

ميناء زيلع البحري: فضاء جغرافي بين الداخل الإفريقي وحوض البحر الأحمر

جامعة الخرطوم-كلية التربية-قسم الجغرافيا

أ.د. سمير محمد عل حسن الرديسي

مستخلص

وُجدت الكثير من الموانئ القديمة على ساحلي البحر الأحمر الإفريقي والآسيوي كان لها دور كبير في إحداث تأثيرات على محيطها الجغرافي القريب والبعيد. يهدف هذا البحث لتوضيح دور ميناء زيلع القديم الذي يقع ضمن سلسلة من مدن الموانئ على الساحل الغربي للبحر الأحمر حيث أصبحت ميناءً مركزياً للاقتصاد والاجتماع والحكم في شبه الجزيرة الصومالية ومركزاً جغرافياً ربط الداخل الإفريقي مع عالم البحر الأحمر عن طريق التجارة والهجرة. لقد أدت هذه لكثير من الآثار المكانية، شكلت جزءاً أساسياً في الجغرافيا المعاصرة للقرن الإفريقي، وأكدت المصادر التاريخية والجغرافية والبحوث العلمية ذات الصلة. كانت بلاد بونت والتي تقع على ساحل الصومال الشمالي، مصدراً لسلعة اللبان الرئيسية لمعابد الفراعنة. وخلال العصور البيدالية Biddle ages بدأت التداخل التجاري مع الخليج الفارسي ثم تبعه بعد قرون قليلة ارتباطاتها المباشرة مع شمال - غرب الهند. كما انتشر الإسلام من ميناء زيلع إلى ما يعرف الآن بوسط وجنوب شرق إثيوبيا متتبعاً طرق التجارة وأعتنقه عدد من المجموعات العرقية تنتشر من ساحل البحر الأحمر وحتى النيل الأزرق في السودان. كما كانت زيلع مركزاً لتجارة الرقيق إلى شبه الجزيرة العربية وشبه القارة الهندية. أصبحت زيلع تحت سيطرة الأتراك العثمانيين ثم البريطانيين منذ القرن السادس عشر. وخلال الربع الأول من القرن التاسع عشر حُملت معظم التجارة الخارجية من مناطق شرق وجنوب إثيوبيا عبر موانئ خليج عدن وخاصة ميناء زيلع وبربرة.

كلمات مفتاحية: مركز جغرافي، فضاء جغرافي، تأثير مكاني، علاقات خارجية، تأثيرات

مستمرة

Abstract

There were many old seaports along the African and Asian coasts of the Red Sea which had luminous role influenced their near and remote geographical spaces. This research objects to explain the role of Zeila seaport which was located within a series of city ports on western Red Sea coast and became a central port for economy, community and polity in Somali peninsula and a further geographic center that linked the African interior with the Red Sea World through trade and migration. Those had consequent on many spatial influences, formed a substantial part in contemporary geography of the Horn of Africa, and had been confirmed by historical and geographical sources and relevant scientific research. «Bilad Bunt» which was located on the northern Somali's coast was considered as the main source of Gum for Pharoses' tombs. It began its commercial linkages with the Persian Gulf during Biddle Ages which was followed by direct linkages with northwest India a few centuries later. Islam had spread from Zeila to central and southeast Ethiopia following trade routes and on its path it had been adopted by many ethnic groups distributed from the Red Sea coast up the Blue Nile in Sudan. Zeila was also a center for slave trade to Arab and Indian Peninsulas. It also became under the Ottoman Turkish rule and the British sovereignty since the 16th century. During the first quarter of the nineteenth century most of foreign trade of eastern and southern Ethiopia was brought through Gulf of Aden seaports, and particularly by Zeila and Barbara seaports.

مقدمة

تهتم الجغرافيا بمفاهيم القوة والمعرفة والعلم والتكوين المتغير، discursive formation، (Foucault 2007)، وبالعلاقات بين القوة والفضاء والمكان (Painter 2008). لعبت الجغرافيا دوراً لا يزال مستمراً في وضع ملايين البشر تحت قبضتها التي تظهر حتمية «قوة المكان» المتمثل في

التوزيع غير المتوازن للموارد الطبيعية وإتاحتها غير العادلة وتوفر الفرص وغيرها، حيث ولد الأفراد والمجتمعات في بيئات طبيعية وثقافية شكلت عالم اليوم وستشكل عالم الغد (Blig 2008). تؤثر الجغرافيا أيضاً تأثيراً عميقاً في خلق فضاءات إعادة الإنتاج الاجتماعي والتعليم والثقافة والتقاليد والعرق والعرقية في كافة مناحي تطور الممارسات الاجتماعية في مختلف الأماكن حيث يمكن النظر لمفهوم المجتمع كنسيج يوجد في «الزمان-المكان» وتتأطر فوقه جميع العمليات السياسية والاقتصادية والحياة الاجتماعية-الثقافية مما يؤدي لخلق علاقات بين التخوم الجغرافية وأشكال الممارسات الاجتماعية (Wolch et al. 2004). ويأخذ مفهوم «الفضاء» space العديد من الاهتمامات في الجغرافيا، يختص اثنان منها بالجغرافيا البشرية، أولهما الفضاء كجزء من العالم له خصائص محددة وأنشطة تحدث فيه أو فوقه ويعرف بأنه «كيان- فضاء object-space»، وثانيهما الفضاء كإطار مرجعي يستخدم لوضع وترتيب العلاقات بين الأشخاص والأشياء المادية والأنشطة والمكونات غير المادية أي بمعنى «الفضاء كمشروع موقعي». هناك افتراض بأن أي «كيان- فضاء» يفترض مسبقاً مشروعاً موقعياً وليس العكس، حيث يمكن للفضاءات عند أخذها كمشاريع موقعية أن تكون بمثابة أدوات يستخدمها الأفراد والمنظمات لتنسيق أنشطتها ولذلك يعتبر الفضاء عنصراً مركباً لإعادة إنتاج الجانب الاجتماعي (Ziehofer 2005). وبالتركيز على العلاقة بين الجغرافيا والقوة توجد خمسة مصادر للقوة السياسية هي العزم والحق والشعبية والقانون والشرعية حيث تحتل الجغرافيا مكانة مركزية عند مناقشة أي منهما (Slowe.2015).

تعتبر الموانئ مواقع مركزية تمكن من إجراء التنظير حول الأصول التاريخية للرأسمالية ومظاهرها المعاصرة ومستقبلها سواء كانت هذه الموانئ حيز وفضاءات للتداول وللتبادل أو مرفأى للوجستيات الميكانيكية، ذلك أن الحيز الساحلية تتحول إلى نقاط- نوايا chokepoint nodes للتداول وبالمثل للتقييد (Dua 2019). يوفر مفهوم «أي ميناء» الافتراضي hypothetical Anyport concept والذي قدمه J.H.Bird عام 1963، في صلتها بالموانئ البحرية البريطانية، نمطاً ومعياراً لمقارنة النمو الحقيقي لكل من الأعضاء منفرداً في مجموعة «أي ميناء» (Hoyle 1968). وقد نتج عن تطبيق هذا المفهوم الافتراضي على بعض موانئ شرق إفريقيا التي تعمل في تداول المركبات العابرة للمحيطات، وجود أوجه شبه واختلافات بينها وأن نمط الاختلاف هو نتيجة لعدد متباين من العوامل الطبيعية والاقتصادية السياسية (Hoyle 1968). ويوفر مفهوم «النظام المفتوح»، الذي يبدأ من الطرق التجارية ثم يتدرج إلى العقد ثم إلى الهرميات حتى يصل لمستوى النماذج، منهجية مثمرة عن تطور نشاط الموانئ مما يسمح بإجراء عملية «الفصل» بشكل واسع بين الموانئ والطرق وغيرها. وبالرجوع للمدى المحدود من الارتباطات الموجودة على اليابسة قبل القرن السابع عشر، فقد اتسم إحداث التغيير في نمط تطور الموانئ بضرورة إنشاء ارتباطات جديدة فوق البحار (Dattoo 1968). هناك من يرى أنه من الضرورة أن تفيد الوظائف الاقتصادية للموانئ البحرية جميع الجهات التي تمر تجارتها عبرها وذلك بتوفير المعينات لفوائض المستهلكين والمنتجين مما يتناقض مع وجهة النظر التي ترى أن الوظيفة الاقتصادية للموانئ البحرية هي

اقتصارها على محاولة زيادة التوظيف وتوفير فرص العمل في مواقعها ورفع معدلات العائدات (Goss 1990). ويرى مفهوم «النقطة العقدية» nodal point بالنسبة للموانئ أن هذه النقطة «الميناء» ستنشأ حيثما وجد تكدس للحركة على أي طريق من الطرق أو الخوانق، أو عند أي معدية بحيث يتقاطع طريقان أو يقتربان معاً عند مكان يحدث فيه تغيير للبضائع بصرف النظر عن نوعها. ويمكن استخدام مصطلح «العقدية» nodality في الجغرافيا بأنه بمثابة مركز تجاري يوجد فوق خط تجارة عابر أو مخترق لمنطقة ما (Heatley 1895).

تصبح الموانئ أقاليم قلب مؤثرة على محيطها الجغرافي حيث تقع أقاليم القلب في العادة في شكل هرمي شبكي للنظم المكانية ترسل نبضات التحديث للهوامش التي تسودها في شكل عملية تحدث في ثلاث مراحل. في المرحلة الأولى تفرض أقاليم القلب حالة من الاعتمادية المنظمة على هوامشها عبر بناء المؤسسات في الأقاليم الهامشية التي يتم السيطرة عليها بواسطة سلطات إقليم القلب. وفي المرحلة الثانية تحكم عملية إعادة التقوية الذاتية سيطرتها أو «سيادتها» على الهامش والذي يتعرض لسلسلة من التأثيرات الراجعة feedback effects الناجمة من نمو إقليم القلب. وتشمل هذه التأثيرات كل من تأثيرات السيادة، وتأثيرات المعلومات، والتأثيرات النفسية، وتأثيرات التحديث، وتأثيرات الارتباط، وتأثيرات الإنتاج. وفي المرحلة الثالثة سيؤدي دخول إقليم القلب في الهامش إلى دعم وتوسيع تدفق المعلومات للإقليم غير المستقل «المعتمد» عن إقليم القلب والذي سينتج آثاراً سلبية غير محتملة من سيادة إقليم القلب. وستزداد احتمالية تبادل المعلومات واحتمالية التحديث في أي نظام مكاني إذا توفر شرط التحدي الناجح لسيطرة إقليم المركز على هوامشه مما سيطور الانتشار الطبيعي لأقاليم القلب الموجودة وإضعاف ترتيبها الهرمي وبروز أقاليم قلب جديدة في الهامش والتكامل أو التداخل التدريجي لأجزاء كبيرة من الهامش في نظام قلب واحد أو أكثر.

يهدف هذا البحث لتوضيح دور ميناء زيلع القديم الذي يقع ضمن سلسلة من مدن الموانئ على الساحل الغربي للبحر الأحمر حيث أصبحت ميناءً مركزياً للاقتصاد والاجتماع والحكم في شبه الجزيرة الصومالية ومركزاً جغرافياً ربط الداخل الإفريقي مع عالم البحر الأحمر عن طريق التجارة والهجرة. لقد أدت هذه لكثير من الآثار المكانية، شكلت جزءاً أساسياً في الجغرافيا المعاصرة للقرن الإفريقي. وقد اعتمد البحث على المصادر التاريخية والجغرافية والبحوث العلمية ذات الصلة واتباع المنهج الجغرافي-التاريخي.

موقع ميناء زيلع البحري وأهميته التاريخية

توطن الإنسان منذ ثلاثة ملايين سنة ماضية وأسلافه المباشرين سواحل البحر الأحمر حيث تركوا وراءهم سلسلة طويلة ومعقدة من المواقع الأثرية (Horton 1987). يُحد الجزء الغربي من المحيط الهندي بأربعة آلاف ميل من خط الساحل الإفريقي، ففي أقصى الشمال تحُد السواحل كل من الصومال وجيبوتي اللتين تحُدان خليج عدن، وعلى بعد مسافة متفاوتة من عشرين إلى مائة ميل إلى الداخل تقع الأراضي المرتفعة الإثيوبية (Newitt 1987). وتتميز منطقة البحر الأحمر في

شمال شرق إفريقيا بأحوالها الجغرافية المميزة التي تمثلها الصحاري والمناطق المرتفعة (Miyake et al. 2012). يفتقد إقليم البحر الأحمر للظواهر الطبوغرافية الطبيعية التي يمكن استخدامها مرافئ (Lewis 1960)، وهناك القليل من الخلجان المناسبة لرسو السفن على امتداد ساحله حيثما تسمح به أفواه الأودية التي توجد كسور وفتحات في بنية المرجان. يوجد في أجزاء من البحر الأحمر، وذلك بالاعتماد على الخبرة المستمدة من الرياح والتيارات الموسمية المتغيرة، أحوال بحرية مناسبة للرحلات والاتصال والتجارة لآلاف السنين (Morely 2019). وتشكل الصومال بخط ساحلها الطويل على المحيط الهندي وخليج عدن جزءاً رئيسياً من القرن الإفريقي وقد اعتبرت لفترة طويلة مكاناً ذا أهمية استراتيجية بحرية عميقة (Nour 2003). يشبه خليج زيلع لحد ما ميناء كينفودا في الجزيرة العربية حيث يمتلك الإثنان مياهاً ضحلة shoal waters مناسبة لرسو القوارب والسفن الشراعية وتمتد لحوالي نصف ميل من الساحل (Messrs. Isenberg, Krapf 1840).

تقع زيلع التي تعني الخرز الذي تلبسه النساء، على خليج عدن محاطة بالماء من ثلاث جهات وتتبع للصومال لإقليم مودوك (الشكل 1). يعود تاريخ إنشاء زيلع إلى القرن الأول الميلادي حيث عرفت ميناء ومرافئ منذ العصور القديمة ووصفها اليونان والرومان في وثائق بيريلوس بوقوعها على البحر الأحمر. وقد ذكرها اليعقوبي عام 891م والمسعودي عام 935م وابن حوقل على أنها ميناء يربط إثيوبيا باليمن والحجاز. كما ذكرها ابن بطوطة بأنها مدينة البرابرة وأنهم طائفة من السودان شافعية المذهب سود الألوان وبأنها مدينة كبيرة لها سوق عظيمة. كانت زيلع مركزاً مهماً لتجارة الرقيق الذي كان أحد أهم مواردها ولها عراقة تاريخية مثل هرر في شرق إثيوبيا ومصوع شمال شرق إريتريا وتاجورا شمال جمهورية جيبوتي. يوجد فيها أعراق متعددة من صومال وعفر وعرب منهم الزيالعة وهم قبيلة معروفة في أنحاء مختلفة من شبه الجزيرة العربية وفي بلاد الصومال، وممرت بها حضارات وممالك إسلامية عفريّة وصومالية. كانت ميناءً لمملكة ايفات ومملكة العدل الإسلامية في القرن الخامس عشر. وتم تدميرها بالكامل على يد البرتغاليين في عصر الأوجاس وهجرها أهلها إلى بورما «مينامار» (المعرفة 2010). وفي عام 1839 كانت زيلع المحاطة بأسوار محطمة ليس بها أكثر من ثمانية إلى عشرة منازل مشيدة من الحجارة والأخشاب ولا يتعدى سكانها خمسمائة نفس وتخضع لسلطة باشا مصر تحت حكم الأتراك العثمانيين عن طريق سلطة دولة مخا (Messrs. Isenberg, Krapf 1840). وتقع ضمن سلسلة المدن المدمرة، التي ورد ذكرها في المراجع الدورية في غرب أرض الصومال البريطاني، في منطقة بوراما الإدارية الحالية أو عبر جبهة في المناطق المجاورة لإثيوبيا وبالتقدير في منتصف المسافة بين ميناء زيلع القديم ومدينة هرر ذات الأسوار (Curle 1937). وفي سنوات تالية خضعت زيلع للحكم البريطاني.



الشكل 1: موقع ميناء زيلع البحري

ينتمي معظم السكان من البدو أو المستقرين في المثلث الذي تشكل بسلسلة الجبال الإثيوبية والبحر الأحمر ومجرى نهر هافاش إلى قبيلة العفر، ويسمى العفر عند نهر هافاش باسم اديد أو داديل وهو اسم أحد أقوى فروع قبيلة اد-علي، ولكن وسط هذه المجموعة توجد اختلافات في اللكنة التي تم تفسيرها بسبب مرور العرقيات الغربية على امتداد خطوط القوافل التي تعبر بلاد العفر. ويعتبر توسع الصوماليين الحاميين من سواحل خليج عدن إلى سهول كينيا الشمالية خلال العشرة قرون الأخيرة واحدة من أكثر تحركات السكان ديمومة وتأثيراً في التاريخ الحديث لشرق إفريقيا (Lewis 1960).

العلاقات والتأثيرات الجغرافية لميناء زيلع البحري

ارتبطت أرض الصومال التي يقع فيها ميناء زيلع بعلاقات قديمة مع الفراعنة حيث تنتشر في المعابد الفرعونية عادة استخدام العطور والبخور واللبان الذي كان يأتي من الأقطار الواقعة حول جنوب الجزيرة العربية التي تسمى «الإقليم المقدس أرض الله» (Crowfoot 1911). وبالنسبة لقدماء المصريين فإن بلاد بونت التي تعرف في العادة مرتبطة بساحل الصومال الشمالي قد تعادل «أرض الغضب والضيق» incense، وعبر التاريخ كان اللبان السلعة الرئيسية التي يبحث عنها التجار القادمون للقرن الإفريقي (Chittick 1979).

يرجع الوجود التجاري للهند في منطقة خليج عدن وسواحل البحر الأحمر في إفريقيا لأزمة مبكرة وتؤكد ذلك الحملة التي أرسلها الإسكندر الأكبر في القرن الرابع قبل الميلاد إلى جزيرة سوقطرة وتحطيمه لصنم كان يتعبده الهنود (Pankhurst 1974). ويعتبر خليج عدن طريقاً سريعاً مشغولاً لآلاف السنين ومنافساً قوياً ومهماً للطريق البحري عبر ميزوبوتاميا والخليج الفارسي (Newitt 1987). وتتميز موانئ البحر الأحمر بأنها شبكة قديمة للعلاقات التجارية والثقافية والاجتماعية بين الهند والبحر الأحمر والخليج الفارسي وشرق إفريقيا إذ تعتبر جزءاً منفصلاً عن المحيط الهندي تتوفر فيه إمكانية الإبحار من أي من موانئه إلى الساحل الغربي من الهند في موسم تجاري واحد بينما تحتاج متابعة رحلة واحدة إلى الشرق أكثر من الهند إلى موسم تجاري آخر. لقد وفرت هذه الشبكة من الموانئ نقاط لإعادة شحن السفن بالبضائع أو لتحميل البضائع على الجمال وأظهر الحمير للمناطق الداخلية (Barendse 1991). وتعتبر أرض الصومال بالتحديد إقليماً حيوياً في طرق التجارة التي تربط بين البحر الأبيض المتوسط والشرق الأوسط والمحيط الهندي من قديم الزمان وقد أثبتت الدراسات الأثرية أن لميناء زيلع علاقات مهمة مع العالم الخارجي والداخل الإفريقي وبين التجار والمجتمعات المحلية (Ruibal et al. 2017). وتشير البقايا الأثرية التي وجدت في أرخبيل دهلك، الذي عمل محطة رئيسية لتجارة البحر الأحمر ونقطة مرحلية بين إفريقيا والجزيرة العربية خلال فترة الحكم الأكسومي والإسلامي، بأنه كانت منطقة مرسى للسفن وخاصة جزيرة دهلك الكبير التي كان لها روابط تجارية محلية وعالمية (Insoll 2001). وبحكم أن الساحل الإفريقي الشرقي قبل القرن التاسع عشر قد شكّل جزءاً داخلياً للنظام التجاري للمحيط الهندي، وبسبب تغير علاقات «الفراع» الداخلية والخارجية والأحداث التاريخية المتعاقبة، فقد برزت هرمية لنمط من الموانئ التي تختلف كثيراً عن بعضها البعض. وبالرجوع للمدى المحدود من الارتباطات التي نشأت على اليابسة وذلك قبل القرن السابع عشر نجد أن أحداث التغير في نمط تطور هذه الموانئ قد اتسم بإنشاء ارتباطات فوق البحار. وبدأ التداخل التجاري مع الخليج الفارسي خلال العصور البيديالية Biddle ages، ثم تبعه بعد قرون قليلة نشوء ارتباطات مباشرة مع شمال - غرب الهند. وقد مكن تتابع نشوء الموانئ خلال فترة ستة قرون متتالية من بناء نموذج للأمط المكانية لمواقع الموانئ (Dattoo 1968).

انتشر الإسلام من ميناء زيلع إلى ما يعرف الآن بوسط وجنوب شرق إثيوبيا متتبعاً طرق التجارة. وفي طريقه اعتنقته أعداد من المجموعات العرقية تنتشر من ساحل البحر الأحمر وحتى النيل الأزرق في السودان. وفي عام 7/896 نشأت أول سلطنة إسلامية وهي شيوا في وسط إثيوبيا. كما انتشر الإسلام أيضاً من ميناء زيلع إلى ما يعرف الآن بجنوب شرق ووسط إثيوبيا (Ahmad 2006). وبالنسبة لطرق دخول الإسلام ونطاقات وجود المسلمين في إثيوبيا ما قبل القرن السادس عشر فقد اتضح وجود طريقين ومنطقتين تقعان على امتداد المرتفعات الشرقية للهضبة الوسطى وقمة كاركار حيث كانت دهلك أحد هذه المنافذ (Xavier et al. 2004)، ونتيجة لذلك نشأت سلطنات أدال وهيدا وفاتقار وإفبات وداورو وبالي. وقد دخل الإسلام مبكراً في جزر دهلك حيث استخدمت

جزيرة دهلك الكبير منفى للسياسيين والمعارضين والمجرمين في فترتي حكم بني أمية والعباسيين كما كان هذا المكان نقطة مهمة في التجارة البحرية بين الهند ومصر وجسراً لليمن و من البجة في البحر الأحمر والجزر المجاورة. وبعد أن فقد العباسيون السلطة في القرن الحادي عشر استولت السلطات المحلية في اليمن على دهلك التي تعرضت أحياناً لخطر الممالك المسيحية التي أصبحت قوية في إثيوبيا، ثم للسلطين المسلمين في مصر في أوقات أخرى (Tandogan 2011).

ترجع الهجرات العربية من جزيرة العرب إلى إفريقيا إلى فترات موعلة في القدم إذ قدمت في دفعات متعددة من ناحية الشرق حيث سكن القادمون الساحل الشرقي المقابل للجزيرة العربية، وهاجر كثير من المسلمين إلى الحبشة بعد مجيء الإسلام (Slowe 2015). يدعى الدناكل انتماءهم للعرب كما يفعل الكثيرون من العرقيات الأخرى في شرق إفريقيا حيث يمكن توضيح ذلك بالتزاوج المتداخل وبالولاء الظاهر للدناكل للإسلام (Fedoroff 1897). كان للهجرة العربية آثار سياسية حيث قامت الكثير من الممالك الإسلامية وأثار اقتصادية تمثلت في التجارة وظهور الكثير من المدن والمراكز التجارية، وأثار اجتماعية تمثلت في اللغة والعادات والتقاليد، وأثار ثقافية ظهرت في أنواع العلوم والمعارف (أحمد 2019). لقد كانت الأراضي المرتفعة من واق ولاستا إلى الجنوب وعبر شوا وعلى امتداد الوادي الأخدودي وإلى جهة أقاليم الجنوب الأقصى من إثيوبيا الحديثة من الناحية السياسية والثقافية والاقتصادية خلال القرون الوسطى، مضمنة في الإقليم الثقافي الإثيوبي وفي داخل الدولة الإثيوبية في معظم أجزائه. وتوجد بعض الدلائل تؤكد معاناة عدوليس وهي ميناء مملكة أكسوم وتقع على بعد 30 كيلومتراً جنوب مصوع، من هجوم مدمر في منتصف القرن السابع بينما ظلت موانئ زيلع وماساوا ودهلك نشطة كموانئ تجارية خلال القرون التالية (Henze 2000). لقد دخل الإسلام إلى إثيوبيا من جبهتين هما زيلع وجزر دهلك (Abegaz 2018). وتمثل الحروف العربية التي نقشت على شواهد القبور في جزيرة دهلك حقيقة تاريخية لخطي النسخ والثلث وقد تأثر الحرف العربي بصرياً بحروف الكتابة الجثزية الحبشية القديمة (تاج الدين 2012). وتستخدم لغة عربية محلية في دهلك (Senelle 2018) حيث تعتبر ملتقى طرق لمختلف العابرين ويدعم ذلك التاريخ الشفهي المتسلسل للعديد من الأسر التي تعيش فيها مثل أسرة أبو أحمد الكاكاراني التي أتت أسلافها من جزيرة كاماران (Idris 2008) التي تحتوي على الكثير من المواقع التي تمثل فترات إسلامية مختلفة (Insoll 1997). سقطت سلطة زاقوا Zagwe وبرزت السلطات السولومونية التي دانت لها أعمال متداخلة من الدول الإسلامية على السهل الساحلي والجانب الشرقي للهضبة وكان لزيلع وجزر دهلك دور لعبته كوسيط بين العالم الإسلامي والمناطق المرتفعة مماثل أهمية زيد في اليمن، ليس كموقع لسلطة «حاشي» فقط، ولكن أيضاً كونها ميناء رئيسياً للتجارة وللريق في العصور الوسطى في الجانب الشرقي للبحر الأحمر.

كان للمسلمين صلات بالساحل الشرقي لإفريقيا حيث قامت وتطورت الكثير من المدن والنقاط التجارية ومن ثم تطورت الحضارة السواحلية تدريجياً كجزء من شبكة للتجارة البحرية التي تربط شرق إفريقيا بالخليج الفارسي وأندونيسيا وشبه القارة الهندية (Martin 1977). وقد

اعتبر نظام الحكم الذي قام وتطور في أرخبيل دهلك في البحر الأحمر في بداية التفرقة السياسية للدولة العباسية اعتماده على القرصنة وسحب العوائد، إلا أن القراءات الجديدة للسجل المادي تظهره بمثابة دولة بحرية استفادت من التجارة العابرة التي تربط بين خليج عدن ومصر حيث ساهمت بنشاط في هذه التجارة عبر الصادرات المحلية وقد استخدمت القوة من وقت لآخر للسيطرة على فضاءها البحري وذلك خلال القرن الحادي عشر إلى الثالث عشر الميلادي (Margariti 2010). وبجانب دهلك فقد وجد ستة وستون مركزاً إسلامياً تعليمياً حضارياً من بينها هرر التي أصبحت مركزاً رئيسياً انتشر منها الإسلام للمواطنين المحيطين ويوجد فيها المكان الروحي المقدس لكل مسلمي الإقليم (Hassan 1982). كان لزيلع علاقات تجارية واسعة مع جيرانها مثل ديرب بيلانبل التي كانت مركزاً ثقافياً وحضارياً في العصور الوسطى يتبع لها رالا الصومالية وتميزت بالمنازل المشيدة بالحجارة ويوجد بها مسجد مما يوحي بأنها كانت مركزاً دينياً مهماً. وتشبه مبانيها كل من هرر وزيلع وديرداوا ومدن أخرى تقع في الأجزاء الشمالية من الصومال. وكان لها علاقات تجارية مع زيلع الواقعة إلى الشمال الغربي منها ومقديشو الواقعة إلى الشرق (Bogale 2020). وبالمثل كان لزيلع علاقات وروابط قوية مع أرخبيل دهلك الذي يضم مجموعة من الجزر تزيد عن مائتي جزيرة وتقع على بعد 58 كيلومتراً إلى الشرق من ماساوا في البحر الأحمر، وتعتبر جزيرة دهلك الكبير التي تبلغ مساحتها 643 كلم مربع هي الأكبر في هذا الأرخبيل (Idris 2008). كان لدهلك نشاط تجاري أكثر من عدن وبومباي في الهند حيث كان يتجار فيها بالبضائع والأفيون والعاج وبالمثل كان ميناء زيلع (Pankhurst 1974). وقد نشأت مفوضية مستقلة للمسلمين في جزر دهلك في القرن التاسع الميلادي (Ahmad 2006). لعبت جزر دهلك دوراً مهماً في تكامل شرق إفريقيا في النظم المحيطية لماضي المحيط الهندي. وتظهر دهلك بقايا نشاط بشري وارتباطات متعددة مع السواحل المجاورة منذ الأزمنة المبكرة مثل ارتباطاتها بزيلع. كما أن مجموعة جزر دهلك قد أصبحت جزءاً من شبكات التجارة الإقليمية العابرة التي عملت على تحريك الناس والبضائع عبر مياه جنوب البحر الأحمر بين القرن الحادي عشر والسادس عشر، حيث كانت أرواح رجال الأعمال وقبطان السفن والطواقم البحرية وصائدي الأسماك والغاطسين الباحثين عن اللؤلؤ والعبيد والمحار بين جزءاً من التاريخ الطويل المضمن في جزر دهلك بجانب اليمن وإثيوبيا وتقاطعاتهما الإقليمية والمحلية المتغيرة في تلك الفترة (Margariti 2013).

شجعت تجارة ميناء زيلع المربحة lucrative الملك أماد سيون الإثيوبي (1314-1344) على توسيع المملكة المسيحية جهة الجنوب والجنوب الشرقي. ونتيجة لذلك أصبحت العلاقة بين المملكة المسيحية والسلطات الإسلامية يسودها طابع العنف. كان للسلطات الإسلامية القدرة على جذب المجموعات العرقية للدخول في الإسلام كعقيدة جديدة قوية وذلك لمقاومة التوسع التخومي للمملكة المسيحية (Ahmad 2006). وتعتبر سلطنة أداو واحدة من أقدم السلطات الإسلامية في القرن الإفريقي فقد أسسها سعد الدين في الأيام المبكرة للإسلام في حوالي القرن التاسع أو العاشر الميلادي بالاعتماد على زيلع الواقعة على خليج عدن. وقد وفرت زيلع فرصاً للاتصال بطرق القوافل

في القرن الإفريقي حتى بالي في أعلى نهر جوبا وربطت الطرق التجارية عبر البحر الأحمر مع جنوب الجزيرة العربية وجنوب شرق آسيا.

كانت زيلع عتبة للعلاقات المتداخلة وسط القوى والثقافات في وقت كان فيه وجود إثيوبيا الإمبراطورية محدوداً في المناطق المرتفعة وفي وقت حاولت فيه بعض القوى مثل مصر وتركيا فرض سيادتها على المناطق الساحلية عن طريق الملاحة. وقد وجدت موانئ زيلع وسواكن وماساوا تحت هيمنة حكام الإمبراطورية العثمانية المصرية، حيث رُبطت تلك الموانئ بمدن الداخل عن طريق طرق القوافل التي عملت على ازدهار مدن الداخل مثل سنار وعداوا وهرر حيث أصبحت أسواقاً ومحطات مهمة (Miyake et al. 2012). كما لعب أئمة الأداليين دوراً مهماً في نشر الإسلام في شرق إفريقيا وخاصة في عهد الإمام أحمد قوراي (1506-1543) الذي هزم ثلاثة أرباع إثيوبيا في منتصف القرن الخامس عشر (Mukhtar 2016). وقد أنشأ في عام 1555م «إيلات الحبشة» Eyalet of Habesha «لكي تحمي المدينتين المقدستين مكة والمدينة والمجتمع المسلم في شواطئ البحر الأحمر وخاصة شمال شرق إفريقيا، وكذلك لتأمين الطريق التجاري والسياسي للعثمانيين في ذلك الإقليم (Rosli 2018). كما تولى الحكم الملوك المحليين لـ «سلطنة دهلك» في الفترة 1093-1250م وسيطر حاكم هرر أحمد قران بمساعدة العثمانيين في عام 1543م على كامل إثيوبيا واستمر في حكمه حتى مجيء الأتراك وطردهم للبرتغاليين من هذه الجزر في عام 1557م (Tandogan 2011). وخلال تلك الفترة زار بن بطوطة زيلع في عام 1330م ووصفها بأنها مدينة كبيرة ذات سوق مهم. تتميز منطقة البحر الأحمر بأحوال جغرافية مميزة تتمثل في الصحراء والمناطق المرتفعة وهي موقع ملائم كثيراً لنمو وتطور العلاقات المتداخلة بين مختلف القوى السياسية والمجموعات الثقافية. وكان لإثيوبيا الإمبراطورية الفرصة في اتخاذ القرار في المناطق المرتفعة بينما كان للقوى الأخرى مثل تركيا ومصر المحاولة في فرض سيادتها على المنطقة الساحلية عن طريق العمل البحري. ولذلك أنشأت مدن الموانئ مثل زيلع وسواكن لتكون تحت سلطة وسيادة الإمبراطورية العثمانية أو الحكام المصريين. وقد اتسمت علاقة العثمانيين خلال القرن السادس عشر والثامن عشر بتغيير الحلفاء والأعداء بشكل ثابت بين سلطنة سنار والممالك الإثيوبية بينما بقي التزام العثمانيين عن مصير الإثيوبيين المسلمين ثابتاً حتى بعد سقوط سلطنة أдал (Rosli 2018). وقد رحلت كتيبة مصرية من زيلع لاحتلال ميناء هرر بعد شهرين من استيلائها على زيلع الساحلية الصومالية وذلك في أكتوبر 1875م. وبهذا العمل فقد حولوا هذه الإمارة المستقلة إلى مستعمرة مصرية وأصبحت أحد نقاط التقاء وتركيز للمصالح الجيوسياسية بين المسلمين الأفارقة والقوى الأوروبية والإثيوبيين المسيحيين (Ben-Dror 2018). لقد تطور النشاط التجاري بين السودان ومصر مما أعطى المصريين فكرة عن ثروات السودان الهائلة. كما أن السبب الرئيس للتوسع في المناطق الاستوائية والبحيرات وشرق إفريقيا كان بسبب تصاعد الصراع بين الدول الرأسمالية خلال العقد السادس من القرن التاسع عشر والذي اتخذ شكل نشاط تبشيري وتجاري وعلمي وكشفي، وهو سعى لفرض التطور الرأسمالي الذي بدأ يعمل لخلق سوق عالمية. وتحول الاقتصاد المصري من

اقتصاد إقطاعي إلى اقتصاد رأسمالي، والتوجه نحو تحرير الأيدي العاملة من السخرة والرق إلى سوق العمل المأجور. ولم تقتصر أيديولوجية الفكر الرأسمالي على تجارة الرقيق فقط، بل شملت أيضاً التنقيب عن الذهب وإدخال الزراعة الحديثة والمحاصيل، مثل القطن، ونشطت التجارة وفُرضت الضرائب.

كانت زيلع جزءاً من امبراطورية العثمانيين في إفريقيا إذ واصلت حركة التوسع الجغرافي أثناء فترة الحكم التركي - المصري نشاطها جنوباً، فضمت مناطق بحر الغزال عام 1872، ووصلت حتى المنطقة الاستوائية في منطقة البحيرات في الفترة بين 1869 - 1873، ثم توسعت غرباً فضمت دارفور عام 1874، ثم توسعت شرقاً بعد ذلك على ساحل البحر الأحمر حتى ميناء زيلع، ثم بربرة حتى هرر في إثيوبيا. كما كانت زيلع ضمن التقسيم الإداري للسودان في عام 1881م. ففي ذلك الوقت قسم السودان إلى أربع حكمديات تضم حكمديرة وسط السودان (تضم الخرطوم وسنار وبربر وفشودة وخط الاستواء، ومركزها الخرطوم)، وحكمديرة إقليم غرب السودان (تشمل كردفان ودارفور وشكا وبحر الغزال ومنقلة، وعاصمتها الفاشر)، وحكمديرة إقليم شرق السودان (تشمل النكا وسواكن ومصوع)، وحكمديرة عموم هرر وزيلع وبربرة.

مثل ميناء زيلع مركزاً لإقليم قلب يقع على الساحل الشرقي لإفريقيا لا يقل أهمية عن كونه فضاءً جغرافياً. وفي العادة تقع أقاليم القلب في شكل هرمية شبكية للنظم المكانية ترسل نبضات التحديث للهوامش التي تسودها. ويشبه هذا الدور ما قيل حول الإسلام الإفريقي الذي «أو ما كان يسميه البلدانون (الجغرافيون) ببلاد إفريقيا دوراً مهماً في أسلمة بلادنا..... وبلاد إفريقيا.... عند البلدانين هي المنطقة التي تبدأ من تونس وتنتهي عند السهل الإفريقي بممالكه التاريخية: مالي، كانم، سانغا، تمبكتو، وداي. إشعاعات ذلك الإسلام انبعثت من القيروان... ومن مسجد عقبة تفرقت تلك الإشعاعات وانتشرت مرسلة ضوءها وحرارتها إلى الزيتونة بتونس الخضراء، وقلاع التجانية في عين ماضي بالجزائر، وجامعة القرويين بفاس، ومرابط العلماء في صنهاجة وشنقيط وتمبكتو. هذه هي المراكز الأولى التي انداح منها الإسلام الصوفي على السهل السوداني الكبير (السهل الإفريقي) ثم من بعد إلى ما كان يعرف بالسودان المصري قبل أن ينتهي إلى السودان الإنجليزي. دون إنكار للدور الذي لعبه متصوفة ذلك الزمان الذين وفدوا إلى السودان من المشرق (أرض الحرمين)، ومن الشمال (مصر)» (منصور 2020).

اتسمت الصورة السائدة للعالم التجاري للمحيط الهندي قبل وصول الأوروبيين والعثمانيين إلى الإقليم في القرن السادس عشر بالأمن وخلوها من الصراع ويسودها التجار العالميون الذين يتحركون بسهولة عبر حدود الجغرافيا والعرقية والدين واللغة. تغيرت هذه الصورة حيث سادها الصراع والمنافسة بين القوى البحرية وخلال قرون تالية وجد صراع حول دهلوك وغيرها بين هذه القوى بجانب الأيوبيين والرسوليين Rasulids من اليمن للسيطرة على الطرق والشبكات البحرية (Margariti 2008). وخلال القرن السادس عشر سيطر البرتغاليون على المحيط الهندي وتخوميه بهدف إزالة التجار المسلمين وخاصة العرب من نظام المحيط الهندي. وهناك حقيقة مهمة وهي

أن التجارة والسيطرة على الموارد الطبيعية تعتبران السببين الرئيسيين وراء بروز عصر الروابط القديمة بين إفريقيا والهند (Karmwar 2012). لقد ظل البحر الأحمر «نصراً فاشلاً» لليتوانيين ولا يمكن اعتبار بنائهم لقلعة في جزيرة سوقطرة في عام 1507م وحركتهم المنتظمة في باب المندب حتى 1550م بمثابة ضمان للسيطرة الفعلية على المنطقة (Moner 2012). أما البريطانيون فقد سيطروا على حوالي 400 ميل مربع من الساحل والأراضي الداخلية تجاه إثيوبيا التي يطلق عليها أرض الصومال البريطاني حيث توجد ثلاثة موانئ عاملة تشمل زيلع وبلهار وبربرة (Edye 1904). وقد ازدادت أهمية التجارة بين الصوماليين وعدن تحت الحكم البريطاني بسبب السرقات التي تعرضت لها قوافل الجمال المتجهة من الأراضي الداخلية إلى عدن وبسبب المعرض السنوي عند بربرة على الساحل الصومالي، حيث كان نتيجة ذلك بناء مجتمع صومالي كبير في عدن (Ingrams et al. 2008). وفي عام 1893م عين مستر كوكس قنصلاً في زيلع ووجدها ميناءً تلتقي فيه صحراء أرض الصومال البريطاني مع البحر وتتميز بأنها مرسى تستطيع فيه السفن العربية فقط دخوله ويوجد فيها مبنى للجمارك يتعامل مع تجارة القوافل الصغيرة القادمة من الداخل الإفريقي (REC 1937). وقد اهتمت بريطانيا بفتح علاقات مع الداخل الإفريقي لزيادة المعرفة الجغرافية حتى تتمكن من رؤية الطرق التي يمكن على امتدادها أن تطور طرق التجارة نفسها وأن تبرز النقاط التي ستنشأ فيها المراكز التجارية. لقد ورد أن ميناءي زيلع وعدن هما ميناءان بريطانيان في وقت كان يأمل فيه الفرنسيون في بناء خط للتجارة عبر إفريقيا يمتد من الشرق للغرب مقابل الخط الحديدي البريطاني الممتد من كيب تاون إلى القاهرة حيث حققوا بعض النجاح وتوطنوا على امتداد خليج تاجورا (Berkeley 1903). ونتيجة للاعتقاد بأهمية هذا الطريق فقد سعت بريطانيا لحماية استقلال البشر الذين يقطنون أراضيها الحدودية الإفريقية ضد تركيا وفرنسا. وقد أجبرت بريطانيا بعد عام 1849م على الاعتراف بسلطة السلطان العثماني على سواكن وماساوا. وظلت بريطانيا رافضة لهذا الاعتراف بادعائها السيطرة على نقاط الاتصال بين الساحل والداخل الواقع جنوباً أكثر من ميناء زيلع (Ramm 1944). وفي الفترة بين فبراير - يونيو 1900م سافر أوسكر كروسبي من زيلع إلى القاهرة مروراً بههر وأديس أبابا وماكوس ثم ومبيرا حتى النيل الأزرق عند الروصيرص ثم بالقوارب إلى الخرطوم. وقد استخدمت الجمال من زيلع حتى جيلديسا، ثم الحمير إلى ههر ثم البغال لما وراء ههر (Crosby 1901). كما قام مستر جيمس هاريسون برحلة من زيلع حتى بحيرة رودلف (Harrison 1901). لقد حملت معظم التجارة الخارجية لشرق وجنوب إثيوبيا عبر موانئ خليج عدن حيث كان أهمها في الربع الأول من القرن التاسع عشر ميناءي زيلع وبربرة (Pankhurst 1965). وقد أصبحت موانئ الصومال الرخيصة والتلقائية مراكز تخدم المناطق البعيدة مثل شمال كينيا والأراضي المنخفضة لإثيوبيا. وترتفع قيمتها في موسم الحج السنوي حيث تشمل شبكات تتكون من مربى الماشية والتجارت وتتعدى التجارة العابرة الحدود القومية والعرقية والدينية والجغرافية حيث ترتبط هذه الموانئ بطرق الجمال والماشية والخراف والماعز للمناطق المجاورة (Dua 2017).

تعتبر الروابط بين الساحل الصومالي واليمن قديمة وخاصة تجارة الرقيق (Ingrams et al. 2008) التي كانت تقتصر على ميناء زيلع وبربرة الصوماليين (Beckingham 1989). ومن أمثلة ذلك قيام الإمام محفوظ حاكم زيلع في القرن السادس عشر بحملات سنوية لقنص الرقيق من منطقة أدال في الداخل الإثيوبي نتج عنه توسع تجارة الرقيق وتصدير العديد من الرقيق الإثيوبيين إلى إثيوبيا والهند (Keller 2015). وكان هناك طلب عال للرقيق الإثيوبي تحت مسمى «حبش» في أسواق الجزيرة العربية والشرق الأوسط في النصف الثاني من القرن التاسع عشر (Ahmad 1988). وتم تصدير ما يفوق المليون من الرقيق من المحيط الهندي وموانئ البحر الأحمر خلال القرن العشرين بجانب ملايين أخرى تم تحويلهم لداخل القارة الإفريقية وعلى ساحل شرق إفريقيا (Smith 1988). وقد اتخذت تجارة الرقيق في إفريقيا أشكالاً مختلفة بدءاً من الرقيق الملكي قبل مجيء الإستعمار وحتى الاتجار بهم على ساحلي إفريقيا الشرقي والغربي عبر الأطلنطي (Leopold 2003). لقد كانت تجارة الرقيق نشاطاً سائداً شارك فيه الإثيوبيون والسودان التركي المصري خلال النصف الثاني من القرن التاسع عشر حيث اعتمدت تلك البلدان على الرقيق لدعم اقتصادها الزراعي وفي الأعمال المنزلية والجيوش المحلية الخاصة، كما كانا موردين رئيسيين للرقيق للامبراطورية العثمانية مما جعلها تجارة رابحة جداً. وتكررت محاولات كثيرة من الحكام العثمانيين والإثيوبيين في النصف الثاني من القرن التاسع عشر لتقليل هذه التجارة دون منعها (Harell 1999). وفي نهاية القرن التاسع عشر شهدت تجارة الرقيق في الجزء الجنوبي من إقليم البحر الأحمر إعادة لنشاطاتها reinvigation نتيجة مباشرة للمجاعة التي ضربت تلك الأجزاء وتسببت في موت حوالي ثلث السكان في بعض المناطق المتأثرة. وقد اعتمد من كتب الله لهم البقاء بعد انتهائهم على تجارة الرقيق الإقليمية لإعادة بناء ثروتهم حيث تجاهلها ضباط الاستعمار الفرنسيون والإيطاليون والإنجليز الذين أنوا لحكم المنطقة وقت تلك المجاعة في محاربتهم لتجارة الرقيق إلا أنهم في معظم الأحوال قد شجعوا عليها بقوة (Serels 2018).

كان من نتائج العلاقات الهندية - الإفريقية التي ترجع إلى عدة قرون للوراء قيام عدد من المستوطنات الإفريقية في مختلف أجزاء شبه القارة الهندية.. فمنذ العصور القديمة صدرت الهند الفلفل والحرير والقطن ذات القيمة العالية في إفريقيا وذلك في نفس الوقت الذي استمرت فيه الهجرة القسرية للزنج من شبه القارة الإفريقية للهند في القرن السادس عندما وسع العرب تجارتهم مع الهند. كما تعتبر القرصنة في المحيط الهندي ذات جذور قديمة بحيث يمكن وضع القرصنة الصومالية في العصر الحديث في إطارها الواسع والعميق (Alpers 2011)، وخاصة منذ القرن الثاني عشر الميلادي وما تلاه من قرون والذي شهد توسعاً في التجارة البحرية عبر المحيط الهندي الذي شهد حرية كاملة للتجارة والإبحار قبل مجيء البرتغاليين (Prange 2011)، وساد الأوروبيون تاريخ شرق إفريقيا منذ أواخر القرن السابع وحتى القرن الخامس عشر (Karmwar 2012)، وفي قرون تالية ساد البريطانيون تلك الأجزاء وكانت إحدى نتائج حركة التاريخ للاستعمار الأوروبي الحادثة في إفريقيا عامة هي تقسيمها لوحدات سياسية حُدّت حدودها على أساس

المصالح الأوروبية. لقد قسمت المجموعات العرقية بحدود وهمية وبرزت ضغوط لإعادة رسم الترخوم بهدف تحقيق الوحدة داخل حدود الدولة الواحدة مثلما حدث في منطقة القرن الإفريقي. وقد شكلت هذه الضغوط جذوراً لكثير من المشاكل السياسية في هذه المنطقة ومنها رفض إثيوبيا لحقوق الصومال على منطقة أوقادين المطالبة بتحقيق الحكم الذاتي مما سيخلق مرحلة لصراع يضم الأفارقة المحليين والحكومات الخارجية وحتى القوى العظمى (Jama 1989). وفي سنوات تالية وبعد انهيار حكم سياد بري سادت الفوضى دولة الصومال وبرز مرة أخرى إقليم أرض الصومال الذي تحكمه حكومة غير معترف بها عالمياً يقع ضمن أراضيها ميناء زيلع البحري القديم الذي قد تتجدد أهميته إن وجدت هذه الدولة اعترافاً أو ساد الاستقرار دولة الصومال.

الخاتمة

اتضح من سياق هذا البحث أن ميناء زيلع البحري كانت له ارتباطات جغرافية تاريخية مع قارتي آسيا وأوروبا ومع شبه الجزيرة العربية والداخل الإفريقي والسوداني وأنه قد فقد هذه الارتباطات نتيجة لعوامل تاريخية وسياسية واقتصادية. لم تكن أهمية ميناء زيلع البحري كموقع جغرافي عروضي سهل الوصول إليه فقط بل في كونه قد أصبح أرضاً landscape تمتلك فضاءات اقتصادية وسياسية وثقافية واسعة وله تأثير كبير في أوجه الحياة المختلفة في أرض الصومال وشرق إفريقيا والداخل الإفريقي. لقد أبرز ميناء زيلع البحري دور تأثير الأرض على السلوك البشري والذي أثر بدوره على وظيفته كمركز للانتشار diffusion of innovation الثقافي، مثل ما حدث في عملية انتشار الإسلام منه إلى الداخل الأفريقي والتأثير كمركز لتجارة الرقيق إلى شبه الجزيرة العربية والهند والتي ظهرت نتائجها في العصور الحديثة من وجود أحفاد لأسلاف الرقيق ضمن المكون الاجتماعي - الاقتصادي في تلك البلدان. كما أثرت زيلع كفضاء جغرافي في الواقع السياسي حيث كان لها وظيفة سياسية تمثلت في نشوء إدارات سياسية بسطت سيطرتها على محيطها الجغرافي وكان لها ارتباطات مع قوى سياسية حاكمة مثل تلك القوى الموجودة في أرخبيل دهلك وعدن. استقبلت زيلع بالمثل مردودات الداخل الإفريقي التي تمثلت في التبادل التجاري لكثير من السلع المطلوبة في عالم البحر الأحمر والمحيط الهندي. وبحكم صلاتها مع جوارها الجغرافي في منظومة مدن الموانئ مثل هرر ودهلك وبربرة فقد انتقل إليها جزء من مهام تلك الموانئ بحيث أصبحت تشاركها في أدوارها الرئيسية. لقد عملت زيلع في تغيير ديناميا الجغرافية في منطقة القرن الإفريقي في ذلك الوقت وفي إزالة العوائق الجغرافية حيث لعب العنصر البشري دوراً مهماً في ذلك.

- (1) Abegaz B.2018. The Gondarine tributary-military state. A tributary model of state formation, 57-84.
- (2) Ahmad AH.1988. Ethiopian slave exports at Matamma, Massawa and Tajura c.1830 to 1885. Slavery and abolition 9 (3): 93-102.
- (3) Ahmad AH.2006. The Muslims of Gondar (Ethiopia) among Christians: the social landscape of a mercantile society C.1769-1913.The international conference : Islam in Africa. An anniversary of fourteen centuries of the advent of Islam in Africa. 26-27 Nov.2006. International university of Africa-center of research and African studies.
- (4) Ahmad AH.2006. The Muslims of Gondar (Ethiopia) among Christians: the social landscape of a mercantile society C 1769-1913. International university of Africa-center of research and African studies.dspace.iua.edu.sd
- (5) Alpers EA.2011. Piracy and Indian Ocean Africa. Journal of African development 13 (1-2): 17-38.
- (6) Barendse RJ.1991. Trade and port-cities in the western Indian ocean in the sixteenth and seventeenth centuries. Revista de cultura, 13-14. Icm.gov.mo
- (7) Beckingham CF.1989. The Swahili coast, 2nd to 19th centuries: Islam, commerce and Christianity in eastern Africa. By Freeman-Grenville GSP (collected studies CS 275.).pp.xvi,268,9... Journal of the Royal Asiatic

- society. Cambridge.org.
- (8) Ben-Dror A. 2018. Emirate, Egyptian, Ethiopian: colonial experiences in late nineteenth-century Harar. Syracuse University Press.
- (9) Berkeley GFH.1903. The Abyssinian question and its history. The nineteenth century and after: a monthly review 53 (311): 79-97. Proquest.com
- (10) Bogale W.2020. A history of Derbe Berlanbel historical and cultural site. Ethiopian journal of social sciences 5 (2 . ISSN 2518-4563.
- (11) Chittick N.1979. Early ports in the Horn of Africa. International journal of nautical archaeology 8 (4): 273-277.
- (12) Crosby OT.1901. Notes on a journey from Zeila to Khartoum. The geographical journal 18 (1): 46-61.
- (13) Crowfoot JW.1911. Some Red Sea ports in the Anglo-Egyptian Sudan. The geographical journal 37 (5): 523-550.
- (14) Curle AT.1937. The ruined towns of Somaliland. Antiquity 11 (43): 315-327.
- (15) Datto BA.1968. Selected phases of the historical geography of major eastern ports. Thesis, /University of Nairobi. erepository.uonbi.ac.ke
- (16) De Blij HD.2008. The power of place: geography, destiny, and globalization's rough landscape. Oxford University Press.
- (17) Dua J.2017. From pirate ports to special economic zones: violence, regulation and port-making in the

- Somali peninsula. DIIS working paper 2017:12. Danish institute for international studies. econostor.
- (18) Dua J.2019. Ambergris, livestock, and oil: port-making as chokepoint making in the Red Sea. Ethnos, Doi: 10.10180/00141844.201
- (19) Edye JS.1904. Travel in Somaliland. BMJ Ministry Health 3 (4): 388-401.
- (20) Fedoroff V, Goean WE.1897. Obok and the country of the gulf of Tajura. Royal united services institution journal 41 (231): 623-830.
- (21) Foucault M. 2007. Questions on geography. Space, knowledge and power: Foucault and geography, 173-182.
- (22) Goss RO.1990. Economic policies and seaports: the economic functions of seaports. Maritime policy and management 17 (3):207-219.
- (23) Harell AM.1999. Economic and political aspects of the slave trade in Ethiopia and the Sudan in the second half of the nineteenth century. The international journal of African historical studies 32 (2/3): 407-421.
- (24) Harrison JJ.1901. A journey from Zeila to Lake Rudolf. The geographical journal 18 (3): 258-275.
- (25) Hassan M.1982. Afocha: A link between community and administration in Harar, Ethiopia. Northeastern African studies 4 (10): 65-67.
- (26) Heatley JTP. 1895. The port of the upper Nile in relation to the highways of foreign trade. Scottish geographical magazine 11 (11): 571- 581.

- (27) Henze PB.2000. Medieval Ethiopia. Layers and Time.link.springer.com
- (28) Horton M.1987. The human settlement of the Red Sea. Red Sea 7, 339.
- (29) Hoyle B.1968. East African seaports: an application of the concept of “anyport”. Transactions of the Institute of the British Geographers, 163-183.
- (30) Idris SM.2008. Is Dahlak a dialect of Tigre?. History and lan guage of the Tigre-speaking people: proceedings of the international workshop. Na ples, 113-125.
- (31) Ingrams L, Pankhurst R.2008. Chapter six. Somali migration to Aden from the 19th to 21st centuries. Uncovering the history of Africans in Asia, 107-119. brill.com
- (32) Insoll T.1997.Dahlak Kebier, the Dahlak Islands, Eriteria: preliminary observations. Ethiopia in broader perspective: papers of theX111 international conference of Ethiopian studies, Kyoto, 12-17 Dec. 1997,1.
- (33) Insoll T.2001. Dahlak Kebier, Eritrea: From Aksumite to Ottoman. Adumatu 3: 39-50.
- (34) Jama AA.1989. The Horn of Africa conflict. Army war cool carlisle barracks PA .apps. dtic.mil
- (35) Karmwar M.2012. India’s relations with East Africa: a historical study. Indian journal of African studies 18 (1-2): 39-57.
- (36) Keller S, Pearson MN.2015. Port towns of Gujarat. Primus Books. Academia.edu
- (37) Leopold. M. 2003. Slavery in Sudan, past and present.

- African Affairs 102 (409): 653-661
- (38) Lewis IM.1960.The Somali conquest of the Horn of Africa. The journal of African history 1 (20: 213-230.
- (39) Margarit R.2013. The Dahlak archipelago: an island world and its Red Sea connections (10th – 16th century CE). SSRN 2252367
- (40) Margarita RE.2008. Mercantile networks, port cities, and pirate states: conflict and competition in the Indian Ocean world of trade before the sixteenth century. Journal of the economic and social history of the orient 51 (4): 543-577.
- (41) Margarita RE.2010. Thieves or sultans?: Dahlak and the rulers and the merchants of Indian Ocean port cities, 11th to 13th centuries AD. Na.academia.edu
- (42) Martin BG.1977. The Cambridge history of Africa. Volume 3, from c.1050-c.1600. The American historical review 82 (5): 1303-1305.
- (43) Messrs. Isenberg, Krapf.1840. Abstract of a journal kept by Rev. Messrs. Isenberg and Krapf, on their route from Cairo, through Zeila to Shwa and Ifat, between the 21st of January and 12th of June 1839. Journal of the Royal Geographical Society of London, 455-468.
- (44) Miyake R, Rumi O. 2012. A study on the trading routes connecting the Red Sea and Ethiopia as serial heritages. Bulletin Fuji Women's University 49 (11): 23-38. fujijoshi.repo.nil.ac.jp
- (45) Moner AM. 2012. Conquistadores, mercenaries, and missionaries: the failed Portuguese domain in the Red

- Sea. Northeast Africa studies 12 (1): 1-28.
- (46) Morely AMK.2019. Ancient ports of trade on the Red Sea coasts- the parameters of attractiveness of site locations and human adaptations to fluctuating land-and sea scapes, case study Berenike. Geological setting, paleoenvironment and archaeology of the Red Sea, 741-774.
- (47) Mukhtar MH.2016. Adal Sultanate. The encyclopedia of empire, 1-3.wiley.com
- (48) Newitt MDD.1987. East Africa and the Indian ocean trade. India and the Indian ocean, 1500-1800
- (49) Nour MT.2003. Ottoman efforts to protect Somalia from European powers. Proceedings of the international symposium on Islamic civilization of Eastern Africa, Kampala, Uganda, 160-170.
- (50) Painter Jr.2008. Geographies of space and power. The SAGE Handbook of political geography, 57-72.
- (51) Pankhurst R.1965. The trade of the Gulf of Aden ports of Africa in the nineteenth and early twentieth centuries. Journal of Ethiopian studies 3 (1): 36-81.
- (52) Pankhurst R.1974. The “Banyan” or Indian presence at Massawa, the Dahllak Islands and the horn of Africa. Journal of Ethiopian studies 12 (1): 185-212.
- (53) Prange SR.2011. A trade of no dishonor: piracy, commerce, and community in the western Indian Ocean, twelfth to sixteenth century. The American historical review 116 (5): 1269-1293.
- (54) Ram A.1944. Great Britain and the planning of

- Italian power in the Red Sea, 1868-1885. The English historical review 59 (234): 211-236.
- (55) REC.1937. Major-General Sir Percy Zachariah Cox. Geographical journal, 1-5.
- (56) Rosli MF, Rozali EA.2018. Hubungan “Uthmaniyyah Dengan Kouniti Muslims Timur Laut Africa. Jurnal Islam Dan Masyarakat Kontemporari 18 (1): 168-181.
- (57) Ruibal AG, Torres JD, et al. 2017. Exploring long distance trade in Somaliland (AD 1000-1900): preliminary results from 2015-2016 field seasons. Azania: Archeological research in Africa 52 (2): 135-172.
- (58) Senelle- Simone MC.2018. Arabic on the Dahlak Islands (Eritrea). Arabic in contact 6, 111.
- (59) Serels S.2018. Famine and slavery in Africa’s Red Sea world, 1887-1914. Bondage and the environment in the Indian ocean world, 227-244.
- (60) Slowe PM.2015. Geography and political power: The geography of nations and states. Rutledge.
- (61) Smith WGC.1988. The economics of the Indian ocean and Red Sea slave trades in the 19th century: an overview. Slavery and abolition 9(3): 1-20.
- (62) Tandogan M.2011. Dahlak archipelago of the Red Sea and its status under the Ottoman rule. International cooperation and coordination agency (TIKA) 40.papers.ssm.com
- (63) Wolch J, Dear M.2014. The power of geography (RLE Social and Cultural Geography): how territory

- shapes social life. Routledge.
- (64) Wolfgang Zierhofer.2005. State, power and space. Soc. Geogr.,1,29-36.
- (65) Xavier F, Aymar F, Hirsch B.2004. Muslim historical spaces in Ethiopia and the Horn of Africa. Northeast African studies, 25-53.
- (66) أحمد قاسم احمد. 2019. الهجرات العربية إلى أفريقيا وأثرها في نشر الثقافة العربية الإسلامية جنوب الصحراء. قراءات أفريقية. Qrtafrican.com
- (67) تاج الدين نور الدائم يوسف البحري. 2012. دراسة المصادر التاريخية للخطوط اللينة النسخ والثلث. جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا..Repository.sustech.edu
- (68) المعرفة. 2012. زيلع.
- (69) منصور خالد. 2020. منصور خالد يكتب عن الراحل عزيز بطران.. إرتجفت لحظة سماع نعيه كما ترتجف فروع البان.