

دور الممرات المائية في الصراع العثماني - البرتغالي في القرن السادس عشر

صابر رجائي عبد الرحمن نهي عثمان عزمي معتز أحمد مرعي

كلية السياحة والفنادق - جامعة مدينة السادات

الملخص

تناول البحث الدور المحوري للممرات المائية أثناء الصراع العثماني البرتغالي في القرن السادس عشر الميلادي، وذلك لأهمية تلك الممرات للتجارة الشرقية منذ عهد المماليك، ولذا استعرض البحث أهمية البحر الأحمر والمحيط الهندي كممرات مائية والتعرف بجغرافيتهما ودورهما في التنافس بين الجانبين العثماني و البرتغالي لفرض سيطرتهم الكاملة عليهما، كما أوضح البحث الدور العثماني في التصدي للخطر البرتغالي. وأظهرت نتائج البحث والتي من أبرزها توضيح أهمية الموقع الإستراتيجي للوطن العربي إذ أنه يربط قارات العالم الثلاث: آسيا، أفريقيا وأوروبا وبينت القيمة التاريخية والحضارية للمحيط الهندي كطريق تجاري وإكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح و الدور الذي لعبه في تغيير مسار التجارة الشرقية، كما أوضحت القيمة التاريخية و الحضارية أيضا للبحر الأحمر كأقصر شريان مائي يربط القارات و كذلك أظهرت عيوبه

الكلمات الدالة: خطط البرتغال الاستعمارية - المحيط الهندي - البحر الأحمر - الصراع العثماني البرتغالي - التجارة الشرقية - أوزدمير باشا

المقدمة

استمر الصراع البرتغالي المملوكي من أجل السيطرة علي البحر الأحمر واحتكار التجارة الشرقية إلي سقوط الدولة المملوكية عام 1517م علي يد العثمانيين الذين أصبحوا (فيما بعد) ورثة الصراع مع البرتغاليين. و قد سعت الدولة العثمانية إلي الاستيلاء علي إقليم الحبشة و احتكار التجارة الشرقية و جعل البحر الأحمر عثمانيا، وذلك للحد من تطلعات دولة البرتغال بتحويل الحبشة إلي المذهب الكاثوليكي⁽¹⁾ واحتكار التجارة الشرقية وكذلك التجارة الحبشية، وقد استمر النزاع بين القوتين لوقت طويل حيث لم يكتب النصر لأياً منهم في المعارك العسكرية المتعددة بينهما⁽²⁾. و قد كان البحر الأحمر ميدان النشاط العسكري البرتغالي إلي جانب المحيط الهندي لفترات طويلة خلال عصر دولة المماليك، حيث كان طريق البحر الأحمر هو الطريق المصري الطبيعي للتجارة الشرقية (تجارة التوابل ويطلق عليها أحيانا تجارة البهار) فأدي ذلك إلي نشاط البرتغال وتسابقها قبل غيرها من أجل السيطرة علي تلك التجارة بإنشاء القواعد البحرية العسكرية من أجل إمكانية تحويل مسارها فقامت بدعم الاستكشافات البحرية من أجل التعرف علي طريق بحري آخر يكون بديلا للبحر الأحمر وأكثر أمناً مما أدي في النهاية إلي

(1) المذهب الكاثوليكي هو أكبر طوائف المسيحية و التي يقع مركزها الروحي في مدينة الفاتيكان، ويصف المذهب جميع الكنائس المسيحية التي تقر بسيادة بابا الفاتيكان وتضم العديد من الطوائف و التي من أهمها (الروم الكاثوليك، السريان الكاثوليك ، الأرمن الكاثوليك ،..... إلخ) - للمزيد انظر :-

McBrien : Catholicism "A Guide To The Eastern Catholic Churches" , (London: Cambridge University, 2011), P.19-20.

(2) أحد العوامل المهمة للتوجه العثماني نحو الخليج العربي هو الغزو الاستعماري الأوربي (البرتغالي) للوطن العربي ، و ثانيهما ظهور الدولة الصفوية، ويتداخل مع هذين السببين عامل مهم هو رغبتهم في الحصول على السيادة الفعلية، فقد استمرت الصراعات و المعارك بينهم أكثر من ثلاثين عاما بالتحديد بين عامي (1583-1550) و أهم تلك المعارك جالديران 1514م (ضد الدولة الصفوية) ، أوترانتو عام 1481م (ضد البرتغاليين)، ديو البحرية عام 1509 م (ضد المماليك والبرتغاليين)، تونس 1535م (ضد البرتغاليين)، الجزائر عام 1541 م (ضد البرتغاليين)، ليبيا/تونس 1571م (ضد البرتغاليين). - للمزيد انظر :- هاشم محمد أمين ، السودان : الأرض الموارد و السكان " دراسة جيوبوليتيكية في وحدة أراضي القطر " ، (الخرطوم : مركز البحوث و الدراسات ،جامعة أفريقيا العالمية ، 2003) ، ص206.

اكتشاف الطريق البحري الجديد الذي أطلق عليه طريق رأس الرجاء الصالح⁽¹⁾ وذلك بالدوران حول أفريقيا للوصول إلى مصادر تجارة الشرق الأقصى.

و في المقابل فقد قامت دولة المماليك بالتحرك العسكري تجاه خطط البرتغال الاستعمارية علي أمل السيطرة الكاملة علي البحر الأحمر وبالتالي علي التجارة الشرقية اعتمادا علي اقتصادها لما تدره من مكوس وأرباح لمرورها عبر أراضيها إلي البحر المتوسط ومنه إلي أوروبا، و قد كان تحرك المماليك في جميع المسارات كبناء سفن حربية وتعبئه حملات عسكرية وعقد محالفات ومعاهدات دوليه من اجل النصر أو علي الأقل لحفظ التوازن في تلك المنطقة من أجل إبعاد البرتغاليين عنها بغرض الحفاظ علي استثمارية تدفق التجارة الشرقية للحصول علي المكوس والأرباح ، و ظلت الأحداث في حروب ومواجهات عسكرية بين الطرفين، إلي أن تم سقوط دولة المماليك علي يد العثمانيين في موقعي مرج دابق⁽²⁾ عام (922 هـ / 1516 م) والريديانية⁽³⁾ عام (923 هـ / 1517 م)، وبذلك أصبح العثمانيون ورثة للمماليك وأصبحوا وجها لوجه أمام البرتغاليين. وقد أخذت الدولة العثمانية علي عاتقها حماية طريق البحر الأحمر و كذلك الأماكن الإسلامية المقدسة بإقليم الحجاز، وهو ما حذى بها إلي تأسيس إيالة الحبشة من أجل مراقبه تحركات البرتغال في البحر الأحمر والحد منها وذلك بسبب الصدام المسلح بين الدولتين علي قيمة إيرادات جمارك الدولة العثمانية من الطرق القديمة في الأناضول. فقد هبطت الإيرادات بعد سنة 918هـ/1512م نتيجة الحروب القائمة بين البرتغاليين والعثمانيين، إذ أقفلت معظم الطرق التجارية، كما سادها الاخطار، وصار التبادل التجاري بين الاقاليم محدوداً، إذ انخفض إيراد الدولة العثمانية من الحرير⁽⁴⁾.

و قد اتخذ الصراع العسكري بين العثمانيين البرتغاليين شكلا جديداً نتيجة التحالف بين البرتغاليين والأحباش، الأمر الذي دفع الدولة العثمانية إلي الاستعانة بالقوى الإسلامية متمثلة في القبائل العربية (ممالك السودان وادي النيل العربية) من أجل إنشاء إيالة الحبشة العثمانية و هو ما تم عام (962 هـ / 1555م) علي يد القائد العثماني أوزدمير باشا⁽⁵⁾ أمير أمراء إيالة اليمن في الفترة من (956 هـ / 1549م

(1) طريق رأس الرجاء الصالح: هو أحد أهم وأشهر المعابر البحرية لقارة آسيا و أول من قام بتسمية ذلك الطريق ووصفه جغرافياً هو المكتشف البرتغالي (بارثولوميو دياز) عام 1487م. فقد أطلق عليه اسم (رأس العواصف) و ذلك لكثرة العواصف التي واجهته، ثم أطلق ملك البرتغال (جون الثاني) علي هذا الطريق اسم (طريق رأس الرجاء الصالح) حيث كان تعبيراً عن مدى سعادته باكتشاف الطريق الذي يصلح للاستعمال للوصول للهند، فهو يقع أقصى الجنوب من القارة الأفريقية و يبدأ الطريق من مدينة رأس أقولاس و هي إحدى المدن التي تفصل المحيط الهندي و الأطلسي بجنوب القارة الأفريقية و التي يبعد عنها الطريق بحوالي (150 كم) و عن مدينة كيب تاون حوالي (140 كم) التي تقع جنوب القارة الأفريقية و ينتهي بالوصول إلي الهند. – للمزيد انظر :-

Anna Lewis : The First Circumnavigation of Africa, (London: Oxford university, 1997), P.32.

(2) موقعة مرج دابق : أحد أشهر المعارك التي قامت عام 1516م بين المماليك والعثمانيين بالقرب من مدينة حلب السورية والتي انتهت بهزيمة المماليك و أعطى هذا النصر للعثمانيين الفرصة في دخول دمشق ثم العمل علي غزو مصر - للمزيد انظر :-

Muir William : The Mameluke Or Slave Dynasty Of Egypt. (1260 : 1517), (London: Cambridge University, 1996), P.129.

(3) معركة الريديانية : وقعت تلك المعركة بين طومان باي و السلطان سليم الأول عام 1517م و التي انتهت بهزيمة طومان باي وإعدامه علي باب زويلة و إنهاء حكم المماليك و بداية السيطرة العثمانية علي مصر ، و الريديانية هي أحد الأماكن التي تنسب إلي ريدان الصقلي ابن عم جوهر الصقلي من العصر الفاطمي و مكانه الحالي حي العباسية و جزء صغير من حي الوايلي بمصر الجديدة – للمزيد انظر :- محمد علي الصلابي : الدولة العثمانية عوامل النهوض و السقوط، (بيروت : دار المعرفة للنشر ، 1963)، ص109.

(4) إيالة : اللغة تعني قطعة من الأرض يحكمها والي من قبل السلطان. – للمزيد انظر :-

مصطفى عبد الكريم : معجم المصطلحات والألقاب التاريخية ، (الرياض : جامعه الرياض، مطبعة الملك فهد ، 2016م) ، ص70.
(5) كان أوزدمير اوغلو جركسي الأصل، و هو الوزير و القائد الحربي في عهد السلطان مراد الثالث والقائد و الصدر الأعظم في عهد السلطان سليم الثاني ، وقد حصل علي تكريم قلما حصل عليه سواه وخلف سجل انتصارات يصعب تكراره، و قد تزوج أوزدمير باشا من فتاه يصل نسبها إلي العباس (رضي الله عنه) و رزق منها بطفلة تدعى " هياما " و طفل أخر يدعى " عثمان " خلفه في الحكم علي إيالة الحبشة، وينسبه أحد الباحثين إلي سليمان باشا الخادم الذي أحضره معه عند تعيينه كوالي عثماني علي مصر وعمل كاشفاً وعرف عنه حسن التدبير والإخلاص للدولة العثمانية، و لكن ينسبه باحث أخر إلي السلطان قنصوه الغوري فعندما تم للسلطان سليم القضاء علي دولة المماليك الجراكسه و أصبحت مصر ولاية عثمانية دخل أوزدمير في خدمه الدولة العثمانية بوظيفة

إلى 962 هـ (1555م) الذي أدرك أهميته التواجد العثماني العسكري في المواني المطلة على ساحل البحر الأحمر الغربي من أجل مراقبه حركة الملاحة البحرية لحماية الأماكن الإسلامية المقدسة من جهة و مواجهة النشاط البرتغالي الحبشي وتحركهم العسكري لمهاجمة مواني البحر الأحمر على الساحلين الشرقي والغربي من جهة أخرى. و قد أصدر السلطان العثماني سليمان القانوني⁽¹⁾ أمراً إلى القائد أوزدمير باشا بتأسيس إيالة الحبشة العثمانية على الساحل الغربي للبحر الأحمر عام (962 هـ 1555 م) وكانت تشمل مينائي سواكن⁽²⁾ و مصوع⁽³⁾ وملحقاتهما. وكان يتولى الإيالة حاكم ينتمي إلى العرق العثماني يحمل لقب بكير بك أو أمير أمراء ويعاونه سنجق باي⁽⁴⁾ في حكم الإيالة بجانب فئتين هم أهل العرف ويمثلون الأمراء وأهل الشرع ويمثلون العلماء. و قد تم إسناد حكم الإيالة منذ عام (1113 هـ- 1701 م) إلى من يتولى إدارة سنجق جدة ويضم إليها منصب شيخ الحرم لمكة المكرمة وكان والي جدة يقوم باختبار وتعيين حاكم برتبة قائم مقام⁽⁵⁾ لسواكن وآخر لمصوع.

عضو متطوع ثم أخذ في الترقى إلى أن وصل لوظيفة كاشف بإحدى نواحي مصر. وقد كان أوزدمير باشا رجلاً فاضلاً وعالماً ورعاً ومحارباً ذو خبرة قتالية وقد كان يميل إلى التقشف فقد كان يرتدى فروه صنعت من جلد ذئب عليها قماش من جوخ مجرد لا يبديها صيفا أو شتاءاً ويأكل خبز الذرة من غير ادم و ينام على الأرض بدون فراش، وقد كان حاكماً لليمن لعدة سنوات وبعد انتهاء حكمه لليمن اتجه لفتح بلاد الحبشة فنجح في فتح بعض أقاليمها. و قد قام أوزدمير باشا بالعديد من الإنشاءات والتي تمثلت فيما يلي، أقام مسجداً جامعاً في ديبارا وعدداً من المساجد الصغيرة، أيضاً قبل عدداً من الأقباش المسيحيين بالإقامة في المناطق الإسلامية. أيضاً قام ببناء مسجداً ومدرسة في باب الشعوب في صنعاء. ثم قام ببناء مسجداً في مدينة بندية وأمر ببناء خان من أجل راحة المسافرين والتجار. وأخيراً قام بإرساء قواعد إيالة الحبشة العثمانية ونجاحه في حكم إيالة اليمن والاستيلاء على صنعاء حتى أنعم السلطان العثماني عليه بوسام الجندي الأول. للمزيد انظر:- الحاج أحمد راشد: اليمن وصنعاء تاريخي (1291هـ- 1872م)، ص337؛ أوزتونا، يلماز: تاريخ الدولة العثمانية. المجلد الأول. ط1. ص331؛ أركان حرب فريق متقاعد عاطف باشا: اليمن تاريخي، (استانبول: دار سعادت منظومة أفكار (مطبوعة سي رقم 54) م، 1865م)، ص54؛ محمد ثريا: السجل العثماني، المجلد الأول، (استانبول: مؤسسة فيصل للتمويل للنشر والطباعة، 1890م)، ص444؛ حسين لبيب، تاريخ الأتراك العثمانيين، ج3، (القاهرة: مطبعة الواعظ للنشر، 1917)، ص8.

(1) السلطان سليمان القانوني: هو عاشر السلاطين العثمانيين وثاني من حمل لقب (أمير المؤمنين) من آل عثمان، وقد بلغت الدولة الإسلامية في عهده أقصى اتساع لها حتى أصبحت أقوى دولة في العالم في ذلك الوقت، و قد حكم منذ عام 1520م حتى عام 1566م - للمزيد انظر:-

Barber Noel: Lords Of The Golden Horn From Suliman The Magnificent To Kamal Atatürk, (London: Oxford university, 1976), P.131.

(2) سواكن: مدينة تقع في شمال شرق السودان، على الساحل الغربي للبحر الأحمر على ارتفاع 66 متر فوق سطح البحر، وتبعد عن العاصمة الخرطوم حوالي 642 كم وعن مدينة بور تسودان 54 كم وكانت تضم اختلاطاً من السكان، وكانت الصناعات الحرفية مزدهرة بها مثل صناعة الحصير والبطاطين من أصواف البهائم والسروج والنعال من جلود الحيوانات، واتخذ حكام الفونج مدينة سواكن منفى لمن لا يريدون بقاءهم معهم في سنار من ملوك دولتهم ووزرائهم، وقد انتعشت مواني المنطقة ومنها ميناء سواكن ثم سعى الخديوي إسماعيل لتعمير المنطقة فبني فيها منازل جديدة و جرت عملية التبادل بين الممالك النوبية والكثير من البلدان- للمزيد انظر:- محمد صالح ضرار: تاريخ سواكن والبحر الأحمر شعب البجة في شرق السودان، (السودان: جامعته الخرطوم، الدار السودانية للكتب والنشر والطباعة، 1981)، ص79.

(3) ولاية مصوع: هي إحدى مدن إريتريا الحالية والتي تطل على ساحل البحر الأحمر، و قد طلب أمير مصوع من الأتراك التدخل لتخليص مصوع والمنطقة من الاحتلال البرتغالي فاستولى سنان باشا على مصوع عام 1538م، بعد أن هزم الأسطول البرتغالي و طرد البرتغاليين من المنطقة - للمزيد انظر:- محمد صالح ضرار: تاريخ سواكن والبحر الأحمر شعب البجة في شرق السودان، ص119.

(4) يعتبر السناجق أو اللواء هو أهم الوحدات الإدارية والعسكرية في النظم العثمانية ويعني المنطقة أو المقاطعة كما أطلق اسم (لواء) ويعني العلم أو الراية، و قد أطلق هذا الاسم على الوحدة الإدارية التي تكونت تحت إدارة سيد اللواء والذي يرأس مجموعه من الجند والذين ينضمون تحت لوائه، ويقوم بتأسيس الإدارة المدنية أيضاً ويسمى قائدها بالسيد اللواء أو سناجق بك، كما يمكن لهذه الوحدة أن تتطور بتوسعها في الأراضي التي تضمها لتصبح إيالة يصبح على رأسها بيكسر بك أو أمير الأمراء وتضم عدداً من السناجق - للمزيد انظر:-

Sir James Porter: Turkey. Its History and Progress, (Istanbul: Capricorn Publishing centre, 1854), P.104. Siegbert Uhlig: The Encyclopedia of Ethiopia., (London: Oxford university, 2013), P.951. ؛

(5) قائم المقام: هو الشخص الذي يتولى منصب الغير، و هو أعلى منصب إداري في الدولة - للمزيد انظر:- مصطفى عبد الكريم: معجم المصطلحات والألقاب التاريخية، ص178.



أماكن الوجود البرتغالي بعد موقعة ديو البحرية(1)

وقد امتدت أراضي إيالة الحبشة العثمانية على الساحل الغربي للبحر الأحمر من ميناء سواكن جنوبا إلى ميناء مصوع وملحقاته وكان ميناء جده ذو الموقع الاستراتيجي الهام على الساحل الشرقي للبحر الأحمر فجعلته الدولة العثمانية مركزا للإيالة التي تضم سواكن ومصوع ومقرا لإقامة والي إيالة جدة. إذ تم ضم إيالة الحبشة إلى إيالة جده وتوحدت الإدارة بينهما من أجل مراقبه الملاحة البحرية في البحر الأحمر لتحركات الأحباش وخلفائهم البرتغاليين و إخبار الدولة العثمانية بأي تحرك عسكري فور حدوثه فكانت الإيالة بمثابة القلعة أو الرابط لمراقبه تحركات الأعداء(البرتغاليين)(2).

و مع بداية القرن السادس عشر الميلادي وأقول نجم دولة المماليك، ظهرت قوتان كان لهما مزيد من الاهتمام بالخليج العربي والبحر الأحمر و هما الدولة العثمانية و البرتغالية، ففوة البرتغاليين ازدادت في المنطقة بعد أن وصلوا إلى غرب الهند في أواخر القرن الخامس عشر الميلادي من أجل السعي وراء التجارة الهندية والاستحواذ عليها من خلال مسارها إلى البحر المتوسط من خلال البحر الأحمر والخليج العربي، وكان العثمانيون قد فرضوا سيطرتهم الكاملة على مصر عام 1517م وبالتالي تمت لهم السيطرة على البحر الأحمر ثم بغداد في عهد حكم السلطان سليمان القانوني، وهذا يدل على صلتهم بالخليج العربي(3).

واتخذت التجارة الشرقية منذ عصر دولة المماليك طرقاً بحرية أكثرها شهرة وأهمية هما طريقي المحيط الهندي والبحر الأحمر وذلك قبل اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح. ونتيجة التداخل البحري بين المحيط الهندي والبحر الأحمر، كان هناك اتصال تجاري منتظم بين جهات الهند والخليج العربي وجنوب الجزيرة العربية والساحل الشرقي لأفريقيا، فتعرف الملاحين و البحارة على تلك السواحل وتعاريفها واكتشفوا اثر الرياح الموسمية على المحيط الهندي. وكان للبحر المتوسط النصيب الأكبر من تجاره العراق وفارس حيث يتم نقلها بحريا من مواني الخليج العربي. فكانت تجاره الهند والعراق وفارس تنقل إلى الساحل الجنوبي للجزيرة العربية، ومن ثم الإبحار إلى البحر الأحمر ومنها إلى ميناء السويس وأخيرا إلى مدينة الاسكندريه عن طريق البر. وقد كانت المدن التي نشأت في جنوب الجزيرة

(1) أحمد غالب: تاريخ الوطن العربي في العهد العثماني، (العراق: جامعة بغداد للعلوم، دار الموصل للنشر والطباعة، 1983)، ص191.

(2) مراد محمد عدنان: صراع القوى في المحيط الهندي والخليج العربي، (بيروت، دار دمشق للنشر، 1984م)، ص83.
 (3) صالح اوزبران : الأتراك العثمانيون والبرتغاليون في الخليج العربي 1534-1581، (القاهرة: رسالة دكتوراه، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، جامعة القاهرة، مكتبة الانجلو المصرية، 1979م)، ص 16-17.

العربية تقع في منتصف الطريق للتجارة الشرقية وتبعاً لذلك أصبحت في درجة من الغني والثراء والقوة نتيجة لمرور التجارة الشرقية بها (1). الأمر الذي دفع الدولة العثمانية إلى الاستعانة بالقوى الإسلامية متمثلة في القبائل العربية (ممالك السودان وادي النيل العربية) من أجل إنشاء إيالة الحبشة العثمانية و هو ما تم عام (962 هـ / 1555م) على يد القائد العثماني أوزدمير باشا.

ويشكل المحيط الهندي منذ القدم أحد أهم الطرق التجارية. فهو ثالث محيطات العالم من حيث المساحة بعد المحيطين الهادئ والأطلسي إذ تبلغ مساحته نحو 74 مليون كم، وقد استخدمه العرب والصينيون والهنود في تجارتهم مئات السنين. و قد أصيب البرتغاليون بعقدة الانتقام عندما سيطر المسلمون علي الأندلس لفترة طويلة و لسيطرة المسلمون الأتراك علي القسطنطينية عام 1453م، من أجل ذلك قاموا بإضطهاد المسلمون و ملاحقتهم داخل الأندلس و خارجها، فجاءت تصرفاتهم في المحيط الهندي و البحر الأحمر إستكمالاً لهذا الإنتقام ضد كل ما هو إسلامي(2).

1-1 المحيط الهندي

يطل المحيط الهندي علي قارتي آسيا وأفريقيا، فمن قارة آسيا يطل علي جنوب الجزيرة العربية والساحل الغربي للهند ، ومن قارة أفريقيا يطل علي الساحل الشرقي لها، ويفتح علي الخليج العربي من جهة خليج عمان و علي البحر الأحمر من جهة خليج عدن. و يغطي المحيط الهندي مساحة كبيرة من الساحل الشرقي لقارة أفريقيا إلي جزر الملايو(3) وجزر الهند الشرقية(4) و شمال الأراضي الآسيوية التي يقع معظمها في المنطقة الاستوائية بين مدار السرطان ومدار الجدي. و قد اشتهر المحيط الهندي بالدفء والهدوء نوعاً ما ، فنتميز معظم الأراضي المحيطة به بمناخ دافئ بعضها مطير مثل ساحل الهند الغربي (ساحل الملبار(5) والبعض الآخر قليل المطر كساحل أفريقيا الشرقي ومنها ما هو جاف كجنوب الجزيرة العربية(6). وفي منتصف شهر ديسمبر و حتى شهر فبراير تحمل الرياح الموسمية الشمالية الشرقية السفن من الشمال الغربي للهند (ساحل السليان) والخليج الغربي و جنوب الجزيرة العربية إلي الساحل الشرقي لقارة أفريقيا. أما في شهر ابريل و حتى نهاية شهر سبتمبر كانت الرياح الموسمية الجنوبية العربية تساعد السفن في العودة إلي أوطانها مخترقة المحيط الهندي ، وكان من نتيجة هبوب الرياح الموسمية ، قيام الملاحين و البحارة من الهند وفارس و الجزيرة العربية بالإبحار إلي الساحل الشرقي لإفريقيا والعودة في آخر العام ، فازدهرت التجارة ونمت وبالتالي تم التبادل والامتزاج في الثقافات والعادات والهجرات(7).

(1) Hollingsworth, L.W. : The Asians of East Africa, (London: Oxford university, 1960) , P.9.

(2) عبد العزيز عوض: دراسات في تاريخ الخليج العربي، ج1، (بيروت: مكتبة الرائد العلمية، 1991م)، ص12.

(3) جزر الملايو : و هي عبارة عن الإقليم الغربي من الإتحاد الماليزي حالياً ، و يعمل سكانها بحرفة الزراعة بسبب مناخها الاستوائي و كثرة الأمطار – للمزيد انظر :-

Mohamed Anwar Omar El-Din : Life, Thoughts and Culture in India, (Malaysia: University Kebangsaan of Malaysia , 2011) , P.121.

(4) جزر الهند الشرقية : هي المنطقة التي تقع جنوب شرقي آسيا و التي تضم كلا من (الهند ، باكستان ، سيريلانكا ، المالديف ، تايلاند ، كمبوديا ، سنغافورة ، الفلبين ، ماليزيا و أندونيسيا) – للمزيد انظر :-

Kitchin Thomas : The Present State Of The West –India, (London: Oxford university, 2013), P.13.

(5) ساحل الملبار : هو الشريط الساحلي الواقع جنوب غرب الهند – للمزيد انظر :-

Edward Balfour : Cyclopedia Of India And Of Eastern And Southern Asia ,Second edition, Volume 2 , (Cambridge : Cambridge University Press, 1871) , P.584.

(6) Britain, H, & Ripley, P.J.G. : A Simple History Africa, (London: Cambridge University, 1973), P. 23.

(7) Britain & Ripley: A.Simple History Africa, P.24.

وكانت بضائع متاجر الساحل الغربي للهند مختلفة منها القمح والأرز والزبد (يطلق عليه اسم دهن) وزيت السمسم والأقمشة القطنية والسكر المصنوع من القصب ويسمي سكارى، ومن متاجر الجزيرة العربية الرماح والفؤوس ذات الأيدي القصيرة والخناجر ومخارز الجلد والخشب التي كان لها ميناء ذو شهرة عالمية هو مرزا ويقع علي ساحل البحر الأحمر ويعرف الآن باسم مخا⁽¹⁾.

وقد اكتسب المحيط الهندي أهمية كطريق تجارى بحري منذ عصر الإغريق والرومان الذين عرفوا الكثير من أسراره وتم لهم الإبحار من جنوب البحر الأحمر ووصلوا إلي شرق أفريقيا وكان إبحارهم بمحاذاة الساحل متعاملين مع بعض المدن الساحلية القائمة عند مصبات الأنهار وقد تم للعرب أيضا معرفة أسرار المحيط الهندي وعليه كثرت رحلاتهم البحرية التجارية إلي ساحل شرق إفريقيا وساحل المليبار بالهند وتم لهم تلك المعرفة قبل الإغريق و الرومان بنحو قرنين من الزمان حيث تعاملوا مع تلك السواحل النائية وقاموا بالمتاجرة وحملوا محاصيل تلك الجهات الاستوائية مثل العاج وزيت النخيل والجلود والرقيق وغيره. ومن خلال الدراسة يري أحد الباحثين "أن هذا النشاط الاستكشافي التجاري قد بلغ قمته في القرن السابع الميلادي حين خرج المحيط الهندي من دائرة المجهول إلي دائرة المعلوم حيث أصبح معروفاً لجميع الدول والبلدان الواقعة علي شواطئه حيث بدأ في التكس و الازدحام بالتجار من كل صوب ، و كانت الأكثرية غرباً و آسيويين حيث تقدم العرب شرقاً حتى وصلوا إلي الصين وتوطدت علاقاتهم التجارية مع جزر الهند الشرقية والفلبين"⁽²⁾.

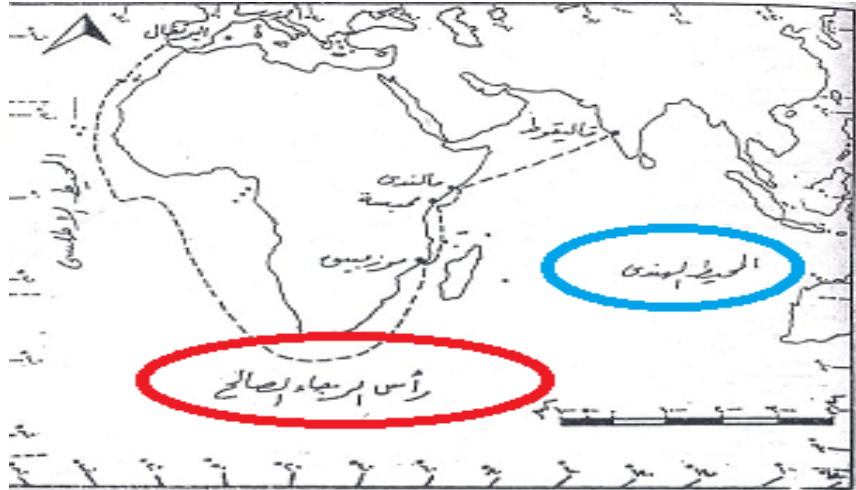
و مع بداية القرن الثالث الهجري/القرن التاسع الميلادي أقام العرب المحطات التجارية مما أدي إلي نشأة الموانئ علي الساحل الشرقي الأفريقي. أو علي جزر قريبة من الساحل و بمرور الزمن أصبحت مدناً كبيرة كان لها دوراً رئيسياً ومؤثراً بين تجار ما وراء المحيط الهندي وتجار ما وراء الساحل وهم تجار الداخل رغم بعد المسافة التي تقطعها السفن ومواجهة أخطار المحيط وعواصفه المدمرة وتعدى القراصنة⁽³⁾ ، و تجدر الإشارة إلي أنه مع أوائل القرن التاسع الهجري/القرن الخامس عشر الميلادي لم يكن لدى السفن العابرة للمحيط الهندي القدرة علي الإبحار بسفنهم الكبيرة الحجم من المحيط الهندي إلي البحر الأحمر وذلك نتيجة عدم تمكنهم من المرور عبر مضيق باب المندب جنوب البحر الأحمر مع تجنب الصخور و الشعاب المرجانية المدمرة للسفن⁽⁴⁾.

(1) Britain & Ripley: A Simple History Africa, P.29.

(2) حسن احمد محمود: الإسلام والثقافة العربية في أفريقيا، الجزء الأول، (القاهرة: رسالة ماجستير، معهد البحوث و الدراسات الأفريقية، جامعة القاهرة، مكتبة النهضة للنشر و الطباعة، 1963)، ص 426 – 427.

(3) Europe Publications Limited : Africa South of the Sahara, (London: Oxford university, 1973) P. 9.

(4) Abir. Mordechai : Ethiopia and The Red Sea, (London: Cambridge University, 1980), P. 5.



طريق رأس الرجاء الصالح⁽¹⁾

ومع بداية القرن العاشر الهجري/ القرن السادس عشر الميلادي كان الأسطول البرتغالي يبحر متجهاً إلى المحيط الهندي من أجل تدمير التجارة العربية عن طريق إحراق السفن العربية أو إغراقها أو تدميرها مما أدى إلى توقفها بعض الوقت فأدى ذلك إلى نجاح البرتغاليين في جذب معظم التجارة الشرقية إلى بلادهم مما أدى إلى توقف إبحار السفن العربية إلى البحر الأحمر⁽²⁾. وكان للبرتغاليين محطات تجارية في المحيط الهندي وقاموا ببناء القلاع من أجل حماية سفنهم علي طريق التجارة الشرقية وكانت تلك المحطات والقلاع تساعد على إبعاد السفن العربية عن هذا الطريق البحري، لذلك كان علي تجارة المحيط الهندي الابتعاد عن طريق البحر الأحمر وتتخذ طريق رأس الرجاء الصالح على أن يتم نقلها علي سفن برتغالية⁽³⁾. وقد تم نقل التجارة الشرقية عبر الطريق البحري الجديد بالدوران حول أفريقيا وأدى ذلك إلى نقل العالم نقله سريعة من العصور الوسطى إلى العصور الحديثة وأصبح ذلك الطريق البحري الجديد سبباً رئيسياً فيما عرف بعد ذلك بحرب التوابل (حرب البهار). كما ساهم في نشأة وتحرك الاستعمار الحديث وكان من أهم عناصر التجارة الشرقية التوابل والأعشاب الطبية والصمغ والبخور و الأخشاب والمعادن والمنسوجات و الأحجار الكريمة⁽⁴⁾.



طريق رأس الرجاء الصالح⁽⁵⁾

(1) Brittan and P.J.Ripley: Simple History Of East Africa, (London: Oxford university, 1973), P.56.

(2) Abir. Mordechai. : Ethiopia and The Red Sea, P.71-72.

(3) Britain, H, & Ripley, P.J.G. : A Simple History Africa, P.63-64.

(4) نعيم ذكي فهمي : طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب (القاهرة : الهيئة المصرية للكتاب ، 1973) ص197.

(5) Brittan and P.J.Ripley: Simple History Of East Africa, P. 57.

ثم أقامت دولة البرتغال في المحيط الهندي مراكز من أجل محاصرة مدخل البحر الأحمر الجنوبي. فقامت بالاستيلاء على جزيرة سوقطرة⁽¹⁾ و جزيرة هرمز في مدخل الخليج العربي عام (913هـ - 1507م) والتي تقع بالقرب من الساحل الجنوبي للجزيرة العربية من أجل إحكام السيطرة و لمنع مرور التجارة الشرقية للوصول إلي البحر المتوسط ومنها إلي القارة الأوروبية وبذلك تضمن البرتغال تحويل جميع عناصر التجارة الشرقية إليها عن طريق رأس الرجاء الصالح وبذلك يتم الاحتكار البرتغالي لها⁽²⁾. وقد تعرضت السواحل الشرقية للقارة الأفريقية والمطلة على المحيط الهندي للعديد من هجمات الدول الأستعمارية مثل أسبانيا وهولندا وبريطانيا وفرنسا والبرتغال وكان للجميع تأثير واضح وملحوس على سواحل المحيط الهندي إلا أن البرتغال كان لهم السبق في تلك المساحة المائية الواسعة والكبيرة. و أدركت بريطانيا أن تجارة البحر المتوسط لم تعد تفي بحاجة السوق البريطانية من التجارة الشرقية وأنه لا بد من الوصول إلي الشرق ومنابع التجارة الشرقية وبالفعل قامت السفن البريطانية بتحويل تجارتها وخط سيرها البحري إلي المحيط الهندي وتم لها الحصول علي حق احتكار التجارة في المنطقة الواقعة إلي الشرق من رأس الرجاء الصالح، فقد سعت بريطانيا الي تأمين طرق مواصلاتها إلي الشرق الأقصى والهند خصوصاً، وتأمين تجارتها، أيضا سعت روسيا لكي تجد لها منفذاً، وذلك بالاستيلاء على القسطنطينية ومضائق البسفور والدرنديل، والتي أرادت كذلك أن يكون لها النفوذ الأكبر في شبه جزيرة البلقان. أيضا أخذت فرنسا على عاتقها حماية مصالح رعايا النصارى الكاثوليك في بلاد الشام بصفة عامة والمارونيين على الأخص في لبنان، والتي أرادت رعاية مصالحها في هذه المنطقة، ثم استعلي نفوذها في أملاك الدول الأخرى في الساحل الشمالي الإفريقي، وبالتحديد في تونس والجزائر⁽³⁾.

و قد شكل البحر الأحمر نقطة إغراء للبرتغاليين و ذلك لأنه يؤدي إلي الأماكن المقدسة الإسلامية، و شعروا بوصولهم جدة التي هي بمثابة ميناء مكة على البحر الأحمر في عام 1505م، أنهم ردوا الإهانة التي وجهها المسلمون بسيطرتهم على القسطنطينية عام 1453م. فقد فكر البرتغاليين في السيطرة عليه و ذلك إما لتحقيق أهدافهم الحاقدة ضد المسلمين أو لتثبيط همة المقاومة الإسلامية في الهند و لقطع طريق الإمدادات بين دولة المماليك و بين مسلمي الهند⁽⁴⁾.

1-2 البحر الأحمر

كان للبحر الأحمر دور هام و متميز كطريق بحري وملاحي وتجارى بين الشرق والغرب منذ أقدم العصور، فكان للفراعنة والإغريق والبطالمة والرومان ومن بعدهم البيزنطيين وتلاههم الفرس دور عسكري وملاحي وتجارى في البحر الأحمر وكانت السفن الإفريقيه والرومانية تجوب البحر الأحمر حامله الأقمشة المصبوغة والأدوات المصنوعة من الصفيح والحديد والنحاس وكذلك القصبه وغيرها وكان في المقابل خامات تلك الجهات مثل القرقة واللبان والبخور ذو الروائح العطرة والصبغ و دروع السلاحف والعاج والرقيق⁽⁵⁾. فقد ارتبط هذا البحر بالتزاحم والتطاحن الاستعماري لقارة أفريقيا عامة وللساحل الشرقي الإفريقي المطل على الهندي خاصة. وكانت المناطق المطلة سواء على البحر الأحمر أو المناطق الداخلية لها أهميتها مما جعل جميع الدول الاستعمارية تسرع في الاستيلاء على أكبر مساحة

(1) جزيرة سوقطرة : هي عبارة عن أربع جزر تقع على المحيط الهندي بالقرب من السواحل الإفريقية و تمتد من خليج عدن حتى شبه الجزيرة العربية ، و هي تمتاز بأنها واحدة من أكبر الجزر اليمنية و عاصمتها حديبو و يبلغ طولها حوالى 125 كم. – للمزيد انظر :-

Forster Robert : The southern Transitional council, Implications For Yemen's Peace Process , (London: Oxford university , 2017) , P.133- 144.

(2) Ozbaran, Salih.: The Ottoman Response to European Expansion, (Istanbul: Capricorn Publishing centre, 1994), P.69 - 70.

(3) محمد حامد عبد الله إبراهيم : علاقة بريطانيا بزنجان في عهد السلطان برغش 1870 إلى 1880 (القاهرة : رسالة دكتوراه ، معهد البحوث والدراسات الإفريقيه، جامعة القاهرة، 1997)، ص 3- 8 .

(4) مصطفى عقيل: التنافس الدولي في الخليج العربي 1622م – 1763م، (بيروت: المكتبة العصرية للنشر، 1981م)، ص 29.

(5) Oliver, Roland & Gervase, Mathee.: History of East Africa, (London :Cambridge University, 1979), . P.94 – 95.

قبل غيرها من الدول لأن البحر الأحمر كان وما زال يمثل الطريق البحري الطبيعي والمؤدي إلى مناطق الشرق القريبة والبعيدة. وبالرغم من ذلك فقد فقد البحر الأحمر أهميته بعد اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح عام (904هـ - 1498 م) وذلك بالدوران حول قارة أفريقيا ، وتبعاً لذلك أصبح طريق رأس الرجاء الصالح الطريق الرئيسي للشرق وتجارته⁽¹⁾.

و اعتبر البحر الأحمر كأقصر شريان مائي يربط القارات. ومن هنا جاءت المحاولات المتكررة من أجل السيطرة عليه ممثله في دوله البرتغال والاستحواذ عليه وعلي موانيه علي الشاطئ الآسيوي الشرقي و الشاطئ الأفريقي الغربي ولكن الدولة المملوكة ثم من بعدها العثمانية لم تمكن البرتغال من إتمام مشروعاتها وتحقيق هدفها.

و يتميز البحر الأحمر بشكل شريطي يفصل بين قارتي آسيا وأفريقيا و تطل عليه عشر دول أربع منها في قارة آسيا وهي (اليمن ، المملكة العربية السعودية ، الأردن وفلسطين) والست الدول الباقية في قارة أفريقيا وهي (مصر ، السودان ، إرتيريا ، أثيوبيا ، جيبوتي ، والصومال)⁽²⁾، كما يعد البحر الأحمر بحراً طويلاً السواحل و نتيجة لذلك التكوين برز دور الدول المطلة عليه في الصراع الدائم باعتباره أقصر الطرق التي تربط الشرق بالغرب زيادة علي موقعه المتميز والفريد إذ يقع بين البحر المتوسط والمحيط الهندي متخذاً شكلاً مستطيلاً منحرفاً بين الشمال الغربي والجنوب الشرقي فحقق التواصل والاندماج بين البحر المتوسط والمحيط الهندي كما لو كان جسراً عائماً حيث قرب المسافة واختصر الزمن بين الشرق والغرب⁽³⁾. كما أن سواحل البحر الأحمر صحراوية مما أدى إلى التداخل بين قارتي آسيا وأفريقيا وذلك نتيجة ضيق البحر الأحمر وعدم اتساعه وكثرة الجزر الواقعة فيه مما أدى إلى قرب المسافة بين الساحلين الشرقي الآسيوي والغربي الأفريقي. كما أن باب المندب كان معياراً تبادلته فيه الهجرات والثقافات⁽⁴⁾. وكان يطلق علي السفن التي تبحر في البحر الأحمر اسم (الجلاب) ويتم بناؤها وربطها بنوعية خاصة من الحبال المتينة التي تتحمل المياه و ملوحتها. وتتميز سواحل البحر الأحمر أيضا بأنها مستقيمة قليلة التعاريج، و توجد به خلجان كبيرة في الشمال مثل خليج العقبة في الجهة الشرقية وخليج السويس في الجهة الغربية أما في الجنوب فيوجد المنفذ الطبيعي للبحر وهو مضيق باب المندب حيث يتم التقاء البحر الأحمر بالمحيط الهندي ، ولذا كان باب المندب ذو موقع استراتيجي مهم من أجل الإشراف علي حركة إبحار السفن من و إلي البحر الأحمر. كما توجد بالبحر الأحمر الكثير من الموانئ الهامة علي ساحليه الشرقي و الغربي فتقع علي الساحل الشرقي الآسيوي من الجنوب إلي الشمال كلا من ميناء مخا⁽⁵⁾ و الحديدية⁽⁶⁾ و جيزان⁽⁷⁾ و الفتنة⁽¹⁾ و جدة⁽²⁾. أما علي الساحل الغربي الأفريقي مصوع و سواكن و الطور و السويس⁽³⁾.

(1) شوقي عطاالله الجمل : سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر ، (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1974) ، ص5-6.

(2) شوقي عطاالله الجمل : ولاية الحبشة العثمانية بين إبالة جدة والإدارة المصرية، ص 178.

(3) عبد الحميد القيسي : البحر الأحمر أهميته الاقتصادية و الإستراتيجية، (العراق: مركز دراسات القطر العربي ، جامعة البصرة ، 1986)، ص23.

(4) محمود توفيق محمود : مواقف القوى من البحر الأحمر. البحر الأحمر في التاريخ و السياسة الدولية المعاصرة، (القاهرة: رساله ماجستير، كلية الآداب ، جامعة عين شمس، 1979)، ص234.

(5) ميناء مخا : هو أقدم الموانئ بشبة الجزيرة العربية و قد أشتهر بتصدير القهوة بين القرنين الخامس عشر و القرن السابع عشر ، و هو يبعد عن مدينة تعز حوالي 100كم. و عن مضيق باب المندب حوالي 40كم ، و تبلغ مساحة الميناء حالياً 466 كم – للمزيد انظر :-

www.taizgov.com accessed on 23.05.2018

(6) ميناء الحديدية : يقع هذا الميناء في منتصف الساحل الغربي لليمن على البحر الأحمر، و يحده من الناحية الغربية مدينة رأس الكتيب ، و قد أعيد إنشائه عام 1961 بالتعاون مع الإتحاد السوفيتي – للمزيد انظر :- نعيم ذكي فهمي : طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب، ص213.

(7) ميناء جيزان : يقع على ساحل البحر الأحمر وهو يبعد عن مضيق باب المندب حوالي 190كم ، و يربط الطرق التجارية الهامة بين كلا من أوروبا و الخليج و شرق أفريقيا – للمزيد انظر :-

وفي العصور القديمة كانت الملاحة في هذا البحر شاقة وعسيرة خلال شهور السنة حيث درجة الحرارة العالية وهبوب الرياح العاصفة التي تضر السفن ولا تساعد علي الإبحار ويفتقر البحر الأحمر إلي المواني الطبيعية الصالحة لكي تكون مرسى آمن للسفن، حيث أن غالبية السفن لا تجد مكاناً آمناً تأوي إليه أثناء العواصف المدمرة بل كانت مجبرة علي الاستمرار في الإبحار حتى نهاية الرحلة وأحياناً تلجأ إلي الشاطئ الشرقي أو الغربي مجبرة علي إفراغ شحناتها التي يتم نقلها بطريق البر الذي يفتقد الأمن والسلامة فكانت المشاكل والمتاعب تواجه التجار سواء في الهضاب أو السهول أو الصحاري كتعدي القبائل في أماكن تواجدها ودفع الإتاوات لها لأجل الحماية من قطاع الطرق وبرغم تلك الصعوبات والمصاعب كان طريق البحر الأحمر دائماً قبلة أنظار تجار الهند والشرق الأقصى⁽⁴⁾. كما كان لتواجد القراصنة البريطانيون والهولنديين والفرنسيين في المحيط الهندي داخل سفن جيدة التسليح كبير الأثر في جعل مياه المحيط غير آمنة فبدأ التجار الهنود بتوجيه رحلاتهم البحرية علي سفن خاصة مملوكة لديهم بتسليح قوي فعال عبر البحر الأحمر⁽⁵⁾.

وقد أطلق علي البحر الأحمر أسماء عديدة في عصور وعهود زمنية فكان الفراعنة يطلقون عليه الأخضر العظيم ، أما الرومان أطلقوا عليه أسم البحر الإريثري ، أما العرب فقد أطلقوا عليه أكثر من أسم مثل البحر الحبشي والبحر الفرعوني وبحر عيذاب وبحر السويس وبحر جدة وغلبت عليه تسميته بالأحمر وهذه التسمية لها أصل فارسي إذ تعني بحر الملك الأحمر ومع مرور الزمن اختصر الاسم إلي البحر الأحمر وأطلق عليه الجغرافيون والمؤرخون العرب عدة أسماء أهمها بحر القلزم والخليج البربري وبحر الحجاز⁽⁶⁾. ويتميز البحر الأحمر بوجود الشعاب المرجانية الحمراء والسوداء التي تعيش في مياهه وهو من البحار الشديدة الملوحة حيث لا تصب فيه أنهار ويمتاز بتواجد شجر اليسر واللؤلؤ والمرجان في مياهه وتتكاثر أوراق نباتيه مائية حمراء اللون علي سطح مياهه وربما جاءت تسميته بالأحمر من ذلك⁽⁷⁾.

وقد تطور حال العرب السياسي بعد أن تم لهم السيطرة علي البحر الأحمر بعد انتشار الإسلام إذ أصبحت لهم السيطرة عليه ماعدا الساحل الغربي الأفريقي فقد ظلت خارج سيطرتهم بالرغم من قله موارده وسكانه وبدأ العرب في إرسال حملات تاديبية بين الحين والآخر ضد القراصنة والعباثيين. وقد أبدى القائد العربي عمرو بن العاص رغبته للخليفة عمر بن الخطاب في إيصال البحر المتوسط بالبحر الأحمر بواسطة قناة تخرج من نهر النيل إلا أن الخليفة عمر بن الخطاب أبدى اعتراضه بادئ الأمر لوجهه نظره العسكرية إذا خشى من الروم استخدامها في قتالهم ضد العرب ولكن بعد أن أمن هذا الجانب وشعر بأهميتها خاصة عند إرسال القمح إلي إقليم الحجاز أمر بإعادة حفر القناة القديمة والتي

www.taizgov.com accessed on 23.05.2018

(1) ميناء القنفذه : تعد مدينة القنفذه هي أكبر محافظات مكة المكرمة والتي تطل على ساحل البحر الأحمر ، و تبعد عن مكة المكرمة حوالي 360كم و عن مدينة جدة حوالي 334كم ، و قد قدر للمنطقة أن تشهد العديد من النزاعات بين القوى العظمى و خاصة العثمانيون و الإيطاليون – للمزيد انظر :-

www.taizgov.com accessed on 23.05.2018

(2) ميناء جدة : هو أكبر المواني التي تتبع المملكة العربية السعودية و يقع على ساحل البحر الأحمر ، و قد أنشئ في عهد ثالث الخلفاء الراشدين عثمان بن عفان عام 646 م – للمزيد انظر :-

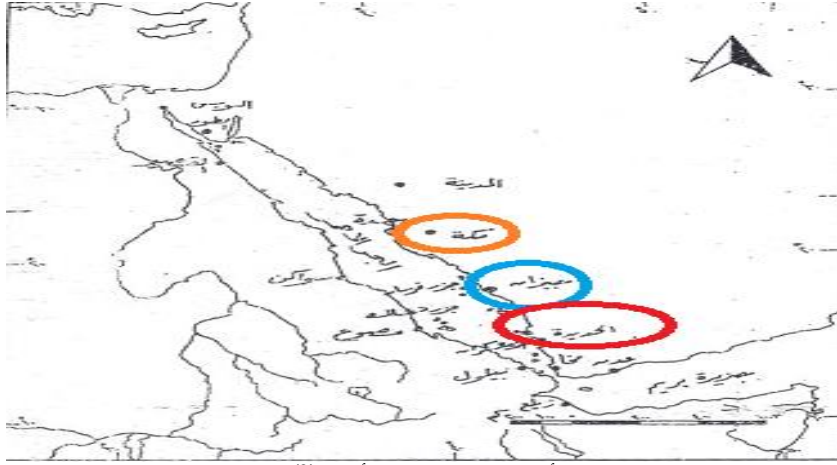
www.taizgov.com accessed on 23.05.2018

(3) عبد الحميد القيسي : البحر الأحمر أهميته الاقتصادية و الإستراتيجية، ص 25 .
(4) السيد يوسف نصر : جهود مصر الكشفية في أفريقيا في القرن التاسع عشر، (القاهرة: الهيئة المصرية للكتاب، 1979 م)، ص8.

(5) L. W. Hollingsworth.: The Asians of East Africa, P.15.

(6) عبد الحميد القيسي : البحر الأحمر أهميته الاقتصادية و الإستراتيجية، ص40.
(7) نوال سراج : جدة في مطلع القرن العاشر الهجري- السادس عشر الميلادي ، (مكة المكرمة: كلية الدراسات العليا التربوية، جامعة الملك عبد العزيز، مكتبة الطالب الجامعي ، 1986م)، ص 24.

عرفت بقناة أمير المؤمنين وعليه أخذت تجاره الشرق تسير عبر البحر الأحمر إلي القاهرة ثم الإسكندرية ثم إلي أوروبا⁽¹⁾.



أهم موانئ البحر الأحمر⁽²⁾

وقد كان لطريق البحر الأحمر الكثير من المميزات والعيوب فمن مزاياه أنه يقلل الكثير من المصاعب والمخاطر والنفقات المالية التي تنجم عن النقل إذ كانت التجارة الشرقية الآتية من الصين عليها أن تسلك طريق البحر الأحمر الذي كان يتميز بأنه اقصر الطرق البحرية من أجل الوصول إلي موانئ أوروبا. أما عيوبه فكانت تنحصر في العواصف والتيارات البحرية القوية والشعاب المرجانية فقد تم التغلب علي العواصف والتيارات البحرية القوية بالتقدم في فن الملاحة ، وبناء السفن الضخمة القوية أما عن الشعاب المرجانية فقد تم التعرف علي أماكن تواجدها لتجنبها أثناء الإبحار⁽³⁾، وهكذا كان ينظر إلي البحر الأحمر علي أنه شريان مائي بحري تجاري هام وضروري من أجل التواصل التجاري بين الشرق والغرب ، وبدأت أهميته في الظهور عندما بدأ التنافس يتفاعل بين الدول المطلة عليه والمجاورة لسواحلها⁽⁴⁾. وقد جاءت معظم الثروات من رسوم الجمارك وقوافل التجار التي تقوم بنقل البضائع من السفن المبحرة في البحر الأحمر إلي البحر المتوسط عبر أراضي الدولة المملوكية وكانت رسوم الجمارك ضخمة وهائلة، أي أن ما قيمته عشرة آلاف جنيه من التوابل الهندية يدفع عنها ثمانية أو تسعة آلاف جنيه جمارك مقابل مرورها خلال أراضي الدولة المملوكية بالإضافة إلي القوافل التي كانت تدفع ضريبة أخرى وهي حماية من التعدي لقطاع الطرق، وكان هناك العديد من الطرق البرية والبحرية التي تمر عبرها التجارة الشرقية بعضها ينتهي عند البحر الأحمر والأخر أما عند الخليج العربي أو عند سواحل آسيا ومنها إلي أوروبا ولكن الأوضاع تغيرت بعد سقوط القسطنطينية عام 1453م علي يد العثمانيين وظل بعد ذلك أربع طرق بعضها بري والأخر بحري⁽⁵⁾:

أ. طريق بحري من الشرق الاقصى إلي البحر الأحمر.

بعد الوصول إلي البحر الأحمر والإبحار منه شمالاً ينضم إلي طريقين الأول عبر صحراء سيناء فدمشق ثم موانئ البحر المتوسط ومنها إلي أوروبا أما الثاني عبر الصحراء إلي القاهرة براً ومنها إلي الاسكندرية ثم إلي ميناء دمياط ثم إلي أوروبا بحراً عبر البحر المتوسط، وكان هذا الطريق أكثر أمناً

- (1) عبد الحميد القيسي : البحر الأحمر أهميته الاقتصادية و الإستراتيجية، ص48.
- (2) الجواهرجي، ابتسام محمد أحمد صادق: أهمية جزر البحر الأحمر في الصراع بين القوى الإسلامية والبرتغالية في القرن 16، (القاهرة: رسالة ماجستير، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، جامعة القاهرة، مكتبة الفهد للنشر و الطباعة ، 1988)، ص28.
- (3) محمد نصر الدين محمد إبراهيم عثمان : السياسة العثمانية في جنوب البحر الأحمر وساحل الصومال، (القاهرة: رسالة ماجستير، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، جامعة القاهرة، 1997م)، ص11- 15.
- (4) سيدة إسماعيل الكاشف : البحر الأحمر والفتح العربي . البحر الأحمر في التاريخ والسياسة الدولية المعاصرة (القاهرة : رسالة دكتوراه، كلية الآداب، جامعة عين شمس ، 1979)، ص 93- 103.

(5) Moorehead, Alan.: The Blue Nile, P.85.

ويسراً وسهولة إلا أنه مكلف الكثير من المال والجهد وتوفير الأمن للقوافل ونتيجة لذلك ازدادت ثروة سلاطين المماليك من فرض الضرائب والمكوس إذ كانوا كوسطاء بين تجار الشرق والغرب.

ب. طريق بحري من الصين إلى الخليج العربي.

و يبدأ الطريق البحري من دولة الصين إلى الخليج العربي وينتهي في طرق برية وفروع نهريّة من ميناء البصرة إلى بغداد حيث ينقسم إلى فرعين الأول شمالاً إلى مدينته ديار بكر والثاني غرباً إلى دمشق التي يخرج منها موانئ البحر المتوسط جنوباً إلى القاهرة وشمالاً من أجل الالتقاء بالقادمين من آسيا إلى أوروبا ويعتبر هذا الطريق احتياطي للتجارة الشرقية في وقت الأزمات⁽¹⁾.



الطرق التجارية بالمحيط الهندي عام 1200م⁽²⁾

ج. طريق برى.

و يبدأ هذا الطريق من أواسط قارة آسيا والهند حيث يتقابل هذا الطريق مع القوافل القادمة من الصين في مدينة بخارى ثم ينقسم إلى فرعين الأول إلى بحر قزوين فنهر الفولجا وبلغاريا أما الثاني فيتجه إلى البحر الأسود ، وينقسم إلى فرعين الأول إلى القسطنطينية فأوروبا أما الثاني إلى بغداد و ديار بكر وحلب فالبحر المتوسط فأوروبا ونادراً ما كان يستخدم ذلك الطريق.

د. طريق برى/ بحري.

و هو الذي يبدأ من دولة الصين إلى دولة الهند بحراً ثم يأخذ مجري الطريق البحري من الصين إلى الخليج العربي بفرعيه إلى الخليج العربي والبحر الأحمر وقد تميز هذا الطريق بخاصية فريدة من بدايته حتى نهايته فقد كانت تسيطر عليه دولتان تجاريتان و هما دولة الصين عند طرف البداية و الدولة المملوكية في مصر عند طرف النهاية ، وظهرت أهميه هذا الطريق بعد اشتعال الحروب والثورات واختلال الأمن في أواسط آسيا والهند ، وقد وجه التجار المصريون الدعوات لتجار الشرق الأقصى من أجل دعم استمرارية التجارة سواء أكانت في الموانئ المصرية أو موانئ البحر الأحمر⁽³⁾.

ونتيجة لكثرة هجمات الأسطول البرتغالي علي موانئ البحر الأحمر كان لابد من تواجد أسطول بحري عثماني قوى سواء من استانبول أو البصرة لمواجهة تلك الهجمات، الأمر الذي أدى في النهاية لظهور فكرة إيصال البحر الأحمر بالمتوسط بقناة صالحة للملاحة يتفرع من نهر النيل من أجل تسهيل إبحار الأسطول العثماني من المتوسط إلى الأحمر سريعاً عند الشعور بالخطر وتكون نهاية القناة ميناء

(1) نعيم زكي فهمي : طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب، (القاهرة: الهيئة المصرية للكتاب، 1973)، ص117-126.

(2) Europe publications limited: Africa South Of The Sahara,(London: Oxford university, 1973), P.9.

(3) Abir Mordechai.: Ethiopia and The Red Sea, P.9.

السويس. فكان قليج علي باشا بايلر باي⁽¹⁾ قبودان باشا⁽²⁾ صاحب فكرة إيصال البحرين عام 1568م في عهد السلطان سليم الثاني⁽³⁾ وبدأت المناقشة والتحصير للمشروع إلا أنه تم التأجيل، وفي عام 1586م أعيدت مناقشة المشروع في عهد السلطان مراد الثالث⁽⁴⁾ إلا أن وصول حملة أسبانية إلي ميناء جدة وقيامها بالتخريب أجل مناقشة المشروع مرة أخرى. ثم تم مناقشة المشروع والعمل علي تنفيذه علي وجه السرعة و كم من السفن التي تستطيع البقاء في تلك القناة و كم منها الذي يستطيع العبور عبر البحر الأحمر⁽⁵⁾.

ونظرا لوقوع الحرب بين الدولتين العثمانية والصفوية أجل المشروع مرة أخرى رغم تحمس فرنسا له لأن نقل الأسطول العثماني من البحر المتوسط إلي البحر الأحمر فالمحيط الهندي لقتال أسبانيا سيضعف من قوتها مما يسهل لها الاستيلاء علي ممتلكاتها. ثم توفي قليج علي باشا عام 1587م فنقرر التأجيل نهائياً بدعوي ارتفاع التكاليف وكان التأجيل في بادئ الأمر بسبب الحرب ثم جاءت الفكرة من جديد في عهد السلطان مصطفي الثالث (1757-1774) حيث أسند إلي البارون دي توت⁽⁶⁾ ولكنه توقف بسبب وفاه السلطان وأخيراً ظهر المشروع بشكل جديد وجددي في عهد محمد سعيد باشا والي مصر وأستكمل تنفيذه بقناة مباشرة تصل بين البحرين (المتوسط والأحمر) في عهد الخديوي إسماعيل باشا والي مصر⁽⁷⁾.

وقد برزت أهمية البحر الأحمر مع ظهور الثورة الصناعية في بداية القرن التاسع عشر الميلادي، حيث اتجهت أنظار الدول الأوروبية نحوه كطريق تجاري بعد أن كانت قد تحولت إلى طريق رأس الرجاء الصالح منذ القرن الخامس عشر الميلادي. وقد تميز البحر الأحمر في القرن التاسع عشر باتساعه وكبر حجم التجارة الأوروبية وكان ذلك من العوامل الرئيسية والمحركة في علاقة الدول الأوروبية بالدول التي تمثل أسواقاً تجارية لها مما دفع بها إلي إرساء قواعد التمثيل السياسي والتجاري وإرسال الحملات العسكرية وإبرام المعاهدات ودفع الأساطيل البحرية إلي مياه الشرق بقصد السبق للحصول علي مراكز تجارية⁽⁸⁾. فنجد أن البحر الأحمر مازال يتمتع بموقع فريد بكافة المقاييس سواء أكانت سياسية أو اقتصادية أو عسكرية أو إستراتيجية بالإضافة إلي توسطه قارات آسيا وأفريقيا وأوروبا فهو همزة الوصل فيما بينهم وبالرغم من كل تلك الصعوبات سواء أكانت بحرية أم برية فإن طريق البحر الأحمر ظل دائماً قبلة ومحط أنظار التجار والتجارة العالمية.

(1) قليج علي باشا : هو علج علي و الذي ولد عام 1500م ، في منطقة كلابر في جنوب إيطاليا و أسر هناك حين ذهابه للدراسة عام 1520م ، و بعد خروجه من الأسر تولى العديد من المناصب التي تدرج فيها سريعا حتى أطلق عليه السلطان لقب (قلج) و التي تعني السيف. و قد عين حاكما على القسطنطينية عام 1534م حتى توفي عام 1587م – للمزيد انظر :- محمد يوسف : دور قليج علي باشا بايلر باي الجزائر في معركة لياننت عام 1571م ، (الجزائر: المجلة التاريخية العربية للدراسات العثمانية ، العدد 21 ، جامعة تيزي وزو، 2000) ، ص79-80.

(2) قبودان باشا : هي إحدى المناصب التي عرفت أثناء العصر العثماني و التي تعني القائد الأعلى.

(3) السلطان سليم الثاني : هو الخليفة العثماني الحادي عشر و هو ابن سليمان القانوني و قد كان شاعرا ، و قد أعطى الكثير من سلطاته لوزرائه و يقال بأنه توفي نتيجة الإفراط الشديد في تناول الخمر ، لكن هناك رأى آخر يقول بأنه توفي نتيجة انزلاق قدميه في الحمام. و قد بدأت فرنسا في عهده بإرسال إرساليات نصرانية كاثوليكية إلي رعاياها في الدولة العثمانية. – للمزيد انظر :- أوزتونا : تاريخ الدولة العثمانية، ص381-383.

(4) مراد الثالث : هو ابن السلطان سليم الثاني بن سليمان القانوني ، و قد ولد عام 1546م ، و تولى الخلافة عام 1574م. و قد منع شرب الخمر بمجرد تولية السلطة ، ووصلت حدود الدولة في عهده أوجها حتى أنها أصبحت تهدد فيينا – للمزيد انظر :- محمد فريد بك المحامي : تاريخ الدولة العلية العثمانية، ص191.

(5) Sarinay Yusuf: Ottoman Archives and Ethio- Ottoman Relations,(Istanbul: Capricorn Publishing centre, 1999) P.26.

(6) دي توت : هو فرنسي الجنسية ، لكنه مجرى الأصل. فقد ولد بالمجر عام 1733م ، و انتقل إلى إستانبول عام 1755م ليعمل مبعوثاً للسفارة الفرنسية بتركيا – للمزيد انظر :- نهيح عثمان ، شفيق حجا ، منير البعلبكي : المصور في التاريخ ، (بيروت : جامعة بيروت العربية، كلية الآداب، دار العلم للملايين للطباعة والنشر، 1982)، ج6، ص133.

(7) محمد حسن : فكره ربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط عام 1586، (تونس: المجلة العربية التاريخية للدراسات العثمانية، العدد 9، 1994)، ص404 - 405.

(8) شوقي عطا الله الجمل : سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، ص 18.

الخاتمة

من خلال الدراسة يتضح لنا النتائج المهمة التي توصل إليها البحث ألا وهي: كان الهدف الأسمى للغزو البرتغالي هو السيطرة على منطقة الخليج العربي و الممرات المائية من خلال ستارها الديني و هو نشر المسيحية و تحطيم القوة الإسلامية، و تشكيل إمبراطورية عظمى تنافس إمبراطورية الدولة العثمانية، و إحتكار تجارة الهند الشرقية.

كما تم التعرف على الأهداف التي كانت تسعى إليها الدولة العثمانية في البلدان العربية في الحد من الخطر الصليبي و قوة الصفويين و المماليك و ضم البلدان العربية المسلمة والتي تعد إمتدادا طبيعيا للدولة العثمانية و ذلك من أجل حماية طرق التجارة الشرقية و التي تعد مصدرا هاما للتجار العرب. كما تمثلت أهم النتائج في جعل البحر الأحمر بحيرة إسلامية آمنة وخالية من الخطر البرتغالي و تأمين مناطق شمال الخليج العربي.

وأخيرا تم التعرف على القيمة التاريخية و الحضارية للمحيط الهندي وللبحر الأحمر كلا منهما يكمل الآخر فيجعلان الطريق البحري طريقاً سهلاً ونافعاً و ما على الدول المطلة عليهما أو المجاورة لهما سوى استغلال تلك الخاصية لتحقيق الاستفادة القصوى للجميع.

قائمة المصادر والمراجع المراجع العربية

- أحمد غالب: تاريخ الوطن العربي في العهد العثماني، (العراق: جامعة بغداد للعلوم، دار الموصل للنشر والطباعة، 1983).
- أركان حرب فريق متقاعد عاطف باشا: يمن تاريخي، (استانبول: دار سعادت منظومة أفكار (مطبعة سى رقم 54)، 1865م).
- حسين لبيب ، تاريخ الأتراك العثمانيين، ج3، (القاهرة: مطبعة الواعظ للنشر، 1917).
- السيد يوسف نصر: جهود مصر الكشفية في أفريقيا في القرن التاسع عشر، (القاهرة: الهيئة المصرية للكتاب، 1979).
- شوقي عطاالله الجمل: سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1974).
- عبد الحميد القيسي : البحر الأحمر أهميته الاقتصادية و الإستراتيجية، (العراق: مركز دراسات القطر العربي ، جامعة البصرة ، 1986).
- محمد ثريا : السجل العثماني، المجلد الأول، (استانبول: مؤسسة فيصل للتمويل للنشر والطباعة، 1890).
- محمد صالح ضرار : تاريخ سواكن والبحر الأحمر شعب البجه في شرق السودان،(السودان :جامعه الخرطوم، الدار السودانية للكتب للنشر والطباعة، 1981).
- محمد على الصلابي : الدولة العثمانية عوامل النهوض و السقوط،(بيروت : دار المعرفة للنشر ، 1963).
- مصطفى عبد الكريم : معجم المصطلحات والألقاب التاريخية، (الرياض: جامعه الرياض، مطبعة الملك فهد ، 2016م).
- نعيم ذكي فهمي : طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب، (القاهرة: الهيئة المصرية للكتاب ، 1973).
- نهيج عثمان ، شفيق حجا ، منير البعلبكي : المصور في التاريخ ، ج6، (بيروت : جامعة بيروت العربية، كلية الآداب، دار العلم للملايين للطباعة والنشر، 1982).
- نوال سراج : جدة في مطلع القرن العاشر الهجري- السادس عشر الميلادي ، (مكة المكرمة: كلية الدراسات العليا التربوية، جامعة الملك عبد العزيز، مكتبة الطالب الجامعي ، 1986م).
- هاشم محمد أمين ، السودان : الأرض الموارد و السكان " دراسة جيوبوليتيكية في وحدة أراضي القطر " ، (الخرطوم : مركز البحوث و الدراسات ،جامعة أفريقيا العالمية ، 2003).

الرسائل العلمية

رسائل الماجستير

- ابتسام محمد أحمد صادق: أهمية جزر البحر الأحمر في الصراع بين القوى الإسلامية والبرتغالية في القرن 16، (القاهرة: رسالة ماجستير، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، جامعة القاهرة، مكتبة الفهد للنشر و الطباعة ، 1988).
- حسن احمد محمود: الإسلام والثقافة العربية في أفريقيا، الجزء الأول، (القاهرة: رسالة ماجستير، معهد البحوث و الدراسات الأفريقية، جامعة القاهرة، مكتبة النهضة للنشر و الطباعة، 1963).
- محمد نصر الدين محمد إبراهيم عثمان : السياسة العثمانية في جنوب البحر الأحمر وساحل الصومال، (القاهرة: رسالة ماجستير، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، جامعة القاهرة، 1997م).
- محمود توفيق محمود : مواقف القوى من البحر الأحمر. البحر الأحمر في التاريخ و السياسة الدولية المعاصرة، (القاهرة: رساله ماجستير، كلية الآداب ، جامعة عين شمس، 1979).

رسائل الدكتوراة

- سيدة إسماعيل الكاشف : البحر الأحمر والفتح العربي. البحر الأحمر في التاريخ والسياسة الدولية المعاصرة، (القاهرة: رسالة دكتوراه، كلية الآداب، جامعة عين شمس ، 1979).
- صالح اوزبران : الأتراك العثمانيون والبرتغاليون في الخليج العربي 1534-1581، (القاهرة: رسالة دكتوراه، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، جامعة القاهرة، مكتبة الانجلو المصرية، 1979م).
- محمد حامد عبد الله إبراهيم : علاقة بريطانيا بزنجبار في عهد السلطان برغش 1870 إلى 1880 (القاهرة : رسالة دكتوراه ، معهد البحوث والدراسات الافريقيه، جامعة القاهرة، 1997).

المجلات و الدوريات

- محمد حسن : فكره ربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط عام 1586، (تونس: المجلة العربية التاريخية للدراسات العثمانية، العدد 9، 1994).
- محمد يوسف : دور قليج على باشا بايلر باى الجزائر في معركة لبيانت عام 1571م ، (الجزائر: المجلة التاريخية العربية للدراسات العثمانية ، العدد 21 ، جامعة تيزى وزو، 2000).

المصادر الأجنبية المنشورة

- Edward Balfour: Cyclopedia Of India And Of Eastern And Southern Asia, 2nd edition, Volume 2 , Cambridge : Cambridge University Press, 1871.
- Ozbaran, Salih.: The Ottoman Response to European Expansion, Istanbul: Capricorn Publishing Centre, 1994.
- Sarinay Yusuf: Ottoman Archives and Ethio- Ottoman Relations, Istanbul: Capricorn Publishing Centre, 1999.
- Siegbert Uhlig: The Encyclopedia of Ethiopia., London: Oxford university, 2013.

المراجع الأجنبية

- Abir. Mordechai: Ethiopia and The Red Sea, (London: Cambridge University, 1980).
- Anna Lewis: The First Circumnavigation of Africa, (London: Oxford university, 1997).
- Barber Noel: Lords Of The Golden Horn From Suliman The Magnificent To Kamal Ataturk, (London: Oxford university, 1976).
- Britain, H, & Ripley, P.J.G.: A Simple History Africa, (London: Cambridge University, 1973).

- Europe Publications Limited : Africa South of the Sahara, (London: Oxford university, 1973).
- Forster Robert : The southern Transitional council, Implications For Yemen's Peace Process , (London: Oxford university , 2017).
- Hollingsworth, L.W. : The Asians of East Africa, (London: Oxford university, 1960).
- Kitchin Thomas: The Present State Of The West – India, (London: Oxford university, 2013).
- McBrien : Catholicism “A Guide To The Eastern Catholic Churches” , (London , 2011).
- Mohamed Anwar Omar El-Din : Life, Thoughts and Culture in India, (Malaysia: University Kebangsaan of Malaysia , 2011).
- Muir William: The Mameluke Or Slave Dynasty Of Egypt.(1260:1517), (London: Cambridge University, 1996).
- Oliver, Roland&Gervase,Mathee.: History of East Africa,(London:Cambridge University, 1979).
- Sir James Porter: Turkey. Its History and Progress, (Istanbul: Capricorn Publishing centre, 1854).

المواقع الإلكترونية:

- <https://www.Taizgov.com>, Accessed 23.05.2018

The role of waterways in the ottoman – Portuguese conflict in the 16th Century

Saber Abd El – Romhan

Noha Azmy

Moataz Marie

Faculty of Tourism and Hotels, University of Sadat City.

Abstract

The research addressed the central role of water ways during the Ottoman-Portuguese conflict in the 16th century, and this is because of the importance of these corridors for eastern trade since the Mamluk period, and therefore the research reviewed the importance of the Red Sea and the Indian Ocean as waterways and recognize their geography and their role in the rivalry between the Ottoman and Portuguese sides to impose their full control over them, as the research showed the Ottoman role in addressing the Portuguese threat. The results of the research, which highlighted the importance of the strategic location of the Arab world, as it connects the three continents of the world: Asia, Africa and Europe, and showed the historical and civilizational value of the Indian Ocean as a commercial route and the discovery of the path of the Cape of Good Hope and the role it played in changing the course of eastern trade, as well as the historical and civilizational value of the Red Sea as the shortest water artery connecting the continents and also showed its defects.