

## البحر الأحمر مرافئ وموانئ منسية (الساحل السوداني أنموذجا)

أستاذ - قسم التاريخ - كلية التربية - جامعة الزعيم الأزهرى  
مركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر - السودان

أ. د. حاتم الصديق محمد أحمد

مركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر - السودان

د. عوض شبا

### المستخلص:

تهدف الدراسة لتسليط الضوء على الموانئ والمرافئ في البحر الأحمر بالتركيز على الساحل السوداني (موانئ ومرافئ منسية)، وذلك لأن السودان يمتلك العديد من المرافئ والموانئ المنسية عبر مر العصور والحقب التاريخية، كما يمكننا أن نطلق عليه منجم موانئ ومرافئ البحر الأحمر حيث دلت الشواهد والدراسات الجغرافية والتاريخية على إمتلاك السودان لهذه الكنوز من حلايب شمالاً وحتى ميناء عقيق جنوباً، تنبع أهمية الدراسة من كونها تبحث في واحد من الموضوعات المهمة من الناحية التاريخية، والحضارية، والاقتصادية، والأمنية، والاستراتيجية. وتزداد أهميته بمرور الوقت. اتبعت الدراسة المنهج التاريخي الوصفي التحليلي بغية الوصول لنتائج والتي من أهمها: تميز الساحل السوداني بوجود العديد من المرافئ والموانئ عبر مر العصور التاريخية، لم تفقد المرافئ والموانئ السودانية أهميتها رغم اضمحلال البعض منها وهجرها بسبب العديد من العوامل، من الممكن للسودان بالقليل من التركيز الاستفادة من هذه الموانئ والمرافئ ليصبح قبلة للتجارة الدولية ورباط أجزاء القارة الإفريقية الحبيسة بالبحر الأحمر.

الكلمات المفتاحية: البحر الأحمر، الساحل السوداني، مرافئ وموانئ سودانية منسية، إضاءات.

## The Mamluk Policy towards Sudan (Analytical Strategic Vision)

Hatim Elsiddig Mohamed Ahmed

Awad Sheba

### Abstract:

The aim of this study is to present a new analytical strategic vision for the Mamluk policy towards Sudan that deals with an important and long period of the history of the Mamluks and their relationship with the Sudan of the Nile Valley spanning about six centuries, which began by launching a series of military campaigns on the Christian Nubian Kingdom from the beginning of their control of power in Egypt succeeded to To some extent, the security and political fence of the Nubian kingdom was weakened and its decision-making centers were reached. Then, a second stage began with the demise of their authority in Egypt, with the appearance of Muhammad Ali as governor of Egypt by the Ottoman Sultanate in the year 1805 AD, and their flight to the south and their attempt to revive the idea of building a state in Sudan. The study relied on the historical, descriptive, and analytical method and reached several results, the most important of which is that the Mamluks did not succeed despite their serious and continuous endeavor to achieve their full strategic and political goals in Sudan.

### مقدمة:

يعتبر البحر الأحمر من أهم الممرات المائية في العالم لموقعه الاستراتيجي والوسط بين قارات العالم، وتقع على سواحله تسعة دول ففي الشرقي الآسيوي اليمن، السعودية، الأردن وفلسطين (إسرائيل)، أما الساحل الغربي الأفريقي الصومال، جيبوتي، إريتريا، السودان ومصر (انظر خريطة رقم (1) .

ونظرا لتشعب وتداخل موضوعات حوض البحر الأحمر الجغرافية، الاقتصادية، الأمنية والاستراتيجية الخ.. ولتعدد الدول المطلة عليه حصرنا هذه الورقة الموانئ والمرافئ السودانية التي تقع على ساحله الممتد من الجنوب إلى الشمال بطول يقدر بحوالي (670 كلم) واشتهر هذا الساحل بكثرة الموانئ والمرافئ على مدار التاريخ بعضها اضمحلت واندثرت رغم أهميتها البالغة

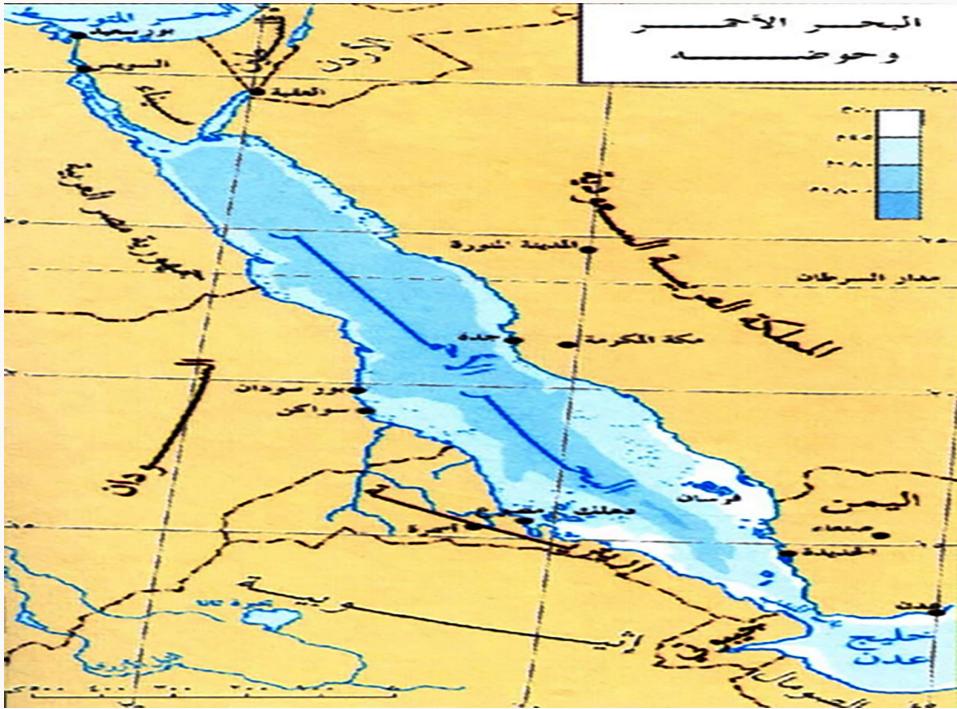
في وقتها وصارت في طي النسيان، وبعضها كانت ومازالت تعمل وهي عبارة عن مرافئ أو مراسي لم تجد حظها من الاهتمام والتطوير لذا طالها الإهمال وخمول الذكر، لذا ركزت هذه الورقة على نماذج من هذه الموانئ والمرافئ المنسية، من خلال محورين أساسين هما:

الاول: الساحل السوداني (مقاربات تاريخية).

الثاني: إضاءات حول موانئ ومرافئ سودانية.

خريطة رقم (1)

الساحل السوداني (مقاربات تاريخية):



نشأت العديد من الموانئ على ساحل البحر الأحمر وشكلت مراكز استراتيجية على خطوط الملاحة البحرية والتجارة الدولية، ومن هذه الموانئ التي حافظت على أهميتها منذ القدم عدن، مصوع، سواكن، السويس وغيرها من الموانئ العديدة. وتأتي أهمية هذه الموانئ من أهمية الموقع الوسط والاستراتيجي والاقتصادي للبحر الأحمر الذي يربط بين أهم الممرات المائية العالمية البحر الأبيض المتوسط والمحيطين الأطلسي والهندي وتوسطه بين أقاليم إنتاجية مختلفة ومواقع للمواد الأولية والخامة والسلع الاستراتيجية مثل النفط، والسمغ العربي، والقطن وغيرها من السلع، وبذا أصبحت موانئه معبراً لمرور التجارة العالمية وربط بين ساحليه الشرقي الآسيوي والغربي الأفريقي عبر شبكة من الطرق البرية مما كان له الأثر الكبير من الناحية الاجتماعية

والثقافية حيث أسهمت بصورة كبيرة في الهجرات البشرية بين الساحلين، وأضحت هذه الموانئ مراكز ثقافية ودينية ونقاط لتفويج الحجاج المسلمين من إفريقيا (2)، وازداد أهمية البحر الأحمر كأقصر ممر مائي يربط الشمال بعد افتتاح قناة السويس عام (2869م) (3) ولهذه الأسباب وغيرها كان البحر الأحمر محط أطماع القوى الإقليمية والدولية للسيطرة عليها، وصار بؤرة للصراعات والحروب .

إن الحديث عن الأهمية الاقتصادية والأمنية والاستراتيجية لموانئ البحر الأحمر حديث طويل ومتشعب والساحل السوداني بموانئه ومرافئه لم يكن بدعا بين هذه الموانئ إلا أنها لم تحظى بدراسات جادة وخاصة في الفترات الحضارية القديمة وصلتها بحوض البحر الأحمر ؛ ولكننا سنحاول أن نقدم بعض الإشارات العامة بما توفر من معلومات لرصد أهمية البحر الأحمر بالنسبة للمالك والحضارات السودانية المتعاقبة.

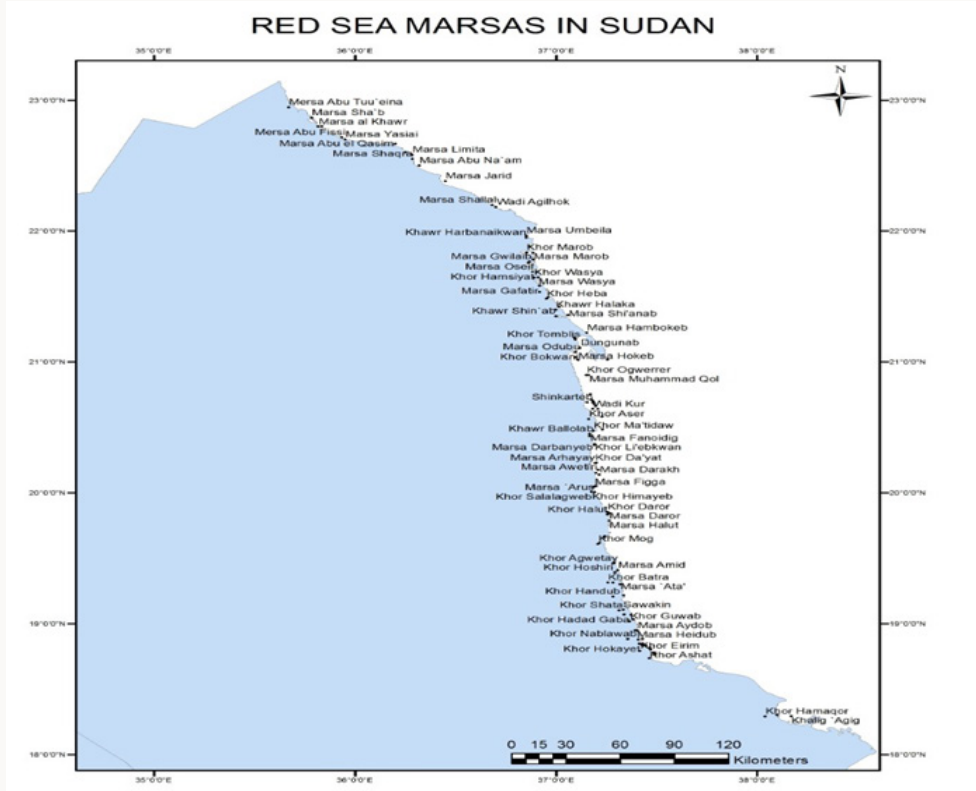
لا توجد معلومات وإشارات حتى الآن واضحة حول عن وجود تواصل بين مملكة كرمة (2500-1500 ق.م) وساحل البحر الأحمر

أما في فترة الحضارة الكوشية بفتريتها النبتية والمروية (750 ق.م-350 م) من الواضح ظهور الاهتمام بالبحر الأحمر فقد ألح صاحب كتاب دليل البحر الأريثري في القرن الأول الميلادي إلي وجود طريق بري من ميناء (أدوليس) عله على الساحل الأفريقي يصل إلى مدينة عطبرة ومنها شمالاً إلي مصر ويصف هذا الطريق بأنه رغم طوله جيد لتوفر الماء والكلأ (4) ولكنه لم يفصح عن تفاصيل أخرى عن هذا الطريق ، وفي تاريخ مقارب له ذكر المؤرخ اليوناني (بليني) عن وجود طريق بري بين مدينة نبتة في شمال السودان والبحر الأحمر وكان يستخدم هذا الطريق للتجارة الخارجية<sup>(5)</sup> ولكنه أيضاً لم يفصح لنا عن مكان الميناء الواقع على البحر الأحمر.

شهد الساحل السوداني فترة حكم البطلمة لمصر (231-30 ق.م) اهتماماً كبيراً حيث أنشأوا عدد من الموانئ أو المراكز المحصنة على البحر الأحمر لجذب وتسهيل التجارة العالمية والسيطرة على منافذ التجارة إلي إفريقيا<sup>(6)</sup>. وبعد الاحتلال الروماني لمصر دخلوا في صراع مع مملكة مروي (350 ق.م - 350م) مما أدى إلى إغلاق الطرق التجارية الشمالية النيلية والبرية عبر مصر إلى عالم البحر الأبيض المتوسط . ومن جهة أخرى كان لقيام مملكة أكسوم في الشرق وبروزها كقوة سياسية واقتصادية جديدة والتي صارت منذ القرن الأول الميلادي من أهم الدول المنافسة في التجارة ، وكان لميناء (أدوليس) دوراً كبيراً في التواصل التجاري مع العالم الخارجي، إضافة إلى ذلك نجحت مملكة أكسوم في السيطرة على أجزاء كبيرة من منافذ البحر الأحمر الجنوبية وعلى الطرق البرية الأفريقية ومثلت الوسيط التجاري بين أفريقيا والعالم وبذلك سحبت البساط من تحت مملكة مروي مما أدى إلي ضعفها حتى تمكنت أكسوم في النهاية من القضاء عليها في العام 350م (7).

في فترة الممالك النوبية المسيحية (500-1500م) برز مينائي عيذاب وسواكن كأهم منفذين على البحر الأحمر ثم صارتا فيما بعد محوراً للصراع بين الممالك في مصر الذين سعوا للسيطرة على الموانئ البحرية وبين الممالك النوبية (8) ، وربما ألقت الحملات الصليبية في تلك بظلالها على

هذا الصراع؛ ولعل من الملاحظات المهمة حول هذين الميناءين أن ميناء عيذاب تدهورت واندثرت بينما لا يزال ميناء سواكن كمنفذ بحري مهم للسودان حتى الآن.



خريطة رقم (2)

#### إضاءة حول موانئ ومرافئ منسية:

من المهم قبل حديثنا عن بعض الموانئ والمرافئ السودانية المنسية أن نقوم بتقديم جغرافي موجز عن الساحل السوداني وطبيعته التكوينية، حيث يمتاز الساحل السوداني بالنمو المرجاني مما أكسبه ميزة خاصة تتعلق بالملاحة من جانب، وكثرة موانئه ومرافئه الطبيعية التي تحميها الحواجز المرجانية من خطر الأمواج<sup>(9)</sup> وهاتان الميزتان جعلتا من الساحل السوداني أكثر سواحل البحر الأحمر التي تذخر بالمرافئ والموانئ التي تجاوز عددها خمسين ميناء ومرفاً(أنظر: خريطة رقم (2).

ليس من اليسير في هذه الورقة الموجزة تناول كل هذه الموانئ والمرافئ، ولكننا سنكتفي بالإشارة وتقديم بعض الإضاءة على بعضها كنماذج تمهيدا لدراسة شاملة في المستقبل بإذن الله تعالى، وذلك بالتركيز على موانئ الفترة البطلمية وعلى إفادات الرحالة السويسري الأصل (جون لويس بوركهارت) الذي زار الساحل السوداني في مطلع القرن التاسع عشر للميلاد. وهنا لابد من

الإشارة لعاملين مؤثرين على نشأة وتطور الموانئ والمرافئ السودانية من جهة، وعلى تدهورها واضمحلالها من جهة أخرى على مدار التاريخ؛ وهما:

### العامل الأول:

أن معظم هذه الموانئ على مواقع توفرت فيها مصادر للمياه العذبة من خيران موسمية وآبار جوفية تغذى الميناء وسكانها ومرتاديها بمياه الشرب العذبة، ومعلوم أن وجود المياه العذبة ساهم في استقرار وتطور الموانئ، وعند نضوب مصادر المياه العذبة تؤثر سلباً عليها لأن صعوبة حصول سكانها على المياه العذبة يؤدي لهجرانهم للموانئ وتدهورها.

### العامل لثاني:

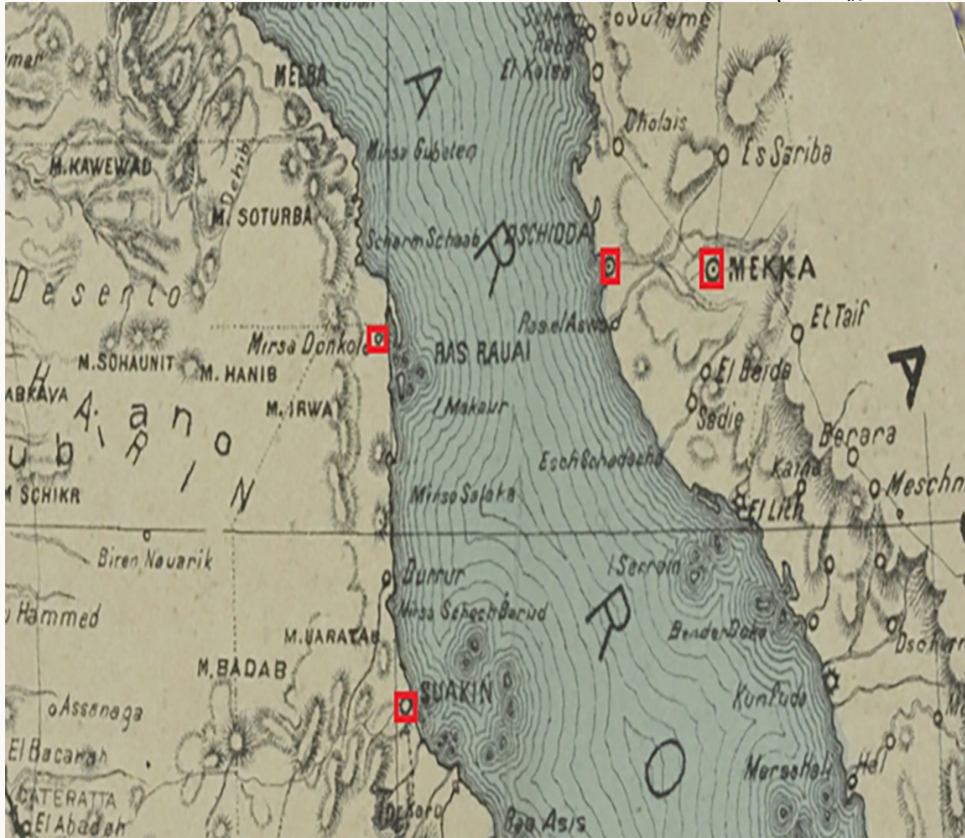
أشار إليها الرحالة (كروفورد) وهو المكون الاجتماعي والجغرافي موضحاً أن سكان وادي النيل تفصلهم عن البحر الأحمر حزام من الصحراء طوله (200 ميل) وعرضه أكثر من ذلك، يسكنها البدو الذين ليس لهم حاجة بهذه الموانئ والمرافئ وتطويرها نسبة لاقتصادهم الرعوي البسيط وإن كانوا يتحصلون على بعض السلع الكمالية من أصحاب السفن، وكانت التجارة في شكل من أشكالها تقوم على الاستفادة المشتركة من العائدات مقابل حماية الطرق البرية التي تربط إفريقيا بالساحل والمحافظة على الاستقرار الأمني لهذه المدن، ولكن كان هؤلاء البدو مصدر إزعاج بغاراتهم المتكررة بين الحين والآخر وسبباً في تهديد الملاحة البحرية<sup>(10)</sup>.

شهدت الفترة البطلمية في مصر اهتماماً متزايداً بالساحل السوداني حيث تم تشييد عدد من الموانئ والمنافذ بعضها مازالت مواقعها غير معلومة بالتحديد وصارت شبه منسية منها شيد بطليموس الثاني (283-247 ق.م) مدينة (ابيثراس) لتكون قاعدة اتصال وتجارة بين مصر والسودان، ولعلها كانت بالقرب من ميناء سواكن الحالي<sup>(11)</sup>، وأقام بطليموس الثالث (246-221 ق.م) محطات على ساحل البحر الأحمر لجلب وتصدير الأفريقية إلى مصر لاستخدامها في حروباتهم، ومن أشهر هذه المحطات بطلمية ثيرون التي يعتقد أنها كانت في محيط سواكن أو بورتسودان أو عقيق<sup>(12)</sup>. أما بوركهارت الذي زار الساحل السوداني في مطلع القرن التاسع عشر الميلادي كما ذكرنا قدم لنا وصفاً دقيقاً للساحل شمال ميناء سواكن وهو في طريقه إلى ميناء جدة حيث اقلعت بهم المركب إلى مسافة تزيد عن (200 كلم) قطعوها خلال أسبوع من الزمان وسوف نشير إلى أسماء هذه المرافئ والمراسي التي تقع داخل الخلجان الكثيرة الموجودة على الساحل مع وصف موجز لها، وهي:

خليج أو مرفأ (دجوراتاج) وهو خليج ضيق جداً والسير فيه محفوف بالمخاطر ومدخله يسمح لمركب واحد بالدوران قرب شاطئه والبر رملي محصب ينمو فيه بعض الشجر. خليج (جبايا) وهو من أفضل المراسي في الساحل السوداني، وتستطيع حتى السفن الكبيرة أن تحتتمي فيه حين يضطرب الجو وتشتد الأنواء. خليج (دورو) ويضم مجموعة من الخلجان ومداخلها وسط تيه من البرك الضحلة. خليج (الفجع) مدخله سهل ومرساته واسعة. وهو مرسى مشهور.

خليج (عراقية) والخليج كله من الأصداف المتكلسة، وهو مرفأ آمن للسفن الكبيرة. خليج (تاضه) هذا الخليج كانت تدخله السفن القادمة من ميناء جدة ومنها إلى ميناء سواكن. جزيرة جبل (مكور) وبها خليج جميل وهي عبارة عن جبل صخري واطئ وتبحر منها السفن المتوجهة إلى ميناء جدة ومعبره آمن خالية من البرك والصخور الخفية. مرفأ صغير ضيق على البر الغربي من جزيرة مكور. خليج مرسي (دنقلا) شمال جزيرة مكور وهو خليج كبير يتوغل في الأرض وفي مدخله جزيرة وهذا الخليج مشهور بصيد اللؤلؤ. والملاحظ توفر مياه الشرب في كل المرفأ التي توقفوا عندها بصورة من الصور. كما يلاحظ ان الفترة التي استغرقها بوركهارت من ميناء سواكن حتى مرفأ (مكور) سبعة أيام بلياليها بينما استغرق عبور البحر يوم ويلة(12). وإذا قمنا مثلاً بقياس المسافة من آخر مرفأ وهو مرفأ (دنقلا) وصفه بوركهارت وميناء سواكن حوالي (224 كلم) وبين مرفأ دنقلا وميناء جدة حوالي(210كلم). ولو تم تأهيل هذه المرفأ والاستفادة من مصادر المياه العذبة الموجودة فيه وربطها بطرق برية يمكن اختصار المسافة لأقل من النصف وتدريباً يمكن إحياء وتأهيل عدد من الموانئ الجديدة (أنظر: خريطة رقم(3).

خريطة رقم (3)



## الخاتمة:

من خلال هذا العرض الموجز في الورقة المدخلية لبعض الموانئ والمرفئ السودانية المنسية أو التي لم تجد اهتماماً كافياً من قبل الباحثين والمهتمين تناولنا فيها ملامح عامة لأهمية الساحل السوداني بالنسبة لكل الحضارات السودانية قديمها ووسيطها وحديثها في كل مراحل حقبة التاريخ، وكذلك سلطنا بصيص من الضوء على بعض الموانئ والمرفئ السودانية كنماذج للدراسة وخلصنا إلى عدد من النتائج والتوصيات.

## النتائج:

- أهمية الساحل السوداني كمنفذ للعالم الخارجي وللتواصل مع التجارة العالمية عبر مر الأزمان.
- تأثير الدولة السودانية خلال تطورها الحضاري والاقتصادي سلباً أو إيجاباً باستقرار الموانئ والمرفئ.
- لم تجد الموانئ والمرفئ السودانية أو إقليم الساحل السوداني بصورة عامة الاهتمام الكافي ولا التنمية المطلوبة التي توازي دورها المؤثر.

## التوصيات:

- ضرورة إجراء دراسات علمية متكاملة لكل الموانئ والمرفئ السودانية .
- لابد للدولة أن تولي المزيد من الاهتمام بتنمية إقليم ساحل البحر الأحمر السوداني .
- إعادة تأهيل الموانئ والمرفئ السودانية وفق خطة شاملة للاستفادة من الهبة الربانية الطبيعية للساحل السوداني بحيث تكون قبلة للعالم ومراكز للتجارة العالمية وفق رؤية واضحة وشراكات قوية .
- ربط الموانئ والمرفئ السودانية بالطرق البرية الحديثة بالعمق الأفريقي.
- توفير مصادر للمياه العذبة للمدن الساحلية.
- الاستفادة من التجارب الدولية في إدارة الموانئ لتطبيقها على موانئ الساحل السوداني.

## الهوامش:

- (1) عبداللطيف بن محمد الحميد، البحر الأحمر والجزيرة العربية في الصراع العثماني البريطاني خلال الحرب العالمية الأولى (1914-1918م)، ط 1، (الرياض: 1994م)، ص 14.
- (2) عبدالله عبدالمحسن السلطان، البحر الأحمر والصراع العربي الإسرائيلي- التنافس بين إستراتيجيتين، ط ٣، (بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية- سلسلة أطروحات الدكتوراه (7)، 1988م)، ص- 25 37.
- (3) نقولا زيادة، دليل البحر الآثري وتجارة الجزيرة العربية البحرية، دراسات الجزيرة العربية، الجزيرة العربية قبل الإسلام، الكتاب الثاني، الأبحاث المقدمة للندوة العالمية الثانية لدراسات الجزيرة العربية، إبريل ١٩٧٩م، كلية الآداب، جامعة الرياض (الملك سعود)، المملكة العربية السعودية، ص 264.
- (4) عمر حاج الزاكي، مملكة مروي- التاريخ والحضارة، ط 2، ( الخرطوم: سلسلة إصدارات وحدة تنفيذ السدود، 2008م)، ص 190.
- (5) محمد إبراهيم بكر، تاريخ السودان القديم، (القاهرة: دار المعارف، ١٩٨٣م)، ص 213-219.
- (6) نفس المرجع.
- (7) أحمد بن علي المقرئزي، كتاب السلوك لمعرفة دول الملوك، في: مصطفى محمد مسعد، المكتبة العربية السودانية، ( الخرطوم، 1972م)، ص 331.
- (8) صلاح الدين علي الشامي، السودان دراسة جغرافية، ط 2 ( الإسكندرية: منشأة المعارف، ب.ت)، ص 35.
- (9) أو. جي. اس- كروفورد، مملكة الفونج السنارية، ترجمة: البشير الصادق البشير، ط 1، (الخرطوم: الأمانة العامة لمشروع سنار عاصمة للثقافة الإسلامية، 2017م)، ص 194.
- (10) شوقي الجمل، تاريخ السودان وادي النيل- حضارته وعلاقته مع مصر من اقدم العصور إلي الوقت الحاضر، (القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية، 2008م)، ص 167.

- (11) سامية بشير دفع الله، تاريخ مملكة كوش (نبته ومروي)، ط1، (الخرطوم بحري: دار الأشقاء للطباعة والنشر)، ص219.
- (12) جون لويس بوركهارت، رحلات بوركهارت في بلاد النوبة والسودان (1784-1817م)، (القاهرة: كنوز للنشر والتوزيع، 2012م)، ص361-371.