

# النشاط التجاري الفرنسي في البحر المتوسط في القرن الثامن عشر الميلادي

د. محمد مبروك محمد قطب

قسم التاريخ - كلية الآداب - جامعة الفيوم



## المخلص:

لقد شهد النشاط التجاري الفرنسي في البحر المتوسط في القرن الثامن عشر تطوراً ملحوظاً، حيث ترددت السفن الفرنسية على معظم موانئ البحر المتوسط؛ لتتقل البضائع من الشرق إلى الغرب، ومن الجنوب إلى الشمال، حتى إنها حققت تفوقاً ملحوظاً على السفن العثمانية ذاتها، حتى بلغ الأمر أنها كانت تنقل البضائع ومنتجات الولايات العثمانية إلى حاضرة الدولة العثمانية نفسها.

وقد لعبت موانئ البحر المتوسط دوراً كبيراً في جذب حركة التجارة الدولية، وكان من أبرز هذه الموانئ، موانئ مصر والشام والمغرب وتركيا، التي سهلت صفقات التجارة الفرنسية؛ حتى صارت السفن الفرنسية أهم السفن التجارية وأكثرها نشاطاً في البحر خلال القرن الثامن عشر.

وفي خضم ذلك النشاط التجاري الفرنسي لعبت مصر دوراً بارزاً في ذلك الوقت، خاصة بعد تراجع دور طريق رأس الرجاء الصالح وعودة الريادة إلى الطرق والموانئ المصرية ودورها في الربط بين تجارة الشرق والغرب، خاصة أن فرنسا ساهمت في إضعاف طريق رأس الرجاء الصالح لإضعاف النفوذ الهولندي والإنجليزي، وقد نتج عن هذا سيطرت مصر على ثلثي التجارة الأوروبية عبر المتوسط، مما جذب إليها الكثير من التجار والجاليات الأوروبية خاصة الجاليات الفرنسية.

ورغم تطور نشاط فرنسا التجاري، وتعدد البضائع التي تاجر فيها الفرنسيون؛ كالأرز والأقمشة والبن والتوابل والجلود، إلا إن النشاط التجاري الفرنسي تعرض لمعوقات طبيعية: كالرياح والأمواج العاتية، والبشرية؛ كالصراعات العسكرية والقرصنة اللتين كانت لهما آثارهما السيئة على حركة التجارة الفرنسية في تلك الفترة.

**Abstract:**

French commercial activity in the Mediterranean in the eighteenth century witnessed a remarkable development, where French ships frequented most of the ports of the Mediterranean; to transport goods from east to west, and from south to north, so that it achieved a remarkable advantage over the Ottoman ships themselves, They transported goods and products of the Ottoman states to the capital of the Ottoman Empire itself.

The Mediterranean ports played a major role in attracting international trade, the most prominent of which were the ports of Egypt, the Levant, Morocco and Turkey, which facilitated French trade deals; until the French ships became the most important and most active commercial ships in that sea during the eighteenth century.

In the midst of this French commercial activity, Egypt played a prominent role at that time, especially after the decline of the role of the Cape of Good Hope and the return of leadership to Egyptian roads and ports and its role in linking trade between East and West, especially since France contributed to weaken the Cape of Good Hope to weaken the Dutch and English influence, As a result, Egypt controlled two-thirds of European trade across the Mediterranean, attracting many traders and European communities, especially French communities.

In spite of the development of commercial activity in France, and the multiplicity of goods traded by the French; such as rice, fabrics, coffee, spices and leather, but the French business was subjected to natural constraints; such as wind and waves, strong, and human; such as military conflicts and piracy, which had a bad impact on the French trade movement in that period.



## النشاط التجاري الفرنسي

### في البحر المتوسط في القرن الثامن عشر الميلادي

لعب البحر المتوسط دوراً تاريخياً كبيراً منذ القدم، فقد كان بمثابة همزة الوصل بين العديد من الحضارات والشعوب؛ إذ يصل بين قارات العالم القديم الثلاثة: آسيا وأفريقيا وأوروبا، كما كان له أهمية اقتصادية واستراتيجية كبيرة، حيث شكل ملامح السياسة الدولية التي تركت تأثيرها على العديد من الدول والحضارات المطلة عليه.

وطالما تمتع البحر المتوسط بموقع استراتيجي استثنائي شكل أهمية كبيرة للعديد من الدول الأوروبية، فصار التنافس الاستعماري على أشده للسيطرة عليه واستغلال موقعه الفريد، وقد كانت فرنسا من أهم الدول الأوروبية التي سعت لنيل السيطرة على ذلك البحر من خلال طرق عدة سواء من خلال خوض الحروب أو من خلال السيطرة الاقتصادية.

لقد لعبت فرنسا دوراً على جانب كبير من الأهمية في تاريخ العالم الحديث بوجه عام، والتاريخ الاقتصادي على وجه الخصوص؛ ونظراً لأن التجارة كانت أحد أهم الأنشطة الاقتصادية، فقد كانت محل اهتمام الفرنسيين الذين تطور دورهم ونشاطهم التجاري عبر البحر المتوسط منذ القرن السادس عشر وأخذ ذلك الدور في التطور حتى بلغ شأناً كبيراً في القرن الثامن عشر.

ونحاول في هذا البحث أن نشير إلى جذور العلاقات الفرنسية العثمانية من خلال قراءة أهداف فرنسا من معاهدة ١٥٣٥م مع الدولة العثمانية ودورها في نمو حركة التجارة الفرنسية عبر المتوسط باستغلال الموانئ العربية المتعددة المطلة على البحر المتوسط، والتي كان لها دوراً كبيراً في تطور النشاط التجاري لفرنسا في تلك الفترة.

كما يهدف هذا البحث لدراسة أهم الموانئ المطلة على البحر المتوسط ودورها في حركة التجارة، حيث لعبت الموانئ العربية في مصر وبلاد الشام والمغرب دور مهم في حركة التجارة الفرنسية، فضلاً عن دور موانئ جزر البحر المتوسط والموانئ التركية، مما يأخذنا الي إستعراض أهم السفن الفرنسية التي كانت تجوب البحر المتوسط لنقل السلع والبضائع، وقد تعددت أنواع هذه السفن وتعددت وظائف العاملين عليها وتسيير شئونها.

وقد كان لمصر مكانة خاصة في الفكر الاقتصادي الفرنسي، نظرًا لموقعها الاستراتيجي المتميز ورغبة فرنسا في استغلالها لكسر الاحتكار الهولندي ثم الإنجليزي لحركة التجارة عبر الشرق والغرب، لذا فقد تقاربت فرنسا بشكل واضح مع الدولة العثمانية للاستفادة من مصر، ليس لموقعها فحسب بل من أجل العديد من السلع والبضائع التي كانت فرنسا تزنو إليها لسد حاجة السوق المحلي مثل الأرز والأقمشة والتوابل والبن والجلود.

غير أن النشاط التجاري الفرنسي واجهه بعض المعوقات التي حاول البحث رصدها، سواء كانت معوقات طبيعية أو بشرية، وقد تصافت الجهود لتذليل هذه العقبات؛ ليستمر تدفق البضائع عبر البحر المتوسط من خلال فرنسا وسفنها.

وقد اعتمدنا في سبيل إعداد هذا البحث على عدد من الوثائق غير المنشورة من خلال العديد من سجلات المحاكم الشرعية؛ مثل: محاكم الإسكندرية، والصالحية النجمية، والقسمة العربية، فضلاً عن محكمة دمياط التي أمدتنا بمادة وفيرة في العديد من جوانب هذا الموضوع.

كما ساعدت المخطوطات العربية والمصادر الأجنبية والمعربة في سدّ بعض الثغرات التي لا تشير إليها الوثائق تفصيلاً، بالإضافة إلى العديد من المراجع العربية

والمعربة والأجنبية التي ساهمت في توضيح ملامح النشاط التجاري الفرنسي في البحر المتوسط في القرن الثامن عشر، وقد أرفقنا عددًا من الملاحق التي تساهم في توضيح صورة هذا الموضوع من خلال وثائق المحاكم الشرعية.

### أولاً- تطور العلاقات الفرنسية العثمانية حتى القرن ١٨ م :

تلقت تجارة البحر الأحمر ضربة قوية بتحويل طرق التجارة العالمية إلى طريق رأس الرجاء الصالح اعتبارًا من عام ١٤٩٨م على يد البرتغاليين، وقد خسرت الدول المسيطرة على البحر الأحمر الكثير من وراء ذلك؛ بسبب حرمانها من الرسوم التي كانت تجني على تجارة العبور<sup>(١)</sup>.

ولم يكن أمام الدول ذات الاهتمام بالنشاط التجاري البحري سوى استبدال تجارة البحر الأحمر بالتجارة عبر المتوسط، وقد كان على هذه الدول استقطاب الدولة العثمانية المسيطرة على ذلك البحر، والدخول معها في سلسلة من المعاهدات التجارية التي تمهد لها الطريق للتجارة فيه، وقد كانت البندقية أولى القوى التجارية التي عقدت معاهدة مع الدولة العثمانية عام ١٥١٧م، وتلتها فرنسا في ذلك المضمار منذ عام ١٥٣٥م في عهد الملك فرنسوا الأول<sup>(٢)</sup>.

فقد نجحت جهود السفير الفرنسي في إسطنبول "جان دولافوره" في مفاوضاته مع السلطان سليمان القانوني في عقد معاهدة التجارة والصدقة التي عقدت في فبراير ١٥٣٥م، وقعها من الجانب العثماني الصدر الأعظم - رئيس الوزراء - إبراهيم باشا وعن الجانب الفرنسي "جان دو لافوره"، وبفضل التسهيلات التي حصلت عليها فرنسا بموجب هذه المعاهدة توسعت تجارتها في الأراضي العثمانية، خاصة في ظل الحضور الدائم للممثلين الفرنسيين، وعلى رأسهم السفير الفرنسي في إسطنبول، وعدد من القناصل في المدن الكبرى<sup>(٣)</sup>.



وتقع معاهدة ١٥٣٥م الشهيرة بين الدولة العثمانية وفرنسا في ست عشرة مادة، نصت المادة الأولى منها على السماح لرعايا الدولة العثمانية وفرنسا وتابعيهم بالتجول في جميع ممتلكات الدولتين بما فيها المدن والتغور والجزر وسائر الأقاليم التي تدخل في حوزة كل من السلطان العثماني وملك فرنسا، على أن يكون هذا التجول بهدف ممارسة التجارة والعودة إلى بلادهم بكامل حريتهم دون أن يقع اعتداء عليهم أو على متاجرهم. وأشارت المادة الثانية إلى أن العمليات التجارية تشمل البيع والشراء والمبادلة في كافة السلع غير الممنوع الإتجار فيها، ونقلها برّاً وبحراً بعد سداد الرسوم المقررة، بحيث يدفع الفرنسيون في أقاليم الدولة العثمانية ما يدفعه العثمانيون، وأن يسدد العثمانيون في فرنسا ما يدفعه الفرنسيون، دون أن يدفع أي من الطرفين ضرائب أو مكوساً جديدة أخرى<sup>(٤)</sup>.

وقد حافظت معاهدة ١٥٣٥م على حقوق التجار و الرعايا وذلك من خلال تعيين أحد رجال القانون، الذي يكون له الحق في الفصل في جميع القضايا والخلافات المدنية والجنائية التي تقع بين التجار ورعايا ملك فرنسا الآخرين، ولم يكن للقاضي أو صوباشي<sup>(٥)</sup>. التابع لحكومة السلطان أن يحكموا في المنازعات التي تنشأ بين التجار ورعايا ملك فرنسا، حتى لو طلب التجار أنفسهم ذلك. وإذا نظر القضاة بمجرد المصادفة في قضية، فإن حكمهم يكون لاغياً وباطلاً<sup>(٦)</sup>.

كما نصت المعاهدة على منع استدعاء التجار ورعايا ملك فرنسا، أو الاعتداء عليهم و محاكمتهم في الدعاوى المدنية التي يقيمها عليهم العثمانيون أو جباة الخراج أو غيرهم من رعايا جلالة السلطان، ما لم يكن بيد المدعين مستندات بخط المدعى عليهم، أو حجة رسمية صادرة من القاضي الشرعي أو رجل القانون الفرنسي أو القنصل، كما أنه في حالة وجود هذه المستندات لا تتم المحاكمة مطلقاً إلا في حضور ترجمان قنصل فرنسا، فضلاً عن ذلك لم يكن من الجائز التدخل العثماني في

الشئون الدينية الخاصة بالتجار الفرنسيين ولا ينظر في أمورهم الدينية أمام القضاء الشرعي إلا إذا رغبوا صراحة في ذلك<sup>(٧)</sup>.

تمتع رعايا فرنسا وتجارها في الدولة العثمانية بحماية كاملة حتى أنه إذا تعاقد أحد رعايا ملك فرنسا مع أحد العثمانيين أو استولى على سلع منه أو اقترض مبالغ، ثم غادر بلاد جلالة السلطان قبل أن يقوم بالوفاء بالتزاماته أو ديونه، فلا يسأل رجل القانون الفرنسي أو القنصل أو أقرباء المدين أو أي شخص فرنسي عن ذلك مطلقاً، ولا يتعرض له أحد بالإيذاء ولا يكون ملك فرنسا ملزماً بشيء، ولكن يمكنه أن يستوفي طلب المدعي من المدعي عليه، ومن أملاكه لو وجدت له أملاك في الأراضي الفرنسية. كما أنه لا يجوز إلقاء القبض على تجار فرنسا ووكلائهم وخدمهم وسائر الرعايا الفرنسيين، وإكراههم على العمل في خدمة السلطان العثماني أو أي شخص آخر في البر والبحر، ما لم يكن باختيارهم وطوعهم. وكذلك لا يجوز استخدام سفنهم أو قواربهم أو ما يوجد بها من معدات أو مدافع أو ذخائر أو سلع إلا بموافقتهم ورضاهم<sup>(٨)</sup>.

وكان من أبرز مكاسب معاهدة ١٥٣٥م ما قدمته المادة العاشرة التي تنص على أنه بمجرد تصديق السلطان العثماني وملك فرنسا على هذه المعاهدة، فإن جميع رعاياهما الموجودين عندهما أو عند تابعيهما أو على سفنهما أو في أي مكان تابع لسلطتهما في حالة الرق سواء كان بشرائهم أو بوقوعهم في الأسر وقت الحرب أو باحتجازهم، يطلق سراحهم فوراً بمجرد طلب وتقرير من السفير أو القنصل أو أشخاص آخرين يعينون لهذا الغرض. وإذا كان أحد الأسرى قد تحول عن دينه فلا يكون ذلك مانعاً من إطلاق سراحه وإذا حاول أحد القراصنة أو غيره من رعايا العاهلين أسر أحد رعايا الطرف الآخر أو اغتصاب أمواله أو أملاكه، فيجب إحاطة حاكم الجهة علماً بذلك، وعليه ضبط الفاعل ومعاقبته بتهمة تعكير السلام بين الدولتين ليكون عقابه عبرة لغيره<sup>(٩)</sup>.

على صعيد آخر فتحت المعاهدة مجالاً واسعاً في تبادل المنافع التجارية وتزويد السفن التجارية بما تحتاج من سلع ومؤونة، فإذا وصلت إحدى سفن فرنسا إلى أحد موانئ الدولة العثمانية، يجب تزويدها بما يلزمها من مواد تموينية وغيرها من الضروريات في مقابل دفع الثمن المناسب بدون إلزامها بتفريغ شحناتها أو دفع رسوم، ثم يباح لها السفر إلى حيث تريد<sup>(١٠)</sup>.

وفي حالة إذا تحطمت هذه السفينة أو غرقت بطريق الصدفة، فإن جميع الأفراد الناجين من هذا الخطر يظلون متمتعين بحريتهم، ولا يحال بينهم وبين أخذ أو جمع ما يكون لهم من الأمتعة وغيرها. أما إذا غرق جميع من بها، فإن البضائع التي يمكن إنقاذها تسلم إلى القنصل أو أحد رجال القانون في القنصلية أو من يمثلها، ليسلمها إلى وراثتهم، بدون أن يستولى القبودان باشا أو الصنجق بك أو الصوباشي، أو القاضي أو أي ضابط أو أحد رعايا السلطان على شيء منها، وألا توقع عليهم العقوبات. وعلى هؤلاء أن يقدموا التسهيلات والمساعدات لمن يعهد إليهم باستعادة البضائع<sup>(١١)</sup>.

تركت معاهدة ١٥٣٥م أثراً بالغاً في حركة التجارة الفرنسية في البحر المتوسط خلال الفترة من القرن السادس عشر حتى القرن الثامن عشر، وقد حرصت فرنسا على تجديدها أكثر من مرة لاستمرار جني مكاسبها الكبيرة، كما أضيفت إليها أحكام جديدة في أعوام ١٥٦٩م، ١٥٨١م، ١٥٩٧م، ١٦٠٤م، ١٧٣٩م. كما أصبحت هذه المعاهدة تجدد تلقائياً كلما ارتقى عرش الدولة العثمانية سلطان جديد. وقد أرسى هذا التقليد في اليوم الثامن والعشرين من شهر مايو عام ١٧٤٠م على يد السلطان العثماني محمود الأول (١٧٣٠-١٧٥٤م) اعترافاً منه بفضل فرنسا حين تدخل "الماركيز دي فيلينف Marquis de Villeneuve" السفير الفرنسي في بلجراد في صيف عام ١٧٣٩م لإنهاء حالة الحرب بين الدولة العثمانية وروسيا التي نشبت منذ عام ١٧٣٩م. وكان من نتائج مساعيه الحميدة، إبرام معاهدة بلجراد في ١٨ سبتمبر ١٧٣٩م والتي أنهت الحرب<sup>(١٢)</sup>.

ومن هنا فقد ساهمت معاهدة ١٥٣٥م الفرنسية العثمانية في تدعيم العلاقات بين الدولتين، وفي تنشيط حركة التجارة الفرنسية مع الدولة العثمانية وولاياتها المطلة على البحر المتوسط. حيث وضعت أساس العلاقات العثمانية الفرنسية وما أضيف إليها من العديد من الأحكام والتي أصبحت أساس العلاقات العثمانية مع كافة الدول الأوروبية بعد ذلك.

### ثانياً- أهم موانئ البحر المتوسط ودورها في حركة التجارة الفرنسية:

يُعدّ البحر المتوسط من البحار ذات الأهمية التجارية الكبرى؛ حيث يصل بين قارات العالم القديم الثلاثة: آسيا وأفريقيا وأوروبا، وبذلك فهو يمثل حلقة الوصل بين الدول المطلة عليه، وكذلك الدول التي لها مصالح تجارية فيه لمرور تجارتها عبره، ومن أنشط هذه الدول فرنسا، التي تطل على سواحل هذا البحر، وارتبطت بعلاقات طيبة مع أهم دولة كان لها نفوذ فيه، وهي الدولة العثمانية<sup>(١٣)</sup>.

لعبت موانئ البحر المتوسط دورًا كبيرًا في جذب حركة التجارة الدولية إلى البحر المتوسط، وكانت فرنسا على رأس الدول التي اهتمت بتنشيط حركة التجارة في هذه الموانئ، خاصة مع كثرتها وتنوعها، ومنها الموانئ المصرية و الشامية والمغربية والتركية.

وكان ميناء الإسكندرية من أهم موانئ البحر المتوسط، وقد حظي بالنصيب الأكبر من التجارة الفرنسية، بعد أن عادت للبحر المتوسط أهميته التجارية بعد فترة ليست بطويلة من اكتشاف البرتغاليين طريق رأس الرجاء الصالح ١٤٩٨م. وقد تميز ميناء الإسكندرية (القديم والجديد) بأنهما كانا في مأمن من حركة الرياح التي تهب أحيانًا، وكان الميناء القديم يقتصر على استقبال السفن التي تحمل بضائع المسلمين، في حين كان الميناء الآخر متاحًا للأوروبيين<sup>(١٤)</sup>.

ويأتي ميناء رشيد في المرتبة الثانية بعد ميناء الإسكندرية فقد أعيد بناء رشيد من جديد في القرنين السابع عشر والثامن عشر، وذلك على نمط جديد تميزت فيه المباني بالألوان المتناسقة، وقد وصفها أحد الرحالة في عام ١٧٦٨م بأنها "مدينة عظيمة شديدة النظافة رائعة الجمال"، وكان تعداد سكانها يكاد يتساوى مع تعداد سكان مدينة الإسكندرية<sup>(١٥)</sup>، وقد ورد إلى رشيد -خاصة- كميات كبيرة من الأقمشة الفرنسية<sup>(١٦)</sup>. ومن هنا برزت أهمية ميناء رشيد خاصة بعد تدهور "قوه" بعد توقف الملاحة في خليج الإسكندرية<sup>(١٧)</sup>.

وأخيراً، جاء ميناء دمياط كأحد الموانئ المصرية المهمة المطلة على البحر المتوسط، رغم أنه لم يلفت أنظار الفرنسيين طيلة القرنين السادس عشر والسابع عشر<sup>(١٨)</sup>. ويرجع ذلك إلى الاستراتيجية التي تبنتها الدولة العثمانية في إغلاق البحر الأحمر شمال جدة أمام التجارة الأوروبية، وهي السياسة التي حافظت عليها الدولة العثمانية بصرامة حتى عام ١٧٦٩م، وهو العام الذي أعطى فيه على بك الكبير تعليماته بإصلاح ميناء جدة لاستقبال السفن وأمر بمعاملة التجار الأوروبيين معاملة طيبة، وعدم اعتراضهم في البحر الأحمر<sup>(١٩)</sup>.

وقد دخل ميناء دمياط دائرة الضوء في التجارة الفرنسية خلال القرن الثامن عشر حين أعادت الدولة العثمانية اهتمامها بالبحر المتوسط، وعندئذ تم تعيين نائب قنصل فرنسي في دمياط في فترات متعددة ومتقطعة من القرن الثامن عشر لرعاية المصالح الفرنسية بها<sup>(٢٠)</sup>، وأصبح ميناء دمياط المنفذ الحيوي لتصدير كميات كبيرة من الأرز إلى أوروبا في سنوات السماح بتصديره<sup>(٢١)</sup>.

أما عن الموانئ الشامية المطلة على البحر المتوسط، والتي لعبت دوراً مهماً في التجارة عبره، فتبدأ هذه الموانئ ببيافا جنوباً وتنتهي بميناء بنباس شمالاً، ويقع بين

هذين الميناءين عدد من الموانئ. كانت يافا قرية صغيرة عقب الحروب الصليبية، ثم بدأت في النهوض في أواخر القرن السابع عشر<sup>(٢٢)</sup>، ثم ازدادت عمراناً ومكانة في أوائل القرن الثامن عشر<sup>(٢٣)</sup>.

ولعب ميناء عكا دوراً مهماً في التجارة الفرنسية عبر البحر المتوسط منذ الربع الأول من القرن السابع عشر، عندما ساد نفوذ الأمير فخر الدين المعنى الثاني (١٥٧٢-١٦٣٥م) على المنطقة، وكذلك ميناء حيفا، الذي نافس ميناء عكا في استقبال الشاحنات<sup>(٢٤)</sup>.

كما أعاد فخر الدين المعنى الثاني الحياة مرة أخرى لميناء صيدا بعد أن كان دوره قد ضعف، شأنه شأن معظم الموانئ الشامية، وبدأت الحركة تدبّ في ميناء صيدا نتيجة إصلاحات فخر الدين المعنى أوائل القرن السابع عشر، وأصبح بمثابة مخزن للبضائع. وقد استمرت أهمية ميناء صيدا حتى بعد وفاة الأمير فخر الدين المعنى الثاني لوفرة العمال وحسن معاملة أهل صيدا للتجار الغرباء<sup>(٢٥)</sup>. لكنه عاد مرة أخرى إلى التدهور والإهمال بعد فترة من وفاة فخر الدين المعنى، حتى أن أحد الرحالة زاره فيما بين عامي ١٧٤٩، ١٧٥٢م، وذكر أنه لم ير في المدينة إلا عدداً قليلاً من السكان<sup>(٢٦)</sup>. أما بيروت فقد شهدت هي الأخرى نشاطاً تجارياً من عهد الأمير فخر الدين المعنى الثاني كذلك؛ لمساحتها الكبيرة، وأوضاعها الاقتصادية الجيدة. وقد أشاد المؤرخون بمكارم أخلاق أهلها وانتشار الخانات بها، وأهمها الخان الكبير<sup>(٢٧)</sup>.

كما انتعش دور طرابلس كميناء مهم، في الوقت الذي برز فيه دور اللاذقية كميناء لمدينة حلب، ورغم أن ميناء اللاذقية لم يعمر إلا في القرن الثامن عشر فإنه ازدهر نتيجة لموقعه في سهل خصيب قريب من البحر، ونمت صادراته، وبخاصة من الدخان<sup>(٢٨)</sup>.

وقد استقبل هذا الميناء العديد من الشاحنات الفرنسية المحملة بالدخان، والتي كان للقبادة الفرنسيون الدور الأكبر في شحنها على سفنهم، فوجد أسماء مثل "جواني كين الفرنسي" و "أنطوني كين الفرنسي"، و "كلارا الفرنسي"، و "البنارا الفرنسي" و "مانيو الفرنسي" و "روزان الفرنسي"<sup>(٢٩)</sup>. ووجد كذلك ميناء بانياس، الذي كان يستقبل الشاحنات، وإن كان بنسب أقل<sup>(٣٠)</sup>.

كانت الشاحنات الفرنسية تتردد على الموانئ الشامية التي كانت واقعة على البحر المتوسط، وكانت هذه الشاحنات تتردد عليها بدرجات متفاوتة لنقل البضائع من فرنسا إليها، أو منها إلى موانئ البحر المتوسط الأخرى العربية أو الأوروبية.

استفادت التجارة الفرنسية من عدة موانئ على البحر المتوسط ومنها جزر البحر المتوسط التي ارتبطت بعلاقات تجارية مع فرنسا؛ مثل قبرص<sup>(٣١)</sup>، ورودى. وكانت كريت كذلك من الجزر البحر متوسطة التي ارتبطت بعلاقات تجارية مع فرنسا وموانئ البحر المتوسط الأخرى<sup>(٣٢)</sup>. كما لعبت الموانئ المغربية المطلة على البحر المتوسط في تونس والجزائر، دورها في التجارة وخاصة ميناء سوسة المغربي<sup>(٣٣)</sup>.

وكانت الموانئ التركية - بالطبع - من أهم موانئ البحر المتوسط، وتأتي إسطنبول على رأسها، وكذلك ميناء سالونيك وغيره، والتي كانت تصل إليها السفن الفرنسية محملة بالبضائع الفرنسية وغيرها من بضائع الدول المتوسطية<sup>(٣٤)</sup>.

ويعد ميناء مارسيليا الفرنسي من أهم الموانئ الأوروبية المطلة على البحر المتوسط، والتي كانت فرنسا تصدر من خلاله الأجواخ الفرنسية والأسلحة والأخشاب والفراء وغيرها من الصادرات الفرنسية<sup>(٣٥)</sup>. كما لعبت المدن الإيطالية دورًا مهمًا في تجارة المتوسط، ولعل البندقية كانت بالفعل من أهم المدن الإيطالية التي ارتبطت بموانئ الشرق عامة<sup>(٣٦)</sup>.

ومن هنا فقد لعبت الموانئ التي يزخر بها البحر المتوسط دوراً مهماً في تسهيل الصفقات التجارية، وتنشيط التجارة الفرنسية؛ إذ قامت السفن الفرنسية بنقل البضائع عبر ذلك البحر من شرقه إلى غربه، ومن شماله إلى جنوبه، لدرجة أن السفن الفرنسية كانت بالفعل أهم السفن الفرنسية وأكثرها نشاطاً في البحر المتوسط خلال القرن الثامن عشر.

### ثالثاً-السفن الفرنسية والعاملون عليها:

تتوعدت السفن الفرنسية العاملة في البحر المتوسط خلال القرن الثامن عشر، وتتوعدت كذلك مهامها، سواء أكانت تجارية أم عسكرية، وما يهمننا هنا هو النشاط التجاري الذي لعبت فيه السفن دوراً مهماً، ومن أهم أنواع السفن الفرنسية ما يلي:

**الشيظية:** والجمع شياظ، وشيظيات؛ وهي من المراكب العاملة في البحر المتوسط، وكانت ذات أحجام صغيرة، وتمتاز بالخفة والسرعة، وتعد من السفن المستأمنة؛ أي التي لدولتها علاقات تعاھدية مع الدولة العثمانية، وكانت تستخدم لنقل البضائع، وتعرف "بالشيظية الفرنسية المستأمنة"<sup>(٣٧)</sup>.

**الغليون:** والجمع غلايين، والكلمة معربة عن الإسبانية Galeon، وكان تستعمل لحمل كنوز مناجم بيرو والمكسيك، والبضائع النفيسة من المستعمرات إلى إسبانيا، وقد برز هذا النوع كمركب حربي كبير، فضلاً عن دوره في نقل البضائع، وكان يشكل أحد قطع الأساطيل الفرنسية والعثمانية في البحر المتوسط، والغليون سفينة ذات أربعة صوارٍ، وليس لها مجاديف. ويبلغ طول الغليون ثلاثة أمثال العرض، وقد ساعد طول الغليون وقلة عمقه على سرعة حركته؛ لذا فقد أطلق عليه اسم سفينة السباق<sup>(٣٨)</sup>. وكان الغليون يعد كذلك من السفن المستأمنة "الغليون الفرنسية المستأمنة"، وقد استخدم لنقل البضائع عبر موانئ البحر المتوسط<sup>(٣٩)</sup>.



**الشايقة:** جمعها شايقات، وهي سفينة شرابية من نوع ثقيل، استعملت في البحر المتوسط لنقل البضائع، وكذلك كقطع حربية<sup>(٤٠)</sup>.

**القياسة:** بفتح القاف وتشديد الياء، والجمع قيّاسات، وهي عريضة المساحة قليلة الارتفاع، نستعمل في المياه قليلة العمق كشواطئ البحار، ومهمتها نقل البضائع بين ثغور البحر المتوسط، وأحياناً كانت القياسة تتبع القطع البحرية الحربية المقاتلة؛ لتقوم بالمهام الإدارية والفنية كحمل "الأزواد وغيرها"<sup>(٤١)</sup>. وعلى أية حال؛ كانت تلك أهم أنواع السفن الفرنسية التي لعبت دوراً مهماً في النشاط التجاري الفرنسي عبر البحر المتوسط.

وقد كان هناك عدد من العاملين على السفن الفرنسية، بدءاً من قيادة السفينة، ثم التاجر الذي كان له دور مهم كذلك، ومن يسجل البضائع، ثم الأعمال الخدمية الأخرى، وذلك كالآتي:

**القبطان:** وهو قائد السفينة، مثل "المركب الشيتية رياسة لفناري النصراني الفرنسي الفرساوي ... القبودان"، و "طري قيادانة الفرنسيين المستأمنة راييس الغليون المرساة الآن بمينا الشعر"<sup>(٤٢)</sup>. ويحصل القبطان - أو "القبودان" كما يذكر في الوثائق - على تصريح للعمل في الموانئ؛ ميناء الشحن، ثم ميناء التفريغ، وكان هذا التصريح من الدولة العثمانية؛ إذ كان العمل في موانئها المتعددة<sup>(٤٣)</sup>. ومن خلال عينة الوثائق - التي اطلعنا عليها من سجلات محكمة دمياط والإسكندرية - كان القباطنة الفرنسيون هم الأكثر عدداً<sup>(٤٤)</sup>.

**البارركان:** أو الباررجان كما ترد أحياناً في الوثائق، وهذه الكلمة تعني التاجر في الفارسية، وقد دخلت التركية بنفس المعنى<sup>(٤٥)</sup>. وهذا الشخص كان يوجد على الشاحنات الأجنبية فقط "الذمي ياقومي النصراني بن أصلان البارركان بالشيتية

الفرنساوي"<sup>(٤٦)</sup>. وكان هناك بازركانات (تجار) مسلمون جنبًا إلى جنب مع النصارى واليهود؛ مثل "عبدالكريم البازركان بالمركب الشيتية"<sup>(٤٧)</sup>، و "مصطفى بن أحمد البازركان بالمركب الشيتية فرنساوي"<sup>(٤٨)</sup>، و "مصطفى بن عمر المغربي البازركان بالمركب الغليون فرنساوي"<sup>(٤٩)</sup>، و"إسماعيل المعروف بابن الغوث، وإبراهيم المعروف بالفوال البازركان، كل منهما بالغليون فرنساوي"<sup>(٥٠)</sup>. ونلاحظ هنا وجود اثنين يعملان كبازركان على سفينة فرنسية واحدة.

وبإمعان النظر في الوثائق الخاصة بالبازركانات نجد نصارى ومسلمين غالبيتهم من المغاربة، وهذا يعني معرفة هؤلاء بلغة قائد السفينة الفرنسي، أو على الأقل الإمام بها؛ إذ كان لا بد له من معرفة لغة قبطان السفينة؛ حتى يقوم بدور الوسيط بين الناقل (القبطان) والمرسل إليه (التاجر)<sup>(٥١)</sup>، وإن كنا نميل إلى أن هناك استثناءات لهذه القاعدة؛ إذ عثرنا على مترجمين كانوا يقومون بدور الوساطة هذا<sup>(٥٢)</sup>. وقد تحدد دور البازركان بنفس الدور الذي كان يقوم به "ريس" السفينة على السفن المحلية؛ فهو يحصل على إذن من الجمرك بشحن السفينة بدلاً من القبطان<sup>(٥٣)</sup>؛ فعلى سبيل المثال نجد البازركان خليل الطرابلسي بعد حصوله على إذن من جمرك دمياط بشحن الغليون الفرنسي لبر الشام، رفض التجار شحن بضائعهم بالغليون بسبب تلف شديد به يحول دون وصوله سالمًا<sup>(٥٤)</sup>. وقد كان البازركان يتعهد في المحكمة الشرعية بتوصيل البضائع سالمة إلى المرسل إليهم بالميناء المتفق عليه؛ حيث تذكر الوثائق ما نصه: "وأشهد على نفسه أنه أشحن بالشيتية المذكورة بجماعة من التجار .. ليوصل ذلك إلى شركائهم"<sup>(٥٥)</sup>.

ونظرًا لأنه كان ينوب عن التجار الشاحنين لبضائعهم بالسفن الأجنبية لحماية البضائع المشحونة وتوصيلها إلى المرسل إليهم؛ لذا لا يتواجد البازركان على شاحنة واحدة، بل كان ينتقل في عمله على مختلف الشاحنات الأجنبية<sup>(٥٦)</sup>.

وهكذا كان للبازركان دور مهم في إتمام الصفقات التجارية التي كان عمادها السفن، وأهمها السفن الفرنسية عبر البحر المتوسط.

**اليازجي:** يقوم بتسجيل البضائع المختلفة التي تصل إلى السفينة لشحنها على متنها "سليمان النصراني الطرابلسي اليازجي بالمركب الشيتية الفرنسية<sup>(٥٧)</sup>؛ إذ نجده قد سجل حجة بالمحكمة تذكر أنه "وسق بالمركب الشيتية الفرنسية ١٤٧ أربب أرز أبيض وخمس فردات بن قلب، ٢٣ قفص سكر، ١٦٣ ربطة من الجلد، ٧٢ قطعة قماش، ١٢٠ قنطار عجوة، ٨٣ قطعة حنا لجماعة من التجار بدمياط؛ ليوصل ذلك لشركائهم التجار القاطنين ببيروت وطرابلس وقبرص، وأن عليه حفظ ذلك وصونه وإيصاله إلى أربابه"<sup>(٥٨)</sup>، وكان ذلك يسجل أيضًا في دفتر بالجمرك "بموجب دفتر كمرك اللاذقية"<sup>(٥٩)</sup>.

ويقوم اليازجي بهذه المهمة بمفرده إذا كانت الشاحنة أجنبية؛ فقد وجدنا اليازجي سليمان الطرابلسي يدعو التجار لشحن بضائعهم بالشيتية لإيصالها إلى بيروت، ويسجل ذلك، وكانت الشيتية برئاسة القبطان دوراني الفرنسي<sup>(٦٠)</sup>.

وعقب إنهاء مهمة اليازجي كان له الحرية في السفر على متن الشاحنة أو المرابطة في الميناء، وفي حالة ما إذا سافر مع الشاحنة فإنه يكون مشتركًا في مسؤولية وصول البضائع سالمة إلى جهة الوصول وتسليمها لأصحابها؛ فقد تقاسم حنا البيروتي المسؤولية مع القبطان الفرنسي دبره أنتوني عند فقدان إحدى صرر النقود من الشيتية القادمة من بيروت. كما يقوم بإبلاغ المحكمة بأي طارئ تتعرض له الشاحنة ومن عليها أثناء الرحلة؛ فعند وفاة على الساييس على الشيتية الفرنسية عند سفرها من اللاذقية إلى دمياط ختم القبطان الفرنسي على حاجيات التاجر المتوفى، ثم قام بتسليمها إلى جمرك دمياط، كما أبلغ محكمة دمياط الشرعية لاتخاذ الإجراءات اللازمة<sup>(٦١)</sup>.

وعلى أية حال تكاملت أدوار القبطان والبازركان واليازجي في إتمام عملية الملاحة، ونقل البضائع عبر البحر المتوسط في ظل العلاقات الطيبة التي كانت تربط فرنسا بالدولة العثمانية حتى نهايات القرن الثامن عشر.

#### رابعاً - دور مصر في حركة التجارة الفرنسية عبر المتوسط:

بعد تراجع السيطرة البرتغالية على طريق رأس الرجاء الصالح في النصف الثاني من القرن السادس عشر، عاد للبحر الأحمر أهميته من جديد في حركة التجارة الدولية، مما أعاد لمصر أهميتها من جديد في الربط بين تجارة الشرق والغرب، خاصة بعد أن فشلت فرنسا في منافسة هولندا وإنجلترا في المحيط الهندي، مما دفعها إلى الاتجاه نحو إضعاف طريق رأس الرجاء الصالح واستخدام الموانئ المصرية بدلاً منه لإضعاف النفوذ الهولندي والإنجليزي وقد عبر الوزير الفرنسي كولبير<sup>(٦٢)</sup> Kolbert بقوله "أن هولندا يمكن قهرها عن طريق مصر بسهولة أكثر من قهرها في أملاكها"<sup>(٦٣)</sup>.

وقد نتج عن هذه السياسة عودة الحياة للموانئ المصرية المتوسطية خاصة بعد أن قامت فرنسا بعقد معاهدة التجارة ١٥٣٥م مع الدولة العثمانية، فأصبحت مصر تسيطر على ثلثي التجارة الأوروبية عبر المتوسط، مما جذب إليها الكثير من التجار والجاليات الأوروبية خاصة الجاليات الفرنسية<sup>(٦٤)</sup>.

وارتبط نشاط الجالية الفرنسية في مصر من حيث حجم النشاط التجاري بالظروف السياسية التي ألمت بالوطن الأم (فرنسا). فعندما استقرت الأوضاع السياسية في فرنسا انعكس ذلك على نشاط وأعداد الجالية الفرنسية في مصر، وساعد على منافسة الفرنسيين لتجار الجاليات الأخرى والتفوق عليهم في هذا المجال؛ مما عزز من مكانة فرنسا لدى الباب العالي<sup>(٦٥)</sup>، وهو ما كان له أثره في النشاط التجاري الفرنسي عبر البحر المتوسط.

وبالإضافة إلى القنصل الفرنسي في القاهرة، تم تعيين نائب قنصل في رشيد وآخر في الإسكندرية؛ لمتابعة الحركة التجارية على هذين الميناءين المهمين كمنفذين رئيسيين للتبادل التجاري بين مصر وفرنسا، فضلاً عن رعاية نائب القنصل للجالية الفرنسية المحدودة في المدينتين إلى أن تغير الوضع في القرن الثامن عشر، وبرزت أهمية دمياط بالنسبة للتجارة الفرنسية عبر المتوسط، وتم تعيين نائب قنصل فرنسي في دمياط في فترات متعددة ومقطعة من القرن الثامن عشر لرعاية المصالح الفرنسية فيها وبخاصة التجارية<sup>(٦٦)</sup>.

ويرجع الاهتمام الفرنسي بدمياط إلى شهرتها في تجارة الأرز، فضلاً عن أهمية الأرز في التجارة الفرنسية في القرن الثامن عشر، وكذلك أهميته في التجارة الدولية بشكل عام، من هنا برز الدور المهم لتجارة الأرز بالنسبة لفرنسا في ميناء دمياط<sup>(٦٧)</sup>.

لقد كان للأرز المصري أهمية كبيرة لسد الاحتياجات الضرورية للجيش الفرنسي المرابط في جنوب فرنسا. من هنا حرص القناصل الفرنسيون في مصر على استمرار تصدير الأرز من دمياط إلى مارسيليا، وفي أواخر القرن الثامن عشر يقدر جيران - في وصفه للتجارة بين مصر وفرنسا - إجمالي صادرات مصر من الأرز إلى فرنسا بحوالي خمسة آلاف أردب سنوياً؛ أي أن فرنسا تستورد من مصر ما تقدر نسبته بـ ١٧.٥% من إجمالي الأرز المصدر للخارج، وحوالي ٦٢.٥% من إجمالي الأرز المصدر إلى أوروبا؛ مما يوضح مدى أهمية الأرز المصري بالنسبة للتجارة الفرنسية عبر البحر المتوسط<sup>(٦٨)</sup>.

لذا، فقد تجاهلت فرنسا فرمانات الدولة العثمانية المتوالية لولاياتها لمنع تصدير الحبوب بشكل عام للجانب الأوروبي إلا بعد أن تكفي الدولة العثمانية

احتياجاتها منها، حيث استمر تصدير الأرز إلى أوروبا بشكل عام، خاصة في سنوات الأزمات الاقتصادية التي انتابتها<sup>(٦٩)</sup>.

وقد وقعت الإدارة المحلية في مصر في مأزق؛ فهي من ناحية مجبرة كإدارة تابعة للدولة العثمانية على قبول سياسة تحريم تصدير الأرز إلى أوروبا والعمل بها، ولكنها من ناحية أخرى تحت ضغط المصلحة وأهمية الأرز في حصيلة جمارك دمياط، فضلاً عن ضغط "أهل البلد" الذين رخوا مصلحتهم الخاصة في تسهيل تصدير الأرز إلى أوروبا بصفة عامة، وفرنسا بصفة خاصة؛ لذلك عملت الإدارة الإقليمية في مصر على غض الطرف عن تصدير الأرز إلى أوروبا، وقد نجح تجار مارسيليا في تسوية ودية مع رجال الجمارك في دمياط في لإرسال العديد من السفن المشحونة أرزاً إلى مارسيليا<sup>(٧٠)</sup>.

ورغم استمرار حظر تصدير الأرز المصري إلى فرنسا، لكننا نجد دوراً كبيراً للقناصل في تسهيل إبرام الصفقات التجارية؛ إذ وصل إلى دمياط في خلال شهرين تقريباً حوالي عشر سفن فرنسية تم شحنها بالأرز إلى مارسيليا، ولكن القباطنة الفرنسيين شكوا من عدم توافر حماية لهم في دمياط، وأنهم يدفعون رسوماً جمركية أعلى من المطلوب، وبالتالي ضرورة تخفيف الضغط وتخفيض الرسوم الجمركية<sup>(٧١)</sup>.

وهكذا استمر تدفق صادرات الأرز المصري إلى فرنسا رغم فرمانات التحريم التي كانت تصدر من حين لآخر، وهذا يؤكد نجاح التجار الفرنسيين في تسوية الأمور مع الإدارة المحلية في ولاية مصر التي كان من مصلحتها تصدير الأرز المصري إلى فرنسا، بعد أن تستوفي الدولة العثمانية نفسها بالكميات التي تحتاجها سنوياً، والتي كان يتم شحنها في أحيان كثيرة إلى إستانبول على السفن الفرنسية نفسها، كما أشارت لذلك الوثائق<sup>(٧٢)</sup>.

ولم يركز النشاط التجاري الفرنسي في مصر على الأرز فقط حيث كانت الأقمشة من السلع المهمة التي استوردتها فرنسا من مصر وغيرها من الولايات العثمانية المتوسطة، وكانت الأقمشة من الصناعات المهمة التي ازدهرت في مصر عبر العصور، ولم تضمحل خلال العصر العثماني، بل أشار إليها الرحالة الذين زاروا مصر خلال تلك الفترة، وذكروا ازدهارها، بل وانتشارها في ربوع مصر شمالاً وجنوباً<sup>(٧٣)</sup>.

وكانت المنسوجات هي المنتج الحرفي المصري الوحيد الذي شق طريقه إلى أوروبا، وكانت المنسوجات الكتانية والقطنية أهم هذه المنسوجات، وكانت فرنسا أهم جهة تستورد تلك المنسوجات بنسبة تعادل تسعة أعشار ما يفتح منها.<sup>(٧٤)</sup>

ويعد الجوخ والكتان من الأقمشة المهمة التي وجدت طريقها إلى أوروبا وبخاصة فرنسا، ولعب فيها القنصل الفرنسي دوراً مهماً، فضلاً عن التجار الفرنسيين الذين نشطوا في حركة التصدير بين ميناءي الإسكندرية ومارسيلا.<sup>(٧٥)</sup>

وقد عثرنا في وثائق محكمة الإسكندرية على صفقة بيع كتان طرفاها سيمون بن أنطوني القنصل الفرنسي "السابق" من خلال وكيله فرنسيسكو بن بلندي، والطرف الآخر هو القنصل الإنجليزي بنيامين من خلال وكيله هارون بن سلمون اليهودي الرياني ترجمان "طايفة" الإنجليز بمبلغ ثلاثة وثلاثين ديناراً<sup>(٧٦)</sup>.

وخلال الربع الأخير من القرن الثامن عشر أخذت فرنسا في توريد نوع من الأقمشة إلى مصر عندما كانت صناعة الأقمشة على النمط الهندي قد انتشرت في فرنسا وبدأت تصدرها إلى شرق البحر المتوسط، لدرجة أن مصر كانت تستورد حوالي ١٠٠٠ بالة من الأقمشة الفرنسية، كما مثلت الأصواف أكثر من نصف الصادرات الفرنسية إلى مصر<sup>(٧٧)</sup>.

ثم جاءت التوابل في مكانة تالية للأقمشة، حيث كان للتوابل أهمية كبيرة في أوروبا منذ العصور الوسطى، وقد لعب الفرنسيون دورًا كبيرًا في تجارة التوابل إذ كانوا يشترون كميات كبيرة منها، ويشحنونها إلى أوروبا عبر ميناءي دمياط والإسكندرية<sup>(٧٨)</sup>.

واحتل القرنفل مكانة مهمة في التجارة الفرنسية عبر البحر المتوسط؛ حيث وجدنا القنصل سيمون يشترى من أحد التجار المشاركة كمية كبيرة منه لنقلها إلى فرنسا بسبعة عشر ألف قرش وثلاثمائة وأحد عشر قرشًا، دفع منها ألفي قرش وتسعمائة وأحد عشر قرشًا، والباقي تم تقسيطه على أن يدفع في نهاية كل شهر أربعمئة قرش<sup>(٧٩)</sup>.

أما عن البن، فقد ارتبطت بدايات نشاط التجار الفرنسيين في البن مع نهايات القرن السابع عشر. وقد أفادوا من هذه التجارة، وجنوا أرباحًا طائلة من ورائها كذلك. وكانت معظم الكميات المصدرة إلى أوروبا تخرج عن طريق التهريب، ثم أصبح البن على قمة صادرات مصر إلى أوروبا، وبخاصة فرنسا. وقام القنصل الفرنسي بيرمونت بالعديد من الصفقات التجارية في البن، وصارت فرنسا أكبر مستورد لهذه السلعة من مصر؛ إذ كان يصدر إليها وحدها نصف ما تستورده أوروبا؛ ويرجع ذلك إلى أنها تقوم بإعادة تصدير جزء منه إلى بعض الدول الأوروبية؛ كإنجلترا وألمانيا<sup>(٨١)</sup>.

ورغم قرارات الحظر على تصدير البن إلى أوروبا فإن القنصل الفرنسي بليران Pelleran أعطى في عام ١٧١٢م أحد قادة أوجاق الإنكشارية - وهي فرقة عسكرية عثمانية - عن كل فردة بن يتم تهريبها قرشًا وخمس بارات، وتمكن القنصل الفرنسي في عام ١٧١٦م من الحصول على إذن يسمح بتصدير ١٣٣ فردة بن مقابل ثلاث قروش عن كل قطار، بل إن الباشا نفسه أعلنها صراحة للقنصل الفرنسي أنه " يتعين عليهم أن يسووا الأمر معه، وأنه يمكنه أيضًا أن يعطيهم تصريحًا بشحن ألفين أو



ثلاثة آلاف فردة سنويًا، وقد أيد الأمراء كذلك مطالب القناصل الدائمة للسماح بخروج البن تحت حماية عساكرهم نتيجة الإكراميات الكبيرة التي كانوا يحصلون عليها" (٨٢).

أخيرًا، كانت الجلود من أهم السلع التي تم تداول تجارتها عبر البحر المتوسط، ولعلها كانت الأهم قبل تطور البن. وتزخر سجلات المحاكم الشرعية بالعديد من القضايا حول صفقات بيع الجلود؛ فوجد الفرنسيين يشترون ٩٨ جلدًا جاموسيًا وبقريًا و١٠٦ جلود أثور، تم شحنها على إحدى المراكب لنقلها إلى فرنسا (٨٣).

ولعب الفرنسيون دورًا كبيرًا في تجارة الجلود؛ فوجد ادعاء تاجر مصري على آخر فرنسي يدعى "بيتون بن نسير" الفرنسي بـ ٢٢٥ قرشًا ثمن جلد جاموسي بالإسكندرية، ووجد تاجرًا مصريًا آخر له عند تاجر فرنسي يدعى "فرنسيسكو بن دانيال" ١٤٠ قرشًا ثمن "جلود بقري وجاموسي" (٨٤).

وقد لعب الدبلوماسيون الفرنسيون في مصر دورًا مهمًا في حل النزاع حول التجارة الفرنسية عبر المتوسط؛ فوجد وكيل القنصلية الفرنسية بالإسكندرية يحضر إلى المحكمة لحل قضية بين تاجر مصري وآخر فرنسي، وشهد "بقبض عواد القنصلية على الجلد" (٨٥).

وبذلك شهد البحر المتوسط نشاطًا تجاريًا فرنسيًا على درجة كبيرة من الأهمية في القرن الثامن عشر، وإن واجه هذا النشاط بعض المعوقات التي أثرت بشكل أو آخر فيه.

#### خامسًا - معوقات النشاط التجاري الفرنسي عبر البحر المتوسط:

لم تسر حركة النشاط التجاري الفرنسي عبر البحر المتوسط في سهولة ويسر في كل الأحوال، بل تعرضت في بعض الأحيان للعديد من المعوقات الطبيعية والبشرية.

#### المعوقات الطبيعية:

وهي تتعلق بالملاحة في البحر المتوسط؛ مثل تيارات البحر وأمواجه، والتي تغير - بمرور الوقت - شكل السواحل؛ فحركة الأمواج تؤدي إلى نحت في الجزء الساحلي الذي يتأثر بها، ثم تحمل كميات من الرمال إلى شواطئ أخرى في عملية الإرساب، وهو ما يعرف بالنحت والإرساب<sup>(٨٦)</sup>؛ مما ترتب عليه ضحالة قاع العديد من موانئ البحر المتوسط، وهو ما اضطر السفن الكبيرة إلى الوقوف في عرض البحر؛ لأنها لا تستطيع الوصول إلى الشاطئ، على أن تقوم السفن الصغيرة بنقل البضائع من داخل الموانئ.

كما كانت شدة الرياح سبباً في غرق بعض السفن أحياناً. كذلك حرص رءساء السفن على تقصي حالة الأمواج قبل رسو السفن في الميناء وإنزال ركابها. وهناك من الشاحنات ما تعرض للغرق وهو في الميناء نتيجة شدة الأمواج والرياح؛ لذا تضطر السفن الراسية بالموانئ عند اشتداد الرياح إلى الابتعاد عن الشاطئ، واللجوء إلى عرض البحر خوفاً من أن ترتطم بصخوره. وهناك أيضاً بعض السفن التي اضطرت إلى الرسو بميناء آخر غير الميناء المقرر لها نتيجة شدة الأمواج<sup>(٨٧)</sup>.

ويعد عطب السفينة من أهم معوقات النشاط التجاري؛ إذ استأجر تاجران مصريان قمرتين في سفينة القبطان "أريوا" الفرنسي من الإسكندرية إلى إستانبول بأجرة قدرها ٣١ ريالاً، وقبضها القبطان مقدماً، وفي بداية الطريق عطبت السفينة (انكسرت)، وأراد التاجران استرداد الأجرة، وطال نزاعهما مع القبطان، وانتقل النزاع إلى المحكمة، فما كان من القاضي إلا أن حكم لهما بعشرين ريالاً حتى ينتهي النزاع<sup>(٨٨)</sup>.

ومن أهم معوقات النشاط التجاري كذلك عيوب الصناعة في السفينة ذاتها؛ كأن تكون المواد الخام المصنَّع منها المركب رديئة؛ كالخشب والمسامير وغيرها، مما يعرض المركب للغرق فور خروجها من الميناء، وهو ما يحتم على القبطان العودة مرة أخرى إلى

الميناء، وهنا لا يحق له أخذ أجرة على المسافرين ولا على البضائع المشحونة<sup>(٨٩)</sup> كذلك زيادة الأوزان عن القدرة الاستيعابية للمركب؛ حيث يطمع أصحاب السفن - أحياناً - في جمع أكبر حصيلة من المال من حمولة السفينة، فيقومون بشحنها بأكثر من طاقتها بالبضائع والمسافرين؛ مما يؤدي إلى غرق السفينة بمن فيها<sup>(٩٠)</sup>.

وعلى أية حال، تعددت العوامل الطبيعية التي مثلت أحد أهم معوقات النشاط التجاري الفرنسي في البحر المتوسط.

#### - المعوقات البشرية:

كان للصراعات العسكرية والسياسية بين القوى الكبرى في البحر المتوسط أثرها في إعاقة الملاحة، والنشاط التجاري؛ من ذلك الصراع الأنجلو- فرنسي، والذي وصل إلى قمته في القرن الثامن عشر، وبخاصة في حرب السنوات السبع (١٧٥٦- ١٧٦٣م) وما تلاها من ذلك الاعتداء على السفن التجارية؛ فقد تعدى القبطان مرتين الفرنسي على الغليون الإنجليزي بقيادة القبطان جواتي عندما كان على سواحل دمياط، واستولى المعتدي على سبعين جوالاً من الدخان اللاذقي<sup>(٩١)</sup>.

وتأتي القرصنة كأحد أهم العوامل البشرية المعوقة للنشاط التجاري الفرنسي في البحر المتوسط، وإن شئت فقل. تعد القرصنة أهم معوقات النشاط التجاري بشكل عام، الفرنسي وغيره.

ولم تكن القرصنة في البحر المتوسط وليدة العصر العثماني، بل تضرب بجذورها في أعماق التاريخ؛ إذ مارستها أغلب القوى التي كان لها وجود في البحر المتوسط. ولاقت أعمال القرصنة - أحياناً - قبولاً لدى بعض القناصل الأجانب، وخاصة أعمال القراصنة المالطيين، بل ذهب البعض إلى أن ذلك كان يسعد كثيراً القناصل؛ لأن ذلك يؤدي إلى دعم القافلة التجارية الفرنسية من خلال ظهور القراصنة

بين الحين والآخر، ويقومون ببعض المصادرات والنهب على الموانئ الشامية والمصرية؛ مما يدفع التجار إلى الاتجاه إلى السفن الأجنبية التي توفر لها الحماية<sup>(٩٢)</sup>. ومعنى ذلك وجود " رغبة ما لدى أصحاب المصالح من الأوروبيين في وجود أعمال القرصنة رغم أنها تظل السفن الأوروبية، ومنها الفرنسية أحياناً.

وقد تمركز القراصنة في العديد من الموانئ؛ مثل ميناء حيفا، وكانوا يهاجمون السفن المتقلة بين الموانئ الشامية والمصرية، لدرجة أن ميناء حيفا لُقّب بالمالطة الصغيرة<sup>(٩٣)</sup>. وقد دفع ذلك الباب العالي إلى الاتفاق على أنه إذا وقع أحد المسلمين أسيراً، وكان على شاحنة فرنسية مستأمنة، يصبح فك أسرهم من مسؤوليات القنصل الفرنسي، وفي المقابل أكدت الوثائق صدور بيورلدي - أمراؤ مرسوم - من الباشا باللغة التركية أن القنصل الفرنسي "لميه" وكذلك الإنجليزي وويلام فارنيتوم قدما "عرضحال" بانتشار عمليات القرصنة في البحر، وأنهما لن يسمحا بشحن بضائع للمسلمين على مراكبهم " وإذا شحن شيء من الآن وحصل فيه شيء لا علاقة لهما في ذلك لا بضمانة ولا بكفالة مطلقاً " <sup>(٩٤)</sup>. وهذا يدل على تفشي عمليات القرصنة بشكل كبير <sup>(٩٥)</sup>.

وقد تعدى نشاط القراصنة لحد الهجوم على السفن في عرض البحر إلى اعتدائهم على السفن وهي في الموانئ أثناء شحن البضائع؛ حيث استولى القراصنة على سفينة على متنها كمية من الأفضسة برئاسة فبطان فرنسي يدعى أندري لوي <sup>(٩٦)</sup>.

وعلى أية حال كانت عمليات القرصنة أحد أهم معوقات النشاط التجاري الفرنسي، وإن أدت بشكل غير مباشر إلى ازدياد دور الفرنسيين في الملاحة والتجارة في البحر المتوسط منذ القرن الثامن عشر؛ إذ كانت السفن الفرنسية "المستأمنة" تنقل البضائع والمسافرين عبر موانئ البحر المتوسط <sup>(٩٧)</sup>. وقد أشارت الوثائق للعديد من السفن الفرنسية مثل "رويسا؛ و"شيطية جوان وروزون وميسروه وأنطوني كين وكلامانيو ولينار وغيره " <sup>(٩٨)</sup>

## الخاتمة:

يتضح مما سبق أهمية الدور الذي لعبته فرنسا في تجارة البحر المتوسط خلال القرن الثامن عشر، حيث كانت التجارة محل اهتمام الفرنسيين منذ وقت مبكر من القرن السادس عشر، وليس أدل على ذلك من اتفاقية ١٥٣٥م مع الدولة العثمانية، والتي كان لها دورها في تسهيل الصفقات التجارية الفرنسية في موانئ البحر المتوسط العثمانية.

لقد شهد النشاط التجاري الفرنسي في البحر المتوسط في القرن الثامن عشر تطوراً ملحوظاً، حيث ترددت السفن الفرنسية على معظم موانئ البحر المتوسط؛ لتتقل البضائع من الشرق إلى الغرب، ومن الجنوب إلى الشمال، حتى إنها حققت تفوقاً ملحوظاً على السفن العثمانية ذاتها، حتى بلغ الأمر أنها كانت تنقل البضائع ومنتجات الولايات العثمانية إلى حاضرة الدولة العثمانية نفسها، لذا كانت تعرف بالسفن المستأمنة؛ أي التي ترتبط بحكومتها بعلاقات تعاھدية مع الدولة العثمانية.

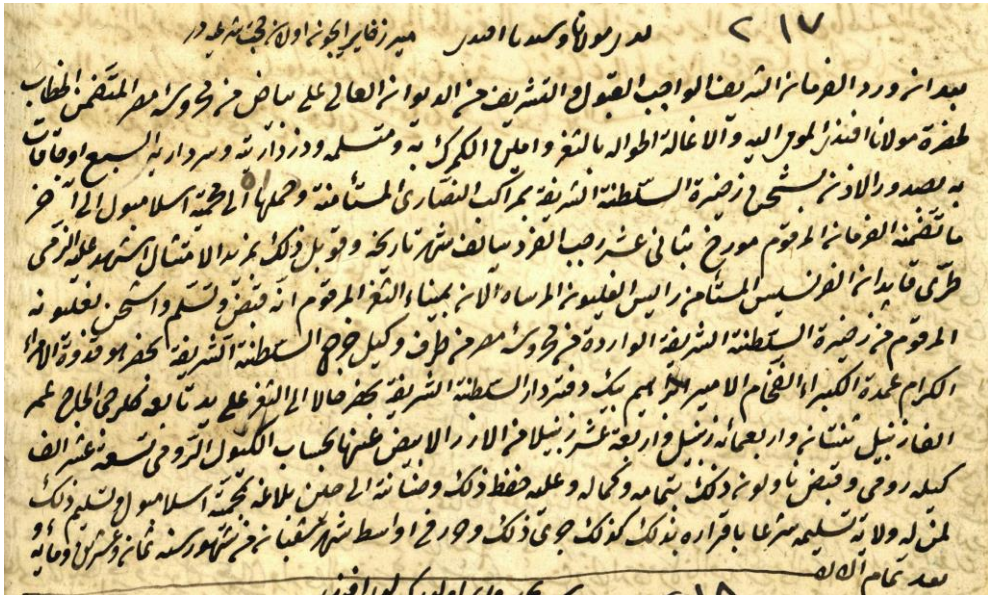
وقد لعبت موانئ البحر المتوسط دوراً كبيراً في جذب حركة التجارة الدولية، وكان من أبرز هذه الموانئ، موانئ مصر والشام والمغرب وتركيا، التي سهلت صفقات التجارة الفرنسية؛ حتى صارت السفن الفرنسية أهم السفن التجارية وأكثرها نشاطاً في البحر المتوسط خلال القرن الثامن عشر.

وفي خضم ذلك النشاط التجاري الفرنسي لعبت مصر دوراً بارزاً في ذلك الوقت، خاصة بعد تراجع دور طريق رأس الرجاء الصالح وعودة الريادة إلى الطرق والموانئ المصرية ودورها في الربط بين تجارة الشرق والغرب، خاصة أن فرنسا ساهمت في إضعاف طريق رأس الرجاء الصالح لإضعاف النفوذ الهولندي والإنجليزي، وقد نتج عن هذا سيطرت مصر على ثلثي التجارة الأوروبية عبر المتوسط، مما جذب إليها الكثير من التجار والجاليات الأوروبية خاصة الجاليات الفرنسية.

ورغم تطور نشاط فرنسا التجاري، وتعدد البضائع التي تاجر فيها الفرنسيون؛ كالأرز والأقمشة والبن والتوابل والجلود، إلا إن النشاط التجاري الفرنسي تعرض لمعوقات طبيعية؛ كالرياح والأمواج العاتية، وبشرية؛ كالصراعات العسكرية والقرصنة اللتين كان لهما آثارهما السيئة على حركة التجارة الفرنسية في تلك الفترة.

## الملاحق

## ملحق ( ١ )

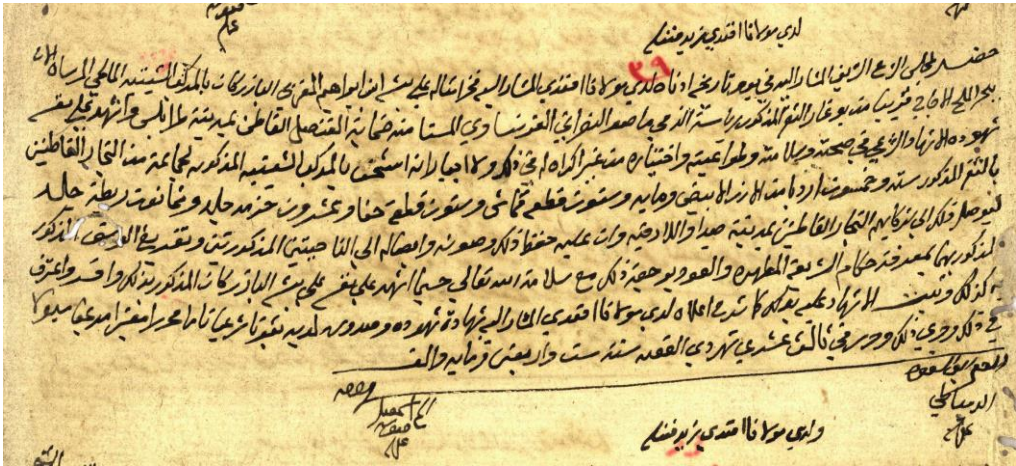
دور السفن الفرنسية في نقل البضائع عبر البحر المتوسط<sup>(٩٩)</sup>

"بعد أن ورد فرمان الشريف الواجب القبول والتشريف من الديوان العالي على بياض من محروسة مصر المتضمن لخطاب حضرة مولانا أفندي المومني إليه ولأغا الحوالة بالتغر وأمين الكمرک ومتسلمه ووزداریه السبع أوجاقات بصور الإنش به بشحن زخيرة السلطنة الشريفة بمراتب النصارى المستأمنة وحملها إلى محمية إسلامبول إلى آخر ما تضمنه فرمان المرقوم مورخ بثنائي عشر رجب الفرد سالف شهر تاريخه وقویل ذلك بمزيد الامتثال أشهد عليه الذمي طري قابدانه الفرنسيس المستأمنة رايس الغليونه المرساة الآن بمينا النغر المرقوم أنه قبض وتسلم وأشحن بغليونه المرقوم من زخيرة السلطنة الشريفة بحضرة قدوة الأمرا الكرام الأمير إبراهيم بك دفتردار السلطنة الشريفة بمصر حالاً إلى النغر على يد تابعه كلرجي الحاج عمر ألفا زنبيل تنتان وأرعمائة زنبيل وأربعة عشر زنبيلاً من الأرز الأبيض عنها بحساب الكيول الرومي تسعة عشر ألف كيلة رومي، وقبض ناولون ذلك بتمامه وكماله وعليه، حفظ ذلك وصيانته إلى حين بلاغه عجمية إسلامبول وتسليم ذلك لمن له ولاية تسلمه شرعاً بإقراره جرى ذلك وحرر في أواسط شعبان سنة ثمان وعشرين ومائة وألف ."

## ملحق (٢)

### دور القنصل الفرنسي في طرابلس الشام في تسهيل الصفقات التجارية

#### بين ميناء دمياط والموانئ الشامية (١٠٠)

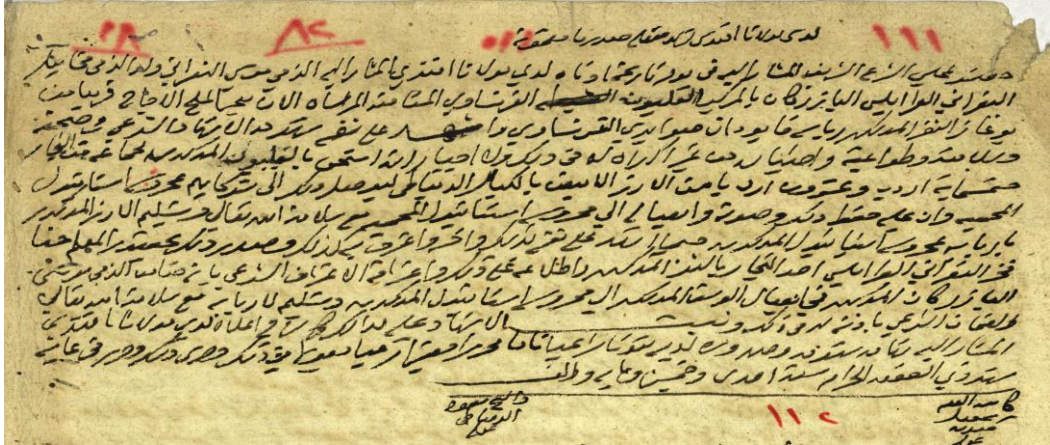


لدي مولانا أفندي زيد فضلته حضر لمجلس الشرع الشريف المشار إليه في يوم تاريخه أدناه مولانا أفندي المشار إليه فخر أمثاله ببشارة ابن إبراهيم المغربي البازركان بالمركب الشيتية المالحى المرساه الآن ببحر الملح الأجاج قريبا من بوغار الثغر المذكور رياسة الذمي ماصو النصراني الفرنساوي المستامن حماية القنصل القاطن بمدينة طرابلس و أشهد على نفسه الذمي ماجيو النصراني الفرنساوي المستامن حماية القنصل القاطن بمدينة طرابلس ريس الشيتية وأشهد على نفسه أنه أشحن بالمركب الشيتية لجماعته من التجار القاطنين بالثغر المذكور ستة وخمسون إردبا من الأرز الأبيض ومائة وستون قطعة قماش وستون قطعة حنا وعشرون حزمة جلد وثمانون ربطة جلد ليوصل ذلك إلى شركايهم التجار القاطنين بمدينة صيدا واللاذقية وأن عليه حفظ ذلك وصونه وإيصاله إلى الناحيتين المذكورتين، وتفرغ الوسق المذكور بمعرفة حكام الشريعة والعودة برجعة ذلك مع سلامة الله تعالى». حسبما أشهد على نفسه كما شرح أعلاه لدي مولانا أفندي المشار إليه بشهادة شهوده، وثبت لديه ثبوتاً شرعياً تاماً محرراً معتبراً شرعياً مقبولاً في ذلك، وجري ذلك وحرر في ثالث عشري شهر ذي القعدة ستة وست وأربعين ومائة وألف

الشيخ يوسف الدمياطي الشيخ إسماعيل

## ملحق ( ٣ )

## علاقات القباطنة الفرنسيين بالتجار الشوام (١٠١)



( لدى مولانا أفندي صدر ما مضمونه حضر بمجلس الشرح الشريف المشار إليه في يوم تاريخه أدناه لدي مولانا أفندي المشار إليه المذمي موسي النصراني ولد ميخائيل النصراني الطرابلسي البازوكان بالمركب الغليون الفرنسي المستأمنة المرساه الن ببحر الاجاج قريبا من بوغاز الثغر المذكور رياسة قابودان صوايدي الفرنسي وأشهد على نفسه شهود الاجتهاد الشرعي في صحتى طواعيته و اختياره من غير إكراه به في ذلك ولا إجباره أنه اشحن بالغليون المكور لجماعة من التجار خمسمائة إردبا من الأرز الأبيض الكيال اليمياطي ليوصل ذلك إلى شركاهم بمحروسة استانبول المحمية، وأن عليه حفظ ذلك وصونه و إيظاله إلى محروسة استانبول المحمية، مع سلامة الله تعالي وتسليم الأرز المذكور لأربابه بمحروسة إستنبول المذكورة حسبما أشهد نفسه بذلك، وأقر واعترف بك وصدر ذلك بحضور حنا فخر النصراني الطرابلسي أحد تجار بالثغر المذكور واطلاعه على ذلك واعترافه الاعتراف الشرعي بأنه ضامن الذمي موسي البازركان المذكور في إيصال (الوسعة) المكورة إلى محروسة استانبول المذكورة وتسليمه لأربابه مع سلامة الله تعالي الضمان الشرعي بإذنه له في ذلك وثبت الإشهاد على ذلك، كما شرح في أعلاه لدي مولانا أفندي المشار إليه بكافه شهوده وصدوره لديه ثبوتاً شرعياً تاماً محرراً معتبراً شرعياً مقبولاً في ذلك وحرر في ثمانى شهر ذي القعدة سنة إحدى وخمسين ومائة وألف )

الشيخ محمود اليمياطي

كاتبه الفقير إسماعيل



ملحق (٤)

السلع المنقولة بالسفن الفرنسية بين مواني البحر المتوسط (١٠٢)

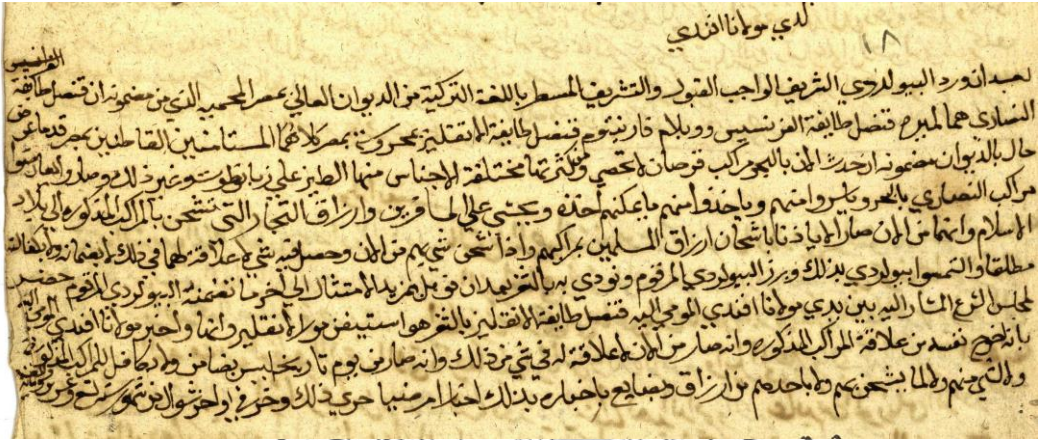


( لدى مولانا أفندي زيد فضله صدر مضمونه حضر لمجلس الشرف المشار إليه في يوم تاريخه أدناه لدي مولانا أفندي المشار إليه فخر أمثاله الحاج مصطفى ابن أحمد الاضليلي البازوكان بالمركب الشيتية الفرنسي المسمتأمنه رياضية قابودان روس الفرنسي المرساه الآن ببحر الملح الاجاج قريبا من بوغاز النغر المذكور وأشهد نفسه شهود الإشهاد الشرعي أنه أشحن بالمركب الشيتية المذكورة لجماعة من التجار بالثغر المذكور وخمسون قطعة قماش وتسعة وتسعون أردب من الأرز الأبيض المعباه ومائة وثلاثة وخمسون قطعة قماش وسبع قطع كتان وخمسة عشر قطعة تمر بلح وخمس فرد بن وخمس ربط حصر ليوصل ذلك إلى شركايهم بمدينة طرابلس المذكورة بمعرفة حكام الشريعة المطهرة والعودة برجعة ذلك مه سلامة الله عالي حسبما أشهد على نفسه بذلك وأقر وأعترف به كذلك وثبت الإشهاد عليه بذلك كما شرح في أعلاه لدي مولانا أفندي المشار بشهادة شهود وصدرة لديه ثبوتًا شرعيا تامًا محررًا مقرًا مراعيًا مقبولًا في ذلك وجري ذلك وحرر في سابع شهر الحجة سنة ثمان وأربعين ومائة وألف )

الشيخ محمود الدمياطي

كاتبه الفقير إسماعيل

## ملحق ( ٥ )

تصل القنصل الفرنسي من أعمال القرصنة<sup>(١٠٣)</sup>

لدى مولانا أفندي بعد أن ورد البيورلدى الشريف الواجب القبول والشريف المسطر باللغة التركية من الديوان العالي بمصر المحمية الذي من مضمونه أن قنصل طايفة النصارى هما لميره قنصل طايفة الفرنسيس وويلام فرينيتوم قنصل طايفة الإنكليز بمحروسة مصر كلاهما المستأمنين القاطنين بمصر قدما عرض حال بالديوان مضمونه أن حثك الآن بالبحر مراكب قرصان لا تحصى من كثرتها مختلفة الأجناس منها الطين على زربا وطوت وغير ذلك وصاروا يعارضون مراكب النصارى بالبحر ويأسروا منهم ويأخذوا ما يمكنهم أخذهم ويخشى على المسافرين وأرزاق التجار التي تشحن بالمراكب المذكورة إلى بلاد الإسلام وأنها من الآن صارا لا يأذنا باشحان أرزاق المسلمين بمراكبهم وإذا شحن شيء من الآن وحصل فيه شيء لا علاقة لهما في ذلك لا بضمانة ولا بكفالة مطلقاً والتمسوا بيورلدى بذلك. وورد البيورلدى المرقوم ونودى به بالثغر بعد أن قوبل بمزيد الامتثال إلى آخر ما تضمنه البيورلدى المرقوم حضر لمجلس الشرم الشريف المشار إليه بين يدي مولانا أفندي المومى إليه قنصل طايفة الإنكليز بالثغر هو استيفين مولا الإنكليز وأنهى وأخبر مولانا أفندي المومى إليه بأنه أخرج نفسه من علاقة المراكب المذكورة وأنه صار من الآن لا علاقة له في شيء من ذلك وأنه صار من يوم تاريخه ليس بضامن ولا بكافل للمراكب المذكورة ولا شيء منهم ولا يشحن بهم ولا بأحدهم من أرزاق وبضايح بإخباره بذلك إخباراً مرضياً جرى ذلك وحرر في أواخر شوال من شهور سنة تسع وعشرون ومائة وألف".

## الهوامش:

- (١) عطية القوصي: تجارة مصر في البحر الأحمر في العصر المملوكي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٦م، ص ٤٦ وما بعدها.
- (2) M. Belin: Des Capitulations et Traits De Le France en Orient, Paris, 1970, pp. 57-58.
- (٣) حمدي محمود محمد: الفرنسيون في مصر في العصر العثماني (١٥٣٥ - ١٧٩٨)، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة حلوان، ٢٠١٣م، ص ٢٥
- (٤) فاروق عثمان أباطة: تحول التجارة العالمية إلى رأس الرجاء الصالح وأثره على سواحل مصر الشمالية أثناء القرن السادس عشر، بحث ضمن أبحاث ندوة سواحل مصر الشمالية عبر العصور، أعمال ندوة لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة بالاشتراك مع كلية الآداب جامعة الإسكندرية يومي ٢٤، ٢٣ أبريل ١٩٩٨م، إعداد عبدالعظيم رمضان، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٠م ص ص ٣٠٠، ٣٠١.
- (٥) هو ضابط من ضباط الشرطة اضطلع بدور مهم أمنياً خلال العصر العثماني.
- (٦) نعيم زكي فهمي: طرق التجارة ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٧٣م، ص ٤٣٢.
- (٧) فاروق عثمان أباطة: المرجع السابق، ص ٣٠٢.
- (٨) نعيم زكي فهمي: المرجع السابق، ص ٤٣٣.
- (٩) فاروق عثمان أباطة: المرجع السابق، ص ٣٠٣.
- (١٠) نعيم زكي فهمي: المرجع السابق، ص ٤٣٣.
- (١١) فاروق عثمان أباطة: المرجع السابق، ص ص ٣٠٤، ٣٠٥.
- (١٢) عبدالعزيز الشناوي: الدولة العثمانية دولة إسلامية مقترى عليها، ج ٢، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة ١٩٩٢م، ص ص ٧٠٩، ٧١٠.
- (١٣) للمزيد من المعلومات انظر: أندري كلو: سليمان القانوني: مثل من النماذج بين الهوية والحداثة، ترجمة بشير بن سلامة، دار الجيل، بيروت، ١٩٩١م، ص ٣٤٠ وما بعدها.
- (١٤) أندريه ريمون: الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر، ترجمة ناصر إبراهيم وباتسي جمال الدين، مراجعة وإشراف رؤف عباس، الجزء الأول، المجلس الأعلى للثقافة،

القاهرة، ٢٠٠٥م، ص ٣٠٢؛ عبد الحميد حامد سليمان: تاريخ الموانئ المصرية في العصر العثماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٥م، ص ١٨٩  
 (١٥) للمزيد من المعلومات انظر: نيفين مصطفى حسن: رشيد في العصر العثماني، دراسة تاريخية وثائقية، دار الثقافة العلمية، الإسكندرية، ١٩٩٠م؛ أندريه ريمون: المرجع السابق، ج ١، ص ٣٠٤.

(16) Show. S., Ottoman Egypt in the age of the French Revolution, Harvard, 1962, pp. 126 -127.

(١٧) كان لخليج الإسكندرية دور مهم كشریان ملاحی یربط الإسكندرية بالقاهرة عن طريق النيل، فضلاً عن إمدادها بالمياه العذبة، لمزيد من المعلومات عن الخليج انظر: أيمن أحمد محمود: خليج الإسكندرية وآثاره الاقتصادية والاجتماعية، دار عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، القاهرة، ٢٠٠٨م.

(١٨) محمد عفيفي: المصالح الفرنسية في ميناء دمياط في القرن الثامن عشر، بحث ضمن أبحاث مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، المجلد ٣٧، مكتبة الدار العهرية للكتاب، القاهرة، ١٩٩٠م، ص ١٦٧.

(١٩) جمال كمال محمود: البحر الأحمر في الاستراتيجية العثمانية، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، بيروت، ٢٠١٩م، ص ١٧٢. M.E.R.C.  
 (٢٠) محمد عفيفي: المرجع السابق، ص ١٦٨.

(٢١) محكمة دمياط: س ٢١٤، ص ١٩، م ٢٢، ٣٠ رمضان ١١٤٨هـ/ ١٣ فبراير ١٧٣٦م؛ الإسكندرية: س ٤٢، ص ٢٧٦، م ٨٧٨، ٢ من ذي الحجة ١٠١٥هـ/ ٣١ من مارس ١٦٠٧م؛ دمياط: س ٢١٦، ص ٤، م ٩، ٧ من ذي الحجة ١١٤٨هـ/ ١٩ من أبريل ١٧٣٦م، نفسه: س ٢١٨، ص ٨٢، ٨٣، م ١١١٤، ١٤ من ذي الحجة ١١٥١هـ/ ٢٥ من مارس ١٧٣٩م؛ الإسكندرية: س ٦٣، ص ١٢٤، م ٢١٧، ١٥ من شعبان ١١٢٨هـ/ ٦ من أغسطس ١٧١٦م.

(٢٢) لیلی الصباغ: الجاليات الأوروبية في بلاد الشام في العهد العثماني في القرنين السادس عشر والسابع عشر ( العاشر والحادي عشر الهجريين )، ج ١، مؤسسة الرسالة، بيروت، ١٩٨٩م، ص ١٩١.

- (٢٣) محمد كردعلي: خطط الشام، ج ٥، مطبعة الترقى، دمشق، ١٩٢٧م، ص ١٦٥؛ للمزيد من المعلومات عن محصول الأرز وتجارته انظر: رضا أسعد السيد: محصول الأرز وتجارته في القرن الثامن عشر، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة المنصورة، ٢٠٠٥م
- (٢٤) سحر علي حنفي: العلاقات التجارية بين مصر وبلاد الشام الكبرى في القرن الثامن عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٠م، ص ٣٢.
- (٢٥) أحمد عارف الزين: تاريخ صيدا، مطبعة العرفان، صيدا، ١٩١٣م، ص ١٢٧.
- (٢٦) سحر علي حنفي: المرجع السابق، ص ٣٢.
- (٢٧) ليلى الصباغ: المرجع السابق، ص ٢٦٦.
- (28) Crecelius, D., French Ships and their Cargos Salling Between Damiette and Ottoman Ports 1777- 1781, vo I37, Leiden (W. D.), p. 262.
- (٢٩) محكمة دمياط: س ٢١٢، ص ٣٩، ٤٠، م ٣٨، ٣١ من صفر ١١٤٦هـ / ٥ أغسطس ١٧٣٣م؛ أنظر ملحق رقم (٢)؛ قسمة عربية: س ٧٨، ص ٣٧٩، م ٥٦١، ٤ محرم ١١٢٢هـ / ٥ مارس ١٧١٠م؛ نفسه: س ٨٣، ص ٤٢٧، م ٥٨٥، ٢٥ شعبان ١١٢٧هـ / ٢٦ أغسطس ١٧١٥م؛ نفسه: ١٠٦ مكرر، ص ٣٠٥، م ٦٩٧، غرة ذى القعدة ١١٦٠هـ / ١٥ نوفمبر ١٧٤٦م.
- (٣٠) سحر حنفي: المرجع السابق، ص ٣٥.
- (٣١) أندريه ريمون: المرجع السابق، ج ١، ص ٣٣٨، ٣٣٩.
- (٣٢) محكمة الإسكندرية: س ٦٤، ص ٣١، م ٥٢، ٢٩ ذو القعدة ١١٢١هـ / ٣٠ يناير ١٧١٠م؛ نفسه: س ٢٥، ص ٣٩٨، م ١٢٢٨، ١٧ محرم ٩٩٧هـ / ٧ ديسمبر ١٥٨٨م.
- (٣٣) محكمة الإسكندرية: س ٤٢، ص ٢٧٥، م ٨٧٦، ١٧ ذى الحجة ١٠١٥هـ / ١٥ أبريل ١٦٠٧م؛ نفسه: س ٢٧٦، م ٨٧٨، ٢٢ ذى الحجة ١٠١٥هـ / ٢٠ أبريل ١٦٠٧م؛ محكمة دمياط: س ٢١٦، ص ٧٢، م ٩٥، ٢٠ جمادى الآخرة ١١٤٨هـ / ٩ نوفمبر ١٧٣٥م.
- (٣٤) نفسه: س ٦٣، ص ١٨٧، ١٨٨، م ٣٤٩، ١٥ جمادى الأولى ١١٢٨هـ / ٨ مايو ١٧١٦م؛ محكمة دمياط: س ٢١٨، ص ٦٠، م ٨٢، ١٠ ذو القعدة ١١٥١هـ / ١٩ فبراير ١٧٣٩م.

- (٣٥) جبرار: الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر، ج ٤، ترجمة زهير الشايب، دار الشايب للنشر، القاهرة، ١٩٧٨م، ص ٢٨٨، ٢٨٩، ٢٩٧، ٣٠٤، ٣٠٥، ٣٠٦؛ عبدالحميد سليمان: تاريخ الموائى، المرجع السابق، ص ٢٧٣.
- (٣٦) كان للبنادقة وجود كبير في مصر العثمانية لدرجة وجود حارة باسمهم في القاهرة، انظر: جمال كمال محمود: حارة البنادقة بالقاهرة في العصر العثماني، بحث ضمن أبحاث رؤى في التاريخ الحديث والمعاصر، مهداة إلى د/ لطيفة سالم، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠١٢م.
- (٣٧) محكمة الإسكندرية: س ٥٨، ص ١٠١، م ١٨٠، ٢٨ جمادى الأولى ١١٠٢هـ/ ١٠ مارس ١٦٦٩م.
- (٣٨) أحمد السعيد سليمان: تأصيل ما ورد في تاريخ الخيري من الدخيل، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٩م، ص ص ٥٣، ٥٤.
- (٣٩) محكمة دمياط: س ٢١٨، ص ٨٢، م ١١٢، ٢٩ ذو القعدة ١١٥١هـ/ ١١ مارس ١٧٣٩م، أنظر ملحق (٣)
- (٤٠) محكمة الإسكندرية: س ٥٧، ص ١٣، م ٣٤، غرة شوال ١٠٩٨هـ/ ١٠ أغسطس ١٦٨٧م.
- (٤١) علاء طه رزق: دراسات في تاريخ عصر سلاطين المماليك، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، ط ١، القاهرة، ٢٠٠٨م، ص ١٤٧.
- (٤٢) محكمة دمياط: س ٢١٤، ص ١٣، ٢٢ رمضان ١١٤٨هـ/ ٨ فبراير ١٧٣٦م؛ محكمة الإسكندرية: س ٦٣، ص ١٢٤، م ٢١٧، ١٥ شعبان ١٢١٨هـ/ ٥ أغسطس ١٧١٦م.
- (43) Crecelius, D., op.cit, p. 251.
- (٤٤) محكمة الإسكندرية: س ٦٠، ص ٢٦٠، م ١١١، ٢٠ ربيع الأول ١١١٤هـ/ ١٥ أغسطس ١٧٠٢م؛ محكمة دمياط: س ٢١٢، ص ٤٠، ٤١، ٢٦ رمضان ١١٤٥هـ/ ١٣ مارس ١٧٣٣م؛ نفسه: س ٢١٦، ص ٣، ٤، ٥ ذو القعدة ١١٤٨هـ/ ١٨ مارس ١٧٣٦م.
- (٤٥) أحمد السعيد سليمان: المرجع السابق، ص ٣٩.
- (٤٦) محكمة دمياط: س ٢١٦، ص ٣، م ٥، ١٩ ربيع الآخر ١١٤٩هـ/ ٢٨ أغسطس ١٧٣٦م.
- (٤٧) نفسه: س ٢١٤، ص ١٣، م ١٤، ٢٢ رمضان ١١٤٨هـ/ ٦ فبراير ١٧٣٦م.
- (٤٨) نفسه: س ٢١٦، ص ٤، م ١٠، ١٣ محرم ١١٤٩هـ/ ٢٤ مايو ١٧٣٦م.
- (٤٩) نفسه: س ٢١٨، ص ٨٢، م ١١٢، ٢٩ ذو القعدة ١١٥١هـ/ ١١ مارس ١٧٣٩م.

- (٥٠) نفسه: س ٢١٤، ص ١٢٢، م ١٥٠، ٤ صفر ١١٤٨هـ / ٢٦ يونيو ١٧٣٥م.
- (٥١) سحر حنفي: المرجع السابق، ص ٤٦.
- (٥٢) لعب المترجمون دورًا مهمًا في تسهيل إبرام الصفقات التجارية بشكل عام، وقد أتقن العديد من المشاركة، خاصة النصارى، اللغة الفرنسية؛ مثل " حواي النصراني الأرمني "، الذي كان يتقن الفرنسية، ويعمل ترجمانًا للفرنسيين؛ انظر: قسمة عربية: س ١٢٥، ص ٤٨٢، م ٦٨٣، ١٨ ذو الحجة ١١٨٩هـ / ٦ أكتوبر ١٧٧٥م.
- (٥٣) محكمة دمياط: س ٢١٨، ص ٨٢، م ١١٢، ٢٩ ذو القعدة ١١٥١هـ / ١١ مارس ١٧٣٩م.
- (٥٤) نفسه: س ٢١٦، ص ٤٦، م ٥٦، ٢٧ ربيع الآخر ١١٤٨هـ / ١٧ سبتمبر ١٧٣٥م.
- (٥٥) نفس المصدر والصفحة.
- (٥٦) سحر حنفي: المرجع السابق، ص ٤٦.
- (٥٧) محكمة دمياط: س ٢١٦، ص ٧٢، م ٩٥، ٢٠ جمادى الآخرة ١١٤٨هـ / ٨ نوفمبر ١٧٣٥م.
- (٥٨) نفسه: س ١٧٩، ص ٧٨، م ٩٠، ٤ شوال ١١٢٣هـ / ١٥ نوفمبر ١٧١٠م.
- (٥٩) نفسه: س ٢١٢، ص ٣٩، ٤٠، م ٣٨، ٤ شوال ١١٤٥هـ / ٢٠ مارس ١٧٣٣م.
- (٦٠) نفسه: س ٢١٦، ص ٧٢، ٧٣، م ٩٥، ٢٠ جمادى الآخرة ١١٤٨هـ / ٨ نوفمبر ١٧٣٥م.
- (٦١) سحر حنفي: المرجع السابق، ص ٤٨.
- (٦٢) يعد كولبير أحد أهم السلاطين المشهورين في التاريخ الحديث، وقام بالعديد من الإصلاحات التي خلدت اسمه في التاريخ.
- (٦٣) محمد رفعت رمضان: علي بك الكبير، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، ٢٠١٦م، ص ١١٤، ١١٥.
- (٦٤) أحمد أحمد الحتة: تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر، مطبعة المصري، ط ١، الإسكندرية، ١٩٦٧م، ص ٣.
- (٦٥) محمد أنيس: الخطوط الرئيسية لسياسة بريطانيا في النصف الثاني من القرن الثامن عشر، مجلة الجمعية التاريخية المصرية، المجلد الخامس، القاهرة، ١٩٥٩م، ص ١١٤.
- (٦٦) محمد عفيفي: المصالح الفرنسية...، المرجع السابق، ص ١٦٨.
- (٦٧) نفسه: ص ١٦٩.

- (٦٨) جيران: المصدر السابق، ج٤، ص ٣١٠.
- (٦٩) فرنان برودل: الحضارة المادية والاقتصادية والرأسمالية من القرن الخامس عشر حتى القرن الثامن عشر، ترجمة وتحقيق مصطفى ماهر، ج١، دار الفكر للدراسات والنشر، القاهرة، ١٩٩٣م، ص ص ١٤٦، ١٤٧؛
- Baptiste Trecourt, Mémoires sur L'Égypte Année 1791 edités et annotés par Gastonwiet, Le Caire, IFAO, 1992, pp. 82- 86.
- (٧٠) محمد عفيفي: المرجع السابق، ص ص ١٧١، ١٧٢.
- (٧١) محمد عفيفي: المرجع السابق: ص ص ١٧٣، ١٧٤.
- (٧٢) محكمة الإسكندرية: س ٦٣، ص ١٢٤، م ٢١٧، ١٥ شعبان ١١٢٨هـ / ٥ أغسطس ١٧١٦م؛ انظر ملحق (١).
- (٧٣) علي أحمد الطابش: المنسوجات في مصر العثمانية، دراسة فنية أثرية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآثار، جامعة القاهرة، ١٩٨٥م، ص ص ٢٠٠، ٢٠١.
- (٧٤) ج. دي شابرويل: دراسة في عادات وتقاليد سكان مصر الحديثين، ترجمة زهير الشايب، دار الشايب للنشر، القاهرة، ١٩٩٢م، ص ١٢٨؛ عبدالرحيم عبدالرحيم: فصول من تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي في العصر العثماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٠م، ص ص ١٥٤، ١٥٥. M. E. R. C.
- (٧٥) حمدي محمود محمد المرجع السابق، ص ١٢٨.
- (٧٦) محكمة الإسكندرية: س ٣٣، ص ١٢، م ١٩، ٩ شعبان ١٠٠٩هـ / ١٣ فبراير ١٦٠١م.
- (٧٧) زينب محمد حسين الغنام: الجاليات في مصر ودورها في الحياة الاقتصادية والاجتماعية في مصر إبان العصر العثماني (١٥١٧ - ١٧٩٨)، رسالة دكتوراة غير منشورة، كلية الدراسات الإنسانية فرع البنات، جامعة الأزهر، ١٩٩٨م، ص ١٠٣.
- (٧٨) محكمة الإسكندرية: س ١٩، ص ٢٦٧، م ٩٠١، ١٨ ذو الحجة ٩٩١هـ / ٣ يناير ١٥٣٨م؛ قصة عربية: س ١١٧، ص ٢٩١، م ٤٠٢، ١١٣١هـ / ١٧١٨م؛ نفسه: س ١١١، ص ٥٠، م ١٥٨، ١١٦٨هـ / ١٧٥٤م؛ نصره عبدالمتجلي: الإسكندرية في العصر العثماني، الحياة الاقتصادية والاجتماعية، تقديم لطيفة سالم، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠١٣م، ص ٧٣. أنظر ملحق (٤)
- (٧٩) محكمة الإسكندرية: س ٣٢، ص ٤٣٧، م ١١٤١، ٢١ شوال ١٠٠٨هـ / ٥ مايو ١٦٠٠م.



(٨٠) البين : ظهورالبين وبداية تداوله. دار حوله جدل واسع بين الفقهاء، حتى توصلوا إلى صيغة توافقية تبيح شربه. وفي ذلك يقول البعض عن شرب القهوة: "والحق إنه في ذاته لا إسكار فيه، وإنما فيه تنشيط للنفس ( للمزيد راجع إبراهيم اللقاني: نصيحة الإخوان باجتتاب الدخان، دار الكتب، فقه مالك ٣٨، ميكروفيلم ٤١٩٠٤، ( بدون أرقام صفحات ).

(٨١) محكمة الإسكندرية: س ٥٠، ص ٥٣٥، م ٨٧٩، ٧ رمضان ١٠٦٩هـ/ ٢٩ مايو ١٥٢٩م؛ علاء الدين المكي: عقد الفرائد فيما نظم من الفوائد، مخطوط، دار الكتب، جغرافيا، ٣٤٧٢، ميكروفيلم ٢٤٥٧٣، ورقة ٨٧.

(82) Courdurier, M., Le Café en Méditerranée Histoire, anthropologie, Économiec XVIII- XX, Siécle, Archiviste en Chef de la Chambre de Commerce et L, industic de Marseille, (W-D), p.75

(٨٣) محكمة الإسكندرية: س ٥٤، ص ١١٨، م ٢٢٧، ١٣ شوال ١٠٧٠هـ/ ٢٢ يونيو ١٦٦٠م؛ نفسه: س ٢٠، ص ٢٥١، م ٥٨٥، ٩ ربيع الآخر ٩٩٠هـ/ ١٩ مايو ١٥٨٢م؛ نفسه: س ٤٠، ص ٤١٤، م ١٠٧٥، ٩ محرم ١٠٣٣هـ/ ٢ نوفمبر ١٦٣٣م.

(٨٤) محكمة الصلحية النجمية: س ٤٩٥، ص ٣٧٢، م ١٤٦٧، ١٤ ذو القعدة ١٠٣٩هـ/ ٤ يوليو ١٧٢٧م.

(٨٥) محكمة الإسكندرية: س ٥٤، ص ١١٨، م ٢٢٧، ١٣ شوال ١٠٧٠هـ/ ٢٢ يونيو ١٦٦٠م.

(٨٦) يوسف عبدالمجيد فايد: دراسات في الأقبانوغرافية دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٥م، ص ١٠١.

(٨٧) سحر حنفي: المرجع السابق، ص ٦٦.

(٨٨) محمد عفيفي: الأوقاف والحياة الاقتصادية في مصر في العصر العثماني، سلسلة تاريخ المصريين، العدد (٤٤)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩١م، ص ١٨٣.

(٨٩) علي أحمد الطايش: المنسوجات في مصر العثمانية، دراسة فنية أثرية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآثار، جامعة القاهرة، ١٩٨٥م، ص ١٩، ٢٠.

(٩٠) صلاح أحمد هريدي: فصول من تاريخ المدن المصرية خلال العصر العثماني، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية ط١، القاهرة، ٢٠٠٤م، ص ١٩.

(٩١) محكمة دمياط: س ٢١٢، ص ٣٩، ٤٠، م ٣٨، ٢٧ ذو القعدة ١١٤٥هـ/ ١١ مايو ١٧٣٣م.

- (٩٢) أندريه ريمون: المرجع السابق، ج١، ص ٣٠٧، ٣٠٨.
- (93) Chohen Amnon, Palastine in the 18th century, Jerusalem, 1973, p. 137.
- (٩٤) محكمة الإسكندرية: س ٦٥، ص ٨، م ١٨، ٢٨ شوال ١١٢٩هـ/ ٥ أكتوبر ١٧١٧م.
- (٩٥) للمزيد من المعلومات التفصيلية عن القرصنة انظر: جمال كمال محمود: القرصنة في البحر المتوسط في العصر العثماني، دراسة تاريخية وثائقية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠١٥م. أنظر ملحق رقم (٥)
- (٩٦) كارستين نيور: رحلة إلى بلاد العرب وما حولها ١٧٦١-١٧٦٧م، ج١، رحلة مصر ١٧٦١-١٧٦٢م، ترجمة مصطفى ماهر، المطبعة العالمية، ١٩٧٧م، ص ١٠٣.
- (٩٧) محكمة الإسكندرية: س ٦٣، ص ٣٩-٤٠، م ٣٩، ١٥ جمادى الآخرة ١١٢٨هـ/ ٧ يونيو ١٧١٦م؛ نفسه: س ٦٠، ص ٦٠، م ١١١، ٢٠ ربيع الأول ١١١٤هـ/ ٥ أغسطس ١٧٠٢م.
- (٩٨) محكمة دمياط: س ١١٢، ص ٤٠-٤١، م ٣٨، ٢٩ رمضان ١١٤٥هـ/ ١٢ مارس ١٧٣٣م؛ محكمة الإسكندرية: س ٦٣، ص ١٨٧-١٨٨، م ٣٤٩، ١٥ جمادى الآخرة ١١٢٨هـ/ ٧ يونيو ١٧٢٦م.
- (٩٩) محكمة الإسكندرية: س ٦٣، م ٢١٧، ١٥ شعبان ١١٢٨هـ/ ٥ أغسطس ١٧١٦م. ص ١٢٤
- (١٠٠) محكمة دمياط: س ٢١٣، م ٣٩، ٢٣ ذو القعدة ١١٤٦هـ/ ٢٧ أبريل ١٧٣٤م، ص ٣٠
- (١٠١) محكمة دمياط: س ٢١٨، م ١١٢، ٢٩ ذو القعدة ١١٥١هـ/ ٢٢ فبراير ١٧٣٩م، ص ٨٢.
- (١٠٢) محكمة دمياط: س ٢١٦، م ٩، ٧ ذو القعدة ١١٤٨هـ/ ١٦ مارس ١٧٣٩م، ص ٧.
- (١٠٣) محكمة الإسكندرية: س ٦٥، م ١٨. التاريخ: ٢٩ شوال ١١٢٩هـ/ ٧ أكتوبر ١٧١٦م. ص ٨.

## المصادر والمراجع

أولاً- الوثائق غير المنشورة:

- سجلات المحاكم الشرعية:

- محكمة الإسكندرية: س ١٩، ٢٠، ٢٥، ٣٢، ٤٠، ٤٢، ٥٠، ٥٤، ٥٧، ٥٨، ٦٠، ٦٣، ٦٤، ٦٥.
- محكمة الصالحية النجمية: س ٤٩٥.
- محكمة دمياط: س ١٧٩، ٢١٢، ٢١٤، ٢١٦، ٢١٧، ٢١٨.
- محكمة القسمة العربية: س ٧٨، ٨٣، ١٠٦ مكرر، ١١٧.

ثانياً- المخطوطات:

- إبراهيم اللقاني: نصيحة الإخوان بإجتنباب الدخان، مخطوط، دار الكتب، فقه مالك ٣٨، ميكروفيلم ٢٤٥٧٣.
- علاء الدين المكي: عقد الفرائد فيما نظم من الفوائد، مخطوط، دار الكتب، جغرافيا، ٣٤٧٢، ميكروفيلم ٢٤٥٧٣.

ثالثاً- المصادر الأجنبية:

- Baptiste Trecourt, Mémoires sur L'Égypte Année 1791 editéset annotés par Gasttonwiet, Le Caire, IFAO, 1992

رابعاً- المصادر الأجنبية العربية:

- ١) ج. دي شابرويل: دراسة في عادات وتقاليد سكان مصر المحدثين، ترجمة زهير الشايب، دار الشايب للنشر، القاهرة، ١٩٩٢م.
- ٢) جيرار: الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر، ج ٤، ترجمة زهير الشايب، دار الشايب للنشر، القاهرة، ١٩٧٨م.
- ٣) كارستين نيبور: رحلة إلى بلاد العرب وما حولها ١٧٦١-١٧٦٧م، ج١، رحلة مصر ١٧٦١-١٧٦٢م، ترجمة مصطفى ماهر، المطبعة العالمية، ١٩٧٧م.

خامساً- الرسائل العلمية غير المنشورة:

١. حمدي محمود محمد: الفرنسيون في مصر في العصر العثماني ( ١٥٣٥ - ١٧٩٨ )، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة حلوان، ٢٠١٣م.

٢. رضا أسعد السيد: محصول الأرز وتجارته في القرن الثامن عشر، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة المنصورة، ٢٠٠٥م.
٣. زينب محمد حسين الغنام: الجاليات في مصر ودورها في الحياة الاقتصادية والاجتماعية في مصر إبان العصر العثماني (١٥١٧ - ١٧٩٨)، رسالة دكتوراة غير منشورة، كلية الدراسات الإنسانية فرع البنات، جامعة الأزهر، ١٩٩٨م.
٤. علي أحمد الطائش: المنسوجات في مصر العثمانية، دراسة فنية أثرية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآثار، جامعة القاهرة، ١٩٨٥م.
٥. علي مسعد النادي: الامتيازات الأجنبية في مصر العثمانية ( ٩٢٣ - ١٢١٣هـ / ١٥١٧ - ١٧٩٨م )، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، ٢٠١٦م.
- سادساً- المراجع العربية والمصرية:
- (١) أحمد أحمد الحنة: تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر، مطبعة المصري، ط١، الإسكندرية، ٩٦٧م.
- (٢) أحمد السعيد سليمان: تأصيل ما ورد في تاريخ الجبرتي من الدخيل، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٩م.
- (٣) أحمد عارف الزين: تاريخ صيدا، مطبعة العرفان، صيدا، ٢٩١٣م.
- (٤) أندري كلو: سليمان القانوني: مثل من النماذج بين الهوية والحداثة، ترجمة بشير بن سلامة، دار الجيل، بيروت، ١٩٩١م.
- (٥) أندريه ريمون: الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر، ترجمة ناصر إبراهيم ويانسي جمال الدين، مراجعة وإشراف رؤف عباس، الجزء الأول، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، ٢٠٠٥م.
- (٦) أيمن أحمد محمود: خليج الإسكندرية وآثاره الاقتصادية والاجتماعية، دار عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، القاهرة، ٢٠٠٨م.
- (٧) جمال كمال محمود: القرصنة في البحر المتوسط في العصر العثماني، دراسة تاريخية وثائقية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠١٥م.
- (٨) \_\_\_\_\_: حارة البنادقة بالقاهرة في العصر العثماني، بحث ضمن أبحاث رؤى في التاريخ الحديث والمعاصر، مهداة إلى د/ لطيفة سالم، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠١٢م.

- (٩) —————: الخبز في مصر العثمانية، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، بيروت، ٢٠١٦م.
- (١٠) —————: البحر الأحمر في الاستراتيجية العثمانية، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، بيروت، ٢٠١٩م.
- (١١) سحر علي حنفي: العلاقات التجارية بين مصر وبلاد الشام الكبرى في القرن الثامن عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٠م.
- (١٢) صلاح أحمد هريدي: فصول من تاريخ المدن المصرية خلال العصر العثماني، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية ١، القاهرة، ٢٠٠٤م.
- (١٣) عبدالحמיד حامد سليمان: تاريخ الموانئ المصرية في العصر العثماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٥م.
- (١٤) عبدالرحيم عبدالرحمن عبدالرحيم: فصول من تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي في العصر العثماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٠م.
- (١٥) عبدالعزيز الشناوي: الدولة العثمانية دولة إسلامية مفنرى عليها، ج ١، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة ١٩٩٢م.
- (١٦) عطية القوصي: تجارة مصر في البحر الأحمر في العصر المملوكي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٦م.
- (١٧) علاء طه رزق: دراسات في تاريخ عصر سلاطين المماليك، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، ط ١، القاهرة، ٢٠٠٨م.
- (١٨) فاروق عثمان أباطة: تحول التجارة العالمية إلى رأس الرجاء الصالح وأثره على سواحل مصر الشمالية أثناء القرن السادس عشر، بحث ضمن أبحاث ندوة سواحل مصر الشمالية عبر العصور، أعمال ندوة لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة بالاشتراك مع كلية الآداب جامعة الإسكندرية يومي ٢٢، ٢٣ أبريل ١٩٩٨م، إعداد عبدالعظيم رمضان، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٠م.
- (١٩) فرنان برودل: الحضارة المادية والاقتصادية والرأسمالية من القرن الخامس عشر حتى القرن الثامن عشر، ترجمة وتحقيق مصطفى ماهر، ج ١، دار الفكر للدراسات والنشر، القاهرة، ١٩٩٣م.
- (٢٠) ليلي الصباغ: الجاليات الأوروبية في بلاد الشام في العهد العثماني في القرنين السادس عشر والسابع عشر (العاشر والحادي عشر الهجريين)، ج ١، ط ١، مؤسسة الرسالة، بيروت، ١٩٨٩م.

- ٢١) محمد أنيس: الخطوط الرئيسية لسياسة بريطانيا في النصف الثاني من القرن الثامن عشر، مجلة الجمعية التاريخية المصرية، المجلد الخامس، القاهرة، ١٩٥٩م.
- ٢٢) محمد رفعت رمضان: علي بك الكبير، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، ٢٠١٦م.
- ٢٣) محمد عفيفي: المصالح الفرنسية في ميناء دمياط في القرن الثامن عشر، بحث ضمن أبحاث مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، المجلد ٣٧، مكتبة الدار العربية للكتاب، القاهرة، ١٩٩٠م.
- ٢٤) محمد كرد علي: خطط الشام، ج ٥، مطبعة الترقى، دمشق، ١٩٢٧م.
- ٢٥) نصره عبدالمجلى: الإسكندرية في العصر العثماني، الحياة الاقتصادية والاجتماعية، تقديم لطيفة سالم، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠١٣م.
- ٢٦) نعيم زكي فهمي: طرق التجارة ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٧٣م.
- ٢٧) نيفين مصطفى حسن: رشيد في العصر العثماني، دراسة تاريخية وثائقية، دار الثقافة العلمية، الإسكندرية، ١٩٩٠م.
- ٢٨) يوسف عبدالمجيد فايز: دراسات في الأقبانوغرافية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٥م.
- سابقاً - المراجع الأجنبية

- 1) Chohen Amnon, Palastine in the 18th century, Jerusalem, 1973.
- 2) Courdurier, M., Le Café en Méditerranée Histoire, anthropologie, Économiec XVIII- XX, Siécle, Archiviste en Chef de la Chambre de Commerce et L, industic de Marseille, (W-D).
- 3) Crecelius, D., French Ships and their Cargos Salling Between Damiette and Ottoman Ports 1777- 1781, vo 137, Leiden ( W. D ).
- 4) Show. S., Ottoman Egypt in the ag e of the French Revolution, Harvard, 1962.
- 5) M. Belin: Des Capitulations et Traits De Le France en Orient, Paris, 1970.