

الموانئ المصرية المطلة على ساحل البحر الأحمر والطرق الصحراوية التي تربطها بوادي النيل خلال العصر البطلمي

آية رجب عزيز محمود البربير

طالبة ماجستير - قسم التاريخ - تخصص اليوناني والروماني - كلية الآداب -
جامعة دمياط

المستخلص

اهتم البطالمة بالبحر الأحمر على اعتبار أنه شريان رئيس ووسيلة للاتصال بين مصر وأفريقيا وبلاد العرب والهند، وهو يعد من أهم طرق التجارة البحرية وأقدمها، وقد كان دائماً مطمناً للمشتغلين بالتجارة، وقد سعى البطالمة إلى الحصول على المنتجات الأفريقية المتمثلة في التوابل، العطور، البخور، والمر، وفي ظل ذلك الاهتمام كان لا بد أن تنشئ الموانئ وتدعمها شبكة من الطرق؛ كي تربط وادي النيل بهذه الموانئ ثم إلى خارج الحدود، فقد لعبت الموانئ التي كانت تقع على سواحل مصري البحر الأحمر دوراً كبيراً في ازدهار النشاط التجاري مع شرق ووسط أفريقيا، فهي تعد المحرك الأول للصادرات والواردات.

الكلمات المفتاحية:

البحر الأحمر - التجارة البطلمية - الموانئ المصرية - طرق التجارة.

تاريخ المقالة:

تاريخ استلام المقالة: 4 يوليو 2022

تاريخ استلام النسخة النهائية: 3 أغسطس 2022

تاريخ قبول المقالة: 10 سبتمبر 2022

Egyptian Ports Overlooking the Red Sea Coast and the Desert Roads Linking them to the Nile Valley during the Ptolemaic Era

Aya Ragab Aziz Mahmoud El-Barber

Master's Student- History Department - Faculty of Arts - Damietta
University

Abstract

The Ptolemaic were interested in the Red Sea as a main artery and a means of communication between Egypt, Africa, Arabia, and India, and it is one of the most important and oldest maritime trade routes. It was always coveted by those engaged in commerce, and the Ptolemies sought to obtain African products represented in spices, perfumes, incense, myrrh. In light of that interest, the ports had to be established and supported by a network of roads to link the Nile Valley to these ports and then to outside the borders. The ports that were located on the coasts of the Red Sea Bank played a major role in the flourishing of trade activity with East and Central Africa, as they are the first motivation of exports and imports.

Keywords: Red Sea - Ptolemaic trade - Egyptian ports - Trade routes

Article history:

Received 4 July 2022

Received in revised form 3 August 2022

Accepted 10 September 2022

1- المقدمة:

اتجه البطالمة إلى الاهتمام بالبحر الأحمر، حيث تطلب الاهتمام بالتجارة الشرقية الاهتمام به، فسعوا إلى إنشاء العديد من الموانئ والمحطات التجارية على طول الساحل الأفريقي للبحر الأحمر، وتأمين سلامة الذين ينقلون البخور، والتوابل، والمواد العطرية وغير ذلك من السلع والبضائع بطريق القوافل إلى قفط، وأصبح الطريق الأكثر استخدامًا فعملوا على تنشيط التجارة الشرقية والجنوبية إلى مصر (1).

وعلى ذلك توجهت أعمال بطلميوس الثاني "فيلادفوس" إلى ربط الموانئ بطرق قوافل معبدة مزودة بآبار المياه ونقاط الحراسة، مثل الطريق السهلي عبر وادي الحمامات ويتصل بالنيل عند قفط Coptos وذلك لحماية الموانئ البحرية، فأدخل تعديلات على طريق القوافل الذي كان فراغة مصر قد أقاموه فقد أطلقوا عليه "قدس الأقداس"؛ ليربط ما بين قفط على النيل وميناء لويكي ليمن Λυκς λυμεν قرب القصير على البحر الأحمر مارًا بوادي الحمامات ومناجم الذهب في تل الفواخير، وطريقًا ثالث للقوافل كان يربط بين قفط وبيرينيكي، ويمر بمناجم الزمرد في زوبانا وسيكات بساحل النوبة (2).

2- الهدف من الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى إعطاء صورة عن الطرق التي ربطت وادي النيل بالبحر الأحمر، بالإضافة إلى التعرف على الموانئ المصرية المطلة على ساحل البحر الأحمر، ومعرفة مدى اهتمام البطالمة بها، والجهود التي بذلوها من أجل العناية بطرق القوافل التي كانت التجارة الشرقية تجتازها من موانئ البحر الأحمر إلى قفط.

3- أهمية الموضوع وأسباب اختياره:

ترجع أهمية الموضوع إلى عدة أسباب منها: أن الموانئ البحرية وتجارها تمثل عنصرًا مهمًا لا غنى عنه في عصب اقتصاد البحر الأحمر، كما أنه أحد أسباب الازدهار، فضلًا على أن الاحتكاك التجاري كان نقطة للتعرف والتواصل بين مختلف الأمم القديمة.

(1) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، مكتبة الأنجلو المصرية، أربعة أجزاء، القاهرة 1976، ج3، ص342.

(2) سيد أحمد الناصري: الصراع على البحر الأحمر في عصر البطالمة، دراسات في تاريخ الجزيرة العربية، الكتاب الثاني، الجزيرة العربية قبل الإسلام، جامعة الملك سعود، الرياض، 1984، ص409.

الدراسات السابقة:

تتوفر في المكتبات العربية دراسات في هذا المجال ومنها: دراسات متخصصة كالرسائل العلمية: مثل: ممدوح درويش مصطفى، الموانئ المصرية والنشاط التجاري في عصر البطالمة، (رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الإسكندرية، كلية الآداب، 1983)، وتناولت هذه الدراسة بعض الموانئ المهمة على ساحل البحر الأحمر، إلى جانب العديد من الثغور الأخرى التي تقع على الساحل المصري للبحر الأحمر، ذاكرًا تلك الدراسة بصفة عامة، والدراسة الحالية تناولت الموضوع من خلال ربط الموانئ بوادي النيل وبالأخص قناة سيزوستريس، كما تناولت بعض الموانئ المطلة على ساحل البحر الأحمر وطرق القوافل التي تربطها بوادي النيل وهي: أرسينوي، ميوس هورموس، برينكي، لوكوس ليمن وفيلوتيرا، وقد ركزت الدراسة على الفترة البطلمية تحديدًا، وذلك من خلال ما ذكرته المصادر القديمة وتقارير الرحالة الذين زاروا مصر خلال القرنين التاسع عشر والعشرين.

4- الطرق التجارية أو الطرق الصحراوية:

لعبت الطرق التجارية بين الدولة البطلمية وبلاد شرق أفريقيا دورًا مهمًا في التبادل التجاري بين مصر البطلمية وبلاد شرق أفريقيا. فمصر كانت تنتج سلعًا تحتاج إليها بلاد شرق أفريقيا، وشرق أفريقيا تنتج بعض المواد الخام التي كانت مصر البطلمية في حاجة إليها⁽³⁾، كما لعبت دورًا مهمًا في عمليات نقل البضائع بينهما وقد ربطت بين الموانئ النهرية والبحرية. وكان هناك عدة طرق تم استخدامها في العصر البطلمي. أولهما: الطريق النهري، وثانيهما: الطرق التي تخترق الصحراء الشرقية⁽⁴⁾ وقد سعى البطالمة إلى استغلال موارد الصحراء الشرقية، وهي المنطقة الواقعة بين النيل في الغرب والبحر الأحمر من الشرق؛ كما

(1) فوزي مكوي، الفيل الأفريقي ودوره في الحروب القديمة، 1 مارس 1980، العدد ال 17، ص 154.

(2) السيد محمد عمار: العلاقات بين مصر وبلاد النوبة خلال العصر البطلمي والروماني "السياسية والنزاعات الحربية- التجارية - التأثيرات الحضارية المتبادلة"، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية 2019، ص 145.

(1) فوزي مكوي، المرجع السابق، ص 135

(2) Strabo, XV, 696,25.

(3) إبراهيم، عبد العزيز عبد الغني: تجارة مصر عبر البحر الأحمر في العصر البطلمي 322-30 ق.م، الناشر، جامعة أفريقيا العالمية، مركز البحوث والدراسات الأفريقية، المجلد/العدد: ع 11، 1994، ص 162

حرصوا على إقامة الحصون الكبيرة التي قامت لحماية بعض مناجم الذهب الكبيرة.

5- الطريق النهري:

يعد أقدم الطرق التجارية وأهمها في مصر، هو الطريق النهري والذي يربط القطر المصري من الجنوب إلى الشمال طوال العصور التاريخية. ونهر النيل كله صالحًا للملاحة⁽¹⁾. فمجراه المائي ربط سكان الشمال والجنوب والشرق والغرب، كما وجد البطالمة أنه الطريق الطبيعي للوصول إلى المناطق الداخلية من أفريقيا جنوب مصر، وعبر هذا المجرى اندفع البطالمة مبحرين في النيل. وقد كانت عملية صيد الفيلة الأفريقية - دون شك- هي العامل الذي فتح الطريق أمامهم إلى النيل، إلى جانب أن الرحلات التجارية إلى شرق أفريقيا سهلت لهم استخدام النيل حتى مسافات بعيدة جنوبًا⁽²⁾.

أبدى البطالمة اهتمامًا كبيرًا بالجنوب واتجهت أنظارهم إلى طريق البحر الأحمر عوضًا عن النيل وذلك للوصول للجنوب، فأقاموا منطقة عازلة بين بين الأراضي المصرية والسودانية عرفت باسم "الدوديكاخوينوس"⁽³⁾ Δωδεκάσχοινος، وقد اهتم البطالمة باستكشاف سواحل البحر الأحمر فأرسلوا العديد من الرحلات كان من بينها رحلة فيلون Φιλων والتي أرسلها بطلميوس الأول سوتير Σωτηρ (285-305 ق.م) إلى البحر الأحمر وقد وصلت إلى مدينة مروى Μερόε، وجزيرة توبازوس⁽⁵⁾ Τοπαζος وتجدد الإشارة إلى أن بطلميوس فيلادلفوس Φιλαδέλφος كان أول من أرسل حملة إلى الحبشة (أثيوبيا) وقد اتخذت طريق النيل، وكانت بقيادة "تيموستينيس" Τιμοσθενες (قائد القوات البحرية في عصر فيلادلفوس) ووصلت هذه الحملة حتى "مروى Μερόε"، واستطاع تيموستينيس أن يحدد المسافة من أسوان إلى هناك⁽⁵⁾، وقد أشار إلى أسماء الأقاليم والمدن في كتابه عن "الموانئ" بالإضافة إلى الإشارة إلى مؤسسيها.

(1) Pliny, VI, 183.

(*) نظرًا للرحلات الخاصة بصيد الفيلة والتجارة النيلية، فعرف الإغريق في عهد "فيلادلفوس" منطقتا النيل الأزرق والنيل الأبيض قبل التقائه بنهر السوبات، ومنابع النيل الآتية من المرتفعات الأثيوبية ثم من بحيرة "تانا". فيقول استرابون (Strabo, XVI, 770.8) "أنه من ميناء بطوليميس ولمسافة للدخل يصب فرع نهر استابوراس (العطيرة) كما كان يسمى، وأنه تأتي منابعه من بحيرة، وأنه يصيب جزء من مياهه لكنه يتصل بالنيل الرئيسي في جزء كبير منه".

(2) Diodorus, I.37.

(3) Pliny, VI.XXXV,183.

وأرسل فيلادلفوس مزيد من الرحلات إلى أثيوبيا، اتخذت جميعها الطريق المباشر عبر النيل^(*)، وكانت أهم الرحلات تلك التي قام بها كلاً من "داليون" الذي أبحر في النيل بعد "مروي"، وأريستوكريون، وبيون، وبازليس، وسيمونيدس الذي استقر لمدة خمس سنوات وألف كتاباً عن أثيوبيا⁽²⁾.

وكان نهر النيل يستخدم في نقل البضائع الثقيلة التي يصعب نقلها برياً مثل: الأحجار والأخشاب اللازمة لبناء السفن⁽³⁾.

وقد اهتم البطالمة بالبحر الأحمر وقاموا بتأسيس عدد من الموانئ على السواحل المصرية لهذا البحر. واستخدمت هذه الموانئ لإرساء السفن التي تحمل البضائع الأفريقية. ومن أهم هذه الموانئ من الجنوب إلى الشمال:

1. **أرسينوي** **Αρσινωη** أو القلزم = السوسيس حالياً.

2. **ميوس هورموس** **Μεος Ηορμος** (قصير القديم) وهو على بعد 8 كيلومتر من ميناء القصير الحالي.

3. **ميناء برينيكى** (برينس) **Βερενικη** (بالقرب من رأس باناس).

4. **ميناء لوكوس ليمن** **Λυκος Λυμεν** = الميناء الأبيض.

5. **ميناء فيلوتيرا** **Φιλοτερρας** = مرسى جاسوس أو جواسيس. وهذه الموانئ ارتبطت بوادي النيل بالعديد من الطرق الصحراوية، وسنحاول في هذا البحث التعرف على تلك الموانئ والطرق التي تربطها بوادي النيل.

أولاً: طرق التجارة التي تربط النيل بموانئ البحر الأحمر:

من أجل الوصول إلى الموانئ اهتم البطالمة بالطرق التي تربط وادي النيل، وذلك لأن هذه الموانئ كانت تحمل تجارة النوبة وشرق أفريقيا وخاصة الأفيال إلى مصر، وأغلب تلك الطرق كانت من قفط (كوبتوس)، وعمل البطالمة على تزويدها بحاميات عسكرية، وحراسات حمايتها من اللصوص والهجمات⁽⁶⁾.

(1) نقلاً عن السيد عمار، المرجع السابق، ص 145.

(*) قفط: **Koptos** وتقع على بعد 25 كم جنوب شرق دندرة، وقام الإغريق بتسميتها "كوبتوس"، وترجع أهميتها في أنها كانت مركزاً تجارياً نظراً لموقعها الجغرافي على طريق وادي الحمامات حيث المحاجر ومناجم الذهب. انظر: السيد عمار، المرجع السابق، ص 146، حاشية (1).

أنشأ البطالمة الصهاريح لتجميع الماء من الآبار، وعثر على آبار داخل محطات توقف القوافل وبداخلها صهريح تنوعت بين دائرية أو بيضاوية أو مستقيمة، وقد دل الخزف الموجود في وادي " الشخير " على الاحتلال البطلمي لتلك المنطقة (7).

استحدث البطالمة الأواخر منصب المسئول عن تجارة البحر الأحمر والمحيط الهندي، وقد دلت النقوش التي وجدت في بعض الطرق الصحراوية في مصر العليا على وجود تلك الوظيفة. وقد كان منصب قائماً بذاته وبذلك صار قائد لإقليم طيبة والبحرين الأحمر والهندي، وقد كانت من مهام حاكم الإقليم الطيبي أو الإستراتيجوس رعاية التجارة عبر الصحراء من النيل ثم إلى البحر الأحمر (8). وسيتناول البحث الحديث عن أهم ثلاثة طرق ربطت سواحل البحر الأحمر بالنيل:

1- طريق برينيكي-قفط (*) (Βερενίκη -Κοπτος):

قام بطلميوس فيلادلفوس بشق طريق للقوافل عبر الصحراء الشرقية ليربط برينيكي بوادي النيل، ونقطة بدايته ميناء برينيكي ثم ينتهي عند قفط، وتفرع منه طريق آخر يتجه إلى أبولونوبوليس (إدفو) ماجنا القديمة في وادي النيل. هذا الطريق يبدأ من إدفو على النيل ويلتقي مع طريق قفط - برينيكي بعد 118 كم، وخلال هذه المسافة توجد أربع محطات رئيسية، وهي: أبو جهاد في وادي عياد، محطة الكنائس، ومحطة أبو قرية ومحطة الساموت، ووجد حوالي 85 نقشاً يشير إلى استخدام القوافل لهذا الطريق خلال العصر البطلمي، استخدم هذا الطريق لصد هجمات البلميين في الصحراء الشرقية، حيث كان محور مهم لربط المنطقة بطيبة وأسوان وقد تفرعت من هذا الطريق عدة طرق فرعية تصل إلى المناجم مما دل على أهمية هذا الطريق ليس فقط في التجارة، بل أيضاً استخدم للحصول على الذهب والأحجار الكريمة من الصحراء الشرقية (2)، والطريقين أنشأت عليهما المحطات لتستخدمها القوافل للراحة

(2) E. Sidebotham, Steven” Routes through the Eastern Desert of Egypt “Expedition Magazine 37.2(1995): n.pag. Expedition Magazine. Penn Museum,1995, web.20Jul 2022.p.43.

(1) إبراهيم، عبد العزيز عبد الغني: تجارة مصر عبر البحر الأحمر في العصر البطلمي332-30ق.م، الناشر: جامعة أفريقيا- مركز البحوث والدراسات الأفريقية، المجلد/ العدد: ع11، 1994، ص170

(2) عبد الله، الحسين أحمد: ميناء برينيكي ودوره في التجارة الشرقية للإمبراطورية الرومانية، حوليات الآداب والعلوم الاجتماعية، الناشر: جامعة الكويت، المجلد/ العدد، الحولية32، ص ص 51-52.

والتزود بالماء. والمسافة بين برينيكى وقفت حوالي 300 كم. وذكر بلينيوس أسماء ثمانية محطات (*) تقع على هذا الطريق (9). محطة الكنائس عرفت قديماً باسم "بانيون" واليوم باسم إدفو خضعت المحطة على طريق إدفو لتعديلات عديدة خلال فترة استخدامها. وقد وجدت الكتابات القديمة التي تصور الأفيال التي كانت استخدمت في بدايات الجيش البطلمي "كفرق مدرعة"، وقد تم إحضارها من السودان أو إثيوبيا، ونقلوا إلى خارج البلاد على البحر الأحمر، ثم نُقلوا شمالاً في سفن خاصة بصيد الأفيال، من برينيكى عبروا براً إلى إدفو (2). وداخل محطة الساموت أسس البطالمة أكبر حصن بطلمي في الصحراء الشرقية عرف باسم "بير ساموت"، وتحت حكم بطلميوس الأول سوتير تطور الاهتمام بهذه المنطقة، وبدء الاهتمام بالطريق الذي يربط بين إدفو وبرينيكى في عهد بطلميوس فيلادلفوس وبدء الاهتمام بجعل نقاط التوقف متباعدة بانتظام لتسهيل السفر بين وادي النيل والبحر الأحمر، ثم صار هذا الطريق مزدحماً في عهد بطلميوس الثالث يورجيتيس (246-221 ق.م)، وقد دلنا الفخار السطحي الموجود في بير ساموت على مدى نشاط البطالمة في تلك المنطقة وخاصة في عهد بطلميوس الثالث (3).

قام بطلميوس فيلادلفوس بتأسيس طريق قفط- برينيكى عبر الصحراء الشرقية لخدمة نقل البضائع الآتية من شرق أفريقيا وزوده بعدد من المحطات بالإضافة إلى توفير الماء. وبذلك كان هذا الطريق برينيكى- قفط أكثر الطرق استخداماً على حد قول استرابون (10).

(*) وأسماء المحطات التجارية كالتالي:

(1) كوبتوس 2- فوينيكون 3- كومباس 4- أبولونيس 5- نوفام هيدر بوما 6- خاشين 7- فيتوس 8- برينيكى.

(1) Pliny, VI, 26, 102- 103.

(2) E. Sidebotham, Steven., op.cit, p.49.

(3) Redon, Bérangère." The control of the Eastrean Desert by the Ptolemies: New Archaeological Data." The Eastern Desert of Egypt during the Greco- Roman Period: Archaeological Reports (2018) pp.7,14.

(1) Strabo, Ibid, I,45.

(2) AlHoussein Abdalla, Seven Remarks at Brenike-Coptos Rule in Roman TIMES, Journal of Studies Papyrology, No.25,2008.

يعد هذا الطريق أهم الطرق التجارية وأكثرها استخدامًا طوال العصرين البطلمي والروماني (2)، وكذلك من أطول الطرق حيث وصل إلى 259 ميلاً أي ما يقرب من 384 كم، وكان يبدأ من "قفط" على النيل وينتهي إلى "برينيكى" على ساحل البحر الأحمر وترجع شهرة قفط كمدينة تجارية، إلى أنها أقرب نقطة من الوادي إلى البحر الأحمر كما أنها تمتاز بموقع متميز متوسط بين شمال وجنوب وادي النيل (3). وقد كانت الحمير والجمال هما وسيلة النقل الأساسية للبضائع والبشر في هذا الطريق. وكانت تنتشر مناجم الذهب والمعادن على جانبي هذا الطريق، وقد أشار استرابون إلى أن بعض العرب في الصحراء الشرقية كانوا يحفرون من أجل الحصول على الأحجار الكريمة حفراً عميقة (4).

2 - طريق ميوس هورموس- قفط - (Μεος Ηορμος- Κοπτος):

ذكر استرابون (5) أن طريق ميوس هورموس " أبو شعر القبلي- قفط هو من الطرق التجارية المهمة في عمليات النقل التجارية التي تربط البحر الأحمر والنيل، وكانت الرحلة على هذا الطريق الذي يبلغ طوله حوالي 150 كم، تستغرق سبعة أيام، وجهز هذا الطريق في الصحراء الشرقية بخزانات المياه، وكانت تمر من خلاله التجارة القادمة من الهند، وبلاد العرب، والحبشة، حتى وادي النيل (11).

إن هذا الطريق كان يبدأ من قفط ويسير محاذياً للنيل إلى كاينوبوليس " **Καινοπολις** = قنا، ثم يخترق الصحراء في اتجاه الشمال عبر وادي قنا إلى بئر عراس ELAras ومنه إلى ميوس هورموس. ومن المحطات الواقعة على هذا الطريق عراس الحبيثة *ELHetah*. الساقية *Sakiat*، دير الأطرش *Dir EL-Atrash*، قطر *Katar*، والبادية *ELBadia* (12).

(3) Bernard, André, Lesports du désert, Recueil das inscription greques, Paris,1984, pp.151-152.

(4) عبد الله، الحسين أحمد، المرجع السابق، ص70.

(5) Strabo, XVII, C. 815.

(1) Strabo, XVII, 1-45.

(2) Murray, J.G., The Roman Roads and Stations in the Eastern Desert of Egypt., JEA,1925, PP.146-147.

3- طريق فيلوتيرا- كايوبوليس (Φιλοτερας-Καινοπολις):

أحد الطرق المهمة في عمليات نقل تجارة الشرق والسلع القادمة من شرق أفريقيا (13). يعتبر طريق فيلوتيرا- كايوبوليس من الطرق المهمة في عمليات نقل تجارة الشرق والسلع القادمة من جنوب البحر الأحمر، فهو أقصر طريق يربط البحر الأحمر بالنيل (14). وتم تزويد الطريق بعدد من المحطات بلغت حوالي تسع محطات. ويبلغ طول هذا الطريق حوالي 151 كم (15).

ثانياً: الموانئ المظلة على ساحل البحر الأحمر:

دوافع البطالمة لإنشاء الموانئ على ساحل البحر الأحمر:

انحصرت دوافع البطالمة لإنشاء الموانئ في دافعين هما:

1- الدافع العسكري: من أجل الأفيال، وذلك لاستخدامها في الجيش البطلمي، بعد أن حرمت الدولة السلوقية في سوريا والشام البطالمة من استيراد الأفيال الهندية أثناء الحرب السورية، فقد استلزم استقدام الأفيال من جنوب البحر الأحمر بناء عدد من الموانئ.

2- الدافع الاقتصادي أو التجاري: الذي تمثل في البحث عن الذهب لتغطية نفقات الجنود المرتزقة الذين شكلوا جزءاً من الجيش البطلمي، وقد تم استغلال الصحراء الشرقية في ذلك، بالإضافة للحصول على السلع المختلفة كالعبيد وسن الفيل وغيرهم، فقد وجب على البطالمة استبدال التوابل الهندية بالتوابل الأفريقية، وذلك بعد سيطرة الأنباط بشكل كامل على طريق البخور، وعلى التجارة مع بلاد الهند (16). وفيما يلي بيان لهذه الموانئ.

1- ميناء أرسينوي (Arsinoe):

عرف هذا الميناء باسم كيلوباتريس "السويس حالياً"، وقد قام بطلميوس الثاني بتأسيس الميناء في عام 268 ق.م وأطلق عليه اسم أخته وزوجته أرسينوي الثالثة، وأقيمت به منطقة صناعية للاستهلاك المحلي والتصدير، مثل صناعة النسيج، والروائح العطرية، والزجاج، والخزف،

(3) Bevan, E., A History of Egypt under the Ptolemaic Dynasty, London, 1914, pp.154-155.

(4) Murray, op.cit, p.146.

(5) Ibid, p146.

(1) عبد الله، الحسين أحمد: ميناء برنيقي ودوره في التجارة الشرقية للإمبراطورية الرومانية، حوليات الآداب والعلوم الاجتماعية، الناشر: جامعة الكويت، المجلد/ العدد: الحولية32، 2012، ص19 وما بعدها.

(2) Pliny, VI, 102-3.

إلى جانب الصناعات الخشبية، والبضائع الآتية من البحر الأحمر، وقد كانت تفرغ في هذا الميناء، ثم تنقل إلى قناة سيزوستريس التي تربط البحر الأحمر بالنيل (2) وذلك لنقلها إلى الإسكندرية.

قناة البحر الأحمر عند كلاً من: (هيرودوتوس- استرابون- بلينيوس)، وأهميتها:

اعتنى البطالمة بالطرق التي تربط وادي النيل بالبحر الأحمر. فقد قام بطلميوس "فيلادلفوس" بإعادة حفر قناة "سيزوستريس" التي كانت تربط البحر الأحمر بوادي النيل فالبحر المتوسط، عبر طريق البحيرات المرة، وذكر هيرودوتوس (17) في كتابه الثاني: "أن الملك نخاو خلف أبيه أبسماتيك على عرش مصر، وكان أول من شرع في حفر القناة التي تصل إلى البحر الأحمر والتي أتم حفرها من بعد "دارا" الفارسي، ويبلغ طول القناة أربعة أيام إبحار بالسفينة، وقد حفرت عريضة بحيث إن سفينتين من ذوات الثلاث صفوف من المجاديف تمر بها جنباً إلى جنب، وكان الماء يأتي إليها من النيل من مكان فوق بوبسطة بقليل بالقرب من المدينة العربية "باتوموس" وتنتهي إلى البحر الأحمر.

وقد حفر جزء منها في السهل المصري من جانب بلاد العرب، ويتصل بهذا الجانب إلى الشمال من السهل سلسلة من الجبال التي تواجه ممفيس، والتي بها المحاجر، ومع ذلك فالقناة كانت تجري بمحاذاة أسفل الجبل ممتدة من الغرب إلى الشرق، ثم تسير في منحدرات تتجه من الجبل نحو الجنوب ونحو مهب الرياح الجنوبية حتى تبلغ الخليج العربي إلى البحر الأحمر، حيث يوجد أصغر طريق وأقصره للذهاب من البحر المتوسط إلى البحر الأحمر، ومن جبل قاسيون الحد الفاصل بين مصر وسوريا، تبلغ المسافة من هذا المكان حتى الخليج العربي ألف إستاند. أما القناة فهي أطول من ذلك بكثير بقدر ما هي أكثر تعرجاً، وقد هلك من المصريين في عملية الحفر 120 ألف عامل، وتوقف الملك نخاو في منتصف عملية الحفر بسبب؛ نبوءة عاقته بقولها إنه يعمل لصالح البربر. وكان المصريون يسمون كل من لا يتكلم لغتهم بربراً".

تحدث استرابون (18) عن القناة فذكر: "أن هناك قناة يصب ماؤها في البحر الأحمر والخليج العربي بالقرب من مدينة "أرسنوي" وهي مدينة يطلق عليها البعض اسم "كليوباتريس" وهي تصب في البحيرات المرة كما تسمى وقد كانت حقيقةً مرة في الأزمان المبكرة، ولكن عندما حفرت القناة تغير ماؤها، وذلك بسبب اختلاطه بالنهر، وهي الآن مزدهمة

(2) Herodotus, II.158.

(1) Strabo, XVII, 25-26.

بالأسماك مملوءة بالطيور المائية. وكان أول من حفرها هو الملك "سيزوستريس" قبل حرب طروادة، وإن كان البعض يقولون: إن ابن أسماتيك ابتداءً فيها العمل فقط ثم مات، وخلفه في حفر القناة (دار الأول)، ولكن ترك العمل بسبب فكرة خاطئة، فقد اقتنع أن ماء البحر أعلى مستوى من الأرض في مصر، وأنه إذا شق البرزخ الذي بينهما لغمرت مياه البحر مصر، ومهما يكن فقد شق البطالمة القناة وجعلوا المضيق مغلقاً حتى أنهم كانوا كلما شاءوا الإبحار إلى عرض البحر يعودون بالتالي بغير عائق".

ويستكمل استرابون حديثه عن القناة فيقول: "إنه بالقرب من أرسينوي في تجويف الخليج العربي في ناحية مصر، هيروبوليس وكيلوباتريس، بالقرب منها توجد موانئ ومحلات وقنوات كثيرة وبحيرات، والقناة التي تصب في البحر الأحمر وتبدأ من فاقوسا، وعرض هذه القناة مائة ذراع وعمقها كافٍ لتعويم مراكب ذات حمولة كبيرة. وهذه البقاع قريبة من رأس الدلتا".

ويستكمل بلينيوس (19) حديثه عن القناة فيذكر "أن خليج السويس يخرج منه قناة ملاحية تصل إلى النيل يبلغ طولها 62 ألف خطوة حتى الدلتا، حفرها أولاً سيزوستريس ملك مصر ثم دار ملك الفرس، وأخيراً بطلميوس الثاني، ولم تستكمل هذه القناة خوفاً من الفيضان، لأن البحر الأحمر كان أعلى من أرض مصر بحوالي ثلاثة أذرع، ويقول آخرون: إن هذا لم يكن السبب الحقيقي، ولكن السبب هو الخوف من أن يفسد ماء النيل العذب الصالح للشرب".

وترجع أهمية هذه القناة إلى أنها لعبت دوراً كبيراً في التجارة القادمة عبر البحر الأحمر، كما كان لها دور في فتح حركة المرور بين الشرق ومصر، وكان للبحرية البطلمية دوراً هاماً في حماية مصالحهم وضمان سلامة التجار المصريين، بالإضافة إلى حماية السفن التي تنقل الأفيال التي تبحر في البحر الأحمر. على الرغم من أن أرسينوي خدم حركة البضائع إلى النيل، ومع ذلك تم التحلي عنه بسبب رياح الشمال الشرقية القوية أصبحت الملاحة إلى هذا الميناء صعبة مقارنة بميوس هورموس (2).

(1) Pliny, VII, 30,3.

(2) Doaa Ragab Ibrahim Fadel, The Greek and Roman ports of The Red Sea Coast in the Eastern Desert of Egypt, High Institute of Tourism & Hotels, King Marriott – Alexandria, pp.231-233.

2- ميناء ميوس هورموس (Μεος Ηορμος) :

وأنشأ بطلميوس فيلادلفوس عام 274 ق.م هذا الميناء، عند مدخل خليج السويس بالقرب من رأس أبو شعر القبلي، واستعمله في عملياته البحرية ضد القراصنة في البحر الأحمر. ثم استعمله البطالمة لنقل البضائع من بلاد العرب الجنوبية. وقام الرومان بتغيير اسم الميناء إلى ميوس- هورموس أي "ميناء بلح البحر". وقام بطلميوس بربط هذا الميناء بطريق برى يسير عبر الصحراء الشرقية حتى قفط الواقعة على النيل (20). وقد كان ميناء ميوس هورموس أبو شعر قبلي من الموانئ الرئيسية على ساحل البحر الأحمر، كما كان أحد الموانئ الجنوبية. يشير اسم هذا الميناء إلى نشأته الإغريقية فهو يعنى "بلح البحر".

ظهر اسم هذا الميناء لأول مرة في كتاب أجاتارخيديس الكنيدي عن البحر الأريتري (145-132 ق.م) وتم ذكره بالكتاب على أنه ميناء كبير، وفي القرن الثاني قبل الميلاد ارتبط هذا الميناء بازدهار تجارة النباتات العطرية والتوابل، ومع بداية منتصف القرن الأول الميلادي لم تعد التجارة في الهند متمركزة في ميوس هورموس، وأقيم طريق من الأبار (hydreumata) في الصحراء بين قفط وبرينيكي (2).

كانت ميوس هورموس وبرينيكي تتنافسان على زعامة البحر الأحمر، كسوق تجارية للسلع القادمة من الشرق وجنوب البحر الأحمر. وبرينيكي كانت عبارة عن مرفأ لرسو السفن، فكانت السفن تفرغ حمولتها في برينيكي، ولكنها ترسو في ميوس هورموس على حد قول استرابون (3). واشتهر الميناء بين موانئ البحر الأحمر باسم ميناء أفروديت على حد قول ديودوروس (4).

3- ميناء برينيكي (برينس) "Βερενικη" :

قام بطلميوس الثاني بتأسيس هذا الميناء في العام العاشر من حكمه فيما بين عامي 285-283 ق.م. ومنحه اسم والدته أخت بطلميوس الأول تكريمًا وتشريفًا لها، والميناء كان يقع على جزيرة داخل تجويف الخليج الضحل الذي يقع في مواجهة طيبة على حد قول

(1) Strabo, XVI,4,24.

(2) حنان محمد إسماعيل: صعوبات الحياة أثناء الخدمة العسكرية بصحراء مصر الشرقية خلال القرون الثلاثة الأولى: دراسة لوثائق حاميتي كروكوديلو وديديموي، مجلة المؤرخ المصري، الناشر: جامعة القاهرة، كلية الآداب، ع55، يوليو، 2019، ص73.

(3) Strabo, XVII,815.

(4) Diodorus, III,39

استرابون، وكان يتميز بوجود مراسي صالحة لرسو السفن بالإضافة إلى أن موقعه كان فريداً على البحر الأحمر في جنوب مصر، وتم تأسيس الميناء على خط عرض 55 و 22 درجة شمالاً. وأصبح الميناء الرئيسي للبطالمة^(*)، فكان موقعه من أحسن المواقع الصالحة للملاحة على ساحل البحر الأحمر، من أجل جلب الذهب، والعاج، والأفيال على حد قول استرابون⁽²¹⁾.

كان إنشاء هذا الميناء في عام 274 ق.م في أقصى الساحل الجنوبي للبحر الأحمر "برنيس حالياً" بعيداً عن مناطق هبوب الرياح في الشمال، وبالتقرب من مجرى النيل إلى الغرب، وهو أول ميناء على السواحل المصرية للبحر الأحمر، يعد هذا الميناء أحد أكثر الموانئ ازدحاماً، وقد شكل هذا الميناء مركزاً هاماً في التعامل مع سواحل شرق أفريقيا وبلاد العرب الجنوبية، واستعمل في العمليات البحرية ضد القراصنة في البحر الأحمر. واستعمله البطالمة في جلب أعداداً كبيرة من الأفيال الأفريقية على حد قول بلينيوس⁽²⁾. تم إحضار الأفيال إلى برنيكي من الجنوب، عبر بطوليميس ثيرون، تميزت المنطقة بوجود السلع الثمينة كالذهب، والكماليات كالعاج والخشب المتوفرة في أفريقيا فحصلوا على العاج من شرق أفريقيا، والقرفة من الصومال⁽³⁾.

قام الرومان بتغيير اسم هذا الميناء إلى ميوس - هورموساي ميناء بلح البحر. والميناء أنشأ له طريق بري يسير عبر الصحراء الشرقية حتى فقط الواقعة على نهر النيل، لخدمة التجارة القادمة من شرق أفريقيا وبلاد العرب السعيدة.

ميناء بطوليميس ثيرون (Πτολεμαίος θερον):

إن تأسيس هذا الميناء كان على يد إيميدس Ευμεδης قائد أسطول بطلميوس فيلادلفوس. ويعتبر من الموانئ الأفريقية الوارد ذكرها في كتاب الطواف حول البحر الأريتري⁽²²⁾ (أي البحر الأحمر)، وأطلق

(*) كان هذا الميناء يتصل بميناء فقط بالطريق البري عبر الصحراء الشرقية، وكان ذلك الطريق بيرنيكي- فقط أكثر الطرق استخداماً.

(1) Strabo, XVII, I, 45.

(2) Pliny, VI, 166-169. cf Strabo, XVI, 768.

(3) Doaa Ragab., op.cit, p.243.

(1) Casson, L. The Periplus Maris Erythraei, Text with Introduction Translation and Commentary, Princeton 1989, pp.35-36.

عليه البعض بطولوماييس ثيرون (جزيرة الريح) ويعتقد البعض أنه كان يقع بالقرب من ميناء بورتوسودان الحالي، ومن المؤكد أنه أنشأ على خط عرض "مروي" قرب شنوى الحالية.

ويمكن القول: إن الملك بطلميوس فيلادلفوس أبدى تحمسًا ورغبة في إنشاء الميناء، من أجل الحصول على منتجات معينة، في البحر الأحمر، أهمها الأفيال الأفريقية، وهو بذلك يفي الغرض الرئيسي الذي سعى إليه البطالمة⁽²⁾. وتشير المصادر إلى المنتجات التي كانت إلى هذا منها العاج وجلد فرس النهر والقرود⁽³⁾. أما عن الموانئ التي أنشأها فكانت برنيكى وفيلوتيرا، ثم أضيف إليهما ميناء ثالث وهو ميوس هورموس، وقد تأسست هذه الموانئ وخاصة ميوس هورموس وبرنيكى؛ لتسهيل التجارة مع أفريقيا من أجل استيراد الأفيال، لكي تستخدم في الأغراض العسكرية على حد قول تومبر⁽²³⁾. كما كانت هذه الموانئ ترتبط بوادي النيل؛ عن طريق للقوافل تمر عبر الصحراء إلى قفط على طول طريق مزود بمؤن الطعام، والماء، والحاميات العسكرية⁽²⁾.

ظل الاهتمام الأساسي بطريق البحر الأحمر في العصر البطلمي، يتركز على صيد الفيل الأفريقي، وكذلك نقله إلى مصر، حيث أن الفيل يعد من أهم الأسلحة الهجومية في العصر البطلمي، كما كان سببًا مباشرًا في توجيه أنظار مصر البطلمية نحو أفريقيا، وقد ورد ذكر الاهتمام باقتناء الأفيال في العديد من وثائق الفترة البطلمية، وقد كانت هذه الوثائق تعود لفيلادلفوس ورسائله حتى عهد بطلميوس فيلوباتور، الذي تدهورت في عهده سمعة الفيل الأفريقي، وتدهور مركز مصر العسكري⁽³⁾.

(2) صلاح الدين الشامي، الموانئ السودانية، مكتبة مصر، القاهرة، 1961، ص25-

(3) أجاتارخيديس الكنيدي، عن البحر الإريثري، ترجمة وتعليق: الحسين أحمد عبد الله، ط1، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، القاهرة، د.ت، ص50.

(1) Tomber. R., " from the Roman Red Sea to beyond the Empire", Egyptian Ports and their trading Partners"., BMSAES, 18,2012, P.203.

(2) Rostovtzeff, M:"Foreign Commerce in Ptolemaic Egypt ", JEBH, 1932, PP.740-741.

(3) عبد العزيز عبد الغني إبراهيم، المرجع السابق، ص169

(4) Stanley M. Burstein, Ivory and Ptolemaic Exploration of the Red Sea the Missing Factor, in Topoi, vol 6/2., 1996., p.800.

في البداية حاول البطالمة الوصول لمناطق صيد الأفيال في وسط وجنوب السودان، وذلك عن طريق وادي النيل ابتداءً من (269-270 ق.م)، وأسسوا مراكز للصيد وجلب العقيق، بالقرب من مداخل وادي نهر البركة، واستمر نشاط صيد الأفيال البطلمية يتزايد على البحر الأحمر، والمناطق النائية، حتى حلول النصف الثاني من القرن الثالث قبل الميلاد، فاستخدم البطالمة أعداد كبيرة من فيلة الحرب في حروبهم ضد السلوقيين (4).

وقد دفع اهتمام بطلميوس (فيلاذلفوس) بالسودان إلى إرسال بعثة برية بالطريق الذي تبعه من سبقه من الملوك إلا أن هذه البعثات لم تأتِ بفائدة كبيرة، مما جعله يولي اهتمامه للموانئ البحرية القريبة من جنوبي السودان، حتى يتخذ منها طريقاً للتجارة مع تلك البلاد، كما أرسل بطلميوس عمارة بحرية جنوب بلاد (خيثية) بالسودان عن طريق خليج السويس، فحمل له قائده الكثير من نفائس هذه البلاد وشيد له مدينة (إبيثيرات) "Epitheras" التي تقع قرب سواكن الحالية، طمعاً في خيرات تلك البلاد، فاتخذ منها قاعدة للتجارة والتواصل مع جنوب السودان وشرقه، وقد أخذ ضباطه الكثير من فيلة البلاد وأرسلوها بالسفن لمصر، وقد دلت اللوحة الأثرية التي اكتشفها الأستاذ (إدوار نافيل) سنة 1889 عند باطوم (Pithom) أو تل المسخوطة على ذلك، وهي تقع على بعد عشرة أميال جنوب بحيرات التمساح (24). كان المركز الرئيسي لصيد الأفيال في عهد بطلميوس فيلاذلفوس هو الساحل السوداني الأوسط للبحر الأحمر، وفي عهد خليفته بطلميوس الثالث انتقل جنوباً إلى ساحل إريتريا الحديثة، وذلك نظراً لاحتياج يورجيتيس الأول للأفيال، عصب الجيوش في ذلك الوقت، فقد زاد من حركة الاستكشاف الجغرافي للساحل الأفريقي للبحر الأحمر، وخاصة ساحل القرفة (Cimanon) في بلاد الصومال، فأرسل صديقه ويدعى سيمياس (Simmis) لاستكشاف تلك المنطقة، وتلاه مستكشفاً آخر وهولياخاس (Lichas) الذي خلد لنا اسمه محفوراً، وقد خلفت لنا البعثات علامات للطرق، ومحاريب لألهتهم، لتحديد آخر ما استطاعوا الوصول إليه حتى وصلوا لرأس غاردافوى في أقصى جنوب البحر الأحمر (25).

(1) بلقاسم رحمانى، حرفوش مدني: الدور المصري في جنوب شبه الجزيرة العربية والشرق الأدنى، مراجعة: سيد أحمد الناصري، الناشر: زهراء الشرق، جامعة القاهرة 1997، ص 52.

(2) سيد أحمد الناصري، المرجع السابق، ص 416.

وقد نشطت عمليات صيد الأفيال في عهد يورجيتس الأول (246-221 ق. م) (*)، وانتشرت مراكزها حتى وجدنا أسماء قادة هذا الحاكم على سواحل صيد الأفيال، على طول الساحل الشرقي لأفريقيا من خليج العقبة شمالاً حتى رأس غاردافوى جنوباً، ومن هذه المراكز وجدنا ثلاثة مدن على الساحل الأفريقي جنوب باب المنذب، حملت اسم زوجته برينيكي، وجزيرة فيليب (Philp) ومنطقتي ليخاس (Lichas)، وباتانجوتس (Pythangetus) لصيد الأفيال (26).

4- ميناء لوكوس ليمن (Λυκος Λυμεν):

أما ميناء ليوكوس ليمن فقد أنشأ على ساحل البحر الأحمر قرب مدينة القصير الحالية، ومعنى ليوكوس ليمن أي الميناء الأبيض. وأنشأ هذا الميناء بطلميوس فيلادلفوس ليحل محل ميناء القصير، أطلق على الميناء فيما بعد إبي ثيرا "أي مأوى بطلميوس للصيد" (2)، وكانت تأتي إليه المنتجات الشرقية عبر طريق لوكوس ليمن ومنه إلى طريق قفط البري، وكانت تلك البضائع تنقل على ظهور الدواب ثم تنقل إلى السفن في نهر النيل تمهيداً لنقلها إلى الإسكندرية (3). أشار استرابون إلى فرض رسوم جمركية على البضائع المستوردة إلى مصر من سواحل أفريقيا والهند بلغت قيمتها 25% عند دخولها مصر، و25% رسوماً أخرى من قيمة السلعة عند إعادة تصديرها من ميناء الإسكندرية (4).

5- ميناء فيلوتيرا (Φιλοτερας):

يقع على خط عرض 45 و 26 درجة شمالاً بالقرب من مرسى جاسوس حالياً، كان لميناء فيلوتيرا أهمية تاريخية فكانت السفن تنطلق منه في رحلاتها إلى بلاد بونت في العصر الفرعوني، وفيلوتيرا كان ميناء

(*) أضاف بطلميوس الثالث ميناء مصرياً جديداً إلى موانئ مصر على ساحل الحبشة، وهو ميناء كولوثي (ميناء كوهاتيور الحالي في الحبشة). وقد وصل العمران المصري في عهد بطلميوس الثالث إلى رأس جواردافوى في القرن الأفريقي، انظر سيد الناصري، دور مصر التاريخي بين شبه الجزيرة العربية وأفريقيا، ص19، كما أسس بطلميوس الثالث ثلاث مدن على الشاطئ الجنوبي: وهي بيرنيكي، وأرسينوى وبيديريس. كما تغلب على مقاومة قبائل البجة وحلفائها ضد التوسع البطلمي، ولاحظ الأثريون تزايد التأثيرات المصرية الملكية في البلاط المروي، وأصبح ملوك النوبة يحملون الألقاب البطلمية.

(1) عبد العزيز عبد الغني إبراهيم، المرجع السابق، ص168.

(2) سيد الناصري، الصراع على البحر الأحمر، ص409.

(3) Bevan, op.cit, p.154ff

(4) عبد الله، الحسين أحمد: المرجع السابق، ص64.

صغير، ويقع جنوب مدينة هيروس Heros، واتخذت اسمها تكريمًا لفيلوتيرا أخت بطلميوس فيلادلفوس⁽²⁷⁾. وبضائعه تنقل عبر الصحراء الشرقية عن طريق وادي الحمامات، وقد استخدمت تلك المنطقة في العصر البطلمي، كقواعد عسكرية استراتيجية لحماية الموانئ البحرية على ساحل البحر الأحمر، وكذلك لحماية طريق القوافل التجارية التي كانت تحمل العطور، الذهب، الأخشاب، الأحجار الكريمة والتوابل وتعود بزيت الزيتون والأقمشة⁽²⁾، ومن هذا الطريق تنقل إلى قفط تمهيدًا إلى نقلها عبر النيل إلى الإسكندرية⁽³⁾. وقام البطالمة بتطهير واستخدام الميناء مرة أخرى، وأطلقوا عليه اسم فيلوتيرا⁽⁴⁾.

ختامًا: مما سبق يتضح أن موانئ البحر الأحمر كان لها تأثير على حركة التجارة عبر العصر البطلمي، فتعد منطقة الصحراء الشرقية منطقة مهمة للحركة التجارية بين وادي النيل والبحر الأحمر، وهي غنية بالأحجار والمعادن، إن موانئ البحر الأحمر كانت نقاط توقف مهمة فقد دلتنا على مواقع التعدين واستغلال المحاجر، كما ربطت بين الموانئ النهرية والموانئ البحرية.

(1) Strabo, XVI, 5.

(2) Doaa Ragab., op.cit. p.243.

(3) Bevan., op.cit. pp.155.

(4) ممدوح درويش مصطفى، الموانئ المصرية والنشاط التجاري في عصر البطالمة، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، 1983، ص180 وما بعدها.

- (2) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، مكتبة الأنجلو المصرية، أربعة أجزاء، القاهرة 1976، ج3.
- (3) إبراهيم، عبد العزيز عبد الغني: تجارة مصر عبر البحر الأحمر في العصر البطلمي 322-30 ق.م، الناشر، جامعة أفريقيا العالمية، مركز البحوث والدراسات الأفريقية، المجلد/ العدد: 11، ع1994.
- (4) بلقاسم رحماني، حرفوش مدني: الدور المصري في جنوب شبه الجزيرة العربية والشرق الأدنى، مراجعة: سيد أحمد الناصري، الناشر: زهراء الشرق، جامعة القاهرة 1997.
- (5) حنان محمد إسماعيل: صعوبات الحياة أثناء الخدمة العسكرية بصحراء مصر الشرقية خلال القرون الثلاثة الأولى: دراسة لوثائق حاميتي كروكوديلو وديديموي، مجلة المؤرخ المصري، الناشر: جامعة القاهرة، كلية الآداب، ع55، يوليو، 2019
- (6) سيد أحمد الناصري: الصراع على البحر الأحمر في عصر البطالمة، دراسات في تاريخ الجزيرة العربية، الكتاب الثاني، الجزيرة العربية قبل الإسلام، جامعة الملك سعود، الرياض، 1984.
- (7) صلاح الدين الشامي، الموانئ السودانية، مكتبة مصر، القاهرة، 1961.
- (8) عبد الله، الحسين أحمد: ميناء برينيقي ودوره في التجارة الشرقية للإمبراطورية الرومانية، حوليات الآداب والعلوم الاجتماعية، الناشر: جامعة الكويت، المجلد/ العدد، الحولية32.
- (9) فوزي مكاوي، الفيل الأفريقي ودوره في الحروب القديمة، 1مارس 1980، العدد ال 17.
- (10) السيد محمد عمار: العلاقات بين مصر وبلاد النوبة خلال العصر البطلمي والروماني "السياسية والنزاعات الحربية- التجارية - التأثيرات الحضارية المتبادلة"، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية 2019.

2- المراجع الأجنبية:

- 1- AlHoussein Abdalla, Seven Remarks at Brenike-Coptos Rule in Roman TIMES, Journal of Studies Papyrology, No.25,2008.
- 2- Bernard, André, Lesports du désert, Recueil das inscription greques, Paris,1984.
- 3- Bevan, E., A History of Egypt under the Ptolemaic Dynasty, London, 1914.

- 4- Casson, L. The Periplus Maris Erythraei, Text with Introduction Translation and Commentary, Princeton 1989.
- 5- Doaa Ragab Ibrahim Fadel, The Greek and Roman ports of The Red Sea Coast in the Eastern Desert of Egypt, High Institute of Tourism & Hotels, King Marriott – Alexandria.
- 6- E. Sidebotham, Steven” Routes through the Eastern Desert of Egypt” Expedition Magazine 37.2(1995): n.pag. Expedition Magazine. Penn Museum,1995, web.20Jul 2022.
- 7- Murray, J.G., The Roman Roads and Stations in the Eastern Desert of Egypt., JEA,1925, PP.146-147.
- 8- Smith, W, (Editor), "Dictionary Greek and Roman Geography" 2vol. London.1897, S.V. Berenice.
- 9- Stanley M. Burstein, Ivory and Ptolemaic Exploration of the Red Sea the Missing Factor, in Topoi, vol 6/2., 1996.
- 10 - Redon, Bérangère.” The control of the Eastrean Desert by the Ptolemies: New Archaeological Data.” The Eastern Desert of Egypt during the Greco-Roman Period: Archaeological Reports (2018).