

البحر الأحمر وحركة الكشوف الجغرافية

أ. مشارك - قسم التاريخ -
كلية التربية - جامعة الجزيرة

د. عزة محمد موسى

المستخلص:

البحر الأحمر من البحار المهمة في العالم ، ويقع بين قارتي أفريقيا وآسيا ويطل على عدد من الدول ، وترجع نشأته الى قرون خلت فتكون وتشكل على هيئة الطولية وضيقه واتساعه ، وقد كان مسرحا لمرور السفن والأشعة من الدول الأوروبية والعربية من قبلها ، يهدف هذا البحث للإخبار عن البحر الأحمر والرحلات التي عبرت أمواجه ، كما يهدف لدراسة الرحلات الأوروبية التي جرت في القرن الخامس عشر وتوضيح وتوضيح نتائجها السياسية والاقتصادية على العالم ، وقد اتبعت الدراسة المنهج التاريخي والوصف الارتباطي ، وقد قسم البحث إلى ثلاثة محاور ؛ الأول عن البحر الأحمر تناول تاريخه ونشأته وتكوينه الجغرافي وأسماءه ، والمحور الثاني هو الرحلات قبل القرن الخامس عشر الميلادي وحوى عدد من الرحلات التي ارتادت هذا البحر ومسارها وأهم ما صاحبها من أحداث ، أما المحور الثالث والأخير وسم بالرحلات في القرن الخامس عشر وهي ما سميت بحركة الكشوف الجغرافية فبين المحور نشاط الدول الأوروبية في البحر الأحمر وتنافسها حول موانئه ومضايقه كذلك تناول المحور مقدمات الاحتلال التي مهدت لها هذه الرحلات تحت اشراف الدول الأوروبية قبل عقدها لمؤتمر برلين الشهير 1884-1885م وتوصلت الدراسة اليوم عدد من النتائج من أهمها ؛ لم تكن سواحل البحر الأحمر بجانيبها الأفريقي والآسيوي مجهولة العالم ليكتشفها الأوروبيون في القرن الخامس عشر الميلادي وإنما هي مقدمة لحركة احتلال واسعة اجتاحت العالم ، سبق العرب غيرهم في تمهيد الطرق البحرية وركوبها ومعرفة ميقات الملاحة الأنسب ، رحلات العرب والمسلمين في البحر الأحمر وعبره كانت هي الأكثر عدداً وترتب عليها العديد من الاكتشافات والمعلومات الجغرافية الفلكية والجمورفولوجية بيد أنهم لم يكتبوها ويدونوها ويحفظوها أصلاً من بعض كتابات الرحلات ، البرتغال وهولندا وإيطاليا وفرنسا جميعهم حاولوا إيجاد أراضي يحتلون بها تطل على البحر الأحمر ، سهل البحر الأحمر كثيراً للمحتلين وساعدهم في حماية مستعمراتهم ، توصي الدراسة بالبحث في العلاقة بين قارتي أفريقيا وآسيا

عبر البحر الأحمر، وبحث التنافس الأوروبي في سواحل البحر الأحمر، وبحث التنافس الأوروبي في سواحل البحر الأحمر، ودراسة جغرافية البحر الأحمر ودورها في اقتصاد العالم في القرن التاسع عشر الميلادي، وتحليل الرحلات وكتابات الرحالة عبر البحر الأحمر.

Abstract:

European voyages (geographic listings movement) Study extract. The Red Sea is one of the important seas in the world, and it is located between the continents of Africa and Asia and overlooks a number of countries, and its origin dates back to centuries ago and is formed on its longitudinal, narrow and wide form, and it was a scene for the passage of ships and sails from European and Arab countries before them, this research aims to inform about The Red Sea and the trips that crossed its waves, as it aims to study the European voyages that took place in the fifteenth century and to clarify and clarify their political and economic consequences on the world. The study followed the historical method and the relational description, and the research was divided into three axes: The first on the Red Sea dealt with its history, origin, geographical formation and names, and the second axis is the voyages before the fifteenth century AD and contained a number of trips that traveled this sea and its course and the most important events accompanying it, while the third and last axis was marked by trips in the fifteenth century, which is what was called the movement of revelations The geographical axis showed the axis between the activity of the European countries in the Red Sea and the competition over its ports and harassment. The axis also dealt with the preludes to the occupation that were paved for these trips under the supervision of European countries before the famous Berlin Conference of 1885-1884 AD. The study today reached a number of results, the most important of which are: The coasts of the Red Sea, with its African and Asian sides, were not unknown to the world for the Europeans to discover in the fifteenth

century AD, but rather a prelude to a wide occupation movement that swept the world, the Arabs preceded others in paving and riding the sea routes and knowing the most appropriate navigation times. The trips of Arabs and Muslims in and through the Red Sea were the most numerous. It resulted in many discoveries and astronomical and morphological geographic information, but they did not write it, write it down and memorize it originally from some travel writings. Between the continents of Africa and Asia across the Red Sea, a study of European competition in the coasts of the Red Sea, a study of the geography of the Red Sea and its role in the world economy in the nineteenth century AD, and an analysis of voyages and traveler writings across the Red Sea.

المقدمة:

البحر الأحمر من بحار العالم القديم وتكمن أهمية البحث من أهمية هذا البحر وموقعه في العالم ودوره في الاقتصاد والسياسة لاسيما في حقبة القرن الخامس عشر زمن الدراسة، ولذا تم اختيار هذا الموضوع للدراسة ليكون من بين موضوعات الموسوعة. وقد درس البحر الأحمر والكشوف الجغرافية من قبل العديد من الباحثين ودونوا حوله معلومات مهمة أصبحت هدى ومنارة في طريق الدارسين في علوم شتى في الفلك والجغرافيا والتاريخ والآثار وغيرها، فقد كتب الرحالة والمغامرون وسجلوا رحلاتهم عبر البحر، أمثال ابن بطوطة وابن حوقل وجيمس بروس وغيرهم، كما كتب المحدثون من المؤرخين عن البحر الأحمر والرحلات التي عبرت مياهه فأجادوا وأفادوا في قراءات الراهن السياسي والتطورات في كافة الصعد في العلاقات الدولية.

فجاء هذا البحث محاولة للإبحار في أمواج معلومات ومعارف هذا البحر الواسع، وقد حدد نطاقه الزماني بالقرن الخامس عشر بتحديد زمان الرحلات الأوروبية التي أسموها بحركة الكشف الجغرافية ونطاقها المكاني أمواج البحر الأحمر وموانئه ومضايقه، واتبعت الدراسة المنهج التاريخي والتحليلي والاستنتاجي لمعالجة مادة البحث وعليه قسم إلى ثلاثة محاور هي البحر الأحمر، والرحلات قبل القرن الخامس عشر الميلادي، أما المحور الأخير يتناول الرحلات الأوروبية (حركة الكشف الجغرافية).

البحر الأحمر:

البحار تتألف من مسطحات مائية محيطية واسعة الامتداد، قد تكون شبه مغلقة أو محاطة بأجزاء من اليابس من عدة جهات، فالمياه المحيطية هي مياه المحيطات المتصلة بعضها ببعض الآخر والتي تحيط بيابس الكرة الأرضية وتكون القسم المائي الهائل المساحة على سطح الكرة الأرضية.⁽¹⁾

أما البحر الأحمر فترجع نشأته إلى حوالي أربعين مليون عام سابقة، وهو جزء من الإخدود الإفريقي الذي تكون في الحقبة الأيوسينية في الزمن الجيولوجي الثالث، إذ اتصفت تلك الحقبة بكثرة الانفجارات البركانية واتساع الحركات الالتوائية، ونشوء ظاهرة الانكسارات في القشرة الأرضية وأدت إلى بروز سلاسل جبلية وهضاب مرتفعة ووديان ومنخفضات شديدة، كان من بينها منخفض البحر الأحمر الذي برزت إلى جانبيه سلاسل جبلية التوائية.⁽²⁾ والبحر الأحمر ورد ذكره في تقسيم الإدريسي في اثنين من أقاليمه وتقسيماته؛ في الإقليم الثاني حيث كتب أنه يمتد من الغرب إلى الشرق ابتداءً من بحر الظلمات أو المحيط الأطلسي، ماراً بجزر الخالدات وكل أجزاء مصر وساحل بحر القلزم، وشبه جزيرة العرب والخليج العربي، ويمتد شرقاً إلى أجزاء من بلاد الهند إلى أن ينتهي عند الشرق في جنوب الإقليم الأول، وذكره في الإقليم الثالث حيث قال إنه يبدأ من المحيط الأطلسي ويشمل جزر عديدة فيه مثل جزر ساره وخسران وقلهان، ثم يمتد إلى تونس وليبيا والبحر المتوسط والإسكندرية وجزء من بحر القلزم (خليج السويس) وفلسطين والشام والجزء الشمالي من شبه الجزيرة العربية والبحرين وإيران وتركستان وهضبة التبت إلى الشرق من الصين، ويقع هذا الإقليم جنوب الجزء الثاني وينقسم كغيره من الأقاليم إلى عشرة أجزاء.⁽³⁾ وهو جسم يمتد طولياً ما بين السويس في أقصى الشمال وباب المندب في أقصى الجنوب، ويبلغ طوله حوالي 1200 ميل ويتفاوت عرضه ما بين 250 ميلاً في القسم الجنوبي إلى 130 ميلاً في القسم الشمالي، ويظهر في شكل حوض ضيق مستطيل من المياه يفصل سواحل شبه الجزيرة العربية عن السواحل الإفريقية، ويرتفع في الشمال إلى خليجي السويس والعقبة تفصلها شبه جزيرة سيناء، ويتصل في الجنوب بخليج عدن المفتوح على مياه المحيط الهندي.⁽⁴⁾ وتبلغ مساحته 17.800 ميل مربع ومتوسط اتساعه 170 ميلاً يضيق كلما اتجهنا شمالاً أو جنوباً، وأكثر مناطقه اتساعاً 195 ميلاً، تمتد في مصوع في إرتريا على الساحل الإفريقي، وجازان على ساحل الجزيرة العربية جنوب الحجاز، وأضييق مناطقه تبلغ 40 ميلاً بين عصب في إرتريا والمخا اليمن وينتهي جنوباً باب المندب.⁽⁵⁾ وقد ذكر الكثير عن أهمية البحر

الأحمر من بينها موقعه بين قارتي إفريقيا وآسيا في موقع ممتاز بين بحار العالم تتوسط فيه الأقاليم العديدة ليتنوع الإنتاج فأصبح معبراً تجارياً مهماً، كما أن سواحل طويلة مما يجعلها أكثر قدرة على التحكم في الملاحة.⁽⁶⁾ وأيضاً تحتوي المنطقة على عدد من الجزر والخلجان ذات أهمية استراتيجية، تتناثر على طول البحر الأحمر تختلف في درجة أهميتها من مجموعة لأخرى، وقيل إن عددها حوالي 380 جزيرة بعضها أهل بالسكان، ومن بينها جزيرة بريم في مضيق باب المندب، وجزيرة فرسان بالقرب من مدينة جازان، وجزيرة قمران أو كمران على الساحل اليمني وجزيرتا تيران وصنافير في مدخل خليج العقبة، ومجموعة جزر عند مدخل خليج السويس منها جزيرة شدوان وجزر جريان وجزر طويلة.⁽⁷⁾

كذلك يطل على البحر الأحمر عدد من الموانئ المهمة على طول سواحل منها؛ في الساحل الغربي السويس وسواكن وبورتسودان وجيبوتي وزيلع وبربرة، على الساحل الشرقي ينبع وجدة والحديدة والمخا وعدن.⁽⁸⁾ ومن هنا يتضح أن لكل جزء من البحر الأحمر أهمية خاصة فالمنفذ الشمالي عبر قناة السويس يضمن الاتصال بدول البحر المتوسط والعالم الخارجي والجزء الأوسط منه باتساعه يجعل لموانئه ومضائده أهمية خاصة، والمنفذ الجنوبي عبر باب المندب يفتح على بقية أجزاء العالم.⁽⁹⁾

كما أن خليج السويس ممر ملاحي مهم، وهو الامتداد الطبيعي لقناة السويس وفيه معظم آبار النفط المصرية وفي مدخله مضيق مهم هو مضيق جوبال أو مضيق باب المندب في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر فيمتد في المياه الإقليمية لثلاث دول هي اليمن وجيبوتي وإرتريا ويستمد أهميته من أنه المنفذ الوحيد المتحكم تماماً في البحر الأحمر من الناحيتين العسكرية والتجارية، وبالنسبة لخليج العقبة تكمن أهميته لمصر في وجود الخط الملاحي بين نويبع وميناء العقبة، ويعد المنفذ الوحيد للأردن، إضافة إلى ذلك يعد البحر الأحمر من أغنى مناطق الثروة المعدنية، تحتوي مياهه على نسبة مركزة من الأملاح المعدنية الضرورية للكثير من المعادن الثقيلة كالحديد والذهب والفضة والنحاس والرصاص والمغنسيوم والكالسيوم.⁽¹⁰⁾ والجدير بالذكر أن البحر الأحمر من أفضل البيئات الصالحة لنمو الشعب المرجانية من حيث ارتفاع درجة الحرارة والأعماق الضحلة وصفاء المياه وارتفاع نسبة الملاحة، وتتركز الشعب المرجانية في النصف الجنوبي، من البحر الأحمر وكذلك في النصف الشمالي عند مدخل خليج العقبة.⁽¹¹⁾ ويقول ابن ماجد إن بحر القلزم أوسخ بحور الدنيا ويقصد بذلك الشعب المرجانية، والصخور في هذا

البحر ذات الرؤوس الحادة التي تتناثر حول الجزر الصخرية والرملية والتي تعيق الملاحة أحياناً، لذلك كانت السفن تسير نهاراً فقط، ويصف حوراني البحر الأحمر خاصة النصف الشمالي منه بأنه ينطوي على عقبات كأداء مشيراً إلى الشعاب المرجانية الضخمة التي تحف كل ساحليه.⁽¹²⁾ وقد سمي البحر الأحمر بعدة أسماء من بينها بحر القلزم نسبة إلى مدينة القلزم شمال السويس، وسماه العبرانيون هايم ومعناها البحر (يم : البحر، والهاء أداة تعريف) واسموه أيضاً بحر سوف أو سوفه وتعني بالعبرانية أعشاب ضارة أو حشائش، واسماه المصريون القدماء البحر الأخضر، كما سمي بحر أيله نسبة إلى مدينة أيله وعرف بالبحر الحجازي، وسمي ببحر النعام، وبحر عيذاب وذكره ابن جبير بالبحر الفرعوني، وابن رسته اسماه بحر جدة، والهمزاني اسماه بحر الحجاز، وعرف أيضاً ببحر اليمن، وعرف عند الجغرافيين الأغريق والرومان ببحر الحجاز والخليج العربي واسماه الأغريق كذلك ببحر إرتريا، والمحدثون اسموه البحر الأحمر لوجود طحالب ذات لون بني مائل للحمرة في طرفه الشمالي أضفت عليه ذلك اللون.

الرحلات عبر البحر الأحمر قبل القرن الخامس عشر الميلادي:

ركبت السفن أمواج البحر الأحمر منذ بدء الخليقة، ولعله من الأبحر الأكثر حركة وتطواف، فقد قصده الملاحون والمسافرون عابرين شرقاً وغرباً شمالاً وجنوباً، بعضهم ضالاً وبعضهم مهتدي، وقد رصدت الكتب العديد من الرحلات وظل الكثير منها في طي الجاهل فلم تصل إليه يد المعرفة، وما زالت البحوث والمصادر تكتب عن هذا البحر ومقامراته، وفي هذه العجالة أذكر بعض مما كتبه المؤرخون عن الرحلات الأولى قبل الرحلات الأوروبية التي اجتاحت العالم في مطلع عصر النهضة في القرن الخامس عشر الميلادي.⁽¹³⁾

فمن أقدم ما ذكر في أخبار هذه الرحلات اهتمامات الإسكندر المقدوني العلمية والتي عرف عنه توسعة في أراضي وبقاع واسعة، فقد أمر بصنع لوحة لامبراطوريته إقليمياً فأقليماً، أي نصف العالم المعروف حين ذاك ورسم الطرق فيها ضباط طوبوغرافيون أمثال باتون ورونيوس، كما أرسل مكتشفين للتعرف على طرق المواصلات الممكنة مع البحر الأحمر ومع البحر الأسود.⁽¹⁴⁾ ومن ذلك أنه في عام 510 ق.م. أرسل الملك دارا ملك إيران أحد اليونانيين ويدعي سلولاكس seylax لاكتشاف نهر السند وقد قيل إنه سار شرقاً في هذا النهر إلى أن وصل المحيط ومنه اتجه إلى البحر الأحمر، ويبدو أن هنالك خطأ في خط سير هذه الرحلة إذ إن النهر الذي سار فيه شرقاً هو نهر كابول وليس السند، ومن ثم فهناك الكثير من الشك في نتائج هذه الرحلة.⁽¹⁵⁾ ومعظم المصادر تتفق على أن أقدم رحلة طوافية هي تلك التي حدثت في القرن السابع قبل الميلاد للدوران حول إفريقيا، وكان ذلك في عهد الفرعون

المصري نياخو nichao الذي شق قناة بين النيل والبحيرات المرة للوصول إلى البحر الأحمر، وعن طريقها بعث بأسطول تحت قيادة أحد الملاحين الفنيقيين المعروفين بالمهارة الملاحية للدوران حول إفريقيا، وقد دون الرحلة المؤرخ الشهير هيردوت استناداً على أقوال البحارة بعد مئة عام من رحلتهم، وأوضح أنهم وصلوا إلى أعمدة هرقل (جبل طارق الحالي) بعد أن انطلقوا من البحر الأحمر بحثاً عن أراضٍ جديدة دون أن يعرفوا إلى أين يتجهون، وظلوا يحاذون السواحل فتجاوزوا رأس الرجاء الصالح ولم يدركوا ذلك إلا عندما رأوا الشمس على يمينهم بصورة دائمة، وهكذا كانت رحلتهم من مصر عن طريق هذا البحر الإترتي (البحر الأحمر) إلى المحيط الجنوبي، وعندما حل الخريف اتجهوا إلى السواحل وبذروا الأراضي بالبذرة وظلوا حتى نضج المحصول، وكانوا قد قطعوا مساحة بلغت 20.000 كيلو متر، وكان تحقيق هذا المشروع عملاً خطيراً ونجاحاً مدهشاً يحسب للشخصية الإفريقية.⁽¹⁶⁾

هذا وقد اشتغل الفراعنة بالبحر الأحمر بدرجة أكبر من ركوبهم للبحر المتوسط، حيث كان البحر الأحمر يمثل الطريق الملاحي التجاري الرئيس خلال عهد الأسرات الفرعونية المصرية، ومن بين تلك الرحلات التجارية الفرعونية الرحلة البحرية التي أمرت بها الملكة حتشبسوت. وهي من ملوك الأسرة الثانية عشرة إلى بلاد بونت (الصومال الحالية) لاكتشاف مناطق جديدة، تستبدل معها السلع التجارية المصرية، ولجلب المواد اللازمة للكهنة والمعابد للقيام بالطقوس الدينية. وقد أكدت الوثائق التاريخية القديمة حقيقة الاتصال التجاري بين مصر الفرعونية وبلاد بونت خاصة في عهد الملك سجورع الذي أنشئت في عهده الموانئ البحرية على ساحل البحر الأحمر في مصر.⁽¹⁷⁾ وقد كان البحر الأحمر من أكثر البحار سفناً في التاريخ القديم وعكفت السفن منذ بداية صناعتها في الإبحار على طول هذا البحر شمالاً وجنوباً، وكانت بطبيعة الحال فيه مرافئ وموانئ ترسو فيها السفن المدفائية في بداية عهد الملاحة ثم السفن الشراعية بعد أن تم اختراع الشراع وكانت تقف في تلك المراسي للتزود بالماء والطعام وحمل المسافرين والمسافرين والبضائع من مرسى إلى آخر.⁽¹⁸⁾ ومن المتوقع أن تكون هذه السفن قد أبحرت أحياناً محاذية للشواطئ الشرقية، وأحياناً للشواطئ الغربية بحثاً عن الطرق الأكثر أماناً أو لمعرفة المجهول، أو سعياً وراء اللؤلؤ الذي اكتشفه الملاحون قديماً وسعوا حثيثاً للحصول عليه فامتطوا مراكبهم ويمم كثير منهم وجهه صوب مرسى دنقوناب شمالي بورتسودان الشهير بكثرة الصدف المحتوي على اللؤلؤ في باطنه، ولذا كان للإبحار من شرقي شواطئ البحر الأحمر على الجزيرة العربية سمة من سمات التاريخ.⁽¹⁹⁾

كما أن العرب اهتموا بدراسة المصطلحات المائية وتوزيعها وتميزت كتاباتهم عن البحر الأحمر والمتوسط وسواحل المحيط الهندي بالدقة إلى حد ما، ومما ساعد على ازدياد معلوماتهم عبر البحار والمحيطات اتساع مجال نشاطهم التجاري وامتداد رقعة العالم الإسلامي والتقاء المسلمين في مواسم الحج.⁽²⁰⁾

فمؤلفات ابن ماجد من أهم ما كتب في العصور الوسطى في مجال الجغرافيا الملاحية، ومن أهم مؤلفاته في هذا المجال كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد، وقد تضمن اثنتي عشرة فائدة تتناول الجانبين العلمي والنظري لفن الملاحة وخصوصاً في البحر الأحمر والخليج العربي والمحيط الهندي.⁽²¹⁾

عليه نجدهم خبروا البحر الأحمر وعرفوا أحواله، فتفادوا صعوبات الملاحة وتجنبوا أزماتها، فحددوا ميقات الإبحار، وقد كانت تهب على البحر الأحمر رياح موسمية دائمة شمالية وشرقية في فصل الصيف متجهة إلى الجنوب الغربي، وتهب في الشتاء من الجنوب الغربي إلى الشمالي الشرقي، لذا يفضل الملاحون الإبحار في فصل الصيف في الجزء الجنوبي من البحر الأحمر، لترفع هذه الرياح السفن إلى باب المندب ومنه إلى المحيط الهندي وفي الجزء الشمالي تكون العودة في فصل الشتاء في شهر ديسمبر وفي الجنوب في شهري يناير وفبراير فارتبطت الملاحة في البحر الأحمر بالمخاطرة في العصور الوسطى، بالإضافة إلى خطر القراصنة الذين يتعرضون للسفن نهباً وقتلاً وسلباً، ويباع من يسجن في أسواق العبيد النساء والرجال.⁽²²⁾ ولذا نجد عرب الجزيرة يتحاشون الملاحة على الساحل الحجازي جنوباً طوال العام، ويضطرون إلى اتخاذ طرق برية للقوافل محاذية للساحل الحجازي تجنباً لمواجهة أهوال البحر.⁽²³⁾

فأصبحت التجارة العالمية بين الشرق والغرب في العصور الوسطى تشكل عدة طرق برية وبحرية من مصادرها الأصلية في بلاد الشرق والحجم الأكبر منها يسير في طريقي أولهما طريق البحر الأحمر إلى السويس ثم إلى القاهرة بالقوافل ومنها إلى السفن في فرع رشيد بالقرب من مدينة الرحمانية ومن هنالك إلى الإسكندرية، أما الملاحة في ترعة كانت تصل ما بين النيل والإسكندرية أو على ظهر الدواب، وثانيهما طريق الخليج العربي ونهر الفرات ثم إلى حلب ومنها إلى الموانئ الواقعة شرق البحر المتوسط.⁽²⁴⁾ ولم يكن البحر الأحمر مانعاً بين القارتين الإفريقية والآسيوية وبين شعبيهما بل كان جسراً للتواصل منذ قديم الزمان وعبره تدفقت الهجرات الأولى للسواحل الشرقية

بالقرن الإفريقي قبل أن تنتشر إلى السفوح الهضبية المجاورة وهي: إرتريا، والصومال، وكينيا وتنجانيقا وزنجبار بالإضافة لليمنية والحضارمة، وشقّ عرب كثيرون طريقهم إلى تلك السواحل كالعُمانيين والبحرانيين والحجازيين.⁽²⁵⁾ وظلت التجارة تشكل الرابطة التقليدية بين عرب الجزيرة والأفارقة الشرقيين حتى ظهور الإسلام في القرن السابع الميلادي، وقد طبع الوجود العربي بصماته على الشريط الساحلي والسفوح الهضبية من خلال التنازع الذي أنجب عرقاً ملوناً مميزاً في خصائصه العرقية واللغوية.⁽²⁶⁾ والهجرات العربية للقرن الإفريقي خاصة هي أقدم من هجرة الإسلام، والمسيحية للمنطقة وقد بدأت في القرن العاشر ق.م ومن البصمات العربية الواضحة على المنطقة وعلى أجناسها⁽²⁷⁾ وكان عرب الحجاز يتاجرون بمصر والحبشة ويركبون البحر ويدل على ذلك قول الإمام الطبري أن أرض الحبشة كانت متجراً لقريش يتجرون فيها، ويجدون فيها رفعاً من الرزق وافيّاً ومتجراً حسناً.⁽²⁸⁾ وللتجارة فصول كبيرة في هذا البحر وذكر أن الفراعنة أيضاً كثيراً ما توغلوا في أراضي السودان، وكان الطريق عبر سيناء مفتوحاً للأفراد والجماعات لكي يسلكوه، وقد شوهدت إحدى هذه القوافل التجارية التي يقودها عرب من الجزيرة وهي تنقل التجارة بالجمال بين النيل وصعيد مصر وموانئ البحر الأحمر.⁽²⁹⁾

كذلك كانت قبائل البجة تنقل السلع من البحر الأحمر مثل ريش النعام، إذ مازال النعام يعيش في هذه المنطقة ولربما كان التجار يجدون طلبهم من عاج وبخور في موانئ البحر الأحمر مثل سواكن والعقيق، ولذلك طرقت أماكنهم قوافل التجارة النبطية والحميرية.⁽³⁰⁾

أما أهم حدث عبر هذا البحر فهي هجرة المسلمين عبر ميناء الشعبية الميناء الحجازي حين عبروا إلى الساحل الإفريقي في السنة الخامسة للبعثة، كانت مفتاحاً حديثاً لدور من أدوار هذا البحر، فأصبح معبراً للدعوة الإسلامية، فأسلم النجاشي اصحماً ملك الحبشة، ولما مات صلى عليه الرسول صلى الله عليه وسلم صلاة الغائب.⁽³¹⁾ وهكذا كانت الروابط عميقة ومتراصة بين القارتين عبر هذا البحر الأحمر، فمنذ الهجرات الأولى ولم تنقطع ولم تضعف بظهور الإسلام بل ازدادت وأهمها التوحيد وبناء مجتمع ديني سياسي يتحلى بمثل عليا، وكانت هجرة المسلمين إلى الحبشة أولى هذه الروابط، وقد خرجوا في إحدى السفن الشراعية من ميناء الشعبية بالقرب من جدة، استأجروها مع غيرهم لتحملهم إلى شواطئ البحر الأحمر الغربية إلى الحبشة، وكان واضحاً أنهم اتجهوا إلى البحر تفادياً لطريق القوافل بين مكة وموانئ اليمن لطولها وخوفاً من وصول قريش إليهم فطريق البحر أسرع وأكثر أمناً،

فركبوا البحر وتقاضى منهم صاحبها مبلغ نصف دينار عن كل واحد، وكان عددهم أحد عشر رجلاً وأربع نسوة.⁽³²⁾ واتجهت بهم السفينة من جدة وجنوبا إلى مصوع وفي الطريق توقفت في جزيرة عبري السودانية التي تسمى بجزيرة الريح ليتزودوا بالماء والراحة والتفريغ والتحميل، فعبروا إلى الحبشة واستجاروا بالنجاشي فأجارهم وأكرم مثواهم، وكان ذلك في السنة الخامسة بعد البعثة، وقضوا معه قرابة الثلاثة أشهر ثم عادوا إلى مكة ولكنهم وجدوا تعنت القرشيين يزداد، فعادوا مرة أخرى إلى الحبشة في هجرة ثانية.⁽³³⁾ وتتوالى الرحلات عبر هذا البحر في ما قبل قدوم الأوروبيين بما عرف بحركة الكشف الجغرافية والتي كانت في عصر النهضة الأوروبية لتمثل مظهراً من مظاهر المعرفة والازدهار الأوروبي بعد أن جثم عليهم الجهل في العصور المظلمة، وتتابع الرحلات عبر البحر الأحمر وجلها كانت من العرب والمسلمين. ومنها الحملة البحرية التي أمر بها الخليفة عمر بن الخطاب رضي الله عنه عمرو بن العاص واليه على مصر إلى ميناء باضع ثم مصوع على الساحل الإفريقي بقيادة أبي محجن الثقفي في السنة السادسة عشرة من الهجرة للتصدي لهجمات القراصنة الأحباش على سواحل تهامة في الحجاز.⁽³⁴⁾

حدث ذلك على الرغم من نهى عمر بن الخطاب رضي الله عنه للمسلمين من ركوب البحر خوفاً عليهم لأنهم لم يعتادوه. ولذلك أمر الخليفة عمرو بن العاص بحفر قناة بين النيل والبحر الأحمر، تمكنهم من نقل المؤن والطعام إلى الحجاز خاصة بعد أن أصاب أهل الحجاز مجاعة وقحط شديد في عام الرمادة الشهير.⁽³⁵⁾

فكل هذه الرحلات التي قام بها المسلمون عبر البحر الأحمر تمثل قاعدة أصيلة في انتشار الإسلام وتؤكد على علو كعبهم على غيرهم في مجال ركوب البحر والانتشار في العالم. وفي عهد الدولتين الأموية والعباسية وما يليهما نشطت أعمال القرصنة في البحر الأحمر ما بين العامين 630-640 م وقام القراصنة بشن غارات على ميناء جدة منطلقين من جزر دهل، وقطعوا الطريق البحري على الحجاج، كما شنوا غارات بحرية على جدة وهددوا بتدمير مكة المكرمة في العام 84هـ / 702 م، ولتأمين البحر الأحمر من ذلك الخطر جرد عبد الملك بن مروان حملة عسكرية إسلامية وأرسلها إلى الساحل الإفريقي احتلت جزر دهل الإترية ليصبح الأمويون أول من أنشأ إمارة إسلامية في إرتريا مما أسهم في استتباب الأمن ونشر الدعوة الإسلامية والازدهار الحضاري في تلك المنطقة وما جاورها. واستعملت فيما بعد كمنفى سياسي في عهد سليمان بن عبد الملك⁽³⁶⁾ وقد تمت الإشارة إلى هذا الأمر من

قبل توماس أرنولد في كتابه الدعوة الإسلامية حين ذكر أن من الكتب العربية التي تعرضت لانتشار الإسلام في شرق إفريقيا كتاب وجده البرتغاليون في مدينة كلوة حين اجتاحتها دون فرنسيسكو دليدا عام 1505م مبيناً أن هذا الكتاب أشار إلى هجرة عدد من أتباع زيد بن علي بن زين العابدين بن الحسين خشية ملاحقة الأمويين لهم في شرق إفريقيا كما هاجرت جماعات عربية أخرى إلى هذه المنطقة فساهمت في نشر الإسلام في إرتريا والصومال والحبشة والسودان⁽³⁷⁾ ولعل أهم الشواهد على إثارة الدعوات والهجرات والرحلات التجارية إلى شرق إفريقيا قيام دول الطراز الإسلامي التي تشكل طرازاً إسلامياً على ساحل البحر الأحمر⁽³⁸⁾. ومن الرحلات التوثيقية المهمة التي شهدتها هذا البحر الأحمر رحلات بن بطوطة، حينما مر على ساحل إفريقيا الشمالي ثم توجه إلى عيذاب على البحر الأحمر إلا أنه لم يتمكن من عبور البحر الأحمر بسبب الحرب بين الماليك والبجة، وعاد إلى الفسطاط ثم توجه إلى بلاد الشام ومنها إلى مكة، والرحلة الأولى استمرت أربعة وعشرين عاماً، ونجده قام بثلاث رحلات في الفترة ما بين 726-750هـ، 1325 - 1349م، وعبر هذا البحر مرة أخرى بعد مغادرته مكة إلى جدة ثم إلى الساحل الإفريقي. ثم عاد فيه إلى جنوبي الجزيرة العربية حتى الخليج العربي فزار عمان والبحرين والإحساء ثم زار مكة وحج حجه الثالثة⁽³⁹⁾.

الرحلات الأوروبية في القرن الخامس عشر الميلادي: (حركة الكشف الجغرافية):

شهد القرن الخامس عشر رحلات بحرية واسعة قام بها بداية الأسبان والبرتغال، أسموها بحركة الكشف الجغرافية، من أهم نتائجها أزيح الستار عن سواحل القارات فعرفت أراض جديدة، واكتشف الأوروبيون طرقاً ملاحية لم تكن معروفة لديهم فوصل الأسبان إلى جزر الهند الغربية وإلى العالم الجديد⁽⁴⁰⁾ ومن الأفكار التي كانت شائعة عن إفريقيا أنها قارة مجهولة ومظلمة والواقع أنها ظلت إلى عهد قريب مجهولة بالنسبة للأوروبيين فقط ولكنها لم تكن مجهولة بالنسبة لأبنائها الذين عاشوا فيها منذ عصور قديمة، وتدل الحفريات القديمة على أن الشعوب الإفريقية كانت تعرف بعضها بعضاً وتتبادل ثمار الحضارة فيما بينها منذ آلاف السنين⁽⁴¹⁾. ولأن إفريقيا كانت وجهتهم فقد خاضوا البحر عن طريق المحيط الأطلسي جنوباً حول القارة بحثاً عن طريق الهند، فأخذوا يتحسسون الطريق الغربي يحدوهم الأمل نحو الشرق البعيد في آسيا عن طريق رأس الرجاء الصالح وكانوا لا يحطون رحالهم إلا للتزود ثم، يقلعون من جديد⁽⁴²⁾ وارتبطت القارات ببعضها البعض فوصلت

إلى إفريقيا سفن من الصين وأندونيسيا والهند للتبادل التجاري، وانتشر تدفق العرب على الساحل الشرقي حتى أصبح لهم السيطرة على طول ذلك الساحل من موزمبيق حتى نهايتها شمالاً بما في ذلك البحر الأحمر ثم أصبحت لهم السيطرة المطلقة على المناطق الداخلية من الساحل الإفريقي الشرقي إلى حوض نهر الكونغو الأعلى وقد أقام العرب محطات تجارية وفتحوا طرقاً للتجارة والقوافل وبقي الحال على هذا المنوال لعدة قرون ثم دخل الصراع في مرحلة جديدة بدخول البرتغال مع الأسبان والهندوس في نهاية القرن الخامس عشر الميلادي فقد جاءوا إلى هذه المياه محاولين كشف طريق بحري للتجارة مع الهند والشرق الأقصى بعد أن تعطلت التجارة مع العثمانيين في القسطنطينية وسيطرتهم على موانئ ذلك الشاطئ.⁽⁴³⁾ وهنا نشير إلى أن البحر الأحمر موضوع الدراسة يربط بين قارتين هما إفريقيا وآسيا وكلتاها وقعتا في أيدي الغزاة الأوروبيين واستغلال خيرات الدول، وقد كتبت الكثير من المصادر عن هذه الموضوعات المتداخلة من كشوف جغرافية واحتلال للدول، ومن المؤكد أن الكثير من الرحلات اتخذت من البحر الأحمر معبراً أو مدخلاً للقارتين. وقد بدأت هذه الحركة الكشفية منذ القرن الخامس عشر وتواصلت فيما بعد ولعل البداية الفعلية كانت طواف البرتغاليين ورائدهم هنري الملاح حول القارة الإفريقية وإقامتهم قواعد حربية ونقط ارتكاز في أجزاء متفرقة من السواحل الغربية والشرقية وتوالى الرحلات من دول أوروبا العديدة وظهرت في هذا المجال أسماء كثيرة معروفة منهم؛ غوردون وستاني وسبيك ولوجارد ومارشان وسيسل روديس وبراذا، وقد كان كل منهم يخطط الحدود ويعيد ويزور معاهدات الحماية مع زعماء القبائل البسطاء أو الحكام الذين غلبوا على أمرهم أمام بنادق البارود.⁽⁴⁴⁾

الرحلات الأوروبية في القرن الخامس عشر:-

افتتح البرتغاليون الرحلات البحرية عبر البحار إلى قارات العالم في العام 1415م وكانت في ذلك الوقت تحت حكم الملك يوحنا الأول، وهنا سنتناول رحلاتهم عبر البحر الأحمر وفكرتهم الأساسية هي أن يحيطوا بالقارة الإفريقية ويصلوا إلى الهند.⁽⁴⁵⁾

ففي العام 1487م وصل إلى مصر الرحالة البرتغاليون بيروري كوفيلهام وكان يعمل لحساب الملك البرتغالي يوحنا الثاني قائداً عسكرياً أرسله على رأس حملة عبرت البحر الأحمر وباب المنذب وعبر إلى القرن الإفريقي وزار الإمارات العربية في الساحل الشرقي ومهد بذلك الطريق للرحالة من بعده ووفر لهم المعلومات الأساسية واستفاد منها فاسكو دي جاما في الدوران حول رأس الرجاء

الصالح.⁽⁴⁶⁾ وفي العام 1502م كلف دي جاما أحد قادته بالإقامة الدائمة على رأس قوة بحرية مؤلفة من خمس سفن حربية في مدخل البحر الأحمر لأنه يريد التحكم بالتجارة مع الهند واحتكارها، وفي عام 1503م هاجم الأسطول البرتغالي بقيادة دي جاما سبع سفن عربية واستولى عليها بعد قتل ركبها وأسر بعضهم الآخر، وفي 1507م احتل البرتغاليون جزيرة سوقطرة وأقاموا فيها حصناً منيعاً.⁽⁴⁷⁾ ومن أهم الرحلات في تاريخ الكشف الجغرافية البرتغالية طواف الأمير هنري الملاح في رحلة طاف بها رأس باجادور عام 1434م وفي عام 1445م أثمر تجوالهم عن اكتشاف الرأس الأخضر وتواصل البحر بمحاذاة الساحل الإفريقي جنوباً ففي عام 1471م وصلت رحلة برتغالية إلى أقصى الطرف الجنوبي وسماها ملك البرتغال رأس الرجاء الصالح استبشاراً بمستقبل هذا الطريق المكتشف، حتى جاءت رحلة فاسكو دي جاما متجهة إلى الهند الغربية وفي عام 1498م تحول طريق التجارة عبر المحيطات وأهمل طريق البحر الأحمر.⁽⁴⁸⁾ ولكن البرتغاليون فشلوا في احتلال عدن مما أضعف سيطرتهم فتمكن الماليك من اتخاذ جدة مقراً لهم عام 1515م وعقدوا مجاهدة مع حاكم عدن عام 1530 اعترف لهم بالسيادة عليها مقابل اعترافهم لسكان عدن بالملاحة في المنطقة وفي العقد الخامس من القرن السادس عشر بدأ نفوذ البرتغاليين في البحر الإرتري عام 1542 وبعد احتلال أسبانيا لها عام 1580-1640م. تقلص نفوذها لضعف مركزها وخرجت من البحر الأحمر بعد معركة 1642 مع البريطانيين والإرتريين.⁽⁴⁹⁾ وهكذا تمهد طريق الرحلات البرتغالية عبر البحر الأحمر ومروراً به إلى أراضي القارتين الإفريقية والآسيوية، وكانت تجارة الحبشة في أيدي أبناء قينيسيا لفترة من الزمن، وكانت لديهم معلومات جيدة عن هذه البلاد من الأهالي تحصلوا عليهم من بعض الرحالة أمثال كوفلهام من رحلته سابقة الذكر وفي ذات الوقت رأى البرتغاليون ضرورة بسط نفوذهم السياسي والحزبي علي الحبشة لتأمين طريقهم التجاري للهند، الأمر الذي أدى إلى زيادة المعلومات الجغرافية عن هذه البلاد.⁽⁵⁰⁾

وأيضاً من أهم ما يذكر في هذا الصدد البعثات التبشيرية البرتغالية وأثرها الكبير في الكشف الجغرافي في هذه المناطق ففي عام 1602م ذهب بيردو إلى الحبشة وزار منابع النيل الأزرق وتوصل إلى السبب الحقيقي لفيضان النيل، وفي عام 1604م ذهب بعثة تبشيرية أخرى إلى مصوع برئاسة انطونيو فيرنانديز.⁽⁵¹⁾ وأيضاً قام لوبير برحلة كان الغرض منها اكتشاف طريق جديد يصل الحبشة بالندي، وفي هذه المرحلة تتبع الساحل الشرقي الإفريقي في المنطقة المحصورة بين جزيرة باني ونهر جوبا وبعدها أدرك أنه لن ينجح في اكتشاف الطريق المزعوم إيجاده فقرر الذهاب إلى الهند ومن هناك عاد إلى البحر الأحمر

وذهب إلى فريمونا حيث اتخذها مراكزاً لرحلاته المختلفة في بلاد الحبشة.⁽⁵²⁾ ومن الدول الأوروبية التي تقدمت في مجال الكشف الجغرافية بريطانيا التي منحت ملكتها اليزابيث امتيازاً لشركة الهند الشرقية عام 1600م. لإقامة المشاريع التجارية وتوقيع الاتفاقيات، وشن الحروب باسمها وبعد ثلاث حملات فاشلة استطاع القائد البريطاني وليام كيلينج إقامة مركزاً للنشاط التجاري في مدينة أدهر اليمنية عام 1612م، وفي عام 1618م أنشأت بريطانيا وكالة للإشراف على مصالحها التجارية في منطقة البحر الأحمر وكان مقرها في اليمن، وفي عام 1777م أرسلت شركة الهند الشرقية السفينة روبية للقيام بمهمة استكشاف شواطئ البحر الأحمر.⁽⁵³⁾

بعد ذلك شعر العثمانيون أن النشاط البريطاني يهدد مصالحهم في البحر الأحمر، لكن هذا النشاط تزايد بعد حملة نابليون على مصر عام 1797م، فاحتلت بريطانيا جزيرة بريم عام 1799م للسيطرة على الملاحة في منطقة باب المندب وحماية مصالحها الاستراتيجية في الهند، ثم انسحبت منها، وفي عام 1883م احتلت جزيرة سوقطرة لأنها تقع على الطريق البحري إلى الهند، وعندما بدأ الحفر في قناة السويس عام 1856م عادت بريطانيا واحتلت بريم وفي عام 1876م عقدت بريطانيا معاهدات مع سلطان سوقطرة تعهد بموجبها بعدم البيع أو التنازل لأي دولة أخرى غير بريطانيا وبعد احتلال مصر عام 1882م بدأت بريطانيا تخطط للاستيلاء على الساحل الغربي للبحر الأحمر من خلال احتلال السويس وإثيوبيا بالإضافة إلى نشاطها في مناطق اليمن.⁽⁵⁴⁾ ومن الناحية الأخرى قلقت بريطانيا على مصالحها في الخليج العربي الذي كانت تعتبره يخضع لسيادتها المطلقة والسيطرة عليه وترفض أن يكون لها أي شريك فيه، وبعد ما فشلت محاولات الاتفاق بين محمد علي وبريطانيا قصفت السفن البريطانية مدينة المخا اليمنية عام 1826م وفي العام 1921م فرضوا معاهدات أعطت الرعاية البريطانية امتيازات واسعة في الخليج، وفي عام 1834م احتلوا جزيرة سوقطرة ومن ثم احتلوا عدن عام 1839م.⁽⁵⁵⁾ ومن ضمن من ولجوا في البحار تماشياً مع حركة الكشف الجغرافية التي اجتاحت أوروبا في تلك الفترة هولندا، وكانت بداية نشاطها بتأسيس شركة الهند الشرقية الاستعمارية في العام 1594م وفي العام 1614م وصل الأسطول الهولندي إلى البحر الأحمر قادماً من الهند لجمع المعلومات وقد فشل الهولنديون في إقامة مراكز عسكرية ثابتة قوية مع سواحل البحر الأحمر واستمرت هذه العلاقات وحتى عام 1763م في الخليج العربي، بدأت السادة تنقل من البرتغاليين إلى الهولنديين وذلك عندما سيطروا على عدد من موانئ إيران والخليج العربي، وقد تعاون الأسطول الهولندي والبريطاني لتدمير الأسطول البرتغالي، وامتد

النفوذ الهولندي عام 1672 في عهد الملك لويس الرابع عشر تراجع النفوذ الهولندي في الخليج وكان البريطانيون هم المستفيدون من ذلك ، وقد حصلوا على جزيرة مينورفا وعلى مضيق جبل طارق المتوسط.⁽⁵⁶⁾

أما إيطاليا، فلم تترك الفرصة لتقلت من بين يديها لتجد لها موطئ قدم في سواحل البحر الأحمر، كما فعلت رفيقاتها المستعمرات الأوروبية وقد أشارت بعض المصادر إلى أن نواة النفوذ الإيطالي في شرق إفريقيا ترجع إلى النشاط التبشيري في هذه الجهات ومن أشهر المبشرين في هذا المجال القس سابيتو وكان قد وفد إلى الحبشة في العام 1838م، وزار إقليم بوجوص وعاش بين القبائل هناك سنوات عدة، ومهد الطريق للقادمين من بعده وشرح أهمية البحر الأحمر في الملاحة خاصة بعد افتتاح قناة السويس للملاحة.⁽⁵⁷⁾

هذا وقد نما الأمر ورُعي من مدير شركة روباييتو الإيطالية للملاحة الذي كان يبحث مسألة إنشاء خط ملاحى للشركة بين البندقية وموانئ الهند الصينية عن طريق قناة السويس والبحر الأحمر، حينما كلف القس سابيتو بالتوجه إلى البحر الأحمر والبحث عن بقعة صالحة لتأسيس محطة تجارية للشركة الإيطالية لخدمة الخط الملاحى المفتوح وأن يقوم بشراء البقعة التي يقع اختياره عليها إذا تمكن من ذلك.⁽⁵⁸⁾

فبدأ النشاط الإيطالي في منطقة باب المندب في العام 1861م بناء على معلومات بعض المنتسبين للحكومة الإيطالية ونصحوا باحتلال بعض من الشواطئ الإفريقية للبحر الأحمر لمنافسة الفرنسيين والبريطانيين، وفي العام 1870 أقامت إيطاليا أول مستعمرة لها في ميناء عصب إلى الغرب من باب المندب، وفي العام 1885 احتلت القوات الإيطالية رهيفة إلى الجنوب من ميناء عصب بالقرب من باب المندب وفي العام 1885 احتلت ميناء مصوع وفي العام 1890 سيطرت على الساحل الإرتري وفي العام 1936 احتلت الحبشة، ووضعت إيطاليا وبريطانيا اتفاقية لتقاسم النفوذ في منطقة الحبشة عام 1938م⁽⁵⁹⁾ وأما فرنسا فلم تغب عن البحر الأحمر وسواحله بيد أنها تأخرت عن الحضور منافسة مع الدول الأوروبية الأخرى، فلم تجد لها مكاناً واسعاً كما تمنّت فاكتفت بالوقوف على منطقة باب المندب حينما قدمت أول البعثات الاستكشافية في الأعوام 1835-1837م وفكرت فرنسا في شراء جزيرة سوقطرة لكن الامبراطور نابليون الثالث قرر عام 1859م أن ينحصر نشاط فرنسا في الشاطئ الإفريقي للبحر الأحمر ولذلك حصلت فرنسا على امتياز لاستغلال جزء وافر من الساحل الإرتري على البحر الأحمر وفي العام 1882 استولت فرنسا على ميناء جيبوتي.⁽⁶⁰⁾

الخاتمة:

الحمد لله له الفضل والمنة أن وفقني لكتابة هذا البحث وهو محاولة للدراسة في موضوع البحر الأحمر وحركة الكشوف الجغرافية للمشاركة في موضوعات هذه الموسوعة الشاملة. والبحر الأحمر تتعدد أوجه دراسته لتشمل كافة العلوم وهنا بحثنا في تاريخه الطويل، بدأ بنشأته الأولى والتي ترجع لآلاف السنين وتكوينه الأخدودي الذي شكل هيئته الطولية حيث يضيق في جوانب ويتسع في أخرى ويبرز فيه لسانان يشكلان فيما بينهما شبه جزيرة سيناء وتطل سواحل على قارتي آسيا وإفريقيا في تسع دول، كل ذلك شكل أهمية هذا البحر الأحمر وجعله ظاهرة طبيعية تأثرت بها سياسات دول وعلاقات فيما بينها وبين العالم، منذ القرن الخامس عشر وحتى التاريخ المعاصر.

هذا وقد ذكر البحر الأحمر في كثير من الكتابات القديمة في كتب الرحالة والمغامرين والمستكشفين والمبشرين وكل اسماء بحسب رؤيته فتعددت أسماءه فمنهم من نسبته إلى المدن التي تطل عليه ومنهم من أسماه بالأعشاب التي تتكاثر في باطنه، حتى خلص به الأمر إلى البحر الأحمر نسبة إلى الشعب المرجانية التي أكسبته اللون المائل إلى الإحمرار. وعبر هذا البحر عبرت رحلات عديدة لأغراض كثيرة بعضها للمخاطرة وأخرى للتجارة وبعضها للسيطرة وأخرى للمعرفة وما حولها. ومن أقدم الرحلات محاولة الإسكندر المقدوني لاكتشاف المناطق ورسم خريطة لتحديد الطرق آنذاك وعلى الرغم من خطأ رجاله في وجهاتهم لكنهم عبروا عبر مياه البحر الأحمر، كذلك عبر الفراعنة في واحدة من أقدم الرحلات بأمر من الفرعون نيكخاو المصري الذي أمر بشق قناة بين النيل والبحيرات المرة للوصول إلى البحر الأحمر للدوران حول إفريقيا، كما تواصلت رحلات الفراعنة عبره إلى بلاد بونت. وهكذا كان البحر الأحمر وجهة ومعبر للرحلات القديمة فركبه العرب قبل غيرهم من شعوب الأرض وصار جسراً للتواصل وطريقاً أولاً للتجارة فعرفوه وخبروا شأنه وكتبوا حوله الأخبار لا سيما رياحه وهدوءه وطرقه ملاحظته. ومن أهم الهجرات عبره على الإطلاق هجرة أصحاب المصطفى ﷺ إلى الحبشة عن طريق ميناء الشعبية في جدة.

ثم توالى الرحلات عبر هذا البحر فكانت حركة الأوربيين الكشفية التي انطلقت في القرن الخامس عشر الميلادي وكانت أشبه بالظاهرة العامة شاركت فيها معظم الدول الاستعمارية إنجلترا وفرنسا وإيطاليا وهولندا تتقدمها البرتغال، وتنافست كل منها لتجد لها موطئ قدم على سواحل البحر الأحمر بعد أن عرفوا أهميته في السيطرة على المعابر والمضائق والموانئ. وهكذا كانت أهمية البحر الأحمر ولا زال، معبراً ومنفذاً للدول وحلبة تنافس ومحاولات

للسيطرة وإنشاء علاقات وتواصل دبلوماسي، وتختلف باختلاف الأزمان، بدأت بالاحتلال وتطورت إلى السياسة والمصالح.

وفي كل الأحوال ظل البحر الأحمر صامتاً تحمل أمواجه السفن الشراعية والأساطيل والبارات وغيرها من أنواع العبارات ويدون التاريخ ويسيطر المؤرخون أخباره وأحداثه وجغرافيته ورياحه وهدوءه، ولعل هذا البحث هو محاولة للإدلاء في بحر المعرفة في عجالة أسأل الله أن تفيد المكتبة وقاصديها. والله أسأله التوفيق والسداد.

النتائج والتوصيات:-

أولاً: النتائج:

1. لم تكن سواحل البحر الأحمر بجانبها الإفريقي والآسيوي مجهولة في العالم ليكتشفها الأوروبيون في القرن الخامس عشر، وإنما هي مقدمة لحركة احتلال واسع اجتاحت العالم.
2. سبق العرب غيرهم في تمهيد الطرق البحرية وركوبها ومعرفة ميقات الملاحة الأنسب.
3. رحلات العرب والمسلمين في البحر الأحمر وعبره كانت هي الأكثر عدداً، وترتيب عليها العديد من الاكتشافات والمعلومات الجغرافية الفلكية والجمورفولوجية بيد أنهم لم يكتبوها ويدونها ويحفظوها إلا من بعض كتابات الرحلات.
4. البرتغال وهولندا وإيطاليا وفرنسا جميعها حاولت إيجاد أراضٍ يحتلونها تطل على البحر الأحمر.
5. سهّل البحر الأحمر كثيراً للمحتلين وساعدهم في حماية مستعمراتهم.

ثانياً: التوصيات:

توصي الدراسة بالبحث حول الموضوعات الآتية:

1. العلاقة بين قارتي إفريقيا وآسيا عبر البحر الأحمر.
2. التنافس الأوروبي في سواحل البحر الأحمر.
3. جغرافية البحر الأحمر ودورها في اقتصاد العالم في القرن التاسع عشر الميلادي.
4. تحليل الرحلات وكتابات الرحالة عبر البحر الأحمر.

المصادر والمراجع:-

- (1) أبو العينين، حسن سيد أحمد: جغرافية البحار والمحيطات، مؤسسة الثقافة الجامعية، الاسكندرية، بدون تاريخ، ص35.
- (2) مهدي، محمد علي: جغرافيا البحار والمحيطات، دار الكتب للطباعة، جامعة الموصل، 1982م، ص261-264.
- (3) الجوهري، يسري: الفكر الجغرافي والكشوف الجغرافية، الاسكندرية، د.ت، ص113.
- (4) الحميد، عبد اللطيف بن محمد: البحر الأحمر والجزيرة العربية في الصراع العثماني البريطاني خلال الحرب العالمية الاولى، ط1، الرياض، 1994م، ص11.
- (5) محمود، توفيق محمود: البحر الأحمر في التاريخ، ندوة في جامعة عين شمس نشر في منشورات البحر الأحمر في الاستراتيجية الدولية.
- (6) مدني، محمد عمر: البحر الأحمر واتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار، ندوة البحر الأحمر، ص165.
- (7) عبدالله، أمين محمود: الجغرافيا التاريخية لحوض البحر الأحمر، المطبعة الحديثة اسبوط، 1971م، ص17 - 20.
- (8) محمود، توفيق محمود: البحر الأحمر والاستراتيجية الدولية . وصفي الدين، محمد: مورفولوجية الأراضي المصرية.
- (9) الحميد، عبد اللطيف بن محمد، مرجع سبق ذكره، ص13.
- (10) محمد، صالح محروس: ماهية الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر، مركز الفكر الاستراتيجي، أوراق سياسية 2017م.
- (11) الحميد، عبد اللطيف بن محمد: مرجع سبق ذكره، ص13
- (12) الحميد، عبد اللطيف بن محمد: مرجع سبق ذكره ص11
- (13) محمد، صالح محروس: مرجع سبق ذكره.
- (14) ابن حوقل: صورة الارض، ص-45 46.
- (15) جورج فاضلو: العرب والملاح في المحيط الهندي، ص25-26.
- (16) القيسي، عبد الحميد، وعبد الله الخفاف: البحر الأحمر الاهمية الاقتصاد والاستراتيجية، مركز دراسات الخليج، البصرة. 1986، ص40.
- (17) الشمري، محمد حمزة: مواني شبه الجزيرة العربية واثرها في النشاط التجاري قبل الاسلام، اطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية التربية ابن رشد، جامعة بغداد، 2004م، ص121.
- (18) السلطان، عبد الله عبد المحسن: البحر الأحمر والصراع العربي الاسرائيلي التنافس بين استراتيجيتين، ط3، بيروت، 1988م، ص26.
- (19) المرجع السري: مرجع سبق ذكره، ص33.
- (20) رينية كلوزية: تطور الفكر الجغرافي، تعريب عبد الرحمن حميدة، دمشق، 1980، ص21 - 22.

- (21) أبو العيين، حسن سيد أحمد: مرجع سبق ذكره، ص46.
- (22) ضرار، صالح ضرار: هجرة القبائل العربية إلى وادي النيل مصر والسودان، ط3، مكتبة التوبة، المملكة العربية السعودية، 2008م، ص72.
- (23) المرجع السابق، نفس الصفحة.
- (24) محمددين، محمد محمود: التراث الجغرافي الاسلامي، مطبعة شريف وشركاه، الاسكندرية، 1401هـ، ص247.
- (25) المرجع السابق، نفس الصفحة.
- (26) القوصي: تجارة مصر في البحر الأحمر، ص11-14.
- (27) جورج فاضلو: العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص25 - 26.
- (28-22) فهمي، نعيم زكي: طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب واواخر العصور الوسطي، ص124.
- (29) اباطة، فاروق: ص8
- (30-23) محمد أحمد، حسن مكي: اثيوبيا والتغير السياسي، مجلة دراسات أفريقيا، العدد 9، يوليو 1993، ص1.
- (31) الدومة، صلاح الدين بن عبد الرحمن: أمن القرن الأفريقي، ط1، الخرطوم، 2006م، ص23 - 24.
- (32) محمد احمد، حسن مكي: مرجع سبق ذكره،
- (33) المرجع السابق نفس الصفحة.
- (34) الامم والملوك، ح2، ص132.
- (35) ضرار، صالح ضرار: مرجع سبق ذكره، ص68 - 69.
- (36) نفس المصدر، نفس الصفحة.
- (37) الامم والملوك، ح2، ص132.
- (38) ابن الاثير، الكامل، ح2، ص144-145.
- (39) المرجع السابق
- (40) الصادق، عابدين عبد الصبور: أرتريا والسودان تطور العلاقات الاستراتيجية، مركز الدراسات الاستراتيجية، الخرطوم، 2012م، ص34 - 35.
- (41) تاريخ الاسطول العربي، ص11 - 13
- (42) مروج الذهب ومعادن الجوهر، ح2، ص266-267.
- (43) الصادق، عابدين عبد الصبور: مرجع سبق ذكره ص39.
- (44) المرجع السابق
- (45) غنيم، عبد القادر عبد الشافي: البحر الأحمر طريقا للدعوة الاسلامية، بحث ضمن مؤتمر البحر الأحمر في التاريخ والسياسة الدولية المعاصرة، جامعة عين شمس، القاهرة، 1980م، ص79 - 92.
- (46) محمددين، محمد محمود: مرجع سبق ذكره، التراث الجغرافي الاسلامي، ص141 - 142.

- (47) الجوهرى، يسري : مرجع سبق ذكره، ص127.
- (48) اسحاق، محمد عبد العزيز: نهضة افريقيا، الهيئة المصرية العامة للتأليف والنشر، 1971، ص47-48.
- (49) اقلاديوس، شوقي :ثورات في افريقيا، مكتبة الانجلو المصرية، 1960، ص12-13.
- (50) المرجع السابق، ص13
- (51) اسحق، محمد عبد العزيز: مرجع سبق ذكره، ص78.
- (52) ابراهيم، عبد الله عبد الرازق، والجمال، شوقي عطا الله: تاريخ أفريقيا الحديث والمعاصر، دار الثقافة للنشر والتوزيع، القاهرة، 1997، ص82.
- (53) عطا الله، عبد الخير: صفحات من النضال العربي ضد الاستعمار البرتغالي الخليج، مجلة الموقف العربي، عدد رقم(19)، ص121.
- (54) ابراهيم ، عبد الله عبد الرازق، الجمل، شوقي عطا الله، مرجع سبق ذكره ص82.
- (55) عطا الله، عبد الخير، مرجع سبق ذكره، ص121.
- (56) الحارثي، الشريف محمد بن حسين: الملاحه في البحر الأحمر، دراسة تاريخية .
- (57) شبيب، قصي كامل صالح: اهمية مضيق باب المندب في التاريخ العربي الحديث والمعاصر مركز الدراسات والبحوث اليمنية، صنعاء 1994، ص34-41.
- (58) الجوهرى ،يسري، مرجع سبق ذكره،144-145.
- (59) المرجع السابق ،نفس الصفحة.
- (60) المرجع السابق، نفس الصفحة
- (61) لوتسكي؛ تاريخ الاقطار العربية الحديثة، موسكو ، دار التقدم، ص 180-182.
- (62) المرجع السابق، نفس الصفحات.
- (63) المرجع السابق نفس الصفحات.
- (64) شبيب، قصي كامل صالح: مرجع سبق ذكره، ص 54 -55.
- (65) ابراهيم، عبد الله عبد الرازق، والجمال، شوقي عطا الله: مرجع سبق ذكره، ص131-133.
- (66) ابراهيم، عبد الله عبد الرزاق، والجمال شوقي عطا الله، مرجع سبق ذكره، ص198.
- (67) الجمل، شوقي عطا الله: سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، القاهرة، 1974، ص201.
- (68) شبيب، قصي كامل صالح: مرجع سبق ذكره، ص 105 - 112.
- (69) المرجع السابق، ص 84 - 85.