



ISSN: 2957-3874 (Print)

Journal of Al-Farabi for Humanity Sciences (JFHS)

<https://iasj.rdd.edu.iq/journals/journal/view/95>

مجلة الفارابي للعلوم الإنسانية تصدرها جامعة الفارابي



التعامل التجاري بين الحبشة والجزيرة العربية قبل الإسلام

م.د ليلي رحيم كاظم

وزارة التربية/ المديرية العامة لتربية بغداد / الكرخ الثانية

laylaraheem.k1976@gmail.com

Title: Cultural and Social Life during the Mamluk Era: An Analytical Historical Study

Author: Dr. Layla Rahim Kazem

Affiliation: Ministry of Education, General Directorate of Education, Baghdad / Karkh II

الخلاص:

يتناول هذا البحث دراسة التعامل التجاري بين الحبشة وشبه الجزيرة العربية قبل الإسلام، بوصفه أحد أبرز مظاهر النشاط الاقتصادي التي أسهمت في تشكيل شبكة واسعة من العلاقات الاقتصادية والحضارية في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن منذ العصور القديمة ويعتمد البحث على المنهج التاريخي التحليلي مستنداً إلى المصادر التاريخية والجغرافية القديمة، كما يستعرض البحث الموقع الجغرافي لكل من الحبشة والجزيرة العربية، ويبيّن أثر هذا الموقع في ازدهار التجارة، كما يتناول البحث شبكة طرق التجارة البرية، وعلى رأسها طريق البخور، ودورها في نقل السلع النفيسة من جنوب الجزيرة العربية إلى شمالها وبلاد الشام ومصر، إلى جانب الطرق البحرية التي ربطت موانئ اليمن والحجاز بسواحل الحبشة وشرقي إفريقيا والهند. ويحلل البحث أهم السلع المتبادلة بين الطرفين، مثل البخور واللبان والعمور والذهب والعاج، مبرزاً أهميتها الاقتصادية في العالم القديم، ودورها في تعزيز مكانة الموانئ والمراكز التجارية. كما يناقش البحث تأثير العوامل السياسية، خاصة التدخل البيزنطي والاحتلال الحبشي لجنوب الجزيرة العربية في القرن السادس الميلادي، في إعادة تشكيل موازين النفوذ التجاري في المنطقة، ويخلص البحث إلى أن التعامل التجاري بين الحبشة والجزيرة العربية قبل الإسلام لم يكن مجرد تبادل للسلع، بل شكّل عاملاً أساسياً في تعزيز التفاعل الحضاري والثقافي بين الشعوب المطلة على البحر الأحمر، وأسهم في بناء شبكة اقتصادية واسعة كان لها دور مهم في تاريخ المنطقة قبل ظهور الإسلام.

الكلمات المفتاحية: الحبشة، شبه الجزيرة العربية، طرق التجارة البرية، طرق التجارة البحرية، طريق البخور.

Abstract:

This research examines pre-Islamic trade between Abyssinia (Ethiopia) and the Arabian Peninsula, highlighting it as a key aspect of economic activity that contributed to the formation of a vast network of economic and cultural relations in the Red Sea and Gulf of Aden region since ancient times. The research employs a historical-analytical approach, drawing on ancient historical and geographical sources. It reviews the geographical location of both Abyssinia and the Arabian Peninsula, demonstrating the impact of this location on the flourishing of trade. The research also explores the network of overland trade routes, most notably the Incense Route, and its role in transporting precious goods from southern Arabia to northern Arabia, the Levant, and Egypt. In addition, it examines the maritime routes that connected the ports of Yemen and the Hejaz with the coasts of Abyssinia, East Africa, and India. The research analyzes the most important commodities traded between the two regions, such as frankincense, myrrh, perfumes, gold, and ivory, emphasizing their economic significance in the ancient world and their role in enhancing the status of ports and trading centers. The research also discusses the impact of political factors, particularly Byzantine intervention and the Abyssinian occupation of southern Arabia in the 6th century CE, on reshaping the balance of commercial influence in the region. It concludes that pre-Islamic trade between Abyssinia and the Arabian Peninsula was not merely an exchange of goods, but rather a fundamental

factor in fostering cultural and civilizational interaction among the peoples bordering the Red Sea. This trade contributed to the development of a vast economic network that played a significant role in the region's history before the advent of Islam. **Keywords: Abyssinia, Arabian Peninsula, overland trade routes, maritime trade routes, Incense Route.**

المقدمة:

يُعد التعامل التجاري بين الحبشة (إثيوبيا التاريخية) وشبه الجزيرة العربية قبل الإسلام من أهم الجوانب الاقتصادية التي ساهمت في تشكيل شبكة واسعة من العلاقات الاقتصادية والثقافية في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن منذ العصور القديمة وحتى العهد الإسلامي المبكر شكّل هذا التعامل التجاري جزءاً من نظام معقد من طرق التجارة البرية والبحرية التي ربطت بين إفريقيا وآسيا وأوروبا، وكان لذلك أثر بالغ على تطور الحضارات في المنطقة وعلى بروز مراكز حضرية وتجارية مهمة مثل حضرموت وسبأ وموانئ البحر الأحمر التي تُعد شواهد على ازدهار حركة التجارة عبر العصور. منذ أقدم العصور لعبت الحبشة التي تمثل اليوم معظم إثيوبيا وإريتريا دوراً مهماً في التجارة عبر البحر الأحمر، إذ كان موقعها الجغرافي القريب من مداخل البحر الأحمر وجنوب شبه الجزيرة العربية يمتاز بارتباطه الطبيعي بممرات التجارة البحرية التي تربط شرق إفريقيا بالعالم القديم بينما شكّلت الجزيرة العربية، وخاصة الجزيرة الجنوبية (اليمن) وسواحل الحجاز حلقة وصل بين القارات حيث كانت منتجاتها كالبخور والعود والعطور تُطلب في الأسواق الأجنبية وفي المقابل كانت تُستورد من الحبشة وإفريقيا منتجات مثل العاج والذهب وبعض المواد الخام الأخرى. لقد ازدهرت هذه العلاقات بفعل تشابكات طرق التجارة البرية (طريق البخور) والبحرية فبالإضافة إلى قوافل التجارة التي عبرت الصحاري والسهول باتجاه الشام وبلاد الرافدين كانت هناك رحلات بحرية تنطلق من موانئ اليمن عبر البحر الأحمر إلى الحبشة والعكس خاصة في مواسم الرياح الموسمية التي تسهل الإبحار بين ضفتي البحر، هذه الشبكات التجارية لم تكن مقتصرة على تبادل السلع فحسب بل امتدت لتشكّل حلقة وصل حضارية وثقافية أثرت في اللغات والديانات والممارسات الاجتماعية بين الشعوب المتعاملة عبر البحر الأحمر. ولعل من أبرز ما يميّز هذه الفترة قبل الإسلام هو أن العلاقات التجارية بين الحبشة والجزيرة العربية لم تكن فقط اقتصادية، بل كانت مؤشراً على تداخل المجتمعات وتبادل الثقافات والأفكار فقد ساهمت الهجرات العربية إلى شرق إفريقيا في تثبيت أوامر التواصل بين الطرفين ما أثر في تطوّر بعض اللغات والكتابات، وتأسيس مستوطنات عربية في الساحل الإفريقي، وهو ما يشير إلى عمق العلاقات وتعرقها في نسيج الحياة الاقتصادية والاجتماعية في تلك الحقبة. إن دراسة تعاملات الحبشة والجزيرة العربية قبل الإسلام لا تقدم فقط وصفاً لحركة السلع والبضائع بل تُظهر أيضاً كيف شكّلت هذه التجارة أساساً لشبكات اقتصادية واسعة امتدت إلى ما وراء حدود البحر الأحمر، إذ آلت بها السلع التجارية أن تصل إلى مراكز حضارية مهمة في الشام ومصر وبلاد ما بين النهرين كما ترتبط هذه التجارة أيضاً بتحوّلات سياسية كبرى حدثت في المنطقة في القرن السادس قبل الميلاد، والتي ساهمت في إعادة رسم خرائط النفوذ الاقتصادي بين القوى الإقليمية القديمة.

إشكالية البحث

تتبع إشكالية هذا البحث من غياب الدراسة المنعمقة والمتخصصة التي تُعالج طبيعة التعامل التجاري بين الحبشة والجزيرة العربية قبل الإسلام معالجة تاريخية تحليلية شاملة، على الرغم من الإشارات المتناثرة في المصادر التاريخية والجغرافية القديمة، فمع أن المصادر الكلاسيكية أشارت إلى وجود علاقات تجارية نشطة عبر البحر الأحمر وخليج عدن، إلا أن هذه العلاقات غالباً ما وردت في سياقات عامة دون تحليل دقيق لطبيعتها، وأنواع السلع المتبادلة، وطرق النقل، وتأثير الموقع الجغرافي والسياسي في تطورها. وعليه، تتمحور إشكالية البحث حول التساؤل الرئيس الآتي: ما طبيعة وأبعاد التعامل التجاري بين الحبشة والجزيرة العربية قبل الإسلام؟

أهمية البحث

تتبع أهمية هذا البحث من كونه يتناول أحد الموضوعات التاريخية والاقتصادية التي لم تحظ بدراسة تحليلية شاملة في الدراسات العربية المعاصرة وتتجلى أهمية البحث في الجوانب الآتية:

- يسهم البحث في سدّ فجوة معرفية واضحة في الدراسات التاريخية المتعلقة بالعلاقات التجارية بين الحبشة وشبه الجزيرة العربية قبل الإسلام، من خلال تقديم دراسة تحليلية متكاملة تجمع بين البعدين الجغرافي والاقتصادي.

- يعيد البحث قراءة تاريخ الجزيرة العربية وشرق إفريقيا قبل الإسلام من منظور اقتصادي، مبرراً الدور الحيوي الذي لعبته التجارة في تشكيل العلاقات بين الشعوب والحضارات المطلة على البحر الأحمر.

- يوضح البحث أثر التبادل التجاري في انتقال السلع والأفكار والعناصر الثقافية، مما يساعد على فهم أعمق لآليات التفاعل الحضاري بين إفريقيا والجزيرة العربية في العصور القديمة.

- يسلط الضوء على دور العوامل الجغرافية، ولا سيما الموقع الاستراتيجي للبحر الأحمر ومضيق باب المندب، في توجيه حركة التجارة الدولية قبل الإسلام.

- يشكل البحث إضافة علمية يمكن أن تُسهم في إثراء المكتبة العربية، ويُعد مرجعاً للباحثين في مجالات التاريخ القديم، والتاريخ الاقتصادي، ودراسات ما قبل الإسلام.

أهداف البحث

يهدف هذا البحث إلى تحقيق مجموعة من الأهداف العلمية والمنهجية، تتمثل فيما يأتي:

١. دراسة طبيعة العلاقات التجارية بين الحبشة (إثيوبيا التاريخية) وشبه الجزيرة العربية قبل الإسلام.
٢. إبراز دور الموقع الجغرافي لكل من الحبشة والجزيرة العربية في تنشيط حركة التجارة عبر البحر الأحمر وخليج عدن.
٣. تحليل شبكة طرق التجارة البرية والبحرية التي ربطت بين الجانبين، وبيان مدى تكاملها وتأثيرها في ازدهار النشاط التجاري.
٤. توضيح دور الموانئ والمراكز التجارية في تنظيم حركة التجارة قبل الإسلام.
٥. دراسة أثر العوامل السياسية والتدخلات الخارجية، ولا سيما الصراع البيزنطي-الحبشي، في مسار التجارة في منطقة البحر الأحمر.
٦. إبراز أثر التبادل التجاري في تعزيز التفاعل الحضاري والثقافي بين شعوب الحبشة والجزيرة العربية قبل الإسلام.

منهجية البحث

اعتمد البحث على المنهج التاريخي التحليلي بوصفه المنهج الأنسب لدراسة الأحداث والعلاقات الاقتصادية في الفترات القديمة.

الدراسات السابقة:

- **دراسة سلمى بكر هوساوي (٢٠٢٢)، بعنوان: أهمية موقع شبه الجزيرة العربية ودوره في علاقاتها بجيرانها قديماً.** تركزت الدراسة على دور الموقع الجغرافي الاستراتيجي لشبه الجزيرة العربية في تشكيل علاقاتها التاريخية مع جيرانها قبل الإسلام، وذلك من خلال تحليل موقعها كحلقة وصل بين أقاليم العالم القديم ووسيط رئيسي في التجارة والاتصال الحضاري أظهرت الدراسة أن الموقع المتوسط لشبه الجزيرة العربية بين آسيا وإفريقيا وأوروبا منحها أهمية استراتيجية جعلتها معبراً تجارياً حيوياً بين الشرق والغرب، مما ساهم في ازدهار معظم الممالك والدول التي قامت على أراضيها نتيجة وقوعها على طرق التجارة البرية والبحرية، وقد أثر هذا الموقع في العلاقات السياسية والاقتصادية بين شعوب الجزيرة العربية وقوى إقليمية مثل الفرس والرومان والهنود، وفتح المجال أمام تبادل ثقافي واقتصادي واسع مع المناطق المجاورة، وكان لموانئ شبه الجزيرة العربية وأشباه الطرق التجارية الأثر الكبير في توثيق العلاقات الخارجية والاستدامة الاقتصادية، إذ عملت هذه الموانئ كمنافذ للتجارة الدولية والاحتكاك بين حضارات مختلفة، مما عزز من أهمية العلاقات بين العرب وجيرانهم قبل الإسلام كما بينت الدراسة أن هذه العلاقات لم تقتصر على تبادل السلع فحسب، بل ساعدت في انتقال العناصر الثقافية والحضارية وتعزيز التفاعل بين الشعوب. بناء على المعطيات السابقة، نستطيع القول: إن الموقع الجغرافي المتوسط لشبه الجزيرة العربية بين أقاليم العالم القديم قد رسم ملامح التاريخ الحضاري للمنطقة؛ حيث ازدهرت معظم الممالك والدويلات التي قامت في شرق وجنوب وشمال الجزيرة العربية على إثر وقوعها على الطرق التجارية، واكتسبت أهميتها بقيامها بدور الوسيط التجاري، وقد أثر هذا الأمر في الدور السياسي، وأثار أطماع القوى المجاورة التي بدأت تتطلع للسيطرة على المنطقة، والاستفادة من موقعها المتوسط منذ النصف الثاني من الألف الأول قبل الميلاد. أسهم موقع شبه الجزيرة العربية-كحلقة وصل بين مناطق آسيا وإفريقيا وأوروبا القريبة منها- في جعلها معبراً وجسراً للتجارة الدولية في تلك الحقبة التاريخية؛ إذ كانت في شمالها ترتبط بالدولتين الكبيرتين الفرس والروم، وجنوبها بالحبشة والهند واليمن. أصبحت الجزيرة العربية بحكم الموقع سوقاً عالمياً في التجارة، وملقياً بين الشعراء والأدباء، كما كان لأهلها-بحكم تجارتهم- اتصالات واسعة بالأمم الأخرى، وانعكس عليهم تاريخياً وحضارياً.

- **دراسة سميرة القحطاني (٢٠١٧)، بعنوان: النشاط التجاري لعرب جنوب الجزيرة العربية، دراسة تاريخية.** تتناول الدراسة موضوع النشاط التجاري لعرب جنوب شبه الجزيرة العربية في الفترة من ١١٥ ق.م حتى ٥٢٥ م من منظور تاريخي، بهدف إبراز دور العرب الجنوبيين في التجارة الدولية القديمة وفهم طبيعة هذا النشاط التجاري وعلاقاته السياسية والاقتصادية مع المحيط الإقليمي. وأظهرت الدراسة أن ممالك جنوب شبه الجزيرة العربية اعتمدت على نظام اقتصادي قوي يرتكز على التجارة كأحد أهم عناصر قوتها السياسية والاجتماعية، وأن هذا النشاط لم يكن معزولاً عن

التأثيرات الحضارية والاتصالات التي ربطت المنطقة بدول الشرق الأدنى القديم. وقد بينت الدراسة أن الطرق التجارية البرية والبحرية لعبت دوراً جوهرياً في ازدهار النشاط التجاري في جنوب الجزيرة العربية، إذ شكّلت شبكة من الطرق التي ربطت الموانئ والمدن التجارية الرئيسية بالمراكز الاقتصادية في الشرق الأدنى والعالم المتوسطي، وكانت أحد العوامل المهمة في نشوء المدن وتطورها داخل المنطقة. وتوصلت الدراسة إلى أن النشاط التجاري لم يستمر لفترة طويلة بنفس الزخم بسبب الصراعات المستمرة بين الممالك المحلية التي سعت كل منها إلى السيطرة على طرق التجارة ومصادر الثروة، إضافة إلى التدخلات الخارجية المستمرة من قبل قوى إقليمية مثل الفرس والبيزنطيين والأحباش، والتي أثّرت في استقرار التجارة وأطرها التنظيمية.

الإطار النظري:

• الموقع الجغرافي للجزيرة العربية ودوره التجاري

تميّزت الجزيرة العربية بموقعها المتوسط بين قارات العالم القديم الأمر الذي جعلها سبيلاً طبيعياً للاتصال بين الشرق والغرب منذ أقدم العصور حيث أن هذا الموقع الجغرافي منح الجزيرة العربية دور الوسيط التجاري بين أقاليم العالم القديم، وجعلها معبراً رئيساً للقوافل التجارية البرية والبحرية^١. كما أن إشراف الجزيرة العربية على ثلاثة مسطحات مائية كبرى: البحر الأحمر، والخليج العربي، وبحر العرب، أسهم في ازدهار النشاط التجاري، وربطها المباشر بإفريقيا عبر باب المندب، وبفارس وآسيا عبر الخليج، وبالعالم الروماني عبر البحر المتوسط وقد أدت هذه العوامل مجتمعة إلى نمو حركة القوافل التجارية خاصة في ظل المناخ الصحراوي الجاف الذي شجّع على الارتحال، وضعف النشاط الزراعي الذي دفع السكان إلى الاعتماد على التجارة مصدرًا للرزق^٢.

الموقع الجغرافي للحبشة وأهميته التجارية احتلت الحبشة (إثيوبيا التاريخية، وتشمل أيضًا إريتريا) موقعًا جغرافيًا بالغ الأهمية في العالم القديم جعلها من المراكز الفاعلة في حركة التجارة الدولية قبل الإسلام فقد امتدت أراضيها على الضفة الإفريقية للبحر الأحمر وبالقرب من مضيق باب المندب وهو أحد أهم الممرات البحرية الاستراتيجية التي تربط بين البحر الأحمر والمحيط الهندي، هذا الموقع الاستثنائي مكّن الحبشة من التحكم النسبي في طرق التجارة البحرية بين شرق إفريقيا، وجنوب الجزيرة العربية، والهند، وبلاد البحر المتوسط، حيث كان البحر الأحمر معبراً رئيسياً لتجارة العاج والذهب والعبود القادمة من الداخل الإفريقي نحو الأسواق العربية والمتوسطية^٣. كانت هذه المنطقة من أكثر المناطق التي استقبلت تجار العرب، حيث كانوا يستوردون منها العديد من المنتجات المتنوعة كما ارتبطت الحبشة بعلاقات تجارية خاصة مع بلاد الروم من خلال أقاليمها التابعة في الشام ومصر. وكانت تجارة الحبشة تعتمد بشكل رئيسي على عبور البحر الأحمر، بينما كانت بعض البضائع تُنقل براً على يد العرب إلى بلاد الشام^٤. ولقد لعبت بعض الموانئ الحجازية دوراً محدوداً كحلقة وصل في التجارة بين الروم والحبشة قبل الإسلام، مثل ميناء الشعبة قرب مكة المكرمة، الذي كانت تمر به بعض سفن الروم المتجهة إلى الحبشة وقد ورد ذكر حادث تحطم إحدى هذه دینار السفن بالقرب من سواحل جدة قبل بعثة النبي صلى الله عليه وسلم بحوالي خمس سنوات، وكانت السفينة محملة بالأخشاب وبعض مواد البناء التي اشترتها قريش، فكانت عوناً لهم في بناء الكعبة^٥.

• **ازدهار التجارة قبل الإسلام** نشأت التجارة في بلاد العرب نشأة طبيعية متوافقة مع الحاجات البشرية حيث تبادل العرب السلع الفائضة عن حاجتهم بسلع أخرى يحتاجون إليها فكان فائض القمح في اليمامة يُستبدل بصناعات يثرب من السلاح والحلي والمنسوجات وقد أدى تراكم الثروات إلى تشجيع الاستثمار التجاري وتنمية رؤوس الأموال، وهو ما عبّر عنه كعب بن لؤي في خطبته الشهيرة الداعية إلى تنمية المال وحسن استثماره في قوله: ((صلوا ارحامكم واحفظوا اصهاركم وافرخوا بعهودكم وثمروا اموالكم فأنها قوام مروءتكم وتصونوها عما يجب عليكم))^٦ وبرزت مكة بوصفها المركز التجاري الأهم في الجزيرة العربية، لما حباها الله به من موقع استراتيجي عند ملتقى الطرق التجارية فضلاً عن قدسية البيت الحرام الذي جذب الحجاج والتجار من مختلف الأقاليم وقد نظم زعماء قريش شؤون التجارة من خلال عقد الأحلاف وتأمين القوافل، مما أدى إلى ازدهار تجارتها ازدهاراً ملحوظاً^٧.

• **العوامل المؤثرة في ازدهار التجارة في شبه الجزيرة العربية والحبشة** ساهمت مجموعة من العوامل الجغرافية والاقتصادية في ازدهار النشاط التجاري في شبه الجزيرة العربية والحبشة قبل الإسلام، وكان من أبرزها وجود شبكة واسعة من الطرق البرية والموانئ البحرية، بالإضافة إلى مراكز تجارية مهمة أسهمت في تنظيم حركة القوافل وضمان استمرارية النشاط الاقتصادي^٨.

١- الطرق التجارية البرية لعبت الطرق البرية دورًا محوريًا في تعزيز النشاط التجاري في جنوب شبه الجزيرة العربية، وخاصة خلال الفترة التي سبقت الإسلام حيث ساهمت في خلق تفاعل مستمر بين القبائل العربية وتكوين الممالك كما كانت من العوامل الأساسية في نشوء المدن التجارية في شمال و جنوب الجزيرة العربية وقد برزت أهمية هذه الطرق أكثر من الطرق البحرية في ربط القبائل والمراكز الاقتصادية ببعضها البعض^٩. ومن أبرز الطرق التجارية:

- الطريق الحضرمي: يبدأ من الميناء الحضرمي ويمتد في مسارين؛ الأول يتجه شرقًا عبر وادي البقعة وصولًا إلى شبوة، ثم عدن ونجران، ومن نجران إلى وادي الدواسر مرورًا بقرية الفاو والأفلاج. والمسار الثاني يمر من الميناء الحضرمي إلى وادي حجر ثم وادي أرماح^{١٠}.

- الطريق الشمالي البديل: يبدأ من مدينة فنا ويصل إلى مأرب مرورًا بشبوة، ويتيح التوجه المباشر إلى الجوف دون المرور بالأراضي القتبانية، مما يختصر المسافة ويُسهّل حركة القوافل.

- الطرق الشرقية: تمتد من أراضي حضرموت مرورًا بواحة بيرين والحافة الشرقية للربع الخالي وصولًا إلى العراق.

- الطرق الممتدة نحو الشمال الغربي: تبدأ من جنوب غرب شبه الجزيرة العربية، مرورًا بشمال سبأ، ثم إلى ديدان، وأيلة، وصولًا إلى البتراء، حيث تتفرع إلى عدة مسارات تصل إلى تدمر وغيرها من المدن التجارية.

- طريق البخور وهو مصطلح يشير إلى شبكة من الطرق التجارية البرية التي تمتد من جنوب الجزيرة العربية (اليمن وحضرموت) إلى شمال الجزيرة العربية وبلاد الشام ومصر، كان هذا الطريق من أهم الممرات التجارية منذ الألفية الأولى قبل الميلاد، إذ حمل بضائع ثمينة مثل اللبان، المرّ، البخور، التوابل، والاعطور، وصدّر إلى الأسواق المتوسطية والشرقية^{١١}.

- وبالرغم من أن طريق البخور كان طريقًا عربيًا في الأصل، فإن الحبشة تدخلت عبره بشكل غير مباشر من خلال شحن البضائع إليها أو عبر وسطاء تجار من جنوب الجزيرة العربية، حيث ان كثير من السلع القادمة من الحبشة كانت تُنقل بحريًا إلى موانئ اليمن، ومن ثم تُحمّل على القوافل البرية وهذا يبرز تكامل النقل البحري والبري، كما ان النصوص التاريخية والمعاصرة ترى أن العرب في هذه الفترة كانوا ميالين أكثر إلى التجارة البرية لأنهم كانوا في الأصل تجارًا برًا، وكانت القوافل تحظى بالأهمية على الشواطئ مقارنة ببعض المرافئ البحرية القديمة^{١٢}. استمرت هذه الطرق في لعب دورها الحيوي بعد ظهور الإسلام، حيث سلكتها قوافل الحبيج والتجار على حد سواء، كما شهد القرن السادس الميلادي صراع القوى الكبرى للسيطرة على منافذ التجارة، خاصة في مجال تجارة البخور^{١٣}. أدت التجارة البرية إلى ظهور عدد من المراكز التجارية المهمة على طول الطرق، والتي كانت توفر محطات للراحة، والتموين، والتخزين، ومواقع للتوقف للقوافل. ومن أبرز هذه المدن^{١٤}:

- مأرب: عاصمة سبأ، وتميزت بموقعها المهم على طريق البخور العالمي.

- نجران: تقع على مفترق الطرق القادمة من الجنوب والشرق والشمال، وتعد مركزًا تجاريًا رئيسيًا.

- الهفوف والقطيف: من المراكز التجارية المهمة التي لعبت دورًا في تنظيم حركة القوافل وتسهيل التجارة بين مناطق جنوب وشمال شبه الجزيرة العربية.

بهذا الشكل، ساهمت شبكة الطرق البرية ومراكز الاستراحة والمحطات التجارية في تكوين بنية اقتصادية قوية، عززت من حركة التجارة بين شبه الجزيرة العربية والحبشة، وساهمت في ازدهار المدن والممالك، واستمرت هذه العوامل في دعم التجارة بعد ظهور الإسلام.

٢- طرق التجارة البحرية شهدت التجارة البحرية في شبه الجزيرة العربية الحبشة نشاطًا ملحوظًا قبل الإسلام، حيث تمكن العرب من السيطرة على الملاحة البحرية في البحار المحيطة بهم لفترات طويلة ويُعزى ذلك إلى خبرتهم المبكرة بالرياح الموسمية وإدراكهم لدوراتها واتجاهاتها، الأمر الذي مكّنهم من تنظيم الرحلات البحرية في مواعيد محددة، وربط موانئ جنوب الجزيرة العربية بالمراكز التجارية الكبرى في العالم القديم. وقد شكّلت هذه المعرفة أساسًا لتفوقهم في الملاحة البحرية، وأسهمت في احتكارهم نقل البضائع عبر البحر العربي والبحر الأحمر عدة قرون^{١٥}.

غير أن هذا النشاط البحري بدأ يشهد تراجعًا تدريجيًا منذ القرن الرابع الميلادي، نتيجة تصاعد التدخلات الخارجية والأطماع السياسية والاقتصادية في ثروات شبه الجزيرة العربية فقد سعى البيزنطيون إلى السيطرة على مضيق باب المندب بهدف التحكم بمدخل البحر الأحمر والوصول المباشر إلى تجارة الهند، دون الاعتماد على الوسطاء العرب^{١٦}. وكان هذا التوجه من أبرز دوافع دعمهم للأحباش في احتلال جنوب شبه الجزيرة العربية، وهو ما أدى إلى فقدان الحميريين السيطرة على الطرق التجارية البحرية، ولا سيما تجارة البخور، عقب الاحتلال الحبشي عام ٥٢٥م ونتيجة لذلك، تراجع النفوذ التجاري للعرب الجنوبيين، ونجح الأحباش في الحلول محلهم في نقل تجارة الهند دون الحاجة إلى وساطة التجار العرب^{١٧}. ومع ذلك، فإن عرب شبه الجزيرة العربية كانوا على وعي تام بالمزايا الجغرافية لأراضيهم، إذ تمتد سواحلهم على البحر العربي جنوبًا والبحر الأحمر غربًا،

مما أتاح لهم استغلال هذه الحدود البحرية بفاعلية وأسهم هذا الموقع الاستراتيجي في جعلهم وسطاء تجاريين رئيسيين بين الهند وبلدان حوض البحر المتوسط وشرقي أفريقيا، حيث احتكروا هذا الدور التجاري لفترات طويلة وأسهموا في تنشيط حركة التبادل التجاري بين أقاليم العالم القديم^{١٨}. قد أشارت المصادر الكلاسيكية إلى الدور البارز الذي أداه عرب شبه الجزيرة العربية في مجال التجارة والملاحة البحرية منذ العصور القديمة، مؤكدة اعتمادهم على البحر كوسيلة أساسية لنقل بضائعهم، بعد أن ألقوا استغلال الرياح الموسمية في تسيير سفنهم بين الموانئ المختلفة^{١٩}. ويتضح النشاط التجاري البحري بجلاء من خلال ازدهار الموانئ الجنوبية، التي شهدت حركة نشطة للسفن والتجار. ويُعد ميناء المخا من أبرز هذه الموانئ، حيث عرف نشاطاً تجارياً واسعاً، وازدحم بالسفن التجارية التي وصلت إلى السواحل الأفريقية وإلى ميناء بريجازا في حوض السند، كما اشتهر بتصدير بضائع ثمينة، من أهمها المرّ، أما ميناء فنا الحضرمي، المعروف بميناء اللبان، فقد اضطلع بدور محوري في استقبال السفن المحملة باللبان من مناطق مختلفة، ليُنقل بعدها برّاً عبر قوافل الجمال إلى شمال شبه الجزيرة العربية، إلى جانب سلع أخرى مثل الملابس والحبوب. وقد أشار كتاب الطواف حول البحر الإريترى إلى ازدهار هذا الميناء واتساع نطاق علاقاته التجارية مع بلاد الهند وبلاد الفرس وُعُمان^{٢٠} كما ربطت عدة طرق بحرية جنوب شبه الجزيرة العربية بمصر وبلاد الشام وشرقي أفريقيا والهند فمنها طريق بحري ينطلق من ميناء المخا باتجاه ميناء لويكي كومي مروراً بأيلة وصولاً إلى البتراء، حيث يتفرع إلى مسارين: أحدهما يتجه غرباً نحو ميناء غزة ثم إلى البحر الأبيض المتوسط، والآخر يتجه شمالاً نحو دمشق. وهناك طريق آخر يبدأ من عدن، ويتفرع إلى مسارين أحدهما يتجه نحو جزيرة سوقطرة، والآخر يصل إلى سواحل شرقي أفريقيا. كما ارتبط ميناء عدن بطريق بحري عبر بحر العرب والمحيط الهندي وصولاً إلى السواحل الغربية للهند^{٢١}. كذلك أتاح ميناء المخا للتجار الوصول إلى ميناء لويكي كومي عبر البحر الأحمر، ثم إلى موانئ برنيكي وميوس هرموس، ومنهما إلى الإسكندرية، ومن ثم إلى أراضي الإمبراطورية الرومانية. كما وُجدت طرق بحرية تربط المخا بشرقي أفريقيا، وأخرى تنطلق من ميناء فنا عبر المحيط الهندي إلى السواحل الجنوبية للهند^{٢٢}. وبناءً على ذلك، شكّلت الطرق البحرية التي ربطت مصر بجنوب شبه الجزيرة العربية وُعُمان شبكة معقدة من المسارات البحرية، مرّت بعدد من الموانئ والجزر المهمة، مثل لويكي كومي، والمخا، وعدن، وسوقطرة، وفنا، وشبوة، وأسهمت هذه الشبكة في تعزيز ازدهار التجارة البحرية وربط جنوب شبه الجزيرة العربية بمراكز التجارة الدولية في العالم القديم.

الخلاصة:

خلص هذا البحث إلى أن العلاقات التجارية بين الحبشة وشبه الجزيرة العربية قبل الإسلام شكّلت إحدى الدعائم الأساسية للحياة الاقتصادية في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن وأسهمت في ربط أقاليم العالم القديم بعضها ببعض عبر شبكة معقدة من الطرق البرية والبحرية فقد أظهر البحث أن الموقع الجغرافي المتميز لكل من الحبشة والجزيرة العربية ولا سيما إشرافهما على البحر الأحمر ومضيق باب المندب كان عاملاً حاسماً في ازدهار حركة التجارة وتنوع مساراتها، كما بيّن البحث أن طرق التجارة البرية، وعلى رأسها طريق البخور أدّت دوراً محورياً في نقل السلع النفيسة من جنوب الجزيرة العربية إلى شمالها وبلاد الشام ومصر، في حين شكّلت الطرق البحرية وسيلة فعالة لربط موانئ اليمن والحجاز بسواحل الحبشة وشرقي إفريقيا والهند وقد اتضح أن هذا التكامل بين النقل البري والبحري أسهم في تعزيز المكانة الاقتصادية للعرب والأحباش في التجارة الدولية قبل الإسلام، وأظهر البحث كذلك أن التجارة لم تقتصر على تبادل السلع فحسب، بل كانت وسيلة لنقل التأثيرات الحضارية والثقافية، وأسهمت في تعميق الروابط الاجتماعية والاقتصادية بين الشعوب المتعاملة عبر البحر الأحمر كما كشف عن تأثير العوامل السياسية، ولا سيما التدخل البيزنطي والاحتلال الحبشي لجنوب الجزيرة العربية، في إعادة تشكيل موازين النفوذ التجاري في المنطقة خلال القرن السادس الميلادي. وفي ضوء ما تقدّم، يؤكد البحث أن دراسة العلاقات التجارية بين الحبشة والجزيرة العربية قبل الإسلام تمثل مدخلاً مهماً لفهم تاريخ المنطقة الاقتصادي والحضاري وتفتح آفاقاً لدراسات مستقبلية أوسع تتناول التفاعل بين إفريقيا وآسيا في العصور القديمة، ودور البحر الأحمر بوصفه أحد أهم الشرايين التجارية في العالم القديم.

المراجع:

- عبد الحميد الأنصاري، لمحات عن بعض المدن القديمة في شمال غرب الجزيرة العربية، مجلة الدارة، ١٩٧٥.
- أحمد بن يحيى البلاذري، دار الفكر، تحقيق سهيل زكار ورياض الزركلي، بيروت، ١٩٩٥.
- شهاب الدين الحموي، معجم البلدان، دار صادر، بيروت، الطبعة ٢، ١٩٩٥.
- سميرة القحطاني، النشاط التجاري لعرب جنوب الجزيرة العربية، دراسة تاريخية، الرياض، السعودية، العدد ٣٧، ٢٠١٧.

- نورة علي النعيم، الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية في الفترة من القرن الثالث وحتى القرن الثالث الميلادي، ط١، الرياض، دار الشلوف، ١٩٩٢.
- عبد العليم أنور، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، الكويت، عالم المعرفة، ١٩٧٩
- محمد عبد القادر بافقيه، تاريخ اليمن القديم، بيروت، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ١٩٨٥
- فيليب حتي، تاريخ العرب، ج١، بيروت، ١٩٥٨.
- عبد العزيز سالم، دراسات في تاريخ العرب، ج١، الإسكندرية، مؤسسة شباب الجامعة، ٢٠٠٨.
- طه أبو العلا، جغرافية شبه جزيرة العرب، ج١، ١٩٩٩.
- علي عبد الرسول، المبادئ الاقتصادية في الإسلام، ١٩٨٠.
- فكتور سحاب، ايلاف قريش رحلة الشتاء والصيف، بيروت كمبيو نشر والمركز الثقافي العربي، ١٩٩٢.
- أحلام رجب سلامة، مراكز العمران على طريق البخور من جنوب الجزيرة العربية حتى ميناء غزة "دراسة في الجغرافيا التاريخية، ٢٠٢٤.
- عبد العزيز صالح، تاريخ شبه الجزيرة العربية في عصورها القديمة، القاهرة، مكتبة الأنجلو المصرية، ١٩٩٢.
- ملاعبة عبد الرحمن، دور الممالك جنوب شبه الجزيرة العربية في التجارة الدولية، رسالة ماجستير غير منشورة، عمان، الأردن، الجامعة الأردنية، ١٩٩٥.
- ثريا واخرون نجيم، طرق التجارة في الجزيرة العربية: روائع آثار المملكة العربية السعودية عرب العصور، دليبي المعلمين، أبو ظبي، ٢٠١٩.
- هايد، تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى، ترجمة احمد رضا، الهيئة المصرية العامة للكتب، القاهرة، ١٩٨٥.
- سلمى بكر هوساوي، أهمية موقع شبه الجزيرة العربية ودوره في علاقاتها بجيرانها قديما، كلية الآداب، جامعة الملك سعود، قسم التاريخ، ٢٠٢٢.
- Stuart, Munro-Hay, (1991). Aksum: An African Civilization of Late Antiquity. Edinburgh University Press.

هوامش البحث

- ١ - طه أبو العلا، جغرافية شبه جزيرة العرب، ج١، ١٩٩٩، ص ٢٢٩.
- ٢ - علي عبد الرسول، المبادئ الاقتصادية في الإسلام، ١٩٨٠، ص ١٩٧.
- ٣ - Stuart, Munro-Hay, . Aksum: An African Civilization of Late Antiquity. Edinburgh University Press. 1991,p60.
- ٤ - هايد، تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى، ترجمة احمد رضا، الهيئة المصرية العامة للكتب، القاهرة، ١٩٨٥، ص ٢٢.
- ٥ - شهاب الدين الحموي، معجم البلدان، دار صادر، بيروت، الطبعة ٢، ١٩٩٥، ٣٥١.
- ٦ - أحمد بن يحيى البلاذري، دار الفكر، تحقيق سهيل زكار ورياض الزركلي، بيروت، ١٩٩٦، ص ٥١.
- ٧ - عبد العزيز سالم، دراسات في تاريخ العرب، ج١، الإسكندرية، مؤسسة شباب الجامعة، ٢٠٠٨، ص ٣٠٧.
- ٨ - نورة علي النعيم، الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية في الفترة من القرن الثالث وحتى القرن الثالث الميلادي، ط١، الرياض، دار الشلوف، ١٩٩٢، ص ٢٥٠.
- ٩ - سميرة القحطاني، مرجع سابق، ص ٦٣.
- ١٠ - عبد الحميد الأنصاري، لمحات عن بعض المدن القديمة في شمال غرب الجزيرة العربية، مجلة الدارة، ١٩٧٥، ص ٧٦.
- ١١ - ثريا واخرون نجيم، طرق التجارة في الجزيرة العربية: روائع آثار المملكة العربية السعودية عرب العصور، دليبي المعلمين، أبو ظبي، ٢٠١٩، ص ٢٢.
- ١٢ -أحلام رجب سلامة، مراكز العمران على طريق البخور من جنوب الجزيرة العربية حتى ميناء غزة "دراسة في الجغرافيا التاريخية، ٢٠٢٤، ص ٢٢٠٨.
- ١٣ - فكتور سحاب، ايلاف قريش رحلة الشتاء والصيف، بيروت كمبيو نشر والمركز الثقافي العربي، ١٩٩٢، ص ١٩٤.
- ١٤ - نورة علي النعيم، مرجع سابق، ص ٢٢٤-٢٢٦.
- ١٥ - سميرة القحطاني، مرجع سابق، ص ٦٥.

- ١٦ - عبد العليم أنور، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، الكويت، عالم المعرفة، ١٩٧٩، ص ١٩.
- ١٧ - فكتور سحاب، مرجع سابق، ص ١٩٥.
- ١٨ - فيليب حتي، تاريخ العرب، ج١، بيروت، ١٩٥٨، ص ٩٥.
- ١٩ - محمد عبد القادر بافقيه، تاريخ اليمن القديم، بيروت، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ١٩٨٥، ص ١٨١.
- ٢٠ - عبد العزيز صالح، تاريخ شبة الجزيرة العربية في عصورها القديمة، القاهرة، مكتبة الأنجلو المصرية، ١٩٩٢، ص ١١١.
- ٢١ - ملاعبة عبد الرحمن، دور الممالك جنوب شبة الجزيرة العربية في التجارة الدولية، رسالة ماجستير غير منشورة، عمان، الأردن، الجامعة الأردنية، ١٩٩٥، ص ١١٦.
- ٢٢ - سميرة القحطاني، النشاط التجاري لعرب جنوب الجزيرة العربية، دراسة تاريخية، الرياض، السعودية، العدد ٣٧، ٢٠١٧، ص ٦٦.