعدنية الإيطالية ومنها البندقيّة تمّ قبولها على نطاق واسع في كل من: الأسواق الإيرانية والمغولية والهندية والعربية وحتى الأرمنية⁽⁵⁾.

ويروي الزّاهب الإيطالي بأنّه في سنة 1322م، لم يطب له المقام في خان بالق فقصده حضرة الخان ليأذن له الرحيل باتجاه مدينة زيتون الساحلية وقد وصلها في رحلة دامت ثلاثة أسابيع ووجد في طريق أنواعا من التبجيل والمساعدة، وتلقى هناك مساعدات مالية من حضرة الخان المغولي وقدرها التجار الجنوبيون المقيمون في الصين يومئذ بـ 100 فلورين ذهبي أو ما يُقارب ذلك⁽⁶⁾. فقد أورد بيحولتي أن سومي الفضي الجنوي الواحد يُعادل أربعة أوراق مالية صينية⁽⁷⁾.

(1) قُدّر وزنها بـ 2,18 غرام، نسبة الفضة فيها تُعادل 96,5 بالمائة، سُكّت سنة 1202م في عهد الدوق دندولو لتمويل الحملة الصليبية الرابعة. يرى بعض المؤرخين بأنّ هذه العملة عرفت رواجا تجاريا في إيطاليا والبحر المتوسط والأسود، لتنافس بذلك الدينار الإسلامي والتوميسما Nomisma البيزنطيّة. عادل زيتون : العلاقات الاقتصادية بين الشرق والغرب في العصور الوسطى، دار دمشق، دمشق، 1400هـ/1980م، ص.271.45. وأنظر أيضا : Philip Grierson, *Byzantine coinage*, Dumbarton Oaks Research Library Collection, Washington, D.C. 1999, p.16,55.

(2) محمود سعيد عمران : النقود في أوروبا في العصور الوسطى، ص.251-252.

(3) تُعد من أفضل العملات أواخر العصور الوسطى، سُكّت سنة 683هـ/1284م، تزن ما بين 3,55 إلى 3,56 غرام، نسبة الذهب فيها تصل إلى 99,7 بالمائة. مصطفى عبد الكريم الخطيب : معجم المصطلحات والألقاب التاريخية، مؤسسة الرسالة، بيروت، 1996، ص.187.

(4) أنظر: Reuven Amitai & Michal Biran, op. cit., P.405.

(5) أنظر: Guglielmo Berchet, *La Repubblica di Venezia e la Persia*, Tipografia G. B. Paravia e Comp. Torino, 1865, p.67.

(6) أنظر: Andrew of perugia, op. cit., p.73.

(7) أنظر: Pegolotti, op. cit., p.149.

وحافظت العملة البندقيّة على مكانتها في الأسواق الشامية والمصرية حتّى بعد اضمحلال طريق الحرير، ففي شهر صفر 834هـ/ أكتوبر 1430م منع السلطان المملوكي تداول جملة من العملات الأجنبية والمحلية، ومن ضمن العملات الممنوعة، تُوجد النقود القبرصية والقرمانية، وأبقى على العملة البندقيّة الأجنبية الوحيدة المسموح لها بالتداول في الأسواق المصرية، رفقة عملتين محليتين وهما الأشرية والمؤيدية⁽¹⁾. وهو ما يُفسر بأنّ نقود البندقيّة حافظت على مكانتها في أسواق الشرق الأدنى إلى غاية القرن الخامس عشر الميلادي.

ووجدت عملة الفلورين طريقها للتداول حتّى في مواسم الحج أيضا، فقد استُخدمت بقبول ورضا تامين من قبل الحجاج دون حرج⁽²⁾، وحتّى في معاهدة الصّح التي أبرمت بين السلطان المملوكي والقبرصي موازين سواريس تعهد خلالها الأخير بدفع نصيب معين من الذهب، وأن يبعث له في كلّ عام ثمانية آلاف من الدوكات البندقيّة⁽³⁾.

وشهد الاقتصاد الأوروبيّ اللاتيني تطورا مشهودا خلال القرنين الثالث عشر والرابع عشر الميلاديين، فقد عرف القطاع الصّناعي قفزة نوعيّة في الكمية والنّوعيّة، أما التّجارة فقد شهدت نشاطا بارزا داخلا وخارجا، ولا يستبعد الباحث بأنّ مختلف السلع والأطعمة عرفت انتشارا ملحوظا في أوروبا بفضل رواج النشاط التجاريّ⁽⁴⁾. فلا غرو أن الازدهار الاقتصاديّ الذي حصل في جنوب أوروبا أواخر العصور الوسطى ولاسيما في المدن الإيطالية على وجه التحديد كان لطريق الحرير دور لا يُستهان به، وفي هذا المقام، يُورد ديورانت، قوله: « وانتعشت التّجارة الخارجية من جديد في ظلّ المغول؛ ولهذا ازدهرت بالغنى مدينة البندقيّة ومدينة جنوا وغيرهما من المدن الإيطالية، بسبب قيامها بما تقوم به الموانئ للتّجارة الأوربية مع الهند والشرق؛ وإن التّهضة الأوربية لتدين للثروة التي جاءت بها هذه التّجارة، أكثر ممّا تدين للمخطوطات التي جاء بها اليونان إلى إيطاليا⁽⁵⁾ ».

(1) ابن تغري بردي : التّجوز الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة ، ج.14، ص.352.

(2) الجزيري: المصدر السّابق، ج.1، ص.441.

(3) طافور : المصدر السّابق، ص.57.

Henri Cons, op. cit., T.1, p. 129.

(4) ديورانت : المرجع السّابق، ج.15، ص.130. وانظر أيضا:

(5) نفسه، ج.03، ص.156.

5) دور طريق الحرير في إثراء المعارف الجغرافية والاقتصادية لدى الأوروبيين.

إنَّ التَّقليل من شأن تأثير طريق الحرير في الاقتصاد الأوروبي له ما يُبرره بحكم ندرة الوثائق والمصادر الدقيقة التي تبين حجم السلع والبضائع المتداولة بين القارتين عبر طريق الحرير البري⁽¹⁾، فإنَّ نضوج الفكر الجغرافي الأوروبي عُدَّ أكثر وضوحاً وتأثيراً في أوروبا من التجارة في حدِّ ذاتها، ودليل ذلك أن دعاة مقاطعة التجارة الإسلامية في أوروبا نصَّحوا بتجارهم بضرورة الاعتماد على مسالك جديدة لجلب السلع الشرقية دون مساس الموانئ والبراري الخاضعة لسلطان المسلمين، وبالفعل وجدت هذه النصائح والتعليمات أذناً صاغية من لدن تجار أوروبا إلى درجة أنَّهم استطاعوا الكشف عن طرق ودروب عدَّة تربط البرَّ الآسيوي بالمتوسَّط، وشجَّعهم على ذلك تحقيق ربح أكبر مقارنة باكتفاء تلقي سلع الشرق من قبل التُّجار المسلمين⁽²⁾.

فرحلة ماركو بولو* على سبيل المثال، أحدثت دوياً في الفكر والجغرافية الأوربية واعتبرت إرهاباً لكشوفات الرِّحالة الجنوي كريستوفر كولومبوس Christophe Colomb (ت. 1506م) في العالم الجديد⁽³⁾، فرحلة ماركو بولو فتحت أذهان الأوروبيين على عالم الشرق وما تميزت به من الإثارة والتنوع في الإنتاج الزراعي والصناعاتي والزَّواج التجاري**، فانتشرت هذه الأفكار في إيطاليا أولاً ثمَّ انشاحت في ربوع أوروبا⁽⁴⁾. ومَّا يُروى في هذا المجال أن هذا الرِّحالة لما وصل إلى موطنه البندقيَّة نادى في النَّاس بهذه الكلمات: أيها السَّادة والأباطرة والدوقات والعداء والفرسان والأمراء والبارونات وكلَّ النَّاس الذين تريدون الاستمتاع بمعرفة أجناس مختلفة وظروفهم، خذوا هذا الكتاب وستجدون

(1) فرنسيس وود : المرجع السابق، ص. 25.

(2) أنظر: Marino Sanudo, op. cit., p. 50-51.

* يرى الجغرافي والمؤرخ الفرنسي مالت برون من أن رحلتي وليام روريك وماركو بولو على الرِّغم من أهميتهما ومكانتهما في مجال استكشاف الشرق الأقصى (الصَّين السَّماليَّة والجُتوبيَّة) غير أنَّهما ظلَّتَا ولمدة طويلة غير معروفتين تقريباً لدى الأوساط الأوربية، ودليل ذلك أن البابا بيوس الثاني Pape Pie II (1458-1464م) لما ذكر الصَّين وصفها من خلال سرد قصير جدّاً استقى معلوماته من رحلة نيكولاس كوني الذي زارها قبل نصف قرن، ويبدو أن الوصف الذي ذكره بعيد عن الصَّحَّة، ويزعم مالت برون من أن أوروبا لم تعرف حقيقة جغرافية الصَّين إلا من خلال رحلات البُرتغاليين الذين جاءوا من بعد فاسكو دي جاما. ويعتقد الباحث أن ما ذهب إليه مالت برون فيه إجحاف وتقليل في حقِّ رحلة ماركو بولو التي وصلت شهرتها الآفاق بحكم أن تعداد الرِّحالات تضاعف بشكل تصاعدي خلال القرن الرَّابع عشر، فاستدلال مالت برون بخطاب البابا بيوس الثاني لا يُعدُّ حجةً في حدِّ ذاته، وربما دل ذلك على قلة اطلاع البابا بموضوع وأهمية هذا الرِّحالة، ولمعرفة رأي مالت برون. ارجع أنظر: M. Malte-Brun, op. cit., vol. 2, p. 549.

(3) أنظر: Jacopo Virgilio, op. cit., p. 52.

** يتبنّى صاحب حوليات البندقية فايو موتينيلى موقفاً مغايراً لمالت برون، فيُحْزَم أن رحلة ماركو بولو اكتسبت شهرة واسعة في إيطاليا إلى درجة أن اسمه اقترن بكنوز الشرق. ويُفيد من أن شباب المدينة كانوا يبحثون عنه بشغف كبير ليسألوه عن المشاهدات التي رآها في الشرق، ولقبوه بماركو المليونى Marco Milliioni. ووافقه في ذلك عدَّة مؤرخين وجغرافيين، ومن هؤلاء، أنظر: Henri Cons, op. cit., T.1, p. 129.

Fabio Mutinelli, *Annali Urbani di Venezia dall'Anno 810 al 12 Maggio 1797*, T.2, P.124

(4) فيشر : المرجع السابق، ج. 2، ص. 467.

الأشياء العظيمة والمهمة عن شعوب أرمينيا العظيمة وبلاد فارس والهند وبعض المناطق الأخرى من العالم⁽¹⁾. ويتجلى دور طريق الحرير في إثراء المعارف الجغرافية والاقتصادية لدى الأوروبيين، من خلال ما يلي:

أ) تضاعف عدد الرحلات الأوروبية باتجاه الشرق.

إذا كانت معرفة الأوروبيين بعالم آسيا محدودة قبل العنفوان الذي وصل إليه طريق الحرير واقتصرت على السواحل الشامية وسواحل البحر الأسود وظلّت رحلاتهم تحوم حول هذا الفضاء الضيق، فازدهار الطريق فتح لهم أبواب القارة الآسيوية على مصراعيها، فتعددت أطرافهم وأهدافهم (التجارة، التنصير، الدبلوماسية)، ويُفيد الجغرافي الفرنسي هنري كونس من أن عدد الرحلات الأوروبية سواء التجارية أو الدبلوماسية أو دينية زادت إلى الشرق الأقصى خاصة مع نهاية القرن الثالث عشر وبداية القرن الرابع عشر الميلادي⁽²⁾. فاحتدم التنافس بين الرحالة والتجار الأوروبيين لاكتشاف الشرق، بحيث انتشروا في آسيا الوسطى والهند والصين وشبه الجزيرة العربية وأرمينيا وسيلان وسومطرة وجافا والتبت وهناك احتمال وصولهم إلى اليابان، كُّلّ هذا خلال القرن الرابع عشر الميلادي، ومن أشهر الرحلات، يوجد: نيكولو كونتي، ماركو كورنارو، أنطونيوكونتا ريني، مارين سانودو، بالدوتشي بيجولتي فكلهم مارس تجارة البضائع النفيسة⁽³⁾.

يُشار إلى أن الرحالة والتجار البنادقة ظلّوا محل غبطة وإعجاب الأوروبيين على ما أبدوه من جسارة في مجالي التجارة والاستكشاف حتّى من قبل الإيطاليين في حدّ ذاتهم، فهذا الرحالة الإيطالي المنحدر من بولونيا لودفيكو دي فارتيما Ludovico di Varthema (ت. 1517م)، لما قام برحلته إلى الديار المصرية والشامية والحجازية واليمن وبلاد فارس والهند وكذا السواحل الشرقية لإفريقيا سعى إلى زيارة واستكشاف المناطق التي لم يتوغل فيها البنادقة من قبل، ومن ضمن ما أوروده ودلّ على صحة هذا الطرح، قوله : « إنَّ الرغبة التي دفعت الآخرين لمشاهدة ممالك العالم المختلفة، هي نفسها التي دفعني للقيام برحلاتي هذه، ولما كانت كُّلّ البلدان مطروقة على نحو كبير بالنسبة لشعبنا، فقد فكرت في أنه يجب علي أن أرى البلاد التي لم يرها أهل البندقية⁽⁴⁾ ».

ويلاحظ أن عزيمة التجار والدبلوماسيين الأوروبيين نحو بلاد الشرق الأقصى كانت أشدّ أحياناً من رجال الدين النافقين إلى نشر التنصير في أدغال آسيا، ومن ذلك أن البابا جريجوري لما اعتلى كرسي الكنيسة سنة 1271م أرسل رفقة الإخوة بولو راهبين دومينيكيين برسالة إلى الخاقان المغولي، فلما انطلق الركب ووصلوا إلى آسيا الصغرى نشب صراع بين المماليك والإيلخانيين، فتملك الرعب الراهبين ورجعا من حيث أتيا، في حين أن آل بولو واصلا طريقهما إلى الصين، وفي هذه الموقعة دليل على أن عزيمة التجار على مواجهة الأخطار والمكاره لتحصيل المنافع المادية كانت أكثر من عزيمة المبشرين في نشر تنصيرهم وتحقيق المنافع الروحية، وبفضل مواصلة رحلتهم قدّموا وصفا دقيقا لأكثر

Angelo de Gubernatis, op. cit., p.05.

(1) أنظر:

Henri Cons, op. cit., T.1, p. 129.

(2) أنظر:

Jacopo Virgilio, op. cit., p.51.

(3) أنظر:

(4) رحلات فارتيما، تر. وتع. عبد الرحمن عبد الله الشيخ، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1994، ص. 23.

الأقاليم الآسيوية غموضاً بالنسبة للأوروبيين، ومن الرحلات الإيطالية نحو الشرق الأقصى وحذت حذو طريق آل بولو تُوجد رحلة أندالو سافيون Andalo da Savignone (ت. بعد 1346م) فحظي باستقبال الخان الأعظم ونال إكراماً كبيراً، فرجع إلى أوروبا حاملاً رسالة من قوبلاي ثم رجع من جديد إلى الشرق الأقصى سنة 1338 بواسطة الطريق الشمالي (تانا)⁽¹⁾.

وعلى الرغم من انسداد الطرق البرية والنهرية والبحرية المازة عبر بلاد الأناضول وسواحل البحر الأسود بسبب استيلاء العثمانيين على القسطنطينية فإنَّ الرحلات الأوروبية إلى الهند والصين لم تتوقّف، واتبعت سبل ومسالك جديدة، وتوغّلوا في مناطق شاسعة من البر الآسيوي، ووصل الرحالة الأوروبيون إلى منطقة البحيرات في الصين وذلك في حدود سنة 1518م⁽²⁾.

وبقيت رحلات القرن السابع عشر متأثرة أيضاً برحلات القرنين 13 و14م، فهذا الرحالة ديلا فاله شجعه الشوق إلى الشرق لزيارة تلك الأماكن على الرغم من الأخطار المحدقة هناك، فقد ظهر ذلك جلياً من خلال رحلة فارتيما⁽³⁾، ديلا فاله⁽⁴⁾.

(1) هايد : المرجع السابق، ج.3، ص.71-72. وانظر أيضاً:

Anna Putton Matricola, Tesi di Laurea, *Le feste alla corte del Gran Khan, viste attraverso gli occhi dei viaggiatori occidentali del XIII secolo, Relatore*, Ch. Prof. Gherardo Ortalli, Corso di Laurea magistrale (ordinamento ex D.M. 270/2004) in Storia dal Medioevo all'età contemporanea, Università Ca' Foscari Venezia, Anno Accademico, 2014 – 2015.

Autore anonimo, *Del commercio dell'Italia colle Indie*, p.40.

(2) أنظر:

Ludovico di Varthema of Bologna, *A Discours on Verthema and his travels in southern Asia*, Tran. John Winter Jones, the Argonaut press, London, 1928.

(3) أنظر:

(4) ديلا فاله (ت.1652م) : رحلة ديلا فاله إلى العراق مطلع القرن السابع عشر، تر وت. بطرس حداد، الدار العربية للموسوعات، بيروت، 1427هـ/2006م.

ب) اطلاع الغرب اللاتيني على المقدرات الاقتصادية لآسيا الوسطى والصين.

ساهم طريق الحرير في تطّلع الغرب الأوروبي إلى اكتشاف الصين بحيث لم يك بوسعهم الوصول إلى منتجات الشرق الأقصى لولا سلوكهم للطرق البرية ومنها طريق الحرير⁽¹⁾. وبفضل انفتاح المسالك والمعابر بين آسيا وأوروبا أصبح بمقدورهم تذوق طعم حضارة الشرق في الملابس والمأكّل، فشاع استهلاك هذه المنتجات، ولم تعد موائد الأوروبيين تستغني عن التوابل، وصار لباس الحرير مألوفاً عندهم، وخاصّة النسوة منهم⁽²⁾. فزاد الطلب على المنتجات الشرقية في الكثير من الدول الأوروبية، وهذا بسبب تزايد عدد السكّان وتحسن المستوى المعيشي نظراً لتحسن مداخيلهم، فانتشرت العادات والتقاليد الشرقية في بعض الدول كفرنسا وألمانيا وبريطانيا⁽³⁾.

واستطاع الأوروبيون تزويد أسواقهم بالسلع الشرقية ذات الجودة العالية منذ أن أصبح بوسعهم ارتياد طريق الحرير البري مع نهاية القرن الثالث عشر وبداية القرن الرابع عشر، مستفيدين أيضاً من السلم المغولي⁽⁴⁾. فقد كانت حضارة الشرق أرقى من نظيراتها في أوروبا الغربية⁽⁵⁾. ومن ذلك، استفادوا من هذا التطور فانتقلت بذلك تدريجياً ثقافة الحرير من الشرق الآسيوي إلى الغرب الأوروبي، فتكاثرت صناعة النسيج في أوروبا بشكل مطرد عقب الغزوات المغولية (أثناء وبعد ازدهار طريق الحرير)، وتفوّقت بذلك على نظيراتها الإسلامية وتعرضت بذلك الصناعة الحرفية والتقليدية الإسلامية إلى ضربة قويّة من قبل الأوروبيين⁽⁶⁾.

وانقشعت الكثير من الأوهام والأساطير التي علقت بعقول الأوروبيين طول القرون الوسطى بخصوص جغرافية وطرق الشرق الأقصى، فمع مطلع القرن الرابع عشر الميلادي بدأت الكتابات الأوروبية تتطور وتتسم بالدقة حول المعارف الجغرافية وكذا مقدرات آسيا الاقتصادية ولم يتأت ذلك من فراغ وإنما بفضل الجهود التي بذلها الرّحالة والمسافرون الأوروبيون طول القرن الثالث عشر ميلادي خاصّة في فترة السلام المغولي (1250-1350م)، وتجلت بدايات التّضح الجغرافي الأوروبي ما جاء في كتاب ييجولتي والذي لا يقل أهمية عن كتاب ماركو بولو، وباعتقاد الباحث فإنّ ييجولتي قدّم معلومات جليّة للتّجار الأوروبيين من خلال كشفه عن الكثير من المعاملات التجاريّة،

(1) محمود إدريس الصّيني: المرجع السابق، ص.10.

Giovanni Villani , op. cit., p.1054.

(2) فيشر : المرجع السابق، ج.2، ص.465؛ وانظر أيضاً:

Giuseppe Felloni, op. cit., p.248.

(3) أنظر

Mihnea Berindei et Giustiniana Migliardi O'riordan, op. cit., p.494.

(4) أنظر:

Giuseppe Felloni, op. cit., p.180.

(5) أنظر:

(6) أنظر: N. Steensgaard, *A brief general survey of the silk industry and trade, especially with Europe, from the point of view of the European economic historian*, in The Encyclopaedia of Islam, Prepared by a number of leading Orientalists, Edited by an Editorial Committee consisting of H. A. R. Gibb and others, E. J. Brill, Leiden, 1986. Vol.3, p.210.

كتبيان: الأوزان، والمقاييس، والمكايل، كما أعطى صورة دقيقة وواضحة عن المسافات بين المراكز التجارية ووضح وسائل النقل المناسبة لكل مرحلة من مراحل طريق الحرير⁽¹⁾.

يتضح من خلال هذا الأثر أن الرحلات التي قام بها الأوروبيون* نحو الشرق أكسبتهم خبرة واطلاعا واسعا ودقيقا بالطرق والمسالك والدروب البرية منها والبحرية التي توصلهم إلى أسواق ومتاجر الشرق، مع نهاية القرن الثالث عشر وبداية القرن الرابع عشر⁽²⁾، وإذا كان التجار والمبعوثون الكنسيون قدّموا ملاحظات وأوصاف هامة عن المسالك البرية، فإنّ المسالك البحرية نالت قسطا وافرا من اهتمامات وملاحظات الأوروبيين ولئن تناول بعضهم المسالك البحرية بوجه عام فإنّ الجغرافي والرحالة البندقي مارينو سانودو فصل فيها وأعطى صورة دقيقة عن طريق وكيفية انتقال السلع الشرقية من بحر المحيط شرقا وصولا إلى الإسكندرية غربا، ووضح من أن السلع الهندية تنتقل غربا من بحر إلى بحر إلى أن تصل إلى مصر، ففي الهند يوجد ميناءين رئيسيين، وهما: ملبار وكامبيث (كجرات)، فمعظم السلع الهندية يتم جمعها في هاذين الميناءين، ومنهما تنتقل السلع غربا عبر بحر المحيط⁽³⁾، فمن البحر الهندي تنتقل غربا إلى أربعة موانئ رئيسية، ثلاثة منها على ضفاف الأراضي والنهر خاضعة لحكم مغول إيران، الأول يُعرف بميناء هرمز، والآخر في كيس إحدى جزر إيران والثالث يعتمد على النهر ليصل إلى بغداد عبر البصرة⁽⁴⁾، والميناء الرابع هو عدن الخاضع

(1) ومثال ذلك، تحديد المسافة بين ساري الصغرى وقونية بخمس وعشرين يوما بالعبات التي تجرها الأحصنة، وهو طريق ملائم بالنسبة للتجار المتنقلين ببضائعهم، وفي مدينة قونية يجد التجار بضائع جاهزة للبيع، والمسافة بين قونية وأترار تستغرق فيها الرحلة ما بين خمس وثلاثين وأربعين يوما بواسطة العربات الجحورة بالأحصنة، وفي حال ما إذا لم يحمل التاجر معه السلع فمن الأفضل الانطلاق من ساري الصغرى على أوترار مباشرة دون أن يعبر قونية وهي طريق تكلف خمسين يوما فقط، وفي طريق العودة يُستحسن المرور إلى قونية، والمسافة بين أوترار وأمالق Armalec (عاصمة مغول جغتاي) خمس وأربعين يوما في حال ما إذا كان المسافر محملا بالخرم -الزرم-. وأما المسافة بين عاصمة الجغتائين وكامشو Camexu سبعون يوما وهو محملا بالسلعة، ومن كامشو إلى نهر -لم يذكر اسمه - خمس وأربعين يوما على ظهر الخيول، وبعد ذلك يمكن للمسافر الذهاب إلى مدينة الخساء (هانغتشو) Hangzhou ذات الأهمية التجارية الكبرى، كما حدد المسافة بين الخساء وخان بالق بثلاثين يوما. وعلى الرغم من أهمية كتاب بيچولتي غير أنّه لم تخل من بعض المآخذ والاضطراب 9 Pegolotti, op. cit., p.147.14

* ومّا ينبغي أن يُعلم في هذا المقام أن العرب الأوروبي لم يستفد من الرحلات العربية كرحلة ابن بطوطة إلا مع مطلع القرن التاسع عشر بحيث أن الأوروبيين أصبحوا على علم ويقين بجغرافية العالم الإسلامي لما اكتشفوا أسرار جغرافيتها. جاكليين بيرين : اكتشاف جزيرة العرب خمسة قرون من المغامرة والعلم، تر. قدرى قلججي، تق. حمد الجاسر، دار الكتاب العربي، (د. ت.)، ص. 21.

(2) أنظر: Henri Cons, op. cit., T.1, p. 129.

(3) المقصود ببحر المحيط في كلام سانودو بحر الهند، ويتضح جليا من أن هذا الجغرافي تعتمد الاعتماد على المصادر الجغرافية القديمة كاليونانية والرومانية التي أطلقت بحر المحيط على كلّ البحار الجنوبية الواقعة جنوب آسيا فهي عندهم تشمل بحر العرب وبحر الهند وبحر الصين والمحيط الهادئ، في حين نجد أن المصادر الإسلامية فصلت في هذه البحار وجعلت بحر المحيط يختص بالمحيط الهادئ حاليا وأقرت من أنّه مادة سبعة بحور.

(4) يوضح نفس صاحب المصدر من أن هذا الطريق الذي يمر عبر البصرة ليصل إلى بغداد كان قديما (عقود الازدهار الأول لطريق الحرير أيام السلم الصيني والروماني) ينقل الجزء الأكبر من التوابل وغيرها من السلع الشرقية لتجد طريقا إلى المتوسط عبر أنطاكية و لبقيا، وكانت السلع متوفرة ورخيصة السعر مقارنة بالوقت الحاضر، ويُفهم من كلام هذا المُنظر أنّه يجب على القوى التجارية الأوروبية التعويل على هذا المسلك لتوريد سلع الشرق إلى أوروبا، فهو يضمن الوفرة وخفض التكاليف، ويُفهم من كلامه أيضا أنّه حتى للزمن الماضي أيام السيادة الرومانية على التجارة، فحضر على استغلال الإرث التاريخي لتمرير مخططاته.

لحكم المسلمين، فيتم نقل السلع الهندية من هذا الميناء لتجد طريقها إلى نهر النيل وتستغرق هذه العملية تسعة أيام، ثم يُنقل إلى كوس ومنها إلى القاهرة عبر القوارب في مدة خمسة عشر يوما، وفي شهري أكتوبر ونوفمبر فيفيض نهر النيل فيعتمد الملاحون المهرة على السفن لنقل التوابل من القاهرة إلى الإسكندرية على مسافة مائتين ميل، والسلع المنقولة عبر هذا الطريق تخصص في الغالب للغرب الأوروبي، إذ يفرض عليها السلطان المملوكي رسوما مرتفعة، فينتفع بها البلاد والعباد⁽¹⁾. ومن خلال عرض كلام سانودو يتبين أن الغرب الأوروبي قطع أشواطاً لا بأس بها في المجال الجغرافي عامة والمسالك خاصة.

وبجانب التجار والجغرافيين والرحالة الأوروبيين الذين قدموا خدمات جليلة لعلم الجغرافيا فإن البعثات التنصيرية آتت أكلها في هذا المجال⁽²⁾، من خلال المشاهدات التي دونها الرهبان الأوروبيون عن بلاد الشرق الأقصى فيما يخص المسالك والممالك والأسعار والسلع وفرص التجارة المتاحة هناك، ويشير المؤرخ الفرنسي سكايني الإيطالي من أن المبشرين الفرنسيين هم أول من جلب كتب ودراسات إثنوغرافية عن بعض الشعوب الآسيوية، فقدّموا مفاهيم أكثر دقة حول بعض اللغات الآسيوية، فتاريخ فقه اللغات الشرقية يُدين كثيرا للمبشرين الفرنسيين الذين مارسوا التبشير في أغوار القارة الآسيوية خلال القرنين الثالث عشر والرابع عشر الميلاديين⁽³⁾.

ولم يقف استغلال التجار الأوروبيين للكنيسة عند هذا الحد وإنما اختفوا تحت رداء الحج أحيانا لقضاء مصالحهم⁽⁴⁾، ويُفيد هايد في هذا الخصوص أنّ الرهبان الفرنسيين شيدوا فنادق في بعض مدن الصين كزيتون لا يقتصر دورها في المبيت لهم ولأهاليهم وللراغبين في تنصيرهم وإنما خصصوها أيضا للتجار الأوروبيين الذين أجبرتهم الظروف إطالة مكوثهم هناك بالصين⁽⁵⁾.

ويمكن القول بأنّ الأوروبيين استطاعوا التأقلم نوعا ما مع مصاعب ومثبطات الرحلات البرية نحو الشرق الأقصى ومن ذلك اللغة، فقد أفاد الراهب كورفينو في رسالته التي كتبها بخان بالق يوم 08 جانفي 1305م إلى روما بأنّه أصبح يُتقن العديد من اللغات كالصينية والمغولية قراءةً وكتابةً⁽⁶⁾. في حين أن تقارير بعض الرهبان غداة وصولهم إلى آسيا تؤكد بأنهم وجدوا صعوبة بالغة في التأقلم مع الظروف الصعبة التي صادفوها هناك، ومنها اللغة. غير أنّهم تأقلموا مع اللغات المنتشرة في ربوع آسيا تجلّى ذلك من خلال انجازههم لقاموس يضم الألفاظ الأكثر تداولاً في الأوساط العامة.

(1) أنظر: Marino Sanudo, op. cit., p.49-50.

(2) وفي هذا المقام أورد الرمزي كلاما نفيسا، بقوله: "وسياحة هؤلاء القسيسين والرهبان قد خدمت علم الجغرافيا خدمة كثيرة، حيث كشفوا من أحوال الممالك ما لم يكن يستكشف مدة مديدة وإن كان الباحث على اقتحامهم الأخطار إنّما هو شيء أجنبي عن العلم انتهى ما في جغرافيا رفاعة بك منتخبا". المرجع السابق، ج.1، ص.391.

(3) أنظر: Girolamo, Golubovich, op. cit., T.3, p.17.

(4) أنظر: Henri Cons, op. cit., T.1, p. 128.

(5) هايد : المرجع السابق، ج.3، ص.74.

(6) أنظر: John of Monte corvino, op. cit., p.50.

ج) إفادة الجغرافية الأوروبية من الرحلات.

أفاد الفكر الجغرافي⁽¹⁾ من الرحلات الأوروبية نحو الشرق الأقصى عن طريق الحرير وإن كانت غير دقيقة ومضبوطة بسبب حداثة رحلاتهم ومعارفهم الجغرافية⁽²⁾، غير أنّها شحذت همهم⁽³⁾ من خلال تشجيعهم حبّ الاطلاع على عالم جديد (مجاهل آسيا) بنباته وحيواناته وجغرافيته، وهو ما أعطى دفعا مباشرا لرسم خرائط دقيقة للبحر المتوسط والبحر الأسود إلى تمكنوا الوصول إلى الشرق الأقصى بواسطة طريق جديد⁽⁴⁾. فقد رسم الإيطاليون خريطة العالم في النصف الأوّل من القرن الرابع عشر الميلادي⁽⁵⁾، فلا غرو أن يعتمد البرتغاليون في كشوفاتهم الجغرافية على كتاب ماركو بولو⁽⁶⁾. ويُعتبر علم الجغرافيا من أكثر العلوم استفادة⁽⁷⁾ في فترة ازدهار طريق الحرير، وساهمت الكشوفات الجغرافية بدورها في نهاية نظام اقتصادي قديم وبداية نظام اقتصادي جديد⁽⁸⁾. فقد حفّزت الرحلات تجارة بعيدة المسافات⁽⁹⁾.

ولم يكتفِ الثُّجَّار الإيطاليون ولا سيما البنادقة والجنويون منهم على احتكار السلع الشرقية وتوزيعها في الأسواق الأوروبية فحسب، وإنّما كان طموحهم أكبر في السيطرة على التجارة الدولية وذلك من خلال سعيهم الدؤوب لاكتشاف طرق جديدة توصلهم إلى منبع التوابل وكنوز الشرق في كلّ من الهند والصّين، ولقد وصل الأمر بالجنويين أن حاولوا اكتشاف طريق جديد يوصلهم إلى الهند عبر السفينتين التي أرسلهما فاندينو وأقولينو فيفالدي Ugolino Vandino et Vivaldi سنة 1291م في عرض المحيط الأطلسي غير أنّ هذه الرحلة اكتنفها غموض قائم وعلى الأرجح أنّها لم تعد أصلا إلى المكان الذي انطلقت منه⁽¹⁰⁾، وعلى كلّ حال فإنّها محاولة محمودة تُحسب للجنويين خاصّة وللإيطاليين عامّة وتترجم مدى حرص الإيطاليين على التجارة البحريّة ورغبتهم الجارحة في السيطرة على

(1) الواقع أن الجغرافيين الأوروبيين قبيل بدايات رحلاتهم لم يهتموا بجغرافية المناطق البعيدة عن أوطانهم وانطبق عليهم قول سعيد بن علي المغربي: (قد كانت كلّ أمة لا تعرف شيئا من البلاد إلا ما تسكنه وما جاورها فقط، ثمّ لما اتسعت العلاقات تدريجيا، سواء بالحرب أو بالتجارة أو بالسياحة سميت (عُرِفَتْ) كلّ أمة بحكم الطبيعة البشرية في معرفة البلاد المجاورة لها، التي لم ترها). في : جُهِينَةُ الأخبار في تاريخ زنجبار، تح. مُحَمَّد علي الصّليبي، ط. 4، الفردوس للطباعة وصناعة الطب الإلكترونيّة، صحار، 1422هـ/2001م، ص. 60.

(2) ومن ذلك فإنّ جغرافي أوروبا أواخر العصور الوسطى لم يُفلحوا في تقدير المسافة الحقيقية بينهم وبين الصّين.

Gilles Boucher de La Richaderie, *Bibliothèque universelle des voyages, ou Notice complète et raisonnée de tous les voyages anciens et modernes dans les différentes parties du monde*, Treuttel et Wurtz, Paris, 1808. T. 1, p. 189.

Stephen G. Haw, op. cit., p. 49.

(3) أنظر:

(4) حاطوم : المرجع السابق، ج. 2، ص. 292-293.

Angelo de Gubernatis, op. cit., p. 8.

(5) أنظر:

Ibid.

(6) حاطوم : نفس المرجع، ج. 2، ص. 292-293؛ وانظر أيضا:

Henri Cons, op. cit., T.1, p. 128.

(7) أنظر:

(8) كلود كاهن: الإسلام منذ نشوئه حتّى ظهور السلطنة العثمانية، ص. 452.

Jacopo Virgilio, op. cit., p. 52.

(9) أنظر:

Satish Chandra, op. cit., p. 192.

(10) أنظر:

مواردها. وتتجلى إفادة الأوروبيين من رحلات القرنين الثالث عشر والرابع عشر أن الرحالة الفرنسي وأثناء قطعه للطريق الممتد من حلب إلى العراق وفي طريق بادية الشام ونظرا لصعوبتها وخطورتها كان بحوزته دليلا جغرافيا يستعين به لمعرفة بعض الدروب والمسالك.

خريطة رقم (9) توضح الخريطة الجغرافية التي رسمها الجغرافي الجنوبي سنة 1351م⁽¹⁾.



⁽¹⁾ نقلا عن : Clive Day, op. cit., p.129.

6) عقبات طريق الحرير إبان ازدهاره.

على الرغم من الازدهار الذي عرفه طريق الحرير منذ النصف الثاني من القرن 7هـ / 13م إلى غاية منتصف القرن 8هـ / 14م، إلا أن سالكيه واجهوا بعض الصعوبات* التي جعلته يفقد بعضا من أهميته على حساب الطرق الأخرى، ومهما يكن من أمر، فإنه على الرغم من التحديات التي واجهها الطريق خلال هذه الفترة إلا أنه غدا أفضل مما كان عليه قبل القرن 7هـ / 13م، وهذا ما سمح له بمواصلة مهامه المنوطة به كشريان اقتصادي وثقافي بين الشرق والغرب، ومن التحديات التي صادفت مستعمليه، يوجد:

أ) العوائق الطبيعية:

واجه رواد ومستعملي طريق الحرير صعوبات متنوعة تمثلت في عورة تضاريس بعض المناطق التي يخترقها، فقد ظلت المثبط الرئيسي لرواده وسالكيه منذ بدايات تشغيله وخاصة في المرحلة الأولى منه والتي تُعرف بالمرحلة الصينية، ففي حوض التاريم التي يتفرع فيها طريق الحرير الرئيسي إلى شمالي وجنوبي يُورد الهمداني بأنه لا يمكن السير في الطريق الجَنُوب صيفا نظرا لارتفاع درجات الحرارة ونُدرة وجود الماء، وأما شتاء فيعسر سلوك الطريق الشمالي إلا لمن يُطبق شرب ماء الثلج بسبب قساوة البرودة هناك⁽¹⁾. وفي موضوع الماء أيضا فإن ابن سعيد المغربي وضح أن شرق بحيرة خوارزم⁽²⁾ الماء لا يُستساغ للشراب، لذلك يحجم كثير من التجار عن مجاوزة تلك الأماكن⁽³⁾. وحتى ماركو بولو الذي زار بعض المناطق الصينية أرشد المسافرين بضرورة التزود من الماء لاحتمال انقطاعه عبر مسافة قدّرهما بعشرين يوما⁽⁴⁾.

وتأكيدا لهذا الطرح فإن وثائق الكنيسة الكاثوليكية أفادت بأنه في مطلع القرن الرابع عشر ميلادي أرسلت سبعة رهبان يُرافقهم سبعة من مساعديهم إلى عاصمة المغول بكين لمساندة القساوسة هناك لم ينج منهم سوى ثلاثة، والسبب في ذلك طول وقساوة الرحلة. ومن بين هؤلاء الذين نجوا، رجع واحد منهم إلى إيطاليا بغرض الاستشفاء مما ألمّ به من مرض هناك⁽⁵⁾. فقد ترتفع درجات الحرارة في بعض المناطق الغربية للصين إلى حد أنها تؤدي بحياة التجار

* تناولت هذه الدراسة في فصلها الأول العوائق الطبيعية والبشرية التي واجهت رواد ومستعملي طريق الحرير منذ بدايات تشغيله إلى نهاية القرن 6هـ / 12م، في حين أن هذا البحث يُعالج تلك الصعوبات التي صادفها مستعملوا طريق الحرير خلال القرنين 13 و 14 م وخاصة الأوروبيين منهم، بحكم أنهم كابدوا مشاق الرحلة في هذا الإطار الزمني والذي هو لب الموضوع.

(1) جامع التواريخ، تاريخ خلفاء جنكيز خان من أوكناي قاآن إلى تيمور قاآن، ص. 282.

(2) وبحيرة جيحون هي بحيرة خوارزم، يبلغ طولها من الشرق إلى الغرب ثمانمائة ميل، وعرضها ستمائة ميل، فيه جزيرتان متقابلتان عامرتان، ابن حوقل: المصدر السابق، ج. 2، ص. 451؛ ابن قدامة: المصدر السابق، 148.

(3) المصدر السابق، ص. 189-190.

(4) المصدر السابق، ج. 1، ص.

(5) أنظر:

مما يضطروا على مغادرتها بسرعة خشية أن يُصابوا بمكروه⁽¹⁾، وفي هذا الصدد، فإنَّ الرَّاهِبَ كربين لما عزم الذهاب إلى معسكر باطو خان Batu Khan أخبر بأنَّ الثلوج لا تسمح له بمواصلة السَّير بواسطة الأحصنة⁽²⁾. وكانت الثلوج تُعطل الرِّحلة لمدة شهر أو أكثر بحيث يتوقَّف المسافرون عن السَّير إلى غاية ذوبانه وانقشاعه⁽³⁾، ويذكر ديفيد أبو العافية نقلا عن مصدر مايكل السوري أن قافلة كبيرة بلغ تعدادها 400 تاجر فارسي هلكوا بسبب الثلوج الكثيفة في بلاد الأناضول⁽⁴⁾.

وشكَّلت الحيوانات المفترسة خطرا محققا بالمسافرين عبر الطُّرق البرية في آسيا كالأُسود والذئبة والوشق وغيرها من الحيوانات الضارية. وعظم خطر هذه الحيوانات خاصَّة في المناطق المهجورة من السَّكنة ولاسيما في الليل بحيث أن درجة خطرها هددت حتَّى أحصنة المسافرين⁽⁵⁾.

ومن العقبات الكأداء التي واجهها الأوروبيون وخاصَّة المبعوثين الكنسيين هو صعوبة التَّواصل مع ناطقي اللسان الصِّيني والمغولي⁽⁶⁾ وبعض المناطق في أدغال آسيا بحيث يصعب على الأجنبي أن يفقهها⁽⁷⁾، بسبب عدم فهم كلِّ طرف للغة الطَّرف الآخر* كما أفاد بذلك كربين في رحلته على الرِّغم من استعانتها بمترجم جاء بيه من كييف Kiev⁽⁸⁾.

وأثَّرت الطُّروف الطَّبيعية أيضا في ارتياد طريق الحرير، ومن ذلك ارتفاع منسوب مياه الأنهار والذي أثر سلبا على تنقلات التُّجار وحتَّى الجيوش كثيرا ما أعاقتهم الأنهار لمواصلة رحلتهم بسلاسة، وفي هذا الخصوص، أورد ابن الفوطي بأنَّ نهر بشير فاض ليلا لما عزم المغول اقتحام بغداد سنة 656هـ/1258م فملئ الصَّحراء فلم تتمكن الخيول السَّير فيه إلَّا الشديدة منها، ومات الكثير منهم في نهر دجلة⁽⁹⁾. وواجه الرِّحالة الأوروبيون أيضا مشكَّلة قطع

(1) ماركو بولو : المصدر السَّابق، ج.2، ص.120.

(2) أنظر: John of Pian de carpine, op. cit., p.4.

(3) ابن بطوطة : المصدر السَّابق، ج.3، ص.59.

(4) أنظر: David Abulafia, op. cit., vol.2, p.456.

(5) ماركو بولو : نفس المصدر، ج.2، ص.99-104.

(6) مسألة صعوبة اللُّغة لا ينبغي تعميمها في ربوع مناطق امتداد طريق الحرير، فقد وُجد كثيرا من الرهبان والقساوسة والتجار ممن يتقن اللُّغة الفارسية وغيرها من اللُّغات الآسيوية ولاسيما تلك المستعملة في غرب القارة، وطُرحت مسألة صعوبة اللُّغة بالنسبة للتجار والرهبان الذين توغلوا أكثر في العمق الآسيوي ولاسيما الأراضي المغولية الأصلية والصِّين. الصَّياد : الشُّرق الإسلامي في عهد الإيلخانيين، ص.193.

(7) ماركو بولو : نفس المصدر، ج.2، ص.113.

* ومن ذلك أن الإيلخان آباقا خان بعث برسالة إلى البابا كلمنت الرابع بالخط الأويغوري سنة 1267م غير أنَّ البابا تعذر للإيلخان بعدم فهم فحوى الرِّسالة، وطلب منه أن يكتبها باللُّغة اللاتينية. الصَّياد : الشُّرق الإسلامي في عهد الإيلخانيين، ص.57.

(8) أنظر: John of Pian de carpine, op. cit., p.7.

(9) المصدر السَّابق، ص.232.

الأنهار، فهذا الزّاهب كربين يُورد بأنّه اضطرّ إلى قطع عدّة أنهار كبرى كالدينير، الدون والفولجا، نهيك عن الصّغرى منها، بالإضافة إلى الوديان، خلال رحلته عبر الطّريق الشّماليّ، وأورد بأنّ قطعها شتاء أهون من الصّيف بسبب تجملدها^(*). وأورد ماركو بولو عن نهر كاراموران (النّهر الأصفر) بحكم اتساعه وعمق مياهه تعسر إقامة جسور عليه، ونظرا لصعوبة عبور بعض الجسور والأنهار فإنّ الرّحالة والمسافرين قدّموا نصائح وإرشادات للمسافرين حول كيفية سلوكها⁽¹⁾. ولم تك المجاري المائية العقبة الوحيدة التي يعسر قطعها، فالجبال الشديدة الارتفاع احتاج بعضها يوما كاملا - من الصّباح إلى المساء - للوصول إلى قممتها⁽²⁾.

ب) العوائق البشرية:

لا شكّ أن العوائق المتسبب فيها الإنسان أخطر من تلك المصاعب الطّبيعية السّالفة الذّكر، فظهور المغول على مسرح الأحداث الدّولية وإتباعهم لطريق التقتيل والتشريد في توسعاتهم وإخضاعهم للدول والشّعوب بالقوّة فإنّها أثّرت سلبا على حركة طريق الحرير، خاصّة في النّصف الأوّل من القرن 7/13م. وأفاد المؤرخ أرمنيوس فامبري بأنّ الخمس السّنوات الأولى من بدايات الغزو المغولي أثّرت سلبا على طرق آسيا الكبرى والتي عبرت خلالها حاصلات كلّ من الصّين والهند إلى آسيا العربيّة وأوروبّا، فعرفت تراجعاً كبيراً في الأسواق التّجاريّة، وتضررت المزارع بسبب قتل الفلاحين أحيانا وإجبارهم على الالتحاق بصفوف الجيش المغولي أحيانا أخرى، واندثرت الكثير من الحرف والصّنائع بسبب تهجيرهم إلى الشّرق الأقصى ليعملوا في القصور والمصانع المغولية، فساد الخراب في المدن والقرى على نطاق واسع⁽³⁾.

إنّ تناحر الخانات المغولية فيما بينهم عطلّ مشروعهم الرّامي إلى بسط نفوذهم على العالم، وهو ما أثّر سلبا على حركة وحيويّة طريق الحرير⁽⁴⁾، فلم يسلم مرادوه من هذا الاختلاف، وهذا بسبب تردى العلاقات المغولية

* إنّ تجملد الأنهار والبحيرات أمر غير ثابت في فصل الشتاء، فلا يُمكن تعويل الرّكوب عليه دوماً، فقد يحدث وأنّ يذوب فيؤدي إلى الغرق، وهو ما حصل فعلا في خضم المعارك الطاحنة التي دارت رحاها بين الإيلخانيين والقفجاق، ففي طريق الدّهّاب استطاع جيش هولاكو قطع نهر الغنم، وأتل الكبير، والصّغير، وأثناء رجوع جيش هولاكو غرقت عناصره في نهر الغنم، ثم غرق البقية في نهر أتل، وهذا بسبب انخساف التّلج بهم والذي كان يُغطي النهرين، وبقيت معدات الجيش الغريق تطفوا إلى الأعلى بعد مضي سنين على هذه الحادثة. ابن سعيد المغربي: المصدر السّابق، ص. 205.

وفي هذا الخصوص، أورد الرّحالة العثماني أوليا جلي بأنّ أهل القفجاق يتصلون بالبلاد الواقعة شرق أراضيهم، كالبلاد المظلمة والصّين بأرضهم المتجمدة، ارجع إلى كتاب المؤلف، والموسوم بـ : الرّحلة إلى مصر والسّودان والحبيشة، تر. حسين مجيب المصري وآخرون، تق. محمّد حرب، مر. ماجدة مخلوف، دار الآفاق العربيّة، القاهرة، 2006، مج. 1، ص. 132.

(1) السّيد ابن طاووس : المصدر السّابق، ص. 3؛ ماركو بولو : المصدر السّابق، ج. 1 و 2 و 3.

(2) ماركو بولو : المصدر السّابق، ج. 1، ص. 99.

(3) الجويني : المصدر السّابق، ج. 1، ص. 118؛ أرمنيوس فامبري : المرجع السّابق، ص. 180.

(4) جورج لاين : عصر المغول، تر. تغريد الغضبان، مر. سامر أبو هوش، هيئة أبو ظبي للسياحة والثّقافة، أبو ظبي، 1433هـ/2012م، ص. 239.

المغولية، والتي ظهرت إثر انشطار الإمبراطورية المغولية، خاصة الصراع الذي جرت وقائعه بين مغول إيران ومغول قبيلة الذهبية.

وثمة سؤال يثيره منطق الحوادث وهو العلاقات السيئة الإيلخانية - الجغتائية هل كان لها تداعيات على طريق الحرير وسالكيه؟، الجواب نعم، فقد تعمد الإيلخانيون استهداف مدينة بخارى التي أصابها خراب كبير 619هـ/ 1222م لكن سرعان ما تم إصلاح ما فسد منها وأصبحت أكثر ازدهارا عما كانت عليه من قبل، فلم تحل سنة 658هـ/ 1260م حتى عاد إليها مجددا ورونتها⁽¹⁾، إلا أنها تعرضت لدمار آخر إثر تعرضها لهجوم إيلخاني سنة 671هـ/ 1272م بسبب اعتقادهم أنها ستصبح قاعدة لهجوم مغول تركستان على مغول فارس⁽²⁾، فأعمل فيها هؤلاء خراب وسلب ونهب دام أكثر من ثلاثة سنين دمرت خلالها حاضرة بخارى دمار شبه تام⁽³⁾. وفقدت تلك المكانة المرموقة التي تبوأها من قبل.

وهذا الصراع الدائر بين الطرفين أثر على الطرق البرية دون ريب، ومن ذلك، أن بركة خان لم عزم على إرسال سفارة في الحادي عشر من شهر رجب سنة 661هـ/ 1263م إلى سلطان مصر ركن الدين بيبرس البندقداري بواسطة سفرين وهما جلال الدين ابن القاضي دوقات وعز الدين التركماني عن طريق البحر وليس عبر المسالك البرية⁽⁴⁾، وهو ما يوضح مدى خطورة ارتياد بعض مسالك البرية، هذا وأرغمت سوء حالة الطريق البري الرابط بين إيران وتركستان والصين الرحالة ماركو بولو التجنب المرور عبر كثير من مسالك طريق الحرير، فبعد سنة 1268م نشب صراع في تركستان الشرقية بين قوات بايدو Khaidu المناصر من طرف الجغتائيين، وقوات قوبيلاي المدعومة من طرف المغول العظام⁽⁵⁾، فعوض أن يمر عبر الإيلخانية من طرابزون إلى تبريز ثم بخارى⁽⁶⁾ فسمرقند ليصل إلى كاشغر لينفذ بعدها إلى الصين إلا أن غياب الأمن أرغمه سلوك الطريق البحري في رحلة الذهاب. وبقيت المناوشات تحبوا أحيانا وتكبر أحيانا أخرى بين الإيلخانيين والجغتائيين⁽⁷⁾.

(1) الجوزجاني : المصدر السابق، ج.2، ص.126 ؛ الجويني : المصدر السابق، ج.1، ص.122-123.

(2) بارتولد : تاريخ الترك في آسيا الوسطى، ص.214؛ أرمينيوس فاميري : المرجع السابق، ص.180.

(3) فؤاد عبد المعطي الصياد : الشرق الإسلامي في عهد الإيلخانيين، ص.151.

(4) ابن العسال : المصدر السابق، ج.1، ص.120-121.

(5) أنظر: Stephen G. Haw, op. ct., p.62.

(6) الواقع أن الأمن لم يكن منعما طوال عقود مستمرة من الزمن، فأحيانا يقع بعض الاضطراب يدوم سنين معدودة، فبخارى على سبيل المثال عرفت أوضاعا غير مستقرة أثناء وقبل القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي، ومع ذلك فقد تمت رحلة الحج لصدر جهان بدر الدين محمد بن أحمد بن عبد العزيز بن مائه البخاري، رئيس الحنفية في بخارى وقد سلك طريق الحرير أو جزء هام منه بدليل أنه أحرز من بغداد وأتم نسكه ورجع إلى بلاده سالما آمنا، الجزيري : المصدر السابق، ج.2، ص.418.

(7) ابن العبري : تاريخ الزمان، ص.376.

وراح التُّجار ضحية الخلافات والصِّراعات الشَّخصية بين أبناء العمومة، ففي سنة 1262م أمر هولاكو على إثر الهزيمة التي مُني بها على يد بركه خان أن يُقتل كُلَّ التُّجار الوافدين من بلاد القفجاق، فردَّ بركة خان على هذا الإجراء بالمثل، فأمر بقتل كُلِّ التُّجار القادمين من الإيلخانية⁽¹⁾. وفي هذا الخصوص، أورد الباحث بارتولد العقبات التي واجهت التُّجار الذين يمرون عبر الأراضي المغولية، وأفاد بأنَّهم غالبا ما يقعون في الحروب والمناوشات التي تقع بين الحكومات والطوائف المغولية، فقال: « كان التُّجار - ولا ذنب لهم - لا يكادون يجتازون بلدا إلى بلد آخر حتَّى يُقتلوا بسبب الحروب بين الحكومات المغولية⁽²⁾ ».

ومن جملة المثبطات التي واجهها مستعملوا طريق الحرير هو مروره على قوميات وشعوب مختلفة الأديان والملل والتَّحل على الرِّغم من تمكن المغول فرض السَّلم في الكثير من مراحله⁽³⁾، وفي هذا الصدد، فإنَّ الرهبان والقساوسة النَّصرانيون وجدوا مشاق كثيرة في طريقهم إلى الصِّين، فلم تعد المعوقات الطَّبيعية العقبة الكآداء التي واجهت الأوروبيين فحسب بل أصبح المسلمون يُشكِّلون خطرا على المسيحيين، وهذا بناء على ما أفاد به الرَّاهب أورديرك دو فريولي Oderic de Friuli (ت. 1331م) بدءا من سنة 1314م⁽⁴⁾. وهو ما أكَّده أيضا التَّاجر بيحولتي لما نصَّح التُّجار الأوروبيين بضرورة توفير لحاهم حتَّى لا يُميزون بأنَّهم نصرى فيقعون تحت طائلة الاعتداء والاستفزاز من طرف المسلمين⁽⁵⁾.

هذا وقد اعترف خان مغول فارس أوجايتو في الرِّسالة التي بعثها إلى فيليب الرَّابع الملك الفرنسي سنة 1304م عن الحروب التي دارت بين المغول أنفسهم، فقدم له أعذارا بسببها، ومنها: أن الرعايا هم من أشعل فتيلها بسبب كذبهم، وأنها لم تكن بدافع سوء النِّية، أو الطمع في جمع المال⁽⁶⁾.

وعلى الرِّغم من الإجراءات الرَّدعية التي اتخذتها كُلُّ الحكومات المغولية في سبيل قطع دابر اللصوص وقطاع الطُّرق، فإنَّ هؤلاء استغلوا الطُّروف الصَّعبة التي مرت بها الدَّول، وراحوا في تأسيس قازاق⁽⁷⁾. وفي بلاد تبت وُجدت

(1) بارتولد : تاريخ التُّرك في آسيا الوسطى، ص. 214.

(2) نفسه؛ سليمان حزين : المرجع السَّابق، ص. 220.

(3) أنظر : Stephen G. Haw, op. cit., p.49-50.

(4) أنظر : Rev. W. A. Cornaby, op. cit., p.55.

(5) أنظر : pegolotti, op. cit., p.151.

(6) بارتولد : تاريخ التُّرك في آسيا الوسطى، ص. 221.

(7) وهو لفظٌ استعمل في تركستان الشَّرقية ثمَّ انتقل إلى تركستان الغَربية، ومعناه أن قوما يخرجون من قبائلهم ويؤسسوا فرق متخصصة في قطع الطُّريق والإغارة على المسافرين والتُّجار، تسببت في قتل وأسر الآلاف، ففي غارة واحدة تمَّ أسر خمسة آلاف صي. بارتولد : تاريخ التُّرك في آسيا الوسطى، ص. 216.

أقوام من الوثنيين لا يعدون السرقة والسطو جريمة يعاقب عليه القانون أو من خوارزم المروءة التي تسيء إلى صاحبها، فلا غرو أن يُعتبروا من كبار لصوص المعمورة⁽¹⁾.

ومن ذلك أن الإيلخان أرغون أرسل في صفر من سنة 685هـ/1286م حملة عسكرية لوضع حدّ لتمرد وقع في جبال هكاري بكردستان، فقد استغل هؤلاء فرصة انشغال الإيلخانيين بالتحديات الداخلية وخارجية فعملوا على تشويش على النشاط التجاري من خلال قطع الطرق والسبل واستهداف القوافل التجارية في إقليم كردستان⁽²⁾.

وفي بلاد الأناضول الخاضعة جزئياً لسيطرة المغول الإيلخانيين لم تسلم هي الأخرى من تبعات قُطَاع الطرق، ففي شهر جمادي الأولى 675هـ/ أكتوبر 1276م تعرضت قافلة نصرانيين للسلب والنهب من طرف ثلاثمائة فارس تركماني وهي في طريقها متجهة من قيليقية إلى هرقلية، وأجهزوا على جلّ البضاعة، ولكي نعلم قيمة ما نُهب من هذه القافلة وهو أن أحد التُّجار ينتسب إلى أسرة عيسى بن الحصري فقد مائة وعشرين ألف دينار صوري، ولم يسلم منها سوى أربعة جمال فقط⁽³⁾. وذكر ماركو بولو بأنَّ أهل الموصل يُمارسون عملية سلب ونهب على التُّجار متى سنحت لهم الفرصة بذلك⁽⁴⁾.

ولم تتوقّف متاعب التُّجار وسالكي طريق الحرير عند هذا الحدّ، بل إنّ الأزمات الاقتصادية التي تخبطت فيها الإيلخانية انعكس سلباً على حيوية الأسواق والمراكز التجارية المنتشرة بها، فقد أدّى ذلك إلى هجران التُّجار المحليين فضلاً عن الأجانب من أسواقها، ومن عقبات ارتياد طريق الحرير مشكلة ارتفاع أسعار بعض البضائع والمنتجات، ففرضت المسافة الطويلة للطريق بعض التحديات المنطقية كارتفاع تكاليف السلعة بسبب الرسوم الجمركية التي تُدفع عند دخول أي دولة أو كيان سياسي، وكذا تكاليف الشحن والتفريغ لعدّة مرات⁽⁵⁾، وفي هذا المضمار يؤكد الباحث فرنسس وود بأنَّ التّوابل وغيرها من سلع الشرق الأقصى وصلت إلى أوروبا عن طريق البحر بالدرجة الأولى خلال فترة ماركو بولو وما يليه من العصور والأزمنة⁽⁶⁾، وهذا نظراً لارتفاع تكاليف النقل البرّي⁽⁷⁾.

وتجرع الصليبيون مرارة الهزيمة في آخر معاقلمهم ببلاد الشام إثر انهزامهم سنة 1291م، ومن ذلك راحوا يشنون الغارات على السواحل الشامية انطلاقاً من جزيرتي قبرص ورودس بغية الانتقام من المماليك الذين أنخوا وجودهم في

(1) ماركو بولو : المصدر السابق، ج.2، ص.106.

(2) فؤاد عبد المعطي الصّيد : الشرق الإسلامي في عهد الإيلخانيين، ص.189.

(3) ابن العبري : تاريخ الزمان، ص.332.

(4) المصدر السابق، ج.1، ص.56-57.

(5) القزويني : المصدر السابق، ص.29؛ محمود شاكر : موسوعة تاريخ الخليج العربي، دار أسامة للنشر والتوزيع، عمّان، 2005، ص.164.

(6) فرنسس وود : المرجع السابق، ص.26.

(7) أنظر:

Marino Sanudo, op. cit., p.51.

بلاد المشرق الإسلامي⁽¹⁾، وهذا ما أثر سلبا على طرقها البحرية المهددة من قبل الصليبيين، والبرية من قبل الإيلخانيين.

ومما ينبغي الإشارة إليه وهو أن الطريق الشمالي الذي سلكه الاتجار الإيطاليون انطلاقا من محطتهم التجارية المفضلة تانا نحو الشرق دفع فيها الإيطاليون ثمن خلافاتهم مع مغول القفجاق، وذلك إثر الاشتباك الذي وقع بين الطرفين غداة بداية سقوط دولتهم، تلاه الانقسام الذي وقع في دولة مغول تركستان⁽²⁾.

ولعل أبرز تحدي واجهه هذا الطريق هو قصر المدة التي ازدهر فيها والتي لم تتجاوز قرن من الزمان، وإن كان بعض الباحثين ككلود كاهن يجزم بأنها لم تتجاوز نصف قرن، وعلل ذلك الباحث ساوندرز بقوله: « بقي المغول غرباء في هذه الأراضي، بقوا أعداء فاتحين مكروهين، بقوا جيش احتلال، فلم يغرسوا أي جذور ولم يكسبوا أي ولاء. ومن الجدير ذكره أن حكمهم كان أقصر عمرا في الدول المتحضرة مما كان عليه في السهوب⁽³⁾»، وهذا النص يوضح بجلاء أن قصر مدة حكم المغول ولاسيما في المناطق والمدن المتحضرة جعلت من طريق الحرير رهينة الأوضاع الأمنية المتقلبة في القارة الآسيوية.

والطريف في الأمر أن الازدهار الذي شهدته طريق الحرير لم تحظ بكتابات وتدوينات وافرة تشفي غليل الباحثين والمهتمين بالطريق، فلم ينج رحالة كثير إلا القلة منهم على استحياء، وهذا ما جعل الباحثين يشككون في حقيقة ازدهاره ولولا رحلتي ماركو بولو التي تزامنت مع بدايات عنفوانه ورحلة ابن بطوطة التي صادفت السنين الأخيرة من ازدهاره، لكانت هذه الشكوك في محلها، وعلى كل فإن الرحلة عبر طريق الحرير بقيت نادرة⁽⁴⁾. ومخوفة بالمخاطر على الرغم من توفير المغول للحماية.

ومما ينبغي الإشارة إليه وهو أن التجار عربهم وعجمهم، شرقيهم وغربيهم، كثيرا ما جازفوا بحياتهم وواجهوا عدّة تحديات من أجل ممارسة نشاطهم التجاري، وتحقيق المزيد من الأرباح على حساب أمنهم وسلامتهم، فقد أورد الجزيري في حودث سنة 709هـ / 1309م أن حجاج الشام أحجموا عن الحج نظرا لمخاطر الطريق بين بلاد الشام والحجاز إلا أن جماعة من التجار لم يراعوا هذه المخاطر وذهبوا إلى مكة عبر طريق دمشق — غزة — أيلة أين انضموا إلى حجاج مصر⁽⁵⁾. مجازفين بأرواحهم.

(1) قاسم عبده قاسم: المرجع السابق، ص.150.

(2) سليمان حزين: المرجع السابق، ص.220.

(3) المرجع السابق، ص.84.

(4) أنظر :

Richard Foltz, op. cit., p.5.

(5) الجزيري: المصدر السابق، ج.1، ص.389.

ج) منافسة الطريق البحري

تجلت أكبر التحديات والعقبات التي عرفها طريق الحرير هو منافسة الطرق التجارية الدولية الأقل كلفة، خاصة مع ارتفاع تكاليف النقل البري وهذا ما حدا ببعض الباحثين الجزم بأن الطرق البحرية* ظلت أقل كلفة مقارنة مع الطرق البرية مما جعل السلع الخفيفة الوزن المرتفعة الثمن تتلاءم مع الطرق البرية ومنها طريق الحرير البري، في حين أن الطرق البحرية اختصت بنقل السلع الثقيلة الوزن⁽¹⁾، وأكد ماركو بولو بأن المناطق البعيدة عن البحر يجد أهلها صعوبة في تسويق منتجاتهم، وهي إشارة ضمنية من هذا الرحالة والتاجر مدى أهمية النقل البحري في التجارة الدولية. وكان للأتجار أيضا مكانة بارزة في نقل المنتجات بكميات ضخمة أكثر مما تنقله مختلف حيوانات النقل، ويُفيد ماركو بولو بأن السفينة الواحدة التي تمخر الأنهار طاقة استيعابها تفوق حمل خمسة عشر حصانا وعشرين رجلا، بالإضافة إلى طاقمها ومؤنة المسافرين ودوابهم، فبإمكان سفينة واحدة أن تنقل أربعة آلاف قنطارا إلى اثني عشر ألف قنطار⁽²⁾.

وبعيدا عن السلع الخفيفة والثقيلة، فكثيرا ما فضل المبعوثون الكنسيون القاصدون للبلاط المغولي سلوك الطريق البحري، انطلاقا من سواحل البحر الأسود وصولا إلى تبريز فهرمز، ثم يسلكون الطريق البحري بدءا بميناء هرمز فالسواحل الهندية والصينية وصولا لبكين عاصمة المغول في عهد قوبلاي، وهذا الطريق اجتازه الزاهد جون مونتي كورفينو⁽³⁾، فسلوكه لهذا السبيل في عز ازدهار الذي عرفه الطريق لدليل على أنه أدرك المشاق التي تواجهه برا. وزبدة هذا الموضوع، وهو أن الرحلة من أوروبا إلى الشرق الأقصى لم تكن سهلة يوما على الأوروبيين⁽⁴⁾.

وعلى الرغم من المحاولات اليائسة التي تعرض لها الطريق البحري من قبل القوى المغولية للحد من نشاطه فإنه ظلّ يشغل على الرغم من الصعوبات التي ألمّت به، في حين أن طريق الحرير البري تعرض للانسداد أحيانا بسبب اشتعال الحروب في البرّ الآسيوي، غير أنّ الحاصلات والمنتجات الصينية لم تنقطع عن الأسواق الدولية، فخلال القرن

* سبقت الإشارة في ثانيا هذا الفصل إلى أن رواد الطريق البحري واجهوا مثبطات عدّة، وأخطرها ظاهرة القرصنة، غير أنّ الصينيين ابتكروا أنواعا جديدة من المراكب بإمكانها التصدي لخطر هؤلاء، فصنعوا سفن عملاقة تُعرف بالجنوك، يصل عدد موظفيها إلى ألف وستمائة، فمنهم مكلّف بالسهر على سيرها وأربعمائة مقاتلين يحملون معهم الزمّاح والتفط (النار الإغريقية)، وذلك كي يتصدوا لكل محاولة القرصنة، ونظرا لأهمية هذه السفن فإنها لا تُصنع إلا في مدينة صينية واحدة وهي زيتون، فعباب بحر الصين لا تمخره سوى المراكب الصينية، وعلى ذلك يُمكن القول بأن الصينيين وجدوا طريقة ناجعة في التصدي لمحاولات وخطر القرصنة على مراكبهم البحرية. ابن بطوطة : المصدر السابق، ج. 4، ص. 46-47.

ومّا يسترعي الاهتمام، وهو أن ماركو بولو وبقية الزهّبان والرحالة الأوروبيين لم يُشيروا إلى مثل هذه السفن التي قدمت خدمات جليّة للبحرية والتجارة الصينيتين.

(1) سحر السيّد عبد العزيز سالم : عمان وطريق تجارة التوابل عبر المحيط الهندي في العصر الإسلامي، في حصاد الندوة الدولية لطريق الحرير بجامعة السلطان قابوس المنعقدة من 20 إلى 21 نوفمبر 1990م، يندرج هذا البحث ضمن مشروع منظمة التربية والثقافة والعلوم « اليونسكو » لدراسة طريق الحرير، وزارة التراث القومي والثقافة بسلطنة عمان، مسقط، 1412هـ/1991م، ص. 23-26.

(2) ماركو بولو : المصدر السابق، ج. 2، ص. 134 و 138 و 146 و 161.

(3) أنظر: Montecorvino, op. cit., p.89-90; Henri Cordier & others, op. cit., Vol. 3, p.04.

(4) أنظر: Rev. W. A. Cornaby, op. cit., p.54.

السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي ونظرا لصعوبة انتقال السلع الصينية كالعود الجاوي والكافور والسنبل والقرنفل والبسباسة والعضائر الصيني انتقلت للأسواق الدولية عبر جاوة⁽¹⁾. ومنها انتقلت إلى الأسواق الإسلامية والأوروبية. ولئن تمتع طريق الحرير البري بمحطات تجارية مشهورة فإن الطريق البحري بدوره استفاد من هذه الميزة أيضا، فقد اشتهرت بعض المحطات البحرية كمحطة كائل التي ترسو إليها السفن التجار المسلمين القادمة من: هرمز، وظفار، وعدن، ونظرا للامتيازات التي كان يُقدمها ملوكها وأمرؤها من توفير الأمن، وحسن المعاملة، فقد وجد التجار والمسافرون ضالتهم هناك⁽²⁾.

وأفاد الزاهد أندري البيروجي بأن مدينة زيتون تعد من أعظم المدن الساحلية، فقد اهتمت نسوة نصرانيات إلى بناء كنيسة هناك⁽³⁾ في غاية الأبهة والجمال، مزودة بمختلف وسائل الراحة⁽⁴⁾، وأكد الزاهد كورفينو بأن مدينتي خان بالق البرية وخنساي الساحلية تمثلان أكبر المدن الصينية على الإطلاق، غير أن خنساي أكبر من خان بالق، وأنشطها تجاريا، بدليل أن عدد حراسها يفوق ما هو موجود بخان بلق⁽⁵⁾. ووافقه ابن بطوطة الذي زار المدينتين في وقت واحد، وأفاد من أنه اضطر على مفارقة أصحابه في خنساي نظرا للازدحام والاحتفاظ الذي تعج به، ولم يُشر إلى خان بالق بذلك، وأشار في موضع آخر بأنها أكبر مدن شاهدها على وجه المعمورة، فقطعها يستلزم ثلاثة أيام كاملة⁽⁶⁾. وعد رحالة اسباني خان بالق واحدة من أعظم المدن في العالم⁽⁷⁾. وتأكيدها لما رواه الرحالة المسلمين والتتصرايين من الإشادة بالمحطات البحرية فإن المروزي أخبرنا من أنه يتمتع بأكثر من ثلاثمائة مدينة عامرة في الصين لوحدها⁽⁸⁾.

الواقع أكد بأن طريق الحرير أثر على مختلف المجالات الحضارية والإنسانية في الشرق والغرب، إلا أن التأثير الأبرز كان في الشرق الاقتصادي، واعتبر هذا المجال المستفيد الأكبر من انتعاشه وازدهاره، فالتجارة الدولية البرية بين قارتي آسيا وأوروبا ما لبثت أن بُعثت من مرقدها في العهد المغولي ومهمًا قيل في مدة وأثر ازدهار طريق الحرير البري فإن القوى الأوروبية التجارية استطاعت أن تجلب بعض المنتجات وحاصلات الشرق التي لم تصلها من قبل، أو

(1) القزويني : المصدر السابق، ص.29.

(2) ماركو بولو : المصدر السابق، ج.3، ص.64.

(3) شاهد ابن بطوطة هذه الكنيسة وأخبر من أنها تتوسط مدينة زيتون، ونظرا لكبرها فهي تحتوي تسعة أبواب، وتقوم بأدوار اجتماعية رائدة، ككفالة العميان، والمرضى، والفقراء، وكبار السن. واستطاعت تأدية هذه المهام بفضل الأوقاف التي تمتعت بها. ابن بطوطة : المصدر السابق، ج.4، ص.137.

(4) أنظر: Andrew of perugia, op. cit., p.72.

(5) أنظر: John of Montecorvino, op. cit., p.89-90.

(6) ابن بطوطة : المصدر السابق، ج.4، ص.106 و.145.

(7) أنظر: Unknown, *Book of the Knowledge of all the Kingdoms*, p.44.

(8) المروزي : المصدر السابق، ص.14.

وصلت إليها بأثمان مرتفعة جدًا. كما نالت المعارف الجغرافية والمبادلات الثقافية حظا وافرا. وحققت أوروبا أهم من التجارة وعوائدها المالية ألا وهو نمو الفكر الجغرافي الأوروبي والذي كانت له تداعيات كبرى غيرت مجرى التاريخ أنه اكتشاف عمق وأغوار القارة الآسيوية، وهو ما مهد لاكتشاف العالم الجديد.

الفصل الرابع :

« اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا اللاتينية

من منتصف القرن 8هـ/14م إلى نهاية القرن 9هـ/15م».

1) عوامل اضمحلال طريق الحرير

- أ) سقوط القوى المغولية 1333 - 1368م
- ب) اعتلاء أسرة مينغ عرش الإمبراطورية الصينية عام 1368م
- ج) انتشار وباء الطاعون في الشرق الأدنى وأوروبا 1348م
- د) غزوات تيمور لنك 1370 - 1405م
- هـ) استهداف العثمانيين لطريق الحرير في الشرق الأدنى (سواحل البحر الأسود)

2) نتائج اضمحلال طريق الحرير.

- أ) تراجع المدن التجارية عبر طريق الحرير
- ب) انتعاش التجارة عبر الطريق البحري
- ج) تعاظم وساطة التجار المسلمين بين الشرق والغرب
- د) ارتفاع أسعار منتجات الشرق في أسواق الغرب الأوروبي
- هـ) حركة الكشوفات الجغرافية

3) أفعال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين الشرق والغرب.

- أ) تحوّل مسار رحالة الغرب الأوروبي من سواحل البحر الأسود إلى بلاد الشام ومصر
- ب) عودة تجار أوروبا إلى أسواق الشام ومصر وبلاد المغرب
- ج) مصير المواد الشرقية في الأسواق الأوروبية بعد أفول طريق الحرير
- د) تغير موازين القوى التجارية الدولية
- هـ) طريق الحرير بعد اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

عرف طريق الحرير منذ النصف الثاني من القرن الثامن الهجري/ الرابع عشر الميلادي وبداية القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي تراجعاً ملحوظاً أعقبه اضمحلالاً جلياً متأثراً بالعديد من الظروف والأسباب، وكان لسقوط القوى المغولية بداية نهاية صفحة مشرقة من صفحات ازدهار طريق الحرير، واعتبرت حركة الكشوفات الجغرافية الضربة القاصمة التي أفقدت طريق الحرير مكانته الدولية كأكبر شريان الرابط بين قارات العالم القديم لفائدة طريق رأس الرجاء الصالح، وباضمحلاله يكون طريق الحرير أسدل الستار عن نهاية حقبة العصور الوسطى وبداية العصور الحديثة.

1) عوامل اضمحلال طريق الحرير

تعددت أسباب تراجع مكانة طريق الحرير ومن ثمّ أفوله، وما من شكّ في أنّ تضافر أسباب الاضمحلال من عوامل طبيعية: كانتشار وباء الطاعون، وبشرية كسقوط القوى المغولية، وبروز قوة جديدة كتيغور لنك والعثمانيين كلّها أسباب عجّلت بنهاية الفترة الذهبية لطريق الحرير البري، لتطوى بذلك صفحة مشرقة من تاريخ العلاقات بين الشرق والغرب شارك فيها طريق الحرير بدور محوري، ومن أسباب اضمحلال الطريق، يوجد:

أ) سقوط القوى المغولية 1333-1368م.

الواقع أنّ الضعف الذي تسرب إلى المغول العظام كان له تأثير كبير على ضعف وتلاشي الخانيات المغولية الأخرى، فإذا كانت الإيلخانية هي أول كيان مغولي يتعرض للسقوط والزوال فإنّ بقية الإمارات المغولية لم تسلم هي أيضاً من بوارد السقوط، وهو ما شكّل ضربة قاصمة لطريق الحرير البري.

وعرفت دولة مغول إيران اضطرابات أمنية وسياسة حادة وصراع على حكم منذ وفاة السلطان أبي سعيد سنة 735هـ/1335م، واعتبرت سنة التي توفي فيها بداية نهاية العهد الإيلخاني في إيران⁽¹⁾، فقد وصف المؤرخ الغياثي بأنّ العام الذي توفي فيه بأنّها سنة : « توفي معه العدل والإحسان »⁽²⁾، وقال لوبيز بأنّ أبا سعيد والإيلخانيين اعتبروا أكثر صداقة للأجانب⁽³⁾، إذ أنّ الدولة ما فتأت أن انقسمت إلى دويلات متناحرة فيما بينها⁽⁴⁾، وهو ما كان له أثر سلبي على حيوية التجارة وطرقها البرية*، ومن ذلك، تأثر طريق الحرير في جزئه المارّ

(1) البديسي : المصدر السابق، ج.2، ص.38-41؛ أرمينيوس فاميري : المرجع السابق، ص.199.

(2) المصدر السابق، ص.81.

(3) أنظر: Robert S. Lopez, *The Trade of Medieval Europe: the South*, Vol. 2, p.387.

(4) البديسي : نفس المصدر، ج.2، ص.40-41. وانظر أيضاً: Eliyahu Ashtor, op. cit., p. 267

* وفي هذا المعنى، يُورد الجرديزي كلاماً بليغاً عن الإسكندر المقدوني، غير أنّه ينطبق على الوضع الذي آل طريق الحرير في آسيا بعد وفاة السلطان أبا سعيد، فقال: « وبموته خلت الدنيا من ملك يحكمها، فاستولى كلّ شخص حسب هواه ومراده على ولاية أو مدينة، وتغلب السفلة على العظماء والشرفاء، ولم يبق في الدنيا أمن أو طمأنينة، وأمسى الملك ضعيفاً ». الجرديزي : المصدر السابق، ص.67.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

بالإيلخانية، وهو ما أدى إلى هجران جماعي للتجار الذين عجزوا عن ممارسة نشاطهم في ظلّ تردي الأوضاع العامة في أرجاء الإيلخانية، وفشلت التحفيزات والاتفاقيات التجارية المبرمة بين خلفاء أبي سعيد وتجار الجمهوريات الإيطالية¹ بسبب ما آلت إليه السلطانية من نزاع⁽²⁾. هذا ولم يكن بوسع التجار إيجاد الحلول والبدائل لتفادي المرور على الأراضي الإيرانية إما شمالاً عبر أراضي مَعُول القبيلة الذهبية وإما جنوباً عبر سلوك الطريق البحري، والملاحظ أن كلا من الطريقين يمر على أعداء الإيلخانيين مَعُول القبيلة الذهبية شمالاً ودولة الممالك جنوباً. فقد تراجعت مكنة طريق الحرير كشریان للتواصل الحضاري بين الشرق والغرب، وعرف أحياناً انقطاعاً كلياً بسبب تردي الأوضاع الأمنية وانتشار قُطَاع الطُّرُق في الكيانات السياسية الضعيفة⁽³⁾.

وحتى حركة الحج نحو البيت الله الحرام تأثرت بالأوضاع الغير المستقرة في آسيا الوسطى والعراق، فعرفت تذبذباً انقطاعاً عقب سقوط الإيلخانية⁽⁴⁾، فمنذ سنة 736هـ/1337م، لم يك بوسع الحجاج العراقيين⁵ الذهاب لأداء مناسكهم بسبب انتشار الفتن وخطورة ارتياد المسالك البرية، هذا ولم يتيسر للحج للعراقيين إلا بعد مرور إحدى عشر سنة من وفاة آخر سلطان إيلخاني⁽⁶⁾. وأورد السخاوي أن الخطيب العلامة حسن بن علي بن حسن الحاسم أبو مُحَمَّد السرخسي (ت. 816هـ/1414م) أنه في حدود سنة 793هـ/1391م لم يتيسر له الحج انطلاقاً من خراسان، ثم أعاد الكرة سنة 814هـ/1412م بواسطة الطريق البحري بدليل أنه زار مدينة زبيد اليمنية أثناء رحلته إلى الحج⁽⁷⁾.

¹ ومن المعاهدات التي أبرمها الطرفان البندقي والإيلخاني معاهدة عام 720هـ/1320م، منح بمقتضاها الطرف البندقي امتيازات وتسهيلات سخية، ومن المواد التي وردت في مجال حفظ أمن وسلامة التجار وقوافلهم في الطرقات والأسواق، ما يلي، فالبند الأول من المعاهدة نصّ على أن يُحفظ البنادقة من كل سوء أو عنف، ولا تُفرض عليهم أية إتاوة أو رسم في أي حال من الأحوال باستثناء تلك الستارية في الميدان من قبل، أما البند الخامس فأقرّ على أنه في حال تعرض قافلة التجار البندقية للسرقة أو أي ضرر عند توقفها في أي مكان من أنحاء الإيلخانية، وعند التبليغ بهذه الواقعة يجب على السلطات المحلية البحث عن الشيء المسروق والعتور عليه كاملاً غير منقوص. وإذا تعذر ذلك ولم يُسلم الجناة الشيء المسروق، نضطر إلى تعويض التجار البنادقة عما فقدوه. والملاحظ أن شروط وتدابير هذه المعاهدة لم تُطبق بعد وفاة السلطان أبي سعيد.

⁽²⁾ أنظر: Reuven Amitai & Michal Biran, op. cit., p.404.

⁽³⁾ البديسي : المصدر السابق، ج.2، ص.57.

⁽⁴⁾ ينبغي أن يُشار في هذا المقام بأن حركة الحج عرفت تذبذباً وانقطاعاً حتى خلال الفترة الذهبية للإيلخانية، ففي سنة 690هـ/1291م رجع حجاج من العراق إلى ديارهم، ولم يتموا طريقهم، وهذا بسبب تعرضهم للسلب والنهب من طرف قُطَاع الطُّرُق، غير أنه وبعد سقوط الإيلخانية استفحل هذا الأمر، وغدا الحجاج العراقيون قلماً يؤدون مناسكهم ويرجعوا إلى ديارهم سالمين. ابن الفوطي : المصدر السابق، ص.316.

⁵ لا يُقصد في هذا المقام الحجاج العرقين فحسب وإنما الحجاج المشرق الإسلامي الذين يفيدون إلى مكة عبر بلاد العراق كأهل إيران وخراسان وبلاد ما وراء النهر، دل على ذلك أنه في سنة 730هـ/1330م كان من ضمن حجاج العراق بعض أهل تبريز كمحمد الجويج وغيره كثير. الجزيري: المصدر السابق، ج.1، ص.396.

⁽⁶⁾ الجزيري: المصدر السابق، ج.1، ص.402-405.

⁽⁷⁾ السخاوي شمس الدين أبو الخير مُحَمَّد بن عبد الرحمن بن مُحَمَّد (ت. 902هـ/1497م) : الضوء اللامع لأهل القرن التاسع، منشورات دار مكتبة الحياة، بيروت، ج.3، ص.110.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

وصدق ماركو بولو لما أخبر بأن بعض التبريزيين (سكان تبريز) بأنه لولا حزم حكاهم ومنعهم من الظلم لسلطوا أذاهم على الناس⁽¹⁾ وخاصة الغرباء والتجار منهم. ووافقه في ذلك بيحولتي من أن رعايا المغول مسلمين غير أنه في حال وفاة الأمير أو الملك تحدث فوضى وحالة من الاضطراب ويبقى الوضع على ما هو عليه إلى غاية تنصيب خليفة جديد، فحينها تستقر الأوضاع هناك⁽²⁾. وأكد الواقع صدق هذه الأخبار.

الواقع أن سقوط إيلخانية مغول فارس أدّى إلى تداعيات خطيرة على إيران ككل، فانتشرت بذلك الفوضى وعدم الاستقرار بظهور دويلات ضعيفة ومتناحرة فيما بينها وطغى الولاة والحكام، واستفحل أمر الخوارج⁽³⁾، وبرزت ثورات متفرقة في ربوع الأراضي الإيرانية وهذا طوال النصف الثاني من القرن الرابع عشر* ولاسيما بعد انقضاء الثلث الأول منه، فدخلت البلاد في أتون الحرب والفتنة الأمر الذي شكّل تهديدا واضحا للوضع الاقتصادي العام للمنطقة، وأثّرت سلبا على حيوية ونشاط طريق الحرير البري المارّ بإيران، فقد ارتفعت الضرائب والمكوس بسبب مبالغة الموظفين الكبار لديوان الدولة في الإنفاق العام والتبذير⁽⁴⁾، وفي هذا الموضوع أوردت بعض المصادر والمراجع إلى الكيانات السياسية التي هيمنت على إيران خلال القرن الثامن الهجري/ الرابع عشر الميلادي^{(5)**}.

وإذا كانت تبريز المحطة الرئيسية التي استقطبت آلاف التجار في عهد الإيلخانيين فإنّ حالها تغير لما آلت إلى حكم الجلائريين (1336-1432م)، وأكد على هذا السفير والرحالة القشتالي روي كونزالس كلافيجو Ruy Gonzalez de Clavijo (ت. 1412)، الذي أورد ما تعرض له التجار الجنوبيون من غدر وخيانة من طرف السلطان أويس خان (1356-1374م) الذي وعدهم بأن يبيع لهم تل عالية قريبة من تبريز حتّى

(1) المصدر السابق، ج. 1، ص. 64-65.

(2) أنظر : Pegolotti , op. cit., p.152-153.

(3) عبد الله الغياثي : المصدر السابق، ص. 82.

* أشار تيمورلنك في مذكراته إلى الوضع الحرج الذي آل إليه إقليم خراسان، للمزيد من الشرح والتفصيل، ارجع إلى: تيمورلنك : مذكرات تيمورلنك (مذكرات سلطان المغول تيمور)، تر. دينا الملاح، هيئة أبو ظبي للسياحة والثقافة، أبو ظبي، 1435هـ/ 2014م، ص. 54-59.

(4) إيليا باولويج بطر وشفسكي : الإسلام في إيران منذ الهجرة حتّى نهاية القرن التاسع الهجري، تر. وت. وتق. السباعي محمد السباعي، منتدى سور الأزيكية، القاهرة، 2005، ص. 514.

** شهدت إيران تحوّلا عميقا خلال القرن الثامن الهجري/ الرابع عشر الميلادي، ففي سنة 1303م تنازع عليها الإيلخانيون والقتلغ خانية القره خطاي أصحاب كرمان، ووقع خصام آخر بين الإيلخانيين والهازارسبية من 1303م إلى 1313م، ودخل المظفرية في نزاع مع الطرفين السابقين من 1313م إلى 1336م، في كلّ من فارس وكرمان وكردستان، وبين سنتي 1336م و1339م استفحل الصراع في الإيلخانية إثر موت السلطان أبي سعيد ونهاية دولته ونشب الصراع بين كلّ من الإيلخانية، والهازارسبية، والمظفرية والجلائرية وبقي الاقتتال بين هذه الأطراف إلى أن ظهر تيمور لنك شمال بلاد فارس منذ سنة 1382م، فسقطت المظفرية سنة 1393م، وبقي الجلائريون في الحكم تحت إمرة تيمور. تغري بردي : المنهل الصافي والمستوفي بعد الوافي، تح. محمد محمد أمين، تق. سعيد عبد الفتاح عاشور، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1984، ج. 1، ص. 249-250؛ هازرد : المرجع السابق، ص. 18.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

يُشيدوا بها قلعة، وعندما شرعوا في عملية البناء أرسل إليهم أويس برسول يُخبرهم بأنّه ليست من عادة التجار الأجانب بناء القلاع في دولته، ولما طالبوه بأموالهم قال مستهزئاً بإمكانكم نقل هذه القلعة خارج البلاد إن استطعتم، ثم أمر بقطع رؤوسهم⁽¹⁾. ويصفه لوبيز من أنّه طاغية لما استولى على تبريز وارتكب مجزرة وأعمال نهب في حق أولئك التجار الذين وثقوا بوعوده⁽²⁾، إنّ هذه الحادثة الأليمة تركت آثاراً سلبية على ارتياد التجار الأوروبيين لإيران عامّة⁽³⁾ ولتبريز خاصّة.

وعلى الرغم من الإجراءات الصّارمة التي اتخذها أويس في القبض على المعتدين وإنزاله أشد العقاب بهم ومحاولته تعويض وإرضاء الجنوبيين فقد أرسل إلى الدوج الجنوبي يعده فيها بأنّ يعيش بسلام مع هؤلاء التجار كما وعده بتعويض ما سرق منهم⁽⁴⁾، إلا أنّ هايد أكد أنّه بعد هذه الحادثة الأليمة التي تعرض لها البنادقة لم يعد لهم هناك أي حضور فضلاً عن ممارسة أي نشاط تجاري لهم عبر الطريق التجاريّ تبريز - طرابيزون⁽⁵⁾، فمشروع أويس الإصلاحية القائم على إعادة أجماع أيام الإيلخانيين فشل⁽⁶⁾. وهذا بسبب عجزه عن توفير الأمن الذي هو أساس استقطاب التجار إلى الأسواق.

ولم ينعم العراقيون بالأمن كثيراً في عهد خلفاء السلطان أويس في طرقهم البرية وهذا نتيجة للصراع الدائر بينهم وبين الأمراء المحليين، ففي سنة 813هـ/1410م انقطعت السبيل الموصلة للبيت الحرام لعدة سنين، فحلت مكة من حجاج العراقيين، والقلّة منهم لم تسلك الطريق البري المعتاد وإنما سلكوا طريق شيراز وطريق الأحساء والقطيف⁽⁷⁾.

الواقع أن غياب السلطة التي تفرض الأمن والاستقرار وتضع حداً للخلافات الدينية والطائفية انكسرت شوكتها، ولم يك بوسع الدولة فرض هيبتها لتضع حداً لهذه الظاهرة المشينة ومؤثرة سلباً على توافد الأجانب من تجار ومسافرين وحجاج ودعاة، وأكد هذه الحقيقة الرحالة الحاج عبد الله بن الصّباح الأندلسي (ت. النصف الثاني من القرن 8هـ/14م) والذي شد انتباهه بأنّ سكان فارس قليلو الصّدقة، ويظهرون قسوتهم وبغضهم لمن يخالفهم في الاعتقاد، خاصّة في مسألة حب وبغض الصّحابة لذا فإنّ عداوتهم ظاهرة للغرباء والمسافرين⁽⁸⁾. وعلى الرغم من أن هذه التصرفات لم يرصدها هذا

(1) أنظر Ruy Gonzalez de Clavijo, *Clavijo Embassy to Tamerlane 1403-1406*, trans. Guy Estrange, Broadway House, Carter lane, London, 1928.p.88-89.

(2) أنظر: Robert S. Lopez, *The Trade of Medieval Europe: the South*, Vol. 2, p.387.

(3) أنظر: Guglielmo Berchet, op. cit., p.69.

(4) أنظر: Guglielmo Heyd, *Le colonie commerciali degli Italiani in Oriente*, T.2, p.85.

(5) أنظر: Heyd, *Histoire de Commerce du Levant*, II, p.130.

(6) أنظر: Eliyahu Ashtor, op. cit., p.267.

(7) الجزيري: المصدر السابق، ج.1، ص.433-434.

(8) ابن الصّباح عبد الله بن الصّباح الأصبحي الأندلسي (ق. 9هـ/15م) : نسبة الأخبار وتذكرة الأخبار (رحلة حجازية)، تح. جمعة شيخة، في مجلة دراسات أندلسية، العدد 45-46، المطبعة المغاربية للطباعة والنشر والإشهار، تونس، 2012، ص.228-229.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

الرحالة فحسب، فحسب ابن بطوطة الذي سبقه لاحظ أيضا هذه الظاهرة فكان غالبا ما يتجنب دخول قرية يغلب على ساكنيها التشيع⁽¹⁾، غير أنّ قوة السلطة في ذلك الوقت جعل أثر ظاهرة الاختلاف الديني والطائفي تبرز بأقلّ حدة غير أنّها استفحلت أكثر في حال الضعف. وحتى بلاد إيران والعراق لم يستقر عليها الأمراء فظلت في حال اضطراب طوال القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي⁽²⁾.

ويجدُر التنبيه إلى أنّ إيران لم تشهد حركة دبلوماسية وزيارات للوفود الأجنبية منذ سقوط الحكم الإيلخاني وإلى غاية تأسيس الدولة الصفوية مطلع القرن السادس عشر الميلادي أين استقبلت العاصمة تبريز في حدود سنة 908هـ/1502م سفراء ومبعوثين من دول مختلفة من الشرق والغرب، كالهند ومصر وبولونيا، ومن المساعي الأوروبية التي بُدلت في سبيل الارتقاء بالعلاقات الصفوية الأوروبية تلك الجهود التي بذلها القائد البحري البرتغالي ألفونسو دي ألبوكيرك Afonso de Albuquerque (1503-1515م) الذي كتب إلى الملك البرتغالي مانويل الأول Manuel I^{er} (1495-1521م) عدّة رسائل يقنعه فيها بضرورة إرساء تحالف أوروبي برعاية البابا واقترح فيها على القوى المسيحية إرسال خبراء لتصنيع المدافع لفائدة الصفويين لمواجهة الخطر العثماني المتنامي في المنطقة واستهداف دولة المماليك أيضا⁽³⁾. وحتى البعثات التنصيرية غابت عن إيران قبل زيارة كلافيجو لها مع مطلع القرن الخامس عشر الميلادي*، إلى غاية وصول خامس الخلفاء الصفويين شاه عباس الأول (1588-1629م)⁽⁴⁾. فقد كانت له جهود محمودّة في المجال الاقتصادي من خلال توسيع وعصرنة تربية دودة القز في المناطق المجاورة لبحر قزوين، فقد قُدِّر إنتاج إيران من الحرير سنة 1047هـ/1637م حوالي 20 ألف بالة أي ما يُعادل ألفي طن (حسب تقدير تجار هولنديين والانجليز) حيث ثلثي الإنتاج وُجه إلى أوروبا⁽⁵⁾.

أولى الجغائيون طريق الحرير البرّي عناية خاصّة بحكم أن بلادهم هيمنت على إقليم ما وراء النهر وقلب بلاد الترك ولأنّه الشريان الوحيد الذي يزودهم بمختلف السلع والبضائع سواء القادمة من الشرق الأقصى أو

(1) ابن بطوطة : المصدر السابق، ج.

(2) البدليسي : المصدر السابق، ج.2، ص.87.

(3) أفونسو دليوكيرك : السجل الكامل لأعمال أفونسو دليوكيرك ثاني نائب للملك البرتغالي ، تر. عبد الرحمن عبد الله الشيخ، منشورات الجمع الثقافي، أبو ظبي، (د. ت.). ج.3 و4، ص.411.

* أشار كلافيجو أثناء زيارته لتبريز يوم 11 جوان من عام 1404م إلى أنّها كانت مقصد المبشرين وأن عددهم كان بأعداد وفيرة، ويُفهم من كلامه أيضا أنّه لما زارها وجدها خالية من المبشرين، أنظر: Clavijo, op. cit., p.89-90.

(4) أنظر: A Chronicle of the Carmelites in Persia and the Papal mission of the XVII th and XVIIIth

Centuries, Tr. H. Chick, Eyre & Spottiswoode, London, 1939, vol.1, p.3 ;

M. J. COSTELLOE/EDS., Assyrian church of the East, In The New Catholic Encyclopedia, Ed. The Catholic University of America Press, Washinton, 2003, Vol.1, p.807

N. Steensgaard, op. cit., Vol.3, p. .

(5) أنظر:

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

السلع الفارسية والأوروبية والإسلامية بحكم أنها لا تُطل على أي واجهة بحرية، فمسألة ازدهاره مثلت بالنسبة للجغطائين قضية حياة أو ركود بالنسبة لاقتصادهم، فقد تسرب الضعف والانحطاط إلى الجغطائين منذ منتصف القرن الثامن الهجري/ الرابع عشر الميلادي⁽¹⁾، وقد ارتكبت مذابح فضيحة في حق الجالية الأوروبية المتمركزة في عاصمة تركستان المالمغ سنة 1339م، وأعقبها بداية سقوط الدولة⁽²⁾، ويُفيد تيمورلنك في مذكراته أنه في حدود سنة 766هـ/ 1364م وجد زعماء قبائل بلاد ما وراء النهر وتركستان أنفسهم قد تحرروا من قبضة وهيمنة المغول عليهم، فعدا كل طرف يُريد الاستقلال بإماراته معتمدين على جحافلهم وأتباعهم⁽³⁾، ومما يُنبئ بحياة لا استقرار التي تحبست فيها المنطقة أن نفس المصدر أشار في موضع آخر أن تيمورلنك قبل تبوئه مقاليد الحكم قبض على مجموعة من تجار بخارى مع بضائعهم وجماهم في مدينة كراتشي الواقعة في منتصف الطريق الجنوبي الرابط بين بخارى وسمرقند. وبناء على ذلك فإن القوافل التجارية وجدت صعوبة في الحل والترحال من إقليم إلى آخر خوفا من الأوضاع الأمنية الغير المستقرة. ويُفيد تيمورلنك أنه في سنة 768هـ/ 1366م التقى بقافلة محملة بالسلع متجهة من خراسان إلى بلدة قارشي، وبعد تقديمهم للهدايا وسؤالهم عن أحوال منافسيه طالبوا منه أن يزودهم بحراس لمواجهة محتملة مع قُطّاع الطرق أثناء عبورهم لبعض الأماكن الخطيرة⁽⁴⁾.

ودخلت الخانية الجغتائية في مرحلة الصراع والنزاع حول الحكم إذ أن البلاد لم تعرف حياة الاستقرار في الفترة الممتدة من 1340م إلى 1369م ولم تستتب الأمور إلى غاية استيلاء التيمورين على حكم البلاد بدءا من سنة 1369م، وبقيت المنطقة الممتدة من بلاد ما وراء النهر إلى خراسان مسرحا للثورات وعدم الاستقرار. ففي سنة 852هـ/ 1448م وقع صراع شديد الوطأت بين أبناء العمومة الميرزا ألغ بك والميرزا علاء الدولة⁽⁵⁾ وبقيت تحت حكمهم إلى غاية سنة 1494م، لتعقبها مرحلة الفوضى بين سنتي 1494م و 1500م، وبعدها انقسمت إلى حكم الأوزبك المسلمين والقزق الوثنيين بعد عام 1500م⁽⁶⁾.

مثّل مغول القفجاق طوق نجاة لتجار الجمهوريات الإيطالية الجامحة للوصول إلى العمق الآسيوي، فكلما ألّمت بهم المصائب والنكبات في الفضاء الإيلخاني سلكوا الطريق الشمالي المارّ عبر القفجاق للوصول إلى سلع الشرق، ولما ضعفت الإيلخانية وتفرقت إلى طرائق قددا لم يعد بوسع الأوروبيين قصد أسواقها، ولما شُدت عليهم

(1) فامبري : المرجع السابق، ص. 199.

(2) أنظر: Robert S. Lopez, *The Trade of Medieval Europe: the South*, Vol. 2, p.387.

(3) تيمورلنك: المصدر السابق، ص. 105.

(4) نفسه، ص. 118 و 129.

(5) البديسي : المصدر السابق، ج. 2، ص. 81.

(6) هازارد: المرجع السابق، ص. 22؛ محمود شاكر : تركستان، دار الإرشاد للنشر والتوزيع، بيروت، 1390هـ/ 1970م، ص. 36. وانظر أيضا:

René Grousset, *L'empire des steppes*, p.569-571.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

أبواب آسيا الوسطى وأمام كل هذا الإخفاق رموا بثقلهم على مغول القبيلة الذهبية التي تأخر سقوطها⁽¹⁾ غير أنّها لم تك في منأى عن الفوضى والانفلات الأمني وهو ما شكّل تحدياً للتجار الأجانب، حاول تجار البندقيّة وجنوة الاعتماد على خانية القفجاق فأرسلوا بعثات دبلوماسية وحالوا إبرام اتفاقيات تجارية غير أنّ تردّي الأوضاع السياسيّة والأمنيّة حال دون تفعيل هذه الاتفاقيات⁽²⁾. وقد ارتكبت مذابح في حقّ التّجار الإيطاليين في تانا بعد حصار كافا⁽³⁾، ودخل أهل القفجاق في صراع مرير مع جحافل تيمورلنك⁽⁴⁾. والذي استهدف عاصمتهم ساراي فقد حلّ بها خراب بليغ. وبذلك يُمكن القول بأنّ طريق الحرير الشّماليّ الذي عوّل عليه الأوروبيّون لتعويض ما فقدوه في الإيلخانية تبخّرت أحلامهم فيه ولم ير النور على أرض الواقع.

ولم تعد مسالك ومحطات مغول القبيلة الذهبية آمنة، فقد روى الرّحاليين جوزافا باربارو و أبريجو كاتريني Josafa Barbaro et Ambrogio Contarini الإيطاليين في ربيع سنة 1474م من أن الطّريق الشّماليّ الذي يمر عبر روسيا لم يعد آمناً، فواجهها مخاطر عدّة، ونظراً لعدم استقرار المحطّات التّجاريّة فإنّهما اضطرّا إلى المبيت في الغابة، وأخبرا من أن قوافل التّجار الذين يجلبون الفراء من روسيا أنّه غالباً ما يتمّ الاستيلاء على سلعهم من قبل التّتار⁽⁵⁾.

الواقع أن البنادقة والجنوبيين في بداية القرن الخامس عشر الميلادي لم يتوقّفوا عن خوض عباب البحر الأسود، فقد لاحظ الرّحالة كلافيجو في شهر نوفمبر 1403م أثناء شروعه في قطع الطّريق طرايزون - تبريز سفن تجارية تعود ملكيتها إلى البندقيّة وجنوة متبوعة بسفن حربية تسهر على أمنها وسلامتها، وأشار إلى أن الموانئ هناك غير مستقرة⁽⁶⁾. ويؤشّر هايد إلى أن الجنوبيين قاموا في الطّريق الممتد من تبريز على طرايزون مجموعة من القلاع لحراسة القوافل العابرة لهذا السّبيل بإذن من ملوك أرمينيا⁽⁷⁾، غير أنّ هذا الامتياز افتقدوه بزوال حكم الإيلخانيين في إيران، فلم يعد بوسعهم حتّى حماية أنفسهم فضلاً عن حماية طريق القوافل.

ودل على أن الأوضاع العامّة في ربوع بلاد القفجاق لم تعد آمنة مقارنة بما كانت عليه خلال القرن الرابع

⁽¹⁾ أنظر: Sharaf ad-din Ali Yazdi, *histoire de Timur-Bec connu sous le nom du grand Tamerlan empereur des Mongols et Tartares*, A Delf cher Reinier Boitet, Paris, 1743, T.2, p.252.

⁽²⁾ أنظر: Reuven Amitai & Michal Biran, op. cit., p.404.

⁽³⁾ أنظر: Robert S. Lopez, *The Trade of Medieval Europe: the South*, Vol. 2, p.387.

⁽⁴⁾ تيمورلنك: المصدر السّابق، ص. 106-108.

⁽⁵⁾ أنظر: Josafa Barbaro & Ambrogio Contarini, *travels to Tana and Persia*, trans. William Thomas, Hakluyt society, London, 1858, p.112.

⁽⁶⁾ أنظر: Clavijo, op. cit., p.51.

⁽⁷⁾ أنظر: Guglielmo Heyd, *Le colonie commerciali degli Italiani in Oriente*, T.2, p.78.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

عشر وهو أن الرحالة طافور لما عزم على الانتقال من سواحل البحر الأسود نحو مغول القفجاق نصحه التجار والعارفون بالطريق بتجنب هذا السفر، ومما قاله في هذا الشأن : « ولقد بذلت كل الوسائل التي في مكتبي للذهاب إلى بلاد التار(القفجاق)، لكن أجمع القوم كلهم على نصحي بالإقلاع عن ذلك، إذ ليست المخاطرة مأمونة العواقب إنَّ أنا أمضيت إلى مثل هؤلاء القوم الذين لا يقر لهم قرار، وليس لهم راع من حاكم يُدينون له بالطاعة⁽¹⁾»، وأضاف ابن صصري في حوادث سنة 789هـ/ 1387م بأنَّ التركمان أشاعوا الفوضى والاضطراب في الأقاليم الشماليَّة ولم يتورعوا في إلحاق الأذى بالسَّاكنة⁽²⁾، وقد شدَّ انتباه الرحالة الإسباني كلافيجو لما عزم الانتقال من سواحل طرابزون إلى تبريز يوم 14 نوفمبر 1403م بأنَّ الأبراج الإغريقية (البيزنطية) مدمرة في حين أن الأبراج التركية مأهولة⁽³⁾. وهو ما يُبين الضَّرر الذي آلت إليه المنطقة. وبذلك تراجع الدور التجاري لسواحل البحر الأسود لصالح البحر المتوسط جراء انسداد الطرق البرية الآسيوية⁽⁴⁾. ومن هذا الواقع يُمكن القول بأنَّ زوال حكم المغول في كلِّ من بلاد تركستان وإيران وبلاد القفجاق هو إيدان بنهاية الصَّفحة المشرقة من العلاقات الاقتصادية بين أوروبا اللاتينية ومنطقة الشرق الأدنى وآسيا الوسطى.

اعتلاء أسرة مينغ عرش الإمبراطورية الصينية عام 1368م.

الواقع أن الوجود المغولي في الصين لم يحض برضى عامة الصينيين والذين اعتبروا أنفسهم أرقى حضارة من المغول، لذا فإنَّ الصينيين ظلوا يتحينون الفرص للانقضاض عليهم وطردهم من الصين شرد طردة، بل وملاحقتهم حتَّى يقضوا على حلمهم نهائيا، خاصة مع تطبيق الخانات المغوليين سياسة إقصائية في حقِّ السَّكان الأصليين، وحرمانهم من المناصب العليا وإعطائها للأجانب، فاستشعروا أنفسهم بأنَّهم أرقاء، فبغضوا كلَّ ماله علاقة بالمغول⁽⁵⁾ وتربصوا بهم الدوائر إلى أن واتتهم الفرصة لانقضاض عليهم.

إنَّ سقوط سلالة يوان المغولية التي حكمت الصين قرابة القرن من الزمن (1271-1368م) وبلغ أسرة مينغ حكم الإمبراطورية الصينية سنة 1368م بقيادة الإمبراطور هونغ يو 1368 - 1403م يُعتبر حدثا بارزا في تاريخ العلاقات بين الشرق والغرب بحكم أن هذه الأسرة الجديدة تبنت إستراتيجية اقتصادية مغايرة تماما للمغول الذين فتحوا الأسواق والطرق على الأجانب، وبذلك نفذ الأوروبيون وخاصة الجنوبيون والبنادقة إلى

(1) طافور : المصدر السابق، ص.138. ووافقه في ذلك الرحالة جلي من أن هؤلاء سببوا متاعب في المنطقة المحيطة بالبحر الأسود، أوليا جلي : الرحلة إلى مصر والسودان والحيشة، مج.1، ص.134.

(2) ابن صصري محمد بن محمد : كتاب الدرة المضيئة في الدولة الظاهرية، تر. وتح. وليم م. برينز، في Berkeley and Los Angeles, university of California press, Los Angeles, 1963، ص.3.

(3) أنظر: Clavijo, op. cit., p.50 .

(4) جان باتيست طولو : المصدر السابق، ص.117.

(5) ماركو بولو : المصدر السابق، ج.2، ص.39.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

الصين بغرض ممارسة النشاط التجاريّ أو التبشيريّ مستفيدين من سياسة السلم المغولي*، فقد شاهد جون ماندفيل تجار أوروبيين في الصين وقد انطلقوا من البحر الأسود عبر محطة طرابزون ثمّ عبروا نهر الدجلة أو الفرات وصولاً إلى الخليج العربيّ ومنه إلى الهند فالصين⁽¹⁾.

الواقع أن أسرة مينغ سعت بشقّى الطرق التّخلص من الإرث المغولي من خلال إتباع سياسة مغايرة لسابقتها، تجلّى ذلك من خلال تقييد العلاقات مع الأجانب، وخاصّة أولئك الذين اتصلوا بالصين برا عبر المسالك الشماليّة والشماليّة الغربيّة (مناطق امتداد طريق الحرير) وفي نفس الوقت أرادوا إعادة نمط النّظام العالميّ من أجل الحفاظ على سيطرتها على العلاقات الأجنبيّة، ووضعت في حسابها الآثار الإيجابية النّاجمة عن التّعامل مع المناطق الشماليّة، فقد تعتمد تجار هذه المناطق عدم الانصياع لقرارات الدّولة بخصوص تقييد التّعامل مع الأجانب، فاستمروا في مزاوله نشاطهم مع القبائل القاطنة مع الحدود الصينيّة الغربيّة⁽²⁾.

اهتمت الأسرة الجديدة عادة تأسيسها بالنّشاط الرّزاعي وأولته عناية فائقة مقارنة بالمجالات الاقتصاديّة الأخرى⁽³⁾، غير أن الظروف أجبرتهم على إيلاء عناية بالتّجارة البحريّة وطرقها⁽⁴⁾ وهذا على حساب التّجارة البريّة* المعتمدة على طريق الحرير البريّ بشكّل أساسي⁽⁵⁾، وتعددت وضعية هذا الأخير إثر نقل العاصمة إلى نانجينغ Nankin (1368-1421م) المطلة على الواجهة البحريّة الشرقيّة⁽⁶⁾. ولم تكتف بهذه الخطوة فحسب وإنما أهملت بعض المحطّات الحيويّة لطريق الحرير البريّ كمحطة دونهوانغ التي طالها إهمال، وأقام

* عمل السلم المغولي على ازدهار طريق الحرير البريّ، فنشطت العلاقات التجارية بين الشرق الأقصى والغرب الأوروبي، وهي منقبة تُحسب للمغول. فيشر : المرجع السّابق، ج.2، ص.466؛ سليمان حزين : المرجع السّابق، ص.225؛ وأنظر: Clive Day, op. cit., p.86.

⁽¹⁾ وهذا المسلك التجاريّ ذكره جون ماندفيل في موضع آخر في معرض حديثه عن البنادقة وغيرهم من تجار أوروبا في طريقهم إلى المغول وبلاد فارس والهند، وأكد بأنّهم يسلكوا الطرق البحريّة للمزيد من الشّرح والإيضاح، ارجع: John Mandeville, op. cit., p.97. 98.

⁽²⁾ أنظر: Morris Rossabi, *the Ming and inner Asia*, in The Cambridge history of China, under General Editors Denis Twitchett and John K. Fairbank, The Ming Dynasty, 1368—1644, part.2, Cambridge University Press, 2008, Vol. 8, p.221.

⁽³⁾ أنظر: Ray Huang, *The Ming fiscal administration*, in The Cambridge history of China, under General Editors Denis Twitchett and John K. Fairbank, The Ming Dynasty, 1368—1644, part.2, Cambridge University Press, 2008, Vol. 8, p.107.

⁽⁴⁾ أنظر: Wang Gungwu, op. cit., p.405.

* يُشار إلى أن الصينيين اهتموا بالنّقل البحريّ منذ أن استقرّ بها حكم المغول، وفي هذا الخصوص، فإنّ ابن بطوطة لفت انتباهه تطوّر النّقل البحريّ في الصين، فالمسافة التي كانت تستغرق ما بين أربعين وخمسين يوماً استغرقت في عهده سبعة وثلاثين يوماً، وفي مجال تأمين الرّحلات البحريّة فإنّ الصينيين سخّروا سفن كبيرة يصهر عليها أكثر من ألف بحار، وعادة ما تكون هذه السفينة المعروفة بالجنك متبوعة بثلاث سفن تجارية تنعم في كنف الأمن والأمان. ابن بطوطة : المصدر السّابق، ج.4، ص.121.

⁽⁵⁾ باولو سانتا نجيلو : المرجع السّابق، ص.206-207. وأنظر أيضاً: Reuven Amitai & Michal Biran, op. cit., p.404.

⁽⁶⁾ عفاف مسعد العبد: المرجع السّابق، ص.26؛ نقولاً زيادة : مشرقيات في صلات التّجارة والفكر، ص.168. سليمان حزين : المرجع السّابق، ص.225.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

الصينيون حاميات عسكرية في آسيا الوسطى للدفاع عن الأخطار البرية⁽¹⁾، وقد اتخذت إجراءات حدّت من أهمية المسالك البرية تجلّى ذلك من خلال المرسوم الذي أصدره خونغو منع بموجبه الصينيين التجارة مع الأجانب، بل وتم حظر المواطنين من مغادرة الحدود البرية والبحرية للصين⁽²⁾. ولم يكتف خونغو بهذا الإجراء فحسب وإنما منع الأجانب من دخول التراب الصيني، واستثنى من ذلك الإرساليات الرسمية التي تقدّم الجزية للصينيين*، وبقي هذا القرار ساري المفعول من سنة 1368م إلى غاية سنة 1567م⁽³⁾، ولم تقف التدابير الردعية الصينية عند هذا الحدّ وإنما عارضوا نشاط التجّار الإيطاليين في أراضيها، وأبطلت كلّ الامتيازات والاتفاقيات التجارية التي تمّت بين المغول العظام وتجار جمهورية البندقية وجنوة⁽⁴⁾. واضطر التجّار المسلمون تغيير وجهتهم من السواحل الصينية إلى جاوا بعد سنة 1368م⁽⁵⁾.

سعت أسرة مينغ في القرن الأوّل من حكمها إلى كبح واستهداف التجارة الخارجية ففرضت قيودا صارمة على التجارة⁽⁶⁾، ورفضت السماح للمتاجرة في بعض السلع كالأسلحة والتّحاس والأدوات الحديدية وبعض أنواع الحرير⁽⁷⁾، ورمّت بثقلها في المجال البحريّ ولم تولّ للطرق التجارية البرية ومنها طريق الحرير العناية اللازمة لازدهاره وتشجيعه، بسبب الاضطراب⁽⁸⁾، الذي حلّ بالبرّ الآسيوي نتيجة لغياب سلطة قويّة بإمكانها فرض الأمن والاستقرار على طول الطريق، فشنت حملات عسكرية على بلاد المغول في الشّمال، فدخلوا في صراع حادّ فيما بينهم⁽⁹⁾. ويمكن القول بأنّ تأزم العلاقات الصينية التيمورية أعاق هذه الجهود الرّامية لإنعاش طريق الحرير بين الصين وآسيا الوسطى.

(1) أنظر: France Wood, *the Silk Road two thousand years in the heart of Asia*, university of California Prees, Los Angeles, California, 2002. P.130.

(2) أنظر: Wang Gungwu, op. cit., p.405.

* لم تفلح المراسيم الصينية في كبح النشاط التجاري بين الصين والعالم الخارجي، وإنما خفضت من نشاطه وحيويته، ومع ذلك فقد عرفت التجارة الصينية تطورا ملحوظا بسبب دقّة التنظيم الذي فرضته الأسرة الحاكمة آنذاك، للمزيد من الإيضاح، ارجع إلى: تشنغ يوي تشن : المرجع السابق، ص.92؛ فوزي درويش : المرجع السابق، ص.19.

(3) باولو سانتا نجيلو : المرجع السابق، ص.208-209.

(4) أنظر: Reuven Amitai & Michal Biran, op. cit., p.433.

(5) أنظر: Wang Gungwu, op. cit., p.405.

(6) أنظر: William T. Rowe, op. cit., p.123.

(7) أنظر: Denis Twitchett & John K. Fairbank, *the Cambridge history of China, The Ch'ing Empire to 1800*, Cambridge university Press, 2008, Vol.9, p.23.

(8) البدليسي : المصدر السابق، ج.2، ص.54-56؛ نقولا زيادة: مشرقيات في صلات التجارة والفكر، ص.168.

(9) أنظر: Belknap Peter C. Perdue, *China marches west : the Qing conquest of Central Eurasia*, the press of Harvard university press, Cambridge, Massachusetts, 2005. P.51-54.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

سببت هذه الإجراءات أضرارا بالغة بتجار فوجيان وغونزهو⁽¹⁾ ومارست ضغوطات ومضايقات ليس على حساب التجار الأوروبيين فحسب* وإنما حتى على البعثات التنصيرية القادمة من أوروبا إلى الشرق الآسيوي، فقد غاب المبشرون المسيحيون الأوروبيون عن الصين منذ سنة 1368م إلى غاية 1579م⁽²⁾، وفي شهر أبريل من سنة 1623م لاحظ الرحالة الإيطالي بيتر ديلافاليه Pietro della Valle (ت1652م) وجود عدد لا بأس به الآباء الإيطاليين في خدمة بعض الشركات الإيطالية، في كل من اليابان والهند والصين⁽³⁾، أصبحت تستهدف المناطق الساحلية المطلّة على المحيط الهندي، بينما الرحلات البرية نحو الصين انقطعت منذ نهاية الحكم المغولي في الصين إلى غاية سنة 1586م⁽⁴⁾، وما من شك في أنّ هذه الخطوة أثّرت سلبا في حيوية وحركة طريق الحرير بسبب مكانة هذا الطريق في مرحلته الأولى والتي تُعرف بالمرحلة الصينية. ومع ذلك فلم يك بوسع أسرة مينغ التخلي تماما عن فوائد ومزايا طريق الحرير البري طالما أنّه يُزودها بموارد آسيا الوسطى⁽⁵⁾.

غيرت أسرة مينغ سياستها وتوجهها الاقتصادي، فلم يك بوسع الأسرة الجديدة التي اعتلت العرش الصيني الاستغناء عن مزايا طريق الحرير البري بحكم أنّها افتقرت إلى سلع آسيا الوسطى كدواب النقل من خيول وجمال والأغنام التي تعرف نقصا في أسواقها الداخلية، وكذا بعض المعادن: كالكبريت وأمونيا. واضطرت الصين في سنة 1404م للحصول على هذه الموارد من إمارتي هامي وتورفان مقابل دفعها للحرير والأوراق النقدية، وبموجب العلاقات التجارية بين أسرة مينغ وهامي المعتمدة على طريق حوض التاريم الذي يرتبط مع آسيا الوسطى ضمنت الطرفين فوائد جمة، وعلى الرغم من محاولات الصين جعل هذه التجارة تتم في أطر رسمية لمراقبة التجارة المارة عبر طريق الحرير غير أنّها عجزت في كبح جماح التجارة الغير الشرعية التي اعتمدت على طريق الحرير، وبجانب هامي سعى الإمبراطور يونغ لو Young Lo (1403-1424م) إقامة علاقات مع حاكم تورفان وهي إمارة ذات موقع مهم بالنسبة لطريق المارّ شمالي حوض التاريم، فقد أرسل إليه هدايا من حرير ورد حاكم

(1) أنظر: Wang Gungwu, op. cit., p.406.

* يُسرد لويز المصائب والتكبات والمذابح التي لحقت بالتجار الأوروبيين عامة والإيطاليين خاصة في خانات القفجاق وإيران وتركستان في منتصف القرن الرابع عشر الميلادي، وأمام تعقد وضعية هؤلاء التجار في الخانات المغولية فإنهم حاولوا الوصول إلى مغول الصين عبر طرق ملتوية، ومن سوء طالع هؤلاء فإنّ الأوضاع بالصين ما لبثت أن تدهورت ف وقعت اضطرابات داخلية انتهت بسقوط حكم المغول من قبل سلالة مينغ سنة 1368م، فالحكام الجدد لم تكن لهم الرغبة في المحافظة على العلاقات الودية والاقتصادية مع الأوروبيين عبر مسافات بعيدة بين القارتين، وعلى الرغم من قيام الصينيين خلال القرن الخامس عشر الميلادي برحلات بحرية امتدت من الصين شرقا إلى السواحل العربية غربا إلّا أنّ هذه السفن لم تصل إلى الشواطئ التي يرتادها الأوروبيون، وبذلك ضيع الأوروبيون الفرصة السانحة سنوات السلم المغولي ورجعت الأمور إلى ما قبل السلم المغولي. أنظر:

Robert S. Lopez, *The Trade of Medieval Europe: the South*, Vol. 2, p.387.

(2) أنظر: *A Chronicle of the Carmelites in Persia and the Papal mission*, vol. 1, p.3.

(3) أنظر: Pietro della Valle, *the Travels of Pietro della Valle in India*, tr.G. Havers, the Hakluyt Society, London, 1892, p.163.

(4) أنظر: Peter Thomas a Virgine Carmelim, op. cit., p.03.

(5) أنظر: Hok-Lam Chan, op. cit. Vol.7, p. 257.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

تورفان بهدايا أخرى إلى إمبراطور مينغ⁽¹⁾.

انتعشت التجارة البحرية في ظلّ حكم أسرة مينغ، فقد برز ملاحون صينيون كبار فرضوا أنفسهم في هذا المجال، على شاكلة الأدميرال زهين هو (Zheng He 1371-1435)، ورمّت البحريّة الصّينيّة بثقلها على البحار الجنوبيّة والغربيّة وقامت بأكبر حملات استكشافية بحرية في تاريخها⁽²⁾، ساعدها في ذلك امتلاك تكنولوجيا خاصّة بالرحلات البحريّة طويلة المسافات، واستثمار ماليّ كبير، وتوفير الحماية لمراكبها البحريّة⁽³⁾. وتمكّنت من انجاز العديد من المحطّات البحريّة⁽⁴⁾. وشجّعت التّجار الأجانب القدوم إلى أسواقها عن طريق البحر، وهذا من خلال سن قوانين تكفل لهم حقوقهم، وتطبيق مبدأ المساواة بين التّجار المحليين والأجانب، والاعتراف الرسمي بالأحياء غير الصّينيّة التي تضم جنسيات مختلفة، فعينت القادة والأسواق وأماكن العبادة الخاصّة بهم، كما خصصوا لهم مترجمين للتعامل مع كلّ هذه الأحياء⁽⁵⁾، وسعى إلى تمتين علاقاتها الدبلوماسية مع القوى البحريّة، ففي سنة 823هـ/1420م أرسل الملك الصّينيّ بثلاث مراكب مملوءة بالهدايا القيمة كالذهب إلى السلطان اليمني الناصر أحمد بن إسماعيل، ومّا جاء في فحوى رسالة الملك الصّينيّ إلى سلطان اليمن بأنّ ييسط العدل في رعيته⁽⁶⁾. وهي إشارة إلى أن الطّرف الصّينيّ كان يهيمه أمن وسلامة المنطقة الحيويّة بالنّسبة للطريق البحريّ القادم من الصّين فالهند إلى البحر الأحمر، فأبيّ تهديد أمني للمنطقة يؤثّر سلباً على أمن وسلامة الملاحة البحريّة ممّا يؤدي إلى إضعاف تجارة الصّين في المنطقة.

وعلى الرّغم من ذلك، فقد نُقل عن المؤرخ الفارسي حافظ أبرو من أن ستّة مبعوثين ينحدرون من مدينة هرات قصدوا الصّين رفقة 510 رجل فسلّكوا طريق الممتد من بلخ ثمّ سمرقند إلى أن وصلوا إلى طقشند أين اضطروا إلى سلوك طريق الحرير الشّماليّ غير أنّهم صادفوا التّلعّج وذلك في شهر جوان من سنة 1420م، ثمّ حطت هذه القافلة رحالها بإحدى محطات طريق الحرير وبالضبط في واحة تورفان يوم 11 جويلية 1420م، والتقت هذه السّفارة مع ضباط صينيين الذين دونوا أسماء المبعوثين ومرافقيهم ثمّ انتقلت هذه القافلة إلى واحة هامى أين يقطن المسلمون والبوذيون⁽⁷⁾. فما دام أن هؤلاء المبعوثين اضطروا إلى تجنيد أكثر من خمسمائة رجل

(1) أنظر: Hok-Lam Chan, *The Chien-wen, Yung-lo, Hung-hsi, and Hsiian-te reigns, 1399- 1435*, in The Cambridge history of China The Ming Dynasty 1368—1644, under General Editors Denis Twitchett and John K. Fairbank, Cambridge University Press, 2008, Vol. 7, Part 1, p.257-258.

(2) أنظر: Reuven Amitai & Michal Biran, op. cit., p.404; Hok-Lam, op. cit., Vol. 7, Part 1, p. 236.

(3) أنظر: Wang Gungwu, op. cit., p.402.

(4) أنظر: Cl. Madrolle, op. cit., p.77.

(5) أنظر: Wang Gungwu, op. cit., p.402-404.

(6) يحيى بن الحسين بن القاسم بن محمّد بن علي (ت. 1100هـ/1689م) : غاية الأمان في أخبار القطر اليمني، تح. وتق. سعيد عبد الفتاح عاشور، مرز محمّد مصطفى زياده، دار الكتاب العربي للطباعة والنشر، القاهرة، 1388هـ/1968م، ص.565.

(7) أنظر: France Wood, op. cit., p.130.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

لحجة واضحة على ما أُمَّ بطريق الحرير من مخطر ومهالك. فإذا كان ييجولتي يصف الطريق الممتد من تانا إلى ساراي الأقل أماناً من بين كُُلِّ الطُّرقات غير أنَّ المسافرين إذا كانوا ستين رجل بإمكانهم السَّفر في أمان وأمان وكأنهم في بيوتهم الخاصَّة حتَّى وإن كان الطريق في أسوأ حالاته⁽¹⁾. فهناك فرق كبير بحال الطُّرقات قبل النِّصف الأوَّل من القرن 14م والنِّصف الأوَّل من القرن 15م. فلم يعد بوسع ستين أو مائة رجل حماية الطُّرق من المخاطر المجهولة.

الواقع أن القيود التي فُرضت على التَّجارة الدَّاخِلِيَّة والخارجية من طرف أسرة مينغ أثَّرت سلباً على الاقتصاد الصِّيني الذي عرف تباطؤاً ملحوظاً في نهاية القرن الرابع عشر الميلادي⁽²⁾، وإن نجحت سياسة الانغلاق في تبادل بعض المنتجات المحلية كالشاي فإنَّها فشلت في بعض حاجيات الصِّين كحيوانات النُّقل الأمر الذي اضطرَّها إلى استيراد الخيول من الخارج لاستعمالها في المجال العسكري، ففي حدود سنة 1407م أقيم سوق في الحدود المغولية الصِّينية بحيث استُبدلت الحبوب الصِّينية بالخيول المغولية وهو أوَّل سوق خارجي معتمد منذ وصل أسرة مينغ إلى حكم الصِّين⁽³⁾. وأمام هذا الوضع، اضطرَّ الصِّينيون أواخر القرن الرابع عشر وبداية القرن الخامس عشر إلى تشجيع تجارة القوافل المارَّة عبر طريق الحرير القديم المارَّ بكلَّ من هامى وتورفان وتركستان الصِّينية (غرب الصِّين) وسمرقند وهيرات التي خضعت لحكم التيموريين، وشجَّعت الحركة الدبلوماسية عبر طول هذا الطريق، كما سمحت بجلب السلع إلى الصِّين⁽⁴⁾.

ويرى الباحث موريس روسبي Morris Rossabi بأنَّ السَّبب الرئيسي في هذا التَّغير المفاجئ الذي أبداه الصِّينيون مرده اعتلاء الإمبراطور يونغ لو والذي دعم التُّجار الذين تاقوا للتعامل مع مناطق آسيا الدَّاخِلِيَّة، فقد تبنى سياسية مغايرة تماماً لسلفه وخلفه الأباطرة مينغ، وهذا من خلال: تشجيعه للتجارة الخارجية البرية، والرفع من حجم السِّفارات الأجنبية من وإلى الصِّين⁽⁵⁾.

لا يمكن بأية حال نكران تواجد بعض الأوروبيين في البرِّ الآسيوي بعد الحادثة الأليمة التي تعرض لها البنادقة إلَّا أنَّ هؤلاء الوافدين كانوا في غالب الأحيان سفراء وليسوا تجاراً. فقد أكَّد طافور من أن سفراء الملك البريطاني هنري الرابع Henri IV (1399م-1413م) قصدوا بلاط تيمور لنك المتواجد في سمرقند بين سنتي (1403-1406م) انطلاقاً من سواحل البحر الأسود، وأكَّد من أن المسافة التي اجتازها هؤلاء السِّفراء قدرها

Pegolotti, op. cit., p.154.

(1) أنظر:

William T. Rowe op. cit., p.123.

(2) أنظر:

Peter C. Perdue, op. cit., p.52-53

(3) أنظر:

Hok-Lam Chan, op. cit., Vol. 7, Part 1, p. 223.

(4) أنظر:

Morris Rossabi, *the Ming and inner Asia*, p.222.

(5) أنظر:

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

ألفونسو فرناند دي ميكا المسافة المحددة بين كافا وقشتالة، وقد تمكنوا من الرجوع سالمين، كما أبصروا العديد من المشاهدات والغرائب في رحلتهم هذه⁽¹⁾. أما السفارات البرية اتجاه الصين فقد انقطعت لمدة تجاوزت القرن، بحيث وصلت بعثة رسمية برتغالية إلى الصين سنة 1516م غير أنهم لم يُرحب بهم، واعتبروهم قراصنة⁽²⁾.

ومما سبق بيانه حول سقوط القوى المغولية في كُُلِّ من الصين وتركستان وإيران وجنوب روسيا شكّل في الواقع نهاية عهد التجارة الطويلة المدى التي ارتبطت بين الجمهوريات الإيطالية والصين أساساً، وبحكم أن المغول ساندوا ودعموا هذه الروابط التجارية، وحرصوا على تنميتها وسهروا على حمايتها، وبانتهاء فترة السلام المغولي وجد التجار الإيطاليون أنفسهم عاجزين عن ترقية وتطوير تجارتهم في آسيا، فإمكاناتهم الذاتية لا تسمح لهم المجازفة بأرواحهم وأموالهم خاصة مع بروز قوى سياسية جديدة لا تربطهم أي اتفاقية معهم ولا سالف معرفة بهم⁽³⁾. وهو ما يفسر بجلاء اضمحلال طريق الحرير باضمحلال القوى المغولية.

الواقع أن سقوط إيلخانية مغول فارس في الثلث الأول من القرن الرابع عشر وما نتابعه من أحداث ووقائع متتالية كانتشار وباء الطاعون وسقوط دولة المغول العظام وظهور تيمورلنك على مسرح الأحداث في قلب تركستان كلّها عوامل أثّرت على طريق الحرير البري القادم من الصين والشرق الأقصى نحو سواحل البحرين الأسود والمتوسط، وزالت بذلك الوحدة السياسية التي حرصت على توفر الأمن لطريق الحرير، وفي هذا الخصوص، فإنّ كثير من المؤرخين الاقتصاديين الأوروبيين يجعلون من خروج تجار أوروبا من البرّ الآسيوي نهاية لطريق الحرير وانقطاع العلاقات الاقتصادية بين الشرق والغرب، ومن هؤلاء يوجد المؤرخ الاقتصادي هايد، والذي روى أن السلطان أويس خان أرسل إلى تجار البندقيّة بغية القدوم إلى تبريز وممارسة نشاطهم التجاري هناك كما كان عليه الأمر خلال حكم الإيلخانيين، غير أنّ معظم تجار البندقيّة أبدوا تحفظاً وساورتهم شكوك في مدى استطاعة الخان توفير شروط الأمن والسلامة لهم ولتجارهم، غير أنّ بعض التجار بددوا تلك المخاوف واستجابوا لنداء أويس فتعرضوا للسلب والنهب من طرف قُطَاع الطرق⁽⁴⁾.

ومهما يكن من أمر فإنّ نظام الحكم المطبق عن المغول والقاضي بأنّ الشخصية القويّة الأجدر لتولي لقب الخان أزال فرصة اتحاد القوى المغولية من جديد الأمر الذي عجل بفقدان طريق الحرير البري لمكانته الدولية لصالح طرق أخرى.

(1) طافور : المصدر السابق، ص. 137.

(2) أنظر: James Geiss, *The Cheng-te reign, 1506-1521*, in The Cambridge history of China, under General Editors Denis Twitchett and John K. Fairbank, The Ming Dynasty, 1368-1644, Cambridge University Press, 2008, Vol. 7, p.433.

(3) أنظر: Reuven Amitai & Michal Biran, op. cit., p.404.

(4) أنظر: Heyd, *Histoire de Commerce du Levant*, II, p.129.

ج) انتشار وباء الطاعون في آسيا وأوروبا 1348م.

يُعد وباء الطاعون أبرز العوامل تأثيراً في انحسار وضمحلال طريق الحرير البري بحكم طول مدته وسرعة انتشاره، فقد مس أغلب المناطق الحيوية للطريق وعزل الصين عن عالم الخارجي لمدة ربع قرن، بدأ هذا الوباء عام 1333م في إقليم هبي Hebei (الواقع شمال شرق الصين) وقد حصده به تسعة أعشار سكانه، وإلى غاية سنة 1351م تسبب في مقتل ثلثي سكان الصين، وتعطل النشاط التجاري مما تسبب في اندلاع ثورات الفلاحين⁽¹⁾. وقد نقل المؤرخ الأندلسي عن جمع من الرّحالة والتجار ومنهم ابن بطوطة بأنّ مبدأ الطاعون كان ببلاد الخطا سنة 734هـ/1333م ومنها انتقل إلى نواحي سمرقند عبر تجار القوافل المترددين بين الصين وآسيا الوسطى وأوروبا، ومنها انتقل عبر البرّ الآسيوي إلى بلاد الترك وآسيا الوسطى إلى أن وصل بعض المناطق من البحر الأسود، أين أصبحت كافا بؤرة هذا الوباء. ومنها عمّ جميع سواحل البحر الأسود⁽²⁾، ومن هذا البحر تغلغل إلى أوروبا والديار الشامية ومصر إلى أن وصل إلى بلاد المغرب والأندلس*.

ويُفيد المؤرخ أبو الفدا بأنّه في حدود سنة 747هـ/1347م وصل إلى بلاد أزيك ومنها انتقل إلى شبه جزيرة القرم إلى أن وصل إلى بلاد الروم، وبلغ عدد ضحاياه بناء على رواية أحد التجار القادمين من القرم والتي أحصى فيها القاضي عدد قتلى الطاعون بخمسة وثمانين ألف ضحية⁽³⁾، وصادف الرّحالة طافور أثناء سفره من قبرص إلى دمياط آثار الطاعون لذا فقد اتخذ احتياطاته اللازمة كي تحط به الرّحال في قرية أصابها هذا الداء، وفعلاً فقد أمر الملك القبرصي أن يُنزل به في قرية بأعالي الجبل ليكون في مأمن من هذا الوباء⁽⁴⁾.

الواقع أن هذا الطاعون لم يسبق له مثل في سرعة ومكان وزمن الانتشار وحتى عدد القتلى، فقد أفاد السيوطي بأنّه انتشر شرقاً وغرباً إلى أن وصل إلى مكّة وأهلك حتى الحيوانات، وأضاف من أنّه أفنى نصف سكان العالم أو أكثر، فالقاهرة على سبيل المثال وصل تعداد من ماتوا في هذا الوباء أكثر من عشرين ألف قتيل يومياً، وإن كان العمري أشار إلى أن دمشق مسها الطاعون من قبل فإنّ السيوطي يُفيد بأنّه مسها من جديد في حدود سنة 764هـ/1363م مع القاهرة ثمّ رجع من جديد سنة 771هـ/1370م وعاد إلى القاهرة سنة

(1) إيمي شوا: المرجع السابق، ص. 192.

(2) السّلماني أبو عبد الله مُحَمَّد بن عبد الله بن الخطيب الغرناطي (ت. 776هـ/1374م) : مقالة مقنعة السائل عن المرض الهائل، تح. وتق. حياة قارة، دار الأمان، الرباط، 1436هـ/2015م، ص. 75-76.

* يرى المؤرخ الظاهري من أن هذا الطاعون لم يُرى مثله فقد ساد العالم (القلم) كله، وغرف بالوباء العام غير أنّه استثنى ثغر أسوان وغرناطة وحماه، ومن غرائبه أنّه مسّ جميع أنحاء العالم سوى الثغور الثلاث السالفة الذّكر. المصدر السابق، ج. 1، ص. 177.

(3) أبو الفداء : المختصر في أخبار البشر، طبعة دار المعارف، ج. 4، ص. 168.

(4) طافور : المصدر السابق، ص. 59.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

781هـ/1379م ثم 791هـ/1389م، وبقي يمس المدينة ويرجع إليها⁽¹⁾، فقد كانت آثاره قاسية على بقية الحواضر الشامية: كحلب مثلاً التي ضربها عام 1384م، فتعرضت إلى خراب هائل أثر على حيوية المدينة⁽²⁾. ومما يدل على أن هذا الوباء طال أمده ما أورده المؤرخ الظاهري أنه في شهر صفر من عام 814هـ/جوان 1411م زال وباء الطاعون عن الديار الشامية بعد أن خلف خسائر في الأرواح قُدرت بخمسين ألف، وخسائر في الاقتصاد تمثلت في إخلاء العديد من القرى والأرياف وأن العديد من المحاصيل الزراعيّة بقيت على ما هي عليه في المزارع⁽³⁾.

تأثرت بعض المدن المزدهرة بازدهار طريق الحرير من وباء الطاعون، ومنها تبريز التي أورد فيها البديسي من حوادث سنة 747هـ/1347م أنه استفحل بها وباء عظيم، وهذا ما جعل الناس يتسابقون للخروج منها⁽⁴⁾. غير أنّها استعادت عافيتها مع مطلع القرن الرابع عشر، فقد زارها كلافيجو ووجد تجارتها مزدهرة⁽⁵⁾، ومن المدن الشامية التي مسها الطاعون توجد دمشق والتي أفاد فضل الله العمري بأنّه ضربها عام 749هـ/1349م⁽⁶⁾، وأفاد أبو الفدا بأنّه وصل الطاعون إلى حلب في نفس السنة وأفاد بأنّه بدأ منذ خمس عشرة سنة وألف فيها مؤلفا يُعرف النّبا عن الوباء⁽⁷⁾. وفصل ابن بطوطة في هذا الوباء الذي ضرب دمشق وذكر بأنّه خلف في يوم واحد أكثر من ألفين ضحية، غير أنّه مات في ربيع مصر أكثر من أربعة وعشرين ألفاً في يوم واحد فقط⁽⁸⁾.

وأما عن الصّعيد الأوروبي فقد نجم عن هذه الجائحة خسائر مهولة في الأرواح والممتلكات، وقد روى الرّحالة طافور من أن الطاعون تسبب في رحيل كلّ أثرياء البندقيّة إلى الخارج ولم يبق فيها إلّا الفقراء والدوج بحكم أن قانون المدينة يُجرّم عليه الخروج من المدينة⁽⁹⁾. وأصبحت سمعة البنادقة سيئة في كونهم مسئولين عن

(1) السيوطي عبد الرحمن بن أبي بكر بن محمّد (ت. 911هـ/1505م) : ما رواه الواعون في أخبار الطاعون، في المكتبة السلطانية، لا لا إسماعيل، اسطنبول، برقم 678. ورقة 226.

(2) إدهم إدم وآخرون: المرجع السابق، ص. 74.

(3) الظاهري : المصدر السابق، ج. 3، ص. 215.

(4) البديسي : المصدر السابق، ج. 2، ص. 43-44. برتولد شبولر : المرجع السابق، ص. 80.

(5) أنظر: Clavijo, op. cit., p.89-90.

(6) المصدر السابق، ج. 24، ص. 08.

(7) أبو الفداء : المختصر في أخبار البشر، طبعة دار المعارف، ج. 4، ص. 174. وقد أورد السيوطي مقاطع منها في المخطوط السابق الذكر.

(8) المصدر السابق، ج. 1، ص. 324-325.

(9) طافور : المصدر السابق، ص. 176.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

انتقال وباء الطاعون إلى بقية الأصقاع*. ولم تعد الخانات آمنة بسبب ما يحمله التجار والمسافرون من وباء. وقد شاهد طافور بنفسه أحد نزلاء الخان تُوفي بالطاعون في ضواحي القسطنطينية⁽¹⁾.

ولا يمكن بأية حال نكران دور وباء الطاعون في تأثيره على التجارة الدولية وطرقها، فقد أفادت الباحثة الصينية يمي شوا من أنه في النصف الأول من القرن الرابع عشر ضرب الطاعون الدبلي في الصين الذي أعاق سير التجارة الدولية عبر عزل الإيلخانيات المغولية الأربعة عن بعضها البعض فانقطعت الطرق فيما بينهم، وأدى إلى هلاك خمسة وسبعين مليون شخص حول العالم⁽²⁾.

لا شك أن تأثير وباء الطاعون على الحركة التجارية العالمية منذ الثلث الثاني من القرن الرابع عشر قد انعكس سلباً على حيوية طريق الحرير عندما بدأ بالصين شرقاً وانتهى ببلاد المغرب والأندلس غرباً، ويمكن اعتبار هذا الوباء أكبر تحدّي شهده الطريق منذ تدشينه في القرن الأول قبل الميلاد وفي هذا الموضوع أفاد السلمياني من أنه تأكدت الأخبار بأنّ هذا الوباء لا يطرق الأماكن المنقطعة والمعزولة والبعيدة عن الطرق⁽³⁾. وهو ما يؤكد أنه ينتشر عبر الطرق الآهلة، ومنها طريق الحرير مما يؤدي بهلاك سالكيه لا محالة.

وعن الانعكاسات هذا الوباء على أوروبا فإنّ الباحث في التاريخ الاقتصادي روبرت لوبيز يُقدم إحصائيات مهمة في هذا الشأن عن طاعون 1348م، فيُورد أنّه من 35 إلى 65% من سكان المناطق الحضارية المكتظة بالسكان في أوروبا استسلموا لمرض الطاعون، وهو ما أثر سلباً على معدل الحركة في أوروبا، ويجدر التنبيه إلى أن مصير المدن كان أكثر أهمية بحكم أنها كانت قاطرة التوسع الاقتصادي، بحيث كان عدد ضحايا المدن ولاسيما الأكثر كثافة أكبر، ومّا زاد الأمر تعقيداً وهو أن هذا الطاعون ضرب مرات عديدة، فمعدل سكان أوروبا لعام 1300م لم يتمّ تداركه ووصول إلى مستوياته إلى غاية القرن السادس عشر أو السابع عشر، فعلى سبيل المثال كان عدد سكان فلورنسا سنة 1338م حوالي 110 ألف نسمة، وفي سنة 1351م انخفض إلى ما بين 45 و50 ألف نسمة، وارتفع فقط إلى حدود 70 أو 75 ألف عام 1380م، وفي سنة 1526م بقي في حدود 70 ألف، وفي مدينة مودينا وهي بلدة صغيرة تقع شمال إيطاليا أحصت حوالي 22 ألف نسمة عام 1306م، انخفض تعدادها السكاني إل ما بين ثمانية وتسعة آلاف نسمة سنة 1482م، وفي مدينة زيورخ السويسرية لا يمتلك فيها لوبيز إحصائيات للسكان قبل الطاعون فإنّ عدد سكانها سنة 1350م كان 12375 نسمة انخفض إلى 4713 نسمة سنة 1468م، في حين أن مدينة مونبيله الفرنسية أحصت

* ومن ضمن ما قلّه الرحالة العثماني عن البنادقة: « دولة البندقية وهي البلاء الأكبر... يأتون بالطاعون الأكبر ». أوليا جلي : الرحلة إلى مصر والسودان والحبيشة، مج.1، ص.128.

(1) طافور : المصدر السابق، ص.141.

(2) يمي شوا : المرجع السابق، ص.190.

(3) السلمياني : المصدر السابق، ص.73.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

22500 سنة 1367 سنة تراجع هذا العدد إلى 5000 فقط سنة 1379م، ومما زاد الوضع تعقيدا هو الحرب الفرنسية التي كانت أكثر ضررا من وباء الطاعون، وتعتبر كتالونيا المدينة الأوروبية الوحيدة التي انتعشت تجارتها في النصف الثاني من القرن الرابع عشر، فارتفع عدد سكانها من 86895 نسمة إلى 95258 نسمة ما بين سنتي 1359م إلى 1369م غير أن عدد سكانها سجل انخفاضا إلى 60 ألف سنة 1497م⁽¹⁾.

ويظهر أن الإجراءات الاحترازية التي طبقتها بعض الدول أثرت سلبا في التجارة الدولية وطرقها، يُفيد طافور من أنه شاهد منع السلطات البيزنطية للسفن القادمة من المتوسط الدخول إلى ميناء القسطنطينية أو بيريه وهذا الإجراء الاحترازي للحد من انتشار وباء الطاعون ومحاصرته، ونظرا لخطورة هذا القرار على التجارة لجئوا إلى بناء ملجأ يبعد بمرحلتين عن القسطنطينية بحيث تُفرغ السفن هناك البضائع وتبقى لمدة شهرين ثم يُؤذن لها بدخول العاصمة⁽²⁾. فلا غرو أن يكون مرفأها من أحسن مرافئ العالم⁽³⁾. ويظهر مما سبق تباينه بخصوص وباء الطاعون انه أخطر عامل طبيعي أثر سلبا على الطرق التجارية الكبرى الرابطة بين قارات العالم القديم ولاسيما طريق الحرير.

Robert S. Lopez, *The Trade of Medieval Europe*, Vol. 2, p.386.

⁽¹⁾ أنظر:

⁽²⁾ طافور : المصدر السابق، ص.141.

⁽³⁾ جان باتيست طولو : المصدر السابق، ص.118.

د) غزوات تيمورلنك 1370 - 1405م.

إنَّ بروز حروب وغزوات تيمورلنك* في قلب آسيا الوسطى لم تك لها آثار إيجابية على المنطقة، فقد أثَّرت حروبه سلباً على الطرق التجارية البرية، فمن ضحايا غزواته طريق الحرير البري، فانتشر الخوف والرعب في قلوب السكان من تبريز شرقاً إلى دمشق غرباً والذين تملكهم فزع أكبر ممَّا وقع أيام هولاكو⁽¹⁾، ذلك أنَّه استهدف العديد من المحطات التجارية المبنوثة عبر طريق الحرير⁽²⁾، فقد سيطر على جلَّ المناطق والأقاليم التي يعبرها بدءاً من بلاد ما وراء النهر وخوارزم وخراسان وإيران والعراق وصولاً إلى بلاد الشام والروم إلى درجة أن الحجاج الشاميين والعراقيين واليمنيين، ففي سنة 804هـ/ 1401م أحجموا عن أداء فريضة الحج سنتين بعدها اتقاء لبطشه، ولتراجع أمن المسالك البرية⁽³⁾. ولا تُنكر بأن تعرض الحجاج إلى مصادرة ممتلكاتهم لا يتحملة تيمورلنك وجنوده، فقد دفعت بعض قوافل الحجيج ضريبة فادحة بسبب اختيارهم سلوك بعض الطرق الكبرى والتي لم تعد مؤمنة بسبب خروج بعضهم عن طاعة تيمورلنك⁽⁴⁾، وبتتبع حركة توسع هذا الفاتح يظهر بأن له مشروع يُشبه جنكيزخان الطامح لإخضاع العالم إلى سيطرته**.

* ولد تيمور سنة 736هـ/ 1336م في بلدة كش (تبعد عن سمرقند يوم واحد)، وقيل بأنَّه أصيب في رجله بسهم فأصبح أعرج (لنك بالأعجمية تعني أعرج، وتيمور حديد) فهو الأمير تيمور بن أمير طرغاي بن الأمير بركل ابن الأمير ايلتكيز بن قراجار نويان بن جغتاي خان ابن جنكيزخان، دامت فترة حكمه ست وثلاثين سنة استطاع أن يُخضع فيها البلاد التالية، بلاد ما وراء النهر، تركستان، خوارزم، بدخشان، الهند، خراسان، سيستان، مكران، كنج، فارس، العراق، بلاد الروم والشام، توفي سنة 1405م. وللمزيد من التفاصيل والإيضاح حول هذه الشخصية، ارجع إلى: تيمورلنك : المصدر السابق، ص. 41-45؛ ابن تغري بردي : التجوم الزاهرة، ج. 12، ص. 254-255؛ البديلي : المصدر السابق، ج. 2، ص. 53-54.

⁽¹⁾ ابن بصري : المصدر السابق، ص. 3؛ السخاوي : المصدر السابق، ج. 3، ص. 48؛ البديلي : المصدر السابق، ج. 2، ص. 64. وأنظر أيضاً: مُحَمَّد أحمد مُحَمَّد: الغزو التيموري لبلاد الشام وآثاره (803هـ/ 1400-1401م)، دار الهداية للطباعة والنشر والتوزيع،

⁽²⁾ القرماني أبو العباس أحمد بن يوسف بن أحمد بن سنان الدمشقي (ت. 1019هـ/ 1610م) : أخبار الدول وآثار الأول في التاريخ، تح. ودر. أحمد حطيط وفهمي سعد، عالم الكتب، بيروت، 1412هـ/ 1992م، مج. 2، ص. 501-505. وانظر أيضاً:

Guglielmo Heyd, *Le colonie commerciali degli Italiani in Oriente*, T.2, p.86-87.

⁽³⁾ تيمورلنك: المصدر السابق، ص. 59-61؛ الجزيري: المصدر السابق، ج. 1، ص. 419؛ فيشر : المرجع السابق، ج. 2، ص. 466.

⁽⁴⁾ أنظر: Sharaf ad-din Ali Yazdi, op. cit. , T.2, p.256.

** روى تيمورلنك عن نفسه في حوادث سنة 766هـ/ 1364م، ما يلي: «وبعد أن حررت بقوة سيفي أنحاء بلاد ما وراء النهر كافة من المغول اعتبرت أنَّه طالما ليس هناك سوى إله واحد في هذا الكون، فينبغي أن ألا يكون هناك عاهل واحد في المملكة، وتعين على جميع السكان أن يُطيعوه، ويتحتم عليه أن يقطع دابر الفتنة». تيمورلنك: المصدر السابق، ص. 105.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

وعلى ذلك قام بتدمير مدن في غاية الأهمية، ومنها تانا، وسرايا ووسترا خان وأرجنجي وأماليك⁽¹⁾، فغزواته أجبرت على تغيير خط سير الطرق البرية، فغدت حلب وأزمير إحدى المحطات المهمة لطريق الحرير، فقد ألحق أضرارا بطريق أستراخان الملائم لتجارة إيران وشمالي الهند⁽²⁾، وأطلق العنان لجيشه في تخريب موطن أجداده بلاد الميغول⁽³⁾، فاستهدف تبريز سنة 789هـ/1387م⁽⁴⁾، وغيرها من مدن أخرى ضمن الصراع الدائر بينه وبين خصومه الذين نهبوا مدينة بلخ⁽⁵⁾، هذا ووجد المبعوثون الكنسيون صعوبة في مواصلة أنشطتهم التبشيرية في عهد تيمور نظرا لاضطراب الذي حلّ بأجزاء واسعة في قلب قارة آسيا⁽⁶⁾.

وأفاد الرحالة كلافيجو من خطر اللصوص وقطاع الطرق الذين أصبحوا يستهدفون المسافرين ليقوموا بنهبهم، فلم يسلم حتى القائمين على بعض القلاع من خطرهم على الرغم من دفعهم الجزية لتيمولنك، فكانت المرأة القائمة على هذه القلعة تقوم بتقديم الطعام وتوفير المبيت والخيول للسفراء العابرين حولها⁽⁷⁾. وأصبحت بعض المحطات التجارية المبنوثة في دولة تركستان وبخارى وبلخ معرضة للتهديد والتخريب بين الفينة والأخرى من طرف الأمراء المحليين⁽⁸⁾. وبقيت على هذا الحال إلى غاية الربع الأول من القرن العاشر الهجري/السادس عشر الميلادي⁽⁹⁾.

ومع مطلع القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي وفي سنة 803/1400م سيطرت جيوش تيمورلنك على المنطقة الممتدة من قلعة سيواس* إلى بلاد الشام وحل بها خراب إلى درجة أن قبور الموتى (قبر

(1) تغري بردي : المنهل الصافي، ج.2، ص.140-141؛ سليمان حزين : المرجع السابق ، ص.221.

(2) أنظر: Auteur anonyme, *Voyages historiques et géographiques dans les pays situés entre la Mer noire et la Mer caspienne : Des détails nouveaux sur les peuples qui les habitent, des observations relatives à la topographie ancienne et moderne de cette contrée, un vocabulaire des dialectes du Caucase et deux grandes cartes géographiques suivis D'un Voyage en Crimée et dans les parties méridionales de l'Empire Russe*, L'an vi de la république, Paris, 1798, p.10.

(3) البديسي : المصدر السابق، ج.2، ص.59-60.

(4) ابن صصري : المصدر السابق، ص.2. وأشار البديسي أنه منذ سنة 758هـ/1358م لم تعرف تبريز حياة الاستقرار وبدأت تتأثر سلبا بالحروب والمعارك الدائرة حولها، المصدر السابق، ج.2، ص.48-49.

(5) تيمورلنك: المصدر السابق، ص.138.

(6) أنظر: R . P. op. cit., p.97. Peter C. perdue, op. cit., p.52.

Michel,

Clavijo, op. cit., p.81.

(7) أنظر:

(8) البديسي : نفس المصدر، ج.2، ص.83 و102.

(9) نفسه، ج.2، ص.116.

* يُفيد المؤرخ العثماني حاجي خليفة من أن تيمورلنك دمر قلعة سيواس سنة 803هـ/1401م، واستولى عليها وهدمها، وقتل فيها أربعة آلاف نسمة، ثم استولى على ملبطه ثم اتجه صوب الجنوب فاحتل حلب وأخضع بلاد الشام وأسرة الجلاليين الحاكمة في العراق ثم رجع إلى بلاده، حاجي خليفة

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

يزيد بن معاوية) نُبشت، وفي السنة الموالية توجه السلطان العثماني ايلدرم بايزيد لمواجهة جيش تمورلنك* غير أنه فشل في مسعاه ووقع أسيرا عند تيمورلنك* يوم 19 من شهر ذي الحجة 804هـ/ 1401م ثم شرع تيمورلنك في إعادة إحياء الإمارات الأناضول كإمارة أوغلي وقرمان وكرميان وغيرها من الإمارات الأخرى⁽¹⁾.

وعلى الرغم من الملح والجزع الذي سببه تيمورلنك في أقطار شاسعة من قارة آسيا فإنه استطاع فرض بعض الأمن الجزئي في المناطق التي بسط سيطرته عليها، فوضع حدا لقطاع الطرق في بلاد ما وراء النهر⁽²⁾، وتمكن من إعادة الروح لبعض مقاطع ومراحل طريق الحرير ولاسيما قرب قاعدته سمرقند**، والتي سعى جاهدا للرفع من شأنها ومكانتها، ومن الحواضر المهمة الواقعة عبر طريق الحرير والتي سعى إلى إحيائها، توجد: طقشند التي انضم أمراؤها طوعا إلى تيمورلنك وجعل منها عاصمة شتوية لدولته، كما سعى أيضا إلى إعمار بلخ التي نهبها أعداؤه⁽³⁾، كما كانت له جهود أخرى في إحياء مسقط رأسه مدينة كش، وشرع في سنة 806هـ/ 1404م أيضا في عمارة مدينة بيلغان أران المعروفة ببيلقان⁽⁴⁾.

كما كُتبت له حسنة أخرى تمثلت في بناء على ما رواه المؤرخ شرف الدين علي يزدي (ت. 1454م)، فقد اشتكى التجار والمسافرون من اللصوص وقطاع الطرق الذين تحصنوا بتكريت، فقد نهبوا العديد من القوافل المتجهة من العراق باتجاه سوريا ومصر، فجَهَّز العدة لوضع حدٍّ لهؤلاء اللصوص، ونجح في هذا المسعى⁽⁵⁾. إلا أنَّ سياسته الإصلاحية لم تؤت أكلها في مجال الارتقاء بطريق الحرير والعودة به إلى عهده الذهبي***.

مصطفى بن عبد الله (ت. 1067هـ/ 1656م): فذلِكَ أقوال الأخيار في علم التاريخ والأخبار (فذلِكَ التواريخ) أو تاريخ ملوك آل عثمان، تر. وت. وتق. سيد محمد السيد، نُشر إلكترونيا. ص. 165.

(1) البديسي : المصدر السابق، ج. 2، ص. 64. وانظر أيضا: Clavijo, op. cit., p. 76.

(2) تيمورلنك: المصدر السابق، ص. 138.

(3) نفسه، ص. 131-138.

(4) البديسي : المصدر السابق، ج. 2، ص. 57 و 66.

(5) أنظر: Sharaf ad-din Ali Yazdi, op. cit., T.2, p.241-242.

* لقي تيمورلنك عرض من لدن حاكم القسطنطينية وكذا الجنويين المقيمين في بيرّا بتزوده بالمعدات البحرية كالقوارب والرجال وحتى المال والعمل على إعاقة انتقال الجيش العثماني من جهة أوروبا إلى الشرق، غير أنَّ تيمورلنك لم يلتفت إلى عرضهم هذا، فشن هجوما خاطفا فبحكم ذكائه وخبرته بالحروب، فسار بسرعة انطلاقا من إيران. وقد أخلف الجنويون بوعودهم، فسمحوا للجيش العثماني العبور من الجهة الغربية المراقبة قرب القسطنطينية إلى الجهة الشرقية لمواجهة جحافل تيمورلنك، بل وساعدوا الجيش العثماني الفرار من أرض المعركة، وهو ما أثار حفيظة التيمورلنك، فهدموا عدة كنائس ومعابد التّصاوي التي شاهدها كلافيجو عبر الطريق الممتد من طرابزون إلى تبريز. للمزيد من الشّرح حول هذا الموضوع، أنظر:

Clavijo, op. cit., p. 76-78.

** صرح تيمورلنك من أنّه اتخذ سمرقند عاصمة للملكة، كما شيد فيها مسجدا كبيرا، وخانقاه (ربط)، وكذا بيوت خاصّة بالدراويش. تيمورلنك : المصدر السابق، ص. 157-158؛ وانظر أيضا: عريشاه : المصدر السابق، ص. 20.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

الواقع أن الإصلاحات التي باشرها تيمورلنك لم تصل إلى حد النجاح الذي حققه أسلافه المغول العظام والإيلخانيين، فلم تجلب خطواته هذه إلا فئة قليلة من الأوروبيين غالبيتهم دبلوماسيين ومبعوثين، ومن هؤلاء يُوجد: الرحالة الإسباني كلافيجو الذي وصل إلى سمرقند انطلاقاً من طرايزون، وصادف بعض المنشآت التجارية كالحانات في حالة جيّدة⁽¹⁾، وأشار كلافيجو أيضاً أثناء سفارته إلى سمرقند أنه وجد بها مجموعة من السفراء في حاضرة خوي Khoy عاصمة إقليم أذربيجان والتي أصبح لها شأن كبير في مجال التجارة بين إيران وبلاد الأناضول مع مطلع القرن الخامس عشر الميلادي، كما أبصر بها سفيرا مصريا مبعوث من لدن السلطان المملوكي ابن الظاهر برقوق (801-808هـ/1399-1405م) محملاً بالهدايا الثمينة، ومنها: عشرين حصان وخمسة عشر جملاً محملاً بأنفس الهدايا، كما التقى بمجموعة من سفراء آخرين ينحدرون من عدّة جنسيات غادروا خوي في 8 جوان من سنة 1404م باتجاه حاضرة تيمورلنك سمرقند⁽²⁾.

وما يُفهم من الرحالة البندقي نيكولو دي كونتي Nicolo de Conti (ت. 1469) خلافا لما أورده كلافيجو الذي قصد بلاط تيمورلنك انطلاقاً من الإسكندرية وليس من سواحل البحر الأسود* كما جرت عليه عادة رحالة أوروبا خلال القرنين الثالث عشر والرابع عشر الميلاديين ومكث عنده سنة ويذكر بأنّه لما انتهى أمر تيمورلنك زادت الأوضاع الأمنية تعقيدا مقارنة أثناء وجوده**، الأمر الذي اضطرّ بالبندقي أن يمكث أربعين سنة كاملة في الهند ليجمع ثروة ويرجع بها إلى موطنه فاستحى أن يعود وهو فقير***.

*** وعلى الرغم من محاولات الإصلاح التي قام بها تيمور الذي قال في شأنه بارتولد : « كان نشاطه في الإصلاح عظيما كنشاطه في التخريب ». في سبيل إحياء المدن والعمائر التي أصابها الخراب إلا أنّ مساعيه لم تكن موفقة في إحياء طريق التجاري وإعادة روح النشاط التجاري والاقتصادي. فدلته التي لم تعمر سوى ثلث القرن سرعان ما اضمحلت فجأة بعد وفاته. بارتولد: تاريخ الحضارة الإسلامية، ص. 104.

(1) أنظر: Clavijo, op. cit., p.89-90.

(2) أنظر: Ibid., p. 86-90.

* أشار كلافيجو إلى المضايقات التي طالت الأوروبيين في سواحل البحر الأسود في الفترة التي مكث فيها هناك والمحددة في شهر نوفمبر من سنة 1403م، غير أنّه أشاد من أن الأتراك وفروا له الخيول بحكم أنّه سفير. أنظر: Ibid, op. cit., p.53.

** يعود سرّ تضارب سرد الواقع بين نيكولو ديك كونتي وكلافيجو وهو أن الأول سافر إلى آسيا على أساس أنّه تاجر يبتغي من وراء رحلته جمع المال بواسطة البيع والشراء وقد تأثرت التجارة بما تأثر في الوضع العام بسبب الغزوات المغولية، فرحلته تأثرت بالركود التجاري وقلة سالكي الطريق، في حين أن كلافيجو كان سفيرا ولم يضطر إلى البيع والشراء، وقد مُهدت له الطرقات والحانات والمراكب تمهيدا، لذا فإنّ القارئ لرحلته يأخذ انطباع من أن الوضع العام في المناطق التي سلكها طريق الحرير كانت جيّدة، لذا فالرحلة التي كتبها التاجر أكثر دقة ووضوحا وشمولية لهذه الدراسة من الرحلة التي كتبها السفير الذي هيئت له كلّ المرافق.

*** اعتمدت في هذا الموضوع على رحلة طافور بدل رحلة نيكولو دي كونتي لأنه لم يُشر إلى هذه الواقعة وغيرها من الأحداث التي تأتي في هذه الدراسة، والسبب في ذلك - في حدود علمي - وهو أنّه قص رحلته على طافور بطبيب خاطر ومن باب إسداء النصيحة لما التقى به في مصر. غير أنّ رحلته التي كُتبت ثم نُشرت إنّما كانت بأمر من البابا الذي اشترط عليه قص رحلته لينال غفران البابا. طافور : المصدر السابق، ص. 79؛ وانظر أيضا : Angelo de Gubernatis, op. cit., p.9.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

ينبغي أن يُشار إلى أن العلاقات الصينية التيمورية لم تكن على وئام، فقد ورد أن الإمبراطور الصيني وصلته جزية مزورة من لدن تيمورلنك بين عامي 1389-1394م من العاصمة سمرقند تحمل هدايا إلى الإمبراطور الصيني الذي رأى في هذه البادرة اعتراف ضمني بتفوق إمبراطور مينغ، وبموجب هذه الهدية أعاد الصينيون مئات التُّجَّار إلى موطنهم بمسمرقند والذين تمَّ الاستيلاء عليهم من قبل أثناء ممارستهم لأنشطتهم التجارية في الطريق الممتد بين الصين وآسيا الوسطى، وفي سنة 1397م أرسل إمبراطور الصين إلى تيمورلنك 1500 رجل برئاسة فون آن والكونو ليو وي Fu An & Eunuch Liu Wei للتعبير على الامتنان والولاء الذي أبداه تيمورلنك، فغضب هذا الأخير من رئيس الوفد الذي خاطبه على أساس أنه تابع لإمبراطور الصين، ثمَّ احتجز الوفد الصيني غير أنَّ الإمبراطور الصيني توفي وقامت حرب أهلية هناك بين عامي 1399-1402م، فركز الصينيون على أحداثهم الداخليَّة، وأمام هذا السَّكوت الصيني بدأ تيمورلنك يُفكر في غزو الصين سنة 1404م وجهَّز جيشاً قُدِّر قوامه 200 ألف مقاتل في أترار غير أنَّ أخبار هذا الاستعداد لم تصل إلى الصين، إلا في شهر مارس من سنة 1405م، فقد انشغلوا بالأحداث الداخليَّة عن مصير وفدهم المحتجز، ولما وصلت أخبار زحف تيمورلنك تمَّ إصدار قرارات صارمة للتصدي لهذا الهجوم، غير أنَّه من حسن حظ الصينيين أن تيمور توفي بشهر قبل سماعهم نبأ الإجهاز عليهم، أي في 8 فيفري 1405م، وإلا فإنَّ دفاعاتهم ولاسيما في الشَّمال الغربي لم تكن جاهزة لصدم هجوم جيش تيمورلنك¹.

فمشروع غزو الصين فشل بوفاة تيمورلنك⁽²⁾، وخلاصة ذلك أنَّه أمر جنوده أن يأخذوا العدة لمدة أربع سنوات وجهَّز الجيوش أتمَّ تجهيز إلى درجة أنَّه سَخَّر خمسمائة عجل لحمل أغراض ومتاع الجيش، فخرج من قاعدته سمرقند⁽³⁾ في نهاية الصَّيف وبداية الخريف إلى أن وصل إلى أوترار، فباغته برد شديد إلى درجة أنَّه قطع نهر سيحون وهو جامد، ومَّا زاد وضعيته تعقيدا زحف قواته في الثَّلج مع الرِّيح فمات معظم من كان معه من جند ودواب⁽⁴⁾، وبهلاكه رجع العراقيون إلى أداء فريضة الحجِّ وتأخر الشاميون إلى غاية سنة 812هـ / 1410م⁽⁵⁾، ولئن استطاع تيمورلنك توفير بعض الأمن في الحواضر والبوادي، فبوفاته زادت أحوال الطُّرق سوءاً، فقد استفحل خطر اللصوص والعربان والذين أثاروا حالة الرَّعب في بلاد الشَّام وغيرها من المناطق التي خضعت لسلطة تيمورلنك بصفة مباشرة أو دونهَا⁽⁶⁾.

¹ أنظر: Hok-Lam Chan, op. cit., Vol. 7, Part 1, p. 258-259.

⁽²⁾ ابن تغري بردي : النجوم الزاهرة، ج.12، ص.270.

⁽³⁾ تيمورلنك : المصدر السَّابق، ص.38.

⁽⁴⁾ ابن تغري بردي : نفس المصدر، ج.13، ص.160-161؛ البديلي : المصدر السَّابق، ج.2، ص.66.

⁽⁵⁾ الجزيري : المصدر السَّابق، ج.1، ص.431.

René Grousset, *L'empire des steppes*, p.569.

⁽⁶⁾ ابن صصري : المصدر السَّابق، ص.26؛ وانظر أيضا:

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

وبقيت المسالك البرية العابرة لآسيا الوسطى تترنح بين حالي السلم والخوف، فقد أكد البدليسي أنه في سنة 820هـ/1418م أن الميرزا شاهرخ (تشاه رخ) انتقل من هرة إلى مرقد علي بن موسى الرضا فذهب في سلام ورجع في سلام، وازدهرت بعض الحواضر في إقليم خراسان كمرو التي لم تستف من كبوتها بسبب الغزو المغولي إلا في عهد الأمير الميرزا شاهرخ الذي أعطى أوامره في سنة 812هـ/1409م بإعادتها إلى مجدها الأول (كما كانت قبل الغزو المغولي) وحقق نجاحا نسبيا في هذا المسعى⁽¹⁾. كما كانت له جهود في بسط الأمن في المناطق التي سيطر عليها وضيق على اللصوص⁽²⁾. وأفاد الرحالة الألماني جوهان شيلتبرجر Johann Schiltberger (ت. 1440م) بأن أمير تبريز بحوزته ثروة مالية كبيرة متأتية من التجارة أكثر ما يمتلكه أي ملك في الغرب الأوروبي، فالعديد من التجار يفيدون إليه⁽³⁾، وهو ما يؤكد بأن بعض المسالك البرية عرفت فترات من الهدوء. ويؤكد الرحالة الفارسي عبد الرزاق سفير الشاه رخ الأوضاع الأمنية المضطربة في آسيا الوسطى (صحراء كرمان وسجستان وغيرها من المناطق المحيطة بمدينة دامغان Damghan خلال الفاتح من شهر رمضان سنة 845هـ/ 13 جانفي 1442م ولاحظ بيوتا مهجورة وأكد بأن هذه المناطق تشكّل خطرا كبيرا على المسافرين⁽⁴⁾).

ومهما يكن من أمر، فإن سقوط القوى المغولية شكّل بداية نهاية نفوذ التجار الأوروبيين في فضاء طريق الحرير، فقد كانوا محل ثقة وتبجيل من لدن الإيلخانيين⁽⁵⁾، غير أن الأمراء المحليين في إيران بعد سقوط حكم الإيلخانيين مارسوا مضايقات بحق التجار الأوروبيين وصل إلى درجة منعهم من مزاوله النشاط التجاري في بعض المدن الإستراتيجية كما أفاد بذلك الرحالة جوهان شيلتبرجر⁽⁶⁾.

(1) البدليسي : المصدر السابق، ج.2، ص.67-70؛ وانظر أيضا: René Grousset, *L'empire des steppes*, p.571.

(2) أنظر: M. Deguignes, op. cit., Vol.4, p.15.

(3) أنظر: Johann Schiltberger, *the bondage and travels of Johann Schiltberger, in Europe, Asia, Africa*, Tr. J. Buchan Telfer, R. N., printed for the Hakluyt society, London, 1879, p.44.

(4) أنظر: Abd -Er-Razzak, *Narrative of the Journy of Abd -Er-Razzak*, In India in the Fifteenth Century being a Collections of Narratives of Voyages to India in the century preceding the Portuguese Discovery of the Cape of Good Hope from Latin, Persian, and Italian Sources, ed. & int. by R. H. Major, Esq., F.S.A., Hakluyt Society, London, 1857. P.

(5) أنظر: Unknown, *Book of the Knowledge of all the Kingdoms*, p.54.

(6) أنظر: Johann Schiltberger, op. cit., p.45.

هـ) استهداف العثمانيين لطريق الحرير في الشرق الأدنى (سواحل البحر الأسود).

الواقع أن تأسيس الإمارة العثمانية (698-918هـ/1299-1512)^{*} في آسيا صغرى مع مطلع القرن الثامن الهجري/ الرابع عشر ميلادي كان له أثر بارز على مجريات الأحداث الإقليمية والدولية بحكم الموقع الاستراتيجي لهذه المنطقة التي تُشرف على أجزاء ومقاطع مهمة من طريق الحرير، والملاحظ أن القوة التي وصل إليها العثمانيون مع نهاية القرن الثامن الهجري/ الرابع عشر ميلادي وبداية القرن الذي يليه لم يكن في مصلحة تجار أوروبا خاصة الجمهوريات الإيطالية وعلى رأسهم البنادقة ذلك أن العثمانيين عمدوا إلى استهداف تجارتهم عبر غلق الممرات والمضائق على مستوى البحر الأسود⁽¹⁾.

ففي منتصف القرن الرابع عشر شن مجموعة من قراصنة^{**} الأتراك العثمانيين هجوما خاطفا بقيادة التشلابي le Tchelebi على اثني عشرة سفينة أوروبية التي تمخر عباب البحر الأسود وسببوا بذلك أضرارا جمة بمصالح جمهوريتي البندقية وجنوة وكذا بيزنطة⁽²⁾، وهذا ما جعل طريق الحرير يتعرض للتضييق^{***} من طرف العثمانيين⁽³⁾.

تجدر الإشارة إلى أنّ حدة المنافسة بين البنادقة و الجنويين تراجعت في النصف الثاني من القرن الرابع عشر في الشرق بسبب انشغال هذه الأخيرة بالثورات الداخليّة حتّى أطل عليهم خطر محقق على تجارتها ومصالحها في

* الإطار الزمني المحدد أعلاه يُوضح الفترة التي كان فيها العثمانيون عبارة عن إمارة.

(1) مفيد الزيدي: موسوعة التاريخ الإسلامي، العصر العثماني، دار أسامة، 2009، ص. 22-23؛ باسم حمزة عباس : سياسة إيران العسكرية والمذهبية والداخلية وأثرها على السياسة الخارجية في عهد الشاه إسماعيل الصفوي (1501-1524م)، في مجلة دراسات إيرانية، العدد 10 و11، طهران، ص. 81؛ إدهم إدم وآخرون: المرجع السابق، ص. 76-77.

** الواقع أن البحر الأسود وسواحله وموانئه لم تتعرض للقراصنة العثمانيين فقط بل كان للروس أعمالا مشابهاة لهم أيضا، وفي هذا الخصوص، أورد الرحالة العثماني جلبي طائفة من الروس تُعرف بالقزاق التي تخضع لحكم الروس بمسكو أحيانا، ولحكم خان التتار أحيانا أخرى، فكثيرا ما يشقون عصا الطاعة على هؤلاء وعلى أولئك، فيشنون غارات متتالية على سواحل البحر الأسود ممتطين بخمسائة سفينة، أوليا جلبي : الرحلة إلى مصر والسودان والحبشة، مج. 1، ص. 135.

(2) أنظر: Mévil Sant Marine, *La Mer Noir au moyen Age Caffa et Les colonies Génoises de la Crimée*, Palais Royal, Paris, 1856. P. 11.

*** لا ينبغي أن لا يُفهم من هذه الحادثة أن مصالح القوى التجارية الأوروبية وعلى رأسها جنوة والبندقية تعطلت نهائيا في البحر الأسود عقب هذه الكارثة، وقد لاحظ كلايفيو أن الجنويين شيدوا قلاع في منتهى الزوعة قرب طرابيزون شاهدها يوم 11 أبريل من سنة 1404م، فالتفنن التجارية والحربية لهاتين الجمهوريتين بقيتا تشقان أمواج البحر الأسود مع مطلع القرن 15م. أنظر : Clavijo, op. cit., p.53-60.

(3) أنظر: Clive Day, op. cit., p.86. Timothy May, op. cit., p.129.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

سواحل البحر الأسود وأراضي الإمبراطورية البيزنطية، وعلى الرغم من مسارعة البنادقة إلى مدارة العثمانيين في سبيل الحفاظ على مصالحهم في الشرق إلا أنَّ العلاقات ساءت بين الطرفين مما أثار سلبيًا على مصالح التجارة لجمهورية البندقية⁽¹⁾.

أثار استهداف الأتراك العثمانيين لطريق الحرير البري في مناطق نفوذهم (آسيا الصغرى والبحر الأسود) جدلاً كبيراً بين المؤرخين، فتعددت بذلك التساؤلات والآراء حول نية وحقيقة العثمانيين وراء تقويضهم للطرق التجارية البرية منها والبحرية المارة عبر آسيا الصغرى والبحر الأسود، ويمكن تلخيص هذه النظريات والآراء في النقاط التالية: هل هذا الاستهداف كان من أجل الاستهداف؟ أم أن استهدافه كان بغرض تحقيق مصالح ودفع المضار عن الإمارة العثمانية الفتية؟.

الرأي الأول: يذهب إلى أن سبب إجهاز العثمانيين على تجار أوروبا من خلال تدمير الأسواق والمراكز التجارية المبنية على طول طريق الحرير المار بالأراضي العثمانية هو تخلفهم وبعدهم عن روح الحضارة باعتبارهم منحدرين من الرعاة الآسيويين المتخلفين مقارنة بالجنس الأوروبي المتحضر، أي أن استهدافهم الطرق والمراكز التجارية من أجل الاستهداف، فقد وصف الرحالة طافور حكام الأتراك بأنهم قساة وغلاظ القلوب بخلاف عامة الناس فقد أشاد بطبيعتهم وحسن أخلاقهم⁽²⁾. وحذا حذوه الرحالة والمغامر الإيطالي كاترينو زينو المعاصر لمجريات فتح القسطنطينية Caterino Zeno الذي حمل بدوره العثمانيين مسؤولية انسداد الطرق في منطقة آسيا الصغرى وسواحل البحر الأسود⁽³⁾.

ويذهب هايد إلى أبعد من ذلك فيزعم أنه من أسباب خمول طريق الحرير البري في منتصف القرن الثامن الهجري/ الرابع عشر ميلادي هو دخول قبائل الترك في الإسلام مما جعلهم يتأثرون بالعصبية فأصبح المبشرون النصرانيون يخافون على أنفسهم من بطش المسلمين، بينما التجار الأوروبيون وإن لم يملكهم الخوف على حياتهم بين المسلمين إلا أنهم أصبحوا غير مرحب بهم من لدن القبائل التركية التي دخلت إلى الإسلام، وقبل دخولهم في هذا الدين (الإسلام) فإنَّ الأوروبيين لم يجدوا صعوبة في الولوج إلى فضاء آسيا الوسطى⁽⁴⁾.

ويُفيد الباحث البلجيكي المتخصص في التاريخ الاقتصادي هرمن فان در في Herman Van Der Wee, من أن الصراع المغولي العثماني خلال القرن الثالث عشر الميلادي أثار سلبيًا على الطرق التجارية البرية

(1) شارل ديل: المرجع السابق، ص. 134. وأنظر أيضا:

Alethea Wiel, *The Navy of Venice*, Dutton & Company, New York, 1910, p. 211-213.

(2) طافور: المصدر السابق، ص. 129.

(3) أنظر: Caterino Zeno, *travels in Persia*, in A narrative of Italian travels in Persia in the fifteenth and sixteenth centuries, trans. Charles Grey, the Hakluyt society, London, 1873. P.27.

(4) هايد: المرجع السابق، ج. 3، ص. 384-383.

A Chronicle of the Carmelites in Persia and the Papal mission, vol . 1, p.11.

وانظر أيضا:

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

انطلاقاً من آسيا الوسطى إلى الأراضي البيزنطية، ثم ما لبثت أن شُلت بطريقة كارثية في القرن الرابع عشر⁽¹⁾. فألقى باللوم على انسداد طريق الحرير البري في شطره الرابط بين آسيا الوسطى وبيزنطة على المغول والعثمانيين على السواء. غير أنه حمل العثمانيين في موضع آخر المسؤولية الكاملة لانغلاق الطرق البرية عندما استولوا على القسطنطينية⁽²⁾.

الرأي الثاني: يرى بأن العثمانيين أرادوا الانتقام من القوى التجارية الأوروبية ولاسيما البنادقة منهم والذين سعوا جاهدين إلى تأليب الأوروبيين على العثمانيين لما أدركوا بأن تجارتهم أصبحت مهددة بسبب التوسعات والغزوات التي باشرها العثمانيون في آسيا الصغرى والبحر الأسود، فشكّلت قوة صليبية مكونة من بابا روما يوحنا الثاني والعشرون (1316-1333) والإمبراطور البيزنطي أندريكوس الثالث (1328-1341م) والملك الفرنسي فيليب السادس (1328-1350) بالإضافة إلى ملك جزيرة رودس، وفي سبيل تنفيذ هذا المخطط فإن الدولة السالفة الذكر حاولت في 11 جانفي 1333م القيام بحلف مشترك بقيادة فيليب السادس لاستهداف الدولة العثمانية وتوسعاتها في المنطقة إلا أن وفاة البابا حال دون تجسيد هذا المخطط على أرض الواقع⁽³⁾. والحقيقة تؤكد بأن العثمانيين أدركوا حقيقة البنادقة واقتصادهم القائم على التجارة مع المسلمين بالأساس وأنهم يكونون العداوة للمسلمين ولا يُظهرونها كبقية الفرنج، وأنه متى سنحت لهم الفرصة بالهجوم على سفن وقوافل المسلمين فلا يترددون في ذلك ما دام أنهم متيقنون بأن مجريات الحرب تكون في صالحهم⁽⁴⁾. فقد أشيع عنهم بأنهم يفضلون الكسب على الشرف⁽⁵⁾.

الرأي الثالث: يُدافع عن العثمانيين في موضوع استهدافهم للطرق التجارية بين آسيا الصغرى والقوى الأوروبية الغربية من منتصف القرن 8هـ/14م وحصلوا أسباب عزوف وانحسار التجارة في الطرق العابرة للدولة العثمانية هو انتشار وباء الطاعون الذي حلّ بالبحر الأسود والمناطق المحيطة به، وقد ترتب عنه خسائر مادية وبشرية مروعة. ومن الذين ذهبوا إلى هذا الاتجاه هما الباحثان د. أحمد آق كونداز ود. سعيد أوزتورك⁽⁶⁾. ومما يُدعم هذا القول وهو أن العثمانيين قدّموا امتيازات تجارية لتجار أوروبا للولوج إلى البحر الأسود الذي غدا تحت سيطرتهم

(1) أنظر: Herman Van Der Wee, op. cit., p.16.

(2) أنظر: Ibid, p.17.

(3) رائد سامي حميد الدّوري : دوافع التوجهات العثمانية نحو أوروبا الشرقية 1299-1358م، دراسة تاريخية، في مجلة جامعة سامراء، المجلد التاسع، العدد 32، السنة التاسعة، جانفي 2013، ص.347.

(4) حاجي خليفة : تحفة الكبار في أسفار البحار، تر. وتحرر. محمد حرب وتسليم حرب، دار البشير للثقافة والعلوم، القاهرة، 1438هـ/2017م، ص.111.

(5) طافور : المصدر السابق، ص.157.

(6) الدولة العثمانية المجهولة، وقف البحوث العثمانية، اسطنبول، 2008، ص.696.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

كاملا خاصة منذ فتح القسطنطينية، ومن ذلك فإنَّ تجار جنوة وعلى الرغم من أن العثمانيين استهدفوا سفينتهم المحملة بالبضائع والسلع قادمة من البحر الأسود باتجاه إيطاليا إلا أنَّ العلاقات التجارية والدبلوماسية لم تنقطع جراء هذه الواقعة خاصة بعد أن قدّم العثمانيون اعتذارهم للجنويين ووعدوهم بالتعويض وحرص الجنويون تمام الحرص على المحافظة على الطرق البرية المارة عبر الأناضول باتجاه سواحل البحر الأسود⁽¹⁾. فلم يتأخروا في تقديم يد المساعدة للعثمانيين أثناء حروبهم ومعاركهم ضد أعدائهم، فقد أثبتت الحوليات المسيحية من أن السلطان العثماني مراد الأول عقد اتفاقية مع الجنويين لنقل أبناء قبيلته من الساحل الآسيوي بواسطة مراكبهم البحرية⁽²⁾. وأفاد المؤرخ باربارو من أن الجنويين تعاونوا مع العثمانيين في فتحهم للقسطنطينية بحيث أطلعوهم على خبايا وأسرار الأوروبيين⁽³⁾.

ومّا يدل أيضا على أن فكرة استهداف العثمانيين للتجارة وطرقها وقوافلها حجة داحضة ما رواه المؤرخ نيقولو أنه يوم 24 أبريل 1453م وصلت سفينة قادمة من طرابزون محملة بالسلع كالقطن والصوف بلغت حمولتها 500 botte⁽⁴⁾، وشد انتباه الرحالة الأندلسي عبد الله بن الصباح حين اتجه من بلاد الشام صوب القسطنطينية رفقة قافلة تجارية ولم يُشر من أنه تعرض هو ورفقاؤه إلى أي اعتداء عثماني بل روى العكس، من أنه مكث بهذه المدينة أربعة سنين وشاهد الزواج التجاري، وأفاد من أن السلطان مراد نصب قاضيا مُسلما للحكم بين تجار اليونان النصارى والتجار المسلمين بحكم أن المدينة كبيرة تضم أكثر من ألف تاجر من كُلِّ الأطياف والملل والتحل⁽⁵⁾. وهذا ما ينفي الادعاء الذي روجه بعض المستشرقين عن الدور السلبي للعثمانيين في مجال استهداف التجارة وطرقها*.

الرأي الرابع: يلتمس العذر للسلطين والأمراء العثمانيين لما تركوا الجانب التجاري جانبا واهتموا بما هو أجدر

(1) كات فليت : التجارة بين أوروبا والبلدان الإسلامية في ظلّ الدولة العثمانية، تر. أين الأرمنازي، مكتبة العبيكان، الرياض، 1425هـ/2004م، ص. 31-32. وانظر أيضا: أنظر: Jacopo Virgilio, op. cit., p.52.

(2) أنظر: *A Chronicle of the Carmelites in Persia and the Papal mission*, vol . 1, p.11.

(3) نيقولو باربارو (ت.1494م) : الفتح الإسلامي للقسطنطينية - يوميات الحصار العثماني 1453م-، تر. وتع. ودر. حاتم عبد الرحمن الطحاوي، عين للدراسات والبحوث الانسانية والاجتماعية، القاهرة، 2002، ص. 135-141.

(4) نيقولو باربارو : نفس المصدر، ص. 134.

(5) المصدر السابق، ص. 219-220.

* ينبغي التنويه أن بعض المستشرقين وثّق العثمانيين حقهم في المجال الحضاري، فهذا توماس أرنولد أنصف العثمانيين ولاسيما الحكام الأوائل منهم، فقد اعترف بانتعاش النشاط الاقتصادي في الأناضول بحيث تمتع السكان والزعماء المسيحيين بفترة رخاء وحرية وازدهار أفضل بكثير من المسيحيين الآخرين القابعين تحكم الحكام المسيحيين المعاصرين لهم، ويؤكد أرنولد بأنَّ اهتمام العثمانيين بالطرق لا يقل عن اهتمام الرومان بها، وحتى الملاحه البحرية عرفت انفتاحا خلال العهد العثماني أفضل من العهد البيزنطي فقد أرغم السلاطين قادة بعض الدول المطلة على البحر بفتح العديد من الموانئ للتجار حتى البيزنطيين التي أغلقت من قبل في وجه الحركة التجارية، وهذه الإجراءات والجهود العثمانية انعكس إيجابا على حيوية بعض المدن كمدينة نيقية التي استسلمت للعثمانيين سنة 1330م فتأثرت إيجابا بعد خضوعها للعثمانيين. المرجع السابق، ص. 135.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

بالاهتمام به ألا وهو المجال العسكري بحكم أن الإمارة كانت في طور التكوين، فلا يُنكرون بأن الأتراك فعلا ضيقوا على تجار أوروبا من خلال عرقلة ارتيادهم للطرق العابرة لأراضيهم خشية كونهم جواسيس يعملون لصالح القوى الأوروبية المعادية للعثمانيين، على غرار البيزنطيين والفرنسيين والانجليز⁽¹⁾.

وفي هذا المقام أورد المؤرخ العثماني حاجي خليفة أن السلطان سليمان خان ابن سليم المعروف بسليمان القانوني (1520-1566) يوم وفاة أبيه وتنصيبه على رأس الخلافة في اليوم المصادف لـ 11 شوال 926هـ/ 25 سبتمبر 1520م أمر برد كل أموال وممتلكات التجار التي صادرها أبوه من قبل والذي منع على تجار الأتراك التعامل مع الفرنج خشية أن ينقلوا إليهم شيئا من المعدات العسكرية، ولما تراخوا عن تطبيق قراراته صادر أموالهم ودونها في دفتر خاص، فعمل السلطان سليمان على إرجاع كل تلك الأموال المصادرة⁽²⁾. ومن خلال هذا النص يتضح من أن الأمراء العثمانيين ضيقوا حقا على النشاط التجاري في مناطق نفوذهم بغية عرقلة وصول أي سلع قد تخدم الجانب العسكري لخصومهم الأوروبيين ولا يتأتى ذلك إلا عن طريق غلق المنافذ والمعابر البرية والبحرية التي تسلكها التجارة.

ومهما يكن من أمر فإن العثمانيين يتحملون جزءا من مسؤولية تراجع طريق الحرير البري كشران التواصل التجاري بين آسيا وأوروبا، إذ أن توجه الدولة كان مهتما بالجانب الغربي من دولتهم، ولم تول عناية بالشرق إلا دفاعا عن حدودها ومصالحها هناك⁽³⁾. دل على ذلك إخضاعها لمناطق ومدن حيوية بالنسبة لطريق الحرير غير أنهم سرعان ما تخلوا عنها بحكم أن الغرب أهم عندهم بالنسبة للشرق⁽⁴⁾.

فخلاصة القول، أن سيطرة العثمانيين على القسطنطينية أحدث أثرا عميقا في تحديد مسار العلاقات الدولية، فقد تحوّل العثمانيون إلى قوة عالمية وأهت بذلك المراكز التجارية الجنوبية والبندقية في سواحل البحر الأسود وذبلت بعد ذلك تجارة كل من: منطقة القوقاز، بلاد فارس، ثم بلاد الشام، وتعطل بذلك الطريق الشمالي، فأصبحت تجارة الشرق والغرب تمر عبر تركيا، وهو ما شجع الأوروبيين الغربيين للبحث عن طرق جديدة من أجل التخلص من الاحتكار التركي للتجارة العالمية وهو ما شجع حركة الكشوفات الجغرافية الأوروبية⁽⁵⁾.

(1) نعيم زكي فهمي : المرجع السابق، ص. 156-157.

(2) حاجي خليفة : فذلكة أقوال الأخبار في علم التاريخ والأخبار، ص. 260.

(3) أفونسو دليوكيرك : المصدر السابق، ج. 3 و 4، ص. 413.

(4) البديسي : المصدر السابق، ج. 2، ص. 120.

(5) أنظر: Edgar Knobloch, *monuments of central Asia A Guide to the Archaeology, Art and Architecture of lurkestan*, I.B.Tauris & Co Ltd, London New York, 2001, p.30.

2) نتائج اضمحلال طريق الحرير.

ترتب عن تراجع طريق الحرير العديد من النتائج والآثار غيرت مجريات العلاقات التجارية بين آسيا وأوروبا، فقد تراجع دور ومكانة بعض المسالك البرية والبحرية في حين انتعشت مسالك أخرى، وأعيد الاعتبار لمكانة الأسواق الشامية والمصرية والمغربية التي اشتغل عنها التجار الأوروبيون إبان عهد السلام المغولي، ومن نتائج اضمحلال الطريق، يوجد:

أ) تراجع المدن التجارية البرية عبر طريق الحرير .

إنَّ الخمول الذي انتاب طريق الحرير البري ترتب عليه تراجع بعض المدن والأقاليم والمراكز التجارية التي أفادت من حركيته وعنفوانه، والملاحظ أن المدن البرية طالها ضرر أكثر من المدن الواقعة على المسالك البحرية والنهرية. هذا وقد أثَّرت الحروب والنزعات سلباً على ازدياد التجار للطرق البرية وعوضوها بالمسالك البحرية التي اعتبرت أكثر أمناً. وفي هذا الموضوع، فإنَّ حركة الكشوفات الجغرافية أحدثت تحوُّلاً جذرياً في حركة التجارة فأصبحت تعتمد على البحر على حساب البر، بحكم أن النقل البحري أكثر اقتصاداً من البري، فقد فرض العثمانيون ضرائب مرتفعة على التجارة البرية، وأصبح النقل البحري أكثر سلامة وأمناً مستفيداً من تحسن صناعة السفن وفي نفس الوقت عرفت الطرق البرية اضطرابات أمنية بسبب اضمحلال القوى الكبرى التي سهرت على حمايته وتطويره في كلٍّ من الصين وبلاد ما وراء النهر، فلم تتمكن القوة المحلية فرض أمن وسلامة التجار، ولعل أكبر تحدّي عرفته التجارة البرية السالكة لطريق الحرير البري هو ارتفاع تكاليف حماية القوافل بسبب تعدد من يفرضها وكثرة المخاطر⁽¹⁾.

وأكد الباحث موريس روسابي Morris Rossab هذا بقوله من أن ضعف الحكام والسلالات في الصين وآسيا الوسطى أدّى إلى تراجع الاستقرار في الواحات والبلدات من قبل قُطّاع الطرق، وأصبحت التجارة البعيدة المسافات في تراجع محسوس، وإن كان الصينيون بادروا باحتواء الوضع عبر توفير الحماية للمسافرين والقوافل، كما شيدوا أبراج للحراسة خارج الأسوار، وسعوا وراء ذلك تأمين الطرق لقوافلهم وسفرائهم في أراضيهم خاصة حدودهم الغربية⁽²⁾.

ويوضح الباحث تيموثي بروك Timothy Brook في هذا الخصوص من أن النقل في الصين خلال القرن الخامس عشر اعتمد على وسيلتين، وهما: النقل البري والنقل البحري، فأما النقل البري فقد اعتمد على الخيول بالدرجة الأولى غير أنَّ هذه الوسيلة كانت تكاليفها باهظة الثمن إلى درجة أن استعمالها انحصر تقريباً في السعاة والمسؤولين والضباط العسكريين. وأما النقل المائي فقد اعتمد على القوارب والتي اختلفت طريقة سيرها، فمن التي تبحر

⁽¹⁾ أنظر: Edgar Knobloch, op. cit., p.30; Guglielmo Heyd, *Le colonie commerciali degli Italiani in Oriente*, T.2, p. 79.

⁽²⁾ أنظر: Morris Rossabi, *The "decline" of the central Asian caravan trade*, in the Rise of merchant Empires long-distance trade in the early modern world, 1350-1750, ed. James D. Tracy, Cambridge university press, 1990, p.353.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

بالمجذاف أو التي تُسحب، واعتُبر أحيانا الوقت أهم من الكلفة في حد ذاتها، لذا فإنَّ أسرع وسيلة نقل في ذلك الوقت انحصرت في دوابّ النّقل كالخيل غير أنَّه كان ملائم للسفر الفردي أو إرسال الوثائق واعترضه حال الطّرق ومعابر المجاري المائية كالأنهار، لذا فإنَّ المياه اعتبرت الطّريقة الأكثر اقتصادا لنقل النَّاس والبضائع بكميات كبيرة، واستند الباحث في هذا المقام إلى البيانات التي تمَّ جمعها في شنغهاي عام 1937م بأنَّ النّقل عبر القوارب النّهرية باستطاعتها نقل عشرة أطنان من السّلع على طول 75 كلم، وبالمقابل فإنَّ العربة التي تجرها ثلاث حيوانات يُمكن أن تجر أربعة أطنان، بمعدل 50 كلم في اليوم، وأما العربة اليدوية فتنتقل 10 أطنان لمسافة 40 كلم خلال يوم، بينما الحمالون فينقلون 25 طن في اليوم في نفس المسافة أي 40 كلم، في حين أن كرسي سيدان الذي يحمله شخصين فيمكنه نقل 5 أطنان في اليوم قاطعين 40 كلم. فكان النّقل البرّي أكثر كلفة من النّقل المائي، غير أنَّ هذا الأخير كان أقلَّ سرعة من الأوّل، ودل على ارتفاع تكاليف النّقل بواسطة العربة التقرير الرسمي الموجه لأسرة مينغ لسنة 1460م مفاده أن كلفة نقل خمس أطنان من الفضة عبر الماء تعادل كلفة نقل طن واحد من الفحم عبر البرّ وهذا في الطّريق الممتد من بكين إلى إي تشو I-chou على طول 230 كلم، فتكاليف النّقل البرّي خاصّة الكميات الكبيرة استغني عنه إلّا في حالات عدم وجود الممرات المائية، لذلك أولى الحكام الصّينيون في عهد مينغ المراكب المائية عناية فائقة، فخصّصت أحجام القوارب حسب سعة المسطحات المائية مصممة حسب أنواع الرّياح التي تستفيد منها أو تصمد معها، وصنفت أربع أنواع رئيسية، وهي: مراكب صمّمت للسّير في الأنهار الكبرى كنهر اليانغتسي، وأخرى للممرات المائية الدّاخليّة، وقوارب خاصّة بالبحيرات، وأخرى لخوض عباب البحار⁽¹⁾.

وافتكت آسيا الصّغرى مكانة بارزة في مجال الطّرق التّجاريّة الدّوليّة، ومنها طريق الحرير البرّي، والذي ظلّت محطة نهاية له سواء عبر سواحل البحر الأسود أو شواطئ المتوسّط وعبرها الكثير من التّجار والرّحالة والمبعوثين الكنسيين الأوروبيّين لما ولوا شطرتهم نحو إيران وآسيا الوسطى والشرق الأقصى غير أنَّه سُجل غياب هذه الديناميكية عقب خمول طريق الحرير البرّي لمدة زادت عن القرن من الزّمان⁽²⁾، ومّا يؤكّد أن ما ذهب إليه فيفان دو سانت مارتن Vivien de Saint-Martin صحيحا أن معظم الرّحالة الأوروبيّين خلال القرن الخامس عشر الميلاديّ تجنبوا المرور بآسيا الصّغرى أثناء رحلاتهم إلى الهند⁽³⁾.

(1) أنظر: Timothy Brook, *communications and commerce*, in The Cambridge history of China, under General Editors Denis Twitchett and John K. Fairbank, The Ming Dynasty, 1368-1644, part.2, Cambridge University Press, 2008, Vol. 8, p.603-604.

(2) أنظر:

M. Vivien de Saint-Martin, *Description Historique et Géographique de l'Asie Mineure Cmpurant les Temps anciens, le moyen âge et les temps modernes*, Librairie de la société de géographie, Paris, 1852, P. 64.

(3) يُستثنى من ذلك بعض الرّحالة الذين انطلقوا من البحر الأسود كالرّحالة كلافيجو الذي سلك هذا الطريق للذهاب إلى تبريز وصولا إلى سمرقند حاضرة

تيمورلنك. أنظر: Clavijo, op. cit., p.50 .

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

وتضاءلت مكانة طرابزون منذ سقوط الإيلخانية وما أعقبه من انتشار وباء الطاعون لصالح مدينة بورصا Bursa والتي غدت عاصمة للعثمانيين منذ سنة 726هـ / 1326م إلى غاية 805هـ / 1402م لما دمرها جيش تيمورلنك، وما لحقها من بعد ذلك من حالة لا استقرار⁽¹⁾، فبين تلك السنتين عرفت هذه المدينة ازدهارا ملحوظا فقصدتها التجار الإيرانيون المحملون بالسلع الشرقية كالحرير متفادين طرابزون وحلب حتى غدت بورصة مركزا تجاريا وصناعيا مهما، وهذا على حساب طرابزون، وأصبح طريق الحرير يصل إلى هذه المدينة عبر طريق تبريز فأرض الروم* ثم توکات Tokat وصولا عند بورصة التي أصبحت موقعا مهما بالنسبة لتجارة القوافل بين بلاد فارس والعثمانيين، فقد ازدهرت بها صناعة الحرير، وأقيمت مرافق وبنيات وعيون الماء الساخنة نالت إعجاب المسافرين⁽²⁾. وتراجعت أهمية القسطنطينية منذ النصف الثاني من القرن الخامس عشر الميلادي، ولم تعد بذلك الزخم الذي كانت عليه من قبل، ودل على الركود التجاري الذي انتابها وهو أن تجارها لا يعطوا الماء لزبائنهم حتى يبتاعوا منهم بعض المواد كالحبز وبعض الفواكه⁽³⁾.

الواقع أن ظهور العثمانيين كقوة اقتصادية غير مجرى التجارة الدولية وطرقها، فأصبحت منطقة الأناضول ذات أهمية تجارية أكثر من المناطق الواقعة جنوب بحر قزوين، فإذا كانت القوافل الحرير الفارسية في عهد الإيلخانيين تسلك طريق: السلطانية أرض الروم وإرزيندان فسيفاس وصولا إلى قونية أين يتفرع الطريق إلى مسلكين ثانويين باتجاه سيواس وصولا إلى القسطنطينية فبظهور قوة العثمانيين فإن القوافل أصبحت تقصد بورصة عوض المسير إلى القسطنطينية أو فوكا، فتراجعت بذلك أهمية الطريق البحري القديم طرابزون القسطنطينية والذي عرف ديناميكية جد نشطة في عهد الإيلخانيين، وفي بورصة أصبح بوسع التجار الإيرانيين التعامل مع تجار الإيطاليين بيسر وأمان، فقد حاول العثمانيون جعل بورصة مركزا رئيسيا لتجارة وصناعة الحرير الفارسي ذي الجودة العالية والمكانة الرفيعة في الأسواق الدولية، كما سعوا للسيطرة على طريق الحرير⁽⁴⁾.

وبلغت تبريز مكانة مرموقة في جل المجالات ولاسيما التجارية منها في عهد الإيلخانيين إلا أن حالها تغير مع الأحداث الجارية في إيران، فقد تراجعت مكانة المدينة وتناقص عدد التجار الأجانب بها، فقد زارها الرحالة عبد الله

(1) البديسي : المصدر السابق، ج.2، ص.69.

* الواقع أن اضمحلال طريق الحرير البري أدى إلى تلاشي وتراجع طريق تبريز - أرض الروم - توکات بورصة، فأصبحت سلع الشرق المتمثلة في الحرير والتوابل والعمود ترد من ناحية الجنوب إلى بورصة إما عن طريق البر دمشق حلب أو عن طريق البحر الإسكندرية أنطاليا Antalya ، فلم يقتصر استعمال هذا الطريق على التجار العرب فحسب فحتى تجار الهند سلكوا هذا الفج للوصول إلى بورصة.

N. Steensgaard, op. cit., Vol.3, p. 210.

(2) البديسي : نفس المصدر، ج.2، ص.31-32. وانظر أيضا:

(3) عبد الله بن صالح الأندلسي : المصدر السابق، ص.219.

H. Inalcik, op. cit., Vol.3. P.212.

(4) أنظر:

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

بن الصباح ولم يُشر إلى أي مظهر من مظاهر الزواج التجاري أو الاقتصادي⁽¹⁾. وهذا بسبب وقوعها تحت هيمنة الاحتلال التيموري في نهاية القرن الثامن الهجري/ الرابع عشر الميلادي⁽²⁾. غير أنّها سرعان ما استرجعت عافيتها⁽³⁾. أشاد كلافيجو برواج تجارة تبريز، وذكر أنّها مدينة واسعة تضم أكثر من مائتي ألف نسمة على الأقل، تحظى بضباط يحرصون على أمنها، وأن شوارعها في غاية الاتساع ومن السلع التي رجت في أسواقها يوجد: الحرير، القماش، القطن كما تُباع فيها أصباغ خاصة بالنساء، وأفاد من أنّها تعبرها كلّ يوم بضائع هائلة، ومع ذلك فعدد السكان وكمية البضائع المتداولة في أسواقها والعبارة لطرقاتها أقلّ ممّا كانت عليه من قبل، ويُشير أيضا من أنّها كانت مقصداً للأساقفة المسيحيين من قبل بحيث أن عدد المسيحيين وُجدوا فيها بكثرة، غير أنّ الوقت الذي زارها فيه انعدم فيها المبشرون المسيحيون⁽⁴⁾. وممّا يُفهم من كلام كلافيجو أن تبريز على الرغم من تمتعها برواج تجاري وسكاني إلا أنّها فقدت كثيرا من ازدهارها وتوافد الأجانب إليها خاصة المسيحيين منهم.

وافق إلى ما ذهب إليه كلافيجو السفير البندقي في بلاد فارس فنشينو أليساندري Vincenzo Alessandri من أنّها كانت في السابق ترد إليها القوافل من جميع الممالك المجاورة لها غير أنّ تجارتها في الوقت الحالي (القرنين السادس عشر والسابع عشر) عانت كثيرا بسبب الحروب الدائرة حولها، ففي فترة السيادة المغولية وردت إليها الأحمال من الحرير وهو ما انعكس إيجابا على خزانة الدولة وقدر عدد الوافدين إليها بأربعة آلاف بينما في الوقت الحالي لا يتجاوزون ألفين فقط⁽⁵⁾. وقد عرفت المدنية حالة من لا استقرار خلال النصف الثاني من القرن الخامس عشر، فقد اضطرّ بعض الدبلوماسيين مصاحبة القوافل ليتسنى لهم الدخول أو الخروج من تبريز⁽⁶⁾. واجهت سيواس* إحدى المحطّات الهامة لطريق الحرير أثناء ازدهاره مصيرا أسوأ ممّا واجهته تبريز، فقد شن عليها العثمانيون هجوما عنيفا أواخر القرن الرابع عشر لما أعلن الأكراد العصيان وألحقوا بها أضرارا بالغة، وسخّر

(1) المصدر السابق، ص. 243.

(2) ابن بصري : المصدر السابق، ص. 2.

Johann Schiltberger, op. cit., p.44.

(3) أنظر:

Clavijo, op. cit., p.89-90.

(4) أنظر:

Vincenzo Alessandri, *narrative of the most noble Vincentio d'Alessandri*, n A narrative of Italian travels in Persia in the fifteenth and sixteenth centuries, trans. Charles Grey, the Hakluyt society, London, 1873. P.225.

(5) أنظر:

Josafa Barbaro & Ambrogio Contarini, op. cit., p.126.

(6) أنظر:

* نظرا لمكانة هذه المدينة في التجارة الدوليّة فإنه بُني حولها قلعة تُعرف بحكم خان، وهذا بغرض حماية التّجار وقوافلهم التجارية من اعتداءات قطاع الطرق وغيرهم من معرقلي السّير الحسن للتجارة، وهذا منذ أن خضعت هذه المدينة لحكم المماليك، ثمّ تلاشى دورها إلى غاية حكم السلطان مُحمّد الزّابع بن إبراهيم الأوّل (1648- 1687م) الذي أعاد إليها الاعتبار، ووطّن بها ثلاثمائة مقاتل يحرصون على أمن وسلامة التّجار والمسافرين، وجعل من المدينة بابا مصنوعا من حديد. وفي سبيل بعث الحياة التجارية بها أُقيم بها ثلاثمائة بيت، وأعفى أهلها من الضّرائب. وهي التي لم تكن قبل عهد السلطان مُحمّد الزّابع تضم سوى مائة دكان ومسجد وفندق قديم وحمام. أوليا جلي : الرحلة إلى كردستان، ص. 15-16.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

العثمانيون أكثر من ثلاثين ألف مقاتل، وحاصروا قلعة ملاطية في حدود سنة 800هـ/1397م، ثم اجتاحتها غرات تيمور لنك⁽¹⁾.

وعلى الرغم من المزايا التي استفادت منها جمهورية البندقية من ازدهار طريق الحرير البري ولا نبالغ إن قلنا بأنّها أكبر جمهورية أفادت من طريق الحرير رغم ذلك فلم تتأثر بجموله سريعاً، فبقي اقتصادها قويا، وتجارتها رائجة، لأنها استطاعت في ظرف وجيز التمتع في الأسواق الشامية⁽²⁾ والمصرية⁽³⁾، فإلى غاية منتصف القرن الخامس عشر الميلادي لم يتأثر البنادقة سلباً باضمحلال طريق الحرير، فحياة الترف والبلذخ التي تعودوها منذ قرون خلت بقوا محافظين عليها، فمظاهر الثراء بادية على عامة ساكنيها بدليل ما رواه الرحالة القشتالي الذي شاهد احتفالات البنادقة بعيد عروس البحر واكتشف هنالك مدى الثراء الكبير والترف الذي ينعم به هؤلاء⁽⁴⁾. ودل على ذلك أيضا التقرير الذي قُدم إلى دوق البندقية توماس موسنجو Tommaso Mocenigo (1414-1423م) عند فراش موته والذي عُرض فيه صورة تفصيلية عن الوضع الاقتصادي والتجاري المزدهر والقوي لجمهورية البندقية إلى أعضاء مجلس الشيوخ مجتمعين⁽⁵⁾. ويتضح من خلال هذا التقرير أن اضمحلال طريق الحرير منذ منتصف القرن الرابع عشر وإلى نهاية القرن الخامس عشر لم يؤثر سلباً على الاقتصاد البنادقة أو على تجارتهم مادام أن سلع وكنوز الشرق لم تنقطع في الأسواق الدولية القريبة من البندقية.

وتأثرت البندقية سلباً باكتشاف البرتغاليين لطريق رأس الرجاء الصالح*، ولم تعد أكبر مدينة تجارية في أوروبا بعد النصف الثاني من القرن الخامس عشر الميلادي، فغدت بروجس الواقعة في إقليم الفلاندر المنافس الحقيقي للبندقية

(1) أوليا جلي : نفس المصدر، ص. 17-18.

(2) طافور : المصدر السابق، ص. 174.

(3) أنظر: Louis de Mas-Latrie, op. cit., p.266.

(4) طافور : نفس المصدر، ص. 164-166.

(5) ومن ضمن ما جاء في هذا التقرير، ما يلي: « الحمد لله، رأيت انخفاضا في الدين العام للجمهورية قُدر بأربعة مليون، وسُكت عملتنا وهي الدوكات بمليون قطعة ذهبية ومائتي ألف قطعة فضية سنويا، لديك في البحر ثلاث آلاف سفينة صغيرة محمولة على سبعة عشر ألف بحار، وثلاث مائة سفينة مع ثمانية آلاف بحار، وخمس وأربعين قاعة بها أحد عشر ألف بحار، ترسانتك (دار صناعة السفن) توظف ستة عشر ألف نجار، أنت تنقل إلى العالم سنويا سلع وبضائع تُقدر قيمتها عشرة ملايين دوكات، تُرسل لك فلورنسا وحدها ستة عشر ألف قطعة من القماش تقوم بتصديرها إلى كل من: بوليا، صقلية، بربرية (بلاد المغرب)، سوريا، قبرص، رودس، مصر، رومانيا، كانديا، موريا، إستريا. يشترون منك مرة في كل أسبوع مقابل سبعة آلاف دوق من الصوف من فرنسا وكثالونيا كما تُصدر لهم الكرمس، والحبوب، والحرير والذهب والخيوط الفضية والشمع والسكر والجواهر وتمنح لك بقية الأمم بالمثل عبر تقاريرها، بحيث تبلغ الأرباح من وراء ذلك مليونين دوكات، في حين أن التصدير يُحقق أرباحا بمقدار مليوني دوكات أخرى، اتبع هذا المسار وستكون دائما سيدهم ». ويتبين من خلال هذا التقرير التفصيلي أن البندقية بقيت محتكرة لكثير من السلع الشرقية وأنها إلى غاية كتابة هذا التقرير لم تتأثر سلباً باضمحلال طريق الحرير البري. Louis de Mas-Latrie, op. cit., p.266.267.

* تُشير بعض الدراسات التاريخية الاقتصادية الحديثة أنّه لم تمحض عباب البحر العظيم (الأطلسي) أي سفينة أوروبية، فالشواطئ التي حمت هذه السفن لم تكن معروفة، وكان البحر المتوسط مرتعا خصبا للعمليات التجارية من قبل سفن البندقية، جنوة، بيزا، برشلونة، مارسيليا وملت صفقات تجارية كبرى في أسواق

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

بحكم أنها سمحت للتجار الأجانب ممارسة النشاط التجاريّ بها توريدا وتصديرا بخلاف البنادقة، واضطر أهلها للعمل في التجارة بحكم أن أرضهم قليلة الإنتاج وتفتقر للكثير من الموارد الزراعيّة والمياه الصالحة للشرب، ووصل درجة قوّة ونشاط تجارة الفلاندر أنّه في اليوم الواحد تُقلع فيها سبع مائة سفينة، وهو عدد كبير يفوق عدد السفن الصادرة والواردة من وإلى البندقيّة⁽¹⁾.

وإذا كان البنادقة والجنويون يحتكرون سلع الشرق إلى غاية بداية القرن الخامس عشر* فإنّ بعض المدن والمراكز التجاريّة في شمال أوروبا أصبح بإمكانها الحصول على سلع اليونان ومصر والشام وكذا سلع القادمة من البحر الأسود دون الحاجة إلى وساطة التجار الإيطاليين وهو ما شاهده الرحالة طافور في أسواق بروجس حتّى أنّه جزم بأنّ كلّ سلع العالم موجودة في هذا المركز التجاريّ، والذي أضحى منافسا عنيدا وقويا للبندقية⁽²⁾.

يمكن استثناء بعض المدن والمراكز التجاريّة البريّة التي لم تتضرر من انحسار طريق الحرير، ومن هذه المدن تبرز حلب التي احتلت موقعا استراتيجيا هاما باعتبارها مركز تجاري هام في العلاقات الاقتصادية بين الشرق والغرب مستفيدة في ذلك من تراجع مكانة قنشرين، وقد أهلها موقعها⁽³⁾ في ذلك، فقد أمّتها تجار من مختلف الجنسيات نظرا لاتصالها بمجموعة من الطرق التجاريّة الرئيسيّة، ومنها طريق -العراق بلاد الشام-، وكذا بعض المسالك الفرعيّة كالطرق المؤدية إلى شبه الجزيرة العربيّة وبلاد الشام والعراق، ومّا يدل على حيويّتها التجاريّة وجود أكثر من أربعين فندقا، وأحيانا لا يكفي هذا الكم من الخانات في إيواء التجار والمسافرين⁽⁴⁾. ولعل هذه المحطّة التجاريّة صدق فيها ادعاء آشتور من أن سقوط حكم الإيلخانيين ساهم في انتعاش دول الشرق الأدنى مجددا⁽⁵⁾.

الشّمال الشّرقى (القفجاق وروسيا) عبر البحر الأسود، بالإضافة إلى جزر الهند عن طريق المتوسّط ومنه إلى البحار الجنوبيّة(البحر الأحمر، بحر العرب، وبحر الهند).

F. Elie de la Primaudaie, *Etudes sur le Commerce au moyen age, Histoire du commerce de la Mer Noire*, Comptoir des Imprimeurs-Unis, Paris, 1848, p.3 ; Herman Van Der Wee, op. cit., p.15.

⁽¹⁾ طافور : المصدر السّابق، ص. 211-212؛ وانظر أيضا: أنظر: Autore anonimo, *Del commercio dell'Italia colle Indie*, p.39.

** أشار كلافيجو أنّه في شهر نوفمبر من سنة 1403 م شاهد ست سفن حربيّة للبندقة في سواحل البحر الأسود وعند القسطنطينيّة تقوم بحماية السفن التجاريّة المعبأة بسلع القوافل الواردة من تانا، وأشار أيضا إلى أن تجار البندقية وجنوة عقدوا هدنة في تلك السنّة للمحافظة على مصالحهم الاقتصاديّة المشتركة هناك. أنظر: . Clavijo, op. cit., p.55.

⁽²⁾ طافور : نفس المصدر، ص. 213-214.

⁽³⁾ نقولا زيادة : مدن عربيّة، الأهلية للنشر والتوزيع، بيروت، 2002، ص. 145-150.

⁽⁴⁾ كامل الغزي : نهر الذهب في تاريخ حلب، مطبعة المارؤسة، حلب، (د. ت.)، ص. 145؛ صالح موسى درادكه : دراسات في الجغرافيا التاريخيّة لبلاد الشام، مطبعة السّفير، عمّان، 2011، ص. 233.

Eliyahu Ashtor, op. cit., p.267.

⁽⁵⁾ أنظر:

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

أورد قاضي القضاة أبو الفضل مُحَمَّد بن الشحنة (ت. 815هـ/1412م) الرواج التجاري الكبير الذي وصلت إليه حلب أواخر القرن الثامن الهجري/الرابع عشر الميلادي، فقال: « ومما اختصت به الصّابون الذي يُجلب منها إلى ممالك الرّوم والعراق وديار بكر، وهو افخر الصّابون ويُباع في بحلب في اليوم الواحد منه ما لا يُباع في غيرها من الأشهر، ومن خصائصها نفاق ما يجلب إليها من البضائع كالحرير والصّوف واليزري والقماش العجمي وأنواع الفراء من السّمور والوشق والفنك والسّنجاب والثعلب وسائر الوب. والبضائع الهندية وأجناس الرقيق من الجركس والثّرك والرّوم وسائر الأجناس. فإنّه قد يتفق أنّه يُباع فيها في يوم واحد ما لا يُباع غيرها في شهر، كلّ ذلك بأطيب ثمن وأرغبه. مثلاً إذا أحضر إليها مائة حمل حرير فإنّه يُباع في يوم واحد ويُقبض ثمنه، ولو حضر إلى القاهرة التي هي أهمّ البلاد عشرة أحمال لا تباع في شهر وعلى هذا فقس⁽¹⁾ ». فمن خلال هذا الكلام يتضح بأنّ حلب افتكت لنفسها أهميّة تجارية كبرى، وتفوّقت بذلك على كلّ الأسواق الشامية والمصرية، والملاحظ أيضاً اجتماع سلع الشّرق الأقصى وبيع الوافدة إلى البحر الأسود في أسواقها، فقد ساهمت الطّرق البريّة والنّهريّة وحثّى البحريّة في هذا الرواج التجاريّ.

ومّا يدل على أنّ حلب لم تتأثر سلبيًا بتراجع طريق الحرير البري أنّه لما زارها الرّحالة الإيطالي فارتيما أواخر القرن الثامن الهجري/ الخامس عشر الميلادي وجد أسواقها عامرة تعج بالسلع والبضائع الفارسية، وذكر بأنّ موقعها سمح لها الاتصال بالأناضول وعموم سوريا⁽²⁾.

الواقع أن بعض المراكز الصناعيّة التقليديّة لم تفقد مكانتها وتقاليدها في صناعة الحرير، كيزد وكاشان وأصفهان ودمشق، فقد حافظت على الحرف التقليديّة إلى غاية نهاية العصر الحديث غير أنّ غياب احصائيات دقيقة جعلت من الصّعوبة بمكان تحديد حجم ودرجة ازدهارها. والذي ينبغي أن يُعلم في هذا المقام أن حركة صناعة الحرير انتقلت نحو الغرب انطلاقاً من العالم الإسلامي⁽³⁾.

وبقي طريق الحرير يعرف تذبذباً إلى نهاية القرن الثامن الهجري/الرابع عشر الميلادي، دون أن يُحقّق ازدهاراً يُذكر بل عرف تراجع ملحوظاً مع بداية الغزوات التيمورية، ومّا يدل أيضاً على انسداد الطّرق البريّة وانتعاش الطّرق البحريّة أواخر القرن الثامن الهجري/الرابع عشر الميلادي خط سير الحجاج العراقيين المتعودين على خوض المسالك البريّة للوصول إلى مكّة، ففي سنة 785هـ/1383م قصدوا البصرة أين سلكوا نهرى الدجلة والفرات للوصول إليها ومن ثمّ توغلوا نحو الاحساء شرقي الجزيرة العربيّة غير أنّهم صادفوا مجموعة قويّة من قُطّاع الطّرق وصل تعدادهم إلى حوالي ثمانية آلاف، فنهبوا قافلة الحجّ، وقتلوا جماعة كبيرة منهم ممّا اضطرّ بعضهم الرّجوع إلى العراق مشياً على

⁽¹⁾ الدرر المنتخب في تاريخ مملكة حلب، تق. عبد الله مُحَمَّد الدرويش، دار الكتاب العربي، دمشق، 1404هـ/1984م، ص. 254.

⁽²⁾ فارتيما : المصدر السابق، ص. 25.

⁽³⁾ أنظر: N. Steensgaard, op. cit., Vol.3, p. 210.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

أقدامهم، في حين اختار الآخرون المضي نحو بيت الله الحرام على الرغم مما حلّ بهم من سلب ونهب وتقتيل⁽¹⁾. وإلى غاية سنة 797هـ/ 1395م انقطع الحج العراقي لسنتين وإذا عاد رجع بعدد قليل جدًا من الحجاج⁽²⁾.

ودل على تراجع مكانة الطرق البرية الواصلة بين الصين وبلاد الشام الرحالة جون ماندفيل الذي زار بلاد الشام ما بين سنتي 1357 و1371م ولاحظ بأن أسواق دمشق ممتلئة بالسلع والبضائع التي ترد إليها من الهند وبلاد فارس وأرمينيا وغيرها من الممالك. وأكد ماندفيل بأن هذه السلع تُورد عن طريق البحر ثم توزع بواسطة البغال والحمير والجمال وغيرها من الحيوانات للأسواق المجاورة⁽³⁾. واستثنى ذكر الطرق البرية (طريق الحرير باستثناء المقطع البري المار عبر بلاد الشام) كمسلك لورود سلع الشرق والشرق الأقصى، وفي هذا دلالة واضحة على مدى تراجع وخمول طريق الحرير البري في أداء مهامه كشریان اقتصادي بين الشرق والغرب مع نهاية القرن الثامن الهجري/الرابع عشر الميلادي.

غير أنه وجدت بعض المحطات التجارية التي استفادت من ازدهار طريق الحرير لم تتأثر سلبيًا باضمحلاله فبقيت محافظة على مكانتها الاقتصادية إما لكونها لم تتعرض إلى التخريب والاحتلال كما حدث لجل المحطات الصينية ذلك العاصمة اليوان خان بلق والتي أشار إليها الرحالة عبد الرزاق الفارسي من أن تجارها قصدوا مدينة هرمز في حدود سنة 845هـ/1442م ليلتاعوا منها السلع والبضائع⁽⁴⁾. ومهما يكن من أمر فإن المحطات البرية ظلت مرتبطة بطريق الحرير انتعاشًا وضمحلالًا.

(1) الجزيري: المصدر السابق، ج.1، ص.419.

(2) نفسه، ص.425.

(3) أنظر:

John Mandeville, op. cit., p.81.

Abd -Er-Razzak, op.cit., p.06.

(4) أنظر:

ب) انتعاش التجارة عبر الطريق البحري

تُعتبر التجارة المارة بالطريق البحري الدولي الممتد من الصين فالهند وصولاً إلى الخليج العربي* أو ميناء عدن⁽¹⁾، أكبر المستفيدين من اضمحلال طريق الحرير البري ذلك أن القوى المغولية ببلاد فارس استهدفت هذا الطريق بهدف تحقيق غايتين: أولهما، إنعاش المسالك البرية العابرة بقاعدتهم تبريز. وثانيهما، إضعاف المراكز التجارية في العراق كالبصرة وبغداد والموصل⁽²⁾. فبزوال الإيلخانيين وانتشار الفوضى في ربوعها وتعرض التجار الأوروبيين للخطر هناك أصبح سلوك الطرق التجارية الدولية العابرة للإيلخانية يُشكّل مصدر خوف وطردهم، وهذا ما سمح للطريق البحري الدولي العابر للخليج** يعود لنشاطه المعهود قبل ظهور المغول على المسرح الدولي.

وأمام ارتفاع تكاليف النقل البري فإنّ بعض السلع التي قُطعت من أجلها أكباد الإبل أصبحت موجودة في أوروبا كمادة الحرير والأقمشة، فالدافع الذي شجع الأوروبيين لقطع المسافات الطويلة ومواجهة أخطار محدقة⁽³⁾ أخذ بالتلاشي موازاة مع الاضمحلال الذي أثر في طريق الحرير.

وتجدر الإشارة إلى أن وسائل النقل البرية المعتمدة على الحيوانات كالخيول والبغال والحمير والجمال لم يعد بإمكانها منافسة السفن البحرية والتي أخذت في التطور والحدثة، وأصبح هناك فرق شاسع بين الحمل والسفينة من حيث الكلفة والسرعة والكمية المنقولة، وهو ما سيؤثر في النهاية على قيمة السلع المنقولة بكلي الوسيلتين⁽⁴⁾، فيجعل النقل البحري في موضع قوة وأفضلية من لدن التجار والدول.

* الواقع أن هذا الطريق عرف عنفواناً قبل وأثناء السلام المغولي. فقد لاحظ ماركو بولو سفناً كثيرة محملة بالسلع والبضائع منطلة من مالابار باتجاه عدن لتصل إلى الإسكندرية. ماركو بولو : المصدر السابق، ج.3، ص.71؛ وانظر أيضاً: بنيامين التيطلي: المصدر السابق، ص.128.

(1) ابن الفقيه : المصدر السابق، ص.64.

(2) عبد الزق المعاني : التجارة والملاحة في الخليج العربي خلال القرن السابع عشر، رسالة لنيل متطلبات الحصول على درجة الدكتوراه في التاريخ، إشراف، أ. د. علي محافظة، كلية الدراسات العليا، جامعة الأردن، السنة الجامعية، 1999م، ص.13؛ سليمان حزين : المرجع السابق، ص.221.

** وتجدر الإشارة إلى أن طريق الخليج العربي برزت أهميته الإستراتيجية والاقتصادية أكثر من طريق البحر الأحمر، ولا سيما منذ أفول نجم طريق الحرير البري إلى بداية القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي على إثر اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح. فبفضل الموقع الاستراتيجي الذي تمتع به الخليج العربي من خلال امتداده في أعماق العالم القديم من خلال اتصاله ببلاد الشام عبر الطرق التهرية (الدجلة والفرات) أين يتصل بالطريق التجاري البري القادم من الشرق الأقصى في بلاد الشام وآسيا الصغرى، ومن ذلك فإنه لما أُسدل الستار على طريق الحرير البري أصبح الخليج العربي همزة وصل بين تجارة الهند وأوروبا هذا إلى غاية اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح. أوليفيه : المصدر السابق، ص.159.

(3) فيشر : المرجع السابق، ج.2، ص.466.

(4) سونيا . ي. هاد: المرجع السابق، ص.28-29.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

ومما ساهم في انتعاش التجارة عبر المسالك البحرية على حساب البرية وهو التطور الذي عرفه النقل البحري خلال القرن الرابع عشر، وبلغ ذروة تطوره خلال القرنين الخامس عشر والسادس عشر⁽¹⁾، ولئن عرفت صناعة السفن بعض التأخر خلال القرن الثالث عشر بشهادة ماركو بولو الذي وصف السفن المصنعة في عهده بأن حمولتها أقل مما كانت عليه من قبل بسبب تعرضها لحالات التحطم في كثير من الأحيان فاضطروا إلى صناعة سفن صغيرة التي تستطيع بحمولة الجزر الصغيرة والصخور المترامية في البحار والمحيطات، ونظرا لتأخر تقنيات صناعة السفن في عهد ماركو بولو فإنه أخبرنا بأن السفينة الكبيرة طاقمها مكون من ثلاثمائة بحار، والمتوسطة تحتاج ما يربو عن مائتين رجل، في حين أن الصغيرة منها يُسيرها مائة وخمسين رجل⁽²⁾.

وفي هذا الخصوص، يُفيد الباحث موريس روسي من أنه أواخر عهد سلالة مينغ تراجعت التجارة البرية بين الصين والشرق الأوسط مع أوروبا، ونسب هذا التراجع إلى السفن الأوروبية التي وصلت بكثرة إلى الصين في حدود القرن السادس عشر، واستطاعت نقل عدد هائل من البضائع بأقل التكاليف وأقل خطرا وأكثر حرية، وبفضل هذه المزايا الاقتصادية حلت التجارة البحرية محل التجارة البرية، الأمر الذي أدى في نهاية المطاف إلى انهيار التجارة البرية المعتمدة على القوافل⁽³⁾.

ودل على حيوية هذا الطريق أن تلك الرحلة التي كان بها جون دي ماريجنوليس الفلورنسي John de Marignollis de florence حوالي سنة 1338م، وأثناء طريق عودته من جزيرة سيلان بعد زيارته للهند والصين نحو أوروبا سلك الطريق البحري إلى غاية هرمز ثم بغداد فالموصل فحلب وصولا إلى دمشق فالقدس إلى أن رجع إلى موطنه بإيطاليا⁽⁴⁾. ووضح الرحالة الأندلسي الحاج عبد الله بن الصبّاح عن حال الخليج العربي فأفاد بأن المراكب الهندية تأتي بالسلع الشرقية من البهارات المتمثلة في الفلفل والزنجبيل والقرفة والقرنفل وجوز الهند وغيرها من التوابل لتفرغ شحنتها في البصرة كما تقوم المراكب البصرية أيضا بالتوجه إلى الهند لجلب هذه السلع لتسلم إلى تجار الشام ليقوموا بتوزيعها للتجار الأجانب الآخرين⁽⁵⁾، وإن كان صاحب المصدر لم يوضح الطريق الذي يسلكه تجار الشام أثناء تلقيهم للسلع الشرقية في البصرة غير أنه من المرجح ارتيادهم للطرق النهرية الدجلة والفرات وصولا عند آخر نقطة في الشمال يقف عندها النهريين.

Jacopo Virgilio, op. cit., p.53.

(1) أنظر:

(2) المصدر السابق، ج.3، ص.12.

Morris Rossabi, The «decline» of the central Asian caravan trade, p.351.

(3) أنظر:

Henri Cordier & others, op. cit., Vol. 3, p.199.

(4) أنظر:

(5) المصدر السابق، ص.242.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

ولم يقتصر تطور النقل البحري على صناعة السفن فحسب، وإنما تعداها إلى الخدمات التي أصبحت موجودة على ظهر السفينة، ومن ذلك الأطباء والجراحون الذين وُجدوا في السفن الإيطالية* بداية من منتصف القرن الخامس عشر الميلادي⁽¹⁾، بل حتى العلوم البحرية عرفت هي الأخرى تقدماً ملحوظاً عما كانت عليه خلال القرنين الثالث عشر والرابع عشر، ففي القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي ساد الاعتقاد بأنه لا سبيل للسفينة خوض أمواج بحر الظلمات (المحيط الأطلسي)، فقد ورد عن أبي حامد الغرناطي، قوله في هذا الشأن: « اعلم أن البحر المحيط الذي أحاط بالدنيا والأرض في وسط البحر كالكرة في غدير الماء، وهو البحر الأسود الذي يُعرف ببحر الظلمات لا تدخله السفن⁽²⁾»، وأكد أيضاً أن كل البحار التي تم ذكرها أو التي لم تذكر إنما أصلها من بحر الظلمات، وهذا باستثناء البحار المغلقة المحصورة بين اليابسة⁽³⁾. وفي هذا الشأن يرى بأنه إلى غاية نهاية القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي لم يُعرف ساحله⁽⁴⁾.

وساد اعتقاد الجغرافيين والبلدانيين الأوائل أن بحر المحيط لا يُعلم له ساحل ولا عمق⁽⁵⁾، ومما يدل على ذلك أن البحارة العرب والمسلمين لم يك بوسعهم الاقتراب من جزيرة مدغشقر خوفاً من التيارات البحرية وأطلقوا على الأماكن القريبة منها رأس كوريانتس بمعنى رأس التيارات، وهو السر وراء غياب حركة الكشوفات الإسلامية في الساحل الجنوبي الشرقي للقارة إفريقيا⁽⁶⁾.

وتأكيداً لمدى التأخر السائد لدى الجغرافيين العرب والمسلمين حول منطقة بلاد الزنج والبحار الجنوبية أتهم كانوا يعتقدون بأن المسافة بين البصرة والزنج أبعد مما بين البصرة والصين، فكان البحارة العرب يتأهبون للملاحة قرب سواحل الزنج، وزعموا بأنه توجد حفرة عميقة ورياح قوية بحيث لا تقوى السفن الشراعية الرسو بها. فمن العوامل التي أعاققت الملاحة الإسلامية قبالة السواحل الزنج وهو هبوب رياح قوية من تلك البلاد نحو عُمان لمدة شهرين وفي نفس المدة تهب رياح أخرى قوية من عُمان إلى بلاد الزنج⁽⁷⁾.

* يفيد صاحب حلويات البندقية من أن ميدان الطب والصيدلة تطور بشكل لافت منذ القرن الرابع عشر الميلادي في ربوع الجمهوريات الإيطالية ك نابولي، بريشيا، فلورنسا. فكانت هناك كليات خاصة بالطب، واعتبرت هذه المهنة نبيلة باعتبارها فن لا غنى عنه في الحياة، وكان الطبيب في البندقية يعمل لحاسبه الخاص، مقابل دفع الضرائب المفروضة عليه.

Fabio Mutinelli, *Annali Urbani di Venezia dall'Anno 810 al 12 Maggio 1797*, T.2, P.148.

(1) يقولو باربارو : المصدر السابق، ص.179.

(2) أبو حامد الغرناطي : المصدر السابق، ص.117.

(3) نفسه، ص.118.

(4) القزويني : عجائب المخلوقات والحيوانات وغرائب الموجدات، منشورات مؤسسة الأعلمي للمطبوعات، بيروت، 1421هـ/2000م، ص.100.

(5) ابن الأثير الجزري : مخطوط تحفة العجائب وطرفة الغرائب، ورقة 53.

(6) القزويني : عجائب المخلوقات، ص.101.

(7) الجاحظ : الحيوان، ج.3، ص.262.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

والذي يلاحظ وهو أن طريق البحر الأحمر* ظلَّ المنافس التقليدي لطريق الخليج العربيّ منذ العهد الإغريقي والروماني إلى غاية بداية استغلال قناة السويس، وبذلك تفوّق طريق البحر الأحمر على الخليج العربيّ ولم يقتصر سلوكه على المصريين في تجارة الهند والصين بل حتّى اليهود استعملوا هذا المسلك الحيوي للوصول إلى الهند⁽¹⁾.

والذي يُفيدنا في هذا المقام الفترة التي أعقبت اضمحلال طريق الحرير، فقد حرص الرّحالة طافور الرحلة من الديار المصرية باتجاه الهند غير أنّ أحد الرّهبان نصحه بأنّ ينتظر إحدى القوافل العازمة على السّفر نحو الهند، فانتظرها لمدة أربعة أيّام، وهاله ما رأى من كثرة الجمال المحملة بالسلع الهندية، إلى درجة أنّه لم يستطع حرزها*، وشرع في تعداد السلع الشّرقية من توابل وعطور ومعادن نفيسة من ذهب وأحجار كريمة، وأشار إلى أن هذه السلعة تقسم إلى قسمين: فشطرها يُصرف باتجاه الإسكندرية، وشطرها الآخر يُصرف باتجاه الديار الشامية كدمشق وبيروت⁽²⁾. وفي هذا إشارة إلى مدى الحيويّة والعنفوان الذي وصل إليه طريق البحر الأحمر.

لم يتفرد بذكر ازدهار طريق البحر الأحمر طافور فحسب فحتّى الرّحالة فارتيما زار مدينة جازان، وعلى الرّغم من صغر مينائها أبصر فيها خمس وأربعين سفينة من أصقاع مختلفة، وهذا ما يدلّ دون شكّ على مدى الازدهار الذي بلغته موانئ البحر الأحمر، ولما تحدث هذا الرّحالة عن عدن فكانت أدهى وأمر من حيث الازدهار التجاريّ ورسوا سفن من جنسيات مختلفة من الهند وبلاد فارس وأثيوبيا⁽³⁾. ولما زار الرّحالة جوزيف بتيس أبصر السلع المشرقية من حرير وتوابل وعطور منتشرة في ربوع الأسواق المصرية⁽⁴⁾. فقد وردت البضائع والسلع إلى الديار المصرية برا وبحرا وهذا ما سمح لخزينة بالانتعاش⁽⁵⁾.

* يرى ماركو بولو بأنّ أغلب السلع القادمة من الصين والهند عن طريق البحر تُفرغ حمولتها في ميناء عدن، ويتولى حينها التّجار المصريون نقلها عن طريق البحر بواسطة مراكب بحرية صغيرة تتناسب مع البحر إلى أن يصلوا إلى مينائهم في مدة تتراوح عشرين يوما ثمّ تُنقل بواسطة الحمل إلى غاية وصولها إلى نهر النيل في مدة ثلاثين يوما لتوضع في سفن صغيرة تعرف بالجرم فيحملها اتّجاه الماء إلى القاهرة ومنها تنقل إلى الاسكندرية بواسطة قناة، ثمّ يضيف بأنّ هذا الطّريق هو أقلّ الطّرق كلفة ومشقة في نقل البضائع القادمة من الهند. ماركو بولو : المصدر السّابق، ج.3، ص.91.

(1) ابن الفقيه : المصدر السّابق، ص.540.

* وهذا ما أشار إليه ماركو بولو، بقوله: « وفي ميناء عدن هذا، يُشحن التّجار أيضا عددا ضخما من الخيول العربية، التي يحملونها للبيع بجميع جزر الهند وممالكها، حاصلين فيها على أثمان مرتفعة ومحققين مكاسب ضخمة ». المصدر السّابق، ج.3، ص.91.

(2) المصدر السّابق، ص.78.

(3) فارتيما : المصدر السّابق، ص.65.

(4) جوزيف تيس : المصدر السّابق، ص.30.

(5) الظاهري غرس الدّين خليل بن شاهين (873هـ/1468م) : كتاب زبدة كشف الممالك وبيان الطّرق والمسالك، تص. بولس راويس، المطبعة الجمهورية، باريس، 1894، ص.96.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

وأدى انتعاش الطرق والمسالك البحرية إلى ازدهار بعض محطات والمدن الساحلية التجارية**، وفي هذا الخصوص، فإن الرحالة عبد الرزاق الفارسي الذي زار مدينة هرمز في منتصف شهر شوال 845هـ/ أواخر فيفري 1442م وجدها - حسب وجهة نظره - لا تُعادلها مدينة أخرى على وجه الأرض، وأكد من أن التجار يفيدون إليها من عدة أقاليم، ومنها: مصر، سوريا، العراق العرب والعجم، الروم، أذربيجان، وكذا إقليم خراسان وتركستان وكذا بلاد القفقاق، وحتى من الصين والهند، لبيعوا ويشترؤ منها عديد السلع والبضائع⁽¹⁾. كما أكد على أهميتها التجارية الرحالين الإيطاليين جوزافا باربارو وأبريجو كاتريني، غير أنّها أشارا إلى بداية تراجع مكانتها في النصف الثاني من القرن الخامس عشر بسبب الحرور الدائرة حولها⁽²⁾.

ووافق السخاوي إلى ما ذهب إليه عبد الرزاق الفارسي، ففي النصف الثاني من القرن 9هـ/15م آل حكمها إلى مهار بن فيروز شاه وعظمت مكانة هرمز في وقته وأصبحت مقصدا للسفن الهندية والصينية وأمها تجار خراسان وسمرقند، وهذا ما أدى إلى انتعاش خزينة المملكة⁽³⁾.

وأشار عبد الرزاق السمرقندي أيضا إلى محطة تجارية بحرية أخرى وهي كاليكوت، وأكد بأنّها تجلب التجار من كلّ مدينة وبلاد، بحيث وجدت غزارة في سلعها النفيسة والتي جلبت من مختلف الأقطار البحرية، خاصة من بلاد الحبشة والزرع وزنجبار⁽⁴⁾. وأشار طافور أيضا إلى ازدهار ميناء جدة المطل على البحر الأحمر⁽⁵⁾.

وتأكيدا لما سبق ذكره فيما يخص انتعاش المدن الساحلية المتأثرة إيجابا بازدهار الطريق البحري على حساب المدن الداخلية المتأثرة سلبا باضمحلال طريق الحرير، ما أورده جوفان ماريا أنيجليلو Giovan Maria Angiolello مدى ازدهار مدينة شيراز التي تعد أهم المدن الإيرانية - حسب اعتقاده - وحدد موقعها بالقرب من حدود كرمان وأنها محاطة بأسوار من الحجارة على شكل دائري بمقدار 20 كلم، يقطنها مائتين ألف نسمة، تتم فيها تجارة عظيمة، كما تزدهر بها الصناعة العسكرية كالأسلحة والسروج والالجمة وغيرها من معدات الفرسان، وتجذب بعض سلعها طريقا للتداول في الأسواق الشامية وحتى القسطنطينية⁽⁶⁾. كما أفاد الرحالة الألماني جوهان شيلتبرجر

** الدراسة التي بين أيدينا لا تركز على عرض كلّ المحطات التجارية البحرية المنتشرة عبر الطريق التجاري البحري القادم من الصين نحو الهند ثم يتفرع إلى فرعين الخليج العربي والبحر الأحمر وإنما ذكرها يندرج ضمن المقارنة بينها وبين المحطات البرية التي هي صميم الدراسة.

(1) أنظر: Abd -Er-Razzak, op. Cit., p.5; Guglielmo Heyd, *Le colonie commerciali degli Italiani in Oriente*, 1868, T.2, p.80.

(2) أنظر: Josafa Barbaro & Ambrogio Contarini, op. cit., p.225.

(3) السخاوي: المصدر السابق، ج.10، ص.173.

(4) أنظر: Abd -Er-Razzak, op.cit., p.13.

(5) طافور: المصدر السابق، ص.90.

(6) أنظر: Giovan Maria Angiolello, *A short narrative of the life and actes of the king ussun Cassano*, in A narrative of Italian travels in Persia in the fifteenth and sixteenth centuries, trans. Charles Grey, the Hakluyt society, London, 1873, p.81.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

برواج كُلٍّ من: هرمز، كرمان، وشيراز مع بداية القرن الخامس عشر الميلادي، غير أنَّه أشار إلى أن تجار المسلمين يُمنعون من مزاوله أي نشاط تجاري بشيراز⁽¹⁾. وبذلك يُمكن القول بأن المحطات البحرية ازدادت انتعاشا عقب الخمول الذي آل إليه طريق الحرير البري.

د) تعاظم وساطة التجار المسلمين بين الشرق والغرب

الواقع أن تراجع طريق الحرير البري كانت له تداعيات على القوى التجارية الدولة الفاعلية بما في ذلك تجارة الصين في الشرق الأقصى والتجارة الإسلامية في وسط وغرب آسيا، وكذا تجارة أوروبا المسيحية في الغرب، ومما ينبغي تبيانها في هذا المقام أن التجارة الدولية ولاسيما النخبوية منها لم تنقطع حتى في أحلك أيام الحروب، فسقوط الكيانات المغولية التي بذلت مجهودات محمودة في سبيل بعث طريق الحرير لا يعني بالضرورة أن دور التجار المسلمين اضمحل وانتهى، بل بالعكس فقد اضطرَّ التجار الأوروبيون التعامل مع التجار المسلمين. ويرى لوبيز في هذا الشأن أن سقوط الخانات المغولية واعتلاء أسرة مينغ حكم الصين أجبر التجار الأوروبيين الاعتماد على وسطاء مسلمين للحصول على سلع الشرق⁽²⁾.

وفي هذا المقام أفاد الرحالة البندقي نيكولو دي كونتي بأنَّه لما عزم القيام برحلة إلى الهند في بداية القرن الخامس عشر الميلادي انضم إلى القافلة الشامية وصل تعداد تجارها إلى ستمائة، انطلقوا من دمشق وسلكوا طريق الحرير القديم ابتداء من دمشق فالبتراء إلى أن وصلوا إلى نهر الفرات، ثم تبعدوا مصب هذا النهر إلى أن بلغوا الخليج العربي مروراً ببغداد والبصرة⁽³⁾.

وأكد هذه الحقيقة أيضا الرحالة عبد الله بن الصِّباح الأندلسي والذي شدَّ انتباهه وفرة الأسواق الشامية ولاسيما أسواق دمشق إلى درجة أن المرء لا يكاد يفرق فيها بين الليل والنهار نظراً لحيوية أسواقها وكثرة الحركة التي تجعل من الليل يُشبه النهار، ونظراً لهذا الزخم التجاري الذي نعمت به دمشق إحدى المحطات الهامة من طريق الحرير البري فإنَّ هذا الرحالة أكد على كثرة وجود القيسريات في بلاد الشام عموماً، ودمشق خصوصاً، يقصدها تجار من مختلف الأصقاع: كاليونان وبلاد الإفرنج والحبشة والفرس والترك وأكراد وهنود وأهل السند كما ورد تجار من الصين حطوا رحالهم بها ليعقدوا صفقات تجارية مع تجارها، وهذا باستعمالهم المسالك البرية والبحرية⁽⁴⁾. وهذا النص يوضح

Johann Schiltberger, op. cit., p.45.

(1) أنظر:

Robert S. Lopez, *The Trade of Medieval Europe*, Vol. 2, p.387.

(2) أنظر:

Nicolo di Conti, *the Travels of Nicolo Conti in the East in Early part of the Fifteenth century*, In

(3) أنظر:

India in the Fifteenth Century being a Collections of Narratives of Voyages to India in the century preceding the Portuguese Discovery of the Cape of Good Hope from Latin, Persian, and Italian Sources, ed. & int. by R. H. Major, Esq., F.S.A., Hakluyt Society, London, 1857. P.4

(4) المصدر السابق، ص. 208-209.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

بجلاء أن العلاقات التجارية بين الشرق الأقصى والهند لم تنقطع مع الركود الذي انتاب طريق الحرير خلال النصف الثاني من الثامن هجري/ الرابع عشر الميلادي. وهذا ما يؤكد إلى ما ذهبت إليه الباحثة سونيا من أن التجارة الدولية لم تنقطع على الرغم مما ألمّ بها من مصاعب، ولم يستطع أحد عبر مرّ التاريخ أن يقطع حركة تجارة التوابل أو أن يجد من ازدهارها ونمائها⁽¹⁾.

وعلى الرغم من سقوط الإيلخانيين الذين حكموا إيران إلا أنّ هذه الأخيرة لم تفقد مكانتها كلية في مجال احتكار بعض السلع الشرقية بحكم أن حدودها الجنوبية محاذية للخليج العربي والمحيط الهندي، وظلّت إيران مؤثرة في الطريق البحري وذلك بما تمتلكه من موانئ ومحطات بحرية جعل منها قوة تجارية، وهذا ما أثر سلباً على التجارة الفارسية في الشمال*، وحتّم على تجارها سلوك الطرق النهرية للوصول إلى الخليج العربي لتعويضهم ما فقدوه من انسداد طريق الحرير البري المارّ عبر أراضيهم⁽²⁾. وهذا ما يُفسر احتكار الإيرانيين لبعض حاصلات الشرق حتّى مع بدايات العهد الصفوي⁽³⁾. فلا غرو أن تدخل إيران الصفوية في حروب ومعارك طاحنة مع العثمانيين للسيطرة على الطرق التجارية والمنافذ البحرية⁽⁴⁾. واستمرت عدّة قرون⁽⁵⁾.

ولئن فرضت اللغة الفارسية مكانتها إبان عهد السلام المغولي فإنّ هذه الخطوة لم تضمحل خلال القرن الخامس عشر الميلادي بدليل أن الرحالة البندقي نيكولو دي كونتي وأثناء رحلته إلى الهند اضطرّ إلى تعلمها في إيران بعد أن تعلم اللغة العربية في بلاد الشام⁽⁶⁾، وتعلمه هاتين اللغتين لدليل جليّ على مكانة ونفوذ التجار المسلمين حتّى بعيد اضمحلال طريق الحرير البري وبدايات سيادة الطريق البحري القادم من الشرق الأقصى على من سواه من الطرق التجارية الدولية.

غير أنّ بروز البرتغاليين في السواحل البحار الشرقية أضعف وساطة التجار المسلمين بين الشرق والغرب. فقد سلك البرتغاليون المسافات البعيدة من أجل الحصول على منتجات الشرق كالفلل والزنجبيل، وأصبح تعداد مراكبهم البحرية يزداد سنة بعد أخرى، ففي غضون عشر سنوات زادت المراكب البرتغالية من ثلاث إلى ثمان وعشرين مركبة،

(1) سونيا : المرجع السابق، ج.1، ص.27.

* تعتبر المناطق الجنوبية لإيران ولاسيما السواحل المطلّة على الخليج العربي والمحيط الهندي أكثرها ذ انتفاعا بسبب الزواج التجاري الذي عرفته المنطقة استنادا إلى ما أكّده المصادر وخاصة الرحالة كفاترثما : المصدر السابق، ص.89.

(2) وول ديورانت : المرجع السابق، ج.30، ص.155.

(3) أنظر: Michael Angold, *The Cambridge history of Christianity Eastern Christianity*, Cambridge university Press, 2008, vol.5, P.436.

(4) البديسي : المصدر السابق، ج.2، ص.119-120؛ باسم حمزة عباس : المرجع السابق، ص.80-81.

(5) الكركوكلي رسول بن يعقوب الماهوني (ت.1243هـ/1827م) : دوحة الوزراء في تاريخ وقائع بغداد الزوراء، تر. موسى كاظم نورس، دار الكتاب العربي، بيروت، (د. ت.). ص.17-20.

(6) أنظر: Nicolo di Conti, op. cit., P.4-5. Angelo de Gubernatis, op. cit., p.9.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

ولم يكتفوا بنقل حاصلات الشرق إلى البرتغال فحسب وإنما هددوا تجارة المسلمين هناك⁽¹⁾. وبذلك تراجع دورهم في مجال الوساطة التجارية بين الشرق والغرب إلى يومنا هذا.

ج) مصير منتجات الشرق في أسواق الغرب الأوروبي

لا ريب أن اضمحلال طريق الحرير البري ستكون له تداعيات واضحة المعالم على الأسواق والسلع في أوروبا ولاسيما الحاصلات الشرقية منها. فالسؤال الوجيه والمتبادر إلى الذهن هو مصير السلع الشرقية في الأسواق الأوروبية كالحرير* والتوابل والعمود والبخور التي اعتمدت على طريق الحرير البري للوصول إلى أوروبا، هل عرفت انقطاعاً أو ندرة في الأسواق الأوروبية؟ أم أنها بقيت على ما هي عليه أثناء مرحلة اضمحلال وتراجع طريق الحرير كشریان للوصول لسلع الشرق إلى أوروبا؟.

أفادت المصادر التاريخية وكتب الرحلات بأن أوروبا لم تنقطع عنها البضائع الشرقية حتى في أحلك أيام الحروب، فمن خلال التقرير السنوي الذي قدم إلى دوق البندقيّة السالف الذكر يتضح أنه في حدود سنة 1423م وجدت العديد من السلع الشرقية متداولة في الأسواق الأوروبية، ك: الكرّس، والحبوب، والحرير والذهب والخيوط الفضية والشمع والسكر والجواهر. خاصّة في أسواق كلّ من: بوليا، صقلية، قبرص، رودس، مصر، رومانيا، كانيا، موريا، إستريا، فلورنسا، فرنسا، كاتالونيا⁽²⁾. وأكّد نيقولو باربارو في أحداث يوم 26 من شهر جانفي سنة 1453م أن سفينة بندقية من الحجم الكبير حمل عليها سلع وبضائع وصل وزنها إلى 1197 بالة، منها 82 بالة حرير و11 بالة زنجبيل و3 بالات من الذهب الخام وبالّة واحدة من الشّيح الخراساني وغيرها من المواد الشرقية التي وردت إلى القسطنطينية متجهة نحو البندقيّة، وفي نفس اليوم أيضا وصلت سفينتين جنويتين عليهما حمولات هائلة من السلع والبضائع الشرقية⁽³⁾، وهو ما يوحي بأنّ السلع التي كانت تُنقل عبر طريق الحرير وجدت منافذ أخرى للوصول إلى أوروبا، وأكّد نفس صاحب المصدر بأنّه في 27 فيفري من سنة 1453م أقلعت من ميناء القسطنطينية سبع سفن أوروبية، ست منها توجهت إلى كريت وواحدة إلى البندقيّة غداة هجمات مُحمّد الفاتح على المنطقة. وأكّد في موضع آخر بأنّه يوم 05 ماي 1453م أغرق العثمانيون سفينة جنوية تبلغ سعتها 300 بالة، ومن محتوياتها: الحرير والشمع وغيرها من السلع التي وصلت قيمتها الماليّة إلى 12000 دوكات بندقي⁽⁴⁾.

(1) المليباري أحمد زين الدين بن عبد العزيز بن زين الدين المعبري (ت. 987هـ/1579م): تحفة المجاهدين في أحوال البرتغاليين، تح. وتق. وتغ. مُحمّد سعيد الطريحي، مؤسسة الوفاء، بيروت، 1405هـ/1985، ص. 247-248.

* بقي الحرير أهم سلعة تحافت عليها الأوروبيون حتى خلال القرن الخامس عشر الميلادي، فقد ركز الرحالة الأوروبيون الذين يعموا وجههم شطر الشرق مناطق إنتاج وصناعته وتسويق الحرير، وظهر ذلك جلياً من خلال رحلة الألماني جوهان شيلنجر والّذي أشار إلى كلّ المواضع التي زارها أو سمع عنها بأنّها تُنتج الحرير. انظر المواضع التي ذكر فيها الحرير. Johann Schiltberger, op. cit., p.34-44-45-86-95.

(2) أنظر: Louis de Mas-Latrie, op. cit., p.266.

(3) نيقولو باربارو : المصدر السّابق، ص. 103-104.

(4) نفسه، ص. 145.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

وفي هذا المقام، أكد الرحالة جان باتيست طولو بأنّ تجار التُّرك واليونان واليهود إضافة إلى تجار أوروبا الغربيّة كالفرنسيين والitalيين والانجليز والهولنديين يعقدون صفقات كبرى في سوق أزمير لبيع وشراء الحرير والقطن والزيت وغيرها من سلع الشرق، وأضاف بأنّ التُّجار هناك يتمتعون بحرية كبيرة في البيع والشراء والتجوال⁽¹⁾، وهو ما يُوحى بأنّ أوروبا لم تتأثر كثيرا بانقطاع طريق الحرير وقد أكد فشر ذلك⁽²⁾.

ومهما يكن من أمر فإنّ الأوروبيين اعتمدوا على البهارات القادمة من الشرق الأقصى لعدة قرون خلت وكانت المعادن هي الوسيلة الوحيدة المقبولة للدفع ولم يتغير هذا النمط الاقتصادي إلى غاية وصول البرتغاليين إلى الشرق، أين تمكنوا من فرض نظام اقتصادي جديد الذي عوض التُّجار الأوروبيين ذلك النموذج الاقتصادي المطبق من قبل، والذي تضمن خلل تجاري كبير ومستمر⁽³⁾.

لجأ التُّجار الأوروبيون المشتغلون باستيراد التوابل وغالبيتهم بنادقة على التخلي عن استثمارات في مجال التجارة مع الشرق والتي قُدرت قيمتها بـ 400.000 من الدوكات وشرعوا في إرسال ما بين ثلاث إلى خمس سفن كلّ سنة لجلب التوابل من أسواق إفريقيا⁽⁴⁾. فلا يُمكن بأي حال نُكران سقوط القسطنطينية بيد العثمانيين على الجمهوريات الإيطالية في مجال السلع الشرقية⁽⁵⁾.

يُشير مؤرخ إيطالي مجهول من أن أسعار بعض المواد الشرقية عرفت ارتفاعا بسبب النزاع البندقي الجنوي في حرب شيوزا Chiozza سنة 1387م⁽⁶⁾، غير أنّ ارتفاع سعر بعض المواد ولاسيما النخبوية منها لم يقتصر على الأسواق الأوروبية فحسب، فحتّى بعض أسواق المشرق الإسلامي ارتفعت فيها بشكل غير مسبوق، ومن ذلك الذهب، فقد أورد ابن حجر العسقلاني عن أحداث سنة 834هـ / 1431م أن أسعار الذهب عرفت ارتفاعا لافتا وصل إلى مائتين وخمسة وسبعين⁽⁷⁾.

N. Steensgaard, op. cit., Vol.3, p. 210.

(1) جان باتيست طولو : المصدر السابق، ص.98. وانظر أيضا:

(2) فيشر : المرجع السابق،

Antonio di Vittorio, op. cit., p.13.

(3) أنظر:

Jacques le Goff, *the birth of Europe*, trans. Janet Lloyd, Blackwell, Oxford, 2005, p.190.

(4) أنظر:

Jacopo Virgilio, op. cit., p.52.

(5) أنظر:

Autore anonimo, *Del commercio dell'Italia colle Indie*, p.35.

(6) أنظر:

(7) ابن حجر العسقلاني : إنباء الغمر بأبناء العمر، ج.3، ص.455.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

(و) حركة الكشوفات الجغرافية:

إنَّ تراجع مكانة طريق الحرير وضمحلاله شجعت القوى الأوروبية ولاسيما المدن والجمهوريات* المطلة على الشواطئ الجنوبية للمتوسط على إيجاد البديل للوصول إلى مصدر سلع الشرق الأقصى ولاسيما التوابل منها التي لم تعد من السلع الكمالية والتجوية يقتصر استهلاكها على طبقة الأثرياء فحسب وإنما أصبحت سلعة واسعة الاستهلاك⁽¹⁾. ومع نمو الفكر الجغرافي لدى الأفراد والجماعات في أوروبا تشجعوا لخوض غمار الكشوفات الجغرافية علّهم الوصول إلى أسواق وبلغ الهند والشرق الأقصى من غير المرور عبر الأراضي الإسلامية⁽²⁾.

وإذا كان التجار الإيطاليون وعلى رأسهم البنادقة الفضل في استكشاف واستعمال الطرق البرية الموصلة إلى أراضي الإمبراطورية المغولية والشرق الأقصى⁽³⁾ فإنَّ الجنوبيين أيضا كانوا السابقين في محاولات إيجاد طريق بحري يُوصلهم إلى الشرق الأقصى من دون الحاجة إلى استعمال طريق الحرير البري وغيره من الطرق البرية التي لم تعد سهلة المنال إثر سقوط القوى المغولية واحدة تلو الأخرى وانتشار الفوضى في آسيا الوسطى والذعر الذي لحق بالتجار إثر انتشار وباء الطاعون في الشرق الأدنى وكذا غزوات تيمور لكّنها عوامل تضافرت لتعطيل استعمال المسالك البرية في قلب قارة آسيا.

ولُوحظ أيضا اهتمام البحرية البندقيّة بالحيط الأطلسي منذ القرن الرابع عشر الميلادي، وهذا عبر خوض عباب سواحل إنجلترا وبلاد الفلاندرز⁽⁴⁾. فإذا وُفق البنادقة في إبرام بعض الاتفاقيات تجارية مع حكام الممالك في الحوض

* وعلى الرغم من انسداد طريق الحرير البري إلا أنَّ رغبة الإيطاليين في اكتشاف كنوز الشرق لم تتوقف مع الصعوبات التي تلحقها من قبل في البرّ الآسيوي وإنما برزت لهم طموح للوصول إلى الهند والصين عبر المسالك البحرية على غرار رحلات فيفالدي السالفة الذكر أو الرحلات عبر مصر في سبيل الوصول إلى الهند غير أنَّ هذا الطريق بدوره صادفته مشكلة تضيق المصريين على الأوروبيين هذا المسلك لتبقى أسرار وركائز تجارة الشرق حكرا لهم، لذا فإنَّ الرحالة طافور لما عزم على رحلته نحو الهند عبر سلوك طريق البحر الأحمر نصحه الرحالة البندقي نيكولو دي كوني من مغبة الإقدام على هذه المغامرة، وأنه لم يتمكن بلوغ حدود مصر إلا بعد أن حصل على كتاب أمان من السلطان المصري، فلما شارف الوصول إلى مكّة خيروه بين الرجوع عن دينه النصراني إلى الإسلام أو القتل، فدخل في الإسلام رفقة زوجته وأبنائه تحت طائلة التهديد وبقوا محافظين على نصرانيتهم في أعماق قلوبهم، وواصل إرشاده لطافور بأنَّ يتخلى عن زيارة الهند ومّا ورد في نصيحته إياه، قوله: « وألتمس منك باعتبارك مسيحيا من أهل وطني أن لا تركب هذا المركب الجنوبي»، ثمَّ شرع في تعداد المشاكل والمصاعب التي تعكر صفو رحلته فقال له: « نظرا لبعد الشقة، وجسامة المشقة، وفداحة الخطر، فالإقليم تسكنه أجناس غريبة ليس لهم ملك يطيعونه، ولا قوانين يخضعون لها، ولا حكام يأترون بأمرهم، فكيف تتوقع أن ترحل بلا عهد أمان، وإذا اعتزم أحد قتلك فمن يخاف إن نفذه»، فما كان من طافور إلا أنَّ امتثل إلى نصيحة نيكولو وتخلّى نهائيا عن فكرة الرحلة نحو الهند بعد أن التمس صدق وحرص الرحالة البندقي على نصيحته وسلامته. طافور : المصدر السابق، ص. 79-80.

(1) كُولون كلير: المرجع السابق، ص. 3.

(2) نصير أحمد نور أحمد: شركة الهند الشرقية الانجليزية منذ تأسيسها حتى سقوط دولة المغول الإسلامية في الهند (1009-1273 الهجري/ 1600-1857 الميلادي)، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه، إشراف د. يوسف بن علي بن رابع الثقفي، قسم الدراسات العليا التاريخية والحضارية، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، جامعة أم القرى بمكة المكرمة، السنة الجامعية، 1411هـ/1991، ص. 28.

(3) أنظر: Robert S. Lopez, *The Commercial Revolution of the Middle Ages*, P.109.

(4) فيشر : المرجع السابق، ج. 2، ص. 465.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

الشرقي للمتوسط وتمكنهم من احتكار بعض السلع التي تصل إلى مصر الواردة من الشرق الأقصى كانت لهم جهود مبكرة في اكتشاف بعض الجزر الواقعة في البحار الشمالية كجزيرة جرينلاند Groenland في حدود سنة 1380م⁽¹⁾.

استغل البرتغاليون خبرة ومعارف البنادقة في مجال الرحلة والاستكشاف، ومن هؤلاء يُوجد ماركو بولو، ففي سنة 1428م اقتنى دون بدرو الذي ينحدر من البرتغال نسخة من كتاب رحلة ماركو بولو من البندقية وأهداه لأخيه هنري الملاح (1415-1461م) وكان لهذا الأمير الفضل الكبير في الكشوفات البحرية البرتغالية⁽²⁾.

وأما الجنويون فقد أبلوا بلاء حسنا في مجال الاستكشاف لا يقل شأنًا عن البنادقة، فأمام انغلاق مناطق نفوذهم في البحر الأسود فإنهم اضطروا إلى البحث عن طريق جديد يوصلهم إلى الشرق الأقصى عبر الالتفاف على قارة إفريقيا، وفي هذا الخصوص، برز الأخوين الجنويين Ugolino Vivaldi Vadino فهما مركبين بحريين منطلقين من جبل طارق، غير أن الوثائق التاريخية غير واضحة في هذه النقطة، ولم يظهر للأخوين أي أثر في محاولتهما هذه⁽³⁾.

واستفاد البحارة الاسبانيون والبرتغاليون من خبرة الإيطاليين عموما في مجال إقامة المراكب البحرية التي قدمت مساعدات جليلة للبحارة⁽⁴⁾، وفي حدود سنة 1417م رُسمت خريطة من قبل الفلورنسيين فإرسل الملك البرتغالي ألفونسو الخامس ماورو من سان ميشيل للحصول على هذه الخريطة⁽⁵⁾. ومن الاكتشافات الإيطالية التي أفاد منها البرتغاليون أيضا وهو ما ابتكره Flavio Gioja المنحدر من أمالفي سنة 1302م، الأمر الذي سهل مهمة الرحلات البحرية الطويلة المدى التي شرع فيها البرتغاليون إلى خليج غانا⁽⁶⁾.

ولئن تشبث الرحالة والمستكشفون الإيطاليون بطريق البحر الأحمر للوصول إلى الهند فإن البرتغاليين ركزوا جهودهم على السواحل الغربية للمحيط الأطلسي، فبرزت أطماعهم التوسعية وطموحاتهم الاقتصادية بشكل جلي في عهد الأمر جون الثاني Jean II كأمر (1455-1477م) ثم كملك (1477-1495م) فبدأت طموحاتهم في

(1) أنظر: Nicolo and Antonio Zeno, *the Voyages of the Venetian Brothers, Nicolo and Antonio Zeno, to the Northern seas in the XIV century*, Tr. And ed. Richard Henery Major, Burt Franklin Publisher, New York, 1873, P.3-4.

Jacopo Virgilio, op. cit., p.53.

(2) فيشر : المرجع السابق، ج.2، ص.467. وانظر أيضا:

Richard Henery Major, *The discoveries of prince Henry the Navigator and their results being the narrative of the discovery by sea within one century, of more than half the world*, 2nd ed. Sampson low, Marston, Searle, & Rivington, London, 1877.

Robert S. Lopez, *The Commercial Revolution of the Middle Ages*, P.111.

(3) أنظر:

(4) فيشر : المرجع السابق، ج.2، ص.464-465.

Angelo de Gubernatis, op. cit., p.8.

(5) أنظر:

E . Laurain, *Cours de Géographie Historique*, Imprimerie Seringe freres, Paris, 1877, p.75

(6) أنظر:

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

سواحل الأطلسي كالمغرب الأقصى الصحراء الغربية إلى أن وصلوا إلى جزر رأس الأخضر حدث هذا في عهد الأمير هنري الملاح Henri le Navigateur (ت. 1460م)⁽¹⁾.

استمرت الكشوفات البرتغالية بعد أمير الملاح وتوغلوا جنوباً⁽²⁾، بقيادة المستكشف بارتولوميو دياز Bartolomeu Dias (ت. 1500) والذي يُعد أول أوروبي ينجح في الوصول إلى جنوب إفريقيا في حدود سنة 1488م واستطاع الرجوع إلى موطنه بعد أن أطلق على الرأس الجنوبي للقارة الإفريقية برأس العواصف نظراً لسوء الأحوال الجوية التي صادفها هناك، غير أن ملك البرتغال أطلق عليه اسماً أكثر تفاؤلاً لشحذ همة البرتغاليين في مواصلة الكشوفات الجغرافية إلى غاية الوصول إلى توابل الشرق في الهند.

ولم تقف محاولات المستكشفين البرتغاليين عند هذا الحد، وإنما واصلوا جهودهم بحمة كبيرة كللت بمحاولتهم بالنجاح مع فاسكو دا غاما Vasco de Gama (ت. 1524م) الذي بلغ السواحل الهندية بنجاح. ويفيد المصدر المعاصر له من أن أولى طلائع البرتغاليين وصلت إلى ملبار في حدود سنة 904هـ/1499م في ثلاث سفن مسماريات، ووصلوا عن طريق البر إلى كاليكوت. ويُفيد نفس المصدر من أن البرتغاليين لما حطوا رحالهم في الهند لم تكن التجارة أكبر أهمهم ومبلغ جهدهم وإنما مكثوا هنالك شهور عديدة يستطلعون أخبار المنطقة يتعرفون إلى جغرافيتها⁽³⁾، وشجعتهم العديد من العوامل الاقتصادية والاجتماعية والدينية، ويمثل العامل الاقتصادي الحاف الأكبر لاقتحام أسواق الشرق ليتسنى لها احتكار التجارة هناك لما لها من عوائد مالية معتبرة، ولا يتأتى لها ذلك إلا بالتحكم بالمضائق البحرية لمالقا عند مدخل المحيط الهادئ وكذا وعدن عند مدخل البحر الأحمر وهرمز عند مدخل البحر الفارسي⁽⁴⁾، وهدد البرتغاليون مصالح المسلمين ومكاسبهم التجارية مع الهند وشكلوا خطراً كبيراً عليهم إلى درجة الاعتداء عليهم في عقر دارهم في بحر اليمن عبر الاستيلاء على سفن المسلمين وأسر ما وصلت إليه أيديهم⁽⁵⁾.

ومما ينبغي أن يُعلم في هذا المقام أن حركة الكشوفات الجغرافية الأولى (903هـ/1497م) التي قام بها البرتغاليون إلى الشرق كان دافعهم الأسمى فيها الحصول على التوابل وعلى رأسها الفلفل، فقبل هذا لم يك بوسع البرتغاليين ولا الأوروبيين الحصول عليها إلا عن طريق الوسطاء، ولما رجع البرتغاليون في المرة الثانية

(1) أنظر: Autore anonimo, *Del commercio dell'Italia colle Indie*, p.43-44.

(2) أنظر: David Macpherson, *the History of the European commerce with India*, printed for legman, Hurst, press, London, 1812, P.10.

(3) المليباري : المصدر السابق، ص. 245-246.

(4) السيد عادل محمد حسين: الصراع البرتغالي - الهولندي في المحيط الهندي، في مجلة سامراء، المجلد 2، العدد 3، السنة الثانية، تكريت، سبتمبر 2006، ص. 81.

(5) التهوالي قطب الدين محمد بن أحمد (ت. 990هـ/1583م) : غزوات الجراكسة والأترک في جنوب الجزيرة والمسمى البرق اليماني في الفتح العثماني، منشورات دار اليمامة للبحث والترجمة والنشر، الرياض، 1387هـ/1967م، ص. 18-19.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

(1499هـ/1509م) بست سفن انهمكوا بالصّفقات التّجاريّة، وحاولوا تقويض تجارة العرب والمسلمين هناك على العكس من المرة الأولى التي اشتغلوا فيها بالاطلاع على أحوال البلاد⁽¹⁾.

واستطاع البرتغاليّون إبطال نظرية رأس التّيارات التي أربكت البحارة المسلمين لعدّة قرون خلت، وذلك من خلال شن الهجوم على مراكبهم والسّطو على ممتلكاتهم وقتل كلّ من يعترضهم. وحددوا بداية ظهور الوجود البرتغاليّ في البحار الشّرقية سنة 908هـ/1503م وهذا عبر سلوكهم بحر الظلمات (المحيط الأطلسي)، ووجدوا صعوبة بالغة في تحقيق أمنية الوصول إلى سواحل الهند، ولم يك بوسعهم الوصول إلى ما وصلوا إليه لولا مساعدة وإرشاد أحمد بن ماجد الخبير بشؤون البحر. وخلاصة التّصيحة التي أسداها لهم تلخص في أنّهم لا يقربوا السّاحل بحكم خطر الأمواج الذي يعيقهم في التّقدّم وأرشدهم إلى أن يتوغّلوا في البحر كي يكونوا في مأمن من الأمواج، ولما فعلوا ما أرشدهم به استطاعوا التّوغل في البحر إلى أن وصلوا إلى هرمز والهند⁽²⁾.

ووصلت طموحات وجهود البرتغاليّين إلى أن وصلت سفارتهم إلى كانتون الصّينيّة عام 1516م، غير أنّ هذه السّفارة لاقت صعوبات جمة فقد غلب على ظن الصّينيّين بأنّهم مجرد غزاة، فقد رفض الصّينيّون استقبالهم في بكين عام 1517م، وفي سنة 1518م أمر بطردهم من كانتون⁽³⁾. وعلى الرّغم من الصّعوبات التي تلقتها هذه السّفارة إلّا أنّها تُترجم مدى إصرار البرتغاليّين في مجال الكشوفات الجغرافية.

هذا ووجد البرتغاليّون سهولة في الانقضاض على القوى البحريّة والتّجاريّة في المحيط الهندي وبحر العرب، واستغلّوا فرصة غياب العثمانيين عن مسرح الأحداث إلى غاية سنة 932هـ/1525م، فقد أرسل السّلطان العثماني سليمان القانوني القبطان سليمان رئيس وزوده بعشرين سفينة انطلقت من السّويس وعبرت البحر الأحمر إلى أن وصل إلى مدينة عدن اليمنية وشرع في مهاجمة البرتغاليّين واستطاع استمالة العديد من رؤساء القبائل ليكونوا عوناً له ضدّ البرتغاليّين⁽⁴⁾. ومع ذلك فقد بسط البرتغاليّون قوتهم البحريّة في البحار الشّرقية، فأخضعوا على ما يربو من سبعمائة جزيرة إلى حكمهم⁽⁵⁾.

ومهما يكن من أمر فإنّ المحاولات الاستكشافية التي قام بها الاسبان والبرتغال سواء أكان ذلك في الشّرق أو في الغرب إنّما هو من قبيل استكمال المجهودات التي قام به الإيطاليون أواخر العصور الوسطى⁽⁶⁾، وقد قدّم الجنويون مساعدات كبيرة في هذا المجال للبرتغاليّين والإسبان بغية إلحاق الضّرر بمصالح وتجارة البندقيّة في الشّرق، وشمل دعم الجنويين لهذه القوى الاستكشافية بالمال والمهارات والأفكار البحريّة وحتّى بالسّفن من أجل البحث عن طرق جديدة

(1) المليباري : المصدر السّابق، ص. 246-247.

(2) يحيى بن الحسين بن القاسم : المصدر السّابق، ص. 630-631؛ عبد الرّحمن حميدة : المرجع السّابق، ص. 90.

(3) أنظر: James Geiss, op. cit., 2008, Vol. 7, p.433.

(4) حاجي خليفة : تحفة الكبار في أسفار البحار، ص. 83؛ البديسي : المصدر السّابق، ج. 2، ص. 125.

(5) أوليا جلبي : الرحلة إلى مصر والسودان والحبشة، مج. 1، ص. 130.

(6) أنظر: Robert S. Lopez, *The Commercial Revolution of the Middle Ages*, P.111-112.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

للولوصول إلى الهند⁽¹⁾. ويُمكن القول بأنَّ هذه الكشوفات أحدثت ثورة جديدة في بعث نظام اقتصادي جديد بين الشرق والغرب قوامه الاعتماد على طريق رأس الرجاء الصالح في مجال العلاقات الاقتصادية والثقافية بين القارتين آسيا وأوروبا.

خريطة رقم (10) توضح العالم المعروف (المكتشف) عند الأوروبيين غداة كشوفات كولمبس - قبيل نهاية القرن 15م -



نقلا عن : Clive Day, op. cit., p.132.

3) أفول طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين الشرق والغرب

إنَّ تراجع طريق الحرير منذ منتصف القرن الرابع عشر الميلادي إلى منتصف القرن الخامس عشر الميلادي أعقبه أفولا منذ فتح القسطنطينية ومع اكتشاف طريق رأس الرجاء صالِح تغيرت الكثير من المفاهيم والعادات لدى رحالة أوروبا وتجارها. وفرض عليهم إعادة رسم الخريطة الاستكشافية والاقتصادية في قارتي آسيا وإفريقيا، والسؤال الذي يطرح نفسه في هذا المقام، ما هي الطرق التي سلكها المستكشفون والرحالة الأوروبيون للوصول إلى إيران والهند والصين قبل اكتشافهم لطريق رأس الرجاء الصالح؟.

أ) تحوُّل مسار رحالة الغرب الأوروبي من سواحل البحر الأسود إلى بلاد الشام ومصر.

إنَّ تحويل مسار الرحلات الأوروبية من الطرق المعتاد عليها إلى طرق جديدة فرضته مجريات الأحداث، وقد سبق تبيانُه، ويتضح ممَّا ورد سابقا أن طريق الحرير البري منذ النصف الثاني من القرن الثامن الهجري/ الرابع عشر الميلادي أخذ في الانحسار والأفول عما كان عليه قبل سنة 1340م، أين تراجعت عدد وشهرة الروايات والمشاهدات الرحلات الأوروبية إلى الشرق عبر الطرق البرية الرابطة بين آسيا الوسطى والصين (طريق الحرير)، وأصبحت نادرة⁽¹⁾، وفي هذا الخصوص، يُورد كلود كاهن أنَّه بعد سقوط إيلخانية مغول فارس ومغول القبيلة الذهبية سنتي 1330م و1340م على التوالي فإنَّه لم يُر أي أثر للتجار الأوروبيين والمبشرين المسيحيين في إيران وآسيا الصغرى⁽²⁾. ولا يعني بالضرورة أن غياب الأوروبيين عن طريق الحرير هو نهايته*.

فتورات تلك الرحلات وأخبار تجار ومسافري أوروبا عبر طريق الحرير البري، وانصبت محاولاتهم في الوصول إلى الهند عن طريق مصر (البحر الأحمر) لذا فإنَّ الرحالة البندقي نيكولودي كونتي وعائلته لما مكثوا في الهند أربعين سنة وهموا بالرجوع إلى البندقية لم يسلكوا طريق البري الذي سلكه ماركو بولو وغيره من رحالة وتجار إيطاليا للعودة إلى ديارهم خلال القرن الرابع عشر بحكم اضمحلاله وتعدد مخاطره وأنما رجعوا إلى وطنهم عن طريق البحر الأحمر، وهو ما يؤكد دون أدنى شك مدى الازدهار الذي بلغه هذا المسلك البحري، وحتى الرحالة القشتالي طافور عول على هذا الطريق لما عزم التنقل على الهند⁽³⁾، غير أنَّ مرورهم بالأراضي الإسلامية وخاصة في اليمن شكّل خطرا محدقا عليهم

(1) هايد: المرجع السابق، ج.3، ص.383.

(2) المرجع السابق، ص.461.

* وممَّا ينبغي التأكيد عليه في هذا الموضوع، وهو أن جُلَّ المؤرخين والمستشرقين الدارسين والمهتمين بطريق الحرير يحتزنون ازدهاره ونشاطه بمدى التواجد والحضور الأوروبي على طول طريق الحرير عبر تجارهم وروهبانهم ودبلوماسيهم كما ظهر جليا من خلال ما ذهب إليه المستشرق كلود كاهن لما ملح بأنَّ طريق حرير وتجارة آسيا لا مكانة لها من دون وجود وتأثير تجار أوروبا، وفي نفس الوقت يتناسوا دور ومكانة بقية التجار الآخرين من أصقاع المعمورة على غرار التجار العرب والمسلمين والفرس والترك والصين والتروس والهند.

(3) طافور : المصدر السابق، ص.78.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

بحكم أنهم لا يدينون بدين الإسلام. فقد ذكر ماركو بولو بأن أهل عدن يُكنون الحقد الدفين على النصارى⁽¹⁾، وهي إشارة واضحة من رحالة القرن الخامس عشر الميلادي بأن طريق الحرير البري الذي سلكه أجدادهم لا يُعول عليه للوصول إلى الشرق الآسيوي بحكم أنه لم يعد صالحا لأداء مهامه.

ومن الرحلات الأوروبية التي سلكت الديار المصرية بدل البحر الأسود للوصول إلى الشرق رحلة فارتيمّا الذي وصل إلى الهند عبر سلوكه طريق لم يألفه الأوروبيون خلال العصور الوسطى إلا محاولة طافور الذي تراجع عن فكرة الرحلة نحو الهند بعد إصغائه لنصيحة نيكولو دي كونتي، ألا وهو الانطلاق من البندقية ليصل إلى الإسكندرية ثم دخوله إلى القاهرة ومن ثم قصد الديار الشامية في كل من بيروت وطرابلس وحلب وحماة ودمشق ثم انساح إلى الحجاز ودخل الحرمين الشريفين المدينة المنورة ومكة المكرمة وهذا من خلال ادعائه بأنه مُسلم وأطلق على نفسه لقب (الحاج يونس المصري) ووصل إلى بلاد فارس بحرا عن طريق اليمن ليختتم رحلته إلى الهند⁽²⁾. والمتمعن في مخطط هذه الرحلة يُدرك بأنه الطريق الذي سلكه الرومان قديما للوصول إلى الهند، وهذا عبر ولوجهم إلى مصر ثم يصير الطريق بحري انطلاقا من البحر الأحمر فبحر العرب وصولا إلى المحيط الهندي.

وتُعتبر رحلة الإيطالي فيليبو ساسيتي Filippo Sassetti (ت. 1588م) تحولا جذريا في تغيير مسار الرحالة الإيطاليين السابقين، فذهب إلى الهند بواسطة سفينة برتغالية التي انطلقت في أكتوبر من سنة 1578م عوض الانطلاق من السواحل الشامية أو المصرية⁽³⁾. وبتغيير مسار هذه الرحلة يتضح جليا أن الإيطاليين فقدوا مجال الصدارة في الرحلة والتجارة لصالح منافسيهم البرتغاليين. فخلال مرحلة ازدهار طريق الحرير البري فإن عامة الرحالة والمبعوثين الأوروبيين عولوا على خبرة الإيطاليين في التوجه نحو الشرق غير أن المعطيات تغيرت بعد القرن السادس عشر، فأصبح الإيطاليون يُعولون على خبرة وإمكانيات ومراكب البرتغاليين للوصول إلى الشرق.

(1) ماركو بولو : المصدر السابق، ج. 3، ص. 91.

(2) فارتيمّا : المصدر السابق.

(3) أنظر : Filippo Sassetti, *Lettere di Filippo Sassetti sopra i suoi viaggi nelle Inde Orientali dal 1578 al 1588*, Dalla Stamperia Torreggiani E C., Reggio, 1844.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

ب) عودة تجار أوروبا إلى الأسواق المصرية الشامية والمغربية

إنَّ بداية تراجع الأوروبيين عن ارتياد أسواق الشرق الأقصى فرض عليهم إعادة رسم خريطتهم الاستكشافية والاقتصادية، ولم يجدوا بُداً من الرجوع والتركيز على أسواق بلاد في المشرق والمغرب الإسلاميين على السواء، وعلى الرغم من المكاسب التي غنمها الأوروبيون من الأسواق المغولية غير أنَّهم لم يتخلوا عن أسواق الضفة الجنوبية للمتوسط*، ولئن وجد الأوروبيون ضالتهم في سواحل البحر الأسود فإنَّ الأمراء العثمانيين ضيقوا على التُّجار الأوروبيين ممَّا اضطرَّ بالبابا كليمنت الخامس إلى إعلان حرب صليبية ضدَّ العثمانيين كما رخص لتجار جنوة والبندقيَّة التعامل مع المصريين لتعويضهم الأضرار التي لحقت بهم في سواحل البحر الأسود⁽¹⁾.

الواقع أن مصر** فرضت على التُّجار الأوروبيين الرجوع إليها وهذا بحكم ثراء أسواقها⁽²⁾***، فقد اضطرَّ البنادقة إلى تجديد المعاهدات القديمة مع المصريين (بلاد شام كانت خاضعة لهم) بعد أن أغلق البحر الأسود في وجه الملاحين والتجار الأوروبيين⁽³⁾، غير أنَّ المصريين بالغوا في رفع قيمة الضرائب على التُّجار، وقد اعترف المقرزي من

* يُفيد ماس لاتري من أن البنادقة لم يتخلوا عن الأسواق المصرية والمغربية، فقد عقدوا عدَّة اتفاقيات تجارية مع الحكام والأمراء المغاربة طوال أربعمئة عام، وأشار إلى معاهدات سنوات: 1231، 1251، 1305، 1317، 1356، 1392، 1427، 1438، 1456 للميلاد، ومن خلال هذه المعاهدات تبين جلياً أن العلاقات التجارية بين الطرفين لم تنقطع، كما أن القنصليات بقيت متمركزة على السواحل غير أنَّهم لم يتوغلوا داخل قارة إفريقيا، فلم يُحفظ عنهم أنَّهم سلكوا طريق توبكتوا، وهذا بخلاف الشرق الآسيوي، فقد توغل البنادقة داخل العمق الصيني، ووصلوا إلى الهند انطلاقاً من سواحل البحر الأسود.

Louis de Mas-Latrie, op. cit., p.XVII.

للمزيد من الشرح حول هذا الموضوع، ارجع إلى:

Mévil Sant Marine, op. cit., p.13.

(1) أنظر:

** ومَّا ينبغي تبيانه في هذا المقام بأنَّ مصر بدورها كانت بحاجة إلى تجار الأوروبيين خاصَّة البنادقة والجنوبيين منهم لتزويد أسواقها ببعض السلع الحيويَّة، فقد أفاد الظاهري أن الصِّراع القائم بينهما والذي امتد من محرم إلى ربيع الثاني من سنة 753هـ/فيفري إلى ماي 1352م قد أثر سلباً في الأسواق المصرية من حيث ارتفاع ثمن السلع التي جلبها البنادقة كالقصدير والزعفران التي تضاعف سعرها من مائتي درهم إلى خمسمائة درهم للمن (يساوي 458,9 غرام)، كما ندر الخشب وارتفع سعره جدًّا، ومن خلال هذا الإيضاح تبين جلياً أن الأسواق المصرية كانت بحاجة إلى هؤلاء التُّجار. ويُفيد نفس المصدر بأنَّ الأسعار عادت إلى ما كانت عليه لما وضعت الحرب أوزارها بانتصار البنادقة على الجنوبيين. الظاهري: المصدر السَّابق، ج.1، ص.231.

*** يُشير ماس لاتري بأنَّ السلع والبضائع وصلت إلى البندقية من كُلِّ أصقاع العالم فمن مصر التي تُعد مصدر ثروة رئيسي وصلت إلى أسواقها سلع الصِّين والهند والجزيرة العربية بكميات وافرة، وعززتها أيضاً قبرص بالقطن والقمح والسكر والملح والتبَّاتات العطرية والتَّحَّاس والأقمشة، كما زودت بيروت وآسيا الصَّغرى والقسطنطينية وبيلوبونيز (مدينة يونانية) بالأقمشة، كما أفادت أيضاً من سلع حلب ودمشق وإيران وآسيا العليا والبحر الأسود وبحر آزوف بمختلف الحجارة الثمينة والمعادن، وأما بلاد المغرب فزودتها بالملح، والقمح، والصَّوف، والكمثري، كما وصلت إليها بعض السلع الصَّناعيَّة من كُلِّ الاتجاهات إلى متاجرها ومستودعاتها، وصُدَّرت كميات هائلة من الزجاج إلى مصر وموريتانيا، بالإضافة إلى المعادن والأقمشة والسَّتائر، فعدت بذلك سوق عالمية دائمة لمنتجات الشرق والغرب. وأورد ماس لاتري هذا الكلام في الحالة التي كانت تعيشها البندقية خلال النصف الأوَّل من القرن الخامس عشر

Louis de Mas-Latrie, op. cit., p.266

الميلادي.

Guglielmo Berchet, op. cit., p.69.

(3) أنظر:

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

أن المكوس تضاعفت عما كانت عليه من قبل⁽¹⁾، فاحتج الأوروبيون عن هذه الزيادة الغير المبررة، فقد تراوحت ما بين 10 إلى 15% في منتصف القرن الرابع عشر الميلادي⁽²⁾، ومع اضمحلال طرق آسيا الصغرى ارتفعت الضرائب بدرجة أكبر.

وفي شهر ربيع الأول من سنة 836هـ/أكتوبر 1432م وصل رسول ملك كتالونيا عبر جزيرة صقلية إلى حضرة السلطان المملوكي الأشرف سيف الدين برسباي (825-841هـ/1422-1438م)، وتضمنت الرسالة إنكار على الطرف المصري عن الإجراءات الجديدة المطبقة على التجارة، وأخبره من أن التجار الفرنج سيقاطعون تجارة مصر، فلا يشترون من أسواقها أي سلعة. غير أن رد السلطان لم يكن لبقاً، بل وأساء معاملته هذا السفير⁽³⁾. الأمر الذي شجع الأوروبيين المضي في مشروعهم القاضي بالاستغناء عنهم في مجال تزويدهم بسلع الشرق، فمسألة اكتشاف طريق جديد أصبح ضرورة من لدن الأوروبيين عامة والبرتغاليين خاصة.

ويؤكد لوبيز من أن المصريين أساءوا معاملته الأوروبيين لما ضاقت عليهم السبل، ولم يستطيعوا الحصول على سلع الشرق الأقصى كما عاهدوه من قبل أثناء السلم المغولي. ومما زاد الأمر تعقيداً هو التخلف الذي دب في تسير مصر، فقد ساءت إدارتها، ولم تعد سفنها قادرة على الإبحار أبعد من عدن، فجاءت السلع من الشرق الأقصى عبر السفن الهندية خلال القرن الخامس عشر من خلال السفن الشراعية الصينية، فالتراجع والانحطاط المصري في المجال التجاري ترتب عليه استغلال واحتكار التجارة مع أوروبا⁽⁴⁾.

وأكد على ذلك هايد من أن المصريين لم يؤدوا السوق الأوروبي بكل ما يحتاجونه من السلع الشرقية وإنما اقتصر على تلبية أسواقها بالمنتجات المصرية والتوبة والحبشة كالسكر والقطن والتمر والكاسيا والليمون بالإضافة على الكان المزوج بالحرير أو الذهب⁽⁵⁾، ومن ذلك فلم يعد بوسع المصريين تعويض الأوروبيين بكل سلع الشرق الأقصى، فحتى ولم يرفع المصريون من ثمن السلع التي وردت إلى أوروبا فإن هؤلاء عزموا على إيجاد بدائل أخرى توصلهم إلى كنوز الشرق.

وعلى الرغم من ذلك فإن البنادقة حافظوا على علاقاتهم السلمية مع مصر متحاشين الدخول معها في أي صراع أو خلاف مهما كانت دوافعه الدينية طالما أن مصر تزودهم بسلع الشرق^(*). فهذه الجمهورية شيدت عظمتها

(1) المقريري : المواعظ والاعتبار، ج.1، ص.208.

(2) أنظر: Guglielmo Heyd, *Le colonie commerciali degli Italiani in Oriente*, T.2, p.234.

(3) الظاهري : المصدر السابق، ج.4، ص.321.

(4) أنظر: Robert S. Lopez, *The Trade of Medieval Europe: the South*, Vol. 2, p.387.

(5) أنظر: Guglielmo Heyd, *Le colonie commerciali degli Italiani in Oriente*, T.2, p.236.

* يُورد الظاهري في حوادث شهر شعبان 843هـ/جانفي 1440م بعض تفاصيل الحملة الصليبية الموجهة ضد مصر من طرف دوق الثالث ميلان فيليبو ماريا فيسكونتي Philippe Marie Visconti (1412-1447م) يصفه بالدوق القوي الذي احتل جنوة عدّة أعوام إلى غاية سنة 840هـ/1437م، حاول الدوق فيليبو إقناع البابا بتنظيم هجوم مشترك ضد المسلمين، فأذن له البابا، واستطاع أن يجمع قوة نصرانية إلى درجة أن الأرض ضاقت بحشدهم. وفي طريقه إلى غزو بلاد المسلمين باغت البنادقة على حين غرة فدخلوا معه في معركة فاصلة انتهت بهزيمة هذا الدوق ومن معه، فقتل البنادقة معظم جيشه،

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

وشهرتها بفضل تجارتها مع الشرق الإسلامي⁽¹⁾، فتعطيل التجارة مع مصر يعني نهاية زوال احتكارهم لسلع الشرق نهائياً*. غير أنّ البعثات التبشيرية الإيطالية نحو الشرق كالصين والهند واليابان لم يتأثر سلباً كما تأثر النشاط الإيطاليين في مجال التجارة، فقد شد انتباه الرحالة ديلا فاله كثرة الزهبان والآباء الإيطاليين هناك في حدود سنة 1623م⁽²⁾.

ولئن كان رجوع التجار الأوروبيين إلى أسواق بلاد المشرق خاصة الأسواق المصرية والشامية** مما أفاضت بذكره وتأكيداته مختلف المصادر الإسلامية والأوروبية⁽³⁾، ومن ذلك أن الرحالة طافور الذي زار بيت المقدس وبعض المدن الساحلية الشامية في الثلث الأول من القرن الخامس عشر الميلادي أبصر تجار اللاتين يشترون ما طاب لهم من السلع في بيروت وغيرها من المدن ولاحظ أيضاً أن أسواق القاهرة مكتظة بتجار المسيحيين⁽⁴⁾. وبها السلع الهندية بكميات هائلة ومنها تُوزع إلى مختلف الأسواق العالمية⁽⁵⁾.

غير أنّ عودتهم إلى أسواق بلاد المغرب لا يمكن نُكرانه، فسبب رجوعهم هو وجود كثير من سلع الشرق الأقصى في بلاد المغرب، فحاضرة القيروان على سبيل المثال تخصصت بتصدير الحرير والتوابل والصوف والعبيد⁽⁶⁾، كما استورد الأوروبيون بعض التوابل كالقرنفل من المغرب⁽⁷⁾. والسؤال المطروح لماذا عول التجار الأوروبيون على

وصادروا أمواله. فهذه الواقعة تُبين للباحث من أن البنادقة فضلوا عدم الدخول في هذه الحرب الصليبية حفاظاً على مصالحهم الحيوية مع مصر، ولم يكتفوا بالحياد فحسب وإنما صدوا هذا الهجوم الكاسح دفاعاً عن مصالحهم وليس حبا في المسلمين أو المصريين. الظاهري : المصدر السابق، ج.5، ص.109.

(1) حاجي خليفة : تحفة الكبار في أسفار البحار، ص.111.

* يُفيد الظاهري من أنّه لما وصلت أنباء تضيق المصريين على تجار البندقية في شهر ربيع الثاني من سنة 869هـ/1465م بسبب الاعتداء الذي تعرض له التجار المسلمون في جزيرة رودس من طرف الأوروبيين فما كان من البنادقة إلّا أنّ جهّزوا مراكبهم اتّجه رودس وخيروا ملكها بين إطلاق صراح كلّ التجار المسلمين ورد ممتلكاتهم أو قاتلوهم. فاستجاب صاحب رودس لطلب البنادقة، وأطلق صراح أسرى المسلمين ومن غيرهم، ثمّ تكفلت مراكب البندقية بنقل هؤلاء الأسرى إلى مصر، فما كان من سلطان المماليك إلّا أنّ قابل هذا الإحسان بإحسان إلى تجار البنادقة من خلال رفع القيود عليهم وعلى غيرهم من تجار الفرنج. الظاهري : المصدر السابق، ج.6، ص.205. ويُفيد نفس صاحب المصدر من أن الطّرفين تبادلا الهدايا بينهما في شهر ربيع الثاني 877هـ/سبتمبر 1472م. نفسه، ج.7، ص.47.

(2) أنظر: Pietro della Valle, *the Travels of Pietro della Valle in Indi*, p.163.

** دل على عودة التجار الأوروبيين إلى بلاد المشرق على وجه العموم ودمشق على وجه الخصوص ما أورده الرحالة الحاج عبد الله بن الصّباح الذي لاحظ وجود تجار من كلّ فج مجوبون الأسواق الشامية، فقال: «مدينة قائمة بنفسها، وقائمة بالتجارة مع كلّ الأرض ومع جميع الرّوم كلّها بأجناسها وتجارها وغربها وشرقها». ونظراً لهذه الدينامكية التجارية التي وصلت إليها دمشق فإنّ الرحالة ابن الصّباح ارتأى أن دمشق تعدل كلّ أسواق الغرب والعجم والرّوم والترك والمغول والدليم، في العافية والمال والبضائع كالحرير والفضّة والذهب وغيرها من السلع. المصدر السابق، ص.210.

(3) أنظر: John Mandeville, op. cit., p.95.

(4) طافور : المصدر السابق، ص.53 و 64.

(5) نفسه، ص.97.

(6) أنظر : george Holes, op. cit., p.227.

(7) أنظر: Filippo Sassetti, op.cit., p.24.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

الأسواق الفارسية والشامية والمصرية ولم يكتفوا بالأسواق المغاربية القريبة منهم نسبية مقارنة مع المناطق البعيدة السالفة الذكر، وجواب ذلك أنه لم يك بحوزة المغاربة المنتج الكافي لتغطية الطلب الأوروبي المتزايد إضافة على أن جودة بعض السلع المغاربية كالحرير والتوابل ما كان لها أن تنافس نظيراتها الشرقية في الجودة.

وإذا كان البحر الأسود شكّل أثناء ازدهار طريق الحرير منفذا للولوج للبر الآسيوي بالنسبة للقوى التجارية الأوروبية فإنه أغلق في وجههم من أطراف الأتراك العثمانيين، ولم يعد في وسعهم احتياز طريق الحرير البري، فقد أغلقت أمامهم كلّ السبل البرية والبحرية والنهرية الموصلة إلى إيران عبر بلاد الأناضول⁽¹⁾. وبقيت تجارة البندقيّة قائمة على الرغم من هذا التحدي خاصّة مع إعادة تموقعها في الأسواق الشامية والمصرية والمغربيّة، فقد تمكنوا من إعادة تجارة الهند وإيران إلى المتوسّط إلى غاية اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح⁽²⁾. أين ضاعت ريادتهم في مجالي التجارة والاستكشاف.

الواقع أن العلاقات الاقتصادية بين الشرق الأقصى والغرب الأوروبي عبر المسالك البرية الرابطة بين أوروبا وآسيا أصبحت في غاية التعقيد نظرا للمتغيرات الجيو سياسية السالفة الذكر، وأصبح الكشف عن طرق جديدة توصل الأوروبيين لكنوز الشرق* ضرورة ملحة، بحكم أن الغرب الأوروبي لم يك بوسعه الاستغناء عنها في موائدهم وزينتهم ، غير أنّ توقف ونهاية طريق الحرير كانت له تداعيات على الموازين القوى الدوليّة، وذلك ب بروز قوى جديدة وتراجع قوى أخرى.

(1) أنظر : Satish Chandra, op. cit., p. 193.; Cl. Madrolle, op. cit., p.7

Guglielmo Berchet, op. cit., p.69.

(1) أنظر :

(2) أنظر :

* مما يدل على حرص الأوروبيين للوصول إلى كنوز الشرق والتي تحدث عنها رحالتهم وتجارهم، ومن ذلك فإنّ الرحالة البندقي نيكولو ودي كونتي لما رأى الرحالة القشتالي طافور مصرا على إتمام رحلته نحو الهند بعد أن تأكّد بأنّه شغوف بالخيرات والثغاس التي تمتعت بها بلاد الهند والصين، ومن ضمن ما قاله له: « وعلى الرغم من وجود أشياء نادرة يمكن رؤيتها هناك إلا أنّها لن ترضيك الرضا التام، فسترى هناك أكواما من الذهب واللائي والأحجار الكريمة». طافور : المصدر السابق، ص.80.

ج) تقلب أسعار منتجات الشرق في أسواق الغرب الأوروبي

إنَّ أفول ونهاية طريق الحرير البري أحدث تحولا عميقا في العلاقات الاقتصادية الدولية، فعرفت أسعار السلع والبضائع تقلبا واضح المعالم في الأسواق الدولية والمحلية نتيجة لانسداد طريق الحرير البري الذي عمل على تموين الأسواق الأوروبية بالحصالات الشرقية. ويُفيد هايد من أن الطرف الأوروبي افتقد إلى بعض السلع الشرقية كالقرنفل وجوزة الطيب والقرفة والزنجبيل والتبلي وخشب الصندل وأسنان الفيل واللؤلؤ والأحجار الكريمة، ويمثل الفلفل من أكثر المواد التي كثر عليها الطلب، فقد استعد الأوروبيون إلى دفع ثمن أعلى للحصول عليها⁽¹⁾، ومن ذلك يمكن اعتبار الطرف الأوروبي من أكثر المتضررين باضمحلال طريق الحرير، فعرفت سلع الشرق الأقصى ندرة في الأسواق الأوروبية مما أثر في ارتفاع الأسعار بشكل محسوس إلى درجة أن ثمن التوابل في أوروبا أصبح مقاربا لقيمة الذهب والأحجار الكريمة في بعض الأوقات⁽²⁾. فمعظم سلع الشرق الأقصى عرفت ارتفاعا محسوسا في الأسواق الدولية وخاصة الأوروبية منها، إلى درجة أنها بلغت أربعمئة مرة من سعرها في بلدها الأصلي⁽³⁾.

ومن أمثلة السلع التي طالها الغلاء في سوق بورصة* يوجد مادة الحرير الناعم والعالي الجودة والتي تنافس التجار البنادقة والجنوبيون والفلورنسيون واليهود على شرائه، فقد عرفت أسعار هذه المواد صعودا واضحا، ففي النصف الثاني من القرن 9هـ/15م، ففي سنة 1467 م كان سعره 50 آقجة، ليرتفع إلى 67 آقجة سنة 1478 وبلغ 70 آقجة سنة 1488م، ليصل إلى الذروة سنة 1494م بسعر 82 آقجة⁽⁴⁾. فمن خلال هذا الارتفاع المحسوس يتبين بأن آثار أفول طريق الحرير على أسعار مادة الحرير وغيرها من المواد الشرقية لا يمكن نكرانها.

ويرجع هذا الارتفاع بالأساس إلى تعدد الوسطاء التجاريين كوساطة تجار المسلمين (المماليك بالنسبة للتجارة البحرية والإيرانيين بالنسبة للتجارة البرية) وكذا وساطة التجار الأوروبيين وعلى رأسهم تجار الجمهوريات الإيطالية⁽⁵⁾. غير أن اكتشاف البرتغاليين للطريق البحري أحدث تحولا حاسما في التجارة الدولية، فقد تمكن هؤلاء من شراء السلع الشرقية كالأدوية من الهند ونقلها مباشرة إلى أوروبا وبذلك حصلوا العديد من الفوائد، ومنها: التخلص من الوسطاء

(1) أنظر: Guglielmo Heyd, *Le colonie commerciali degli Italiani in Oriente*, T.2, p.235.

(2) فيشر : المرجع السابق، ج.2، ص.466.

(3) كُولن كلير : التوابل والأعشاب الطبية، تر. وتقند. سهيل زكار، دار الفكر للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، (د. ت.)، ص.46.

* أنظر الملحق رقم (14)، ص.388، والذي يوضح تقلب أسعار الحرير في سوق بورصة خلال القرنين 15 و16م.

H. Inalcik, op. cit., Vol.3, p. 213.

(4) أنظر:

(5) محمود شاكر: المرجع السابق، ص.150.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

التجاريتين، وتقليل نفقات النقل عبر تجنب الطرق البرية، وكذا تجنب دفع الضرائب والإتاوات لحكام الولايات والأقاليم⁽¹⁾، فهذه الأسباب الثلاثة أسهمت في تخفيض سعر المواد الشرقية في أوروبا.

ساهم اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح في استقرار أسعار السلع الشرقية في أسواق أوروبا، تجلّى ذلك من خلال انخفاض سعر مادة الحرير الناعم ذو الجودة العالية والتي وصلت أسعارها إلى ذروة سنة 899هـ/1494م، غير أنّ الاكتشافات التي قام بها الأوروبيون ساهمت في استقرار وتراجع أسعار هذه المادة مع بداية القرن 10هـ/16م، ووصلت إلى أدنى سعر سنة 981هـ/1573م بـ 62 آقجة فقط⁽²⁾.

وعلى الرغم من الاضطراب وعدم انتظام الأسواق الأوروبية إلا أنّ مادة التوابل لم تعرف انقطاعا كلياً في أوروبا أواخر العصور الوسطى، ولم يستسغ عامة الأوروبيين هذا الاحتكار وأصبحوا بحاجة ماسة لاكتشاف أسواق جديدة تعوضهم الأضرار التي تكبدوها من هؤلاء الوسطاء التجاريين والذين تحلى كثير منهم بصفة الجشع، فأصبح اكتشاف طريق يوصل إلى الشرق ضرورة ملحة لدى الأوروبيين⁽³⁾. وقد اعترض بعضهم على الجشع الذي أبداه حكام الممالك لما شرعوا في رفع الضرائب عن السلع التجارية وهددوا بمغادرة الأسواق المصرية نهائياً⁽⁴⁾.

ويظهر أن الأوروبيين أصبحوا يعتمدون على خبرتهم وجودة سلعهم في محاولة منهم للاستغناء عن بعض سلع الشرق والتكيف مع الوضع الراهن الذي أصبحوا يواجهونه، ففي القرن 9هـ/15م أصبحت الملابس والمنسوجات الأوروبية ولاسيما الإيطالية منها أجود ممّا هو مصنوع في آسيا كالمنسوجات الشامية، فأصبحت البندقيّة تصدر إلى الشام بعضاً من منسوجاتها ذات الجودة العالية، وفي عهد الكشوفات الجغرافية البرتغالية وصلت منتجاتهم إلى آسيا الوسطى والهند، وأصبحت صادرات الإيطاليين إلى الشرق أكثر من صادرات الشرق إلى أوروبا بحلول منتصف القرن 9هـ/15م وهذا بسبب تفوّقها في السعر والكمية⁽⁵⁾.

وفي هذا الخصوص، فإنّ القماش الحريري وخاصّة المخمل منه والدمشقي والملساء والذي يُصنع في خراسان أصبح القماش الجنوبي مساوي له في الجودة والإتقان، وأحياناً أفضل منه⁽⁶⁾. وهكذا أصبحت صناعة النسيج والحرير تعرف تراجعاً في الجودة والكمية في بلاد المشرق الإسلامي في حين أن العرب الأوروبيّ تطور بشكل مذهل في هذه الصناعات، فقد لاحظ خبير ألماني من أن النساجين الإيرانيين أصبحوا يكتفون بتزويد أسواقهم المحلية، وغدت صناعتهم أقلّ جودة ممّا كانت عليه من قبل، فاستمت بالخشن، وأصبحت تُصدر جزء ضئيل منه للخارج، إلى أن

(1) أنظر: Guglielmo Heyd, *Le colonie commerciali degli Italiani in Oriente*, T.2, p.271.

(2) أنظر: H. Inalcik, op. cit., Vol.3, p. 213.

(3) فيشر : المرجع السابق، ج.2، ص.466.

(4) الظاهري : المصدر السابق، ج.4، ص.321.

(5) أنظر: N. Steensgaard, op. cit., Vol.3, p.210-210.

(6) أنظر: Josafa Barbaro & Ambrogio Contarini, op. cit., p.225.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

تحوّلت إلى دولة مستوردة، ففي عام 1889م كان 15٪ من الواردات الإيرانية من الأقمشة الأوروبية: كالإنجليزية والفرنسية والروسية والنمساوية⁽¹⁾.

ومن العوامل التي أثّرت في طريق الحرير سلبا هو تحوّل اهتمام القوى الأوروبية بالطرق التجارية من البرية إلى البحرية وهذا بفضل تطور وسائل النقل البحرية على حساب البرية⁽²⁾، وبفضل حداثة هذه المعدات فإنّ البحار والمحيطات لم تعد حاجزة بين دولة ودولة أخرى أو حتّى بين القارتين وهذا بفضل تطور السفن الشراعية والتي مكنت الأوروبيين الوصول إلى الهند والصين بدل الانتظار حتّى تجلب إليهم سلع الشرق بسعر مرتفع أحيانا أو ندرتها وقلتها أحيانا أخرى⁽³⁾. وهذا ما شكّل ضربة قوية لحيوية طريق الحرير البري والذي بدأ يفقد مكانته كشريان للعلاقات التجارية الأوراسية.

N. Steensgaard, op. cit., Vol.3, p. 210.

(1) أنظر:

(2) بارتولد: تاريخ الحضارة الإسلامية، ص. 113.

(3) سونيا . ي . هاد: المرجع السابق، ص. 28.

(د) تغير موازين القوى التجارية الدولية

تغيرت موازين القوة التجارية من دول أوروبا اللاتينية المطلة على المتوسط إلى الدول الأوروبية اللاتينية المطلة على الأطلسي*، فضاعت الفترة الذهبية لتجار البندقية وجنوة وغيرها من الجمهوريات الإيطالية مع انحسار وساطتهم التجارية بين الشرق والغرب، فتلاشت حطوة البنادقة وغيرها من المدن الإيطالية في مجال التجارة الدولية التي دامت منذ القرن العاشر الميلادي إلى غاية سقوط القسطنطينية حتى لُقبَت البندقية « بملكة البحار الأدرياتيكي » إلى أن صارت « ملكة البحار الشرقية ». ويرى هايد من أن اكتشاف البرتغاليين للطريق البحري المؤدي إلى جزر الهند الشرقية أدى إلى حدوث تغيير جسيم في التجارة الشرقية، فبمجرد وصول هذا التبا إلى عقلاء البندقية أدركوا حينها مدى خطورة وعاقبة هذا الاكتشاف على المصلحة العليا لأمتهم⁽¹⁾.

تراجعت مكانة البندقية في مجالات عدة، وخاصة في مجالي التجارة والجيش، فعدت تفقد الكثير من جزرها وقواعدها في البحار الشرقية، ومن ذلك تخليهم عن جزر سالونيك سنة 1430م تحت تهديد ضربات الجيش البري والبحري العثماني، فخسر البنادقة بعضا من أفرادهم وهم يحاولون الدفاع عنها⁽²⁾. وهكذا بدأت البندقية تفقد في الجزر التابعة لها في عرض المتوسط كقبرص⁽³⁾.

ويظهر أن نفائس الشرق أصبحت تُسوق بصعوبة في البندقية نظرا لتراجع شهرتها التجارية داخل أوروبا، وظهر ذلك جليا من خلال الحوار الذي دار بين نيكولو دي كونتي الذي أخبر طافور بأنه ما يزال في حوزته الكثير من المعادن النفيسة من ذهب ولآلئ على الرغم مما اعترضه من سرقة، غير أن الشيء النفيس عنده والذي حرص عليه تمام الحرص هو التوابل وبعض العقاقير الطبية الغالية الثمن، فأراه بعضهما، وسأل طافور عن أحسن الأسواق في أوروبا لتسويق بضاعته، فأرشده إلى أسواق اسبانيا نظرا لأهمية هذه السلع وشغف الناس بها وارتفاع القدرة الشرائية مقارنة مع بعض الأسواق الأوروبية الأخرى⁽⁴⁾. وفي إرشاد طافور لنيكول دي كونتي بضرورة تسويق سلعه النفيسة في الأسواق الاسبانية بدل الأسواق الإيطالية لدليل جلي على مدى الثراء الذي بلغه الاسبان مع نهاية القرن الخامس

* شهد العالم تحولا جذريا منذ النصف الثاني من القرن الخامس عشر الميلادي نظرا لتسارع الأحداث كفتح القسطنطينية التي غيرت الخريطة الجيو سياسية في الشرق الأدنى وأوروبا، ولم ينته هذا القرن حتى طفا إلى مجريات الأحداث الدولية اكتشافين غيرا مجريات الموازين الدولية، أولهما اكتشاف رأس الرجاء الصالح ثانيهما اكتشاف العالم الجديد، ولا يهم في هذا المقام بسط وعرض القوى الدولية السياسية والعسكرية التي برزت للوجود خلال هذا القرن، بحكم أن هذه الدراسة تعني مجال التاريخ الاقتصادي والعلاقات التجارية الدولية فإنها ستقتصر على هذا الشق فحسب ولا تتعرض للمجالات الأخرى عدا ما كان له تأثير مباشر وملحوس على العلاقات الاقتصادية.

(1) أنظر: Guglielmo Heyd, *Le colonie commerciali degli Italiani in Oriente*, T.2, p.271.

(2) طافور : المصدر السابق، ص.157. وانظر أيضا: Herman Van Der Wee, op. cit., p.15.

(3) حاجي خليفة : تحفة الكبار في أسفار البحار، ص.154.

(4) طافور : نفس المصدر، ص.87-88.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

عشر الميلادي. وفي نفس الوقت إشارة إلى بداية تراجع حياة الترف التي ألفها الإيطاليون إبان العهد الذهبي لتجارهم والذي تزامن مع ازدهار طريق الحرير.

وحافظت البندقية على علاقاتها السلمية مع القاهرة بل وسعت إلى تمتينها، فتعطيل التجارة مع مصر يعني نهاية زوال احتكارهم لسلع الشرق نهائياً*. غير أن البعثات التبشيرية الإيطالية نحو الشرق كالصين والهند واليابان لم يتأثر سلباً كما تأثر النشاط الإيطاليين في مجال التجارة، فقد شد انتباه الرحالة ديلا فاليه كثرة الزهبان والآباء الإيطاليين هناك في حدود سنة 1623م⁽¹⁾.

أفل نجم التجارة الإيطالية موازنة مع الخمول الذي دب في أركان التجارة البرية الطويلة المسافات⁽²⁾، وتحولت تلك الألقاب الرنانة إلى منافسيهم الجدد البرتغاليون والذين تطوروا عسكرياً واقتصادياً حتى لقبوا بـ « سادة الملاحة والغزو والتجارة مع الهند والحبشة والبلاد العربية وإيران»، وهكذا لم يقتصر تهديد البرتغاليين لتجارة البندقية والمالتيك فحسب وإنما هددوا وقضوا على تجارة العرب الجنوبيين كالعُمانيين واليمنيين ساعدهم في ذلك هيمنتهم على المحيط الهندي وبحر عمان والخليج العربي⁽³⁾. فانعكست موارد التجارة الشرقية إيجاباً على البرتغال التي زارها الرحالة الإيطالي فيليبو ساسيتي في شهر أكتوبر 1578م وأحصى بها عدد هائل من السكان قومه بربع مليون نسمة، وأكد على حيوية التجارة البرتغالية أواخر القرن السادس عشر واستدل على ذلك بأن ثلاثمائة سفينة بوسعها الرسو في وقت وميناء واحد، فأتمها تجار من هولندا وفرنسا وبريطانيا والفلاندر⁽⁴⁾. ومما يدل على تفوق تجارة البرتغال على البنادقة وهو أن الدول الأوروبية التي اقتنت حاجياتها من السلع الشرقية من عند البنادقة شرعت منذ أوائل القرن السادس عشر الميلادي تأمينها من عند البرتغاليين⁽⁵⁾.

* يُفيد الظاهري من أنه لما وصلت أنباء تضيق المصريين على تجار البندقية في شهر ربيع الثاني من سنة 869هـ/ 1465م بسبب الاعتداء الذي تعرض له التجار المسلمون في جزيرة رودس من طرف الأوروبيين فما كان من البنادقة إلا أن جهّزوا مراكبهم باتجاه رودس وخيروا ملكها بين إطلاق صراح كل التجار المسلمين ورد ممتلكاتهم أو قاتلوه. فاستجاب صاحب رودس لطلب البنادقة، وأطلق صراح أسرى المسلمين ومن غيرهم، ثم تكفلت مراكب البندقية بنقل هؤلاء الأسرى إلى مصر، فما كان من سلطان المالتيك إلا أن قابل هذا الإحسان بإحسان إلى تجار البنادقة من خلال رفع القيود عليهم وعلى غيرهم من تجار الفرنج. الظاهري : المصدر السابق، ج.6، ص.205. ويُفيد نفس صاحب المصدر من أن الطرفين تبادلا الهدايا بينهما في شهر ربيع الثاني 877هـ/ سبتمبر 1472م. نفسه، ج.7، ص.47.

(1) أنظر: Pietro della Valle, *the Travels of Pietro della Valle in Indi*, p.163.

(2) أنظر: Jacopo Virgilio, op. cit., p.53.

(3) نصر الله فلسفي : إيران وعلاقاتها الخارجية في العصر الصفوي، تر. وتق. محمد فتحي يوسف الرئيس، دار الثقافة للطباعة والنشر، القاهرة، 1989، ص.6.

(4) أنظر: Filippo Sassetti, op.cit., p.19-22.

(5) أنظر: Guglielmo Heyd, *Le colonie commerciali degli Italiani in Oriente*, T.2, p.272.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

وتراجعت أهمية ومكانة الكثير من المحطات التجارية التي يمر عبرها طريق الحرير في جلّ المجالات ولاسيما الاقتصادية والإستراتيجية مع اكتشاف البرتغاليين لطريق رأس الرجاء الصالح⁽¹⁾، والذي أصبح المنافس لما عاده من الطرق التجارية الدولية سواء طريق الحرير أو طريق الخليج العربي أو طريق البحر الأحمر لقصر المدة التي يقطعها، فقد وصلت سفارة برتغالية إلى الصين عبر طريق رأس الرجاء الصالح سنة 1516م وهي أول سفارة أوروبية تصل إلى الصين عبر هذا الطريق⁽²⁾، ودلت رحلة البرتغالي بيدرو تيسيرا الذي انطلق من البرتغال يوم 05 جانفي 1586م ليصل إلى الهند في سبتمبر من نفس السنة⁽³⁾. وهي مدة قصيرة جدًا بعد أن كانت الرحلة البحرية المعتمدة على البحر الأسود تصل في مدة تتجاوز السنة والنصف.

ولئن كانت حضارة وتكنولوجية أوروبا متأخرة كثيرا مقارنة بالحضارة الشرقية ومنها الصينية أواخر العصور الوسطى فإنّه ومع نهاية العصور الحديثة بدأت موازين القوى تتأرجح لصالح القوى الأوروبية الاستكشافية وبدأت تتطور الحضارة الأوروبية مقارنة بالصينية بحكم أن الأولى شجعت المبادرات الفردية على العكس من الثانية، وهو ما أهلها لتتوسع في أنحاء متفرقة من العالم⁽⁴⁾.

وعلى الرغم من ذلك فإنّ القوى التجارية الأوروبية المتمثلة في البرتغاليين والهولنديين حرصوا تمام الحرص على السلع الصينية من الحرير الفاخر والخزف الصيني إبان النصف الأول من القرن السادس عشر الميلادي والسابع عشر غير أنّ طريقة دفع تكاليفها حتمت على الأوروبيين دفع الفضة، فالصينيون أصبحوا لا يقبلون بالمقايضة، فغالبية التّجار الصينيين وإلى غاية القرن السابع عشر احتقروا السلع الأجنبية، وفضلوا الدفع بالمال لذلك تدفقت سبائك الفضة بقوة إلى الصين وهو ما ساهم في توسيع التجارة البحرية الصينية في الفترة الممتدة من (1470-1800م). فاستحوذ الصينيون على كم هائل من الذهب العالمي في فترة ازدهار الطريق الحرير البري ثم أحرزوا على نصيب وافر من الفضة، وهو ما يؤكد بأنّ حضارة الصينية تفوّقت على نظيراتها الغربية منذ العصور الوسطى إلى العصور الحديثة⁽⁵⁾.

(1) كامل الغزي : نهر الذهب في تاريخ حلب، مطبعة الماروسة، حلب، (د. ت.)، ص. 145. صالح موسى دراكه : دراسات في الجغرافيا التاريخية لبلاد الشام، مطبعة السّفير، عمّان، 2011، ص. 233.

(2) أنظر: James Geiss, op. cit., 2008, Vol. 7, p.433.

(3) بيدرو تيسيرا : تاريخ الخليج والبحر الأحمر في أسفار بيدرو تيسيرا، تر. عيسى أمين، مؤسسة الأيّام للصحافة والطباعة والنشر والتوزيع، المنامة، 1996م، ص. 9-11.

(4) أنظر: Giuseppe Felloni, op. cit., p.181.

(5) أنظر: william atwell, *Ming China and the emerging world economy, c. 1470 – 1650*, in The Cambridge history of China, under General Editors Denis Twitchett and John K. Fairbank, The Ming Dynasty, 1368—1644, part.2, Cambridge University Press, 2008, Vol. 8, p.380-381.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

(هـ) طريق الحرير بعد اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح.

تعرض طريق الحرير البري لأكبر تحدي قبيل نهاية القرن الخامس عشر الميلادي جراء اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح والذي غدا شريان العلاقات التجارية بين الشرق والغرب، وهذا ما أثر سلباً في تردد رحالة الشرق والغرب على دروب ومسالك طريق الحرير البري وأصبح رهينة بيد القوة الدولية الفاعلة كالعثمانيين في الغرب والصنفيين في الوسط وأسرّة مينغ في الصين. ومهما يكن من أمر، فإنّ الصينيين لم يك بوسعهم الاستغناء كلية عن مزايا وخدمات طريق الحرير البري الذي يُزودهم بسلع هم في أمس الحاجة إليها على الرغم من أن أسرّة مينغ مارست قيوداً للحد من نشاطه⁽¹⁾.

ولم ينته القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي حتّى دمر العثمانيون المستعمرات الأوروبية في البحر الأسود ويقطعوا بذلك طريق الحرير⁽²⁾ عن الأوروبيين الذين وفدوا إليه عبر بلاد فارس، وكان لسقوط القسطنطينية آخر فرصة لتجار أوروبا* للولوج إلى البحر الأسود عن طريق مضيق البسفور والدرديل الذي ظلّ تحت سيطرة العثمانيين⁽³⁾. غير أنّه أشارت بعض المصادر** إلى أن التجارة السرية أو غير المعلن عنها بين تجار أوروبا والعثمانيين لم تنقطع***. إلّا أنّ العديد من المحطّات التجارية على السواحل الشامية**** والخاضعة للحكم العثماني ما لبثت أن تراجعت عن مكانتها المعهودة من قبل، فقد عرقلوا طريق الحرير وبعض مراكزه التجارية كحلب⁽⁴⁾ فقد أكّد الرخالة باتيست طولو لما زار مدينة صور التي كانت إحدى المحطّات الهامة لطريق الحرير خلال العصور الروماني وأثناء

(1) أنظر: Hok-Lam Chan, op. cit., Vol. 7, Part 1, p. 257-258.

(2) أنظر: Timothy May, op. cit., p.129.

* يُفيد نيقولو باربارو بأنّ البنادقة حرصوا على أمن وسلامة القسطنطينية أكثر من البيزنطيين في حدّ ذاتهم، لذا فإنّ حاكمها أعطى مهمة الدفاع عن البوابات الأربع للبنادقة نظراً لدرابته أن هؤلاء أشد حرصاً على المدينة حتّى من أبنائها. المصدر السابق، ص.109.

(3) أنظر: Autore anonimo, *Del commercio dell'Italia colle Indie*, p.38.

** أورد الرخالة طافور من أن التّجار الأتراك في ضواحي مدينة صنوب كانوا يقطعون الأشجار ويدفونها بالزّمال بمحاذاة الشاطئ خشية من رقابة الحكام الذين يسلطون بهم أقصى العقوبات في حالة ما إذا ضُبطوا وهم يبيعونها للمسيحيين، لذا فإنّهم يُراقبون بحريّة السفن الصّخرية ليخرجوها من مواضعها ويبيعونها خلسة. طافور : المصدر السابق، ص.130.

*** ملح الحكام أوروبا أنّه لما كانت جماعة من التّجار الفرنج الأوروبيين قد عُقدت اتفاقيات خاصّة مع الحكومة العثمانية وأنهم يرسلون لها مختلف المهمّات العسكرية من مدافع وبنادق وسفن وغيرها سواء عن الطريق البري أو عن الطريق البحري، لهذا فإنّ عليهم أن يلغوا هذه الاتفاقيات بأسرع ما يمكن. يُعد هذا النصّ ضمن المادّة الرابعة من رسالة الشاه عباس الصّفوي إلى ملوك وحكام أوروبا بواسطة المندوب الصّفوي حسين علي بك والسير أنتوني شيرلي. وللمزيد من المعلومات والإيضاح حول هذه الرّسالة، ارجع إلى : نصر الله فلسفي : المرجع السابق، 25-27.

**** يُفيد هايد من أنّه في حدود عامي 1330 و1340م زار بعض حجّاج الصّرخانيين بعض السواحل الشامية كعكا، صور، حيفا، قيصرية، عسقلان، يافا، ووجدوا كلّ هذه الأماكن خراباً مهجورة، وهذا بسبب الإهمال الذي طالها من طرف الحكام المسلمين المتعاقبين على حكمها، والذين لم يبذلوا أي مجهودات خاصّة وأن عكا كان بإمكانهم اعمارها بأقل الجهود والإمكانات، وسبب ذلك خشية الاغارة عليها من جديد من طرف القوى الأوروبية، في حين أن المدن الدّاخليّة الشامية عرفت ازدهاراً في تلك الفترة كحلب ودمشق. هايد : المرجع السابق، ج.2، ص.297.

(4) أنظر: H. Inalcik, op. cit., Vol.3, p. 212.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

الحروب الصليبية وجدها لا تستحق حتى اسم قرية، فقد طالها الإهمال والخراب وأُغلق ميناؤها البحري وهدّمت أسورها، وانخفض عدد ساكنيها بشكل رهيب، حتى أنه لم يبق بها سوى بيوتات متناثرة هنا وهناك، ونفس المصير آلت إليه مدينة صيدا⁽¹⁾.

وعلى الرغم من المحاولات التي بذلها العثمانيون والصّفويون لإحياء طريق الحرير البرّي إلا أنّ مساعيهم باءت بالفشل، فقد احتاج الطرف الإيراني لتصدير بعض المنتجات إلى أوروبا ومن بينها بعض حاصلات الشّرق كالحرير عبر الطريق الذي سلكه تجار أوروبا والبندقيّة خلال العهد الإيلخاني ألا وهو طريق تبريز طرابزون للولوج إلى البحر الأسود ليجد طريقه إلى أوروبا عبر البحر المتوسّط أو سلوك طريق آخر من بغداد إلى حلب فالسّواحل الشّامية عن طريق البرّ غير أنّ سوء العلاقات العثمانية الصّفوية عكّر هذا المسعى، ولم يجد التّجار الصّفويون بُدّاً من دفع مبالغ ماليّة كبيرة كرسوم جمركية ومروية ليُسمح لهم ارتياد إحدى الطّريقين، وحتى في فترات السّلم بين الدّولتين فإنّ المسالك التّجاريّة بين إيران والعثمانيين لم تسلم من قُطّاع الطّرق، وفي حال ما إذا تأزمت العلاقات ووقعت حروب فإنّ هذه المسالك تُغلّق تماماً في وجه الإيرانيين الصّفويين⁽²⁾.

الواقع أن حركة التّجارة القادمة من الشّرق باتجاه القسطنطينية ثمّ إلى أوروبا لم تنقطع تماماً وإنّما عرفت تراجعاً محسوساً بسبب ارتفاع تكاليفها، فحتمت على التّجار الأوروبيّين التّفور منها، ومن ذلك روى الرّحالين الإيطاليين من أن طريق حلب أصبح غير مطروق في وقته، ووضحاً من أن السّلع بقيت تردّ إلى القسطنطينية عن طريق البرّ ليم نقلها إلى مولدافيا ومن ثمّ تُوزع في بولندا والدانمرك والسويد وغيرها من الأماكن في أوروبا، وبحكم أن نفقات هذه السّلع مرتفعة فإنّ الأرباح تكون قليلة جدّاً، أضف إلى ذلك تعدد المخاطر التي تعترض التّجار وسلعهم على السّواء، وهذا بناء على شهادة أحد تجار، والذي التقى بهما في تبريز ثمّ طرابلس الشّام. ومن الأسباب التي دفعت بالتجار الأوروبيّين هجر الأسواق الشّامية ما تعرض له التّاجر الإنجليزي الذي جلب معه سلع نفيسة من موسكو فصادرها حاكم طرابلس فاضطر إلى دفع أموال باهظة لاسترجاعها، ومن ذلك عزف هذا التّجار وغيره الاستمرار في التّجارة مع بلدان المنطقة⁽³⁾.

وسعى الإيطاليون إحياء تجارة الشّرق مع إيران تجلّى ذلك من خلال السّفارة التي قادها كاترينو زينو⁽⁴⁾ إلّا أنّها حققت نتائج جدّ محتشمة في الواقع، فقد أفاد المؤرخ البندقي ويليام بيرشيت من أنّه في 14 أوت 1626م وصلت كميات من الحرير الفارسي إلى البندقيّة بواسطة تجار من الفرس والأرمن، وعلى الرّغم من استفادة هذه المادّة من تخفيضات ضريبية التي وصلت إلى 1٪، فقد بذل تجار الأرمن مساع حثيثة من أجل الحصول على هذه المواد من

(1) جان باتيست طولو : رحلة جديدة إلى أرض المشرق (1731-1732م)، تر. عبد الهادي الإدريسي، مر. فريد الزاهي، هيئة أبو ظبي للسياحة والثقافة، أبو ظبي، 2013، ص. 79-80.

(2) البديسي : المصدر السّابق، ج. 2، ص. 120؛ نصر الله فلسفي : المرجع السّابق، ص. 24-25؛ باسم حمزة عباس : المرجع السّابق، ص. 81.

(3) أنظر: Josafa Barbaro & Ambrogio Contarini, op. cit., p.225.

(4) أنظر: Angelo de Gubernatis, op. cit., p.9.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

منتجها والتخلص من أي وساطة، غير أنّ هذه الخطوة قابلتها عقبات، ومنها الظروف السياسية والاقتصادية التي عرفتھا البندقيّة وكذا التقلبات ومنافسة التجارة البحريّة للقوى الأوروبية جعلت من البندقيّة يفقدون سيادتهم في تجارة الحرير الدوليّة⁽¹⁾.

ومن المساعي الأخرى التي بُذلت في سبيل السيطرة على طريق الحرير والتّوغل في مناطق امتداده بالعراق وإيران محاولة السلطان العثماني سليم الأوّل (1512-1520م) شنّ حملة على الصّفويين انتهت بسيطرته على مدينة تبريز لبضعة أيّام وذلك يوم 23 أوت 1514م، فقد ساهم ارتفاع مداخيل الحرير والطلب المتزايد عليه في القصر وبين الأثرياء وكثرة الطلب عليه في المصانع وقصور الأثرياء⁽²⁾ وبسبب صعوبة التضاريس الجغرافية وقساوة المناخ وقلة المؤنة وانتشار المجاعة حول تبريز وإدراك السلطان العثماني بأنّ الجانب الأوروبيّ أهمّ لدولته من التّوغل في آسيا رجع الجيش العثماني أدراجه بعد أن بسط سيادته على طريق تبريز حلب وتبريز بورصة ووجه بذلك العثمانيون ضربة قويّة للاقتصاد الصّفوي المعتمد على التجارة الشرقيّة⁽³⁾.

ولم ييأس العثمانيون في تعقب الصّفويين فقد شنوا هجوم آخر سنة 941هـ/1534م وقد استطاع السلطان سليمان خان الدّخول إلى تبريز في مطلع شهر محرم من سنة 942هـ/1535م، ونجح في السيطرة على بغداد⁽⁴⁾، ولم تقف محاولات العثمانيين عند هذا الحدّ وإنّما دخلوا في منافسة شرسة مع البرتغاليين⁽⁵⁾، ووقعت صدامات عسكرية بين الطرفين. وبترجع مكانة هذه المنطقة فإنّ دور سواحل البحر الأسود تلاشت في مجال التجارة الدوليّة، فقد أكّد جان باتيست طولو بأنّ جلّ السلع الواردة إلى القسطنطينية إنّما تأتي عن طريق البحر المتوسّط وأكد بأنّ البحر الأسود لا يُورد أي شيء للقسطنطينية⁽⁶⁾.

ومهما يكن من نتائج المحاولات المبذولة من قبل قوى متعددة في سبيل بعث التجارة عبر طريق الحرير فإنّ ذلك لم يتحقق بفعل المزايا التي قدّمها طريق رأس الرّجاء الصّالح للتجارة الدّولة، ومثال ذلك، مدينة كافا التي تمتعت بأهميّة استراتيجية وتجارية إبّان فترة السّلام المغولي، فقد كانت اذك مكانا لالتقاء سلع بلاد فارس والهند والرّوس وهذا قبل اكتشاف طريق رأس الرّجاء الصّالح، فالأمل في إعادتها إلى رواجها التجاريّ السّابق يُعدّ حُلماً يصعب تحقيقه على

(1) أنظر: Guglielmo Berchet, op. cit., p.69.

(2) البدليسي : المصدر السّابق، ج.2، ص.120؛ خورشيد باشا: رحلة الحدود بين الدّولة العثمانية وإيران، تر. وتق. مصطفى زهران، مر. الصّفصافي

أحمد القطوري، المركز القومي للترجمة، القاهرة، 2009، ص.39. وانظر أيضا: H. Inalcik, op. cit., Vol.3, p. 212.

(3) البدليسي : نفس المصدر، ج.2، ص.120؛ مفيد الزبيدي: المرجع السّابق، ص.26.

(4) البدليسي : نفس المصدر، ج.2، ص.136-138.

(5) أنظر: Salih Özbaran, Ottoman Empire and the Spice Routes in the 16th Century, International

Seminar for UNESCO Integral Study of the Silk Roads: Roads of Dialogue: "The influence of the Silk Roads on Turkish Culture and Art". 30, October, 1990. Izmir, Turkey.

(6) جان باتيست طولو : المصدر السّابق، ص.117.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

أرض الميدان، وغاية ما يمكن أن تصل إليه هذه الحاضرة وهو أن تصبح مستودعا للسلع التي تُنتجها المناطق القريبة منها، كالقطن والحرير والأرز والفراء والحبوب وغيرها من منتجات روسيا وسيريا⁽¹⁾.

وما لبث أن بُعث طريق الحرير من مرقده بين الفينة والأخرى حسب طموحات القوى الدولية الفاعلة (عثمانيون، الإيرانيون، الأوروبيون) في التجارة البرية، ومن هذه القوى تبرز سلطنة مغول الهند Empire Moghol (1526-1857م) والتي اضطرت إلى التعامل مع القوة التجارية في آسيا الوسطى كالأوزبك والصفيين فمنذ القرن السادس عشر الميلادي كثف مغول الهند علاقاتهم التجارية مع هذه القوى من أجل الحصول على سلعها ومنتجاتها وخاصة الخيول لاستعمالها في المجال العسكري وغيرها من المجالات، وقام طريق الحرير بدور مهم في تنمية هذه العلاقات⁽²⁾، ولم تُفلح محاولات حكام الأوزبك في بعث التجارة والطرق المازة عبر أراضيها، ومنها طريق الحرير، وفقدت بذلك واحات آسيا الوسطى مكانتها⁽³⁾.

كما أثّرت الإمبراطوريتان الصينية والروسية في طريق الحرير ازدهارا وضمحلالات، فمن الفترة الممتدة من القرن السادس عشر وإلى غاية القرن الثامن عشر الميلادي قام تجار القوافل بدور محتشم في مجال تجارة الشاي الصيني والفراء الروسي عبر طريق الحرير البري القديم، وسهّلت مدن الواحات في تنويع التبادل الديني الثقافي⁽⁴⁾. فتُظهر لوحة رُسمت خلال القرن السادس عشر من أن الصينيين* أحيوا ذكرى بناء حصن في منطقة Shui-ch'ian والتي تبعد 150 كلم عن نهر لانشو، ويُعتبر إحدى المراكز المهمة للنقل عبر طريق الحرير القديم⁽⁵⁾، فإحياء هذه الذكرى واحتفاء الناس بهذا الحصن لدليل جلي على أن طريق الحرير في الأراضي الصينية حافظ ولو بالحد الأدنى من حيويته.

الواقع أن الأمراء المحليين الذين حكموا مناطق عبور طريق الحرير خلال القرن السادس عشر والسابع عشر الميلاديين عززوا مجهوداتهم لتنشيط التجارة البرية وهذا من خلال إنشاء وإصلاح البنية التحتية الخاصة بالتجارة،

⁽¹⁾ أنظر: Auteur anonyme, *Voyages historiques et géographiques*, p.15.

⁽²⁾ أنظر: Scott C. Levi, *Caravan Punjabi Khatri Merchants on the Silk Road*, Portfolio Penguin, London, 2015, p.51-52.

⁽³⁾ أنظر: Edgar Knobloch, op. cit., p.30.

⁽⁴⁾ أنظر: Peter C. Perdue, *China marches west : the Qing conquest of Central Eurasia*, The Belknap press, London, 2005, p.10.

* والملاحظ أن طريق الحرير البري ظلّ مرتبطا بالصين اضمحلالا ونشاطا منذ تشييده في القرن الأول قبل الميلاد إلى يومنا هذا، ولكي نعرف الاستقرار الذي وصلت إليه الصين نستعين بشهادة الرحالة البريطاني الذي زار الصين أواخر القرن الثامن عشر وأشاد بحالة الاستقرار التي كان يعيشها الصينيون في ذلك الوقت في حين أن أوروبا كباريس مثلا كانت تُقام فيها مذابح مروعة وفي الوقت الذي كان ينعم فيها الصينيون بالأمن والرخاء الاقتصادي والاجتماعي فكان الفلاح البسيط يلبس الحرير من أخص قدميه إلى أعلى رأسه في حين أن ملوك أوروبا يعتبرون لبس الجوارب الحرير من الرفاهيات، فقد لبسه الملك الفرنسي ثم قلده ملكة بريطانيا بعد ثمانية عشر سنة. للمزيد من الشرح والإيضاح، ارجع إلى:

John Barrow, *Voyage en chine formant le complément du voyage de lord Macartney Contenant des observations et des descriptions faites pendant le séjour de l'auteur dans le palais impérial de Yuen-Yuen, et en traversant l'Empire chinois, de Pékin à Canton*, F. Buisson, Libraire Haute feuille, Paris, 1805, p.67.

⁽⁵⁾ أنظر: Timothy Brook, op. cit., vol.8, p.620.

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

فعملوا على ضمان المرور الآمن للتجار وسلعهم في الطرق الخاصة والترحيب بالتجار الأجانب أثناء مرورهم بدولهم، كما تبادل الحكام السفارات لمعالجة قضاياهم المختلفة وهذا من خلال تزويد تجار القوافل بالرسائل التي تسمح لهم بالدخول إلى دول التي أرسلوا إليها، وتجدر الإشارة إلى أنه في حدود منتصف القرن السادس عشر الميلادي تضاءلت مكانة سمرقند التجارية وارتفع شأن بخارى في المجالين السياسي والاقتصادي⁽¹⁾.

ودلّ أيضا على أن طريق الحرير البري بقي مطروقا بشكل من أشكال، رحلات حج المسلمين إلى البقاع المقدسة في كل من مكة المكرمة والمدينة النبوية والقدس الشريف، فقد دلت بعض الدراسات الحديثة من أن الحجاج المسلمين الصينيين اعتادوا سلوك طريق الحرير البري منذ القرن الخامس عشر إلى غاية القرن الثامن عشر وهذا عبر سلوك أجزاء مهمة من طريق الحرير القديم، فكانت انطلاقاتهم من هامي، تورفان، أكسو، خوخند سمرقند بخارى، مشهد، همدان، كرمنشاه، بغداد، الموصل، ديار بكر، حلب، دمشق، القدس⁽²⁾، ومن خلال مخطط سير رحلة هؤلاء الحجاج يتبين جليا أن طريق الحرير وعلى الرغم من التحديات التي عرفها بدءا من تفشي الطاعون في الصين وسقوط الخانات المغولية التي سهرت على ازدهاره ثم غلق العثمانيين لسواحل البحر الأسود إلى اكتشاف طريق جديد عبر الالتفاف على قارة إفريقيا ومع ذلك بقي الطريق محافظا على الحد الأدنى من أدواره الحضارية.

وما ينبغي أن يُشار إليه وهو أن تجارة القوافل المعتمدة على المسافات القصيرة لم تتأثر كثيرا باضمحلال طريق الحرير وإنما حافظت على نشاطها خاصة بين الحواضر المستقرة ومناطق البدوية والرعية عبر منطقة أوراسيا*، ولم تعرف انقطاعا حتى بعد حلول القرن السابع عشر، غير أن التجارة الطويلة المسافات واجهت عقبات جمة حالت دون نجاحها، غير أن هذه الفترة عرفت شحا كبيرا في المصادير التي توضح حجم وحقيقة التجارة في هذه المناطق ومرد ذلك محافظة التجار على أسرارهم المتعلقة بالبيع والشراء، والأسعار، وكذا المسالك المطروقة⁽³⁾.

⁽¹⁾ أنظر: René Grousset, *L'empire des steppes*, p.397 ; Scott C. Levi, op. cit., p. 53.

⁽²⁾ أنظر: Herbermann, Charles George, op. cit., Vol.3, p.1748-1749.

* الواقع أنه بُعثت بعض المحطات التجارية الهامة بالنسبة لطريق الحرير ومنها محطة خوقند التي ضمها الصينيون في عهد أسرة هان خلال القرن الأول قبل الميلاد، وقامت بدور ملحوظ في تجارة طريق الحرير، ثم انتزعها المسلمون من أسرة تانغ. غير أنها دُمّرت في عهد المغول، واستعادت عافيتها سنة 1732م، وعلت أهميتهما أكثر لما اتخذها خانات خوقند كعاصمة لهم سنة 1740م، وفي حدود سنتي 1758 و1759م غزت الجيوش الصينية بقيادة تشينغ شينجيانغ وهذا ما اضطر الأسرة الحاكمة الأوزبكية الاعتراف بالسيادة الصينية على خوقند وغيرها من المناطق، الأمر الذي سهل على تجار فرغانة الوصول إلى الأسواق الصينية، وفي العقود الأولى من القرن التاسع عشر ازدهرت خوقند أيما ازدهار، وزاد نفوذ حكم الأوزبك في قلب آسيا الوسطى وضموا طقشند وتوجهوا نحو الغرب، ووسعت علاقاتها التجارية مع كل من الصين والروس ومغول الهند، غير أنها منذ منتصف القرن التاسع عشر غزا الجيش الروسي سهوب آسيا الوسطى، واحتلوا طقشند سنة 1865م، وإلى غاية سنة 1876م احتل الروس كل من: سمرقند ووادي فرغانة وخوقند، وبذلك اختفت خانات الأوزبك ووادي فرغانة وأدجمت المنطقة ضمن تركستان الاستعمارية الروسية، وإن كانت إمارتي بخارى وخيفان لم تخضع للاحتلال الروسي إلا أنها اعتبرتتا محميتين ثم ضمنا إلى روسيا القيصرية. للمزيد من المعلومات حول هذا الموضوع، ارجع إلى:

Scott C. Levi, op. cit., p. 54. Peter C. Perdue, op. cit., p.10.

Morris Rossabi, op. cit., p.352.

⁽³⁾ أنظر:

الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

يُعد مشروع فتح قناة السويس حدثاً بارزاً غير مجريات سير التجارة الدولية لا يقل شأنًا عن اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح ذلك أنه اختصر المسافة والوقت مقارنة مع الطريق الملتف على رأس القارة الإفريقية، وهكذا أصبح بوسع التجار والرحالة الأوروبيين استعمال قناة السويس للوصول إلى الهند والصين، ومن هؤلاء الرحالة الذين مروا على هذه القناة ووصلوا إلى الصين، يوجد الرحالة البريطاني جون غرانت بيرتش الذي سلك هذا الطريق في رحلته إلى شمال ووسط الصين، ومُهمًا يكن من أمر، فإن فتح قناة السويس⁽¹⁾ غير مخطط الرحلات الأوروبية اتجاه الشرق الأقصى نظراً لأهمية القناة في اختصار المسافة والوقت والجهد⁽²⁾.

ومُهمًا يكن من أمر فإن طريق الحرير البري القادم من الشرق الأقصى وصولاً إلى المتوسط عبر آسيا الوسطى وبلاد فارس والعراق والشام انسحب من منافسة الطرق التجارية الدولية الأخرى، وأصبحت المنافسة محصورة بين ثلاث طرق دولية رئيسية، وهي: طريق الخليج العربي، وطريق البحر الأحمر، وطريق رأس الرجاء الصالح⁽³⁾. وبقيت المنافسة محصورة بين هذه الطرق لغاية حفر وتشغيل قناة السويس ليتفوق طريق البحر الأحمر تجارياً واستراتيجياً عن بقية الطرق التجارية الدولية الأخرى الرابطة بين الشرق الأقصى وأوروبا إلى يومنا هذا.

⁽¹⁾ أنظر: John Grant Birch, *Travels in North and Central China*, Hurst and Blackett, London, 1902.

⁽²⁾ أنظر: Victor Tissot, *La Chine, d'après les voyageurs les plus récents*, librairie Furne, Paris, 1885.

⁽³⁾ إبراهيم خوري: توسع الدولة العثمانية في البحر الفارسي ونتائجه الاقتصادية في القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي ومطلع القرن الحادي عشر الهجري/ السابع عشر الميلادي. الحقبة البرتغالية، 904هـ/1498م _ 1035هـ/1625م، في أعمال ندوة رأس الخيمة التاريخية الثانية من 10-12 ربيع الآخر 1409هـ/ 19-21 نوفمبر 1988م بعنوان الصلات التاريخية بين البحر الفارسي والدولة العثمانية، مركز الدراسات والوثائق، رأس الخيمة، 1422هـ/2001م، ص.191.

خريطة رقم : (11) تُمثل طريق الحرير البري والبحري الجديدين بما يُعرف "بالحزام والطريق"



الفصل الرابع : « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا ».

إنَّ اضمحلال الذي عرفه طريق الحرير منذ منتصف القرن الثامن الهجري/الرابع عشر ميلادي وإن أثر سلبي على حيوية النشاط التجاري بين الشرق الأقصى وأوروبا لبعض الوقت فإنَّه بالمقابل شجع القوى الأوروبية التجارية البحث عن مسالك جديدة توصلهم إلى الشرق فكان اكتشاف طريق رأس الرجاء صالِح حدثا بارزا في تاريخ العلاقات الحضارية بين الشرق والغرب، فغير موازين القوى التجارية الدولية لأوروبًا على حساب العالم الإسلامي الذي تراجع دوره فيها إلى غاية اكتشاف واستغلال قناة السويس. وعلى الرغم من الإفادة التي حصلها الأوروبيون إبان اكتشافاتهم وما ترتب عنها من تقويض وساطة المسلمين وجلبهم للتوابل والسلع الشرق بكميات أكثر وأقلَّ كلفة إلا أنَّ الاحتكاك والتفاعل الحضاري بين الأمم والشعوب والقبائل وكذا الكشف عن العادات والتقاليد لم يرتق إلى درجة ومكانة طريق الحرير البري و باضمحلال هذا الأخير أُسدل الستار على علاقات حضارية تَمَّت بين شرق القارية الآسيوية وغربها وبين آسيا وأوروبا لمدة تجاوزت خمسة عشر قرنا، تعرفت خلالها كلُّ حضارة على مقومات وإمكانيات الحضارة الأخرى. غير أنَّ طريق الحرير استرجع مكانته الدولية التي فقدتها منذ خمسة قرون وهذا من خلال المشروع العملاق الذي أطلقته الصين الشعبية.

الخاتمة

لا شك أن موضوع طريق الحرير يحتل مكانة مرموقة ضمن الدراسات الأكاديمية عامة والتاريخية خاصة نظرا لأهميته البالغة في ميدان العلاقات الدولية وحركية التطور الحضاري لفترة غير قصيرة من الزمن، الواقع أنّ طريق الحرير يُمثل إحدى الظواهر الملحوظة التي طبعت تاريخ العصور القديمة والوسطى من الناحية الاقتصادية والجغرافية وتشهد كذلك على قدرة الانسان واصراره على مواجهة التحديات الطبيعية والأمنية وتفاعله مع كلّ أنواع التقلبات التي ارتبطت بتاريخ هذا الطريق الطويل، هذا وقد ساهم هذا الطريق في تحريك عجلة التواصل الحضاري بين شرق القارة الآسيوية وغربها من جهة وبين قارات العالم القديم من جهة أخرى وذلك منذ نشأته حتى أفوله، كما اكتسب هذا الطريق أهمية بالغة على الصعيدين المحلي والدولي، حيث استفادت من مزياته المدن والمناطق التي يخترقها، انطلاقا من الصين شرقا إلى السواحل الشامية غربا ذلك أنه ساهم في إنعاشها اقتصاديا وثقافيا، ولم تقتصر منافعه على الأقاليم والمناطق التي اخترقها فحسب وإنما عمت فائدته حتى الأقطار البعيدة عنه، وفي هذا الخصوص، يُمكن اعتبار الطرف الأوروبي أكبر المستفيدين من طريق الحرير وخاصة في فترة ازدهاره، ذلك أنه فتح لهم أبواب عالم الشرق على مصراعيه ومذك أخذت تجارتهم ومعارفهم الجغرافية تنمو وتتطور إلى أن بلغوا الريادة كما استفاد الطرف الصيني من خلال تصريف حاصلاتهم بكميات معتبرة إلى الغرب، وإذا كان القطاع الاقتصادي هو المستفيد الأكبر من ازدهار طريق الحرير فإن المجال الثقافي أخذ نصيبه من الرواج إذ سمح للصينيين والأوروبيين والمسلمين بتبليغ عقائدهم في عالم آسيا متمتعين بالحرية الضرورية التي كفلها لهم السلم المغولي. وعلى ضوء هذه الدراسة المعقدة ارتأينا استنباط بعض الوقائع والمحطات البارزة المرتبطة بهذه الظاهرة، ومنها ما يلي:

تُعتبر الصين طرفا رئيسيا وفعالا في ازدهار وركود طريق الحرير البرّي وهذا منذ بدايات تشغيله إلى وقت متأخر، فكلّما ازدهرت الصين اقتصاديا وحضاريا انعكس ذلك إيجابيا على حالة الطريق وحركيته، وكلّما اعتراها الضعف اضمحل الطريق وركد، وهذا الواقع فرض نفسه على الساحة الزاهنة فمع الازدهار الذي تشهده الصين في جلّ المجالات خلال العقود الأخيرة طرح موضوع تجسيد مشروع إحياء طريق الحرير البرّي والبحريّ على السواء، واستثمرت فيهما مبالغ مالية كبيرة لإعادة بعث هذا المشروع منطلقا من تاريخها الحافل بالإنجازات والتجارب وتأتي هذه المبادرة الصينية المعاصرة امتدادا لسياسات أسلافهم وأترابهم لما قد يُدره هذا الطريق من فوائد شتى وأرباح طائلة للصين.

إنَّ طريق الحرير تأثر منذ بدايات تشغيله إلى حين اضمحلاله في نهاية العصور الوسطى بالأوضاع السياسيَّة والأمنية للمناطق التي يعبرها، فكَّما كانت هذه الكيانات التي يمر على أراضيها متحركة في أوضاعها الداخلية انتعش الطريق وازدهر، وعند انغلات أحوالها السياسيَّة والأمنية دبَّ فيه الركود والخمول، وقد سجَّل تاريخ هذا الطريق ثلاث فترات برز فيها جليا التأثير الإيجابي عليه، وهي مرحلة أسرة هان الصينية التي تزامنت مع الإمبراطورية الرومانية ثم تلاها عهد أسرة تانغ الصينية مع الخلافة العباسية في عصرها الأوَّل، وتعتبر الفترة الأخيرة التي ساد فيها السلم المغولي من أحسن فترات ازدهاره ذلك أنَّه لأوَّل وآخر مرَّة في التاريخ يخضع لقوَّة سياسيَّة واحدة.

ظلَّ التنافس بين طريق الحرير البرِّي والطريق البحريِّ الرئيسي قائمة تُحرِّكه الظروف الدوليَّة السائدة، وباتت العلاقة بينهما عكسية، فكَّما ازدهر الطريق البرِّي تراجع قرينه البحري، وإذا اعتري الخمول الطريق البرِّي ازدهر الطريق البحري، ولا يلتقيان في عنفوانهما وتراجعهما إلَّا نادرا، وهذا ما يُؤكد بأنَّ العلاقات الاقتصادية والحضاريَّة بين قارات العالم القديم لم تنقطع، فإذا سُدَّ مسلكٌ فُتحت مسالك أخرى.

إنَّ مسار طريق الحرير غالبا ما يُحدد من الشَّرق الأقصى إلى الشرق الأدنى بحكم أن غالبية السلع والبضائع سارت في هذا الاتجاه مع وجود اتَّجاه عكسي لها أي من الغرب نحو الشرق، في حين أن معظم الرِّحالة والتَّجار والمستكشفين كان اتَّجاههم عكس البضائع أي من الغرب نحو الشرق الأقصى.

ومن خصائص طريق الحرير تأثيره على التَّجارة الدوليَّة وتوجهها، فإذا كانت حركة السلع والبضائع تسير باتَّجاه واحد أي من الشَّرق نحو الغرب فبازدهار الطريق غدت حركيتها نشطة في الاتَّجاهين من الشَّرق نحو الغرب وبدرجة أقلَّ من الغرب نحو الشرق.

إنَّ الإطار الجغرافي لطريق الحرير الوارد في هذه الدِّراسة كما حدّدته المصادِر المعاصرة له والمراجع المتخصصة يظهر أنه طويل، ملتو، معقد وشاق وعليه، فإن اجتيازه بالكامل من طرف الرِّحالة والتَّجار والقوافل قد لا يكون مؤكدا حيث عمل هؤلاء على قطع شريط منه دون الآخر وتُعد طبيعة الأوضاع السياسيَّة وتطورها عاملا حاسما في ضبط حركة التَّنقل عبر هذا الطريق.

مثَّل طريق الحرير مجالا مواتيا ومفيدا لعلوم الجغرافيا، ذلك أن الأوروبيين عند ارتيادهم لمسالك ودروب هذا الطريق اكتشفوا مناطق شاسعة من قارة آسيا والتي كانت مجهولة عندهم من قبل، إنَّها حقيقة خفيت عن البعض، بأنَّ جذور الكشوفات الجغرافية الأوروبيَّة تكمن في عالم آسيا المغوليَّة لأنَّ طريق الحرير لما سُدَّ في وجههم من طرف المماليك والعثمانيين تاق الأوروبيون إلى اكتشاف طرق أخرى بديلة لتجارهم فكان لهم ذلك باكتشاف

طريق جزر الهند الشرقية إلى أن وصلوا إلى العالم الجديد لتنال أوروبا قصب السبق في مجال الكشوفات الجغرافية أهلها لأن تلج مرحلة جديدة واعدة.

لقد تحمّل الرحالة والتجار والمبشرون الأوروبيون عناء الطُرُق البرّية (ومنها طريق الحرير) الرابطة بين أوروبا وآسيا تُوجت بالتّخلص من وساطة الثّجار المسلمين وكان للكنيسة نصيبها في تحقيق هذه النّزعة بدعم وتحريض للتّجار الأوروبيّين على مقاطعة التجارة الإسلامية غير أنّ الدّافع المادي طغى على الاعتبارات الدينية.

تُعتبر رحلات ماركو بولو إلى أصقاع الشّرق النّائية إحدى أهمّ وأشهر الرّحلات الأوروبيّة إلى آسيا لما تركه من صدى واسع وكبير في السّاحة الأوروبيّة ولما أثارته كذلك من فضول عميق في نفوس المغامرين الأوروبيّين كانت نتيجتها ازدياد عدد الرّحالة الالّتين عموما والإيطاليين خاصّة إلى الشّرق بحثا عن الثّغائر والجواهر التي ذكرها ماركو بولو في رحلته لكن على الرّغم مما لعبه الأوروبيون - رحالة وتجار ورهبان - من دور ملموس في التعريف بآماكن ومسالك كانت مجهولة لدى الأوروبيّين إلّا أنّها تحمل في طياتها غموضا واضحا وصارخا حتّى أنّ عددا معبرا من الباحثين الغربيّين يشكّكون في مدى وصول ماركو بولو إلى الصّين وهو ادعاء تؤكده بعض القرائن جراء وقوعه في بعض الغموض والتناقض الذي لا يُغتفر، فقد ورد كثير من الخلط عند ذكره لبعض الأماكن، وكذا عدم تقديم أوصاف وافية لبعض المناطق في الشّرق الأقصى خاصّة في أغوار الصّين، وتبقى رحلة ابن بطوطة أدق وأصدق الرّحلات التي تحدّثت في الموضوع غير أنّ عدم سلوكه الطّريق البرّي الرّابط بين الصّين وآسيا الوسطى ترك فجوة عميقة في معرض أخباره.

استفادت الأطراف الرّئيسية الثلاث (المغولي، الإسلامي، والأوروبي) من ازدهار طريق الحرير البري ولئن نجح المسلمون في الميدان الدّيني من خلال نشر الإسلام في أغوار القارة الآسيوية، فإن دعوة التبشير حققت تقدما محتشما فيما أفلح الأوروبيون في الجانب الاقتصادي وحققوا نجاحا مشهودا في مجالي التجارة والاستكشاف الدوليين تُوج بيزوغ شركات الهند الشرقية مع مطلع العصر الحديث، في حين كان لازدهار طريق الحرير معول هدم للوساطة التجارية الإسلامية، إذ لم تعد سلع الشرق الأقصى الثمينة حكرا لهم.

لقد حقق الأوروبيون قفزة نوعية وملحوظة في مجالي الجغرافية والاستكشاف وهي دون شكّ أحد تحديات ازدهار طريق الحرير على العكس الجغرافية الإسلامية التي أخذت في التراجع متأثرة سلبا بالغزو المغولي ولم تنهض من كبوتها إلّا بصعوبة شديدة برز ذلك جليا من خلال ازدياد عدد الرّحالة الأوروبيّين إلى الشّرق وتنقاص واضح للرّحالة المسلمين عبر دروب طريق الحرير، فازدهار هذا الطّريق نشط أوروبا بمقدار ما أضعف المسلمين في مجال الرّحلات والجغرافيا والتّجارة.

تُجسّد الفترة الأخيرة التي ازدهر فيها طريق الحرير البرّي، العهد الذهبي للعلاقات الاقتصادية والثقافية والحضارية بين قارتي آسيا وأوروبا، وهذا ما يحثُّ الباحث على مدى أهمية ومكانة طريق الحرير في ازدهار العلاقات الدوليّة إيّان العصور الوسطى.

ظَلَّ طريق الحرير وما أحاطه من ازدهاره ورواج في الفترة المدروسة محل شكّ لدى بعض من المؤرخين والباحثين، غير أنّ رحلتي ماركو بولو الذي ارتاد طريق الحرير في بدايات ازدهاره وابن بطوطة الذي صال وجال في أرجائه أواخر مرحلة ازدهاره لدليل قاطع على مدى الانتعاش الذي بلغه الطريق في ظلّ السّلم المغولي.

إنّ الدّراسات والأبحاث المعاصرة التي اهتمت بدراسة طريق الحرير خلال العصرين القديم والوسيط، غالبيتها دراسات ذات توجه غربي، ومن ذلك، فإنّ جلّ الكتابات المتعلقة بهذا الطريق تنطلق من تضخيم الاسهامات الأوروبيّة في المجال التجاري والاستكشافي والتبشيري على طول طريق الحرير البرّي، وسارت المدرسة الصّينيّة الحديثة في نفس النهج، ويلاحظ في الواقع أنّ هذه الدّراسات أجحفت المسلمين حيث قللت من دورهم في بعث وازدهار طريق الحرير حتّى أنّها ذهبت إلى أن هذ الطريق مرّ بمرحلتين ازدهر فيهما، وهما: مرحلة أسرة هان المعاصرة للإمبراطورية الرومانية، والثانية توافق فترة السّيطرة المغولية، وفي هذا الطّرح، يلمس انتقاص واضح لما قدّمه المسلمون من أدوار حضارية في تنشيط حركية طريق الحرير وخاصة خلال العصر العباسي الأوّل حيث بلغ فيها هذا الطريق مرحلة مشهودة من الحيوية مستفيدا من حركة الجهاد والحجّ وطلب العلم وتبليغ الدعوة عند المسلمين بالإضافة إلى الرّحلات العلمية والاستكشافية والتي وجدت دعما سخيا من لدن خلفاء وأمراء المسلمين في بلاد المشرق الإسلامي.

إنّ تعظيم الاسهامات الأوروبيّة في مجال طريق الحرير وتقليل الدور الإسلامي عامّة والعربي خاصّة أدى بالباحثين والدارسين الأوروبيّين لطريق الحرير إلى الادّعاء بأنّ اللّغات والثّقافات التي سيطرت على هذا الطريق هي أكثر من ثماني لغات وثّقافات في حين أن اللّغة العربية والثّقافة الإسلامية هُمّشتا من فعاليات المشهد الحضاري والثّقافي المؤثر والمتأثر في طريق الحرير، وقد دفعت بهم هذه المبالغة إلى اعتبار دخول الأوروبيّين إلى البرّ الآسيوي بداية لازدهار طريق الحرير وخروجهم منه هو نهاية له.

إنّ ازدهار طريق الحرير وإن كان نعمة على الدّول والمدن والقرى التي يمرُّ عليها فإنّه أثّر سلبا على بعض المسائل التجاريّة الأخرى، وهو ما جعله محل اهتمام واستهداف من طرف القوى الكبرى الفاعلة وقتذاك، وهذا عبر تحويل بعض مساراته أو تعطيل البعض الآخر منها.

وليس هناك من شكٍّ، أنَّ محاولات استهداف الطريق البحريّ وتعويضه بطريق الحرير عبر خطة حيكمت من قبل المغول والقوى الأوروبيّة المتمثلة في البابوية والجمهوريات الإيطالية بغية إلحاق الضرر بالتجارة الإسلامية المسيطرة على البحار الجنوبيّة (المحيط الهندي، والخليج العربيّ وبحر العرب وكذا البحر الأحمر)، فكلّ هذه الاستراتيجية تندرج ضمن الصراع التقليدي بين الشرق الإسلامي والغرب المسيحيّ، وما استعانة الإيلخانيين بالجنوبيين عبر إنشاء قوّة بحريّة جنوب إيران إلّا دليل على صحة ذلك، وفي هذا الصدد، لا يُمكن إغفال أهمية ظهور قوّة العثمانيين في منطقة الشرق الأدنى لما له من بالغ الأثر في إضعاف حيوية طريق الحرير.

إنّ استفادة الطرف الأوروبيّ من طريق الحرير لم تتوقّف عند تبادل السلع والبضائع مع الشرق فقط وإنّما حصلوا على فوائد أكبر من ذلك تمثلت في نمو فكرهم الجغرافي والمعرفي والذي أهلهم لاكتشاف طرق جديدة، ودليل ذلك أنه لما أغلق طريق الحرير في وجههم منذ النصف الثاني من القرن الرابع عشر والقرن الخامس عشر لم يتضرر مشروعهم للاتصال بالشرق الأقصى بشكل كبير إنّما فتح لهم المجال على مصرعيه عبر طرق ومسالك جديدة مؤدية إلى كنوز الشرق إذ لم يلبث ان اكتشف البرتغاليون طريق رأس الرجاء الصالح فوصلوا إلى جزر الهند الشرقية، وشكل هذا الاكتشاف الثمين بداية عهد جديد للتجارة الدوليّة ونذيرا بأفول نجم طريق الحرير وزوال هيمنة المسلمين على مقدرات تجارة الشرق عموما وكان ذلك لصالح القوى التجاريّة الأوروبيّة والتي ما زلت تسعى دون هوادة حتّى اليوم لاحتواء هذا المجال.

ومهمّا يكن من أمر، فإنّ اكتشاف الطريق البحريّ الجديد قد ساعد دون شك في تطور وارتفاع حجم التجارة الدوليّة بين الشرق والغرب إلّا أنّ المتعاملين التجاريين افتقدوا إلى مزايا النقل البرّي كمحافظة السلع والبضائع على جودتها وعدم تأثرها برطوبة البحر خاصّة الحرير والتوابل والتي ثبت بأنّ نقلهما عن طريق البرّ تُبقي على سلامة جودتها مما يضمن قيمتها التجاريّة في الأسواق. ولعلّ أعظم ما افتقده الطريق البحريّ هو غياب ذلك التفاعل والاحتكاك الحضاريّ بين الشعوب والأجناس.

إنّ اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح ساهم في طي صفحة مشرقة من صفحات العلاقات الدوليّة بين الشرق والغرب خلال العصور الوسطى كان الطرف الإسلامي هو المتحكّم في خيوطها إلّا أنّه فقد هذه الخطوة لصالح القوى التجاريّة الأوروبية، وبدأ العالم بعدئذ يتأهب إلى الولوج لعصر جديد، صُرّفت الأنظار فيه تلقاء عالم جديد يعج بالأنعم والثروات التي شغلت القوّة الدوليّة عن طريق الحرير البرّي والذي لم يعد الاهتمام به إلّا منذ العقود الأخيرة، إثر تحوّل الصّين إلى قوّة دولية صاعدة، طامحة إلى استغلال الإرث التاريخي والحضاري خدمة

لمصالحها القومية على حساب الحقيقة التاريخية، ولم تجد في ذلك بُدًّا من توظيف الاسم القديم لتحقيق أهداف ومنافع اقتصادية وجيو سياسية.

إنَّ تراجع ثمَّ أفول طريق الحرير البرِّي أدَّى إلى إسدال الستار على حقبة مهمّة من مراحل التّواصل الاقتصادي والحضاريّ والتي سرت فعاليتها بين الشّرق الأقصى وآسيا الوسطى والغربية وأوروبا اللاتينية، امتدّت أواصرها منذ القرن الأوّل قبل الميلاد حتّى منتصف القرن الرّابع عشر الميلادي، عرفت خلالها مناطق عبور طريق الحرير تفاعلا حضاريًا منقطع النظير. غير أنّ أفول نجمه سمح للطرق التجاريّة البحريّة بالبروز واحتلالها موقعًا استراتيجيًا في مجال التجارة الدوليّة.

وبناء على ما سبق ذكره، فإنّ المدرسة العربيّة والإسلامية مطالبة بأن تهتمّ جدًّا بهذه الإشكالية وتخرط بكلّ ثقلها في مجال الدّراسات التاريخيّة والاقتصاديّة لآسيا عامّة وفي موضوع طريق الحرير خاصّة والذي عنيّت به الدّول العربيّة وبلدان وسط آسيا والصّين عناية خاصّة، وقد أولته اهتمامًا بالغًا، خاصّة مع مطلع القرن الحادي والعشرين، فكلّ طرف يُبرز تأثيراته الحضاريّة ويؤمن إنجازاته على هذا الطّريق، في حين أنّ المدرسة العربيّة والإسلامية تورات عن المشهد، وباتت مساهمتها في هذا المضمار ضئيلة جدًا مقارنة بالمدرسة الأوروبيّة والصّينيّة، لذا، ينبغي على الباحثين في موضوع التّواصل الحضاريّ بين الشّرق والغرب وكذا المهتمين بالدّراسات الآسيوية، إبراز وإثراء دور التّجار والحجاج والدعاة والرّحالة المسلمين في مجال الإسهام الحضاريّ العالمي.

ختامًا، فإنّه من الاستنتاجات النّافعة التي توصلت إليها هذه الدّراسة المتواضعة هو الكشف عن كيفية انتفاع الأمم والدّول من مجريات الأحداث التاريخيّة وتوظيفها لمصلحتها العامّة، وتجلّى ذلك من خلال اغتنام دولة الصّين الشّعبية حاليًا لطريق الحرير محاولة في ذلك انتهاز فرصة شهرة طريق الحرير باعتباره جسرا فعّالا للتّواصل الحضاريّ بين الشرق والغرب لقرون خلت، وحقيقة هذا المشروع، هي خطة محكمة لتصريف منتجاتها نحو الخارج مستعينة بميزانية ضخمة تُفوق ميزانية دول عدّة مجتمعة، طمعا في الكسب وتحقيق الرفاه، إنّه نموذج واقعي للاستثمار الحقيقي والناجح في تاريخ الأمم والذي نفتقده للأسف الشديد في علمنا العربيّ والإسلاميّ.

الملاحق

ملحق رقم (01) : وثيقة طلب الصلح بين الخان غازان خان الإيلخاني والسلطان الملك الناصر محمد بن قلاوون المملوكي - والتي أرسلت في التاسع من ذي القعدة سنة 700هـ/15 جويلية 1301م لإقرار السلم والصلح بين الدولتين وفتح المسالك البرية المعطلة بينهما-.

وفيها في تاسع ذي القعدة وصل إلى القاهرة من حلب الأمير أنس يخبر بحركة التتار، وأنّ التتار قد أرسلوا أمامهم رسلا، وأنّ رسلهم قد قاربت الفرات، ثمّ وصلت الرّسل المذكورة بعد ذلك بمدة إلى الديار المصرية في ليلة الاثنين خامس عشر ذي الحجة، وأعيان القصد ثلاثة نفر: قاضي الموصل وخطيبها كمال الدين بن بهاء الدين بن كمال الدين بن يونس الشافعي، وآخر عجمي وآخر تركي. ولما كان عصر يوم الثلاثاء جمعوا الأمراء والمقدمين إلى القلعة وعملت الخدمة ولبسوا المماليك أفخر الثياب والملابس، وبعد العشاء الأخيرة أوقدوا الشموع نحو من ألف شمعة، ثمّ أظهروا زينة عظيمة بالقصر، ثمّ أحضروا الرّسل، وحضر القاضي بجلستهم وعلى رأسه طرحة، فقام وخطب خطبة بليغة وجيزة وذكر آيات كثيرة في معنى الصلح واتفاق الكلمة ورغب فيه، ثمّ أنّه دعا للسلطان الملك الناصر محمد بن قلاوون ومن بعده للسلطان محمود غازان، ودعا للمسلمين والأمراء وأدى الرّسالة.

ومضمونها: إنّما قصدهم الصلح ودفعوا إليهم كتابا محتوما من السلطان غازان، فأخذ منهم الكتاب ولم يقرئوه تلك الليلة، وأعيد الرّسل إلى مكائهم. فلما كان ليلة الخميس فتح الكتاب وقرئ على السلطان وهو مكتوب بالمغلي وكتبه الأمر. فلما كان يوم الخميس ثامن عشر ذي الحجة حضر جميع الأمراء والمقدمين وأكثر العسكر وأخرج إليهم الكتاب وقرئ عليهم، وهو مكتوب بخط غليظ في نصف قطع البغدادي، ومضمونه:

«بسم الله الرحمن الرحيم، وننهي بعد السلام إليه أنّ الله عزّ وجلّ جعلنا وإياكم أهل ملّة واحدة، وشرفنا بدين الإسلام وأيّدنا، وندبنا لإقامة مناره وسدّدنا؛ وكان بيننا وبينكم ما كان بقضاء الله وقدره، وما كان ذلك إلّا بما كسبت أيديكم، وما الله بظلام للعبيد! وسبب ذلك أنّ بعض عساكركم أغاروا على ماردين وبلادها في شهر رمضان المعظم قدره، الذي لم تزل الأمم يعظّمونه في سائر الأقطار، وفيه تغلّ الشياطين وتغلق أبواب النيران، فطرقوا البلاد على حين غفلة من أهلها، وقتلوا وسبوا وفسقوا وهتكوا محارم الله بسرعة من غير مهلة؛ وأكلوا الحرام وارتكبوا الآثام، وفعلوا ما لم تفعله عبّاد الأصنام؛ فأتونا أهل ماردين صارخين مسارعين ملهوفين مستغيثين بالأطفال والحريم، وقد استولى عليهم الشقاء بعد النّعيم؛ فلاذوا بجنابنا وتعلّقوا بأسبابنا، ووقفوا موقف المستجير الخائف بيابنا؛ فهزّتنا نحوه الكرام، وحركتنا حميّة الإسلام، فركبنا على الفور بمن كان معنا ولم يسعنا بعد هذا المقام؛ ودخلنا البلاد وقدّمنا النّية، وعاهدنا الله تعالى على ما يرضيه عند بلوغ الأمانة؛ وعلمنا أنّ الله تعالى لا يرضى لعباده الكفر بأنّ يسعوا في الأرض فسادا [والله لا يحبّ الفساد] ، وأنه يغضب لهتك الحريم وسبى الأولاد؛ فما كان إلّا أنّ لقيناكم بنيّة صادقة، وقلوب على الحميّة للدين موافقة؛ فمزّقناكم كلّ ممزّق، والذي ساقنا إليكم، هو الذي نصرنا عليكم؛ وما كان مثلكم إلّا كمثل قرية كانت آمنة مطمئنة الآية. فولّيتم الأدبار، واعتصمتم من سيوفنا بالفرار، فغفونا عنكم بعد اقتدار، ورفعنا عنكم حكم السيف البّار؛ وتقدّمنا إلى جيوشنا إلّا يسعوا في الأرض كما سعيتم، وأن ينشروا من العفو والعفاف ما

طوبيتهم، ولو قدرتم ما عفوتهم ولا عففتهم؛ ولم تقلدكم منّة بذلك، بل حكم الإسلام في قتال البغاة كذلك؛ وكان جميع ما جرى في سالف القدم، ومن قبل كونه جرى به في اللوح القلم؛ ثم لما رأينا الرعيّة تضربوا بمقامنا في الشّام، لمشاركتنا لهم في الشّراب والطّعام؛ وما حصل في قلوب الرعيّة من الرّعب، عند معاينة جيوشنا التي هي كمطبّقات السّحب؛ فأردنا أن نسكن تخوّفهم بعودتنا من أرضهم بالتّصر والتأييد، والعلوّ والمزيد؛ فتركنا عندهم بعض جيوشنا بحيث تنوّس بهم، وتعود في أمرها إليهم؛ ويجرسونهم من تعدّى بعضهم على بعض، بحيث إنكم ضاقت بكم الأرض؛ إلى أن يستقرّ جأشكم، وتبصروا رشدكم؛ وتسيروا إلى الشّام من يحفظه من أعدائكم المتقدّمين، وأكرادكم المتمرّدين؛ وتقدّمنا إلى مقدّمي طوامين جيوشنا أنّهم متى سمعوا بقدوم أحد منكم إلى الشّام، أن يعودوا إلينا بسلام؛ فعادوا إلينا بالتّصر المبين، والحمد لله رب العالمين.

والان فإنّا وإياكم لم نزل على كلمة الإسلام مجتمعين، وما بيننا ما يفرّق كلمتنا إلّا ما كان من فعلكم بأهل ماردين؛ وقد أخذنا منكم القصاص، وهو جزاء كلّ عاص؛ فترجع الآن في إصلاح الرعايا، ونجتهد نحن وإياكم على العدل في سائر القضايا فقد انضرت بيننا وبينكم حال البلاد وسكانها، ومنعها الخوف من القرار في أوطانها؛ وتعدّر سفر التّجار، وتوقّف حال المعاش لانقطاع البضائع والأسفار؛ ونحن نعلم أنّنا نسأل عن ذلك ونحاسب عليه، وأنّ الله عزّ وجلّ لا يخفي عليه شيء في الأرض ولا في السّماء، وأنّ جميع ما كان وما يكون في كتاب لا يغادر صغيرة ولا كبيرة إلّا أحصاها. وأنّ تعلم أيّها الملك الجليل، أنّي وأنت مطالبون بالحقير والجليل؛ وأنا مسئولون عمّا جناه، أقلّ من وليناه، وأنّ مصيرنا إلى الله؛ وأنا معتقدون الإسلام قولاً وعملاً [وئيّة، عاملون بفروضه في كلّ وصيّة] . وقد حملنا قاضي القضاة علامة الوقت حجّة الإسلام بقيّة السّلف كمال الدّين موسى بن محمّد أبا عبد الله، أعزّه الله تعالى، مشافهة يعيدها على سمع الملك والعمدة عليها، فإذا عاد من الملك الجواب فليسير لنا هديّة الديار المصرية، لنعلم بإرسالها أن قد حصل منكم في إجابتنا للصّلاح صدق النّيّة؛ ونهدى إليكم من بلادنا ما يليق أن نهديه إليكم، والسّلام الطّيب منا عليكم. إن شاء الله تعالى» .

فلما سمع الملك الناصر الكتاب استشار الأمراء في ذلك، وبعد أيّام طلبوا قاضي الموصل (أعنى الرّسول) المقدّم ذكره من عند قازان، وقالوا له: أنت من أكابر العلماء وخيار المسلمين، وتعلم ما يجب عليك من حقوق الإسلام والنّصيحة للدين؛ فنحن ما نتقاتل إلّا لقيام الدين؛ فإنّ كان هذا الأمر قد فعلوه حيلة ودهاء فنحن نخلف لك أنّ ما يطّلع على هذا القول أحد من خلق الله تعالى، ورغبوه غاية الرّغبة؛ فخلف لهم بما يعتقدونه أنّه ما يعلم من قازان وخواصّه غير الصّلاح وحقن الدماء ورواج التّجار ومجيئهم وإصلاح الرعيّة. ثمّ أنّه قال لهم: والمصلحة أنكم تتفقون وتبقون على ما أنتم عليه من الاهتمام بعدوكم، وأنتم فلکم عادة في كلّ سنة تخرجون إلى أطراف بلادكم لأجل حفظها فتخرجون على عادتكم؛ فإنّ كان هذا الأمر خديعة فيظهر لكم فتكونون مستيقظين؛ وإن كان الأمر صحيحاً فتكونون قريبين منهم فينتظم الصّلاح وتحقن الدماء فيما بينكم. فلما سمعوا كلامه رأوه ما فيه غرض وهو مصلحة، فشرعوا لعينوا من يروح في الرّسالة، فعينوا جماعة، منهم الأمير شمس الدّين محمّد بن التّيقي، والخطيب شمس الدّين الجوزي خطيب جامع ابن طولون، فتشّع ابن الجوزي حتّى تركوه، وعينوا القاضي عماد الدّين بن السّكرى

خطيب جامع الحاكم ، وهو ناظر دار العدل بالديار المصرية، وشخصاً أمير آخور من البرجية. ثم إنَّ السلطان أخذ في تجهيز أمرهم إلى ما يأتي ذكره.

ثم استقرَّ السلطان في سنة إحدى وسبعمائة بالأمير عزَّ الدين أبيك البغدادي المنصوري، أحد الأمراء البرجية في الوزارة عوضاً عن شمس الدين سنقر الأعسر، وجلس في قلعة الجبل بخلعة الوزارة، وطلع إليه جميع أرباب الدولة وأعيان الناس⁽¹⁾.

(1) ابن تغري بردي : المصدر السابق، ج.8، ص.135-140.

ملحق رقم (02) : فوائد الرحلة

ولولا اغتراب المغتربين ما عرف ما بين الأندلس إلى الصين، ولا ردم الإسكندر السدود، ودوخ الأقاليم، ومدن المدن، وجمع له ملوكها بالطاعة، ولا قتل دارا بن دارا، ولا أسر الأساورة، ولا جمعت الملوك بين الصفائح اليمانية، والقضب الهندية، والزماح البلوصية، والأسنة الخزريّة، والأعمدة الهرويّة، والأجرزنة الأسروشيّة، والخناجر الصغدية، والسروج الصينية، والدروع السابريّة والجواشن الفارسية، والقسيّ الشاشية، والأوتار التركية، والسهم الناوكية، والجعاب السجزيّة، والدرق المغربيّة، والأترسة التبتية، والجلود الزنجية، والنمور البربرية، واللجم الخانبديّة والركب المروزيّة، والسّطور الصينية، والخيال الخزريّة، والكراسيّ القميّة، والشهاريّ البخاريّة والبغال الأرمنيّة، والحمير المريسيّة، والكلاب السلوقية، والبنزة الروميّة، والصّوالجة النّهاونديّة، والثياب المنيرة الزازيّة، والأكسية القزوينيّة، والثياب السّعيدية، والحلل اليمانية، والأردية المصريّة، والملاحم الخراسانيّة، والثياب الطاهريّة، والحلل الأندلسيّة، والدّر العمانيّ، والياقوت السّرنديبيّ، والحرير الصّينيّ، والخزّ السّوسيّ، والديباغ التّستريّ، والبزبون الرّوميّ، والكتّان المصريّ، والوشي الكوفيّ، والعنّابيّ الأصهبانيّ، ولا علم أن ببلاد المغرب ومصر عجائب لا تكون إلّا بها مثل منارة الإسكندريّة وعمود عين الشمس، والهرمان وجسر أذنة، وقنطرة سنجة، وكنيسة الرّها، وسور أنطاكية، والأبلق الفرد، وبرهوت، وهاروت، والفرس الذي في أقصى المغرب، والأسد الذي بهمدان، والسّمكة والثّور بنهوند، وإيوان كسرى بالمدائن، وتخت شبديز في الطاق، وبناء قصر شيرين والدكان، وأساطين قصر اللصوص، وعجائب رومية، والتمساح بالنّيل، والرّعد والسّقنقور، وغير ذلك ممّا لا يحصى ولا يعدّ⁽¹⁾.

(1) ابن الفقيه : المصدر السابق، ص. 108-109.

ملحق رقم (3) : نص رسالة الراهب باسكال دي فتوريا إل المبعوثين الفرنسكسان ببلاد التتار إلى إخوانه المنضوين تحت اتفاقية فيتوريا سنة 1338.

letter from pascal of vittoria, a missionary franciscan in tartary, to his brethren of the convent of vittoria, 1338.

Dearly beloved fathers, your sanctities are aware that when I quitted you I proceeded to Avignon in company with the dear father Friar Gonsalvo Transtorna. Thence we went, with the blessing of the reverend the general, to get the benefit of the Indulgence at Assisi ; and after that we embarked at Venice on board a certain carrack, and sailed down the Adriatic sea. We next sailed through the sea of Pontus", leaving Sclavonia to the left and Turkey to the right, and landed in Greece at Galata near Constantinople, where we found the father Vicar of Cathay in the Vicariat of the East. Then, embarking on another vessel, we sailed across the Black Sea- whose depth is unfathomable, to Gazaria in the Vicariat of the North, and in the empire of the Tartars. Then traversing another sea which has no bottom-^, we landed at Tana.

And having got thither sooner than my comrade, I found my way with some Greeks by waggons as far as SARRAY ; whilst my comrade, with some other friars, was carried on further to Urganth. I was wilhng enough to go with him, but after taking counsel on the matter, I determined.

first to learn the language of the country. And by God's help I did learn the Chamanian language, and the Uigurian character ; which language and character are commonly used throughout all those kingdoms or empires of the Tartars, Persians, Chaldaeans, Medes, and of Cathay. My comrade turned back from Urganth and went to you again. But I could not bear to return, like a dog to his vomit, and I was desirous to obtain the grace conceded by his holiness the Pope, so I would not turn back. For you must know that all of us friars who come into these parts have the same privileges as those who go with licence to Jerusalem; that is to say, the fullest indulgence both a pee?id and a culpa, and those who persevere unto the end, a crown of life. Therefore, my fathers, from the time when I had acquired the language, by the grace of God I often preached without an interpreter both to the Saracens and to the schismatic and heretical Christians. I then received a mandate from my vicar to the effect that on receipt of his letter I should in salutary obedience to him, as in duty bound, proceed to finish the journey which I had commenced. I had now been staying more than a year in the afore- said Sarray, a city of the Saracens of the Tartar empire, in the Vicariat of the North, where three years before a certain friar of ours, Stephen by name, suffered honourable martyrdom at the hands of the Saracensl Embarking on a certain vessel with some Armenians, I departed thence.

by the river called Tygris\ and then along the shore of the sea which is called Vatum-, till I came in twelve days'.

travel to Sarachik From that place I got on a cart drawn by camels (for to ride those animals is something terrible), and on the fiftieth day^ reached Urganth, which is a city at the extremity of the empire of the Tartars and the Persians. The city is otherwise called Hus, and the body of the blessed Job is there-. Thence I again mounted a camel-cart, and travelled with a party of accursed Hagarenes and followers of Mahomet, I being the only Christian among them, with a certain servant called Zinguo, until by God's grace we reached the empire of the Medes^ What my sufferings have been there, how many and how great, God himself

knoweth, and it would be a long story to tell in a letter. However, the Emperor of the Tartars had been slain by his natural brother, and the caravan of Saracens with which I travelled was detained by the way in the cities of the Saracens, for fear of war and plunder. Hence I was long tarrying among the Saracens, and I preached to them for several days openly and publicly the name of Jesus Christ and his gospel. I opened out and laid bare the cheats, falsehoods, and blunders of their false prophet ; with a loud voice, and in public, I did con- found their barkings ; and trusting in our Lord Jesus Christ I was not much afraid of them, but received from the Holy Spirit comfort and light. They treated me civilly and set me in front of their mosque during their Easter^ ; at which mosque, on account of its being their Easter, there were assembled from divers quarters a number of their Cadini"-, i.e. of their bishops, and of their Talisimani, i.e. of their

priests. And guided by the teaching of the Holy Ghost I disputed with them in that same place before the mosque, on theology, and regarding their false Alchoran and its doctrine, for five-and-twenty days ; and in fact I was barely able once a-day to snatch a meal of bread and water. But by the grace of God the doctrine of the Holy Trinity was disclosed and preached to them, and at last even they, in spite of their reluctance, had to admit its truth ; and, thanks be unto the Almighty God, I carried off the victory on all points, to the praise and honour of Jesus Christ and of Holy Mother Church. And then these children of the devil tried to tempt and pervert me with bribes, promising me wives and hand-maidens, gold and silver and lands, horses and cattle, and other delights of this world. But when in every way I rejected all their promises with scorn, then for two days together they pelted me with stones, besides putting fire to my face and my feet, plucking out my beard, and heaping upon me for a length of time all kinds of insult and abuse. The Blessed God, through whom poor I am able to rejoice and exult in the Lord Jesus Christ, knoweth that 'tis by his marvellous compassion alone I have been judged worthy to bear such things for his name.

last city of the Persians and Tartars, all the way to Armalec, I was constantly alone among the Saracens, but by word and act and dress, publicly bore the name of the Lord Jesus Christ. And by those Saracens I have often been offered poison ; I have been cast into the water ; I have suffered blows and other injuries more than

I can tell in a letter. But I give thanks to God under all that I expect to suffer still greater things for his name, in order to the forgiveness of my sins, and that I may safely reach the kingdom of Heaven through His mercy. Amen! Fare ye well in the Lord Jesus Christ, and pray for me, and for those who are engaged, or intend to be engaged, on missionary pilgrimages ; for by God's help such pilgrimages are very profitable, and bring in a harvest of many souls. Care not then to see me again, unless it be in these regions, or in that Paradise wherein is our Rest and Comfort and Refreshment and Heritage, even the Lord Jesus Christ. And for that He hath said that when the Gospel shall have been preached throughout the whole world, then shall the end come, it is for me to preach among divers nations, to show sinners their guilt, and to declare the way of salvation, but it is for God Almighty to pour into their souls the grace of conversion. Dated at Armalec, on the feast of St. Laurence, A.D. 1338, in the Empire of the Medes⁽¹⁾.

الملحق رقم (04): ترجمة نص رسالة الرّاهب باسكال

أعزائي الآباء الأحياء، أحيطكم علما أنه لما انتقلت إلى أفينيون (مقر البابوية يومئذ) رفقة الأب الرّاهب العزيز غونسالفو ترانستوما بحيث انطلقنا من هناك في رعاية القس الجنرال للاستفادة من تسهيلات أسيزي، وبعد ذلك شرعنا في السّفر إلى البُنْدُقيّة على متن قرقور (نوع من السفن)، وأبحرنا أسفل البحر الأدرياتيكي، ثمّ خضنا عباب بحر بنطس (بحر مرمر)، فتركنا سكلافونيا على اليسار وتركيا على اليمين، ونزلنا اليونان في غالاتا قريبا من القسطنطينية، هناك التقينا بنائب الأب فيكار في مقاطعة الشّرق بالصّين، ثمّ انطلقنا عبر رحلة أخرى في البحر الأسود - الذي لا يُعلم عمقه - إلى غازاريا الواقعة في فيقارية الشّماليّة التابعة للإمبراطورية التتار (مُعُول القبيلة الدّهية)، ثمّ سلكنا بحرا آخر ليس له عمق معين (بحر أزوف) أين وصلنا إلى تانا.

عندما وصلت إلى هناك (تانا) وقد كنت مسرعا مقارنة برفيقي انضمت مع اليونانيين (البيزنطيين) أين امتطت العربات القاصدة لساراي، في حين أن رفيقي انتقل رفقة رهبان آخرين إلى أورغانث (أورغنسي بخورازم). ولما استشرّ من لهم دراية بالأوضاع السّائدة استقر رأي على تعلّم اللّغة السّائدة في البلد، وبمعونة الله اتقنت اللّغة الشامانية، كما تعلمت طباع الايغور من خلال: اللّغة، والثّقافة، والشّخصية المستخدمة في جلّ ربوع الدّول أو الإمبراطوريات التتارية المتكونة من الفرس والكلدانيين والميديين وكثائي (يقصد بهم مُعُول بصفة عامّة : إيران والقبيلة الدّهية وتركستان والصّين). رجع صديقي من مدينة أورغنسي مجددا، غير أنّي لم أتحمل العودة إليه، واعتبرت ذلك بمثابة الكلب الذي يعود إلى قيئه. وكنت حريصا على اغتنام الامتيازات التي أقرها قداسة البابا من أجل ذلك قررت أن لا أعود من حيث أتيت، وينبغي أن يُعلم بأنّ كافة الرّهبان الذين يقصدون هذه المناطق (آسيا) لهم نفس الامتيازات التي يتمتع بها المبعوثون الذين يذهبون إلى القدس، وفي هذا تساهل كبير بين هؤلاء وبين أولئك المثارون إلى النّهاية، من أجل لذلك يا آبائي منذ أن تعلمت اللّغة وبرحمة الله وعونه أصبحت أعظ المسلمين والمسيحيين الهراطقة (كالنّساطرة والأرثوذكس) دون الحاجة إلى مترجم، وتلقيت رسالة من لدن القس يخبرني فيها أنه عندما استلم رسالته ينبغي علي أن أواصل في خدمته وطاعته، كما هو منصوص عليه في الواجب، وهذا لإتمام الرّحلة التي شرعت فيها، بحيث مكثت أكثر من عام وأنا بسراري التابعة للمسلمين والخاضعة لإمبراطورية التتار (مُعُول القبيلة الدّهية) بحيث عانى راهب ستيفان ثلاث سنوات أين استُشهد هناك من طرف المسلمين، وعلى إثرها امتطيت سفينة رفقة بعض الأرمن، فغادرت المكان هناك باتجاه الجنّوب محاذيا لنهر تيقّر (الفولجا) على طول شاطئ بحر المسمى فاتوك (بحر باكوك أي قزوين)، وقضيت اثنا عشر يوما للوصول إلى ساراتشيك (مكان صغير محاذي لنهر الأورال)، ومن ذلك المكان امتطت عربة تسحبها الجمال (فركوب هذه الحيوانات أمر خطير أحيانا)، وبعد خمسين يوما وصلت إلى اورغانث والتي تقع في أقصى الحدود القفجاقية الإيلخانية، ومنها وصلت إلى مدينة تسمى هوس والتي بها قبر أيوب المبارك، ومن ثمّ ركبت عربة تجرها الجمال مرّة أخرى، فسافرت مع مجموعة من المسافرين الملعونين من أتباع مُحمّد وأنا المسيحيّ الوحيد بينهم رفقة خادمي الملقب بزینقو إلى أن وصلنا بفضل الله إلى إمبراطورية الميديين (الجغطائيين)، وكما كانت آلامي عظيمة هناك، الله الوحيد الذي يعلم ما صادفته وواجهته من عذاب، وهي قصة طويلة سأسردها في

رسالة. فقد حدث وأن قُتل إمبراطور (الخان) من طرف أخيه، وتم اعتقال قافلة المسلمين التي سافرت معها في الطريق، والذي دفعني للالتحاق بها هو خوفي من الحرب والنهب، لذلك اضطررت أن أمكث وقتاً طويلاً مع المسلمين، وقد دعوتهم وبشرتهم بصراحة وعلانية باسم يسوع المسيح وإنجيله، واكتشفت الغش والأكاذيب والأخطاء التي وقع فيه نبيهم الكذاب، بصوت عال وفي العلن، غير مبال بنباحهم، فثقتي في ربنا يسوع المسيح جعلتني غير خائف منهم كثيراً، فقد تلقيت من لدن الروح القدس الراحة والتور، ومع ذلك عاملوني معاملة مدنية، وأقاموني في مسجدهم خلال عيد الفصح (عيد الفطر) بحيث تمّ تجميع عدد من رجال الدين تحت إشراف قضاتهم وولاة أمورهم وأساقفتهم (الأئمة المسلمين) وكهنتهم (المصلين) وعلى ضوء وتعاليم الروح القدس ناظرهم في نفس المكان الذي أقاموني فيه (المسجد) في مسائل علم اللاهوت، كما بينت لهم بطلان قرآهم وتعاليمه، وهذا لمدة خمسة وعشرين يوماً، وفي الحقيقة كان بوسعي انتزاع وجبة واحدة من الخبز والماء في اليوم الواحد، ولكن بفضل من الله أظهرت عقيدة الثالوث المقدس ووضحتها لهم، وفي نهاية المقام وعلى الرغم من امتناعهم وإنكارهم كان الأجدر بهم الاعتراف بحقيقة عقيدة الثالوث فقد حققت النصر في كل المجالات فيما يتعلق بالمدح وتكريم يسوع المسيح والكنيسة والأم المقدسة، غير أنهم حاولوا إغرائني بالرشاوى ووعدوني بزوجات وعذارى وذهب وفضة وأراضي وخيول وماشية وغيرها من نفائس هذا العالم، ولكني رفضت كل هذه الإغراءات بشق الطرق، وبطريقة فيها سخرية لهم، فاضطروا إلى رجعي بالحجارة لمدة يومين، ولم يكتفوا بذلك وإنما أشعلوا النار في وجهي وقدمي، وנתفوا لحيتي، وأنزلوا علي كل أنواع الإهانة والسب لمدة طويلة. إن الله المبارك والذي يمنحني الابتهاج وابتهاج يسوع المسيح الفقير والذي يعلم مدى شفقتي علي، فبفضلها حُكم علي أن أحمل مثل هذه الأشياء (لم يوضحها) باسمه (السلطان الإيلخاني) فتم التعامل معي بلطف إلى أرماليك، وهي مدينة تقع وسط أرض الميديين في مقاطعة كاثاي، فكنت الوحيد من بين كل المسلمين الذين كانوا برفقتي، بالكلام والفعل واللباس، فحملت جهرة اسم الرب يسوع المسيح، غير أنه عُرض علي السّم من قبل المسلمين في مرات عدّة، بحيث تمّ وضعه في الماء، عانيت من الإصابات والضربات أخرى ممّا لا يستطيع أن يكتبه في هذه الرسالة، غير أنني أشكر الله على الرغم ممّا حلّ بي راجياً بذلك مغفرة ذنوبي، فالأصل الإيمان بملكوت السموات من خلال رحمته، آمين. تمسكوا بالرب يسوع المسيح، وصلوا من أجل أولئك الذين يُبلغون أو ينوون الاشتراك في رحلات الحجّ التبشيرية، فبعون الله وبفضل هؤلاء الحجّيج تكون تتحقق غاية الاستفادة من خلال تبشير ودعوة العديد من الناس، لا تهتموا برؤيتي مرة أخرى، ما لم أكن في مثل هذه المناطق، أو في ذلك الفردوس الذي فيه راحتنا وانتعشنا وتراثنا، فالرب يسوع المسيح قال إنه حينما يُبلغ التبشير بالإنجيل في جميع أنحاء العالم فحينئذ تأتي النهاية (القيامة)، فمن أجل ذلك أعظ كل الأمم المختلفة، كما أظهر للعصاة ذنبهم، وأوضح طريق الهداية لهم، ولكن الله القدير يجعل في نفوسهم نعمة الارتداد. كُتبت بارمليك، في عيد القديس لورانس 1338. في إمبراطورية الميديين.

ملحق رقم (05) : جدول لوحات القياس الواردة في الدراسة

وحدة القياس	مقدارها بالوحدات القديمة	مقدارها بالكلومتر	المصدر
المرحلة	بريدان	40,3 كم	العزيري : ص.20.
البريد	أربعة فراسخ	21,6 كم	الجزيري : ج.2، ص.43.
الفرسخ	ثلاثة أميال	5,4 كم	الجزيري : ج.2، ص.43.
الميل	350 ذراع آدمي 36 ألف إصبع ملتصقات 3 آلاف ذراع	1.88 كم	الجزيري : ج.2، ص.43.
الدرجة	36 ميلا وثلاث الميل	65 كم	المنجم : آكام المرجان، ص.25.
الغلو	رمية سهم الفرسخ يساوي 25 غلو	حوالي 185 متر	
الذراع	36 اصبعاً	69.3 سم	الجزيري : ج.2، ص.43.
لي Li وحدة قياس صينية	1898 قدم انجليزي (ثلث الواحد)	حوالي نصف كلمتر	Fah- Hian and Sung-yun, op. cit Vol.1,p.4. Si YuKi,, op. cit Vol.1, p.32.
فيرست وحدة قياس روسية	1067 متر		هايد: تاريخ التجارة، ج.1 ص.81

الملاحق

ملحق رقم (06) : جدول يوضح الموقع الفلكي لأشهر محطات طريق الحرير مع تحديد الإقليم المنتمية إليه

المدينة	بعدها عن خط المغرب	بعدها عن خط الاستواء	الاقليم المنتمي إليه	المصدر
همدان	73 درجة	36 درجة	الرابع	المنجم : المصدر السابق، ص. 65.
الري	74 درجة	34 درجة	الرابع	نفسه، ص. 67.
حلوان	72 درجة	34 درجة	الرابع	نفسه، ص. 68.
نيسابور	82 درجة	39 درجة	الخامس	نفسه، ص. 72.
طوس	83 درجة	39 درجة	الخامس	نفسه، ص. 73.
مرو	85 درجة	38 درجة	الخامس	نفسه، ص. 74.
بلخ	88 درجة	37 درجة	الخامس	نفسه، ص. 82.
بخارى	87 درجة	بين 36 و 37 درجة لم يُشر إليها المنجم	الخامس	نفسه، ص. 83.
سمرقند	89 درجة	36 درجة	الخامس	نفسه، ص. 84.
دمشق			الرابع	الإدريسي : ص. 376.

الملاحق

ملحق رقم (07) : جدول لأشهر أسماء الحواضر التي تغير اسمها في العصور الوسطى وتسميتها الحالية

اسم المدينة بالعربية في العصور الوسطى	اسمها بالفرنسية في العصور الوسطى	اسمها بالعربية حاليا	اسمها بالفرنسية حاليا
خان بالق	Khan Balk	بكين	Pékin
حمدان أو خمدان	Chang'an	قزيان	Xian
لانتشو	Lanzhou	قانسو	Gansu
مرو	Merv	مرو الشاهجان (تركمنستان حاليا)	Merv
آمل	Amol	مازندران	Mazandran
طوس	Tous	مشهد (إيران)	Mechhed
إياس	Ayas Lajazzo	يومورتاليق (تركيا)	Yumurtalik
جوزا	Josa	تسو تشو	Tsacheu
كاريان	Karian	يونان	Yunnan
ساراي	Sarai	كولوبوفكا	Colobovka
تانا	Tana	روستوف على نهر الدون	Rustov Sur le don

ملحق رقم (08) : جدول يوضح العملات المعدنية الساسانية التي عُثر عليها في الصين من طرف علماء الآثار الصينيين⁽¹⁾.

السنة	مكان اكتشافها	عدد النقود	فترة الحكم
1955	تورفان	4	شايبور الثاني (379-310)
		5	أردشير الثاني (383-379)
		1	شايبور الثالث (388-383)
1956	شاهنين (هنان)	2	أنشروان الأول (579-531)
1955	قرب سيان العاصمة القدي لأسرة هان	1	أنشروان الثاني (627-590)

ملحق رقم (09) : جدول يوضح أسماء أشهر البحار والمحيطات في العصور الوسطى وتسميتها الحالية

اسمه في المصادر الإسلامية	اسمه حاليا
بحر المحيط	المحيط الهادئ
بحر الظلمات	المحيط الأطلسي
بحر الهند	المحيط الهندي
البحر الشامى، بحر الروم	بحر المتوسط
بحيرة خوارزم	بحر أو بحيرة الاورال
بحر الخزر	بحر قزوين
بحر الصين	بحر الصين
بحر بنطس	بحر مرمرة
بحيرة خوارزم	بحر أو بحيرة الاورال

الملاحق

ملحق رقم (10) : جدول لأسماء أشهر الأنهار في العصور الوسطى وتسميتها الحالية

اسم النهر في العصور القديمة	اسمه في العصور الوسطى	اسمه في العصور الحديثة
أوكسوس	جيحون	أمو داريا
جكزرتس	سيحون	سار داريا
كاراموران	_____	النهر الأصفر
تيقر	_____	نهر الفولجا
_____	نهر طسوج أو صرصر (من أنهار بغداد القديمة)	نهر بين
_____	نهر بلخ نهر الشاش نهر الترك	_____

ملحق رقم (11) : جدول يوضح أسماء أشهر أقاليم عبور طريق الحرير في العصور القديمة والوسيلة والحديثة

اسمه في مصادر العصور الوسطى	تحديد موقعه الجغرافي حالياً
ما وراء النهر	تضم أوزبكستان وجزء من كازاخستان قيرغيزستان
خراسان	يضم أجزاء من شمال غرب أفغانستان و جنوب تركمانستان والمناطق الشرقية من إيران
إقليم الجبال (عراق العجم) (ميديا Medea)	تقع شمال غرب إيران وتمثل حالياً أجزاء مهمة من جب (زاغروس)

ملحق رقم (12): جدول لأهم المدن والحوضر المحتمل وقوعها قُرب طريق الحرير المذكورة في المصادر العربية والأجنبية ولم تُعرف إلى حدّ الآن

اسم المدينة المجهولة التي ذُكرت في المصادر	موضعها بالتقريب	المصدر
الخزكاه	بلاد التُّرك	أبو دلف، الرسالة الأولى، ص.40.
الطخطاخ	بلاد التُّرك	أبو دلف، الرسالة الأولى، ص.40.
مقام الباب	تقع قرب حدود الصّين الغربية	أبو دلف، الرسالة الأولى، ص.53.
وادي المقام	تقع قرب حدود الصّين الغربية	أبو دلف، الرسالة الأولى، ص.54.
سميران	إيران	أبو دلف، الرسالة الثانية، ص.43.
البيلقان(*)	إيران	أبو دلف، الرسالة الثانية، ص.49.
الفنصورة	بلاد التُّرك قرب الصّين	الدواداري، كنز الدرر وجامع الغر ج.1، ص.104 ابن الفقيه: البلدان، ص.72.
كاتشان فو	الصّين	ماركو بولو: رحلته، ج.2، ص.96.
جيننا نجكت	الصّين	المروزي، أخبار الصّين والهند، ص.13.

* لم تذكرها المصادر العربية والأجنبية منذ أن هدمها المغول إلى غاية سنة 1956م لما اكتشفها علماء آثار السوفيت التابعين لمعهد تاريخ الحضارة المادية المنضوي تحت المجتمع العلمي السوفيتي وكذا معهد التاريخ للمجمع العلمي لأذربيجان السوفيتية.

ملحق رقم (13): جدول لأهم المصطلحات والسلع والمهن الاقتصادية الفارسية التي جاءت في المصادر العربية والأجنبية

أسماء بعض السلع والمهن بالفارسية	ترجمتها إل العربية	المصادر
أبريشم	الحرير	
المكارون	الذي يؤجر الحيوانات مقابل أجرة	أبو دلف، الرسالة الأولى، ص. 57.
الشاكزية	المؤجر	نفسه
الإفرند	نوع من الثياب	نفسه، ص. 60.
مندل	نوع من الطيب	نفسه، ص. 61.
القيروان	القافلة	

ملحق رقم (14): جدول يوضح تقلب أسعار الحرير في سوق بورصة بعد اضمحلال طريق الحرير⁽¹⁾

السنة	سعر الحرير بأقجة التركية
1467هـ/1872م	50
1478هـ/1883م	67
1488هـ/1893م	70
1494هـ/1899م	82
1501هـ/1907م	65
1513هـ/1919م	77
1521هـ/1927م	62
1573هـ/1981م	60.5

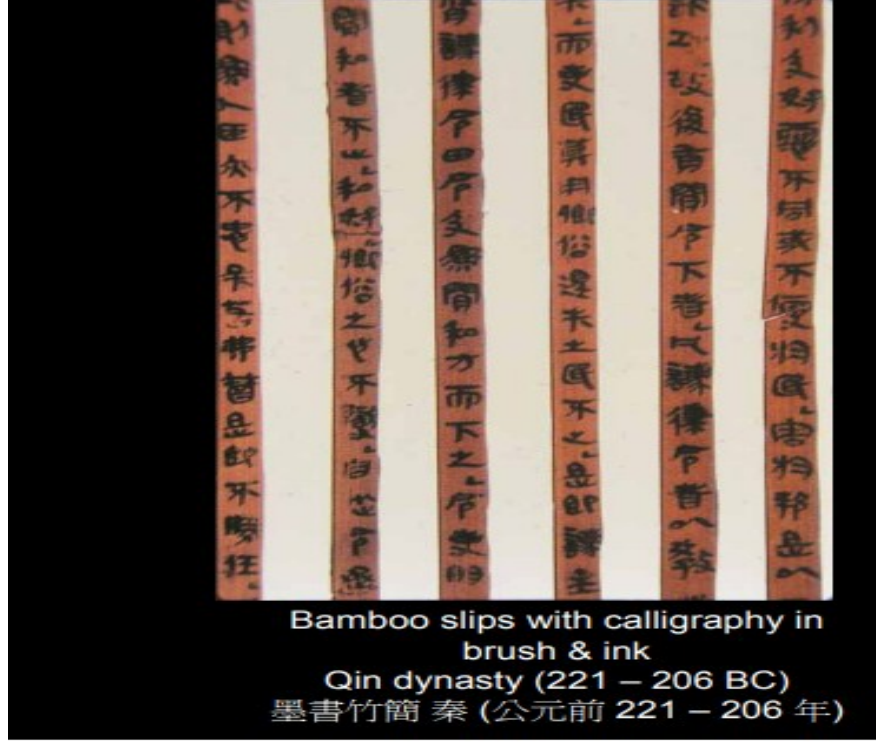
ملحق رقم (15) : قائمة حكام المغول العظام :

الخاقان	فترة الحكم
جنكيزخان	1227_1206
اجوادي	1241_1229
كيوك	1248_1246
مانجو	1258_1251
قوبيلاي	1294_1260

ملحق رقم (16) : حكام مغول فارس (إيران)

القائد	فترة الحكم
هولاكو	1265_1258
أبغا	1282_1265
أحمد تكودار	1284_1282
أرغون	1291_1284
كيخاتو	1295_1291
بايدو	1295_1295
محمود غازان	1304_1295
أولجايتو	1316_1304
أبو سعيد	1335_1316

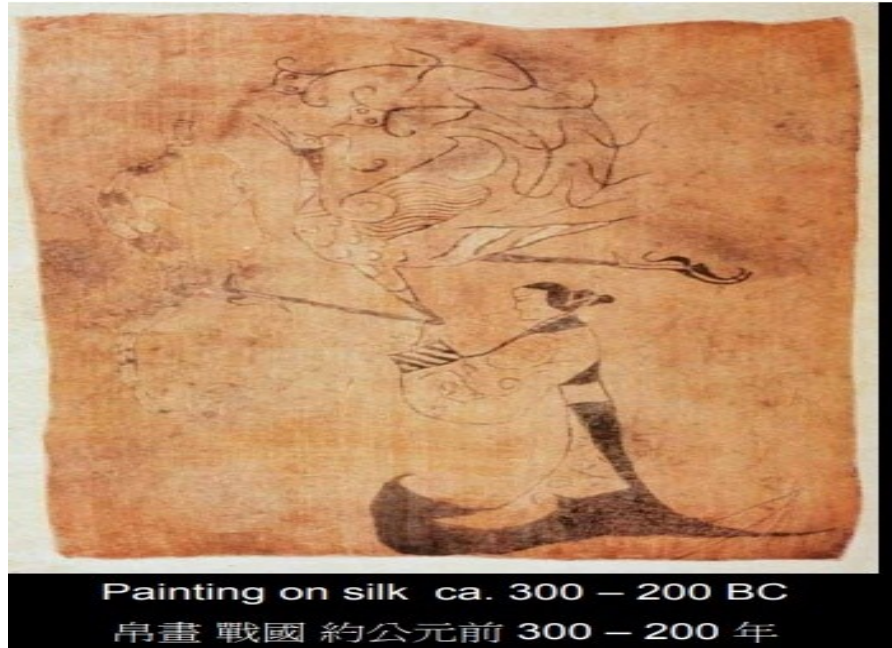
ملحق رقم (17) : صورة تُوضح شرائط البامبو التي عوضت الكتابة على الحرير في الصين حوالي سنة (206-221 ق.م.)⁽¹⁾



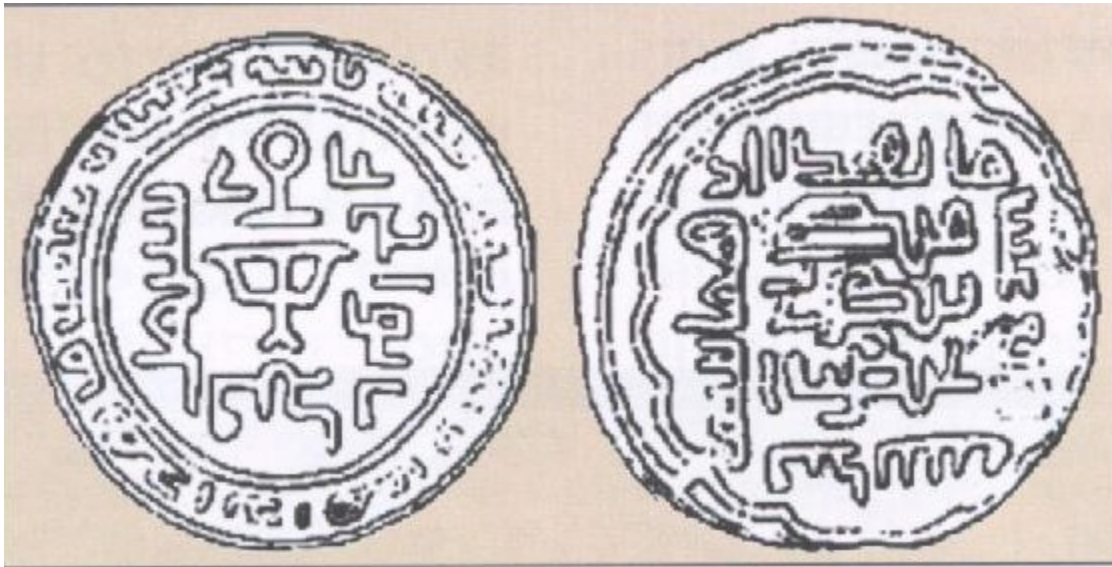
Shang to Zhou, *the arts of china's Bronze Age* : (Ca. 1600-300 BC). P.45.

⁽¹⁾ أنظر:

ملحق رقم (18) : صورة تُظهر الرسوميات على الحرير في الصين ما بين (300-200 ق.م.)⁽¹⁾



ملحق رقم (19) : صور تُوضح النقود المعدنية المتداولة عند المغول قبل انتقالهم إلى الصين.⁽²⁾



Shang to Zhou. Op. p.46.

⁽¹⁾ أنظر:

BadarchNyamaa, *the coins of mongol empire and clean Tamgha of Khans (XIII-XIV)*, ⁽²⁾ أنظر:

Ulaanbaatar, Mongolia, 2005, p-30.

المَصَادِر والمَرَاجِع

I المَصَادِر:

أولاً: القرآن الكريم

القرآن الكريم برواية حفص عن عاصم

ثانياً: الأحاديث النبوية الشريفة في:

صحيح البخاري

صحيح مسلم

ثالثاً: المخطوطات

ابن الأثير الجزري علي بن مُحَمَّد بن عبد الكريم (ت. 630هـ/1233م) : تحفة العجائب وطرفة الغرائب، مخطوط في مكتبة آيا صوفيا برقم 860.

الأنصاري جمال الدين مُحَمَّد بن إبراهيم بن يحيى (ت. 718هـ/1318م) : نخب الذخائر في أحوال الجواهر، مكتبة الملك عبد الله بن عبد العزيز الجامعية، جامعة أم القرى، قسم المخطوطات.

الكردي مرتضى بيك بن مصطفى بيك (ت. 1155هـ/1742م) : تهذيب الأطوار في عجائب الأمصار، مكتبة دولة ألمانيا، تصنيف المخطوط جغرافيا، الرقم 6142، برلين.

السيوطي عبد الرحمن بن أبي بكر بن مُحَمَّد (ت. 911هـ/1505م) : ما رواه الواقعون في أخبار الطاعون، المكتبة السليمانية، لا لا إسماعيل، برقم 678، اسطنبول.

المروزي الطبيب شرف الزمان طاهر (ت. 518هـ/1124م) : أبواب في الصين والتُّرك والهند منتخبة من كتاب طبائع الحيوان، في:

The Royal Asiatic Society, 74 Grosvenor Street, London, 1942.

: طبائع الحيوان، في:

Louis M. Darling Biomedical library, National Preservation program for Biomedical literature, preservation of Persian and Arabic Medical Manuscripts, History and special collections division, university of California, Los Angeles, Microfilmed, (contract number N01-LM-9-3534) October 1989-September 1990.

التيفاشي أحمد بن يوسف بن أحمد (ت. 651هـ/1253م) : أزهار الأفكار في جواهر الأحجار، في

Arabe 2778. Bibliothèque nationale de France. Département des manuscrits.

رابعاً : المَصَادِر العَرَبِيَّة المطبوعة:

ابن الأثير أبو الحسن علي بن أبي الكرم مُحَمَّد بن مُحَمَّد بن عَبْد الكريم الشيباني (ت. 630 هـ/1232م) : الكامل في التاريخ، ط. 4، دار الكتاب العربي، بيروت، 1983.

ابن الأزرَق مُحَمَّد بن علي بن مُحَمَّد الغرناطي (ت. 896 هـ/1491م) : بدائع السِّلَك في طبائع الملك، دار السلام، القاهرة، 1429 هـ/2008م.

ابن الأعرابي أبو عبد الله مُحَمَّد بن زياد (ت. 231 هـ/845م) : أسماء خيل العرب وفرسانها، رواية أبي منصور الجواليقي (ت. 540 هـ/1144م)، تح. حاتم صالح الضامن، ط. 2، دار البشائر، دمشق، 1430 هـ/2009م.

ابن البيطار أبو مُحَمَّد عبد الله بن أحمد بن ضياء الدين الأندلسي (ت. 646 هـ/1248م) : الجامع لمفردات الأدوية والأغذية،

ابن الجوزي جمال الدين أبو الفرج عبد الرحمن بن علي بن مُحَمَّد (ت. 597 هـ/1201م) : المنتظم في تاريخ الأمم والملوك، تح. مُحَمَّد عبد القادر عطا، مصطفى عبد القادر عطا، دار الكتب العلمية، بيروت، 1412 هـ/1992م.

ابن الشحنة أبو الفضل محب الدين مُحَمَّد بن مُحَمَّد بن محمود (ت. 815 هـ/1412م) : الدرر المنتخب في تاريخ مملكة حلب، تق. عبد الله مُحَمَّد الدرويش، دار الكتاب العربي، دمشق، 1404 هـ/1984م.

ابن الصَّبَّاح عبد الله بن الصَّبَّاح الأصبحي الأندلسي (ت. ق. 9 هـ/15م) : نسبة الأخبار وتذكرة الأخيار (رحلة حجازية)، تح. جمعة شيخة، في مجلَّة دراسات أندلسية، العدد 45-46، طبع بالمطبعة المغاربية للطباعة والنشر والإشهار، تونس، 2012.

ابن الطقطقي مُحَمَّد بن علي بن مُحَمَّد بن طباطبا (ت. 709 هـ/1309م) : الفخري في الآداب السلطانية والدول الإسلامية، دار صادر، بيروت، (د. ت.).

ابن الظهيرة أبو اسحاق برهان الدين إبراهيم بن علي بن عطية (ت. ق. 9 هـ/15م) : الفضائل الباهرة في محاسن مصر والقاهرة، تح. مصطفى السَّقا وكامل المهندس، مطبوعات دار الكتب، القاهرة، 1969.

ابن العديم عمر بن أحمد بن هبة الله (ت. 660 هـ/1262م) : زبدة الحلب في تاريخ حلب، دار الكتب العلمية، بيروت، 1417 هـ/1996م.

ابن العسال مفضل بن أبي الفضائل (ت. 672 هـ/1273م) : النهج السديد والدرر المفيد فيما بعد تاريخ ابن العميد، تح. مُحَمَّد كمال الدين عز الدين علي السيد، دار سعد الدين، دمشق، 1428 هـ/2017م.

- ابن العماد الحنبلي عبد الحي بن أحمد بن مُحَمَّد (ت. 1089هـ/1679م): شذرات الذهب في أخبار من ذهب، تح. محمود الأرناؤوط، دار ابن كثير، دمشق، 1406 هـ / 1986 م.
- ابن الفراء القاضي أبو يعلى مُحَمَّد بن الحسين بن مُحَمَّد بن خلف (ت. 458هـ/1066): رسل الملوك ومن يصلح للرسالة والسفارة، تح. صلحا الدين المنجد الناشر، ط. 2، دار الكتاب الجديد، بيروت، 1392هـ/1972م.
- ابن الفقيه أبو عبد الله أحمد بن مُحَمَّد بن إسحاق الهمداني (ت. 340هـ/951م): البلدان، تح. يوسف الهادي، عالم الكتب، بيروت، 1416هـ/1996م.
- ابن الفوطي عبد الرزاق بن أحمد بن مُحَمَّد الصّابوني (ت. 723هـ/1323م): الحوادث الجامعة والتجارب النافعة في المائة السابعة، دار الكتب العلمية، بيروت، 1424هـ/2002م.
- ابن النجار محب الدين أبو عبد الله مُحَمَّد بن محمود بن الحسن البغدادي (ت. 643هـ/1254م): الدرة الثمينة في أخبار المدينة، تح. حسين مُحَمَّد علي شكري، شركة دار الأرقم بن أبي الأرقم، بيروت، (د. ت.).
- ابن الوردي سراج الدين أبو حفص عمر بن المظفر (ت. 861هـ/1457م): خريدة العجائب وفريدة الغرائب، تح. أنور محمود زناتي، مكتبة الثقافة الإسلامية، القاهرة، 1428هـ/2008م.
- ابن إياس الحنفي زين العابدين مُحَمَّد بن أحمد (ت. 930هـ/1523م): بدائع الزهور في وقائع الدهور، فرانز شتاينر، فيسبان، 1392هـ/1972م.
- ابن بطوطة شمس الدين أبو عبد الله مُحَمَّد بن عَبْد الله بن مُحَمَّد اللواتي الطنجي (ت. 779هـ/1377م): تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، أكاديمية المملكة المغربية، الرباط، 1997.
- ابن حجر العسقلاني أبو الفضل شهاب الدين أحمد بن علي بن مُحَمَّد (ت. 852هـ/1449م): إنباء الغمر بأبناء العمر، تح. حسن حبشي، المجلس الأعلى للشئون الإسلامية، لجنة إحياء التراث الإسلامي، القاهرة، 1389هـ/1969م.
- ابن حجي شهاب الدين أبو العباس أحمد بن حجي السعدي (ت. 816هـ/1413م): تاريخ ابن حجي «حوادث ووفيات: 796 هـ - 815 هـ»، تع. أبو يحيى عبد الله الكندري، دار ابن حزم للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، 1424هـ/2003م.
- ابن حوقل أبو القاسم مُحَمَّد بن حوقل النصيبي (ت. بعد 367 هـ/977م): كتاب صورة الأرض، منشورات دار مكتبة الحياة، بيروت، 1979.

ابن خرداذبة أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله (ت. نحو 299هـ/912م) : المسالك والممالك، دار صادر، بيروت، 1889م.

ابن خلدون عبد الرحمن بن محمد بن محمد (ت. 808هـ/1406م) : كتاب العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر، دار الكتاب اللبناني، بيروت، 1983.

ابن خياط أبو عمرو خليفة بن خياط بن خليفة الشيباني البصري (ت. 240هـ/854م) : تاريخ خليفة بن خياط، تح. أكرم ضياء العمري، دار القلم، ط. 2، مؤسسة الرسالة، دمشق، 1397هـ/1977م.

ابن دُقَمَاق صارم الدين إبراهيم بن محمد بن أيدير العلائي (ت. 809هـ/1406م) : نزهة الأنام في تاريخ الإسلام (628هـ/1230م - 659هـ/1261م)، تح. ودر. سمير طباره، المكتبة العصرية، بيروت، 1420هـ/1999م.

ابن سعيد أبو الحسن علي بن موسى المغربي (ت. 673هـ/1274م) : كتاب الجغرافيا، المكتب التجاري للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، 1970م.

ابن صصري محمد بن محمد : كتاب الدرة المضيئة في الدولة الظاهرية، تر. وتح. وليم م. برينز، في Berkeley and Los Angeles, university of California press, Los Angeles, 1963.

ابن طاووس السيد (ت. 664هـ/1266م) : الأمان من أخطار الأسفار والأزمان، مؤسسة آل البيت عليهم السلام لإحياء التراث، قم، 1409هـ/1989م.

ابن عراق أبو نصر منصور بن علي بن عراق (ت. 427هـ/1036م) : رسالة في صناعة الإسطرلاب بالطريق الصناعي، مطبعة جمعية دائرة المعارف العثمانية، حيدر آباد الدكن، 1366هـ/1947م.

ابن عريشاه أحمد بن محمد بن عبد الله بن إبراهيم (854هـ/1450م) * : عجائب المقدور في أخبار تيمور، مطبعة كلكتا، 1817.

* : فاكهة الخلفاء ومفاكهة الظرفاء، تح. وتع. أيمن عبد الجابر البحري، دار الآفاق العربية، القاهرة، 1421هـ/2001م.

ابن عزفة أبو العباس أحمد بن القاضي بن أحمد بن محمد اللخمي السبتي (ت. 633هـ/1236م) : حقيقة الدينار والدرهم والصاع والمد، در. وتح. محمد الشريف، الجمع الثقافي، أبو ظبي، 1999.

ابن فضلان أحمد بن العباس بن راشد بن حماد (ت. بعد 310هـ/922م) : رحلة ابن فضلان إلى بلاد الترك والروس والصقالبة، دار السويدية، أبو ظبي، 2003م.

- ابن قتيبة أبو مُحَمَّد عبد الله بن عبد المجيد بن مسلم الدينوري (ت. 276هـ/889م) : المعارف، تح. ثروت عكاشة، ط. 2، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1992م.
- ابن كثير أبو الفداء عماد الدين إسماعيل بن عمر بن كثير بن ضو الدمشقي (ت. 774هـ/1373م) : البداية والنهاية، تح. علي شيري، دار إحياء التراث العربي، بيروت، 1408هـ / 1988م.
- ابن ماسويه أبو زكريا يحيى (ت. 243هـ/857م) : الجواهر وصفاتها، تح. وتع. عماد عبد السلام رؤوف، مؤسسة مطالعات، تشكرار، إيران، 1388هـ/1968م.
- ابن منظور أبو الفضل جمال الدين مُحَمَّد بن مكرم (ت. 711هـ/1311م) : لسان العرب، دار صادر، بيروت، 1997.
- أبو الفداء عماد الدين إسماعيل بن مُحَمَّد بن عمر (ت. 732هـ/1331م) : تقويم البلدان، دار السلطانية، باريس، 1815.
- أبو دلف مسعر بن المهلهل الخزرجي (ت. بعد منتصف ق. 4هـ/10م) * : الرسالة الأولى، در. وتح. مريزن سعيد مريزن عسيري، جامعة أم القرى، مكة المكرمة، 1416هـ/1995م.
- * : الرسالة الثانية، نش. وتح. بطرس بولغاكوف وأنس خالدوف، تر. وتح. مُحَمَّد منير مرسى، عالم الكتب، القاهرة.
- الإدريسي مُحَمَّد بن مُحَمَّد بن عبد الله بن إدريس الطالبي (ت. 560هـ/1165م) : نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، عالم الكتب، بيروت، 1409هـ/1989م.
- الأندلسي أبو القاسم صاعد بن أحمد بن عبد الرحمن بن مُحَمَّد (ت. 462هـ/1070م) : طبقات الأمم، تح. لويس شيخو اليسوعي، بيروت، 1912.
- البديسي شرف خان بن شمس الدين (ت. 1011هـ/1603م) : شرفنامه في تاريخ سلاطين آل عثمان ومعاصريهم من حكام إيران وتوران، تر. مُحَمَّد علي عونين تق. ومر. يحيى الخشاب، ط. 2، دار الزمان، دمشق، 2006.
- * : المنهل الصافي والمستوفي بعد الوافي، تح. مُحَمَّد مُحَمَّد أمين، تق. سعيد عبد الفتاح عاشور، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1984.
- * : إغاثة الأئمة بكشف الغمّة، تقديم ياسر سيد صالحين، (د. م. ت.).
- * : معجم ما استعجم من أسماء البلاد والمواضع، ط. 3، عالم الكتب، (د. ت.) بيروت، 1403هـ/1983م.

البلاذري أحمد بن يحيى بن جابر بن داود (ت. 279هـ/892م) : فتوح البلدان، دار ومكتبة الهلال، بيروت، 1988م.

البيروني أبو الرّيحان مُحمَّد بن أحمد الخوارزمي (ت. 440هـ/1047م) : تحقيق ما للهند من مقولة مقبولة في العقل أو مردولة، ط. 2، عالم الكتب، بيروت، 1403هـ/1983م.

التّعالبي أبو المنصور عبد الملك بن مُحمَّد بن اسماعيل (ت. 429هـ/1038م) * : المشترك وضعاً والمفترق صقعا، ط. 2، عالم الكتب، بيروت، 1406هـ/1986م.

* : زاد سفر الملوك، تح. إبراهيم صالح، هيئة أبو ظبي للثقافة والتراث، أبو ظبي، 1430هـ/2009م.

* : غرر أخبار ملوك الفرس وسيرهم، طبعة مكتبة الأسد، ميدان بهارستان، طهران، 1963.

الجاحظ أبو عثمان عمرو بن بحر بن محبوب بن فزارة (ت. 255هـ/868م) : الحيوان، تح. عبد السلام مُحمَّد هارون، ط. 2، شركة مكتبة ومطبعة مصطفى البابي الحلبي وأولاده بمصر، القاهرة، 1385هـ/1965م.

الجاحظ عمرو بن بحر بن محبوب الكناي (ت. 255هـ/869م) : التبصرة بالتجارة في وصف ما يستظرف في البلدان من الأمتعة الرّفّعة والأعلاق النفيسة والجواهر الثّمينة، تح. حسن حسني عبد الوهاب التونسي، ط. 3، مكتبة الخانجي، القاهرة، 1414هـ - 1994م.

الجرديزي أبو سعيد عبد الحي بن الضحاك بن محمود (ت. 453هـ/1061م) : زين الأخبار، تر. عفاف السيّد زيدان، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2006.

الجزيري عبد القادر بن مُحمَّد بن عبد القادر الأنصاري (ت. 977هـ/1570م) : درر الفرائد المنظمة في أخبار الحاج وطرق مكّة المعظمة، تح. مُحمَّد حسن إسماعيل، دار الكتب العلمية، بيروت، 1422هـ/2002م.

الحموي شهاب الدّين أبو عبّد الله ياقوت بن عبّد الله الرّومي البغدادي (ت. 622هـ/1225م) * : معجم البلدان، ط. 2، دار صادر، بيروت، 1995.

* : المشترك وضعاً والمفترق صقعا، ط. 2، عالم الكتب، بيروت، 1406هـ/1986م.

الحميري أبو عبد الله مُحمَّد بن عبد الله بن عبد المنعم (ت. 900هـ/1495م) : الرّوض المعطار في خبر الأقطار، تح. إحسان عباس، ط. 2، مؤسسة ناصر للثقافة، بيروت، 1980م.

الخوارزمي مُحمَّد بن أحمد بن يوسف (ت. 387هـ/997م) : مفاتيح العلوم، تح. وتق. إبراهيم الأبياري، ط. 2، دار الكتاب العربي، بيروت، 1409هـ/1989م.

- الدميري كمال الدين مُحَمَّد بن موسى (ت. 808هـ/1406م) : حياة الحيوان الكبرى، ته. وتص. أسعد الفارس، دار طلاس للدراسات والترجمة والنشر، القاهرة، 1992.
- الدواداري أبو بكر بن عبد الله بن أبيك (ت. 736 هـ/1432م): كنز الدرر وجامع الغرر، تح. بيرند راتكه.
- الدينوري أبو حنيفة أحمد بن داود (ت. 282هـ/894م) : الأخبار الطوال، تح. عبد المنعم عامر، مر. الدكتور جمال الدين الشيال، دار إحياء الكتب العربي، القاهرة، 1960م.
- الذهبي شمس الدين أبو عبد الله مُحَمَّد بن أحمد بن عثمان بن قايماز (ت. 748هـ/1347م) : تاريخ الإسلام ووفيات المشاهير والأعلام، تح. عمر عبد السلام التدمري، ط. 2، دار الكتاب العربي، بيروت، 1413هـ/1993م.
- * : الأمصار ذوات الآثار، تح. عبد القادر الأرناؤوط، تق. مُحَمَّد الأرناؤوط، دار ابن كثير، دمشق - بيروت، 1405هـ/1985م.
- الزبيدي (ت. 812هـ) : العقود اللؤلؤية في تاريخ الدولة الرسولية، تص. وتفتح. مُحَمَّد بسيوني عسل، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، وبيروت، 1403هـ/1983م.
- الزهري أبو عبد الله مُحَمَّد بن أبي بكر (ت. النصف الثاني من القرن 6هـ/12م): كتاب الجغرافية وما ذكرته الحكماء فيها من العمارة وما في كل جزئ من الغرائب والعجائب تحتوي على الأقاليم السبعة وما في الأرض من الأميال والفراسخ، تح. مُحَمَّد حاج صادق، مكتبة الثقافة الدينية، بور سعيد، (د. ت.).
- ساويرس بن المقفع (ت. 987م) : تاريخ مصر من خلال مخطوطة تاريخ البطارقة، تح. عبد العزيز جمال الدين، الهيئة العامة لقصور الثقافة، القاهرة، 2012.
- السخاوي شمس الدين أبو الخير مُحَمَّد بن عبد الرحمن بن مُحَمَّد (ت. 902هـ/1497م) : الضوء اللامع لأهل القرن التاسع، منشورات دار مكتبة الحياة، بيروت، (د. ت.).
- السلماني أبو عبد الله مُحَمَّد بن عبد الله بن الخطيب الغرناطي (ت. 776هـ/1374م) : مقالة مقنعة السائل عن المرض الهائل، تح. وتق. حياة قارة، دار الأمان، الرباط، 1436هـ/2015م.
- السيرافي أبو سعيد الحسن بن عبد الله (ت. 368هـ/978م) : رحلة السيرافي، الجمع الثقافي، أبو ظبي، 1999.
- * : كتاب أخبار الصين والهند، تح. وتق. وتر. جان سوفاجيه، دراسة ج. أ. كرامرز، دار بيلليون، باريس. 2009.

- شيخ الزبوة شمس الدين أبي عبد الله محمد أبي طالب الأنصاري الدمشقي (ت. 727هـ/1327م) : كتاب نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، مطبعة الأكاديمية الإمبراطورية، سانت بطرسبرغ، 1281هـ/1865م.
- الاصطخري أبو إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي (ت. 346هـ/957م) : المسالك والممالك، دار صادر، بيروت، 2004م.
- الصيرفي علي بن داود بن إبراهيم الظاهري (ت. 900هـ/1494م) : نزهة النفوس والأبدان في تواريخ الزمان، مطبعة دار الكتب، القاهرة، 1973.
- الطبري أبو جعفر محمد بن جرير بن يزيد بن كثير (ت. 310هـ/923م) : تاريخ الرسل والملوك، ط. 2، دار التراث، بيروت، 1387هـ.
- *: صحيح وضعيف تاريخ الطبري، تح. بن طاهر البرزنجي، مر. محمد صبحي حسن حلاق، دار ابن كثير، دمشق، 1428هـ/ 2007م.
- الظاهري زين الدين عبد الباسط بن خليل بن شاهين (ت. 920هـ/1514م) : نيل الأمل في ذيل الدول، تح. عمر عبد السلام تدمري، المكتبة العصرية للطباعة والنشر، بيروت، 1422هـ/2002م.
- الظاهري غرس الدين خليل بن شاهين (ت. 873هـ/1468م) : كتاب زبدة كشف الممالك وبيان الطرق والمسالك، تص. بولس راويس، المطبعة الجمهورية، باريس، 1894.
- العبدري أبو عبد الله محمد بن محمد بن محمد (ت. حوالي 720هـ/1320م) : رحلته، تح. علي إبراهيم كردي، تق. شاكر الفحام، ط. 2، دار سعد الدين للطباعة والنشر والتوزيع، دمشق، 1426هـ/2005م.
- العزيزي الحسن بن أحمد المهلي (ت. 380هـ/991م) : الكتاب العزيز أو المسالك والممالك، ، تح. تيسير خلف، دار التكوين، دمشق، 2006.
- العمري أبو شهاب الدين أحمد بن فضل الله بن يحيى (ت. 749هـ/1349م) : مسالك الأبصار في ممالك الأمصار، الجمع الثقافي، أبو ظبي، 1423هـ/2004م.
- العيني بدر الدين محمود بن أحمد بن موسى (ت. 855هـ/1451م) : عمدة القاري شرح صحيح البخاري، دار إحياء التراث العربي، بيروت.
- الغرناطي أبو حامد محمد بن عبد الرحيم بن سليمان (ت. 565هـ/1170م) : تحفة الألباب ونخبة الإعجاب، تح. إسماعيل العربي، منشورات دار الأفق الجديدة، الدار البيضاء، 1413هـ/1993م.

- الغياثي عبد الله بن فتح الله البغدادي (ت. القرن 9هـ/15م) : تاريخ الدول الإسلامية في الشرق، تح. طارق نافع الحمداني، دار ومكتبة الهلال، بيروت، 2010.
- القرماني أبو العباس أحمد بن يوسف بن أحمد الدمشقي (ت. 1019هـ/1610م) : أخبار الدول وآثار الأول في التاريخ، تح. ودر. أحمد حطيط وفهمي سعد، عالم الكتب، بيروت، 1412هـ/1992م.
- القزويني زكريا بن محمد بن محمود (ت. 682هـ/1283م) : آثار البلاد وأخبار العباد، دار صادر، بيروت.
- * : عجائب المخلوقات والحيوانات وغرائب الموجدات، منشورات مؤسسة الأعلمي للمطبوعات، بيروت، 1421هـ/2000م.
- القلقشندي أبو العباس أحمد بن علي بن محمد (ت. 821هـ/1418م) : صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، دار الكتب العلمية، بيروت، 1409هـ/1989م.
- * : ضوء الصبح المسفر وجنى الدوح المثمر، تح. محمود سلامة، مطبعة الواعظ، القاهرة، 1324هـ/1906م.
- الكاتب الأصبهاني، أبو عبد الله عماد الدين محمد بن محمد صفي الدين بن نفيس الدين حامد، (ت. 597هـ/1201م) : البرق الشامي، تح. فالح حسين، مؤسسة عبد الحميد شومان، عمان، 1987.
- الكاشغري محمود بن الحسين بن محمد (ت. 495هـ/1102م) : كتاب ديوان لغات الترك، دار الخلافة العلية، مطبعة عامره، 1333هـ/1915م.
- الكركوكلي رسول بن يعقوب الماهوني (ت. 1243هـ/1827م) : دوحة الوزراء في تاريخ وقائع بغداد الزوراء، تر. موسى كاظم نورس، دار الكتاب العربي، بيروت، (د. ت.).
- المدائني أبو الحديد عز الدين عبد الحميد بن هبة الله بن أبي الحديد (ت. 656هـ/1258م) : حملات الغزو المغولي للشرق، تعليق. مختار جبلي، دار لارماتون، باريس، 1995.
- المسعودي أبو الحسن علي بن الحسين بن علي (ت. 346هـ/957م) : أخبار الزمان ومن أباداه الحدثان، وعجائب البلدان والغامر بالماء والعمران، دار الأندلس للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، 1416هـ-1996م.
- * : مروج الذهب ومعادن الجوهر، المكتبة العصرية، صيدا، 1425هـ/2005م.
- مسكويه أبو علي أحمد بن محمد بن يعقوب (ت. 421هـ/1030م) : تجارب الأمم وتعاقب الهمم، تح. أبو القاسم إمامي، ط. 2، سروش، طهران، 2000م.
- المظفر الغساني يوسف بن عمر بن علي (ت. 694هـ/1295م) : المعتمد في الأدوية المفردة، تص. محمود عمر الدمياطي، دار الكتب العلمية، بيروت، 1421هـ/2000م.

- المقدسي أبو عبد الله مُحَمَّد بن أحمد البشاري (ت. نحو 380 هـ/990 م) : أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ط.3، دار صادر، بيروت، 1411هـ/1991م.
- المقدسي عز الدين بن عبد السلام بن غانم (ت. 678هـ/1279م): كشف الأسرار في حكم الطيور والأزهار، تح. عبد الوهاب مُحَمَّد، دار الفضيلة، القاهرة، (د. ت.).
- المقدسي مطهر بن طاهر (ت. نحو 355هـ/966م) : البدء والتاريخ، مكتبة الثقافة الدينية، بور سعيد، (د. ت.).
- المقريزي *تقي الدين أبي العباس أحمد بن علي بن عبد القادر العبيدي (ت. 845 هـ/1442م) * : السلوك لمعرفة دول الملوك، تحقيق مُحَمَّد عبد القادر عطا، دار الكتب العلمية، بيروت، 1997.
- * رسائل المقريزي، تح. رمضان بدوي وأحمد مصطفى قاسم، دار الحديث، القاهرة، 1419هـ/1998م.
- *: الذَّهَبُ المسلوك في ذكر من حجَّ من الخلفاء والملوك، تح. وت. جمال الدين الشيال، مكتبة الثقافة الدينية، بورسعيد، 1420هـ/2000م.
- الملك المؤيد، أبو الفداء عماد الدين إسماعيل بن علي بن محمود بن مُحَمَّد، صاحب حماة (ت. 732هـ/1331م)، المختصر في أخبار البشر، المطبعة الحسينية المصرية، القاهرة، (د. ت.).
- المليباري أحمد زين الدين بن عبد العزيز بن زين الدين المعبري (ت. 987هـ/1579م): تحفة المجاهدين في أحوال البرتغاليين، تح. وتق. مُحَمَّد سعيد الطريحي، مؤسسة الوفاء، بيروت، 1405هـ/1985.
- المنجم إسحاق بن الحسين (ت. في القرن 4هـ/10م) : آكام المرجان في ذكر المدائن المشهورة في كل مكان، عالم الكتب، بيروت، 1408 هـ/1988م.
- مؤلف مجهول (ت. ق. 3هـ/9م) : أخبار الدولة العباسية وفيه أخبار العباس وولده، عبد العزيز الدوري وعبد الجبار المطلبي، دار الطليعة، بيروت.
- مؤلف مجهول (ت. ق. 8هـ/14م) : كتاب الحوادث - وهو الكتاب المسمى وهما بالحوادث الجامعة والتجارب النافعة والمنسوب لابن الفوطي - ، تح. وت. بشار عواد معروف وعماد عبد السلام رؤوف، مطبعة شريعت، قم، 1383،
- النسوي مُحَمَّد بن أحمد (ت. 647هـ/1249م) : سيرة السلطان جلال الدين منكبرتي، نش. وتح. حافظ أحمد حمدي، دار الفكر العربي، القاهرة، 1953.

- التَّهْرَوَالِي قطب الدِّين مُحَمَّد بن أحمد (ت. 990هـ/1583م) : غزوات الجراكسة والأتراك في جنوب الجزيرة والمسمى البرق اليماني في الفتح العثماني، منشورات دار اليمامة للبحث والترجمة والنشر، الرياض، 1387هـ/1967م.
- التَّووي يحيى بن شرف (ت. 631هـ/1278م) : المنهاج شرح صحيح مُسلم بن الحجاج، ط.2، دار إحياء التراث العربي، بيروت، 1392هـ/1972م.
- التَّويزي شهاب الدِّين أحمد بن عبد الوهاب (ت. 733هـ/1333م) : نهاية الأرب في فنون الأدب، تح. مفيد قميحة، دار الكتب العلمية، بيروت، 1424هـ/2004م.
- الهروي أبو الحسن علي بن أبي بكر (611هـ/1215م) : الإشارات إلى معرفة الزيارات، تح. علي عمر، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، 1433هـ/2002م.
- الهمداني أبو مُحَمَّد الحسن بن أحمد بن يعقوب بن يوسف (ت. 334هـ/945م) : صفة جزيرة العرب، مطبعة بريل، ليدن، 1884م.
- *: كتاب الجوهريتين العتيقتين المائعتين من الصِّفراء والبيضاء (الذهب والفضة)، تح. ودر. أحمد فؤاد باشا، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، 1430هـ/2009م.
- اليافعي أبو مُحَمَّد عفيف الدِّين عبد الله بن أسعد بن علي ابن سليمان (ت. 768هـ/1367م) : مرآة الجنان وعبرة اليقظان في معرفة ما يعتبر من حوادث الزمان، وضع حواشيه، خليل المنصور، دار الكتب العلمية، بيروت، 1417هـ/1997م.
- يحيى بن الحسين بن القاسم بن مُحَمَّد (ت. 1100هـ/1689م) : غاية الأمان في أخبار القطر اليماني، تح. وتق. سعيد عبد الفتاح عاشور، مرز مُحَمَّد مصطفى زياده، دار الكتاب العربي للطباعة والنشر، القاهرة، 1388هـ/1968م.
- اليعقوبي أحمد بن إسحاق بن جعفر (ت. بعد 292هـ/905م)، البلدان، دار الكتب العلمية، 1422هـ/2002م.

خامسا: المصّادر المعربة

- ديونيسيوس التلمحري (ت. 845م) * تاريخ الأزمان، تر. وتق. شادية توفيق حافظ مُحمّد ، مر. السّباعي مُحمّد السّباعي، المركز القومي للترجمة، القاهرة، 2008.
- *: رحلات البطريك ديونيسيوس التلمحري في عهد الخليفين المأمون والمعتصم، تح. وتع. تيسير خلف، دار السويدية للنشر والتوزيع، أبو ظبي، 2014.
- نيقولو باربارو (ت. 1494م) : الفتح الإسلامي للقسطنطينية - يوميات الحصار العثماني 1453م-، تر. وتع. ودر. حاتم عبد الرّحمن الطحاوي، عين للدراسات والبحوث الانسانية والاجتماعية، القاهرة، 2002.
- ابن البلخي (ت. بعد 561هـ/1166م) : فارس نامه، تر. وتع. يوسف الهادي، الدّار الثّقافية للنشر، القاهرة، 1421هـ/2001.
- ابن العبري أبو الفرج غوريغوريوس بن أهرون الطّبيب المطي (ت. 1286م) * تاريخ مختصر الدّول، تر. وتصح. أنطون صالحاني اليسوعي، ط. 2، دار الرّائد اللبناني، بيروت، 1415هـ/1994م،
- *: مخطوطة تاريخ الأزمنة، تر. ودر. وتق. شادية توفيق حافظ، مر. السّباعي مُحمّد السّباعي، المركز القومي للترجمة، القاهرة، 2007.
- *: تاريخ الزمان، تر. اسحاق أرملة، تق. جان موريس فييه، دار المشرق، بيروت، 1991.
- الآسيوي أو الأفسسي يوحنا (ت. حوالي 586م) : تاريخ الكنيسة، تر. صلاح عبد العزيز محجوب، تق. وممر. مُحمّد خليفة حسن، المجلس الأعلى للثقافة المشروع القومي للترجمة، 2000م.
- بابرشاه ظهر الدّين مُحمّد (ت. 907هـ/1502م) : تاريخ بابر شاه المعروف بـ بابرنامه وقائع فرغانة، تر. وتق. وتع. ماجدة مخلوف، دار الآفاق العربية، القاهرة، 1422هـ/2002م.
- باتيست طولو جان : رحلة جديدة إلى أرض المشرق (1731-1732م)، تر. عبد الهادي الإدريسي، مر. فريد الزاهي، هيئة أبو ظبي للسياحة والثّقافة، أبو ظبي، 2013.
- البنّاكتي أبو سليمان داود بن أبي الفضل (730هـ/ 1330م): روضة أولي الألباب في معرفة التواريخ والأنساب، تر. وتق. محمود عبد الكريم علي، المركز القومي للترجمة، القاهرة، 2007م.
- بورفيروجينيتوس : إدارة الإمبراطورية البيزنطية، عر. تع. وتحل. محمود سعيد عمران، دار النّهضة العربيّة، بَيرُوت، 1980.
- بولو ماركو (ت. 1324م) : رحلات ماركو بولو، ترجمها إلى العربيّة عبّد العزيز جاويد، الهيئة المصريّة العامّة للكتاب، القاهرة، 1995.

- بيرو طافور (ت.1484م) : رحلة طافور في عالم القرن الخامس عشر الميلادي، تر. وتق. حسن حبشي، مكتبة الثقافة الدينية، بورسعيد، 1423هـ/2002م.
- البيهقي علي بن زيد (ت.565هـ/1170م) : تاريخ بيهق، تر. وتح. يوسف الهادي، دار اقرأ للطباعة والنشر والتوزيع، دمشق، 1425هـ/2004م.
- تبس جوزيف : رحلة جوزيف تبس (الحاج المصري) إلى مصر ومكة المكرمة والمدينة المنورة، تر. ودر. عبد الرحمن عبد الله الشيخ، الهيئة المصرية العامة، القاهرة، 1995.
- تخسيرا بيدرو : تاريخ الخليج والبحر الأحمر في أسفار بيدرو تخسيرا، تر. عيسى أمين، مؤسسة الأيَّام للصحافة والطباعة والنشر والتوزيع، المنامة، 1996م.
- التطيلي بن يامين (ت. 1173م) : رحلة بن يامين التطيلي، تَرْجَمَة عزاز أحمد، بيت الوراق، بَيْرُوت، 2011.
- تيمورلنك تيمور بن طرغاي بن بركل ابن ايلتكيز بن قراجار نويان بن جغتاي خان ابن جنكيزخان (ت.1405م) : مذكرات تيمورلنك (مذكرات سلطان المغول تيمور)، تر.ديما الملاح، هيئة أبو ظبي للسياحة والثقافة، أبو ظبي، 1435هـ/2014م.
- جلبي أوليا بن درويش مُحَمَّد أغا (ت.1095هـ/1684م)* : الرحلة إلى مصر والسودان والحبشة، تر. حسين مجيب المصري وآخرون، تق. مُحَمَّد حرب، مر. ماجدة مخلوف، دار الآفاق العربية، القاهرة، 2006.
- *: رحلة أوليا جلبي في كردستان عام 1065هـ/1655م، تر. رشيد فندي، خاني - دهوك، أربيل، 2008.
- الجوزجاني أبو عمر منهج الدين عثمان (ت.1260/658م) : طبقات الناصري، تر. وتق. عفاف السيد زيدان، المركز القومي للترجمة، القاهرة، 2013.
- الجويني علاء الدين عطا ملك (ت.675هـ/1276م) : تاريخ فاتح العالم جهاز كشاي، تر. السباعي مُحَمَّد السباعي، تح. مُحَمَّد عبد الوهاب القزويني، المركز القومي للترجمة، القاهرة، 2007.
- حاجي خليفة مصطفى بن عبد الله (ت.1067هـ/1656م) *: تحفة الكبار في أسفار البحار، تر. وتح. مُحَمَّد حرب وتسليم حرب، دار البشير للثقافة والعلوم، القاهرة، 1438هـ/2017م.
- *: فذلكة أقوال الأخيار في علم التاريخ والأخبار (فذلكة التواريخ) أو تاريخ ملوك آل عثمان، تر. وتح. وتق. سيد مُحَمَّد السيد، نُشر إلكترونيا.
- خسرو أبو معين الدين ناصر الحكيم القبادياني (ت.481هـ/1088م) : سفرنامه، تر. يحيى الخشاب، ط.3، دار الكتاب الجديد، بيروت، 1983.

- خواندمير برهان الدين محمد بن خاوند شاه بن محمد البلخي (903هـ/1498م) : روضة الصفا في سيرة الأنبياء والملوك والخلفاء، تاريخ الدولة الطاهرية والصفارية والسامانية وآل بويه والإسماعيلية الملاحدة، تر. أحمد عبد القادر الشادلي، تق. السباعي محمد السباعي، الدار المصرية للكتاب والنشر والتوزيع، القاهرة، 1408هـ/1988م، دليوكيرك أفونسو (ت. 1515م) : السجل الكامل لأعمال أفونسو دليوكيرك ثاني نائب للملك البرتغالي، تر. عبد الرحمن عبد الله الشيخ، منشورات المجمع الثقافي، أبو ظبي، (د. ت.).
- الفردوسي أبو القاسم الحسن بن اسحاق بن شرف شاه (ت. 411هـ/1020م) : الشاهنامه ملحمة الفرس الكبرى، تر. سمير مالطي، ط. 2، دار العلم للملايين، بيروت، 1979.
- القيصري بروكوبيوس (ت. 560م) : التاريخ السري - القرن السادس الميلادي - جانب من جوانب حياة الإمبراطور جوستنيان وزوجته تيودورا المغوار بليزاريوس وزوجته أنطونيا صورة سيئة، تر. صبر أبو الخير سليم، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، الهرم، 2001.
- لودفيكو دي فارتيمما (ت. 1517م) : رحلات فارتيمما، تر. وتع. عبد الرحمن عبد الله الشيخ، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1994.
- مجهول (ت. بعد منتصف ق. 7هـ/13م) : أخبار سلاجقة الروم أو مختصر سلجوقنامه، تر. محمد سعيد جمال الدين، ط. 2، المركز القومي للترجمة، القاهرة، 1441هـ/2007م،
- موسيس خوريناتسي (ت. : تاريخ الأرمن من البداية حتى القرن الخامس الميلادي، تر. نزار خليلي، دار اشبيلية، دمشق، 1999م.
- مؤلف مجهول (ت. 372هـ/982م) : حدود العالم من المشرق إلى المغرب، تر. وتح. يوسف الهادي، دار الثقافة للنشر، القاهرة، 1423هـ/2002.
- مؤلف مجهول (ت. 450هـ/1058م) : تاريخ سجستان، تر. محمود عبد الكريم علي، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2006.
- الترخشي أبو بكر محمد بن جعفر (ت. 348هـ/959م) : تاريخ بخارى، تر. وتح. وتع. أمين عبد المجيد بدوي ونصر الله مبشر الطرازي، ط. 3، دار المعارف، القاهرة، (د. ت.).
- الهمداني رشيد الدين فضل الله (ت. 718هـ/1318م) * : جامع التواريخ - الإيلخانيون - تاريخ هولاء، نقله إلى العربية، محمد صادق نشأت وآخرون، راجعه وقدم له، يحي الخشاب، دار إحياء الكتب العربية، (د. ت.).
- * : الهمداني جامع التواريخ، تاريخ خلفاء جنكيز خان من أوكتاي قآن إلى تيمور قآن، نقله إلى العربية فؤاد عبد المعطي الصياد ويحي الخشاب، دار النهضة العربية، بيروت، 1983.

- *: الهمداني جامع التواريخ، تاريخ غازان خان، دراسة وترجمة د. فؤاد عبد المعطي الصياد، (د. ت.).
- هيروودوت (ت. 425 ق.م) : تاريخ هيروودوت، ترجمة عبد الإله الملاح، مراجعة أحمد السقاف وحمد بن صبراي، المجمع الثقافي، أبو ظبي، 1422هـ/2001م.
- : الكتب التراثية العسكرية للصين القديمة (فن الحرب الصيني القديم)، تحقيق ودراسة وتقديم محمد عبد القادر عبد الرحمن الداغستاني، دار آمنة، عمان، 2013.

Abd –Er-Razzak, *Narrative of the Journy of Abd –Er-Razzak*, In India in the Fifteenth Century being a Collections of Narratives of Voyages to India in the century preceding the Portuguese Discovery of the Cape of Good Hope from Latin, Persian, and Italian Sources, ed. & int. by R. H. Major, Esq., F.S.A., Hakluyt Society, London, 1858.

Aboul Hassan Ali de Maroc, *traïtes des instruments Astronomiques des Arabes*, tr. J. –J. Sédillot, L'imprimerie Royale, Paris, 1834.

Andrew of perugia, *letters from Anderw bishop of Zayton in Manzi or southern China 1326*, In Cathay and the Way Thither Being a collection of Medieval Notices of China, Tr. Sir Henry Yule, Hakluyt Society, London, 1814.

Angiolello Giovan Maria , *A short narrative of the life and actes of the king ussun Cassano*, in A narrative of Italian travels in Persia in the fifteenth and sixteenth centuries, trans. Charles Grey, the Hakluyt society, London, 1873

Anonyme (*voyageur chinois au XIII ciecle*), *Description du royaume de camboge*, tr. M. Abel-Remuzat, dans nouvelle annales des voyages, de la geographie et de l'histoire, pu. MM. J. B. Eyriès et Malte- Brun, Librairie de Gide Fils, Paris, 1819.

Barbaro Josafa & Contarini Ambrogio, *travels to Tana and Persia*, trans. William Thomas, Hakluyt society, London, 1858.

Barbaro Josafa, *the travels of a merchant in Persia*, n A narrative of Italian travels in Persia in the fifteenth and sixteenth cernturies, trans. Charles Grey, the Hakluyt society, London, 1873.

Barrow John *, *Voyage en chine formant le complément du voyage de lord Macartney Contenant des observations et des descriptions faites pendant le séjour de l'auteur dans le palais impérial de Yuen-Yuen, et en traversant l'Empire chinois, de Pékin à Canton*, F. Buisson, Libraire Haute feuille, Paris, 1805.

*, *Travels in China containing descripching, observations, and comparisons, made and collected in the course of a short residence at the imperial palace of Yuen-Yuen, and on a subsequent journey through the country from Pekin to Canton*, A. Strahan, printed street, London, 1804.

Béhadour Khan Aboul- ghazi, *Histoire des mongls et se Tatares*, St. Pétersbourg. Imprimerie de l'Académie impériale des sciences, Paris, 1874.

Benjamin de Tudelle, *Voyage du célèbre Benjamin commencé L'An 1173*, imprimé aux frais du Gouvernement, Paris, 1830.

Carpine Giovanni, *The story of the Mongols whom we call the Tartars*, tr. Erik Hildinger, branden publishing company, Boston, 1996.

Caterino Zeno, *travels in Persia*, in A narrative of Italian travels in Persia in the fifteenth and sixteenth centuries, trans. Charles Grey, the Hakluyt society, London, 1873.

Chau Ju-Kua: *his work on the Chinese and Arab trade in the twelfth and thirteenth centuries*, entitled Chu-fan-chi, Tr. Friedrich Hirth and W. W. Rockhill, Printing Office of the Imperial Academy of Sciences, St. Petersburg, 1911.

Collection of Letters of Monks, *Mission to Asia Narratives and Letters of the Franciscan Missionaries in Mongolia and China in the Thirteenth and Fourteenth Centuries*, Ed. Christopher Dawson, tr. A nun of Stanbrook Abbey, Harper Torchbooks, New York, 1966.

Comnena Anna, *The Alexiad*, tr. Elizabeth A. S. Dawes, In parentheses Publications Byzantine Series, Cambridge, Ontario, 2000.

Ellen M. H. Peck, *Travels in the Far East*, Thomas Y. Croweel & Co. Publishers, New York.

Fah- Hian and Sung-yun, *travels of Fah- Hian and Sung-yun Buddhist Pilgrims, from China to India (400 A. D. and 518 A. D.)*, Trubner and co., London, 1869.

Fa-Hien, *Record of Buddhistic kingdoms by Chinese Monk (travels in India and Ceylon A. D. 399-414)*, Buddha dharma Education association Inc.

Giustiniani Agostostino, *Annali della repubblica di Genova*, illustrati con note del prof. Cav. G. B. Spotorno, Presso il Libbraio Canepa stto i portici accademia, Genova, 1854.

Grant Birch John, *Travels in North and Central China*, Hurst and Blackett, London, 1902.

Herodotus, *History of Herodotus*, tr. Rev. William Beloe, Henry Colburn and Richard Bentley, London, 1830.

Hieronimo di Santo Stefano, *The Journey of Hieronimo di Santo Stefano, a Genoese*. Translated by R. H. Major, Esq., F.S.A. In India in the Fifteenth Century being a Collections of Narratives of Voyages to India in the century preceding the Portuguese Discovery of the Cape of Good Hope from Latin, Persian, and Italian Sources, ed. & int. by R. H. Major, Esq., F.S.A., Hakluyt Society, London, 1858.

Indicopleustes Cosmas, *The Christian Topography*, Ed. & Not. & Int. J.W. McCrindle, Cambridge university press, 2010.

I-Tsing, *A record of the Buddhist religion as practiced in India and the Malay Archipelago (A. D. 671-695)*, tr. J. Takakusu', B. A., Clarendon press, Oxford, 1896.

Jean Baptiste, *les six Voyages de Jean Baptiste tavernier ecuyer Baron d'aubonne, en Turquie, en Perse, et aux Indes*, Gervai Clouzier, Paris, 1676.

Jenkinson Anthony and others, *Early voyages and travels to Russia and Persia with some account of the first intercourse of the English with Russia and Central Asia by way of the Caspian Sea*. Ed. by E. Delmar Morgan and C.H. Coote, Hakluyt Society & Burt Franklin, New York, 1886.

Johann Schiltberger, *the bondage and travels of Johann Schiltberger, in Europe, Asia, Africa*, Tr. J. Buchan Telfer, R. N., printed for the Hakluyt society, London, 1879.

Jordanus of Severac, *letters of friar Jordanus of the order of preachers*, In Cathay and the Way Thither Being a collection of Medieval Notices of China, Tr. Sir Henry Yule, Hakluyt Society, London, 1814.

Letters of Medieval Jewish Traders, Tr. S. D. Goitien, Princeton University Press, New Jersey, 1973.

Mandeville John, *The Travels of Sir John Mandeville*, Macmillan and Co. Limited, London, 1900.

Mas-latrie Louis, *Traité de paix et de commerce et Documents divers concernant les relations des chrétiens avec les arabes de l'Afrique Septentrional au moyen âge*, Supplément et Tables J. Baur et détaille, Libraires, Paris, 1872.

Montecorvino John *, *the book of the estate of the great Caan, set forth by archbishop of Soltanian, Circa1330*, In Cathay and the Way Thither Being a collection of Medieval Notices of China, Tr. Sir Henry Yule, Hakluyt Society, London, 1814.

*, *letters and reports of missionary friars*, In Cathay and the Way Thither Being a collection of Medieval Notices of China, Tr. Sir Henry Yule, Hakluyt Society, London, 1814.

Mutinelli Fabio, *Annali Urbani di Venezia dall'Anno 810 al 12 Maggio 1797*, dalla Tipografia di G. B. Merlo, Venezia, 1841.

Nicolo and Antonio Zeno, *the Voyages of the Venetian Brothers, Nicolo and Antonio Zeno, to the Northern seas in the XIV century*, Tr. And ed. Richard Henery Major, Burt Franklin Publisher, New York, 1873.

Nicolo di Conti, *the Travels of Nicolo Conti in the East in Early part of the Fifteenth century*, In India in the Fifteenth Century being a Collections of Narratives of Voyages to India in the century preceding the Portuguese Discovery of the Cape of Good Hope from Latin, Persian, and Italian Sources, ed. & int. by R. H. Major, Esq., F.S.A., Hakluyt Society, London, 1858.

Nikitin Athanasius, *The Travels of Athanasius Nikitin*, a native of Twer. Translated from the Russian, with Notes, by Count Wiel- horsky, late Secretary of the Russian Legation at the Court of St. James's. In India in the Fifteenth Century being a Collections of Narratives of Voyages to India in the century preceding the Portuguese Discovery of the Cape of Good Hope from Latin, Persian, and Italian Sources, ed. & int. by R. H. Major, Esq., F.S.A., Hakluyt Society, London, 1858.

Odoric de Pordeno, *recueil de voyages et de documents pour servir l'histoire de la géographie depuis le XIII^e jusqu'à la fin du XVI^e siecle*, publié Sous la direction de MM. CH. Schefer et Henri Cordier, Ernest Leroux éditeur, Paris, 1841.

Pascal of Vittoria, *letter from pascal of vettoria, A missionary Franciscan in Tatar, to his brethren of the convent of Vittoria, 1338*. In Cathay and the Way Thither Being a collection of Medieval Notices of China, Tr. Sir Henry Yule, Hakluyt Society, London, 1814.

Pegolotti Francesco Balducci, *La Pratica Della Mercatura*, Ed., The Medieval Academy of America Publication No.24, Cambridge , Massachusetts, 1936.

Pegolotti Francesco Balducci, *notices of the land routes to Cathay and of Asiatic trade in the first half of the fourteenth century*, In Cathay and the Way th Being a collection of Medieval Notices of China, Tr. Sir Henry Yule, Hakluyt Society, London, 1814.

Pian de carpine John *, *the journey of William of Rubruck to the eastern parts of the World 1253-1255*, trans. John of Pian de Carpine, Hakluyt society, London, 1900.

*, *The Journey of Friar John of Pian de carpine to the Court of Kuyuk Khan*, 1245-1247, Hakluyt Society, London, 1900.

Pietro della Valle, *the Travels of Pietro della Valle in India*, tr.G. Havers, the Hakluyt Society, London, 1892.

Plinius Gaius Secundus, Pliny The Elder (23-79 A.D.), *The Natural History of Pliny*, Tr. Copious, Nt. Il. John Bostock, London, 1855.

Procopius, *History of the Wars*, William Heinemann, London, 1914, Vol.1.

Rabbi Petachia , *Travels of Rabbi Petachia of Ratisbon, who in the later end of the twelfth century visited Poland, Russia, little Tartary, the Crimea, Armenia, Syria, the Holy land, and Greece*, Tr. A. Benisch, Messrs Trubner & co. Paternoster Row, London, 1856.

Ramusio Giovan Battista, *discourse of Messer Giovan Battista Ramusio on the writings of giovan Maria Angiolello and of merchant who went through the whole of Persia; in which are are narrated the life and deeds of ussun Cassano*, in A narrative of Italian travels in Persia in the fifteenth and sixteenth *cernturies*, trans. Charles Grey, the Hakluyt society, London, 1873.

Record of the Buddhistic Kingdoms, tr. Herbert A. Giles, Trubner, London 1877.

Records of the Grand Historian of china, tr. Shih chi of Ssu-ma ch'ien,. deperntment of history, Colombia university.

Recueil des Historiens des croisades, Historien Orientaux, Imprimerie Nationale, Paris, 1872.

Rev. W. A. Cornaby, *The Call Of Cathay, A Story In Missionary Work and Opportunity in China old And new*, The Wesleyan Methosist Missionary Society 7 Bishops gate Street Within, E. C., London, 1910.

Robert John Kennedy & Jane Hon Kennedy, *A Journey in Khorassan and central Asia March and April 1890*, Hatchards Piccadilly, London, 1890.

Ruy Gonzalez de Clavijo, *Clavijo Embassy to Tamerlane 1403-1406*, trans. Guy Estrange, Broadway House, Carter lane, London, 1928.

Sanudo Marino, *The Book of the Secrets of the Faithful of the Cross*, Tr. Peter Lock, Ashgate Publishing, New York, 2011.

Sasseti Filippo, *Lettere di Filippo Sasseti sopra i suoi viaggi nelle Inde Orientali dal 1578 al 1588*, Dalla Stamperia Torreggiani E C., Reggio, 1844.

Sharaf ad-din Ali Yazdi, *histoire de Timur-Bec connu sous le nom du grand Tamerlan empereur des Mongols et Tartares*, A Delf cher Reinier Boitet, Paris, 1743 .

Sharaf Al-Zaman Tahir Marvazi , *on China, the Turks and India* , tr. V. Minorsky, the Royal Asiatic Society, London, 1942.

Si Yu Ki, *Buddhist Records of the Western World*, Tr. from chinese. Tr. from english. Samuel Beal, Hiun Tsiang, Kegat Paul, Trench, Trubner, London, 1906.

Strabo (64 B.C.-24A.D.), *the Goegraphy of Strabo*, tr. Horace Leonard Jones, William Heinemann, London, 1912.

T. M. Chevalier Lycklama a nijeholt, *Voyage Russie, au Caucase et en perse dans la mésopotamie, le Kurdistan, la syrie Palestine et la Turquie exécuté pendant les années 1866, 1876 et 1868*, Arthus Bertrand Paris et C. L. Langenhuyss Amsterdam, 1772.

The Periplus of the Erythraean Sea (Periplus Maris Erythraei), *travel and trade in the Indian Ocean by a merchant of the first century*, tr. from the Greek and annotated, by Wilfred h. scoff, a. m. green, and co, Longmans, London, 1912.

Théodore Duret, *Voyage en Asie*, Libraire Nouvelle, Paris, 1887

Thomas Watters M. R. A. S., *on yuan Chwang's yravels in India 629-645 A. D.*, Royal Asiatic society, London, 1904.

Unknown (A Spanish Franciscan in the middle of XIV century), *Book of the Knowledge of all the Kingdoms, lands, and lordships*, Tr. Clements Markham, the Hakluyt society, London, 1912.

Unknown, *the secret history of the Mongols*, the life and times of chinggis khan, tr., ant., intr.urgunge onon, Routledge Curzon Press, London and new York, 2001.

Varthema Ludovico, *A Discours on Verthema and his travels in southern Asia*, Tran. John Winter Jones, the Argonaut press, London, 1928.

Villani Giovanni (1276-1348 A. D.), *Nuova Cronica*, Fondazione Pietro Bembo, Guanda, Parma, 1991.

Vincenzo Alessanfri, *narrative of the most noble Vincentio d'Alessandri*, in A narrative of Italian travels in Persia in the fifteenth and sixteenth centuries, trans. Charles Grey, the Hakluyt society, London, 1873.

II) المراجع.

أولاً : المراجع العربيّة.

- أحمد أبو زيد : أثر العرب والإسلام في النهضة الأوروبيّة، الهيئة المصرية العامة للتأليف والنشر، القاهرة، 1970.
- أحمد حسن شرف الدين : اليمن عبر التاريخ من القرن الرابع عشر قبل الميلاد إلى القرن العشرين دراسة جغرافية، تاريخية، سياسية شاملة مزينة بالصّور والخرائط، ط.2، مطبعة السنّة المحمدية، عابدين، 1384هـ/1964م.
- أسامة عدنان يحي : تاريخ الشّرق الأدنى القديم دراسات وأبحاث، آشوربانيبال، بغداد، 2015،
- إسكندر فايز نجيب : تاريخ العلاقات بين الشّرق والغرب في العصور الوسطى، المكتبة العلمية، المنصورة، (د.ت.).
- إسماعيل علي سعيد : التّربية والحضارة في بلاد الشّرق القديم، عالم الكتب، القاهرة، 1415هـ/1994م.
- إسمت إغنيتم : دراسات في تاريخ أوروبا في العصور الوسطى، دار نشر، الإسكندرية، 1998.
- أشتور : التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للشرق الأوسط في العصور الوسطى، تر. عبد الهادي عبلة مر. أحمد غسان سبانو، دار قتيبة للطباعة والنشر والتوزيع، دمشق، 1985.
- الأصمعي: تاريخ العرب قبل الإسلام، تح. محمّد حسين آل ياسين، منشورات المكتبة العلمية، مطبعة المعارف، بغداد، 1379هـ/1959م.
- الأعظمي علي ظريف : تاريخ الدّول الفارسية في العراق، مطبعة الفرات، بغداد، 1346هـ/1927م.
- ألكسندر ستيتشيفيتش ومحمد م. الأرنؤوط : تاريخ الكتاب، عالم المعرفة، الكويت، 1993.
- أنور عبد العليم : الملاحة وعلوم البحار عند العرب، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، 1990.
- البازعي سعد : المكوّن اليهودي في الحضارة الغربيّة، المركز الثقافي العربي، الدّار البيضاء، 2007.
- بهنسي عفيف : التراث الأثري السّوري، منشورات الهيئة العامة السّورية للكتاب، دمشق، 2014م،
- تساي بن شين: فنون العمارة الصّينيّة، أطلس للنشر والإنتاج الإعلامي، الجيزة، 2017.
- تقي الدباغ : من القرية إلى المدينة الأولى ضمن دراسة خاصّة أعدها نخبة من الأساتذة العراقيين تحت عنوان المدينة والحياة المدنية، بغداد، 1988،

- توفيق برو: تاريخ العرب القديم، ط.2، دار الفكر، بيروت، 1422هـ/ 2001م.
- جمعة محمود كريم: أثر تجارة المحاصيل الزراعيّة على نشوء الطرق التجاريّة في غور الأردن (درب القفول) منذ بداية العصر العباسي حتّى نهاية العصر العثماني، منشورات كلّية الآداب، مؤتة، (د.ت.)،
- جنكيز خان عبد العزيز: تركستان قلب آسيا، الجمعية الخيرية التركستانية، (د.ت.)،
- جواد علي: المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ط.4، دار السّاقى، 1422هـ/ 2001م،
- جوزيف نسيم يوسف: الإسلام والمسيحيّة وصراع القوى بينهما في العصور الوسطى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 1986.
- جون تومسون وآخرون: الحرير، تر. مُحمّد هوارى، منشورات المجلس الوطني للثقافة والفنون والتراث، الدوحة، 2004.
- حجازي حسين: الموانئ والمرافئ والمراسي القديمة في ساحل القطر العربيّ السوري، دار أماني، دمشق، 1992.
- حسن الأمين: الإسماعليون والمغول ونصير الدّين الطوسي، دار الغدير، بيروت، 1417هـ/ 1997م.
- حسنين مُحمّد ربيع: دراسات في تاريخ الدولة البيزنطيّة، دار التّهضة العربيّة، القاهرة، 1983،
- حمادة مُحمّد ماهر: وثائق الحروب الصليبيّة والغزو المغولي للعالم الإسلامي 1206/489هـ- 1404/1096م دراسة ونصوص، ط.2، منشورات مؤسسة الرسالة، 1402هـ/ 1982م،
- حمدي حافظ أحمد: الدولة الخوارزمية والمغول غزو جنكيزخان للعالم الإسلامي وآثاره السياسيّة والدينيّة والاقتصاديّة والثقافيّة، دار الفكر العربيّ، بيروت، (د.ت.)
- حود الله فاطمة: سوريا نبع الحضارات تاريخ وجغرافية أهمّ الآثار في سورية، دار الحصاد للنشر والتوزيع، دمشق، 1999.
- الحويّري محمود مُحمّد: الأوضاع الحضاريّة في بلاد الشّام في القرنين الثاني عشر والثالث عشر من الميلاد عصر الحروب الصليبيّة، دار المعارف، القاهرة، 1979.
- خصبك جعفر حسين: العراق في عهد المغول الإيلخانيين 656-736هـ/ 1258-1335م، مطبعة العاني، بغداد، 1968م.
- خصبك شاكّر: الجغرافية عند العرب، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، 1986.
- خضر عبيد طه: تاريخ الدولة البيزنطية 324-1453م، دار الفكر، عمّان، 1430هـ/ 2010م.
- خطاب محمود شيت: قادة فتح بلاد فارس (إيران): دار الفتح، بيروت، 1385هـ/ 1965م،

- خه جاو وو وآخرون : تاريخ تطور الفكر الصيني، تر. عبد العزيز حمدي عبد العزيز، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2004.
- دراذكه صالح موسى : دراسات في الجغرافيا التاريخية لبلاد الشام، مطبعة السفير، عمان، 2011،
- درويش فوزي : الشرق الأقصى الصين واليابان (1853-172م)، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية، القاهرة، 1997.
- الدفاع علي بن عبد الله : رواد علم الجغرافية في الحضارة العربية الإسلامية، مكتبة التوبة، الرياض، 1414هـ/1993م.
- الربيعي عبد الله بن عبد الرحمن : السياسة الصليبية تجاه البحر الأحمر (من عام 492 - 584هـ / 1099-1188م)، دراسة في التاريخ العسكري والاقتصادي.
- رزق الله أيوب إبراهيم : التاريخ الروماني، الشركة العالمية للكتاب، بيروت، 1996.
- الرفاعي محمد بشار : خانات الطرق في سورية، دار ناشري للنشر الإلكتروني، 1436هـ/2015م،
- الرمزي محمد مراد : تلفيق الأخبار وتلقيح الآثار في وقائع قزان وبلغار وملوك التتار، تق. وت. إبراهيم شمس الدين، دار الكتب العلمية، بيروت، 1423هـ/2002م.
- رولان برتيون : جغرافيا الحضارات، منشورات عويدات، بيروت، 1993.
- الزوك محمد خميس : آسيا دراسة في الجغرافيا الإقليمية، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2000.
- زيادة نقولا * : الأعمال الكاملة: من رحلات العرب، رواد الشرق العربي في العصور الوسطى، الرحالة العرب، الأهلية للنشر والتوزيع.
- * : مدن عربية، الأهلية للنشر والتوزيع، بيروت، 2002.
- * : مشرقيات في صلات التجارة والفكر، الأهلية للنشر والتوزيع، بيروت، 2002.
- زيتون عادل : العلاقات الاقتصادية بين الشرق والغرب في العصور الوسطى، دار دمشق للنشر والتوزيع، دمشق، 1400هـ/1980م.
- زيدان جرجي : تاريخ التمدن الإسلامي، منشورات دار مكتبة الحياة، بيروت، (د. ت.).
- سليم أحمد أمين : دراسات في تاريخ الشرق الأدنى القديم مصر - العراق - إيران، دار النهضة العربية، بيروت، 1989.
- سوريال عطية عزيز : الحروب الصليبية وتأثيرها على العلاقات بين الشرق والغرب، ترجمة فيليب صابر سيف، ط2، دار الثقافة، القاهرة، 1990.

- السيد عبد العزيز سالم : البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1993.
- السيد علي أحمد: مشاهدات أودوريك دو بوردنون الفرنسيكاني في الصين (توفي 1331م/731هـ)، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1997.
- الشاعر محمد فتحي : السياسة الشرقية للإمبراطورية البيزنطية في القرن السادس الميلادي (عصر جوستنيان)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1989.
- شاهر محمود : التاريخ الإسلامي، الدولة العباسية، ط.6، المكتب الإسلامي، بيروت، 1421هـ/2000م.
- شاهر محمود : تركستان، دار الإرشاد للنشر والتوزيع، بيروت، 1390هـ/1970م.
- شاهين مكاريوس : تاريخ إيران، دار الأفاق العربية، القاهرة، 1424هـ/2003م.
- شوقي عبد القوي عثمان : تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (41-904هـ/661-1498م)، عالم المعرفة، الكويت، 1990.
- الشيراوي يوسف أحمد : الاتصالات والمواصلات في الحضارة الإسلامية، رياض الرّس للكتب والنشر، لندن، 1999.
- صالح محمد سيد أشرف : قراءة في تاريخ وحضارة أوروبا العصور الوسطى، شركة الكتاب العربي الإلكتروني، بيروت، 2008.
- الصّمد واضح : الصّناعات والحرف عند العرب في العصر الجاهلي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1402هـ/1981م.
- الصّبياد فؤاد عبد المعطي * : المغول في التاريخ، دار النهضة العربية، بيروت، 1980.
- * : الشرق الإسلامي في عهد الإيلخانيين (أسرة هولاكو خان)، منشورات مركز الوثائق والدراسات الإنسانية بجامعة قطر، الدوحة، 1407هـ/1987م.
- الصّبياد : المغول، دار النهضة العربية، بيروت، 1981.
- طلعت أحمد محمد عبده وحورية محمد حسين جاد الله : جغرافية البحار والمحيطات، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، (د. ت.).
- عاشور: سعيد عبد الفتاح * : تاريخ أوروبا العصور الوسطى، دار النهضة العربية، 1959.
- * : أضواء جديدة على الحروب الصليبية، الدار المصرية للتأليف والترجمة، القاهرة، 1964.

العبادي مصطفى: الإمبراطورية الرومانية النظم الإمبراطوري ومصر الرومانية، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1999.

عباس محمود العقاد : سن ياتسن أبو الصين، مؤسسة هنداي للتعليم والثقافة، القاهرة، 2013.

عبد الشافي محمد عبد اللطيف : السيرة النبوية والتاريخ الإسلامي، دار السلام، القاهرة، 1428هـ/2008م.

عبد العزيز عبد المطلب السيد: أثر الحضارة الإسلامية على الشرق والغرب، جوستاف لوبون نموذجاً، دار العلم والإيمان للنشر والتوزيع، دسوق، 2014.

عبد العظيم رمضان: الصراع بين العرب وأوروبا من ظهور الإسلام إلى انتهاء الحروب الصليبية، دار المعارف، القاهرة، (د. ت.).

عثمان أباطة فاروق : أثر تحوّل التجارة العالمية إلى رأس الرجاء الصالح على مصر وعالم البحر المتوسط أثناء القرن السادس عشر، دار المعارف، القاهرة.

عزت زكي حامد قادوس : آثار العالم العربي في العصرين اليوناني والروماني القسم الأسوي، ط. 2، نشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.

عزيز مكي محمد : آسيا الموسمية دراسة جغرافية، مطبعة ذات السلاسل، الكويت، 1406هـ/1986م.

عطا زبيدة: بلاد الترك في العصور الوسطى بيزنطة وسلاجقة الروم والعثمانيون، دار الفكر العربي، بيروت، (د. ت.).

عفاف مسعد العبد: دراسات في تاريخ الشرق الأقصى، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، (د. ت.).

عكاشة علي وآخرون : اليونان والرومان، دار الأمل للنشر والتوزيع، اربد، 1991.

علام نعمت إسماعيل : فنون الشرق الأوسط في العصور الإسلامية، دار المعارف، القاهرة، 1974.

علي موسى ومحمد حمادي : جغرافية القارات، دار الفكر، بيروت، 1997.

العمارة خالد محمد سالم : موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة دولة المماليك (684-923 هـ/1250-1517 م)، دار الملك عبد العزيز، الرياض، 1428_1429هـ/1999-2000م.

عمران محمود سعيد * : الإمبراطورية البيزنطية وحضارتها، دار النهضة العربية، الإسكندرية، بيروت، 2002 .

*: المغول وأوروبا، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، (د. ت.).

*: التقيود في أوروبا في العصور الوسطى، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2011.

عوض محمد مؤنس * : الإمبراطورية البيزنطية دراسة في تاريخ الأسر الحاكمة (330-1453م)، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، الهرم، 1427هـ/2007م.

- *: الحروب الصليبية العلاقات بين الشرق والغرب، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، الهرم، 2000/1999م.
- عيسى علي إبراهيم، الفكر الجغرافي والكشوف الجغرافية، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2000.
- الغامدي علي محمد علي عوده : بلاد الشام قبيل الغزو المغولي 589-657هـ/1193-1259م، مكتبة الطالب الجامعي، مكة المكرمة، 1408هـ/1988م.
- الغزي كامل : نهر الذهب في تاريخ حلب، مطبعة الماروسة، حلب، (د. ت.).
- فرحات محمد عبد الحميد : دراسات في تاريخ الدولة البيزنطية، دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر، الإسكندرية، 2014.
- الفقي عصام الدين عبد الرؤوف : الدول المستقلة في المشرق الإسلامي منذ مستهل العصر العباسي حتى الغزو المغولي، دار الفكر العربي، القاهرة، 1420هـ/1990م.
- فهمي محمد أبو عيانه : دراسات في جغرافية شبه جزيرة العرب، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1994.
- فهمي نعيم زكي : طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1393هـ/1973م.
- فهمي هويدي: الإسلام في الصين، عالم المعرفة، الكويت، 1990.
- فؤاد عبد الله العمر : مقدمة في تاريخ الاقتصاد الإسلامي وتطوره، منشورات البنك الإسلامي للتنمية، المعهد الإسلامي للبحوث والدراسات، جدة، 1424هـ/2003م.
- قاسم عبده قاسم : ماهية الحروب الصليبية، عالم المعرفة، الكويت، 1990.
- الكيلاي شمس الدين : صورة شعوب الشرق الأقصى في الثقافة العربية الوسيطة (الصين والهند وجيرانهما)، منشورات الهيئة العامة السورية للكتاب، وزارة الثقافة، دمشق، 2008.
- لبينة محي الدين عمر : التوابل تصنيفها النباتي ومكوناتها وفوائدها العلاجية، دار الصابوني، بيروت، 1418هـ/1998م.
- لطف عبد الوهاب : العرب في العصور القديمة، ط.2، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، (د. ت.).
- محمد أحمد محمد: الغزو التيموري لبلاد الشام وآثاره (803هـ/1400-1401م)، دار الهداية للطباعة والنشر والتوزيع،
- محمد عطا زبيدة: الشرق الإسلامي والدولة البيزنطية زمن الأيوبيين، ط.3، دار الأمين للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة، 1994.

- مختار العبادي أحمد ومرجونة إبراهيم مُحمَّد علي: المَغُول والحضارة الإسلامية، رحلة المَغُول من الاستكبار إلى الانصهار، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 2010،
- مرسى الشيخ حمد مُحمَّد : النظم والحضارة الأوروبيَّة في العصور الوسطى، الشنهادي للطباعة والنشر، القاهرة، 1998.
- مصطفى أبو ضيف أحمد : دراسات في تاريخ الدولة العربية عصور الجاهلية والتَّوبة والرَّاشدين والأمويين (1-132هـ/622-749م)، ط.4، دار النشر المغربيَّة، الدَّار البيضاء، 1986.
- مصطفى طه بدر : محنة الإسلام أو زوال الخلافة العباسية من بغداد على أيدي المَغُول، ط.2، الهيئة المصرية العامَّة للكتاب، القاهرة، 1999.
- مهران مُحمَّد بيومي : المدن الكبرى في مصر والشرق الأدنى القديم، دار المعرفة الجامعيَّة، الإسكندرية.
- مؤنس حسين : الحضارة دراسة في أصول وعوامل قيامها وتطورها، عالم المعرفة، الكويت، 1990،
- الهادي مصطفى أبو لقمة ومحمد علي الأعور : الجغرافيا البحريَّة، ط.2، الدَّار الجماهيرية، مصراتة، 1429هـ/1999م.

ثانياً: المراجع المعربة.

- إدهم إدم وآخرون: المدينة العثمانية بين الشرق والغرب، حلب، إزمير وإسطنبول، تر. زلي ذبيان، مكتبة العبيكان، الرياض، 1425هـ/2004م.
- إدوارد. ه. شيفر: ذُراق سمرقند الذهبية، دراسة في غرائب عهد تانج، تر. سامي الشاهد، المجمع الثقافي، أبو ظبي، 2005.
- أرشيالد. ر. لويس : القوى البحرية و التجارية في حوض البحر المتوسط (500-1100م)، تر. أحمد محمد عيسى، تق. محمد غربال، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1957.
- أرمينيوس فاميري : تاريخ بخارى منذ أقدم العصور حتى العصر الحاضر، تر. وت. أحمد محمود الساداتي، تق. ومر. يحي الخشاب، مكتبة نهضة الشرق، جامعة القاهرة.
- إقبال عباس اشتياني*: تاريخ المغول منذ ظهور حملة جنكيزخان حتى قيام الدولة التيمورية، تر. عبد الوهاب علوب، المجمع الثقافي، أبو ظبي، 1420هـ/2000م.
- *: تاريخ إيران بعد الإسلام من بداية الدولة الطاهرية حتى نهاية الدولة القاجارية (820_205هـ/1343_1965م)، تر. محمد علاء الدين منصور، دار الثقافة، الفجالة، 1410هـ/1990م، ص.409.
- أوزطونا يلماز : المدخل إلى التاريخ التركي، تر. أرشد الهرمزي، الدار العربية للموسوعات، بيروت، 1426هـ/2005م،
- أوليفيا ريمي كونستابل: إسكان الغرب في العالم المتوسطي، السكن والتجارة والرحلة في أواخر العصر القديم وفي العصر الوسيط، تر. محمد الطاهر المنصوري، مراجعة محمد ياسين الصّيد، دار المدار الإسلامي، بيروت، 2013.
- أيرين فرانك وديفيد براونستون: طريق الحرير، تر. أحمد محمود، المجلس الأعلى للثقافة، مطابع الأهرام، النيل، (د.ت.).
- أيلفركوغ يوهان : البوذية والإسلام على طريق الحرير، تر. وت. عبد الجبار ناجي، المركز الأكاديمي للأبحاث، بيروت. 2016.
- إيليا بولويج بطر وشفسكي : الإسلام في إيران منذ الهجرة حتى نهاية القرن التاسع الهجري، تر وت. وت. السباعي محمد السباعي، منتدى سور الأزيكية، القاهرة، 2005.

- إيمار أندريه وجانين ابوبايه : تاريخ الحضارات العام، الشرق واليونان القديمة، إشراف موريس كروزيه، ط.2، منشورات عويدات، بيروت، 2003.
- إيمي شوا: عصر الإمبراطورية، كيف تتربع القوى المطلقة على عرش العالم وأسباب سقوطها، تر. منذر محمد صالح محمد، دار العبيكان، الرياض، 1431هـ/2010م.
- ب. تشارلز ورث : الإمبراطورية الرومانية، تر. رمزي عبده جرجس، مرا. د. محمد صقر خفاجة، مهرجان القراءة للجميع، (د. م.)، 1999.
- باتريشيا كرون : تجارة مكة وظهور الإسلام، تر. آمال محمد الرومي، مر. وتق. محمد إبراهيم بكر. المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2005.
- بارتولد فاسيلي فلاديمير وقتش* : تركستان من الفتح العربي إلى الغزو المغولي، تر. صلاح الدين عثمان هاشم، قسم التراث العربي، الكويت، 1401هـ/1981م.
- *: تاريخ الترك في آسيا الوسطى، تر. أحمد السعيد سليمان، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1996.
- *: تاريخ الحضارة الإسلامية، تر. حمزة طاهر، ط.2، دار المعارف، القاهرة، 1952.
- البخيت محمد عدنان وآخرون: نقيولا زيادة في ميزان التاريخ، تر. وتح. محمد عدنان بخيت، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، 2008.
- براون إدوارد جرانفيل : تاريخ الأدب في إيران من الفردوسي إلى السعدي، تر. إبراهيم أمين الشواربي، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، (د. ت.).
- برتولد شبولر : العالم الإسلامي في العصر المغولي، تر. خالد أسعد عيسى، مر. وتق. سهيل زكار، دار حسان للطباعة والنشر، دمشق، 1402هـ/1982م.
- بروديل فرناند : تاريخ وقواعد الحضارات، تر. وت. حسين شريف، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1999.
- بروكلمان كارل : تاريخ الشعوب الإسلامية، تر. نبيه أمين فارس ومنير البعلبكي، ط.5، دار العلم للملايين، بيروت، 1968م.
- بروي إدوارد : تاريخ الحضارات العام - القرون الوسطى - ، تر. يوسف أسعد داغر وفريد مز داغر، ط.2، منشورات عويدات، بيروت، 1986.
- بوفيل : تجارة الذهب وسكان المغرب الكبير، تر. الهادي أبو لقمة ومحمد عزيز، تنقيح روبن هاليت، منشورات جامعة قاريونس، بنغازي، 1988.

- بيداني ماريا بيا : **البُندُقيّة بوابة الشرق**، تر. حسين محمود، مر. عز الدين عناية، هيئة أبو ظبي للسياحة والثقافة، أبو ظبي، 2010.
- بيرين هنري : **تاريخ أوروبا في العصور الوسطى (الحياة الاقتصادية والاجتماعية)**، تر. وت. عطية القوصي، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1996.
- بيشوب موريس : **تاريخ أوروبا في العصور الوسطى**، تر. علي السيد علي، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2005.
- بيك هارولد وهربرت جون فلير : **الأزمة والأمكنة**، تر. محمد السيد غلاب، مر. إبراهيم أحمد زرقانة، مؤسسة سجل العرب، القاهرة، 1992.
- تشنغ يوي تشن : **لمحة عن الثقافة في الصين**، تر. عبد العزيز حمدي عبد العزيز، مكتبة مؤمن قريش، أبو ظبي 1435هـ/2014.
- ج. هاوكس و ل . وولى : **أضواء على العصر الحجري الحديث**، تر. يسرى عبد الرزاق الجوهري، دار المعارف.
- جاكولين بيرين : **اكتشاف جزيرة العرب خمسة قرون من المغامرة والعلم**، تر. قدرى قلججي، تق. حمد الجاسر، دار الكتاب العربي، (د. ت.)،
- جان كلود شينيه : **تاريخ بيزنطة**، تر. جورج زيناتي، دار الكتاب الجديد المتحدة، بنغازي، 2008.
- جان مازيل : **تاريخ الحضارة الفينيقية الكنعانية**، تر. ربا الخش، دار الحوار للنشر والتوزيع، اللاذقية، 1998.
- جورج لايين : **عصر المغول**، تر. تغريد الغضبان، مر. سامر أبو هواش، هيئة أبو ظبي للسياحة والثقافة، أبو ظبي، 1433هـ/2012م.
- جون أ. ويلز جونيور: **العالم من 1450 حتى 1700م**، تر. خلود الخطيب ، مر. أحمد خريس، هيئة أبو ظبي للسياحة والثقافة، أبو ظبي، 1434هـ/2013م.
- جون مان : **كوبلاي خان ملك المغول الذي أعاد بناء الصين**، تر. أحمد لطفي، مكتبة دار الكتب الوطنية ، أبو ظبي، 2013.
- جون هالدون : **بيزنطة في حرب**، تر. فتحي عبد العزيز محمد، دار ناشري للنشر الإلكتروني، الكويت، 2011 .
- جيبون إدوارد : **اضمحلال الإمبراطورية الرومانية وسقوطها**، تر. محمد علي أبودرة، مر. أحمد نجيب هاشم، ط. 2، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1997.
- جيرم فيرجيزيف : **الجغرافيا والسيادة العالمية**، تر. على رفاعه الأنصاري مر. محمد عبد المنعم الشرفاوي، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1956.

الحبشي مُحَمَّد عمر : اليمن الجنوبي سياسيا واقتصاديا واجتماعيا، تر. خليل أحمد خليل، دار الطليعة، بيروت، 1968.

حزين سليمان : المشرق العربي والشرق الأقصى علاقاتهما التجارية والثقافية في العهود الإغريقية/ الرومانية والإيرانية/ العربية، تر. وتق. مُحَمَّد عبد الغني سعودي، مرا. عبد الله عبد الرزاق إبراهيم، المركز القومي للترجمة، القاهرة، 2009.

خورشيد باشا: رحلة الحدود بين الدولة العثمانية وإيران، تر. وتق. مصطفى زهران، مر. الصّفصافي أحمد القطوري، المركز القومي للترجمة، القاهرة، 2009.

دونالد ولير : إيران ماضيها وحاضرها، تر. عبّد المنعم مُحَمَّد حسنين، دار الكتاب اللبناني، بيروت، 1405هـ/1985م.

ديل شارل : البندقيّة جمهوريّة أرستقراطية، تر. أحمد عزت عبّد الكريم وتوفيق إسكندر، دار المعارف، القاهرة، 1957.

ديورانت ول واريل : قصة الحضارة (الصين الشرق الأقصى)، دار الجبل للطباعة والنشر، بيروت، (د. ت.).

رانسيما ستيفن *: الحضارة البيزنطية، تر. عبد العزيز توفيق جاويد، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2002.

*: تاريخ الحملات الصليبية : مملكة عكا والحملات الصليبية المتأخرة، تر. نور الدين خليل، الهيئة العامة لمكتبة الإسكندرية، الإسكندرية، (د. ت.).

رجان كلود شينية : تاريخ بيزنطة، تر. جورج زيتاني، دار الكتاب الجديد المتحدة، بيروت، 2006.

رنيه غروسيه : موجز تاريخ الحروب الصليبية في المشرق الإسلامي وشرقي حوض المتوسط، تر. وتع. أحمد إيش، مكتبة مؤمن قريش، أبو ظبي، 2014.

زيغريد هونكه: شمس العرب تسطع على الغرب، أثر الحضارة العربية في أوروبا، تر. فاروق بيضون وكمال دسوقي، مر. مارون عيسى الخوري، ط. 8، دار الجيل، بيروت، 1413هـ/1993م.

سبتيو موسكاتي : الحضارات السامية القديمة، تر. السيد يعقوب بكر، مر. مُحَمَّد القصاص، دار الرقي، بيروت، 1986.

سنيوبوس شارل : تاريخ الحضارة، تر. مُحَمَّد كرد علي، إدارة مطبعة الظاهر بالقاهرة، القاهرة، (د. ت.).

سوربال عطية: عزيز الحروب الصليبية وتأثيرها على العلاقات بين الشرق والغرب، تر. فيليب صابر سيف، ط. 2، دار الثقافة، القاهرة، 1990.

- سونيا . ي . هاد : في طلب التوابل، تر . محمد عزيز رفعت، مر . محمود النحاس، مكتبة نهضة مصر، القاهرة، 1957 .
- شستر أ . بين : الشرق الأقصى، تر . حسين الحوت، مر . فريد عبد الرحمن، مكتبة مصر، القاهرة، 2002 .
- غويدي أغناطيوس : محاضرات في تاريخ اليمن والجزيرة العربية قبل الإسلام، تر . إبراهيم السامرائي، دار الحداثة، بيروت، 1986 .
- ف . دياكوف و س . كوفاليف : الحضارات القديمة، تر . نسيم واكيم اليازجي، دار علاء الدين، دمشق، 2000 .
- ف . هايد : تاريخ التجارة في الشرق الأدنى، تر . أحمد محمد رضا، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1985 .
- فلسفي نصر الله : إيران وعلاقاتها الخارجية في العصر الصفوي، تر . وتق . محمد فتحي يوسف الرئيس، دار الثقافة للطباعة والنشر .
- فليت كات : التجارة بين أوروبا والبلدان الإسلامية في ظل الدولة العثمانية، تر . أيمن الأرمنازي، مكتبة العبيكان، الرياض، 1425هـ/2004م .
- كاهن كلود * : الشرق والغرب زمن الحروب الصليبية، تر . أحمد الشيخ، سينا للنشر، القاهرة، 1995 ،
- * : الإسلام منذ نشوئه حتى ظهور السلطنة العثمانية، تر . حسين جواد قبيسي، المنظمة العربية للترجمة، بيروت، 2010 .
- كولن كلير: التوابل والأعشاب الطبية، تر . وتق . سهيل زكار، دار الفكر للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، (د . ت .) .
- كوندز أحمد آق و أوزتورك سعيد : الدولة العثمانية المجهولة، وقف البحوث العثمانية، اسطنبول، 2008 .
- كيرلانسكي مارك : تاريخ الملح في العالم، الإمبراطوريات، المعتقدات، ثورات الشعوب، والاقتصاد العالمي، تر . أحمد حسن مغربي، عالم المعرفة، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، 1990 .
- لسترنج كي : بلدان الخلافة الشرقية يتناول صفة العراق والجزيرة وإيران وأقاليم آسية الوسطى منذ الفتح الإسلامي حتى أيام تيمور، تر . وتع . بشير فرنسيس وكوركيس عوار، ط 2، مؤسسة الرسالة، بيروت، 1405هـ/1985م .
- لوبون غوستاف : اليهود في تاريخ الحضارات الأولى، تر . عادل زعيتر، مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة، القاهرة، 2016 .
- لومبارد موريس : الجغرافية التاريخية للعالم الإسلامي خلال القرون الأربعة الأولى، تر . عبد الرحمن حميدة، دار الفكر، دمشق، 1419هـ/1998 .
- هاري . و . هازارد: أطلس التاريخ الإسلامي، رسم خرائطه سميلي وكوك، تر . وتح . إبراهيم زكي خورشيد، مر . محمد مصطفى زيادة، تق . محمد عوض محمد، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، (د . ت .) .

- هنتس فالنتر : المكييل والأوزان الإسلامية وما يعادلها في النظام المتري، تر. كامل العسلي، منشورات الجامعة الأردنية، عمان، 1970.
- هوبزباوم إريك : عصر الإمبراطورية (1875-1914)، تر. فايز الصياغ، مؤسسة ترجمان، المنظمة العربية للترجمة، بيروت، 2011.
- وود فرنسس : ماركو بولو هل وصل إلى الصين، تر. فاضل جتكر، مر. زياد منى، قدمس للنشر والتوزيع، دمشق، 1999.

A. J. Morrison, *East by West Essays in Transportation A commentary on the political framework within which the east India trade has been carried on from early times*, starting with Babylon and ending very near Babylon, The four Seas Company, Boston, 1920.

Abel Rémusat, *Mélanges asiatiques, ou Choix de morceaux critiques et de mémoires relatifs aux religions, aux sciences, aux coutumes, à l'histoire et à la géographie des nations orientales*, Librairie orientale de dondey-Dupré, Paris, 1825.

Alethea Wiel, *The Navy of Venice*, E. P. Dutton & Company, New York, 1910.

Angelo de Gubernatis, *Storia dei Viaggiatori indie Orientali*, pubblicata in Occasione del congresso Geografico di parigi, In Livorno coi tipi Franc. Vigo, editore, 1875.

Anthony Jenkinson and other Englishmen, *Early voyages and travels to Russia and Persia with some account of the first intercourse of the English with Russia and Central Asia by way of the Caspian Sea*. Ed. by E. Delmar Morgan and C.H. Coote, Burt Franklin, New York, 1886.

Antonio di Vittorio, *An Economic History of Europe From expansion to development*, Tra. Katherine M. Hunt, Routledge, Oxon, 2006.

Auteur anonyme, *Voyages historiques et géographiques dans les pays situés entre la Mer noire et la Mer caspienne : Des détails nouveaux sur les peuples qui les habitent, des observations relatives à la topographie ancienne et moderne de cette contrée, un vocabulaire des dialectes du Caucase et deux grandes cartes géographiques suivis D'un Voyage en Crimée et dans les parties méridionales de l'Empire Russe*, L'an vi de la république, Paris, 1798.

Autore anonimo, *Del commercio dell'Italia colle Indie; cenni storici e statistici*, ora per la prima volta pubblicati, La libreria Niccolai-Gamba, Pisa, 1845.

Badarch Nyamaa, *the coins of mongol empire and clean Tamgha of Khans (XIII-XIV)*, Ulaanbaatar, Mongolia, 2005.

Bayarsaikhan Dashdondog, *The Mongols and the Armenians (1220-1335)*, Brill, Leiden, Boston, 2011.

Berthold Laufer, *Sino-Iranica Chinese Contributions to the History of civilizations in Ancient Iran with special reference to the history of cultivated plants and products*, the Blackstone expedition, Chicago, 1919.

- Burton Watson, *Ssu-ma Ch'ien Grand Historian of China*, Columbia university Press, New York, 1963.
- Charles Yriarte, *Venice its History – Art – Industries and Modern Life*, Henry T. Coates & Co., Philadelphia, 1896.
- Christopher Howgego, *Ancient history from Coins*, Routledge, London, 1995.
- Christopher I. Beckwith, *Empires of the Silk Road : a history of Central Eurasia from the Bronze Age to the present*, Princeton University Press, New Jersey, 2009.
- David Abulafia and Others, *The New Cambridge Medieval History 1198 – 1300 C.*, Cambridge University Press, Cambridge, 2008.
- David Macpherson, *the History of the European commerce with India*, printed for legman, Hurst, press, London, 1812.
- Denis Sinor, *the Cambridge history of early Inner Asia*, Cambridge University Press, Cambridge, 2008.
- Denis Twitchett & John K. Fairbank, *the Cambridge history of China,; The Ch'ing Empire to 1800*, Cambridge university Press, 2008.
- D'ohsson C. , *Histoire des Mongols, depuis Tchinguiz-Khan jusqu'à Timour bey ou Tamerlan*, Frederik Muller, Amsterdam, 1852.
- Duseigneur – Kléber, *Monographie de Cocon de Soie*, Lyon Imprimerie Pitrat Aîné, Lyon, 1967.
- E. E. Kuzmina, *The Prehistory of The Silk road*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia, 2008.
- Edgar Knobloch, *monuments of central Asia A Guide to the Archaeology, Art and Architecture of lurkestan*, I.B.Tauris & Co Ltd, London New York, 2001.
- Edouard Perrou et les autres, *le moyen age l'expansion de l'orient et la naissance de la civilisation occidentale*,^{5em}edi. presses universitaire de France, Paris, 1967.
- Eliyahu Ashtor, *A social and economic history of the Near East in the Middle Ages*, University of California Press, California, 1976.
- Eliza Ruhamah Scidmore, *China The Long Lived Empire*, The Century Co., New York, 1900.
- F. D. Herbertson and A. J. Herbertson, *Descriptive Geography from Original sources, Asia*, Adam and Charles black, London, 1903.
- Félix Gennevoix, *Aperçu historique sur la Chine par un missionnaire*, Imprimerie Polyglotte, Rome, 1873.

France Wood, *the Silk Road two thousand years in the heart of Asia*, university of California Press, Los Angeles, California, 2002.

G. B. Depping, *Histoire Du Commerce entre le Levant et L'Europe depuis les Croisades jusqu'à la Fondations des Colonies d'Amérique*, L'Imprimerie Royale, Paris, 1828.

G. F. Hudson, M. A., *Europe & China A survey of their relations from the earliest times to 1800*, Beacon press Boston, Boston, 1961.

Gary K. Young, *Rome's eastern trade: International commerce and imperial policy, 31 BC–AD 305*, New Fetter Lane, London, 2001.

george Holes, *The Oxford Illustrated history of Medieval Europe*, Oxford University Press, Oxford, 1988.

Gerrit Jasper Schenk, *Towards a Comparative and Transcultural History of Disasters Across Asia and Europe*, Springer International Publishing, Cham, Switzerland, 2017.

Gilles Boucher de La Richarderie, *Bibliothèque universelle des voyages, ou Notice complète et raisonnée de tous les voyages anciens et modernes dans les différentes parties du monde*, Treuttel et Wurtz, Paris, 1808.

Golubovich Girolamo, *Biblioteca bio-bibliografica della Terra Santa e dell'Oriente francescano*, Quaracchi Presso Firenze, Collegio di S. Bonaventura, 1919.

Gordon Tullock, *The Economic History Review*, New Series, Vol. 9, No. 3, 1957.

Guglielmo Berchet, *La Repubblica di Venezia e la Persia*, Tipografia G. B. Paravia e Comp. Torino, 1865.

Guglielmo Heyd, *Le colonie commerciali degli Italiani in Oriente nel medio evo*, Stabilimento Tipografico Antonelli, Venezia, 1868.

H. F. Tozer, M. A., F. R. G. S., *A History of Ancient Geography*, Cambridge at the university Press, Cambridge, 1897.

Henri Cons, *Précis d'histoire du commerce*, imprimerie Berger-Levrault et ^{Ci}, Paris, 1896.

Henri Cordier & others, *Cathay and the Way Thither Being a collection of Medieval Notices of China*, Tr. Sir Henry Yule, Hakluyt Society, London, 1814.

Henri Cordier, *histoire générale de la Chine et de ses relations avec les pays étrangers depuis les temps les plus anciens jusqu'à la chute de la dynastie*

manchoue, Librairie Paul Geuthner, Paris, 1920, tome I. Depuis les temps les plus anciens jusqu'à la chute de la dynastie T'ang (907 après J.-C.),

Henri Pierrenne, *Economic and social history of medieval Europe*, Trm. I. E. Clegg, Harcourt, Brace and company, New York, 1937.

Henry H. Howorth, F. S. A., *History of the Mongols, from the 9th to the 19th Century*, Burt Franklin, London, 1876.

Jacopo Virgilio, *Storia dei Commercio, origini- Antichita- Medioevo, Epoca moderna*, L'nione Tipografico editrice, Torino, 1904.

Jacques le Goff, *the birth of Europe*, trans. Janet Lioyd, Blackwell, Oxford, 2005.

John Jackson, *Chronological Antiques or, the Antiquities and Chronology of the Most Ancient Kingdoms, from the Creation of the World, for the Space of Five thousand Years*, Printed for the Author and fold by J. Noon, at the White Hart in the Poultry, London, mdcclii.(1752).

jonathan shepard, *the Cambridge History of the Byzantine Empire c. 500–1492*, Cambridge University Press, Cambridge, 2008.

Jong-Kuk Nam, *Le Commerce du Coton en Méditerranée a la fin du moyen âge*, Brill, Leiden , 2007..

Josef Wiesehofer, *Ancient Persia from 550 BC to 650 AD*, tr. Azizen Azodi, I. B. Tauris & co. Ltd, London, 2001.

Judy Bonavia, *Route de la soie de Xi'an a Kashgar*, Olizane, Genève, 2006.

L . F. Salzman B. A. F.S.A., *English Industries of the Middle ages Being an Introduction to the Industrial History of Medieval England*, Constable and Company LTD., London, 1913.

L. Richard's, *Comprehensive geography of the Chinese empire*, tr. M. Kennelly S. J., Shanghai tusewei press, Shanghai, 1908.

Lilla Rusell-Smith, *Uygur patronage in Dunhuang : regional art centres on the northern Silk Road in the tenth and eleventh centuries*, Brill, Leiden Boston, 2005.

Luther Hooper, *Silk its production and manufacture*, Pitman publishing corporation, second ed., London, Eliza B. Thompson, *Silk*, the Ronald press company, New York, 1922.

M. A. Czapliska, *the Turk of Central Asia in History and at the present Day*, Curzon Press in London & Barnes & Noble books in New York , 1918.

- M. Blanqui aîné, *Cours d'économie industrielle 1836-1839 Conservatoire des arts et métiers*, Angé et Comp, Paris, 1837.
- M. Deguignes, *Histoire générale des Huns, des turcs, des Mongols, et de autres Tartares Occidentaux*, Desaint & Saillant, Paris, 1758.
- M. Jules David, *Syrie Ancienne et moderne*, Firmin Didot Frères, Fils et cie, Paris , 1862.
- M. Klaproth, *The History of Paper Money in China*, dans Le Journal Asiatique, November, Paris 1822.
- M. Léon Feer, *la civilisation Mongoles au treizième siècle*, Librairie académique Didier, Paris, 1867.
- M. V. Duruy, *histoire universelle*, Librairie de L. Hachette et C^{ie}, Paris, 1861.
- M. Vivien de Saint-Martin, *Description Historique et Géographique de l'Asie Mineure Cmpurant les Temps anciens, le moyen age et les temps modernes*, Libraire de la societe de géographie, Paris, 1852.
- Malte Brun, *Précis de la Géographie universelle, ou description de toutes les parties du monde*, Aimé André, Libraire editeure, Paris, 1831 .
- Malte-Brun, *Geography or a description of all the parts of the World on a new Plan According to the great natural divisions on the globe*, Edinburgh printed for Adam Black, London, 1822.
- Maria Pia Pedani, *"Exemplum Litterarum Tartarorum" : Ghazan Khan and Venice at the Turn of the XIII Century*, Quaderni di Studi Arabi, Vol. 5/6, *Gli Arabi nella Storia: Tanti Popoli una Sola Civiltà*, 1987-1988.
- Mévil Sant Marine, *La Mer Noir au moyen Age Caffa et Les colonies Génoises de la Crimée*, Palais Royal, Paris, 1856.
- Mi Shoujiang & You Jia, *Islam in China*, Tr. Min Chang, China Intercontinental Press.
- Michael Angold, *The Cambridge history of Christianity Eastern Christianity*, Cambridge university Press, 2008, vol.5,.
- Nicola Di Cosmo , *Ancient China and Its Enemies The Rise of Nomadic Power in East Asian History*, Cambridge university press, Cambridge, 2002.
- P. marcellino da civezz, *Storia universale delle missioni francescane*, Tipografia tiberina, Roma, 1859.
- P. Vivien de Saint Martin, *Etude sur la Géographie Grecque et Latine de L'inde, en Particulier sur L'inde de Ptolémée, dans ses rapports avec la Géographie Sanscrite*, Imprimerie Impériale, Paris, 1858 .

Palmira Brummett, *the book of travels : genre, ethnology, and pilgrimage, 1250-1700*, Brill, Leiden, 2009.

Perdue, Peter C., *China marches west : the Qing conquest of Central Eurasia*, The Belknap press, London, 2005.

Peter C. Perdue, *China marches west : the Qing conquest of Central Eurasia*, the Belknap press of Harvard university press, Cambridge, Massachusetts, 2005.

Peter Thomas, *a Virgine Carmeli, A chronicle of the Carmelites in Persia and the Papal mission of the XVIIth and XVIIIth centuries*, Eyre & Spottiswoode, London, 1939.

Pia Guldager Bilde & Jane Hjarl Petersen, *Meetings of Culture in the Black Sea Region Between Conflict and Coexistence*, Aarhus University Press, Gylling, 2008.

Pier Luigi Barzellotti, *La questione commerciale d'Oriente l'Italia e il canale di Suez*, *Cenni storici e considerazioni*, Tipografia Eredi Botta, Firenze, 1869.

Prajakti Kalra, *The Silk Road and the Political Economy of the Mongol Empire*, Routledge, Oxon, 2018.

Raoul McLaughlin, *The Roman Empire and the Indian Ocean The Ancient World Economy and the Kingdoms of Africa, Arabia and India*, pen & sword military, South Yorkshire, 2014.

Ray Laurence, *The roads of Roman Italy; mobility and cultural change*, Rutledge, London and New York, 2002.

R. P. Michel, *Les missions Latines en Orient du XIII e siecle a l'invasion Turque*, dans *Revue de l'orient Chretien*, 1^{er} Année, N^o 1, bureau des oeuvres d'orient et a la librairie E. Leroux, Paris, 1896.

René Grousset, *Histoire de L'Asie et L'Orient*, Les Editeur G. Crès et C^{ie}, Paris, 1921.

René Grousset, *L'empire des steppes, Attila, Gengis-Khan, Tamerlan*, 4^{em} ed Payot, Paris, 1965,

René Grousset, *le conquérant du Monde (Vie de Gengis-Khan)*, Editions Albin Michel, Paris, 1944

Rev. A. H. Smith, D. D., *The Uplift of China*, Church Missionary Society Salisbury Square. E. C., London, 1909.

Rev. William Hales, D. D., *A new Analysis of Chronology and geographphy, History and Prophecy: In which their elements are attempted to be Explained, Harmonized, and Vindicated*, printed for C. J. G. & F. Rivington, London, 1830.

Revue Amitai & Michal Biran, *Mongols, Turks, and Others Eurasian Nomads and the Sedentary World*, Brill, Leiden, Boston, 2005.

Richard Foltz, *Religions of the Silk Road, Premodern Patterns of Globalization*, Second Edition, Palgrave Macmillan. continentale voisine, Librairie Maritime et Coloniale, Paris, 1900.

Richard Foltz, *Religions of the Silk Roads*, second ed., Palgrave Macmillan.

Richard Henery Major, *The discoveries of prince Henry the Navigator and their results being the narrative of the discovery by sea within one century, of more than half the world*, 2nd ed. Sampson low, Marston, Searle, & Rivington, London, 1877.

Richard Von Glahn, *The Economic History of China from Antiquity to the Nineteenth Century*, Cambridge University Press, Cambridge, 2016.

Robert Hillenbrand, *Islamic Chinoiserie: The Art of Mongol Iran*, Edinburgh University Press, Yuka Kadoi, 2009.

Robert S. Lopez, *The Commercial Revolution of the Middle Ages 950-1350*, Cambridge University Press, Cambridge, 1976.

Robin Brown, *Marco polo the Incredible Journey*, Foreword by Jeremy Catto, the History Press, Gloucestershire, 2011.

Ruxton. Mac. Mahon, *Far cathay and Farther India*, Hurt and Blackett, London, 1893.

Sadik Ridvan Karluk & Suleyman Cem Karaman, *Bridging Civilizations From Asia to Europe: The Silk Road*, Chinese Business Review, December 2014.

Sally Hovey Wriggins, *The Silk Road Journey with XUANZANG*, Westview Press, Colorado, 2004.

Satish Chandra, *Medieval India from Sultana to the Mughals (1206 – 1526)*, Har – Anand Publications, New Delhi, ^{third ed.}2003.

Léon Glugnet, *Géographie de la soie, Etude Géographie et statistique sur la production et le commerce de la soie en cocon*, secrétaire de la société de géographie, Lyon, 1877

Stephan Barisitz: *Central Asia and the Silk Road - Economic Rise and Decline Over Several Millennia*, Springer Publishing, Heidelberg, New York 2017.

Stephen G. Haw, *Marco Polo's China A Venetian in the realm of Khubilai Khan*, Rutledge, New York, 2006.

Stephen G. Haw, *Marco Polo's China A Venetian in the realm of Khubilai Khan*, Routledge is an imprint of the Taylor & Francis Group, New York, 2006.

Stephen Turnbull, *the Mongol invasions of Japan 1274 and 1281*, Osprey publishing limited, Oxford, 2010.

Sven Hedin, *Riddles of the Gobi Desert*, George Routledge, London, 1933.

Tansen Sen, *Buddhism, Diplomacy and trade, the realignment of Sino-Indian relations 600 -1400*, university of Hawai Prees, Hawai, 2003.

Thomas T. Allsen & others, *Culture and Conquest in Mongol Eurassia*, Cambridge university Press, Cambridge, 2001.

Victor Cunrui Xiong , *Sui- Tang Chang'an A study in the Urban History of Medieval China*, Michigan Monographs in Chinese Studies, university of Michigan, 2000.

Victor H. Mair, *the silk roads in time and space : migrations, motifs, and materials, Floor*, San Francisco, California, 2012.

Victor Tissot , *La Chine, d'après les voyageurs les plus récents*, librairie Furne, Paris, 1885.

Vineeta Sinha, *Asia and Europe in Globalization, Continents, Regions and Nations*, Associate Editor Syed Farid Alatas, Advisory Board chan kwok-bun, Brill Leiden, Boston, 2006.

Vladimir Liscak, *Itlian City-states and Catholic Missions in Mongolian World of the 13th and 14th Centuries*, journal for General Anthropology and Related Disciplines, pod Vadarenskou, 2012.

w. cunningham, d.d., *Western Civilization in its Economic Aspects (Ancient Times)*, Cambridge University Press, Cambridge, 1911.

W. Heyd, *Histoire de Commerce du Levant au moyen Age*, Aragonaut, inc., Publishers, Chicago, 1885-86.

W. M. Ramsay, *the historical Geography of Asia Minor*, William Clomes & sons, London, 1890.

William T. Rowe, *China's last empire, the great Qing*, the Belknap press of Harvard university press, London, 2009.

Xinru Liu, *The Silk Road in World History*, Oxford University Press, 2010.

Yiannis G. Mostrous & others, *The Silk Road to Riches : how you can profit by investing in Asia's newfound prosperity*, Prentice Hall, New Jersey, 2006.

رابعاً : الرسائل الجامعية.

الحازمي ناصر بن محمد علي : الحركة العلمية الطيبة في بلاد الشام زمن الحروب الصليبية (492هـ-690هـ/1099م-1291م) ، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في الحضارة والنظم الإسلامية، إشراف د. مريزن سعيد عسيري، جامعة أم القرى، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، قسم الدراسات العليا التاريخية الحضارية، السنة هـ/ الجامعية (1426-1427هـ/2005-2006م).

التفيعي رحمة بنت حمود : العلاقات السياسية لدولة إيلخانات المغول (658هـ/1260م- 756هـ/1355م)، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في التاريخ الإسلامي، إشراف د. عبد العزيز بن عبد الله السلومي، قسم الدراسات العليا التاريخية والحضارية، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، جامعة أم القرى بمكة المكرمة، السنة الجامعية، 1434هـ/2013م.

المعاني عبد الرزاق : التجارة والملاحة في الخليج العربي خلال القرن السابع عشر، رسالة لنيل متطلبات الحصول على درجة الدكتوراه في التاريخ، إشراف، أ. د. علي محافظة، كلية الدراسات العليا، جامعة الأردن، السنة الجامعية، 1999م.

Al-Helabi Abdulaziz & others, *Arabia Greece and Byzantium Cultural Contacts in Ancient and Medieval Times*, King Saud University College of Arts, Department of History, University year 1433AH/2012.

Anna Putton Matricola, Tesi di Laurea, *Le feste alla corte del Gran Khan, viste attraverso gli occhi dei viaggiatori occidentali del XIII secolo, Relatore*, Ch. Prof. Gherardo Ortalli, Corso di Laurea magistrale (ordinamento ex D.M. 270/2004) in Storia dal Medioevo all'età contemporanea, Università Ca' Foscari Venezia, Anno Accademico, 2014 – 2015.

خامسا: الدوريات العربية.

- أبازة فاروق عثمان : العلاقات الاقتصادية بين الإسكندرية والبندقية في سنة (923هـ/ 1517م)، في مؤتمر الإسكندرية الدولي الأول حول التبادل الحضاري بين شعوب حوض البحر المتوسط عبر التاريخ 15 - 19 يناير 1994، منشورات كلية الآداب بجامعة الإسكندرية، الإسكندرية، 1995.
- أحمد حسين أحمد و فرحان نادية محمود : تجارة الحرير والصراع الفارسي - البيزنطي في عهد جستنيان (527-565م)، في مجلة جامعة الأنبار للعلوم الإنسانية، العدد 4، ديسمبر 2013، مج. 1، الأنبار 2013.
- الإسلام في الصين رؤية موضوعية واقعية، في مجلة الإسلام في آسيا، العدد الخاص الأول، مارس، 2011.
- ألكسان جان : الحياة تعود إلى طريق الحرير، في مجلة الفيصل، العدد 191، السنة 1992، الرياض.
- ج. ج. ساوندرز : البدو وبناء الإمبراطوريات، دراسة مقارنة للفتوحات العربية والمغولية، تر. محمد السماك، في مجلة الاجتهاد، العدد 17، السنة الرابعة، بيروت، 1992م/1413هـ.
- جبران نعمان محمود *: محاولات المغول (إيلخانية فارس) للتحالف مع القوى الأوروبية لاقتسام بلاد الشام، في مجلة حولية كلية الإنسانيات والعلوم الاجتماعية.
- *: محاولات المغول السيطرة على طريق الحرير (أسباب و نتائج)، في مجلة دراسات تاريخية، العدد 39-40، جامعة اليرموك، اليرموك، 1991.
- جلالي أحمد : جهود الوزراء المسلمين في رسم صورة الإسلام للمغول (615-697هـ/ 1219-1298م)، في مجلة الحكمة للدراسات التاريخية، مؤسسة كنوز الحكمة للنشر والتوزيع، العدد 9، جانفي جوان 2017.
- الجواري راكان قاسم عبد الله : جهود أرسطو طاليس في الفكر الجغرافي اليوناني، في مجلة أبحاث كلية التربية الأساسية، المجلد 6، العدد 2،
- حميدة عبد الرحمن : طريق الحرير بين ابن بطوطة وماركو بلو، في مجلة الدراسات التاريخية، العددان 39 و40، دمشق، ديسمبر 1991.
- خطاب محمود شيت : ما وراء النهر، في مجلة المجمع العلمي العراقي، المجلد 33، ج. 4، المعهد العلمي العراقي، بغداد 1403هـ/1982م.
- خوري إبراهيم : توسع الدولة العثمانية في البحر الفارسي ونتائجه الاقتصادية في القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي ومطلع القرن الحادي عشر الهجري/ السابع عشر الميلادي. الحقبة البرتغالية، 904هـ/1498م _ 1035هـ/1625م، في أعمال ندوة رأس الخيمة التاريخية الثانية من 10-12 ربيع الآخر

- 1409هـ / 19-21 نوفمبر 1988م بعنوان الصّلات التاريخية بين الخليج العربيّ والدّولة العثمانية، مركز الدّراسات والوثائق، رأس الخيمة، 1422هـ/2001م.
- الدّوري رائد سامي حميد : دوافع التوجيهات العثمانية نحو أوروبا الشرقية 1299-1358م، دراسة تاريخية، في مجلة جامعة سامراء، المجلد التاسع، العدد 32، السّنة التاسعة، جانفي 2013،
- رغد عبد الكريم أحمد التّجار : دور الأمير أرغون آقا السياسي والإصلاحي في دولة المغول 623-673هـ/1225-1275م، في مجلة آداب الرّافدين، العدد 67، الموصل، 1434هـ/2013م.
- سالم يونس محمّد المولى: نظرة على الأوضاع العامّة في العراق إبّان الاحتلال المغولي 656هـ، في مجلة التربية والعلم، المجلد 12، العدد 1، الموصل، 2005.
- السّامر فيصل : السّفارات العربية إلى الصّين في العصور الإسلامية، في مجلة جامعة المستنصرية، العدد 2، مج.2، بغداد، 1971.
- سحر السيّد عبد العزيز سالم : عمان وطريق تجارة التّوابل عبر المحيط الهندي في العصر الإسلامي، في حصار الدّولة الدّولية لطريق الحرير بجامعة السّلطان قابوس المنعقدة من 20 إلى 21 نوفمبر 1990م، يندرج هذا البحث ضمن مشروع منظمة التربية والثّقافة والعلوم « اليونسكو » لدراسة طريق الحرير، وزارة التراث القومي والثّقافة بسلطنة عمان، مسقط، 1412هـ/1991م.
- السّلامين زياد : دراسة لمجموعة المسكوكات الرّومانية المتأخّرة المكتشفة في وادي موسى عام 2000م، الجمعية السّعودية للدراسات الأثرية، الرّياض، 1432هـ/2011م.
- السّيّد عادل محمّد حسين: الصّراع البّرّتغالي - الهولندي في المحيط الهندي، في مجلة سامراء، المجلد 2، العدد 3، السّنة الثّانية، تكريت، سبتمبر 2006.
- صديق محمّد فهمي : العلاقات التجاريّة والثّقافيّة بين المّدن الصّينيّة ومدن آسيا الوُسْطى الواقعة على طريق الحرير في عصر الأسرتين الينوانية والتّيمورية المغولتين (685_911هـ / 1260_1505)، القاهرة، (د. ت.).
- الصّينيّ محمود إدريس : معرفة حقيقة الحزام والطّريق، في مؤتمر آفاق التعاون العربيّ الإفريقيّ الصّينيّ في إطار مبادرة الحزام والطّريق، بإشراف مركز البحوث والدّراسات الإفريقية بجامعة إفريقيا العالمية وبالتعاون مع رابطة جمعيات الصّدّاقة العربية الصّينيّة، الخرطوم 21-22 نوفمبر 2017م.
- الضّلاعين مروان عاطف : السّلع التجاريّة في أسواق بغداد في العصر العباسي الأوّل (145-247 هـ / 762-861م)، في مجلة دراسات العلوم الإنسانية والاجتماعيّة بجامعة الكرك الأردن، المجلد 36، العدد 3، الكرك، 2009.

- عباس باسم حمزة : سياسة إيران العسكرية والمذهبية والدّاخلية وأثرها على السياسة الخارجية في عهد الشاه إسماعيل الصفوي (1501-1524م)، في مجلة دراسات إيرانية، العدد 10 و11، طهران.
- عبد الزهرة شلش العتايي : الجغرافيا السياسية لمضيق باب المندب، في مجلة كلية التربية الأساسية، ملحق العدد الثاني والخمسين، السنة 2008، المستنصرية.
- عبد الله أمين محمود : طُرق الحج والتجارة العربية في العصر الإسلامي، في مجلة الفيصل، العدد 18، ذو الحجة 1398هـ/نوفمبر 1978م.
- العبيدي عبد العزيز بن راشد : التجارة والملاحة في البحر الأحمر في عصر المماليك دراسة تاريخية، في مجلة كلية العلوم الاجتماعية بجامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، عالم الكتب، مج.2، العدد 3، الرياض، (د.ت.).
- علي أبو عساف: طريق الحرير والطرق التجارية الأقدم، في مجلة دراسات تاريخية، العدد 39 و40، ديسمبر 1991.
- العلي صالح أحمد: تاريخ العلم عند العرب، في مجلة المجمع العلمي العراقي، المجلد 33، ج.4، المعهد العلمي العراقي، بغداد 1403هـ/1982م.
- فرزات مد حرب : حوار الحضارات على طريق الحرير، في مجلة الدراسات التاريخية، العدد 39 و40، السنة 1991، دمشق. 1991م.
- فرطوس حيدر عبد الرحمن : نظام البريد عند المغول، في مجلة كلية الآداب بجامعة بغداد، العدد 80، السنة 2007م.
- الفيل محمد رشيد : أثر التجارة والرحلة في تطور المعرفة الجغرافية عند العرب، نشرة دورية تعني بالبحوث الجغرافية يصدرها قسم الجغرافيا بجامعة الكويت والجمعية الجغرافية الكويتية، الكويت، شوال 1399هـ/1979م.
- قديم الطيّب : المدن السورية ودورها السياسي والاقتصادي في الفترة الرومانية أنطاكية وتدمر نموذجا، في مجلة العلوم الإسلامية والحضارة، العدد السابع، فيفري 2018.
- كاشف سيدة إسماعيل : عن طريق الحرير في العالم القديم والوسيط، في الندوة العلمية العالمية بالقاهرة حول العلاقات الثقافية بين مصر وبلاد طريق الحرير المنعقدة من 4 إلى 5 نوفمبر 1990، أدرجت هذه الندوة ضمن الدراسة الشاملة لطريق الحرير طرق حوار « اليونسكو»، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي.
- كرار جعفر أحمد : دراسة حول الإسلام والمسلمين في ظل الدولة المغولية في الصين، في مجلة جامعة الإمام، العدد الثاني، 1428هـ/2009م.

المزوري زاهدة مُحَمَّد طه : العلاقات المملوكية - المَغُولية في عهد سلطنة النَّاصر مُحَمَّد المملوكي في ضوء رواية بيبس الدودار ضمن كتابه مختار الأخبار، في مجلة آداب الرَّافدين، العدد 58، الموصل، 1432هـ/2010م.

محمد نصر عبد الرحمن : ملاحظات حول الصراع بين الإمبراطورية البيزنطية والفرس على طريق الحرير الجنوبي خلال عهد الإمبراطور جستنيان 527-565م، في الندوة العالمية لعلاقات الجزيرة العربية بالعالمين اليوناني والبيزنطي (القرن الخامس قبل الميلاد إلى القرن العاشر الميلادي) المنعقدة أيام من 30 ذي الحجة 1431هـ - 03 محرم 1432هـ / 6-10 ديسمبر 2010م، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة الملك سعود، الرياض، 1433هـ/2012م.

المنصوري مُحَمَّد الطاهر : دور معاهدات السَّلم والتجارة في التحكُّم في المجال التجاري ومراقبة التَّجار في الحوض الغربي للمتوسط في العصر الوسيط (ما بين القرنين الثاني عشر والخامس عشر)، في مجلة عُمران للعلوم الاجتماعية دورية محكمة تصدر عن المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات

سادسا: الدَّوريات الأجنبية.

A. K. haraibeh, *A survey of the silk industry in the Arab lands*, in The Encyclopaedia of Islam, Prepared by a number of leading Orientalists, Edited by an Editorial Committee consisting of H. A. R. Gibb and others, E. J. Brill, Leiden, 1986.

Beatrice forbes Manz, *The rule of the infidels: the Mongols and the Islamic world*, in The Eastern Islamic World Eleventh to Eighteenth Centuries Cambridge University Press, Cambridge , 2011.

C.E. Bosworth, *Yarkand*, in The Encyclopaedia of Islam, Prepared by a number of leading Orientalists, Edited by an Editorial Committee consisting of H. A. R. Gibb and others, E. J. Brill, Leiden, 1986. VoL.11.

David Abulafia, *Asia, Africa and the Trade of Medieval Europe*, In The Cambridge economic history of Europe. Trade and industry in the Middle Ages, 2nd edn, Cambridge University Press, Cambridge, 1987.

H. Inalcik, *A detailed examination of the Ottoman silk industry*, in The Encyclopaedia of Islam, Prepared by a number of leading Orientalists, Edited by

an Editorial Committee consisting of H. A. R. Gibb and others, E. J. Brill, Leiden, 1986.

H. J. Schmidt, *A contribution by an art historian, reviewing the products of the Islamic silk industry particularly as they are represented in the museum collections of the Western world, in The Encyclopaedia of Islam*, Prepared by a number of leading Orientalists, Edited by an Editorial Committee consisting of H. A. R. Gibb and others, E. J. Brill, Leiden, 1986. Vol.3.

Heou Han chou, tr. Edouard Chavannes, *Trois Généraux Chinois de la dynastie des Han orientaux*, Dans *T'Oung Pao* ou Archives Concernant l'histoire, les Langues, La géographie et L'ethnographie de L'Asie orientale, Revue dirigée par Henri Cordier et Paul Pelliot, Vol. 7, Leiden, 1906.

Herman Van Der Wee, *Structural changes in European long-distance trade, and particularly in the re-export trade from south to north, 1350-1750*, in the Rise of merchant Empires long-distance trade in the early modern world, 1350-1750, ed. James D. Tracy, Cambridge university press, 1990.

Hok-Lam Chan, *The Chien-wen, Yung-lo, Hung-hsi, and Hsiian-te reigns, 1399-1435*, in The Cambridge history of China, under General Editors Denis Twitchett and John K. Fairbank, The Ming Dynasty, 1368—1644, Cambridge University Press, 2008.

James Geiss, *The Cheng-te reign, 1506-1521*, in The Cambridge history of China, under General Editors Denis Twitchett and John K. Fairbank, The Ming Dynasty, 1368—1644, Cambridge University Press, 2008.

Jean Pierre Abel Remusat, *Earliest traces of intercourse. Greek and Roman knowledge of China*, In Cathay and the Way Thither Being a collection of Medieval Notices of China, Tr. Sir Henry Yule, Hakluyt Society, London, 1915.

kenneth M . Setton, *The Papacy and the Levant (1204_1571)*, revu des E. B. , Année 1980.

M. Aurel Stein, *Central Asian Relics of China's Ancient Silk Trade*. Dans *T'Oung Pao* ou Archives Concernant l'histoire, les Langues, La géographie et L'ethnographie de L'Asie orientale, Revue dirigée par Henri Cordier et Paul Pelliot, Janvier 1920/1921, Vol. 20, Leiden, 1920.

M. Aurel Stein, *la traversée du désert par hiuan-tsang en 630 ap. j.-c.*, dans T'Oung Pao ou Archives Concernant l'histoire, les Langues, La géographie et L'ethnographie de L'Asie orientale, Revue dirigée par Henri Cordier et Paul Pelliot, Janvier 1920/1921, Leiden, 1920.

M. Aurel Stein, *sand-buried ruins of khotan personal narrative of journey of archeological and geographical exploration in Chinese Turkestan, with a map from original surveys and numerous illustrations*, Hurst and blackett, London, 1904.

M. Klaproth, *The History of Paper Money in China*, dans Le Journal Asiatique, November, Paris 1822.

Matthew Anderson, *The Languages and Writing Systems of the Tarim Basin*, In The "Silk Roads" in Time and Space: Migrations, Motifs, and Materials, edited by Victor H. Mair, Howard Street, 5th Floor, San Francisco, California, 2012.

Mihnea Berindei et Giustiniana Migliardi O'riordan, *Venise et la Horde d'Or, fin XIIIe-début XIVE siècle [A propos d'un document inédit de 1324]*, In: Cahiers du monde russe et soviétique. Vol. 29 N°2. Avril-Juin 1988.

Morris Rossabi, *the Ming and inner Asia*, in The Cambridge history of China, under General Editors Denis Twitchett and John K. Fairbank, The Ming Dynasty, 1368—1644, part.2, Cambridge University Press, 2008.

Morris Rossabi, The *"decline" of the central Asian caravan trade*, in the Rise of merchant Empires long-distance trade in the early modern world, 1350-1750, ed. James D. Tracy, Cambridge university press, 1990.

N. Steensgaard, *A brief general survey of the silk industry and trade, especially with Europe, from the point of view of the European economic historian*, in The Encyclopaedia of Islam, Prepared by a number of leading Orientalists, Edited by an Editorial Committee consisting of H. A. R. Gibb and others, E. J. Brill, Leiden, 1986.

R. P. Michel, *Les missions Latines en Orient du XIII e siecle a l'invasion Turque*, dans Revue de l'orient Chretien, 1^{er} Année, N° 1, bureau des oeuvres d'orient et a la librairie E. Leroux, Paris, 1896.

Ray Huang, *The Ming fiscal administration*, in The Cambridge history of China, under General Editors Denis Twitchett and John K. Fairbank, The Ming Dynasty, 1368—1644, part.2, Cambridge University Press, 2008.

Renata Czekalska, *The Journey of Benedictus Polonus or a European Discovery of Asia before Marco Polo*, in *Aacta via Serica*, Vol. 4, No. 2, December 2019.

Robert S. Lopez, *The Trade of Medieval Europe: the South*, In *The Cambridge economic history of Europe. Trade and industry in the Middle Ages*, 2nd edn, Cambridge University Press, Cambridge, 1987.

S. Carboni, *ZUDJADJ*, in *The Encyclopaedia of Islam*, Prepared by a number of leading Orientalists, Edited by an Editorial Committee consisting of H. A. R. Gibb and others, E. J. Brill, Leiden, 1986.

Salih Özbaran, *Ottoman Empire and the Spice Routes in the 16th Century*, International Seminar for UNESCO Integral Study of the Silk Roads: Roads of Dialogue: “The influence of the Silk Roads on Turkish Culture and Art”. 30, October, 1990. Izmir, Turkey. 1990.

T. Peisker, *The Asiatic Background, in the Cambridge medieval History*, planned by J. B. Bury, the Macmillan company, New york, 1911.

Timothy Brook, *communications and commerce*, in *The Cambridge history of China*, under General Editors Denis Twitchett and John K. Fairbank, *The Ming Dynasty, 1368—1644, part.2*, Cambridge University Press, 2008.

Vladimir Liscak, *Itlian City-states and Catholic Missions in Mongolian World of the 13th and 14th Centuries*, journal for General Anthropology and Related Disciplines, pod Vadarenskou, 2012, p.6 . kenneth M . Setton, *The Papacy and the Levant (1204_1571)*, revu des E. B. , Anné 1980.

william atwell, *Ming China and the emerging world economy, c. 1470 – 1650*, in *The Cambridge history of China*, under General Editors Denis Twitchett and John K. Fairbank, *The Ming Dynasty, 1368—1644, part.2*, Cambridge University Press, 2008.

Xican Li, *Faxian’s Biography and His Contributions to Asian Buddhist Culture: Latest Textual Analysis*, *Asian Culture and History*; Vol. 8, No. 1, 2016.

سابعاً: الموسوعات العربية.

- الخوند مسعود : الموسوعة التاريخية الجغرافية، دار رواد النهضة، بيروت، (د. ت.).
- الزبيدي مفيد : موسوعة التاريخ الإسلامي، العصر العثماني، دار أسامة، 2009.
- شاكر محمود: موسوعة تاريخ الخليج العربي، دار أسامة للنشر والتوزيع، عمان، 2005.
- الموسوعة العربية العالمية، مؤسسة أعمال الموسوعة للنشر والتوزيع، ط. 2، الرياض، 1419هـ/1999م،
- موسوعة تاريخ القفقاس والجركس، جمع وترتيب محمد جمال صادق أبه زاو، منشورات علاء الدين، دمشق، 1996.

ثامناً : الموسوعات الأجنبية.

- Encyclopedia of Islam and the Muslim World*, ed. Richard C. Martin, Thomson Gale, New Yourk, 2004.
- John Block Friedman & others, *Trade, Travel, and Exploration in the Middle Ages An Encyclopedia*, Routledge, New York, 2000.
- M. de Chesnel, *Encyclopédie Théologique Etymologie et définition des termes Empelotés dans les Arts et Métiers*, M. L'Abbé Migne, Paris, 1858.
- The Encyclopaedia of Islam*, Prepared by a number of leading Orientalists, Edited by an Editorial Committee consisting of H. A. R. Gibb and others, E. J. Brill, Leiden, 1986.
- The New Catholic Encyclopedia*, Sec Ed. The Catholic University of America Press, Washinton, 2003.

تاسعا: المعاجم.

بركات مصطفى : الألقاب والوظائف العثمانية (1517-1924م)، دار غريب، القاهرة، 2000.

بيار جورج : معجم المصطلحات الجغرافية، تر. حمد الطفيلي المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر، بيروت، 2002.

الخلي طوبيا العنيسي : كتاب الألفاظ الدخيلة في اللغة العربية مع ذكر أصلها بحروفه، تع. وتص. يوسف توما البتاني، ط.2، مكتبة العرب، الفجالة، 1932م.

الخطيب مصطفى عبد الكريم : معجم المصطلحات والألقاب التاريخية، مؤسسة الرسالة، بيروت، 1996.

س. موستراس : المعجم الجغرافي للإمبراطورية العثمانية، تر. وتع. عصام محمد الشحادات، دار ابن حزم، بيروت، 1423هـ/2002م.

عتريس محمد : معجم بلدان العالم، الدار الثقافية للنشر، القاهرة، 1422هـ/2002م.

ملخص الرّسالة

الملخص العربي للرسالة:

تُعتبر العلاقات الحضارية بين الشرق والغرب إبان العصور الوسطى أحد أبرز المحطات التاريخية الجديدة بالدراسة والبحث ذلك أنها كشفت عن المقاومات الحضارية التي تمتعت بها الأمم والدول أدت فيها الطرق دورا لا يُستهان به، ومن هذه المسالك، برز طريق الحرير البري المنطلق من حاضرة شانغان الصينية ليتفرع شمالي حوض التاريم وجنوبه ليلتقيا عند كاشغر أين يتفرع مجددا إلى فرعين شمالي وجنوبي إقليم الصغد ليجتمع مجددا عند مرو أين يقطع كلٌّ من نيسابور والري ببغداد وصولا إلى السواحل الشامية عبر مسافة تزيد عن ثمانية آلاف كلم، مثل هذا طريق أحد أعمدة التواصل الحضاري بين الشرق الأقصى والشرق الأدنى وأوروبا، أدى دورا مهما في التعريف بالمقاومات الحضارية في مناطق سلوكه.

دخل طريق الحرير مرحلة الاستغلال منذ القرن الأول قبل الميلاد، واعتنت به أبرز القوى الدولية الفاعلة آنذاك كالدلالات الصينية والفارسية المتعاقبة على حكم البلدين وكذا الإمبراطوريتين الرومانية فالبيزنطية ويعود سر اهتمامهم بهذا الطريق تلك المزايا التي قدمها في مجالات عديدة، ولا سيما العسكرية والاقتصادية وجيوسياسية، وكان لظهور قوة المسلمين في قلب العالم القديم أثر جلي على طريق الحرير وسالكيه فقد عرف ازدهارا ملحوظا ونشطا لافتا بفضل انتعاش حركة الجهاد والحج وتبليغ الرسالة التي بعثها الإسلام، كما قامت المحطات البرية المبنوثة عبر طول الطريق بدور جوهري في تفعيله وتنشيطه من خلال تقديم مختلف الخدمات من مبيتٍ ومأكَلٍ ومشربٍ وفضاءٍ للراحة لسالكيه من تجارٍ وفاقحين ورحالة وسفراء ومسافرين وحجاج ودعاة وطلّاب علم وجواسيس، غير أن هذا الطريق اعترضته بعض المعوّقات، منها ما هو طبيعي تم التكيف مع بعضها، ومنها ما هو بشري ولعلّ انفلات الوضع الأمني في بعض المناطق أفقد حياة الكثير من سالكيه وهم يُحاولون اجتياز طريق الحرير، "فإذا كان التاريخ يكتبه المنتصرون فإن الرحلة يُدونها الناجون".

تراجعت أهمية طريق قبيل ظهور المغول كقوة عسكرية مع مطلع القرن 7هـ/13م مع استفحال خطر قبائل الترك وازداد تعقيدا بسبب تلك الحروب التي باشرها المغول فقد استهدفوا أبرز محطاته الحيوية غير أنه بُعث من مرقده في الثلث الأخير من نفس القرن إثر تحوّل المغول من معاول هدم للحضارة إلى بناقها، وهذا بفرضهم الأمن في جلّ مقاطه البرية، وهو ما عُرف "بالسلم المغولي" وهو ظاهرة نادرة الوقوع فَخَضَعَ طريق الحرير لأوّل وآخر مرة في تاريخه إلى قوة واحدة مهيمنة على معظم مراحلها من أقصى الشرق إلى سواحل البحر الأسود، فسهرت القوى المغولية على تنشيطه والدفع به إلى الازدهار فقامت بمجموعة من التدابير كتوفير الأمن وبناء محطات وتشجيع الأجانب للقدوم إلى أسواقهم، فأثت أكلها على أرض الميدان.

ومما زاد في حيوية ونشاط طريق الحرير هو دخول الطرف الأوروبي برغبة جامحة لاكتشاف عالم الشرق وحضارته، فولجوا فضاء طريق الحرير من خلال ارسال البعثات التنصيرية التي بلغت أغوار القارة الآسيوية بفضل سلوك الرهبان مقاطع مهمة من الطرق البرية الآسيوية، كما قام التجار الأوروبيون وخاصة البنادقة والجنويون بدور جوهري في اكتشاف الطرق والأسواق الشرقية دون إغفال أهمية الإرساليات الدبلوماسية التي جرت بين القادة المغول ونظرائهم

الأوروبيين، فقد استعان الرحالة والرهبان والتجار والسفراء والمستكشفين بطريق الحرير لقيام بمهامهم المختلفة، ولم يكن بوسعهم الاستغناء عن أدوات السفر والمتمثلة أساسا في حيوانات النقل من خيول وجمال وأبقار وأحصنة وعربات وكذا الافادة من خدمات المرشدين والحمّالين والمترجمين فكل هذه الوسائل عملت على تذليل العديد من العقبات التي تعترضهم وجعلت سفرهم يتم في أقصر وقت وبأقلّ عناء.

إن محاولات بعث طريق الحرير التي بذلها المغول أتت أكلها على أرض الميدان، وهو ما سمح للطرفين المغولي والأوروبي تنشيط علاقتهما التجارية، وتحقّق الأوروبيون لهذه الخطوة طالما وُجدت دوافع ذاتية والمتمثلة في تحقيق الأرباح المادية والحد من وساطة المسلمين في مجال تزويدهم بالمنتجات الشرقية بالنسبة للتجار، والتبشيرية بالنسبة للكنيسة والرهبان، والدبلوماسية بالنسبة للملوك والأمراء، وهناك تحفيزات أخرى بُذلت من قبل القوى المغولية تمثلت في تلك التسهيلات السخية التي منحها الطرف المغولي لتجار أوروبا كتخفيف القيود الجمركية والضريبة ومنحهم حرية التجوال في مناطق هيمنتهم، وقد جذبت جودة السلع الشرقية أطماع التجار الأوروبيين للولوج إلى العمق الآسيوي عبر اجتياز مقاطع مهمة من طريق الحرير.

لا شك أن المبادلات التجارية الآسيوية الأوروبية التي تمت أواخر العصور الوسطى سمحت بانتقال النباتات والتوابل ومختلف الحاصلات الزراعية والمنتجات الصناعية فعرفت بذلك التجارة الدولية حيوية مشهودة لم تُسجلها منذ عدة قرون خلت، فلاوّل مرّة تعامل الطرف الأوروبي تجاريا مع الشرق الأقصى مباشرة ودون وساطة وهو ما أدى إلى ازدياد حجم التبادل التجاري بينهما بشكل مطرد، وبحكم هذه الأهمية التي اكتسبها الطريق على الصعيدين المحلي والدولي فإنه دخل إلى مجال المنافسة الدولية من قبل الأقطاب العالمية آنذاك والمتمثلة أساسا في القوى المغولية والإسلامية والأوروبية، كُّلٌّ يريد الإفادة من خدماته وتغيير مساره حسب مصلحة دولته، ونظرا لإرساء علاقات تجارية متينة بين هذه الأطراف فكان من الطبيعي بمكان أن يطّلع التجار على قيمة الضرائب المفروضة عليهم، وكذا معرفة قيمة المكاييل والموازين المستعملة بين إقليم وآخر ليكونوا على بينة من أمرهم، وهي ملاحظات هامة لم يتغافل التجار والرحالة عن ذكرها وتفصيلها.

وغنمَ المشتغلون بالتجارة البرية البعيدة المسافات أرباحا معتبرة ويُمكن اعتبار الطرف الصيني الخاضع للمغول يومئذ من أكبر المستفيدين من هذه التجارة فقد جنوا فوائد جليلة واستحوذوا على كميات هائلة من الذهب والمجوهرات جراء فرض نظام نقدي صارم تمثل في سحب الذهب وغيره من المعادن النفيسة من التجار المحليين والأجانب واعطاؤهم ما يقابلها من أوراق مالية في أرجاء الأسواق الصينية، كما اكتسبت العملة الإيطالية أهمية كبرى في الأسواق الدولية فقد تم قبولها برضى تام من قبل التجار الدوليين، ولم تقتصر منافع الأوروبيين في المجال التجاري فحسب فقد توسعت معارفهم الجغرافية بعالم الشرق والذي ظلّ مجهولا عندهم لمدة تجاوزت عشر قرون وذلك بفضل ازدياد عدد رحلاتهم نحو الشرق، وعلى الرغم من العنفوان الذي بلغه طريق الحرير من منتصف القرن 7هـ/13م إلى منتصف القرن 8هـ/14م إلا أن سالكيه من الأوروبيين واجهوا تحديات جمة تمثلت في صعوبة تأقلمهم مع طبيعة وتضاريس عدّة مناطق من آسيا، ولعلّ أكبر تحدي واجهوه هو قُطّاع الطرق، وتعتدّ الحالة الأمنية لبعض مقاطعه وهذا

ما سمح للتجارة البحرية المعتمدة على البحار الجنوبية منافسة طريق الحرير البري بل والتفوق عليه نظرا للمزايا التي قدمتها التجارة البحرية وأبرزها انخفاض تكاليفها مقارنة بالبرية.

ومهما يكن من أمر، فإن ازدهار طريق الحرير لم يتجاوز فترة القرن من الزمن، ففي الثلث الثاني من القرن 8هـ/14م بدأ نجمه في الأفول نظرا لتأثره بعدة عوامل كتردي الأوضاع الأمنية بفعل ضعف ثم تلاشي القوى المغولية تباعا، وانتشار وباء الطاعون، وازدادت وضعيته تعقيدا بوصول سلالة مينغ لحكم الصين والتي لم تُبدِ نوايا جادة لتفعيل وترقية الطرق البرية الرابطة بين الصين وآسيا الوسطى، كما تأثر الطريق سلبا بوباء الطاعون الدُّبلي الذي اجتاحت مناطق واسعة من العالم القديم، وكان لبروز القوتين التيمورية والعثمانية السبب الرئيسي في اضمحلال طريق الحرير فترتب عنه تراجع أهمية المحطات البرية وبالمقابل انتعشت التجارة البحرية مما أطل أمد الوساطة التجارية للمسلمين وهو ما جعل أسعار سلع بعض الحاصلات الشرقية تعرف تقلبا في الأسواق الأوروبية.

لا شك أن اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح اعتُبر بمثابة آخر مسمار يدق نعش طريق الحرير، فقد صُرفت أنظار القوى الأوروبية منذ ذلك إلى جزر الهند الشرقية بدل الطرق البرية القديمة، فتغير بذلك ثقل التجارة الدولية وافتكت القوة البحرية الأوروبية ولاسيما البرتغاليون منهم زمام وساطة التجارة الدولية من المسلمين، وهو ما أثر سلبا على وساطتهم التجارية الدولية كما تراجعت القوى التجارية الإيطالية، وبذلك طُويت صفحةٌ مشرقية من صفحات التاريخ الاقتصادي بين الشرق والغرب، وتأهبت أوروبا لاستقبال فترة تاريخية خرجت فيه بفضل عوامل عدّة ومنها طريق الحرير من العصور الوسطى إلى العصور الحديثة أين تبوأَت فيه القوى البحرية الأوروبية مجال الريادة الدولية.

ABSTRACT

The civilisational relations between the East and the West during the Middle Ages are considered one of the most prominent historical stations worthy of study and research, as they revealed the civilizational manifestations enjoyed by nations in which the roads played a significant role, and from these paths, the Silk Road emerged from the Chinese metropolis of Shangan to branch north The Tarim Basin and its south meet at Kashgar, where it branches again into two branches, north and south of the Sughd region, to meet again at Merv, where it crosses Nyshabur and al-Rayy, Baghdad, and reaches the Levantine coasts over a distance of more than eight thousand km. the silk road was represented by one of the pillars of cultural communication between the Far East and the Near East And Europe, it played an important role in introducing the components of civilization in Asia areas.

The Silk Road entered the stage of exploitation since the first century BC, and it was taken care of by the most international powers at that time, such as the successive Chinese and Persian dynasties over the rule of the two countries, as well as the Roman and Byzantine empires, and the secret of their interest in this road is due to the advantages that it provided in many fields, especially the military, economic and geopolitical. Muslims located in the heart of the ancient world have a clear impact on the Silk Road and its walkers, as it witnessed remarkable and active prosperity thanks to the revival of the jihad and Hajj movement and the communication of the message sent by Islam, as well as the land stations broadcast along the road played a fundamental role in activating and revitalizing it by providing various services such as accommodation, food and drink. It is a place to rest for those who walk, including merchants, conquerors, travelers, ambassadors, travelers, pilgrims, preachers, students , and spies, but this road has been blocked by some obstacles, some of which are natural and have been adapted to some of them, including what is human, and perhaps the insecurity of the security situation in some areas has caused the loss of many lives as they are trying Passing the Silk Road, **"If history is written by the victors, the journey is written by the survivors"**.

The importance of the land roads declined before the Mongols emergence as a military power at the beginning of the 7th century with the exacerbation of the danger of the Turk tribes and increased in complexity due to those wars that the Mongols started, targeting its most vital stations, but it was sent from its shrine in the last third of the same century when the Mongols turned into a power interested in trade, and this is by imposing security in most of its wild provinces, which is known as the Mongol peace “ **pax Mongolica** ” which is a rare phenomenon. For the first and last time in its history, the Silk Road was subjected to a single power that dominates most of its stages from the far east to the coasts of the Black Sea, so the Mongolian forces made sure to revitalise it. And pushing it to prosperity, it took a set of measures, such as providing security, building stations, and

encouraging foreigners to come to their markets, and it paid off on the field. What added to the vitality and activity of the Silk Road

The European entered the space of the Silk Road by sending missionaries that reached the depths of the Asian continent when the monks took the Asian land roads, and European merchants, especially the Venetians and the Genoese, played a major role in discover the eastern roads and markets, without neglecting the importance of the diplomatic missions that took place between the Mongolian leaders and their European counterparts, the travelers as monks, merchants, ambassadors, and explorers used the Silk Road to carry out their various tasks, and they could not dispense with the travel tools, mainly represented in the transport animals of horses, camels, cows, and carriages As well as benefiting from the services of guides, porters and translators, all these means contributed to facilitate many of the obstacles facing them and made their travels complete in the shortest time and with the least trouble.

The attempts to revive the Silk Road by the Mongols succeeded on the field, which allowed the Mongolian and European sides to revitalize their trade relations, and the Europeans motivated this step as long as there were self-motivations represented in achieving material profits and limiting the mediation of Muslims in the field of supplying them with Eastern products for merchants and missionaries. With regard to the church and monks, and diplomacy with regard to kings and princes, and there are other incentives made by the Mongolian powers, such as the generous facilities granted by the Mongolians to European merchants, such as easing customs and tax restrictions and granting them freedom to roam in areas of their domination, and the quality of eastern goods attracted European merchants 'ambitions to reach depth. Asiatic, crossing important sections of the Silk Road .

There is no doubt that the Asian-European trade exchanges that took place in the late Middle Ages, it allowed the transfer of plants, spices, various agricultural crops and industrial products, so international trade was known to have a remarkable vitality that had not been recorded for several centuries ago. For the first time the European side dealt directly with the Far East without intermediation, which led to a rise The volume of trade exchange between them increased steadily, and due to the importance that the road gained at the local and international levels, it entered the field of international competition by the world powers at that time, mainly represented by the Mongolian, Islamic and European powers. And by virtue of the Strong commercial relations between these parties it was natural for merchants to know the value of the taxes imposed on them, as well as to know the value of the weights and equivalents used in markets and commercial cities, so that they would be aware of their affairs, which are important notes that merchants and travelers did not neglect to mention and detail it .

The merchants involved in long-distance trade took advantage of several advantages, the Chinese side under the Mongols at that time could be considered one of the biggest beneficiaries of this trade. the Italian currency gained great importance in the international markets, as it was accepted with complete

satisfaction by international traders, and the benefits of the Europeans were not limited to the commercial field only, as their geographical knowledge of the eastern world expanded, which remained unknown to them for more than ten Centuries, because of the increase in the number of their journeys towards the East, and despite the dynamism that the Silk Road reached from the mid13th AD to the middle of the 8th century 14AD CE, European pedestrians faced many challenges represented in the difficulty of their adaptation to the nature and terrain of several regions of Asia, and perhaps The biggest challenge they faced was bandits, and the complexity of the security situation in some of its provinces, which allowed maritime trade based on the southern seas to compete with the Silk Road .

Whatever the case, the prosperity of the Silk Road did not exceed a century's period of time, and in the second third of the 14AD CE its prosperity began to decline due to being affected by several factors such as the deterioration of the security situation due to weakness and then the disappearance of the Mongolian forces in turn, and the spread of the plague, and its situation became more complicated With the arrival of the Ming dynasty to rule China, which did not show serious intentions to activate and upgrade the land roads linking between China and Central Asia, the road was also negatively affected by the bubonic plague that swept large areas of the ancient world, and the emergence of the Timurid and Ottoman powers was the main reason for the decline of the Silk Road, which resulted in the decline of its importance. Land stations, on the other hand, revived the maritime trade, which prolonged the commercial mediation period for Muslims, which made the prices of commodities of some eastern crops fluctuate in the European markets.

In fact, the discovery of the Cape of Good Hope was negatively affected the Silk Road, as the attention of the European powers was diverted to the Eastern Indies instead of the old land routes, thus changing the importance of international trade, the European naval force, especially the Portuguese took over the mediation of international trade from Muslims This negatively affected their international commercial mediation, the prestige of Italian trade was also declined, this turs a bright page of economic history between the East and the West.

الفهارس

(1) فهرس الأعلام

- أحمد تكودار 10, 166, 272, 421 ,
 أرغون 10, 136, 140, 142, 155, 166, 205, 287, 312, 421, 471 ,
 135, 139, 141, 142, 154, 165, 204, 286, 311, 419, 469 ,
 أريك 10, 145, 170, 460 ,
 إليزابيث 10, 51 ,
 أندالي دا 10, 259 ,
 أنسطاس 10, 91 ,
 أنشروان 10, 80, 416 ,
 أنوسنت الرابع 10, 191, 192 ,
 أوريليان 10, 114 ,
 أوريليو 10, 49 ,
 أوكتاي 10, 11, 132, 133, 136, 137, 140, 159, 165, 167, 223, 224, 253, 280, 307, 439 ,
 بايجو 10, 148, 149 ,
 بلينيوس 10, 83 ,
 بيبرس 148, 271, 273, 274, 309, 471 ,
 تشن 10, 54, 328, 456 ,
 تشنغ يوي 10, 54, 328, 456 ,
 تشنغ 10, 54, 328, 456 ,
 تشه جينان 10 ,
 تشيو 10, 39, 141 ,
 تشيونتسانغ 10, 12, 28, 36, 41, 62, 66, 106, 107 ,
 توغون تيمور 10, 259 ,
 تيمورلنك 10, 8, 14, 15, 20, 198, 319, 320, 324, 337, 338, 339, 340, 342, 351, 437, 482 ,
 جريجوري 10, 195, 299 ,
 جستنيان 10, 50, 80, 90, 91, 93, 94, 95, 251, 470, 473 ,

جستين الثاني 95, 10 ,
 جنكيز خان , 10, 11, 13, 20, 28, 37, 52, 129, 131, 132, 135, 137, 141, 147, 159, 164, 165, 166, 167, 170, 177, 223, 224, 230, 242, 253, 280, 287, 307, 439, 448
 داريس 10, 77 ,
 شمر بن أفريقيس 45, 53, 113 ,
 عمر بن الخطاب 10, 48, 100, 182 ,
 غازان , 10, 140, 141, 226, 239, 273, 274, 275, 278, 279, 280, 282, 283, 428
 فيليب الرابع 10, 163, 312 ,
 قوبيلاي , 39, 132, 134, 135, 142, 143, 151, 153, 164, 175, 176, 190, 193, 195, 218, 219, 225, 247, 273, 286, 291, 302, 307, 410
 لورانس , 10, 192, 413
 مويوخس 10, 114 ,
 نصر بن أحمد 10, 101 ,
 هولاكو , 10, 16, 132, 133, 134, 140, 143, 144, 145, 146, 149, 163, 176, 194, 267, 268, 301, 303, 310, 410, 428, 439, 473
 هونوريوس 10, 166 ,

(2) فهرس البلدان والمواضع

أذربيجان 30, 135, 201, 226, 310, 352 ,
 أزوف 10, 74, 76, 367, 400 ,
 الإسكندرية , 16, 34, 35, 49, 54, 58, 76, 82, 84, 87, 93, 147, 149, 153, 162, 182, 184, 186, 210, 235, 249, 261, 270, 294, 310, 342, 348, 351, 352, 365, 396, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 447, 458
 آسيا الوسطى , 9, 18, 21, 26, 28, 30, 34, 40, 41, 52, 54, 55, 56, 57, 62, 64, 66, 71, 73, 80, 102, 105, 113, 115, 121, 123, 132, 133, 136, 145,

- 147, 148, 149, 160, 162, 163, 169, 174, 179, 188, 191, 192, 193,
197, 199, 202, 214, 216, 226, 230, 268, 291, 302, 303, 304, 310,
358, 364, 372, 379, 381, 382, 444, 460, 474
إقليم الجبال 32, 41, 407,
الأناضول 112, 169, 258, 260, 266, 292, 300, 304, 310, 338, 342, 369,
الأنبار 34, 78, 459,
الأنباط 81,
الأندلس 21, 35, 70, 94, 97, 245, 396, 423,
أنكسي 27,
أوزبكستان 52,
إياس 66, 149, 163, 190, 216, 217, 271, 278, 413, 425,
إيران 10, 18, 36, 37, 47, 54, 56, 64, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 79, 81, 83,
88, 96, 121, 129, 131, 132, 134, 140, 141, 146, 148, 153, 161, 169,
189, 206, 216, 230, 231, 240, 241, 242, 245, 250, 277, 279, 286,
294, 302, 310, 311, 312, 331, 335, 341, 343, 355, 364, 369, 375,
377, 378, 390, 400, 404, 407, 408, 410, 418, 438, 439, 444, 445,
446, 448, 461, 474
إيطاليا 185, 251, 265, 266, 294, 296, 297, 306, 318, 372,
الإيلخانية 10, 11, 127, 141, 142, 143, 162, 170, 209, 226, 227, 230, 244,
247, 255, 256, 270, 271, 272, 275, 278, 284, 286, 288, 289, 293,
309, 310, 311, 317, 318, 320, 349, 409
باريس 8, 126, 133, 360, 427, 430, 431,
البتراء 34, 110,
البحرين 76, 86, 99, 110, 310,
بخارى 28, 31, 36, 56, 71, 91, 97, 106, 107, 117, 118, 125, 144, 162, 173,
174, 221, 267, 302, 310, 380, 381, 403, 428, 443
بريطانيا 50, 380,
البصرة 97, 99, 110, 148, 270, 294, 347, 350, 351,
البطالمة 83, 85, 100,

- بغداد , 3, 20, 32, 33, 34, 38, 42, 73, 74, 75, 102, 109, 110, 113, 116, 117,
127, 130, 132, 133, 134, 140, 144, 145, 148, 150, 152, 167, 168,
169, 173, 174, 176, 222, 243, 246, 254, 264, 270, 271, 272, 275,
277, 283, 294, 300, 302, 350, 355, 377, 379, 381, 406, 422, 436,
437, 442, 459, 460, 461
بكين , 39, 63, 81, 135, 137, 142, 143, 153, 159, 164, 171, 191, 210, 213,
218, 219, 220, 244, 251, 253, 299, 341, 361, 404
بكين , 39, 64, 82, 137, 139, 144, 145, 155, 161, 166, 174, 194, 214, 218,
222, 223, 224, 250, 256, 259, 306, 349, 369, 413
بلاد الشام , 8, 9, 34, 35, 38, 41, 88, 89, 91, 94, 98, 111, 112, 115, 130,
134, 141, 147, 148, 149, 165, 182, 184, 185, 186, 189, 197, 213,
247, 250, 272, 273, 274, 275, 277, 282, 283, 284, 313, 316, 318,
338, 353, 355, 356, 362, 363, 372, 446, 450, 467, 468, 481
بلاد المغرب , 48, 234, 258, 290, 318, 352, 374, 377
بلخ , 27, 31, 41, 42, 71, 74, 107, 108, 221, 310, 403, 406
البلغار , 38, 76, 107
البندقيّة , 10, 15, 183, 189, 190, 212, 215, 218, 227, 243, 244, 246, 249,
250, 256, 257, 259, 260, 281, 288, 289, 290, 291, 310, 344, 345,
356, 359, 362, 364, 365, 369, 371, 373, 374, 378, 400, 445, 446
بنطس , 37, 38, 41, 409, 415
بيبرس , 147, 265, 267, 268, 302, 462
البيت المقدس 148 ,
البيزنطية , 43, 50, 79, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 98, 114, 147, 159, 178,
183, 245, 260, 267, 268, 269, 287, 310, 426, 437, 439, 441, 442,
447, 462, 43, 50, 81, 88, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 100, 117, 149,
162, 181, 187, 251, 267, 274, 275, 276, 295, 319, 437, 448, 450,
452, 453, 458, 473
التاريخ , 13, 28, 29, 41, 53, 63, 104, 105, 270, 306, 318
تاكلامكان 28 ,

- تافع 2, 65, 66, 69, 103, 104, 117, 389, 395
 التّبت 25, 27, 31, 41, 53, 63, 100, 116, 122, 131, 163, 201, 242, 291
 تَبْرِيز 150, 151, 152, 166, 171, 191, 197, 204, 209, 215, 218, 221, 224,
 225, 226, 227, 228, 242, 244, 248, 255, 270, 271, 273, 275, 277,
 278, 280, 283, 284, 309, 314, 318, 337, 339, 349, 350, 351, 356,
 385, 386, 387
 تدمر 34, 82, 110, 111
 الترك 18, 20, 22, 31, 36, 37, 45, 46, 61, 78, 92, 98, 99, 100, 104, 108,
 119, 122, 123, 133, 137, 138, 145, 146, 147, 162, 164, 171, 177,
 191, 192, 194, 195, 200, 260, 309, 310, 311, 318, 364, 415, 416,
 417, 427, 431, 449, 454
 تركستان الغربية 28, 311
 تركستان 17, 28, 36, 37, 52, 53, 132, 136, 138, 161, 174, 184, 189, 190,
 199, 216, 220, 226, 271, 277, 302, 304, 305, 310, 316, 328, 381,
 437, 439, 444
 توران 97, 132, 144
 تورفان 36, 52, 103, 104, 173, 310, 381, 405
 تيان شان 27
 جرجان 36
 الجزيرة العربية 34, 38, 47, 65, 83, 90, 95, 98, 184, 203, 240, 297, 353, 355,
 471
 جلولا 33
 الجمهوريات الإيطالية 10, 3, 7, 122, 149, 182, 185, 189, 261, 263, 267, 275,
 318, 358, 365, 379, 381
 جنوة 15, 183, 184, 199, 214, 252, 253, 257, 260, 310, 335, 345, 366,
 368
 جولمان 38
 جيحون 10, 31, 32, 36, 97, 113, 132, 136, 137, 139, 144, 220, 274, 278,
 299, 406

- الحجاز 365, 173, 88, 76, 47, 34 ,
 حلب 277, 276, 243, 201, 173, 169, 149, 112, 111, 110, 99, 34 ,
 297, 310, 330, 342, 345, 346, 366, 375, 377, 378, 379, 381, 393,
 415, 441, 443
 خان بالق 244, 233, 225, 219, 218, 216, 214, 211, 173, 142, 68, 42, 39 ,
 252, 288, 307, 404
 خانقو 69, 39 ,
 خانقين 34, 33 ,
 خراسان 107, 98, 97, 72, 71, 64, 43, 42, 41, 36, 33, 32, 31, 27, 25, 9 ,
 108, 110, 115, 117, 131, 137, 138, 139, 143, 144, 159, 201, 310,
 312, 328, 352, 353, 372, 407
 خنسا 39 ,
 خوارزم 204, 203, 200, 151, 150, 137, 131, 129, 118, 117, 71, 37, 36, 31 ,
 216, 236, 275, 277, 299, 304, 328, 405, 406
 خوتان 115, 98, 81, 44 ,
 دجلة 300, 151, 109, 86, 75, 34, 33, 3 ,
 دمشق 117, 106, 104, 97, 96, 82, 78, 76, 69, 35, 34, 33, 24, 20, 6, 3 ,
 131, 133, 138, 146, 148, 149, 150, 163, 168, 173, 182, 183, 188,
 214, 223, 246, 265, 267, 276, 277, 287, 306, 310, 342, 346, 347,
 350, 354, 368, 381, 403, 415, 416, 417, 418, 420, 421, 426, 428, 436,
 437, 438, 442, 445, 447, 448, 449, 459, 461, 466
 الروس 381, 335, 71, 38, 37, 36, 17 ,
 الرومان 365, 339, 209, 84, 83, 81, 80, 73, 57, 36 ,
 سمرقند 143, 136, 125, 113, 107, 106, 105, 65, 64, 57, 42, 31, 28 ,
 150, 173, 199, 205, 219, 221, 237, 280, 310, 328, 331, 342, 380,
 381, 403, 443
 سوسة 42 ,
 سيحون 415, 318, 225, 31, 30, 28 ,
 شانغان 220, 116, 103, 58, 45, 27, 26 ,

- , 14, 19, 26, 35, 37, 47, 51, 56, 70, 72, 74, 79, 81, 85, 92, 102, الشرق الأدنى
 114, 121, 125, 159, 180, 182, 212, 241, 246, 252, 253, 259, 268,
 271, 287, 288, 309, 310, 346, 358, 373, 436, 439, 447, 477
 , 3, 22, 26, 35, 47, 49, 51, 54, 56, 57, 61, 64, 67, 68, 70, 77, الشرق الأقصى
 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 91, 92, 100, 102, 107,
 111, 114, 115, 117, 119, 121, 122, 123, 125, 126, 134, 136, 139,
 149, 159, 165, 167, 168, 170, 171, 178, 179, 182, 184, 186, 191,
 193, 194, 195, 197, 209, 210, 217, 221, 223, 232, 233, 238, 239,
 240, 242, 243, 244, 245, 248, 249, 250, 252, 253, 255, 257, 260,
 261, 264, 268, 270, 271, 290, 291, 292, 293, 295, 296, 301, 305,
 307, 310, 318, 346, 349, 354, 355, 357, 358, 359, 366, 367, 368,
 369, 370, 382, 383, 387, 388, 391, 438, 440, 442, 446, 447
 , 73, 75, 222, 277, 310, 353 شيراز
 , 31, 37, 56, 113 الصغد
 , 37, 38, 83 الصقالبة
 , 36, 344, 356, 367 صقلية
 , 3, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 17, 20, 21, 22, 25, 26, 27, 28, 32, 37, 40, الصين
 43, 44, 45, 46, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 61, 62, 63, 64,
 65, 66, 67, 68, 69, 71, 72, 77, 78, 79, 83, 84, 91, 94, 95, 96, 97, 98,
 99, 100, 102, 103, 104, 106, 109, 110, 111, 113, 114, 115, 116, 117,
 118, 119, 120, 121, 122, 125, 127, 128, 129, 131, 134, 136, 139,
 140, 141, 142, 143, 144, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154,
 156, 159, 160, 161, 164, 168, 169, 170, 171, 173, 174, 175, 176,
 177, 184, 186, 187, 189, 191, 193, 195, 197, 199, 200, 208, 209,
 211, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 220, 223, 225, 226, 228, 229,
 232, 233, 234, 238, 239, 241, 242, 243, 245, 246, 247, 250, 251,
 252, 253, 254, 255, 257, 264, 266, 270, 279, 280, 281, 284, 285,
 286, 288, 290, 291, 292, 294, 295, 296, 301, 302, 303, 306, 308,
 310, 319, 320, 340, 341, 347, 348, 349, 351, 352, 354, 366, 375,

- 376, 380, 381, 384, 386, 388, 390, 391, 396, 405, 406, 407, 408,
410, 412, 414, 421, 438, 439, 440, 441, 442, 445, 446, 449, 459,
460, 461, 473
طرابزون 147, 212, 213, 224, 267, 269, 302, 310, 342, 343,
طقشند 36, 45, 74, 105, 107, 221, 310, 381,
طوس 32, 33, 403, 404,
العراق 17, 32, 34, 35, 45, 72, 73, 75, 85, 110, 113, 118, 127, 133, 143,
145, 146, 150, 151, 173, 213, 216, 222, 224, 264, 265, 266, 270,
271, 276, 277, 292, 297, 310, 311, 328, 330, 346, 347, 348, 352,
436, 437, 439, 448, 460
عكا 147, 183, 184, 377, 447,
عمان 19, 54, 58, 63, 91, 206, 276, 304, 306, 346, 351, 375, 422, 428,
437, 438, 448, 460, 466
غزة 34, 66, 130, 150, 183, 271, 313,
فارس 13, 32, 35, 47, 56, 57, 58, 71, 72, 73, 76, 81, 82, 86, 88, 90, 97,
118, 125, 127, 133, 138, 145, 146, 147, 150, 152, 161, 163, 167,
169, 171, 178, 182, 192, 195, 196, 202, 212, 216, 217, 220, 221,
223, 224, 231, 233, 235, 243, 246, 264, 265, 267, 268, 269, 290,
291, 302, 303, 304, 310, 313, 318, 328, 342, 343, 347, 348, 352,
364, 365, 376, 379, 382, 410, 425, 438, 445, 459
الفرات 33, 35, 73, 93, 109, 270, 310, 354, 393, 436,
فرغانة 44, 54, 65, 74, 77, 97, 98, 106, 115, 381, 426,
الفرنج 38, 146, 181, 184, 194, 257, 310, 367, 368, 374, 377,
القاهرة 9, 39, 424, 426,
قراقورم 38, 143, 159, 184, 188, 189, 211, 225,
القرم 36, 147, 264, 310,
قزوين 27, 32, 36, 37, 53, 56, 76, 78, 81, 91, 145, 161, 178, 189, 212,
245, 249, 266, 310, 342, 400, 473
قصر شيرين 33, 34, 396,

- قم 32 ,
 قنسرین 112 ,
 كاشغر 302, 27, 28, 30, 40, 65, 74, 97, 98, 103, 104, 107, 143, 220, 221,
 كانبالو 39 ,
 كانسو 26 ,
 كرمشاه 32, 173, 381 ,
 كُوبُلِسْتَانُ 45 ,
 كوتشان 129 ,
 لينقزهو 27 ,
 مالابار 154, 348 ,
 المتوسط , 10, 2, 3, 6, 10, 15, 25, 27, 35, 37, 48, 51, 53, 71, 86, 88, 90, 97,
 98, 102, 111, 112, 113, 120, 126, 129, 134, 143, 144, 145, 146, 147,
 148, 150, 159, 168, 177, 181, 194, 210, 223, 224, 236, 249, 256,
 260, 261, 265, 267, 269, 287, 294, 296, 310, 341, 345, 369, 373,
 374, 377, 379, 382, 405, 440, 443, 447, 458, 469, 474
 المدينة المنورة 281, 373 ,
 مرو 31, 95, 107, 108, 122, 203, 221, 246, 403, 404 ,
 مصر , 3, 17, 24, 35, 39, 44, 48, 61, 64, 66, 72, 76, 84, 87, 88, 91, 93,
 109, 134, 140, 144, 148, 149, 150, 151, 168, 179, 181, 183, 197,
 216, 223, 224, 226, 235, 239, 246, 256, 265, 266, 269, 272, 275,
 276, 278, 283, 288, 294, 301, 302, 306, 310, 317, 326, 332, 335,
 344, 352, 356, 358, 359, 361, 364, 365, 366, 367, 368, 374, 415,
 420, 426, 427, 439, 440, 442, 447, 461
 المفازة 32, 33, 36, 53, 159, 200, 203, 205 ,
 مكة , 8, 25, 39, 47, 95, 129, 133, 181, 221, 265, 275, 306, 310, 311, 347,
 358, 380, 418, 419, 441, 444
 منغوليا 36, 143, 280 ,
 نهر هوانغ 10, 27 ,
 نيا 28 ,

- نيسابور 32, 33, 95, 108, 113, 277, 403 ,
 هامى 28, 65, 173, 310, 381 ,
 همدان 32, 33, 145, 173, 223, 381 ,
 الهند 23, 35, 39, 47, 58, 68, 70, 75, 76, 81, 82, 84, 99, 118, 120, 148, 150, 151, 152, 154, 170, 176, 192, 193, 239, 256, 270, 271, 349, 358, 372, 375, 469, 474
 الهندوس 10, 26 ,
 الهندوستان 46 ,
 الهون 37, 80, 93 ,
 والعباسيين 70, 101 ,
 وراء النهر 10, 12, 27, 30, 31, 36, 37, 41, 56, 57, 62, 66, 78, 95, 97, 98, 105, 108, 113, 118, 131, 136, 137, 143, 144, 160, 171, 173, 174, 199, 216, 220, 221, 243, 275, 310, 311, 328, 329, 340, 459
 يركند 28 ,
 اليمن 46, 47, 82, 88, 99, 113, 246, 310, 360, 365, 436, 446, 447 ,

3) فهرس القبائل والجماعات

- الإغريق 42, 49, 54, 81, 85, 88, 174 ,
الأفتاليت 79 ,
الأكراد 10, 118, 351 ,
الأمويين, 99, 98, 70, 111 ,
الأنباط 82 ,
الإيلخانيون 11, 135, 140, 146, 147, 148, 149, 152, 155, 229, 274, 275, 276, 277, 281, 289, 310, 321, 439, 15, 17, 129, 137, 140, 149, 151, 153, 154, 155, 156, 157, 166, 198, 200, 218, 219, 227, 228, 230, 236, 256, 274, 275, 276, 277, 278, 281, 289, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 319, 321, 351, 352, 355, 357, 364, 400, 448, 450 ,
البارثية 56, 78, 105 ,
البوذيين 12, 28, 34, 66, 115, 133 ,
الترك 18, 20, 22, 31, 36, 37, 45, 46, 62, 79, 93, 100, 101, 105, 109, 120, 123, 124, 134, 138, 139, 146, 147, 148, 163, 165, 172, 178, 192, 193, 195, 197, 202, 261, 310, 311, 312, 319, 366, 417, 418, 419, 429, 433, 451, 456 ,
التركية 92, 93, 134, 139, 148, 149, 182, 195, 240, 319, 407 ,
الحشاشين 146 ,
الخانات 10, 159, 161, 162, 209, 226, 229, 309, 318, 327, 354, 362, 389, 478 ,
الساسانية 73, 80, 414, 481 ,
سلالة هان 54, 57 ,
العرب 3, 8, 12, 24, 25, 32, 33, 37, 41, 45, 46, 68, 70, 74, 77, 78, 80, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 92, 98, 99, 105, 111, 112, 113, 115, 120, 170, 172, 173, 174, 176, 178, 179, 180, 181, 189, 194, 202, 204, 210, 225, 231, 245, 247, 252, 256, 261, 282, 286, 301, 302, 351, 354,

360, 361, 370, 374, 375, 378, 385, 400, 426, 428, 429, 435, 446,
 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 456, 457, 458, 472, 478
 الفرس, 11, 46, 62, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 87, 94, 100, 114, 117, 172,
 231, 242, 388, 411, 430, 438
 الملاحدة, 146, 147, 436
 مينغ, 8, 179, 247, 317, 319, 329, 350, 358, 363, 386, 482
 الهندوستان, 45
 الهون, 37, 79, 91
 الهيمالايا, 113
 اليهود, 15, 35, 48, 85, 96, 102, 121, 166, 183, 360, 459

4) فهرس السلع والبضائع

الإبرة, 247
 الأبقار, 201, 202, 475
 الأحجار الكريمة, 79, 213
 الأحصنة, 10, 156, 185, 201, 202, 243, 293, 300
 الإستبرق, 128
 الأعشاب, 66, 238, 239
 الأواني, 243
 البارود, 244
 البامبو, 43, 44, 410, 471, 478
 البضائع, 10, 7, 90, 91, 117, 150, 153, 219, 240, 241, 258, 272, 280, 297,
 312, 318, 351, 354, 357, 359, 360, 364, 395, 403
 البوذي, 10, 12, 28, 34, 65, 113, 131
 التوابل, 17, 39, 66, 68, 82, 103, 180, 212, 213, 214, 225, 229, 234, 235,
 236, 237, 238, 239, 249, 253, 254, 255, 256, 261, 292, 294, 296,

- 305, 306, 350, 354, 357, 358, 361, 369, 370, 371, 374, 442, 447,
448, 460
الثُّوت 281, 43, 44,
الثياب 408, 282, 287, 393, 245, 236, 210, 200, 108, 49,
الجمارك 258, 235, 44,
جمال 418, 415, 304, 230, 205, 173, 131, 99, 98, 93, 68, 34, 10,
420, 423, 428, 466, 130, 179, 203, 207
الجواري 459,
الحبر 241,
الحبشة 353, 284, 151, 91, 88, 76,
الحبوب 310, 238,
الحديد 431, 235, 133, 107,
الخزف 234, 107,
الخشب 374, 272, 44, 37,
الزيتون 251,
السجاد 231,
السكر 282, 244, 133,
السلع 68, 66, 62, 51, 49, 48, 47, 45, 42, 40, 37, 35, 28, 24, 14, 10, 7,
70, 74, 78, 80, 81, 82, 84, 85, 88, 90, 91, 93, 101, 106, 110, 112,
114, 117, 119, 123, 130, 144, 152, 164, 179, 182, 185, 196, 200,
201, 204, 211, 213, 217, 220, 222, 223, 224, 227, 231, 232, 233,
234, 235, 236, 237, 238, 240, 241, 242, 243, 247, 248, 249, 254,
256, 257, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 272, 274, 276, 278,
288, 292, 295, 296, 300, 301, 303, 313, 314, 318, 348, 351, 352,
355, 357, 358, 359, 360, 362, 363, 364, 365, 366, 374, 375, 376,
377, 378, 379, 382, 383, 384, 386, 387, 395, 398, 417, 470, 479
السيوف 51,
الصنديل 370,
الصوف 344, 245, 352, 250,

الطباعة 93, 242, 247, 441 ,
 الطبول 244 ,
 العبيد 257 ,
 العود الجاوي 122 ,
 الفخار 99, 229 ,
 الفلفل 235, 249, 257, 350, 361, 370 ,
 القرنفل 256 ,
 الكاغد 106 ,
 الكتان 38, 75, 286 ,
 الكحل 79 ,
 المسك 27, 99, 106, 215, 235, 236 ,
 الملابس 44, 50, 103, 213, 214, 245, 246, 249, 261, 286, 371 ,
 النبيذ 84 ,

5) فهرس المعاملات التجارية والنقدية

الأسواق 7, 10, 11, 13, 14, 16, 23, 41, 48, 51, 68, 69, 70, 81, 82, 84, 91 ,
 94, 101, 114, 133, 142, 143, 160, 162, 179, 180, 189, 197, 202, 215,
 218, 221, 229, 230, 231, 233, 235, 236, 237, 239, 241, 243, 244,
 252, 253, 255, 257, 258, 260, 263, 264, 266, 267, 276, 279, 280,
 281, 289, 290, 291, 292, 293, 295, 296, 304, 309, 313, 315, 317,
 319, 349, 352, 353, 355, 361, 362, 363, 365, 366, 376, 378, 379,
 380, 381, 384, 388, 391, 400, 483
 التجارة العالمية 10, 3, 86, 135, 183, 186, 449 ,
 التصدير 10, 253, 257, 352 ,
 التطفيف 10 ,
 التقشف 10 ,

- تشاو 52, 117, 290 ,
 جباية 130 ,
 الجمارك 45, 240, 264 ,
 الجمركة 10, 81 ,
 الخراج 10, 39, 69, 271, 279 ,
 درهم 99, 201, 220, 230, 276, 277, 283, 366 ,
 دينار 68, 73, 119, 136, 209, 235, 236, 242, 258, 287, 289, 290, 312 ,
 الذهب 10, 11, 27, 35, 43, 50, 67, 71, 87, 129, 151, 173, 186, 216, 231, 236, 246, 257, 266, 267, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 348, 359, 360, 370, 372, 373, 378, 379, 419, 425, 426, 427, 444, 448 ,
 الذهبية 10, 81, 138, 141, 168, 184, 217, 233, 245, 267, 268, 269, 270, 280, 281, 283, 284, 285, 288, 289, 304, 312, 367, 403 ,
 الضرائب 10, 3, 7, 73, 128, 140, 162, 163, 175, 184, 208, 256, 260, 270, 280, 319 273, 274, 275, 283, 312, 346, 353, 370, 374, 375, 485 ,
 العملة 10, 50, 85, 139, 142, 248, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 294, 295 ,
 الغرامات 10
 الفضة 50, 56, 81, 133, 246, 279, 283, 284, 287, 341, 376 ,
 فلس 68, 289 ,
 القوافل 24, 31, 39, 40, 48, 54, 58, 65, 67, 71, 74, 84, 91, 97, 105, 113, 114, 117, 119, 131, 132, 141, 155, 159, 160, 162, 165, 182, 187, 190, 210, 216, 217, 221, 229, 239, 243, 249, 259, 266, 271, 276, 312, 319, 349, 351, 352, 354, 359, 361, 390, 391 ,
 المقايضة 130, 287 ,
 الميزان التجاري 83 ,
 الندرة 94, 282 ,
 النظام النقدي 86, 130, 287, 289 ,

النقل, 3, 7, 13, 40, 41, 56, 63, 69, 73, 82, 86, 91, 116, 122, 139, 153,
193, 201, 202, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 211, 212, 214, 223,
238, 239, 240, 241, 242, 266, 268, 301, 313, 314, 315, 319, 327,
349, 350, 358, 359, 381, 382, 400, 480, 481
النقود, 7, 11, 12, 17, 21, 85, 107, 129, 154, 211, 266, 267, 271, 285, 286,
288, 289, 290, 291, 294, 295, 414, 421, 450, 479, 482
الهانسية184,
الوسطاء, 10, 68, 185, 213, 214, 238, 240, 255, 368, 379, 69, 186, 214,
215, 239, 241, 256, 370, 381
الوكلاء10

فهرس الموضوعات

الموضوع	الصفحة
المقدمة	2 – 22
الفصل الأول: طريق الحرير ومراحل تطوره، منذ بروزه إلى نهاية القرن 6هـ/12م	111 – 23
1) الإطار الجغرافي لطريق الحرير.	24
مراحل طريق الحرير	38
2) مفهوم الحرير وبيان أهميته	40
أ) مفهوم الحرير	40
ب) أهمية الحرير في الصين	41
ج) مكانة الحرير في الإسلام فريضة	44
د) موقع مادة الحرير والمنتجات الشرقية في أوروبا.	46
3) بدايات تشغيل طريق الحرير	48
4) الازدهار الأول لطريق الحرير.	52
5) رعاية القوى السياسية الكبرى لطريق الحرير.	57
أ) رعاية الأسر الصينية المتعاقبة لطريق الحرير .	57
ب) الهند وطريق الحرير	66
ج) إيران وطريق الحرير:	68
د) طريق الحرير والرومان	75
هـ) طريق الحرير في أعين البيزنطيين (330 م إلى 1200م):	81
و) طريق الحرير في ظلّ الرعاية الإسلامية (1هـ/632م – 1200).	88
6) المحطات التجارية لطريق الحرير قبل القرن 7هـ/13م	95
ت) محطات طريق الحرير في المرحلة الأولى (الصينية)	95

98	(ب) محطات طريق الحرير في المرحلة الثانية (آسيا الوسطى)
102	(ج) محطات طريق الحرير في المرحلة الثالثة (غرب آسيا)
105	(7) مشاكل وعوائق طريق الحرير من بداية نشأته إلى القرن 7هـ/13م.
105	(أ) العوائق الطبيعية
106	(ب) العوائق البشرية
195 – 112	الفصل الثاني: عوامل ازدهار طريق الحرير من منتصف القرن 7هـ/13م إلى منتصف القرن 8هـ/14م
117	(1) دور المغول في بعث طريق الحرير:
119	(أ) تأمين الطرق والمنشآت التجارية.
135	(ب) جهود المغول في ربط طريق الحرير بالبحر المتوسط
139	(ج) محاولات المغول تقويض الطريق البحري والاستفادة من صعوباته
146	(د) انجاز وتسخير المغول المحطات والخانات عبر طريق الحرير
149	(هـ) محاولات تعزيز الوحدة بين الخانات المغولية لتفعيل حيوية الطريق.
156	(2) مساهمة المسلمين في ازدهار طريق الحرير:
156	(أ) الموقع الاستراتيجي للعالم الإسلامي.
159	(ب) دور المؤرخين والجغرافيين المسلمين في التعريف بالطريق.
162	(ج) رحلات حج المسلمين.
163	(د) وساطة التجار المسلمين بين آسيا وأوروبا.
167	(3) اقتحام الغرب الأوروبي لمجال طريق الحرير:
168	(أ) أثر الحروب الصليبية على توجه القوى الأوروبية نحو عالم آسيا.
174	(ب) الرحلات الأوروبية باتجاه البر الآسيوي.

175	(ج) الإرساليات التبشيرية الأوروبية .
181	(د) البعثات الدبلوماسية الأوروبية .
182	(هـ) تعامل القوى التجارية الأوروبية مع طريق الحرير .
185	4) أدوات النقل ودورها في دفع عجلة التجارة عبر طريق الحرير .
185	(أ) الحيوانات (الخيول، الجمال، الأبقار)
190	(ب) العرب
191	(ج) الماكرون
193	(د) الأدلاء
196 – 291	الفصل الثالث : « ازدهار طريق الحرير وأثره على العلاقات التجارية بين آسيا وأوروبا من منتصف القرن 7هـ/13م إلى منتصف القرن 8هـ/14م » .
197	2) عوامل تنشيط العلاقات التجارية بين آسيا وأوروبا عبر طريق الحرير .
197	(أ) ازدهار طريق الحرير
204	(ب) انتشار المحطات البرية على طول الطريق:
212	(ج) نجاح سياسة المغول في استقطاب التجار الأوروبيين
215	(د) جودة السلع والمنتجات الشرقية.
219	(هـ) مزايا النقل البري ودورها في جذب التجار الأوروبيين إلى طريق الحرير .
224	2) تأثير ازدهار طريق الحرير على التفاعل الزراعي والصناعي بين آسيا وأوروبا.
224	(أ) تأثير ازدهار طريق الحرير على تبادل السلع الزراعية.
227	(ب) تأثير ازدهار طريق الحرير على الصناعة وانتقال منتجاتها.
234	3) حيوية العلاقات التجارية الآسيوية الأوروبية عبر طريق الحرير .
234	(أ) نمو حجم التبادل التجاري بين آسيا وأوروبا.

241	ب) محاولات الأوروبيين احتواء الوساطة التجارية الدولية
249	ج) تنافس القوى الدولية على طريق الحرير ومحاولة تغيير مساره.
256	4) واقع المعاملات المالية ضمن طريق الحرير.
256	أ) الضرائب المفروضة على السلع.
259	ب) المكاييل والموازين المستعملة في أسواق طريق الحرير.
263	ج) النقود المتداولة في أسواق طريق الحرير.
269	د) الانعكاسات المالية على القوى الفاعلة في طريق الحرير.
273	5) دور طريق الحرير في إثراء المعارف الجغرافية والاقتصادية لدى الأوروبيين.
274	أ) تضاعف عدد الرحلات الأوروبية باتجاه الشرق.
276	ب) اطلاع العرب اللاتيني على المقدرات الاقتصادية لآسيا الوسطى والصين.
279	ج) إفادة الجغرافية الأوروبية من الرحلات.
282	6) عقبات طريق الحرير إبان ازدهاره.
282	أ) العوائق الطبيعية:
284	ب) العوائق البشرية:
289	ج) منافسة الطريق البحري
-292	الفصل الرابع: « اضمحلال طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا اللاتينية من منتصف القرن 8هـ/14م إلى نهاية القرن 9هـ/15م ».
293	1) عوامل اضمحلال طريق الحرير
293	أ) سقوط القوى المغولية 1333-1368م.
300	ب) اعتلاء أسرة مينغ عرش الإمبراطورية الصينية عام 1368م.

307	(ج) انتشار وباء الطاعون في آسيا وأوروبا 1348م.
311	(د) غزوات تيمورلنك 1370 – 1405م.
317	(هـ) استهداف العثمانيين لطريق الحرير في الشرق الأدنى (سواحل البحر الأسود).
322	4 نتائج اضمحلال طريق الحرير.
322	أ) تراجع المدن التجارية البرية عبر طريق الحرير .
330	ب) انتعاش التجارة عبر الطريق البحري
335	ج) تعاظم وساطة التجار المسلمين بين الشرق والغرب
337	د) مصير منتجات الشرق في أسواق الغرب الأوروبي
345	3 أ) فلول طريق الحرير وأثره على العلاقات الاقتصادية بين الشرق والغرب
345	أ) تحوّل مسار رحالة الغرب الأوروبي من سواحل البحر الأسود إلى بلاد الشام ومصر.
347	ب) عودة تجار أوروبا إلى الأسواق المصرية الشامية والمغربية
351	ج) تقلب أسعار منتجات الشرق في أسواق الغرب الأوروبي
354	د) تغير موازين القوى التجارية الدولية
357	هـ) طريق الحرير بعد اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح.
365 – 371	الخاتمة
372 – 391	فهرس الملاحق
373	ملحق رقم (01) : وثيقة طلب الصلح بين الخان غازان خان الإيلخاني والسلطان التاصر محمد بن قلاوون.
376	ملحق رقم (02) : فوائد الرحلة
377	ملحق رقم (03) : نص رسالة الزاهد باسكال دي فتوريا إل المبعوثين الفرنسيين
380	ملحق رقم (04) : ترجمة الباحث لنص رسالة الزاهد باسكال.
382	ملحق رقم (05) : جدول لوحات القياس الواردة في الدراسة
383	ملحق رقم (06) : جدول يوضح الموقع الفلكي لأشهر محطات طريق الحرير

384	ملحق رقم (07) : جدول لأشهر أسماء الحواضر التي تغير اسمها في العصور الوسطى وتسميتها الحالية
385	ملحق رقم (08) : جدول للعملات المعدنية الساسانية التي عُثر عليها في الصين
385	ملحق رقم (09) : جدول لأشهر البحار والمحيطات في العصور الوسطى وتسميتها الحالية
386	ملحق رقم (10) : جدول لأشهر الأنهار في العصور الوسطى وتسميتها الحالية
386	ملحق رقم (11) : جدول لأشهر أقاليم عبور طريق الحرير في العصور القديمة والوسطى والحديثة
387	ملحق رقم (12) : جدول لأهم المدن والحواضر والقرى المحتمل وقوعها قرب طريق الحرير
388	ملحق رقم (13) : جدول لأهم السلع والمهن الاقتصادية الفارسية التي جاءت في المصادر العربية والأجنبية
388	ملحق رقم (14) : جدول يُوضح تقلب أسعار الحرير في سوق بورصة خلال القرنين 15 و16م
389	ملحق رقم (15) : قائمة حكام المغول العظام
389	ملحق رقم (16) : حكام مغول فارس (إيران)
390	ملحق رقم (17) : صورة تُوضح شرائط البامبو التي عوضت الكتابة على الحرير في الصين
390	ملحق رقم (18) : صورة للرسومومات على الحرير في الصين ما بين (300-200 ق.م.)
391	ملحق رقم (19) : صور تُوضح النقود المعدنية المتداولة عند المغول قبل انتقالهم إلى الصين
	فهرس الخرائط
29	خريطة رقم (01) : تمثيل خط سير طريق الحرير في الأراضي الصينية
56	خريطة رقم (02) : تُوضح خط سير طريق الحرير أثناء ازدهاره الأول وأهم محطاته
94	خريطة رقم (03) : تُبرز خط سير طريق الحرير إبان ازدهاره الثان
116	خريطة رقم (04) : تُبين الأراضي التابعة للمغول بين سنتي 1260-1280م
145	خريطة رقم (05) : تُفصل خط سير الطريق البحري قبل وبعد السيطرة المغولية
148	خريطة رقم (06) : تُجلي اتساع الإمبراطورية المغولية في النصف الثاني من القرن 14م
155	خريطة رقم (07) : تشرح خط سير طريق الحرير ومحطاته التجارية إبان الحكم المغولي

248	خريطة رقم (08) : تُظهر المسالك البحريّة التي سلكها البنادقة لجذب سلع الشرق
281	خريطة رقم (09) : تكشف الخريطة الجغرافية التي رسمها الجغرافي الجنوي سنة 1351م
344	خريطة رقم (10) : توضح العالم المعروف (المكتشف) عند الأوروبيين غداة كشوفات كولبس
363	خريطة رقم (11) : تُمثل طريق الحرير البرّي والبحري الجديدين بما يُعرف "بالحزام والطريق"
444-393	المصادر والمراجع.
451-445	ملخص الرسالة
448-446	الملخص العربي للرسالة
451-449	الملخص الانجليزي للرسالة
468-452	الفهارس.
453	فهرس الأعلام
454	فهرس البلدان والمواضع
463	فهرس القبائل والجماعات
464	فهرس السلع والبضائع
466	فهرس المعاملات التجارية والنقدية
475-469	فهرس الموضوعات.