

تجارة البصرة الخارجية ودورها في الخليج العربي خلال القرن السادس عشر

د. طارق نافع الحمداني *

الأهمية التجارية لموقع البصرة التجاري

على الرغم من أن بناء مدينة البصرة في زمن الخليفة عمر بن الخطاب عام ٦٣٧م قد كان لأغراض عسكرية بحتة ، وهي اتخاذها قاعدة عسكرية في مواجهة جبهات القتال الفارسية ، ولتكون حلقة وصل بين شبه الجزيرة العربية — مركز تجهيز الجيوش — وهذه الجبهات ، ألا أن البصرة احتلت — بمرور الزمن — أهمية تجارية لوقوعها على منافذ العراق النهرية وبروز وظيفتها التجارية (١) . وأصبحت البصرة في العصر العباسي مركزا تجاريا نشيطا للتجارة الشرقية ، فهي مستودع البضائع التي كانت تأتي إليها من الهند والصين عن طريق الخليج ، ومنها تنقل تلك المتاجر الى بلاد الشام وآسيا الصغرى وبلاد العرب والى أقصى المناطق في فارس ، كما تنتهي عندها بعض الطرق التجارية المهمة الأمر الذي جعلها مخرجا لتجارة العراق الخارجية (٢) . ألا أنها في الفترة التالية ، ولأكثر من مائتي سنة ، من النصف الثاني للقرن الثالث عشر الميلادي وحتى نهاية القرن الخامس عشر الميلادي ، بدأت تتأخر تماما . فبينما توثقت الصلات التجارية بين المناطق المركزية لممتلكات المغول الايلخانيين ومن أعقبهم من الاسر الأخرى مثل الجلائريين ، القراقونيلو والاق قونيلو ، فإن الأجزاء النائية منها ، مثل المناطق العراقية بشكل عام والبصرة بشكل خاص قد أهملت ، مما أفقد المدينة الكثير من أهميتها التجارية (٣) .

* مدرس التاريخ — بكلية التربية — جامعة بغداد — العراق

وظلت المدينة هكذا الى ان اتخذت المدينة موقعا يغير الموقع السابق . ويعود سبب هذا التغير الى الازمات الاقتصادية وآثار التدمير والابوة التي مرت بها المدينة في الفترات المظلمة التي أعقبت الفترة الايلخانية — العهد الجلائري ، القراقوينلو والاق قوينلو — بحيث أدى ذلك الى اندثار أجزاء مهمة من نهري المعقل والأبلة ، بسبب الإهمال في عمليات كريبها ، وقطع الاتصال بين المدينة ونهر شط العرب ، بحيث لم يعد موضع مدينة البصرة هذا ملائماً لاداء وظيفتها التجارية، وكان ذلك مدعاة لتغير موضعها صوب الشرق الى موضع تحتله مدينة البصرة القديمة — الحالية (٤) . واحتل الموضع الجديد لمدينة البصرة منطقة تقترب من شط العرب قريبا جداً من الماء العذب ، وكان لذلك أهمية بالغة في التجارة باعتبار ان شط العرب هو منفذ رئيسي لتجارة العراق الخارجية ، فأدى الأمر الى هيمنة الوظيفة التجارية لهذه المدينة مرة أخرى على وظائفها الأخرى كالعسكرية والادارية (٥) .

كان تأسيس المدينة الحديثة للبصرة في العقود الأولى من القرن السادس عشر تقريباً . فابن العراق (٦) ، وهو مؤلف معاصر لهذه الأحداث ، يؤكد أن البصرة الحالية أوجدها آل مغامس (٧) في مطلع القرن السادس عشر . وتدعم المصادر الأوروبية المعاصرة ما ذهب اليه ابن العراق من ان البصرة قد أسست حديثاً (٨) .

ويظهر من هذا ان انتقال مدينة البصرة الى موضعها الجديد كان بهدف جعلها قريبة من شط العرب ، حيث كان من المؤمل أن يتحول ميناء البصرة الى مركز تجاري مهم في الخليج العربي (٩) . الا أن وصول البرتغاليين الى مياه الخليج العربي في مطلع القرن السادس عشر قد عاق مدينة البصرة أن تتبوا هذه المكانة ، خصوصاً وان هدف البرتغاليين كان منصبا على تدمير مراكز التجارة العربية والقضاء على دور التجار العرب في نقل التجارة الشرقية .

مع بداية القرن السادس عشر ، وبعد انتقال طرق التجارة الدولية من الطريق البري الذي كان يربط بين مواني الخليج العربي ومواني البحر المتوسط عبر العراق وبلاد الشام الى طريق رأس الرجاء الصالح الذي أصبح نقطة الاتصال المباشر بين أوروبا والشرق — أصبحت القوة البرتغالية في الخليج العربي والمحيط الهندي بدون منازع من قبل أي قوة تجارية أوروبية أخرى . ولهذا فقد كانت خطط البرتغاليين أن تصبح جميع مناطق التجارة الشرقية تحت سيطرتهم وان عليهم أن يحكموا زمام السيطرة عليها بحيث تصبح التجارة الآسيوية حكراً لهم . لقد كانت هذه الخطط تمثل محاولة مدروسة لحاصرة منافذ البحر الأحمر والخليج العربي ، وخاصة البصرة ، وللعمل بشكل دائم على ايقاف الحركة التجارية عن طرق التجارة الشرقية المعروفة (١٠) . وأصبحت هذه الخطط عينها جزءاً من مشروعات البوكيرك ، الذي غدا نائباً لملك البرتغال في الهند عام

١٥٠٩ ، وكان راغبا في أن تكون فارس قوة حليفة له ، ليس فقط فيما يتعلق بمسألة كسبها واستخدامها في الحرب مع أعدائه من المماليك والأتراك ولكن بمسألة التجارة أيضا (١١) . وهذا يعني عمليا منع التجار العرب المسلمين من المتاجرة مع الهند ، وقطع طرق التجارة الرئيسية عبر الطريقين اللذين كانا يمران عبر البحر الأحمر والخليج العربي ، باعتبارهما — حتى ذلك الوقت — وسيلة لاستبدال منتجات الهند والشرق بتجارة أوروبا .

ومما تجدر الإشارة اليه أن البصرة كانت قد خضعت منذ عام ١٥٠٨/٩١٤ للنفوذ الصفوي الاسمي (١٢) ، وهي نفس الفترة التي تحسنت فيها العلاقات الصفوية — البرتغالية . وهذا يعني أن السنوات التي أعقبت عام ١٥١٥/٩٢١ ، وهو العام الذي عقدت فيه معاهدة الصداقة والود بين الدولتين المذكورتين ولغاية عام ١٥٤٦/٩٥٣ الذي احتلت فيه البصرة من قبل العثمانيين ، قد امتازت باستمرار النشاط التجاري المألوف في البصرة ، وذلك من خلال العلاقات الحسنة التي سادت بين الصفويين المهيمنين على العراق وبين البرتغاليين المسيطرين على مياه الخليج العربي (١٣) .

لكن الأمر كان أعمق من ذلك بكثير ، وقد كان للأحداث التي نشبت في المنطقة تأثير مباشر على حالة الاضطراب وعدم الاستقرار التجاري فيها . إذ أن تدهور العلاقات العثمانية — الفارسية بعد اندحار الصفويين في معركة جالديران ١٥١٤/٩٢٠ ، وتحالف الصفويين مع البرتغاليين ضد الأتراك ، سواء في أثناء حكم الشاه إسماعيل أو الشاه طهماسب الذي أعتلى العرش عام ٩٣٠/١٥٢٤ ، قد دفع العثمانيين إلى غزو بعض المناطق الفارسية ومناطق العراق الوسطى ، بل أن مناطق العراق الجنوبية ، ومن ضمنها البصرة والخليج العربي ، أصبحت جزءا من طموحاتهم .

ويبدو لنا أنه كان من بين اعتبارات العثمانيين في غزو الأقسام الجنوبية من العراق ، بخاصة البصرة ، منع الفرس والبرتغاليين من تنفيذ خططهم ضد العثمانيين من جهة (١٤) ، واستعادة السيطرة على طرق التجارة المهمة الممتدة من البصرة إلى حلب ، وعبر البحر الأحمر من جهة أخرى (١٥) . يدل على ذلك ما قام به العثمانيون من حملات متكررة ضد الفرس والبرتغاليين ، ووصول حملاتهم البحرية ضد البرتغاليين إلى ديو في كجرات ، كحملة سليمان باشا الخادم عام ١٥٣٨ ، كل ذلك لاسترجاع تدفق التجارة الشرقية التي كانت تبدأ من الهند عبر البحر الأحمر والخليج العربي والتي أصبحت حكرا على البرتغاليين (١٦) . ولكن هذه الحملات العثمانية قد فشلت فشلا ذريعا في تحقيق أهدافها المرسومة ، واستمرت العلاقات العدائية العثمانية البرتغالية رغم ذلك ووصلت ذروتها في الخليج العربي بعد احتلال العثمانيين للبصرة عام ١٥٤٦/٩٥٣ . ويرجع ذلك ، كما يقول أوزبران ، لسبب بسيط هو « أن وجود الأتراك في الخليج العربي كان

ضد مصالح البرتغاليين الذين ارادوا السيطرة على التجارة الى البصرة . وقد رأى البرتغاليون احتلال العثمانيين لمدينة البصرة تهديدا لهم في الخليج العربي . لذلك كان البرتغاليون خلال هذه الفترة على أهبة الاستعداد ومتيقظين لحركاتهم » (١٧) .

وفي غضون النصف الأول من القرن السادس عشر المذكور لم تتحسن تجارة البصرة ، ان لم تكن قد تدرجت من سييء الى أسوأ . فالحروب المستمرة بين الصفويين المسيطرين على العراق لغاية عام ١٥٣٤ وبين العثمانيين المستولين على بلاد الشام ، منع تجار الشام من الوصول الى بغداد والبصرة لحمل المتاجر الشرقية (١٨) . فامتنعت بالتالي السفن الشرقية الواردة من الصين والهند من دخول الخليج العربي والبصرة . وتعتقد الأمر بوقوع مناطق العراق الوسطى والجنوبية للسيطرة العثمانية ، ودخول العثمانيين في صراع طويل مع البرتغاليين المهيمنين على مياه المحيط الهندي والخليج العربي ، والذين لم يتخلوا أبدا عن سياستهم الرامية الى السيطرة على التجارة الشرقية امعانا في القضاء على كل النشاطات التجارية الأخرى غير البرتغالية في الخليج العربي وموانيه . وقد الحقّت هذه السياسة ، كما يعرضها لنا سترلينك Strpling

« ضررا كبيرا باقتصاديات المنطقة ، بعد ان فقد المواطنون بسببها عائدات كبيرة كانت تدر عليهم من جراء ممارستهم للفعاليات التجارية ، كتجار وبحارة وبناء سفن وسماسرة ومتعهدي شحن وتفريغ ، كل هؤلاء أخذوا يقاسون بشكل متفاوت من قلة المدخولات . يضاف الى ذلك ما أخذ يعانيه أصحاب الحوانيت في الأسواق من بانعي الاقمشة والمواد الغذائية والتوابل ، وكذلك الوسطاء لانهم كانوا بشكل أو بآخر مرتبطين بالتجارة الهندية — الأوروبية » (١٩) . ولكي يتلافى الحكام المحليون نقص وارداتهم بادروا الى زيادة الضرائب التقليدية وتقننوا في فرض ضرائب جديدة غير شرعية (٢٠) . وقد حدث هذا التدهور في الحياة الاقتصادية حتى قبل دخول العثمانيين بغداد والبصرة .

الصراع العثماني — البرتغالي في الخليج العربي وأثره على تجارة البصرة في منتصف القرن السادس عشر

بعد ان ضم العثمانيون بغداد عام ١٥٣٤/٩٤١ والبصرة عام ١٥٤٦/٩٥٣ ، دخلوا في صراع مع البرتغاليين الذين وطدوا نفوذهم في المحيط الهندي والخليج العربي لطردهم من المنطقة ولإعادة الحياة الى الطريق التجاري المؤدي الى الهند عبر المناطق العربية التي أصبحت في حوزتهم (٢١) . ويبدو ان العثمانيين حاولوا في بادئ الأمر فتح باب الحوار مع البرتغاليين في هرمز من أجل انعاش التجارة في البصرة ، وإعادة تدفق السلع التجارية بين حلب والخليج العربي وبالعكس ، مما سيساعد على توسيع نشاطهم التجاري في الخليج العربي والمحيط الهندي .

وكانت أولى المحاولات العثمانية لتحسين علاقاتهم التجارية مع البرتغاليين في هرمز قد بدأت بعد غزو العثمانيين البصرة ، منطلقين في ذلك من أهمية التجارة عبر الخليج العربي . ففي عام ١٥٤٧ أرسل محمد باشا ، والي البصرة ، التاجر العربي الحاج فياض **Hajji Fayt** الى الحاكم البرتغالي في هرمز مانويل دي ليما **Manuel de Lima** وهو يحمل رسالة تتضمن رغبة السلطات العثمانية في العراق في اقامة علاقات تجارية ودية مع البرتغاليين (٢٢) . ومع ان البرتغاليين في هرمز قد أوفدوا شخصا الى البصرة لمدة ثلاثة أشهر لتمثيل مصالحهم التجارية هناك (٢٣) ، الا ان المحاولة ككل لم تكن ناجحة ذلك لان انطباع البرتغاليين العام هو ان العثمانيين وبفضل وجودهم في البصرة يستطيعون جيدا ان يشاركوا في الربح الذي سبق وان تمتع به البرتغاليون منذ بداية القرن ، هذا اذا ما استعادت البصرة مكانتها ومقدرتها التجارية في شتى الانحاء ، بخاصة دمشق وبيرة جك وحلب . وهذه النتيجة يمكن استقاؤها من رسالتين للحاكم البرتغالي في هرمز ما بين ١٥٥٠ — ١٥٥٣ ، دوم الفارو دي نوروها ، الذي استلم هو نفسه رسائل كثيرة من العثمانيين في البصرة ، تظهر عزمهم على بقاء التجارة بين هرمز والبصرة مفتوحة ، لكن السياسة البرتغالية ظلت هي نفسها ، على الرغم من معرفة البرتغاليين مقدار الفائدة التي يمكن تحقيقها من وراء التجارة مع البصرة (٢٤) .

وعلى أية حال فان خمسينيات القرن السادس عشر شهدت احداث الصراع العثماني — البرتغالي ، وتميزت بوصول عدد من الحملات العثمانية البحرية الى البصرة والخليج العربي لمواجهة البرتغاليين ولإقامة النفوذ العثماني هناك ، وتأمين الطرق التجارية المارة عبرها . الا ان الجهود العثمانية هذه كانت فاشلة ، وان فرصة العثمانيين في تحطيم السيادة البرتغالية او طردهم من الشرق ومن الخليج العربي قد انتهت تماما (٢٥) .

ولكن رغم كل ذلك بدا في الامق ما يشير الى محاولة استئناف العلاقات التجارية بين العثمانيين والبرتغاليين ، وقد بدأ تلك المحاولة علي باشا ، والي البصرة ، الذي أرسل رسولا من قبله عام ١٥٦٢ الى الحاكم البرتغالي في هرمز . وعلى هذا الأساس ، بعث البرتغاليون انطونيو تكسيرا **Antonio Teixeira** في صيف ١٥٦٣ الى اسطنبول ، لمقابلة السلطان العثماني واعلامه برغبة باشا البصرة في الحصول على امتيازات بممارسة التجارة الحرة مع هرمز . واستنادا الى سوسا **Sousa** (٢٦) ، أجاب السلطان سليمان بأنه لا يطلب السلام من أحد ، واذا ما كان ملك البرتغال يحتاج الى السلام فانه ينبغي عليه ان يبعث رسولا كبيرا من حاشيته أو بلاطه الى اسطنبول لمناقشة الموضوع . ولذلك كان على المبعوث البرتغالي العودة الى هرمز مع رسالة تحمل هذا المضمون . وتظهر لنا هذه الرسالة طبيعة التناقض في السياسة العثمانية تجاه البرتغاليين .

اذ بينما كانت هناك رغبة لتأمين الطرق البرية والبحرية وحمايتها للاهالي والتجار في المناطق الخاضعة للنفوذ البرتغالي ، الا أننا لا نجد ما يشير الى تحقيق تقدم ملموس بين الطرفين في هذا المجال .

ومن ناحية أخرى ، ورغم محاولة السلطات العثمانية الرامية الى تعزيز مكانتها التجارية في البصرة خلال العقود الوسطى من القرن السادس عشر ، الا أنه يظهر بأن النشاطات التجارية قد تضاعفت ، وأن عدد القوافل التجارية القادمة الى البصرة من حلب والأماكن الأخرى كان قليلا جدا (٢٧) .

هل استعادت البصرة مكانتها التجارية في نهاية القرن السادس عشر ؟

عانت تجارة البصرة الخارجية من التدهور طيلة الجزء الأعظم من القرن السادس عشر بسبب الهيمنة البرتغالية على مياه المحيط الهندي والخليج العربي ، وتحول طرق التجارة الدولية من الطريق الذي يربط الخليج العربي ببلاد الشام عبر العراق الى طريق رأس الرجاء الصالح ، واحتدام الصراع العثماني - البرتغالي في الخليج العربي في منتصف القرن السادس عشر . الا أنه منذ الربع الأخير من القرن المذكور برزت الكثير من الدلائل التي تبرهن على انتعاش تجارة البصرة الخارجية ، وخير مثال على هذا الانتعاش أن حجم وأهمية التجارة الهندية عبر البصرة قد ازداد بالمقارنة مع ما كان عليه في الثلاثة أرباع الأولى من القرن نفسه (٢٨) . ومما يدعم حدوث هذا الانتعاش في الفترة المذكورة ، حقيقة اضافية يمكن استنباطها من روايات الرحالة الأوروبيين ، الذين شهدوا هذا التطور بأنفسهم ، عندما كانوا يمشون بالمدينة في الربع الأخير من القرن السادس عشر ، في طريقهم الى الهند ، لأغراض تجارية (٢٩) .

على ان حالة كهذه لا بد أن تكون مرتبطة بظروف أخرى ، وهي تتعلق بسياسة الدولة العثمانية التجارية مع الدول الأخرى ، وتأثير تلك السياسة على الأوضاع التجارية للبصرة . فقد بدأت الدولة العثمانية بتنظيم الرسوم الجمركية وتحديد مقدارها على البضائع الأوروبية المستوردة والمصدرة . الا أنه يبدو أن مقدار هذه الرسوم قد أخذت بنسبة عالية جدا من قبل السلطات العثمانية في البصرة . وبناء على ذلك فقد أصدر الحكام العثمانيون الأوامر الى المسؤولين العثمانيين في البصرة سنة ١٥٧٤/٩٨٢ بضرورة عدم جباية الرسوم بما يزيد عن ١٠ من قيمة التوابل و ٢٠ من قيمة المواد التجارية الأخرى (٣٠) . يضاف الى ذلك ان الدولة العثمانية صادقت على منح الكثير من الامتيازات للدول الأوروبية بمعاهدات وفرامانات ، أهمها تأثيرا على التجارة خلال فترة البحث ، ذلك الامتياز الذي منحه العثمانيون للانكليز عام ١٥٨٠ ، وأعطوا بموجبه امتيازات واسعة انطاق للتجار الانكليز ، كما وافقوا على تأسيس شركة الشرق الأدنى الانكليزية Levant Company تسهила لهذا الغرض (٣١) . ولهذا وجد

التجار الانكليز طريقهم من حلب الى بغداد ، ومن ثم الى الخليج العربي ، محاولين استخدام الطريق البري الى الهند ، والحصول على السلع والبضائع الهندية عبره . وقد ظهر أثر هذه الامتيازات أيضا في مرور العديد من الرحالة الأوروبيين ، ومن بينهم الانكليز ، عبر البصرة لأغراض تجارية . ومع قيام حكومة آل افراسياب في البصرة في السنوات الأخيرة من القرن السادس عشر ، وفي خلال الجزء الأعظم من القرن السابع عشر ، فقد فتح آل افراسياب أبواب البصرة وممراتها المائية أمام التجارة الأوروبية — أولا أمام البرتغاليين ومن ثم الانكليز والهولنديين ، ولذلك فقد انتعشت تجارة البصرة على الرغم من بعض الصعوبات والعقبات التي واجهتها (٣٢) .

ومن استعراضنا لتجارة البصرة الخارجية وأوضاعها خلال القرن السادس عشر يمكننا أن نتوصل الى النتائج التالية :

١ — على الرغم من تأثير تجارة البصرة الخارجية ، بعد تحول الطرق التجارية الى طريق رأس الرجاء الصالح ، فقد استمرت البضائع الشرقية بالتدفق الى البصرة وبغداد وحلب ، وانها لم تنقطع بصورة جذية تماما ، الا حينما يحدث ما يهدد هذه التجارة من اضطرابات سياسية وانعدام حالة الأمن والاستقرار على طول الطرق التجارية (٣٣) .

٢ — كانت تجارة البصرة في الغالب تجارة ترانزيت (تجارة مرور) Transit Trade ولهذا فقد كانت مدينة البصرة مركزا نشيطا لتجارة التوابل والفلفل والعقاقير ، التي كانت ترد بشكل رئيسي من الهند والشرق الأقصى عن طريق هرمز ، ومن ثم كانت توزع في قوافل عبر بغداد وحلب ومواني البحر المتوسط الأخرى (٣٤) ، وهناك أيضا اتخذت الاجراءات اللازمة لتشجيع تجارة الترانزيت وتعزيزها ، وذلك لأنها كانت تدر موارد كبيرة للدولة .

٣ — أن جميع الطرق التجارية المؤدية الى البصرة كانت في العادة غير آمنة ، وان الصعوبات أمام الحركة التجارية تزداد باستمرار ، أما بسبب تعرضها لهجمات القبائل العربية القاطنة على طول نهري دجلة والفرات أو على الطريق الصحراوي بين البصرة وحلب ، أو عن طريق الصراع الطويل ما بين الدولتين العثمانية والفارسية (٣٥) ، أو لكون السفن المستخدمة في النقل كانت لا تزال بدائية الصنع وعرضة لمخاطر ملاحية كبيرة .

الهوامش

- (١) صلاح الجنابي ، الوظيفة التجارية لمدينة البصرة ، رسالة ماجستير غير منشورة في الجغرافية ، كلية الآداب ، جامعة بغداد (١٩٧٤) ص ٥ - ٧ .
- (٢) د. نعيم زكي فهمي ، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى (القاهرة ، ١٩٧٣) ص ١٢٢ .
- (٣) المصدر نفسه .
- (٤) جون باتيست تاقر نبيه ، العراق في القرن السابع عشر ، نقله الى العربية وعلق حواشيه بشير فرنسيس وكوركيس عواد (بغداد ، ١٩٤٤) ، ص ٩٤ ، الجنابي ، المصدر السابق ، ص ٩ .
- (٥) Max Lock, Municipality of Basra (London, 1956), p.19.
- (٦) نعمان بن محمد بن العراق .، معادن الجواهر بتاريخ البصرة والجزائر ، تحقيق محمد حميد الله (الباكستاني ، ١٩٧٣) ص ٣٦ ، ٧٢ .
- (٧) أمفامس من الأسر التي حكمت البصرة والجزائر في بداية العصور الحديثة .
- (٨) أنظر :
Durate Barbosa, A Description of the Coast of East Africa and Malabar at the beginning of the 16th Century, (trans.) from Spanish by H. E.J. Stanley, Hakl Soc. (London, 1866), p.40, M. de Farlay Sousa, The Portuguese in Asia, (trans.), from English by T. Stevens (London, 1695), Vol. 1, p.332.
- (٩) Perceval London, "Basra and the Shatt ul-'Arab", **Journal of the Royal Society of Arts**, Vol. LXII (April, 1915); p. 507.
- (١٠) John Bruce, Annals of the East-India Company 1600-1708, Vol. I (Germany, 1968), p. 41; C.R. Boxer, The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825 (London, 1969), p. 59.
- (١١) Alfonso D'Albuquerque, The Commentaries of Alfonso D'Albuquerque (trans.) into English and (ed.) by W. de Gray, Hakl. Soc. (London, 1873), Vol. II, p. 117.
- (١٢) V.A. Allesandri, Narrative of the most Vincentio D'Allessandri in: Travels to Tana and Persia, a narrative of Italian Travels in Persia in the and 16th centuries, Hakl. Soc. (London, 1873), pp. 221-2.
- (١٣) حسين محمد القهوائي ، العراق بين الاحتلالين العثمانيين ١٥٣٤ - ١٦٣٨ ، رسالة ماجستير غير منشورة (بغداد ، ١٩٧٥) ص ٣٨٧ .
- (١٤) G.W.F. Stripling, The Ottoman Turks and the Arabs 1511-1574, (Urbana, 1942), p. 80.
- (١٥) C.H. Imber, "The administration of the Ottoman Navy during the reign of Suleyman I, 1520-1566, unpublished Ph. D. Dissertation (Cambridge, 1970), p.21.
- (١٦) A.H. Lybys, "The Ottoman Turks and the routes of the oriental trade", **The English Historical Review**, No. CXX, (October, 1915), p. 588; Andrew C. Hess, "The Ottoman Seaborne Empire 1453-1525", **American Historical Review**, (December, 1970), pp. 1914-1919.

- (١٧) الدكتور صالح أوزبران ، الأتراك العثمانيون والبرتغاليون في الخليج العربي ١٥٣٤ - ١٥٨١ ، ترجمه الدكتور عبد الجبار ناجي (بغداد ، ١٩٧١) ص ٣٩ .
- (١٨) أنظر د. ليلى الصباغ ، المجتمع العربي السوري في مطلع العهد العثماني (دمشق ، ١٩٧٣) ص ٩١ .
- (١٩) Stripling, op. cit., p. 15.
- (٢٠) يوسف رزق الله غنيمه ، تجارة العراق قديماً وحديثاً (بغداد ، ١٩٢٢) ص ٦٥ ، ابن الغملاس ، ولاية البصرة ومتسليموها (بغداد ، ١٩٦٢) ص ٥٦ .
- (٢١) أوزبران ، المصدر السابق ، ص ٥٩ .
- (٢٢) رسالة من دوم مانويل دي ليا ، حاكم هرمز إلى جواد دي كاسترو حاكم الهند في ٢٣ حزيران ١٥٤٧ ، نقلها أوزبران ، المصدر السابق ص ٦٢ (ملحق رقم ١) . وهذه الرسالة والرسائل الأخرى التي أوردها المؤلف تعتبر في غاية الأهمية لما تضمنته من معلومات قيمة عن التقارب الذي قام بين العثمانيين والبرتغاليين في هذه الفترة .
- (٢٣) أوزبران ، المصدر السابق ، ص ٦٨-٦٩ (ملحق رقم ١) .
- (٢٤) رسالتان من دوم الثارو دي نورونها في هرمز حول « النشاطات التركية على طول ساحل الجزيرة العربية ١٥٥٠ - ١٥٥٢ » . نقلها أوزبران ، المصدر السابق ، ص ٨٩ وما بعدها .
- (٢٥) لمزيد من التفاصيل عن أحداث الصراع العثماني - البرتغالي في الخليج العربي أنظر : أوزبران ، المصدر السابق ، ص ٣٩ - ٥٩ : وأطروحة المؤلف الموسومة :
- "The Political, administrative and economic history 'of Basra province 1534-1638", unpublished Ph. D. Thesis, (Manchester, 1980), pp. 26-32.
- (٢٦) أنظر أيضاً أوزبران ، المصدر السابق ، ص ٥٥ - ٥٦ : Sousa, op. cit., Vol. II, p. 249;
- (٢٧) Fernand Braudel, *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II* (trans.) from French by S. Reynolds (London, 1972), Vol. I, p. 549; F. Lane "The Mediterranean spice trade in the 16th century, XI. (Oct. 1930-40), p. 584.
- (٢٨) لمزيد من الأمثلة عن حالة البصرة التجارية أنظر قانونامة ولاية البصرة التي ترجمها ما تيران باسم : Robert Mantran "Reglements Fiscaux Ottomans: La province de Bussora", *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, X, 2-3 (1967), pp. 226-7.
- (٢٩) أنظر أوصاف هؤلاء الرحالة لتجارة البصرة في المؤلفات التالية : J.C. Locke, :
The *Fist Englishmen in India* (London, 1930), pp. 51-64; D. Carruthers, *The dessert route to India*, Hakl. Soc. Vol. XLIII (London, 1929), pp. XVI-XIX.
ومن الجدير بالذكر أن الرحالة Ralph Fitch الذي مر بالبصرة عام ١٥٨٣ قدّر أحد القوافل التجارية القادمة من البصرة إلى بغداد بسبعين ، وقد أصبحت هذه القافلة تضم أربعة آلاف حمل من التوابل والسلع الأخرى بعد خروجها من بغداد إلى حلب ، وهذا ما يعكس لنا حجم التجارة المارة عبر العراق في نهاية القرن السادس عشر أنظر :

The Voyages of John Eldred to Trypolis in Syria by Sea, and from Thence by land and river to Babylon and Balsara in 1583 in: *Voyages of Richard Hackluxe*, Vol. 3, (London, 1962) p. 327.

(٣٠) أنظر مظفر حسين جميل ، سياسة العراق التجارية (القاهرة ، ١٩٤٩) ص ١٣ ، عباس الزاوي ، تاريخ الضرائب العراقية (بغداد ، ١٩٥٨) ص ص ٦٠ - ٦٥ .

(٣١) Bruce, *Annals of the East India Company*, pp. 107-8; see also George J. Koury, British Imperial interests and the maintenance of the Ottoman Empire, *Studies in Islam*, Vol. XVI, No. 4 (October, 1979), p. 200.

(٣٢) Bruce, op. cit., p. 410; Pallet, El², Art "Al-Basra".

(٣٣) Bernard Lewis, "Some reflections on the decline of the Ottoman Empire", *Studia Islamica*, (1958), p. 119.

(٣٤) Locke, op. cit., p. 58, 73; Sousa, op. cit., Vol. I, p. 83.

(٣٥) ليونهارت رادولف ، رحلة الشرق الى العراق وسوريا ولبنان وفلسطين ١٥٧٣ - ١٥٧٤ ، ترجمة سليم طه التكريتي (بغداد ، ١٩٧٨) ص ١٧٦٥ .

C.P. Grant, *The Syrian desert* (London, 1937), pp. 140-1.