

طرق القوافل التجارية في مصر

(١٨١٠ - ١٨٦٩) (*)

الباحثة/ سماخ عبد العزيز أبو رواش

تحت إشراف

أ.د. أحمد الشربيني السيد

أستاذ التاريخ الحديث – آداب القاهرة

ملخص البحث

اهتم البحث بإلقاء الضوء على أهمية طرق القوافل في تنشيط الحركة التجارية بين مصر وجاراتها العربيات في الفترة الممتدة من عام ١٨١٠ حتى عام ١٨٦٩م، وهي الفترة التي شهدت اهتماماً من جانب الدولة المصرية في عهد محمد علي وخلفائه بهذه الطرق، ودمج ما كان ينقل عليها من سلع في علاقات مصر بالسوق الرأسمالية العالمية، ولهذا اهتمت الدراسة بتحديد أهمية طرق القوافل التجارية في تلك الفترة، وجغرافية طرق القوافل في محاولة للوقوف على مساراتها، ونقاط اتصالها وافتراقها، وصولاً إلى المحطات النهائية لهذه الطرق بمصر، والتي كانت تنتهي عند نهر النيل الذي ظل يؤدي دوره التاريخي كشريان ملاحى تنتهي عنده معظم طرق القوافل بعدد من المراكز الحضرية في الوجهين البحري والقبلي، والتي ربطها نهر النيل بالعاصمة (مدينة القاهرة) والموانئ المصرية على ساحلي البحرين المتوسط والأحمر، كذلك اهتمت الدراسة بالوقوف على دور الإدارة المصرية في حماية وتأمين طرق القوافل، وتنظيم حركة النقل عليها في إطار اهتمامها بزيادة الموارد الاقتصادية، والحفاظ على مكانة مصر كمركز لتجارة القوافل بين شرق وغرب المنطقة العربية.

(*) مجلة "المؤرخ المصرى" عدد (٥٨) يناير ٢٠٢١.

Abstract

This paper sheds light on the importance of caravan routes in revitalizing the commercial movement between Egypt and its Arab neighbours in the period from 1810 to 1869, a period in which Mohammad Ali of Egypt and his successors were interested in these routes. Mohammad Ali Pasha included the commodities transported along those routes in Egypt's relations with the global capital market, and that is why the study focuses on determining the importance of trade caravan routes in that period, and the geography of caravan routes in an attempt to know their paths, and points of connection and separation, reaching the final stations of these routes in Egypt, which used to end at the Nile River. The Nile River continued to play its historical role as a shipping artery, at which most of the caravan routes ended with a number of urban centres in both Upper and Lower Egypt linked by the Nile River to the capital (Cairo city) and the Egyptian ports on the coasts of both the Mediterranean and Red seas. The study also focuses on identifying the role of the Egyptian administration in protecting and securing caravan routes and regulating the movement of transport on them, as part of its interest in increasing economic resources and preserving Egypt's position as a centre for caravan trade between the east and west of the Arab region.

مقدمة

ارتبطت مصر بجاراتها العربيات وبعض مناطق الداخل الأفريقي بطرق للقوافل في وقت كان النقل البري فيه يمثل وسيلة النقل الأساسية حتى ظهور وسائل النقل الحديثة مع الثورة الصناعية، وتطور الطاقة المستخدمة لتحريك الآلة؛ من استخدام الفحم حتى الاعتماد على النفط في مطلع القرن العشرين، حيث بدأ تحويل استخدام الآلة للفحم إلى استخدام الزيت.

ولما كان النقل والانتقال على طرق القوافل هو الوسيلة المتاحة في المناطق الداخلية أو الصحراوية، فقد اهتم محمد علي باشا بها في إطار

مشروعه السياسي والاقتصادي، حيث استُخدمت هذه الطرق لنقل قواته إلى المناطق التي تطلع لمد نفوذه إليها، كما استخدمت لربط تلك المناطق بالسوق المصرية اقتصادياً، لهذا أولى محمد علي باشا لطرق القوافل أهمية كبرى منذ توليه حكم مصر، وبلغ اهتمامه بهذه الطرق أنه تطلع إلى الوصول إلى مصادرها، والسعي لإحكام قبضته عليها بعد أن عول على تجارة القوافل توفير سلع بعينها اشتد الطلب عليها في الأسواق العالمية، وتدر على خزينته أرباحاً ضخمة، الأمر الذي دفعه إلى العمل على حماية هذه الطرق حتى أصبحت في مأمن من هجمات اللصوص وقطاع الطرق، وإصلاح بعض الطرق القديمة، وإنشاء المحطات والاستراحات عليها مما أدى إلى نمو وتطور بعض المدن عليها ليضمن استمرار تدفقها.

ووقع الاختيار على عام ١٨١٠م كبدائية لفترة الدراسة باعتباره العام الذي أنشئت فيه محافظة العريش كأول تنظيم إداري يتولى ضبط الحركة التجارية على طرق القوافل بين مصر وبلاد الشام، حيث كان إنشاؤها، ومنح صلاحيات لمحافظة إيداناً ببدء تطبيق سياسة جديدة تتعلق بطرق القوافل وتجارتها، ووقع الاختيار على عام ١٨٦٩ ليكون نهاية لفترة الدراسة باعتباره العام الذي شهد حدثاً مهماً أثر في تجارة القوافل، لا سيما الشرقية منها، ألا وهو افتتاح قناة السويس التي أثمر شقها وافتتاحها لحركة الملاحة العالمية في تجارة القوافل بين مصر وبلاد الشام والحجاز، وكذلك تحويل معظم التجارة البرية بين مصر والسودان إلى البحر الأحمر وقناة السويس، الأمر الذي أدى إلى ازدهار الحركة بميناءي السويس والقصير، وكذلك تغيير ملامح قافلة الحج المصرية التي كانت تضم قافلة الحج المغربية والطرابلسية أيضاً.

ويرجع الاهتمام بدراسة طرق القوافل التجارية إلى الجغرافيين والرحالة الذين سجلوا في كتاباتهم ورحلاتهم حركة القوافل، وأهم الدروب التي سلكتها، والمحطات التي كانت تتوقف عندها، وأهم السلع التي نقلتها، ثم جاء دور الدراسات التاريخية لإلقاء الضوء على تلك الطرق التي كان لها أكبر الأثر في

التواصل بين مصر وجميع البلاد العربية المحيطة؛ حيث ارتبطت مصر بالمناطق المحيطة بها شرقًا وغربًا وجنوبًا بسلسلة من طرق القوافل ارتبط وجودها باستمرار حركة النقل والتجارة بينها وبين تلك المناطق - بما في ذلك الطرق التي كانت تسلكها قوافل الحج - التي شاركت بنصيب وافر في توطيد تلك العلاقة التجارية بين مصر وجيرانها، وأصبحت تلك الطرق وما ينقل عليها من سلع رافدًا مهمًا من روافد التجارة المصرية عبر العصور حتى أصبحنا نسمع بالسوق المصرية عن وجود أسواق للسلع الشامية (أسواق الشوام)، وأخرى للسلع المغربية، وثالثة سودانية، تلك الأسواق التي كانت تغذيها تجارة القوافل باحتياجاتها من منتجات تلك المناطق، والتي كانت تشكل جزءًا في نفس الوقت من تجارة مصر الخارجية مع الشرق والغرب على حد سواء.

وقد تنوعت القوافل بتنوع مقاصدها، بيد أن القوافل التجارية كانت أكثرها حركة، ورغم أنها كانت - في معظمها - تجوب الصحراء فإنها لم تتوقف يومًا، ولم تقف الصحراء عائقًا أمام تدفق القوافل التجارية على مصر، والتي كانت طرقها معروفة منذ أقدم العصور، حيث تكوّنت عليها بؤر عجت بحركة الوافدين عليها والرائحين والغادين والعاملين، وقد استعمل التجار ومن بعدهم الرحالة والمسافرون تلك الطرق التي نحتتها أقدام الهجين منذ أقدم العصور، وشكلت شبكة اتصال وترابط بين المشرق العربي ومغربه من خلال مصر، وتبادل المنتجات بينها بكل سهولة ويسر.

أهمية طرق القوافل:

أدرك محمد علي باشا بخلفيته التجارية* أهمية التجارة - بما في ذلك تجارة القوافل لمشروعه في مصر - لهذا أولت دولته لطرق القوافل أهمية كبرى، وبخاصة الطرق التي كانت تربطها ببلدان المشرق العربي والمتمثلة في الجزيرة العربية وبلاد الشام.

ولما كانت سيناء هي البوابة البرية الشرقية بين مصر وبلاد الشام والجزيرة العربية - ولا سيما الحجاز - فقد اخترقها العديد من طرق القوافل التي جعلت

منها همزة وصل بين مصر وباقي الولايات العربية الشرقية.

ولهذا اتجه محمد علي باشا بعد أن تقلد الأمور بمصر إلى إجراء تغيير إداري بها في إطار الإصلاحات التي أدخلها على إدارة مصر، وتمثل هذا التغيير في إنشاء محافظة العريش* في عام ١٨١٠، والتي شكلت أول عمل إداري منظم في سيناء في العصر الحديث، والذي بموجبه أصبحت لها حدود جغرافية محددة، ولها اختصاصات وحدود إدارية معلومة، وقوة عسكرية وُضعت تحت تصرف محافظها لحماية حدود مصر الشرقية، وطرق القوافل التي تخترقها، فضلاً عن قوة نظامية لحماية الأمن داخل المدينة^١، كما أنشأ بها مركزاً جمركياً، وآخر للحجر الصحي (الكورنتينة)^٢.

وبموجب هذا التنظيم الإداري قسمت شبه جزيرة سيناء إلى ثلاثة أقسام إدارية؛ أولها الجزء الشمالي من سيناء، وجعلت تبعيته لمحافظة العريش من الناحية الإدارية مباشرة، أما القسم الثاني والذي شمل الجزء الأوسط من سيناء، وعرف ببلاد التيه*، والذي كان يمر من خلاله طريق الحج المصري حتى شمال الحجاز، فقد رأت حكومة محمد علي باشا ضرورة تأمينه من غارات البدو على الحجاج بوضع جميع المناطق التي يمر بها تحت سيطرة وإدارة الحكومة المصرية التي أصبحت تمارس السيادة الكاملة عليها بما في ذلك المناطق التي تقع في أرض الحجاز^٣.

أما القسم الثالث من سيناء الذي شمل بلاد الطور* فقد جعل التنظيم الإداري تبعيته لمحافظة السويس من الناحية الإدارية، والتي أصبحت لها السلطة الإدارية على النقاط الجمركية والموانئ الواقعة بهذا القسم، على الرغم من أن محافظ السويس لم تكن له أية سلطة على العربان القاطنين بتلك المناطق، كما حدث في القسم الشمالي لسيناء، حيث بدا أن السلطة المركزية كانت أكثر وضوحاً وفاعلية عنها في القسمين الأوسط والجنوبي نظراً لقيام محافظة العريش بدور واضح في إقرار النظام والسلطة المركزية في هذا الجزء لما كان يمثل من شريان رئيسي للحركة التجارية بين مصر والشام على طرق

القوافل التجارية بشمال سيناء^٤.

أما منطقة وسط سيناء والتي أقيمت على طريق الحج المصري المار بها مجموعة من القلاع كقلاع نخل* والعقبة* والمويلح وضبا والوجه التي عرفت باسم "القلاع الحجازية" التي كانت تخزن فيها مؤن الحجاج، والتي كانت تمثل تشكيلاً إدارياً موحداً يتبع "ديوان الروزنامة المصرية" التابع لديوان المالية، وقامت الحكومة المصرية بتزويدها بالقوات اللازمة لحفظ الأمن على طريق الحج إلى الأراضي المقدسة، واستمرت هذه القلاع تؤدي عملها في حراسة طريق الحج من خلال القوة العسكرية التي استقرت بكل قلعة، بالإضافة إلى التعزيزات التي كانت تضاف إليها مع خروج المحمل المصري^٥.

واستمرت إدارة سيناء في ضوء التنظيم الإداري لها مع مطلع عصر محمد علي باشا حتى عام ١٨٦١، حيث قررت الحكومة المصرية إلغاء جميع الأشكال الإدارية في شبه جزيرة سيناء عندما أقدمت على إلغاء محافظة العريش، وتسريح من كان يعمل بها من الموظفين والعساكر، كما أصدرت أمراً مشابهاً لمحافظ القلاع الحجازية، وقد تزامن هذا مع بدء أعمال الحفر في قناة السويس، وشرع الحكومة المصرية في إرسال المحمل والحجاج المصريين إلى الحجاز عن طريق البحر الأحمر، وتجنب انتقالهم على الطريق البري الذي يمر عبر سيناء. وقد أدى إلغاء أعمال محافظ العريش، ومحافظ القلاع الحجازية إلى حدوث فوضى نتيجة ثورة الأهالي الذين طلبوا من الحكومة المصرية إلحاقهم بإحدى المديریات، أو المحافظات القريبة منهم إدارياً ليكونوا تحت رعاية الحكومة وسيطرتها بدعوى أنهم لا يستطيعون الإقامة بالعريش دون وجود سلطة إدارية وعسكرية تحميهم من هجمات البدو، وبالفعل عندما رأت الحكومة أن إلغاء الجهاز الإداري بشبه جزيرة سيناء لن يحقق الاستقرار الأمني بقدر ما سيتسبب في إحداث فوضى واضطرابات في عموم سيناء، فقد عدلت عن قرارها تسكيناً للفتنة، وقررت في ٦ سبتمبر ١٨٦٢ إعادة العمل بمحافظة العريش بصورة رسمية، وأصدر محافظ العريش أمراً لجميع

العساكر والموظفين بالاستمرار في أداء عملهم ريثما يأتيه الأمر بإعادة العمل مرة أخرى بالمحافظة^٦.

وبينما كانت طرق القوافل التي تمر عبر سيناء تربط بين بلاد الشام والحجاز ومصر، فقد ربطت طرق القوافل الجنوبية السودان بمصر منذ أقدم العصور، حيث ربطت إقليم شمال وغرب السودان - دارفور وكوردفان - الذي امتهن أهله التجارة بإقليم وسط الصعيد في مصر، حيث كانت السلع ترد من الجنوب إلى الشمال عبر نهر النيل أو الدروب الصحراوية المختلفة التي كان طريق درب الأربعين من أهمها، والذي كانت تسلكه أعداد كبيرة من الإبل التي كانت ترد من غرب السودان عبر الواحات السودانية ومنها إلى الواحات الليبية، مثل واحة سليمة، ثم واحات صحراء مصر الغربية كالداخلة والفرافرة والخارجة^٧.

وبعد أن تولى محمد علي باشا حكم مصر سعى إلى إعادة الحياة لطريق التجارة بين مصر ودارفور بعد أن أدى طرد المماليك من مصر، وإقامتهم لدولتهم في دنقلة* إلى انعدام الأمن الذي كان يسود منطقة دارفور*، حيث اهتم بإحياء الطرق التجارية المهمة بين مصر وغرب وشمال السودان، وبخاصة" طريق درب الأربعين" الذي كان يربط بين دارفور ومصر منذ زمن سحيق، كما عمل على فتح أسواق تجارية مشتركة مع البلاد السودانية الغنية بمواردها ومنتجاتها^٨.

ولهذا اختلف الكثيرون في تحديد هدف محمد علي باشا من فتح السودان؛ فبينما ذهب البعض إلى أن هدفه الرئيسي كان هو القضاء على بقايا المماليك الذين فروا بعد مذبحة القلعة، واتخذوا من دنقلة مركزاً لهم، واكتشاف منابع النيل، وتوسيع نطاق التجارة المصرية، فقد ذهب أحد الرحالة الفرنسيين إلى أن السبب الرئيسي لحملة محمد علي باشا على بلاد السودان هي الحصول على الرقيق لتزويد الجيش المصري بالمجندين^٩.

وعلى أية حال فعندما قرر محمد علي باشا التوجه إلى السودان أخذ

موافقة السلطان العثماني على هذه الخطوة، والذي وافق على أن يضم محمد علي باشا ما يشاء من أرض السودان، على أن تكون باسم السلطان العثماني؛ لذلك أعلن زعماء ورؤساء القبائل السودانية خضوعهم وولاءهم للسلطان، ودخلت تحت السيادة العثمانية، على أن يقوم بأعباء الحكم فيها محمد علي باشا، باعتبارها من الملحقات التابعة لباشاوية مصر، وصدر الأمر إلى محمد علي باشا بتعيين ابنه الأمير إسماعيل حاكمًا على سنار في السودان عام ١٨٢٢، ومنذ ذلك الحين اعتبر محمد علي باشا مصر والسودان قطرًا واحدًا مندمجًا كأية مديرية من مديريات الباشاوية المصرية، وطبق في السودان السياسة الاقتصادية التي اتبعتها في مصر لسد حاجة مصر بما يفرض عن حاجة السودان^{١٠}، وهذا ما ساعد على عودة التجارة بين البلدين من خلال طرق التجارة التقليدية التي كانت قد تأثرت بالفوضى السياسية التي عمت السودان.

وهذا ما أوضحه محمد علي باشا من خلال تقريره الذي أصدره عقب زيارته للسودان في أكتوبر ١٨٣٨، والذي أكد فيه على أن السودان كانت تعيش في فوضى أثارتها مجموعة من القبائل في ظل عدم وجود سلطة حقيقية تُحكم قبضتها على البلاد، وأنه قام بمحاربة قبائل العريان التي أثارت الفوضى في كل أنحاء السودان، وكون بها حكومة قوية تصون أرضها من الغزو الخارجي، وقام بإعمارها وتنمية مواردها^{١١}، وهو ما ساهم في تأمين طرق القوافل بين مصر والسودان، وازدهار حركة التجارة بين البلدين من خلالها.

كذلك ارتبطت مصر ببلاد المغرب العربي بطرق القوافل استخدمت لنقل الحجاج، وتبادل التجارة بين مصر وبين تلك البلاد، حيث حملت قافلة الحج المغاربية التي كانت تقصد الحجاز عبر مصر معها التجار والطلاب والعلماء، ولهذا كان لها تأثيرها الاجتماعي والاقتصادي في مصر؛ لأنها كانت تقضي فترة زمنية في الأراضي المصرية يتحدد طولها أو قصرها تبعًا لخروج قافلة الحج المصرية في كنف المحمل المصري^{١٢}، ولهذا ترتب على دخول الحجاج المغاربية إلى مصر تنشيط التجارة على نطاق واسع؛ لأن قطاعًا كبيرًا من هؤلاء

الحجاج كانوا يأتون إلى مصر ومعهم سلع بلادهم التي كانوا يُسوّقونها فيها لتغطية تكاليف فترة الحج، وكانت تلك السلع الواردة من الأهمية بمكان لمصر لا سيما أن السلع التي كان يحملها الحجاج المغاربة كانت معفاة من كامل الرسوم الجمركية. كما كان الحجاج يتخيرون أفضل سلعهم التي تتحمل النقل لمسافات طويلة دون أن تفسد أو تفقد قيمتها، ويقومون ببيعها في الأسواق المصرية لشراء ما يلزم رحلتهم إلى الأراضي المقدسة، وشراء ما يلزم رحلة العودة إلى بلدانهم من مصر، لهذا كان يقوم قطاع من المصريين بالعمل في إعداد المؤن التي سوف يحملها الحجاج في تلك الرحلة^{١٣}.

وكانت قافلة الحج المغربي التي تقصد مصر في الاتجاه إلى الحجاز تنزل على أطراف مدينة القاهرة بقريتي المنشية والمنصورية بالجيزة، وهناك كانوا يودعون لدى أهالي المنطقة دوابهم المنهكة بعد رحلة شاقة من المغرب إلى مصر^{١٤}، وكان معظم أبناء ركب الحج المغربي يفضلون الإقامة في الوكالات كوكالة الغوري، وكان منهم من أقام في منطقة طولون* لقربها من حي الرملية حيث سوق الدواب، والأسواق التي يشترون منها السلع التي يحتاجونها لاستكمال رحلة السفر إلى الحجاز، أما نخبة قافلة الحج المغربي - والتي تكونت من العلماء وأصحاب الاهتمامات الثقافية - فكانوا يسعون للسكنى قرب الجامع الأزهر^{١٥}.

وفي عهد محمد علي باشا انتعشت حركة القوافل بين مصر وبلاد المغرب بفضل ازدياد إقبال المغاربة على زيارة الأراضي المقدسة، مع خضوع الحجاز بشكل مباشر للحكم المصري بعد القضاء على الوهابيين، وقيام الجيش المصري بحماية بلاد الحجاز وتأمينها، وحراسة قافلة الحج المصرية، والضرب على أيدي قطاع الطرق، والقضاء على قوة العريان بشكل يكاد يكون نهائياً، ووقف تخصيص إقطاعات وموارد بذاتها للإنفاق على قافلة الحج، الأمر الذي أدى إلى توطيد العلاقة بين ركب الحج المغربي والسلطات المصرية، حتى أن السلاطين المغاربة بدأوا في الاتصال بالحكام المصريين، وأخذوا في إرسال

أبنائهم لقيادة ركب الحج المغربي، وتم استقبالهم بالقاهرة أفضل استقبال بشكل زاد من قوة العلاقات المصرية المغربية^{١٦}.

وفي الوقت الذي كانت تتجه فيه القوافل الشامية والمغربية إلى القاهرة ووادي النيل، كانت هناك طرق للقوافل ربطت الثغور المصرية المرتبطة بحركة التجارة العالمية بالوادي والقاهرة؛ حيث ربط طريق قنا- القصير الذي يعد من أقدم طرق القوافل التجارية بين وادي النيل والبحر الأحمر، وزادت أهميته بازدياد حركة شركة الهند الشرقية البريطانية في البحر الأحمر، الأمر الذي أدى إلى زيادة حجم المسافرين والبضائع والموظفين والبريد على هذا الطريق منذ أواخر القرن الثامن عشر^{١٧}.

لهذا تحولت القصير* إلى ميناء مهم لبعض المتجهين إلى الأراضي المقدسة لأداء فريضة الحج، لا سيما أنه كانت تربطه بقنا طريقاً وأوديةً معروفة ومعقدة في منطقة تضيق فيها المنطقة الصحراوية بين الوادي وساحل البحر الأحمر، ولذا كانت القوافل التجارية والحجاج يفضلون استخدام هذا الطريق وذلك الميناء، وبخاصة التجار الذين ارتبطوا بعلاقات تجارية مع موانئ الحجاز^{١٨}، كميناء جدة، وبعض موانئ الهند كبومباي^{١٩}.

كذلك ربط طريق القاهرة- السويس البحر الأحمر بوادي النيل، وإن كان استخدامه قد ظل متواضعاً حتى اهتم محمد علي باشا به لقصره، وزادت تجارة البحر الأحمر أهمية بالنسبة لمحمد علي باشا، لذا عمل على نشر الأمن على هذا الطريق بالضرب على أيدي قطاع الطرق والعربان، وسير عليه القوافل لنقل الفحم اللازم للسفن البريطانية، الأمر الذي جعله يقوم بدور الوسيط بين ميناء الإسكندرية والقاهرة من ناحية، وميناء السويس على البحر الأحمر من ناحية أخرى^{٢٠}.

جغرافية طرق القوافل*:

لعبت الطرق البرية بين مصر والبلاد العربية المجاورة دوراً مهماً في

التبادل التجاري بينها على مر العصور، حيث جابت هذه الطرق القوافل التي حملت التجارة والتجار علاوة على الحجيج، وقد ربطت هذه الطرق أطراف مصر بمركزها الإداري والتجاري لغشيانها الصحاري المصرية التي تحيط بالوادي والدلتا بشبكة من تلك الطرق التي توزعت شرقًا وغربًا وجنوبًا، وعرفت باسم أشهر المناطق التي مرت بها.

طرق القوافل الشرقية:

يقصد بطرق القوافل الشرقية تلك الطرق التي اخترقت الجهة الشرقية الشمالية لمصر، وربطت مصر ببلاد الشام والحجاز، ومنطقة البحر الأحمر التي كانت تتلخص في العصر الأيوبي في طريقين أساسيين بشمال سيناء وهما: الدرب السلطاني، والطريق الساحلي "طريق الفرما لاحقًا"، وفي وسط سيناء كان درب الحج المصري إلى أن دعت الحاجة إلى إنشاء بعض الطرق البديلة للدرب السلطاني أو بعض مراحلها؛ لتجنب الأخطار المحدقة بالمرور به زمن الحملات الصليبية، وتهديدها لشمال سيناء، ومن ثم كان من الضروري أن تجد الدولة طرقًا ودروبًا بديلة للدرب السلطاني تحت رعايتها.

ومن ثم جاءت نشأة ما عرف بالطريق البدرية ومساراته المتعددة ليصبح بديلًا مؤقتًا للدرب السلطاني بأمر من الدولة، ويقع الطريق البدرية إلى الجنوب من مسار الدرب السلطاني، ولما كانت الجهات الداخلية من شمال سيناء تتميز بارتفاع السطح بالنسبة للسهل الساحلي في شمالها، فقد اكتسب الطريق البدرية اسم "الطريق الفوقانية"، أي الطريق العالي الجنوبي الذي يسير فيما يسمى جغرافيًا بإقليم القباب، وعلى الرغم من أن طريق البدرية نشأ لمساعدة الدولة على حماية تجارتها وقواتها العسكرية، إلا أنه بعدما تلاشت تلك الأخطار كان سببًا في تهديد الدولة المصرية، ودعت الحاجة إلى إلغاء الطريق بمساراته المتعددة؛ لأنه أصبح معبرًا للتجار المتهربين من الرسوم المطلوبة على بضائعهم في محطات الدرب السلطاني، بل اتسعت دائرة استخدامه لتشمل تهريب الأشخاص لأسباب سياسية، كذلك سلكته جماعات من العيون

والجواسيس ليكونوا بعيداً عن مراقبة أجهزة الدولة القائمة على طوال الدرب السلطاني، وهذا ما دعا الدولة إلى استخدام العربان لحفظ دركهم على الطريق البدرية لمنع سلوكها من جانب التجار المتهربين وغيرهم^{٢١}.

وفي فترة الدراسة تلخصت طرق القوافل التجارية- على وجه التحديد- في طريق الفرما، العريش بدروبه الثلاثة، الدرب المصري، طريق الحج المصري.

• طريق الفرما "الطريق الساحلي":

يعد طريق الفرما* من أقدم طرق القوافل التجارية بين مصر وبلاد الشام، وقد ذهب البعض خطأً إلى أنه الطريق الفوقاني أو الطريق العلو المشار إليه بالوثائق، إلا أنه في الحقيقة هو الطريق الساحلي الذي يكاد يكون هناك اتفاق تام بين الكتاب والرحالة على أن القوافل كانت تخرج من القاهرة إلى بلبيس ومنها إلى منطقة الفرما عند مصب الفرع البيلوزي^{٢٢} قبل شق قناة السويس، وبعد الانتهاء منها حلت القنطرة* محل الصالحية، ثم يتجه الطريق شرقاً إلى وادي أم كرش، ثم شمالاً يُشَرِّق وصولاً إلى تل هرية، ثم تل الحير، فتل الفضة، ومن هذا التل ترى آثار الفرما التي سُمي هذا الطريق بها، ومن تل الفضة شرقاً إلى المحمدية على شاطئ البحر المتوسط، وهنا وفي هذه المنطقة يرتفع الطريق عن البر بين بحيرة البردويل والبحر المتوسط وصولاً إلى تل القلس* الذي يتبع بشرقه فم بحيرة البردويل القديم، ومنه إلى بركة الجمل، فم بحيرة الزرانيق، فشاطئ البحر المتوسط ماراً ببئر المساعيد* في ضواحي العريش، وهنا كان الطريق يسلك أرضاً تحاذي سلسلة التلال الرملية على بعد ميلين من الشاطئ، وكانت القوافل تمر بالخروبة* فالمكسر فحلة الشيخ زويد*، وهي أعظم مورد للعربان السواركة وصولاً إلى رفح*^{٢٣}.

وطريق الفرما مكتظ بآثار القلاع والبروج والمدن الفاخرة التي يعود أكثرها إلى العصر اليوناني، وبه آبار تحميها الأبراج التي كان يتم ترميمها من وقت لآخر من جانب الحكومة؛ لتجنيب القوافل القادمة من الشام المشقة وصعوبات الطريق^{٢٤}.

• طريق العريش:

يعد طريق العريش أهم طرق القوافل التي ربطت بين مصر وبلاد الشام؛ وذلك لمرور الدرب السلطاني عبره، والذي كان يطلق عليه قديماً طريق الرمل؛ لمروره بأرض الجفار، وقد ازدادت أهمية هذا الطريق وعلا شأنه على طريق الساحل بعدما طغى البحر على الساحل مما أدى إلى إضعاف الطريق الساحلي، إضافة إلى تهديد القراصنة الدائم للتجار المارين عبر الطريق الساحلي مما زاد من أهمية طريق الرمل أو طريق الجفار^{٢٥}، والذي كان يبدأ من الصالحية* قبل شق قناة السويس، أما بعد ذلك فكان يبدأ من القنطرة، ويذهب شرقاً بانحراف تدريجي نحو البحر، ثم يقترب من الشاطيء تدريجياً حتى يكون على نحو ميلين من مدينة العريش، ويمر الطريق من القنطرة إلى أم كرش، فتل حبوة، فبئر الدويدار، ثم يخترق الطريق سلسلة كثبان رملية تسمى رمل الغرايبات* حتى يصل إلى قطية*، ثم إلى بئر قطية المشهور، وبئر الحسون، فبئر العبد التي بناها إبراهيم باشا أثناء مروره على رأس قواته متجهاً إلى بلاد الشام، ومن بئر العبد يسير إلى خشوم الأدراب التي يتفرع عندها إلى ثلاثة دروب؛ وهي الدرب السلطانية يميناً، ودرب الطوايات يساراً، ثم الدرب الوسطانية^{٢٦}.

الدرب السلطانية:

وهو أقدم طرق العريش وأصلحها، وإن كان أطولها، وهو الدرب الذي أقيم عليه خط التلغراف إلى سوريا، وقد اتخذته الدولة المصرية عبر العصور الطريق الرسمي لعبور القوافل التجارية والمسافرين وغيرهم؛ لمروره بمنطقة قطية، والتي هي مزم الأدراب؛ حيث يتلاقى طريق الرمل وجميع المسالك المتفرعة منه، كما كان محطة تحصيل الرسوم المقررة على التجارة المارة بالدرب السلطاني، وحفظ الطريق، وكان واليه في العصر الأيوبي يوافي الحاكم بقلعة الجبل ببيانات وافية عن كل من يصل إليه في طريقه إلى القاهرة، فإن كان مطلوباً أو جاسوساً تتم متابعته على الطريق للحيلولة دون دخوله إلى

القاهرة، والقبض عليه^{٢٧}، ويسير هذا الدرب جنوب بحيرة البردويل بداية من خشوم الأدراب، ويمر بمضحي الجنادل، فرجم البريج - وهو برج قديم ثرى منه الدروب الثلاث -، ثم بئر المزار* وهي بئر مشهورة، فغريف الجمال، فخرية العشوش، فثميلة ناصر، فمدينة العريش^{٢٨}، وكانت الحكومة المصرية تعطي أوامرها بصفة دائمة لمحافظ العريش وأصحاب القوافل بضرورة الالتزام بالسير على هذا الطريق الذي كانت تعده الطريق الرسمي لمرور القوافل التجارية القادمة من الشام، وتحذر أصحاب القوافل من السير بالطرق الخالية من الحراسة وخصوصًا الطريق المسمى "بطريق الفوقانية" أو الطريق البدرية، والذي كان يطلق عليه في الوثائق "الطريق العلو"^{٢٩}، إذ كان التجار المتهربون يفضلون السير فيه لتجنب المرور على محطات تحصيل الرسوم الجمركية، وكذلك تجنب مخاطر الذبابة السامة التي كانت تنتشر على طول طريق العريش فيما بين بئر العبد وقطية في بعض الأوقات خلال فصلي الربيع والصيف، حتى أن معظم الجمالة كانوا يرفضون سلوك طريق العريش في تلك الآونة خوفًا على جمالهم من النفوق، وهذا كان سببًا في استمرار جمرك باب النصر بالقاهرة^{٣٠} بعد أن تقرر إلغاؤه وإقامة نقطة جمركية في منطقة الصالحية، وعدول الحكومة عن إلغائه لشكوى الجمالة والتجار وبخاصة الأوروبيون منهم من المشقة التي تقع عليهم من جراء نقل الجمرك للصالحية لأن معظمهم مقيمون بالقاهرة^{٣١}.

درب الطوايات:

كان أسهل طرق العريش وأقصرها، ويمر به المسافرين من خشوم الأدراب، فدبة البريج، فبرقة عايشة، فبئر الخوينات، فقبر الساعي، فتل أبو مزروع الذي كان يلتقي فيه بالدرب الوسطانية^{٣٢}.

الدرب الوسطانية:

وهو الدرب الذي يخترق الملاحات، وكان يقصده قديمًا من يريد أخذ الملح في طريقه إلى العريش، ويسير المسافر في هذا الطريق من الخشوم إلى

رجم عُمرورية، فرجم البريج، ثم يسير في رمال إلى سبخة سبيكة، وهي المنطقة التي يتجمد فيها الملح، ثم يلتقي بدرب الطوايات حتى تل أبو مزروع، ويسير إلى رجم البردويل، ثم إلى بئر المساعيد، حيث تتحد الدروب الثلاث، ومن العريش إلى الخروبة، فالمكسر، فالشيخ زويد، فرفح^{٣٣}.

• الطريق المصري " الدرب المصري":

يعد طريق الدرب المصري طريقاً تجارياً خالصاً يربط مصر بسوريا عن طريق المقضبة، ومن خلال متابعة المعالم الجغرافية للطريق تجعل منه المسار الأول من الطريق البدرية، إلى جانب مسارين آخرين ارتبطا بدرب الحج المصري، وقد أطلق عليه البعض الطريق الشامي^{٣٤}، وتوقف هذا الطريق بحفر قناة السويس، وكان يبدأ من العوجا التي تنتهي إليها عدة طرق قادمة من غزة أو خان يونس، ثم يسير جنوباً بغرب بنقع شبانة، فحجر السواركة، فالبرث، فالبواطي، فمقطع وادي الأبيض، فالمقضبة في وادي العريش، ومنها كان يتفرع إلى طريق غرباً ماراً بالحسنة* إلى الإسماعيلية، وآخر جنوب غربى إلى السويس ماراً بالغرقة، فبئر الحمّة، فبئر روض سالم، فوادي الطوال، ومنه إلى وادي الحج، فالنواطير، فالسويس، ومسافة هذا الطريق من خان يونس إلى السويس ستة أيام، وكانت تلك الطرق تعج بالقوافل، ويأتي منها تجار بلاد الشام بالصابون والزيت والبن واللوز والبنق وقمر الدين، والبضائع الحربية، ويعودون إلى بلاد الشام بالأنسجة القطنية وغيرها من المنتجات المصرية، وكانت تلك الطرق تخفرها الحكومة المصرية عن طريق مشايخ العريان، وكان يقوم على حراسة هذا الطريق شيخ قبيلة الترابين، وكان التجار يدفعون لهم جعلاً معلوماً نظير حراسة ذلك الدرب^{٣٥}.

• طريق الحج المصري:

اعتاد المسلمون أداء فريضة الحج أفراداً وجماعات، ولما كانت القاهرة إحدى الجهات الأربع - بغداد ودمشق وتعز والقاهرة - التي كانت تنطلق منها جماهير

الركبان في اتجاه الحجاز، فقد ضمت قافلة الحج المصري أهل بلاد المغرب العربي والسودان فضلاً عن مصر، والذين كانوا يتجمعون بمدينة القاهرة للخروج مع المحمل الشريف الذي يحمل معه كسوة الكعبة، وكان طريق عيذاب* أول طريق اتخذته الحج المصري إلى الأراضي المقدسة، وكان الحجاج يركبون النيل من ساحل الفسطاط إلى قوص بمصر العليا، ثم يأخذون الإبل من قوص* إلى عيذاب عبر الصحراء الشرقية إلى البحر الأحمر، فميناء جدة، وهكذا كانوا يعودون إلى مصر، وكانت البضائع التي تأتي من اليمن والحبشة والهند إلى مصر تدخل السوق المصرية من هذا الطريق، وظل الوضع على هذا الحال إلى أن زار السلطان الملك الظاهر مكة المكرمة عن طريق السويس وآيلة* بعد أن استعادها من يد الصليبيين عام ٦٦٥هـ - ١٢٦٧م، فصارت آيلة طريق الحج منذ ذلك الوقت وحتى عام ١٨٨٥م، حيث بدأ إرسال المحمل المصري عن طريق البحر من السويس إلى جدة^{٣٦}.

وكانت رحلة المحمل تبدأ من بركة الحاج بغرب القاهرة، وتخرق صحراء السويس إلى قلعة عجرود* غربي السويس، وفي سيناء تصل إلى النواطير*، فقلعة نخل، وبئر القريص، ودبة البغلة، ثم إلى نقب العقبة، فقلعة آيلة وصولاً إلى بعض قلاع الحجاز كقلعة المويلح، فبرج ضبا، فقلعة الوجه وصولاً إلى قلعة ينبع، وفي داخل بر الحجاز كقلعة رابغ كان يتم تمهيد الطريق، وترميم السواقي عن طريق الحكومة المصرية قبل خروج المحمل من مصر بعدة أشهر، كما كان يقوم عربان العائد بتقديم الإبل للمحمل المصري بالاتفاق مع الحكومة المصرية سنوياً بالتناوب بين عربان القليوبية وعربان الشرقية، حيث كان يقوم بالمهمة في سنة عربان الحويطات والصوالة وجهينة والعبادة، وفي سنة أخرى عربان النفيعات والطميلات* والمساعد وأولاد علي، والذين كان عليهم تقديم ما يتراوح بين ٤٠٠ أو ٥٠٠ جمل، ويلتزمون بحماية المحمل إلى العقبة على أن تكمل جمالهم السير مع المحمل إلى مكة^{٣٧}.

وهكذا غشيت صحراء شبه جزيرة سيناء شبكة من طرق القوافل التي ربطت

بلاد الشام والحجاز بمصر، كما ربطت أطراف سيناء ببعضها البعض، وبالذلتا، لكن هذه الطرق كانت جزءاً من طرق عديدة اندثرت وتوقف استخدامها من قبل التجار كدرب البتراء الذي كان يسلكه التجار والمسافرون من مصر إلى العقبة والحجاز وشرقي الأردن والبتراء، ودرب النبك الذي كان يسلكه تجار الإبل والغنم من الحجاز إلى مصر، والذي توقف استخدامه بعد أن فضل التجار اتخاذ طريق الحج المصري بدلاً منه، وكذلك درب غزة أو درب الشامية الذي كان يبدأ من العقبة إلى أم الرشراش، فمشاش الكنتلة، فعين القصيمة، ثم إلى رفح وغزة، وظل بعض التجار يسلكونه حتى بطل استخدام طريق الحج المصري بتحويل طريق الحج إلى الطريق البحري، وكان حجاج الشام الذين يسلكونه يلتقون في العقبة بالحجاج المصريين، وكان تجار غزة يأتون بأنواع الحبوب والفواكه والملابس لبيعها للحجاج ذهاباً وإياباً^{٣٨}.

ولإدراك محمد علي باشا لأهمية التواصل بين مصر وبلاد الشام والحجاز فقد اهتم بطرق القوافل الشرقية بما فيها درب السلطاني الذي اتخذته الدولة المصرية الطريق الرسمي لمرور القوافل، لهذا قامت دولة الباشا بإصلاح طرق القوافل، وإقامة نقاط التفنيش والاستراحات عليها، وتأمينها بالتعاون مع العربان القاطنين على تلك الطرق^{٣٩}؛ إذ كان التجار قد تراجعوا عن استخدام معظم طرق القوافل الشرقية التي تعبر سيناء في أواخر القرن الثامن عشر لكثرة هجمات اللصوص وقطاع الطرق عليهم حتى أن عبد الغني النابلسي ذهب إلى أن إحدى القوافل التجارية القادمة من دمشق إلى القاهرة تعرضت عند مرورها بقطية التي كان بها مركز لتحصيل رسوم حراسة البضائع والخيول والدواب للحصار من جانب العربان الذين سلبوا معظم بضائعهم^{٤٠}، ونتيجة لذلك تعاون محمد علي باشا مع العربان لتقديم الخدمات للقوافل التجارية مقابل بعض المخصصات والإقطاعات التي أقطعها لهم^{٤١}.

لهذا ازدادت الحركة التجارية على طرق القوافل الشرقية، وأخذت القوافل تحط في كل نقاطها - وبخاصة الأمانة منها - للتزود بالمؤن، والمياه، وإراحة

الإبل والمسافرين، والتي من أهمها بئر المساعيد التي اعتبرت من محطات الاستراحة المهمة للقوافل التجارية بعدما تم الاتفاق بين محمد علي باشا وعربان المساعيد على تقديم المياه اللازمة للقوافل التجارية، فضلاً عن السلع التي يحتاجها التجار لاستكمال رحلتهم، لاسيما أن المنطقة تكثر بها المياه العذبة، إضافة إلى أنها عبارة عن حديقة واسعة من النخيل وأشجار الفاكهة والخضر والأشجار اللازمة للاستظلال بها من الشمس الحارقة بالصحراء^{٤٢}.

كذلك عادت الحياة لمنطقة قطية التي قلت أهميتها منذ أواخر القرن الثامن عشر لتجنب التجار المرور بها نتيجة إلغاء نقطة تحصيل رسوم الخفارة على القوافل التي كانت بها، واستيلاء اللصوص عليها، ولما نجح محمد علي باشا في تأمين طرق القوافل تغيير حال قطية في النصف الأول من القرن التاسع عشر، حيث عادت إليها أهميتها كمحطة من محطات الاستراحة للقوافل التجارية المتجهة إلى بلاد الشام؛ لكونها منطقة سهلة صالحة لأن تكون استراحة للقوافل من مشقة الطريق، يتوفر بها العشب والشجيرات القصيرة التي يمكن أن تصلح لرعي الإبل، كما أن بها بئراً للمياه العذبة^{٤٣}، كذلك كانت الخروبة والمكسر والشيخ زويد التي يلتقي فيها طريقا الفرما والعريش بدروبه الثلاثة من المحطات التي استقبلت القوافل التجارية لوفرة الماء والكلأ بها، فضلاً عن وجود الكثير من المنازل والخانات للبيع والشراء، وتبادل السلع مع القوافل التي تأتي من غزة وبلاد الشام.

طرق القوافل الجنوبية:

ساهمت طرق القوافل الجنوبية في ربط مصر بالسودان، تلك الطرق التي نُقلت عليها المتاجر والسلع والمسافرون والسياح، حتى أن البعض ذهب إلى أن استحداث قوافل الإبل كوسيلة للنقل عبر الطرق الصحراوية بين مصر والسودان كدرب الأربعين بين الفاشر وأسيوط، أو طريق بربر - كرسكو، أو بربر - سواكن ساعد في توسيع التبادل التجاري بين البلدين بإضافة سلع جديدة للتجارة المصرية من المنتجات السودانية، وزيادة حجم واردات السودان من

مصر^{٤٤}، وقد اعتاد التجار الذين تنقلوا بين مصر والسودان سلوك خمسة طرق أساسية، فضلاً عن طريق درب الأربعين بين البلدين؛ أولها طريق القوافل الساحلي الذي كان يسير في السهل الساحلي محاذياً لساحل البحر الأحمر، وثاني هذه الطرق هو طريق وادي دثيب بعطبرة إلى بورسودان ابتداءً من بئر (سالالا) التي تقع في وادي عتمور الذي يصب في النيل جنوب أبو حمد، أو يبدأ من حلايب في الشمال ويربط بين شمال شرق السودان وجنوب شرق مصر.

أما طريق وادي العتمور فهو ثالث هذه الطرق، وكان يسير بوادي العتمور عبر مجموعة من الآبار في شمال السودان إلى وادي العلاقي بمصر*، فنهر النيل، أما رابع هذه الطرق فكان الطريق الشرقي الذي يبدأ من أبو حمد إلى كورسكو* إلى دراو* عبر مجموعة من الآبار في شمال السودان، ثم يأتي طريق آبار المرات وهو أقصر الطرق بين مصر والسودان، ويقع غرب الطريق الشرقي من كورسكو عبر الحدود المصرية إلى بئر حطب، ثم آبار المرات، فأبو حمد، ويعد من أقصر الطرق بين مصر والسودان^{٤٥}.

وقد اعتادت قوافل سنار وبربر وشندي سلوك الطريق الشرقي الذي كان يتفرع إلى طريقين فرعيين متوازيين عرف أولهما بطريق أبو حمد - كورسكو، ويخترق صحراء العتمور بالسودان، وكانت تسلكه قافلة سنار في طريقها إلى مصر مروراً ببربر وشندي، وكانت القوافل التي تسلكه تسير بمحاذاة النيل حتى أبو حمد، ومنه تخترق الصحراء إلى كورسكو حتى دراو في مصر العليا، أما الآخر فكان طريق صحراء العتابي (بربر - دراو)، وكانت قافلة بربر تسلك هذا الطريق عبر صحراء العتابي إلى دراو مباشرة، وقد كان أغلب التجار يفضلون السير في طريق العتابي تاركين طريق العتمور رغم قصره لقلّة المياه والعشب في هذا الطريق^{٤٦}.

بيد أن طريق درب الأربعين ظل طريق القوافل الأشهر للحركة التجارية بين مصر والسودان، إذ شهد تجارة سودانية عابرة للحدود المصرية عند أقصى

الجنوب الغربي للبلاد وصولاً إلى مدينة أسيوط، ثم إلى بقية محافظات مصر بما فيها القاهرة، فعبره كان ينقل إلى مصر القسم الأكبر من تجارة وصادرات السودان من الجمال والكباش وغيرها، وهي تجارة لم تنقطع عبر تاريخ طويل^{٤٧}. وكان درب الأربعين يبدأ من بلدة كوبي في دارفور، ومنه إلى وادي هور، ويتجه شمالاً عبر صحراء ليبيا، ومنها يتجه شمالاً عبر هضبة عالية تفصله عن الوادي الخصيب، وصولاً إلى واحة الأطرون ونقاط المياه في لاقية وسليمة ووادي الشب حتى يصل إلى واحة الخارجة المصرية، ثم يلتقي بالوادي عند قرية بني عدي* ما بين مدينتي منفلوط* وأسيوط، ويقدر طول هذا الطريق بحوالى ١٧٧٠ كيلو متراً كانت تقطعها القافلة في شهر ونصف الشهر، وتكمن أهمية الطريق للتجارة في وفرة المياه بالينابيع والواحات الصغيرة بطوله باستثناء ٢٨٠ كيلو متراً، والتي لم تتوفر بها المياه مدة تتراوح بين اليومين أو الثلاثة، أضف إلى ذلك أنه من أكثر الطرق أمنًا^{٤٨}.

وقد تحركت على هذه الطرق عدة قوافل عُرف كل منها بالإقليم الذي انطلقت منه؛ فكانت هناك قافلة تنطلق من دارفور، وأخرى من سنار، وثالثة من كوردفان، ورابعة من دنقلة وبربر، وخامسة من شندي.

• قافلة دارفور:

استخدمت هذه القافلة طريق درب الأربعين مسلكاً لها، وكانت تنطلق من دارفور بأقصى الجنوب الغربي لمصر، ثم الصحراء الغربية عبر طريق "درب الأربعين" إلى أسيوط*، وكان معظم القافلة يحط بأسيوط، وجزء منها يتجه إلى بني عدي بمنفلوط لبيع الكثير من بضائعه للأهالي، وما لا يباع في أسيوط أو منفلوط كان تجار القافلة يسافرون به إلى القاهرة لبيعه بأسواقها، وقد ذكر البعض أن التجارة عبر طريق "درب الأربعين" كانت وراء ثراء أقباط أسيوط في عصر محمد علي باشا، كما أنها أدت إلى تحويل أسيوط إلى أكبر وأعظم سوق للسلع السودانية^{٤٩} التي كان يزداد الطلب عليها في الأسواق المصرية والولايات العثمانية الأخرى، وهذا ما جعل قناصل الدول الأجنبية يطلبون من

محمد علي باشا تعيين وكلاء تجاريين لهم بها^{٥٠}، وقد انتظمت تجارة دارفور عبر درب الأربعين في العقد الثاني من القرن التاسع عشر، وأصبحت قافلة دارفور تأتي إلى مصر مرتين في العام، وكانت القوافل تمكث في أسبوط مدة تراوحت بين الشهر والخمسة أشهر حتى يبيع رجالها بضائعهم، ولأن الرحلة عبر درب الأربعين كانت شاقة فقد فقدت فيها القوافل الكثير من عبيدها وبضائعها على الرغم من تفضيل التجار لهذا الطريق على ارتياد طريق النيل، ولأهمية قافلة دارفور فقد أقام محمد علي باشا جمرًا بأسبوط^{٥١}.

• قافلة سنار:

تعد قافلة سنار أقل حجمًا من قافلة دارفور، وكانت تتكون من قوافل صغيرة من مراكز مختلفة بشرق السودان، وتبدأ رحلتها من مدينة سنار، وتسلق الطريق الساحلي بمحاذاة النيل وسط عرب البشارية الذين يقطنون ما بين النيل والبحر الأحمر، ولتعرضها للهجمات فقد اتخذت القافلة لها حرسًا من عربان العبايدة الذين كانوا يسيرون أمامها حتى أبريم، ثم يقودونها إلى دراو، ومنها تسير شمالًا حتى تصل إلى إسنا لبيع جزء من جمالها قبل مواصلة مسيرها صوب القاهرة عن طريق النيل في حراسة رئيسها وعشرين من أهم تجارها، أما بقية أعضاء القافلة فيتخلفون في دراو وإسنا انتظارًا لعودة القافلة^{٥٢}، وقد اهتم محمد علي باشا بتجارة سنار السودانية حتى أنه طلب من مدير عموم قبلي في سنة ١٨٢٧ جلب رؤوس من الجمال من سنار إلى مصر، كما قدم سلفًا مالية للتجار لتشجيعهم على شراء الحيوانات وخصوصًا الثيران للعمل بالأبعديات المختلفة^{٥٣}.

• قافلة كوردفان:

كانت قافلة كوردفان أقل أهمية من قوافل دارفور وسنار التجارية، ومع ذلك اهتمت الحكومة المصرية بها لكثرة الحيوانات بكوردفان، وتشجيعًا لاستيرادها فقد قام محمد علي باشا بإعفاء الحيوانات المستوردة من السودان من الرسوم الجمركية، كما حمل التجار - وبخاصة في أسبوط - على جلب الأبقار

والجمال بتقديم سلف مالية لهم، ولما كان لبعض التجار المصريين معارف في أعالي السودان فقد قاموا بترغيبهم في هذه التجارة. وإلى جانب تجارة الحيوانات كان محصول الصمغ العربي والعاج من أهم الأصناف الواردة من كوردفان^{٥٤}، وكانت قبائل جهينة من أهم القبائل التي تركزت في غرب السودان وبخاصة كوردفان، ومن أشهر أقسامهم الكبابيش والحرر ممن احترفوا الرعي، وعملوا مع الإدارة المصرية في عصر محمد علي باشا في حراسة القوافل المتجهة من كوردفان إلى مصر، كما أسهموا في نقل البضائع^{٥٥}.

• قافلة دنقلة وبربر:

فضلت قافلة دنقلة أحياناً الوصول إلى مصر عبر نهر النيل حتى أسوان، ثم تنتقل بعد ذلك براً لاعتراض الجنادل الملاحه في نهر النيل، وقد اعتاد جزء كبير من القافلة سلوك الطريق البري حتى أسيوط، وكانت القافلة تجلب معها العبيد الذين لم يزد عددهم في القافلة على المائة، كما كانت تجلب معها الحيوانات، وكان محمد علي باشا يأمر مدير عموم قبلي بأن يوفر العلف لتلك الحيوانات، كما كانت تأتي بكميات وفيرة من الصمغ والعاج وبذر النيلة من بربر^{٥٦}.

• قافلة شندي:

كانت قافلة شندي تأخذ من طريق درب الأربعين سبيلاً لها، إلا أن معظم الحيوانات التي تأتي بها كانت تنفق بالطريق نظراً لطول المسافة لوجودها في الأقاليم الجنوبية بالسودان، وزيادة مشقة الطريق نتيجة لعوامل الجو، ونقص المياه^{٥٧}، وكانت القافلة تصل إلى الواحات المصرية، ومنها إلى أسيوط لإمدادها بالعبيد الذين كان يتم بيعهم بها جملةً إلى وكلاء التجار؛ لأن القافلة درجت على بيع جميع ما لديها جملةً بأسيوط، ولا تنتقل بهم إلى الأقاليم المصرية الأخرى كما تفعل جميع القوافل السودانية^{٥٨}.

طرق القوافل الغربية:

ارتبطت مصر من خلال الصحراء الغربية ببلدان المغرب العربي من

خلال عدة مسالك للقوافل التي غشيت الصحراء الليبية التي خلت- في معظمها- من الكلاً والمياه، ولهذا كان التجار يحملون قرياً من المياه على ظهور الجمال، وخصوصاً في الطريق بين فاس وتبكتو، وبين تلمسان وأكدر (أغاديس)، وبين فاس والقاهرة مروراً بصحراء ليبيا التي كان المسافرون يمرون في طريقهم هذه بالقرب من بحيرة عظيمة تعيش حولها شعوب ساوو وكوران^{٥٩}. واشتهرت بعض المحطات على طرق القوافل بين مصر وبلاد المغرب العربي عبر ليبيا، ومنها طرابلس التي كانت ملتقى لطرق القوافل بين مصر والولايات المغربية، إضافة إلى الطرق الممتدة إلى وسط وغرب القارة الأفريقية، واشتهرت واحة غدامس كمحطة تجارية، والتي تعد من أهم الواحات الليبية بحكم موقعها المهم بالمنطقة الحدودية التي تربط ليبيا بكل من تونس والجزائر، وشكلت مركزاً تجارياً مهماً، ومنطقة عبور للتجارة بين تونس وطرابلس في شمال أفريقيا، وأواسط القارة الأفريقية^{٦٠}، وكانت القوافل التي تقطع الصحاري الليبية تؤدي حتماً إلى أمرائهم إتاوة عبارة عن قطعة قماش تساوي ديناراً عن كل حمل جمل^{٦١}، وقد اشتهرت من بين طرق القوافل التي ربطت مصر ببلدان المغرب العربي ثلاثة طرق؛ طريق الحج- الطريق الساحلي- الطريق الصحراوي التجاري، طريق فزان- القاهرة.

• طريق الحج" الطريق الساحلي":

يمتد هذا الطريق بمحاذاة البحر المتوسط، ويعبر البلاد بطول ساحلها الشمالي؛ فينطلق من فاس فطرابلس* فمصراتة* فسرت* فبني غازي ودرنة، فالحدود المصرية إلى برج العرب*، فالإسكندرية، ثم القاهرة، وفي بعض الأحيان كانت القوافل تتجه مباشرة إلى القاهرة، وعرف هذا الطريق بطريق الحج لأن الحجاج كانوا يسلكونه في طريقهم من بلاد المغرب إلى الحجاز، ويعد طريق الحج من أقدم الطرق وأشهرها وأكثرها راحة بالنسبة للتجار والحجاج والمسافرين لكثرة الحصون وأبراج المراقبة عليه، الأمر الذي جعله أكثر أماناً من غيره من الطرق لقلته تعرضه لهجمات البدو؛ وذلك بسبب بعده النسبي عن

المناطق الداخلية التي تموج بالخارجين عن طاعة الدولة، لهذا فضله التجار على غيره من الطرق لقربه من الساحل، وتوافر الموانئ به مما سهل على القوافل عمليات البيع والشراء من خلالها^{٦٢}، وكان ركب الحج الذي يسلك هذا الطريق يصل إلى القاهرة بعد أكثر من ثلاثة أشهر من خروجه من فاس* إذ كان يخرج غالباً في أواخر ربيع الأول، وكان يصل إلى القاهرة بعد أن يجتاز المرحلة الأخيرة من رحلته التي تكون في العادة من أصعب المراحل، وكانت مدة اجتيازها تصل إلى خمسين يوماً في الظروف العادية، وكان أعضاء الركب يصلون هم ودوابهم في حالة يرثى لها من الإرهاق، والحاجة إلى الغذاء والمياه والراحة^{٦٣}.

• الطريق التجاري الصحراوي:

يسير هذا الطريق جنوب طريق الحج، وبشكل موازٍ له، ويمتد من الغرب إلى الشرق من طرابلس، ويمر بسوكنة وزويلة وأوجلة*، ثم واحة الجغبوب*، فمصر عن طريق واحة سيوة* التي كانت واحدة من أهم المحطات التي تقع على الطريق، ومنها ينتقلون إلى الواحة البحرية، ثم إلى وادي النيل عبر الصحراء، ثم الوصول إلى كرداسة* غرب نهر النيل بالجيزة، والتي كانوا ينتقلون منها إلى مديريات مصر المختلفة، وقد فضلت القوافل التجارية هذا الطريق بعكس الطريق الساحلي الذي غلبت عليه صفة الحج توفيراً للوقت خصوصاً في فصل الشتاء، حيث يهربون ببضائعهم من الأمطار الساحلية التي يكثر سقوطها على منطقة برقة (الجبل الأخضر)، ويتسم الطريق بسمتين أساسيتين؛ الأولى استمرار المرور فيه معظم أوقات السنة، والسمة الثانية أنه كان من أكثر الطرق أمناً خصوصاً إذا سارت القوافل متجمعة، ولديها مؤونة غذائية كافية^{٦٤}.

• طريق فزان القاهرة:

كانت تُنقل على هذا الطريق المنتجات الأفريقية التي كان الطلب عليها في السوق المصرية كبيراً، إلى جانب السلع المغربية والطرابلسية، وفي الأغلب كان

الطرابلسيون من سكان واحة أوجلة يقومون بهذه التجارة لتوسط هذه الواحة بين مصر وفزان*، وسهولة المواصلات بينهما، ويبدأ الطريق من المدن الأفريقية الداخلية ماراً بالصحراء إلى طرابلس الغرب، حيث يعبر عدة مدن بالواحات منها مرزق عاصمة فزان، والكفرة وجالو وأوجلة والجغبوب متجهاً شرقاً ماراً بسيوة، وقد اتخذته قافلة فزان ذهاباً وإياباً من وإلى القاهرة^{٦٥}.

وبعد وصول القوافل إلى واحة سيوة كانت إما أن تتابع السير شرقاً عبر صحراء مصر وصولاً إلى عيذاب على شاطئ البحر الأحمر الغربي، ومنها إلى الحجاز إذا كانت وجهتها إليها، أو أن تتجه إلى سيوة فالقاهرة إذا كانت هي المقصد، وقد خضعت التجارة في هذا الطريق لرقابة المجابرة تجار واحة جالو الذين تمكنوا من ربط التجارة بين مصر وبرقة* من ناحية، ومرزق عاصمة فزان من ناحية أخرى^{٦٦}.

ولأهمية تأمين طرق القوافل التي تربط بين مصر وبلدان المغرب العربي والمناطق الداخلية بأفريقيا، قام محمد علي باشا بحملات في واحة سيوة لدعم السيطرة عليها تجاوزت الأراضي المصرية إلى الصحراء الليبية، وأجبرت السكان على الخضوع لسلطة الدولة المصرية، وتم فرض غرامات على السكان، مع تعهدهم بتوريد كمية محددة من البلح، وكانت لتلك الحملات أهميتها تمهيداً لإرسالها إلى السودان، وتأمين حدود مصر الغربية، وازدياد نشاط الواحة التجاري مع القوافل القادمة من المغرب وليبيا وفزان ووسط أفريقيا^{٦٧}.

ولأن مرافء السواحل المصرية كانت همزة الوصل بينها وبين مراكز التجارة العالمية، فقد رُبطت بعض طرق القوافل داخل مصر بسواحلها، وأصبحت تُنقل عليها البضائع المصرية التي كان عليها طلب بالسوق العالمية، كما كانت تستقبل السلع والبضائع التي تأتيها من تلك الأسواق. ولارتباط البحر الأحمر بالمحيط الهندي الذي كان مركزاً للتجارة الشرقية، والذي اهتم المماليك بتأمينه، فقد ربطت طرق القوافل الوادي بالبحر الأحمر، حيث ربط طريق

القوافل الوادي عند مدينة قوص بميناء عيذاب على البحر الأحمر، والذي تدهورت مكانته التجارية، وحل محله ميناء القصير على البحر الأحمر الذي ارتبط بمدينة قنا في الوادي مع بداية القرن التاسع عشر، هذا إضافة إلى ميناءي الطور والسويس اللذين ارتبطا بطريق للقوافل بمدينة القاهرة. ومع تراجع أهمية البحر الأحمر في أواخر عصر المماليك بعد نجاح البرتغاليين في الوصول إلى الهند بحرًا عن طريق رأس الرجاء الصالح^{٦٨}، اتجهت الدولة العثمانية لاستعادة مكانة البحر الأحمر التجارية، وفتح طرق برية عبر وسط آسيا من ناحية، والمغرب العربي في الشمال الأفريقي وأواسط أفريقيا وشرقها من ناحية أخرى، لتحل محل الطرق التي ارتبطت بالبحر الأحمر البحرية، وأثر عليها البرتغاليون بسيطرتهم على باب المندب في جنوب البحر الأحمر، إضافة إلى محاولاتهم تكثيف النشاط التجاري الأوروبي مع مصر عن طريق عقد عدة معاهدات تجارية، ومنها معاهدة سليم الأول مع البنادقة بعد حكم العثمانيين لمصر، وكذلك معاهدة السلطان سليمان مع فرانسوا الأول ملك فرنسا عام ١٥٢٨م، والتي جددت فيها الدولة العثمانية الامتيازات التي سبق أن منحها سلاطين المماليك للفرنسيين، وعلى الرغم من الرواج النسبي الذي شهدته سواحل مصر أثناء العصر العثماني، وتوافر محدود من سلع التجارة الشرقية والأفريقية، إلا أنه لم يكن متناسبًا مع ما كانت عليه من رواج قبل تحول التجارة العالمية عنها، وظلت رحلات الحج السنوية إلى بلاد الحجاز والقدس من العوامل المحركة للنشاط التجاري عبر الطرق البرية^{٦٩}، وكان طبيعيًا أن تتدهور موانئ هذا البحر بالمقارنة بما كانت عليه من قبل حتى تعود لها أهميتها مرة أخرى في عهد محمد علي باشا بعدما سعى لأن يعيد للبحر الأحمر أهميته التجارية، وربطه بالوادي عبر طريقين للقوافل^{٧٠}؛ أحدهما في جنوب مصر، وعرف بطريق قنا- القصير، أما الطريق الآخر فقد ربط القاهرة بالبحر الأحمر عند ميناء السويس، والذي عرف بطريق القاهرة- السويس.

• طريق قنا - القصير:

ارتبط ميناء القصير بعلاقات تجارية مع جدة واليمن في عصر محمد علي، حيث كانت تصل إليه الواردات اليمنية، والتي كانت تنقل عن طريق القوافل البرية إلى قنا، والتي كانت تعود إلى القصير محملة بمنتجات الأراضي المصرية كالأرز والشعير والعدس والذرة... وغيرها^{٧١}.

وكان أهم ما يرد إلى ميناء القصير من اليمن التمر والبن؛ ففي عام ١٨٢٤م ورد من طريق جدة إلى القصير حوالي ثلاثة آلاف وخمسمائة شجرة من أشجار البن التي نقلت من الحديدية باليمن إلى جدة، ومن جدة إلى ميناء القصير، ومنه إلى قنا، ومنها إلى القاهرة عبر النيل^{٧٢}، وقد اهتم محمد علي باشا بتجارة البن اهتمامًا كبيرًا حتى أن البعض عزا فتحه لليمن إلى رغبته في السيطرة على البحر الأحمر والتجارة المارة به وخصوصًا تجارة البن، ورغبته الملحة في فتح أسواق جديدة لمصر بالمياه الشرقية^{٧٣}.

لهذا تحول طريق قنا - القصير إلى ممر مهم بين مصر وأسواق موانئ البحر الأحمر والمحيط الهندي، فكانت البضائع القادمة من آسيا كالبن والحريز والتوابل والشيلان تنقلها القوافل من القصير إلى قنا، ثم تنقل منها نهرًا إلى القاهرة، وكانت القوافل التي تعود إلى القصير من قنا تعود محملة بالحبوب المصرية والبضائع الأوروبية المختلفة، وأدى ازدياد أهمية طريق القوافل بين القصير وقنا في تجارة مصر الشرقية إلى اتجاه تجار آسيا إلى ميناء القصير بدلًا من السويس لجعل رحلتهم أقصر ما يمكن^{٧٤}.

• طريق القاهرة - السويس:

جاء مشروع إحياء طريق القاهرة - السويس التجاري موافقًا لفكر محمد علي باشا ورغبته في وضع مصر على طريق المواصلات بين بريطانيا والهند من ناحية، وتوفير فرص تجارية للمصريين في المياه الشرقية من ناحية أخرى، وقد تكلف إصلاح الطريق ٣٨٧ ألفًا و ٥٢٨ قرشًا نظير مصاريف الخفر وعليق الخيول والآلات والمهمات اللازمة لقطع الأحجار وغير ذلك من

المصروفات^{٧٥}، ولعل هذا ما دفع محمد علي باشا للقيام بتأمين القوافل، وتشبيد المنازل على الطريق لراحة المسافرين، وعقد اتفاقيات مع بعض الشركات الأجنبية لنقل تجارتها عن طريق مصر والبحر الأحمر؛ ففي عام ١٨٣٠م حصل توماس واجورن Thomas Waghorn أحد ضباط البحرية البريطانية على امتياز من محمد علي باشا بتنظيم قوافل للنقل بالجمال لنقل الفحم اللازم لتموين البواخر البريطانية بميناء السويس، ونقل البريد من لندن إلى الهند والعكس^{٧٦}.

وفي عام ١٨٣٧م أنشأ محمد علي باشا مصلحة لإدارة طريق السويس البري بإشراف شركة الهند الشرقية للملاحة البخارية The East India Steam Navigation Company التي كانت تدير نقل البريد والمسافرين والبضائع بين بريطانيا والهند عبر الطريق البري المصري، ومنحها حق إنشاء محطات عليه بين القاهرة والسويس، وأنشأ ديواناً للمرور لتأمين القوافل، وجعل مقره بالعتبة الخضراء، وقد امتد الاهتمام باستخدام طريق السويس البري إلى شركة (P and O)، وهي شركة ملاحية بريطانية- فرنسية، حيث تم إبرام اتفاقية بريد بين الحكومتين البريطانية والفرنسية في سنة ١٨٣٩م تتعلق بنقل البريد عبر فرنسا إلى الهند، على أن تكون مهمتها تنظيم خدمة ملاحية بخارية منتظمة وسريعة وموحدة بين إنجلترا والهند، وتم تنظيمها تحت اسم جديد هو "The Peninsula and Oriental Steam Navigation Company" شركة شبه الجزيرة والملاحة البخارية الشرقية"، ولم ينقض العام حتى كانت هذه الشركة قد ابتلعت شركة الهند الشرقية للملاحة البخارية، وفي سنة ١٨٤٠م نجح آرثر أندرسون Arthur Anderson المدير الإداري للشركة الجديدة في التوصل إلى اتفاق مع الحكومة البريطانية لنقل بريدها إلى الهند عبر مصر، وأن تقوم الشركة بتحسين طريقي القاهرة- السويس، وقنا- القصير، وتم مفاوضة الحكومة المصرية على أن تُحصّل رسوم تبلغ $1/2$ % على البضائع التي تمر عبرها بدلاً من ٣% المنصوص عليها في اتفاقيات الامتيازات، ومنح

محمد علي باشا في سنة ١٨٤٣م امتيازًا آخر " لشركة الترانزيت" لصاحبها مستر روبرت تيربيرن Sir Robert Thurburn، وذلك كخطوة أولى من جانبه لجعل مشروعات النقل بيديه، فقد قدم له قرضًا بلغ ٢٠,٠٠٠ جنيه إسترليني لمساعدته على تأسيس شركته التي قامت بشراء شركة واجورن، وبعد أن استقر الأمر لشركة الترانزيت أرغم محمد علي باشا صاحبها مستر تيربيرن على أن يبيع حصته كاملة للحكومة المصرية، والتنازل عن جميع الاستراحات الواقعة على طريق السويس لها، كما رفض السماح لشركة (P and O) بتعزيز أسطولها في النيل بسفينة ثالثة، وسحب جميع امتيازاتها على الطريق البري مما اضطرها إلى تسليمه للحكومة المصرية، والذي كان يمر به سنويًا قرابة ٢٣٠٠ مسافر و ٢٥٠٠ جمل محمل بالبضائع غير البريد، وتوالت التحسينات على الطريق، وقام محمد علي باشا بمد خط التلغراف بين القاهرة والسويس بعدما احتكرت الحكومة تمامًا النقل بالطريق البري^{٧٧}.

وقد أدت سيطرة محمد علي باشا على هذا الطريق إلى عودة كل أرباحه للخزينة المصرية، ثم جاء طرح مشروع مد خط للسكك الحديدية بين القاهرة والسويس لتحديث المرور عبر مصر إلا أن المشروع لم يَرَ النور حتى جاء عباس باشا الأول، وتمكن القنصل البريطاني من إقناعه بإحياء مشروع مد خط السكك الحديدية بين الإسكندرية والسويس مرورًا بالقاهرة لتسهيل سبل المواصلات بين الهند وبريطانيا عن طريق مصر، وسرعة نقل البضائع والبريد البريطاني^{٧٨}.

طرق القوافل ونهر النيل:

وكما ربطت بعض طرق القوافل بين الوادي والبحر الأحمر، فقد صبت طرق القوافل الشرقية والغربية وكذلك الجنوبية- في معظمها- في الوادي، وعند ضفاف نهر النيل تحديدًا، وفي مدن أو ثغور كانت بمثابة مراكز تجارية بالدرجة الأولى، فنهري النيل محطة نهائية لطرق القوافل الواردة إلى مصر، أو نقطة انطلاق لرحلات عودتها؛ حيث كانت القوافل تنتهي إلى النيل عند مدن

كانت تصب فيها ما تحمله من سلع، لتتولى حركة النقل النهريّة توزيعها على باقي الأسواق المصرية، أو نقلها عبر طرق القوافل بعد عبور نهر النيل لأسواق خارج مصر، وذلك في عصر ما قبل السكك الحديدية بمصر.

وكانت قنا من المدن التي التقت عندها القوافل بنهر النيل، حيث كانت مدخلاً لوادي النيل من جهة البحر الأحمر، وأصبحت مخزناً طبيعياً للتجارة بين المحيط الهندي وجدة والقاهرة بعد أن تحولت لمركز التقاء لقوافل الحج والتجارة لقربها من البحر الأحمر، واتصالها المباشر بميناء القصير، حيث كانت القوافل تخرج من قنا قاصدة القصير محملة بالبضائع التي كانت تنقل إلى الحجاز ومنطقة المحيط الهندي عبر البحر الأحمر، وتعود ذات القوافل من ميناء القصير إلى قنا بمنتجات منطقة المحيط الهندي والحجاز^{٧٩}.

كما كانت إسنا* الواقعة غرب النيل محطة للقوافل التي تأتي من سنار محملة بجميع بضائع بلاد السودان، لتنتقل منها عبر النهر إلى القاهرة، وقد انتعشت مدينة إسنا في عهد محمد علي باشا نتيجة لاهتمامه بتجارة سنار الواردة إليها، وكثرة ورود القوافل التجارية إليها كان يتم التنبية على مديرية قنا وإسنا بتوفير بعض الأصناف التي ترد إليها عن طريق القوافل التجارية، أو عن طريق مرور المراكب النيلية المحملة بالبضائع السودانية سواء القادمة من أسوان أو أسيوط^{٨٠}، والتحري عن وجود تلك الأصناف لدى التجار وبخاصة التمر الهندي الذي كان يتم استخدامه في تصنيع العقاقير الطبية.

كما اكتسبت أسيوط أهمية تجارية كبيرة بعد القاهرة والإسكندرية نتيجة لكونها ملتقى القوافل القادمة من أفريقيا الداخلية وبخاصة سنار السودان، ودارفور ودنقلة، وكان هناك خط سير معروف بين غرب السودان وأسيوط، إضافة إلى أنها كانت مركزاً لتجميع السلع السودانية، فقد كانت من مراكز تجميع السلع الواردة من الحبشة ودنقلة، وقد تعددت أنواع البضائع التي تصل إلى أسيوط، فكان أهمها تراب الذهب والتمر هندي والصمغ العربي والعاج وريش النعام والششم المستخدم لعلاج العيون، وكانت القوافل بعدما تبيع جزءاً

من تجارتها تتجه إلى القاهرة عبر نهر النيل لاستكمال بيع ما تبقى من بضائعها، وتبادلها بالبضائع المصرية والشامية والمغربية التي تحتاجها في العودة إلى بلادها^{٨١}.

كذلك فإن القوافل القادمة من سنار كانت تصل إلى ميناء كورسكو الذي تأسس به جمرك تابع لجمرك أسوان لتحصيل الرسوم على البضائع التي تحملها القوافل التي تصل عن طريق البر، حيث كانت تعد أول محطة جمركية للقوافل الواردة من السودان، وكان العبادة يتولون شؤون التجارة في كورسكو التي كانت سوقاً للبضائع السودانية، إضافة إلى ذلك كانت دروا- والتي كان سكانها من العبادة والبشارية- محطة من محطات القوافل القادمة من أفريقيا الداخلية والحبشة حاملة معها جميع السلع السودانية^{٨٢}.

وأصبحت القاهرة مركزاً لتجارة القوافل، وتحديداً للسلع والبضائع التي كانت ترد من الشام والحجاز وبلاد المغرب والسودان، ومثلت بولاق* منفذاً للقاهرة على نهر النيل تنتقل عبره البضائع بين القاهرة ودلتا مصر وموانئها الشمالية، كما مثلت مصر القديمة* المنفذ الثاني للقاهرة، والذي ربط بينها وبين صعيد مصر وتجارة السودان وبعض تجارة الجزيرة العربية والهند الواردة إلى مصر عبر قوص وقنا والقصير^{٨٣}.

وعلى مقربة من القاهرة، وعلى الشاطئ الغربي لنهر النيل المقابل لها كانت القوافل الواردة من المغرب العربي ووسط أفريقيا تنتهي إلى بعض المراكز التي تقع غرب النيل بالجيزة، ومنها المنصورة والمنشية وكرداسة^{٨٤}.

ولأهمية نهر النيل بالنسبة لتجارة القوافل والتجارة المصرية فقد اهتم محمد علي باشا بربط مدينة الإسكندرية به، واتجه لتحديث مينائها، وتحويلها إلى مركز تجاري عصري على شاطئ البحر المتوسط في إطار اهتمامه بتنظيم وتطوير وسائل النقل بين الإسكندرية والقاهرة، لهذا جاء مشروعه لحفر ترعة لربط ميناء الإسكندرية الحديث بسائر المدن المصرية، وبخاصة القاهرة- السويس، فأمر شاكر أفندي وهو أحد المهندسين الأتراك بشق ترعة المحمودية

بمكان ترعة الإسكندرية القديمة، وسميت بهذا الاسم تيمناً باسم السلطان العثماني محمود الثاني، وبدأ العمل بها عام ١٨١٧م، وأدى افتتاحها في عام ١٨٢٠م إلى إحياء طريق التجارة بين البحرين المتوسط والأحمر، والذي يبدأ من الإسكندرية وينتهي بالسويس مروراً بالقاهرة^{٨٥}.

وبعد أن اهتم محمد علي باشا بإنشاء خط ملاحى على طول ترعة المحمودية يتكون من صنادل تجرها الرفاسات البخارية استعان بسفينتين بخاريتين نهريتين هما "لوتس" و "القاهرة" لخدمة الملاحة بين العطف والقاهرة نتيجة لإدراكه للمزايا التي سوف تعود على مصر من وراء إحياء طريق التجارة القديم، هذا فضلاً عن سعيه لإقامة شراكة مع بريطانيا التي كانت تتطلع لتسهيل مرور تجارتها وبريدها ورعاياها بين السويس وموانئ البحر المتوسط^{٨٦}.

تأثير طرق القوافل بشق قناة السويس:

تغيرت طبيعة منطقة شبه جزيرة سيناء بشق قناة السويس، وتحولها إلى ممر ملاحى عالمى في أواخر ستينيات القرن التاسع عشر، حيث تأثرت بشق القناة طرق القوافل التي كانت تخترق شبه جزيرة سيناء في طريقها إلى القاهرة وغيرها من المدن التجارية في الوادي والدلتا، وفقدت بعض طرق القوافل ومحطاتها أهميتها، وظهرت أهمية محطات أخرى، وكان لكل من طريقي الفرما والعريش نصيب من هذا التغيير، حيث كانت طرقاً تجارية وحرية كثيراً ما سارت بها الجيوش الحربية والقوافل التجارية بين مصر والشام، ولكن الحركة التجارية عبرهما تأثرت بعد افتتاح قناة السويس على الرغم من استمرار وصول القوافل بمنتجات وبضائع الشرق إلى محطة القنطرة في انتظار عبور القناة^{٨٧} بعد أن كانت تصل قبل شق قناة السويس إلى الصالحية، وكانت القوافل تفضل في السير بين الطريقتين حسب وقت وصولها؛ لأن طريق العريش كان أقصر من طريق الفرما وصولاً إلى القاهرة، في حين كان طريق الفرما الساحلي يتسم بلطف هوائه^{٨٨}.

وقد ألغيت بالفعل طرق أخرى نتيجة لشق قناة السويس منها درب المصري الذي كان يعد طريقًا تجاريًا خالصًا يربط مصر بسوريا عن طريق المقضبة، وقد توقف هذا درب بحفر قناة السويس، ولم يعد يسلكه التجار^{٨٩}.

كذلك تغير مسار ركب الحج المغربي بإتمام حفر قناة السويس، حيث توقف الطريق البري بين مصر والحجاز، وعادت قافلة الحج المصرية تسير إلى الحجاز بالشكل الذي كانت تسير عليه من قبل، حيث لم يعد أمام الحجاج سوى سلوك الطريق البحري، والإقلاع بالسفن من السويس رأسًا إلى جدة، الأمر الذي قلص دور مصر بعد أن أصبحت مجرد منطقة عبور إلى الأراضي المقدسة^{٩٠}، وحد من حجم التجارة بين مصر وبلدان المغرب العربي بتراجع أعداد التجار الذين كانوا يشكلون إحدى المجموعات الرئيسية في ركب الحج المغربي^{٩١}.

وفي المقابل حدث تغير كبير لمنطقة السويس إذ تحولت إلى مركز تجاري بعد أن أصبح ميناء السويس ميناءً عالمياً بعد أن أُجري عليه المزيد من أعمال التوسيع والتحسينات في الفترة من ١٨٦٢ - ١٨٦٦م حتى يكون قادرًا على الاستجابة لمتطلبات الحركة التجارية المتزايدة مع الهند^{٩٢}، وازدياد نشاط الحركة التجارية بين ميناء السويس وبلاد السودان، خصوصًا بعد إصلاح ميناء السويس، وإنشاء الشركة المجيدية التي أسسها سعيد باشا عام ١٨٥٧م لتعمل على تسهيل سبل النقل التجاري، وازدهار الحركة التجارية المصرية^{٩٣}، واستغلالها البحر الأحمر للاتصال بكرديفان في الجزء الشرقي من بلاد السودان عن طريق بربر وسواكن، إضافة إلى الحبشة والمناطق المحيطة بها، والتي نشطت تجارتها عبر البحر الأحمر من خلال ميناء مصوع، وزادت مع افتتاح قناة السويس^{٩٤}، فلم تكن الحركة التجارية قبل إنشاء قناة السويس نشطة بميناء السويس، ولقيت السويس اهتمامًا من جانب خلفاء محمد علي باشا وبخاصة محمد سعيد باشا الذي بعد أن شاهد السفن الصغيرة والكبيرة مربوطة بالساحل، وتوقف الحركة التجارية لعدم مرور الحجاج منها أمر بنقل الحجاج والذخائر

بطريق السويس بدلاً من القصير، كما أمر بترتيب الأشوان والذخائر اللازمة، وجلب السفن اللازمة من القصير إلى السويس^{٩٥}، وتشجيعاً للإقامة بها تم التصريح بمنح أراضي بناء لمن يرغب خارج سور بندر السويس، مع تحديد أربع سنوات لإتمام البناء عليها، والالتزام بالتنظيم العمراني الذي حددته الدولة، وبعد استكمال البناء يتم تحرير الحجة اللازمة التي تدل على امتلاك الشخص لهذا المبنى. وقد سمح لجميع الموظفين بالحصول على تلك الأراضي بمن فيهم العاملون بالجمارك، وفي حالة عدم البناء في المدة المحددة فمن حق الدولة استعادة أراضيها^{٩٦}.

السلطة والاهتمام بطرق القوافل:

مع بداية القرن التاسع عشر وبداية الاهتمام بزيادة موارد مصر من خلال تنويع قطاعات الاقتصاد المصري تحسنت الطرق البرية شيئاً فشيئاً بعد أن اهتمت الحكومة المصرية بتأمينها، وضبط حركة المرور عليها بين مصر والشام والحجاز، وكان الهدف الرئيسي من ذلك هو الحفاظ على حركة التجارة مع تلك المناطق من ناحية، ومنع تهريب البضائع التي تمر عليها من أداء الرسوم الجمركية، وكذا هروب الأشخاص سواء المحكوم عليهم في قضايا جنائية، أو المطلوبين من قبل السلطات الأمنية، والهاربين من الجندية من ناحية أخرى، وقد وقع على كاهل محافظة العريش عبء تأمين الطرق والحدود بين مصر والشام والحجاز؛ حيث أُقيمت نقاط الحراسة والتفتيش على تلك الطرق التي ترتادها القوافل التجارية، وكان يُطلق على هذه النقاط الأمنية "رباطات*"، وهي نقاط رئيسية ثابتة لحراسة الطرق، بينما كانت هناك فرق أخرى تسمى "المحطات"، وهي نقاط حراسة متحركة، وكانت مهمتها الرئيسية تأمين الطرق، ومنع عمليات التهريب، وتركز أهم هذه الرباطات بالصالحية وبلبيس والعريش ورفح والقنطرة والشيخ زويد^{٩٧}.

وخصّصت الحكومة مرتبات سنوية لمشايخ القبائل القاطنة في هذه الدروب للمحافظة على أمن تلك الطرق وخصوصاً طريق الحج المصري، وكان

يقام في كل من نخل والعقبة في زمن الحج سوق تباع فيها الأقمشة والمأكولات والحبوب كالذقيق والعدس والبقول والأرز والشعير والبن وقمر الدين؛ لتوفير احتياجات الحجاج في رحلتهم إلى الأراضي الحجازية، وكان للحويطات جُعل يدعى " الفرش "؛ وهو رطل من كل ما يباع في سوق نخل والعقبة، ولعربان التياها رطلان من كل ما يباع من المأكولات، وربع كيلة من الغلال في سوق نخل والعقبة، وذلك مقابل ما يقدمونه للحجاج من تأمين وحماية، إضافة إلى توفير المياه اللازمة للحجاج ودوابهم، كما كان دليل قافلة الحج المصري في الطريق شخص ينتمي لعربان الحويطات^{٩٨}.

كذلك اهتمت دولة محمد علي باشا بتأمين طرق القوافل الجنوبية في إطار اهتمامها بحصد فائض تسويق السلع السودانية في الأسواق المحلية والدولية، حتى أنها قامت بتعمير مراغة، وبناء مدينة الخرطوم لتحل محل سنار التي انهارت خصوصاً أن موقعها عند التقاء النيلين، وقريبة من فازوغي وكردفان، وتم اختيارها لتكون عاصمة السودان المصري، ومركزاً للتجارة^{٩٩}، ولهذا أرسل محمد علي باشا مندوباً خاصاً للسلطان محمد الفضل سلطان دارفور يطلب توقيع اتفاقية تجارية معه، كما طلب من حاكم كردفان العمل بجدية لإتمام اتفاقية تجارية مع مصر، ولكن تخوف سلطان دارفور وشكه في نوايا محمد علي باشا جعله يأسر مندوبه، ولم يسمح له بالعودة إلى بلاده^{١٠٠}.

ولاستعادة تجارة دارفور أعطى محمد علي باشا في عام ١٨٢٦م لتجار دارفور حريتهم في بيع السلع التي يأتون بها إلى مصر^{١٠١}، هذا في الوقت الذي اهتم فيه بإدخال نوعيات إلى السلع السودانية التي تنتقل إلى مصر، وتظل جزءاً من تجارتها الخارجية، حيث أدت الحملات الجغرافية الكشفية التي قام بها البكباشي المصري سليم قبطان في النيل الأبيض (١٨٣٩ - ١٨٤٢م)، والتي أرسلها محمد علي باشا للكشف عن منابع النيل في جنوب السودان إلى اكتشاف موارد جديدة من السلع السودانية مثل العاج الذي راجت تجارته بعد هذه الحملات في تلك المناطق، وقام التجار بنشاط تجاري كبير في أعالي

النيل لجلب كميات وفيرة منها، فقبل هذه الحملات الجغرافية كان العاج وسن الفيل الذي يصل إلى مصر يأتي من نواحي دارفور وكوردفان وسنار^{١٠٢}. وبينما كان محمد علي باشا يهتم بتأمين طرق القوافل الغربية بالصحراء المصرية الغربية لحماية القوافل التي كانت ترد من بلدان المغرب العربي ووسط وغرب أفريقيا، أولت الدولة العثمانية عنايتها بتجارة القوافل بين مصر وبلاد المغرب خصوصًا بعد عودة السلطة العثمانية إلى طرابلس الغرب عام ١٨٣٥م، والتي كانت مركز التقاء طرق القوافل الواردة من دول المغرب والمشرق العربي عبر مصر، إضافة إلى الطرق الممتدة إلى وسط وغرب القارة الأفريقية، لهذا ظهرت كأهم محطة تجارية للقوافل إذ ارتبطت بشبكة من الطرق الصحراوية التي تعبرها القوافل من بلاد المغرب العربي ومصر والسودان^{١٠٣}.

كما أولت اهتمامها بواحتي غدامس* وغات باعتبارهما الشريان الرئيسي الذي يربط تجارة ولاية طرابلس مع أفريقيا^{١٠٤}، إذ كانت قافلة الحج المغربي تأتي كل عام إلى مصر وبصحبته حجاج المدن الجزائرية وتونس وطرابلس متجهين إلى مكة^{١٠٥}.

ومن الطرق التي نالت الاهتمام أيضًا طريقان أساسيان قاما بربط تجارة البحر الأحمر القادمة من اليمن والهند وأواسط آسيا والحبشة بوادي النيل ودلتاه؛ أولهما طريق القاهرة- السويس الذي كان يتم تجديده، وإدخال التحديثات عليه باستمرار، وفي حال حدوث خلل في أحد دروبه كان يتم إعلام جميع عمد التجار، وجميع الجمالة لتجنب حدوث أضرار بالقوافل التي تتراد هذا الطريق، وكانت الدولة تقوم على الفور بتوفير طريق بديل إلى حين الانتهاء من إصلاحات هذا الطريق، ويتم نشر تلك المعلومات عن طريق ديوان الضبطية، وتحديد المحطات التي تمر عليها القوافل بالطريق الجديد^{١٠٦}.

أما الطريق الثاني فهو طريق قنا- القصير الذي حرصت الدولة على سير القوافل عليه من قنا إلى القصير والعكس في طريق ممهد ومعبد وآمن،

وكانت القوافل تستغرق أربعة أيام للوصول إلى قنا من القصير، ومثلهم في رحلة العودة بعد أن عمل محمد علي باشا على الاهتمام بهذا الطريق، وقام بإنشاء مصلحة للعناية به، وافتتحه عام ١٨١٥م، وازدادت أهميته تدريجياً وخصوصاً بعد ازدياد نشاط شركة الهند الشرقية الإنجليزية^{١٠٧}.

مما تقدم يتبين لنا اهتمام الدولة المصرية في عصر محمد علي وخلفائه بتجارة القوافل، حيث أولاهما محمد علي باشا جل اهتمامه منذ توليه حكم مصر، بعد أن عول عليها في توفير سلع بعينها يشتد الطلب عليها في الأسواق العالمية، وتدر على خزينته أرباحاً ضخمة، الأمر الذي دفعه إلى العمل على حماية وتأمين الطرق التي تسلكها، وتنظيم حركة التجارة عليها، والقيام بصيانتها، وتوفير الظروف الملائمة لازدهارها؛ وذلك بقيامه بإصلاح بعض الطرق القديمة، وإنشاء المحطات والاستراحات عليها، والضرب على أيدي قطاع الطرق، والتعاون مع العربان القاطنين على هذه الطرق لضمان استمرار تدفقها.

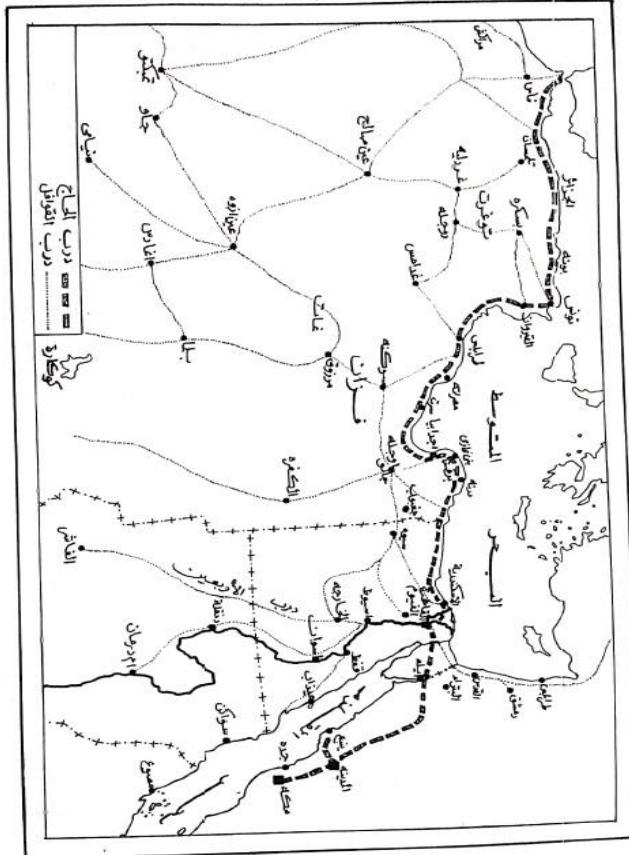
وقد غشيت الصحراء المصرية في الشرق والغرب والجنوب عدة طرق للقوافل التجارية التي ربطت بين مصر والبلدان العربية المجاورة، تلك الطرق التي كانت تتلاقى في محطات معينة، تفرق بعدها في مسارات كانت تؤدي بها إلى القاهرة أو محطات نهائية لها بمدن على نهر النيل الذي ظل يؤدي دوراً بارزاً في تجارة القوافل كشریان ملاحى تنتهي عنده معظم طرق القوافل بعدد من المراكز الحضرية في الوجهين البحري والقبلي التي ربطها نهر النيل بالعاصمة (مدينة القاهرة) والموانئ المصرية على ساحلي البحرين المتوسط والأحمر.

مفردات السلع التجارية الصادرة والواردة للقوافل المصرية مع دول الجوار العربية
(١٨١٠ - ١٨٦٩ م)

الجهة المصدرة	واردات مصر
بلاد الشام	تمثلت واردات مصر من بلاد الشام في الحرير والذي جاء في مقدمة قائمة السلع الواردة، وتلاها الصابون والزيوت، ثم الحيوانات والجلود والدخان والحنطة والنيلة.
بلاد السودان	جاء في مقدمة السلع الواردة إلى مصر الصمغ والسنامكي وريش النعام وسن الفيل والتمر هندي وخشب السنط والعاج والرقيق والماشية.
بلاد المغرب	حملت قوافل الحجاج وغيرها إلى مصر المصنوعات الجلدية كالنعال وغيرها والحرامات المغربية والشيلان والقمصان والأحزمة والقماش الجبلي والصوف والجلود والزعفران.
تجارة البحر الأحمر	تمثلت واردات مصر من بلاد الحجاز واليمن عبر البحر الأحمر في البن، والذي كان من أهم السلع التي ترد إلى مصر، وتلتها الأقمشة الهندية والبهارات والعقاقير الطبية والبخور، والتي يصل معظمها إليها عن طريق بلاد الهند وشرق آسيا، والبلح والسنامكي.

الجهة المستوردة	صادرات مصر
بلاد الشام والحجاز	تمثلت صادرات مصر إلى بلاد الشام في الحبوب، والتي جاءت في مقدمة قائمة السلع المصدرة كالأرز، والذرة، والحنطة، والشعير، وال فول، والنيلة، والبصل، والسكر، والحناء، والخيش.
بلاد السودان	حمل الجلابة معهم من الأسواق المصرية المصنوعات الجلدية، والأقمشة القطنية والكتانية، والحرامات المغربية وغيرها، والأقمشة الهندية، والبخور والعقاقير الطبية.
بلاد المغرب	صدرت مصر إلى بلاد المغرب الأقمشة الكتانية والقطنية، وملح النوشادر والبخور والحبوب والبقول والتمور، والتي كان لواحة سيوة النصب الأكبر في تصديرها لبلاد المغرب.
تجارة البحر الأحمر	أما صادرات مصر إلى الحجاز فتمثلت في الحبوب، ومختلف أنواع البقول والمواد الغذائية، والأقمشة القطنية المصرية.

ملحق رقم (١)



الهوامش:

- * هنري دودويل، الاتجاه السياسي لمصر في عهد محمد علي مؤسس مصر الحديثة، ترجمة: أحمد محمد عبد الخالق، علي أحمد شكري، مكتبة الآداب، القاهرة، د. ت، ص ١٩.
- * هي قاعدة قسم سيناء الشمالي، وهي مدينة قديمة تقع على شاطئ البحر الأبيض المتوسط قرب نهاية الحد الشرقي لأرض مصر، بينها وبين رفح الواقعة على رأس الحد الفاصل بين مصر وفلسطين ٤٥ كيلو مترًا، اسمها الرومي رينوكورورا، وسميت بالعريش لكثرة عريش النخل بها، وكانت من ثغور مصر، ثم جعلت محافظة في عام ١٢٢٥هـ - ١٨١٠م، وبها قلعة وقوة عسكرية لوقوعها قرب حدود مصر الشرقية، وهي اليوم قرية، وبها سوق عام. انظر: محمد رمزي، القاموس الجغرافي للبلاد المصرية من عهد القدماء المصريين إلى سنة ١٩٤٥، القسم الثاني، البلاد الحالية، الجزء الرابع، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٤، ص ٢٦٣.
- ١ سعيد رمضان علي، سيناء الأهمية والمعنى، الهيئة العامة لقصور الثقافة، القاهرة، ٢٠٠٨، ص ٤٩.
- ٢ صبري أحمد العدل، سيناء في التاريخ الحديث (١٨٦٩ - ١٩١٧)، مصر النهضة، العدد (٥٧)، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، ٢٠١٠، ص ٢٨.
- * ورد في معجم البلدان أنه الموضع الذي ضل فيه موسى بن عمران وقومه، وهو أرض بين آيلة ومصر وبحر القلزم وجبال السراء من أرض الشام، ويعرف اليوم بوادي التيه في شبه جزيرة سيناء بمحافظة سيناء التابعة لمصلحة الحدود بمصر. انظر: محمد رمزي، مرجع سابق، القسم الأول، البلاد المندرسة، ص ٣٨.
- ٣ صبري أحمد العدل، وثائق سيناء، مختارات من وثائق القرن التاسع عشر، سلسلة دراسات وثنائية، العدد (٩)، القاهرة، ٢٠١٣، ص ٢٤.
- * هي قاعدة قسم سيناء الجنوبي، وهي من القرى المصرية القديمة، وردت في كتاب مسالك الأمصار لابن خردادبة مع القلزم (السويس) وآيلة (العقبة) في كورة واحدة، وذكر ياقوت في معجم البلدان أن الطور كورة تشتمل على عدة قرى بأرض مصر الشرقية بالقرب من جبل فاران (شبه جزيرة سيناء)، أما الطور فتقع في الجهة الجنوبية الشرقية من خليج السويس على بعد ٢٤٠ كيلو مترًا من السويس، وبها الآن محجر صحي (كورنتينا) يمر عليه جميع الحجاج العائدين من الحجاز إلى مصر عن طريق البحر الأحمر، حيث يكشف عليهم صحيانًا لمنع نقل الأمراض الوبائية إلى مصر. انظر: محمد رمزي، مرجع

سابق، القسم الثاني، البلاد الحالية، الجزء الرابع، ص ٢٦٧.
٤ صبري أحمد العدل، وثائق سيناء، مختارات من وثائق القرن التاسع عشر، مرجع سابق، ص ٢٨.

* نَخْل بِإِمَالَةِ النون وكسر الخاء، أصل اسمها نَخْر بفتح النون وكسر الخاء، ثم حرفت إلى نِخْل، وقال أبو عبيد البكري: ووطن نَخْر منهل من مناهل الحاج، وهي قرية ليس بها نخيل ولا شجر، يسكنها نفر من الناس يقال لها بطن نخل، ووردت في معجم البلدان لياقوت الحموي نَخْل اسم موضع قديم يشبه جزيرة سيناء في طريق الشام من ناحية مصر، وكانت محطة من محطات طريق الحج في السابق، وبها آبار ماء عذب، وهي اليوم نجع صغير بقسم سيناء المتوسط، تقع شرق مدينة السويس، على بعد ١٢٠ كيلو مترًا منها على خط مستقيم، وبها نفطة بوليس من عساكر مصلحة الحدود لحفظ الأمن بتلك الجهة. انظر: محمد رمزي، مرجع سابق، القسم الثاني، البلاد الحالية، الجزء الرابع، ص ٢٦٥.

* هي بلدة في طريق الحاج بين مصر والحجاز، وكانت تسمى قديمًا آيلة تكلم عنها المقريزي في خطه (ص ١٨٦، ج ١) فقال: آيلة على وزن فعلة مدينة على شاطئ البحر فيما بين مصر ومكة سميت بأيلة بنت مدين بن إبراهيم عليه السلام، وآيلة أول حد الحجاز، وقد كانت مدينة جليلة القدر على ساحل البحر الأحمر بها تجارة كثيرة، وأهلها أخلاط من الناس، وهي على بعد يوم وليلة من جبل الطور الذي كلم الله موسى عليه السلام عليه، وتعرف بأيلة مدين، ولمجاورة آيلة لعقبة من الجبل يصعب الصعود عليها تعرف بعقبة آيلة فقد أطلق أهل مصر عليها العقبة على ذات بلدة آيلة لمناسبة مرورهم عليها من طريق الحاج كل عام، وكانت العقبة تابعة لمصر، أما الآن فهي تابعة لإمارة شرق الأردن، وهي ميناء بحري واقع في شمال خليج العقبة الواقع في شمال البحر الأحمر، ويفصل بين شبه جزيرة سيناء وبلاد العرب. انظر: محمد رمزي، مرجع سابق، القسم الأول، البلاد المندرسة، ص ٨٥.

٥ فطين أحمد فريد علي، أم الرشراش بين حقائق التاريخ والأطماع الصهيونية (فبراير ١٨٤١ - مارس ١٩٤٩)، المجلة التاريخية المصرية، مجلد ٤٢، القاهرة، ٢٠٠٤ - ٢٠٠٥، ص ٢٢٠.

٦ صبري أحمد العدل، سيناء في التاريخ الحديث (١٨٦٩ - ١٩١٧)، مرجع سابق، ص ٢٨.
٧ السعيد البدوي، الحدود المصرية نظرة جغرافية، ندوة الحدود المصرية السودانية عبر

- التاريخ، من أعمال لجنة التاريخ بالمجلس الأعلى للثقافة بالاشتراك مع معهد البحوث والدراسات الأفريقية بجامعة القاهرة ١٩٩٧، إعداد: عبد العظيم رمضان، سلسلة تاريخ المصريين، العدد ١٦٤، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٩، ص ٤١.
- * جاءت في وصف أفريقيا للحسن بن الوزان ضمن مملكة النوبة، وقال عنها: وفي هذه المملكة مدينة تدعى دنقلة بالنون والصحيح دمقلة، وهي كثيرة السكان، لكن دُورها قبيحة مبنية بأعمدة طويلة وبالطين، والسكان أغنياء متحضرون لأنهم يزاولون في القاهرة وسائر مدن مصر تجارة القماش والسلاح وأنياب الفيل وغير ذلك من البضائع المختلفة. انظر: الحسن بن محمد الوزان الفاسي، وصف أفريقيا، ترجمة: محمد حجي، محمد الأخضر، الجزء الثاني، منشورات الجمعية المغربية للتأليف والترجمة والنشر، الطبعة الثانية، دار الغرب الإسلامي، تونس، ١٩٨٣، ص ١٧٩.
- * أعطى لنا الرحالة صورة مفصلة عن مملكة الفور في دارفور؛ فقد أمدنا الرحالة البريطاني براون في أواخر القرن التاسع عشر ومن بعده الرحالة لاتور الفرنسي بوصف دقيق لنظامها الإداري، فذكر أن السلطان علي رأس السلطة يعاونه حكام الأقسام الأربعة الرئيسية، ويلقب كل منهم بلقب المقدم، ومهمتهم الحفاظ على السلام بين القبائل، وتسليم الخراج، وأشار إلى دخل السلطان من العشور، أي كان له عشر ما يباع في الأسواق، كذلك لا بد لكل قسم أن يقدم له كمية من الرقيق سنويًا، ثم تحدث عن تجارة دارفور الخارجية، حيث شملت الصادرات الكزبرة والكمون وريش النعام وسن الفيل، أما الواردات فكان أهمها الأقمشة والحلي والحبوب والنقود والمنسوجات القطنية والصابون والأوراق. انظر: إلهام محمد علي ذهني، مصر في كتابات الرحالة الفرنسيين في القرن التاسع عشر ١٨٠٥ - ١٨٧٩، سلسلة مصر النهضة، العدد ٥١، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٥، ص ١٧٥.
- ٨ صفاء يوسف حامد جاد المولى، السلع السودانية في التجارة المصرية ١٨٢٤ - ١٨٤٠، رسالة ماجستير، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة القاهرة، تحت إشراف: أحمد الشربيني السيد البسيوني - إيمان عبد المنعم عامر، ٢٠١٤، ص ١٨.
- ٩ إلهام محمد علي ذهني، مرجع سابق، ص ١٧١.
- ١٠ محمود صالح المنسي، محمد فؤاد شكري والتأصيل التاريخي لوحدة وادي النيل، مجلة مصر الحديثة، العدد الأول، مطبعة دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، ٢٠٠٢، ص ١٣٦ - ١٣٨.
- ١١ المرجع نفسه، ص ١٣٨.

١٢ يونان لبيب رزق، محمد مزين، تاريخ العلاقات المصرية المغربية منذ مطلع العصور الحديثة حتى عام ١٩١٢، تاريخ المصريين، العدد ٣٤، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٠، ص ١٨٥.

١٣ المرجع نفسه، ص ٦٠.

١٤ يونان لبيب رزق، محمد مزين، مرجع سابق، ص ٦٣.

* هو ريش ملاصق لريش باب زويلة إلى الشرق منه، بُني قبل بناء القاهرة على يد المدعو طولون، وهو مولى لأحد خلفاء بغداد ونائبه في مصر، بنى فيه قصرًا فخماً وجامعاً لا يقل عنه فخامة، وفي هذا الريش عدد كثير جداً من الصناعات والتجار لاسيما الشوام والبربر منهم. انظر: الحسن بن محمد الوزان الفاسي، مرجع سابق، الجزء الثاني، ص ٢٠٧.

١٥ يونان لبيب رزق، محمد مزين، مرجع سابق، ص ٥١.

١٦ المرجع نفسه، ص ٨٠.

١٧ إلهام محمد علي ذهني، مرجع سابق، ص ٣٨٥.

* تابعة لقسم البحر الأحمر بمصلحة الحدود، وهي من الثغور المصرية، وردت في معجم البلدان القصير موضع قرب عيذاب بينه وبين قوص قسبة الصعيد خمسة أيام، وبينه وبين عيذاب ثمانية أيام، وفيه مرفأ لسفن اليمن، ووردت في دفاتر الروزنامة" ببندر القصير الشامي"، وهي ميناء واقع على البحر الأحمر للتجارة الواردة إلى مصر عن طريق مدينة قوص الواقعة تجاهها على النيل، والتجارة الصادرة منها إلى بلاد البحر الأحمر، والمسافة بين قنا والقصير ١٥٥ كيلو متراً على خط مستقيم. انظر: محمد رمزي، مرجع سابق، القسم الثاني، البلاد الحالية، الجزء الرابع، ص ٢٧١.

١٨ طارق عبد العاطي غنيم بيومي، سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الأول من القرن التاسع عشر (١٨١١-١٨٤٨)، تاريخ المصريين، العدد ١٤٠، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٩، ص ٢٥.

١٩ إلهام محمد علي ذهني، مرجع سابق، ص ٢١٥.

٢٠ صلاح أحمد هريدي علي، دراسات في تاريخ مصر الحديث والمعاصر (١٨٠٥-١٨٨٢)، ج ٢، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، الطبعة الأولى، القاهرة، ٢٠٠٦، ص ٢٠٤.

* انظر: ملحق رقم (١).

٢١ عبد العال عبد المنعم محمد الشامي، الطريق البدرية بين النصوص التاريخية والمعالم

الجغرافية، دورية دراسات جغرافية، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة المنيا، المجلد الخامس، العدد ١، ١٩٩١، ص ٢١.

* هي مدينة من أقدم الرباطات المصرية بقرب الحدود الشرقية لمصر، كانت في زمن الفراعنة حصن مصر من جهة الشرق، اسمها المصري القديم "برآمن"، أي مدينة الإله آمون، ومنه اسمها العبري "برمون"، والقبطي "برما"، ومن هذا أتى الاسم العربي الفرما، وسماها الروم "بيلوز"، ومعناها الوحلة؛ لأنها كانت واقعة في منطقة من الأحوال بسبب تغطية ماء البحر المتوسط لأراضي تلك المنطقة، وليس بها زرع ولا ماء، وأكثر أهلها يتاجرون في النوى والشعير والعلف، وهي منطقة يكثر اجتياز القوافل لها، وقد اندثرت الفرما، وتعرف اليوم بتل الفرما على بعد ٣ كيلو مترات عن ساحل البحر المتوسط. انظر: محمد رمزي، مرجع سابق، القسم الأول، البلاد المندرسة، ص ٩١.

٢٢ عباس مصطفى عمّار، المدخل الشرقي لمصر أهمية شبه جزيرة سيناء كطريق للمواصلات ومعبّر للموجات البشرية، تحرير وتقديم: عاطف معتمد، بيت الجغرافيا، من سلسلة التراث الجغرافي العربي، القاهرة، ٢٠٢٠، ص ٥٦.

* وتعرف بالقنطرة الشرقية، وهي بلدة كبيرة واقعة على الشاطئ الشرقي لقنال السويس تجاه محطة القنطرة الواقعة بين الإسماعيلية وبورسعيد، ومنها تبدأ السكة الحديدية الموصلة بين مصر وفلسطين. انظر: محمد رمزي، مرجع سابق، القسم الثاني، البلاد الحالية، الجزء الرابع، ص ١٦٩.

* سميت قديماً بالقس، وهي من النواحي الساحلية الشرقية القديمة من بلاد الجفار بمصر، ورد في معجم البلدان أن القس ناحية من بلاد الساحل قريبة إلى ديار مصر تنسب إليها الثياب القسية بين الفرما والعريش بأرض الجفار، وهي خراب لا أثر فيها لشيء، ورأس القس هو لسان خارج في البحر، وعنده حصن يسكنه الناس، ولهم حدائق وماء عذب يزرعون زرعاً ضعيفاً، ويسميه الروم رأس كاسياس، وبالبحث عن المكان الذي فيه تلك القرية تبين لى أن مكانها يعرف اليوم باسم تل القلس على ساحل البحر المتوسط في الشمال الشرقي لمحطة بئر العبد. انظر: محمد رمزي، مرجع سابق، القسم الأول، البلاد المندرسة، ص ٩٦.

* هي نجع واقع على شاطئ البحر المتوسط غرب العريش، تسكن به قبيلة من العريان سُمي النجع باسمها، وهو على بعد ستة كيلو مترات من محافظة العريش. انظر: محمد رمزي، مرجع سابق، القسم الثاني، البلاد الحالية، الجزء الرابع، ص ٢٦٤.

* وردت في صبح الأعشى ضمن محطات البريد بين مصر وغزة، وفي خط سير سعاة البريد

بين العريش ورفح. انظر: محمد رمزي، مرجع سابق، القسم الأول، البلاد المندرسية، ص ٥٣.

* هي قرية صغيرة واقعة على السكة الحديدية بين العريش ورفح على بعد ٣٢ كيلو مترًا من الأولى، و ١٥ كيلو مترًا من الثانية، وبينها وبين شاطئ البحر المتوسط ثلاثة كيلو مترات. انظر: محمد رمزي، مرجع سابق، القسم الثاني، البلاد الحالية، الجزء الرابع، ص ٢٦٤.

* هي من القرى القديمة ذكرها جوتيه في قاموسه فقال: إن اسمها المصري رايبوه، والآشوري ريفي، والرومي رافيا أو رافا، وهي رفح الواقعة في الحدود المصرية، ووردت بمعجم البلدان: رفح منزل في طريق مصر بعد الداروم بينه وبين عسقلان يومان للقاصد مصر، وهي أول الرمل من نواحي الجفار، وآخر حدود مصر من جهة الشام، وكانت مدينة عامرة فيها أسواق وجامع بمنبر وفنادق، وأهلها من لحم وجذام، بينها وبين غزة ثمانية عشر ميلًا، وأقول: إن رفح اليوم عبارة عن نجع يسكنه العرب، وبها نقاط عسكرية تابعة لمصلحة الحدود، وهي على رأس الحد الفاصل بين مصر وفلسطين من الجهة الشمالية، وعلى بعد ٤٥ كيلو مترًا من شرق العريش. انظر: محمد رمزي، مرجع سابق، القسم الثاني، البلاد الحالية، الجزء الرابع، ص ٢٦٣.

٢٣ نعوم شقير، تاريخ سيناء القديم والحديث وجغرافيتها، إشراف ودراسة: أحمد زكريا الشلق، تحقيق: صبري أحمد العدل، الطبعة الثالثة، مطبعة دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، ٢٠١٢، ص ص ٢٤٩ - ٢٥٢.

٢٤ المرجع نفسه، ص ص ٢٤٩ - ٢٥٢.

٢٥ عباس مصطفى عمار، مرجع سابق، ص ٦٥.

* هي البلدة التي أنشأها الملك الصالح نجم الدين أيوب في سنة ٦٤٤هـ - ١٢٢٩م بأرض السايح في أول الرمل بين مصر والشام لتكون منزلة للعساكر عند ذهابهم إلى الشام وعند عودتهم منها، كما وردت في الخط المقيزي عند الكلام على الواردة، ووردت في النجوم الزاهرة لابن تغري بردي باسم المنزلة الصالحية نسبة إلى الملك الصالح نجم الدين أيوب، وهي من أعمال الشرقية، وسميت بالصالحية الكبرى لتميزها عن النواحي الأخرى التي باسم الصالحية. انظر: محمد رمزي، مرجع سابق، القسم الثاني، البلاد الحالية، الجزء الأول، ص ١١٢.

* وردت في صبح الأعشى للقلقشندي من محطات البريد بين مصر وغزة غربي بلدة قطية، وذكرها محمد رمزي بالغرابي، وقال عنها: وبالبحث عن هذه المحطة تبين لي أن مكانها

اليوم حوض أبو غرب في رمال دبة الغرايبات الواقعة جنوبي آثار مدينة الفرما، وعلى بعد ١١ كيلو مترًا منها بأراضي قسم سينا الشمالي. انظر: محمد رمزي، مرجع سابق، القسم الأول، البلاد المدرسة، ص ٨٩.

* يُستفاد مما ورد في معجم البلدان، وفي الانتصار لابن دقماق، وفي كتاب الحقيقة والمجاز للشيخ عبد الغني النابلسي أن قطية، وتكتب قطيا هي قرية من نواحي الجفار في الطريق بين مصر والشام، وفي وسط الرمل قرب الفرما، وبها جامع ومارستان، وبها والي طبخانة مقيم لأخذ العشر من التجار، وبها قاضٍ وناظر وشهود ومباشرون، ولا يمكن لأحد الجواز من مصر إلى الشام وبالعكس إلا بجواز مرور، فهي مزم الدرب، ولا يمكن الدخول إلى مصر إلا منها، وكانت قديمًا مكان أخذ المكس من القادمين إلى مصر. انظر: محمد رمزي، مرجع سابق، القسم الأول، البلاد المدرسة، ص ٣٥٠.

٢٦ نعوم شقير، مرجع سابق، ص ٢٥٢.

٢٧ عبد العال عبد المنعم محمد الشامي، مرجع سابق، ص ٢١.

* ذكرها محمد رمزي بالورادة، وقال عنها: ورد في كتاب المسالك لابن خرداذبة أنها بين العريش والثعامة، وورد في معجم البلدان الورادة منزل في طريق مصر من الشام في وسط الرمل والماء الملح من أعمال الجفار، فيها سوق للمتعيشين ومنازل لهم ومسجد ومبرجة للحمام تكتب الرسائل، وتعلق على أجنحته، وترسل إلى مصر بالوارد والصادر، وكانت قديمًا مدينة فيها جامع وسوق وفنادق، وكان يرسمها عدة من الجند، ثم قال: أما الآن فهي - كما ذكرنا - تقع بين تلال رمل موحشة على مسيرة يوم غربي العريش، وبالبحث عنها تبين أن مكانها محطة المزار الواقعة شرقي القنطرة بمسافة ١١٠ كيلو مترات على السكة الحديدية بين القنطرة والعريش في قسم سينا الشمالي التابع لمحافظة الحدود المصرية. انظر: محمد رمزي، مرجع سابق، القسم الأول، البلاد المدرسة، ص ١٢٥.

٢٨ نعوم شقير، مرجع سابق، ص ص ٢٥٣، ٢٥٤.

٢٩ محافظة العريش، صادر تحريرات المحافظة، صادر لوكيل سر سوارى العريش، سجل

٢٩، وثيقة ٣٠، ٩ شعبان ١٢٧٤هـ / ١٨٥٨م، ص ١٣٥.

٣٠ ديوان المالية، صادر الديوان للمحافظات، صادر لمحافظة العريش، سجل ٣٣٨، وثيقة

١٠٤، غاية رجب ١٢٧٥هـ / ١٨٥٩م، ص ١٩٣.

٣١ دفتر ترتيبات الوظائف من عهد محمد علي باشا، قرار سنة ١٢٧٥ من المجلس

الخصوصي وعليه شرح من الداخلية للمالية، وارد من بيت المال، ٢ رجب ١٢٧٥هـ /

١٨٥٩م، ص ١٢٤.

٣٢ نعوم شقير، مرجع سابق، ص ٢٦٠.

٣٣ المرجع نفسه، ص ٢٦١.

٣٤ عبد العال عبد المنعم محمد الشامي، مرجع سابق، ص ٣١.

* هي نقطة عربان في منتصف الطريق بين العريش ونخل، على بعد ٧٠ كيلو مترًا جنوبي العريش، ومبينة على الخريطة العربي "الحسانة". انظر: محمد رمزي، مرجع سابق، القسم الثاني، البلاد الحالية، الجزء الرابع، ص ٢٦٦.

٣٥ نعوم شقير، مرجع سابق، ص ٢٦١.

* ذكرها جوتيه في قاموسه، ولكنه لم يعين موقعها، ولم يذكر اسمها العربي، وورد في معجم البلدان أنها ثغر على ساحل بحر القلزم تابع لمصر، وورد في آخر كتاب التحفة ثغر عيذاب من أعمال القوصية، وكانت فرضة على بحر القلزم (البحر الأحمر) في صحراء لا عمارة فيها، ولكنها كانت مرساة للسفن، وكانت طريق الحج المصري في القرون الوسطى، يسير إليها الحجاج من قوص وعند عيذاب يجتازون البحر الأحمر إلى جدة ومنها إلى مكة. انظر: محمد رمزي، مرجع سابق، القسم الأول، البلاد المندرسة، ص ٣٣٨.

* هي من المدن القديمة وقاعدة لمركز قوص ذكرها جوتيه في قاموسه، واسمها بالمصري هات هور، أي قصر الإله هوريس، واسمها العربي قوص، وردت في معجم البلدان لياقوت الحموي أنها مدينة كبيرة عظيمة، وهي قصبه الصعيد، ومحطة تجارية بين مصر وبحر اليمن (البحر الأحمر) وعدن، ووردت في صبح الأعشى للقلقشندي أن قوص مدينة جليلة في البر الشرقي على النيل، ذات ديار فائقة، ورياح أنيقة، ومدارس وربط وحمامات، يسكنها العلماء والتجار وذوو الأموال، وبها البساتين والحدائق، إلا أنها شديدة الحرارة، كثيرة العقارب، وذكرها الإدريسي في نزهة المشتاق فقال: هي مدينة كبيرة بها منبر وأسواق جامعة وتجارات ودخل وخرج، والمسافرون إليها كثيرون، والبضاعات بها نافقة، والمكاسب رابحة، والبركات ظاهرة. انظر: محمد رمزي، مرجع سابق، القسم الثاني، البلاد الحالية، الجزء الرابع، ص ١٨٧.

* وردت في الخطط المقرزية للمقرزي بأنها بلدة في أول حدود الحجاز من جهة مصر، وقد خربت سنة ٤٥٩هـ في زلزلة، وبالبحث تبين لي أن آيلة المذكورة هي البلدة التي تعرف اليوم باسم العقبة الواقعة في شمال خليج العقبة بالبحر الأحمر في الحدود بين مصر وشرق الأردن، وهي تابعة لإمارة شرق الأردن، ويقال لها عقبة آيلة. انظر: محمد رمزي،

- القسم الأول، البلاد المندرسة، مرجع سابق، ص ١٣٦.
- ٣٦ نعوم شقير، مرجع سابق، ص ٢٦٢.
- * وردت في الخطط التوفيقية لعلي مبارك أنها محطة من محطات طريق الحاج المصري على بعد عشرين كيلو مترًا في الشمال الغربي لمدينة السويس. انظر: محمد رمزي، القسم الأول، البلاد المندرسة، مرجع سابق، ص ٣٢١.
- * وهي عبارة عن ثلاثة أعمدة من الحجر الكبير بين قناة السويس ووادي الحاج بين كل عمود وعمود مسيرة ساعة، وقد نصبت لهداية الحجاج من التيه في الصحراء الشاسعة في الجزء الأوسط لشبه جزيرة سيناء.
- * وهي قبيلة عربية كبيرة العدد نزلت إلى وادي السدير واستوطنته، وكان يطلق عليه وادي السدير كما قال ياقوت الحموي في معجم البلدان لكثرة السدير به، وهو العشب، وقيل لكثرة شجره وسواده، وهو أول ما يلقى القاصد من الشام إلى مصر، ونتيجة لسكنى عربان الطميلات به يطلق عليه الآن وادي الطميلات نسبة إليهم، ويشتمل هذا الوادي الآن على العباسية والظاهرية والتل الكبير والقصاصين، وكلها تابعة لمركز أبو حماد التابع لمديرية الشرقية. انظر: محمد رمزي، القسم الأول، البلاد المندرسة، مرجع سابق، ص ٤٧٤.
- ٣٧ نعوم شقير، مرجع سابق، ص ص ٢٦٣، ٢٦٤.
- ٣٨ المرجع نفسه، ص ٢٧٠.
- ٣٩ محافظة العريش، صادر تحريرات المحافظة، صادر لوكيل سر سوارى العريش، سجل ٢٩، وثيقة ٣٠، ٩ شعبان ١٢٧٤هـ / ١٨٥٨م، ص ١٣٥.
- ٤٠ سحر على حنفي، العلاقات التجارية بين مصر وبلاد الشام الكبرى في القرن الثامن عشر، تاريخ المصريين، العدد ١٧٨، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ص ٩٩.
- ٤١ رعوف عباس حامد، مرجع سابق، الأوامر والمكاتبات، مرجع سابق، أمر رقم ٣٨٨٠، أمر منه إلى مفتش الأقاليم الوسطى، ٢٣ رمضان ١٢٦١هـ / ١٨٤٥م، ص ٤٤٠.
- ٤٢ نعوم شقير، مرجع سابق، ص ١٦٦.
- ٤٣ Salvator, Ludwing Archiduc d'Autriche, The Caravan Routs between Egypt and Syria, translated by: Hesse Wartegg, Chatto and Windus, Piccadilly, London, 1881, p 12. On Line: https://archive.org/details/caravan_routebetw_OO Ludwrich

٤٤ عمر محمد عثمان، العلاقات المصرية السودانية بين الماضي والحاضر والمستقبل، ضمن مجموعة أبحاث لسمنار التاريخ بكلية الآداب جامعة القاهرة بعنوان "العرب في أفريقيا"، إشراف: رعوف عباس حامد، دار الثقافة العربية، القاهرة، ١٩٨٧، ص ٢٦٢.

* هي من القرى القديمة، وردت في كتاب البلدان لليقوي بأنها جنوبي أسوان، واستوطنها قوم من ربيعة من بني حنيفة من أهل اليمامة، انتقلوا إليها بالغيلات والذرية، ووردت بمعجم البلدان لياقوت الحموي العلاقي: حصن من بلاد البجة في جنوبي أرض مصر على النيل، بينها وبين أسوان أرض فياحة بها معدن التبر، بينه وبين عيذاب ثماني رحلات، وكانت العلاقي من الوجهة المالية من توابع ناحية إبريم، وفي تاريخ سنة ١٢٧٢هـ- ١٨٥٨م فصلت عنها، وبذلك أصبحت ناحية قائمة بذاتها. انظر: محمد رمزي، مرجع سابق، القسم الثاني، البلاد الحالية، الجزء الرابع، ص ٢٣١.

* كانت تابعة لناحية إبريم من الوجهة المالية، ثم فصلت عنها في تاريخ سنة ١٢٧٢هـ- ١٨٥٨م، وبذلك أصبحت ناحية قائمة بذاتها، وفي جدول وزارة المالية "كركسو" دون واو في الوسط. انظر: محمد رمزي، مرجع سابق، القسم الثاني، البلاد الحالية، الجزء الرابع، ص ٢٣٦.

* كانت تابعة لناحية أسوان من الوجهة المالية، ثم فصلت عنها في العصر العثماني كما وردت في دفاتر الروزنامة في تاريخ سنة ١٢٣١هـ- ١٨١٥م، وبذلك أصبحت ناحية قائمة بذاتها. انظر: محمد رمزي، مرجع سابق، القسم الثاني، البلاد الحالية، الجزء الرابع، ص ٢٢٧.

٤٥ السعيد البدوي، مرجع سابق، ص ٢٨، ٢٩.

٤٦ نسيم مقار، أحوال السودان الاقتصادية قبيل الفتح المصري (١٨٢٠-١٨٢١)، رسالة ماجستير، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٥٧، ص ٤٥٤، ٤٥٥.

٤٧ السيد فليفل، الحدود المصرية السودانية أداة اتصال لا انفصال، ضمن أعمال ندوة الحدود المصرية السودانية عبر التاريخ، مرجع سابق، ص ٤٢٢، ٤٢٣.

* أصلها من توابع منفلوط، ثم فصلت عنها في العصر العثماني، ووردت في تاج العروس وفي دفاتر الروزنامة القديمة باسم بني عدي، وقسمت في سنة ١٢٣٠هـ إلى ناحيتين؛ تميزت هذه منها بالبحرية بالنسبة إلى موقعها من بني عدي القبلية، وأطلق عليهما بني عديات. انظر: محمد رمزي، مرجع سابق، القسم الثاني، البلاد الحالية، الجزء الرابع، ص ٨٢.

* قاعدة مركز منفلوط، وهي من المدن القديمة، اسمها القبطي منبلوط، وقيل: إن معناها

الحر الوحشية؛ حيث كانت تُقنتى بها، وردت بمعجم البلدان بأنها بلدة بصعيد مصر غربي النيل بينها وبين النيل مسافة، وفي الانتصار هي بلدة بها سكن متولي الحرب السعيد، وبها قاض ساكن بها، وبها مدارس عدة وجامع كبير قديم البناء، وبها طاحونة بسبعة أحجار للطحن، وفي سنة ١٨٣١ أصبحت قاعدة لقسم منفلوط الذي سمي بعد ذلك بمركز منفلوط. انظر: محمد رمزي، مرجع سابق، القسم الثاني، البلاد الحالية، الجزء الرابع، ص ٧٨.

Roe, Alan, The Old Darb al Arbein Caravan

٤٨

Route and Kharga Oasis in Antiquity, journal of American
Research Center in Egypt 42, 2008, p 119- 129.

* قاعدة مديرية أسيوط، وهي من المدن القديمة، ذكرها جوتيه في قاموسه فقال: إن اسمها المصري saout، والقبطي siout، ومنه أسماها العرب سيوط، ومعناها ابن آوي، ووردت في نزهة المشتاق مدينة أسيوط على الضفة الغربية للنيل، وهي مدينة كبيرة عامرة أهلة جامعة لضروب المحاسن، كثيرة الجنان والبساتين، مذكرة لأنواع الحبوب، واسعة الأراضي، جميلة وحسنة، وفي سنة ١٨٢٦هـ صدر أمر عالٍ بإنشاء مأمورية أسيوط، وجُعِلت مدينة أسيوط قاعدة لها، وسميت المأمورية في سنة ١٨٣٣ بمديرية أسيوط، ولا تزال أسيوط قاعدة لها إلى اليوم، انظر: محمد رمزي، مرجع سابق، القسم الثاني، البلاد الحالية، الجزء الرابع، ص ٢٥.

٤٩ فرغلي علي تسن هريدي، أسيوط في النصف الأول من القرن التاسع عشر (١٨٠٠ - ١٨٥٠)، رسالة ماجستير، كلية الآداب بسوهاج، جامعة أسيوط، إشراف: عاصم أحمد الدسوقي، محمود حلمي مصطفى، د. ت، ص ٤٤.

٥٠ ديوان خديوي تركي، تراجم ملخصات الدفاتر، صادر من ديوان الخديوي إلى أمور خارجية، دفتر ٦٢٧، محفظة ١٦، وثيقة ١٤، ٢٦ ذي الحجة ١٢٦٧هـ/ ١٨٥١م.

٥١ محمد عبد الحميد الحناوي، درب الأربعين وأهميته الدينية والتجارية خلال العصر العثماني، مجلة كلية الآداب، جامعة أسيوط، العدد ٢٠، يناير ٢٠٠٦، ص ٣٨٢.

٥٢ صلاح أحمد هريدي علي، طرق التجارة البرية بين مصر والسودان في العصر العثماني، ندوة طرق التجارة العالمية عبر العالم العربي على مر عصور التاريخ، منشورات اتحاد المؤرخين العرب، الحصاد الثامن، القاهرة، ٢٠٠٠، ص ٦٧٠.

٥٣ فرغلي علي تسن هريدي، مرجع سابق، ص ٢٤٨.

• كانت قافلة كوردفان تمر بمدينة الدبة على الضفة اليسرى من النيل، وهي نقطة تجارية

مهمة، وقد ساعد على ذلك أن النيل ينحني عندها نحو الجنوب، ولذلك تعد أقرب محطة لقوافل كوردفان، وكان يتم انضمام الكثير من التجار إلى القافلة من الدبة إذ كانت ترتبط بطريق تجاري يربطها بكل من دنقلة العجوز والأبيض والفاشر في غرب السودان مما ساعد على نشاط دبة التجاري. انظر: إلهام محمد علي ذهني، ص ٤١٥.

٥٤ فرغلي علي تسن هريدي، مرجع سابق، ص ٢٤٩.

٥٥ إلهام محمد علي ذهني، مرجع سابق، ص ٢٥٢.

٥٦ المرجع نفسه، ص ٢٤٩.

٥٧ محافظة مصر، صادر الدواوين، سايرة إلى قومندار بحر بك البحر الأبيض، سجل ٢٠، وثيقة ٦١٤، ١٥ ربيع الأول ١٢٧٣هـ/ ١٨٥٦م، ص ١٨٨.

٥٨ فرغلي علي تسن هريدي، مرجع سابق، ص ٢٤٩.

٥٩ الحسن بن الوزان الفاسي، مرجع سابق، ص ٧٥.

٦٠ إبراهيم أبو القاسم، مراكز طرق القوافل بين شمال أفريقيا ووسطها، ندوة طرق التجارة

العالمية عبر العالم العربي على مر التاريخ، مرجع سابق، ص ٤٩٥.

٦١ المرجع نفسه، ص ٦٠.

* ذكر البكري في المسالك والممالك أن ترجمة طرابلس بالإغريقية ثلاث مدن، وذكرها الوزان بوصف أفريقيا في النص الفرنسي طرابلس بلاد البربر، وهو ظاهر الترجمة عند المسلمين للترقة بين طرابلس الغرب وطرابلس الشام، وهي مدينة تحيط بها أسوار عالية غير متينة كما يجب، وتقع في سهل رملي مغروس بنخل كثير، دورها جميلة بالنسبة إلى دور تونس، وأسواقها منسقة مفصول بعضها عن البعض بحسب اختلاف الحرف، وسكانها يتعاطون التجارة بكثرة لأنها قريبة من نومديا وتونس دون أن توجد مدينة غيرها حتى الإسكندرية بمصر، وكذلك قريبة من مالطا وصقلية، لا يوجد بها آبار أو سقايات، وإنما بها خزانات للمياه. انظر: الحسن بن الوزان الفاسي، وصف أفريقيا، مرجع سابق، ص ٩٧.

* ذكرت مسرارة بالسين، وهي إقليم على شاطئ البحر المتوسط يبعد نحو مائة ميل عن طرابلس، ويشتمل على قصور وقرى بعضها في السهل وبعضها في الجبل، أهلها أغنياء لأنهم لا يؤدون إتاوات، ويتعاطون التجارة مع السودان وإثيوبيا وتونس والبنديقية، ثم يحملون كل ذلك إلى تركيا محققين أرباحًا من رحلة الذهاب والإياب. انظر: الحسن بن محمد الوزان الفاسي، وصف أفريقيا، الجزء الثاني، ص ١١١.

* مدينة قديمة قيل إن المصريين أقاموها، وقيل إن الرومان هم من أقاموها، وكانت عامرة

مزهرة بالتجارة، وهي مدينة على سيف البحر، عليها سور طوب، وبها جامع وحمام وأسواق، ولها نخل وبساتين وآبار عذبة وجباب كثيرة. انظر: الحسن بن محمد الوزان الفاسي، مرجع سابق، الجزء الثاني، ص ١٥٥.

* هي مركز القسم الشرقي بمحافظة الصحراء الغربية، وهي قرية واقعة على السكة الحديدية الموصلة من الإسكندرية إلى مطروح، وبها محطة، تقع على بعد ٥٨ كيلو متراً من مدينة الإسكندرية. انظر: محمد رمزي، مرجع سابق، القسم الثاني، البلاد الحالية، الجزء الرابع، ص ٢٥٠.

٦٢ سامح إبراهيم عبد الفتاح عبد العزيز، العلاقات بين مصر وطرابلس الغرب في عهد الأسرة القرمانيية (١٧١١ - ١٨٣٥)، رسالة ماجستير، جامعة الأزهر، كلية اللغة العربية، قسم التاريخ والحضارة، إشراف: السعيد رزق حجاج، القاهرة، ٢٠٠٤، ص ص ١٩٠، ١٩١.

* هي إقليم ببلاد المغرب مركزه مدينة فاس، وهي مدينة كبيرة جداً، تحيط بها أسوار متينة عالية، وتكاد تكون كلها مشيدة على التلال بحيث إن وسطها فقط هو المستوي، بها الكثير من المدارس، وبها أكثر من سبعمائة مسجد وجامع، وبها الكثير من الفنادق، والكثير من الأسواق المقسمة حسب الحرف المختلفة، وهي مدينة عامرة ومزهرة. انظر: الحسن بن محمد الوزان الفاسي، مرجع سابق، الجزء الأول، ص ٢٢١.

٦٣ يونان لبيب رزق، محمد مزين، مرجع سابق، ص ص ٤٨، ٤٩.

* أوجلة ناحية مسكونة في صحراء ليبيا على بعد نحو أربعمئة وخمسين من النيل، فيها ثلاثة قصور يحدق بها نخيل كثير، لا ينبت بها القمح، وإنما يستورده الأعراب من مصر، وتقع على الطريق الكبرى الزاهية من بلاد المغرب إلى مصر مروراً بصحراء ليبيا. انظر: الحسن بن محمد الوزان الفاسي، وصف أفريقيا، الجزء الثاني، ص ١٠٩.

* هي إحدى الواحات المصرية كانت تسمى وادي الجرابيب، وفي سنة ١٢٧٢ هـ اتخذها السيد محمد علي السنوسي مؤسس الطريقة السنوسية في ليبيا والسودان محلاً لإقامته، ومركزاً وسطاً بين البلاد التي انتشرت فيها طريقتة، فعرفت من ذلك الوقت بواحة جغبوب، وبنى فيها زاوية ومسجداً وعدة منازل. انظر: محمد رمزي، القسم الأول، البلاد المندرسة، مرجع سابق، ص ٢١٩.

* مركز قسم سيوة وهي من المدن القديمة، اسمها القديم سنترية، ووردت بمعجم البلدان بأنها بلدة غرب الفيوم دون فزان السودان، وهي آخر أعمال مصر، وفي التحفة وردت سنترية بالوجه الغربي من ثغر الإسكندرية، وفي الانتصار سنترية مدينة في صحراء الواحات

بنييت في زمن ملوك الفراعنة، وقد تعاقبت عليها السنون وخربت، ثم عمروا مكانها حصناً، وزرعوا هناك نخيلاً كثيراً يحملون منه التمر والعجوة إلى مصر والإسكندرية والمغرب، وتمرها وعجوتها من ألد الثمار وأحلاها، وقد عرفت باسم سيوة من القرن العاشر الهجري، وكانت تعرف في عهد الفراعنة بواحة آمون لأن بها معبداً قديماً لعبادة الإله آمون، وفي أيام البطالسة عرفت بواحة جوبيتر أي المشتري، ويوجد بين سيوة والجهات الأخرى جملة طرق صحراوية؛ فهناك طريقان؛ أحدهما يربطها بالسلموم ومرسى مطروح، وآخر في الشمال الغربي يربطها بواحة جغوب التابعة لطرابلس الغرب. انظر: محمد رمزي، مرجع سابق، القسم الثاني، البلاد الحالية، الجزء الرابع، ص ٢٥٨.

* هي من القرى القديمة التي عدت ناحية مالية في الروك الناصري سنة ٧١٥هـ، واسمها الأصلي كلداسة، ووردت به في التحفة السننية لابن الجيعان، من أعمال الجيزية، وفي سنة ١٢٢٨هـ ذكرت برسمها الحالي كرداسة. انظر: محمد رمزي، مرجع سابق، القسم الثاني، البلاد الحالية، الجزء الثالث، ص ٦٢.

٦٤ سماح إبراهيم عبد الفتاح عبد العزيز، مرجع سابق، ص ١٩٢.

* فزان منطقة كبيرة وعامرة، وأهلها أغنياء يملكون النخيل والأموال، يجاورون كلاً من أكذر وصحراء ليبيا المتاخمة لمصر، على بعد مسيرة قرابة ستين يوماً من القاهرة، ولا يوجد بين فزان ومصر مكان مسكون غير أوجلة الكائنة في صحراء ليبيا. انظر: الحسن بن محمد الوزان الفاسي، مرجع سابق، الجزء الثاني، ص ١٤٦.

٦٥ سماح إبراهيم عبد الفتاح عبد العزيز، مرجع سابق، ص ١٩٢، ص ٢٠١.

* ذكرها الوزان في كتابه بصحراء برقة، وقد أدخل بها المنطقة الساحلية المحدودة في جنوب سيرينايك بطريق القوافل بين طرابلس ومصر بواسطة واحات أوجلة وجغوب وسيوة والبحرية فقال: تبتدىء هذه الصحراء عند تخوم إقليم مصراتة، وتمتد شرقاً حتى تخوم الإسكندرية على مساحة ألف وثلاثمائة ميل، ويقارب عرضها مائتي ميل، وبرقة من البلاد القاحلة الوعرة لا ماء بها، ولا أرض تزرع، وذكر أن بها بعض الأعراب وهم لصوص يجردون الحجاج وأبناء السبيل المساكين من أمتعتهم وثيابهم. انظر: الحسن بن محمد الوزان الفاسي، مرجع سابق، الجزء الثاني، ص ١١٢.

٦٦ سماح إبراهيم عبد الفتاح عبد العزيز، مرجع سابق، ص ١٩٢.

٦٧ إلهام محمد علي ذهني، مرجع سابق، ص ٢٧١، ٣٥٩.

٦٨ قاسم عبده قاسم، علاقة الحبشة في عصر سلاطين المماليك (١٢٩٠-١٥١٧م)، ضمن مجموعة أبحاث لسمنار التاريخ بكلية الآداب جامعة القاهرة بعنوان "العرب في أفريقيا"،

- مرجع سابق، ص ٦١.
- ٦٩ فاروق عثمان أباظة، تحول التجارة العالمية إلى رأس الرجاء الصالح وأثره على سواحل مصر الشمالية أثناء القرن السادس عشر، ضمن أعمال ندوة تاريخ سواحل مصر الشمالية عبر العصور، إعداد: عبد العظيم رمضان، تاريخ المصريين، عدد ٢٠٠، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠١، ص ص ٢٤٠، ٢٤١.
- ٧٠ قاسم عبده قاسم، مرجع سابق، ص ٦٤.
- ٧١ زوات عرفان المغربي، العلاقات المصرية اليمنية في النصف الأول من القرن التاسع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠١٠، ص ١٩١.
- ٧٢ طارق عبد العاطي غنيم بيومي، مرجع سابق، ص ٩٥.
- ٧٣ زوات عرفان المغربي، مرجع سابق، ص ١٩٨.
- ٧٤ مصطفى القوني، تطور مصر الاقتصادي في العصر الحديث، المطبعة الأميرية ببولاق، القاهرة، ١٩٤٤م، ص ٢٨.
- ٧٥ رعوف عباس حامد وآخرون، الأوامر والمكاتبات، مرجع سابق، أمر رقم ٣٨٦٥، أمر منه إلى ديوان خديوي، ٢٠ جمادى الآخرة ١٢٦١هـ / ١٨٤٥م، ص ٤٣٦.
- ٧٦ طارق عبد العاطي غنيم بيومي، مرجع سابق، ص ٤٩.
- ٧٧ جون مارلو، تاريخ النهب الاستعماري لمصر من الحملة الفرنسية ١٧٩٨م إلى الاحتلال البريطاني ١٨٨٢م، ترجمة: عبد العظيم رمضان، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٣، ص ٥٧.
- ٧٨ إلهام محمد علي ذهني، مرجع سابق، ص ٣٧.
- ٧٩ إلهام محمد علي ذهني، مرجع سابق، ص ٣٨٥.
- * قاعدة مركز إسنا، وهي من المدن القديمة ذكرها جوتيه في قاموسه فقال: إن اسمها المقدس هات خنوموس، ومعناها قصر الإله خنومو، واسمها القبطي سيني أو إسني، ومنها اسمها العربي وهو إسنا، وكانت من كور الصعيد، ووردت في معجم البلدان إسنا مدينة أقصى الصعيد بمصر على شاطئ النيل من الجانب الغربي، وهي مدينة عامرة طيبة كثيرة النخل والبساتين والتجارة، وقد أنشئ قسم إسنا في سنة ١٨٢٦، وجعلت إسنا قاعدة له، ولما أنشئت مديرية إسنا لآخر مرة في سنة ١٨٦٨ أصبحت إسنا قاعدة لها، وإسنا اسمها المصري سينوت، وتتكون من مقطعين هما سي ونوت، ومعناها معبد نوت، وهي معبودة في اللاهوت المصري ترمز للسماء. انظر: محمد رمزي، مرجع سابق، القسم الثاني، البلاد الحالية، الجزء الرابع، ص ١٥١.

٨٠ مديرية أسيوط، صادر الدواوين، صادر لمحافظة مصر، سجل ٥٤، وثيقة ٣٧، ٢٤ شعبان ١٢٨٣هـ / ١٨٦٦م، دون ص.

٨١ إلهام محمد ذهني، مرجع سابق، ص ٣٨٠.

٨٢ المرجع نفسه، ص ٤١٠.

* بولاق ريف كبير جداً بعيد بنحو ميلين عن المدينة المسورة، لكن توجد على طول الطريق المؤدية إليه بيوت وطواحين تديرها الدواب، وهذا الريف القديم جداً مشيد على ضفة النيل، وفيه نحو أربعة آلاف كانون، ويضم عددًا كبيرًا من الصناعات والتجار وبخاصة بائعو الحبوب والزيت والسكر، وفيه بنايات حسنة من مساجد ومنازل ومدارس للطلبة، والدور المبنية على النيل جميلة جداً، ويتمتع الناظر من نوافذها برؤية السفن الآتية عن طريق النيل إلى مرسى القاهرة الرائع الواقع في هذا الريف، ويرسو فيه أحيانًا قرابة الألف زورق لاسيما إبان الحصاد، وهناك يقيم المكاسون الذين يراقبون السلع الواردة من الإسكندرية أو دمياط، إلا أن الضرائب التي تؤدي عن هذه السلع خفيفة، إذ سبق أن أدى عليها أصحابها رسوم المكس لدى إرسائها على الشاطئ، ولا تؤدي الضريبة بأتمها إلا عن البضائع الوافدة من مصر لا غير. انظر: الحسن بن محمد الوزان الفاسي، مرجع سابق، الجزء الثاني، ص ٢١٠.

* هي أول مدينة بنيت بمصر في عصر المسلمين أسسها عمرو بن العاص قائد الخليفة عمر بن الخطاب ثاني الخلفاء الراشدين، بناها على ضفة النيل، وليست مسورة، لكنها على شكل ريف كبير يمتد على طول النيل، وفيها عدة قصور جميلة عالية لاسيما القصور الواقعة على ضفة النهر، وجامع عجيب هو جامع عمرو المدهش بجماله وكبره وإتقانه، وفيها كذلك ما يكفي من الصناعات من مختلف الحرف، ويوجد بالقاهرة القديمة ضريح السيدة الصالحة نفيسة التي يجلبها المسلمون كثيرًا، وهي ابنة زين العابدين بن علي ابن عم الرسول محمد (صلى الله عليه وسلم)، وفي عالية هذا الريف على النيل يوجد المكس الخاص بالسلع الواردة من الصعيد. انظر: الحسن بن محمد الوزان الفاسي، مرجع سابق، الجزء الثاني، ص ٢١١.

٨٣ عبد الحميد حامد سليمان، تاريخ الموانئ المصرية في العصر العثماني، سلسلة تاريخ المصريين، العدد ٨٩، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٥، ص ٢٢٧.

٨٤ يونان لبيب رزق، محمد مزين، مرجع سابق، ص ٦٣.

٨٥ عبد العظيم رمضان، الإسكندرية من الحملة الفرنسية إلى الاحتلال البريطاني، ضمن أعمال ندوة تاريخ سواحل مصر الشمالية عبر العصور، تاريخ المصريين، عدد ٢٠٠،

- الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠١، ص ٣٦١.
- ٨٦ جون مارلو، مرجع سابق، ص ٥٥.
- ٨٧ Salvator, Ludwing Archiduc d'Autriche, Op, cit, P5.
- ٨٨ نعوم شقير، مرجع سابق، ص ٢٦١.
- ٨٩ ديوان المالية، صادر الديوان للمحافظات، صادر لمحافظة العريش، سجل ٣٣٨، وثيقة ١٠٤، غاية رجب ١٢٧٥هـ / ١٨٥٩م، ص ١٩٣.
- ٩٠ يونان لبيب رزق، محمد مزين، مرجع سابق، ص ٨٣.
- ٩١ يونان لبيب رزق، محمد مزين، مرجع سابق، ص ٨٢.
- ٩٢ شارل عيسوي، التاريخ الاقتصادي للشرق الأوسط وشمال أفريقيا، ترجمة: سعد رحمي، دار حداثة، الطبعة الأولى، بيروت، ١٩٨٥، ص ٩٤.
- ٩٣ Guillaumin et Cielibraires, Histoire Financiere de L'Egypte depuis Said Pacha 1854-1876, Paris, 1878, p 16.
- ٩٤ أحمد الشربيني السيد البسيوني، تاريخ التجارة في عصر الحرية الاقتصادية ١٨٤٠-١٩١٤م، سلسلة تاريخ المصريين، العدد ٨٦، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٥م، ص ٤١٧.
- ٩٥ أمين سامي باشا، تقويم النيل، الجزء الثالث، المجلد الأول، الطبعة الثانية، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، ص ٣٣٠.
- ٩٦ ديوان الداخلية، صادر لناظر الداخلية، محفظة ٤، ٨ جماد آخر ١٢٨٣هـ / ١٨٦٦م.
- * رباطات: جمع رباط وهو في الأصل البناء المحصن الذي يقام قرب الحدود، والمرابطة ملازمة ثغر العدو. انظر: صلاح أحمد هريدي، دراسات في تاريخ مصر الحديث والمعاصر (١٥١٧-١٨٠٥م)، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، القاهرة، ٢٠١٢، ص ٣٧٥.
- ٩٧ صبري أحمد العدل، سينا في التاريخ الحديث (١٨٦٩-١٩١٧م)، مرجع سابق، ص ٤٤.
- ٩٨ نعوم شقير، مرجع سابق، ص ٢٦٣، ٢٦٤.
- ٩٩ إلهام محمد علي ذهني، مرجع سابق، ص ١٨٠.
- ١٠٠ عثمان عمر فضل صالح، العلاقة بين سلطنة دارفور والحكم المصري التركي (١٨٢١-١٨٨٤م)، رسالة دكتوراة، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٨٣م، ص ٦٥.

- ١٠١ صفاء يوسف جاد المولى، مرجع سابق، ص ١٩.
- ١٠٢ المرجع نفسه، ص ١٩.
- ١٠٣ إبراهيم أبو القاسم، مراكز طرق القوافل بين شمال أفريقيا ووسطها، ندوة طرق التجارة العالمية عبر العالم العربي على مر التاريخ، مرجع سابق، ص ٤٩٤.
- * هي منطقة كبيرة مسكونة حيث القصور العديدة والقرى المأهولة على بعد نحو ثلاثمائة ميل من البحر، سكانها أغنياء، لهم بساتين ونخل وأموال لأنهم يتاجرون مع بلاد السودان، وكانوا قديماً خاضعين لملك تونس، أي لخليفته في طرابلس. انظر: الحسن بن محمد الوزان الفاسي، مرجع سابق، الجزء الثاني، ص ١٤٦.
- ١٠٤ إبراهيم أبو القاسم، مرجع سابق، ص ٤٩٦.
- ١٠٥ أحمد أحمد الحتة، تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر، مكتبة النهضة المصرية، الطبعة الثانية، القاهرة، ١٩٥٧م، ص ٣٨.
- ١٠٦ ديوان الداخلية، صادر للدواوين، صادر لديوان ضبطية المحروسة، سجل ٤، وثيقة ٥٠، ١٧ صفر ١٢٧٤هـ/ ١٨٥٧م، ص ١٣٥.
- ١٠٧ محمد عبد الغفار محمد حسن، بناء الدولة الحديثة في مصر، دار المعارف، دار التضامن للطباعة، القاهرة، ١٩٨٩م، ص ١٦١.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الوثائق غير المنشورة:

١. ديوان المالية:
 - صادر الدواوين والمحافظات، سجل ٣٣٨.
٢. مديرية أسيوط:
 - صادر الدواوين، سجل ٥٤.
٣. محافظة العريش:
 - صادر تحريرات المحافظة، سجل ٢٩.
٤. محافظة مصر:
 - صادر للدواوين، سجل ٢٠.
٥. ديوان الداخلية:
 - صادر الدواوين، سجل ٤.
- محفظة رقم ٤.
٦. محافظ تراجم ملخصات الدفاتر:
 - محافظ ديوان خديوي تركي رقم ١٦.
٧. سجلات الدار:
 - دفتر ترتيبات الوظائف.

ثانياً: الوثائق المنشورة:

- الأوامر والمكاتبات الصادرة من عزيز مصر محمد علي، إشراف: رؤوف عباس حامد، تحقيق: أمنية عامر وآخرين، المجلد الثاني، وحدة البحوث والدراسات الوثائقية، مطبعة دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة،

٢٠١٠.

- أمين سامي باشا: تقويم النيل، الجزء الثالث، المجلد الأول، الطبعة الثانية، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، ٢٠٠٣.
- الحسن بن محمد الوزان الفاسي: وصف أفريقيا، ترجمة: محمد حجي و محمد الأخضر، الجزء الثاني، منشورات الجمعية المغربية للتأليف والترجمة والنشر، الطبعة الثانية، دار الغرب الإسلامي، تونس، ١٩٨٣.
- ياقوت الحموي: معجم البلدان، المجلد الثالث، دار صادر للنشر، بيروت، ١٩٧٧.

ثالثاً: قائمة المصادر والمراجع العربية:

١. أحمد أحمد الحنته: تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر، الطبعة الأولى، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٥٧.
٢. أحمد الشربيني السيد البسيوني: تاريخ التجارة في عصر الحرية الاقتصادية ١٨٤٠ - ١٩١٤م، سلسلة تاريخ المصريين، العدد ٨٦، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٥.
٣. إلهام محمد علي ذهني: مصر في كتابات الرحالة الفرنسيين في القرن التاسع عشر ١٨٠٥ - ١٨٧٩م، مصر النهضة، عدد ٥١، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٥.
٤. جون مارلو: تاريخ النهب الاستعماري لمصر من الحملة الفرنسية ١٧٩٨ إلى الاحتلال البريطاني ١٨٨٢م، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٣.
٥. زوات عرفان المغربي: العلاقات المصرية اليمينية في النصف الأول من القرن التاسع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠١٠.
٦. سحر على حنفي: العلاقات التجارية بين مصر وبلاد الشام الكبرى في القرن الثامن عشر، تاريخ المصريين، العدد ١٧٨، الهيئة المصرية العامة

للكتاب، القاهرة.

٧. سعيد رمضان علي: سيناء الأهمية والمعنى، الهيئة العامة لقصور الثقافة، القاهرة، ٢٠٠٨.

٨. شارل عيسوي: التاريخ الاقتصادي للشرق الأوسط وشمال أفريقيا، ترجمة: سعد رحمي، دار الحداثة، الطبعة الأولى، بيروت، ١٩٨٥.

٩. صبري أحمد العدل: سيناء في التاريخ الحديث (١٨٦٩ - ١٩١٧م)، مصر النهضة، العدد (٥٧)، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، ٢٠١٠.

١٠. _____ : وثائق سيناء، مختارات من وثائق القرن التاسع عشر، سلسلة دراسات وثائقية، العدد (٩)، القاهرة، ٢٠١٣.

١١. صلاح أحمد هريدي: دراسات في تاريخ مصر الحديث والمعاصر (١٥١٧ - ١٨٠٥م)، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، القاهرة، ٢٠١٢.

١٢. _____ : دراسات في تاريخ مصر الحديث والمعاصر (١٨٠٥ - ١٨٨٢م)، الجزء الأول، الطبعة الأولى، دار عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، القاهرة، ٢٠٠٠.

١٣. طارق عبد العاطي غنيم بيومي: سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الأول من القرن ١٩، تاريخ المصريين، عدد ١٤٠، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٩.

١٤. عباس مصطفى عمّار: المدخل الشرقي لمصر أهمية شبه جزيرة سيناء كطريق للمواصلات ومعبّر للموجات البشرية، تحرير وتقديم: عاطف معتمد، بيت الجغرافيا، من سلسلة التراث الجغرافي العربي، القاهرة، ٢٠٢٠.

١٥. عبد الحميد حامد سليمان: تاريخ الموانئ المصرية في العصر العثماني، سلسلة تاريخ المصريين، عدد ٨٩، الهيئة المصرية العامة

للكتاب، القاهرة، ١٩٩٥.

١٦. محمد رمزي: القاموس الجغرافي للبلاد المصرية من عهد قدماء المصريين إلى سنة ١٩٤٥، القسم الثاني، البلاد الحالية، الجزء الأول، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٤.

١٧. محمد عبد الغفار محمد حسين: بناء الدولة الحديثة في مصر، دار المعارف، دار التضامن للطباعة، القاهرة، ١٩٨٩.

١٨. مصطفى القوني: تطور مصر الاقتصادي في العصر الحديث، المطبعة الأميرية ببولاق، القاهرة، ١٩٤٤.

١٩. نعوم شقير: تاريخ سيناء القديم والحديث وجغرافيتها، إشراف ودراسة: أحمد زكريا الشلق، تحقيق: صبري أحمد العدل، الطبعة الثالثة، مطبعة دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، ٢٠١٢.

٢٠. هنري دودويل: الاتجاه السياسي لمصر في عهد محمد علي مؤسس مصر الحديثة، ترجمة: أحمد محمد عبد الخالق، علي أحمد شكري، مكتبة الآداب، القاهرة، د. ت.

٢١. يونان لبيب رزق، محمد مزين: تاريخ العلاقات المصرية المغربية منذ مطلع العصور الحديثة حتى عام ١٩١٢، تاريخ المصريين، العدد ٣٤، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٠.

رابعًا: الرسائل العلمية:

١. سامح إبراهيم عبد الفتاح عبد العزيز: العلاقات بين مصر وطرابلس الغرب في عهد الأسرة القرمانلية (١٧١١ - ١٨٣٥م)، رسالة ماجستير، جامعة الأزهر، كلية اللغة العربية، قسم التاريخ والحضارة، إشراف: السعيد رزق حجاج، القاهرة، ٢٠٠٤.

٢. صفاء يوسف حامد جاد المولى: السلع السودانية في التجارة المصرية ١٨٢٤ - ١٨٤٠م، رسالة ماجستير منشورة، قسم التاريخ، كلية الآداب،

- جامعة القاهرة، تحت إشراف: أحمد الشربيني السيد البسيوني، إيمان عبد المنعم عامر، ٢٠١٤.
٣. عثمان عمر فضل صالح: العلاقة بين سلطنة دارفور والحكم المصري التركي (١٨٢١ - ١٨٨٤م)، رسالة دكتوراة، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٨٣.
٤. فرغلي علي تسن هريدي: أسيوط في النصف الأول من القرن التاسع عشر (١٨٠٠ - ١٨٥٠م)، رسالة ماجستير، كلية الآداب بسوهاج، جامعة أسيوط، إشراف: عاصم أحمد الدسوقي، محمود حلمي مصطفى، د. ت.
٥. نسيم مقار: أحوال السودان الاقتصادية قبيل الفتح المصري (١٨٢٠ - ١٨٢١م)، رسالة ماجستير، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٥٧.

خامساً: بحوث ومقالات:

١. إبراهيم أبو القاسم: مراكز طرق القوافل بين شمال أفريقيا ووسطها، ندوة طرق التجارة العالمية عبر العالم العربي على مر التاريخ، منشورات اتحاد المؤرخين العرب، حصاد "٨"، القاهرة، ٢٠٠٠.
٢. السعيد البدوي: الحدود المصرية نظرة جغرافية، ندوة الحدود المصرية السودانية عبر التاريخ، من أعمال لجنة التاريخ بالمجلس الأعلى للثقافة بالاشتراك مع معهد البحوث والدراسات الأفريقية بجامعة القاهرة ١٩٩٧، إعداد: عبد العظيم رمضان، سلسلة تاريخ المصريين، العدد ١٦٤، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٩.
٣. السيد فليفل: الحدود المصرية السودانية أداة اتصال لا انفصال، ضمن أعمال ندوة الحدود المصرية السودانية عبر التاريخ، من أعمال لجنة التاريخ بالمجلس الأعلى للثقافة بالاشتراك مع معهد البحوث والدراسات

- الأفريقية بجامعة القاهرة ١٩٩٧، إعداد: عبد العظيم رمضان، سلسلة تاريخ المصريين، العدد ١٦٤، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٩.
٤. صلاح أحمد هريدي علي: طرق التجارة البرية بين مصر والسودان في العصر العثماني، ندوة طرق التجارة العالمية عبر العالم العربي على مر عصور التاريخ، منشورات اتحاد المرخين العرب، الحصاد الثامن، القاهرة، ٢٠٠٠.
٥. عبد العال عبد المنعم محمد الشامي: الطريق البديرة بين النصوص التاريخية والمعالم الجغرافية، دورية دراسات جغرافية، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة المنيا، المجلد الخامس، العدد ١، ١٩٩١.
٦. عبد العظيم رمضان: الإسكندرية من الحملة الفرنسية إلى الاحتلال البريطاني، ضمن أعمال ندوة تاريخ سواحل مصر الشمالية عبر العصور، تاريخ المصريين، العدد ٢٠٠، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠١.
٧. عمر محمد عثمان: العلاقات المصرية السودانية بين الماضي والحاضر والمستقبل، ضمن مجموعة أبحاث لسمنار التاريخ بكلية الآداب جامعة القاهرة بعنوان "العرب في أفريقيا"، إشراف: رعوف عباس حامد، دار الثقافة العربية، القاهرة، ١٩٨٧.
٨. فاروق عثمان أباطة: تحول التجارة العالمية إلى رأس الرجاء الصالح وأثره على سواحل مصر الشمالية أثناء القرن السادس عشر، ضمن أعمال ندوة تاريخ سواحل مصر الشمالية عبر العصور، إعداد: عبد العظيم رمضان، تاريخ المصريين، العدد ٢٠٠، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠١.
٩. فطين أحمد فريد علي: أم الرشراش بين حقائق التاريخ والأطماع الصهيونية (فبراير ١٨٤١ - مارس ١٩٤٩)، المجلة التاريخية المصرية، مجلد ٤٢،

القاهرة، ٢٠٠٤ - ٢٠٠٥.

١٠. قاسم عبده قاسم: علاقة الحبشة في عصر سلاطين المماليك (١٢٩٠ - ١٥١٧م)، ضمن مجموعة أبحاث لسمنار التاريخ بكلية الآداب جامعة القاهرة بعنوان "العرب في أفريقيا"، إشراف: رعوف عباس حامد، دار الثقافة العربية، القاهرة، ١٩٨٧.

١١. محمد عبد الحميد الحناوي: درب الأربعين وأهميته الدينية والتجارية خلال العصر العثماني، مجلة كلية الآداب، جامعة أسيوط، العدد ٢٠، يناير ٢٠٠٦.

١٢. محمود صالح المنسي: محمد فؤاد شكري والتأصيل التاريخي لوحدة وادي النيل، مجلة مصر الحديثة، العدد الأول، مطبعة دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، ٢٠٠٢.

١٣. يونان لبيب رزق: نشأة الحدود المصرية السودانية في العصور الحديثة، ضمن أعمال ندوة الحدود المصرية السودانية عبر التاريخ، منشورات اتحاد المؤرخين العرب، حصاد "٨"، القاهرة، ٢٠٠٠.

سادساً: المراجع الأجنبية:

1. Guillaumin et Cielibraires, Histoire Financiere de l'Egypte depuis Said Pacha 1854-1876, Paris, 1878.
2. Roe, Alan, The Old Dar al Arbein Caravan Route and Kharga Oasis in Antiquity, journal of American Research .Center in Egypt 42, 2008, p 119- 129.
3. Salvator, Ludwing Archiduc d'Autriche, The Caravan Routs between Egypt and Syria, translated from German by: Hesse Wartegg, Chatto and Windus, Piccadilly, London, 1881, p viii. On Line: <https://archive.org/details/caravan-routebetw-OOIudwrich>.