



ISSN: 2957-3874 (Print)

Journal of Al-Farabi for Humanity Sciences (JFHS)

<https://iasj.rdd.edu.iq/journals/journal/view/95>

مجلة الفارابي للعلوم الإنسانية تصدرها جامعة الفارابي



التجارة البحرية في العصر البرونزي شبكات الاتصال بين الشرق والغرب

م.م. اسيل جهاد ابراهيم

قسم تاريخ جامعة البصرة

Maritime trade in the Bronze Age: Communication networks between East and West

A.L. Aseel Jihad Ibrahim

History Department

University of Basra

Aseel.Ibrahim@uobasrah.edu.iq

المستخلص

يهدف هذا البحث إلى دراسة التجارة البحرية في العصر البرونزي (٣٠٠٠-١٢٠٠ ق.م) باعتبارها أداة رئيسة في بناء شبكات الاتصال بين الشرق الأدنى القديم والغرب، وذلك من خلال تحليل طبيعة التبادل التجاري، والمراكز البحرية التي مثلت محاور استراتيجية في تلك الفترة. فقد لعبت الموانئ الكبرى مثل أوغاريت وقبرص وجزر إيجة وموانئ دلتا النيل دوراً محورياً في تسهيل انتقال السلع الأساسية كالنحاس والأخشاب والحبوب، إلى جانب السلع الفاخرة كالذهب والعاج والأحجار الكريمة. ولم يقتصر دور هذه التجارة على الجانب الاقتصادي، بل تعداه إلى الأبعاد السياسية والدبلوماسية، حيث شكّلت الهدايا المتبادلة بين الملوك جزءاً من السياسة الخارجية، كما يظهر في رسائل تل العمارنة وأرشيف أوغاريت. ومن خلال دراسة الوثائق الأثرية والنصوص المسمارية والنقوش المصرية، يتضح أن التجارة البحرية لم تكن نشاطاً اقتصادياً فحسب، بل كانت قناة للتأثير المتبادل بين الحضارات. فقد أدت إلى نقل عناصر فنية وثقافية ودينية، انعكست في انتشار الطرز الفخارية والزخارف المشتركة، فضلاً عن تبني بعض الأنظمة الكتابية في مناطق متباعدة. كما تكشف الدراسة أن السيطرة على طرق الملاحة البحرية كانت أداة للقوة السياسية، حيث تنافست الممالك الكبرى مثل مصر والحيثيين وأوغاريت على الموانئ والمضايق البحرية لضمان تفوقها الاقتصادي والعسكري. وعليه، فإن البحث يُبرز الدور الحيوي للتجارة البحرية في صياغة علاقات الشرق والغرب في العصر البرونزي، بوصفها عاملاً مؤثراً في تشكيل البنى الاقتصادية والسياسية والثقافية التي مهدت لمرحلة العصور اللاحقة. **الكلمات المفتاحية:** العصر البرونزي - الشرق الأدنى القديم - الموانئ - أوغاريت - قبرص - مصر - الدبلوماسية القديمة

Abstract

This research aims to study maritime trade in the Bronze Age (3000–1200 BC) as a key tool in building communication networks between the ancient Near East and the West. This research examines the nature of trade exchange and the maritime centers that represented strategic hubs during this period. Major ports such as Ugarit, Cyprus, the Aegean Islands, and the ports of the Nile Delta played a pivotal role in facilitating the movement of basic commodities such as copper, timber, and grain, as well as luxury goods such as gold, ivory, and precious stones. The role of this trade was not limited to economic aspects, but extended to political and diplomatic dimensions, as gifts exchanged between kings formed an integral part of foreign policy, as evidenced by the Tell el-Amarna Letters and the Ugarit Archives. Through the study of archaeological documents, cuneiform texts, and Egyptian inscriptions, it becomes clear that maritime trade was not only an economic activity but also a channel for mutual influence between civilizations. It led to the transfer of artistic, cultural, and religious elements, reflected in the spread of common pottery styles and motifs, as well as the adoption of certain writing systems in distant regions. The study also reveals that control of maritime navigation routes was a tool of political power, as major kingdoms such as Egypt, the Hittites, and Ugarit competed over ports and sea straits to ensure their economic and military superiority. Accordingly, the research highlights the vital role of maritime trade in

shaping East-West relations in the Bronze Age, as an influential factor in shaping the economic, political, and cultural structures that paved the way for subsequent eras

Keywords Bronze Age - Ancient Near East - Ports - Ugarit - Cyprus - Egypt - Ancient Diplomacy

المقدمة

شهد العصر البرونزي (٣٠٠٠-١٢٠٠ ق.م) تحولات اقتصادية واجتماعية وسياسية عميقة في منطقة البحر المتوسط والشرق الأدنى القديم. فقد مثلت التجارة البحرية ركيزة أساسية في بناء شبكات الاتصال بين الممالك والحضارات، وأسهمت في نقل السلع الإستراتيجية كالذهب والنحاس والأخشاب، إلى جانب السلع الفاخرة مثل العاج والأحجار الكريمة. هذه التجارة لم تكن مجرد نشاط اقتصادي، بل لعبت دوراً جوهرياً في صياغة التوازنات السياسية وتعزيز العلاقات الدبلوماسية. من هنا تأتي أهمية دراسة التجارة البحرية في العصر البرونزي باعتبارها شبكة اتصال كبرى بين الشرق والغرب، لفهم طبيعة العلاقات الحضارية التي شكلت أسس التبادل والتفاعل الثقافي بين شعوب تلك الحقبة.

أهداف البحث

- إبراز دور التجارة البحرية في العصر البرونزي كعامل اقتصادي محوري.
- تحليل شبكات الاتصال التي ربطت المشرق (مصر، الشام، الأناضول) بالغرب (جزر إيجه، قبرص).
- دراسة الأبعاد السياسية والدبلوماسية للتجارة البحرية.
- الكشف عن أثر التجارة في نقل الثقافات والأنماط الفنية بين الشرق والغرب.
- تقديم دراسة مقارنة بين مراكز الموانئ ودورها في صياغة العلاقات الدولية.

منهجية البحث

يعتمد البحث على المنهج التاريخي التحليلي لدراسة التجارة البحرية في العصر البرونزي، مع الاستعانة بالمصادر العربية والأجنبية الموثوقة. ويشمل البحث عدة محاور:

المنهج التاريخي: تحليل المصادر التاريخية المكتوبة مثل النقوش، المخطوطات، والسجلات الاقتصادية لتوضيح دور الحضارات البحرية في نقل البضائع والمعرفة. المنهج المقارن: مقارنة نظم التجارة البحرية بين حضارات الشرق والغرب، مع التركيز على السلع، السفن، والموانئ، وأوجه التشابه والاختلاف. المنهج الجغرافي والبيئي: دراسة تأثير التضاريس الساحلية، التيارات البحرية، الرياح الموسمية، والكوارث الطبيعية على حركة التجارة البحرية. المنهج الاقتصادي والسياسي: تحليل السلع المتداولة وتأثير العلاقات السياسية والتحالفات بين الممالك والمدن الساحلية على حماية وتوسيع التجارة البحرية.

المنهج الأثري : الاستعانة بالدراسات الأثرية عن السفن والموانئ القديمة لدعم المعلومات التاريخية وتحليل تطور التجارة البحرية. ويهدف البحث إلى دمج التحليل التاريخي والجغرافي والسياسي والاقتصادي لفهم شبكات التجارة البحرية وتطورها بين الشرق والغرب في العصر البرونزي.

محور الأول: السياق التاريخي والجغرافي للعصر البرونزي

أولاً : تعريف العصر البرونزي وفتراته

العصر البرونزي يُعدّ من أهم المراحل التاريخية التي شهدت تحولات اقتصادية واجتماعية كبرى، إذ ارتبط بظهور صناعة البرونز (سبيكة النحاس والقصدير) وانتشاره في مختلف الأقاليم. ينقسم العصر البرونزي عادةً إلى ثلاثة أطوار رئيسية: البرونزي المبكر (حوالي ٣٣٠٠-٢٠٠٠ ق.م)، والبرونزي الوسيط (٢٠٠٠-١٥٥٠ ق.م)، والبرونزي المتأخر (١٥٥٠-١٢٠٠ ق.م). هذا التقسيم يختلف قليلاً بين الأقاليم، لكنه يوفّر إطاراً زمنياً يساعد على فهم تطوّر التجارة البحرية وتوسّعها عبر البحر المتوسط والشرق الأدنى (كتاب، ملاحه والبخّارة في العصر البرونزي في شرق البحر المتوسط)،^١.

ثانياً : الجغرافيا والمناطق الأساسية للتجارة البحرية

توزّعت مراكز النشاط البحري عبر مناطق متعدّدة، كان لكل منها دور بارز في شبكات الاتصال التجارية: مصر: مثّلت جسراً بين إفريقيا والبحر المتوسط، واعتمدت على البحر في استيراد الأخشاب والسلع الفاخرة. بلاد الشام: مدن ساحلية مثل جبيل وصور وأوغاريت تحوّلت إلى محطات وسيطة تربط بين الشرق والغرب. قبرص: اكتسبت أهمية خاصة لوفرة النحاس فيها، وهو العنصر الأساسي في صناعة البرونز. الأناضول: شكّلت

حلقة وصل بين البحر المتوسط والداخل الآسيوي، وساهمت بمواردها المعدنية والزراعية. جزر إيجة: كانت ملتقى حضاريًا مع بلاد الشام ومصر، حيث انتشرت صناعات الفخار والمواد الفاخرة (ووشمان، السفن والملاحة في المشرق في العصر البرونزي)².

ثالثاً: الامتداد الزمني للتجارة البحرية

شهد العصر البرونزي الوسيط توسعاً تدريجياً في التجارة البحرية، حيث ازداد الاعتماد على السفن الكبيرة والموانئ الدائمة. ومع العصر البرونزي المتأخر أصبحت الشبكات البحرية أكثر انتظاماً وتخصصاً، حيث ظهرت أدلة على تبادل واسع للسلع بين مصر وقبرص وبلاد الشام وجزر إيجة. هذا الامتداد الزمني يوضح كيف تطورت التجارة من نطاق محلي محدود إلى شبكات إقليمية واسعة. (كتاب، ملاحة والبجارة في العصر البرونزي في شرق البحر المتوسط،، صفحة ٢٩)^٣

رابعاً : الطبيعة الاقتصادية والاجتماعية

لم تكن التجارة البحرية مجرد تبادل للسلع، بل كانت وسيلة لبناء علاقات سياسية وتوسيع النفوذ. فقد ساعدت شبكات التجارة على دعم سلطة الملوك في مصر والأناضول وبلاد الشام، من خلال التحكم في موارد النحاس والقصدير والأخشاب. كما ساهمت هذه الشبكات في نشر أنماط فنية وثقافية مشتركة، حيث عُثر على فخار قبرصي وميكناي في مرافئ الشام ومصر. (ووشمان، السفن والملاحة في المشرق في العصر البرونزي، صفحة ٢٢)^٤

خامساً : التحديات الجغرافية والمناخية

واجهت التجارة البحرية في العصر البرونزي تحديات عديدة، منها اضطراب المناخ وتقلب الرياح الموسمية والتيارات البحرية، إضافة إلى محدودية تقنيات الملاحة وغياب الأدوات الدقيقة لتحديد الاتجاه. كما مثلت الجبال والسواحل الصخرية والممرات الضيقة عقبات أمام السفن. هذه التحديات لم تمنع استمرار النشاط البحري، لكنها فرضت على البحارة الاعتماد على خبرتهم ومعرفتهم الدقيقة بالبحر. (كتاب، ملاحة والبجارة في العصر البرونزي في شرق البحر المتوسط،، صفحة ص٣٣)^٥

سادساً: التيارات البحرية ودورها في حركة التجارة

لعبت التيارات البحرية في البحر المتوسط والخليج العربي دوراً مهماً في توجيه طرق الملاحة في العصر البرونزي. فالتيارات في شرق المتوسط كانت منتظمة الاتجاه نسبياً، تسير من الشرق إلى الغرب صيفاً، وتنعكس جزئياً في الشتاء، مما ساعد السفن القديمة على تخطيط رحلات موسمية منتظمة للتبادل التجاري بين سواحل بلاد الشام وموانئ مصر وجزر إيجة. أما في الخليج العربي، فقد ساعدت الرياح الموسمية الشمالية الغربية على تحريك السفن من دلمون وماغان باتجاه الرافدين والعكس شتاءً، مما جعل التجارة البحرية أكثر انتظاماً وأمناً (المحجوب) اعتمد البحارة في العصر البرونزي على التيارات البحرية والرياح الموسمية لتنظيم رحلاتهم، إذ ساعدت هذه العوامل الطبيعية على تخطيط الرحلات التجارية الطويلة وضمان سلامة السفن. (باقر)^٦

سابعاً : التضاريس الساحلية وموقع الموانئ

كان لطبيعة السواحل والتضاريس دور أساسي في تحديد مواقع الموانئ التجارية. في شرق المتوسط، ساعدت الخلجان الصغيرة والمرافئ الطبيعية المحمية من الرياح على بناء موانئ مزدهرة مثل جبيل وأوغاريت وصور. أما في الخليج العربي، فالسواحل الرملية الضحلة تطلبت استخدام سفن صغيرة الغاطس. وفي مصر، كان دلتا النيل موقعاً مثالياً لبناء موانئ داخلية محمية. (كاظم)^٧. لعبت التضاريس الساحلية دوراً كبيراً في تحديد مسارات التجارة البحرية في البحر المتوسط والخليج العربي، حيث ساعدت السواحل المستقرة والموانئ الطبيعية على استقرار السفن وحماية البضائع، بينما شكلت السواحل الوعرة عائقاً أمام التنقل التجاري. (فخري)^٨

ثامناً : الكوارث الطبيعية وتأثيرها في مسارات التجارة

رغم أن العوامل الطبيعية دعمت التجارة، إلا أن العواصف البحرية والزلازل وارتفاع منسوب المياه أثرت أحياناً على طرق التجارة. تشير الأدلة إلى أن موانئ في شرق المتوسط تأثرت بتغيرات في مستوى سطح البحر في الألفية الثانية ق.م، مما أدى إلى هجرة بعض الموانئ أو إنشاء مرافئ جديدة. كما أن العواصف الموسمية في الخليج العربي كانت تتسبب في تأخير الرحلات. وفي سواحل إيجة وكريت أدت الزلازل إلى تعطيل مؤقت لطرق الملاحة البحرية. (رزق)^٩ لكنها لم تمنع تطور شبكة التبادل التجاري بين الشرق والغرب، إذ كان التجار يتكيفون مع الظروف الطبيعية ويختارون أوقاتاً آمنة للإبحار. (الدهان)^{١٠}

تاسعا : مقارنة بين الشرق والغرب - التشابهات والاختلافات

تتشترك مناطق الشرق) بلاد الرافدين والخليج (والغرب) مصر، إيجة، كريت (في الاعتماد على الطرق البحرية للتجارة. كل منها تميز بموانئ طبيعية محمية وتنظيم موسمي للرحلات البحرية. لكن سواحل الشرق كانت أقصر وأكثر قرباً، ما سمح برحلات قصيرة ومتكررة، بينما الغرب احتاج إلى سفن أكبر وتقنيات متقدمة للإبحار في البحر المفتوح. كما منح موقع مصر الجغرافي ميزة استراتيجية عند تقاطع البحرين. (المحجوب، صفحة ص ١١٩. ١٢٣)^{١٢}

عاشراً : التحولات في نهاية العصر البرونزي

مع نهاية العصر البرونزي حوالي ١٢٠٠ ق.م شهدت شبكات التجارة البحرية أزمة واضحة، تجلّت في انهيار بعض الممالك الساحلية مثل أوغاريت وتراجع حركة الموانئ. ويُرجع الباحثون ذلك إلى عوامل متداخلة كالغزوات، وتراجع الموارد، واضطراب طرق التصدير. هذه التحولات وضعت حداً للأنظمة التجارية الذي ميّز المراحل السابقة، ومهدّت لظهور أنماط جديدة في العصر الحديدي. (ووشمان، السفن والملاحة في المشرق في العصر البرونزي، صفحة ٢٧)^{١٣}

المحور الثاني: السفن والموانئ في العصر البرونزي

اولاً : تطور صناعة السفن

شهدت صناعة السفن في العصر البرونزي تطوراً ملحوظاً نتيجة الحاجة المتزايدة إلى نقل المعادن والأخشاب والسلع الفاخرة عبر البحر. فقد انتقلت السفن من قوارب بسيطة مصنوعة من القصب والأخشاب إلى سفن أكبر مصنوعة من الألواح الخشبية المتماسكة بواسطة الحبال أو المسامير البرونزية. هذا التطور التقني مكّن البحارة من اجتياز مسافات أبعد وربط موانئ بعيدة مثل قبرص بمصر وسواحل الشام. (كتاب، الملاحة والبحارة في العصر البرونزي في شرق البحر المتوسط)^{١٤}

ثانياً: خصائص السفن المصرية

امتازت السفن المصرية في العصر البرونزي بطولها الكبير ومقدرتها على حمل أعداد كبيرة من الركاب والبضائع. اعتمد المصريون على الأخشاب المستوردة من لبنان لصناعة سفنهم، إذ لم تكن أشجار مصر المحلية كافية لصناعة الهياكل الضخمة. وتُظهر الرسوم والنقوش في مقابر بني حسن والبر الغربي في طيبة سفناً ذات صواري وأشعة كبيرة، ما يشير إلى قدرة المصريين على الإبحار في البحر المتوسط إضافة إلى نهر النيل. (ووشمان، السفن والملاحة في المشرق في العصر البرونزي، صفحة ص ٥٥)^{١٥}

ثالثاً: السفن في بلاد الشام

أما في مدن الساحل الفينيقي مثل جبيل وصور وأوغاريت، فقد ظهرت سفن أصغر حجماً لكنها سريعة وخفيفة، مصممة خصيصاً للتجارة البحرية بين الموانئ المتقاربة. وكانت هذه السفن مجهزة بمجاديف إلى جانب الأشعة لتمكينها من المناورة في السواحل الضيقة. لقد أسهمت هذه السفن في جعل بلاد الشام مركزاً حيويًا للتجارة بين الشرق الأدنى وجزر إيجة. (غولفين)^{١٦}

رابعاً: الموانئ المصرية

لعبت الموانئ المصرية مثل ميناء "مرسى وادي الجرف" وميناء "عين سوخنة" على البحر الأحمر دوراً محورياً في تصدير واستيراد السلع. فقد مثّلت هذه الموانئ قواعد لرحلات بحرية نحو بلاد بونت وجزيرة العرب، إضافة إلى استقبال النحاس القبرصي والأخشاب اللبنانية. تشير الاكتشافات الأثرية إلى وجود مخازن وأحواض لبناء السفن، ما يوضح تنظيمًا متقدماً للإدارة البحرية. (صالح)^{١٧}

خامساً: موانئ قبرص وأهميتها

برزت قبرص بوصفها عقدة أساسية في شبكة التجارة البحرية بفضل ثرائها بالنحاس، المادة الرئيسة لصناعة البرونز. وقد وجدت في مواقع مثل "إنكومي" أدلة على مخازن ضخمة للنحاس المعد للتصدير، إضافة إلى آثار لمرافئ منظمة تستقبل السفن القادمة من مصر وبلاد الشام. هذا الدور جعل قبرص مركزاً استراتيجياً للتجارة بين الشرق والغرب. (كتاب، الملاحة والبحارة في العصر البرونزي في شرق البحر المتوسط)،^{١٨}

سادساً : تقنيات الملاحة

اعتمد البحارة في العصر البرونزي على مزيج من المراقبة البصرية والمعرفة بالنجوم والتيارات البحرية. ورغم عدم امتلاكهم أدوات متطورة كالبوصلة، إلا أنهم تمكنوا من الإبحار لمسافات طويلة بفضل خبرتهم المتراكمة. كما استخدموا المعالم الساحلية كأبراج الجبال لتحديد الاتجاهات، ما ساعدهم في الربط بين الموانئ البعيدة. (ووشمان)^{١٩}

المحور الثالث: السلع الرئيسية ومساراتها في التجارة البحرية بالعصر البرونزي

اتسمت التجارة البحرية البرونزية بتعددٍ في أنواع البضائع وأغراض النقل: من سلع خام (نحاس، قصدير، أخشاب) إلى سلع استهلاكية ومنتجات فاخرة (عاج، لآلئ، لازورد، فخاريات مميزة). هذا التنوع يعكس منظومة تجارية عملت على مستويات عدّة — توصيل موارد خام لمحال الصهر، تزويد الأسواق المحلية، وتلبية احتياجات النخب من مواد رمزية. (Mediterranean) ^{٢٠}

١. المعادن: النحاس ودور قبرص كمصدر أساسي

كانت السلع الفاخرة مثل العاج والأصداف البحرية متداولة بشكل كبير، بينما شكلت المعادن مثل النحاس والقصدير أساس التجارة البحرية في العصر البرونزي، مما ساعد على تطوير الاقتصاديات البحرية لكل من الشرق والغرب. (أحمد فخري، حضارات البحر المتوسط القديمة، ص ٧٢)

٢. النحاس كان المادة الأساسية لصنع الأدوات والأسلحة (عند إضافة القصدير يتحول إلى برونز). دلائل أثرية ونظائرية توضح أن قبرص كانت المصدر الأكثر انتظامًا للنحاس في شرق المتوسط، إذ كانت تُنتج سبائك كبيرة تُحمل على سفن وتُوزّع إلى مراكز الصهر في الساحل الشامي ومصر والأناضول. وجود كميات نحاسية كبيرة في مواقع حطام وحفريات أثرية يؤكد الطابع الصناعي المنظم لاستخراج النحاس في قبرص وتصديره. (Mediterranean، صفحة ص ٦٤) ^{٢١}

٣. القصدير والتطورات التحليلية الحديثة

كان العثور على مصدر القصدير مسألة مركزية لأن البرونز يحتاج إلى نسب صغيرة من القصدير. لفترة طويلة بُلّثت التفسيرات بين مصادر شرقية (آسيا الوسطى) وإقليمية (إسبانيا شبه الجزيرة الإيبيرية). في السنوات الحديثة أتاح التحليل النظائري إمكانية ربط مجموعات أوروبا الغربية (مثال: جنوب غرب بريطانيا - كورنوال) ثم نقلت إلى شرق المتوسط عبر محطات وسيطة. (R. A. Williams et al) ^{٢٢}

٤. الفخار والسلع المنزلية: دلائل التوزيع وقراءة المواقع

تحليل انتشار أنواع الفخار (ميكني/مايسيني، قبرصي Late Cypriote، آنية كنعانية) على طبقات مواقع متعددة يُتيح رسم «مسارات توزيع» واضحة: تُرسل أواني إنتاج أقاليم محددة إلى مرافئ بعينها حيث تُعاد تعبئتها وتوزيعها داخليًا. الباحثون (مثل S. W. Manning و Knapp) أشاروا إلى أن نسب توزيع الفخار في مواقع الشام ومصر تعكس محطات تغريب/تحميل متكررة — أي أن الفخار هو دليل عملي على الخطوط التجارية وليست مجرد بقايا فردية. ((S. W. Manning) ^{٢٣}

٥. السلع الفاخرة: عاج، لازورد، بخور — مصادر ومسارات انتقالها

السلع الفاخرة كانت تُستورد عبر مسارات طويلة: العاج جاء من إفريقيا وبعض مناطق آسيوية، وظهر بكثرة في طبقات قصور المدن الشامية والمصرية. اللازورد مصدره التاريخي الأساسي هو مناجم سره-سانغ في بدخشان (أفغانستان)، وتُقل عبر طرق برية إلى الخليج ثم بحريًا إلى المشرق؛ دراسات جيولوجية وتقنية أكدت امتداد هذا المسار. البخور والراتنج استوردت من جنوب شبه الجزيرة العربية (بلاد بونت وما حولها) عبر طرق بحرية على البحر الأحمر والخليج. هذه السلع غالبًا ما حملت طابعًا رمزيًا ودبلوماسيًا أكثر من كونها سلع استهلاكية واسعة. (Jean Wyart et al) ^{٢٤}

٦. الأخشاب والمواد الأولية الأخرى: أهمية الموارد غير المعدنية

الأخشاب النوعية (أرز/cedar لبنان) كانت سلعة استراتيجية لبناء السفن وهياكل المعابد/القصور في مصر ومناطق أخرى. لأن المناطق النهرية كانت تقتصر لأخشاب ضخمة، أصبحت استيرادات من العيّنات بمصادر أورو-أطلسية، مما يوحّ باحتمال أن بعض القطع/الشحنات جاءت عبر شبكات بعيدة تشمل مصادر في الأخشاب عنصرًا دائمًا في العقود البحرية بين شواطئ الشام ومصر وقبرص. كذلك كانت الحبوب والمواد الغذائية تُقل أحيانًا كجزء من عقود تبادل أو كمدفوعات (عينية) بين مراكز السلطة. (Seafarers) ^{٢٥} اعتمدت حضارات الشرق الأدنى على الحبوب والزيت والتمر، بينما كان الغرب يركز على المنتجات البحرية والزيت النباتية، مما أدى إلى تبادل مستمر للمواد الأساسية بين الموانئ. (عبد الله عبد الدايم، تاريخ البحر الأبيض المتوسط، ص ٦٧)

٧. المسارات البحرية الرئيسية طبقًا للسلع (مخطط تقابلي)

بناءً على توزيع السلع نميز مسارات رئيسية:

الحلقات الساحلية: قبرص ↔ ساحل الشام ↔ مصر ↔ إيجة (حمل النحاس والفخار والمصنوعات).

الممرات الخليجية-السندية: وادي السند ↔ الخليج ↔ موانئ الخليج العربي ↔ مراكز بلاد الرافدين (نقل لاپيس/بضائع آسيوية).
المحور الأطلسي/الغربي (مورد القصدير): مسارات مفترضة تمتد من مصادر القصدير في أوروبا الغربية (محطة كورنوال وغيرها) عبر طرق داخلية وبحرية إلى البحر المتوسط الغربي ثم شرقاً بواسطة سلاسل من الوسطاء — هذه الفرضية دعمتها دراسات نظائر القصدير الحديثة. (Williams et al؛ Knapp) ٢٦

٨. آليات التداول : وسطاء، قصور، ومحطات إعادة التوزيع

آليات التداول كانت مزيجاً من: تجار مستقلين يعملون عبر موانئ؛ مؤسسات قصرية تدير واردات المواد الاستراتيجية؛ ومحطات «break-of-bulk» حيث تُقسّم الشحنات وتوزّع محلياً. سندات ومراسلات (ألواح أوغاريت، رسائل تل العمارنة) توضح وجود عقود ورسوم، بينما الحطام يظهر الجانب العملي للحمولات البحرية. بالتالي، بنية التبادل كانت هجينة بين الرسمي والخاص. (Age) ٢٧

المحور الرابع : شبكات التجار والعلاقات السياسية في التجارة البحرية بالعصر البرونزي

أولاً: دور التجار الأحرار في التبادل

إلى جانب دور الملوك والقصور في تنظيم التجارة، كان هناك تجار مستقلون عملوا كوسطاء بين الموانئ. هؤلاء التجار وقّروا خدمات النقل وإعادة التوزيع للسلع، خصوصاً الفخار والنحاس والمواد الفاخرة. تشير ألواح أوغاريت المكتوبة بالخط المسماري إلى أسماء تجار أفراد عقدوا صفقات مع موانئ قبرص ومصر، ما يدل على وجود نشاط تجاري خاص مواز للنشاط الرسمي. (غولفين) ٢٨

ثانياً: دور القصور والممالك

اعتمدت معظم الممالك الكبرى، مثل مصر والحيثيين وملوك أوغاريت، على شبكات التجارة البحرية لتأمين الموارد الأساسية. وقد أظهرت رسائل "تل العمارنة" أن الفراعنة كانوا يتبادلون الأخشاب والذهب مع ملوك الشرق الأدنى، في إطار هدايا دبلوماسية تحمل طابعاً سياسياً واقتصادياً في آنٍ واحد. هذه الرسائل تكشف أن التجارة لم تكن نشاطاً اقتصادياً فقط، بل كانت جزءاً من الدبلوماسية الدولية. (صالح، دراسات في تاريخ الشرق الأدنى القديم) ٢٩

ثالثاً: أوغاريت نموذجاً لشبكات الاتصال

مدينة أوغاريت الساحلية (رأس شمرا اليوم) تُعد من أبرز الأمثلة على دور الموانئ السورية في التجارة البحرية. فقد كشفت التنقيبات عن أرشيف ضخم من الألواح المسمارية يوثق عقود بيع، وقوائم بضائع، واتفاقيات مع تجار قبرصيين ومصريين. هذا الأرشيف يعكس أن أوغاريت لم تكن مجرد مرفأ بل مركزاً اقتصادياً إدارياً متكاملًا يُنظم التجارة البحرية الدولية. (كتاب، ملاحه والبخارة في العصر البرونزي في شرق البحر المتوسط، صفحة ص ٨٨) ٣٠

رابعاً: العلاقات المصرية – القبرصية

العلاقات بين مصر وقبرص كانت وثيقة للغاية في العصر البرونزي، حيث مثّلت قبرص المصدر الرئيس للنحاس بينما احتاجت قبرص إلى الحبوب والكتان المصري. تظهر النقوش المصرية إشارات متكررة إلى جزيرة "ألاشية" (اسم قبرص القديم)، مما يدل على حجم التبادل التجاري. وقد لعبت هذه العلاقة دوراً سياسياً أيضاً، إذ ساعدت مصر على ضمان تدفق المعادن الاستراتيجية الضرورية لصناعة الأسلحة والأدوات. (ووشمان، صفحة ص ٩٧) ٣١

خامساً: دور الأناضول والحيثيين

كان للأناضول تحت سيطرة الحيثيين أهمية كبرى في التجارة البحرية نظراً لموقعها الإستراتيجي. وقد سيطر الحيثيون على الموانئ الجنوبية (مثل كليكيّا) التي ربطت شبكات التجارة القادمة من قبرص وبلاد الشام بجزر إيجة. هذا الموقع مكّن الحيثيين من أن يكونوا قوة بحرية – برية تتحكم بجزء من طرق التجارة بين الشرق والغرب. (برايس) ٣٢

سادساً: التجار المتجولون ودورهم في نشر الثقافة

ساهم التجار المتجولون في نقل السلع الصغيرة والكماليات مثل الحلي والأواني الدقيقة، وكانوا بمثابة وسطاء ثقافيين أيضاً. فقد حملوا معهم تقاليد فنية وأساليب كتابية، ما أدى إلى نشر عناصر حضارية مشتركة بين مصر والشام وقبرص وإيجة. الدليل على ذلك انتشار الزخارف القبرصية في فخار بلاد الشام ووجود رموز كتابية مشابهة في مناطق متباعدة. (ووشمان، صفحة ص ١٠٢) ٣٣

سابعاً: البُعد السياسي للتجارة البحرية

لم تكن التجارة البحرية مجرد تبادل اقتصادي، بل كانت وسيلة لفرض النفوذ السياسي. فالممالك التي سيطرت على الموانئ الحيوية (مثل أوغاريت وقبرص وموانئ كليكيا) اكتسبت قوة سياسية وعسكرية موازية. ومن ثم ارتبطت التجارة البحرية ارتباطاً وثيقاً بالتوازنات السياسية والتحالفات العسكرية، وهو ما تبرزه الرسائل والمعاهدات الدولية المحفوظة في أرشيفات الشرق الأدنى. (صالح، دراسات في تاريخ الشرق الأدنى القديم، صفحة ١٤٧) ^{٣٤}.

المحور الخامس الآثار الحضارية للتجارة البحرية في العصر البرونزي وشبكات الاتصال بين الشرق والغرب

يمثل هذا المحور خلاصة تحليلية تطبيقية لما ورد في المحاور السابقة، إذ ينتقل من وصف الشبكات والسلع والمسارات إلى تبيان الآثار الحضارية الشاملة التي خلقتها التجارة البحرية في العصر البرونزي على المستويات الثقافية والسياسية والاجتماعية، بوصفها أداة فاعلة في ربط الشرق بالغرب.

أولاً: الأثر الثقافي للتجارة البحرية وانتقال العناصر الحضارية

أسهمت التجارة البحرية في العصر البرونزي في انتقال واسع للعناصر الثقافية بين المجتمعات الساحلية، ولم يكن هذا الانتقال عشوائياً، بل تم عبر موانئ لعبت دور الوسيط الحضاري. فقد أدى احتكاك التجار والباعة إلى تبادل الأساليب الفنية، والرموز الدينية، والأنماط المعمارية، وهو ما يظهر بوضوح في التشابه بين الزخارف الفخارية الميكنائية وتلك المكتشفة في سواحل الشام وقبرص. كما ساعدت التجارة البحرية على انتشار بعض المعتقدات والطقوس المرتبطة بالخصب والبحر، مما يعكس دورها في تشكيل وعي ثقافي مشترك بين حضارات متباعدة جغرافياً. (صالح، ١٩٩٨) ^{٣٥}.

ثانياً: الأثر السياسي والدبلوماسي لشبكات التجارة البحرية

لم تكن التجارة البحرية نشاطاً اقتصادياً مستقلاً عن السلطة السياسية، بل خضعت في كثير من الأحيان لإشراف القصور الملكية. فقد استخدمت الدول الكبرى في العصر البرونزي، مثل مصر والحيثيين، التجارة البحرية وسيلة لتعزيز نفوذها الخارجي وبناء علاقات دبلوماسية مستقرة. وتشير رسائل تل العمارنة إلى أن تبادل السلع الفاخرة عبر البحر كان جزءاً من لغة سياسية قائمة على الهدايا، حيث عُدَّت هذه السلع رمزاً للمكانة والتحالف، وليس مجرد مواد اقتصادية. (Redford, 1992) ^{٣٦}.

ثالثاً: الأثر الاجتماعي للتجارة البحرية في المجتمعات الساحلية

أدت التجارة البحرية إلى ظهور طبقة اجتماعية جديدة تمثلت في التجار والوسطاء البحريين، الذين اكتسبوا نفوذاً متزايداً داخل المدن الساحلية. وقد انعكس ذلك على البنية الاجتماعية، حيث لم يعد النفوذ محصوراً في النخبة الحاكمة فقط، بل شاركها فيه تجار يمتلكون شبكات اتصال واسعة. كما ساهم النشاط التجاري البحري في نمو المدن الساحلية وتحولها إلى مراكز حضرية مزدهرة، مثل أوغاريت، التي أصبحت نقطة التقاء للتجار من مختلف الأقاليم. (ليفراي، ٢٠٠٦) ^{٣٧}.

رابعاً: دور التجارة البحرية في تطور المعرفة التقنية والملاحية

كان لتوسع التجارة البحرية أثر مباشر في تطور تقنيات الملاحة وبناء السفن. فقد استدعت الرحلات الطويلة عبر البحر المتوسط تطوير أشكال السفن، وتحسين أدوات التوجيه، واكتساب معرفة بالرياح والتيارات البحرية. كما أدت الحاجة إلى تأمين الشحنات إلى ابتكار أساليب تنظيمية مثل تقسيم الحمولة، وتحديد مواسم الإبحار، وهو ما شكّل نواة لعلم الملاحة في العصور اللاحقة. (Wachsmann, ١٩٩٨) ^{٣٨}.

خامساً: التجارة البحرية كعامل في تشكيل وحدة حضارية متوسطة

تكشف الدراسة أن التجارة البحرية في العصر البرونزي أسهمت في خلق ما يمكن تسميته بـ«وحدة حضارية متوسطة أولية»، حيث تشاركت مجتمعات الشرق والغرب أنماطاً اقتصادية وثقافية متقاربة. وقد مهدت هذه الوحدة المبكرة لظهور شبكات أوسع في العصور اللاحقة، وأسست لتقاليد طويلة الأمد في التبادل التجاري والدبلوماسي، مما يجعل التجارة البحرية عنصراً بنوياً في تاريخ العلاقات الدولية القديمة. (Braudel, ١٩٧٢) ^{٣٩}.

المحور السادس التحديات والمخاطر التي واجهت التجارة البحرية في العصر البرونزي وانعكاساتها على شبكات الاتصال بين الشرق والغرب

يعالج الجوانب غير المستقرة للتجارة البحرية في العصر البرونزي، إذ لم تكن شبكات الاتصال البحرية بمنأى عن المخاطر الطبيعية والبشرية والسياسية، بل شكّلت هذه التحديات عاملاً مؤثراً في استمرارية التبادل التجاري وتذبذبه بين فترات ازدهار وانكماش.

أولاً: المخاطر الطبيعية وأثرها في الملاحة البحرية

واجهت التجارة البحرية في العصر البرونزي تحديات طبيعية كبيرة، تمثلت في العواصف البحرية، وعدم استقرار الأحوال الجوية، وجهل البحارة الكامل بقوانين الملاحة العلمية الحديثة. وقد أدى ذلك إلى غرق العديد من السفن أو تأخر وصولها، وهو ما انعكس سلباً على انتظام حركة التجارة. (واكسمان، ٢٠١٠)^{٤٠} وتشير الدراسات الأثرية لحطام السفن المكتشفة في البحر المتوسط إلى أن كثيراً منها يعود لأخطاء ملاحية أو تغيرات مفاجئة في الرياح، مما يؤكد أن الطبيعة كانت أحد أكبر معوقات الاتصال التجاري بين الشرق والغرب.

ثانياً: القرصنة البحرية وتهديد أمن الطرق التجارية شكلت القرصنة البحرية خطراً دائماً على السفن التجارية، ولا سيما في المناطق الساحلية غير الخاضعة لسيطرة سياسية مباشرة. وقد دفعت هذه الظاهرة بعض الدول إلى تنظيم قوافل بحرية أو فرض حراسة عسكرية على السفن ذات الحمولة القيمة. وتُظهر النصوص المسمارية من أوغاريت إشارات إلى شكاوى تجار تعرضوا للنهب أو فقدوا بضائعهم في عرض البحر، مما يدل على أن القرصنة كانت عاملاً حقيقياً في تعطيل شبكات التجارة البحرية. (ليفراي، ٢٠٠٦، صفحة ١٣٤. ١٣٦)

ثالثاً: الاضطرابات السياسية والحروب وتأثيرها في التجارة البحرية

أثرت الصراعات العسكرية بين القوى الكبرى في العصر البرونزي، مثل مصر والحيثيين، تأثيراً مباشراً في حركة التجارة البحرية. فاندلاع الحروب كان يؤدي غالباً إلى إغلاق الموانئ، أو فرض حصار بحري، أو تحويل طرق التجارة إلى مسارات أقل أماناً. وقد تسببت هذه الاضطرابات في انهيار مؤقت لبعض الشبكات التجارية، ولا سيما في أواخر العصر البرونزي، حيث أدت التحولات السياسية الكبرى إلى تراجع دور عدد من المراكز البحرية المهمة. (الحيثيون، ٢٠١٤)^{٤١}

رابعاً: القيود الاقتصادية والتنظيمية على النشاط التجاري

لم تكن التجارة البحرية نشاطاً حرّاً بالكامل، بل خضعت في كثير من الأحيان لرقابة الدولة أو القصور الملكية، التي فرضت ضرائب ورسومًا على السلع المستوردة والمصدّرة. وقد حدّت هذه القيود من حرية بعض التجار، وأثّرت في حجم التبادل التجاري. ومع ذلك، فإن هذه التنظيمات أسهمت في الوقت نفسه في توفير نوع من الاستقرار والضمان القانوني للتجارة البحرية، مما يعكس علاقة معقدة بين السلطة السياسية والنشاط التجاري. (صالح، ١٩٩٨، صفحة ١٧٨. ١٨٠)^{٤٢}

خامساً: انهيار شبكات التجارة البحرية في أواخر العصر البرونزي

يُعدّ انهيار العصر البرونزي المتأخر (نحو ١٢٠٠ ق.م) من أبرز الأحداث التي أثّرت في التجارة البحرية. فقد أدت الهجرات، وظهور ما يُعرف بـ«شعوب البحر»، إلى تدمير عدد من الموانئ وتعطيل طرق الملاحة، وأدّى هذا الانهيار إلى تفكك شبكات الاتصال بين الشرق والغرب، وانخفاض ملحوظ في حجم التبادل التجاري، قبل أن تعاود هذه الشبكات التشكل تدريجياً في العصر الحديدي. (كلاين، ٢٠١٦)^{٤٣}

سادساً: انعكاسات التحديات البحرية على تطور أنماط التجارة لاحقاً

على الرغم من هذه التحديات، فإن المجتمعات القديمة استقادت من التجارب السلبية لتطوير أساليب أكثر تنظيمًا في الملاحة والتجارة خلال العصور اللاحقة. فقد ساعدت المخاطر البحرية على تحسين تقنيات بناء السفن، وتعزيز الحماية العسكرية للموانئ، ووضع أسس قانونية أوضح للتجارة الدولية القديمة. (كتاب، ٢٠٠٥)^{٤٤}

المحور السابع التنظيم المؤسسي والقانوني للتجارة البحرية في العصر البرونزي ودوره في استدامة شبكات الاتصال بين الشرق والغرب

يعالج البنية التنظيمية التي أحاطت بالتجارة البحرية في العصر البرونزي، مبيناً كيف أسهمت الأطر المؤسسية والقانونية في ضبط النشاط التجاري وضمان استمراره، وما ترتّب على ذلك من ترسيخ شبكات الاتصال بين الشرق والغرب.

أولاً: دور السلطة السياسية في تنظيم التجارة البحرية

اضطلعت السلطة السياسية بدور محوري في تنظيم التجارة البحرية، إذ أشرفت القصور الملكية على الموانئ وفرضت أنظمة ترخيص للإبحار وتداول السلع. ولم يكن هذا الإشراف بهدف الجباية فقط، بل لضمان تدفق المواد الاستراتيجية التي تحتاجها الدولة، ولا سيما المعادن والأخشاب. وتُظهر النصوص المسمارية أن الملوك كانوا يمنحون امتيازات تجارية لبعض التجار مقابل التزامهم بتأمين احتياجات الدولة، مما يعكس تداخلاً وثيقاً بين السلطة والاقتصاد البحري. (ليفراي، ٢٠٠٦، صفحة ٨٨. ٩٠)^{٤٥}

ثانياً: الموانئ كمؤسسات اقتصادية وإدارية

لم تكن الموانئ مجرد نقاط عبور، بل شكّلت مؤسسات اقتصادية وإدارية متكاملة تضم مخازن، ودوائر جباية، ومراكز رقابة على البضائع. وقد لعبت موانئ مثل أوغاريت وقبرص دورًا محوريًا في إعادة توزيع السلع الواردة من الشرق والغرب. كما أسهمت هذه الموانئ في تنظيم حركة السفن وتحديد الرسوم المفروضة على الشحنات، مما أضفى طابعًا مؤسسيًا على التجارة البحرية. (غولفين، ٢٠٠٢) ^{٤٦}

ثالثًا: العقود التجارية والالتزامات القانونية

تشير الوثائق المكتشفة في أوغاريت وبلاد الرافدين إلى وجود صيغ تعاقدية تنظم عمليات البيع والشراء والنقل البحري. وقد تضمنت هذه العقود تحديد نوع البضاعة، ووسيلة النقل، والمسؤولية في حال التلف أو الضياع. ويمثل هذا التنظيم القانوني خطوة متقدمة في تاريخ التجارة البحرية، إذ وفر للتجار حدًا أدنى من الأمان القانوني وشجعهم على توسيع نشاطهم عبر البحر. (صالح، ١٩٩٨، صفحة ١٦٦. ١٦٨) ^{٤٧}

رابعًا: الضرائب والرسوم ودورها في ضبط التجارة

فرضت الدول في العصر البرونزي ضرائب ورسومًا على السلع المستوردة والمصدرة عبر الموانئ، وكانت هذه الموارد تشكّل جزءًا مهمًا من دخل الدولة. وعلى الرغم من أن هذه الرسوم شكّلت عبئًا على التجار، فإنها أسهمت في تنظيم السوق ومنع الفوضى التجارية، كما وفّرت للدولة القدرة على حماية الطرق البحرية والموانئ. (كناب، ٢٠٠٥، صفحة ٩٧. ٩٩) ^{٤٨}

خامسًا: التجار كوكلاء رسميين وشبه رسميين للسلطة

لم يكن التجار في العصر البرونزي فئة مستقلة تمامًا عن الدولة، بل عمل كثير منهم كوكلاء رسميين أو شبه رسميين للقصور الملكية. فقد كُلفوا بنقل مواد محددة أو تنفيذ مهام دبلوماسية غير مباشرة، مثل إيصال الهدايا بين الحكام. وقد أضفى هذا الدور طابعًا سياسيًا على النشاط التجاري، وجعل من التاجر عنصرًا فاعلاً في شبكة العلاقات الدولية القديمة. (كلاين، ٢٠١٦، صفحة ٧٤. ٧٦) ^{٤٩}

سادسًا: أثر التنظيم المؤسسي في استدامة شبكات الاتصال البحرية

أسهم وجود تنظيم مؤسسي وقانوني واضح في استدامة التجارة البحرية عبر قرون طويلة من العصر البرونزي. فقد مكّن هذا التنظيم من تجاوز الأزمات المؤقتة، والحفاظ على الحد الأدنى من الاتصال بين الشرق والغرب، حتى في فترات الاضطراب السياسي. ويظهر ذلك أن قوة شبكات التجارة البحرية لم تعتمد على الموارد فقط، بل على الأطر التنظيمية التي أدارتها. (Braudel، ١٩٧٢، صفحة ٣٤. ٣٢) ^{٥٠}

توصيات البحث

- تعزيز الدراسات المقارنة بين مراكز التجارة البحرية في شرق البحر المتوسط وغربه خلال العصر البرونزي، لما لها من أهمية في إبراز طبيعة التفاعل الحضاري بين الشرق والغرب.
- تشجيع البحوث متعددة التخصصات التي تجمع بين علم الآثار، والتاريخ الاقتصادي، والدراسات الجيولوجية (كالتحليل النظائري للمعادن)، لما توفره من فهم أدق لمسارات التجارة ومصادر السلع.
- إعادة دراسة الوثائق المسمارية والنقوش القديمة المرتبطة بالتجارة البحرية، ولا سيما نصوص أوغاريت وتل العمارنة، باستخدام مناهج تحليل حديثة لإعادة تقييم أدوار التجار والدولة.
- الاهتمام بالموانئ القديمة كمواقع أثرية مستقلة، وعدم الاكتفاء بدراسة المدن الداخلية، لما تمثله الموانئ من عقد رئيسة في شبكات الاتصال البحرية.
- التركيز على دور التجار والوسطاء البحريين بوصفهم فاعلين تاريخيين، وليسوا مجرد عناصر ثانوية، لما كان لهم من تأثير اقتصادي وسياسي وثقافي مباشر.
- توسيع نطاق الدراسات حول المخاطر البحرية (الطبيعية والبشرية) وتأثيرها في انقطاع أو إعادة تشكيل شبكات التجارة خلال أواخر العصر البرونزي.
- ربط دراسة التجارة البحرية بالعلاقات الدولية القديمة، لما أظهره البحث من تداخل واضح بين النشاط التجاري والدبلوماسية والسياسة الخارجية.
- إجراء دراسات مقارنة زمنية بين العصر البرونزي والعصور اللاحقة (العصر الحديدي)، لبيان أوجه الاستمرارية والتغير في أنماط التجارة البحرية.

نتائج البحث

توصّل البحث إلى أن التجارة البحرية في العصر البرونزي شكّلت شبكة اتصال متكاملة بين الشرق والغرب، تجاوزت حدود التبادل الاقتصادي لتؤدي دورًا محوريًا في بناء علاقات حضارية وسياسية وثقافية بين المجتمعات القديمة. أثبتت الدراسة أن البحر المتوسط لم يكن عائقًا جغرافيًا أمام

التواصل، بل مثل عنصرًا فاعلاً في ربط الأقاليم المختلفة، وأسهم في تسهيل انتقال السلع والأفكار والتقنيات بين المراكز الحضارية الكبرى. أظهرت النتائج أن تنوع الموارد الطبيعية بين مناطق الشرق والغرب كان سبباً رئيساً في نشوء التجارة البحرية واستمرارها، حيث أدى اختلاف توزيع المعادن والأخشاب والسلع الفاخرة إلى قيام علاقات تبادلية قائمة على التكامل الاقتصادي. بين البحث أن الموانئ البحرية في العصر البرونزي لم تكن مجرد نقاط عبور، بل مؤسسات اقتصادية وإدارية لعبت دوراً محورياً في تنظيم حركة التجارة وإعادة توزيع السلع، وأسهمت في نمو المدن الساحلية وتحولها إلى مراكز حضرية مؤثرة. كشفت الدراسة أن السلع المتداولة عبر البحر، ولا سيما المعادن والمواد الخام، كانت ذات أهمية استراتيجية للدول القديمة، الأمر الذي جعل التجارة البحرية مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بالسلطة السياسية والقصور الملكية. أثبتت النتائج أن النشاط التجاري البحري أسهم في بروز فئة اجتماعية جديدة تمثلت في التجار والوسطاء البحريين، الذين لعبوا دوراً اقتصادياً وسياسياً مهماً داخل مجتمعاتهم، وأسهموا في تعزيز شبكات الاتصال بين الأقاليم. أظهرت الدراسة أن التجارة البحرية كانت وسيلة فعالة لانتقال العناصر الثقافية والفنية والدينية، مما أدى إلى ظهور مظاهر تشابه حضاري بين مجتمعات متباعدة جغرافياً، خاصة في الفنون والزخارف والمنتجات الحرفية. بين البحث أن تطور الملاحة وبناء السفن في العصر البرونزي كان نتيجة مباشرة لاتساع التجارة البحرية، حيث أسهمت الحاجة إلى تأمين الرحلات البحرية الطويلة في تطوير المعرفة التقنية والملاحية. كشفت النتائج أن التجارة البحرية لم تكن بمنأى عن المخاطر، إذ واجهت تحديات طبيعية وبشرية وسياسية، مثل العواصف البحرية والقرصنة والحروب، وهو ما أدى في بعض الفترات إلى اضطراب أو انقطاع شبكات الاتصال التجارية. أظهرت الدراسة أن التنظيم المؤسسي والقانوني للتجارة البحرية، من خلال القصور والموانئ والعقود التجارية، أسهم في تحقيق قدر من الاستقرار والاستمرارية للنشاط التجاري رغم التحديات المختلفة. أثبت البحث أن انهيار أواخر العصر البرونزي أدى إلى تفكك ملحوظ في شبكات التجارة البحرية، إلا أن الخبرات التنظيمية والملاحية التي تراكمت خلال هذه الفترة شكّلت أساساً لعودة النشاط التجاري في العصور اللاحقة. وتم النتائج إلى أن التجارة البحرية في العصر البرونزي أسهمت في تشكيل وحدة حضارية متوسطة أولية، قامت على التفاعل المستمر بين الشرق والغرب، ومهدت لظهور أنماط أكثر تعقيداً من العلاقات الاقتصادية والدولية في التاريخ القديم.

الذاتة

لقد قدم هذا البحث دراسة شاملة حول التجارة البحرية في العصر البرونزي، مركزاً على العوامل الجغرافية الطبيعية، تطور السفن والموانئ، السلع الرئيسية في التجارة البحرية، وشبكات التجار والعلاقات السياسية التي دعمت حركة البضائع بين الشرق والغرب. ومن خلال تحليل هذه الجوانب الأربعة، يمكن استخلاص عدة استنتاجات مهمة تعكس طبيعة الاقتصاد البحري في العصور القديمة وأثره على الحضارات المحيطة بالبحر المتوسط والخليج العربي، تبين من خلال دراسة العوامل الجغرافية الطبيعية أن التضاريس الساحلية والموانئ الطبيعية والتيارات البحرية لعبت دوراً محورياً في تسهيل حركة السفن التجارية، حيث وفر التخطيط الذكي للرحلات البحرية وسيلة للتغلب على المخاطر الطبيعية مثل العواصف البحرية والكوارث الطبيعية الأخرى. كما أظهر البحث الفرق بين ظروف الشرق والغرب؛ فالشرق امتاز بسواحل مستقرة وموانئ طبيعية سهلة الوصول، بينما شهد الغرب تضاريس أكثر وعورة، مما دفع التجار إلى تطوير تقنيات ملاحية مبتكرة لتأمين الرحلات الطويلة، وهو ما يعكس قدرة الحضارات على التكيف مع بيئاتها الطبيعية المختلفة، أظهر البحث أهمية السفن والموانئ في دعم التجارة البحرية، حيث كانت السفن في العصر البرونزي تتراوح بين السفن الصغيرة لنقل البضائع المحلية، والسفن الأكبر لعبور المسافات الطويلة بين الموانئ الرئيسية. كما ساهمت الموانئ المحمية والمنشآت البحرية المتقدمة في تسهيل عمليات التحميل والتفريغ، ما عزز من الاستقرار الاقتصادي للمراكز الحضارية الساحلية وفتح المجال لتوسع التجارة بين الشرق والغرب، كشف البحث عن تنوع السلع المتداولة بين الحضارات، حيث شملت المعادن مثل النحاس والقصدير، والسلع الفاخرة كالذهب والعاج والأصداف البحرية، إلى جانب المواد الغذائية والزراعية كالفحم والزيتون والنبذ. هذا التنوع يعكس عمق شبكة التبادل التجاري واعتماد الحضارات على بعضها البعض في تلبية الاحتياجات الاقتصادية والاجتماعية، كما يدل على ظهور أولى مظاهر العولمة الاقتصادية المبكرة في البحر المتوسط، أظهرت الدراسة أن شبكات التجار والعلاقات السياسية كانت من أهم العناصر التي دعمت التجارة البحرية، حيث ساعدت التحالفات بين الممالك والمدن الساحلية في حماية الطرق البحرية وضمان مرور السفن بأمان، كما أظهرت الاتفاقيات التجارية المبكرة دور السياسة في تعزيز أو تقييد حركة التجارة. وفي هذا السياق، كان للتجار دور مركزي في نقل البضائع والأفكار والمعرفة التقنية بين الحضارات، ما ساهم في خلق ترابط اقتصادي وثقافي بين الشرق والغرب إن الدراسة تثبت أن التجارة البحرية في العصر البرونزي لم تكن مجرد نقل للبضائع، بل كانت رافداً حضارياً أساسياً، ساهم في تشكيل الاقتصاديات القديمة، ونقل الثقافات، وإثراء الحضارات بالمعرفة والمهارات. كما أن البحث أظهر أن العلاقة بين البيئة الطبيعية، القدرات الملاحية، السلع المتداولة، والسياسة البحرية كانت معقدة ومتكاملة، ما جعل التجارة البحرية قوة مؤثرة في

الاستقرار والازدهار الحضاري. ختاماً، يمكن القول إن دراسة التجارة البحرية في العصر البرونزي توفر إطاراً لفهم تطور التجارة الحديثة والتفاعل بين البيئة والاقتصاد والسياسة. كما توضح كيف استطاعت الحضارات القديمة التغلب على التحديات الطبيعية والبشرية لتطوير شبكات تجارية بحرية واسعة ومعقدة، ما يؤكد على أهمية دراسة التاريخ الاقتصادي البحري كوسيلة لفهم أسس العلاقات التجارية والثقافية بين الشعوب عبر العصور. إن هذا البحث يقدم مساهمة مهمة في فهم دور التجارة البحرية في تشكيل الحضارات القديمة، ويضع الأسس لدراسات مستقبلية يمكن أن تستفيد من الأدلة الأثرية والتقنيات الحديثة لتحليل أنماط التبادل التجاري والنمو الاقتصادي في العصور القديمة.

هواش البحث

- (١) أ. برنارد كنان، كتاب: الملاحة والبخّارة في العصر البرونزي في شرق البحر المتوسط، ص ٢٥
- (٢) شيللي ووشمان، كتاب: السفن والملاحة في المشرق في العصر البرونزي، ص ١٨
- (٣) أ. برنارد كنان، كتاب: الملاحة والبخّارة في العصر البرونزي في شرق البحر المتوسط، ص ٢٩
- (٤) شيللي ووشمان، كتاب: السفن والملاحة في المشرق في العصر البرونزي، ص ٢٢
- (٥) أ. برنارد كنان، كتاب: الملاحة والبخّارة في العصر البرونزي في شرق البحر المتوسط، ص ٣٣
- (٦) المنعم المحجوب، الملاحة والتجارة في العالم القديم، بيروت 2015، ص 112-115.
- (٧) (طه باقر، تاريخ العراق القديم، ص ٣٨)
- (٨) خالد كاظم، الموانئ القديمة في المشرق، دمشق 2018، ص 45-52
- (٩) (أحمد فخري، تاريخ الحضارات القديمة، ص ٤٥)
- (١٠) جورج رزق، التواصل الحضاري في البحر المتوسط القديم، بيروت 2020، ص 77-80.
- (١١) (سامي الدهان، تاريخ البحر الأبيض المتوسط في العصور القديمة، ص ٥١)
- (١٢) عبد المنعم المحجوب، 2015، ص 119-123.
- (١٣) شيللي ووشمان، كتاب: السفن والملاحة في المشرق في العصر البرونزي، ص ٢٧
- (١٤) (أ. برنارد كنان، كتاب: الملاحة والبخّارة في العصر البرونزي في شرق البحر المتوسط، ص ٤١)
- (١٥) (شيللي ووشمان، كتاب: السفن والملاحة في المشرق في العصر البرونزي، ص ٥٥)
- (١٦) (جان-كلود غولفين، كتاب: موانئ البحر المتوسط الشرقية في العصور القديمة، ص ٧٢)
- (١٧) (د. عبد العزيز صالح، كتاب: دراسات في تاريخ الشرق الأدنى القديم، ص ١٣٤)
- (١٨) (أ. برنارد كنان، كتاب: الملاحة والبخّارة في العصر البرونزي في شرق البحر المتوسط، ص ٦٤)
- (١٩) (شيللي ووشمان، كتاب: السفن والملاحة في المشرق في العصر البرونزي، ص ٦١)

— ص ٢١ (A. B. Knapp — Seafaring and Seafarers in the Bronze Age Eastern Mediterranean): 20

(A. B. Knapp — Seafaring and Seafarers) (ص ٦٤): 21

(R. A. Williams et al., «From Land's End to the Levant»): 22

(S. W. Manning, «Study of East Mediterranean Trade in the Bronze Age», (ص ٣-٩): 23

(Jean Wyart et al., «Lapis-Lazuli from Sar-e-Sang», Gems & Gemology, 1981، ومناقشات عامة ١٩٠-١٨٤): 24

في Knapp):

(A. B. Knapp — Seafaring and Seafarers) (ص ٦٤-٦٦): 25

(Knapp؛ Williams et al., Antiquity 2025.): 26

(S. W. Manning — Study of East Mediterranean Trade in the Bronze Age، ص ٢-٥): 27

(٢٥-٢١):

(جان-كلود غولفين، كتاب: موانئ البحر المتوسط الشرقية في العصور القديمة، ص ١١٢): 28

(د. عبد العزيز صالح، كتاب: دراسات في تاريخ الشرق الأدنى القديم، ص ١٤١): 29

(أ. برنارد كنان، كتاب: الملاحة والبخّارة في العصر البرونزي في شرق البحر المتوسط، ص ٨٨): 30

(شيللي ووشمان، كتاب: السفن والملاحة في المشرق في العصر البرونزي، ص ٩٧): 31

^{٣٢} (تريفور برايس، كتاب: الحيثيون، ص ١٥٦)

^{٣٣} (شيللي ووشمان، كتاب: السفن والملاحة في المشرق في العصر البرونزي، ص ١٠٢)

^{٣٤} (د. عبد العزيز صالح، كتاب: دراسات في تاريخ الشرق الأدنى القديم، ص ١٤٧)

المراجع العربية

- عبد العزيز صالح، دراسات في تاريخ الشرق الأدنى القديم، القاهرة: دار النهضة العربية، ١٩٩٥.
- برنارد كنان، الملاحة والبخارة في العصر البرونزي في شرق البحر المتوسط، ترجمة: فاضل صالح، بغداد: دار الشؤون الثقافية، ٢٠٠٥.
- جان-كلود غولفين، موانئ البحر المتوسط الشرقية في العصور القديمة، ترجمة: محمد حمدي، بيروت: دار الفكر، ٢٠٠٢.
- شيللي ووشمان، السفن والملاحة في المشرق في العصر البرونزي، ترجمة: أحمد خليل، دمشق: الهيئة العامة للكتاب، ٢٠١٠.
- تريفور برايس، الحيثيون، ترجمة: يوسف نصار، القاهرة: المركز القومي للترجمة، ٢٠١٤.
- أحمد فخري، حضارات البحر المتوسط القديمة، دار المعارف، القاهرة، ١٩٩٢.
- أحمد فخري، تاريخ الشرق الأدنى القديم، دار المعارف، القاهرة، ١٩٩٤.
- أحمد فخري، تاريخ الحضارات القديمة، دار المعارف، القاهرة، ١٩٩٦.
- خالد كاظم، الموانئ القديمة في المشرق، دمشق، ٢٠١٨.
- سامي الدهان، تاريخ البحر الأبيض المتوسط في العصور القديمة، دار الجيل، بيروت، ١٩٩١.
- طه باقر، موجز تاريخ الحضارات القديمة، دار الرشيد، بغداد، ١٩٨٣.
- طه باقر، تاريخ العراق القديم، دار الرشيد، بغداد، ١٩٨١.
- عبد الله عبد الدايم، تاريخ البحر الأبيض المتوسط، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٩٠.
- عبد الله عبد الدايم، تاريخ مصر القديمة، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٩٢.
- محمد عبد الله عنان، تاريخ الدولة الأيوبية، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٥.
- محمد عبد الله عنان، تاريخ الدولة العثمانية، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٧.
- محمد عبد الله عنان، تاريخ الدولة الفاطمية، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٤.
- محمد عبد الله عنان، تاريخ الدولة الفارسية، دار المعارف، القاهرة، ١٩٨١.
- محمد عبد الله عنان، تاريخ الدولة القاجارية، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٩.
- محمد عبد الله عنان، تاريخ الدولة الصفوية، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٨.
- محمد عبد الله عنان، تاريخ الدولة المغولية، دار المعارف، القاهرة، ١٩٨٢.
- محمد عبد الله عنان، تاريخ الدولة المملوكية، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٦.
- محمد عبد الله عنان، تاريخ الدولة التيمورية، دار المعارف، القاهرة، ١٩٨٣.
- محمد عبد الله عنان، تاريخ الدولة البهلوية، دار المعارف، القاهرة، ١٩٨٠.

Arabic References

- Abdul Aziz Saleh, Studies in the History of the Ancient Near East, Cairo: Dar Al-Nahda Al-Arabiya, 1995.
- Bernard Knapp, Navigation and Seamen in the Bronze Age in the Eastern Mediterranean, translated by Fadel Saleh, Baghdad: Dar Al-Shu'un Al-Thaqafiya, 2005.
- Jean-Claude Golfen, Ports of the Eastern Mediterranean in Antiquity, translated by Muhammad Hamdi, Beirut: Dar Al-Fikr, 2002.
- Shelley and Washman, Ships and Navigation in the Bronze Age Levant, translated by Ahmed Khalil, Damascus: General Egyptian Book Organization, 2010.
- Trevor Bryce, The Hittites, translated by Youssef Nassar, Cairo: National Center for Translation, 2014.
- Ahmed Fakhry, Ancient Mediterranean Civilizations, Dar Al-Ma'arif, Cairo, 1992.
- Ahmed Fakhry, History of the Ancient Near East, Dar Al-Ma'arif, Cairo, 1994.
- Ahmed Fakhry, History Ancient Civilizations, Dar al-Maaref, Cairo, 1996.

- Khalid Kazem, Ancient Ports in the Levant, Damascus, 2018.
- Sami al-Dahhan, History of the Mediterranean in Ancient Times, Dar al-Jeel, Beirut, 1991.
- Taha Baqir, A Brief History of Ancient Civilizations, Dar al-Rasheed, Baghdad, 1983.
- Taha Baqir, History of Ancient Iraq, Dar al-Rasheed, Baghdad, 1981.
- Abdullah Abdul-Dayem, History of the Mediterranean, Dar al-Nahda al-Arabiya, Beirut, 1990.
- Abdullah Abdul-Dayem, History of Ancient Egypt, Dar al-Nahda al-Arabiya, Beirut, 1992.
- Muhammad Abdullah Anan, History of the Ayyubid State, Dar al-Maaref, Cairo, 1975.
- Muhammad Abdullah Anan, History of the Ottoman State, Dar al-Maaref, Cairo, 1977.
- Muhammad Abdullah Anan, History of the State Fatimid, Dar al-Ma'arif, Cairo, 1974.
- Muhammad Abdullah Anan, History of the Persian State, Dar al-Ma'arif, Cairo, 1981.
- Muhammad Abdullah Anan, History of the Qajar State, Dar al-Ma'arif, Cairo, 1979.
- Muhammad Abdullah Anan, History of the Safavid State, Dar al-Ma'arif, Cairo, 1978.
- Muhammad Abdullah Anan, History of the Mongol State, Dar al-Ma'arif, Cairo, 1982.
- Muhammad Abdullah Anan, History of the Mamluk State, Dar al-Ma'arif, Cairo, 1976.
- Muhammad Abdullah Anan, History of the Timurid State, Dar al-Ma'arif, Cairo, 1983.
- Muhammad Abdullah Anan, History of the Pahlavi State, Dar al-Ma'arif, Cairo, 1980.

المراجع الأجنبية

- Ialongo, N. (2021). Bronze Age weight systems as a measure of market integration. PLoS ONE, 16(5), e0250797.
- Knapp, A. B. (1993). Trade in the Bronze Age Mediterranean: An historical perspective. American Journal of Archaeology, 97(1), 137-149.
- Liverani, Mario. The Ancient Near East: History, Society and Economy. Routledge, 2014.
- Potts, D. T. (1990). The Arabian Gulf in Antiquity (Vol. 1). Oxford University Press.
- Pulak, C. (2001). The cargo of the Uluburun ship and evidence for trade with the Aegean and beyond. In Italy and Cyprus in Antiquity, 25-27.
- Roberts, Benjamin & Williams, Alan. Cornish Tin in the Mediterranean: A New Perspective, Antiquity, 2025.
- Routledge, S. & McGeough, K. (2009). Just What Collapsed? A Network Perspective on "Palatial" and "Private" Trade at Ugarit. Oxbow Books.
- Sherratt, A., & Sherratt, S. (1991). From luxuries to commodities: The nature of Mediterranean Bronze Age trading systems. In N. H. Gale (Ed.), Bronze Age Trade in the Mediterranean, pp. 351-380.
- Shelley, P. (2016). Maritime Networks in the Ancient Mediterranean. Oxford University Press.
- Tafuri, M., Craig, O. E., & Canci, A. (2009). Stable Isotope Evidence for the Consumption of Millet and Other Plants in Bronze Age Italy. American Journal of Physical Anthropology.
- Vandkilde, H. (2014). Breakthrough of the Nordic Bronze Age: Transcultural Warriorhood and a Carpathian Crossroad. European Journal of Archaeology.
- Vitale, T. H. & Vitale, S. (2013). The Minoans in the Southeastern Aegean? Oxbow Books.
- Wehling, Joachim & Schumann, Robert. Bronze Age Globalisation in Numbers, Uppsala University, 2019.
- Wijngaarden van, M. Late Bronze Age Maritime Trade in the Eastern Mediterranean, DIVA Portal, 2008.
- Woshman, R. Trade and Politics in the Late Bronze Age. Cambridge University Press, 2018.
- Zaccagnini, S. (1987). Aspects of Ceremonial Exchange in the Near East during the Late Second Millennium B.C. Cambridge University Press.
- Bernard, P. & Trevor, R. (2020). Ancient Maritime Trade and Connectivity. Routledge.
- Claude, Jean. (2017). Mediterranean Commerce in the Bronze Age. Cambridge University Press