

موزع السوق والميناء ودورها في الملاحة قديماً

د. بشير عبدالرقيب سعيد حميد

Bashir.hamd@gmail.com

الملخص:

يتناول هذا البحث الأهمية الاقتصادية لموزع السوق والميناء في الساحل الجنوبي للبحر الأحمر القريب من باب المندب (خريطة 1)، والتي بلغت شهرة واسعة في الملاحة الدولية، نظراً لموقعها على مفترق الطرق البحرية والبرية،



كمحطة تجارية وميناء في وقت واحد لإعادة توزيع البضائع الواردة إليها على أكثر من منطقة داخلياً وخارجياً، فضلاً عن تقديم كافة الخدمات الملاحية للسفن ومرتادي البحر من التجار والمسافرين، كما اتصل اليمنيون من خلالها عبر تاريخهم الملاحي القديم مع الشعوب الأخرى الواقعة في شرق أفريقيا وبلاد مصر الفرعونية. ويتقدم ذلك وبشكل مقتضب مناقشة الخلفية التاريخية والحضارية لمنطقة المندب بمفهومها القديم وجغرافيتها الواسعة، والتي كان لها الدور الأبرز في نشوء المجال الاقتصادي والموانئ على الساحل الجنوبي للبحر الأحمر منذ وقت مبكر.

Abstract:

This research deals with the economic importance of the market and port Muza in the southern coast of the Red Sea near Bab al-Mandab (Map 1), which has reached wide fame in international navigation, due to its location at the crossroads of sea and land routes, as a commercial station and a port at the same time to redistribute incoming goods to More than one area internally and externally, as well as providing all navigational services for ships and sea-goers, merchants and travelers. The Yemenis also communicated through them through their ancient navigational history with other peoples located in East Africa and the Pharaonic countries of Egypt.

This advances briefly a discussion of the historical and cultural background of the Mandeb region with its ancient concept and its wide geography, which had the most prominent role in the emergence of the economic field and ports on the southern coast of the Red Sea since an early age

مشكلة البحث

مثلت موزع بصفقتها سوق تجاري وميناء على ساحل البحر الاحمر قرب مضيق باب المنذب عقدة مهمة من عقد التجارة العالمية في التاريخ القديم، ومع ذلك لايزال الباحثين مختلفين حول بداية نشوء الملاحة البحرية فيها، وحول ما إذا كان مينائها هو نفسه ميناء المخاء الذي ذكرته نقوش المسند منذ القرن الرابع الميلادي، أو أنه ميناء آخر كان يقع على مقربة منه ضمن ساحل المنذب في فترة ما قبل الميلاد. والجدير بالذكر أن أقدم الإشارات التي اوردت ذكراً لميناء

موزع وردت في بعض المصادر الكلاسيكية عند بليني، وبطليموس، وصاحب كتاب الطواف حول البحر الاريتيري، الأمر الذي جعل بعض الباحثين يعتقدون أن اهميته الملاحية بدأت منذ ذلك التاريخ، مع أن تاريخه حقيقة موغل في القدم، وسوف نحاول هنا تتبع حضوره التاريخي والاقتصادي المبكر مستعينين بما هو متوفر في المصادر التاريخية من معلومات، وبما جادت به نتائج زيارتنا الميدانية واستطلاعنا للمنطقة الساحلية الواقعة ما بين ميناء المخاء الحالي شمالاً والشريط الساحلي المقابل لمدينة موزع جنوباً .

اهداف البحث:

- 1- تناول الاهمية الحضارية لمنطقة المنذب، وحشد الأدلة الأثرية والتاريخية التي أدت إلى قيام مجال اقتصادي مبكر فيها، وكان له في ذات الوقت دور مباشر في نشوء الموانئ القديمة ضمن ساحلها القريب من مضيق باب المنذب ومنها ميناء موزع.
- 2- إبراز الاهمية الاقتصادية لميناء موزع من خلال ما توفر للباحث من أدلة مادية وتاريخية، ومحاولة تفسير التباين في التعاطي مع المعلومات الجغرافية والاقتصادية من قبل المصادر الكلاسيكية.
- 3- تقديم أدلة أثرية من موزع ومن مناطق قريبة منها تدعم من حقيقة أن ميناء موزع هو نفسه ميناء المخاء.

منهج البحث:

استخدم الباحث المنهج الوصفي التحليلي بهدف تحليل المعلومات التي اوردتها المصادر الكلاسيكية عن موزع والمنطقة الساحلية المحيطة، كما تم استخدام المنهج الاثنوغرافي لاستقاء المعلومات المتعلقة بمواقع الموانئ التي كانت قائمة على الشريط الساحلي واندثرت بفعل العوامل الطبيعية المختلفة، ومن ضمنها موقع ميناء موزع موضوع هذا البحث.

مقدمة :

احتل اليمن أهمية إستراتيجية وثقلاً عالمياً في مجال الملاحة والتجارة الدولية على امتداد التاريخ، بحكم ارتباطه بالبحر الأحمر الذي يقع عند ملتقى قارات العالم القديم الثلاث آسيا، وأفريقيا، وأوروبا، إلى جانب وقوعه بين أقاليم خصبة في شرق أفريقيا والهند والتي كانت تشتهر

بمنتجاتها النادرة والمطلوبة لدى شعوب العالم القديم، الأمر الذي جعل اليمينيين يقومون بدور الوسيط التجاري لنقلها من تلك الأقاليم وتوزيعها إلى بلدان حوض البحر المتوسط- بالإضافة إلى المتاجرة بما تنتجه بلادهم من منتجات من أهمها اللبان والمر- عبر طريق البحر الأحمر ومن خلال الموانئ القديمة التي قامت على ساحله القريبة من باب المنذب (موزع وعدن).

ويعد ميناء موزع موضوع بحثنا والموانئ الأخرى في ساحل المنذب (ذباب، أوكليس) من أهم الموانئ التي كان لها دوراً هاماً في تطور حركة الملاحة في البحر الأحمر منذ القدم، إذ أن وقوعها على مقربة من باب المنذب والقرن الأفريقي واتصالها بموانئ البحر العربي والمحيط الهندي جعلها تمثل مراكز تجارية مهمة، ومنافذ بحرية متقدمة للانطلاق إلى شرق أفريقيا والهند عبر المحيط الهندي قبل اكتشاف الرياح الموسمية وقيام التجارة المباشرة.

اولاً- أهمية منطقة المنذب التاريخية والاقتصادية

لاشك أن المنافذ البحرية الواقعة على الشريط الساحلي الجنوبي للبحر الأحمر استمدت أهميتها وبعدها الاقتصادي المبكر من إشرافها على مضيق باب المنذب ومن المنطقة المحيطة به التي تعد من أقدم المناطق الحضارية في شبه الجزيرة العربية، وشهدت نشاطاً بشرياً مبكراً منذ عصور ما قبل التاريخ؛ بحكم قربها من البر الأفريقي، فقد كانت كما يرى معظم الباحثين واحدة من أهم المحطات التي استقر فيها جماعات من الهومو اريكتس Homo Erectus بعد خروجها من أفريقيا عبر طريق باب المنذب باعتباره الممر المائي الأقصر للمرور إلى قارة آسيا قبل حوالي مليون ومائتي ألف سنة (والن 2006: 91). وعلى الرغم من ضياع واندثار مستوطناتهم ومخالفاتهم المادية الأولى في منطقة الساحل بسبب التقلبات في حركة مستوى سطح البحر، فضلاً عن التغيرات الجيومورفولوجية المستمرة في ساحل المنذب، إلا أن علماء الآثار عثروا على مخلفاتها الأثرية من خلال المسوحات الأثرية في السهول الغربية الواقعة بين الشريط الساحلي الموازي للبحر الأحمر والسهول الجبلية، وفي منطقة خرز التي تقع بمحاذاة مضيق باب المنذب وخليج عدن (غالب 2010: 13؛ باطايع 2019: 8)، حيث تضافرت عدد من العوامل التي ساعدت على استقرارهم في هذه المناطق القريبة من القرن الأفريقي، والتي من أبرزها توفر الجروف (الكهوف) الصخرية الطبيعية المشرفة على الساحل التي اتخذوها كماوى لهم، واستغلال

المصادر البحرية كمصدر للغذاء إلى جانب جمع القوت الطبيعي من الواحات البرية، ونتيجة لتوفر هذه المقومات اللازمة لاستمرارية الاستيطان وتفاعل السكان فيها، فقد أصبحت خلال المراحل المتعاقبة تشكل منطقة جذب سكاني ومجالاً مفتوحاً للتواصل الثقافي والانتشار بين أفريقيا وآسيا، بعد أن تشكل فيها نقاط التواصل المناسبة لاجتياز المسافة الفاصلة بين الساحلين (باطايح 2019: 16-17). وفي هذا الخصوص يرى مطهر الارياني بأن لتسمية المنذب علاقة بذلك، إذ أن النذب في لسان اليمن القديم من الجذر (ن د ب) وتعني اجتياز المكان بالعرض أو من أقصر نقطة، حيث يقال نذب فلان الوادي يندبه نذباً أي يقطعه ويجتازه (الارياني 2012: 22-27)، كما يذكر أيضاً أن الدلالة الاسمية للنذب لم تكن منحصرة بمفهومها وسياقها التاريخي القديم من الناحية المكانية على فم المضيق كما يعتقد البعض، وإنما على الشريط الساحلي الواسع الممتد من فم المضيق جنوباً إلى مدينة المخاء شمالاً بطول حوالي 75 كم، حيث تشكلت فيه نقاط الاجتياز (النذب) الأساسية صوب الساحل الأفريقي المقابل والعكس، وتحديداً من المناطق الساحلية في المخاء، وموزع وذباب، وجبل الشيخ سعيد، باعتبارها أقصر وانسب مناطق الاجتياز والعبور بوسائل نقل بدائية حينذاك (الارياني 2012: 22-27).

وبطبيعة الحال فقد أخذت هذه المناطق الساحلية في التطور تدريجياً مع عمليات الاتصال المباشرة والمستمرة بين الساحلين العربي (اليمني) والأفريقي، حتى أصبحت كما يرى غالب مع بداية العصر الحجري الحديث تشكل ممرات رئيسية للتبادل التجاري والهجرات إلى الساحل الأفريقي المقابل (غالب 2010: 17)، ثم شهدت مع بداية العصر البرونزي حراكاً ديموغرافياً متزايداً نتيجة توافد أعداد كبيرة من سكان المناطق اليمنية الأخرى للمشاركة في تجارة البحر الأحمر والهجرة إلى شرق أفريقيا، فتضاعفت أهميتها الاقتصادية وتوسع مجالها التجاري الذي قام به ملاحه اليمن كوسيط تجاري مع الأقطار والبلدان المجاورة، فانتعشت حركة التجارة فيها وتطورت لتصبح مع مطلع الألف الأول ق.م تمثل مدناً وأسواق رائجة قادرة على تدبير أمور التجارة وتلبي حاجات السفن ومرتاديها من التجار والمسافرين عبر طريق البحر الأحمر (سيدوف 1999: 193)، وبدون شك فقد كان ميناء موزع (المخاء) أحد تلك الموانئ إلى جانب ميناء أوكليس الواقع في أقصى جنوب البحر الأحمر بجانب باب المنذب.

وتأتي أهمية المنذب في النقوش المسندية (Ry508;Ry507;Ja1028) في عهد الملك الحميري يوسف أسار يثار (ذي نواس)، كمنطقة دفاعية متقدمة لدرء الأخطار القادمة من الساحل الأفريقي، وصد هجمات الأحباش على الساحل اليمني، وعلى ما يبدو أن الحدث العسكري فرض نفسه كي تسجله تلك النقوش مرتبطاً بمنطقة المنذب بالاسم دون غيرها من الأحداث الأخرى، ولا يُستبعد أن تكون هناك نقوش أخرى - مما لم يكتشف بعد- قد وثقت بعض الأمور المتعلقة بالنشاط التجاري الذي كان يمارس من خلال الموانئ في ساحل المنذب؛ لأنها كانت تمثل العمق الاقتصادي لليمن، وساهمت على نحو كبير في تطور الملاحة القديمة في البحر الأحمر، فضلاً عن أنها كانت بمثابة منفذ ومنطلق لليمنيين للرحيل والهجرة إلى شرق أفريقيا وأماكن قسوية في شرق آسيا منذ فترات ما قبل التاريخ.

ثانياً- نشأة الملاحة في البحر الأحمر:

لاتزال معارفنا عن البدايات الأولى لاستخدام اليمنيين البحر الأحمر في الملاحة مع الأقطار المجاورة غير واضحة تماماً، في ظل قلة المعطيات التاريخية والأثرية، ومع ذلك يمكننا القول بأنها قديمة العهد، إذا ما أخذنا في الاعتبار أهمية موقع البحر الأحمر الرابط بين البلدان الواقعة ما وراء المحيط الهندي والخليج العربي من جهة، وبلدان حوض البحر الأبيض المتوسط ومصر من جهة أخرى، والذي جعل منه ممراً مبكراً للاتصالات الثقافية والتجارية المتبادلة بين شعوبها القديمة (الجرى 2003: 68)؛ (الشرعبي 1995: 55)، وبفضل ذلك تمكن ملاحوا اليمن من سكان المنذب وغيرهم من قيادة وتسيير حركة ذلك الاتصال كوسطاء للنقل البحري مع تلك البلدان، نظراً لاكتسابهم الخبرة الملاحية ومعرفتهم للمسالك المناسبة للإبحار في البحر الأحمر قبل غيرهم من الشعوب الأخرى، بما في ذلك قدماء المصريين (الحبيشي 1992: 118-119). ويرى غالب أن اليمنيين من سكان المنذب والمناطق المحيطة بها قد توجهوا بحراً إلى الساحل الأفريقي في الألف الرابع ق.م، وأن الملاحة البحرية في البحر الأحمر بقيت بنظرهم وتحت سيطرتهم منذ ذلك التاريخ (غالب 2010: 17)، كما أن علاقة اليمن التجارية مع مصر الفرعونية عبر البحر الأحمر ترقى (حسب قول لوندنين) إلى الألف الثالث (ق.م) على أقل تقدير (لوندنين 2004: 20)، حيث كانت السفن المصرية تجوب مياه البحر الأحمر إلى بلاد

بونت منذ ذلك الوقت، ورغم تضارب الآراء لتحديد موقعها، فإن الباحث يميل إلى التفسير الذي يرى أن بونت كان بمثابة مصطلح استخدمه المصريون القدماء ليرمز إلى بلاد اليمن في زمن لم يكن بعد قد تشكل فيها المجتمع الطبقي مقارنة بدول الشرق الأدنى (قروم 2008: 42) وعلى كل حال، فإن البعثة التجارية التي أرسلها الفرعون (ساحورع) من الأسرة الخامسة تعد أقدم بعثة سجلتها المصادر المصرية إلى بلاد بونت، وقد عادت ومعها أنواع كثيرة من السلع التجارية، من أهمها اللبان والذهب (الشرعبي 1995: 423) وتجدر الإشارة أن السفن المصرية وبحسب تلك المصادر كانت تتوقف على موانئ البحر الأحمر قرب باب المنذب، ويتم الحصول على اللبان بالتعامل مع الوسطاء اليمنيين، إذ لم يكن باستطاعة البحارة المصريون تجاوز باب المنذب لصعوبة الإبحار في المحيط الهندي بسبب رياحه العاصفة التي تستمر لوقت طويل، والتي لم يكن يعلم بأسرارها سوى بحارة اليمن (الشرعبي: 145، 146، عبدالعليم 1984: 201)، واستمر هذا الحال حتى عهد الملكة حتشبسوت 1490 - 1468 ق.م، حيث نجحت السفن المصرية الكبيرة في عهدها من تجاوز باب المنذب والوصول إلى مناطق اللبان للحصول على اللبان مباشرة من دون الوسطاء، ولكن يبدو أن ذلك تم لفترة قصيرة من الزمن تمكن بعدها اليمنيون من إعادة السيطرة مرة أخرى على تجارة البحر الأحمر مع نهاية الألف الثاني (ق.م) (عبدالحكيم 2008: 128، 129).

وهكذا فقد كان الدور التجاري بشقيه البحري والبري خلال الألف الثالث وبداية الألف الثاني (ق.م) يمارس من قبل شعوب اليمن القديم على أساس المصلحة المشتركة ووفق تموضعها المكاني، إذ كان للمجتمعات الساحلية الدور الأبرز في قيادة النشاط التجاري البحري مع شرق أفريقيا وبلاد مصر والعراق (ايدينز؛ ويلكنسون 2001: 63، 64؛ سيدوف 1999: 193)، وفي المقابل امتهنت المجتمعات القاطنة في الشرق والشمال النشاط التجاري عبر الطريق البري الذي شهد ازدهاره باستخدام الجمل نحو مناطق شمال الجزيرة وبلاد الشام وفلسطين (الجرور 2003: 61). حيث فرضت مزولة التجارة بهذا الشكل وحدة اقتصادية اتفقت عليها تلك المجتمعات وعاشته واقعاً طوال تلك الفترات من تاريخها، الأمر الذي خلق فيما بينها مناخاً سياسياً واجتماعياً مستقراً (ناشر 2009: 107) واستمر الحال على ذلك حتى الفترة المبكرة التي تحولت فيها الكيانات السياسية إلى ممالك مستقلة وفق أنظمة دينية وديوية يقوم على رأسها

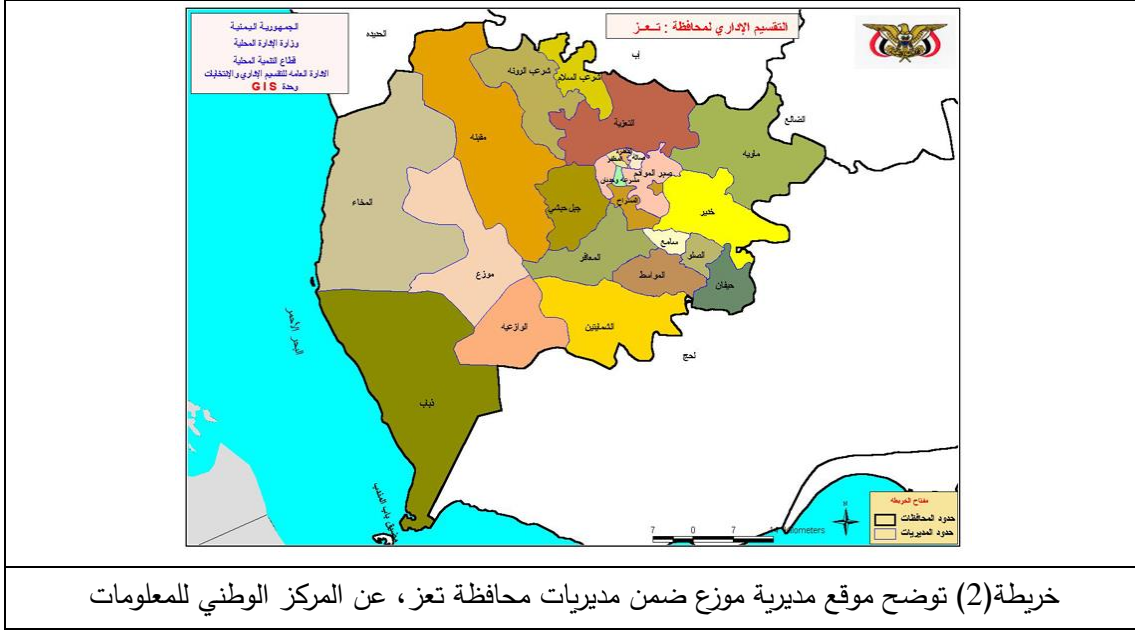
المكربون، إذ كان للتعايش المستقر دوره في تطبيع الحياة السياسية والاجتماعية وفي تقاسم المنافذ التجارية البرية منها والبحرية وعائداتها بما يلبي طموح شعوبها، ويصعب معرفة الفترة التي استمرت فيها تلك الممالك على وئام، إذ إن أقدم النقوش المسندية المكتشفة تشير إلى أحداث مستمرة من الصراعات للسيطرة على منافذ التجارة في البحرين الأحمر والعربي، والاستحواذ على عوائدها وأرباحها، في الوقت الذي لم تتطرق فيه عن الملاحة في البحر الأحمر بشكل مباشر خلال تلك الفترة، حيث أن أقدم نقش مسندي - حتى الآن - يوثق اتصال ملاحه اليمن المباشر كأفراد ووسطاء للتجارة بسفنهم الخاصة مع بلاد مصر عبر طريق البحر الأحمر يعود تاريخه إلى القرن الثالث قبل الميلاد (263 ق.م)، من خلال نقش التاجر المعيني زيد ايل بن زيد (RES 3427/1) الذي عثر عليه في مصر منقوشاً على تابوت خشبي، وفيه يذكر بأنه كان يتولى توريد التوابل والمواد العطرية إلى معبد السيرابيوم في منف على متن سفينته الخاصة (بافقيه وآخرون 1785: 293-295)، بالإضافة إلى نقشين آخرين عثر عليهما في جزيرة ديلوس ببحر إيجه يعودان إلى نفس الفترة، أحدهما معيني (RES 3570) كتب باللغتين المعينية واليونانية على مذبح كإهداء للإله (ود) إله معين الرئيسي، والآخر حضرمي (RES 3954) كتب على بلاطة من المرمر كإهداء للإله (سين) إله حضرموت (الجرى 2002: 167).

كما زودتنا المصادر الكلاسيكية بمعلومات ذات قيمة عن الملاحة في البحر الأحمر وعن اتصال بحارة اليمن تجارياً من خلاله إلى الأقطار والبلدان الأخرى، حيث يذكر على سبيل المثال المؤرخ والجغرافي اجاثراخيدس ما مضمونه بأن السبئيين كانوا وكلاء النقل البحري والبري في كل شيء إلى الأقطار المجاورة (شهاب 1981: 69)، كما أمدا مؤلف كتاب الطواف بمعلومات هامة عن حركة التجارة النشطة في موانئ البحر الأحمر ومن ضمنها موزع.

ثالثاً- موزع في المصادر التاريخية:

أطلقت المصادر الكلاسيكية التسمية في القرن الأول الميلادي على اسم ميناء ومدينة تجارية مشهورة، لا يزال الخلاف قائماً بين الباحثين حول موقعها وبعدها الاقتصادي، وموزع

حالياً تطلق على مديرية واسعة من أعمال محافظة تعز (خريطة 2)، تقع في الجنوب الغربي منها على بعد حوالي 97 كم تقريباً (حميد 2016: 54)،



خريطة (2) توضح موقع مديرية موزع ضمن مديريات محافظة تعز، عن المركز الوطني للمعلومات

كما يطلق الاسم أيضاً على المدينة الحالية التي تمثل المركز الإداري لمديرية موزع في الشمال الشرقي من مدينة المخاء وعلى بعد حوالي 30 كم منها تقريباً، بينما تعود دلالة التسمية في المصادر العربية إلى موزع بن عبد شمس بن وائل بن الغوث بن قطن بن عريب بن زهير بن أيمن بن الهميسع بن حمير (المقحفي 1985: 417).

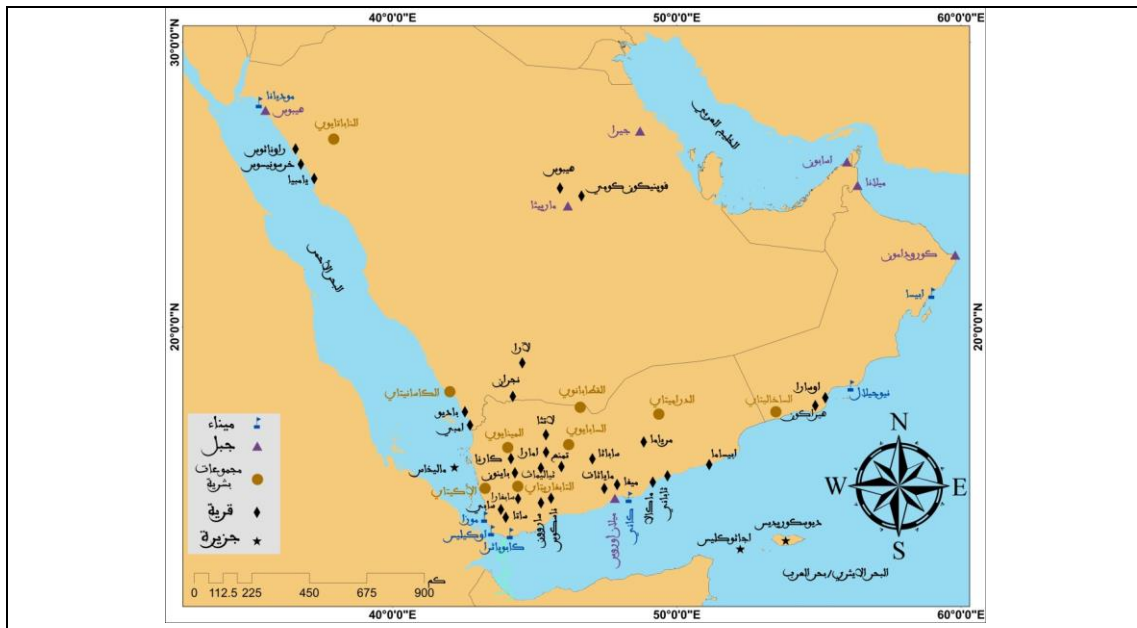
وعلى الرغم من خلو النقوش المسندية من أي ذكر لموزع، إلا أننا لا نستبعد أن يرد ذلك مما لم يكتشف بعد؛ نظراً لأن الأعمال الأثرية في المنطقة لم تبدأ بعد، كما أن ذلك لا يعني انعدام النشاط الملاحي في ساحلها قبل القرن الأول الميلادي، إذ أن ذكر أسماء المناطق والبلدان وعدم ذكرها يخضع عادة على وجود المثير الموضوعي الذي يستدعي الذكر من عدمه كما هو الحال عند ذكر منطقة المنذب في نصوص المسند في الفترة المتأخرة رغم أهميتها القديمة وحضورها التاريخي المبكر (الرياني 2012: 29).

وقد ورد أقدم ذكر لموزع عند المؤرخ الروماني بلييني (54-68م)، في الكتاب السادس من التاريخ الطبيعي، بأنها ميناء على الطريق البحري بين مصر والهند إذ يقول في الفقرة رقم (104) من الكتاب "..... وفي منتصف الصيف قبل طلوع نجم الكلب الكبير أو بعده مباشرة، تطلع السفن من برينيكى، وبعد ثلاثين يوماً تصل إلى أوكاليس (Ocelis) أو قنا (Cane)

في بلاد العرب المنتجة للبخور. وهناك أيضاً ميناء ثالث يسمى موزا Muza وهذا الميناء لا يذكر على طريق السفر إلى الهند، وإنما يستخدمه المتاجرون بالبخور العربي. وفي الداخل توجد مدينة ظفار Sapphara، التي هي قصر الملك، ومدينة أخرى تدعى سوا Save " (الشبية 2004: 59)

كما ورد ذكرها في كتاب الطواف حول البحر الايريترى لمؤلف مجهول، وقد اتفق الدراسون على أن تاريخه يعود إلى النصف الأول من القرن الأول الميلادي، حيث يذكر في الفقرة رقم (21) قائلاً: "..... بعد هذه المناطق اتجهنا يساراً من الساحل عبر الخليج الملاصق للشاطئ إلى جهة موزا وهي مدينة - سوق، بحسب القانون، وتبعد عن برينيكي إلى الجنوب مسافة تبلغ نحو 12.000 استاديا. والمكان مزدحم بأصحاب السفن من العرب الذين يفدون إليها من كل حدب وصوب، وتتوفر فيها كل أصناف السلع، وهي سوق نشطة تغص بالتجارات وتتم فيها المفاوضات، إذ أنهم يتاجرون مع ساحل إفريقيا ومع باروجازا Barugaza ويبعثون بسفنهم الخاصة بهم إلى هناك..." ثم يضيف قائلاً في الفقرة رقم (24) " وسوق موزا (muza) بدون مرافئ، ولكن فيها مراسي جيدة، بسبب الأرض الرملية التي تصلح لإلقاء خطاطيف السفن (الشبية 2008: 77).

وذكرت موزع أيضاً عند بطليموس في مؤلفه (جغرافية بطليموس) في النصف الثاني من القرن الأول الميلادي كما أشار إليها في خريطته الشهيرة.



كما يلاحظ نجد أن المصادر الكلاسيكية السابقة أسهمت في توثيق وذكر موزع، إلا أن التضارب في المعلومات حول مكانها وطبيعتها الاقتصادية أحدث نوعاً من الانقسام في آراء الباحثين، الأمر الذي جعلهم يذهبون مذاهب شتى في تحديد موقعها، وتباينت آراؤهم في تفسير طبيعتها الاقتصادية ما بين ميناء أو سوق تجاري؛ نظراً لأن موزع اليوم تقع في منطقة داخلية بعيدة عن الساحل، أضف إلى ذلك أن النصوص المسندية بدأت من القرن الرابع الميلادي تورد ذكراً لميناء يسمى (مخون) أي المخاء، يقع على مقربة من ساحل موزع، وما يزال يحمل نفس الاسم حتى يومنا، مما زاد هذا الأمر تعقيداً وأحدث خلافاً آخر بين الباحثين، فقد عدّه البعض ميناءً على ساحل البحر الأحمر إلى جانب ميناء المخاء، وهناك من يجعلهما ميناءً واحداً (الجرو 2003 : 70)، وهناك فريق ثالث يرى أن المخاء كان الميناء (المرسى) القديم لموزع، وأن موزع محطة تجارية تقع على مقربة منه وفقاً للمعلومات التي أوردها صاحب كتاب الطواف (الشرعي 2004 : 47؛ مطهر 2008 : 54).

والراجح وفقاً لموقع موزع الجغرافي أنها كانت محطة وسوق مرتبط مباشرة بميناء على البحر الأحمر اخذ نفس الاسم، ويقع ضمن موقع ميناء المخاء الحالي أو في محيطه القريب على الساحل لاعتبارات عدة؛ من أهمها أن هذا الموقع كان ولا يزال يتمتع بمقومات مناسبة لرسو السفن، قلماً نجد لها متوفرة في أماكن أخرى على الساحل المقابل لموزع، كما وجدنا أن ساحله محاط بمراسٍ أو شواطئ رملية، وقد أشار إلى ذلك صاحب كتاب الطواف (The Periplus) 24 : 1912)، أضف إلى ذلك أن ميناء المخاء نفسه برز بشكل مستمر كميناء حيوي على ساحل البحر الأحمر، وقد تعرضت له نقوش المسند باسم (م خ و ن) في القرن الرابع الميلادي (شهاب 1981 : 255)، وظل استخدامه حياً ومتواصلاً في الفترة الإسلامية، وحتى الوقت الراهن. كما يبدو أن المعلومات التي أوردها الكتاب الكلاسيكيون عن مسمى ميناء موزع فيها إسقاط واضح لموقع ميناء المخاء ليس إلا؛ نظراً لشهرة موزع كمدينة (سوق) والتي طغت حتى غلبت على شهرة الميناء الأصلي (م خ و ن)؛ إذ كانت تمثل مركزاً تجارياً واقتصادياً، لذلك خلط البعض بين الموقعين وأطلق اسم موزع على الميناء ومنهم بليبي (الشبية 2008 : 58) وفي

الغالب قد ينتقل الميناء إلى منطقة مجاورة عن الميناء القديم لأسباب طبيعية وبشرية، كما قد ينشأ عن ذلك تغيير في التسمية؛ لأمر يتعلق بالطبوغرافيا الجديدة، ولعل ذلك الأمر قد حدث مع ميناء موزع.

ومهما يكن الأمر فقد مثل هذا الميناء بطبيعته القديمة مرفقاً اقتصادياً متميزاً، ونافذة هامة أطلّ من خلالها بحارة اليمن على ما وراءهم من شعوب وبلدان منذ وقت مبكر، بحكم موقعه الاستراتيجي المشرف على مضيق باب المندب المتحكم بحركة مرور التجارة بين الشرق والغرب، إلى جانب أن الأراضي المجاورة للمخاء وموزع حيث تنتهي الأودية الكبيرة ساعدت منذ القدم بسبب تربتها الجيدة وتوفر المياه على قيام زراعة منتظمة، ولذلك فقد اشتهرت بإنتاجها لمحاصيل متنوعة من الحبوب ذات الجودة العالية التي دخلت ضمن قائمة مواد التجارة المتبادلة مع مناطق اليمن الأخرى، وتولى سكان موزع بتوزيعها بحرياً من خلال ميناء موزع نحو الأسواق والمدن الواقعة في المناطق الجنوبية والشرقية، وبرياً بواسطة القوافل نحو مدن وأسواق المرتفعات والهضبة اليمنية (مطهر 2007: 55) وذكرت المصادر التاريخية الإبل المجيدية - نسبت لبني مجيد- وموزع واحدة من المناطق التابعة لهم- أنها من أكرم الإبل وأنجبها بعد المهريّة (الهمداني 1990: 196)، لدورها في نقل السلع التجارية عبر طريق القوافل من الميناء حتى المناطق الداخلية والعكس.

رابعاً-الملاحة البحرية في موزع

نسبت المصادر الكلاسيكية منذ القرن الأول الميلادي قيادة النشاط التجاري في موزع لأهل موزع وسكان إقليم المعافر، بيد أن المعلومات عن البدايات الأولى لذلك النشاط ماتزال غير واضحة تماماً؛ في ظل غياب الأعمال الأثرية المنهجية في ساحل موزع بشكل عام، فضلاً عن وضعه الطبوغرافي الراهن الذي اصبح يتشكل من كتبان رملية متحركة نتيجة تراجع مستوى مياه البحر، إلى جانب وقوع أجزاء منه على مجرى وادي موزع الذي يفضي إلى البحر، الأمر الذي أدى إلى تغيير طبوغرافية الساحل مع مرور الزمن، وما كان قائم عليها من إنشاءات متعلقة بالسوق والميناء القديم (إدينز، ويلكنسون: 2001: 9). (صورة فضائية1).



صورة فضائية (1) توضح موقع مدينة موزع الحالية عن ساحل البحر الأحمر

ومما تجدر الإشارة إليه، أن المسوحات الأثرية التي نفذها الفريق الوطني التابع للهيئة العامة للآثار عام 2006م، في النواحي الشرقية والشمالية الشرقية من موزع قرب التلال وحواف الأودية الفرعية البعيدة عن الساحل وعن مجرى وادي موزع، أثمرت عن تسجيل وتوثيق ما يقارب 21 موقعاً لمستوطنات قديمة تمثل مراحل زمنية مختلفة، تعود أقدمها إلى فترة العصر البرونزي (3500-1200 ق.م) (صورة فضائية 2)،

بعد أن أحكمت المعافر سيطرتها على منافذ التجارة في البحرين الأحمر والعربي وموانئهما القديمة (أبو الغيث 2010: 54) حيث أسهم ميناء موزع بموقعه الحيوي وارتباطه بمناطق إنتاج المواد العطرية الداخلية في ازدهار تجارة اليمينيين القدماء، ومثل منذ فترة دولة أوسان مركزاً لاجتذاب تجار البحر من كافة الأقطار، ومحطة تزود هامة للسفن بما تحتاجه إليه من مؤن لاستكمال رحلاتها الطويلة في مياه المحيط الهندي، وصولاً إلى سوق ربطة في الساحل الأفريقي، وإقليم (باريجازا) في الهند (بافقيه 2007: 230)، كما اتخذ منه ملوك سبأ مركزاً تجارياً لتجميع وتبادل منتجات شبه الجزيرة العربية وشرق أفريقيا والهند، وليس ذلك فحسب بل شكل خلال هذه الفترة ميناء رديفاً لميناء عدن واسهما معاً في ازدهار تجارة السبئيين (الشمري 2004: 146)، وكان القتبانيون ينقلون إليه ما كان يرد إلى عاصمتهم (تمنع) من منتجات اليمن الداخلية وخاصة المر الذي اشتهر في بلاد اليونان بالمر المعيني، ومن ثم يتم تصديره إلى الخارج (عبدالحكيم 2008: 129) ومنذ القرن الأول الميلادي أصبح تابعاً للدولة الحميرية، حيث شهد في عهدها نشاطاً تجارياً واسعاً عن ذي قبل، وتمكن الحميريون من خلاله في التحكم بتجارة بلاد الزنج (الشرعي 2004: 30)، وبلغ نشاطه أضعاف نشاط الميناء الأكسومي أدوليس/عدولي (حميد 2014: 48).

خامساً- الطرق البحرية المرتبطة بموزع

ارتبط موزع قديماً بخطوط الملاحة الدولية إلى مصر وبلاد الشام وشرق أفريقيا والهند، فضلاً عن ارتباطها بمسارات داخلية مع الموانئ اليمنية الأخرى. (صورة فضائية 2)،

وكانت السفن بعد انطلاقتها من ميناء موزع تتجه على النحو الآتي:

1- طريق بحري من ميناء موزع إلى ميناء لويكي كومي ثم إلى أيلة (العقبة حالياً) ثم إلى البتراء عاصمة الأنباط، ومنها إما يسير شمالاً إلى دمشق أو غرباً إلى غزة ومن ثم يسير عبر البحر المتوسط إلى مصر والإمبراطورية الرومانية في الغرب.

2- طريق بحري من ميناء موزع إلى ميناء الشعيبية ثم إلى ميناء الجار ثم ميناء لويكي كامي ثم البحر الأحمر إلى ميناء برنيكي ثم إلى ميناء ميوس هرومس ثم إلى الإسكندرية ومنها

إلى الإمبراطورية الرومانية، وكان هذا الطريق مزدهراً أيام الدولة السبئية وقبل ظهور قوة الرومان في البحر الأحمر.

3- كان هناك مسار يربط ميناء موزع مع الشواطئ الأفريقية وتحديداً إلى ربطة. (صورة

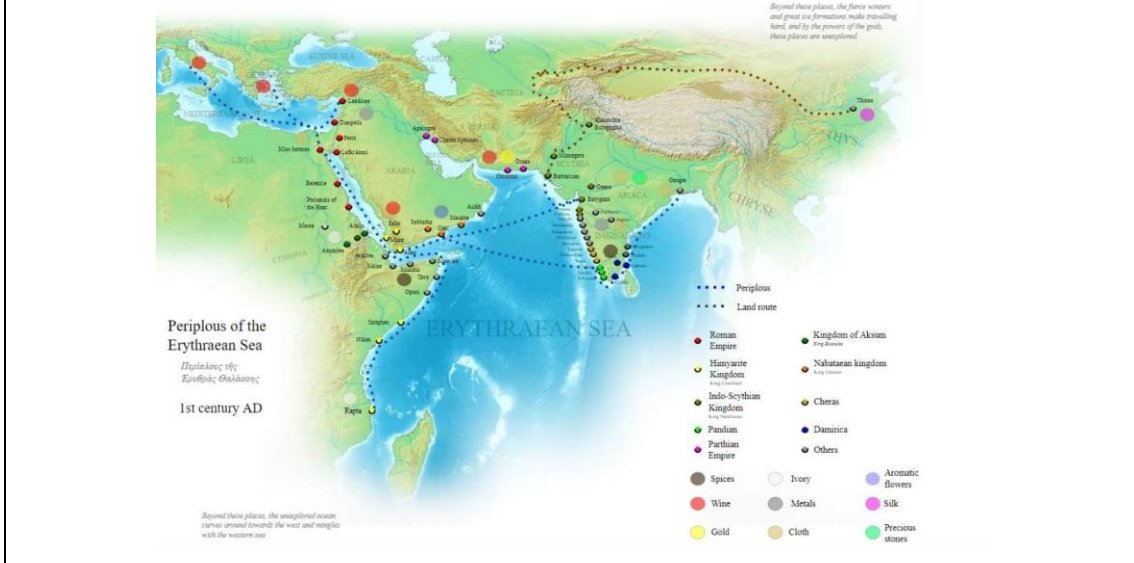
فضائية3)



صورة فضائية(3) تمثل طرق التجارة البحرية، عمل الباحث(باستخدام برنامج Google Earth

4- ارتبط ميناء موزع أيضاً بمسار داخلي قصير مع ميناء موشا(سمهرم) الحضرمي في ظفار(عمان حالياً) مروراً بمينائي أوكليس وعدن.(الجرود 1999: 33-34؛ الشمري2004: 29)

وقد نقلت لنا المصادر الكلاسيكية القديمة وصفاً دقيقاً عن حركة النشاط التجاري في سوق(ميناء) موزع القديم، وعن السفن والقوارب التي كان يستخدمها البحارة عبر تلك المسارات إلى الأقطار المجاورة، (Cassion1989:188) حيث يذكر ثيوفراستوس(القرن الرابع ق.م) في كتابه البحث في النباتات بأن السبئيين كانوا ينتقلون عبر البحر بالقوارب الجلدية، كما استخدموا القوارب الكبيرة في نقل تجارتهم عبر البحر الأحمر إلى بلاد مصر(الشرعبي 1995: 90)، كما قدّم كتاب الطواف تفاصيلاً أكثر عن ذلك، حيث يقول: كان العرب الجنوبيون يستخدمون سفن خاصة بهم، فأهل موزع كانوا يرسلون سفنهم إلى السواحل الأفريقية، وخاصة إلى منطقة(ربطة)، صورة فضائية(4)، وتضم تلك السفن(المراكب)



صورة فضائية(4) توضح موقع ربطة عن سوق وميناء موزع عن موقع ويكيديا

الربابنة، الوكلاء، وتجار من العرب ومعاونيهم، بينما استخدم التجار الأغراب من الإغريق والرومان والمصريين للإبحار في البحر الأحمر غالباً سفن مصرية في القرن الأول الميلادي، كما حدد أيضاً أوقات ومواسم السفر المناسبة للإبحار من موانئ البحر الأحمر وذلك في شهر (توت) يوافق سبتمبر أو قبل ذلك (The Periplus 1912 : 30-32)

وقد ارتبطت موزع بطريق بري مع مدن الداخل (المعافر والمرتفعات الجبلية بشكل عام) منذ بداية الألف الأول ق. م، كمدينة جباً ولاحقاً السوا في إقليم المعافر، كما ارتبطت بالعديد من المدن اليمنية الأخرى بعلاقات تجارية واقتصادية هامة وثقتها النقوش ومنها مدينة شُكع التي ورد ذكرها في نقوش قتبانية من وادي حريب (Ja2898,FB-Hawkam3) ومدينة هربت وفقاً للنقش (Ry497=Ry391,RES4329)، ومدينة صنَع في جبل العود، وغيرها من مدن الهضبة الأخرى، إذ كانت جميعها تمثل نقاطاً مهمة على هذا الطريق وصولاً إلى ميناء موزع على ساحل البحر الأحمر، وميناء عدن في البحر العربي، واللذان كانا من أهم مراكز التجارة العالمية المرموقة في ذلك الوقت (بافقية1994: 37). وقبل ذلك شكل هذا الطريق شريان التجارة الداخلية وهمزة الوصل بين موانئ ساحل البحر الأحمر والمدن والمحطات التجارية التي نشأت في المرتفعات، منذ فترة العصر البرونزي، حيث نقلت من خلاله منتجات ساحل البحر الأحمر من الفخاريات والأصداف والعاجيات إلى مناطق المرتفعات (روبان 1999: 91؛ غالب 2003:

(70) وقد أشار مؤلف كتاب الطواف أن بداية الطريق نحو مدينة السوا كان رملي ومنبسط، وتصل نهايته بمدينة ظفار منكت العاصمة الحميرية (30 : The Periplus 1912).

سادساً-السلع التجارية:

تنوعت السلع التجارية التي تاجر بها اليمنيون القدماء بين محلية وخارجية، وتمكنوا من نقلها عبر الموانئ الواقعة على الشريط الساحلي للبحرين الأحمر والعربي، والتي أدت دوراً هاماً كمراكز تجارية نشطة في مسار التجارة العالمية القديمة.

وقد تصدرت المواد العطرية المنتجة في بلاد اليمن والبر الأفريقي قائمة السلع التجارية في العالم القديم، وكان لها رواجاً وإقبالاً متزايداً في أسواق الشرق القديم وبلدان حوض المتوسط، حيث كانت تستخدم في الطقوس الدينية المرتبطة بالمعبد وفي الشعائر الجنائزية، وتدخل في صناعة الأدوية ومساحيق التجميل ومواد التحنيط (بلعغير 2018: 139)

وكان لزيادة الطلب على اللبان نتيجة الاستهلاك المتزايد له في تلك البلدان، واحتكار تجارته على اليمنيين لقرون طويلة دوراً هاماً في تنامي ثروة اليمن الاقتصادية، الأمر الذي انعكس بدوره في تطور كافة نواحي الحياة المختلفة، وفي توسع العلاقات التجارية إلى مدى أبعد (باعليان 2018: 116، 117)، وعلاوة على ذلك كانت بلاد اليمن تصدر سلعاً أخرى منتجة محلياً، من أهمها الأحجار الكريمة والمنسوجات والجلود والعنبر والملح وغيرها (الموسوي 2009: 11)، ولم يقتصر التبادل التجاري على السلع المحلية بل شمل سلعاً أخرى استوردها تجار اليمن من أفريقيا مثل العاج، وريش النعام وجلود الفيلة واللدن، والبهارات والمسك والصندل من الهند وسيلان، ونقلوها إلى شعوب حوض البحر الأبيض المتوسط وبلاد النيل والرافدين (النواب 2011: 203)

1-السلع التجارية المستوردة إلى موزع :

كانت ترد إلى سوق موزع ومينائها مختلف السلع التجارية، منها ما كان مستورد من شرق أفريقيا وبلاد الهند، ثم يعاد توزيع بعضها خارجياً عبر طريق البحر الأحمر نحو الأسواق الواقعة في بلاد مصر وبلدان حوض البحر الأبيض المتوسط، وبعضها الآخر كانت توزع محلياً على مختلف أسواق اليمن، وتتضمن الأقمشة الأرجوانية الناعمة والخشنة والقطنية، والأثواب الموشاة

بالنقوش والمطرزة بالذهب والزعفران، والعباءات المنسوجة من الموصلين والبرود والحرمات، فضلاً عن كميات قليلة من القمح والنبيد(الشبية 2008: 78-79؛ العبادي 2004: 237؛ Cassion 1989: 192)، كما كان يرد أيضاً إلى سوق موزع جملة من السلع الخارجية الأخرى التي تقدم كهدايا من قبل التجار الأجانب للملك الحميري في ظفار ولحاكم إقليم المعافر للحصول على تسهيلات البيع والشراء داخل السوق، وتشمل الخيول والبغال والأواني المصنوعة من الفضة المصقولة ومن النحاس، والأقمشة الثمينة الفاخرة (The Periplus 1912 : 27).

2- السلع التجارية المصدرة من موزع :

أما السلع المنتجة محلياً والتي كانت تصل إلى موزع من مختلف مناطق اليمن الداخلية، ويعاد تصديرها إلى الخارج بعد تحقيق الاكتفاء في الأسواق المحلية فأبرزها المر الجيد(المر المعيني)، وزيت المر، وأحجار الرخام والألباستر، والأسلحة المختلفة من الرماح والحراب والسيوف، وكذلك محاصيل الحبوب المتنوعة، فضلاً عن الأعشاب الطبية وحيوانات النقل والأقمشة والفخاريات والملح الصخري. (عبدالحكيم 2008: 129، Casson 1989: 156) Groom 2005: 109, Muller 1976: 125

سابعاً- الأطماع الداخلية والخارجية للسيطرة على موانئ البحر الأحمر

كانت ولا زالت موانئ الشريط الساحلي الغربي للبحر الأحمر محط أنظار القوى العظمى عبر التاريخ، نظراً لقربها من البر الأفريقي وإطلالها على طرق الملاحة الدولية، كما كانت أيضاً السبب في نشوء الصراعات الداخلية بين ممالك اليمن القديم، فقد خضعت لسيطرتها بالتناوب حسب ظهور قوة تلك الدول وامتداد نفوذها على منطقة الساحل الغربي بشكل عام(شهاب 1981: 12).

ونفهم من النقوش المسندية أن السواحل اليمنية وموانئها القديمة كانت في بداية الأمر تحت نفوذ الدولة الأوسانية، وكان ميناء عدن هو الميناء الرئيسي إلى جانب موانئ أخرى مثل أوكليس وموزع حتى القرن السابع ق.م، وقد تمكنت من خلال هذه الموانئ احتكار التجارة البحرية للسلع الأفريقية، وتحقيق رخاء اقتصادي كبير مكنها من توسيع حدودها لتشمل مناطق واسعة من بلاد اليمن بما ذلك السيطرة على أجزاء من أراضي سبأ (من ضمنها إقليم المعافر)،

الأمر الذي جعلها تدخل في مرحلة طويلة من الصراع مع مملكة سبأ، أدى في نهاية المطاف إلى القضاء عليها والسيطرة على منافذ التجارة البحرية القديمة في ساحلي البحرين الأحمر والعربي على يد المكرب السبئي كرب أيل وتر (روبان 1999: 91).

ومنذ ذلك الوقت ظل الشريط الساحلي الجنوبي للبحر الأحمر ومنافذه التجارية البحرية من موزع حتى باب المنذب تحت سيطرة الدولة السبئية، بعد أن تم منح دولة قتبان ميناء عدن وأجزاء من أرض المعافر من قبل كرب ايل وتر نظير تحالفها معه في حربه ضد أوسان(الشيبية 2000: 35-36؛ الشهاب 2014: 30) وقد استمر الأمر على حاله حتى القرن الرابع ق.م، إذ استقلت دولة قتبان من التبعية السبئية، ووسعت نفوذها على حساب أراضي سبأ الجنوبية، وسيطرت على المنافذ البحرية في السواحل الجنوبية والغربية، بما في ذلك مدن المعافر التجارية الواقعة على امتداد الطرق البرية المرتبطة بتلك الموانئ وأسواقها.(ريكمانز 1985: 128).

وفي القرن الثاني ق.م استقل الحميريون عن دولة قتبان، ثم أخذت تتجاوزها مطامع الدول الثلاث سبأ وحضرموت وحمير، وتحت ضرباتهم المستمرة آلت هذه المناطق الساحلية في نهاية المطاف إلى سيادة الدولة الحميرية(الشيبية 2000: 43).

وإلى جانب ذلك جذبت تلك الأهمية أيضاً اهتمام وأطماع الدول الأجنبية التي سعت للسيطرة المباشرة على مناطق إنتاج اللبان وعلى السواحل التي تقع بها موانئ التصدير الأساسية (موزع، عدن، قنأ)، وتعد الحملة الرومانية الذي قام بها القائد إليوس جالوس عام 24 ق.م بتكليف من الإمبراطور الروماني أغسطس من أشهر تلك الحملات الفاشلة على الإطلاق، والتي كان الهدف منها إحكام السيطرة على طريق البخور البحري من بدايته في الموانئ الجنوبية وحتى نهايته في شواطئ البحر المتوسط مروراً بميناء موزع الذي كان يمثل عقدة التجارة الدولية على ذلك الطريق، وإقصاء اليمنيين من عائداته(الجرود 2002: 179-180) وما لم يحققه الرومان بالحرب بعد فشل حملتهم السابقة، تم لهم ذلك بالسلم والدبلوماسية، إذ تكشف الدراسات التاريخية أن الرومان عقدوا معاهدة تحالف وتعاون مع الدولة الحميرية بعد كسب ود ملوكها مستغلين الصراع السياسي الذي كان قائماً بينهم وبين سبأ، وكان من ثمار تلك المعاهدة نزول حامية رومانية في ميناء عدن، وفرضوا وجودهم في ميناء موزع لبعض الوقت، الأمر الذي ساعدهم على زيادة التعامل التجاري مباشرة مع الهند، والاتصال بحراً بموانئ البحر الأحمر

الأخرى (جاسم 2013: 335؛ بافقيه 2007: 229)، كما كان للرومان من خلال تواجدهم في ميناء موزع دوافع سياسية وعسكرية بالتنسيق مع حلفائهم الأحباش، حيث انطلقت منه القوات الحبشية بعد تثبيت أقدامهم على الشريط الساحلي الغربي للبحر الأحمر نحو العاصمة الحميرية ظفار، وتمكنوا من السيطرة عليها لوقت قصير، لكن ما لبث أن قام الملك الحميري ذو نواس من مهاجمتهم وطردهم منها إلى ساحل البحر الأحمر، واحكم قبضته مرة أخرى على ميناء موزع (المخاء) وعلى كامل السواحل الغربية لليمن بما في ذلك سلاسل المنذب التي حصنها بالمواقع الدفاعية ضد هجمات الأحباش وأعاونهم كما أخبرت بذلك النقوش الثلاثة التي يعود تاريخها إلى القرن السادس الميلادي (Ja1028; Ry507; Ry508). (الرياني 2012: 32).

لقد أثار انتصار الملك الحميري ذي نواس على الأحباش حفيفة حليفهم الإمبراطور البيزنطي (جستيان)، الأمر الذي جعله يعقد معهم اتفاقاً آخرًا وتجهيز حملة عسكرية بحرية بسفن بيزنطية وجيش حبشي بقيادة كل من أرياط وأبرهة في نحو عام 525م، وما أن وصل الجيش إلى ساحل موزع (المخاء) حتى دارت معركة كبيرة انتهت بانتصار المتحالفين على قوات الملك الحميري ذي نواس الذي فضل الموت بشرف على أن يقع في الأسر بأيدي أعدائه، وبموته تمكن الأحباش ومن ورائهم الرومان من بسط سيطرتهم على منافذ التجارة البحرية والبرية، والتحكم بطرقها وكل خيراتها (جاسم 2013: 341) وقد ظل التنافس بين الفرس (حلفاء ذي نواس) والرومان على الملاحة والتجارة في البحرين الأحمر والعربي والمحيط الهندي حتى ظهور الإسلام، حيث حلت محلها الدولة العربية الإسلامية.

وهكذا تتجلى لنا بوضوح الأهمية الاقتصادية، والتجارية، والاستحكامية لموزع (المخاء) بمفهومه الأصلي وخلفيته الجغرافية والتاريخية القديمة كميناء هام من موانئ اليمن على البحر الأحمر، وفي الوقت نفسه كمدينة مهمة في ساحل المنذب الممتد جنوباً إلى فم المضيق (باب المنذب) خلال مراحل التاريخ القديم.

الخاتمة:

• تفيد الدراسات التي تناولت الموانئ التاريخية التي قامت في القديم على طول امتداد السواحل اليمنية، بأن النشاط الاقتصادي فيها تعود في أحسن الأحوال إلى القرنين الثالث والثاني (ق.م)، وذلك اعتماداً على المعلومات التي قدمتها المصادر الكلاسيكية، وهذا مجافياً لحقيقة وجود نشاط بحري مبكر في البحر الأحمر وعلاقات تجارية لليمنيين ترقى إلى ما قبل الألف الثالث ق،م على أقل تقدير مع شرق أفريقيا ودول حوض المتوسط، وهي عملية لن يتم لها النجاح والانتشار إلا بوجود مراسي وأسواق خدمية وتموينية على سواحلها وإن بدت بدائية، علماً بأن معظم الموانئ نشأت في الأصل كمراكز للصيد البحري في العصور القديمة، ومن ثم جاء تطورها تبعاً لتطور الأنشطة الإنتاجية وحاجات المجتمع لها بصفتها إحدى منافذ التسويق. وبالتالي فإن قدم هذه الموانئ بدون شك مرتبط بقدم الملاحة في هذه السواحل.

• محاولات بعض الأطراف الخارجية المتكررة في كسر احتكار اليمنيين لتجارة البحر الأحمر بداية بالمصريين، ومن ثم البطالمة والرومان والأحباش والفرس؛ إنما كان بهدف السيطرة على هذه الموانئ وتوجيهها بما يخدم مصالحهم والاستحواذ على عوائدها المالية بما في ذلك ميناء موزع(المخاء)، والذي كان يمثل البوابة الرئيسية المتحكمة بمرور التجارة الدولية في البحر الأحمر والبحر العربي عبر باب المنذب.

• تؤكد هذه الدراسة أن لتسمية موزع علاقة بالدور الذي كانت تقوم به كمحطة تجارية وميناء في وقت واحد لإعادة توزيع البضائع على أكثر من منطقة في البر والبحر محلياً وخارجياً، من خلال موقعهما على ساحل البحر الأحمر قرب المضيق في مكان تتوافر فيه مراسي طبيعة مناسبة ومرافئ محمية ملائمة للملاحة البحرية والتجارة الدولية، كما كان لنشأته بُعداً اقتصادي مرتبط بمناطق المرتفعات الجبلية حيث شكل منذ البداية منفذاً مهماً لتسويق منتجاتها الزراعية والصناعية المختلفة داخلياً وخارجياً

• تفيد هذه الدراسة أن الدور الذي أورده الكتاب الكلاسيكيون عن النشاط التجاري في موانئ البحر الأحمر وخاصة ميناء موزع(المخاء)، إنما كان يوثق في الحقيقة الدور التجاري المزدهر للحميريين فقط، وهي فترة محددة من تاريخ الميناء الطويل.

❖ المراجع العربية والاجنبية:

- ❖ أبو الغيث، عبدالله 2010- أ: "الازدهار والتواصل الحضاري القديم في منطقة تعز(المعافر) بين الشواهد الأثرية والتحليلات التاريخية المقارنة" في تعز (عاصمة اليمن الثقافية) على مر العصور، الجزء الأول، المؤتمر العلمي الأول لكلية الآداب جامعة تعز ومؤسسة السعيد للعلوم والثقافة، مؤسسة السعيد للعلوم والثقافة، تعز. ص 51 - 63.
- ❖ الارياني، مطهر علي 2012: " لماذا سمي المنذب مندباً (أ) "، مجلة الإكليل، العدد 40، يناير- يونيو 2012م، وزارة الثقافة، صنعاء. ص 20- 39.
- ❖ ايدينز، كريستوفر، ويلكنسون، ت.ج 2001: "جنوب شبه الجزيرة العربية في العصر الجيولوجي الحديث (الهولوسين)، الاكتشافات الأثرية الأخيرة"، دراسات في الآثار اليمنية - من نتائج أعمال بعثات أمريكية وكندية، ترجمة: ياسين محمود الخالصي، مراجعة وتقديم: نهى صادق، منشورات المعهد اليمني الأمريكي، صنعاء .
- ❖ باعليان، محمد عوض 2018: طرق القوافل التجارية في حضرموت القديمة، مجلة دراسات تاريخية، ع1، مركز عدن للدراسات والبحوث التاريخية والنشر، ص109- 159.
- ❖ باطايح، أحمد بن أحمد 2019: تاريخ الاستيطان القديم في خليج عدن، مجلة دراسات تاريخية، ع1، مركز عدن للدراسات والبحوث التاريخية والنشر، ص5- 40.
- ❖ بافقيه، محمد عبد القادر. بيستون، الفرد، روبان، كريستيان، الغول، محمود 1985: مختارات من النقوش اليمنية القديمة، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس.
- ❖ 2007: توحيد اليمن القديم (الصراع بين سبأ وحمير وحضرموت من القرن الأول إلى القرن الثالث الميلادي، ترجمة: علي محمد زيد، الصندوق الاجتماعي للتنمية والمعهد الفرنسي للآثار والعلوم الاجتماعية، صنعاء.

- ❖ 1994: محتوى نقش المعسال5، مجلة ريدان (حولية الآثار والنقوش اليمنية القديمة)، العدد 6. ص 57 - 63.
- ❖ بلغفير، سعيد سالمين 2018: البخور وأهميته التجارية، مجلة الريان للعلوم الإنسانية والتطبيقية، المجلد الأول، العدد(1)، حضرموت.
- ❖ جاسم، حنان عيسى 2013: السياسة الرومانية اتجاه جنوبي الجزيرة العربية، مجلة الدراسات التاريخية والحضارية، مج5، ع17، ص328-353.
- ❖ الجرو، اسمهان سعيد 1999: "طرق التجارة البرية والبحرية في اليمن القديم"، مجلة جامعة عدن للعلوم الاجتماعية والإنسانية، مج2، العدد3، يناير - يونيو 1999م. ص 23 - 47.
- ❖ 2003: دراسات في التاريخ الحضاري لليمن القديم، دار الكتاب الحديث.
- ❖ 2002: موجز التاريخ السياسي القديم لجنوب شبه الجزيرة العربية (اليمن القديم)، إصدارات جامعة عدن للطباعة والنشر، عدن.
- ❖ جروم، نايجل 2008: اللبان والبخور: دراسة لتجارة البخور العربية، ترجمة/عبدالكريم الغامدي، جامعة الملك سعود، الرياض.
- ❖ الحبشي، حسين علي 1992: اليمن والبحر الأحمر "الموضع والموقع جغرافياً، تاريخياً، اقتصادياً، سياسياً، بحرياً، قانونياً" دار الفكر المعاصر، ط1، بيروت.
- ❖ الحسيني، صلاح سلطان 2010: "مواقع العصر البرونزي في مديرية موزع" في تعز (عاصمة اليمن الثقافية) على مر العصور، الجزء الرابع، المؤتمر العلمي الأول لكلية الآداب جامعة تعز ومؤسسة السعيد للعلوم والثقافة، مؤسسة السعيد للعلوم والثقافة، تعز. ص 153 - 157.
- ❖ حميد، بشير عبد الرقيب سعيد 2014: المعافر، دراسة أثرية للمواقع القديمة في منطقتي (قدس، سامع) دراسة أثرية، سلسلة كتاب تعز عاصمة ثقافية، ط 1، تعز.

❖ 2016: الطريق التجاري القديم (موزع- ظفار)

دراسة أثرية، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة صنعاء.

❖ ريكمانز، جاك 1985: حضارة اليمن قبل الاسلام، ترجمة علي محمد زيد، مجلة دراسات

يمنية العدد (28)، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، ص 111- 138

❖ روبان، كريستيان جوليان 1999: السيطرة السبئية على الممالك الأولى (القرن الثامن-

السادس ق.م) اليمن في بلاد ملكة سبأ، ترجمة بدر الدين عرودكي مراجعة: د يوسف

محمد عبد الله، معهد العالم العربي، باريس، ودار الأهالي، دمشق ص 89- 94.

❖ سيدوف، الكسندر 1999: "قنا، ميناء كبير بين الهند والبحر المتوسط" اليمن في بلاد

ملكة سبأ، ترجمة بدر الدين عرودكي مراجعة: د يوسف محمد عبد الله، معهد العالم

العربي، باريس، ودار الأهالي، دمشق، ص 193- 196.

❖ الشرعبي، عبد الغني علي سعيد 1995م: العلاقات اليمنية المصرية من خلال الشواهد

الأثرية والأدلة التاريخية منذ القرن الثامن قبل الميلاد حتى السادس الميلادي، رسالة

دكتوراه، غير منشورة، جامعة القاهرة.

❖ 2004: مدينة السوا دراسة أثرية تاريخية، إصدارات

وزارة الثقافة والسياحة، صنعاء.

❖ الشمري، محمد حمزة 2004: موانئ شبه جزيرة العرب وأثرها في النشاط التجاري البحري

قبل الإسلام، رسالة ماجستير، جامعة بغداد، (غير منشورة).

❖ الشهاب، سامي شرف 2014: المعافر الشرقية (الصلو- حديز- القبطة) دراسة أثرية

سلسلة كتاب تعز عاصمة ثقافية، ط 1، تعز.

❖ شهاب، حسن صالح 1981: أضواء على تاريخ اليمن البحري، دار العودة، ط2،

بيروت.

❖ الشيبه، عبدالله حسن 2000: دراسات في تاريخ اليمن القديم، مكتبة الوعي الثوري

للطباعة والنشر والتوزيع، ط1، تعز.

- ❖2008:ترجمات يمانية، دار الكتاب الجامعي، صنعاء.
- ❖ عبدالله، يوسف محمد 1990: أوراق في تاريخ اليمن وآثاره "بحوث ومقالات"، دار الفكر المعاصر، بيروت، لبنان ، دار الفكر، دمشق، سوريا.
- ❖ 1988: السوا في كتاب الطواف حول البحر الإرتيري، مجلة ريدان، العدد الخامس، المركز اليمني للأثار والدراسات التاريخية، عدن. ص 101 - 113.
- ❖ عبد العليم، مصطفى كمال 1984: "تجارة الجزيرة العربية مع مصر في المواد العطرية في العصرين الروماني اليوناني" في كتاب دراسات في تاريخ الجزيرة، ج2، ط1، جامعة الملك سعود، الرياض. ص 201 - 213.
- ❖ العبادي، أحمد صالح محمد 2004: اليمن في المصادر القديمة (اليونانية والرومانية 485 ق م - 100م، إصدارات وزارة الثقافة والسياحة، صنعاء.
- ❖ العززي، نعمان أحمد 2006: دولة سبأ- مقوماتها وتطورها السياسية من القرن الثامن ق.م إلى القرن السادس الميلادي، أطروحة دكتوراه، جامعة دمشق، (غير منشورة).
- ❖ غالب، عبده عثمان 2003: دراسات في الآثار اليمنية القديمة " مجلة الثوابت ع 23 يوليو. ص 51 - 76.
- ❖ لوندن 2004: دولة مكربي سبأ(الحاكم الكاهن)، ترجمة د. قائد محمد طربوش، إصدارات جامعة عدن.
- ❖ محمد، عبدالحكيم شائف 2008: تجارة اللبان والمر في اليمن القديم، مجلة جامعة صنعاء للعلوم الاجتماعية والإنسانية، العدد 4. ص 116 - 168.
- ❖ مطهر، نكري عبد الملك 2007: الموانئ اليمنية القديمة (دراسة تاريخية)، أطروحة دكتوراه، جامعة عدن، (غير منشورة).

❖ الموسوي، جواد مطر 2009: "مقومات التجارة في اليمن القديم"، مجلة الكوت للعلوم الاقتصادية والإدارية، مج 1، العدد 1، السنة الأولى. ص 6-26.

❖ المقحفي، إبراهيم احمد 1985: معجم المدن والقبائل اليمنية، دار الكلمة، صنعاء

❖ ناشر، هشام عبد العزيز 2009: التجارة وأثرها في تطور ممالك اليمن القديمة، رسالة دكتوراه، جامعة عدن ، (غير منشورة).

❖ النواب، رويدة فيصل 2011: "التبادل التجاري للدولة السبئية"، مجلة لارك للفلسفة واللسانيات والعلوم الاجتماعية، العدد السادس، السنة الثالثة، كلية الآداب جامعة بغداد. ص 196-214.

❖ الهمداني، الحسن بن احمد 1990: صفة جزيرة العرب، تحقيق محمد بن علي الأكوغ، دار الكلمة، صنعاء.

❖ والن، نورمان 2006: "هل اتخذ الإنسان الأول طريقه من أفريقيا إلى اليمن عبر باب المندب"، ترجمة: عبد الحكيم شايف محمد وأزهري مصطفى، مجلة الإكليل، ع 29-30، وزارة الثقافة والسياحة، صنعاء. ص 91-99.

❖ Casson, Lionel 1989: South Arabia's Maritime Trade In The First Century A.D. ,New York,pp190-194.

❖ Groom, N.St j. 2005: Trade, Incense, and Perfume, caravan kingdoms,pp104- 113.

❖ Muller, Walter 1976: Notes on the use of Frankincense in South Arabia ,(PSAS), vol.6,pp. 124- 136.

❖ Shoff, Wilfred, 1912: The Periplus of the Erythraean Sea, New York,.