
<i>Received/Geliş</i> 14 /6/2018	<i>Article History</i> <i>Accepted/ Kabul</i> 23 /6/2018	<i>Available Online / Yayınlanma</i> 1 /7/2018
---	---	---

النقل البري واثره في ثقافة التواصل

أ.م.د. جمال حامد رشيد

كلية التربية ابن رشد للعلوم الانسانية /جامعة بغداد / العراق

الملخص

كان وما يزال النقل البري بمثابة جسرا للتواصل والذي عن طريقه تم التعرف إلى ثقافات باقي المجتمعات في كافة أنحاء العالم دون أي جواز ، وبسببه هر الحوار بين الشعوب المختلفة حيث ضيقته الفجوة بين مختلف الحضارات والثقافات واوجد مسرحا يطرح لغة عالمية واحدة مشتركة الا وهي لغة المحبة والتسامح والسلام ولعل من اهم ادوات ذلك التواصل هي الرحلات والانتقال باستخدام طرق ووسائل النقل البري للوصول من اجل تقريب وجهات النظر بين تلك الدول .

تتمحض القيمة العلمية عن الانتقال والرحلات عن كثير من المفاهيم والمعارف التي ذات صلة بالجغرافية ، حيث تتناول الاوضاع الاقتصادية والسياسية والعمرانية لتلك الشعوب عموما والعرب خصوصا وذلك عن طريق دراسة العلاقات الاقتصادية ووصف الممالك والبلدان وذكر ما فيها من معالم واثار .

ان الانسان في طبيعته ميال إلى الاستطلاع وفهم الطرق الاخر دفعته إلى التنقل والاندفاع إلى خارج اقليمه ليكشف عن طباع وعادات واقتصاديات الشعوب الاخرى لينهل من تجاربها لغرض تطبيقها .

Land transport and its impact in the culture of communication

Asst. Prof.Dr. Jamal Hamed Rashid

College of Education Ibn Rushd / University of Baghdad / Iraq

Abstract

The land transport is considered as a bridge of communication by which all cultures of other societies are to be acquainted with throughout the world without any permission . Because of this the dialogue between different peoples the gap between different civilizations and cultures gets narrow and it as a space where there is one joint world language that is the language of tolerance, peace and love among nations. Perhaps one of the most important tools of that communication are trips by using roads and means of land transport to reach in order to bring the views closer between those countries.

The scientific value of travel and trips is based on many concepts and knowledge that are related to geography. It deals with the economic, political and urban conditions of these peoples in general and the Arabs in particular by studying economic relations and describing the kingdoms and countries.

The human by his nature tends to see and to understand other ways leading him to move and rush out of his territory to reveal habits and customs and economies of other peoples to learn from their experiences as to be applied.

المبحث الاول

التعريف بالنقل البري والتبادل الثقافي

المطلب الاول: مفهوم النقل البري ومراحل تطوره:

يعد النقل البري اقدم انماط النقل التي عرفها الانسان ، وهو امر طبيعي حيث يعد الياض موطن الانسان ومسرح الحياة البشرية والمجال الرئيس للانشطة الاقتصادية المختلفة ، لذا كانت تحركات الانسان وتنقلاته لا تتعدى الياض لفترة طويلة تشكل المراحل الاولى للحضارة البشرية ، ونجح الانسان بعد ذلك في ركوب البحار بعد ان توصل الى اختراع الوسائل التي مكنته من ذلك .

وكان الانسان نفسه هو اول وسيلة للنقل البري حيث اعتمد على قدرته العضلية في التحرك على قدميه من نطاق لآخر مهما تباينت خصائص البيئة وخاصة فيما يتعلق بالسطح والماخ ، وكان الانسان يحمل حمولته ام على ظهره او كتفيه او على رأسه ومن الطبيعي ان تتباين قدرته على الحمل في الاوضاع الثلاثة ، الا ان من المؤكد انها كانت حمولة محدودة تتراوح بين 60 – 70 كجم تقريباً ، كما ان المسافة التي يستطيع الانسان ان يقطعها بحمولته المشار اليها كانت تتراوح بين 8-12 كجم تقريباً مما يعني ان الانسان كأول وسيلة نقل فوق الياض لم يستطع ان يكسر حاجز المسافة في النقل الا بقدر محدود يتفق وكل من قدراته العضلية وطبيعة البيئة التي يتنقل فيها .

النقل البري واثره في ثقافة التواصل

أ.م.د. جمال حامد رشيد

واكتشف الانسان في مرحلة تالية ان جر الحمولة على الارض تسهل من عملية النقل كما يمكن ان تزيد من وزن وحجم الحمولة التي يتقلها الفرد الواحد وخاصة بعد ان عرف كيف يضعها على زحافة صنعها من فروع الاشجار ، وفي مرحلة أكثر تقدماً في مجال النقل البري عرف الانسان كيف يمنع الاحتكاك بين الزحافة التي يجرها وسطح الارض عن طريق وضع جرع شجرة صغير بالعرض اسفل الزحافة مما زاد من كل من الحمولة التي يستطيع الانسان نقلها ، والمسافة التي يمكن قطعها وخاصة اذا اشترك في عملية الجر أكثر من فرد .⁽¹⁾

ورغم تطور الانسان الحضاري في الوقت الحاضر وتعدد وسائل النقل البري فلا زال الانسان كوسيلة للنقل شائعة في العديد من اقاليم العالم المتخلفة والمتحضرة على حد سواء ، ففي المجتمعات المتقدمة لا زال الانسان يستخدم كوسيلة نقل لا يمكن الاستغناء عنها في المطارات ومحطات السكك الحديدية (الحمالون).⁽²⁾

وفي المجتمعات الفقيرة يستخدم الانسان على نطاق واسع كوسيلة نقل اذ يستخدم في نقل بعض المنتجات الزراعية خفيفة الوزن غالية الثمن في شرقي وجنوب شرقي اسيا.⁽³⁾

ويعد الانسان افضل وسائل النقل في اقاليم الغابات الكثيفة في افريقيا وامريكا الجنوبية على حد سواء حيث يتمتع بميزة المرونة والقدرة على التحرك بين الاشجار دون صعوبة ، كما ان انتشار الحشرات الناقلة للابوة في بعض نطاقات هذه الاقاليم اسهم في الحيلولة دون استخدام الحيوان في النقل ، ويستخدم الانسان في المناطق الجبلية الوعرة في كثير من قارات العالم كوسيلة نقل سهلة وسريعة وخاصة عندما يضع على ظهره هيكل خشبي يساعد على زيادة الحمولة وفي مثل هذه الاقاليم الوعرة ينقل الانسان حمولاته الثقيلة نسبياً حيث يسير الحمالون بشكل قوافل طويلة تقطع المسافة التي تنقل خلالها على مراحل متعددة للتغلب على وعورة السطح وتضرسه .

وعندما نجح الانسان في استئناس فصائل الحيوانات وروضها لخدمته استخدمها كثاني وسيلة نقل فوق الياوس مما خفف عن الانسان مشقة ومتاعب عملية النقل سواء نقل الانسان نفسه او حاجياته من مكان لآخر ، ونظراً للقدرة العضلية الكبيرة للحيوان والتي تفوق قدرة الانسان فقد اتسعت دائرة تحركات الانسان لقدرة الحيوان على النقل لمسافات اطول ، كما زادت الحمولة وخاصة بعد اختراع العجلة التي تشكل طفرة حضارية للانسان اضافت الى مجال النقل البري عنصري السرعة والمرونة ، وسبق ان اشرنا الى الحيوانات التي يستخدمها الانسان في عملية النقل سواء في التحميل المباشر او بجر العربات وليس من شك في ان توسع

طرق النقل البري:

ويمكن التمييز بين نمطين من طرق النقل البري ، النمط الاول منهما عبارة عن طرق طبيعية ترابية لم يعدها الانسان بل خطتها عوامل البيئة الطبيعية واستخدمها الانسان بعد ذلك ، والنمط الثاني عبارة عن الطرق المخططة التي خطها الانسان ومهداها لخدمتها في اغراض النقل .

وفيما يلي دراسة تفصيلية للنمطين المشار اليهما .⁽¹⁾

(1) جغرافية النقل، محمد خميس الزوكة، مطبعة دار المعرفة الجامعية/ القاهرة، ص99

(2) المصدر السابق، ص100

النقل البري واثره في ثقافة التواصل

أ.م.د. جمال حامد رشيد

اولاً- الطرق الطبيعية الترابية :

ا قدم الطرق التي خطها الانسان واسبق منها في مجال خمة اغراض النقل ، وتباين خصائص مثل هذه الطرق من اقاليم لآخر تبعاً لسمات العناصر الطبيعية السائدة وخاصة فيما يتعلق بطبيعة التكوينات الارضية ومعالم سطح الارض والمناخ ، لذلك كانت تتسم بالوعورة في بعض الاقاليم وبالسهولة في اقاليم اخرى كما كانت متعرجة في بعض الاحيان ومستقيمة في احيان اخرى وكان يصعب السير على معظمها بعد سقوط الامطار

وخاصة في النطاقات ذات التكوينات الرخوة ومع ذلك فلقد لعبت هذه الطرق دوراً كبيراً في النقل بالعالم القديم بصفة خاصة خلال العصور القديمة والوسطى ، ومن امثلة هذه الطرق .. طرق القوافل التجارية في اسيا وافريقيا ، وطرق العنبر في اوربا .

- طرق القوافل العربية القديمة :

شكلت الاراضي العربية خلال العصور القديمة والوسطى معبراً رئيسياً لمحاور طرق التجارة القديمة بين قارتي اسيا واوربا ، لذلك وجه العرب هذه التجارة واشرفوا على حركتها ، وكان للنشاط التجاري العربي مستويان احدهما محلي والأخر عالمي

وكان العرب ينقلون عن طريق هذه الدروب التجارية المنسوجات والسلع المصنعة المختلفة من الشمال الى الجنوب والمنتجات المدارية التي تأتي الاحشاب والعاج في مقدمتها من الجنوب الى الشمال وكان لهذا النشاط التجاري العربي القديم تأثير مباشر في انتشار الاسلام في غرب ووسط افريقيا منذ القرن السادس الميلادي بصفة خاصة .

وفي الجناح الاسيوي كانت توجد طرق معروفة تسلكها القوافل التجارية العربية التي تنقل السلع والمنتجات المختلفة بين اليمن في الجنوب وبلاد الشام في الشمال وذلك خلال نصفي السنة الشتوي والصيفي وكان لهذه الحركة التجارية تأثير قوي ومؤثر على الاوضاع الاقتصادية والاجتماعية للقبائل العربية في شبه الجزيرة العربية لذا جاء ذكر هذه الحركة التجارية في القران الكريم لتأكيد اهمية التجارة في توفير الغذاء والريح الوفير⁽²⁾.

وعلى المستوى العالمي اشتغل العرب بنقل التجارة العالمية عبر اراضيهم ، حيث تعاونوا مع سكان جنوب البندقية في نقل المنتجات الاوربية الى شرقي وجنوب اسيا ونقل المنتجات الاسيوية وخاصة التوابل والحرير الطبيعي والعطور الهندية والاحجار الكريمة.⁽²⁾

المبحث الثاني

الرحلات العربية ودورها في التبادل الثقافي

(1) المصدر السابق ص101

(2) بسم الله الرحمن الرحيم(لايلاف قریش ، الفهم رحلة الشتاء والصيف) صدق الله العظيم . (سورة قریش 221)

(2) المصدر السابق، ص102

النقل البري واثره في ثقافة التواصل

أ.م.د. جمال حامد رشيد

وتعد الرحلة البرية من وسائل التواصل ذات قيمة علمية لا غنى عنها تتمثل في احاطتها بالجوانب الواقعية للحياة ، فهي توفر مادة ثروة يتزود بها كل من المؤرخ ،وعالم الاقتصاد والباحث في الادب والاديان ، والملل والنحل والمعبودات وفي الثقافات المختلفة ، فضلا عن تقديمها مسحا جغرافياً بالغ الاهمية للمدن والبلدان التي ارتحلوا منها واليها .

اشاد المستشرق الروسي (اغناطيوس كراتشكوفسكي) بقيمة مؤلفات الادب الجغرافي العربي ، التي تكاد تكون الرحلة من اهم مصادرها ، حين عرفت ببلدان العالم في حقب زمنية بعيدة⁽¹⁾ ، وتعريفها بالمسالك والمسارات التي سار عليها الرحالة ، فتحت الابواب امام دراسات جغرافية ، استعان بها الباحثون في دراساتهم ومن ذلك ، ما تكأ عليه جورج فضلو من معلومات ، في دراسة الملاحه في المحيط الهندي⁽²⁾ ، فقد عرف العرب الرحلات منذ القدم⁽³⁾، فقد ربت نحو حظ من النضج ، وضرب من الاهتمام بمجيء الاسلام ، واجتراح بواعث تعدت قضية التجارة وطلب الرزق ، نتيجة لانتشار الاسلام ، فحاء الاهتمام بالجغرافية مشفوعاً بدوافع شتى منها:

"معرفة طرق الحج والتجارة ، ومواقع البلدان والرحلة في طلب العلم وحب الاطلاع⁽⁴⁾ وغير ذلك مما له علاقة بعلم الاجتماع واحوال الناس من حروب ، وخراب ومجاعة وأوبئة ، أو وصف لطبائع الناس من قبح صفات او علو همة .

ولعل من اقدم نماذج الرحلات ، رحلة التاجر سليمان السيرافي بحراً الى الخيد الهندي ، في القرن الثالث الهجري ، ورحلة سليمان الترحمان الى جبال القوقاز عام 227هـ ، بتكليف من الخليفة العباسي الواثق ، للبحث عن سد يأجوج ومأجوج ، وقد ذكر ابن خردادبة (ت272هـ) اخبار هذه الرحلة فضلا عن رحلة المسعودي (ت346هـ) صاحب كتاب مروج الذهب، والمقدسي صاحب (احسن التقاسيم في معرفة الاقاليم) ، ورحلة الادريسي في (نزهة المشتاق في اختراق الافاق) ويعد القرن السادس الهجر وما يليه من اكثر القرون انتاجاً لادب الرحلات متمثلاً برحلة ابن جبير(ت614هـ) ، ورحلة ابن بطوطة التي بدأها من طنجة في المغرب الى مكة عام 725هـ ، روى فيها مشاهداته لبلدان افريقية ، فضلا عما نقله من صور للكثير من العادات في مجتمعا الهند ، بعد ثلاثة قرون من الفتح الاسلامي لها .

لكل هذه التفسيرات جميعاً كانت رحلة المسلمين في اوائل العصر العباسي ، واذا كانت الجوانب المادية للحضارة الاسلامية اخذت منذ البداية تخطو خطاً وئيدة متزنة ، الا انها بالنسبة للرحلة والترحال والرحالة كانت تقفز بخطوات واسعة رغبة في اربتياد المجهول وتقصي الحقيقة وطلب العلم والمعرفة من مواطنها الاصلية .

وتعرف ايضاً الرحلة : بأنها ما ينقل الرحالة القاريء صورة مرئية وقصة صوتية لكل ما شاهد وسمع في ذلك يقول الرحالة ابن فضلان الله العمري: (ليبصر اهل كل قطر القطر الاخر ويتبناه بالتصوير وتعرف كيف هو كأنه قدام عيونهم بالمشاهدة والسعيان ، مما اعتمدت في ذلك على تحقيق معرفة له فيما رأيت بالمشاهدة ومما سمعته منه الثقات بأذني)⁽¹⁾.

(1) ينظر: تاريخ الادب الجغرافي ، كراتشكوفسكي:ص3 .

(2) العرب والملاحه في المحيط الهندي ، جورج فضلو جواربي:ص25 .

(3) قام العرب في الجاهلية برحلتهم الصيف ، والشتاء المذكورتين في القران الكريم ، حيث اتجهوا شرقاً نحو الهند ، وغرباً الى افريقيا.

(4) الملامح الاقتصادية في رحلة ابن جبير ، د. احمد مطلوب:ص9 .

(1) احمد رمضان احمد ، الرحلة والرحالة المسلمون دار البيان العربي ، جدة، ص5 .

النقل البري واثره في ثقافة التواصل

أ.م.د. جمال حامد رشيد

فالرحلة سفينة تقطع الفيافي وتتسنى قمم الجبال لتجمع كل ماهو مرتخص وغالي وتروي ما هو تالد وصريح ليشتيد به صرح الحضارة ويسجل تراثها وبصماتها في كل زمان ومكان .

ولقد ذكر رسول الله محمد صلى الله عليه وسلم خطبة قس بن ساعدة بعكاظ وفيها يقول: (ان في السماء لخبراً وان في الارض لعبراً)⁽¹⁾ .

• نشأة الرحلة :

ساعدت الرحلة الانسان على اكتشاف موطنه الاصلي وهو الارض كان لهد الانسان ان يدرك مدى انتشاره في بقاعها وا البشر قد ملكوا ملكوا هنا في مختلف وتعددت السنتم وتنوعت طرائق حياتهم ، ولقد كان بين الرحالة رجال علم ودين وكذلك طوافون من هواة السفر والترحال واخرون استهوتم المغامرة ودعتهم الى كشف النقاب عن المجهول من الارض والناس ، وقد اتصف اغلبية الرحالة بدقة الملاحظة والتقصي في تسجيل ملاحظاتهم ومشاهداتهم بأمانة وصدق كما حرص معظمهم على التفرقة بين المشاهدة والرواية عند تسجيل المعلومات⁽²⁾ .

• التطور التاريخي للرحلات :

كان للانسان في كل عهد من العهود سفرات ومغامرات دلت عليها الرسوم البارزة والنقوش الملونة في المغارات وفوق الجدران ، فقدماء المصريين لطالما رسموا على جدران معابدهم سير واخبار اسفارهم كذلك الشعب الفينيقي وملاحته في البحار يجوب ارجاء الدنيا اخذا ومعطياً فاعلاً ومنفعلاً ، كلك الاغريق ومن ثم الرومان ومن بعدهم العرب المسلمون .

وظل العرب هم الحائزين على قصب السبق في ميدان الرحلات والاكتشافات حتى القرن الخامس عشر الميلادي حين انطلقت في اوربا حركات الاستكشاف الحديثة مثل حركات كولومبس وماجلان وبارتيليميو دياز .

ففي العصر الجهالي كانت الرحلات لدى العرب في سبيل التجارة ومن اجل طلب العلم وحينما اتى الاسلام كان نقطة تحول في تاريخ العرب فبالاضفة الى السفر للمحتاجة وللتزود بالعلم اخذ الرحالة المسلمون يجوبون اقطار المعمورة بعد ان قامت في البلاد العربية دعوة دينية بشر بها فتى من قريش استطاع ان يجتد العرب اليه وان يجمع شملهم⁽³⁾ .

وعند بدء القرن التاسع الميلادي (الثالث للهجرة) بدأت تكثر الرحلات الاستطلاعية الرسمية للهند والصين لابن وهب القرشي واليعقوبي وسلام الترجمان .

اما في القرن العاشر(الرابع الميلادي) بدأت الرحلات تكثر الى الاندلس وقرطبة وصقلية وحتى التيب التي قام بها ابن فضلان والمسعودي وابن حوقل وسواهم وفي القرن الحادي عشر للميلاد ظهر البيروني واخذت الرحلات منحى أكثر موضوعية وشمولية .

(1) البداية والنهاية : اسماعيل بن عمر بن كثيرالقرشي الدمشقي، دار عالم الكتب ، سنة النشر 1424هـ/2003م ، ص301، المعجم الكبير ،باب الظاء .

(2) حسين محمد فهمي، ادب الرحلات، مطبعة الرسالة، الكويت، 1989 ،ص15-16 .

(3) زكي محمد حسن ، الرحالة المسلمون في القرون الوسطى ،(مصر:1945) ، ص7 .

أ.م.د. جمال حامد رشيد

وفي القرن الثاني عشر برز كل من الادريسي وابن جبير واسامة بن منقذ ، لاتباعهم في القرن الثالث عشر عبد اللطيف البغدادي وياقوت الحموي ، ثم يخط بنا الرحال في القرن الرابع عشر حيث ظهر اشهر الرحالة العرب ومنهم ابن بطوطة علماً ان ادب الرحلات كان يفقتر انذاك الى عنصري الامانة العلمية والنقد التحليلي ، ومن ثم ظهر في القرن الخامس عشر الرحالة الظاهري، وكلما اتجهت بنا سفينة الزمان الى عصور النهضة الحديثة كلما اتسعت الرحلات بصفة التنوع والشمول والوصف الدقيق والاتجاه نحو تحري الحقيقة امثال رحلات فارس شدياق ومحمد عمر التونسي وامين الريحاني الذين اشتهروا بأسلوبهم الحي المتحرك وطرافة الحديث وطلاوة السرد⁽¹⁾

1- الرحلات البرية في الحضارة العراقية القديمة :

لقد برز اهتمام الحضارة العراقية بالمعرفة الجغرافية من خلال اهتمامهم بالتجارة والفتوح الخارجي والتي مكنتهم من التعرف على مناطق واسعة من الشرق فقد عرفوا معظم اجزاء الجزيرة العربية خاصة الاجزاء المشرقية ويمكن ان نتعرف على ذلك من خلال الاشارة الى اهم وابرز حضارتين نشأت في العراق وهما السومرية والبابلية .

أ- الرحلات عند السومريين : تعد الحضارة السومرية من اول الحضارات البشرية الاصلية واساساً لجميع حضارات العراق القديم فيما بعد ولحضارات اخرنشأت في انحاء الشرق الادنى والوطن العربي⁽²⁾ ، وان الكشف الجغرافي للسومريين كان لمناطق واسعة من الشرق عن طريق التجارة والفتوح الخارجة والاسفار فقد عرفوا معظم اجزاء الجزيرة العربية وخاصة الاجزاء الشرقية ومنها البحرين والتي سميت بـ(دلمون) في كتابات السومريين وعمان وسواحل البحر الاحمر وبلاد الشام ومعظم السواحل الشرقية للبحر المتوسط⁽³⁾

ب- الرحلات عند البابليين : تعد الرحلات الجغرافية عند البابليين مكتملة للرحلات السومرية ولكن تميزت الرحلات البابلية بتسجيل حصاد المعرفة الجغرافية في الوثائق البابلية وقد تضم هذه المدونات ثمرات الاجتهاد الجغرافي التي تسجل في السفر والرحلة من مكان الى اخر وتفيد السلطات والادارة الحاكمة في التوجه العربي او تقدم في سير الرحلات التجارية واقامة علاقات مع الدول المجاورة وهذا معناه ان الرحلات البابلية قد اثرت في توسع الافق الجغرافي وهذا ما يوسع دائرة المعرفة الجغرافية بالارض والناس من حول بابل⁽⁴⁾ .

2- الرحلات البرية في التراث العربي الاسلامي :

التراث الجغرافي الاسلامي يقصد به ما خلفه المأمون من انجازات في مجال الجغرافية وجاءت هذه الانجازات نتاج جهود دامت قرون طويلة وبلغت هذه الانجازات ذروتها في القرن الثالث حتى الخامس الهجري(التاسع حتى الحادي عشر الميلادي) . كتب (الاروسا) الفرنسي في دائرة المعرفة الجغرافية اسلامية فقال : (اذا اراد القاريء ان يرى في القرن الحادي عشر الميلادي عجيبة من العجائب الجغرافية فلا يبحث عنها في اوربا التي صارت انذاك بربرية ، ولكن يبحث عنها عند العرب⁽¹⁾ .

(1) حسين ، محمد فهم ، ادب الرحلات ، (الكويت، المجلس الوطني للثقافة والفنون ، عالم المعرفة، 1989 ، ص13.

(2) نقولاً زيادة ، الجغرافيون والرحلات عند العرب ، بيروت دار صادر:1962، ص43

(3) عبد خليل فضيل ابراهيم المشهداني ، مصدر سابق، ص69 .

(4) نفس المصدر ص73 .

(1) شبكة المعلومات العالمية(الانترنت) ، شمس الدين الكيلاني، اسعار البر والبحر، ص12.

النقل البري واثره في ثقافة التواصل

أ.م.د. جمال حامد رشيد

ان العرب قد عرفوا السفر ومارسوه في شبه الجزيرة العربية وقاموا برحلتين الشتاء والصيف التين ورد ذكرهما في القران الكريم واجرحت سفنهم في مياه المحيط الهندي حيث اتجهوا نحو الشرق الى الهند والى الغرب نحو افريقيا حدث هذا كله قبل مجيء الاسلام الذي وسع بدوره افاق الرحلة العربية وعدد وبهذا بلغت ذروتها وارتفع شأنها وقيمتها وخصوصاً خلال فترة الفتوحات الاسلامية وما تلاها من عصر الاستقلال والازدهار والمعرفة والحضارة⁽²⁾.

اهم الرحالة المسلمين :

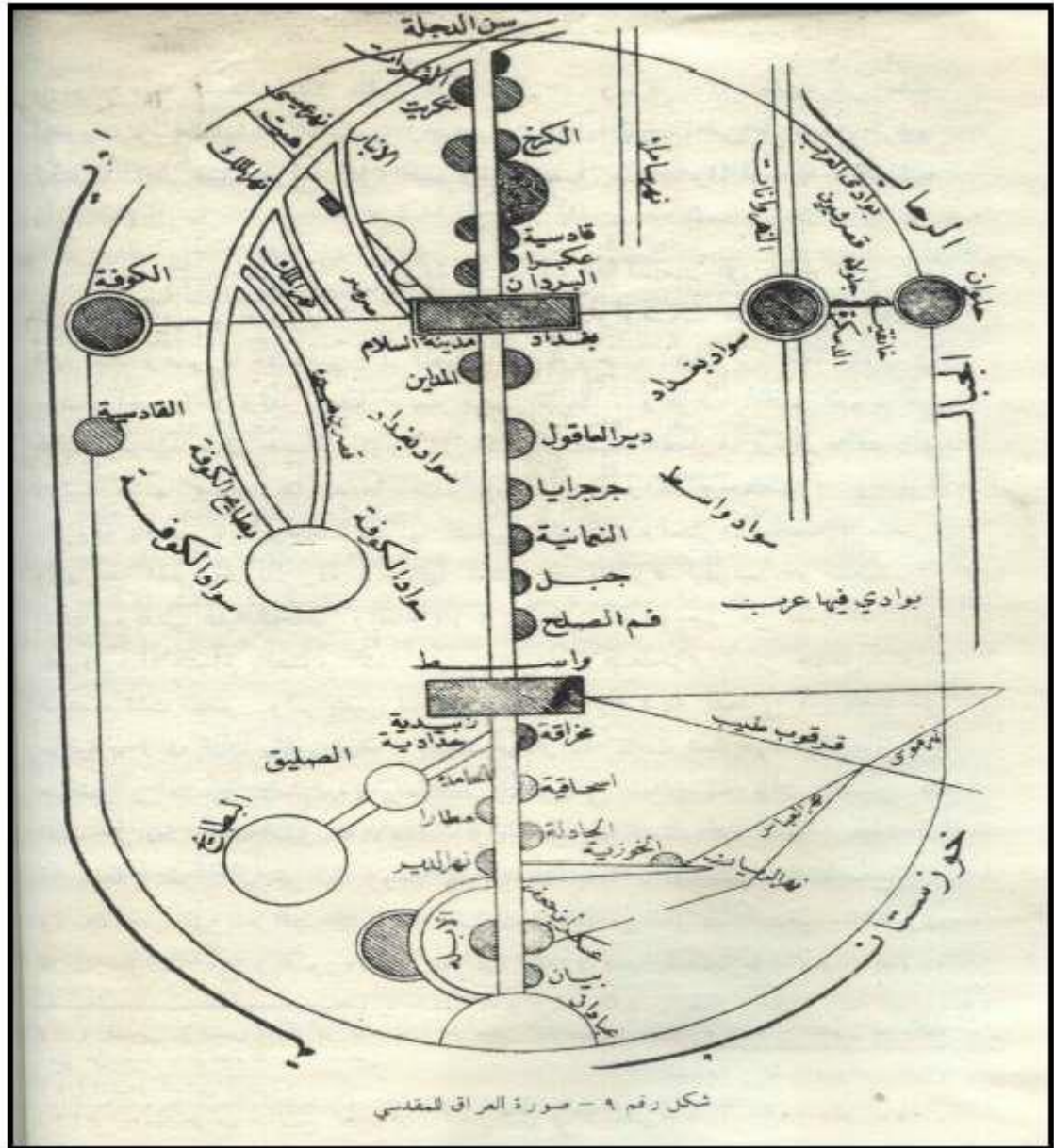
دخل الرحالة العرب مغامرة اكتشاف العالم القديم ، وتأثرت مقاصدهم وموضوعاتهم الاثرية ، بطبيعة علاقاتهم بالحضارة التي زاروها ، لهذا طغى على مدوناتهم عن اوربا مزيج من العدا والتنافس واحياناً الاعجاب والاهتمام بالجوانب العسكرية والسياسية والدينية ، ولا سيما بيزنطا المنافس الخطير لهم ، بعدها تأتي دراستهم لحياة الاوربيين الثقافية ، ولسلوكلهم وعاداتهم وتجارتهم ، وتنقلب اولويات ابحاثهم عند دراستهم حضارات الشرق الاقصى ، الهند والصين وجزر المحيط الهندي ، والشعوب السود الافريقية حيث الغلبة هنا للعلاقة السلمية ، فأينما ذهب الرحالة في مدن افريقيا جنوب الصحراء ، وفي مدن الهند والصين، وجد امامه جالية مسلمة تحتضنه وتأويه⁽³⁾.

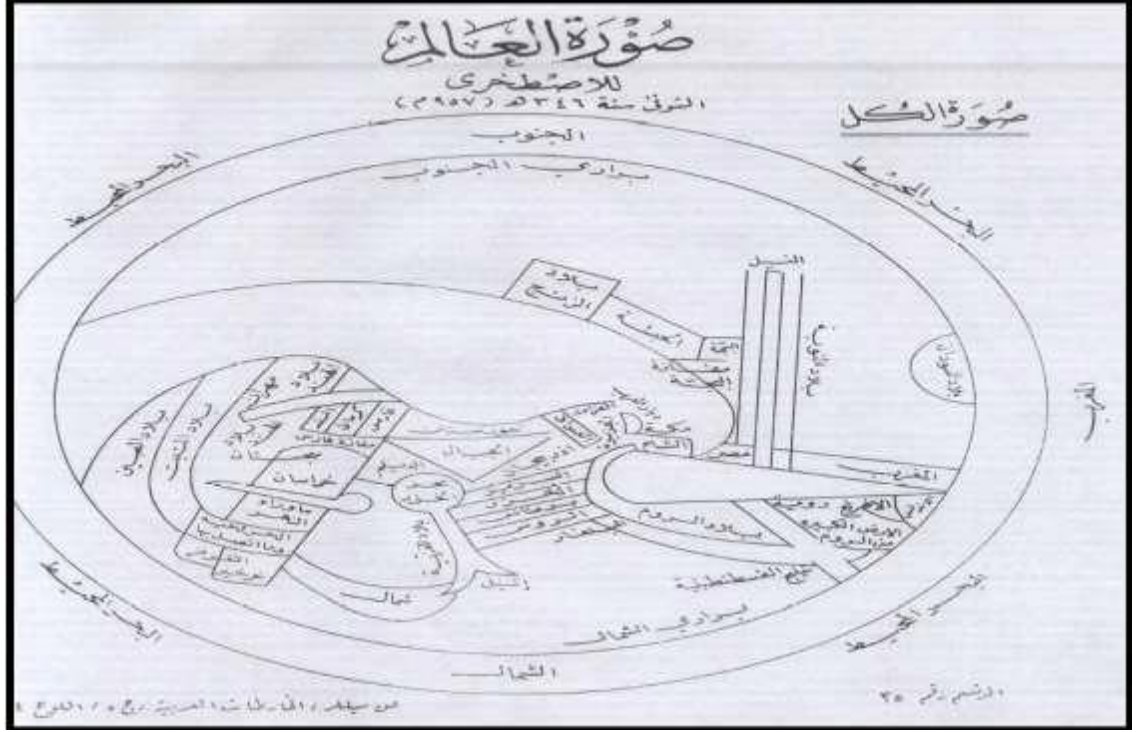
(2) حسين محمد فهميم ، مصدر سابق،ص89 .

(3) شبكة المعلومات العالمية(الانترنت) ، شمس الدين الكيلاني، اسعار البر والبحر ، ص211

النقل البري واثره في ثقافة التواصل

أ.م.د. جمال حامد رشيد





- الادريسي :

هو عبد الله محمد بن محمد بن عبد الله بن ادريس بن يحيى المشهور بالادريسي ، وتنسب اسرته الى الشراء الدارسة .. ولد في بستة المغرب الاقصى في عام 493هـ / 1100 م ، وامضى طفولته في المغرب ، ثم انتقل في حياته الى قرطبة وتلقى العلم في جامعتها ودرس هناك العلوم والرياضيات واهتم بدراسة التاريخ والجغرافية وبدأ الادريسي اسفاره في سنة مبكرة فقد طاف الاندلس وسواحل اوربا، كما تجول ببلدان شمال افريقيا ويعتبر الادريسي اشهر جغرافي عربي عرفته اوربا ، وظل كتابه وخرائطه معتمد في الدراسات الجغرافية في الجامعات الاوربية وقد لقبه بعض المشرفين بـ(استرايون العرب) وقد توفي الادريسي في مدينة بستة عام 560هـ/ 1166 م⁽¹⁾.

وكان الادريسي له اتجاه في رسم الخرائط فرسم (خارطة العالم الادريسي) فوصفها في مطلع كتابه خارطة مستديرة للعالم التي يمكن اعتبارها الخارطة الوحيدة التي ترتبط بخرائط المدرسة الاصلية وكانت تكتاز بدقة الرسم⁽²⁾

المسعودي :

هو ابو الحسن علي بن الحسين بن علي المسعودي من احفاد الصحابي الجليل عبد الله بن مسعود الهذلي ونسبته اليه، ولد المسعودي ببغداد ولكننا لا نعرف سنة مولده لان المصادر التراثية اغلقت ذلك ، ان ابرز ما بلغت النظر فيه حياة المسعودي ، جغرافية من مسقط رأسه بغداد في

(1) الدكتور شاكر خصباك ، في الجغرافية العربية ، دراسة في التراث الجغرافي العربي ، ط1، مطبعة دار السلام ، بغداد ، ص382 ، 383 ، 384 .

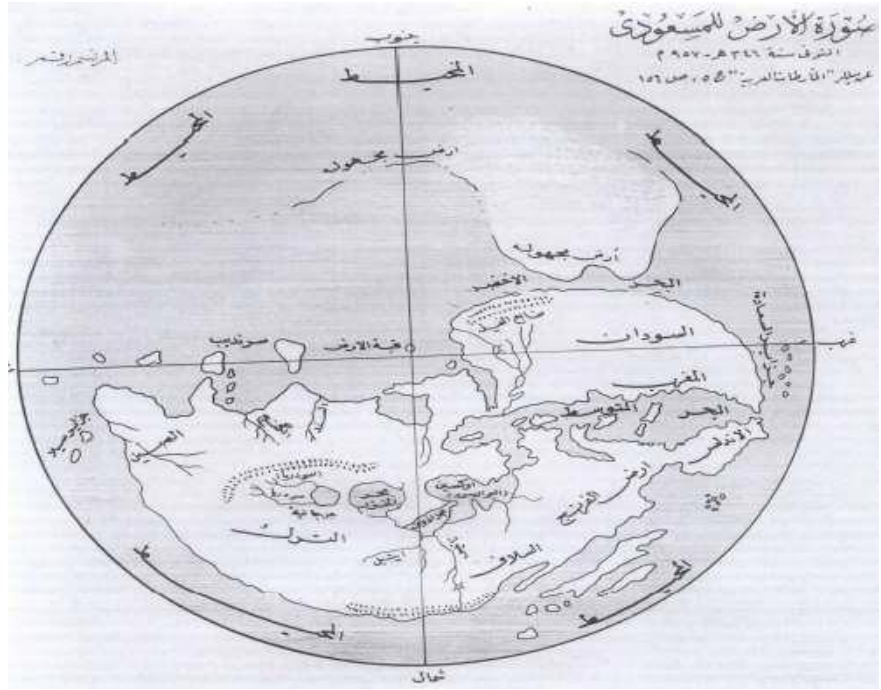
(2) د. فلاح شاكر اسود ، علم الخرائط نشأته وتطوره ومبادئه ، دار الكتب للطباعة والنشر جامعة الموصل ، 1989 ، ص169 .

النقل البري واثره في ثقافة التواصل

أ.م.د. جمال حامد رشيد

مطلع شبابه وكثرة رحلاته الى مهتلف اوطان العالم المعروف انذاك واقالية فيقول في شدة حنينه الى وطنه عند كلامه عن الاقليم الرابع(ويجز علينا بما دفعنا اليه مفارقة مصرالذي به مولدنا وفيه منشوءنا ، فن | أت الايام بيننا وساحقت مساسفاتنا عنه فبعد الدار وتراخي المزار ... ولولا الشوق الى الوطن والحنين الى المسأ لم نذكر ما ذكر خان من هذه المعاني⁽¹⁾ .

كان المسعودي موسوعياً مثل غيره من علماء مصر النابجين فتعددت نشاطاته العلمية ولا اول على ذلك من صفاته العديدة التي زادت على الاربعين كتاباً ، ولكن يحصل الينا منها الانزاد اليسيد ومن نتاجاته التي وصلت اليها المسعودي بفعل اسفاره هو قسيمة المسعودي من الارض الى سبعة اقسام يسمى كل قسم منها اقليم يقول المسعودي وقد اختلف العلماء والفلاسفة بشأن هذه الاقليم هل هي في الشمال والجنوب او في الشمال دون الجنوب، فذهب اكثرهم الى ان ذلك في الشمال دون الجنوب لكثرة العمارة في الشمال وقتتها في الجنوب⁽²⁾.



ابن بطوطة :

- (1) علي بن الحسين المسعودي ، التنبيه والاشراف، تحقيق : عبد اسماعيل الصاوي، مكتبة الشرق الاسلامية ومطبعتهما ، 1938 ، ص 38 .
- (2) احمد عبد الباقي السامرائي ، من اعلام العلماء العرب في القرن الرابع الهجري ، دار الشؤون الثقافية العمامة ، بغداد، 2002 ، ص 188 .

النقل البري واثره في ثقافة التواصل

أ.م.د. جمال حامد رشيد

في درب صغير (طنجة في المغرب كان يعيش فتى عربي مسلم ، من قبيلة لواته ، اسمه محمد بن عبد الله بن محمد بن ابراهيم ، وكان معروفاً بين الناس بلقب ابن بطوطة وكان قد بلغ من العمر اثنين وعشرين سنة⁽¹⁾ .

وابن بطوطة هو اعظم الرحالة المسلمين قاطبة واوسعهم شهرة حتى سمي بحق شيخ الرحالين⁽²⁾ .

وقد انتهت رحلاته واسفراه التي استمرت مدة ثمانية وعشرين عاماً على الغالب مثل من رحلات غادر في الرحلة الاولى في مدينة طنجة وطاق بأحاء المغرب الاقصى ثم اتجه نحو الشرق عبر الجزائر او المغرب الاوسط ثم الى تونس وليبيا وانتهى به المطاف الى افريقيا في مصر .. وذهب في رحلاته الثلاث الى دراسة احوال الناس الاقتصادية والاجتماعية لا ال ضبط التفاصيل ومراعاة الازهنة وبعد فقد وافته المنية في فأس سنة(779هـ / 1378م)⁽³⁾

المبحث الرابع: النقل البري ودوره في التبادل الثقافي

طريق الحرير انموذجا

أصل الاسم:

سُمي طريق الحرير بهذا الاسم لكميات الحرير الصيني الكبيرة التي كانت تنقل عبره. كان الصينيون أول من تعلم صناعة الحرير، واستطاعوا المحافظة على سر المهنة. فقد ظلت الصين المورد الوحيد للحرير حتى القرن السادس الميلادي، حين اكتشفت الدول الغربية كيفية صناعة المنسوجات الحريرية.

يعتبر طريق الحرير القديم من الممرات التاريخية التي ساهمت في نمو وازدهار الشعوب والحضارات قديماً والتي طال صيتها إلى عالمنا الحديث حيث جمع هذا الطريق بين التجارة والثقافة والسياسة.

وكان عبارة عن مجموعة من الطرق والخطوط البرية والبحرية المترابطة والتي تمتد لنحو 15 ألف كيلومتر تسلكها القوافل والسفن قديماً بهدف نقل البضائع التجارية بين الصين وآسيا الصغرى والوسطى وبلاد العرب والفرس وأفريقيا وأوروبا وقد تصل مدة الرحلات إلى عدة شهور.

ولعبت هذه الطرق دوراً في تلاقي الثقافات والشعوب وتيسير المبادلات بينها فقد اضطر التجار إلى تعلم لغات وتقاليد البلدان التي سافروا عبرها وقام العديد من المسافرين بسلك هذه الطرق للدخول في عملية التبادل الفكري والثقافي التي كانت عامرة في المدن الممتدة على طول هذه الطرق.⁽¹⁾

(1) سليمان فياض ، ابن بطوطة رحالة الاسلام ، مركز الاحرام للنشر، 1986 .

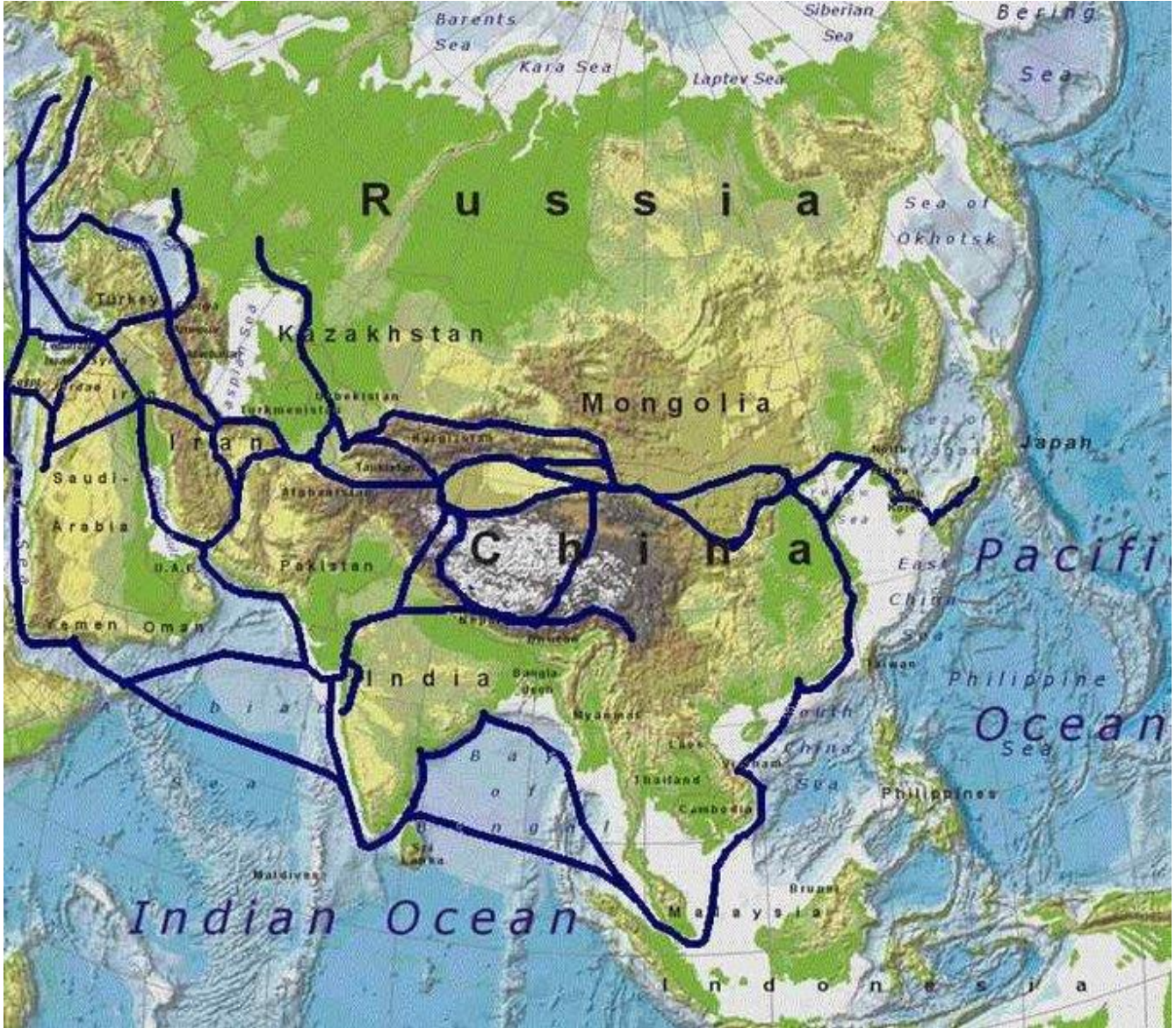
(2) نقولا زياد ، الجغرافية والرحلات عند العرب ، الشركة العالمية للكتاب ، ص 180 .

(3) شبكة المعلومات العالمية(الانترنت) ، علي احمد ياسين ، التراث الجغرافي الاسلامي، مجلة افاق الحضارة الاسلامية ، العدد4 ، 2006 ، ص 29 .

- وايت فيلد سوزان، ط المركز (201) Whitfield, Susan, 1999. *Life Along the Silk Road*. London: John Murray. page (201) القومي للترجمة

النقل البري واثره في ثقافة التواصل

أ.م.د. جمال حامد رشيد



خارطة طريق الحرير القديم.

وتطور السفر عبر طرق الحرير بتطور الطرق نفسها حيث كانت المدن الواقعة على امتداد طريق الحرير توفر الطعام والماء وأماكن الراحة للمسافرين بالإضافة إلى السلع المعدة للتبادل التجاري عبر عدة (خانات) وهي عبارة عن (مضافات) و(نزل) كبيرة مصممة لاستقبال التجار المسافرين.

النقل البري واثره في ثقافة التواصل

أ.م.د. جمال حامد رشيد

ويعتبر مصطلح (طريق الحرير) في الواقع حديث عهد نسبيا إذ لم تحمل هذه الطرق القديمة طوال تاريخها اسما بعينه حيث حمل عدة أسماء منها (طريق البشم) و(طريق الأحجار الكريمة) و(طريق البوذية) و(طريق الفخار والخزف) و(طريق التوابل) وغيرها وكل اسم من تلك الأسماء كان يخص جزءا من طريق الحرير.

وفي منتصف القرن التاسع عشر أطلق العالم الجيولوجي الألماني البارون فرديناند فون ريشتهوفن على هذا الطريق اسم (طريق الحرير) نسبة إلى أشهر سلعة تحتكر انتاجها الصين آنذاك وأبقت على سرها نحو ثلاثة آلاف سنة حتى إنها كانت تعدم كل من يتجرأ على إفشاء سر إنتاج الحرير لشخص غريب.

ولم يشكل الحرير سوى واحد من المنتجات العديدة التي كانت تصدرها الصين إلى العالم حيث كانت الأواني الخزفية هي ثاني أكبر سلعة تصدرها إلى العالم.⁽¹⁾

ومن أهم البضائع التي انتقلت من هذا الطريق الزجاج والأحجار الكريمة والتوابل والزعفران والعطور والعقاقير الطبية والنباتات بشتى أنواعها والحيوانات وجلودها والمشغولات الخشبية والفنية والأسلحة وغيرها.

ومن أبرز الإنجازات التقنية التي خرجت من هذا الطريق إلى العالم تقنية صناعة الورق وتطور الصحافة المطبوعة الذي أحدث نقلة نوعية في مجال العلوم وسهولة تدوينها.

وتردد نوع جديد من المسافرين على الطريق وهم علماء الآثار والجغرافيا وتوافد هؤلاء الباحثون من عدة دول وأخذوا يجتازون صحراء شمال غرب الصين قاصدين استكشاف المواقع الأثرية القديمة المنتشرة على طول الطريق.⁽²⁾

وتجاوزت أهمية الطريق على كونه معبرا للقوافل التجارية فأصبح معبرا ثقافيا واجتماعيا وانتقلت عبره الديانات فعرفت (البوذية) وعرفت آسيا عن طريقه (الإسلام) حتى أن العديد من هذه المدن تحولت إلى مراكز للثقافة والتعلم.

وتذكر المصادر التاريخية أن مدينة (شيان) الصينية التي تعد بداية طريق الحرير كانت أول مدينة يدخلها الإسلام على يد التجار العرب.

ولعب العرب دورا محوريا في تجارة طريق الحرير بالنظر إلى موقعهم الجغرافي الرابط بين آسيا وأوروبا حيث كان نقطة تلاق ملزمة برا وبحرا لقوافل التجار العابرين.

وعرفت العلوم والثقافات والفنون الإسلامية بشكل تدريجي في الصين على نطاق واسع حتى انتشر المسلمون وتاجروا في مختلف الموانئ والمدن الساحلية الرئيسية في الصين وساهموا بالإسلام ونشره وقاموا ببناء مساجد وفضلهم اعتنق صينيون كثر الإسلام.

ويرجع تاريخ العلاقات الصينية وبلاد الإسلام في القرن الثامن عندما امتدت الدولة الإسلامية شرقا وغربا وصل نفوذها إلى الحدود الغربية للصين وبذلك أصبحت الأجزاء الكبرى من طريقي الحرير البري والبحري واقعة في ديار الإسلام.

ومن الملفت أن الصينيين في بداية تواصلهم بتجار الجزيرة العربية كانوا يطلقون على الأحجار الكريمة وشبه الكريمة اسم (حصى العرب) ظنا منهم أن أرض العرب مفروشة بها وذلك لكثرتها.⁽³⁾

- (1) von Le Coq, Albert, 1928. Buried Treasures of Turkestan. Reprint with Introduction by Peter Hopkirk, Oxford University Press. 1985.page 74 المركز القومي للترجمة فون لي كوك،
- (2) Puri, B. N, 1987 *Buddhism in Central Asia*, Motilal Banarsidass Publishers Private Limited, Delhi. (2000 reprint)page 104.المركز القومي للترجمة بيوري.
- (3) Whitfield, Susan, 1999. *Life Along the Silk Road*. London: John Murray page 36.المركز القومي للترجمة.

النقل البري واثره في ثقافة التواصل

أ.م.د. جمال حامد رشيد

وبالنسبة للطرق البحرية فقد كان التجار البحارة يواجهون تحديات متعددة أثناء رحلاتهم الطويلة لاسيما المتعلقة ببناء البواخر وسلامة الرحلات البحرية خلال القرون الوسطى.

وأنشئت الموانئ على السواحل التي تقطعها هذه الرحلات التجارية البحرية مما وفر فرصا حيوية للتجار لبيع حمولاتهم وتفريغها والتزود بالمياه العذبة حيث كان النقص في مياه الشرب يعد أحد المخاطر الكبرى التي واجهها البحارة في القرون الوسطى.⁽¹⁾ وكانت جميع البواخر التجارية التي تعبر طرق الحرير البحرية معرضة لخطر آخر هو هجوم القراصنة لأن حمولاتها الباهظة الثمن جعلتها أهدافا مرغوبة.

ومع تغير الخارطة السياسية والاقتصادية في أوروبا وآسيا بعد القرن التاسع الميلادي وخاصة تقدم تكنولوجيا الملاحة برز دور النقل البحري في التبادل التجاري لذا اضمحل دور طريق الحرير البري التقليدي.

وترجع قصة اكتشاف طريق الحرير إلى العصور القديمة في القرن الثاني قبل الميلاد عندما أرسل أحد الملوك الصينيين جنرالا إلى المناطق الشمالية الغربية من الصين لإقناع القبائل هناك بالتضامن معه للقضاء على فتنة داخلية حيث استغرقت الرحلة نحو 13 عاما. وعاد الجنرال بعدها إلى العاصمة بعد رحلة أسطورية تكبد خلالها الأسر مرتين من دون تحقيق الغاية العسكرية لكنه حقق الانفتاح الاقتصادي بمعرفته تفاصيل الطرق حيث أعاد الكرة ثانية بقافلة كبيرة ضمت البضائع المختلفة وبدأت القبائل على جانبي الطريق تتبادل وتشترى وتبيع حتى نهاية حدود الصين.

وكان لطريق الحرير تأثير كبير على ازدهار الكثير من الحضارات القديمة مثل الصينية والمصرية والهندية والرومانية والحضارة الإسلامية حتى أنها أرست القواعد للعصر الحديث.

وفي الفترة ما بين القرن الثاني قبل الميلاد والقرن الثاني الميلادي كان على طول طريق الحرير اربع دول امبراطورية كبرى وهي روما وبارثيا وكوشان واسرة هان الصينية في شرق آسيا حيث جعل الطريق هذه الحضارات العريقة تتبادل وتتأثر بعضها البعض وبعد ذلك تطورت بصورة منعزلة.⁽²⁾ ومع انتشار الحروب آنذاك اتخذ التجار المسارات البحرية من هذا الطريق لأنها أكثر أمانا من الطرق البرية إلى أن فقد الطريق أهميته وتأثر سلبا وبدأت تجارته تنكمش شيئا فشيئا وتحولت حركة التجارة إلى مسارات أخرى عبر المحيط الهندي من آسيا الجنوبية إلى شمال أفريقيا مروراً بالبحر الأحمر حتى خليج السويس.

ومن أهم الأسباب التي أدت الى توقف هذا الطريق هي الاكتشافات البحرية الكبرى وأنحدار الإمبراطوريات واكتشاف تصنيع الحرير في أوروبا إضافة الى كثرة الصراعات والحروب العرقية والدينية والسياسية التي كانت أهدافها اقتصادية بحتة علاوة على اغلاق بعض من أجزاء الطريق من قبل الأتراك وافتتاح قناة السويس في مصر عام 1869.

وعاد (طريق الحرير) التاريخي بين آسيا وأوروبا إلى الانتعاش مجددا في ابريل من عام 2005 في مرحلة أولية تشمل سبع دول آسيوية تبدأ بتركيا وتنتهي بكازاخستان لكن هذه المرة بواسطة القطارات عوضا عن الخيول والجمال وتمتد رحلات القطار إلى مسافة عشرة آلاف و560 كيلومترا يقطعها في 38 يوما.⁽¹⁾

- (1) Osborne, Milton, 1975. *River Road to China: The Mekong River Expedition, 1866-73*. George Allen & Unwin Lt.page 85 للمركز القومي للترجمة
- (2) Mallory, J. P. and Mair, Victor H., 2000. *The Tarim Mummies: Ancient China and the Mystery of the Earliest Peoples from the West*. Thames & Hudson, London.page 71 للمركز القومي للترجمة

النقل البري واثره في ثقافة التواصل

أ.م.د. جمال حامد رشيد

وفي عام 2013 أطلقت الصين مبادرة (الحزام والطريق) لتحفيز تجرية عرفها العالم قديما ببعديها الاقتصادي والثقافي لخلق طريق بري وبحري لتعزيز الربط الدولي ودعم حركة التجارة.

وتأمل الصين أن يخلق هذا المشروع نشاطا تجاريا تفوق قيمته 2ر5 ترليون دولار أمريكي خلال 10 سنوات وتبلغ التكلفة التقديرية للطريق نحو 47 مليار دولار أمريكي حيث يشمل الطريق أكثر من 60 دولة في قارات آسيا وأوروبا وإفريقيا. ((وفي 18 يناير الماضي وصل أول قطار لنقل البضائع من مدينة (بيوو) شرقي الصين إلى العاصمة البريطانية لندن بعد أن قطع قرابة 12 ألف كيلومتر خلال رحلة استمرت 18 يوما.⁽²⁾



خارطة طريق الحرير الجديد.

اهم النتائج والتوصيات :-

اولا- النتائج:

- 1- ان شبكات التواصل الاجتماعي شبكات عالمية .
- 2- ان شبكات التواصل الاجتماعي قد فرضت نفسها وبقوة داخل المجتمعات العربية.
- 3- ان اغلب تلك الشبكات متاحة للجميع وبالجحان.
- 4- انها صممت اساسا لتكون سهلة الاستخدام وبدون تعقيدات .
- 5- انها مصدر جديد وجيد للحصول على المعلومات .
- 6- مواقع التواصل الاجتماعي يستخدمها من يشاء لنشر الثقافات والاحبار والاراء وبشمكل حر.

ثانيا - التوصيات :

- ⁽¹⁾ Liu, Xinru, 2001. "Migration and Settlement of the Yuezhi-Kushan: Interaction and Interdependence of Nomadic and Sedentary Societies." *Journal of World History*, Volume 12, No. 2, Fall 2001. University of Hawaii Press, pp. 261-292. [1] المركز القومي للترجمة.

⁽²⁾ موقع وكالة كونا <https://www.kuna.net.kw/>

النقل البري واثره في ثقافة التواصل

أ.م.د. جمال حامد رشيد

- 1- يوصي الباحث بضرورة التعرف اكثر باهمية الشبكات الاجتماعية وذلك عن ريق عقد اللقاءات والمؤتمرات لذلك .
- 2- ضرورة مخاطبة كليات الاعلام والمراكز البحثية المنتشرة على مستوى الوطن العربي عن ضرورة تشجيع الباحثين على اجراء المزيد من الابحاث والدراسات عن مختلف شبكات التواصل الاجتماعي وتأثيراتها المختلفة على الفرد والمجتمع.
- 3- ضرورة توجيه الدعوة الى رجال الاعمال وذلك من اجل تشجيع الشباب على ابتكار شبكات تواصل اجتماعي عربية تهدف في المقام الال لنقل الثقافة العربية .

النقل البري واثره في ثقافة التواصل

أ.م.د. جمال حامد رشيد

المصادر

القرآن الكريم.

العربية:

& ابو اسحاق ابراهيم بن محمد الاصطخري ، المسالك والممالك وزارة الثقافة والارشاد القومي ، تحقيق د.محمد جابر عبيح العمال ، 1961.

احمد رمضان احمد ، الرحلة والرحالة المسلمون دار البيان العربي ، جدة،

احمد سوسه: الشريف الادريسي في الجغرافية العربية . الباب الاول.

احمد عبد الباقي السامرائي ، من اعلام العلماء العرب في القرن الرابع الهجري ، دار الشؤون الثقافية العمامة ، بغداد، 2002.

ادب الرحلات، د.حسين محمد ، سلسلة عالم المعرفة.

البداية والنهاية : اسماعيل بن عمر بن كثيرالقرشي الدمشقي، دار عالم الكتب ، سنة النشر 1424هـ/2003م ، المعجم الكبير

،باب الظاء

تاريخ الادب الجغرافي ، كراتشكوفسكي.

جغرافية النقل، محمد خميس الزوكة، مطبعة دار المعرفة الجامعية/ القاهرة.

حسين ، محمد فهيم ، ادب الرحلات ، (الكويت، المجلس الوطني للثقافة والفنون ، عالم المعرفة، 1989.

حسين محمد فهيم، ادب الرحلات، مطبعة الرسالة، الكويت، 1989 .

د. فلاح شاكر اسود ، علم الخرائط نشأته وتطوره ومبادئه ، دار الكتب للطباعة والنشر جامعة الموصل .

الدكتور شاكر خصباك ، في الجغرافية العربية ، دراسة في التراث الجغرافي العربي ، ط1، مطبعة دار السلام ، بغداد، 1975 .

الدكتور شاكر خصباك ، في الجغرافية العربية ، دراسة في التراث الجغرافي العربي ، ط1، مطبعة دار السلام ، بغداد .

زكي محمد حسن ، الرحالة المسلمون في القرون الوسطى ، (مصر: 1945) ،

سليمان فياض ، ابن بطوطة رحالة الاسلام ، مركز الاحرام للنشر، 1986 .

شبكة المعلومات العالمية(الانترنت) ، شمس الدين الكيلاني، اسعار البر والبحر حسين محمد فهيم ،

شبكة المعلومات العالمية(الانترنت) ، علي احمد ياسين ، التراث الجغرافي الاسلامي، مجلة افاق الحضارة الاسلامية ، العدد4 ، 2006.

صبري فارس الهيتي واخرون ، الفكر الجغرافي وطرق البحث ، مطبعة جامعة الموصل، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، 1985 .

صلاح الدين الدين الشامي ، الفكر الجغرافي لسيرة ومسيرة ، دار المعارف للنشر الاسكندرية، 1980.

عبد العليم محمد قيس ، معجم الالفاظ المشتركة في اللغة العربية ، مكتبة لبنان، 1978 .

النقل البري واثره في ثقافة التواصل

أ.م.د. جمال حامد رشيد

عبد خليل فضيل ابراهيم المشهداني .

عبد خليل فضيل و ابراهيم عبد الجبار المشهداني ، مصدر سابق .

عبد خليل فضيل و ابراهيم عبد الجليل المشهداني ، الفكر الجغرافي ، دار الحكمة للطباعة والنشر ، 1990.

العرب والملاحة في المحيط الهندي ، جورج فضلو جوارني .

علي بن الحسين المسعودي ، التنبيه والاشراف ، تحقيق : عبد اسماعيل الصاوي ، مكتبة الشرق الاسلامية ومطبعتهما ، 1938 .

لسان العرب : ابن منظور ، مادة رحل ، دار صادر ، بيروت ، 2004 .

محمود ابو العلا ، الفكر الجغرافي ، مكتبة الانجلو المصرية ، مصر ، 1998.

الملامح الاقتصادية في رحلة ابن جبير ، د. احمد مطلوب .

نقولا زياد ، الجغرافية والرحلات عند العرب ، الشركة العالمية للكتاب .

نقولا زيادة ، الجغرافيون والرحلات عند العرب ، بيروت دار صادر: 1962

نقولا زيارة ، الجغرافية والرحلات عند العرب ، بيروت - بيروت - تموز 1962 .

الاجنبية:

- Osborne, Milton, 1975. *River Road to China: The Mekong River Expedition, 1866–73*. George Allen & Unwin Lt. page 85 للمركز القومي للترجمة
- Duno-Gottberg, Luis. (2003). *Solventando las diferencias: La ideología del mestizaje en Cuba, Iberoamericana – Frankfurt am Main, Vervuert, Madrid*.
- John Murray. page (201) للمركز القومي للترجمة
- Liu, Xinru, 2001. "Migration and Settlement of the Yuezhi-Kushan: Interaction and Interdependence of Nomadic and Sedentary Societies." *Journal of World History*, Volume 12, No. 2, Fall 2001. University of Hawaii Press, pp. 261–292. [1]. للمركز القومي للترجمة
- Mallory, J. P. and Mair, Victor H., 2000. *The Tarim Mummies: Ancient China and the Mystery of the Earliest Peoples from the West*. Thames & Hudson, London. page 71 للمركز القومي للترجمة
- Ortiz, Fernando (1995), *Cuban Counterpoint: Tobacco and Sugar*, Durham, NC: Duke University Press. ISBN 0-8223-1616-1 . Trans. Harriet de Onís. (Original Spanish edition published in 1940. Original translation by Onís published in 1947, New York: Knopf.)

النقل البري واثره في ثقافة التواصل

أ.م.د. جمال حامد رشيد

- Puri, B. N, 1987 *Buddhism in Central Asia*, Motilal Banarsidass Publishers Private Limited, Delhi. (2000 reprint)page 104. المركز القومي للترجمة.
- von Le Coq, Albert, 1928. *Buried Treasures of Turkestan*. Reprint with Introduction by Peter Hopkirk, Oxford University Press. 1985. المركز القومي للترجمة.
- Whitfield, Susan, 1999. *Life Along the Silk Road*. London: Allatson ,Paul (2007). Key Terms in Latino/a Cultural And Literary Studies Oxford and Malden, MA: Blackwell, ISBN 1-4051-0250-0 .
- Whitfield, Susan, 1999. *Life Along the Silk Road*. London: John Murray page 36. المركز القومي للترجمة
- موقع وكالة كونا
- <https://www.kuna.net.kw/>