

مراكز العمران على طريق البخور من جنوب الجزيرة العربية حتى ميناء غزة

”دراسة في الجغرافيا التاريخية“

د. أحلام رجب بسيوني سلامة
أستاذ الجغرافيا التاريخية المساعد
كلية الآداب - جامعة طنطا

ahlam.salama@art.tanta.edu.eg

الملخص:

تناقش الدراسة أهم مراكز العمران والمحطات التجارية على طريق البخور الممتد من جنوب الجزيرة العربية حتى ميناء غزة على البحر المتوسط، ودورها الحضاري في استمرارية هذا الطريق وازدهاره أكثر من ألف وخمسمائة عام، كما تناقش الدراسة تتبع الدور الحضاري الذي لعبه هذا الطريق حينذاك، إذ حرص العرب تأمين مناطق الإنتاج في بلادهم وفي القرن الأفريقي من ناحية، وتأمين الطريق ومراكز العمران عليه من المنبع حتى المصب؛ ومن ثم تكمن أهمية هذه الدراسة في محاولة إبراز الدور الحضاري لمراكز العمران على طريق البخور لا سيما الدور الإقتصادي.

كما تحاول الدراسة من خلال تحديد المسارات المتعددة للطريق معرفة تأثير الممالك والدول الكبرى المجاورة للجزيرة العربية في تحديد مصيرها الحضاري، والتي وردت في المصادر التاريخية، ووثائق المناطق التي تمر بها، ومعرفة أهم العلاقات بين ممالك شبه الجزيرة العربية والقوى الكبرى المعاصرة لها وتأثير ذلك على مراكز العمران لطريق البخور.

كما تهدف الدراسة لمعرفة تأثير الاستقرار السياسي والازدهار الحضاري لممالك شبه الجزيرة العربية في عصورها القديمة على طريق البخور، وفي الوقت نفسه تأثير فترات الضعف والتدهور السياسي لها ونتائج ذلك على الطريق. كما اشتركت مراكز العمران على الطريق في توفر المقومات التي ساعدت على ظهورها، وفي مقدمتها الموقع الجغرافي بالإضافة إلى توفر المياه التي تحتاجها القوافل التجارية المارة بأرضها للتزود بالماء وكافة المؤن. أظهرت الدراسة المكانة المتميزة لهذه المراكز التجارية وثرائها؛ الذي أعتمد بشكل واضح على الأسواق التجارية الكبرى التي قامت بها، بالإضافة إلى ما كنت تحصل عليه من ضرائب من القوافل التي تمر بأراضيها.

تؤكد الدراسة على أهمية طريق البخور قديما وحديثا من خلال رسم خريطة لطريق البخور قديما وتحديد مساراته ورسم خريطة لنمط استغلال طريق البخور اليوم.

من خلال الدراسة يمكن تحديد مدى تطابق طريق البخور مع شبكة الطرق الحديثة والمعاصرة بشبه الجزيرة العربية بنسبة كبيرة تجاوزت 76% من جملة طريق البخور والتي أعيد نمط استخدامها كطرق مرصوفة وسكك حديدية .

الكلمات المفتاحية : مراكز العمران - طريق البخور- جنوب الجزيرة العربية - غزة - الجغرافيا التاريخية.

المقدمة:

يمثل الطريق وما ينتظم عليه من مدن وقرى ومنازل أهم ما يذكر في جميع المناطق سيما المناطق الصحراوية، حيث تربط الطرق بين مراكز الاستقرار البشري. كما أن الطرق لا تتخذ إلا إذا كان هناك مراكز استقرار وعمران تقوم بخدمة المسافرين عليها، ولذلك كان كل من العمران وطرق المواصلات في الصحارى سبباً ونتيجة بالنسبة للآخر⁽¹⁾، ومن ثم كانت الطرق ولا تزال شرايين الاتصال التي تساعد على ربط المناطق المختلفة ودمجها ككيان واحد متماسك؛ لذا حرصت الممالك القديمة على العناية بالطرق ومرافقها منذ أقدم العصور للحفاظ على تماسك الدولة واستقرارها.

اختلفت الطرق وعمارته بصفة عامة تبعاً لاستخداماتها أو وظائفها؛ فهناك الطرق الحربية والتجارية والدينية، ومنها ما يستخدم للأغراض الرئيسية السالفة الذكر، ومنها ما يكون تطوراً للآخر فقد يكون ذا وظيفة حربية في النشأة ثم يتطور لطريق تجاري أو ديني أو العكس، ومنها ما تغلب عليه وظيفة دون الأخرى بالرغم من تعدد وظائفه.

ولما كانت تجارة جنوب الجزيرة العربية وعلى رأسها البخور تسلك عدة طرق برية وبحرية من جنوب البحر الأحمر إلى شماله؛ وكان من أهم الطرق البرية ذلك الطريق الممتد على الجانب الآسيوي من مينائي عدن وقنا على بحر العرب جنوباً حتى ميناء غزة على ساحل البحر المتوسط شمالاً، وأطلق عليه طريق البخور نظراً لمرور أهم سلعة حينذاك من خلاله. لعب طريق البخور، أو الطريق التجاري العظيم، وفروعه دوراً محورياً في الوصل بين أطراف شبه الجزيرة العربية من جنوبها لشمالها ومن غربها لشرقها منذ أقدم العصور، كما ربط المراكز الحضارية بها بحضارات الممالك والدول المجاورة؛ في بلاد الرافدين والساحل الفينيقي ومصر وبلاد فارس والهند وبلاد الإغريق والرومان، وقد أسهم هذا الطريق في مجال التجارة عن طريق نقل السلع التجارية بين أجزاء شبه الجزيرة العربية من جهة وبين المناطق المجاورة من جهة أخرى.

وقد كان لأنظمة الممالك العربية القديمة اليد الطولى في تجارة البخور والطيوب واللبان والمُر وإدارة طريق البخور من المنبع في جنوب شبه الجزيرة العربية على شاطئ بحر العرب وحتى المصب على ساحل المتوسط وأهمها ميناء غزة، كان ذلك قبل الهيمنة الرومانية الكاملة للمنطقة وأهمها طريق البخور في مطلع القرن الثاني الميلادي وتحديداً عام 106م بعد ضم مملكة الأنباط للولاية العربية التي تتبع الإمبراطورية الرومانية.

كان لموقع شبه الجزيرة العربية المتوسط بين شبه القارة الهندية من ناحية، ومنطقة شرق إفريقيا ومنطقة الهلال الخصيب ومصر والساحل الفينيقي أو السوري من ناحية أخرى أكبر الأثر في أن تؤدي هذه الأنظمة العربية القديمة دوراً بارزاً في تجارة العالم والتحكم في السوق العالمي حينذاك؛ فضلاً عن ثراء منطقة العرب السعيد كما أطلقت المصادر الكلاسيكية على جنوب الجزيرة العربية هذا المسمى⁽²⁾؛

1- عبد العال عبد المنعم الشامي، 1980: 57.

2-Strabo, XVI, 4 – 23; Pliny, XII, 54; Ptolemy, I, XVII, 37.

نظراً لثرائها بالمنتجات البحرية، ومنتجات الغابات، والمعادن والأحجار الكريمة⁽³⁾، كما كانت تتجمع عندهم تجارات منطقة الشرق الأقصى⁽⁴⁾، وشرق إفريقيا⁽⁵⁾، على ثرائها وندرته، ثم تنقل إلى الحضارات الكبرى في بلاد الرافدين ومصر وسوريا القديمة وسواحل البحر المتوسط جميعها، ومنها إلى العالم الغربي فيما يُعرف بتجارة الترانسيت.

ارتبطت تسمية هذا الطريق بالبخور؛ فهذه السلعة المهمة التي تاجر بها عرب شبه الجزيرة العربية مع بلدان الشرق الأدنى القديم ودول حوض البحر المتوسط، والبخور مادة صمغية تستخرج من شجرة اللبان، يحرق فيصدر عنه دخان كثيف ذو رائحة طيبة، وموطن شجرة اللبان هو الساحل الأوسط لجنوب شبه الجزيرة العربية؛ أو بالأحرى منطقتي حضرموت، وظفار، وكذلك في جزيرة سقطرى⁽⁶⁾، وكذلك منطقة جنوب شرق أفريقيا⁽⁷⁾، أو ما يسمى بالقرن الأفريقي خاصة منطقة شمال شرق الصومال حالياً. وأشار هيرودوت إلى أن بلاد العرب هي الموطن الوحيد في العالم الذي ينتج البخور، اللبان، والمر، والقرفة، واللدان، حيث يتطلب الحصول على هذه المنتجات مصاعب جمة⁽⁸⁾.

احتلت منطقة شبه الجزيرة العربية مكانة متميزة منذ أقدم العصور، وذلك لإنتاجها أهم السلع الحيوية في العالم القديم؛ وأهمها البخور والعطور والتوابل؛ الأمر الذي نتج عنه تلبية الاحتياجات الرئيسية لمجتمع الجزيرة العربية القديم من ناحية، والحضارات الكبرى المعاصرة لها من ناحية أخرى، ولتوفر وسائل النقل المحلية، قاد أهل جنوب الجزيرة العربية الموكب التجاري منذ أقدم العصور، الذي زوّد مراكز الحضارات القديمة بما تحتاجه من هذه السلع المتعددة الأغراض، واعتمد أهل الجنوب الجزيرة العربية لقوافلهم التجارية طريقاً يربط بين جنوب الجزيرة العربية وساحل المتوسط، إذ يسير في الأجزاء الغربية من الجزيرة العربية، مع مراعاة مجموعة من العوامل الطبيعية والبشرية، وقد عُرف هذا الطريق عند الباحثين المتأخرين باسم طريق البخور؛ لكون البخور السلعة الرئيسة التي قام لأجلها هذا الطريق⁽⁹⁾.

أطلقت المصادر الكلاسيكية على منطقة جنوب الجزيرة العربية إسم Libanotophoros أي أرض اللبان⁽¹⁰⁾. وفي الأصل ورد ذكر لفظة البخور في النقوش المسند بجزر الكلمة "بخر" على النحو

- 3- تتميز منطقة جنوب شبه الجزيرة العربية بمنتجات و سلع نادرة كالطيبوب، والبخور، والتوابل، والذهب، والأحجار الكريمة، فضلاً عن منتجات أعماق المياه المحيطة بشبه الجزيرة العربية من ثلاث جهات من المنتجات البحرية وأهمها اللؤلؤ، راجع سليمان الذيب، 2015: 46.
- 4- كانت أهم السلع والمنتجات التي ترد من منطقة الشرق الأقصى تتمثل في التوابل، والأفاويه، والأحجار الكريمة، والذهب، والعاج، وخشب الصندل، والحريير، راجع سليمان الذيب، 2015: 46.
- 5- أما عن منتجات شرق أفريقيا فكانت العطور، والأطياب، وخشب الأبنوس، وريش النعام، والعاج، راجع سليمان الذيب، 2015: 46؛ عبد الحكيم شايف، 2002: 38.
- 6- نايفة عبد الحميد سلطان، 1980: 80؛ يوسف محمد عبد الله، 1990: 219-220؛ إيساندرافانزيني، 2011: 3.
- 7- Theophrastus, IX.IV.5; Diodorus Siculus, III, XLVI, 1-3; Strabo, XVI, IV, 19; Schoff, Periphus, ch27.
- 8- Herodotus, The Histories, 107.
- 9- Brozyna, J., 1999: 3-4.
- 10- Strabo, XVI, 4 – 23; Pliny, XII, 54; Ptolemy, I, XVII, 37.

ن Ψ أي " ب خ ر " (11)، إذ كان له أهمية كبيرة لدى الشعوب القديمة؛ حيث كان يستخدم في الطقوس الدينية المرتبطة بمعابد الآلهة، وأثناء أداء الشعائر الجنائزية للموتى، بالإضافة إلى أنهم كانوا يستخدمونه في صناعة الدواء والعمود، وبعض مواد التجميل، فضلاً عن دوره الرئيس في تطهير الجثث من الآثام وتعطيره أثناء عملية التحنيط. وقد زادت أهميته بعد أن اتجه القدماء لاستعماله كقرايين تُقدم لمعبوداتهم عوضاً عن ذبح الحيوانات، اعتقاداً منهم أن التقرب برائحة البخور أزكى وأطيب من رائحة الدماء (12)، ولذلك فقد كانت تجارة البخور تمثل عصب تجارة الجزيرة العربية قديماً.

هكذا كان البخور في العالم القديم سلعة استراتيجية تفوق في القيمة الشرائية حينذاك معدن الذهب، ومن ثم أطلق على درب البخور في الجزيرة العربية مسمى " درب البخور-الذهب"، الأمر الذي جعل من درب البخور طريقاً عالمياً ومن أهم الطرق والدروب في منطقة الشرق الأدنى على الإطلاق، ومن ثم أطلق عليه أحد الباحثين الطريق التجاري العظيم (13)، حيث كان للبخور دور كبير في رواج التجارة عبر الجزيرة العربية، بل كانت تجارة البحر الأحمر (14).

نتج عن الرحلات التجارية لسكان جنوب شبه الجزيرة العربية انفتاحهم على حضارات العالم القديم، واتصالهم بالشعوب، وتأثرهم بعاداتهم وحياتهم، ويظهر ذلك جلياً فيما عثر عليه من أثرية للعرب القدامى خارج بلادهم تُفيد تفاعلهم الحضاري مع شعوب الحضارات الكبرى، أو ما تم الكشف عنه لأثار شعوب الحضارات المجاورة في أرض الجزيرة العربية، وقد شمل هذا التأثير والتلاقح الفكري عدة جوانب لعل أهمها؛ الدينية، والسياسية، والاجتماعية، وغيرها. وقد عثر على أدلة في منطقة غزة تُشير إلى وجود علاقات تجارية مع الجزيرة العربية خلال القرنين الثامن والسابع قبل الميلاد (15).

أسباب اختيار الموضوع:

تكمُن أسباب اختيار الموضوع في مجموعة من النقاط تتمثل في الآتي:

- التعرف على أهم مراكز العمران والمحطات التجارية على طريق البخور، ودورها الحضاري في استمرارية هذا الطريق وازدهاره أكثر من ألف وخمسمائة عام.
- تناقش الدراسة تتبع الدور الحضاري الذي لعبه هذا الطريق حينذاك، إذ حرص العرب تأمين مناطق الإنتاج في بلادهم وفي القرن الأفريقي من ناحية، وتأمين الطريق ومراكز العمران عليه من مبدئه (اليمن) حتى انتهائه ومن ثم تكمن أهمية هذه الدراسة في محاولة إبراز الدور الحضاري لمراكز العمران على طريق البخور لا سيما الدور الإقتصادي.
- كما تحاول الدراسة من خلال تحديد المسار الرئيس والمسارات المتعددة للطريق معرفة تأثير الممالك والدول الكبرى المجاورة للجزيرة العربية في تحديد مصيرها الحضاري، والتي وردت في المصادر

11- بيستون، وآخرون، 1982: 27.

12 -Herodotus, The Histories, 107.

13 - Luckembill, D., 1968: 817.

14- عبد المنعم عبد الحليم سيد، 1993 : 156.

15 -Van Beek, G.,1983: 19.

التاريخية، ووثائق المناطق التي تمر بها، ومعرفة أهم العلاقات بين ممالك شبه الجزيرة العربية والقوى الكبرى المعاصرة لها وتأثير ذلك على مراكز العمران لطريق البخور.

- إن دراسة مراكز العمران على طول طريق البخور لها أهميتها البالغة؛ حيث كانت مقوماتها الطبيعية والبشرية سبباً أساسياً في قيام الطريق وضمان استمراريته عبر العصور بالإضافة إلى توضيح ما نالته هذه المنازل من اهتمام كبير من الحكام والملوك بمراحل الطريق ومراكز العمران عليه.

الهدف من الدراسة:

- تهدف الدراسة معرفة تأثير الاستقرار السياسي والإزدهار الحضاري لممالك شبه الجزيرة العربية في عصورها القديمة على طريق البخور، وفي الوقت نفسه تأثير مراحل الضعف والتدهور السياسي لها ونتائج ذلك على الطريق ومراكز العمران عليه.
- كما تهدف الدراسة إلى محاولة إعادة ما كان عليه طريق البخور ومراكز العمران عليه من مبدئه في جنوب الجزيرة العربية حتى غزة من خلال دراسة المقومات الجغرافية الطبيعية؛ وأهمها معالم السطح وأحوال المناخ وموارد المياه، وفي الوقت نفسه الجهود البشرية للحكام والملوك في التغلب على صعوبات الطريق، وكيف كانت عمارته عن طريق تمهيده وتعبيده وحفر الآبار والحفاظ على الموجود منها للتغلب على نقص المياه وإقامة الرجوم (العلامات على طريق البخور) تهتدي بها القوافل أو علامات الأميال؛ وإقامة المنشآت المعمارية الحيوية لضمان استمرار الحياة به كالمنازل والأسواق والخانات والبروج وغيرها، فضلاً عن إقامة القلاع على جنبات الطريق، وتكليف القبائل بدرك الطريق وتنظيم نزول القوافل في مراكز العمران عليه.
- التأكيد على مدي نفعية الجغرافيا التاريخية؛ وهذه النفعية تتحقق من خلال سلامة الصورة الجغرافية واسترجاعها، ولذا تهدف الدراسة لرسم خريطة لمسار الطريق وأهم مراكز العمران عليه وأهم المنشآت الأثرية المتبقية به، ومن ثم يمكن إعادة إعمار الطريق عن طريق صيانتها واكتشاف ما طُمر من مراكز عمرانه عن طريق إجراء الحفائر العلمية المنتظمة؛ الأمر الذي يمكن معه إدراج الطريق على الخريطة السياحية لشبه الجزيرة العربية، نظراً لأهميته التاريخية، فضلاً عما يصاحب ذلك من عمران وتنمية شاملة لشبه الجزيرة العربية.
- تهدف الدراسة إلى توضيح مدى تطابق طريق البخور مع شبكة الطرق الحديثة والمعاصرة بشبه الجزيرة العربية، وما هو نمط استخدام طرق البخور اليوم.

مناهج الدراسة:

تنتهج الدراسة المنهجين التاريخي والتحليلي، وذلك اعتماداً على استقراء المصادر الأدبية للرحالة والمؤرخين والجغرافيين من الإغريق والرومان من الأقدم للأحدث وتحليلها، فضلاً عن الاعتماد على المصادر الوثائقية من نقوش ومعالم ولقى أثرية تم الكشف عنها في مراكز العمران على هذا الطريق؛ وذلك لمحاولة رسم صورة أقرب لما كانت عليه هذه المراكز ودورها الحضاري الفاعل حينذاك. وتدعيم ذلك بما جاء في الدراسة الميدانية من خلال التقاط الصور الفوتوغرافية والتعرف على أهم الملامح الجغرافية لبعض مراكز العمران والتي تعد سمة مميزة له. فعلى سبيل المثال تمت الزيارة

الميدانية لمنطقة نجران في الفترة من 17- 20 / 2 / 2021م، وظهران الجنوب والجسداء في 12- 13 / 8 / 2022م، ومدينة تيماء في الفترة من 6- 10 / 5 / 2023م

الدراسات السابقة:

تتمثل أهم الدراسات السابقة لهذا البحث فيما يلي:

- دراسة يوسف محمد عبد الله، بعنوان " طريق اللبان التجاري" نشره في مجلة اليمن الجديد عام 1986م، تطرق من خلاله تاريخياً عن بداية مسار طريق اللبان من أرض اللبان وهي ظفار، وحتى مدينة شبوة عاصمة مملكة حضرموت القديمة، وتناول بعض مراكز العمران على طريق البخور في جنوب شبه الجزيرة العربية.
- دراسة السيد محمد السعيد "النشاط التجاري لشعوب شبه الجزيرة العربية خلال الفترة الممتدة من بداية الألف الأول ق.م حتى منتصف القرن السادس الميلادي"، 1999م، والتي تحدث فيها عن دور التجارة البخور في دعم الصلات بين جنوب شبه الجزيرة العربية وكل من مصر وبلاد الرافدين.
- دراسة هادي صالح ناصر العمري بعنوان " طريق البخور القديم من نجران إلى البتراء وأثار اليمن الاقتصادية عليه، وهي رسالة دكتوراة غير منشورة، بقسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة بغداد 2003م، وقد تناولت الدراسة مسارات طريق البخور وفروعه وأهم مراكز العمران بشكل رئيس من مدينة نجران في الجنوب حتى مدينة البتراء عاصمة الأنباط في الشمال.
- دراسة مسفر سعد الخثعمي بعنوان " الأثر السياسي والحضاري لدرج البخور في عصور ما قبل الإسلام"، بحث منشور ضمن مداورات اللقاء العلمي السنوي الثالث لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربي عبر العصور، والمنعقد في مسقط بجامعة السلطان قابوس في الفترة (محرم-صفر 1422هـ/2011م)، تتناول الأهمية الاقتصادية لطريق البخور وامتداده وأهم المراكز التي قامت في جنوب هذا الطريق وشرقه فقط دون أن يتحدث عن المدن والواحات الشمالية.
- دراسة اسامة محمود عبد المولى "تجارة البخور في جنوب شبه الجزيرة العربية في الفترة القرن العاشر حتى نهاية القرن الأول ق.م " وهي رسالة ماجستير غير منشورة بجامعة الزقازيق عام 2013م، تطرق فيها إلى مسار طريق البخور ووسائل تأمين تجارة البخور، والسلع التجارية التي نقلت عبر الطرق البرية، إضافة أهم موانئ جنوب شبه الجزيرة العربية.
- بالإضافة إلى دراسة بشير عبد الرقيب حميد" بعنوان الطريق التجاري القديم (موزع - ظفار) دراسة أثرية" عام 2016م، تطرق فيها إلى مسار طريق البخور بعد أن تحول في الفترة الحميرية ليمر بمناطق المرتفعات الجبلية، وقد تتبعه من خلال الدراسة الميدانية من ميناء موزع على ساحل البحر الأحمر وحتى العاصمة الحميرية ظفار.
- دراسة محمد عوض باعليان "بعنوان طرق القوافل القديمة في حضرموت القديمة" عام 2018م، في مجلة دراسات تاريخية، ناقش الباحث أجزاء من مسارات طريق البخور التي كانت تمر بمناطق حضرموت من ظفار شرقاً وحتى العاصمة شبوة شمالاً.

أولاً. العوامل الجغرافية المؤثرة في مراكز العمران على طريق البخور :-

تلعب العوامل الجغرافية دوراً فعالاً في تطور مراكز العمران على طريق البخور واستمراريتها على مر العصور؛ حيث مرور الطريق بمناطق خصبة وغنية بمناهل المياه العذبة، وبما توفره من مصادر الغذاء كذلك الملبية للحاجات الضرورية للقوافل التجارية، كما كان لها دور واضح أيضاً في تحديد اتجاهاته ومسالكه⁽¹⁶⁾. وإذا ما تطرقنا إلى أهم الظواهرات الجغرافية التي امتدت عبرها هذه الطرق لوجدنا تطابق بينها وبين محتوى أراضي جزيرة العرب ذات المناخ الصحراوي الحار من مياه حفرية جوفية إلى حد بعيد أرجعتها أصولها التاريخية أساساً إلى كونها مخلفات عصور المطر القديمة التي مرت بالصحاري في عالمنا العربي على الأقل عبر الزمن الجيولوجي الثالث وبداية الزمن الجيولوجي الرابع⁽¹⁷⁾

ولا تكتمل الصورة إلا بالعوامل البشرية التي تتضافر مع العوامل الطبيعية لتحقيق التطور والديمومة والفاعلية لهذا الطريق، ومن ثم استمرارية مراكز العمران عليه.

1- العوامل الطبيعية:

(أ) الموقع والموضع الجغرافي:

كان لاتساع رقعة شبة الجزيرة العربية أثر كبير في نشأة ممالك متعددة في الشمال والجنوب والوسط؛ الأمر الذي اقتضى بحكم الضرورة الربط فيما بينها بشبكة من الطرق البرية طبقاً لطبيعة الموقع الجغرافي لها (شكل 1)؛ إذ يحيط الخليج العربي بها من جهة الشمال الشرقي، ويحدها بحر العرب جهة الجنوب والجنوب الشرقي، ويحدها من الغرب والجنوب الغربي البحر الأحمر، كما تتداخل شبه الجزيرة العربية شمالاً بباديتي بلاد الرافدين والساحل الفينيقي.

تحتل المنطقة بهذا الموقع الجغرافي موقعاً متوسطاً من حيث المناطق المناخية والمناطق النباتية في العالم القديم؛ فيقع إلى شرقها الإقليم الموسمي، وغربها وشمالها الغربي إقليم البحر المتوسط وما وراءه؛ الأمر الذي أدى إلى تنوع الإنتاج الزراعي من منطقة لأخرى، ولذلك كان لابد من قيام تبادل تجاري منذ أقدم العصور التاريخية بين الإقليم الموسمي وإقليم البحر المتوسط⁽¹⁸⁾؛ الأمر الذي جعلها مشرفة على أهم نقاط التقاء طرق الاتصال، فأصبحت حلقة اتصال بين مصر وسواحل البحر المتوسط من ناحية، وبين الخليج العربي ومنطقة الشرق الأقصى من ناحية أخرى، يقابلها في الجهة المقابلة بلاد الحبشة المحاذية للطرف الجنوبي الغربي للبحر الأحمر؛ فضلاً عن أن المنطقة احتلت موقعاً جغرافياً متوسطاً من حيث المناطق المناخية والمناطق النباتية في العالم القديم، الأمر الذي أدى إلى تنوع الإنتاج الزراعي بالمنطقة⁽¹⁹⁾، ومن ثم تميزت المنطقة بالمنتجات النفيسة والفريدة والتي كان العالم أجمع بحاجة ماسة إليها؛ لعل أهمها البخور والعود واللؤلؤ والمرجان⁽²⁰⁾.

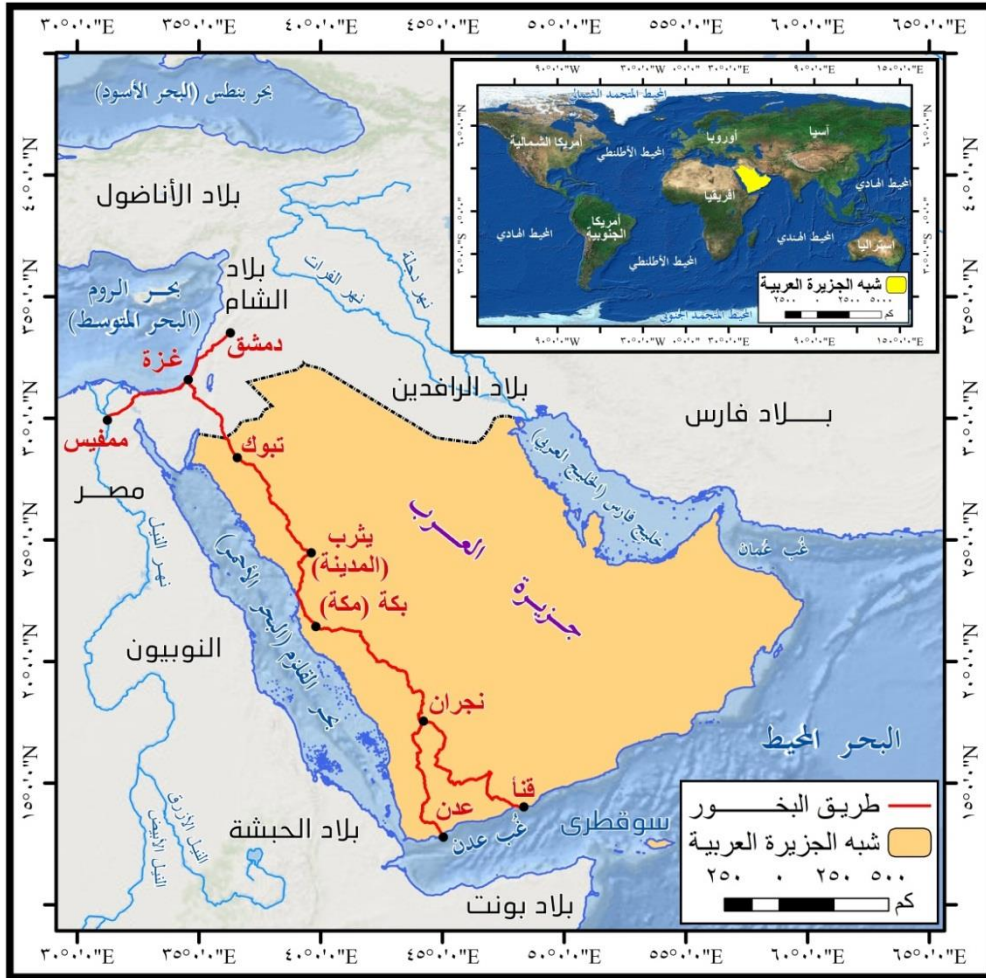
16- نورة عبد الله النعيم، 1992: 207.

17- طلعت أحمد عبده، 1991: 417.

18- نورة عبد الله النعيم، 1992: 21.

19- شاهر جمال أغا، 1983: 7.

20- خالص الأشعب، 1992: 21.



المصدر: أطلس دول العالم الإسلامي (بتصرف).

شكل (1) الموقع الجغرافي والفلكي لشبه الجزيرة العربية .

هذا الموقع العبقري الذي يتوسط العالم القديم ومركز الحركة والحيوية البشرية في العصر القديم، كان بمثابة همزة الوصل بين أمم العالم سيما قاراته الثلاث؛ أفريقيا وآسيا وأوروبا، وساعده على ذلك إشرافه على مسطحات مائية واسعة؛ البحر الأحمر الذي وصل المنطقة بعالم البحر المتوسط؛ شماله وجنوبه؛ كما أن مضيق باب المندب قرب المنطقة من شرق أفريقيا والتي لا تبعد عن قارة آسيا من هذه الزاوية سوى 24 كم؛ كما أن جزيرة ميون تُنصف المضيق تقريباً؛ الأمر الذي سمح لمن يملك زمام المنطقة التحكم بحركة الملاحة العالمية ذهاباً وإياباً، كما لكون المنطقة تُشرف على خليج عدن والبحر العربي وخليجه جعلها تتصل بشبه القارة الهندية وجزر المحيط الهندي؛ ومن ثم فهذا الموقع المتفرد للمنطقة جعلها بمثابة القلب لشرايين الطرق التجارية العالمية.

كما تمتاز منطقة جنوب الجزيرة العربية- منطقة الإنتاج ومركز الثقل لشبه الجزيرة العربية في عصورها القديمة - بموقع جغرافي فريد غني بالموارد الطبيعية نتيجة لإحاطة المسطحات المائية بها من ثلاث جهات؛ حيث يحيط بها من الشمال وادي تثليث ووادي الدواسر إلى الليث على ساحل البحر الأحمر، وشرقاً إلى عُمان، وجنوباً إلى عدن، وألحق بها الجزر المحاذية في البحر الأحمر كجزر

فارسان الواقعة بالغرب من جيزان، وجزيرة كمران الواقعة بالغرب من الصليف، وجزر دهلك الواقعة في الجنوب من البحر الأحمر، وجزر زقر بغرب زبيد، وجزيرة بريم "دميون" وجزر فاطمة المحاذية لها من الغرب عند باب المنذب، كما أُلحق بها جزر سقطرى وكوريا مُوريا الواقعة بجنوب المهرة، وجزيرة مصيرة التابعة لعمان(21).

تتميز منطقة الدراسة كذلك بموضع متميز يمكن أن يطلق عليها مجازًا منطقة ما بين قارتي آسيا وأفريقيا؛ في آسيا وليس منها ومن أفريقيا وليس فيها؛ فهي تتحكم في بدايات الخط التجاري البري من الجنوب إلى الشمال، والخط التجاري البحري بين الشرق والغرب عند ملتقى المحيط الهندي والبحر الأحمر. وتبلغ مساحة المنطقة نحو مليون وستمئة ألف كيلو متر مربع(22).

(ب) الموقع الفلكي:

تقع منطقة جنوب شبه الجزيرة العربية في قلب العروض المدارية بين دائرتي عرض (شكل 1) 12.5° إلى 21° شمالاً؛ مع الأخذ في الاعتبار المياه الإقليمية لجزيرة سقطرى، وبين خطي طول 41° إلى 60° شرقاً؛ إذا أُخذ في الاعتبار المياه الإقليمية لجزر المنطقة في البحر الأحمر وخط الحدود الشمالية للمنطقة في التاريخ القديم(23). وكان لهذا الموقع الفلكي أبلغ الأثر في حظ المنطقة الوافر من سقوط الأمطار ومن ثم خصوبة أراضيها من جراء طبقة الطمي التي تمتزج مع السيول الساقطة من قمم الجبال إلى بطون الأودية؛ الأمر الذي جعل المنطقة جنة الله في أرضه، لكثرة أشجارها وزروعها وثمارها(24)، ومن ثم اتسمت المنطقة بال عمران والتمركز الحضاري يخترقها طريق البخور من الجنوب إلى الشمال.

(ج) مظاهر السطح:

قسم العرب الجزيرة العربية طبقاً لمظاهر السطح إلى خمسة أقسام هي (شكل 2)؛ تهامة، الحجاز "السراة"، اليمن، نجد، والعروض، ولما كان إقليم تهامة والحجاز هما المعنيان بطريق البخور، الذي كان يمتد بمحاذاة جبال السراة من الجنوب إلى الشمال في شبه خط مستقيم كدرب رئيس يتفرع منه عدة أفرع ولذا سوف نعرض لهذين الإقليمين بشيء من التفصيل؛ فالحد الفاصل بين إقليم تهامة وإقليم الحجاز عدة نقاط ذات عرق والعرج والطائف(25). وقد أشار الهمداني أن إقليم تهامة يبدأ من ساحل عدن في الجنوب ويمتد غربي جبال الحجاز إلى أطراف بوادي الشام شمالاً. فهذا الإقليم يمثل السهل الساحلي للبحر الأحمر المحصور بين المرتفعات الغربية من الشرق وساحل البحر الأحمر من الغرب(26).

21- الهمداني، صفة جزيرة العرب: 90 – 91؛ حسين علي الويسي، 1991: 20.

22- عبده العباس الغريبي، 2002: 125؛ عبد الرحمن يوسف الجاويش، 2012: 20.

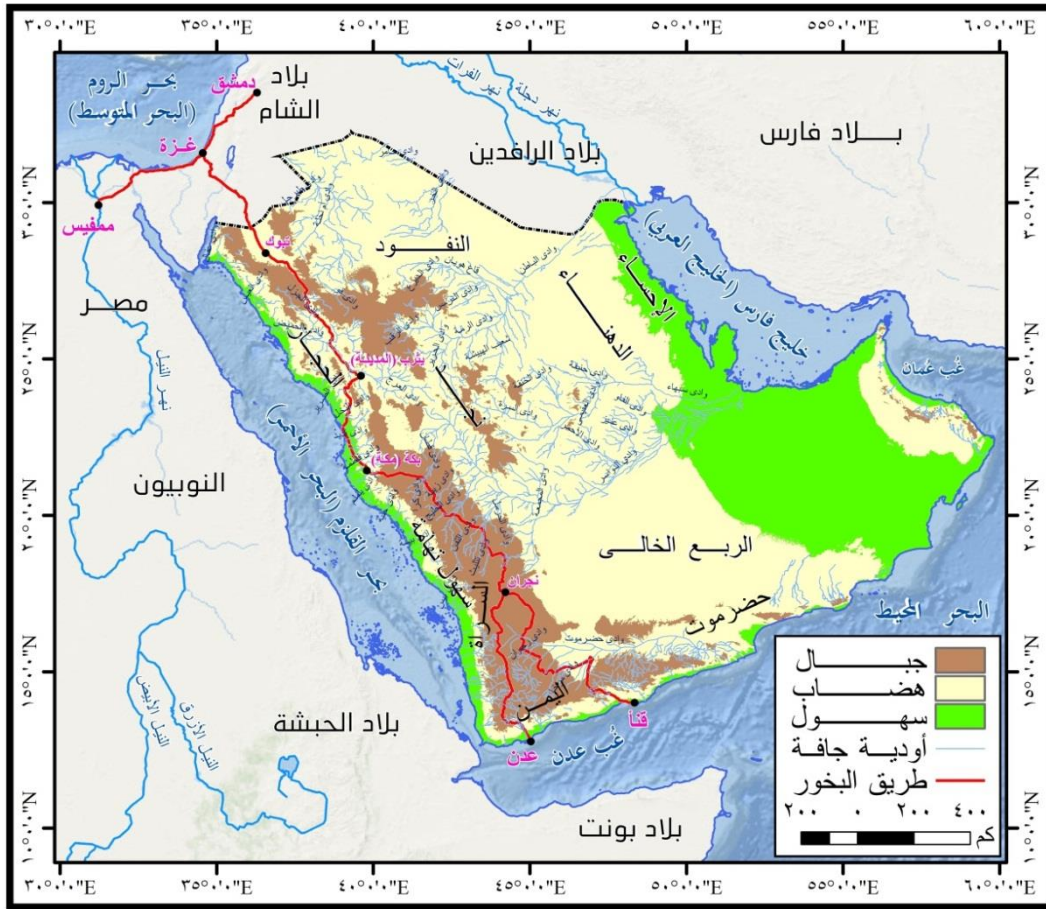
23- شاهر جمال أغا، 1983: 7؛ حسين علي الويسي، 1991، 18؛ عبد الغني علي الشرعبي، 1995: 2 – 3؛ عيدروس بلقييه، 1997: 17.

24- الهمداني، صفة جزيرة العرب، 90.

25- البكري، معجم ما استعجم، 1، 7؛ ياقوت الحموي، معجم البلدان، 1، 903؛ الهمداني، صفة جزيرة العرب، 58، 70؛ عبد الله يوسف الغنيم، 1981: 27 – 32.

26- عبد الله بن ناصر الوليعي، 2018: 119 – 120.

وبصورة أكثر دقة يتضمن هذا الإقليم كل السهول والمنخفضات الساحلية المطلة على البحر الأحمر ويمتد بمحاذاة جبال الحجاز "السراة" من اليمن جنوباً إلى أيلة في الطول، وأما العرض فهو من غربي ذلك الحاجز الجبلي الكبير إلى ساحل البحر الأحمر، ويتراوح عرض ذلك السهل من مكان لآخر بين عشرين وسبعين كيلو مترًا، وقد تقل أو تزيد عن ذلك، إذ يصل اتساع السهل عند ينبع البحر إلى حوالي 100 كيلو متر بينما يضيق السهل شمالاً حيث لا تترك جبال مدين إلا شريطاً ساحلياً ضيقاً. كما تنتشر في هذا السهل مجموعة كبيرة من مجاري المياه المنحدرة من المرتفعات الغربية؛ مما يؤدي إلى تكوين مجموعة من القيعان والسباخ وبعض الروضات، كما يقطعه العديد من الأودية يصل بعضها إلى البحر، ويغذي البعض الآخر تلك السباخ والقيعان، ومن ثم فإن الحد الشرقي لهذا الإقليم هو هو خط كنتور 450 مترًا تقريباً⁽²⁷⁾.



المصدر: من إعداد الباحثة اعتماداً على : نموذج الارتفاعات الرقمية - (Dem Strm30m) لمنطقة الدراسة . من خلال الموقع https://drive.google.com/u/0/uc?id=1bbQ8enBT3qp0Mry2gjl7xeul9_s1bJDU&export=download باستخدام الحاسب الآلي , برنامج (Arc Map10.7) .

(شكل 2) مظاهر السطح بشبه الجزيرة العربية.

27- عبد الله يوسف الغنيم، 1981: 31؛ عبد الله بن ناصر الوليعي، 2018: 120.

أما إقليم الحجاز "السراة" فما سُمي ذلك إلا لأنه حاجز بين إقليم تهامة ونجد؛ ولذا فهو يمتد طولاً من أقصى اليمن إلى أطراف الشام أيضاً في عرض نحو مسيرة أربعة أيام، وذكرت المصادر العربية أن الحد الشرقي لهذا الإقليم هو وادي تثليث في منطقة الجنوب الغربي للجزيرة العربية (28).

ينقسم هذا الإقليم إلى قسمين رئيسيين من الجنوب للشمال؛ القسم الأول سراة عسير وهي المرتفعات الجنوبية وتمتد ما بين خطي عرض 18° ، 20° شمالاً وهي أكثر ارتفاعاً من الأجزاء الشمالية؛ إذ يتراوح ارتفاعها بين 1800، 3000 متراً فوق مستوى سطح البحر. أما القسم الثاني فهو سراة الحجاز وتمتد شمال المرتفعات السابقة بين خطي عرض 20° ، 30° شمالاً، يبلغ متوسط ارتفاعها نحو 900 متراً فوق مستوى سطح البحر ويقل الارتفاع كلما اتجهنا شمالاً (29).

لعل أهم ما يميز مظاهر السطح لمنطقة الدراسة إحاطة المياه بها من ثلاث جهات، فهي بمثابة شبه جزيرة؛ وكانت هذه المسطحات المائية الشاسعة المحيطة بالمنطقة والجزر التابعة لها بمثابة مصدرًا ثريًا للمنتجات البحرية المميزة للمنطقة في مجال التجارة، كما سمح الساحل المتعرج المحيط بالمنطقة شرقاً وجنوباً وغرباً بإقامة موانئ تجارية مهمة تصدر منها كافة المنتجات التجارية للمنطقة (30).

يتسم سطح منطقة جنوب شبه الجزيرة العربية في غالبيته بكونه أرض مرتفعة تنحدر ببطء صوب الخليج العربي؛ وذلك مرجعه إلى الانحدار العام الذي يتجه من الغرب إلى الشرق (31)، بوجود سلسلة من الجبال الممتدة من الزاوية الجنوبية الشرقية لشبه الجزيرة العربية إلى الزاوية الجنوبية الغربية لها، وتتواصل هذه السلاسل المتصلة من الجبال حتى تتصل بالحجاز والشام؛ وهي بذلك تكون مجموعة كبرى تمثل زاوية قاعدتها الجبال الجنوبية، وضلعها السلسلة الغربية المحاذية للبحر الأحمر (32). كما تشتمل المنطقة على مجموعة من الهضاب؛ لعل أهمها هضبة حضرموت التي تمتد إلى الركن الجنوبي الغربي لشبه الجزيرة العربية، وتخترق هذه الهضاب مجموعة من الأودية؛ والتي تتميز بخصوبة تربتها ووفرة المياه العذبة؛ لعل أهمها أودية حضرموت وأودية الجوف وغيرها (33). كما تحاط المنطقة في الوقت نفسه بمجموعة من الصحاري المميزة ذات الرمال الحمراء؛ ولعل أهمها صحراء النفود والمهرة، فضلاً عن صحراء الربع الخالي والتي كانت بمثابة حصن حصين طبيعي لصد الطامعين في ثروات المنطقة (34).

من خلال تميز سطح منطقة الدراسة بالإنحدار التدريجي من الغرب إلى الشرق؛ الأمر الذي انعكس على ميل أرض شبه الجزيرة العربية من الغرب (حيث جبال السراة المرتفعة) أو جبال البحر الأحمر نحو إقليم الهضاب الوسطى (النجد) والذي ينحدر بدوره انحداراً بطيئاً نحو سواحل الخليج العربي الغربية ممثلاً في سهول الإحساء، حيث ارتبط بعامل الانحدار من منسوب أكثر من 2000م

28- ياقوت الحموي، معجم البلدان، 3، 66؛ البكري، الممالك والمسالك، 77؛ الهمداني، صفة جزيرة العرب، 58.

29- محمد محمود الصياد، 1959: 57؛ عبد الله يوسف الغنيم، 1981: 36 - 37.

30- لمزيد من التفاصيل عن تميز المنطقة جغرافياً راجع: لطفي عبد الوهاب، 1988: 103-107؛ نايفة سلطان،

1988: 26-34؛ رسمية خيرى، 1407هـ: 9-14؛ السيد محمد السعيد، 1999: 17-25؛ مسفر الخثعمي،

2001: 25-108.

محمد زهير البابا، 1980: 19؛ عبده العباس الغريزي، 2002: 126؛ Little, T., 1968: 1 - 2؛

32- حسين علي الويسي، 1991: 140.

33- جواد علي، 1993: 175 - 177؛

Dyke, E., 1894: 2-5؛ Barton, G., 1934: 56- 57؛ Hitti, P., 1958: 15- 17.

34- جواد علي، 1993: 150.

بالسراة إلى 1000م في هضبة نجد ثم إلى منسوب سطح البحر في غرب الخليج العربي؛ الأمر الذي أدى إلى خلق تصريف مائي سطحي مستعرض تمثل في أودية تابعة للإنحدار الأرضي جرت بمياه الأمطار في نفس الاتجاه نحو الغرب والآخر صوب الشرق مع تسرب مياهه إلى ما بعد التربة رغم نجاح بعضها كوادي الرمة في الوصول إلى الجانب الغربي للخليج العربي في الدور المطير الأول لشبه الجزيرة العربية. ورغم عدم نجاح أودية أخرى في تصريف مائي خارجي واكتفت بتصريف مائي داخلي وبالتسريب في تربة الإقليم مثل وادي الدواسر ووادي الصهباء، وهي من الأنظمة التي تميزت بها جزيرة العرب في عصر المطر، حيث كانت شبه الجزيرة العربية غنية بمجري مياهها والتي جفت في نهاية عصر المطر وهي الآن جافة (35).

قامت الجبال بدور السد الطبيعي أو الحاجز المائي في عصر المطر مثل جبل الطويق الذي احتجز على جانبه الغربي المواجه لجبال البحر الأحمر مياه الأودية المتجهة شرقاً حتى تسربت مياهها إلى باطن التربة فيه وساهمت في رفع منسوبها قرب سطح الأرض عند الجانب الغربي لهذه الجبال؛ ولهذا كانت هذه الجبال من العوامل الجغرافية الرئيسية لامتداد طرق القوافل، وبدا ذلك واضحاً منذ ارتباط وجود المخلفات الأركيولوجية المتدرجة القدم بجانبه الغربي بداية من مستوطنات العصر الحجري الحديث بالربع الخالي على مدرجات وادي الدواسر، ومروراً بالمواقع النجدية والتي غلب عليها الارتباط بالربوات المرتفعة كعامل حماية لها من من مياه الأمطار السيلية؛ الأمر الذي أبرز دور عامل التحكم الجغرافي في انتخاب الإنسان لهذه المواضع (36). وقد ساهم عامل الإنحدار الأرضي في تجميع موارد المياه السطحية في ظهور صورة الإقليم بشكل يغير ما هو عليه الآن.

يمكن مناقشة مظاهر السطح لمنطقة جنوب شبه الجزيرة العربية بالتفصيل لأهميتها في خلق طريق البخور ومراكز العمران عليه على النحو التالي:-

• المسطحات المائية والجزر:-

كان البحر الأحمر في غرب المنطقة بمثابة حلقة الوصل التي ربطت بين المحيط الهندي والبحر المتوسط، ولذا كان له دور بارز في تفعيل الوظيفة التجارية للمنطقة، ولذا قامت على سواحل عدة موانئ ومراكز تجارية ومراكز عمران مهمة في هذا المجال؛ لعل أهمها ميناء موزا وميناء أوكليس، كما يشتمل البحر الأحمر على عدة جزر في المقابل للمنطقة مشكلة بذلك ما يشبه الأرخبيل؛ وأهم هذه الجزر وأكبرها جزيرة كمران، وإلى الشمال منها جزيرة فارسان، وبكلان، وجزيرة الطير، والفاشت، وعلى الجنوب منها توجد جزيرتا حُنَيْش الكبرى والصغرى، فضلاً عن جزيرتي زمر وبربر وغيرهما، كما تقع جزيرة بريم أو " أميون " بأضيق جزء في باب المندب وتبعد حوالي 12 ميلاً عن الساحل الأفريقي بينما تبعد نحو ميل ونصف فقط عن الساحل العربي؛ فهي تقسم المضيق إلى قسمين وتتحكم بمدخله، ولذلك كان التجار العرب ينقلون بضائعهم إليها(37). (شكل 3)

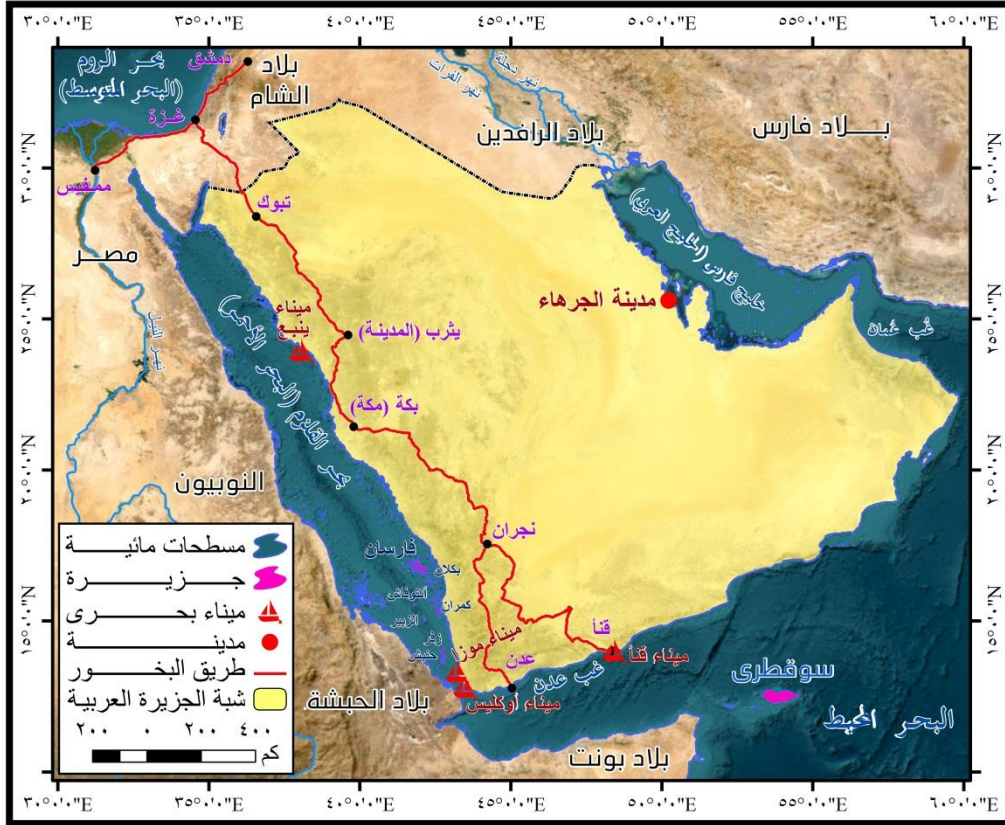
لعب المحيط الهندي دوراً فاعلاً للمنطقة؛ إذ كان حلقة الوصل بين المنطقة وبين منطقة الشرق الأقصى ومنطقة جنوب شرق أفريقيا؛ ولعل قرب جزيرة سوقطرى من الساحل للمنطقة أكبر الأثر في

35- طلعت أحمد عبده، 1991: 421-422.

36- طلعت أحمد عبده: ص 423.

37- عبد الرحمن يوسف الجاويش، 2012: 35.

اتخاذها استراحة للتجار خاصة الأفارقة والهنود والإغريق، حيث كانت تمتاز هذه الجزيرة بإنتاج أجود أنواع المُر في المنطقة، عُرف بالصبر السوقطري، كما عُرف بالقاطر أو دم الأخوين؛ وهو عبارة عن صمغ شجرة العندم لا يوجد إلا في هذه الجزيرة والتي يستخرج منها الأدوية والطيوب والأصبغ(38). جدير بالذكر أن هذه الجزيرة كانت تابعة لمملكة حضرموت(39)، حيث ذكرها صاحب كتاب" الطواف حول البحر الإريثري" بأنها تابعة لملك بلاد البخور(40)، يقصد ملك حضرموت، بدليل أن هذا محصول الجزيرة كان يُنقل إلى ميناء قنأ التابع للمملكة. ونظرًا لأهمية هذه الجزيرة كان سكانها ترجع لأصول عربية وأجنبية؛ فسكنها أناس من موزا " المخا"، والبعض الآخر من حضرموت، كما سكنها كثير من التجار الأجانب مثل الكريتيين الذين عملوا هناك كمرشدين للسفن المبحرة إلى الهند(41).



المصدر : من إعداد الباحثة اعتماداً على المصادر والمراجع التاريخية , جوجل إيرث.

شكل (3) المسطحات المائية والجزر بشبه الجزيرة العربية.

كان من أهم الموانئ التي قامت على السهل الساحلي لجنوب شبه الجزيرة العربية ميناء قنأ" حصن الغراب" الذي يقع إلى الشرق من عدن؛ وكان الميناء الرئيس لمملكة حضرموت، إذ تتجمع فيه

38- الهمداني، صفة جزيرة العرب: 93؛ جواد علي، المفصل في تاريخ العرب، ج1: 183.

39- كانت جزيرة سوقطرى تعادل في وزنها ذهباً يوم أن كان البخور والصبر يعادلان الذهب، وما زال سكانها حتى اليوم يجمعون البخور والصبر والند، ولكنهم لا يجدون لحاصلاتهم تلك السوق القديمة، وذلك لزوال منزلة المعابد والملوك والآلهة، راجع: جواد علي، المفصل في تاريخ العرب، ج1، ص 183.

40 -Schoff, W., 1912:119 – 129.

41 -Beek, G., 1958:149; Sheriff, A., 1981: 558.

محاصيل البخور والسلع الأخرى تأت إليه من عدة مناطق كظفار ووادي الحجر والساحل الأفريقي وجزيرة سوقطرى.

جدير بالذكر أن هذا الميناء كان نقطة الإنطلاق لطريق البخور البري الممتد من جنوب شبه الجزيرة إلى شمالها ومتوازياً لساحل البحر الأحمر⁽⁴²⁾.

كان للخليج العربي كذلك أكبر الأثر في ازدهار مراكز العمران بالمنطقة باعتباره من أهم المسطحات المائية الذي قام على ضفافه الغربية عدة مراكز تجارية؛ لعل أهمها كانت مدينة الجرهاء؛ والتي مثلت نقطة التقاء لطرق القوافل التجارية المنطلقة من جنوب شبه الجزيرة العربية إلى بلاد الرافدين شرقاً، أو مدينة البتراء عاصمة مملكة الأنباط غرباً، ويمكن أن إدراك الأهمية البالغة لمدينة الجرهاء من نص سترابون" إن الجرهائيين كالسبئيين من أغنى شعوب العالم بفضل تجارتهم في نوع فريد من البخور يسمى لاريمنوم "Larimnum"⁽⁴³⁾، هذا الثراء المشار إليه في القرن الأول قبل الميلاد كان من جراء التجارة في الأنواع الجيدة في البخور وبفضل كونها ملتقى للقوافل التجارية من كل حذب وصوب.

• الجبال والهضاب:-

تمثل جبال المنطقة في مجموعها مثلث قاعدته الجبال الجنوبية الموازية للمحيط الهندي، وضلعها السلسلة الغربية المحاذية للبحر الأحمر ورأس الضلع الشمالي، وتحضن هذه المجموعة في جوفها الشرقي منطقة الربع الخالي⁽⁴⁴⁾. كما تعتبر سلسلة جبال السراة الموازية للساحل الشرقي للبحر الأحمر؛ والممتدة من الجنوب الغربي للمنطقة إلى الحجاز والشام⁽⁴⁵⁾، وهي جبال متشابهة التكوين، طيبة المناخ، عامرة بالسكان والمزارع، كثيرة الخيرات، تهطل بها الأمطار صيفاً وخريفاً⁽⁴⁶⁾، وتعد من أهم جبال المنطقة والتي يصل ارتفاعها بالمنطقة نحو 3 كم فوق سطح البحر⁽⁴⁷⁾، وأسفل جبال السراة تمتد الهضاب الشرقية التي تتدرج في الانحدار نحو الشرق والشمال الشرقي حتى تصل إلى ما يقرب من 150 م عند خط طول 75 شرقاً، ويستمر هذا المستوى نحو 250 كم حتى تصل إلى الحد الجنوبي لجبال عُمان⁽⁴⁸⁾. ومن ثم فإن أهم الهضاب في المنطقة هما هضبتا اليمن وحضرموت؛ فتتكون هضبة اليمن من انخفاض مرتفعات الركن الجنوبي الغربي للمنطقة والتي يقل ارتفاعها عن جبل السراة قليلاً، ويتراوح

42- نورة عبد الله النعيم، 1992: 256.

43- Strabo, XVI, XIX.

44- حسين علي الويسي، 1991: 140.

45- تنقسم جبال السراة إلى ثلاثة أقاليم تتدرج من الشمال إلى الجنوب هي: إقليم مدين الذي يمتد على ساحل خليج العقبة، ويبلغ أعلى ارتفاع له في جبل الشفاء، أما الإقليم الثاني فهو إقليم الحجاز، ثم الإقليم الثالث فهو إقليم عسير ويتسم بكونه إقليم جبلي وعر كثير الانكسارات وبه عدد من الأودية والتي عمقت السيول مجاريها؛ الأمر الذي جعلها منطقة محززة صعبة المسالك. لمزيد من التفاصيل راجع:

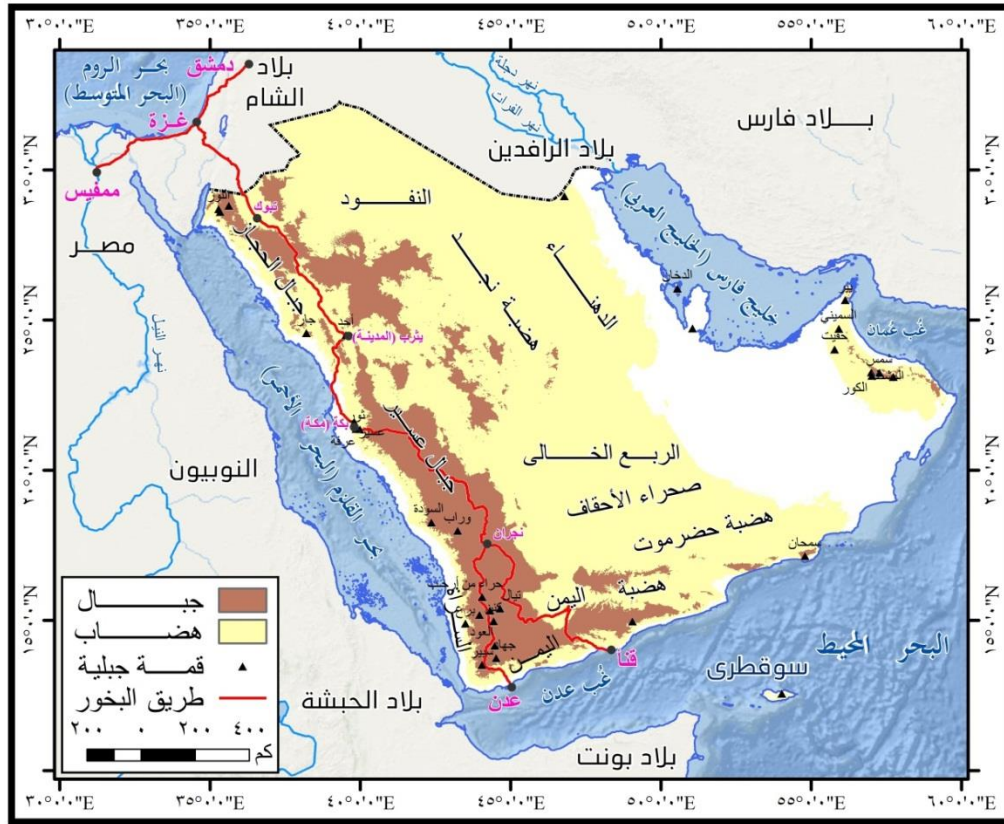
Little, T., 1968: 1; Dyck, E., 1894: 4; O'Lear, D., 1927: 8.

46- حسين علي الويسي، 1991: 140.

47- تفيد المصادر العربية أن جبال السراة هي أعلى ما في جبال الحجاز أو الجزء الجنوبي منها في رواية أخرى، وفتن العرب أن هذه الجبال ليست جبلاً واحداً ولكنها سلاسل متصلة على شق واحد، راجع البكري، معجم ما استعجم: 13، 1؛ ياقوت الحموي، معجم البلدان، 3، 66؛ الهمداني، صفة جزيرة العرب، 58.

48- الهمداني، صفة جزيرة العرب: 85؛ عبد الله يوسف الغنيم، 1981: 40.

ارتفاعها ما بين 2 إلى 3 كم، كما تنتشر بأرضها أودية ذات تربة خصبة تكونت بفعل البراكين (49). هذا، ويتصل بهذه الهضبة هضبة حضرموت التي تعد امتداداً لها، ويخترقها أودية كثيرة الماء، لعل أهمها وادي حضرموت العظيم الذي يوازي ساحل بحر العرب - ويبلغ ارتفاعها نحو 1 كم (50). (شكل 4)



المصدر : من إعداد الباحثة اعتماداً على: نموذج الارتفاعات الرقمية - (Dem Strm30m) لمنطقة الدراسة . من خلال الموقع https://drive.google.com/u/0/uc?id=1bbQ8enBT3qp0Mry2gjl7xeul9_s1bJDU&export=download باستخدام الحاسب الألى , برنامج (Arc Map10.7) .

شكل (4) الجبال والهضاب بشبه الجزيرة العربية.

كما تعتبر جبال ظفار التي تطل على المحيط الهندي، وتقع إلى الغرب من سلسلة جبال عُمان، ويبلغ ارتفاعها حوالي 914م، ويتخللها عدد من الأودية والنهيرات والعيون، وتنمو فيها الأشجار العطرية، كما تشتهر مرتفعات جبال ظفار، وخاصة جبال القراء، بإنتاجها لأجود أنواع البخور وهما اللبان والمُر (51). كما امتازت المنطقة بسلسلة من الجبال الداخلية والتي كانت عُرضة للرياح الموسمية؛ الأمر الذي يؤدي إلى سقوط الأمطار ومن ثم جادت أرض المنطقة بالبن- أهم حاصلاتها- وبالفاكهة والقمح والأعشاب والتوابل (52).

49 -Barton, G., 1934: 56.

50- محمود طه أبو العلا، 1993: 41؛ نورة عبد الله النعيم، 1992: 25 – 26.

51- نورة عبد الله النعيم، 1992: 26.

52- محمد مبروك نافع، 1952: 19 – 20؛ محمد بيومي مهران، 1993: 100.

• الأودية والسهول:-

تمتاز المنطقة بعدد من الأودية التي تخترق الجبال والهضاب؛ والتي تزخر بوفرة في المياه العذبة سواء كانت من الأمطار والسيول أو من العيون والينابيع، كما تمتاز هذه الأودية بخصوبة تربتها من جراء طبقة الطمي السمكية المترسبة مع السيول المنجرفة من قمم الجبال والهضاب منذ القدم. وأهم هذه الأودية في جنوب المنطقة وتتجه ناحية الشرق هي وادي الجوف ووادي مأرب ووادي حريب ووادي بيحان وغيرها(53).

جدير بالذكر أن هذه الأودية للمنطقة كانت جميعها مراكز استيطان، وقامت بها وحولها المراكز الحضارية القديمة في المنطقة؛ فقامت مدينة "مأرب" في وادي أئذنة عاصمة لمملكة سبأ، كما قامت على وادي بيحان مدينة "تمنع" عاصمة للمملكة قتبان، وقامت على وادي عرمة مدينة "شبو" عاصمة مملكة حضرموت، وكانت مدينة "قرناو" عاصمة مملكة معين في قلب وادي مذاب. كما كانت جميع الطرق البرية سيما طريق البخور تمتد محاذية لتلك الأودية لتوافر كافة مظاهر العمران بها(54). (شكل 5)

كما امتازت المنطقة بالسهول التي تتوافر بها المياه والأرض الخصبة وطيب المناخ؛ وتتمثل في المنطقة السهلية الممتدة من عُمان في الشرق إلى باب المندب في الغرب والمتاخمة لساحل المحيط الهندي وبحر العرب، ويتراوح اتساعها ما بين 10 كم إلى 60 كم، وأكثر هذه المناطق اتساعاً هي منطقة لحج الممتدة من عدن إلى الخندق 60 كم وجنوب المعافر. كما توجد منطقة سهلية مهمة تحاذي المنطقة الغربية؛ إذ تمتد من باب المندب جنوباً إلى جيزان شمالاً، وتقدر طولها بحوالي 500 كم وعرضها ما بين 30 إلى 60 كم، وأوسع المناطق فيها المنطقة الواقعة بين وادي زبيد ووادي مور؛ وهي من أخصب المناطق الزراعية نظراً لتكونها من طمي السيول(55). لذا، يمكن تقسيم المنطقة إلى أربعة أقاليم طبيعية على النحو التالي(56):-

- إقليم تهامة؛ ويمثل السهل الساحلي المواجه للبحر الأحمر، وتكثر فيه القرى والمدن، كما تكثر فيه الأشجار والزرع.
- إقليم جبل السراة؛ ويبدأ من خليج عدن ليمتد حتى شمال البحر الأحمر، وتكثر فيه الأودية ذات الأراضي الخصبة.
- إقليم الهضبة الداخلية؛ ويتكون من القيعان والأودية الكبيرة الخصبة، ويمتد من منطقة حضرموت جنوباً إلى منطقة نجران شمالاً.
- إقليم الربع الخالي؛ الذي يشمل المنطقة الرملية الواسعة الممتدة من سفوح المرتفعات الغربية غرباً إلى سفوح مرتفعات عُمان شرقاً، ومن هضبة نجد شمالاً إلى هضبة حضرموت جنوباً، وكانت تعرف بمفازة صهيدي؛ وهي منطقة غير مأهولة بالسكان لكونها صحراء قاحلة خالية من ثمة مظاهر حياة(57).

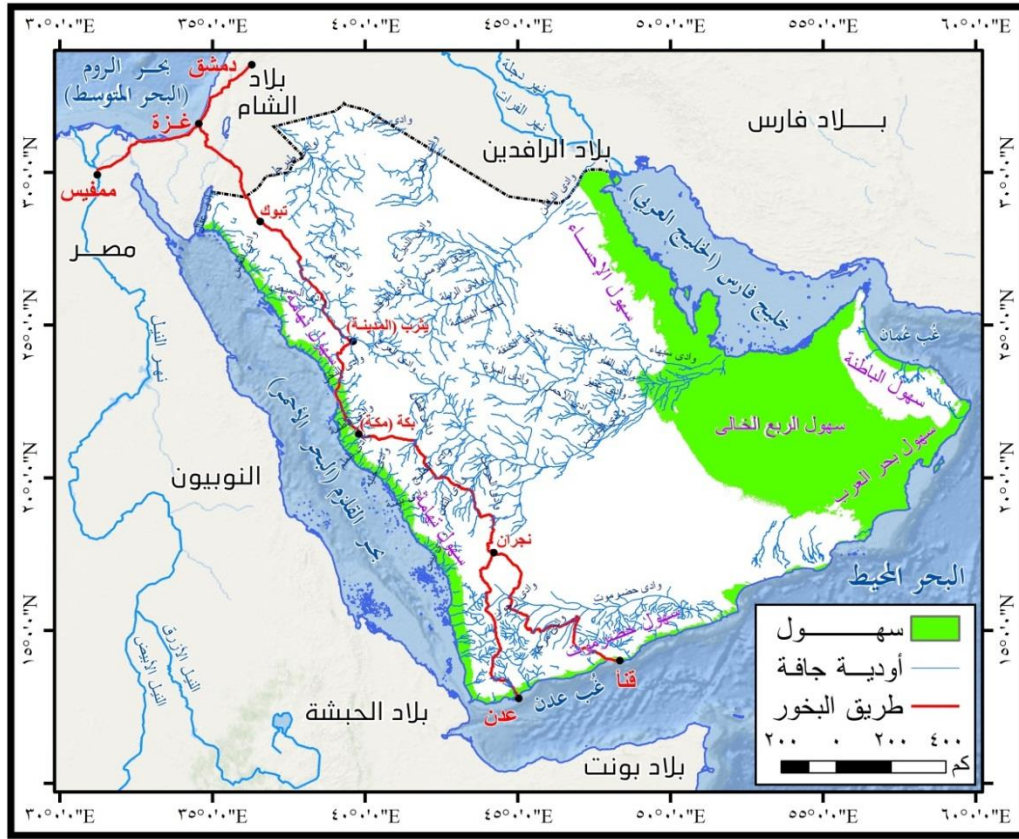
53 - محمود طه أبو العلا، 1972: 52.

54 - جواد علي، المفصل في تاريخ العرب: 176؛ عبد المنعم عبد الحليم سيد، 1993: 579.

55 - حسين علي الويسي، 1991: 140-141.

56 - جواد الموسوي، 1998: 28.

57 - محمود طه أبو العلا، 1993: 44.



المصدر : من إعداد الباحثة اعتماداً على: نموذج الارتفاعات الرقمية - (Dem Strm30m) لمنطقة الدراسة . من خلال الموقع https://drive.google.com/u/0/uc?id=1bbQ8enBT3qp0Mry2gj7xeul9_s1bJDU&export=download باستخدام الحاسب الآلي , برنامج (Arc Map10.7) .

شكل (5) السهول والأودية بشبه الجزيرة العربية

(د) المناخ :

هناك اعتقاد سائد لدى الباحثين أن مناخ المنطقة القديم لم يطرأ عليه تغيير كبير منذ الألف الثانية قبل الميلاد، وأن الظروف المناخية التي كانت سائدة منذ ذلك الوقت هي نفسها – تقريباً – حتى الوقت الحاضر (58)، ربما باستثناء تفاوت كمية سقوط الأمطار. يمتاز إقليم تهامة بمناخ شديد الحرارة والرطوبة وبخاصة في الأجزاء الجنوبية من هذا الإقليم؛ فيتغير المناخ عند النزول من عقبة الضلع جنوب مدينة أبها حوالي 220 متراً فوق سطح البحر فترتفع درجة الحرارة ونسبة الرطوبة بشكل محسوس بعد حوالي خمسة عشر كيلو متراً من أعلى العقبة، أما مناخ إقليم الحجاز "السراة" فيتميز بالإعتدال. أما منطقة جنوب شبه الجزيرة العربية والتي كانت سبباً رئيساً في نشأة الطريق واستمراره فقد لعبت المسطحات المائية التي أحاطت بها من ثلاث جهات دوراً فاعلاً في زيادة سقوط الأمطار بالمنطقة من ناحية وتميزها بالجفاف من ناحية أخرى (59).

ويمكن استعراض عناصر المناخ لمنطقة جنوب شبه الجزيرة العربية على النحو التالي:-

58 -Lewis,B. 1993: 15; Grahmann, A.,1963: 14 ؛

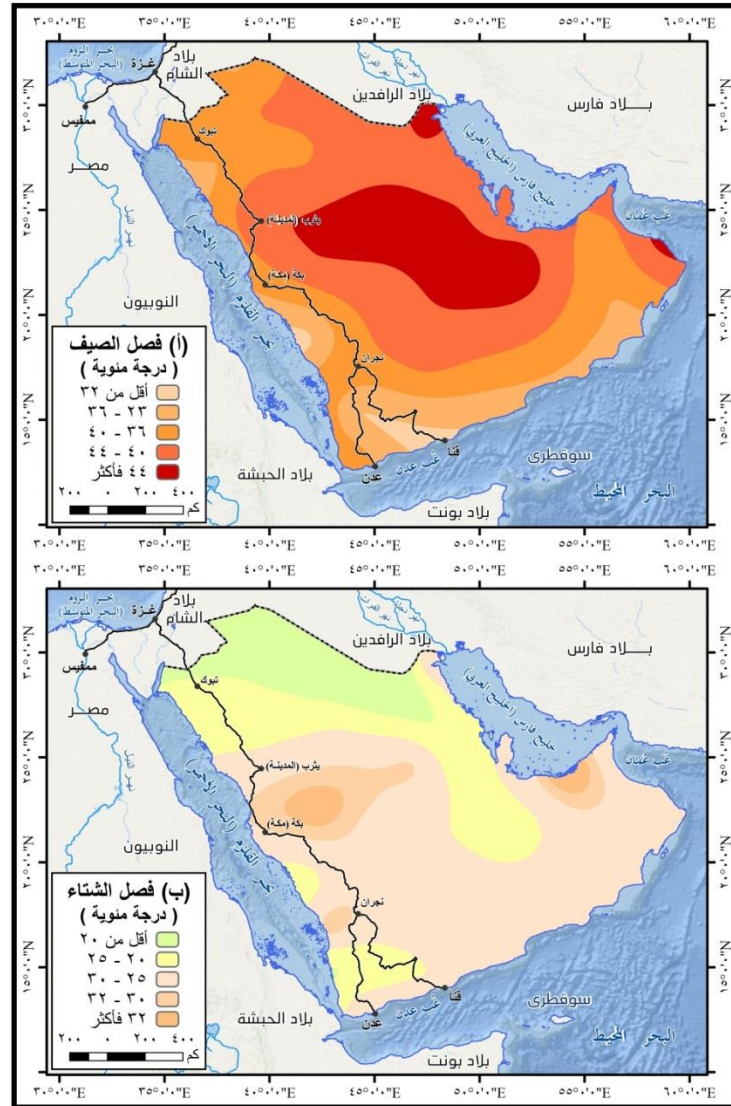
يوسف محمد عبد الله، 1990: 78 – 79؛ أسهان الجرو، 1999: 25 – 26؛ خالص الشعب، 1992: 35؛ لويد

سينون، 1980: 14؛ جواد مطر الحمد، 1998:30؛ جورج مايوار، 1984: 8.

59- نوره النعيم، 1992: 28 – 29؛ عبد المنعم عبد الحليم، 2001: 7 – 8.

• الحرارة:

يؤثر نوع التضاريس وشكلها على المناخ في السهول الجبلية الضيقة والواسعة، والقيعان والصفوح شديدة الانحدارات والانكسارات والأودية؛ إذ يختلف تأثيرها بطبيعة سير الحرارة واتجاه الرياح وكمية تساقط الأمطار⁽⁶⁰⁾. إذ تتميز المناطق الساحلية (منطقة تهامة الغربية والجنوبية) بشدة الحرارة في الصيف؛ حيث تتراوح درجات الحرارة ما ارتفع منها إلى 200م في الظل ما بين 32⁵م إلى 38⁵م نهاراً، ومن 32⁵م إلى 33⁵م ليلاً، أما ما ارتفع عن 200م فإن درجة الحرارة تهبط بمعدل درجتين تقريباً⁽⁶¹⁾، ودرجة الرطوبة مرتفعة⁽⁶²⁾. (شكل 6)



المصدر : من إعداد الباحثة باستخدام الحاسب الآلي - برنامج Arc map 10.7 ، اعتماداً على بيانات الموقع

<http://data.un.org/Data.aspx?d=CLINO&f=ElementCode%3A11%E2%80%8E>

شكل (6) متوسط درجات الحرارة صيفاً وشتاءً في شبة الجزيرة العربية

60- خالص الأشعب، 1992: 35.

61- حسين علي الويسي، 1991: 144.

62- عبد الرحمن الجاويش، 2012: 21.

أما المناطق الجبلية التي يتراوح ارتفاعها بين 800 م إلى 1500 م فإن معدلها يتراوح ما بين 27⁵ م نهاراً في الظل و 17⁵ م ليلاً خارج الغرف، وما ارتفاعه ما بين 1500 م إلى 2500 م فإن درجة الحرارة في النهار تصل إلى 17⁵ م، 7⁵ م ليلاً خارج الغرف، وفي المناطق المرتفعة فوق 200 م تهبط الدرجة في الليل إلى صفر غالباً⁽⁶³⁾. وتتميز المنطقة الجبلية بقلة رطوبتها؛ فكلما تم الارتفاع عن سطح البحر حوالي 150 م تنخفض درجة الحرارة درجة مئوية واحدة، وهنا يكمن سبب اعتدال المناطق المرتفعة عما سواها صيفاً وميولها للبرودة شتاء⁽⁶⁴⁾.

• الأمطار:

تسقط الأمطار بغزارة صيفاً على الأجزاء الجنوبية الغربية للمنطقة نتيجة لهبوب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية القادمة من المحيط الهندي، أما الأجزاء الجنوبية الشرقية منها فتسقط أمطارها شتاءً نتيجة لهبوب الرياح الموسمية الغربية، ومن ثم ساعد هذا المناخ في نمو أشجار البخور⁽⁶⁵⁾؛ ذلك أن الرياح الموسمية الجنوبية الغربية المحملة بالرطوبة، وعند اصطدامها بمرتفعات الساحل الجنوبي لشبه الجزيرة العربية يتكون الضباب وطبقات من السحب المترامية؛ الأمر الذي يسمح ظروفًا مناخية ملائمة لنمو أشجار البخور وهي ارتفاع سلاسل الجبال عن سطح البحر مما يحقق الجفاف النسبي من ناحية، والجو الملبد بالسحب والضباب من ناحية أخرى⁽⁶⁶⁾.

هكذا ينفات سقوط الأمطار من إقليم لآخر بالمنطقة؛ فالمرتفعات الجنوبية الغربية، والجنوبية الشرقية هي أوفر المناطق حظاً من الأمطار. كما تختلف مواسم الأمطار في المنطقة؛ حيث تسقط صيفاً في الأجزاء الجنوبية نتيجة لهبوب الرياح الموسمية⁽⁶⁷⁾، مع العلم أن بعض المرتفعات الغربية الجنوبية تسقط عليها الأمطار طول العام؛ إذ يندر أن يمر شهر دون سقوط الأمطار عليها، أما الأجزاء الجنوبية الشرقية فتسقط أمطارها شتاءً نتيجة لهبوب الرياح الموسمية الشتوية⁽⁶⁸⁾. إذ تتصافر المسطحات المائية الواسعة للمنطقة مع امتداد المرتفعات مع ارتفاع درجة الحرارة للمنطقة؛ الأمر الذي يعمل على تصاعد بخار الماء من المسطحات المائية مما يرفع قيم الرطوبة وتغطية السماء بالسحب وتسلق المرتفعات والتوجه عبر الأودية إلى الداخل؛ الأمر الذي يعزز إمكانية سقوط الأمطار⁽⁶⁹⁾. (شكل 7)

جدير بالذكر أن المنطقة على ما يبدو كانت أكثر أمطاراً مما هي عليه الآن⁽⁷⁰⁾. وقد نجح أهل المنطقة حينذاك في ذلك نجاحاً كبيراً؛ إذ استغلوا مياه الأمطار في عمل مدارج على سفوح جبالهم وعلى المرتفعات، كما عملوا على حصر تلك المياه عند نزولها من خلال إنشاء السدود للإفادة منها في الزراعة

63- حسين علي الويسي، 1991: 144.

64- عيدروس بلققيه، 1997: 63.

65 - أسامه عبد المولى، 2013: 15.

66- عبد المنعم عبد الحليم سيد، 1993: 567؛ أسامه عبد المولى، 2013: 16.

67- خالص الأشعب، 1992: 35؛ سعيد سالمين بلعفير، 2018: 138.

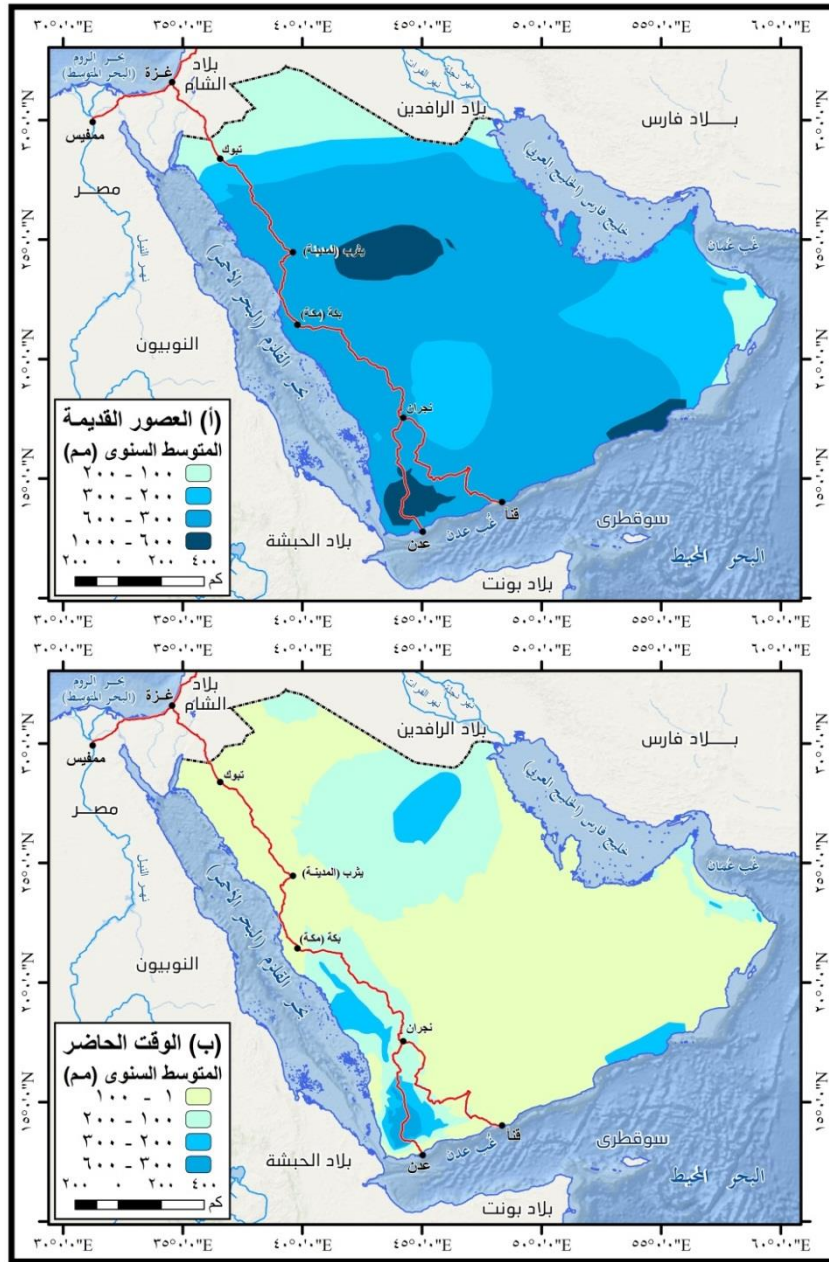
68 - نورة عبد الله النعيم، 1992: 29.

69- خالص الأشعب، 1992: 35؛ شاهر أغا، 1983: 235؛ عيدروس بلققيه، 1997: 62 - 63.

70 - يبدو أن الجزيرة العربية قد تعرضت لفترة جفاف بدأت منذ القرن الثالث الميلادي، وقد تسبب ذلك في تصحر الكثير من مناطق الزراعة وهجرها، وقد وجدت الكثير من المناطق التي كانت خصبة وتقوم فيها زراعة متقدمة، وقد اندثرت في الوقت الحاضر، ولم يبق منها سوى آثار شبكات الري؛

راجع. Dayton, J., 1975: 45 - 75.

طوال العام؛ الأمر الذي أدى إلى توافر حاصلات زراعية متنوعة بالمنطقة على مدار السنة، وامتازت هذه الحاصلات بالتنوع سواء في الحبوب أو الأشجار المثمرة أو الأشجار العطرية كاللبان والمر والقرفة والقسط وغيرها(71).



المصدر : من إعداد الباحثة باستخدام الحاسب الآلي - برنامج Arc map 10.7 ، اعتماداً على بيانات الموقع

-<http://data.un.org/Data.aspx?d=CLINO&f=ElementCode%3A11%E2%80%8E>

- Jeffrey I. Rose , 2002 ,An Introduction to Human Prehistory in Arabia - The Lost World of the Southern Crescent , Springer Textbooks in Archaeology and Heritage , P 38 : <https://link.springer.com/bookseries/16913>

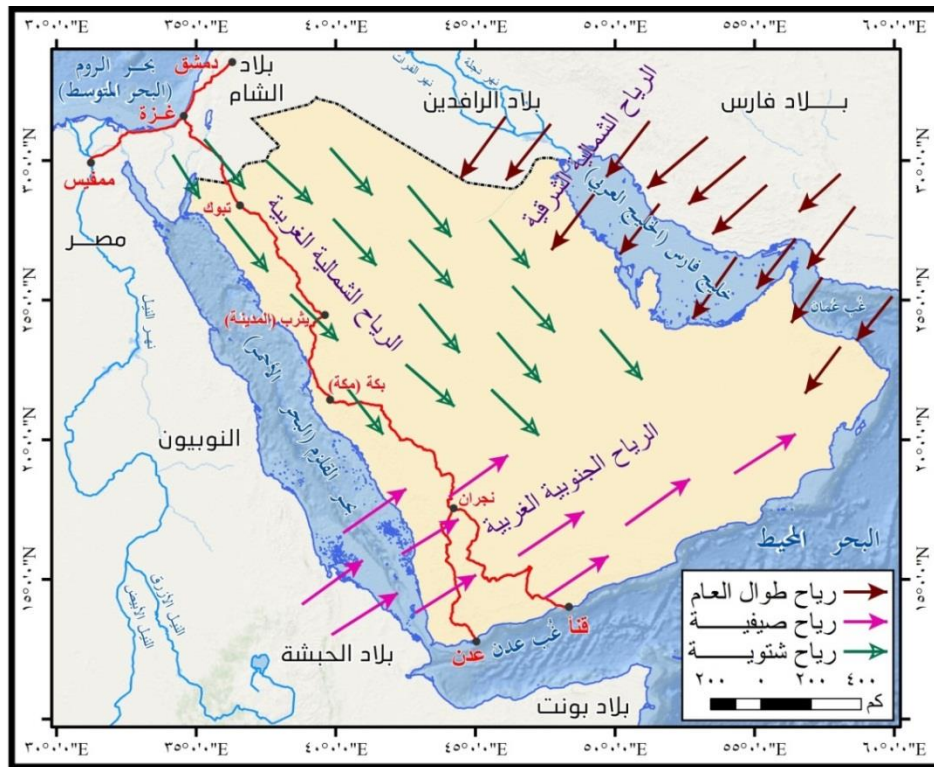
شكل (7) متوسطات المطر المتساقطة قديماً وحديثاً بشبه الجزيرة العربية.

71- محمد عبد الباري القدسي وآخرون، 2003: 934؛ عبد الرحمن الجاويش، 2012: 21.

• الرياح:

لعبت الرياح الموسمية دورًا بارزًا في النشاط التجاري لشعوب الجزيرة العربية بوجه عام وشعوب جنوب الجزيرة العربية بوجه خاص، وبخاصة في تجارتهم البحرية؛ فقد أدرك الملاحون العرب مواعيد واتجاهات تلك الرياح منذ القدم⁽⁷²⁾؛ أي أن اتجاه الرياح الموسمية عبر المحيط الهندي في فصل الصيف تكون من الجنوب الغربي إلى الشمال الشرقي، بينما تأخذ الاتجاه المعاكس لذلك في فصل الشتاء⁽⁷³⁾. **شكل (8)**

ساعدت هذه الرياح في الوقت نفسه الملاحين العرب على قيامهم بدور الوسيط التجاري بين الشرق الأقصى وغرب المتوسط؛ إذ ساعدتهم الرياح الموسمية الجنوبية الغربية والتي كانت تهب صيفًا من نهاية شهر إبريل حتى أوائل شهر أكتوبر من الإبحار إلى شبه القارة الهندية، كما ساعدتهم الرياح الموسمية الشمالية الشرقية من رحلة العودة إلى جنوب شبه الجزيرة العربية شتاءً من شهر نوفمبر حتى شهر مارس. كان موعد رحلتي الذهاب والعودة لشبه القارة الهندية سرًا بين الملاحين العرب وحدهم وسببًا لتفوقهم التجاري؛ نظرًا لثراء بلادهم من خلال ثراء مواردهم الطبيعية من ناحية وقيام بدور الوساطة التجارية أو ما يُعرف بتجارة الترانزيت من ناحية أخرى. ظلت معرفة أسرار الرياح الموسمية صيفًا وشتاءً ميزة للملاحين العرب⁽⁷⁴⁾.



المصدر : من إعداد الباحثة باستخدام الحاسب الآلي - برنامج Arc map 10.7 ، اعتماداً على خرائط الموقع الإلكتروني <https://kingdomofsudiaerbia.wordpress.com/2018/10/12>

شكل (8) أهم الرياح السائدة بشبه الجزيرة العربية

72 - Kiernan, R., 1937:19.

73 - Schmitthenner, W., 1969:103.

74- السيد السعيد، 1999 :35.

يبدو أن الملاحين العرب قد احتفظوا بسر تزامن هذه الرياح ودورها في فاعلية الحركة التجارية في المحيط الهندي، ولم يتم الكشف عن هذا السر من قبل البحارة الأجانب إلا عام 45م عندما اكتشف البحار الإغريقي هيبالوس Hipallus الذي توصل لدور الرياح الموسمية في حركة تسيير السفن في عرض المحيط الهندي⁽⁷⁵⁾. جدير بالذكر أن هذا الاكتشاف البحري الكبير في العالم اليوناني والروماني قرب منتصف الأول الميلادي ودوره في سرعة الاتصال بين منطقتي الشرق الأدنى والشرق الأقصى؛ هذا الأمر كان بمثابة ضربة قاصمة للتجارة البحرية العربية، والتي لم تقو أمام المنافسة البحرية الأجنبية وبخاصة الرومانية؛ التي كانت تسيطر على جُل منطقة الشرق الأدنى آنذاك؛ كما صاحب ذلك أفول كبير في تجارة البخور مع بداية القرن الأول الميلادي، وقد زاد الأمر سوءًا حدوث انهيار في سد مأرب أكثر من مرة ابتداءً من منتصف القرن الثاني الميلادي حتى الربع الثالث من القرن السادس الميلادي؛ الأمر الذي أدى إلى تدهور الحياة الزراعية بالمنطقة مما كان له الأثر السلبي على النشاط التجاري حينذاك⁽⁷⁶⁾.

(هـ) المادة الخام :

توافر لمنطقة جنوب شبه الجزيرة العربية منذ القدم موارد طبيعية متنوعة براءً وبحراً كانت بمثابة مواد خام لصناعات مختلفة ومتنوعة. هذا التنوع والثراء للمواد الخام في المنطقة من النباتات والأشجار العطرية والتي تم استخراج البخور والعطور والتوابل منها، ومن منتجات البحر؛ لعل أهمها اللؤلؤ والمرجان، فضلاً عن ثراء جبالها وهضابها بالمعادن كالذهب والملح وغيرها. غير أن شهرة مراكز العمران على طريق البخور الفاتكة كانت من شهرة سلعة البخور؛ والذي يُعد بخور ظفار وحضرموت من أجود أنواعه؛ وقامت عليها تجارة سكان جنوب شبه الجزيرة العربية⁽⁷⁷⁾. يقول هيرودوتس " إن جنوب الجزيرة العربية كانت المكان الرئيس التي أنتجت البخور والصمغ "⁽⁷⁸⁾، الأمر الذي أكدته كتابات كل من سترابون وبليني، حيث ذكرت هذه المصادر أن حضرموت وقتبان وظفار (شكل 9) ، كانت المصادر الرئيسة التي تنتج مثل هذه الأشياء الثمينة⁽⁷⁹⁾.

تجلى التأثير المناخي واضحاً بمنطقة ظفار وحضرموت وقتبان التي تعتبر أكثر بقاع جنوب شبه الجزيرة العربية إنتاجاً للبخور فقدت تصافرت الظروف الطبيعية في هذه المنطقة لتجعل من بخورها نوعاً ممتازاً مما أدى إلى رواجه الكبير في أسواق العالم القديم، حيث تنمو أشجار البخور فوق مناطق مرتفعة شحيحة المطر ولكن في بيئة ملبدة بالسحب، وهذه الظروف كلها تتوفر في منطقة ظفار وحضرموت وقتبان، ذلك أن الرياح الموسمية الجنوبية الغربية المحملة بالرطوبة من جراء مرورها فوق البحر عندما تصل إلى خط الساحل تتسبب في تكوين ضباب وطبقات من السحب المتراكمة على منحدرات جبال القراء، فتتوفر بذلك الظروف الثلاثة الملائمة لنمو أشجار البخور الجيد؛ وهي الارتفاع والجفاف النسبي والجو الملبد بالسحب والضباب⁽⁸⁰⁾.

75 - O' Leary, D.,1929, 78.

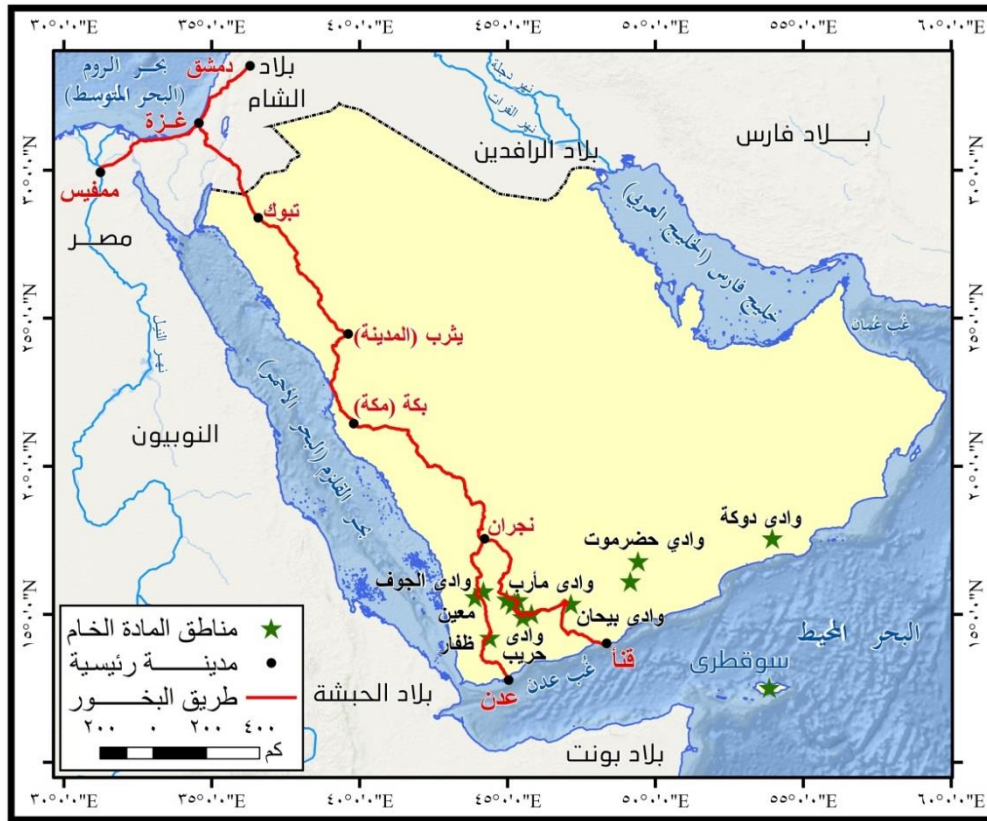
76- Beck, 1963: 152 - 153.

77 - أسامه عبد المولى، 2013: 72.

78-Herodotus, IV,75; Strabo, XVI, 4 – 23; Pliny, XII, 54.

79-Theophrastus, IX, IV, 2; Al-Ansary, A., 1982: 22, 29

80- أسامه عبد المولى، 2013: 16.



المصدر : من إعداد الباحثة اعتماداً على: المصادر والمراجع التاريخية , جوجل ايرث

شكل (9) التوزيع الجغرافي لمناطق زراعة أشجار اللبان بشبه الجزيرة العربية

توجد مجموعة من الأودية كانت معظمها مواطن للزراعة والاستيطان في جنوب شبه الجزيرة العربية مثل وادي أذنة، ووادي حضرموت الذي يقطع الهضاب الشرقية التي تمتد أسفل مرتفعات سراة اليمن، ومن الأودية الأخرى المنتجة للبخور في جنوب شبه الجزيرة العربية هو وادي "الجوف"، ووادي "مأرب" الذي يمر بمدينة مأرب على بعد 1 كم من سد مأرب المشهور، بالإضافة إلى وادي دوكة في منطقة نجد بعد المنحدرات الشمالية لسلسلة جبال ظفار، ووادي حريب ووادي بيجان(81).

(صورة 1- أ، ب، ج، د).

لهذا كان طريق البخور يبدأ من المناطق المنتجة للمواد العطرية في جنوب الجزيرة العربية، حيث كانت أفضل أنواع البخور تُنتج هناك، وتُصدّر إلى مناطق الشرق القديم وأوروبا، ويذكر سترابون اعتماداً على إيراتوستنيس أن قنّبان وحضرموت هما أهم المناطق التي ينمو فيها البخور في جنوب الجزيرة العربية(82)، أما بليني فيذكر أنّ سبأ هي مصدر البخور والمر(83)، ويؤكد هيرودوتوس أن

81- محمود طه أبو العلا، 1973: 52.

82 -Strabo, XVI, IV, 2-4.

83 -Pliny, XII, 51-52, 58-60.

الجزيرة العربية هي المكان الوحيد الذي يُنتج المواد العطرية⁽⁸⁴⁾، ويحدد ثيوفراستوس مواقع إنتاج البخور في سبأ، حضرموت، قتيبان، ومعين⁽⁸⁵⁾.

كان البخور يُنقل من أماكن تواجده في كل من حضرموت و قتيبان وظفار إلى شبوة التي لعبت دورًا بارزًا في تجارته، فكانت المكان الذي يُجمع ويُخزن فيه البخور، ومنها تُحمل الجمال بهذه السلعة وتُنقل إلى تمنع عاصمة قتيبان الواقعة غرب اليمن، والتي كانت مركزاً مهم لاستراحة القوافل، ومن هذه المدن العربية الجنوبية كانت تبدأ رحلة القوافل الطويلة، حيث تمرّ بمأرب عاصمة سبأ، ثم إلى براقش، ومنها إلى نجران، ثم تتوجه شمالاً وبالاتجاه الشرقيّ بعدة طرق رئيسة وفرعية. وقد كانت هناك عدّة طرق تجارية تربط جنوب بلاد العرب بمصر والشام، وشرقيّ أفريقيا والهند⁽⁸⁶⁾.



(صورة 1-ب)



(صورة 1-أ)

(صورة 1-أ، ب) محمية أشجار اللبان بوادي دوكة في منطقة نجد بعد المنحدرات الشمالية لسلسلة جبال ظفار



(صورة 1-د)



(صورة 1-ج)

المصدر: باذيب، على سالم، 2017، ص28؛ المعشني، 2023، ص 17

(صورة 1-أ، ب، ج، د) أشجار اللبان بوادي دوكة وظفار وحضرموت.

لم يكتف التجار عرب الجنوب بمواردهم الطبيعية من البر والبحر، بل قاموا باستيراد منتجات البلاد الأخرى التي تعاملوا معها، مثل الهند وشرق إفريقيا، من التوابل والطيب والأحجار الكريمة والعاج وغيرها ثم أعادوا تصديرها والتي بلا شك لاقت رواجًا كبيرًا عند شعوب العالم القديم مثل الآشوريين

84 -Herodotus, III, 107.

85 -Theophrastus, IX, IV, 2.

86- نهاية الملاعبة، 1995: 115 – 119.

والمصريين والسوريين وغيرهم من شعوب حوض البحر المتوسط، وقد انعكس ذلك على سكان جنوب الجزيرة العربية فأصبحوا من أغنى شعوب الأرض حينذاك كما أشارت بعض المصادر الكلاسيكية⁽⁸⁷⁾. أشارت المصادر الإغريقية إلى ثروات جنوب شبه الجزيرة العربية من الأشجار العطرية؛ حيث ذكر هيرودوتوس (484-423 ق.م) أن "هذه المناطق وحدها يُنتج اللبان والمُر والكاسيا والقرفة"⁽⁸⁸⁾، كما أكد ثيوفراستوس (372 - 287 ق.م) أنه تنمو في هذه المنطقة عديد من الأشجار والنباتات العطرية أهمها "البخور والمر والكاسيا والبلسم والقرفة"⁽⁸⁹⁾. كما وصف أجاثرخيديس الكندي (حوالي النصف الثاني من القرن الثاني قبل الميلاد) وصفاً تفصيلياً عن أنواع الطيوب والتوابل ومناطقها في بلاد العرب، وخصوصاً دولة سبأ التي أسهب في وصف مواردها وثرواتها؛ حيث ذكر "ويصل عبير النباتات العطرية مدها في بلاد سبأ) ربما يقصد جنوب الجزيرة وسيطرة مملكة سبأ لها). ولا يملك هذا البلد أي نوع آخر من الوقود، ولذلك لا يجذُّ الناس أمامهم سوى حرق نبات القرفة والكاسيا للحصول على حاجتهم اليومية من النار والوقود"⁽⁹⁰⁾.

كما ذكر ديودوروس الصقلي (80 - 20 ق.م) أن "أرض جنوب الجزيرة العربية في مختلف أجزائها تتسم بتوافر أشجار البخور والمزروعات الأخرى ذات الرائحة العطرة والتي يُستخرج منها كافة أنواع المواد العطرية.. غير إن المُر والبخور هو أكثر الأشياء قبولاً لدى المعبودات الذي يُصدر إلى جميع أرجاء العالم المأهول بالسكان"⁽⁹¹⁾. أما إسترابون (64 ق.م - 24م) فيذكر "أن بلاد العرب السعيدة" جنوب شبه الجزيرة العربية" تنقسم إلى خمس ممالك: تضم إحداها المقاتلين الذين يحاربون نيابة عن الجميع، وتضم أخرى المزارعين الذين يحصل الآخرون منهم على الغلال، وتضم الثالثة العاملين في الحرف والصناعات، والرابعة تضم العاملين في منطقة إنتاج المُر، والخامسة تضم العاملين في منطقة إنتاج اللبان على الرغم من أنها هي نفسها تنتج الكاسيا والقرفة والطيب، وهم لا يغيرون فيما بينهم المهن التي يعملون فيها؛ إذ إن كلاً منهم يواصل مزاوله مهنة أبائه"⁽⁹²⁾.

كما أكدت المصادر الرومانية على ما ذكرته المصادر الإغريقية؛ مما يُشير إلى استمرارية ثراء جنوب شبه الجزيرة العربية بالموارد الطبيعية المتنوعة يأتي على رأسها الأشجار والنباتات العطرية؛ فذكر المؤرخ الروماني بلينيوس (23-79م) بالتفصيل أشجار ونباتات عطرية متنوعة بجنوب شبه الجزيرة العربية أهمها؛ شجرة البخور، وشجرة المُر، وشجرة المستكة، ونبات اللادن، وشجيرات القرفة والكاسيا والبلسم⁽⁹³⁾. كما أشار صاحب كتاب الطواف حول البحر الإريثري (حوالي القرن الأول الميلادي) إلى الثراء الكبير لمنطقة شبه الجزيرة العربية من حيث أشجار البخور ووصفها بقوله "والأرض المنتجة لللبان جبلية ويصعب السير فيها، وبها ضباب وسحاب داكن، واللبان يُجنى من

87 -Diodorus Siculus, III, XLVI, 1-3; Strabo, XVI, IV, 19; Pliny, VI, XXXII, 162.

88 - هيرودوتوس، هيرودوتوس والجزيرة العربية: 74.

89 - ثيوفراستوس، ثيوفراستوس والجزيرة العربية: 49 - 50.

90 - أجاثرخيديس، أجاثرخيديس والجزيرة العربية: 52 - 55.

91 - ديودوروس الصقلي، ديودوروس والجزيرة العربية: 61.

92 - إسترابون، إسترابون والجزيرة العربية: 132.

93 - بلينيوس، بلينيوس والجزيرة العربية: 159 - 176.

الأشجار. والأشجار التي تنتج اللبان لا هي بالكبيرة جداً ولا بالمرتفعة. وهي تنتج اللبان ملتصقاً على اللحاء" (94).

جدير بالذكر أن مادة البخور هي مادة من الصمغيات والراتنج أو الصمغ الراتنجي؛ هذه المادة وأهمها اللبان والمر، إذ يُنتج اللبان من شجرة البوسويليا *Boswellia*، بينما يُستخرج المر من شجرة كوميفورا *Commiphora*، والبخور المفضل لكافة الشعوب القديمة كان هو اللبان، حيث تنمو شجرة اللبان "البوسويليا" وتزدهر في منطقتي جنوب شبه الجزيرة العربية وجنوب شرق أفريقيا" القرن الأفريقي" عن غيرهما (95).

هكذا مكنت البيئة الجغرافية لمنطقة جنوب شبه الجزيرة العربية إنتاج المواد العطرية التي كانت أكثر السلع تميزاً وأهمية داخل الجزيرة العربية وخارجها، وجاءت أهميتها من قداستها، حيث إن استخدامها كان جزءاً من الطقوس الدينية في ديانات المناطق الحضارية في الشرق الأدنى، ومن ثم لعب عرب الجنوب دور الوسيط التجاري بين مختلف دول العالم، فقاموا بنقل منتجات الشرق إلى الغرب، ومنتجات الغرب إلى الشرق، وكان البخور على رأسها (96)، فضلاً عن عدد من المواد العطرية الأخرى التي شكلت جزءاً من تجارتهم الخارجية، ومن ثم كان لها بعض الاستخدامات في صناعة العطور، لعل أهمها؛ الإذخر، اللادن، الضرو، الصبر، دم الأخوين، البلسم، المقل، السنا، الرند، والزنجبيل (97).

أشار ديودوروس الصقلي إلى وجود مناجم للذهب؛ حيث كان يتم استخراجها مباشرة من باطن الأرض دون استخدام طرق التعدين الأخرى التي كانت تستخدمها جميع الشعوب، وكان الذهب المستخرج من تلك المنطقة على هيئة كتل ذات لون شديد الإحمرار (98)، كما أشار أجاثارخيديس إلى ثراء أرض سبأ بمعدن الذهب (99). ومن ثم كان الذهب من أهم السلع التجارية جنباً إلى جنب البخور، ولذا أطلق بعض الباحثين على هذا الطريق "طريق البخور-الذهب" (100). كما اشتهر عرب الجنوب منذ القدم بتجارة الأحجار الكريمة؛ لعل أهمها العقيق اليماني، الجزع، الجشمت، والتوباز، كما عملوا على استخراج اللؤلؤ من أعماق سواحل جنوب وشرق شبه الجزيرة العربية خاصة بالقرب من سواحل جزيرة البحرين؛ ومن ثم كانت هذه السلعة الثمينة تمر أيضاً من خلال طريق البخور (101).

اشتهرت شبه الجزيرة العربية كذلك بترائها بمناجم الملح خاصة في الجنوب؛ ومن ثم كانت من أهم المواد الخام في تجارات طريق البخور، وكانت مدينتا شبوة وتيماء من أغنى مناطق شبه الجزيرة بمناجم الملح المطمورة في الأرض، كما كان يُستخرج من السبخات المنتشرة في شمال وشرق ووسط الجزيرة، فضلاً عن ثراء منطقة الجنوب بمناجم الملح؛ الأمر الذي نشطت معه تجارة الملح على طريق

94- مؤلف مجهول، الطواف حول البحر الإريثري والجزيرة العربية: 65.

95- نايفل فروم، 2008: 15.

96- نوره عبد النعيم، 1992: 231؛ فاروق علي الحاج، 2005: 113؛ أسامه عبد المولى، 2013: 16.

97- نوره النعيم، 1992: 234-239.

98 - Diodorus Siculus, II, IXL.

99- أجاثارخيديس، أجاثارخيديس والجزيرة العربية: 52.

100 - عبد المنعم عبد الحليم سيد، 1993: 579؛ أسامه عبد المولى، 2013: 73.

101- نوره النعيم، 1992: 243؛ أسامة عبد المولى، 2013: 73.

البخور⁽¹⁰²⁾. كما استخرج الأنباط القار من البحر الميت وتاجروا به مع مصر؛ إذ كان مادة مهمة من مواد التحنيط، كما تاجروا في الجلود، والأصباغ والحبوب والتمور⁽¹⁰³⁾.

كما قامت شبه الجزيرة العربية دور الوسيط التجاري فيما بين مناطق الشرق الأقصى من ناحية ومنطقة القرن الأفريقي من ناحية أخرى، ودول حوض البحر المتوسط عن طريق الطرق التجارية وفي القلب منها طريق البخور، ونظرًا لموقعها الجغرافي العبقري والذي يتوسط العالم القديم، ومن ثم كانت تُحمل البضائع من أكثر المناطق إنتاجًا وهي شرق آسيا إلى أكثر المناطق استهلاكًا في البحر المتوسط؛ فكان من أهم السلع التي تم جلبها من القرن الأفريقي ثم إعادة تصديرها من خلال طريق البخور، العاج، وريش النعام، والعبيد. كما جلب عرب الجنوب من منطقة شرق الأقصى، خاصة الهند⁽¹⁰⁴⁾، فجلبوا منها الأقمشة والتوابل؛ لعل أشهرها الفلفل الهندي، والكافور والزنجبيل، والقرنفل. كما جلبوا الحرير من الصين⁽¹⁰⁵⁾؛ الأمر الذي حقق ثراءً منقطع النظير لممالك ودول شبه الجزيرة العربية لا سيما عرب الجنوب الذين كانوا من أغنى شعوب الأرض حينذاك⁽¹⁰⁶⁾.

جدير بالذكر أن البيئة من حيث التربة والهواء وتوافر المياه في منطقة جنوب شبه الجزيرة الهندية تتشابه إلى حد كبير بين منطقة جنوب شبه الجزيرة العربية ومنطقة جنوب شرق أفريقيا؛ ومن ثم تنتج هذه المناطق القرفة والطيب والنباتات العطرية الأخرى، غير أن الهواء في جنوب الهند أكثر رطوبة، مما يساعد على الخصوبة والنمو؛ الأمر الذي ساعد على جعل الحيوانات التي تعيش في البر وفي الماء في آن واحد أكبر حجمًا في الهند من مثيلاتها في الأماكن الأخرى⁽¹⁰⁷⁾، كما أن البخور الذي يجمع في حضرموت ينقل على الجمال إلى شبوة " عاصمة البلد، وهو ما فتحت من أجله عدة أبواب . وقد أكدت القوانين الملكية على ضرورة مراقبة الطرق بصرامة⁽¹⁰⁸⁾.

2- العوامل البشرية :-

لما كانت العوامل الطبيعية دور فعال في تطور طريق البخور واستمراريته وازدهار مراكز العمران القائمة عليه على مر العصور؛ من مرور الطريق بمناطق خصبة وغنية بمناهل المياه العذبة، وبما توفره من مصادر الغذاء كذلك المليية للحاجات الضرورية للقوافل التجارية، كما كان لها دور واضح أيضًا في تحديد اتجاهاته ومسالكه⁽¹⁰⁹⁾. ولا تكتمل الصورة إلا بالعوامل البشرية التي تتضافر مع العوامل الطبيعية لتحقيق التطور والديمومة والفاعلية لمراكز العمران على الطريق، ولذا كانت تمر القوافل التجارية على مسار الطريق من الجنوب للشمال بنحو خمس وستين مركزًا من مراكز العمران، والتي كانت مزودة بكافة متطلبات هذه القوافل حتى مواقف خاصة لرعاية الإبل⁽¹¹⁰⁾.

102- جواد علي، المفصل في تاريخ العرب: 523؛ نوره النعيم، 1992: 90؛ أسامه عبد المولى، 2013: 73-74.

103- نوره النعيم، 1992: 240-243.

104 - Nutting, A., 1964: 16.

105- أسمان الجرو، 1999: 59.

106- إسترابون، إسترابون والجزيرة العربية: 121.

107- إسترابون، إسترابون والجزيرة العربية: 59.

108- محمد السيد عبد الغني، 1999: 111.

109- نورة النعيم، 1992: 207.

110 - Pliny, IV, 47.

(أ) دور الأنظمة العربية القديمة في استمرارية ازدهار مراكز العمران على طريق البخور:

كان للأنظمة في الممالك العربية القديمة دور بارز في ازدهار مراكز العمران على طريق البخور من خلال العناية بتجارة البخور؛ بداية من تعهد الأشجار والنباتات العطرية وحتى الوصول للأسواق المحلية والعالمية؛ وقد أشار إسترايون أن أربع ممالك عربية جنوبية كبرى وما يتبعها من أنظمة كان لها دور محوري في تجارة البخور من الألف إلى الياء؛ وهي حضرموت، معين، قناب، وسبأ⁽¹¹¹⁾.

نظراً لأن الأشجار والنباتات العطرية تتمركز في جنوب الجزيرة العربية وخاصة منطقتي ظفار وجزيرة سوقطرى التابعتين لمملكة حضرموت، فكان يتم تعهدها وعلى رأسها أشجار اللبان "الكندر" وأشجار المُر "الصبر" بقدر كبير من الإهتمام والرعاية من قبل الأنظمة التابعة لمملكة حضرموت؛ حيث مثلت شجرتا اللبان والمُر كلتاهما المصادر الرئيسية لصناعة البخور؛ إذ تأتي بعصارتها في نهاية السنة الثالثة وبداية السنة الرابعة من نموها أو زراعتها، ومن ثم يتم شق جذوعها بإشراف من الدولة ابتداءً من شهر مارس وتستمر طوال شهري إبريل ومايو فتندفق عصارتها في هذا الجو الحار أفضل ما يكون في أيام السنة⁽¹¹²⁾، ثم تتترك بعد هذه العملية لمدة لا تقل عن أسبوعين وبعده يجمع المحصول المتجمد على جذوعها أو المتساقط أسفل سيقانها، ثم يُحفظ المحصول في صناديق خشبية أو سلال مُعدة لذلك⁽¹¹³⁾.

المرحلة التالية لجمع المحصول هو نقله من مناطق نمو أشجاره في الداخل إلى ساحل البحر، ليتم تجميعه في مينائي "موسكا" و "سياجروس" ومنهما يتم نقله بالبحر نحو الغرب إلى ميناء "قنأ" إما في قوارب أو فوق الأرمات⁽¹¹⁴⁾؛ وهي أطواف خشبية تحملها قِرب منفوخة⁽¹¹⁵⁾، وفي أحيان أخرى يُؤتى بالكندر لميناء "قنأ" على ظهور الجمال وفي الأرمات المحلية المصنوعة من الجلد⁽¹¹⁶⁾. تبدأ المرحلة الثالثة من نقل المحصول من قنأ براً بالقوافل إلى شبوة عاصمة مملكة حضرموت القديمة، ثم إلى تمنع عاصمة مملكة قنابان القديمة، ومنها إلى سائر عواصم الممالك العربية القديمة؛ لعل أهمها على الإطلاق مدينة مأرب عاصمة مملكة سبأ، ومعين أو قرناو عاصمة مملكة معين⁽¹¹⁷⁾.

بطبيعة الحال لما كانت هذه السلعة الاستراتيجية والتجارة الرائجة تمر بعواصم الممالك العربية جميعها فكان لزاماً على أنظمة هذه الممالك تأمين القوافل التجارية للمرور بسلام من أراضيها بشكل عام وهذه السلعة بالغة الأهمية بشكل خاص، إذ أن هذه التجارة الرائجة تعود بالنفع على الممالك جميعها دون

111 - Strabo, XVI, IV, 16.

112 - Van Beek, G., 1958: 141.

113 - عبد المنعم عبد الحليم سيد، 1993: 147.

114- طريقة استخدام الأرمات لنقل المحصول يتمثل في ملأ الأكياس المصنوعة من الجلد بالهواء، ويتم إحكام غلقها، ويوضع على جانبيها لوحين من الخشب، ثم تربط بالحبال وتُسحب بالقوارب. وكان الإبحار بمحاذاة الساحل بين الموانئ الجنوبية لشبه الجزيرة العربية؛ من ميناء سمهرم إلى ميناء قنأ على البحر العربي، أو إلى ميناء عدن، ومن جزيرة سوقطرى وشرق أفريقيا وربما استخدامهم هذه التقنية البدائية، واعتمادهم على استغلال الرياح الموسمية الجنوبية الغربية للتنقل بين موانئ جنوب الجزيرة والموانئ المجاورة وعدم تطويرها هو تفضيل العرب لتجارة البر أكثر من تجارة البحر، ولم يستخدموا البحر إلا بحكم الضرورة فلم يلجأوا لتطوير القوارب والسفن، وإنما كانوا يبحرون بالقرب من السواحل، راجع محمد عبد القادر بافقيه، 1973: 185؛ رضا جواد الهاشمي، 1984: 181؛ خالد سالم باوزير، 1996: 90.

115- Periplus, ch.27; Van Beek, G., 1958: 141.

116- خالد سالم باوزير، 1996: 90؛ عبد العزيز صالح، 2010: 98.

117- عبد المنعم عبد الحليم سيد، 1993: 147.

استثناء، ولا تتأثر هذه التجار كثيرًا بما قد يحدث من صراعات أو حروب؛ إذ بتوقفها يتأثر الجميع ولا يوجد ثمة دليل أو قرينة يفيد بتوقف هذه التجارة يوماً ما عبر العصور القديمة.

كانت مملكة حضرموت هي الدولة التي وقع عليها العبء الأكبر في تأمين هذه التجارة لوقوع منطقة نمو أشجارها الرئيسية، وأهمها منطقة ظفار، في حدودها وتحت سلطانها من ناحية، ثم لإشرافها على الميناء الرئيس لتصدير هذه السلعة وهو ميناء "خور روري"، الأمر الذي جعل ملوك حضرموت تشييد المخازن والقلاع والحصون بمنطقة الميناء لحفظ وتأمين المحصول حتى يتم تصديره عبر طريق البخور، ولعل الآثار المكتشفة في محيط ميناء خور روري من أطلال القلاع والحصون والمخازن، فضلاً عن النقوش المُسندية التي تؤكد دور الدولة الفاعل في ازدهار ورواج هذه التجارة⁽¹¹⁸⁾.

أسفرت المصادر الكلاسيكية⁽¹¹⁹⁾ عن الخبرة العميقة لأنظمة الممالك العربية القديمة في ازدهار هذه التجارة؛ وذلك من خلال اختيار الأوقات المناسبة والملائمة لكل مرحلة من مراحل هذه التجارة؛ فيتم جمع المحصول في فصلي الربيع والصيف، ويتم تخزينه في فصل الخريف في الصوامع والمخازن المُعدة لذلك سلفاً، ثم يتم الإنتظار لفصل الشتاء حتى يتم نقل المحصول إلى ميناء التصدير "قنأ"؛ للإستفادة من الرياح الموسمية الشمالية الشرقية التي تدفع بالقوارب من الشرق للغرب في هذا التوقيت على الأرجح، إذ ما زال هذا التوقيت متبعًا حتى اليوم⁽¹²⁰⁾؛ فالحاضر مفتاح الماضي.

أما مملكة معين فاعتمدت في نظامها الإقتصادي أكثر ما اعتمدت على الإشتراك بنصيب كبير في تصدير منتجات الجنوب إلى أسواق التجارة الخارجية، لا سيما اللبان "الكندر" والمر التي كانت ترحب بها معابد مصر القديمة ومنطقة الهلال الخصيب ودول البحر المتوسط ترحيباً كبيراً⁽¹²¹⁾. ويتضح مظاهر هذا الاهتمام في رواية بليني الكبير التي أشار فيها لتعبيدهم طريق للبخور بشكل محدد حيث قال "... يمر بمنطقة المعينيين ترانسيت الكندر عبر طريق ضيق، وهم الذين بدأوا هذه التجارة وأهم من مارسوها، واتخذوا نوعاً من البخور اسمه من اسمهم وهو البخور المعيني"⁽¹²²⁾.

كما لعبت مملكة معين دوراً رائداً ومتفرداً من بين جميع الممالك العربية القديمة في ازدهار طريق البخور ومن ثم مراكز العمران عليه بحكم موقعها الجغرافي، الأمر الذي سمح لها أن تكون أكثر اتصالاً بطرق التجارة الشمالية الرئيسية التي تخرج من عاصمتها "قرناو" ومن تابعتها "نجران" إلى نجد وما وراءها، وإلى الحجاز وما ورائه، فضلاً عن رعايتها لقوافل التجارة التي تسلط طريق البخور على طول الحجاز والممتد إلى العقبة وما يتفرع منها إلى سيناء، وإلى غزة ومعان مصران في جنوب الشام. وقد زودت أنظمة معين هذا الطريق بحاميات وجاليات معينة؛ والتي كان استقرارها في مدن الحجاز من عوامل التزاوج والاختلاط السلمي بين عرب الشمال وبين عرب الجنوب، كما كان من أسباب ما تناقلوه النسابون عن تناثر بطون جنوبية أو قحطانية بين العرب الشماليين⁽¹²³⁾.

118 - Periplus, XXVII; Van Beek, G., 1958: 141. Phillips, W., 1966: 187 - 201.

119 - Theophrastus, IX. IV, 2-3; Pliny, XII. XXXI; Periplus, XXVII.

120 - عبد المنعم عبد الحليم سيد، 1993: 148.

121 - عبد العزيز صالح، 2010: 92.

122 - Pliny, XII. XXXI.

123 - عبد العزيز صالح، 2010: 93-94.

أشارت النقوش والدراسات الأثرية أن مملكة معين عملت على إثراء طريق البخور وإعمارها عن طريق تكوينهم مستوطنات ومراكز عمران في دادان "العُلا"، وفي الحجر "مدائن صالح"، وفي واحات شمال غرب شبه الجزيرة العربية؛ لعل أهمها واحه تيماء، كما تواجدوا في الميناء الرئيس على البحر المتوسط وهو ميناء غزة، كما تواجدوا في تاج والقطيف على ساحل الخليج العربي، كما أشارت النقوش إلى وصولهم إلى الوركاء في بلاد الرافدين، وبلوغهم قرية البريكة في سوريا القديمة، كما أفادت النقوش أن تجار معين قاموا بتزويد المعابد المصرية بحاجتها من الطيوب وأهمها المر، كما أفادت أن البخور سُمي بالبخور المعيني في نقوش جزيرة ديلوس الإغريقية في البحر المتوسط(124).

أما مملكة قنبان فكان لأنظمتها اليد الطولى في العناية بطريق البخور وتمهيده ورصفه وحمايته؛ نظراً لدورهم في خدمة وتشجيع القوافل التجارية الخارجية أو تجارة المرور، والتي يتحتم عليها المرور من أراضيها، لذا كان شغل ملوكها الشاغل هو إحكام الإشراف الطريق البري الكبير أو طريق البخور وما يتفرع وينبثق منه؛ ولعل من أهم هذه الطرق التي مهدها القنبانين طريق "مبلقة" أو العقبة، الذي بُدّل فيه مجهود بارع بالنسبة لعصره وبيئته ليصل عبر الجبال بين وادي بيحان ووادي حريب، إذ تعبره القوافل المتجة من عدن إلى نواحي مأرب في سبأ عبر الأراضي القنسانية(125). وقد مُهّدت أرضيته بالأحجار باتساع يتراوح بين أربعة وخمسة أمتار، وامتد نحو ثلاثة أميال "حوالي 5 كم" بين ارتفاع وانخفاض بإنحناءات كثيرة في أجزاء شقتها الطبيعة وأجزاء أخرى مهّدتها يد الإنسان على مدرجات جبلية تحمي جوانبها جدران منحوتة أو مبنية، وأقيم على كل من طرفي هذا الطريق الطويل حوض للماء لخدمة القوافل وسقاية الإبل(126).

جدير بالذكر أنه تم الكشف عن ثلاثة نصوص من عهد الملك القنساني "يدع أب ذبيان بن شهر" تُفيد أنه عبّد هذا الطريق ضمناً لمرور تجارة البخور من أراضيه للتحكم في التجارة التي تمر بمملكته(127)، ورغبته في تحصيل أكبر نسبة من المكوس عليها، وإلا كان من السهل استبداله بطريق سهل آخر يمتد من غرب العاصمة "تمنع" رأساً إلى وادي حريب(128). نظراً للأهمية الاقتصادية لهذا الطريق نشأت مراكز العمران حوله؛ لعل أهمها ذو غيلان "حصن الخضير" عند مدخله، وبجانبها "هجر بن حميد" على جانبه الشرقي، و"حنو الزرير" على جانبه الغربي، ولعلها قامت في بداية أمرها كمحطات للقوافل ومراكز لتحصيل الضرائب، ثم اتسع عمرانها بعد ذلك(129).

مهد القنبانين طريقاً آخر في ممر "نجد مرقد" على الحافة الصحراوية بين وادي بيحان ووادي حريب أيضاً، ورصفوه أو عبّده لتمر القوافل خلاله بين جدارين يبلغ سمك الواحد منهما نحو المتر، وقام فيه مركز لتحصيل المكوس من قوافل التجارة المتجهة إلى حريب التي تبعد عنه بنحو خمسة أميال "حوالي 8 كم"، أو الخارجة منها في اتجاهها إلى بيحان والعاصمة تمنع(130).

124- محمد عبد القادر بافقيه، 1973: 181؛ رضا جواد الهاشمي، 1984: 194؛ عبد الحكيم شايف محمد، 2008: 135. 125 - Sanger, H., 1954: 237.

126- عبد العزيز صالح، 2010: 77.

127- إسترابون، إسترابون والجزيرة العربية: 113.

128- عبد العزيز صالح، 2010: 77.

129- أسامه عبد المولى، 2013: 56.

130- عبد العزيز صالح، 2010: 77 - 78.

كما حرص القتبانيون كذلك على إعمار الطريق عن طريق حفر وتعميق وتنظيف الآبار على طول طريق البخور الذي يمر في أراضيهم، كما كان من أهم المشروعات المائية التي تُنسب لهم هو حفر الصهاريج على قمة جبل ريدان وسفوحه، ولا تزال آثار هذه الصهاريج قائمة إلى اليوم وتؤرخ ما بين القرن الخامس قبل الميلاد والقرن الأول الميلادي، وكانت هذه الصهاريج يتسع البعض منها لآلاف الجالونات من المياه. هذا، وقد مهدوا الطريق المؤدي إلى نبع طبيعي في وادي فرع في بيحان عن طريق ممرات ضيقة مرصوفة؛ ليتيسر وصول الرعاة ورجال القوافل إليه، كما حفرت علامات على الصخور قبل الوصول إليه بنحو كيلو متر؛ ومنها ما يمثل شخصاً يشير بإصبعه إلى مكان الماء(131).

كما اهتم عرب الجنوب بتمهيد طرق القوافل التجارية؛ حيث اهتموا بتحديد الطريق وتوضيحه بوضع معالم لها في الصحاري لتهتدي بها القوافل اثناء مرورها على الطرق لتشير الى معالمها فلا يضل عنها من يسلكها من القوافل وكان أبرهه بن الحارث اول ملك نصب الاعلام وبنى الأميال والعلامات على الطرق والمناهل، ولذلك سمي ذا المنار وهو علم على الطريق يستدل به(132)، (صورة 2- أ، ب) ومن صور اهتمامهم بطريق البخور أيضاً؛ انشاء المراكز أو المنازل بمواضع المياه كي تنزل بها القوافل التجارية، وكانت هذ المنازل والمسافات والأبعاد فيما بينها معلومة ومعروفة لرؤساء القوافل التجارية مما ساعدهم على اجتياز البوادي والقفار بسلام(133).



(صورة 2- ب)



(صورة 2- أ)

(صورة 2 - أ) العلامات على طريق البخور القديم بظهران الجنوب . دراسة ميدانية بتاريخ، 12 / 8 / 2022
(صورة 2- ب) الرجوم (العلامات على طريق البخور) تهتدي بها القوافل في الطريق من مكة إلى يثرب.
المصدر: الدراسة الميدانية بتاريخ: 4 / 4 / 2023.

أما عن دور مملكة سبأ في ازدهار هذه التجارة ومن ثم إعمار طريقها وتأمينه ومراكز العمران عليه؛ فيذكر سترابو عنها " .. قبيلة كبيرة تنتج المر واللبن والقرفة، وأنه يوجد على الساحل البلسم وأعشاب أخرى ذات رائحة ذكية تفقد رائحتها سريعاً"، ثم يذكر " .. وأن شعوب المنطقة يحصلون باستمرار على إمدادات الطيوب، وينقلونها إلى البلاد المجاورة لأراضيهم حتى حدود سوريا وبلاد

131- عبد العزيز صالح، 2010: 79 – 80.
132- الثعالبي: ثمار القلوب، ص 280.
133- شهاب حسن صالح، 1977: 81.

الرافدين" (134). يُفهم من شهادة إسترابون تشير إلى الدور الكبير الذي لعبته هذه المملكة ابتداءً من الإنتاج مع دورهم الرئيس في تجارة الترانسيت للطيوب ثم دورهم الكبر في تأمينها ونقلها عبر طريق البخور إلى ساحل البحر المتوسط وبلاد الرافدين. كما تحدث عن الثراء لأهل سبأ جراء قيامهم بنقل تجارة التوابل والبخور فقال: "من نقل هذه التوابل والطيوب أضحى السبئيون وأهل جرها أغنى الناس قاطبة.." (135). كما أشار بليني إلى ذلك "أنهم في عمومهم أغنى أجناس العالم؛ لأن ثروات واسعة تتجمع في أيديهم من روما وفارس لقاء ما يبيعونه لهذين البلدين من نتاج البحر أو من غاباتهم (اللبان والمر) دون أن يشتروا شيئاً مقابل ذلك" (136).

أشار بلينيوس بوضوح عن المكوس التي كانت تُفرض على هذه السلعة الرائجة من قبل الممالك العربية الجنوبية على النحو التالي "يُجمع اللبان ثم ينقل إلى شبوة على الجمال، وتفتح له أبواب المدينة دون ملاحظة، وفي "شبوة" يقتطع العُشر، الذي يقاس بالطول وليس بالوزن، لمعبود الشمس، ويُسلم لكهنة المعبد، ويمنع أي اتجار أو تعامل باللبان قبل أن يصرف على ولائم مقدسة تُجرى طقوسها في المعبد لضيوفه الكبار. ثم يُنقل بعد ذلك إلى قتبان بلاد الجيبانيتاي *Gebbanitae*، وهناك توضع على الناس ضريبة أخرى لصالح ملك قتبان" (137). المُلفت في شهادة بليني أن الضرائب والمكوس كانت تُفرض عيناً لا نقدًا؛ الأمر الذي يشير إلى القيمة الكبيرة لهذه السلعة الاستراتيجية ومدى قداستها لدى شعوب الجزيرة العربية في عصورها القديمة.

كما تجلّى دور الملوك والحكام في إصدار القوانين المنظمة للنشاط التجاري في الأسواق : حيث أصدرت ممالك اليمن القديمة قوانين وأحكام أهمها على سبيل المثال ما يلي: "قانون قتبان التجاري": وهو خاص بسوق مدينة تمنع "سوق شمر"، أصدره الملك القتباني شهر هلال بن يدع، الذي حكم في القرن الثاني قبل الميلاد ومن أهم بنوده؛ إشراف الدولة على النشاط التجاري في سوق العاصمة تمنع، الاهتمام بتحصيل الضرائب، والتشديد على أدائها، منح التاجر غير القتباني حقوق مهمة طالما التزم ببنود القانون منها: حق إمتلاك متجر في السوق، حق الشراكة مع التجار القتبانيين في الأنشطة التجارية داخل السوق، تميز التاجر القتباني من الأجانب في بعض الأمور مثل- الإعفاء من ضريبة الجنوب، مكافحة الدولة لعمليات الغش والتهريب، والحفاظ على حقوق المواطنين داخل السوق (138).

(صورة 3 - أ، ب)

134- Strabo, XVI, IV, 19.

135 - Strabo, XVI, IV, 19.

136 -Pliny, VI, XXXII, 162.

137 -Pliny, IV, XXXII, 153.



(صورة 3- أ، ب)

المصدر: عبدالله، 2006 م: 10

مسلة سوق شمر مكتوب عليها بخط المسند قانون قتيبان التجاري (القانون التجاري)

(ب) الأيدي العاملة:

نظرًا لكون اللبان سلعة مقدسة في جنوب شبه الجزيرة العربية في عصورها القديمة، لذا كان القائمون على رعايته يعملون وفق ضوابط تحكمها طقوس معينة؛ ومن ثم لعبت الأيدي العاملة دورًا رئيسًا في تجارة البخور في كافة المراحل بداية من الغرس والرعاية، مرورًا بالحصاد (صورة 4- أ، ب، ج، د) وتخزينه في المعابد الكبرى وانتهاءً بتجارته وحتى تقديمه مقترنًا بالأضاحي قربانًا للمعبودات⁽¹³⁹⁾، الأمر الذي حرص معه جامعوا اللبان من الذهاب أكثر من مرة إلى مواقع تبعد كثيرًا عن مساكنهم سعيًا وراء الحصول على كميات كبيرة من اللبان؛ نظرًا لزيادة الطلب عليه من كافة الأنحاء⁽¹⁴⁰⁾.

وكان هناك أيدي عاملة مدربة على ما يبدو؛ فيذكر إسترابون "ليس هناك غير ثلاثة آلاف عائلة التي لها الحق في الإتجار بالبخور بشكل وراثي، وأن هذه العائلات يطلق عليها العائلات المقدسة، وأنها ليس من المسموح لها أن تتنجس بإلتقاء نساء أو مسيرات جنازة عندما يكونون منهمكين في عملية إحداث شقوق في جذوع الأشجار لاستخراج اللبان. ولذلك فإن ثمن هذه السلعة يرتفع وذلك لمكانته الدينية، وبعض الناس يقولون إن ملكية اللبان في الغابات مشاعة بين هذه العائلات، وقوم آخرون يقولون إنهم يشتركون فيه بتداول سنوي"⁽¹⁴¹⁾.

139- نايفل فروم، 2008: 17.

140- نايفل فروم، 2008: 253.

141 -Strabo, XVI, IV, 12 – 30.



المصدر: المعشني، 2023، ص17.

صورة (4- أ، ب، ج، د) صور لحصاد اللبان في جنوب الجزيرة العربية.

يتضح من نص إسترابون مبدأ التخصص بالوراثة ومن الأيدي العاملة المدربة صاحبة الخبرة الطويلة في عملية استخراج محصول اللبان أو الكندر من أشجار اللبان والمُر، كما يلاحظ العدد الكبير للعائلات القائمين على حصاد هذا المحصول الثمين، ومن ثم يتم التناوب فيما بينها بشكل سنوي في هذه المهنة المقدسة، والتي تتطلب طقوسًا خاصة أهمها الطهارة؛ الأمر الذي يشير إلى الطبيعة المقدسة لهذا المحصول الذي يذهب جُلّه إلى المعابد في حضارات الشرق الأدنى القديم قاطبة، وتحنيط الملوك والأمراء وعلية القوم في مصر القديمة بشكل خاص، ومن هنا يغلو ثمنه لشدة الطلب عليه من ناحية، وكلفة الأيدي العاملة المدربة من ناحية أخرى.

أشار إسترابون إلى الأيدي العاملة المدربة من مملكة سبأ في موضع آخر حيث قال ".. وأن جزءًا من العامة يشارك في الزراعة، وجزء آخر يشارك في تجارة الطيوب؛ سواء المنتجة محليًا" يقصد جنوب الجزيرة العربية" أم التي يجلبونها من إثيوبيا؛ إذ يحصلون عليه عن طريق إبحارهم عبر المضيق " باب المنذب" بقوارب جلدية، وتتوافر لديهم المواد العطرية بوفرة وكثرة حتى أنهم يحرقون القرفة والكاسيا وبقية الطيوب بدلًا من العيدان والحطب.." (142).

(ج) وسائل النقل:

تُعد وسائل النقل على طريق البخور من أهم المقومات البشرية في ازدهار الطريق ومن ثم مراكز العمران القائمة عليه؛ ولعل أقدم وسائل النقل التي عرفها العرب منذ أقدم العصور كانت الدواب؛

ويأتي في مقدمتها حيوان الحمار، حيث يرجع استخدامه نحو الألف الثالث قبل الميلاد على الأرجح، إذ ورد ذكره في العديد من نقوش جنوب شبه الجزيرة العربية، الأمر الذي يشير إلى قدم معرفتهم واستخدامهم له⁽¹⁴³⁾، وربما استخدم في التجارة الداخلية في بداية الأمر، أما في مجال التجارة الخارجية فقد قل استخدامه فيها؛ بسبب حاجته إلى الماء، كما أنه بطيء لا يتحمل المسافات الطويلة. ربما على الأرجح أُستخدم كوسيلة نقل بعد استخدام الجمل جنبًا إلى جنب في الأماكن التي لا تناسب الجمال مثل الطرق البرية التي تتواجد فيها أراضي زراعية أو المناطق الرطبة، أو يستخدم في نقل السلع الخفيفة في المسافات القصيرة.

كما روض العرب البغال كوسيلة من وسائل النقل، ويعرف أن البغل حيوان يتحمل المشاق، ويستطيع السير في المناطق الجبلية الوعرة، التي لا يمكن أن يسير فيها الجمل. كما استخدمت الخيول للنقل والركوب عبر الطرق التجارية، كما أنه يوجد أشهر أنواع الخيول في بلاد اليمن وهو الكحيلان العربي الذي تميز عن سائر الخيول بنباهته وسرعة تجاوبه، والذي تكاثر في جنوب شبه الجزيرة العربية وأشتهر في كافة الجزيرة العربية⁽¹⁴⁴⁾.

أما عن استئناس الجمل فقد بدأ عندما تمكن الإنسان من استخدام الحيوان لحمل الأثقال والركوب، وربما أن استئناسه بدأ في شبه الجزيرة العربية، وقد دلت على ذلك النقوش والرسوم التي تعود إلى ما عصور ما قبل الكتابة، ويبدو أنه أخذ عن شبه الجزيرة العربية الجمال المستأنسة في الساحل السوري القديم، وبلاد الرافدين، أما تأريخ استئناس الجمل فكان موضع خلاف بين الباحثين؛ فقد رأت بعض الدراسات أنه ربما كان في بداية الألف الرابع قبل الميلاد⁽¹⁴⁵⁾، أو ربما كانت تشق طريقها من جنوب الجزيرة العربية إلى شمالها بأعداد قليلة منذ الألف الثالث قبل الميلاد، الأمر الذي يشير إلى أن عرب جنوب الجزيرة العربية كانوا قد مارسوا نشاطهم التجاري منذ تلك الفترة، ومما لا شك فيه أنها لم تصل في أهميتها إلى ما وصلت عليه في مطلع الألف الأول قبل الميلاد⁽¹⁴⁶⁾؛ ومن ثم عثر في عدد من المواقع الأثرية في جنوب الجزيرة العربية على رسوم صخرية وتمائيل للجمال، تعود إلى فترة تمتد من القرن التاسع إلى القرن السادس قبل الميلاد⁽¹⁴⁷⁾. (صورة رقم 5)



(صورة 5) رسوم صخرية لقافلة
من الجمال في جبل الكوكب
بمدينة نجران.
المصدر: دراسة ميدانية بتاريخ:
2021 / 2 / 17

143- هادي العمري، 2004: 24.

144- هادي العمري، 2004: 25.

145- أسهمان الجرو، 1999: 23-24.

146- أسهمان الجرو، 1999: 61.

147- حمد محمد صراي، 1999: 33.

لذا ترجح الدراسة أنه تم استئناس الجمل في العالم القديم بصفة عامة، وفي شبه الجزيرة العربية بصفة خاصة منذ بدايات الألف الرابع قبل الميلاد⁽¹⁴⁸⁾، وارتبط بطرق القوافل البرية في كافة أرجاء شبه الجزيرة العربية، لا سيما طريق البخور الأعظم، مع بدايات الألف الأول قبل الميلاد⁽¹⁴⁹⁾. وقد فضل التجار العرب الجمل عن غيره من الدواب في الطرق التجارية؛ وذلك لأنه يحمل ضعف ما كانت تحمله الدواب الأخرى، كما أنه كان يسير لعدة أيام تطول أو تقصر حسب أحوال الطقس، لذلك يعد الجمل كوسيلة لنقل البخور سبباً في شهرة بلاد العرب من ناحية، كما ربطها بالمناطق المجاورة من ناحية أخرى؛ ومن ثم كان سبباً في ثرائها⁽¹⁵⁰⁾، كما أن الجمل نظراً لخصائصه الفسيولوجية؛ إذ يُعد أكثر الدواب تحملاً للعطش، ولتضاريس الطريق الذي يشق غالبية عبر الصحراء القاحلة والرمال العظيمة⁽¹⁵¹⁾، ما عدا بعض الواحات، ومن ثم كان لاستخدام الإبل عمومًا في النقل والقوافل والتجارة أكبر الأثر في ازدهار هذا الطريق، ومنح سكان شبه الجزيرة العربية ميزة التحكم في طرق القوافل⁽¹⁵²⁾.

ذكر بلينيوس الأكبر في حديثه عن مقومات منطقة الشرق الأدنى أن الجمال ترعى بين قطعان الماشية، وهي نوعان؛ جمال باكتريا - إقليم باكتيريا بالهند - وجمال بلاد العرب، وجمال النوع الأول لها سنامان على ظهرها، أما جمال بلاد العرب فلها سنام واحد، مع سنام ثان تحت صدورهما يساعدها عندما تربض، ويشبه كلا النوعين الثيران في خلو الفك العلوي من الأسنان، وهي تؤدي خدمات حمل الأثقال على ظهورها، وكذلك الفروسية في ميدان القتال، وتعادل سرعتها سرعة الخيول، وتحمل العطش لأربعة أيام- لعله يقصد أوقات الحر الشديد -، وتبقى على قيد الحياة لمدة خمسين سنة، وبعضها حتى مائة سنة⁽¹⁵³⁾.

كما أفادت الدراسات العلمية أن الجمل يستطيع السير في الصحراء وهو يحمل ما يقارب من 200 كجم من البضائع، ويقطع مسافة نحو 100 كم في اليوم الواحد، ويستطيع أن يسير نحو 20 يومًا دون ماء، مع الأخذ في الاعتبار أن قدرة الجمل لتحمل العطش تتفاوت حسب فصول السنة؛ ففي فصل الشتاء يُمكن للجمل تحمل ذلك، أما في فصل الصيف فالجمل يحتاج الماء كل يومين أو ثلاثة أيام⁽¹⁵⁴⁾. هكذا ازدهرت مراكز العمران على طريق البخور وارتبطت ارتباطاً وثيقاً مع بدايات استئناس الجمل؛ والتي كانت واحدة من أهم العوامل المؤثرة في التطور الاقتصادي ليس في شبه الجزيرة العربية بل في كافة أنحاء منطقة الشرق الأدنى القديم بأسرها؛ إذ تمكنت الجماعات القبلية بفضل الجمل من التحرك في أماكن قاحلة كانت الحياة فيها لا تحتمل قبل استئناسه سواء في التجارة وأوقات السلم أو حتى في الحروب⁽¹⁵⁵⁾.

148- حسني عمار، 2012: 123-136.

149- محمد باعلينان، 2012: 36؛ محمود عبد الباسط، 2019: 39-40؛ محمود عبد الباسط، 2022: 129.

150- هادي العمري، 2004: 26.

151- Rostovtzeff, M., 1971:10.

152- يوسف محمد عبد الله، 1990: 107؛ كينيث بيبي، 1992: 23؛ حمد بن صراي، 1999: 22-23.

153- بلينيوس، بلينيوس والجزيرة العربية: 137-138.

154- Groom, N., 1981: 175.

155- نايفل فروم، 2008: 47-48.

ثانياً. مسارات طريق البخور:

فضل العرب القدماء الطريق البري الموزاي للساحل الشرقي للبحر الأحمر عن الطريق البحري، إذ كان الطريق البري أقدم وأكثر أهمية من الطريق البحري، ولعل السبب في ذلك مرجعه لعاملين رئيسيين؛ أولهما أن العرب بطبيعتهم كانوا بالدرجة الأولى تجار بر لا تجار بحر، وثانيهما عدم صلاحية الشاطئ الآسيوي للبحر الأحمر لقيام موانئ عليه مقارنة بالساحل الأفريقي، ومن ثم لم يوجد على الساحل الآسيوي سوي ميناء واحد وهو ميناء موزا "ميناء مخا الحالي"، أما الموانئ الأخرى فكانت غالباً من تأسيس البطالمة إبان القرون الثلاثة الأخيرة قبل الميلاد في محاولة منهم للهيمنة على تجارة الجزيرة العربية؛ وهي موانئ شارموثاس، أمبلوني، ولوكي كومي ولكنها وُصفت بأنها كانت موانئ رديئة غير فعالة⁽¹⁵⁶⁾.

كانت تُقطع مسافة طريق البخور من ميناء قنأ أو ميناء عدن على السواحل الجنوبية لبحر العرب حتى ميناء غزة على ضفاف البحر المتوسط مسيرة سبعة أيام⁽¹⁵⁷⁾، ثم تطور الأمر وأصبحت تقطع هذه المسافة في خمسة وستين يوماً فقط وذلك في القرون الأولى للميلاد؛ حيث ذكر بلينيوس الأكبر^(24/23 - 79م) إبان القرن الأول الميلادي أن قوافل الجمال المحملة بالبخور كانت تمر بخمس وستين محطة تجارية بداية من "تمنع" عاصمة مملكة قتبان، وحتى مدينة غزة على ساحل البحر المتوسط، وكانت هذه المحطات مزودة بمواقف للجمال، وأن أصحاب القوافل كانوا يدفعون على طول هذا الطريق ثمن الحصول على الماء وأعلاف مواشيهم، وتكاليف المبيت وغيرها من التكاليف الأخرى⁽¹⁵⁸⁾.

أما بداية استخدام طريق البخور، فقد اختلف الباحثون حول البدايات الأولى لاستخدامه من قبل القوافل؛ حيث يذهب فريق من العلماء إلى أنه ارتبط بتجارة البخور منذ الألف الثالث قبل الميلاد، مؤكداً أن وجود البخور كان يمثل محور التجارة العالمية القديمة في الجزيرة العربية حينذاك⁽¹⁵⁹⁾، وهناك من يرى أن بداية استخدامه في أغراض التجارة ترجع إلى نهايات الألف الثاني قبل الميلاد وبدايات الألف الأول قبل الميلاد⁽¹⁶⁰⁾، وهناك من يرى أن استخدام الإبل في عمليات النقل والتنقل تم منذ القرن الثاني عشر قبل الميلاد⁽¹⁶¹⁾؛ ويبدو أن الرأي الأخير هو الأرجح، إذ تُعد هذه المرحلة الزمنية هي التي أستاذس فيها الجمل بشكل واسع، وأُعدت كراحلة رئيسية في الطرق⁽¹⁶²⁾، وظهرت فيها المستوطنات الدائمة في جنوب الجزيرة العربية؛ إذ كان له دور مهم في التجارة مع بلاد الشام⁽¹⁶³⁾.

156 -Tarn, W., 1929:13 – 17.

157 -Strabo, The Geography of Strabo, 16.4.4.

158 -Pliny, Natural History xii.65.

159 - هادي صالح العمري، 1423هـ: 38؛ بورس زارينز، 2001: 67.

160 - يوسف محمد عبد الله، 1990: 107؛ كينيث بيبي، 1992: 23؛ حمد بن صراي، 1999: 22-23؛

Doe,B., 1971: 50

161- عبد العزيز صالح، 2010: 43؛ 33؛ Groom, N.,1981:

162- Snell, P., 1997: 128.

163- محمد عوض باعليان، 1433هـ: 46.

يغلب على الظن أن هذا الطريق كان في بدايته بمثابة مسالك بدائية أو دروب غير ممهدة، وذلك في عصور ما قبل الكتابة، إذ ربما فضل التجار اتخاذها كمسالك أثناء تنقلاتهم بين منطقة وأخرى، ثم أخذت بالتطور تدريجياً مع تطور الجوانب الحضارية للمجتمعات القديمة، واتصالاتها مع بعضها البعض محلياً ثم إقليمياً، وقد أسهمت العلاقات التجارية في ازدهارها بشكل أكبر، حتى غدت تمثل مسالك رئيسة للتجارة القديمة بين جنوب الجزيرة العربية والمراكز الحضارية المجاورة.

كان جنوب شبه الجزيرة العربية يمثل الموطن الأساسي الذي ينتج أجود أنواع البخور والطيوب، ونظراً لجودة بخور المنطقة المصنوع من أفضل الأشجار والنباتات العطرية، فقد كان الطلب عليه متزايداً في أسواق العالم القديم في مصر وبلاد الرافدين ومنطقة حوض البحر المتوسط؛ إذ أضحى ثمنه نتيجة ذلك بما يعادل سعر الذهب أو يفوق، وكان تجار عرب الجنوب والشمال على حدٍ سواء يحتكرون الاتجار بهذه السلعة مع تلك البلدان⁽¹⁶⁴⁾، ويقومون بدور الوسيط التجاري ونقله بقوافل الجمال الخاصة بهم عبر هذا الطريق البري؛ وهو طريق متشعب وله أكثر من مسار ليكمل الطريق التجاري البحري الذي كان مزدهراً عبر مياه المحيط الهندي وبحر العرب والخليج العربي ليربط منطقة الشرق الأقصى بعالم البحر المتوسط عبر شبه الجزيرة العربية⁽¹⁶⁵⁾.

1- المسار العام لطريق البخور:

يبدأ المسار العام للطريق من ظفار "موطن اللبان" إلى وادي حضرموت، فميناء (قناً)، ليمر بعد ذلك بعواصم الدول العربية الجنوبية القديمة مثل "شبوثة ثم تمنع ثم مأرب ثم معين، ثم منها يتجه شمالاً وصولاً إلى نجران (250 كم)، ثم يسير في اتجاه شبه مستقيم نحو الشمال حتى يثرب ثم تنطلق بعدها القوافل باتجاه واحة العلا؛ حيث قامت مملكتنا ديدان و لحيان؛ وقامت المستوطنات المعينية فيها، وبعد ذلك يستمر بالصعود باتجاه الشمال إلى مدينة الحجر "مدائن صالح"، ثم يسير إلى البتراء عاصمة مملكة الأنباط، ومن البتراء كان المسار الرئيس للطريق ينتهي بساحل البحر المتوسط عند غزة التي كانت من أهم أسواق المعينيين في تجارة البخور⁽¹⁶⁶⁾. (شكل 10)

أوردت المصادر الكلاسيكية أهم المحطات التجارية الواقعة على طريق البخور، حيث ذكر ديودورس الصقلي (90-30 ق.م) أن اللبان والمُر كان يتم جمعهما في مدينة وميناء عدن⁽¹⁶⁷⁾، ومنها ينقل عبر الطريق البري إلى مملكة الأنباط، ليقوم بعد ذلك التجار الأنباط بنقله عبر البحر المتوسط إلى مصر من ميناء بلوزيوم، وإلى بلاد الشام عبر الطريق البري الذي كان يربط مملكتهم ببصرى الشام⁽¹⁶⁸⁾.

كما ذكر سترابون في الربع الأخير من القرن الأول قبل الميلاد مناطق زراعة اللبان والمر، وتحدث بأن أشجارها تنتج وتنتشر بكثرة في حضرموت وقنبان وشبوثة، وأن السبئيين كانوا يقومون بنقلها

164- ديمانج، فرانسوا ديمانج، 2021: 125.

165- يوسف محمد عبد الله، 1990: 221. أسامه عبد المولى، 2013: 45.

166- أسامه عبد المولى، 2013: 45.

167 - Diodorus Siculus, III, XLVI, 1-3.

168 -Crone, P., 1987: 20.

عبر طريق بري يمر من سبأ إلى معين، ثم يتجه شمالاً حتى يصل إلى جيرانهم في سوريا وبلاد الرافدين⁽¹⁶⁹⁾. وذكر بليني في القرن الأول الميلادي بأن قوافل الجمال المحملة بالبخور بعد خروجها من مدينة تمنع عاصمة دولة قنبان كانت تمر بخمس وستين محطة تجارية أثناء سيرها عبر ذلك الطريق وصولاً إلى مدينة غزة على ساحل البحر المتوسط، وأفاد أن عاصمة القنبانين "تمنع" تبعد مسافة 1487,5 ميلاً من غزة⁽¹⁷⁰⁾، ومن ثم فإن المسافة تُقدر بنحو 2201,5 كم؛ إذ يُقدر الميل الروماني بحوالي 1480 مترًا، الأمر الذي يُقدر المرحلة الواحدة من الرحلة البالغة نحو خمس وستين مرحلة بما يمثل نحو 23 ميلاً رومانيًا أي نحو 34 كم.

أوضحت الدراسات أن طريق البخور البري لم يكن طريقًا واحدًا من بداية مساره، وإنما كان هناك طريق رئيس بمحاذاة الساحل الشرقي للبحر الأحمر ينبثق منه شبكة من الطرق المتداخلة مع بعضها البعض لتتجمع نهايتها شمالاً حتى نجران، كما كان كذلك متشعبًا بعد خروجه من نجران باتجاه شمال الجزيرة العربية وبلاد الرافدين وإلى شبه جزيرة سيناء؛ فكان طريق البخور عند وصوله إلى مدينة نجران يتفرع إلى فرعين؛ يتجه الفرع الأول إلى الشمال حتى يصل إلى دادان (الغلا) ثم الحجر (مدائن صالح)⁽¹⁷¹⁾، ثم إلى مدين (مغافر شعيب)، ثم تتجه إلى الحوراء (لويكي كومي)، التي تقع على ساحل البحر الأحمر، ثم إلى آيلة العقبة، وهنا يتفرع الطريق إلى فرعين؛ الفرع الأول إلى العري، والطرف الشمالي إلى سيناء، ثم إلى الفرما، ثم يتجه إلى بعض مدن مصر ومنها الإسكندرية⁽¹⁷²⁾. أما الفرع الثاني فيتجه إلى البتراء عاصمة الأنباط، ومنها ينقسم الطريق أيضًا إلى قسمين؛ القسم الأول من بصرى إلى تدمر في الشمال، والقسم الآخر يتجه إلى الغرب حتى يصل إلى ميناء غزة على ساحل المتوسط⁽¹⁷³⁾.

أما الفرع الثاني فكان يتجه من نجران بمحاذاة الحافة الغربية للصحراء حتى يمر بمرتفعات ومدينة تثليث، ثم يتجه إلى ثمالة في بيشة، ومنها إلى يثرب، كما ينطلق من نجران طريق متجهًا نحو الشرق عبر أطراف وادي السرحان، ثم إلى بلاد الرافدين والخليج العربي⁽¹⁷⁴⁾.

هذا ويمكن تقسيم طريق البخور إلى ثلاثة أقسام رئيسية؛ طرق جنوبية كانت تمتد من مناطق إنتاج البخور في ظفار ومناطق تخزينه في شبوة. كانت نجران تتجمع فيها جميع الطرق الجنوبية، ثم طرق وسطية من نجران حتى يثرب، ثم طرق شمالية من يثرب حتى غزة؛ وجميعها كان يتم من خلالها نقل وتوزيع سلعة البخور إلى مصر القديمة وبلاد الرافدين ودول حوض البحر المتوسط والتي كانت شعوبها من أكثر شعوب العالم القديم طلبًا لسلعة البخور. وفيما يلي تتبع لمراحل هذا الطريق على النحو التالي:

169- Strabo, XVI, IV, 19.

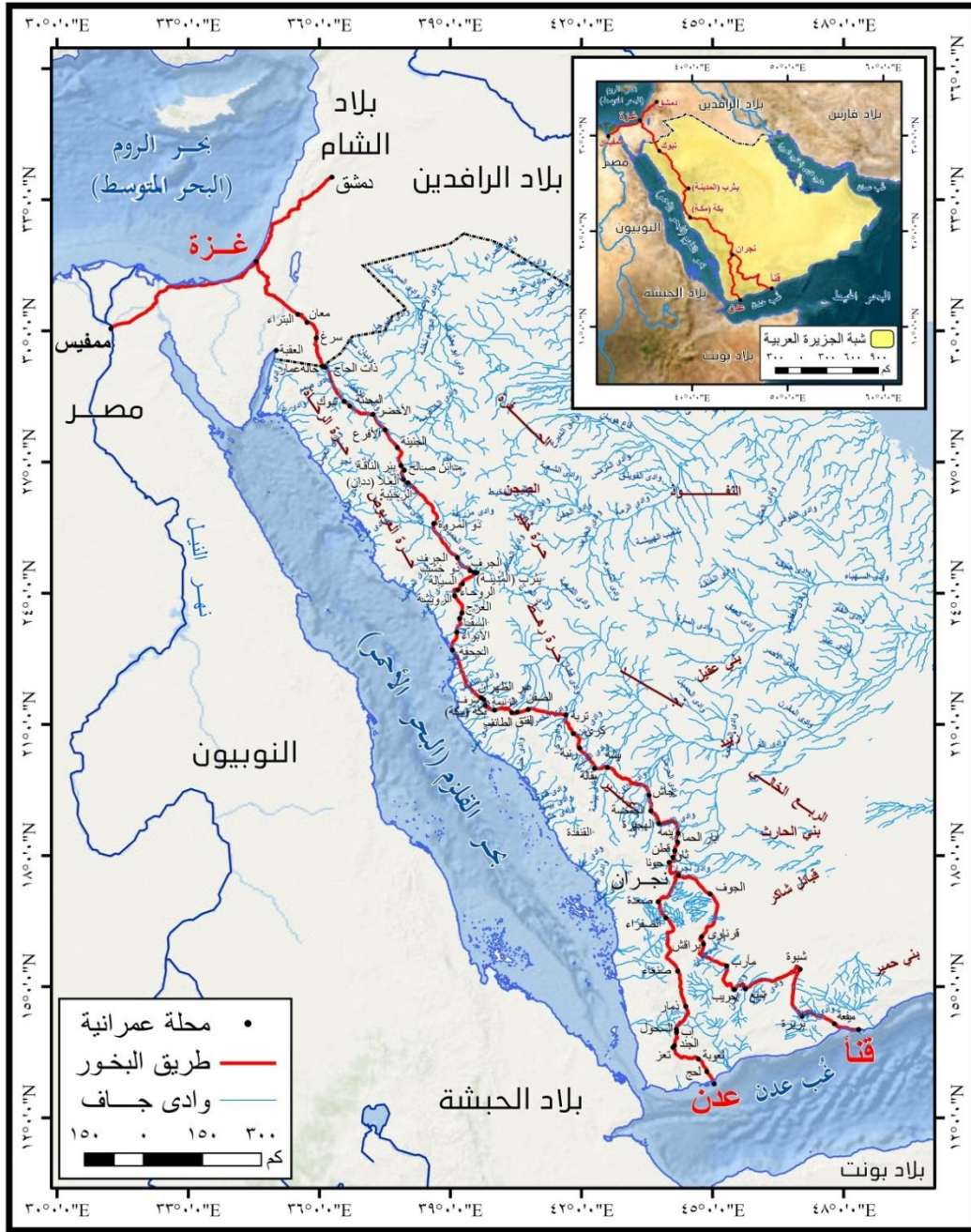
170 -Pliny, IV, XII, 32.

171- منذر البكر، 1980: 417.

172- مصطفى كمال عبد العليم، 1984: 202.

173 - جواد الموسوي، 2009: 16 - 17.

174 - عبد الحكيم شايف، 2008: 138.



المصدر : من إعداد الباحثة اعتماداً على: المصادر والمراجع التاريخية , جوجل إيرث - الأودية الجافة من خلال نموذج الارتفاعات الرقمية - (Dem Strm30m) لمنطقة الدراسة . باستخدام الحاسب الآلي , برنامج (Arc Map10.7) .

شكل (10) درب البخور الرئيس من (قناً / عدن) وحتى ميناء غزة.

(أ)- الطرق الجنوبية :

كانت هذه الطرق تمتد داخل أراضي جنوب شبه الجزيرة العربية على هيئة شبكة متداخلة متصلة ببعضها البعض وتتجمع كلها في طريق رئيس واحد يتجه شمالاً بموازاة الساحل الشرقي للبحر الأحمر (شكل 11)، وكانت نجران بمثابة النقطة التي تتجمع عندها معظم هذه الطرق، لعل أهمها طريقين رئيسيين ويمكن تتبع مساراتهم على النحو التالي:

• الطريق من قنأ- نجران:

يبدأ الطريق من " قنأ " حيث يتجمع البخور من مناطق إنتاجه في ظفار وحضرموت إلى الأسواق الرئيسية في قنأ ومنها إلى "شبو" مارًا بمدينة ميفعة والتي تقع على وادي ميفع، ومنها إلى وادي عمد وهو من أهم الروافد الجنوبية لوادي حضرموت ثم يسير الطريق مرورًا بمدينة بربرة ثم إلى شبوة (175). وتقع على وادي عطف المتفرع من وادي إرم وتنطلق القوافل بعد شبوة غربًا حتى تتلاقى (رملة السبعين) حتى " تمنع " وتواصل القوافل سيرها من تمنع شمالًا حتى مدينة " مأرب " ومن مأرب تتجه القوافل شمالًا حتى " ورسان " للتزود بالمياه ثم إلى براقش، وقرناو، والجوف ومنها إلى " نجران " (176).

• الطريق من عدن - نجران:

هذا الطريق تسلكه القوافل عبر الهضبة الجبلية حيث حلت عدن محل قنأ كبداية لهذا الطريق ومن " عدن " يتجه الطريق حتى " لحج " ومنها إلى "ثعوبة" ثم وادي " ورزان " ويتجه الطريق بعد ذلك عبر الجبال حتى يصل إلى " الجند " ومنها إلى " السحول " ومنها إلى ذمار، ثم يصل الطريق إلى " صنعاء " وهي أم بلاد اليمن كما يعرفها الهمداني ومنها إلى " صعدة " ثم يتجه الطريق إلى نجران (177). كما يوجد مجموعة من الطرق الفرعية الجنوبية يمكن حصرها كما يلي:

• طريق من ظفار يتجه إلى قنأ، ويتصف بكثرة عقباته ووعورته، ولا تسير فيه القوافل إلا بشكل نادر جداً (178).

• طريق من ظفار متجه إلى شبوة عاصمة حضرموت، وتعد مركزًا لتجميع اللبان، وكان يطلق على ملكها " ملك بلاد اللبان " وهو طريق يبدأ من مدن إنتاج اللبان والمُر، ويتجه محاذيًا لشمال المرتفعات، مارا بديار السنو وثمود، ومن جنوب المرتفعات من حبروت عبر بلاد المهرة، ثم وادي المسيلة إلى حضرموت، ثم يتجه إلى شبوة، وهذا الطريق يتسم بالوعورة وندرة المياه (179).

• وهناك طريق آخر يربط بين قنأ وتمنع مباشرة دون المرور بشبوة، ويعتبر أكثر الطرق استقامة بين محطتين تجاريتين، وأيضًا طريق للمنتجات والسلع القادمة من الشرق الأقصى.

• وقد امتدت طرق ربطت ميناء قنأ (180) بمدينة شبوة عاصمة بلاد البخور، وقد تمثلت في طريقين، الطريق الأول؛ يقع شمالًا يتجه صوب وادي (حجر) مرورًا بوادي صغير يدعى (المبنا) يبعد حوالي (30 كم) شمال قنأ، وتسلك القوافل مجرى وادي حجر صوب الشمال حتى تصل إلى وادي عرمة، ومنه إلى شبوة. أما الطريق الآخر فيربط بين قنأ وشبوة، ليمر عبر مجرى وادي ميفعة، مارًا بخرائب (نقب الهجر) عاصمة حضرموت السفلى، فالقوافل تتابع سيرها على طريق الوادي، قاطعة شريطًا ضيقًا من السلاسل الجبلية حتى تصل إلى وادي (عماقين) ومن ثم إلى وادي جردان مارًا بحجر البربرة، ثم يتجه محاذيًا للطرف الشمالي لمرتفعات الجول عبر الرمال نحو شبوة (181).

175 - نورة النعيم، 1992: 222.

176 - Groom, N., 1976: 72.

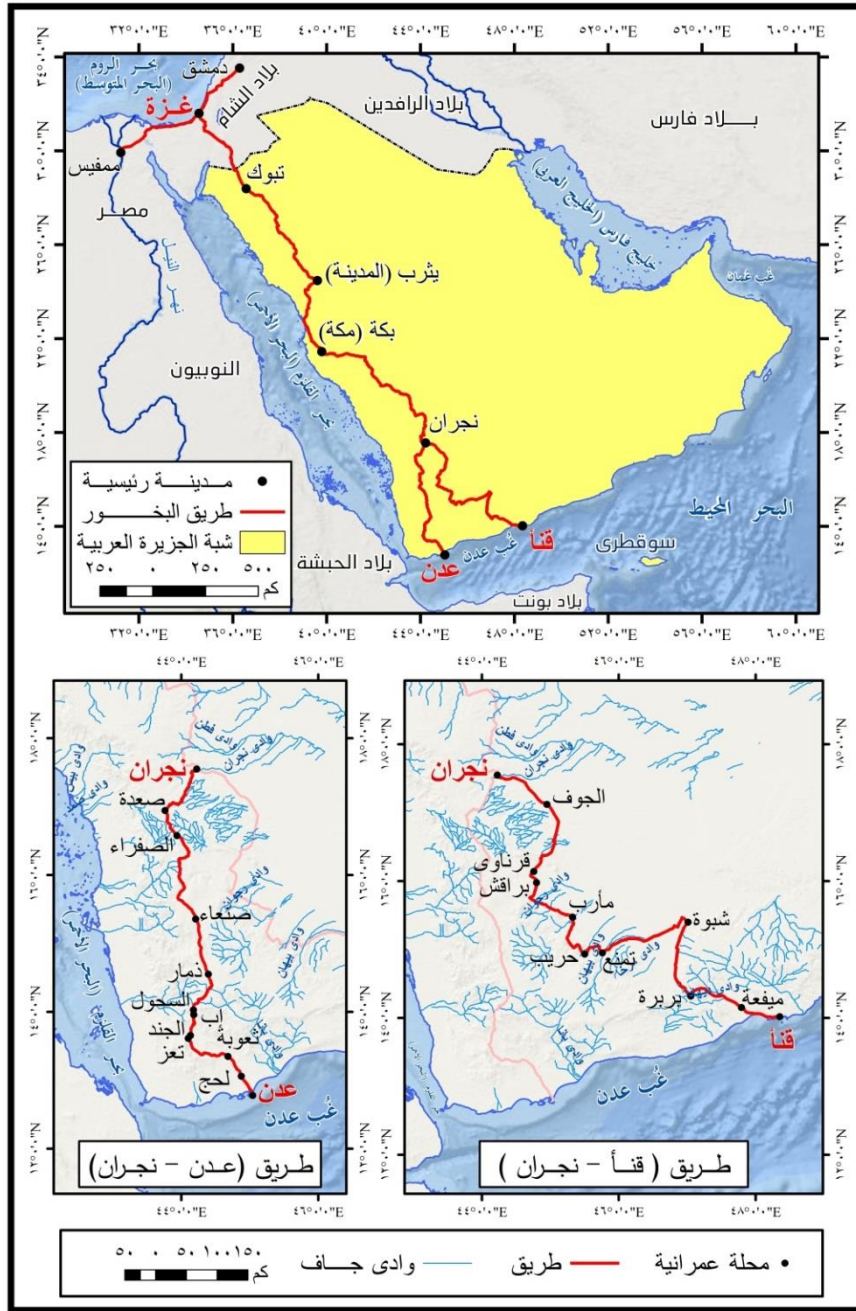
177 - الهمداني، 145, 306.

178 - أسوان محمد عبد الله، 2011: 167.

179- Muller. W., 1976: 125.

180- Bouven, R., 1958: 41.

181- أسمهان الجرو، 2003: 64 – 65.



المصدر : من إعداد الباحثة اعتماداً على : المصادر والمراجع التاريخية ، جوجل إيرث - الأودية الجافة من خلال نموذج الارتفاعات الرقمية - (Dem Strm30m) لمنطقة الدراسة . باستخدام الحاسب الآلى ، برنامج (Arc Map10.7) .

شكل (11) مسارات الطرق الجنوبية الرئيسية والفرعية من طريق البخور في شبه الجزيرة العربية

- طريق آخر يتجه من تمنع إلى مأرب؛ فتسلك القوافل التجارية طريقها منطلقة من تمنع، وتسير على أطراف الجبال حتى تصل إلى (نجد مرقد)، ومنها تتجه إلى (مأرب) (182).

- طريق آخر يتجه من عدن إلى مأرب؛ حيث تنطلق القوافل من ميناء عدن عن طريق لودر، التي تقع شمال شرقي البيضاء، ثم تتجه إلى وادي بيحان، ثم إلى صحراء رملة السبعين، حتى تصل إلى مأرب؛ وهو طريق المرتفعات الجبلية، ويتصل هذا الطريق بالبحر الأحمر بميناء المخا(183).
- ثم أخيراً يبدأ طريق من شبوة إلى الجرهاء، وهو طريق تتجه فيه القوافل نحو الشرق، حتى تصل إلى الخليج العربي، ثم تتجه نحو بلاد الرافدين(184).

(ب) - الطرق الوسطى: من نجران- يثرب :

تعد نجران من أهم المحطات التجارية على طريق البخور حيث كانت محطة تتجمع فيها القوافل التجارية القادمة من الممالك اليمانية لغرض البيع والشراء وبها سوقاً يعتبر من أهم الأسواق في شبه الجزيرة العربية، وتمثل نجران مفترقاً لطرق القوافل التجارية حيث يخرج منها طريق شرقاً إلى وادي الدواسر ومنه إلى قرية الفاو وصولاً إلى الجرهاء، والقسم الرئيس من الطريق يواصل سيره من نجران شمالاً إلى بلاد الشام(185).

من نجران يتجه طريق البخور إلى " حبونن " والتي تعتبر من محطات طريق البخور المهمة نسبة إلى وادي حبونن، ثم يتجه طريق البخور إلى " ثاو " حيث تتوفر موارد المياه، ويواصل الطريق سيره إلى " قطن " ومنها إلى " أبار الحما " ومنها إلى " اليدمة " ثم إلى " الهجيرة " ويواصل الطريق سيره حتى " الحمضة " ثم يمر بموقع " جاش " ومنها إلى بيشة والتي تتميز بخصوبة تربتها ووفرة مياهها، ومن بيشة إلى تبالة، ومنها إلى قرية رنية وبها منهل ومعلف لدواب القوافل التجارية (186) وتتجه القوافل حتى تصل إلى كرى وتتوافر فيها موارد المياه ومنها إلى تربة منزلة على طريق البخور ومنها إلى الصفن(187) التي يوجد بها الآبار العذبة، ثم تتجه القوافل التجارية وتنزل بموضع يسمى الفتق والتي تقع هي ومكة والطائف على خط عرض واحد، وكانت فتق منهل ومعلف في الوقت نفسه للقوافل التجارية وزاد من أهمية موقعها قربها من سوق عكاظ(188).

ثم يتجه الطريق للطائف ثم تنزل القوافل بالزريمة وهي قرية بوادي نخل من أرض مكة(189) ويتجه الطريق شمالاً حتى تنزل القوافل مكة المكرمة ومنها يتجه الطريق إلى سرف ثم إلى مر الظهران ثم إلى الجحفة فالأبواء، ثم السقيا، فالعرج، فالرويشة، ومنها إلى " الروحاء " والتي تعد من أقدم المنازل على طريق البخور، ومنها يمر الطريق على سويقة وبها عين ماء عذبة يجري منها ماء كثير وبها نخل ومزارع، ويتجه الطريق بعد ذلك إلى السيلة ومنها إلى " يثرب "؛ إذ تكثر بها الآبار وتعد من أخصب بلاد الحجاز ومن أبرز محطات طريق البخور (190). (شكل 12)

183- عبد المنعم عبد الحليم سيد، 1993: 97.

184- منذر البكر، 1980: 375.

185- هادي العمري: 2003: 58.

186- الهمداني: صفة بلاد العرب، ص 303, 305, 381.

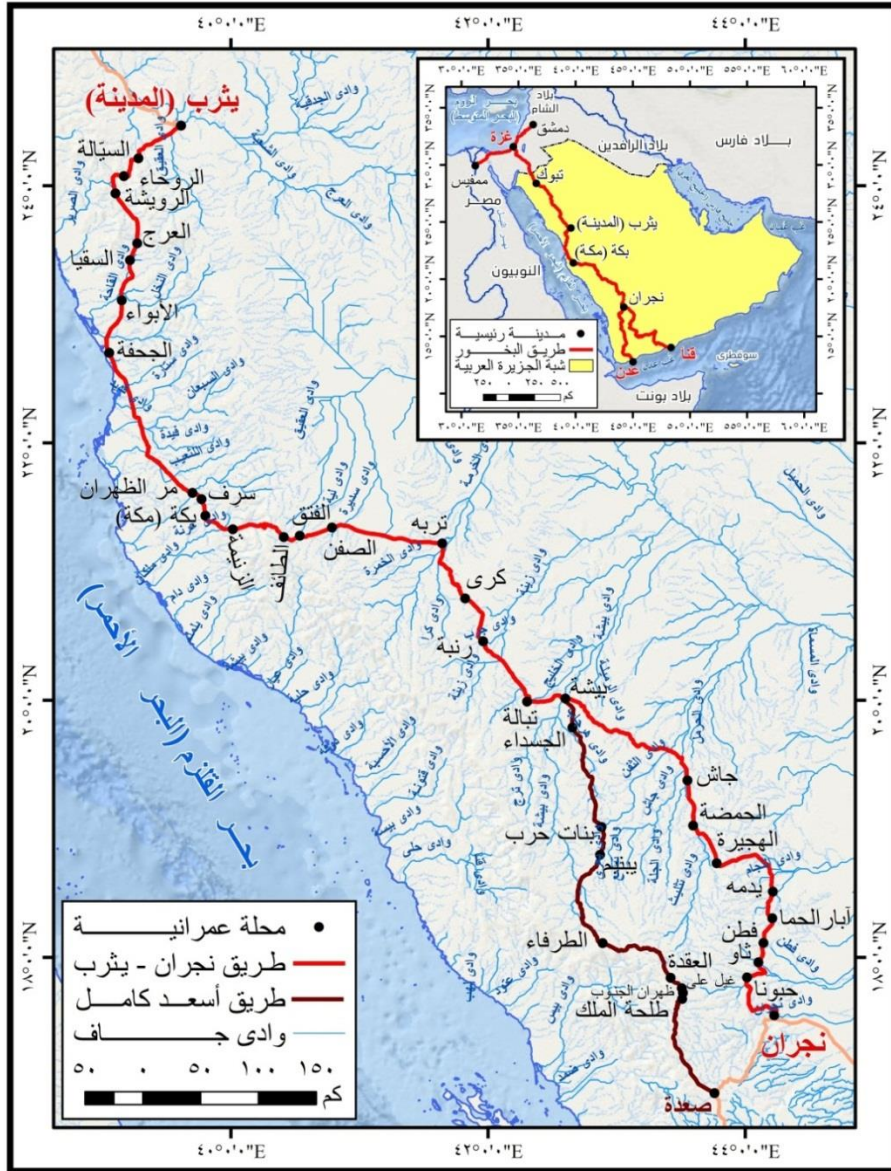
187- الهمداني: صفة بلاد العرب، 265, 303, 305 .

188- هادي العمري: 2003: 84 - 85.

189 - الهمداني: 303؛ ياقوت الحموي : معجم البلدان، مج 3، ص165.

190- هادي العمري، 2003: 74 ، 101 ، 102.

جدير بالذكر وجود مسار لطريق البخور يعد الأقصر من حيث المسافة بالمقارنة بالمسار السابق ويمر عبر الهضبة الجبلية ويبدأ من صعدة ويمر من ظهران الجنوب، ثم يعبر جبال السروات حتى الطائف ويعرف هذا الطريق " بطريق أسعد الكامل " نسبة إلى الملك أبي كرب أسعد الذي حكم خلال المدة من 375 – 420م، فهو أول من أنشأ هذا الطريق ورصف أجزاء منه بالحجارة ، وهو الطريق الذي كانت تسلكه جيوشه عندما كان يذهب من جنوب الجزيرة العربية إلى شمالها ، نظراً لما وصلت إليه دولته من تقدم كبير آنذاك(191).



المصدر : من إعداد الباحثة اعتماداً على : المصادر والمراجع التاريخية، جوجل إيرث - الأودية الجافة من خلال نموذج الارتفاعات الرقمية - (Dem Strm30m) لمنطقة الدراسة . باستخدام الحاسب الألى , برنامج (Arc Map10.7) .

شكل (12) طريق البخور الوسطى بين نجران – يثرب في شبه الجزيرة العربية

يخرج هذا الطريق من شمال غرب صعدة، حيث يبدأ من الحماد بظهران الجنوب، (صورة 6- أ، ب، ج، د، هـ، و) بدء بوادي شجع ببلاد بني حيف ووادة، فوادي عمدان حيث ينزل الطريق " بالعرقه ومنها إلى الراكبة ومن بعدها يمر الطريق بـ " الشقرة " ثم يمر الطريق بمضع يسمى " حزن الشيطان " وهو إسم يقع جنوب الثويلة ويصعد الطريق "عقبة الثويلة " التي تقع على طريق نجران(192). ثم يمر الطريق بالعشة ثم قرية الشحاك، مرورًا بالمجزعة شرق مدينة ظهران الجنوب، والطريق في هذه النقطة واضح المعالم لمسافة أكثر من 3 كم، بعدها يستمر شمالاً، ماراً بالمنضج (غيل علي)، ويسمى الآن «قرى الغيل»، الواقعة على وادي أرينب (الأرنب)، ثم ذكر شثا، وهو جبل عظيم يشرف على قرى ظهران الجنوب، ويقع إلى الغرب بمسافة تقدر بـ3 كم عن طريق الفيل، ثم تتجه القوافل إلى موضع يسمى " سروم الفيض ثم يمر بقرية الطلح (طلحة الملك)، هي عدة قرى تسمى الآن «الطلحة»، ويسكنها آل منصور من قبائل يام، ومنها إلى " العقدة " ثم يمر الطريق " بالخبث " ثم الطرفاء ثم يتجه الطريق إلى " الثجة " وهي منزل للقوافل في بلاد زبيد ومنهل قديم ومنها يمر بعفارين حتى تصل " كتبة " وتتجه القوافل إلى " بينبم " ثم يتجه الطريق شمالاً إلى " بنات حرب " ومنها تصل القوافل إلى " الجسداء " والتي يوجد بها بئر مشهور وموجود حتى الان يعرف ببئر رنوم وحاليا " بئر أم سرار " تقع إلى الجنوب الشرقي من مدينة بيشة بمسافة تصل إلى نحو 55 كم (صورة 7)، وعندما تخرج القوافل من الجسداء تصل إلى " بيشة بعطان " ثم إلى " تباله " حيث تلتقي بطريق البخور عبر الأودية حتى تصل إلى الطائف ومنها إلى مكة.



صورة 6- ب



صورة 6- أ



صورة 6- د



صورة 6- ج

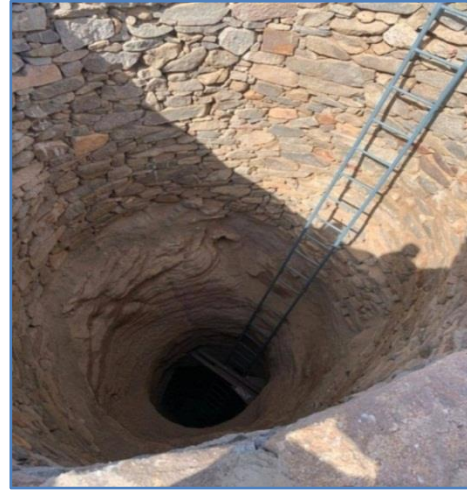


صورة 6- و



صورة 6- هـ

المصدر: الدراسة الميدانية بتاريخ : 2022 / 8 / 12
صورة (6) ما تبقى من درب البخور في ظهران الجنوب



صورة (7) بئر أم سرار
المصدر: الدراسة الميدانية بتاريخ 2022 / 8 / 13

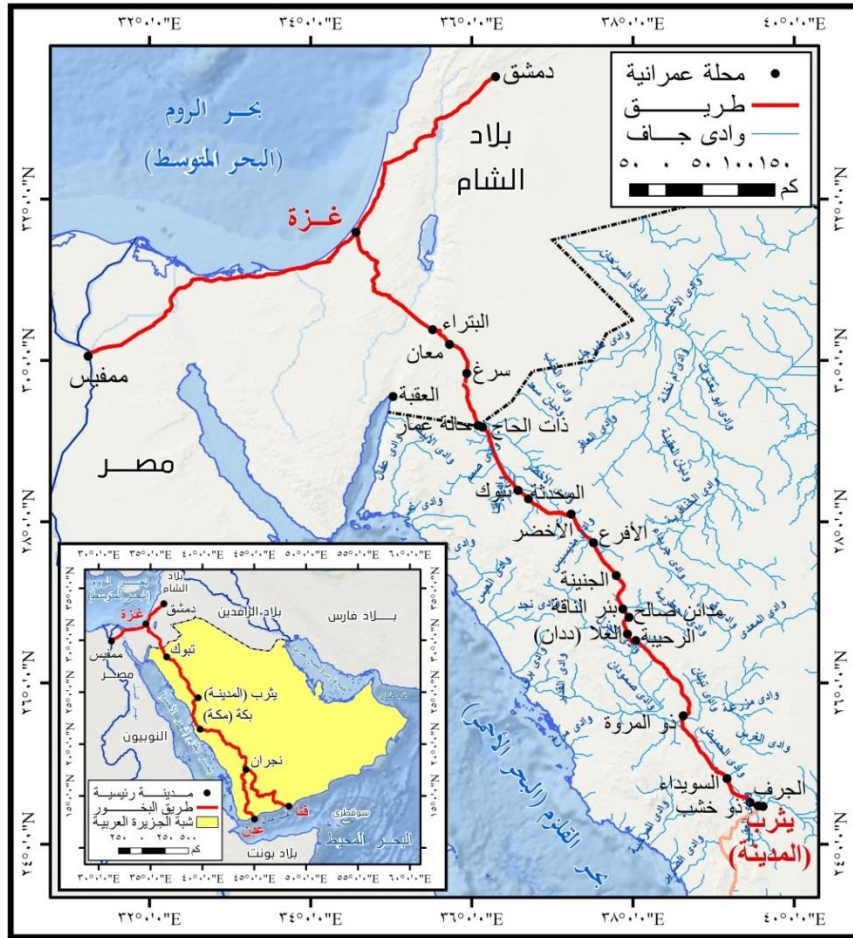
(ج) - الطرق الشمالية: من يثرب - غزة :

تتجه القوافل من يثرب عبر طريق البخور شمالاً حتى تصل إلى الجرف وبه آبار؛ أهمها بئر جشم وبئر جمل، وتتجه القوافل إلى "ذو خشب"، وتمر بوادي برمة متجهة إلى السويداء حيث تتوافر مصادر المياه، ثم تتجه إلى موضع المر، ثم ذو المروة ثم الرحيبة ومنها إلى دادان (العُلا)؛ وهي من أهم مراكز العمران على طريق البخور، ومن أهم حواضر وادي القرى كثيرة الماء والزرع وبها سوق يعرف بسوق قرح(193)، ومنها تتجه القوافل حتى الحجر (مدائن صالح) باتجاه الشمال الشرقي وكانت القوافل التجارية تزود بالماء من البئر المعروف ببئر ثمود ويعرف حالياً ببئر الناقة بقلعة الحجر، وهناك طريقان يربطان الحجر والبتراء، الأول يمر من خلال المدينة ووادي رقيم وأذرح، والثاني يمر بالجنيبة، ثم الأفرع، ثم الأخضر، ثم المحدثه حتى تصل إلى تبوك ومنها إلى ذات الحاج ثم إلى سرغ ومنها إلى معان ومن ثم إلى البتراء(194)، ومنها إلى غزة، ويمر هذا الطريق غرب مدينة تيماء(195).
يوجد هناك ثلاثة طرق تجارية تعمل على ربط البتراء بغزة: (شكل13)

193 - ياقوت الحموي: معجم البلدان، مج4، ص 320- 321.

194 - Potts, D., 1984: 152-153.

195- أحمد حسين شرف الدين، ١٩٨٤: ٢٥٢.



المصدر : من إعداد الباحثة اعتماداً على: المصادر والمراجع التاريخية , جوجل إيرث ,
- الأودية الجافة من خلال نموذج الارتفاعات الرقمية - (Dem Strm30m) باستخدام الحاسب الآلي ,
برنامج (Arc Map10.7) .

شكل (13) طريق البخور الشمالية بين يثرب - غزة في شبه الجزيرة العربية

- الطريق الأول : يتجه من البتراء إلى " أبو خشبية" بواسطة صبرا (196)، ودلت البقايا الأثرية التي عثر عليها في هذا الموقع على وجود معبد وجاءت قياساته 30, 17x4,30 م (197)؛ الأمر الذي يشير إلى أهمية الموقع لكونه مركزاً رئيساً من مراكز العمران لطريق البخور. يمر الطريق بعد ذلك في "أبو خشبية" 7,5 كم جنوب غرب البتراء ويوجد في هذه المنطقة برج مراقبة ومعبد بالإضافة إلى قناة ماء/ ليشير ذلك للأهمية نفسها سالفة الذكر.
- الطريق الثاني : يبدأ من البتراء ليتجه إلى نقب الربيعي عن طريق صحراء النقب .
- الطريق الثالث : يتجه إلى البيضاء وبئر مذكور، حيث تعد "البيضاء" المحطة التجارية الأولى على طول هذا الطريق، وتعتبر من أهم مقاطعات البتراء، ويدل على ذلك النشاط التجاري المكتشف في هذه المنطقة؛ من سدود وقنوات ري، وأنظمة زراعية والبوابة الصخرية ومكابس النبيذ ومحطات

196 -Smith, A., 2010: 66-67.

197 - Lindner, M., 2005: 33-52.

- لاستراحة القوافل التي تذهب إلى بئر مذکور، وبعد بئر مذکور يتشعب الطريق إلى ثلاثة اتجاهات(198):
- الاتجاه الأول: يتجه شمالاً إلى خربة المحسية ومن ثم إلى ممفيس، حيث تم العثور على محطة لاستراحة القوافل بالإضافة إلى خزان وقنوات وقطع من الزجاج والعملية(199).
 - الاتجاه الثاني: يتجه من بئر مذکور غرباً إلى غزة عبر قصر العبد وقصر المحلى، تم الاستدلال عليه من خلال البقايا الأثرية التي وجدت مثل أبراج مراقبة، واستراحات للقوافل التجارية، ويبدأ هذا الطريق من وادي عربة ومن ثم إلى عبده عبر قصر العبد وقصر المحلى، حيث وجود آبار للماء من أجل تزويد المسافرين باحتياجاتهم وكذلك تم العثور على مستودع استعمل لتخزين المنتجات الزراعية والثروة الحيوانية(200).
 - الاتجاه الثالث: يتجه نحو الجنوب وتعتبر مدينة عبده أهم المحطات التجارية على هذا الطريق، حيث عثر على العديد من المباني النبطية في هذه المدينة مثل أبراج مراقبة، ومكان لإطعام الخيول أو اسطبل، بالإضافة إلى حمام وسوق(201).
- كما عمل الأنباط على إعادة استخدام وإنشاء أبراج المراقبة من أجل حماية قوافلهم التجارية، حيث تم التعرف على العديد من محطات القوافل بين منطقة البتراء ووادي الموجب، مثل الدويمة وأم العبدالله، وأم قصير، كما كشفت الحفريات عن وجود برجين للمراقبة في منطقة اللجون وبرج رجم اللجون برج بني ياسر وهذه الأبراج أسست من قبل الأنباط بين القرن الأول قبل الميلاد والقرن الأول الميلادي (202)، بالإضافة لذلك يوجد طريق آخر بين البتراء والدورة، حيث اكتشف برج نبطي في شمال الدورة في خربة التميمية (203). وتعد الدورة إحدى محطات القوافل التجارية المهمة للطرق القادمة من العقبة والمتجه شمالاً إلى دمشق(204).

ثالثاً. مراكز العمران على طريق البخور:

ربطت الطرق بين مراكز الاستقرار البشري على مر العصور، كما أن الطرق لا تتخذ إلا إذا كان هناك مراكز استقرار تقوم بخدمة المسافرين والقوافل على تلك الطرق؛ ولذلك كان كل من مراكز العمران والطرق، سيما الصحراوية منها، سبباً ونتيجة بالنسبة للآخر(205)؛ الأمر الذي جعل الطرق بمثابة شرايين الاتصال بين مراكز العمران والاستقرار البشري؛ ومن ثم أضحت هذه المدن والقرى محطات تجارية مهمة تنزود منها القوافل بالماء والغذاء(206). وكانت تزود بمحطات وخانات لاستراحة القوافل، وأبراج مراقبة لتوفير الأمن والحماية، وقد كانت القوافل التجارية ملزمة بدفع تكاليف هذه

198 - Lindner, M., 2005: 43.

199 -MacDonald, B., 1992: 273.

200- Negev, A., 1966: 89-98.

201 -Cohen, R., 1982: 245.

202-Parker, R., 2021: 16.

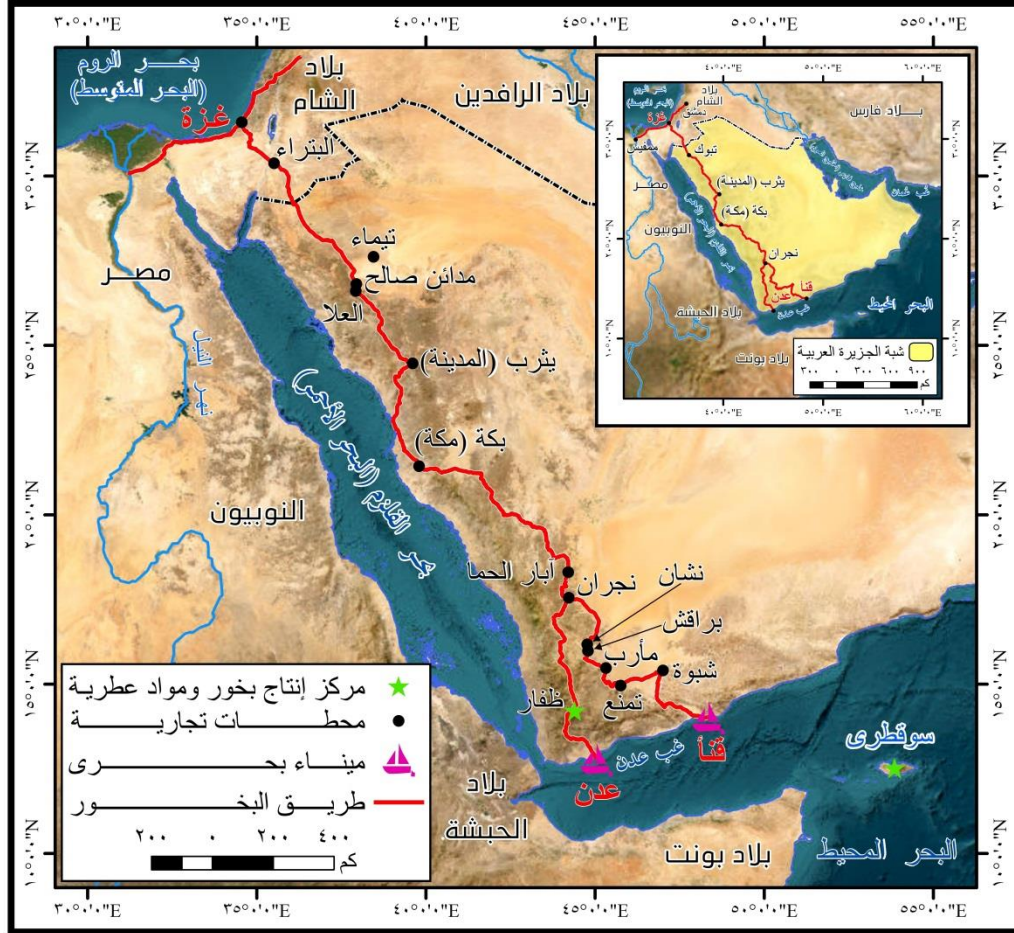
203 -Glueck,N., 1939: 77.

204 -Parker, S., 1985: 75-77.

205- عبد العال عبد المنعم الشامي، 1980: 57.

206- أسامه عبد المولى، 2013: 58.

الخدمات التي كانت تقدم لها، حيث يقول بليني ".. إن القوافل كانت تدفع على طول الطريق أثناء ذهابها بمكان للماء أو للمبيت أو لخدمات أخرى، حتى تبلغ تكلفة الجمل المحمل بالبخور من جنوب الجزيرة العربية إلى ما قبل سواحل البحر الأبيض المتوسط حوالي ستمائة وثمانية وثمانين دينارًا عن كل جمل (207)، وهو مبلغ يُشير إلى الدخل المرتفع الذي كان يجني من هذه التجارة. ازدهرت تجارة البخور والمر القادمة من جنوب الجزيرة، الأمر الذي أدى إلى تطور وانتعاش العديد من المدن والقرى الواقعة على طول الطرق التجارية، وظهر ما يسمى بـ "مدن القوافل"، وقد كانت هذه المدن محطات حضارية وثقافية وتجارية بارزة تشد إليها الرحال، وتلتقي فيها القوافل، وتُعرض فيها البضائع. (شكل 14)



جدير بالذكر أن معرفة العرب للتجارة وممارستها قديماً كان مرهوناً بمرور طرق التجارة العالمية في مناطق تواجد، كطريق البخور وطريق الحرير اللذان كانا يصلان الشرق الأقصى بسواحل البحر الأبيض المتوسط، فقامت حول هذه الطرق حواضر عربية في شمال وجنوب ووسط شبه الجزيرة العربية بلغت شأنًا عاليًا في الثراء والازدهار، ولم يحرم العرب حينذاك من فوائدها فأشتغلوا حماة

للقوافل، إلى أن سلكوا هذه الطرق تجارًا بين سوريا وشمال الجزيرة العربية؛ فمن المعروف أن مناطق شمال شبه الجزيرة العربية كانت قد عرفت بأنها محطات للقوافل القادمة من جنوب شبه الجزيرة العربية والمتجهة له، والقادمة من مدن الحجاز ونجد والمتجهة لبلاد الشام والعراق ومصر والمدن الكنعانية (208). تطورت المحطات التجارية مع مرور الزمن على طريق البخور في الجزيرة العربية فأصبحت مراكز عمرانية شكّلت نواة أولية للمدينة العربية القديمة، ومن أهمها؛ مأرب، شبوة، تمنع، براقش، نشان، نشق، نجران، الفاو، والعُلا، وغيرها.

1- مراكز إنتاج البخور والمواد العطرية بجنوب شبه الجزيرة العربية:

• ظفار:

تُعد مدينة ظفار المركز الرئيس لإنتاج البخور في جنوب شبه الجزيرة العربية، إذ تقع حسب خطوط الطول ودوائر العرض بين خط عرض 24 44 شرقًا، وخط طول 14 13 شمالًا، ويمكن تحديد هذا الموقع في المرتفعات اليمينية الوسطى (209)، والتي هي جزء من إقليم مرتفعات منطقة جنوب شبه الجزيرة العربية، وتُعرف لدى الجغرافيين بمرتفعات يريم. كما تقع إلى الجنوب والجنوب الشرقي من مدينة يريم في الضفة الشمالية لوداي بنا وشمال مدينة السدة وشرقي قاع الحقل، وتتبع إدارياً عزلة/ مركز العرافة من مديرية السدة محافظة إب على بعد يقدر ب 15 كم جنوب شرق مدينة يريم (210). كانت ظفار واحدة من أهم المحطات التجارية؛ إذ كان يربطها طريق بري بميناء موزا يمر عبر أرض المعافر، كما كانت يربطها طريق آخر بميناء موسكا والذي كان مخصصاً لتصدير اللبان الظفاري. أصبحت ظفار عاصمة للدولة الحميرية، والتي تقع بالقرب من "يريم الحالية" على بعد نحو 120 كم من صنعاء، إذ حلت محل مأرب بعد أفول نجم الدولة السبئية (211).

أقدم المصادر الكلاسيكية التي أشارت إلى موضع ظفار ما ذكره بلينيوس في كتابه التاريخ الطبيعي أثناء حديثه عن ميناء موزع " وفي الداخل هناك مدينة هي مقر إقامة ملك المنطقة، تسمى سابفار "ظفار" (212). أما كلاوديوس بطلميوس نجده يحدد موقع ظفار وما يحيط بها من المدن الأخرى والتي تظهر بشكل واضح في خريطته التي وضعها عند حديثه عن بلاد العرب السعيدة (213)، في حين نجد أن صاحب كتاب الطواف حول البحر الإريثري أشار إلى ظفار أنها تبعد مسيرة تسعة أيام من سوا الواقعة إلى الجنوب من تعز (214).

أطلق على هذا الإقليم مسميات عديدة؛ لعل أهمها ساكلن، وساربيبا، وأرض البخور (215)، كما أطلق المصريون القدماء عليه منذ عصر الدولة القديمة بلاد بونت كجزء من إقليم يضم منطقة القرن الأفريقي

208- سلطان المعاني، ٢٠١٠م : ص 284.

209 - باول يول، 2019: 16.

210 - نبيل الأشوال، 2016: 52.

211- أسامه عبد المولى، 2013: 61.

212- بلينيوس، بلينيوس والجزيرة العربية: 88.

213- بطلميوس كلاوديوس ، بطلميوس كلاوديوس والجزيرة العربية: 140، 270.

214- مؤلف مجهول، الطواف حول البحر الإريثري والجزيرة العربية: 59.

215- أسهمان الجرو، 1999: 31.

وجنوب الجزيرة العربية⁽²¹⁶⁾، فكانت بمثابة أرض المعبود أو الأرض المقدسة لهم، إذ هي أرض البخور الذي يمثل لهم محورًا رئيسًا لمصر القديمة في الحياة الدينية والجنازية، وأيضًا في الحياة اليومية، كما أُطلق على الإقليم إبان العصر الهلينستي مسمى "أرض المواد العطرية"⁽²¹⁷⁾.

كان للموقع الاستراتيجي لإقليم ظفار الاستراتيجي دور رئيس؛ من حيث الأهمية السياسية والاقتصادية، فالإقليم من أهم مناطق إنتاج الكندر أو اللبان وأجوده في جنوب شبه الجزيرة العربية قاطبة من ناحية⁽²¹⁸⁾، كما يُشرف الإقليم على مدن وموانئ البحر العربي في الجنوب ومدن وموانئ البحر الأحمر في الجنوب الغربي؛ الأمر الذي جعل الإقليم من أهم الأسواق التجارية في منطقتي جنوب و جنوب غرب شبه الجزيرة العربية حينذاك⁽²¹⁹⁾. مما يشير إلى أهمية الإقليم ودوره التجاري البارز ما تم الكشف عنه من نقوش قنبان؛ لعل أهمها نقش بخت المُسند مفاده أن تاجرًا قنباني كان يتردد على مدينة ظفار للتجارة وأقام بها فترة من الزمن، بالإضافة إلى مدن أخرى كانت مطلة على مينائي عدن وموزا⁽²²⁰⁾؛ الأمر الذي يؤكد محورية مدينة ظفار في مجال التجارة.

• جزيرة سوقطرى:

تعد هذه الجزيرة واحدة من أهم مراكز إنتاج النباتات العطرية بجنوب شبه الجزيرة العربية؛ أهمها اللبان والصبر المعروف بالصبر السوقطري⁽²²¹⁾، ونظرًا لموقعها الاستراتيجي وتوسطها للمسالك والطرق البحرية؛ شكل (15) الأمر الذي يجعل من كافة السفن المتجهة إلى الهند أو المتجهة إلى الساحلين العربي والأفريقي تمر بها لتتزوّد منها بكافة إحتياجاتها وتتاجر معها كذلك⁽²²²⁾.

كما أشارت بعض المصادر الكلاسيكية إلى هذه الجزيرة، ووصفوها بالجزيرة السعيدة، إذ تتسم بأن كل الماشية فيها ذات لون أبيض، ولا تنمو لإنائها قرون، وتأتيها السفن من كل حدب وصوب⁽²²³⁾. كما اشتهرت الجزيرة بنوع من اللبان يسمى دم الأخوين⁽²²⁴⁾ الذي يجمع بعد انحداره من الشجر، كما يُصدر منها أغلفة السلاحف⁽²²⁵⁾، ومن ثم تمتعت الجزيرة بأهمية إقتصادية واستراتيجية كبيرتين. جدير بالذكر أن اللبان والذي أُطلق عليه دم الأخوين جاء من لونه ومن إطلاق الرحالة الكلاسيكيين على الجزيرة إسم جزيرة الديوسكوري وهما الشقيقان التّوأم في الميثولوجيا الإغريقية⁽²²⁶⁾.

216- أحمد علي الشحري، 1994: 24.

217- مصطفى كمال عبد العليم، 1984: 202.

218- نبيل الأشوال، 2016: 68.

219- محمد الحاج، 2017: 712.

220- محمد الحاج، 2017: 715-716.

221 - جواد علي، المفصل في تاريخ العرب، ج1: 183؛ ج2: 24.

222- هشام عبد العزيز ناشر، 2003: 106.

223- أجاثارخيديس الكنيدي، أجاثارخيديس الكنيدي والجزيرة العربية: 52 – 53؛ مؤلف مجهول، الطواف حول البحر الإريثري والجزيرة العربية: 63 – 64.

224- يُستخرج من شجرة تحمل الإسم نفسه، لا تنمو هذه الأشجار إلا في هذه الجزيرة، وتُعد من غرائب الأشجار، وتتواجد في أعالي الجبال بالجزيرة، يتم الحصول على مادة دم الأخوين من خلال شق الساق بألة حادة فتسيل منه مادة لزجة حمراء اللون (لعل ذلك سبب التسمية) تتجمد حتى تصير فصوصًا حمراء داكنة هشة، ويتم استخدامها طبيا على نطاق واسع لوقف النزيف ومطهر للجلد ومعقم للفق والأسنان، كما تستخدم كنوع من الأصباغ وتضاف إلى العطور كذلك، هشام عبد العزيز ناشر، 2003: 134.

225- هشام عبد العزيز ناشر، 2003: 106 - 107.

226- بلينيوس، بلينيوس والجزيرة العربية: 116؛ بطلميوس كلاوديوس، بطلميوس كلاوديوس والجزيرة العربية: 155.

على ساحة واسعة، حتى يتم فيها تبادل السلع التجارية؛ وكانت مدينة تمنع من أهم تلك المُدن التي توافرت فيها هذه الخاصية لإقامة السوق التجاري المعروفة بسوق شمر على سبيل المثال لا الحصر (227).

أشارت المصادر الكلاسيكية والدراسات الحديثة أن بدايات الطريق الرئيس للبخور من ثلاث انطلاقات رئيسة؛ ميناء قنأ، ميناء عدن، ومدينة شبوة. وتجدر الإشارة أنه انتشرت عدة موانئ على سواحل جنوب شبه الجزيرة العربية؛ لعل أهمها على ساحل بحر العرب ميناء قنأ، عدن، وموسكا "خورروري"، فضلاً عن الموانئ الواقعة على الساحل الجنوبي الغربي للبحر الأحمر؛ لعل أهمها ميناء أوكليس وميناء موزا "مخا الحالي"، بالإضافة إلى موانئ الساحل الجنوبي الشرقي الأفريقي والتي كان لها ارتباط وثيق بموانئ جنوب شبه الجزيرة العربية مثل ميناء عدول، أفاليتس "زيلع الحالي"، مالاو "بربرة"، رهابتا "كلوة الحالي"، وميناء غواردفوي الذي عُرف بميناء رأس التوابل (228). ولذا يبدأ طريق البخور بمينائي قنأ وعدن ومدينة شبوة على النحو التالي:-

• ميناء قنأ:

تنطلق القوافل التجارية في جنوب بلاد العرب باتجاه الشمال في هذا الطريق من أسواق مينائي قنأ وعدن، حيث تتجمع فيهما البضائع القادمة من الأسواق الداخلية، ومن الموانئ الأخرى في شبه الجزيرة العربية، بالإضافة إلى البضائع القادمة من الأقطار والبلدان الأخرى التي تاجرت مع هذين المينائين؛ كشرق أفريقيا، والهند وتجارات الصين (229).

يقع هذا الميناء إلى الشرق من عدن، ويُعد الميناء الأول لمملكة حضرموت ومنفذها الرئيس، حيث يستقبل الميناء اللبان من ظفار المركز الرئيس لإنتاجه في جنوب شبه الجزيرة العربية، ومن ثم يرتبط الميناء بظفار من خلال طريقين؛ أحدهما بحري والآخر بري، أما الطريق البحري فينطلق من عدة موانئ محلية أهمها سمهرم ويتجه نحو قنأ بفعل الرياح الشمالية الشرقية؛ إذ كان يعبأ اللبان في قرب جلدية ويشحن في قوارب خشبية صغيرة ويبحر نحو ميناء قنأ الرئيس. أما الطريق البري الذي كان يربط مناطق إنتاج اللبان أو الكندر بميناء قنأ فكان طريقاً وعراً يسير من الشرق للغرب بمحاذاة ساحل بحر العرب، ومن قنأ تنطلق القوافل التجارية البرية إلى نجران ومنها شمالاً حتى ميناء غزة (230). ولذا أشار صاحب الطواف حول البحر الإريثري أنه كان به سوق جامع لكل اللبان الذي يُزرع في البلاد؛ يؤتى على ظهور الإبل، وفي الأرمات المحلية المصنوعة من الجلد (231).

كما يُعد ميناء قنأ من أهم الأسواق التجارية على بحر العرب، والميناء الرئيس لتجارة اللبان الذي يُغذي القوافل البرية على طريق البخور، حيث تجتمع فيه محاصيل مناطق عدة كظفار ووادي

227- حنشور، 2007: 57.

228- بلينبوس، بلينبوس والجزيرة العربية: 86 – 88؛ بطلميوس كلاوديوس، بطلميوس كلاوديوس والجزيرة العربية: 121 – 123؛ أسامه عبد المولى، 2013: 129.

229- نوره عبد النعيم، 1992: 212 – 213.

230- أسمهان الجرو، 1999: 24 – 26.

231- مؤلف مجهول، الطواف حول البحر الإريثري: 63-64.

الحجر والساحل الأفريقي وجزيرة سوقطرى، كما يأت إلى هذا الميناء القمح والنبذ والثياب المطرزة من مصر (232).

• ميناء عدن :

يُسمى هذا الميناء عين اليمن وأقدم أسواق العرب (233)؛ لكونه أهم مرفأً ومنفذاً طبيعياً على بحر العرب والمحيط الهندي، وهو أول ميناء في طريق السفن القادمة من البحر الأحمر بعد عبورها مضيق باب المندب. يتميز هذا الميناء بأنه مأوى حصين تحيط به الجبال والمياه؛ إذ تُحيط به الجبال من ثلاث جهات، ومن ثم توفرت له الحماية الطبيعية من الرياح (234).

كما تأتي البضائع من شرق أفريقيا عادة إلى ميناء عدن عن طريق البحر، ثم تنطلق القوافل البرية من ميناء عدن باتجاه الشمال الشرقي إلى لودر، فالبيضاء ثم تميل باتجاه وادي بيحان، وعبر عقبة مبلقة، حتى تصل أرض سبأ حيث مأرب ومنها إلى نجران ثم يواصل شمالاً بمحاذاة الساحل الشرقي للبحر الأحمر حتى يصل إلى ميناء غزة على ساحل البحر المتوسط (235).

كما كان تشتمل عدن على سوق موسمي كبير، تُؤدى فيه العشور إلى الملك، وكان يُشرف عليه مراقبون، أو من يقومون على أمر السوق، ويعينون مباشرة من قبل الملك. وقد اشتهر هذا السوق بالكثير من أصناف السلع؛ لعل أبرزها الطيوب، فضلاً عن أصناف عديدة من البرود الفاخرة عُرفت بالعدنيات (236).

• شبوة :

تقع في وادي عرما (وادي عطوف) في الطرف الغربي من وادي حضرموت، وقد اتخذها ملوك حضرموت عاصمة لهم (237)، وأصبحت المدينة مركزاً تجارياً مهماً بفضل إصلاحاتهم واهتماماتهم بعمران المدينة؛ إذ يمر بها عدد من الطرق التجارية المتجهة نحو الشمال (238). جدير بالذكر أن أهميتها لم تقتصر على كونها عاصمة لمملكة حضرموت، بل كانت من أهم المحطات التجارية ومراكز العمران لطريق البخور؛ إذ تُعد البداية الحقيقية له، كما كانت في الوقت نفسه من أهم مراكز إنتاج البخور الرئيسة بجنوب شبه الجزيرة العربية (239)، ومن ثم كان كل اللبان يُجمع برياً في شبوة، باستثناء كميات منها كانت تنقل إلى مينائي المخا وقنا على بحر العرب، وقد استمرت أهميتها الاقتصادية كعاصمة لإنتاج اللبان وتجارته حتى القرن الرابع الميلادي (240).

يؤكد على ذلك صاحب كتاب الطواف حول البحر الإريثري فيقول عن هذه المدينة: "مدينة كبيرة يقيم بها الملك، وكل اللبان المنتج في المنطقة يأتي إليها بالجمال حيث يُخزن فيها، ويأتي إلى قنا

232 - مؤلف مجهول، الطواف حول البحر الإريثري: 64؛ نوره النعيم، 1992: 256؛ السيد السعيد، 1999: 112؛

نايفل فروم، 2008: 135 - 136.

233- الهمداني، صفة جزيرة العرب: 94.

234- الهمداني، صفة جزيرة العرب: 94؛ سعيد سالمين بلعفير، 2018: 144.

235- محمد بافقيه، 1973: 178.

236- السيد السعيد، 1999: 96.

237 - Pirenne, J., 1977: 50.

238- نورة النعيم، 1992: 221.

239 - هالة سالم، 1999: 48.

240 - نورة النعيم، 1992: 222.

بالطوافات الجبلية المحلية وفي القوارب. كذلك فإن لديها (شبوة) تجارة مشتركة مع المراكز التجارية في بلاد فارس المجاورة⁽²⁴¹⁾. يلاحظ من النص الربط بين مركزية مدينة شبوة التجارية في مملكة حضرموت وصلتها الوثيقة بميناء المملكة الرئيس قناً وبينها وبين المراكز التجارية على الخليج العربي بضفتيه.

لعل ما يؤكد أهمية شبوة كمركز تجاري مهم على طريق البخور؛ ما ذكره بليني في القرن الأول الميلادي " منطقة حضرموت إقليم تابع للسبئيين، وعاصمة مملكتهم هي سابوتا " شبوة" الواقعة على جبل مرتفع، وعلى بعد مسافة ثمانية أيام من شبوة يوجد الإقليم المنتج للبخور، وبعد حصاد منتج اللبان منه، كانت تنقله قوافل الجمال إلى شبوة، وتفتح أحد بواباتها للدخول⁽²⁴²⁾، ويبدو أن هذا الطريق كان غير مُعبداً لأنه ذكر طول مسافته بالأيام، لا بالأميال الرومانية كما فعل من قبل ووصف الطريق الرئيس للبخور من تمنع إلى غزة⁽²⁴³⁾. يتضح أيضاً أن حضرموت من المناطق المنتجة لأهم السلع التجارية على طريق البخور، مما أكسبها شهرتها الواسعة عند الإغريق والرومان أكثر الشعوب المستهلكة لهذه السلعة، بالإضافة إلى ذلك تؤكد أهميتها التجارية اكتشاف العديد من النقوش والمخربشات وكذلك نقوش من الممالك الأخرى، ولعل أبرزها النقوش الموجودة في موقع العقلة التابع لشبوة والتي ورد فيها العديد من الأسماء من العرب، أو حتى من خارج الجزيرة العربية⁽²⁴⁴⁾.

توجد خمسة نقوش من شبوة، وجميعها تدور حول اهتمام الملوك بالطرق التجارية، والذي اتضح من خلال قيامهم بتعبيد الطرق وتوثيقهم لذلك في النقوش. كما عثر على نقش قديم يشير إلى وجود تجار سبئيين مع آخرين من التجار المصريين والإغريق قدموا إلى شبوة⁽²⁴⁵⁾؛ الأمر الذي يشير إلى أهمية المدينة تجارياً ليس فقط كمركز لإنتاج البخور، بل كسوق تجاري ومحطة مهمة على طريق البخور. هذه الأهمية لشبوة كمركز رئيس من مراكز العمران على طريق البخور مكّن ملوك حضرموت عبر العصور من السيطرة الكاملة لتجارة البخور وإدارة اقتصادياته، كما سمح للمعنيين في الوقت نفسه بحق نقل البخور كسلعة مقدسة وحمايته على طول طريق البخور عبر مراكز عمرانته من الجنوب إلى الشمال⁽²⁴⁶⁾.

• تمنع (هجر كحلان):

تقع مدينة تمنع (هجر كحلان)، عاصمة مملكة قنبان، على الضفة اليسرى لوادي بيحان⁽²⁴⁷⁾، ويمكن تحديد موقعها أنها تقع عند درجة العرض 15 شمال خط الاستواء وخط الطول 45.5 شرق جرينتش. يتضح من نقوش المسند أن تمنع تمتعت بأهمية اقتصادية كبيرة، ولعل ما يدل على ذلك ما ورد في النقوش؛ ومنها ما يدل على وجود جاليات تجارية من خارج قنبان مثل الجالية المعينية التي كان يدير

241- مؤلف مجهول، الطواف حول البحر الإريثري والجزيرة العربية: 64.

242- بلينيوس، بلينيوس والجزيرة العربية: 149.

243- Pliny, XII, 32.

244- نورة النعيم، 1992: 222.

245- عزة عقيل، وآخرون، 1996: 26.

246- نايفل فروم، 2008: 254.

247- يتميز هذا الوادي باستقامته، تأتيه المياه من أعلى مرتفعات البيضاء، ثم يتجه نحو الشمال الشرقي إلى بيحان، وتصب مياهه في الصحراء، وتبلغ مساحة حوضه نحو 2450 كم، أسوان محمد عبد الله، 2006: 21.

شؤونها كبير، بالإضافة إلى العلاقات الخارجية الواسعة التي كانت تقيّمها مثل علاقتها مع لحيان حيث عثر على نقوش قتبانية⁽²⁴⁸⁾، ولعل من أبرز الاكتشافات فيها وهو مسلة أو عمود حجري صغير بموضع سوق شمر القديم وهو سوق المدينة الرئيس فيما يبدو؛ نُقش هذا العمود بخط المسند، ويُشير إلى قانون قتبان التجاري، ويؤرخ بالقرن الثاني قبل الميلاد خلال فترة حكم "شهر هلال بن يدع أب"⁽²⁴⁹⁾؛ إذ يحتوي هذا النقش على قوانين التجارة والضرائب بالمدينة؛ لعل أهمها⁽²⁵⁰⁾:

• يغرم سيد السوق أو القائم بأمر السوق، في حالة عدم تبليغه عن أي تاجر يمارس غش الآخرين خمسين قطعة ذهبية، كما يغرم كل أجنبي يحاول أن يتجار في قتبان مالم يكن لديه دكان وتدفع كل الغرامات للملك.

• يجب على كل قتباني أو معيني، أو أي مقيم آخر في تمنع إذا أجر بيته أو محل إقامته كدكان للمتجارة أن يدفع ضريبة السوق إلى الملك من البضاعة التي بحوزة التاجر، وفي حالة كون بضاعة التاجر لا تفي بقيمة الضريبة المقررة، يجب على سيد السوق أن يستوفي الضريبة من ماله الخاص.

• يجب على كل من يتاجر بالجملة في تمنع أن يعهد إلى باعة تجزئة عند تسويق بضاعته في أرض قتبان.

• لملك قتبان حق الإشراف على كل بضاعة تمر في أرضه.

• من يشتغل بالتجارة في تمنع ويملك حانوتًا في سوق شمر عليه أن يدفع ضريبة السوق مهما كانت بضاعته.

• لا تسري ضريبة السوق على بيع الحبوب بين أهل قتبان بينما أداؤها واجبًا على غيرهم.

• كما يحظر على التجارة في السوق ليلاً، وتمارس التجارة فيه من الشروق حتى الغروب فقط.

• يجب على التاجر أن يدفع رهانًا لسيد السوق كضمان لاشتغاله بالتجارة في هذا السوق ودفع الضريبة المستحقة للدولة.

• توقع عقوبة لمن يخالف هذه القوانين بمصادرة أمواله وحوانيته إن وجدت.

يبدو من هذه القوانين والأنظمة مدى الأهمية التجارية التي حظيت بها "تمنع" حيث تذكر المصادر الكلاسيكية أنها كانت مركزًا لتجارة المُر، ومن المهم أن نشير إلى أنه عثر فيها على عدد كبير من اللقى الأثرية المستوردة أثناء التنقيبات الأثرية والتي بلا شك كانت نتيجة للعلاقات التجارية الواسعة التي ربطتها مع عدد من المناطق خارج شبه الجزيرة العربية⁽²⁵¹⁾، ولهذا فإن السوق كانت من أهم المقومات الحضارية التي توافرت في المدينة القديمة.

تحتل سوق شمر وسط مدينة تمنع (صورة 8- أ، ب، ج، د)، وهو ما يعرف بساحة السوق⁽²⁵²⁾، بينما تقع تمنع على بُعد 300م من الضفة الغربية لوادي بيحان، ويسير منها باتجاه المدينة حتى

248- نورة النعيم، 1992: 223.

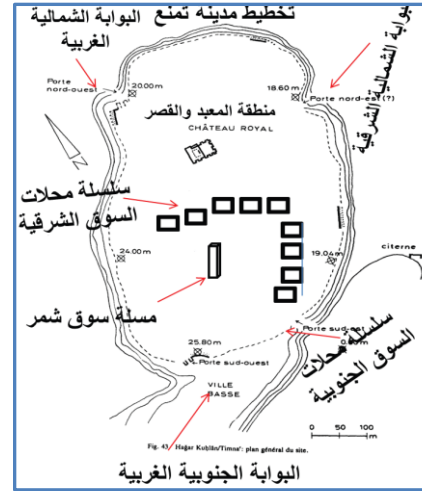
249- يُعد شهر هلال آخر ملوك المرحلة الثانية من ملوك مملكة قتبان، وهذه المرحلة تبدأ من حوالي 350 ق.م، تميزت باتساع حدودها حتى وصلت إلى الساحل المحاذي للمحيط الهندي، ومن أبرز آثار شهر هلال المسلة التي شيدها في مدينة تمنع. راجع أمين عامر، 2006: 142، 146؛ حمدان عبد المجيد، 2009: 142 - 143.

250 -Beeston, A. 1984: 8.

251- أسامه عبد المولى، 2013: 59 - 60.

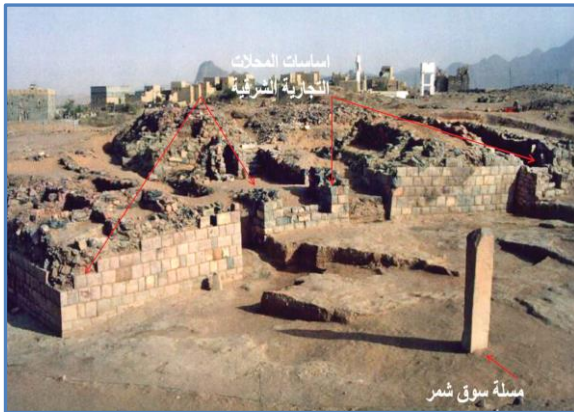
252- روبان دي مجريت، 2006: 18.

الوصول إلى مبنى ضخم كبير يعد أعلى ارتفاع في المدينة يصل ارتفاعه مع التل نحو 20 م من على مستوى الوادي، وإلى الجهة الغربية منه توجد كتبان رملية، وعلى بعد 200م منها تبرز مسلة سوق شمر الشهيرة والتي تقع في منتصف ساحة السوق (253).



(ص8-ب) سوق شمر التجاري في وسط مدينة تمنع المصدر دي مجريت، روبان، 2006: 11

(ص8-ا) مخطط مدينة تمنع ويظهر فيها البوابات والسور تتوسطها السوق وساحتها، ومخطط لعدد من المحلات التجارية في السوق المصدر: Breton. 1994:11



صورة (8-د) أساسات المحلات التجارية الجنوبية من سوق شمر، وبالوسط مسلة سوق شمر تتوسط الساحة، المصدر: دي مجريت، روبان، 2006: 9

(ص8-ج) مسلة قانون سوق شمر التجاري، مع توضيح أساسات المنشآت التجارية الجنوبية وتظهر بالوسط ساحة السوق. المصدر: عبدالله، 2006 م: 10

وقد لعب سوق شمر دورًا تجاريًا في ممالك جنوب الجزيرة العربية على وجه التحديد والجزيرة العربية بشكل عام؛ ولهذا نجد أن هناك عدة عوامل أدت إلى أهمية هذا السوق وجعلت منه سوقًا عظيمًا يضم ويرحب بعدد كبير من التجار الخارجين والقادمين إلى مملكة قتيان، ومن حيث الإشراف المباشر

على من يقوم على السوق بالإضافة إلى الحماية وسن القوانين وتنظيمها وترتيب القوافل التجارية القادمة إلى السوق؛ وكل هذا أدى إلى دور كبير في انتشار حضارة جنوبي الجزيرة العربية بحيث أن الصلات التجارية كان يحملها التاجر وكانت العلاقات الخارجية تنضوي تحت راية التجار، ولعل من أهم ما جذب أولئك التجار الخارجين والمحليين هو تنظيم السوق، وعدم الغش فيه، وإيجار المنازل والبيوت للقادمين من الخارج.

• مأرب:

تقع مأرب على الضفة اليسرى لوادي أذنة (شكل 16)، يحدها من الشرق والشمال صحراء تمتد حتى الربع الخالي، ومن الغرب جبل البلق والسد القديم، ومن الجنوب جبل البلق الجنوبي، ومن ثم فإن المدينة كانت تقع في السهل السبئي على مشارف صحراء صهيد⁽²⁵⁴⁾.

تعد مأرب من أشهر المحطات التجارية ومراكز العمران على طريق البخور، وهي عاصمة مملكة سبأ⁽²⁵⁵⁾، نظرًا لشهرتها الواسعة نجدها تتكرر في كتابات الكلاسيكيين⁽²⁵⁶⁾، ولعل سبب هذه الشهرة يعود إلى أنها كانت أكبر مدينة في جنوب شبه الجزيرة العربية وأكثرها تقدمًا في النواحي المختلفة في الزراعة والتجارة والعمران⁽²⁵⁷⁾؛ فقد ذكرها إسترابون بقوله " تقع مدينة ماريابا " مأرب" عاصمة السبئيين على جبل كثيف الأشجار، أما عامة الناس؛ بعضهم يعمل بالزراعة، والبعض الآخر يتاجر في النباتات العطرية الموجودة في أراضيهم، وتلك الآتية من إثيوبيا وهم يبحرون لأجل هذه الأشياء عبر المضائق في سفن من الجلود"⁽²⁵⁸⁾.

هذا النص يؤكد الأهمية التجارية التي تمتعت بها مدينة مأرب، ولم يقتصر الأمر فيها على المنتجات المحلية، بل كان إلى جانبها عدد من السلع الأخرى المستوردة من خارج الجزيرة العربية؛ الأمر الذي أكسبها أهمية خاصة على طريق البخور.

جدير بالذكر أن هذا الازدهار الزراعي يعود إلى قربها من سد مأرب، أما ازدهارها التجاري فيعود إلى وقوعها على طريق القوافل التجارية الخارجة من جنوب الجزيرة إلى الشمال المحملة بالبضائع المحلية والمستوردة، ونظرًا لتلك المكانة والمقومات التي حظيت بها ظلت مأرب تتمتع بالرخاء والانتعاش الاقتصادي لفترة طويلة، ولعل خير شاهد على ذلك سد مأرب وحدائقه، والآثار المعمارية المختلفة وفي مقدمتها المعابد التي لا تزال آثارها باقية إلى اليوم⁽²⁵⁹⁾. وقد حققت هذه المدينة نظرًا لدورها التجاري العالمي عن الشهرة ثراءً واسعاً انعكس على تطور اقتصاد شبه الجزيرة العربية⁽²⁶⁰⁾.

254 - ميخوت محسن سعود، 2020: 9.

255 - هالة سالم، 1999: 49.

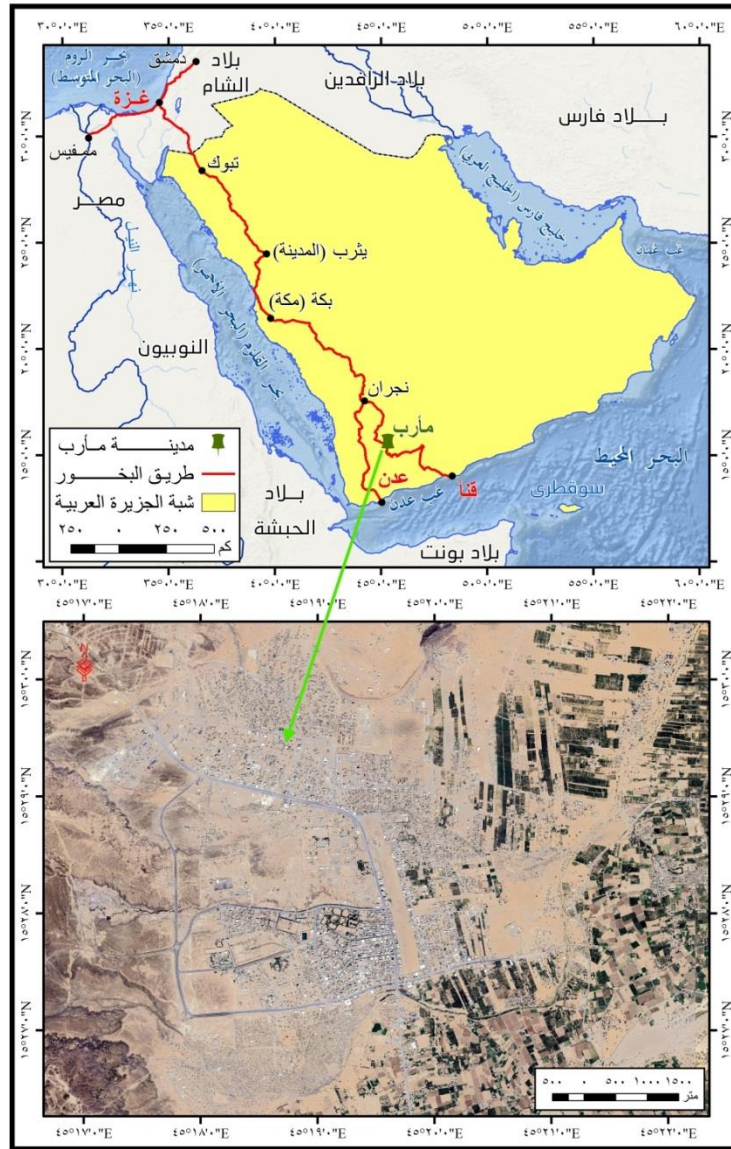
256 - Strabo, VII, 361; Diodorus Siculus, III, XLVI, 1-3; Pliny, IV, XII, 32.

257 - أحمد شرف الدين، 1984: 83.

258 - إسترابون، إسترابون والجزيرة العربية: 120.

259 - أحمد شرف الدين، 1984: 83.

260 - رضا جواد الهاشمي، المرجع السابق، ص 121.



المصدر : من إعداد الباحثة إعتماًداً على جوجل إيرث (Google earth 2023) .
شكل (16) الموقع الجغرافي لمدينة مأرب على طريق البخور

• نجران:

تعد مدينة نجران من أهم المراكز التجارية على طريق البخور، إذ تقع في أرض منبسطة يتوسطها وادي نجران الذي يخترق المنطقة من غربها إلى شرقها حيث يصب في رمال الربع الخالي (261)، وقد تردد ذكرها في العديد من النقوش ولعل أقدمها نقش يعود للقرن السابع قبل الميلاد للملك السبئي "كرب إيل وتر" (262)، كذلك وردت في المصادر الكلاسيكية؛ حيث ذكرها إسترابون باسم "Negrani" أثناء حديثه عن حملة إيلْيوس جاليوس (263).

261- صالح آل مريح، 1992: 13؛ هالة سالم، 1999: 50.

262- من ملوك دولة سبأ، حكم حسب رأي جون فيليبي حوالي (620-600 ق.م) قام بالعديد من الأعمال التوسعية على حساب الممالك الأخرى، أما عن أسلوبه في الحروب فقد عرف بالقسوة والسلب والنهب وحرق المدن، راجع، أمين عامر، 2006: 156.

263- Strabo, IV, 361.

ومن الجدير بالذكر أن دور نجران على الطريق التجاري كان مختلف عن باقي المحطات التجارية السابقة التي تقتصر على توفير الخدمات للقوافل وتسهيل نقل البخور، وحماية القوافل التجارية وحراستها عن طريق وجود حاميات دائمة بالمدينة داخل القلاع، إذ إن نجران كانت مركزاً تتجمع فيه هذه القوافل القادمة من جنوب شبه الجزيرة العربية والمحملة بالبضائع المختلفة وعلى رأسها البخور لغرض البيع والشراء في سوق نجران الذي يعد من أكبر أسواق العرب، إلى جانب ذلك كانت محطة رئيسة، ونقطة مفترق للطرق في آن واحد؛ فتخرج منها القوافل التجارية باتجاهين شرقاً وشمالاً⁽²⁶⁴⁾. مما يؤكد أهمية نجران العثور على بقايا قلعة الأخدود داخل موقع الأخدود الأثري على الضفة الجنوبية لوادي نجران، بين قريتي القابل والجربة، والموقع يتمثل في مدينة مركزية يحيط بها سور بطول 235م، وعرض 220م، بنيت أساسات مبانيها من الأحجار الصلبة بعناية بارتفاعات تتراوح بين 2-4م. ترجح الدراسة أن القلعة تؤرخ بعصر الاستيطان في الأخدود التي ربما بدأت قبل 600 ق.م، واستمرت حتى نهاية القرن الثالث الميلادي؛ والتي تمثل ازدهار مدينة نجران كمحطة رئيسة مركزية على طريق البخور. (صورة 9أ، ب، ج).



(صورة رقم 9 أ) البوابة الرئيسية لقلعة الأخدود من الخارج



(صورة 9- ب، ج) قلعة الأخدود من الداخل

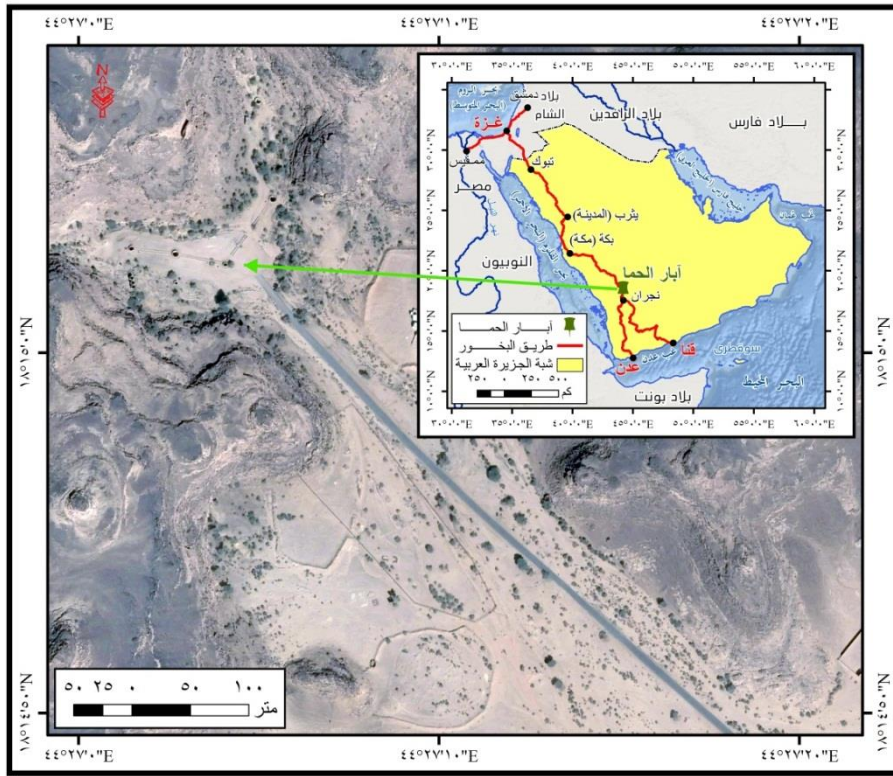
المصدر: دراسة ميدانية بتاريخ: 2021 / 2 / 19

(صورة 9) بقايا قلعة الأخدود داخل موقع الأخدود الأثري على الضفة الجنوبية لوادي نجران.

لعل ما يؤكد هذه الأهمية الاقتصادية لمدينة نجران، ما تم الكشف عنه حديثاً بها من مئات النقوش العربية القديمة الكلاسيكية؛ الأمر الذي يشير إلى العمق التاريخي للمنطقة وأهميتها الاقتصادية مما جعلها مقصداً لجميع القوى السياسية والاقتصادية حينذاك⁽²⁶⁵⁾. وتزخر نجران بالعديد من المواقع الأثرية والتي تدل على مدى أهميتها كمحطة على طريق البخور أهمها:

- آبار حمى :

تعد "آبار حمى" من أهم المواقع الأثرية في نجران، وهي طريق يمتد بين 6 آبار صخرية، كانت تمر من خلالها القوافل التجارية القادمة من جنوب الجزيرة العربية إلى شمالها، للزود بالماء من الآبار خلال السفر، وهي من أهم مواقع الرسوم الصخرية. تبعد "آبار حمى" عن مدينة نجران حوالي 130 كيلو متراً باتجاه الشمال، (شكل 17). وتوجد في موقع حمى التاريخي التابع لمحافظة ثار، العائد في تاريخه للألف السابع قبل الميلاد حتى الألف الأول قبل الميلاد، الذي يحوي متحفاً مفتوحاً يراه الزائر عبر النقوش والرسوم والكتابات الثمودية، ونصوص المسند والكوفي المجاورة لآبار حمى الستة (أم نخلة، والقرارين، والجناح، وسقيا، والحماطة، والحبيسة) (صورة:10- أب، ج، د، هـ، و) ولا تزال آبار حمى تتضح بالماء العذب حتى يومنا هذا، وذلك منذ أن كانت محطة تزود بالماء للقوافل التي نقلت البخور والبهارات والمُرّ من جنوب الجزيرة العربية إلى الشام ومصر وبلاد الرافدين.



المصدر : من إعداد الباحثة اعتماداً على جوجل إيرث (Google earth 2023).

شكل (17) موقع آبار الحمى على طريق البخور



صورة 10 (ب) بئر سقيا أصغر آبار الحمى



صورة 10 (أ) بئر حماطة أكبر آبار الحمى



صورة 10 (د) بئر الجناح



صورة 10 (ج) بئر الحبيسة



صورة 10 (و) بئر ام نخلة وبجواره حوض صغير



صورة 10 (هـ) بئر القراين وبجواره حوض صغيرة

المصدر: الدراسة الميدانية بتاريخ 20 / 2 / 2021

(صورة:10- أ، ب، ج، د، هـ، و) آبار حمى بنجران

• مكة المكرمة:

ورد ذكر مكة المكرمة في المصادر الكلاسيكية تحت مسمى "موكروباي"؛ وأشار إليها ديودوروس الصقلي في القرن الأول قبل الميلاد (266)، ووصفها بوفرة في المياه، فضلاً عن كونها تقع في منطقة ليست بعيدة عن ساحل البحر الأحمر، بالإضافة إلى وجود هيكل رباعي الزوايا مقدس من قبل العرب جميعاً وهو يقصد قطعاً البيت العتيق أو الكعبة الشريفة. كما ورد ذكرها عند بلينيوس الكبير إبان القرن الأول الميلادي (267)؛ حيث أشار بأنها يحيط بها مجموعة من الجبال، وأن المنطقة يُطلق عليها Dabanegoris أي " بنو قريش"، وأشار إلى بيت الله الحرام كسلفه ديودوروس الصقلي بطريقة غير مباشرة. أما كلاوديوس بطلميوس في القرن الثاني الميلادي، فذكرها تحت مسمى "ماكورابا" Macoraba وأشار بشكل مباشر للكعبة المشرفة (268).

تُعد مكة المكرمة واحدة من أهم المحطات التجارية ومراكز العمران الرئيسية على طريق البخور رغم عدم مروره بشكل مباشر كالمحطات التجارية الأخرى، وإنما كان يمر بمدينة "تربة"؛ والتي تقع شرق مكة المكرمة بنحو 190 كم (269). ويبدو أنه كان هناك طريق يتفرع من طريق البخور الرئيس ليزود مكة باللبان والمُر والسلع الأخرى. جدير بالذكر أنه كان يوجد طرق برية تجارية متعددة، أحدها طريق تتجه نحو جنوب الجزيرة العربية، وهناك طريق آخر يتجه نحو الشمال حيث البحر المتوسط، وطريق ثالث يمتد نحو الشرق ويتفرع للخليج العربي وبلاد الرافدين، والطريق الرابع والأخير يمتد نحو البحر الأحمر (270). هذا، وقد لعبت قبيلة قريش دوراً رئيساً في ازدهار التجارة من خلال هذه الطرق، ويبدو ذلك بوضوح من شهادة بلينيوس الكبير من تسمية المنطقة على اسم قبيلة قريش (271).

لهذه الأهمية تمتعت مكة بوجود أسواق متعددة بها وفي كنفها؛ لعل أهمها سوق عكاظ الذي كان يُعد من أهم أسواق العرب وأعظمها قيمة، ومرد ذلك قربه من مكة المكرمة؛ إذ تبعد عنه نحو 30 ميلاً. كما يُعقد هذا السوق في الأشهر الحُرْم؛ الأمر الذي كان تفد إليه القوافل التجارية آمنة مطمئنة. أسس هذا السوق على الأرجح مع بدايات القرن السادس الميلادي، وكان يُعرض بالسوق مختلف أنواع الثياب، والرقيق والأسلحة والخمور والطيب عالية الجودة والتي تأتي من الجنوب، فضلاً عن الزيوت والزبيب القادمة من الساحل السوري (272). ومن الأسواق الشهيرة التي كانت في كنف مكة؛ سوق "ذو مجنة"، سوق ذي المجاز، سوق يثرب، وسوق النبط وغيرها (273)؛ يلاحظ أن هذه الأسواق مرتبطة بالأمكان والمناطق التي ترد منها أغلب المنتجات والسلع، كما كانت هذه الأسواق صورة مصغرة من سوق عكاظ، لذا كانت تُعقد بعد انتهاء أيام سوق عكاظ (274).

266 - Diodorus Siculus. III, 42, 1-4.

267 - Pliny, VI, 32,149.

268 - Ptolemy, VI, VII, 32.

269- أسامه عبد المولى، 2013: 64.

270-Lewis, B., 1993: 30.

271 - Pliny, VI, 32,149.

272- جواد علي، المفصل في تاريخ العرب، ج7: 382 – 383؛ السيد السعيد، 1999: 97.

273- السيد السعيد، 1999: 101.

274- جواد علي، المفصل في تاريخ العرب، ج7: 377.

تقع سوق ذي المجاز في وادي المغمس (صورة 11) ، وتبعد عن مدينة مكة المكرمة نحو 20 كيلومترًا إلى جهة الشرق، وتنطوي هذه السوق على أهمية تاريخية وحضارية وأثرية، وهي واحدة من أسواق العرب الشهيرة في الجزيرة العربية منذ عصر ما قبل الإسلام حتى صدر الإسلام؛ إذ كانت مرتبطة بطرق التجارة البرية التي يصل من خلالها العرب والتجار إلى مكة من كل حذب وصوب، كما ترتبط من جهة أخرى بميناء الشعيبية التاريخي على شاطئ البحر الأحمر جنوب جدة، وكان ميناءً لمكة قبل الإسلام حتى عصر الخليفة عثمان بن عفان، الذي اتخذ جدة بديلاً عنها في سنة 26 للهجرة، وفي الشعيبية كانت سفن التجارة ترسو من الهند والروم والحبشة لبيع تجارتها إلى أسواق مكة، وقد ظلت سوق ذي المجاز قائمة ومستمرة إلى ما بعد سنة 129هـ (275).



(صورة 11)
سوق ذي المجاز بمكة
المصدر: موقع الهيئة العامة
للسياحة والتراث الوطني.

• يثرب:

تقع مدينة يثرب شمال مكة المكرمة على بعد نحو 480 كم، وقد تميزت يثرب بكثرة الوديان التي كانت تشكل روافد مائية تمر من الجنوب إلى الشمال ومن الشرق إلى الغرب، فضلاً عن كثرة المياه الجوفية بها؛ الأمر الذي جعل منها واحة خصبة التربة غزيرة المياه (276)، الأمر الذي أكسبها أهمية إقتصادية كبيرة. كما أصبحت المدينة محطة تجارية متفردة من حيث ثراء المقومات الطبيعية على طريق البخور، ومن ثم ساهمت هذه المقومات في تزويد القوافل التجارية القادمة من الجنوب إلى الشمال بالماء والغذاء وكافة وسائل الراحة (277).

لعل ما يشير إلى الأهمية التي حظيت بها مدينة يثرب، نجدها قد تكرر أسمها في العديد من النقوش منها النقوش المعينية حيث أشارت لها باسم يثرب (278)، بالإضافة إلى نصوص بلاد الرافدين؛ لعل أشهرها نص الملك البابلي نابونيد (539-555 ق.م) عند حديثه عن الحملة التي قام بها على شمال غرب شبه الجزيرة العربية، وذكرها باسم " أنرييو"، ولعل ذلك يؤكد أهمية هذه المدينة التي حرص نابونيد على السيطرة عليها وعلى غيرها من المدن التي تعتبر من أهم المراكز التجارية على طريق

275- جواد علي، المفصل في تاريخ العرب، ج7: 377.

276- عارف المخلافي، 2019: 48.

277- نوره النعيم، 1992: 228.

278- السيد السعيد، 1999: 67.

البخور⁽²⁷⁹⁾، فضلاً عن ذكرها عند المؤرخ كلاوديوس بطلميوس في القرن الثاني الميلادي تحت مسمى "لاثريبا" Lathrippa⁽²⁸⁰⁾.

• العُلا (ددان) :

ذكر ياقوت الحموي أن ديدان اسم لمدينة تقع على الطريق بين الحجاز والبلقاء⁽²⁸¹⁾، وتحديدًا تقع على بعد ٩٧٥ كم إلى الجنوب من دمشق في منطقة تسمى وادي القرى، حيث جاء اسمها في النقوش الآشورية⁽²⁸²⁾.

تمتعت العُلا (ددان) بموقع جغرافي متميز فهي تقع شمال المدينة المنورة في وادي القرى بين سلسلة من الجبال تحيط بها من الشرق والغرب، وقد مكنها ذلك من التحكم في الممر الضيق الذي كانت تمر منه القوافل، وهي بفضل ذلك تعتبر من أبرز المحطات التجارية التي لعبت دوراً مهماً كمركز حيوي يقع بالطريق التجاري الرئيس للقوافل المارة عبر غرب شبه الجزيرة العربية⁽²⁸³⁾. ومن المهم أن نشير إلى أنه بسبب هذه الأهمية ظهرت فيها كيانات سياسية عديدة تتابعت على حكمها مثل مملكة ددان، ومملكة لحيان، بالإضافة إلى بعض الجاليات منها الجالية المعينية، ولعل ما يؤكد ذلك كثرة النقوش التي عثر عليها بلغات متنوعة كالمعينية، واللحيانية، والثمودية، ونبطية⁽²⁸⁴⁾.

زادت مكانة مدينة العُلا الاقتصادية في فترة حكم الأنباط؛ إذ كانت هي المحطة الأولى في مملكة الأنباط، والتي يستقبل فيها الأنباط السلع والبضائع القادمة من جنوب شبه الجزيرة العربية، ومنها كان يقوم الأنباط بحمل هذه المنتجات إلى تيماء ثم تُنقل إلى مصر وسوريا وبابل، إلا أن العُلا فقدت مكانتها التجارية في الفترة التي سيطر فيها الأنباط على شمال الحجاز، واتخاذهم من مدينة الحجر مركزاً لهم⁽²⁸⁵⁾. تُعد العُلا من أهم المناطق الحضارية القديمة حيث مثلت مركزاً تجارياً مهماً في شبه الجزيرة العربية لوقوعها على الطريق الرئيس للتجارة، وربطت العُلا جنوب الجزيرة العربية بمصر وبلاد الشام والعراق⁽²⁸⁶⁾، كما أشارت بعض المصادر العربية المبكرة إلى وفرة المياه في العُلا وخصوبة أرضها⁽²⁸⁷⁾، مما جعل منها منطقة جاذبة للاستيطان والاستقرار البشري، ومن ثم أشارت الدراسة الميدانية أن مدينة العُلا ضمت العديد من بقايا القلاع والسدود، والعديد من العيون وآبار المياه والأحواض؛ ومنها حوض محلب الناقية (الحلوية) بموقع الخريبة في الجهة الشمالية الشرقية من المدينة (صورة 12 - أ، ب).

جدير بالذكر أن هذا الحوض يتوسط الموقع الأثري، ويُطلق عليه اسم محلب الناقية، وكان أهل المنطقة يسمونه أيضاً بالحلوية؛ وهو عبارة عن حوض منحوت في الصخر باستدارة كاملة، ويبلغ قطره 3,75 متراً وعمقه 2,15 متراً، ويتسع الحوض لحوالي 6000 جالون من الماء، وتوجد بداخله ثلاث

279 - أسامه عبد المولى، 2013 : 64؛ نوره النعيم، 1992: 216 - 217.

280- Ptolemy, VI, VII, 32.

281- ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٢، ص ٦٣٩.

282- عبد الرحمن الأنصاري، 1990: ١٦.

283- أسامه عبد المولى، 2013: 66.

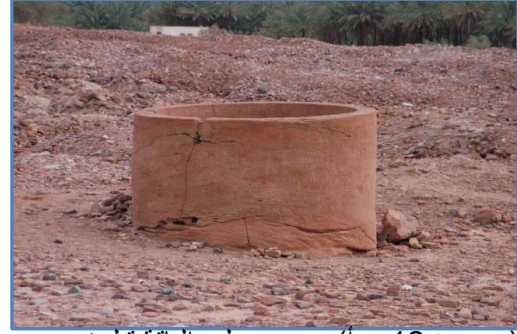
284 -Tarn, W., 1929: 16.

285- هالة سالم، 1999: 58 - 59.

286- أسامه عبد المولى، 2013: 66 - 67.

287- ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٢، ص ٦٣٩.

درجات منحوتة في الكتلة الحجرية نفسها، لسهولة النزول إليه، وتعد دقة استدارة الحوض عملاً هندسياً رائعاً يدل على تمكن أهل دادان من فنون العمارة والنحت.



(صورة 12 - أ) حوض محلب الناقة قبل ترميمه (صورة 12 - ب) حوض محلب الناقة بعد ترميمه
المصدر: الزهراني، 1442 هـ، ص 254، لوحة 223؛ ص 257، لوحة 230.
(صورة 12 - أ، ب) حوض محلب الناقة (الكلوية).

الحجر (مدائن صالح):

تُعد من أهم المراكز التجارية لمملكة الأنباط على طريق البخور في شمال غرب الجزيرة العربية، وتقع حوالي 11 كم شمال شرق مدينة العلا، ومن أبرز آثارها المنحوتة في الصخور، وذلك لأن جبالها جبال رملية يسهل النحت فيها (288)، وهي تشبه إلى حد كبير ما هو موجود في البتراء عاصمة الأنباط، ولعل سبب ذلك يعود إلى أنها شكلت حضارة واحدة هي حضارة الأنباط وربما كانت بمثابة مدينة للموتى أو الجبانة للعاصمة البتراء حينذاك.

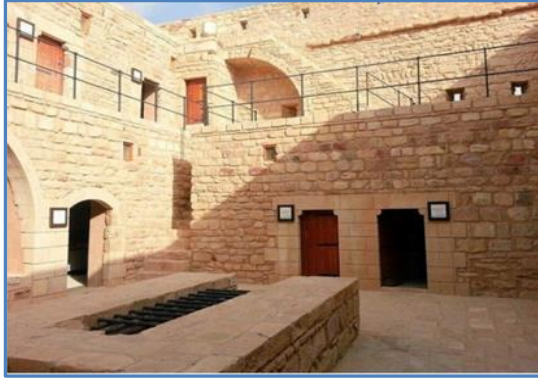
تجدر الإشارة أن مدينة الحجر كانت من أهم المستوطنات التي أسسها المعينيون إبان القرن الخامس قبل الميلاد؛ فأشارت لذلك النقوش المعينية بغرض حماية الطرق التجارية التي تمر من الجنوب إلى الشمال، كما أشارت النقوش اللحيانية التي عُثر عليها بالمدينة إلى سيطرة مملكة لحيان على المدينة، وقد أشار بلينيوس الكبير إبان القرن الأول الميلادي أن مدينة الحجر كانت عاصمة دولة لحيان (289)، ولكن هذه المنطقة أصبحت شرياناً تجارياً مهماً للغاية بعد استيلاء الأنباط عليها واتخاذهم لها كمركز جنوبي لمملكتهم على طريق التجارة الواصل إلى عاصمتهم البتراء في الشمال (290)، وقد أعلى الأنباط من شأن المدينة، وذلك قدرتهم على تحويل تجارة البخور من العلا إليها (291)، ومن ثم علت الوظيفة التجارية لمدينة الحجر؛ إذ كانت القوافل التجارية تنزود بالماء من البئر المعروف ببئر ثمود ويعرف حالياً ببئر الناقة بقلعة الحجر (صورة 13 أ، ب).

288- عبد الرحمن الأنصاري، 1975: 79.

289 -Pliny, VI, 32,149.

290- نجوي إكرام، 2002: 148.

291- جواد علي، المفصل في تاريخ العرب، ج3: 55.



(صورة 13 ب.)



(صورة 13 أ.)

المصدر: موقع الهيئة العامة للسياحة والتراث الوطني

(صورة 13 أ،ب) بئر الناقة من الآبار الرئيسية بقلعة الحجر في مدائن صالح.

عرفت الحجر الاستقرار السكاني منذ أقدم العصور بسبب توافر مقومات الاستقرار والاستيطان من مياه وتربة خصبة بالإضافة لموقعها الاستراتيجي على طريق التجارة البري.ومن خلال الدراسة الميدانية أمكن رصد مورد مائي بين العلا والحجر يعرف بمورد البلي والذي يعد محطة مهمة للقوافل ودوابها للتزود بالماء حتى الوصول إلي تيماء. (صورة 14 أ،ب،ج)



صورة 14- ب



صورة 14- أ

مشروع خيرى للحفاظ على مورد البلي بين الحجر وتيماء (محطة للقوافل والدواب للتزود بالماء)

صورة (14 ج) مورد البلي بعد تركيب

المضخات عليه

(صورة 14 أ،ب،ج)

المصدر: الدراسة الميدانية بتاريخ:

2023 / 5 / 6



• تيماء :

تقع واحة تيماء على الحافة الغربية لصحراء النفود الكبرى، وعلى وجه التقريب في منتصف الطريق بين مكة ودمشق من ناحية، وبين مصر وبابل من جهة أخرى، وحاليًا على بعد نحو 213 كم جنوب شرق تبوك وعلى مسافة 300 كم غرب الجوف، ونحو 500 كم شمال غرب الغلا(292). لعبت واحة تيماء منذ النصف الثاني من الألف الأول قبل الميلاد دورًا بارزًا في تاريخ شمال شبه الجزيرة العربية السياسي والاقتصادي، بفضل موقعها الجغرافي الذي جعلها محطة تجارية مهمة تتحكم في الطرق التجارية المارة بها(293).

تتضح أهمية تيماء من وقوعها في وسط الطريق التجاري بين مكة والشام وبين بابل ومصر، ومرور القوافل بها، مما أكسبها أهمية خاصة، ومن ثم فتيماء من أقدم المراكز العمرانية التجارية وأهمها فهي أكبر مركز تجاري كشف عنه حتى الوقت الحاضر في الجزيرة العربية (294).

كانت تشرف على طريق تجاري عظيم يربط خليج العقبة والبتراء بالخليج العربي شرقًا، وكانت مفتاح التجارة مع الجنوب، وهي محط للقوافل الآتية من الشام والشمال فقد كانت تمر خلالها الطرق التجارية المؤدية إلى جنوب الجزيرة العربية، وعرفت تيماء بإسم مدينة القوافل، وقد كانت محطة حضارية وثقافية وتجارية بارزة تشد إليها الرحال، وتلتقي فيها القوافل، وتعرض فيها البضائع، ومحطة للمسافرين بين مصر وبابل وذلك لأنها المحطة الرئيسية للقوافل في جزيرة العرب(295).

كان لسكان تيماء دور فعال في تجارة المنطقة انبثقت عنه علاقات تجارية واسعة مع بلدان العالم القديم في تلك الفترة، وساعد وقوع تيماء على مفترق الطرق التجارية في شمال غرب شبه الجزيرة العربية أن تكون مركزًا عمرانيًا اقتصاديًا ومحطة عبور تجارية مهمة(296). ومن ثم مثلت سوقًا للتجارة القائمة بين الأقاليم الجنوبية والشمالية لشبه الجزيرة العربية. وكانت تتوسط طرق التجارة التي تعبر الصحراء(297).

دخلت تيماء في حلف ضم المدن التي نشأت على طول الطريق التجاري ومن بينها (تيماء، دادان، والحجر) ضد القبائل التي كانت تهاجم القوافل التجارية بقصد الاعتداء عليها ونهبها، وكانت القوافل التجارية تدفع مبالغ نقدية أو ضرائب لهذه المدن مقابل توفير الحماية لها(298) وكان تزويد القوافل بدواب النقل والركوب من أهم الخدمات التي تقدمها تلك المحطات التجارية، فقد كانت القوافل تستبدل الجمال المجهدة والمتعبة بجمال نشيطة، حيث كان هناك جمال مخصصة للبيع والإيجار(299). وبذلك كانت تيماء محطة مفضلة على طريق القوافل الذي يربط بين الشمال والجنوب، ويبدو أنها كانت محطة على

292- أسامة عبد المولى، 2013: 66.

293- نجوى إكرام، 2002: 131.

294- نورة النعيم، 1992: 229.

295 -Rostovtzeff, M. 1971: 19.

296- حسين الشيخ، 1993: 183.

297- محمد السيد غلاب، 1984: 196.

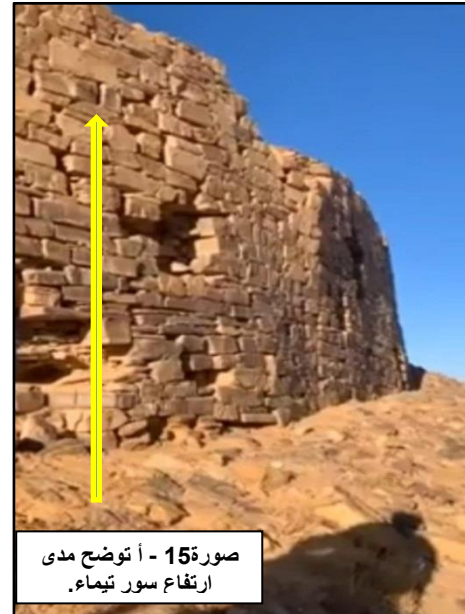
298- نهاية ملاعبة، 1995: 93 – 94.

299- هند بنت محمد التركي، 2011: 122.

هذا الطريق التجاري يتوفر فيها الطعام والماء للمسافرين والقوافل التجارية المارة بها التجارية تعود الى القرنين الثامن والسابع قبل الميلاد، حيث علاقاتها مع بلاد الرافدين.

فرض سكان تيماء إتوات على القوافل التجارية لقاء توفير الماء لهم واستراحتهم فيها وضمان الأمن لهم وهم داخل تيماء، حيث عثر فيها على بناء يقع على ملتقى عدة طرق يعتقد أنه استعمل محلاً لاستراحة القوافل المارة به وأصحابه يأخذون الإتوات من القوافل التجارية مقابل تأمين القافلة والحرص على البضائع حتى تغادر القافلة المكان. وقد ترتب على ذلك أن السلع التجارية كانت تباع بأسعار مرتفعة عند وصولها الى المناطق المقصودة، وذلك لتعويض المبالغ التي دفعها أصحاب القوافل(300).

نظراً للأهمية الكبيرة لتيماء فقد أحيطت بسور يعرف بالسور الكبير والذي يعد من أهم المعالم الأثرية في المدينة حيث يبلغ طوله أكثر من 12 كيلو متر تقريباً ويبلغ ارتفاعه في بعض الأجزاء أكثر من عشرة أمتار ويقل عنها في بعض الأجزاء حتى يصل إلى المتر الواحد، وعرض جداره ما بين المتر والمترين. يعرف السور محلياً باسم الدائر (صورة 15- أ، ب، ج، د)، وهناك الدائر الغربي وهو السور الذي يحيط بتيماء من جهتها الغربية والدائر الشرقي، شيد هذا السور أي سور تيماء من الحجارة ذات أحجام كبيرة ومتوسطة الحجم، واستخدمت حجارة متنوعة التركيب منها الحجارة الرملية الصلبة ومنها الحجارة الرملية الهشة نسبياً، وفي أجزاء أخرى نجد أن السور شيد من اللبن الطيني المكسي بطبقة من اللياسة والمقوى بأحجارة مختلفة الأحجام، ويقوى السور بحشو وسطه بحجارة متوسطة إلى صغيرة مختلطة باللبن، يتخلل السور بوابات وبعض فتحات المراقبة وبعض الأبراج التي ما زال بعضها مغطى بالرمال ولم تكشف بعد (301).



(صورة 15- أ، ب، ج)
سور تيماء - مدى ارتفاعه واستدارته حول المدينة لحمايتها. المصدر:
الدراسة الميدانية بتاريخ: 2023 /5/8

300- سالم سمران العنزي، 2007: 125.

301- دراسة ميدانية لمدينة تيماء 2022

لا شك أن لسور تيماء أهمية دفاعية، ومن المعروف أن الأسوار التي تشيد حول المدن تستخدم في الغالب كخط دفاع ضد الحملات والغزوات، وسور تيماء بضخامته وطوله يدل على استخدامه للنواحي الدفاعية عن المدينة، وهذا يدل على أهمية تيماء وأنها كانت عرضة للحملات العسكرية والغزوات فكان لزاما حمايتها بسور دفاعي ضخم كسور تيماء. كذلك من أهم المعالم الأثرية بتيماء بئرهداج (صورة 16- أ، ب، ج) والذي يعد من مصادر المياه الرئيسية في المدينة وأشهر عين ماء في بلاد العرب، ويقع وسط المدينة القديمة في تيماء⁽³⁰²⁾، ويتراوح عمقه من (11-12م)، ومحيط فوهته تبلغ (65م) ويعود تاريخ حفر هذا البئر الى حوالي القرن السادس قبل الميلاد⁽³⁰³⁾. ولعل لفظ هداج له صلة باسم "هدد" معبود المطر الذي كان معروفا بين الساميين في المنطقة⁽³⁰⁴⁾.



(صورة 16- ب) شكل محيط فوهة بئر هداج



(صورة 16- أ) لوحة للترحيب على مدخل بئر هداج



(صورة 16- ج) بئر هداج بعد تأهيله والمنطقة المحيطة به

(صورة 16- أ، ب، ج)

بئرهداج أشهر وأكبر بئر في شبه الجزيرة العربية
المصدر: الدراسة الميدانية بتاريخ: 2023 /5/10

• البتراء:

تقع في وادي موسى الذي يمتد إلى الشرق من وادي عربية، وهي عاصمة مملكة الأنباط، وأحد أشهر المحطات التجارية الواقعة على طريق البخور. تميزت البتراء بتوفر المقومات الجاذبة وخاصة

302 -Edens , C. Bawden, G., 1989: 55 .

303 - محمد التيماني، ١٩٩١م: ٥٤.

304 - عبد الرحمن الأنصاري، ١٩٧٥ : 80.

المياه العذبة التي تجمع في صهاريج من مجاري السيول، التي تحتاج إليها القوافل بعد سيرها مسافات طويلة في الصحراء، فأصبحت محطة تجارية لها للتزود بالطعام والماء(305).

لم يقتصر دور البتراء على كونها محطة تجارية مهمة، بل كانت تعج بالتجار الأجانب من مختلف المناطق، ولا شك أن هذا إن دل على شيء يدل على كونها سوقاً تجارياً مهماً للبضائع التي كانت تصلها من الجزيرة العربية وبلاد الرافدين وبلاد الشام ومصر، حيث شكلت نقطة التقاء لها جميعاً مما أكسبها شهرة واسعة وازدهار حضاري كبير من القرن الثالث قبل الميلاد(306)، وظلت البتراء محافظة على ازدهارها، إلى أن سيطر عليها الإمبراطور الروماني تراجان في عام 106م(307).

كانت البدايات الأولى للبتراء محطة للجمالين، حيث كانت تأتيها القوافل التجارية وتحط الرحال بها، فهي تقع عند ملتقى طرق القوافل بين غزة ووادي الرافدين والخليج العربي والبحر الأحمر واليمن مما جعلها مركزاً مهماً لتوزيع البضائع التي تتجمع فيها، وكان يعاد تصدير البضائع التي تتجمع في المدينة إلى المناطق المختلفة من العالم؛ لذلك كانت التجارة وخدمة القوافل التجارية هما المقومان الأساسيان لسكان هذه المدينة (308)، ومن ثم كان عرب الجنوب يتجهون شمالاً في قوافلهم، وكانوا يقيمون في هذه المحطة ويستعينون بما يلزمهم من إبل ودواب، وأغلاف الحيوانات والمأكولات، والسروج والأكسية الخاصة بالحيوانات، وكذلك الأكياس للبضائع والأسلحة للحراسة(309).

كما كان سكان هذه المدينة يعقدون الصفقات التجارية كالبيع والشراء والقروض، مما نشط الحركة التجارية داخل المدينة نفسها؛ الأمر الذي أدى إلى بناء نقاط حراسة لغرض تأمين التجارة والقوافل التجارية من البتراء إلى باقي المناطق، ومنها نقطة باير الواقعة في عين الشلالة على امتداد الطريق المؤدي من وادي عربة إلى النقب(310).

كشفت التنقيبات الأثرية عن أطلال قلعة الوعيرة أو قلعة وادي موسى شمال المدخل الرئيس للبتراء بحوالي كيلو متر واحد؛ وهي قلعة تؤرخ بالعصر الأيوبي (508هـ/1115م – 509هـ/1116م)، من المرجح أنها بُنيت على أنقاض قلعة أقدم زمنياً نظراً لاستراتيجية موقعها في حماية مركز رئيس من مراكز العمران على طريق البخور. تقع القلعة في وادي موسى، وشيّدت من الحجر الرملي، وتأخذ شكل شبه المستطيل؛ إذ تمتد 100 م طولاً، ومن 65 - 80 م عرضاً؛ ومرجع عدم انتظام عرضها هو طبوغرافية الموقع على الأرجح. يدعم الجدران الخارجية للقلعة مجموعة من الأبراج الصغيرة، ويقع أحد البرجين الرئيسيين في منتصف الجدار الشرقي والثاني عند الزاوية الشمالية الغربية المطلة على وادي الوعيرة. عُثر بداخلها على عدة صهاريج محفورة في الصخر لتخزين المياه(311).

305- أسامه عبد المولى، 2013: 68.

306- نوره النعيم، 1992: 230.

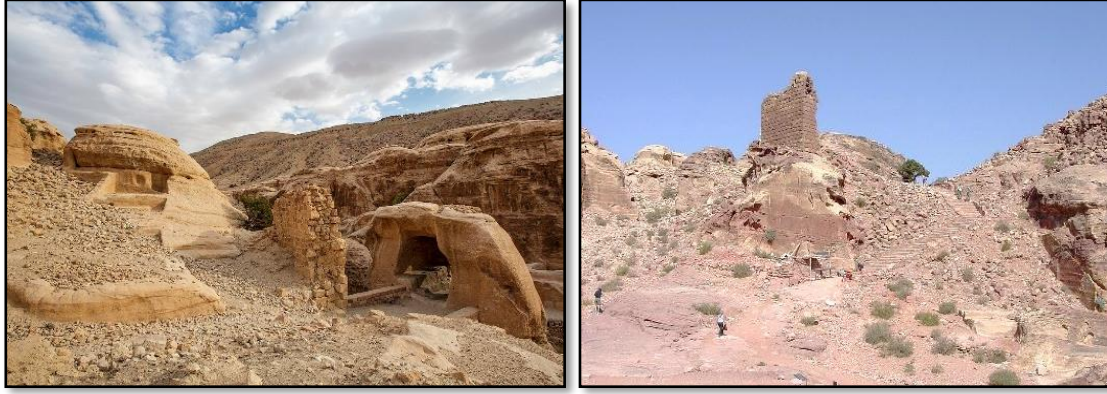
307- أسامه عبد المولى، 2013: 230.

308 -Dalman, G., 1908: 43.

309 - Rostovtzeff, M. 1971:48.

310 -Glueck, N.,1939: 193.

311 - Vannini, G. and Desideri, A., 1995: 509 – 538; Bini, M. & Bertocci, S. 1997: 403 – 414; Pringle, D., 1998: 373–376.



(صورة رقم 17- أ) (صورة رقم 17- ب)
(صورة رقم 17 أ، ب) قلعة الوعيرة من الخارج والداخل
المصدر: Bini, M. & Bertocci, S. 1997: 403 – 414.

• غزة:

تعد غزة من أقدم المدن في التاريخ، ومن أهم ثغور وموانئ جنوبي البحر المتوسط؛ إذ تستقبل القوافل القادمة من جنوب الجزيرة العربية، والقوافل القادمة من مصر وسوريا، فضلاً عن كونها مستودعاً مهمّاً لمنتجات شبه الجزيرة العربية والمشرق والذي يعاد تصديرها إلى مصر وبحر إيجه وبالعكس، لا سيما البخور والطيوب، ومن ثم غدت مركزاً تجارياً عالمياً عبر العصور. تقع مدينة غزة على خط طول 34 ودائرة عرض 31 درجة وتعتبر بوابة قارة آسيا من الشمال الغربي ومدخل قارة أفريقيا من الشمال الشرقي بحكم الموقع الجغرافي بين مصر ومنطقة سوريا القديمة أو بلاد الشام، وبين قارتي آسيا وأفريقيا، لذا تُذكر دوماً عبر التاريخ بوابة مصر لآسيا وبوابة آسيا لمصر وأفريقيا وبوابة الجزيرة العربية لشرق المتوسط، بنيت غزة القديمة على هضبة ترتفع نحو 45 متراً عن مستوى سطح البحر، يحيط بها سور عظيم له عدة أبواب من جهاته الأربع⁽³¹²⁾.

تشير الدراسات الأثرية أن المدينة كانت مأهولة بالسكان منذ أكثر من أربعة آلاف عام مضت، فكانت مستوطنة كنعانية، وظلت أكثر من ثلاثة مائة عام تحت السيطرة المصرية؛ إذ اتخذها تحتمس الثالث (1479 – 1425 ق.م) قاعدة عسكرية رئيسية في حملاته على سوريا⁽³¹³⁾، كما أشارت رسائل تل العمارنة المكتشفة والمؤرخة بعهد الملك أمنحتب الرابع أو إخناتون (1352 – 1332 ق.م) عن وجود سيطرة تامة من قبل الدولة المصرية على مدينة غزة⁽³¹⁴⁾، ولا أدل على سيادة الدولة المصرية لها هو تربية حكماها منذ نعومة أظفارهم في مصر على العادات والمعتقدات المصرية⁽³¹⁵⁾، كما ظلت غزة تحت السيادة المصرية إبان حكم ملوك الأسرة التاسعة عشرة (1595 – 1186 ق.م)⁽³¹⁶⁾. ثم أصبحت

312- أفنان محمد شجاع، 1440هـ: 137.

313 -Breasted, J., 1906: 179-180.

314 - غزة علي جاد الله، 2024: 164 – 223.

315 -Moran, W., 1992: 338.

316 - غزة علي جاد الله، 2024: 174 – 175.

تحت السيطرة الآشورية عام 734 ق.م بعد حملة تجلات بلاسر الثالث (745-727 ق.م) عليها بعد فرار حاكمها حانون إلى مصر ثم عودته إلى غزة مرة أخرى⁽³¹⁷⁾.

تشير المصادر الكلاسيكية⁽³¹⁸⁾ أن المدينة صمدت أمام جيش الإسكندر الكبير لمدة شهرين (سبتمبر / أكتوبر 332 ق.م) وكلف حاكمها باتيس حينذاك عشرة آلاف رجل للدفاع عن المدينة، ولما رأى الإسكندر أسوار غزة العالية والحصينة في سبتمبر سنة 332 ق.م صُعب عليه اقتحامها، ومن ثم حاصرها، وأثناء الحصار اخترقت قديفة من المنجنيق درع الإسكندر وصدريته واخرقت كتفه، وكان الجرح عميقاً ولم يخضع للعلاج بسهولة، ورغم قذائف جيش الإسكندر الكثيفة والتي أحدثت ضرراً بالغاً بالمدينة وحصونها، قاوم رجال غَزَّة بشجاعة فائقة واستطاعوا صد ثلاثة اعتداءات، بالرغم من الخسائر الفادحة في القتلى والجرحى. "وفي المرحلة الرابعة من إطلاق الإسكندر الهجوم حُطمت جميع أبوابها، وعلى الرغم من دخول جيش الإسكندر المدينة، استبسل أهلها في الدفاع عنها ببسالة وهم يقفون جنباً إلى جنب ويقاتلون ببسالة حتى النهاية، وقُتل كل واحد منهم وهو في موقعه. وبعد ذلك تم بيع نسائهم وأطفالهم كعبيد. وسُمح لأشخاص من القبائل المجاورة للمدينة للسكن فيها واستخدمها الإسكندر كقاعدة متقدمة للعمليات العسكرية المحتملة مستقبلاً. تشير شهادة الكتاب الكلاسيكيين إلى حصانة المدينة حتى استعصت على الجيش المقدوني لمدة شهرين وأصيب قائده إصابة بالغة، وقاوم أهلها حتى الرمق الأخير، ومن ثم تمتعت المدينة بوظيفة دفاعية بحكم الضرورة عبر العصور، ومن ثم تزخر المدينة بعدد من القلاع والأبراج حتى اليوم⁽³¹⁹⁾.

جاءت أهمية المدينة القصوى جراء موقعها الاستراتيجي والعبقري؛ إذ تقع في أقصى جنوب جوف سوريا أو أقصى جنوب غرب فلسطين على الطريق المؤدي إلى مصر، وتعد أول مدينة يتم الوصول إليها بعد الخروج من الصحراء⁽³²⁰⁾، ومن ثم كانت مدينة مركزية ومحورية ليس على طريق البخور فحسب وإنما لكافة الطرق التجارية المارة بها؛ الأمر الذي جعلها مركزاً رئيساً من مراكز إمداد القوافل التجارية بالماء والغذاء وكافة ما يلزم من احتياجاتها، ومن ثم كان للمدينة وظيفة تجارية مهمة في تجارة الشرق والغرب عبر العصور.

أشار إسترابون أن تجار إيلانابوليس "مدينة العقبة" كانوا يصدرون ما جلبوه من طيوب من معين عبر غزة⁽³²¹⁾، ومن ثم كانت المدينة بمثابة حلقة الوصل بين الشرق والغرب في مجال التجارة، كما أشار إلى شهرة المدينة ولكن دمرها الإسكندر الأكبر عام 332 ق.م ولا تزال مهجورة؛ يقصد حتى عام 25 ق.م، وهذه شهادة تنبئ عن مدى التخريب الذي أحدثه الإسكندر في المدينة جراء استبسالها ومقاومتها لجيشه.

317- غزة علي جاد الله، 2024: 177 – 187.

318 -Strabo, XVI, IV, IV; Arianus, II, 25-27.

319- محمد أبو ركة، رامي الشرافي، 2022: 28-30.

320 -Meyer, M., 1907: 2-3.

321 -Strabo, XVI, IV, IV.

جدير بالذكر أنه من شهرة المدينة ومكانتها التجارية ما ذكره أريانوس من أن الإسكندر الأكبر وجد صعوبة بالغة في دخولها؛ فكانت مدينة ضخمة بنيت على رابية مرتفعة وحولها سور حصين (322)، وجرح الإسكندر من المقاومة لأهل غزة (323). وكانت مملكة معين من أهم ممالك الجنوب التي أقامت مراكز تجارية على طول طريق البخور خاصة في غزة من أجل حماية تجارتهم وسلامة قوافلهم (324). كانت التجارة قبل وصولها إلى غزة تتركز في مدينة البتراء، ومن ثم تنقل إلى غزة من خلال النقب الشمالي، وكذلك عسقلان على البحر المتوسط (325) وبعد أن تصل البضائع إلى غزة تحمل باتجاه الأسواق السورية أو المصرية (326)، وكذلك إلى نابولي في إيطاليا ورودس في بحر إيجه (327)؛ ومن ثم أصبح هذا الميناء مركزًا لتبادل السلع التي تأتي من أوروبا إلى الوطن العربي، كما كان مكانًا تبحر منه السفن إلى إيطاليا واليونان وتلجأ إليه السفن الواردة من تلك الدول.

3- أهم مراكز العمران على طريق البخور الثانوي:

• الفاو (ذات كهل):

عرفت الفاو بهذا الاسم لوقوعها في فوهة مجرى قناة في المنطقة التي يتداخل فيها وادي الدواسر مع جبال طويق لذا سميت بهذا الاسم (328). تُعد الفاو من أهم المحطات التجارية على الطريق البري المتفرع من مدينة نجران والتمتجه نحو الشمال الشرقي حتى يصل إلى الجرهاء حيث ضفاف الخليج العربي (شكل 18)، ومنها يتجه نحو جنوب بلاد الرافدين (329).

تتميز الفاو بموقعها الذي يتوسط الجزيرة العربية، وقد كانت منطقة صالحة للعيش والاستقرار بها منذ العصور القديمة، كما أدى وقوع الفاو على الطريق التجاري إلى تجمع أهم بضائع الجنوب والشمال بها، وقد أفادت الاكتشافات الأثرية الحديثة التي أجريت في المنطقة أن المدينة قد نمت وتطورت كمنطقة عبور للقوافل التجارية إلى محطة تجارية مهمة على الفرع الشرقي لطرق القوافل التجارية الذي يبدأ من جنوبي الجزيرة العربية مرورًا بمنطقة نجران وقرية الفاو حتى يصل إلى بلاد الرافدين (330)، حتى غدت قرية الفاو (ذات كهل) مركزًا دينيًا وثقافيًا وسياسيًا وتجاريًا في وسط الجزيرة العربية وحاضرة قوية لمملكة كندة في عهدها الأول (331).

322 - Stadter, P., 1980: 201.

323 - Arianus, II, XXV, IV.

324 - أسامه عبد المولى، 2013: 66.

325- Glueck, N., 1939: 196.

326 - Kammerer, A., 1929: 58.

327- Glueck, N., 1939: 196.

328 - عبد الله باسنبل، 2022: 62.

329 - أسامه الجرو، 1999: 68؛ أسامه عبد المولى، 2013: 65.

330 - علي مبارك طعيمان، 2018: 33.

331 - سالم أحمد طيران، 2005: 161.



المصدر : من إعداد الباحثة إعتماًداً على جوجل إيرث (Google earth 2023) .

شكل (18) موقع قرية الفاو

جاء لفظ (الفاو) في لسان العرب بمعنى: (الشق) أو الفتحة ما بين الجبلين، وهو أيضاً الوطىء بين الحرتين. ويقول الأصمعي: الفاو بطن من الأرض، تطيف به الرمال يكون مستطيلاً وغير مستطيل(332). أما من حيث أسباب اختيار الموقع للاستقرار فيه فمن أهمها جبل طويق الذي يحد الموقع من الجهة الشرقية، كونه قد منح سكان الفاو الحماية من الجهة الشرقية إضافة سيطرتهم على طرق القوافل التجارية ومراقبتها من على جبل طويق(333).

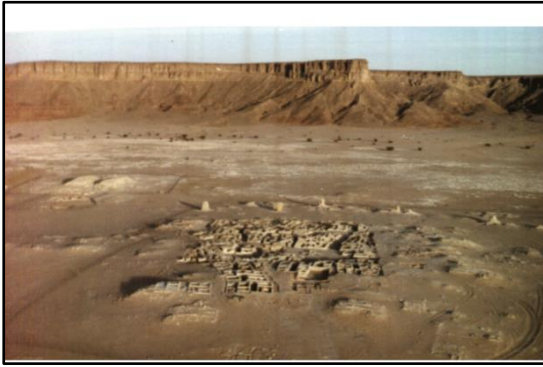
كانت الفاو مدينة مفتوحة من جميع الجهات ما عدا الجهة الشرقية، ولم يعثر بها حسب الدراسات الميدانية والمسحية أي آثار تدل على سور للمدينة، سوى بعض التلال الصغيرة كأبراج مراقبة، كما تم الكشف عن بقايا لقلعة في الجهة الغربية للمدينة مما يعني بشكل عام أن تخطيط انفتاحها لغرض استقبال ومراقبة القوافل التجارية القادمة من جنوبي الجزيرة العربية والعكس؛ جدير بالذكر أن المدينة كانت محمية طبيعياً من جبل طويق من الجهة الشرقية إلا أن سكان الفاو قد بنوا بوابات في الجهة الشمالية والغربية والجنوبية (334).

332 - ابن منظور، 1993 م ج: 10، 196.

333 - عبد الرحمن الأنصاري، 2007: 245.

334 - عبد الرحمن الأنصاري، 1432هـ: 320؛ سالم طيران، 2005: 127.

لعل ما يؤكد على دورها التجاري الفعال على طريق البخور ما كشفت عنه الإكتشافات الأثرية فيها، حيث عثر فيها على سوق يعتبر أول سوق متكامل يظهر في وسط الجزيرة العربية، وقد خصص مكانا مميزا للسوق فوضع خارج المدينة وكأنه حصن مستقل، وقاموا بحمايته بثلاثة أسوار قوية، ووجد فيه عدد من المحلات التجارية للتجار وأسماء أصحابها، فضلاً عن نُزل لتجار من كافة الأنحاء كما تشير لذلك النقوش المتعددة الخطوط واللغات، كما يعطي فكرة عن نوع السلع التي كانت تباع فيها⁽³³⁵⁾. لا أدل على أهمية هذا السوق كقلب لواحدة من أهم مراكز العمران على طريق البخور ما تم عن الكشف عنه لسور بإرتفاع 8 م وسمك 6م يطوق السوق من جميع اتجاهاته ومكون من ثلاثة حوائط متوالية متلاصقة؛ أوسطها من الحجر الجيري أما الداخلي والخارجي من الطوب اللبن، كما يتخلل السور سبعة أبراج للمراقبة، وبداخل هذا السوق صفان من الدكاكين بالناحيتين الشمالية والجنوبية يتوسطها ساحة واسعة⁽³³⁶⁾. (صورة 18 - أ، ب، ج، د، هـ، و)



(صورة 18 - ب)



(صورة 18 - أ)

(صورة 18- أ) سور شانك على ما تبقى من قرية الفاو - (صورة 18- ب) قرية الفاو ، ومن الخلف جبل طويق.
المصدر: الدراسة الميدانية بتاريخ: 2021 / 8 / 2



(صورة 18- د)



(صورة 18 - ج)

(صورة 18- ج)، (صورة 18- د) سوق قرية الفاو والمنطقة السكنية التي تقع إلى الغرب من السوق،
المصدر: طيران، وآخرون، 2017 : 29

335- عبد الرحمن الأنصاري، 1977: 7 - 11.

336- السيد السعيد، 1999: 103.



(صورة 18- و)



(صورة 18- هـ)

(صورة 18- هـ) سوق قرية الفاو وتوضيح البئر في منتصف السوق ، (صورة 18- و) التخطيط الداخلي للمحلات التجارية والأزقة (ممرات) بسوق قرية الفاو. المصدر : طيران، وآخرون، 2017م: 28).

كما تم العثور بالمدينة على عدد من النقوش المختلفة تحمل كتابات يونانية ولاتينية، وعربية قديمة بعدة خطوط؛ لعل أهمها خط المسند، وخط الزبور، والخط النبطي، والخط الآرامي وبعض المخربشات تتناول موضوعات تجارية ودينية ومختلفة، الأمر الذي يؤكد على المكانة الاقتصادية المتميزة لهذه المدينة القديمة⁽³³⁷⁾.

• الجرهاة:

تقع الجرهاة على السهل الساحلي الشمالي الشرقي للجزيرة العربية، وكانت الجرهاة مركزاً من المراكز التجارية بالغة الأهمية، كما كانت سوقاً من الأسواق العامرة في بلاد العرب في عصورها القديمة؛ وذلك لموقعها المتميز الذي جعل منها ملتقى القوافل القادمة من جنوب شبه الجزيرة العربية، ومن شمال غرب شبه الجزيرة العربية، ومن الساحل السوري، وبلاد الرافدين⁽³³⁸⁾، كما أنها كانت سوقاً بحرياً؛ إذ تستقبل منتجات الهند وإفريقيا وتعيد تصديرها عن طريق القوافل البرية⁽³³⁹⁾.

سيطر الجرهاةيون على تجارة منتجات جنوب الجزيرة العربية من اللبان والمر والعطور والتومور والبخور والأعشاب الطبية وغيرها. وكانت الجرهاة أيضاً محطة إعادة تصدير لمنتجات الهند، من توابل وعاج وبخور، فمن أبوابها خرجت القوافل متجهة إلى بلاد الشام، فكان خط سير القوافل المحملة بالسلع المترفة يتجه بعد الجرهاة إلى الجبيل، ثم إلى بلاد الرافدين، أو غرباً عبر الصمان إلى مدائن صالح، فبصرى، فالبتراء، ثم غزة، ومنها لمدن شمالي البحر المتوسط⁽³⁴⁰⁾.

كما تمتع الجرهاةيون بخبرة فائقة ومعلومات جمة في فن الملاحة البحرية، وفهم لأسرار الرياح الموسمية، حيث شيدوا السفن الشراعية، ونقلوا بضائعهم عبر البحار من الهند والخليج العربي قاصدين بلاد الرافدين. كما استطاعوا اكتشاف أهم مواطن اللؤلؤ في أعماق الخليج العربي، ومن ثم فرضوا

337- علي مبارك طعيمان، 2018: 36.

338- سامي سعيد الأحمد، 1985: 389.

339- سلطان أحمد الغامدي، 2013: 60؛ أسامة عبد المولى، 2013: 62.

340- عبد الرحمن عبد العزيز السحيباني، 2018: 54.

المكوس على التجارة التي تعبر من بلادهم، وتقدم لها الحماية والأمن؛ الأمر الذي جعلها واحدة من أثرى المدن وأغناها في العالم القديم⁽³⁴¹⁾.

جدير بالذكر أن مدينة الجرهاء كان لها أهمية استراتيجية قصوى، كمحطة تفريغ وإعادة شحن للبضائع المتجهة إلى بلاد الرافدين ومدن آسيا الصغرى، وأنها كانت مركزاً حضارياً على درجة كبيرة من الأهمية، ووصل تجارها الذين يعملون بتجارة البخور وغيرها من الكماليات حتى بابل والبتراء وبلاد العطور في جنوب الجزيرة العربية، وكانت ثرواتها تضارع ثروة تجارة السبئين. ومن وصف المؤرخين، نجد أن الجرهانيين كانوا وسطاء التجارة بين السبئين والهنود وبلاد الرافدين والغرب اليوناني، لأن مدينتهم كانت السوق الرئيسية في شرق الجزيرة العربية. غير أن الأوصاف التي ذكرها إسترابون في جغرافيته⁽³⁴²⁾، ترجح الاكتشافات الأثرية الحديثة أن موقع ثاج الأثري هو الأقرب لموقع مدينة الجرهاء المفقودة، وليس العقير⁽³⁴³⁾.

ترجح الدراسات التاريخية أن عاصمة الجرهاء كانت تقع في موقع "ثاج" الحالي بالمنطقة الشرقية بالمملكة العربية السعودية، في حين ترجح الدراسات الأثرية وقوعها في منطقة "العقير" شرق المملكة العربية السعودية، وهو ما يتفق مع ما ذكره سترابون من أنها تقع على بعد 200 ستاديون من البحر، ونحو 2400 ستاديون من تيريدون القريبة من البصرة⁽³⁴⁴⁾.

أشتهر سكان جرهاء بالتجارة وصيد اللؤلؤ، ولعب ميناؤها دور الوسيط التجاري لتجارة العالم القديم براً وبحراً، الأمر الذي جعل من هذا الميناء سوقاً تجارياً رائجاً خاصة عصر السلوقيين الأوائل⁽³⁴⁵⁾، ومن ثم أكدت المصادر الكلاسيكية على أهمية المدينة؛ فقد وصفها إسترابون بأهميتها الاقتصادية، وثناء سكانها، وأنه بفضل تجارة المواد العطرية أصبح الجرهانيون والسبئيون من أغنى سكان الأرض. وقد انعكس ذلك على حياتهم وكثرة استخدامهم للمعادن الثمينة مثل الذهب والفضة، في الأواني والأرائك و كذلك المنازل المزخرفة على الأبواب والجران والأسقف⁽³⁴⁶⁾.

رابعاً- استخدامات طريق البخور اليوم:

عملت البلدان التي يمر بها طريق البخور على استغلال بعض أجزائه في إنشاء طرق حديثة عن طريق تمهيد الطريق القديم ثم رصفه، أو عن طريق إمداد خطوط للسكك الحديدية عليه، كما أن بعض أجزائه مازالت كما هي شاهد عيان على تاريخ طويل لأهم الطرق التجارية البرية في شبه الجزيرة العربية، ويمكن تتبع تطور طريق البخور في العصر الحديث من خلال دراسة وضعه قبل حرب 1948 م والتي غيرت المسار الشمالي لطريق البخور، وصولاً إلى الوضع الحالي لمسار ما كان يطلق عليه طريق البخور:

341-Strabo, XVI, XIX.

342- Strabo, XVI, XIX.

343 - مدينة "ثاج القديمة ربما كانت هي نفسها مدينة "جرها" الواردة في كتاب بطليموس الجغرافي، أنظر:

Potts, D., 1984: 87-91.

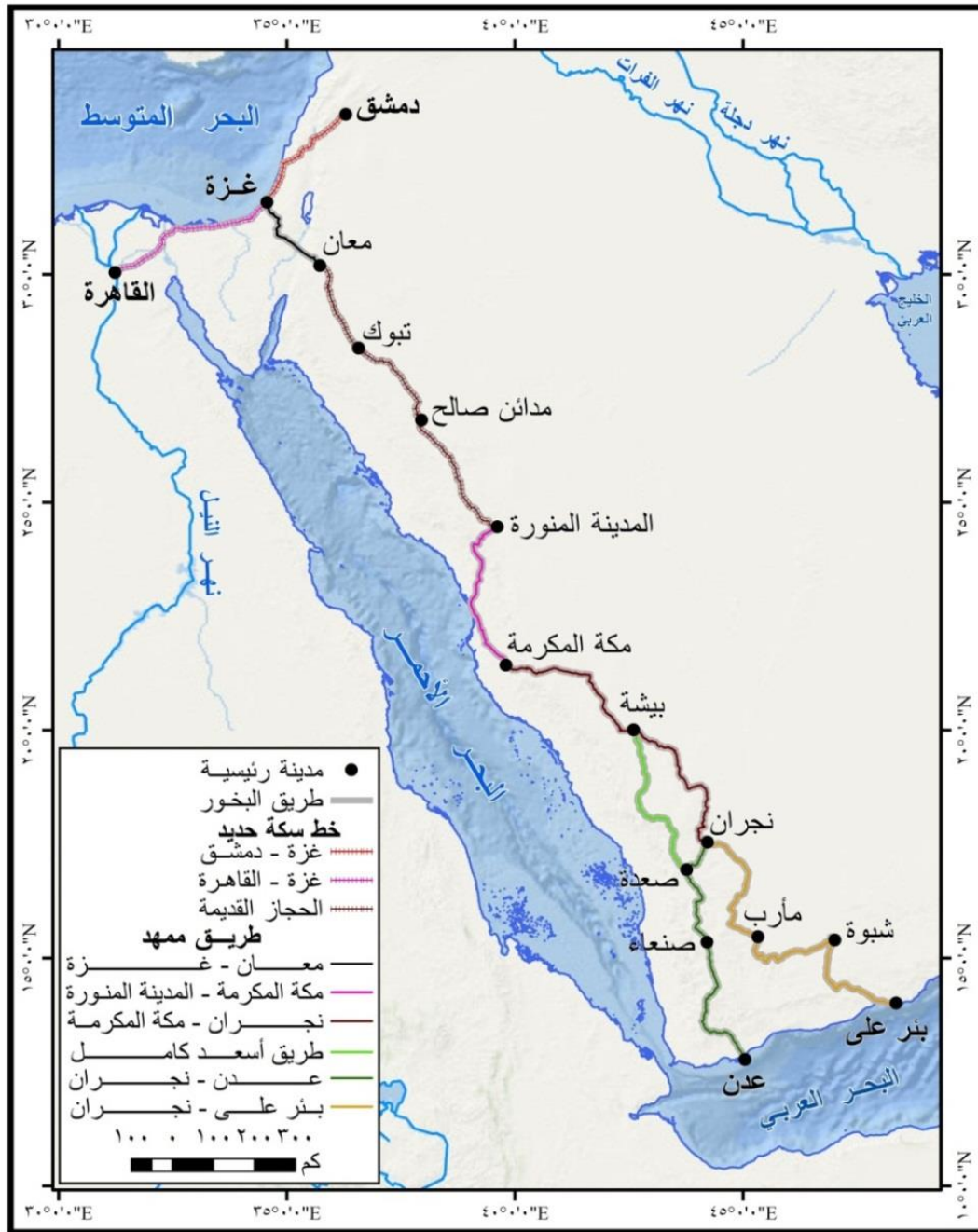
344 - حمد محمد بن صراي، 2009: 56 – 57.

345 - جواد علي، المفصل في تاريخ العرب، ج7: 275.

346 -Strabo, VII, 349.

(أ) مسار طريق البخور قبل عام 1948 م:

أمكن من خلال الخرائط الطبوغرافية والمصادر التاريخية تتبع مسار طريق البخور ، كما يتضح من الشكل (19) والجدول (1).



المصدر: من إعداد الباحثة اعتمادا على : الخرائط الطبوغرافية لمنطقة الدراسة. أطلس دول العالم الإسلامي ,
أطلس الوطن العربي , المصادر والمراجع التاريخية , جوجل إيرث (Google earth)

شكل (19) مسار طريق البخور قبل عام 1948 م

جدول (1) تصنيف طريق البخور حسب النمط قبل عام 1948 م

| الطول (كم) | النمط | الطريق |
|---------------|----------------|-------------------------------|
| 409.1 | خط سكة حديد | سكة حديد غزة - القاهرة |
| 292.1 | خط سكة حديد | خط سكة حديد غزة - دمشق |
| 219.8 | طريق غير مرصوف | معان - غزة |
| 801.2 | خط سكة حديد | سكة حديد الحجاز القديمة |
| 391.1 | طريق غير مرصوف | مكة المكرمة - المدينة المنورة |
| 820.6 | طريق غير مرصوف | نجران - مكة المكرمة |
| 411.9 | طريق غير مرصوف | طريق أسعد كامل (صعدة - بيشة) |
| 647.9 | طريق غير مرصوف | عدن - نجران |
| 883.9 | طريق غير مرصوف | قنأ "بئر علي" - نجران |
| 4877.5 | | الجملة |

المصدر : من إعداد الباحثة اعتماداً على الشكل رقم (19) باستخدام الحاسب الآلي - برنامج Arc map 10.7

من الشكل والجدول يتبين أن جملة أطوال طريق البخور الرئيسية والفرعية من الجنوب (قنأ "بئر علي" حالياً ، ومن ميناء عدن) إلى أقصى الشمال (مدينة غزة) ثم شرقاً إلى (دمشق) وغرباً إلى (القاهرة) قد بلغت 4877.5 كم ، تمثل المناطق الممهدة وغير المرصوفة نحو 69.2% من جملة طول الطريق ، في حين النسبة الباقية 30.8% تم استغلالها في إقامة خطوط سكة حديد ، وخاصة سكة حديد الحجاز التي تصل بين دمشق والمدينة المنورة، وكانت قد أسست في فترة ولاية السلطان العثماني عبد الحميد الثاني لغرض خدمة الحجاج المسلمين وربط أقاليم الدولة العثمانية وإحكام السيطرة عليها ، وبدأ العمل فيها سنة 1900 م وتم افتتاحها سنة 1908 م⁽³⁴⁷⁾، واستمر تشغيلها إلى أن دُمّر الخط سنة 1916 م خلال الحرب العالمية الأولى ، إذ تعرضت للتخريب بسبب الثورة العربية الكبرى وسقوط الدولة العثمانية بعد الحرب. علاوة على ذلك خط سكة حديد يربط بين غزة ودمشق وكذلك خط سكة حديد يربط بين غزة والقاهرة .

وقد شهدت عدة محاولات لإعادة تشغيل الخط ولكنها لم تنجح وتولت كل دولة الاشراف على الجزء الواقع داخل أراضيها ، ففي سوريا تتولى "المؤسسة العامة للخط الحديدي الحجازي" إدارة واستثمار أقسام وأملاك الخط على أراضيها ، وفي مايو 2022 أعلنت المؤسسات الأردنية والسورية بحث تفعيل خط الحجاز بين البلدين لغايات سياحية وتجارية.

أما السعودية فأعدت تأهيل بعض المحطات ، وأبرزها محطة مدائن صالح ومحطة المدينة المنورة التي أصبحت اليوم متحفاً . وفي عام 2015 أدرجت السعودية خط حديد الحجاز ضمن القائمة المؤقتة لللائحة اليونيسكو للتراث العالمي ، مما يخول ترشيح هذا الخط لاحقاً لإدرجه رسمياً في قائمة المواقع التراثية العالمية.

(ب) مسار طريق البخور في الوقت الحاضر عام 2024 م

ومن خلال الخرائط الطبوغرافية والمصادر التاريخية والمرئيات الفضائية وخرائط جوجل

إيرث يمكن تتبع مسار طريق البخور ، كما يتضح من الشكل (20) ومنه تم استخراج الجدول (2) .



المصدر : من إعداد الباحثة اعتمادا على

- الخرائط الطبوغرافية لمنطقة الدراسة: 1:500000 , 1:250000

- جوجل إيرث (Google earth2024)

شكل (20) مسار طريق البخور في الوقت الراهن عام 2024 م

جدول (2) أطوال الوصلات الرئيسية والفرعية لطريق البخور ونمطها في الوقت الراهن (عام 2024م)

| الطول | | نمط الطريق | الوصلة الفرعية | الوصلة الرئيسية | |
|------------|---------------|------------------|-----------------------------|-------------------------------|----------------|
| % | كم | | | | |
| 8.4 | 409.1 | طريق مرصوف | غزة - القاهرة | غزة - القاهرة | |
| 6.0 | 292.1 | طريق مرصوف | غزة - دمشق | غزة - دمشق | |
| 1.6 | 79.6 | طريق مرصوف | سدية بوكر - غزة | معان - غزة | |
| 2.9 | 140.2 | طريق غير مرصوف | معان - سدية بوكر | | |
| 16.5 | 802.9 | خط سكة حديد معطل | المدينة المنورة - معان | المدينة المنورة - معان | |
| 1.8 | 90.2 | طريق مرصوف | بئر الغنم - المدينة المنورة | مكة المكرمة - المدينة المنورة | |
| 2.6 | 128.6 | طريق غير مرصوف | رابغ - بئر الغنم | | |
| 3.5 | 170.6 | طريق مرصوف | مكة المكرمة - رابغ | | |
| 1.6 | 80.0 | طريق مرصوف | الطائف - مكة المكرمة | نجران - مكة المكرمة | |
| 2.6 | 128.3 | طريق غير مرصوف | تربة - الطائف | | |
| 1.1 | 55.2 | طريق غير مرصوف | جرب - تربة | | |
| 2.8 | 138.3 | طريق مرصوف | بيشة - جرب | | |
| 3.5 | 169.8 | طريق مرصوف | الحمضة - بيشة | | |
| 0.8 | 37.5 | طريق غير مرصوف | الهجيرة - الحمضة | | |
| 0.5 | 22.6 | طريق مرصوف | الجحر - الهجيرة | | |
| 0.9 | 45.0 | طريق غير مرصوف | يدمه - الجحر | | |
| 1.8 | 88.0 | طريق مرصوف | حبونا - يدمه | | |
| 0.6 | 29.4 | طريق غير مرصوف | بئر عسكر - حبونا | | |
| 0.5 | 26.5 | طريق مرصوف | نجران - بئر عسكر | | |
| 8.4 | 411.9 | طريق مرصوف | صعدة - بيشة | | طريق أسعد كامل |
| 1.4 | 66.2 | طريق غير مرصوف | العشاش - نجران | | عدن - نجران |
| 0.6 | 28.4 | طريق مرصوف | صعدة - العشاش | | |
| 4.2 | 203.4 | طريق مرصوف | صنعاء - صعدة | | |
| 7.2 | 349.9 | طريق مرصوف | عدن - صنعاء | | |
| 6.9 | 337.7 | طريق غير مرصوف | مأرب - نجران | بئر علي - نجران | |
| 2.4 | 118.2 | طريق مرصوف | الحما - مأرب | | |
| 3.2 | 154.3 | طريق غير مرصوف | ثبوة - الحما | | |
| 5.6 | 273.8 | طريق مرصوف | بئر علي - ثبوة | | |
| 100 | 4877.5 | الجملة | | | |

المصدر : من إعداد الباحثة اعتماداً على الشكل رقم (20) باستخدام الحاسب الآلي - برنامج Arc map 10.7

ومن الشكل والجدول يتبين أن تغيير نمط استغلال مسالك طريق البخور الرئيسية والفرعية من الجنوب إلى أقصى الشمال ثم شرقاً إلى (دمشق) وغرباً إلى (القاهرة) ، حيث بلغت جملة أطواله 4877.5 كم ، تمثل المناطق المرصوفة غالبية نحو 60.53% من جملة طول الطريق ، في حين المناطق غير المرصوفة تمثل 23.01% ، والنسبة الباقية 16.46% تمثل خط سكة حديد معطل. ويتضح مما سبق تغيير النمط العام لاستغلال مسار طريق البخور بنسبة كبيرة ، كما أن أجزاء منه ما تزال على وضعها القديم ومنها أجزاء من طريق أسعد الكامل ما بين ظهران وصعدة ، وهي طريق تتسع لسيارة كبيرة ، مرصوفة بحجارة كرصف شوارع المدن الكبرى القديمة، وجانب الطريق

مبنيان بحجارة بارترفاع ثلاثين سم تقريبا ، مما جعل المملكة العربية السعودية تدرجها ضمن القائمة المؤقتة للآثحة اليونيسكو للتراث العالمي .
ومن العرض السابق يتبين أن مسار طريق البخور منذ نشأته حتى وقتنا الحالى مازال ذو أهمية بالغة في مجال نقل البضائع والأفراد بين دول شبه الجزيرة العربية بعضها البعض ، وكذلك بين المدن والتجمعات العمرانية التى تقع على جانبيه .
تعد مراكز العمران الاساسية هى الأكثر حاكمية في تحديد مسار الطريق من مبدئه وصولاً إلى غزة ومنها: مدينة قنأ، عدن، شبوة، مأرب، صعدة، نجران، أبار حمى، بيثشة، مكة المكرمة، المدينة المنورة، العلا (دادان)، مدائن صالح، تيماء، البتراء، معان، غزة.

خاتمة:

أثبتت الدراسة أن الجزيرة العربية حظيت بموقع جغرافي متميز جعلها بمثابة الشريان الرئيس للتجارة العالمية القديمة، ومما لاشك فيه أن هذا الأمر والاحتكاك بشعوب مختلفة كان له دور كبير في التأثير والتأثر بها، ومن ذلك ظهور العملات في ممالك الجزيرة العربية، ثم تطور الأمر حتى أصبح لها عملات محلية خاصة بها. كما لعبت تجارة البخور دوراً مهماً في نقل السمات الحضارية من وإلى المناطق المارة بها، ومن ثم حرصت دول وممالك العالم القديم على إبقاء علاقاتها مع جنوب الجزيرة العربية قائمة، من أجل ضمان حصولهم على البخور؛ الذي حظي بمكانة دينية سامقة ومكانة اقتصادية كبيرة.

طريق البخور كان عبارة عن شبكة طرق تجارية بلغ طول المسار الرئيسي له من الجنوب إلى الشمال ما يزيد على 1200 ميل، يستغرق اجتيازه نحو 62 يوم، ويُنقل من خلاله نحو 300 طن من البخور سنوياً، وقد جلبت البخور على وجه التحديد اللبان والمر، وسلع أخرى، من جنوب شبه الجزيرة العربية إلى البحر الأبيض المتوسط (بحر الروم)، وربطت طرق البخور الهند وشبه الجزيرة العربية وشمال شرقي أفريقيا والبحر الأبيض المتوسط عبر طرق التجارة البحرية والبرية. ودام طريق البخور لمدة تزيد على 2000 عام، لكنه تراجع بحلول القرن الأول الميلادي، بسبب عدة عوامل منها سقوط الموانئ التجارية الأساسية مثل الإسكندرية، وتطوير طريق تجاري أكثر كفاءة عن طريق البحر.

تبين من الدراسة كيفية تضافر العوامل الطبيعية والبشرية لازدهار مراكز العمران على طريق البخور وكفلت لها الاستمرارية والنماء إبان مراحل التاريخ القديم؛ فنظرًا لوسطية موقع الجزيرة العربية ومن ثم طريق البخور الذي كان بمثابة حلقة الوصل بين منطقة الشرق الأقصى من ناحية ومنطقة القرن الأفريقي ومنطقة الشرق الأدنى من ناحية أخرى، كما كان بمثابة شريان الحياة فيما بين المحيط الهندي والبحر المتوسط من ناحية ثالثة؛ الأمر الذي حظيت به مراكز العمران على طريق البخور مكانة مرموقة في العالم القديم.

كما تبين أنه نظرًا لتنوع مظاهر السطح لشبه الجزيرة العربية؛ ما بين جبال وهضاب وأودية وسهول ووحدات، فضلًا عن تنوع المناخ في أقاليم شبه الجزيرة العربية؛ مما كان له أبلغ الأثر في تنوع المنتجات والمحاصيل الزراعية، لذا كان لابد من قيام تبادل تجاري بين هذه الأقاليم، الأمر الذي نتج عنه نشوء الطرق التجارية البرية والبحرية على حد سواء، كما تطلب الأمر تصدير المحاصيل النقدية كالكندر واللبان بأنواعه، فضلًا عن الطيوب والتوابل، والتي تُعد سلع استراتيجية للسوق العالمي حينذاك، ومن ثم كانت هناك ضرورة قصوى لإنشاء هذه الشبكة من الطرق برية بالدرجة الأولى وبحرية متى دعت الحاجة والضرورة لذلك، ليس هذا فحسب بل ضرورة إعمار هذه الطرق وتعييدها وتأمينها والعناية بآبارها ومصادر المياه الدائمة على طول الطريق، بالإضافة إلى ديمومة الأسواق في مراكز العمران عليه، لتفي بحاجات القوافل التجارية.

كما انفردت الجزيرة العربية بالتغير المناخي؛ حيث سادها ثلاثة أنواع للمناخ الجاف وشبه الجاف وشبه الرطب، مما يعني أن هناك ثلاثة أنواع من المزروعات، نتج عنه تنوع في المحاصيل

الزراعية؛ الأمر الذي حقق للمنطقة التكامل الزراعي حينذاك، وعليه قام سكان المنطقة بدورهم الفاعل في هذا التكامل؛ فقاموا بتمهيد الأرض وتهيئتها للزراعة من خلال تشييد المدرجات، وزرعوا المرتفع منها نباتات وأشجار تناسب المناخ البارد، كما زرعو المناطق المتوسطة الارتفاع بما يناسب مناخها المعتدل من أشجار الفاكهة سيما الكروم فضلاً عن الخضروات، أما المنخفضات ذات المناخ الحار فقد زُرعت بنباتات وأشجار استوائية؛ الأمر الذي أثرى مراكز العمران على الطريق اقتصادياً.

كما تميز سكان الجزيرة العربية لا سيما عرب الجنوب بالقيام بدور الوسيط التجاري ببراعة؛ نظراً لخبرتهم الواسعة والمتوارثة عبر العصور؛ في منتجات افريقيا والهند والصين إلى بلدان الشرق الأدنى القديم ودول حوض البحر المتوسط، فضلاً عن حرص ممالك الجزيرة العربية جنوباً وشمالاً في عمارة الطريق ومراكزه وحراسته وتأمينه، إذ كان ذلك بمثابة قوة وهيمنة لهذه الممالك. وقد أسهمت مراكز العمران على الطريق بدور فعال في ازدهار تجارة الجزيرة العربية على مدى فترة زمنية طويلة.

فضل الناس قديماً استخدام الطرق التجارية البرية أكثر من البحرية؛ لكونها أكثر أمناً من الطرق البحرية التي كان يحدث فيها الكثير من الأخطار الطبيعية، كالعواصف والحيوانات البحرية أو الأخطار البشرية كهجمات القراصنة، ولذلك فقد شكل طريق البخور بفروعه المختلفة في الجنوب والشمال الشريان الحيوي الواصل بين الحضارات القديمة منذ نهايات الألف الثاني قبل الميلاد وبدايات الألف الأول قبل الميلاد وحتى ظهور البعثة النبوية.

أكدت الدراسة أن غالبية المصادر الكلاسيكية ذكرت مراكز إنتاج اللبان في جنوب الجزيرة العربية؛ وكان من أجود أنواع البخور في العالم القديم، ولقد شهد عليه طلب متزايد لدى شعوب العالم القديم؛ الأمر الذي حقق ثراء كبير ليس للتجار فحسب بل لكافة سكان الجزيرة العربية في عصورها القديمة، في الوقت نفسه لعب طريق البخور دوراً كبيراً في نشأة وتطور العديد من المدن والموانئ التجارية في جنوب الجزيرة العربية وشمالها.

اشتركت مراكز العمران على طريق البخور في توافر المقومات الجغرافية التي ساعدت على ازدهارها واستمراريتها؛ لعل في مقدمتها الموقع الجغرافي بالإضافة إلى توفر المياه التي تحتاجها القوافل التجارية المارة بأرضها للتزود بالماء والمؤونة، كما أظهرت الدراسة المكانة المتميزة لها، الذي أعتمد بشكل واضح على الأسواق التجارية الكبرى التي قامت بها، بالإضافة إلى ما كانت تحصل عليه من ضرائب من القوافل التي تمر بأرضها.

على الرغم من أن الطريق أطلق عليه طريق البخور، إلا أن هذا لا يدل على كون البخور السلعة الوحيدة التي كانت تحملها هذه القوافل، بل كان هناك عدد كبير من السلع الأخرى إلى جانب البخور منها المعادن والأحجار الكريمة والملابس وغيرها، ولكن نظراً لشهرة البخور وكثرة الطلب عليه من مختلف الحضارات أصبحت شهرته تفوق كافة السلع الأخرى.

حرصت ممالك شبه الجزيرة العربية من خلال مراكز العمران على طريق البخور على مد جذور التواصل الحضاري مع أهم حضارات العالم القديم؛ فكان طريق البخور هو شريان العلاقات الخارجية لشبه الجزيرة العربية مع حضارات العالم القديم؛ لعل أهمها الحضارة المصرية القديمة،

وحضارات بلاد الرافدين ومراكز الحضارتين اليونانية والرومانية في حوض البحر المتوسط. إذ صُورت على جدران المعبد الجنائزي- أو ما يعرف بمعبد الدير البحري- للملكة حتشبسوت(وُلدت حوالي 1508 ق.م)؛ إحدى أهم ملوك الأسرة الثامنة عشرة من عصر الدولة الحديثة؛ تفاصيل البعثة البحرية لبلاد بونت- منطقة القرن الأفريقي أو منطقة جنوب شبه الجزيرة العربية - للحصول على محصول اللبان والمُر ونقل بعض أشجاره لمحاولة استزراعها في مصر. كما أدرك الملك بطلميوس الثاني فيلادلفوس(284-246ق.م)؛ وقام على نهج بقية ملوك البطالمة من بعده؛ البُعد الاستراتيجي للتجارة برًا وبحرًا مع شبه الجزيرة العربية.

كما حرص التجار العرب منذ أقدم العصور على تأمين قوافلهم التجارية المارة بمراكز العمران من الجنوب إلى شمال شبه الجزيرة العربية؛ ولما كانت الأخيرة تخضع في أحيان كثيرة لسيطرة الآشوريين فقد حرص العرب على توثيق العلاقات الاقتصادية مع الآشوريين على مر العصور؛ ومن ثم أسس العرب أسواقًا لهم داخل أراضي بلاد الرافدين، وذلك لكثرة ترددهم على هذه المنطقة، لذلك ومن أجل تجارتهم وسلامتها فقد حرصوا على إبقاء العلاقة ودية مع الآشوريين.

لعبت مراكز العمران على طريق البخور دورًا فاعلاً في مد جذور التواصل الحضاري مع أهم حضارات العالم القديم. ونظراً للأهمية الاقتصادية والاستراتيجية الكبيرة التي شكلها هذا الطريق، توصي الدراسة بضرورة العمل على إحياء طريق البخور ومراكز عمرانه بشكل معاصر للربط بين الدول العربية في المنطقة، أسوة بما تفعله الصين من إحياء طريق الحرير التاريخي.

عملت البلدان التي يمر بها طريق البخور على استغلال بعض أجزائه في إنشاء طرق حديثة عن طريق تمهيد الطريق القديم ثم رصفه وهو ما يمثل 60,53% طرق مرصوفة من جملة طول الطريق، أو عن طريق إمداد خطوط للسكك الحديدية عليه بنسبة 16,46%، سكك حديدية من جملة طول الطريق، وهذا يعني تغير نمط استغلال طريق البخور بنسبة كبيرة تمثلت بـ 76,99% من جملة طريق البخور والتي أعيد نمط استخدامها كطرق مرصوفة وسكك حديدية لربط أرجاء الجزيرة العربية بعضها ببعض الآخر، في حين تمثل المناطق غير المرصوفة من جملة الطريق 23.01% منها أجزاء ما تزال على وضعها القديم مثل طريق أسعد الكامل ما بين ظهران وصعدة ، وهي طريق تتسع لسيارة كبيرة، مرصوفة بحجارة كرصف شوارع المدن الكبرى القديمة، مما جعل المملكة العربية السعودية تدرجها ضمن القائمة المؤقتة للائحة اليونيسكو للتراث العالمي .

من خلال تطابق طريق البخور مع شبكة الطرق الحديثة والمعاصرة بشبه الجزيرة العربية تبين مدى التطابق بنسبة كبيرة تجاوزت 76% من جملة طريق البخور والتي أعيد نمط استخدامها كطرق مرصوفة وسكك حديدية .

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: المصادر الكلاسيكية:

- Arianus, The Anabasis of Alexander Indica, trans. By P.Brunt, Harvard University Press, 2022.
- Diodorus Siculus, Bibliotheca Historica, trans. By C.Oldfather, Harvard University Press, 1935.
- Herodotus (1959), The Histories. Translated by de Selincourt, A. Penguin Books Ltd., Middlesex.
- Pliny, Natural History, trans. by H. Rackham., London, 1961.
- Ptolemy, Guide to Geography or Geographike hyphegesis, trans. By F.Robbins, Harvard University Press, 2022.
- Strabo, The Geography of Strabo, trans.by H. Jones, Leob Classical, London, 1939.
- Theophrastus, Enquiry into Plants or Historia Plantarum, trans. By A.Hort, London, 1916.
- Unknown, Periphus of the Erythrean Sea, trans., and annotated by W.Schoff, New York, 1912.

ثانياً: المصادر الكلاسيكية المترجمة:

- أجاترخيديس، أجاترخيديس والجزيرة العربية، الجزيرة العربية في المصادر الكلاسيكية (4)، ت. الحسين عبد الله، دار الملك عبد العزيز، الرياض، 2017.
- إسترابون، إسترابون والجزيرة العربية، سلسلة الجزيرة العربية في المصادر الكلاسيكية (6)، ت. السيد جاد، دار الملك عبد العزيز، الرياض، 2017.
- بطلميوس كلاوديوس، بطلميوس كلاوديوس والجزيرة العربية، سلسلة الجزيرة العربية في المصادر الكلاسيكية (11)، ت. السيد جاد، دار الملك عبد العزيز، الرياض، 2017.
- بلينيوس: بلينيوس والجزيرة العربية، ت. علي عبد الجيد، سلسلة الجزيرة العربية في المصادر الكلاسيكية (7)، دار الملك عبد العزيز، الرياض، 2017.
- ثيوفراستوس، ثيوفراستوس والجزيرة العربية، الجزيرة العربية في المصادر الكلاسيكية (2)، ت. الحسين عبد الله، دار الملك عبد العزيز، الرياض، 2017.
- ديودوروس الصقلي، ديودوروس والجزيرة العربية، الجزيرة العربية في المصادر الكلاسيكية (5)، ت. أحمد غانم، دار الملك عبد العزيز، الرياض، 2017.
- مؤلف مجهول، الطواف حول البحر الإريثيري والجزيرة العربية، سلسلة الجزيرة العربية في المصادر الكلاسيكية (9) ت. السيد جاد، دار الملك عبد العزيز، الرياض، 2017.

- هيرودوتوس، هيرودوتوس والجزيرة العربية، الجزيرة العربية في المصادر الكلاسيكية (1)، ت. إبراهيم السايح، دار الملك عبد العزيز، الرياض، 2017.

ثالثاً. المصادر العربية:

- ابن منظور، (أبو الفضل جمال الدين بن مكرم) ت. 711 هـ، 1999 م، لسان العرب، الجزء العاشر، لبنان، بيروت، دار إحياء للتراث العربي.
- البكري، أبو عبيد عبد الله بن عبد العزيز بن محمد الأندلسي (ت ٤٨٧هـ)، معجم ما استعجم من أسماء البلاد والمواضع، 4 أجزاء، عالم الكتب، بيروت، 1403 هـ.
- البكري، أبو عبيد عبد الله بن عبد العزيز بن محمد الأندلسي (ت ٤٨٧هـ)، المسالك والممالك، جزآن، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1992.
- الهمداني، أبو محمد الحسن بن أحمد بن يعقوب بن يوسف بن داود (ت ٣٣٤هـ)، صفة جزيرة العرب، طبعة: مطبعة بريل - ليدن، ١٨٨٤ م.
- ياقوت الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومي (ت ٦٢٦هـ)، معجم البلدان، 7 أجزاء، دار صادر، بيروت، 1995.

رابعاً. المراجع العربية والمُعربة:

- أحمد حسين شرف الدين، مسالك القوافل التجارية في شمال الجزيرة العربية وجنوبها، دراسات تاريخ الجزيرة العربية، الكتاب الثاني، جامعة الملك سعود، الرياض، ١٩٨٤ م.
- أحمد حسين شرف الدين، 1984، المدن والأماكن الأثرية في شمال وجنوب الجزيرة العربية، صنعاء.
- أحمد حنشور، 2009 م، مواد البناء الطبيعية وأثرها في تعدد الأنماط المعمارية في اليمن، مجلة تقنية البناء، العدد التاسع عشر، المملكة العربية السعودية - مجلة تصدر عن وزارة الشؤون البلدية والقروية، 1430 هـ.
- أحمد عجلوبي، 2003، حضارة الأنباط من خلال نقوشهم، بيت الأنباط للنشر، الأردن.
- أحمد على الشحري، 1994، ظفار كتاباتها ونقوشها القديمة، عُمان.
- أسامة محمود عبد المولى، 2013، تجارة البخور في جنوب شبه الجزيرة العربية في الفترة من القرن العاشر حتى نهاية القرن الأول، رسالة ماجستير (غير منشورة)، المعهد العالي لحضارات الشرق، جامعة الزقازيق.
- أسماء عثمان الأحمد، 2008، مجتمع قبائل الصفا كما تعكسه النصوص المنشورة، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض.
- أسمان سعيد الجرو، 2003، دراسات في التاريخ الحضاري لليمن، دار الكتب، الحديث للنشر والتوزيع.
- أسوان محمد حسين، 2006، تمنع - هجر كحلان دراسة تاريخية أثرية، رسالة ماجستير، جامعة عدن.

- أسوان محمد حسين، 2011، مملكة معين دراسة في النشأة والتطور من خلال الآثار والنقوش، رسالة دكتوراه بكلية الآداب، جامعة أسيوط.
- أفنان محمد شجاع، 1440هـ، العلاقات التجارية بين اليمن وبلاد الشام في الألف الأول قبل الميلاد، رسالة ماجستير غير منشورة بقسم الدراسات الاجتماعية، كلية الآداب جامعة الملك فيصل.
- المعشني، 2023، العناصر البشرية وتفاعلاتها في حصاد اللبان بظفار، سلطنة عمان، مجلة كلية الآداب، جامعة الاسكندرية، المجلد 73، العدد 114.
- إيساندرافانزيني، 2011، "طريق اللبان وممالك جنوب الجزيرة العربية قبل الإسلام"، البعثة الإيطالية في عُمان، مجلة الدراسات العُمانية، المجلد 12.
- أمين عبد الفتاح عامر، 2006، تاريخ شبه الجزيرة العربية القديم، مكتبة الرشد، الرياض.
- أنطونان جوسن، رفائيل سافينيك، 1424هـ، رحلة استكشافية أثرية إلى الجزيرة العربية، ج1، ترجمة: صبا عبد الوهاب الفارس، مراجعة. سليمان عبد الرحمن الذبيب، سعيد بن فايز السعيد، دار الملك عبد العزيز، الرياض.
- إيمان عبد العزيز، 2005، "التأثيرات الفنية اليونانية في شبه الجزيرة العربية في العصر المتأخر"، مجلة بحوث كلية الآداب جامعة المنوفية، ع50.
- باذيب، على سالم، 2027، النباتات الطبية في اليمن، ط4، صنعاء، مكتبة الإرشاد.
- باول يول، 2019، حمير تاريخ اليمن القديم، ت. نادية الهريشي وآخرون، مكتب مستشار جلالة للشؤون الثقافية، عُمان.
- برهان الدين دلو، 1989، جزيرة العرب قبل الإسلام، التاريخ الاقتصادي والاجتماعي والثقافي، والسياسي، ط1، دار الفارابي، بيروت.
- بلقاسم رحماني، حرفش مدني، 1998، الدور المصري في جنوب شبه الجزيرة العربية والشرق الافريقي، مكتبة زهراء الشرق، القاهرة.
- بيستون، وآخرون، 1982، المعجم السبئي، مكتبة لبنان، بيروت.
- جواد الموسوي، 1998، الأحوال الاجتماعية والاقتصادية في اليمن القديم خلال الألف الأول قبل الميلاد حتى عشية الغزو الحبشي 525م، رسالة دكتوراه غير منشورة بكلية الآداب، جامعة بغداد.
- جواد علي(ت. 1408هـ)، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، 20 جزء، دار الساقى، القاهرة. 2001.
- جواد مطر الموسوي، 2009، "مقومات التجارة في اليمن القديم"، مجلة أكويت للعلوم الاقتصادية والإدارية.
- جورج مايووار، 1984، تاريخ اليمن القديم " جنوب الجزيرة العربية"، ت. أسامه أحمد، دار الهمداني، عدن.
- حامد إبراهيم أبو درك، 1998، مقدمة عن آثار تيماء، دراسة نقد ومقارنة لبعض المعالم الأثرية في تيماء شمال غرب الجزيرة العربية من خلال نتائج الاستكشافات الأثرية، وكالة الآثار والمتاحف، الرياض.

- حسني عمار، 2012 "أضواء جديدة عن الجمل في الفن المصري القديم"، مجلة الاتحاد العام للأثريين العرب، عدد 13، 123-136.
- حسين الشيخ، 1993، العرب قبل الإسلام، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية.
- حسين علي أبو الحسن، 1997، قراءة لكتابات لحياينة من جبل عكمة بمنطقة العلا، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض.
- حسين علي أبو الحسن، 2002، نقوش لحياينة من منطقة العلا دراسة تحليلية مقارنة، وكالة الآثار والمتاحف، الرياض.
- حسين علي الويسي، 1991، اليمن الكبرى، كتاب جغرافي جيولوجي تاريخي، ج1، مكتبة الإرشاد، صنعاء.
- حسين علي خليفة، وآخرون، 2003، آثار منطقة الجوف، سلسلة آثار المملكة العربية السعودية، وكالة الآثار والمتاحف، الرياض.
- حمد محمد بن صراي، 2009، "العلاقات الحضارية بين شبه الجزيرة العربية والساحل الشرقي لأفريقيا من القرن الثالث قبل الميلاد إلي القرن السابع الميلادي"، مركز الدراسات والوثائق، الإمارات العربية المتحدة.
- حمد محمد صراي، 1999، "الإبل في بلاد الشرق الأدنى القديم وشبه الجزيرة العربية: تاريخياً وأثرياً وأدبياً"، سلسلة بحوث تاريخية 3، الرياض.
- حمدان عبد المجيد، 2012، "سوق شمّر أنموذجاً لأسواق العربية القديمة"، مجلة آداب المستنصرية، عدد 56.
- خالد حسان الحايطي، 1433هـ، النقوش النبطية في المناطق الواقعة بين محافظتي العلا وتيماء دراسة تحليلية مقارنة، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم الآثار، كلية السياحة والآثار، جامعة الملك سعود.
- خالد سالم باوزير، 1996، موانئ حضرموت، دراسة إثنو أثرية، دار المعرفة، صنعاء.
- خالد محمد أسكوبي، 2007، "نابونيد وعلاقته بتيماء من واقع النقوش المكتشفة"، في أبحاث المنتدى الدولي الأول للنقوش والخطوط والكتابات في العالم عبر العصور، مركز الخطوط، مكتبة الإسكندرية، الإسكندرية.
- خالص الشعب، 1992، اليمن دراسة في البناء الطبيعي والاجتماعي والاقتصادي، دار الرشيد للنشر، بغداد.
- دي مجريت، اليساندرو، روبان، كريستيان، 2006، تمنع العاصمة القديمة لقتبان، أعمال البعثة الأثرية الإيطالية في اليمن صنعاء، طبع في دار نشر التروكوليرا - جامعة نابولي الشرقية - إيطاليا.
- راجح زاهر محمود، 2004، علاقات الأنباط بالدول والشعوب المجاورة، رسالة دكتوراه غير منشورة، قسم الجزيرة العربية، المعهد العالي لحضارات الشرق الأدنى القديم، جامعة الزقازيق.
- رسمية خيري، 1407هـ، تجارة شبه الجزيرة العربية وعلاقتها مع مصر في العصر الهلينستي، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة الملك سعود.

- رضا جواد الهاشمي، 1984، تجارة القوافل في تاريخ العربي القديم، القاهرة.
- سالم أحمد طيران ، 2005 ، آثار قرية الفاو مثال لحضارة العرب قبل الإسلام في المملكة العربية السعودية « دراسات في الآثار والنقوش والتاريخ مُهداة إلى يوسف محمد عبدالله، وإليساندروا دي مقريه وكريستيان روبان بمناسبة بلوغهم الستين عامًا، دراسات يمنية، صنعاء - نابولي طبع الكتاب في إيطاليا.
- سالم بن احمد طيران, 2007 م، " قرية الفاو في مساند جنوب الجزيرة العربية" دراسات في تاريخ الجزيرة العربية وحضارتها مُهداة إلى الدكتور الأنصاري بمناسبة بلوغه الستين عامًا.
- سالم سمران العنزي، 2007، طرق القوافل وآثارها في شمال جزيرة العرب، ج1، خطوات للنشر والتوزيع، دمشق.
- سامي سعيد الأحمد، 1985، تاريخ الخليج العربي منذ أقدم العصور حتى التحرير العربي، جامعة البصرة.
- سعد محمد حمزة، 2021، "الصلات الحضارية بين المملكة البطلمية وممالك شبه الجزيرة العربية"، المجلة العلمية لكلية الآداب، جامعة دمياط، مج10، ع3.
- سعيد بن فايز السعيد، 1424هـ، العلاقات الحضارية بين الجزيرة العربية ومصر في ضوء النقوش العربية القديمة، الرياض، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض.
- سعيد سالمين بلعفير، 2018، " البخور وأهميته التجارية في اليمن القديم"، مجلة الريان للعلوم الإنسانية والتطبيقية، المجلد الأول، العدد(1)، صنعاء.
- سلطان أحمد الغامدي، 2013، مدينة الجرهاء وعلاقتها الخارجية من القرن الثالث قبل الميلاد حتى نهاية القرن الأول الميلادي دراسة تاريخية حضارية ، رسالة ماجستير ، جامعة أم القرى.
- سليمان بن عبد الرحمن الذبيبي، 2015، الحملة الرومانية الأولى على جنوب غرب شبه الجزيرة العربية، مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية ، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض.
- السيد عبد العزيز سالم، تاريخ الدولة العربية، تاريخ العرب منذ عصر الجاهلية حتى سقوط الدولة الأموية، ط1 دار النهضة العربية، بيروت، لبنان.
- العنزي، زين معزي صالح 1416 هـ. معجم وتاريخ القرى في وادي القرى، الرياض.
- السيد محمد السعيد، 1999، النشاط التجاري لشعوب شبه الجزيرة العربية خلال الفترة الممتدة من بداية الألف الأول ق.م وحتى منتصف القرن السادس الميلادي، رسالة دكتوراة غير منشورة، المعهد العالي لحضارات الشرق الأدنى القديم، جامعة الزقازيق.
- شاهر جمال أغا، 1983، جغرافية اليمن الطبيعية، مكتبة الأنوار، دمشق.
- شهاب حسن صالح، 1977، أضواء على تاريخ اليمن البحري، دار العودة، بيروت.
- طلعت أحمد عبده، 1991، " دراسات في الجغرافيا التاريخية، طرق القوافل البرية بجزيرة العرب وظوابطها الجغرافية، حولية كلية اللغة العربية، جامعة الأزهر، القاهرة، العدد 9.
- طه باقر، 1949، "علاقة بلاد الرافدين بجزيرة العرب"، مجلة سومر، مج5، ج2، بغداد.

- عارف أحمد المخلافي، 2019، "هل كانت يثرب مملكة؟"، دراسة تاريخية لنشأة المدينة وتطورها قبيل الإسلام"، مجلة دراسات تاريخية ، ع 2.
- عبد الحكيم شايف، 2002، الدالات الثقافية والحضارية للمدافن في جنوب الجزيرة خلال الألف الأول ق.م، رسالة ماجستير غير منشورة بجامعة الخرطوم.
- عبد الرحمن الأنصاري، 1975، "لمحات عن بعض المدن القديمة في شمال غرب الجزيرة العربية"، الدارة، مج1، ع1، الرياض.
- عبد الرحمن الأنصاري، 1990، البتراء ومدن القوافل، دائرة الآثار العامة، عمان.
- عبد الرحمن الأنصاري، 2013، الإنسان والبيئة في الوطن العربي في ضوء الاكتشافات الأثرية، أبحاث ندوة الاكتشافات الأثرية الجوف - المملكة العربية السعودية من 20 - 22 جمادى الأولى 1431 هـ - 4 - 6 مايو 2010 م أدوماتو.
- عبد الرحمن الطيب الأنصاري وآخرون، 1427هـ، الحضارة العربية والإسلامية عبر العصور في المملكة العربية السعودية، دار التراث، الرياض.
- عبد الرحمن الطيب الأنصاري، 2005، العلا ومدائن صالح (الحجر)، دار القوافل، الرياض.
- عبد الرحمن الطيب الأنصاري، وآخرون، 1434هـ، الحضارة العربية والإسلامية عبر العصور في المملكة العربية السعودية، الطبعة الثانية المملكة العربية السعودية- الرياض- مؤسسة التراث الخيرية الهيئة العامة للسياحة والآثار.
- عبد الرحمن عبد العزيز السحبياني، تحديد موقع الجرهاء في ضوء الاكتشافات الأثرية الحديثة، مجلة أدوماتو، العدد السابع والثلاثون، ربيع الاخر 1439هـ 2018.
- عبد الرحمن عبد العزيز السحبياني، 2018، "تحديد موقع الجرهاء في ضوء الاكتشافات الأثرية الحديثة"، مجلة أدوماتو، العدد السابع والثلاثون.
- عبد الرحمن يوسف الجاويش، 2012، الموارد الطبيعية في اليمن القديم، حضارة سبأ أنموذجاً، دراسة من خلال النقوش اليمنية القديمة، رسالة ماجستير غير منشورة بكلية الآداب والعلوم الإنسانية بجامعة صنعاء.
- عبد العال عبد المنعم الشامي، 1980، مدن مصر وقراها عند ياقوت الحموي، الكويت.
- عبد العزيز صالح، 1984، "شبه الجزيرة العربية في المصادر المصرية"، مجلة عالم الفكر، القاهرة.
- عبد العزيز صالح، 2010، تاريخ شبه الجزيرة العربية في عصورها القديمة، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة.
- عبد الناصر عبد الرحم الزهراني، محسن محمد صالح ، 1442هـ: منهجية الترميم في الحفائر الأثرية تطبيقاً على موقع دادان في المملكة العربية السعودية، هيئة التراث، الرياض.
- عبد الغني علي الشرعبي، 1995، العلاقات اليمنية المصرية من خلال الشواهد الأثرية والأدلة التاريخية منذ القرن الثامن قبل الميلاد وحتى القرن السادس الميلادي، رسالة دكتوراه غير منشورة بكلية الآثار جامعة القاهرة.

- عبد الله باسنبل، 2022، مقدمة في آثار شبة الجزيرة العربية، جامعة الملك سعود، الرياض.
- عبد الله بن ناصر الوليحي، 2018، معجم الأماكن الجغرافية في البحر الأحمر، أربعة مجلدات، دار الملك عبد العزيز، الرياض.
- عبد الله عبد الرحمن عبد الجبار، 2011، "تجارة الأنباط البحرية بين القرنين الرابع قبل الميلاد والثاني الميلادي"، المجلة الأردنية للتاريخ والآثار، مج5، ع3، عمان.
- عبد الله محمد أحمد، دت، جغرافية اليمن الطبيعية، المنتدى الجامعي. صنعاء.
- عبد المنعم عبدالحليم سيد، 1993، البحر الاحمر وظهيره في العصور القديمة، مجموعة بحوث نشره في الدوريات العربية والاوربية، الاسكندرية.
- عبدالحكيم شايف محمد، 2008، "تجارة اللبان والمر في اليمن القديم"، مجلة صنعاء للعلوم الاجتماعية والإنسانية، العدد4.
- عبدالله حسن الشيبية، 1999، الهجر المدينة في اليمن القديم، في كتاب دراسات في تاريخ اليمن القديم 1- الطبعة الأولى، مكتبة الوعي الأثري، للطباعة والنشر والتوزيع، تعز- الجمهورية اليمنية.
- عبده العباس الغريري، 2002، "الشخصية الموقعية الاستراتيجية لليمن، دراسة في الجيوبولتكس"، مجلة الجمعية الجغرافية اليمنية، عدد 1، صنعاء.
- عزة علي جاد الله، 2024، " مدينة غزة بين الدعم المصري والسيادة الآشورية خلال النصف الثاني من القرن الثامن قبل الميلاد"، مجلة كلية الآداب، جامعة بورسعيد، عدد 28، ص ص 164 – 223.
- عزة علي عقيل، وآخرون، 1996، شبوة عاصمة حضرموت القديمة نتائج أعمال البعثة الأثرية الفرنسية اليمنية، المركز الفرنسي للدراسات اليمنية، صنعاء.
- علي بن مبارك طعيمان، 2018، "تخطيط وعمارة سوق شمر في مدينة تمنع وسوق قرية الفاو ودورهما الاقتصادي، دراسة مقارنة"، مجلة ادوماتو، العدد 38.
- عيروس بلفقيه، 1997، جغرافية الجمهورية اليمنية، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، عدن.
- فاروق إسماعيل وآخرون، 2002، تيماء ملتقى الحضارات، دار القوافل للنشر والتوزيع، الرياض.
- فاروق إسماعيل، 2005، "قوافل تجارية سبئية في منطقة الفرات الأوسط"، صنعاء: الحضارة والتاريخ، المؤتمر الدولي الخامس للحضارة اليمنية، مج1، جامعة صنعاء. صنعاء.
- فاروق علي الحاج، 2005، حضارة اليمن القديمة دراسة في عوامل النشأة والتكوين، رسالة ماجستير، الجامعة المستنصرية.
- فاطمة هاشم تركي، 1992، علاقات بلاد الرافدين بجزيرة العرب في عصر الدولة الآشورية الحديثة 854-612ق.م، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة الملك سعود.
- فرانسوا ديمانج، 2021، طرق التجارة القديمة، الهيئة العامة للسياحة والآثار، في كتاب طرق التجارة القديمة روائع آثار المملكة العربية السعودية العلا.

- فهد بن سليمان سليم، 1423هـ، الزخارف المعمارية النبطية (التصنيف والمعاني)، رسالة دكتوراه غير منشورة، قسم الآثار والمتاحف، كلية الآداب، جامعة الملك سعود.
- كينيث بيبلي، 1992، "الجمال، ثورة في عالم المواصلات في تاريخ العرب القديم"، ت. خير ياسين، سلسلة الدراسات التاريخية والتراثية3، العين، الإمارات العربية المتحدة.
- لطفي عبد الوهاب يحيى، 1990، العرب في العصور القديمة، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية.
- لطفي عبد الوهاب، 1988، العرب في العصور القديمة، الإسكندرية.
- لويد سينون، 1980، آثار بلاد الرافدين، ت. سامي الأحمد، دار الرشيد، بغداد.
- مبخوت محسن سعود، 2020، نقوش يمنية قديمة غير منشورة من واحة مارب دراسة توثيقية تحليلية مقارنة، رسالة دكتوراه، جامعة صنعاء.
- مجيد مجيد، 2000، الوسوم الرموز القبلية في المملكة العربية السعودية، ترجمة: عبد الرحمن علي الزهراني، وكالة الآثار والمتاحف، الرياض.
- محمد الحاج، 2017، "الأهمية السياسية والاقتصادية لمدينة ظفار حمير في القرن الأول الميلادي في ضوء نقوش مسندين جديدين"، مجلة اوروك، ع 2، مج 10، بغداد.
- محمد السيد عبد الغني، مصادر القرنين الأول والثاني للميلاد حول مناطق إنتاج وتصدير اللبان العربي "رؤية نقدية"، مجلة المؤرخ العربي، العدد السابع- المجلد 125- الأول، القاهرة، 1999.
- محمد السيد غلاب، 1984، التجارة في عصر ما قبل الإسلام، دراسات تاريخ الجزيرة العربية، الكتاب الثاني، جامعة الملك سعود، الرياض.
- محمد باعلين، 2012، حيوانات النقل والحرب في اليمن القديم، دراسة في ضوء النقوش والآثار، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة عدن.
- محمد بيومي مهران، 1993، دراسات في تاريخ العرب القديم، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية.
- محمد حمد التيمائي، 1991، تيماء، ط 1، الرياض.
- محمد حمد السميير التيمائي، وآخرون، 2003، آثار منطقة تبوك، الإشراف العام: سعد عبد العزيز الراشد، سلسلة آثار المملكة العربية السعودية، وكالة الآثار والمتاحف، الرياض.
- محمد زهير البابا، 1980، "اليمن والفلاحة العربية قبل الإسلام"، مجلة الإكليل، عدد 1، صنعاء.
- محمد عبد الباري القدسي وآخرون، 2003، "جيولوجية اليمن" الموسوعة اليمنية، مؤسسة العفيف الثقافية، صنعاء.
- محمد عبد القادر بافقيه، 1973، تاريخ اليمن القديم، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت.
- محمد مبروك نافع، 1952، تاريخ العرب، عصر ما قبل الإسلام، القاهرة.
- محمد محمود الصياد، 1959، "هذه الجزيرة العربية"، مجلة جامعة الملك سعود، العدد الأول، الرياض.
- محمود طه أبو العلا، 1972، جغرافية شبه جزيرة العرب، ج 1، الأنجلو المصرية، القاهرة.
- محمود طه أبو العلا، 1993، جغرافية شبه جزيرة العرب، ج 2، الأنجلو المصرية، القاهرة.

- محمود عبد الباسط، 2019 "الإبل في الكتابات والفنون الصخرية بمنطقة حائل"، مجلة الجمعية السعودية لدراسات الإبل، عدد 10.
- محمود عبد الباسط، 2022 "الجمل ودوره القتالي في شبه الجزيرة العربية بين رواية هيرودوت والشواهد الأثرية"، مجلة الاتحاد العام للآثاريين العرب، المجلد 23، عدد 2.
- محمود محمد الروسان، 1992، القبائل الثمودية والصفوية دراسة مقارنة مطابع جامعة الملك سعود، الرياض.
- مسفر الخثعمي، 2001، " الأثر السياسي والحضاري لدرب البخور في عصور ما قبل الإسلام"، مداولات اللقاء العلمي السنوي الثالث للجمعية التاريخية والآثار، جامعة السلطان قابوس محرم-صفر 1422هـ/ أبريل 2001م، فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض.
- مصطفى كمال عبد العليم، 1984، تجارة الجزيرة العربية مع مصر في المواد العطرية في العصرية اليوناني والروماني، دراسات في تاريخ الجزيرة العربية الكتاب الثاني، الرياض.
- سلطان المعاني، 2010، الهوية الحضارية في النقوش العربية القديمة، منشورات وزارة الثقافة، مطبعة السفير، عمان.
- محمد أبو ركية، رامي الشرافي، 2022، الدليل الأثري لمدينة غزة، غزة.
- منذر عبدالكريم البكر، 1980، دراسات في تاريخ العرب قبل الإسلام، تاريخ الدولة الجنوبية في اليمن، جامعة البصرة.
- مهيب غالب كليب، 2011، الصلات التجارية بين جنوب شبه الجزيرة العربية ومناطق الهلال الخصيب ومصر خلال الألف الأول ق.م، مجلة جامعة دمشق، مج 27، ع 2+1.
- نايفة عبد الحميد سلطان، 1988، تجارة البخور والمواد العطرية وتأثيرها على مجتمعات الجزيرة العربية قبل الإسلام، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة الملك سعود.
- نايفل فروم، 2008، اللبان والبخور دراسة لتجارة البخور العربية، ت. عبد الكريم الغامدي، جامعة الملك سعود، الرياض.
- نبيل الأشول، 2016، المدن المحصنة في منطقة المرتفعات اليمنية الوسطى: مدينة ظفار حمير حالة دراسة، مداولات اللقاء السنوي الرابع: المملكة العربية السعودية عبر العصور، الجمعية السعودية للدراسات الأثرية، الرياض .
- نجوى محمد إكرام، 2002، النشاط التجاري عند المجتمعات العربية في شمال غرب شبه الجزيرة العربية في عصر ما قبل الإسلام دراسة تاريخية حضارية، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم الدراسات العليا التاريخية الحضارية، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، جامعة أم القرى.
- نهاية عبد الرحمن ملاعبة، 1995، دور ممالك الجنوب شبه الجزيرة العربية في التجارة الدولية من القرن الأول ق. م الى القرن الثالث الميلادي، رسالة ماجستير، غير منشورة، بكلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية.
- نورة عبد الله النعيم، 1992، الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية من القرن الثالث قبل الميلاد حتى القرن الثالث الميلادي، دار الشواف للنشر والتوزيع، ط1، الرياض.

- هادي صالح العمري، 2004، طريق البخور القديم من نجران إلى البتراء وأثار اليمن الاقتصادية عليه، وزارة الثقافة والأعلام، صنعاء.
- هاشم يحي الملاح، الوسيط في تاريخ العرب قبل الإسلام، ط1، دار الكتب العلمية، بيروت لبنان، 1429هـ، 2008م.
- هالة يوسف سالم، 1999، النشاط التجاري لشعوب شبه الجزيرة العربية خلال الفترة الممتدة من بداية الألف الأول ق.م حتى منتصف القرن السادس الميلادي، رسالة دكتوراة، جامعة الزقازيق.
- هشام عبد العزيز ناشر، 2003، التجارة بين شبه الجزيرة العربية وسورية في الألف الأول قبل الميلاد، رسالة ماجستير غير منشورة بقسم التاريخ، كلية الآداب جامعة عدن.
- هند محمد التركي، 2008، الملكات العربيات قبل الإسلام دراسة في التاريخ السياسي، مؤسسة عبد الرحمن السديري الخيرية، الرياض.
- هند محمد التركي، 2011، مملكة قيثار دراسة في التاريخ السياسي والحضاري خلال الألف الأول قبل الميلاد، مكتبة الملك فهد، الرياض.
- يورس زارينز، 2001، "أرض اللبان"، ت. على إبراهيم الماحي، سلسلة علوم الآثار والتراث الثقافي، المجلد الأول، جامعة السلطان قابوس.
- يوسف محمد عبد الله، 1990، أوراق في تاريخ اليمن وآثاره، بحوث ومقالات، دار الفكر المعاصر، بيروت.

خامساً. المراجع الأجنبية:

- Al-Ansary, A. (1982), Qaryat al-Faw: A Portrait of Pre-Islamic Civilization in Saudi Arabia. Riyadh University, Riyadh.
- AL-Fassi, H.A.,: Women and power in Ancient Northern Arabia: Nabataea, A thesis submitted to the University of Manchester for the degree of Ph.D. in the Faculty of Art's, Middle Eastern Studies Department, (University of Manchester: May 2000).
- AL-Ghazzi, Abd ulaziz Saud.,:"The Kingdom of Midian", Roods of Arabia, Fookord Henrioyrett, in Muscedu Louvere, paris 14 July -27 sptember 2010(Printed by Graeiche Marini Villorda : Italyin, 2010).
- AL-Hasan, H. Ali.,:"The kingdom of Lihyan", Roods of Arabia, Fookord Henrioyrett, in Muscedu Louvere, paris 14 July -27 sptember 2010(Printed by Graeiche Marini Villorda : Italyin, 2010)
- AL-Khathmi, M., 1999, The Kingdom of Lihyan history, society,and civilization in pre-Islamic Arabia , A thesis submitted to the University of Manchester for the degree of Ph.D. in the Faculty of Art's, Middle Eastern Studies Department, (University of Manchester).

- AL-Najem, M., & Macdonald C., 2009, "Anew Nabataen inscription from Tayma", (AAE) , 20.
- Barton, G., 1934, Semitic and Hamitic Origins, London.
- Beek, G., 1958," Frankincense and Myrrh in Ancient South Arabia", JAOS, 78.
- Beeston, A. 1984. Social Structures in Saba, Studies in the History Arabia, Vol. 2.
- Bini, M. & Bertocci, S. 1997,“The Survey of Al-Wu'aira: A Contribution to the Knowledge of the Crusader Castles in Jordan.” Annual of the Department of Antiquities of Jordan, no. 41.
- Bouven, R., 1958, Ancient Trade Routes in ADSA , Baltimore Johns Hopkins Press.
- Breasted, J., 1906, Ancient Records of Egypt; Historical Documents from the Earliest Times to the Persian Conquest, The University of Chicago Press.
- Brozyna, J.,1999, The Incense Route: A Study in its Origin and Development MA thesis, San Jose State University Press.
- Casson, L. (1989), The Periplus Maris Erythraei : Texts with introduction, Translations, and Commentary. Princeton University Press, Princeton.
- Cohen, R., 1982, "New Light on the Date of the Petra-Gaza Road", Near eastern Archaeology, Vol. 45, 4.
- Crone, P., 1987, Mekan Trade and the Rise of Islam, Princeton University Press, USA.
- Dalman, G., 1908, Petra und seine Felsheiligtümer. J. C. Hinrichs, Leipzig.
- Dayton, J., 1975, "Problem of Climatic Change in the Arabian Peninsula" PSAS, 5.
- Doe, B., 1971, Southern Arabia, New York.
- Dyke, E., 1894, History of Arabs and their Literature before and after the rise of Islam, Cairo.
- Edens, C. & Bawden, G., 1989," History of Tayma and Hijazi trade during the first millennium BC.", Journal of the Economic and Social history of the Orient. Vol. 32 . No. 1.
- Glueck, N. (1970), The Other Side of Jordan. American Schools of Oriental Research, Cambridge.
- Glueck,N., 1939, Explorations in Eastern Palestine, III, The Annual of the American Schools of Oriental Research, Vol. 18/19, Explorations in Eastern Palestine, III (1937 - 1939), xi-xiii+xv+xvii-xxiv.

- Grahmann, A., 1963, Kulturoes chichte Des Altnorienes-Arabien , Muncnen.
- Groom, N., 1976, The Northern Pass of Qataban, Vol. 6, London.
- Groom, N., 1981, Frankincense and Myrrh, of the Arabian, Incense Trade, London.
- Hitti, P., 1958, History of Arabs, London.
- Kammerer, A., 1929, Pétra et la Nabatene. Librairie Orientaliste Paul Geuthner,
- Kiernan, R., 1937, The Unveiling of Arabia, the Story of Arabian Travel and Discovery, London.
- Lewis, B., 1993, The Arabs in History, New York.
- Lindner, M. 2005, "Water Supply and Water Management at Ancient Sabra (Jordan)", Palestine Exploration Quarterly, 137, 1, 33 – 52.
- Little, T., 1968, South Arabia Arena of conflict, London.
- MacDonald, B., 1992, The Southern Chors and Northest Arabah Archaeological Survey, London.
- Meyer, M., 1907, History of the City of Gaza from the Earliest Times to the Present Day, The Columbia University Press.
- Moran, W., 1992, The Amarna Letters, London.
- Muller. W. W, 1976, Notes on the Use of Frankincense in South Arabia, Proceeding of the Seminar for Arabian Studies, Vol. 6, the School of Oriental & African Studies and the Instute of Archaeolgy, London in July 1975.
- Negev, A., 1966,"The Date of the Petra Gaza Road", Palestine Exploration Quarterly 98(1)
- Nutting, A., 1964, The Arabs, New York.
- O'Lear, D., 1927, Arabia before Mihammad, London.
- Parker, R., 2021,Romans and Saracens: A History of Arabian Frontiers, American Schools of Oriental Research, Philadelphia.
- Parker, S., 1985, "Review of Roman Arabia", Bulletin of the Amercian Schools of Oriental Research, 258, 75-77.
- Parr, P., Harding, L. and Dayton, J., 1970, Preliminary Survey in N.W. Arabia 1968. BIA 8, 9, 193-242.
- Phillips, W., 1966, Unknown Oman, New York.
- Pirenne, J., 1977, Recently Discovered Inscriptions and Archaeology as Sources for Ancient South Arabian Kingdoms, studies in the history of Arabia, Vol. I, part. I, University of Riyadh, Saudia Arabia.
- Potts, D., 1984 "Thaj and the Location of Gerrha" in Proceedings of the Seminar for Arabian Studies Vol. 14, Proceedings of the Seventeenth Seminar for Arabian Studies, held at London on 13th - 15th July 1983.
- Pringle, D., 1998, Wadi Musa. Vol. II, L-Z (*exluding Tyre*). Cambridge University Press.

- Reade. J., 1986, Commerce or Conquest: Variations in the Mesopotamia-Dilmun, relationship, BAA, London.
- Rostovtzeff, M. (1932), Foreign Commerce of Ptolemaic Egypt. JEBH 4.
- Rostovtzeff, M. (1971), Caravan Cities, New York.
- Rostovtzeff, M. (1986), The Social and Economic History of the Hellenistic World. The Clarendon Press, Oxford.
- Sanger, H., 1954, The Arabian Peninsula, New York.
- Schmitthenner, W., 1969, " Rome and India: Aspects of Universal History during the Participate", JRS, LXIX.
- Schoff, W., 1912, The Periplus of Erythrean Sea, New York.
- Sheriff, A., 1981, "The East African Coast and its Role in Maritime Trade", GHA, Vol.11.
- Smith, A., 2010, Wadi Araba in Classical and Late Antiquity: An Historical Geography, British Archaeological Reports, London.
- Snell, P., 1997, Life in the Ancient Near East, 3200 – 332 B.C, New Haven.
- Stadter, P. (1980), Arrian of Nicomedia. The University of North Carolina Press, Chapel Hill.
- Tarn, W., 1929, "Ptolemy II and Arabia", JEA, Vol. XV, London.
- Van Beek, G., 1958:" Frankincense and Myrrh in Ancient South Arabia", Journal of the American Oriental Society, Vol. 78, No. 3
- Van Beek, G.,1983, Digging up Tell Jemmeh, Archaeology, 36,1.
- Vannini, G. and Desideri, A.. 1995, "Archaeological Research on Medieval Petra: A Preliminary Report." Annual of the Department of Antiquities of Jordan, no. 39,

The Urban Centers on the Incense Road from the South of the Arabian Peninsula to the Port of Gaza

"A study in Historical Geography"

Abstract:

The study discusses the most important urban centers and commercial stations on the incense road extending from the south of the Arabian Peninsula to the port of Gaza on the Mediterranean Sea, and their civilizational role in the continuity and prosperity of this road for more than one thousand and five hundred years. The study also discusses the civilizational role played by this road at that time, as the Arabs were keen to secure the production areas in their countries and in the Horn of Africa on the one hand, and to secure the road and the urban centers on it from the source to the down streaming; hence the importance of this study lies in trying to highlight the civilizational role of the urban centers on the incense road, especially the economic role.

The study also attempts, through identifying the multiple paths of the road, to know the influence of the kingdoms and major countries neighboring the Arabian Peninsula in determining its civilizational fate, which were mentioned in historical sources and documents of the regions through which it passes, and to know the most important relations between the kingdoms of the Arabian Peninsula and the major powers contemporary with them and the impact of that on the urban centers of the incense road.

The study also aims to know the impact of the political stability and cultural prosperity of the kingdoms of the Arabian Peninsula in ancient times on the Incense Road, and at the same time the impact of periods of weakness and political deterioration and their results on the road. The urban centers on the road also shared the availability of the components that helped them emerge, most notably the geographical location in addition to the availability of water needed by the commercial caravans passing through their lands to supply themselves with water and all supplies. The study showed the distinguished status of these commercial centers and their wealth, which clearly depended on the major commercial markets they established, in addition to the taxes they received from the caravans passing through their lands.

The study emphasizes the importance of the Incense Road, both ancient and modern, by mapping the ancient Incense Road, identifying its paths, and mapping the pattern of exploitation of the Incense Road today.

Through the study, it is possible to determine the extent to which the Incense Road matches the modern and contemporary road network in the Arabian Peninsula, at a large rate exceeding 76% of the total Incense Road, which was reused as paved roads and railways.



**Keywords: Urban Centers – Incense Route – Southern Arabia – Gaza
– Historical Geography.**