

مينائي مصوع وعصب (دراسة تاريخية)

قسم التاريخ - تاريخ حديث ومعاصر - كلية الآداب - جامعة طرابلس - ليبيا

د. سعاد محمد الجفال

المستخلص:

تتناول هذه الدراسة موضوع مينائي مصوع وعصب في إرتريا وتركز على الناحية السياسية والإستراتيجية والاقتصادية ويعد الميناءان من أهم الموانئ الأفريقية المطلة على ساحل البحر الأحمر في الجزء الشمالي الشرقي منها وقد كان لهما دورا هاما عبر المراحل الزمنية المختلفة سواء تلك التي سبقت مرحلة الإستعمار الأوروبي أو في فترة النزاع الدولي حول السيطرة على إرتريا. اكتسب الميناءان أهميتهما من أهمية المنطقة خاصة وأن إرتريا لم تكن دولة حديثة العهد بل هي معروفة منذ عهد الرومان وكان يطلق عليها آنذاك اسم البحر الأحمر نسبة إلى البحر الذي تطل عليه، ومنحها موقعها الجغرافي أهمية كبرى فكانت ممراً للعديد من الهجرات ومستقرا للبعض منها، وقد خضعت إرتريا لسيطرة العديد من القوي المختلفة بداية بالمسلمين ثم البرتغاليين مطلع القرن 16 ومن بعدهم العثمانيين حتى تاريخ دخول إيطاليا ميدان الصراع حولها والسيطرة عليها سنة 1885، ثم الإنجليز وأخيرا منحت حكم ذاتي ولكن تحت سيطرة إثيوبيا واستمر الوضع هكذا حتى حصول إرتريا على استقلالها سنة 1993. يرتبط ميناء مصوع بالمنطقة المقام عليها ذات التاريخ التجاري العريق والتي كانت نقطة جذب للتجار ومركز هام في عمليات التبادل التجاري عبر العصور التاريخية حتى أطلق عليها الإيطاليون اسم باب الإمبراطورية، وحظي الميناء بالتطوير منذ سنة 1867 من قبل السلطات المصرية آنذاك، ثم قام الإنجليز بتشبيد رصيف لميناء مصوع سنة 1870 ثم أعاد الإيطاليون تجديده سنة 1935، أما ميناء عصب فهو لا يقل أهمية عن ميناء مصوع ويأتي في المرتبة الثانية بعده، ويعود الفضل لإيطاليا في توسيع هذه المنطقة وجعلها ميناء ذو أهمية علاوة على قيامها بربط مينائي عصب ومصوع بباقي المدن والأقاليم الإرترية بشبكة مواصلات مختلفة مما أدى إلى الرفع من مستوي البلاد اقتصاديا. لقد كان للميناءين أهمية جيوبوليتيكية خاصة بالنسبة للاستعمار الأوروبي علاوة على الأهمية الجغرافية والإستراتيجية مما جعلهما هدفا للصراع الدولي باعتبارهما منافذ بحرية هامة خاصة في فترة

الحرب العالمية الثانية، وفي المرحلة التي تلت ذلك تحول الصراع من محاولة السيطرة المباشرة عليهما إلى السعي حثيثاً من أجل عقد إتفاقيات استثمار واستنفاع مع السلطة القائمة علي هاذين الميناءين.

Abstract:

This study will examine the political, strategic and economic significance of the two Eritrean ports of Mitsiwa and Āssab. The two ports are considered of the most important African ports along the northern-eastern side of the red sea's coast. They played a key role throughout different epochs; whether during the pre-European colonization or when control over Eritrea was globally contested.

The ports of Mitsiwa and Āssab gained their importance according to that of the region in which they are located. Eritrea was marked as a geographical entity since Roman times when it was named Red Sea after the sea it borders. Its geographical location has indeed bestowed it its significance because it offered a main route for many trading convoys as well as a settlement place for others. Many powers ruled over Eritrea; starting with the Muslims, then the Portuguese who took over at the beginning of the sixteens century, followed by the Ottomans up until Italy took control over the country in 1885 and finally the British. Eritrea then achieved self-rule under Ethiopian control, which lasted till 1993 when the country gained independence as a state.

The port of Mitsiwa received its reputation after its region that is known for its inveterate commercial standing. It was an attractive place for merchants and an important center for trade throughout history. In that vein, the Italians called it the empire's gate, and Egyptian authorities modernized it in 1867. Moreover, the British built a pier for the port in 1870, which the Italians renovated in 1935. The port of Āssab comes second after that of Mitsiwa in terms of importance. It's due to Italy that the two gained their status after it established a network of roads that connected the two ports with the rest of the country, which ultimately alleviated the

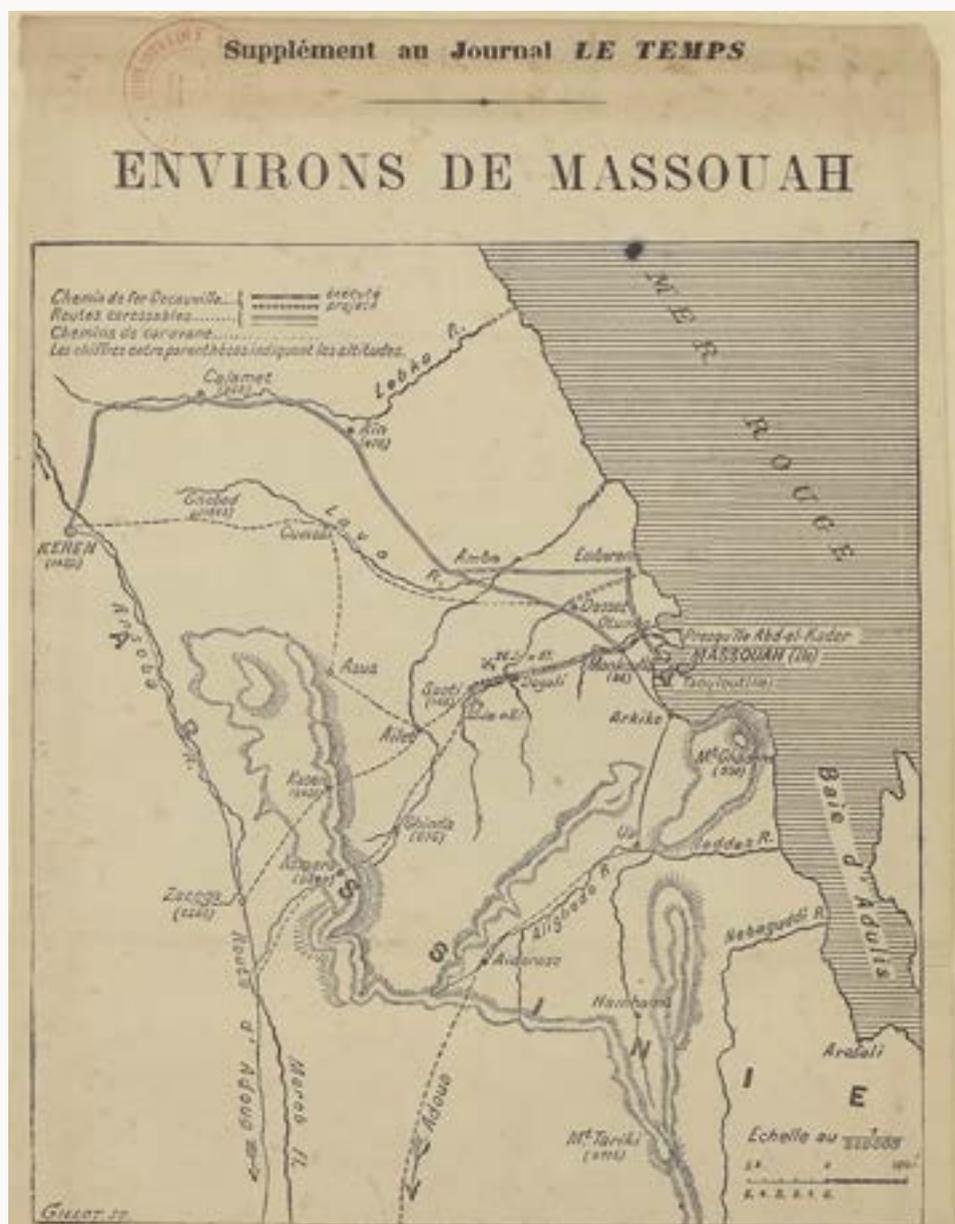
country's economy. The two ports had geopolitical prominence that led to a global rivalry over their control, particularly during European colonization and the Second World War. In the time that followed, contestation shifted from seeking to control the ports into aiming to secure investment and usage contracts with local ruling authorities.



مقدمة:

تكتسي الموانئ المطلّة على البحر الأحمر أهمية استراتيجية واقتصادية وسياسية على مر العصور التاريخية المختلفة، حيث لعبت دوراً في رسم سياسة المنطقة خاصة في زمن الإستعمار الأوروبي لقارة إفريقيا بشكل عام ومنطقة حوض البحر الأحمر بشكل خاص، وقد بدأ التركيز الأوروبي على الموانئ الإريترية وبشكل رئيسي على مينائي مصوع وعصب في إطار خطة تأمين المنطقة الخاضعة لسيطرتهم هناك، وقد اشتد الصراع الدولي حول البحر الأحمر وموانئه منذ بداية حركة الكشوفات الجغرافية التي ترأسها البرتغال في مطلع القرن السادس عشر الميلادي ليبدأ صراع قوي ما بين القوى الأوروبية الحديثة العهد بالاكشاف والإستعمار من جهة والقوى الموجودة أساساً في البحر الأحمر والسواحل المطلّة عليه خاصة في اليمن وشبه الجزيرة العربية إضافة إلى مصر والدولة العثمانية من جهة أخرى، ونتج عن ذلك الصراع سيطرة البرتغاليين على بعض الموانئ هناك في مرحلة أولى ثم وفي مرحلة لاحقة نجح الإنجليز في بسط سيطرتهم على عدن سنة 1839 ثم عملوا على تأمين المنطقة المقابلة لها لضمان استقرار واستمرار وجودهم هناك وعدم السماح لأي قوة بالظهور في هذا النطاق والتي من شأنها أن تهدد وجودهم في عدن أو البحر الأحمر خاصة النفوذ المصري الذي كان موجوداً هناك إبان هذه الفترة.

(1) ويعد ميناء مصوع وعصب من بين أهم وأبرز تلك الموانئ ويقعان في دولة إرتريا الواقعة في شمال شرق القارة الإفريقية والمطلّة على البحر الأحمر بشاطئٍ طويل نسبياً يبلغ طوله أكثر من 1000 كم ويمتد حتى باب المندب وبهذا يحدها البحر الأحمر من الشمال والشرق بينما يحدها من الشمال والغرب السودان، أما من الجنوب فتحدها كل من إثيوبيا وجيبوتي (2) وبهذه الحدود تكون إرتريا أقرب إلى شكل المثلث ولكنه غير منتظم الأضلاع، وتعد إرتريا إحدى دول منطقة شرق إفريقيا والقرن الإفريقي إلى جانب كل من إثيوبيا وجيبوتي والصومال، وقد مرت إرتريا عبر تاريخها بالعديد من المراحل التاريخية المتباينة والتي أثرت بشكل مباشر على الأوضاع العامة فيها حيث خضعت لسيطرة المسلمين ثم نجحت البرتغال في بسط نفوذها عليها غير أن الدولة العثمانية منذ القرن السادس عشر والسابع عشر تمكنت من إحكام قبضتها على إرتريا بشكل مباشر في مرحلة أولى ثم بشكل غير مباشر لاحقاً بواسطة حكام مصر، ومن بعدهما جاء الإستعمار الإيطالي ثم الإنجليزي وأخيراً خضعت لهيمنة إثيوبيا حتى سنة 1993 عندما نجحت إرتريا في الحصول على استقلالها وإعلانها كدولة مستقلة إثر نضال وطني استغرق سنوات عديدة. والخريطة التالية توضح موقع إرتريا الجغرافي وحدودها (3)



التاريخ السياسي لإرتريا:

لم تكن إرتريا دولة حديثة العهد بالتاريخ ولكنها عُرِفت منذ زمن حكم الفراعنة لمصر كما كانت معروفة لدى الرومان واليونانيين الذين أطلقوا عليها اسم البحر الأحمر نسبة إلى البحر الذي تطل عليه وهو البحر الأحمر، أما في العصور الوسطى فقد عرفت باسم «بحر مدري.. أو مدري بحر..»⁽⁴⁾، في حين تشير بعض المصادر الأخرى إلى أن اسم إرتريا يعود إلى الاسم اليوناني سينوس ارتريوس⁽⁵⁾ ونظراً لموقعها الجغرافي المطل على البحر الأحمر فقد كانت مستقراً وممراً للكثير من الهجرات السامية وغيرها⁽⁶⁾، وكان نتيجتها ظهور مزيج من الأعراق والأجناس في إرتريا خاصة والمنطقة المحيطة بها عامة، كما ظهرت في المنطقة ممالك مختلفة حكمتها عبر فترات زمنية متتالية منها على سبيل المثال لا الحصر مملكة أكسوم، والتي كانت لها صلات مختلفة مع البلاد العربية خاصة في اليمن وإن غلب عليها الطابع العدائي في أغلب الفترات⁽⁷⁾. ومن هنا تجدر الإشارة إلى أن صلة العرب بمنطقة القرن الإفريقي تعود إلى سنوات ضاربة في العمق تسبق ما تمت الإشارة إليه آنفاً يرجعها البعض إلى الفترة الممتدة ما بين 6000 - 1000 وتعززت بعد ظهور الإسلام وبداية انطلاق الدعوة الإسلامية عندما أمر الرسول محمد صلى الله عليه وسلم اتباعه بالهجرة إلى الحبشة- التي كانت تضم كل من إثيوبيا، إرتريا، جيبوتي، والصومال وكانت ضمن المناطق الخاضعة للملك الحبشة-⁽⁸⁾ بعد تعرض المسلمين للكثير من الأذى والمضايقات على يد قريش وزعمائها⁽⁹⁾ وقد كان في الحبشة ملك عادل لا يظلم عنده أحد، وقد نزل المسلمون في مدينة مصوع بإرتريا⁽¹⁰⁾ وبعد وفاة الرسول عليه السلام وحدث تداول للسلطة بين الخلفاء من بعده بدأوا في العمل على نشر الدين الإسلامي عن طريق الفتوحات الإسلامية وكان من بين المناطق المستهدفة منطقة شرق إفريقيا وتحديداً القرن الإفريقي لقربها من منطقة شبه الجزيرة العربية جغرافياً وللعلاقات التجارية الوطيدة بينهما والموعدة في القدم، فتم وصل البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط عبر قناة مائية تم شقها زمن الخليفة عمر بن الخطاب وقد عرفت باسم قناة أم المؤمنين⁽¹¹⁾، أما في زمن الأمويين فقد تسنى لهم السيطرة على أرخبيل دهلك مصوع إبان فترة حكم الخليفة عبد الملك بن مروان سنة 702م⁽¹²⁾، وعقب وصول العباسيين إلى سدة الحكم تمكنت الدولة العباسية من بسط سيطرتها على إرتريا وكانت تعرف آنذاك باسم إقليم باضع وهو الاسم القديم الذي كان يطلق على مدينة مصوع⁽¹³⁾ وقد خضعت معظم شواطئ البحر الأحمر الغربية فيما بعد لحكم قبائل البجة⁽¹⁴⁾، بعد

أن عقد معهم الفاطميون اتفاقية وسمحوا لسلطان قبائل البجة مكنون بن عبدالعزيز ببسط نفوذه على المنطقة والتي شملت ميناء مصوع. إثر وصول البرتغاليين إلى منطقة البحر الأحمر نجحوا في السيطرة على أهم الموانئ المطلة عليه وبصفة خاصة تلك الواقعة على الواجهة الغربية له منها على سبيل المثال لا الحصر مصوع وزيلع وسواكن وغيرها وذلك مطلع القرن السادس عشر⁽¹⁵⁾ حيث تمكنوا من بسط نفوذهم على إرتريا في سنة 1520، غير أن الأمر لم يستمر لهم طويلاً لأن العثمانيين رأوا في وجودهم تهديداً مباشراً لمصالحهم الاقتصادية والسياسية في المنطقة لذلك كان الصراع ذا بعد اقتصادي بالدرجة الأولى فبعد سيطرة البرتغاليين على البحر الأحمر أصيبت المصالح التجارية العثمانية بالركود والضعف وعملوا على استعادة نفوذهم هناك من أجل عودة التجارة وقد نجحوا في ذلك فعاد النشاط التجاري العثماني بعودة حركة السفن في البحر الأحمر⁽¹⁶⁾ ولذلك أعدوا حملة عسكرية تمثلت في أسطول كبير لطرد البرتغاليين من تلك الموانئ وحدث صدام بين العثمانيين والبرتغاليين أمام شواطئ مصوع عام 1554 وتمكن الأسطول العثماني بقيادة سنان باشا من هزيمة البرتغاليين الذين كانوا تحت قيادة دون جوان دي كاسترو ، ونجحوا في السيطرة على مصوع سنة 1557،⁽¹⁷⁾ وقد خضعت لحكم العثمانيين المباشر في الفترة 1557-1690، ثم عينوا لها نواباً عنهم تابعين للسلطة المركزية العثمانية خلال 1690-1831، عقب ذلك قامت الإدارة العثمانية بإدارة المنطقة بشكل مباشر استمر الوجود العثماني بشكل مباشر في إرتريا والصومال حتى سنة 1865 عندما تنازل السلطان العثماني عنها لمصر وعلى إثر ذلك نزل الجيش المصري في مدينة مصوع بقوة تقارب 809 جنود على رأسهم القائد حسن بك⁽¹⁸⁾ وتذكر مصادر أخرى أن القائد المصري كان اسمه عابدين بك تمكن من النزول بقواته في مصوع سنة 1826 وأصبح لباشوات مصر السيادة الاسمية عليها غير أنها لم تكن سيادة مباشرة، واستمر وضع مصوع السياسي على هذا المنوال حتى مرحلة الصدام الحربي ما بين والي مصر محمد علي والعثمانيين في بلاد الشام وما تم على إثر ذلك من تسوية للمسألة المصرية - العثمانية وهو الأمر الذي ترتب عنه انسحاب مصر من سواحل إفريقيا المطلة على البحر الأحمر لصالح العثمانيين وتحديداً في سنة 1849 بعد تدخل بعض الدول الأوروبية لفض ذاك النزاع لتعود السيادة العثمانية المباشرة على كل من مصوع وسواكن وغيرهما واستمر الوضع هكذا حتى فترة حكم الخديوي إسماعيل الذي تولى الحكم سنة 1863،⁽¹⁹⁾ في هذه المرحلة دخلت إيطاليا إلى ميدان التنافس الإستعماري في إفريقيا ونجحت في الحصول على ميناء عصب بعد أن قامت إحدى الشركات الإيطالية بشرائه عن طريق توقيع عقد مع شيخي قبيلة (أدا علي) وهما السلطان حسن بن أحمد والسلطان إبراهيم بن أحمد سنة 1869 وكان الاتفاق ينص على شراء ميناء عصب لكي تتخذ السفن الإيطالية مكاناً للتزود بالوقود وتستخدمه شركة روباتينو الإيطالية لذلك الغرض،⁽²⁰⁾ ثم استلمته الحكومة الإيطالية منها وأصبحت تحتل الميناء بشكل رسمي منذ سنة 1885⁽²¹⁾ وكانت نقطة البداية للاستعمار الإيطالي لإرتريا بعد أن نجح القائد الإيطالي ساليوتا على رأس حملة عسكرية في النزول إلى مصوع وقد أطلق عليها الإيطاليون اسم مفوضية مصوع الإقليمية ثم بعد استكمال السيطرة على كل إرتريا أطلقوا

عليها اسم مستعمرة إرتريا وقام الملك الإيطالي همبرت الأول في وقت لاحق بإصدار مرسوم تأسيس مستعمرة إرتريا سنة 1890،⁽²²⁾ والخريطة الآتية توضح موقع ميناء مصوع على البحر الأحمر خلال سنة 1890⁽²³⁾

وفي ظل هذا الوضع السياسي كان هناك تداخل في الأحداث السياسية في المنطقة بشكل عام، ففي هذه الأثناء وقع الاحتلال الإنجليزي لمصر سنة 1882 إثر ذلك قامت بسحب الجيوش المصرية من إرتريا وما جاورها بالرغم من استمرارها في رفع العلم المصري في بعض مناطق إرتريا وبقيت المنطقة تعاني فراغاً سياسياً وعسكرياً مما جعلها تقع فريسة للأطماع الاستعمارية الأوروبية وأدى الأمر إلى تقسيمها بين تلك القوى فيما بعد، غير أن الإيطاليين حافظوا على نفوذهم القوي فيها واستمر إحتلالهم لإرتريا بل نجحوا في إعلان وحدة إثيوبيا وإرتريا والصومال سنة 1936 ضمن دائرة نفوذ الإمبراطورية الإيطالية في إفريقيا الشرقية⁽²⁴⁾ وحافظ الإيطاليون على نفوذهم في إرتريا حتى الحرب العالمية الثانية.⁽²⁵⁾ وعلى إثر هزيمة إيطاليا في الحرب العالمية الثانية خرجت من إرتريا التي خضعت مباشرة للسيطرة الإنجليزية (- 1941 1952) على أن تكون فترة انتقالية حتى يتمكن الإرتريون من القيام بأعباء الحكم بأنفسهم. وتشير المصادر التاريخية إلى أن هذه المرحلة كانت من أخطر المراحل السياسية التي مرت بها البلاد بسبب تربص الحبشة (إثيوبيا) بها والعمل على ضمها لسلطتها واتخاذها خطوات عملية في هذا الاتجاه وبتشجيع من بريطانيا بشكل خاص فعملت على إثارة الفتن الداخلية بين المسلمين والمسيحيين وشجعت ظهور أحزاب سياسية موالية لها تدعو إلى الانضواء تحت سلطة الحبشة. امتد النزاع والاختلاف حول مصير إرتريا السياسي إلى الدول الأوروبية الكبرى آنذاك وهي بريطانيا وفرنسا والولايات المتحدة الأمريكية إضافة إلى الإتحاد السوفييتي آنذاك ولم يستطع هؤلاء اتخاذ قرار حاسم ونهائي حول مصير إرتريا⁽²⁶⁾ مما أدى بهم إلى رفع الأمر إلى الأمم المتحدة التي لم تتمكن من حسم الأمر أيضاً بسبب تباين وجهات النظر الدولية والمحلية ولكنها في النهاية توصلت إلى قرار مفاده أن تكون إرتريا وحدة واحدة ذات استقلال ذاتي ولكن مع الحبشة بمعنى قيام اتحاد لا مركزي بينهما سنة 1951-1952،⁽²⁶⁾ إثر هذه القرارات تم إنزال العلم البريطاني في سبتمبر 1952 ورفع العلم الأثيوبي أو ما أطلق عليه العلم الإتحادي، غير أن الحكومة الأثيوبية أعلنت في سنة 1962 ضم إرتريا إليها وأنها جزء منها وبذلك أعلنت إلغاء القرار الأممي السابق من جانب واحد، ولم تجد معارضة من القوى الأوروبية الكبرى آنذاك بل على العكس من ذلك وجدت دعماً من الولايات المتحدة الأمريكية⁽²⁷⁾ وهذا التغيير الحاصل في من يحكم إرتريا كان نقطة الانطلاق في عملية النضال الإرتري

من أجل الحصول على الإستقلال بعد سنوات طويلة قضاها الإرتريون تحت حكم الإستعمار الأوروبي سواء الإيطالي أو الإنجليزي.⁽²⁸⁾ لينجحوا في النهاية في الحصول على استقلالهم سنة 1993.

تأسيس مينائي مصوع وعصب:

يعد مينائي مصوع وعصب من أهم موانئ البحر الأحمر والذي بدوره يعد أحد أبرز الممرات المائية عالمياً علاوة على أنه من أهم طرق الملاحة الرئيسية والاستراتيجية دولياً، ووفقاً لموقعه الجغرافي فهو يربط بين ثلاث قارات هي آسيا وأفريقيا وأوروبا كما أنه يربط الشرق والغرب، وقد زادت أهميته إثر افتتاح قناة السويس أمام الملاحة كمر مائي دولي في منطقة الشرق الأوسط سنة 1869⁽²⁹⁾، وبهذا اكتسب المينائين أهمية دولية، علاوة على ذلك تكمن أهمية المينائين بالنسبة لإرتريا في الموقع الجغرافي المهم لهما ووقوعهما بالقرب من مضيق باب المندب المهم دولياً فهو المدخل الجنوبي للبحر الأحمر والذي يربط بين البحر الأحمر والمحيط الهندي عند هذه النقطة. ومما تجدر الإشارة إليه أن سواحل إرتريا وشواطئها كانت منذ القدم مكاناً لاستقرار التجار مما نتج عنه تأسيس المدن التجارية فيها وكانت هناك العديد من الموانئ المهمة عبر التاريخ وأصبحت هي المنفذ التجاري الأبرز نحو دواخل إفريقيا.⁽³⁰⁾

تعتبر مدينة مصوع من أقدم المدن في إرتريا وقد كانت منذ القدم مركزاً تجارياً مهماً علاوة على ذلك تعد أقدم وأهم موانئ البحر الأحمر ومرد ذلك إلى تاريخ تأسيس مدينة مصوع نفسها والتي تشير المعلومات التاريخية إلى أن تاريخ تأسيسها يعود إلى سنة 2475 - 2625 قبل الميلاد على يد الفراعنة،⁽³¹⁾ ويمكن الإشارة هنا إلى إعادة إحيائها كمدينة وميناء مهمة للتجارة خلال القرن العاشر الميلادي على يد العرب الذين جاءوا مهاجرين من اليمن إليها،⁽³²⁾ وقد كانت مصوع نقطة جذب في عملية التبادل التجاري من حيث الصادرات والواردات على مستوى دولي وموقعها الجغرافي هو الذي أسبغ عليها هذه الأهمية وتبوأ الريادة في التجارة لفترة طويلة من الزمن وهو السبب الذي من أجله أطلق عليها الإيطاليون اسم باب الامبراطورية.⁽³³⁾

تقع مصوع إدارياً ضمن إقليم شمال البحر الأحمر وهي عبارة عن جزيرتين (طوالوت- رأس مدر) وشبه جزيرتين (جرار - عداقة) وقد عرفت تاريخياً باسم باضع وإلى جانب هذا الاسم كان يطلق عليها مسمى آخر هو جزيرة الريح،⁽³⁴⁾ وهي (تقع في أقصى شمال خليج حرقيقو ...) وتشير المصادر إلى سبب تسميتها باسم مصوع أن الاسم مأخوذ من كلمة صوع وهذه الكلمة

تعني في اللغة الحبشية المنادة⁽³⁵⁾، ولم تكن هذه هي الأسماء فقط التي أطلقت عليها لكنها حملت العديد من الأسماء الأخرى خلال المراحل الزمنية المتعاقبة منها اسم باضع ولؤلؤة البحر الأحمر وغيرهما.⁽³⁶⁾

تشغل مصوع مساحة جغرافية صغيرة نسبياً غير أنه وبعد وصول الاحتلال الإيطالي إليها قاموا بتوسيع المدينة وضموا إليها مساحات جغرافية جديدة من الأراضي المحيطة بها⁽³⁷⁾، وميناء مصوع يقع في مدينة مصوع نفسها ويحمل نفس اسمها والمدينة كانت أول عاصمة لارتريا، كما أنها تعد ثاني أكبر مدينة في الوقت الحالي بعد العاصمة أسمرة وهذا الميناء هو الميناء الرئيسي لها وأهم مرفأ في البلاد بأسرها، هذا الميناء يبعد عن العاصمة أسمرة حوالي 120 كيلو متراً ويقع جغرافياً إلى الشرق منها.⁽³⁸⁾

بدأت مدينة مصوع تشهد حركة تجارية وتحول مهم في أهميتها منذ وقت مبكر بعد أن قدم إليها عدد ليس بالقليل من أصحاب المراكب والتجار وبعض الصيادين الذين كانوا يعيشون في مدينة عدولس التي كانت مدينة تجارية ومحطة بحرية علاوة على كونها ميناءً تجارياً مهماً في إرتريا حتى فترة القرن الرابع الميلادي، ومن هنا بدأت التجمعات ذات الصبغة التجارية تظهر وبشكل كبير في مدينة مصوع خلال القرنين الخامس عشر والسادس عشر الميلاديين.⁽³⁹⁾

إثر مرور فترة من الزمن وتعاقب القوى التي أخضعت إرتريا لحكمها ومن بينها مصر قامت السلطات في مصر بإصدار أوامرها إلى محافظ مصوع في سنة 1867 بضرورة الاهتمام بالمدينة وبناء وتطوير أهم المرافق الموجودة بها خاصة وأنها تتبوأ موقعاً مهماً جداً يقع في طريق الملاحة الدولية ومن بين تلك المواقع التي وقع التأكيد على ضرورة إنشائها: دار للجمارك، وبناء رصيف على ميناء مصوع لتسهيل عملية شحن وتفريغ السفن وقد تكفلت الحكومة المصرية بكل ما يلزم هذا التطوير من تكلفة مالية أو توفير المواد اللازمة لذلك، وبالفعل كانت هناك توسعة لمرفئ مصوع إلى جانب قيامهم ببناء الأرصفة حوله⁽⁴⁰⁾، وفي السياق نفسه قامت السلطات المصرية أثناء بسط سيطرتها على مصوع بإنشاء جسر يربط ما بين جزيرة طولوت ومصوع خلال الفترة مابعد سنة 1870، كما ينسب للانجليز تشييد رصيف مرفأ ميناء مصوع ذلك الذي يحيط به من ناحية الشمال،⁽⁴¹⁾ ثم قام الإيطاليون بإعادة بنائه مجدداً إبان حقبة حكمهم، ثم إثر استقرارهم في إرتريا وتحديداً سنة 1935 قاموا بتوسيع مرفأ ميناء مصوع علاوة على إدخال خدمات اللاسلكي إليه عن طريق ربطه بمدينة أسمرة لاسلكياً كما حاولت إدخال نوع من التنظيم الإداري في عملية الإشراف عليه فقامت باستحداث بعض الإدارات مثل دائرة قيادة المحطة البحرية، ومفوضية المرفأ، ودائرة الجمارك، واعتبر ميناء مصوع ومرفأه من بين المرفأء الحديثة إبان فترة الحرب العالمية الثانية.⁽⁴²⁾

بينما تنضوي عصب إداريا في نطاق إقليم جنوب البحر الأحمر، أي في أقصى جنوب صحراء دنكاليا وهي عاصمة محافظة دنكاليا،⁽⁴³⁾ وكانت

المدينة عبارة عن قرية صغيرة وفي سنة 1869 كانت مقرا لأحد المبشرين الإيطاليين ولكن في سنة 1885 تمكن الإيطاليون من احتلالها بشكل مباشر ، وقد قام الإيطاليون بأعمال توسعية في المدينة وجعلوا منها ميناءً ذا أهمية اقتصادية،⁽⁴⁴⁾ وتعزيزاً لجهودهم تلك قاموا ببناء طريق معبد خاص بالسيارات يربط مدينة عصب مباشرة بالحدود مع إثيوبيا،⁽⁴⁵⁾ وبعد فترة زمنية ليست بالقصيرة تمت إعادة بناء عصب من جديد على يد شركة يوغسلافية سنة 1958 والتي بدورها أدخلت بعض التعديلات عليه مثل إنشائها سد جبلي أمام مرفأ الميناء كنوع من الحماية للسفن الراسية فيها في مجابهة الرياح العاتية التي كانت تضرب الميناء بين الفينة والأخرى.⁽⁴⁶⁾ وعصب هي الميناء الثاني بالنسبة لإرتريا وتنبع أهميته من حيث موقعه الجغرافي بالقرب من باب المنذب وهو ما أسبغ عليه أهمية دولية استراتيجية،⁽⁴⁷⁾ وتبعد مدينة عصب ومينائها من العاصمة أسمرة حوالي 500 كيلو متر.⁽⁴⁸⁾

لقد عمل الإيطاليون على ربط مينائي مصوع وعصب بباقي المدن والأقاليم الإرترية بواسطة شبكة من طرق المواصلات سواء منها سكك الحديد أو الطرق المعبدة وقد بدأوا في إنجاز السكك الحديدية بعد إحتلالهم لمصوع سنة 1885 وكانت نقطة الانطلاق فيه من مصوع ووصلوا به إلى ساهاتي بعد مرور سنتين من العمل فيه، ولم يتوقف إنشاؤه حتى وصلوا به مدينة أسمرة سنة 1909 وواصلوا في مده باتجاه أهم المدن في إرتريا حتى انتهوا به عند مدينة بيشا.⁽⁴⁹⁾

الأهمية الاقتصادية الدولية لمينائي مصوع وعصب:

أدرك الأوروبيون أهمية البحر الأحمر الجيوبوليتيكية بالنسبة لمخططاتهم الاستعمارية منذ انطلاق موجة الإستعمار نحو إفريقيا إبان القرن السادس عشر⁽⁵⁰⁾ وعزز هذه الأهمية وجود موانئ ذات قيمة اقتصادية وسياسية عالية وينطبق هذا على كل موانئ البحر الأحمر وبشكل خاص مينائي مصوع وعصب اللذين يقعان على الجهة الغربية لباب المنذب⁽⁵¹⁾، وهذا أعطى أهمية جغرافية واستراتيجية لإرتريا جعلها هدفا للصراع الدولي ومحاولة السيطرة عليها.⁽⁵²⁾ باعتبار موانئ وسواحل إرتريا المنفذ الرئيسي الذي عبرت من خلالها الهجرات القادمة من آسيا نحو إفريقيا عبر مراحل زمنية مختلفة⁽⁵³⁾. وكذلك كان الحال مع العثمانيين الذين أدركوا أهمية ميناء مصوع تحديدا في النصف الثاني من القرن السادس عشر بعد أن استعادوا نفوذهم في البحر الأحمر إثر صدام حربي مع الأسطول البرتغالي كما سبقت الإشارة إلى ذلك،⁽⁵⁴⁾ وبعد مرور فترة من الزمن قام العثمانيون بنقل سلطة الإشراف على ميناء مصوع من أشراف

مكة إلى باشا مصر تقديرا له على خدماته التي قدمها للدولة العثمانية في وقوفه في وجه الوهابيين والحد من سلطتهم وخطرهم في منطقة شبه الجزيرة العربية،⁽⁵⁵⁾ وعقب انطلاق موجة الإستعمار الاوروبي الحديث في النصف الثاني من القرن التاسع عشر أصبحت معظم موانئ البحر الاحمر نقاط ارتكاز سياسية واقتصادية للأوروبيين في حوض البحر الأحمر منها على سبيل المثال لا الحصر ميناء عدن بالنسبة للانجليز وميناء عصب بالنسبة للايطاليين، ولحقت فرنسا بركبهما وأخذت هي الأخرى موطناً لها هناك.⁽⁵⁶⁾ كما زادت أهمية ميناء مصوع بالنسبة للايطاليين بعد أن اكتشفوا النفط في المنطقة الواقعة إلى الشرق من ساحل ميناء مصوع وتحديدا في جزر دهلك، ولم يكن اهتمام الإيطاليين بميناء عصب أقل من اهتمامهم بميناء مصوع فقد أرادوا منذ بداية حصولهم على ميناء عصب تأسيس محطة تجارية فيه قصد مساعدة تطوير ودعم التجارة الإيطالية في سواحل البحر الأحمر ومضيق باب المندب والشرق الأقصى بشكل عام.⁽⁵⁷⁾ ويمكن الإشارة هنا إلى أن الميناءين برزت أهميتهما إثر قيام وتطور الصناعة في إرتريا اعتباراً من سنة 1905 عندما تم استحداث الملاحة في ميناء مصوع في مرحلة أولى ثم ميناء عصب، حيث كانت حركة الملاحة موجهة بالأساس إلى كل من الهند واليابان وبلغت القيمة المادية لها مايفوق المليون ونصف كنتال ذهب وذلك خلال سنة 1927.⁽⁵⁸⁾

كما شكل ميناء عصب ثقلا سياسيا واقتصاديا لإيطاليا لأنها كانت تبحث عن موضع لها على ساحل البحر الأحمر لتأمين خطوطها التجارية مابين ميناء البندقية الإيطالية والموانئ الهندية والصينية وأيضاً لضمان تزويد سفنها بالوقود أثناء عبورها للبحر الأحمر،⁽⁵⁹⁾ وعززت ذلك بإنشائها مصفاة ضخمة للنفط في مدينة عصب والتي أصبحت تمتد إرتريا وأثيوبيا باحتياجاتهما من النفط. ونجحت إيطاليا في ذلك بعد أن عقدت معاهدة مع منليك حاكم شوا سنة 1881 ذات طابع تجاري استغلوها لتثبيت وجودهم في عصب عن طريق تسهيل آلية التبادل والاتصال التجاري مابين عصب والمناطق الداخلية الغنية بالمواد الأولية والموارد الإنتاجية المختلفة.⁽⁶⁰⁾ وفيما يتعلق بأثيوبيا فقد مثل مينائي مصوع وعصب أهمية اقتصادية كبيرة بالنسبة لها لأنهما المنفذان الوحيدان لها للوصول إلى البحر الأحمر والمحيط الهندي، لأن إرتريا تفصل أثيوبيا عن البحر الأحمر وبالتالي تتحكم بشكل كامل في حركة مواصلاتها البحرية التي تعتمد كلياً على مينائي مصوع وعصب الايتريين خاصة ميناء عصب الذي كان يمر من خلاله الجزء الأكبر من الحركة التجارية الأثيوبية ومما عزز استخدام هذا الميناء وجود طريق بري يصل بينه وبين العاصمة أديس أبابا مباشرة وتحديدا إلى مناطق مصادر الانتاج الزراعي والصناعي.⁽⁶¹⁾

وفي هذا الإطار تشير معظم المصادر التاريخية إلى أهمية مينائي مصوع وعصب في المساهمة في الرفع من الاقتصاد الإرتري بكونهما المصدرين الرئيسيين للأملاح على الصعيدين المحلي والتصدير عن طريق تبخير مياه البحر الأحمر فيهما واستخراج الأملاح بعد ذلك.⁽⁶²⁾ والجدير بالملاحظة أنه وخلال العصر الحديث حافظ ميناء مصوع على أهميته التجارية حتى في أوقات الأزمات والحروب ففي مرحلة الحرب العالمية الثانية انصب تركيز الإنجليز على الاهتمام به ليظل رافدا اقتصاديا فقاموا بتطوير المرفأ التجاري،⁽⁶³⁾ وعقب انتهاء الحرب العالمية الثانية وانسحاب بريطانيا من إرتريا عملت أمريكا على الاستفادة من الفراغ السياسي والتخبط الدولي في حسم مصيرها،⁽⁶⁴⁾ ونجحت في إنشاء تقارب مع إثيوبيا بعد أن آل مصير إرتريا إلى الأخيرة بعد أن مكنت أثيوبيا الولايات المتحدة الأمريكية من تأمين مصالحها الاستراتيجية في البحر الأحمر عن طريق عقد عدد من الاتفاقيات معها تمنح بموجبها إثيوبيا لها حق استخدام الموانئ الإرترية في مقابل دعم الولايات المتحدة الأمريكية لبقاء السيطرة الأثيوبية على إرتريا فكان أن أبرمت اتفاقية بينهما في سنة 1960 أهم ما جاء فيها هو منح أمريكا امتياز توسيع واستغلال ميناء مصوع وإنشاء قاعدة عسكرية أمريكية بالقرب منه وكانت في الواقع قاعدة جوية وبحرية وهو هدف استراتيجي بالدرجة الأولى في مقابل قيام أمريكا بتدريب وتسليح الجيش الأثيوبي.⁽⁶⁵⁾ وكما هو الحال مع الولايات المتحدة الأمريكية دخلت إسرائيل على خط المنافسة للحصول على امتيازات وموطئ قدم لها في سواحل وموانئ إرتريا وتحديدا مينائي مصوع وعصب لتحقيق أهداف اقتصادية واستراتيجية وقد نجحت في ذلك عندما سمح لسفنها بمزاولة الصيد في الشواطئ الإرترية واتخاذ ميناء مصوع مركزا ترسو فيه تلك السفن.⁽⁶⁶⁾ وجاء ذلك عقب منح إثيوبيا لها هذا الامتياز إثر ضم إرتريا لأثيوبيا في الاتحاد الفدرالي كما حصلت إسرائيل على امتياز آخر تمثل في قيامها بتأمين محطات تزويد السفن بالوقود الموجودة في ميناء عصب،⁽⁶⁷⁾ ولم تكتف إسرائيل بذلك بل قامت بإرسال بعثة عسكرية إلى جزيرة حالب الإرترية في سنة 1970 وهي جزيرة تتمتع بموقع استراتيجي على ساحل البحر الأحمر ولا تبعد عن ميناء عصب سوى بخمسة عشر كيلو مترا فقط وكان الهدف من إرسال هذه البعثة الإسرائيلية هو استئجار الجزيرة تلك وتسخير كل خدماتها الاقتصادية والسياسية والاستراتيجية لصالح إسرائيل التي لم تقتصر جهودها على إيجاد موطئ قدم لها في جزيرة حالب بل نجحت في نفس السنة أي 1970 في استئجار جزيرة دهلك التي أنشأت فيها قاعدة جوية بحرية كان الهدف منها مراقبة حركة ملاحاة السفن في البحر الأحمر خاصة السفن العربية.⁽⁶⁸⁾ ومما تجدر الإشارة إليه هو وجود مجموعة مراسي أخرى صغيرة منتشرة على طول ساحل إرتريا منها على سبيل المثال لا الحصر مرسى زولا - مرسى انجل - مرسى حرقيقو - مرسى مكعني - مرسى برعسولي.⁽⁶⁹⁾

دور المينائين في التبادل التجاري:

إن دور مينائي مصوع وعصب في عمليات التبادل الاقتصادي والنشاط التجاري يعود إلى سنوات بعيدة ويمكن الإشارة هنا إلى أن ميناء مصوع كانت له صلات تجارية مع مصر منذ أن كانت قبائل البجة السودانية تبسط نفوذها على مصوع وما جاورها من مناطق. (70) إبان الاحتلال الإيطالي لارتريا تباينت الحركة التجارية في ميناء مصوع مابين الازدهار والركود بين الفينة والأخرى حيث مرت الحركة التجارية فيها بفترة ركود في الفترة الممتدة مابين سنتي 1898 - 1904 وجاء هذا انعكاساً للأوضاع السياسية التي أعقبت اتفاقية السلام التي تم توقيعها مابين إيطاليا وأثيوبيا والتي بدورها انعكست سلباً على الحركة التجارية لميناء مصوع، غير أن الأوضاع تغيرت بحلول سنة 1905 عندما عاد النشاط التجاري والمبادلات التجارية إلى ازدهارها بل يمكن القول أنها شهدت زيادة في عملية التبادل التجاري ومرد ذلك إلى بعض الأسباب التي يمكن الإشارة إلى بعضها على سبيل المثال لا الحصر منها التطوير الذي أدخل على خط السكك الحديدية الذي أثار إيجاباً على حركة النقل إضافة إلى عودة حركة القوافل مابين إرتريا من جهة وأثيوبيا والسودان من جهة أخرى، علاوة على عامل آخر تمحور في حركة الاستيراد النشطة للمصنوعات القطنية الإيطالية وغيرها من الأسباب الأخرى. (71) ويمكن ملاحظة هذا التغيير من خلال مؤشرات الارتفاع والهبوط في قيمة المبادلات التجارية حيث تشير المصادر التاريخية إلى قيمة الاستيراد في موانئ إرتريا إبان فترة الركود التجاري وتحديدًا في سنة 1903 حيث كانت قيمة الإيرادات مامجموعه 9 ملايين ليرة إيطالية، ولكن مع عودة الازدهار إلى التجارة عادت وارتفعت من جديد لتصل إلى 15.5 مليون ليرة، ولم يقتصر ذلك على حركة الاستيراد فقط بل شمل هذا التطور الصادرات أيضا حيث تراجعت إلى 4 ملايين ليرة غير أنها انتعشت ووصلت إلى 8.5 مليون ليرة. (72)

يصدر من ميناء مصوع المنتجات التالية الموز المعروف باسم (موز بركة) والذي يحتاج نقله للميناء سبع ساعات فقط وكذلك يصدر منه النحاس والحبوب والعسل (11)، كما تصدر من خلاله العديد من المنتجات الأخرى مثل الزبدة والسمن والجلود. (73).

لقد كان لصغر مساحة إرتريا الجغرافية دورا ايجابيا في قرب المسافة بين مراكز الانتاج وموانئ التصدير كما هو الحال بالنسبة لميناء مصوع ومنطقة تسني التي تنتج الفواكه والخضروات حيث تصل المسافة الفاصلة بينهما إلى 470 كم فقط، (74) ومن هذا المنطلق يمكن القول أن ميناء مصوع أقرب إلى أن يكون الميناء الرئيسي لتصدير المنتجات الزراعية علاوة على الجلود إذا ما وضعنا في الاعتبار قرب مناطق الإنتاج من الميناء جغرافياً، بينما أضفى موقع ميناء عصب عليه أهمية في تصديره لبعض المنتجات بشكل رئيسي مثل

الذرة والملح والقمح خاصة تلك المحاصيل القادمة من أثيوبيا، بل إنه المنفذ الأساسي لأثيوبيا في تصدير واستيراد البضائع ويتميز هذا الميناء بالحيوية ونشاط الحركة التجارية فيه.

ساهمت حركة مرور البضائع التجارية عبر مينائي مصوع وعصب سواء الصادرة منهما أو الواردة إليهما في دعم الاقتصاد المحلي الايرتري وساهم فيها بشكل كبير حركة الترانزيت (تجارة العبور) للبضائع القادمة أو المصدرة من أثيوبيا عبرهما والتي يمكن تفصيلها على النحو التالي ميناء مصوع الذي تمر عبره كل الصادرات والواردات من المنطقة الشمالية الاثيوبية أما ميناء عصب فهو الاكثر أهمية لأثيوبيا حيث أن المنتجات والواردات إلى اديس ابابا عاصمة أثيوبيا وإلى جانبها المناطق الوسطى والجنوبية تمر من خلاله وكان لذلك دور فعال في خدمة الاقتصاد الايرتري.⁽⁷⁵⁾

ظل ميناء مصوع وعصب يحتفظان بمكانتهما الاستراتيجية وأهميتهما الاقتصادية عبر المراحل التاريخية المختلفة ومثلما كانا في السابق محط تنافس وصراع قصد السيطرة عليهما فقد استمر الوضع كذلك حتى في العصر الحديث ولكن مع اختلاف أدوات وطريقة الصراع تمشيا مع متطلبات التطور الاقتصادي وأصبح مجال التنافس والنزاع يتمحور حول عقد اتفاقيات استثمار واستتفاع لهذين المينائين وهذا ما قامت به إحدى المؤسسات الاماراتية والموسومة بي مجموعة موانئ دبي والتي قامت باستئجار ميناء عصب ومطار عصب المجاور له في العام 2015 ولدة ثلاثين عاما في مقابل حصول ايرتريا على ما نسبته 30% من عائدات الميناء وتم الاتفاق بينهما أن يدخل المشروع حيز التنفيذ ويبدأ التشغيل سنة 2018.

خلال السنوات القليلة الماضية ومنذ اندلاع ما اصطلح على تسميته بالربيع العربي في بعض البلدان العربية بدأت دول القرن الإفريقي تسعى جاهدة للاستفادة من هذه التجربة ولكن بطريقة مختلفة خاصة وأنها ليست بمنأى عنها إذا ما ذكرت ثورة اليمن التي تقع على الضفة المقابلة لها من البحر الأحمر ، وعليه عملت بعض الدول على محاولة إحداث نوع من الاستقرار خاصة أثيوبيا التي أدركت الأهمية القصوى لموقعها إلى جانب موقع إرتريا الجغرافي والجيوسياسي كما سعت إلى الاستفادة من الاهتمام الكبير الذي أضحت تحظى به موانئ البحر الأحمر من قبل القوى الفاعلة في هذه المرحلة التاريخية المهمة مثل الولايات المتحدة الأمريكية والصين واليابان إلى جانب القوى الأوروبية الكبرى التقليدية كما يلاحظ دخول تركيا على خط المنافسة أيضا.

إن هذه الخطوات السياسية لأثيوبيا جاءت لمد جسور العلاقات الجيدة مع إرتريا بوابة إثيوبيا على البحر الأحمر وتحديدا ميناء عصب إثر احتدام التنافس الدولي حوله مع غيره من الموانئ في المنطقة وخشية أثيوبيا أن تفقد هذا الميناء وبالتالي يتعرض اقتصادها إلى الضرر لذلك أعلن رئيس وزراء إثيوبيا في سنة 2018 مد يد التعاون والعلاقات الجيدة إلى إرتريا.⁽⁷⁶⁾

المصادر والمراجع:

- (1) قرارش، عبدالرحمن، العلاقات البريطانية الأثيوبية من حملة (نابيير) إلى غاية تحرير أثيوبيا، مجلة تاريخ العلوم، العدد 7 ، جامعة الجلفة، الجزائر، 2017، ص 147؛ هريدي، فرغلي على تسن، تاريخ أفريقيا الحديث والمعاصر: الكشف- الإستعمار- الإستقلال، العلم والايمان للنشر والتوزيع، الاسكندرية، 2008، ص 139.
- (2) الجابري، محمد، موسوعة دول العالم حقائق وأرقام، مجموعة النيل العربية، القاهرة، 2000، ص 63.
- (3) (Library of Congress, Eritrea-Maps, Call Number \ Physical Location: G8340 1993.U51 Library of Congress Geography and Map Division Washington, D.C. 20540465- <http://hdl.loc.gov/loc.gmd/g8340.ct001670 USA>
- (4) أبوبكر، محمد عثمان، تاريخ إرتيريا المعاصر: أرضا وشعبا، القاهرة، 1994، ص 132.
- (5) حقوق، مني نجاشي رزقو، تطور الاعلام الإرتري في زمن الثورة دراسة تحليلية تاريخية للاعلام المسموع والمقروء من (1961 - 1991) ، جامعة الشرق الأوسط، كلية الاعلام، الأردن، مايو 2011، ص 17
- (6) محمد عثمان أبوبكر، تاريخ إرتيريا المعاصر، ص 14.
- (7) المرجع السابق، ص 18، 30.
- (8) ني حقوق، المرجع السابق، ص 31.
- (9) طبيب، الزهراء، الصراع الايطالي الاثيوبي 1896 - 1936، رسالو ماجستير، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية/ قسم التاريخ، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، 2016 - 2017، ص 16.
- (10) شاكرك، محمود، اريتريا والحبشة، المكتب الاسلامي، بيروت، 1983، ص 15.
- (11) سبي، عثمان صالح، تاريخ أريتريا، المكتبة الإريترية، (د.ت)، 59-60؛ محمد أبوبكر، تاريخ إرتيريا المعاصر، ص 114، 118؛ عثمان سبي، جغرافية إرتريا، ص 54.
- (12) صائغ، أبوبكر، الآثار التاريخية شاهدة على قدم الحضارة الإرترية: مدينة مصوع نموذجا، مجلة الناقدوس، العدد الثاني، مجلة فصلية يصدرها المكتب الثقافي لرابطة أبناء المنخفضات الإرترية، 2017، ص 2.
- (13) محمود شاكرك، اريتريا والحبشة ، ص 19.
- (14) عثمان سبي، تاريخ أريتريا، ص 60.
- (15) المرجع السابق، ص 64.
- (16) أوغلي، أكمل الدين احسان، الدولة العثمانية تاريخ وحضارة، ترجمة صالح سعداوي، مركز الابحاث للتاريخ والفنون والثقافة الاسلامية، اسطنبول، 1999، ص 43.
- (17) سبي، عثمان صالح، الصراع في حوض البحر الأحمر عبر التاريخ، دار الفجر الجديد للباعة والنشر، ص 24؛ محمد أبوبكر، تاريخ إرتيريا المعاصر ، ص 116؛ أحمد، يوسف، الاسلام في الحبشة: وثائق صحيحة قيمة عن أحوال المسلمين في مملكة إثيوبيا من شروق شمس الاسلام إلى هذه الأيام، مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة، القاهرة، 2015، ص 34.
- (18) اودوريتسي، الكافالبيره دانته، المستعمرة الإريترية: مفوضية مصوع الاقليمية، ترجمة جوزيف صفير، تقديم عثمان صالح سبي، جبهة التحرير الإرترية - قوات التحرير الشعبية، 1910. ص 136.

- (19) محمد أبوبكر، تاريخ إرتيريا المعاصر، ص 378-379، 381.
- (20) عثمان سبي، الصراع في حوض البحر الأحمر...، ص 35.
- (21) تريفاسكيس، ج، ك، ن، إرتيريا مستعمرة في مرحلة الانتقال 1941 - 1952، ترجمة جوزيف صفير، دار المسيرة، بيروت، 1977، ص 26.
- (22) اودوريتسي، المستعمرة الإريترية، ص 11-12؛ عثمان سبي، الصراع في حوض البحر الأحمر، ص 38.
- (23) Gallica BNF, Environs de Massouah : Supplément au Journal Le Temps / Gillot sc. 1890, Bibliothèque nationale de France, GED-5703, <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb406517372>
- (24) تريفاسكيس، إرتيريا مستعمرة في مرحلة الانتقال 1941 - 1952، ص 28.
- (25) عثمان سبي، تاريخ أريتريا، ص 181.
- (26) تريفاسكيس، إرتيريا مستعمرة في مرحلة الانتقال 1941 - 1952، ص 150-151.
- (27) محمود شاعر، إريتريا والحبشة، ص 76، 79، 82، 84.
- (28) الشهري، زهير بن عبدالله بن عبدالكريم، نشاط الكيان الصهيوني في الجزر الجنوبية للبحر الأحمر -13981367هـ / 1978-1948: دراسة تاريخية، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد 55، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، دار المنظومة، 2019، ص 355.
- (29) تريفاسكيس، إرتيريا مستعمرة في مرحلة الانتقال 1941 - 1952، ص 223-224.
- (30) محمد أبوبكر، تاريخ إرتيريا المعاصر، ص 104-105، 119؛ تريفاسكيس، إرتيريا مستعمرة في مرحلة الانتقال 1941 - 1952، ص 23.
- (31) سبي، عثمان صالح، جغرافية إرتيريا، دار الكنوز الأدبية، بيروت، 1983، ص 163.
- (32) أبوبكر صائغ، الآثار التاريخية شاهدة على قدم الحضارة الإرتيرية، ص 1.
- (33) سبي، عثمان صالح، جغرافية إرتيريا، ص 185.
- (34) محمد أبوبكر، تاريخ إرتيريا المعاصر، ص 290.
- (35) عثمان سبي، جغرافية إرتيريا، ص 174؛ اودوريتسي، المستعمرة الإريترية، ص 103.
- (36) اودوريتسي، المستعمرة الإريترية، ص 103.
- (37) أبوبكر صائغ، الآثار التاريخية شاهدة على قدم الحضارة الإرتيرية...، ص 1.
- (38) اودوريتسي، المستعمرة الإريترية، ص 103.
- (39) مني حقوص، تطور الاعلام الإرتيري في زمن الثورة، ص 19.
- (40) اودوريتسي، المستعمرة الإريترية، ص 105، 106.
- (41) محمد أبوبكر، تاريخ إرتيريا المعاصر، ص 384 - 385، 394.
- (42) المرجع السابق، ص 285.
- (43) اودوريتسي، المستعمرة الإريترية، ص 112.
- (44) محمد أبوبكر، تاريخ إرتيريا المعاصر، ص 365.
- (45) عثمان سبي، جغرافية إرتيريا، ص 175.
- (46) طيبب، الزهراء، الصراع الايطالي الاثيوبي 1896 - 1936، ص 74.
- (47) عثمان سبي، جغرافية إرتيريا، ص 175.
- (48) المرجع السابق، ص 186.
- (49) مني ن حقوص، تطور الاعلام الإرتيري في زمن الثورة، ص 17.

- (50) رستم، جمال عبدالرحمن، التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر وأثره على أمن الدول المتشاطئة، المركز العربي للبحوث والدراسات، يناير 2020؛ محمد أبوبكر، تاريخ إريتريا المعاصر، ص 166.
- (51) عثمان سبي، تاريخ أريتريا، ص 145.
- (52) مني حقوص، تطور الاعلام الإرتري في زمن الثورة، ص 3؛ عثمان سبي، جغرافية إرتريا، ص 19.
- (53) محمود شاكر، اريتريا والحبشة، ص 68.
- (54) محمد أبوبكر، تاريخ إرتيريا المعاصر، ص 118.
- (55) عثمان سبي، الصراع في حوض البحر الأحمر، ص 31-32.
- (56) المرجع السابق، ص 25-26.
- (57) محمد أبوبكر، تاريخ إرتيريا المعاصر، ص 126.
- (58) مني حقوص، تطور الاعلام الإرتري في زمن الثورة، ص 22.
- (59) عثمان سبي، الصراع في حوض البحر الأحمر، ص 34.
- (60) محمد أبوبكر، تاريخ إرتيريا المعاصر، ص 366، 407.
- (61) عثمان سبي، جغرافية إرتريا، ص 20، 174، 175.
- (62) أبوبكر، محمد عثمان، تاريخ إرتيريا المعاصر، ص 159.
- (63) تريفاسكيس، إرتريا مستعمرة في مرحلة الانتقال 1941 - 1952، ص 71.
- (64) عثمان سبي، الصراع في حوض البحر الأحمر عبر التاريخ، ص 45.
- (65) زهير بن عبدالله بن عبدالكريم الشهري، نشاط الكيان الصهيوني في الجزر الجنوبية للبحر الأحمر، ص 355، 362.
- (66) محمود شاكر، اريتريا والحبشة، ص 68.
- (67) عثمان سبي، الصراع في حوض البحر الأحمر عبر التاريخ، ص 48.
- (68) هير بن عبدالله بن عبدالكريم الشهري، نشاط الكيان الصهيوني في الجزر الجنوبية للبحر الأحمر، ص 371.
- (69) عثمان سبي، جغرافية إرتريا، ص 176.
- (70) عثمان سبي، الصراع في حوض البحر الأحمر عبر التاريخ، ص 18؛ محمد أبوبكر، تاريخ إرتيريا المعاصر، ص 116.
- (71) الكافاليه دانته اودوريتسي، المستعمرة الإرتيرية، ص 113.
- (72) المرجع السابق، ص 114.
- (73) المرجع السابق، ص 160.
- (74) عثمان سني، جغرافية إرتريا، ص 14.
- (75) محمد أبوبكر، تاريخ إرتيريا المعاصر، ص 166، 366، 499-500.
- (76) السبيطلي، محمد، القرن الأفريقي في ظل الصعود الأثيوبي تسويات ومصالحات وتنافس على الموانئ، مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الاسلامية، الرياض، (د. د. ت)، ص 4، 10.

قائمة المصادر والمراجع:

- (1) أبوبكر، محمد عثمان، تاريخ إرتيريا المعاصر: أرضا وشعبا، القاهرة، 1994.
- (2) أحمد، يوسف، الإسلام في الحبشة: وثائق صحيحة قيمة عن أحوال المسلمين في مملكة إثيوبيا من شروق شمس الإسلام إلى هذه الأيام، مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة، القاهرة، 2015.
- (3) الجابري، محمد، موسوعة دول العالم حقائق وأرقام، مجموعة النيل العربية، القاهرة، 2000.
- (4) أوغلي، أكمل الدين احسان، الدولة العثمانية تاريخ وحضارة، ترجمة صالح سعداوي، مركز الأبحاث للتاريخ والفنون والثقافة الإسلامية، اسطنبول، 1999.
- (5) السديطي، محمد، القرن الأفريقي في ظل الصعود الأثيوبي تسويات ومصالحات وتنافس على الموانئ، مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، الرياض، (د.ت).
- (6) الشهري، زهير بن عبدالله بن عبد الكريم، نشاط الكيان الصهيوني في الجزر الجنوبية للبحر الأحمر 1367-1398هـ / 1948-1978: دراسة تاريخية، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد 55، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، دار المنظومة، 2019.
- (7) رستم، جمال عبدالرحمن، التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر وأثره على أمن الدول المتشاطئة، المركز العربي للبحوث والدراسات، يناير 2020.
- (8) سبي، عثمان صالح، تاريخ أريتريا، المكتبة الإريترية، (د.ت).
- (9) سبي، عثمان صالح، الصراع في حوض البحر الأحمر عبر التاريخ، دار الفجر الجديد للباعة والنشر، (د.ت).
- (10) سبي، عثمان صالح، جغرافية إرتريا، دار الكنوز الأدبية، بيروت، 1983.
- (11) شاكر، محمود، اريتريا والحبشة، المكتب الاسلامي، بيروت، 1983.
- (12) صائغ، أبوبكر، الآثار التاريخية شاهدة على قدم الحضارة الإرتيرية: مدينة مصوع نموذجا، مجلة الناقد، العدد الثاني، مجلة فصلية يصدرها المكتب الثقافي لرابطة أبناء المنخفضات الإرتيرية، 2017.
- (13) حقوص، مني نجاشي رزقو، تطور الاعلام الإرتيري في زمن الثورة دراسة تحليلية تاريخية للاعلام المسموع والمقروء من (1961-1991)، جامعة الشرق الأوسط، كلية الاعلام، الأردن، مايو 2011.
- (14) اودوريتسي، الكافاليره دانتته، المستعمرة الإريترية: مفوضية مصوع الاقليمية، ترجمة جوزيف صفير، تقديم عثمان صالح سبي، جبهة التحرير الإرتيرية - قوات التحرير الشعبية، 1910.
- (15) تريفاسكيس، ج، ك، ن، إرتريا مستعمرة في مرحلة الانتقال 1941 - 1952، ترجمة جوزيف صفير، دار المسيرة، بيروت، 1977.
- (16) طبيب، الزهراء، الصراع الايطالي الاثيوبي 1896 - 1936، رسالو ماجستير، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية / قسم التاريخ، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، 2016 - 2017.
- (17) هريدي، فرغلي على تسن، تاريخ أفريقيا الحديث والمعاصر: الكشوف - الإستعمار - الإستقلال، العلم والايمان للنشر والتوزيع، الاسكندرية، 2008.

الدوريات:

قراش، عبدالرحمن، العلاقات البريطانية الأثيوبية من حملة (نابيير) إلى غاية تحرير أثيوبيا، مجلة تاريخ العلوم، العدد 7، جامعة الجلفة، الجزائر، 2017.

المراجع الأجنبية:

1. Library of Congress, Eritrea-Maps, Call Number \Physical Location: G8340 1993.U51 Library of Congress Geography and Map Division Washington, D. C. 205404650- USA dcu, <http://hdl.loc.gov/loc.gmd/g8340.ct001670>
2. Gallica BNF, Environs de Massouah : Supplément au Journal Le Temps / Gillot sc. 1890, Bibliothèque nationale de France, GED-5703,
3. <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb406517372>