

الدخل والمصرفيات والعرب على متن السفينة (سانتا ماريا دو مونتيه) في رحلتها من جوا إلى مسقط (١٥٢٠-١٥٢١)

مقدمة

د. سليم بن محمد الهنائي (*)

لعبت منتجات الشرق وخاصةً التوابل دوراً في توجيه عيون الأوروبيون نحو مناطق الهند وجنوب شرق آسيا وشرق أفريقيا والجزيرة العربية، وقد ساهم حاجة أوروبا إلى هذه المنتجات في أن تتحرك فيها سُمي بالكشوفات الجغرافية نحو الشرق، وقد كانت البرتغال وإسبانيا من أوائل الدول التي بدأت في رحلات الكشوف الجغرافية، وأن ما حدث من خلاف بين البرتغال وإسبانيا حول مناطق النفوذ وتحكيم البابا في ذلك ساهم في تعزيز الوجود البرتغالي في مناطق الشرق.

لقد كانت منتجات الشرق ذات أهمية كبرى للأوروبيين، إذ أنها تدخل في حياتهم اليومية وفي نظام الغذاء وحفظ الطعام، ويكفي أن نُشير أن الفلفل يعد من أهم السلع لدوى الأوروبيين، إذ هو وسيلة لحفظ الطعام وتغيير مذاقه، لكن هذه السلع تصل أوروبا بأسعار عالية وذلك بسبب مرورها بين عدة محطات تجارية، مأخوذاً عليها ضريبة متعددة مما يجعلها تصل إلى أوروبا بعد أن يتضاعف سعرها، لذا كان هدف البرتغاليون يتمثل في الوصول إلى مصادر هذه السلع مباشرة دون وجود وسيط تجاري.

لقد عمل البرتغاليون منذ أن وطأت أقدامهم أراضي الشرق على ضرب التجارة الإسلامية واحتكار التجارة في أيديهم وسن القوانين ومصادرة السفن وحرقتها والقيام بأعمال القرصنة، كل ذلك من أجل جعل التجارة في أيديهم والتحكم في مفاصلها، لكن البرتغاليون لما يكتفوا بنقل تلك السلع نحو أوروبا فحسب بل أن سفنهم كانت تقوم بالتجارة في موانئ الشرق مثل موانئ الجزيرة العربية والهند وفارس، وكانت هذه البضائع تتبع للملك البرتغال شخصياً أو نائبه في الهند كما تتبع لبعض التجارة البرتغاليين ورجال الدين منهم.

ومن هذه السفن التي كانت تقوم بذلك النشاط، سفينة (سانتا ماريا دو مونتيه) التي قامت برحلة بين موانئ الهند وهرمز ومسقط، وفي هذا البحث سوف يكون الحديث منصّباً حول تحليل الوثيقة التي وصفت هذه الرحلة، مع ذكر تلك التفاصيل المتعلقة بحمولة السفينة وركابها وغيرها مما ورد في الوثيقة.

تمهيد

تكشف الوثيقة جانباً من التعامل التجاري الذي سائد بين البرتغاليين والمناطق التي سيطر عليها البرتغاليون أو أقاموا معها علاقات اقتصادية وسياسية خلال القرنين الخامس عشر والسادس عشر الميلادي، كما تكشف عن العلاقات والتفاعل الاجتماعي والذي ومن خلال الوثيقة يؤكد أن هناك روحاً من التعاون سادت بين الجانبين البرتغالي وسكان تلك المناطق، إلا أنه من المهم التأكيد على حقيقة مهمة والتي تتمثل في أن ليس كل الوثائق تكشف نوع تلك العلاقة، فإن كانت هذه الوثيقة قد حرص كاتبها على ذكر الجوانب الإنسانية والاجتماعية في التعامل، إلا أن هناك وثائق أخرى أشارت على عكس ذلك.

وللتأكيد على ذلك نشير إلى ما قام به فاسكودي جاما خلال رحلته الثانية عام ١٥٠٢م والتي قام خلالها بإضرام النار في سفينة كانت تقل حجاجاً أثناء رحلة عودتهم إلى الهند، على الرغم من المحاولات التي بذلوها لاقتداء أنفسهم (الخليج العربي والبحر الأحمر من خلال وثائق برتغالية، ٢٠١٢: ص ٢٨).

والشيء الجدير بالملاحظة أن الوثيقة تثبت حالة التأثير العربي في البرتغاليين وأوروبا، فيما اشتملت عليه الوثيقة من تفاصيل خاصة بصاحب السفينة والحمولة والجهة وعدد الركاب والأحداث اليومية المصاحبة كلها تأخذ نفس نسق الروزنامة التي كان

البحارة العمانيون وأهل الخليج يسجلوا عليها كافة تلك التفاصيل التي أشرت إليها، مما يعني بالتأكيد استفادة البرتغاليون من النظام البحري العربي في كتابة هذا النوع من الوثائق، فهي تُشير إلى جوانب تاريخية وجغرافية وملاحية؛ ولذلك فهي معين كبير في دراسة الجوانب المتعلقة بالتاريخ الاقتصادي البحري. ومن جهة أخرى فإن غالبية الوثائق البرتغالية الأخرى تأخذ نفس النسق الذي أخذوه عن أهل الخليج (الحجي، ٢٠٠٣: ص ١١).

ومن المهم التأكيد هنا أن حالات القرصنة التي كان يقوم بها قباطنة الأساطيل البرتغاليين كانت بإيعاز من ملك البرتغال، «أما فيما يخص استفساركم بشأن ما تحصل لنا من غنائم، أقول إننا ضيعنا خلال هذه السنة لكثرة ذنوبنا ثروة كبيرة...» (الخليج العربي والبحر الأحمر من خلال وثائق برتغالية، ٢٠١٢: ص ٢٩). وقد هدفت هذه العملية اقتلاع جذور النشاط البحري والتجاري العربي من المحيط الهندي واحتكار التجارة في يد البرتغاليين (الشاطر، ١٩٦٥: ص ١٣٦).

إن النتيجة الحتمية التي أتت بسبب قيام البرتغاليون بأعمال القرصنة والاستيلاء على السفن عنوة، وعدم السماح لأي سفينة بالإبحار إلا بتصريح منهم وهو ما أطلق عليه اسم رخص (cartazes) أن اضطرت السفن أن تبخر في نهاية موسم الإبحار أي في نهاية الرياح الموسمية النشطة، وهو ما كان يُعرضها بشكل كبير لخطر الغرق والتكسر، ومع ذلك تمكنت العديد من السفن من

الإفلات من ذلك الحصار المفروض عليهم، كما عملت الرشاوي بين المكلفين بمراقبة الملاحه دورها في التنفيس على سفن المسلمين (الشاطر، ١٩٦٥: ص ١٣١).

لقد كان الحال الذي عليه أهل الجزيرة العربية ومنهم العمانيون والتي جعلت ميزان القوة لصالح البرتغاليين بسبب حالات الصراع والاقتتال الداخلي التي تعيشه المنطقة والتي كانت سبباً في حالة الفرقى التي تعيشها المنطقة وهذا ما سهل على البرتغاليين السيطرة والتحكم في الحركة الاقتصادية وحركة السفن، كذلك فإن هزيمة العثمانيون ومعهم المصريون في معركة ديو عام ١٥٠٩ م وانسحابهم من المحيط الهندي ساهم في أن يسيطر البرتغاليون على المحيط الهندي لقرن كامل، مما دفع أهل الجزيرة العربية في المقاومة والدفاع أحياناً، والمصانعة والمهادنة حيناً آخر (التازي، ١٩٨٦: ص ١٦؛ دي سوزا، ٢٠١٩: ص ١٠).

ومن جهة أخرى، حاول البرتغاليون منع السفن العربية حتى من الإبحار نحو مناطق شرق أفريقيا والتي كانت مقصداً لهم عبر مئات السنين عبر قرصنة سفن المسلمين والذي عدوه أنه جهاداً دينياً، وتأتي إحدى الوثائق التي تؤكد كيف عمل البرتغاليون على ذلك من خلال التأكيد على ملك البرتغال أن ذلك لن يكلفهم شيئاً من خزانة الدولة، محاولين بذلك كسب تأييد ملك البرتغال، وقد وصل بهم الأمر إلى إغراق سفن المسلمين وقتل الأطفال والنساء المسلمون، وقد ذكروا ذلك صراحة

بقوله: "التربص بسفن المسلمين المتجهة نحو مدغشقر محملة بالخشب والصندل لكي يهاجمها رجالنا ويغرقوها هي من عليها، لكن مصلحتنا تقتضيان أن نمتنع عن إغراق الصبيان وأن تعاملوهم معاملة حسنة إلى أن يعتنقوا المسيحية" (وثائق الأرشيف البرتغالي، ٢٠١٧: رقم الوثيقة: ٤٧٣، مج: ٦، ج: ٢، ص ٣٩؛ أنظر: الملياري، ١٩٨٥: ص ١٥٢).

وهذا النص يؤكد بما لا يدع مجالاً للشك حالة القرصنة التي كان يتتهاجها البرتغاليون، وكذلك حالة الحقد نحو حتى أطفال المسلمون، فإن كان ورد في النص معاملتهم بالحسنى فإن ذلك يؤكد أنه قبل ذلك وفي أثناءه يتم قتلهم ورميهم في البحر، ففي رسالة بعثها نائب الملك في الهند إلى ملك البرتغال تضمنت اتهامات ضد القبطان العام للخليج وأخبار عن مسقط وأهميتها أشارت إلى قيام ذلك القبطان بالعديد من المخالفات والتي من ضمنها الاستيلاء على سفينتين تتبعان الملك عادل شاه، وساقهما معه حتى وصل إلى مسقط وهناك قام بقتل ركاب السفينتين دون سبب يذكر، كما أن اتساع نشاط البرتغاليين في المحيط الهندي أدى إلى حجب وصول سلع الشرق وخاصة التوابل نحو مصر وبلاد الشام، مما جعلها تواجه ظروفاً اقتصادية صعبة (وثائق الأرشيف البرتغالي، ٢٠١٧: رقم الوثيقة: ٦٧٦، مج: ٨، ج: ٢، ص ٢٧؛ الملياري، ١٩٨٥: ص ١٥٣).

وصف عام للوثيقة

مصدر الوثيقة: الأرشيف الوطني البرتغالي.

الوثيقة عبارة عن تقرير لما نقلته السفينة (البرشة) سانتا دو مونتني، في رحلتها تحت قيادة باريش كورينيل إلى هرمز والتي نقلت إليها سلع متعددة ومن ضمنها سلع تعود لملك البرتغال، والتي سيتسلمها الوكيل التجاري في هرمز وموظفي الوكالة البرتغالية هناك للقيام بعملية التجارة في بضائع الملك.

الكاتب: كريشتافو أفونسو.

عدد أوراق الوثيقة: مائة ورقة.

بداية تدوين الوثيقة: جوا في الخامس والعشرون من شهر يناير لسنة ١٥٢٠ م.

الانتهاء من الوثيقة: ٩ يناير ١٥٢١ م.

محتويات الوثيقة

احتوت الوثيقة على المضامين التالية:

ملكية السفينة، سلع ملك البرتغال، أسماء البحارة وعمال السفينة، الأشخاص المسافرين بترخيص من السيد روي دي ميلو قبطان جوا، تاريخ إبحار السفينة نحو هرمز، كشف للأقوات التي استهلكت في السفينة من يوم انطلاقها من جوا ومصاريف التغذية، كشف لما أنفقته القبطان والوكيل في شراء الأقوات وغيرها لتلك السفينة، ما تسلمه القبطان من المخزن لتوضع على متن السفينة، أسماء البرتغاليين الذين سافروا على متن السفينة، مرسوم تعيين باريش كورينيل قبطاناً، مرسوم الشحن الزائد.

تفاصيل خط سير السفينة (البرشة):

غادرت السفينة مرسى جوا في الهند يوم ٢٧ مارس ١٥٢٠ ووصلت مرسى هرمز يوم ١١ يونيو من السنة نفسها، وقد استغرقت هذه الرحلة سبعة وسبعين يوماً (وثائق الأرشيف البرتغالي، ٢٠١٧: ج: ٢، مج: ١، ص ١٤٧)، استهلك خلال هذه الرحلة من الأرز ثلاثة عشر "ماو" بما يعادل واحد وخمسين "كنديل".

غادرت هرمز محملة بالخيول يوم ٢٧ نوفمبر من السنة نفسها متجهة نحو خورفكان ووصلت في أوائل ديسمبر.

غادرت مرسى خورفكان يوم ٦ ديسمبر من السنة نفسها.

وصلت السفينة إلى مسقط يوم ١١ من ذلك الشهر، وغادرت من مسقط يوم ١٥ من نفس الشهر لتصل إلى جوا يوم ٩ يناير ١٥٢١ م.

أهمية الوثيقة:

تُبرز الوثيقة أن الكثير من العرب والعُمانيين قد عملوا على متن المراكب البرتغالية، إذ أنه بعد عام ١٥١٥ م وبعد أن سيطر البرتغاليون على كافة الطرق البحرية التي تربط بين الهند والجزيرة العربية حتى مدخل البحر الأحمر وشرق أفريقيا، وكذلك السيطرة على كل الموانئ في تلك المناطق أصبح من الصعوبة بمكان على المراكب العربية أن تشق طريقها في هذه البحار وإلا تعرضت

للإغراق والمصادرة من قبل البرتغاليين، كما أن الموانئ كافة أصبحت تعتمد على المراكب والسفن البرتغالية في تزويدها بالمؤن والسلع (الخليج العربي والبحر الأحمر من خلال وثائق برتغالية، ٢٠١٢: ص ٢٥؛ الهنداوي، ٢٠٠٢: ص ١٠٨).

وعلى الرغم أن هذه الوثيقة، كما هو حال الكثير من الوثائق تنطلق من رغبات محرريها وأهدافهم ونوازعهم، مع ما بها من سلبيات والتي تتمثل في أنها تعكس آراء كاتبها وما يحمله من أهداف خفية قد تتمثل في تسويق قرار أو تقديم حصيلة، ومع ذلك كله إلا أن هذه الوثيقة ساهمت بشكل بارز في تقديم العديد من المعلومات والتي من أهمها تدقيق التواريخ والأسماء الواردة وما عليها من دلالات، وكذلك ساهمت العرف على أنواع السلع وأسواق بيعها، والعرض والطب والأثمان، وكذلك معرفة أنواع المكايل والأوزان والمقاييس، والعملات المستخدمة وقيمتها التقديرية، وهذه المواضيع أضحت مهمة جداً في العديد من الدراسات التي تتناول الجوانب الاقتصادية والاجتماعية وما يتعلق كذلك بعلم الأنثروبولوجيا (الخليج العربي والبحر الأحمر من خلال وثائق برتغالية، ٢٠١٢: ص ٣٤).

كما أن المصروفات المالية فكانت تدفع إلى العرب وبعض المسيحيين الذين يقومون بمهام مثل القبطان وقائدو الدفة والعمال والغواصون والمدفعية، وكان الدفع يتم بواسطة عملة برتغالية يُطلق عليها «برداو» وكذلك تنجا وهي عملة أصغر منها،

فخمسة تنجا تبلغ واحد برداو (وثائق الأرشيف البرتغالي، ٢٠١٧: ج٢، المجلد ١، ص ١٤١).

ومما تقدم نلاحظ أن الوضع قد أدى إلى شيء من التغيير، فبعد أن كانت العلاقة بين البرتغاليين وسكان تلك المناطق في الهند وشرق أفريقيا والجزيرة العربية قائمة على الصدام المسلح قد تغيرت إلى نوع من التبادل التجاري والعلاقات الاقتصادية، فقد فرضت الأحوال الاقتصادية المتمثلة في التحكم في المضائق والموانئ والبحار وأعلىها أن يتفاوض العرب مع البرتغاليين من أجل الحصول على السلع لأغراض التجارة (الخليج العربي والبحر الأحمر من خلال وثائق برتغالية، ٢٠١٢: ص ٢٥؛ السلطان، ٢٠٠٩: ص ٣٤٠ وما يليها).

ومن ناحية أخرى كان البرتغاليون في حاجة مستمرة للقوى البشرية للعمل على متن تلك السفن، حيث أدت وفاة أعداد كبيرة من البرتغاليين بعد وصولهم للمحيط الهندي بسبب رحلة السفر الطويلة من البرتغال، وكذلك الحاجة الماسة للقيام بمهام الدفاع والقتال أن برزت الحاجة إلى عناصر أخرى من البلاد التي تم السيطرة عليها مثل أفريقيا والهند والجزيرة العربية (الخليج العربي والبحر الأحمر من خلال وثائق برتغالية، ٢٠١٢: ص ٢٧).

هذا الأمر أدى إلى ظهور أسماء عربية على تلك الوثائق التي كانت تتبادل بين نائب الملك البرتغالي في الهند مع قباطنة القلاع

وقادة الأساطيل ومع ملك البرتغال، وإن كان من الصعب قليلاً تحديد المناطق التي يسكنها أصحاب تلك الأسماء إلا أن من المؤكد أنها أسماء عربية.

ومن خلال الوثيقة التي بين أيدينا سوف نُشير إلى تلك المسميات مع ذكر عملها على السفينة وتحليل ماهية ذلك.

جاء في الوثيقة النص التالي: «تسلم القبطان المعلم شاه عشرين برداو»، ويبدو من خلال الاسم أنه فارسي أو من الجانب الشرقي من الخليج الممتد من سيراغ حتى كرماني أو قد يكون عربي وهذا شيء أقرب للصواب خاصة إذا علمنا أن الفرس لم يكن لهم ذلك العلم والخبرة بشؤون البحر كما هو عند العرب، ومن ناحية أخرى كان بعض العرب يحمل لقب شاه والتي تعني منزلة رفيعة بين قومه (وثائق الأرشيف البرتغالي، ٢٠١٧: ج٢، المجلد ١، ص ١٤١).

ومن الملاحظ أن هذا الرجل كان يقود تلك السفينة أو على الأقل يساهم في قيادتها خاصة وأنه يعلم طبيعة المنطقة وظروفها أكثر من البرتغاليين، كما أنه على علم بالمناطق التي ترسو بها السفينة وكذلك بالمناطق الخطرة للإبحار فيها، ومن خلال الأسماء الأخرى التي وردت في الوثيقة والتي أطلقت عليهم اسم «ريس» فهذا يعني أن قيادة سفن البرتغاليين على الأقل التجارية منها تتم بواسطة طاقم من العرب وتأکید ذلك ورود اسمين آخرين «تسلم الريس يسمى ناصر سبعة عشر برداو، وتسلم رئيس

آخر يسمى صالح عشرين برداو» (وثائق الأرشيف البرتغالي، ٢٠١٧: ج٢، المجلد ١، ص ١٤١).

كما ورد في الوثيقة إشارة إلى كلمة معلم «وسلموا المعلم سليمان خمسة برداو»، وهي إشارة تدل كما سبقت مع الإشارات السابقة أن قيادة السفينة البرتغالية كانت بيد العرب، حيث تتدرج الوظيفة في السفينة ما بين القبطان والمعلم والريس، ويرد في الوثيقة ثلاثة عشر اسماً دورها قيادة السفينة وتتفاوت ما يدفع لكل شخص حسب الخبرة والمهمة الموكل بها وكذلك حسب المكان الذي صعد فيه للسفينة وحتى لحظة وصوله (وثائق الأرشيف البرتغالي، ٢٠١٧: ج٢، المجلد ١، ص ١٤١).

عند الانتقال إلى جانب آخر يتعلق بدفة السفينة نجد أيضاً أسماء عربية مكلفة بالتحكم في الدفة وذلك من خلال ما سلم لكل واحد منهم «سلموا قاسم أربعة برداو وتنجين اثنتين، وسلموا إبراهيم ستة برداو وتنجين اثنتين، وسلموا علي أربعة برداو...»، وقد بلغت عدد المكلفون بدفة المركب عشره أشخاص (وثائق الأرشيف البرتغالي، ٢٠١٧: ج٢، المجلد ١، ص ١٤١).

إن العدد الكبير من الأسماء العربية التي ترد في الوثيقة تدل على تنوع الأعمال التي كانوا يقوموا بها على ظهر السفينة من ناحية، ومن ناحية أخرى أيضاً صعود بعضهم على متن السفينة للعمل، وفي نفس الوقت من أجل الانتقال إلى جهة أخرى حتى إذا ما

وصل هبط منها وصعد عمال آخرين وهكذا، وهذا مما لا شك يؤكد أن هناك علاقة قائمة بين البرتغاليين وسكان تلك المناطق الساحلية، وأن حالة العداء والتوجس والحرب بينهم قد خفت، وأن مصالح سكان تلك المناطق قد فرضت عليهم التعامل مع هؤلاء البرتغاليين سواءً بالعمل أم بالتجارة وهذا ما تؤكد الأسماء الكثيرة العربية وغير العربية التي ترد في الوثيقة من كل المناطق التي مرت عليها السفينة، كذلك فإن النقص الكبير في عدد البرتغاليين الذين يعلمون بتلك المهن والحاجة لهم في الأمور القتالية أدى إلى اسناد تلك الأعمال إلى سكان المناطق المحلية، ومن المهم أن نُشير أن البرتغال لم تتمكن حتى من الدفاع عن ممتلكاتها وعن شبكتها التجارية الممتدة بصورة أكبر من طاقتها وذلك بسبب قلة عدد سكانها (وثائق الأرشيف البرتغالي، ٢٠١٧: ج٢، المجلد ١، ص ١٤١، ج٢، المجلد ٦، ص ٢١٣؛ دي سوزا، ٢٠١٩: ص ٤).

ويلاحظ أن نسبة كبيرة من العمال كانت على متن السفينة وهو سبب كما أشرت يتمثل في انتقالهم من مكانٍ إلى آخر وحاجتهم للعمل على متن السفينة من أجل جمع المال، ولم يكن كافة هؤلاء العمال من العرب المسلمون بل كان بعضهم مسيحيون ممن قدم من العراق، ومن تلك الأسماء المسيحية التي ترد «وسلموا ماركوس وهو مسيحي خمسة برداو، وسملوا جورج وهو مسيحي خمسة برداو» (وثائق الأرشيف البرتغالي، ٢٠١٧: ج٢، المجلد ١، ص ١٤٢).

كما كان بعض الغواصون على متن السفينة، ولعل وجودهم كان ينبع من الحاجة إلى وجود غواصين في حالة أن علقت مرساة الرسو، فيقوم هؤلاء الغواصون بالغوص من أجل إزالتها من المكان الذي علقت به (وثائق الأرشيف البرتغالي، ٢٠١٧: ج٢، المجلد ١، ص ١٤٢).

كما عمل عدد من المدفعين العرب على ظهر السفينة، وهذا يُثير العديد من التساؤلات، فإن كانت سفينة تجارية وليست حربية ولكن جعل مسؤولية المدافع بيد هؤلاء العرب يدل على تطور كبير في العلاقات حدثت بين سكان المناطق التي سيطر عليها البرتغاليون سواءً على سواح جزيرة العرب أم الساحل الشرقي للخليج وكذلك الهند مع البرتغاليين، هذا التطور في العلاقة أضحى من خلال تعلم هؤلاء استخدام هذه المدافع التي جاءت مع البرتغاليون، فلم يكن العربي ومن جاوره من سكان المناطق على علم بالسلاح الناري أو حتى استخدامه، وهذا يؤكد ما سبق وأن ذكرناه من العلاقات التي أخذت تأخذ طابع جديد تمثل في الاستفادة من الآخر وذلك من خلال التعاون معه على الأقل في المرحلة الحالية (وثائق الأرشيف البرتغالي، ٢٠١٧: ج٢، المجلد ١، ص ١٤٤. الخليج العربي والبحر الأحمر من خلال وثائق برتغالية، ٢٠١٢: ص ٢٦).

ومن هؤلاء المدفعين الذين كانوا على متن السفينة «وسلموا أحمد شهاب الدين ثمانية برداو، وسملوا أحمد خمسة برداو وثلاث تنجا، وسلموا جيرك أربعة برداو

وأربع تنجا...» (وثائق الأرشييف البرتغالي، ٢٠١٧: ج٢، المجلد ١، ص ١٤٤)، ومن خلال تلك الأسماء التي وردت يلاحظ أنهم ليسوا كلهم من العرب بل بعضهم من مناطق في الهند انطلقوا مع انطلاق السفينة.

كما كان على متن السفينة بعض عمال السمك «وسلموا جاسبار قبطان عشرة برداو، وسلموا إبراهيم خمسة برداو» (وثائق الأرشييف البرتغالي، ٢٠١٧: ج٢، المجلد ١، ص ١٤٤)، كما كان على متنها بعض العازفين والطلالين «وسلموا صالح نافخ بوق خمسة برداو، وسلموا علي ماليندي مستعمل الطبل أربعة برداو» (وثائق الأرشييف البرتغالي، ٢٠١٧: ج٢، المجلد ١، ص ١٤٤).

ومما سبق يتضح أن عدد هؤلاء البحارة الذين كانوا على متن السفينة في رحلتها من جوا إلى هرمز ١٢٨ فرداً، وقد تسلموا ما مجموعه ٧٠٠ برداو، وإن كانت السفينة في رحلتها من جوا قد وصلت إلى هرمز إلا أنها اتجهت أيضاً نحو خورفكان ومسقط وعادت ادراجها نحو هرمز مرة أخرى ليصعد على متنها بحارة أخرى بلغ عددهم ١٢٣ بحاراً (وثائق الأرشييف البرتغالي، ٢٠١٧: ج٢، المجلد ١، ص ١٤٥).

وقد ورد في الوثيقة نصاً صريحاً يشير إلى عدد العرب الذين عملوا على متن السفينة «سلم الأمين المذكور خلال أربعة أيام من شهر نوفمبر من السنة المذكورة لثلاثة وعشرين بحاراً عريباً ١٦٩ (هزراً) وثمانية (صدى)» (وثائق الأرشييف البرتغالي،

٢٠١٧: ج٢، المجلد ١، ص ١٤٥)، وهذا ما يؤكد حالة العلاقة السلمية التي كانت بين الطرفين والتي فرضتها الظروف المحيطة والمتمثلة في المقام الأول في السيطرة البرتغالية على الموانئ والحركة البحرية وبالتالي توقف التجارة العربية نهائياً مما دفع هؤلاء البحارة مجبورين للعمل على المراكب البرتغالية.

كما أشارت الوثيقة أيضاً إلى العبيد الموجودون على متن السفينة والذين يخدمون أسيادهم، وقد كانت الإشارة تخص تقديم الطعام لهم «يمثل استهلاك العبيد التسعة الذين يرافقون أسيادهم البرتغاليين المسافرين في تلك البرشة» (وثائق الأرشييف البرتغالي، ٢٠١٧: ج٢، المجلد ١، ص ١٤٧).

ومما هو جدير بالملاحظة من خلال الوثيقة أن هناك تفصيلاً دقيقاً لكافة الأحداث التي حدثت للسفينة، سواء كانت أحداث تتعلق ببعض الشؤون البحرية المتعلقة بالسفينة وتعرضها للعواصف أو تكسر السارية أو تمزق الأشرعة، وكذلك في ناحية شراء بعض المواد التي تحتاجها السفينة من أجل إصلاح الأعطال التي تحدث بها بين الفينة والأخرى مثل شراء القماش لإصلاح الأشرعة أو شراء قطع الجلد لإصلاح بعض أعطال السفينة (وثائق الأرشييف البرتغالي، ٢٠١٧: ج٢، المجلد ١، ص ١٤٨-١٥٠).

العملة المستخدمة من خلال الوثيقة

كانت العملات المستخدمة في تلك الفترة متباينة بين الشرق والغرب، ومن خلال هذه الوثيقة يمكن التعرف إلى أشهر العملات المستخدمة، سواء تلك التي آتى بها البرتغاليون معهم إلى الشرق وأضحت متداولة أم تلك التي كانت يتم التعامل بها في موانئ الشرق واستمرت حتى مقدم البرتغاليون، ومن خلال حركة هذه السفينة وكما تُشير إليه الوثيقة يمكن التعرف على العديد من العملات وقيمتها في تلك الفترة، كما يتم في بعض الأحيان دفع مواد غذائية للعمال والتي تقدر الوزن، وعادة ما يكون الأرز.

لقد أشارت الوثيقة إلى استئجار عمال لتفريغ الماء الذين تسرب إليها عند رسوها في ميناء هرمرز وكذلك من أجل حراستها «وأنفق قبطان تلك البرشة <ماوين> اثنين من أرز جيرسال، إذ كان يسلم كل واحد منهم <بري> واحداً يوماً حسبما هو معمول به» (وثائق الأرشيف البرتغالي، ٢٠١٧: ج٢، المجلد ١، ص ١٤٧)، ويلاحظ من خلال هذا النص الكثير من الدلالات مثل مقدار الأجر اليومي المدفوع مقابل العمل، وكذلك أهمية سلعة الأرز التي كانت تقدم بديلاً عن النقد، وكذلك هناك شبه اتفاق على مقدار الأجر الذي يدفع مقابل العمل، والأهم من ذلك أن السفينة ظلت في هرمرز مدة أطول من غيرها من الموانئ وهذا دليل على أهمية الميناء والمدينة كمركز تجاري مهم

على الرغم من توجس الناس خيفة من الوجود البرتغالي في المحيط الهندي (وثائق الأرشيف البرتغالي، ٢٠١٧: ج٢، المجلد ١، ص ١٤٧؛ السلطان، ٢٠٠٩: ص ٥٤).

ومن خلال الوثيقة وتفاصيل ما يحدث يومياً والتي سجلتها الوثيقة، فقد كانت يتم تسجيل ما يتم دفعه من المال للعمال الذي يعلمون على ظهر السفينة أم للعمال الذين يقدمون المساعدة لهم عند وصولهم لأحد الموانئ، ومن ذلك إشارات إلى عملات الهزار والصدى^(*) (وثائق الأرشيف البرتغالي، ٢٠١٧: ج٢، المجلد ١، ص ١٥٠).

السلع والبضائع التي وردت من خلال الوثيقة

لقد كانت تجارة التوابل هي الرائجة على متن السفن البرتغالية فقد كانت من الأساس من العوامل التي دفعت البرتغاليون للمجيئ نحو المشرق العربي والعمل على ضرب التجارة العربية، وقد أدى قيام مراكز تجارية تابعة للبرتغاليين واحتكارهم التجارة أن جلب ذلك ثروة هائلة للبرتغال، كما أن البرتغاليون لم يكتفوا بنقل البضائع ما بين الشرق والغرب بل أيضاً كانوا يقومون بدور الوسيط التجاري حتى بين موانئ الشرق، فقد كانت سفنهم تنقل بضائع مختلفة سواء كانت تتبع لأفراد برتغاليين أو لملك البرتغاليين شخصياً بحكم أنه يمول هذه الرحلات من الموارد الملكية أو من أموال

^(*) تبلغ قيمة الهزار حوالي ١٥٠ ريالاً برتغالياً، بينما الصدى: ١٥ ريالاً برتغالياً.

القروض، وما يلاحظ له أن السفن تنقل بضائع شرقية وتتاجر بها في مياه الشرق، فلم يكن هناك اهتمام بالبضائع البرتغالية، كما أن ملك البرتغال شخصياً حاول أن يكون له نصيب الأسد في التجارة بين سواحل الهند والجزيرة العربية وشرق أفريقيا مع أوروبا، وقد ساهمت تجارة التوابل في ظهور طبقة برجوازية أخذت تكون وحدات سياسية في أوروبا على أسس قومية (الشاطر، ١٩٦٥: ص ١٣٠. رأفت، ١٩٨١: ص ٥٢؛ التازي، ١٩٨٦: ص ١٦؛ السلطان، ٢٠٠٩: ص ٥٢-٥٣؛ حنظل، ١٩٩٠: ص ٢٨، دي سوزا، ٢٠١٩: ص ٤).

إن رحلة السفينة محور الحديث ومن خلال السلع التي تحملها والتي أهمها التوابل وعلى القائمة الفلفل يمكن أن يعطي دلالة واضحة عن أهمية التوابل والبهارات لدى الأوروبيين في ذلك الوقت الذي لا يوجد به البرادات لحفظ الأطعمة خاصة في فصل الشتاء الذي لا يتوفر فيه العلف للحيوانات، وبالتالي هم بحاجة لذبح الحيوانات وحفظ اللحم عن طريق التوابل المستوردة من الشرق وخاصة الفلفل، وليس بغريب أن نجد أحد التجار الهنود يجعل الفلفل أحد أسباب الحروب في بلاد الروم، لذا كان للفلفل مكانة خاصة في كل الأحزاب والاتفاقيات التي عقدت مع ساحل المليبار، ومن جهة أخرى فإن تلك التوابل تعطي اللحم مذاقاً طيباً عند أكله، فلا غرابة أن تصبح التوابل مادة أساسية

في احتكار البرتغاليين وعلى رأسهم ملك البرتغال (الهنداوي، ٢٠٠٢: ص ١٠٦؛ التازي، ١٩٨٦: ص ١٦؛ المليباري، ١٩٨٥: ص ٣٣؛ السلطان، ٢٠٠٩: ص ٥).

ومن أشهر المواد التي نقلتها السفن البرتغالية والتي تتضح من خلال الوثيقة: الأرز، البقر، الخيول، السمّن، الخل، زيت السمسم، القمح، البسكويت، الخراف، أدوات طحن الحبوب، الملابس، البنادق، الحديد «نقلت برشة... سبعمائة كنديل من أرز منطقة جوا، فضلاً عن مائة قنطار من الحديد» (وثائق الأرشيف البرتغالي، ٢٠١٧: ج ٢، المجلد ١، ص ١٤٦).

كان الأرز هو الطعام على ظهر السفينة طوال مدة الرحلة، وعلى العموم كان هو الطعام السائد في تلك الفترة في كل الرحلات البحرية لسهولة حمله وطبخه على متن السفينة، كما أن البندق كان يوزع على ركاب السفينة من أجل الاستعانة به في تلك الرحلات، كما وزع جوز الهند عليهم (وثائق الأرشيف البرتغالي، ٢٠١٧: ج ٢، مج ١، ص ١٤٧).

ومما هو جدير بالملاحظة أن سفن البرتغاليين كانت تتحرك بحرية بين موانئ الجزيرة العربية والهند وشرق أفريقيا، فإذا كانت الحالة السياسية في تلك المناطق لا تسمح بمقاومة هؤلاء البرتغاليون، إلا أن هناك نقطة أخرى جديرة بالاعتبار وهو حالة التعاون بين بعض الحكام المحليين

الخاتمة

بعد أن تمكنت البرتغال من إزاحة الوجود الإسلامي عن أراضيها في القرن الخامس عشر بدأت في التطلع نحو توسيع أراضيها خارج حدودها، وقد تزامن ذلك مع رغبة البرتغال في الحصول على ثروات الشرق وتتبع المسلمون والانتقام منهم بسبب سيطرتهم على أراضي البرتغال ما يقارب الثمانية قرون، وقد وظف ملك البرتغال كل الإمكانيات المتاحة من أجل تحقيق ذلك والمتمثل في الهدف الأول وهو اكتشاف العالم الآخر، والوصول على مصادر الثروة في آسيا وضرب التجارة الإسلامية.

لقد أوضحت الوثيقة التي قمنا بتحليلها وكذلك الوثائق الأخرى التي تمكنا من الحصول عليها والتي كانت مساندة ومعاونة للوثيقة الأساسية الكثير من النقاط والملاحظات الجديرة بالاعتبار والدراسة، ولعل أهم تلك النقاط التي يمكن أن نخرج منها: أن العلاقة بين البرتغاليين والمسلمون سواء كانوا في أفريقيا أم الهند أم الجزيرة العربية كانت في بدايتها عدائية دموية تتسم بحالة من الترقب والتوجس من الطرف الآخر، وقد استمرت هذه الحالة حوالي ربع قرن، لكن بسبب تغير الظروف حتم ذلك أن تتغير تلك العلاقة من عدائية إلى نوع من الاتفاق الضمني المتعارف عليه.

لقد سمح انجلاء الحالة العدائية بمعناها الحقيقي في أن يحدث نوع من التعاون بين البرتغاليين وسكان تلك المناطق، وهذا ما

والبرتغاليين، وهذا ما سمح للبرتغاليين بتقوية نفوذهم واحتكارهم للتجارة والنقل البحري وقرصنة سفن المسلمين، ويتضح ذلك من وثيقة أظهرت إهداء رمح لشيخ مسقط في علم ١٥٢٢م، أي بعد ما يقرب من خمسة عشر عاماً من السيطرة على الساحل العماني، وبعد أن تعزز الوجود البرتغالي في المنطقة وخفت المقاومة، وأصبح البرتغاليون المسيطرون على زمام الموانئ الساحلية، كما تم إهداء ثوباً، وكل ذلك نظير الخدمات التي يقدمها للبرتغاليين الذين يفدون على المدينة، فكانت مسقط بالنسبة للبرتغاليين أهم مركز على الساحل العربي، وعندما سقطت مسقط كان بداية سقوط البرتغاليين في كافة مراكزهم في الشرق (وثائق الأرشيف البرتغالي، ٢٠١٧: ج٢، مج: ٢، ص ٥٧، ٦٣؛ غشام، ١٩٩٩: ص ٣٢٥).

وفي وثيقة احتوت على نصائح تقدم بها جاك دو كوتو إلى نائب الملك في الهند وذلك لوقف عمليات التهريب من وجهة النظر البرتغالية، والبقاء على احتكار التجارة الذي مارسوه منذ وصلوهم، طلب منه أن التواصل مع الحاكم العربي المقشن والذي هو متعاون مع البرتغاليين حسب ما ورد في الوثيقة لوقف عمليات التهريب (وثائق الأرشيف البرتغالي، ٢٠١٧: ج٢، مج: ٦، ص ٢١٣).

حقيقة يمكن أن تتصدى لهذا الخطر، والسبب الآخر توفر السلاح الناري والسفن السريعة لدى البرتغاليون، وهو ما يُعرف المسلمون من قبل.

قائمة المصادر والمراجع

١. التازي، عبد الهادي، ١٩٨٦، «ابن ماجد والبرتغال»، مجلة البحث العلمي، العدد: ٣٦، ١٥-٧٩.

٢. الحجي، يعقوب، ٢٠٠٣، دليل الروزنامة البحرية، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت.

٣. حنظل، فالح، ١٩٩٠، «معارك البحرية العثمانية ضد البحرية البرتغالية في الخليج العربي»، مجلة الوثيقة، مج ٩، العدد: ١٧، ٢٧-٤٣.

٤. الخليج العربي والبحر الأحمر من خلال وثائق برتغالية (١٥٠٨-١٥٦٨م)، (٢٠١٢) ترجمة: أحمد بوشرب، كرسي الأمير سلمان بن عبد العزيز للدراسات التاريخية والحضارية للجزيرة العربية، الرياض: مكتبة الملك فهد الوطنية.

٥. دي سوزا، جون، ٢٠١٩، «وثائق عربية تساهم في تاريخ البرتغال»، تحقيق: محمد محمود، مركز التاريخ العربي للنشر، تركيا.

٦. السلطان، محمد بن حميد، ٢٠٠٩، «علاقات البرتغاليين بزعماء القبائل

حدث من خلال ما أوضحتها الوثيقة والتي أشارت إلى وجود العشرات من العرب والمسلمين الذين كانوا يعملون على متن السفن البرتغالية في أعمال شتى، وكذلك بعض الأعمال الأخرى على الموانئ والتي هي أيضاً تجسد ذلك التعاون في حال من الأحوال، وما هذا إلا حالة طبيعية تتمثل في عدم المقدرة على الحرب والتصدي خلال تلك المرحلة الزمنية وتأجيل ذلك حتى تتوفر الأسباب والظروف، أما وفي تلك الحالة كان لابد من التعاون وتحديداً في الجانب الاقتصادي الذي هو عصب الحياة في الجزيرة العربية.

الجانب الآخر الذي أكدت عليه الوثيقة يتمثل في ما قام به البرتغاليون من استغلال نفوذهم في السيطرة على التجارة والتحكم في مفاصل الحياة الاقتصادية، فلم يكن يُسمح للعرب والمسلمون بالتجارة إلا بأمر وتصريح من البرتغال، كما أن هناك سلع محددة يمنع التجارة بها إلا من قبل البرتغاليين مثل التوابل والفلفل، ومن جهة أخرى لاحظنا كيف أن ملك البرتغال له تجارة خاصة به مما يعني أن مسألة ضرب التجارة العربية أتت من قبل ملك البرتغال بل وصل الأمر إلى القيام بأعمال القرصنة ضد سفن المسلمين وذلك بتأييد من ملك البرتغال شخصياً.

وأخيراً فإن تفوق البرتغال في المجال الاقتصادي وسيطرتهم على مفاصل التجارة أتت لسببين هما: حالة الضعف والشتات التي كان عليها العرب في الجزيرة العربية ومنها عمان والمتمثلة في عدم وجود قيادة

١٣. نصائح تقدم بها جاك دو كوتو إلى نائب الملك المعين بشأن إصلاح إوضاع الهند، رقم الوثيقة: ٥٣٢، وثائق الأرشيف البرتغالي، ٢٠١٧: ترجمة: عبد الرحمن السالمي ومايكل ينسن، ج٢، المجلد ٦.

١٤. الهنداوي، هنادي زعل، ٢٠٠٢، «السلطان قانصوه الغوري ونهاية دولة المماليك (٩٦٠-٩٢٣/١٥٠٠-١٥١٧)»، رسالة ماجستير، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة اليرموك، الأردن.

١٥. وثائق الأرشيف البرتغالي، ٢٠١٧، ترجمة: عبد الرحمن السالمي ومايكل ينسن، ج٢، المجلدات: ١، ٢، ٦، ٨، مسقط: وزارة الأوقاف والشؤون الدينية.

العربية في الخليج إبان القرنين السادس عشر والسابع عشر الميلاديين في ضوء المصادر البرتغالية»، تحقيق: فالح حنظل، مجلة جمعية التاريخ والآثار بدول مجلس التعاون الخليجي، العدد: ٥، ٣٣١-٣٥٣.

٧. السلطان، محمد بن حميد، ٢٠٠٠، الغزو البرتغالي للجنوب العربي والخليج في الفترة ما بين ١٥٠٧-١٥٢٥م، مركز زايد للتراث والتاريخ، العين.

٨. السلطان، محمد بن حميد، ٢٠٠٧، «صدام أو حوار الحضارات البرتغال والخليج نموذجاً»، مجلة الخليج للتاريخ والآثار، العدد: ٣، ٥١-٦٨.

٩. الشيخ، رأفت، ١٩٨١، «أحمد ابن ماجد والبرتغال»، مجلة التريية، العدد: ٤٨، ٥١-٥٣.

١٠. عبد الجليل، الشاطر بصيلي، ١٩٦٥، «الصراع بين الدولة العثمانية وحكومة البرتغال في المحيط الهندي وشرق أفريقيا والبحر الأحمر»، المجلة التاريخية المصرية، مج: ١٢، ١٢٩-١٤٠.

١١. غشام، محمد. ١٩٩٩، «العرب والبرتغال في التاريخ». مجلة الاجتهاد، مج: ١١، العدد: ٤٣، ٣٢١-٣٣٢.

١٢. الملياري، أحمد زين الدين، ١٩٨٥، تحفة المجاهدين في أحوال البرتغاليين، تحقيق: محمد سعيد، مؤسسة الوفاء، بيروت.

الملاحق

Manuscript da Livraria, 1116, pp. 601-602

473 Ref. fac. 6/2417

Qom, 26/01/1625

Letter from the Viceroy of India to the King of Portugal about the incursions by Moors from Arabia in Madagascar to obtain slaves.

رسالة بعثها نائب الملك في الهند إلى ملك البرتغال أخبره فيها بالتحاق قار من السامال
العربي بجزيرة مدغشقر للحصول على العبيد وبعض السلع

جوار ٢٦ يناير ١٦٢٥

Senhor

Sire

سيدي

Tratando dos meyoys com que sem custo da fazenda de vossa magestade se poderia atallar que estes mouros não vão à Ilha de São Lourenço, os quais quando escrevi a vossa magestade não tinha ainda posto em pratica, parecia conveniente o de conceder a alguma pessoa de cabedal que armase hum ou dous navios à sua conta para com elles se esperarem as embarcações dos ditos mouros, assy quando vão pera a dita Ilha como quando sayem della que trazem muito pau preto, sandalo, e escrauaria que he o seu trato principal, e as tomarem e lhes darem / [p. 602] fundo e à gente dellas e tomando sobre isto parte que toca à consciencia, parecer de pessoa religiosa de virtude, e boas letras, e conformando me com o que me deu do que se poderia fazer, e era assy conveniente ao serviço de Deos, e bem da christandade, visto o dano que estes mouros causauão com os escrauos que da dita Ilha leuauão, e fazião mouros, e impedimento que erão para os naturais della, se não fazerem christãos o ordeney assy, porem com limitação que aos meninos, e meninas que nas ditas

With regard to means by which without cost to Your Majesty's treasury one could prevent these Moors from going to Madagascar, which, when I wrote to Your Majesty had not yet been implemented, one convenient measure seemed to be that of allowing a wealthy individual to outfit one or two ships at their own expense to lie in wait for the vessels of the said Moors - both when they go to the said island as well as when they leave it, generally carrying a lot of ebony, sandalwood and slaves, which is their main trade here -, and capture the Moorish vessels and sink [p. 602] them along with the people aboard the vessels. In this regard I sought conscientious advice and the opinion of a virtuous, religious and well-educated person and I agreed with the advice he gave me about what could be done, and what was convenient for the service of God and the welfare of Christianity. Seeing the harm that these Moors caused with the slaves that they take from the said island, converting them to Islam, and the obstacle they represent, since they prevent the indigenous

سعيها مني إلى اعتماد طرق جديدة لمنع المسلمين من الوصول إلى جزيرة مدغشقر دون أن يكلف ذلك خزينة جلالتيكم مصاريف إضافية. وإن لم أشرع بعد في تطبيقها يبدو لي أن من الأفضل إقطاع تلك الجزيرة لشخص ثري يمكنه تجهيز سفينة أو سفينتين على نفقته لكي يتربص بسفن أولئك المسلمين حينما تكون في طريقها إلى تلك الجزيرة أو حينما تغادرها محملة بالخشب والصندل والعبيد الذين يقبلون عليهم كثيرا. لكي يهاجمها رجالنا ويغرقوها [١٠٢٠]. هي ومن عليها، لكن يبدو لي أن خدمة ديننا ومصالحنا تقتضيان أن نمنع عن إفراق الصبيان -ذكورا وإناثا- الذين قد يصادفونهم في تلك السفن. وأن نعاملهم معاملة حسنة إلى أن يعتنقوا المسيحية. وأن نمنع عن أسرهم على أن يخدموا أسلافهم لمدة معينة قبل أن يعتنقوهم. وبذلك ستعاملهم حسنا نقرضه الأخلاق وينصح به رجال مثقفون ونعمل على إقناع سكان تلك الجزيرة من الأدي الذي يلحقه بهم المسلمون بإلزامهم على اعتناق الإسلام.

حفظكم الله

T 6 / 39

(وثائق الأرشيف البرتغالي، جـ ٢، مج ٦، ص ٣٩)

Letter from the Viceroy of India to the King of Portugal about the imprisonment order pertaining to Julio Moniz da Silva for handing over the captaincy of the fortress of Muscat to his brother without authorisation. He also mentioned news from Muscat about how merchants were discontented with Gaspar de Melo's administration.

رسالة بعثها نائب الملك في الهند إلى ملك البرتغال تضمنت اتهامات ضد القبطان العام للخليج وأخباراً عن مسقط وأهملها

جواز ٢ فبراير ١٦٣٧

Senhor

Sire

سيدي

Das culpas que Francisco Moniz da Silva cometeo no cargo de capitão geral do estreito de ormus dey conta a Vossa Magestade o anno passado. E de como com o parecer do concelho que me assiste o Remozera, nomeando naquelle lugar Gaspar de Mello de Sampaio que o mesmo concelho conformemente elegio. Partio Gaspar de mello para Mascate em fim de Março do anno passado com huma frota de cinco navios, nos quais hão tambem Manoel mascarenhas d'almada capitão mor do estreito, E Antonio botelho d'azevedo que hia entrar na capitania de Mascate por lhe caber a intrancia della; E haueudo navegado alguns dias forão os ventos tam contrarios que arbarão a diueras partes alguns dos ditos navios, e o em que hia o capitão Antonio Botelho foi ter a Diu, onde ficou inuernando, e adoecendo grauemente veio a fallecer. Gaspar de mello e Manoel mascarenhas fuerão sua viagem para mascate, e chegarão aquella fortaleza a 25 de Mayo e acharão que sua partido para esta cidade o capitão Julio Moniz da Sylua, deitando entregue a fortaleza

I have already described to Your Majesty last year the crimes that Francisco Moniz da Silva committed while holding the office of captain-general of the strait of Hormuz. I also mentioned how, based on the opinion of the council that assists me, I removed him from his post and appointed Gaspar de Mello de Sampaio to that office, whom the said council similarly elected. Gaspar de Melo set out for Muscat at the end of March last year with a fleet comprising five ships, aboard which also sailed Manuel Mascarenhas de Almada, captain-major of the strait, and António Botelho de Azevedo, who was going to take up office as captain of Muscat since it was his turn to serve there. And after having sailed for some days the winds were so contrary that some of the said ships went to anchor at different lands and the ship aboard which Captain António Botelho was sailing went to Diu, where it spent the winter, and after becoming seriously ill he died. Gaspar de Melo and Manuel Mascarenhas concluded their voyage to Muscat and they arrived at that fortress on the 25th of May

سبق لي أن اذنتكم جلالتكم في رسالتي واخبركم بها خلال السنة الماضية على الأخطام التي ارتكبها فرانسيسكو مونيز دا سيلفا خلال قيامه بهذه القبطان العام لخليج هرمز. كما سبق لي أن أخبركم بعزلي بعد استشارة المجلس الذي يساعدني ويطلعني المجلس نفسه. فطُبعاً لم يبق في مسقط سوى واحد من هذه السفن وهو الذي سافر هذا الأخير إلى مسقط في نهاية مارس من السنة الماضية على رأس خمسة مراكب ورافقه ملويل ماسكارينهاش دو Almeida - القبطان الرئيس للخليج - وأنتوليو بوتيليو دو أزيدو الذي كان سيمسلم سلطنة قبطان قلعة مسقط. بعد أن وصل وقد استقاه من القصب المذكور. وبعد أيام قليلة من الإبحار أرغمهم رياح معاكسة على الرسو في أماكن مختلفة فقد التحل الطويلو بابلو بولو حيث أمضى فترة الشتاء وحيث قضى نحيبه بصيب وتلكه تحيد البلد. أما جيليليو بوميلو وملويل ماسكارينهاش فقد تمكنا من متابعة رحلتهما إلى مسقط التي وصلنا يوم ٢٥ مايو فوجدنا قبطانها جوليو مونيز دا سيلفا قد غارها فاصدا هذه المدينة بعد أن ألب عند أمنا فرانسيسكو مونيز المذكور دون الحصول على ترخيص من أحد وهو ما دفعني إلى اعتقاله فور وصوله في انتظار محاكمته.

T 8/27

(وثاق الأرشيف البرتغالي، ج: ٢، مج: ٨، ص ٢٧)

شول ٢٦ سبتمبر ١٥٢٢

إهداء رمح لشيوخ مسقط

Jorge pereyra feytor d armada. mando uos que pagais A trystão vaz da veiga dois pardaus por huma lança de ferro de feym que que [sic] he torey pera dar em marteate Ao xoque com outras cousas que lhe dey por seruyços que a el Rey noso senhor fez e por ate e seu conbecimento e asento do espyuam de voso carregao vos seram leuados em conta

feyto em chaul A xcxbj dias de Setembro de 1522

a) dom luys

E asy lhe leuares em conta esta lança que sobre ele esta carregada porquanto perante mym se deu em marteate ao dito xoque

feyto no dito dia mes e era,

a) dom luys / [fol. iv.^o]

he verdade que Reçeby de Jorge pereyra feitor d armada do senhor dom luys dois pardaus que se momtaram ao comtheudo neste mamdado e por verdade lhe dey este feyto pelo espyuam de seu caRego e aynado per ambos

em chaul a xcxbj de setembro de 522

a) tristam vaz da ueigua
a) dyogo martjnz

Jorge Pereira, factor of the fleet, I hereby order you to pay Tristão Vaz da Veiga two pardaus for a spiked iron lance that I took from him as a gift for the sheikh in Muscat along with other things that I gave him [the sheikh] for the services he rendered to our lord the King, and this will be deducted from your accounts on the basis of this letter and his acknowledgement and the entry of your clerk.

Written in Chaul on the 26th of September 1522.

a) Dom Luis

And thus you will deduct [the price of] the lance mentioned herein from his accounts, since it was given to the said sheikh in Muscat in my presence.

Written on the said day, month and year.

a) Dom Luis / [f. iv]

It is true that I have received from Jorge Pereira, factor of the fleet of lord Dom Luis, two pardaus, as mentioned in this order and since this is true I have given him this [acknowledgement] prepared by his clerk and signed by both of us.

In Chaul on the 26th of September 1522.

a) Tristão Vaz da Veiga
a) Diogo Martins

إلى جورج بيريرا أمين مال الأسطول الحربى أمركم بدفع برادوين اثنين لترىستاو فاش مقابل رمح من صديقه أهدته منه وأعطيت له فى مسقط للشيوخ مع أشياء أخرى جراء له على ما أهداه لبلالة الملك من خدمات.

حرر في شول يوم ٢٦ سبتمبر ١٥٢٢
توقيع: دون لويس.

كما أمركم بإبراء ذمته من ذلك الرمح القديم باسمه لأنه سلم بحضري في مسقط للشيوخ المذكور.

حرر في اليوم والشهر والسنة المذكورة أعلاه.

دون لويس [١٠٠ نق]

الشهود أنني تسلمت من جورج بيريرا أمين مال الأسطول فيمطان الرئيس دون لويس - المبلغ المذكور في الأمر المسجل أعلاه ذلك لخدمته هذا الإقرار التوقيع من قبلي إلى نائب توقيع كتابه.

توقيعان:
(أ) ترىستاو فاش دافيجا
(ب) ديوجو مارتينش.



(الخليج العربي والبحر الأحمر من خلال وثائق برتغالية، ص ٤٠)



(الخليج العربي والبحر الأحمر من خلال وثائق برتغالية، ص ٤٦)



(الخليج العربي والبحر الأحمر من خلال وثائق برتغالية، ص ٢٤٦)

Income, expenses and Arabs on board the ship Santa Maria de Monte On its journey from Goa to Hormuz, Khor Fakkan and Muscat

Dr. Sulaiyam Mohammed Al Hinai

University of Nizwa / Sultanate of Oman

Abstract

The study is based on a number of analysis of a Portuguese document that documented the voyage of the ship Santa Maria de Monte on its voyage from Goa to Hormuz, Khor Fakkan and Muscat on January 9, 1521 AD. The number of pages of the document is one hundred, written in Portuguese, and the document contains many elements, including: The goods of the King of Portugal, the goods that were carried, the names of the Arab sailors and ship workers, and many more.

The importance of the study: lies in revealing the social and economic relations that prevailed between the Omanis and the Portuguese. The situation changed after 1515 AD, and the economic and social relationship became significantly prominent.

This study aspires to reveal an aspect that has not been able to study and research - according to the researcher's knowledge -. In order to achieve its goals, the study relies on the historical-analytical method of Portuguese documents, and the study will be divided based on that analysis into three axes, first: the nature of the relationship that prevailed between The Omanis and the Arabs with them on one side, and the Portuguese on the other hand, the second axis: trade exchange and means of buying and selling, the third axis: an analysis of the social aspect in the relationship between the Arabs and the Portuguese after it was military to sometimes relations

Keywords: Oman, Portuguese, Muscat, goods, Arabs.