ميناء الشعيبة في صدر الإسلام

Shuaiba Port at the beginning of Islam

د. علي صالح مانع العمري

Dr. Ali Saleh Mani Alamri

أستاذ مساعد بجامعة الملك خالد

Assistant Professor- King Khalid University

المستخلص:

حظيت الكثير من الموانئ البحرية بعناية الباحثين، وكان اهتمامهم الخاص ينصبُّ على الموانئ الرئيسة، ولم يحظ ميناء الشعيبة بالاهتمام الكبير، وما كتب عنه لا يزيد في الحقيقة عن إشارات بسيطة ومتفرقة لا تعطي في مجملها صورة واضحة لهذا الميناء وتطوره التاريخي.

وقد عنيت هذه الدراسة بتسليط الضوء على هذا الميناء المهم لمكة المكرمة في فترة ما قبل الإسلام إلى عصر عثمان بن عفان رضي الله عنه، حيث أشارت بعض المصادر المتقدمة أنه أول من اتخذ جدة مرفأ بعد أن كانت الشعيبة ميناء مكة الأول، وستحاول هذه الدراسة سبر أغوار هذا الميناء، ومناقشة أهميته لأهل مكة، ودوره السياسي والتجاري في فترة صدر الإسلام، إضافة إلى إعطاء صورة عن التبادل التجاري بين أهل مكة وغيرها من الأقاليم، وأنواع السلع المتبادلة عبر ميناء الشعيبة، فضلا عن أهمية هذا الميناء بالنسبة لعلاقة المسلمين بقريش في بداية الدعوة وهجرتهم إلى بلاد الحبشة.

وقد استفاد الباحث من الدراسات السابقة التي تناولت بعض جوانب هذا الموضوع، واستخدم المنهج التاريخي الوصفي والتحليلي، وذلك بتتبع مادة الدراسة في كافة مظانها العلمية، ورصدها وتبويبها حسب المحاور، ثم تحليل تلك المادة العلمية المتوفرة ونقدها نقداً علمياً موضوعياً، والمقارنة بين الروايات والحوادث والمعلومات التاريخية التي وردت في أكثر من مصدر للوصول إلى استجلاء الصورة الأقرب إلى الحقيقة التاريخية فيما يخصُّ موضوع الدراسة، مع الالتزام بالإطارين؛ الزماني والمكاني.

الكلمات المفتاحة: صدر الإسلام – ميناء – الشعيبة – مكة المكرمة – البحر الأحمر

Abstract

Many seaports received the attention of researchers, and their special interest was interested on the main ports. Shuaiba Port did not receive much attention, and what was written about it, was in fact no more than simple and scattered references that do not give in their entirety a clear image of this port and its historical development.

The study was interested with shedding light on this important port of Makkah in the pre-Islamic period until the era of Uthman bin Affan, may God be pleased with him, as some advanced sources which he was the first to use Jeddah as a port after Shuaiba was the first port of Makkah, and this study will try to find out the depths of this. The port, and discuss its importance to the people of Makkah, and its political and commercial role in the period of early Islam, in addition to giving pictures of the trade exchange between the people of Mecca and other regions, and the types of goods exchanged through the port of Shuaiba, as well as the importance of this port in relation to the relationship of Muslims with Quraysh at the beginning of the call and their migration to the country of Habasha.

The researcher took benefits from previous studies that dealt with some aspects of this topic, and the researcher used the historical, descriptive and analytical approach, by tracking the study material in all its scientific fields, monitoring and classifying it according to the axes, then analyzing that available scientific material and criticizing it in an objective scientific manner, and comparing narratives, incidents, and historical information which were mentioned in more than one source in order to identify the image closest to the historical truth regarding the subject of the study, while compliance to the temporal and spatial frameworks.

Keywords: the beginning of Islam – port – Shuaiba – Makkah – Red Sea

المقدمة:

الشعيبة: هو الاسم القديم للميناء الرئيس لمكة المكرمة في الجاهلية وعصر صدر الإسلام قبل أن يتم تحويله إلى جدة، حيث يتفق بعض المؤرخين أن عثمان بن عفان رضي الله عنه اتخذ جدة ميناء رئيسا لمكة بدلا من الشعيبة التي تقع على ساحل البحر الأحمر، إلى الجنوب من مكة المكرمة، ولا يبعد كثيرا عنها، ويعتبر من أهم المرافئ؛ حيث كان له الدور الكبير لبلاد الحجاز، وبخاصة مكة المكرمة، من الناحية السياسية والتجارية، وكذلك فإن أهميته ترجع إلى قربه من مكة المكرمة التي هي مقصد للناس في الجاهلية والإسلام.

وقد كان أهل مكة ينطلقون في أسفارهم بحراً من هذا الميناء الذي سهَّل عليهم التواصل من خلاله مع العالم الخارجي، فضلا عن أهميته في إيصال البضائع والسلع التجارية وتبادلها، وبالرغم من عدم امتلاك تجار مكة للسفن التجارية – كما تشير بعض المصادر– إلا أنهم اعتمدوا على سفن أهل اليمن والأحباش لجلب تجاراتهم من أفريقيا وغيرها، مما أسهم في تبادل السلع، وتشجيع الحركة التجارية التي ربما يعتبرها البعض فرصة للتخلُّص من الطرق البرية التي كانت محفوفة ببعض المخاطر، بالرغم مما يعتري الطرق البحرية من مخاطر لا تقل عن تلك، فالعواصف والرياح العاتية وغيرها، كانت تعيق حركة الملاحة في البحر الأحمر.

ولعل هذه الدراسة تسلِّط الضوء على هذا الميناء لدراسة موقعه الجغرافي وأهميته الاستراتيجية، ودوره السياسي والتجاري قبل الإسلام وبعده إلى عصر صدر الإسلام.

حدود الدراسة:

فترة صدر الإسلام منذ بعثة النبي صلى الله عليه وسلم إلى نهاية عصر عثمان بن عفان رضي الله عنه.

تساؤلات الدراسة:

س١/أين يقع ميناء الشعيبة؟ وما أهميته الاستراتيجية لأهل مكة المكرمة؟

س٢/ ما أبرز السلع التجارية التي كانت تصل إلى مكة المكرمة من الأقاليم المختلفة؟

س٣/ ما الدور الذي لعبه ميناء الشعيبة في عصر صدر الإسلام؟

س٤/ هل استمرت أهمية ميناء الشعيبة بعد أن أصبحت جدة ميناء رئيسا لمكة المكرمة؟

الدراسات السابقة:

وجد الباحث بعض الدراسات السابقة التي تناولت بعض جوانب هذا الموضوع بشكل عام، منها:

– دراسة بعنوان: حول مشكلة مينائي الشعيبة وجدة للباحث: أحمد محمود حسين صابون، وهي منشورة في مجلة: أم القرى لعلوم الشريعة والدراسات الإسلامية، عدد(٤٩) في شهر محرم(١٤٣١هـ) ، حيث حاول الباحث الوقوف على النصوص الواردة حول أقدمية كل منهما، بينما ستركز هذه الدراسة على ميناء الشعيبة في عصر صدر الإسلام دون الدخول في إشكالية الباحث في معرفة أيهما أقدم؟ ولا التطرق لميناء جدة الذي أخذ نصيبا وافرا من هذه الدراسة.

–دراسة بعنوان: الموانئ الحجازية المطلة على ساحل البحر الأحمر في ضوء كتابات الجغرافيين والرحالة من القرن الأول حتى القرن الثامن الهجريين(الموانئ الحجازية واليمنية والمصرية نموذجا) للباحث ايناس عماد عبد المنعم، وهو عبارة عن بحث منشور في مجلة: الجامعة العراقية في عددها ٥٤ ج١ تناول فيه الباحث الموانئ البحرية ومنها الحجازية مثل: ميناء الشعيبة، الذي حدَّد فقط موقعه فيما لا يتجاوز خمسة أسطر من خلال ما ذكره الجغرافيون عن الموقع، بينما هذه الدراسة ستتناول ميناء الشعيبة وأهميته في عصر صدر الإسلام.

–دراسة بعنوان: موانئ شرقي البحر الأحمر قبل الإسلام، للباحث: مروان بن غازي شعيب، وهو عبارة عن بحث منشور في مجلة الدارة، العدد: الثاني إبريل (٢٠٢٢م) السنة الثامنة والأربعون، وقد ركَّز فيه الباحث على موانئ شرقي البحر الأحمر في فترة ما قبل الإسلام، وتطرق خلالها لعدد من الموانئ منها ميناء الشعيبة، فيما لا يتجاوز صفحتين في فتره ما قبل الإسلام. وسيستفيد الباحث منه ببعض المعلومات الواردة فيما يتعلق بفتره ما قبل الإسلام.

أقسام الدراسة:

قسم الباحث هذه الدراسة إلى: مقدمة، وثلاثة مباحث رئيسة، وهي على النحو التالي:

المحور الأول: موقع ميناء الشعيبة، وأهميته الاستراتيجية.

المحور الثاني: ميناء الشعيبة قبل الإسلام.

المحور الثالث: ميناء الشعيبة في صدر الإسلام.

المحور الأول: موقع ميناء الشعيبة، وأهميته الاستراتيجية.

الشعيبة: بضم الشين المعجمة، وفتح العين المهملة، وسكون المثناة التحتية، وكسر الموحدة، عبارة عن قرية على شاطئ البحر على طريق اليمن(١)، ويصفها ابن المجاور(٢) بأنها: خور عظيم، ومرسى قديم، مقابل وادي المحرم، والشعيبة تصغير شعبة وهي خليج من ساحل البحر جنوب جدة بما يقرب من (٦٨)كم، وتبعد عن مكة المكرمة بحوالي مئة كيلو متر، وهي أكثر من المسافة التي بينها وبين جدة(٣)، وتُعد خورا آمنا تقصده سفن الروم والحبش للتزود بما تحتاج إليه من زاد وماء، وتُفرِّغ السفن القادمة من جنوب غربي شبه الجزيرة العربية وأفريقيا والهند بضائعها لبيعها وتبادلها مع أهل مكة(٤)، وهذا الخور ينتهي عنده وادي فاطمة، حيث تصبُّ مياهه في البحر الأحمر، وتمتاز هذه المنطقة بموقعها الطبيعي حيث ينعدم فيها نمو الشعاب المرجانية، وتتوفر بها المياه البحرية العميقة التي تتراوح ما بين (١٠٠-٢٠٠م)، فضلا على أن مرساها محمي من الرياح، الأمر الذي يُمكّن السفن من الوصول إلى البر بسهولة(٥)، وقد ذكرها الإدريسي(٦) بأنها: مُستَراح للمراكب التي ترسو بها، ويحمل منها قوت أهل الحرم ومعيشتهم(٧).

---

(١) ياقوت الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومي الحموي: معجم البلدان، بيروت، دار صادر،ط٢، ١٩٩٥م، ج٣، ص٣٥١ ؛ ابن تغري بردي، أبو المحاسن يوسف بن تغري بردي بن عبد الله الظاهري الحنفي: النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة ، مصر، دار الكتب، (د:ت)، ج٦، ص٣٤٩ ؛ الصالحي، محمد بن يوسف الشامي: سبل الهدى والرشاد في سيرة خير العباد وذكر فضائله وأعلام نبوته وأفعاله وأحواله في المبدأ والمعاد، تحقيق عادل أحمد عبد الموجود، وعلي محمد معوض، بيروت، دار الكتب العلمية ، ط١، ١٤١٤ هـ - ١٩٩٣ م، ج٢، ص٣٦٩.

(٢) ابن المجاور، يوسف بن يعقوب بن محمد : صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسماة(تاريخ المستبصر)، راجعه ووضع هوامشه ممدوح حسن محمد، القاهرة، مكتبة الثقافة الدينية، ط٢، ١٤٣١هـ/٢٠١٠م ، ص٥٦

(٣) البلادي، عاتق بن غيث بن زوير بن زاير بن حمود بن عطية بن صالح: معالم مكة التاريخية والأثرية، مكة، دار مكة للنشر والتوزيع،، ط١، ١٤٠٠ هـ / ١٩٨٠ م، ص١٤٧، ١٤٨.

(٤) جواد علي: المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام ،بيروت، دار الساقي، ط٤، ١٤٢٢هـ/ ٢٠٠١م، ج١٣، ص٢٧٢ ،٢٧٣ ؛صابون، أحمد محمود حسين: حول مشكلة أصل مينائي الشعيبة وجدة، بحث منشور في مجلة أم القرى لعلوم الشريعة والدراسات الإسلامية، ع ٤٩، محرم ١٤٣١هـ ، ص٤١٦.

(٥) الرويثي، محمد أحمد: التطور المكاني والتاريخي لموانى شبه الجزيرة العربية (دراسة تاريخية تحليلية)، المدينة المنورة،ط١، ١٤١٥هـ/ ١٩٩٤م، ص١٠٥.

(٦) الإدريسي، محمد بن محمد بن عبدالله: نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، بيروت، عالم الكتب، ط١، ١٤٠٩هـ، ج١، ص٣٨.

(٧) المقريزي، أحمد بن علي بن عبد القادر، أبو العباس الحسيني العبيدي تقي الدين: السلوك لمعرفة دول الملوك، تحقيق محمد عبد القادر عطا، بيروت، دار الكتب العلمية، ط١، ١٤١٨هـ / ١٩٩٧م، ج٧، ص١١٢.

وقد كانت الشعيبة ميناء مكة المكرمة قبل الإسلام وبعده قبل اتخاذ جدة ميناء رئيسا زمن عثمان ابن عفان – رضي الله عنه– [٨]، تصل إليها السفن قبل جدة[٩]، ولذلك وصفت بأنها مرفأ على ساحل بحر الحجاز لمكة، ومرسى سفنها قبل جدة[١٠]، ويعتبر البحر الأحمر[١١] من أقدم البحار، وقد أُطلق عليه عدد من المسميات عند قدماء المصريين والرومان، في حين أطلَق عليه العرب عدة مسميات منها: بحر فون، وبحر القلزم، وبحر عيذاب، وبحر السويس، وبحر جدة، وغلبت عليه مؤخرا تسمية البحر الأحمر، ولعلَّ ذلك يرجع إلى ألوان شعبه المرجانية، أو نسبة إلى بعض الجبال المجاورة له[١٢]. أما المؤرخون المسلمون فقد أطلقوا عليه عدة مسميات من أهمها تسميته: ببحر الحجاز[١٣].

وتنبع أهمية الشعيبة من كونها ميناء مكة المكرمة، ويتميز بقربه حيث ترسو فيه السفن التجارية المحملة بالبضائع والسلع المختلفة[١٤]ويُعد المنفذ البحري لهذه المدينة المقدسة، وقد ذكر الأزرقي[١٥] أن الشعيبة ساحل مكة يستعمله أهل مكة المكرمة قبل الإسلام وبعده في الاتصال بالعالم الخارجي خاصة مع أفريقيا والحبشة[١٦]، ومما جعل له أهمية في تلك الفترة أن أهل مكة المكرمة والسفن المغادرة من هذا المرفأ لا يدفعون ضرائب المرور

(٨) ابن المجاور، صفة بلاد اليمن ، ص٥٦ ؛ صابون: حول مشكلة أصل مينائي الشعيبة وجدة، ص٤١٦

(٩) ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج٣، ص٣٥١ ؛ جواد علي: المفصل، ج٥، ص٢٠٥.

(١٠) السهيلي، أبو القاسم عبد الرحمن بن عبد الله بن أحمد: الروض الأنف في شرح السيرة النبوية لابن هشام، تحقيق عمر عبد السلام السلامي، بيروت، دار إحياء التراث العرب، ط١، ١٤٢١هـ/ ٢٠٠٠م، ج٢، ص١٧٨ ؛ ابن الجوزي، جمال الدين أبو الفرج عبد الرحمن بن علي بن محمد: المنتظم في تاريخ الأمم والملوك ،تحقيق محمد عبد القادر عطا، مصطفى عبد القادر عطا، بيروت، دار الكتب العلمية، ط١، ١٤١٢ هـ / ١٩٩٢ م، ج٢، ص٣٢٥؛ جواد العلي: المفصل، ج٧، ص١١٥.

(١١) هو المسطح المائي الذي يحد شبه الجزيرة العربية من جهتها الغربية، وبحر القلزم هو فرع من المحيط الهندي. ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج١، ص٣٤٤؛ شعيب، مراون بن غازي: موانئ شرق البحر الأحمر قبل الإسلام(دراسة تاريخية وحضارية) بحث منشور في مجلة الدارة، ع٢، ابريل ٢٠٢٢م، السنة الثامنة والأربعون، ص١٢.

(١٢) السهيلي: الروض الأنف، ج٢، ص١٧٨؛ شعيب: موانئ شرق البحر الأحمر قبل الإسلام، ص١٣، ١٤ ؛ صابون: حول مشكلة أصل مينائي الشعيبة وجدة، ص٤١٦؛ وليد محمد جرادات، وليد محمد: الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر بين الماضي والحاضر، الدوحة، دار الثقافة، ١٩٨٦م، ص١١ – ١٢.

(١٣) الزيلعي، أحمد بن عمر: مكة وعلاقاتها الخارجية(٣٠١– ٤٨٧هـ) , بيروت , الدار العربية للموسوعات , ط١ ,١٤٠١هـ/ ١٩٨١م، ص١٧٣.

(١٤) الطبري، محمد بن جرير بن يزيد بن كثير، أبو جعفر: تاريخ الرسل والملوك، بيروت، دار التراث، ط٢، ١٣٨٧هـ ، ج٢، ص٣٢٩.

(١٥) أبو الوليد محمد بن عبد الله بن أحمد بن محمد بن الوليد بن عقبة المكي: أخبار مكة وما جاء فيها من الآثار، تحقيق رشدي الصالح ملحس، بيروت، دار الأندلس للنشر، (د:ت)،ج١، ص١٥٧.

(١٦) الشريف، أحمد إبراهيم: مكة والمدينة في الجاهلية وعهد الرسول صلى الله عليه وسلم، القاهرة، دار الفكر العربي، ص١٧٦.

من أرض اليمن جنوبا كونهم منافسين لأهل مكة في التجارة، فتكلفهم مبالغ كبيرة، فضلا عن أنهم ليسوا في حاجة إلى الحماية التي كانوا يحرصون على توفيرها للقوافل التجارية البرية حينما كانت تمر بالقبائل العديدة التي يمر الطرق منها(١٧)، كما تظهر أهمية ميناء الشعيبة بالنسبة لأهل مكة المكرمة أن معظم السلع التجارية المتنوعة كانت تصل إليهم، وتُعرض في أسواقها عن طريقه فهو أقرب ما يكون إليها(١٨)،حيث كان لمكة المكرمة أهميتها التجارية فهي محط أنظار التجار الذين توافدوا إليها من الشام والعراق وبلاد الروم والفرس وغيرهم(١٩).

والثابت أن التجارة كانت عند أهل مكة المكرمة من أولى الأسباب التي قامت عليها حياتهم، حيث أصبحت مكة المكرمة مركزا عظيما من المراكز التجارية بحكم توسطها أقاليم شبه الجزيرة العربية وموقعها في منتصف الطريق بين بلاد اليمن جنوبا وبلاد الشام شمالا(٢٠)حيث كان القرشيون شغوفون بالتجارة(٢١).

وبذلك تعتبر الشعيبة المنفذ البحري الذي يلجأ إليه أهل مكة حينما يريدون السفر إلى وجهاتهم المختلفة(٢٢)، والبحر الأحمر بالرغم مما اشتُهِر به من صعوبة الملاحة لكثرة شعابه المرجانية ورياحه الشديدة التي كانت تعيق حركة الملاحة إلا أنه يُعد من أهم الممرات التي تربط المحيط الهندي والبحر المتوسط منذ قيام الحضارات الإنسانية الأولى، وكان ميدانا للصراع بين القوى العالمية المختلفة قديما وحديثا(٢٣)ولا شك أن العرب في شبه

(١٧) الشريف: مكة والمدينة في الجاهلية والإسلام، ص١٧٦.

(١٨) الواقدي، محمد بن عمر بن واقد السهمي الأسلمي أبو عبد الله: المغازي، تحقيق مارسدن جونس، بيروت، دار الأعلمي، ط٣، ١٤٠٩هـ/١٩٨٩م، ج٢، ص٧٤٤ ؛ البيهقي، أحمد بن الحسين بن علي بن موسى الخراساني، أبو بكر: دلائل النبوة ومعرفة أحوال صاحب الشريعة، بيروت، دار الكتب العلمية،ط١، ١٤٠٥ هـ، ج٤، ص٣٤٥ ؛ الصالحي: سبل الهدى والرشاد، ج٥، ص٢٥٢.

(١٩) جواد العلي: المفصل، ج٧، ص١١٥.

(٢٠) ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج١، ص٣٥١ ؛ السليمان، علي بن حسين: النشاط التجاري في شبه الجزيرة العربية في أواخر العصور الوسطى، القاهرة، مكتبة الأنجلو المصرية، ط١، ١٤٠٠هـ/١٩٨٠م، ص٢٩.

(٢١) ابن هشام، عبدالملك بن هشام بن أيوب: السيرة النبوية، تحقيق مصطفى السقا وإبراهيم الأبياري وعبد الحفيظ الشلبي، القاهرة، شركة مكتبة ومطبعة مصطفى البابي الحلبي، ط٢، ١٣٧٥هـ / ١٩٥٥ م، ج١ ، ص٩٣ ؛ السليمان: النشاط التجاري ، ص٢٩.

(٢٢) الواقدي: المغازي، ج٣، ص٩٨٣ ؛ الطبري: تاريخ الرسل والملوك، ج٢، ص٣٢٩؛ المقريزي: إمتاع الأسماع بما للنبي من الأحوال والأموال والحفدة والمتاع، تحقيق محمد عبد الحميد النميسي، بيروت، دار الكتب العلمية،ط١، ١٤٢٠ هـ / ١٩٩٩ م، ج٢، ص٤٥؛ ج١٦ ، ص٦.

(٢٣) صابون: حول مشكلة أصل مينائي الشعيبة وجدة، ص٤١٦؛ شعيب موانئ شرق البحر الأحمر، ص١٥.

الجزيرة العربية برعوا في استطراق الطرق البرية من خلال خبرتهم الواسعة بها، وخاضوا غمار البحار التي تحيط بأرضهم وعرفوا مسالكها وتاجروا عبرها(٢٤).

المحور الثاني: ميناء الشعيبة قبل الإسلام.

ميناء الشعيبة هو ميناء مكة المكرمة الرئيس قبل الإسلام(٢٥)، حيث كانت الموانئ الحجازية في البحر الأحمر ذات نشاط تجاري، ومنها ميناء الشعيبة ثغر مكة المكرمة على ساحل البحر الأحمر(٢٦)، ومن المعلوم أن مكة المكرمة ارتبطت بعلاقات تجارية مع القبائل المحيطة، وكان الأحابيش الذين يعيشون قريبا من مكة المكرمة حلفاء لقريش، ويستفيدون منهم في حراسة القوافل المكية، وامتدت أحلاف قريش لتشمل القبائل التي تقع على خطوط تجارتها إلى بلاد الشام والعراق واليمن، وكانت تدفع لهم مبالغ معينة، وتشرك زعماءهم في تجارتها، بل إن هاشم بن عبد مناف، تمكَّن من الحصول على حق التجارة داخل أراضي الروم والفرس بالاتفاق مع حكامهم، وعقد المعاهدات معهم(٢٧)، ولذلك فقد اتخذت قريش موقف الحياد بين القوتين الفارسية والبيزنطية، لأن اقتصاد مكة كان يقوم على التجارة والصناعة، حيث كانت مواردها الاقتصادية الأخرى شحيحة، فانتقلت تجارة مكة من التجارة المحلية إلى الدولية (٢٨) وكانت تجارة قريش في أول عهدهم تنحصر فيما يأتيها من منتجات الفرس ثم نشأت تجارة بينهم وبين بلاد العرب من حولهم ثم توجه القرشيون فيما بعد إلى الشام والحبشة واليمن (٢٩) إلى درجة أن ملوك وأمراء تلك البلاد أخذوا الأمان لقريش بمرور تجارتها ببلدانهم فلا يعترضها أحدا بسوء، وهذا الأمان هو

(٢٤)العمري، هادي صالح: طريق البخور القديم من نجران إلى البتراء وآثار اليمن الاقتصادية عليه، صنعاء، إصدارات وزارة الثقافة والسياحة، ١٤٢٥هـ/٢٠٠٤م، ص٢٠١.

(٢٥) الفاكهي، محمد بن إسحاق بن العباس المكي: أخبار مكة في قديم الدهر وحديثه، تحقيق عبد الملك عبد الله دهيش، بيروت، دار خضر ، ط٢، ١٤١٤هـ، ج٣، ص٢٠٥ ؛ الفاسي، محمد بن أحمد بن علي، تقي الدين، أبو الطيب المكي الحسني: شفاء الغرام شفاء الغرام بأخبار البلد الحرام، بيروت، دار الكتب العلمية،ط١، ١٤٢١هـ/٢٠٠٠م، ج١، ص١١٩؛ السويلم، ابتسام= =عبدالمحسن: الحياة الاقتصادية والاجتماعية في الحجاز من قيام الدولة العباسية إلى منتصف القرن الرابع الهجري، رسالة ماجستير، الرياض، جامعة الملك سعود، ١٤٠٤هـ/١٩٨٤م ، ص١٨.

(٢٦) السليمان: النشاط التجاري ، ص٢٦.

(٢٧) جواد علي: المفصل، ج٧، ص٣٠، ٧١؛ العمري، أكرم ضياء: السيرة النبوية الصحيحة، المدينة المنورة، مكتبة العلوم والحكم، ط٦، ١٤١٥هـ/١٩٩٤م، ج١، ص٧٧.

(٢٨)جواد علي: المفصل، ج٧، ص١١٣؛ العمري: السيرة النبوية الصحيحة، ص٧٧.

(٢٩) السليمان: النشاط التجاري، ص٣٠.

إيلاف الذي جعل الأمان على هذه الطرق دون حلف[٣٠] فعبرت قوافلهم البلاد طولا وعرضا وعبرت مراكبهم البحر حتى بلغوا الحبشة على السواحل الشرقية للقارة الأفريقية[٣١]، وبذلك تقوت صلاتهم بالحبشة عن طريق البحر الأحمر، حيث استفادوا منه في نقل متاجرهم إليها عن طريق ميناء الشعيبة، الذي كانت تصل إليه السفن قبل جدة، وتصل تجاراتهم إلى الموانئ الأفريقية المقابلة لهم[٣٢]، وقد قصدت ميناء الشعيبة سفن الروم والحبش –كما سبق– لبيع تجارتها لأهل مكة فكانت سفنهم ترسو في هذا الميناء[٣٣]، وما يؤكد ذلك حادثة السفينة التي دفعت بها الريح إلى الشعيبة، حيث تذكر المصادر أن قريشا استفادت من أخشابها بعد تحطمها في تجديد عمارة الكعبة وتسقيفها[٣٤]، وهي العمارة التي تركت الحِجر خارج الكعبة[٣٥]، حيث أقبل الوليد بن المغيرة في نفر من قريش إلى السفينة فأخذوا خشبها وابتاعوه، وطلبوا من الرومي باقوم[٣٦] القدوم معهم، وشاركهم النبي صلى الله عليه وسلم في إعادة بناء الكعبة وهو ابن خمس وثلاثين[٣٧].

وكانت لقوافل قريش أهميتها البالغة عند العرب خاصة في عصور ما قبل الإسلام، ونفوذها قوي فقريش سادة مكة المكرمة وسدنة الكعبة[٣٨]وبالتالي استأثرت مكة المكرمة بنصيب وافر من تجارة شبه الجزيرة العربية فأثرت قريشا من التجارة ثراءً عريضا[٣٩]، لذلك كثرت أسفارهم وتعاملاتهم مع بلاد الحضارات القديمة كالفرس والروم وغيرهم، بل إن التجار من خارج مكة المكرمة من الروم والفرس وغيرهم تحالفوا مع أثرياء مكة المكرمة فمنهم من أقام فيها مقابل دفع مبالغ مالية لحمايتهم وحفظ أموالهم وتجاراتهم، ولذلك وصلت السلع الشامية مع التجار

(٣٠)الأفغاني، سعيد محمد أحمد: أسواق العرب في الجاهلية والإسلام، دمشق، المطبعة الهاشمية، ١٩٣٧م، ص١٥٥ ؛ السليمان : النشاط التجاري ، ص٣٠.

(٣١) السليمان : النشاط التجاري ، ص٣٠.

(٣٢) الشريف: مكة والمدينة في الجاهلية وعهد الرسول صلى الله عليه وسلم، ج١، ص١٧٦.

(٣٣) جواد علي: المفصل، ج٥، ص٢٠٥.

(٣٤) ابن هشام: السيرة النبوية، ج١ ، ص١٩٣؛ السهيلي: الروض الانف، ج٢، ص١٧٨؛ ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج٣، ص٣٥١.

(٣٥) البلادي: معالم مكة التاريخية والأثرية، ص١٤٨.

(٣٦) وقيل اسمه: بلقوم، وهو رومي كان في السفينة التي أصابتها الريح ودفعت بها إلى الشعيبة، وكان نجارا بناء قدموا به إلى مكة وطلبت منه قريش بناء الكعبة قبل البعثة. الأزرقي: أخبار مكة، ج١، ص١٥٧، ١٧٠؛ ابن حجر، أحمد بن علي بن محمد ابن أحمد بن حجر العسقلاني: الإصابة في تمييز الصحابة، تحقيق عادل أحمد عبد الموجود وعلى محمد معوض، بيروت، دار الكتب العلمية،ط١، ١٤١٥ هـ، ج١، ص٤٥٧.

(٣٧) ابن الجوزي: المنتظم ، ج٢، ص٣٢٥.

(٣٨) السليمان: النشاط التجاري ، ص٣٠.

(٣٩) الأفغاني: أسواق العرب ، ص٢٠.

الشاميين مثل: القمح والزيوت والخمور الجيدة إلى تجار مكة المكرمة قبل الإسلام، وقد اتخذ هؤلاء التجار مستودعات لهم لتخزين بضائعهم وتصريفها [٤٠]، ومن هؤلاء التجار من قدم من هذه الأقاليم واستقر بمكة المكرمة وتاجر بها، وأصبح من أثرياء مكة المكرمة، ودخل في الإسلام [٤١]، وقد بقي بعض من النصارى الذين كانوا بمكة محتفظين بدينهم أيام النبي صلى الله عليه وسلم[٤٢]، وكذلك فإن النجار الذي استعانت به قريش في تسقيف الكعبة كان من الروم واسمه: باقوم، وكان مقيما بمكة المكرمة[٤٣].

وكان لطرق التجارة البحرية دور كبير في انتقال السلع المحلية بأنواعها التي تنتقل من اليمن ومنها إلى مكة المكرمة والشام، والتي أسهمت بدورها في انتعاش تجارة أهل مكة المكرمة، حيث كان أهل مكة المكرمة يسلكون بتجاراتهم الطرق البحرية بالرغم من أنهم لا يملكون سفنا تجارية بل كانوا يستخدمون السفن الحبشية في الوصول إلى الحبشة، أما السفن الرومية فكانت تصل إلى ميناء الشعيبة بأنواع السلع: كالبخور والأطياب وريش النعام والعاج والجلود والتوابل والرقيق الأسود، وتتحصَّل من الشام على: القمح والدقيق والزيت، ومن الهند: على الذهب والقصدير والأحجار الكريمة والعاج وخشب الصندل والتوابل كالبهار والفلفل ونحوها من المنسوجات الحريرية والقطنية والكتانية والأرجوان والزعفران والآنية الفضية والنحاسية والحديدية، وكانت تحمل حاصلات بلاد العرب من الزيت والبلح والصوف والوبر والشعر والجلود والسمن [٤٤].

وكما سبق فإن أهل مكة المكرمة لم يكونوا يملكون سفنا خاصة بهم لنقل تجاراتهم إلى موانئ أفريقيا أو لنقل ما يشترونه من الموانئ الأفريقية لتصريفه في أسواق العراق أو الشام، وهذه السفن لم تكن شيئا لقياسها مع سفن الروم في ذلك العهد[٤٥].

المحور الثالث: ميناء الشعيبة في صدر الإسلام.

كانت أول هجرة في الإسلام من ميناء الشعيبة باتجاه الحبشة حيث، خرج المسلمون سرا وكانوا أحد عشر رجلا وأربع نسوة، حتى وصلوا الشعيبة منهم الراكب والماشي، ووفق الله المسلمين بوجود سفينتين للتجار حملوهم فيها إلى أرض الحبشة بنصف دينار في السنه الخامسة من البعثة، وقد خرجت قريش في تتبعهم حتى وصلوا

(٤٠) جواد العلي: المفصل، ج٧، ص١١٥

(٤١)؛ ابن هشام: السيرة النبوية، ج١، ص٤٧٧؛ جواد العلي: المفصل، ج٧، ص١٢٢.

(٤٢) جواد العلي: المفصل، ج٧، ص١٢٢

(٤٣) الطبري: تاريخ الرسل،ج٢، ص٢٨٧ ؛ ابن حجر: الإصابة في تمييز الصحابة، ج١، ص٤٠٠.

(٤٤) الواقدي: المغازي، ج٢، ص٨٥٣؛ البيهقي: دلائل النبوة، ج٤، ص٣٤٥؛ العمري: السيرة النبوية الصحيحة، ص٧٨.

(٤٥) جواد العلي: المفصل، ج٧، ص١١٥.

الشعيبة ولم يدركوا منهم أحدا(٤٦)، ولحق بهم وفد قريش لاسترجاعهم من النجاشي وكانت عودتهم عبر ميناء الشعيبة، حيث كان الميناء الوحيد في تلك الفترة(٤٧).

وكانت تجارة مكة المكرمة في بداية صدر الإسلام تأتي عن طريق ميناء الشعيبة حيث إن السفينتين اللتين كانتا ترسوان في الميناء حينما وصل المهاجرون إليها كانت سفن تجارية تحمل السلع التجارية (٤٨)، فضلا عن السفينة التي عاد على متنها وفد قريش من أرض الحبشة إلى مكة المكرمة بعد لحاقهم لطلب المهاجرين المسلمين، و كانت أيضا محملة بالسلع، وقد اتجهت بهم إلى ميناء الشعيبة(٤٩).

لذلك كانت الشعيبة في بداية ظهور الإسلام بلدة عامرة، وهي الوجهة الوحيدة التي كان يرتادها أهل مكة المكرمة ويلجؤون إليها أحيانا في حالة الهروب من مكة، فصفوان بن أمية عند فتح مكة هرب حتى وصل الشعيبة فلحقه عمير بن وهب، وأعطاه الأمان من رسول الله صلى الله عليه وسلم فعاد معه(٥٠)

وكان ميناء الشعيبة هو الوحيد الذي يمكن من خلاله مراقبة البحر ورؤية السفن القادمة، ومما يذكر أن سكان هذه القرية في عصر النبي صلى الله عليه وسلم رأوا سفن الأحباش في مراكب فبلغ النبي صلى الله عليه وسلم فبعث علقمة بن مجزز المدلجي في ثلاثمائة من الرجال لإبعاد وطرد ثلاثمائة رجل حبشي، حيث وصل في مطاردتهم إلى جزيرة في البحر فلما اقترب منهم فروا منه(٥١).

ولا شك أن ميناء الشعيبة لعب دورا مهما على المستوى السياسي في أحداث صدر الإسلام- كما سبق- في هجرة المسلمين منها إلى أرض الحبشة، وعودتهم عن طريق السفن التجارية التي ترسو فيه لدليل واضح على أهمية الشعيبة وساحلها بالنسبة لمكة المكرمة، فضلا عن استمرار مراقبة أهل هذه البلدة للبحر.

---

(٤٦) الطبري:: تاريخ الرسل والملوك،ج٢، ص٣٢٩ ؛ الحلبي، الحسن بن عمر بن الحسن بن حبيب: المقتفى من سيرة المصطفى صلى الله عليه وسلم، تحقيق مصطفى محمد حسين الذهبي، القاهرة، دار الحديث، ط١، ١٤١٦هـ / ١٩٩٦م،ج١، ص٦٤.

(٤٧) الواقدي: المغازي، ج٢، ص٧٤٤.

(٤٨) الربعي، محمد بن محمد بن محمد بن أحمد، ابن سيد الناس، اليعمري: عيون الأثر في فنون المغازي والشمائل والسير، تحقيق إبراهيم محمد رمضان، بيروت، دار القلم، ط١، ١٤١٤هـ/١٩٩٣م، ج١، ص١٣٦.

(٤٩) الواقدي: المغازي، ج٢، ص٧٤٤ ؛ البيهقي: دلائل النبوة ، ج٤، ص٣٤٥؛ الذهبي، شمس الدين محمد بن أحمد: تاريخ الإسلام ووفيات المشاهير والاعلام، تحقيق عمر عبدالسلام تدمري، بيروت، دار الكتاب العربي، ط١، ١٤٠٧هـ/١٩٨٧م ج٢، ص٤٧٢.

(٥٠) المقريزي: امتاع الأسماع، ج١٤، ص٦.

(٥١) الواقدي: المغازي، ج٢، ص٩٨٣ ؛ المقريزي: امتاع الاسماع ، ج٢، ص٤٥.

ومن ناحية أخرى فإن ميناء الشعيبة كان له دور تجاري مهم بالنسبة لأهل مكة المكرمة، خاصة أن مكة المكرمة تتميز بموقع جغرافي متوسط، فضلا عن نشاط أسواقها التجارية وتوفر الميرة فيه مما جعلها ملتقى للقوافل التجارية ومحط أنظار التجار الذين يصلون إليها بسلعهم المتنوعة ويتبادلون بعضها مع تجار مكة(٥٢)، في أسواقها مثل: سوق عكاظ، وذو المجاز، وحباشة(٥٣). وغيرها من الأسواق التي كانت تتوسط بلاد الحجاز فكانت ملتقى قوافل التجار من أنحاء الجزيرة العربية لتسهم بذلك في وجود السلع وتنوعها(٥٤)، كما كان لوجود الكعبة المشرفة أعظم الأثر في تجمع المسلمين من أنحاء المعمورة لتأدية فريضة الحج، والإسهام في النشاط التجاري بمكة(٥٥)، فضلا عن قربها من البحر الأحمر وامتلاكها لبعض الموانئ التجارية كالشعيبة ثم ميناء جدة فيما بعد، حيث كانت تصل المراكب إليها من اليمن ومصر وغيرها ومنها إلى مكة(٥٦) فأسهمت هذه الموانئ في توفر السلع وتبادلها من خلال السفن التي ترسو على ثغورها من شتى البلاد بين الحين والآخر (٥٧).

ولا شك أن هذا الدور استمر حتى عهد عثمان بن عفان رضي الله عنه حينما صرف ميناء مكة المكرمة إلى جدة حينما خرج رضي الله عنه إلى مكة للعمرة فطلب منه أهل مكة تحويل الساحل إلى جدة، وكانت السفن – كما سبق– ترسو في الشعيبة، وربما كان دافع طلبهم هو توسط هذه المدينة، وقربها النسبي لمكة وكونها أوسع وأفسح من الشعيبة وأقرب من كل ناحية، ولاستطلاع الأمر خرج رضي الله عنه بنفسه إلى جدة فرآها ورأى موضعها، ثم أمر بأن يجعلوها بمكانه الشعيبة، وبذلك حول ساحل مكة إلى جدة(٥٨)عام ٢٦هـ بعد الدور المهم لميناء الشعيبة بالنسبة لمكة وأهلها(٥٩)، ثم خرج من جدة على طريق عسفان إلى المدينة وترك الناس ساحل

(٥٢) الزيلعي: مكة وعلاقاتها الخارجية، ص ١٥٥.

(٥٣) الأفغاني: أسواق العرب، ص٢٥٨-٢٦٠.

(٥٤) الزيلعي: مكة وعلاقاته الخارجية، ص ١٥٥.

(٥٥)ابن جبير , محمد بن أحمد: رحلة ابن جبير المسماة (رسالة اعتبار الناسك في ذكر الآثار الكريمة والمناسك), تحقيق وإشراف لجنة تحقيق التراث , بيروت , دار ومكتبة الهلال , ط٢ , ١٩٨٦م ، ص٨٦ ؛ الزيلعي: مكة وعلاقاتها الخارجية، ص ١٥٦.

(٥٦) نعيم: طرق التجارة الدولية ، ص١٣٨ ؛ الزيلعي: مكة وعلاقاتها الخارجية، ص١٥٦.

(٥٧) الزيلعي: مكة وعلاقاتها الخارجية، ص ١٥٥.

(٥٨) ابن حبان، محمد بن حبان بن أحمد بن حبان بن معاذ بن مَعْبَدَ، التميمي: السيرة النبوية وأخبار الخلفاء، صحّحه، وعلق عليه الحافظ السيد عزيز بك وجماعة من العلماء، بيروت، الكتب الثقافية، ط٣، ١٤١٧ هـ، ج٢، ص٥٠٣.

(٥٩) الفاكهي: أخبار مكة، ج٣، ص٢٠٥ ؛ السخاوي، شمس الدين أبو الخير محمد بن عبد الرحمن بن محمد: البلدانيات، تحقيق حسام بن محمد القطان، المملكة العربية السعودية، دار العطاء، ط١، ١٤٢٢هـ / ٢٠٠١م، ج١، ص٤٣.

الشعيبة في ذلك الزمان(٦٠)، وربما أن أهل مكة المكرمة فيما سبق فضلوا ميناء الشعيبة عن ميناء جدة لارتباطه بالقوة السياسية في جنوب الجزيرة العربية التي كانت تهدد الكعبة المشرفة قبل ظهور الإسلام لذلك استخدم ميناء الشعيبة الذي يقع بعيدا عن مكة المكرمة لتكون الكعبة المشرفة في مأمن عن أي مغامرات، ولما زالت الأسباب الوقتية عادت جدة ميناءً لمكة(٦١)خاصة بعد استيلاء الحبشة على بلاد اليمن.

وبمجرد نقل الخليفة عثمان بن عفان – رضي الله عنه– الميناء إلى جدة هاجر أهل الشعيبة منها أفواجا إلى جده وأُهملت الشعيبة(٦٢)، وذكر بعض الباحثين أن هذا الميناء استمر ولكن ليس بنفس الأهمية التي كان عليها في عصر ما قبل الإسلام إلى عهد الخليفة عثمان بن عفان رضي الله عنه بالرغم من قلة المعلومات عن هذه الفترة، وذكر بعض الباحثين أن الشعيبة استمرت ميناءً للسفن الواردة من اليمن وبلاد الحبشة(٦٣)، وتشير بعض المصادر إلى أنه استخدم أيام الخليفة العباسي المهدي حينما قام بالتوسعة الشامية للمسجد الحرام، حيث نقل الرخام ومعظم مواد البناء من مصر والشام إلى الحجاز عن طريق ميناء جدة، واستعمل ميناء الشعيبة لنقل الحمولة الثقيلة، وهذا دليل على أن ميناء الشعيبة لم يتوقف عن العمل وتظهر أهميته في قرب مرساه إلى ناحية البر بخلاف ميناء جدة التي تقف فيه السفن بعيدة من البر(٦٤)، فضلا على أن التحول لميناء جدة لا يعني أن ميناء الشعيبة لم يعد صالحا بالرغم من أنه لم يعد يُستخدم بشكل رسمي على خلاف نشاطه الذي استمر لعدة قرون.

(٦٠)؛ الفاسي: شفاء الغرام ، ج١، ص٨٧ ؛ النهرواني، محمد بن أحمد بن محمد: الإعلام بأعلام بيت الله الحرام، تحقيق علي محمد عمر ، القاهرة، مكتبة الثقافة الدينية، ط١، ١٤٢٥هـ / ٢٠٠٤م، ص٨١ ؛ صابون: حول مشكلة أصل مينائي الشعيبة وجدة، ص٤٢٦.

(٦١) الرويثي: التطور المكاني والتاريخي لموانى شبه الجزيرة العربية، ص١٠٤.

(٦٢) النهرواني: الإعلام بأعلام بيت الله الحرام، مصر، مطبعة السعادة، ص٩٦.

(٦٣) الأنصاري، عبدالقدوس : جدة عبر التاريخ، بحث منشور في مجلة المنهل شعبان، ١٣٨١هـ/ ١٩٦٢م، ص ٥١٠ – ٥١٧؛ صابون: حول مشكلة أصل مينائي الشعيبة وجدة، ص٤٢٣.

(٦٤) الأنصاري: موسوعة تاريخ مدينة جدة، ج ١ ،ط٢، جدة، مطابع الروضة، ط٢، ١٤٠١هـ/١٩٨٠م، ص٦٢.

خاتمة:

من خلال هذه الدراسة توصل الباحث إلى عدد من النتائج المهمة التي منها:

- أن ميناء الشعيبة كان الميناء الرئيس لمكة المكرمة والمنفذ البحري في فترة ما قبل الإسلام على الرغم من وجود جدة على ساحل البحر، وقربها من مكة.
- استمرار ميناء الشعيبة يقوم بدوره بشكل كامل منذ فترة ما قبل الإسلام إلى عصر صدر الإسلام وبالتحديد إلى خلافة عثمان بن عفان رضي الله عنه عام ٢٦هـ، حينما حول الميناء إلى جدة.
- لا شك أن تحويل الخليفة عثمان بن عفان رضي الله عنه ساحل مكة من الشعيبة إلى جدة كميناء رئيس لمكة المكرمة كان له أسبابه التي ربما منها قربه من مكة فضلا عن زوال بعض الأسباب التي حالت دون ذلك في فترة ما قبل الإسلام.
- اتضح أن اعتماد قريش وأهل مكة المكرمة في تجارتهم على القوافل التجارية البرية أكثر من اعتمادهم على الطرق البحرية، ربما كان ذلك لقلة خبرتهم في ركوب البحر وعدم امتلاكهم السفن الخاصة بهم.
- أدى ميناء الشعيبة دورا مهما على المستوى السياسي والتجاري لمكة المكرمة قبل الإسلام وبعده فقد هاجر منه المسلمون إلى الحبشة، ووصلت إليه المراكب التجارية التي تحمل أنواع السلع إلى مكة المكرمة.
- كان ميناء الشعيبة بالنسبة لمكة المكرمة منفذا بحريا تواصلوا من خلاله تجاريا مع اليمن ومصر والحبشة وبلاد فارس والروم.
- استمر ميناء الشعيبة قائما بعد تحويل الميناء إلى جده وإن كان على نطاق ضيق كمرفأ مهم على ساحل مكة المكرمة ربما لمزاياه الطبيعية التي قد لا توجد في ميناء جدة.

قائمة المصادر والمراجع:

أولا: المصادر

- الإدريسي، محمد بن محمد بن عبدالله:

١- نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، بيروت، عالم الكتب، ط١، ١٤٠٩هـ.

- الأزرقي، أبو الوليد محمد بن عبد الله بن أحمد بن محمد بن الوليد بن عقبة المكي:

٢-أخبار مكة وما جاء فيها من الآثار، تحقيق رشدي الصالح ملحس، بيروت، دار الأندلس للنشر، (د:ت).

- البيهقي، أحمد بن الحسين بن علي بن موسى الخراساني، أبو بكر:

٣-دلائل النبوة ومعرفة أحوال صاحب الشريعة، بيروت، دار الكتب العلمية،ط١، ١٤٠٥ هـ.

- ابن تغري بردي، أبو المحاسن يوسف بن تغري بردي بن عبد الله الظاهري الحنفي:

٤- النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة ، مصر، دار الكتب، (د:ت).

- ابن جبير , محمد بن أحمد:

٥-رحلة ابن جبير المسماة (رسالة اعتبار الناسك في ذكر الآثار الكريمة والمناسك), تحقيق وإشراف لجنة تحقيق التراث , بيروت , دار ومكتبة الهلال , ط٢ , ١٩٨٦م.

- ابن الجوزي، جمال الدين أبو الفرج عبد الرحمن بن علي بن محمد:

٦-المنتظم في تاريخ الأمم والملوك ،تحقيق محمد عبد القادر عطا، مصطفى عبد القادر عطا، بيروت، دار الكتب العلمية، ط١، ١٤١٢ هـ / ١٩٩٢م.

- ابن حبان، محمد بن حبان بن أحمد بن حبان بن معاذ بن مَعْبدَ، التميمي:

٧-السيرة النبوية وأخبار الخلفاء، صحّحه، وعلق عليه الحافظ السيد عزيز بك وجماعة من العلماء، بيروت، الكتب الثقافية، ط٣، ١٤١٧هـ.

- ابن حجر، أحمد بن علي بن محمد ابن أحمد بن حجر العسقلاني:

٨-الإصابة في تمييز الصحابة، تحقيق عادل أحمد عبد الموجود وعلى محمد معوض، بيروت، دار الكتب العلمية،ط١، ١٤١٥هـ.

- الحلبي، الحسن بن عمر بن الحسن بن حبيب:

٩-المقتفى من سيرة المصطفى صلى الله عليه وسلم، تحقيق مصطفى محمد حسين الذهبي، القاهرة، دار الحديث، ط١، ١٤١٦هـ / ١٩٩٦م.

- الذهبي، شمس الدين محمد بن أحمد:

١٠-تاريخ الإسلام ووفيات المشاهير والاعلام، تحقيق عمر عبدالسلام تدمري، بيروت، دار الكتاب العربي، ط١، ١٤٠٧هـ/١٩٨٧م.

- الربعي، محمد بن محمد بن محمد بن أحمد، ابن سيد الناس، اليعمري:

١١-عيون الأثر في فنون المغازي والشمائل والسير، تحقيق إبراهيم محمد رمضان، بيروت، دار القلم، ط١، ١٤١٤هـ/١٩٩٣م.

- السخاوي، شمس الدين أبو الخير محمد بن عبد الرحمن بن محمد:

١٢-البلدانيات، تحقيق حسام بن محمد القطان، المملكة العربية السعودية، دار العطاء، ط١، ١٤٢٢هـ / ٢٠٠١م.

- السهيلي، أبو القاسم عبد الرحمن بن عبد الله بن أحمد:

١٣-الروض الأنف في شرح السيرة النبوية لابن هشام، تحقيق عمر عبد السلام السلامي، بيروت، دار إحياء التراث العرب، ط١، ١٤٢١هـ/ ٢٠٠٠م.

- الصالحي، محمد بن يوسف الشامي:

١٤- سبل الهدى والرشاد في سيرة خير العباد وذكر فضائله وأعلام نبوته وأفعاله وأحواله في المبدأ والمعاد، تحقيق عادل أحمد عبد الموجود، وعلي محمد معوض، بيروت، دار الكتب العلمية ، ط١، ١٤١٤ هـ / ١٩٩٣م.

- الطبري، محمد بن جرير بن يزيد بن كثير، أبو جعفر:

١٥-تاريخ الرسل والملوك، بيروت، دار التراث، ط٢، ١٣٨٧هـ.

- الفاسي، محمد بن أحمد بن علي، تقي الدين، أبو الطيب المكي الحسني:

١٦-شفاء الغرام شفاء الغرام بأخبار البلد الحرام، بيروت، دار الكتب العلمية،ط١، ١٤٢١هـ/٢٠٠٠م.

- الفاكهي، محمد بن إسحاق بن العباس المكي:

١٧-أخبار مكة في قديم الدهر وحديثه، تحقيق عبد الملك عبد الله دهيش، بيروت، دار خضر ، ط٢، ١٤١٤هـ.

- ابن المجاور، يوسف بن يعقوب بن محمد:

١٨- صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسماة(تاريخ المستبصر)، راجعه ووضع هوامشه ممدوح حسن محمد، القاهرة، مكتبة الثقافة الدينية، ط٢، ١٤٣١هـ/٢٠١٠م.

- المقريزي، أحمد بن علي بن عبد القادر، أبو العباس الحسيني العبيدي تقي الدين:

١٩-السلوك لمعرفة دول الملوك، تحقيق محمد عبد القادر عطا، بيروت، دار الكتب العلمية، ط١، ١٤١٨هـ / ١٩٩٧م.

٢٠- إمتاع الأسماع بما للنبي من الأحوال والأموال والحفدة والمتاع، تحقيق محمد عبد الحميد النميسي، بيروت، دار الكتب العلمية،ط١، ١٤٢٠ هـ / ١٩٩٩ م.

- النهرواني، محمد بن أحمد بن محمد:

٢١-الإعلام بأعلام بيت الله الحرام، تحقيق علي محمد عمر ، القاهرة، مكتبة الثقافة الدينية، ط١، ١٤٢٥هـ / ٢٠٠٤م.

- ابن هشام، عبدالملك بن هشام بن أيوب:

٢٢-السيرة النبوية، تحقيق مصطفى السقا وإبراهيم الأبياري وعبد الحفيظ الشلبي، القاهرة، شركة مكتبة ومطبعة مصطفى البابي الحلبي، ط٢، ١٣٧٥هـ / ١٩٥٥ م.

- الواقدي، محمد بن عمر بن واقد السهمي الأسلمي أبو عبد الله:

٢٣-المغازي، تحقيق مارسدن جونس، بيروت، دار الأعلمي، ط٣، ١٤٠٩هـ/١٩٨٩م

- ياقوت الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومي الحموي:

٢٤- معجم البلدان، بيروت، دار صادر، ط٢، ١٩٩٥م.

ثانيا: المراجع

- الأفغاني، سعيد محمد أحمد:

٢٥-أسواق العرب في الجاهلية والإسلام، دمشق، المطبعة الهاشمية، ١٩٣٧م.

- الأنصاري، عبدالقدوس:

٢٦- موسوعة تاريخ مدينة جدة، ج ١ ،ط٢، جدة، مطابع الروضة، ط٢، ١٤٠١هـ/١٩٨٠م.

- البلادي، عاتق بن غيث بن زوير بن زاير بن حمود بن عطية بن صالح:

٢٧- معالم مكة التاريخية والأثرية، مكة، دار مكة للنشر والتوزيع،، ط١، ١٤٠٠ هـ / ١٩٨٠م.

- جواد علي:

٢٨- المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام ،بيروت، دار الساقي، ط٤، ١٤٢٢هـ/ ٢٠٠١م.

- الرويثي، محمد أحمد:

٢٩- التطور المكاني والتاريخي لمواني شبه الجزيرة العربية (دراسة تاريخية تحليلية)، المدينة المنورة،ط١، ١٤١٥هـ/ ١٩٩٤م.

- الزيلعي، أحمد بن عمر:

٣٠- مكة وعلاقاتها الخارجية(٣٠١- ٤٨٧هـ) , بيروت , الدار العربية للموسوعات , ط١ ,١٤٠١هـ/ ١٩٨١م.

- السليمان، علي بن حسين:

٣١- النشاط التجاري في شبه الجزيرة العربية في أواخر العصور الوسطى، القاهرة، مكتبة الأنجلو المصرية، ط١، ١٤٠٠هـ/١٩٨٠م.

- الشريف، أحمد إبراهيم:

٣٢- مكة والمدينة في الجاهلية وعهد الرسول صلى الله عليه وسلم، القاهرة، دار الفكر العربي.

- العمري، أكرم ضياء:

٣٣- السيرة النبوية الصحيحة، المدينة المنورة، مكتبة العلوم والحكم، ط٦، ١٤١٥هـ/١٩٩٤م.

- العمري، هادي صالح:

٣٤- طريق البخور القديم من نجران إلى البتراء وآثار اليمن الاقتصادية عليه، صنعاء، إصدارات وزارة الثقافة والسياحة، ١٤٢٥هـ/٢٠٠٤م.

- وليد محمد جرادات، وليد محمد:

٣٥- الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر بين الماضي والحاضر، الدوحة، دار الثقافة، ١٩٨٦م.

ثالثا: الأبحاث والرسائل العلمية

- الأنصاري، عبدالقدوس:

٣٦- جدة عبر التاريخ، بحث منشور في مجلة المنهل شعبان، ١٣٨١هـ/ ١٩٦٢م.

- السويلم، ابتسام عبدالمحسن:

٣٧- الحياة الاقتصادية والاجتماعية في الحجاز من قيام الدولة العباسية إلى منتصف القرن الرابع الهجري، رسالة ماجستير، الرياض، جامعة الملك سعود، ١٤٠٤هـ/١٩٨٤م.

- شعيب، مراون بن غازي:

٣٨- موانئ شرق البحر الأحمر قبل الإسلام(دراسة تاريخية وحضارية) بحث منشور في مجلة الدارة، ع٢، ابريل ٢٠٢٢م، السنة الثامنة والأربعون.

- صابون، أحمد محمود حسين:

٣٩- حول مشكلة أصل مينائي الشعيبة وجدة، بحث منشور في مجلة أم القرى لعلوم الشريعة والدراسات الإسلامية، ع ٤٩، محرم ١٤٣١هـ.