

**The discovery of the Cape of Good Hope and its impact on the Egyptian
economy during the Mamluk era**

Ahmad Reza Motavalli'
(DOI): [10.22034/MTE.2021.6955.1156](https://doi.org/10.22034/MTE.2021.6955.1156)

Abstract

Original Article

P 74 - 89

Egypt's economy during the Mamluk era (923-784) was based on trade. The privileged geographical position made this country a bridge between the East and the West of the world; But the arrival of the Portuguese to India after passing through the Cape of Good Hope, and as a result, their direct access to eastern goods and the loss of Egypt's intermediary role in the transfer of goods between East and West, deprived this country of rich commercial income and It became the most important cause of the weakness and decline of its economy. The current research, which is written in a descriptive-analytical way, aims to answer the question of what effect the discovery of the Cape of Good Hope and the access of Europeans to the East through a new way had on the economy of Mamluk era Egypt. The findings indicate that the access of Europeans to eastern goods from the new route was one of the most important factors of the economic crisis in Egypt and the acceleration of the fall of the Mamluks.

Key words: Cape of Good Hope, Burji Mamluk, Portuguese, weakness and economic decline.

1 - Assistant Professor, Department of History and Civilization of Islamic Nations, Payam Noor University, Iran.
(motavalli@pnu.ac.ir)

Received: 2021/06/06 | Accepted: 2021/07/18



This article is distributed under the terms of the Creative Commons Attribution4.0 | <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>

کشف دماغه امید نیک و تأثیر آن در اقتصاد مصر دوره ممالیک برجی

احمد رضا متولی^۱

شناسه دیجیتال (DOI): [10.22034/MTE.2021.6955.1156](https://doi.org/10.22034/MTE.2021.6955.1156)

علمی - پژوهشی

ص: ۸۹/۷۴

چکیده

اقتصاد مصر در دوره ممالیک برجی (۷۸۴-۹۲۳ق)، بر تجارت متکی بود. موقعیت ممتاز جغرافیایی، این کشور را همچون پل ارتباطی بین شرق و غرب جهان قرار داده بود؛ اما رسیدن پرتغالی‌ها به هند پس از گذر از دماغه امید نیک، و به تبع آن، دستیابی مستقیم آنان به کالاهای شرقی و از بین رفتن نقش واسطه‌ای مصر در انتقال کالاها بین شرق و غرب، این کشور را از درآمد سرشار بازرگانی محروم ساخت و از مهم‌ترین علل ضعف و انحطاط اقتصاد آن شد.

تحقیق حاضر که به شیوه توصیفی-تحلیلی نگارش یافته، در صدد پاسخگویی به این پرسش است که کشف دماغه امید نیک و دسترسی اروپاییان به شرق از راه جدید، چه تأثیری در اقتصاد مصر عصر ممالیک گذاشت. یافته‌ها حاکی از آن است که دسترسی اروپاییان به کالاهای شرقی از مسیر جدید، یکی از مهم‌ترین عوامل بحران اقتصادی در مصر و تسریع در سقوط ممالیک بود.

واژگان کلیدی: دماغه امید نیک، ممالیک برجی، پرتغالی‌ها، ضعف و انحطاط اقتصادی.

^۱. گروه تاریخ و تمدن ملل اسلامی، دانشگاه پیام نور، ایران: motavalli@pnu.ac.ir

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۳/۱۶، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۴/۲۷



مقدمه

ممالیک برجی یا چرکسی^۱ (۹۲۳-۷۸۴ق) که پس از ممالیک بحری (۷۸۴-۶۴۸ق) در مصر به قدرت رسیدند، علاوه بر کشور مذکور و سرزمین شام، مدتی مناطق حجاز با دو شهر مهم مکه و مدینه، و همچنین شهر بندری جده و دریای سرخ را تحت حاکمیت خود داشتند (خادم، ۱۹۸۹: ۵۵۷؛ عبادی، ۱۹۷۲: ۲۶۶). در اختیار داشتن مرزهای طولانی آبی و خشکی، موقعیت ویژه‌ای را به خصوص از نظر روابط بازرگانی، برای آنان رقم زد.

در دوره مورد مطالعه، دو راه بازرگانی، شرق و غرب را به هم پیوند می‌داد. راه نخست، از مسیر خشکی بود و به جاده ابریشم شهرت داشت و از چین آغاز می‌شد و پس از گذر از ایران، به بغداد و در نهایت، به دو مسیر سواحل مدیترانه و قسطنطنیه و سپس اروپا می‌رسید (اشقر، ۱۹۹۹: ۲۸۸). مسیر دیگر، دریایی بود و به راه ادویه شهرت داشت که از جنوب چین آغاز می‌شد و پس از عبور از سیلان، به اقیانوس هند و از آنجا به دو مسیر، یکی خلیج فارس و دیگری به دریای سرخ و سپس به سواحل مصر می‌رسید (قلقشندی، بی‌تا: ۸۲/۵؛ اشقر، ۱۹۹۹: ۲۸۸).

اگرچه مصر که در نقطه اتصال سه قاره آفریقا، آسیا و اروپا قرار داشته، از دیرباز به عنوان شاهراه بازرگانی شرق و غرب مطرح بوده (ویت، ۱۳۶۵: ۹۹)، اما در دوره ممالیک بحری (۷۸۴-۶۴۸ق)، با هجوم مغولان به جهان اسلام و در خطر افتادن مسیر بازرگانی خشکی (ابن اثیر، ۱۴۰۲: ۳۹۴-۳۵۸/۱۲)، راه دریایی که از دریای سرخ یا مناطق تحت حاکمیت ممالیک می‌گذشت، اهمیت ویژه‌ای یافت و از این رو، چندین قرارداد تجاری بین ممالیک بحری و دولت‌های اروپایی منعقد شد (قلقشندی، بی‌تا: ج ۱۶۲/۴؛ هاید، ۱۹۸۵: ۲۹۸-۲۸۶).

در دوره ممالیک برجی، یورش تیمورلنگ و پیامدهای ویرانگر آن در اواخر قرن هشتم و اوایل قرن نهم هجری و ناامنی دوباره راه‌های بازرگانی ایران و عراق، رونق مسیر دریای سرخ و مصر را در پی آورد (ابن ایاس، ۱۴۰۲، ۱۱۳/۳). علاوه بر رخدادهای مذکور، تصرف قسطنطنیه توسط عثمانی‌ها (۸۵۷ق/۱۴۵۳م) و مسدود شدن مسیر دریای سیاه، سبب ترانزیت بیشتر کالاهای تجاری از مسیر مصر شد (خلیل، ۱۴۰۲: ۲۶۲) و ممالیک برجی با بهره‌گیری از این فرصت‌ها، بهره جستند و با ارائه امکانات و تسهیلات به بازرگانان اروپایی و تأمین امنیت راه‌ها و عقد قراردادهای فعالیت‌های تجاری با اروپا را توسعه دادند (هاید، ۱۹۸۵: ۷۶-۷۲؛ الزامل، ۲۰۰۸: ۱۵۷). با گسترش این روابط، بیش از

۱. خاستگاه اصلی نژاد چرکس، سرزمین قیجاق و اطراف رود ولگا در شمال دریای سیاه و منطقه قفقاز بود (متولی، ۱۳۸۸: ۱۴).

متولی: کشف دماغه امید نیک و تأثیر آن در اقتصاد مصر دوره ممالیک برجی ۷۷

گذشته، کالاهای تجاری شرق، به‌ویژه ادویه که مورد توجه اروپاییان بود، برای انتقال به اروپا از مناطق تحت تسلط ممالیک می‌گذشت و از این‌رو، سود سرشاری را چه از طریق دریافت حق گمرکی و چه احتکار و یا انحصار در خرید و فروش کالاها نصیب آنان می‌کرد (ابن‌تغری بردی: ۱۹۷۲، ۲۶۰/۱۶؛ ابن‌ایاس، ۱۴۰۲، ۱۱۱/۳ و ۳۵۵؛ جعیدی، ۲۰۰۲: ۱۲۵).

در اهمیت تجارت در مصر، همین بس که تعداد کشتی‌هایی که در بنادر مهم ایتالیا چون: جنوا، ونیز و بندر آنکونا در ایتالیا پهلو می‌گرفتند، کمتر از یک‌سوم کشتی‌های سواحل قاهره در نیل ذکر شده است (ویت، ۱۳۶۵: ۹۹). مورخ عصر مملوکی، تعداد کشتی‌های موجود در ساحل قاهره را ۱۸۰۰ فرزند ذکر کرده است (ظاهری، ۱۸۹۴: ۲۷). نویسنده‌ای دیگر در باره اهمیت قاهره می‌نویسد:

«هیچ‌یک از انواع ادویه را نمی‌توان جز از طریق قاهره حمل یا در جایی به فروش رسانید؛ زیرا این شهر در میان دو دریای احمر و مدیترانه قرار دارد» (ویت، ۱۳۶۵: ۹۸). این در حالی است که غیر از بندر قاهره، بنادر: اسکندریه، دمياط و جدّه و دیگر بنادر تحت اختیار ممالیک، چون طرابلس و بیروت، بسیار فعال بودند.

برخی از کشورهای اروپایی که در صدد دستیابی مستقیمی به کالاهای شرقی با بهایی کمتر بودند، تلاش بسیاری برای یافتن مسیری جدید نمودند که پس از دور زدن جنوب آفریقا و رسیدن به هند توسط دریانورد پرتغالی واسکودوگاما به این هدف دست یافتند. پس از این، پرتغالی‌ها با تسلط بر اقیانوس هند و دریای عمان، کالاها را بدون واسطه به اروپا انتقال می‌دادند.

تحقیق حاضر، ضمن بیان اهداف و چگونگی روند کشف راه جدید، و همچنین درگیری بین ممالیک مصر و پرتغال، به تأثیر کشف راه جدید بر اقتصاد مصر می‌پردازد و در واقع، پرسش اصلی آن، عبارت است از اینکه کشف راه جدید اروپا به آسیا توسط پرتغالی‌ها، چه تأثیری بر اقتصاد مصر عصر ممالیک برجی داشت و بر این فرضیه استوار است که کشف راه جدید، موجب تنزل و انحطاط اقتصادی مصر شد.

پیشینه تحقیق

مطالعه و تحقیق در باره تاریخ مصر پس از اسلام، به‌ویژه در دوره ممالیک، چندان مورد توجه پژوهشگران ایرانی قرار نگرفته و در موضوع این مقاله نیز تحقیقی انجام نشده است؛ اما برخی نویسندگان به صورت گذرا به آن اشاره کرده‌اند؛ از جمله، جان باگت گلاب که در کتاب **سربازان مزدور** در لابه‌لای مطالب سیاسی و گاه اجتماعی، به مشکلات اقتصادی نیز توجه دارد، در صفحات

پایانی اثرش، ضمن ارائه گزارشی کوتاه از نبردهای دریایی ممالیک و پرتغال، به تأثیر ناگوار کشف راه جدید بر اقتصاد مصر اشاره دارد. متولی (نگارنده) در *اوضاع سیاسی ممالیک برچی*، در بررسی علل ضعف و سقوط ممالیک، ضمن تقسیم‌بندی علل به داخلی و خارجی، کشف راه جدید اروپا به آسیا و در تنگنا قرار دادن ممالیک را از مهم‌ترین علل ضعف اقتصادی مصر و سقوط ممالیک می‌داند. از میان مقالات فارسی مرتبط به دوره ممالیک، تنها مقاله کریمیان و همکاران با عنوان «ضعف و سقوط حکومت ممالیک؛ دلایل و زمینه‌های اقتصادی»، ضمن برشمردن علل و زمینه‌های داخلی و خارجی، از آنجا که کشف دماغه امید نیک را جزء یکی از علل خارجی ضعف آورده، به بررسی دقیق و موشکافی آن توجه نکرده‌اند (کریمیان، ۱۳۹۵: ۸۳-۱۰۶).

نویسندگان و محققان عرب، به‌خصوص مصری، توجه ویژه‌ای به تاریخ دوره ممالیک داشته و آثار بسیاری در باره دوره مذکور به نگارش درآورده‌اند. ابن‌ایاس، مورخ معاصر ممالیک برچی که خود شاهد سقوط آنان بوده و از این نظر نیز اثر او حایز اهمیت بسیار است، در کتاب *بدایع الزهور فی وقایع الدهور* به صورت پراکنده به تأثیرات ناگوار اقتصادی کشف راه جدید، و همچنین درگیری‌های بین سپاهیان مصر و پرتغال در اقیانوس هند و دریای قلمز می‌پردازد. فاروق عثمان اباظه در اثر *تحول التجارة العالمية الی رأس الرجاء الصالح علی مصر وعالم البحر المتوسط اثناء القرن السادس عشر* روی تأثیر کشف مسیر دریایی اروپا به آسیا در تجارت مصر در قرن شانزدهم میلادی متمرکز شده، با تکیه بر اثر ابن‌ایاس، به تأثیر مسیر دریایی جدید می‌پردازد. یکی از مهم‌ترین آثار تألیف‌شده مرتبط با دوره ممالیک برچی و در ارتباط با موضوع مقاله، کتاب *التحولات الاقتصادية فی مصر اواخر العصور الوسطی* اثر محمد فتحی الزامل است. نویسنده، جنبه‌های مختلف اقتصادی و بازرگانی مصر را از میانه قرون ۱۵ میلادی (۹ قمری) تا سقوط ممالیک (۱۵۱۷/۹۲۳ق) مورد بررسی قرار می‌دهد؛ اما چنان‌که از چنین اثری انتظار می‌رود، به اهمیت و تأثیر کشف راه جدید اروپا به آسیا نپرداخته است.

گذشته از آثار ذکرشده، آثاری که به تاریخ اروپا در قرون جدید می‌پردازند، هرچند به تأثیر بهره‌جستن اروپاییان از مسیر جدید بر مصر نمی‌پردازند، اما اطلاعاتی در باره علل، چگونگی روند اکتشاف مسیر جدید، و همچنین درگیری‌های دریایی بین ممالیک مصر و پرتغال ارائه می‌کنند؛ آثاری مانند: *عصر اکتشافات*، اثر سارا فلاورز، *تاریخ اروپا در قرون جدید*، اثر علی بیگدلی یا *تاریخ تحولات اروپا در قرون جدید*، اثر نقی لطفی و محمدعلی علیزاده که در این تحقیق از آنها بهره گرفته شد.

آثار یادشده، اگرچه به صورت جسته و گریخته یا مختصر، موضوع کشف دماغه امید نیک و یا

متولی: کشف دماغه امید نیک و تأثیر آن در اقتصاد مصر دوره ممالیک برچی ۷۹

تأثیرات کشف را مد نظر داشته‌اند، اما به گونه‌ای جامع و مانع بدان نپرداخته‌اند. از این رو، با عنایت به خلأ موجود، پژوهش حاضر با بهره‌جستن از منابع معتبر، در صدد بررسی دقیق‌تر موضوع است.

اهداف کشف راه جدید و روند آن

اطلاق واژه «کشف» برای اروپاییانی که برای نخستین بار با مسیر جدید آشنا شدند، می‌تواند درست باشد؛ اما برای اعراب مسلمان، به‌ویژه ایرانیانی که از پیش با این مسیرها آشنایی داشته و یا از آن عبور می‌کردند (لطفی، ۱۳۹۳: ۸۲)، صدق نمی‌کند. به هر روی، چند عامل را می‌توان به عنوان انگیزه یا هدف کشف راه جدید بیان کرد؛ هرچند تأثیرگذاری این عوامل، یکسان نیست. اگر از حس کنجکاوی و علاقه به دانستن و یافتن بیشتر که در فطرت انسان‌هاست بگذریم، نخستین هدف اقتصادی بوده است. در انحصار درآوردن مسیر تجاری شرق و غرب توسط مصر و ونیز که روابط بازرگانی گسترده‌ای با هم داشتند (الزامل، ۲۰۰۸: ۱۶۴) و کالاهای شرقی را با بهایی گزاف به اروپاییان می‌فروختند، پرتغالی‌ها را بر آن داشت تا در صدد دستیابی آسان و بی‌واسطه به کالاهای شرقی، به‌ویژه ادویه برآیند (گلاب، ۱۳۸۶: ۴۸۵؛ عاشور، بی تا: ۲۷۱).

هدف دیگر را می‌توان در رقابت بین دربارهای اسپانیا و پرتغال جست‌وجو کرد. مانوئل^۱، پادشاه پرتغال، برای ثروت و افتخاری که کریستف کلمب پس از بازگشت از امریکا (۱۴۹۲م) نصیب دربار اسپانیا کرد، غبطه می‌خورد و با موافقت با مأموریت واسکودوگاما^۲ در صدد برتری جویی بر اسپانیا بود. از این رو، پس از بازگشت واسکودوگاما از هند، به پرتغال در نامه‌ای غرورآمیز به فردیناند و ایزابل^۳ (پادشاه و ملکه اسپانیا) اعلام کرد که از این پس، می‌توانند ادویه و سنگ‌های قیمتی را از پرتغال تهیه کنند (فلاورز، ۱۳۸۳: ۶۲).

هدف سوم، انگیزه دینی بود. حضور کشیشان در بین دریانوردان و مسافران سرزمین‌های کشف‌شده، برای تبلیغ و گسترش مسیحیت بود (سرمد، ۱۳۵۰: ۴۳). در این راستا، پاپ نیکلاس پنجم سه فرمان در سال‌های ۱۴۵۲م، ۱۴۵۵م و ۱۴۵۶م برای دربار پرتغال صادر کرد. محتوای نخستین فرمان، تصرف سرزمین‌های کافران (مسلمانان) و به بردگی کشاندن و تصرف دارایی آنان است (هابسون، ۱۳۹۴). در فرمان دوم که به‌درستی عنوان «منشور امپریالیسم پرتغال» را به خود

^۱. Manuel.

^۲. Vasco da Gama.

^۳. Ferdinand and Isabel.

گرفت، شاهزاده هانری دریانورد، مفتخر به لقب شوالیه مسیح و مدافع ایمان مسیحی شد و از ایشان به علت اشتیاقش به گسترش نام مسیح و وادار کردن مشرکان به پذیرش آیین مسیح قدردانی شد (همان). سومین فرمان هم در خصوص مشروعیت بخشی به مستعمرات پرتغالی ها در بخش های دیگر جهان، حتی تا دریای هند صادر شد (همان). از این رو، هنگامی که از واسکودوگاما در باره علت حضور در هند سؤال شد، وی علت حضورش را مسیحیت و ادویه ذکر می کند (لطفی، ۱۳۹۳: ۸۳) که به دو هدف دینی و اقتصادی اشاره دارد.

از میان اهداف سه گانه، نخستین هدف را می توان مهم ترین و اصلی ترین هدف دانست. تسلط عثمانی ها بر دریای سیاه و قسمت هایی از دریای مدیترانه (خلیل، ۲۰۱۳: ۲۶۲) و انحصار خرید و فروش عمده کالاهای تجاری شرق توسط ممالیک و دولت شهر ونیز (Arbel, 2004: 37-86) که سبب می شد تا به ادویه ای نامرغوب با بهایی گزاف دسترسی داشته باشند (نافع، بی تا: ۱۵۷)، می توانست انگیزه لازم را برای کشف راه جدید جهت دسترسی بدون واسطه به این کالا فراهم آورد.

از این رو، در اوایل قرن ۱۵م، شاهزاده پرتغالی هنری^۱ که در اندیشه بهبود وضع تجاری بود، مدرسه ای دریانوردی و همچنین کارخانه ای کشتی سازی در سواحل کشورش تأسیس کرد. پس از آن، نخستین ناوگان نظامی - اکتشافی در سال ۱۴۱۵م، عازم سواحل افریقای غربی شد (برنز، ۱۳۸۷: ۱۴۵؛ بیگدلی، ۱۳۸۴: ۱۵۹-۱۵۸). هانری، هرچند سال یک بار، گروهی از دریانوردان را به سواحل افریقا می فرستاد و گروه بعدی، دنباله کشفیات گروه اول را پی می گرفت و تجربیات خود را به گروه بعد انتقال می داد (بیگدلی، ۱۳۸۴: ۷۱).

در واقع، هنری (۱۳۹۴-۱۴۶۰م) را باید بنیانگذار و سازمان دهنده اکتشافات دریایی اروپاییان در سواحل غرب افریقا دانست که راه استعمار افریقا را گشود. وی اگرچه در اندیشه دور زدن افریقا و رسیدن به هند بود، اما عدم وجود نقشه های دریایی دقیق سبب شد تا موفقیت چندان بی دست نیابد (سرمد، ۱۳۵۰: ۳۴).

پس از درگذشت هانری (۱۴۶۰م)، روند اکتشافات ادامه یافت و پارتلمی دیاز^۲ به جنوبی ترین نقطه افریقا رسید (۱۴۸۷م). وی که به اجبار توفان به نقطه مذکور رسیده بود، نام دماغه امید نیک را بر آن نهاد (بیگدلی، ۱۳۸۴: ۷۰). کشف گام به گام سرزمین های جدید و رسیدن به دماغه امید نیک، در قالب طرحی بود که هدف آن دسترسی به سواحل هند بود. از این رو، مدتی پس از این کشف،

^۱ Henry.

^۲ Bartolomous Dias.

متولی: کشف دماغه امید نیک و تأثیر آن در اقتصاد مصر دوره ممالیک برجی ۸۱

واسکودوگاما مأمور ادامه اکتشاف و رسیدن به هندوستان شد (سرمد، ۱۳۵۰: ۴۱).
واسکودوگاما یک شخصیت سیاسی و نظامی بود که مأمور اجرای سیاستی برنامه‌ریزی شده بود. بررسی روند کشف مسیر جدید، نشان می‌دهد که پرتغالی‌ها طی یک طرح از پیش برنامه‌ریزی شده، در پی دستیابی اهدافی معین بودند. بنابراین، سفر گاما یک سفر اکتشافی ساده نبود. وی با چهار کشتی بزرگ، در سال ۱۴۹۸ م به دماغه امید نیک (سرمد، ۱۳۵۰: ۴۱)، و سپس به سواحل شرق آفریقا رسید (فلاورز، ۱۳۸۳: ۵۸) و در ساحل مالیندی در کنیا با به خدمت گرفتن دریانوردی مسلمان به نام احمدبن ماجد که آشنایی کاملی با اقیانوس هند داشت، رهسپار آن سرزمین شد و با راهنمایی ابن ماجد، به بندر کلکته در جنوب غربی هندوستان رسیدند (۵۸۶: ۱۹۹۱، Taeschner).
بندر کلکته، شهری بزرگ و باشکوه بود و دولتی کوچک، اما مستقل بر آن حکومت می‌کرد. شکوفایی این شهر، مدیون بازرگانان مسلمانی بود که از نخستین سده‌های هجری در آن مستقر شده بودند و تا هنگام ورود پرتغالی‌ها آن را به یکی از مراکز مهم تجاری جهان تبدیل کردند. عبدالرزاق سمرقندی، ۵۰ سال قبل از ورود واسکودوگاما، کلکته را شهری امن و آباد و ثروتمند و باشکوه توصیف می‌کند (ابن بطوطه، ۱۳۵۹، ۶۵۲/۲: ۶۵۴).
واسکودوگاما پس از گذشت دو سال، به همراه ادویه بسیار و نامه حاکم کلکته که خواستار تجارت با پرتغال بود، به کشورش بازگشت (سرمد، ۱۳۵۰: ۴۱) و به تعبیر لرد کرزن، برای پرتغال، قرنی سرشار از شهرت و ثروت فراهم آورد (کرزن، ۱۳۶۲: ۶۳۲/۲).
بدین ترتیب، پرتغالی‌ها به هدف مهم خود دست یافتند و پس از آن، نقطه عطفی در تاریخ روابط شرق و غرب خورد و پای استثمار به سرزمین‌های آسیایی گشوده شد. از این پس، کالاهای شرقی که از طریق مصر و بیشتر توسط بازرگانان ونیزی به قیمتی گزاف به دست اروپاییان می‌رسید، بی‌واسطه مصر و ونیز، توسط پرتغالی‌ها به اروپا انتقال می‌یافت. این امر، هرچند افزایش قدرت اقتصادی و به تبع آن نظامی پرتغال را در پی داشت، موجب تضعیف مصر و ونیز شد.

درگیری بین مصر و پرتغالی

پس از بازگشت واسکودوگاما به پرتغال در سال ۱۵۰۰ م و سود سرشار حاصل از انتقال ادویه به پرتغال، شاه این کشور تصمیم گرفت تا برنامه سفر سالانه به هند را به اجرا در آورد و در مناطق تجاری

^۱. پی‌نویس عبدالله موحد.

سواحل هند حضور و تسلط کامل داشته باشد. از این رو، نخستین کاروان کامل تجاری به رهبری آل واریش کاورال^۱ عازم هندوستان شد. کاورال، یک کارخانه در کلکته ساخت که بیشتر شبیه انبار بود. رنجیدگی و خشم بازرگانان مسلمان و تحریک بومیان، سبب به آتش کشیدن کارخانه و قتل ۵۰ پرتغالی شد. پرتغالی‌ها به این اقدام واکنش شدیدی نشان دادند و ۱۰ کشتی مسلمانان را به همراه ملوانانشان به آتش کشیدند و پس از به توپ بستن بندر کلکته، به سمت سواحل جنوبی‌تر هند و در ناحیه کوچین که حاکم آن با حاکم کلکته رقابت داشت، شتافتند و مورد استقبال وی قرار گرفتند (فلاورز، ۱۳۸۳: ۶۳).

آعراب و ایرانیان که طی قرون متمادی با بازرگانان کلکته به دادوستد می‌پرداختند و نوعی تعادل بازرگانی بین طرفین به وجود آمده بود، اکنون با آمدن رقیبی سرسخت با سازمانی مرتب و سرمایه‌ای کافی، دچار خشم و نگرانی شده بودند.

پرتغالی‌ها برای در دست داشتن بازرگانی انحصاری هندوستان، باید بازرگانی مسلمانان را مختل می‌کردند و از این رو، در سال ۱۵۰۲ م واسکودوگاما با ۲۰ کشتی مسلح روانه هندوستان شد (همان). ممالیک، ناگهان با جنگی دریایی که فاقد استعداد و تجربه کافی بودند، روبه‌رو شدند (گلاب، ۱۳۸۶: ۴۸۵). ابن‌ایاس، گزارش‌های متعددی از درگیری دریایی بین مصر و پرتغال در اوایل قرن ۱۶ م/۱۰ ق ارائه می‌دهد. نتیجه این نبردها، شکست قطعی مصری‌ها و ورود پرتغالی‌ها به سواحل یمن و دریای سرخ بود (ابن‌ایاس، ۱۴۰۲: ۱۵۸/۴، ۱۶۳، ۳۰۷، ۴۵۸-۴۵۹). پرتغالی‌ها با تصرف جزیره سقطره در باب‌المنندب یمن، و سپس تصرف جزیره هرمز در خلیج فارس توسط آلبوکرک^۲، حلقه محاصره را بر ممالیک و حتی مسلمانان تکمیل کردند (نافع، بی‌تا: ۱۵۸) و هرگونه ابتکار عمل در دریا را از آنان گرفته، کشتی‌ها را به آتش کشیده، تجار و حجاج را به قتل رساندند و کالاهایشان را به غارت بردند (عریس، بی‌تا: ۸۱).

کشف راه جدید و انتقال کالاهای هندی به اروپا، غیر از مسیر مرسوم، علاوه بر مصر به ونیز هم که روابط بازرگانی گسترده‌ای با مصر داشت و مهم‌ترین طرف تجاری ممالیک به شمار می‌رفت (الزامل، ۲۰۰۸: ۱۶۴)، صدمه‌ای شدید وارد کرد و از این جهت، با همراهی با مصر، در صدد مقابله با دشمن مشترک برآمدند؛ اما به علت برتری ناوگان پرتغالی در برخورداری از تجهیزات مدرن‌تر، نتیجه‌ای حاصل نشد (طقوش، ۱۹۹۷: ۵۴۲-۵۴۱) و در سال ۱۵۰۹ م، با شکست سنگین ناوگان ممالیک از پرتغال در نبرد دیو^۳، بر بنادر و اقیانوس هند و حتی دریای احمر تسلط کامل یافتند (الزامل، ۲۰۰۸:

^۱. Al Waresh Kawral.

^۲. Albuquerque.

^۳. Diu.

متولی: کشف دماغه امید نیک و تأثیر آن در اقتصاد مصر دوره ممالیک برچی ۸۳

(۱۶۷). آنان بی‌رحمانه بر کشتی‌ها و مسافران آن هجوم می‌بردند و کشتی‌ها را غارت می‌کردند و به آتش می‌کشیدند (عریس، بی‌تا: ۸۱).

تأثیر کشف راه جدید بر انحطاط اقتصاد مصر

تجارت، به‌ویژه تجارت خارجی، منبع نخست درآمد مصر عصر ممالیک بود (عاشور، بی‌تا: ۳۱۳). بازرگانان که پس از کارگزاران دولتی در طبقه دوم اجتماعی قرار داشتند (مقریزی، ۱۹۸۰: ۱۱۱)، در مقایسه با دیگر اقشار اجتماعی، از موقعیت برتری برخوردار بودند (حطیط، ۲۰۰۳: ۲۰۴). سلاطین مملوکی به هنگام نیاز مالی، از آنان استمداد می‌جستند و از حمایت‌های آنها بهره‌مند می‌شدند (ابن‌ایاس، ۱۴۰۲: ۱۱۸/۲؛ همان، ۳۵۵/۴). به جهت سود سرشار حاصل از تجارت بود که سلاطین مملوکی به صورت مستقیم اقدام به تجارت می‌کردند و تاجرانی به نام تجار خاص سلطانی، امور تجارت آنان را بر عهده داشتند (مقریزی، ۱۹۹۷: ۳۳۴/۲؛ ابن‌صیرفی، ۱۹۹۸: ۴۸۹).

بازرگانان مصری، کالاهای تجاری شرق را به غرب و کالاهای غرب را به شرق انتقال می‌دادند و بعضی از کالاها را تا چند برابر قیمت خرید، به فروش می‌رسانیدند. مهم‌ترین کالای تجاری، ادویه بود که از هند، وارد می‌شد و به اروپا صادر می‌گردید. تجارت این محصول، از عوامل شکوفایی اقتصاد مصر، و در واقع، سرچشمه ثروت و منبع نخست درآمد ممالیک بود (حورانی، ۱۳۸۴: ۱۷۶؛ طحطوح، ۱۴۰۱: ۱۲۱). به دلیل اهمیت آن، انبارهایی مخصوص آن وجود داشت و بادقت بر ورود و خروج آن نظارت می‌شد (مقریزی، ۱۹۹۷: ۷۲۵/۲). از میان ادویه، فلفل که در رأس همه ادویه‌ها قرار داشت (خادم، ۱۹۸۹: ۲۲۹-۲۳۰) و از نظر غذایی و دارویی حایز اهمیت بود، جزء کالاهای مصرفی روزانه مردم اروپا شد (عاشور، بی‌تا: ۲۹۱). علاوه بر فلفل، ادویه‌های دیگری چون: دارچین، هل، زنجبیل و میخک نیز ارزش غذایی و دارویی داشتند و مورد توجه اروپاییان بوده‌اند (اشقر، ۱۹۹۹: ۲۵۷). غیر از ادویه، محصولات مانندی: روغن زیتون، عسل، گردو و بادام (قلقشندی، بی‌تا، ج ۵: ۴۰۵)، منسوجات، عطریات، فلزات و نیشکر نیز جزء کالاهای مهم تجاری به شمار می‌رفت (اشقر، ۱۹۹۹: ۲۷۵ و ۲۸۱؛ شوقی، ۲۰۰۰: ۱۱۰).

حق گمرکی را که به طور معمول، ۱۰ درصد بهای کالا بود، در بسیاری از مواقع رعایت نمی‌کردند و گاه تا ۲۰ درصد (گلاب، ۱۳۸۶: ۳۷۸) و گاهی نیز تا ۵۰ درصد دریافت می‌کردند و حتی گاهی دو بار حق گمرکی دریافت می‌نمودند (فهمی، ۱۹۷۳: ۴۶). اگرچه اطلاعی از میزان درآمد سالیانه مصر در دوره ممالیک در دست نیست، اما از گستردگی روابط تجاری مصر با دیگر کشورها، و همچنین نوع و حجم زیاد کالاهای مورد تبادل و درآمد سالیانه بعضی از بنادر، و به علاوه دیگر قراین، می‌توان به

برآوردی تخمینی دست یافت؛ به عنوان مثال، درآمد گمرکی بندر اسکندریه در یک سال، حدود ۲۵۰ هزار دینار بود (الزامل، ۲۰۰۸: ۱۵۸). درآمد بندر جدّه، ۲۰۰ هزار دینار در سال ذکر شده که حدود ۷۰ هزار دینار آن به قاهره ارسال می‌شد (ظاهری، ۱۸۹۴: ۱۴). از آنجا که مصر در این دوره کانون تجارت شرق و غرب به شمار می‌رفت (Ashtor, 1976: 476-478) و درآمد نخست این کشور از طریق ترانزیت کالاها و دریافت حق گمرکی بود، کاهش انتقال کالا می‌توانست موجب کاهش درآمد و تضعیف اقتصاد مصر شود و قطع این منبع درآمد هم می‌توانست اضمحلال و فروپاشی اقتصاد را در پی داشته باشد.

با هجوم پرتغالی‌ها و تسلط بر مسیرهای منتهی به مصر، واردات کالا از هند و شرق دور به مصر متوقف شد و در نتیجه، کالاها و شرقی در بازارهای مصر، به‌ویژه اسکندریه، کمیاب شد؛ تا آنجا که بازرگانان ونیزی، کالا و ادویه کافی برای انتقال به ونیز را نمی‌یافتند (الزامل، ۲۰۰۸: ۱۶۸). در مدت کمتر از پنج سال پس از ورود پرتغالی‌ها به اقیانوس هند، حکومت ممالیک در معرض اضمحلال قرار گرفت (گلاب، ۱۳۸۶: ۴۸۵). گزارش ابن‌ایاس، خبر از بحران گسترده تجاری و اقتصادی مصر در سال‌های پایانی حکومت ممالیک می‌دهد. وی در باره دو بندر اسکندریه و جدّه در ذیل وقایع سال ۹۲۰ق/۱۵۱۴م می‌نویسد:

«بندر اسکندریه خراب است. هیچ کشتی در این سال وارد بندر نشده است. بندر جدّه هم به علت حملات فرنگیان (پرتغالی‌ها)، خراب است و از حدود ۶ سال پیش تاکنون، هیچ کشتی با کالا وارد این بندر نشده است» (ابن‌ایاس، ۱۴۰۲: ۳۵۹/۴).

گزارش دیگر مورخ مذکور از سال ۹۲۰ق، حاکی از امتناع بازرگانان فرنگی و مسلمان از حضور در این شهرها، و همچنین بسته یا ویران بودن مغازه‌ها و کمیاب بودن مواد غذایی است (همان: ۴۲۴). این در حالی است که مورخان، خبر از پهلو گرفتن ۱۰۰ کشتی مملو از کالای تجاری در بندر جدّه تا پیش از حضور پرتغالی‌ها در اقیانوس هند داده‌اند و این بندر را شریان حیات اقتصادی مصر ذکر کرده‌اند (الزامل، ۲۰۰۸: ۱۵۷). مورخی دیگر، خبر از توقف واردات و صادرات بندر دمیاط، واقع در ساحل نیل در دوره سلطان قانصوه غوری (۹۰۷-۹۲۲ق/۱۵۰۱-۱۵۱۶م) پس از درگیری بین مصر با پرتغال می‌دهد (شیال، ۱۴۲۰: ۵۵).

بنابراین، با تغییر مسیر تجارت و از رونق افتادن مسیر مصر و به تبع آن، حذف عوارض گمرکی، واسطه‌گری و احتکار توسط دولت مملوکی، آنان از حق ترانزیت محروم گردیدند و ضربه‌ای شدید بر بنیان اقتصاد این کشور وارد شد. بی‌دلیل نیست که محروم ساختن ممالیک از درآمدهای سرشار

متولی: کشف دماغه امید نیک و تأثیر آن در اقتصاد مصر دوره ممالیک برجی ۸۵

بازرگانی توسط پرتغالی‌ها را نوعی جنگ صلیبی اقتصادی ذکر کرده‌اند که سرانجام به شکست ممالیک انجامید (عبدالداائم، ۱۹۹۶: ۱۶۵).

اگرچه دلایل و عوامل متعددی چون: احتکار کالاها توسط کارگزاران دولتی، فساد نظام اداری، فساد نظام اقطاعی، افزایش مالیات و شورش‌های مکرر سربازان مملوکی، در ضعف اقتصادی مصر این دوره نقش داشته (متولی، ۱۳۸۸: ۳۷-۲۸؛ کریمیان، ۱۳۹۵: ۱۰۶-۸۳)، اما حذف واسطه‌گری مصر در تجارت را می‌توان مؤثرترین علت در بروز ضعف و بحران اقتصادی دانست. نشانه‌های این ضعف و بحران اقتصادی را می‌توان در آشوب نظامیان در سال‌های پایانی حکومت ممالیک دید که به علت تأخیر یا عدم دریافت چندماهه مستمری، به بازارهای کم‌رمق و نیمه‌فعال هجوم می‌بردند و به غارت مغازه‌ها می‌پرداختند (ابن‌ایاس، ۱۴۰۲: ۹۵/۴ به بعد؛ عبده قاسم، ۱۳۹۶: ۲۲۶-۲۲۴). در هجوم سال ۹۱۶ق/۱۵۱۰م نظامیان به بازارها، ۵۷۰ مغازه غارت شد و ۲۰ هزار دینار خسارت وارد گردید (الزامل، ۲۰۰۸: ۱۵۳). بحران اقتصادی، مردم را در تنگنای سخت معیشت انداخته بود و به‌سختی روزگار می‌گذراندند (عبده قاسم، ۱۳۹۶: ۲۲۶). کالاهای اساسی مانند گندم و برنج، کمیاب یا گران شده بود (ابن‌ایاس، ۱۴۰۲: ۲۵۱/۴). ابن‌ایاس ضمن اشاره به بحران اقتصادی مصر و آشفتگی اوضاع، کشف راه جدید و حضور فرنگی‌ها (پرتغالی‌ها) در دریای سرخ را علت اصلی این بحران می‌داند (همان: ۱۰۹). بی‌تردید این ورشکستی اقتصادی دولت و ناتوانی در حل آن و نارضایتی گسترده عمومی مردم و نظامیان، روند سقوط ممالیک را سرعت بخشید و در نتیجه، در برابر هجوم عثمانی (۹۲۳ق/۱۵۱۷م)، تاب و توان چندانی برای مقاومت نداشت و به‌راحتی سقوط کرد.

نتیجه

اقتصاد مصر در دوره ممالیک برجی (۷۸۴-۹۲۳ق)، متکی بر تجارت بود. ممالیک با بهره‌گیری از موقعیت کم‌نظیر جغرافیایی مناطق تحت حاکمیت خود (مصر و شام و حجاز)، نقش واسطه تجاری بین شرق و غرب را بر عهده داشتند.

پرتغالی‌ها که در رقابت با اسپانیایی‌ها در صدد کشف سرزمین‌های ناشناخته برای کسب افتخار و ثروت بیشتر بودند، با هدف دستیابی بی‌واسطه به کالاهای شرقی، پس از چند دهه تلاش مداوم، با گذر از دماغه امید نیک، از راهی غیر از راه مرسوم به هند رسیدند و کالاهای شرقی را بدون واسطه با بهایی ارزان‌تر از قبل به اروپا انتقال دادند. ممالیک مصریان، اگرچه در صدد مقابله با پرتغالی‌ها برآمدند، اما به علت ناوگان و تجهیزات برتر آنان، کاری از پیش نبردند و به‌ناچار تسلیم شرایط جدید شدند. با حذف نقش واسطه‌گری تجاری ممالیک، آنان از درآمد سرشار حاصل از حقوق گمرکی و خرید و انتقال کالاها محروم شدند. بنادر و بازارهای مصر دچار رکود و متحمل ضربه شدید اقتصادی شد و حکومت و مردم آن، در تنگنای سخت بحران اقتصادی درافتادند و با وضعی دشوار و با اقتصادی ورشکسته و خزانه‌ای خالی، متحمل شکستی سنگین در برابر سپاه برتر عثمانی شده و سقوط کردند (۹۲۳ق/۱۵۱۷م). بنابراین، اگرچه کشف راه جدید اروپا به آسیا و قطع درآمد مصر از انتقال کالا، تنها علت سقوط ممالیک نبوده، اما یکی از مهم‌ترین عوامل در ضعف و سقوطشان بوده است.

منابع

١. اباضه، فاروق عثمان (بى تا)، اثر تحول التجارة العالمية إلى رأس الرجاء الصالح على مصر وعالم البحر المتوسط اثناء القرن السادس عشر، الاسكندرية: دار المعارف.
٢. ابن اثير، عز الدين ابوالحسن (١٤٠٢ق/١٩٨٢م)، الكامل فى التاريخ، بيروت: دار صادر.
٣. ابن اياس (١٤٠٢ق)، بدائع الزهور فى وقايع الدهور، تحقيق: محمد مصطفى، قاهره: الهيئة المصرية العامة للكتاب.
٤. ابن بطوطه (١٣٥٩ش)، سفرنامه ابن بطوطه، ترجمه: عبدالله موحد، تهران: بنگاه ترجمه و نشر كتاب.
٥. ابن صيرفى، الخطيب الجوهري على بن داوود (١٤١٨ق/١٩٩٨م)، ابناء الهصر بأبناء العصر، تحقيق: مهمنا احمد مهمنا، بيروت: دار البشائر الاسلامية.
٦. اشقر، محمد عبدالغنى (١٩٩٩م)، تجار التوابل فى مصر فى العصر المملوكى، مصر: الهيئة المصرية العامة لكتاب.
٧. برنز، شيلا؛ جانسون، ويليام (١٣٨٧ش)، عصر اروپا، ترجمه: بهرام معلمى، تهران: نشر اختران.
٨. بيگدلى، على (١٣٨٤ش)، تاريخ اروپا در قرون جديد، تهران: دانشگاه پیام نور.
٩. جعيدى، شلى ابراهيم (٢٠٠٢م)، الإزمات الاقتصادية الاوبئة فى مصر فى عصر المماليك الجراكسة، الاسكندرية: منشأة المعارف.
١٠. حطيط، احمد (٢٠٠٣م)، قضاياى تاريخ المماليك، بيروت: الفرات للنشر والتوزيع.
١١. حورانى، ألبرت (١٣٨٤ش)، تاريخ مردمان، ترجمه: فريد جواهر كلام، تهران: اميركبير.
١٢. خادم، سمير على (١٩٨٩)، الشرق الاسلامى والغرب المسيحى، بيروت: مؤسسة الريحانى.
١٣. خليل، سعيد صالح (١٤٣٤ق/٢٠١٣م)، التجارة الداخلية فى دولة المماليك الثانية، عمان: دار كُتُوز المعرفة.
١٤. الزامل، محمد فتحى (٢٠٠٨م)، التحولات الاقتصادية فى مصر اواخر العصور الوسطى، قاهره: المجلس الاعلى للثقافة.
١٥. سرمد، خسرو (١٣٥٠)، كشف و استعمار افريقا، تهران: انتشارات بنياد.

١٦. شبارو، عصام محمد (١٣٨٦ش)، دولت ممالیک، ترجمه: شهلا بختیاری، قم: پژوهشگاه حوزه و دانشگاه.
١٧. شیال، جمال الدین (١٤٢٠ق/٢٠٠٠م)، مجمل تاریخ دمیاط، بی‌جا: مکتبه الثقافة الدینیة.
١٨. شوقی، عبدالقوی عثمان حبیب (٢٠٠٠م)، التجارة بین مصر و افریقا فی عصر سلاطین الممالیک، القاهرة: المجلس الاعلی للثقافة.
١٩. فلاورز، سارا (١٣٨٣ش)، عصر اکتشافات، ترجمه: فرید جواهر کلام، تهران: فکنوس.
٢٠. فهمی، نعیم زکی (١٩٧٣م)، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بین الشرق والغرب، قاهره.
٢١. طحطوح، حسین علی (١٤٠١ق)، «العلاقات التجارية بین مصر والهند»، جامعة الموصل، مجلة ابحاث كلية التربية الاساسية، المجلد ١، العدد ٣.
٢٢. طقوش، محمد سهیل (١٤١٧م)، تاریخ الممالیک، قاهره: دار النفائس.
٢٣. ظاهری، خلیل بن شاهین (١٨٩٤م)، زبده الكشف الممالک فی الطرق والمسالك، تحقیق: بولس، باریس: المطبعة الجمهوریة.
٢٤. عاشور، سید عبدالفتاح (بی‌تا)، مصر وشام فی عصر الأیوبیین والممالیک، بیروت: دار النهضة العربیة.
٢٥. عبادی، احمد مختار (١٩٩٥م)، فی تاریخ الأیوبیین والممالیک، بیروت: دار النهضة العربیة.
٢٦. عبده قاسم، قاسم (١٣٩٦ش)، تاریخ سیاسی و اجتماعی دوره پادشاهان ممالیک برجی، ترجمه: بهزاد مفاخری، تهران: سروش.
٢٧. عبدالدائم، عبدالعزیز محمود (١٩٩٦م)، مصر فی عصر الممالیک والعثمانیین، قاهره: جامعة القاهرة، مطبعة نهضة الشرق.
٢٨. عریس، محمد (بی‌تا)، موسوعة التاريخ الاسلامی؛ العصر المملوکی، بیروت: دار الیوسف.
٢٩. قلقشندی، احمد بن علی (بی‌تا)، صبح الأعشى فی صناعة الإنشاء، تحقیق: یوسف علی، بیروت: دار الکتب العلمیة.
٣٠. لطفی، نفی؛ علیزاده، محمد علی (١٣٩٣ش)، تاریخ تحولات اروپا در قرون جدید، تهران: سمت.

متولی: کشف دماغه امید نیک و تأثیر آن در اقتصاد مصر دوره ممالیک برجی ۸۹

۳۱. کرزن، جرج (۱۳۶۲ش)، ایران و قضیه ایران، ترجمه: غلامعلی وحید مازندرانی، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.

۳۲. کریمیان، نورالله و دیگران (۱۳۹۵ش)، «ضعف و سقوط ممالیک؛ دلایل و زمینه‌های اقتصادی»، پژوهش‌نامه تاریخ اسلام، سال ششم، شماره ۲۲.

۳۳. گلاب، جان باکت (۱۳۸۶ش)، سربازان مزدور، ترجمه: مهدی گلجان، تهران: امیرکبیر.

۳۴. متولی، احمدرضا (۱۳۸۸ش)، اوضاع سیاسی ممالیک برجی، مشهد: صبرا.

۳۵. مقریزی، تقی‌الدین احمدبن‌علی (۱۹۹۷م)، السلوک لمعرفة الدول الملوك، تحقیق: عبدالقادر عطا، بیروت: دار الکتب العلمیة.

۳۶. — (۱۹۸۰م)، اغاثة الامة بكشف الغمة، بیروت: مؤسسة الناصر للثقافة.

۳۷. نافع، غیاث احمد (بی‌تا)، العلاقات العثمانیة للمملوکیة، تحقیق: عمر عبدالسلام تدمری، بیروت: المكتبة المصرية.

۳۸. ویت، گاستون (۱۳۶۵ش)، قاهره شهر هنر و تجارت، ترجمه: محمود محمودی، تهران: علمی و فرهنگی.

۳۹. هابسون، جان (۱۳۹۴ش)، افسانه عصر واسکودوگاما، مترجمان: مسعود رجبی و موسی عنبری، برگرفته شده از:

۴۰. <https://rasekhoon.net/article/show/۱۰۹۲۴۶۵>

۴۱. هاید، ف. (۱۹۸۵م)، تاریخ التجارة فی الشرق الأدنى فی العصور الوسطی، ترجمه: عزالدین فوده، قاهره: الهيئة المصرية العامة للكتاب.

42. Arble, Benjamin (2004), "The Last Decades of Mamluk Trade with Venice: Importations into Egypt and Syria", Mamluk Studies Review, 8/2.

43. Ashtor, E, A (1976), Social and Economic History of the Near East in the middle Ages, London.

44. Taeschner, FR, (1991), DJUGHRAFIYA, Encyclopaedia of Islam, New Edition, Vol. II, Leiden, Brill.