

الأهمية الاقتصادية والتجارية لموانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر وأثرها

على دولة المماليك (٩٢٣/٦٤٨هـ / ١٥١٧/١٢٥٠م)

د. نفيسية عبد القادر الحسن - أستاذ مشارك جامعة الجزيرة كلية الآداب قسم التاريخ
د. نجلاء عبد الله محمد - أستاذ مساعد (جامعة بحري /كلية العلوم الإنسانية / قسم التاريخ

Abstract

This research, entitled The Economic and Commercial Importance of Ports of the West Coast of the Red Sea and its Impact on the Mamluk State Trade, aims at identifying the ports of the western coast of the Red Sea and the importance of these economic and commercial ports of the Mamluk state. The researcher used the narrative historical approach with the information analysis of the events in order to clarify its role in the transportation of goods and pilgrims' movement between them .It also aims at finding out its relationship with other ports on the coasts of the Indian Ocean and its impact on the export and incoming movement at the level of international and local trade and the amount of goods that were circulated in these ports and their diversity. The research attained many results, the most important of which were that the western ports of the Red Sea served the trade movement before Islam and continued this role during the Islamic era and in particular the era of the Mamluk state that realized the importance of the Red Sea the movement of international trade, and the types of commodities exported and imported through the western coast ports of the Red Sea flourished and relations flourished Trade between the ports of the western coast of the Red Sea, the ports of Southeast Asia, the ports of southeastern Africa and the coasts of the

Arabian Peninsula.

The research came up with many recommendations .The most important of which are that , studies on the Red Sea in general and ports in particular need further research and scrutiny, moreover, the universities should adopt a proposal to rewrite the history of the Red Sea

المستخلص: -

يهدف البحث بعنوان الأهمية الاقتصادية والتجارية لموانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر وأثره على تجارة دولة المماليك الى التعرف على موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر ومدى أهمية هذه الموانئ الاقتصادية والتجارية لدولة المماليك. واستخدمت الباحثة المنهج التاريخي السردى مع تحليل المعلومات والاحداث من اجل توضيح دورها في نقل السلع والمسافرين الحجاج فيما بينهما وعلاقتها بالموانئ الأخرى على سواحل المحيط الهندي وأثرها في حركة الصادر والوارد على مستوى التجارة الدولية والمحلية وكمية السلع التي تم تداولها في هذه الموانئ وتنوعها. وتوصل البحث الي العديد من النتائج أهمها خدمت الموانئ الغربية للبحر الأحمر حركة التجارة قبل الإسلام واستمرت بهذا الدور خلال العصر الإسلامي وبشكل خاص عصر دولة المماليك التي أدركت أهمية البحر الاحمر في حركة التجارة الدولية، وتعددت أنواع السلع الصادر والوارد عبر موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر و ازدهرت العلاقات التجارية بين موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر وموانئ جنوب شرق اسيا وموانئ جنوب شرق افريقيا وسواحل الجزيرة العربية وختم البحث بتوصيات أهمها ان الدراسات حول البحر الأحمر بصورة عامة والموانئ بصورة خاصة تحتاج لمزيد من الدراسة والتمحيص ، وان تتبنى الجامعات مقترح إعادة كتابة تاريخ البحر الأحمر .

مشكلة البحث: -

تعتبر دراسة الأهمية الاقتصادية لموانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر وأثره على تجارة دولة الممالك من الدراسات المهمة، لذلك كلفت الكتابة فيها مزيدا من الوقت والاجتهاد حتى خرج بصورته النهائية.

اهمية البحث: -

تأتى أهمية الدراسة في ان البحر الأحمر يتمتع بموقع استراتيجي من النواحي السياسية والعسكرية والاقتصادية كافة، اذ انه يتوسط قارات العالم القديم (اسيا وأفريقيا واوربا) وان موانئه تبوات أهمية كبيرة في تجارة العالم حتى العصر الوسيط إذا اضفنا لذلك ان الدول الإسلامية عبر عصورها أدركت أهمية السيطرة عليه وجعله بحرا إسلاميا خالصا خصوصا في مواجهة المخططات الصليبية تجاه المنطقة العربية سيما في العصر الأيوبي.

اهداف البحث: -

١. معرفة موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر
٢. الأهمية الاقتصادية لموانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر لتجارة دولة الممالك
٣. الكشف عن مصادر دخل تلك الموانئ لدولة الممالك

منهج البحث: -

واستخدمت الباحثة المنهج التاريخي السردى مع تحليل المعلومات والاحداث

المقدمة: -

نشأت العديد من الموانئ على الساحل الغربي للبحر الأحمر قبل الإسلام خدمت العديد من الدول، وعندما جاء الإسلام وفرت الدول الإسلامية الامن والحماية لهذا البحر وجعلته بحرا إسلاميا تقديرا منها لأهميته الاستراتيجية والاقتصادية فازدهرت على سواحه العديد من الموانئ شكلت مراكز استراتيجية على خطوط الملاحة والتجارة الدولية، وقد مثلت التجارة على سواحل البحر الاحمر رافدا رئيسا لخزانة بعض الدول الاسلامية، كما كان لموقع مصر الجغرافي الهام إثر كبير جعلها مركزا لتجارة العبور بين الشرق والغرب من خلال اشرافها على موانئ البحر الأحمر واتصالها بالبحر الأبيض المتوسط.

فقد ازدهرت موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر وازدادت أهميتها

الاقتصادية والتجارية واشتهر منها ميناء عيذاب حيث وصفه المقرئزي بأنه من أعظم مراسي الدنيا. وكانت إيرادات تلك الموانئ تشكل مصدرا هاما من مصادر الدخل لدولة المماليك.

المحور الأول: -

— موانئ ساحل البحر الأحمر الغربي: -

— سواكن: -

تعد مدينة سواكن من المدن السودانية المهمة على مر العصور في البحر الأحمر لموقعها الجغرافي المميز ، وتقع بين مينائي باضع وغيذاب وعلى مسافة ٤٠ ميلا جنوب ميناء بورتسودان ، ويربط سواكن ممر مائي ضيق في شكل زراع يسمح بمرور السفن اليه من البحر.^(١)

وسواكن من اقدم الموانئ السودانية، ويرجع تاريخها حسب بعض الروايات الى عهد سيدنا سليمان بن داؤود ، اى القرن العاشر ق.م ، وذكر ان اسم سواكن مشتق من لفظ (سواجن) وان سيدنا سليمان اتخذها سجنا للجن ، وقيل ان لفظ سواكن في اللغة الهندية تعنى المدينة البيضاء، وهى عباره عن جزيرة دائرية الشكل يربطها بالساحل جسر بني في عهد ممتاز باشا.^(٢) عرفت سواكن منذ القدم محطة لخدمة السفن التجارية العابرة للبحر الأحمر ، حيث يتم تزويد هذه السفن بالمياه وبعض المواد الغذائية ، كما انها كانت تعد من افضل المراسي في البحر الأحمر للحماية من العواصف البحرية ، ورد ذكر سواكن في العديد من المصادر والحقب التاريخية ، فقد ورد ذكرها عند قدماء المصريين ، والافريق ، والرومان ، والعرب ، والأتراك العثمانيين ، وتعتبر البوابة الأولى للبضائع القادمة من الشرق نحو مصر وحوض البحر المتوسط والمدن الاوربية.^(٣)

تشبه سواكن عيذاب في نشأتها وطبيعتها والمكان التي وصلت اليها. واستفادت سواكن من الخراب الذى لحق بميناء عيذاب ، على يد المماليك في عام ١٤٢٦م ، وادى ذلك الى ازدياد نشاط حركة السفن نحو سواكن من الهند والصين وغيرها من مناطق التجارة في ذلك الوقت ، وقد كتب تاريخ جديد (١) / الحاج، عبد الرحمن حسب الله، العلاقات بين بلاد العرب وشرق السودان، منذ ظهور الإسلام وحتى ظهور الفونج ١٥٠٥م، امدر مان المطبعة العسكرية ، 2005م، ص74، (٢) / ضرار، محمد سليمان صالح، امير الشرق، عثمان دقنه، ط1، الخرطوم، ادار السودانية للكتب ص١٦.

(٣) / زين، نعيمة محمد، أهمية الموانئ السودانية عبر البحر الأحمر خلال العصر الإسلامي، كتاب غير دوري، القاهرة، مركز الدراسات السودانية، العدد ٤٦، ص ٦٢/٦٣.

لسواكن في مجال التجارة والملاحة في البحر الأحمر.^(١)

تطلع المماليك في مصر للسيطرة على ميناء سواكن وذلك بعد استخدام ميناء سواكن من قبل الممالك النوبية المسيحية، ومساعدة ممالك النوبة المسيحية للصليبيين لشن هجوم كبير على ميناء عيذاب شمال سواكن، حيث تمكن الصليبيون من تدمير عدد من السفن التي كانت راسية في الميناء، ولخوف المماليك من تكرار الهجوم، قام السلطان الظاهر ببيرس بأرسال حمله حربية في عام ١٠٧١ م، مما أدى الى فرار حكام المدينة وتمكنت القوات المملوكية من السيطرة عليها.^(٢)

رغم السيطرة المملوكية على سواكن الا ان الميناء واصل دوره في خدمة التجارة الداخلية بين الممالك المسيحية والساحل السوداني، والتجارة الخارجية بين سواكن والموانئ الخارجية. ووفر المماليك الامن للساحل السوداني عموماً وسواكن على وجه الخصوص، الامر الذي انعكس إيجاباً على حركة السفن التجارية وانسيابها بصورة جيدة الى الميناء وتواصلت الرحلات بين سواكن وجدة وموانئ اليمن.^(٣)

— عيذاب: —

تقع عيذاب على الساحل الغربي للبحر الأحمر في اعلي الصحراء المنسوبة اليها (صحراء عيذاب) تقابل من الصعيد الأعلى مدينة قوص وهي الجنوب من ميناء القصير.^(٤) وكان ميناء عيذاب من اكثر الموانئ المرغوبة لدى رؤساء المراكب، للرسو فيه. وذلك لقلّة الشعب المرجانية في مياه عيذاب والتي تشكل خطراً يهدد الملاحة، وتسبب في تحطم السفن.^(٥)

اما أهمية عيذاب، بدأت بالظهور خلال القرن الحادي عشر الميلادي، بنشاطها التجاري، ثم اخذت اهمية عيذاب تزداد.^(٦) وهي من احفل مراسي الدنيا بسبب ان مراكب الهند واليمن تحط فيها وتقلع منها زائدة على مراكب الحجاج الصادرة والواردة. وكانت عيذاب قد خدمت الحجاج لفترة استمرت أكثر من قرنين ويضاف الى أهميتها كمحطة للحجاج انها كانت محطة هامة

(١) / نفس المرجع ص 63.

(٢) / الحاج، عبد الرحمن حسب الله، مرجع سابق، ص 76.

(٣) / نفس المرجع ص 77.

(٤) / الوليعي، عبد الله بن الناصر، معجم الأماكن الجغرافية في البحر الأحمر، المجلد الثاني، الرياض: دار الملك عبد العزيز، ٢٠١٨، ٦٥٠.

(٥) / القلقشندي، احمد بن علي (ت ١٤١٨/٥٨٢١)، صبح الاعشى في صناعة الأثناء، (أربعة

عشر جزءاً)، ج ٣، بيروت، دار الفكر ١٩٨٧، ص ٥٣٦

(٦) / نفس المرجع والصفحة

لتجار كارم خلال القرنين الثالث والرابع عشر الميلاديين فاليها كانت تصل سلع الشرق، وتنقل منها الإبل عبر الصحراء الى قوص ثم بالسفن النيلية الى الفسطاط حيث فندق الكارم.^(١)

- القصير: -

ميناء على ساحل البحر الأحمر في مصر تبعد من مدينة القاهرة نحو ٦٤٠ كم من اهم المدن التجارية وتقع جنوب مدينة الغردقة بنحو ١٤٠ كلم من اهم المدن التجارية الواقعة على نهر النيل.^(٢) وكانت في فترة الحكم الروماني لمصر محطة مهمة لربط التجارة الرومانية بعالم المحيط الهندي. وفي تاريخ مصر في العصور الوسطى كان ميناء القصير احد الموانئ الرئيسية التي يعبر منها حجاج مصر وشمال افريقيا الى موانئ الحجاز، واحدى المحطات المهمة لسفن التجارية المحملة ببضائع الهند والشرق الأقصى وافريقيا.^(٣)

تعتبر القصير الميناء الثاني لمصر على البحر الأحمر بعد عيذاب، وذلك لقربها من قوص وبعد عيذاب عنها، وتكمن أهميتها باعتبارها محطة لقوافل الكارم، فكانت البضائع تحمل منها برا الى قوص ثم بواسطة المراكب النيلية الى فندق كارم بالفسطاط. الا انها لم تبلغ الحد الذي وصلت اليه عيذاب وذلك لقرب عيذاب عن جدة. واستمرت القصير ميناء هام في عصر المماليك والسفن التجارية عليها، الى جانب اعتبارها محطة لبعض الحجاج.^(٤)

- قلزم / السويس: -

يقع ميناء القلزم على الساحل الغربي للبحر الأحمر بالقرب من رأس خليج السويس ويبعد من السويس الى الشمال مسافة ميل واحد.^(٥) وبعد تلاشت القلزم أصبحت السويس الميناء ويقع الى الجنوب من القلزم بمسافة ميل . بدأت بالازدهار في جانب النقل من مصر الى الحجاز ، فكانت تصلها السلع والغلال بالبر من مصر ، لتتنقل الى جدة وغيرها.^(٦)

- طور: -

يقع ميناء طور على الساحل الغربي لشبة جزيرة سيناء على ساحل
(١)/العمامرة، خالد محمد سالم، موانئ البحر الأحمر وأثرها على تجارة دولة المماليك
١٢٥٠/1517، رسالة دكتوراه جامعة اليرموك، كلية الآداب، 2004، ص56
(٢) /الوليبي، عبد الله بن ناصر، الجلد المجلد الثاني، مرجع سابق ص650
(٣) / نفس المرجع، والصفحة
(٤)/العمامرة، خالد محمد سالم، مرجع سابق، ص57.
(٥) /الوليبي، عبد الله بن ناصر، المجلد الأول، ص ٣٩٦
(٦)/العمامرة، خالد محمد سالم، مرجع سابق، ص55

خليج السويس^(١)، واكتسب ميناء طور أهميته من موقعه الجغرافي الذي يشرف على الطريق البري للحجاج المسلمين، وعلى الطريق البحري الهام الذي يربطه مع جدة والموانئ الأخرى. وبقي ميناء طور حتى اكتشاف رأس الرجاء الصالح ميناء صالحا لاستعمال السفن، ويظهر ان المماليك قد بنوا بها قلعة للحراسة وديوانا لتحصيل الضرائب من القوافل البحرية والتجارية.^(٢)

بلغ ميناء طور اوج ازدهاره بعد سنة ١٣٧٨م وهي السنة التي اندثر فيها ميناء عيذاب حيث انتقل النشاط التجاري الى ميناء طور، فأصبحت الميناء الثاني من حيث الأهمية بعد ميناء جدة، لوقوعها على الطريق البري الى القاهرة. هكذا اصبح ميناء طور محطة تجارية هامة من محطات نقل السلع بين الشرق والغرب، فقد كانت السفن القادمة من الشرق تفرغ حمولتها في عدن، وفيما بعد في جدة، ثم تنقل السلع بسفن البحر الأحمر الى طور، ومنها بالقوافل البرية الى القاهرة^(٣).

ازدادت أهمية ميناء طور خلال القرن الخامس عشر الميلادي فكان محطة للحجاج المسلمين القادمين من مصر والمغرب، وبقي ميناء طور ذا أهمية حتى نهاية دولة المماليك.^(٤)

المحور الثاني:

— الأهمية الاقتصادية والتجارية لموانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر

يمتاز البحر الأحمر بموقع استراتيجي منذ القدم وحتى وقتنا الحاضر باعتباره ممرا مائيا يربط بين الشرق والغرب لذلك اصبح موضع أطماع القوى المختلفة الامر الذي كان غالبا ما يثير الصراع بين تلك القوى للسيطرة على هذا البحر، لذلك عندما جاء الإسلام حافظت الدولة العربية الإسلامية على بقائه بحرا إسلاميا، نظرا لما يمثله من أهمية استراتيجية واقتصادية، ولحماية الأراضي الدينية المقدسة القريبة منه. ومن هذه القوى الصليبيون الذين حاولوا السيطرة عليه باحتلالهم لأيله، ومهاجمة عيذاب، ومحاولتهم السيطرة على المقدسات الإسلامية بالحجاز، فتصدى لهم صلاح الدين الايوبي

(١) / نفس المرجع ص 76

(٢) / الوليعي، عبد الله بن ناصر، المجلد الثاني، مرجع سابق، ص ٤٩٩.

(٣) / نفس المرجع ص 52.

(٤) / البغدادي، عبد المؤمن بن عبد الحق، (٥٧٣٩ / ١٣٣٨م)، مرصد الاطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع (ثلاثة أجزاء) تحقيق محمد الجاوي، بيروت، دار الجيل، ١٩٩٢، ص 53.

،وحافظ على الصبغة الإسلامية لهذا البحر^(١).

وقد استمرت استراتيجية المحافظة على البحر الأحمر وحمايته من سيطرة القوى الأخرى خلال عصر دولة المماليك (٦٤٨-٩٢٣هـ/١٢٥٠-١٥١٧م) وتنفيذا لهذه الاستراتيجية اتبعت دولة المماليك سياسة واضحة لضبط أمن البحر الأحمر، تمثلت في السيطرة على بعض قوى البحر الأحمر، وإقامة علاقات مع بعضها الآخر، وحماية الموانئ والطرق المؤدية إليها وتطبيق نظام جوازات المرور، وإغلاق البحر الأحمر أمام غير المسلمين، وتنظيم البريد في الثغور، وإرسال الحملات والتجارييد العسكرية لضبط الأمن^(٢).

وقد ازدادت أهمية الموانئ الغربية في ساحل البحر الأحمر بسبب اضطراب الأوضاع السياسية والأمنية على الطريق البرس الآسيوي نسبة للصراع بين المغول والعثمانيين الأمر الذي تنب عليه التركيز على موانئ البحر الأحمر الذي تقل فيه تكاليف نقل السلع ومن ثم تطلب الأمر من دولة المماليك توفير الأمن والحماية للبحر الأحمر وطرقه وموانئه، فعمل المماليك على فرض ضرائب سنوية على تجارة المغول والأرمن أدت إلى زيادة دخل الدولة المملوكية^(٣).

كذلك تظهر اهتمامات سلاطين المماليك في تنظيم البريدي ومحطاته مستخدمين في ذلك الحمام الزاجل، كما بنوا له الأبراج في المحطات المهمة والموانئ والثغور وذلك ضمانا لسرعة وصول الأخبار، وحفظ أمن البلاد فقد كانت مراكز الحمام الزاجل متصلة بين المدن والموانئ ومنها «قوص، وأسوان، عيذاب والسويس»^(٤).

كما بنت دولة المماليك الأساطيل التي تمكنت من خلالها من حماية البحر الأحمر وبسطت سيطرتها السياسية عليه إلى الجنوب من أسوان، خصوصا في عهد الظاهر بيبرس الذي كان يتفقد دار الصناعة بنفسه واضعا في الاعتبار أهمية الإسطول في الحماية وتدعيم الاقتصاد المملوكي في ظل الأخطار

(١) ابن واصل: جمال الدين محمد بن سالم: مفرج الكروب في أخبار بني أيوب ج ٢ تحقيق جمال الدين الشيال، المطبعة الأميرية، القاهرة 1957 ص 127.

(٢) ماركو بولو، نيقولو، رحلات ماركو بولو ترجمة عبدالعزيز جاويد، الهيئة المصرية العامة للكتاب - القاهرة طبعة ٢، ١٩٩٥ م، جزء ١، صفحة ١٧، صبرا، عفاف العلاقات بين الشرق والغرب دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٨٣، صفحة ١٠٨-١٠٩.

(٣) القلقشندي، صبح الأعشي، 8/31

(٤) القلقشندي - جزء 14 صفحة 437-438

الخارجية التي كانت تهدد دولته (١)

ويتضح ذلك من خلال ما أورده السخاوي ان الممالك كان لهم اسطول يضم خمس سفن في عيذاب لحماية الأكارم وتخرج لكشف الاخبار في ما بين عيذاب وسواكن (٢).

وقد نشأت مدن تجارية علي الجانب الغربي لساحل البحر الأحمر، أشهرها القلزم علي لسان البحر الأحمر علي الجهة الشمالية الغربية، كما اكتسبت أهميتها لقربها من البحر الأبيض المتوسط فأصبحت تربط بين البحرين لذلك لعبت دورا بارزا في التجارة بين الشرق والغرب ، وازدادت أهميتها لكونها «خزانة معبر مصر ، وفرضة الحجاز ، ومغوثة الحاج» (٣).

إضافة لذلك نجد ميناء عيذاب الذي يقع علي ملتقي طرق متعددة برية وبحرية تربطها بمواني الساحل الشرقي ، كما تتصل في الوقت نفسه بميناء القصير والقلزم وبسواكن ودهلك وغيرها ومن حيث البر تلتقي بسواكن وقوس ووادي العلاقي ، فأصبحت تلك الأماكن مدنا تجارية يؤمها التجار من مختلف البقاع (٤).

وتكمن أهمية ميناء عيذاب لكثرة سفن الهند واليمن المحملة بالتوابل وغيرها التي تحط رحالها فيه ، وقد وصفها بن جبير بأنها من افضل مراسي الدنيا اضافة الي ذلك فقد كان ميناء عيذاب مجمعا للتجار برا وبحرا ومرفأ لمراكب الحجيج المتجهة الي جدة ، كما ترد اليه سلع الهند والصين عبر ميناء عدن ولذلك اسهبت المصادر في وصف هذا الميناء وأهميته وذلك لقلعة الشعب المرجانية في مياه هذا الميناء وموقعه المتميز فقد كان يفضله كثير من رؤوساء المراكب للرسوء فيه (٥).

ومما لا شك فيه ان ازدهار ميناء عيذاب انما حدث نتيجة طبيعية لإهتمام سلاطين الممالك بتأمين طرق الحج الي الأراضي المقدسة، وحركة التجارة

(١) ابن عبد الظاهر، أبو الفضل عبد الله بن رشيد الدين ت ٦٩٢هـ-الروض الزاهر في سيرة الملك

الظاهر، تحقيق ونشر عبد العزيز الخويطر، الرياض 1976 ص 92

(٢) السخاوي محمد بن عبد الرحمن بن محمد بن ابي بكر التبر المسبوك في ذيل السلوك مخطوط منشور الجامعة الأردنية منقول من نسخة في مجلد، محفوظة في الكتبخانة الخديوية نمرة ٤٥، ص ٤٠

(٣) القحطاني، سعيد عبدالله: تجارة الجزيرة العربية خلال القرنين الثالث والرابع للهجرة /دارة الملك

عبدالعزیز سلسلة الرسائل الجامعية ١٤٧ ١٤٢٤ . ص 258

(٤) ياقوت شهاب الدين أبو عبد الله الحموي ت ٦٢٦هـ: معجم البلدان -الجزء الرابع دار صادر، ص 171، عبد الحلیم، رجب محمد- ميناء عيذاب ووادي العلاقي واثرها على علاقة مصر والسودان ق ٩هـ-تاريخ

المصريين عدد 164 ص 231-227

(٥) الحادي، شهلة بنت سعد - الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر في العصر الأيوبي ٥٦٧-٦٤٨هـ

(١١٧١-١٢٥٠ م)، - دارة الملك عبدالعزیز ١٤٣٩ هـ، ص ٢٢٩

في البحر الأحمر فقد احاطوها براعيتهم وحرسوا على تأمينها براً وبحراً. وقد أسهم الطريق البحري من سواكن الي جدة في تنشيط الحركة التجارية بين المنطقتين إضافة الي نقل الحجاج الي جدة^(١). كما اشتهر طريق من « القصير الي موانئ اليمن » حيث كان التجار يسافرون من القصير الي زبيد ثم عدن^(٢).

كذلك ازدهرت التجارة علي طول الساحل الغربي للبحر الأحمر حيث خرجت السفن من زيلع لتسير علي طول الساحل الإفريقي الي مقديشو ومنبثة وكلوة ، حيث أخرج محطة أفريقية من ساحل البحر الأحمر الغربي^(٣).

عوامل ازدهار التجارة في مرفئ الساحل الغربي للبحر الأحمر:

العوامل الاقتصادية:

من المعروف أن البحر الأحمر لعب دورا بارزا في التجارة العالمية وبالطبع كانت لموانئ الساحل الغربي دورا بارزا في ازدهار التجارة العالمية ومما لاشك فيه ان ثمة عوامل مختلفة ومتنوعة أسهمت مجتمعة في خلق ذلك الجو التجاري علي موانئه ومن هذه العوامل النواحي الطبيعية ، حيث تعتبر مصر حلقة وصل بين اليمن والشام من جهة وبين المغرب و أوروبا من جهة أخرى ، لذلك ازدهر النشاط التجاري البحري بين تلك المناطق ، كما لعبت العوامل الاقتصادية دورا هاما في ازدهار التجارة عبر البحر الأحمر تمثلت في النشاط الاقتصادي لسكان المناطق المطلة عليه ، حيث كان اهل عيذاب مثلا يعتمدون في رزقهم علي نقل الحجاج والمسافرين ، كذلك كانت هذه المناطق تجود بالعديد من المنتجات سواء أن كانت طبيعية أم صناعية لتجارة البحر الأحمر. فالمواد الخام لعبت دورا بارزا في التجارة بين المشرق والمغرب، خاصة المواد الخام المعدنية والحيوانية جنوب مصر ووادي العلال^(٤).

العوامل الدينية:

كان للعوامل الدينية اثر مهم في تنشيط التجارة في موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر، حيث أن ميناء القلزم كان معبرا للحجاج القادمين من مصر

(١) الحميري، محمد بن عيد المنعم ت ٩٠٠هـ/١٤٩٥م الروض المعطار في خير الأقطار، تحقيق احسان

عباس، بيروت/هيد ليبربغ ط٢، 1984، ص 423

(٢) القلقشندي، صباح الأعشي، ص 537

(٣) ابن بطوطة، ابو عبدالله محمد بن عبدالله ت٧٧٩هـ/١٣٧٧م تحفة النظار في غرائب الامصار وعجائب الاسفار تحقيق : عبد الهادي التازي ج ١ الرباط اكاديمية المملكة المغربية ١٤١٧هـ-١٩٩٧م من ٢٧٠-٢٧٣.

(٤) العميرة خالد محمد سالم موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة دولة المماليك، (٦٤٨-٩٢٣ هـ)

١٢٥٠-١٥١٧ م) -الناشر داره الملك عبد العزيز 1427 هـ- ص 126-127

والمغرب، ثم انتقل الحجاج الي عيذاب أيام الحروب الصليبية وظل كذلك لمدي ميئتي عام (٤٥٠ - ٦٦٠ هـ) (١٠٥٨-١٢٦٢ م) ، ثم انتقل الحجيج الي السويس ومنه الي جدة^(١).

كما أدت طرق الحج دورا مهما في تنشيط التبادل التجاري، فقد قامت في محطات هذه الطرق الأسواق الكبيرة التي ينشط بها التبادل التجاري في اثناء مرور قوافل الحج فيها، إضافة الى ذلك فان هذه المراكز وفرت اعمالا لبعض المقيمين بها مرتبطة بطرق الحج والحجاج مثل عمال المرافق لحفر البرك والابار والعيون وعمارته وتنظيفها وصيانتها وهذا كله اسهم في النشاط التجاري على المرافئ الغربية.^(٢)

العوامل السياسية

أيضا كان للعوامل السياسية دور مهم اثر في زيادة النشاط التجاري ويتضح هذا الدور من خلال حماية التجارة وتأمينها وتقرير الأنظمة والقوانين، وأنواع الضرائب والمكوس ويمكن اجمالها في ثلاث جوانب أولا تشجيع سلطين الممالك للتجارة المحلية والخارجية وثانيا تنظيم شؤون التجارة في الموانئ وأخيرا مسألة توفير الامن الاقتصادي للبحر الأحمر^(٣).

الأهمية الاقتصادية والتجارية للموانئ الغربية

كانت إيرادات الموانئ مثل المكوس والضرائب مصدرا مهما من مصادر الدخل للدولة المملوكية فقد قام الاقتصاد المملوكي على الزراعة ثم التجارة، وبفساد النظام الاقطاعي بقيت التجارة الشرقية عماد الاقتصاد المملوكي، لذلك ارتبطت دولة الممالك بعلاقات دبلوماسية وتجارية مع الدول الاوربية^(٤)، وأدى ذلك الى ازدهار موانئ ساحل البحر الأحمر الغربية التي من أهمها ميناء عيذاب الذي وصفه ابن جبير بانها من احفل مراسي الدنيا^(٥). وقد ساهم استمرار العلاقات التجارية بين دولة الممالك والغرب الأوربي في شراء دولة الممالك، وقد كانت قوافل جمهوريتي جنوة والبندقية تقوم برحلتين في السنة الواحدة ذا اضعفنا لذلك فقد كان لموقع مصر الجغرافي اثر كبير في جعلها

(١) المقرئزي أحمد بن علي ت ٨٤٥هـ ١٤٤١م - المواظ بذكر الخط والاثار ٣ أجزاء تحقيق محمد

زينهم، مكتبة مدبولي، القاهرة 1998م - الجزء الأول، ص 567-566

(٢) الخالدي مرجع سابق ص 199

(٣) نفس المرجع ونفس الصفحة

(٤) صبرة، عفاف: العلاقات بين الشرق والغرب ملحقات دار النهضة العربية، القاهرة، 1983، ص

34

(٥) ابن جبير، محمد بن احمد ابن جبير الكناي الاندلسي: رحلة ابن جبير دار صادر /بيروت، ص

73

مركزا لتجارة العبور بين الشرق والغرب من خلال اشرافها على موانئ البحر الأحمر الغربية واتصالها بالبحر الأبيض المتوسط، وقد أشار لهذه الميزة ابن ظهيرة^(١).

ورغم منافسة الطريق البري الاسيوي والخليج العربي لطريق البحر الأحمر الا ان هذه المنافسة سرعان ما زالت بسبب اضطراب الأوضاع السياسية والأمنية على الطريق البري الاسيوي ولظهور القرصنة في الخليج العربي، فبقي طريق البحر الأحمر هو شريان التجارة الدولي والرئيس الذي ب غذي أوروبا بما تحتاج اليه من سلع الشرق^(٢). وقد اعتمدت موارد دولة المماليك المالية على الرسوم والمكوس التي تأخذها في الثغور البحرية على المتاجر الواصلة من الخارج وكانت هذه المكوس تؤخذ معظمها من تجار الكارميه وغيرهم من القادمين الي موانئ البحر الأحمر الغربية، فكان بغض السلاطين في دولة المماليك قد الغوا هذه الرسوم والبعض الاخر قد اعادها ويعتقد ان اعادتها كانت ناتجة عن حاجة الدولة للاموال بسبب الظروف السياسية والعسكرية التي كانت تمر بها الدولة^(٣)

وتعد قوص محطة مشهورة للتجار القادمين ببضائعهم من مينائي عيذاب والقصير كما كانت مركزا لديوان الجمرک لتحصيل الرسوم والمكوس على بضائع التجار، اما عيذاب فعادت من الموانئ التي تحصل فيها المكوس على ما يصل اليها من بضائع التجار الكارميه من جهة اليمن والحجاز وعلى السفن القادمة من الحبشة وزنجبار^(٤).

كما حصلت المكوس من الحجاج المغادرين الى جدة، ولا يجوز لاحد من الحجاج المسافرين من ميناء عيذاب والمتجهين الى جدة المغادرة قبل ان يظهر لربان المركب البراءة مما يلزمه، وقد علق ابن جبير عن استيائه مما يحدث للحجاج في المراكز الجمركية بقوله (... ومن يعجز عن ذلك يتناول باليم العذاب بعيذاب... الخ)^(٥)

(١) م مختلف في اسمه فقييل أبو الطيب محب الدين احمد بن محمد (ت ٨٨٥١هـ - ١٤٨٠) وقيل

هو ابواسحاق برهان الدين بن على ت(١٤٨٦/٨٩١) الفضائل الباهرة في محاسن مصر والقاهرة

تحقيق مصطفى السقا دار الكتب القاهرة ١٩٦٩م ص ١٠١

(٢) ماركو بولو: نيقولا رحلات ماركو بولو ترجمة عبد العزيز جاويد الهيئة المصرية العامة للكتاب

القاهرة ط ٢ ص ١٧/١

(٣) العميرة، خالد محمد سالم موانئ البحر الأحمر واثرها في تجارة دولة المماليك

(٤٨٦٤٨/٥٩٢٣هـ) (١٥١٧/١٢٥٠م) إدارة الملك عبدالعزيز، ص ٢٤٠

(٤) المقرئزي: السلوك لمعرفة دول الملوك ٧ اجزاء تحقيق محمد عبد القادر عطار دار الكتب العلمية

بيروت ١٩٩٧. ٤/٣٢٨ ص

(٥) الادريسي، أبو عبدالله محمد بن محمد بن عبدالله: نزهة المشتاق في اختراق الافاق مكتبة الثقافة

ويعكس وصف ابن جبير لكثافة الحركة التجارية التي شاهدها في عيذاب وعلى الطريق الصحراوي المؤدي اليها السياسة الاقتصادية والأمنية الحكيمة التي انتهجتها الدولة الملوكية لحماية الموانئ والطرق التجارية، ومما لا شك فيه ان ازدهار عيذاب وغيرها من موانئ انما حدث نتيجة طبيعية لاهتمام سلاطين المماليك بتأمين طرق الحج الى الأراضي المقدسة، وحركة التجارة في البحر الأحمر فقد احاطوها برعايتهم وحرصوا على تأمينها برا وبحرا.^(١)

المحور الثالث: -

الصادر والوارد من السلع الي موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر:

كانت موانئ البحر الأحمر خلال العصور الوسطى محطات تجارية مهمة لمرور السلع المختلفة بين مناطق متعددة مثل الهند والصين وشبه جزيرة العرب، ويمكن تقسيم تجارة سواحل البحر الأحمر الغربية الصادر منها والوارد الى عدة مجموعات متشابهة يأتي على رأسها التوابل والبهارات التي تعد أكثر السلع أهمية ورواجا.

— التوابل والبهارات: -

حيث يعد الفلفل من أبرز أنواع التوابل وأهمها وأكثرها طلبا في اوربا حتى بلغ من أهميته ان سددت به اثمان الأراضي والقروض. وتعد الهند وإندونيسيا من أشهر مناطق إنتاجه حيث سميت المليبار بأرض الهند نسبة له (بلاد الفلفل) ثم يصدر الي جميع الدنيا.^(٢)

وكانت السفن الهندية المعدة لنقل الفلفل والسلع الأخرى من الموانئ الهندية ترسل الي مواني عدن وجده ومنها الي موانئ الساحل الغربي مثل مينائي آيلة والطور ثم تنقل من هذه الموانئ الي البر الى مدن مصر والشام لتصدر الي اوربا. وكان لنبات الفلفل فوائده العديدة واستخداماته الكثيرة فكان يعد هاضما للغذاء ومدرا للبول، كما استخدم في تركيب الادوية، وحفظ الطعام وتتبيله.^(٣)

اما تابل القرفة (الدار صيني) فكانت أيضا من اهم السلع المصدرة

الدينية بور سعيد /مصر (د ت) ج /1/ ص ١٣٥

(١) الخالدي: الأهمية الاستراتيجية، ص 157

(٢) /بتروف، الإسكندر، العلاقات التجارية بين اسيا واوربا الغربية في القرون الوسطى النظام

الاقتصادي والاجتماعي، موسكو ١٩٨٧م، ص73 وياقوت الحموي، معجم البلدان، ١٩٦/٥

(٣) /القلشندي: الصباح الاعشى، ج 5، مرجع سابق ص70، الرحلة، ص567

من الهند وسيلان والصين، والجذر الصينية، وكانت تعرف باسم الدار صيني. وتستخدم القرفة في حفظ الأطعمة وتتبيل اللحوم وتدخل في تركيب بعض الادوية وكانت اشجارها مرتفعة واهم ما فيها لحاؤها واغصانها، وقد ذكرت القرفة ضمن السلع التي كانت تستوردها من الشرق عبر عدن ومنها الي موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر.^(١)

وكان القرنفل من بين التوابل التي اشتد طلب الاوربيين عليها وقد اشتهرت الهند وجزر الصين بزراعته وانتاجه واشجاره شبيهه بأشجار الياسمين، وزهرة غليظ اسود وتجمع ثماره بعد سقوطها على الأرض ثم تنقع في الماء وتجفف وتباع للتجار.^(٢)

ومن التوابل التي شاع استخدامها في العصور الوسطى الزنجبيل، وقد زادت أهميته لاستخدامه في تركيب الادوية وذلك لكونه علاجاً لأمراض القسبة الهوائية إضافة لاستخدامه في الطعام وتحضير الخمور وحفظها واهم البلاد المنتجة له الهند وسواحلها.^(٣)

ويمكن ان يضاف الى هذه التوابل المهمة أصناف اخري كانت تستورد من الشرق عبر موانئ البحر الأحمر الغربية مثل القافلة^(٤) والخلنجان^(٥) وجوز الطيب^(٦)، وسائر أنواع التوابل والبهارات الثمينة التي كانت تستخدم عادة في تتبيل الأطعمة وحفظها، وصناعة الادوية.^(٧)

— سلع العقاقير الطبية: —

الى جانب التوابل والبهارات كانت بعض السلع تستخدم بصفه رئيسية في تركيب العقاقير الطبية، منها الرواند والكافور والاهليلج وغيرها. ويعد الكافور اهم هذه السلع، واشتهرت بإنتاجه الهند والجزر الهندية ويصدر الى اوربا. ونبته الاهليلج من فصائل ثمار الخوخ وتستخدم لعلاج المعدة والامعاء وتصدرها أيضا من ميناء كُله بالهند الي عدن ومنها

(١) / ابن بيطار ضياء الدين عبدالله بن احمد ت ٦٤٦ هـ ١٢٤٨ م : الجامع لمفردات الادوية والأغذية ، ص ٨٣/٨٤ ، دمشق، محاسن التجارة، مرجع سابق ص ٥٩

(٢) / الإدريسي نزهة المشتاق ج 1 ص 88/89

(٣) / ابن بطوطة الرحالة، الرحالة، ص 569

(٤) / ابن خردذابة، عبيدالله بن عبدالله ت ٣٠٠ هـ / ٩١٢ م المسالك والممالك، ليدن مطبعة بريلى ١٩٨١ م ، ص ٧٠

(٥) / الإدريسي، نزهة المشتاق، 1/54، ص 88

(٦) / شيخ الربوة، شمس الدين أبو عبد الله الدمشقي ت ٧٢٧ هـ نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، لبيزج 1923 م، ص ١٥٣

(٧) / الإدريسي، نزهة المشتاق، 1/54، ص 88

للغرب الأوربي عبر ساحل البحر الأحمر الغربي^(١).

أما الرواند فهو أحد السلع الرئيسية في صناعة الأدوية ومن أنواعه الصيني والزنجي والخرساني ويستخدم كعلاج للعديد من الأمراض منها الكلي والكبد والمعدة وتحتاجه أوروبا فيصدر إليها عبر مصر من موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر.^(٢)

— البخور والعطور: —

من أنواعها عود الند والمسك وخشب الصندل والعنبر والبخور واللبان ومعظمها يتم استيرادها من الهند والصين عبر موانئ البحر الأحمر، ويأتي المسك علي راس قائمة المواد العطرية، وهو انتاج حيواني يؤخذ من ظباء المسك وترحل عبر ميناء عدن ومنها للسواحل الغربية للبحر الأحمر الي أوروبا.^(٣)

كذلك من أهم السلع التي يتم نقلها من مناطق انتاجها العنبر ويوجد بكثرة في الهند ويستخرج من الحيوانات البحرية كالأسماك ومن أهم الجذر المصدرة له جزيرة سرنيب يصدر لعدن ومنه الي الغرب الأوربي كذلك كانت المراكز الغربية من ساحل البحر الأحمر تنتج العنبر مثل مدغشقر وزنجبار وتصدر لا أوروبا.^(٤)

ولشهرة العنبر وكثرة الطلب عليه ظهرت سوق متخصصة لبيع العنبر في القاهرة وهي سوق العنبرين وكانت لدى الناس رغبة زائده في شرائه والترفه به، واتخذت منه المخدات والستور والمسابح وغيرها.^(٥)

كذلك الصندل الأبيض حيث يحتوي على عطر نفاذ، وكان يصدر عبر ميناء كُله وينتج من جبال الهند وجزر الصين وتوفرت منه سبعة أصناف ذكرها القلقشندي، من هذه الفئة العود الهندي وبعد من نفيس الطيب، ومن أنواعه الكلخي والقماري وهو أفضل الأنواع وعد القلقشندي من أنواعه ثمانية عشر نوعا واشتهرت بإنتاجه الهند وكشمير وجاوة وجميع هذه المنتج يصدر الي أوروبا.^(٦)

(١) / الأدريسي، نزهة المشتاق، ١/٥٤، ص ٨٩

(٢) / ابن بيطار، الجامع، ص 84

(٣) / الأدريسي، نزهة المشتاق، 1/137، ص 50

(٤) / القلقشندي، صبح الأعشى، 2، 131/

(٥) / المقرزي، الخطط، 2/600

(٦) / القلقشندي، صبح الأعشى، ح/ 134-137

— الأحجار الكريمة والمعادن النفيسة: —

من السلع التي كان يتم تصديرها عبر موانئ البحر الأحمر الغربية نوع من الأحجار الكريمة يعرف بالياقوت وتوفر بصورة كبيرة في جزيرة سيلان كما توفر في الوديان والجبال بكثرة وتؤخذ هذه الحجاره وتعطى للحكاكين، فيحكونها ويستخرج الياقوت من جوفها. وكان لا يسمح للتجار بالبحث عنه الا بعد حصولهم على تصريح خاص من الملك، كما أشار القلقشندي الى طريقة اخري للحصول على الياقوت وهي البحث عنه في أسفل الاودية حيث تكون الامطار قد جرفته من أعالي الجبال.^(١)

والي جانب الياقوت وجد في جزيرة سيلان الماس والدر والبلور والسنباذج^(٢). اما العقيق فمصادره الهند والسند وانواعه كثيره اجودها وأكثرها ثمنًا الأحمر وكان يصدر عبر الموانئ الهندية الى الغرب الأوربي عبر البحر الأحمر.^(٣) ومن الأحجار الكريمة أيضا اللؤلؤ وكانت اشهر مصائده في بحر فارس وفي جزيرة زنجبار الواقعة في بحر الذبيح ووجدت مقاصد اللؤلؤ في البحر الأحمر بالقرب من عيذاب ودهلك.^(٤)

وجميع هذه الأحجار الكريمة واللائى صدرت من الشرق من ميناء هرمز وعدن لموانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر ومنها بالقوافل البرية للقااهرة.^(٥)

اما المعادن النفيسة فاهمها الذهب في جزر زنجبار وجزر القمر، إضافة الى معدن الفضة، وكان التجار يجلبون المجوهرات والاحجار الكريمة واللائى من مختلف الاقطار لكثرة رغبة السلاطين في دولة المماليك في اقتنائها.^(٦)

(١) /، القلقشندي، صبح الأعشى، ١٠٨/٢، وبن بطوطة: الرحلة ص ٥٩٩

(٢) / هو حجر كالفلواز تجلي به السيوف والجواهر

(٣) /فارتيان، رحلات، ص102

(٤) /الحميري، الروض المعطارفي خبر الأقطار ، ص٢٤٤

(٥) /ابن الوردي، أبو حفص عمر بن الوردي: خريدة العجائب وفريدة الغرائب دار الشرق العربي، حلب ١٩٩١ ص77،78.

(٦) /أبو المحاسن، يوسف بن تغري بردي النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقااهرة، دار الكتب

العلمية /بيروت 1992، 9/135

— سلع أخرى: —

ومن السلع التي كان يصدرها الشرق عبر موانئ البحر الأحمر المنسوجات الحريرية، وطرز من الديباج والحرير الصيني والثياب المتخذة من الحشيش، والثياب القطنية المخملة، وكانت السفن تحمل سنويا المنسوجات المختلفة لتصدر لمختلف انحاء العالم فكان بعضها يعبر موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر، كما كانت هنالك سلع اخري منها الاخشاب المتنوعة كأخشاب الابنوس والساج والخيزران التي استخدمت في الاثاث والتحف وغيرها كذلك السيوف الهندية والعاج كذلك جلود الحيوانات كجلود النمر والثيران الي جانب الطيور كالبيغاء والبقيلة والزرافات التي تقدم كهدايا للسلاطين الي جانب العبيد والجواري والمسك والتحف وغيرها^(١).

كذلك من خلال موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر صدرت سلع الحبشة وشرق افريقيا واهمها الذهب والفضة والنحاس والرصاص والحديد وحجر المغناطيس والزمرد والعاج والاششاب وجلود الحيوانات والذبل^(٢). واذا جاز جعل الرقيق والجواري من ضمن السلع ، فقد كانت الحبشة مصدر الرقيق الي جانب الجواري المشتراة من الهند والحبشة ويصف الادريسي طريقة حصول التجار علي رقيق الحبشة ان بعض التجار يقومون بسرقتهم ومن ثم بيعهم في ارض مصر ومنها لا وربما^(٣).

وتجدر الإشارة الي ان سلطين دولة المماليك اكثروا من شراء المماليك البيض ودفعوا للتجار أرباحا طائلة تشجيعا لهم على احضارهم وكان السلطين يهدفون من وراء ذلك لترتيبهم ثم تجنيدهم في الجيش فلعلموهم الفروسية^(٤). لم يقتصر دور موانئ البحر الأحمر في التجارة العالمية على استيراد السلع من الهند والصين وبلاد فارس وشرق افريقيا، وتصديره الي اوربا انما شهدت هذه الموانئ حركة تصدير السلع من مختلف المناطق الواقعة على جانبي البحر الأحمر ، وتبادلت السلع بينها ، فكونت بذلك حلقة وصل بين الشرق والغرب من جهة ، والمناطق الداخلية المطلة على سواحل البحر الأحمر من جهة اخري^(٥).

اهم صادرات مصر كانت الزمرد من اهم السلع الصادرة الي ملوك

(١)/المقريري، السلوك، 397/396/5

(٢)/ هو عظم ظهر السلحفاة

(٣)/ الادريسي، نزهة المشتاق، 46/1

(٤)/أبو محاسن، النجوم الزاهرة ص/127—128

(٥)/الخالدي، شهلا، الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر، ص248

الشرق، في الهند والصين وعرف بالزمرد البحري اما الزمرد المغربي فكان يصدر الي المغرب من الفرنجة والاندلس والصقالبة والروس وهم يفضلون هذا النوع ويتنافسون فيه. ^(١) وكذلك صدرت مصر المنسوجات القطنية والكتانية وحجر الشب الذي يستخدم في الصباغة وكان يصدر الى جميع البلدان. ^(٢) وفي اطار التجارة المحلية بين موانئ البحر الأحمر كان يصدر من موانئ مصر الي اليمن عدد من السلع أهمها الدقيق والسكر وزيت الزيتون والعسل ^(٣)

من خلال ما سبق يتضح مدى ما شهدته موانئ البحر الأحمر من حركة دائبة في الصادر والوارد سواء كان ذلك على مستوى التجارة الدولية او التجارة المحلية وكمية السلع التي تبودلت في هذه الموانئ وانواعها، وهذا جعلها من اهم مظاهر ازدهار التجارة في البحر الأحمر في عهد المماليك. وهكذا يمكننا القول ان دولة المماليك كانت في حركة دائبة في الصادر والوارد سواء كان على المستوى التجاري العالمي ام الداخلي كما تبادلت هذه الموانئ نقل المسافرين والحجاج، وخدمت حركة النقل البحري فيما بينها، ومع موانئ الدول الأخرى، وبشكل خاص في شرق افريقيا واسيا.

الخاتمة: -

ختم البحث بنتائج أهمها: -

١. خدمت الموانئ حركة التجارة قبل الإسلام واستمرت بهذا الدور خلال العصر الإسلامي وبشكل خاص عصر دولة المماليك،
٢. أدركت دولة المماليك أهمية البحر الاحمر في حركة التجارة الدولية،
٣. تعدد أنواع السلع الصادر والوارد عبر موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر والعلاقات التجارية بين موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر وموانئ جنوب شرق اسيا وموانئ جنوب شرق افريقيا وسواحل الجزيرة العربية.
٤. كانت الحركة التجارية بين موانئ البحر الأحمر وموانئ المحيط الهندي

(١) / البكري، أبو عبيد الله بن عبد العزيز: المسالك والممالك تحقيق ادريان فان ليوفن واندري

فيرري، ج ١، تونس، الدار العربية للكتاب، ١٩٩٢ ص 225

(٢) / الخالدي، شهلا، الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر، ص ٢٢٥

(٣) العميرة، خالد محمد سالم، مرجع سابق، ص 222

وبحر العرب مزدهرة لان موانئ البحر الأحمر كانت همزة الوصل في تصدير تجارة الشرق الى الغرب الأوربي.

٥. كان لتجار كارم إثر مهم في حركة التجارة الشرقية عبر موانئ البحر الأحمر. وكان لهذه الفئة مكانتها الاقتصادية والاجتماعية في دولة المماليك.
٦. انتشرت مراكز التحصيل الجمركية في الموانئ، وعلى الطرق البرية والنهرية. ولم تقل نسبة المكوس عن العشر الى جانب رسوم إضافية.
٧. كانت المعاملات التجارية في أسواق الموانئ نقدا بالدينار الذهبي.
٨. تمثلت استراتيجية دولة المماليك السياسية لحماية البحر الأحمر وموانئه في عدة أمور، منها مد النفوذ السياسي الي الحجاز واليمن وبلاد النوبة.
٩. إقامة الأبراج والخانات العديدة على الطرق المؤدية الي الموانئ، وفي الموانئ نفسها، وتزويد هذه الأبراج بالحاميات العسكرية لحماية الموانئ وطرقها.
١٠. انعكست الأهمية الاقتصادية لموانئ البحر الأحمر بشكل واضح على دولة المماليك. فكانت عائدات التجارة عبر موانئ البحر الأحمر تمثل الرافد الرئيس لخزينة دولة المماليك.

- توصيات أهمها: -

١. ان الدراسات حول البحر الأحمر بصوره عامة والموانئ بصورة خاصه تحتاج لما يتصدى لإعادة تناولها باسهاب وتفصيل.
٢. ان تتبنى الجامعات مقترح إعادة كتابة تاريخ البحر الأحمر
٣. يجب الاستفادة القصوى من قراءة تاريخ البحر الأحمر بعمق خاصه موانئ الساحل الغربي ودعم الإيجابيات ونبذ السلبيات

- المصادر الاولية: -

١. أبو الطيب محب الدين احمد بن محمد (ت ٨٨٥١هـ - ١٤٨٠م) وقيل هو ابواسحاق برهان الدين بن علي ت (١٤٨٦/٨٩١) الفضائل الباهرة في محاسن مصر والقاهرة تحقيق مصطفى السقا ، القاهرة دار الكتب ١٩٦٩م
٢. البكري، أبو عبيد الله بن عبد العزيز: المسالك والممالك تحقيق ادريان

- فان ليوفن واندرى فيري، ج ١، تونس، الدار العربية للكتاب، ١٩٩٢.
٣. البغدادي، عبد المؤمن بن عبد الحق، (٧٣٩هـ / ١٣٣٨م)، مرصد الاطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع (ثلاثة أجزاء) تحقيق محمد الجاوي، بيروت، دار الجيل، ١٩٩٢.
٤. ابن بيطار ضياء الدين عبدالله بن احمد ت ٦٤٦هـ: الجامع لمفردات الادوية والأغذية، ١٢٤٨م
٥. أبن بطوطة، ابوعبدالله محمد بن عبد الله ت ٧٧٩هـ / ١٣٧٧م تحفة النظار في غرائب الامصار وعجائب الاسفار تحقيق: عبد الهادي التازي ج ١ الرباط اكااديمية المملكة المغربية ١٤١٧هـ ١٩٩٧م
٦. ابن جبير، محمد بن احمد ابن جبير الكنانى الاندلسي: رحلة ابن جبير / بيروت دار صادر
٧. الحميري، محمد بن عبد المنعم ت ٩٠٠هـ / ١٤٩٥ الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق احسان عباس، بيروت / هيد ليبغ ط ١٩٨٤، ٢،
٨. ابن خردزابه، عبيدالله بن عبدالله ت ٣٠٠هـ / ٩١٢م المسالك والممالك، ليدن مطبعة ابريل ١٩٨١م
٩. الادريسي، أبو عبدالله محمد بن محمد بن عبدالله: نزهة المشتاق في اختراق الافاق مصر، مكتبة الثقافة الدينية بور سعيد .
١٠. السخاوي محمد بن عبد الرحمن بن محمد بن ابي بكر التبر المسبوك في ذيل السلوك مخطوط منشور الجامعة الأردنية منقول من نسخة في مجلد، محفوظة في الكتبخانة الخديوية. ١
١١. شيخ الربوة، شمس الدين أبو عبد الله الدمشقي ت ٧٢٧هـ نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، ليبزج ١٩٢٣م
١٢. ١٢ / ابن عبد الظاهر، أبو الفضل عبدالله بن رشيد الدين ت ٦٩٢هـ - الروض الزاهر في سيرة الملك الظاهر، تحقيق ونشر عبدالعزيز الخويطر، الرياض ١٩٧٦
١٣. ١٣ / القلقشندي، احمد بن علي (ت ٨٢١هـ / ١٤١٨)، صبح الاعشى في صناعة الأنشاء، (أربعة عشر جزءاً)، ج ٣، بيروت، دار الفكر ١٩٨٧ .
١٤. المقرئزي أحمد بن علي ت ٨٤٥هـ ١٤٤١م - المواعظ بذكر الخطط والاثار ٣ أجزاء تحقيق محمد زينهم، مكتبة مدبولي، القاهرة ١٩٩٨م - الجزء الأول

١٥. أبو المحاسن، يوسف بن تغري بردي النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، دار الكتب العلمية ١٩٩٢
١٦. ابن الوردي، أبو حفص عمر بن الوردي: خريدة العجائب وفريدة الغرائب دار الشرق العربي، حلب ١٩٩١
١٧. ابن واصل: جمال الدين محمد بن سالم: مفرج الكروب في اخبار بني أيوب ج ٢ تحقيق جمال الدين الشيال، المطبعة الاميرية، القاهرة ١٩٥٧
١٨. ياقوت شهاب الدين أبو عبد الله الحموي ت ٦٢٦ هـ: معجم البلدان - الجزء الرابع بيروت دار صادر
١٩. الوليعي، عبد الله بن الناصر، معجم الأماكن الجغرافية في البحر الأحمر، المجلد الثاني، الرياض: دار الملك عبد العزيز، ٢٠١٨ هـ

— المراجع العربية والأجنبية

١. الحاج، عبد الرحمن حسب الله، العلاقات بين بلاد العرب وشرق السودان، منذ ظهور الإسلام وحتى ظهور الفونج ١٥٠٥ م، امدرمان المطبعة العسكرية، ٢٠٠٥ م
٢. الخالدي، شهلة بنت سعد - الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر في العصر الأيوبي ٥٦٧-٦٤٨ هـ، (١١٧١-١٢٥٠ م)، - دار الملك عبدالعزيز ١٤٣٩ هـ
٣. زين، نعيمة محمد، أهمية الموانئ السودانية عبر البحر الأحمر خلال العصر الإسلامي، كتاب غير دوري، القاهرة، مركز الدراسات السودانية، العدد ٤٦
٤. ضرار، محمد سليمان صالح، امير الشرق، عثمان دقنه، ط ١، الخرطوم، الدار السودانية للكتب
٥. صبرة، عفاف: العلاقات بين الشرق والغرب، القاهرة ملحقات دار النهضة العربية، ١٩٨٣
٦. العميرة خالد محمد سالم - موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة دولة المماليك، (٦٤٨-٩٢٣ هـ) (١٢٥٠-١٥١٧ م) - الناشر دار الملك عبد العزيز ١٤٢٧ هـ
٧. القحطاني، سعيد عبد الله: تجارة الجزيرة العربية خلال القرنين الثالث والرابع للهجرة / دار الملك عبد العزيز سلسلة الرسائل ال جامعية ١٤٧ هـ ١٤٢٤ هـ

٨. ماركو بولو، نيقولو، رحلات ماركو بولو ترجمة عبدالعزيز جاويد، الهيئة المصرية العامة للكتاب - القاهرة طبعة ٢، ١٩٩٥ م، جزء ١،
٩. بتروف، الإسكندر، العلاقات التجارية بين اسيا واوروبا الغربية في القرون الوسطى النظام الاقتصادي والاجتماعي، موسكو ١٩٨٧ م