



The Vicissitudes of the Commercial Economy of Acre from 1191 AD until 1291 AD

Rasoul Jafarian

Professor, of History University of Tehran

Masoud Vakilitanha¹

PhD student in Islamic History, University of Tehran

Received: April, 7, 2020; Accepted: June, 14, 2020

(pp. 45-65)

Abstract

The present research seeks to provide a description of the rise and fall of the Acre's trade between 1191 AD and 1291 AD. Throughout its tumultuous history, this city became a valuable base for the trade of the eastern Mediterranean civilizations. By the Muslim conquest, Acre was considered as the naval base under the Umayyads and Abbásids. With the rise of the Tulunids, the path to Acre's progress was levelled, so that during the Fatimid period, Acre was able to regain its commercial role. During the Crusades, Acre appeared successful, and even turned the Tyre down, replaced it with four commercial networks. In this descriptive-analytical study, we seek to examine the commercial position of the port of Acre during the Crusades and to seek historical evidences of its flourishing and declining causes. The results show that the port of Acre was able to gain a significant foothold on the eastern shores of the Mediterranean at the beginning of this century, but with the Mongol invasion of the Levant and the change of trade routes, the Acre port declined.

Keywords: Acre, Latin Kingdom of Jerusalem, Italians, War of Saint Sabas, Mongols.

1. Email of Author: masoudvakili66@yahoo.com

فراز و فرود اقتصاد بازرگانی در عکای صلیبی از سال ۵۸۷ق/۱۱۹۱م تا ۶۹۰ق/۱۲۹۱م.

رسول جعفریان

استاد تاریخ دانشگاه تهران

مسعود وکیلی تنها^۱

دانشجوی دکتری تاریخ اسلام دانشگاه تهران

(از ص ۴۵ تا ص ۶۵)

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۱/۱۹؛ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۳/۲۵

علمی-پژوهشی

چکیده

این پژوهش درصدد است تا توصیفی عمیق از اوج‌گیری و افول بازرگانی عکا طی سال‌های ۵۸۷ق/۱۱۹۱م. تا ۶۹۰ق/۱۲۹۱م. ارائه دهد و زمینه‌ها و علل پدید آمدن این شرایط را تبیین نماید. عکا در طول تاریخ خود پایگاهی ارزشمند برای تجارت در شرق مدیترانه بوده است. پس از فتح به‌دست مسلمانان و در دوره‌های اموی و عباسی یکی از پایگاه‌های نیروی دریایی مسلمانان به حساب می‌آمد. با به قدرت رسیدن طولونیان، راه پیشرفت هموار گردید؛ به‌طوری که در عصر فاطمیان، توانست بار دیگر نقش بازرگانی خود را بازیابد. در دوره حاکمیت صلیبیان، وارد عصر نوینی شد و توانست رقیب قدیمی خویش صور را پشت سر بگذارد. این پژوهش مدعی است که عکا طی این سده ابتدا به مقام پیشتازی در میان بنادر شام رسیده و حتی مرکز فرماندهی بازرگانی صلیبیان بوده، ولی با تغییر جهت یافتن مسیرهای تجاری اندک اندک راه افول را در پیش گرفته است. نتایج حاصله حاکی از آن است که عکا قبل از شروع این سده اوج‌گیری خود را آغاز نمود و توانست با آغاز این سده به عنوان مهم‌ترین بندر تجاری شرق مدیترانه مطرح شود، اما در نهایت با حمله مغولان به شام و انحراف مسیرهای بازرگانی، به سمت افول حرکت کرد.

واژه‌های کلیدی: عکا، مملکت لاتینی قدس، ایتالیایی‌ها، نبرد سن‌ساباس، مغولان.

۱. مقدمه

در طول تاریخ عکا به دلیل واقع شدن در بین کوهستان و ساحل دریا یک موقعیت استراتژیک داشته است (Theoderich, 1891: 58-59; Pococke, 1743: 52)، همچنین به خاطر واقع شدن در کرانه رودخانه بلوس (رود نعمان) و حاصل خیزی خاک آن از لحاظ طبیعی برای ایجاد تمدن محلی مناسب بوده است (Jacques de Vitry, 1896: 5).

پس از فتح به دست مسلمانان، عکا به همراه صور یکی از مهم ترین پایگاه های دریایی سواحل شام به حساب می آمد (بلاذری، ۱۹۸۸: ۱۲۰-۱۲۱؛ قدامه، ۱۹۸۱: ۲۹۰). در دوره اموی و عباسی اول پیشرفت چندانی در بازرگانی تجربه نداشت تا اینکه از نیمه دوم قرن ۳ق. پیشرفت آن آغاز شد (Walmsley, 2000: 290-299)؛ احمد بن طولون در این سال ها دستور داد تا لنگرگاه آن را بازسازی کنند (مقدسی، ۱۸۷۷: ۲۶-۱۶۲-۱۶۳-۱۸۶). پیشرفت عکا در قرن چهارم نیز ادامه پیدا کرد؛ شهری مهم با بندرگاهی مجهز به شمار می آمد (مهلبی، ۲۰۰۶: ۱۰۱). در قرن پنجم نیز لنگرگاهی امن و مستحکم داشته است (ناصر خسرو، ۱۳۸۱: ۲۵). البته لنگرگاه آن ظرفیت کافی برای پذیرش کشتی های بزرگ را نداشت (Runciman, 1951: 358). به علاوه، عکا در قرون نخستین اسلامی دارای یک ضرابخانه مهم بود (Avni, 2014: 34; Schick, 1998: 97). به طور کلی تا آمدن صلیبیان، عکا از لحاظ بازرگانی زیر سایه اهمیت صور قرار داشت (Jacoby, 1998: 105-108) و مسیرهای مهم تجاری به آن ختم می شدند (Favreau-Lilie, 2006b: 1210-1211). کمی پس از تأسیس ممالک صلیبی بود که عکا توانست صور را به عقب بزند (Jacoby, 2006b: 375).

سال های سال بازرگانی بنادر شام در عصر صلیبیان طبق رویکرد اروپامحورانه (Eurocentric approach) مورد مطالعه بود اما امروزه برخی از پژوهشگران این حوزه با رد این رویکرد، رویکرد جدیدی را در این مورد مطرح ساخته اند (Jacoby, 1998: 103). براساس رویکرد قدیمی، بنادر شام در این دوره تنها نقش واسط بین شرق و اروپا را داشتند، اما رویکرد جدید بنادر شام را داخل در کلیت بازرگانی در دریای مدیترانه دانسته که نه تنها با اروپا و دیگر کرانه های این دریا مناسبات بازرگانی داشت بلکه با مشرق زمین هم رابطه مهمی داشت، از آن گذشته این رویکرد به اقتصاد داخلی شام و بنادر شام هم توجه کرده است (Jacoby, 1998: 104).

۲. روند توسعه اقتصاد بازرگانی در عکا از ۴۹۷ق. / ۱۱۰۴م. تا ۵۸۳ق. / ۱۱۸۷م

۲-۱. نبردهای صلیبی و اهمیت آن برای اقتصاد مدیترانه شرقی خاصه شام

مطمئناً حرکت سپاهیان صلیبی به سمت شام سواى اینکه مسبب سلسله‌ای از درگیری‌های نظامی شد، باعث افزایش بی‌سابقه حضور بازرگانان اروپایی در شامات نیز شد (Constable, 2001: 145). یکی از برجسته‌ترین نتایج تهاجم نظامی صلیبیان در اواخر قرن پنجم ق. / اواخر قرن ۱۱ اوایل قرن ۱۲م. تأسیس ممالک صلیبی در شام است (Pryor, 1988: 112). این مهم باعث تغییراتی وسیع در شرایط سوق‌الجیشی شرق مدیترانه شد و به تبع آن، اقتصاد بنادر شام نیز تغییر را تجربه کردند (Jacoby, 1998: 105). وقوع جنگ‌های صلیبی، یا تأسیس ممالک صلیبی در شام و به تبع آن سفر لاتینی‌ها به شام برای حج یا بازرگانی، عواملی همبسته به‌شمار می‌آیند که باعث شدند غربی‌ها کاملاً از کالاهای شرقی آگاهی پیدا کنند و به فکر انتقال آنها به غرب مدیترانه بیفتند (Jacoby, 2004: 230). بدین‌گونه، بازرگانان اروپایی برای بدست آوردن کالاهای شرقی دیگر نیازی به حمایت سیاسی و اداری نبودند زیرا حاکمیت صلیبیان کمک حال فعالیت‌هایشان بود (Constable, 2001: 145). در کل بازرگانی بنادر شام از جمله عکا در عصر حضور صلیبیان دارای سه سطح بود؛ مشارکت در بازرگانی با مناطق دوردست، بازرگانی بین مصر و بیژانس و بازرگانی محلی با دیگر بنادر شام (Stern, 2016: 521).

۲-۲. مختصری از تاریخ سیاسی عکا از ۴۹۷ق. / ۱۱۰۴م. تا ۵۸۳ق. / ۱۱۸۷م

عکا در سال ۴۹۷ق. / ۱۱۰۴م. به محاصره صلیبیان درآمد و آنها با همکاری ناوگان جنوایی‌ها آن را به تصرف درآوردند (شارتری، ۱۴۲۲: ۱۹۲-۱۹۳؛ ابن‌قلانسی، ۱۹۰۸: ۱۴۳-۱۴۴؛ ابن‌اثیر، ۱۳۸۵: ۳۷۳/۱۰). جنوایی‌ها بدین خاطر مالک یک خیابان در عکا شدند، اجازه یافتند کلیسایی در شهر داشته باشند و یک سوم درآمدهای بازرگانی لنگرگاه آن برای آنها باشد (William of Tyre, 1943: I/455). عکا پس از تصرف به دست صلیبیان، از لحاظ اداری یکی از بنادر پادشاهی لاتینی قدس به حساب می‌آمد و یکی از بلندمرتبه‌ترین لردهای صلیبی بر آن حکم می‌راند (Kennedy, 1994: 61; Jacoby, 1998: 104). به‌علاوه پس از تصرف به دست صلیبیان، به‌واسطه موقعیت جغرافیایی ممتازی که داشت توانست به یکی از مهم‌ترین بنادر مملکت لاتینی قدس مبدل گردد (Stern, 2016: 521)؛ این دوره نخستین دوره استیلای صلیبیان بر عکا به‌شمار می‌آید (Jacoby, 1998: 104).

۲-۳. روند تبدیل شدن عکا به مهمترین بندر مملکت لاتینی قدس

در اوایل قرن ۱۲م. عکا کم‌کم بر رقیب دیرینه‌اش صور چیره گشت (Jacoby, 1998: 105). پیشی‌گرفتن عکا بر صور دو دلیل اصلی داشت: نخست آن‌که عکا به‌عنوان مهمترین درگاه ورود صلیبیان به ارض موعود و قدس مطرح شد و دوم آن‌که توانست بارانداز دمشق به‌عنوان مهم‌ترین مرکز بازرگانی شام داخلی در مقابل صور باشد (Jacoby, 2006b: 375). از دهه دوم قرن ۱۲م. به بعد عکا به مهم‌ترین مقصد سپاهیان صلیبی، مهاجران و تجار اروپایی مبدل گشت (9: 2006a: Jacoby); مناسب‌ترین بندری شد که حجاج مسیحی^۱ به واسطه آن وارد اراضی مقدس می‌شدند (Theoderich, 1891: 5; Jacques de Vitry, 1896: 11; Phocas, 1889: 59-60). این حجاج از عکا به سوی ناصره، بیت‌لحم و قدس حرکت می‌کردند (105: 1998: Jacoby). دو مسیر مشخص در دوره صلیبی، حجاج را از ساحل به قدس می‌رساند؛ نخست مسیری که از دروازه داود به سوی یافا می‌رفت و دوم مسیری که از دروازه سن‌استفان به سوی نابلس و در نهایت عکا می‌رفت (135: 2001: Boas; 30: 1999: Boas). اگرچه مسیر به سوی یافا کوتاه‌تر (سه روز) و بهتر بود (30: 1999: Boas; ابن‌جبیر، ۲۰۰۸: ۲۴۳)، اما به دو دلیل مسیر دوم رفته‌رفته مهم‌تر شد؛ یکی آنکه این مسیر از اماکن مقدس شمال در جلیله عبور می‌کرد و دیگر اینکه عکا بندری پیشرفته شده بود (135: 2001: Boas). البته عکا خود نیز با دو مسیر معروف به جاده ساحلی (Seaside road) و جاده فوقانی (Upper road) به قدس متصل بود (69: 1891: Theoderich). از سوی دیگر، عکا که فرضه^۲ طبیعی دمشق به‌حساب می‌آمد، بااهمیتی که اندک‌اندک پیدا کرد توانست راه دمشق-صور را کم‌اهمیت ساخته و راه‌های بازرگانی را به خود متوجه نماید (358: 1951: Runciman; 108: 1998: Jacoby). همه جمعیت مسلمان عکا پس از ۱۱۰۴م. از شهر خارج شدند، تعداد بسیار کمی از مسیحیان شرقی و یهودیان در شهر باقی ماندند و اروپایی‌ها به مهم‌ترین طبقه ساکن در شهر مبدل گشتند (9: 2006a: Jacoby; 105: 1998: Jacoby). البته پس از نخستین مرحله از نبردهای صلیبی رویکرد صلیبیان نسبت به بومیان تغییر پیدا کرد و در برخی شهرها و نواحی سعی شد بومیان کشاورز یا صنعتگر حفظ شوند تا به اقتصاد مدد برسانند؛ همچنان کشاورزی در دست بومیان باقی ماند، از جمله در روستاهای عکا (113: 1999: Phillips). عکا در اواخر قرن ۱۲م. توانست در جذب جمعیت

راه پیشرفت را ببیماید و به شهری پرجمعیت و وسیع مبدل گردد (ادریسی، ۱۴۰۹: ۳۶۵/۱؛ Phocas, 1889: 11; Theoderich, 1891: 59).

کالبد عکا در قرن ۱۲م. تا حد زیادی شبیه به ساختار شهری آن در عصر فاطمی بود؛ با اینکه صلیبیان ساخت‌وسازهای قابل توجهی در آن انجام داده بودند، طرح کلی نامنظمی داشت، محاط در دو دیوار شمالی و شرقی بود و فاقد یک مرکزیت مشخص بود (Jacoby, 2006a: 10). لنگرگاه عکا در این سال‌ها همانند عصر فاطمی امن و مستحکم بود (ادریسی، ۱۴۰۹: ۳۶۵/۱؛ Jacques de Vitry, 1896: 5). اگرچه نمی‌توانست پذیرای کشتی‌های بزرگ باشد ولی در مقایسه با دیگر بنادر همجوار خود وضعیت بهتری داشت (Runciman, 1951: 355; Constable, 2003: 226). این لنگرگاه که وضعیت طبیعی ممتازی داشت و همانند دوره فاطمی به شدت از آن محافظت می‌شد (William of Tyre, 1943: I/453; Sanudo, 2011: 144)، از سمت جنوب به دریای مدیترانه راه پیدا می‌کرد و دو موج‌شکن داشت (Jacoby, 2006a: 10). بازارها و اماکن صنعتی عکا در بخش قدیمی شهر متمرکز بودند و یکی از مهم‌ترین اماکنی که در سیر ورود و خروج کالا نقش ایفا می‌نمود، فندق شاهی (Royal fonde) بود (Jacoby, 2006a: 10-11)؛ که در نزدیکی دروازه شرقی شهر یعنی دروازه سن‌نیکلاس (St. Nicolas Gate) قرار داشت (Jacoby, 2001a: 281). به‌طور کلی عکای پیش از سال ۵۸۳ق. / ۱۱۸۷م.، شهری شلوغ و کثیف بود که در عین حال رونق اقتصادی فراوانی داشت (Phocas, 1889: 11).

یکی از مهم‌ترین دلایل این رونق اقتصادی، بالندگی اقتصاد عکا و نواحی پیرامون آن بود: دشت‌های ساحلی شام از جمله دشت‌های پیرامون عکا با وجود اینکه وسعت اندکی داشتند، قابلیت فراوانی در تأمین غله شهرهای بندری را داشتند (Phillips, 1999: 115). یکی از محصولات صنعتی که در اطراف عکا عمل می‌آمد، نیشکر بود و کشت وسیع آن باعث شده بود تا عکا یک کارخانه مهم استحصال شکر بیرون از دروازه شرقی خود داشته باشد (Boas, 2016: 550). به‌علاوه، در این دوره، گشت کارگاه‌های شیشه‌گری پر رونقی در آن فعال بودند (Jacques de Vitry, 1896: 93).

عکا با اهمیتی که داشت از همان روزهای نخست جنگ‌های صلیبی مورد توجه خاص دولت شهرهای ایتالیایی از جمله جنوا، پیزا و ونیز قرار گرفت (Phillips, 1999: 116). بازرگانان این شهرها اشتیاق فراوانی داشتند تا صاحب امتیازات و پایگاه‌هایی در عکا شوند، شاهان صلیبی نیز هنگامی که شوق آن‌ها را دیدند، امتیازاتی در این بندر به

آنها اعطا نمودند (Constable, 2003: 226-227). جنوایی‌ها نخستین بازرگانان اروپایی بودند که در عکا امتیازاتی را به خود اختصاص دادند. سپس ونیزی‌ها نیز املاکی را در آن صاحب شدند (William of Tyre, 1943: I/453-554)، تسهیلات ونیزی‌ها با «معاهده وارموندی» (Pactum Warmundi) در سال ۵۱۷ق. / ۱۱۲۳م. بیشتر هم شد (Constable, 2003: 228). پس از آن، کم‌کم پیزایی‌ها نیز علاوه بر دو گروه پیشین در عکا پایگاه تجاری دایر کردند (Stern, 2016: 521). هر سه گروه محله مسکونی خاص خود را در آنجا داشتند (Jacoby, 2006c: 921). وجود جوامع ایتالیایی در عکا به آن یک وجهه بین‌المللی داده بود (Boas, 2016: 556). بازرگانان اروپایی به‌خصوص ایتالیایی‌ها در عکا یا در املاک شخصی خود ساکن بودند و یا در یکی از حجره‌های اجاره‌ای یک فندق ساکن می‌شدند. اتباع هردولت - شهر ایتالیایی در این شهر تحت حکمرانی یک کنسول بود، البته ونیزی‌ها تحت نظر حاکمی با لقب «بائی» (Baillie/ Baillius) بودند و وی امور جامعه ونیزی‌ها را رتق و فتق می‌نمود (Constable, 2003: 227). توسعه حضور بازرگانان ایتالیایی در عکا که با توسعه فعالیت‌های آنها در غرب مدیترانه همزمان شده بود، باعث شد عکا در یک شبکه بازرگانی یکپارچه جذب گردد؛ در این حالت عکا با بنادر مختلفی در غرب مدیترانه مرتبط شد (Balard, 2015: 276).

عکا در این سال‌ها در چهار شبکه بازرگانی نقش عمده‌ای بازی می‌کرد؛ نخست در شبکه بازرگانی عکا با مناطق روستایی اطرافش دوم در شبکه‌ای که به واسطه آن با مراکز اصلی بازرگانی در شام اعم از بنادر و شهرهای داخلی مرتبط بود، سوم در چارچوب بازرگانی آسیای شرقی و پهنة مدیترانه حضور جدی داشت (Jacoby, 1998: 106) و در آخر اینکه به‌خوبی توانست نقش یک بندر بین راهی (Port-of-Call) مطمئن را بازی کند که کشتی‌ها در آن برای سفرهای طولانی یا متوسط آماده می‌شدند (Jacoby, 1998: 105). حضور عکا در این شبکه‌های چهارگانه رفته رفته بیشتر شد تا اینکه از حدود سال ۱۱۸۰م. توانست به‌عنوان مهم‌ترین بندر تجاری در سواحل شرقی مدیترانه مطرح شود و دیگر رقبای خویش را از صحنه بدر کند (Phillips, 1999: 132).

۳. رسیدن عکا به اوج فعالیت اقتصادی و بازرگانی در نیمه نخست قرن ۱۳م

۳-۱. عصر عکا؛ کلیات اوضاع سیاسی و اقتصادی عکا پس از سال ۱۱۹۱م

صلاح‌الدین ایوبی پس از پیروزی در نبرد حطین (۵۸۳ق. / ۱۱۸۷م.) عکا را تصرف کرد (ابن‌شداد، ۱۴۱۵: ۱۳۲؛ بنداری، ۱۹۷۹: ۲۹۹-۳۰۰؛ ابن‌اثیر، ۱۳۸۵: ۵۳۹/۱). مدتی بعد صلیبیان

تولید می شد عبارتند از؛ غلات، مرکبات، سیر، پیاز، روغن زیتون، کره، مرغ، بوقلمون، عسل، شکر، ظروف نگهداری و غذاخوری، مواد خام صنعتی مثل کتان، پشم، ابریشم، حصیر و چرم به علاوه هیزم (Jacoby, 1998: 107). تولید این کالاها در مناطق روستایی اطراف باعث رونق کارگاهها و کارخانههای صنعتی در عکا می شد. نیشکر و پنبه عکا معروفیت خاصی داشتند (Boas, 1999: 63-78-176). به حدی که یکی از با کیفیت ترین انواع نیشکرها در عکا به عمل می آمده است (نویری، ۱۴۲۳: ۲۷۱/۸). فرآوری شکر از نیشکر در قرن ۱۳م. کاملاً در عکا متمرکز شد (Jotischky, 2013: 181) و کارخانه شکر آن که یکی از بزرگترین کارخانههای شکر در شام به حساب می آمد با شدت بیشتری فعالیت می نمود (Runciman, 1951: 357; Boas, 2016: 550). قابلیت های طبیعی زمین های پیرامون عکا که ماسه برای تولید شیشه و خاکستر برای تولید صابون در آن وجود داشت، این شهر را به قطب صنعت شیشه و صابون مبدل نموده بود (Jotischky, 2013: 181). نواحی نزدیک به عکا هم اغلب تولیدات خود را به این شهر پروتق می رساندند؛ اراضی اطراف دریاچه طبریه در تولید مواد غذایی سرآمد بودند (Phillips, 1999: 115-116)، شراب ناصره و خرما و پنبه طبریه و دره رود اردن نیز در سال های پایانی حاکمیت صلیبیان در اقتصاد بازرگانی عکا اهمیت یافت (Jacoby, 1998: 107).

ارتباط بازرگانی عکا با دیگر بنادر شام و مراکز اقتصادی شام داخلی، زمینه دوم را شامل می گردد (Jacoby, 1998: 108). مهم ترین شهر داخلی شام که عکا با آن ارتباط داشت، بی تردید دمشق بود؛ براساس گزارش ابن جبیر ارتباط این دو در این عصر تنگتر هم شد و در کمال آرامش جریان مبادله بازرگانی بین این دو شهر انجام می گرفته است (ابن جبیر، ۲۰۰۸: ۲۲۵-۲۲۶). از یک سو عکا به عنوان مهم ترین مرکز با توزیع کالاهای وارداتی از اروپا، آنها را به دیگر نواحی شام به خصوص دمشق می رساند (Abulafia, 28: 1997)، و از دیگر سو به واسطه دمشق با شبکه های بازرگانی شرق مرتبط می شد. دمشق محلی بود که مال التجاره یمن از راه بیابان به آن آورده می شد تا از آنجا به عکا منتقل گردد (Runciman, 1951: 358). مهم ترین کالایی که از سمت یمن به دمشق آورده می شد تا به عکا برسد مطمئناً ادویه بود؛ ادویه ای که یکی از دلایل اوج گیری بازرگانی عکا شد (Phillips, 1999: 117-118). یک تعرفه گمرکی مربوط به سال ۶۴۲-۶۴۳ق. / ۱۲۴۵م. نشان می دهد که کالاهایی همچون ادویه و داروهای گیاهی از جزیره العرب و عطریات، ابریشم، منسوجات، مواد رنگرزی، پنبه، عاج، سفال، ماهی نمک

سود و... که از عراق و مصر به دمشق رسیده بودند به عکا آورده می‌شدند (Edde, 2010: 192). با انتقال این کالاها به عکا، این بندر خاصه در سده ۱۳م. به مرکز اصلی صدور ادویه‌های گران‌بها، مواد رنگ‌دهنده و پارچه‌های شرقی به اروپا مبدل گشت (Abulafia, 1997: 28).

عکا در این دوره علاوه بر ارتباط مستحکم با شام داخلی، مناسبات تجاری مهمی با همه بنادر شام از جنوب آسیای صغیر تا مرز مصر داشت؛ این مناسبات به گونه‌ای بود که کشتی‌های تجاری‌ای وجود داشتند که در طول سواحل شام رفت و آمد می‌کردند و در طول مسیر به دادوستد کالاها و جابجایی مسافران می‌پراختند (Stern, 2016: 521). شاید بتوان گفت مهم‌ترین بندر شام که با عکا رابطه زمینی و دریایی تنگاتنگی داشت صور بود. رابطه این دو را عمدتاً بازرگانی مدیریت می‌نمودند که پایگاه اصلی‌شان این دو شهر بود، البته بعدها بازرگانان دیگر ممالک نیز داخل در این رابطه شدند (Jacoby, 1998: 110). به‌طور کلی از اواخر قرن ششم ق. / اواخر قرن ۱۲م. عکا به جز آنکه بازار کالاهای شرق و شام داخلی بود و مایحتاج ساکنان اروپایی خود را فراهم می‌آورد، اندک‌اندک حکم انباری را پیدا می‌کرد کالاهای تجاری کل بنادر شام در آن گرد می‌آمدند. یعنی کالاهای بنداری مثل سویدیه تا یافا و قیساریه در آنجا مجتمع می‌شدند تا از آنجا به غرب مدیترانه ارسال گردند؛ برای کالاهای گرانبهایی مثل ابریشم، عکا تبدیل به رهبر و مرکز بازرگانی بنادر شام شد (Jacoby, 2001b: 64-65-77; Jacoby, 1998: 112).

واسطه‌گری بین مصر و بیزانس و رهبری مبادلات بازرگانی در مدیترانه شرقی نیز دیگر زمینه عکا در اقتصاد بازرگانی به‌شمار است؛ بدین‌گونه به‌عنوان مهم‌ترین بندر شام، در بازرگانی میان برد بین مصر و بیزانس نقش حیاتی بازی می‌کرد (Stern, 2016: 521). روابط منحصر به فرد عکا با بنادر مصر در قرن ششم ق. / ۱۲م. با کارکرد اتصال دادن دمشق و مصر توسعه پیدا کرد اما با تسلط پیدا کردن صلاح‌الدین بر مصر و حوادث سال ۵۸۳ق. / ۱۱۸۷م. در شام این روابط به افول گرایید (Jacoby, 1998: 109). البته مناسبات آن با بنداری همچون دمیاط و اسکندریه بسته به شرایط پررونق و پُر رفت‌وآمد بود و مسیر آنها اهمیت داشت (Sanudo, 2011: 145). اساساً از قرن ششم ق. / ۱۲م. به بعد، تمرکز اقتصادی بنادر شام به سوی بخش خدمات متمایل گشت و بارزترین بندر شام که این فرآیندها را مدیریت می‌نمود، عکا بود (Jacoby, 2006b: 375). عکا که لنگرگاهی امن برای تجدید قوای کشتی‌های بازرگانی در سفرهای طولانی به حساب می‌آمد (Jacoby, 1998: 109).

105: 1998)، توانست به خوبی نقش واسطه در مبادلات بین مصر و بیزانس را به خود منحصر نماید و در کل، مدیر ارتباط بازرگانی کلیه بنادر مدیترانه شرقی با مدیترانه غربی باشد (Jacoby, 2006b: 375-376).

زمینه پایانی ارتباط بازرگانی عکا با اروپای غربی است؛ چنانکه در توضیح زمینه‌های پیشین ذکر شد، در قرن هفتم ق. / ۱۳ م. مرکزی برای بازرگانی زمینی و دریایی با شام، بیزانس و مصر بود، اما فراتر از آن باید به ارتباط آن به ممالک اروپایی توجه کنیم (Stern, 2016: 521). در بخش پیشین به آغاز حضور ایتالیایی‌ها در عکا و شرایط ادامه کار آنها در آنجا پیش از پایتخت شدن عکا پرداختیم. اگرچه پیش از این زمان هم سه گروه جنوایی‌ها، پیزایی‌ها و ونیزی‌ها محلات بازرگانی خود را در عکا داشتند (Boas, 1999: 8) اما حوادث سال‌های پایانی سده ۱۲ م. وضعیت را به گونه دیگری رقم زد. به طور کلی بازرگانان ایتالیایی در قرن ششم ق. / ۱۲ م. بیشتر متوجه روابط بازرگانی با مصر بودند و توجه اندکی به بنادر شام داشتند اما سپس با قدرت‌گیری صلاح‌الدین در مصر و حرکات نظامی موفق او بر ضد صلیبیان توجه مطلق آنها به سوی بنادر شام خصوصاً عکا معطوف شد (Runciman, 1951: 355-357). ایتالیایی‌ها و عکا مطلقاً از حوادث رخ داده در جنگ صلیبی سوم بهره‌بردند؛ عکا به‌عینه پس از سال ۵۸۷ ق. / ۱۱۹۱ م. محل حضور چند برابری دریانوردان و بازرگانان ایتالیایی شد و تمرکز بیش از حد آنها در این شهر باعث شد تا فرمانروایان صلیبی امتیازات مهمی را در زمینه تجارت به آنها واگذار نمایند (Abulafia, 2011: 284). بدین‌سان، حجم املاک آنها در عکا چند برابر شد، سه شهر جنوا، پیزا و ونیز پایگاه‌های دائمی در آن دایر نمودند و هیئت سرپرستی متمرکز در آن گماشتند تا عملاً این بندر به مرکز فرماندهی بازرگانی آنها در شام مبدل گردد (Jacoby, 2006c: 921).

از این زمان به بعد، قدرت و اهمیت اجتماعات بازرگانی ایتالیایی در عکا افزایش چشمگیری یافت: مهاجرت از اروپا کاهش یافت، نزاع‌های سیاسی گریبان‌گیر صلیبیان شد و شرایط پولی-مالی ایتالیایی‌ها را در موضع برتر قرار داد (Praver, 1985: 188). اجتماعات بازرگانی ایتالیایی نه تنها به عکا یک وجهه بین‌المللی داده و باعث روابط تنگاتنگ بازرگانی بین عکا و اروپای غربی شده بودند، بلکه خود باعث جذب دیگر بازرگانان اروپایی می‌شدند (Boas, 2016: 556). به علاوه ایتالیایی‌ها در عکای قرن ۱۳ م. هم تولیدات صنعتی را رونق بخشیدند و هم با قدرت وارد ارتباط با شهرهای داخلی شام

شدند؛ در این قرن که صنایع ریشه‌دار در بنادر شام کم‌کم به راه افول می‌رفتند با حمایت ایتالیایی‌ها دوباره زنده شدند تا تولیدات این صنایع پاسخگوی نیازهای اروپاییان گردد (Abulafia, 2011: 285). از سوی دیگر، درحالی‌که در قرن ششم. ق. / ۱۲م. و تا پایتخت‌شدن عکا هنوز کم‌وبیش بازرگانان مسلمان یا غیرمسلمان شرقی در ارتباط با شهرهای داخلی و بنادر شام فعالیت می‌نمودند اما پس از آن بازرگانان اروپایی کاملاً به شهرهایی مثل دمشق و حلب رخنه پیدا کردند (Jacoby, 2006b: 376) تا مستقیماً ساز و کار ارتباط بازرگانی دمشق و دیگر شهرهای اسلامی با اروپا را تحت سیطره خود بگیرند (Riley-Smith, 1973: 115).

نزاع‌های سیاسی در قرن هفتم ق. / ۱۳م. لحظه‌به‌لحظه بر قدرت اقتصادی ایتالیایی‌ها در بنادر شام خاصه عکا می‌افزود و چون حکام صلیبی کم‌کم به حمایت آنها نیازمند شدند، قادر بودند در همه امور موثر عمل کنند (Prawer, 1985: 188). بدین‌سان، عکا به شهری تقسیم شده مبدل گشت که هریک از بخش‌های آن رهبری داشت و هریک از آنها بر حقوق خود پافشاری داشتند؛ این بخش‌های خود مختار بسیار پرجمعیت بودند و عکا را تبدیل به یک فضای بسیار متراکم نموده بودند (Abulafia, 2011: 284-285). محله‌های بازرگانی ونیزیها، جنوایی‌ها و پیزایی‌ها در نیم دایره منتهی به زنجیر محافظ (Cathene/Chaine) لنگرگاه اصلی عکا قرار داشتند، آنها به لنگرگاه چسبیده نبودند و کالاهایی که وارد محله‌ها می‌شد در انبارها انباشته می‌شدند (Riley-Smith, 1973: 118). محله جنوایی‌ها در عکا بزرگتر از دو محله دیگر بود ولی نسبت به آن دو دورتر از لنگرگاه قرار گرفته بود (Abulafia, 2011: 284-285).

همگام با کاهش قدرت فرمانروایان صلیبی در عکا، رقابت بین ایتالیایی‌ها شدت پیدا کرد و این رقابت در جداسدن کامل محلات آنها نمود یافت؛ ابتدا پیزایی‌ها و ونیزیها به دور محله‌های خود دیوار کشیدند و سپس جنوایی‌ها ورودی‌های مجموعه خود را مستحکم نمودند (Jacoby, 2006b: 376). هر سه گروه ابتدا رقابت سنگینی را در مدیترانه شرقی آغاز نمودند و سپس در قرن هفتم ق. / ۱۳م. این نزاع به درون عکا کشیده شد (Jacoby, 2006a: 11)؛ هدف اصلی این نزاع تسلط اقتصادی بر این بندر بود که نخست بعد قهری و نظامی نداشت اما سپس به درگیری نظامی هم کشیده شد (Abulafia, 2011: 289). به این صورت نخست پیزا و جنوا، عکا را صحنه درگیری نظامی خود کردند تا نشان دهند قدرت سیاسی در عکا از هم پاشیده شده است (Sanudo,)

جنگ صلیبی فردریک دوم، دوره نوینی در تاریخ فرمانروایی صلیبیان آغاز شد؛ اشراف و نجبا به علاوه نظامی‌های شوالیه‌ای به جان یکدیگر افتادند و عکا را به صحنه آشوب مبدل کردند (Praver, 1985: 188-189).

در سال ۱۲۵۴ ق. / ۱۲۵۶ م. ونیزیها و جنوایی‌ها بر سر مالکیت دیر سن‌ساباس (Saint Sabas Church) در عکا وارد سلسله‌ای از جنگها شدند که کل شهر را تحت تاثیر خود قرار داد و نبرد سن‌ساباس یا نبرد اجتماعات (Communes War) نام گرفت (Sanudo, 2011: 349; Robbert, 1985: 439; Jacoby, 2006a: 11 Phillips, 1999: 185). ابعاد این درگیری وسیع شد و دیگر عناصر قدرت، غیر از ایتالیایی‌های عکا هم داخل در آن شدند (Jotischky, 2013: 132). زدوخوردها تا سال ۱۲۵۸ ق. / ۱۲۵۸ م. ادامه پیدا کرد و نتیجه‌ای جز شکست جنوایی‌ها نداشت (Robbert, 1985: 439-444; Jacoby, 2006a: 11). اگرچه جنوا پس از نبرد سوم صلیبی دیگر توان احیای امتیازات پیشین خود در بنادر شام را نداشت (Favreau-Lilie, 2006a: 505)، اما پیروزی ونیز بر جنوا که رقیب قدرتمندی نشان داده بود نه‌تنها ونیز را به یکه‌تاز در اقتصاد بازرگانی شرق مدیترانه و سواحل شام بدل کرد (Robbert, 1985: 439; Dotson, 1989: 112)، بلکه ونیزی‌ها را مالک‌الرقاب اقتصاد عکا گرداند (Jacoby, 2004: 232). با پایان نبرد سن‌ساباس محله بازرگانی آنها در عکا نابود شد، آنها ملزم شدند تا هیچ امکانات و تسهیلاتی در آنجا نداشته باشند و کاملاً از این شهر اخراج شدند (Sanudo, 2011: 350; Favreau-Lilie, 2006b: 1211; Abulafia, 2011: 285).

عکا در این عصر مؤسساتی را داشت که بر رابطه بازرگانی آن با اروپای غربی تأثیر شایانی داشتند؛ زنجیر یا کاتنا، فندق، دروازه‌های ورودی شهر و بازارهای بازرگانان اروپایی در آن (Riley-Smith, 1973: 112). زنجیر در ورودی لنگرگاه نصب بود (Sanudo, 2011: 144) و کالاهایی که از لنگرگاه خارج می‌شدند یا به آن داخل می‌شدند ناگزیر باید از آن عبور می‌نمودند (Jacoby, 1998: 111). از این زنجیر در مواقع خطر هم استفاده می‌شده و حتماً کارگزاری برای رتق‌و‌فتق امور آن وجود داشته است؛ محتملاً شیوه اداره این موسسه برگرفته از شیوه‌های مسلمانان بوده است. کاتنا اصالتاً مسئول اخذ مالیات صادرات از عکا به سوی مقاصد اصلی کالاها بوده و تخمیناً مقدار کالاهای صادراتی را محاسبه می‌کرده است (Riley-Smith, 1973: 112-113; Praver, 1985: 175).

فندق شاهی و فندق‌های خاص هر اجتماع اروپایی در قرن هفتم ق. ۱۳م. اهمیت دو چندانی در عکا پیدا کردند و این به دلیل پایتخت شدن آن بود (Constable, 2003: 229). چنانکه پیشتر ذکرش رفت، فندق شاهی بر سر راه دمشق و خارج از شهر قرار داشت (Jacoby, 2001a: 281; Jacoby, 2006a: 11)؛ تا سال ۵۸۳ق. ۱۱۸۷م. کارمندان گمرکی فندق‌های عکا یا کارمندان زنجیر، اکثراً از عرب‌های مسیحی بودند و روش‌های اخذ مالیات، زبان اسناد که عربی هستند و حضور این دیوانسالاران عرب نشان‌دهنده تداوم روند عصر فاطمی بود اما کم‌کم در قرن هفتم ق. ۱۳م. کل امور به دست مسیحیان غربی افتاد (Jacoby, 2001a: 278-279-292). در مورد بازارهای عکا باید گفت که بازارهای آن هم همانند غالب بازارهای بنادر شام، در این زمان به احتمال فراوان مستقل عمل نمی‌کرده‌اند و تحت حاکمیت و مدیریت کارکنان فندق‌های آن بوده‌اند (Riley-Smith, 1973: 115-116). دروازه‌های عکا هم به‌طور معمول جدای از بازارهای مدیریت می‌شدند و کارمندان آنها غالباً هم بر واردات و هم بر صادرات مالیات وضع می‌نمودند (Riley-Smith, 1973: 114-115).

دلایل چندی باعث می‌شد که دریانوردی در مدیترانه در فصل زمستان خطرناک باشد و فاصله بهار تا پاییز مناسب‌ترین زمان در سال برای بازرگانی دریایی مناسب بود (Lane, 1973: 70; Pryor, 1988: 87-89). با توجه به بادهای موافقی که در مدیترانه می‌وزیدند و شامل بادهای شمالی غربی و شمالی شرقی بودند، سفرهای از شمال به جنوب و از غرب به شرق با سهولت و سرعت بیشتری انجام می‌گرفت (Pryor, 1988: 89). راه‌های دریایی مدیترانه در سده‌های ششم و هفتم ق. ۱۲ و ۱۳م. کم و بیش به ساحل نزدیک بوده‌اند. درحالی‌که برخی از کشتی‌ها می‌توانستند یکبار از شرق به غرب این دریا سفر نمایند اما بازرگانان و مسافران ترجیح می‌دادند که نزدیک به سواحل سفر کنند تا هم بتوانند مبادله انجام دهند، هم ذخیره آب و غذا را تجدید نمایند و هم یکنواختی سفری طولانی را زایل کنند و اینچنین، به شاهره اصلی شرق به غرب مدیترانه در اطراف زنجیره جزایر در بخش شمالی بدل شود (Stern, 2016: 523). در جنگ‌های صلیبی راه بازرگانی از غرب لاتینی به سوی عکا از جنوب دریای اژه شروع می‌شد و پس از عبور از جزیره کرت، رودس و قبرس به آن ختم می‌شد (Lane, 1973: 276; Balard, 2015: 70). جزیره کرت برای سفر از غرب مدیترانه به سوی عکا اهمیت فراوانی داشت و به‌نوعی کلید سفر دریایی به سمت سواحل شام به‌شمار می‌آمد (Lane,

پیدا نمی‌کرد؛ پس از قبرس ابتدا مسیر مستقیماً به سوی لاذقیه، طرابلس و یا بیروت ادامه پیدا می‌کرد و سپس کشتی‌ها از این بنادر به عکا می‌رفتند (Pryor, 1988: 95-96).

در قرن هفتم ق. ۱۳م. فرآیندی در مبادلات بازرگانی بین بنادر شام و اروپا شکل گرفت که براساس کالاهای وارداتی و صادراتی یک طراز منفی در روابط بازرگانی دو طرف نمودار گشت؛ به‌ویژه از سال ۶۳۷ق. ۱۲۴۰م. به بعد، رشد تقاضا برای منابعی که با آنها بتوان از قلمرو صلیبیان دفاع کرد، باعث شد تا واردات مواد غذایی و اسلحه به علاوه سرمایه‌های پولی به طراز منفی تبدیل گردد. بدین‌صورت یک طراز تجاری نامتوازن (Deficit Trade) در مبادلات شکل گرفت که نمود بارز آن واردات سکه یا شمش طلا و نقره به شام بود (Riley-Smith, 1973: 110-111)؛ اساساً عکا به‌عنوان بندری بسیار مهم و بازاری مهم و بازاری پر رونق در مدیترانه شرقی که مقصد عده زیادی از اروپاییان اعم از بازرگانان، حجاج و نظامیان به‌شمار می‌آمد توانست در رشد تقاضای ممالک اروپایی برای کالاهای شرقی تأثیر فراوانی داشته باشد (Jacoby, 2004: 230-231).

کالاهایی که از عکا به سمت بنادر اروپای غربی بارگیری می‌شد چند دسته بودند؛ کالاهایی که در خود عکا یا مناطق پیرامون آن تولید می‌شدند و طرفداران بسیاری در اروپا داشتند مثل شکر (Runciman, 1951: 353). دسته دوم کالاهایی بودند که عکا نقشی در تولید آنها نداشت، از جمله مهم‌ترین این کالاها ادویه و رنگ‌دانه‌ها بودند؛ فلفل، زنجیر، نیل، لاک، زردچوبه، کندر رومی، گل جوز، جوز هندی، دارچین و چوب برزیل (Abulafia, 1997: 28). این ادویه به مقادیر معتنا بهی از هر مسیری که شده به عکا می‌رسیدند (Phillips, 1999: 117-118) و برخی از آنها همچون فلفل و دارچین به آلمان، فلاندر و انگلستان صادر می‌شدند زیرا مورد تقاضای فراوانی بودند (Lane, 1973: 70).

دسته بعدی کالاهایی بودند که مواد خام آنها در عکا وجود نداشت و تنها کارگاه‌های آن سرهم‌بندی صنعتی آن را برعهده داشتند، شاید بتوان گفت مهم‌ترین این کالاها منسوجات و البسه ابریشمی به‌شمار می‌آمدند؛ عکا در تولید نوع خاصی از پارچه‌های ابریشمی تحت عنوان «سمایت» (Samite) معروف بود (Runciman, 1951: 353)، این نوع خاص از ترکیب رشته‌های طلا با الیاف ابریشم تولید می‌شد و رشته‌های طلای آنها از غرب به عکا آورده می‌شدند تا در فرآیند تولید این البسه به‌کار برده شوند (Jacoby, 2004: 237-238). در دیگر سو الیاف ابریشم هم از صور، بیروت یا انطاکیه به عکا برده

می‌شدند تا یا در تولید سمایت به کار روند و یا مستقیماً از آنجا به غرب صادر شوند (Jacob, 2001b: 77-78). اما کالاهایی که از اروپا به عکا وارد می‌شدند و در برخی موارد مورد تقاضای شهرهای داخلی شام هم بودند عبارتند از: البسه که یک کالای وارداتی پر مصرف شمرده می‌شد (Phillips, 1999: 118) و مهم‌ترین نوع آن لباس‌های پشمی بود (Lane, 1973: 70)، مواد غذایی شامل گندم، شراب، میوه خشک، گوشت نمک سود شده خوک، شاهدانه، مس، آهن، اسلحه و تجهیزات نظامی و پارچه‌های تولید شده در فلاند روشامپانی. برخی از این کالاهای وارداتی در اسکله یا فندق‌ها به فروش می‌رفتند و یا از عکا به شهرهای مسلمان نشین صادر می‌شدند (Edde, 2010: 192).

۴. افول بازرگانی عکا

بازرگانی شکوفای عکا با تأثیر گرفتن از حوادث سیاسی اندک‌اندک افول یافت: از سال ۶۴۶ ق. / ۱۲۴۸ م. به بعد دیگر خبری از به راه افتادن یک جنگ صلیبی جدید و ارسال نیروهای تازه نفس اروپایی نبود، در سال ۶۴۸ ق. / ۱۲۵۰ م. نیز حکومت ممالیک در مصر بر سر کار آمد (Abulafia, 2011: 305). مغولان در سال ۶۵۸ ق. / ۱۲۵۹ م. به شام حمله آوردند و حلب و دمشق را به تصرف خود درآوردند (Amitai-Preiss, 1995: 26-30) اما با شکست مغولان در نبرد عین‌جالوت، صلیبیان ضعیف‌تر هم شدند (Amitai-Preiss, 1995: 46-48). تجمع بازرگانان اروپایی در عکا و رقابت نفس‌گیر آنها در بازرگانی، در نهایت به نزاع مخرب سن‌ساباس انجامید و چیره‌شدن مغولان بر ایران، عراق و سپس تاخت‌وتاز آنها در شام ضربه نهایی را بر پیکره عکا وارد آورد (Phillips, 1999: 132; Jackson, 2017: 214).

در مورد تأثیر تهاجم مغولان بر اقتصاد بازرگانی شام و بنادر آن از جمله عکا دو رویکرد کلی وجود دارد؛ براساس رویکرد نخست، در پس این تهاجم شرایطی در روابط بازرگانی آسیا-اروپا پدید آمد که با عنوان «صلح مغولی» (Pax Mongolica) معروف است. براین‌اساس، حکومت مغولان باعث رشد چشمگیر روابط بازرگانی قاره‌ای شد (Jackson, 2017: 210). به‌علاوه، طرفداران این رویکرد منسوخ شده بر آن هستند که با چیره‌شدن مغولان بر عراق، راه‌های بازرگانی قدیمی بین عراق و شام احیاء شدند و تاخت و تازهای مغولان در شام هرگز روی نقل و انتقال کالا از شرق به سوی بنداری مثل عکا تأثیر مخربی نداشتند (Runciman, 1951: 361). طرفداران رویکرد دوم که سرسخت‌ترین مدافعش پیتر جکسون است، برآنند که صلح مغولی اصلاً وجود خارجی نداشته و به‌طور

کلی صلحی با حاکمیت مغولان بر شرق نزدیک حاکم نشده که عامل توسعه بازرگانی بین شرق و غرب در نظر گرفته شود (Jackson, 2017: 210-211; Jackson, 2005: 309). طبق این رویکرد که اکثر پژوهشگران آن را تأیید می‌کنند؛ با حمله مغولان به شرق اسلامی، اقتصاد برخی از مهم‌ترین مراکز صنعتی بازرگانی آن ضربه مهلکی خورد و سپس با پیشروی‌های آن‌ها بغداد به شدت آسیب دید. در نهایت، شهرهای داخلی شام از جمله حلب و دمشق در اثر نزاع‌های مملوکی مغولی دچار آسیب فراوانی شدند و در نتیجه نتوانستند به تأمین مال‌التجاره بنادر شام بپردازند (Jacoby, 2006b: 376). اینچنین، مسیرهای بازرگانی آسیای مرکزی به سوی سواحل شام متمایل به شمال شدند و در نتیجه، مسیرهای کهنی که عراق را به بنادر شام وصل می‌نمود کمتر مورد استفاده قرار گرفتند (Phillips, 1999: 137; Jacoby, 2006b: 376; Jackson, 2017: 214) تا اقتصاد بازرگانی بنادر تحت اختیار صلیبیان در سواحل شام و در رأس آنها عکا بی‌رونق شده، رو به افول نهند (Jackson, 2005: 296). این روند تقریباً از ۶۵۸ق. / ۱۲۵۹م. به بعد کامل شد؛ بندر ایاس، در ساحل کلیکیه که جزء قلمرو شاهزادگان ارمنستان کوچک به حساب می‌آمد، موقعیت بهتری نسبت به عکا پیدا کرد (EI2, Vol. I: 778) و به‌عنوان مهم‌ترین بارانداز کالاهای ارسالی از آسیای مرکزی به سوی مدیترانه غربی مطرح شد (Jacoby, 1998: 112).

۵. نتیجه

این پژوهش بر آن بود تا توصیفی عمیق و گسترده از اوج‌گیری و افول بازرگانی عکا در سال‌های ۵۸۷ق. / ۱۱۹۱م. تا ۹۰ق. / ۱۲۹۱م. ارائه دهد. ابهام اصلی این پژوهش آشکار ساختن عوامل و زمینه‌هایی بود که این فراز و فرود را پدید آوردند. با تصرف عکا به دست صلیبیان یعنی از سال ۴۹۷ق. / ۱۱۰۴م.، دوران نوینی در تاریخ آن آغاز شد؛ زیرا توانست پس از مدت‌ها رقیب قدرتمند خود صور را از میدان به در کند. موقعیت ممتاز عکا در انتقال حجاج و مسافران از اروپا به سوی بیت‌المقدس، نخستین زمینه‌ای بود که در ترقی آن نقش بازی کرد، همچنین، مبادلات آن با روستاها و مناطق اطرافش در پیشرفت آن موثر بود. از دیگر سو، مرتبط ساختن دمشق و مصر یا مصر و بیزانس نیز باعث شد تا ترقی خود را کامل کند.

عکا پس از آن‌که به پایتختی انتخاب شد، با تمرکز اقتصادی و سیاسی صلیبیان به اوج خود رسید؛ وسعت و جمعیت آن به شدت افزایش پیدا کرد، بخش صنعت و تولید

آن پیشرفت خارق‌العاده‌ای داشتند و این بندر به مرکز فرماندهی اقتصاد صلیبیان مبدل گشت. حضور بازرگانان ایتالیایی هم که پیش از پایتخت شدن‌اش آغاز شده بود، چنان شد که آن‌ها را تبدیل با حاکمان نامرئی اقتصاد و سیاست عکا نمود. اوج‌گیری عکا همچنان ادامه پیدا کرد تا آن‌که مغولان به شام حمله آوردند؛ در نتیجه هجوم آن‌ها مسیرهای بازرگانی زمینی تغییر کردند. اینچنین، اکثر بنادر شام و در رأس آن‌ها عکا به حاشیه رانده شدند و هرگز نتوانستند به وضعیت دهه‌های پیشین بازگردند تا در نهایت، ممالیک مصر آن‌ها را به مخروبه‌ای مبدل نمایند.

پی‌نوشت‌ها

۱. میراث حج یکی از دو جریانی است که جنگ‌های صلیبی از آن نشئت گرفته‌اند. مقصد این حج قدس بود تا حج‌گزار در مشقت‌هایی که مسیح تجربه نمود، سهمیم شده و بدین وسیله شایسته سرزمین آسمانی بیت‌المقدس گردد (بالار، ۱۳۹۲: ۵-۶).
۲. لنگرگاه، ایستگاه و بارانداز کشتی (خلیل بن احمد، ۱۴۰۸: ۲۹/۷؛ جوهری، ۱۴۰۴: ۱۰۹۷/۳).

منابع

- ابن اثیر، عزالدین ابوالحسن، *الکامل فی التاریخ*، بیروت، دارصادر، ۱۳۸۵.
- ابن جبیر، محمد بن احمد، *تذکره بالأخبار*، حققها و قدم لها: علی کنعان، ابوظبی، المؤسسة العربیة للدراسات و النشر - دارالسویدی، ۲۰۰۸.
- ابن‌شداد، بهاء‌الدین، *النوادر السلطانیة*، تحقیق: جمال‌الدین شیال، قاهره، مکتبه الخانجی، ۱۴۱۵.
- ابن‌قلانسی، حمزه بن اسد، *ذیل تاریخ دمشق*، بیروت، مطبعه الآباء الیسوعیین، ۱۹۰۸.
- ابوشامه، عبدالرحمن بن اسماعیل، *الروضتین فی اخبار الدولتین*، حققه و علق علیه ابراهیم الزبیق، بیروت، مؤسسه الرساله، ۱۴۱۸.
- ادریسی، محمد بن محمد، *نزهة المشتاق*، بیروت، عالم الکتب، ۱۴۰۹.
- بالار، میشل، *جنگ‌های صلیبی و شرق لاتینی*، ترجمه عبدالله ناصری‌طاهری، قم، پژوهشگاه حوزه و دانشگاه، ۱۳۹۲.
- بلاذری، احمد بن یحیی، *فتوح البلدان*، بیروت، دار و مکتبه الهلال، ۱۹۸۸.
- بنداری، فتح بن علی، *سنا البرق الشامی*، تحقیق فتحیه النبراوی، مصر، مکتبه الخانجی، ۱۹۷۹.
- جوهری، اسماعیل بن حماد، *الصحاح*، تحقیق احمد عبدالغفور عطار، بیروت، دارالعلم للملایین، ۱۴۰۴.
- خلیل‌بن‌احمد، العین، تحقیق مهدی المخزومی و ابراهیم السامرائی، بیروت، مؤسسه الأعلمی، ۱۴۰۸.
- شارتری، فوشیه، *الإستیطان الصلیبی فی فلسطین*، ترجمه و درسه و تحقیق قاسم عبده قاسم، قاهره، دارالشروق، ۱۴۲۲.
- قدامه بن جعفر، *الخراج و صناعه الکتابه*، شرح و تعلیق محمدحسین الزبیدی، بغداد، دارالرشید، ۱۹۸۱.
- مقدسی، محمد بن احمد، *أحسن التقاسیم*، لیدن، مطبع بریل، ۱۸۷۷.

- مهلبی، حسن بن احمد، *الكتاب العزیزی*، جمعه و علق علیه تیسیر خلف، دمشق، التكوين للطباعة، ۲۰۰۶.
- ناصر خسرو، *سفرنامه ناصر خسرو*، به کوشش محمد دبیرسیاکی، تهران، زوار، ۱۳۸۱.
- نویری، احمد بن عبدالوهاب، *نهایة الأرب*، قاهره، دارالکتب و الوثائق القومیة، ۱۴۲۳.
- Abulafia, David, "the Impact of the Orient: Economic Interactions between East and West in the Medieval Mediterranean", in Dionisius A. Agius and Ian Richard Netton (eds.), *Across the Mediterranean Frontiers: Trade, Politics and Religion, 650-1450*, Brepols, Turnhout, 1997, 1-40.
- , *the Great Sea: A Human History of the Mediterranean*, Published by Penguin Books Ltd., London, 2011.
- Amitai-Preiss, Reuven; *Mongols and Mamluks*, Cambridge University Press, 1995.
- Avni, Gideon, *the Byzantine-Islamic transition in Palestine*, Oxford University Press, 2014.
- Balard, Michel, "European and Mediterranean trade Networks", in Benjamin Z. Kedar and Merry E. Wiesner-Hanks (eds.), *the Cambridge World History*, Vol. V, Cambridge University Press, 2015, 257-286.
- Boas, Adrian J, *Crusader Archaeology*, Routledge, London & New York, 1999.
- , *Jerusalem in the time of the Crusades*, Routledge, London & New York, 2001.
- , "Domestic life in the Latin East", in Adrian J. Boas (ed.), *the Crusader World*, Routledge, London & New York, 2016, 544-567.
- Constable, Olivia Remie, "Funduq, Fondaco, and Khan in the wake of Christian commerce and Crusade", in Angeliki E. Laiou and Roy Parviz Mottahedeh (eds.), *the Crusades from the Perspective of Byzantium and the Muslim World*, Dumbarton Oaks Trustees for Harvard University, Washington D. C., 2001, 145-156.
- , *Housing the stranger in the Mediterranean World*, Cambridge University Press, 2003.
- Dotson, John E., "Trade, Western European", in Joseph R. Strayer(ed.), *Dictionary of the Middle Ages*, Vol.12, Charles Scribner's sons, New York, 1989, 108-116.
- Edde, Anne-Marie, "Bilad al-Sham, from the Fatimid conquest to the fall of the Ayyubids (359-658/970-1260)", in Mribel Fierro (ed.), *The New Cambridge History of Islam*, Vol. 2, Cambridge University Press, 2010, 161-200.
- EI2.
- Favreau-Lilie, Marie-Luise, "Genoa", in Alan V. Murray (ed.), *the Crusades*, Vol. II, ABC-CLIO Co., Santa Barbara, 2006a, 501-505.
- , "Tyre", in Alan V. Murray (ed.), *the Crusades*, Vol. IV, ABC-CLIO Co., Santa Barbara, 2006b, 1210-1211.
- Jackson, Peter, *the Mongols and the West 1221-1410*, Routledge, London & New York, 2005.
- , *the Mongols and the Islamic World*, Yale University Press, New Haven & London, 2017.
- Jacoby, David, "the trade of crusader Acre in the Levantine context", *Archivio Storico Del Sannio*, n. s., 3. Benevento, 1998, 103-120.
- , "The fonde of Crusader Acre and Its Tariff: some new considerations", in M. Balard and Others (eds.), *Dei Gesta per Francos. Etudes*

- sur les croisades dediees a Jean Richard*, Ashgate publishing Company, Aldershot, 2001a, 277-293.
- , “X. Silk crosses the Mediterranean”, in David Jacoby, *Byzantium, Latin Romania and the Mediterranean*, Collected Articles, Ashgate Publishing Ltd., Aldershot, 2001b, 55-77.
- , “Silk Economics and Cross-Cultural Artistic Interaction: Byzantium, the Muslim World, and the Christian West”, *Dumbarton Oaks Trustees for Harvard University*, Vol. 58, 2004, 197-240.
- , “Acre”, in Alan V. Murray (ed.), *the Crusades*, Vol. I, ABC-CLIO Co., Santa Barbara, 2006a, 9-12.
- , “Economy of the Levant”, in Alan V. Murray (ed.), *the Crusades*, Vol. II, ABC-CLIO Co., Santa Barbara, 2006b, 374-377.
- , “Outremer: Italian Communities”, in Alan V. Murray (ed.), *the Crusades*, Vol. III, ABC-CLIO Co., Santa Barbara, 2006c, 920-922.
- Jacques de Vitry, *The history of Jerusalem*, Translated by Aubrey Stewart, Palestine Pilgrims Text Society, London, 1896.
- Jotischky, Andrew, *Crusading and the Crusader States*, Routledge, London & New York, 2013.
- Kennedy, Hugh, *Crusader Castles*, Cambridge University Press, 1994.
- Lane, Frederic, *Venice: A Maritime Republic*, Johns Hopkins University Press, 1973.
- Petersen, Andrew, *Towns of Palestine under Muslim Rule*, British Archaeological Reports, No.1381, Oxford, 2005.
- Phillips, Jonathan, “the Latin East, 1098-1291”, in Jonathan Riley-Smith (ed.), *the Oxford History of the Crusades*, Oxford University Press, 1999, 111-137.
- Phocas, Joannes, *The Pilgrimage of Joannes Phocas in the Holy Land*, Translated by Aubrey Stewart, Palestine Pilgrims text Society, London, 1889.
- Pococke, Richard, *a Description of the East and some other countries*, Vol. II, Part I, Printed for the author by W. Bowyer, London, 1743.
- Prawer, Joshua, “Social Classes in the Latin Kingdom: the Franks”, in Norman P. Zacour and Harry W. Hazard (eds.), *A History of The Crusades*, Vol. V, the University of Wisconsin Press, 1985, 117-192.
- Pryor, John H., *Geography, Technology, and War: Studies in Maritime History of the Mediterranean 649-1571*, Cambridge University Press, 1988.
- Riley-Smith, Jonathan, “Government in Latin Syria and the commercial privileges of foreign merchants”, in Derek Baker (ed.), *Relations between East and West in the Middle Ages*, Edinburgh University Press, 1973, 109-133.
- Robbert, Louise Buenger, “Venice and the Crusades”, in Norman P. Zacour and Harry W. Hazard (eds.), *A History of The Crusades*, Vol. V, the University of Wisconsin Press, 1985, 379-451.
- Runciman, Steven, *A History of the Crusades*, Vol. III, Cambridge University Press, 1951.
- Sanudo, Marino, *The Book of the secrets of the faithful of the Cross*, Translated by Peter Lock, Ashgate Publishing Ltd., Farnham, 2011.
- Schick, Robert, “Archaeological sources for the History of Palestine”, *Near Eastern Archaeology*, Vol. 61, No.2, 1998, 74-108.

- Stern, Edna J., "Maritime Commerce in the Latin East as reflected in the import of Ceramics", in Adrian J. Boas (ed.), *the Crusader World*, Routledge, London & New York, 2016, 519-543.
- Theoderich, *Description of the Holy Places*, Translated by Aubrey Stewart, Palestine Pilgrims text society, London, 1891.
- Walmsley, Alan, "Production, exchange and regional trade in the Islamic East Mediterranean: old structures, new systems?" In Inge Lyse Hansen and Chris Wickham (eds.), *the long Eighth Century*, BRILL, Leiden-Boston-Koln, 2000, 265-343.
- William of Tyre, *A History of Deeds Done Beyond the Sea*, Translated and Annotated by Emily A. Babcock and A.C. Kery, Columbia University Press, New York, 1943.