

ميناء مصوع (دراسة تاريخية)

أستاذ مساعد - قسم الجغرافيا والتاريخ - كلية التربية
جامعة كسلا

د.نبيل رابع آدم سعيد

مستخلص:

يعتبر البحر الأحمر واحدا من أهم طرق الملاحة الرئيسية في العالم، إذ يربط بين قارات ثلاث هي أفريقيا وآسيا وأوروبا، وتطل عليه تسع دول، استطاعت أن تنشئ على ضفتيه العديد من الموانئ والتي من بينها ميناء مصوع بأريتريا. تأتي هذه الدراسة بعنوان ميناء مصوع - دراسة تاريخية، وتهدف إلى التعرف على أهم موانئ البحر الأحمر ومعرفة تاريخها، والتأكيد على أهميتها الاستراتيجية، وإبراز دورها الاقتصادي، وقد اتبعت هذه الدراسة المنهج التاريخي التحليلي الوصفي للحقائق التاريخية، وتوصلت إلى نتائج أهمها أن ميناء مصوع يعد صرحا استراتيجيا مهما لدولة أريتريا، وأنه المنفذ الأساسي لها لتصدير واستيراد البضائع، وقد أوصت الدراسة بضرورة إفراد المزيد من الدراسات حول موانئ البحر الأحمر عموماً للتأكيد على أهميتها والبحث عن دورها الاقتصادي والسياسي في تمكين العلاقات السياسية والتعاون الاقتصادي بين دول حوض البحر الأحمر.

كلمات مفتاحية: مصوع - ميناء - طرق الملاحة - أريتريا - بضائع التعاون الاقتصادي

Abstract:

The Red Sea is considered one of the most important main navigation routes in the world, linking three continents: Africa, Asia and Europe. Nine countries overlook it. It has been able to establish many ports on its banks, including the port of Massawa in Eritrea. This study comes under the title Massawa Maritime Port - a historical study, and aims to identify the most important ports of the Red Sea and know its history, and to emphasize its strategic importance, And highlighting its economic role, and this study followed the historical, analytical, descriptive approach to

historical facts, and reached the most important results, the most important of which is that the port of Massawa is an important strategic edifice for the State of Eritrea, and that it is the main port for it to export and import goods. To emphasize its importance and search for its economic and political role in strengthening political relations and economic cooperation between the countries of the Red Sea Basin.

Keywords: Massawa - Port - Shipping Routes - Eritrea - Goods - Economic Cooperation

مقدمة:

تطل على البحر الأحمر تسع دول، سبع منها عربية هي السودان ومصر والسعودية والأردن واليمن وجيبوتي والصومال، بالإضافة إلى إريتريا وفلسطين المحتلة. وأقامت الدول المطلة على البحر الأحمر عددا من الموانئ على ضفتيه، منها موانئ ذات أهمية استراتيجية كبيرة نظراً لدورها البالغ الأهمية في التجارة الدولية. غير أنه لا تتوقف الأهمية الاستراتيجية لهذه الموانئ المقامة على البحر الأحمر على كونها ممرا ملاحيا مهما فقط، وإنما يضاف إلى ذلك كونها معابرا رئيسية لتصدير نفط الخليج إلى الأسواق العالمية، كما أنها تمثل مركز الربط الأساسي ونقطة عبور الحركة التجارية بين البحر المتوسط والمحيط الهندي وبحر العرب.

أهمية الدراسة:

تأتي أهمية هذه الدراسة من واقع أنها تتناول إحدى الموانئ التاريخية القديمة ذات الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية الكبيرة سواء بالنسبة لدول المنطقة عموماً، أو بالنسبة لأريتريا باعتبارها دولة تعتمد بشكل رئيس على ميناء مصوع في حركتها التجارية وفي اتصالها بالعالم الخارجي، هذا إلى جانب الأهمية التاريخية لهذا الميناء والذي لعب دوراً كبيراً في تجارة البحر خلال الدول الإسلامية التي تعاقبت على هذه المنطقة خلال التاريخ الوسيط والحديث.

أهداف الدراسة:

1. التعريف بالبحر الأحمر وأهمال موانئ المنشأة عليه، والتأكيد على أهميتها الاستراتيجية، وإبراز دورها الاقتصادي.
2. تسليط الضوء على ميناء مصوع بوصفها إحدى الموانئ التاريخية المهمة المنشأة على البحر الأحمر.

3. بيان تاريخ ميناء مصوع البحري والوقوف على دورها الاقتصادي خلال العصور التاريخية المتعاقبة.

منهج الدراسة:

اتبعت هذه الدراسة المنهج التاريخي التحليلي الوصفي للحقائق التاريخية.

المنافذ المائية :

ثمة ملاحظة يمكن الوقوف عليها كثيراً بالنسبة للدول والوحدات السياسية التي لها منافذ مائية تستطيع من خلالها الاتصال بالعالم الخارجي، كون هذه الدول غالباً تستطيع أن تكون ذات تأثيرات قوية على الأقطار التي معها في نفس المجال الحيوي والمحيط الإقليمي ذلك من واقع الحاجة الملحة لتلك الدول القريبة منها خاصة إذا فرضت عليها الطبيعة خلوها من مثل تلك المنافذ المائية، الأمر الذي يبرز قيمة هذه الدول صاحبة المخارج المائية في قدرتها على أسر جيرانها إليها والسيطرة عليها والتأثير على اقتصادياتها سلباً أو إيجاباً حسب شكل العلاقات التي تربط بينهما.

البحر الأحمر وأهم الموانئ المنشأة عليه:

البحر الأحمر هو إحدى المناطق الغنية بالموارد الطبيعية ذات المكنيات الاقتصادية الهائلة لإريتريا التي يعد البحر المصدر الرئيس لثرواتها من الأسماك بالإضافة للأصداف والمرجان والقواقع والاسفنج واللؤلؤ والملح⁽¹⁾. فضلاً عن ذلك فإن البحر الأحمر يشكل منطقة وصل ومعبراً ملاحياً بين قارتي إفريقيا وآسيا⁽²⁾، في وقت لم يشكل قط عائقاً أمام حركة التبادل التجاري بين هذه القارات، إذ كانت التجارة العربية مع الساحل الإفريقي مزدهرة منذ وقت مبكر، فكان العرب يعتادون ركوبه إلى سواكن وغيرها من الموانئ الإفريقية كبضائع ومصوع ودهلك وغيرها من المدن والموانئ⁽³⁾.

وقد احتل البحر الأحمر مكانة مهمة لدى الحضارات القديمة والأمم المجاورة، ويبدو ذلك جلياً في تعدد تسمياته، فقد أطلق عليه الفراعنة اسم الأخضر الهائل، بينما ورد في كتاب العهد القديم تحت اسم «يم سوف» حيث عنت كلمة سوف بالعبرية نبات البردي وهو ما جعل البعض يرى أن البحر الأحمر إنما هو تحريف لكلمة «Reed sea» (بحيرة البردي) التي ورد ذكرها في الوثائق المصرية القديمة التي ترجع إلى القرن الثالث قبل الميلاد⁽⁴⁾، كما أخذ البحر تسميات وفقاً لموقعه من السواحل أو المدن التي تطل عليه فسمي ببحر «القلزم» نسبة إلى مدينة القلزم الواقعة عند نهاية خليجه الغربي، كذلك سمي ببحر «أيلة» عند مدينة أيلة، وعرف أيضاً بالبحر الحجازي، وسمي مرة

ببحر النعام، ومرة أخرى ببحر عيذاب، ويسميه ابن جبير بالبحر الفرعوني، غير أنه سمي بالبحر الأحمر اختصاراً لاسمه القديم بحر الملك الأحمر ثم اختصر الاسم إلى البحر الأحمر⁽⁵⁾. وعليه فإن الحديث عن قيمة البحر وأهميته يعد من نافلة الكلام ذلك لأن تعدد الأسماء تعني زيوع الصيت وهو أمر لا يتأتى بأي حال إلا إذا كان للمسمى بالغ الأثر في حياة المجتمعات، وهو أمر تؤكده الحقيقة التاريخية وذلك من خلال التعرف على الموانئ العديدة المهمة المنشأة عليه.

أهم الموانئ المنشأة على البحر الأحمر:

تتأتى أهمية البحر وقيمتها من خلال الموانئ المنشأة عليه من واقع أن وجود الميناء في المدينة الساحلية يجعلها مختلفة عن أي مدينة أخرى مهما كانت، إذ أن الاعتماد الرئيس لنمو المدينة يقوم على تطوير الميناء والدخل الاقتصادي للمدينة والطرق والمرافق التي تربط الميناء بالمدينة وتؤثر على شكل ومراحل التطوير للمجموعة الحضرية للمدينة⁽⁶⁾.

1 - ميناء سواكن:

يعد من أهم موانئ البحر الأحمر، وذلك نظراً لقدمه إذ يرجع تاريخه حسب بعض المؤرخين إلى عصر الفراعنة، اشتهرت سواكن كميناء تجاري وشاركت كل من مينائي باضع وعيذاب في خدمة التجارة على ساحل البحر الأحمر، حيث أسهم ميناء سواكن بدور كبير في الوساطة التجارية بينها وبين الدويلات المسيحية وبين ميناء باضع. وفي العصر الإسلامي تفوقت سواكن على سائر موانئ البحر الأحمر خاصة بعد فتح مصر على يد عمرو بن العاص، وكان لها مكانة خاصة في نقل الحجاج من ضفتي البحر، واستمرت تتمتع بأهمية استراتيجية وسياسية وتجارية طوال العصور الإسلامية⁽⁷⁾.

2 - ميناء عيذاب:

يعد أهم ميناء في طريق التجارة الدولية بين مصر واليمن، وقد ازدهر منذ القرن الخامس الهجري، حيث اتسم بالعمق وغزارة المياه والأمان من الشعب المرجانية⁽⁸⁾، عرفت باعتبارها ميناء له أهميته الاقتصادية والسياسية والاجتماعية، وقد استفادت سفن الملاحة عامة والسفن التجارية على وجه الخصوص من خدمات وتسهيلات هذا الميناء ذهاباً لموانئ الهند والصين والخليج العربي والبحر المتوسط، فقد كانت عيذاب بموقعها في منطقة التقاء الحدود المصرية الشرقية والجنوبية ثغراً من الثغور المهمة التي أسهمت في العديد من المواقف التاريخية الحاسمة. وقد تطورت خدمات هذا الميناء بعد أن كان ميناءً صغيراً يعمل لخدمة نشاط التعدين في وادي العلاقي، إلى ميناء

يحتضن مجموعة كبيرة من العمليات التجارية، فقد كانت حاصلات النوبة والسودان تجد طريقها إلى الخارج عبر عيذاب⁽⁹⁾.

3 - ميناء باضع:

من أشهر موانئ الساحل الأريتري، وقد أدت دوراً مهماً في تاريخ شرق إفريقيا خلال العصور الإسلامية، كان لموقعها الاستراتيجي أكبر الأثر في أن تتبوأ مكانة بارزة خلال العصور الإسلامية المتعاقبة، وقد تحدثت المصادر العربية عن موقعها حيث أشار ياقوت الحموي إليها قائلاً: (هو موضع يأهل الحجاز وأهلها يتكلمون الحبشية)، ويقول اليعقوبي: (تقع باضع على ساحل البحر الأحمر بين عقيق ومصوع المحاذية لجزر دهلك وهي تقع على مسافة يوم من دلتا بركة)⁽¹⁰⁾.

الجدير بالذكر هنالك من يعتقد إن من الأصوب وضع باضع في الموقع الذي تقع فيه مصوع الحالية، وقد حاولت أن أصل إلى قرار في ذلك الأمر وأن أتحرى الدقة فاتصلت ببعض البجة من البني عامر فذكروا أن باضع هي مصوع الحالية، ومع ذلك أعتقد أنهم من فرط تعلقهم بذكرى باضع وشهرتها وقيمتها وخدماتها أطلقوا اسمها على مصوع، وربما كان مقصدهم من ناحية أخرى أن باضع الميناء اسم يطلق على كل ميناء في حدود أوطانهم وليس من السهل علينا على كل حال قبول رأي صالح ضرار لأن باضع خربت وانهارت وليس في تاريخ مصوع ما يوحي بأنها كانت ثم انهارت واختفت ثم عادت لتحتيا من جديد⁽¹¹⁾.

4 - ميناء القصير:

من أهم المدن التجارية وكانت في فترة الحكم الروماني لمصر محطة مهمة لربط التجارة الرومانية بعالم المحيط الهندي، وفي العصور الوسطى كان ميناء القصير أحد الموانئ الرئيسية التي يعبر منها حجاج مصر وشمال إفريقيا إلى موانئ الحجاز، كما كانت إحدى الموانئ المهمة للسفن التجارية المحملة ببضائع الهند والشرق الأقصى وإفريقيا، وتعد القصير الميناء الثاني لمصر على البحر الأحمر بعد عيذاب وذلك لقربها عن قوص وبعد عيذاب عنها، وتكمن أهميتها باعتبارها محطة لقوافل الكارم⁽¹²⁾ (*) فكانت القوافل تحمل منها براً إلى قوص ثم بواسطة المراكب النيلية إلى فندق كارم بالفسطاط، واستمر ميناءً مهماً في عصر المماليك لاحتضانها السفن التجارية إلى جانب اعتبارها محطة لبعض الحجاج⁽¹³⁾.

5 - ميناء عدوليس:

تقع ميناء عدوليس في خليج زولا الذي يفتح على قناة مصوع في أريتريا في مواجهة أرخبيل جزر دحاليك، وهو ميناء أسسه السبئيون الذين هاجروا

للحبشة في القرن السادس قبل الميلاد، وأصبحت له أهمية خاصة نظراً لموقعه الجغرافي جنوب خط 19 الذي يؤكد بطلميوس الثاني نحو 270 ق.م وجوده به، وأصبحت كذلك عدوليس مهمة للغاية بالنسبة للرومان والفرس الساسانيين في الملاحه فيما وراء باب المنذب، ويعتقد أن العرب قاموا بتدمير ميناء عدوليس عام 640م⁽¹⁴⁾. وتبد واضحة جلية الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية لهذه الموانئ على مر التاريخ والحضارات البشرية فهي قد أدت أدواراً بالغة الأثر من واقع كونها كانت عبارة عن معاير تجارية لانسياب التجارة، كما كانت لها دور في خدمة الحجاج الذين يفدون إلى بيت الله الحرام من شتى البقاع فيستخدمون هذه الموانئ للوصول، فضلاً عن قيمتها السياسية والعسكرية في بعض الأحيان كونها استخدمت لإنفاذ العديد من العمليات العسكرية والسفارات والمراسلات.

ب/ تاريخ ميناء مصوع:

1 - نبذة تعريفية عن أريتريا:

تقع أريتريا على الساحل الغربي للبحر الأحمر بين دائرتي عرض 12.5 - 18 درجة شمال خط الاستواء، وخطي طول 36.5 - 43 درجة شرق غرينتش، ويحدها من الشمال والغرب جمهورية السودان، ومن الشرق البحر الأحمر ومن الجنوب الصومال، بينما تبلغ مساحتها 119 ألف كيلو متر مربع، وهي بذلك تحظى بأهمية كبيرة من وجهة النظر التجارية والعسكرية، الأمر الذي تقع فريسة لأطماع القوى الاستعمارية وبالتالي الاستعمار الإيطالي⁽¹⁵⁾. ويتكون الشعب الإريتري من مجموعات كبيرة من السكان مختلفة ومتباينة، ذلك لأنها سكنتها أمم كثيرة وكانت المنفذ الذي عبرت منه الأمم النازحة من البر الآسيوي إلى البر الإفريقي، كما أن الأمم التجارية قد أقامت فيها المحطات التجارية وذلك منذ القدم كالبطالسة وغيرهم، ويشغل معظم أولئك الشعب بالزراعة على الرغم من أن الأراضي الصالحة للزراعة لا تتجاوز 10% من جملة مساحة الدولة، وأهم المحاصيل الزراعية فيها القطن والذرة⁽¹⁶⁾. وتنقسم أرتريا إدارياً إلى ثماني محافظات، تسمى كل محافظة باسم مديرية، وهذه المديرية هي: مديرية حماسين ومركزها العاصمة أسمرا، ومديرية الساحل ومركزها مدينة نقفة، ومديرية أغردات ومركزها مدينة أغردات، ومديرية كرن ومركزها مدينة كرن، ومديرية دنكاليا ومركزها ميناء عصب، ومديرية أكلي قوزاي ومركزها مدينة عدي قيح، ومديرية سراي ومركزها مدينة عدي وقري، بالإضافة إلى مديرية البحر الأحمر ومركزها ميناء مصوع⁽¹⁷⁾.

2 - نبذة تعريفية عن مدينة مصوع:

مصوع من أقدم المدن الأريترية ويعود تاريخ نشأتها إلى القرن العاشر الميلادي على يد الجاليات العربية التي وفدت إليها من اليمن بعد انهيار

ميناء أدوليس التاريخي العريق، وهي اليوم عاصمة لإقليم سمهر، ويعتقد أن اسم مصوع مشتق من معناها، ويدل أيضاً على تضاريسها، فكلمة «مصوع» تعني «النداء» ومن يقف حتى يومنا هذا في شواطئها يمكنه أن ينادي من يقف قبالة في الجزيرة⁽¹⁸⁾.

تقع مصوع على خط طول 39 درجة شرقاً ودائرة عرض 15 درجة شمالاً، وقد أعطاه موقعها الجغرافي والاقتصادي المهم أهمية كبرى، حيث ظلت محتفظة بدورها التجاري الريادي لأكثر من ألف عام على أقل تقدير، وقد شكلت في تاريخها القديم نقطة جذب تجارية مهمة لصادرات وواردات مختلف دول العالم وبخاصة إفريقيا وآسيا، حتى أطلق عليها الطليان اسم باب الإمبراطورية. وقد عرفت مصوع كل مظاهر الحياة العصرية حيث تكونت مبانيها من الحجر والأخشاب، وروعي في بناء مساكنها المناخ الحراري لسواحل البحر الأحمر، لذلك نجد بيوتاً تحتوي على عدد من النوافذ في محاولة الفوز بأي نسمة تأتي وبخاصة في فصل الصيف الحار⁽¹⁹⁾. ونستطيع أن نقف على معالمها وصفاتها المكانية من خلال تقرير كتبه ممتاز باشا إبان الإدارة المصرية في أريتريا حينما قام إسماعيل باشا بفصل مصوع وجعلها محافظة قائمة بذاتها تشمل في إدارتها المنطقة من مرسى (بلاطات) إلى رأس دويده الواقعة في محاذة رحيتا بالقرب من باب المنذب، حيث عين ممتاز باشا مديراً لعموم شرق السودان ومحافظة سواحل البحر الأحمر، وقام ممتاز برحلة من مصوع إلى بربرة زار فيها كل بلاد السواحل التابعة لإدارته الجديدة حيث جاء في تقريره عن مصوع أنها جزيرة تقدر مساحتها بخمسين فداناً، وسكانها نحو 3000 نسمة، وأن معظم مبانيها من القش وكثيراً ما تسببت في نشوب حرائق، وأن إدارته تعمل على تشجيع الأهالي على بناء منازلهم بالأحجار وتبييضها بالجير، حيث كان عليهم جلب الحجر الجيري من جزيرة دهلك، كما ذكر أنه كان بمصوع صهاريج لحفظ المياه عند سقوط الأمطار⁽²⁰⁾. وكيفما كان فإن الممكن الوقوف على مدينة مصوع من خلال تقرير آخر قدمه رضا باشا خلال زيارته التفقدية من مصر إلى محافظات البحر الأحمر حيث تحدث عن مصوع والتي وصفها بالبندر، وبين في تقريره كل ما يتعلق بها من وصف جغرافي وتقسيمات إدارية والنظام الإداري وموارد المياه، والتنظيمات الدفاعية وغير ذلك مما جاء في التقرير.

أما فيما يتعلق بوصفها جغرافياً فقد ذكر: (وبندر مصوع عبارة عن جزيرة ممتدة من الشرق إلى الغرب كائنة في البر الغربي من البحر بساحل إفريقيا، ومينأؤها الشرقي رأس مدر به طابية رباعية الشكل مقفلة بسور،

ومسلحة بالمدافع، وبها ثمانون جندياً مع ثلاثة ضباط، وبالجهة الغربية من هذه الجزيرة بوابة يقال لها العشرات منبئة بواسطة حائط به ثلاث فتحات للمدافع وسميت بالعشرات لأن كل من يمر بها يدفع عشرة فضة عوائد لمروره، وهي مسلحة بمدفعين، وإلى غرب هذه الجزيرة جزيرة ثالثة تسمى طوالوت تمتد من قبلي إلى بحري وتتصل بالجزيرة الأولى بواسطة جسر طوله 480 متراً، كما تتصل بالأرض القارة بجسر طوله 150 متراً، وكلا هذين الجسرين مصنوع من الأحجار المستخرجة من البحر ومن الرمال، وبحري هذه الجزيرة توجد جزيرة ثالثة تسمى جرار تمتد من الشمال إلى الجنوب وتتصل في بعض الأحيان بالأرض القارة بواسطة برزخ، وبالجهة القبلية من جزيرة مصوع جزيرة رابعة تسمى جزيرة الشيخ سعيد بها جبانة لدفن أموات الفقراء من الأهالي، وبداخلها كثير من أشجار السنط⁽²¹⁾.

كذلك تناول التقرير جانباً من الحياة والمجتمع والاقتصاد في مصوع حيث يقول: (وبالبندر جامعان وكثير من الزوايا، وبيوت مبنية مثل بيوت سواكن من دورين أو ثلاثة من أحجار ومونة مستخرجة من البحر، وبه سوق كبير يتجرون فيه في الأقمشة الهندية مثل الحرير والمقصب والقوط وبعض الأمتعة الأفرنجية والخرز وما أشبه ذلك)⁽²²⁾. ولم يغفل رضا باشا الحديث عن تقسيمات المدينة وذكر بعض وظائف المدن ومصادر المياه حيث ذكر في هذا الجانب: (وبندر مصوع بالأرض القارة يضم ثلاثة قرى هي قرية حطملو، وبها خمس آبار، والثانية هي قرية أم كلو وبها كنيسة للمبشرين البروتستانت ومنزل لبعض الفرنسيين، وبها طابية من الأتربة ومعدة لمنع مرور العدو من بوغازين في الجبل ولحماية بئر كبيرة موصلة مياهها بواسطة برابخ من فخار إلى مستودع كبير مبني بجزيرة طوالوت تؤخذ منه مياه الشرب، والثالثة قرية حرقيقو وهي واقعة غربي البندر وبها قلعة لحماية بوغاز، وبالقلعة صهريج وجامع، وهذه اقرى الثلاثة مبانيها بشكل عام عبارة عن تكولات ما خلا ثلاثاً منها بقرية حطملو)⁽²³⁾.

كذلك تحدث في تقريره عن حجم سكان مصوع وتنظيم عسكريها وعن مواردها المالية قائلاً: (ويبلغ أهالي هذا البندر وضواحيه 8000 نفس وبها من الأجانب 216 شخصاً، ومحافظة مصوع مثل محافظة سواكن مشكلة معاونين ومأمورين، وإيراد المحافظة عبارة عن أموال مربوطة على عربان الحباب وعربان سمهر وزولا وغيرهم من إيرادات الجمرك، والمصروفات عادة من الإيرادات، والعساكر المختصون بهذه المحافظة عبارة عن أفراد أربع بطاريات في رأس مدر وطوالوت وأم كلو ومنطقة سنحيت)⁽²⁴⁾.

أم عن التنظيم القضائي فقد ذكر: (وبالمحافظة مجلس لنظر القضايا مشكل من رئيس وثمانية أعضاء منتخبين من التجار ويتناوبون مع بعضهم في الجلسات، أي أن كل أربعة منهم يؤديون وظيفة الأعضاء مدة ستة شهور في السنة، ويلاحظ بهذه الجهة كثرة تعدي الحبشة على الحدود كل عام، مما يتسبب عنه سلب أموال الأهالي)⁽²⁵⁾. وعن التنظيم الدفاعي قال رضا باشا: (أما التحصينات الموجودة لغرض المحافظة على بندر مصوع من الهجوم الخارجي فهي قسمان: قسم في نفس البندر وهو عبارة عن الطابية التي برأس مدر وعن بوابة العشرات، والقسم الثاني خارج البندر مثل طابيتي جرار وطوالوت وقلعتي أم كلو وحرقيقو وهي على بعد ساعة ونصف من البندر)⁽²⁶⁾. وتكمن أهمية هذا التقرير في هذه الدراسة من واقع أنه يبين قيمة مدينة مصوع باعتبارها مدينة تاريخية لها مرجعيات سياسية واقتصادية واجتماعية جعلها مؤهلة لاحتضان ميناء مصوع الذي يعد من أهم موانئ البحر الأحمر، إلى جانب ذلك فإن التقرير يوضح بجلاء أن مصوع التاريخية كانت عبارة عن مدينة آخذة في التطور والازدهار شيئاً فشيئاً ويتضح ذلك عن اجراء مقارنة بسيطة بين ما ذكره ممتاز باشا في وصفه لها وما ورد عنها من بيان في تقرير رضا باشا.

عموماً فقد عانت مصوع من التدمير الشامل إذ تعرضت لقصف وحشي من قبل قوات الاحتلال الاثيوبي حولها إلى ما يشبه الأطلال بعد أن دمر كل مظاهر الحياة فيها، والحق فإن كل المدن والقرى الأريتيرية شهدت دماراً إبّان العهد الاستعماري الاثيوبي، ولكن مصوع تعرضت لتخريب أكبر في السنوات الأخيرة بعد اشتداد مقاومة الجيش الشعبي لتحرير أريتريا واستلامه لزام المبادئ العسكرية السياسية وهي مبادئ مكنت الجيش الشعبي من تحرير مصوع في فبراير من عام 1990م، وكانت مدخلاً لتحرير عموم الوطن الذي تحقق في الرابع والعشرين من مايو من عام 1991م⁽²⁷⁾.

الجدير بالذكر أن مصوع اليوم تحتل مكانة مميزة لدى الأريتيريين لكونها أول بقعة وطنتها أقدام أصحاب رسول الله صلى الله عليه وسلم خارج مكة المكرمة أثناء هجرتهم إلى ملك الحبشة في السنة الخامسة من البعثة النبوية، حيث تذكر الرواية التاريخية خرج الصحابة من ميناء الشعبية جنوب جدة باتجاه أرض الحبشة، وكانت «رأس مدر» نقطة وصولهم حيث استقبلوا بيت المقدس -قبلة المسلمين الأولى- وصلوا قبل أن يواصلوا رحلتهم براً⁽²⁸⁾. وقد جاء بعد ذلك تخليداً لمكان صلاة المهاجرين الأول من أقام مسجداً في رأس مدر ما زال محرابه ومنبره شاهدين على مرحلة تاريخية مهمة، ورغم دخول

مسجد الصحابة وهو الاسم الذي بات يعرف به مسجد رأس مدر في مرحلة تالية ضمن حدود ميناء مصوع، فإنه أصبح مزاراً دينياً يؤمه الإريثيون وزوار البلاد ومكاناً لأداء صلاة العيدين، وفضلاً عن ذلك تحتضن مصوع مساجد تاريخية كمسجد الحنفي والشافعي وحمال الأنصاري لا تزال قائمة منذ مئات السنين وتشتهر بروعة بنائها وتفرد⁽²⁹⁾.

هذه الصبغة الدينية لم تكن كل ما يميز مصوع فوقوعها تحت الاستعمار البرتغالي والتركي والمصري والإيطالي والبريطاني جعلها مدينة حافلة بالغنى والتنوع، يظهر ذلك بدءاً من سكانها الذين ينحدرون من مناطق مختلفة عربية وأجنبية، ولا ينتهي عند طبيعة البناء التي تجمع بين الرواشين المصرية وزخرفة القباب التركية وعظمة القصور الإيطالية⁽³⁰⁾.

3 - ميناء مصوع البحري:

تعد مصوع من أهم موانئ البحر الأحمر قاطبة وهي ميناء أريثيا الأول والرئيسي على البحر الأحمر⁽³¹⁾، ويقع على بعد 120 كلم شرق العاصمة أسمر⁽³²⁾، كذلك يعد من أقدم وأكبر الموانئ البحرية في إرتريا لكن النشاط فيه محدود فيما تعمل الحكومة الإريثية على تطويره وتوسيعه خاصة فيما يتعلق بأنشطة النقل البحري بينها وبين عدد من الدول، وعلى رأسه التبادل التجاري البحري مع مصر⁽³³⁾.

تعود نشأة ميناء مصوع البحري «ابتداءً» عندما قامت السلطات في مصر بإصدار أوامرها إلى محافظ مصوع في سنة 1867م 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 انشائها دار للجمارك وبناء رصيف على ميناء مصوع لتسهيل عملية شحن وتفريغ السفن، وقد تكفلت الحكومة المصرية بكل ما يلزم هذا التطوير من تكاليف مالية أو توفير المواد اللازمة لذلك، وبالفعل كانت هناك توسعة لمرسى مصوع إلى جانب بناء الأرصفة حوله، فضلاً عن إنشاء جسر يربط ما بين جزيرة طوالوت ومصوع خلال الفترة ما بعد سنة 1870م، كما ينسب للإنجليز تشييد رصيف مرفأ ميناء مصوع ذلك الذي يحيط به من ناحية الشمال، ثم أقام الإيطاليون بإعادة بنائه مجدداً إبان حقبة حكمهم، ثم إثر استقرارهم في إرتريا وتحديداً سنة 1935م قاموا بتوسيع مرفأ ميناء مصوع، إلى جانب إدخال خدمات اللاسلكي إليه عن طريق ربطه بمدينة أسمر لاسلكياً، كما حاولت ادخال نوع من التنظيم الإداري في عملية الإشراف فقامت باستحداث بعض الإدارات مثل دائرة قيادة المحطة البحرية، ومفوضية المرفأ،

ودائرة الجمارك، ليعد بذلك ميناء مصوع ومرفأه من بين المرافئ الحديثة إبان فترة الحرب العالمية الثانية⁽³⁴⁾، فأصبحت بذلك ميناءً تجارياً مهماً تجتمع فيه تجارة آسيا وأوروبا وسماها الإيطاليون باب الإمبراطورية، وقد تأثرت مصوع بافتتاح قناة السويس فزادت واردات الميناء بشكل ملحوظ كما نمت الصادرات والذي يأتي القطن في مقدمتها من الحبشة حيث أن مصوع هو المنفذ الوحيد للحبشة على البحر الأحمر⁽³⁵⁾.

عليه فإنه يمكن القول إن تأسيس ميناء مصوع التاريخي جاء نتيجة لتضافر عدة جهات دولية الأمر الذي أضفى إليه صبغة جعلته من بين الموانئ المهمة الكائنة اليوم على البحر الأحمر. وقد عملت إيطاليا على ربط الميناء بباقي المدن والأقاليم الأريترية بواسطة شبكة من طرق المواصلات سواء منها سكك الحديد أو الطرق المعبدة، وقد بدأوا في انجاز السكك الحديدية بعد احتلالهم لمصوع سنة 1855م، وكانت نقطة الانطلاق فيه من مصوع ووصلوا به إلى ساهاتي بعد مرور سنتين من العمل فيه، ولم يتوقف إنشاؤه حتى وصلوا به إلى مدينة أسمرا سنة 1909م وواصلوا في مده باتجاه أهم المدن في إريتريا حتى انتهوا به عند مدينة بيشا⁽³⁶⁾. على أن الإيطاليون كانت لديهم نظرة شاملة إلى بلاد الحبشة (إثيوبيا وأريتريا حالياً) كوحدة متكاملة وضرورة ربطها بالميناء الأول في مصوع لذلك عملوا على انشاء طريق بري يربط مصوع بالعاصمة الإثيوبية أديس أبابا في ظل وجود طريق بحري يبدأ من السويس وينتهي إلى مصوع أو عصب أو جيبوتي، على أن المسافة بين أسمرا وأديس أبابا تقدر بحوالي 1100 كيلومتر⁽³⁷⁾.

الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية لميناء مصوع البحري بالنسبة لبلاد الحبشة:

الحبشة هي التسمية التي عرفها العرب وتطلق الآن على ما الأراضي التي تشمل أريتريا وأثيوبيا، من جغرافيا طبيعية وجنسية ولغوية وما إلى ذلك، ولفظة حبشة هي اسم قبيلة «حبشت» اليمنية، وربما كانت أكثر القبائل التي هاجرت إلى هذه الأرض أهمية، وقد حدث ذلك قبل الميلاد بعدة قرون، وعرفت منذ ذلك الوقت في الشرق بهذا الاسم، ووردت في نقش سبأ «نسبة إلى سبأ» عثر عليه في حصن الغراب باليمن كلمة «حبشت» وفيها جمع سكانها أحباش، ويسمى الأحباش أراضيهم أثيوبيا منذ اعتناقهم المسيحية في القرن الرابع، ويشعرون بامتعاض في تسميتهم بالأحباش، وفي تسمية أرضهم بالحبشة، لأن أثيوبيا هي ترجمة يونانية للفظ كوش، وكان لها سلطان وحضارة، وذكرها الكتاب المقدس، وفي ذلك صلة بالقديم⁽³⁸⁾.

أما اريتريا فقد عرفت في عهد الفراعنة المصريين واليونانيين والرومان، حيث اطلق عليها اسم البحر نسبة اليه، وكان في اليونان قديماً جزيرة تحمل اسم اريتريا تجاه الشاطئ الشرقي لبلاد الاغريق، ولا يزال هناك موقع في جزيرة كريت يحمل اسم راس اريتريا، وعرفت اريتريا في العصور الوسطى وفي بداية العصور الحديثة بحر مدري، او مدري بحري، أي بلاد الشاطئ او الأقاليم المطلّة على البحر الأحمر وهي تسمية محلية اريتريّة، كما عرفت أيضاً أجزاء منها لدى المؤرخين العرب ببلاد الطراز الإسلامي، وعندما احتل الايطاليين سواحل البحر الأحمر الممتد من رحيتا جنوباً الى راس قصار شمالاً فاطلقوا عليها اسم اريتريا تجديداً للتسمية الرومانية القديمة، وذلك بالمرسوم الذي أصدره الملك امبرتو الأول ملك إيطاليا في 1/1/1989م⁽³⁹⁾.

يمكن الوقوف على أهمية الموانئ بوجه عام وميناء مصوع البحري خصوصاً بالنسبة لبلاد الحبشة عموماً وأريتريا على وجه الخصوص من خلال ما حتمته عليها الجغرافيا من واقع تاريخي ماثل. فلقد عاش الأحباش طويلاً منقطعين داخل بلادهم عن العالم الخارجي، ولا عجب فسبيل اتصالهم بمدينة البحر الأبيض المتوسط قاصر على الموانئ الحبشية في البحر الأحمر وتمتد رقعة الحبشة فيما وراء ذلك إلى حدود مصر وصحراء النوبة، ومن تلك الموانئ يصدر الأحباش منتجات الأرض الطبيعية ومنها الذهب والعاج والفلفل والبهار وبخور الصومال والعبيد الذين يقتنصهم الجلابون من أعالي النيل، وأخيراً البن الحبشي الشهير الذي تنتجه «كافا» الواقعة على الهضبة الجنوبية، أما الواردات فقاصرة على منتجات حوض البحر المتوسط، فلا ينفذ إلى الحبشة الا قليل من بصيص نور المدينة⁽⁴⁰⁾. ويستطرد قائلاً وبعد ضياع الموانئ انقطعت أسباب الاتصال بين الأحباش والعالم الخارجي انقطاعاً تاماً، فولوا وجوههم شطر الجنوب خلال القرنين التاليين، وراحوا يوفدون المبشرين إلى ولايات أمهرا وشوا لنشر المسيحية بين سكانها، وفي أواخر القرن التاسع أخذ ملوك الحبشة يستردون أراضيهم الساحلية التي كان يحتلها العرب، فعادت الحبشة مرة أخرى دولة بحرية تجارية تربطها باليمن علاقات الصفاء وتبادل المنافع، ويؤدي المسلمون من سكان جزائر دهلاخ ومينائي مصوع وزيلع الجزية للعاهل الحبشي⁽⁴¹⁾. ويقول جودة حسين جودة في كتابه جغرافية إفريقيا الإقليمية: (وأثيوبيا من أسوأ الأقطار حظاً في مواصلاتها الداخلية والخارجية، وفيما بين عامي 1993 - 1953م أصبح لها ميناءان على البحر، فقدتهما باستقلال أريتريا، لكنها الآن تستخدمهما، بالإضافة إلى ميناء جيبوتي في الصومال، وليست أريتريا بأحسن حال، فليس لها سوى خط

حديدي واحد طوله حالي 30كلم، يبدأ من مصوع ثم يتسلق سفوح الهضبة حتى يصل إلى مدينة أسمر على ارتفاع يزيد عن 2000متر «7000قدم» ومنها إلى فيرين وأجوردات، ومن هذه الأخيرة يمتد طريق ممهد إلى حدود السودان. وهو خط مفرد ضيق⁽⁴²⁾.

يتضح من هذه الحقائق التاريخية والجغرافية الأهمية القصوى لميناء مصوع بالنسبة لبلاد الحبشة، ذلك لأن الطرق سواء كانت داخلية أو خارجية تعد من أهم عناصر النمو والازدهار لأي بلد، وبالتالي فإن وجود ميناء مصوع بوصفه الميناء الرئيس في البحر الأحمر لبلاد الحبشة وقيمتها في إيجاد طرق داخلية وخارجية أخرى عملت على ربط الميناء بموانئ تجارية أخرى إلى جانب المدن الداخلية المهمة في أريتريا وإثيوبيا يجعل الحديث عن أهمية هذا الميناء لبلاد الحبشة شيئاً من قبيل المسلمات، علاوة على ذلك فإن أهمية الميناء لدولة إريتريا تكمن في الموقع الجغرافي المهم له ووقوعه بالقرب من مضيق باب المنذب المهم دولياً فهو المدخل الجنوبي للبحر الأحمر والذي يربط بين البحر الأحمر والمحيط الهندي عند هذه النقطة⁽⁴³⁾.

دور ميناء مصوع البحري خلال العصور التاريخية:

كان للموانئ المطلة على البحر الأحمر أهمية استراتيجية واقتصادية وسياسية على مر العصور التاريخية المختلفة، حيث لعبت دوراً في رسم سياسة المنطقة خاصة في زمن الاستعمار الأوربي لقارة إفريقيا بشكل عام ومنطقة حوض البحر الأحمر بشكل خاص، وقد بدأ التركيز على الموانئ الأريتيرية وبشكل رئيسي على مينائي مصوع وعصب في إطار خطة لتأمين المنطقة الخاضعة لسيطرتهم هناك⁽⁴⁴⁾، على أنه معلوم بالضرورة وجود قوى كبرى لها نفوذ في منطقة البحر الأحمر، وقد امتدت مصالح هذه الدول إلى المنطقة في فترات متفاوتة من العصر الحديث، وتقف الدولة العثمانية من جهة في مقدمة الدول التي لها نفوذ كبير في المنطقة بحكم أنها دولة إسلامية، ثم تأتي بريطانيا وفرنسا وإيطاليا وألمانيا، من جهة أخرى كدول لها سيطرة مباشرة أو نفوذ في المنطقة⁽⁴⁵⁾. وبالتالي فإن هذه الطبيعة التنافسية لا شك أنها خلقت رغبة أكيدة لدى الدول الكبرى في الوصول إلى شواطئ البحر الأحمر لبسط نفوذها وتأمين مصالحها، وتلك ناحية تبرز لنا أهمية الموانئ التاريخية ودورها في أداء هذا الغرض الذي تسعى الدول الكبرى المتنافسة لتحقيقه بأي ثمن. ومما يجدر الإشارة إليه في هذا الصدد أنه وعقب انطلاق موجة الاستعمار الأوربي الحديث أصبحت معظم موانئ البحر الأحمر نقاط ارتكاز للأوربيين، فزادت أهمية ميناء مصوع بالنسبة للإيطاليين في ظل تواجد كل من بريطانيا في ميناء

عدن، وفرنسا في ميناء عصب بالاشتراك مع إيطاليا نفسها والتي جاء اهتمامها هذه المرة بميناء مصوع نتيجة لاكتشاف النفط في المنطقة الواقعة إلى الشرق من ساحل ميناء مصوع عند جزر دهلك⁽⁴⁶⁾.

إن الحديث عن الدور التاريخي لميناء مصوع لا ينفصل بأي حال عن المعطيات الواقعية التي تسببت في وجود الميناء نفسه، ذلك لأن ميناء مصوع بالنسبة لبلاد الحبشة عموماً ودولة أريتريا بوجه خاص هو من أهم العناصر التي تحدد قيمة ووزن هذه الدولة أو البلد في الخارطة السياسية العالمية، مع الوضع في الاعتبار افتقار المنطقة لخيارات بديلة فيما يتعلق بطرق النقل، وبالتالي فإن الدور التاريخي الأهم والأعظم لميناء مصوع يكمن في واقع أن هذا الميناء يعد أحد أهم الأسباب التي جعلت بلاد الحبشة تحتفظ بأهميتها كونها محل صراع وتكالب القوى العظمى في العالم، ولو اختلف الأمر بالنسبة لهذا الميناء في درجته وأهميته لاختلف الأمر كذلك بالنسبة لبلاد الحبشة عموماً في وزنها السياسي وأهميتها الاقتصادية. واليوم فإنه من المتوقع أن يكون لميناء مصوع الدور الأكبر من بين موانئ البحر الأحمر في ربط منطقة البحر الأحمر وشرق إفريقيا بالطرق البحرية الأخرى خاصة إذا وضعنا في الاعتبار تداعيات أزمة شرق السودان واغلاق الموانئ السودانية في ظل وجود طرق برية تربط السودان بإريتريا مما يضع ميناء مصوع في رتبة البديل الأكثر حظاً لنقل البضائع الواردة عبر البحر الأحمر إلى العمق السوداني وربما بتكلفة مماثلة لتكاليف النقل عبر الموانئ السودانية إن لم تكن التكلفة أقل، ليبقى العامل الوحيد الذي يحكم هذه الناحية هو قيمة العلاقات الثنائية بين السودان وأريتريا.

الخاتمة:

إن دول العالم اليوم منفتحة على العلاقات التجارية الدولية عبر شتى الوسائل المتاحة، وإن خطوط الملاحة المائية من أكثر العوامل التي تراهن عليها الدول في توجهاتها السياسية والاقتصادية والأمنية، الأمر الذي يعزز من قوة ومكانة الدول والاقطار التي لديها خيارات عديدة فيما يتعلق بقدرتها على الانفتاح على العالم الخارجي من خلال ما تمتلكه من موانئ بحرية لها قدرة على جذب الحركة التجارية، مما يؤكد على أهمية الموانئ البحرية وقيمتها في وضع الدول في مقدمة الخارطة الاقتصادية والاستراتيجية على مستوى العالم. وبالمقابل فإن الدول الحبيسة سوف لن تكون قادرة على التخلص من سيطرة الدول التي تقبع معها في نفس المحيط الإقليمي والمحيط الحيوي طالما أنها سوف تظل في حاجة إليها لتصدير فوائدها أو استيراد حاجياتها بحال.

النتائج:

من خلال ما سبق فإن هذه الدراسة قد توصلت إلى جملة من النتائج يمكن أن نجملها في الآتي:

1. أن البحر الأحمر هو عبارة عن ظاهرة جيومورفولوجية قديمة وأنه يمثل إحدى الشرايين التي تهب الحياة للشعوب القاطنة على الأرض القريبة منه والبعيدة.
2. شهدت سواحل البحر الأحمر نشوء العديد من الموانئ البحرية ذات الأهمية الاقتصادية والسياسية والأمنية كانت العنصر الأهم في معظم حركة التجارة الدولية.
3. تعتبر مدينة مصوع الأريترية مدينة تاريخية قديمة وقد شهدت تطوراً ملحوظاً ومستمراً أفضى إلى ازدهارها ونشوء ميناء مصوع فيها، وأنها تحظى بمكانة مرموقة خاصة لدى مسلمي أريتريا والمسلمين عموماً من واقع أنها أول بقعة احتضنت المسلمين المهاجرين إلى بلاد الحبشة إبان هجرتهم الأولى إلى هنالك.
4. يعد ميناء مصوع البحري أحد أبرز الموانئ المنشأة على البحر وأكثرها أهمية، يعتبر الميناء الأول والرئيس لبلاد الحبشة وهو على درجة قصوى من الأهمية في ظل عدم وجود مواعين نقل أخرى في بلاد الحبشة سواء كانت داخلية أو خارجية، وحتى التي وجدت كان ميناء مصوع السبب وراء وجودها.
5. أدى ميناء مصوع البحري أدواراً تاريخية مهمة خلال مختلف العصور التاريخية وقد تآتى ذلك من واقع التنافس الدولي على منطقة البحر الأحمر بين القوى الدولية الكبرى والمتمثلة في كل من بريطانيا وفرنسا وإيطاليا وألمانيا.

التوصيات:

مع التأكيد على أهمية الموانئ المنشأة على ساحل البحر الأحمر في ظل وجود العديد من الدراسات التي تتحدث عن الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية لتلك الموانئ، فإن هذه الدراسة توصي بضرورة البحث في العلاقات الدولية لدول إقليم البحر الأحمر والوقوف على دور هذه الموانئ وأثرها على هذه العلاقات الدولية.

المصادر والمراجع:

- (1) حقوص، منى نجاشي رزقو: تطور الإعلام الإريتري في زمن الثورة، دراسة تحليلية تاريخية للإعلام المسموع والمقروء (1961 - 1991م)، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، كلية الإعلام، مايو 2011م، ص 21 - 22.
- (2) الطحاوي، حاتم: الجغرافية التاريخية للبحر الأحمر قبل الإسلام «القرن السادس الميلادي»، مدن وثقافات، ص 2.
- (3) القوصي، عطية: تاريخ ميناء باضع في القرون الخمسة الأولى، مجلة الدراسات الإفريقية، العدد الحادي عشر، معهد البحوث والدراسات الإفريقية، جامعة القاهرة، 1882م، ص 5
- (4) الطحاوي: المصدر السابق ذكره، ص 2.
- (5) سالم، السيد عبد العزيز: البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1993م، ص 3 - 4.
- (6) سعد، حسين أحمد: الأهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته، مجلة الخليج العربي، العدد 1-2، المجلد 47، 2019م، ص 356.
- (7) سعد، أسماء موسى عبد الله: موانئ البحر الأحمر وأهميتها التجارية والسياسية خلال العصور الإسلامية (ميناء باضع نموذجاً)، مجلة القلزم العلمية للدراسات التاريخية والحضارية، العدد الرابع، يناير 2021م، ص 7.
- (8) الصافي، محمد حسين: العلاقات التجارية بين الشرق والغرب عبر البحر الأحمر 8هـ/14م، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه، جامعة صنعاء، نيابة الدراسات العليا والبحث العلمي، كلية الآداب، 2008م، ص 63.
- (9) موسى، عبد العزيز محمد ومحمد يوسف محمد: الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية للبحر الأحمر عبر التاريخ - دراسة حالة السودان، مجلة القلزم العلمية للدراسات التاريخية والحضارية، العدد الثالث، ديسمبر 2020م، ص 7
- (10) سعد، أسماء موسى عبد الله: مصدر سبق ذكره، ص 7.
- (11) الشامي، صلاح الدين: الموانئ السودانية دراسة في الجغرافية التاريخية، مكتبة مصر، مصر، 1961م، ص 69.
- (12) (*) اشتق اسم الكارم من الكانم وهي منطقة من السودان الغربي تقع بين بحر الغزال وبحيرة تشاد، ثم انتشر اسم الكارم بين المشتغلين بتجارة البهار، وعرف بعض طوائفهم باسم التكرور نسبة إلى مملكة التكرور الواقعة شرقي مالي، وهناك من يشك في تفسير كلمة كارم على هذا النحو ويعتقد أن اسم كارم اشتق من لفظة كاراريمان وهي لفظة أمهرية تعني

حب الهال «الخبهان» وهو نوع من التوابل التي كانوا يتاجرون فيها، ثم صحفت الكلمة وأصبحت كارم، ومن ثم أطلقت على هؤلاء التجار، وقد يكون الاسم هندي الأصل فكلمة «كاريام» باللغة الهندية تعني الأعمال، ويقصد بها الأعمال المرتبطة بين سكان الساحل الغربي من الهند وتجار الشرق، وهناك من يرى أن الكلمة تتألف من مقطعين هما «كار» بمعنى عمل أو حرفة، و«يم» بمعنى البحر، وتصبح «كارييم» في هذه الحالة تعني حرفة التجارة في البحر.

- سالم، السيد عبد العزيز: البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1993م، ص 30 - 31.

(13) نفيسة عبد القادر الحسن ونجلاء عبد الله محمد: الأهمية الاقتصادية والتجارية لموانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر وأثرها على دولة المماليك، مجلة القلزم العلمية للدراسات التاريخية والحضارية، العدد الثاني، نوفمبر 2020م، ص 6.

(14) اجنت، روجيه جوانت: تاريخ البحر الأحمر من موسى حتى بونابرت، ترجمة حسن نصر الدين، مراجعة وتقديم محمد عفيفي، المركز القومي للترجمة، القاهرة، ط 1، 2013م، ص 248 - 249.

(15) لنجم، عبد الباري عبد الرازق: أرتريا شعباً وكفاحاً، مطبعة العاني، بغداد، ط 1، 1971م، ص 7 - 8.

(16) محمود شاكر: مواطن الشعوب الإفريقية - أريتريا والحبشة، المكتب الإسلامي، كلية بيروت الجامعية، 1924م، ص 48 - 65.

(17) النجم، عبد الباري عبد الرازق: المرجع السابق، ص 14.

(18) أبوبكر، محمد عثمان: تاريخ أريتريا أرضاً وشعباً، طباعة المؤلف، القاهرة، ط 1، 1994م، ص 289.

(19) أبوبكر، محمد عثمان: مرجع سبق ذكره، ص 290.

(20) سبي، عثمان صالح: تاريخ أريتريا، قضايا دولية 13، المكتبة الأريترية، د.ت، ص 156.

(21) سبي، عثمان صالح: مرجع سبق ذكره، ص 158.

(22) نفس المرجع، ص 158 - 159.

(23) نفس المرجع، ص 159.

(24) نفس المرجع، ص 158.

(25) نفس المرجع، ص 159.

(26) سبي، عثمان صالح: مرجع سبق ذكره، ص 159 - 160.

- (27) أبوبكر، محمد عثمان: مرجع سبق ذكره، ص292.
- (28) أفندي، الحاج صالح: قصة الهجرة الأولى، مقابلة تلفزيونية، الجزيرة نت، 18/11/2010م.
- (29) أفندي، الحاج صالح: مصدر سبق ذكره.
- (30) نفس المصدر.
- (31) أبوبكر، محمد عثمان: مرجع سبق ذكره، ص289.
- (32) حقوص، مني نجاشي رزقو: مصدر سبق ذكره، ص20.
- (33) سمر إبراهيم: مصوع.. بوابة دخول الإسلام لإفريقيا، صحيفة المصري اليوم، 15/11/2017م
- (34) الجفال، سعاد محمد: مينائي مصوع وعصب، دراسة تاريخية، مجلة القلم العلمية للدراسات التاريخية والحضارية، العدد السابع، يوليو 2021م، ص8.
- (35) آل مشعل، عبد العزيز علي دليه: الصراع الدولي في البحر الأحمر وأثره على القوى السياسية في الجزيرة العربية، مجلة القلم العلمية للدراسات التاريخية والحضارية، العدد الأول، أكتوبر 2020م، ص171 - 172.
- (36) نفس المصدر، ص10.
- (37) مراد كامل: الحبشة بين القديم والحديث، محاضرة أقيمت بدار الجمعية الجغرافية المصرية، 4 مارس 1959م، ص10 - 11.
- (38) نفس المصدر، ص10.
- (39) أبوبكر، محمد عثمان: مرجع سبق ذكره، ص132.
- (40) شاكر، أمين وآخرون: أضواء على الحبشة، دار المعارف، مصر، د.ت، ص15 - 16.
- (41) نفس المرجع، ص46 - 47.
- (42) جودة، حسين جودة: جغرافية أفريقيا الإقليمية، ص228
- (43) الجفال، سعاد محمد: مصدر سبق ذكره، ص8.
- (44) نفس المصدر، ص3.
- (45) الحميد، عبد اللطيف بن محمد: البحر الأحمر والجزيرة العربية في الصراع البريطاني العثماني خلال الحرب العالمية الأولى، 1914 - 1918م، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، الرياض، ط1، 1994م، ص31.
- (46) لجمال، سعاد محمد: مصدر سبق ذكره، ص11.

المصادر والمراجع:

- (1) أبوبكر، محمد عثمان: تاريخ أريتريا أرضاً و شعباً، طباعة المؤلف، القاهرة، ط1، 1994م.
- (2) أفندي، الحاج صالح: قصة الهجرة لأولى، لقاء تلفزيوني، الجزيرة نت، 2010/11/18م.
- (3) آل مشعل، عبدالعزيز علي دليه: الصراع الدولي في البحر الأحمر وأثره على القوى السياسية في الجزيرة العربية، مجلة القلزم العلمية للدراسات التاريخية والحضارية، العدد الأول، أكتوبر 2020م.
- (4) الجفال، سعاد محمد: مينائي مصوع وعصب، دراسة تاريخية، مجلة القلزم العلمية للدراسات التاريخية والحضارية، العدد السابع، يوليو 2021م.
- (5) جودة، حسين جودة: جغرافية أفريقيا الإقليمية.
- (6) حقوص، مننجا شيرزقو: تطور الإعلام الإريتري في زمن الثورة، دراسة تحليلية تاريخية للإعلام المسوع والمقروء (1961 - 1991م)، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، كلية الإعلام، مايو 2011م.
- (7) الحميد، عبداللطيف بن محمد: البحر الأحمر والجزيرة العربية في الصراع البريطاني العثماني خلال الحرب العالمية الأولى، 1914 - 1918م، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، الرياض، ط1، 1994م.
- (8) داجنت، روجيه جوانت: تاريخ البحر الأحمر من موسى حت بونابرت، ترجمة حسن نصر الدين، مراجعة وتقديم محمد عفيفي، المركز القومي للترجمة، القاهرة، ط1، 2013م.
- (9) سالم، السيد عبدالعزيز: البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1993م.
- (10) سالم، السيد عبدالعزيز: البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1993م.
- (11) سبي، عثمان صالح: تاريخ أريتريا، قضايا دولية 13، المكتبة الأريترية، د.ت.
- (12) سعد، أسماء موسى عبدالله: موانئ البحر الأحمر وأهميتها التجارية والسياسية خلال العصور الإسلامية (ميناء باضع أنموذجاً)، مجلة القلزم العلمية للدراسات التاريخية والحضارية، العدد الرابع، يناير 2021م.
- (13) سعد، حسين أحمد: الأهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته، مجلة الخليج العربي، العدد 1-2، المجلد 47، 2019م.
- (14) سمر إبراهيم: مصوع.. بوابة دخول الإسلام لإفريقيا، صحيفة المصري

- اليوم، 15/11/2017م
- (15) شاكر، أمين وآخرون: أضواء على الحبشة، دارالمعارف، مصر، د.ت، ص15 - 16.
- (16) الشامي، صلاح الدين: الموانئ السودانية دراسة في الجغرافية التاريخية، مكتبة مصر، مصر، 1961م.
- (17) الصافي، محمد حسين: العلاقات التجارية بين الشرق والغرب عبرالبحرالأحمر 8هـ/14م، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه، جامعة صنعاء، نيابة الدراسات العليا والبحث العلمي، كلية الآداب، 2008م.
- (18) الطحاوي، حاتم: الجغرافية التاريخية للبحر الأحمر قبل الإسلام «القرن السادس الميلادي»، مدن وثقافات.
- (19) القوصي، عطية: تاريخ ميناء اضع في القرون الخمسة الأولى، مجلة لدراسات الإفريقية، العدد الحادي عشر، معهد البحوث والدراسات الإفريقية، جامعة القاهرة، 1882م.
- (20) محمود شاكر: مواطن الشعوب الإفريقية - أريتريا والحبشة، المكتب الإسلامي، كلية بيروت الجامعية، 1924م.
- (21) مراد كامل: الحبشة بين القديم والحديث، محاضرة ألقىته بدارالجمعية الجغرافية المصرية، 4 مارس 1959م.
- (22) موسى، عبدالعزيز محمد ومحمد يوسف محمد: الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية للبحر الأحمر عبر التاريخ - دراسة حالة السودان، مجلة القلزم العلمية للدراسات التاريخية والحضارية، العدد الثالث، ديسمبر 2020م.
- (23) النجم، عبد الباري عبد الرازق: إرتريا شعباً وكفاحاً، مطبعة العاني، بغداد، ط1، 1971م.
- (24) نفيسة عبدالقادر الحسن ونجلاءعبدالله محمد: الأهمية الاقتصادية والتجارية لموانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر وأثرها على دولة المماليك، مجلة القلزم العلمية للدراسات التاريخية والحضارية، العدد الثاني، نوفمبر 2020م.