الطرق التجارية المصرية القديمة في البحرين المتوسط والأحمر

الأستاذة: الزهرة الزعبي
معيدة مساعدة بقسم التاريخ جامعة الجزائر

تعد الطرق البحرية سبلا هامة في شبكة الطرق التجارية في كل العصور بدءا من العصر القديم، الذي ارتبط فيه وجود الأمم التجارية الكبرى وتطورها بسيطرتها على مثل هذه الطرق، وقد تحقق ذلك لمصر خلال العصر الفرعوني، حيث كانت لها مسارات سلكتها التجارة المصرية في البحرين المتوسط والأحمر، على أن المتداول بين كثير من المؤرخين أن مصر لم تعرف طرق تجارية بمعنى الكلمة إلا في عهد البطالمة. في حين أن موقعها يؤهلها لارتياد البحار والمحيطات نتيجة لقربها من بحرين اشتهرا بالنشاط التجاري. وتكشف الوثائق عن تردد المصريين خلال العصر الفرعوني على طرق البحرين: المتوسط والأحمر.

I. طرق البحر المتوسط

في شمال مصر كانت تنطلق طرق بحرية في اتجاه «جبيل «و«قبرص» و«كريت «وبحر «إيجا» عموما، فماذا عن هذه الطرق ؟.

1 - الطريق بين مصر وساحل مدرجات الأخشاب (الساحل الكنعاني):

يرى «كاسون» (L.Casson) بأنه قبل عصر الملك «سنفرو» لا يمكن الجزم فيما إذا كان الطريق التجاري بين مصر وساحل مدرجات الأخشاب يمر عبر البحر، لكن نتيجة للنص الذي يعود إلى زمن ذلك الملك نعرف بشكل مؤكد بأنه

حوالي الألف الثالث ق.م، هناك أسطولا مكونا من أربعين سفينة كان قد غادر ميناء ذلك الساحل وسافر بحرا نحو مصر، وهو محملا بشحنة من الأرز[1].

لكن «ديكمانس»(G.Dykmans)، يرى بأن الطريق البحري إلى ساحل مدرجات الأخشاب معروف قبل عهد هذا الملك، إذ كان مفتوحا منذ زمن طويل لهذا النوع من التجارة، وكل ما فعله «سنفرو» هو إحياء العمل الذي كانت تقوم به قبله مدن الدلتا منذ ما قبل العصر «الثيني» thinites (عصر الأسرتين الأولى والثانية) في تعاطيها لتلك التجارة مع ذلك الساحل[2].

وما يدل على أن هذا الطريق كان يتردد عليه من قبل المصريين هو قصة «أوزيريس» والتي تعد أقدم المصادر التي تذكر هذا الطريق. فهذه القصة تثبت بأنه عرف منذ زمن جد قديم، وتروي أحداثا منذ ولادة «أوزريس»، وكان له أخ يدعى «ست» الذي أقدم على حبك خيوط مؤامرة بمساعدة إثنين وسبعين رجلا، حيث صنع صندوقا، وفي سهرة عشاء، أعلن فيها على أن ذلك الصندوق الثمين سيكون هدية منه للشخص الذي يكون الصندوق مقاسه، وهكذا جرب «أوزريس» التمدد فيه، وعندما أطبق رجال «ست» على «أوزريس» بغلقهم الصندوق، رموا به في نهر النيل وقاده التيار إلى أن أوصله إلى مياه البحر المتوسط، ومن هناك ظل يسير إلى أن وصل ميناء «جبيل» وساقته المياه عند شجرة صغيرة فنمت حوله، ولفتت إليها بحجمها ذاك إنتباه ملك «جبيل»، الذي اتخذها كعماد في قصره. وقد علمت أخت «أوزريس» بما حدث لأخيها عن طريق الريح فالتحقت به وظلت تبكيه بصمت على الشاطئ فلما رأتها ملكة «جبيل» وعلمت بقصتها أعادت لها الصندوق بعد نزعه من جذع الشجرة وحملته في سفينة أبحرت إلى مصر[3].

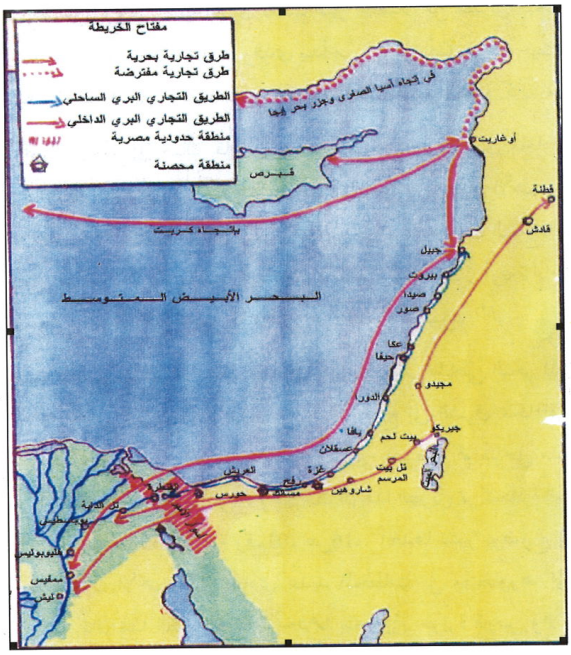
هذه القصة تدل على قدم استخدام هذا الطريق بين مصر وسواحل البحر المتوسط وتحديدا مدينة «جبيل «أي أنه يعود إلى زمن حكم الآلهة في مصر، كما تعطينا من جهة أخرى فكرة على أن السفن البحرية قد بنيت في أزمنة موغلة في القدم

قبل العصر الفرعوني، ومن جهة أخرى تعطينا سيرا مفصلا عن الطريق البحري من النيل إلى ساحل مدرجات الأخشاب، والذي يبدأ من النيل ثم يصل البحر حيث قادت الأمواج ذلك الصندوق إلى غاية «جبيل»، كما تبين بأن طريق العودة كان نفسه.

ولو أن السفر إلى هناك كان ميسرا عبر طريقين: طريق بري بمحاذاة طول الشاطئ، والطريق البحري، إلا أن هذا الأخير كان على ما يبدو الأهم، ولو أن الملاحة فيه تكون أكثر ملائمة خلال شهري ماي وجوان عندما تهب الرياح الشمالية (étésiens)، حيث أن المراكب الشراعية الكبيرة كانت تجتاز خلال أربعة أيام مسافة 650 كلم، وهي المسافة التي تفصل دلتا النيل عن شاطئ «جبيل» [4].

فهذا الطريق ينطلق من أحد مصبات نهر النيل على شاطئ البحر المتوسط، وأنا أرجح أنه أقصى الفروع الشرقية، ومن هناك يعرج إلى الشرق بمحاذاة شاطئ شبه جزيرة سيناء ثم يمتد إلى الشمال بمحاذاة شواطئ فلسطين ثم ساحل مدرجات الأخشاب إلى أن يصل مدينة «جبيل»، والملاحظ أن هذا الطريق يمر بمحاذاة السواحل ولا يبتعد عنها. وبمشاهدة الخريطة رقم01، ص16، أجدها تشير بوضوح إلى هذا الطريق وهو باللون الأحمر الذي يحاذي عديد المحطات بل ويتجاوزها إلى آسيا الصغرى، كما كان لهذا الطريق فرعان أحدهما يتجه إلى جزيرة قبرص والآخر إلى جزيرة كريت.

وأستخلص من ذلك بأن الطريق البحري من مصر إلى ساحل مدرجات الأخشاب لا يتوقف عند «جبيل»، بل كان يصل نقاطا أخرى من هذا الساحل إلى غاية «أوغاريت» وما ورائها، والدليل أن البعثات التجارية المصرية كانت تصل إلى تلك المناطق. كما أن هذا الطريق كان مستعملا أيضا من قبل الكنعانيين وخاصة في عصر إزدهار الفينيقيين، وبروزهم كقوة بحرية، كما أستخلص بأن الطريق البحري لم يتوقف عند مصبات النيل بل أنه يستمر عبر فروعه ليصل إلى العاصمة، وبالتالي فإن النيل كان يشكل جزء h من هذا الطريق التجاري المشهور.



خريطة رقم 0: الطرق التجارية في البحر المتوسط

المرجع 1 (بتصرف): B. Manley, Atlas historique ... Op -Cit, p.49.

2 - الطرق بين مصر وبحر إيجا

إن المراكب المصرية زارت معظم موانئ شرق المتوسط، إذ وجدت آثار على مرورها من هناك سواء في موانئ فلسطين، الساحل الفينيقي، أو في جزيرة قبرص.

فالوثائق السابقة للدولة الوسطى كانت قد ذكرت «كريت»، وعليه يحتمل منذ ذلك الوقت وجود طريق بحري يربط مصر بكريت، فالمسافة التي تفصلهما تقدر بـــ

400 ميل، والمدة اللازمة لقطعها لا تتعدى خمسة أو ستة أيام من الإبحار أثناء طقس جميل خصوصا وأن المصريين لهم القدرة على الإبحار في عرض البحر إلى كريت[5].

لكن «قـــركوتيه» يقدر المسافة التي تفصل أقرب نقطة من الشاطئ الكريتي عن المصب الكانوبي للنيل بحوالي 500 كلم، أي 270 ميل بحري، وهي حسب تعبيره مسافة ليست بالضخمة ويستدل على ذلك بما جاء في الأوديسا التي تقدر تلك المسافة بخمسة أيام، وبالتالي فهو دليل تاريخي على هذا الطريق المباشر من كريت إلى مصر[6]. ومما جاء في الملحمة الشعرية لهوميروس عن هذا الطريق العبارات التالية: «ركبنا السفن وأقلعنا من كريت الفسيحة، بينما تهب الريح الشمالية رقيقة ومعتدلة، وأخذنا نشق طريقنا في سرعة وسهولة كأننا مع التيار... وصلنا في اليوم الخامس إلى أيجيبتوس (Aegyptus) الهادئ الجريان»[7].

من جهة أخرى فإن هذا الطريق ترددت عليه شعوب بحر إيجا ومنهم خاصة الإغريق، ولو أن بحرية هؤلاء كانت تتكون من مراكب تسير بمحاذاة السواحل، إلا أن النصوص بينت بأن هذه البحرية كانت تتردد على طريق مباشر من بحر إيجا إلى مصر، وكان يساعدها في ذلك الرياح الشمالية الشرقية (étésiens) والتي هي ريح موسمية ذات اتجاه واحد من الشمال إلى الجنوب حيث تهب خلال كل فصل الصيف بانتظام، بينما عند العودة فإن الإبحار كان يتم بمحاذاة الساحل الآسيوي، وما يثبت ذلك أيضا أن المراكب في الوقت الحالي تستفيد من هذه الرياح باتجاه الجنوب وهي محملة بمحصول العنب الطازج من جزر سيكلاد إلى مصر[8]، وكأن التاريخ يعيد نفسه، فهي تعطي صورة عما كان يجري منذ آلاف السنين حيث كانت تشحن المراكب من جزيرتي كريت وقبرص بالمنتجات إلى مصر من خلال ما أثبتته رسائل «تل العمارنة».

ويذكر «ديكمانس» نقلا عن «برستيد» بأن المسافة التي تفصل مصبات النيل عن سهل «ميسارا» (Messara) تبلغ 340 ميلا والتي يمكن إجتيازها خلال ثلاثة أو أربعة أيام بفضل التيارات البحرية وبفضل الرياح الشمالية[9]، فهذه الرياح التي تدفع بقوة مراكب جزر السيكلاد باتجاه «كريت»، ومن هذه الأخيرة إلى مصر والتي تهب من الشمال إلى الجنوب، كانت بدون شك ملائمة للملاحة بين كريت ومصر[10].

إن الطريق المباشر من مصر إلى كريت هو بدوره محدد بفصل الصيف و لم تكن تساعده الرياح بل كان الإبحار عبره يعتمد على المجداف[11].

ومع ذلك فإن هناك من يستبعد الإبحار المباشر بين الطرفين، وألخص أسباب ذلك في ما يلي:

1 - إن ظروف الملاحة لم تكن تسهل أبدا العلاقات المباشرة بين كريت ومصر على أساس أن المراكب البسيطة لا يمكنها الإبحار في عرض البحر وكذا النفور من الملاحة الليلية.

2 - إن الرياح كانت عقبة في اجتياز المسافة في الاتجاه من مصر إلى كريت، ولو أن هبوب الرياح الجنوبية يشجع على الإبحار في ذلك الاتجاه، إلا أنها كانت غير منتظمة وبالتالي فالمجداف هو الوسيلة الوحيدة في هذا الإبحار الذي لا يكون إلا في فصل الصيف، لأن العواصف المفاجئة في فصل الشتاء تفرض على المراكب الشراعية البقاء في الموانئ.

3 - إن المراكب بدون أترابل لا تستطيع المقاومة وتحمل الضغط الجانبي للرياح لأنه من الصعب إيجاد إجابة عن إمكانية قيام مركب مصري قديم بقطع المسافة المباشرة في اتجاه مصر — كريت.

وعليه فإن هذا الرأي يرجح أن الاتصال بين الطرفين كان يتم عبر طريق غير مباشر والذي كان حسب هذا الرأي هو الحل الوحيد بين كريت ومصر وهو

بذلك وسيلة أخرى تعوض الاتصال المباشر، وهو الطريق الوحيد المضمون لمراكب ذات الحمولات الصغيرة، وعند الانطلاق من كريت يمر بـــ: كاسوس، كارباثوس، ويصل إلى غاية رودس وشاطئ الأناضول، وله محطة عند قبرص ثم يصل إلى الشاطئ السوري – الفلسطيني، والذي يمتد بمحاذاته إلى غاية مصر. وبدلا من الرياح المنتظمة فإن الربان القديم كان يجد أماكن لإرساء السفن أثناء الليل، والتي تعتبر كملاجئ في حالات الطقس السيئة، وأيضا إمكانية التزود بالماء. ومع ذلك فهناك من ينتقد هذا الرأي على أساس أن الطريق كان طويلا جدا (أكثر من 1500 كلم)، وهي ملاحة تدوم أثنا عشرة يوما على الأقل. وبالتالي يقدم احتمال أسهل للتطبيق ويكون مباشرا بين الطرفين وهو إمكانية وجود طريق غربي مريح للبحارة القدامى مثلما هو الحال مع الطريق الشرقي بل هو أقصر منه.إلا أن هذا الاحتمال لا يصمد أمام نقص الأدلة التي تجزم بتردد القدامى عليه، لأن الشاطئ الإفريقي بكل بساطة من قورينة إلى الدلتا لم يكتشف أثريا. وعليه فإن هذا الرأي يخلص إلى ترجيح الطريق الشرقي عبر قبرص والشاطئ السوري على أنه الطريق الأكثر ترددا. ويرى بأن الملاحة من كريت إلى مصر هي ملاحة استثنائية، لأن الاجتياز يتم خلال الصيف وخلال فترات هبوب الرياح الشمالية، كما أن الظروف الطبيعية وإن لم تمنع الرحلات البحرية، فإن ذلك السفر يكون خطرا نتيجة لعدم انتظام الأمواج التي تكون عنيفة أحيانا [12].

إن تحليل «ڤركوتيه» هذا كان أكثر من مهم لأنه درس كل الاحتمالات، إلا أنه يعتريه نقص لعدم أخذه بما جاءت به الأوديسا وبعض من المصادر الكلاسيكية، وهي إثباتات تاريخية على إبحار شعوب بحر إيجا المباشر إلى مصر، كما دفعني لأعقب على استنتاجه بأن الملاحة من «كريت» إلى مصر هي ملاحة استثنائية، فأنا لا أتفق

معه في وصفها كذلك، لأن كل الرحلات المصرية كانت تحدث في مواسم معينة وفي أوقات محددة سواء في البحر المتوسط أو في البحر الأحمر. كما أن الرحلات التجارية الإيجية والإغريقية كانت تحدث باتجاه مصر مرتين في السنة، وبالتالي فهي ملاحة منتظمة تحدث كل سنة ولا يصح وصفها بالاستثنائية، لأن الإقرار بذلك يعني أن حدوثها ليس متكررا بل هو نادر.

ولتوضيح هذه المسألة فإن «ڤركوتيه»(J.Vercoutter) في موضع آخر يشرح إمكانية الاتصال المباشر بين المنطقتين انطلاقا من استفادة كل طرف من الطبيعة المتمثلة خاصة في الرياح المناسبة ومواسمها، حيث يرى في الريح الشمالية التي تهب من الشمال، والتي تسود خلال الصيف تعد بمثابة نجدة للملاحين الذين يذهبون من كريت إلى مصر، ويرى أيضا بأن المسافة التي تفصل كريت عن الشاطئ الإفريقي لم تكن المسافة التي لا يمكن اجتيازها بسرعة، وذلك اعتمادا على تلك الرياح التي تسمح للمراكب الشراعية بالسير بدون انقطاع، وبالتالي فهو يستخلص بأن هذه الرياح تسهل بكل تأكيد العلاقات البحرية بين كريت ومصر[13]. أفهم من تحليله هذا بأن المصريين مثلما استفادوا من الظواهر الطبيعية كالتيارات البحرية والرياح ومواسم هبوبها في مساعدتهم على رحلاتهم البحرية التجارية في اتجاهات أخرى فإنهم حتما يكونون قد استغلوا الفرصة في عقد صلات مباشرة مع جزر بحر إيجا.

وللتوضيح أكثر، أرى أن الرياح كانت تساعد المصريين في إبحارهم باتجاه «جبيل» وباقي مدن ذلك الساحل أثناء العودة، لأنها رياح تهب طيلة السنة من الشمال إلى الجنوب. وبالابتعاد عن ذلك الساحل فإن الرياح تهب من جهات مختلفة، إذ تهب الرياح الشمالية في شهور محددة من السنة وتكون مساعدة كما ذكرت على الإبحار من جزر بحر إيجا إلى مصر، وفي الأشهر التي تعرف فيها هبوب رياح

من الجنوب إلى الشمال فإن ذلك يكون مساعدا على الإبحار من مصر إلى تلك الجزر. وأستخلص من هذا التوضيح أمر أراه جد هام، فإن كانت الرحلات بين مصر و«جبيل» مثلا حددت مدتها إن صح التعبير بدقة، فإن مدة الرحلات بين مصر وكريت مثلا، ورغم تحديد المسافة بينهما بالكيلومترات وما يستغرقه ذلك من أيام، إلا أنني أرى أن الرحلات بينهما لم تختزل في تلك المدة بل الأمر هنا يتعلق بمواسم الإبحار والاستفادة من الطبيعة في ذلك، أي أن انطلاق الرحلات يكون في مواسم الرياح المناسبة، وعند العودة ينتظر هبوب الرياح المساعدة في فصلها المناسب، بمعنى أن الرحلات قد تأخذ شهورا بين الذهاب والعودة، وهذا ينطبق عن الرحلات في الاتجاهين. وبناء على ما أوضحته حول مواسم هبوب الرياح، أجد أن الرحلات من مصر إلى جزر بحر إيجا كانت تحدث في شهر أكتوبر ورحلات العودة تحدث في شهر سبتمبر، أو أنها لم تتخذ نفس الطريق ذهابا وإيابا، أي تتبع طريقا مباشرا وآخر غير مباشر عبر الساحل السوري.

في ختام الكلام عن مسالك البحر المتوسط رأيت أنه من المفيد تقديم التخطيط الذي وضعه المؤرخ «بريستيد» عن طرق هذا البحر التي كانت تشكل شبكة اتصال بحرية ترتبط بمصر(أنظر الخريطة رقم02، ص21)، وهناك مسألة لابد من توضيحها وهي أنه رغم أهمية الخريطة إذ أنها تعطي تفاصيل عن مسافة المسالك ومدتها الزمنية بالأيام، إلا أنني لمست فيها اختلافات طفيفة مع ما أتيت على ذكره بخصوص هذه التفاصيل.

II. طرق البحر الأحمر

إن التواجد المصري في البحر الأبيض المتوسط خلال العصر الفرعوني قد تزامن مع وجود قوى تجارية أخرى شاركت المصريين تعاطي التجارة فيه، وأحيانا

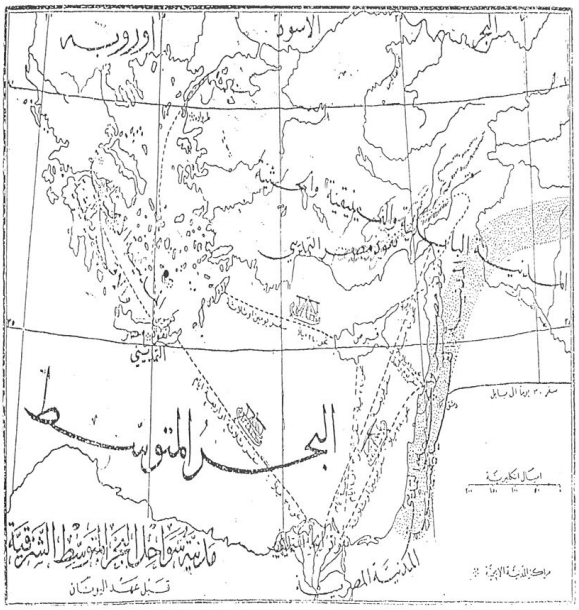
تنافسهم وتشكل لهم عقبات لدرجة حدوث تصادم، بل أن هذا البحر كان يشهد ارتفاع قوى ونزول أخرى، لكن البحر الأحمر كان خلال العصر الفرعوني أو على الأقل إلى غاية الدولة الحديثة على عكس ذلك، إذ كانت السيطرة المطلقة فيه للمصريين، ولم يسجل خلال هذه المدة الزمنية أن نافسهم أحد فكانت مصر الأقدم تواجدا فيه، والمتردد على طرقه بدون منازع، وهي طرق تجارية بالدرجة الأولى، إلا أنها لعبت أدوارا متفاوتة الأهمية بالنسبة لمصر.

إن مصر عرفت طرقا مختلفة نوعا ما إلى بلاد «بونت»، وقد تغيرت بتغير العاصمة، ففي عهد الدولة القديمة كانت عاصمة مصر هي «منف»، فكان الطريق البحري الذي يصل إلى بلاد «بونت» ينطلق منها متجها إلى السويس الحالية، دون المرور بأية مدينة أخرى، وهناك على ساحل البحر الأحمر تصنع السفن وتركب وتواصل سيرها رأسا إلى الجنوب، وكان طريق العودة يتخذ نفس طريق الذهاب[14].

فكان الطريق الأول خلال الدولة القديمة طريقا غير مباشر يبدأ من ممفيس ثم يسلك الصحراء، شرق هذه المدينة إلى غاية نقطة الإبحار على ساحل البحر. كما كان هناك طريقا ثانيا خلال الدولة القديمة لكن هذه المرة انطلاقته من سواحل سيناء، ثم الإبحار من هناك على طول سواحل البحر الأحمر

باتجاه الجنوب [15]، وهذا راجع للارتباط الوثيق بين البعثات إلى المناجم والبعثات التجارية. وهناك دليل مادي على وجود هذا الطريق الممتد من خليج السويس إلى جنوب البحر، والمتمثل سيرة «بيبي نخت الذاتية» التي يروي لنا فيها بأن الملك «بيبي الثاني»، كان قد أرسله إلى بلاد «عامو» لأخذ جثة «أمنخات «(Amankhat) من هناك، هذا الأخير كان ربانا مكلفا ببناء مركب لإرساله إلى بلاد «بونت»، لكن

البعثة لم تتم بسبب تعرضها لاعتداء البدو. وهذه الإشارات التاريخية أخذت كدليل على الرحلات الأولى في البحر الأحمر وعلى انطلاقتها أيضا، فهي تعود إلى زمن الأسرتين الخامسة والسادسة وانطلاقتها كانت من خليج السويس.



خريطة رقم 02: تخطيط «جيمس هنري بريستيد» للطرق التجارية في الحوض الشرقي للبحر المتوسط

المرجع: جيمس هنري بريستيد، العصور القديمة، المرجع السابق.

إن الطريق البحري إلى مناطق جنوب البحر الأحمر نجده في عصر الدولة القديمة يبدأ من رأس خليج السويس، حيث كانت تصنع السفن هناك، ثم تجوب البحر كله من الشمال إلى الجنوب، وعند العودة تسلك نفس الطريق، وكان الأمر يبدو صعبا أكثر من الذهاب لأن السفن كانت تسير في وجه الريح[16].

و في أوقات فتح قناة التي تربط بين النيل بالبحر الأحمر، فإن الطريق إلى «بونت» كان يسير في أقصى فروع النيل الشرقية ثم تكمل المراكب سيرها في طريق القناة وصولا إلى البحيرات المالحة ثم إلى خليج السويس[17].

ويشبه «بيرار» (V.Bérard) طريق البحر الأحمر خلال الأسرات الأولى بأنه «كان ينطلق من خليج السويس، وكانت أول محطاته للراحة هي سيناء، مثلما هو الحال في العصر الهلينستي، حيث كان التجار وقتئذ يتفاخرون بسير مراكبهم بجانب الأراضي الحمراء أمام الجبال ذات الألوان المختلفة، فكانوا يرتاحون في محطات الطور، أين كانت منابع الماء والوديان الشديدة البرودة والأشجار المثمرة»[18]، إن صح ما ذهب إليه هذا المؤرخ، فإن ذلك يعني أن نقطة انطلاق هذا الطريق كانت واحدة ثم يتفرع إلى فرعين الأول سبق وأن ذكرته وهو الذي يسير بمحاذاة السواحل الإفريقية، والثاني بعد وصوله إلى محطة الطور فإنه يتجه شرقا ثم يعرج جنوبا بمحاذاة سواحل البلاد العربية، وبالتالي فإن المصريين يكونون قد عرفوا الاتصال المباشر بجنوب الجزيرة العربية. لكن في ظل غياب أدلة قطعية حول هذا المسلك البحري وبالنظر أيضا إلى الجدال الكبير حول علاقة المصريين المباشرة بتلك البلاد يبقى هذا الافتراض مجرد تصور.

لكن منذ الأسرة الحادية عشر فإن الطريق البحري إلى جنوب البحر الأحمر تغير بتغير العاصمة والتي أصبحت مدينة «طيبة» الواقعة في القسم الجنوبي لمصر، وبذلك كان الطريق إلى «بونت» أقصر نوعا ما حيث كانت البعثات إلى هناك تنطلق من هذه المدينة ثم تسلك طريق «وادي حمامات» الجاف لتصل إلى البحر الأحمر[19].

وهناك من يرى بأن الطريق إلى جنوب البحر الأحمر أثناء الدولة الوسطى يبدأ من شرق الدلتا عبر القناة التي تصل البحر الأحمر، ومن هناك يسير جنوبا إلى بلاد «بونت»، وتواصل السفن عبر المضايق طريقها إلى أن تصل المحيط الهندي والذي كان المصريون يعتبرون مياهه آنذاك آخر الدنيا[20].

ومن جهة أخرى فإن قصة الملاح الناجي توضح لنا أن الطريق إلى بلاد «بونت» كان ينطلق من العاصمة «طيبة» حيث تذكر القصة بأن الأمواج رمته على سطح جزيرة قيل بأنها تبعد عن العاصمة «طيبة» مسافة سفر يدوم شهرين[21].

هذا الطريق الثاني إلى بلاد «بونت» خلال الدولة الوسطى كان ينطلق بعد أن تكون البعثة قد عبرت «وادي حمامات» من ميناء جواسيس، ثم الإبحار بمحاذاة سواحل البحر الأحمر في اتجاه الجنوب، والانطلاقة الفعلية هي من مدينة «قفط» على النيل[22].

أما عن الطريق البحري إلى بلاد «بونت» خلال الدولة الحديثة فإنه ينطلق من نفس الميناء والأدلة التاريخية تثبت بأن نفس الطريق خلال الدولة الوسطى قد سلكته البعثات أثناء الدولة الحديثة ومنها بالطبع بعثة الملكة «حتشبسوت»، وقد كان طريقا طويلا يصل إلى آلاف الكيلومترات.

ويكاد الباحثون يجمعون على أن الملكة «حتشبسوت» كانت هي أول من دشن أطول طريق بحري يربط بلاد «بونت» ذهابا وإيابا، والذي سلكه من جاء بعدها من الملوك الأقوياء خاصة منهم «رمسيس الثالث»[23]، ومع ذلك فإنه لا يعرف بالتحديد كم كانت المدة الزمنية التي إستغرقتها سفن «حتشبسوت» ذهابا وإيابا، لكن المؤكد أن مثل هذه الأسفار كانت تسير ببطء وكانت تعترضها مخاطر شتى.

والملاحظ على الطريقين المؤديين إلى بلاد «بونت» أنهما كانا يستعملان في أحيان كثيرة من قبل نفس البعثة في ذهابها وإيابها، وأبرز مثال على ذلك يعود إلى الدولة الوسطى، إذ أن عودة بعثة «حنو» من بلاد «بونت» إلى مصر كانت قد سلكت البحر الأحمر ثم اجتازت «وادي حمامات» حتى وصلت العاصمة.

وفي حالات أخرى يكون طريق العودة ليس بالضبط طريق الذهاب، وهناك مثال حي يعود إلى الدولة الحديثة وتحديدا إلى رحلة «حتشبسوت»، ونتيجة لصعوبة مرور البعثات بالصحراء وهي محملة بأشجار البخور الطازجة فإنه توجب عليها مواصلة الطريق عبر البحر الأحمر إلى غاية خليج السويس، ثم السير في القناة وصعود النيل إلى غاية «طيبة»[24]، وهي بذلك لم تتبع عند العودة طريق الذهاب أي الطريق المشهور

خلال الدولة الوسطى، ومعنى ذلك أن الطريقين البحريين يمكن إتباعها في نفس الرحلة. وخاصة في أوقات فتح قناة النيل- البحر الأحمر.

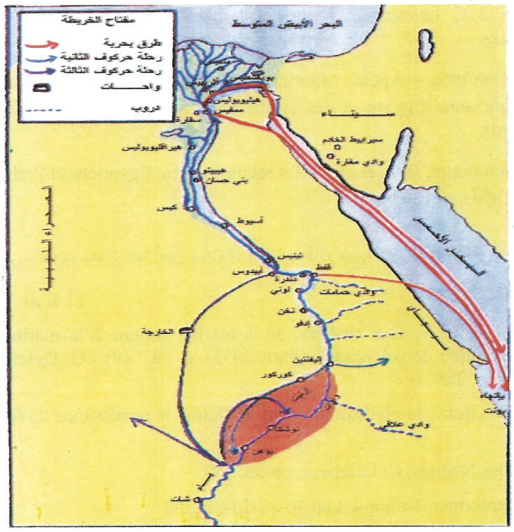
وأستنتج من ذلك بأن الطريق إلى «بونت»خلال الدولة الوسطى كان بريا - بحريا، وهو ما نكتشفه من قصة «الملاح الناجي» الذي كان قد أرسل إلى المناجم الشرقية، وبدون شك فالانطلاقة تكون من «قفط» ثم عبور «وادي حمامات»، وشحن المراكب على ساحل البحر الأحمر ثم التوجه ناحية الجنوب، أود هنا أن أشير إلى وجود اختلاف في تحديد مناجم الملك التي يقصدها الملاح الناجي لأن البعض يرى المقصود منها هي مناجم سيناء، والبعض الآخر يرى بأنها مناجم الصحراء الشرقية وبالتالي فانطلاقة الطريق البحري تكون من بعض الموانئ في خليج السويس، ويمكن أن تكون من موانئ جنوبية.

وهذا الطريق البري البحري يقال بأنه كان يستخدم فقط ابتداء من بداية الألف الثانية قبل الميلاد أي بداية الدولة الوسطى في حين كان المصريون في السابق يصلون إلى «بونت» عبر النيل وعبر طرق الصحراء[25]، بل أن هناك من يرى بأن الملاحة إلى بلاد «بونت»كانت تتم طيلة العصر الفرعوني بطريق غير مباشر، لأنه يوجد فاصل بين النيل والبحر الأحمر وهو الطريق البري، ومن أبرزهم «عبد المنعم عبد الحليم سيد» الذي نفى تماما القناة الرابطة بين البحر والنهر في أية فترة زمنية، وقد دلل على ذلك بمجموعة من الإثباتات التاريخية، ورغم ما لأهمية تحليله من فائدة، فإنه بالمقابل هناك إشارات تاريخية تدل على إمكانية وجود طريق مائي مباشر من مصر إلى بلاد «بونت»، والاحتمال حسب رأيي أن الطريق الغير مباشر سلك في فترات عديدة مثلما تثبته الدلائل التاريخية، وفي نفس الوقت عرف العصر الفرعوني طريقا مائيا مباشرا إلى بلاد «بونت»في فترات أخرى.

و أخلص إلى القول بأن البعثات التجارية في البحر الأحمر كانت قد سلكت طيلة العصر الفرعوني طريقين أساسيين أحدهما مباشر من النيل إلى البحر الأحمر والثاني غير مباشر أي أن الفاصل بينهما أحد المسالك البرية العابرة للصحراء الشرقية.

على كل لقد حاولت تسطير طرق هذا البحر على الخريطة رقم 03 ص27، وهي باللون الأحمر.

وهكذا أصل إلى القول بأن النيل بقنواته وفروعه وكذا مسالك البحرين: المتوسط والأحمر تعد كلها طرق اتصال تجاري هامة وعملية في نفس الوقت. وقد شكلت شبكة طرق تجارية حول مصر وكانت أساسية وجزء مهم في مسالك تجارة العالم القديم، ارتادتها فيما بعد شعوب ارتفع شأنها كقوى تجارية بحرية عظمى بعد أفول القوة الفرعونية في تلك البحار، ومنهم الإغريق، الذين باحتلالهم مصر أعادوا تنشيط التجارة عبر تلك المسالك و لم يكون هم من أوجدوها وجعلوها تحت السيطرة المصرية، بل حتى الموانئ التي كانت قاعدة لانطلاق الطرق البحرية في عهدهم والتي ذاع صيتها في العالم القديم، لم تكن في حقيقة الأمر إلا موانئ أقدم تعود إلى العصر الفرعوني لكن بأسماء إغريقية.



خريطة رقم 03: الطرق التجارية في البحر الأحمر

المرجع (بتصرف): B. Manley, Atlas historique ... Op –Cit, p 27

الهوامش:

(1) Casson, Lionel, les marins de l'Antiquité (explorateurs et combattants sur la méditérranée d'autre fois), traduction de Lilly Galhi Kahil, (Paris: Hachete, 1961,p.15.

(2) - - Dykmans, (G), Histoire économique et sociale de l'ancienne Egypte,(Paris,1936-1937). t.1,p.230.

(3)-أحمد، محمود عبد الحميد، «الصلات التجارية بين مصر وسورية منذ عصر ما قبل الأسرات حتى نهاية الدولة القديمة (4000-2280 ق.م)»، دراسات تاريخية، 19 و20، (1985).ص ص.193-194.

(4) - p.72. C. Lalouette, , Thèbes ou la naissance d'un Empire, (Paris : Fayard, 1986.-

(5) - Damiano - Appia, Maurizio, l'Egypte, dictionnaire encyclopédique de l'ancienne Egypte et des civilisations nubiennes, (Paris: Gründ, 1999), , p195.

(6) - Vercoutter, Jean, éssai sur les relations entre Egyptiens et Préhéllènes, (Paris , 1954),pp.136).14-)

(7) – هوميروس، الأوديسا، ترجمة أمين سلامة، (دون مكان طبع، دار الفكر العربي، 1977 – 1978)، فقرة14.

(8) - Ct Lefebvre Des Noêttes, de la marine antique à la marine moderne, la révolution de gouvernail, (Paris 1935), p. 59. (9) - G. Dykmans , Op-Cit , t. 1, p. 253.

(10) - G. Glotz , la civilisation égéenne (Paris: la renaissance du livre, 1923)., p. 5.

(11) - Des Noêttes, Ct Lefebvre, op-cit, p59.

(12)- Vercoutter, Jeanop-cit,pp.16-17-23-25 ,172.

(13)- Ibid,, pp. 16-17

(14) – وهيبة، عبد الفتاح محمد، مصر والعالم القديم، جغرافية تاريخية، (دون مكان طبع، دار النهضة العربية، 1972).ص.311.

(15) - Manley, Bill, Atlas historique de l'Egypte ancienne de Thébès à la Alexandrie: La tumultueuse épopée Pharaons, traduction de Philippe Martinez,(Paris: édition Autrement,1998. p.74.

(16) – حوراني، جورج فضلو، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى، ترجمة يعقوب بكر ومراجعة وتقديم يحي الخشاب، (القاهرة – نيويورك: مكتبة الإنجلو المصرية، 1958).ص.30.

(17) – موسوعة تاريخ الحضارات العام، إشراف موريس كروزية، ترجمة فريد. م. داغر وفؤاد. ج. أبو ريحان، (ط؛ 4، بيروت – باريس: منشورات عويدات، 1998)، ج 1. ص. 70

(18) - Bérard , Victor, les Phéniciens et l'Odyssée, (Paris : librairie- pp.104-105. Armand Colin, 1927) , t. 2.

(19) – عبد الفتاح محمد وهيبة، المرجع السابق، ص. 311.

(20) – (برستيد جيمس هنري، العصور القديمة، ترجمة، داود قربان، (بيروت، 1926)، ص ص.-56 57.

(21) – عبد الفتاح محمد وهيبة، المرجع السابق، ص. 312.

(22) - B. Manley , Op-Cit , p. 74.

(23)- جورج فضلو حوراني، المرجع السابق، ص.31.

(24)- Daumas, François , La civilisation de l'Egypte pharaonique , (Paris: B. Arthaud, 1965).pp.234-235

(25) - J. Vercoutter , Op-Cit , p. 24