الآثار البحرية في شرق البحر الأبيض المتوسط

مقدمة عامة

نظرًا لعمق المعلومات التاريخية ومدى البحث العلمي، فإن منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا (MENA)، تعد مناطق ذات أهمية استثنائية في دراسة المجتمعات البشرية السابقة والطرق العديدة التي كانت تتواصل بها. ونظرًا لخصائصها الجغرافية والبيئية، غالبًا ما توصف منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا بأنها محاطة بالاتصال، وخاصة من خلال المجتمعات البحرية التي سهلت التجارة والتفاعل بشكل مستمر. والآثار المادية لهذا التفاعل وفيرة وتشهد على الوجود البشري في هذه المنطقة منذ آلاف السنين. تلعب هذه الآثار أيضًا أدوارًا مهمة في تشكيل والحفاظ على الهويات المحلية. كما أنها تشكل جزءًا من الاقتصادات المحلية (على سبيل المثال السياحة الثقافية).

ومع ذلك، مثل العديد من المناطق حول العالم، تشهد البيئة البحرية والمناظر الطبيعية الساحلية لمنطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا تغيرات على نطاق ووتيرة غير مسبوقة، تتعلق بأسباب مختلفة، في المقام الأول الأنشطة البشرية وتغير المناخ. وبينما نستكشف هذه الأسباب وتأثيرها في المحاضرة الرابعة، نقدم في هذه المحاضرة مقدمة عامة لأنواع الآثار البحرية التي واجهتها هذه المنطقة، مع التركيز بشكل أكبر على شرق البحر الأبيض المتوسط وساحل شمال إفريقيا.

خريطة تُظهر المسطحات المائية التي تحدد منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا (تم انشاءها بواسطة خرائط Google).

المقدمة:

يعد التفاعل البحري أحد أهم الجوانب التي تمت مناقشتها على نطاق واسع في تاريخ وآثار البحر الأبيض المتوسط. ومن غير المستغرب إذن أن تكون أقدم الحفائر تحت الماء قد أجريت في شرق البحر الأبيض المتوسط - وهي المنطقة التي جذبت انتباه العلماء تاريخيًا بسبب ارتباطها بالاستعمار والأديان المعاصرة.

إن أكثر الآثار البحرية التي تمت مناقشتها على نطاق واسع في البحر الأبيض المتوسط تتعلق بإمبراطورية روما، وهو ما ينعكس في العدد الكبير من حطام السفن والموانئ التي تم التنقيب عنها في المنطقة . يُعرف هذا أيضًا بالتقاليد الكلاسيكية في علم الآثار البحرية (انظر المحاضرة 1). ومثل الكثير من علم الآثار الكلاسيكي، تم تركيز الأبحاث الأكاديمية على علم الآثار البحرية في البحر الأبيض المتوسط بشكل غير متناسب على الساحل الشمالي للبحر الأبيض المتوسط. علاوة على ذلك، في السنوات الأخيرة، كانت هناك محاولات كبيرة لتطوير القدرات والبنية التحتية للآثار البحرية في شرق البحر الأبيض المتوسط (وخاصة مصر ولبنان وقبرص). في الوقت نفسه، تم توثيق العديد من المواقع المهمة من ساحل شمال إفريقيا، ولكن بدرجة أكثر محدودية. وجدير بالذكر ان ساحل شمال إفريقيا يقدم فرصة فريدة للتفكير في التجارة والتواصل في البحر الأبيض المتوسط من منظور ساحله الجنوبي ومن خلال دراسة التراث الذي يعود تاريخه إلى ما خارج الفترة الرومانية.

علم الآثار البحرية في الشرق الأوسط

لا يوجد إجماع حاليًا بشأن تعريف الشرق الأوسط ومداه الجغرافي. فعندما يبحث المرء عن "خريطة الشرق الأوسط" في منصات مختلفة، تتباين النتائج بشكل كبير. والجدير بالذكر أن المسطحات المائية الرئيسية، مثل

المواقع التي تم توثيقها وتحميلها حتى نهاية عام 2024 على قاعدة بيانات EAMENA/MarEA ، وتُظهر كثافة المواقع على طول الساحل. لا تعكس الفجوات في الخريطة غياب المواقع، بل تشير إلى مناطق لم يتم توثيقها بالكامل بعد من قبل الفريق .(المصدر: https://database.eamena.org/).

الخليج العربي والبحر الأحمر، لا يتم تضمينها دائمًا. وفي هذه الدورة، سنشير بإيجاز إلى المسطحات المائية، بينما نناقش شرق البحر الأبيض المتوسط بمزيد من التفصيل.

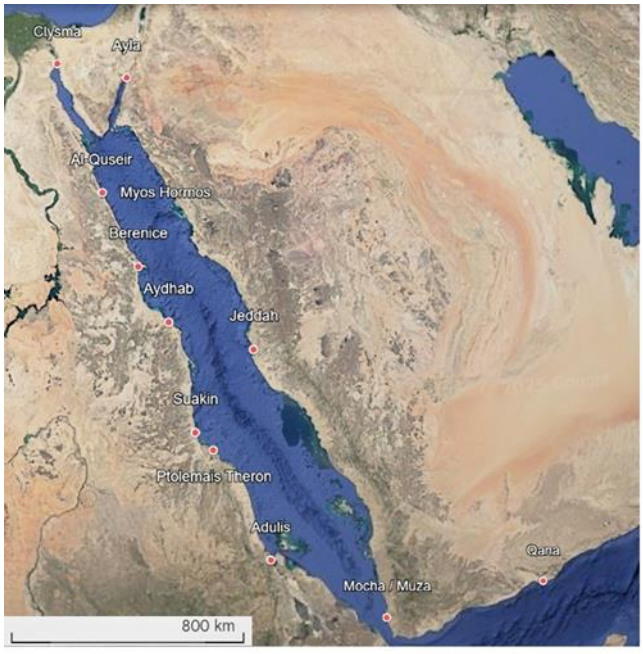
البحر الأحمر: كان البحر الأحمر على مر التاريخ مهمًا في التجارة الدولية والاتصال، كما يتضح من العدد الكبير من المواقع الساحلية الموثقة على طول ساحله. ومع ذلك، تم تحديد عدد صغير نسبيًا من حطام السفن في البحر الأحمر، وهو الامر الذي يعود الى كل من الظروف البيئية الفريدة والبحث الأثري البحري المحدود نسبيًا. وعلى وجه التحديد، فان المياه الدافئة والأعماق الكبيرة في المنطقة قد تعيق الحفاظ على حطام السفن والمواد العضوية الأخرى - وهو الأمر الذي تفاقم بسبب صناعة الغوص الترفيهي المزدهرة. وعلى الرغم من ذلك، فإن العديد من المنشآت الساحلية ومواقع الموانئ التي تكونت بسبب الترسبات الطمية، جنبًا إلى جنب مع الأدلة النصية / التاريخية والبحث الاثنوجرافي، توفر رؤى مهمة في التاريخ البحري الغني للبحر الأحمر.

يحمل ساحل البحر الأحمر بعضًا من أقدم الأدلة على النشاط الساحلي البشري، وخاصة في شبه جزيرة بوري حيث استقر البشر الأوائل منذ حوالي 125000 عام. ويظهر الاستغلال المبكر للموارد البحرية هناك من خلال أدوات العصر الحجري القديم التي تم العثور عليها جنبًا إلى جنب مع الرخويات البحرية المهملة في عبدور. ومع ذلك، فإن الأدلة المباشرة على الأنشطة البحرية في عصور ما قبل التاريخ في البحر الأحمر محدودة، وكثيراً ما يُستدل عليها من السجلات النصية والتصويرية في وادي النيل. وفي حين أن الأدلة المادية للسفن في عصور ما قبل التاريخ محدودة، فإن توثيق المراسي من الحجر الجيري وأكثر من 40 لوحاً خشبياً للسفن من مرسى وادي جواسيس على البحر الأحمر المصري قد زاد السجلات المادية بشكل كبير.

وبدءًا من منتصف الألفية الثانية قبل الميلاد على الأقل، أبحرت السفن عبر البحر الأحمر للوصول إلى "بونت" ومناطق أخرى للتجارة في المر واللبان والسلع الغريبة المختلفة. بعد ذلك، شرع التجار الفينيقيون والعرب والهنود أيضًا في رحلات. وقد ظهرت الروايات التفصيلية لهذه الأنشطة البحرية بشكل رئيسي من الجغرافيين الكلاسيكيين، وخاصة من كتاب الطواف حول البحر الاريتري *Periplus Maris Erythraei* (منتصف القرن الخامس قبل الميلاد). ثم خلال الحكم البطلمي والحكم الروماني في وقت لاحق، توسعت طرق التجارة إلى شبه الجزيرة العربية والهند، بمساعدة كبيرة من الموانئ التي سهلت حركة وتخزين البضائع. وتشمل الموانئ الرئيسية القصير القديم *Myos Hormos* وبرنيس *Berenike*، الواقعة على حافة مصر، والتي أصبحت بوابة أساسية للتجارة الرومانية مع الشرق. هذا وتشمل الاكتشافات الأثرية، ذات الصلة، واجهة بحرية رومانية مبنية من الجرار وهيكل رصيف فريد من نوعه يعود تاريخه إلى أواخر القرن الأول قبل الميلاد أو أوائل القرن الأول الميلادي. ومع ذلك، بحلول القرن الثالث الميلادي، تم التخلي عن الميناء بسبب ترسب الطمي. وقد أثرت الرواسب المماثلة على برنيس، التي يرجع تاريخها إلى الفترة بين العصر البطلمي حتى القرن السادس الميلادي. وكذلك كشفت الحفريات عن جدران بحرية وأرصفة كبيرة من كتل المرجان.

اليوم، يفصل ميناء برنيس القديم عن المنشآت شريط رملي، مما ساهم على الأرجح في ضعف الميناء. وقد كشفت الحفائر في القصير القديم وبرنيس عن قطع أثرية توفر رؤى حول تقنيات بناء السفن مثل تلك الموجودة في البحر الأبيض المتوسط، مما يشير إلى أن بعض السفن المشاركة في تجارة البحر الأحمر والمحيط الهندي تم بناؤها وفقًا للتقنيات التقليدية المتوسطية. ولعبت الموانئ المهمة الأخرى على طول البحر الأحمر، مثل السويس *Clysma*، والعقبة *Aila*، وبتوليمايس ثيرون، *وعدوليس Adulis*، و المخا *Muza*، وبير علي *Qana/Qani*، أدوارًا حاسمة في التجارة. وتشتهر المخا، المرتبطة بمشروب الموكا الحديث، وعدن في اليمن، التي لا تزال ميناءً رئيسيًا اليوم، بأهميتها التاريخية في التجارة. وتتمتع عدن، التي وصفها كتاب الطواف حول البحر الاريتري بأنها نقطة التقاء رئيسية للسفن القادمة من الهند ومصر، بميناء طبيعي لا يزال قيد الاستخدام، في حين كانت بير علي موضوعًا لحفائر واسعة النطاق، وكشفت عن خلجان رملية مثالية لرسو القوارب، على الرغم من عدم تحديد أي هياكل ميناء حتى الآن.

لعب البحر الأحمر دورًا حاسمًا في الشحن في العصور الوسطى، وخاصة لنقل البضائع التجارية والحجاج المتجهين إلى مكة عبر موانئ مثل القصير (مصر)، وعيذاب (مصر)، وسواكن (السودان)، وجدة (المملكة العربية السعودية). ومع ذلك، تظل المعرفة بالسفن في العصر الإسلامي محدودة، حيث لا تزال حطام السفن من هذه الفترة نادرة.ولقد قدمت الأبحاث الاثنوجرافية في البحر الأحمر رؤى مهمة حول تقاليد بناء القوارب والسفن،



خريطة لأهم المواقع المذكورة في النص (تم إنتاجها على خرائط Google).

والتي تكمل الأدلة الأثرية والنصية والتصويرية المتفرقة. وبصرف النظر عن عدد قليل من القوارب التقليدية المخيطة المتبقية في اليمن وبعض الطوافات الخشبية المربوطة أو المثبتة، فإن الحوري، وهو قارب خشبي أو زورق شجري، هو المثال الأساسي لبناء القوارب التقليدية المستمرة في المنطقة، مع تاريخ يمتد على الأقل ألفي عام. ومع تطور تقاليد بناء القوارب، تم استبدال العديد من السفن الآن بالألياف الزجاجية.

الخليج الفارسي: إن الدور الحاسم الذي لعبه الخليج الفارسي في التفاعل بين الثقافات والتجارة معترف به على نطاق واسع، وخاصة باعتباره نقطة اتصال بين بحر مكران وبلاد ما بين النهرين والبحر الأبيض المتوسط وبحر العرب والمحيط الهندي. يعود تاريخ أقدم طرق التجارة الموثقة التي تربط بلاد ما بين النهرين ووادي السند إلى الألفية الرابعة والثالثة قبل الميلاد، ويستمر النشاط البحري دون انقطاع في مدن الموانئ الإسلامية الدولية المهمة والموانئ الحديثة الرئيسية.

خلال الألفية الثالثة قبل الميلاد، تم استخدام توزيع الأختام والخرز والسيراميك عبر جنوب شرق إيران ووادي السند للإشارة إلى وجود شبكة معقدة من الطرق البرية والبحرية التي تربط وادي السند ببلاد ما بين النهرين مع الطرق البرية وربما البحرية أيضًا. وتشير الأدلة الأثرية الحالية (توزيع القطع الأثرية) إلى وجود طرق تجارية بارزة على طول الساحل العربي؛ ومع ذلك، هناك حاجة إلى مزيد من البحث لرسم خرائط للمواقع المرتبطة وإعادة بناء هذه الشبكات البحرية. من بين طرق التجارة البحرية الأكثر شهرة تلك التي تربط دلمون بجنوب شرق الجزيرة العربية (مكران). ومن بين هذه الشبكة تبرز البحرين وجزيرة فيلكا. وهناك مواقع إضافية في الإمارات العربية المتحدة (أم النار) ويُعتقد على نطاق واسع أنها كانت جزءًا من شبكة تجارية بحرية تربط بلاد ما بين النهرين ووادي السند.

ويقال إن طريقًا بحريًا آخر كان يمر عبر مكران (باكستان)، حيث تم التنقيب في سوتكاجندور وسوتكا-كوه، وهما ميناءان بحريان محصنان في هارابا (حضارة وادي السند)، يحتويان على مواد تشير إلى الاتصال البحري ببلاد ما بين النهرين. وهناك طريق إضافي يربط المواقع على طول الساحل الإيراني (مادوان، وفسا، وسروستان، وشيراز، وبهبهان، والأهواز) ببلاد ما بين النهرين.

كانت طرق التجارة هذه سلسة ومتكيفة مع العوامل البيئية والاقتصادية والسياسية المتغيرة. وهناك حاجة إلى المزيد من الحفائر لفهم العلاقات بين المواقع المختلفة إلى حد أكثر تفصيلاً. وفي هذا الصدد، تقدم منطقة الخليج فرصة مهمة للتفكير في الآثار البحرية وتطوير أجندات توثيق واسعة النطاق.

خريطة للمواقع الساحلية والمواقع تحت الماء المعروفة في الخليج (مشروع الآثار البحرية المهددة بالانقراض *Maritime Endangered Archaeology Project*)

شرق البحر الأبيض المتوسط: لقد اجتذب شرق البحر الأبيض المتوسط، بما في ذلك تركيا ومصر وقبرص والساحل الشامي (سوريا ولبنان وإسرائيل وفلسطين)، اهتمامًا كبيرًا من قبل علماء الآثار البحرية. ويرتبط هذا إلى حد ما بإنشاء مراكز أبحاث بحرية مبكرة في تركيا وقبرص أثناء حفائر حطام السفن، مثل اولوبورون *Uluburun* في تركيا وكيرينيا/غرنة *Kyrenia* في قبرص. ومن المهم أن نلاحظ أن الكثير من تاريخ

الاستكشاف الأثري البحري في هذه المنطقة يتم بواسطة فرق دولية، ولم تكن هناك محاولات جادة لبناء القدرات في مجال الاثار البحرية إلا في العقود الأخيرة، وخاصة في قبرص ولبنان ومصر وإلى حد ما فلسطين.

تجدر الإشارة إلى أن العديد من حطام السفن يُعتقد أنه يقع داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة لدول شرق البحر الأبيض المتوسط المختلفة، بما في ذلك أمثلة التعاون بين قبرص وإسرائيل لتوثيقها. في الوقت نفسه، ليست كل دول شرق البحر الأبيض المتوسط موقعة على اتفاقية اليونسكو 2001، مما يؤثر على تطوير الأطر القانونية الإقليمية المحيطة بحماية التراث المغمور بالمياه.

تركيا: تلعب دورًا محوريًا في تاريخ تطور علم الآثار البحرية. حيث تم التنقيب عن حطام سفن مهمة بما في ذلك أولوبورون ورأس جليدونيا من قبل معهد الآثار البحرية، الذي لديه مركز أبحاث قائم في بودروم في تركيا. وقد تم مسح أو التنقيب عن عدد كبير من حطام السفن في تركيا، بما في ذلك: كوملوكا وشيخان ديريسي من العصر البرونزي، وتيكتاش بورنو اليونانية الكلاسيكية، وياسيادا الرومانية والبيزنطية، بالإضافة إلى سلسلة من حطام السفن البيزنطية الموجودة في يني كابي.

خريطة تُظهر مدى وكثافة المواقع الأثرية البحرية المعروفة في تركيا (تم انشاءها على خرائط Google باستخدام معلومات من *Ancient ports in Turkey Asia Minor | Ancient Ports - Ports Antiques*).

كما اجتذب الساحل الجنوبي لتركيا (قيليقيا) الانتباه بسبب الدور الذي لعبه في القرصنة في شرق البحر الأبيض المتوسط خلال الفترتين الهلينستية والرومانية. وقد ارتبطت العديدمن المراسي والملاجئ بهذا النشاط، وهو ما تم توثيقه في المصادر التاريخية القديمة.

يحتوي ساحل بحر إيجة في تركيا على عدد كبير من الموانئ، وقد ورد ذكر العديد منها في المصادر المكتوبة القديمة وارتبطت بمدن بارزة مثل ميليتوس وإزمير/ يوريديكيا. ومثل العديد من أجزاء البحر الأبيض المتوسط، تم استخدام العديد من هذه الموانئ لفترات زمنية متعددة، بما في ذلك العصر الحديث، وغالبًا ما يصعب تمييز بقاياها التي تعود إلى ما قبل العصر الحديث.

ومع ذلك، تقدم الحفريات المهمة مثل يني كابي البيزنطية رؤى حول أهمية التجارة في غرب تركيا. وتشمل السمات البحرية الأخرى المثيرة للاهتمام حوض بناء السفن الروماني/العصور القديمة المتأخرة الموثق في جزيرة دانا قبالة الساحل الجنوبي لتركيا.

قبرص:

نسخة طبق الأصل من سفينة كيرينيا. الصورة: مشروع الإبحار التجريبي في شرق البحر الأبيض المتوسط - (EMES) جامعة ساوثهامبتون.

لعبت جزيرة قبرص دورًا محوريًا في تطوير علم الآثار البحرية كتخصص من خلال الأبحاث البحرية المبكرة في الجزيرة في عام 1960. ومن بين أبرز مشاريع البحث حفائر حطام سفينة كيرينيا، وهو حطام سفينة يعود تاريخه إلى القرنين الرابع والثالث قبل الميلاد تم العثور عليه قبالة الساحل الشمالي للجزيرة. ولا تزال كيرينيا ونسخها المختلفة تشكل مصدرًا لمعلومات علم الآثار البحرية حتى الآن. وبعد تقسيم الجزيرة في عام 1974 والاحتلال المستمر لثلثها الشمالي، استمر علم الآثار البحرية بوتيرة أبطأ في الجنوب. بالإضافة إلى المسوحات الأثرية البحرية المهمة التي تتبعت أدلة على الاتصال البشري بالبحر، تم التنقيب عن ميناء مغمور مهم في أماثوس. وتشمل المواقع الإضافية التي تشهد على ثراء وتنوع الآثار البحرية في الجزيرة ما يلي:

حطام السفن: وخاصة حطام سفينة مازوتوس التي تحمل شحنة كبيرة من الجرار التي يعود تاريخها إلى القرن الرابع قبل الميلاد، فضلاً عن حطام سفينة نيسيا العثمانية الموثق حاليًا قبالة الساحل الشرقي للجزيرة.

أحد مراكب الصيد التقليدية في قبرص (الصورة بواسطة Lucy Blue).

المراسي: تم تحديدها من خلال توزيع الأدلة المادية البحرية (مثل حاويات النقل البحري المجزأة والمراسي وما إلى ذلك) في مواقع مثل ماروني تساروكاس وتوشني لاكيا في الألفية الثانية قبل الميلاد على طول الساحل الجنوبي الأوسط للجزيرة.

القوارب التقليدية وغيرها من الأدلة على تقنيات بناء السفن الموثقة بين مجتمعات الصيد، وخاصة حول قرية زيجي.

البنية الأساسية للإنتاج والتوزيع المتعلقة بنقل الخروب حول ساحل الجزيرة، على سبيل المثال **حواجز الأمواج المغمورة**، مثل تلك الموثقة في خليج الحالمين في أكروتيري Akrotiri dreamers Bay، *والتي تقدم أدلة مهمة على تغير مستوى سطح البحر.*

مصر والبحر الأحمر: الأدلة المباشرة على النشاط البحري في فترة ما قبل التاريخ في البحر الأحمر نادرة. يأتي معظم ما لدينا من معلومات من وادي النيل، بما في ذلك الكتابات الأثرية والنقوش البارزة التي تُصوّر البعثات إلى بلاد "بونت"، وهي مركز تجاري يُرجّح أنه كان يقع في جنوب البحر الأحمر. يوفّر معبد حتشبسوت في الدير البحري (حوالي 1473–1458 قبل الميلاد) رسومات تفصيلية للسفن والبضائع التجارية.

منذ منتصف الألفية الثانية قبل الميلاد على الأقل، أبحرت السفن في البحر الأحمر إلى بونت وما بعدها، ناقلة المرّ، واللبان، وسلعًا أخرى. لاحقًا، اتبع الفينيقيون والعرب والبحارة الهنود مسارات مماثلة، لكن السجلات التفصيلية لم تظهر إلا في *Periplus Maris Erythraei*(منتصف القرن الأول الميلادي)، الذي وصف التجارة في البحر الأحمر تحت حكم البطالمة والرومان. توسعت التجارة مع شبه الجزيرة العربية والهند، وسهّلتها موانئ رئيسية مثل القصير القديم "*Hormos Myos*" وميناء برنيكي "*Berenike*"، اللذين ربطا البحر الأبيض المتوسط بالمحيط الهندي.

تأسس "*Hormos Myos* " و"*Berenike* " على يد بطليموس الثاني فيلادلفوس في القرن الثالث قبل الميلاد، وأصبحا من المراكز التجارية الرومانية الحيوية. أشار الجغرافي سترابو إلى أن أكثر من 120 سفينة كانت تغادر سنويًا من مويوس هورموس إلى شبه الجزيرة العربية والهند. كشفت الحفريات في "*Hormos Myos* " (القصير القديم حاليًا) عن واجهة مرفئية رومانية (من القرن الأول قبل الميلاد إلى القرن الثالث الميلادي). يُعتقد أن الميناء تعرض للطمس بسبب الترسيب في القرن الثالث الميلادي، مما أدى إلى هجره. كما عانى ميناء برنيس من نفس المشكلة بسبب الترسيب في المرفأ.

حظي الساحل الشمالي لمصر باهتمام كبير منذ ثلاثينيات القرن العشرين، وفي الفترة ما بين الستينيات والثمانينيات من القرن العشرين، قام غواصون محليون بتوثيق مواقع أثرية رئيسية تحت الماء، بما في ذلك حصن قايتباي وخليج أبو قير. وشهدت التسعينيات تدفق البعثات تحت الماء بقيادة مؤسسات أوروبية وأمريكية مختلفة، والتي ساهمت في إنشاء إدارة الآثار تحت الماء. ومنذ ذلك الحين، أجرت إدارة الآثار تحت الماء العديد من المسوحات والحفريات في المناطق الساحلية في مصر ونهر النيل.

حطام السفن: تقع سفينة "سطايح (*Fury Shoals*) "، وهي سفينة رومانية، على عمق يتراوح بين 7 و10 أمتار شمال رأس بناس، مصر. من المرجّح أن السفينة غرقت بعد اصطدامها بشعاب مرجانية، وقد فُقد جزء كبير من حمولتها. يحتوي الموقع على أمفورات من نوع *Dressel 2–4* ، مما يؤرخ الحطام إلى القرن الأول الميلادي، ولا توجد بقايا واضحة لهيكل السفينة.

أما حطام جزيرة سعدانة(*Sadana*) ، الذي تم تنقيبه بين عامي 1994 و1998، فيقع على عمق يتراوح بين 28 و40 مترًا قبالة ساحل سفاجا، مصر. تم العثور على أكثر من 3500 قطعة أثرية، بما في ذلك خزف صيني، قهوة، لبان، وأوانٍ نحاسية. كانت السفينة تحتوي على أخشاب هيكل من البلوط والصنوبر، وتثبيتات حديدية، وثلاثة طوابق.

تُعد حطام السفن من العصر الإسلامي في البحر الأحمر نادرة، لكن ألواحًا خشبية عُثر عليها في القصير القديم (بين القرنين 12 و15 الميلادي) تشير إلى استخدام تقنية بناء القوارب بالخياطة. ويُحتمل أن تكون هذه الأخشاب من أنواع صلبة غير محلية، وقد ثُبّتت باستخدام ألياف جوز الهند والبيتومين، وهي تقنية تهدف إلى حماية الغرز من التآكل.

دراسة حالة: المسح الساحلي لشمال غرب مصر(NWECS)

يُعد هذا المشروع، الذي نفذته مبادرة *MarEA* بالتعاون مع مركز الإسكندرية للآثار البحرية والتراث الثقافي الغارق (*CMAUCH*) وبتمويل من مؤسسة *Honor Frost Foundation (HFF)*، تحقيقًا في الشريط الساحلي غير المدروس جيدًا بين مرسى مطروح وسيدي براني. تقع هذه المنطقة ذات الأهمية التاريخية بين برقة غربًا ووادي النيل شرقًا، مما يجعلها نقطة تقاطع رئيسية للتجارة والتنقل. يتحدى المشروع الفكرة السائدة بأن ساحل ماريكا (*Marmarican coast*) كان مجرد أرض فارغة، حيث يكشف عن خط ساحلي ديناميكي ومترابط لعب دورًا حيويًا في التجارة والاستيطان في العصور القديمة.

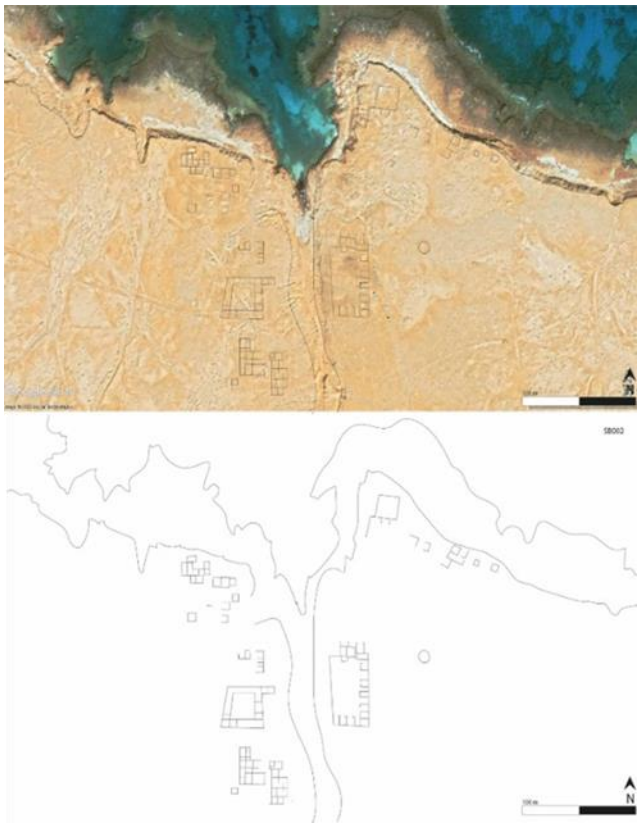
تشير الأدلة الأثرية من جزيرة بيتس (Bates Island) إلى وجود تجارة بحرية خلال أواخر العصر البرونزي، لا سيما مع جنوب كريت. ومع ذلك، كان التأثير المصري المبكر محدودًا حتى أنشأ رمسيس الثاني حصن أم الرخم، وهو أبعد موقع مصري غربًا. وقد خُصص هذا الحصن لتأمين طرق التجارة والدفاع ضد القبائل الليبية المعادية، والتحكم في الحركة على طول الساحل.

خلال الفترتين البطلمية والرومانية، أصبحت المنطقة مندمجة بشكل متزايد ضمن شبكات التجارة الواسعة، لتُشكّل في نهاية المطاف جزءًا من "ليبيا السفلى" في ظل الإصلاحات الإدارية التي أجراها دقلديانوس. وتشير الأدلة من هضبة ماريكا (Marmarican)إلى ازدهار الزراعة وصناعة الفخار، مما دعم الاستهلاك المحلي والتصدير على حد سواء.

المواقع التي تم زيارتها وتوثيقها خلال مسح السواحل في شمال غرب مصر 2024/2023.

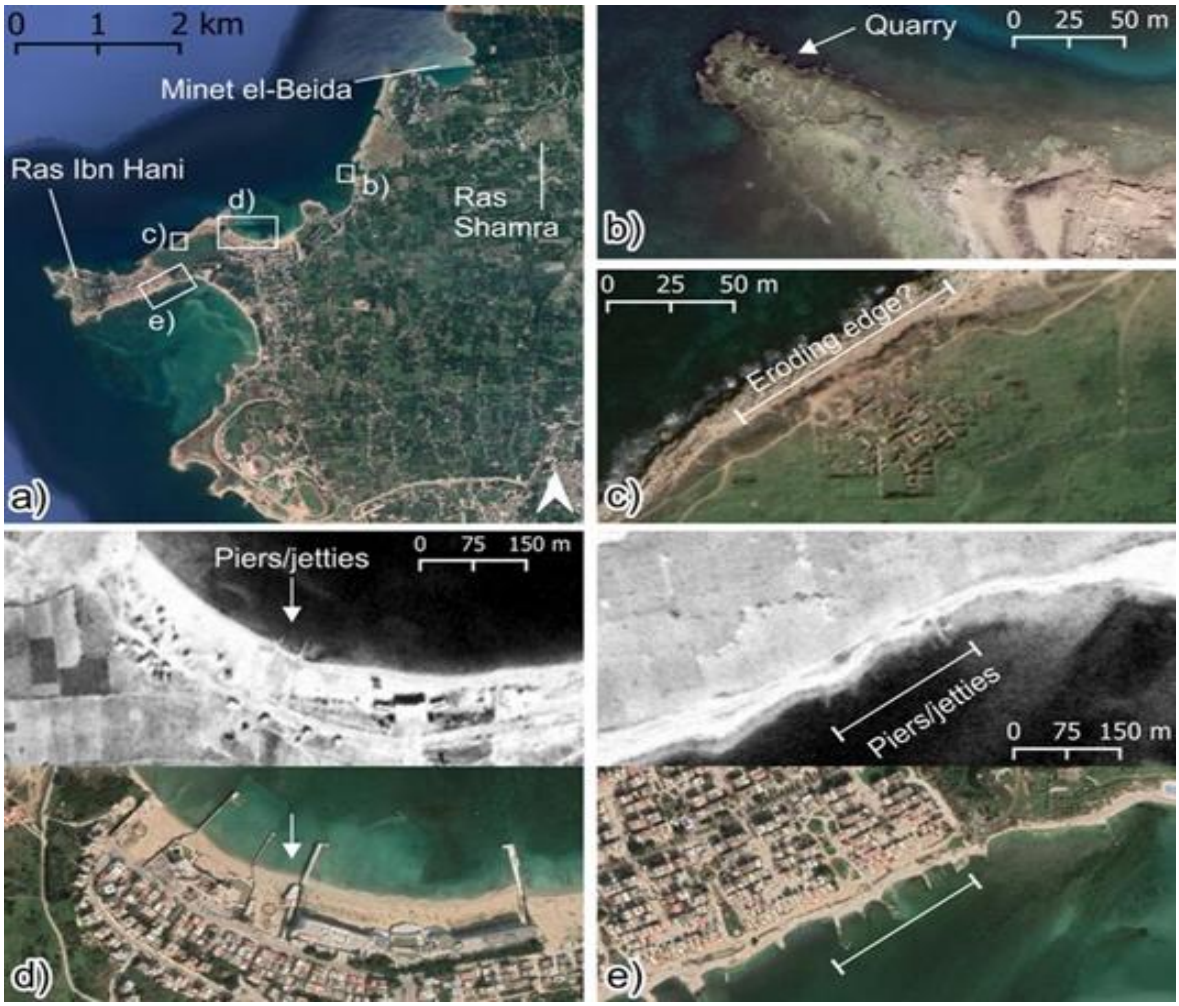
حتى الآن، حدد مشروع المسح الساحلي لشمال غرب مصر (NWECS) أكثر من 100 موقع، بما في ذلك مراكز إنتاج محصنة، ومستوطنات، وموانئ محتملة، ومواقع لرسو السفن. احتوت العديد من هذه المواقع على أفران فخار، وأكوام من نفايات الفخار، وأحواض مقاومة للماء، ما يشير إلى وجود نشاط كبير في إنتاج الفخار والزراعة. من المتوقع أن تسلط الأبحاث المستقبلية، بما في ذلك المسوحات تحت الماء، مزيدًا من الضوء على الأهمية التاريخية لهذه المنطقة.

ومع ذلك، فإن هذا التراث يواجه تهديدًا متزايدًا نتيجة التطوير الحديث. فمع فقدان معظم المواقع الأثرية في مرسى مطروح بالفعل، تعمل التوسعات العمرانية الجارية والمشاريع السياحية على محو ما تبقى من بقايا أثرية على طول الساحل.



مثال على بقايا مستوطنة ساحلية صغيرة على طول الساحل الشمالي الغربي لمصر.
الصورة: مسح السواحل في شمال غرب مصر (NWECS)

سوريا: تحتفظ المناطق الساحلية والقريبة من الشاطئ في سوريا بسجل قيم، ولكنه غير مستكشف، للتراث الثقافي البحري الذي يمتد من عصور ما قبل التاريخ إلى العصر الحديث. وهذا واضح ليس فقط في ندرة الأبحاث تحت الماء ولكن أيضًا في الدراسة غير الكافية للمواقع البحرية البرية المهمة مثل الموانئ والمرافئ. على طول الساحل السوري، وثّق علماء الآثار مجموعة واسعة ومتنوعة من الآثار البحرية بما في ذلك مواقع العصر الحجري القديم والعصر البرونزي والعصر الحديدي، فضلاً عن هياكل منشآت من الفترات الصليبية والعثمانية. وقد لعب ساحل بلاد الشام الشمالي دورًا محوريًا في الملاحة البحرية في البحر الأبيض المتوسط، حيث تعد المواقع المهمة مثل أوجاريت من بين أكثر المواقع التي تمت دراستها على نطاق واسع في علم الآثار في شرق البحر الأبيض المتوسط. في أوجاريت، تم توثيق ميناء ساحلي ومكوناته المغمورة (الأرصفة والمراسي) وعُثر عليها مرتبطة بعدد كبير من حاويات النقل البحري.



المعالم الأثرية البحرية في رأس ابن هاني / رأس شمرة (بالقرب من أوغاريت)، أحد أهم الموانئ في العصر البرونزي والحديدي في شرق البحر الأبيض المتوسط .
(الشكل من Westley et al. 2022: 364, fig.6).

كما تم توثيق عدد من حطام السفن، ويرجع عدد صغير منها إلى الفترة بين العصر الكلاسيكي والقرنين الثاني عشر والثالث عشر. وتعد بقايا حطام هذه السفن في الغالب حمولتها (وليس الهياكل السليمة). اما في بعض الحالات، لوحظت حطام سفن أحدث من القرنين التاسع عشر والعشرين في مناطق أكثر ضحالة وكانت مرئية أيضًا من خلال صور الأقمار الصناعية. ومن المرجح أن يكون هناك المزيد من حطام السفن الغارقة على قاع البحر السوري، لكن تحديدها وتوثيقها يتطلب تطوير المزيد من القدرات الأثرية البحرية والوصول إلى كمية مناسبة من الأموال.

خريطة تُظهر مدى وكثافة المواقع الأثرية البحرية المعروفة في سوريا.
(تم انشاءها على خرائط Google باستخدام معلومات من *Ancient ports in Turkey Asia Minor |* *Ancient Ports - Ports Antiques* وقاعدة بيانات EAMENA).

تفرض القيود المالية جنبًا إلى جنب مع عدم الاستقرار السياسي والاقتصادي تحديات كبيرة في مراقبة وحماية تراث سوريا. ومع ذلك، فإن التقييم عن بعد للمواقع الأثرية باستخدام صور الأقمار الصناعية أنتج دراسة مرجعية مهمة ، والتي تمكن من إدارة أقل تكلفة وأكثر استدامة للمواقع المتدهورة بشكل نشط.

فلسطين: في الوقت الحاضر، يعتبر التراث البحري الأكثر عرضة للخطر في الشرق الأوسط موجودًا في قطاع غزة. وحتى عام 2023، كان الصراع والفقر الاقتصادي والوصول المحدود إلى المواقع والضرر والدمار المنهجي والضغوط الديموغرافية والتطوير المصاحب للمباني ونقص الأموال والقدرة والخبرة المحدودة والوعي العام المحدود من العوامل الرئيسية التي تم تحديدها والتي تعوق توثيق ومراقبة وإدارة التراث البحري في غزة. منذ عام 2023، أثر الدمار غير المسبوق في الحجم والكثافة للبنية التحتية والمناظر الطبيعية الساحلية والداخلية في غزة بشكل مباشر أو غير مباشر على السجل المعروف للمواقع الأثرية بالكامل. تشمل المواقع المهمة في غزة ميناء البلاخيةِ/انثيدون *Anthedon* المدمر الآن، والمعروف بتصدير أمفورات غزة على نطاق واسع، والتي تم العثور عليها حتى إنجلترا.

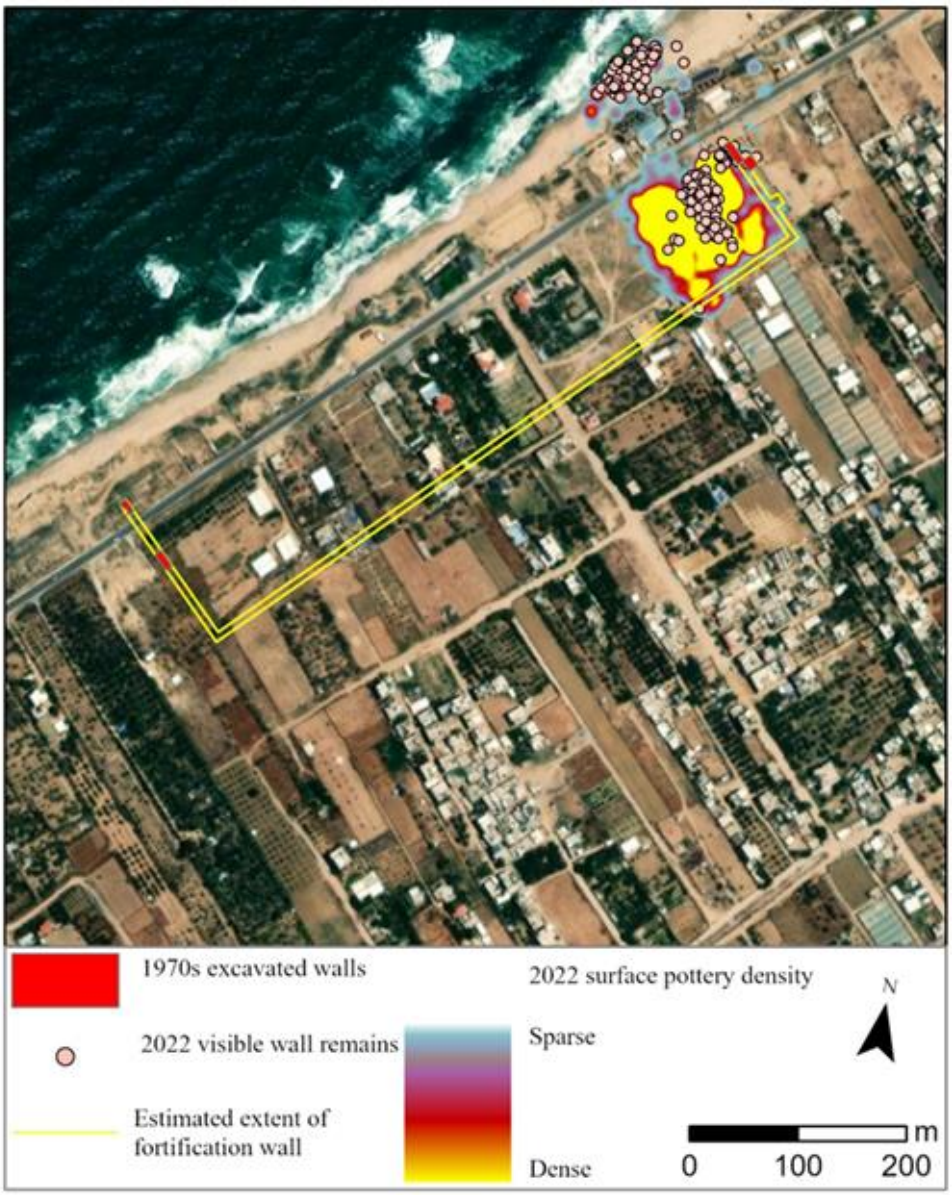
وتشمل المواقع الإضافية ميناء مايوماس البيزنطي وميناء غزة التاريخي، وكلاهما مدمر. وقد وثقت الأبحاث الحديثة، بشكل منهجي منذ عام 2021، مواقع العصر الحديدي الأقل شهرة ولكنها مهمة على طول سواحل دير البلح وخانيونس. وتشمل هذه المواقع المشهد البحري لتل رقيش.... وتل القطيف وتل ريدان.

دراسة حالة: تل رقيش، قطاع غزة

تل رقيش هو موقع يعود إلى العصر الحديدي، يقع على ساحل دير البلح. بدأت الحفريات في تل رقيش في أربعينيات القرن العشرين، وركزت في البداية على مقبرة تعود إلى العصر الحديدي، تضم دفنات حرق داخل جرار تُعرف باسم "أواني رقيش". في سبعينيات القرن الماضي، كشفت الحفريات الإضافية عن مستوطنة محصنة، تضمنت جدارًا كبيرًا وبرجين، بالإضافة إلى فخار يعود إلى العصر الحديدي ومستوردات يونانية. تعود معظم البقايا المادية في الموقع إلى الفترة ما بين منتصف القرن الثامن ومنتصف القرن السابع قبل الميلاد، مع أدلة لاحقة تعود إلى العصر الروماني.

كثافة العناصر الأثرية الموثقة على طول الساحل بين تل رقيش (دير البلح) من العصر الحديدي وتل ريدان (خانيونس).

تقدر مساحة القلعة المحصنة التي تعود إلى العصر الحديدي بحوالي 1.5 كيلومتر مربع، بينما كشفت المنطقة الأوسع المحيطة بتل رقيش عن بقايا أثرية مهمة تعود أيضًا إلى العصر الحديدي (انظر الصورة أعلاه). يضم الموقع الرئيسي نظام تحصينات كبيرًا، ومنطقة ساحلية بطول يقارب كيلومتر واحد، ومقبرة تقع على بعد 500 متر إلى الجنوب. تعرض الجزء الغربي من الموقع لتآكل كبير بسبب ارتفاع مستوى سطح البحر وربما أنشطة استخراج الحجر (الكركار). تشير المعالم المغمورة، مثل الحواف الصخرية والأحجار المنحوتة والأحجار المقطوعة غير المكتملة، إلى أنشطة محاجر. من غير المرجح أن تكون هذه العناصر جزءًا من ميناء، والذي ربما يقع بعيدًا عن الشاطئ ومغطى بالرواسب. يبدو أن تل رقيش كان منخرطًا في تجارة بحرية واسعة، وهو ما تدل عليه القطع الأثرية المستوردة التي تم العثور عليها على اليابسة وتحت الماء، بالإضافة إلى مصادر نصية تشير إلى الأسواق الساحلية في المنطقة خلال تلك الفترة. علاوة على ذلك، فإن موقعه بين غزة ورفح، وقربه من التوسع الآشوري، يشير إلى أهميته في فهم ديناميكيات التجارة بين البحر الأبيض المتوسط والشرق الأدنى.



خريطة تل رقيش بعد المسح المنهجي له عام 2022 (تم انشاءها بواسطة GAZAMAP).

منذ التنقيب في الموقع في سبعينيات القرن الماضي(خلال الاحتلال)، لم تُستأنف أي أنشطة أثرية في هذه المنطقة، بسبب عوامل متعددة،أبرزها الأزمات الإنسانية والاقتصادية والبيئية في غزة. تم تسييج جزء من الموقع للحماية، ونُقلت المواد التي تم التنقيب عنها بشكل غير قانوني إلى إسرائيل.

في عامي 2022 و2023، كان تل رقيش أحد دراسات الحالة التي فحصها مشروع الآثار البحرية في غزة (GAZAMAP, Andreou et al. 2024).

ركز المسح على القسم المسيّج من التل والشاطئ المجاور له. تضمنت اللقى السطحية قطعًا خزفية وأدوات حجرية، بينما أشار الطوب الطيني إلى بقايا جدران التحصينات. حدد المسح البحري معالم معمارية مغمورة، بما في ذلك أحجار مقطوعة وأدوات محاجر محتملة، مما يؤكد الدور البحري للموقع. كشفت لقطات تحت الماء عن هياكل قد تكون مرتبطة بميناء، بما في ذلك مرساة محتملة، على الرغم من أن الرواسب الرملية الكثيفة تعيق الرؤية.

حماية الموقع أمر بالغ الأهمية، وتعتمد بشكل كبير على المراقبة المنتظمة والمسح التفصيلي لرسم خريطة للمعالم الساحلية وتحت الماء بمزيد من الدقة. للأسف، وكما هو الحال مع غيره من المواقع الأثرية في غزة، تأثر تل رقيش بحرب 2023-2024. تعرض جزء من الموقع لأضرار بسبب الحريق، كما استُخدم كملجأ للنازحين من سكان غزة.