

سياسة التجوير المملوكية وأثرها في ازدهار التجارة في الحجاز
في القرن التاسع الهجرى/ الخامس عشر الميلادى

دكتور

إسلام إسماعيل عبد الفتاح محمد أبوزيد

دكتوراه في التاريخ والحضارة الإسلامية

جامعة الإسكندرية

مقدمة

بعد استقرار الدولة المملوكية في مصر وفي بلاد الشام توجهت أنظار سلاطينها إلى الحجاز لما يمثله من أهمية دينية حيث المقدسات الإسلامية، وكذلك لما للحجاز من أهمية اقتصادية نتيجة لإشرافه على عدد من الموانئ المهمة على ساحل البحر الأحمر - كجدة وينبع - التي من خلالها ارتبط الحجاز اقتصادياً مع مصر منذ عصر صدر الإسلام، ولقد تم ارتباط مدينتي مكة المكرمة و جدة بالنفوذ المملوكي منذ عهد حاكم مكة المكرمة أبو ندى بن أبي سعد (٦٣٠هـ - ٧٠١هـ / ١٣٣٢ - ١٣٠١م) عندما اعترف به السلطان الظاهر بيبرس سنة (٦٦٧هـ/١٢٦٨م) حاكماً منفرداً على مكة ، ونشأت علاقة متميزة بين المماليك وإمارة مكة المكرمة، توثقت في عهد السلطان المنصور قلاوون، ونظراً إلى أهمية الحجاز الدينية والتجارية، فقد حرص المماليك على ضمّ هذا الإقليم لتزيد هيبتهم أمام المسلمين في العالم^(١). وكان لموقع بلاد الحجاز الاستراتيجي على البحر الأحمر، واتصاله ببلاد الشام شمالاً واليمن جنوباً وبمصر براً وبحراً، أثره الكبير في النشاط التجاري داخل شبه الجزيرة العربية وخارجها، وساعد على ذلك وقوعها على الطريق البري التجاري الذي يربط اليمن من جهة، والعراق وبلاد الشام ومصر من جهة أخرى. فالسيادة على الحجاز تخدم التجارة المملوكية عبر الحجاز والبحر الأحمر مما جعلهم يتجهون إلى سياسة التجوير^(٢)

تمهيد: سياسة المالك التجارية في الحجاز.

أ. المقصود بسياسة التجوير.

وعُرفت هذه السياسة بـ "التجوير"، وهي كلمة معناها في اللغة مشتقٌّ من جارٍ يُجور جُورًا؛ أي الطريق لم يهتد فيه^(٣).

وأما في الاصطلاح التاريخي فالمقصود بهذه الكلمة هو تحويل طريق المراكب التجارية البحرية من ميناء إلى ميناء آخر، وقد حَدَّثَ هذا حَدَّثُ التاريخي سنة ٨٢٥هـ/١٤٢٢م عندما قام السلطان المملوكي الأشرف برسباي (المتوفى سنة ٨٤١هـ/١٤٣٧م) بتشجيع قدوم مراكب التجارة الهندية والصينية - الحاملة لتجارة الكارم^(٤) خاصة - إلى ميناء جدة، بدلاً من ميناء عدن الرسولي^(٥) وهذا كنوع من التنافس بين الدولتين حول بسط النفوذ السياسي والديني والمالي على الحجاز^(٦).

ب. بداية سياسية التجوير.

وقد أخذت جدة في الازدياد نتيجة لعودة حركة الملاحة البحرية في البحر الأحمر وازدهارها على حساب طريق الخليج فمن المعروف ان التنافس كان على أشده منذ القدم بين طريق التجارة في البحر الأحمر وطريق التجارة في الخليج، فيزداد أهمية أحدهما على الآخر وفقاً للظروف القائمة والقوي المتحكمة في كل منهما، فنتيجة لضعف الدولة العباسية استطاع الفاطميون تحويل النشاط التجاري البحري إلى البحر الأحمر وأصبح الشريان الرئيس الذي يربط الشرق من الناحية التجارية بالغرب والمتحكم في التجارة العالمية وقتذاك واهتم الأيوبيون بتأمين الملاحة فيه^(٧).

ولهذا اتجهت إليه الدول المملوكية بعناية خاصة لموانئه الهامة على طول ساحل البحر الأحمر، وهو ساحل بلغ طوله ١١٠٠ كلم، لذلك عملت سياسة الدولة المملوكية على إضعاف مركز عدن التجاري منذ ازدهار طريق البحر الأحمر التجاري في القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي، وإحلال ميناء جدة محلّه، فقد كانت جدة واجهة مكة البحرية وعتبتها على البحر تؤمها المراكب من اليمن والشرق الأقصى وشرق أفريقيا ومصر والشام، حيث تفرغ حمولتها فيها ومن ثم تنقل إلى مكة، وذلك بعدما ساءت العلاقات السياسية بين الممالك وسلطين بني رسول في اليمن، ومحاولات الممالك فتح اليمن وانتزاعها من بني رسول، إضافة إلى اضطراب الأوضاع

الداخلية في اليمن، والتنازع على السلطة، وسياسة التعسف التي اتبعتها سلاطين اليمن مع التجار^(٨).

وارتبط الحجاز مع العالم الخارجي بطرق برية وبحرية ساهمت في قيام علاقات تجارية مميزة، وقد استغلّ المماليك طرق التجارة، فسنوا الأنظمة والقوانين التي ساعدت في جلب التجار الأجانب إلى بلادهم، وتمثّل ذلك في المرسوم الذي أصدره السلطان المنصور بن قلاوون عام ٦٨٧هـ / ١٢٨٨م للتجار القادمين من الصين والهند والسند واليمن والعراق والعجم والروم وغيرهم، يرغّبهم بالتوجّه إلى الديار المصرية والشامية والحجازية ببضائعهم، مؤكداً لهم استعدادهم لتأمينهم على أموالهم وأنفسهم، ضامناً لهم حسن المعاملة والعدل ورعاية مصالحهم، ووعدهم بتقديم التسهيلات كافة، مع إتاحة الفرصة لمن يرغب في الإقامة منهم في تحقيق الراحة ورغد العيش^(٩).

وكان السرّ وراء حيوية هذه الموانئ واستراتيجيتها الاقتصادية وحتى العسكرية هو وقوعها على ساحل البحر الأحمر الذي يعتبر من أهمّ طرق التجارة الدولية الرئيسية في العصر الإسلامي بكلّ أدواره؛ لاسيما إذا علمنا أن هذا البحر كان بحرًا إسلاميًا خالصًا في مختلف عصوره، اللهم لبعض السنوات القليلة التي هدّد فيها العدو الصليبي الإفرنجي سلامته في القرن السادس الهجري/الثاني عشر الميلادي، ثم أعاد تهديده في القرن العاشر الهجري/السادس عشر الميلادي العدو الصليبي البرتغالي، ولقد أدركت الدولة المملوكية - كغيرها من الدول التي حكمت الحجاز قبلها - أهمية الساحل الحجازي بما يضمّه من موانئ تجارية هامة، فانتهجت سياسة اقتصادية خاصة ذات طابع سياسي خفيّ في النصف الأول من القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي لجلب التجارة البحرية الدولية إلى موانئها الحجازية.

وهكذا نجد أن سياسة المماليك القائمة على تحطيم المركز التجاري لعدن قد أدت الى تمتع جدة بالمركز الرئيسي و جعلها المستودع العظيم لمتاجر الهند و الشرق الأقصى ، وكان لهذا كله الأثر الفعال في ازدهار التجارة في الحجاز التي أصبحت المحطة الرئيسية لحركة التجارة بين الشرق و الغرب^(١٠).

فلما صار أمر اليمن الى بني طاهر بذلوا قصارى جهدهم من اجل استعادة عدن لمكانتها التجارية ، و قاموا باعتراض السفن الهندية و منعها من دخول البحر الأحمر ، فلما فشلوا في ذلك ادركوا انه لا سبيل لهم من استخدام القوة ، اتجه نشاطهم الى تشجيع التجار و

إقامة علاقات ودية معهم لترغيبهم في العودة الى عدن ، كما عملوا على إعادة العلاقات التجارية بين ميناء عدن و جدة ، وذلك للارتباط التجاري الوثيق بينهما فجدة هي ميناء الحجاز الذي يصل بين بلاد الشام و حوض البحر المتوسط و اليمن و المحيط الهندي^(١١) .

و الجدير بالذكر ان تجارة جدة قد ازدهرت ازدهاراً كبيراً ، و جنت الدولة المملوكية ضريبة العشور المفروضة على المراكب في جدة كما يذكر ابن شاهين " ان الأموال التي كانت تدخل للدولة المملوكية من ازدهار التجارة من الحجاز و ميناء جدة بالتحديد مائتان الف دينار كل سنة او يزيد "^(١٢) .

وكانت البضائع الهندية والصينية (المعروفة بالتجارة الشرقية) - من توابل كالفلفل والقرنفل والقرفة والزنجبيل والكافور والعود الهندي والزعفران والبهار^(١٣) - قبل انتهاج سياسة التجوير تُفرغ في ميناء عدن ثم تتولى السلطة الرسولية فرض ونقلها إلى ميناء جدة فتكسب من ذلك أرباحاً مضاعفة.

ولا ريب أن انتهاج سياسة التجوير والمبالغة في تحجيم ميناء عدن - وبقية الموانئ الرسولية - كان لأسباب عديدة، منها :

أولاً : السبب الاقتصادي المالي:

وهو أهمّ هذه الأسباب، لأن السلطان المملوكي برسباي كان شرهًا في جمع الأموال، وكان يعلم أن الأموال المكسية (الضرائب) المفروضة على المراكب الهندية والصينية القادمة إلى الموانئ الحجازية كانت أموالاً ضخمة يسيل لها اللُعباب، فقد ذكرت المصادر التاريخية أن مدخول ميناء جدة فقط من رسوم التجارة الجمركية المفروضة على السفن التجارية الواصلة إليه قد بلغ ما يزيد على المائتي ألف دينار في السنة الواحدة^(١٤)، وبلغ عدد السفن الواصلة إلى هذا الميناء سنويًا ما يزيد على المائة سفينة، منها مراكب كبيرة ذات سبعة أشراع^(١٥).

وذكر المؤرخ المصري المقرئ (المتوفى سنة ١٨٤٥/١٤٤٢م) أن جدة كان يصلها في عزّ موسم وصول هذه السفن المحملة بضائع السلع الشرقية ما يقرب من حمل ثمانين ألف جمل من البضائع^(١٦).

وكان من سياسة السلطان برسباي في زيادة مداخيل الموانئ الحجازية على حساب الموانئ اليمينية قراره الذي اتخذه سنة ١٨٣٨/١٤٣٤م - أي بعد ١٣ سنة من تطبيق سياسة التجوير - "بالأُ يُؤخذ من التجار الواردين إلى ميناء جدة من الهند سوى العُشر فقط، وأن يُؤخذ

من التجار الشاميين والمصريين إن وردوا إلى ميناء جدة ببضائع اليمن عُشْران، وأنَّ مَنْ قدم جدة من التجار اليمنيين ببضاعة تُؤخذ بضاعته بأجمعها للسلطان من غير ثمن يُدفع له^(١٧). وقد استمرت السلطة المملوكية - بعد السلطان برسباي - على فرض قيمة العُشْرين على البضائع اليمنية القادمة من ميناء عدن مع التجار الشاميين والمصريين^(١٨)، كل هذا لأجل تطبيق وتحقيق سياسة الخنق الاقتصادي لليمن لإضعاف قوة حكامه من آل رُسُول^(١٩).

ثانياً : السبب السياسي:

انتهجت السلطة المملوكية سياسة التَّجْوِير كَرَدَّ فعل على طموح الرُّسُوليون ومحاولتهم بسط نفوذهم على إقليم الحجاز، وقد ظهر هذا الطموح جلياً قبل عصر المماليك عندما تقرب مؤسس الدولة الرسولية السلطان المنصور عمر من حكام الحجاز من الأشراف، مما أدى إلى نزاع سياسي وصراع عسكري مع الأيوبيين دام قريباً من عشرين عاماً^(٢٠).

ويظهر السبب السياسي كذلك في استغلال المماليك لسوء معاملة السلاطين الرُّسُوليين للتجار القادمين إلى عدن من الهند والصين وفرضهم المكوس الباهظة على بضائعهم حتى أصبحت تشكّل عبئاً ثقيلاً على كاهلهم^(٢١)، كما كانوا (أي الرُّسُوليون) يطبّقون عليهم سياسة الطَّرح (وهو محاولة السلطة شراء بضاعة هؤلاء التجار بأقلّ من سعرها المفروض أن تكون عليه في السوق)^(٢٢)، كلُّ هذا جعل الكثير منهم يفكرون في تقادي الإبحار إلى ميناء عدن مباشرة والتوجه إلى موانئ أخرى في البحر الأحمر^(٢٣). وأبرز مثال على ذلك التاجر إبراهيم الهندي القادم من كاليكوت بمركبين تجاريين فتعرّض لسوء المعاملة في ميناء عدن فأسرّها في نفسه، ثم عاد سنة ٨٢٧هـ/١٤٢٤م ومعه أربعة عشر مركباً تجارياً وأنزل بضاعته في ميناء جدة وميناء ينبع^(٢٤).

كما ان استقرار الأوضاع والأمن بين ربوع البحر الأحمر وموانيه والعمل على رعاية التجار كان من أهم أعمال ولاة إقليم الحجاز التابعة للسلطان المملوكي، ومن أبرز أعمال الولاية في تنظيمات التجارة في جدة ما قام به الشريف حسن بن عجلان للوقت الذي يسمح فيه باستقبال التجار والبضائع التجارية القادمة في البحر الأحمر من الهند والشرق الأقصى^(٢٥).

ثالثاً : السبب الديني:

وهو سبب واضح لا يحتاج إلى تفصيل، وهو حرص السلطة المملوكية - كما فعلت السلطات الأخرى قبلها - على الاحتفاظ بنفوذها في الحجاز لاستمرار سيطرتها ورعايتها للحرمين الشريفين لإضفاء الطابع الشرعي على حكمها أمام شعوب العالم الإسلامي. وقد عملت السلطة المملوكية جهدها في الحفاظ على سياسة التجوير، وحتى عندما بدأ تجار الشرق من الهنود وغيرهم التراجع عن القدوم إلى ميناء جدة بعد استفحال سياسة التمكيس الفاحشة والشديدة ضدهم في الموانئ المملوكية وتحول هؤلاء التجار مرة أخرى إلى الرُّسُو في ميناء عدن، تدخل السلطان المملوكي الظاهر جقمق (المتوفى سنة ٨٥٧هـ/٤٥٢م) بإصداره مرسومًا سنة ٨٤٢هـ/٤٣٩م يقضي بعدم تحصيل أكثر من العُشر على التجار القادمين إلى جدة بحرًا، على أن يؤخذ صنعًا لا مالاً من كل عشرة واحدة، وبُطلان ما كان يأخذه الأعوان وغيرهم من مكوس^(٢٦).

وقد نجحت سياسة التَّجوير أيّما نجاح في جعل ميناء جدة من الموانئ العظيمة^(٢٧)، بل إن المصادر التاريخية أشارت إلى أن من أسباب ضعف دولة المماليك مطلع القرن العاشر الهجري/السادس عشر الميلادي هو تدهور النشاط التجاري في ميناء جدة خاصة وفي بقية موانئها على طول ساحل البحر الأحمر عامة، وهذا بعد استفحال الخطر البرتغالي في المحيط الهندي ووقوفهم في وجه النشاط والتبادل التجاري بين ميناء جدة وبقية الموانئ العالمية الأخرى، وقد وصف المؤرخ المصري ابن إياس (المتوفى سنة ٩٣٠هـ/١٥٢٤م) حال ميناء جدة المتدهور فقال: "وبندر جدة خراب بسبب عبث الفرنج على التجار في بحر الهند، فلم تدخل المراكب بالبضائع إلى بندر جدة نحوًا من ست سنين"^(٢٨). كما أن من أسباب تدهور النشاط التجاري في ميناء جدة هو اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح بين سنتي ٩٠٠هـ-٩٠٢هـ/٤٩٤م-٤٩٦م من طرف البرتغاليين^(٢٩)، وقد توافقت هذا الاكتشاف مع اهتمام الغرب الأوروبي بالبحث عن طريق آخر إلى الهند غير الطريق المار بمصر، وهذا بعد تدميرهم من سياسة الاحتكار التي كانت تمارسها السلطة المملوكية على تجارة الكارم أو التوابل فارتفع سعرها ارتفاعًا فاحشًا^(٣٠).

ولأهمية ميناء جدة وازدهاره بعد تطبيق سياسة التجوير، استحدثت السلطة المملوكية منصب "نظارة جدة" أو "نيابة جدة" كوظيفة سلطانية مدنية تُخلع على من يتولاها من كبار

موظفي الدواوين خُلعة سنويّة، ويُسافر صاحبها إلى مدينة جدة صُحبة قوة عسكرية متجدّدة تتواجد معه وقت وصول المراكب الهندية والصينية إلى ميناء جدة، وكان أول من عُيّن لهذا المنصب هو إبراهيم بن سعد الدين القبطي الكاتب، المعروف بابن المرّة (المتوفى سنة ٨٤٤هـ/١٤٤٠م) وذلك في شهر ربيع الأول سنة ٨٢٨هـ/١٤٢٤م، وكان أول ما أخذه من أعمار على أربعة عشر مركبًا محملة ببضائع الهند بلغت قيمتها سبعين ألف دينار^(٣١).

وعلى العموم؛ فقد كان مما ساعد على ظهور ميناء جدة على الساحة الدولية وازدهاره اقتصاديًا في القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي أسبابٌ أخرى - إلى جانب سياسة التّجوير - منها:

١- تدهور ميناءي عيذاب والقُصير المصريين على الساحل الغربي من البحر الأحمر بعد انقطاع الحجاج وعزوفهم عن استخدامه بسبب إقفال الطريق البري منهما إلى قوص^(٣٢)، وهذا بعد تعطلّ الطريق البحري المصري القادم من بولاق (بالقرب من القاهرة) ثم المنيل ثم قوص ثم عيذاب^(٣٣).

٢- تدهور الطريق البري عبر العراق وفارس بعد سقوط دولة الإيلخانيين (دولة مغول فارس والعراق التي تفكّك كيانها سنة ٧٣٦هـ/١٣٣٥م)^(٣٤)، بل وقبل ذلك، أي منذ أن بدأت غزوات مغول جنكيز خان غرب آسيا مطلع القرن السابع الهجري/الثالث عشر الميلادي.

٣- ازدهار الطريق البحري المار من البحر الأحمر والمتصل بالموانئ الهندية والصينية والإفريقية، وهو الطريق الذي كان يُعرف بـ "طريق البحور"، وهذا لاعتباره أحد طرق التجارة الدولية الرئيسية في العصر الإسلامي^(٣٥)، وظلّ شريان التجارة الدولية في العصر الأيوبي (٥٦٩هـ-٦٦١هـ/١١٧٣م-١٢٦٣م) والعصر المملوكي (٦٦٧هـ-٩٢٣هـ/١٢٦٨م-١٥١٧م).

ولم يكن اختيار الممالك لموانئ الحجاز لتطبيق سياسة التّجوير عشوائيًا أو من باب الصدفة، بل لقد أدرك الممالك ما للبحر الأحمر وللشمال الحجازي من موقعٍ مميّز للازدهار التجاري والتّقدم التجاري الذي أسهم في ظهور موانئ هامة يصل عبرها أنواع مختلفة من البضائع القادمة من الهند والصين وإفريقيا إلى المناطق الداخلية في الجزيرة العربية والشام مصر. وقد برز من هذه الموانئ - إلى جانب ميناء جدة - ثلاث موانئ أخرى هي:

١- ميناء ينبع: هو ميناء المدينة النبوية منذ سنة ٦٢٢هـ/١٢٢٤م بدلاً من ميناء "الجاز" الذي اضمحل شأنه^(٣٦). وكان مما ساعد في ازدهار هذا الميناء هو امتيازه بكونه

موقع بحري طبيعي صالح للملاحة بخلجانه منذ أقدم العصور (٣٧). وقد ازدهر هذا الميناء في العهد المملوكي بعد تطبيق المماليك لسياسة التّجوير، وبعد عملهم الشاق في تأمين الملاحة وحماية السفن الواصلة إليه بالقضاء على القرصنة البحرية (٣٨). وقد وصف المؤرخ ابن إياس ينبع وميناءها في عهد ازدهارها فقال: "وينبع من أهم مدن الحجاز، وهي بندر التجار ومحلّ المكاسب، وبها بدو وصاغة وحواصل ودكاكين وسرحاتّ وبساتين وزروع وعيون وأشجار" (٣٩). ولا ريب أن ازدهار ينبع المدينة كان بسبب ازدهار مينائها.

تجدر الإشارة إلى أن ميناء ينبع كان يتحوّل في بعض فترات العصر المملوكي إلى ميناء رئيسي بدلاً من ميناء جدة، وذلك عندما يتدهور الوضع الأمني في كل من مكة المكرمة وجدة بسبب الصراع المرير والدائم بين أشرف الحجاز على السلطة، فكانت التجارة البحرية القادمة من الهند واليمن تتجنّب المرور بجدة وتفضّل ميناء ينبع، خاصة لقلّة المكوس بهذا الميناء والاعتدال في جبايتها^(٤٠).

٢- ميناء حلّي: ويُعرف كذلك بحلّي ابن يعقوب، وقد وصفه المقدسي بأنه "فُرصة لمن جاء من اليمن، وفُرصة عن حق من القلزم (البحر الأحمر)، وله جبايات على^{٤١} الداخل والخارج، وكل شيء إليه يُجلب" (٤٢).

- ميناء السّرين: المنسوب إلى بلدة السّرين الساحلية والتي تبعد عن مكة المكرمة إلى جهة الجنوب مسيرة أربعة أيام (٤٣)، ولقربها من جبال السّروات - موطن الحبوب والخيرات والتمور والعسل - زادت شهرتها فأصبحت محطة مهمة للمراكب التجارية ومركزاً لجمع الضرائب.

وقد دأبت السلطة المملوكية على تشجيع التجار على الإبحار نحو موانئها على ساحل البحر الأحمر منذ بدايات قيامها؛ فهذا السلطان المنصور قلاوون يُصدر سنة ٦٨٢هـ/١٢٨٣م مرسوماً كان مما ورد فيه قوله: "ومن يُؤثر الورود إلى بلادنا الفسيحة أرجاؤها، الظليلة أفيائها وأفناؤها، فليعزم عزم من قدرّ الله له في ذلك الخير والخيرة، ويحضر إلى بلاد لا يحتاج ساكنها إلى ميرة ولا نخيرة، لأنها في الدنيا جنة عدن لمن فطن، ومسلاة لمن تغرّب عن الوطن، فمن وقف على مرسومنا هذا من التجار المقيمين باليمن والهند والصين والسند وغيرهم فليأخذ الأبهة في الارتحال إليها والقوم عليها" (٤٤).

الخاتمة

وخلال العهد المملوكي تلاشى أمر ميناء عدن وانصرف التجار عنه، فلم تعد ترسو بذلك الميناء طوال العام سوى سفينتين أو ثلاث من بلاد الهند والخليج العربي لبيع العمائم والمنسوجات القطنية، ثم تعود محملة بالصبغ العربي والبخور ، أن جُدَّة شهدت خلال عشرينيات القرن التاسع الهجري تطورات هائلة حولت مينائها إلى مرفأ عالمي، وأصبحت المراكب تقد مباشرة من الهند إلى ميناء جُدَّة، حتى بلغ عدد المراكب التي وفدت إلى جُدَّة مباشرة سنة ٨٣٠هـ / ١٤٢٦م من الهند وهرمز أربعين مركباً ومنذ العام ٨٣٥هـ / ١٤٣١م سلك التجار الصينيون نفس الطريق، فاتجهوا بمراكبهم مباشرة إلى جُدَّة وهي محملة بالحرير الصيني والمسك وغير ذلك، وقد أغرى ذلك سلاطين المماليك أن يصبحوا شركاء لشريف مكة المكرمة في ما يحصل عليه من أموال العشور التي كانت تجبى من التجار كمكوس وخفارة وحماية .

وفي ختام البحث ، أودّ الإشارة إلى بعض النتائج التي أمكن الوقوف عليه، ومن ذلك:

١- كانت سياسة التّجوير سياسة مملوكية خالصة سعت إلى تحقيق أهداف اقتصادية

وسياسية ودينية.

٢- نجحت سياسة التّجوير لأن الموانئ الغربية للبحر الأحمر كانت ذات موقع جغرافي

استراتيجي أسهم بشكل كبير في هذا النجاح.

٣- لولا ظهور الخطر البرتغالي الذي هدّد خطوط المواصلات البحرية القادمة من

الهند والصين، ولولا اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح البحري، لاستمرّت سياسة التّجوير

وازدهرت التجارة في الحجاز.

٤- كان من أبرز الأسباب التي أضعفت سياسة التّجوير بل وأنها، هو سياسة

التمكيس الشديدة والمبالغة فيها للتجار الهنود الممارسة من طرف بعض سلاطين المماليك

الذين زاد جشعهم في جمع المال ولو كان من طريق الحرام.

وبذلك يمكننا القول بأن دولة المماليك بسياستها الاقتصادية في التجوير، أصبحت

محور للتجارة العالمية، وذلك من خلال محاطتها وموانئها التي تتصل مباشرة مع بلاد الشرق،

وما أدت إليه السياسة الجديدة من رواج حركة التجارة في إقليم الحجاز، وازدهار موانئه .

الهوامش

- (١) عطية القوصي : تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، (د.ط) ، ١٩٧٦م ، ص ١٠١ .
- (٢) محمد محمود العناقرة، الحياة الاقتصادية في الحجاز وعلاقاتها في عصر المماليك، الهيئة المصرية العامة ، 2015م ، ص 24.
- (٣) أحمد الزييات وآخرون: المعجم الوسيط، دار الدعوة، مجمع اللغة العربية، القاهرة، (د.ت)، (د.ط)، (٤٦/١).
- (٤) تجارة الكارم: هي تجارة البهار والفلل والقرنفل وغيرها من السلع الأخرى الضرورية والمرتفعة الثمن التي تجلب من الهند والشرق الأقصى من طرف تجار مخصوصين عُرفوا بتجار الكارم، وكان مركز نشاط هؤلاء التجار في المحيط الهندي، وكانت لهم قواعد بموانئ ساحل الهند الغربي والخليج العربي ومدخل البحر الأحمر الجنوبي، وبلغ هؤلاء التجار أوج قوتهم ونفوذهم في العصرين الأيوبي والمملوكي. الفلقشندي: صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، (٣٢/٤). حسنين محمد ربيع: وثائق الجنيزة وأهميتها لدراسة التاريخ الاقتصادي لموانئ الحجاز واليمن في العصور الوسطى، مقال في الكتاب الأول من مصادر تاريخ الجزيرة العربية ، الجزء الثاني، الرياض، (د.ط)، ١٩٧٩م، (٢٣/٢)، صبحي لبيب ، التجارة الكارمية وتجارة مصر في العصور الوسطى ، المجلة التاريخية المصرية للدراسات التاريخية ، أيار ١٩٥٢م ، العدد الثاني ، المجلد الرابع ، ص ١٢ .
- (٥) الرسوليون: هم الأسرة التي أنشأها الملك المنصور أبو الفتح نور الدين عمر بن علي الرسولي الغساني التركماني الأصل، المصري ثم اليمني (المتوفى سنة 647هـ/1249م). وقد سيطر الرسوليون على اليمن منذ سنة 626هـ/1228م. انظر الخزرجي: علي بن وهاس اليمني (ت812هـ/1409م): العقود اللؤلؤية في تاريخ الدولة الرسولية ، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، 1403هـ، (1/44).
- (٦) خالد محمد العمائرة: موانئ البحر الأحمر ، ص ٢٥٨.
- (٧) محمد عبدالعال محمد ، الأيوبيين في اليمن ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، ١٩٨٠م ، ص ٨٠ .
- (٨) عاشور، سعيد عبدالفتاح: مصر في عصر دولة المماليك البحرية، مكتبة النهضة، القاهرة، ١٩٥٩م ، ص ٢٩٦-٢٩٨.
- (٩) خالد محمد العمائرة: موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة دولة المماليك (٦٤٨هـ-٩٢٣هـ/١٢٥٠م-١٥١٧م)، دار الملك عبد العزيز ، الرياض، ط ١، ٢٠٠٧م، ص ٢٥٧ .
- (١٠) محمد عبدالعال احمد : بنو رسول ، ص ٤٥٩؛ علي بن حسين السليمان ، النشاط التجاري ، ص ١١٣ .
- (١١) أبو مخرمة : تاريخ ثغر عدن ، ج ١ ، ص ١٢ .
- (١٢) ابن شاهين : زبدة كشف المماليك ، ج ١ ، ص ١٢ .
- (١٣) عطية القوصي : تجارة مصر في البحر الأحمر ، ص 103 .
- (١٤) ابن شاهين الظاهري : زبدة كشف الممالك وبيان الطرق والمسالك ، ص ١٤ .
- (١٥) محمد أمين صالح : تجارة البحر الأحمر في عصر المماليك الجراكسة ، ص 137 .
- (١٦) المقرئزي: السلوك في معرفة دول الملوك، (7/111). ابن تغري بردي: النجوم الزاهرة في أخبار ملوك مصر والقاهرة، (9/63) .
- (١٧) النجم ابن فهد : إتحاف الوري بأخبار أم القرى ، (٨٠/٤) . الخزرجي : العقود اللؤلؤية في أخبار الدولة الرسولية ، (٢١٢/١) .
- (١٨) خالد العمائرة: موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة دولة المماليك، ص ٢٥٨ .
- (١٩) ريتشارد مورتيل: الأحوال السياسية والاقتصادية بمكة في العصر المملوكي ، ص 177 .
- (٢٠) تقى الدين الفاسي : العقد الثمين في تاريخ البلد الأمين ، (5/420) . العزّ ابن فهد : غاية المرام بأخبار سلطنة البلد الحرام ، (1/633) .
- (٢١) ريتشارد مورتيل : الأحوال السياسية والاقتصادية بمكة في العصر المملوكي ، ص ١٨٢ .
- (٢٢) وذكر الزبيدي أن من معاني الطرح هو الإغراق، أي إغراق السوق ببضاعة فيقلّ ثمنها. الزبيدي: تاج العروس من جواهر القاموس، (26/241)، مادة "غرق".

- (٢٣) عليّ السيد عليّ محمود : الحياة الاقتصادية في جدة في عصر سلاطين المماليك (٦٤٨ هـ - ٩٢٣ هـ/١٢٥٠م - ١٥١٧م) ، المطبعة التجارية الحديثة ، القاهرة ، ١٩٩١م ، ص ٢٢ .
- (٢٤) المقرئزي : السلوك لمعرفة دول الملوك ، (5/321) .
- (٢٥) الفاس : العقد الثمين ، ج 4 ، ص 92 .
- (٢٦) القلقشندي : صبح الأعشى في صناعة الإنشا ، (3/87) .
- (٢٧) المصدر والصفحة نفسها .
- (٢٨) ابن إياس: بدائع الزهور في وقائع الدهور ، (٣٨٧/٤) .
- (٢٩) المصدر نفسه ، (٤٢٤/٤) .
- (٣٠) السيد عبد العزيز سالم: البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي ، مؤسسة شباب الجامعة ، الاسكندرية ، ط ١ ، ١٩٩٣م ، ص ١٠٦ - ١٠٧ .
- (٣١) السنجاري: عليّ بن تاج الدين المكي (ت 1125 هـ/1713م): منائح الكرم بأخبار مكة والبيت وولاية الحرم ، تحقيق: جميل عبد الله المصري ، مركز إحياء التراث الإسلامي ، جامعة أم القرى ، مكة ، ط 1 ، 1419 هـ/1998م ، (2/433) . محمد أمين صالح : تجارة البحر الأحمر في عصر المماليك الجراكسة ، ص 137 - 140 .
- (٣٢) محمد أمين صالح : تجارة البحر الأحمر في عصر المماليك الجراكسة ، ص 137 .
- (٣٣) عليّ السليمان : العلاقات الحجازية المصرية ، ص ١٥٧ .
- (٣٤) ريتشارد مورتل : دراسات في تاريخ مكة المكرمة والمدينة المنورة وجدة في العصر الإسلامي ، ص ٣١ .
- (٣٥) خالد العميرة : موانئ البحر الأحمر ، ص ١١ - ١٢ .
- (٣٦) ياقوت الحموي: معجم البلدان ، (٤٥٠/٥) . حمد الجاسر: بلاد ينبع ، ص ٤٩ . عليّ السليمان: النشاط التجاري ، ص ١٠٤ .
- (٣٧) حمد الجاسر : بلاد ينبع ، ص ٤٩ - ٥٠ .
- (٣٨) أحمد مختار العبادي والسيد عبد العزيز سالم : تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام ، جامعة بيروت العربية ، دار الأحد البحيري إخوان ، بيروت ، ١٩٧٢م ، ص ٢٥٨ .
- (٣٩) ابن إياس: بدائع الزهور في وقائع الدهور ، (٣٢٤/٣) .
- (٤٠) القلقشندي: صبح الأعشى في صناعة الإنشا ، (3/275 - 276) .
- (٤٢) المقدسي: أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، ص ٨٥ .
- (٤٣) ابن سعيد الأندلسي : كتاب الجغرافيا ، ص ٦٢ .
- (٤٤) القلقشندي: صبح الأعشى في صناعة الإنشا ، (٣٣٩/١٣ - ٣٤٣) . العبادي وسالم: تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام ، ص ٢٦٣ - ٢٦٤ .

قائمة المصادر

- ابن إياس , محمد بن أحمد بن إياس الحنفي : بدائع الزهور في وقائع الدهور , الناشر: الهيئة المصرية العامة للكتاب , ٢٠٠٨م.
- ابن تغري بردي, يوسف بن تغري بردي بن عبد الله الظاهري الحنفي, أبو المحاسن, جمال الدين (المتوفى: ٨٧٤هـ) الناشر: وزارة الثقافة والإرشاد القومي, دار الكتب, مصر.
- الحموي ,شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومي (المتوفى: ٦٢٦هـ):معجم البلدان, الناشر: دار صادر, بيروت الطبعة الثانية, ١٩٩٥ م.
- الخزرجي , علي بن وهاس اليمني (ت٨١٢هـ/١٤٠٩م): العقود اللؤلؤية في تاريخ الدولة الرسولية , مركز الدراسات والبحوث اليمني, صنعاء, ١٤٠٣هـ.
- الرّببدي ,محمد بن محمد بن عبد الرزّاق الحسيني, أبو الفيض, الملقّب بمرتضى, (المتوفى: ١٢٠٥هـ): تاج العروس من جواهر القاموس , المحقق: مجموعة من المحققين , الناشر: دار الهداية , ٢٠١٠م.
- السنجاري , عليّ بن تاج الدين المكي (ت١١٢٥هـ/١٧١٣م): منائح الكرم بأخبار مكة والبيت وولاية الحرم , تحقيق: جميل عبد الله المصري, مركز إحياء التراث الإسلامي, جامعة أم القرى, مكة, ط١, ١٤١٩هـ/١٩٩٨م.
- ابن شاهين, غرس الدين خليل بن شاهين الظاهري :زبدة كشف الممالك وبيان الطرق والمسالك , دار الكتب العلمية,بيروت,
- الفاسي,تقي الدين محمد بن أحمد الحسني (المتوفى: ٨٣٢ هـ) العقد الثمين في تاريخ البلد الأمين العقد الثمين: المحقق: محمد عبد القادر عطاالناشر: دار الكتب العلمية, بيروت , الطبعة: الأولى, ١٩٩٨ م.
- القرشي , عز الدين عبد العزيز بن عمر بن محمد بن فهد الهاشمي : غاية المرام بأخبار سلطنة البلد الحرام, المحقق فهيم محمد شلتوت , دار المدني, ١٤٠٦ - ١٩٨٦.
- القلقشندي , أحمد بن علي بن أحمد الفزاري ثم القاهري (المتوفى: ٨٢١هـ):صبح الأعشى في صناعة الإنشاء,الناشر: دار الكتب العلمية,بيروت.
- المقرئزي , أحمد بن علي بن عبد القادر, أبو العباس الحسيني العبيدي, تقي الدين (المتوفى: ٨٤٥هـ): السلوك في معرفة دول الملوك , المحقق: محمد عبد القادر عطا , الناشر: دار الكتب العلمية - لبنان/ بيروت , الطبعة: الأولى, ١٤١٨هـ - ١٩٩٧م.
- المقدسي , أبو عبد الله محمد بن أحمد البشاري , أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم , مكتبة مدبولي القاهرة, الطبعة الثالثة, ١٤١١ / ١٩٩١.
- النجم عمر بن فهد : إتحاف الوري بأخبار أم القرى , تحقيق , فهيم محمد شلتوت , دار التراث الاسلامى .

المراجع

- أحمد الزييات وآخرون: المعجم الوسيط, دار الدعوة, مجمع اللغة العربية, القاهرة, (د.ت), (د.ط).
- أحمد مختار العبادي والسيد عبد العزيز سالم : تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام , جامعة بيروت العربية, دار الأحد البحيري إخوان , بيروت , ١٩٧٢م , ص٢٥٨.
- أبو مخرمة : تاريخ ثغر عدن , ج ١ , تحقيق: علي حسن عبد الحميد , دار الجيل للطبع والنشر والتوزيع , دار عمار للنشر والتوزيع , عمان , ١٩٨٧م
- السيد عبد العزيز سالم: البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي, مؤسسة شباب الجامعة, الاسكندرية, ط١, ١٩٩٣م, ص١٠٦- ١٠٧.
- حسنين محمد ربيع: وثائق الجنيزة وأهميتها لدراسة التاريخ الاقتصادي لموانئ الحجاز واليمن في العصور الوسطى, مقال في الكتاب الأول من مصادر تاريخ الجزيرة العربية , الجزء الثاني, الرياض, (د.ط), ١٩٧٩م, (٢/٢٣).
- حمد الجاسر: بلاد ينبع, نشرات دار اليمامة للبحث والترجمة والنشر, الرياض , ١٩٦٥, ص٤٩.

- خالد محمد العميرة: موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة دولة المماليك (٦٤٨هـ-٩٢٣هـ/١٢٥٠م-١٥١٧م)، دار الملك عبد العزيز، الرياض، ط١، ٢٠٠٧م، ص٢٥٨.
- خالد العميرة: موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة دولة المماليك،
- ريتشارد مورتيل : الأحوال السياسية والاقتصادية بمكة في العصر المملوكي
- عطية القوسي: تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، (د.ط) ، ١٩٧٦م ، ص١٠٣ .
- علي السيد عليّ محمود : الحياة الاقتصادية في جدة في عصر سلاطين المماليك (٦٤٨هـ - ٩٢٣هـ/١٢٥٠م-١٥١٧م) ، المطبعة التجارية الحديثة ، القاهرة ، ١٩٩١م ، ص٢٢ .
- عليّ السليمان : العلاقات الحجازية المصرية، الشركة المتحدة للنشر والتوزيع ، القاهرة ، ١٩٧٣م/١٣٩٣هـ.
- عليّ السليمان: النشاط التجاري، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة ، ١٩٩٨.
- محمد أمين صالح : تجارة البحر الأحمر في عصر المماليك الجراكسة ، دار الملك عبدالعزيز ، السعودية، مج ٦ ، ع ٢ ، ١٩٨١
- محمد محمود العنقره، الحياة الاقتصادية في الحجاز وعلاقاته في عصر المماليك، الهيئة المصرية العامة ، ٢٠١٥
- محمد عبدالعال محمد ، الأيوبيين في اليمن ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، ١٩٨٠م ،
- محمد عبدالعال احمد : بنو رسول ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، ١٩٨٩