

أثر الموقع الجغرافي والتنافس الاستعماري في تشكيل الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لميناء عصب الاريثري - دراسة تاريخية

د. اخويرة رمضان عمر عيسى

محاضر / كلية الآداب - قسم التاريخ - جامعة الزاوية - ليبيا

a.eis.ly@zu.edu.ly

المستخلص:

تتناول هذه الدراسة ميناء عصب الاريثري بوصفه أحد أهم الموانئ التاريخية المطلة على البحر الأحمر، وتسعى إلى تحليل أبعاده التاريخية والإستراتيجية والاقتصادية عبر العصور المختلفة. وتتمثل مشكلة الدراسة في الكشف عن طبيعة الدور الذي أداه ميناء عصب في التنافس الإقليمي والدولي على البحر الأحمر، ومدى تأثير موقعه الجغرافي في تشكيل أهميته الإستراتيجية والاقتصادية، خاصة في ظل التحولات السياسية والاستثمارية التي شهدتها المنطقة. وتهدف الدراسة إلى إبراز الأهمية التاريخية للميناء، وبيان أثر موقعه الجغرافي في جعله محوراً للصراع الدولي، إلى جانب توضيح دوره في تنشيط الحركة التجارية في منطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر. وقد اعتمدت الدراسة على المنهج التاريخي التحليلي من خلال تتبع التطورات السياسية والاقتصادية المرتبطة بالميناء وتحليلها في سياقها الزمني. وتوصلت الدراسة إلى أن ميناء عصب مثّل عنصراً محورياً في رسم التوازنات السياسية بالمنطقة، وكان محل تنافس بين القوى العثمانية والمصرية والإيطالية والبريطانية، ثم لاحقاً القوى الدولية الحديثة، كما أسهم في دعم النشاط التجاري لإثيوبيا وإريتريا، وعزز مكانته كمر استراتيجي مؤثر في الملاحة الدولية عبر البحر الأحمر.

الكلمات المفتاحية: ميناء عصب، البحر الأحمر، إريتريا، الأهمية الإستراتيجية، الأهمية الاقتصادية، التنافس الاستعماري، القرن الإفريقي، مضيق باب المندب.

The Impact of Geographical Location and Colonial Rivalry on Shaping the Strategic and Economic Importance of the Port of Assab – A Historical Study

Dr. Akhweira Ramadan Omar Issa

Lecturer / Faculty of Arts – Department of History
University of Zawia - Libya

a.eis.ly@zu.edu.ly

Abstract:

This study examines the Port of Assab as one of the most significant historical ports overlooking the Red Sea, aiming to analyze its historical, strategic, and economic dimensions across different periods. The research problem focuses on identifying the role played by the Port of Assab in regional and international competition over the Red Sea and examining how its geographical location contributed to shaping its strategic and economic importance, particularly amid the political and colonial transformations that affected the region.

The study seeks to highlight the historical significance of the port, clarify the impact of its geographical position in making it a focal point of international rivalry, and demonstrate its contribution to commercial activity in the Horn of Africa and the Red Sea region. The research adopts the historical analytical method by tracing and analyzing the political and economic developments related to the port within their chronological context.

The findings reveal that the Port of Assab played a central role in shaping regional power balances and was subject to competition among Ottoman, Egyptian, Italian, and British powers, and later modern international actors. It also contributed significantly to supporting Ethiopian and Eritrean trade and strengthened its status as a strategic maritime corridor influencing international navigation in the Red Sea.

Keywords: Port of Assab – Red Sea – Eritrea – Strategic Importance – Economic Significance – Colonial Competition – Horn of Africa – Bab al-Mandeb Strait.

المقدمة:

يُعدّ البحر الأحمر واحداً من أهم الممرات المائية الاستراتيجية في العالم، لأنه يربط البحر المتوسط عبر قناة السويس، والمحيط الهندي عبر مضيق باب المندب، مما يجعله شريان الحياة للتجارة العالمية، وحركة الملاحة الدولية، إذ تنتشر على ضفتيه الشرقية والغربية مجموعة من الموانئ، التي لعبت ولا تزال تلعب أدواراً محورية في التاريخ الاقتصادي، والسياسي، والعسكري للمنطقة، فموانئ البحر الأحمر تتمتع بميزات جغرافية، وإستراتيجية فريدة؛ كونها ليست مجرد نقاط لرسو السفن، وتفريغ البضائع، بل هي مراكز للتبادل التجاري، والثقافي، ونقاط ارتكاز للنقوذ الإقليمي والدولي.

كما أنّ هذه الموانئ كانت على مرّ العصور بوابات رئيسة للتواصل بين قارات العالم، ومحطات أساسية لطرق التجارة القديمة، مثل طريق النجوم، وطرق الحرير البحري، إلا أنه ويتطور النقل البحري تضاعف الطلب على الخدمات الحديثة، اكتسبت هذه موانئ أهمية متجددة، في ظل التنافس الدولي للسيطرة على الممرات البحرية، وتأمين خطوط الامداد، الأمر الذي جعل من دراستها ضرورة علمية.

مشكلة الدراسة:

على الرغم من الأهمية الجغرافية والإستراتيجية التي يتمتع بها ميناء عصب بوصفه أحد أهم الموانئ المطلة على البحر الأحمر، فإن الدراسات التاريخية العربية تناولته غالباً في سياق عام ضمن تاريخ إرتيريا أو التنافس الاستعماري في المنطقة، دون تخصيص دراسة تحليلية مستقلة تُبرز أبعاده التاريخية والإستراتيجية والاقتصادية في إطار متكامل.

وتتمثل المشكلة البحثية في محاولة الكشف عن طبيعة الدور الذي أداه ميناء عصب عبر العصور التاريخية المختلفة، ومدى تأثير موقعه الجغرافي في جعله محوراً للتنافس الدولي والصراع الاستعماري، إضافة إلى تحليل إسهامه في تنشيط الحركة التجارية في منطقة البحر الأحمر والقرن الإفريقي، وتحديد موقعه في منظومة التوازنات السياسية الإقليمية. ومن هنا تسعى الدراسة إلى الإجابة عن السؤال الرئيس الآتي: **ما طبيعة الأبعاد التاريخية**

والإستراتيجية والاقتصادية لميناء عصب، وكيف أسهم موقعه الجغرافي في تشكيل دوره ضمن سياق التنافس الإقليمي والدولي على البحر الأحمر؟

وينبثق عن السؤال السابق عدد من التساؤلات الفرعية:

1. كيف تطور الدور التاريخي لميناء عصب عبر المراحل السياسية المختلفة؟
2. ما العوامل الجغرافية التي أسهمت في تعاظم أهميته الاستراتيجية؟
3. كيف انعكس التنافس الاستعماري والدولي على مكانة الميناء ووظيفته الاقتصادية؟

أهمية الدراسة:

تأتي أهمية الدراسة من واقع أنها تتناول أحد الموانئ التاريخية القديمة، ذات الأهمية الاقتصادية، والإستراتيجية، باعتباره - أي ميناء عصب - يغذي اريتريا، ويعتبر أساس حركتها التجارية اتصالها بالعالم الخارجي، هذا الجانب جد مهم من ناحية إستراتيجية، أضف إلى ذلك أنه يلعب دوراً كبيراً في التجارة البحرية، التي أنعشت كل الدول الإسلامية التي تعاقبت على هذه المنطقة عبر مَرَّ العصور.

أهداف الدراسة:

تكمن أهداف هذه الدراسة فيما يلي:

- 1- التعرف بالبحر الأحمر واهم الموانئ المنشأة عليه، والتأكيد على أهميتها الاستراتيجية وإبراز دورها الاقتصادي.
- 2- تسلط الضوء على ميناء عصب بوصفه إحدى الموانئ التاريخية المهمة، المنشأة على البحر الأحمر، بيان تاريخيه، والوقوف على دوره الاقتصادي خلال العصور المتعاقبة.

منهج الدراسة:

أثبعت في هذه الدراسة المنهج التاريخي والتحليلي للحقائق التاريخية، وبهذا تم تقسيم البحث إلى مقدمة وأربعة محاور وخاتمة ثم قائمة المصادر والمراجع.

الدراسات السابقة:

تناولت الأدبيات التاريخية والسياسية والاقتصادية منطقة البحر الأحمر وموانئها بوصفها عقدة استراتيجية للتجارة العالمية والتنافس الدولي، ويمكن تصنيف الدراسات السابقة ذات الصلة بموضوع البحث إلى أربعة اتجاهات رئيسية:

1) دراسات تناولت ميناء عصب في سياقه المحلي (إريتريا- القرن الإفريقي):

تناولت بعض الكتابات ميناء عصب من زاوية وصف تحولات المدينة والميناء في العصر الحديث، وربطت ذلك بتغيرات الإقليم وحدود التجارة والحركة السكانية والاقتصادية، مع إبراز أثر التحولات السياسية الإقليمية على نشاط الميناء ووظيفته. وتفيد هذه الدراسات في تقديم صورة وصفية، سوسيواقتصادية عن الميناء، لكنها لا تتوسع غالباً في تفكيك أبعاده التاريخية عبر العصور في إطار تحليلي متصل .

2) دراسات ركزت على الاستعمار الإيطالي وبدايات التوسع عبر “عصب”:

اهتم بتحليل بدايات التغلغل الإيطالي في إريتريا، معتبراً أن شراء، وامتلاك ميناء عصب شكّل بوابة تأسيس النفوذ الإيطالي على الساحل الإريتري، خصوصاً مع التحولات التي أعقبت افتتاح قناة السويس، وتزايد التنافس على البحر الأحمر. وتقدم هذه الدراسات إطاراً تفسيرياً لنشأة السيطرة الإيطالية لموقع عصب داخل شبكة المصالح الاستعمارية، لكنها قد تعالج الميناء بوصفه “حلقة” ضمن مسار الاستعمار أكثر من كونه موضوعاً تاريخياً مستقلاً متعدد الأبعاد (سياسي، اقتصادي، استراتيجي) .

3) دراسات عن الأهمية الجيوسياسية للبحر الأحمر وباب المندب والموانئ :

تناولت الدراسات الأهمية الجيوسياسية لمضيق باب المندب والبحر الأحمر باعتبارهما ممراً حيوياً للتجارة والطاقة والملاحة الدولية، وهو ما يفسر احتدام المنافسة حول الموانئ القريبة من المضيق. وتساعد هذه الأدبيات في تفسير “الوزن الإستراتيجي للموانئ، لكنها

كثيراً ما تبقى في مستوى التحليل الجغرافي، والاستراتيجي العام دون تتبع تاريخي تفصيلي لمسار ميناء بعينه مثل "عصب" عبر الحقب السياسية المختلفة .

4) دراسات تناولت البنية التحتية، التطوير (الميناء، المصفاة) ضمن السياسة الدولية : في سياق الحرب الباردة وما بعدها، ظهرت إشارات في وثائق ومناقشات مرتبطة بتطوير منشآت الميناء ومصفاة النفط بعصب وعلاقتها بمصالح القوى الكبرى وشركاتها داخل المنطقة، بما يؤكد استمرار القيمة الاستراتيجية للميناء في حسابات الفاعلين الدوليين .
تعقيب على الدراسات السابقة والفجوة البحثية:

على الرغم من تعدد المقاربات السابقة (وصفية محلية، استعمارية، جيوسياسية، دولية)، إلا أن معظمها فيما يظهر، إما يعالج عصب ضمن سياق عام (تاريخ إريتريا أو البحر الأحمر)، أو يقتصر على حقبة محددة (بدايات الاستعمار الإيطالي أو الاعتبارات الاستراتيجية للمضيق)، دون تقديم دراسة تاريخية تحليلية مركبة تتتبع تطور ميناء عصب عبر العصور وترتبط بين: الموقع الجغرافي والتنافس السياسي والاستعماري والوظيفة الاقتصادية والتجارية في نسق واحد. ومن هنا تأتي هذه الدراسة لتسد هذه الفجوة من خلال تناول ميناء عصب بوصفه "موضوعاً تاريخياً مستقلاً" وتحليل تحولاته وأدواره ضمن السياق الإقليمي والدولي للبحر الأحمر .

الإطار النظري:

أولاً: نبذة عن الوضع السياسي لإريتريا:

لم تكن إريتريا دولة حديثة العهد بالتاريخ؛ ولكنها عُرفت منذ زمن حكم الفراعنة لمصر، كما أنها كانت معروفة لدى الرومان واليونان الذين أطلقوا عليها اسم البحر الأحمر، أما في العصور الوسطى فقد عُرفت باسم "بحر مدري" (عثمان، 1994، ص141) في حين تشير بعض المصادر الأخرى إلى أن اسم إريتريا يعود إلى اسم اليوناني سبتوس أرتوس (قراش، 2011، ص155)؛ إلا أن الأرجح أن الاسم يرجع إلى اليونانية، وليس إلى أرتوس؛ لأنها باليوناني تعنى البحر الأحمر .

ونظراً لموقعها الجغرافي المطل على البحر الأحمر؛ فقد كانت مستقراً وممراً للكثير من الهجرات السامية وغيرها، فنتج عن ذلك ظهور مزيج من الأعراق والأجناس في إريتريا خاصة، والمنطقة المحيطة بها عامة، كما ظهرت في المنطقة ممالك مختلفة عبر فترات زمنية متتالية منها على سبيل المثال لا الحصر: مملكة أكسوم، والتي كانت كأصول مختلفة مع البلاد العربية، خاصة في اليمن وإن غلب عليها الطابع العدائي في أغلب الفترات (السيد، 1993، ص 15). وتجدر الإشارة إلى أن صلة العرب بمنطقة القرن الإفريقي تعود إلى سنوات ضاربة في العمق، تسبق ما تمت الإشارة إليه من قبل البعض، حيث أرجعها إلى الفترات الممتدة ما بين (1000-6000)، وتعرّزت بعد ظهور الإسلام وبداية انطلاق الدعوة الإسلامية، فعندما أمر الرسول (عليه الصلاة والسلام) اتباعه بالهجرة للحبشة - التي كانت تضم كلاً من أثيوبيا، وإريتريا، وجيبوتي، والصّومال، وكانت ضمن المناطق الخاضعة لملك الحبشة (سبي، د.ت)، بعد أن تعرض المسلمون للكثير من الأذى والمضايقات على يد كفار قريش وزعمائها، لأن في الحبشة ملك عادل لا يُظلم عنده أحد، ولذا نزل المسلمون في مدينة (مصوع) باريتريا (سالم، د.ت). هرباً من الأذى والتعذيب في مكة، وبعد وفاة الرسول (عليه الصلاة والسلام) وتداول السلطة بين الخلفاء من بعده، بدأ العمل على نشر الدين الإسلامي عن طريق الفتوحات الإسلامية، وكان من بين المناطق المستهدفة، منطقة شرق أفريقيا، وتحديدًا القرن الإفريقي؛ لقرابها من منطقة شبه الجزيرة العربية جغرافياً تجارياً؛ فقد كانت العلاقات بينهما موعلة في القدم، ولذلك تم وصل البحر الأحمر بالبحر الأبيض، عبر قناة مائية تم شقها زمن الخليفة عمر بن الخطاب (رضى الله عنه)، وقد عُرفت بقناة أم المؤمنين (شاكرا، 1993، ص 15). أما في زمن الأمويين، فقد سيطروا على مدينة "أرفيل، وهلك، ومصوع، وعصب" فترة حكم عبد الملك بن مروان سنة 102م (سبي، د.ت، ص 60)، إلا أنه في ذلك الوقت والشائع عقب وصول العباسيين للحكم، تمكنت الدولة العباسية من بسط سيطرتها على إريتريا التي كانت تعرف آنذاك باسم إقليم "ياصنع" وهو الاسم القديم لمدينة مصوع (سبي، د.ت، ص 64).

وبعد ذلك خضعت معظم شواطئ البحر الأحمر لحكم قبائل البجة (الزهران، 2011، ص16)، بعد أن عقد معهم الفاطميون اتفاقية، وسلمت لسلطان قبائل البجة (مكون بن عبد العزيز) الذي بسط نفوذه على المنطقة التي شملت ميناء عصب، ولكن أثر وصول البرتغاليين إلى منطقة البحر الأحمر، نجحوا في السيطرة على البحر الأحمر، وخاصة الموانئ المطلة عليه، المتمثلة في مصوع، وعصب، وزيلع، وسواكن وغيرها؛ وذلك في مطلع القرن السادس عشر (محمد، د.ت، ص310-319-381)، كما تمكنوا من بسط نفوذهم على إريتريا في سنة 1520م، غير أن هذا الأمر لم يستمر طويلاً؛ لأن العثمانيين رأوا في وجودهم تهديداً مباشراً لمصالحهم الاقتصادية، والسياسية في المنطقة، فنشب الصراع الذي يُعدّ اقتصادياً بالدرجة الأولى، فبعد سيطرة البرتغاليين على البحر الأحمر، أصيبت المصالح التجارية العثمانية بالركود، والضعف، وعملوا على استعادة نفوذهم هناك، من أجل عودة التجارة، وقد نجحوا في ذلك، وعاد النشاط التجاري العثماني بعودة حركة التجارة، وعودة السفن في البحر الأحمر (سبي، 1993، ص163)، ولذلك أُعدّوا حملة عسكرية تمثلت في أسطول كبير لطرد البرتغاليين من شواطئ مصوع عام 1551م، وقد تمكن هذا الأسطول العثماني بقيادة (سنان باشا) من هزيمتهم، والقضاء عليهم من قائدهم (دون جوان دي كاسترو) وبذلك بسطوا سيطرتهم على ميناء مصوع وعصب (سبي، 1910، ص116)، وعادت التجارة في هذا الميناء زاهرة.

وقد ظلت خاضعة لحكم العثمانيين المباشرة في الفترة 1551-1690، ثم عينوا عليها والياً تابع للسلطة المركزية العثمانيين خلال 1690-1831، عقب ذلك قامت الإدارة العثمانيين بإدارة المنطقة بشكل مباشر، فاستمر الوجود العثماني في إريتريا، والصومال حتى سنة 1865م، عندما تنازلت السلطات العثمانية عنها لمصر، ونزل الجيش المصري في مدينة مصوع، وإريتريا بقوة تقارب 809 جندياً على رأسهم القائد (حسن بك) (السبيطي، د.ت، ص410) وسيطروا على ميناء عصب.

وتذكر مصادر أخرى أنّ القائد المصري كان اسمه (عابدين بك)، وقد تمكن من النزول في مصوع سنة 1826، وأصبح لبشاوات مصر السيادة الاسمية عليها، غير أنها لم تكن

لهم السيادة المباشرة، وقد استمر وضع مصوغ السياسي على هذا المنوال حتى مرحلة الصدام الحربي بين وآلى مصر (محمد علي) والعثمانيين في بلاد الشام، وكان لابد من تسوية هذه المسألة المصرية - العثمانية، إلا أنّ هذه التسوية كانت بانسحاب مصر من سواحل أفريقيا المطلة على البحر الأحمر لصالح العثمانيين، وتحديدًا سنة 1849، وذلك بعد تدخل الدول الأوروبية لفض ذلك النزاع لتعود السيادة للدولة العثمانية على كلاً من مصوع، وعصب، وسواكن وغيرها، واستمر الوضع هكذا حتى فترة حكم (الخدوي إسماعيل)، الذي تولى الحكم سنة 1863م (حسين، 2019، ص120)؛ إلا أنه وفي سنة 1882م وقّع الاستيلاء على إريتريا من قبل الانجليز، وبذلك انسحبت الجيوش المصرية منها ومن المناطق التي تجاورها، بالرغم من استمرارها في رفع العلم المصري في بعض مناطق إريتريا التي أصبحت تعاني من فراغ سياسي عسكري، مما جعلها تقع فريسة للأطماع الاستعمارية الأوروبية، ففي هذه المرحلة دخلت إيطاليا إلى ميدان التنافس الاستعماري، ونجحت في امتلاك ميناء عصب، بعد أن قامت إحدى الشركات الإيطالية بشرائه عن طريق توقيع عقد مع شيخ قبيلة (أبناء علي) وهما السلطان (حسن بن أحمد) والسلطان (إبراهيم بن أحمد) سنة 1869م، وكان الاتفاق ينصّ على شراء ميناء عصب؛ لكي تتخذ السفن الإيطالية مكاناً للتزود بالوقود، وتستخدمه أيضاً شركة رويانتيو الإيطالية لنفس الغرض (السبيطي، د.ت، ص55)، ثم بعد ذلك استلمته الحكومة الإيطالية منها، وأصبحت تحتل الميناء بشكل رسمي منذ سنة 1885م . (القوص، 1982، ص5).

ومن هنا كانت نقطة البداية للاستعمار الإيطالي لإريتريا، بعد أن نجح القائد الإيطالي (سالبتا) على رأس حملة عسكرية من النزول إلى (مصوع)، وقد أطلق عليها الإيطاليون آنذاك اسم مفوضية مصوع الإقليمية، ثم بعد ذلك تمكنوا من السيطرة على كل إريتريا، واسمها مستعمرة إريتريا، حيث قام الملك الإيطالي (همرت الأول) في وقت لاحق بإصدار مرسوم تأسيس مستعمرة إريتريا سنة 1890م (نجم، 1971، ص1-8)، وأصبحت ملك لهم، فتداخلت الأوضاع السياسية، وتشابكت الأحداث في المنطقة في تلك الأثناء؛ الأمر الذي دعى إلى تقسيمها بين تلك القوى فيما بعد، غير أن إيطاليا حافظت على نفوذها،

واستمر احتلالهم لاريتيريا؛ بل نجحت في إعلان وحدة إثيوبيا وإريتريا والصومال سنة 1936م ضمن نفوذ دائرة الإمبراطورية الإيطالية في أفريقيا الشرقية (نجم، 1971، ص12)؛ إلا أنه على أثر هزيمة إيطاليا في الحرب العالمية الثانية، خرجت من إريتريا التي خضعت مباشرة للسيطرة الإنجليزية (1941-1952م) على أن تكون فترة انتقالية حتى يتمكن شعبها من القيام بأعباء الحكم بأنفسهم (سيء، د.ت، ص159-160)، واستقرارهم السياسي.

وتشير المصادر التاريخية إلى أن هذه المرحلة، كانت من أخطر المراحل السياسية التي مرت بها البلاد، بسبب تربع الحبشة (إثيوبيا) بها، والعمل على ضم إريتريا لسلطتها، واتخاذ خطوات عملية في هذا الاتجاه بتشجيع من بريطانيا، بإثارت الفتنة الداخلية بين المسلمين والمسيحيين، وشجعت على ظهور الأحزاب السياسية الموالية لها والداعية إلى الانطواء تحت سلطة الحبشة، وبذلك امتد النزاع والخلاف في إريتريا، حول مصيرها المرهون بالدول الأوروبية الكبرى آنذاك، (بريطانيا، وفرنسا، أمريكا)، إضافة إلى الاتحاد السوفيتي حينها، ولم يستطع كل هؤلاء اتخاذ قرار حاسم حول مصير إريتريا السياسي والعسكري (مرسى، 2020، ص32).

وقد أدى ذلك إلى رفع الأمر إلى الأمم المتحدة، التي لم تتمكن أيضاً من حسم الأمر؛ بسبب تباين وجهات النظر الدولية، والمحلية، ولكن في نهاية الأمر توصلت إلى قرار مفاده: أن تكون إريتريا وحدة واحدة ذات استقلال ذاتي عام 1951-1952م ، ولكن مع الحبشة، بمعنى اتحاد لا مركزي بنفسها (أوبكر، د.ت، ص66-366-499).

وعلى أثر هذه القرارات تم إنزال العلم البريطاني 1952م، ورفع العلم الأثيوبي أو ما أطلق عليه العلم الاتحادي، غير أن الحكومة الأثيوبية أعلنت في سنة 1962م ضم إريتريا إليها، ولم تجد معارضة من القوى الأوروبية بل وجدت الدعم من الولايات المتحدة الأمريكية (عبدالرحمن، 2020، ص66)، وهذا التغيير في إريتريا كان نقطة انطلاق في عملية النضال الإريتري، من أجل الحصول على الاستقلال من حكم الاستعمار، حتى حصولهم

على الاستقلال سنة 1993م، واستقلالهم بعيداً عن المشاحنات الدولية. (عبد الناصر، 2020، ص69) .

ثانياً: تأسيس ميناء عصب:



شكل رقم 1-الموقع الجغرافي لميناء عصب الاريتري

من الشكل رقم (1) يعتبر ميناء عصب من أهم موانئ البحر الأحمر قاطبة، هذا إلى جانب ميناء ارتيريا (سبي، د.ت، ص31-32)، ويقع ميناء عصب (Assab) في جنوب شرق إريتريا على الساحل الغربي للبحر الأحمر، بالقرب من مضيق باب المنذب، وهو من أبرز الممرات البحرية الاستراتيجية في المنطقة؛ كونه يتمتع بموقع مميز، جعله على مرّ التاريخ نقطة اتصال بين شبه الجزيرة العربية والقرن الأفريقي، كما تتسم المنطقة المحيطة بالميناء بمناخ صحراوي حار، وتضاريس ساحلية منخفضة نسبياً مما يسهل إقامة الأرصفة البحرية، ومرافق التخزين والخدمات، ويُعدّ موقع الميناء همزة وصلّة بين ثلاث قارات (أفريقيا - آسيا - أوروبا)، وقد ساعد قربه من محطات التجارة العالمية، على جعله محطة رئيسة لمرور السفن القادمة من المحيط الهندي إلى البحر المتوسط عبر قناة السويس الأمر الذي عزّر من أهميته التجارية. (أبو بكر، د.ت، ص366) .

ومثل ميناء عصب مقراً لأحد المبشرين الإيطاليين عام 1885م كما أوضحنا سابقاً، وفي أثناء ذلك قام الإيطاليون بأعمال توسعية في المدنية، حتى جعلوا له أهمية اقتصادية (هويدي، 2008، ص203)، كما قاموا بإنشاء طرق خاصة للسيارات، وربط ميناء عصب من جديد بشكل مباشرة بالحدود الأثيوبية مما عزز مكانته بشكل أكبر. (هويدي، 2008، ص216)،

وتّمت إعادة بناء عصب من جديد وبالتحديد من قبل شركة يوغسلافية، سنة 1958م، والتي بدورها أدخلت بعض التعديلات عليه، مثل إنشاء سدّ جبلي أمام مرفأ الميناء، كنوع من الحماية للسفن الرأسية (الصافي، د.ت، ص115)؛ ونظراً لكون الميناء هو الثاني بالنسبة لإريتريا ولا يبعد عن العاصمة أسمرة إلا بحوالى 500 كيلومتر (أمين، د.ت، ص15)، فقد ربط في العهد الإيطالي بباقي المدن والأقاليم الإريترية بواسطة شبكة من الطرق، والسكك الحديدية، حيث قد قاموا بإنجاز السكة الحديدية بعد احتلالهم ميناء مصوع، وكانت نقطة الانطلاق منه، وبعد مرور سنتين من العمل وصلوا أسمرة سنة 1909م، ثم وصلوا المد باتجاه أهم المدن في اريتريا (الشامي، 1961، ص16)، فكُونوا بذلك شبكة متكاملة من الطرق تربطه باريتريا كاملة.

ثالثاً: الأهمية الاقتصادية والإستراتيجية لميناء عصب:

يتمتع ميناء عصب بأهمية إستراتيجية واقتصادية كبيرة بالنسبة للحبشة (اثيوبيا)؛ وذلك لأسباب تاريخية وجغرافية، فهو منفذ بحري تعتمد عليه في استيراد وتصدير البضائع، لأنها دولة غير ساحلية، وقد وفر هذا الميناء لأثيوبيا طريقاً مباشراً إلى البحر الأحمر، بدلاً من الاعتماد على طرق أطول وأكثر كلفة، لأنه يتمتع بموقع إستراتيجي على البحر، وممر بحري عالمي، يربط بين المحيط الهندي والمتوسط، عبر قناة السويس، والأمر الذي جعله نقطة حيوية للتجارة الدولية، وخطوط الملاحة، حتى أصبح مركزاً رئيساً للتجارة العالمية، كتصدير البن والمواشي، والصمغ العربي، والمنتجات الزراعية، ونظراً لقيمته الإستراتيجية فقد قام حوله صراع بين أثيوبيا وإريتريا، حيث كانت السيطرة عليه تعنى التحكم في جزء كبير من حركة التجارة الأثيوبية (مرادة، 1959، ص96)، وما تعود به من دخل للدولة، ففي فترة

الحكم الأثيوبي لاريتريا استمرت الحكومة في تطوير البنية التحتية للميناء، والطرق المؤدية إليه لتعزيز دوره الإقليمي (إبراهيم، د.ت، ص115)، وهذا جعله يمثل نقلاً سياسياً، واقتصادياً لإيطاليا؛ لأنها كانت تبحث عن مكان لها على ساحل البحر الأحمر، لتأمين خطوطها التجارية، ما بين ميناء البندقية الإيطالية، والموانئ الهندية، والصينية، وأيضاً لضمان تزويد سفنها بالوقود أثناء عبورها من البحر الأحمر (موسى، 2021، ص96)، الأمر الذي دفعها إلى إنشاء مصفاة ضخمة للنفط، أصبحت تزود ارتيريا واثيوبيا باحتياجاتها من النفط، وبذلك نجحت إيطاليا في تعزيز مكانة هذا الميناء، بعد أن عقدت معاهدة مع (منليك) حاكم منطقة (شو) سنة 1881م، ذات الطابع التجاري الواقعة ما بين عصب والمناطق الداخلية الغنية بالموارد الأولية، والموارد الإنتاجية المختلفة (موسى، 2021، ص255)، التي تزخر بها هذه البلاد، وفيما يتعلق بأثيوبيا فقد مثل ميناء عصب أهمية اقتصادية كبيرة بالنسبة لها؛ لأنه المنفذ الوحيد لها للوصول إلى البحر الأحمر، والمحيط الهندي، وميناء عصب كان يمز من خلاله الجزء الأكبر من الحركة التجارية الاثيوبية، ومما عزز استخدامه وجود طريق بري يصل بينه وبين العاصمة (أديس ابابا) مباشرة، وتحديداً إلى مناطق ومصادر الإنتاج الزراعي والصناعي داخلها (إبراهيم، د.ت، ص93).

وتشير معظم المصادر التاريخية إلى أهمية ميناء عصب في الاقتصاد الاثيوبي خاصة العاصمة؛ كونه المصدر الرئيسي للملح، على الصعيدين المحلي والخارجي والتصدير عن طريق الملاحات (تبخير مياه البحر الأحمر لاستخراج الأملاح). (هويدي، 2008، ص150).

والجدير بالملاحظة أنه وخلال العصر الحديث، حافظ هذا الميناء على أهميته التجارية، حتى وقت أزمات الحروب، ففي مرحلة الحرب العالمية الثانية، انصب تركيز الإنجليز على الاهتمام به، لذا ظل رافد اقتصادي مهم، ثم قاموا بتطوير المرفأ البحري التجاري (أحمد، 2019، ص356). . وعقب انتهاء الحرب العالمية الثانية وانسحاب بريطانيا من اريتريا، عملت أمريكا على الاستعادة من الفراغ السياسي، والتخبط الدولي في حسم مصيرها (أحمد، 2019، ص359)، فنجحت في إنشاء تقارب مع أثيوبيا بعد أن آل مصير اريتريا إلى

الأخيرة بعد أن مكّنت إثيوبيا الولايات المتحدة الأمريكية من استمرار سيطرتها، وتأمين مصالحها الاستراتيجية في البحر الأحمر، عن طريق عقد عدد من اتفاقيات معها، تمنحها بموجبها إثيوبيا الحق في استخدام الموانئ الإريترية.

وكانت أول اتفاقية سنة 1960م، وكان أهم ما جاء فيها هو منح أمريكا إمتيازات، وتوسع في استغلال ميناء عصب، وبالإضافة إلى إنشاء قاعدة عسكرية بالقرب من هذا الميناء، وقد كان هدف أمريكا استراتيجي بالدرجة الأولى، حيث كان مقابل هذه الامتيازات لأمريكا، قامت أمريكا بتدريب وتسليح الجيش الأثيوبي (سبي، دت، ص35). وأسوة بالولايات المتحدة الأمريكية، دخلت إسرائيل على الخط بامتياز آخر، تمثل في تأمين محطات تزويد السفن بالوقود، الموجودة في ميناء عصب (سكيس، 2019، ص355)، ولم تقف عند هذا الحد؛ بل قامت بإرسال بعثة عسكرية إلى إريتريا وكان الهدف من ذلك استئجار ميناء عصب، وتسخير كل خدماته الاقتصادية، والسياسية، والإستراتيجية لصالح إسرائيل، ومراقبة السفن في البحر الأحمر خاصة السفن العربية (الحسن، 2020، ص130)، فتتولى بذلك زمام الأمور.

ومما تجدر الإشارة إليه، هو وجود مجموعة مراسي أخرى صغيرة، منتشرة على طول ساحل إريتريا منها على سبيل المثال لا لحصر: مرسى زولا، مرسى انجل، مرسى مكعللى، مرسى برعسوتي (الحسن، 2020، ص135).

رابعاً: دور ميناء عصب البحري خلال العصور التاريخية:

لقد كان ومازال للموانئ البحرية المظلة على البحر الأحمر، أهمية استراتيجية واقتصادية على مرّ العصور التاريخية، حيث لعبت دوراً في رسم سياسة المنطقة، خاصة زمن الاستعمار الأوروبي لقارة أفريقيا عامة، ومنطقة حوض البحر الأحمر بشكل خاص، وقد بدأ التركيز على موانئ إريتريا وبشكل خاص ميناء عصب في إطار خطة لتأمين المنطقة عن طريق سيطرتهم عليها (حقوص، دت، ص22). ومن المعلوم وجود قوى كبرى لها نفوذ ومصالح في منطقة البحر الأحمر، حيث امتدت مصالح هذه الدول بالمنطقة في فترات متفاوتة من العصر الحديث، إذ تقف الدولة العثمانية من جهة، في مقدمة الدول التي لها

نفوذ كبير في المنطقة، بحكم أنها دولة إسلامية، ثم تأتي بريطانيا، وفرنسا، وألمانيا، وإيطاليا من جهة أخرى، كدول لها سيطرة مباشرة ونفوذ في المنطقة (أوبكر، د.ت، ص126)؛ وبالتالي فإنّ هذه المنطقة المتنافس عليها، كان ولا يزال دون شك لرغبة أكيدة لدى الدول الكبرى في الوصول إلى شواطئ البحر الأحمر، للسيطرة وتأمين مصالحها، ومن هنا تبرز أهمية الموانئ التاريخية، ودورها في أداء هذا الفرض، الذي تسعى إليه الدول الكبرى المتنافسة لتحقيق أطماعها في المنطقة.

وتجدر الإشارة إليه في هذا الصدد، أنه وعقب انطلاق موجة الاستعمار الأوروبي الحديث، أصبحت معظم موانئ البحر الأحمر نقطة ارتكاز للأوروبيين، ففي ظل تواجد كلاً من بريطانيا في ميناء عدن، وفرنسا في ميناء عصب، بالاشتراك مع إيطاليا التي كان اهتمامها بميناء عصب يتجسد في اكتشاف النفط، في المنطقة الواقعة إلى الشرق من ساحل ميناء مصوع عند جزيرة (وهلك) (أوبكر، د.ت، ص30).

إنّ الحديث عن الدور التاريخي لميناء عصب، لا ينفصل بأي حال عن المعطيات التي تسببت في وجود الميناء نفسه؛ ذلك لأن ميناء عصب بالنسبة لبلاد الحبشة، ودولة إريتريا بوجه خاص، من أهم العناصر التي منحت قيمة ووزن لهذه الدولة على الخارطة السياسية العالمية، مع الأخذ في الاعتبار افتقار المنطقة لخيارات بديلة فيما يتعلق بطرق النقل، وبالتالي فإنّ الدور التاريخي المهم لهذا الميناء؛ هو ما جعل بلاد الحبشة تحتفظ به، رغم أنه كان محل صراع ونزاع بين الدول الكبرى، ونقطة تتكالب عليها دول العالم، وحتى لو اختلف الأمر بالنسبة لهذا الميناء في قيمته وأهميته، فلا يختلف الأمر بالنسبة لبلاد الحبشة، من حيث وزنها السياسي، وأهميتها الاقتصادية، فحتى يومنا هذا نتوقع أن يكون لميناء عصب دور كبير حتى للسودان من بين الموانئ السودانية؛ نظراً لوجود طرق برية تربط إريتريا بالسودان، كما أن إغلاق موانئ السودان يضع هذا الميناء في رتبة البديل الأكثر حظاً، لنقل البضائع الواردة عبر البحر الأحمر، إلى العمق السوداني، وربما بتكاليف أقل من غيره من الموانئ، (عبدالرحمن، 2020، ص190) بالإضافة إلى أنه العامل الوحيد الذي يعزز قيمة العلاقات الثنائية بين السودان وإريتريا.

الخاتمة :

أولاً : النتائج :

- من خلال البحث والتحليل السابق خلص إلى جملة من النتائج يمكن اختزالها في:
- 1- إن البحر الأحمر هو شريان يربط الدّول القريبة منه ببعضهما البعض.
 - 2- شهدت سواحل البحر الأحمر نشأة العديد من الموانئ البحرية، ذات أهمية اقتصادية، وإستراتيجية، والعنصر الأهم انه تمر عبرها معظم حركة التّجارة الدولية.
 - 3- تعتبر مدينة عصب مدينة تاريخية قديمة، شاهدت تطوراً ملحوظاً وازدهاراً كبيراً، فأصبحت تحظى بمكانة مرموقة، خاصة لدى مسلمي اريتريا، لأنها حمت المسلمين المهاجرين الأوائل إلى بلاد الحبشة.
 - 4- تُعدّ مدينة عصب أحد المدن الرئيسية المنشأة على موانئ البحر الأحمر، وأكثرها أهمية؛ باعتباره الميناء الأول والرئيس لبلاد الحبشة (اثيوبيا). وهو على درجة قصوى من الأهمية للنقل في البلاد الحبشة سواء كانت الداخلية أو الخارجية.
 - 5- أدى ميناء عصب البحري دوراً تاريخياً مهماً خلال مختلف العصور التاريخية، وقد تأتي ذلك من واقع تنافس الدول الكبرى، والمتمثلة في كل من بريطانيا - فرنسا - إيطاليا - ألمانيا.

ثانياً: التوصيات:

- في ضوء ما توصلت إليه الدراسة من نتائج حول الأبعاد التاريخية والإستراتيجية والاقتصادية لميناء عصب، يمكن تقديم التوصيات الآتية:
1. ضرورة إجراء دراسات متخصصة مستقلة حول موانئ البحر الأحمر، وخاصة ميناء عصب، لما له من أهمية إستراتيجية في معادلات التوازن الإقليمي والدولي.
 2. تشجيع البحوث التاريخية المقارنة بين ميناء عصب والموانئ الأخرى المطلة على البحر الأحمر، مثل مصوع وعدن وجدة وسواكن، لفهم طبيعة التحولات الجيوسياسية في المنطقة.

3. الاهتمام بالأرشفات العثمانية والإيطالية والبريطانية المتعلقة بتاريخ الميناء، والعمل على تحقيقها ونشرها علمياً لإثراء الدراسات التاريخية حول المنطقة.
4. إبراز البعد الاقتصادي المعاصر لميناء عصب، وربطه بالدراسات الجيوسياسية الحديثة المتعلقة بأمن الملاحة الدولية ومضيق باب المندب.
5. الدعوة إلى توثيق الذاكرة التاريخية لمدينة عصب ومينائها من خلال مشاريع بحثية وأكاديمية تسهم في حفظ التراث البحري لمنطقة البحر الأحمر.
6. تعزيز الدراسات البنينة (التاريخ - الجغرافيا السياسية - الاقتصاد البحري) لفهم الأدوار المركبة التي تؤديها الموانئ الاستراتيجية في تشكيل العلاقات الدولية.

المراجع:

1. أمين، شاكر وآخرون) د.ت. (أضواء على الحبشة د.ط. دار المعارف، مصر.
2. إبراهيم، سمير) د.ت. ، مصوع بوابة دخول الإسلام لأفريقيا، صحيفة مصرية.
3. أبوبكر، محمد عثمان، (1994) تاريخ إريتريا والحبشة أرضاً وشعبياً د.ط. القاهرة.
4. أبوبكر، محمد) د.ت.، تاريخ إريتريا المعاصر د.ن.
5. أحمد، سعد حسين. (2019) الأهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته، مجلة الخليج العربي، المجلد 41.
6. الحسن، نفيسة عبدالقادر. (2020) الأهمية الاقتصادية والتجارية لموانئ ساحل البحر الأحمر وأثرها على دولة الممالك، مجلة القلزم.
7. حقوص، منى . د.ت. . تطور الإعلام في إريتريا في زمن الثورة د.ن.
8. السبيطي، محمد د.ت. . القرن الإفريقي في ظل العمود الأثيوبي تسويبان مصالحات وتنافس على الموانئ ، مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، الرياض.
9. السيد، سالم عبد العزيز. (1993). البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي د.ط. مؤسسة شباب الإسكندرية.
10. سكييس، تريفيا. (2019). إريتريا مستعمرة في مرحلة الانتقال 1918-1948م .مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية.

11. شاكر، محمود. (1993). اريتريا والحيشة. د.ط. المكتب الإسلامي، بيروت.
12. الشامي، صلاح الدين. (1961). الموانئ السودانية: دراسة في الجغرافية التاريخية. د.ط. مكتبة مصر، مصر.
13. عبد الرحمن، رستم جمال. (2020). التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر وأثره على أمن الدول المشاطئة. المركز العربي للبحوث والدراسات العربية.
14. عبد العزيز، مرسى. (2020). الأهمية الاقتصادية والإستراتيجية للبحر الأحمر عبر التاريخ: دراسة الحالة السودانية. مجلة القلم العلمية للدراسات التاريخية والحضارية.
15. عبد الباري، عبد الرزاق نجم. (1971). اريتريا شعباً وكفاحاً، مطبعة العاني، بغداد.
16. القوص، عطية. (1982). تاريخ موانئ البحر الأحمر في القرون الخمسة الأولى. مجلة الدراسات الإفريقية، جامعة القاهرة.
17. قراش، عبد الرحمن. (2011). العلاقات البريطانية الإثيوبية إلى غاية تحرير إثيوبيا. مجلة تاريخ العلوم، جامعة الجزائر.
18. مرادة، كامل. (1959). الحيشة بين القديم والحديث. محاضرة أقيمت بدار الجمعية الجغرافية المصرية.
19. موسى، أسماء سعد. (2021). موانئ البحر الأحمر وأهميته السياسية والاقتصادية عبر العصور الإسلامية. مجلة القلم العلمية للدراسات التاريخية.
20. هويدي، علي فرغلي. (2008). تاريخ أفريقيا الحديث والمعاصر: الكشوف الجغرافية - الاستعمار - الاستقلال. د.ط. العلم والإيمان للنشر والتوزيع، الإسكندرية.
21. سبي، عثمان صالح. (1993). جغرافية اريتريا. د.ط. الكنوز الأدبية، بيروت.
22. سبي، عثمان. (1910). الصراع في حوض البحر الأحمر عبر التاريخ. د.ط. دار المعارف، القاهرة.