

ميناء المخا

في مراحل الازدهار التجاري

في القرنين السابع عشر والثامن عشر للميلاد

د/صادق محمد الصفواني

أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر المساعد

بكلية الآداب - جامعة تعز

ملخص البحث:

يتناول هذا البحث المكانة التاريخية لميناء المخا في القرنين 17 و18م، إذ هي الفترة التي تعد أزهى مراحل تاريخ الميناء. وهذا البحث محاولة للكشف عن العوامل التي جعلت الميناء يتبوأ المركز الأول تجارياً من بين موانئ اليمن والجزيرة العربية حتى أصبح من أهم المراكز التجارية في الشرق في تلك الحقبة.

إذ اتضح أن منتج البُن اليمني هو أهم العوامل التي أدت إلى ازدهار ميناء المخا تجارياً، فضلاً عن حدوث الانقلاب التجاري العالمي وتحول طريق التجارة إلى رأس الرجاء الصالح في القرن 16م، والصراع العثماني البرتغالي في البحر العربي، وسيطرة العثمانيين على اليمن، إلى جانب عوامل أخرى منها: التسهيلات التي قدمت للتجار العرب والمسلمين والهنود والأجانب في مزاولة التجارة في الميناء جميعها كان لها دور في ازدهار النشاط التجاري في المخا، وتبين أن موارد المخا المالية طوال حينها كانت أعلى الموارد في البلاد لخزنة الدولة، مما عملت على استقرار البلاد سياسياً واقتصادياً، حتى أصبح الوضع في الداخل يتأثر بمجريات الأحداث في الميناء، وتوضح أنه من خلال ميناء المخا وقهوة البُن عُرف اليمنيون العالم العربي، وعُرف الغرب اليمن وعُقد معها علاقات تجارية، وقد أهتم البحث بأبرز الأحداث، ودور بعض الحكام في ازدهار ميناء المخا والعكس.

وقد انتهى البحث إلى إبراز العوامل التي جعلت ميناء المخا يبدأ مراحل الانحدار نحو الانكماش منذ مطلع القرن التاسع عشر الميلادي، إذ خلص إلى أن التنافس الدولي الفرنسي - الإنجليزي بعد حملة نابليون على مصر عام 1798م، كان هو السبب الذي دفع ببريطانيا إلى التواجد عسكرياً في المنطقة؛ فسيطرت على باب المندب وعدن ومن ثم عملت على تحويل النشاط التجاري من المخا إلى عدن، مما أضعف اتصال العالم بميناء المخا، فدخل الميناء في مرحلة تحول تاريخي أدى إلى تدهور نشاط الميناء وزراعة البُن معاً.

مدخل:

مدينة المخا تقع غرب مدينة تعز بمسافة حوالي 100 كيلومتر، ويعد ميناؤها أحد أشهر موانئ اليمن اتصالاً بالعالم عبر التاريخ، خاصة في القرن السابع عشر والثامن عشر والتاسع عشر من التاريخ الحديث، إذ ساهمت الظروف السياسية المحلية والدولية، وما يتمتع به موقع الميناء من خصائص ومقومات في جعله أهم موانئ البحر الأحمر على الإطلاق حينها، بل تجاوزت شهرته التجارية المحلية والإقليمية إلى العالمية، لاسيما بعد ارتباطه بتجارة اللين⁽¹⁾.

ويقع ميناء المخا على مدخل البحر الأحمر الجنوبي من اتجاه الشرق، ويبعد عن باب المندب حوالي 75 كيلومتر شمالاً، على خط عرض (13، 19) شمال خط الاستواء، وخط طول (04، 43) شرق خط جرينتش، وتبلغ مساحته البرية والبحرية حوالي (012، 261، 78) متراً مربعاً، ويبعد عن خط الملاحة الدولية 6 كيلومتر تقريباً، ودرجة حرارة المخا دافئة صيفاً، معتدلة في الشتاء⁽²⁾؛ لأنها تقع جنوب سهل تهامة اليمن؛ بين وادي الملك وموزع الزراعيين، وقد وصف موقع ميناء المخا الرحالة الهولندي "قان دن بروكه" (Van Dan Brok) الذي زاره عام 1616م قائلاً: يقع ميناء المخا داخل البحر الأحمر على ساحل "أربيا فيلكس" أي "العربية السعيدة" على ارتفاع 13 درجة و18 دقيقة من العرض الشمالي و13 درجة و25 دقيقة، وهذا المركز كبير المساحة جداً، ويقع على الشاطئ في مكان قاحل، وغير خصب وليس مسوراً؛ بل مفتوح من كل الجوانب⁽³⁾.

والمخا كميناء ذكر في مصادر التاريخ القديم بأنه كان ضمن موانئ "موزع"⁽⁴⁾ وكان من أهم محطات حلقات التواصل في العهد السبئي والحيمي في جنوب الجزيرة العربية، ومستوطناتهما في الحبشة والقرن الإفريقي⁽⁵⁾، بل كان في العصور الإسلامية من أشهر موانئ رسو سفن الحجاج في جنوب غرب الجزيرة العربية، القائمة من الهند والصين وجنوب شرق آسيا، وشرق إفريقيا حتى القرن السابع عشر الميلادي، نظراً لسعة المرسى وصلاحيه الميناء طبيعياً، حيث تشير المصادر أن أنواعاً من السفن القيمة لا يمكنها العبور، والتوغل في البحر الأحمر إلى جدة خشية الشعب المرجانية التي كانت تعيق الملاحة حينها، وكذا أخطار أمواج البحر الأحمر على السفن الصغيرة والمتوسطة؛ فليجأ الحجاج إلى المخا، ومن ثم السير على الأقدام إلى مكة⁽⁶⁾ والمدينة عبر تهامة⁽⁷⁾ ذهاباً وإياباً.

وبما أن المخا كانت نقطة تجمع الحجاج وانطلاقهم، لا بد أن تكون مركزاً تجارياً وخدمياً يلبي حاجتهم أيضاً، فقد دلت المصادر أن مدن تهامة وموانئها نمت وأصبحت مراكز تجارية لوقوعها على طرق الحج، وكان سكان تلك المناطق يقومون بأعمال التجارة؛ يبيعون ويشتررون من الحجاج⁽⁸⁾. لذلك يمكن القول بأن ميناء المخا كان مركزاً تجارياً مهماً في جنوب البحر الأحمر في التاريخ القديم والإسلامي؛ لكنه حتى القرن السادس عشر الميلادي لم يكن بمستوى ميناء عدن.

إذ أصبح المخا في القرنين السابع عشر والثامن عشر كميناء ومركز تجاري واقتصادي هو الأهم على مستوى اليمن والجزيرة العربية وذات شهرة عالمية، ونتيجة لتلك الأهمية دارت أحداثاً خلال هذه الفترة ألت أنواراً أثرت في تاريخ اليمن الحديث، ويمكن ببحتنا هذا عرض تلك الأحداث بشكل محاور، ونقاط حسب التحولات التاريخية، لمعرفة عوامل ازدهار تاريخ الميناء وعوامل انكماشه.

حيث قسمت محاور دراسة هذه الفترة على النحو الآتي:

المحور الأول: البدايات الأولى لازدهار ميناء المخا تجارياً وأواخر الحكم العثماني الأول:

تشير المصادر التاريخية أن العثمانيين الذين نجحوا في التصدي للغزو البرتغالي في النصف الأول من القرن السادس عشر، وجعلهم البحر الأحمر بحيرة مغلقة أمام السفن الأجنبية؛ بدؤوا منذ مطلع القرن السابع عشر يتخلون عن تلك السياسة تدريجياً، وذلك بالسماح للسفن الأجنبية بالتجوال إلى جنوب البحر الأحمر فقط، دون الوصول إلى جنوب جدة ومكة⁽⁹⁾، بل ظل العثمانيون في اليمن يرفضون رسو السفن الأوروبية، ونزول رانها للموانئ في البحر العربي والأحمر حتى عام 1609م⁽¹⁰⁾. فقد ساهم العثمانيون وعوامل أخرى داخلية وخارجية في جعل ميناء المخا يتبوأ مركز الصدارة بين موانئ اليمن والمنطقة في القرن السابع عشر والثامن عشر للميلاد. ومن أهم العوامل التي ساهمت في بروز ميناء المخا كمركز تجاري في أثناء الحكم العثماني الأول لليمن ما يلي:

1- الانقلاب التجاري العالمي بتحول طريق التجارة إلى رأس الرجاء الصالح في القرن السادس عشر الميلادي، وانخفاض أهمية ميناء عدن الذي كان يربط تجارياً بين الهند ومصر⁽¹¹⁾.

2- سيطرة الدولة العثمانية على اليمن والبحر الأحمر والبحر العربي، فألى جانب منعها الأجانب من الوصول إلى الموانئ اليمنية، تمركزت الإدارة العثمانية في اليمن في مدينة زبيد وتعز القريبة من المخا، وانتقال السلطة من عدن في السهل إلى صنعاء في الجبل⁽¹²⁾، فأصبح المخا أقرب نقطة لنقل المؤن والتواصل بين العثمانيين في اليمن وإستانبول؛ جميع ذلك -كما يبدو- أفقد عدن أهميتها كعاصمة وميناء رئيسي لليمن.

3- جعل المخا من قبل العثمانيين مركزاً عسكرياً للتحكم بمضيق باب المندب، ومهاجمة البرتغال في الحبشة⁽¹³⁾، ومن ثم إدارة مناطق ساحل القرن الإفريقي⁽¹⁴⁾.

4- انكماش طريق الملاحة البحرية القديم الواقع على الساحل الإفريقي، عبر ميناء مصوع الذي كانت تسيطر عليه مصر في العهد المملوكي، والذي يمر على الساحل الغربي للبحر الأحمر بعد عبور باب المندب للوصول إلى مصر، وتحول المسار إلى الساحل الشرقي على سواحل الجزيرة العربية⁽¹⁵⁾، مع السيطرة العثمانية على المنطقة وربط ولاية اليمن والحجاز إدارياً بالقاهرة من خلال ميناء جدة⁽¹⁶⁾، وتوقف حركة النقل التجاري بين عدن ومصر.

5- اهتمام الدولة العثمانية بحماية الأراضي المقدسة في الحجاز، وتأمين الطرق البحرية والبرية عبر تهامة للحجاج القادمين من شرق إفريقيا، والهند وجنوب شرق آسيا، مع تزايد انتشار الإسلام حينها في تلك البلدان.

6- وصول أعداد كبيرة من التجار الهنود المسلمين والبانين⁽¹⁷⁾ والعمانيين إلى جانب جنسيات مختلفة لمزولة التجارة في المخا⁽¹⁸⁾، ربما سهل العثمانيون لهم ذلك ووفروا لهم الحماية من أجل السمسرة وتبادل السلع والاستثمار التجاري في اليمن.

7- انتشار زراعة البن في المرتفعات القريبة من سهل تهامة، خاصة في مرتفعات العدين ثم في ريمة، والحيمة، وبني مطر، وقد أكد "تبيور" الذي زار اليمن في منتصف القرن الثامن عشر الميلادي، أن منتج بُن

العدين القريبة من المخا يعد أجود أنواع البُن في اليمن⁽¹⁹⁾؛ إذا لابد أن قرب الميناء لتلك المناطق، مع توافر الطرق الممهدة وهو عامل مهم في نقل المحصول إلى هناك، وهذا ما جعل ميناء المخا يبرز كمصدر لمنتج البُن، ويتحول من ميناء ثانوي إلى ميناء رئيسي.

أ- حصول إنجلترا وهولندا على فرمان سلطاني بمزولة التجارة في المخا:

نتيجة للعوامل السابقة، بدأ ميناء المخا يأخذ شهرته شيئاً فشيئاً، لكن البدايات الأولى للاهتمام بالمخا كميناء عالمي بدأ منذ أواخر الحكم العثماني الأول لليمن في عام 1618م؛ خاصة بعد أن حصل الإنجليز والهولنديون على إذن سلطاني بمزولة التجارة في اليمن في مطلع القرن السابع عشر الميلادي⁽²⁰⁾.

وبعد الإنجليز أول من سعى إلى الحصول على فرمان سلطاني من الجانب العثماني لمزولة التجارة في ميناء المخا باليمن، إذ تشير الدراسات إلى أنهم قاموا بعدة محاولات ليحظوا على إذن بمزولة التجارة في المخا من الحكومة العثمانية، فكرروا محاولتهم حتى تمكنوا من إقناعهم والحصول على فرمان سلطاني؛ وذلك عام 1618م يسمح لهم بمزولة التجارة لأول مرة في المخا، بل وتشديد وكالة تجارية تشرف على مصالحهم مقابل دفع ضرائب بنسبة 3% فقط⁽²¹⁾.

كما أن الوالي العثماني في اليمن (جعفر باشا) رفض طلب الهولنديين بمزولة التجارة وإقامة وكالة في المخا - رغم زيارة "فان دي بروكة" وكيل شركة الهند الشرقية الهولندية⁽²²⁾ له عام 1616م شخصياً على رأس وفد إلى صنعاء، وكان بروكة قد اتجه من فييتام المستعمرة الهولندية في جنوب شرق آسيا إلى موانئ اليمن عام 1616م، وبعد تنقله في كل من ميناء عدن والشحر ومزولته التجارة بتصريح أولي، ثم وصول مركبه التجاري إلى المخا محمل بالتوابل والفلل والخزف الصيني، قد لاحظ الفرق بين الموانئ اليمنية من حيث الرواج التجاري والأرباح الكبيرة التي حصل عليها في ميناء المخا؛ لذا طلب من شركة الهند الشرقية الهولندية أن تبذل قصارى جهدها للحصول على فرمان سلطاني رسمي يسمح للهولنديين بمزولة التجارة في ميناء المخا⁽²³⁾؛ فتمكنت الشركة عام 1618م أيضاً من الحصول على فرمان يؤذن لهم بمزولة التجارة، وإقامة وكالة تجارية في المخا⁽²⁴⁾، حيث جاء نص فرمان بالصيغة التالية: "يسمح للهولنديين بالتجارة بدون مضايقتهم في دينهم، وبالبيع لكل التجار الذين يقع الخيار عليهم بدون إعاقة من أي شخص، وأن يسمح للهولنديين ببيع بضائعهم لكل من يريد شراءها؛ هذا ما لم يقر الهولنديون بأية عملية مضادة للصدقة. وبشرط إلا تتقدم السفن الهولندية إلى الموانئ القريبة من مكة المكرمة كميناء ينبع وجدة وألا يتعرضوا للسفن التجارية في البحر الأحمر وشط العرب"⁽²⁵⁾. كما تم الاتفاق مع (راجب آغا) الحاكم المخا على أن تكون ضرائب الجمارك بنسبة 3,5%⁽²⁶⁾.

غير أن الطموح الهولندي من الحصول على أرباح كبيرة من مزولة التجارة في المخا قد جاء مخيباً للآمال؛ نتيجة وجود التجار العرب والهنود التابعين للبرتغال كمنافسين أقوياء وربما بما لهم من مصالح مع التجار المحليين، فسعى الهولنديون عام 1621م في التخلص من تلك المنافسة بنهب وبقصف مراكبهم في مضيق باب المندب؛ مما أدى إلى تحطيم المراكب وإتلاف حمولتهم، مما دفع البحرية العثمانية في المخا إلى القبض على الهولنديين وسجنهم

في المخا، مع أن الهولنديين قد تعهدوا للعثمانيين عند منحهم فرمان السلطاني-كما أشير- بعدم التعرض للمراكب العربية وغيرها في أثناء تنقلها بين الموانئ اليمنية والهندية. الأمر الذي جعل الوكالة الهولندية في المخا تقوم بسلسلة من المرافعات لتخليص المتهمين، وتعتقت القضية بفرار بعض المتهمين من سجن (علي آغا) حاكم المخا، الذي بسببها اتهم بالتواطؤ، فتم عزله والحكم عليه بالإعدام في مدينة تعز، وتعيين سليمان باشا حاكماً جديداً خلفاً له. ونتيجة لذلك الحادث أيضاً فقد تعرض الهولنديون للمضايقات المستمرة في مزاولة التجارة في المخا، وفي عام 1625م، ربما حكم بالقضية بتعويض المتضررين والسماح للبحارة الهنود بالوصول بالمراكب الهولندية إلى المخا للتجارة نيابة عن الشركة الهند الشرقية الهولندية، ويبدو أن بروكه استجاب للحكم في عام 1626م، فأرسل أسطولاً مكوناً من ثلاث سفن محملة بالبضائع، حيث رست في العام نفسه في ميناء المخا، وزار قائد الأسطول الحاكم في صنعاء لتقديم الهدايا، بعدها أصبحت مراكب الشركة الهولندية تصل إلى ميناء المخا لمزاولة التجارة ونقل كميات محدودة من البن، ومع ذلك فقد تعرضت مراكبهم للنهب في الميناء ربما من قبل المنافسين⁽²⁷⁾.

وكان بروكه بعد عودته من ميناء المخا عام 1616م قد أنشأ محطة تجارية في (سورات) على الجانب الشمالي الغربي لشبه القارة الهندية، وكانت الوكالة الهولندية التي أقيمت في ميناء المخا تقع ضمن مسؤوليته بالإضافة إلى سلسلة من الفروع داخل الهند في أحمد آباد، وأكرا، وغيرها مثل محطة ضمرون (بندر عباس) في فارس⁽²⁸⁾.

وقد وصف بروكه (Broek) مدينة المخا وميناءها في مذكراته عند زيارته لها وللمدن اليمنية في طريقه إلى صنعاء، إذ وصف المخا بأنها بلدة تمتلئ أسواقها بالبضائع الواردة من داخل الجزيرة العربية بواسطة القوافل، حتى يستبدلها التجار المحليون بالبضائع الشرقية، كما ذكر أنه شاهد عشرات المراكب راسية في الميناء، وأضاف أن مدينة المخا تضم مجتمعاً منتعشاً، ومتعاشياً؛ يعيش فيها عدد كبير من الأجانب، ومن مختلف الجنسيات الذين وفدوا للتجارة؛ نظراً لما أصبح يتمتع به ميناء المخا من سمعة وشهرة كمركز تجاري في الأوساط التجارية العالمية⁽²⁹⁾. مما يدل على أن الحركة التجارية في مطلع القرن السابع عشر الميلادي كانت في أوجها استيراداً وتصديراً.

ب- ميناء المخا في أثناء الثورة القاسمية⁽³⁰⁾ على الحكم العثماني الأول:

إن الأحداث الداخلية التي شهدتها اليمن نتيجة ثورة اليمنيين على الحكم العثماني الأول، تراجع النشاط التجاري بسبب الاضطرابات، والثورة المسلحة التي أدت إلى رحيل العثمانيين من اليمن، إلى جانب ما تعرضوا له من مضايقات من قبل المنافسين -كما يبدو- جعل نشاط الهولنديين التجاري في ميناء المخا يقل، بل أصبحت علاقتهم مع العثمانيين في اليمن غير مستقرة، ففي عام 1628م حوَّصر ريان الأسطول التجاري الهولندي في أثناء وجوده بمدينة تعز من قبل الثوار، إذ لم تسمح الظروف بمزاولة التجارة بشكل طبيعي وشراء كمية كبيرة من البن، مما جعل التجار ينصحبون الشركة بإيقاف نشاطها التجاري في المخا⁽³¹⁾.

وقد زاد الأمر تعقيداً بعد أن تحولت المخا إلى ثكنة عسكرية للقوات العثمانية التي نزلت هناك بعد وصولها من مصر عام 1628م بقيادة عابدين باشا، الذي كان يقود المعارك في المخا لمحاولة التصدي لتمرّدت اليمنيين في

تعرز، غير أن هزيمة قوات عابدين باشا في (نجد قسيم)⁽³²⁾ قبل أن يصل إلى أسوار تعرز، جعل قواته تتقهقر لتتحصن في المخا، فتابعته قوات الثوار من جانبها بقيادة الحسن بن الإمام القاسم، التي هاجمته في المخا ثم قامت بمحاصرته، وظلت المعارك بين كر وفر، ولم تنعم البلاد بالاستقرار إلا عام 1635م عندما قام القائد العثماني الجديد (قنصوة باشا) بتسليم نفسه إلى الأمير الحسن بن القاسم⁽³³⁾، يرجح أن تلك الحروب والمواجهات قد عرضت أسواق المدينة ومحلاتها إلى السلب والنهب، كما أنه لا يستبعد أن يفر التجار المحليون، والأجانب الذين كانت تمثل بهم مدينة المخا على حد وصف "قان دن بروكه".

المحور الثاني: وضع ميناء المخا في عهد الإمام المؤيد والمتوكل إسماعيل والجيل الثاني من

أئمة آل القاسم وأمرائهم:

بعد استقلال اليمن برحيل العثمانيين الأتراك عام 1635م؛ حكم آل القاسم بن محمد اليمن، حيث قسموا البلاد إلى إقطاعات فيما بينهم، عندها كانت المخا تتبع الأمير الحسن بن الإمام القاسم حاكم عدن وتعرز، الذي من جانبه قام بتعيين سعيد بن ربحان عاملاً على المخا⁽³⁴⁾.

أ- انتعاش ميناء المخا في عهد الإمام المؤيد بن القاسم وإخوانه الأمراء حتى منتصف حكم الإمام المتوكل

إسماعيل (1635-1660م):

مع عودة الاستقرار لليمن عموماً في نهاية حكم الإمام المؤيد محمد بن القاسم (1635-1644م)، عادت الحركة التجارية في ميناء المخا إلى الانتعاش، بل أن الأمراء من آل القاسم -كما يبدو- حافظوا على النظم الإدارية والتجارية العثمانية، وربما تنافسوا في إحداث تنمية اقتصادية في البلاد ليحظوا برضا الشعب ليكونوا بديلاً أفضل للحكم العثماني المحيط باليمن من جميع الجهات من جهة؛ ومن جهة أخرى للعمل على تنمية مصالحهم الخاصة. وقد نلت المصادر اليمنية أن آل القاسم في عهد المؤيد قادوا سياسة انفتاح اقتصادي تمثل بالسماح للتجار العرب والمسلمين والأجانب بمزاولة التجارة، في الموانئ والمدن المختلفة⁽³⁵⁾.

ويبدو أن التسهيلات التي قدمت لجذب التجار الهنود غير المسلمين، قد جعل البانيان يقبلون إلى اليمن لمزاولة التجارة بيعاً وشراءً واستيراد وتصدير وسماسرة ووكلاء شركات أجنبية وهندية، بل ربما سمح للتجار البانيان (الهنود) باستثمار أموالهم عن طريق إقراض الأهالي الراغبين بتنمية مصالحهم مقابل دفع الأرباح أو للحصول على نسبة من المحصول؛ فقد ذكر المؤرخ مطهر الجرهمزي بعد مرور حوالي خمسة عشرة عاماً من خروج الحكم العثماني الأول بأن اليمن أصبحت تمثل بالتجار الأجانب؛ بحيث أصبحت لا تخلو مدينة ولا سوق من التجار البانيان⁽³⁶⁾.

كما أن ذلك الانفتاح لم يقتصر على الهنود والعرب بل شمل الأوروبيين، إذ أصبحت السفن الأوروبية خاصة الهولندية تصل إلى شرق آسيا وغرب أوروبا محملة بأطنان البن، مع تزايد إقبال التجار على شراء المنتج بالذات من ميناء المخا⁽³⁷⁾. حينها -كما يرجح- بدأ في أوروبا اسم منتج البن يرتبط بالمخا كميناء مصدر للسلعة.

وقد حظي ميناء المخا في السنوات الأولى لحكم الإمام المتوكل إسماعيل بحالة من الانتعاش التجاري كغيره من الموانئ والمدن اليمنية، لكنه ظل متصدراً كمركز رئيس للنشاط التجاري في البلاد، ونتيجة لتزايد موارد الانتعاش الاقتصادي على خزينة الإمام المتوكل والأمراء؛ بدؤوا مشاريع وطنية كبرى، إذ تمكن المتوكل من تكوين جيش بقيادة ابن أخيه أحمد بن الحسن لضرب التمردات ومراكز القوى من غير آل القاسم وإخضاع المناطق اليمنية غير الخاضعة للدولة القاسمية، حيث تمكن من مد نفوذه جنوباً وشرقاً إلى عدن ولحج وأبين والشَّعِيب ويافع وبلاد الرصاص والعوالق، ثم امتدت سيطرته على حضرموت ليزيد من موارده الاقتصادية لاحتوائها على عدد من الموانئ كالمكلا والشحر⁽³⁸⁾.

ب- تعرض ميناء المخا لسلسلة من الهجمات الخارجية لمحاولة ضرب نشاطه التجاري في

الفترة (1661م - 1676م):

يبدو أن الوضع تغير في المنطقة بعد توسع حكم الإمام المتوكل إسماعيل جنوباً وشرقاً، وسيطرته المباشرة على ميناء عدن والشحر والمكلا الواقعة على خليج عدن والبحر العربي، الأمر الذي جعله يصطدم مع المصالح البرتغالية والهولندية واللاتينية والعمانية، ناهيك عن اصطدام الإمام مع بدر بن عبد الله الكثيري المتطلع لانفصال حضرموت عن صنعاء بما قدم له سلطان اليعربي إمام عُمان، وغيره من دعم ومساندة، لذا كان ميناء المخا هو الهدف الأول لهجوم القوى الخارجية لإضعاف قوة اليمن الصاعدة - كما سيتضح فيما سيأتي.

1- ميناء المخا ونتائج تعرضه لهجوم القراصنة الأوروبيين في عهد المتوكل إسماعيل:

لقد كانت القوات البحرية اليمنية في أثناء حكم الإمام المتوكل إسماعيل في عهده الأول كثيراً ما تعمل على تأمين الطرق البحرية المؤدية إلى ميناء المخا، وغيرها من الموانئ من القراصنة البرتغاليين، بل تقوم بمهاجمة القراصنة داخل البحر الأحمر، وعلى مرافئ القرن الإفريقي، ففي عام 1650م وجه حاكم المخا قوات بحرية طرقت قراصنة أوروبيين حاولوا السيطرة على مرافئ جيزان، كما هاجمت بحرية المخا قراصنة أوروبيين سيطروا على مرافئ "بيلول" في منطقة القرن الإفريقي، وتمكنت من هزيمتهم، وقتل العديد منهم وأسر مجموعة تم إعدامهم في المخا⁽³⁹⁾.

لكن - كما يبدو - أن تعيين الإمام المتوكل للسيد زيد بن علي جحاف عام 1653م عاملاً على المخا خلفاً للسيد محمد بن أحمد بن المؤيد⁽⁴⁰⁾ له دور في جعل ميناء المخا خلال سنوات عديدة يمر في حالة من عدم الاستقرار، فقد رافقت إدارته للميناء صدور فتاوى وتعليمات إدارية واقتصادية من الإمام المتوكل إسماعيل وصفت من قبل بعض المؤرخين والعلماء بالجائرة؛ ومنها: زيادة فرض الضرائب على الأنشطة التجارية والمنتجات الزراعية، وفرض الجزية على المقيمين في اليمن من التجار الهنود البانيان وغيرها من الإجراءات المالية⁽⁴¹⁾ التي لا هم لها - على ما يبدو - سوى رفق خزنة الإمام بالأموال؛ الأمر الذي جعل البلاد تتضرر من تلك السياسات عشرات السنين، فقد دفع بالكثير من البانيان إلى مغادرة البلاد فقل عددهم، وتراجع نشاط السوق، وضعف الإنتاج الزراعي لزيادة الضرائب وقلة العائد المالي خاصة في

مناطق زراعة البن، كل ذلك -على الأرجح- جعل الشركات الأجنبية ووكالاتها من البانيان المتنافسين يصططمون مع بعضهم من جهة، ومع التجار المحليين والمزارعين من جهة ثانية، ومع السلطات المحلية في مختلف الموانئ اليمنية أهمها ميناء المخا من جهة أخرى. عندها دخلت البلاد في أزمات اقتصادية خانقة غير مسبوقة منذ رحيل العثمانيين⁽⁴²⁾. غير أن شركتنا الشرق الهندية الهولندية والبريطانية الصاعدة في الشرق والمرتبطة مع اليمن باتفاقيات تجارية تضررت من تلك السياسات وما نتج عنها عليهم وعلى وكلائهم من البانيان -كما سيتضح- الأمر الذي جعلهم يستخدمون القوة لحل مشاكلهم مع جحاف حاكم المخا.

فقد تكررت المصادر بأنه منذ عام 1660م أخذ القراصنة التابعون لهولندا وانجلترا يشنون هجوما على التجار الشرقيين من الهنود وغيرهم المحتكرين لبعض المنتجات المربحة مثل الفلفل والبهارات والبن؛ بالذات أولئك الذين مازالوا يتاجرون بالبضائع لصالح البرتغال، خاصة وأن الشركة الهولندية أصبحت الأكثر تواجدا بعد أن سيطرت على (سيلان)⁽⁴³⁾ عام 1656م، فصارت تتحكم بطرق الملاحة في المحيط الهندي، وتعمل على تزويد الأساطيل الهولندية بالمؤن الطازجة حتى رأس الرجاء الصالح⁽⁴⁴⁾. بذلك يمكن القول إن هولندا أصبحت القوة الصاعدة في الشرق، ولا بد أن تستكمل التحكم بالنشاط التجاري في حوض المحيط الهندي، عن طريق ضرب مصالح التجار الهنود ومن يدعمهم من القراصنة المرتزقة الذين يعملون لصالح الجيوب البرتغالية في الشرق، والذين مازالوا يحتكرون بعض السلع كالبن والفلفل والبهارات وغيرها -كما أشير، ويحظون بتأييد وحماية من الحكام المحليين في الموانئ، منها حكام اليمن في ميناء المخا.

ففي عام 1660م بدأ الصدام الهولندي مع الهنود في ميناء المخا، فقد روى المؤرخ الجرموزي المعاصر للحدث أن مسلمي الهند المنيبار (مالابار -مليبار)⁽⁴⁵⁾ شعروا بمضايقة الوكالات الهولندية والبريطانية لهم في ميناء المخا، وامتدت العداوة إلى الطرق الملاحية الواصلة بين الهند واليمن، وكان المنيبار هؤلاء قوما أشداء لهم خبرة بالقراصنة البحرية، وكانت أكثر تجارتهم بالأسلحة، وإليهم تنسب البنادق المنيبارية حينها، فقام المنيبار بمهاجمة الأسطول الهولندي "وأخذوا منهم أسرى وأموالا، وكان من الأسرى القبطان الذي يعرف سفر البحر وطرقه؛ فصالحهم النصراني على فدي أصحابهم أربعة آلاف حرف أحمر ... ولما قبض المنيبار المال عمدوا إلى القبطان المذكور فقطعوه ورموا به إليهم ... ثم أن النصراني قدروا على قوم المنيبار فأهلكوهم، وبعضهم أحرقوه بالنار"، وأضاف الجرموزي بأن الهولنديين نتيجة ذلك الحدث عملوا على الاستعداد الحربي واصطنعوا كميناً لمراكب منيبار الهندية في مرسى (نواب)⁽⁴⁶⁾ في مضيق باب المندب، وهناك تعرض المنيبار للهجوم وتم الانتقام منهم أشد انتقام، حيث دمرت جميع مراكبهم، التي كانت محملة بحوالي ألف شخص منهم من النساء والرجال، وقد لجأ الهنود إلى منطقة نواب للاحتباء، وتمكنت بحرية ميناء المخا من إنقاذهم وحمايتهم⁽⁴⁷⁾.

بعد ذلك خشي التجار المنيبار الموجودون في المخا عند عودتهم إلى الهند من تعرض مراكبهم للهجوم، فقدموا شكواهم هذه لزيد جحاف حاكم المخا قائلين: "إنك إذ أطلقت السفر للذين في المخا من هؤلاء الهولند والإنجيز، استأصلوا من مضى عليهم من المسلمين في البحر"؛ فأمر جحاف بفرض الإقامة الجبرية على الهولنديين

والانجليز في المخا "وأن لا يباع شيء من بضاعتهم، ولا يخاطبهم أحد من المسلمين حتى يمضي المنيبار"، فغضب الهولنديون والانجليز من توقيفهم وحرمانهم من البيع، وطلبوا أن يسمح لفريق منهم بالتوجه إلى الإمام ليشكو عليه حالهم، فقابلوا الأمير محمد بن الحسن الذي وجه جحاف بإطلاق المحتجزين والسماح لهم بمزاولة التجارة كالمعتاد، وقبل أن يعود الموفدون من صنعاء، أشيع أنهم قتلوا في الطريق، عندها قامت مجموعة من المحتجزين بالتسلل إلى إحدى السفن الراسية، وتمكنوا من الفرار⁽⁴⁸⁾.

ويبدو أن تصرف عامل ميناء المخا أزجج الهولنديين فاتخذوا ذلك الموقف نريعة لقصف المخا، ربما لمحاولة السيطرة عليه، وحرمان التجار الهنود المتعاملين مع البرتغال من مزاولة التجارة، ومنعهم من الوصول إلى ميناء المخا. وفيما يبدو كان الهولنديون يدركون حتى ذلك التاريخ بأنه ليس من السهل توجيه مدافعهم بشكل مباشر على المخا أمام ما يمتلكه الميناء من أسلحة ثقيلة، وأسطول بحري؛ وكثيراً ما تفوق عند مطاردته للقراصنة من قبل، لذلك -كما يبدو- لجأ البحارة الهولنديون إلى خطة تمكنهم التخلص من الأسطول.

2- مهاجمة الأسطول الهولندي للمخا في مارس عام 1662م:

في الأول من شهر شعبان 1072هـ الموافق 22 مارس 1662م وصلت بارجة حربية هولندية عملاقة إلى المخا مجهزة بأسلحة فتاكة، تحمل حوالي 60 مدفعاً تدميريا، حيث قامت بمداهمة الميناء ومحاصرته، وقبل ذلك كان جزء من الأسطول قد تمكن من السيطرة على مجموعة من السفن العربية، والهندية في خليج عدن، وجنوب البحر الأحمر، وقام بمنع المراكب الهندية من التوجه إلى ميناء المخا⁽⁴⁹⁾، وتشير بعض المراجع الانجليزية بأن القراصنة "هيربرت هوجو" قائد أسطول "النسر الأسود" هو من قام بالمهمة⁽⁵⁰⁾، وقد صادفت تحركاته تلك غياب زيد جحاف حاكم المخا؛ ورغم محاولة النائب وتجار المدينة منح "هوجو" أموالاً فدية لمصالحهم مقابل فك الحصار. غير أنها فشلت، الأمر الذي جعل الإمام إسماعيل يوجه بعودة حاكم المخا سريعاً لمواجهة بحرية القراصنة، فقام الحاكم بمباشرة التفاوض مع القراصنة، إلا أن القراصنة قاموا باحتجاز وفد التفاوض وقيدهم بالسلاسل، ووجهوا نيران مدافعهم فاغرقوا وأحرقوا بعض المراكب داخل الميناء، ونهبوا بعضها. "عند ذلك نذب السيد زيد من حضرته من المسلمين للجهاد، وأفاض عليهم العطاء منهم سبعون نفرًا من البحارة، يعني الذين لهم صنعة في البحر، وقومًا من المغاربة، وخمسة وخمسون نفرًا من العسكر، وجعلوهم في مركب وسبع سنابق [زوارق حربية] فيها نحو مائة وخمسة وسبعين نفرًا، وشحن هذه المراكب بالعدة الكاملة من المدافع والبنادق والرصاص، مع القوت والماء الكثير، ولما رآهم الإفرنج أظهرها الضعف وفروا بين أيديهم"⁽⁵¹⁾.

وقد اعتقدت قيادة بحرية ميناء المخا -كما يبدو- بأنه يمكن لقواتهم التعقب والتقدم إلى خليج عدن والاشتراك مع القطع البحرية اليمنية في ميناء عدن والشحر والمكلا، والقيام بتطهير الخط الملاحي الواصل إلى المخا والمواني اليمنية الأخرى وحمايته من أعمال القراصنة، التي كانت تقوم من عدة أشهر -كما تبين- بمنع المراكب الهندية من التوجه إلى ميناء المخا؛

حيث أتجه أسطول المخا نحو باب المندب بمشهد كرنفالي، خاصة بعد أن انضمت بعض المراكب التجارية الهندية المسلحة إلى الأسطول؛ لكن يبدو أن خطة البحرية اليمنية تحطمت أمام الاستعدادات الحربية الهولندية، ولم يكن يعلم اليمنيون بأن مرحلة جديدة من الصراع بين قوات البحرية الهولندية واليمنية ستبدأ في مضيق باب المندب.

3- عملية الأسطول الهولندي في تدمير أسطول ميناء المخا في إبريل 1662م:

بعد تظاهر البارجة الهولندية بالاتسحاب وشك اليمنيون بفرارها؛ لكنها عندما وصلت إلى مضيق باب المندب. قامت بحركة اللقاف، ولخفت بين الجبال، وتحصنت بها، بل أخذت موضع الهجوم، ووجهت مدافعها نحو السفينة والزوارق الحربية اليمنية والمراكب الهندية، وما أن توغلت بحرية المخا في المضيق حتى هلت عليه نيران البحرية الهولندية، وفي أثناء تبادل النيران انفجرت السفينة الحربية اليمنية؛ وظن بعض البحارة بأن الحادث كان نتيجة انفجار قذيفة داخل أحد مدافعها قبل انطلاقها، لكن بعض منهم -حسب ما ذكره بعض المؤرخين- بأن المدافع الهولندية هي التي قصفت البارجة اليمنية بشكل مركز وفجرتها. بعد ذلك تمكنت البحرية الهولندية من قصف بقية الزوارق الحربية، والسفن الهندية المساندة؛ مما دفع بالبحارة اليمنيين والهنود إلى الفرار نحو الشاطئ، فقام القراصنة التابعون للهولنديين بنهب المون، وإحراق بعض الزوارق اليمنية، وفي تلك الأثناء وصل حاكم المخا بتعزيزات جديدة إلى باب المندب؛ لكنها وصلت متأخرة، فتعرضت للهجوم هي أيضاً، غير أن البحرية اليمنية بقيادة جحاف تمكنت من المواجهة، يبدو اعتمدت على عملية الكر والفر، وبعد قرابة عشرين يوماً من الاشتباكات، بعث حاكم المخا مضطراً للأمير أحمد بن الحسن يطلب منه النجدة، الذي من جانبه أعلن الجهاد المقدس، وقام بالتوجه على رأس قوة نحو ميناء عدن لحمايتها⁽⁵²⁾، وربما لكي يحاصر البحرية الهولندية في باب المندب ويضربها من الخلف، ومن ثم يقود معركة بحرية تطهيرية ضد القراصنة الهولندية في خليج عدن والبحر العربي، التي مازالت تقوم بأعمال القرصنة، وتعرض المراكب التجارية الهندية للسلب.

وصل الأمير أحمد بن الحسن إلى عدن في ذي القعدة، فسبقته الأخبار -على ما يبدو- بأن الهولنديين بأعمالهم تلك لا تستهدف اليمن، وإنما استهدفت التجار الهنود، إذ كانت البحرية الهولندية في أثناء وصوله -كما يبدو- قد انسحبت مكثفة بتدمير بحرية المخا داخل مضيق باب المندب، وما غنمته من المون⁽⁵³⁾ من عتاد عسكري ومنتوج البُن على الأرجح. فالمؤرخ ابن الوزير يذكر في هذا الصدد أن البحرية الهولندية بعد تدميرها لبحرية المخا قامت بنهب حمولة المراكب والزوارق وتمكنت من أسر مجموعة من اليمنيين ولم يفرج عنهم إلا بعد سنتين⁽⁵⁴⁾. أيضاً ذكرت المصادر الأوروبية أن كميات مختلفة من البُن توافرت في مدينة أمستردام خلال السنوات من 1661-1667م، بعدها توقفت لعشرات السنين⁽⁵⁵⁾. رغم أن نسبة ما ورد من البُن إلى سوق المخا في عام 1663م كان أقل بكثير، والسبب يعود لما تعرض له ميناء المخا من حواث في العام السابق له، إلى جانب تعرض المحاصيل الزراعية في اليمن لدودة الجذمي⁽⁵⁶⁾. كما لم يدخل إلى المخا من الخارج إلا القليل من القماش في العام نفسه⁽⁵⁷⁾.

لكن من يمعن النظر لتطور الأحداث في المحيط الهندي وغرب أوروبا آنذاك يجد أن تحركات الأسطول الهولندي بعد حادثة تدمير بحرية المخا قد غاب عن المنطقة؛ فلم تعد المصادر تتحدث عن أي عملية قرصنة أخرى قام بها بعد

ذلك ولعدة سنوات، بل نجد أن المصادر تبرز من جديد الحديث عن عودة تحرك القرصنة البرتغالية، يبدو نتيجة غياب الهولنديين والانجليز.

على كل حال؛ من الواضح أن وضع ميناء المخا قد تغير بعد حادث تحطم بحريته في مضيق باب المندب من الجانب الأمني والتجاري، فلم تورد المصادر بعد ذلك الحدث أي دورٍ بحريٍّ يمنيٍّ في عهد الإمام المتوكل إسماعيل وعهد الجيل الثاني من أمراء آل القاسم، بل بدأت مرحلة ضعف توافد المراكب التجارية إلى ميناء المخا، بالمقابل عاد نشاط البوارج الحربية البرتغالية من جديد إلى البحر العربي وخليج عدن وجنوب البحر الأحمر، بحيث كانت تمنع السفن الأوروبية الأخرى من مزاوله النشاط التجاري البحري في الشرق والتحرك بحرية، بل تقوم بعرقلة بعض سفن التجار المسلمين التي لا تتعامل مع السلع البرتغالية، كما عملت على مهاجمة بعض الموانئ في المنطقة⁽⁵⁸⁾. بل أصبحوا يفرضون إتاوات على السفن الهندية والحضرية عند رسوها أو تنقلها بين الهند واليمن⁽⁵⁹⁾. ويبدو أن البرتغال استغلوا غياب أعمال القرصنة الهولندية والإنجليزية والفرنسية في المحيط الهندي نتيجة نشوب الحروب في أوروبا بين هولندا وتلك الدول أواخر القرن السابع عشر⁽⁶⁰⁾، فضلا عن ضعف البحرية اليمنية بعد حادثة باب المندب؛ فحاولوا إعادة ترتيب أوضاعهم في المنطقة والتوغل داخل البحر الأحمر، خاصة بعد رحيل العثمانيين من اليمن، إذ تعرض ميناء المخا من جديد لسلسلة من الهجمات البحرية.

وقد أشارت المصادر اليمنية إلى تعرض ميناء المخا في مطلع عام 1670م لهجوم من سفن قرصنة أوروبية يعتقد أنهم برتغاليون⁽⁶¹⁾، غير أن عددهم كان قليلاً، فتمكن جيش الإمام المتوكل المرابط داخل مدينة المخا بقيادة الأمير محمد بن أحمد بن الحسن من التصدي للهجوم بشكل سريع⁽⁶²⁾.

وفي مايو من عام 1670م -حسب المصادر اليمنية- كرر البرتغال هجومهم على المخا، وكانت سفنهم هذه المرة أكثر حدة في شن الهجوم، لكي تحكم السيطرة على الميناء -كما يبدو، حيث قامت سبع بوارج بحرية أوروبية بمحاصرة الميناء، وكان القرصنة قد نهبوا ثلاثة مراكب تجارية، وأحرقوا بعضها، وقاموا بإنزال قوة مكونة من ثلاثمائة فرد لمحاولة السيطرة على بعض القلاع وتحصينات مدينة المخا ومينائها، غير أن الآلاف من الجنود اليمنيين بقيادة الحسن بن مطهر الجرموزي حاكم المخا، تمكنوا من الصمود والتصدي للإنزال البري البرتغالي، فقتلوا عشرين برتغالياً، عندها اضطرت البوارج البرتغالية إلى أن توجه نيران مدافعها على قصور المدينة والقلاع وتحصينات، فأدى إلى قتل أحد الجنود اليمنيين وإصابة البعض، مما دفع سكان المخا والتجار إلى مغادرة المدينة هرباً من القذائف، وبعد أربعة أشهر من الحصار والهجمات البرتغالية الفاشلة، والقيام بأعمال النهب والسلب لم يحققوا نجاحاً يذكر، فاضطروا نتيجة فشلهم للرحيل⁽⁶³⁾. وقد ذكرت بعض المصادر أن المبرر وراء الحصار والهجوم البرتغالي على المخا هو تأديب الحاكم "لأنه لم يدفع عنهم أهل عُمان في العام الماضي حتى أوقعوا بهم"⁽⁶⁴⁾.

4- البرتغال وفرضهم اتفاقية لمزاولة التجارة في المخا بالقوة:

ففي سنة 1672م عاود القراصنة البرتغال- كما تذكر المصادر اليمنية- لمحاصرة ميناء المخا بإحدى عشرة سفينة من وسط البحر دون الاقتراب من المرسى، ومنع المراكب التجارية من الدخول والخروج من الميناء وإليه، دون أن يظهروا أية نية في القيام بأي عمل عسكري. عندها قام الحسن بن مطهر الجرموزي حاكم المخا بتجهيز قوة برية كبيرة من مقاتلي منطقة العدين ومقاتلي منطقة الحجرة، فوزعهم على التحصينات والقلاع الحربية استعداداً للمواجهة، وبعد مرور وقت من الحصار دون أن تحدث مواجهة، اضطر الجرموزي إلى مرسلته القراصنة البرتغال ودعاهم إلى التصالح معه، فوافق البرتغال على الصلح ورفع الحصار، مشرطين موافقة الجانب اليمني على شروطهم؛ وهذه الشروط كما يلي:

- 1- استعادة أموالهم من حاكم المخا السابق.
- 2- قبول دخول تجارتهم إلى أسواق المخا.
- 3- عدم منع التجار البرتغاليين من مزاولة الأعمال التجارية في المخا.
- 4- تخفيض الضرائب على التجار البرتغال⁽⁶⁵⁾.

وبعد شهر من الحصار والتفاوض قبل حاكم المخا تلك الشروط، لاسيما بعد أن أظهر الإمام المتوكل إسماعيل - كما يبدو - موافقته على الصلح⁽⁶⁶⁾. والجدير بالذكر بأن هذه الحادثة تعد آخر ما يذكر من احتكاك بين اليمن والبرتغال في المخا، وربما في غيرها من الموانئ، ولا يستبعد أن قبول اليمن الصلح مع البرتغال في تلك الآونة كان له أثر عكسي على وضع التجار العمانيين في ميناء المخا، بل الزيادة من تعكير العلاقات بين السلطات في عُمان واليمن، خاصة وأن العمانيين يخوضون حرباً تحريرية ضد البرتغال في الخليج والبحر العربي وشرق إفريقيا.

والجدير بالذكر هنا؛ أن بعض المصادر التاريخية أفادت أن البرتغال في أواخر وجودهم في الشرق في النصف الثاني من القرن السابع عشر الميلادي، كانوا كثيراً ما يعتمدون على البحارة من أصول هندية في تسيير المراكب التجارية، وكذا في أعمال القرصنة البحرية؛ مما أدى إلى إضعاف البحرية البرتغالية في الشرق⁽⁶⁷⁾.

5- هجمات الأسطول العُماني على المخا وأثره على الحركة التجارية:

أشارت المصادر التاريخية بأن ميناء المخا تعرض لهجوم عُماني في عام 1674م⁽⁶⁸⁾ من قبل بحرية الإمام سلطان بن سيف اليعربي حاكم عُمان (1648-1679م)، الذي شهدت عُمان في عهده تفوقاً بحرياً وتجاريّاً غير مسبوق، وكان لها دور في إضعاف الوجود البرتغالي في البحر العربي والخليج، بل وأصبح الأسطول العُماني سيد المحيط الهندي، حيث تمكن العُمانيون من طرد البرتغال من مسقط، والسيطرة على بعض بلدان شرق إفريقيا من أيديهم، واغتنام السفن والأسلحة البحرية البرتغالية؛ فلهذه المكانة الجديدة تطلع العُمانيون لفرض الهيمنة في المنطقة، والاحتكار التجاري في المنطقة بما فيها تجارة البن⁽⁶⁹⁾.

وكان سلطان بن سيف اليعربي إمام عُمان قد بعث رسالة تحذيرية عام 1670م، حمل فيها الإمام المتوكل إسماعيل مسؤولية قيام رجاله بإغراق أحد مراكبه التجارية، معتقداً أن رجال المتوكل قاموا بذلك احتجاجاً على رحيل التجار العُمانيين من الموانئ اليمنية، خاصة ميناء المخا، وانقطاع العلاقة بين البلدين، واعتقاده -حسب ما ورد في الرسالة- بأن الإمام المتوكل يداخله شك خشيته أن يطمع الأعرابة ببعض البلاد اليمنية، حيث وجه الإمام سلطان بن سيف للإمام المتوكل في الخطاب قوله: "أنكم علينا عاتبون، ومنا واجبون، لأجل قطع خُدَامنا في العام الماضي للمشركين على بابكم، وأخذهم لسفهم القاصدة إلى جنابكم، ولعمري إنا ندرى أن العتاب بين الأخلاء عنوان المودة الخالصة والصفاء، ورائد محض المحبة الصادقة والوفاء، غير أنه يجب عن افتراق الجرائم، وانتهاك المحارم، فأما نحن لم نسلك إلى ارتكاب ذلك سبيلاً، ولا نجد لك على إلزامنا فعل ذلك ذليلاً، إذ كنا لم نجهز مراكبنا، ونحشد مخابلنا، لسيارة رعيك، ولا لاستباحة أهل حكمك وقضيتك، لكن جهزنا الجيوش والعسكر، وأعدنا اللهائم والبواتر، لتتمير عبدة الأوثان وأعداء الملك الديان"⁽⁷⁰⁾.

يبدو أن شك الإمام المتوكل كان بمحله خاصة بعد ما حققه إمام عُمان من حضور في المنطقة، وقيام بعض السفن الحربية العمانية بمهاجمة موانئ حضرموت في الشحر، وظفار، والمهرة، وجزيرة سقطرة، ووصول الخطابات من تلك المناطق، فقد ورد خطاب توسّل من صاحب سقطرة في المهرة شكاً فيه سيطرت صاحب عُمان على بلاده، وفراره إلى الشحر، ويستدعي الإمام المتوكل لاستعادة المهرة وسقطرة من صاحب عُمان⁽⁷¹⁾. فقد ذكرت المصادر أن إمام عُمان عام 1673م كان يجهز سفناً حربية لمهاجمة ميناء المخا، وبالفعل قام الأسطول العماني في مطلع عام 1674م بمهاجمة الموانئ اليمنية على خليج عدن، وقام بمطاردة البانيان ومنع مرور السفن من مضيق باب المندب⁽⁷²⁾، ثم توجهت لمهاجمة ميناء المخا حينها، وقامت بنهب هنود البانيان في المخا وبعض الموانئ اليمنية، وحاولت التحكم بسواحلها، غير أن قوات الإمام المتوكل إسماعيل هاجمتهم في المخا، وتمكنت من التصدي وهزيمتهم وطردهم من السواحل اليمنية⁽⁷³⁾، ويذكر أن الإمام المتوكل بعد ذلك بعث بقوات مكونة من 300 جندي للتمركز في الشحر لمنع أطماع حاكم عُمان في بلاد اليمن⁽⁷⁴⁾.

وعلى الرغم من النصر الذي حققه اليمنيون في الدفاع عن ميناء المخا بما تتوافر من إمكانيات حربية برية بعد تحطم أسطول المخا على يد القراصنة البرتغال أواخر حكم الإمام المتوكل إسماعيل؛ إلا أن الآثار الناتجة عن تعرض ميناء المخا لهجوم متكرر بين الحين والآخر -كما لوحظ- يبدو قد أثرت سلباً على نشاط الميناء دون استمرار وصول السفن التجارية الأجنبية وعدم استقرار الحركة التجارية بالشكل الطبيعي، بل كان لها أثر في اضطراب الأوضاع الداخلية لليمن التي ظلت طوال حكم الجيل الثاني للأسرة القاسمية، نتيجتها تمكنت مناطق الأطراف كحضرموت وصعدة وبافع من الاستقلال عن صنعاء، كما خاض أمراء الأسرة الحاكمة صراعاً فيما بينهم على السلطة، والتي استمرت حتى عام 1687م -كما سيتبين فيما سيأتي-.

المحور الثالث - انتعاش الحركة التجارية في المخا وإزدهارها في أثناء حكم صاحب المواهب:

استمر نشاط ميناء المخا في عهد الإمام أحمد بن الحسن بن القاسم (1676-1681م) بحالة من الإثكماش كما كان عليه أواخر حكم عمه المتوكل إسماعيل، بل سرعان ما انهار النشاط التجاري في ميناء المخا، وعموم الموانئ اليمنية بشكل كبير في أثناء خلفه الإمام محمد بن المتوكل إسماعيل الملقب بالمؤيد الصغير (1681-1686م) الذي اشتهر حكمه بالضعف، والاضطرابات، واستقلال الأطراف، وتشتت البلاد إلى إقطاعات بين بني عمومته من آل القاسم، والصراع فيما بينهم. حيث تمكن الأمير محمد بن أحمد بن الحسن من السيطرة على المخا وصارت إيراداتها لا تصل إلى الإمام المؤيد، فشهد الميناء تحت قيادة الأمير محمد عودة للانتعاش التجاري من جديد⁽⁷⁵⁾.

وهناك أسباب متعددة خارجية وداخلية كان لها الفضل في عودة انتعاش النشاط التجاري منذ أواخر القرن السابع عشر، وقد تمثلت العوامل الخارجية بما يلي:

- 1- أقول نجم الإمبراطورية البرتغالية على يد اليعاربة، والقوى الكبرى الجديدة (بريطانيا، وهولندا، وفرنسا)⁽⁷⁶⁾؛ أي أن القرصنة البرتغالية لم تعد تمثل خطراً على ميناء المخا، ودخول البرتغال في صلح مع حكام المخا - كما أشير - ربما جاء لمحاولة بناء علاقات جديدة تضمن مصالحهم التجارية.
- 2- وفاة سلطان بن سيف اليعربي إمام عُمان عام 1676م، ومن تولى من بعده كانوا حكاماً ضعافاً تناقصوا على السلطة⁽⁷⁷⁾، فلم يبق بعدها الأسطول العُماني بحملات بحرية على الموانئ اليمنية، ومضايقة السفن الهندية والتجار البانيين في البحر العربي وخليج عدن، وميناء المخا - كما كان من قبل.
- 3- زيادة الطلب العالمي على منتج "البُن" أدى إلى التنافس بين الدول الأوروبية الصاعدة للحصول عليه؛ بغرض تحقيق أرباح كبيرة.

وبعد وفاة الإمام المؤيد الصغير ساهمت موارد ميناء المخا المالية في صياغة المشهد السياسي في اليمن بل أصبح ذا تأثير في مجرى الأحداث داخل اليمن وشرق إفريقيا، وذلك لعوامل متعددة من أهمها:

- أ- دعم صالح الحريبي⁽⁷⁸⁾ أحد مشايخ الحجابة للأمير محمد بن الإمام المهدي أحمد بن الحسن أحد المناقسين على الإمامة في اليمن، الذي كان يتمركز في قلعة "الدملة" الحصينة في جبل الصلو جنوب شرق مدينة تعز، وزادت قدرات الأمير وقواته بعد أن تولى الشيخ الحريبي إدارة ميناء المخا، حيث تفوق الأمير محمد بن الإمام المهدي أحمد بن الحسن على خصومه للوصول إلى الإمامة عام 1687م، وأصبح يعرف بالإمام صاحب المواهب، بل أصبح الحريبي أحد أهم ركان دولته، فقد عينه وزيراً في حكومته⁽⁷⁹⁾.
- ب- المخا في عهد صاحب المواهب أصبحت مركزاً تجارياً وعسكرياً وإدارياً، حيث تمكن من إنشاء تحصينات، وإعادة بناء قوة بحرية منذ أن كان أميراً أواخر حكم الإمام المتوكل إسماعيل⁽⁸⁰⁾، لذلك بعد أن أصبح إماماً لليمن تمكن من تأمين الميناء وجنوب البحر الأحمر، بل أصبحت بحرية المخا على قدر كبير من القوة؛ مما

جعل الإمام صاحب المواهب بواسطتها يسيطر على جنوبي البحر الأحمر والقرن الإفريقي، حيث أخضع عام 1695م مدينة (زيلع) وميناءها، الذي يعد أهم المراكز التجارية في القرن الإفريقي حينها⁽⁸¹⁾، وفي عام 1711م ألحق بلاد "أمة" في الصومال بحكمه أيضاً⁽⁸²⁾.

ج- أسهمت موارد ميناء المخا الكبيرة في تمكن الإمام صاحب المواهب من ضبط الأمن وبسط الاستقرار في الداخل حتى أواخر حكمه.

د- عودة السفن التجارية الأجنبية الأوروبية من جديد لنشاطاتها التجارية مع ميناء المخا، فقد ذكرت المصادر الهولندية بأن كمية كبيرة من منتوج البُن اليمني دخلت البلاد حينها⁽⁸³⁾، بل تطلع بعض الأوروبيين لعقد علاقات تجارية مع اليمن منهم الفرنسيين.

أولاً- معاهدة المخا التجارية اليمنية- الفرنسية عام 1709م:

وصلت بعثة فرنسية إلى ميناء المخا في عهد الإمام المهدي محمد بن أحمد (صاحب المواهب) لإقامة علاقة تجارية مع اليمن، وكان الإمام قد فوض الشيخ الحربي بعقد المعاهدة، فتم عقد أول معاهدة تجارية في المخا مع فرنسا، والمصادقة عليها عام 1709م. والمعاهدة مكونة من عشر مواد. كما أنها تعد أولى معاهدة قامت بها دولة آل القاسم في اليمن مع العالم الخارجي؛ باعتبار أن المعاهدة الانجليزية والهولندية مع اليمن كانت مع ولاية الدولة العثمانية- كما أشير، فقد نصت المعاهدة مع فرنسا على استقبال التجار والمراكب الفرنسية في الميناء، وسمحت للفرنسيين بحرية التحرك في النهار مع حرية العقيدة، ومنحت الفرنسيين ضرائب وجمارك مخفضة تشجيعية على البضائع المباعة تصل إلى 3%، واعتماد قيام مبنى وكالة فرنسية في المخا يرفع عليها راية بلاد الوكالة، واشترطت على الفرنسيين وضع احترام للميناء، حيث عدت المواجهات بين الخصوم فيه محرمة، وجعلت ضبط عملية مزاولة التجارة في المخا عبر وسيط تجاري (سمسار)⁽⁸⁴⁾، ربما حفاظاً على الحقوق.

والجدير ذكره أن البعثة الفرنسية إلى المخا عام 1709م إلى جانب عقد المعاهدة والعمل التجاري في تلك الزيارة التي تعد هي الأولى للفرنسيين، ورحلة تجارية ثانية وصلت عام 1711م، ورحلة تجارية وطبية أخرى عام 1713م التي زارت الإمام في مدينة المواهب، جميعها خلدت أعمال أدبية وفنية ودعائية للمخا وعدن؛ مما كان لها من أثر في تعريف الغرب باليمن والبُن، حيث قامت البعثة الفرنسية بكتابة مقالات، ومذكرات، ونقشوا رسوماً لميناء المخا، وقصور المدينة⁽⁸⁵⁾، وقد قام المستشرق الفرنسي "جان دي لاروك" بجمع ونشر تلك الأعمال تحت عنوان: (رحلة إلى العربية السعيدة)⁽⁸⁶⁾، وتعد الأعمال الفنية تلك في حقيقة الأمر دليلاً واضحاً يعكس مستوى ما وصلت إليه مدينة المخا ومينائها، حينها من نهضة عمرانية، وحركة تجارية، وخدمات تسويقية، وفندقية راقية، ونظام وانضباط إداري.

فقد ذكر الفرنسيون عند قدومهم إلى المخا ووصفهم للمدينة أن عدد سكانها حوالي عشرة آلاف نسمة، على أنها ليست أكبر من مدينة عدن، غير أن المخا -حسب وصفهم- أصبحت مركزاً تجارياً مهماً ومزدهراً⁽⁸⁷⁾.

غير أن ذلك الازدهار وتلك العلاقات التجارية اليمينية الأوروبية لم تستمر بعد عزل الإمام صاحب المواهب، ففي أثناء حكم الإمام المتوكل القاسم بن الحسين (1717-1727م) رغم كفايته، زاد ذلك التدهور في العلاقات في عهد ابنه الإمام المنصور الحسين (1727-1748م)؛ والعامل الأهم في ذلك هو استقلال الأمير أحمد بن المتوكل القاسم (ت: 1749م) في تعز، ورفضه الاعتراف بإمامة أخيه الحسين المنصب في صنعاء، وقيام النزاع والحروب بين صنعاء وتعز⁽⁸⁸⁾.

ثانياً - القصف الفرنسي لميناء المخا وفرض تعديل معاهدة المخا:

تعرض ميناء المخا في عهد الإمام المنصور الحسين إلى قصف من قبل البوراج الفرنسية؛ بسبب خلافات بين الوكالة التجارية الفرنسية، والفتية أحمد الخزندار⁽⁸⁹⁾ عامل الإمام المنصور في المخا، حيث أفاد المؤرخ أبو طالب أن الخلاف سببه قيام الفرنسيين بأعمال منكورة⁽⁹⁰⁾، بينما بعض المصادر الأجنبية تغيد بأن السبب هو عدم اعتماد حاكم الميناء اتفاقية المخا التجارية اليمينية-الفرنسية الموقعة مع إمام اليمن السابق صاحب المواهب، التي تنص على تخفيض الضرائب بنسبة 3%⁽⁹¹⁾، والبعض الآخر من المصادر يفيد أن الفرنسيين قرروا توجيه ضربة للمخا لاستعراض القوة واستعادة مكانة شركة الهند الشرقية الفرنسية، والاستفادة من الوضع الراهن لتعديل معاهدة 1709م⁽⁹²⁾. وكذا رفض حاكم المخا دفع الدين السابق الذي عليه، بينما الفرنسيون من جانبهم أصروا على عدم إنزال البضائع، وإفراغ الميناء إلا بعد دفع الدين وتخفيض الضرائب. عندها قام حاكم المخا بتجهيز عشرين ألفاً من الجنود والفرسان اليمنيين، وأمرهم بإطلاق النيران على السفن الفرنسية، التي كانت تقل 1800 من الجنود الهنود⁽⁹³⁾.

الأمر الذي جعل الفرنسيين يوجهون بوراجهم الحربية في 2 فبراير سنة 1737م ويقومون بقصف مدينة المخا ومينائها؛ فألحقت قذائف البوراج الفرنسية إضراراً كبيرة في مباني المدينة والميناء⁽⁹⁴⁾، ونتيجة لذلك أذعن الخزندار حاكم المخا للأمر⁽⁹⁵⁾.

حيث قام بإرسال المسئول المالي لميناء المخا كي يتفاهم مع القبطان الفرنسي، غير أن القبطان من جانبه ضغط على المندوب وأملى شروط الاتفاقية كما يريد، وبعد الصياغة فرض على المسئول المالي الإقامة الجبرية في البارجة للضغط على الخزندار والإمام المنصور الحسين وحملهما على الموافقة، وقد جاءت الشروط كالاتي:

- "يجب على الإمام المنصور (حسين بن القاسم) دفع كل تكاليف الحملة الفرنسية منذ مغادرتها إلى الهند.

- أن يعيد حاكم المخا المبالغ التي أخذها من الفرنسيين ما فوق 2.5% من رسوم الجمارك المفروضة على بضائع الشركة.

- أن يعيد أيضاً كل المبالغ التي سلبها بشكل أو بآخر من مندوبي الشركة.

- على سلطات المدينة تزويد معسكر⁽⁹⁶⁾ الفرنسيين كل يوم بالماء والطعام.
- يحضر أحد مندوبي الإمام ويمنح للفرنسيين امتيازاتهم السابقة ويبرم اتفاقاً قوياً دائماً⁽⁹⁷⁾.
- عندها اضطر حاكم المخا إلى دفع الديون التي عليه، ثم قام بالتوقيع على اتفاقية جديدة مع فرنسا، تقتضي تخفيض الضرائب من 3% إلى 2,5%⁽⁹⁸⁾. وفي مايو 1737م قبل الإمام المنصور الحسين التعديل وقام بالمصادقة على المعاهدة رسمياً⁽⁹⁹⁾. ومن اللافت أن بعض المصادر توجه أصابع الاتهام في إشعال الخلاف بين اليمن وفرنسا في هذه الحادثة إلى تدخل الإنجليز، الذين كانوا يهدفون إلى محاولة إلغاء معاهدة المخا اليمنية- الفرنسية لعام 1709م⁽¹⁰⁰⁾. وعلى الرغم مما شهده ميناء المخا من تجانب بين القوى الداخلية والخارجية وتعرض نشاط الميناء لآثار سلبية في عهد الإمام المتوكل القاسم وابنه الإمام المنصور الحسين؛ إلا أن الميناء والحركة التجارية سرعان ما يعودان من جديد لمرحلة من الأوج والازدهار، وذلك متى ما خضعت البلاد لحاكم قوي يعتمد على كفاءات في إدارة البلاد، وهو ما لاحظناه في ثنايا البحث وما سنلاحظه فيما سيأتي.

المحور الرابع- ازدهار النشاط التجاري في ميناء المخا في أثناء حكم الإمام المهدي عباس:

أ- عوامل ازدهار تجارة ميناء المخا في أثناء حكم الإمام المهدي عباس:

نكرت المصادر أنه في عهد الإمام المهدي عباس (1748-1775م) عادت الحركة التجارية في ميناء المخا إلى أعلى مستوى لها من الازدهار، حيث عاد ميناء المخا ليصبح من جديد أحد أشهر الموانئ العالمية، ورغم انتقال زراعة البن إلى أماكن أخرى؛ لكن ظل كوفي مكا (قهوة المخا) هو المفضل لجودة المنتج، وتعود عوامل ازدهار ميناء المخا في هذه المرحلة إلى الأسباب التالية:

1- تمكن المهدي عباس من استعادة السيطرة على تعز بعد وفاة عمه الأمير أحمد الذي كان يحكم مناطق تعز بشكل مستقل عن صنعاء⁽¹⁰¹⁾-كما أشير.

2- نتيجة لما شهنته اليمن في عهد الإمام المهدي عباس من استقرار سياسي وإداري، الذي بموجبه انعكس إيجابياً في توجه السكان للعمل والإنتاج والتنمية فازدهر معه النشاط التجاري والزراعي؛ الأمر الذي أدى إلى تزايد حركة الاستيراد والتصدير، وهو ما تؤكدته شهادة البعثة الدنماركية برئاسة الألماني (نيبور) الذي زار اليمن حينها، وذكر في مؤلفاته أنه وجد ميناء المخا يعج بالسفن العربية والأجنبية، ووجد مدينة المخا كذلك تعج بالتجار من (البانين) و(العُمانيين)، بل وشاهد بعض الطرق من المخا إليها معبدة بالحجارة، والخدمات شبه الفندقية الممتدة إلى مدينة تعز ومن ثم إلى مدينة صنعاء، أو عبر مناطق (الحيمة) و(ريمة) و(بيت الفقيه) إلى المخا⁽¹⁰²⁾. حيث أورد تفاصيل كثيرة عن الحياة في المخا، والنظم الاقتصادية من التعاملات التجارية وأهم

الصادرات، والواردات، وأسعارها في الميناء قبل الضرائب وبعدها، ووحدات الوزن وأسعار العملات وغيرها⁽¹⁰³⁾.

3- لما قام به الفقيه علي بن صالح العمري⁽¹⁰⁴⁾ عامل الإمام المهدي عباس على المخا من حسن إدارة وتنظيم⁽¹⁰⁵⁾.

وقد ذكرت بعض المصادر التاريخية المعاصرة بأن إيراد ولاية ميناء المخا المالية السنوية كانت في أثناء حكم الإمام المهدي عباس أعلى إيرادات ولايات اليمن⁽¹⁰⁶⁾ على الإطلاق. رغم ظهور مينائي (الحديدة) و(الحيه) كمنافسين. بل استمرت الإيرادات بذلك المستوى بعد ذلك حتى بداية حكم الإمام المنصور علي بن المهدي عباس (1775-1809م) الذي عرف عهده بالتزرف، والبذخ، وبناء القصور⁽¹⁰⁷⁾، حيث حكم المخا في عهده الطويل بعض من الولاة الذين لا همأ لهم سوى جمع الأموال للإمام كشرط لبقائهم في الوظائف، ومن أشهر من تولى حكم المخا إلى جانب العمري كل من سعد بن يحيى العلفي⁽¹⁰⁸⁾ وعبد الله بن حسن الأكوخ⁽¹⁰⁹⁾ وإبراهيم بن عبد الله الجرهمزي، وحيد بن عبد الله الأموي⁽¹¹⁰⁾ والأمير سلطان حسن⁽¹¹¹⁾، وفي عهد الإمام المنصور علي وصلت أولى السفن التجارية للولايات المتحدة الأمريكية لشراء منتج البُن، وبدأ ريان السفن التجارية بمحاولة الحصول على إذن من سلطات المخا لمزاولة العمل التجاري، وإقامة وكالة تجارية فيها، غير أن الأمريكان أدركوا أن الإنجليز لا يرغبون بوجودهم في المخا⁽¹¹²⁾.

وفي الربع الأخير من القرن الثامن عشر وصلت وبشكل متقطع سفن نمساوية، وسويدية، وبنماركية إلى ميناء المخا بغرض التبادل التجاري والحصول على منتج البُن⁽¹¹³⁾. بينما التجار الإيطاليون -كما يبدو- قد وصلوا للتجارة في المخا قبل الفرنسيين بكثير⁽¹¹⁴⁾؛ لكن لم نعر على مصادر تثبت إقامة الطليان علاقات تجارية مع اليمن.

ب- تجارة ميناء المخا من الازدهار إلى بداية الانحدار ونحو الانكماش:

بدأ انحدار ميناء المخا بحالة من الانكماش منذ أواخر عهد الإمام المنصور علي بن المهدي عباس، حيث حدث تحول كبير في تاريخ ميناء المخا وتاريخ الدولة القاسمية والمنطقة العربية عموماً، فقد دخلت المنطقة مرحلة تنافس وصراع استعماري دولي بين فرنسا وبريطانيا، بداية من احتلال الحملة الفرنسية لمصر عام 1798م، والتنافس الإنجليزي الفرنسي بعد ذلك لإيجاد مواضع قدم على المدخل الجنوبي البحر الأحمر، مع ضعف الدولة العثمانية في الجزيرة العربية وبروز الحركة الوهابية، مما أدى إلى تأثر اليمن نتيجة تلك الأحداث المحيطة، حيث أغلقت بريطانيا المدخل الجنوبي للبحر الأحمر وزحفت الحركة الوهابية على تهامة اليمن، وفرضت سيطرتها على بعض موانئها، فضعت موارد الدولة اليمنية، وأنت إلى استقلال سلاطين (حج) في عدن، وزحف الشريف حمود أبو مسمار شريف (المخلاف السليماني) بدعم من الحركة الوهابية على تهامة، وتمكن من السيطرة على ميناء (جيزان) و(الحيه) و(الحديدة)، عندها أصبح ميناء المخا هو المنفذ الوحيد لحكومة صنعاء⁽¹¹⁵⁾.

وكان من أهم نتائج حملة نابليون على مصر 1798م تأثيرها على اليمن والحركة التجارية في ميناء المخا وموانئ تهامة اليمن وغيرها، هو إدراك الإنجليز مدى أهمية البحر الأحمر؛ فقاموا بالتنافس مع فرنسا، خشية وصول الحملة من

مصر إلى جنوب البحر الأحمر ومضيق باب المندب؛ لتهديد المصالح البريطانية في الهند والشرق؛ فقامت القوات الانجليزية باستباق التحرك الفرنسي بالسيطرة على جزيرة بريم (ميون) اليمنية⁽¹¹⁶⁾، ثم عقدت معاهدات مع سلطان عُمان وسلطان (الحج) عام 1802م؛ وبدأ العد التنازلي لميناء المخا نحو الانهيار، منذ أن تعرض ميناء المخا للقصف من قبل البوارج البريطانية عام 1821م، ومن ثم قيام بريطانيا باحتلال عدن عام 1839م. حيث أدت تلك التطورات في المنطقة إلى تراجع نشاط الميناء بشكل ملحوظ، وقد أشارت المصادر بأن الإنجليز عملوا على تشجيع كثير من التجار في المخا على الانتقال إلى ميناء عدن لمزاولة تجارتهم؛ نظرا لتوافر الأمن، وقرب المواصلات البحرية منها⁽¹¹⁷⁾.

الخاتمة

هكذا تنقل البحث بصورته البسيطة والواضحة في محاولة كشف تاريخ ميناء المخا خلال القرن السابع عشر والثامن عشر من التاريخ الحديث، الذي عرف بفترات ازدهار الحركة التجارية في المخا.

حيث اتضح من العرض التاريخي أن ميناء المخا ارتبط بتجارة البن، وأنه يمتلك تاريخاً زاهراً يعكس مدى توافر الإمكانيات الهائلة اقتصادياً، وجغرافياً جعلته أحد الموانئ العالمية. واتضح أن ازدهار أو انكماش نشاط الميناء؛ هو نتيجة منطقية لانعكاسات الظروف والتوجهات السياسية الداخلية كحد أعلى، والأوضاع السياسية الدولية في المنطقة كحد أدنى.

وقد كشفت الدراسة أن البدايات الأولى في الازدهار التجاري الذي شهده ميناء المخا، وتصدره المركز الرئيسي بين الموانئ اليمنية حينها يرجع إلى عهد الحكم العثماني الأول في اليمن؛ حيث اثبت البحث أن هناك عوامل دفعت العثمانيين والتجار الهنود واليمنيين لجعل ميناء المخا يصبح في مركز الصدارة بين الموانئ اليمنية الأخرى، أهمها: انتقال العاصمة إلى صنعاء، وقرب المخا من الأراضي المقدسة ومصر والأستانة، واتخاذ العثمانيين المخا مركزاً حربياً لإغلاق البحر الأحمر لقربه من باب المندب، ومطاردة البرتغال في القرن الإفريقي، وساحل اريتريا والسيطرة عليها، وقرب ميناء المخا من المناطق الزراعية المنتجة للبن، وقربها من الأسواق الداخلية في تعز وإب وصنعاء ذو الكثافة السكانية العالية، إلى جانب ذلك كله أهمية ميناء المخا التاريخية كونه مركزاً موسمياً لتجمع أبناء العالم الإسلامي من جنوب آسيا وشرق إفريقيا المتجهين برا لأداء فريضة الحج في الأراضي المقدسة. ناهيك عن التسهيلات التي قدمها العثمانيون ومن بعدهم بعض الأئمة للتجار العرب والهنود (البانيان) لمزاولة البيع والشراء، واستيراد وتصدير، واستثمار أموالهم بالمربحة التجارية بدعم الباعة وغيرهم، وإقراض المزارعين في التوسع بزراعة البن مقابل نسبة من المحصول. حيث تبين ما كان لتلك التسهيلات من دور في تنمية الجوانب الاقتصادية، وما تمتع به اليمنيون في أكثر من مرحلة في حينه من رخاء ورغم في المعيشة.

كما اتضح من خلال البحث أن العثمانيين كانوا أول من فتح الباب للسفن الأجنبية الأوروبية في الدخول إلى جنوبي البحر الأحمر، لمزاولة التجارة في ميناء المخا في مطلع القرن السابع عشر، بعد أن كان بحيرة عثمانية مغلقة في القرن السادس عشر. وتبين أن المعاهدة التجارية اليمنية- الإنجليزية (بين الانجليز والعمانيين) عام 1618م، كانت هي أول معاهدة يمنية مع العالم الغربي، تليها المعاهدة مع هولندا.

وكشف البحث أن ميناء المخا كان يمتلك أسطولاً بحرياً يقوم بحماية جنوب البحر الأحمر والقرن الإفريقي، ويبدو أن لذلك الأسطول دوراً في تأمين حركة السفن التجارية إلى الميناء، وفي ازدهار النشاط التجاري في المخا، بل وفي استقرار أوضاع اليمن وقوتها ووحدتها في النصف الأول من حكم الإمام المتوكل إسماعيل.

كما تبين من خلال البحث أن القراصنة البرتغال عادوا إلى البحر العربي وخليج عدن وجنوب البحر الأحمر بعد رحيل الدولة العثمانية من اليمن؛ لكن البحرية اليمنية كانت لهم بالمرصاد. وكشفت الدراسة أن الأسطول الهولندي في الشرق نتيجة لتلك الفاعلية قام باستتراج الأسطول اليمني المتمركز في ميناء المخا وجنوبي البحر الأحمر إلى مضيق باب المندب والقيام بتدميره في عام 1662م، إذ اتضح أن العملية كانت وفق خطة هولندية-إنجليزية لكسر الهيمنة اليمنية على المنطقة، والتخلص من احتكار التجار الهنود على المعاملات التجارية لحساب البرتغال في المخا والأسواق اليمنية، وكسياسة إستراتيجية هولندية-إنجليزية للتخلص من البرتغال، والهيمنة على الشرق.

كما اتضح أن البرتغال كرروا هجماتهم على ميناء المخا بعد تدمير الأسطول اليمني على يد الهولنديين، لمحاولة السيطرة عليه بعد طردهم من الموانئ العثمانية، وقد توصلت الدراسة من خلال المصادر اليمنية بأن البرتغال طلبوا عقد اتفاقية تجارية، بعد فشل عملياتهم البحرية المتكررة، وكشفت أن المصادر الأجنبية حتى الآن لم تشر إلى حدوث اتفاق يمني-برتغالي رسمي حينها؛ ربما نتيجة أقول نجم البرتغال من الشرق.

وأثبت البحث مدى ما يتمتع به ميناء المخا من حصانة طبيعية، وما هم عليه اليمنيون من أبناء تهامة والحجيرة من قدرة دفاعية في التصدي للأساطيل البحرية الاستعمارية الأوروبية، والقوة البحرية العثمانية الصاعدة حينها من محاولة السيطرة على ميناء المخا.

وتبين أن فرنسا هي أول دولة أوروبية عقدت معاهدة تجارية رسمية مع الدولة القاسمية في اليمن عام 1709م، وذلك في عهد الإمام صاحب المواهب، وأن الفرنسيين عام 1737م في أثناء أحداث الصراع الداخلي بين تعز وصنعاء قاموا باستغلال الأمر؛ وقاموا بقصف مدينة المخا ومينائها بقذائف المدافع؛ الذي جعل حكام اليمن يقبلون بتعديل معاهدة عام 1709م.

وكشف البحث أن موارد الحركة التجارية في المخا كانت أعلى مورد للدولة القاسمية في اليمن، بل وكانت هي المصدر الرئيس لميزانية الدولة خلال القرن السابع عشر والثامن عشر الميلادي، وأثبت أن الأوضاع السياسية الداخلية والاقتصادية لليمن حينها كانت تتأثر بتأثر النشاط التجاري مع الخارج عبر الموانئ اليمنية على رأسها ميناء المخا.

كما تبين بأن ميناء المخا كان النافذة التي من خلالها سبق في تواصل الشعب اليمني مع الشعوب الأخرى، بالذات الشعوب الحديثة في الغرب، قبل اتصالهم عبر ميناء عدن، وأنه وعبر ميناء المخا كونت اليمن علاقات سياسية وتجارية مع إنجلترا، وهولندا، وفرنسا، والولايات المتحدة وغيرها من الدول البحرية والاستعمارية في وقت مبكر، وذلك منذ أوائل القرن السابع عشر الميلادي. كما أن الأوروبيين في كتاباتهم يحدون ميناء المخا بنشاطه في تجارة البن (مخا كوفي) هو البوابة الحقيقية لاكتشافهم لليمن.

واتضح أن هناك مخزوناً تاريخياً مدوناً عن ميناء المخا سواء في بطون المخطوطات اليمنية أو في الأدبيات الأوروبية وبلغات مختلفة، وفي مختلف الجوانب. وعلى رأسها السجلات السياسية، والتعاملات التجارية، والمذكرات الشخصية، والجماعية. بما فيها من وصف لمدينة المخا وسكانها، موثقة بصور نادرة.

وفي الأخير تبين أن أهم العوامل التي كانت سبباً في انكماش ازدهار الحركة التجارية منذ مطلع القرن التاسع عشر تعود إلى الآثار الناتجة عن حملة نابليون على مصر عام 1798-1801م، بنقلها التنافس والصراع الاستعماري إلى البلاد العربية ومنطقة البحر الأحمر وباب المنذب. حيث نتج عن ذلك الصراع ما يلي:

- 1- سيطرة بريطانيا عام 1798م على جزيرة بريم وأغلقت مضيق باب المنذب.
- 2- عقد بريطانيا أول معاهدة سياسية وتعاون مع العبدلي حاكم عدن عام 1802م.
- 3- قامت بريطانيا بتدمير ميناء المخا عام 1821م وفرضت شروطها على حاكم اليمن.
- 4- قيام بريطانيا باحتلال عدن عام 1839م بل دفعت تجار المخا للانتقال إلى عدن لقرب المسافة، وتوافر الظروف الأمنية.

وتبين أن جميع تلك الأحداث عكست نفسها في تدهور الأوضاع الداخلية لليمن، فأدت إلى ضعف موارد دولة آل القاسم، فشنت الحركة الوهابية هجمات على موانئ تهامة؛ مما أضعفها وأضعف حركة التنقل التجاري، كما أدى ضعف الموارد إلى ظهور تمردات وخروج الأطراف وحوادث صراعات على السلطة عملت على تمزق اليمن إلى أكثر من سلطنة وإمارة؛ فأصبح ميناء المخا مع جميع تلك الأسباب في مرحلة انحدار بياني نحو الانكماش، وقد فقد أهميته تجارياً حتى وقتنا الحاضر، وتدهورت معه زراعة البن.

قائمة الملاحق:

أولاً- جدول باسماء من تولى ولاية ميناء المخاء في ق17، 18م.

1- رجب آغا	كان حاكماً للمخا عام 1616م أواخر الحكم العثماني الأول لليمن.
2- علي آغا	عزل من منصبه كحاكم في المخا عام 1624م أواخر الحكم العثماني الأول لليمن.
3- سليمان باشا	تولى عام 1624م. أواخر الحكم العثماني الأول لليمن.
4- سعيد ربحان	تولى في عهد الإمام المؤيد محمد بن القاسم وعزل من قبل الإمام المتوكل إسماعيل عام 1644م.
5- محمد بن أحمد أبين المؤيد	عين عام 1649م في عهد الإمام المتوكل إسماعيل وتوفي عام 1653م
6- زيد بن علي جحاف	تولى عام 1653م في عهد الإمام المتوكل إسماعيل وعزل عام 1669م
7- حسن مطهر الجرموزي	تولى عام 1669م في عهد الإمام المتوكل إسماعيل.
8- صالح بن علي الحريبي	تولى أواخر القرن السابع عشر للميلاد حتى عام 1712م
9- أحمد يحيى الخزندار	حكم المخا أثناء إمامة الإمام المنصور الحسين 1727-1748م
10- صالح بن علي العماري	حكم المخا في عهد الإمام المهدي عباس
11- سعد بن يحيى العلفي	توفي أواخر عهد الإمام المهدي عباس حتى عزل عند تولي الإمام المنصور علي 1775-1809م.
12- صالح بن علي العماري للمرة الثانية	تولى عام 1775م
13- الفقيه عبد الله بن حسن الأكوع	عزل عام 1781م
14- إبراهيم بن عبد الله الجرموزي	عين 1781م - 1783م في عهد الإمام المنصور علي
15- حميد بن عبد الله الأموي	عين 1783- في عهد الإمام المنصور علي
16- الأمير سلطان حسن	حكم المخا أواخر حكم الإمام المنصور علي وأثناء حكم الإمام المتوكل احمد وحاول الاستقلال بالمخا.

ثانيا- صور رسوم لميناء ومدينة المخا بريشة البعثة الفرنسية إلى اليمن عام 1709م:



رسم توضيحي : ميناء المخا في القرن 18م بريشة فرنسي.



٢٣ - « مocha » . حفر على النحاس (١٠.٣ × ١٦.٣ سم) من عمل أديان ماتهام ، من تاريخ موجز وملاحظات على شكل دفتر (١٦٣٤) ، لبيتر فان دن بروكه . مكتبة ليدن الجامعية .

المراجع: Dirar Abdel-Daim: Moka, PP:82-84.

ثالثاً- خريطة عثمانية للجزيرة العربية:



خريطة عثمانية لليمن والجزيرة العربية(المرجع: المركز الوطني للوثائق، صنعاء).

قائمة هوامش البحث

(1) - البُن: هو مشروب القهوة، قيل إن اليمنيين هم أول من استعمله كمشروب في القرن 7هـ من قبل متصوفة اليمن، وبعد البُن اليمني أجود أنواع البُن، وتذكر المصادر أن أول من تذوق البُن من الأوروبيين هم البرتغال في القرن الخامس عشر الميلادي. (جمعية البُن اليمني - واقع البُن، http://yemencoffee.org/yecoffee_a.html تم الاطلاع عليه في 10 / 12 / 2014م)، للمزيد حول زراعة البُن وإنتاجه وتسويقه وأهمية الاقتصادية وطرق تحضيره كمشروب وأشهر أنواع البُن؛ انظر: (أروى أحمد الخطابي: تجارة البُن اليمني ق 11هـ - 13هـ ق 17هـ - 19م دراسة تاريخية، رسالة ماجستير مقدمة في جامعة صنعاء عام 2004م، <http://www.yemen-nic.info> تم الاطلاع عليه في يناير 2015م. ؛ بن اليمن ((بن المخا)) MOKHA COFFEE: برنامج وثائقي عرض على قناة اليمن الفضائية الحكومية في 22 / 2 / 2015م. ؛ البُن زراعة وتجارة عالمية: <http://www.peacockteaandcoffee.co.za/peacock-coffee-glossary.html> تم الاطلاع عليه في 22 / 2 / 2014م. ؛ MOVING YEMEN COFFEE FORWARD : ASSESSMENT OF THE COFFEE INDUSTRY IN YEMEN. USAID, PDF, google. in 2 | 2015.

(2) - مؤسسة موانئ البحر الأحمر، خارطة ميناء المخا،

<http://www.portofhodeidah.com/index.php/ports-foundation/almakhaport/about-us> تم الاطلاع عليه في 9 / 12 / 2014م.

(3) - عبد الحميد البطريق: من تاريخ اليمن الحديث 1517-1840م، القاهرة، معهد البحوث والدراسات العربية، ط1969م، ص55. ؛ أمل عبد المعز الحميري: النشاط الفرنسي في الموانئ والجزر اليمنية (1869 - 1918م)، رسالة دكتوراه مقدمة في قسم التاريخ كلية الآداب، جامعة صنعاء 2013م، ص3.

(4) - موزع: اختلف باحثو العصور القديمة في تحديد موقع موزع التي ذكرت في مصادر التاريخ القديمة. البعض يرى أنها كانت ميناء على البحر الأحمر شمال باب المندب بـ30ميل بحري؛ أو أنها تقع شمال شرق المخا إلى الداخل بمقدار 30كم؛ غير أن نتائج المسوحات البحرية التي قامت بها جامعة (ديل وير) ذكرت بأنه لا يوجد مكان يسمح للسفن بالرسو، وتكون بأمن من الرياح، بينما يرى بعضهم أن موزع لم تكن ميناء ولا مدينة بل اسم المنطقة بالكامل وتتبعها الموانئ الواقعة شمال باب المندب إلى شمال ميناء المخا حتى (كدحة)، إلا أنه من الملاحظ أن عموم الباحثين متفقون على أن موزع ليست هي ميناء المخا، (انظر: عبد الحكيم شاهر: المعارف من خلال المصادر التاريخية والأثرية، الجزء الأول، ضمن المؤتمر العلمي الأول "تعزيز عاصمة اليمن الثقافية على مر العصور"، التي أقامته جامعة تعز ومؤسسة السعيد مايو 2009م، ص103؛ مهيبوب غالب أحمد كليب: المعارف بين الخبر والأثر، الجزء الأول، نفس المؤتمر، ص117. ؛ وائق إسماعيل الصالحي: إقليم المعارف وموانيه في المصادر الكلاسيكية، الجزء الأول، نفس المؤتمر، ص46). بينما موزع اليوم هي مديرية تتبع قضاء المخا من الشرق.

(5) - مهيبوب غالب: نفس المرجع؛ ص115-116.

(6) - طريق الحج البري عبر المخا القادم من عدن ولحج والحجيرة وشرق إفريقيا والهند والخليج وجنوب شرق آسيا ينطلق من مدينة المخا ويمر بعدة مدن وقرى - حسب الترتيب - وهي: زبيد ثم الحديدية ثم الزيدية ثم لاعة ثم بيت خمار ثم حرص ثم وادي لية ثم وادي خلب ثم على الساحل إلى مدينة أبي عريش ثم صيبا ثم أم الخشبة ثم الشقيق ثم القحمة ثم حلي ثم ميناء قنفدة ثم دوقة ثم الليث وينتهي بالسعدية (بلملم) ميفات حجاج اليمن. انظر (سميرة بنت مبارك بن علي باسود: موانئ تهامة ومراسيها دراسة تاريخية حضارية (1179-1351هـ / 1765-1932م)، رسالة ماجستير مقدمة في جامعة أم القرى عام 2001م، ص286).

(7) - عبد الإله بن علي الوزير: تاريخ اليمن خلال القرن الحادي عشر الهجري، المسمى (تاريخ طبق الحلوى وصحاف المن والسلوى)، تحقيق: محمد عبد الرحيم جازم، صنعاء، مركز الدراسات والبحوث، ط1985م، ص173، 228، 250.

(8) - سميرة باسود: المرجع السابق، ص287، 300.

(9) - سيد مصطفى سالم: الفتح العثماني الأول لليمن 1538-1635م، القاهرة، معهد البحوث والدراسات العربية، ط4، 1992م، ص442-443. ؛ سيد مصطفى سالم: البحر الأحمر والجزر اليمنية، صنعاء، الميثاق للطباعة، ط2006م، ص40-41. ؛ عبد الوهاب

النواري: العلاقات اليمنية- الهولندية(1600- 1987م)، <http://www.ahl-> alquran.com/arabic/show_article.php?main_id=12563 اقتبس في 12/8 / 2014م، نسخة الالكترونية doc، google، ص26، WWW: Google، PDF، Dirar Abdel-Daim: Moka -The City of the Past and the Future، DPC0179,P:82.

- (10) - ماكرو؛ اريك: اليمن والغرب 1571- 1962م. ت: حسين العمري. دمشق، دار الفكر، ط1987م، ص27، 32.
- (11) - فاروق عثمان أبازطة: أثر تحول التجارة العالمية إلى رأس الرجاء الصالح على مصر وعالم البحر المتوسط أثناء القرن السادس عشر، القاهرة، دار المعارف، ط2، 1994م، ص47- 63.
- (12) - سيد مصطفى سالم: الفتح العثماني، ص57.
- (13) - قصي كامل صالح شبيب: أهمية مضيق باب المندب في التاريخ الحديث والمعاصر، صنعاء، مركز الدراسات والبحوث، ط1994م، ص40- 41. ؛ سيد مصطفى سالم: نفس المرجع، ص413.
- (14) - سيد مصطفى سالم: نفس المرجع، ص413؛ سهيل صابان: الجزيرة العربية-بحوث ودراسات من الوثائق العثمانية- الرياض، مطبوعات مكتبة الملك فهد، ط5، ص198- 199.
- (15) - قصي كامل صالح شبيب: المرجع السابق، ص34.
- (16) - فاروق أبازطة: أثر تحول، المرجع السابق، ص136.
- (17) - البانيان: كلمة هندية معناها التاجر(محسن أبو طالب: طيب أهل الكسا(تاريخ اليمن في عصر الاستقلال)، تحقيق/عبد الله الحبشي، مطابع الاقست، صنعاء، ط1990،، هـ ص69). بينما "كارستن نيبور" (Carsten Niebuhr) الذي زار اليمن عام 1763م عرف البانيان أو البينيان بأنه اسم كان يطلقه العرب على الجالية الهندية من غير المسلمين الذين قدموا مؤقتاً لكسب المال كعمال وخدم وحرفيين وتجار ووكلاء شركات وبيوت تجارية أجنبية في اليمن، ومعظمهم كانوا يقيمون زمناً طويلاً، ولاحظ أن أعدادهم تصل إلى الآلاف رغم ما تفرضه الدولة اليمنية عليهم من ضرائب كبذل إقامة، ومنعهم من اصطحاب زوجاتهم، وذكر أنهم يمارسون الطقوس التعبدية الهندوسية بكل حرية باستثناء السماح لهم بحرق موتاهم، وكان البانيان يختلطون بالمجتمع اليمني ومساكنهم منتشرة بين بيوت السكان، عكس اليهود. والذي يميز البانيان عن اليمنيين هي الملابس إذ إن الدولة فرضت عليهم ارتداء الملابس البيضاء مع العمامة البيضاء أيضاً أو الحمراء.(أحمد قايد الصائدي: المادة التاريخية، كتابات (نيبور) عن اليمن، دمشق، دار الفكر، 1980م، ص136- 137، 193- 194). وكانت قبل ذلك البعثة الفرنسية إلى اليمن عام 1709م قد ذكرت في تقاريرها تفصيلات عن البانيان في اليمن يزيد عما كتبه نيبور، حيث ذكر التقرير أن أصل البانيان من جزيرة ديو ومن سورات في الهند، وهم هندوس، يرتدون ملابس طويلة ويمشون حفاة وبشكل سريع، لا يبارون في العمليات الحسابية التجارية، ذو أجسام نحيلة، يحبون جمع المال وشديدي البخل، لكنه وصفهم بالتسامح. كما تحدثت عن وضعهم في اليمن وأهم ما يقومون به من أعمال(لاروك؛ جان دي: أول رحلة فرنسية إلى العربية السعيدة 1708- 1713م، ترجمة/ منير عريش، صنعاء، وزارة الثقافة، 2004م، ص92- 94). ومن الملاحظ أن كلمة البانيان أصبحت غريبة في وقتنا الحاضر، رغم أن بعض اليمنيين من كبار السن والذين عاشوا في عدن أثناء الاستعمار للجنوب يتحدثون أن الكلمة اسم كان يطلق على الخبراء ومدربي المهارات من غير المسلمين (الباحث).
- (18) - عبد الحميد البطريق: من تاريخ اليمن، ص55. ؛ احمد الصائدي: المادة التاريخية ، ص184.
- (19) - نيبور؛ كارستن: رحلة إلى شبه الجزيرة العربية وإلى بلاد أخرى مجاورة لها، ترجمة عبير المنذر، ج1، بيروت، مركز المنتشر، ط2007م، ص261- 358. ؛ احمد الصائدي: نفس المرجع، ص184.

(20) - ماكرو، اريك: المرجع السابق، ص27، 32.

- (21) - سيد مصطفى سالم: الفتح العثماني، المرجع السابق ، ص442- 443. ؛ فاروق عثمان أبازطة: عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر 1839- 1918م، القاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ط1987م ، ص68؛ محمد علي الشهاري: اليمن في ظل حكم الإمام المعروف (بصاحب المواهب)، صنعاء، مكتبة الجيل الجديد، ط2009م، ص364- 365. ؛ جاد طه: سياسة بريطانيا في جنوب الجزيرة العربية 1798- 1963م، بيروت، دار الفكر العربي، ط2، ص28.

(22) - أسست شركة الهند الشرقية الهولندية (V.O.C) عام 1602م برأس مال مساهمة بحوالي 6,5 مليون فلورن، حيث "أعطى مجلس الأمة الهولندي الشركة الجديدة حق احتكار التجارة الشرقية لمدة واحد وعشرين عام، وخولها سلطات واسعة لعقد المعاهدات والتحالفات مع الدول والممالك في المحيط الهندي وفوضها القيام باحتلال الأراضي وبناء الحصون والقلاع وإعداد الجيوش وإعلان الحرب لتتمكن من منافسة الشركات والقوى الأوروبية في الشرق وبذلك أصبحت شركة تجارية استعمارية، تتعاط التجارة تحت ظل المدفع على غرار شركات الهند الشرقية البريطانية والفرنسية" (عبد الوهاب النواري: العلاقات اليمنية- الهولندية، ص17- 18).

(23) - عبد الوهاب النواري: نفس المرجع، ص26. ؛ جاد طه: سياسة بريطانيا، ص27.

(24) - ماكرو؛ أريك: المرجع السابق، ص32. ؛ جاد طه: نفس المرجع، ص27.

(25) - عبد الوهاب النواري: المرجع السابق، ص26.

(26) - جاد طه: المرجع السابق، ص27.

(27) - عبد الوهاب النواري: المرجع السابق، ص26- 29.

(28) - نفس المرجع، ص20.

(29) - عبد الحميد البطريق: من تاريخ اليمن، ص55. ؛ منتدى تهامة: مديرية المخا، <http://www.tihama->

yemen.com/vb/showthread.php?t=3342 اطلع عليه في 8-12-2014م.

(30) - الثورة القاسمية تنسب للإمام القاسم بن محمد(ت: 1620م) مؤسس الدولة القاسمية في اليمن، التي استمرت من عام 1635- 1872م(حسين العمري: تاريخ اليمن الحديث والمعاصر 1516- 1918م، دمشق، دار الفكر، 1996م، ص33 وما بعدها).

(31) - عبد الوهاب النواري: المرجع السابق، ص30.

(32) - نجد قسم: هي منطقة وسوق يقع في الطريق الواصل بين مدينة تعز ومدينة التربة في الحجرية، وتتبع إداريا مديرية المسراخ من أعمال قضاء صبر، وهي إلى الجنوب من مدينة تعز بحوالي 25 كيلو متر (الباحث).

(33) - سيد مصطفى سالم: الفتح العثماني، ص398- 404. ؛ أحمد بن عبد الله الجنداري: الجامع الوجيز في وفيات العلماء أولى التبريز، نسخة doc الكترونية محفوظة لدى الباحث، محملة من موقع google عام 2014م. أحداث عام 1044- 1045هـ/ 1635م، ص408- 409.

(34) - يحيى بن الحسين بن القاسم: بهجة الزمن في تاريخ اليمن، تحقيق/أمة الغفور عبد الرحمن الأمير، ج1، رسالة ماجستير مقدمة في قسم التاريخ في كلية الآداب بجامعة صنعاء عام 1997م، نسخة أكثر ونية باوربوينت ppt، عارض المكتبة الشاملة محملة من Google في يناير 2015م محفوظة لدى الباحث، الفصل الأول، شريحة المخا.

(35) - مطهر بن محمد الجرموزي: تحفة الأسماع والأبصار بما في السيرة المتوكلية من غرائب الأخبار، دراسة وتحقيق/عبد الحكيم عبد المحيد الهجري، ج2، صنعاء، مؤسسة الإمام زيد، ط2002م، ص66.

(36) - نفس المصدر، ص67، 748- 749.

(37) - عبد الوهاب النواري: المرجع السابق، ص30- 31، Dirar Abdel-Daim:op. cit,P:82

(38) - حسين عبد الله العمري: تاريخ اليمن الحديث، ص50- 57.

(39) - مطهر الجرموزي: المصدر السابق، ص648- 651. ؛ حسن صالح شهاب: أضواء على تاريخ اليمن البحري، دار الفارابي، بيروت، ط1967م، ص172.

(40) - يحيى بن الحسين: بهجة الزمن، عارض المكتبة الشاملة ppt، ف1، شريحة المخا.

(41) - مطهر الجرموزي: المصدر السابق، ص64- 66.

(42) - نفس المصدر، ص66- 70.

(43) - سيلان(سريلانكا): هي جزيرة تقع في المحيط الهندي جنوب الهند، يعود أهميتها لما تتمتع به من موقع استراتيجي كونها تقع في ملتقى الطرق البحرية الرئيسية، الرابطة بين غرب آسيا وجنوب شرق آسيا، كانت تحكم محليا، ثم خضعت أجزاء منها للاستعمار البرتغالي والهولندي منذ القرن السادس عشر الميلادي، ثم خضعت بالكامل للاستعمار البريطاني منذ عام 1815م واستمرت تحت حكم الاحتلال حتى نالت استقلالها في عام 1948م. انظر <http://ar.wikipedia.org/wiki/%D8> تم الاطلاع عليه في 6/ 2/ 2015م).

- (44) - عبد الوهاب النواري: المرجع السابق، ص20.
- (45) - المنبيار أو المليبار أو مالابار: هي منطقة تقع على الساحل الجنوبي الغربي للهند وتطل على بحر العرب، ومعظم سكان الإقليم مسلمين على المذهب الشافعي، ويعد الإقليم من أجمل بلاد الدنيا الطبيعية، وأصبح إقليم المليبار إحدى مكونات ولاية كيرلا الهندية، وهي أحد أشهر مناطق إنتاج الفلفل والبهارات وجوز الهند، ومعظم سكان الولاية ينتمون إلى الطبقة المتوسطة والفقراء فيها قلة، ونسبة التعليم فيها مرتفع. انظر: زيارة مليبار <http://www.ziyaramalabar.com/ar/about-kerala.html> تم الاطلاع عليه في 6/ 2/ 2015م. ؛ كل ما يخص الهند: <http://www.mbt3th.us/vb/forum84/thread9115.html#.VNUxJ9KZRAo> تم الاطلاع عليه في 6/ 2/ 2015م.
- (46) - ذباب: مرسى ومركز مديرية ذباب وقضاء المخا من محافظة تعز، يقع على مدخل مضيق باب المندب في البحر الأحمر وجنوب ميناء المخا بحوالي 40 كيلو متر انظر (محمد محمد العرشي: باب المندب .. أهم المواقع الإستراتيجية في الوطن العربي، صحيفة الثورة اليمنية الرسمية نت، نشر في عدد 28 مايو 2014م. <http://www.althawranews.net/portal/news-84128.htm> تم الاطلاع عليه في 6/ 2/ 2015م.
- (47) - تحفة الأسماع والأبصار، المصدر السابق، ص948؛ محمد سعيد داود: العلاقات اليمنية-الهندية في التاريخ الحديث، مجلة سيا، جامعة عدن، يوليو 2003م، العدد 12، ص174-175.
- (48) - مطهر الجرموزي: نفس المصدر، ص949-951.
- (49) - نفس المصدر، ص950-951.
- (50) - حسن شهاب: المرجع السابق، ص174. ؛ Dirar Abdel-Daim: op. cit, P:82.
- (51) - مطهر الجرموزي: المصدر السابق، ص951-952؛ حسن شهاب: نفس المرجع ، ص172؛ Dirar Abdel-Daim: Ibid, PP:82.
- (52) - مطهر الجرموزي: نفس المصدر، ص952-954. ؛ عبد الإله الوزير: تاريخ طبق الحلوى ، ص181-183. ؛ حسن شهاب: المرجع السابق، ص172.
- (53) - مطهر الجرموزي: نفس المصدر، ص954. ؛ عبد الإله الوزير: نفس المصدر، ص181-183. ؛ حسن شهاب: المرجع السابق، ص172.
- (54) - تاريخ طبق الحلوى، نفس المصدر، ص182. ؛ أحمد الجنداري: الجامع الوجيز، أحداث سنة 1072هـ/ 1662م، نسخة doc، ص442.
- (55) - عبد الوهاب النواري: العلاقات اليمنية- الهولندية
- http://www.ahl-alquran.com/arabic/show_article.php?main_id=12563 ، ص30-31.
- (56) - عبد الإله الوزير: المصدر السابق، ص186.
- (57) - محسن أبو طالب: طيب أهل الكساء، ص89.
- (58) - محمد الشاهري: اليمن في ظل حكم الإمام المهدي، ص363.
- (59) - عبد الإله الوزير: المصدر السابق، ص182.
- (60) - عبد الوهاب النواري: العلاقات اليمنية- الهولندية
- http://www.ahl-alquran.com/arabic/show_article.php?main_id=12563 ، ص34.
- (61) - عبد الإله الوزير: المصدر السابق، ص261. ؛ محسن أبو طالب: المصدر السابق، ص113.
- (62) - محمد الشاهري: المرجع السابق، ص363.
- (63) - عبد الإله الوزير: المصدر السابق، ص267-269. ؛ محسن أبو طالب: المصدر السابق، ص118-120. ؛ أحمد الجنداري: الجامع الوجيز، أحداث سنة 1081هـ/ 1670م، ص454.
- (64) - عبد الله عبد الكريم الجرافي: المقتطف من تاريخ اليمن، بيروت، منشورات العصر الحديث، ط2، 1987م، ص233.

- (65) - عبد الإله الوزير: المصدر السابق، ص282. ؛ محسن أبو طالب: المصدر السابق، ص127. ؛ أحمد الجنداري: المصدر السابق، أحداث سنة 1082هـ/ 1672م، ص456.
- (66) - عبد الإله الوزير: نفس المصدر، ص267-269. ؛ محسن أبو طالب: نفس المصدر، ص118-120.
- (67) - أسطول البُن العُماني "مراكب القهوة" زمن الإمام أحمد بن سعيد: <http://alwatan.com/details/38616> اقتبس في 8/12/2014م، نسخة doc محفوظ لدى الباحث، ص1.
- (68) - محمد الشهاري: المرجع السابق، ص60.
- (69) - أحمد حمود المعمري: عُمان وشرق إفريقيا، ترجمة/ محمد أمين عبد الله، القاهرة، مطابع سجل العرب، مسقط، وزارة والتراث القومي، ط1980م، ص11، 24؛ أسطول البُن العُماني، <http://alwatan.com/details/38616> تم الاطلاع عليه في 8/12/2014م، ص1-4. ؛ عُمان في عهد دولة اليعاربة: <http://www.startimes.com/f.aspx?t=33816881> تم الاطلاع عليه في 11/12/2014م.
- (70) - عبد الإله الوزير: المصدر السابق، ص256.
- (71) - نفس المصدر، ص303.
- (72) - محسن أبو طالب: المصدر السابق، ص135.
- (73) - محمد الشهاري: المرجع السابق، ص60.
- (74) - عبد الإله الوزير: المصدر السابق، ص308. ؛ محسن أبو طالب: المصدر السابق، ص137.
- (75) - الشهاري: المرجع السابق، ص61-66.
- (76) - عبد الوهاب النوراني: المرجع السابق، ص6، 10؛ محمد الشهاري: نفس المرجع، ص327.
- (77) - محمد الشهاري: نفس المرجع، ص201-202.
- (78) - هو الشيخ صالح بن علي الحربي ولد في الحجرة من أعمال تعز، وتوفي في صنعاء عام 1723م، اشتهر بالذكاء السياسي. انظر: (عبد الولي الشميري: موسوعة الأعلام، <http://www.al-aalam.com/personinfo.asp?pid=397> تم الاطلاع عليه في 20 يناير 2015م). وتحدثت البعثة الفرنسية التي زارت اليمن عام 1709م عن الشيخ صالح الحربي من حيث قدراته الإدارية في المخا وما يتمتع به من لباقة وأبه في المظهر وحسن تدبير تعكس فكرة رجل دولة ذات مكانة قوية بين الأمم، وما لديه من أسلوب سياسي ودبلوماسي وحس تجاري قادر على جذب التجار والمستثمرين، بل وفي التسهيلات في عملية البيع والشراء والاستيراد والتصدير وتوفير خدمات إقامة الأجانب في المدينة، والسعي لإقامة علاقات تجارية مع مختلف الدول. كما تحدثت بعثة فرنسية أخرى وصلت إلى اليمن عام 1713م عن الشيخ الحربي وذكرت بأنه عين وزيرا في حكومة صاحب المواهب. والجدير ذكره أن البعثة الثانية لليمن زارت الإمام في مدينة المواهب بطلب منه لعلاج، للمزيد انظر: (لاروك؛ جان دي: أول رحلة فرنسية، ص62-99)
- (79) - عبد الله الجرافي: المقتطف من تاريخ اليمن، ص242. ؛ محمد الشهاري: اليمن في ظل حكم الإمام المهدي، ص85.
- (80) - عبد الإله الوزير: تاريخ طبق الحلوى، ص282. ؛ عبد الله الجرافي: المقتطف من تاريخ اليمن، ص242.
- (81) - محمد الشهاري: المرجع السابق، ص201-202.
- (82) - محسن أبو طالب: طب طب أهل الكساء، ص339-340.
- (83) - عبد الوهاب النوراني: العلاقات اليمنية-الهولندية http://www.ahl-alquran.com/arabic/show_article.php?main_id=12563، ص36.
- (84) - انظر نص المعاهدة عند: لاروك؛ جان دي: أول رحلة فرنسية، ص62-66؛ أيضا انظر (بتريس وجوليت أونفو: فرنسيون في اليمن 1709-2009م، صنعاء، المعهد الفرنسي للآثار والدراسات الاجتماعية، ط2009م، ص9. ؛ أنور عبد الله طاهر غيفي: مدينة المخا دراسة تاريخية سياسية اقتصادية اجتماعية خلال الفترة 1714-1914م، رسالة ماجستير مقدمة في قسم التاريخ-كلية الآداب-

- جامعة عدن عام 2012م، ص97-98.؛ أمل الحميري: النشاط الفرنسي، ص200.؛ محمد الشهاري: المرجع السابق، ص370، 383-386.؛ جاد طه: سياسة بريطانيا، ص30.
- (85) انظر الصور المرسومة بريشة أحد أعضاء البعثة الفرنسية لميناء ومدينة المخا في الملحق، أيضا انظر: (بتريس وجوليت: نفس المرجع، ص9.؛ Dirar Abdel-Daim: op. cit, PP:82-84.)
- (86) لاروك؛ جان دي: أول رحلة فرنسية، ص5-7.؛ جاد طه: المرجع السابق، ص30-31.؛ حسين عبد الله العمري: اتصال الغرب باليمن وأهم بعثاته في العصر الحديث، مجلة دراسات يمنية، صنعاء، مركز الدراسات والبحوث، العدد42، ط1990م، ص62-63.
- 87 - أحمد قايد الصاندي: اليمن في عيون الرحالة الأجانب، الأفاق للطباعة والنشر، مركز الدراسات والبحوث، صنعاء، ط2011م، ص72.
- (88) محمد بن علي الشوكاني(ت:1838): البدر الطالع بمحاسن من بعد القرن السابع، تحقيق/ د. حسين عبد الله العمري، دمشق، دار الفكر، ط1، 1998م، ص237.؛ محمد بن إسماعيل الكبيسي(ت:1890م): اللطائف السنينة في أخبار الممالك اليمنية، القاهرة، مطبعة السعادة، ط1404هـ. ص296-297.؛ محمد بن محمد زيارة: نشر العرف لنبيلاء اليمن بعد الألف إلى سنة 1375هـ، ج1، صنعاء، مركز الدراسات والبحوث، ط1985م، ص595.؛ عبد الله الجرافي: المقتطف من تاريخ اليمن، ص251.؛ محمد يحيى الحداد: تاريخ اليمن السياسي، ج2، بيروت، منشورات المدينة، ط4، 1986م، ص228-230.؛ فيصل سعيد فارغ: تعز فرادة المكان وعظمة التاريخ، تعز، مؤسسة السعيد للعلوم والثقافة، ص157.
- (89) هو الفقيه أحمد بن يحيى الخزندار يمني من أصول تركية، تولى حكم المخا في أوائل حكم الإمام المتوكل القاسم ثم عينه عاملا على صنعاء، وفي عهد الإمام المنصور الحسين أعيد تعيينه حاكما للمخا، انظر: (محمد بن محمد زيارة: نشر العرف لنبيلاء اليمن بعد الألف إلى سنة 1357هـ، ج1، صنعاء، مركز الدراسات والبحوث اليمني، (د.ط)، ص300-304).
- (90) محسن أبو طالب: المصدر السابق، ص470-471.؛ محمد زيارة: نفس المصدر، ج1، ص303.؛ بتريس وجوليت: المرجع السابق، ص9.
- (91) بتريس وجوليت: نفس المرجع، ص9.
- (92) أمل الحميري: النشاط الفرنسي، المرجع السابق، ص27.
- (93) أنور عفيفي: مدينة المخا، المرجع السابق، ص101.
- (94) محسن أبو طالب: المصدر السابق، ص470-471.؛ بتريس وجوليت: المرجع السابق، ص9.؛ Dirar Abdel-Daim: op. cit, P:84.
- (95) أنور عفيفي: المرجع السابق، ص101.
- (96) لم يتضح ما تقصده الاتفاقية بالمعسكر الفرنسي.
- (97) أمل الحميري: المرجع السابق، ص28.؛ Dirar Abdel-Daim: op. cit, P:84.
- (98) فاروق أباطة: عدن والسياسة البريطانية، ص72.؛ أمل الحميري: نفس المرجع، ص28.
- (99) أمل الحميري: نفس المرجع، ص28.؛ Dirar Abdel-Daim: op. cit, PP:82-84.
- (100) أمل الحميري: نفس المرجع، ص26.
- (101) نيبور؛ كارستن: رحلة إلى شبه الجزيرة العربية وعلى بلاد أخرى مجاورة لها، ترجمة/ عبير المنذر، ج1، بيروت، الانتشار العربي، ط2007م، ص261-358.؛ أحمد الصاندي: المادة التاريخية في كتابات (نيبور)، ص239-242.؛ Playfair C.R.L: A History of Arabia Felix or Yemen. U.S.A, 1978, PP:116-118.
- (102) نيبور؛ كارستن: رحلة إلى شبه الجزيرة العربية، ص295-302، 345-352.؛ أحمد الصاندي: نفس المرجع، ص88.
- (103) ذكر نيبور أن من أهم صادرات ميناء المخا هو البن العديني والصبر والزبيب والحبوب. أما أهم الواردات هي الأقمشة والسجاد والحديد والشموع والأواني المنزلية النحاسية والكاسات والمرابا، والفولاذ ومواسير البنادق ومادة الرصاص والقصدير، والذهب والعاج وكان يصل للميناء بضائع من سوريا والحجاز والحبشة والقرن الإفريقي يعاد تصديرها من الميناء، وذكر وحدة الوزن من أكبر وحدة إلى

أصغرها. مثلاً البهار الواحد = 15 فراسلة والفراسلة الوحدة = 10 موند، والموند = 40 ديتو، والديتو = 15 دقيقة. علماً أن الوزن والمكيال في مناطق الإنتاج المحلي أكبر بكثير من وزنه عند التصدير. مثلاً وزن البهار في بيت الفقيه = 40 فراسله (أحمد الصائدي: نفس المرجع، ص 167-177. ؛ نيبور: نفس المصدر، ص 295-302، 345-352).

(104) - علي بن صالح العمري: كان من أركان دولة الإمام المهدي عباس، فيها تولى في عهده عدد من الولايات منها ولاية المخا، كما عين وزيراً في حكم ولده الإمام المنصور علي ثم والياً على المخا مرة أخرى، وفي أواخر عمره تولى شؤون الإمام المنصور الإنشائية والمعمارية، فشيّد له العديد من البيوت والقصور، منها قصر دار الحجر في الضاحية الشمالية لصنعاء، والذي يعد في وقتنا الحاضر من أشهر المعالم السياحية الأثرية والتاريخية والترفيهية لسكان مدينة صنعاء، حيث توفي العمري عام 1797م. (عبد الولي الشميري: موسوعة الأعلام، <http://www.al-aalam.com/personinfo.asp?pid=1378> تم الاطلاع عليه في 25 / 1 / 2015م.

(105) - حسين عبد الله العمري: مئة عام من تاريخ اليمن الحديث، دمشق، دار الفكر، ط2، 1988م، ص 60-62.

(106) - لطف الله بن أحمد جحاف: درر نحور الحور العين في سيرة الإمام المنصور علي ورجال دولته الميامين، تحقيق/عارف محمد الرعوي، صنعاء، وزارة الثقافة، ط2004م، ص 103.؛ احمد الصائدي: المادة التاريخية، المرجع السابق، ص 188.

(107) - لطف الله جحاف: نفس المصدر، ص 61.

(108) - نفس المصدر، ص 151.

(109) - نفس المصدر، ص 329.

(110) - جحاف: نفس المصدر، ص 370-371.؛ أحمد الجندي: الجامع الوجيز، أحداث سنة 1198هـ، نسخة doc، ص 577.

(111) - جحاف: نفس المصدر، ص 977.

(112) - ماكرو؛ أريك: اليمن والغرب، ص 63-67.

(113) - Dirar Abdel-Daim: op. cit, PP:84-85.

(114) - لاروك؛ جان دي: أول رحلة فرنسية، ص 77.

(115) - لطف الله جحاف: المصدر السابق، ص 406-865.؛ عبد الرحمن بن أحمد البهكلي (ت: 1832م): نفح العود في سيرة دولة الشريف حمود، تكملة: حسين عاكش، تحقيق: محمد بن علي العقيلي، جازان، مطابع جازان، ط1986م، ص 181-278. Playfair: op. cit, P:129.

(116) - Gavin R.J: Aden undr british Rule. 1839- 1967, P:22.

(117) - سلطان محمد القاسمي: الاحتلال البريطاني لعن. تريم، وزارة الثقافة، ط2010م، ص 41-102.؛ فاروق أباطة: أثر الانقلاب التجاري، ص 6. ؛ Ingrams. I&d: Reords of Yemen 1798- 1960, V12- London, 1993. P:221.

؛ Harold F. Jacob: Kings of Arabia, London, 1923. Ch:1-2. ؛ Dirar Abdel-Daim: op. cit, PP:82-84.

قائمة المصادر والمراجع

1. أحمد حمود المعمرى: عُمان وشرق إفريقيا، ترجمة/ محمد أمين عبد الله، القاهرة، مطابع سجل العرب، مسقط، وزارة التراث القومي، ط1980م، ص11، 24.
2. أحمد بن عبد الله الجنداري: الجامع الوجيز في وفيات العلماء أولى التبريز، نسخة doc الكترونية محفوظة لدى الباحث، محملة من موقع google عام 2014م.
3. أحمد قايد الصاندي: المادة التاريخية في كتابات (نيبور) عن اليمن، دمشق، دار الفكر، 1980م.
4. أحمد قايد الصاندي: اليمن في عيون الرحالة الأجانب، الآفاق للطباعة والنشر، مركز الدراسات والبحوث، صنعاء، ط2011م.
5. أروى أحمد الخطابي: تجارة البن اليمني ق11هـ - 13هـ/ ق17هـ - 19م دراسة تاريخية، رسالة ماجستير مقدمة في جامعة صنعاء عام 2004م، أنظر ملخص الرسالة، <http://www.yemen-nic.info> تم الاطلاع عليه في يناير 2015م.
6. أسطول البن العماني "مراكب القهوة" زمن الإمام أحمد بن سعيد، <http://alwatan.com/details/38616> تم الاطلاع عليه في 8/ 12/ 2014م.
7. البن زراعة وتجارة عالمية: <http://www.peacockteaandcoffee.co.za/peacock-coffee-:glossary.html> تم الاطلاع عليه في 22/ 2/ 2014م.
8. أمل عبد المعز الحميري: النشاط الفرنسي في الموانئ والجزر اليمنية (1869 - 1918م)، رسالة دكتوراه مقدمة في قسم التاريخ كلية الآداب، جامعة صنعاء 2013م.
9. أنور عبد الله طاهر عفيفي: مدينة المخا دراسة تاريخية سياسية اقتصادية اجتماعية خلال الفترة 1714-1914م، رسالة ماجستير مقدمة إلى قسم التاريخ-كلية الآداب-جامعة عدن عام 2012م.
10. بتريس وجوليت أونفو: فرنسيون في اليمن 1709-2009م، صنعاء، المعهد الفرنسي للآثار والدراسات الاجتماعية، ط2009م.
11. بن اليمن ((بن المخا)) MOKHA COFFEE: برنامج وثائقي متلفز عرض على قناة اليمن الفضائية الحكومية في 22/ 2/ 2015م.
12. جاد طه : سياسة بريطانيا في جنوب الجزيرة العربية 1798-1963م، بيروت، دار الفكر العربي، ط2.
13. جمعية البن اليمني..واقع البن، http://yemencoffee.org/yecoffee_a.html تم الاطلاع عليه في 10/ 12/ 2014م.

14. حسن صالح شهاب: أضواء على تاريخ اليمن البحري، دار الفارابي، بيروت، ط1967م.
15. حسين عبد الله العمري: اتصال الغرب باليمن وأهم بعثاته في العصر الحديث، مجلة دراسات يمنية، صنعاء، مركز الدراسات والبحوث، العدد42، ط1990م.
16. حسين عبد الله العمري: تاريخ اليمن الحديث والمعاصر 1516-1918م، دمشق، دار الفكر، 1996م.
17. حسين عبد الله العمري: مئة عام من تاريخ اليمن الحديث، دمشق، دار الفكر، ط2، 1988م.
18. زيارة مليبار: <http://www.ziyaramalabar.com/ar/about-kerala.html> تم الاطلاع عليه في 6/2/2015م.
19. سلطان محمد القاسمي: الاحتلال البريطاني لعدن، تريم، وزارة الثقافة، ط2010م.
20. سميرة بنت مبارك بن علي باسود: موانئ تهامة ومراسيها دراسة تاريخية حضارية (1179-1351هـ/ 1765-1932م)، رسالة ماجستير مقدمة في جامعة أم القرى عام 2001م.
21. سهيل صابان: الجزيرة العربية-بحوث ودراسات من الوثائق العثمانية-الرياض، مطبوعات مكتبة الملك فهد، ط5.
22. سيد مصطفى سالم: البحر الأحمر والجزر اليمنية، صنعاء، الميثاق للطباعة، ط2006م.
23. سيد مصطفى سالم: الفتح العثماني الأول لليمن 1538-1635م، القاهرة، معهد البحوث والدراسات العربية، ط4، 1992م.
24. سيلان (سيرلاتكا): <http://ar.wikipedia.org/wiki/%D8> تم الاطلاع عليه في 6/2/2015م.
25. عبد الإله بن علي الوزير(ت:1774م): تاريخ اليمن خلال القرن الحادي عشر الهجري، المسمى (تاريخ طبق الحلوى وصحاف المن والسلوى)، تحقيق/ محمد عبد الرحيم جازم، صنعاء، مركز الدراسات والبحوث، ط1985م.
26. عبد الحكيم شاهر: المعارف من خلال المصادر التاريخية والأثرية، الجزء الأول، ضمن المؤتمر العلمي الأول "تعز عاصمة اليمن الثقافية على مر العصور"، التي أقامته جامعة تعز ومؤسسة السعيد مايو 2009م.
27. عبد الرحمن بن أحمد البهكلي(ت:1832م): نفح العود في سيرة دولة الشريف حمود، تكملة: حسين عاكش، تحقيق/محمد بن علي العقيلي، جازان، مطابع جازان، ط1986م.
28. عبد الحميد البطريق: من تاريخ اليمن الحديث 1517-1840م، القاهرة، معهد البحوث والدراسات العربية، ط1969م.

29. عبد الله عبد الكريم الجرافي: المقتطف من تاريخ اليمن، بيروت، منشورات العصر الحديث، ط2، 1987م.
30. عبد الولي الشميري: موسوعة الأعلام، <http://www.al-aalam.com/personinfo.asp?pid=397>
- تم الاطلاع عليه في 20 يناير 2015م.
31. عبد الوهاب النواري: العلاقات اليمنية- الهولندية (1600 - 1987م) [http://www.ahl-](http://www.ahl-alquran.com/arabic/show_article.php?main_id=12563) تم الاطلاع عليه في 12/8 / 2014م، نسخة doc محملة من google.
32. عُمان في عهد دولة اليعاربة: <http://www.startimes.com/f.aspx?t=33816881> تم الاطلاع عليه في 11 / 12 / 2014م.
33. فاروق عثمان أبابطة: أثر تحول التجارة العالمية إلى رأس الرجاء الصالح على مصر وعالم البحر المتوسط أثناء القرن السادس عشر، القاهرة، دار المعارف، ط2، 1994م.
34. فاروق عثمان أبابطة: عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر 1839 - 1918م، القاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ط1987م.
35. فيصل سعيد فارح: تعز فرادة المكان وعظمة التاريخ، تعز، مؤسسة السعيد للعلوم والثقافة، ط2012م.
36. قصي كامل صالح شبيب: أهمية مضيق باب المندب في التاريخ الحديث والمعاصر، صنعاء، مركز الدراسات والبحوث، ط1994م.
37. كل ما يخص الهند: <http://www.mbt3th.us/vb/forum84/thread9115.html#.VNUxJ9KZRAo>
- تم الاطلاع عليه في 6 / 2 / 2015م.
38. لاروك، جان دي: أول رحلة فرنسية إلى العربية السعيدة 1708 - 1713م، ترجمة/ منير عريش، صنعاء، وزارة الثقافة، 2004م.
39. لطف الله بن احمد جحاف: درر نحور الحور العين في سيرة الإمام المنصور علي ورجال دولته الميامين، تحقيق/ عارف محمد الرعوي، صنعاء، وزارة الثقافة، 2004م.
40. ماكرو؛ اريك: اليمن والغرب 1571 - 1962م. ت: حسين عبد الله العمري. دمشق، دار الفكر، ط1987م.
41. محسن بن أحمد بن القاسم ابو طالب(ت:1756م): طيب أهل الكساء(تاريخ اليمن في عصر الاستقلال)، تحقيق/ عبد الله الحبشي، صنعاء، مطابع الاقست، ط1990م.

42. محمد بن إسماعيل الكبسي(ت:1890م): اللطائف السنية في أخبار الممالك اليمنية، القاهرة، مطبعة السعادة، ط1404هـ.
43. محمد سعيد داود: العلاقات اليمنية-الهندية في التاريخ الحديث، مجلة سيا، جامعة عدن، يوليو 2003م، العدد12.
44. محمد علي النبي الشهاري: اليمن في ظل حكم الإمام المعروف (بصاحب المواهب)، صنعاء، مكتبة الجبل الجديد، ط2009م.
45. محمد بن علي الشوكاني(ت:1838): البدر الطالع بمحاسن من بعد القرن السابع، تحقيق/د.حسين عبد الله العمري، دمشق، دار الفكر، ط1، 1998م.
46. محمد بن محمد زيارة: نشر العرف لنبلأ اليمن بعد الألف إلى سنة 1375هـ، ج2، 1، صنعاء، مركز الدراسات والبحوث، ط1985م.
47. محمد محمد العرشي: باب المنذب ..أهم المواقع الإستراتيجية في الوطن العربي، صحيفة الثورة اليمنية الرسمية نت، نشر في عدد 28 مايو 2014م، <http://www.althawranews.net/portal/news-84128.htm> تم الاطلاع عليه في 6/ 2/ 2015م.
48. محمد يحيى الحداد: تاريخ اليمن السياسي، ج2، بيروت، منشورات المدينة، ط4، 1986م.
49. مطهر بن محمد الجرهمزي: تحفة الأسماع بما في السيرة المتوكلية من غرائب الأخبار، دراسة وتحقيق/عبد الحكيم عبد المجيد الهجري، ج2، صنعاء ، مؤسسة الإمام زيد، ط2002م.
50. منتدى تهامة: مديرية المخا، <http://www.tihama-yemen.com/vb/showthread.php?t=3342> تم الاطلاع عليه في 8-12-2014م..
51. مؤسسة موانئ البحر الأحمر، خارطة ميناء المخا <http://www.portofhodeidah.com/index.php/ports-foundation/almakhaport/about-us> تم الاطلاع عليه في 9/ 12/ 2014م.
52. مهيوب غالب أحمد كليب: المعارف بين الخبر والأثر، الجزء الأول، ضمن المؤتمر العلمي الأول "تعز عاصمة اليمن الثقافية على مر العصور"، التي أقامته جامعة تعز ومؤسسة السعيد مايو 2009م.
53. نيبور؛ كارسن: رحلة إلى شبه الجزيرة العربية وإلى بلاد أخرى مجاورة لها، ترجمة عبير المنذر، ج1، بيروت، مركز الممتشر، ط2007م.
54. واثق إسماعيل الصالحي: إقليم المعارف وموانيه في المصادر الكلاسيكية، الجزء الأول، ضمن المؤتمر العلمي الأول "تعز عاصمة اليمن الثقافية على مر العصور"، التي أقامته جامعة تعز ومؤسسة السعيد مايو 2009م.

55. يحيى بن الحسين بن القاسم: بهجة الزمن في تاريخ اليمن، تحقيق/أمة الغفور عبد الرحمن الأمير، ج1، رسالة ماجستير مقدمة في قسم التاريخ في كلية الآداب بجامعة صنعاء عام 1997م، نسخة أكثر ونية ppt، عارض المكتبة الشاملة محملة من Google في يناير 2014م.

56. Dirar Abdel-Daim:

Moka –The City of the Past and the Future ,WWW: Google, PDF, DPC0179.

57. Gavin R.J:

Aden undr british Rule. 1839– 1967.

58. Harold F. Jacob:

Kings of Arabia, London, 1923.

59. Ingrams. I&d:

Reords of Yemen 1798– 1960, V12– London, 1993.

60. MOVING YEMEN COFFEE FORWARD : ASSESSMENT OF THE COFFEE INDUSTRY IN YEMEN. USAID, PDF, google. in 2 | 2015.

61. Playfair C.R.L:

A History of Arabia Felix or Yemen. U.S.A, 1978.