

الطرق التجارية بين مصر وبلاد النوبة والسودان عبر الصحراء الغربية - مع دراسة تطبيقية لدرب الأربعين "دراسة فى الجغرافية التاريخية"

د. عبد الغنى عبد العزيز زيادة*

الملخص:

يتناول البحث بالدراسة الطرق التجارية بين مصر وبلاد النوبة والسودان عبر الصحراء الغربية، والتي كانت من أهم الطرق التي ربطت مصر ببلاد النوبة والسودان بصفة خاصة، ومصر وقلب أفريقيا بصفة عامة. وفي سبيل ذلك عرضت الدراسة لطرق الصحراء الغربية ثم عرجت بالحديث عن تجارة مصر مع بلاد النوبة والسودان، عارضةً للطرق التجارية النهرية والبرية، مع دراسة تطبيقية لطريق درب الأربعين. وقد هدفت الدراسة إلى إبراز الدور المهم لطرق الصحراء الغربية التجارية والدينية، مع محاولة كشف الستار عن أحد أهم دروب مصر عبر التاريخ، التي لا يعرف الكثير عنها شيئاً. مع إبراز الدور المهم والحيوى لدرب الأربعين في الوقت الحاضر والمستقبل. وقد تم التوصل من خلال الدراسة إلى عدد من النتائج والتوصيات الهامة والتي لا بد من اتخاذ كافة الاجراءات من أجل تنفيذها لكونها تعود بنتائج ومنافع كثيرة على الاقتصاد المصرى وذلك من خلال إقامة طريق دولى يربط مصر بدول وسط إفريقيا عن طريق الصحراء الغربية وهذا الطريق يؤدي إلى زيادة الصلات التجارية بين مصر ودول وسط إفريقيا، وإعادة توثيق علاقات مصر بالدول الإفريقية واستعادة مصر لدورها التاريخى فى كونها رائدة للدول الإفريقية، وما سبترتب على هذا الطريق من نتائج مهمة.

الكلمات المفتاحية : طرق التجارة، الصحراء الغربية، درب الأربعين، مصر وقلب أفريقيا، الطرق التجارية بين مصر، النوبة والسودان، الطرق التجارية والنهرية والبرية

المقدمة :

ليس في الدنيا بلد يرتبط تاريخه بجغرافيته كمصر إلا القليل، سواء ذلك موقعاً أو موضعاً والواقع أن مصر تتمتع بموقع جغرافي فريد كان له أبعد الأثر في تشكيل شخصيتها وتجاريتها الخارجية على مر التاريخ، فاحتلالها للركن الشمالي الشرقي من القارة الإفريقية وللممر الأرضي الذي

* أستاذ الجغرافية التاريخية المساعد - جامعة القاهرة.

يربط قارتي آسيا وأفريقيا (شبه جزيرة سيناء) جعلها ممراً للهجرات والثقافات والتجارات منذ أقدم العصور، ومحطة تجتمع بها تجارة المناطق المدارية الحارة من آسيا وأفريقيا والمناطق الباردة من أوروبا والتي تتصل بها مصر عن طريق ملاحى سهل هو البحر المتوسط. وهكذا فإن موقع مصر الجغرافي جعل منها البؤرة التي تلتقي فيها تجارة الشرق والغرب.

وقد اختلف موضع مصر مع موقعها الجغرافي ليسهل لها طرق اتصالها بالعالم القديم وكيفية نقل البضائع عبر أراضيها، فمصر تتمتع بسواحل طويلة على البحرين الأحمر والمتوسط تشكل جزءاً كبيراً من حدودها الشرقية وكل حدودها الشمالية، وقد سهلت لها هذه الحدود المصرية التي تطل على بحار مفتوحة معمورة بالعديد من الشعوب أن تتصل بعالم المحيط الهندي، حيث وصلت إليها عن طريقه، متاجر الشرق من أنواع التوابل والعطور والنباتات الطبية والأقمشة الحريرية كما اتصلت عن طريق البحر المتوسط بالعالم الغربي الذي كان مثلهما في ذلك الوقت للحصول على منتجات الشرق وكنوزه.

والى جانب الدور الذي لعبه نهر النيل في التجارة بين مصر والشرق والغرب نجد أنه لعب دوراً لا يقل في الأهمية في التجارة بين مصر والنوبة وبمعنى أشمل بين مصر وقلب أفريقية، كما سيأتي لاحقاً. أضف إلى هذا طرق الصحراء الغربية البرية التي كان لها دور لا يقل أهمية عن نهر النيل في ربط مصر بقلب إفريقيا، كما سيأتي لاحقاً.

هكذا كانت السلع الأفريقية من الرقيق والعاج والصمغ وغيرها تنقل بواسطة نهر النيل والصحراء الغربية إلى القاهرة فأسواق التصدير على البحر المتوسط. وهكذا اختلف الموقع مع الموضوع ليجعل مصر أهم محطة لتجارة العالم عبر كل العصور.

موضوع الدراسة :

يتناول البحث بالدراسة الطرق التجارية بين مصر وبلاد النوبة والسودان عبر الصحراء الغربية، والتي كانت من أهم الطرق التي ربطت مصر ببلاد النوبة والسودان بصفة خاصة، ومصر وقلب أفريقيا بصفة عامة، حيث مثلت مصر عبر العصور المحور الأساسي للنشاط الاقتصادي لبلدان النوبة والسودان في المشرق العربي، وكانت مصر قبلتهم الثقافية والعلمية التي يفدون إليها ليدرسوا ويتعلموا في أزهرها الشريف وفي مدارسها الدينية المختلفة، إلى جانب أن مدنها الشمالية والجنوبية كالإسكندرية وأسيوط كانت بمثابة محطات لتجاراتهم الشرقية إلى جانب كونها محطات رئيسة وهامة في طريقهم لأداء أسرى شعائرهم الدينية الا وهى فريضة الحج؛ فلم يكن الحج مجرد تأدية فريضة من فرائض الإسلام فحسب، بل كان في المحل الأول ميداناً كبيراً لممارسة النشاط التجاري، وكان معظم الحجاج يقومون بمزاولة انشطتهم التجارية وهم في طريقهم إلى الحجاز وأثناء عودتهم منه، وعن طريق تلك التجارة يتم تبادل العديد من السلع، وكان يخدم هذه العمليات التجارية الخارجية مجموعة من المحطات والمدن الرئيسية الواقعة في طريق قوافل الحج كما سيأتي.

وكانت قوافل بلاد النوبة والسودان وحجاج بيت الله الحرام تقف الى مصر عبر طريق درب الأربعين بالإضافة الى طرق ودروب الحج الفرعية الأخرى التي تصب في الطريق الرئيسي للدرب كما سيأتي.

هذا وتعرض الدراسة لطرق الصحراء الغربية ثم تعرج بالحديث عن تجارة مصر مع بلاد النوبة والسودان، عارضةً للطرق التجارية النهرية والبرية، مع دراسة تطبيقية لطريق درب الأربعين.

أسباب اختيار الموضوع :

تم اختيار الطرق التجارية بين مصر وبلاد النوبة والسودان عبر الصحراء الغربية كموضوع للدراسة لعدة أمور :

- ١- استكمالاً لرغبة الطالب في دراسة المناطق الواقعة خارج نطاق المعمور المصري التقليدي بكل من الوادي والدلتا ومنخفض الفيوم - بعد دراسة واحة سيوة، موانئ خليج السويس، الطرق التجارية عبر صحراء مصر الشرقية، ميناء عيذاب، ثغر العريش وجزيرة فرعون - كانت الطرق التجارية بين مصر وبلاد النوبة والسودان عبر الصحراء الغربية من بين المناطق التي جذبت الباحث على الخوض في دراستها، ولم لا وهي بمثابة حلقة الوصل التي ربطت قلب أفريقيا بعالم البحر المتوسط منذ أقدم العصور.
- ٢- تضاعف الأهمية الاستراتيجية لدرب الأربعين بكونه واحدًا من أهم الطرق والدروب الصحراوية الإسلامية الباكورة مع اندماج وحدات بلاد المغرب في بوتقة الدولة العربية الإسلامية، وازدياد ارتباط المغرب بالمشرق الإسلامي، إذ أصبح الدرب يمثل شريانًا حيويًا للتجارة البرية بين مصر ثم بلاد شبه الجزيرة العربية من جانب، وبين بلاد النوبة والسودان وغرب أفريقيا من جانب آخر.
- ٣- لم تلق دراسة الطرق التجارية بين مصر وبلاد النوبة والسودان عبر الصحراء الغربية العناية من قبل الباحثين الجغرافيين المتخصصين في الدراسات الجغرافية التاريخية فكانت الدراسة محاولة لملئ بعض الفراغ في المكتبة الجغرافية العربية عن منطقة الدراسة، مما يفيد جمهور الدارسين في مجالات الجغرافية التاريخية، الآثار، التاريخ، الدراسات الأدبية كل فيما يخصه، فضلاً عن دراسي الجغرافية المعاصرة.

أهداف الدراسة :

- ١- إعادة بناء الطرق التجارية عبر صحراء مصر الغربية كما كانت بحيث يستطيع القارئ أن يشاهد على هذه الطرق ما كانت تشهده من حركة وانتقال بعد بعث الحياة فيها من جديد، أي دراسة الحاضر التاريخي الذي كان قائمًا منذ عدة قرونٍ، بما يفيد جمهور الدارسين في معظم مجالات العلوم الإنسانية.

- ٢- إبراز الدور المهم لطرق الصحراء الغربية التجارية والدينية.
- ٣- كشف الستار عن أحد أهم دروب مصر عبر التاريخ، التي لا يعرف الكثير عنها شيئاً.
- ٤- الخروج بمجموعة من خرائط الطرق القديمة التي تغطي موضوع الدراسة.
- ٥- إبراز الدور المهم والحيوي لدرب الأربعين في الوقت الحاضر والمستقبل.

الدراسات السابقة :

- ليس هناك من دراسات جغرافية سابقة تعرضت للطرق التجارية بين مصر وبلاد النوبة والسودان عبر الصحراء الغربية، إلا أن هناك عدداً من الدراسات التي أمكن الاستفادة منها في استكمال معالجة هذه الدراسة، نذكر منها:
- فيليب رفة: الحدود المصرية السودانية، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٦٠.
 - أحمد إلياس حسين: الطرق التجارية عبر الصحراء الكبرى حتى مستهل القرن السادس عشر كما عرفها الجغرافيون العرب، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٧٧.
 - محمد جلال عبده: الطرق البرية والممرات المائية بين مصر والسودان حتى نهاية التاريخ المصري القديم، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم الآثار المصرية، كلية الآثار ٢٠١٣، جامعة القاهرة.

مناهج الدراسة :

اعتمدت هذه الدراسة في الجغرافيا التاريخية على استقصاء المادة الجغرافية من مصادرها الأولية وفقاً للمرحلة التاريخية محل الدراسة، ثم تحليلها وإعادة صياغتها جغرافياً بهدف رصد الصورة الجغرافية للطرق التجارية بين مصر وبلاد النوبة والسودان عبر الصحراء الغربية كما كانت في فترة الدراسة، وأسباب تضاعف أهميتها في الوقت الحاضر.

أما بالنسبة للمنهج المتبع في هذه الدراسة فهو منهج موضوعي يرصد طبيعة الطرق التجارية من خلال الحديث عن مسارات الطرق والمحطات الرئيسية لها، ومدى اهتمام الدولة بها، واستخداماتها التجارية والدينية، كما يربط بين هذه الطرق وبين العوامل المختلفة المؤثرة في تحديد مساراتها سواء كانت عوامل جغرافية أو سياسية، كما اتبع الباحث المنهج التاريخي في تتبع مراحل ازدهار الطرق التجارية، وأخيراً استخدم الباحث المنهج الوصفي وذلك من أجل تشكيل الهيكل العام للدراسة في ظل ندرة المادة التاريخية وتفرقها في شذرات دقيقة.

مشكلة البحث وتساؤلات الدراسة :

تكمن مشكلة البحث في أن الطرق التجارية بين مصر وبلاد النوبة والسودان عبر الصحراء الغربية لم تلق العناية من قبل الباحثين الجغرافيين المعاصرين سواء في الدراسات الجغرافية عامة أو الدراسات الجغرافية التاريخية خاصة، مما سبب مشكلة كبيرة للباحث، إضافة إلى ندرة المادة العلمية عند الرحالة والجغرافيين العرب، وتفرقها في شذرات دقيقة بين أمهات الكتب. ولهذا جاءت تساؤلات الدراسة كالتالي:

- ١- أين تكمن أهمية الطرق التجارية بين مصر وبلاد النوبة والسودان عبر الصحراء الغربية؟
- ٢- ما هي القيمة الدينية لهذه الطرق البرية؟
- ٣- ماهي مسارات هذه الطرق البرية؟
- ٤- كيف تصاعدت أهمية الطرق التجارية بين مصر وبلاد النوبة والسودان عبر الصحراء الغربية في الوقت الراهن، خاصة درب الأربعين؟

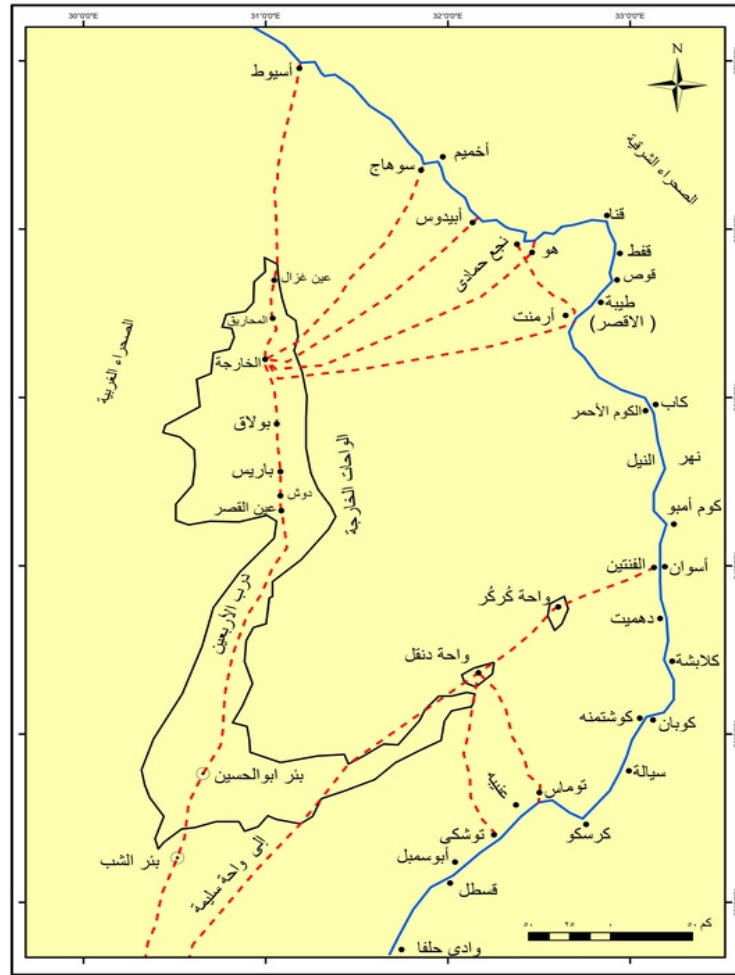
أولاً - الطرق في الصحراء الغربية :

استخدم المصريون طرق الصحراء الغربية للوصول إلى ليبيا أو بلاد النوبة والأقاليم السودانية منذ فجر التاريخ، وتبدأ الطرق في الصحراء الغربية عادة من وادي النيل حيث تبدأ القافلة رحلتها ثم تشق الصحراء إلى ليبيا أو إلى الواحات أو إلى بلاد النوبة والسودان، وكانت القافلة التي تتجه إلى بلاد النوبة تسير أحياناً بمحاذاة نهر النيل حيث يقترب الطريق من الشاطئ ثم يعود فيبتعد عنه أحياناً، تبعاً لما يعترضه من صخور حتى إذا انحنى النهر اخترقت القافلة الصحراء ثم عادت تسير بمحاذاة النهر من جديد، ورغم ما يتوفر في هذا الطريق من مياه تحتاجها القافلة، إلا أن القوافل فضلت في كثير من الأحيان اتباع الطرق التي تشق جوف الصحراء رغم ما يكتنفها من مشقة، وذلك لكي تتجنب الاصطدام بالقبائل التي كانت تقطن المناطق القريبة من النهر في بلاد النوبة (H. Winkler, 1939, p. 17).

وقد كان في استطاعة المصريين الاتصال ببلاد شمال أفريقيا بواسطة أحد طريقين كما يتضح من الشكل (١)، يبدأ الأول من منف ثم يتجه إلى الصحراء قرب أبي رواش حتى يصل وادي النطرون ثم درب الحجاج المغاربة حتى يبلغ البحر المتوسط عند الحمام، ويحاذي بعد ذلك الساحل حتى مرسى مطروح ثم يتجه إلى السلوم فبرقة وتونس، وبعد درب الحجاج المغاربة الطريق الرئيسي بين مصر وليبيا (ابن بطوطة، ١٩٢٨، ص ٣١). (J. Wilson, 1955, p. 227).

أما الطريق الثاني فكان يبدأ أيضاً من منف ثم يتجه في الصحراء الغربية نحو الجنوب الغربي حتى يصل كوم أو شيم بالفيوم، ثم يسير نحو الشمال الغربي على عين المغرة، ثم منخفض القطارة فواحة قارة "أم الصغير"، وبعد ذلك يتجه الطريق نحو الجنوب الغربي حتى يصل واحة سيوه ويبلغ طول هذا الطريق أكثر من مائتي كيلو متر ومن واحة سيوه يتجه طريق إلى ساحل البحر المتوسط إلى مدينة مرسى مطروح حيث يلتقي بدرب المغاربة (J. Wilson, op.cit., p. 227).

وتخرج الطرق من وادي النيل من عدة مواقع وتتجه إلى الواحات المصرية كما يتضح من الشكل السابق والشكل رقم (٢)، ومن هذه الطرق، الطريق الذي يبدأ من البهنسا متجهًا غربًا فشمال غرب حتى الواحات البحرية. ويبلغ طوله أكثر من مائة وسبعين كيلو مترًا والطريق الذي يبدأ من قوص فيصل واحة الفرافرة ويبلغ طوله مائتين وثلاثين كيلومترًا، ثم الطريق الذي يبدأ من أسويوط ويصل الفرافرة أيضًا ويزيد طوله عن الطريق بين قوص والفرافرة بحوالي ثلاثين كيلومترًا، وتخرج طرق من سوهاج وأبيدوس وهو تصل الواحات الخارجية، ويخترق الصحراء الغربية فيما بين نجع حمادي وأرمنت أيضًا طريق يعرف بدرب البعير، ويعد هذا الطريق من أقدم طرق الصحراء الغربية (J. Wilson, op.cit., p. 227).



شكل (٢) : الطرق البرية جنوب الصحراء الغربية.

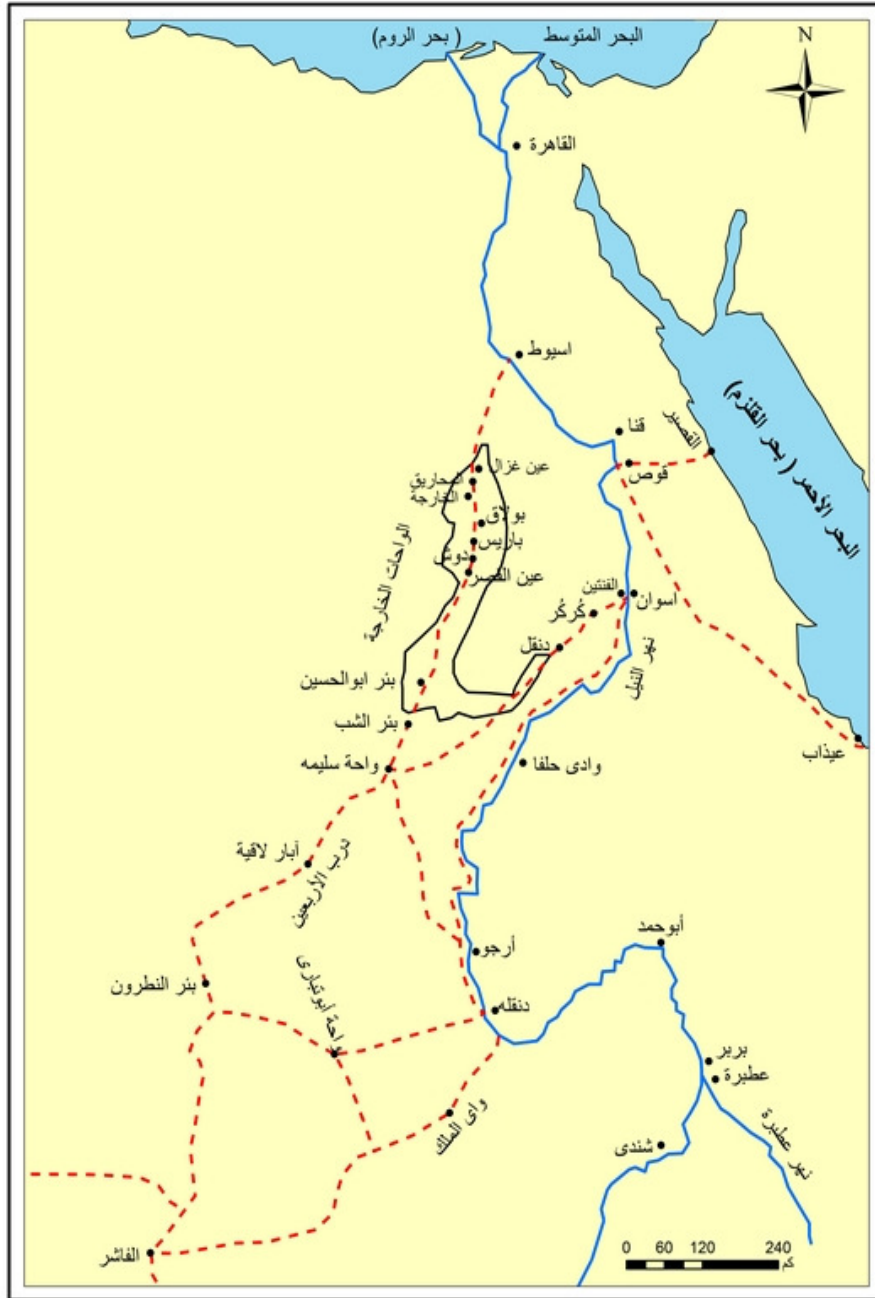
ومن طيبة يتجه طريق إلى الواحة الخارجة وكذلك يتجه إلى هذه الواحة طريق يبدأ من بلدة أرمنت، ويعتبر هذا الطريق الأخير من أقدم الطرق في الصحراء الغربية، كما تدل رسوم الحيوانات والأشخاص ورسم لمركب عثر عليه ونكر في وادي الرزيقات قرب أرمنت (H. Winkler, op.cit., pp. 5-30). وتتصل واحات الصحراء الغربية بعضها ببعض الآخر، فتتصل الواحات البحرية بواحة سيوه بطريق يبلغ طوله أكثر من ثلاثمائة كيلو متر، كما تتصل سيوه بالفرافرة والبحرية بالفرافرة، ويتجه طريق من واحة الفرافرة إلى الواحات الداخلة وطريق آخر إلى الواحات الخارجة، كما تتصل الواحات الخارجة بطريق ينتهي عند باريس.

غير أن أهم طرق الصحراء الغربية جميعاً هو الطريق المسمى بدرب الأربعة الذي اتبعه حرخوف في رحلته الثالثة إلى بلاد ايام (المنطقة الواقعة جنوبي وادي حلفا)، ويبدأ هذا الطريق من مدينة أسيوط ثم يخترق الصحراء ماراً بالواحات حتى يصل الفاشر كما يتضح من الشكل رقم (٣) ويبلغ طوله ألفاً وسبعمائة كيلو متراً، ويعد لهذا أطول الطرق الصحراوية جميعاً، وقد سمي بدرب الأربعة نسبة إلى عدد الأيام التي كانت تقطعها القافلة بالسير فيه (J. Wilson, op.cit., p. 226)، (أحمد إلياس حسين، ١٩٩١، ص ٧٦). وسوف يأتي الحديث عنه مفصلاً لاحقاً.

ويلي درب الأربعة في الأهمية الطريق المعروف باسم طريق الفنتين (جزيرة الفنتين)*، الذي ورد ذكره في نصوص حرخوف، ويبدأ هذا من جنوب دير القديس سمعان في أسوان ثم يتجه إلى واحة كركر على بعد خمسة وستين كيلومتراً، وتقع واحة كركر جنوب شرق الواحات الخارجة، وهي آخر الواحات المصرية في الجنوب، ويسير طريق من كركر إلى واحة سليمة ماراً بواحة دنقل - راجع شكل (٢) - حيث يلتقي بدرب الأربعة (J. Wilson, Op.Cit., p. 226).

* جزيرة إلفنتين إحدى جزر مصر النيلية تقع بمدينة أسوان، تبلغ مساحتها نحو ١٥٠٠ متراً طولاً و ٥٠٠ متراً عرضاً، أغلب سكانها من النوبيين ويوجد بها فندق موفنيك، ومساحات زراعية أغلبها من النخيل، ومتحف أسوان، وبقايا من معابد حجرية من العصور المختلفة.

عُرفت الجزيرة في النصوص المصرية القديمة باسم "أبو" أي (الفيل) على اعتبار أن تلك الجزيرة كانت ميناءً مهمًا لاستقبال العاج الأفريقي المستخرج من ناب الأفيال. ثم تحولت في اللغة اليونانية إلى كلمة "الفنتين" (elephas-ελεφας) بمعنى (عاج سن الفيل) التي تحملها الجزيرة الآن وكانت الجزيرة نقطة محورية على الطرق التجارية إلى الجنوب من مصر، فضلاً عن أنها كانت مقراً أساسياً لكل البعثات الحكومية والعسكرية والتجارية المتجهة جنوباً أو العائدة إلى الوطن. كما اشتهر امرؤها كرؤساء لقوافل ورحلات الجنوب إلى النوبة والسودان وأيام، كما يرجع البعض التسمية إلى طبوغرافية شكل الجزيرة التي على شكل قرن كبش أو ناب الفيل (<https://ar.wikipedia.org/wiki>).



شكل (٣) : درب الأربعين.

ثم يتجه طريق من واحة سليمة إلى نهر النيل فيلتقي به في أرجو عند الشلال الثالث - راجع شكل (٣) - . كما يتفرع طريق من واحة دنقل يصل إلى توماس - راجع شكل (٢) - ، وكان هذا الطريق من الطرق الرئيسية للرحلات إلى الجنوب في عهد الدولتين القديمة والوسطى، كما تدل النقوش العديدة فوق صخور توماس (A. Weigall, 1913, p. 549). كما يتجه طريق من واحة دنقل نحو شاطئ نهر النيل، حتى يصل محاجر الديوريت المعروفة بمحاجر خفرع، وتقع هذه المحاجر على بعد حوالي خمسة وستين كيلو مترًا شمال غرب أبو سنبل، ثم يتجه طريق من هذه المحاجر إلى توشكه (R. Engelbach, 1938, p. 388) - راجع شكل (٢) - .

ومن ثم كان أمام القوافل التجارية التي تتجه إلى بلاد النوبة طرق عدة، فكانت تستطيع أن تتجه من إحدى المدن الواقعة بالوادي مثل "هو" أو "أييدوس" إلى الواحات الخارجة، ثم تسير في درب الأربعين حتى واحة سليمة ومنها تنزل إلى بلاد النوبة، أو تتخذ طريق الفنتين واحة كركر، أو أحد الطريقين البري أو النهري بين أسوان ووادي حلفا .

وقد كان درب الأربعين أهم طرق الصحراء الغربية جميعًا، بل كان الشريان الرئيسي للتجارة وللقوافل بين مصر والسودان في شتى العصور .

وقد كان من الطبيعي أن يفضل رجال القوافل اتباع الطرق التي توجد بها آبار على مسافات غير متباعدة عن بعضها، حتى يمكن سقى الدواب من الحمير والثيران، ومن ثم كان حفر أي بئر في طريق ما معناه فتح هذا الطريق للقوافل .

فأساس الحياة في الصحراء تكمن في المياه الباطنية وليس في ماء المطر، وإذا كانت الحياة في الصحراء الغربية ترتبط بمنخفضاتها وواحاتها، فإن أصالة المنخفضات والواحات إنما تكمن بدورها في مياهها الجوفية فهي أساس حياتها ومبرر وجودها .

وعلى الرغم من أن هذه الصحراء قد تكون أجف صحاري العالم، إلا أنها تملك تحت أقدامها خزائنًا مائيًا غنيًا، ويبدو أن الصحراء الغربية بالذات، التي تكاد تقتصر إلى شبكة ري سطحي قد غُوضت بشبكة أو بطبقة باطنية بحيث غاصت الدورة الهيدرولوجية من سطح الأرض إلى ما تحت العمق (جمال حمدان، ١٩٨٥، ص ٢٥٢).

ولهذا فالاقتصاد الواحات اقتصاد ماء قبل أن يكون اقتصاد أرض، فالماء هنا سلعة تباع وتشتري بعيدًا عن الأرض، كما أن حجم الملكية والثروة والميراث تقدر بالآبار لا بالطين والقدان وأن الاعتراف بملكية المياه أكثر من الاعتراف بملكية الأرض .

وقد اعتادت القوافل أن يحطوا رحالهم عند هذه الآبار، وبمضي الوقت أخذت تنشأ محطات للقوافل التجارية التي تمر بهذه الآبار . ولعل أهم هذه المحطات توجد بالصحراء الغربية

في الواحات المنتشرة في هذه الصحراء، وكان رجال القوافل يقومون بتحديد معالم الطرق لسهولة الاهتداء إليها، وذلك بوضع كومات من أحجار كبيرة فوق سفوح التلال حتى يمكن أن ترى بوضوح، وكذلك بوضع كومات أخرى على جانبي الطريق في الدروب الفسيحة، وقد لاحظ انجلباك وجود هذه الكومات على الطريق الممتد بين محاجر الديوريت، وتوشكه والبالغ طوله ثمانون كيلومترًا (R. Engelbach, Op.Cit., p. 388).

وتوجد محطات القوافل والرحلات عادة عند بدء الطرق التي تسير فيها القوافل التجارية وعند نهايتها، وقد لوحظ أن هذه الطرق تبدأ عادة من وادي النيل أو من ضفاف وشواطئ البحرين المتوسط والأحمر، ومن هذه المحطات كانت تبدأ رحلات القوافل برًا وبحرًا، وفي بعض الحالات كانت هذه المواقع تتحول إلى مراكز هامة للقوافل، قد تنشأ بها الأسواق التجارية، وتدب فيها الحياة الاقتصادية، فتأخذ هذه المراكز في النمو والازدهار حتى تصبح مدنًا أو موانئ هامة. وقد لاحظ "A. Weigall" ظاهرة في مصر العليا تسترعي الاهتمام، إذ وجد أنه كلما كانت هناك مدن رئيسية مزدهرة بالضفة الغربية للنيل، توجد عادة قبالتها بالضفة الشرقية مراكز تجارية تقع على رأس طرق القوافل المؤدية إلى الصحراء الشرقية مثال ذلك مدينة الكاب "نخب" في مواجهة الكوم الأحمر "نخن" وأسوان تجاه الفنتين، وكوبان تجاه كوشتمنه (A. Weigall, Op. Cit., pp. 26, 53) - راجع شكل (٢) -.

ثانياً - تجارة مصر مع بلاد النوبة والسودان :

يلحظ أن علاقة مصر التجارية مع بلاد النوبة والسودان قديمة قدم التاريخ ترجع بداياتها إلى عصر ما قبل الأسرات حيث كان للرحلات بين مصر وبلاد النوبة دور هام في تاريخ العلاقات السياسية والاقتصادية بين مصر والجنوب بوجه خاص، ويرجع السبب في هذا إلى طبيعة الروابط الجغرافية التي تربط مصر بالجنوب، والعوامل الاقتصادية التي دفعت المصريين إلى ارتياد مجاهل إفريقية متغلبين على العقبات التي أقامتها الطبيعة في طريقهم، تلك العقبات التي جعلت الكشف عن الأقاليم الجنوبية من أعظم الأعمال التي كان يقوم بها رجال الرحلات القدماء في عصور مصر المختلفة (J. Arkell 1961, p. 36).

ولأسف لم يترك لنا رجال الرحلات والبعثات المصرية الأوائل إلى بلاد النوبة سوى معلومات لا تشفي غله، وتأتي النصوص اللغوية متأخرة نسبيًا، ومن ثم لا مفر من أن نعتمد في بادئ الأمر على المصادر الأركيولوجية التي نلجأ إليها لرصد طبيعة العلاقات التجارية بين مصر وبلاد النوبة والسودان منذ أقدم العصور.

أن معلوماتنا عن بلاد النوبة في عصر ما قبل الأسرات لا تزال ضئيلة رغم الأبحاث التي قامت بها بعض البعثات الأجنبية أخيراً في بلاد النوبة في مصر والسودان* . ومن المرجح أن ثمة صلة بصفة عامة بين حضارات مصر الباكرا وبين حضارات بلاد النوبة والسودان. ويؤكد "أركل J. Arkell " أن الفخار ذو الخطوط المموجة الذي تتميز به حضارة الخرطوم الباكرا وجد في عدة مواقع من وادي النيل، وأن كثيراً من مظاهر حضارة الخرطوم في العصر الحجري الحديث توجد أيضاً في حضارة الفيوم في نفس هذا العصر، ويعتقد أيضاً أن فخار البداري ربما ينحدر عن فخار حضارتي الخرطوم الباكرا والخرطوم من العصر الحجري الحديث (J. Arkell, Op.Cit., pp. 28, 32).

ويذكر "برنتون وكاتون تومسون G. Brunton & C. Thompson" وجود تشابه بين حضارة البداري وحضارة النوبة ولهذا يعتقد أن البداريين كانوا على اتصال بحضارة الجنوب كما كانوا على اتصال بحضارات الشمال (G. Brunton & C. Thompson, 1928, p. 40).

ويؤكد "ريزير G. Reisner" على أن مقابر المصريين امتدت في العصر الحجري الحديث حتى النوبة جنوباً، ويذهب إلى القول بأن بلاد النوبة ومصر كانتا خلال عصر ما قبل الأسرات من الناحية الحضارية والجنسية إقليمياً واحداً، ويشير أيضاً إلى العثور على جثث بعض النوبيين في مقابر عصر ما قبل الأسرات كالبداري، وذلك فضلاً عن وجود العاج والبخور بكثرة في المقابر المصرية في هذا العصر، كما تظهر صور الفيلة والزراف والنعام على الفخار المصري بكثرة أيضاً، وينتهي إلى القول بأن طرق التجارة إلى الجنوب كانت قد فتحت حتى في هذه العهود الباكرا (G. Reisner, 1918, p. 6).

كذلك كشفت البعثات التي قامت حديثاً بأعمال التنقيب والمسح الأثري في بلاد النوبة، وعلى رأسها البعثة الإيطالية في دهميت (S. Curto, 1963)، والبعثة الفرنسية لجامعة ستراسبورج في توماس (J. Leclant, 1963)، والبعثة النمساوية في سيالة (K. Kromer & W. Ehgartner, 1963). وبعثة جامعة القاهرة في عنبيبة (A. Abou Bakr, 1963) - راجع مواقع هذه المدن بالشكل رقم (٢) - مما لا يجعل هناك سبيل للشك في أنه كان بين المصريين وأهالي النوبة

* عنيت بعثات جامعة كولومبيا بدراسة بقايا الإنسان في عصر ما قبل الأسرات وبوجه خاص في العصر الحجري القديم الأعلى والعصر الحجري القديم الأوسط، وذلك ضمن نشاطها لمسح بلاد النوبة ضمن مشروع إنقاذ آثار النوبة في الجمهورية العربية المتحدة والسودان - وقد عثرت هذه البعثات على مواقع كثيرة تحتوي على قدر كبير من الأدوات التي خلفها هذا الإنسان فوق التلال ومسطحات الصحراء وعلى بعض المدرجات المحيطة بوادي النيل انظر مثلاً:

R. Paeppe & J. Guichard, Preliminary Report on the Prehistorical Research around the Temples of Abu Simbel, Columbia University Expedition in Nubia 1961-1962, Ann. Serv., 1963, pp. 95-99.

والسودان صلات اقتصادية ورحلات وتبادل تجاري منذ فجر التاريخ، وكان المصريون ينتقلون من مصر إلى الجنوب يحملون سلعهم ليستبدلوا بها ما كان يلزمهم حينذاك من مواد كالعاج والأبنوس والبخور. ومن المحتمل أن يكون النوبيون قد قَدَموا في نفس الوقت إلى أسوان حيث التقوا بالمصريين في هذا السوق الكبير على الحدود المصرية النوبية.

يتبين مما سبق قَدَم الصلات التجارية بين مصر وبلاد النوبة والسودان، ولكن مع الفتح الإسلامي لمصر ازداد النشاط التجاري بينهم، إذ عاصرت فترة العصور الوسطى الإسلامية تأسيس ممالك النوبة المسيحية ثم زحف العرب من مصر إلى الجنوب نحو النوبة والسودان خاصة في القرنين السابع والثامن الهجري (ق ١٣، ق ١٤م) ولم يعد الشلال الثاني حاجزاً يمنع تدفق العرب جنوباً كما كان الحال قبل ذلك.

وكان التبادل التجاري من أهم أغراض التوغل المصري نحو الجنوب، ومن أهم السلع التي حرص المصريون على الحصول عليها من النوبة والسودان الذهب، سواء ذهب الصحراء الشرقية في أقصى منابع العلاقي أو ذهب كردفان. وإلى جانب الذهب حصلت مصر من هذه المنطقة على الخشب والعاج والصمغ والأبنوس وريش النعام، والنحاس والحديد والعمود والزيوت والبخور والجلود، في حين صدرت مصر إلى هذه المنطقة مقابل حصولها على هذه السلع بعض المنتجات المصرية من أهمها الأسلحة والعمود والحبوب والأقمشة (فليب رفله، ١٩٦٥، ص ١٠٤).

طرق التجارة :

برزت قيمة موقع مصر الجغرافي مع ظهور العالمية بعد اتصال أطراف العالم القديم الأوروبي الآسيوي الأفريقي بعضها ببعض عقب غزوات الإسكندر الأكبر، فقد اتجهت أنظار أهل الغرب والشرق إلى أرض الزاوية واهتم الناس بشئون هذا الموقع الجغرافي الفريد الذي يتحكم في مواصلات الشرق والغرب والشمال والجنوب فافتتحت صفحة جديدة في تاريخ مصر، ولم يعد أمر هذا التاريخ مقصوراً على أهل الوادي واستغلالهم لبيئتهم المحلية فقط بل أصبح أمراً عالمياً.

ورغم أن دور الموقع كان موجوداً قبل العصر العربي فإنه كان لايزال محدوداً، ذلك أن جزءاً كبيراً من تجارة الشرق القديم كانت إقليمية تنور في فلك المنطقة أكثر منها عالمية، ومعنى هذا أن تحقيق أهمية موقع مصر الجغرافي تحقيقاً كاملاً لم يكن من عمل العصر الفرعوني والكلاسيكي - رغم وجود بعض النشاطات البحرية - ولكنه كان من عمل العصر الإسلامي (جمال حمدان، ١٩٨٥، ص ٢٦٢).

وهكذا جاء العصر العربي؛ فدخلت مصر في عهد جديد من الرخاء الاقتصادي، فقد كان من الطبيعي أن يستفيد العرب الذين تمرسوا على العمل بالتجارة منذ أقدم العصور من موقع مصر الجغرافي وأهميته في التحكم في التجارة العالمية، وأن يجعلوا منها محطة أو سوقاً كبيراً للتجارة العالمية.

هذا وقد ارتبطت مصر تجاريًا ببلاد النوبة والسودان عبر الصحراء الغربية بطريقتين - راجع

شكل (٣) - يمكن ذكرهما على النحو التالي:

١ - الطريق النهري :

إلى جانب الدور الذي لعبه نهر النيل في التجارة بين مصر والشرق والغرب نجد أنه لعب دورًا لا يقل أهمية في التجارة بين مصر والنوبة وبمعنى أشمل بين مصر وقلب أفريقيا، فعن طريق النوبة كانت تحصل مصر على منتجات الحبشة والسودان، فالبضائع الآتية من مصر تنقل في النيل إلى أسوان حيث كان الشلال الأول يشكل صعوبة بالنسبة للملاحة النهرية؛ لذلك كانت البضائع تنقل برًا على ظهور الجمال إلى مدينة بولاق فيما وراء الشلال حيث يجتمع بهذه المدينة بضائع مصر والنوبة والسودان والحبشة. وقد ذكر الإدريسي أن أهل دنقله يسافرون في النيل بالمركب إلى مدينة بولاق حيث يجتمعون بتجار النوبة والحبشة ومصر وأن الجنادل كانت مانعًا طبيعيًا حال بين مراكب السودان وبين الوصول إلى مصر (الإدريسي، ١٨٦٦م، ص ٢٠).

وكانت مدينة أسوان سوقًا هامًا تنقل إليها البضائع من أعالي النيل والسوق الأخير الذي لا يتجاوزه هؤلاء الأفارقة شمالاً، فقد ذكر المسعودي أن النوبة تتصل تجاريتها وقوافلها بمدينة أسوان (المسعودي، ١٩٦٦، ص ٣٠٠). كما ذكر المقرئ أن بأسوان تجارات تحمل منها إلى بلاد النوبة (المقرئ، ١٨٥٠م، ج ١، ص ١٩٦). وكانت السلع الأفريقية من الرقيق والعاج والصبغ وغيرها تنقل بواسطة نهر النيل إلى القاهرة فأسواق التصدير على البحر المتوسط.

هكذا نرى أن الله وهب مصر نهر النيل ليحولها من صحراء إلى وادي زراعي وليرفع من قيمة موضعها ليشترك الموقع في إعطائها أهمية تجارية عالمية. أو بمعنى آخر ائتلف الموقع مع الموضع ليجعل من مصر أهم محطة لتجارة العالم في العصر الوسيط.

ويكاد يجمع علماء العرب على أن جزيرة بولاق التي تقع عند الشلال الأول أو شلال أسوان هي المحطة التي كان يلتقي فيها تجار النوبة القادمين بالطريق النهري بتجار مصر، ويتم فيها التبادل التجاري بين السلع القادمة من النوبة والسودان والسلع المصرية (اليقوي، ١٩٥٧، ص ٣٣٤، المسعودي، ١٩٦٦، ص ٢٩٧، المقرئ، ١٨٥٠م، ج ١، ص ١٩٨).

هذا وقد اتفق المسعودي والمقرئ في تحديد موقع هذه الجزيرة، فالمسعودي يذكر أنها تقع في الموضع المعروف بالجنادل، ويقصد به في الغالب شلال أسوان، وقد وصفها بأنها جزيرة خصبة كثيرة النخيل عامرة بالسكان إليها تنتهي السفن القادمة إلى مصر من النوبة والسفن المصرية القادمة من أسوان والبلاد الواقعة شمالها (المسعودي، ١٩٦٦، ص ٢٩٧). وقد حدد المقرئ موقع جزيرة بولاق بالقرب من الجنادل وعلى بعد ستة كيلومترات ونصف جنوب أسوان إلى الشمال من قرية القصر وهي أول حدود النوبة، بكيلومتر واحدًا وستمئة مترًا (المقرئ، ١٨٥٠م، ج ١، ص ١٩٨). أما أوصاف الجزيرة فيبدو أنه نقلها عن المسعودي لأنها مطابقة لما ذكره.

وحسب أوصاف المسعودي والمقرئزي السابقة لموقع وشكل الجزيرة فإنني أعتقد أن المقصود بها جزيرة بيجا أو جزيرة الهيسة (الهيسة)، وتقعان عند شلال أسوان غير أنني أرجح أنها جزيرة الهيسة، فهي أول ما يواجهه القادم من النوبة إلى أسوان، وهي أكبر الجزر في تلك المنطقة، إلى جانب أن الجزء الجنوبي منها تكسوه الرواسب النيلية أي أنه خصب، ومن الجائر أنها كانت في الماضي أكثر خصوبة مما هي عليه الآن، بالإضافة إلى أن الجزء الجنوبي هذا كان منطقة عمران قديمة. ويلاحظ أن مسافة ستة كيلومترات ونصف التي ذكر المقرئزي أنها تفصل بين جزيرة بولاق ومدينة أسوان قريبة من المسافة بين جزيرة الهيسة وبين مدينة أسوان (ثمانية كيلومتراً).

أما الإدريسي فيبدو أنه أخطأ في تحديد موقع جزيرة بولاق إلى حد كبير، فاعتقد أنها تقع في موضع مدينة الخرطوم الحالية أو بالتحديد في موضع الجزيرة التي تقع عند التقاء النيل الأزرق بالأبيض إلى الشمال الغربي من الخرطوم وإلى الشرق من أم درمان، حيث ذكر أن جزيرة بولاق تقع على النيل في الموضع الذي يصب فيه الرافد الذي يأتي من بلاد الحبشة أي النيل الأزرق، وقد صورها في هذا الموقع على خرائطه، غير أن الإدريسي قد وفق في وصف جبل الجنادل أو شلال أسوان حين ذكر أنه مانع صعب يعترض الطريق النهري بين مصر والسودان، فمراكب السودان لا تستطيع أن تتفد منه إلى مصر لذلك فإن التجار كانوا يضطرون إلى التحول عن بطون المراكب إلى ظهور الجمال التي تسير بالسلع براً من جنوب الجنادل حتى أسوان (الإدريسي، ١٨٦٦م، ص ٢٠، ص ٢١).

ويلاحظ أن الوصف السابق ينطبق على جنادل أسوان لأن شلال وادي حلفا لا يمكن أن يكون نهاية للطريق الملاحي بين النوبة ومصر بل هو البداية في معظم الأحيان، فنهر النيل شمال جنادل وادي حلفا يكون صالحاً للملاحة لمسافة ثلاثمائة وخمسة وأربعين كيلومتراً إلى أن يصل إلى شلال أسوان، لذلك فإن نهر النيل في هذه المنطقة هو أصلح طريق للنقل بين مصر وبلاد النوبة الواقعة على ضفاف النيل في تلك المنطقة. أما نهر النيل جنوب وادي حلفا فهو غير صالح للملاحة ذلك أن الشلال الثالث الذي يبدأ جنوباً عند أبي فاطمة - وهي النقطة التي تفصل حالياً بين مركز دنقله ووادي حلفا - يمتد شمالاً حتى ينتهي بالقرب من وادي حلفا، أي أنه متصل بالشلال الثاني تقريباً في مسافة لا تقل عن ثلاثمائة وثمانين كيلومتراً يكون فيها النهر غير صالح للملاحة حيث يعترض مجراه مجموعة من الجنادل والعقبات (محمد عوض محمد، ١٩٦٢، ص ١٢١).

ويلاحظ أن المقرئزي قد أشار إلى هذه الحقيقة، فذكر أن المراكب التي تصعد في نهر النيل من القصر - وهي أول حدود بلاد النوبة شمالاً - لا يمكنها أن تتجاوز أول جنادل بلاد النوبة (جنادل وادي حلفا - الشلال الثاني) وقد وصف هذه المنطقة من نهر النيل التي تقع جنوب وادي حلفا، بأن مسالكها صعبة وفاقدة لكثرة ما يعترضها من الجنادل (المقرئزي، ١٨٥٠م، ص ١٠، ص ١٨٩).

يتضح مما سبق أن السلع الواردة إلى مصر من جنوب النوبة، ودنقلة وما حولها كانت تنقل بالقوافل أو الطريق البري حتى وادي حلفا إلى الشمال من الشلال الثاني ثم تنقل على ظهور المراكب حتى الشلال الأول أو شلال أسوان، وجنوب الشلال حيث جزيرة بولاق كانت تتم عمليات التبادل التجاري بين السلع المصرية و سلع النوبة والسودان. ولكي يتم نقل وتسويق هذه السلع النوبية السودانية في شتى أنحاء القطر المصري كان يعاد تحميلها مرة أخرى على الدواب من جزيرة بولاق حتى مدينة أسوان تلافياً لصعوبة الملاحة عبر الشلال (الإديسي، ١٨٦٦م، ص ٢١). ومن أسوان يعاد تحميلها على ظهور السفن التي تسير بها شمالاً إلى الأسواق المصرية المختلفة على نهر النيل حتى القاهرة ثم الأسواق المصرية على ساحل البحر المتوسط وأهمها دمياط والإسكندرية. ويلاحظ أن السلع المصرية التي كانت تُصدّر إلى النوبة والسودان بالطريق النهري كانت تسلك نفس الطريق النهري البري السابق الإشارة إليه.

٢- الطريق البري :

من أهم طرق الصحراء الغربية البرية التي ربطت بين مصر وبلاد النوبة والسودان طريقان:

* الطريق الذي يسير إلى الغرب من نهر النيل من أسوان حتى دنقلة، ومن دنقلة تتبع القوافل طريق وادي الملك متجهة نحو الجنوب إلى مدينة الفاشر بدارفور أو من دنقلة إلى واحة أبوتباري إلى الجنوب الغربي من دنقلة حيث تخرج منها الطرق إلى شتى الاتجاهات وصولاً إلى مدينة الفاشر (فليب رفة، ١٩٦٥، ص ١٩، ٢٠) - راجع شكل (٣) -.

* طريق درب الأربعين وهو أهم طرق الصحراء الغربية وأكثرها استخداماً على الإطلاق، ترجع أهميته التاريخية إلى سنوات طويلة. وذلك من خلال النصف الأول من الألف الرابع. فقد انبثقت من خلاله حركة التواصل الحضارية والثقافية والتجارية بين مصر ودارفور في عصر ما قبل الأسرات، كما جاء سابقاً.

وقد جاء أول ذكر لدرب الأربعين كطريق بري على لسان خرخوف - أحد أهم رجال الفنتين الذين قادوا البعثات إلى الجنوب في عهد الأسرة السادسة والذي ترك سيرته الذاتية على واجهة مقبرته في أسوان - في رحلته الثالثة إلى بلاد ايام في عهد الملك منرع في الأسرة السادسة، حيث أرسله الملك منرع إلى ايام، فذهب إليها بطريق الواحات ويقول خرخوف : "والآن أرسلني جلالته للمرة الثالثة إلى ايام، فخرجت من (٤) عن طريق الواحات" (أحمد فخري، ١٩٩٥، ص ١٥٦).

جدير بالذكر أن حرخوف كان في رحلته الأولى والثانية يبدأ بالنزول في النيل إلى مكان معين قريب من وادي حلفا ثم يبدأ بعد ذلك سيره بالبر، أما في رحلته الثالثة فيعتقد أن هدفه كان الوصول إلى دارفور*، ويرى "كيس H. Kees" أن حرخوف اتخذ طريق الواحات في رحلته الثالثة لكي يتجنب بعض القبائل النوبية التي كانت معادية للمصريين في ذلك الوقت، بالإضافة إلى تقادى الإبحار في النيل فالمعروف أن النيل به الشلال الأول في هذه المنطقة والذي يعيق حركة الملاحة به، أما المكان الذي بدأ حرخوف منه رحلته الثالثة فمكسور في النص، وقد ذهب "كيس H. Kees" إلى أن هذا المكان هو مدينة هو (قرب نجع حمادي بمحافظة قنا)، وأن حرخوف اتجه من هذه المدينة إلى الواحات، ثم مر بواحتي كركر ودينقل (H. Kees, 1961, pp. 129-131).

ويعتقد أحمد فخري أن حرخوف بدأ رحلته الثالثة من الفنتين واتخذ طريق القوافل القديم الذي يمر بواحتي كركر وسليمة، ثم سار بعد ذلك حتى وصل دارفو (أحمد فخري، ١٩٩٥، ص ١٥٦). ويقول "ويلسون J. Wilson" أن حرخوف وصل إلى درب الأربعين قادمًا من أسوان حتى بلغ واحة كركر فواحة دنقل، ثم واحة سليمة (J. Wilson, 1950, p. 210) - راجع شكل (٢) -. ومن المحتمل أن يكون قد خرج في رحلته الثالثة من الفنتين إلى الواحة الخارجة مباشرة غير أنه من المحتمل أيضًا أن يكون قد اتجه إلى أبيدوس ومنها إلى الواحات الخارجة ثم سار بعد ذلك على درب الأربعين إلى ايام، ويتضح من اختلاف الطرق أن حرخوف كان يرمي إلى أن يكشف كافة الطرق التي يمكن أن توصله إلى دارفور والتي يعتقد أنها كانت هدفه من هذه الرحلات.

ويرى "مري G. Murry" أنه من غير المحتمل أن يكون حرخوف قد استعمل هذا الدرب لعدم وجود الجمال قديمًا. ولم يكن هناك سوى الحمير، والتي كان من الصعب أن تسير في هذه الطرق الصحراوية وتتحمل العطش وقلة المياه. فالمعروف أن الحمير لا تتحمل أكثر من خمسة أيام في الشتاء ولا أكثر من ثلاثة أيام في الصيف. وهذا يقدر بحوالي مائة وخمسين كيلومترًا، ويتضح من قول "مري G. Murry" أن هذا الطريق لم يكن ملائمًا لرحلات قدماء المصريين نظرًا لاستخدام الحمير في تنقلاتهم (G. Murry, 1925, p. 74).

ولكن لم يعمل "مري G. Murry" حسابًا لتغيير المناخ فقد كانت الصحراء الغربية أكثر مطرًا فيما قبل عهد الأسرات ولا أدل على ذلك من رسوم الأسهم والاقواس والفؤوس الحجرية والفخار المنتشر في الصحراء الغربية، بالإضافة إلى أن تشابه المعبودات بين النوبة وأفريقيا يوحي باتصالات قديمة عبر هذه الصحراء (فيليب رفة، ١٩٦٠، ص ١١٧).

* دارفور: لقد اتخذ هذا الإقليم اسم دارفور من إحدى الشعوب التي تسكنه وهو شعب الفور، وقد جاورهم العرب وكان يصدر إلى مصر الذهب والأنعام وريش النعام والأحجار الكريمة، وينتهي دارفور شمالاً بالصحراء الليبية، انظر محمد التونسي: تشحيذ الأذهان بسيرة بلاد العرب والسودان، تحقيق خليل محمود عساكر، القاهرة، ١٩٦٥، ص ١٩.

ومن خلال النقوش يتبين أن القوافل دأبت على هذا الطريق منذ عهد فراعنة الأسرة السادسة، وظهرت هذه النقوش على بعض الصخور ببلاد النوبة. وقد أشارت هذه النقوش إلى بعض القادة الذين ذهبوا إلى هناك لكشف الطرق و أبرزهم الرحالة حرخوف (محمد جلال عبده، ٢٠١٣، ص ٢٢٧).

ويمكن القول بأن درب الأربعين كان يبدأ من أسويط إلى الواحات الخارجة ومنها يتجه الطريق جنوباً، ومن أهم بلدان الواحات الخارجة التي كان يمر بها هذا الطريق بولاق وباريس وكانت باريس من أعمار بلدان هذه الواحات. وبعد الخروج من نطاق الواحات الخارجة يمتد الطريق جنوباً في صحراء مقفرة خالية من النبات باستثناء بعض الحشائش الجافة المتناثرة، حتى يصل إلى بئر أبو الحسين ومنه إلى بئر الشب على خط عرض ٢٢,٢٠° ش - على مسيرة ثلاثة أيام من قرية باريس - وهو محاط بالكثبان الرملية، ومنه يتجه الطريق إلى واحة سليمة - على مسيرة يومين من بئر الشب - إلى الشمال من خط عرض ٢٠° ش وهي واحة عامرة تستطيع القوافل أن تنزود من آبارها بحاجتها من الماء حيث تقطع القوافل بعد ذلك خمسة أيام في طريق يخلو من الماء تصل بعدها إلى آبار "لقيه" وهي آبار محاطة بالرمل عذبة الماء، وتعد هذه المنطقة من المناطق التي كانت تتعرض فيها القوافل لاعتداء القبائل، وبين آبار لقيه واحة النظرون التي تقع إلى الجنوب الغربي منها مسافة خمسة أيام بسير القوافل، ويقع بئر النظرون أو واحة النظرون على بعد مسيرة عشرة أيام من دارفور. ويتردد على هذا البئر أهالي دارفور للحصول على الملح والنظرون، وفي معظم الأحيان يحمل هؤلاء معهم لبن الإبل وسمنها حيث يبيعونه للقوافل الواردة. وفي واحة النظرون تقضي القوافل أكبر فترة من فترات الراحة عبر هذه الرحلة الصحراوية فترعى الإبل ويستريح المسافرون ليتمكنوا من قطع مسافة العشرة أيام الأخيرة إلى مدينة الفاشر* بدارفور (W. Shaw, 1929, p. 63).

* الفاشر مدينة تقع في غرب السودان على ارتفاع ٧٠٠ متر فوق سطح البحر، وقد كانت محطة انطلاق للقوافل في العصور القديمة تحولت بمرور الزمن إلى سوق للمحاصيل الزراعية ويعتمد اقتصادها على المنتجات الزراعية المتوفرة في المنطقة بشكل أساسي. وهي عاصمة ولاية شمال دارفور.

اختلفت الروايات وتعددت حول معنى الفاشر (بكسر الشين)، إلا أن الرواية الأكثر شيوعاً وأقوى حجة هي التي تذهب إلى أن اللفظ يعني مجلس السلطان، كما ورد في الأعمال الأدبية والغنائية بالسودان مثل الأغنية التراثية التي تقول في "الفاشر الكبير طلوعوا الصايح" أي مجلس السلطان الكبير، ويُقال لها فاشر السلطان، بمعنى مجلس السلطان.

وكانت الفاشر نقطة انطلاق للقوافل التجارية التي تمر عبر درب الأربعين والذي كان يربط السودان بمصر لنقل العاج وريش النعام واحشاب الأبنوس من غابات وسط أفريقيا إلى الأسواق المصرية وتعود محملة بالحرير والأقمشة والورق والآنية. انظر:

Al-Fashir" (description), Encyclopædia Britannica, 2007.

وقد اعتادت القوافل المارة بالصحراء على أن تسير سيرًا بطيئًا في الأيام الثلاثة الأولى من الرحلة حتى تألف الإبل مشقة الرحلة، وهم يبطئون على الأخص حيث الكلاً الطيب والمرعى الحيد، وكانت قوافل التجارة نادرًا ما تشذ عن الدروب المطروقة وهم لا يحطون في موضع ما اعتباطًا، وإنما هم مقيدون بالمواضع التي يتوفر بها المرعى والماء. وقد اعتادت القوافل أن تستريح فترة الظهر حيث تشتد أشعة الشمس ويصعب السير، وخلال هذه الفترة التي تستمر حتى العصر، يمكن للناس والدواب التزود بالغذاء والراحة لإمكانية الاستمرار في السير مرة أخرى حتى المساء. وتستطيع القافلة أن تطيل المراحل* وتسرع في السير إذا كانت الإبل متوفرة وكل مسافر فيها راكبًا، والعكس إذا كانت الإبل غير متوفرة لجميع الأفراد، ففي بعض الأحيان كان تلتقي أفراد القافلة يمتطون الإبل والثلاث الباقي يسير راجلاً بالتناوب (لويس بوركهارت، ٢٠٠٧، ص ١٤٢-١٤٤).

ويلاحظ أن مدة الرحلة تطول حينما تطول فترات الراحة في المحطات المختلفة والتي كانت تزيد في بعض الأحيان عن يومين. وقد يستقر البعض عن المبررات التي أدت إلى أن تسلك التجارة بين مصر والسودان هذا المسار عبر الصحراء ما بين منفلوط حتى مدينة الفاشر بالسودان.

- من واقع دراسة مسار الطريق بالاستعانة بالخريطة الطبوغرافية، والزيارة الميدانية لخط سير الدرب من منفلوط حتى جنوب الواحات الخارجة يمكن ذكر المبررات الآتية:
- ١- يختصر الدرب المسافة ما بين منفلوط، وحتى حدود السودان بحوالي مائتين وخمسين كيلو مترًا، حيث أن المسافة عبر الدرب ستمائة كيلو متر. بينما تصل المسافة إلى ثمانمائة وخمسين كيلو مترًا عند الالتزام بالسير محاذاة لنهر النيل. مما يؤدي إلى توفير الجهد ووقت الرحلة.
 - ٢- كثرة التعرجات والمنحنيات والتثنيات بطريق نهر النيل، بينما مسار الدرب يقترب من الخط المستقيم - راجع شكل (٣) -.
 - ٣- يعد الطريق عبر الصحراء أكثر أمنًا وبعيدًا عن هجمات عصابات السطو من قبائل جنوب الصعيد.
 - ٤- توافر المياه من الآبار والعيون الجوفية كمصدر دائم وعلى مسافات متقاربة على طول درب الأربعين وبالتالي توافر مراعي الأعشاب للإبل.

* المرحلة: هي مسيرة يوم بالسير للقوافل، وتقدر بثمانية فراسخ (الفرسخ ما بين ٥,٥ إلى ٦ كم). وقد تزيد أو تنقص. انظر أبو الفدا، تقويم البلدان، طبع باريس، ١٨٤٠، ص ٧٣.

لهذا نشأت المحلات العمرانية، على طول طريق درب الأربعين، ملتزمة بمساره. مما أدى إلى أن يأخذ صورة التوزيع العمراني ذلك الشكل الطولي الممتد من الشمال إلى الجنوب في الواحات الخارجة - راجع شكل (٢) - . ويمكن توضيح أهمية هذه المحلات على النحو التالي:

- تقع أول محلة عمرانية إلى الجنوب من منفلوط (بني عدي) وهي عزيتي محمد مصطفى طلبيب التابعة لقرية المحاريق (المنيرة) وعين الغزال على بعد مائة وثمانين كيلو متراً، كانت تعتبر أول محطة وموقع للراحة والتزود بالمياه ورعي الإبل، وتقع هذه المحلة في أقصى شمال واحة الخارجة.
- بينما تقع ناحية قصر باريس أقصى المحلات العمرانية في الجنوب على بعد مائة وأربعين كيلومتراً من المحاريق في شمال المنخفض وعلى بعد حوالي ثلاثمائة وعشرين كيلو متراً جنوب منفلوط وإلى الجنوب من باريس يوجد بئر أبو الحسين وهو موقع لتزويد القوافل بالمياه ولا يوجد به أية مظاهر لل عمران.
- على طول المسافة ما بين المحاريق شمالاً وقصر باريس جنوباً، التي تبلغ مائة وأربعين كيلو متراً نشأت عدة محلات عمرانية على طول درب الأربعين أهمها من الشمال إلى الجنوب كما بالشكل رقم (٢) هي: المحاريق، الخارجة، بولاق، باريس ودوش. كما ساعد على هذا الامتداد الطولي من الشمال إلى الجنوب تأثير حافة الهضبة الشرقية التي تمتد من الشمال إلى الجنوب وتعد الحد الطبيعي الشرقي لل عمران بالخارجة.

كما أن سلسلة الكتبان الرملية تعد الحد الطبيعي الغربي، لذلك كان مسار طريق درب الأربعين ملتزماً بالمساحة المحصورة بين حافة الهضبة شرقاً والكتبان الرملية غرباً.

المحطة الرئيسية على درب الأربعين :

طبقاً لما جاء على أسنة الرحالة والجغرافيين العرب وغيرهم، يمكن القول بأن الواحات الخارجة هي المحطة الرئيسية على درب الأربعين، ولهذا كان من الإنصاف تناولها بشئ من التفصيل على النحو التالي:

كانت الواحات الخارجة أهم محطات هذه الرحلة الطويلة الشاقة داخل الأراضي المصرية عبر درب الأربعين، بعد أن تكون القوافل التجارية قد سددت الرسوم المقدره عليها لكاشف الواحات في قرية باريس (بيريس)، إذ لم يكن يسمح لأي قافلة بمواصلة سيرها نحو الشمال في اتجاه أسبوط إلا بعد أن تكون قد سددت ما عليها من رسوم بالكامل، كما كان طريق الحج عبر درب الأربعين مازاً بالواحات الخارجة أهم الطرق الآمنة لقوافل الحجاج المغاربة حيث يعمل به جماعه من الاعراب

المشتغلين بالوساطة التجارية ونقل الحجاج وتوفير سبل الراحة لهم (وصف مصر، ٢٠٠٢، ج٤، ص ٢٣٩).

لهذا كانت الواحات الخارجية بمثابة محطة ضرورية للقوافل، وعلى الأخص قوافل الحج القادمة من بلاد السودان المارة بها كذلك حتى أسبوط.

ولا شك أن المتجة إلى مدينة أسبوط نحو الواحات الخارجية عبر الطريق البري الوحيد الممتد على مسافة مئتين وثلاثين كيلو متراً من الشمال الشرقي الى الجنوب الغربي، لا يمكن أن يضل الطريق الى جبانة البجوات المهجورة التي أطلق عليها الأثريون مدينة الأموات Necropolis، بمبانيها العديدة المرتفعة التي تتوج الحافة البارزة المتأخرة لجبل الطير المحاذي للطريق وعلى مسافة خمسة كيلومترات على يمين الداخل للخارجة (حجاجي إبراهيم محمد، ١٩٨٧، ص ١).

وهي عبارة عن مدينة من المقابر ذات القباب العالية استخدمت للدفن منذ العصر الروماني بأسلوب التحنيط المصري القديم، وتضم مئتين وثلاث وستين مقبرة (صورة ١)، وقد استخدم الموقع الحالي لجبانة البجوات قبل دخول المسيحية إلى الواحات، واستمرار استخدامها للغرض الذي خصصت له حتى القرن السابع الميلادي، ومن الجائز أنها هجرت كمقابر خلال القرن نفسه إثر الفتح العربي مباشرة، عندما دخل المصريون في الدين افواجاً وهجروا أساليب وطرق الدفن المصرية القديمة التي تعتمد على حفظ الجسد سليماً، ويدعم هذا الرأي أن التجار والحجاج العرب من مغاربة وسودانيين بعد انتشار الإسلام في بلادهم بعد فتوحات مصر؛ بدأوا يستخدمون هذه المدينة المهجورة كمحطة أو استراحة تحميمهم من عوادى الطبيعة في هذه البيئة الصحراوية القاسية صيفاً وشتاءً (صورة ٢)، حتى يتمكنوا من مواصلة رحلتهم ذهاباً وإياباً إلى بلاد الحجاز مسجلين بعض النصوص المكتوبة على الجدران الداخلية لتلك المقابر (صورة ٣) ذات الكتابات والمخريشات القبطية واليونانية والتي لا تزال بحالة جيدة منذ أكثر من ألف وستمئة عام.

ويلاحظ أن معظم المقيمين والزائرين قد راعوا الحفاظ على تلك الرسوم، فكانوا حينما يدخلون للمبني في إحدى المقابر المزينة بالصور الدينية القديمة يتحاشون الخريشة أو الكتابة على المساحات المصورة، ويقومون بنقش كتاباتهم على المساحات الخالية من الرسومات احتراماً لها وحفاظاً على تلك الغرف التي اعتادوا الإقامة بداخلها لأيام عديدة وكأنهم يعيشون داخل مدينة لأحياء قبل أن يستأنفوا رحلتهم نحو الشمال أو العكس؛ وبذلك صارت الواحات الخارجية بجبانته محطة مهمة في طريق الحج الذي يربط بلدان شمال أفريقيا والسودان ببلاد الحجاز، حيث ترك لنا مئات الرحالة أسماءهم على جدران مقابر تلك الجبانة، وإذا ما نحينا القبطية والإغريقية جانباً؛ فإن الكتابات أو المحزرات العربية بداخل تلك المقابر والتي حفرتها وخطتها أيدي المسافرين من الحجاج والتجار المغاربة والسودانيين في العصر الإسلامي والحديث طوال القرون من السادس عشر وحتى

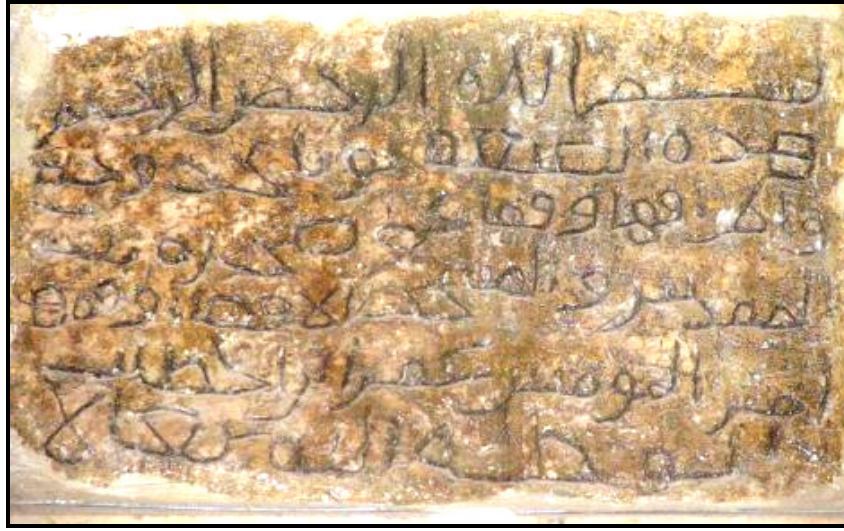
نهاية القرن التاسع عشر من الأهمية بمكان للتعرف على مدى أهمية موقع البجوات بالواحات الخارجية كمحطة استراتيجية رئيسية للحجاج والتجار والتعرف على ملامح نشاطهم الديني والتجاري أثناء رحلتهم السنوية مجتازين الأراضي المصرية دون حواجز أو عوائق مما يؤكد على فكرة عدم التمايز بين الشعوب العربية والإسلامية وعدم وجود الحواجز السياسية التي نراها اليوم، فقد كان الوطن واحدًا متسعًا لكل أبنائه وقد كان ذلك معلمًا من معالم تاريخهم الإسلامي والحديث (أحمد فخري، ١٩٩٨، ص ١٧، ص ٢٥-٢٧).



صورة (١) : مدينة البجوات.



صورة (٢) : استخدام البجوات كمسكن مؤقت.



صورة (٣) : الكتابة داخل جبانة البجوات.

القوافل الإفريقية القادمة عن طريق درب الأربعين :

على الرغم من التدهور الذي أصاب الاقتصاد المصري في بعض فتراته التاريخية المتقطعة؛ إلا أن تجارة مصر الخارجية وبخاصة مع البلدان الإفريقية ظلت مستمرة إن لم تكن مزدهرة من خلال القوافل القادمة من تلك البلاد؛ إذ كانت مصر محط الرحال للتجار والقوافل القادمة من دارفور، وسنار، وكردفان من بلاد السودان، ومن شبة الجزيرة العربية وبعض بلاد أسيا عن طريق موانئها البحرية وأهمها على البحر الأحمر في جنوب البلاد مينائي عيذاب والقصير، وكذا القوافل القادمة من بلاد المغرب العربي و بلاد السودان الغربي، مالي، موريتانيا والسنغال عبر درب الأربعين، لذلك فإنه برغم المحن والازمات السياسية والاقتصادية التي عاشتها مصر على فترات متقطعة عبر تاريخها الطويل؛ إلا إنها لم تعرف ما يقوله أهل الاقتصاد المحدثين من العجز التجاري الذي كان دائماً في صالحها من خلال علاقاتها التجارية مع البلاد الأوربية والآسيوية؛ حيث لم تكن تدفع أموالاً مقابل ما تستورده من أوربا نظراً للفائض الكبير الذي كانت تمتلكه من منتجات زراعية وصناعية، ولهذا فقد كانت مصر تدفع ثمن ما تستورده بضائع فقط تحتاجها الدول الأوربية؛ في حين أن أوروبا كانت دائماً في حاجة إلى تلك البضائع المصرية، أو تلك المستوردة عن طريق مصر من البلدان الإفريقية مثل : السنامكي(عشب طبي)، والصمغ، والعقاقير الطبية المستخلصة من الأعشاب، والعاج، والأبنوس (المقرزي، ١٢٧٠هـ، ج١، ص ٢٠٠-٢٠١)، (وصف مصر، ٢٠٠٢، ج٤، ص ص ٢٩٤-٢٩٥)

أما بالنسبة لأهم القوافل الإفريقية القادمة إلى درب الأربعين فكانت قافلة دارفور القادمة من غرب السودان أهمها على الإطلاق، حيث تجلب معها: العاج، والتمر الهندي والقرب المصنوعة من جلد الجمال، وبعض جلود النمر، والصبغ، وسن الفيل، ... إلخ، ولكن تجارتها الرئيسية تتمثل في العبيد السود المجلوبين بواسطة الجلابية من البلاد الإفريقية الشرقية، كما ضمت هذه القافلة بعض الحجاج الذين يتوجهون جنوباً حيث قنا ثم عيذاب والقصير بعد أن يكونوا قد تخلصوا مما لديهم من بضائع وجمال، أما التجار غير القاصدين للحج فأنهم يستريحون لبعض الوقت بداخل أسبوط ووكالاتها المتعددة بداخل المدينة أو يسترحون في بنى عدى أو منفلوط شمال أسبوط بقليل حيث تبيع جزءاً من تجارتهم خاصة للعبيد للتخلص منهم (اليقوي، ١٩٥٧، ص ١٤٤)، (المقدسي، ١٩٠٩، ص ٢٤٢)، (موسوعة وصف مصر، ج ٤، ص ٢٣٧).

وكانت قافلنا دارفور وفران القادمتين عن طريق درب الأربعين ينتظران بالجيزة حتى يؤذن لهما بدخول القاهرة من قبل السلطة الحاكمة، والسماح لهن باستخدام السوق الذي يعرضون فيه بضاعتهم، وبعد أن ينتهي تجار قافلة دارفور من بيع بضاعتهم يقومون بشراء احتياجاتهم من أسواق القاهرة المتعددة والتي تتمثل في المنسوجات الحريرية، القطنية، الأقمشة الكتانية والقطنية المصنوعة في مدن الدلتا والصعيد، أهمها المحلة وأسيوط، والشيلان البيضاء الواردة من بلاد الهند عبر شبة الجزيرة العربية، معدات الخيول، ملابس الفرسان، السكر، الأرز والعقاقير الطبية ... الخ (موسوعة وصف مصر، ٢٠٠٢، ج ٤، ص ٢٣٧، ٢٣٩، ٢٤٣، ٢٨٨، ٢٩٣)، (التونسي، ١٩٦٥، ص ٢٨٨، ٢٩٣).

ثالثاً - مصر ومحاولات إحياء درب الأربعين :

بدأت وزارة النقل بإعداد دراسات هامة من أجل إحياء العمل بدرب الأربعين مرة أخرى، وقد بدأت هذه الدراسات توتي ثمارها من خلال تشغيل ميناء أرقين البري غربي النيل بين مصر والسودان، وهو ثاني محور ربط مع أفريقيا والسودان بعد منفذ قسطل البري شرقي النيل الذي يعد أول شريان للربط البري مع أفريقيا (صورة ٤).

وتعول مصر كثيراً على افتتاح معبر أرقين (صورة ٥) الذي يبعد عن مدينة أبي سمبل مسافة مائة وخمسين كيلو متراً، وتم إنشاؤه على مساحة مائة وثلاثين ألفاً من الأمتار المربعة، وبلغت تكلفته تسعين مليون جنيه مصري.

هذا وقد صرح فؤاد عثمان رئيس هيئة الموانئ البرية والجافة في سبتمبر ٢٠١٦ أن ميناء أرقين محور تجاري استراتيجي في أفريقيا، فضلاً عن كونه واحداً من أهم الموانئ البرية الحدودية للدولة المصرية، وشدد على أن الميناء سيكون له أثر كبير على القارة الإفريقية كلها.



صورة (٤) : ميناء قسطل البري.



صورة (٥) : ميناء أرقين البري.

ولم لا ولمعير أرقين أهمية كبرى في دعم التبادل الاقتصادي بين مصر والسودان وأفريقيا، ورفع حجم الاستثمارات، وإتاحة اتفاقيات أكبر مع كافة الدول الإفريقية، بالإضافة إلى النقلة النوعية التي سيضيفها هذا المعير فيما يخص العلاقات بين مصر وأفريقيا، حيث يمكن القول أن هذا المعير يعد بوابة مصر إلى إفريقيا، فتواجد مصر في التجمعات الإفريقية كاكوميسا (السوق المشتركة لدول الشرق والجنوب الإفريقي) وغيرها جعلها بحاجة إلى هذا التنوع من المعابر لتتمكن من تحقيق التنمية والرخاء الاقتصادي.

ولهذا فإن ميناء أرقين - الذي يعد مرحلة من مراحل محاولة إحياء درب الأربعين من جديد - يعد بمثابة حلقة من حلقات التبادل التجاري والركاب بين مصر والدول الإفريقية.

النتائج الناجمة من وراء مشروع إحياء درب الأربعين:

هذا المشروع الذي أعلنت عنه وزارة النقل سبترتب عليه نتائج في غاية الأهمية من شأنها حسم حركة التجارة المصرية مع دول إفريقيا المتعلقة بالنقل، إذ سيؤدي إلى توافر وسيلة نقل للمنتجات المصرية إلى السودان ومنها إلى جنوب وشرق أفريقيا. وهذا ما سوف يتوقف عليه تنشيط حركة التجارة المصرية بشكل كبير.

كما لن تتوقف الاستفادة من وراء مشروع درب الأربعين على إيجاد طريقاً ليسهل حركة نقل المنتجات فقط، بل سيكون من شأنه زيادة حجم التجارة المصرية بنسبة كبيرة سواء كانت واردات أو صادرات، نظراً لقلّة أسعار السلع هناك مقارنة بغيرها من السلع الأخرى. فمصر تملك سلعة هامة مثل البطاطس والأرز واليصل ويشكل أساسى السلع والمنتجات الزراعية تصدرها لهذه الدول كما أن مصر في حاجة إلى اللين والتبغ واللحوم من دول المنطقة الإفريقية، وبالتالي سوف تنشيط التجارة هنا بشكل غير عادي، خاصة وأن المصدرين والمستثمرين على حد السواء واجهوا كثيراً من المشاكل بسبب غياب مثل هذه الطرق بين مصر ودول إفريقيا.

كذلك أكدت الدراسات أن الطرق البرية هي الأنسب والأرخص من الطرق البحرية عبر مصر ودول إفريقيا وبالتالي تصبح السلع المصرية منافساً قوياً لسلع الصين وإسرائيل تلك التي انتشرت في الأسواق الإفريقية نظراً لانخفاض مصاريف النقل.

الخاتمة:

يمكن القول بأن الطرق التجارية بين مصر وبلاد النوبة والسودان عبر الصحراء الغربية وبخاصة درب الأربعين لعبت دوراً هاماً في الحياة السياسية، والاقتصادية، والاجتماعية، والثقافية لمصر أهمها:

- الآثار السياسية: لم يظهر التمايز السياسي الواضح بين الأقاليم العربية خلال العصر الوسيط، فلم تكن هناك حدود سياسية فاصلة بين البلدان العربية والإسلامية، إذ كان درب الأربعين يمثل همزة الوصل بين مصر وبلاد المغرب العربي وبلاد غرب إفريقيا، وكان كاشفاً للواحات وأسيوط يتوليان حماية وتيسير مجيء القوافل وخروجها من مصر دون عوائق وتأمين وجودها وعدم التعرض لها.
- الآثار الاقتصادية: عرف طريق درب الأربعين كواحد من الدروب الصحراوية الإسلامية الباكورة مع اندماج وحدات بلاد المغرب في بوتقة الدولة العربية الإسلامية وازدياد ارتباط المغرب بالشرق الإسلامي، إذ أصبح الدرب يمثل شرياناً حيويًا للتجارة البرية بين البلاد المصرية ثم إلى بلاد شبه الجزيرة العربية من جانب، وبين بلاد السودان الجنوبي والغربي وجنوب بلاد المغرب العربي من جانب آخر، ولهذا كان للدرب دورٌ هامٌ في عملية التبادل التجاري بين مصر وتلك البلدان من خلال القوافل التجارية والحجاج القادمين مع هذه القوافل.
- الآثار الاجتماعية: استقرار الكثير من الحجاج المغاربة وغيرهم من الحجاج الافارقة في أسيوط والواحات ولا يزال أثرهم باقياً حتى اليوم، مما أدى إلى الاختلاط والمصاهرة والإقامة، وهكذا كان كل عام من أعوام الحج عاملاً من عوامل الامتزاج والاختلاط والتآلف وانصهار الشعوب العربية والإسلامية وتقارب العادات والتقاليد والأفكار فيما بينهم.
- الآثار الثقافية: كان الحج أحد العوامل المهمة في عملية التقارب الثقافي والفكري وتبادل الآراء والأفكار بين الوافدين من البلاد العربية وإفريقية وأهل مصر وبلاد الحجاز، فقد لوحظ على جدران مقابر البجوات بالواحات الخارجة تسجيلات لأسماء بعض القضاة والفقهاء والشيوخ من الوافدين مع قافلة حجاج دارفور وبلاد المغرب، وكذلك تسجيل بعض أفكارهم وأشعارهم مما يدل على أن الحجاج كانوا من مختلف فئات المجتمع الوافدين منه.

وبعد أن أوضحت الدراسة أهمية الطرق التجارية بين مصر وبلاد النوبة والسودان عبر الصحراء الغربية وبخاصة درب الأربعين كشریان يربط مصر بقارتها السمراء واستعرضت أهميته عبر العصور، يبقى أن نضيف أنه في الأونة الأخيرة وللأسف الشديد ونتيجة ابتعاد مصر عن دورها الريادي في أفريقيا عقب محاولة إغتيال الرئيس مبارك عام ١٩٩٥، وعندما قامت ثورة يناير دخلت مصر في دوامات جديدة واستُغِلَّ درب الأربعين أسوأ استغلال في تهريب المخدرات والأسلحة والعناصر الإرهابية، قامت حكومة الرئيس السيسي بدراسة إحياء هذا الطريق مرة أخرى وإعادة تنظيمه ليكون سوقاً لتصريف المنتجات المصرية هناك، ليس هذا فحسب بل إعادة غزو أفريقيا ثقافياً وتجارياً مرة أخرى وتقويت الفرصة على إسرائيل التي أصبح لها نفوذٌ كبيرٌ في أفريقيا للأسف الشديد.

النتائج والتوصيات :

من خلال هذه الدراسة تم التوصل إلى عدد من النتائج والتوصيات الهامة والتي لابد من اتخاذ كافة الإجراءات من أجل تنفيذها لكونها تعود بنتائج ومنافع كثيرة على الاقتصاد المصرى وذلك من خلال إقامة طريق دولى يربط مصر بدول وسط إفريقيا عن طريق الصحراء الغربية وهذا الطريق يؤدي إلى زيادة الصلات التجارية بين مصر ودول وسط إفريقيا، وإعادة توثيق علاقات مصر بالدول الإفريقية واستعادة مصر لدورها التاريخى فى كونها رائدة للدول الإفريقية، وما سيترتب على هذا الطريق من نتائج مهمة منها:

- ١- تشجيع الدول الإفريقية وخاصة الدول الحبيسة مثل اثيوبيا وذلك بعد انفصال اريتريا عنها فى إعادة النظر فى علاقاتها مع مصر، ويشجعها على تصدير واستيراد منتجاتها عبر هذا الطريق.
- ٢- جعل مصر معبرًا ثقافيًا هامًا إلى جانب دورها التجارى.
- ٣- زيادة دور ميناء الاسكندرية ودمياط من خلال تصدير المنتجات الإفريقية واستيراد المنتجات الأوربية مما يجعل من مصر سوقًا تجاريًا هامًا.
- ٤- ربط ذلك الطريق القادم من وسط إفريقيا عن طريق الصحراء الغربية ببعض الطرق فى صعيد مصر ويساعد ذلك على إعادة إحياء ميناء عيذاب القديم واستخدامه كطريق بديل للحجيج لتخفيف الضغط على الموانئ الشمالية مثل السويس ونويبع للقيام بدورها التجارى، كما يمكن ربط هذا الطريق بالطريق الدولى الذى يمر بشمال مصر مما يؤدي إلى ربط قارة آسيا بقلب إفريقيا، أيضًا من الممكن ربط هذه الدول باقامة خط سكة حديد وذلك لتشجيع الدول للتصدير والاستيراد من خلال مصر.
- ٥- زيادة الاكتشافات الأثرية والتنقيب عن الآثار ومن ثم زيادة الدور الثقافى والتاريخى.
- ٦- دراسة احتياجات الدول الإفريقية التى تقوم باستيرادها من الدول الأوربية والعمل على تصنيعها داخل مصر وتصديرها إلى دول وسط إفريقيا مما سيؤدي إلى فتح أسواق جديدة أمام المنتجات المصرية، وخلق فرص عمل كثيرة فى مختلف المجالات.
- ٧- إعادة توزيع السكان فى مصر عن طريق إعادة توزيع الكثافة السكانية عبر المدن والموانئ الجديدة التى سوف يتم انشائها، كما أن وجود المجتمعات العمرانية يؤدي إلى الحفاظ على حدود مصر آمنة حيث يتم استغلال هذه المناطق فى عملية التهريب ووكر للجماعات المتطرفة، فالعمران يؤدي الى الأمن والأمان.

المصادر والمراجع

أولاً : المصادر.

١. أبو الفدا، تقويم البلدان، طبع باريس، ١٨٤٠.
٢. ابن بطوطة، رحلة ابن بطوطة (تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار) القاهرة، ١٩٢٨.
٣. الإدريسي: صفة المغرب وأرض السودان ومصر والأندلس عن نزهة المشتاق في إختراق الآفاق طبعة ليدن سنة ١٨٦٦.
٤. المسعودي: التنبيه والإشراف طبعة ليدن سنة ١٨٨٣.
٥. المسعودي: مروج الذهب ومعادن الجوهر طبعة القاهرة سنة ١٩٦٦.
٦. المقريزي: المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، ج ١، طبعة بولاق سنة ١٢٧٠هـ (سنة ١٨٥٠م).
٧. المقدسي، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، مطبعة بريل، الطبعة الثانية، ١٩٠٩.
٨. اليعقوبي، البلدان، ط ٣، النجف، ١٩٥٧.

ثانياً : المراجع العربية.

١. أحمد إلياس حسين: الطرق التجارية عبر الصحراء الكبرى حتى مستهل القرن السادس عشر كما عرفها الجغرافيون العرب، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٧٧.
٢. أحمد فخري، مصر الفرعونية، القاهرة، ١٩٥٧.
٣. أحمد فخري: الصحراء المصرية، جبانة الموت في الواحة الخارجة، ترجمة، عبد الرحمن عبد التواب، هيئة الآثار المصرية، القاهرة، ١٩٩٨.
٤. جمال حمدان، شخصية مصر، ج ١، عالم الكتب، القاهرة، ١٩٨٥.
٥. حاجي إبراهيم محمد، النصوص العربية في البجوات، الرياض، ١٩٨٧.
٦. فليب رفة: الحدود المصرية السودانية، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٦٠.
٧. فليب رفة: العلاقات التاريخية والاقتصادية بين الجمهورية العربية المتحدة وجمهورية السودان، القاهرة، ١٩٦٥.

٨. لويس بوركهارت، رحلات بوركهارت في بلاد النوبة والسودان، تعريب فؤاد اندراوس، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، ٢٠٠٧.
٩. محمد بن عمر التونسي: تشحيد الأذهان بسيرة بلاد العرب والسودان، تحقيق خليل محمود عساكر، مكتبة الأسرة، القاهرة، ٢٠٠٧.
١٠. محمد جلال عبده : الطرق البرية والممرات المائية بين مصر والسودان حتى نهاية التاريخ المصري القديم، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم الآثار المصرية، كلية الآثار، جامعة القاهرة، ٢٠١٣.
١١. محمد عوض محمد: نهر النيل، ط٥، القاهرة، ١٩٦٢.
١٢. موسوعة وصف مصر، ج٤ (الزراعة - الصناعات والحرف - التجارة)، تعريب زهير الشايب، مكتبة الأسرة، القاهرة، ٢٠٠٢.

ثالثاً: المراجع باللغة غير العربية.

1. A. Abou Bakr, Fouilles De l'Universit" Du Caire A Aniba (1961), Ann.Serv., Cairo 1963.
2. A. Weigall, Travels in the Upper Egyptian Desert, London,1913, p. 549.
3. G. Brunton & C. Thompson, The Badarian Civilization, and Predynastic remains Near Badari, London, 1928, p. 40.
4. G .Murry, The Roman Roads and Stations in the Eastern Desert of Egypt, JEA, XI, London, 1925, p.74.
5. G. Reisner, Outline of the Ancient History of the Sudan, S.N.R., I, 1918, p. 6
6. H. Kees, Ancient Egypt, Chicago 1961, pp. 129, 312.
7. H. Winkler, Rock Drawings of Southern Upper Egypt, I, London, 1939, p. 17.
8. J. Arkell, A History of the Sudan, London, 1961, p. 36
9. J. Leclant, Rapport Preliminaire Sur La Mission De l'Universite De Strasbourg A Thomas 1961, Ann, Serv., Cairo 1963.
10. J. Wilson, Egyptian Historical Texts, in Ancient Near Eastern Texts, London, 1950, p. 210.
11. J. Wilson, Communications within and out of the NileValley,Chicago, 1955, p. 227; Oric Bates, The Eastern Libyans, Londn, 1914, pp. 8, 13.
12. K. Kromer and W. Ehgartner, Austrian Excavations In The District of Sayala, Ann. Serv., Cairo 1963.
13. R. Engelbach, The Quarries of the Western Nubian Desert And The Ancient Road to Tushka, Ann. Serv., XXXVIII, 1938, p. 388.

14. R. Paepe & J. Guichard, Preliminary Report on the Prehistorical Research around the Temples of Abu Simbel, Columbia University Expedition in Nubia 1961-1962, Ann. Serv., 1963, pp. 95-99.
15. S. Curto, Rapport Preliminaire Sur L'Exploration Archeologique De la Region de Dehmit, (Septembre 1961), Ann. Serv. (Fouilles en Nubie), Cairo 1963.
16. W. Shaw, Darb El Arba'in, (Sudsn Notes and Records) SNR, XII, Part. I, 1929, p. 63.

**Trade Roads between Egypt and Nubia and Sudan through
Western Desert: An Applied Study of the Darb El Arba'in
"A Study on Historical Geography"**

ABSTRACT

The study deals with the commercial roads between Egypt, Nubia and Sudan through Western desert, which was one of the most important roads in which Egypt was associated with Nubia and Sudan especially, Egypt and the heart of Africa in general.

For this purpose, the study presented the methods of Western Desert and then talked about the trade of Egypt with the countries of Nubia and Sudan, monitoring to the commercial roads river and land, with an applied study of Darb El Arba' in.

The study aimed to highlight the important role of the Western Desert commercial and religious roads, to try unveil one of Egypt's the most important road through history, it which little is known. While highlighting the vital roal of the Darb El Arba'in at the present and future.

The study has reached a number of important conclusions and recommendations which must be taken in precedes to implement them because they have many results and benefits on the Egyptian economy by establishment an international road contacted Egypt to Central African countries through Western Desert. This road due to decrease relations with Egypt and Central African countries and to re-store Egypt's historical role in being a pioneer for African countries. This will have important results.

Key Words: Trade roads, Western desert, Darb El Arba' in, Egypt and the heart of Africa, the commercial roads between Egypt, Nubia and Sudan, commercial roads river and land