

نقش شهرهای ساحلی در فرایند توسعه اقتصادی؛ بررسی موردی نقش بندر سواکن در شمال شرقی آفریقا

لیلا خان احمدی^۱

چکیده: بنادر و شهرهای ساحلی از گذشته یکی از مهم‌ترین کانون‌های شکل‌گیری تمدن‌ها و نیز ایجاد و توسعه تجارت و بازرگانی بین سرزمین‌های مختلف به شمار می‌رفته‌اند. بندر سواکن یکی از بنادر سواحل شمال شرقی آفریقا است که نقش بسیار مهمی در رابطه تجاری بین اقوام و سرزمین‌های آفریقا به ویژه مناطق صحرای آفریقا و زیر صحرا با سرزمین‌های دیگر همچون شبه جزیره عربستان، ایران، هند و... داشت. این پژوهش به بررسی علل اهمیت یافتن بندر سواکن در طول تاریخ و نقش این بندر در ایجاد و توسعه ارتباط تجاری آفریقا با دیگر سرزمین‌های پر دزد و به شکوفایی این شهر بندری در دوره فاطمیان و ممالیک اشاره می‌کند که به عنوان نقطه ثقل و مرکزی میان راه کشتی‌هایی که در دریای سرخ رفت و آمد می‌کردند شهرت یافته بود و علاوه بر تأمین مایحتاج کشتی‌ها، در رشد و توسعه تجارت و بازرگانی و گاه مهاجرت‌های بزرگ و کوچک به مناطق شرقی و داخلی آفریقا تأثیر داشت. این اهمیت به گونه‌ای بود که با وجود بندری دیگر در نزدیکی آن همچون دهلک یا مصوع همواره حکومت‌های مختلف بر سر تسلط بر آن با یکدیگر رقابت می‌کردند و تا تأسیس بندر سودان چندین سده به عنوان یکی از مهم‌ترین بنادر سواحل شرقی آفریقا باقی ماند.

واژه‌های کلیدی: سواکن، تجارت، توسعه اقتصادی، دریای سرخ

۱ استادیار گروه مطالعات غرب بنیاد دائرةالمعارف اسلامی ahmadyleila87@yahoo.com

تاریخ دریافت: ۹۷/۰۲/۲۳ تاریخ تأیید: ۹۷/۱۰/۲۱

Role of Coastal Cities in the Process of Economic Development

Case Study: Role of Suakin Port in Eastern North Africa

Leila Khan Ahmadi¹

Abstract: Ports and coastal cities have been the most important centers in formation of civilizations and development of trade and commerce in different places and the sea routes were the main connection channels between regions specially those places that had no access to land. Suakin port was one of the principal ports in eastern north of Africa, which had an important role in trade relations between African people who had been resident in great Sahara and sub-Sahara with those who lived in Arabian Peninsula, Great Iran, India, and etc. The causes of development of Suakin port in historical periods and its role in formation and exploring trade ties in Africa are studied in this paper and its flourishing in the Fatimid and Mamluk era were referred to here. The port was known as the center for the ships traveling in the Red Sea, and in addition to supplying ships, it had an impact on the growth and development of commerce and trade, and sometimes large and small migrations to eastern and inland Africa. This importance was such that, despite other ports nearby, such as the Dahlak or the Massawa, various governments competed against each other to capture it, and it remained one of the most important ports of the east African coasts for many centuries until the establishment of the Sudan Port.

Keywords: Suakin, Trade, Economic development, Red Sea

1 Assistant professor of Department of west Islamic world studies, Encyclopaedia Islamic Foundation
ahmadyleila87@yahoo.com

مقدمه

راه‌ها و طرق ارتباطی از گذشته دور اهمیت بسیاری در زندگی انسان‌ها داشته و ارتباط مستقیمی بین رشد و گسترش تمدن‌های بشری با راه‌ها و به‌ویژه راه‌های تجاری وجود داشته است. اهمیت راه‌ها به‌گونه‌ای است که می‌توان سطح فرهنگی هر منطقه و میزان توسعه آن را با توجه به دوری یا نزدیکی آن به شاهراه‌های اصلی تعیین کرد. این راه‌ها که در گذشته دریایی یا زمینی بودند، علاوه بر اینکه مسیر آمدو شد مردم عادی یا لشکرکشی حکومت‌ها بودند و یا بستری برای فعالیت‌های تجاری به شمار می‌آمدند در رشد تمدن‌ها و انتقال فرهنگ‌های مختلف نیز نقش مهمی داشتند.

در گذشته و پیش از استفاده بشر از راه‌های هوایی، بنادر و شهرهای ساحلی مهم‌ترین راه‌های ارتباطی بین سرزمین‌های مختلف بودند که دسترسی به آنها از طریق خشکی ممکن نبود. بندرها به سبب رفت‌وآمد کشتی‌های مختلف در اصل نمادی از سرزمین‌های اطراف خود بودند که به‌واسطه آنها شهرها و اقوام مختلف با یکدیگر ارتباط داشتند. نتیجه این ارتباطات علاوه بر تأمین مایحتاج دو طرف و به تبع آن رشد و توسعه تجارت و بازرگانی گاه به مهاجرت‌های بزرگ و کوچک و نیز لشکرکشی برای فتح سرزمین مقابل می‌انجامید. در این میان آفریقای جنوب صحرا و به عبارتی مناطق جنوب صحرای بزرگ آفریقا از منظر فوق قابل توجه است.

در مقاله حاضر بندر سواکن به صورت موردی برای پژوهش در خصوص اهمیت و نقش راه‌ها در تجارت جهانی مورد توجه قرار گرفته است. بندر سواکن یکی از بنادر مهم در سواحل شمال شرقی آفریقا است که از گذشته‌های بسیار دور مورد توجه بوده و نقش بسیار مهمی در روابط تجاری بین اقوام و سرزمین‌های آفریقا با سرزمین‌های دیگر شرق و غرب داشته است و حلقه ارتباط تاجران و دریانوردانی بود که در طول دریای سرخ رفت‌وآمد می‌کردند و یا بخشی از مسیرشان از این دریا و لزوماً بندر سواکن می‌گذشت. در واقع سواکن بندری در میانه مسیر در دریای سرخ و مشرف بر ورودی‌های این دریا، خلیج عدن و سواحل تنگه باب المندب و حتی به سمت شمال و مورد توجه تاجرانی بود که از طریق دریای سرخ با دریای مدیترانه و بعد کشورهای غربی ارتباط برقرار می‌کردند و بالعکس. از این رو بندر سواکن وظیفه جابه‌جایی کالاها و توشه کشتی‌ها را برعهده داشته و کشتی‌ها پس از رسیدن

به آنجا بدون انجام تجارتی به بندر دیگر می‌رفتند و یا اینکه برخی کالاها را به مقصد آن بندر تخلیه و کالاهای دیگری را که از مناطق مختلف آفریقا و نواحی داخلی آن در آنجا بارانداز شده بود بارگیری می‌کردند و به مسیرشان ادامه می‌دادند. با ظهور و گسترش اسلام در شرق آفریقا بندر سواکن بیش از گذشته نقش مهمی در بازرگانی و تجارت شرق و غرب برعهده داشت و کاروان‌های تجاری بسیاری به آن رفت‌وآمد می‌کردند و سواکن از این روی شاهد دوره‌ای از رشد اقتصادی و آبادانی بوده است و تا قرن‌ها به عنوان یکی از مهم‌ترین بنادر سواحل شرقی آفریقا موقعیت خود را حفظ کرد و مناطق مختلف آفریقا همچون سرزمین‌های صحرا و جنوب و شمال آن را به سرزمین‌های مختلف آن سوی دریای سرخ ارتباط می‌داد. با وجود اهمیت سواکن در طول تاریخ و موقعیت استراتژیک آن در دریای سرخ و شرق آفریقا و اشاره منابع جغرافیایی و تاریخی به اهمیت این بندر، چندان مورد توجه پژوهشگران قرار نگرفته است. در این پژوهش سعی شده است با رویکردی توصیفی-تحلیلی به بررسی جایگاه و موقعیت بندر سواکن به‌عنوان یکی از راه‌های ارتباطی و تجاری مهم در شمال شرق آفریقا پرداخته شود. این مقاله ضمن بیان سیر تحولات جغرافیای تاریخی سواکن به این مسئله می‌پردازد که چه عواملی در رشد و توسعه تجاری و اقتصادی بندر سواکن و همچنین ضعف و افول این شهر در دوره‌های مختلف تأثیر داشتند و نیز این شهر ساحلی تا چه اندازه در رشد و توسعه تجاری و اقتصادی دیگر سرزمین‌ها تأثیر داشته است؟

پیشینه سواکن

شهر بندری سواکن^۱ در ساحل غربی دریای سرخ و در شرق کشور سودان، در ارتفاع ۶۶ متری از سطح دریا قرار گرفته و فاصله آن تا خرطوم ۶۴۲ و تا پورت سودان ۵۴ کیلومتر مربع است.^۲ این بندر از شهرهای باستانی این حوزه است که بر اساس کاوش‌های باستان‌شناسی، سابقه‌ای دیرین در فعالیت‌های دریایی و تجاری دارد.

درباره زمان دقیق بنای سواکن و علت اطلاق نام آن روایت‌های مختلفی گفته شده است و حتی افسانه‌های چندی میان ساکنان آن وجود دارد. اکثر منابع معتقدند سواکن واژه‌ای بجه‌ای

۱ به شکل‌های سواکین و سواکیم نیز در برخی منابع آمده است.

۲ *The Times Comprehensive Atlas of World*, London 2014.

است که از واژه «او-سوک» یا «سوک» معادل سوق در عربی به معنای بازار و مرکز تجاری گرفته شده است.^۳ در حالی که برخی سواکن را واژه‌ای عربی از ریشه «س کن» به معنای ساکنان و سکونتگاه دانسته‌اند.^۴

در خصوص بنای شهر سواکن، برخی آن را از شهرهای دوره اسلامی دانسته‌اند که با رواج اسلام در شرق آفریقا به سبب گسترش روابط تجاری و مهاجرت بیش از پیش اعراب همچون قبیله کواهل به این مناطق ساخته شده است.^۵ در حالی که بر اساس کاوش‌های باستان‌شناسی و اسناد به دست آمده، سواکن یکی از شهرهای باستانی سودان است که سابقه‌ای دیرین در فعالیت‌های دریایی و تجاری داشته است و بر اساس این اسناد، مصریان از دوران سلسله پنجم به سواکن بسیار توجه داشته‌اند و مهم‌ترین مسیر عبور و مرور آنان به مناطق جنوبی و انجام تجارت به‌ویژه تجارت طلا و شیر از این راه بوده است. سواکن همچنین مورد توجه و رفت‌وآمد تاجران یونانی و بطالسه نیز بوده است. هر چند اطلاعات موجود درباره پیشینه سواکن به‌ویژه قبل از ورود مسلمانان به آنجا بسیار اندک و تنها در حد اطلاعات ارائه شده از همان کاوش‌های محدود باستان‌شناسی است؛ با این حال، بر اساس گزارش‌های جغرافی‌نگاران سده‌های نخست اسلامی از سواکن که از آن به‌عنوان یک شهر قدیمی و نه یک آبادی و ده کوچک نام برده‌اند و حضور بازرگانان مهاجر از نقاط مختلف اعم از هند و ایران و شبه‌جزیره و غیره و مهم‌تر از همه موقعیت جغرافیایی آن در دریای سرخ می‌توان

1 U – Suk.

2 Suk.

3 E. M. Roper, A. Gillan, F. O. Cave, J. B. Bowers and Arthure Robinson (1939), *Sudan Notes and Records*, Vol. 22, No. 2, University of Khartum, pp. 293-294.

۴ محمدبن یعقوب فیروزآبادی (۲۰۰۷/۱۴۲۸)، معجم القاموس المحيط، خلیل مأمون شیخ، بیروت: ابی‌نا، ذیل واژه؛ همچنین نک: محمدمهری، همان، ص ۳۵۱ که سواکن را از ریشه سجن «سواجن» به معنای سبع جن (هفتجن) گرفته است.

۵ صلاح الدین علی‌شامی (۱۹۷۲)، السودان، دراسة جغرافية، اسکندریه: المعارف، ص ۲۵۱؛ احمد عبدالله آدم (۱۹۹۷/۱۳۷۶)، قبائل السودان، نموذج التمازج و التعايش، سودان: مطابع السودان، ص ۴۸.

۶ محمدمهری (۱۹۱۴/۱۳۳۲)، رحلة مصر و السودان، مصر: مطبعة الهلال بالفجالة، ص ۳۵۱؛ نوم شقیر (۱۹۸۱)، تاریخ السودان، چاپ محمد ابراهیم و أبوسلیم، بیروت: دارالجيل، ص ۴۹؛

Abdel Rahim Salim (1997), "Suakin: On Reviving an Ancient Red Sea Port City", *TDSR* Vol. 8, No. 2, pp/ 82-91; Marisa Calia (1997-1999), "Suakin. Memory of a City." In: *Environmental Design: Journal of the Islamic Environmental Design Research Centre 1-2*, edited by Attilo Petruccioli, 192-201. Rome: Dell'oca Editore, p. 194; Yusuf Fadl Hassan (1963), *Penetration of Islam in the Eastern Sudan*, Sudan Notes and Records; p. 82-91.

حدس زد که چنین مکانی نمی‌توانسته به دور از توجه بوده باشد. البته شاید در برهه‌ای از تاریخ به دلایل بعضاً سیاسی، اقتصادی و... این توجه و اهمیت در نوسان بوده باشد. مثلاً اینکه برخی سواکن را از شهرهای اسلامی دانسته‌اند، شاید بتوان این گونه حدس زد که این شهر برای دوره‌ای از رونق و آبادانی افتاده و سپس با حضور اعراب مسلمان در این منطقه و توجهات آنان رشد و شکوفایی پیدا کرده و همین امر برخی را بر آن داشته است که از سواکن به‌عنوان شهر بنا شده در دوره اسلامی نام ببرند.^۱

با ظهور اسلام و رواج و گسترش آن در مناطق مختلف خارج از شبه‌جزیره، شرق آفریقا که پیش از این نیز مورد توجه ساکنان شبه‌جزیره و حتی مسلمانان در سال‌های اولیه ظهور اسلام بود، بیش از گذشته محور توجه قرار گرفت و مهاجرت‌های اعراب به‌ویژه بازرگانان به این مناطق بیشتر شد. در این میان سواکن قطعاً به خاطر موقعیتش در ساحل شرق آفریقا و در ریای سرخ و نیز نزدیکی به شبه‌جزیره می‌توانست مورد توجه و استقرار مهاجران باشد. قدیمی‌ترین منبع اسلامی در اختیار ما که نام سواکن در آن ذکر شده *صفه جزیره العرب* اثر مورخ معروف قرن چهارم هجری قمری، همدانی است. همدانی در این اثر خود از سواکن به‌عنوان شهری قدیمی نام برده است. همان‌طور که پیش از این اشاره شد، با رواج و گسترش مهاجرت‌ها به شرق آفریقا، شهرهایی توسط مسلمانان مهاجر در این مناطق ایجاد شدند که برخی سواکن را نیز - به اشتباه - جزو این دسته از شهرها و ایجاد شده توسط اعراب مسلمان گفته‌اند. در هر صورت سواکن با استقرار گروه‌های مختلف در آنجا رو به رشد و ترقی گذاشت و تا قدرتگیری فاطمیان در مصر شاهد تحولات چندی از فرار و پناه گرفتن افرادی از خاندان و وابستگان امویان از مقابل عباسیان تا جابجایی حکومت بر آن بین قبایل عرب و بومیان بجهای بوده است. سواکن در این دوره صرفاً شامل بخش جزیره‌ای در غرب دریای سرخ بود^۲ و به مرور به سمت ساحل و نواحی اطراف آن توسعه یافت؛ به‌گونه‌ای که این شهرمتشکل از جزیره و نواحی ساحلی آن گردید.^۳ تغییر انجام شده به‌طور قطع اهمیت موقعیت آن را بیشتر می‌کرد. همزمان با حضور فاطمیان در مصر، سواکن به‌عنوان بخشی

۱ حسن بن احمد بن یعقوب همدانی (۱۸۸۴)، *صفه جزیره العرب*، لیدن: مطبع بریل، ص ۱۳۳؛ ابی‌القاسم بن حوقل (۱۹۳۸)، *صورة الارض*، لیدن: بریل، صص ۲۴-۴۳.

۲ محمد بن محمد ادریسی (۲۰۰۶/۱۴۲۲)، *نزهة المشتاق فی اختراق الآفاق*، قاهره: مکتبه الثقافة الدینیة، ص ۱۰؛ ابن سعید مغربی (۱۹۷۰)، *کتاب الجغرافیا*، اسماعیل عربی، بیروت: المکتب التجاریة للطباعة و النشر و التوزیع، ص ۱۱۷.

۳ علاء‌الدین تجانی حمد و محمدعوض دفع الله (۲۰۱۶)، «مدینه سواکن الساحلیه و دورها فی تحقیق التمنیة الساحلیة المستدامة»، *مجله بین‌المللی برنامه‌ریزی شهری و توسعه پایدار*، ش ۳، ص ۱۴۶.

از بلاد بُوْجَه/بجاه و حاکمیت بجه در شرق بلاد سودان به شمار می‌آمد که با جده و نوبه رابطه تجاری داشت.^۱

سواکن در دوره فاطمیان

با غلبه فاطمیان بر مصر و پس از تثبیت قدرت آنان و به دنبال اهداف توسعه طلبانه ایشان که پیشروی در مناطق جنوبی مصر و سلطه بر دریای مدیترانه و سرخ از مهم‌ترین آنها بود، اغلب جزایر و بنادر دریای سرخ به تصرف فاطمیان درآمد. در این میان سلطه بر بندر سواکن از چندین جهت می‌توانست برای حاکمیت فاطمیان اهمیت بسیاری داشته باشد. از جمله موقعیت طبیعی و مناسب آن در دریای سرخ چرا که سواکن در فاصله بین بندر عیذاب تا خلیج عدن - که از آنجا کشتی‌ها به سرزمین‌های دور هند و چین می‌رفتند - قرار داشت و از سویی نیز در مسیر کشتی‌هایی بود که از مسیر دریای سرخ به سوی مدیترانه می‌رفتند و بالعکس. این موقعیت می‌توانست بندر سواکن را به عنوان یک نقطه ثقل و مرکزی در میانه مسیر فوق مورد توجه قرار دهد. چنانکه مکان بسیار مناسبی برای توقف کشتی‌ها جهت استراحت و تهیه آب و آذوقه بود. ضمن اینکه بندر سواکن به سبب عمق مناسب سواحل آن و جریان آب زیاد و خروشان در بخش ساحلی، نسبت به بندرهای نزدیک‌تر خود، لنگرگاه بسیار مناسبی برای پهلو گرفتن کشتی‌ها با ابعاد مختلف به شمار می‌آمد.^۲ همچنین سواکن علاوه بر اینکه در مسیر تجاری بین مصر، یمن و عیذاب قرار داشت و کوتاه‌ترین مسیر دریایی برای رسیدن به بندر جدّه در شبه جزیره بود، از سوی دیگر و از چند مسیر نیز با بخش‌های سودانی نیل متصل بود و این موقعیت اهمیت دسترسی به سواکن جهت ارتباط با بخش‌های مرکزی و زیر صحرای آفریقا و تبادل کالاهای تجاری با این مناطق را از این کانال چندین برابر می‌کرد. به این ترتیب سلطه بر بندر سواکن نه تنها برای دولت فاطمیان بلکه می‌توانست برای هر قدرت دیگری در منطقه جهت تسلط بر دریای سرخ و اقیانوس هند و تسهیل راه‌های تجاری با شرق دور و غیره و همچنین تسلط بر راه‌های تجاری داخلی آفریقا و استفاده

۱ ابن حوقل، همان، صص ۲۴-۴۳؛ باقوت حموی (۱۹۶۶)، معجم البلدان، لایپزیگ: [بی‌نا]، ذیلواژه.

۲ السودان و افریقیا فی مدونات رحالة الشرق و الغرب. اکتشافات الذات و الاخر: ابحاث ندوة الرحالة العرب و المسلمین دوره ابن حوقل (۱۳۸۵/۲۰۰۶)، خرطوم: المركز العربی للادب الجغرافی، ص ۸۸.

P. M. HOLT (1965), *A Modern History of the SUDAN (From the Funj sultanate to the present Day)*, London, pp.372, 388.

از منابع ارزشمند آنها بسیار مهم باشد. با بررسی گزارش‌های مورخین و جغرافیانگاران در این دوره می‌توان به میزان توجه فاطمیان به این مهم پی برد.

بندر سواکن با کاهش قدرت حکومت بجه و در کشاکش رقابت بین فاطمیان مصر و شرفای مکه برای کنترل تجارت در دریای سرخ به دست فاطمیان افتاد. ایجاد ناوگان در دریای سرخ، بین سواکن و عیذاب جهت محافظت از کشتی‌ها در برابر حملات دزدان دریایی، مهم‌ترین اقدام دولت فاطمیان در این زمان بود و با این کار امنیت تاجران و مسافران دریای سرخ بیش از پیش فراهم گردید.^۱

همچنین علاوه بر مسیر دریایی، برای حفظ امنیت کاروان‌هایی که از بندر سواکن به نوبه، حبشه، نیل علیا و بخش‌های مرکزی و جنوب صحرا می‌رفتند، نگاهبانانی مسلح و باتجربه برای کاروان‌ها به کار گرفته می‌شدند که آنها را تا رسیدن به مقصد همراهی می‌کردند و عمده این نگاهبانان از اهالی خود سواکن بودند.^۲ ضمن اینکه بندر سواکن علاوه بر فعالیت‌های تجاری، مسیر بسیار خوب و نزدیکی جهت جابجایی مسافران به ویژه حجاج نوبه و دیگر مناطق سودان برای رفتن به مکه نیز می‌توانست باشد.^۳ در سایه اقدامات فاطمیان در ایجاد امنیت و آرامش - که مسئله بسیار مهمی در امر تجارت است - در دریای سرخ و جزایر و بنادر آن، بندر سواکن رو به آبادانی بیشتر گذاشت و تجارت در آن رونق گرفت تا جایی که تجارب ارزشمند تاجران سواکنی در معاملات بازرگانی، سبب شهرت آنها در بازارهای خارج از سواکن گردید و ثروتمندترین تاجران در بازارهای مناطق دیگر تاجران سواکنی بودند که اکثر آنها از خانواده‌های سرشناس عرب و مورد اعتماد در معاملات و مورد احترام دیگران و حتی حاکمان دیگر مناطق بودند. شاید همین اعتماد و صداقت در معاملات نیز نوعی توجه را به این بندر و بازارهای آن در پی داشت که به طور قطع به شکوفایی آن کمک می‌کرد.

- ۱ احمدبن علی مقریزی (۲۰۰۲-۲۰۰۴)، *المواعظ والاعتبار فی ذکر الخطط والآثار*، لندن: مؤسسه الفرقان للتراث الاسلامی، ص ۲۴۵؛ احمدبن علی قلقشندی (۱۹۶۳/۱۳۸۳)، *صح الاعشی فی صناعة الانشاء*، قاهره: وزارة الثقافة و الارشاد القومي، صص ۴۶۴، ۵۱۹-۵۲۰؛ عصام محمدشبارو (۱۹۹۴)، *السلطین فی المشرق العربی*، معالم دورهم *السیاسی و الحضاری (السلاطین-الایوبیون ۴۴۷-۶۴۸ / ۱۰۵۵-۱۲۵۰)*، بیروت: دار النهضة العربية، ص ۸۹.
- ۲ جان لوئیس بورکهارت (۲۰۰۷)، *رحلات بورکهارت فی بلاد النوبه و السودان*، ترجمه به عربی: فؤاد أندراوس، قاهره: مجلس الاعلی للثقافة، ص ۱۸۹.
- ۳ ابن سعید مغربی، همان، ص ۱۱۷؛ احمدبن علی مقریزی (۱۹۹۷)، *السلوک لمعرفة دول الملوک*، بیروت: دارالکتب العلمیه، ص ۲؛ فوزی حامد عباس (۱۴۲۶/۲۰۰۵)، *الحیة الاقتصادية فی مصر العلیا خلال العصر المملوکی*، قاهره: مکتبة الادب، ص ۱۷۰؛ Salim, *ibid*, p.63.

از دیگر عواملی که در شکوفایی بیشتر سواکن بی‌تأثیر نبود وجود شهرها و مناطقی مهم با تولیدات مختلف در اطراف سواکن و نزدیک آن بود که شاید به‌نوعی بتوان از آن به‌عنوان پشتوانه تجاری این بندر نام برد که این کالاها از آن مناطق به بندر سواکن منتقل و باراندازی شده و از آنجا به دیگر نواحی فرستاده می‌شد. در واقع سواکن انبارگاه و منبع ذخیره کالاهای بازرگانی بود که از مناطق مختلف به آنجا حمل می‌شد و این امر دسترسی بازرگانان را به‌ویژه به کالاهای مناطق داخلی آفریقا راحت می‌کرد. مسئله‌ای که با توجه به اسناد باستان‌شناسی در گذشته دیرین سواکن نیز از نگاه و توجه حکومت‌های مختلف به دور نبوده است؛ چنانکه در عصر فراغنه، سواکن به‌عنوان یک پایگاه جهت تسلط بر معادن طلای جبل‌علبه و معادن جیبت در اطراف آن، مورد استفاده بوده است. یا در عصر بطالسه به‌عنوان مرکز تجاری بزرگ برای محصولات سودان و حبشه از یک سو و واردات محصولات شرق دور از سوی دیگر مورد استفاده بطلیموسیان بوده و انجام اقدامات رفاهی و امنیتی در سواکن و مسیرهای منتهی به آن برای حفظ این موقعیت مهم بوده است. اکنون در دوره فاطمیان نیز به‌عنوان مثال، عمده نقل و انتقالات تجاری حبشه و نوبه از طریق بندر سواکن صورت می‌گرفت. غلات و فراورده‌های حیوانی (به‌ویژه به حجاز)، عسل، مشک، شمع، مروارید، طلا و برده مهم‌ترین محصولات صادراتی از سواکن در این دوره بود.^۱

سواکن در دوره مماليک

بندر سواکن به‌عنوان بندری پررفت‌وآمد در تمام دوران حکومت فاطمیان در مصر به فعالیت خود ادامه داد و با وجود فراز و نشیب‌های حاکم بر قلمروی فاطمیان و ضعف و انحطاط این حکومت، گزارشی از انحطاط و از بین رفتن رونق تجارت در این بندر وجود ندارد؛ جز آنکه سواکن همچون قبل بندری پررفت‌وآمد و البته تحت حاکمیت افرادی از نوبیان (نوبه) بود و اهالی بجه نیز در اداره آن همکاری داشتند. باروی کار آمدن مماليک در مصر، با وجود اقدامات حاکم نوبه برای جلوگیری از رواج نفوذ مماليک بر جنوب مصر و سودان، سواکن در ۶۶۴ ق. / ۱۲۶۵ م. به دست مماليک افتاد. در دوره سلطه مماليک نفوذ سیاسی بجه بر سواکن

۱ بورکهارت، همان، صص ۲۳۹-۲۵۱.

۲ ابن سعید مغربی، همان، ص ۱۱۷؛ اسماعیل بن علی ابوالفداء (۱۸۴۰)، *تقویم البلدان*، پاریس: دارالطباعه السلطانية، ص ۳۷۱.

همچنان باقی بود و اغلب نیز افرادی از بجه‌ای‌ها زیر نظر ممالیک سواکن را اداره می‌کردند؛^۱ با این تعهد که از مالیاتی که برای کشتی‌ها قرارداد شده بود بخشی را به مصر بفرستند. همین موضوع یعنی دریافت مالیات از کشتی‌هایی که به این بندر وارد می‌شدند، خود دلیلی بر رونق و ازدحام تردد بازرگانان و مسافران در سواکن است و چه بسا سود حاصل از این مالیات‌ها می‌توانست پشتوانه اقتصادی خوبی برای حکومت‌های منطقه از جمله مصر و نوبه و غیره باشد. شاید یکی از دلایل مقاومت و تلاش حکومت نوبه در حفظ بندر سواکن در برابر سلطه و نفوذ ممالیک همین امر بوده است. چندان که بعد از غلبه ممالیک بر سواکن حاکم نوبه - که با مشکلات اقتصادی مواجه شده بود - از هر فرصتی برای غلبه دوباره بر سواکن استفاده می‌کرد. مثلاً در ۶۷۱ع. از فرصت درگیری ملک ظاهر بیبرس، حاکم مملوکی مصر در اثر حملات مغولان، صلیبیان و ارامنه به رهبر دوبه سواکن و چند بندر دیگر حمله کرد و غنائم بسیاری به دست آورد. اما اهمیت حفظ بندر سواکن برای ممالیک باعث شد بیبرس بلافاصله والی قوص را برای یک حمله تأدیبی به نوبه بفرستد. به این ترتیب، اهمیت تجاری بندر سواکن و سودی که از معاملات تجاری و مالیات‌های آن به حکومت‌ها می‌رسید به میزانی بالا بود که دولت‌ها و حکومت‌های مختلف از هر فرصتی برای تسلط بر سواکن استفاده می‌کردند.

با وجود تلاش‌های بسیار ممالیک در ایجاد امنیت در راه‌های تجارت دریایی در دریای سرخ و حفظ سلطه خود بر بندر سواکن و بهره‌برداری اقتصادی از این موقعیت ممتاز، غارت و راهزنی‌های برخی قبایل عرب (به‌ویژه اعراب یمنی جُهینَه و اعراب قیسی رُفاعه) ساکن در مسیر راه‌های تجاری این منطقه همواره یکی از مشکلات ممالیک بود.^۲ این در شرایطی بود که به تدریج طمع دولت‌های اروپایی در غلبه بر دریای سرخ و بندر مهم سواکن نیز به مشکلات آنان افزوده شد.

آنچه اهمیت بندر سواکن را در دوره ممالیک بیشتر کرد، حملات مغولان و جنگ‌های

۱ بدرالدین محمود عینی (۱۹۸۷/۱۴۰۷)، *عقد الجمان فی تاریخ اهل الزمان*، عصر سلاطین الممالیک (۶۴۸-۱۲۵۰/۱۲۶۵)، تحقیق محمد محمد امین، قاهره: الهيئة المصری العامة للكتاب، ص ۴۲۸؛ نیز نک: السودان و افریقا فی مدنات و رحالة الشرق و الغرب، همان، ص ۲۳۳.

۲ ابن ابیاس (۱۹۸۳/۱۴۰۳)، *بناغ الزهور فی وقائع التهور*، محمد مصطفی، قاهره: الهيئة المصری العامة للكتاب، صص ۲۹، ۳۰۷؛ مقریزی، *السلوک لمعرفة دول الملوک* ص ۲۸۵؛ نیز، نک: عمر رضا کحاله (۱۹۹۷/۱۳۷۶)، *معجم قبائل العرب: القديمه و الحديثه*، بیروت: مؤسسة الرسالة، ص ۲۱۷.

صلیبی در حوزه شرق و شامات بود. از آنجا که این حملات منجر به ناامنی مسیرهای تجاری در آن بخش‌ها گردیده بود؛ لذا مسیر تجاری دریای سرخ و بندرهای آنهم چون سواکن می‌توانست بهترین جایگزین برای آن راه‌ها باشد. و دقیقاً از همین دوران شاهد سعی و توجه بیشتر حاکمان مملوکی در حفظ امنیت و آرامش مسیر دریای سرخ و بنادر آن هستیم و اینکه به منظور افزایش رونق بیش از پیش این بنادربه نفع خود با هر کس که به هر علتی باعث ایجاد اختلال در فعالیت تجار و بازرگانان و از همه مهم‌تر در سلطه آنان بر این منطقه می‌شد، به شدت برخورد می‌کردند.^۱ مثلاً همانطور که پیش از این اشاره شد، با وجود غلبه ممالیک بر بندر سواکن، اغلب افرادی از بجه‌ای‌ها و زیر نظر ممالیک اداره آن را بر عهده داشتند. در اوایل قرن هشتم بجه‌ای‌ها اداره سواکن را طبق قوانین محلی خود، به شریف زید بن ابی نمی^۲ از شرفای مکه که مادرش بجه‌ای بود واگذار کردند. شریف زید نیز با اطاعت از ممالیک بر سواکن حکومت می‌کرد، اما خیلی زود به خاطر تلاش او و شرفای مکه در کاهش وابستگی آنها به مصر، توسط ممالیک عقب رانده شد.^۳

به دنبال تخریب بندر عیذاب - یکی دیگر از بنادر مهم در دریای سرخ - در ۸۲۹ ق. به دستور سلطان مملوکی بر سبای (حکومت ۸۲۵-۸۴۱ ق.)، سواکن بیش از پیش اهمیت یافت. چنانکه به بزرگ‌ترین بندر در شمال شرقی آفریقا و بزرگ‌ترین انبار کالا و مرکز تجاری حوزه نیل علیا تبدیل شد و در عین حال جابجایی حجاج مکه و مسافران از مناطق مختلف سودان نیز از طریق این بندر انجام می‌شد.^۴ اهمیت بندر سواکن به حدی رسید که رقابت‌ها بر سر غلبه بر آن و بهره‌برداری از موقعیت‌های بسیار خوب تجاری آن بین قبایل منطقه و دیگر دولت‌ها را در پی داشت. مثلاً قبیله حدارب (منسوب به قبیله عربی حدرب که در اصل از حضرموت بودند) که پیش از آن در عیذاب حکومت می‌کردند به سمت سواکن مهاجرت کردند و با بهره‌گیری از غفلت و درگیری‌های ممالیک، با غلبه بر سواکن و مَصَوِّع در آنجا ادامه حکومت دادند و تا

۱ بیبرس منصوری دواداری (۱۹۹۸/۱۴۱۹)، *زیمة الفکر فی تاریخ الهجرة*، چاپ دونالدس ریتشاردز، بیروت: الشركة المتحدة للتوزيع، ص ۱۰۳؛ مقریزی، *السلوک لمعرفة دول الملوک*، ص ۳۶؛ یوسف بن تغری بردی (۱۹۹۲/۱۴۱۳)، *النجوم الزاهرة فی ملوک مصر والقاهرة*، محمد حسین شمس الدین، لبنان، بیروت: دارالکتب العلمیة، صص ۱۳۹-۱۴۰؛ عینی، همان، ص ۴۲۸.

۲ ابن بطوطه (۱۹۸۷/۱۴۰۷)، *رحله ابن بطوطه*، مقدمه و تحقیق شیخ محمد عبدالمنعم عربان، بیروت: داراحیاء العلوم، ص ۲۵۴.

3 Calia, ibid, p.197;

محمد غیطاس (۱۹۸۷)، *حملة الیونسکو و أضواء جدیدة علی تاریخ النوبة*، اسکندریه: دارالمعرفة الجامعیة، ص ۱۱۵.

حدی تجارت منطقه را در اختیار گرفتند تا سال ۱۴۳ق. که ممالیک بار دیگر بر این شهر حاکم شدند.^۱ سپس از حدود ۹۱۴ق. / ۱۵۰۸م. نیز در پی ضعف ممالیک در توجه بیشتر بر سواکن و دیگر مناطق تحت سلطه خود در جنوب مصر، باتوسعه نفوذ دولت فونج در سنار و اطراف آن، سواکن مدتی خراجگزار فونج بوده است.^۲ این روند ادامه داشت تا در سال ۹۲۶ق. / ۱۵۲۰م. که عثمانی‌ها بر مصر غلبه کردند و با شکست دادن پرتغالی‌ها که در تکاپوی سلطه بر موقعیت‌های استراتژیک دریای سرخ بودند، سواکن تحت سلطه دولت عثمانی قرار گرفت.^۳

سواکن در دوره عثمانی‌ها

همزمان با افزایش نفوذ دولت عثمانی در مصر، بندر سواکن به سبب موقعیت استراتژیک سیاسی و اقتصادی‌اش به‌ویژه پس از تخریب بندر عیذاب، مورد توجه و طمع دولت‌های مختلف به‌ویژه اروپاییان قرار گرفته بود و هر یک از دول اروپایی سعی در غلبه بر بخش‌هایی از دریای سرخ داشت. در این میان، حاکم مسیحی حبشه که از افزایش بیش از پیش اسلام در بلاد حبشه و اطراف آن ناراضی بود، به اقدام علیه مسلمانان دست زد و در سال ۹۲۷ق. / ۱۵۲۰م. با دولت‌های اروپایی توافق کرد که ضمن دریافت کمک‌های آنان در مقابله با مسلمانان، به آنها در غلبه بر دریای سرخ کمک کند. به دنبال این توافق برای هر یک از این دول اروپایی مناطق نفوذی در دریای سرخ مشخص گردید که سواکن به عنوان حوزه نفوذ فرانسه تعیین شد. با این همه، اقدامات سریع و جدی دولت عثمانی برای مقابله با این توطئه و بازپس‌گیری سواکن و زیلع سبب ناکامی آنان شد.^۴

۱ قلقشندی، همان، صص ۲۷۳-۲۷۴؛ نیز نک: Holt, *ibid*, p.25. مقایسه کنید با: انصاری دمشقی، همان، ص ۲۶۹ که سواکن را در اختیار زَنافجه از بجای‌ها گفته است.

۲ احمد عبدالله آدم، همان، صص ۵۱-۵۲؛

Gudrun Dahl (2006), "Precolonia Beja: A periphery at the crossroads", *Nordic Journal of African studies* 15 (4): 473-498, pp. 488-489.

۳ مکی شبیکه (۱۹۹۱/۱۴۱۱)، *السودان عبر القرون*، بیروت: دار الجیل، صص ۶۲، ۱۶۲؛ شوقی جمل (۲۰۰۸)، *تاریخ السودان وادی النيل: حضارته و علاقته بمصر من أقدم العصور إلى الوقت الحاضر*، قاهره: مكتبة الانجلو المصرية، صص ۳۱۵؛ Dahl, *ibid*, pp. 487-490; Salim, *ibid*, p.66.

۴ عبدالجلیل شاطر بصیلی (۱۹۷۲)، *تاریخ و حضارات السودان الشرقي و الاوسط من القرن السابع الى القرن التاسع عشر للميلاد*، قاهره: الهيئة المصرية العامة للكتاب، صص ۱۲۵-۱۲۶؛ زجب محمد عبدالحلیم (۱۹۸۵)، *العلاقات السياسية بين مسلمي الزليع و نصاري الحبشه في العصور الوسطى*، قاهره: مطبعة جامعة القاهرة و الكتاب الجامعی، صص ۶۷-۶۸، ۱۱۵-۱۱۶، ۲۰۶ - ۲۰۷؛ جمل، همان، صص ۳۱۵-۳۱۶؛ Dahl, *ibid*, p.488.

سواکن با غلبه عثمانی‌ها بر آن همچنان موقعیت ممتاز خود را حفظ کرد و از مهم‌ترین بنادر دریای سرخ به شمار می‌آمد که نقش بسزایی در تأمین خزانه امپراتوری عثمانی داشت. چنانکه بخشی از منابع مالی حاصل از این بندر اعم از حقوق گمرکی و مالیات ثابت سرانه مسافران به علاوه مبالغ زیادی خراج و جزیه سالانه به دولت عثمانی پرداخت می‌شد.^۱ از این رو والیان عثمانی حاکم بر سواکن جهت حفظ چنین موقعیتی و به منظور رونق هرچه بیشتر به توسعه و عمران و آبادانی آن پرداختند. گزارش‌های ارائه شده از سیاحان و جغرافیانگاران این دوره و بعد از آن درباره وضعیت شهر سواکن، از سبک و معماری خانه‌ها و آماري که از مساجد متعدد، دکان‌ها و انبارهای کالا و حمام، مهمان‌سرا، مدارس، باغ‌ها و استحکامات نظامی همچون قلعه‌های باش، آورته و بوغاز ارائه می‌شود، نشان از آبادانی و رونق این شهربندری در این دوره دارد.^۲

موقعیت استراتژیک بندری همچون سواکن که امکان تسلط بیشتر و بهتر بر دریای سرخ را فراهم می‌کرد و منافع اقتصادی بسیاری که از این تسلط نصیب دولت‌ها می‌شد تا به آنجا بود که در ادامه همین دوره شاهد تلاش پاشاهای مصر در کسب امتیاز اداره سواکن از دولت مرکزی عثمانی هستیم. چنانکه در اوایل قرن نوزدهم در شرایطی که به سبب مبارزه قدرت بین شرفای مکه و وهابی‌ها، نیز بین عثمانی‌ها و مصریان، دولت مرکزی عثمانی قادر به کنترل مؤثر این حوزه از دریای سرخ نبود و همین امر منجر به استقلال عمل بیشتر رهبران محلی سواکن نیز شده بود، محمدعلی پاشا اول بر آن شد تا از فرصت غلبه‌اش بر وهابی‌ها و شکست آنها استفاده کرده و دو بندر سواکن و مصوع را در مقابل پرداخت خراج سالانه به دولت عثمانی از آنان اجاره نماید. هرچند سه سال بعد سواکن به عثمانی‌ها برگردانده شد، اما پاشاهای مصر بار دیگر به تلاش خود در به دست آوردن کنترل سواکن به عنوان مسیری آسان‌تر برای توسعه تجارت با بلاد سودان از مسیر نیل و دسترسی و تصرف معادن طلا و سنگ‌های قیمتی سودان ادامه دادند و سرانجام در ذیحجه سال ۱۲۸۳ ق. / می ۱۸۶۵ م. موفق به کسب اداره بنادر

۱ جورج یانچ (۱۹۹۰/۱۴۱۰)، تاریخ مصر من عهد الممالیک الی نهایة حکم اسماعیل، تعریب علی احمد شکری، در: صفحات من تاریخ مصر (۵)، قاهره: مکتبه مدبولی، صص ۱۱۵-۱۱۶، پانویس ۱۵۳، ۳۵۴.

۲ مارمول کاربخال (۱۴۰۸-۱۹۸۸/۱۴۰۹)، *افریقیا، ترجمه به عربی محمد حجی و دیگران*، رباط: دارالنشر المعرفة، ص ۳۹۳؛ محمدظلی بن درویش اولیا چلبی (۲۰۰۶)، *الرحله الی مصر و السودان و الحیشه*، مقدمه محمد حرب، قاهره: دارالافتا القریبیه، صص ۴۴۷-۴۴۸.

P. M. HOLT & DALY M. W. (1988), *A History of the Sudan (From the Coming of Islam to the Present Day)*, London and New York: Routledge, pp. 30-31.

سواکن و مصوع شدند. در زمان غلبه آنها، امنیت در بلاد سودان و بنادر آن برقرار گردید و زراعت و تجارت شکوفا شد. یکی از اقدامات مهم آنان به ویژه در زمان اسماعیل پاشا منع تجارت برده بود. این در حالی بود که با وجود تجارت اقلام مهمی چون عاج و امثال آن، بنادری چون سواکن سالها یکی از مهم ترین کانالهای تجارت برده بود و چه بسا سود کلانی از این تجارت عاید بازرگانان می شد. چرا که با وجود این ممنوعیت، تجار عرب به همچنان و به طور غیر رسمی به قاچاق و تجارت برده از طریق سواکن ادامه دادند. پاشاهای مصر همچنین در ادامه تلاشهای خود جهت حفظ اهمیت این بندر و استفاده بهتر و بیشتر از موقعیت ممتاز تجاری آن در منطقه طرح و برنامه هایی در پیش گرفتند از جمله طرح احداث راه آهن در مسیر بربر - سواکن برای تجارت آسان بین سودان و مصر بود که البته در این دوره به اتمام نرسید.^۱ در ادامه اتفاق مهمی که بر اهمیت موقعیت بنادری چون سواکن تأثیر بسیار گذاشت، به طور قطع افتتاح کانال سوئز در سال ۱۲۸۶ ق/ ۱۸۶۹ م. بود. توجه بیش از پیش تاجران اروپایی به این مناطق و از جمله سواکن خود دلیلی بر این مدعا است. چرا که شرایط ایجاد شده و این دسترسی راحت تر بنادری چون سواکن ضمن اینکه همچون گذشته منبعی ارزشمند برای به دست آوردن صمغ، عاج فیل، قهوه، طلا، برده و غیره بود، می توانست مکانی مناسب نیز برای بازاریابی محصولات صنعتی آنها همچون برنج، شکر و صابون و مانند آن باشد تا از این طریق بیشتر با تاجار هندی و عرب و دیگران از شرق به رقابت بپردازند.^۲

موقعیت بندر سواکن از اواخر قرن ۱۹ میلادی به بعد

در اواخر قرن نوزدهم میلادی شرق آفریقا و حوزه سودان شاهد حوادثی بود که سواکن نیز به خاطر موقعیت مکانی و اجتماعی خود از تأثیرات این حوادث به دور نماند و تحت الشعاع آنها قرار گرفت؛ حوادث مهمی چون جنبش متمهدیان (پیروان مهدی سودانی). با ظهور مهدی سودانی و رواج دعوت او در بسیاری از مناطق و از جمله شرق سودان، مسیر سواکن به بلاد بربر علاوه بر موقعیت ممتاز تجاری خود، به جهت نظامی نیز اهمیت پیدا کرد و

۱ شبکه، همان، ص ۱۶۷؛

Gabriel R. Warbuge (1992), *Historical Discord in the Nile Valley*, Northwestern university press, pp.6-7.

برای اطلاعات بیش تر از اقدامات اسماعیل پاشا در این منطقه، نک: جمل، همان، صص ۴۱۱ - ۴۲۷، ۴۲۷ - ۴۷۴.

2 Calia, *ibid*, p.198. ۵۰۲-۵۰۰، ۴۷۵، ۴۶۵، ۴۳۹، ۴۰۳-۴۰۲، همان، صص ۴۰۲-۴۰۳؛

محور تحولاتی گسترده بین طرفداران مهدی و نیروهای دولتی و مخالف گردید. رهبری جنبش مهدیون در شرق سودان را یکی از ملاکان و تاجران سواکن به نام عثمان بن ابی بکر دقنه سواکنی به عهده داشت. عثمان دقنه منسوب به قبیله دقنی ساکن در سواکن بود که جد آنها از فرماندهان ترک تبعید شده به آنجا بود و آنها به تدریج با استقرار در سواکن توانسته بودند به موقعیت‌های تجاری ممتازی دست یابند. چندان که عثمان دقنه خود یکی از بزرگ‌ترین تاجران منطقه بود. عثمان دقنه پس از الحاق به جنبش مهدی و در اختیار گرفتن رهبری این جنبش در شرق بلاد سودان، مسیر استراتژیک سواکن به بلاد بربر را در کنترل خود گرفت و به این ترتیب موقعیت و حضور پاشاهای مصر در سواکن را در معرض تهدید قرار داد. چندین نکته در مورد این جنبش و نیز موقعیت سواکن قابل توجه می‌نماید. از جمله حمایت و همراهی طریقت صوفیانه مجذوبیه از این جنبش از یک سو و مخالفت و موضع‌گیری طریقت دیگر با نام میرغنیه یا ختمیه علیه مهدیون از سوی دیگر. نکته دیگر اقدامات پاشاهای مصر و نیز حضور و عملکرد دولت انگلیس در این میانه است. از همین رهگذر سواکن مکان و نقطه بسیار خوبی برای ادامه حضور و فعالیت گروه‌های سیاسی و دینی مختلف و از جمله صوفیه به شمار می‌رفت. گزارش‌های بسیاری از حضور صوفیان در آفریقا و پراکندگی گسترده آنان در اکثر نقاط آفریقا به‌ویژه مناطق داخلی آن به منظور گسترش اسلام وجود دارد و سواکن نیز به دلیل موقعیت خاص خود به لحاظ اقتصادی و اجتماعی و جغرافیایی می‌توانست یکی از نقاط مناسب برای حضور و فعالیت متصوفه باشد که ضمن بهره‌مندی از امتیازات اقتصادی آن و کسب پشتوانه‌های مالی، عقاید خود را نیز ترویج دهند. اکنون و در این دوره مجذوبیه و ختمیه (میرغنیه) دو طریقت بانفوذ در سواکن بودند که در حوادث به وجود آمده در آنجا نقش مهمی داشتند. شیخ طاهر مجذوب، رهبر طریقت مجذوبیه با اعلام حمایت از عثمان دقنه که یکی از پیروان این طریقت بود، به افزایش قدرت وی در منطقه کمک کرد و او توانست تا سال‌ها در مقابل دولت مصر و سپس انگلیس که جنبش مهدی را خطری برای حضور خود در این منطقه و رسیدن به اهداف استعماری‌اش می‌دید، مقاومت کند.^۱ اما در مقابل میرغنیه که همواره از کمک‌های مالی مصر و عثمانی بهره‌مند بود، بزرگ‌ترین مانع بر راه سلطه عثمانی بر سواکن محسوب می‌شد. این طریقت

۱ ابراهیم فوزی پاشا (۱۳۱۹)، کتاب *السودان بین یدی نردون و کتشنیر*، [بی‌جا]: مطبعة الآداب، صص ۱۷۵-۱۷۷، ۱۸۱-۱۸۶؛ شقیر، همان، صص ۷۳، ۸۶-۸۸، ۹۹، ۴۲۰-۴۲۹؛ Cuoq, Joseph (1975), *Les musulmans en Afrique* Paris, p. 352, Holt, ibid.

به‌عنوان حامی دولت مصر و عثمانی در سواکن با این استدلال که جنبش مهدی فتنه‌ای علیه اسلام است به مقابله با عثمان دفته پرداخت. از این رو بعد از شکست جنبش مهدی، میرغنیه با قوت و قدرت به حضور خود در سواکن ادامه داد در حالی که قدرت و نفوذ مجذوبیه در آنجا بسیار محدود شد.^۱

سواکن پایگاه مناسبی برای اهداف استعماری انگلیس به شمار می‌رفت. چه اینکه این بندر یکی از بهترین پایگاه‌ها برای استراحت، بارگیری و تجدید قوای نیروهای انگلیسی برای عزیمت به هند و پیشروی در دریای سرخ محسوب می‌شد. استعمار انگلیس از نفوذ جنبش مهدی در سواکن بیم داشت و آن را خطری برای ادامه حضور و فعالیت‌های استعماری خویش در آنجا می‌دید. از این رو برای کنترل و سلطه بر آن بندر با ارتش عثمانی همراه شد و با امضای قرار دادی نیروهای خود را در سواکن پیاده کرد و به مقابله با طرفداران مهدی پرداخت.^۲

این درگیری‌ها باعث شد بخش قابل توجهی از جمعیت سواکن، در ایام درگیری‌ها (۱۸۸۴-۱۸۹۱ م.) شهر را ترک کنند و نیز رونق تجاری در آن به دلیل این درگیری‌ها به شدت مختل شد و آسیب دید. اما فعالیت تجاری سواکن هیچگاه متوقف نگردید و بعد از شکست مهدیون، مسیر سواکن به سرزمین بربر بار دیگر رونق گرفت و مرکزی برای واردات محصولات قدرت‌های مشترک‌المنافع گردید. با این همه، آنچه باعث شد شهر بندری سواکن با چنان پیشینه تاریخی در منطقه و در فعالیت‌های تجاری و بازرگانی و با وجود حفظ رونق تجاری خود به‌رغم تمام تحولات سیاسی و اجتماعی در طول تاریخ، ناگهان در سراسیمی سقوط و ویرانی قرار بگیرد، سیاستی بود که استعمار انگلیس با ایجاد بندری جدید در نزدیکی آن انجام داد. به این ترتیب که در سال ۱۳۲۷ق. / ۱۹۰۹م. و در پی تصمیم انگلیس، باساخته شدن بندر جدید سودان (پورتسودان) در ۵۴ کیلومتری شمال سواکن به تدریج مکان جدید موقعیت سواکن را تحت الشعاع قرار داد و سپس با انتقال کامل مراکز

۱ جان اوبرث فول (۲۰۰۲)، *تاریخ الطريقة الختمیه فی السودان*، ترجمه به عربی: محمد سعید قдал، قاهره: مرکز الدراسات السودانیه، صص ۱۴۸، ۲۹۶؛ سلیمان سلیم علم‌الدین (۱۹۹۹)، *التصوف الاسلامی: تاریخ-عقائد-طریق-اعلام*، بیروت: نوفل، صص ۵۹۹، ۶۰۱.

۲ ابراهیم فوزی پاشا، همان، صص ۱۸۷-۲۰۱، ۱۴۳، ۲۳۷-۲۴۲؛ ضرار صالح ضرار (۱۹۷۵)، *تاریخ السودان الحدیث*، خرطوم: الدارالسودانیه، صص ۱۵۵، ۱۶۹، ۱۸۵؛ Warburge, *ibid*, p. 8.

۳ جمل، همان، صص ۷۰۲-۷۰۶.

Abdel Salam Sidahmed and Alsir Sidahmed (2005), *Sudan*, London and New York: Routledge Curzon, Taylor & Francis e-Library, p. 18.

اداری و اقتصادی از سواکن به این بندر در سال ۱۳۴۱ق. / ۱۹۲۲م. بیشتر تجار به آنجا مهاجرت کردند و به ادامه فعالیت در بندر جدید پرداختند و سواکن به تدریج از رونق افتاد. چراکه با کم شدن فعالیت‌های تجاری در سواکن و کاهش تردد کشتی‌های تجاری در آنجا تپه‌های مرجانی که طبیعت حاکم بر منطقه به شمار می‌روند، توسعه پیدا کردند و مانع لنگرانداختن کشتی‌ها شدند و بی‌توجهی و ناکارآمدی والیان و حاکمان شهر برای مقابله با این پدیده طبیعی عاملی مهم در تسریع روند رکود و افول سواکن به شمار آمد و آسیب بسیاری به آن وارد کرد. تا اواسط سال ۱۳۵۹ق. / ۱۹۴۰م. بالغ بر ۸۰٪ از خانه‌های آنکه واجد نوع خاصی از معماری و برگرفته از سبک معماری خانه‌های جده و مکه بودند، ویران شدند. این خانه‌ها که بیشتر به صورت دو یا سه طبقه‌ای (اشکوب) و از سنگ‌های مرجانی ساخته شده بودند از جاذبه‌های گردشگری این شهر بندری به شمار می‌آمدند.^۲ با وجود تلاش‌های دولت سودان و شرکت‌های مختلف اروپایی در بازسازی و تجدید بناهای قدیمی سواکن، پروژه‌های مذکور به نتایج مطلوبی نرسید و سواکن دیگر آن شکوفایی گذشته خود را به دست نیاورد. اگرچه در سال ۱۹۹۱م. با افتتاح بندر جدید امیرعثمان دقنه به جای بندر قدیمی، بخش بندری سواکن دو باره رونق گرفت، اما به اندازه و گستردگی گذشته نیست و بیشتر در موسم حج و برای جابجایی حاجیان به جده و نیز صادرات دام، روغن و برخی محصولات دیگر مورد استفاده قرار می‌گیرد.^۳

نتیجه‌گیری

سواکن به‌عنوان یکی از مهم‌ترین شهرهای بندری در شمال شرق آفریقا و در ساحل غربی دریای سرخ در طول تاریخ حوادث بسیاری را از سرگذرانیده است. این شهر به دلیل موقعیت خاص جغرافیایی و طبیعی خود همواره محل مناسبی برای باراندازی کشتی‌های مختلف بوده و

۱ محمد ابراهیم أبوسلیم (۱۹۹۲/۱۴۱۲)، *بحوث فی تاریخ السودان (الأرضی، العلماء، الخلافة، بربر، علی المیرغنی)*، بیروت: دارالجلیل، ص ۸۵؛ Holt&Daly, ibid, p.126; Calia, ibid, 199.

۲ مهری، همان، ص ۳۵۰؛

Jean-Pierre Greenlaw (1995), *The coral buildings of Suakin: Islamic architecture, planning, design and domestic arrangements in a red sea port*, British Library Cataloguing in Publication Data, pp.6-12.

۳ تجانی ودفع الله، همان، ص ۱۵۱؛ حسام‌الدین جاد الرب (۲۰۰۵/۱۳۸۴)، *جغرافیه آفریقا و حوض النیل*، قاهره: دارالعلوم للنشر و التوزیع، ص ۲۳۸؛

Warburge, ibid, p.8.

به‌عنوان یک شاهراه تجاری بزرگ از گذشته‌های بسیار دور و از سوی حکومت‌های مختلف به‌ویژه در دوره اسلامی همواره مورد توجه ویژه بوده است. علاوه بر عامل جغرافیایی، این بندر شاهراه و میان راهی بود که سرزمین‌های مختلف را از شرق دور و از غرب به سرزمین‌های شمال آفریقا و جنوب صحرا مرتبط می‌ساخت. سواکن در واقع بازار بزرگی بود که کالاها از نقاط مختلف بدانجا می‌رسید و از آنجا به سرزمین‌های دیگر فرستاده می‌شد و تا سال‌ها ایمن‌ترین و باصرفه‌ترین مسیر ترانزیتی برای کشورهای شرق و غرب بود. حضور عناصر جمعیتی گوناگون از نقاط مختلف شرق و غرب جهان که در منابع تاریخی و گزارش‌های سیاحان و سفرنامه‌نویسان در دوره‌های تاریخی مختلف حتی تا قرن نوزدهم میلادی به آنها اشاره شده است و زندگی مسالمت‌آمیز آنان در کنار یکدیگر و انجام فعالیت‌های تجاری در آنجا و نیز حضور گروه‌های دینی و سیاسی اعم از متصوفه و مخالفان برخی حکومت‌ها در شرق و مصر و غیره که سواکن را برای ادامه حضور و فعالیت خود برگزیدند، دلیلی بر این مدعا و موقعیت جغرافیایی ممتاز این بندر در شمال شرق آفریقا است. این بندر نه تنها در توسعه تجارت جهانی نقشی عمده داشته است بلکه بهترین کانال در توسعه تجاری و البته فرهنگی مناطق جنوب صحرا و مناطق داخلی آفریقا بوده است. سود حاصل از فعالیت‌های تجاری بازرگانان و آمدوشد کشتی‌ها و نیز موقعیت استراتژیک این بندر به میزانی بود که حکومت‌های مختلف منطقه و دول اروپایی همواره برای تسلط بر این بندر تلاش می‌کردند. اوج شکوفایی این بندر به دوره حکومت فاطمیان بر مغرب و مصر به بعد بازمی‌گردد که حکومت‌های مختلف این دوره برای بهره‌برداری بیشتر از بندر سواکن در تأمین امنیت راه‌های منتهی به آن و نیز تأمین رفاه و امنیت تجار بسیار کوشیدند. از این رو بندر سواکن تا سال‌ها به‌عنوان یکی از مهم‌ترین معابر ارتباطی شرق و غرب و مناطق داخلی شمال و جنوب صحرای بزرگ آفریقا به حیات باشکوه خود ادامه داد و اگر نبود سیاست‌های استعمار بریتانیا در احداث بندر جدید سودان با هدف ادامه و استمرار حضور خود در منطقه، سواکن تا به امروز همچنان مهم‌ترین پایگاه تجاری شرق آفریقا باقی می‌ماند.

منابع و مآخذ

- ابراهیم فوزی پاشا (۱۳۱۹)، کتاب السودان بین یدی غردون و کشنیر، [بی‌جا]: مطبعة الآداب.
- ابن‌ایاس (۱۹۸۳/۱۴۰۳)، بدائع الزهور فی وقائع الدهور، تحقیق محمد مصطفی، قاهره: الهيئة المصری العامة

للكتاب.

-ابن بطوطه (۱۹۸۷/۱۴۰۷)، رحله ابن بطوطه، تحقیق شیخ محمد عبدالمنعم عریان، بیروت: داراحیاء العلوم.
-ابن تغری بردی، یوسف (۱۹۹۲/۱۴۱۳)، النجوم الزاهرة فی ملوک مصر و القاهرة، محمد حسین شمس الدین، لبنان، بیروت: دارالکتب العلمیة.

-ابن حوقل، ابی القاسم (۱۹۳۸)، صورة الارض، لیدن: بریل.
-ابن سعید مغربی (۱۹۷۰)، کتاب الجغرافیا، تحقیق اسماعیل عربی، بیروت: المکتب التجاریة للطباعة و النشر و التوزیع.

-ابوالفداء، اسماعیل بن علی (۱۸۴۰)، تقویم البلدان، پاریس: دارالطباعة السلطانیة.
-احمد عبدالله آدم (۱۹۹۷/۱۳۷۶)، قبائل السودان، نموذج التمازج و التعايش، سودان: مطابع السودان.
-ادریسی، محمد بن محمد (۲۰۰۶/۱۴۲۲)، نزهة المشتاق فی اختراق الآفاق، قاهره: مکتبة الثقافة الدینیة.
-انصارى دمشقى، محمد بن ابى طالب (۱۸۶۵)، نخبه الدهر فی عجائب البر و البحر، پترزبورگ:
الاکادمیة الامبراطوریة.

-أولیا چلبی، محمد ظلی بن درویش (۲۰۰۶)، الرحله الی مصر و السودان و الحبشه، مقدمه محمد حرب، قاهره:
دارالآفاق العربیة.

-بورکهارت، جان لوئیس (۲۰۰۷)، رحلات بورکهارت فی بلاد النوبه و السودان، ترجمه به عربی: فؤاد
أندراوس، قاهره: مجلس الاعلی للثقافة.

-بیبرس منصورى دوادارى (۱۹۹۸/۱۴۱۹)، زبنة الفكر فی تاریخ الهجرة، تحقیق دونالدس ریتشاردز، بیروت:
الشركة المتحدہ التوزیع.

-تجانى حمد، علاء الدین و دفع الله، محمد عوض (۲۰۱۶)، «مدينة سواكن الساحلیه و دورها فی تحقیق التمنية
الساحلیة المستدامة»، مجله بین المللی برنامه ریزی شهری و توسعه پایدار، ش ۳.

-جاد الرب، حسام الدین (۲۰۰۵/۱۳۸۴)، جغرافیة افریقیا و حوض النيل، قاهره: دارالعلوم للنشر و التوزیع.
-جمل، شوقی (۲۰۰۸)، تاریخ السودان وادى النيل: حضارته و علاقته بمصر من أقدم العصور إلى الوقت الحاضر،
قاهره: مکتبة الانجلو المصریة.

-جورج یانج (۱۹۹۰/۱۴۱۰)، تاریخ مصر من عهد الممالیک الی نهاية حکم اسماعیل، تعریب علی احمد
شکرى، در: صفحات من تاریخ مصر (۵)، قاهره: مکتبة مدبولی.

-رجب محمد عبدالحلیم (۱۹۸۵)، العلاقات السیاسیة بین مسلمی الزیع و نصاری الحبشه فی العصور الوسطی،
قاهره: مطبعة جامعة القاهرة و الكتاب الجامعی.

-السودان و افریقیا فی مدونات رحاله الشرق و الغرب: اكتشافات الذات و الاخر: ابیاحث ندوة الرحاله العرب
و المسلمین دوره ابن حوقل (۲۰۰۶/۱۳۸۵)، خرطوم: المركز العربی للادب الجغرافی.

-شاطر بصیلی، عبدالجلیل (۱۹۷۲)، تاریخ و حضارات السودان الشرقی و الاوسط من القرن السابع الی القرن
التاسع عشر للمیلاد، قاهره: هیئة المصریة العامة للكتاب.

- شامي، صلاح الدين علي (١٩٧٢)، السودان، دراسه جغرافية، اسكندريه: المعارف.
- شبارو، عصام محمد (١٩٩٤)، السلاطين في المشرق العربي، معالم دورهم السياسي والحضاري (السلاجقه - الايوبيون ٤٤٧ - ٤٤٨ / ٤٤٨ - ١٠٥٥ / ١٢٥٠)، بيروت: دار النهضة العربية.
- شبيكه، مكّي (١٩٩١/١٤١١)، السودان عبر القرون، بيروت: دار الجيل.
- شقيير، نعيم (١٩٨١)، تاريخ السودان، تحقيق محمد ابراهيم و أبو سليم، بيروت: دار الجيل.
- خضار صالح ضرار (١٩٧٥)، تاريخ السودان الحديث، خرطوم: الدار السودانية.
- علم الدين، سليمان سليم (١٩٩٩)، التصوف الاسلامي: تاريخ عقائد وطريق اعلام، بيروت: نوفل.
- عيني، بدر الدين محمود (١٩٨٧/١٤٠٧)، عقد الجمان في تاريخ اهل الزمان، عصر سلاطين المماليك (٤٤٨ - ٤٤٩ / ١٢٥٠ - ١٢٤٥)، محمد محمد أمين، قاهره: الهيئة المصرية العامة للكتاب.
- غيطاس، محمد (١٩٨٧)، حملة اليونسكو و أضواء جديده على تاريخ النوبه، اسكندريه: دار المعرفة الجامعية.
- فيروز آبادي، محمد بن يعقوب (٢٠٠٧/١٤٢٨)، معجم القاموس المحيط، خليل مأمون شيحا، بيروت: [بي نا].
- فوزي حامد عباس (١٩٢٤ / ٢٠٠٥)، الحياه الاقتصادية في مصر العليا خلال العصر المملوكي، قاهره: مكتبة الادب.
- فول، جان اوبرث (٢٠٠٢)، تاريخ الطريقة الختمية في السودان، ترجمه به عربي: محمد سعيد قذال، قاهره: مركز الدراسات السودانية.
- قلقشندي، احمد بن علي (١٩٤٣/١٣٨٣)، صبح الاعشى في صناعة الانشاء، قاهره: وزارة الثقافة و الارشاد القومي.
- كاربخال، مارمول (١٤٠٨ - ١٤٠٩ / ١٩٨٨ - ١٩٨٩)، افريقيا، ترجمه به عربي محمد حجي و ديكران، رباط: دار النشر المعرفة.
- كحاله، عمر رضا (١٩٩٧/١٣٧٦)، معجم قبائل العرب: القديمة و الحديثه، بيروت: مؤسسة الرساله.
- محمد ابراهيم ابراهيم أبو سليم (١٩٩٢/١٤١٢)، بحوث في تاريخ السودان (الأرضي، العلماء، الخلافه، برب، على الميرغني)، بيروت: دار الجيل.
- مقريزي، احمد بن علي (٢٠٠٢ - ٢٠٠٤)، المواعظ و الاعتبار في ذكر الخطط و الآثار، لندن: مؤسسه الفرقان للتراث الاسلامي.
- (١٩٩٧)، السلوك لمعرفة دول الملوك، بيروت: دار الكتب العلمية.
- مهري، محمد (١٩١٤/١٣٣٢)، رحله مصر و السودان، مصر: مطبعة الهلال بالفجالة.
- همداني (١٨٨٤)، صفة جزيرة العرب، لندن: مطبع بريل.
- ياقوت حموي (١٩٦٤)، معجم البلدان، لايبزيك: [بي نا].
- Abdel Rahim Salim (1997), "Suakin: On Reviving an Ancient Red Sea Port City", TDSR Vol. 8, No. 2.
- Abdel Salam Sidahmed and Alsir Sidahmed (2005), Sudan, London and New York: Routledge Curzon, Taylor & Francis e-Library.
- Calia, Marisa (1997-1999), "Suakin. Memory of a City." In: Environmental Design:

- Journal of the Islamic Environmental Design Research Centre 1-2*, edited by Attilo Petruccioli, 192-201. Rome: Dell'oca Editore.
- Cuoq, Joseph (1975), *Les musulmans en Afrique*, Paris.
- Dahl, Gudrun (2006), "Precolonia Beja: A periphery at the crossroads", *Nordic Journal of African studies* 15 (4): 473 – 498.
- Greenlaw, Jean-Pierre (1995), *The coral buildings of Suakin: Islamic architecture, planning, design and domestic arrangements in a red sea port*, British Library Cataloguing in Publication Data.
- Hassan, Yusuf Fadl (1963), *Penetration of Islam in the Eastern Sudan*, Sudan Notes and Records.
- HOLT, P. M. (1965), *A Modern History of the SUDAN (From the Funj sultanate to the present Day)*, London.
- HOLT, P. M. & M. W. DALY (1988), *A History of the Sudan (From the Coming of Islam to the Present Day)*, London and New York: Routledge.
- Roper, E. M., A. Gillan, F. O. Cave, J. B. Bowers and Arthur Robinson (1939), *Sudan Notes and Records*, Vol. 22, No. 2, University of Khartum.
- The Times Comprehensive Atlas of World*, London 2014.
- The War in the Soudan (1885, February 14)*, The Sydney Mail and New south wales Advertiser (NSW: 1871-1912), p.324 (<http://nla.gov.au/nla.news-article163273214>).
- Warburge, Gabriel R. (1992), *Historical Discord in the Nile Valley*, Northwestern university press.
- <http://sudan.gov.sd/index.php/ar/pages/details/70/Red-State#.V06q3DHJWM8en.climet-data.org>.

