

# موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر ودورها في حركة التجارة الدولية ( في الفترة 1450 - 1550م ) (الطور وسواكن أنموذجا)

طالب دراسات عليا- دكتوراه- قسم التاريخ - جامعة -  
rimzÄ ibeleÇpitâK isetisrevinÜ تركيا.

أ. ماجد يحيى مجاهد لعجه

## المستخلص:

لا شك أن الموانئ البحرية كانت وما تزال النافذة الأهم في عالم التجارة والاقتصاد، وأحد أعمدة مثلث النشاط التجاري الذي يقاس به مدى تقدم وازدهار أي بلد من عدمه، كما تُعد حلقة وصل مباشرة بين بلدان العالم، يتم من خلالها عمليات التلاقح الثقافي والحضاري خصوصا في عالم العصور الوسطى. نشأت على سواحل البحر الأحمر العديد من الموانئ منذ فترة قديمة جدا، تفاوتت في أهميتها الاقتصادية من ميناء إلى آخر، حسب ظروف الزمان والمكان، وأهمية الدولة التي تتحكم في هذا الميناء أو ذلك، ولكن الطابع العام الذي يمكننا قراءته هو أنها كانت موانئ ذات أهمية متقاربة نوعا ما، لأن البحر الأحمر يعتبر منظومة متكاملة ومترابطة في أغلب فتراته التاريخية، بسبب وحدة اللغة والدين التي تجمع أغلب الدول المطلة عليه، على عكس المسطحات المائية الأخرى. تتبع أهمية دراستنا من كونها تدرس موانئ ساحل البحر الأحمر الغربي (الطور وسواكن أنموذجا) في فترة تاريخية حرجة جدا، إذا ما علمنا بتعرض البحر الأحمر خلالها إلى تدافع قوى عالمية، مثل المماليك والعثمانيين والبرتغاليين الذين كان لوصولهم إلى الشرق أبلغ الأثر على إعاقة الحركة التجارية في البحر الأحمر. اقتضت خطة الدراسة أن نبدأ بتوطئة مختصرة عن الأهمية الجيوسياسية لساحل البحر الأحمر الغربي وموانئه، ودوره الرئيس في المحافظة على أمن التجارة الدولية في البحر الأحمر، ثم تسليط الضوء على مينائي الطور وسواكن باعتبارهما من أهم الموانئ ذات الطابع التجاري النشط خلال الفترة 1450-1550م، موضحين دورهما في إنعاش ورفد وتسهيل الحركة التجارية، وستتم دراسة الموضوع بناء على المعطيات التاريخية للمصادر الأساسية، متبعين منهج البحث التاريخي الاستقصائي والمقارن لما من شأنه الاقتراب من الحقيقة التاريخية إن تعذر الوصول إليها.

الكلمات مفتاحية: موانئ، البحر الأحمر، ميناء الطور، ميناء سواكن، القرن الخامس عشر، القرن السادس عشر.

## **The ports of the western coast of the Red Sea and their role in the global trade movement in the period 1450- 1550 AD (As a study sample, Al-Tur and Suakin)**

**Maged Yahya Mujahed Lajah**

### **Abstract:**

There is no doubt that seaports were and continue to be the most important window in the world of trade and economy, as well as one of the pillars of the commercial activity triangle that measures a country's progress and wealth. It is also a direct link between countries, allowing for cultural and civilizational cross-fertilization processes, particularly in the Middle Ages. Since very ancient times, numerous ports have sprung up along the Red Sea coasts. While the economic significance of each port varies depending on the time and place, the importance of the state controlling each port, and other factors, the general character that can be gleaned is that they were ports of close importance. Due to the unity of language and religion that most of the countries bordering the Red Sea share, unlike other bodies of water, the Red Sea has historically been thought of as an integrated and interconnected system. The importance of our study stems from the fact that it studies the ports of the western Red Sea coast (Al-Tur and Suakin as an study sample) in a very critical historical period, if we know that the Red Sea was exposed to the scramble of global powers such as the Mamluks, the Ottomans and the Portuguese, whose arrival in the East had a significant impact on impeding the commercial movement in the sea the Red. We will study the subject starting with a brief overview of the geopolitical importance of the western Red Sea coast and its ports and its main role in maintaining the security of international trade in the Red Sea. Also will shed light on the ports of Al-Tur and Suakin as one of the most important ports of an active commercial nature during the period 1450-1550 AD, explaining their role in reviving, supplying and facilitating the trade movement, and we will study the subject based on the historical data of the main sources, and we will follow the method of historical investigative and comparative research to what would approach From the historical truth if inaccessible.

**Keywords:** : Ports of the Red Sea, Port of Al-Tur, Port of Suakin, fifteenth century, sixteenth century.

**مقدمة:**

لا يكاد يخفى على أحد من الباحثين في مجال التاريخ والدراسات الاقتصادية الدور الكبير الذي لعبته موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر في القرنين الخامس والسادس عشر الميلاديين، كونهم شكلوا - مع موانئ الساحل الشرقي- عصب التجارة الدولية آنذاك، لإشرافهم على البحر الأحمر الذي شكل حلقة وصل أساسية بين الشرق والغرب.

انعكس موقع البحر الأحمر المتوسط بين الشرق والغرب انعكاسا إيجابيا على نمو وازدهار موانئه، وشكلت تلك الموانئ موردا اقتصاديا مهما للدول المطلة عليه أو المتحكمة فيه، وذلك من خلال ما كانت تدره من أرباح طائلة، عن طريق الضرائب والرسوم الجمركية على البضائع الصادرة والواردة، وتجدر الإشارة إلى أن أكبر عقبة واجهت الدول المطلة على البحر الأحمر والمتحكمة فيه كانت تتمثل في المحافظة على أمن واستقرار موانئه التي كانت تتعرض للاعتداءات، سواء من الغزو الخارجي أو اعتداءات البدو وقطاع الطرق من الداخل، مع العلم أن أكبر تهديد خارجي أضر بالبحر الأحمر وموانئه في فترة دراستنا هذه كان الغزو البرتغالي لأطرافه الجنوبية في بدايات القرن السادس عشر. ويهدف المقال إلى إيضاح الدور الذي لعبته موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر في الحركة التجارية في الفترة 1450-1450م، باعتبارها أهم الفترات التي تعرضت فيها تجارة البحر الأحمر للعوائق والاضطرابات. ونظرا لصعوبة تناول جميع موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر في هذا المقام، اخترنا مينائي الطور وسواكن كنموذجين لدراستنا، وذلك لاعتبارين أساسيين الأول: أنهما موانئ ذات طابع تجاري ومحوري مهم خلال هذه الفترة المحددة، والثاني: لقلّة وشح الدراسات البحثية لهذين الميناءين مقارنة بغيرها من الموانئ.

**أهمية موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر:**

يعتبر البحر الأحمر من أقدم البحار التي خاضها الإنسان للملاحة والتجارة، وقد ظل حتى أواخر القرن الخامس عشر الميلادي أهم الطرق التجارية في العالم على الإطلاق، ولا شك في أن الدول المطلة عليه استفادت استفادة عظيمة خصوصا مصر، وذلك من خلال فرض نفوذها السياسي والاقتصادي عبر فترات التاريخ المختلفة. ففي عهد الفراعنة الأول فرضت مصر نفوذها على البحر الأحمر، ووصل أسطولها إلى بلاد بونط، أما البطلمة فقد كان لهم دور بارز ونشاط كبير في تجارة البحر الأحمر، فشجعوا التجارة، وأصبح البحر الأحمر ذا أهمية كبيرة في تجارتهم خصوصا خلال القرن الأول من حكمهم 300-200 ق.م<sup>(1)</sup>. وبعد البطلمة جاء الرومان لحكم مصر، فاهتموا بالبحر الأحمر، وتولدت لديهم الرغبة في الوصول إلى الهند لهدف الحصول على منتجاتها، وقد طاف بالبحر الأحمر - أيام حكم الرومان لمصر (في أواخر القرن الثاني الميلادي) - ملاح يوناني مجهول الاسم، من أهالي بلدة بيرينيس، وترك أثرا مكتوبا بعنوان «الطواف بالبحر الإتريري The Periplus of the Erytreaean Sea»، ويؤكد هذا الكتاب، الذي يعد وثيقة مهمة لتجارة البحر الأحمر في العالم القديم، أن الدولة الرومانية أسست قواعد بحرية في عدن وفي أماكن أخرى من بلاد اليمن<sup>(2)</sup>. وعندما ضعفت الدولة الرومانية وتفوّق عليهم الفرس الساسانيون، تحولت طرق التجارة

القديمة من البحر الأحمر إلى الخليج الفارسي والعراق، وأصبح للفرس النشاط الأكبر في عالم التجارة، ووصلت سفنهم إلى الهند، الأمر الذي أدى إلى إضعاف النفوذ التجاري في البحر الأحمر. ولما جاء البيزنطيون عملوا على مقاومة الاحتكار الفارسي لتجارة الهند، وتحالفوا مع الحبشة لكسر ذلك الاحتكار، إلا أن محاولتهم باءت بالفشل<sup>(3)</sup>، وظل الوضع في سجال ونزاع بين البيزنطيين والأبحاش من جهة والفرس من جهة أخرى حول السيطرة على تجارة البحر الأحمر حتى ظهر الإسلام، وبظهور الإسلام دخل البحر الأحمر مرحلة جديدة من تاريخه التجاري<sup>(4)</sup>. وبحلول العصر الإسلامي زادت أهمية البحر الأحمر بسبب قربه من المقدسات الإسلامية، وربطه بين آسيا وأفريقيا وأوروبا. وقد عمل العرب على استغلاله اقتصادياً وسياسياً إلى أقصى حد، وتحولوا إلى سادة هذا البحر. ومن المعروف أن العرب والمسلمين تحكّموا في أغلب طرق التجارة العالمية بين الشرق والغرب حتى نهاية القرن الخامس عشر، نظراً للموقع الجغرافي لبلادهم الذي تمر عبره التجارة الدولية<sup>(5)</sup>.

تبع أهمية موانئ البحر الأحمر من أهمية البحر الأحمر نفسه، الذي يعد من أهم الممرات المائية العالمية خلال فترة دراستنا، كونه يربط بين شرق العالم وغربه، وقر به أغلب تجارة العالم آنذاك، وبسبب تلك الأهمية فقد كانت سواحل وموانئ البحر الأحمر محط أطماع كثير من القوى الاستعمارية على مر التاريخ، كما تتجلى أهمية موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر في أنها نقطة اتصال قارة أفريقيا بالبحر الأحمر، ونقطة احتكاك شرق ووسط أفريقيا بالعالم آنذاك، ويتم عبرها تصدير منتجات شرق ووسط أفريقيا، ويتم عبرها نقل الحجاج من شرق ووسط أفريقيا إلى الموانئ الحجازية، كما شكلت موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر، ولا زالت، نقطة مهمة لأمن البحر الأحمر والجزيرة العربية، والتاريخ مليئ بالشواهد التي تؤكد ذلك، فخلال فترة دراستنا مثلاً، نلاحظ أن خطط البرتغاليين في السيطرة على جدة وبنبع والمخا كانت تقتضى السيطرة على سواحل البحر الأحمر الشرقية المقابلة لها. ومن الأهمية بمكان الإشارة إلى أن العلاقة بين موانئ البحر الأحمر الغربية والشرقية تفاوتت بين الدعم والمساندة أحياناً، والاحتكار والمنافسة أحياناً أخرى، لكنها في طابعها العام كانت علاقة تجارية إيجابية، ولم تقتصر تلك العلاقة على جانب بعينه، بل كانت أشبه بمنظومة متكاملة للجوانب التجارية والسياسية والعسكرية. ويقدر ما وفرت موانئ البحر الأحمر الغربية فرصاً لأهلها بسبب موقعها المطل على البحر الأحمر، بقدر ما جلبت لها مخاطرًا، وجعلت القوى العالمية آنذاك تتطلع إلى السيطرة عليها، وأبرز تلك القوى البرتغاليون والمماليك والعثمانيون ثم الهولنديون والإنجليز والفرنسيون، وخلال فترة دراستنا شهد البحر الأحمر تواجد كل من القوى المملوكية والبرتغالية والعثمانية.

حاول البرتغاليون السيطرة على سواحل وموانئ البحر الأحمر الغربية في إطار محاولاتهم السيطرة على البحر الأحمر، وكانت أبرز محاولاتهم في الأعوام 1513م 1517م 1520م 1541م، وقد فشلوا في كل تلك المحاولات نتيجة لعوامل عديدة أهمها: العوامل الطبيعية التي يتمتع بها البحر الأحمر والمتمثلة في كثرة الشعاب المرجانية والعواصف البحرية التي أعاققت في كثير من الأحيان تحركاتهم داخل البحر الأحمر، بالإضافة إلى عدم تعاون مملكة الحبشة المسيحية معهم. وحسب

ما أوردته المصادر، فإن أهداف البرتغاليين من الوصول إلى البحر الأحمر وسواحه تلتخص في ثلاث نقاط رئيسية، أولاً: قطع الطرق التجارية التي كانت تمر بدولة المماليك أو التحكم بها وأخذ عائداتها، ثانياً: السيطرة على سواحل اليمن والحجاز والوصول إلى المقدسات الإسلامية، وأخيراً، محاولة الوصول إلى مملكة الحبشة المسيحية والتحالف معها، وكانت تسمى عندهم بمملكة القديس يوحنا<sup>(6)</sup>.

وقد تمكن البرتغاليون من الوصول إلى مداخل البحر الأحمر في بدايات العقد الثاني من القرن السادس عشر، بعد أن حققوا نجاحات في المحيط الهندي وسواحل الهند وهرمز، وتميزت سياستهم بالعنف والقسوة والتعصب الديني، وجاءوا إلى الشرق بأسلحة حديثة لم تكن معروفة لا في السواحل العربية ولا في الإمارات الهندية<sup>(7)</sup>.

أما المماليك فقد حرصوا على السيطرة على سواحل وموانئ البحر الأحمر الغربية لأسباب عدة، أهمها: وضع حد للأطماع البرتغالية الرامية إلى التوسع في البحر الأحمر، بالإضافة إلى استغلال تلك الموانئ اقتصادياً وعسكرياً، وتعود بداية التواجد المملوكي في سواحل البحر الأحمر إلى بدايات القرن السادس عشر، وذلك بعد أن أرسل السلطان المملوكي قانصوه الغوري حملة بحرية سنة 1505م بقيادة حسين الكردي لغرض صد الخطر البرتغالي الذي بدأ يهدد طرق التجارة الدولية، كما شكل تهديداً مباشراً لأطراف الدولة المملوكية الجنوبية. ومن الملاحظ أن الوجود المملوكي في سواحل وموانئ البحر الأحمر الغربية كان ضعيفاً نوعاً ما، إذا ما قارناه بالوجود العثماني، أو حتى بالوجود المملوكي في السواحل الشرقية.

أما العثمانيون فهم - أيضاً - اعتبروا سواحل وموانئ البحر الأحمر جزءاً لا يتجزأ من منظومة الدفاع عن البحر الأحمر والتجارة العالمية التي بدأ البرتغاليون في تهديدها آنذاك، وعملوا على إحكام السيطرة عليها، وأولوا للساحل الغربي وموانئه أهمية كبرى، توجت تلك الأهمية بالسيطرة على الحبشة وتحويلها إلى ولاية عثمانية في النصف الأول من القرن السادس عشر. وهكذا دخلت سواحل البحر الأحمر الغربية تحت السيادة العثمانية في النصف الأول من القرن السادس عشر، في إطار ضم العثمانيين للولايات العربية المطلة عليه والمتمتثلة في مصر والحجاز واليمن والحبشة، وذلك بعد سقوط دولة المماليك في مصر سنة 1517م.

احتل البحر الأحمر مكانة خاصة عند العثمانيين نتيجة لموقعه الجغرافي الذي كان يمثل البوابة الجنوبية للإمبراطورية العثمانية آنذاك، بالإضافة إلى إشرافه على المقدسات الإسلامية في الحجاز. ويكاد يجمع أغلب المؤرخين على أن أهم سبب دفع العثمانيين إلى السيطرة على اليمن والبحر الأحمر كان ردع الخطر البرتغالي الذي بدأ يهدد العالم الإسلامي بشكل عام والجزيرة العربية والبحر الأحمر بشكل خاص، خصوصاً بعد وصولهم إلى هرمز عام 1507م وعدن عام 1513م. وبتوغل البرتغاليين في البحر الأحمر أصبحوا يشكلون تهديداً مباشراً للمقدسات الإسلامية في الحجاز، الأمر الذي وضع العثمانيين أمام مسؤولية مواجهتهم، إذا ما علمنا أن الدولة العثمانية كانت أكبر قوة في العالم الإسلامي آنذاك. وقد كانت حملة سليمان باشا الخادم<sup>(8)</sup> عام 1538م أول حملة عثمانية هدفت إلى التحكم الفعلي المباشر في الأجزاء الجنوبية للبحر الأحمر.

موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر ودورها في تنشيط الحركة التجارية في البحر الأحمر

1450-1550م

تفاوتت الأدوار والأهمية بين موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر، فبعضها لعبت دورا تجاريا وبعضها أنيط بها دور عسكري، كما تفاوتت تلك الأهمية بين السلب والإيجاب، نتيجة لاعتبارات بشرية وطبيعية، ترجع الأولى إلى القوى والأنظمة التي تسيطر عليها، ومدى قوتها وضعفها، أما الثانية فتتعلق بالأحوال الطبيعية والجيولوجية لتلك الموانئ. وقد اخترنا هنا الحديث عن موانئالطور وسواكن لما لها من دور في الحركة التجارية في البحر الأحمر في الفترة 1450-1550م.

### ميناء الطور:

جاءت تسمية ميناء الطور من اسم جبل الطور، وهو قريب من أيلة<sup>(9)</sup>، ويقع على الساحل الجنوبي الغربي لشبه جزيرة سيناء، على خليج السويس<sup>(10)</sup>، وقد شكل ميناء الطور أحد أهم موانئ البحر الأحمر في العصور الوسطى، وازدادت أهميته منذ النصف الثاني من القرن الثالث عشر الميلادي، بعد أن أصبح مركزا جمركيا للسلع الهندية ومعبرا رئيسيا للحجاج<sup>(11)</sup>. وقد كان لقرب ميناء الطور من بر الحجاز عامل ساعد في ازدياد حركة الميناء التجارية، وكثرة وصول المراكب إليه على مر العصور، حيث كان يفضل التجار المرور عبره؛ لأن الذهاب إليه يسير بالقرب من البر، الأمر الذي يقلل من المخاطر البحرية<sup>(12)</sup>. ويذكر أن السفن الكبيرة لم تكن تصل إلى ميناء الطور من الهند مباشرة، بل كانت تفرغ حمولاتها في عدن أو جدة، ثم تتولى سفن أخرى نقل تلك البضائع في سفن صغيرة إليه، ثم تنقل تلك البضائع بالقوافل إلى القاهرة<sup>(13)</sup>.

ازدادت أهمية ميناء الطور بعد تحول ميناء السويس<sup>(14)</sup> إلى ميناء عسكري في نهايات القرن الخامس عشر الميلادي، وما لبثت تلك الأهمية أن تراجعت تدريجيا بعد سيطرة البرتغاليين على مداخل البحر الأحمر الجنوبية<sup>(15)</sup>، وقد بقي حتى النصف الأول من القرن السادس عشر ميناء صالحا لاستقبال السفن التجارية بأنواعها، وأنشأ فيه المماليك قلعة للحراسة، ودبوانا لتحصيل الرسوم الجمركية<sup>(16)</sup>. ومن الملاحظ أن الازدهار التجاري لهذا الميناء كان مرتبطا بمدى ازدهار ميناء عيذاب<sup>(17)</sup> من عدمه، فبقدر ما ينشط ميناء عيذاب نجده يؤثر عكسيا على ميناء الطور، والعكس من ذلك صحيح، نلاحظ ذلك من خلال إشارة القلقشندي الذي أشار إلى أن ميناء الطور بلغ أوج قوته وازدهاره من بعد سنة 1378م، وهي السنة التي تراجع فيها ميناء عيذاب<sup>(18)</sup>، ومن الملاحظ أن التأثير المتبادل بين مينائي الطور وعيذاب كان معياره الأساسي مدى ارتباط كل منهما ميناء جدة. شكل ميناء الطور محطة تجارية محورية في نقل السلع بين الشرق والغرب، فكانت تحط فيه السلع التجارية الآتية من الشرق، ثم يتم نقلها بالقوافل برا إلى القاهرة، كما كانت تمر عبره السلع التجارية الآتية من أوروبا والمنتجهة إلى الهند والصين ودول حوض البحر الأحمر، وازدادت أهمية ميناء الطور أكثر خلال القرن الخامس عشر الميلادي، حيث كان محطة رئيسية لنقل الحجاج المسلمين القادمين من مصر والمغرب، أشار إلى ذلك القلصادي في رحلته، عندما ذكر أنه عندما أراد الحج سنة 1447م، ركب من ميناء الطور إلى ينبع<sup>(19)</sup>.

ازدادت أهمية ميناء الطور التجارية خلال النصف الثاني من القرن الخامس عشر، ووصفه ابن إياس بأنه يعادل بندر جدة<sup>(20)</sup>، وكانت به مخازن ضخمة، وجمرك خاص بواردات الهند، وأتبع فيه نفس النظام التجاري الذي كان لميناء السويس، وكان ينشط العمل فيه في المواسم التجارية التي كانت تصل فيها بضائع الهند، والتي كانت عادة خلال شهري تشرين الثاني وكانون الأول، أما العودة فتعتمد على هبوب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية خلال شهر نيسان<sup>(21)</sup>. كما كان محطة أساسية للحجاج سواء للمسلمين الذاهبين لمكة والمدينة، أو المسيحيين الوافدين إلى مصر من دير سانت كاترين<sup>(22)</sup>. وما لبث ازدهار ميناء الطور التجاري أن تلاشى تدريجياً منذ وصول البرتغاليين إلى المياه الجنوبية للبحر الأحمر والمحيط الهندي كما ذكرنا سابقاً، وقلت القوافل الواردة إليه من البر والبحر<sup>(23)</sup>؛ ليتحول دوره إلى ميناء عسكري، حيث خرجت منه بعض الحملات العسكرية لمواجهة البرتغاليين في بدايات القرن السادس عشر<sup>(24)</sup>.

### ميناء سواكن:

سواكن ميناء على الشاطئ الأفريقي للبحر الأحمر المواجه لليمن، شمال شرق السودان، احتل مكانة تجارية واستراتيجية مهمة على مر التاريخ، بسبب موقعه الجغرافي المهم، وكان يضاها في أهميته ميناء جدة والمخا<sup>(25)</sup>، وورد اسمه كميناء منافس أيام الصراع بين موانئ عدن وجدة في النصف الثاني من القرن الخامس عشر، بحيث كانت السفن التي تلاقى معاملة سيئة في عدن وجدة تتجه نحوه<sup>(26)</sup>. وقد استفاد ميناء سواكن ونشط بسبب الخراب الذي لحق بعذاب على يد المماليك في النصف الأول من القرن الخامس عشر، الأمر الذي أدى إلى انتقال كثير من الناس والتجار إلى سواكن، وقد لعب دوراً كبيراً في تلك الفترة، وازدهرت حركة التجارة فيه، بعد أن أصبح ميناء عيذابغير صالح لخدمة الحركة التجارية آنذاك<sup>(27)</sup>. واهتمت القوى الدولية التي كان لها موطئ قدم في البحر الأحمر في الفترة 1450-1550م بميناء سواكن، وجعلته أشبه بمحطة رصد للحركة التجارية والعسكرية في البحر الأحمر، نلاحظ ذلك من زيارة الأسطول البرتغالي له سنة 1516م، لغرض معرفة أحوال موانئ البحر الأحمر ووضعها العام<sup>(28)</sup>. وقد كانت للمماليك هيمنة عليه لفترات طويلة، وبالرغم من تلك الهيمنة إلا أنهم لم يولوه أهمية كبرى كالموانئ الأخرى مثل: جدة والسويس والطور. ويعدّ ميناء سواكن من أهم مراكز بلاد الحبشة التي ورثها العثمانيون من المماليك بعد أن سيطروا على مصر<sup>(29)</sup>، كما يعدّ المنفذ البحري الرئيسي لبلاد السودان والحبشة، وقد أدرك العثمانيون أن السيطرة على هذا الميناء تعني التحكم في ولاية الحبشة؛ لذلك حرصوا على السيطرة عليه، ونلاحظ ذلك من خلال الاهتمام الذي أبداه السلطان سليمان القانوني بأمر سواكن عندما ولي أوزدمير باشا عليه في النصف الأول من القرن السادس عشر، فقد شدد على أهمية بسط السيطرة العثمانية في الحبشة بشكل عام وسواكن بشكل خاص، الأمر الذي يؤكد أهمية سواكن ودوره الإستراتيجي في تدعيم السيطرة العثمانية في الأقاليم المحيطة به<sup>(30)</sup>. وفي سنة 937هـ/1530، أحكم القائد العثماني سنان باشا السيطرة على سواكن ومصوع وزيلج، وذلك بعد أن تمكن من هزيمة الأسطول البرتغالي في البحر الأحمر، ثم عين في كل منها موظفاً تركياً ومعه

حامية صغيرة، وجعل الجميع تحت سلطة والي الحجاز، أما السلطة الإدارية فتركها بيد موظفين محليين<sup>(31)</sup>. وبدأت سواكن تفقد أهميتها في القرن السادس عشر، بسبب كثرة هجمات قطاع الطرق عليها، وسوء إدارتها، وأثبت هذا الميناء جدواه وأهميته التجارية والعسكرية في الفترة ما بين 1450-1550م، ليبدأ بالاضمحلال التدريجي بعد ذلك، حتى اقتصر دوره التجاري في النصف الثاني من القرن السادس عشر على التبادل مع ميناء جدة<sup>(32)</sup>. ومن الموانئ الأخرى في الساحل الغربي للبحر الأحمر، وكان لها أهمية كبرى: ميناء السويس الذي كان له أهمية كبيرة خصوصاً في الجوانب العسكرية من تجهيز الحملات وصناعة السفن العسكرية. ومصوع الذي ورد عند كثير من المؤرخين والجغرافيين باسم باضع، وكان يتبع إمبراطور الحبشة المسيحية<sup>(33)</sup>، وقد حاول البرتغاليون السيطرة عليه لما له من أهمية في تهديد ملاحه البحر الأحمر، وتمكنوا من احتلاله سنة 1520م، كما اهتم به العثمانيون منذ أن سيطروا على ولاية الحبشة في النصف الأول من القرن السادس عشر على يد القائد العثماني أوزدمير باشا، ومن الملاحظ أن أهميته كانت أهمية حربية وعسكرية بدرجة كبيرة، كونهم اتخذوه نقطة مهمة في سبيل إحكام السيطرة على سواحل الحبشة والجزء الجنوبي الشرقي من منطقة البحر الأحمر.

أما ميناء زيلع: فيعتبر من ضمن مراكز تجمع تجارة الحبشة والنوبة، وفيه كانت تعقد أسواق العبيد والمعادن. وفي نهايات القرن الخامس عشر وبدايات القرن السادس عشر كان من ضمن أملاك مملكة عدل الإسلامية، التي تعد من الإمارات الإسلامية في شرق أفريقيا، وكانت تربطهم علاقات ودية مع السلاطين والملوك خاصة في اليمن ومصر<sup>(34)</sup>، وقد تعرض للتدمير من قبل البرتغاليين سنة 1513م، وذلك ضمن حملتهم على البحر الأحمر<sup>(35)</sup>. وزاره القائد البرتغالي سواريز عام 1514م، ثم استولوا عليه ودمروه سنة 1518م<sup>(36)</sup>، واستولى عليه الماليك سنة 1516م بقيادة القائد المملوكي حسين الكردي، وارتبطت مباشرة بالقاهرة، وعندما امتد نفوذ العثمانيين إلى سواحل البحر الأحمر الغربية كان زيلع أحد أملاكهم فيها، وجعلوه تحت إشراف حاكم جدة العثماني، تحت مسمى نيابة سواكن<sup>(37)</sup>.

أما ميناء بربرة: فقد كان هو الآخر أحد أهم موانئ البحر الأحمر على الساحل الأفريقي، وكان يتبع حاكم الحبشة، ويذكر أنه كان يتردد عليه في مواسم التجارة ما لا يقل عن 10-15 ألف شخص، معظمهم يتاجرون في سلع الهند والصين والحبشة والنوبة، مثل العاج والقطن والتوابل. وقد دخله البرتغاليون عام 1518م ضمن حملتهم على البحر الأحمر آنذاك<sup>(38)</sup>.

## الخاتمة:

نخلص إلى القول أن موانئ ساحل البحر الأحمر الغربية لعبت دوراً مهماً وأساسياً في حركة التجارة الدولية على مر العصور، ولم يكن الدور الذي لعبته خلال الفترة 1450-1550م إلا امتداداً طبيعياً لتلك الأهمية التاريخية الطويلة، حيث كان يمر عبرها أغلب السلع العالمية وأهمها آنذاك، وكانت مراكز أساسية لتصدير بعض السلع مثل الرقيق والمعادن، وشكلت مورداً اقتصادياً مهماً للبلدان المشرفة عليها، من خلال عائداتها الجمركية والضريبية. وقد كان لمينائي الطور سواكن دوراً

أساسيا في الحركة التجارية في البحر الأحمر في الفترة 1450-1550م، وكان لهما حضور في المجالين السياسي والعسكري، إضافة إلى كونهما جزءا لا يتجزأ من السياسة العامة للبحر الأحمر آنذاك. تفاوتت الأدوار والأهمية بين موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر، فبعضها لعبت دورا تجاريا، وبعضها أنيط بها دور عسكري، كما تفاوتت تلك الأهمية بين السلب والإيجاب، نتيجة لاعتبارات بشرية وطبيعية، ترجع الأولى إلى القوى والأنظمة التي تسيطر عليها، ومدى قوتها وضعفها، أما الثانية فتتعلق بالأحوال الطبيعية والجيولوجية لتلك الموانئ.

### النتائج:

- لم تحظى موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر بالدراسات العلمية والاكاديمية الكافية خلال الفترة 1450-1550م، مقارنة ببعض موانئ الساحل الشرقي.
- لعبت موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر دور تجاري هام خلال الفترة 1450 - 1550م، وكانت محطات ترانزيت عالمية، تمر عبرها معظم السلع التجارية بين الشرق والغرب.
- شكل مينائي الطور وسواكن نقطة ارتكاز اساسية، ولعبا دور محوري في حركة التجارة في البحر الأحمر خلال الفترة 1450 - 1550م، كما كان لها أهمية سياسية وعسكرية، وشكلا نقاط انطلاق لبعض الحملات العسكرية المناهضة للبرتغاليين آنذاك.
- تفاوتت الأدوار والأهمية بين موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر، فبعضها لعبت دورا تجاريا، وبعضها أنيط بها دور عسكري، كما تفاوتت تلك الأهمية بين السلب والإيجاب، نتيجة لاعتبارات بشرية وطبيعية.

### التوصيات:

- العمل على اظهار الأهمية التجارية لمواني البحر الأحمر بشكل عام وموانئ الساحل الغربي بشكل خاص من خلال الندوات والمؤتمرات العلمية التشاركية بين بلدان حوض البحر الأحمر.
- تشجيع الباحثين على تناول هذا الموضوعات من خلال تسهيل وصولهم للمادة العلمية، خصوصا تلك الوثائق المتناثرة في المكتبات والأرشفات المختلفة في دول حوض البحر الأحمر.

## الهوامش:

- (1) القوسي، عطية، تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000م، ص 19-20.
- (2) القوسي، تجارة مصر في البحر الأحمر- مرجع سابق، ص 21.
- (3) أحمد محمد عيسى، القوى البحرية والتجارية في حوض البحر الأبيض المتوسط (500-1100م)، مترجم، القاهرة، 1960م، ص 52-53.
- (4) القوسي، تجارة مصر في البحر الأحمر- مرجع سابق، ص 22.
- (5) الرمال، غسان علي محمد، صراع المسلمين مع البرتغاليين في البحر الأحمر خلال القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي، رسالة ماجستير، جامعة الملك عبد العزيز، مكة المكرمة، 1981م، ص 27-28.
- (6) للمزيد عن علاقة البرتغاليين مع مملكة الحبشة في القرن السادس عشر انظر: الرمال، صراع المسلمين مع البرتغاليين في البحر الأحمر خلال القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي، مرجع سابق، ص 79 وما بعدها.
- (7) أحمد، إبراهيم خليل، تاريخ الوطن العربي في العهد العثماني 1516-1916م، دار ابن الأثير للطباعة والنشر، جامعة الموصل، 2005م، ص 28-29.
- (8) سليمان باشا الخادم:- أحد خواص السلطان سليم الأول، وأحد المقربين منه، كان من الخصيان الذين تربوا في القصر السلطاني بين الحریم، وقد تولى حكم مصر عام 1525م، وقبله كان والي ولاية الشام، وظل والي مصر لحوالي عشر سنوات، شارك في فتح بغداد سنة 1534م، ثم عاد لولاية مصر للمرة الثانية في يناير سنة 1537م، واستمر بها حتى خرج في حملته المشهورة إلى اليمن والهند في يونيو عام 1538م. وقد وصل إلى اليمن والهند، ثم عاد إلى إسطنبول، وبعد رجوعه من الهند تولى الوزارة سنة 1538م، ثم الصدارة العظمى سنة 1540م، وقد اعتزل السياسة بعد ذلك بناء على خلاف نشب بينه وبين أحد الوزراء في الديوان السلطاني يدعى ( خسروا باشا)، وأكمل باقي حياته في تركيا وتوفي فيها. انظر: حاجي خليفة، مصطفى عبد الله (ت 1658م)، فذلكة أقوال الأخيار في علم التاريخ والأخبار - تاريخ ملوك آل عثمان، تحقيق: د. سيد محمد السيد، أنقرة، مؤسسة تاريخ الأتراك للطباعة والنشر، ط 1، 2009م، ص 403.
- (9) الحموي، شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت بن عبد الله، معجم البلدان، دار صادر، بيروت، 1977م، ج 4، ص 47-48.
- (10) العمایرة، خالد محمد السالم، موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة دولة المماليك 1250-1517م، أطروحة دكتوراه، جامعة اليرموك، الأردن، 2004م، 51. القلقشندي، أبي العباس احمد، صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، المطبعة الأميرية، القاهرة، 1914م، ج 3، ص 469.
- (11) ابن تغري بردي، جمال الدين أبو المحاسن يوسف، النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، منشورات وزارة الثقافة، مصر، 1963م، ج 8، ص 152.

- (12) القلقشندي، صبح الأعشى، مصدر سابق، ج 3، ص 469.
- (13) فهمي، نعيم زي، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1973، ص 134-135.
- (14) ميناء السويس/ القلزم: يقع ميناء السويس على الساحل الغربي للبحر الأحمر، بالقرب من رأس خليج السويس، وبينه وبين القاهرة ثلاث مراحل، والقلزم هي السويس الآن أو على بعد ميل واحد منها إلى الشمال. ومنذ القرن الثالث عشر الميلادي بدأ ميناء القلزم في التلاشي، وبدأ السويس يحل محله شيئاً فشيئاً، وقد ازدهر السويس وساهم في الحركة التجارية في البحر الأحمر خصوصاً في نقل الغلال من مصر إلى الحجاز، وكان أحد الموانئ الأساسية التي ترفد الخزينة المملوكية، وكانت تصل إليه السفن التجارية محملة بالبضائع من ميناء جدة، ثم تحمل تلك البضائع على الجمال عبر الصحراء إلى القاهرة، ثم عبر النيل إلى الإسكندرية فالبحر المتوسط وأوروبا. ومع بدايات القرن السادس عشر تحول ميناء السويس إلى ميناء حربي، وشكل أهمية عسكرية كبرى، وبنيت به ترسانات السفن الحربية، فمنه أرسل المماليك حملة حسين الكردي عام 1505م، ومنه كذلك أرسل العثمانيون حملة سنان باشا الخادم سنة 1538م إلى اليمن والهند. وبعد أن تحول ميناء السويس إلى ميناء مصر الحربي على البحر الأحمر، قام المماليك بتنشيط ميناء الطور ليقوم بالمهام التجارية التي كان يقوم بها. (أبو الفداء، تقويم البلدان، ص 117. عبد العليم، الملاحه وعلوم البحار عند العرب، ص 79. للمزيد حول دور ميناء السويس كقاعدة بحرية عسكرية انظر: بوسان، إدريس، أهمية ترسانة السويس وجدة وموخوا في الصراع العثماني البرتغالي في البحر الأحمر، الندوة الدولية حول اليمن في العهد العثماني - ديسمبر 2009م - صنعاء، منشورات مركز الأبحاث للتاريخ والفنون والثقافة الإسلامية، إسطنبول، 2011م، الصفحات 37-43. العميرة، موانئ البحر الأحمر، مرجع سابق، ص 55. نعيم زي فهمي، طرق التجارة الدولية، مرجع سابق، ص 134.
- (15) خليل، سعيد صالح موسى، التجارة الداخلية في دولة المماليك الثانية، 1382-1516م، رسالة دكتوراه غير منشورة، الجامعة الأردنية، 1992م، ص 99. فهمي، طرق التجارة، ص 136.
- (16) العميرة، موانئ البحر الأحمر، مرجع سابق، ص 51.
- (17) يعد ميناء عيذاب أحد أهم موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر، يقع مقابل ميناء جدة على الساحل الشرقي، ظهر كميناء دولي هام ابتداءً من القرن الحادي عشر الميلادي، ثم أخذت تلك الأهمية بالازدياد، وقد وصف ابن جبير في رحلته كثافة الحركة التجارية فيه، وأنواع السلع الواردة إليه، ومدى الأمن والاستقرار على الطرق التي ترتبط به، وصفه المقرئزي وابن إياس في زمانهم بأنه من أعظم مراسي الدنيا. وخلال الفترة 1450-1550م لم يكن لميناء عيذاب دور كبير في التجارة ولا في نقل الحجاج، فكان قد تلاشى دوره وأهميته في عهد دولة المماليك الثانية، خصوصاً بعد أن أغار عليه السلطان المملوكي برسباي عام 1426م، تأديباً وانتقاماً من سكانه الذين هاجموا قافلة مصرية كانت في طريقها إلى مكة، وقتل وأحرق ودمر كل شيء في عيذاب حتى فر معظم سكانه إلى سواكن. (المقرئزي، تقي الدين أحمد بن علي، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار المعروف بالخطط المقرئزية، تحقيق:

- محمد زينهم - مديحة الشرفاوي، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1998م، ص 566-567. ابن إياس، نزهة الأُمم في العجائب والحكم، تحقيق: محمد زينهم محمد عزب، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1995م، ص 196. زين، نعيمة شديد محمد، أهمية الموانئ السودانية للتجارة الدولية عبر البحر الأحمر خلال العصر الإسلامي/ مجلة جامعة الملك عبد العزيز، مجلد 13، 2000م، ص 366. (351-376)
- (18) الفلقشندي، صبح الأعشى، مصدر سابق، ج 3، ص 537.
- (19) القلصادي، أبي الحسن علي، رحلة القلصادي، تحقيق: محمد أبو الاجفان، الشركة التونسية للنشر، تونس، 1978م، ص 129-130.
- (20) العميرة، موانئ البحر الأحمر، مرجع سابق، ص 53. ابن إياس، شهاب الدين أحمد، نشق الأزهار في عجائب الأقطار، مخطوط رقم 1052، ص 241.
- (21) حوراني، جورج فضلوا، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ترجمة، السيد يعقوب بكر، مكتبة الأنجلو المصرية، ص 220-221. عثمان، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، منشورات دار المعرفة، الكويت، العدد 151، يوليو 1990م، ص 87.
- (22) فهمي، الطرق التجارية، مرجع سابق، ص 134-135.
- (23) فهمي، الطرق التجارية، مرجع سابق، ص 136.
- (24) ابن إياس، محمد بن أحمد، بدائع الزهور في وقائع الدهور، تحقيق: محمد مصطفى، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1984م، ج 4، ص 103.
- (25) الحموي، معجم البلدان، مصدر سابق، ج 3، ص 276.
- (26) فهمي، طرق التجارة الدولية، مرجع سابق، ص 141.
- (27) حمد، حاتم الصديق محمد، إدارة سواكن في العهد العثماني، مجلة القلزم، مركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر، الخرطوم، العدد الأول، إبريل 2020م، ص 48. (الصفحات 46-62).
- (28) ضرار، محمد صالح، تاريخ سواكن والبحر الأحمر، الدار السودانية للنشر، الخرطوم، ط 1، 1981م، ص 42.
- (29) سالم، سيد مصطفى، الفتح العثماني الأول لليمن، القاهرة، دار الأمين، ط 5، 1999، ص 429.
- (30) سالم، الفتح العثماني، مرجع سابق، ص 211.
- (31) ضرار، تاريخ سواكن، مرجع سابق، ص 52.
- (32) زين، أهمية الموانئ السودانية، مرجع سابق، ص 370.
- (33) سالم، الفتح العثماني، مرجع سابق، ص 90.
- (34) سالم، الفتح العثماني، مرجع سابق، ص 85.
- (35) بامخرمة، أبو محمد الطيب بن عبد الله بن أحمد بن علي ت 947هـ قلادة النحر في وفيات أعيان الدهر، دار المنهاج، جدة، ط 1، 2008م، ج 6، ص 568.
- (36) فهمي، طرق التجارة الدولية، مرجع سابق، ص 142.
- (37) سالم، الفتح العثماني، مرجع سابق، ص 103.
- (38) فهمي، طرق التجارة الدولية، مرجع سابق، ص 142.

## المصادر والمراجع:

- (1) أحمد، إبراهيم خليل، تاريخ الوطن العربي في العهد العثماني 1516-1916م، دار ابن الأثير للطباعة والنشر، جامعة الموصل، 2005م.
- (2) ابن إياس، محمد بن أحمد، بدائع الزهور في وقائع الدهور، تحقيق: محمد مصطفى، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1984م، ج4.
- (3) ابن إياس، نزهة الأمام في العجائب والحكم، تحقيق: محمد زينهم محمد عزب، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1995م.
- (4) ابن إياس، شهاب الدين أحمد، نشق الأزهار في عجائب الأقطار، مخطوط رقم 1052.
- (5) بامخرمة، أبو محمد الطيب بن عبد الله بن أحمد بن علي تـ 947هـ، قلادة النحر في وفيات أعيان الدهر، دار المنهاج، جدة، ط1، 2008م، ج6.
- (6) بوسان، إدريس، أهمية ترسانة السويس وجدة وموفا في الصراع العثماني البرتغالي في البحر الأحمر، الندوة الدولية حول اليمن في العهد العثماني - ديسمبر 2009م - صنعاء، منشورات مركز الأبحاث للتاريخ والفنون والثقافة الإسلامية، إسطنبول، 2011م.
- (7) ابن تغري بردي، جمال الدين أبو المحاسن يوسف، النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، منشورات وزارة الثقافة، مصر، 1963م، ج8.
- (8) حاجي خليفة، مصطفى عبد الله (ت1658م)، فذلكة أقوال الأخبار في علم التاريخ والأخبار - تاريخ ملوك آل عثمان، تحقيق: د. سيد محمد السيد، أنقرة، مؤسسة تاريخ الأتراك للطباعة والنشر، ط1، 2009م.
- (9) حمد، حاتم الصديق محمد، إدارة سواكن في العهد العثماني، مجلة القلزم، مركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر، الخرطوم، العدد الأول، إبريل 2020م، (الصفحات 46-62).
- (10) الحموي، شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت بن عبد الله، معجم البلدان، دار صادر، بيروت، 1977م، ج4، ص47-48.
- (11) حوراني، جورج فضلوا، العرب والملاحه في المحيط الهندي، ترجمة، السيد يعقوب بكر، مكتبة الأنجلو المصرية، ص220-221.
- (12) خليل، سعيد صالح موسى، التجارة الداخلية في دولة المماليك الثانية، 1382-1516م، رسالة دكتوراه غير منشورة، الجامعة الأردنية، 1992م، ص99. فهمي، طرق التجارة.
- (13) الرمال، غسان علي محمد، صراع المسلمين مع البرتغاليين في البحر الأحمر خلال القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي، رسالة ماجستير، جامعة الملك عبد العزيز، مكة المكرمة، 1981م.
- (14) زين، نعيمة شديد محمد، أهمية الموانئ السودانية للتجارة الدولية عبر البحر الأحمر خلال العصر الإسلامي/ مجلة جامعة الملك عبد العزيز، مجلد 13، 2000م.
- (15) سالم، سيد مصطفى، الفتح العثماني الأول لليمن، القاهرة، دار الأمين، ط5، 1999.
- (16) ضرار، محمد صالح، تاريخ سواكن والبحر الأحمر، الدار السودانية للنشر، الخرطوم، ط1، 1981م.

- (17) عثمان، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، منشورات دار المعرفة، الكويت، العدد 151، يوليو 1990م.
- (18) العميرة، خالد محمد السالم، موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة دولة المماليك 1250-1517م، أطروحة دكتوراه، جامعة اليرموك، الأردن، 2004م.
- (19) عيسى، أحمد محمد، القوى البحرية والتجارية في حوض البحر الأبيض المتوسط (500-1100م)، مترجم، القاهرة، 1960م.
- (20) فهمي، نعيم زكي، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1973.
- (21) القلصادي، أبي الحسن علي، رحلة القلصادي، تحقيق: محمد أبو الاجفان، الشركة التونسية للنشر، تونس، 1978م.
- (22) القلقشندي، أبي العباس احمد، صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، المطبعة الأميرية، القاهرة، 1914م، ج3.
- (23) القوصي، عطية، تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000م.
- (24) المقريني، تقي الدين أحمد بن علي، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار المعروف بالخطط المقرينية، تحقيق: محمد زينهم - مديحة الشرقاوي، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1998م.