

التنافس الدولي للسيطرة على تجارة البحر الأحمر خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر الميلادي.

إعداد الدكتور/ مقبل بن هلال محمد العتيبي،

دكتوراه القانون الدولي،

كلية الدراسات القضائية والأنظمة، قسم الأنظمة،

جامعة أم القرى- المملكة العربية السعودية

البريد الإلكتروني: mugbel9@hotmail.com

المستخلص :

تمثل الدراسة الحالية فصلاً من فصول التنافس الدولي التاريخي على البحر الأحمر، وهو الشريان المائي الواصل بين تجارة جنوب شرق آسيا وأوروبا. ولم يكن من الغريب أن تسعى الدول الأوروبية إلى إيجاد مواطني قدم عبر موانئه. وخلال القرن التاسع عشر الميلادي/ الثالث عشر الهجري، أخذ الصراع الفرنسي/ البريطاني منحى آخر عندما أقدمت فرنسا بالحملة على مصر عام 1798م في إطار التنافس مع بريطانيا حول طرق التجارة والمواصلات العالمية. ولذلك أرسلت بريطانيا قوة بحرية للسيطرة على جزيرة بريم عند مدخل البحر الأحمر عام 1799م، سعياً منها لتطويق البحر الأحمر، ولمنع فرنسا من القفز من خلاله لسواحل اليمن والهند.

وتهدف الدراسة إلى إلقاء الضوء على الأهمية العالمية للبحر الأحمر، لتبيان مقدار القيمة المادية للدول المتشاطئة على سواحلها، من خلال تتبع المنافسة الدولية للاستئثار بالتجارة عبر موانئ البحر الأحمر خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر الميلادي/ الثالث عشر الهجري. وخلال الدراسة الحالية سيتم تناول مجموعة من الموضوعات تتعلق بأهمية البحر الأحمر للتجارة العالمية، وإلقاء الضوء على تاريخ التنافس الدولي للسيطرة على تجارة البحر الأحمر منذ مطلع العصور الحديثة، كما سيتم تناول موضوع منافسة القوى العظمى خلال فترة الدراسة -بريطانيا وفرنسا- بجانب الولايات المتحدة الأمريكية، للسيطرة على تجارة البحر الأحمر. كما سيتم إلقاء الضوء على الدور المصري في البحر الأحمر خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر الميلادي/ الثالث عشر الهجري، مما ترتب عليه تأجيج المنافسة الدولية للسيطرة على البحر الأحمر. وذلك بالاستعانة بمجموعة من المصادر الأولية، والمراجع المتخصصة المتعلقة بموضوع الدراسة.

الكلمات المفتاحية:

(الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر- التنافس الدولي حول البحر الأحمر- التجارة عبر البحر الأحمر- تاريخ الصراع الاستعماري حول البحر الأحمر- أهمية البحر الأحمر للدول المتشاطئة عليه).



International competition for control of the Red Sea trade during the first half of the nineteenth century AD.

Summary:

The current study represents a chapter in the historical international competition over the Red Sea, a crucial waterway connecting trade between Southeast Asia and Europe. It was not surprising that European countries sought to establish footholds through its ports. During the 19th century (13th century AH), the French British conflict took another turn when France launched its campaign against Egypt in 1798 as part of its rivalry with Britain over global trade and communication routes. Consequently, Britain sent a naval force to seize Perim Island at the entrance of the Red Sea in 1799, aiming to encircle the Red Sea and prevent France from using it to reach the coasts of Yemen and India.

The study aims to shed light on the global importance of the Red Sea, highlighting the material value of the countries bordering their shores by tracing the international competition to monopolize trade through the Red Sea ports during the first half of the 19th century (13th century AH). The study will address a range of topics related to the importance of the Red Sea for global trade and highlight the history of international competition to control Red Sea trade since the beginning of the modern era. It will also cover the competition among the great powers during the study period—Britain and France, alongside the United States—to control Red Sea trade. Additionally, the study will shed light on Egypt's role in the Red Sea during the first half of the 19th century (13th century AH), which intensified the international competition to control the Red Sea. This will be done using a range of primary sources and specialized references related to the study topic.

Keywords:

- The strategic importance of the Red Sea
- International competition over the Red Sea
- Trade through the Red Sea
- History of colonial conflict over the Red Sea
- Importance of the Red Sea to the littoral states

بسم الله الرحمن الرحيم،

والصلاة والسلام على أشرف المرسلين وخاتم النبيين ورحمة الله للعالمين سيدنا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين، أما بعد، فالدراسة الحالية تمثل فصلاً من فصول التنافس الدولي التاريخي على البحر الأحمر، وهو الشريان المائي الواصل بين تجارة جنوب شرق آسيا وأوروبا. ولم يكن من الغريب أن تسعى الدول الأوروبية إلى إيجاد مواطئ قدم عبر موانئه. وخلال القرن التاسع عشر الميلادي/ الثالث عشر الهجري، أخذ الصراع الفرنسي/ البريطاني منحني آخر عندما أقدمت فرنسا بالحملة على مصر عام 1798م في إطار التنافس مع بريطانيا حول طرق التجارة والمواصلات العالمية. ولذلك أرسلت بريطانيا قوة بحرية للسيطرة على جزيرة بريم عند مدخل البحر الأحمر عام 1799م، سعياً منها لتطويق البحر الأحمر، ولمنع فرنسا من القفز من خلاله لسواحل اليمن والهند.

وعلى جانب آخر، أخذ التجار الأمريكيون يرسلون سفنهم إلى الموانئ اليمنية وخاصة ميناء مخا، حيث حصلوا على ثلاثة أرباع إجمالي محصول البن اليمني عام 1809. كما قامت حكومة الولايات المتحدة الأمريكية بعقد أول معاهدة مع سلطان مسقط وزنبار سنة 1833م، ولقد أقبل سلطان مسقط على هذه المعاهدة بعد أن تبين له الفوائد الجمة التي ستعود عليه نتيجة لارتباطه مع التجار الأمريكيين وحكومتهم، وبعد أن أصبح لهم دور فعال في منافسة احتكار الإنجليز للتجارة الشرقية في المحيط الهندي والبحر الأحمر منذ أوائل القرن التاسع عشر.

ومع ظهور شخصية والي مصر محمد علي باشا، أخذ في دعم وجوده في البحر الأحمر، وهنا وجدت كل من بريطانيا وفرنسا أن الخلاف بين محمد علي والسلطان العثماني فرصة مواتية لفرض بنود تسوية لندن عليه عام 1840م، وذلك تمهيداً لإقصائه من المناطق التي سيطر عليها في البحر الأحمر.

ولقد وجه كل ذلك البريطانيين إلى ضرورة السيطرة على عدن للاستئثار بتجارة البن اليمني بعد تحويلها من مخا إلى ذلك الميناء، فضلاً عن احتكار الأسواق التجارية بمنطقة البحر الأحمر. وتهدف الدراسة الحالية إلى إلقاء الضوء على الأهمية العالمية للبحر الأحمر، لتبيان مقدار القيمة المادية للدول المتشاطئة على سواحلها، من خلال تتبع المنافسة الدولية للاستئثار بالتجارة عبر موانئ البحر الأحمر خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر الميلادي/ الثالث عشر الهجري. وخلال الدراسة الحالية سيتم تناول مجموعة من الموضوعات تتعلق بأهمية البحر الأحمر للتجارة العالمية، وإلقاء الضوء على تاريخ التنافس الدولي للسيطرة على تجارة البحر الأحمر منذ مطلع العصور الحديثة، كما سيتم تناول موضوع منافسة القوى العظمى خلال فترة الدراسة -بريطانيا وفرنسا- بجانب الولايات المتحدة الأمريكية، للسيطرة على تجارة البحر الأحمر. كما سيتم إلقاء الضوء على الدور المصري في البحر الأحمر خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر الميلادي/ الثالث عشر الهجري، مما ترتب عليه تأجيج المنافسة الدولية للسيطرة على البحر الأحمر. وذلك بالاستعانة بمجموعة من المصادر الأولية، والمراجع المتخصصة المتعلقة بموضوع الدراسة.

أصل تسمية البحر الأحمر:

سمي البحر الأحمر عبر التاريخ بعدة مسميات وفقاً لموقعه من السواحل أو المدن التي تطل عليه، فسمي مرة ببحر القلزم وذلك نسبة إلى مدينة القلزم الواقعة عند نهاية خليجه الغربي -خليج السويس حالياً، وسمي مرة أخرى ببحر آيلة عند مدينة آيلة-مدينة العقبة حالياً، وسمي كذلك ببحر النعام، ومرة أخرى ببحر عيذاب. كما سماه ابن جبير أحياناً بالبحر الفرعوني، وابن رسته ببحر جدة عند ساحل مكة. وسماه الهمذاني ببحر الحجاز عند ساحل المدينة المنورة، وبحر اليمن عند سواحل اليمن. وغيرها من الأسماء التي اندثرت جميعاً ولم يبق منها إلا اسم البحر الأحمر. كما أن هناك عدة تفسيرات أخرى لهذا الاسم (البحر الأحمر) منها إلى أن البحر الأحمر موطن لأنواع من الهائمات النباتية الدقيقة التي تتميز باللون الأحمر وتطفو بالقرب من السطح لكي تكون قريبة من الشمس وتسبب اللون الأحمر، أو تعود التسمية إلى بعض أنواع الشعاب المرجانية التي تتراوح بين درجات اللون الأحمر فتكسب المياه هذه الألوان أو بعض الطحالب والنباتات البحرية ذات الألوان البنية المائلة للاحمرار، كما أنه توجد تفسيرات أخرى أقرب للدقة وهو وجود كميات كبيرة من أكاسيد الحديد في سلاسل الجبال المطلة على البحر الأحمر مما يعطي المياه اللون الأحمر وقت الغروب عند انعكاس أشعة الشمس عليها.

جغرافية البحر الأحمر:

من الجدير بالذكر أن البحر الأحمر لا تصب فيه أنهار سواء من حديه الشرقي أو الغربي. وتتسم سواحل البحر الأحمر وخليجها الشماليان بكثرة الشعاب والشطوط المرجانية التي تحفها، وكذلك الصخور النائية التي تعترض مسيرة السفن وتتسبب في غرقها، بالإضافة إلى الأخطار المترتبة على التقاء الرياح ولا سيما في منطقة "تاران" الواقعة بين "القلزم" و"آيلة"، وهي أخطر ما في البحر الأحمر من الأماكن؛ حيث الدوامات العنيفة والعواصف العاتية التي كثيراً ما تتسبب في غرق السفن. أما مضيق باب المندب فهو نقطة الاختناق الرئيسية ومفتاح البحر الأحمر ومدخله من ناحية الجنوب؛ حيث يبلغ عرضه حوالي عشرين ميلاً بحرياً، وتقسمة جزيرة بريم (ميون) إلى ممرين، فالقناة الشرقية منه يقل عرضها عن ميلين ويبلغ عمقها 85 قدماً، في حين يبلغ عرض القناة الغربية 16 ميلاً ويصل عمقها 990 قدماً وهي القناة الوحيدة الصالحة للملاحة.

نبذة تاريخية حول التنافس الدولي على البحر الأحمر:

منذ أقدم العصور والبحر الأحمر يمثل شرياناً حيويّاً للمواصلات ووسيلة للتبادل التجاري والحضاري بين البلدان المحيطة به من جانب، وبينها وبين البلدان الأخرى من جانب آخر. ومع اتساع نطاق التبادل التجاري خارج النطاق المحيط به وبخاصة بين الشرق والغرب ازدادت أهمية هذا البحر، وتطلعت الدول التجارية الأوروبية للسيطرة عليه كطريق حيوي لنشاطها التجاري الذي أصبح يمثل عصب حياتها الاقتصادية. ولقد نشطت الحركة التجارية في البحر الأحمر وموانئه، وتبدلت السلع الهندية والمصرية واليمنية بين بلدان البحر الأحمر المختلفة وزاد من نشاط هذه الحركة التجارية أن التجار الأوروبيين عملوا على نقل تلك البضائع إلى بلادهم وترويجها. ولكن منذ أواخر القرن الخامس عشر الميلادي/ التاسع الهجري، نجح البرتغاليون في اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح، وتحويل النشاط التجاري إلى هذا الطريق بعيداً عن البحر الأحمر، وسعى البرتغاليون إلى محاصرة القوى التجارية العربية والقضاء عليها. وكان هدف البرتغاليون هو القهر العسكري الصليبي للعالم الإسلامي، واستغلال قوتهم الحربية في الحصول على موارد اقتصادية. وقد أدى تحول طريق التجارة العالمية إلى الطريق البحري المباشر الجديد إلى حرمان العرب من مصدر هام من مصادر ثروتهم، مما أحدث هزة عنيفة في بنائهم الاقتصادي، وأدى بالتالي إلى إحداث انهيار في نظمهم السياسية القائمة حينذاك. والجدير بالذكر أن تجارة البن اليمني كان لها أثر كبير في عودة النشاط التجاري للطريق التجاري القديم عبر البحر الأحمر في أوائل القرن السابع عشر الميلادي/ الحادي عشر الهجري، بعد أن كانت التجارة الشرقية قد تحولت إلى طريق رأس الرجاء الصالح عقب وصول البرتغاليين إلى الهند في نهاية القرن الخامس عشر، وقد ساعد على ذلك أن البن اليمني كان سلعة شائعة ومحبوبة في أوروبا وأمريكا على السواء.

وأما بالنسبة لموضوع السيطرة على البحر الأحمر، فمن الثابت تاريخياً أن البحر الأحمر كان بحيرة إسلامية عثمانية منذ عام 1517م/ 923هـ حيث كان يطل على جوانبه مصر والحجاز واليمن، وقد عم الطابع الإسلامي العثماني للبحر الأحمر حين فتح السلطان العثماني "سليمان خان بن سليم الأول (1494م/ 900هـ- 1566م/ 974هـ)" كلا من سواكن ومسوح، وهو ما أدى إلى عجز الوجود البرتغالي وتوقف اعتدائه على البحر الأحمر خاصة وأن الدولة العثمانية قد حبت البحر الأحمر بالأمن والأمان عندما صبغته بالصبغة الإسلامية وأغلقت في وجه السفن البرتغالية، ثم عممت هذا المبدأ على جميع السفن المسيحية حيث حرمت عليها الإبحار في مياه البحر الأحمر شمالي ثغر مخا باليمن وجعله بحراً إسلامياً مغلقاً في وجه الزحف الاستعماري الأوروبي الذي حاول التسلل من باب المنذب إلى الأقاليم الإسلامية التي تطل على هذا البحر من شاطئيه، وأدى ذلك بطبيعة الحال إلى إلزام تلك السفن بإفراغ شحناتها في هذا الميناء -ميناء المخا- ثم إعادة شحنها على سفن إسلامية بحتة ببحارتها وقبطانها، وظلت تتردد تلك السفن على الثغور في الشرق والغرب حتى السويس شمالاً، وقد ظل تطبيق هذا المبدأ معمولاً به من جانب الدولة العثمانية حتى القرن الثامن عشر الميلادي/ الثاني عشر الهجري، ودافعها إلى ذلك المحافظة على الأماكن المقدسة الواقعة في الحجاز والمطلّة على البحر الأحمر.

ومنذ أوائل القرن السابع عشر الميلادي/ الحادي عشر الهجري، وفي أعقاب انحسار نفوذ البرتغاليين، ظهر الهولنديون والإنجليز والفرنسيين في المحيط الهندي، واتبعوا سياسة جديدة كان محورها العناية بالتجارة في المقام الأول، ثم تأتي القوة الحربية لحماية تلك التجارة في المقام الثاني. ولقد تكفلت شركات تجارية مساهمة بحركات الاستعمار الهولندي والبريطاني والفرنسي في القارة الآسيوية، وأصبح بمرور الزمن الحق لتلك الشركات في عقد المعاهدات مع الدول التي تقع في مناطق احتكارها، وأصبح من بين مناطق نفوذ تلك الشركات سواحل البحر الأحمر والساحل الجنوبي للجزيرة العربية. ولقد أخذ نجم الهولنديين ينحسر عن البحار الشرقية، وترك المجال للبريطانيين وللفرنسيين.

وخلال النصف الثاني من القرن الثامن عشر الميلادي/ الثاني عشر الهجري، اتخذت الدولة العثمانية إجراءات وقائية لمنع اجتياز السفن المسيحية (الأجنبية) البحر الأحمر وتهديد الحجاز، حيث كانت فرقاطتهم الحربية تجوب البحر الأحمر بين جدة والسويس بصفة دائمة، وذلك بهدف تأمين وصول الغلال والمواد الغذائية اللازمة لأهالي الحرمين الشريفين، وكذلك لحماية الأماكن المقدسة حتى أضحت مصر هي الحامية لطرق التجارة الحيوية بين كل من أفريقيا وآسيا انطلاقاً من السويس التي أصبحت القاعدة الأساسية للعمليات البحرية العثمانية في البحر الأحمر، ونقطة الانطلاق الرئيسية لأداء فريضة الحج لمسلمي شمال أفريقيا.

وفي واقع الأمر، لم يكن العامل الديني هو السبب الأساسي في رغبة العثمانيين منع التجارة غير المسلمة من الإبحار في البحر الأحمر، فهناك أسباب أخرى، فقد كان السلطان العثماني يرى أن الفوائد الجمركية التي تعود على مصر من هذا الطريق لا تفيد الدولة العثمانية شيئاً، بينما تزيد من قوة أعدائه المماليك الخارجين عن الدولة. بل أن الباب العالي كان يخشى أن يؤدي فتح هذا الطريق الملاحي المهم للسفن الأجنبية إلى زيادة النفوذ الأجنبي في مصر بما يقطع الأمل في عودتها إلى حظيرة الدولة العثمانية. على أن السلطان العثماني لم يجد غصاصة في السماح للسفن الأجنبية بنقل التجارة عبر البحر الأحمر حتى ميناء جدة فقط ليشكل بذلك حصيلة للحجاز من العوائد الجمركية التي كانت تكفي لسد نفقات رعاية الحرمين ولا تُحمل الدولة مثل هذه النفقات في وقت كانت تنوء فيه ميزانيتها بأعبائها الثقيلة. هذا بالإضافة إلى أن الباب العالي كان يرى أن النشاط التجاري في البحر الأحمر سيؤثر على التجارة في الخليج العربي والعراق وهو الطريق الآخر الذي كانت تصل البضائع عبره إلى موانئ البحر المتوسط وإلى عاصمة الدولة العثمانية. ولذلك حاولت الدولة العثمانية الحد من نشاط السلطات المحلية في مجال التعاون التجاري عبر البحر الأحمر مع القوى الأجنبية، ولكن دون جدوى، فمع أن السلطان العثماني أصر على عدم إبحار السفن الأوروبية شمال جدة وذكر السلطات الحاكمة في مصر بما فعله الإنجليز في الهند حيث أتوا إليها كتجار ثم تحولوا إلى مستعمرين وحكام، إلا أن هذه التحذيرات العثمانية لم تستطع أن توقف هذا النشاط الدولي حول ممارسة حرية التجارة في البحر

الأحمر، فقد تمكنت عدة سفن إنجليزية من الوصول إلى الموانئ المصرية مثل السويس والقصير والطور، كما سيتضح فيما يلي، في الفترة من 1775 - 1779م. وحقيقة الأمر أن حكام المناطق المطلة على البحر الأحمر مثل الأئمة في اليمن، والأشراف في مكة، والمماليك في مصر، كانوا يسعون لتشجيع التعامل التجاري مع الأوروبيين حتى يزداد دخلهم من الضرائب التي تجبى من التجار المترددين على موانئها. ففي مصر بدأ تشجيع النشاط التجاري مع القوى الأجنبية بشكل كبير منذ عهد "علي بك الكبير" ثم "محمد بك أبو الذهب" والذي عقد اتفاقية مع الإنجليز عن طريق الرحالة الإسكتلندي "جيمس بروس (1730-1794): James Bruce"، كما سيتضح فيما بعد، لتشجيع حركة التجارة بين مصر والهند وتحديد الرسوم الجمركية التي تدفع في الموانئ المصرية. كما أن اليمن شهدت هي الأخرى نشاطاً تجارياً ملحوظاً في منتصف القرن الثامن عشر الميلادي/ الثاني عشر الهجري، ساعد على تهيئته انسحاب الأسطول العثماني من البحار الشرقية، ولم يعد في إمكان العثمانيين تطبيق سياسة إغلاق البحر الأحمر كما كانت في الماضي. فأخذت التجارة الأوروبية تتدفق إلى ميناء "المخا" اليمني حتى أطلق اسم هذا الميناء على البن الذي كان يصدر منه إلى أسواق العالم حينذاك ويعرف باسم "Mocha". وقد اتبع اليمنيين سياسة التسامح مع العناصر غير الإسلامية التي كانت تصل بلادهم حينذاك مما أدى إلى تنشيط الحركة التجارية بين العرب والأجانب. ونتيجة لتلك العوامل وهذا النشاط التجاري ظهرت طبقة من التجار أثرت ثراءً واضحاً وخاصة من تجارة البن الذي ارتفع سعر تصديره إلى أوروبا ارتفاعاً كبيراً. وترتب على ذلك أن احتلت طبقة التجار موقع الصدارة من النفوذ الاجتماعي والتأثير على الأوضاع السياسية.

التنافس البريطاني/ الفرنسي للسيطرة على تجارة البحر الأحمر خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر الميلادي.

لم تغب أهمية البحر الأحمر وموانئه عن فكر الساسة والرحالة الأوروبيين في المنطقة بوجه عام. ويهمنا في الدراسة الحالية إلقاء الضوء على القوى العظمى حينئذٍ وهم بريطانيا وفرنسا؛ حيث لعبوا دوراً محورياً في مجريات الأحداث، وازداد التنافس التجاري فيما بينهم نتيجة لسياستهم الإمبريالية، ورغبتهم في الاستيلاء على الطرق التجارية العالمية.

التطلع البريطاني للسيطرة على البحر الأحمر قبيل الحملة الفرنسية على مصر:

سعت بريطانيا منذ بدايات القرن السابع عشر الميلادي/ الحادي عشر الهجري، للسيطرة على الأسواق الشرقية، فأُسست شركة الهند الشرقية الإنجليزية في 31 ديسمبر 1600م/ 1009هـ في عهد الملكة "إليزابيث الأولى (1533م/ 940هـ -/ 1603م/ 1011هـ): Elizabeth I" واحتكرت التجارة الشرقية بوجه عام. وكانت شركة الهند الشرقية تعتبر أن التجارة اليمنية مجالاً هاماً لأنشطتها التجارية في جنوب البحر الأحمر، وحققت فعلاً من وراء تلك التجارة أرباحاً كبيرة. كما قامت شركة الهند الشرقية بعدة محاولات مبكرة لإقامة وكالات تجارية لها في الموانئ اليمنية منذ أوائل القرن السابع عشر/ الحادي عشر الهجري، وبدأت بإرسال سفينة تجارية لها إلى جزيرة "سقطري" الواقعة جنوب الساحل الجنوبي لشبه الجزيرة العربية وعلى مقربة من "رأس جوردفوي" على الساحل الشرقي لأفريقيا، وحاول قائد السفينة البريطاني "وليم كيلنج: William Keeling" الوصول إلى عدن لإقامة وكالة تجارية فيها باسم البريطانيين، غير أنه لم يتمكن من ذلك نظراً لوجود العثمانيين في اليمن منذ عام 1538م/ 945هـ. علماً بأن العثمانيين سمحوا للإنجليز بممارسة نشاطهم التجاري في الموانئ اليمنية منذ عام 1618م/ 1027هـ، واستمر وجود العثمانيين في اليمن حتى عام 1635م/ 1045هـ. وفي يونيو 1768م/ 1182هـ وصل إلى الإسكندرية القنصل البريطاني في الجزائر "جيمس بروس" والذي تباحث مع "علي بك الكبير" بهدف الحصول على امتيازات تجارية لإنجلترا، فتباحث معه في مسألة إحياء طريق التجارة القديم عبر البحر الأحمر وتأمين سير السفن البريطانية فيه. ولقد عملت بريطانيا على الانتفاع بحسن نيات "علي بك الكبير" في التحالف معها، وعقدت معه اتفاقية في سنة 1773م/ 1187هـ فتح بموجبها مرفأ السويس لمراكبهم، حتى أصبح العلم البريطاني هو أول الأعلام الأجنبية التي رُفرت في البحر الأحمر بعد أن كان بحيرة إسلامية مغلقة في وجه السفن

الأوروبية. وفي سنة 1775م استطاع "جيمس بروس" الاتفاق مع "محمد أبو الذهب" على أن تصل البضائع الهندية إلى السويس وتدفع ضرائب تبلغ 8% فقط من قيمتها بدلاً من دفع 14% لحاكم جدة. ثم عقد "وارن هاستنجز: Warren Hastings" الحاكم البريطاني للبنغال اتفاقية أخرى معه نصت على تخفيض الضرائب على بعض الواردات بنسبة 6.5% فقط. إلا أنه عقب وفاة "أبو الذهب" فإن خلفاؤه "مراد بك" و "إبراهيم بك" لم يحترما هذه الاتفاقية، وبذلك فشل المشروع البريطاني في سنة 1776م.

التطلع الفرنسي للسيطرة على البحر الأحمر قبيل الحملة الفرنسية على مصر:

بدأت فرنسا محاولاتها للسيطرة على بعض المراكز المهمة في البحار الشرقية منذ مطلع القرن السابع عشر الميلادي/ الحادي عشر الهجري، ولقد أسست من أجل ذلك "شركة الهند الشرقية الفرنسية" في سنة 1664م، ونجحت في توطيد علاقاتها مع الهند وغيرها من بلاد الشرق، كما أن نشاط التجار الفرنسيين كان ظاهراً في جنوب البحر الأحمر وعلى الساحل الشرقي لأفريقيا، والذين نجحوا في إقامة علاقات مع سكانها الأصليين.

ظهر التنافس بين إنجلترا وفرنسا في الحصول على وكالات تجارية في منطقة سواحل البحر الأحمر الجنوبية، وكذلك كان الاهتمام بمصر نظراً لتحكمها في الجزء الشمالي من البحر الأحمر. ففي الجنوب، ومنذ سنة 1708م وفي غيبة النفوذ العثماني عن اليمن، وفي عهد الدولة القاسمية الزيدية في اليمن، بدأ التطلع الفرنسي إلى المشاركة في النشاط التجاري في البحر الأحمر، حيث وصلت بعثة فرنسية إلى عدن بقيادة "دي ميرفيل: De Merveille" ثم اتجهت إلى المخا فوصلت إليها في 3 يناير 1709م، وتمكنت هذه البعثة من عقد اتفاقية تجارية مع حاكم المخا، حصلت فرنسا بمقتضاها على حق إقامة وكالة تجارية في المخا، وأصبحت الضرائب الجمركية على البضائع المباعه بنسبة 3% واتفق على أن يرفع العلم الفرنسي على الوكالة، شريطة أن يعود التجار الفرنسيون إل سفنهم ليلاً. إلا أنه في سنة 1738م حدثت أزمة بين حاكم المخا وبين الشركة الفرنسية، والتي أرسلت سفينة حربية ضربت الميناء ضرباً مؤثراً تم على أثره توقيع معاهدة بين الشركة وبين حاكم المخا، أنقصت الضرائب الجمركية بمقتضاها من 3% إلى 2.5%. وفي عام 1762م غادر الفرنسيون والهولنديون وكالاتهم في اليمن، وانفرد بالتالي الإنجليز بتجارة التصدير هناك. وبعد أن عقدت معاهدة باريس بين إنجلترا وفرنسا سنة 1763م فرضت المصالح الاستعمارية الفرنسية ضرورة وضع العديد من الخطط لاستعادة الإمبراطورية الفرنسية في الهند. ولقد اتخذت تلك الخطط الطريق الملاحي عبر البحر الأحمر، أو الطريق البري الموصل للخليج العربي كوسيلة لتطويق سيطرة البريطانيين البحرية على المحيط الهندي.

وأما بالنسبة للأوضاع في مصر في إطار التنافس البريطاني/ الفرنسي للسيطرة على مواضع قدم لها في المناطق المهمة على البحر الأحمر، فقد كان لتطور الأحداث السياسية على الساحة المصرية منذ منتصف القرن الثامن عشر الميلادي تأثيره على سياسة الدول المتنافسة تجاه البحر الأحمر، ففي سنة 1769م استطاع "علي بك الكبير" أحد كبار المماليك في مصر أن يعلن استقلاله عن السلطان العثماني، واستولى على الحجاز سنة 1770م، ولقد اهتم اهتماماً كبيراً بالبحر الأحمر، وأصبح مقتنعاً بضرورة فتح البحر الأحمر أمام السفن التجارية الأوروبية. وعلى الرغم من أن فترة علي بك لم تستمر كثيراً، إلا أنه كان مثلاً يحتذى به من جاء بعده، وبذلك ظلت مصر بعد انقضاء عهده خارجة فعلياً عن سيطرة الدولة العثمانية. ونتيجة لتلك التطورات السياسية، أخذ القناصل الفرنسيون الذين ترددوا على مصر يرصدوا كل ما من شأنه ضمان مرور تجارتهم أو الاستحواذ على الطريق العالمي إثر الصراع القائم بينهم وبين الإنجليز خلال الربع الأخير من القرن الثامن عشر الميلادي، وخاصة خلال الفترة التي قامت فيها الحرب بين فرنسا وإنجلترا (1778- 1783)، حيث أرسلت الجالية الفرنسية بمصر اقتراحاً إلى الجمعية التأسيسية والغرفة التجارية بمرسيليا يقضي بفرض حصار بحري على مصر؛ لأن ذلك من شأنه تهينة الفرصة لفرنسا للاستيلاء على الطريق إلى الهند. وفي عام 1785م تمكن الفرنسيون من فرض أنفسهم على الساحة، وتمكنوا من عقد اتفاقية مع "مراد بك" في مصر عين بمقتضاها "جورج بلدوين: George Baldwin" قنصلاً فرنسياً في

مصر، وذلك بهدف إحياء طريق البحر الأحمر التجاري، وتم الاتفاق على تشجيع وصول السفن التجارية الفرنسية إلى السويس، وتم الاتفاق كذلك على تحديد الرسوم الجمركية وحماية الفرنسيين في الأراضي المصرية.

التنافس البريطاني الفرنسي للسيطرة على البحر الأحمر منذ بدايات القرن التاسع عشر الميلادي:
أخذ التنافس التجاري البريطاني/ الفرنسي حول البحر الأحمر شكل الصراع السياسي على مصر، والتي تمثل حلقة الربط بين البحرين المتوسط والأحمر. ونتج عن هذا الصراع قيام "نابليون بونابرت (1769-1820م): Napoleon Bonaparte" باحتلال مصر عام 1212هـ/ 1798م. وفي عهد الحملة الفرنسية على مصر، كانت العوامل الاقتصادية دافعاً مؤثراً لقيام "نابليون بونابرت" بمراسلة الشريف "غالب (1787م/ 1202هـ- 1813م/ 1228هـ)" شريف مكة، وكذلك مراسلة إمام اليمن، وكان هدف نابليون من ذلك هو ربط موانئ جدة ومخا والقصير والسويس ببعضها لتنشيط الحركة التجارية فيها؛ حيث طلب "نابليون" من شريف مكة "الشريف غالب، استمرار التجارة بين جدة والسويس، كما طلب منه اقناع التجار في جدة لإرسال سفنهم إلى السويس، مؤكداً له على حسن معاملتهم، فطلب الشريف "غالب" تحديد القيم الجمركية على السلع قبل وصولها إلى السويس، كما طلب من نابليون ضرورة تأمين التجارة عند نقلها من السويس إلى القاهرة. ووصلت السفن بالفعل من جدة في شهر ذي الحجة عام 1799م/ 1213هـ. كما اتبع القائد الثالث للحملة الفرنسية على مصر "جاك مينو: Jacques Francois Menou" (1163- 1225هـ/ 1750- 1810م) نفس السياسة التي اتبعها "نابليون" لمهادنة الشريف غالب، فكتب إليه في 13 رجب 1215هـ/ 1800م وأكد له أن التجار لن يدفعوا إتاوات أو مغارم، كما أنه لن يقع لهم ما يزعجهم، وبالفعل أرسل الشريف "غالب" السفن مرة أخرى وحملت الأنسجة القطنية والبن والبهار. وكان موقف الشريف "غالب" عائد بشكل أساسي إلى مكانة مصر الهامة للاقتصاد الحجازي. كما قام الفرنسيين بتنظيم ميناء السويس حيث دخل البحر الأحمر والموانئ المطلة عليه مرحلة تاريخية جديدة إذ بدأت أنظار الدول الأوروبية المتنافسة تنظر إليه على أنه طريق الوصول إلى الشرق الأقصى الغني بالثروات.

أما بالنسبة لموقف إنجلترا من محاولات فرنسا للسيطرة على البحر الأحمر، ونتيجة خشيتهم من أن تستغل فرنسا هذا الطريق المائي القصير للوثوب إلى الهند، فلم يقف الإنجليز مكتوفي الأيدي، بل قاموا بمحاصرة الشواطئ المصرية على البحر المتوسط بعد قيام الإنجليز بتدمير الأسطول الفرنسي في موقعة أبو قير البحرية. كما قامت بريطانيا بإرسال حملة في البحر الأحمر عام 1799م بقيادة "الأميرال بلانكيت: Rear Admira Blankett" للطواف في البحر الأحمر في مظاهرة بحرية تمحو من الأذهان فكرة الفرنسيين للسيطرة على هذا الطريق واتخاذهم معبراً لغزو الهند وتهديد المصالح البريطانية هناك. كما أن حكومة بومباي البريطانية قامت باحتلال جزيرة بريم عند مدخل باب المنذب في شهر مايو سنة 1799م/ 1213هـ. وبذلك تكون قد توقفت حركة التجارة العالمية عبر البحر الأحمر عن طريق مصر والحجاز بحلول نهايات القرن الثامن عشر الميلادي. غير أن البريطانيون تبينوا أن المضائق في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر لا يمكن السيطرة عليها من خلال جزيرة بريم بواسطة المدفعية الساحلية، كما أن مناخ الجزيرة رديء للغاية وليست بها مياه صالحة للشرب. ولهذا تم سحب القوات البريطانية من الجزيرة خاصة بعد أن اطمأن البريطانيون لحسن نوايا سلطان "الحج وعدن" الذي أبدى موافقته المبدئية على بقاء البريطانيين مؤقتاً في "عدن" خلال الفترة التي يحتاجونها. إلا أن القوات البريطانية قد تدخلت عسكرياً في البحر الأحمر عندما قامت حكومة الهند البريطانية بإرسال قوات لإخراج الفرنسيين من مصر، وللتعاون مع القوات البريطانية القادمة من الشمال، فكانت هذه الحادثة هي أول استخدام عسكري للبحر الأحمر من جانب القوات البريطانية في العصر الحديث. وأصبح محور السياسة البريطانية بعد ذلك يدور حول السيطرة ومد النفوذ على المراكز الاستراتيجية المهمة في طريق المواصلات إلى الهند والشرق الأقصى وخاصة البحر الأحمر الذي يعد أقصر هذه الطرق وأسهلها.

يبدو تزايد اهتمام حكومة الهند الإنجليزية بالتجارة في البحر الأحمر من خلال التصريح الذي أدلى به "اللورد فالنتيا: Lord Valentia" الذي وصل إلى الهند على رأس بعثة بريطانية سنة

1805م. ونتيجة لزيارة فالنتيا معظم الموانئ الهامة في البحر الأحمر، وجمع معلومات عن التجارة، فقد أشار إلى أهمية احتلال بريطانيا لعدن التي اعتبرها "جبل طارق الشرق"، وأوصى بإنشاء وكالة تجارية في عدن، وبتعيين مقيم دائم بها ليتمكن البريطانيون من احتكار التجارة اليمنية وخاصة تجارة البن الرائجة. أما أول اهتمام بريطاني بالبلاد الواقعة على البحر الأحمر على الجانب الإفريقي كان في عام 1810 عقب قيام اللورد "فالنتيا" بإرسال سكرتيره "سالت: Mr. Salt" في مهمة للحبشة. وأوضح "سالت" في تقريره أهمية طريق البحر الأحمر بالنسبة للتجارة الهندية، وأكد على ضرورة العمل على إيجاد أفضل الوسائل لتدعيم قوة بريطانيا في البحر الأحمر حتى يمكنها مواجهة أي تقدم عدائي من ناحية الغرب، هذا بالإضافة إلى العمل على زيادة حجم التجارة الهندية في المنطقة. ولقد أوصى "سالت" بإزالة المعوقات التي تفسد الاتصالات بين إقليم "تيجري: Tigre" وبين الساحل، وذلك لضمان أفضل السبل بين الحبشة والمستوطنات البريطانية في الشرق. ولقد أصبح هذا المطلب متصاعداً نظراً لعدم وجود موانئ للحبشة. وفي سعي بريطانيا للبحث عن أفضل السبل للسيطرة على البحر الأحمر، وعلى الجانب الإفريقي، فقد وجدت التقارير البريطانية أن مدينة بربرة الصومالية لديها وضع تجاري وسياسي هام للسيطرة على البحر الأحمر. فيقول الكابتن البريطاني "بروتون: Burton" الذي زار المدينة في عام 1855 أنها المفتاح الحقيقي للبحر الأحمر، وأنها الميناء الوحيد الآمن للإبحار بين السويس ورأس جوردفوي، وأنها لأسباب متعددة أفضل من مدينة عدن.

ظهور الولايات المتحدة الأمريكية على مسرح الأحداث في جنوب البحر الأحمر:

من أهم النتائج التي أسفر عنها استقلال الولايات المتحدة الأمريكية في أوائل الربع الأخير من القرن الثامن عشر الميلادي/ الثاني عشر الهجري، ظهور التدخل الأمريكي في أسواق التجارة الشرقية في المحيط الهندي عامة والبحر الأحمر على وجه الخصوص. تلك الأسواق التي احتكرها الأوروبيون منذ مطلع العصور الحديثة، وكاد الإنجليز ينفردون بالسيطرة عليها عندما بدأت الطلائع الأولى للتدخل الأمريكي هناك في الظهور. إذ بدأ المغامرين الأمريكيين في أوائل القرن التاسع عشر يحومون حول المحيط الهندي الذي كاد أن يحتكره الإنجليز لأنفسهم احتكاراً كاملاً. ولهذا فإن البريطانيين عملوا على الوقوف حائلاً دون هذا التدخل الأمريكي في أسواق التجارة الشرقية في المحيط الهندي عامة والبحر الأحمر على وجه الخصوص، بعد أن شكل التجار الأمريكيين منافساً خطيراً لهم في هذا الميدان. ولقد تمكنت السفن الأمريكية من شراء كميات كبيرة من البن اليمني خلال فترة بقاء الحملة الفرنسية بمصر (1798- 1801) وبدأت السفن الأمريكية تتعامل مباشرة مع المنتجين الأصليين. ولقد ظل الأمريكيون يقومون بنشاطهم التجاري البحري المتزايد في المحيط الهندي والبحر الأحمر في النصف الأول من القرن التاسع عشر الميلادي على الرغم من صدور "مبدأ منرو: The Monroe Doctrine" في شهر ديسمبر سنة 1823م. علماً بأن هذا المبدأ لم يعوق الأمريكيين عن القيام بنشاطهم البحري والتجاري المتزايد في المحيط الهندي والبحر الأحمر والبحار الشرقية بوجه عام. ولكن الدافع الأول للمناداة بمبدأ منرو هو الدفاع عن حق الشعوب الأمريكية وشعوب العالم الجديد، وفي تقرير مصيرها، وفي الدفاع عن حقها في الحرية والاستقلال أمام مطالب أوروبا.

ولقد تطورت علاقات الولايات المتحدة التجارية في المنطقة بتوقيع اتفاقية عام 1833م مع سلطان مسقط وزنجبار والتي كانت سفنه تبحر بالتجارة في أرجاء المحيط الهندي والبحر الأحمر، وكانت تهدف المعاهدة إلى ضمان حسن سير عمليات التبادل التجاري مع التجار الأمريكيين. ولقد كان الدافع لسلطان مسقط في توقيع تلك الاتفاقية، هو الدور الكبير الذي أصبح يحضاه التجار الأمريكيون إزاء نجاحهم في منافسة احتكار الإنجليز للتجارة الشرقية في المحيط الهندي والبحر الأحمر منذ القرن التاسع عشر.

وبذلك يكون النصف الأول من القرن التاسع عشر الميلادي قد شهد ميلاد منافس جديد للتجارة في منطقة جنوب البحر الأحمر وهو الولايات المتحدة الأمريكية، والتي سيكون له تأثير محوري على سير الأحداث في تاريخ المنطقة خلال العقود التالية.

الدور المصري للسيطرة على تجارة البحر الأحمر خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر الميلادي:

كان ظهور محمد علي باشا عام 1805م على مسرح الأحداث في مصر أحد أهم التطورات السياسية التي شهدتها المنطقة في أعقاب خروج الحملة الفرنسية من مصر، فلقد كان له دور كبير بلا شك في الحركة التجارية عبر البحر الأحمر. ولقد أدرك محمد علي أهمية سيطرة مصر على البحر الأحمر لكونه شرياناً من أهم شرايين المواصلات بين الشرق والغرب، واعتبر محمد علي أن مسألة السيطرة على البحر الأحمر ستكون حلاً لنشاط شركة الهند الشرقية البريطانية ونفوذها التجاري المتزايد على سواحل الجزيرة العربية. وفي عام 1807م نجح محمد علي في هزيمة القوة البريطانية التي نزلت على الإسكندرية ووصلت إلى رشيد بقيادة "فريزر: Fraser". وهو الأمر الذي ترتب عليه إفشال مساعي بريطانيا للسيطرة على الطريق المائي عبر البحر الأحمر حينئذ. حيث إنه خلال حروب محمد علي باسم السلطان العثماني في شبه الجزيرة العربية ضد الدعوة السلفية، فإن محمد علي كان قد جهز أسطولاً بحرياً مكون من خمس عشرة سفينة، ووصلت قواته إلى ميناء ينبع الذي نجح في الاستيلاء عليه في أكتوبر 1811م، ونجح في الاستيلاء على المدن الساحلية المطلة على البحر الأحمر في الحجاز وعسير، وامتدت انتصاراته لليمن. كما أنه قد جاءته الأوامر من السلطان العثماني للسيطرة على المخا وكل الموانئ البحرية في اليمن وكذلك قلعة عدن. وهو الأمر الذي أثار حفيظة إنجلترا، ولذلك قام القنصل البريطاني في الإسكندرية بسؤال محمد علي عن نواياه في التوسع في تلك المناطق، ولكن محمد علي أخلى مسنوليته عن اتخاذ أي وضع في أي موانئ إمام اليمن أوفي عدن. ولقد اعترف بشكل سري للقنصل البريطاني أن الباب العالي هو من دفعه للحصول على تلك الموانئ، كما أعلن محمد علي أنه لم يكن يرغب في اتخاذ أي خطوة قد تورطه مع حكومة الهند؛ حيث كان محمد علي حينها نائباً عن السلطان.

وفي أعقاب انتصار إبراهيم بن محمد علي باشا على الحروب السلفية في شبه الجزيرة العربية، أراد السلطان العثماني مكافئته، فعينه السلطان العثماني محمود الثاني (1808-1839م) على باشوية جدة في شهر يوليو 1820 (شوال 1235هـ) مكافأة له على خدماته. ولما كانت باشوية جدة تشمل أيضاً سواكن ومصوع والحبشة على الجانب الإفريقي، فقد أصبحت منذ ذلك الوقت للباشوية المصرية نوع من السيادة في ظل التبعية العثمانية على الساحل الغربي للبحر الأحمر. وعلى الجانب الإفريقي أيضاً، فإن قوات محمد علي نجحت خلال عامي 1820 و1822 من السيطرة على سنار وكردفان، فامتدت الإمبراطورية المصرية حتى الحبشة، فبذلك تكون الإمبراطورية المصرية قد نجحت في السيطرة على جزء كبير من البحر الأحمر على جانبيه الشرقي والغربي. وفيما يتعلق بالأوضاع في اليمن، فإن قوات محمد علي قد أعادت تبعية إمام صنعاء للدولة العثمانية في عام 1820م، مقابل قيام إمام اليمن بدفع كمية من محصول البن اليمني كخراج سنوي للباب العالي.

لقد كانت تحركات محمد علي العسكرية التي انتهت بتكوين إمبراطورية مصرية في البلاد العربية قد أحدثت صداماً معه ومع المصالح البريطانية في الشرق، خاصة وأن محمد علي أصبح مسيطراً على البحر الأحمر والخليج العربي، فصار بذلك متحكماً في أهم طريقين للمواصلات البريطانية إلى الهند وبلاد الشرق بوجه عام. وفي يونيو 1832 قامت ثورة ضد محمد علي في جدة من جانب القوات الألبانية برئاسة أحد المماليك ويدعى "تورتشة بيلمر: Toorche Bilmer"، وخلال محاولات قوات محمد علي لإخماد الثورة، فر "تورتشة بيلمر" إلى الجنوب وتمركز في المخا، وبدأ في التوسع في اليمن. إلا أن قوات محمد علي توجهت لليمن للقضاء عليه. كانت القوات المصرية بقيادة إبراهيم باشا (الصغير) ابن أخ محمد علي، والذي نجحت قواته بين عامي 1835، 1836 في السيطرة على اليمن، وأصبح بمقتضى ذلك إبراهيم باشا هو سيد المخا ومعظم الموانئ البحرية في اليمن، وأصبح مسيطراً على تجارة اليمن فعلياً. ولقد وصلت معلومات إلى الحكومة البريطانية أن محمد علي يسعى للسيطرة على قلعة عدن. وفي يوليو 1838 أوضحت الحكومة البريطانية أن أية أعمال عدائية من جانب محمد علي ضد عدن، سيكون بمثابة اعتداء على المصالح البريطانية، وهو الأمر الذي يستوجب التعامل معه.

لقد تبين فيما بعد أن محمد علي كان يبغى من توسعته في اليمن حينذاك السيطرة على تجارة البن اليمني، ومنافسة البريطانيين كذلك في هذا الميدان، حيث أن محمد علي قد قام بفرض ضرائب باهظة على التجار التابعين لشركة الهند الشرقية الإنجليزية بلغت نسبتها 7% في الموانئ اليمنية. ونتيجة لذلك، قام اللورد "بالمرستون: Viscount Palmerston" وزير الخارجية البريطانية بتوجيه تعليماته إلى "كامبل" القنصل البريطاني في مصر في أوائل مارس 1837م ليطلب بشكل قاطع من محمد علي رفع القيود المفروضة على التجارة البريطانية على وجه السرعة، وأنه إذا لم ترفع هذه القيود فإن الحكومة البريطانية سوف تأخذ في اعتبارها اتخاذ كافة التدابير التي تضمن الحفاظ على "شرف بريطانيا العظمى" وعلى مصالحها التجارية في منطقة البحر الأحمر.

كان نتيجة للتطورات في اليمن وعلى سواحل البحر الأحمر، قيام الحكومة البريطانية بتصفية الوجود المصري في المنطقة المجاورة لعدن تمهيداً لتصفيته نهائياً واقصائه عن البحر الأحمر حماية لمصالحها الحيوية في هذا الطريق البحري الحيوي الهام. ولقد ساعد إنجلترا في تلك الأونة على تنفيذ خططها قيام محمد علي بالانقلاب على السلطان العثماني، وأصبحت قوات محمد علي تهدد عرش السلطان العثماني فعلياً. وهو الأمر الذي ترتب عليه تخوف الدول الأوروبية من حدوث اختلال لتوازن القوى الدولية في أوروبا. ولذلك دخلت إنجلترا في تحالف دولي ضد محمد علي بحجة دعم السلطان العثماني. وخلال تلك الأثناء، أوضح "اللورد بونسونبي: Lord Ponsonby" السفير البريطاني في إسطنبول، أن السلطان العثماني يفضل أن يرى عدن في حوزة بريطانيا عن أن تكون مع الباشا في مصر، فليس له سيادة مستقلة عليها -يقصد محمد علي. ونظراً للعمليات العسكرية التي قامت بها قوات محمد علي باشا في اليمن، قام "الكولونيل كامبيل: Colonel Campbel" القنصل البريطاني في الإسكندرية في مايو 1838م، بإبلاغ محمد علي بأن إنجلترا لا تحبذ أية محاولات لغزو البلاد في منطقة عند مدخل البحر الأحمر. كما قام "اللورد بالمرستون: Lord Palmerston" بإبلاغ حكومة الهند بأنه لا يرى سبباً يمنع وكالة الهند الشرقية في عدن من عقد معاهدات صداقة وتجارة مع رؤساء القبائل الذين تم تهديدهم من جانب محمد علي. ولهذا قررت الحكومة البريطانية في أكتوبر سنة 1839م أن تطلب من محمد علي سحب قواته من جميع بلاد اليمن. ولقد حاول محمد علي بشتى الطرق التغلب على معارضة البريطانيين لوجوده في اليمن وذلك بعرض صداقته عليهم واستعداده لمراعاة المصالح البريطانية في موانئ البحر الأحمر. غير أن النتائج السياسية الدولية التي ترتبت على انتصارات محمد علي على الدولة العثمانية، واقترب القوات المصرية من الأستانة، جعلت المسألة المصرية تتجاوز حدود الدولة العثمانية، حتى أن الخلاف لم يصبح محلياً بينه وبين السلطان العثماني، بل أصبحت المسألة الأوروبية تتحالف عليه فيها الدول الخمس الكبرى، إنجلترا، وفرنسا، وروسيا، وبروسيا، والنمسا، وذلك على أثر اندحار الجيش العثماني في موقعة "نزيب" في 24 يونيو 1839م، وانحياز الأسطول العثماني إلى محمد علي. وأدرك محمد علي مع هذه التطورات أنه قادم على حرب خطيرة، فوجد محمد علي نفسه في أمس الحاجة إلى قواته المتناثرة في أرجاء الحجاز ونجد واليمن، وفي الوقت نفسه كانت الإنذارات تتوالى عليه من الحكومة البريطانية تطلب منه إجلاء قواته عن اليمن وبقية أرجاء الجزيرة العربية. وفي اليوم الثالث عشر من شهر مارس 1840م أصدر محمد علي أوامره إلى حاكم اليمن وقائد القوات المصرية بالجلء عن اليمن وتسليم زمام الأمور فيها إلى الشريف حسين بن علي بن حيدر، شريف أبو عريش عاصمة المخلاف السليماني بشمال اليمن ليحكمها ممثلاً عن الباب العالي.

وفي أعقاب الانسحاب المصري من اليمن، وتأكيداً على المصالح البريطانية في البحر الأحمر، قامت شركة الهند البريطانية بإرسال السفينة "الفنستون: Elphinstone" إلى جدة، وإرسال السفينة "أيوفراتس: Euphrates" إلى مخا لمراقبة الموقف. وبذلك انفسح المجال أمام بريطانيا لتوطيد أقدامها في عدن ولتتوسط نفوذها الاستعماري في جنوب اليمن وفي حوض البحر الأحمر بعد أن تخلصت من المنافسة المصرية الخطيرة في تلك المناطق. وأما بالنسبة لموقف الدولة العثمانية من تحركات بريطانيا، فإن الدولة العثمانية قبلت السياسة البريطانية التي انتهت إلى قيام إنجلترا بالسيطرة على عدن بالقوة، ورعوا أن احتلال البريطانيين لعدن ليس إلا نوع من أنواع المكافأة لبريطانيا على معاونتها للدولة العثمانية في وقف أطماع والي مصر المتمرّد على الدولة العثمانية.



وفي الوقت الذي كانت تقوم فيه إنجلترا بفرض نفوذها على المناطق الجنوبية من البحر الأحمر، كانت فرنسا تتحرك للمرة الثانية على الجبهة المصرية، ولكن هذه المرة بالسبل السلمية؛ حيث نجح المهندس الفرنسي "فرديناند دليسبس" في عام 1854م في الحصول على عقد امتياز لحفر قناة السويس، ولقد أعطى المرسوم الصادر في 1854م والصادر في 1856م ديلسيسبس الحق في إنشاء شركة مساهمة وهي شركة قناة السويس العالمية. وبحفر قناة السويس أصبح البحر الأحمر واحد من أهم وأعظم بحار العالم من حيث كونه طريقاً للنقل والتجارة. إلا أن الأحداث المصرية والأوضاع على البحر الأحمر تطورت أعقاب الثورة العرابية التي أدت إلى احتلال بريطانيا لمصر عام 1882م، وأصبحت قناة السويس في قبضتها.

الخاتمة:

للبحر الأحمر موقع جغرافي متميز، وله أهمية جيوسياسية كبيرة؛ حيث إنه يتوسط القارات والبحار العالمية، وهو أقصر طريق بحري يربط بين الشرق والغرب عن طريق قناة السويس، بالإضافة إلى قربيه من منابع النفط في الخليج العربي. وهذه الحقائق جعلت منطقة البحر الأحمر مسرحاً للصراع على النفوذ من جانب القوى الإقليمية والدولية عبر التاريخ. كما أن للبحر الأحمر أهمية خاصة بالنسبة للدول العربية؛ فهو يربط بين شطري العالم العربي الآسيوي والإفريقي، ومن خلاله يتم نقل النفط والبضائع العربية في العصر الحديث المعاصر. كما أنه من الثابت في الأمر الترابط الأمني بين منطقة البحر الأحمر والخليج العربي وحوض النيل في العصر الحديث، وبالتالي تتزايد أهمية البحر الأحمر بالنسبة للأمن القومي العربي. ويتميز البحر الأحمر بوجود نوعين من الممرات المائية زادت من أهميته بوجه عام، ويتمثلا في قناة السويس، والمضائق أمثال تيران وباب المندب. ولقد أضفت هذه الممرات المائية وعلى وجه الخصوص قناة السويس وباب المندب أهمية استراتيجية كبرى على البحر الأحمر؛ فقناة السويس تعتبر منفذ البحر الأحمر نحو البحر المتوسط وبالتالي ناحية الشمال وأوروبا. كما يعتبر مضيق باب المندب منفذ البحر الجنوبي إلى نصف الكرة الأرضية الجنوبية. وهذا الوضع الجغرافي جعل من البحر الأحمر أفضل حلقة وصل مائية بين شطري الكرة الأرضية الشمالي والجنوبي.

وتنبثق أهمية البحر الأحمر الاستراتيجية أساساً من موقعه الجغرافي الفريد؛ حيث ينظر إليه حالياً على أنه واحد من أهم الطرق البحرية العالمية، فقد سهل للدول الصناعية والقوى الكبرى العالمية والإقليمية إمكانية الاتصال بدول العالم أجمع؛ حيث يتميز بأنه أقصر وأنسب طريق يربط البحار الشرقية والغربية من جهة، وبين البحر المتوسط والمحيط الهندي من جهة أخرى، بل ويعتبر الأسرع، إذ يوفر للسفن والناقلات العملاقة حوالي (57-59%) من المسافة، وكذلك يوفر (50-70%) من كمية الوقود اللازمة تبعاً للحمولة والسرعة، وكل ذلك يتيح للسفن والناقلات زيادة عدد الرحلات وسرعة الإمداد بالوقود والسلع مما يؤثر على مستويات الأسعار. ولقد ظل البحر الأحمر خلال مراحل التاريخ المختلفة محورياً مهماً للأمن العربي بصفته شرياناً استراتيجياً حيوياً للمواصلات البحرية العربية الداخلية والخارجية، وكان هناك دور حاسم لعبته القوى المهيمنة على البحر الأحمر الذي يضم بلداناً عربية في معظمها وذلك فيما يتعلق برسم الاتجاه الذي تتبعه الشعوب على ساحليه ولأن العرب يدركون أن أمن إقليم البحر الأحمر أمر لازم لأمن المنطقة العربية بأسرها نظراً لما يمثله البحر الأحمر وخليج عدن من أهمية بالغة للدول المطلة عليه وللاطمح القومي العربي بصفة عامة. ويقع البحر الأحمر في مركز الكتلة العربية جغرافياً وقومياً مما يجعل الأقطار العربية المطلة عليه شديدة الحساسية لكل ما يؤثر في توازن الإقليم المرتبط بالتوازن العالمي، إذ يمكن تهديد أمن هذه الدول خاصة تلك التي ليس لها منافذ بديلة باحتلال منافذها إلى هذا البحر أو بإغلاق المضائق المتحكمة فيه كما يؤدي البحر الأحمر دوراً بارزاً في الربط بين شطري الوطن العربي في قارتي آسيا وأفريقيا.

وبشكل البحر الأحمر عمقاً استراتيجياً للدول العربية، ويمكن من خلال السيطرة عليه أو على الجزر الكثيرة التي تنتشر في أماكن متعددة منه تهديد العمق الدفاعي العربي، بما في ذلك المنشآت العربية الحيوية من مصانع ومطارات ومضائق ومصالح متعددة. فيما تشكل مياه البحر الأحمر ممراً للبورج والسفن الحربية التي تجوب المنطقة، لا سيما في ظل وجود عدد من الأساطيل الحربية الأجنبية في البحر المتوسط والخليج العربي والمحيط الهندي. ويمكن القول أن الهيمنة غير العربية على البحر الأحمر تشكل تهديداً صريحاً للأمن القومي العربي، لأنه يشكل اختراقاً استراتيجياً لمنطقة الخليج العربية ومنطقة حوض النيل الاستراتيجية. ومن هذا المنطلق فإنه يجب على الدول العربية المطلة عليه أن تدرك جلياً الأهمية الاستراتيجية التي تمثلها منطقة البحر الأحمر وأنه لا يمكن الفصل بين الأمن القومي العربي وأمن البحر الأحمر، بل يجب تحقيق قدر معين من الموائمة والانسجام بينهما نظراً للمصالح الاستراتيجية والاقتصادية المشتركة للدول العربية في منطقة البحر الأحمر، وضرورة تعزيز هذه المصالح وحمايتها ضد أي تهديد إقليمي أو دولي. كما ظهرت أهمية الموانئ



العربية على البحر الأحمر جلية خلال الحرب العراقية الإيرانية خلال ثمانينات القرن العشرين حينما تعرفت الملاحة البحرية في الخليج العربي نتيجة حرب الناقلات بين الدولتين المتحاربتين. كما تكمن الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر كونه ممراً بحرياً عالمياً يتم من خلاله نقل النفط والبضائع الأخرى بأقصر وقت وأقل تكلفة. وهو أقصر الطرق التجارية التي تربط بين آسيا وأفريقيا وأوروبا؛ حيث تبلغ المسافة بين لندن والخليج العربي عبر قناة السويس والبحر الأحمر نحو 12 ألف كم، بينما تبلغ نفس المسافة عبر طريق رأس الرجاء الصالح نحو 21 ألف كم. وتعتمد دول الخليج العربي بشكل عام على تصدير النفط للدول الصناعية، وتشكل الصادرات النفطية أكثر من 90% من صادرات هذه الدول، وتمر صادرات هذه الدول لأوروبا وأمريكا من خلال مضائق البحر الأحمر. كما أن البحر الأحمر يعتبر مصدر دخل للدول العربية الأخرى المظلة عليه، مثل مصر واليمن وجيبوتي؛ لأن نسبة كبيرة من دخل هذه الدول تأتي من موانئها البحرية أو من مناطق التجارة الحرة التي تقام في هذه الموانئ، أو الرسوم التي تجبى على السفن التجارية. بجانب ذلك فإن منطقة البحر الأحمر تمتاز بغناها بالمعادن المختلفة؛ فعلى سبيل المثال فإن المنطقة الممتدة بين الشواطئ السعودية والسودانية من المناطق الغنية بالحديد والنحاس والنيكل والذهب والرصاص، كما أن البحر الأحمر غني بالثروة السمكية الكبيرة والمتنوعة.

أما بالنسبة للناحية التجارية فإن البحر الأحمر يتحكم في التجارة الدولية بنسبة 13% وذلك لكونه الرابط بين قارات العالم القديم (آسيا، وأفريقيا، وأوروبا)، وهي منطقة تمثل عمقاً ديموغرافياً (سكانياً) كبيراً بلغ 86.9% من سكان العالم.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً المصادر:

- الوثائق المنشورة:

مجموعة الوثائق البريطانية المنشورة حول البحر الأحمر من عام 1839م حتى عام 1967م، تحت عنوان:

The Red Sea Region Sovereignty, Boundaries & Conflict:

- Memorandum on the Turkish claim to sovereignty over the Eastern Shores of the red sea and the whole of Arabia; and on the Egyptian claim to the whole of the western shore of the same Sea, including the African coast from Suez to Cape Guardafui, printed for the use of the foreign office, March 10, 1874, confidential, in: "The red sea Region Sovereignty, Boundaries & Conflict (1839- 1967), Volume 1: 1839- 1892, (Ottoman influence, European encroachments and the Suez Canal), Cambridge Archive editions, 2008.
- Abstract of correspondence and memorandum respecting Yemen, "The red sea Region Sovereignty, Boundaries & Conflict (1839- 1967), Volume 1: 1839- 1892, (Ottoman influence, European encroachments, and the Suez Canal), Cambridge Archive editions, 2008.

ثانياً المراجع العربية:

- أباطة، فاروق عثمان، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر 1839- 1918م، القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1987م.
- جرجس، أجييه يونان، البحر الأحمر ومضايقه بين الحق العربي والصراع العالمي، (القاهرة: مكتبة غريب، 1977).
- حنا، نللي، تجار القاهرة في العصر العثماني - سيرة أبو طاقية شاهبندر التجار، ترجمة وتقديم: رءوف عباس، (القاهرة: الدار المصرية اللبنانية، 1997).
- ريمون، أندريه، الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر، ترجمة: ناصر أحمد إبراهيم؛ باتسي جمال الدين، مراجعة وإشراف: رءوف عباس، (القاهرة: المشروع القومي للترجمة- المجلس الأعلى للثقافة، 2005).
- الزبيدي، كريم مطر حمزة، البحر الأحمر والصراعات الدولية، (بغداد: مؤسسة ثامر العصامي للطباعة والنشر والتوزيع، 2020).
- الشناوي، عبد العزيز، الدولة العثمانية دولة مفترى عليها، الجزء الأول، (القاهرة: الأنجلو المصرية، 1992م).
- العرفج، ناصر عبد العزيز، "أهمية الممرات المائية في البحر الأحمر"، في: ندوة البحر الأحمر: معهد الدراسات الدبلوماسية بالرياض- إدارة البحوث، معهد الدراسات الدبلوماسية، وزارة الخارجية، 1985.
- كريم مطر حمزة الزبيدي، البحر الأحمر والصراعات الدولية، (بغداد: مؤسسة ثامر العصامي للطباعة والنشر والتوزيع، 2020).

ثالثاً المراجع الأجنبية:

Charles Rathbone low, History of The Indian Navy (1613- 1863),
vol. 1, (London: Richard Bentley and son, 1877).

رابعاً الدوريات العربية:

أباطة، فاروق عثمان، "التنافس الدولي في جنوب البحر الأحمر في النصف الأول من القرن التاسع عشر"، مجلة كليتي الشريعة وأصول الدين والعلوم العربية والاجتماعية بالقصيم، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية (1982)، مجلد 2، عدد 2.

بله، سويداء الفؤاد، "استراتيجيات القوى الإقليمية والدولية في البحر الأحمر"، مجلة القلزم للدراسات الأمنية والاستراتيجية، مركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر: جامعة سليمان الدولية بتركيا، عدد (2021).

حسن، يوسف فضل، "الصراع حول البحر الأحمر منذ أقدم العصور حتى القرن الثامن عشر"، الدارة، مجلد 8، عدد 3، (1403هـ/ 1983م).

الدريني، عبد المعطي البيومي سالم، العلاقات بين نابليون بونابرت والحجاز، المؤتمر الدولي الثالث: العلاقات المصرية الفرنسية عبر العصور، جامعة قناة السويس- كلية الآداب والعلوم الإنسانية، 2011.

الزبير، عثمان عبد الله محمد، "الخصائص الجغرافية لحوض البحر الأحمر"، مجلة القلزم للدراسات الجغرافية والبيئية، مركز بحوث ودراسات حوض البحر الأحمر وجامعة سنار، عدد 4 (2021).

الشهري، أحمد محمد علي الغيلاني، "الحكم العثماني في اليمن في الفترتين (1538- 1635م) و (1872- 1918م)"، مجلة البحث العلمي في الآداب، جامعة عين شمس، كلية البنات للآداب والعلوم والتربية، عدد 19، الجزء 9 (2018م).

عبد الرحيم، عبد الرحمن عبد الرحيم، النشاط التجاري في البحر الأحمر في العصر العثماني 1517- 1798، دارة الملك عبد العزيز (1981)، مجلد 6، عدد 2.

الغامدي، حسين بن محمد، "دور عرب الحجاز في مقاومة الحملة الفرنسية على مصر (1213- 1216هـ/ 1798- 1801م)"، مجلة الدارة، مجلد 25، عدد 1، (1420هـ/ 1999م).

كوزي، سعيد علي، "الصراع الجيوبلوتيكي في البحر الأحمر- دراسة جغرافية"، مجلة القلزم العلمية، مركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر، ع 3 (2020).

نومان، عصام عبد الحسين، مبدأ مونرو- دراسة في تحليل المضمون (1833- 1898)، مجلة العلوم الإنسانية، كلية التربية للعلوم الإنسانية، بابل/ العراق، المجلد 33، العدد الأول، مارس 2016م.

الهباس، خالد بن نايف، "الأمن القومي العربي في منطقة البحر الأحمر"، مجلة جامعة الملك عبد العزيز- الاقتصاد والإدارة: جامعة الملك عبد العزيز، مجلد 27، ع 1 (2013).

هويدي، أمين، "البحر الأحمر والأمن العربي- الأهمية الاستراتيجية"، مجلة المستقبل العربي، العدد 114، 1980.

خامساً مواقع الإنترنت:

<https://www.marefa.org>