

البحر الأحمر في عصر البطالسة والرومان

البحر الأحمر فريد في موقعه ، فإن هذا الطريق المائى الذى شاءت الطبيعة أن يكون حلقة الاتصال بين البحار الشرقية والبحار الغربية ، يقع عند التقاء ثلاث قارات من العالم القديم ، فهو يمتد من البحار الجنوبية صوب البحار الشمالية حيث ينتهى بخليجين يتجه أحدهما نحو مصر والآخر نحو فلسطين كما لو كان الله قد أراد أن يترك الاختيار للانسان بعد أن أوحى إليه بالفكرة ليشق لنفسه السبيل . لكن الملاحة فى هذا البحر كانت شاقة عسيرة على سفن العصور القديمة ؛ فخلال شهور طويلة تسود فيه درجة حرارة مرتفعة ، وتهب عليه رياح عاصفة تعوق السير إلى الشمال . هذا إلى أنه رغم كثرة ما فى هذا البحر من الجزيرات والأعشاب المرجانية ، فإن الملاح قلما يجد فيه مأوى أميناً يلجأ إليه ؛ فشمال عدن لا توجد موانئ جديرة بالاسم . وقد ترتب على ذلك أنه لم يكن من المتيسر دائماً ، أن تستمر التجارة فى البحر حتى نهايته ، بل كثيراً ما كانت تضطر إلى الالتجاء إلى الشاطئ الشرقى أو الغربى فى مكان ما ، وتتخذ الطريق البرى ؛ لكن اليابسة لم تكن أكثر رفقاً بها من الماء ، ففي الشرق توجد الصحراء العربية وفى الغرب جبال الحبشة ثم النوبة . لكن رغم تلك الصعوبات البحرية ، كان طريق البحر الأحمر دائماً قبلة أنظار التجارة فى العالم القديم . فمنذ أخذ الانسان إلى الملاحة كانت تجارة الصين والهند وبلاد العرب ملتقى أطماع المشتغلين بالتجارة . وقد كان هذا شأنها فى غابر الأزمنة ، ولا يزال هذا شأنها اليوم ، وسيبقى ذلك شأنها ما بقيت قوانين الحضارة معتمدة على قوانين الطبيعة ، وما بقيت الهيئة الاجتماعية خاضعة لظروف البيئة التى تقوم فيها .

وقد كان من أولى المشكلات التاريخية مشكلة الطرق ، وخاصة الطريق

الرئيسى بين الشرق والغرب . فالأمس كاليوم كانت توجد طرق ثلاثة مباشرة جميعها مفتوحة فى بدايتها ، وجميعها مغلقة فى نهايتها ، وجميعها تتنازع الصدارة أمام عيون أقطاب التجارة ، أما هذه الطرق فهى طريق البحر الأحمر بنهايته نحو مصر ونحو سوريا ، وطريق الخليج الفارسى الذى ينتهى برحلة شاقة من بلاد ما بين النهرين نحو دمشق أو صور .

إننا نستخلص من استعراض حوادث الماضى أن الفراعنة وغزاة مصر من الآشوريين والفرس والاغريق والرومان ، وجدوا حل هذه المشكلة فى صالحهم باستيلائهم على سوريا ومصر . وفى العصور الحديثة نجد أن سانت لويس ونابليون عندما جذبتهم هذه الأقاليم ، اعتبروا دائماً مصر وفلسطين بمثابة عينين تتجهان نحو الهند وداخل آسيا . وأخيراً وفق فردنان دلسبس إلى تحقيق الحلم العظيم الذى ساور الأجيال الماضية ، بشق قناة السويس رغم معارضة إنجلترا التى تقترح اليوم إنشاء قناة أخرى بين خليج العقبة والبحر الأبيض ١ ولا جدال فى أن مشكلة السيطرة على طرق الشرق ، هى التى حدت بإنجلترا إلى احتلال مصر وفلسطين والعراق فى بداية الأمر ، وإلى الوصول إلى شىء من التفاهم مع مصر والعراق عندما انبعشت الروح القومية فيهما . كما لا جدال فى أن نفس هذه المشكلة هى التى دفعت فى الماضى القريب — فى عشية الحرب العظمى — إنجلترا وألمانيا إلى نضال عنيف من أجل سكة حديد بغداد . فى الواقع أن جل المطامع الكبرى تلتقى فى البحر الأحمر فى هذا الممر الضيق الذى كانت السيطرة عليه بالأمس كما هى اليوم وكما ستكون فى الغد من الأركان الأساسية فى الحوادث العالمية .

إننا نلمس اهتمام الفراعنة بالتجارة فى البعثات البحرية المتكررة ، التى كانوا يوفدونها منذ أيام الأسرة الخامسة أى منذ حوالى ٢٥٠٠ ق . م إلى بلاد بنت ، وهو الاسم الذى كانوا يطلقونه على ساحل الصومال وعلى الجزء الجنوبى الغربى من بلاد العرب Arabia Felix . وقد كانت تجارة

أواسط أفريقيا أقل في الأهمية من تجارة بلاد العرب فإن هذا الأقليم الأخير كان مركزاً هاماً للتجارة البرية والبحرية ليس بسبب غنى منتجاته فحسب ، بل لأن أهله الساميين كانوا كالفينيقيين يشتهرون بميل غريزي إلى التجارة . فمن بلادهم كانت تبدأ الطرق التجارية البرية نحو عيلانه و Leuke-Kome (في مواجهة المدينة) فالبتراء وغزه ومدن سوريا . كما أنهم لم يلبثوا أن لعبوا دوراً هاماً في التجارة البحرية التي كانت Adane أو عدن الحديثة مقرها ؛ فقد كانت تحمل إليها منتجات بلاد العرب والهند وكذلك منتجات الصين التي كانت تفد إليها دائماً عن طريق الهند ، ثم تنقل منها إما إلى الشغور العربية في البحر الأحمر ففلسطين وسوريا ، أو إلى الشغور المصرية على شاطئ ذلك البحر . فلا بد أن تجارة مصر مع بلاد العرب لم تكن قاصرة على منتجات تلك البلاد فقط ، وإنما شملت أيضاً ما كان يصل إليها من منتجات الشرقيين الأوسط والاقصى . ولعل اهتمام المصريين بتجارة الشرق كان كذلك أحد الدوافع التي حملتهم على فتح سوريا ، لكي لا يكون الطريقان الآخران في حوزة قوة أخرى تستطيع أن تجعل من كليهما أو من أحدهما منافساً خطيراً للطريق المار بمصر .

وفي عهد الفراعنة كان المصريون يسلكون ثلاثة طرق للذهاب إلى يفت ، إذ كانوا يتبعون من قفط طريق القوافل الذي يمر شمال محاجر الحمامات ، وينتهي عند شاطئ البحر الأحمر بميناء صغير Douaou على بعد بضعة أميال شمال الشجر البطلمي Leukostimen ؛ والميناء الحديث القصير يصل إليه الركب بعد مسير خمسة أيام ومن ثم يركب البحر . ولتشجيع حركة الانتقال بالطريق الصحراوي بين النيل والبحر الأحمر اهتم الفراعنة بنهر الآبار وإقامة الحاميات . أما الطريق الثاني فكان القناة التي تربط فرع النيل الشرقي بالبحر الأحمر مارة بوادي الطميلات ، تلك القناة التي يعزو الإغريق حفرها إلى سيزوستريس أحد ملوك الأسرة الثانية عشرة ، ويقال أن حفرها أعيد في عهد رمسيس الثاني ثم نحاو الثاني وكذلك دارا الأول

وجزر كسيس . أما الطريق الثالث فهو طريق أعالي النيل ولعله كان أقدم هذه الطرق لأن ملوك الأسرة الأولى كانوا ينعمون بمنتجات بلاد بنت ولم يعرف عنهم أنهم أخذوا إلى البحر ؛ فيرجح أن تجارة تلك البلاد كانت تفد عن هذا الطريق ، لا سيما أنه معروف أن العلاقات التجارية بين شاطئ البحر الأحمر الشرقي والغربي بدأت منذ أقدم العصور . وقد يكون اهتمام الفراعنة بهذه التجارة هو أهم الأسباب التي دفعتهم إلى فتح بلاد النوبة وتأمين طرق أعالي النيل .

لقد ترتب على اهتمام الفراعنة بتجارة مصر الشرقية ، رواج تلك التجارة التي ازدهرت حيناً وتدهورت حيناً آخر ، حتى كادت تتلاشى في أواخر أيامهم بسبب ما انتاب البلاد من الغزوات والثورات . لكن عندما فتحها الاسكندر الأكبر ، ووضع البطالسة نصب أعينهم أن يشيدوا فيها صرح دولة مستقلة قوية وغنية ، كان لزاماً على البطالسة ألا يعملوا على تفكيك عرى الامبراطورية المقدونية ليفوزوا باستقلالهم السياسي فحسب ، بل أن يضموا ملحقات مصر الطبيعية ويسيطروا على الطرق التجارية ليضمنوا سلامة استقلالهم السياسي والاقتصادي ، وكان طبيعياً ألا يوجهوا عنايتهم إلى طرق التجارة في بحر إيجه فقط ، بل إلى طرق التجارة الوافدة من أفريقيا وبلاد العرب والهند ، وإلى جعل مصر الطريق الرئيسي لمرور تلك التجارة . ولذلك لم تقتصر صادرات مصر إلى الممالك الشمالية على منتجات البلاد فقط ، بل شملت أيضاً منتجات الصين والهند وبلاد العرب وأواسط أفريقيا ، التي كانت تصدر مصر أغلبها بعد صناعته مثل العطور والحلى والعاج كما كانت تصدر إلى البلاد الجنوبية والشرقية منسوجاتها وزيتها وبضائعها المعدنية والزجاجية وكذلك منتجات البلاد الشمالية مثل المعادن والأصباغ والنيبذ . إن اهتمام البطالسة بمرور التجارة الشرقية بمصر بدلا من طريق الخليج الفارسي أو من تفريغها في Leuke Kome على شاطئ البحر الأحمر الشرقي

ثم نقلها إلى البتراء وسوريا كان من الأسباب التي حملتهم على فتح جنوب سوريا وضمها إلى مصر مما أدى إلى خوضهم غمار حروب عديدة ، وليس أدل على بعد نظرهم من أنه عندما فقدت مصر سيادة فلسطين في أواخر أيام البطالسة ، أصبح للطريقين الآخرين تحت رعاية النبطيين في البتراء أهمية كبرى وفقدت مصر جانبها كبيراً من أرباحها .

ويتمثل اهتمام البطالسة بتجارة البحر الأحمر في عنايتهم بالطرق التي تربط وادى النيل بالبحر الأحمر ، وكذلك في انشاء الموانئ على الشاطئ الغربى لهذا البحر في أكثر المواقع صلاحية لرسو المراكب وللاتصال بالنيل . وبيان ذلك أن بطليموس الثانى أعاد حفر تلك القناة القديمة التي كانت تبدأ بالقرب من بياسطس ثم تخترق وادى الطميلات مارة بـ Pithom و Heroonpolis ثم تنحني صوب الجنوب وتلتقى بالبحر الأحمر حيث أسس ميناء تحمل اسم Arsinoe عرفت فيما بعد باسم Cleopatra-Arsinoe ثم Clyma ثم قلم ثم السويس . واهتم أيضاً بالطريق البرى بين قفط والبحر الأحمر ، حيث يقوم ثغر Leukoslimen وفتح طريقاً آخر بين قفط وخليج Immonde ، حيث أنشأ ثغراً يدعى Berenice في مواجهة أسوان تقريباً ؛ كما أنشأ شمال Leukoslimen ثغرين آخرين هما Myos Hormos (عند رأس أبى شعر) ، حيث ينتهى الطريق المسار بمحاجر السيقا و Philotera (سفاجة) ، حيث ينتهى طريق الجرانيت الرمادى مما يدل على أن هذين الطريقين كانا يستعملان أيضاً لنقل التجارة . وعلى جوانب هذه الطرق أقيم عدد من الحاميات كما حفر عدد من الآبار إلا أنها لم تسكن كافية إلى حد يُغنى القوافل تماماً عن حمل الماء معها . ولا شك أن كثرة الانتقال بواسطة هذه الطرق الصحراوية — فقد كان أغلب التجاره في عصر البطالسة والرومان يمر بهذه الطرق وأقامها بالقناة — ساعد على الاهتمام بتربية الجمال التي أدخلت في مصر في العصر الصاوى .

وفي الجنوب في مواجهة مدينة مرو أنشأ البطالسة ثغراً يدعى Ptolemais Theron ، يدل اسمه على أنه كان مقصد الحملات التي كان البطالسة يوفدونها لاصطياد الحيوانات النادرة وخاصة الفيلة الأفريقية التي كانوا يستخدمونها في حروبهم ، إلى أن ثبت لهم في موقعة رفع (عام ٢١٧ ق م .) أن الفيلة الأفريقية كانت أقل استعداداً للحرب من الفيلة الهندية في جيوش خصومهم . فقل اهتمامهم بهذه العدة تدريجاً إلى أن تلاشت من جيوشهم . وقد أسس البطالسة أيضاً ثغراً يدعى Adulis جنوب مصوع للاتجار مع مملكة اكسوم . ووصل المستكشفون في عصر بطليموس الرابع إلى أقصى نقطة وصل إليها الملاحون جنوباً في العصور القديمة وهي رأس Notos (gardafui) . ويقال أن بطليموس الرابع أسس ثغراً يدعى Arsinoe بجوار بوغاز باب المندب . وحتى عصر بطليموس السابع (Euergetes II) لم تجرؤ المراكب المصرية على الابحار فيما وراء هذا البوغاز ، إذ كانت صادرات الصين والهند تفرغ في Adane أو جزيرة سقطره ، لكن في ذلك الوقت وصل إلى الهند أحد أبناء Cyzicus النازلين بمصر يقوده أحد الملاحين الهنود . ولم تعرف العصور القديمة موانئ الشاطئ الغربي وحدها ، بل كانت توجد كذلك عدة موانئ على الشاطئ الشرقي أهمها Leuke-Kome التي مر بنا ذكرها ، ويرجح أن بطليموس السابع أنشأها في مكان Ampelone بعد تخريبها ، وإلى جنوبها كان يوجد ثغراً Muza و Negra Vecus .

وبفضل عناية البطالسة ومهارة الأغريق في الملاحة ، إذ كان في يدهم أغلب تجارة مصر الخارجية ، اتعشت تلك التجارة حتى وصلت صادرات مصر شرقاً حتى الصين وغرباً حتى اسبانيا وشمالاً حتى بريطانيا وجنوباً حتى أواسط أفريقيا ؛ لكن لم تلبث أن اضمحلت في أواخر أيام البطالسة نتيجة للثورات والفتن الداخلية ، التي تمخضت في نهاية الأمر عن ضياع استقلال البلاد ووقوعها في قبضة الرومان .

وما كاد يستتب الأمر للرومان في مصر ، حتى أدرك أغسطس أهمية
تجارة مصر الشرقية فأرسل حملة لاختضاع القبائل العربية في اليمن أو لانزال
أكبر الخسائر بها ، لأنها سيطرت على التجارة الشرقية وحرمت مصر من أغلبها
بتحويلها إلى الطريقين الآخرين . وإذا كانت الحملة لم توفق في أغراضها
الحربية فإنها أفلحت في إظهار قوة روما أمام أعين القبائل الساحلية ، فضلاً
عن أن التجارب البحرية التي اكتسبها الأسطول في خلالها عادت بالفائدة
على تجار الرومان . ولم يلبث الرومان أن أصابوا تجارة بلاد العرب في الصميم
بضربة قاسية ، حين بعثوا بأسطول دمر Adane في عهد أغسطس أو بعده
بقليل ، فتراها في عصر Vespasian لا تزيد عن قرية صغيرة فقيرة . وكان
تخريبها مدعاة إلى انتعاش تجارة مصر ، كما كان تخريب قرطجنة وكورنث
من قبل سبباً في انتعاش تجارة روما . ومنذ ذلك الوقت أصبحت لمصر
السيادة التجارية في خليج العرب والمحيط الهندي ؛ إلا أن عرب اليمن
احتفظوا بشيء غير قليل من التجارة الشرقية عن طريق Muza التي أصبحت
مركز تجارتهم بعد تخريب Adane . ويقول سترابون « إن في عصر البطالسة
لم يبحرؤ على الخروج من خليج العرب أكثر من عشرين مركباً مصرية في العام
أما الآن (أى في عصر أغسطس) فإن مائة وعشرين مركباً تبحر إلى الهند
من Myos Hormos وحدها » . ويرجح أنه قد ساعد على نجاح الرومان في
الوصول إلى هذه النتيجة فرض مكوس جمركية ثقيلة على المراكب العربية
والهندية التي كانت تنقل التجارة الشرقية ، وازدياد إقبال الغرب على الحاصلات
الشرقية التي كان لها شأن أى شأن إذ ذاك . ولا شك أن من أهم أسباب انتعاش
تجارة مصر الشرقية في العصر الروماني كان استكشاف طرق الاستفادة من
الرياح الموسمية وما ترتب على ذلك من اختصار المسافة باجتياز الطريق رأساً
من الخليج العربي إلى الهند بدلاً من السير بمحاذاة الشاطئ ، وتأمين الطرق
الصحراوية التي تربط وادي النيل بالبحر الأحمر وحفر الآبار على جانبيها ،

وإعادة حفر القناة بين النيل وقمة هذا البحر في عهد الامبراطور تراجان ،
وفتح طريق جديدة بين Antinoopolis (بالقرب من المنيا) وهى المدينة
التي أسسها الامبراطور هادريان و Berenice على البحر الأحمر ، والقضاء
على القرصنة فى البحر الأحمر والمحيط الهندى . ويقدر Pliny قيمة تجارة
الامبراطورية الرومانية مع بلاد العرب والهند فى عصر Vespasian بمبلغ
١٠٠,٠٠٠,٠٠٠ جنيه سنويا ، كان يدفع جزء منه للنقل دون شك . ويمكننا أن
نقبن الربح الذى كان يعود على المشتغلين بنقل التجارة الشرقية من قول Pliny
بأن ثمن البضاعة الشرقية كان يزداد إلى مائة ضعف ، منذ خروجها من بلادها
حتى وصولها إلى روما . وقد بلغت تجارة مصر مع الشرق فى العصر الرومانى
أقصى مداها فى القرن الثانى ، ثم أخذت فى التدهور فى القرن الثالث .
وازدادت حالها سوءا فى عهد الدولة البيزنطية ، عندما تحولت الاسكندرية
من عاصمة سياسية وتجارية للبلاد إلى عاصمة دينية تقطع أوصالها بل أوصال
البلاد جمعاء المشاحنات بين دعاة مذهب المونوفيزيت أو اليعاقبة وأنصار
مذهب الدووفيزيت أو الملكيين Melchlies وقد أدت تلك المشاحنات
إلى اضمحلال جميع مرافق البلاد الاقتصادية .

ابراهيم نصيم

بعض المراجع

- Breasted, History of Ancient Egypt
Kammerer, A., La Mer Rouge.
Hanotaux, G., Histoire de la Nation Egyptienne, III.
Mommsen, T., Provinces of the Roman Empire, II.
Jones, A. H. M., The Cities of the Eastern Roman Provinces.
Rostovtzeff, M. Caravan Cities.
Charlesworth, M. P., Trade Routes and Commerce of the
Roman Empire.
Johnson, A. C., Roman Egypt vol. II of the series "An
Economic Survey of Ancient Rome".