

## **Faktor Kemerostan Sektor Perdagangan Mamluk (872-922H/1468-1517M): Suatu Analisis Berdasarkan Sumber Sejarah<sup>1</sup>**

**Wan Kamal Mujani**

[inawan@ukm.my](mailto:inawan@ukm.my)

Fakulti Pengajian Islam  
Universiti Kebangsaan Malaysia

### **Abstract**

Trade and commerce were among the main sources of income for the Mamluk economy. Because of its geographical and strategic location, the country played an important role as middleman for transactions in and the exchange of western and oriental merchandise, and the Mamluk regime gained considerable revenue from the transit and export trade. While the activities of local and international commerce in Egypt were still in evidence during the period under review, several changes were taking place in this sector. Some ports were in a state of languor and the markets and trading activities there were not so vigorous compared to the period of Turkish Mamluks. In general, trade between the Mamluks and Western and Eastern countries also became less busy. Exports and imports of local as well as foreign goods were not so frequent and extensive as before. This article identifies both internal and external factors as the main causes for the deterioration of commerce in Egypt during the Mamluk period (872-922AH/1468-1517AD). Among the internal factors, for instance, the Mamluk monopolised many activities in trade and even imposed heavy taxes on the local and foreign merchants. This had negative effects on the commercial activities during that time. The disturbances by the *Julban* (the royal Mamluks) and Bedouins also affected the commercial sector. During this insecure situation, trade and commerce could not develop. Apart from that, Frankish pirates and the blockade by the Portuguese were among the major causes of the deterioration in trade and commerce. The Frankish pirates caused havoc to the Mamluk trade in the Mediterranean Sea and the Portuguese stopped the Mamluk monopoly of the spice trade. At the same time, the constant struggle against these two enemies put an additional strain on the tottering economy of the Mamluk.

***Keywords: history, deterioration, trade and commerce, Mamluk, internal and external factors***

## **Abstrak**

Sektor perdagangan merupakan antara sumber pendapatan utama bagi ekonomi Mamluk. Kedudukan geografi dan lokasi yang strategik membolehkan negara tersebut memainkan peranan penting sebagai 'orang tengah' dalam transaksi dan pertukaran komoditi dagangan antara Barat dan Timur. Oleh itu, kerajaan Mamluk dilaporkan telah memperolehi keuntungan besar daripada kegiatan perdagangan berbentuk 'transit dan eksport' yang dijalankan. Meskipun aktiviti perdagangan tempatan dan antarabangsa masih berlangsung pada zaman yang dikaji, namun beberapa perubahan telah dapat disaksikan dalam sektor tersebut. Beberapa buah pelabuhan dan pasar perniagaan berada dalam keadaan 'lesu', begitu juga dengan aktiviti perdagangan yang dilihat tidak begitu 'bertenaga' jika dibandingkan dengan zaman Mamluk Bahri (Turki). Secara umumnya, perdagangan di antara Mamluk dengan negara Barat dan Timur agak kurang 'rancak'. Kadar eksport dan import barang dagangan tempatan dan luar negara tidak begitu tinggi dan tidak banyak seperti sebelumnya. Artikel ini mendapati bahawa terdapat beberapa faktor dalaman dan luaran yang menjadi punca utama kepada kemerosotan sektor perdagangan Mamluk di Mesir antara tahun 872-922H/1468-1517M. Antara faktor dalaman ialah kerajaan Mamluk telah memonopoli kebanyakan aktiviti perdagangan dan mengenakan cukai tinggi kepada peniaga tempatan dan asing. Ini telah memberi kesan negatif kepada kegiatan perdagangan pada ketika itu. Gangguan dan kekacauan yang dilakukan *Julban* (tentera diraja Mamluk) dan puak Badwi juga telah menjejaskan sektor perdagangan. Dalam keadaan yang tidak tenteram ini, sektor perdagangan tidak dapat berkembang. Faktor dalaman lain ialah serangan wabak taun di Mesir yang menyebabkan timbulnya beberapa masalah seperti kenaikan harga dan berkurangnya barang dagangan serta ketidakcukupan tenaga kerja.. Manakala faktor luaran yang menyebabkan kemerosotan sektor perdagangan Mamluk ialah ancaman lanun Eropah dan sekatan oleh pihak Portugis. Lanun Eropah telah menggugat perdagangan Mamluk di Laut Mediterranean dan Portugis pula menyekat perniagaan rempah yang sebelum itu dimonopoli oleh Mamluk.

***Kata kunci: sejarah, kemerosotan, perdagangan, Mamluk, faktor luaran dan dalaman***

## **Pendahuluan**

Artikel ini bertujuan membincangkan sektor perdagangan Mamluk dalam tempoh setengah abad sebelum kejatuhan kerajaan tersebut (872-922H/1468-1517M) dengan fokus utama ditumpukan kepada faktor-faktor yang menjejaskan sektor itu. Artikel yang menggunakan sumber primer dan sekunder ini memulakan perbincangannya dengan pengenalan tentang sektor perdagangan di Mesir yang menjadi nadi ekonomi Mamluk. Ini diikuti dengan keadaan sektor perdagangan dalam tempoh yang dikaji, bukti-bukti yang menunjukkan kemerosotan sektor tersebut dan faktor-faktor utama yang menjejaskannya. Artikel ini mendapati bahawa zaman yang dikaji memperlihatkan 'kelembapan' dan 'kemerosotan' dalam sektor perdagangan di Mesir.

Ini dapat dilihat melalui ketidakaktifan beberapa pusat perniagaan seperti pelabuhan-pelabuhan dan pasar-pasar niaga yang sebelum itu rancak beroperasi dan banyak menyalurkan sumber pendapatan kepada kerajaan. Kadar perdagangan iaitu aktiviti transaksi dan import serta eksport Mamluk dengan saudagar-saudagar dari Eropah dan Timur juga tidak sebegitu banyak seperti dahulu. Beberapa faktor dalaman dan luaran telah dikenalpasti yang menyebabkan kemerosotan sektor perdagangan di Mesir pada ketika itu.

Antara faktor dalaman tersebut ialah polisi keras kerajaan iaitu monopoli dan cukai yang tinggi dalam sektor perdagangan, gangguan yang dilakukan oleh pihak *Julban* (tentera diraja Mamluk) dan puak Badwi terhadap aktiviti perniagaan, serangan wabak taun dan peranan peniaga *Karimi* (rempah ratus) yang semakin berkurang dalam perdagangan bebas di Mesir. Manakala faktor-faktor luaran yang menjejaskan sektor perdagangan pula ialah kekacauan yang dilakukan oleh lanun-lanun Eropah dan gangguan yang dilakukan oleh Portugis terhadap aktiviti perdagangan rempah Mamluk.

## **Sektor Perdagangan Pada Zaman Mamluk**

Selain pertanian dan industri, sektor perdagangan merupakan salah satu sumber utama ekonomi Mamluk. Kedudukan Mesir yang strategik sebagai laluan terdekat antara benua Barat dan Timur menjadikannya sebagai pusat dagangan terpenting di Timur Tengah. Lantaran itu, Mesir memainkan peranan penting sebagai 'orang tengah' bagi transaksi barangan Timur dan Barat. Faktor lain yang membawa kepada perkembangan sektor ini ialah kejatuhan Baghdad pada 656H/1258M dan penaklukan Persia, Sham dan Asia Minor oleh Mongol.

Ini telah menyebabkan gangguan kepada beberapa jalan perdagangan antara Timur dan Barat seperti jalan dari Asia Tengah melalui pelabuhan-pelabuhan di Laut Hitam dan Constantinople menuju ke Eropah. Jalan-jalan seperti ini tidak lagi selamat dan konvoi perniagaan kerap kali terdedah kepada rompakan dan penyamunan. Lantaran itu, jalan perdagangan seperti dari Laut Arab melalui Laut Merah, Mesir dan Levant menuju ke Eropah semakin aktif dan popular (Ibn Kathir, 1966, 13: 200; Fahmi, 1973: 154; Labib, 1970: 65).

Beberapa pemimpin Mamluk telah mengambil peluang daripada keadaan ini untuk menggalakkan sektor perdagangan. Antaranya ialah Sultan al-Mansur Qalawun (678-689H/1279-1290M) yang berusaha menarik pedagang Barat dan Timur supaya menjalankan aktiviti perniagaan mereka di Mesir. Beliau telah menjalinkan hubungan diplomatik dengan Sultan Yaman iaitu al-Malik Yusuf b. 'Umar yang menguasai beberapa pelabuhan di selatan Semenanjung Arab. Sultan Qalawun juga mengadakan hubungan baik dengan Abu Numayy iaitu Sharif Mekah yang menguasai pelabuhan Jeddah. Beliau turut menjaga keselamatan jalan perdagangan yang menghubungkan pelabuhan-pelabuhan di Laut Merah dan pelabuhan-pelabuhan di Laut Mediterranean. Sultan Qalawun turut mengalu-alukan pedagang dari China, India, Sind, Yaman, Iraq dan Eropah serta menggalakkan mereka menggunakan pelabuhan-pelabuhan Mamluk. Di samping itu, beliau juga menyediakan pelbagai fasiliti dan prasarana kepada mereka (Mortel, 1989: 281-283; Mortel, 1994: 15; Lewis, 1970, 1: 244).

### **Perdagangan Berasaskan 'Transit and Export Trade'**

Kerajaan Mamluk memperoleh keuntungan besar daripada cukai yang dikenakan ke atas komoditi dari Timur yang dieksport ke Eropah dan sebaliknya melalui Mesir. Cukai ke atas barangan dagangan dari Timur dikenakan di pelabuhan di Laut Merah dan kemudian di Alexandria atau Damietta sebelum dieksport ke negara-negara Mediterranean dan Eropah. Komoditi utama dalam 'transit trade' ini ialah rempah ratus, lada hitam dan halia (Issawi, 1970: 246,260-262). Pedagang dari Timur membawa pelbagai komoditi ke Mesir seperti ganja, permata, mutiara, gading, tembikar, bahan pencelup, kayu-kayan, kain, gam yang beraroma, perkakas dan tekstil mewah. Mereka kembali dengan membawa barangan seperti emas, perak, tembaga, air ros, kain linen, sutera dan lain-lain.

Manakala peniaga Eropah datang membawa hamba abdi, besi, tembaga, perak, senjata, kayu, sutera, tekstil, timah dan timah hitam. Mereka pulang dengan membawa rempah, pencelup, sutera yang belum diproses, kain sutera, kapas, 'potash' dan 'alkali ashes' yang digunakan untuk dalam pembuatan kaca (Tarawnih, 1994: 132). Pedagang Mamluk turut menjual dan mengeksport barangan Mesir seperti bijirin, gula, *flax*, buah-buahan, tekstil, pakaian, permaidani, kertas, minyak wangi, barangan kaca, barangan logam, senjata, kulit, sabun dan pelbagai jenis makanan seperti ikan masin, daging binatang ternakan, garam, tamar kering dan lain-lain. Pelbagai jenis barangan dari serata dunia seperti dari Mekah, Madinah, San'a, Aden, Oman, Shihr, India, Ceylon dan China boleh didapati di Mesir (al-Kindi, 1971: 70).

### **Pusat Aktiviti Perdagangan di Mesir**

#### **1) Pelabuhan**

Terdapat banyak pelabuhan di Mesir yang menjadi lokasi utama bagi aktiviti import dan eksport komoditi perdagangan. Pelabuhan-pelabuhan tersebut yang menyediakan pelbagai fasiliti telah menggalakkan lagi perniagaan domestik dan antarabangsa. Pelabuhan-pelabuhan di Mesir boleh dibahagikan kepada beberapa bahagian mengikut lokasi iaitu: i) pelabuhan

Mesir yang terletak di pantai Laut Merah seperti ‘Aydhah, Qusayr al-Qadim, Suez dan Tur (Ibn Battutah, 1975, 1: 69; Thayer, 1955: 49; Serjeant, 1974: 5; Piloti, 1950: 46), ii) pelabuhan Mesir yang terletak di pantai Lautan Mediterranean seperti Alexandria dan Damietta (al-Shayyal, 1967: 105), dan iii) pelabuhan Mesir yang terletak di sepanjang sungai Nil seperti Fustat, Bulaq, Qus, Aswan dan Aduf (Jomier, 1960, 1: 1299; Garcin, 1986, 5: 515; Tuchscherer, 2000, 10: 938).

## 2) Pasar dan bazar perniagaan (Suq)<sup>2</sup>

Selain pelabuhan-pelabuhan di atas, terdapat banyak pasar dan bazar perniagaan pada zaman Mamluk yang menjadi pusat aktiviti perdagangan. al-Maqrizi (w. 845H/1442M) dalam tulisannya, *Kitab al-Khitat* telah menjelaskan dengan detail tentang *Suq* pada zaman tersebut. Kebiasaannya setiap bandar di selatan dan utara Mesir mempunyai pasar niaga yang tersendiri. Sebagai contoh, terdapat pasar niaga di Akhmim, Isna, Gharbiyyah, Damietta, Mansurah, Sanhur, Alexandria dan Qalyubiyyah. Sesetengah daripada pasar tersebut seperti di Mansurah, Sanhur dan Qalyubiyyah, membekalkan barangan tertentu kepada pasar-pasar besar yang terdapat di Kaherah. Pada zaman tersebut terdapat pasar harian, pasar minggu dan pasar tahunan.

Antara jenis-jenis pasar yang boleh didapati di kawasan bandar atau luar bandar ialah *Aswaq al-Mawad Ghada’iyyah* (pasar barangan makanan), *Aswaq al-Malabis* (pasar pakaian), *Aswaq Khassah bi Lawazim al-Junud* (pasar khusus untuk keperluan tentera), *Aswaq Lawazim al-Safar* (pasar untuk keperluan musafir) dan *Aswaq al-Yawmiyyah* (pasar harian) (Ibn Iyas, 1960: 4: 214; Razq, 2003: 92). Walau bagaimanapun, pasar-pasar yang terdapat di Kaherah dan Alexandria adalah lebih penting kerana ia melibatkan transaksi komoditi domestik dan antarabangsa. Antara pasar yang terdapat di Kaherah ialah *Qasabah*, *Khan al-Khalili*, *Bunduqaniyyin*, *Ghuriyyah*, *al-Azhar*, *Jamaliyyah* dan *Amir al-Juyush*. Manakala pasar-pasar yang terletak di Alexandria pula ialah *Suq al-‘Attarin*, *Suq al-Bahar*, *Suq Murjaniyyah* dan *Wikalat al-Kittan* (Labib, 1969: 82).

## Hubungan Dagangan Mamluk Dengan Negara-Negara Luar

Kerajaan Mamluk mempunyai hubungan perdagangan dengan banyak negara luar dan ia memberi keistimewaan tertentu kepada peniaga asing melalui ‘commercial treaties’. Para pedagang asing diizinkan untuk menubuhkan konsul mereka sendiri di beberapa tempat seperti di Alexandria, Damietta, Beirut, Damsik dan Tarablus. Dalam masa yang sama, pemerintah Mamluk turut mendirikan *Wikalat al-Tijariyya* (pusat-pusat perniagaan) seperti *Funduq* (hotel), *Khan* (kedai dan stor perniagaan) dan *Qaysariyyah* (bazar) untuk pedagang Barat dan Timur.

Kebiasaannya negara-negara yang mempunyai hubungan perdagangan dengan Mamluk mempunyai *Funduq* dan konsul mereka sendiri. Sebagai contoh, terdapat beberapa buah *Funduq* di Alexandria untuk para peniaga dari Venice, Genoa, Marseille, Catalonia, Narbonne, Ragusa, Abyssinia, Mauritania dan lain-lain (Ashtor, 1976: 535). Antara negara Barat yang mempunyai hubungan perdagangan dengan kerajaan Mamluk ialah Venice,

Genoa, Florence, Catalonia, Perancis, Sicily, Ancona, Naples, Amalfi, Gaeta, Crete, Cyprus dan Ragusa (Wansbrough, 1965: 484). Manakala negara Timur yang mempunyai hubungan perdagangan dengan Mamluk ialah India (seperti kumpulan peniaga *Kling* di pantai Coromandel, *Ceti* di selatan India, *Moor* di pantai Malabar dan *Pettar Brahman* di Cambay), Aden, Yaman, Sind, Ceylon, Melaka dan China (Pires, 1944, 1: 65).

### **Keadaan Sektor Perdagangan Mesir (872-922H/1468-1517M)**

Tidak dapat dinafikan bahawa kelembapan dalam sektor pertanian dan perindustrian di Mesir turut menjejaskan sektor perdagangan Mamluk. Keupayaan Mamluk untuk mengekport komoditi keluaran mereka tidak seperti dahulu dan hasil yang diperolehi daripada sektor ini telah menurun. Kesukaran Mamluk untuk memperolehi komoditi Timur yang mencukupi untuk dijual semula kepada peniaga-peniaga Barat telah menjejaskan pendapatan negara. Kelembapan sektor perdagangan pada peringkat akhir pemerintahan Mamluk telah diperkatakan oleh sejarawan Mamluk sendiri dan termasuklah sarjana moden. Sebagai contoh, Khalil b. Shahin al-Zahiri (1894: 41) (w. 872H/1468M) telah menyaksikan beberapa pusat aktiviti perdagangan yang tidak aktif, manakala dan Ibn Iyas (1960, 4: 45) (w. 930H/1524M) pula telah menyatakan tentang ketidakaktifan beberapa pelabuhan antarabangsa di Mesir.

Kemerosotan sektor perdagangan dapat dilihat daripada hasil cukai dagangan yang menurun. Perdagangan domestik tidak begitu menunjukkan apa-apa perkembangan kerana ia masih dibataskan dengan kaedah pengeluaran, pasaran dan penggunaan yang primitif. Terlalu sedikit usaha yang dibuat oleh pihak kerajaan bagi memperbaiki keadaan peniaga kecil dan dalam masa yang sama peniaga-peniaga kaya kerap-kali ditekan oleh kerajaan. Sejarawan ketika itu mengkritik sikap Sultan al-Ashraf Qaytbay dan Sultan Qansuh al-Ghawri yang kurang memberi respon terhadap masalah ekonomi yang berlaku (Petry, 1994: 118). Antara faktor utama yang menjejaskan sektor perdagangan ialah pelaksanaan polisi monopoli, pemerasan dan rampasan harta benda serta cukai yang tinggi.

Berikut ialah beberapa bukti yang menunjukkan situasi sektor perdagangan yang berada dalam keadaan yang 'lembap dan lesu'.

#### **1) Ketidakaktifan pusat-pusat aktiviti perdagangan**

##### **i) Ketidakaktifan pelabuhan-pelabuhan antarabangsa**

Pelabuhan-pelabuhan dalam tempoh yang dikaji iaitu antara 872-922H/1468-1517M didapati tidak begitu aktif seperti dahulu dan kerja-kerja eksport serta import kelihatan agak lembap. Pelabuhan 'Aydhah di pantai Laut Merah beransur merosot sejak zaman Sultan al-Ashraf Barsbay (826-842H/1422-1438M) dan ia sebenarnya kehilangan kepentingannya sejak 760H/1359M apabila kapal-kapal dari India dan Yaman tidak lagi singgah di situ. Tambahan pula, dalam masa yang sama ia turut mendapat saingan daripada pelabuhan Aden di Yaman.

Pertelingkahan antara Mamluk dan puak Bujah yang mendominasi kawasan 'Aydhah juga sering kali berlaku kerana masalah pembahagian keuntungan daripada pelabuhan

tersebut. Di samping itu, konvoi perniagaan dari 'Aydhab yang menuju ke Mekah dan yang sampai ke situ dari negara luar kerap kali dirompak. Keadaan bertambah buruk apabila Ibn 'Arram, salah seorang menteri Mamluk mengubah tempat perdagangan dari pelabuhan 'Aydhab ke pelabuhan Tur. Implikasinya, pelabuhan 'Aydhab seakan terbiar dan dalam masa yang sama ia juga menjejaskan jalan perdagangan antara 'Aydhab dan pelabuhan Qus (Gibb, 1986, 1: 782).

Sementara itu, artifak-artifak yang ditemui di kawasan Qusayr menunjukkan bahawa kemewahan dan kegemilangan bandar tersebut dan pelabuhannya semakin merosot menjelang akhir kurun ke 8H/14M. Pelabuhan Suez turut mengalami nasib yang sama di mana penggunaannya sangat terhad meskipun pada akhir abad ke 9H/15M, kerajaan Mamluk cuba menghidupkannya semula sebagai pelabuhan tentera. Pelabuhan Tur pula semakin kurang penting disebabkan penemuan laluan baru ke India oleh Portugis dan ia hanyalah berfungsi sebagai perkampungan untuk memancing sehinggalah dibangunkan semula pada abad ke 12H/18M. Pelabuhan Alexandria dan Damietta yang merupakan pelabuhan antarabangsa di Laut Mediterranean juga boleh dikatakan agak perlahan aktiviti perdagangannya.

Khalil b. Shahin al-Zahiri (1894: 41) menyebut bahawa pada zamannya pelabuhan Alexandria menjadi kurang penting. Ibn Iyas (1960, 4: 46,359) pula menyatakan bahawa akibat pemerasan dan cukai tinggi ke atas peniaga tempatan dan asing, pelabuhan Alexandria, Damietta dan Jeddah kurang berfungsi sebagai sumber pendapatan utama kepada kerajaan Mamluk. Pelabuhan-pelabuhan di sepanjang sungai Nil juga tidak begitu aktif seperti dahulu. Pada akhir zaman Mamluk, pelabuhan Fustat yang pernah berfungsi sebagai tempat dagangan menjadi kurang aktif kerana persaingan daripada pelabuhan Bulaq dan pasar niaga Kaherah. Pelabuhan Qus dan Aswan juga mengalami nasib yang sama. Pelabuhan Qus boleh dikatakan terbiar kerana beberapa faktor seperti kemarau, pemberontakan puak Arab dan serangan wabak taun yang mengorbankan belasan ribuan penduduk di situ. Manakala pelabuhan Aswan juga terjejas kerana serangan kerajaan Nuba dan puak Qaysi serta Kunuz ke atas pelabuhan tersebut (al-Maqrizi, 1998, 1: 557,658).

## ii) **Ketidaktifan pasar-pasar perniagaan**

Sejak akhir abad ke 8H/14M dan awal abad ke 9H/15M, kerajaan Mamluk mula menghadapi krisis ekonomi yang memberi kesan terhadap aktiviti perniagaan dan ini menyebabkan jumlah pasar-pasar dagang menurun. al-Maqrizi (1998, 1: 935, 2: 580) telah menjelaskan tentang 'kelesuan' bazar-bazar dagang di Kaherah yang sebelum itu merupakan pusat transaksi komoditi dalam dan luar negara. Menurut beliau, pada zamannya terdapat hanya 52 buah pasar yang kurang sibuk terletak antara kawasan Ard al-Luq dan Bab al-Bahr sedangkan sebelum itu, terdapat sebanyak 60 buah *Hanut* (kedai-kedai) yang sibuk beroperasi di situ.

Inilah juga keadaan yang berlaku di kawasan barat Kaherah dan suasana yang sama turut dialami di kawasan-kawasan lain di kota tersebut. Pasar-pasar dagang di Fustat juga mengalami nasib yang sama di mana hanya pasar yang terletak di kawasan pelabuhan sahaja yang beroperasi, itupun dengan jumlah yang tidak banyak. Menurut al-Maqrizi, dahulu

terdapat 19 buah pasar di Fustat (pada 725H/1324M), tetapi jumlahnya telah berkurang pada zamannya iaitu pada pertengahan abad ke 9H/15M. Dalam masa yang sama, sungai Nil juga tidak begitu sibuk dengan kapal-kapal dagang yang berlayar (Qasim, 1974 & 1975: 159).

Sesetengah pasar niaga juga tidak begitu aktif dan kurang 'bermaya'. Sebagai contoh, *Suq 'Anbariyyin* yang didirikan oleh Sultan Qalawun, menjadi kurang aktif pada akhir abad 8H/14M. *Suq Shamma'in* yang rancak beroperasi pada setiap bulan Ramadan, juga menjadi 'lesu' pada awal abad ke 9H/15M kerana krisis ekonomi. Tidak banyak kedai yang menjalankan perniagaannya. Selanjutnya, al-Maqrizi (1998, 2: 582,610) menyatakan bahawa *Suq Halawiyyin* juga menjadi 'suram' kerana harga gula yang meningkat naik. Bekalan gula kerap kali terganggu disebabkan beberapa kilang gula yang ditutup di selatan dan utara Mesir. Menjelang tahun 817H/1414M, *Suq Halawiyyin* hanya mampu membekalkan sedikit sahaja gula dan manisan kepada para pengguna. *Suq Bunduqaniyyin* yang menjual pelbagai jenis barangan makanan juga semakin 'lesu' selepas tahun 806H/1403M.

Manakala *Suwayqah Zawiyah al-Khaddam* yang terletak berhampiran Bab al-Nasr dan mempunyai banyak kedai untuk menjual barangan makanan turut menjadi 'suram' di mana jumlah kedai yang beroperasi tidak seperti dahulu. Pasar terbesar di Kaherah iaitu *Suq Harat Barjawan*, juga mengalami keadaan yang sama selepas tahun 806H/1403M. Pasar-pasar yang menjual bijirin turut terjejas berikutan bekalan yang diperolehi tidak mencukupi dan sesetengah peniaga dilaporkan menutup kedai-kedai mereka. Pasar-pasar lain yang dilaporkan mengalami keadaan 'suram' ialah *Suq al-Mahamiz*, *Suq Murahhalin*, *Suq Kharratin* dan *Suq Dajjajin* (Ibn Hajar al-'Asqalani, 1972, 3: 70).

Sebenarnya, tempoh yang dikaji menyaksikan masih terdapat pasar-pasar yang beroperasi. Bagaimanapun, jumlahnya tidak seperti dahulu. Antara pasar-pasar yang masih menjalankan perniagaannya ialah *Suq al-Hajib*, *Suq al-Fadil* dan *Suq al-Jamalun*. Pasar tahunan masih lagi wujud, tetapi suasananya tidak semeriah dahulu kerana keadaan politik dan sosial yang kerap kali tidak stabil. Menjelang 912H/1506M, jumlah rempah ratus yang tiba di Kaherah dilaporkan semakin menurun kerana kemunculan Portugis di Laut Arab dan ia menjejaskan perdagangan antarabangsa di Mesir.

Pasar-pasar perniagaan dalam tempoh yang dikaji kurang berkembang kerana tekanan daripada pihak kerajaan ke atas para peniaga. Sebagai contoh, pada 907H/1501M, satu bentuk cukai baru dikenakan ke atas peniaga dan mereka diwajibkan membayarnya pada setiap awal bulan kepada *Muhtasib* (pegawai penguatkuasa pasar). Hasil yang diperolehi kerajaan adalah antara 1,000 dan 2,000 *Dinar* setiap bulan dan ia digunakan bagi membayar gaji kepada tentera Mamuk. Oleh kerana terdapat bantahan daripada para peniaga, cukai ini dihapuskan pada 910H/1504M, tetapi ia dikuatkuasakan semula beberapa kali sehinggalah tahun 922H/1517M. Dalam keadaan sebegini aktiviti perniagaan sudah tentu tidak dapat berkembang sepenuhnya (Ibn Iyas, 1960, 4: 25,77, 5: 14,17; Abu Lughod, 1989: 1-10).



## **2) Kelembapan aktiviti perdagangan negara Eropah dan negara Timur dengan Mamluk**

Secara umumnya, perdagangan kebanyakan negara Eropah dengan 'Levant' agak menurun pada abad ke 9H/15M. Sebagai contoh, perdagangan Genoa dengan Levant semakin berkurang pada pertengahan pertama dalam abad tersebut kerana persaingannya dengan peniaga-peniaga Venice. Tambahan pula, Genoa seringkali terlibat dalam aktiviti perlanunan yang menggugat pelabuhan-pelabuhan Mesir pada lewat abad ke 8H/14M. Ini menyebabkan pemerintah Mamluk terpaksa mengambil tindakan ke atas saudagar-saudagar Genoa dan merampas barang-barang perniagaan mereka.

Perdagangan Florence dengan Mamluk turut menurun pada abad ke 9H/15M kerana persaingan dengan Venice yang mendominasi perdagangan dengan Mamluk. Manakala perdagangan Catalonia dengan Levant juga dilaporkan berkurang sejak 823H/1420M kerana aktiviti penyamunan yang dilancarkan oleh lanun-lanun dari wilayah tersebut. Selain itu, perdagangan beberapa buah bandar di Perancis seperti Marseilles dengan Levant juga dilaporkan menurun. Perdagangan Mamluk dengan negara-negara Timur turut mengalami keadaan yang sama. Ini dapat dilihat daripada barangan Timur seperti rempah yang semakin berkurang di Mesir dan ketidakaktifan beberapa buah pelabuhan yang mengendalikan urusan perdagangan dengan Timur. Selain itu, cukai yang diperolehi dari salah satu pusat pemungutan cukai iaitu Qatya juga semakin susut (Ashtor, 1974: 11; Lopez, 1970: 116; Lapidus, 1967: 39).

### **Faktor-faktor Yang Menjejaskan Sektor Perdagangan Mamluk**

Beberapa faktor telah dikenal pasti sebagai punca utama yang menjejaskan sektor perdagangan Mamluk di Mesir dan ia boleh diklasifikasikan kepada 2 iaitu faktor dalaman dan faktor luaran.

#### **1) Faktor-faktor dalaman yang menjejaskan sektor perdagangan**

##### **i) Polisi kerajaan dalam sektor perdagangan**

Polisi memonopoli pelbagai aktiviti yang berkaitan dengan perdagangan telah pun berlaku sejak zaman Mamluk Bahri lagi dan ia semakin berleluasa pada masa pemerintahan Sultan al-Ashraf Barsbay. Polisi ini kemudiannya diikuti oleh para pemerintah pada zaman yang dikaji bagi membiayai perbelajaan negara, ekspedisi ketenteraan dan sebahagian lagi untuk kepentingan mereka sendiri. Pihak kerajaan dilaporkan kerap kali memonopoli penjualan komoditi tertentu dan mengawal harganya serta mengenakan cukai yang tinggi dalam sektor ini (Petry, 1981: 30). Tidak syak lagi bahawa polisi memonopoli seperti ini telah menjejaskan sektor perdagangan ketika itu. Antara polisi-polisi memonopoli yang dilaksanakan ketika itu ialah:

**a) Polisi *Ihtikar* (monopoli) dan *Tarh al-Bada'i* (pembelian secara paksaan)**

*Ihtikar* ialah dekri yang diwartakan oleh kerajaan iaitu beberapa komoditi tertentu seperti rempah ratus, gula dan gandum tidak boleh diniagakan oleh mana-mana saudagar dan hanya pihak sultan sahaja yang berhak untuk berbuat demikian. Manakala *Tarh al-Bada'i* yang juga dikenali sebagai *al-Bay' al-Ijbari* atau *Rimayah* ialah polisi di mana sultan mewajibkan para peniaga membeli barangan tertentu daripada kerajaan dengan harga yang telah ditetapkan tanpa adanya tawar menawar dalam harga yang telah ditentukan tersebut. Ini menyebabkan para peniaga dan saudagar mengalami kerugian kerana harga yang ditetapkan tersebut adalah tinggi dan kadang-kala mereka tidak berhajat kepada barangan itu.

Antara komoditi yang terpaksa dibeli oleh para peniaga tersebut ialah bijirin, tekstil, binatang ternakan, minyak zaitun, tamar kering, rempah, gula dan sabun. Sumber-sumber primer sejarah Mamluk telah mencatatkan bahawa polisi *Ihtikar* dan *Tarh* telah dilaksanakan sejak zaman Mamluk Bahri lagi dan ia semakin berleluasa pada zaman Mamluk Burji. Sebagai contoh, ia telah diimplimentasikan oleh kerajaan pada 738H/1327M, 797H/1395M, 819H/1416M, 826-842H/1422-1438M, 872-900H/1468-1495M, 917H/1511M, 919H/1513M dan 921H/1516M. Ini memberi kesan terhadap sektor perdagangan kerana para saudagar terpaksa menanggung kerugian dan aktiviti perniagaan di bazar-bazar dan pasar-pasar kerap kali terhenti. Dalam masa yang sama, protes dan bantahan daripada penduduk dan para peniaga juga seringkali berlaku (Ibn Iyas, 1960, 4: 242,302,442).

**b) Cukai yang tinggi**

Terdapat beberapa cukai tinggi atau *Mukus* yang dikenakan ke atas peniaga dan saudagar yang mana secara tidak langsung telah memberi kesan negatif terhadap sektor perdagangan ketika itu. Antara cukai-cukai tersebut ialah:

- i) *Maks Sahil al-Ghallah* (cukai bijirin) iaitu cukai tinggi yang dikenakan ke atas penjualan setiap jenis bijirin seperti gandum, barli, pelbagai jenis kacang dan lain-lain (Hasan, 1967: 426). Menurut al-Maqrizi dan Ibn Taghri Birdi (w. 874H/1469M), masyarakat ketika itu terpaksa menanggung kesusahan akibat cukai yang tinggi ini. Sultan al-Ashraf Qaytbay, al-Nasir Muhammad dan Qansuh al-Ghawri dilaporkan telah melaksanakan pengenaan cukai ini untuk membiayai perbelanjaan negara dan kos ketenteraan (Ibn Iyas, 1960, 3: 331,4: 304,5: 14).
- ii) *Rusum Jumrukiyyah* (cukai kastam) iaitu cukai kastam yang dikenakan ke atas komoditi yang dibawa oleh kapal asing yang datang berniaga di Alexandria dan Damietta. Kadar yang dikenakan ialah 10%-25% daripada nilai atau harga barangan yang dibawa. Ia adalah cukai berat yang dikenakan ke atas pedagang Eropah dan kerap kali menyebabkan mereka mengalami kerugian (al-Qalqashandi, 1987, 3: 538; Salih, 1981: 133).

- iii) *Nisf al-Samsarah* (cukai orang tengah) iaitu cukai yang dikenakan ke atas penjualan apa-apa barangan yang bernilai 100 *Dirham* atau lebih. Hasil daripada pungutan cukai ini digunakan untuk membayar gaji tentera (Ibn Taghri Birdi, t.th., 9: 45).
- iv) *Muqarrar Jibayat al-Dinar* (cukai pengutipan *Dinar*) iaitu cukai yang dikenakan ke atas para peniaga apabila untuk menampung kos sesebuah ekspedisi ketenteraan. Cukai ini dilaksanakan pada zaman yang dikaji untuk membiayai perbelanjaan tentera sehingga kadangkala menimbulkan kekecohan di kalangan para peniaga (Ibn Iyas, 1960, 3: 242).
- v) *Himayat al-Marakib* (cukai pengawalan kapal-kapal) iaitu cukai yang dikenakan ke atas mereka yang menaiki kapal-kapal yang belayar di Sungai Nil. Sultan al-Ashraf Qaytbay melaksanakan pembayaran cukai ini untuk menampung kos ketenteraan (Ibn Iyas, 1960, 3: 278).
- vi) *al-Mujama'ah wa al-Mushaharah* (cukai mingguan dan bulanan) iaitu cukai yang diwajibkan ke atas para peniaga membayarnya pada setiap minggu dan bulan (Ibn Iyas, 1960, 3: 7,4: 45,5: 18).

Cukai-cukai berat di atas bukan sahaja memberi kesan negatif terhadap peniaga tempatan malah juga peniaga asing yang secara tidak langsung telah menjejaskan aktiviti perdagangan ketika itu.

## ii) **Gangguan terhadap aktiviti perdagangan oleh kumpulan *Julban*<sup>3</sup> dan puak Badwi<sup>4</sup>**

Ketidastabilan politik juga merupakan salah satu faktor yang menjejaskan sektor perdagangan ketika itu yang mana ia mengganggu kelicinan urusan perniagaan yang dijalankan di pasar-pasar atau di bazar-bazar. Tempoh yang dikaji menyaksikan kekerapan kekacauan yang dilakukan oleh tentera *Julban* terhadap sektor ini. Sejarawan Mamluk seringkali melaporkan tentang rompakan dan penyamunan yang dilakukan oleh tentera *Julban* ke atas para peniaga dan barang-barang dagangan mereka (Ibn Khalil, Ms 610: f235b). Ini menyebabkan aktiviti perniagaan selalu tergendala dan kedai-kedai perniagaan ditutup.

Para saudagar dan pedagang enggan membuka premis perniagaan mereka kerana takut mengalami kerugian disebabkan tindakan ganas tentera *Julban* tersebut. Kekacauan yang dilakukan oleh tentera yang tidak terkawal ini dilaporkan telah berlaku pada 872H/1468M, 877H/1473M, 879H/1474M, 887H/1482M, 891H/1486M, 896H/1490M, 898H/1493M, 902H/1496M, 904H/1498M, 906H/1500M, 907H/1501M, 912H/1506M, 916H/1510M, 920H/1514M dan 921H/1516M. Kebanyakan kekacauan dilakukan oleh tentera *Julban* ialah kerana mereka tidak berpuas hati dengan sedikit elaun yang diterima atau sultan lambat membayar gaji mereka (Ibn Iyas, 1960, 3: 75,4: 98,5: 82).

Puak Badwi juga mengambil kesempatan apabila berlakunya ketidakstabilan politik di mana mereka dengan bebasnya mengganggu aktiviti perdagangan seperti membakar kapal-kapal yang membawa muatan bijirin, merompak kedai-kedai dan menjarah para saudagar dan orang awam. Selain itu, puak Badwi turut menyamun konvoi-konvoi perniagaan dan menyekat jalan-jalan perdagangan serta mengenakan cukai yang tinggi ke atas para peniaga yang menjalankan aktiviti di kawasan yang berada di bawah pengaruh mereka. Sebenarnya, beberapa ekspedisi tentera telah dihantar oleh kerajaan untuk menyekat dan menghentikan kegiatan puak Badwi tersebut tetapi seringkali berakhir dengan kegagalan. Ini kerana jumlah askar puak Badwi yang ramai dan mereka mahir menggunakan taktik serangan secara gerila.

Sejarawan Mamluk telah mencatatkan beberapa kakacauan yang dilakukan oleh puak Badwi yang telah menjejaskan aktiviti perdagangan ketika itu sepertimana yang berlaku pada 873H/1469M, 875H/1470M, 876H/1472M, 879H/1474M, 881H/1476M, 887H/1482M, 891H/1486M, 901H/1495M, 905H/1499M, 907H/1502M, 908H/1503M, 912H/1506M, 913H/1507M, 916H/1510M, 918H/1512M dan 922H/1517M. Semuanya ini sudah tentu memberi kesan negatif terhadap sektor perdagangan pada ketika itu (Ibn Iyas, 1960, 3: 105,434,4: 126,260).

### **iii) Serangan wabak taun<sup>5</sup>**

Serangan wabak taun yang kerap kali berlaku juga menjejaskan aktiviti perdagangan sama ada di peringkat tempatan mahupun antarabangsa. Jumlah kematian yang tinggi menyebabkan berkurangnya tenaga pekerja dan bekalan makanan serta kenaikan harga barangan (al-Sayrafi, 1970: 12,57,118). Lantaran itu, orang awam tidak dapat berjual beli seperti biasa dan hanya sedikit keuntungan yang diperolehi oleh para peniaga. Serangan wabak taun telah menjejaskan sumber tenaga manusia untuk bekerja di sektor perladangan dan perindustrian. Ini menyebabkan hasil pertanian dan industri menurun dan ia tidak dapat dieksport ke luar negara dengan jumlah yang banyak.

Antara siri serangan wabak taun yang dilaporkan menjejaskan sektor perdagangan ialah seperti yang berlaku pada 750H/1349M, 833H/1429M, 841H/1437M dan 898H/1492M. Ketika berlakunya serangan taun, bazar dan pasar perniagaan merupakan tempat yang paling tidak selamat kerana di situ jangkitan wabak mudah berlaku. Pedagang-pedagang asing juga tidak terlepas daripada menjadi mangsa wabak ini seperti yang berlaku pada 903H/1497-1498M, 919H/1513-1514M dan 919H/1513M. Para pedagang dari Venice, Catalonia dan Ragusa dilaporkan telah meninggal dunia dalam serangan wabak taun tersebut. Ini telah menjejaskan urusan niaga atau transaksi perdagangan ketika itu (Dols, 1979: 277-279).

### **iv) Sekatan terhadap peniaga *Karimi* dalam perdagangan bebas**

*Karimi* ialah nama bagi sekumpulan peniaga Muslim yang menjalankan aktiviti perniagaan mereka di beberapa buah pusat perdagangan penting pada zaman Ayyubi dan Mamluk. Selain berniaga rempah ratus, mereka juga menjalankan transaksi dalam komoditi lain seperti tekstil, sutera, bijirin, gula dan senjata (Labib, 1978, 4: 640; Ashtor, 1956: 55). Kebanyakan komoditi dari Timur diimport oleh mereka sebelum ia dieksport semula ke Eropah. Peniaga *Karimi*

merupakan golongan korporat yang kaya raya dan memiliki syarikat-syarikat perniagaan gergasi. Antara keluarga yang terkenal daripada kumpulan *Karimi* ialah seperti al-Kharrubi, al-Kuwayk, Yasir, al-Mahalli dan al-Damanini (al-Sakhawi, 1354H, 6: 92,8: 246).

Peniaga *Karimi* memainkan peranan penting dalam perkembangan ekonomi Mamluk dengan membekalkan rempah ratus kepada Mesir dan juga melalui pembayaran cukai perdagangan yang menjadi salah satu sumber utama bagi pendapatan kerajaan ketika itu. Mereka membantu memakmurkan pelabuhan-pelabuhan yang terdapat di Mesir dengan pengendalian urusan perniagaan mereka di pelabuhan-pelabuhan tersebut. Mereka juga membantu kerajaan dengan menyalurkan bantuan kewangan ketika negara terlibat dalam peperangan atau memerlukan dana yang lebih bagi tujuan tertentu. Selain itu, usaha-usaha memakmurkan Mesir banyak dilakukan oleh mereka seperti mendirikan madrasah, masjid, hospital dan lain-lain.

Di samping itu, sumber-sumber sejarah ada melaporkan bahawa sebilangan daripada peniaga *Karimi* menjadi 'orang tengah' untuk menyelesaikan sesuatu konflik politik yang berlaku antara kerajaan Mamluk dan kuasa-kuasa luar. Sebagai contoh, Burhan al-Din al-Mahalli pernah dihantar ke Yaman untuk menemui pemerintah di situ bagi menyelesaikan masalah politik yang berlaku antara dua-dua buah kerajaan tersebut (Ibn Iyas, 1960, 1: 540,682; Fischel, 1958: 168). Pada era kegemilangannya, iaitu dalam zaman pemerintahan kerajaan Ayyubi dan Mamluk Bahri, kawasan perdagangan kumpulan peniaga *Karimi* adalah luas merangkumi pusat-pusat perniagaan di Damsyik, Kepulauan Mediterranean, Moroko, Sudan, Takrur, Abyssinia, Nuba, Yaman, India, Kepulauan Melayu dan China. Dianggarkan terdapat seramai 200 orang peniaga *Karimi* pada zaman Sultan Muhammad al-Nasir Qalawun (Goitein, 1958: 15; Labib, 1952: 19).

Walau bagaimanapun, zaman yang dikaji menyaksikan peranan yang dimainkan oleh para peniaga *Karimi* semakin berkurang disebabkan polisi keras yang dipraktikkan oleh kerajaan dalam sektor perdagangan. Urusan perniagaan yang dijalankan oleh kumpulan *Karimi* telah tergugut dan mereka kehilangan hak-hak keistimewaan tertentu. Kebanyakan urusan transaksi rempah ratus telah dimonopoli oleh kerajaan dan peniaga *Karimi* tidak lagi mempunyai kebebasan untuk menjual komoditi tersebut seperti dahulu kerana ia dikawal sepenuhnya oleh pihak berkuasa. Dalam masa yang sama, peniaga *Karimi* juga dipaksa menanggung kos-kos ekspedisi tentera yang tinggi tanpa kerelaan dan kesanggupan mereka. Harta benda mereka juga seringkali dirampas oleh kerajaan (Ibn Iyas, 1960, 3: 242,4: 33; 'Ata, t.th.: 142).

Selain itu, penemuan laluan 'the Cape of Good Hope' ke Asia oleh Portugis dalam 904H/1498M dan penguasaan bangsa Eropah tersebut ke atas perdagangan rempah di Lautan India juga menjejaskan aktiviti perniagaan *Karimi*. Lantaran itu, peranan *Karimi* untuk membantu memakmurkan ekonomi Mamluk terhad dan tidak banyak usaha positif yang dapat dilakukan oleh mereka seperti dahulu. Sesetengah peniaga *Karimi* telah masuk berkhidmat dengan sultan dan bekerja untuk kepentingan sultan tersebut. Mereka dikenali sebagai *Tujjar al-Sultan* atau *Tajir Khawaja*. Antara *Khawaja* terkenal pada zaman yang dikaji ialah Shams

al-Din Muhammad b. Qursun, Badr al-Din b. ‘Ulaybah, ‘Ali al-Kizani dan ‘Ali al-Nimrawi (Ibn Iyas, 1960, 3: 114; Meloy, 2003: 7; Fischel, 1958: 13).

## **2) Faktor-faktor luaran yang menjejaskan sektor perdagangan**

Antara faktor luaran yang menjejaskan sektor perdagangan ialah:

### **i) Kekacauan dan gangguan yang dilakukan oleh lanun Eropah**

Sejarawan Mamluk kerap kali melaporkan tentang serangan yang dilakukan oleh lanun Eropah ke atas kapal-kapal dagang dan pelabuhan-pelabuhan utama di Mesir. Mereka mengambil kesempatan di atas ketidakstabilan politik negara itu untuk merompak kapal dan menjarah pelabuhan Mamluk. Abad ke 15M dan 16M menyaksikan serangan mereka yang aktif sehingga menjejaskan aktiviti dan kegiatan perdagangan Mamluk. Lanun-lanun Eropah tersebut dilaporkan datang dari pelbagai tempat seperti Venice, Catalonia, Cyprus dan Rhodes (Dumit, 1980: 243; Shalabi, 1990, 5: 260).

Sebagai tindak balas terhadap serangan lanun Eropah, para sultan Mamluk kerap kali terpaksa menangkap konsul Eropah yang berkenaan di Mesir serta merampas barangan perniagaan mereka. Konsul dan komoditi perdagangan Eropah itu akan diserahkan semula sekiranya lanun-lanun tersebut membebaskan orang-orang yang ditawan dan mengembalikan barang-barang niaga yang dirompak (Ashtor, 1976: 546; Darraj, 1961: 17). Sesungguhnya, kekerapan kejadian seperti ini telah mengganggu kelicinan perjalanan sektor perdagangan dan dalam masa yang sama juga, kerajaan Mamluk telah membelanjakan sejumlah wang yang besar untuk menyekat dan menghentikan serangan lanun tersebut.

Serangan dan kekacauan yang dilancarkan oleh lanun Eropah telah dilaporkan berlaku pada 806H/1403M, 807H/1404M, 819H/1417M, 876H/1471M, 877H/1472M, 878H/1473M, 880H/1475M, 881H/1476M, 913H/1508M, 916H/1511M dan 918H/1512 dan tahun-tahun berikutnya pada zaman pemerintahan sultan al-Sultan al-Ashraf Qansuh al-Ghawri. Pelbagai usaha telah dilaksanakan oleh para sultan Mamluk untuk menyekat serangan lanun-lanun Eropah seperti membina kapal-kapal perang dan mendirikan kubu atau kota di kawasan pantai, tetapi tidak berjaya (Ibn Iyas, 1960, 3: 71,4: 129).

Menurut David Ayalon dan Albrecht Fuess, kegagalan tersebut berlaku kerana tentera Mamluk lebih berkemahiran dalam peperangan di darat berbanding di laut di samping mereka tidak mempunyai angkatan tentera laut yang khusus untuk mempertahankan negara daripada serangan yang dilancarkan dari laut. Kapal-kapal perang yang dibina oleh kerajaan Mamluk juga hanyalah bersifat temporer iaitu untuk membalas serangan yang dilakukan oleh lanun-lanun dan apabila sesebuah ekspedisi tentera laut telah selesai, maka kapal-kapal tersebut akan dibiarkan begitu sahaja (Ayalon, 1965: 1-7; Fuess, 2001: 45,69).

**ii) Gangguan yang dilakukan oleh Portugis terhadap aktiviti perdagangan rempah Mamluk**

Polisi monopoli dan cukai tinggi yang dipraktikkan oleh Sultan al-Ashraf Barsbay dan sultan-sultan selepas beliau menyebabkan sesetengah negara Eropah mula mencari jalan-jalan baru untuk sampai ke Asia. Hasilnya, pada akhir abad ke 9H/15M, Portugis dengan diketuai oleh Vasco da Gama telah berjaya menemui satu laluan baru ke India dengan mengelilingi benua Afrika. Tidak syak lagi bahawa tujuan mereka yang sebenar ialah untuk memecah monopoli Mamluk dalam perdagangan rempah ratus dan menawan beberapa buah pulau yang strategik kedudukannya di samping mendirikan beberapa buah pusat perdagangan Portugis di India yang dapat mengendalikan perniagaan rempah ratus antara Asia dan Eropah (Ibn Tulun, 1973: 16). Kemunculan Portugis di Lautan India sememangnya telah menggugat kelicinan penghantaran rempah ratus dari Calicut ke Laut Merah dan menyebabkan kenaikan kos untuk menjamin keselamatan perdagangan tersebut.

Kerajaan Mamluk dan sekutunya, Venice yang menyedari tentang bahaya sekiranya Portugis dapat memonopoli perdagangan rempah ratus tersebut, telah melakukan beberapa usaha untuk menyekat monopoli Portugis, tetapi tidak berjaya. Kapal-kapal milik Portugis lebih tahan dan kuat serta mampu menghancurkan kapal perang atau kapal dagang milik Mamluk. Portugis dilaporkan kerap kali merompak dan membedil kapal-kapal perniagaan Mamluk dan pedagang-pedagang asing serta menyekat jalan perdagangan antara India dan Laut Merah. Akibatnya pendapatan Mamluk daripada cukai rempah ratus mula merosot dan Lisbon pula muncul sebagai sebuah pusat niaga rempah ratus baru di Eropah yang mampu menyaingi Mesir (Lane, 1968: 596; Inalcik & Quataert, 1994: 319; Winter, 1992: 6; Tarawnih, 1994: 132).

Portugis telah berjaya menjadi pembekal rempah ratus ke Eropah dan kargo pertama yang membawa muatan bahan-bahan tidak ternilai tersebut sampai ke Lisbon pada 907H/1501M. Harga yang ditawarkan untuk bahan-bahan tersebut lebih murah jika dibandingkan dengan harga yang ditawarkan di Alexandria dan Damietta. Selepas penemuan jalan ke India melalui Cape of Good Hope, harga 1 *Qintar* (lebih kurang 45 kilogram) rempah di Alexandria masih lagi pada sekitar 80 *ucat*, manakala di Lisbon ia dijual dengan harga 40 *ducat*.

Ini telah menjejaskan peranan 'middleman' yang dimainkan oleh Mesir sejak dahulu lagi iaitu sebagai orang tengah dalam perdagangan rempah antara Barat dan Timur. Sejak itu, bekalan rempah ratus di bazar-bazar di Alexandria dan Beirut dilaporkan semakin berkurang dan kerajaan Mamluk sendiri terpaksa berbelanja lebih untuk menghadapi dan menangkis serangan Portugis. Sultan al-Ashraf Qansuh al-Ghawri tidak berjaya untuk mengusir Portugis dari Laut Merah serta India dan ini bermakna penguasaan Mamluk dalam memonopoli perdagangan rempah telah berakhir dan ia sekaligus menjejaskan ekonomi negara itu<sup>6</sup> (Inalcik, 1960: 138; Ashtor, 1976: 301; 'Ashur, 1977: 363).

## Penutup

Zaman yang dikaji iaitu 872-922H/1468-1517M memperlihatkan kelesuan dan kemerosotan dalam sektor perdagangan di Mesir. Ini dapat dibuktikan daripada ketidakaktifan beberapa pusat perniagaan seperti pelabuhan-pelabuhan dan pasar-pasar niaga yang sebelum itu rancak beroperasi dan banyak menyalurkan sumber pendapatan kepada kerajaan. Kadar perdagangan (aktiviti transaksi dan import serta eksport) Mamluk dengan saudagar-saudagar dari Eropah dan Timur juga tidak sebegitu banyak seperti dahulu. Beberapa faktor dalaman dan luaran telah dikenal pasti dalam menyebabkan kemerosotan sektor perdagangan di Mesir ketika itu. Antara faktor dalaman tersebut ialah polisi keras kerajaan (monopoli dan cukai yang tinggi) dalam sektor perdagangan, kekacauan yang dilakukan oleh *Julban* dan puak Badwi terhadap aktiviti perniagaan, serangan wabak taun dan peranan peniaga *Karimi* yang semakin berkurang dalam perdagangan bebas di Mesir. Manakala faktor-faktor luaran yang menjejaskan sektor perdagangan pula ialah kekacauan yang dilakukan oleh lanun-lanun Eropah dan gangguan yang dilakukan oleh Portugis terhadap aktiviti perdagangan rempah Mamluk.

## Rujukan

- Abu Lughod, J. L. (1989). *Before European hegemony – the world system A.D. 1250-1350*. New York: Oxford University Press.
- Ashtor, E. (1976). “Observations on Venetian Trade in the Levant in the XIV Century.” *Journal of European Economic History*. 5: 533-586.
- Ashtor, E. (1976). *A Social and Economic History of the Near East in the Middle Ages*. London: Collins.
- Ashtor, E. (1976). “Observations on Venetian Trade in the Levant in the XIV Century.” *Journal of European Economic History*. 5: 533-586.
- Ashtor, E. (1974). “The Venetian Supremacy in Levantine Trade: Monopoly or Pre-Colonialism.” *Journal of European Economic History*. 3: 5-53.
- Ashtor, E. (1956). “The Karimi Merchants.” *Journal of the Royal Asiatic Society*. 45-56.
- ‘Ashur, Abd al-Fattah. (1977). “al-Tadahhur al-Iqtisadi fi Dawlat Salatin al-Mamalik (872-923H/1468-1517M) fi Daw’ Kitabat al-Mu’arrikh Ibn Iyas.” Dlm. *Buhuth wa Dirasat fi Tarikh al-‘Usur al-Wusta*. Sunt. Sa‘id ‘Abd al-Fattah ‘Ashur. Beirut: Dar al-Ahad). Hlm. 351-372.
- ‘Ata, ‘Uthman ‘Ali Muhammad. T.th. *al-Azamat al-Iqtisadiyyah fi Misr fi al-‘Asr al-Mamluki wa Atharuha al-Siyasi wa al-Iqtisadi wa al-Ijtima‘i 648-923H./1250-1517M*. T.tp.: al-Hay’ah al-Misriyyah al-‘Ammah lil Kitab.



- Ayalon, D. (1965). "The Mamluks and Naval Power – A Phase of the Struggle between Islam and Christian Europe." Dlm. *Proceedings of the Israel Academy of Sciences and Humanities I*. Jerusalem: t.pt.. Hlm. 1-12.
- Ayalon, D. (1949). "The Circassian in the Mamluk Kingdom." *Journal of the American Oriental Society*. 69:135-147.
- Ayalon, D. (1953 & 1954) "Studies on the Structure of the Mamluk Army." *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*. 15 & 16: 203-228.
- Darraj, Ahmad. (1961). *al-Mamalik wa al-Firanj fi al-Qarn al-Tasi' al-Hijri – al-Khamis 'Ashar al-Miladi*. Cairo: Dar al-Fikr al-'Arabi.
- Dols, M. W. (1979). *The Black Death in the Middle East*. New Jersey: Princeton University Press.
- Dumit, Antawan Khalil. (1980). *al-Dawlah al-Mamlukiyyah: al-Tarikh al-Siyasi wa al-Iqtisadi wa al-'Askari 1290-1422*. Beirut: Dar al-Hadathah.
- Fahmi, Na'im Zaki. (1973). *Turuq al-Tijarah al-Dawliyyah wa Mahattatuha bayn al-Sharq wa al-Gharb: Awakhir al-'Usur al-Wusta*. Cairo: al-Hay'ah al-Misriyyah al-'Ammah lil Kitab.
- Fischel, W. J. (1958). "The Spice Trade in Mamluk Egypt: A Contribution to the Economic History of Medieval Islam." *Journal of the Economic and Social History of the Orient*. 1: 157-174.
- Fuess, A. (2001). "Rotting Ships and Razed Harbours: The Naval Policy of the Mamluks." *Mamluk Studies Review*. 5: 45-71.
- Garcin, J. C. (1986). "Kus." Dlm. *The Encyclopaedia of Islam – New Edition*. Sunt. C. E. Bosworth (et al.). Leiden: E. J. Brill. 5: 514-515.
- Gibb, H. A. R. (1986). "'Aydhab." Dlm. *The Encyclopaedia of Islam – New Edition*. Sunt. H. A. R. Gibb (et al.). Leiden: E. J. Brill. 1: 782.
- Goitein, S.D. (1958). "New Light on the Beginnings of the Karim Merchants." *Journal of the Economic and Social History of the Orient*. 1: 175-184.
- Hasan, 'Ali Ibrahim. (1967). *Tarikh al-Mamalik al-Bahriyyah*. Cairo: Maktabat al-Nahdah al-Misriyyah.
- Ibn Battutah. (1975). *Rihlat Ibn Battutah al-Musammah Tuhfat al-Nazzar fi Ghara'ib al-Amsar wa 'Aja'ib al-Asfar*. Jil. 1. Sunt. 'Ali al-Muntasir al-Kittani. Beirut: Mu'assasat al-Risalah.

- Ibn Iyas al-Hanafî, Muhammad b. Ahmad. (1960). *Bada'i al-Zuhur fi Waqa'i al-Duhur*. Jil. 1,3,4&5. Sunt. Muhammad Mustafa. Cairo: Matba'at Lujnat al-Ta'lif wa al-Tarjamah wa al-Nashr.
- Ibn Kathir, Abu al-Fida' al-Hafiz. (1966). *al-Bidayah wa al-Nihayah*. Jil. 13. Beirut: Maktabat al-Ma'arif.
- Ibn Khalil b. Shahin, 'Abd al-Basit. *Nayl al-Amal fi Dhayl al-Duwal*. (Ms. Huntington 610).
- Ibn Shahin al-Zahiri, Gharas al-Din Khalil. (1894). *Kitab Zubdat Kashf al-Mamalik wa Bayan al-Turuq wa al-Masalik*. Sunt. Paul Ravaisse. Paris: Imprimerie Nationale.
- Ibn Taghri Birdi al-Atabaki, Jamal al-Din Abu al-Mahasin Yusuf. T.th. *al-Nujum al-Zahirah fi Muluk Misr wa al-Qahirah*. Jil. 9. T.tpt.: al-Mu'assasah al-Misriyyah al-'Ammah lil Ta'lif wa al-Tarjamah wa al-Tiba'ah wa al-Nashr.
- Ibn Taghri Birdi al-Atabaki, Jamal al-Din Abu al-Mahasin Yusuf. (1932). *Hawadith al-Duhur fi Mada al-Ayyam wa al-Shuhur*. Jil.3. Sunt. William Popper. California: University of California Press.
- Ibn Tulun al-Salihi al-Dimashqi, Shams al-Din Muhammad b. 'Ali. (1973). *I'lam al-Wara bi Man Waliya Na'iban min al-Atrak bi Dimashq al-Sham al-Kubra aw Tarikh al-Sham min Qiyam Dawlat al-Mamalik fi Misr ila Sadr al-'Ahd al-'Uthmani*. Sunt. 'Abd al-'Azim Hamid Khattab. Cairo: Matba'at Jami'at 'Ayn Shams.
- Inalcik, Halil. (1960). "Bursa and the Commerce of the Levant." *Journal of Economic and Social History of the Orient*. 3: 131-147
- Inalcik, Halil & Quataert, Donald. (1994). *An Economic and Social History of the Ottoman Empire, 1300-1914*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Issawi, C. (1970). "The Decline of the Middle Eastern Trade, 1100-1850." Dlm. *Islam and the Trade of Asia: Colloquium*. Sunt. D. S. Richard. Oxford: Bruno Cassirer. Hlm. 245-266.
- Jomier, J. (1960). "Bulak." Dlm. *The Encyclopaedia of Islam – New Edition*. Sunt. H. A. R. Gibb (et al.). Leiden: E. J. Brill. 1: 1299.
- al-Kindi, 'Umar b. Muhammad b. Yusuf. (1971). *Fada'il Misr*. Sunt. Ibrahim Ahmad al-'Adwi & 'Ali Muhammad 'Umar. Cairo: Maktabat Wahbah.
- Labib, Subhi. (1952). "al-Tijarah al-Karimiyyah wa Tijarat Misr fi al-'Usur al-Wusta." *al-Majallah al-Tarikhyyah al-Misriyyah*. 4: 5-63.

- Labib, Subhi. (1970). "Egyptian Commercial Policy in the Middle Ages." Dlm. *Studies in the Economic History of the Middle East from the Rise of Islam to the Present Day*. Sunt. M. A. Cook. London: Oxford University Press. Hlm. 63-77.
- Labib, Subhi. (1978). "Karimi." Dlm. *The Encyclopaedia of Islam – New Edition*. Sunt. E. Van Donvel (et al.). Leiden: E. J. Brill. 4: 640-643.
- Labib, Subhi. (1969). "Capitalism in Medieval Islam." *Journal of Economic History*. 29: 79-96.
- Lane, F. C. (1968). "Pepper Prices before Da Gama." *The Journal of Economic History*. 28: 590-597.
- Lapidus, I. M. (1967). *Muslim Cities in the Later Middle Ages*. Massachusetts: Harvard University Press.
- Lewis, B. (1970). "Egypt and Syria." Dlm. *The Cambridge History of Islam*. Sunt. P. M. Holt (et al.). Cambridge: Cambridge University Press. 1: 175-230.
- Lopez, R. (et al.). (1970). "England to Egypt, 1350-1500: Long-term Trends and Long-distance Trade." Dlm. *Studies in the Economic History of the Middle East from the Rise of Islam to the Present Day*. Ed. M. A. Cook. London: Oxford University Press. Hlm. 93-128.
- al-Maqrizi, Taqi al-Din Ahmad b. 'Ali b. 'Abd al-Qadir. (1998). *al-Mawa'iz wa al-I'tibar fi Dhikr al-Khitat wa al-Athar al-Ma'ruf bi al-Khitat al-Maqriziyyah*. Jil. 1&2. Sunt. Muhammad Zaynhum & Madiha al-Sharqawi. Cairo: Maktabat Madbuli.
- Meloy, J. L. (2003). "Imperial Strategy and Political Exigency: The Red Sea Spce Trade and the Mamluk Sultanate in the Fifteenth Century." *Journal of the American Oriental Society*. 123: 1-19.
- Mortel, R.T. (1989). "Prices in Mecca during the Mamluk Period." *Journal of the Economic and Social History of the Orient*. 32: 279-334.
- Mortel, R. T. (1994). "The Mercantile Community of Mecca during the Late Mamluk Period." *Journal of the Royal Asiatic Society*. (3rd. ser.) 4 (1994): 15-35.
- Petry, C. F. (1981). *The Civilian Elite of Cairo in the Later Middle Ages*. Princeton: Princeton University Press.
- Petry, C. F. (1994). *Protectors or Praetorians? The Last Mamluk Sultans and Egypt's Waning as a Great Power*. Albany: State University of New York Press.

- Piloti, E. (1950). *L'Égypte au commencement du quinzième siècle*. Caire: Imp. Université Fouad 1er.
- Pires, T. (1944). *The Suma oriental of Tomé Pires, an account of the East, from the Red Sea to Japan, written in Malacca and India in 1512-1515, and The book of Francisco Rodrigues, rutter of a voyage in the Red Sea, nautical rules, almanack and maps, written and drawn in the East before 1515*. Jil. 1. Sunt. Armando Cortesão. London: The Hakluyt Society.
- al-Qalqashandi, Ahmad b. 'Ali. (1987). *Subh al-A'sha fi Sina'at al-Insha*. Jil. 3. Sunt. Muhammad Husayn Shams al-Din. Beirut: Dar al-Kutub al-'Ilmiyyah.
- Qasim, Qasim 'Abduh. (1974 & 1975). "al-Aswaq bi Misr fi 'Asr Salatin al-Mamalik." *Majallat Kulliyat al-Adab – Jami'at al-Qahirah*. 36 & 37: 157-178.
- Raymond, A. (1997). "Suk - In Cairo under the Mamluks and Ottomans." Dlm. *The Encyclopaedia of Islam – New Edition*. Sunt. C. E. Bosworth (et al.). Leiden: E. J. Brill. 9: 791-792.
- Razq, 'Ala' Taha. (2003). *'Ammah al-Qahirah fi 'Asr Salatin al-Mamalik*. T.tp.: 'Ayn lil Dirasat wa al-Buhuth al-Insaniyyah wa al-Ijtima'iyyah.
- al-Sakhawi, Abd al-Rahman. (1354H). *al-Daw' al-Lami' li Ahl al-Qarn al-Tasi'*. Jil. 6 & 8. Cairo: Maktabat al-Quds.
- Salih, Muhammad Amin. (1981) "Tijarat al-Bahr al-Ahmar fi 'Asr al-Mamalik al-Jarakishah." *al-Darah*. 6:125-146.
- al-Sayrafi. (1970). *Inba' al-Hasr bi Abna' al-'Asr*. Sunt. Hasan Habashi. Cairo: Matba'at al-Madani.
- Serjeant, R. B. (1974). *The Portuguese off the South Arabian Coast*. Beirut: Librairie du Liban.
- Shalabi, Ahmad. (1990). *Mawsu'at al-Tarikh al-Islami wa al-Hadarah al-Islamiyyah*. Jil. 5. Cairo: Maktabat al-Nahdah al-Misriyyah.
- al-Shayyal, Jamal al-Din. (1967). *Tarikh Madinat al-Iskandariyyah fi al-'Asr al-Islami*. Cairo: Dar al-Ma'arif.
- Tarawnih, Taha Thalji. (1994). *The Province of Damascus during the Second Mamluk Period (784/1382-922/1516)*. Mu'tah University: Publications of the Deanship of Research and Graduate Studies.

*Jurnal Antarabangsa Kajian Asia Barat*  
*International Journal of West Asian Studies*  
 Vol 1, 2009 (pp 1-22)

Thayer, J. M. (1955). "In Testimony to a Market Economy in Mamluk Egypt: The Qusayr Documents." *al-Masaq*. 8: 44-55.

Tuchscherer, M. (2000). "Uswan." *The Encyclopaedia of Islam – New Edition*. Sunt. P. J. Bearman (et al.). Leiden: E. J. Brill. 10: 938-939.

Wansbrough, John. (1965): "Venice and Florence in the Mamluk Commercial Privileges." *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*. 28 483-523.

Winter, M. (1992). *Egyptian Society under Ottoman Rule 1517-1798*. London: Routledge.

Zarqanah, Ibrahim Ahmad. (1971). "al-Qaba'il al-'Arabiyyah fi Misr 'ind al-Maqrizi." Dlm. *Dirasat 'an al-Maqrizi*. Cairo: al-Hay'ah al-Misriyyah al-'Ammah lil Ta'lif wa al-Nashr. Hlm. 81-93.

## Nota Hujung

<sup>1</sup> Dalam Sejarah Islam, perkataan Mamluk bermaksud hamba dan secara lebih spesifik ialah hamba berkulit putih yang digunakan dalam sistem ketenteraan. Pada zaman kerajaan Ayyubiyyah, golongan Mamluk telah berkhidmat sebagai tentera dan kemudiannya mereka merampas takhta lalu melantik diri mereka sebagai pemerintah bagi menggantikan kerajaan tersebut. Untuk jangka masa lebih dari 250 tahun, golongan Mamluk telah memerintah Mesir, Syria, Jordan, Palastin dan Hijaz. Era pemerintahan Mamluk boleh dibahagikan kepada dua zaman iaitu Zaman Mamluk Bahri atau Turki yang bermula dari 648H/1250M hingga 783H/1381M dan zaman Mamluk Burji atau Jarkashi yang bermula dari 784H/1382M hingga 922H/1517M. Majoriti para sarjana dan sejarawan bersetuju menyatakan bahawa kerajaan Mamluk mencapai zaman kegemilangannya pada zaman Mamluk Bahri (Turki) dan beransur-ansur merosot pada zaman Mamluk Burji (Jarkashi). Dalam tempoh antara 872-922H/1468-1517M, terdapat seramai 7 individu yang telah dilantik sebagai sultan. Dua daripada mereka iaitu Sultan al-Ashraf Qaytbay dan Sultan Qansuh al-Ghawri telah memerintah selama 44 tahun manakala lima orang sultan yang lain iaitu al-Nasir Muhammad, al-Zahir Qansuh, al-Ashraf Janbalat, al-'Adil Tumanbay dan al-Ashraf Tumanbay telah memerintah selama 5 tahun sahaja. Keadaan politik adalah amat tidak stabil ketika kerajaan Mamluk diperintah oleh 5 orang sultan ini manakala dalam pemerintahan 2 orang sultan lagi itu, keadaan politik boleh dikatakan kadangkala bergolak. Lihat David Ayalon, "The Circassian in the Mamluk Kingdom," *Journal of the American Oriental Society*, 69 (1949), hlm. 135-147.

<sup>2</sup> Untuk keterangan lanjut mengenai *Suq* atau pasar yang terdapat pada zaman Mamluk lihat A. Raymond, "Suk" – In Cairo under the Mamluks and Ottomans, dlm. *The Encyclopaedia of Islam – New Edition*, sunt. C. E. Bosworth (et al.), E. J. Brill, Leiden, 1997, jil. 9, hlm. 791-792.

<sup>3</sup> *Julban* atau *Tentera diraja Mamluk* ialah tentera elit kepunyaan seseorang sultan yang memerintah dan jumlah mereka mencapai ribuan angka. Sultan dilaporkan tidak mengambil tindakan keras ke atas tentera elit ini walaupun mereka melakukan kesalahan kerana sultan

tersebut memerlukan mereka untuk memperkukuhkan dan mempertahankan kekuasaannya daripada dicabar oleh kumpulan-kumpulan tentera lain yang berkhidmat dalam sistem ketenteraan Mamluk yang besar. Lihat David Ayalon, "Studies on the Structure of the Mamluk Army," *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, 15 & 16 (1953 & 1954), hlm. 203-228.

<sup>4</sup> Masyarakat Badwi di Mesir asalnya adalah puak-puak Arab dari Semenanjung Arabia yang datang berhijrah ke situ ketika atau sedikit masa selepas pembukaan negara tersebut oleh tentera Islam. Sebahagian besar daripada mereka masih mengamalkan kehidupan secara nomad, namun ada juga sebilangan yang mula tinggal secara tetap dan terlibat dalam aktiviti pertanian. Lihat Ibrahim Ahmad Zarqanah, "al-Qaba'il al-'Arabiyyah fi Misr 'ind al-Maqrizi" dlm. *Dirasat 'an al-Maqrizi, al-Hay'ah al-Misriyyah al-'Ammah lil Ta'lif wa al-Nashr*, Cairo, 1971, hlm. 81-93.

<sup>5</sup> Serangan wabak taun (the plague) yang berlaku pada zaman pertengahan bukanlah sesuatu yang baru kerana ia telah pun berlaku sejak zaman awal Islam lagi. Serangan penyakit ini yang dikenali sabagai *The Black Death* atau *al-Mawt al-Aswad* telah menyebabkan mortaliti yang tinggi. Ketika wabak ini melanda Mesir pada 749H/1348M, dianggarkan ratusan ribu penduduk Mesir telah terkorban dan di antara mereka ialah tentera Mamluk sendiri. Pakar sejarah perubatan telah menyatakan bahawa pada ketika itu, wabak taun jenis *Pneumonic* telah merebak dengan dahsyatnya yang mana ia mampu membunuh manusia dalam tempoh 24 hingga 36 jam. Lihat Michael W. Dols, *The Black Death in the Middle East*, Princeton University Press, New Jersey, 1979, hlm. 277-279.

### **About the Author**

**WAN KAMAL MUJANI (Ph.D)** is an associate professor at the Department of Arabic Studies and Islamic Civilization, Faculty of Islamic Studies, Universiti Kebangsaan Malaysia. He serves as Deputy Director of UKM's Centre for Educational Extension until 31<sup>st</sup> December 2009, and the Deputy Director of Institute of West Asian Studies from 1<sup>st</sup> January, 2010. He is also an associate senior fellow of the Institute of West Asian Studies (IKRAB). Dr. Wan Kamal teaches undergraduate level students in Early and Medieval Islamic History and postgraduate level students in Arabic Texts and Sources in Islamic History. His main research interest is in the areas of Islamic Historiography and Economic History in the Middle East, Levant & Mediterranean. He can be contacted at [inawan@ukm.my](mailto:inawan@ukm.my).

---