

الدور الاقتصادي لإيالة الحبشة في منطقة البحر الأحمر خلال القرن 16 و 17م

The economic role of the Eyalet El Habeş in the Red Sea region during the 16th and 17th centuries AD

محمود تركية

جامعة الجزائر 02 (الجزائر)

mahmoud.teurkia@univ-alger2.dz

يوسف سليماني *

جامعة خميس مليانة (الجزائر)

y.slimani@univ-dbkm.dz

الملخص:

بعد أن أسس العثمانيون لإيالة الحبشة في منتصف القرن السادس عشر، وبسطت نفوذها على عديد الجزر والموانئ في البحر الأحمر، وتوسيع نفوذها داخلياً، بدأت تبرز أهمية هذه الإيالة اقتصادياً، خصوصاً في الجانب التجاري منه، حيث ساهم موقعها الاستراتيجي المميز في البحر الأحمر وتتوفر الإيالة على عديد الثروات الطبيعية على رأسها مادة الذهب والمواد الزراعية والحيوانية في توسيع حركة المبادرات التجارية لإيالة، حيث تحولت موانئها كمراكز ومحطات تجارية هامة جعل تجار شرق إفريقيا، والجزيرة العربية، والهند يقصدونها لتبادل البضائع، انعكس ذلك إيجاباً على مداخيل الإيالة التي أصبحت تجني أرباحاً كبيرة نتيجة النظام الضريبي والجماركي الذي فرض على النشاط التجاري في المنطقة، كما ساهم تأسيس إيالة الحبشة وفرض الأمن على جعل مدينة سواكن عاصمة الإيالة ممراً لقوافل الحجاج نحو مكة المكرمة لأداء فريضة الحج عبر ميناء جدة، زاد هذا الأمر من توسيع مداخيل الإيالة من خلال عائدات النقل والإتاوات التي يدفعها الحجاج.

معلومات المقال

تاريخ الإرسال:

2024/10/14

تاريخ القبول:

2024/11/28

الكلمات المفتاحية:

✓ إيالة الحبشة

✓ سواكن

✓ التجارة

✓ البحر الأحمر

Abstract:

After the Ottomans established the Eyalet El Habeş in the mid-sixteenth century, its economic importance quickly emerged, especially in the commercial aspect, as its distinguished strategic location and the availability of natural resources such as gold, agricultural and animal materials contributed to expanding the movement of commercial exchanges in the Eyalet, as its ports became important commercial stations for traders from East Africa, the Arabian Peninsula, and India. This was positively reflected in the Eyalet's revenues. The establishment of the Eyalet El Habeş and the imposition of security also contributed to facilitating the movement of pilgrim caravans towards Mecca to perform the Hajj pilgrimage via the port of Jeddah, which increased the expansion of the Eyalet's revenues.

Article info

Received:

14/10/2024

Accepted:

28/11/2024

Key words:

- ✓ Eyalet El Habeş
- ✓ Suakin
- ✓ Commerce
- ✓ Red Sea

*المؤلف المرسل

أعتبرت إيالة الحبشة من أهم إدارات الدولة العثمانية، وهذا لأهمية موقعها باعتبارها تسيطر على أهم منفذ بحري على البحر الأحمر، الذي تطل منه عدّة دول إسلامية، حيث تصارعت وتناافست عليها عديد القوى الأجنبية قبل وصول العثمانيين إليها على غرار المماليك والبرتغاليين وقبلهم الأكسوميين، وبعد سيطرة العثمانيين على مصر عام 1517 توغلوا جنوباً في البحر الأحمر وتمكنوا منذ منتصف القرن السادس عشر من التحكم في مضيق باب المندب، وأسسوا إيالة عرفت باسم الحبشة اختيرت سواكن مقراً لها، جعل منها فيما بعد قوة بحرية واقتصادية بامتياز في البحر الأحمر، باعتباره المنفذ الوحيد في تلك الفترة لدخول البضائع والسلع للمنطقة، خصوصاً القادمة من الهند وشرق إفريقيا، وشبه الجزيرة العربية، بالإضافة إلى المنتجات الزراعية المعدنية والحيوانية التي كانت تزخر بها المنطقة.

ومثلت الموانئ والجزر التابعة لإيالة الحبشة أيضاً المعبر الرئيسي لقوافل الحجاج نحو بلاد الحجاز، تلك القوافل التي صاحبتها منتجات وبضائع وخدم ورقيق كانت تفرض عليها رسوماً جمركية ساهمت بنصيب ولو بقليل في الموارد المالية لخزينة الإيالة، وخزينة الدولة العثمانية، وفي هذا الصدد أردننا البحث عن مكانة وأهمية إيالة الحبشة اقتصادياً في منطقة البحر الأحمر، وبذلك طرح الموضوع اشكالاً عاماً تمحور حول: ما هو الدور الذي لعبته إيالة الحبشة العثمانية اقتصادياً في منطقة البحر الأحمر خلال القرنين السادس والسابع عشر الميلاديين؟

1. الموقع الجغرافي لإيالة الحبشة وأهميته الإستراتيجية

ضمت إيالة الحبشة العثمانية السواحل الجنوبية من البحر الأحمر¹ والمتمثلة في منطقة سواكن ومصوع، وحرقيقو، وأجزاء من المناطق الداخلية التي تلي الموانئ السابقة مباشرة، وقد أثبتت الدراسات الحديثة أن حدود إيالة الحبشة العثمانية امتدت في بعض الفترات إلى الشلال الثالث من نهر النيل في بلاد السودان، وخاصة جزيرة صاي (انتصار، 2003، صفحة 90)، وامتداد سلطانها إلى الداخل كان يتوقف على أحوال كثيرة، حيث لم تمتد بلاد الحبشة لكن التسمية ترجع لها، لأن هذه البلاد هي مخارج الحبشة (الجمل، 1997، صفحة 182)، بالإضافة إلى منطقة جدة على الساحل الشمالي للبحر الأحمر، وتمتد جنوباً حتى القرن الإفريقي²، وهي بذلك تحتل موقعاً إستراتيجياً كونها تمتد إلى الضفتين الشمالية والجنوبية للبحر الأحمر، وتمتد حتى إلى خليج عدن والمناطق المحيطة بها. وما زاد في أهميتها الاستراتيجية تأثيره سياسياً واقتصادياً في محيطه الإقليمي، وعلى الوحدات السياسية صاحبة المصلحة في البحر الأحمر؛ إذ يشكل باب المندب الممر الرئيسي للتجارة إلى داخل البحر الأحمر والدول والإمارات القريبة من الساحل، وإلى أوروبا عبر مصر (الزيبيدي، 2020، صفحة 151).

وتوجد بالقرب من ساحل البحر الأحمر الجنوبي العديد من الجزر التي لعبت دور إستراتيجي مهم خصوصاً أيام الوجود العثماني بالمنطقة، ومن أهم تلك الجزر على الساحل الإيريتري والتي أدت دوراً تاريخياً وسياسياً واقتصادياً نجد جزيرة دهلك الكبير، التي تقع إلى الشرق من ميناء مصوع تبلغ مساحتها من 700 إلى

800 كم²، يبلغ طولها 160 كم وتبعد عن مصوع 40 كم وعن عصب 35 كم، أراضيها صالحة للزراعة، وهي مأهولة بالسكان، وتتمتع الجزيرة بموقع إستراتيجي مهم لقربها من مضيق باب المندب وإشرافها على الخطوط الملاحية، ونظراً لأهميتها الاستراتيجية فقد حاولت منذ القدم عدة قوى السيطرة عليها والتمرز فيها لإنشاء حاميات وقواعد عسكرية فيها (الزيبيدي، د، ت، صفحة 26).

وبذلك تبرز أهميتها الاستراتيجية بكونها جزيرة تؤثر في محيطها الإقليمي سياسياً واقتصادياً؛ بل وتؤثر على الدول صاحبة المصلحة في البحر الأحمر، فهي نقطة تأثير على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر فضلاً عن إشرافها على الملاحة البحرية.

أما على الساحل السوداني الذي يمتد على البحر الأحمر بطول 717 كم، وتمتلك السودان فيه 59 جزيرة، وهي ذات أهمية استراتيجية نظراً لأهميتها الاقتصادية، بما تحتوي عليه من ثروات اقتصادية، لذلك تجاوزت تأثيرها الاقتصادي إلى الدول التي لها مصالح اقتصادية في البحر الأحمر، فهي إلى جانب ثرواتها تصلح أيضاً مركز مراقبة للخطوط الملاحية في البحر الأحمر (إبراهيم، 1998، صفحة 36)، ومن أهم تلك الجزر نجد جزيرة سواكن التي تبعد عن الخرطوم حوالي 560 كم، وعن مدينة بورتسودان (ميناء السودان الرئيسي) بنحو 70 كم (الهبيتي، 1999، صفحة 36) وتبعد عن ميناء السويس بمصر بحوالي 1224 كم، وحوالي 456 كم عن ميناء مصوع، و230 كم عن ميناء جدة على الساحل الشرقي للبحر الأحمر، وهي "جزيرة مرجانية" تقع في قاعدة شبه مثلث غير متساوي الأضلاع ميناء السويس، مصوع، جدة، تتمثل هي منتصف تلك القاعدة تقريباً ما بين ميناء السويس شمالاً بمصر، وبين مصوع في الأراضي الإثيرية جنوباً على طول الساحل الغربي للبحر الأحمر، ويمثل رأسه جدة تقريباً على الساحل المقابل (صالح، د، ت، صفحة 3، 4).

ونظراً لما تحتويه من ثروات اقتصادية، فهي تصلح أيضاً للزراعة، وتربية الحيوانات، وهي مأهولة بالسكان يمارس السكان فيها الزراعة، والصيد وهي تؤثر على حركة الملاحة لإشرافها على الخطوط الملاحية، ومن الجزر السودانية الأخرى نجد جزيرة مكور يبلغ طولها 6.3 كم وعرضها 1.7 كم، وهي من الجزر المأهولة بالسكان يمارس السكان فيها صيد الأسماك، ويمكن استخدامها لمراقبة الملاحة، وهناك جزر أخرى منها جزر تايلا، محمد قول، مثلث حلايب، سنقين، جزر التمساح، جزر البط، جزيرتي دفي، وسرقد، وجزيرتي مي وتلوني (إبراهيم، 1998، صفحة 39).

أما فيما يتعلق بالموانئ الرئيسية على ساحل البحر الأحمر فهي عديدة وذات أهمية اقتصادية كبرى من أبرزها نجد: ميناء عيذاب الذي يقع على الساحل الغربي للبحر الأحمر في الجهة المقابلة لميناء جدة، وهو من الموانئ التجارية العظيمة عبر تاريخه منذ أقدم الأزمنة، وحتى الوقت الحاضر، حيث يمتد نشاطه ليشمل الساحل الغربي للبحر الأحمر إلى الساحل الشرقي حيث الموانئ السعودية واليمنية، وفي الوقت نفسه من أهم الموانئ التي ترد إليها المراكب من الهند وشرق آسيا، ولذا فإن أهميتها الاستراتيجية امتدت خارج نطاق منطقة البحر

الأحمر إلى الدول العالمية التي فرضت عليها سيطرتها في حقب تاريخية مختلفة من التاريخ، وخصوصا الدولة العثمانية لضمان مصالحها باستخدامه معبرا لتجارتها (الزيبيدي، د، ت، صفحة 53).

إلى جانب ميناء عيذاب يوجد على الساحل السوداني ميناء سواكن الذي يبعد عن السويس 1158 كم وعن مصوع 50 كم وعن جدة 321 كم، كان لهذا الميناء دورا كبيرا في خدمة الملاحة والتجارة منذ أقدم العصور التاريخية، فكان معبرا للحجاج، والتجارة، وعن طريقه شهد الساحل الإفريقي الغربي حركة تجارية امتدت إلى الساحل الشرقي من البحر الأحمر، وإلى الهند، ولأهمية التجارة وموقعه على البحر الأحمر وقع تحت السيطرة الأجنبية لحقب مختلفة على مر العصور (الزيبيدي، د، ت، صفحة 53).

وعلى غرار مينائي سواكن وعيذاب يوجد على الساحل الإبريري ميناء زيلع فهو يعتبر من أهم الموانئ الخاصة برسو السفن التجارية، اشتهر بصلته التجارية مع مصر، وجدة، واليمن، وخضع للسيطرة العثمانية أثناء التواجد العثماني بالبحر الأحمر، هذا إلى جانب مينائي عصب ومصوع الذين يتمتعان بموقع استراتيجي مهم لقربهما من مضيق باب المندب المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، وهما من أهم المعابر التجارية والعسكرية في البحر الأحمر، وقد خاضت الحبشة صراعاً طويلاً مع الدول الأوروبية من أجل فرض سيطرتها على الميناءين، وأثناء الوجود العثماني في المنطقة كانت هي من تتولى إدارتهما (الهبيتي، 1999، صفحة 15) كما نجد ميناء حبيوتي على الطرف الجنوبي للبحر الأحمر بالقرب من مضيق باب المندب، ويعد من الموانئ الحاكمة لكونه نقطة تحكم في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر (الهبيتي، 1999، صفحة 15).

2. تأسيس العثمانيين لإيالة الحبشة

2.1. ظروف تأسيس إيالة الحبشة

عرفت منطقة شرق إفريقيا وبالضبط سواحل البحر الأحمر والقرن الإفريقي خلال القرن 10هـ/16م، صراعاً مريضاً بين مملكة الحبشة المسيحية والإمارات الإسلامية المحلية المعروفة بعمالك الزيلع³، تدخلت فيه في وقت لاحق دولة البرتغال التي تحالفت مع مملكة الحبشة والدولة العثمانية التي ناصرت الممالك الإسلامية المحلية. وتجلّى هذا في مناصرة الدولة العثمانية للإمام أحمد بن إبراهيم⁴، في ثورته ضد مملكة الحبشة، ومناصرة دولة البرتغال لمملكة الحبشة، وقد انتهى هذا الصراع لصالح الأحباش وحلفائهم وهذا بعد تمكنهم من القضاء على ثورة الإمام أحمد بن إبراهيم عام 949هـ/1543م⁵.

إذا فرغم رغم تلقي الإمام أحمد بن إبراهيم لمساعدة من الدولة العثمانية خلال حربه ضد مملكة الحبشة، إلا أن الصراع بينهما في آخر المطاف كان لصالح الحبشة وحليفها البرتغال، مما شجع هؤلاء في التمادي في اعتداءاتهم على السواحل الغربية للبحر الأحمر، حيث أصبحت الدولتان الإسلامية في السودان والقرن الإفريقي أمام خطر حقيقي، حينها قررت الدولة العثمانية استباق الأحداث والتدخل لبسط سيطرتها على هذه المناطق لحمايتها من البرتغاليين، ولم يكن ليتسنى لها ذلك إلا بعد أن يكون لها نقطة ارتياز هناك، وهذا بعدهما فشلوا في الاعتماد على القوى المحلية في مواجهة البرتغاليين والأحباش (البيات، 2007، صفحة 453)،

لهذا فكر السلطان العثماني سليمان القانوني في إنشاء إيالة الحبشة Iyalet-i Habeş فيما بين 1554 و 1555م⁶، ويعود الفضل في تأسيسها لأزديمير باشا⁷ Özdemirpaşa الذي كان بايلربايًا على اليمن، قبل أن يكلف السلطان العثماني بهذه المهمة⁽⁸⁾.

2.2. حملة أوزديمير الأولى على الحبشة

بعد نهاية خدمته كبايلرباي على اليمن في ربيع الثاني 961هـ / 1554م استدعي أزديمير باشا إلى إسطنبول، استدعاه السلطان سليمان القانوني (النهرولي، 1967، الصفحات 98 - 120)، وعرض عليه مشروع توسيع الدولة العثمانية على السواحل الغربية للبحر الأحمر والمكاسب التي ستجنيها الدولة العثمانية من وراء ذلك، واقترن السلطان بهذا المشروع، لهذا كلفه بقيادة حملة عسكرية لفتح حبشستان (كازالي، 2010، صفحة 192) وعند وصوله إلى مصر شرع أوزديمير باشا في التحضير للحملة بمساعدة وإليها سليمان باشا (على، 1968، صفحة 715).

وكان قد لفت انتباه أزديمير باشا أثناء حملته أهمية ميناء سواكن على سواحل البحر الأحمر الغربية، حيث أراد أن يجعل منه قاعدة حربية ثابتة للأسطول العثماني هناك، وهذا لأهميته الإستراتيجية في منطقة البحر الأحمر وسواحل إفريقيا الشرقية، وتم قبول طلبه من طرف الديوان العثماني ووزارة الحربية بإسطنبول، حيث منحت له كافة التسهيلات والصلاحيات العسكرية من دعم عسكري، والمادية من دعم بشرى لإنجاز هذه المهمة (يلمر، 1988، صفحة 331).

2.3. حملة أوزديمير الثانية وتأسيس إيالة الحبشة

زادت هجمات البرتغاليين على السواحل الغربية للبحر الأحمر، حتى أصبحت الدوليات الإسلامية في السودان والقرن الإفريقي أمام خطر حقيقي، لهذا قررت الدولة العثمانية استباق الأحداث وحماية هذه المناطق منهم، فصادق السلطان سليمان القانوني رسميًا بتاريخ 15 شعبان 926هـ / 3 أوت 1555م على إنشاء إيالة الحبشة، وكلف أزديمير باشا بمهمة تأسيس هذه الإيالة وتوسيع مساحتها غرباً (نيكولي، 2004، صفحة 202).

عاد أوزديمير باشا إلى مصر ليقود حملة عسكرية جديدة لفتح الحبشة انطلاقاً من السويس عبر البحر الأحمر، حيث أبحر جنوباً في اتجاه سواكن الـ تي التي اتخذها نقطة انطلاق لعملياته العسكرية (يلمر، 1988، صفحة 203)، ثم شن هجوماً واسعاً في اتجاه الجنوب بمساعدة الأسطول العثماني، فاستولى على كل سواحل البحر الأحمر الإفريقي بما فيها زيلع ومصوع⁽⁹⁾ في خريف 963هـ / 1556م التي اتخذها عاصمة لإيالة الحبشة، ولتكون نقطة انطلاق حملاته العسكرية في المستقبل، ثم احتل بلدة حرقيقو Arkiko وجزيرة دهلك Dahlak، وتمكن بذلك من قطع الطريق بين الحبشة وسواحل البحر الأحمر، وبالتالي ضمان عدم وصول الإمدادات البرتغالية إلى الأحباش (نيكولي، 2004، صفحة 202)، (البيات، 2007، صفحة 451).

ثم نقل الجنود والذخيرة إلى جزيرة سواكن، ومن هناك شرعت الجيوش العثمانية بعد ذلك في التوغل في المناطق الداخلية في اتجاه إقليم "تيجراي"، حيث لم تتمكن جيوش الحبشة من الصمود في وجهها رغم أعدادها

الكبيرة لاستعمالها لأنسجة بسيطة، في حين كان الجيش العثماني يستعمل الأسلحة النارية، لهذا سقطت تيجراري في عام 965هـ/1558م، واستمرّ الجيش العثماني في التقدّم إلى أن وصل إلى داخل أراضي الحبشة واستولى على مدينة "داباردامو"، التي اتخذها مقراً له، وفي أثناء ذلك تمكّن من عقد سلسلة من التحالفات مع السكّان المحليّين، ومنها توجّه إلى شمال شرق السودان حيث تقيم قبائل "بوجا" (allahvardi, 2013, صفحة 71).

إلا أنّ الظروف الطبيعية القاسية وخاصة الارتفاع الكبير للحرارة بالإضافة إلى انتشار الأمراض اضطّرّه للتّراجع إلى دارووه، حيث توفي هناك عام 967هـ/1560م، تاركاً وراءه خليفته ابنه أوغلو عثمان باشا (10) Özdimir Osman 1560، لمواصلة تأسيس الإيالة حيث أصبح بايلرياياً عليها، متّخذًا من مصوّع عاصمة لها ثمّ قام بتقسيمها إلى عدّة سنّاجق أهمّها: مصوّع، إبريم، سواكن، حرققيو وزيلع، وبعدها اختيرت سواكن كمقرّ رئيسيّ وعاصمة لإيالة بعد مصوّع.¹¹

3. المقومات الاقتصادية لإيالة الحبشة

ت تكون إيالة الحبشة كما أسلفنا الذّكر من عدّة مدن وموانئ رئيسيّة أبرزها سواكن ومصوّع وحرققيو، وجّدة على الضفة الشماليّة للبحر الأحمر، وبعد خضوع كلّ هذه المناطق لسيطرة العثمانيّة جعلوا من سواكن العاصمة الرئيسيّة لإيالة، وقد أدى ذلك إلى إحداث نقلة نوعيّة في لواء سواكن، وأضحى يسمى لواء الباشا بحكم أنّ أمير النساء يقيم به، وبذلك انتقلت سواكن من مجرد مركز لواء إلى مركز لإيالة بكمالها.

وبحكم الموقّع الإستراتيجي لسوakan على ساحل البحر الأحمر فقد شكّلت الرابط الحقيقى للعمق السوداني نحو الساحل وذلك عبر السلع والبضائع التي كانت تأتي من داخل العمق السوداني مثل مناطق دارفور وكردفان والشماليّة وسناجق سواكن ليتم شحنها إلى الأسواق التجارىّة العالميّة، وكانت تربط سواكن بالعمق السوداني عدّيد الطرق البريّة أبرزها:

- طريق سواكن سنار وهو من الطرق المفضّلة للحجاج القادمين من كردفان
- طريق يربط سواكن بمروي.
- طريق يربط سواكن بأكسوم.
- طريق سواكن - شندي والذي يمر عبر التاكا والقاش.
- طريق يربط سواكن بمدينة كسلا.
- طريق يربط سواكن بمدينة برير.
- طريق يربط سواكن بمصر وهو طريق بري يمر عبر مناطق قبيلة البشاريين.
- طريق يربط سواكن بمدينة الدامر.
- طريق يربط سواكن بمدينة شندي يمر عبر مدينة عطبرة.

وتمتد الحدود الداخليّة لإقليم سواكن حتى قبائل البحجه الداخلية التي كان يفضل سكانها الاستقرار في المناطق الداخلية، حيث لم يعرّف عنهم أنّهم هاجروا نحو ساحل البحر الأحمر ولا سواحل النيل الداخليّة، ويقول

في هذا الشأن العمري (ت 749هـ / 1348م): "وأما البحيرة فنزلت بين القلزم ونيل مصر". وأغلب اراضيهم صحراء تفتقر إلى متطلبات الحياة، ومع ذلك اشتهروا بوجود ثروة الزمرد، فيذكر المقرizi في هذا الشأن: "أعلم أن أول البحيرات من قرية تعرف بالحزية، معدن الزمرد في صحراء قوص...", إلى جانب توفرهم على معدن الذهب الذي كان من أهم مطالب تجار الساحل (صالح، د، ت، صفحة 5).

وجنوب سواكن بمسافة صغيرة يقع ثغر مصوع، وهو على جزيرة قريبة من الساحل، وهي مواجهة للثغور اليمنية المشهورة، ومصوع مخرج البحر الأحمر الطبيعي إلى كل الأقاليم الشمالية في الحبشة (الجمل، 1997، صفحة 184)، وشرف الله مدينة مصوع بأن تكون معبر الصحابة رضوان الله عليهم إلى الحبشة في هجرتين قبل هجرتهم إلى المدينة المنورة، ويوجد أمام ساحل مصوع مجموعة من الجزر تعرف بجزر دهلك أعطت لمدينة مصوع بعدها هاماً تجارياً واقتصادياً، حيث كان سكان هذه الجزر يسوقون منتجاتهم البحرية من لؤلؤ واسماك، واصداف في مدينة مصوع ويشترون مستلزماتهم المعيشية، ونظراً لشهرتها آن ذاك فقد قدم إليها الكثير من سكان الجزيرة العربية، حيث شكلوا توازناً عرقياً عبر التزاوجات التاريخية (عثمان، 2011، صفحة 07).

وبين مصوع ووادي النيل يوجد إقليم "بوجوص" وهو إقليم متوسط الارتفاع خصب، جيد المناخ له أهمية اقتصادية وسكانه خليط من الأجناس متعددة، وعدد كبير منهم يدين بالإسلام (الجمل، 1997، صفحة 184).

أما أهمية منطقة جدة التي كانت جزء من إيالة الحبشة فهي كبيرة جداً، واكتسبت جدة أهميتها من كونها ميناء مكة على البحر الأحمر، فإليها يصل حجاج بيت الله الحرام الذين يأتون بحراً، ومنها يزور الحجاز، وقلب الجزيرة العربية بالمواد الغذائية والبضائع (محمود، 2019، صفحة 60).

4. الدور الاقتصادي لإيالة الحبشة في المنطقة

إن إيالة الحبشة التي كانت تضم بالإضافة إلى سواكن كلاً من جدة ومصوع، وجميع المدن الثلاث هي عبارة عن موانئ تقع على ساحل البحر الأحمر، ومن ثم يمكن القول أن إيالة الحبشة هي إيالة قائمة على أساس أنها موانئ بحرية، ووفقاً لذلك فإن مصادر الدخل الاقتصادية لهذه الإيالة تعتمد بالدرجة الأولى على موارد هذه الموانئ من الجمارك، وهي بلا شك إحدى أهم الإيالات الاستراتيجية للعثمانيين، بسبب وقوعها على سواحل البحر الأحمر الذي كان يمثل أهمية قصوى في تلك الفترة للدولة العثمانية (الكباشي، 2012، صفحة 209).

وبرزت الأهمية الاقتصادية لإيالة الحبشة في النقاط التالية:

- استطاعت الدولة العثمانية الحفاظ على البحر الأحمر وجعله بحراً إسلامياً مغلقاً لحماية الأماكن المقدسة والتحكم في الطرق التجارية، ودعم مسلمي شرق إفريقيا من خلال تأسيس الإيالة، وتدعم قوتها العسكرية (دراعي، 2022، صفحة 52).

- مكن تأسيس إيالة الحبشة للعثمانيين من مراقبة الملاحة في البحر الأحمر، وحماية الحاج المتوجهين إلى شبه الجزيرة العربية سواء القادمون من بلاد السودان، أو شمال إفريقيا أو غيرها، أو القادمون من بلدان الساحل

الشرقي للقاراء الإفريقية، وحمائهم من هجمات وغارات مسيحيي الحبشة والبرتغاليين (الجمل، 1997، صفحة 183).

- حق العثمانيون عند تأسيسهم لإيالة الحبشة خلال القرن السادس عشر أهدافاً اقتصادية على الساحل الإفريقي، حيث كان الساحل مصدراً رئيسياً للذهب واللؤلؤ واللبن، وكانت القوافل القادمة من إفريقيا تتجه مع سواكن ومصوع، وأوضح في هذا الشأن "جنكيز" (Cengiz) السبب الواضح لسعى العثمانيين للحصول على الذهب في شمال شرق إفريقيا، حيث توقعوا 60 ألف قطعة ذهبية سنوياً من تأسيسهم لإيالة الحبشة، وكان تاجر القوافل يزور موانئ سواكن ومصوع بالسلع الفاخرة، وهي الذهب واللؤلؤ واللبن، وأوضح "بروديل" (Braudel) أن تعدين الذهب في السودان وإثيوبيا، أو حتى سوفالا عن طريق شرق إفريقيا كان يصل إلى البحر الأحمر، كما كانت المرتفعات الإرتيرية والإثيوبية واحدة من مصادر الذهب واللبن والجلود واللؤلؤ عبر ميناء مصوع، كما أن تجارة التوابل التي كانت تصل سواحل شبه الجزيرة العربية كانت من اهتمامات الدولة العثمانية للاستفادة منها ونقلها نحو الأستانة (Tewolde، 2020، صفحة 48).

- أدى تحكم العثمانيون خلال القرنين السادس عشر والسابع عشر في ميناء سواكن الذي أصبح منفذ السودان الوحيد للبحر الذي تصل إليه عدّة طرق من الداخل بالنيل عند بير أو شندي، وطرق أخرى عديدة تتخذها القوافل في مجموعات كبيرة بعرض الحماية من قطاع الطرق، مثل درب الأربعين من دارفور إلى أسيوط، وكل هذه الطرق تصل بقية أنحاء السودان، وكانت الجمال، هي وسيلة التنقل من الداخل إلى سواكن على البحر الأحمر باعتبار أن أغلب الأراضي التي تلي سواكن إلى الداخل صحراوية قاحلة لا تصلح للزراعة، ومن سواكن يحمل التجار إلى الداخل كميات من العطور والروائح الهندية والصابون، والمنسوجات، وأنواعاً مختلفة من البهارات والعدد الحديدية، ويرجعون بالرقيق والصمع وسن الفيل، مما عُرف السودان بإنتاجه، وبقدر ما كان يصدر سنوياً من الرقيق لمصر وغيرها عن طريق قافلة سنار بآلف وخمسمائة، وعن طريق سواكن بآلافين ومائتين، لكن ما يباع ويستخدم في داخل البلاد يفوق هذا العدد، وكانت القوافل تخرج من سواكن إلى داخل السودان لا تقل القافلة عن ألف أو ألفين من الجمال، وأحياناً ثلاثة آلاف، وكانت رسوم الصادرات العثمانية في تلك الأيام تقدر بنحو ستين ألف قطعة ذهبية (صالح، د، ت، صفحة 21).

- في جنوب إيالة الحبشة إلى الشرق من إمارة عدل تمتد صحراء الدناكل القاحلة والجافة حيث الحرارة المرتفعة جداً هذا ما جعل المنطقة جرداً خالياً من السكان لا تصلح لأي نشاط اقتصادي أو عمراني باستثناء حرفه استغلال مادة الملح التي كانت تستخرج بكميات كبيرة، حيث تنقل القوافل التجارية جزء منه إلى المناطق الداخلية، ويوجّه جزء كبير منه إلى موانئ بريدة وزيلع لتصديره إلى اليمن وجدة ومصر وغيرها.

- تطور العلاقات العثمانية السنارية (عاصمة الفونج)، أُسهم في ازدهار سواكن، وهذا نتيجةً لاتفاق الذي تم بين الطرفين عام 1585م، والذي ينص على تنظيم التجارة ومرورها عبر سواكن إلى الأسواق العالمية، وقد كان نصيب الفونج من الاتفاق العمل على تسيير القوافل إلى سواكن وحمياتها، ويقوم العثمانيين بتسويق وترحيل السلع

التي ترد إلى سواكن من داخل عمق سnar، وما يميز العلاقة بين الطرفين في سواكن أنه لم تشهد المدينة أي صراع بين الطرفين العثماني والسناري طوال القرن السادس عشر، كما أن الوجود العثماني في البحر الأحمر ساعد على تطور المدينة من الناحية التجارية والاقتصادية (الشامي، 1961، صفحة 120).

- أدى توسيع العثمانيين في الداخل السوداني بضم مدينة الدامر إلى سلطانها، وكانت هذه الأخيرة من أهم المحطات التي تعبّرها قوافل الحجاج القادمة من بلاد السودان، سواء السودان الغربي أم الأوسط إلى ميناء سواكن من أجل عبورها إلى بلاد الحجاز، والدامر مدينة تجارية تقع على الطريق الرابط بين النيل وميناء عيذاب، خاصة في الأجزاء الشمالية منه، وتشمل الصناعات القائمة في المدينة منذ العصور القديمة على تعبئة التمور وصنع الكحول والمشروبات، وتصنيع المنتجات المحلية الأخرى مثل الطماطم والمانجو والخضروات، وتربية الأغنام والماشية مثل أغلبها عرضًا تجاريًا هامة أضحت يقصدها التجار من كل مكان تحت الحماية الأمنية لقوات الإيالة (صالح، د، ت، صفحة 21).

- بروز عشيرة الحدارية⁽¹²⁾ التابعة لسوakan والواقعة بين الفونج وسوakan كمركز رئيسي في التجارة (أوغوست، 1997، صفحة 216)، ومارس الحدارية التجارة البعيدة بين البحر الأحمر والنيل، وكانوا يحصلون على البضائع الإفريقية والعبيد من شندي، ويقايضون بها بضائع هندية في سواكن التي كانت آنذاك أهم مركز لتجارة الرقيق بعد القاهرة ومصوع (أوغوست، 1997، صفحة 223).

- ساهم وجود الأمن في سواكن والمناطق القريبة منها من طرف العثمانيين إلى تطور تجارة الملح، حيث كان يفد تجار منطقة التاكة إلى سواكن وينقلون عبر قوافلهم الملح إلى عطبرة، وإلى قبائل البدو المجاورين الذين يسكنون بالقرب من تاكة ومن لا يوجد لديهم الملح (صالح، د، ت، صفحة 25).

- تطور نظام الجمرك في موانئ إيالة الحبشة، حيث أضحت الضرائب التي تفرض على البضائع المارة عبر الموانئ تمثل عائدات مالية كبيرة للعثمانيين، وينذكر في هذا الشأن الرحالة بوركهارت الذي زار سواكن، ومنها عبر البحر الأحمر إلى جدّة، وقد تحدث عن إمارة الجيش العثمانية ذكر أنه لاحظ بسوakan سلطتين، سلطة محلية حضرية وسلطة عثمانية تتمثل في نائب السلطنة هناك وأن الأهمية تتركز في من يمسك بإيراد الجمارك هناك، وقوة نائب السلطان أو ضعفه تقاس بقدرته ونفوذه على الميناء (بوركهارت، 2007، الصفحات 367 - 370).

- أضحت جدّة في نهاية القرن السابع عشر من أهم موانئ البحر الأحمر على الإطلاق بعد سماح الدولة العثمانية للسفن الأوروبية والهندية بالوصول إليها، على ألا تتجاوز المناطق الشمالية لإيالة الحبشة، لذلك أصبحت ميناءً للهند ومصر، فكانت تصل إليها السفن الهندية والإنجليزية واليمنية في كل عام محملة بسلع الهند فتفرغ حمولتها في مينائها، ليُعاد تصديرها إلى مصر والدولة العثمانية على ظهور السفن المصرية والعثمانية، حيث يصل إليها كل عام من الهند ما بين 4 و 6 سفن إنجليزية ومن 14 إلى 20 سفينة كل عام من سورات وبومباي

وكلكتا، كما كانت تعمل عدد من السفن الصغيرة المملوكة لتجار جدة واليمن بين المخا وجدة في نقل البن، وكان يصل إليها من السويس في كل عام من 14 إلى 20 سفينة لتجار القاهرة (محمود، 2019، صفحة 60).

خاتمة

خلصنا في هذا البحث إلى أنّ إيالة الحبشة العثمانية وموقعها الإستراتيجي كان عاملاً رئيسياً في ازدهار اقتصاد الإيالة، حيث شكلت الموانئ والجزر المحيطة بمقر الإيالة، بالإضافة إلى مضيق باب المندب الشريان الاقتصادي الحقيقي لإيالة من خلال الحركة التجارية النشطة في المنطقة والوافدة من شرق إفريقيا، حيث كانت جل موانئ الإيالة تتعج بالسفن المحمولة بمختلف السلع والبضائع، شكلت تلك السلع عروضاً مختلفة للتبادل مع المنتجات المحلية، أو إعادة تسييقها إلى مختلف أسواق الدولة العثمانية عبر موانئ السويس، والعقبة وغيرها خصوصاً ما تعلق بمادة الذهب، العاج، والعيدي ومتعدد المنتجات الأخرى.

كما كانت المناطق الداخلية لإيالة الحبشة مصدراً لعديد الثروات المعدنية والزراعية، شكلت عروضاً تجارية جعلت التجار يقصدونها من كل مكان، قصد نقلها للموانئ من أجل تسييقها إلى مختلف الأسواق، ومع توافد مختلف تلك المنتجات على الساحل تم إقرار النظام الضريبي الذي عُدّ مدخولاً إضافياً لخزينة الإيالة.

واعتبر الموقع الجغرافي المميز لإيالة الحبشة وبالتحديد ميناء سواكن المعبر الرئيسي للحجاج القادمين من مختلف المناطق الداخلية لإفريقيا نحو الضفة المقابلة قاصدين بلاد الحجاز عبر ميناء جدة، جعل إدارة الإيالة تستفيد كثيراً من هذا الأمر حيث فرضت كثير من الضرائب على العابرين للضفة المقابلة، وهذا ما وقف عند الرحالة بوκهارت عند زيارته للمنطقة.

التعليقات والشروحات

1. ينتمي البحر الأحمر بموقع جغرافي وإستراتيجي هام لأنّه ملتقى ثلات قارات (إفريقيا- آسيا- أوروبا)، وحلقة وصل بين ثلات مناطق إقليمية (الشرق الأوسط- القرن الإفريقي والمحيط الهندي- منطقة الخليج العربي)، ويصله بالبحار الشرقية مضيق باب المندب الذي يتحكم في مدخله الجنوبي، حيث يقع بين الزاوية الجنوبية الغربية لشبه الجزيرة العربية، وبين شرق إفريقيا، وهو يربط البحر الأحمر بخليج عدن والمحيط الهندي. أنظر:

-Eric George Kentley, B. A. **Suakin and its Fishermen: A study of Economic activities and ethnic Groupings in a Sudanese port.** being a Thesis Submitted for the Degree of Doctor of Philosophy: University of Hull. p, p 21, 23.

2. القرن الإفريقي مصطلح جغرافي يشير إلى الجزء الشرقي من القارة الإفريقيّة الذي يبرز شرقاً بشكل قرن إلى الجنوب من خليج عدن، ويطل على جنوب البحر الأحمر شرقاً، وخليج عدن شمالاً والمحيط الهندي شرقاً، ويفصله عن شبه الجزيرة العربية مضيق باب المندب، وشكل عام هو ذلك الرأس الناتئ من اليابسة الناطح عبر البحر الأحمر على شكل قرن يشق الماء إلى شطرين، الشمالي منه هو البحر الأحمر، والجنوبي منه هو المحيط الهندي، ومن الناحية الجغرافية يشمل: إثيوبيا، الصومال، وجيبوتي، أنظر: أم إسراء أحمد جياد وحسناء رياض عباس: **التنافس الإقليمي على منطقة القرن الإفريقي**، مجلة دراسات دولية، ع 80، العراق: جامعة بغداد، يناير؛ 2020، ص

228

3. هي سبع إمارات مُستقلة عن بعضها عن بعض وتنتمي فيكل من دوارو Dawro، وبالى Bally، وأرابيني Arabyni، ودارا Darra ومن أهمها وأقواها إمارة، التي هدية Hadya وأوقات Ifatt. أنظر: المقريزي تقى الدين أبي العباس أحمد بن علي بن عبد القادر العبيدي.

الإمام لأخبار من بأرض الحبشة من ملوك الإسلام تحقيق وتعليق عبد النعيم ضيفي عثمان عبد النعيم. القاهرة: المكتبة الأزهرية للتراث؛ 2006، ص33.

4. هو الإمام أحمد ابن إبراهيم الغازي (1506 - 1543) المشهور بالجران؛ أي الأشول، أو الأعسر، ولد ونشأ في "هوبت" بين جدسيبا ومدينة هرر، تلقى مبادئ الشريعة والعلوم العربية في هرر ثم انتقل مع والته وأخواله إلى زيلع، فقرأ التفسير والأحاديث وحفظ القرآن الكريم، ثم عاد مرة أخرى إلى مدينة هرر لمواصلة دراسته وصار شيخاً عالماً ب رغم حداثة سنّه، وبعدها تلقى دروس الفروسية والرياضة، وانضم إلى فرقة الفرسان للجيش بقيادة جراد أبون صهوره، تزوج من ابنة محفوظ إمام زيلع، وكسب بذلك تأييد أتباع الإمام محفوظ، بعد قتل الجراد أيون بن أش تولى السلطة بعده في هرر أبو بكر بن محمد بن آزر بن أبي بكر بن سعد الدين، خربت البلاد في عهده وظهر قطاع الطرق والظلمة، فاستغل الإمام أحمد الفرصة بمساعدة رجال الدين والمصلحين وراح يقف في وجهه، حتى رأى الناس فيه الصلاح، فقتلوا السلطان أبو بكر عام 1527، وولوا عليهم الإمام أحمد سلطاناً عليهم، أنظر: محمد فريد السيد حاج. صفحات من تاريخ الصومال. القاهرة: دار المعارف؛ 1983، ص 20-1، وأنظر أيضاً: عرب فقيه. فتوح الحبشة. تقديم. رينوباسيو. تحقيق. نهيم محمد شلتوت. القاهرة: الهيئة المصرية العامة؛ 1974، ص 7.

5. في 17 ذي القعدة 949هـ/22 فيفري عام 1543م، تلقى الإمام أحمد بن إبراهيم هزيمة ساحقة في معركة wayna Dega بالقرب من بحيرة تانا (منبع نهر النيل الأزرق)، حيث استشهد خلالها الكثير من اتباعه وكان هو من بينهم، كما استشهد و معظم أفراد الحامية العثمانية التي كانت تسانده. أنظر: نفسه

6. تعتبر إيالة الحبشة كما تسميتها المصادر العثمانية أبعد نقطة في الحدود الجنوبية للدولة العثمانية، وتمتد من الحدود الجنوبية لمصر حتى القرن الإفريقي في شكل شريط ساحلي، إذ اتّخذ منها العثمانيون قاعدة متقدمة لهم في المنطقة الممتدة بين البحر الأحمر وخليج عدن لمواجهة البرتغاليين المتمرّزين في الحبشة. أنظر: فاضل البابات. المرجع السابق. ص 451، وأنظر أيضاً: إيفانوف نيكولي. الفتح العثماني للأقطار العربية (1516-1574م). تر: يوسف عطا الله. ط 2، بيروت: دار الفراتي؛ 2004، ص 202.

7. أوزدمير باشا: *Özdemirpaşa* هو من جراكسة مصر الذين خدموا الدولة العثمانية بإخلاص، وكان له الفضل في لفت انتباه الديوان الهمايوني إلى ضرورة ضم بلاد الحبشة لإيالة مصر وهذا نظراً لأهميتها الاستراتيجية في ظل الصراع العثماني البرتغالي، وفي هذا الإطار عينه السلطان سليمان القانوني مستشاراً خاصاً له مختصاً بالأمور الإفريقية، للمزيد انظر: قطب الدين محمد بن أحمد النهرواني المكي النهرواني. البرق اليماني في الفتح العثماني (917 - 990هـ). تحقيق محمد الجاسر الرياض: منشورات دار اليمامة للبحث والترجمة والنشر؛ 1967هـ/1387م، ص 98-120، انظر أيضاً: أوزتونايلىمز. تاريخ الدولة العثمانية. ج 1. تر عدنان محمود سلمان. مراجعة وتنقية محمد الأنصاري. تركيا: اسطنبول: مؤسسة فيصل للتمويل؛ 1988. ص 331.

8. بعد أن بسط العثمانيون سيطرتهم على اليمن عام 946هـ/1538م، اتّخذوها قاعدة متقدمة لهم في مواجهة البرتغاليين في المحيط الهندي وشرق إفريقيا، وفي عام 956هـ/1548م تمّ تعيين أوزدمير باشا بايلرياكياً عليها. وبسبب حسن إدارته له وتمكنّ من تحويله اليمن من مجرد مركز حراسة متقدم للدولة العثمانية على المحيط الهندي إلى جزء لا يتجزأ منها. انظر: النهرواني. المرجع السابق. ص 97-105، وأنظر أيضاً: كازالي. المرجع السابق. ص 91-172.

9. مصوع: كانت مع مستهل القرن 16م قرية صغيرة بها ميناء، تتردّد عليه السفن من الجزيرة العربية ومن سواكن.. انظر: صبري فارس الهبيتي. المرجع السابق. ص 128

10. عثمان بن أوزدمير: ولد بمصر ونشأ بها، تولى إدارة إيالة الحبشة بعد وفاة والده أوزدمير باشا، توفي عام 933هـ/1585م. انظر: حاجي خليفة. تاريخ ملوك آل عثمان. تحقيق وتقديم سيد محمد السيد. سوهاج: جامعة جنوب الوادي؛ (د ت). ص 384-5.

11. بعد الانتصارات التي حقّقها أوزدمير باشا في بلاد الحبشة والسودان استدعاه الديوان العثماني إلى إسطنبول ليتم ترقيته ويصبح هو المستشار السري الأول للسلطان سليمان القانوني في تسيير شؤون حكم إفريقيا وبلاد الحبشة، أين منحت له صلاحيات واسعة حيث بقي أوزدمير باشا لسنوات عديدة دون أن يكلّه السلطان العثماني بأية مهمة رسمية، إلى غاية عودته إلى تسيير شؤون بلاد الحبشة للمرة الثانية.

أظر : أوزوتونا. المرجع السابق. ص 332

12. هم من البجة المستعربين، وكانوا من قبل يسيطرون من قبل على منطقة عيذاب، وفيما بعد أصبح العثمانيون يختارون من الحدارية الحاكم المحلي الذي يلقب بـأمير، أنظر : يوسف فضل حسن، وب. أوغوث. السودان من 1500 إلى 1800. (تاريخ إفريقيا العام). المجلد الخامس، اليونسكو؛ 1997. ص 216.

قائمة المصادر والمراجع

الأجنبية

- ALLAVERD REYHAN SAHİN (2013). *Kızıldeniz'de osmanlı hâkimiyeti Özdemiroğluosmanpaşa'nın Habeşistanbeylarbeyliği (1561-1567)* – the studies of ottman domain.

- Kentley Eric George, B. A. (s. d). *Suakin and its Fishermen: A study of Economic activities and ethnic Groupings in a Sudanese port.* (being a Thesis Submitted for the Degree of Doctor of Philosophy). University of Hull.

- Tewolde Samuel Fessahazion .(2020) .*The Ottoman-Portuguese Rivalry and its Impact on the Ethiopia-Eritrea Region (16th-17th Century)* .(master Thesis .selcuk university social Sciences Institute Department of History New age History 'konya.

العربية

- أوزوتونا يلمر. (1988). تاريخ الدولة العثمانية. (ترجمة عدنان محمود سليمان)، اسطنبول، تركيا: مؤسسة فيصل للتمويل.
- إيفانوف نيكولي. (2004). الفتح العثماني للأقطار العربية(1516-1574م). (يوسف عطاء الله، المترجمون) بيروت: دار الفراتي.
- أوغوث ب. يوسف فضل حسن. (1997). السودان من 1500 إلى 1800. تاريخ إفريقيا العام، المجلد الخامس، 216.
- بوركهارت جون لويس. (2007). رحلات بوركهارت في بلاد النوبة السودان. (فؤاد أندراؤس، المترجمون) المجلس الأعلى للثقافة.
- البيات فاضل مهدي. (2007). الدولة العثمانية في المجال العربي. بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية
- جانكارلو كازالي. (2010). رياس البحر الهندي عصر الاستكشاف البحري. الكويت : عالم المعرفة .
- الجمل عطاء الله شوقي. (1997). ولاية الحبش العثمانية بين إيالة جدة والإدارة المصرية 1818-1885. مجلة الدارة، المجلد 182، (2).
- جيد أحmed أم إبراء، وحسناء رياض عباس. (2020). التناقض الإقليمي على منطقة القرن الإفريقي. مجلة دراسات دولية ع (80).
- جمال كمال محمود. (2019). البحر الأحمر في الاستراتيجية العثمانية (ط1). بيروت: المركز العربي للدراسات وأبحاث السياسات.
- حاجي خليفة. (د، ت). تاريخ ملوك آل عثمان. تحقيق سيد محمد سيد. جامعة جنوب الوادي.
- حجاج السيد فريد محمد. (1983). صفحات من تاريخ الصومال. القاهرة. دار المعارف.
- حسن محمد إبراهيم. (1998). جغرافية مصر العربية وحوض البحر الأحمر. الإسكندرية.
- دراعي فاطمة. (2022). العثمانيون في المشرق والمغرب. مطبوعة دروس موجهة لطلبة السنة الأولى ماستر تاريخ الدولة العثمانية. معسكر، جامعة مصطفى اسطنبولي، الجزائر.
- الزبيدي كريم مطر حمزة. (فييري، 2020). مضيق باب المندب في الصراعات الدولية. مجلة متون، المجلد 11(3)، 151.
- (د، ت). الصراع الدولي في البحر الأحمر بين الماضي والحاضر. القاهرة: مجموعة النيل العربية .
- الشامي صلاح الدين. (1961). الموانئ السودانية (دراسة تاريخية جغرافية). القاهرة: مكتبة مصر .
- صغيرون الزين انتصار. (جوان، 2003). الآثار العثمانية في السودان. مجلة أدوماتو (ع 8)، 90.

- عودة غالى. (1989). اريتريا بلاد المسلمين وصراع النفوذ. عمان الأردن: دار البشير
- عثمان أحمد السيد. (28 أكتوبر ، 2011). مصوّب بوابة وعبر الهجرتين الشريفتين لل المسلمين وبلاط الطراز الإسلامي. أيريتريا: سعاديت كوم.
- عرب فقيه. (1974). فتوح الحبشة. تحقيق نهيم محمد شلتوت. القاهرة. الهيئة المصرية العامة.
- الكباشى أنعم محمد عثمان. (2012). تأسيس لواء سواكن في العهد العثمانى. مجلة الدار، 28(4)، 209.
- مجدى حسين صالح. (د، ت). الاتصالات التجارية والبشرية والدينية على ساحلي البحر الأحمر، سواكن ودورها في رحلة الحج إلى بلاد الحجاز حتى العصر الحديث . القاهرة : معهد البحوث والدراسات الإفريقية .
- المقريزى نقى الدين أبي العباس أحمد بن علي بن عبد القادر العبيدى. (2006). الإمام لأخبار من بأرض الحبشة من ملوك الإسلام. تحقيق عبد النعيم ضيفى عثمان القاهرة. المكتبة الأزهرية للتراجم.
- النهروالى المكي النهروالى. (1967). البرق اليماني في الفتح العثماني 917 - 990هـ. منشورات دار اليمامة للبحث والترجمة والنشر .
- الهيتي صلاح فارس . (1999). جغرافيا الوطن العربي . صنعاء: دار صفاء للطباعة والنشر والتوزيع.
- يحيى بن الحسين بن القاسم بن محمد علي. (1968). غاية الأمانى فى أخبار القطر اليماني. القاهرة: دار الكتاب العربي للطباعة والنشر .