

الفصل الرابع

دور اليمن الاقتصادي

- **المبحث الأول:** الانعكاسات الاقتصادية للوجود الصليبي في المنطقة.
أولاً: المقومات الاقتصادية للقوى الصليبية في الشرق.
ثانياً: انعكاسات السياسة الاقتصادية للصليبيين على اليمن.
- **المبحث الثاني:** موقف اليمن الاقتصادي من الحروب الصليبية.
أولاً: موقف اليمن الاقتصادي قبيل الحكم الأيوبي.
ثانياً: موقف اليمن الاقتصادي خلال الحكم الأيوبي والرسولي.

دور اليمن الاقتصادي

يعد الباعث الاقتصادي عاملاً أساسياً في كثير من الأحداث التاريخية كقيام الدول وسقوطها، السلم والحرب، هجرات الشعوب وغيرها من الأحداث السياسية والعسكرية والاجتماعية، وتعد الحروب الصليبية حدثاً تاريخياً تضمن تحركات سياسية، وفعاليات عسكرية، ونشاطاً اجتماعياً من خلال هجرة الآلاف من أبناء الغرب الأوروبي إلى فلسطين، وقبل أن نسترجع في حديثنا عن دور الباعث الاقتصادي في تسيير عجلة الحركة الصليبية لا بد أن نذكر بأهمية الباعث الديني بوصفه عنصراً رئيساً كونه المحرك الأول لجموع الصليبيين وعدد من ملوكهم، وأنه لولا النداء الديني الذي أطلقته البابوية في أنحاء أوروبا لما بدأت الحروب الصليبية.

وعودة إلى موضوعنا وهو الباعث الاقتصادي؛ فمما لا شك فيه أن الأزمة الاقتصادية والمجاعات التي عاشتها معظم بلدان أوروبا خلال القرن (الخامس الهجري/ الحادي عشر الميلادي)، والحروب المحلية المدمرة بين الأمراء المحليين الإقطاعيين؛ كل ذلك كان دافعاً أساسياً للكثير من الفلاحين والمعلمين والمدنيين إلى الهرب من ذلك الوضع المزري تحت أية راية تخلصهم من بؤسهم، ولذلك كان معظم المشاركين في الحملة الصليبية الأولى من الفقراء والمعلمين والخارجين على القانون^(١).

(١) عاشور: الحركة الصليبية، ج ١/ ص ٣٠؛

كما أن الدور الذي قامت به المدن التجارية الإيطالية أو التي عرفت بالثلاثة الكبار (البندقية، جنوة، بيزا) في خدمة الصليبيين، سواء بعرض خدماتهم لنقلهم بحرًا إلى الشرق، أو نقل المؤون والأسلحة ومختلف المعدات والإمدادات إلى الصليبيين بالشام، أو مساعدتهم في الاستيلاء على الموانئ البحرية ببلاد الشام، وتقديم المعونة البحرية للدفاع عن هذه الموانئ ضد هجمات الأساطيل الإسلامية، وعلى الرغم من أن كل هذه الجهود كانت تتم بمباركة البابوية؛ فإن حساب المكاسب الاقتصادية وعامل الربح والخسارة كان الأساس الذي بنت عليه المدن التجارية الإيطالية حساباتها في المنطقة، لا سيما أنه من المسلم به مدى حرص تلك القوى التجارية البحرية على توسيع مجال أعمالها واستثماراتها بأية وسيلة كانت، ولو على حساب المسيحية نفسها^(١).

ويلاحظ أن تلك المدن التجارية كانت قد حققت من قبل مكاسب تجارية، وحصلت على مزايا اقتصادية مهمة من الفاطميين، الذين كانت تجارة المشرق تصب في موانئهم عن طريق البحر الأحمر، مما عاد بمكاسب هائلة عليهم وعلى من تعامل معهم من تجار المدن الإيطالية^(٢)، فلما بدأت الاستعدادات للحرب الصليبية لم تسارع تلك المدن التجارية إلى تقديم خدماتها ودعمها للصليبيين خوفًا من أن يؤدي ذلك إلى انهيار علاقاتها التجارية مع الفاطميين، التي ظلت تبنيها طوال القرن الماضي،

(١) هامرتون: تاريخ العالم، مج ٥ / ص ١٧٩ - ١٩٠؛ يوسف (جوزيف نسيم): تاريخ العصور الوسطى الأوروبية وحضارتها، ص ٢٣٩ - ٢٤٢.

Heyd, W: Histoire du commerce de levant, trans. By Furcy Raynaud; 2nd reimp, 2 vol. Leipzig = , 1936, pp. 129-163.

(٢) توفيق (عمر كمال): الدبلوماسية الإسلامية والعلاقات السلمية مع الصليبيين، مؤسسة شباب الجامعة - الإسكندرية، د. ط - ١٩٨٦م، ص ١٠٥.

فلما حققت الحملة الصليبية الأولى ما حققته من نجاح، وتمكنت من تثبيت قدمها على أرض الشام وبعض موانئه، بادرت أساطيل المدن التجارية الإيطالية إلى تقديم خدماتها؛ لأنهم أدركوا أن بإمكانهم استخدام المستعمرات الجديدة لصالحهم^(١).

ونظراً للدور الفعال الذي قامت به تلك الأساطيل من خلال ربط الصليبيين ببلاد الشام بالغرب الأوروبي، ومساعدتهم في احتلال الموانئ الإسلامية وتأمينها، قبل ملوك مملكة القدس اللاتينية بعقد معاهدات واتفاقيات تجارية مع تلك القوى تحصل بموجبها على امتيازات اقتصادية مهمة، ففي معظم موانئ الشام ومدنه الكبرى التي استولى عليها الصليبيون تمتعت المدن الإيطالية التجارية بإعفاءات خاصة، فضلاً عن شارع وسوق وفندق وحمام ومخبز خاص بتجار المدينة الإيطالية التي أسهمت في الاستيلاء على ذلك الميناء أو تلك المدينة، أو نظير الخدمات التي قدمتها لحكام الإمارة الصليبية التي تتبعها تلك المدينة أو الميناء^(٢).

وهكذا استقر الآلاف من أبناء الغرب الأوروبي في الإمارات الصليبية التي أقيمت ببلاد الشام باحثين عن فرص جديدة للعيش على حساب أبناء المنطقة، ناهبين ثرواتها، ومستفيدين من موقعها التجاري المهم، فانفتحت أمام الغرب الأوروبي أبواب تجارة المشرق - التي كانت مفتوحة من قبل ولكنها بيد المسلمين - وشهدت مياه البحر المتوسط وموانئ بلاد الشام التي

(١) يوسف: تاريخ العصور الوسطى، ص ٢٣٨؛ رنسيان: تاريخ الحروب الصليبية،

ج ٣ / قسم ٢ / ص ٥٩٩ - ٦٠٠؛ توفيق: المرجع نفسه والصفحة.

(٢) رنسيان: المرجع نفسه، ج ٢ / قسم ١ / ص ١٤٣؛ عاشور: الحركة الصليبية، ج ١ /

أضحت بيد الصليبيين حركة ملاحية محمومة ونشاطًا تجاريًا عادت فوائده على أوروبا في شكل منتجات شرقية من زجاج وأواني وحرير وتوابل بكميات أكبر وأسعار منافسة مقارنة بما كان يصل إلى أوروبا عن طريق القسطنطينية أو مصر، وهذا ما سنتحدث عنه في المبحث الآتي.



المبحث الأول

الانعكاسات الاقتصادية للوجود الصليبي في المنطقة

منذ أقدم العصور عرفت شعوب الأرض أهمية التجارة مصدرًا غير اعتيادي لتحقيق الربح الوفير، رغم التفاوت في درجة مدنية تلك الشعوب، وكان سكان مصر وسوريا وبلاد الرافدين من أكثر شعوب الأرض حظًا في المجال التجاري، نظرًا لما تتمتع به بلادهم من موقع استراتيجي مهم عند ملتقى الطرق التجارية القادمة من الشرق أو الغرب بحرًا وبرًا، وتنساب إليها شتى أنواع السلع والمتاجر، وظلت هذه الأرض المباركة محل اهتمام الممالك والإمبراطوريات لمميزات موقعها العسكرية والاقتصادية، التي جعلت من المنطقة ميدان صراع بين تلك القوى المستعمرة مثل الاخمينيين والإغريق والرومان.

ومن ثم فقد أدت الأهمية الاستراتيجية للمنطقة وسيطرتها على عدد من أهم طرق التجارة العالمية بين الشرق والغرب إلى نشاط تجارة العبور "الترانزيت"، كما أن الشريعة الإسلامية سمحت للمسلمين بالاتجار مع البلاد غير الإسلامية، ونظمت أشكال التعامل التجاري مع تلك الدول، فكان على التجار الأجانب دفع رسوم على بضائعهم، عرفها المسلمون باسم العشور^(١)، وقد أسهمت هذه القوانين والعشور في نمو التجارة مع أوروبا

(١) الشوكاني (الإمام محمد بن علي): السيل الجرار المتدفق على حدائق الأزهار، دار ابن حزم - بيروت، ط١ - ٢٠٠٤م، ص ٢٧٥ - ٢٧٦؛ الزحيلي (وهبة): الفقه الإسلامي وأدلته، دار الفكر - دمشق، ط٤ - ٢٠٠٤م، ص ١٧٩٦ - ١٧٩٨، ١٩٠٦ - ١٩٠٧.

وازدهارها، وإن كان هذا في أول الأمر مقصوراً على الدولة البيزنطية، في حين ظل اقتصاد غرب أوروبا قائماً على الزراعة في ظل النظام الإقطاعي الذي ساد البلاد، ولكن ما لبث أن استجدت عوامل وظروف في غرب أوروبا أدت إلى قيام نهضة تجارية مهمة امتدت آثارها لتصل إلى الشرق الأدنى، كما تزايد مع مرور الوقت اهتمام الغرب الأوروبي بالتبادل مع المسلمين وذلك للحصول على السلع الشرقية وتصدير ما يحتاج إليه المسلمون من السلع الأوروبية^(١).

وتبرز في مجال النشاط التجاري لغرب أوروبا - ولا سيما في مرحلته الأولى - مدينة البندقية وغيرها من المدن التجارية الإيطالية التي كانت بمثابة طلائع لدول أوروبا في تجارة البحر المتوسط، وجاءت أسبقية هذه المدن نتيجة لموقعها الجغرافي كونها أقرب الموانئ الغربية للشرق، وتفوقها على غيرها من مدن غرب أوروبا في اقتصاديات نظام المدن والتجارة، وحاجتها الملحة إلى مزيد من الموارد لتلبية احتياجاتها، الأمر الذي أدى إلى تزايد نفوذ الأوروبيين الغربيين في البحر المتوسط في أعقاب ما قاموا به من توسع سياسي على حساب كل من المسلمين والبيزنطيين، فجاءت حرب الاسترداد لتوسع من نفوذ الأوروبيين في الأندلس وجزر البحر الأبيض المتوسط، وعلى الصعيد الاقتصادي توافدت سفن البندقية وجنوة وأمالفي^(٢) ومرسيليا إلى الموانئ الإسلامية في مصر وبلاد الشام طلباً لمتاجر الشرق وبضائعه، وعلى رأسها التوابل المستخدمة في حفظ الأطعمة، والبحارات

(١) توفيق: الدبلوماسية الإسلامية، ص ٩٦.

(٢) أمالفي: مدينة في كمبانيا في إيطاليا على خليج سالرنو وهي أول جمهورية إيطالية بحرية - القرن التاسع الميلادي - خربتها بيزا سنة ٥٣٠هـ/١١٣٥م وإكتسح البحر جزءاً منها سنة ٧٤٢هـ/١٣٤٣م؛ انظر: الموسوعة العربية الميسرة، مج/ ص ٣٠٠.

بأنواعها كالقرفة والحبهان والقرنفل والزنجبيل، والأعشاب اللازمة لصناعة العقاقير وأخشاب العود والعطور، والحرير والأحجار الكريمة والخزف، فضلا عن السلع التي تنتجها البلاد الإسلامية، وفي المقابل حمل الأوروبيون إلى الشرق سلعا معينة من الغرب كالأخشاب اللازمة لأعمال البناء وصناعة السفن وأنواع المعادن من الحديد والنحاس وأصناف الأسلحة إلى جانب الرقيق^(١).

ولكن مع تبدل ميزان القوى في منطقة البحر المتوسط لصالح الأوروبيين مقابل الفرقة والانقسام الذي ساد صفوف المسلمين في مصر وبلاد الشام والعراق وجدت القوى الاقتصادية في أوروبا الفرصة مواتية للاستفادة من تدهور الأوضاع في البلاد الإسلامية فصارت تقدم للفاطميين في مصر المزيد من الخدمات التي يحتاجونها في مواجهة خصومهم السلاجقة في بلاد الشام لقاء المزيد من الامتيازات التجارية في ميناء الإسكندرية وموانئ الفاطميين في بلاد الشام لا سيما أن الطريق البري الممتد من الصين إلى آسيا الصغرى وموانئ البحر الأسود صار محفوفًا بالمخاطر بسبب عدم استقرار الأوضاع في البلاد التي يمر بها واعتداءات قطاع الطرق وغيرهم فأصبح الجزء الأكبر من التجارة الشرقية ينقل بطريق البحر، فلما عمت الاضطرابات أرض العراق وسواحل بحر فارس صار

(١) توفيق: الدبلوماسية الإسلامية، ص ٩٦-٩٨؛ رنسيما، تاريخ الحروب الصليبية، ج ٣/ قسم ٢/ ص ٦٠٣؛ يوسف: تاريخ العصور الوسطى، ص ٢٣٨-٢٣٩،

الطريق البحري عبر المحيط الهندي إلى عدن ومنها إلى البحر الأحمر فالموانئ المصرية هو الطريق المفضل لتجارة الشرق الأقصى^(١).

وعندما نجحت الحملة الصليبية الأولى في تحقيق أهدافها بالاستيلاء على بيت المقدس وعدد من مدن وموانئ بلاد الشام لم تستطع القوى الاقتصادية في أوروبا مقاومة ما يعنيه ذلك من إنفتاح أبواب التجارة الشرقية أمامهم على مصاريعها عن طريق المستعمرات الجديدة، فتساقبت بتقديم خدماتها إلى ملوك وأمراء الصليبيين بالمشرق لأجل تحقيق الامتيازات السابقة الذكر^(٢).

أولاً - المقومات الاقتصادية للقوى الصليبية في الشرق:

أدرك ملوك وأمراء مملكة القدس اللاتينية والإمارات التابعة لها المزايا الاقتصادية لمستعمراتهم الجديدة، وضرورة توسيع سيطرتهم لتشمل جميع المناطق الحيوية في المنطقة، فينتزعون زمام الريادة التجارية من المسلمين، ومن ثم تصب ثروات المنطقة ومتاجر الشرق في مستعمراتهم، ومنها إلى أوروبا المتعطشة لتلك السلع، الأمر الذي يزيد الصليبيين ثراءً وغنىً، وينسحب ذلك على نفوذهم السياسي وفعالية مؤسساتهم العسكرية ونشاطها ضد القوى الإسلامية المتصارعة فيما بينها، وقد قام اقتصاد الصليبيين على قاعدتين أساسيتين:

١- السيطرة على معابر التجارة الشرقية والتحكم بمنافذها.

٢- احتكار التجارة مع أوروبا عبر الموانئ الإسلامية.

(١) توفيق: المرجع السابق، ص ٩٨-٩٩.

(٢) ولز: معالم تاريخ الإنسانية، مج ٣/ ص ٨٨٢؛ رنسيمان: تاريخ الحروب الصليبية، ج ٣/ قسم ٢/ ص ٥٩٩-٦٠٠؛ عوض: الحروب الصليبية، ص ٣٦.

١- السيطرة على معابر التجارة الشرقية والتحكم بمنافذها :

ما إن وطئت أقدام الصليبيين ديار الإسلام حتى تمكنوا من بسط سيطرتهم على عدد من المناطق الحيوية في قلب بلاد الإسلام، فالرها ذات الموقع الاستراتيجي في منطقة إقليم الجزيرة استولى عليها الصليبيون وأنشؤوا فيها إمارة امتدت على ضفتي الفرات، فشكلت بذلك - من الناحية العسكرية - درعًا واقياً للصليبيين بالشام ضد أي هجوم من سلاجقة فارس والعراق، وأما من الناحية الاقتصادية فصارت إمارة الرها مركزاً متقدماً للصليبيين يهددون منه الطرق التجارية بين الموصل وحلب^(١).

وفي فلسطين وبعد أن تمكن الصليبيون من تحقيق هدفهم الرئيس وهو الاستيلاء على بيت المقدس وغيرها من المدن الرئيسية في فلسطين؛ قاموا على مدى خمسين عامًا بمد نفوذهم على المعابر الرئيسية للتجارة في المنطقة، فقام جودفري أول حكام مملكة بيت المقدس بشن الغارات على مناطق سواد طبرية وإقليم الأردن، كما قام بلدوين الأول بالتوسع في مناطق شرق نهر الأردن وجنوبي البحر الميت وحتى سواحل البحر الأحمر كما بينا في الفصول السابقة، فكانت هذه المعاقل الأساسية تسيطر سيطرة تامة على الطرق بين مصر والشام وجزيرة العرب، مما اضطر البدو الرحل في تلك الجهات إلى الخضوع للصليبيين ودفع مقررات ثابتة لهم^(٢).

(١) عاشور: الحركة الصليبية، ج ١/ ص ١٤٤-١٤٨، ٣٤٤-٣٤٦؛ ولز: معالم تاريخ الإنسانية، مج ٣/ ص ٨٨٢.

(٢) عاشور: المرجع نفسه، ج ١/ ص ٢٠٨-٢١٠، ٤٦٩؛ رنسيمان: تاريخ الحروب الصليبية، ج ٢/ قسم ١/ ص ٢١، ١٥٨-١٦٠.

وأما بالنسبة إلى القوافل التجارية المترددة بين مصر والشام وجزيرة العرب فقد صار من المتعذر عليها المرور بتلك الطرق من دون أن تتعرض للهجوم من الحاميات الصليبية المتربصة بها هناك، لا سيما مع انشغال الحكومات الإسلامية في مصر والشام بالصراع على السلطة وحبك المؤامرات السياسية عن واجباتها تجاه حماية رعاياها من التجار أو القادمين بضائعهم من مناطق شتى، مما أدى إلى اضطرار القائمين على تلك القوافل إلى دفع ضريبة مرور كبيرة للصليبيين لضمان عدم نهب قوافلهم والسماح لها بالمرور بسلام^(١).

وقد دفعت تلك المخططات الصليبيين إلى التفكير في غزو مصر، فقاموا بمحاولات متكررة في سبيل ذلك؛ لأجل الفوز بالمزايا الاستراتيجية والاقتصادية لموقع مصر الفريد، حيث تصب متاجر الشرق في موانئها على البحر الأحمر ومنها إلى الإسكندرية أكبر بوابات الشرق إلى أوروبا، إلا أن الدولة الفاطمية في مصر كانت لا تزال تملك بعض القوة وكثيراً من المال لإقناع الصليبيين أن يصرفوا النظر مؤقتاً عن غزو مصر، مما جعلهم يتخذون استراتيجية مختلفة تلخص في محاصرة مصر اقتصادياً وتضييق الخناق على تجارتها مصدر ازدهارها وثروتها، وذلك من خلال الخوف الذي أثاروه في منطقة شمال البحر الأحمر بعد احتلالهم لميناء أيلة وجزيرتها، الأمر الذي جعل الملاحة في ميناءي أيلة والقلمزم محفوفة بالمخاطر من اعتداءات الصليبيين، فصارت السفن التجارية القادمة من اليمن والهند تستخدم ميناء

(١) أبو شامة: الروضتين، ج ٢/ ص ١٥٠، ٢٤٠؛ رنسيان: تاريخ الحروب الصليبية، ج ٢/ قسم ١/ ص ١٦٠، ٣٧١.

القصير في الجنوب، ثم ميناء عيذاب الذي أصبح الميناء الشرقي الرئيس لمصر رغم شحة المياه فيما حوله وبعد المسافة من عيذاب إلى الإسكندرية^(١).

٢- إحتكار التجارة مع أوروبا عبر السيطرة على الموانئ الإسلامية:

اكتسبت موانئ بلاد الشام سمعة عالمية بوصفها بوابات تتدفق منها البضائع الشرقية إلى أوروبا وسائر البلاد المطلة على البحر المتوسط، فكل من المدن التجارية الكبرى في بلاد الشام كدمشق وحلب كانت ترتبط بميناء تصرف منه فائض إنتاجها وتجارتها إلى موانئ المتوسط، وكانت هذه الحركة التجارية هي عماد اقتصاد الإمارات الإسلامية في بلاد الشام ومصدر ازدهارها ورفاهيتها، إلا أن حكام تلك الإمارات كانوا غارقين وسط محيط من الصراعات والمؤامرات السياسية لأجل اكتساب المزيد من السلطة والثروة، في الوقت الذي كانت فيه جحافل الصليبيين تتقدم من الشمال على طول الساحل الشمالي لبلاد الشام، فاستولوا على موانئ شمال بلاد الشام التي صارت قواعد للأساطيل الغربية المساندة للصليبيين لتزويدهم بالجند والمؤن، وكانت خططهم تتضمن أن يسلكوا طريق الساحل فيستولوا على بقية موانئ بلاد الشام^(٢).

ونظراً لإدراك الصليبيين ضرورة الإسراع إلى بيت المقدس والحفاظ على قوتهم لحين سقوط المدينة؛ اضطروا إلى استعمال الطريق الداخلي المباشر نحو مدن فلسطين الداخلية، فلما نجحوا في الاستيلاء على تلك المدن انصرفوا نحو تأمين الساحل وبسط هيمنتهم عليه، ولكن المحاولات الأولى

(١) جرادات: الأهمية الاستراتيجية، ص ٧١-٧٢.

(٢) عاشور: الحركة الصليبية، ج ١/ ص ١٨٠.

للاستيلاء على موانئ بلاد الشام مثل عكا وصور وصيدا وبيروت وطرابلس وعسقلان كشفت لهم عن مدى صلابة دفاعات تلك المدن وقوة تحصيناتها، وهو ما تطلب المزيد من القوات والمعدات، والأهم من ذلك دعم الأساطيل الإيطالية لهم لإحكام الحصار على تلك الموانئ وإسقاطها، ولأجل ذلك قام الصليبيون بالاستيلاء على عدد من الموانئ الثانوية مثل يافا وأرسوف وقيسارية^(١)، وعلى الفور قاموا بتحسين تلك الموانئ وتعزيز دفاعاتها حتى صارت قواعد لأساطيل غرب أوروبا يشنون الغارات منها على السواحل الإسلامية، التي اضطرت حكامها إلى دفع الإتاوة المشتركة ومقدارها خمسة آلاف دينار سنويًا، فضلاً عما تعهد المسلمون بتقديمه من المواشي والغلال والزيوت وغيرها من الفروض العينية^(٢)، وقد آتت خطة الصليبيين ثمارها، إذ تسابقت أساطيل المدن الإيطالية لتقديم خدماتها لملوك الصليبيين وأمرائهم، مقابل الحصول على الامتيازات المذكورة في الموانئ المفتوحة بدءًا بعكا سنة (٤٩٧هـ / ١١٠٣م) وانتهاءً بعسقلان سنة (٥٤٨هـ / ١١٥٢م)^(٣).

وهكذا صارت مملكة القدس اللاتينية والإمارات الصليبية التابعة لها تسيطر على الساحل الشامي بأكمله، وتفرد جناحيها على الطرق التجارية في الشمال والجنوب، سواء بالسيطرة العسكرية أو بالاتفاقيات التجارية التي عقدتها مع مشايخ القبائل وزعمائها مقابل السماح بمرور القوافل التجارية

(١) ابن الأثير: الكامل، مج ٦/ ص ٤٣٧، ٥٠٠؛ الذهبي: العبر، ج ٢/ ص ٣٦٩.
 (٢) عاشور: الحركة الصليبية، ج ١/ ص ٢٠٦-٢٠٨؛ رنسيما: تاريخ الحروب الصليبية، ج ٢/ قسم ١/ ص ٢١، ١٢٠، ١٤٣.
 (٣) ابن الأثير: المصدر السابق، مج ٦/ ص ٤٣٧، ٥٠٠-٥٠٢؛ الذهبي: دول الإسلام، ج ٢/ ص ٦٣؛ ابن كثير: البداية والنهاية، ج ١٢/ ص ١٧٧، ٢٤٨.

في مناطق النفوذ الصليبي من مصر إلى الشام أو العكس، وكانت هذه الاتفاقيات تصب في مصلحة الصليبيين أولاً وحسب ما تقتضيه كل مرحلة من مراحل صراعهم مع القوى الإسلامية في المنطقة، فخلال المرحلة الأولى من ذلك الصراع وعندما كانت مملكة القدس اللاتينية لا تزال في طور البناء وسيطرتها محدودة على عدد من مدن فلسطين الداخلية وبعض الموانئ الثانوية؛ قام الصليبيون بعقد معاهدات تجارية مع الموانئ الإسلامية في بلاد الشام مثل عكا وطرابلس وغيرها مما لا يزال بيد المسلمين، بعد أن قامت أساطيل المدن الإيطالية المتحالفة معهم بممارسة القرصنة على السفن التجارية لتلك الموانئ، وكان الطرفان في أشد الحاجة لعقد مثل تلك الاتفاقيات، ولكنها في الحقيقة لم تكن تصب إلا في صالح الصليبيين، إذ ضمن هؤلاء الاستقرار لمملكتهم وسط ذلك المحيط من القوى الإسلامية المجاورة لهم، فتوافرت لمملكتهم والمدن التابعة لها احتياجاتها من الغلال والبضائع من التوابل والمنسوجات، فصارت الموانئ التابعة لهم تشهد حركة تجارية محمومة من مختلف أنحاء أوروبا^(١).

في حين ظل النشاط التجاري للموانئ الإسلامية مقصوراً على التعامل مع التجار الأوروبيين في الخارج والصليبيين في الداخل؛ لأن تلك المعاهدات التجارية بين الجانبين - رغم أنها حققت بعض السلام المؤقت بين الطرفين - لم تمتد لتشمل شؤون البحر والملاحة، فقد حرّم الصليبيون على المسلمين في تلك الموانئ أي تبادل تجاري عن طريق البحر مع بقية بلاد الإسلام، فعقدوا اتفاقاً مع المدن التجارية الإيطالية صاحبة التفوق

(١) عاشور: الحركة الصليبية، ج ١/ ص ٢٠٨.

البحري في البحر المتوسط بملاحقة المراكب الإسلامية كافة الوافدة من الإسكندرية ودمياط وتونس ومصادرتها وقتل بحارتها، وقد ترتب على ذلك عدم إمكان حصول موانئ فلسطين الإسلامية على ما يلزمها من إمدادات ومؤن، مما أدى إلى إضعافها اقتصادياً وعسكرياً وسقوطها في نهاية الأمر من دون عناء في أيدي الصليبيين^(١).

فلما تمت للصليبيين السيطرة على موانئ فلسطين كافة والمعابر التجارية المؤدية منها وإليها؛ صارت القوافل المحملة بالسلع الشرقية بمختلف أنواعها تقصد المدن والموانئ الصليبية التي شهدت نشاطاً تجارياً إثر تهافت المدن التجارية الأوروبية للحصول على المزايا التجارية التي قدمتها لهم مملكة القدس اللاتينية، كما حمل تجار الشام فائض إنتاج بلادهم من الأقمشة والأواني والغلال إلى المدن المحتلة من الصليبيين، وهنا قد يُثار سؤال وهو: لماذا لم يقيم المسلمون في الإمارات المجاورة للصليبيين بمقاطعة المدن المحتلة ومعاملة الصليبيين بالمثل؟ والجواب على هذا السؤال يتلخص في الآتي:

١- التمزق السياسي الذي عاشه المسلمون خلال النصف الأول من القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي، والمؤامرات التي يحبكها كل طرف ضد الآخر، كل ذلك كان يشكل حائلاً ضد قيام عمل إسلامي موحد ضد الوجود الصليبي، بل إن بعض الأمراء المسلمين كان يتحالف مع الصليبيين ضد إخوانه المسلمين لأغراض سياسية، ومن ثم فإن قيام هؤلاء بمقاطعة الصليبيين اقتصادياً كان أمراً مستبعداً.

(١) عاشور: الحركة الصليبية، ج ١/ ص ٢٠٨-٢٠٩.

٢- تشجيع الصليبيين للحركة التجارية في مملكتهم، وذلك من خلال ما رواه الرحالة الأندلسي ابن جبیر الذي قام برحلته الشهيرة إلى الشرق خلال الثلث الأخير من القرن السادس الهجري، فزار مصر والحجاز ودمشق والمدن التجارية التابعة للصليبيين، وقد أفادنا بمعلومات في غاية الأهمية حول تعامل الصليبيين مع المسلمين الذين تحت سلطانهم أو التجار الوافدين من أقاليم شتى، فكان أول ما استرعى انتباهه سهولة الإجراءات المتبعة مع التجار المسلمين من حيث السماح لهم بالمرور عبر أراضيهم وتحديد مراكز معينة لتحصيل المكوس والعشور، وكيف أن ذلك كان يتم برفق وتؤدة من دون تعنيف، هذا وقد تعمد ابن جبیر ذكر أن تلك الإجراءات كانت في وقت كان فيه السلطان صلاح الدين يشن الغارات على مدنهم يقتل ويسبي ويغنم منهم، فلم تتغير معاملتهم للتجار ولا اشتطوا بهم^(١)، هذا في الوقت الذي كان فيه أمراء المسلمين يثقلون كاهل رعاياهم بالمكوس والعشور، حتى حجاج بيت الله الحرام لم يسلموا من قسوة الجبابة في تحصيل المكوس منهم^(٢)، كما أشار ابن جبیر إلى مسألة في غاية الأهمية وهي المكاسب الكبيرة التي كان يجنيها تجار المسلمين في الموانئ الخاضعة للصليبيين، على عكس المدن الإسلامية، كذلك حال الترف والرفق والأمن التي كان يعيشها إخوانهم المسلمون تحت حكم الصليبيين، على عكس من يعيشون في كنف الإمارات الإسلامية المجاورة^(٣).

وأما من الناحية الإنتاجية فإن الصليبيين شرعوا على الفور في تطوير دوائر الإنتاج في المدن المحتلة لتنتج المزيد من السلع التي تحتاجها

(١) ابن جبیر: الرحلة، ص ٢٤٨-٢٥٠.

(٢) ابن المجاور: تاريخ المستنصر، ص ٤٨-٤٩.

(٣) ابن جبیر: الرحلة، ص ٢٥١-٢٥٣، ٢٥٦.

أوروبا، ومنها السكر الذي تبين لهم كثرة زراعته في كثير من المناطق الساحلية ووادي نهر الأردن فواصلوا زراعته، وتعلموا من السكان المحليين عملية استخراج السكر من القصب، فأنشأوا مصانع ضخمة لإنتاج السكر في عكا وصور ومعظم مدن الساحل، التي بلغ إنتاجها من الضخامة ما غطى معظم احتياج أوروبا من السكر خلال القرنين السادس والسابع الهجريين/ الثاني عشر والثالث عشر الميلاديين^(١)، كما استغل الصليبيون خبرات اليهود الصناعية ولا سيما في مجال صناعة الزجاج المطلوب بشدة في أوروبا، فكثرت معامل إنتاج الزجاج في أنطاكية وصور، إلا أن إنتاج مصر ظل هو الأوفر والأرخص رغم أن معظم إنتاج الصليبيين كان للتصدير^(٢).

وكان للتجار الإيطاليين شأن كبير في النشاط التجاري في المستعمرات الصليبية، فقد كانوا حريصين على طلب السلع الشرقية من التوابل كالفلفل والقرفة والحبهان والقرنفل وأخشاب العطور كالعود والند، والمنسوجات الحريرية والكتانية ومستلزماتها من الأصباغ وغيرها كالنيلة والفوة، وذلك لوجود تلك السلع في أسواق بلاد الشام ومصر بكميات وفيرة وأسعار منخفضة في العادة، ومن ثم شحنها إلى أوروبا التي اشتد الطلب فيها على تلك السلع خلال العصور الوسطى^(٣).

(١) رنسيمان: تاريخ الحروب الصليبية، ج٣/ قسم ٢/ ص٦٠٢؛ عاشور: الحركة الصليبية، ج١/ ص٢٨٣؛

Heyd, Histoire de Commerce, pp. 178-179, 680-686.

(٢) رنسيمان: المرجع نفسه، ج٣/ قسم ٢/ ص٦٠٣؛

Heyd, Histoire. de. Commerc: p. 179.

(٣) يوسف: تاريخ العصور الوسطى، ص٢٣٨-٢٤١؛ هامرتون: تاريخ العالم، مج٥/ ص١٩٠.

فضلا عن ذلك قام هؤلاء التجار بتقديم خدمات مصرفية مهمة للصليبيين، مما أسهم في تسهيل المعاملات التجارية وتحريك عجلة التجارة في المستعمرات الصليبية^(١)، وبذلك تمكن الصليبيون من استغلال المزايا الاقتصادية لمستعمراتهم، وأداروها بكفاية واقتدار لضمان ازدهار مملكتهم وتقويتها عبر بناء قاعدة اقتصادية متينة لا قبل للتجارة الإسلامية بمنافستها أو مقاطعتها، فصار التجار المسلمون يتاجرون مع الصليبيين، وقوافلهم تذهب إلى مناطق أعدائهم، وعلى الرغم من أن مكاسب الغزاة من هذه التجارة كانت في الأساس في غير صالح المسلمين لأنها تدعم بقاء الاحتلال الصليبي واستمراره، ومن ثم تؤدي إلى رفاهية الغرب الأوروبي وهو الرحم الأصلي الذي خرجت منه الحركة الصليبية، إلا أن التجارة (الإسلامية - الصليبية) في بلاد الشام كانت بمثابة موقف اضطراري مفروض على المسلمين، ولم يكن أمراً طبيعياً مثل المتاجرة مع مصر - على سبيل المثال - لا سيما بعد خنق الصليبيين لاقتصاديات المسلمين بالسيطرة على الساحل الشامي وإغلاقه في وجه الملاحة الإسلامية^(٢).

ولم تكن سياسة الصليبيين الاقتصادية بمنأى عن الأغراض السياسية، فقد ذكر ابن جبير أن الصليبيين كانوا يفرضون على التجار المغاربة ضريبة رأس دوناً عمن سواهم من تجار المسلمين، وذلك لما لاقوه على يد المتطوعين منهم في جيوش نور الدين محمود وصلاح الدين من بعده من عظيم نكاية، حتى قال الصليبيون: "... إن هؤلاء المغاربة كانوا يختلفون

(١) هامرتون: المرجع السابق، مج ٥/ ص ١٧٩.

(٢) عوض: الحروب الصليبية، ص ٣٦.

على بلادنا ونسالهم ولا نرزأهم شيئاً، فلما تعرضوا لحربنا وتألّبوا مع إخوانهم المسلمين علينا وجب أن نضع هذه الضريبة عليهم...^(١)، فصارت تلك رسالة موجهة إلى المسلمين كافة بأن الحرب بين الطرفين حرب سياسية وعسكرية واقتصادية، وأن المصالح التجارية بين الطرفين مقرونة بالمواقف السياسية.

وعموماً فقد جنى الصليبيون من وراء تلك السياسة الاقتصادية مكاسب هائلة لفتت أنظار كثير من إخوانهم في غرب أوروبا، فقصدوا الإمارات الصليبية في بلاد الشام لينعموا بخيرات المستعمرات الجديدة، ونشطت الحركة التجارية في الموانئ الخاضعة للصليبيين جراء كثرة القوافل التي تقصدها من الشام ومصر، والعدد الهائل من سفن بلاد البحر المتوسط، ومن ثم صارت السلع والبضائع الشرقية تصب في الموانئ الأوروبية المختلفة بمقادير وافرة لم تشهدها منذ العصر الروماني^(٢).

ثانياً- انعكاسات السياسة الاقتصادية للصليبيين على اليمن:

ذكرنا في موضع سابق كيف تمكن الصليبيون من السيطرة على مقاليد التجارة في بلاد الشام، وتهديدهم القوافل التجارية المارة بتخوم بلادهم حتى صارت تلك القوافل تدفع لهم ضريبة مرور لئلا تنهب قوافلهم وتستباح، كما أن إغلاقهم موانئ بلاد الشام في وجه الملاحة الإسلامية جعل المدن التجارية الكبرى ببلاد الشام تضطر إلى التعامل معهم، الأمر الذي أدى إلى رواج الحركة التجارية في مملكة القدس اللاتينية والإمارات

(١) ابن جبير: الرحلة، ص ٢٥١.

(٢) هامرتون: تاريخ العالم، مج ٥/ ص ١٩٠.

الصليبية التابعة لها، فأين موقع اليمن من هذه المخططات والأطماع الصليبية في المنطقة؟

تعد اليمن ركناً أساسياً من أركان التجارة الدولية في المنطقة، وارتبطت منذ القدم بعلاقات تجارية متينة مع بقية أجزاء الجزيرة العربية والعراق وبلاد الشام ومصر، ومن جهة ثانية امتدت علاقتهم التجارية إلى بلاد الهند والصين وما يلحقها من جزر وبلاد، ومن ثم فإن أي طارئ يطرأ على أحد أطراف هذه المنظومة الاقتصادية الدولية يؤثر في الاتجاه العام للنشاط التجاري في اليمن.

ولذلك عندما تمكن الصليبيون من احتلال سواحل بلاد الشام والمدن الفلسطينية الداخلية صارت طرق التجارة الدولية البرية تمر بمستعمراتهم وتصب في موانئهم، ونظراً للتمزق السياسي والصراع العسكري الذي كانت تعيشه اليمن خلال النصف الأول من القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي - مثل بقية أرجاء بلاد الإسلام - فإنه لم يكن هناك توجه لدى القوى السياسية في اليمن لتحديد العلاقات الاقتصادية بذلك الكيان الدخيل على ديار الإسلام، فظلت القوافل التجارية القادمة من اليمن والمحملة بجميع أصناف السلع والبضائع تشق طريقها إلى دمشق ومنها إلى الموانئ الخاضعة للصليبيين^(١).

وقد يكون لذلك علاقة بما ذكرته المصادر عن تدهور رحلات القوافل من اليمن إلى البصرة على طريق اليمامة والأحساء تدريجياً إلى أن توقفت

(١) عاشور: الحركة الصليبية، ج ١/ ص ٣٨٣؛ رنسيان: تاريخ الحروب الصليبية، ج ٣/ قسم ٢/ ص ٦٠٥.

كلياً في سنة (٥٢٤هـ / ١١٢٨م) بسبب ضعف الخلافة العباسية وظهور القرامطة، بعد أن كانت القوافل تسلك ذلك الطريق مرتين في العام^(١)، حيث إنه من المعروف أن التجارة تزدهر حيث يتوفر الأمان والريح، وهو ما استطاع الصليبيون توفيره في المناطق الخاضعة لهم، مما جعل جموع التجار تحمل بضائعها إلى المدن الخاضعة للصليبيين كما ذكرنا سابقاً، وبالنسبة إلى تجار اليمن فإن طريق الحجاز الآمن مقارنة بطريق اليمامة والأحساء المعرض لهجمات الأعراب والفساق كان هو أفضل الخيارات المتاحة لهم في ذلك الوقت، كما أن الفتن والحروب التي عاشها العراق في تلك المرحلة أفادت الكيان الصليبي أيما إفادة، أولاً بسبب انشغال الخلافة العباسية والسلاجقة بمشاكلهم الداخلية عن مقارعة الصليبيين والتصدي لهم، وثانياً تحول خط سير القوافل البرية إلى دمشق ومن ثم إلى عكا التي تعد الميناء الطبيعي لإقليم دمشق، وفي ذلك يقول رنسيمان: "...وتعد عكا أنشط موانئ الساحل في التجارة، وكانت الميناء الطبيعي لدمشق، فلم تستخدم فقط لمنتجات مصانع دمشق وأراضي حوران الخصيبة، بل أفاد منها أيضاً التجار القادمون من اليمن، الذين سلكوا طريق الحجاج على امتداد حافة ساحل بلاد العرب...".^(٢)

ومع ذلك فإن هذه القوافل التجارية القادمة من اليمن لم تكن تشكل إلا جزءاً ضئيلاً من النشاط التجاري لأهل اليمن الذين تركز تعاملهم التجاري مع مصر عبر البحر الأحمر، مما أدى إلى ازدهار ميناء عدن كمحطة كبرى

(١) ابن المجاور: تاريخ المستبصر، ص ٢٦٣ - ٢٦٤؛ يحيى بن الحسين: أنباء الزمن، ص ١٩٧؛ المطاع: تاريخ اليمن الإسلامي، ص ٢٦٩.

(٢) رنسيمان: تاريخ الحروب الصليبية، ج ٣ / قسم ٢ / ص ٦١٠.

للسفن التجارية القادمة من الهند في طريقها إلى الموانئ الفاطمية على البحر الأحمر، وقد أدرك الصليبيون أن مصر لا تزال حجر الزاوية للتجارة الإسلامية في المنطقة، وأنه على الرغم من سيطرتهم على الطرق البرية المؤدية إليها فإن البحر الأحمر لا يزال يمدّها بمختلف أنواع السلع والبضائع الشرقية وبكميات تفوق ما يصل إلى موانئهم، فمن ذلك ما ذكره المؤرخون الصليبيون عن المقادير الهائلة من البضائع الشرقية التي كانت تصل إلى مصر عن طريق السفن القادمة من الهند وسبأ وبلاد العرب^(١).

وقد أدرك الصليبيون الأهمية البالغة للطريق التجاري المار بالبحر الأحمر، فكان من الطبيعي أن يفكروا في النفاذ إليه والسيطرة عليه، ولا ريب أن هذا الهدف كان من أهم العوامل التي أدت إلى توجيه عدد من الحملات الصليبية إلى مصر بغرض الاستيلاء عليها والتحكم في هذا الطريق، ويمكننا عد احتلال الصليبيين لأيلة (٥١٢هـ / ١١١٦م - ٥٦٦هـ / ١١٧٠م) مؤشراً واضحاً على رغبة الصليبيين اختراق احتكار المسلمين للملاحة في البحر الأحمر والتوسع فيه^(٢)، فضلاً عن أن حملة أرناط البحرية التي هاجم بها سواحل البحر الأحمر أثارت الرعب في الموانئ الإسلامية المطلة على ذلك البحر، ولا سيما استهدافه المراكب التجارية السالكة فيه من دون استثناء - كما كانت عدن هدفاً أساسياً لتلك الحملة - وبذلك يتمكن الصليبيون بفضل السيطرة على أيلة في الشمال وعدن في الجنوب من إغلاق البحر الأحمر في وجه الملاحة الإسلامية واحتكار تجارة

(١) توفيق: الدبلوماسية الإسلامية، ص ١٠٨.

(٢) توفيق: المرجع نفسه، ص ١٠٠-١٠١؛ قاسم: في تاريخ الأيوبيين والمماليك،

الشرق الهندي^(١).

وقد أثبتت هذه الأحداث أنه لم يكن هناك إقليم أو بلد في ديار الإسلام بمنأى عن الأطماع السياسية والعسكرية والاقتصادية للصليبيين في المنطقة، فكيف باليمن ومينائها عدن أكبر محطة تجارية في الطريق بين مصر والشرق الأقصى، والمدخل الجنوبي للبحر الأحمر الشريان الذي يغذي مصر بالمتاجر والسلع الشرقية المختلفة وبكميات تفوق ما يصل إلى موانئ بلاد الشام.



(١) عاشور: الحركة الصليبية، ج٢/ ص٦١٨ - ٦١٩.

المبحث الثاني

موقف اليمن الاقتصادي من الحروب الصليبية

لم يكن من الممكن أن تبقى اليمن على سكونها تجاه ذلك الخطر الذي يهدد اقتصاد المنطقة، لا سيما مع نمو الوعي لدى القوى الإسلامية في مصر والشام بخطورة الوجود الصليبي اقتصادياً، وإدراكها أهمية اليمن وثرواتها الطبيعية وإشرافها على الطرق التجارية البحرية بين الشرق والغرب، وسنبحث فيما يلي تطور موقف اليمن من المعركة الاقتصادية التي تخوضها الأمة الإسلامية ضد الكيان الصليبي المحتل.

أولاً - موقف اليمن الاقتصادي قبيل الحكم الأيوبي:

لقد كانت المدة التي سبقت الحكم الأيوبي في اليمن تنذر بمحنة حقيقية وتدهور ملحوظ بالنسبة إلى الوضع الاقتصادي في البلاد، الذي أثر في موقف اليمن الاقتصادي من الحروب الصليبية نتيجة لعدد من العوامل أبرزها:

١- تشتت موارد اليمن بسبب الصراعات والحروب:

عاشت اليمن خلال النصف الأول من القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي مرحلة من التمزق والانقسام بين عدد من القوى السياسية والمذهبية المتصارعة فيما بينها، فتوزعت ثروات اليمن ومواردها الاقتصادية بين تلك القوى، فمينا عدن ذو الأهمية الاستراتيجية كمحطة تجارية رئيسة على طريق التجارة البحرية بين الشرق والغرب كان تحت حكم بني زريع الذين بدأت في أيامهم مظاهر العناية بذلك المرفأ التجاري المهم، وكان إقليم

تهامة الغني بثروته الزراعية ومصائد الأسماك واللؤلؤ تحت حكم بني نجاح، وأما المناطق الجبلية الزراعية الخصبة فقد توزع حكمها بين بقايا الصليحيين في اليمن الأسفل وبني حاتم في اليمن الأعلى، في حين كانت صعدة الغنية بمناجمها تحت حكم الأشراف الزيدية، وخضع إقليم حضرموت الواسع والمتعدد الثروات لحكم عدد من الأسرات من أبرزها آل راشد، وقد تناولنا في الفصل الأول بعض ما ذكرته المصادر عن الثروات التي كانت تلك الدول تحصلها من الأقاليم الخاضعة لها لا سيما عدن وتهامة.

إلا أن الصراع السياسي والصدمات العسكرية بين تلك الدول أدت إلى تبيد ثرواتها، ومن ثم إضعاف قوتها وانهيارها، فالداعي محمد بن سبأ يشتري من الأمير منصور بن المفضل جميع المعامل المتبقية للصليحيين بمائة ألف دينار^(١)، والسلطان حاتم بن أحمد الهمداني يتسابق هو والإمام المتوكل على الله أحمد بن سليمان في كسب الزعامات القبلية عن طريق بذل الأموال^(٢)، واستنزفت حروب بني نجاح ضد الصليحيين وبني زريع والحروب الأهلية فيما بينهم خزينة دولتهم مما جعلهم يعجزون عن مدافعة علي بن مهدي عن زيد^(٣)، فيكف يتوقع أن يكون لليمن موقف اقتصادي في ظل الأوضاع التي تعيشها البلاد، بل إن ميناء عدن نفسه تعرض للغزو من قبل حاكم جزيرة قيس ولم يقو بنو زريع على صد ذلك العدوان إلا بالحيلة^(٤).

(١) عمارة: المفيد، ص ١٥٠؛ ابن الديبع: قرة العيون، ص ٢٢٥.

(٢) الخزرجي: العسجد، ص ٧٥-٧٦؛ ابن الديبع: المصدر نفسه، ص ٢٠٧-٢٠٨.

(٣) عمارة: المفيد، ص ١٦٧-١٨٨؛ الجندي: السلوك، ج ٢/ ص ٤٩٧، ٥٠٧، ٥١٠، ٥١٥.

(٤) ابن المجاور: تاريخ المستبصر، ص ١٢٤-١٢٥.

٢- تدهور الحركة التجارية في البحر الأحمر:

أدت الاضطرابات السياسية التي عاشتها مصر الفاطمية إلى تدهور الحركة التجارية في البحر الأحمر، فأثر ذلك في النشاط التجاري للموانئ اليمنية التي كانت تعتمد على الموانئ المصرية لتصريف فائض ما يصلها من السلع الشرقية، ومن جهة ثانية فإن السلطات الحاكمة في الموانئ اليمنية المنشغلة بالصراعات السياسية والعسكرية جعلت همها الوحيد هو كيفية جمع أكبر قدر من الأموال لتلبية تلك الاحتياجات، وذلك عن طريق الضرائب المفروضة على التجار، التي لم يصاحبها تقديم الخدمات التجارية والأمنية اللازمة لازدهار الحركة التجارية، أو تطوير الإمكانيات الاقتصادية للموانئ التابعة لها، مما أدى إلى انخفاض معدلات الدخل في الموانئ اليمنية^(١).

فضلاً عن أن الصراع السياسي والعسكري بين القوى السياسية اليمنية أدى إلى حدوث نوع من المقاطعة التجارية بين عدد من الأقاليم اليمنية، كالمقاطعة الاقتصادية بين دولة بني نجاح وبني زريع التي استمرت زهاء ثلاث سنوات، الأمر الذي كان له بالغ الأثر في تدهور الحركة الاقتصادية للدولتين^(٢).

ثانياً- موقف اليمن الاقتصادي خلال الحكم الأيوبي والرسولي:

يعد صلاح الدين الأيوبي المخطط الأول للسياسة الاقتصادية الإسلامية كسلاح فعال ضد الوجود الصليبي في المنطقة ومطامعهم الاقتصادية فيها،

(١) صادق: التطور التاريخي، ص ٥٧-٥٨. (٢) عمارة: النكت، ص ٢٦-٢٧.

لا سيما أنهم سيطروا سيطرةً تامة على موانئ الشام والمعابر التجارية منها وإليها، في حين كانت الدولة الفاطمية تعاني من بعض المصاعب الاقتصادية بسبب اضطراب الأحوال في مصر والصراع بين الوزراء، الأمر الذي ترتب عليه قيام أزمة نقدية نتجت عن المقاطعة الأوروبية لتجارة المرور عبر الأراضي المصرية ونضوب موارد التبر من مناجم الذهب المصرية^(١).

وعندما تولى صلاح الدين الحكم في مصر شرع على الفور بمعالجة تلك الأزمة عبر تنظيم موارد البلاد، وإصلاح النقد وبناء قاعدة اقتصادية متينة لمصر تكون حجر الأساس للوحدة الاقتصادية مع بلاد الشام والجزيرة العربية، وقد تمكن من تطبيق خطته الاقتصادية^(٢) عبر الآتي:

أ - دعم الصناعات المحلية في الدولة الأيوبية، ورفع الطاقة الإنتاجية للمصانع والمعامل والأراضي الزراعية التي تنتج مختلف أنواع السلع المرغوبة في السوق الأوروبية كالزجاج والمنسوجات والسكر^(٣).

ب - تشجيع التجارة في البحر الأحمر وتأمينها لضمان وصول السلع الشرقية إلى مصر^(٤).

ج - تفعيل التعامل التجاري مع المدن الإيطالية عبر الموانئ المصرية عبر

(١) سالم: البحر الأحمر، ص ٨٣؛ صادق: التطور التاريخي، ص ٥٨.

(٢) وقد صارت تلك الخطة الأساس الذي قام عليه اقتصاد الدول المطلة على البحر الأحمر طوال العصور الوسطى، إلى أن تمكن البرتغاليون من كسر تلك القاعدة بعد اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح الذي مكّنهم من الوصول مباشرة إلى الهند من دون الحاجة إلى المرور من مصر.

(٣) العبادي: في التاريخ الأيوبي والمملوكي، ص ١١٠.

(٤) توفيق: الدبلوماسية الإسلامية، ص ٩٩-١٠١؛ العبادي: المرجع نفسه، ص ٤٨-٤٩.

مجموعة من الاتفاقيات التجارية والتسهيلات الممنوحة لهم، مما يؤدي إلى سحب البساط التجاري من تحت موانئ بلاد الشام الخاضعة للصليبيين^(١).

وبالنسبة إلى اليمن فقد كان لها موقعها من مخططات صلاح الدين الاقتصادية، وذلك من خلال الآتي :

١- استثمار موارد اليمن الاقتصادية :

إن موقع اليمن الاستراتيجي وإمكاناتها الاقتصادية وثروتها الزراعية والمعدنية، كان من الأسباب التي أدت إلى استحالة قيام القوى الإسلامية الكبرى في المنطقة - لا سيما الدولة الأيوبية - برسم سياستها العامة في مواجهة الصليبيين، إلا إذا ضمنت اليمن في إطارها، وقد كشفت السياسة التي اتبعتها صلاح الدين تجاه اليمن عن إدراكه أهمية ذلك القطر بالنسبة لخطته الاقتصادية، نظرًا لإمكانات اليمن الزراعية والصناعية، فقد أظهرت الإدارة الأيوبية في اليمن اهتمامًا بالغًا بأنواع معينة من تلك المنتجات نظرًا لأهميتها وزيادة الطلب عليها في الأسواق المصرية، ومن ثم إلى الموانئ الأوروبية، فمن ذلك تشجيع الأيوبيين زراعة الفوة وهي عروق نبات لونها أحمر تستعمل في صباغة الحرير كان الطلب عليها كبيرًا في الهند ومصر والشام والموانئ الخاضعة للصليبيين^(٢).

واستنادًا إلى مبدأ "زيادة الطلب على الإنتاج ← تضغط على الطاقة الإنتاجية للاقتصاد" فإن زيادة الطاقة الإنتاجية تؤدي بدورها إلى زيادة

(١) توفيق: المرجع السابق، ص ١٠٢، ١٠٥.

(٢) رنسيمان: تاريخ الحروب الصليبية، ج ٣ / قسم ٢ / ص ٦١١؛ شهاب: عدن فرضة اليمن، ص ١٢٢.

الطلب على الاستثمار أو زيادة معدل الاستثمار^(١)، وبناءً على ذلك فقد سجلت خلال الحكم الأيوبي لليمن زيادة ملحوظة في زراعة الفوة التي انتشرت زراعتها في اليمن بشكل واسع حتى زرعت في معظم جبال اليمن، وعلى الرغم من أن تلك الملاحظة سجلت سنة (٦١٥هـ / ١٢١٨م)^(٢)؛ فإن ذلك لا يعني أن انتشار زراعتها كان بين عشية وضحاها، وإنما كان نتيجة جهود سابقة قام بها الحكام الأيوبيون الأوائل، وقد بلغ من ضخامة إنتاج اليمن من الفوة أن قدرت الضريبة التي تؤخذ على تصدير الفوة من ميناء عدن بمائة وخمسين ألف دينار سنوياً^(٣)، إلا أن المكاسب الهائلة التي كان يجنيها الناس من زراعة الفوة أدت إلى انصرافهم عن زراعة كثير من الغلال والمحاصيل المهمة، فقد كان الجريب^(٤) من الأرض يغل من الشعير والحنطة خمسة دنائير، بينما كان جريب الفوة يغل حوالي ستين ديناراً، وهو ما اضطر الملك المسعود الأيوبي إلى أن يقوم في سنة (٦٢٤هـ / ١٢٢٦م) بمصادرة محصول الفوة مما أدى إلى الحد من زراعته^(٥).

(١) حردان (طاهر حيدر): مبادئ الاقتصاد، دار المستقبل - عمان، ط١ - ١٤١٨هـ / ١٩٩٧م، ص ١٣٣.

(٢) ابن المجاور: تاريخ المستبصر، ص ١٧٤ - ١٧٥؛ السروري: الحياة السياسية، ص ٤٨٣.

(٣) ابن المجاور: المصدر نفسه، ص ١٤٤ - ١٤٥.

(٤) الجريب من الطعام مكيال يقدر بأربعة أقفزة، والقفيز يعادل تقريباً ستة عشر كيلوجراماً، والجريب من الأرض هو مقدار ما يزرع من الأرض، ويقدر بعشرة أقفزة، وقفيز المساحة يقدر بـ(١٤٤) ذراعاً؛ انظر: ابن منظور (أبو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم): لسان العرب، دار صادر - بيروت، ط١ - ١٩٩٧م، مج ١/ ص ٣٩٨، مج ٥/ ص ٢٩٨؛ المعجم الوسيط، ص ١١٤، ٧٥١.

(٥) ابن المجاور: المصدر السابق، ص ١٧٤ - ١٧٥؛ السروري: الحياة السياسية، ص ٤٨٣؛ شهاب: عدن فرضة اليمن، ص ١٢٢.

ومن جهةٍ أخرى فإن عدم تمكن الإمارات الصليبية في بلاد الشام من تأمين الكميات الكافية من المصنوعات الزجاجية لتغطية احتياجات السوق الأوروبية في ظل تعاظم زيادة الطلب في أوروبا على تلك المنتجات؛ أدى إلى انصراف التجار الأوروبيين إلى الأسواق المصرية التي توافرت فيها تلك السلعة بكميات أكبر وأوفر خلال الحكم الأيوبي، وقد كان لإمكانات اليمن الصناعية موضع في ذلك، حيث ذكرت المصادر قيام نائب الملك المعظم توران شاه على عدن الأمير عز الدين عثمان الزنجيلي بإنشاء مصنع للزجاج في عدن والآجر في منطقة (اللخبة)^(١)، لغرض تشجيع أعمال الإعمار والبناء في مدينة عدن وتصدير الفائض منه إلى مصر.

ويعد ما ذكر مجرد مثال على إدراك الأيوبيين للثروات التي تحويها أرض اليمن وكيفية الاستفادة منها، وليس من الضروري أن يكون للأيوبيين تصور كامل لأنواع الثروات التي يمكن الإفادة منها في اليمن، وإنما كان ذلك للاستثمار وتلبية لتزايد الطلب على تلك المنتجات في الأسواق الدولية فضلاً عن غيرها من المنتجات اليمنية، التي لم تسجل لنا المصادر التاريخية طبيعة تعامل الإدارة الأيوبية في اليمن معها مثل المنسوجات الحريرية والكتانية والمعادن والعطور.

(١) ابن المجاور: تاريخ المستبصر، ص١٤٨؛ بيضاني (إيمان محمد): عدن في مصنف ابن المجاور وابن بطوطة، مجلة اليمن، مركز البحوث والدراسات اليمنية - جامعة عدن، العدد ٢٣، جمادى الأولى ١٤٢٧هـ / ٢٠٠٦م، ص٨٢؛ السروري: المرجع نفسه، ص٤٧٧. واللخبة قرية بظاهر عدن على طريق القوافل القادمة إلى عدن براً وهي تبعد ربع فرسخ عن مدينة عدن؛ انظر ابن المجاور: المصدر السابق، ص١٤٨.

٢- دعم الحركة التجارية في البحر الأحمر وتنشيطها:

أما فيما يتعلق بتشجيع الحركة التجارية في البحر الأحمر؛ ففضلاً عن العمليات العسكرية للجيش والأسطول الأيوبي في منطقة البحر الأحمر حتى تم إغلاقه في وجه أي سفن غير إسلامية؛ قام صلاح الدين بتحديث الخدمات التجارية والأمنية في موانئ البحر الأحمر، فمن ذلك إلغاء الضرائب التي كانت مفروضة على الحجاج في ميناء عيذاب وجدة، مما أدى إلى ازدهار الحركة الملاحية والتجارية بين الميناءين، وبلغ الأمان في ميناء عيذاب أن كان الناس يمرون بأحمال الفلفل مطروحة على قارعة الطريق لإعياء الإبل عن حملها ولا حارس عليها حتى يعود صاحبها وينقلها مصنونة من الآفات على كثرة المار عليها من الناس^(١).

كما أظهرت الإدارة الأيوبية في اليمن عناية بالغة بميناء عدن، إذ قام النائب على عدن الأمير عثمان الزنجيلي بتأمين الحماية للميناء، وذلك من خلال تحصين المدينة بالأسوار والحصون المنيعة من جهة البر والبحر، فقام بمد سور متين من الحجارة والجص على طول ساحل عدن من الجبل الأخضر^(٢) شمالاً إلى جبل حقات^(٣) جنوباً، وركب فيه ستة أبواب، وأدار سوراً آخر فوق الجبل المحيط بعدن من جهة البرزخ، وبذلك تم تأمين عدن

(١) ابن جبير: الرحلة، ص ٦١-٦٢.

(٢) الجبل الأخضر: جبل يطل على مدينة عدن، تعلوه قلعة تسمى حصن الخضراء، وهو موقع حصين يشرف على ميناء صيرة من جانبه الجنوبي الشرقي، ويعرف ذلك الجبل اليوم بالجبل المنصوري؛ انظر: المقحفي: المعجم، ج ١/ ص ٤٣.

(٣) حقات: هو الجزء الغربي المتدرج في الانخفاض من جبل شمسان المطل على مدينة عدن، ويمتد إلى الصخرة المجاورة لجبل صيرة شرقاً كما يطل من الشمال على خليج حقات؛ انظر: المقحفي، المرجع نفسه، ج ١/ ص ٤٨٤.

من جهة البر، ورتب على ذلك السور حامية عسكرية، وأخيراً أدار سوراً ثالثاً على جبل حقات من طرفه الشرقي المطل على الميناء صاعداً نحو الغرب، ويعد سور حقات مكماً للسور البحري، ومهمته منع تهريب السلع التجارية وصد الهجمات البحرية من جهة خليج حقات^(١)، فأصبحت عدن في سنة (٥٧١هـ / ١١٧٥م) أكثر موانئ الجزيرة العربية أماناً وتحصيناً^(٢).

وعلى صعيد الخدمات الملاحية قام الزنجيلي ببناء رصيف الميناء (الفرضة) من جديد، وجعلها ملاصقة للسور البحري، وأحاط ساحتها بجدار، وجعل لها بابين؛ باباً في السور وهو باب الفرضة ومنه تدخل البضائع من الميناء إلى ساحة الفرضة، وباباً إلى المدينة تخرج منه البضائع إلى المدينة بعد استيفاء ما عليها من عشور ومكوس^(٣)، وبذلك صارت أمور الشحن والتفريغ والحصر منضبطة في مكان معين، كما قام الزنجيلي بتشييد العديد من المشاريع الخدمية للتجار، فأنشأ "القيصارية"^(٤) العتيقة، الأسواق والدكاكين ودور الحجر، وعادت عدن للإزدهار في زمانه...^(٥).

وفي عهد سيف الإسلام طغتكين زاد الاهتمام بميناء عدن، فشهدت المدينة حركة عمرانية واسعة فبنيت الدور والقصور، وبنى ابنه المعز

(١) ابن المجاور: تاريخ المستبصر، ص ١٢٨؛ بامخرمة: تاريخ ثغر عدن، ص ٤٨؛ شهاب: عدن فرضة اليمن، ص ١٤١. (٢) صادق: التطور التاريخي، ص ٥٩.

(٣) ابن المجاور: المصدر السابق، ص ١٢٨-١٣٠؛ شهاب: المصدر السابق، ص ١٤٢.

(٤) القيصارية (أو القيسارية): نمط من أنماط الأبنية التجارية في العمارة الإسلامية، يغلب على الظن أنه مأخوذ من القيصرية اليونانية بمعنى سوق القيصر أو السوق الإمبراطوري؛ انظر: رزق (عاصم)، معجم مصطلحات العمارة والفنون الإسلامية، مكتبة مدبولي - القاهرة، ط ١- ٢٠٠٠م، ص ٢٤٥.

(٥) ابن المجاور: تاريخ المستبصر، ص ١٣٠.

إسماعيل بناية جميعها دكاكين لبائعي العطور، وجدد والي عدن المعتمد^(١) قيصارية المعز وبنى حمامًا فاخرًا بها وحفر الآبار^(٢).

وبالنسبة إلى العشور والمكوس فقد طور الأيوبيون الضرائب والمكوس التي وجدت في عصر الزريعيين، ونظمت ضمن بنود محددة، وهي:

- مال الفرضة: وهي أقدمها، وتتفاوت تقديراتها تبعًا لنوع البضاعة الداخلة إلى عدن، وتراوح بين ٢٠٪، ٥٠٪.

- ضريبة الشواني: وهي ضريبة فرضها الملك المسعود على التجار لتغطية نفقات الشواني الحربية المرافقة لسفنهم التجارية، وتقدر بـ(١٠٪) من قيمة العشور^(٣).

وفي نهاية العصر الأيوبي في اليمن وبالتحديد في سنة (٦٢٥هـ / ١١٢٧م) أضيفت ضرائب جديدة، وهي دار الوكالة وهي قيراط على كل دينار، ودار الزكاة وتختص بجباية الزكاة عن الضرائب المعفية من العشور (مال الفرضة)^(٤). وبمناسبة ذكر البضائع المعفية من العشور فهي بضائع جرى العرف من أيام بني زريع على إعفائها من العشور نظرًا للحاجة إليها، وتشجيعًا

(١) المعتمد رضي الدين محمد بن علي التكريتي: لم تذكر المصادر أي شيء عن أصله ونشأته، ولكن يرجح أنه كردي من نفس موطن بني أيوب، ولي عدن أواخر الحكم الأيوبي في اليمن، قام ببعض الأعمال العمرانية؛ انظر: بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ص ٢٢٣.

(٢) بامخرمة: المصدر نفسه، ص ٥١، ٥٤؛ بيضاني: عدن في مصنف ابن المجاور وابن بطوطة، ص ٧٧، ٨٠.

(٣) ابن المجاور: المصدر السابق، ص ١٤٠ - ١٤٢.

(٤) ابن المجاور: المصدر نفسه، ص ١٤٣؛ بامخرمة: المصدر السابق، ص ٦٣، ٦٤.

للتبادل التجاري مع أقطار معينة مثل مصر والهند، وتشمل قائمة البضائع المعفاة من العشور، وهي: الواصل من ديار مصر مثل الحنطة والدقيق والسكر والأرز والصابون الرقي والقطارة، و زيت الزيتون و زيت الحار والزيتون المملح، وكل ما يتعلق بالنقل إذا كان قليلاً، والعسل والنحل إذا كان قليلاً^(١)، وأما ما يجلب من الهند فيشمل كل ما يرسل - يصل - في البحر مثل المخاد، المساور - الأساور - الأنطاع، الأرز، السمسم، الصابون، النعال الهندية، وغيرها من السلع والبضائع الواردة من الهند^(٢).

وقد أبقى الأيوبيون هذا النظام فعالاً لما في ذلك من تنشيط للحركة التجارية على طول الخط التجاري الهند - عدن - عيذاب، الأمر الذي عاد بالخير على جميع الأطراف، وهكذا تمكن الأيوبيون من توسيع مجال الحركة التجارية في منطقة جنوب البحر الأحمر والمحيط الهندي، فشهدت الحركة التجارية نشاطاً ملحوظاً بين عدن وبقية الموانئ اليمنية الأخرى وموانئ حضرموت خاصة.

وفي عهد الأتابك سنقر توسعت الهيمنة التجارية لولاية اليمن بين بلدان المحيط الهندي^(٣)، وشهد ميناء عدن حركة محمومة للسفن التجارية القادمة من الهند أو الذهاب إليها، حتى قدرت أعداد المراكب التي ترسو بميناء عدن سنوياً بما بين سبعين إلى ثمانين مركباً، بل إن مركباً واحداً بلغت

(١) ابن المجاور: المصدر السابق، ص ١٤٢؛ شهاب: عدن فرضة اليمن، ص ١٢٧؛ السروري: الحياة السياسية، ص ٤٩٢.

(٢) ابن المجاور: المصدر نفسه، ص ١٤٢-١٤٣؛ شهاب: المرجع نفسه، ص ١٢٧؛ قائد: التطور التاريخي، ص ٥٧.

(٣) قائد: المرجع نفسه، ص ٥٥.

العشور المفروضة عليه ثمانين ألف دينار^(١)، وتشير هذه الإحصائيات إلى رواج الحركة التجارية في عدن نظرًا للمكاسب الهائلة التي يجنيها التجار الذين يحملون السلع الشرقية إلى الموانئ المصرية رغم كثرة الضرائب المفروضة عليهم في عدن.

ونتيجة لذلك شهدت الحياة الاقتصادية في الدول الإسلامية المطلة على البحر الأحمر نهضة واسعة النطاق شملت نواحي الحياة كافة، وصارت مصر بفضل ذلك قوة اقتصادية كبرى في المنطقة، وهو ما اضطر المدن التجارية الإيطالية إلى إعادة النظر في سياساتها الاقتصادية، فتسابقت إلى عقد الاتفاقيات التجارية مع الدولة الأيوبية لأجل ضمان استمرار مكاسبهم الاقتصادية من تجارة الشرق^(٢).

وقد تمكن صلاح الدين بفضل تلك السياسة الاقتصادية من سحب البساط من تحت الصليبيين في بلاد الشام حتى صارت المدن التجارية الإيطالية تخطب ود الدولة الأيوبية، وتتقرب إلى حكامها، الأمر الذي عاد على المسلمين بمكاسب سياسية وعسكرية واقتصادية غيرت ميزان القوة في المنطقة لصالح المسلمين، وهو ما ذكره صلاح الدين في رسالته إلى الخليفة العباسي الناصر حين قال: "... وما بينهم [التجار الإيطاليون] إلا من يجلب إلى بلدنا آلة قتاله وجهاده، ويتقرب إلينا بإهداء طرائف أعماله وبلاده، وكلهم قد تقررت معه المواصفة، وانضمت معه المسالمة على ما نريد

(١) ابن المجاور: المرجع السابق، ص ١٤٤؛ بامخرمة: تاريخ ثغر عدن، ص ٦٥.

(٢) بروي: تاريخ الحضارات العام، ص ٣٤٢-٣٤٣؛ هامرتون: تاريخ العالم، مج ٥/

ص ١٧٩؛ قاسم: في تاريخ الأيوبيين والمماليك، ص ٥٦.

ويكرهون، ونؤثر ولا يؤثرون...»^(١).

٣- دعم التجارة الكارمية.

من الجدير بالذكر أن الخطة الاقتصادية التي طبقها صلاح الدين في دولته قد أسهمت وبشكل واضح في نمو النشاط التجاري لتجار الكارم وازدهاره، تلك الطائفة التي وجدت في التسهيلات الاقتصادية التي قدمتها الدولة الأيوبية مجالاً خصباً لممارسة نشاطها التجاري في الموانئ التابعة لها كافة ومن أهمها ميناء عدن، التي كانت من قبل المركز الرئيس لتجار الكارم الذين استقروا فيها وفي عدد من المدن اليمنية^(٢)، فلما تولى الأيوبيون حكم اليمن وجد تجار الكارم مجالاً واسعاً لممارسة نشاطهم التجاري بوجود المرافق التجارية من دور ووكالات وأسواق مسقوفة، وتحديث الفرضة، والأنظمة الدقيقة لحصر السلع وتحصيل العشور، والتسهيلات الممنوحة التي تكاد تصل إلى حد الإعفاء الكامل من الرسوم عن بعض السلع المذكورة، وقد عاد ذلك بالخير الوفير على السلطات المتعاملة معهم في مصر واليمن، وتوسيع نفوذهم الاقتصادي حتى صاروا يمثلون هيئة تسيطر على أهم تجارة دولية وهي تجارة التوابل و سلع الشرق، وصار لهذه الطائفة من التجار مؤسسات تنظم نشاطاتها في مصر واليمن والموانئ الإفريقية والهند وسيلان والصين^(٣).

وتكمن أهمية هذه الطائفة التجارية في أنها أصبحت تمثل منظمة تجارية

(١) الفلقشندي: صبح الأعشى، ج ١٣ / ص ٨٨.

(٢) سالم: البحر الأحمر، ص ٢٧؛ السروري: الحياة السياسية، ص ٤٩٧.

(٣) سالم: المرجع نفسه، ص ٣٤؛ عثمان: تجارة الكارم، ص ٥١، ٥٨.

إسلامية بلغت من القوة والنفوذ الاقتصادي في عالم التجارة الدولية ما يفوق ما للمدن التجارية الإيطالية (الثلاثة الكبار) من نفوذ في عالم البحر المتوسط، فالمكاسب الضخمة التي كانت التجارة الكارمية تجنيها جراء احتكارها للتجارة الشرقية والتوابل خاصة، جعلت لها مكانة مميزة لدى السلطات الحاكمة في مصر واليمن، بل بلغ من تأثيرها في الاقتصاد العالمي أن أوروبا أفرغت خزائنها من احتياطات المعادن الثمينة لصالح تجار الكارم الوسطاء الشرقيين المحتكرين لهذه السلع، الذين كانوا يحيطون الاتجار بها بنوع من الأسرار والغموض حتى لا يخترق تجار أوروبا ذلك الاحتكار، في وقت كان البهار هو العنصر الرئيس في التوابل، ويلخص تاريخه وحده تاريخ التوابل وتجارة الشرق عمومًا، حتى صار مرادفًا للثروة، واستخدم غالبًا في أوروبا كقيمة نقدية عندما كان كيلو البهار في مرحلة ازدهار تجارته يساوي غرامين من الذهب في الهند فإنه يساوي ثلاثين إلى أربعين غراما بالنسبة إلى المستهلكين الأغنياء في أوروبا، كما كان قنطار الزنجبيل لا يزيد عن أربعة عشر فرنكًا في الهند بينما وصل ثمنه إلى أربعين فرنكًا في الإسكندرية، لتذهب هذه الأموال الطائلة إلى الوسطاء التجاريين من الكارمية^(١).

وقد عاد ذلك على تجار الكارم بالخير الوفير والثروات الطائلة من الذهب والفضة، حتى إنه لا يستغرب أن يقوم هؤلاء التجار بتقديم قروض ضخمة لحكام مصر واليمن كلما طلب منهم ذلك، فقد قدموا للسلطان الناصر صلاح الدين في سنة (٥٧٧هـ / ١١٨١م) مكوسًا عن عدة سنوات

(١) عثمان: المرجع السابق، ص ٦١ - ٦٢؛ الأشقر (محمد عبدالغني): تجار التوابل في مصر في العصر المملوكي، الهيئة المصرية العامة للكتاب - القاهرة، د. ط - ١٩٩٩م، ص ٦٧.

مقبلة كان في أمس الحاجة إليها لإعداد قواته في مواجهة الصليبيين^(١). وعمومًا فقد سيطر تجار الكارم سيطرة تامة على تجارة الشرق خلال الحكم الأيوبي لمصر واليمن والحجاز وبلاد الشام، إلى أن زالت دولة بني أيوب في مصر وقامت دولة المماليك، فقام السلطان قطز بالضغط على طائفة تجار الكارم لاستخلاص مزيد من الأموال نظرًا لما تقتضيه ظروف المواجهة مع المغول، فضلاً عن الهجمات الصليبية على مصر خلال النصف الأول من القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي، كل ذلك دفع تجار الكارم إلى أن يركزوا نشاطهم في اليمن - التي أصبحت آنذاك تحت حكم بني رسول - ويتخذوا من المدن اليمنية الكبرى (عدن، تعز، زبيد) مراكز أساسية لهم ريثما تتحسن الأوضاع في مصر المملوكية^(٢)، فزاد إقبال تجار الكارم على ممارسة نشاطهم التجاري في اليمن في ظل رعاية الدولة الرسولية التي سار حكامها الأوائل على نهج سلاطين بني أيوب في الاهتمام بتجارة البحر الأحمر، لا سيما بعد أن أدت كثرة الضرائب المجبأة في ميناء عدن إلى غنى بني رسول وتزايد قوتهم، كما قاموا بواجبهم في حراسة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، فلم يسمحوا لأية سفن غير إسلامية بأن تبخر شمالاً من عدن^(٣)، فلما تحسنت الأوضاع في مصر سعى سلاطين المماليك إلى كسب ود ملوك اليمن من بني رسول وبناء علاقات اقتصادية متينة معهم، ما أعاد الثقة إلى تجار الكارم، فزاد إقبالهم على التجارة في الموانئ المصرية^(٤).

(١) المقرئزي: السلوك، ج ١/ القسم الأول/ ص ٧٠ - ٧١.

(٢) عثمان: تجارة الكارم، ص ٦١؛ سالم: البحر الأحمر، ص ٣٧.

(٣) ربيع: البحر الأحمر، ص ١١٢.

(٤) جرادات: الأهمية الإستراتيجية، ص ٨١؛ حوات: مضيق باب المنذب، ص ٢٠.

وبالنسبة إلى الوجود الصليبي في بلاد الشام وجزر البحر المتوسط فقد عدت الخطة الاقتصادية التي وضعها صلاح الدين وسار عليها خلفاؤه من بعده ضربة خطيرة للاقتصاد الصليبي، إذ انصرفت المدن التجارية الإيطالية بكليتها إلى الموانئ المصرية طلباً للكسب الوفير والحصول على مزيد من الامتيازات والتسهيلات التي تقدمها لهم السلطات الأيوبية، ونتيجة لذلك بدأ اقتصاد الإمارات الصليبية في التدهور، ما انعكس على مواردها المالية وجاهزيتها العسكرية، حتى كانت معركة حطين التي كان صداها مدوياً في جميع أنحاء أوروبا، الأمر الذي دفع بكثير من المتعصبين للحروب الصليبية إلى المطالبة بتطبيق الحصار الاقتصادي على مصر وغيرها من البلاد الإسلامية، وقد لقيت تلك النداءات ترحيباً من روما التي أصدر بابواتها سلسلة من قرارات الحرمان ضد من يتعامل مع المسلمين لا سيما في توريد مواد قد تستعمل في دعم المجهود الحربي للمسلمين، إلا أنه نظراً لسداجة تلك الفكرة واستحالة تطبيقها لم تجد من يستجيب لها من بين القوى التجارية الأوروبية المتعاملة مع المسلمين، ما دفع بعدد من دعاة الحروب الصليبية إلى تقديم مشاريع متعددة تهدف بشكل عام إلى إيجاد طريق تجاري بديل عن مصر والبحر الأحمر، وذلك لغرض حرمان المسلمين من ذلك المورد الاقتصادي المهم^(١).

وقد أدت الظروف الدولية التي طرأت على العالم آنذاك جراء غزو

(١) سانوتو (مارينو): كتاب الأسرار للمؤمنين بالصليب في استرجاع الأراضي المقدسة والحفاظ عليها، نقله إلى العربية: الأب سليم رزق الله، دار الريحاني للطباعة والنشر - بيروت، ط١ - ١٩٩١م مقدمة المراجع، ص١٢ - ١٣؛ جرادات: الأهمية الاستراتيجية، ص٧٨؛ عاشور: الحركة الصليبية، ج٢/ ص٩٤٩ - ٩٥٥؛

المغول معظم بلدان آسيا، إلى سد طريق بغداد التجاري إثر سقوط الأنظمة الحاكمة التي كانت تقوم عليه، فلم يبق أمام الغرب الأوروبي للحصول على منتجات الشرق الأقصى والهند ولا سيما التوابل والبخور إلا طريق دولة المماليك، الذين جنوا أرباحًا طائلة من وراء احتكار تجارة الشرق، فصرفت المدن التجارية الإيطالية النظر عن فكرة محاربة المماليك، وكرست جهودها لكسب ثقة المماليك وصدقتهم^(١)، لا سيما أن التجارة مع مصر كانت تعني فتح أبواب التجارة الشرقية المغلقة عن طريق الهند - اليمن - مصر^(٢).

ومع مرور الوقت آتت الخطة الاقتصادية التي وضعها صلاح الدين ثمارها، إذ لم يعد أمام أوروبا - وقد فشلت كل محاولاتها لاحتلال مصر والسيطرة على تجارة البحر الأحمر - إلا أن تخطب ود القوى الإسلامية في مصر والشام، وتبدأ معها صفحة جديدة من العلاقات السلمية التجارية جرّت إلى فلحها مع مرور الوقت المزيد من الممالك الأوربية، التي اضطرت إلى قطع دعمها للمشاريع الصليبية التي تدعو إليها البابوية ومن معها من الممالك الأوربية، وذلك للحفاظ على مصالحها التجارية مع دولة المماليك، والتزامًا بالاتفاقيات المبرمة بين الجانبين بذلك الشأن^(٣)، وأخيرًا فإن الباعث الاقتصادي الذي أسهم من قبل في تحريك كثير من القوى في أوروبا للاشتراك في الحروب الصليبية؛ أصبح هو نفسه سببًا في مشاكل إعداد وتنظيم الحملات الصليبية المتأخرة^(٤).

(١) عاشور: الحركة الصليبية، ج ٢ / ص ٩٤٩؛ عثمان: تجارة الكارم، ص ٤٧ - ٤٨.

(٢) سانوتو: كتاب الأسرار، ص ١٠٢.

(٣) العبادي: في التاريخ الأيوبي والمملوكي، ص ١١٠ - ١١٢، ٢٥٧.

(٤) رنسيان: تاريخ الحروب الصليبية، ج ٣ / قسم ٢ / ص ٦٠٠.