

مصر الرومانية والطرق البحرية إلى الهند

في مصادرنا القديمة التي وصلت إلينا، كانت الرحلة البحرية من مصر إلى الهند أكثر طريق تجاري بين الإمبراطورية الرومانية والشرق البعيد يظهر بوضوح، حيث أبحر في كل عام آلاف من التجار الرومان عبر البحر الأحمر لزيارة الأسواق المهمة في أفريقيا وشبه الجزيرة العربية. وقد أخذتهم هذه الرحلات التجارية في كثير من الأحيان عبر المحيط إلى الهند وخليج البنغال. لقد شكلت هذه التجارة ظاهرة مهمة، وحيث بلغ عدد سفن الأسطول التجاري الروماني الذي وصل إلى الهند أكثر من ١٠٠ سفينة، تم استيراد آلاف الأطنان من البضائع الشرقية إلى الإسكندرية في كل عام. وربما حددت الفرص التجارية الناتجة عن هذه التجارة الثروات الاقتصادية للإمبراطورية الرومانية. تمتلك التجارة الشرقية تاريخاً طويلاً يمتد إلى الماضي البعيد، فمن زمن الفراعنة، كان للمصريين اتصالات مع الأراضي الشرقية على الطرف الخارجي للبحر الأحمر. وبحلول الألفية الثالثة قبل الميلاد، اكتسبت العطريات العربية أهمية خاصة في الاحتفالات الدينية المصرية. وتكشف لنا البقايا الأثرية والنصوص الهيروغليفية التي تم العثور عليها من عصر الدولة القديمة، أنه قد تم حرق البخور على مذبح المعبد المصري، كما تم استخدامه في العادات الجنائزية المهمة بما في ذلك التحنيط. وأقام

الفراعنة اللاحقون الموائى على ساحل البحر الأحمر، وأرسلت الملكة حتشبسوت التي حكمت ما بين ١٤٧٣-١٤٥٨ قبل الميلاد، بعثةً منقولةً بحراً إلى أرض بعيدة تسمى "بونت" في مكانٍ ما وراء الأطراف الخارجية للبحر الأحمر للحصول هذه المواد الثمينة. وكان في معبدها الجنائزي بالقرب من وادي الملوك لوحات جدارية ونقوش تظهر هذه الحملة البعيدة وما عليها من عاملين مصريين حتى شمال الصومال للبحث عن هذه السلع الغريبة.^(١)

في القرن السادس قبل الميلاد، احتل الفرس بقيادة الملك قمبيز مصر، وأصبحت هذه المنطقة تحت الحكم الفارسي كجزءٍ من إمبراطورية شاسعة تمتد من شرق البحر الأبيض المتوسط إلى حدود الهند. وربما وجد ممثلو المجتمعات اليونانية في الأناضول رعايا شعوب أخرى من الشرق البعيد منهم الهنود في المحكمة الفارسية في بابل. عندما حاول الملك الفارسي داريوس، الذي حكم ما بين ٥٢٢-٤٨٦ قبل الميلاد، إقامة طرق جديدة للاتصال عبر إمبراطوريته، أعاد بناء قناة تربط بين النيل والبحر الأحمر. ثم أرسل داريوس سفينة لاستكشاف الطرق البحرية التي تربط الجزيرة العربية بالخليج العربي. ولقد احتفل داريوس بإنجازاته في مصر بالعديد من النقوش المنحوتة في شواهد الجرانيت.^(٢) كما بعث داريوس بحاراً يونانياً يُدعى سايلاكس إلى أراضي السند في مهمة لاكتشاف واستكشاف الطريق البحري من الهند إلى مصر. وقد استغرقت هذه الرحلة إلى المجهول الظاهري ما يقرب من ٣٠ شهراً. ونتيجة لذلك ادعى داريوس أنه "فتح" أراضي السند أمام السفن الفارسية.^(٣) ولقد أظهرت هذه الأحداث الاستثنائية إمكانية الاتصالات البحرية بين أراضٍ بعيدة، ولكن التجارة ظلت محليةً، وبقيت التجارة البعيدة احتمالاً لم يتحقق بعد.

في أواخر القرن الرابع قبل الميلاد، غزا الملك المقدوني الإسكندر الأكبر الإمبراطورية الفارسية العظمى، ووصل الحكم الإغريقي حتى باكتريا في آسيا الداخلية. وبعد وصوله إلى الهند في عام ٣٢٦ قبل الميلاد، بعث الإسكندر أسطولاً إغريقياً تحت قيادة أميرال اسمه نيركوس، في رحلة استكشافية من ساحل نهر السند إلى الخليج العربي. قام نيركوس بإعادة استكشاف الطريق الذي سلكه سايلاكس منذ ما يقرب من قرنين من الزمان.^(٤) وبعد وفاة الإسكندر الأكبر تم تقسيم إمبراطوريته بين كبار جنرالاته حيث أسس كلٌ منهم أسرة حاكمة جديدة في المناطق التي كانت تابعة رسمياً للإمبراطورية الفارسية الشاسعة. حكم البطالمة في مصر، في حين أن الأراضي الفارسية والشرق الأدنى وقعت تحت سيطرة السلوقيين المنافسين. ورتب السلوقيون بعد وقت قصير ترتيبات جديدة مع الملوك الهنود الذين أمدهم بفيلة الحروب لاستخدامها كعامل تخويف في حالة حدوث صراع غير متوقع مع قوة غريبة.^(٥)

كان الأثر البدني والنفسي لفيلة المعارك كبيراً، فهي تضرب بصوتها العالي الذي يشبه قرع الطبول وتصدر رائحتها غير العادية، مما يوجد الخوف في خيول سلاح الفرسان لدى العدو. ومن هذا المنطلق لم يكن البطالمة يسمحوا للسلوقيين بالاحتفاظ بهذه الميزة في حروبهم مع قوى الشرق الأدنى. وبحلول القرن الثالث قبل الميلاد كان البطالمة يرسلون الحملات العسكرية للاستيلاء على فيلة الغابات الأفريقية في الأراضي الواقعة جنوب مصر. ولتسهيل عمليات الصيد هذه قام البطالمة بإنشاء الموانئ على شاطئ البحر الأحمر وترميمها، وتم بناء السفن لمواصلة استكشاف الساحل الأثيوبي. وبعد ذلك بقليل تم إنشاء محطات لصيد الفيلة على الساحل الشرقي لأفريقيا مع انتشار حراس بطالمة لحماية سفن النقل الكبيرة التي جلبت هذه الحيوانات إلى مصر.^(٦)

كان يتم تفريغ الحمولات من الفيلة الأفريقية في ميناء على البحر الأحمر يُدعى برينيكي، ثم يتم اقتيادها إلى حظائر عملاقة تحيط بها خنادق عميقة على شكل حرف ^٧، وهي إلى الآن يمكن تتبعها على مشارف الميناء القديم. كانت الرحلة من برينيكي عبر الصحراء الشرقية وصولاً إلى الموانئ النهرية في وادي النيل تستغرق أسبوعين تقريباً. وفي مختلف المحطات الواقعة على طول هذه الطرق ترك المتعاملون مع الحيوانات وحراسهم دليلاً على رحلاتهم بواسطة نقش صور للفيلة على جدران التكوينات الصخرية الطبيعية.^(٧) وفي الموانئ النيلية كان يتم نقل الفيلة على مراكب نهريّة كبيرة باتجاه مجرى النهر إلى الإسكندرية استعداداً للتدريب على المراكب.

لقد أوجدت هذه العمليات، وإن كانت بدون قصد، بنيةً تحتيةً حيوية للنقل من شأنها حماية وتسهيل التجارة البعيدة في المستقبل. أيضاً، بدأت الحكومة البطلمية في تلقي كميات هائلة من العاج كمنتج ثانوي لبعثات صيد الفيلة هذه لبيع العاج في شرق البحر المتوسط. ويشير نقش من جزيرة ديلوس التجارية الواقعة على بحر أيجة إلى أنه في منتصف القرن الثالث قبل الميلاد تشبعت أسواق البحر الأبيض المتوسط بالعاج حتى حدث انخفاض كبير في الأسعار.^(٨)

في هذا العصر، بدأ التجار اليونانيون العمل في موانئ البحر الأحمر، والتعامل مع المجتمعات المحلية على امتداد سواحل إثيوبيا. كما بدؤوا أيضاً القيام بأولى رحلاتهم التجارية المؤقتة إلى جنوب غرب الجزيرة العربية. وبعدما أصبحت التجارة عبر البحر الأحمر أكثر رسوخاً، اشتركت شعوب متوسطة أخرى في هذه الرحلات التجارية البعيدة. وتسجل بردية مهمة من القرن الثاني مشروعاً تجارياً يونانياً مصرياً إلى أفريقيا شارك به مستثمرون من فيبي بوسط إيطاليا ومرسيليا في جنوب فرنسا.^(٩) وعلى الرغم من التقدم الذي تم تحقيقه، كانت الظروف لا تزال غير مثالية لتطوير كامل لهذه

التجارة. وقد استولت الحكومة البطلمية على العديد من السلع التي جلبتها أولى هذه المشاريع وأجبر المسؤولون في مصر التجار على بيع بضائعهم للدولة بأسعار منخفضة بشكل مصطنع.^(١٠)

وفي هذا الوقت، أصبحت السلطات الكلاسيكية تدرك أن جزيرة سوقطرة، التي تقع بالقرب من منطقة القرن الأفريقي، قد أصبحت مركزاً رئيسياً للتجارة الهندية والعربية.^(١١) وتذكر تقارير أجاثاركيديس:

في هذه الجزر من الممكن أن نرى السفن التجارية في مراسيها. ويأتي معظمها من المكان الذي أنشأ الإسكندر فيه مراسي على ضفاف نهر السند.^(١٢)

وربما امتد مركز السوق هذا ليصل إلى أبعد طرق التجارة البطلمية. وهكذا سمح تطور هذه التجارة بعد وقت قصير بالاتصال المباشر بين مصر والهند.

الطريق البحري إلى الهند

يصف لنا سترابون كيف تلقت الحكومة البطلمية لأول مرة معلومات دقيقة عن طريق التجارة البحرية الموصل إلى الهند.^(١٣) ففي عام ١١٨ قبل الميلاد اكتشفت دورية استطلاعية تابعة للقوات البحرية البطلمية في خليج عدن بقايا سفينة غربية وأنقذت بحاراً هندياً من بين حطامها، حيث تم أخذ هذا الناجي الهندي الوحيد إلى محكمة بطليموس الثامن إيورجيتيس الثاني للتعافي من محنته. وسرعان ما تعلم الرجل اللغة اليونانية، وأبلغ المحكمة البطلمية بأن سفينته كانت في مهب الريح وخرجت عن مسارها على طريق التجارة البحري القادم من الهند. وقد تم العرض على هذا البحار ليعمل كدليل للبحارة اليونانيين الراغبين في العودة معه. وكان إيورجيتيس متحمساً لهذا المشروع حيث اعتزم إيفاد بعثة إلى الهند بهدف إقامة اتصالات مباشرة معها. وقد تم تعيين مستكشف يوناني من سايزيكوس يدعى إيودوكسوس كبير الضباط وكانت

صفته مديراً للدفّة. وقد أبحر إيودوكسوس بتوجيه من الحكومة الهندية إلى شمال غرب الهند.^(١٤)

وقد اعتبر هذا الاتصال الأول تبادلاً دبلوماسياً أكثر منه بعثة تجارية. وقد غضب إيودوكسوس عندما صادر المسؤولون البطالمة جميع السلع القيمة التي جلبها معه من الهند. وادعى الملك إيورجيتيس أن البعثة كانت عملاً ملكياً، وبالتالي فإن البضائع الشرقية كانت "هدية". وفي غضون بضعة سنوات مات إيورجيتيس، وأرسلت خليفته كليوباترا الثالثة إيودوكسوس على الرحلة الثانية إلى الهند، وهذه المرة كانت الرحلة على سفينة أكبر. وحاول إيودوكسوس بعد عودته إخفاء بعض العطور والأحجار الكريمة، ولكن كليوباترا اكتشفت سرقة، وتم حينها حرمانه مرة أخرى من شحنته الشرقية القيمة. ولقد عرفت هذه الرحلات إيودوكسوس عن الأرباح التي يمكنه تحقيقها من خلال تزويد أسواق البحر المتوسط بالبضائع الهندية. كما أدرك أيضاً كيف أن النظام البطلمي كان يعيق تطوير هذه التجارة من خلال المصادرة للبضائع أو الشراء الإلزامي لها. وأصبح إيودوكسوس مهووساً بفكرة إمكانية تجنّب مصر، والوصول إلى الهند عن طريق الإبحار مباشرةً من إسبانيا حول سواحل أفريقيا. وفي محاولته الثانية لاكتشاف هذا الطريق، بدأ رحلته على طول السواحل غير المستكشفة من غرب أفريقيا ولم يُسمع عنه مرة أخرى.^(١٥)

وقد أوضح إيودوكسوس أن هناك طريقاً بحرياً من مصر إلى الهند قابلاً للملاحة، ولكن يبدو أن القليل من السفن اليونانية كانت تجرؤ على السفر إلى هذا المدى نحو الشرق البعيد خلال العقود الأخيرة من العصر البطلمي، فلقد أبحر معظم التجار اليونانيين فقط حتى ميناء مدينة عدن على الساحل الجنوبي الغربي من الجزيرة

العربية، حيث يمكنهم الحصول على البضائع الهندية من زيارة التجار الشرقيين. وتقول تقارير مؤلف كتاب "الطواف حول البحر الأرتيري":

في أوقات سابقة كانت عدن مدينة متكاملة. وكان يطلق عليها "المزدهرة"، لأن السفن الهندية لم تذهب إلى مصر، أما السفن المصرية فهي التي تذهب هناك. ولم تجرؤ السفن على الإبحار إلى أماكن خارج عدن، ولهذا السبب كانت عدن ملتقى البضائع القادمة من [مصر والهند] على حد سواء.^(١٦)

ويؤكد سترابون أيضاً أن النشاط التجاري البطلمي اقتصر إلى حدٍ كبيرٍ على خليج عدن، حيث يقول:

في هذه الأوقات، لم تجرؤ حتى ٢٠ سفينة على أن تبحر بعيداً عن خليج عدن، ولم تلمح حتى المضائق خارجه.^(١٧)

كانت الرحلات خارج عدن تنطوي على تهديدات العواصف وغرق السفن بعيداً عن الشواطئ الصديقة. ومع تهديدات القرصنة المتوطنة في هذه المياه البعيدة، كان التجار يعرضون حياتهم للخطر، فضلاً عن بضائعهم الثمينة. وفي نهاية العصر البطلمي، وصل عدد قليل من التجار اليونانيين المغامرين إلى الهند، ولكن هذه الاتصالات لا تزال حتى ذلك الوقت ضئيلة. كتب سترابون في هذا الصدد ما يلي:

تحت حكم الملوك البطالمة لم يقيم سوى عددٍ قليلٍ من السفن بالإبحار إلى الهند وحمل البضائع الهندية.^(١٨)

وتأتي الأدلة على هذه الرحلات البعيدة من معبد بان في الكنائس في صحراء مصر الشرقية، حيث سجل لنا رجل يُدعى بولون تقديمه لبخور 'المر الهندي' من أجل عودة والده آمناً.^(١٩) وربما كان أبولون نجل أحد رجال الأعمال الذي كان يعمل بدوره في إحدى هذه الرحلات التجارية الخطرة إلى شبه الجزيرة العربية، أو ما بعدها.

نهاية المملكة البطلمية

في عام ٣١ قبل الميلاد، هزم الجنرال الروماني أوكتافيان في معركة أكتيوم البحرية الحاسمة، القوات المشتركة لغريمه مارك أنتوني والملكة البطلمية كليوباترا السابعة. وفي محاولة أخيرة يائسة لتفادي الاعتقال، رتبت كليوباترا المنكوبة لسحب بعض سفنها الباقية عبر برزخ السويس وأنزلتها في البحر الأحمر، حيث كانت كليوباترا تخطط للهروب إلى الشرق البعيد؛ ولذلك جلبت قوة كبيرة من المساعدين ومبلغاً كبيراً من المال.

ربما خططت كليوباترا أن تستقر في شمال غرب الهند بعيداً عن أعدائها الرومان. لكن تم إحباط هذا المخطط عندما هاجمها الأنباط العرب بتحريض من الرومان وتصفيةً لحسابات قديمة أحرقوا أسطولها. هكذا فقدت كليوباترا آخر أمل لها في الهروب. وتم بذلك القضاء على احتمالية وجود أسرة ملكية بطلمية في المنفى في الشرق البعيد.^(٢٠) وعلى الرغم من فشلها وسقوطها الوشيك على يد الرومان، كليوباترا ما زالت تعتزم إرسال ابنها قيصرين إلى الهند مع عددٍ من المستشارين الموثوق بهم ومعهم كمية كبيرة من الثروة بصفته وريثاً لنظام بطليموس، والنجل الطبيعي ليويليوس قيصر، ليشكل تهديداً مستمراً لأوكتافيان الذي لم يكن سوى ابن قيصر بالتبني.^(٢١)

وحيث إن خططها العاجلة قد حيكت بسرية، كانت السلطات اللاحقة غير متأكدة من مدى تقدم خطط كليوباترا. ربما وصل قيصرين إلى برنيكي، وانتظر الرياح التجارية التي من شأنها أن تأخذه نحو الشرق. لكنه لم يصل أبداً حيث تم تضليله وقتله فيما بعد على يد متعاطفين من الرومان.^(٢٢) وهكذا انتهت سلالة البطالمة وحكمهم لمصر. وحينها ادعى الرومان دون معارضة الهيمنة على البحر الأبيض المتوسط بأكمله.

التوسع الروماني

مع هزيمة كليوباترا والاستيلاء على الإسكندرية، أصبحت مصر أخيراً مقاطعة رومانية كاملة. ونصّب أوكتافيان نفسه الإمبراطور الأول لروما، وأطلق على نفسه اسم "أوغسطس". ومنذ بداية حكمه كان أوغسطس يمتلك خططاً مهمة لمصر. وباستخدام الجيش الروماني كقوة عاملة هائلة، قام النظام الجديد وبسرعة بإصلاح قنوات الري والبنى التحتية والنقل، وبالتالي تمت استعادة الاقتصاد الزراعي الأساسي الذي سمح البطالمة بسقوطه في حالة سيئة.^(٢٣) ومن خلال البناء على إدارة البطالمة السابقين، تمكّن الرومان من إيجاد نظام بيروقراطي كبير في مصر يتعامل مع إنتاج الحبوب ونقله لاحقاً. كانت النتائج ملحوظة، وأشار يوسف بن متى إلى أنه قبل منتصف القرن الأول الميلادي، ستقوم المقاطعة بتزويد مدينة روما بحوالي ثلث احتياجاتها من الحبوب والقمح سنوياً.^(٢٤)

تحرك الرومان بسرعة لاستغلال الموارد الطبيعية المتاحة في الصحراء الشرقية في مصر، بما في ذلك مناجم الذهب والزمرد القديمة. كانت مشاريع البناء التي تنظمها الدولة في روما تتطلب كميات هائلة من الحجر المناسب. لذلك قام النظام الجديد بزيادة النشاط في مونس بورفريتس ومونس كلاودينوس، حيث يقوم المدانون باقتلاع الحجر السماقي المزخرف والجرانيت. ونتيجة لهذه المشاريع كان مطلوباً من الجيش الروماني تحسين ظروف السفر على طول الطرق الصحراوية التي تربط المواقع في الصحراء الشرقية بوادي النيل. وكان هذا الأمر بالغ الأهمية؛ لأن النيل كان يشكل القناة الرئيسية للاتصال والسفر في جميع أنحاء مصر القديمة.^(٢٥)

في العصور القديمة، لم تكن الطرق التي عبرت الصحراء الشرقية سوى مجموعة من الطرق ذات المسارات والخالية من الحجارة. ووضعت علامات من الركام بشكل

متقطع لتوجيه القوافل بين المحطات الصحراوية.^(٢٦) وفي العصر البطلمي، كان المسافرون يقومون برحلاتهم غالباً ليلاً، ويسيرون جنباً إلى جنب مع الإبل التي تحمل المياه. وفي الأيام شديدة الحرارة، يلجأ المسافرون الذين لم يصلوا إلى المحطات الصحراوية إلى الملاجئ الصخرية الطبيعية المتاحة على امتداد الطرق لأخذ قسطٍ من الراحة.^(٢٧) وكان التجار أثناء عودتهم يخافون اللصوص المتجولين المتربصين لنصب كمائن لهم والاستيلاء على سلعهم الثمينة.

لم يكن النظام الروماني الجديد مستعداً لقبول أي تهديد من شأنه تعطيل الاتصالات البرية، ومن هنا قام الجيش الروماني بتطوير الطرق الصحراوية المؤدية إلى موانئ البحر الأحمر عن طريق تركيب محطات ري إضافية لتسهيل السفر. كما قام أيضاً ببناء المواقع العسكرية لحماية المارة من قطاع الطرق والبدو.^(٢٨) وكانت هذه الحصون الجديدة التي تحرس طرق القوافل تُدعى فرويروى phrouroi، وأُرسلت حامياتها دوريات عسكرية لحماية حركة المرور ومراقبتها. وكانت محطات القوافل المطورة وتُدعى أيضاً محطات تروية (hydreumata) مجمعات محصنة كبيرة مجهزة بالآبار وخزانات المياه والمرافق الحيوية الأخرى لاستيعاب المسافرين العابرين.^(٢٩) وتركزت هذه التحسينات في بدايتها على الطريق الصحراوي الذي يربط مدينة كوبتوس على النيل بأقرب ميناء على البحر الأحمر وهو مايوس هرموس. يقول سترابون في هذا الشأن:

في المرات السابقة سافر التجار على الجمال ليلاً، وذلك باستخدام النجوم تماماً كما يفعل البحارة. وحملوا أيضاً المياه معهم عند السفر. ولكن الآن قد بنى الرومان محطات التروية عن طريق حفر أعماق كبيرة وبناء خزانات لمياه الأمطار التي عادةً ما تكون نادرة.^(٣٠)

لقد قام علماء الآثار بمسح هذه الطرق الصحراوية وفحص أبقاض المحطات القديمة، حيث كشفت التنقيبات الأثرية التي قاموا بإجرائها أن الجيش الروماني شيد

أيضاً العشرات من أبراج المراقبة الأرضية على التلال المحيطة بالطرق الصحراوية المؤدية إلى موانئ البحر الأحمر. وقد تم بناء هذه الأبراج على مرمى البصر من بعضها بعضاً للإشراف على مرور القوافل التي تعبر الصحراء. ويقوم حراسها بإرسال إشارات معينة إلى محطات التزويد بالمياه القريبة عند مشاهدة قافلة آتية أو عند رؤية لصوص أو قطاع طرق في المناطق المجاورة.^(٣١) ولقد قادت هذه التدابير الوقائية الجديدة إلى زيادة ثقة التجار الذين يسافرون على الطرق الصحراوية من وإلى موانئ البحر الأحمر.

بعد وقتٍ قصيرٍ من تأمين مصر أصدر أوغسطس أوامره بالإعداد لغزو شبه الجزيرة العربية، الأمر الذي بدأ في عام ٢٦ م. حيث أمر حاكم مصر الروماني، أيلْيوس جالوس، ببناء أسطول من ٨٠ قارباً حربياً و١٣٠ سفينة نقل قرب ميناء القلزم في شمال البحر الأحمر.^(٣٢) ولم يتم تسجيل ما حدث لسفن النقل بعد الغزو الفاشل، ولكن هذه الخطة الطموحة قد أوجدت وبلا شك مرافق كبيرة لبناء السفن وخطوط إمداد على ساحل البحر الأحمر.

يؤكد سترابون، الذي كان يعيش في مصر خلال هذه الحقبة، على تأثير هذه المشاريع على التجارة الشرقية. ويتذكر مما كتبه عن الأحداث في عام ٢٦ قبل الميلاد ما يلي:

رافقتُ جالوس، عندما كان حاكماً لمصر، على طول نهر النيل حتى أسوان وحدود إثيوبيا. وهناك علمت بأن ما يصل إلى ١٢٠ سفينة كانت تبحر من مايوُس هرموس إلى الهند.^(٣٣)

هذا يشير إلى أنه في غضون بضعة سنوات فقط من الحكم الروماني، كان يصل أكثر من مائة سفينة تجارية إضافية إلى الهند سنوياً. ويشير سترابون في فقرة أخرى إلى زيادة مصاحبة للاتصالات التجارية اليونانية مع شرق أفريقيا.^(٣٤) حيث يضيف:

في هذا الوقت الحالي تم إرسال أساطيل حتى الهند، والحدود القصوى من أفريقيا ولقد جلبت من هناك البضائع القيمة لمصر.^(٣٥)

كانت هذه الزيادة التجارية جزئيةً نتيجةً لظروف اقتصادية جديدة في أسواق البحر الأبيض المتوسط.^(٣٦) استولى أوغسطس على كميات هائلة من كنوز الذهب من مصر البطلمية، وعمل على دمج هذه الثروة بسرعة في اقتصاد البحر الأبيض المتوسط، حيث تشبع المجتمع الروماني، وتسببت في تضخم سريع للأسعار.^(٣٧) وقد سهّل هذا على التجار اقتراض المال للأعمال التجارية.^(٣٨) وكانت هناك "ثورة" مماثلة في العادات الاجتماعية الرومانية، حيث سارع رعايا الإمبراطورية المميزون إلى إنفاق أموالهم المتزايدة على الكماليات الشرقية الغربية.

في العقود الأخيرة كانت المملكة البطلمية أكثر قليلاً من مجرد قوة إقليمية تعاني قصوراً في البنية التحتية، ولكن تحت السلطة الرومانية، انضمت مصر إلى الإمبراطورية التي كانت تسيطر تقريباً على كل أراضي البحر الأبيض المتوسط، وتحكم ما يقرب من ٥٠ مليون شخص.^(٣٩) وفي ظل السلام الروماني الجديد، لم تعد المجتمعات التجارية تعاني من الصراعات الإقليمية التي تضر بسبل المعيشة وتعمل على تعطيل التجارة. وكان النظام الروماني قد قام أيضاً بإلغاء التدابير البطلمية التي تتحكم في بيع الواردات الشرقية، وبالتالي كان للتجار المهتمين مطلق الحرية لبيع السلع المستوردة في أي سوقٍ من العالم الروماني يمكنه استيعاب ارتفاع الأسعار التجارية.^(٤٠)

كانت أحوال السوق هذه غير مسبقة، ووقعت في وقتٍ قام فيه الرومان ببناء أحواض لبناء السفن على البحر الأحمر قادرة على بناء وإعادة تجهيز المئات من السفن الحربية، بما في ذلك سفن النقل. وعثر مقاولو القطاع الخاص على استخدام تجاري لهذه المرافق، حيث مكنت الأرباح التي تدفقت على الأعمال التجارية الشرقية التجار من تجهيز وبناء عددٍ كبيرٍ من سفن الشحن الجديدة وبسرعة. وبذلك أصبح التجار

الإغريق والرومان الآن في وضع يُمكنهم من القيام برحلات تجارية ممولة تمويلًا جيدًا. وانطلقت العديد من هذه الرحلات البحرية المغامرة باتجاه الشرق البعيد.^(٤١)

تحت سلطة الرومان، ازدهرت التجارة المصرية مع الشرق البعيد، ليس فقط من حيث الحجم والكثافة، ولكن أيضاً من حيث النطاق الجغرافي.^(٤٢) وبحلول نهاية عصر أغسطس، أبحر عددٌ قليلٌ من التجار الرومان المغامرين حتى نهر الغانج والمناطق البعيدة التي كانت تعتقد السلطات اليونانية سابقاً أنها تمثل حدود العالم المعروف. وكتب سترابون ما يلي :

بالنسبة للتجار الذين يبحرون الآن من مصر حتى نهر النيل وعلى امتداد سواحل الجزيرة العربية حتى الهند، فقد أبحر عدد صغير فقط حتى نهر الجانج.^(٤٣)

وعليه فقد حققت الإمبراطورية الرومانية شيئاً لم ينجح أي نظام سابق في تحقيقه. ومن خلال إلغاء التشريعات التي عفا عليها الزمن، وتوفير الأمن بشكل متزايد، وتعزيز الأسواق التجارية، حدث اتصال تجاري كامل بين الإغريق المتوسطيين والهند. ومن الآن فصاعداً، تمكّن الناس والموارد من التحرك بأعداد كبيرة بين هذين الاقتصادين البعيدين تجارياً حتى تواصل ما لا يقل عن نصف عدد سكان العالم القديم.

الموانئ الرومانية والنقل في الصحراء

بحلول القرن الأول الميلادي تم تأسيس التجارة الشرقية، حيث كانت الرحلة تستغرق ١٢ يوم من الإبحار انطلاقاً من الإسكندرية جنوباً على طول نهر النيل حتى الوصول إلى كوبتوس، على بعد ٦٥٠ كم تقريباً من الإسكندرية. كانت المدينة ميناءً نهرياً رئيسياً ومهماً لتبادل السلع التجارية الشرقية القادمة عبر الصحراء من موانئ البحر الأحمر. ونتيجة لذلك، كانت كوبتوس بمثابة قاعدة للجمعيات التجارية

وشركات النقل، والمقر الرئيسي لممثلي الحكومات المختلفة الذين رصدوا وفرضوا ضرائب على تدفق استيراد وتصدير السلع.^(٤٤)

وكان على أي شخص يعبر الصحراء الشرقية أن يدفع الرسوم الجمركية في كويتوس، ويحصل في المقابل على تصريح بالسفر يتم التأكد من صلاحيته في القواعد العسكرية على طول الطريق. وكانت هذه التصاريح تدرُّ الكثير من العائدات، مما سمح للمسؤولين بمراقبة حركة المرور، والتأكد من أنَّ أي مدني مسلح كان يستخدم هذه الطرق في أعمال مشروعة. وحين يحين وقت المغادرة، كانت الطرق الصحراوية تمتلئ بمختلف الموظفين المسافرين إلى موانئ البحر الأحمر. ومن سجلات التعريفه في كويتوس نقراً:

[هذا] هو المبلغ المطلوب دفعه كضريبة:

بالنسبة لقائد الدفة بالبحر الأحمر، ثمانية دراخمات؛

حارس السفينة ... ١٠ دراخمات؛

حارس ... خمسة دراخمات؛

بحار ... خمسة دراخمات؛

خادم بناء السفن ... خمسة دراخمات؛

حرفي ... ثمانية دراخمات.^(٤٥)

تحت الحكم الروماني، أصبحت مايوس هُرموس وبرنيكي اثنين من أهم موانئ البحر الأحمر في التجارة الشرقية.^(٤٦) وكانت الرحلات تتم من كويتوس إليهما بالإبل التي تحمل البضائع التجارية والإمدادات عبر الطرق الصحراوية. وكانت مايوس هُرموس تبعد حوالي ١٨٠ كم عن كويتوس وتستغرق الرحلة بينهما ستة أو سبعة أيام.^(٤٧) وتقع برنيكي جنوباً قريباً من حدود الأراضي الرومانية. وبناءً على ذلك، كان المعبر الصحراوي هو الأطول حيث كان يستغرق سفر القافلة ما يقرب من ١٢ يوماً لقطع ٣٧٠ كم إلى هذا المنفذ.^(٤٨) واتبع التجار الرومان العائدون من الشرق البعيد

طُرِقَ التجارة نفسها، عابرين الصحراء الشرقية ليضعوا بضائعهم الشرقية على المراكب في كويتوس. ومن هناك تنطلق هذه المراكب عبر النهر شمالاً إلى الإسكندرية والبحر الأبيض المتوسط.

واصلت عمليات النقل التي تديرها شركات القوافل أعمالها على مدار السنة، وعلى ما يبدو فقد تم توظيف حراس لحماية شركات السفر من قطاع الطرق. وربما كانت أكبر القوافل تضم المئات من الرجال والحيوانات، بما في ذلك عشرات السائقين والحراس.^(٤٩) وتحت الحكم الروماني، أصبحت برنيكي مركزاً إدارياً مهماً. وفي أوج ازدهارها، كانت تحتاج إلى ما يقرب من ٢٠٠٠ جمل لحمل إمدادات روتينية شهرياً لتزويد سكانها بالأغذية والمواد الأساسية فقط.^(٥٠)

وعلى ما يبدو فقد طُلب من الحرفيين المهرة المسافرين إلى الموانئ العمل في بناء السفن وصيانتها. وكان المجتمع الهندي يبحث أيضاً عن الحرفيين الرومان لخبرتهم. وعليه كان بإمكان رعايا الإمبراطورية السفر نحو الشرق والعمل على تكوين ثروتهم. وطبقاً للمصادر المسيحية المبكرة، وجد الرسول توماس عملاً في الهند، حيث رأوا الاستفادة من مهاراته في النجارة لبناء قصر ملكي.^(٥١) كما تتحدث قصائد التاميل أيضاً عن الإعجاب بهؤلاء الحرفيين الرومان.^(٥٢)

في عصر أغسطس، كان ميناء مايوس هُرموس على ما يبدو هو الميناء الرئيسي لركوب السفن المتجهة إلى الشرق البعيد. وكان يعني المعبر الصحراوي الأقصر أنه أرخص لتسليم السلع الصادرة لهذا الميناء عن إرسالها إلى برنيكي. وربما ضمن الاستثمار الروماني المبكر لطريق مايوس هُرموس وجود مرافق أكبر، وأماناً أكثر للمسافرين. ويصف سترابون الميناء الكبير في مايوس هُرموس بأنه "مدخل متعرج".

وكانت مرافقه كبيرة، حيث استطاع جالوس إرساء أسطوله الكبير في الميناء بعد فشل حملته على الجزيرة العربية.^(٥٣)

وفي عصر أغسطس أيضاً، ربما كانت مرافق الميناء في برنيكي ضعيفة نسبياً بالمقارنة بميناء مايوس هُرموس.^(٥٤) ويؤكد سترابون أن المياه حول هذا المنفذ لم تكن مواتية جداً للنقل البحري، فقد كتب أن برنيكي لديها "ساحل" خشن من الشعاب المرجانية والصخور البحرية وهي معرضة كثيراً لرياح عاصفة".^(٥٥) ولقد تدهورت مرافق ميناء برنيكي إلى حالة سيئة جداً في أواخر العصر البطلمي، وكانت السلطات الرومانية بطيئة في ترميم هذا الميناء.^(٥٦) ولذلك وصف سترابون برنيكي بأنها "موقع" به أماكن رسو مناسبة، ولكنه لم يصفه بأنه "ميناء".^(٥٧)

كانت السفن تضطر إلى الانتظار في الميناء لعدة شهور حتى تتحسن الظروف الموسمية وتجعل من الرحلات التجارية الشرقية أمراً ممكناً. وبناءً على ذلك، لم تكن عمليات الشحن والتصدير في موانئ البحر الأحمر ملحة. على النقيض من ذلك، كان يتم تفريغ البضائع الشرقية فور عودة الرحلات التجارية بسرعة بسبب رغبة التجار تسليم بضائعهم إلى أسواق التجزئة السكندرية في أقصر وقت ممكن. وهذا يعني أنه عندما تعود أساطيل الشحن الرومانية من الشرق البعيد، كانت المرافق في مايوس هُرموس تعاني إلى حد كبير. وتعاملًا مع هذا الوضع، اختارت العديد من السفن التجارية إفراغ حمولتها الآتية من الشرق في برنيكي، على الرغم من أن هذا المنفذ ليس به ميناء عامل وكان على مسافة أكبر من كوبيتوس. تقول تقارير سترابون:

يوجد في برنيكي أماكن مناسبة للرسو... وفي الوقت الحاضر تأتي البضائع الهندية والعربية، فضلاً عن السلع الأفريقية إلى الميناء عبر البحر الأحمر. وتنقل بعد ذلك إلى كوبيتوس ومركزها التجاري [على ضفاف النيل] الذي كان يستقبل هذه الشحنات.^(٥٨)

في هذا العصر، ربما أبحرت سفن التفرغ من برنيكي نحو الشمال إلى ميناء مايوس هُرموس وهو أكثر الموانئ أماناً بمجرد إنهاء عمليات الشحن. كان هذا الإبحار يستغرق خمسة أيام على الأقل، لذلك توقع معظم التجار الرومان العائدين من الشرق البعيد أن يصلوا إلى كوبتوس في الوقت نفسه تقريباً، مهما كان الميناء الذي اختاروه.^(٥٩)

وعلى ما يبدو فقد تم تجديد مرافق الميناء في برنيكي في عهد تيريوس، حيث تشير الأدلة إلى أنه كانت هناك زيادة في الاستثمار الحكومي في الميناء خلال الفترة من ١٤ - ٣٧ م، مع أنَّ الخراطيش التي عُثِرَ عليها في معبد خيم في وسط المدينة لا تذكر أغسطس، على الرغم من أنها ذكرت خلفاءه بدءاً من تيريوس.^(٦٠) وبعد إصلاح الميناء، تمكَّنت السفن الرومانية من العثور على مأوى طويل الأمد في الميناء والبقاء هناك من أجل التحميل ومن ثم الإبحار إلى الخارج.

هذا ويرجع تاريخ اثني عشر إيصالاً من أصل الثلاثين المذكورة في أرشيف نيكانور (Nicanor Archive)، التي تذكر برنيكي إلى عهد تيريوس، وتشير معظمها إلى عمليات النقل التي تمت بعد العام ٢٦ م. وشهدت هذه الحقبة أيضاً زيادة في حركة السفر على طرق القوافل الصحراوية إلى مايوس هُرموس. وقد تم العثور على ثلاث قطع بها كتابات على الجدران من عهد أغسطس على هذا الطريق، مقارنةً مع ١٠ قطع يرجع تاريخها لفترة تيريوس، وسبع قطع أخرى يرجح أنها تنتمي إلى هذا العصر.^(٦١) وقد تكون هذه الأدلة وقتية، لكنها تشير وبكل وضوح إلى وجود توسع كبير في حجم التجارة الشرقية.

تعكس سجلات *ألاوسترাকা*، التي عُثِرَ عليها في برنيكي كيفية عمل الميناء المرممة كقاعدةٍ للرحلات التجارية الخارجية. وتشير عمليات العبور التجاري إلى أن منتجات الأسواق عبر البحر المتوسط كان يجري جمعها في المدينة لتصديرها إلى الشرق البعيد.

ومن البضائع التي تكرر ذكرها النيذ بما في ذلك الإيطالي، واللاذقي، والروديسي، والأميني، والأفسي، والكلفوني، فضلاً عن أصناف مصرية محلية تمت إعادة تجميعها في جرار خزفية مستعملة.^(٦٢) وكانت تلك الجرار التي يتم تحميلها على متن السفن التجارية متفاوتة الأحجام من شحنات كبيرة تقرب من ٥٠ حاوية لشحنات صغيرة تتكون من عدة جرار. وسوف يتم شحن العشرات من هذه البضائع على متن السفن الراسية. كما تم تحميل السفن أيضاً بالمؤن مثل البنجر والبصل.^(٦٣) وتظهر العقاقير الطبية (وكانت تدعى "pharmakoi") عدة مرات في قوائم السلع التي تم تسليمها إلى موانئ البحر الأحمر من قبل شركة نيكانور، وربما كانت هذه مؤن السفينة.^(٦٤) وتظهر تصاريح الأوستراكا أيضاً السفن التي تم تحميلها بجرار صغيرة، التي تحتوي على مركب من الماء والعسل بنكهة السفرجل. وكانت هذه المواد غنية بحمض الأسكوربيك، وربما كانت السبب في منع تفشي مرض الأسقربوط.^(٦٥)

خلال القرن الأول الميلادي واصل الجيش الروماني بناء مرافق إضافية على طول الطريق من كوبتوس إلى برنيكي، ففي عهد الأباطرة الفلافيين، وجدت منشآت محصنة كبيرة على هذا الطريق يمكنها أن تستوعب قوافل كبيرة جداً. وكتب بلني ما يلي:

يقومون برحلة من كوبتوس إلى برنيكي على ظهور الجمال. وهناك نقاط للسقيا تم وضعها على مسافات على طول الطريق... وهناك أيضاً محطة تروية قديمة تُدعى تروجلوديتيكم، حيث يوجد حصن يتسع لـ ٢٠٠٠ شخص... ويتم الجزء الأكبر من الرحلة ليلاً بسبب الحرارة، بينما يتم قضاء النهار في هذه المحطات.^(٦٦)

ولقد توسعت الحاميات الصحراوية أيضاً، حيث كانت محطة أبوللونيس تستوعب، على سبيل المثال، ربما ما لا يقل عن ٢١٥ جندياً.^(٦٧) وأرسلت هذه الحاميات عدداً أكبر من الدوريات العسكرية لمراقبة الطرق الصحراوية، ربما لمرافقة القوافل التجارية أثناء مرورها.

وبحلول منتصف القرن الأول الميلادي، تقاسمت برنيكي ومايوس هُرموس أدواراً لا تقل أهمية في التجارة الشرقية. ويذكر أرشيف نيكانور البضائع التي كان يتم تسليمها إلى مايوس هُرموس تقريباً بالقدر نفسه، الذي يسجل البضائع المرسلة إلى برنيكي. وفي هذا العصر، كانت أكبر الشركات التجارية تحتفظ بوكلاء ومرافق في كُلِّ من الميناءين.^(٦٨) وأرسل رجل الأعمال المصري بامينيس واحداً من أبنائه في كل مدينة لإدارة مصالحه التجارية الشرقية.^(٦٩) ومن الكتابات في هذه الفترة، ينص كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتري" على أنه تم "تعيين" كلا الموقعين كمنافذ للتجارة الشرقية ولم يميز بينهما.^(٧٠)

تكشف الحفريات الأثرية التي أجريت في أطلال مايوس هُرموس عن كيفية تطوير الميناء في هذا العصر.^(٧١) في هذه المناطق القاحلة، كانت معظم المستلزمات الضرورية للمعيشة يتم إدخالها عن طريق البحر، أو عبر الصحراء الشرقية. وكانت مايوس هُرموس مدينة رجال الأعمال، حيث إنَّ عدداً كبيراً من السكان فيها يُعدُّون سكاناً مؤقتين يعملون في مجال التجارة. وفي البداية، كانت المدينة تبدو كمجموعة من المباني الأساسية، ولكنها عملية، حيث تم تشييد هذه المباني من الحجارة والطوب اللبن وقطع الشعاب المرجانية والأخشاب. وكان معظم هذه المباني مساكن مؤقتة، أو ورشاً، أو حلقات أماكن تخزين مؤقتة.

وقد كشفت الحفريات الأثرية عن توسعة مرافق الميناء في مايوس هُرموس في عهد أغسطس. حيث تم نقل الرمال من محاجر قريبة من الشاطئ لاستصلاح الأراضي من على حافة البحيرة.^(٧٢) وكجزء من بناء الميناء الجديد، اصطفت الآلاف من الجرار الرومانية معاً في وضع مستقيم لتشكل شواطئ أمامية اصطناعية. وكان مكان الرسو هذا أكثر من ٦٠ متراً طويلاً، ومن المؤكد أنه بُني لاستقبال السفن وإدارة عمليات

الشحن الخاصة بها.^(٧٣) وقد حدّد علماء الآثار أكبر المباني بالقرب من هذه المرافق التابعة للميناء التي يمكن أن تكون من بقايا المنشآت الحكومية، أو مستودعات الشركات التجارية الغنية.^(٧٤) كما عثر أيضاً على سياج على مشارف الميناء على ما يبدو أنه كان يُستخدم كحظيرة لتجهيز أعداد كبيرة من الإبل في إطار التحضير للرحلات الصحراوية إلى كوتوس.^(٧٥)

تشير الدراسات إلى أن برنيكي كانت مدينة ثابتة. على الرغم من بناء العديد من منشآتها من المواد الخام المحلية نسبياً، كانت هناك أيضاً مبانٍ حجرية أكثر أهمية في الموقع. ومن الأرجح أن هذه الإنشاءات المبنية جيداً كانت تابعة لإدارة رومانية، أو لشركات تجارية غنية كانت لها مقرات رئيسية، ولكنها كانت بحاجة إلى مخازن.^(٧٦) وبالقرب من وسط المدينة كان هناك معبد كبير مُخصَّصٌ للإله المصري "خيم"، وكانت حول الموقع مزارات مخصصة لمجموعة من الآلهة اليونانية والرومانية. وتشيرلقى الأثرية التي عُثِرَ عليها في الموقع إلى أن بعض سكان برنيكي كانوا يتمتعون بمستوى عالٍ من الرخاء والازدهار، ويمتلكون مباني أكثر إتقاناً من تلك التي وجدت في مايوس هُرموس. وتشمل هذه الاكتشافات ألواح رخام زخرفية مستوردة من الأناضول الروماني، وأجزاء من السجاد المنسوج بإتقان والأثاث المنحوت. ويشير اكتشاف حيوانات منزلية أليفة مدفونة، وبها أطواق معدنية إلى أن الحياة في هذه البلدة الصحراوية لم تكن حياة تقشُّف كما يُتصوَّرُ في كثيرٍ من الأحيان.^(٧٧) ولم تكشف الحفريات الأثرية حتى الآن عن حجم مرافق الميناء في برنيكي، على الرغم من دراسة علماء الآثار لجدران بحرية عدة ورصيف بُني من الصخور وُجِدَ هناك.^(٧٨)

خلال هذه الحقبة، كانت القناة القديمة التي تربط بين النيل والبحر الأحمر لا تزال في حالة كبيرة من العطب. ولقد أُعيد حفرها بناءً على أوامر من الإمبراطور الروماني تراجان، الذي كان في السلطة من ٩٨ إلى ١١٧ ميلادية.^(٧٩) ولقد سمح

بإعادة افتتاح القناة للمراكب بالإبحار من الإسكندرية مباشرة إلى القلزم. ومن القلزم، يمكن القيام برحلات بحرية جنوباً نحو مايوس هُرموس وبرنيكي، حيث تنتظر شاحنات محيطية متخصصة لتتلقى حمولتها الرومانية. ولقد وفر هذا المسار عبر القناة لرجال الأعمال الرومان أرخص طريقة لإرسال البضائع الكبيرة من البحر المتوسط إلى موانئ البحر الأحمر. كان العديد من الركاب يفضلون هذه الرحلة المائية على المعبر الصحراوي الشاق. ويكشف لنا لوسيان عن كيفية إعادة افتتاح القناة التي جعلت السفر من الإسكندرية إلى الهند أكثر ملاءمة. ويصف كيف تم إقناع الطالب، الذي أرسله والده الغني للدراسة في الإسكندرية، للقيام بالرحلة من دون إعلام ولي أمره، حيث كتب لوسيان في هذا الصدد:

طاف الشاب نهر النيل حتى القلزم، وعندما أوشكت السفينة على الرسو، تم إقناعه بمشاركة آخرين في رحلة إلى الهند.^(٨٠)

خلال الرحلات المتجهة إلى الخارج كان هذا الطريق يعمل على تجنب المسافرين تكاليف النقل البري الصحراوي وإزعاجه.^(٨١) ومع ذلك، فإن المناطق العليا من البحر الأحمر كانت عرضة لرياح شمالية مستمرة، مما يجعل العودة إلى القلزم أمراً صعباً، وفي كثير من الأحيان مضيعة للوقت.^(٨٢) وبناءً على ذلك، واصل العديد من التجار العائدين من الشرق البعيد تفريغ حمولاتهم التجارية في الموانئ الشرقية التقليدية، واستخدموا الطرق الصحراوية التقليدية؛ لنقل بضائعهم بسرعة إلى الإسكندرية.^(٨٣)

التجار والعاملون

استقطبت مصر بتجارها الشرقية الكثير من جميع أنحاء الإمبراطورية الرومانية. ولقد استوعبت التجارة خلال وقت قصير مجموعة واسعة من رجال الأعمال والتجار والمستثمرين والوكلاء التجاريين. ومن هنا فقد نجح الكثير من الناس بتنوعهم

وخلفياتهم العرقية والاجتماعية والثقافية المختلفة في الاندماج بحرية في هذه التجارة الدولية المزدهرة.

يكشف لنا أرشيف نيكانور وحده عن وجود ٢٠ شركة تجارية، وما لا يقل عن ٢٥ من رجال الأعمال، وما يقرب من ٣٠ وكيلاً تجارياً.^(٨٤) وكان العديد من شركات النقل والعاملين في النقل البحري يكسبون رزقهم من هذه التجارة، جنباً إلى جنب مع الحرفيين والمرتزة الذين وجدوا فرص عمل لهم مع العديد من نشطاء الأعمال المختلفة. وتُبين لنا الأوستراكا والمخريشات التي عُثِرَ عليها في الصحراء كيف كان اليونانيون والمصريون منخرطين بشدة في عمليات التجارة الشرقية، حيث قام هؤلاء الناس بمجموعة من الأدوار الحيوية والمتنوعة؛ أي شيء وكل شيء بدايةً من سائقي الإبل وانتهاءً برجال الأعمال الأثرياء. وفي مصر، قام الرومان الأثرياء بتعاملاتهم التجارية في الغالب من خلال وكلاء معتمدين كانوا عبيداً أو معتقين، وعرضت هذه الشبكات التجارية طريقة عملية وسرية للاستثمار في مجال التجارة. وكان الناس الذين يقومون بالمصالح التجارية للرعاة الرومان الأثرياء يتخذون في كثير من الأحيان أسماء يونانية، أو مصرية.^(٨٥) وكان هناك أيضاً رجال أعمال مصريون ناجحون يعملون لمصالحهم الخاصة، مثل بارثينيوس، نجل بامينيس، الذي كان يعمل أحياناً في شركة نيكانور. وكان بارثينيوس ثرياً بما فيه الكفاية لترك نقش في معبد كويتوس في العام ٣٢م، حيث سجّل لنا في هذا النقش إهداءً باهظ الثمن للآلهة إيزيس وكرونوس.^(٨٦)

كان المصريون الإغريق يعملون أيضاً في الخارج في الشرق البعيد، إمّا من أجل مصالحهم الخاصة، أو كوكلاء أعمال تجارية لرجال أعمال أثرياء. ويسجل إحصاء روماني محفوظ في سجلات الضرائب كيف تمكّن رجل مصري إغريقي من منطقة أرسينوي من مصر من زيارة الهند في عام ٧٢ الميلادي، حيث كان على ما يبدو في

بعض الأعمال التجارية طويلة المدى في الخارج.^{٨٧} غالباً ما يكون من الصعب تحديد الهوية "العرقية" لرجال الأعمال اليونانيين الموثقين في مصادرننا التي بين أيدينا. على سبيل المثال، سَجَلْ نقشٌ يونانيٌّ من كوبتوس، يرجع تاريخُهُ إلى ٧٠م زيارةً تاجرٍ يُدعى "هيرميروس"، نجل أثينيون، للمدينة، حيث قدّم هيرميروس هذا إهداءً للآلهة إيزيس وهيرا. ويكشف "هيرميروس" أنه كان مقيماً في مركز تجاري في عدن جنوب الجزيرة العربية. وعلى ما يبدو، فإنّ هذا الرجل كان إغريقياً من جنوب الجزيرة العربية، أو إنه كان إغريقياً غائباً عن الإمبراطورية الرومانية لفترةٍ طويلة.^(٨٨)

كان المواطنون الرومان من جميع أنحاء الإمبراطورية حاضرين أيضاً في تجارة مصر الشرقية. ويذكر أَرشيف نيكاتور ما لا يقل عن سبعة مواطنين رومان من الذين كانوا يملكون شركات تجارية في مصر، وكان لهم ممثلوهم في موانئ البحر الأحمر.^(٨٩) واحتوت أوستراكا برنيكي أيضاً على أسماء أكثر من عشرة مواطنين رومان من الذين كانوا نشطين في الميناء سواء في المجال الإداري أو التجاري.^(٩٠) فعلى سبيل المثال كان هناك مسؤول في برنيكي اسمه أندوروس، ربما جاء من الإمبراطورية الغربية من بلدة أندورا الإسبانية. في عام ٢ قبل الميلاد نحت مواطن روماني اسمه جايوس نوميدوس إيروس كتابات لاتينية على وجه صخرة مغارة على الطريق من برنيكي إلى كوبتوس. ربما جاء إيروس من شرق البحر المتوسط، وكتب أنه قد عاد لِتَوْه من الهند.^(٩١)

وكانت منطقة كامبانيا الإيطالية مُصدراً رئيسياً للنبيذ، الذي كان يتم تصديره إلى مصر سواء للاستهلاك الإقليمي، أو للتصدير إلى الشرق البعيد. ويبدو أن رجال الأعمال الإيطاليين سارعوا إلى استغلال الفرص المتاحة في السوق، التي يقدمها التوسُّع في التجارة الشرقية.^(٩٢) وقد وجدَ علماء الآثار سدادات قوارير من الجص في كوبتوس تم ختمها بأسماء لرجال أعمال رومان أثرياء، وكانوا على الأرجح تجار النبيذ

من الأراضي الغربية للإمبراطورية قد وضعوها على البضائع.^(٩٣) وظهر اسم "ج نوربانوس البطلمي" على عدة سدادات من الجص، وربما يكون هو نفسه جايوس نوربانوس الذي استأجر شركة نيكانور لتسليم البضائع إلى مايوس هُرموس.^(٩٤) وكان لرجل أعمال روماني ثري يُدعى فاروس أيضاً مصالح تجارية في عددٍ من سفن البحر الأحمر التجارية، حيث تم ذكره عدة مرات في *أوستراكا برنيكي*، منها على سبيل المثال ما يلي:

من هيراك إلى دراكون، نجل بايسيموس كود - اسمحوا بمرور بيتياسميفيس نجل هوروس بستة كويلوبوماتا (koilopomata) لتحميلها في (سفن) فاروس.^(٩٥)

ويشير مقياس كويلوبوماتا إلى شحنة الخمر، وعلى ما يبدو فقد كان فاروس يمتلك أسطولاً تجارياً صغيراً.

ويأتي الدليل الأكثر إثارةً للاهتمام بشأن هذه التجارة من معبد مصري في ميدامود، حيث يكشف لنا أحد النقوش عن أنشطة اثنتين من سيدات الأعمال الرومانيات الثريات من الإسكندرية. حيث قدما قرباناً كبيراً إلى المعبد في احتفال بالآلهة ليتو خلال منتصف القرن الثاني الميلادي، ويقول النقش اليوناني ما يلي:

قربت إيليا إيزيدورا، وإيليا أوليمبياس - اللتان كاناتا مشرفتين متميزتين ومالكيتين لسفن تجارية في البحر الأحمر، مع أبوليناريوس قائد أسطول أوليمبياس وإيزيدورا - قرباناً للآلهة ليتو.^(٩٦)

وكانت إيزيدورا وأوليمبياس تصفان نفسيهما بأنهما (*matronai stolatai*)، أي أن لديهما أكثر من ثلاثة أطفال وممتلكات، ولهما الحق قانوناً في امتلاك مشاريع تجارية خاصة بهما دون ولي أمر رجل. كما وصفت هاتان السيدتان نفسيهما بأنهما (*naukleroi* و *emporoi*)، أي أنهما صاحبتا سفن، أو ممولات، فضلاً عن كونهما تاجرتين. كما أن هاتين السيدتين قد حصلتا أيضاً على حق المواطنة الرومانية، حيث يشير اسم "إيليا" إلى أنهما قد حصلتا على المواطنة الرومانية إبان حكم الإمبراطور الروماني هادريان. وعلى

ما يبدو فقد كان أبوليناريوس هو قائد الأسطول التجاري الصغير في البحر الأحمر، الذي تملكه المراتان.^(٩٧)

كذلك شكّل التجار من جنوب الجزيرة العربية مجموعة بارزة من بين التجار، الذين كانوا يعملون في مصر الرومانية، حيث تم العثور على شقف فخار عليها كتابات حميرية، وسبئية، في موانئ البحر الأحمر. كما تم العثور على بعض الأمثلة النادرة من المخربشات المعينية على امتداد الطريق الصحراوية بين مايوس هُرموس، وكوبتوس.^(٩٨) اللافت للنظر، أنَّ اثنين على الأقل من النقوش المعينية التي عُثِرَ عليها جنوب شبه الجزيرة العربية ذُكِرَتْ أيضاً البعثات التجارية لمصر الرومانية.^(٩٩)

في بداية القرن الثاني الميلادي، كتب ديو كريسيستوم خطاباً في مدح الإسكندرية، حيث ذكر هذا الرجل كيف كان يرى الشعوب الهندية من بين الحشود التي احتشدت في المدينة.^(١٠٠) ولعلّ كثيراً من هؤلاء الهنود كانوا قد وصلوا إلى مصر على متن سفنهم التجارية. وتم العثور على كميات كبيرة من الفخار الهندي في موانئ البحر الأحمر المصرية. وهذا - بلا شك - يدل على وجود جاليات أجنبية متجذرة في هذه المدن الرومانية.^(١٠١) وقد تم انتشال حصيرة منسوجة على الطراز الهندي الشمالي من أحد المواقع في برنيكي، وتم تجميع عددٍ من حلقات الشراع التي عُثِرَ عليها في هذا الموقع مع أجزاء صغيرة من الأشرطة المصنوعة من القطن الهندي.^(١٠٢) ويشير الأدب الهندي أيضاً إلى رحلات التجارة إلى الغرب البعيد. ولكن الكتابات الباقية عموماً غامضة للغاية، ولن تكون مفيدة في توضيح هذه الاتصالات القديمة مع روما.

وَلَعَلَّهُ من الصعب التعرف على هويات التُّجار من شمال غرب الهند في المصادر الكتابية من مصر الرومانية. وفي القرن الثاني قبل الميلاد، غزا حُكَّامُ باكتريا الإغريق شمال غرب الهند، لتتكون بعد فترة قصيرة مجموعة من الممالك الإغريقية الصغيرة في

هذه المناطق. وبناءً على ذلك، ربما كان كثيرٌ من الهنود الشماليين الذين يزورون مصر الرومانية يعرفون اللغة اليونانية، وربما اتخذوا أسماء هيلينية في تعاملاتهم التجارية. ومثال على ذلك رجل اسمه باليونانية صوفون (Sophon) تَرَكَ كتابةً على جدران معبد بان (Pan Temple) على الطريق الصحراوي من برنيكي إلى إدفو. ودعا (صوفون) الله باليونانية رحلة آمنة، ولكن أشار إلى نفسه بأنه "هندوس". وربما كان (صوفون) هذا تاجراً هندياً إغريقياً يزور مصر لأغراض تجارية، أو ربما كان إغريقياً من منطقة البحر المتوسط يعمل لدى البطالمة حارساً لأحد الفيلة، وهي وظيفة قد تكسبه أيضاً لقب "هندوس".^(١٠٣) يحتوي معبد بان نفسه على عدة رسومات لفيلة، مما يشير إلى استخدامه مكاناً للاستراحة خلال العصر البطلمي، لذلك يبدو أن الهوية العرقية لـ(صوفون) ستظلُّ مستعصيةً على محاولات التحديد الدقيق.^(١٠٤)

نظراً لطابعهم الثقافي المميز، فإنَّه من السهل تحديد هوية أهل التاميل من جنوب الهند في السجلات الأثرية المصرية. وقد تم العثور على مخربشات كُتِبَتْ بخط التاميل براهمي في شقف الأوعية في مايوس هُرموس.^(١٠٥) ويتميز هذا الفخار بوجود أسماء مثل "قطان" و"كنعان"، الذين ربما كانوا زعماء لعشائر التاميل المشاركين في التجارة الرومانية. ويمكن أن يكون اكتشاف مواد هندية خاصة بالأشربة في موانئ البحر الأحمر مرتبطاً بهذه المشاريع التجارية للتاميل.

السفن التجارية

تقدم المصادر الكلاسيكية أفضل الأدلة وأكثرها وضوحاً على وجود سفن الشحن الشراعية الرومانية المبحرة من مصر إلى الشرق البعيد، وكذلك على حجمها. وكانت هذه السفن التجارية كبيرة وفقاً لمعايير منطقة البحر المتوسط. هذا يجعل معظم السفن الأخرى التي تبحر في المحيط الهندي وبالمقارنة مع هذه السفن الرومانية صغيرة

جداً. يصف الكاتب اليوناني فيلوستراتوس (Philostratus) السفن التجارية الرومانية التي كانت تتاجر مع بلاده أوائل القرن الثالث الميلادي. تقول التقارير:

قام المصريون ببناء السفن لمحيطنا وإرسالها إلى البحر لتبادل السلع المصرية والهندية... قام المصريون ببناء هذه السفن على مقياس تعادل بموجبه السفينة في الحجم عدة سفن من تلك السفن التي تستخدمها أجناس أخرى.^(١٠٦)

كانت السفن الرومانية العاملة في مجال التجارة الشرقية تزن ما لا يقل عن ٧٥ طناً، ويشير العلماء إلى أن معظم السفن قد وصلت أحجامها إلى ٥٠٠ طن.^(١٠٧) ومع ذلك، فإن نسبة كبيرة من قدرة السفينة على حمل البضائع كانت توظف لاستخدامها كأماكن للطاقم أو عمليات التزويد.

اكتشف علماء الآثار المنقبون في مايوس هرموس أن بعض الدعامات المعمارية في أطلال المباني القديمة قد تم أخذها من السفن المسحوبة من الخدمة. وقد حددوا روافد خشبية بها ثقوب، ومسامير، فضلاً عن ألواح خشبية بها آثار علامات.^(١٠٨) وعلى ما يبدو أن سكان الميناء القديم قد قاموا بأخذ الخشب من هذه السفن للمساعدة في تشييد المرافق العامة في المدينة. ولقد وفّرت لنا هذه المخلفات الخشبية معلومات مهمة حول بناء سفن الشحن الشرقية.

لقد بُنيت معظم السفن القديمة من إطار هيكلي خشبي تُمثّل فيه العارضة العمود الفقري لـ "قفص" أضلاعه خشبية، ثم يُضاف غطاء من الألواح الخشبية على هذا الإطار. على النقيض من ذلك، تم بناء سفن شحن إغريقية - رومانية عن طريق بناء جسم السفينة الخارجي أولاً. وقد تم ربط الألواح بمفاصل على طول حوافها لتأمين أقسامها ووضعها في مكانها السليم. وكانت النتيجة إنتاج جسم سفينة قوي جداً ومدعوم ذاتياً ليُضاف عليه فيما بعد أخشاب تعزيز وأطر داخلية. وتؤكد الألواح التي عُثِرَ عليها في مايوس هرموس، التي بها مفاصل، أنه قد تم استخدام هذه التقنيات في

سفن الشحن الشرقية. وتشبه هذه الطريقة الماهرة في بناء السفن عملية بناء حجرة صغيرة أكثر من نجارة سفن عادية، ومن هنا قادت هذه الطريقة إلى بناء جسم سفينة قوي بشكل لا يُصدّق.^(١٠٩)

يشمل الخشب القديم الذي عُثِرَ عليه في برنيكي خشباً صلباً استوائياً يُدعى خشب الساج. وقد وُجِدَ هذا الخشب في حزم يصل طولها إلى ثلاثة أمتار.^(١١٠) ويعتبر خشب الساج خشباً ممتازاً لبناء السفن، فهو متين ومقاوم للأحوال الجوية ومن السهل التعامل معه. ومنشأ هذا الخشب الأصلي جنوب آسيا. لذلك لا بد أن بُنِيَ السُّفُن الرومانيين قد حصلوا على هذا الخشب من خلال التعامل التجاري الهندي. ويذكر مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" كيف كانت السفن الهندية الكبيرة تقدم مجموعة متنوعة من المواد الحيوية لبناء السفن بما في ذلك خشب الساج والنحاس إلى موانئ الخليج العربي.^(١١١) ومن المرجح وجود ترتيبات مماثلة لتزويد أحواض بناء السفن الرومانية في مصر. كما كان يتم أيضاً إحضار مواد بناء سفن البحر المتوسط عبر الصحراء الشرقية، ويتم دفع رسوم تعريفه كوبتوس (*Coptos Tariff*) على الصواري وإرسالها إلى موانئ البحر الأحمر.^(١١٢)

وكان بالإمكان تجهيز سفن الشحن الإغريقية والرومانية في مايوس هُرموس، حيث كان يوجد حوض لإصلاح السفن بالقرب من حافة البحيرة. وكانت هناك عدة ورش في المنطقة، وصفائح من الرصاص متناثرة في جميع أنحاء الموقع، مما يؤكد صحة أن السفن الرومانية المشاركة في التجارة الشرقية كان لها جسم واقٍ مبطن بالرصاص.^(١١٣) تم استخدام هذه البطانة الرصاصية تحت خط الماء لحماية السفينة من المخلوقات البحرية الصغيرة التي يمكن أن تتلف بدن السفينة بثقبه.^(١١٤)

يذكر فيلوستراتوس بعض التقارير التي تفيد بأن مصدات أجسام السفن التجارية الرومانية التي كانت تبحر إلى الهند كانت مرفوعة إلى درجة كبيرة. وكانت هناك مقصورات إضافية تُوضع على سطح السفينة، حيث يذكر لنا فيلوستراتوس ما يلي:

يقومون بتلويع جانبي السفينة بالمسامير من أجل تماسك السفينة. ويرفعون مصداتها وساريتها لارتفاع كبير. ويقومون ببناء حجرات عدة على حزمة الأخشاب في جميع أنحاء السفينة.^(١١٥)

كان رفع الهيكل فوق مستوى سطح البحر يضمن عدم غرق سطح السفينة بواسطة أمواج المحيط العالية. وكما يعمل ذلك أيضاً على حماية الطاقم من قوة الرياح الموسمية. وكانت بعض السفن الحربية المتوسطة ذات حصون عالية في شكل أسوار خشبية قابلة للطي. ولنع صعود قوات معادية أيضاً تمت إضافة مصدات لسفن الشحن على البحر الأحمر؛ للحماية من هجمات القراصنة. وعلى متن سفن البحر الأبيض المتوسط، كان الطاقم والركاب في كثيرٍ من الأحيان ينامون على سطح السفينة تحت أغطية من القماش. ولكن في الرحلات الشرقية لم يكن الركاب يجذون البقاء على سطح السفينة خشية التعرض لسوء الأحوال الجوية والرياح الموسمية عند الإبحار في المحيطات.^(١١٦) وغالباً ما كانت تُضاف قمرات إضافية على سطح السفينة كمقصورات إضافية، أو لاستيعاب المزيد من الشحنات التجارية. كانت سفن الشحن الرومانية تحمل أيضاً سفناً صغيرةً من السفن إلى الشاطئ، وكانت هذه حرفة خفيفة وذات أهمية في الموانئ الشرقية التي لم يكن لديها مرافق كافية لرسو السفن الكبيرة.^(١١٧)

في مياه البحر الأبيض المتوسط كان يتم تزيين السفن التجارية الكبيرة بدقة، وكانت العديد من السفن الصغيرة لها مقدمة تشبه عنق الأوز وحلي محفورة على القوائم الخلفية. وكانت هذه الرؤوس رمزية ترمز للآلهة المصرية إيزيس، حامية

البحارة. ولقد استمر الرومان الذين يعملون في التجارة الشرقية على هذا العُرف. ويصف شعراء التاميل هبوط الليل على الساحل الهندي، ويذكرون "مصاييح البجعة" عند اليافانا التي تضيء السفن الرومانية بأضوائها الواضحة والمشرقة.^(١١٨) وتذكر أشعار التاميل المعروفة باسم بريومباناروبتاي *Perumpanarruppatai* :

أشرقت كما لو كانت مصباحاً على شكل بجعة تُرى على أخشاب سفن اليافانا، وتلمع مثل النجم البعيد الذي يُبشِّرُ بالفجر.^(١١٩)

ويقدم لوسيان مزيداً من التفاصيل حول المميزات والزخارف التي يمكن رؤيتها على السفن الرومانية الكبيرة، فيكتب قائلاً:

انظروا إلى قوائم الفينة [عنق الأوزة] النبيلة ومنحناها التدريجي، ومقارها الذهبي، وتوازنها في الطرف الآخر من قبل ارتفاع في مقدمة المركب. وكانت هناك أشكال في مقدمة المركب واسم الآلهة إيزيس على الجانبين. وبالنسبة للتفاصيل الزخرفية الأخرى، كانت بها لوحات وشرع قرمي.^(١٢٠)

تشير التفاصيل على الشراع الرئيسي للسفينة، التي تظهر في متحف تورلونيا إلى أن بعض السفن التجارية لديها صور تفصيلية مستمدة من الأساطير الإغريقية والرومانية، وقد رسمت على الأشرعة الخاصة بهم. وتشير مصادر التاميل أيضاً إلى تماثيل *اليافانا*، وأنَّ الهنود هم أول مَنْ شاهد هذه الأشياء منحوتةً، أو مرسومةً على السفن الرومانية.^(١٢١)

في منطقة البحر المتوسط، كانت السفن التجارية الرومانية مزودةً بأشرعة رئيسية كبيرة ومربعة يتم وضعها في منتصف السفينة، في حين أنَّ شراعاً إضافياً أصغر يُدعى أريمون *aremon* كان يتم وضعه في كثيرٍ من الأحيان بالقرب من مقدمة المركب.^(١٢٢) ووفقاً لفيلوستراتوس، كانت صواري سفن الشحن الشرقية تُرفع إلى مستويات عالية.

* عمل شعري تاميلي يعود لفترة ما بين القرن الأول قبل الميلاد والقرن الأول الميلادي.

وربما أعطيت الأشرعة الرئيسية الكبيرة السفن قوة دفع كبيرة في البحر الأحمر وسرعة أكثر في المعابر المحيطية المؤدية إلى الهند. وعثر علماء الآثار في برنيكي على رسومات صغيرة على الجدران لسفينة شحن منقوشة على قطعة فخار، حيث تشمل هذه الرسومات شعارات كبيرة كانت معلقة في الصواري، والروافد الخشبية الطرفية، عالياً فوق أسطح هذه السفن.^(١٢٣) كما دلت التنقيبات الأثرية في مايوس هُرموس أيضاً على بقايا جبال الأشرعة والصواري التي تمت إزالتها من السفن الرومانية. وتشمل هذه المخلفات أخشاباً كبيرة وحلقات تُستخدم لتأمين الجبال، وتسهيل رفع الأشرعة وخفضها.^(١٢٤) وربما كان القطن الهندي يُستخدم لصناعة أشرعة سفن الشحن الرومانية، حيث تم العثور على بعض أجزاء من هذا النسيج في موانئ البحر الأحمر، وهي لا تزال ملازمة لمعدات الأشرعة والصواري لسفن البحر الأبيض المتوسط.^(١٢٥)

ومن الجدير بالملاحظة وجود العديد من المسميات لبعض السفن الإغريقية والرومانية التي كانت تُبحر إلى الشرق البعيد. وتسجل بردية موزيريس (Muziris Papyrus) أن سفينة تجارية تُدعى هيرمابوللون "*Hermapollon*" قد شاركت في رحلات تجارية إلى التاميل خلال منتصف القرن الثاني الميلادي.^(١٢٦) وفي الأساطير الإغريقية، كان الإله هرمس رسولاً يسافر بسرعة كبيرة، وكان مرتبطاً بعبور الحدود. ولذلك اتخذ التجار من هذا الإله حامياً لأعمالهم التجارية وصحتهم، ومن هذا المنطلق فقد كان من المناسب تماماً أن تسمى السفينة التي كانت تُبحر مسافات كبيرة بين الحضارات القديمة بدفع الرياح الموسمية باسم هذا الإله تكريماً له، كما أن أبولو إله الشمس في الأساطير الإغريقية كان يسافر يومياً عبر السماوات، بادئاً رحلته الخارجية في الشرق، فمن المناسب أن تتم إضافة اسمه أيضاً.

ووجدت شقفة أوستراكا في أحد المواقع الأثرية في برنيكي عليها اسم سفينة تجارية رومانية أخرى هي جمنازي أرشس "Gymnasiarchis".^(١٢٧) كانت صالة الألعاب الرياضية (الجمنازيوم) (gymnasium) مركزاً للهوية الثقافية الإغريقية. وفي العالم القديم كان يُنظرُ إلى أصحاب هذه الصالات الذين يُزوّدونها بالزيت والنبذ على أنهم أشخاص محسنون ومحترمون. وربما كان صاحب السفينة التجارية، سالفه الذكر، رجل أعمال إغريقياً يستخدم أرباحه التجارية في رعاية صالات الألعاب الرياضية. وكانت لاسم "محسن إغريقي" دلالات إيجابية في التجارة الشرقية، حيث كانت السفن التجارية الرومانية تحمل الثروة الوفيرة من منطقة البحر المتوسط إلى أراضٍ أجنبية بعيدة.

الطاقم والحراس

تركَ رجلٌ يُطْلَقُ على نفسه اسم سيفيروس، نجل موسكيون، نقشاً على الطريق الصحراوي المؤدي من إدفو إلى برنيكي. في هذا النقش، يصف سيفيروس نفسه بأنه نوكيلروس *naukleros*، مما يشير إلى أنه كان قبطاناً لسفينة تجارية كبيرة.^(١٢٨) وقباطنة سفن شحن البحر الأحمر هذه، كانوا يرأسون مجموعةً كبيرةً من المهنيين المهرة، وكان عملهم ينصبُّ على الحفاظ على كُلِّ من الطاقم والبضائع آمنةً في رحلاتهم الخطرة إلى الشرق البعيد.

يصف لنا فيلوستراتوس مجموعةً متنوعةً من الأفراد الذين وجدوا على متن سفن شحن رومانية مبحرة إلى الهند، حيث كتب:

عَيْن [رجال الأعمال الرومان] العديد من المرشدين على متن السفينة يرأسهم أكبر رجل فيهم وأكثرهم حكمة. كما عَيْنُوا أيضاً عدداً من الضباط في مقدمة المركب ومجموعة من البحارة المهرة للتزويد بجمال ومعدات الصواري.^(١٢٩)

تؤكد تعريفه كويتوس الوصف الذي قدمه فيلوستراتوس حول البحارة والنواطير والحراس والمرشدين.^(١٣٠) وربما كان بعض المرشدين على متن هذه السفن بحارة أفارقة أو عرباً أو هنوداً من الذين كانوا على دراية بالمياه الإقليمية المختلفة التي يتم عبورها خلال الرحلات، فمن الأمور المعروفة لنا جيداً أن يودوكسوس استرشد بملاح هندي، واستشار في وقت لاحق مرشدين إثيوبيين مطلعين على المياه الساحلية المحيطة بشرق أفريقيا.^(١٣١) ومن المرجح أن سفن الشحن الرومانية حملت موظفين دائمين من النجارين وصانعي الأشرعة والمشتغلين بصناعة السفن تحسباً لظهور الحاجة إليهم خلال هذه الرحلات الطويلة.

كانت سفن الشحن المبحرة في البحر الأحمر تحمل بين ركابها التجار ووكلاء الأعمال التجارية من مختلف الأراضي الرومانية، بمن في ذلك تجار النبيذ الإيطاليون، حيث كان بعض رجال الأعمال الرومان يملكون أو يستأجرون السفن التجارية بأكملها، ويقومون بتحميلها بوكلائهم التجاريين. ومع ذلك، فإن معظم أصحاب سفن الشحن ربما قد استأجروا بعض الأمكنة المخصصة للبضائع لتحميل عددٍ من التجار الذين يرغبون في السفر على متن السفينة.^(١٣٢) ومن المحتمل أن كثيراً من الهنود والعرب الذين لا يملكون سفناً تجارية خاصة بهم، سافروا على متن سفن رومانية تنقل البضائع الخاصة بهم.

كانت الهند وطوال العصور القديمة مشهورة في العالم القديم بمناظرها العجيبة والممارسات الدينية الجديرة بالملاحظة، فلقد سافر فيلسوف القرن الأول بليناس الحكيم (Apollonius of Tyana) إلى الهند لدراسة معتقداتها وثقافتها الفريدة من نوعها. وعلى ما يبدو فقد انجذب رعايا رومان آخرون إلى الشرق لأسباب ماثلة. وربما كان من بين الركاب على متن السفن التجارية الرومانية السياح مثل الطالب السكندري

الذي سبق ذكره، الذي تم إقناعه بأخذ مهلة من دراسته للقيام بالرحلة.^(١٣٤) وتذكر كتابات قديمة لاحقة كيف أُصيب محامٍ من طيبة بخيبة أمل من مهنته وهرب ليجد العزاء في الهند.^(١٣٥)

ومع كل ذلك، كانت الرحلة إلى الهند محفوفة بالمخاطر حيث تُبين الكتابات القديمة مدى خطر القرصنة في البحار الشرقية. ويقول مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرثري": إنَّ الساحل الشرقي للبحر الأحمر كان يعيش فيه "قوم فاسدون"، فهم "ينهبون السفن التي تنحرف عن مسارها" و"يستعبدون أي شخص ينقذونه من حطام السفن". لذلك يوصي المؤلف السفن بتجنب هذا الشاطئ في الرحلات إلى أسفل عن طريق البحر الأحمر، وبزيادة السرعة في الإبحار بعد هذه المنطقة "المخيفة".^(١٣٦) ويخبرنا فيلوستراتوس أن السفن الرومانية التي تبحر إلى الشرق البعيد كانت تحمل على متنها المرتزقة لحمايتها من القراصنة المهاجمين، حيث يكتب لنا في هذا الصدد:

كانت هناك كتيبة من الرجال المسلحين بين أفراد طاقم هذه السفينة. وكان من الضروري تجهيز السفينة بهذه الطريقة لحمايتها ضد الهمج من البحر الأحمر الذين يعيشون على الساحل الشرقي. إنهم يرقدون دائماً في كمائن انتظاراً للهجوم على السفن ونهبها في أعالي البحار.^(١٣٧)

ويكشف لنا بلني أيضاً أن هؤلاء المرتزقة كانوا يشكلون فرقاً خاصة من الرماة على متن سفن الشحن الرومانية المتجهة إلى الهند، حيث يقول بلني في هذا الصدد:

تقوم رحلة [إلى الهند] كل عام، وعلى متنها جماعات من الرماة؛ وذلك لأنَّ هذه البحار كان ينتشر فيها القراصنة بشكل كبير.^(١٣٨)

كان التجار المنخرطون في التجارة الشرقية أثرياء للغاية، ويمكنهم بالتأكيد تعيين فريق كبير من المرتزقة المجهزين تجهيزاً جيداً لحماية استثماراتهم الثمينة. على سبيل

المثال، بلغت قيمة البضائع الواردة في بردية موزيريس نحو تسعة ملايين سيسترس.^(١٣٩) وعلى سبيل المقارنة، في القرن الأول الميلادي، كان مجموع الأجر السنوي لفيلق روماني كامل حوالي ١٢ مليون سيسترس.^(١٤٠)

الرحلة إلى الهند

كانت الرحلة من مصر إلى الهند تعتبر مشروعاً كبيراً جداً، فبالنسبة للرعايا الرومان، كانت هذه الرحلات تعني قضاء عدة أسابيع في عرض البحر في ظروف خطيرة وأكثر تطرفاً من أي شيء آخر يمكن مواجهته في مياه هادئة نسبياً من البحر المتوسط. كان هؤلاء الذين يبحرون عبر المحيط الهندي تدفعهم الرياح الموسمية القوية، وتسافر سفنهم لآلاف الكيلومترات باتجاه الشرق. وكان هذا العبور يأخذ الطاقم والركاب بعيداً عن الرؤيا والأراضي الآمنة.

وكانت السفن الرومانية المتجهة إلى الشرق البعيد تتبع جدولاً زمنياً موسمياً صارماً لاستغلال الظروف المناخية المواتية في منطقة البحر الأحمر والمحيط الهندي، حيث يقول مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري": إن أنسب وقت لمغادرة مصر باتجاه الهند هو شهر يوليو، وهذا سمح بإبحار السفن عبر البحر الأحمر باستخدام الرياح الشمالية التي تهب بشكل مطرد من خلال هذه المنطقة خلال أشهر الصيف.^(١٤١) وكانت المسافة حوالي ١٢٠٠ كم تستغرق ٣٠ يوماً من الإبحار، من مصر إلى الميناء العربي قرب باب المندب بالقرب من مدخل البحر الأحمر.^(١٤٢)

كانت السفن التي تغادر البحر الأحمر تدخل خليج عدن في شهر أغسطس في الوقت الذي تكون فيه الرياح الموسمية الجنوبية الغربية في بداية هبوبها عبر المحيط الهندي. وكانت بعض السفن الرومانية تسلك الساحل العربي حتى تصل إلى ميناء قنا التجاري، في حين أن سفناً أخرى كانت تُفضّل الإبحار على طول شمال الصومال

لزيارة الأسواق الأفريقية حتى رأس عسير (Guardafui Cape).^{*} وقد يقضي التجار أسابيع عدة في زيارة مواقع تجارية على طول هذه السواحل. وخلال هذه الأسابيع كان هؤلاء التجار يحملون معهم مزيداً من الإمدادات على متن السفن، أو يقومون بمبادلة بعض سلع البحر المتوسط مقابل البضائع المحلية، حيث كانت ترسل بعض هذه السلع للأسواق الهندية، أو إلى أبعد من ذلك شرقاً. من هنا فقد تعامل التجار الرومان في الفائض التجاري من المناطق الأفريقية والعربية، فضلاً عن بضائع من مختلف أنحاء البحر المتوسط.

في الرحلات الشرقية الأولى، كانت السفن التي تنطلق من مصر تتبع السواحل العربية والفارسية حتى تصل إلى الهند. ولكن مع زيادة الاتصالات التجارية سرعان ما أدرك الرمان الإغريقي أنه يمكن اختصار هذه الرحلات البحرية في الوقت والمسافة، وذلك بالمرور مباشرة عبر المحيط.^(١٤٣) وقد تم اعتماد هذه الطرق التجارية كما تم تطويرها حيث بدأ الملاحون الإغريق في معرفة المزيد عن الشكل والموقع الحقيقي للسواحل الهندية والعربية.

لم يقبل الجغرافيون الإغريق مثل إراتوستينس وسترابون الفكرة القائلة بأن الهند كانت على شكل شبه جزيرة ثلاثية الزوايا، وصوّروا هذه اليابسة على أنها ساحل أفقي يمتد شرقاً باتجاه حافة العالم. وبمجرد أن أصبح البحارة الإغريق على علم بأن الساحل الهندي كان متجهاً من الشمال إلى الجنوب، تمكنوا من العبور مباشرة من الجزيرة العربية دون الخوف من عدم الوصول إلى الهند أو التيه في محيط شاسع يطوق العالم.^(١٤٤) يعيد لنا مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتريري" رواية قديمة عن بحّارٍ من المفترض أن يكون أول عابر للمحيط:

* رأس عسير عبارة عن جزيرة تقع في بلاد بونت في الصومال وقد ذكرها مؤلف كتاب الطواف حول البحر الأرتريري في القرن الأول الميلادي.

كان الملاح هيبالوس أول شخص يكتشف الطريق المباشر إلى الهند في أعالي البحار، حيث فُكّر هيبالوس في مكان وجود الموانئ وشكل البحر وأدرك أن الرياح الاستيزية (رياح موسمية) جاءت من البحر وتهب موسمياً. وهذه الرياح تسمى الآن رياح "هيبالوس" باسم هذا الملاح.^(١٤٥)

يصف بلني مراحل متقدمة من تطوير المعابر البحرية، التي جعلت من الرحلة البحرية إلى الهند رحلة أقصر و"أكثر أمناً". ولقد تم اعتماد طرق جديدة لاستغلال الفرص التجارية المتزايدة في الأسواق البعيدة، أو لتجنب امتدادات الساحل التي أصبحت خاضعة إما للقرصنة، أو للصراعات الإقليمية.^(١٤٦) ومع إتاحة هذه الطرق مروراً أسرع، علّق بلني ساخراً: "إنَّ الرغبة في تحقيق مكاسب جعلت الهند أقرب من أيّ وقت مضى".^(١٤٧)

وبحلول العام ٥٠ م، كانت بعض السفن الرومانية تعبر من شبه الجزيرة العربية ومنطقة القرن الأفريقي، لتبحر مباشرة إلى شمال غرب الهند، بينما كانت بعض السفن الأخرى تتجه مباشرة إلى أراضي التاميل في الجنوب.^(١٤٨) يقول مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري":

غادرت بعض [السفن] مباشرة من قنا والبعض الآخر من رأس عسير، وكانت تلك السفن المتجهة إلى ساحل مالابار، تصمد أمام الريح لمعظم الطريق، كما انطلقت تلك السفن المتجهة إلى باريجازا وسيثيا... في أعالي البحار، وتجاوزت الخلجان الساحلية.^(١٤٩)

كانت الرحلة الشمالية تغطي مسافة أكثر من ١٧٠٠ كم، في حين أن الإبحار جنوباً يعني عبور أكثر من ٢٦٠٠ كم من المحيط المفتوح. ويصف بلني الرحلة من البحر الأحمر إلى بلاد التاميل قائلاً:

إنَّ أفضل الطرق للإبحار إلى الهند يكون بالانطلاق من قرب باب المندب. ومع هبوب رياح هيبالوس يستغرق الأمر ٤٠ يوماً من هناك إلى موزيريس، التي تعد أول مركز تجاري يتم التوصل إليه في الهند.^(١٥٠)

طوال الرحلة إلى الهند، ربما حاولت سفن الشحن الرومانية البقاء معاً، والإبحار وهي على مرمى البصر من بعضها البعض مشكّلة أساطيل صغيرة، وبالتالي فقد كان بإمكانها تقديم الدعم اللازم والمتبادل لصعد القرصنة الساحلية؛ كونها كانت تبحر من خلال الخلجان. عندما تكون في أعالي البحار، كان التقارب المستمر بين هذه السفن ضرورياً في حال أن تضررت سفينة ما في المجموعة وهي على بُعد مئات الكيلومترات من اليابسة. وفي حالة قطع عاصفة شديدة لصاري السفينة، أو كسر لهيكلها، فسيكون لطاقم هذه السفينة فرصة محدودة للبقاء على قيد الحياة في عرض البحر في ظل العواصف في المحيط الهندي.

كانت الرحلة التجارية الساحلية خلال خليج عدن تستغرق، إذا كانت على مهل، ثلاثة أسابيع. ولكن العبور المباشر إلى الهند كان يعني قضاء أكثر من أسبوعين في المحيطات المفتوحة، وبسرعة رياح تقترب من ست عقدات.^(١٥١) وربما كانت الرياح الموسمية الجنوبية الغربية التي تهب موسمياً عبر المحيط الهندي هي أقوى الرياح على هذا الكوكب. خلال هذا الموسم، يمكن أن تصل سرعة الرياح فوق المياه المفتوحة في المتوسط إلى ٣٠ عقدة مع هبات تصل في كثير من الأحيان إلى قوة العاصفة الضارية.^(١٥٢) ولقد بدأت السفن الرومانية رحلاتها إلى الهند في وقت تصل فيه هذه الرياح لأعظم قوتها. ولقد مكّن البناء القوي لهيكل سفن الشحن الإغريقية والرومانية لها الاستفادة الكاملة من هذه الظروف في رحلاتها إلى الشرق البعيد.^(١٥٣) كانت هذه الرحلات مقلقة وخطيرة، ولكن هذه المعابر المباشرة كانت أسرع من أي عملية عبور ساحلي. ويخلص مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريقي"، إلى أن "العبور مع هذه الرياح يكون صعباً، ولكنه أقصر وأكثر مواتية من أي وقت مضى".^(١٥٤)

عندما تصل السفن الرومانية إلى بلاد التاميل تكون وقتها قد أبحرت انطلاقاً من حدود الإمبراطورية الرومانية أكثر من ٥٠٠٠ كم. وإجمالاً كانت الرحلة الرومانية من مصر إلى الهند تستغرق ما لا يقل عن ٧٠ يوماً، وعندما تصل السفن إلى وجهتها الأولى في الهند يكون قد مضى ما يقرب من ثلاثة أشهر منذ أن غادر المسافرون الإسكندرية. لذلك كانت سفن الشحن الرومانية تصل إلى غرب الهند في أوائل سبتمبر عندما تكون الرياح الموسمية قد هدأت. وبحلول ذلك الوقت، تستأنف حركة المرور الساحلية بعد توقف السفن الهندية والعربية الذي يستمر حتى تخف حدة أقوى الرياح الجنوبية الغربية قبل الإبحار نحو الشرق.^(١٥٥)

كانت العودة إلى الإبحار في البحر الأحمر تتوقف حتى بداية الرياح الموسمية الشمالية الشرقية في أوائل نوفمبر. كانت هذه الفسحة الزمنية تعطي ما يقرب من ثمانية أسابيع للتجار الرومان لاستكشاف أسواق الهند القديمة. وعادة ما كان يتم تأخير عودة السفن الرومانية التي تزور ساحل مالابار حتى شهر ديسمبر، مما يعني أن التجار الرومان الذين سافروا مباشرة إلى هذه المنطقة قد قضوا ما يصل إلى أربعة أشهر في أراضي التاميل.

سيثيا الهندية

أصبحت أراضي السند معروفة لدى الإغريق باسم "سيثيا الهندية" تيمناً باسم مجموعة محاربين من ركاب الخيل الذين هاجروا من وسط آسيا إلى هذه المناطق، واستولوا على النبلاء الموجودين بها. وفي وقت تأليف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتريري"، كانت هذه الممالك الصغيرة تحت سيطرة أمراء الحرب من الهند والفرثيين الذين كانوا في كثير من الأحيان في حالة حرب مع بعضهما البعض وفي حالة نزاع مع

الدول المجاورة في الشرق. وكان أهم مركز تجاري في سيثيا الهندية هو بارباريكوم ويقع بالقرب من مصب نهر السند، وكان يخدم عاصمةً كبيرةً تُدعى ميناجارا.

ويصف مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" بوضوح الطريق

الساحلي إلى بارباريكوم. حيث يقول:

الساحل الشمالي لسيثيا مسطح جداً، ومن خلاله يتدفق نهر السند، أقوى الأنهار على طول المحيط الهندي. ويصب مثل هذا الحجم الكبير من المياه في البحر. ومن بعيد وقبل أن تصل إلى اليابسة ترى مياهه ذات الألوان الخفيفة. لقد كان القادمون من البحر يعلمون أنهم مقبلون على أرض قرب النهر؛ لأنهم يرون ثعابين تخرج من أعماقه.^(١٥٦)

كانت السفن الرومانية ترسو في بارباريكوم لنقل شحناتها التجارية عبر النهر إلى العاصمة في ميناجارا. وعند الوصول إلى هذه الأسواق، يمكن للتجار الرومان المتاجرة مع الوسطاء الهنود والاختلاط مع الزائرين العرب والفرس.

ويصف لنا مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" السلع الرومانية التي كان يتم إرسالها إلى هذه المنطقة، حيث تبدأ قائمة البضائع بالأقمشة والملابس والتي تشتمل على كمية جيدة من الملابس المجردة من الزينة وبعض المنسوجات متعددة الألوان والأقمشة المطبوعة أو المزركشة. كما عرض الرومان أيضاً مرجان البحر المتوسط، والأحجار الكريمة، والزبرجد الأخضر، وجرعات من عبق شجرة العبهر، والأواني الزجاجية، والفضيات، والنقود الرومانية. ويؤكد بلني أن الشعاب المرجانية الرومانية كانت تحظى بتقدير كبير في المجتمع الهندي، وتذكر أوائل النصوص السنسكريتية أيضاً الشعاب المرجانية التي تم الحصول عليها من رومكا "Romaka".^(١٥٧)

ويصف راتانابريسكا الخصائص السحرية لهذا المنتج المرغوب فيه قائلاً:

المرجان الجيد يكون ليناً وطرياً ومشعاً، وله لون أحمر جميل. وفي هذا العالم يقود إلى الغنى والمكاسب، كما يمنح المرأة السعادة الزوجية؛ ويقضي على الفساد ويعالج المرض، كما أنه يقي من المخاطر كالتسمم.^(١٥٨)

كما بعث الرومان النبيذ "بكميات محدودة" إلى بارباريكوم. ولقد تم العثور على شظايا العشرات من قوارير النبيذ في العديد من المواقع الأثرية الهندية. ولكن هذه الكميات تبدو صغيرة جداً عند مقارنتها مع أنواع الفخار المحلي التي تم العثور عليها.^(١٥٩) كان التجار الرومان يعرضون أيضاً على التجار في بارباريكوم بعض البخور الأفريقي والعربي الذي حصلوا عليه خلال رحلاتهم إلى الخارج.

كانت الأسواق الهندية السكوثة تُقدّم للتجار الرومان مجموعةً واسعةً من المنتجات النباتية بما في ذلك النارد، وعشب يُسمّى الـ"قسط" (بالإنجليزية *costus*)، وصمغ عطري يسمى الـ"بديليوم" *bdellium*، ودواء يسمى الـ"الساس" (بالإنجليزية: *lyceum*). ولقد ارتبطت هذه الأراضي الهندية بطرق الحرير في آسيا الداخلية، حيث زودت أسواق ميناجاران التجار الرومان بالحرير، وفراء الحيوانات الغريبة، مثل: المنك، والسمور. كما تلقى التجار الرومان الأصباغ النيلية، والأحجار الكريمة المختلفة، بما في ذلك التركواز، والفيروز، واللازورد الأزرق الزاهي.^(١٦٠)

خلال هذه الحقبة، بدأت إمبراطورية الهان في إعادة تأكيد سلطتها على آسيا الداخلية. ونتيجة لذلك، بدأت الحكومة الصينية في الحصول على المعلومات الإستراتيجية حول الموارد الاقتصادية من شمال غرب الهند. ومن المثير للاهتمام أن هذه التقارير كانت تركز على السلع النادرة، التي يتم إنتاجها وتوزيعها عبر هذه الأراضي. وتولي الكتابات الصينية اهتماماً خاصاً للعلاقات الرومانية، حيث يذكر هوى هانشو ما يلي:

يوجد في تيانتشو (شمال غرب الهند) الفيلة، ووحيد القرن، وصدفة السلحفاة، والذهب، والفضة، والنحاس، والحديد، والرصاص، والقصدير. وإلى الغرب، فإنها تتصل بالإمبراطورية الرومانية. ويمكن العثور على أشياء ثمينة من روما هناك، وكذلك

الملابس القطنية الراقية، والسجاد، والصوف الممتاز، والعمود من كل نوع، وأرغفة السكر، والفلفل، والزنجبيل، والملح الأسود.^(١٦١)

وتشير الدلائل إلى أنه كان يجري تهريب لبضائع رومانية من شمال الموانئ الهندية في آسيا الوسطى على امتداد طرق التجارة نفسها التي تنقل الحرير من هذه المناطق وصولاً إلى بارباريكوم. وكانت هذه الصادرات الرومانية تمتد السوق في آسيا الوسطى بالمتطلبات الضرورية، فضلاً عن إثراء البازارات في شمال غرب الهند.^(١٦٢)

مملكة الساكا

كانت مسافة الإبحار من بارباريكون جنوباً إلى باريجازا (Barygaza) ٩٠٠ كم تقريباً. وفي هذه الرحلة كانت السفن الرومانية تغادر سيثيا الهندية، وتعبّر إلى مملكة الساكا، التي تسيطر على أراضي جوجارات غرب الهند. وفي زمن تأليف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري"، كانت أراضي الساكا غنية جداً، حيث كانت تنتج مخزونات كبيرة من الحبوب، والأرز، وزيت السمسم، والسمن، والقطن.^(١٦٣) وكان الساحل القريب من باريجازا على درجة كبيرة من الخطورة، ويصف مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري" الأمواج المتلاطمة العكرة والدوامات العنيفة، حيث يقول المؤلف مُحدّراً:

هناك ضفاف رملية وسلسلة من الدوامات ضحلة تصل إلى طريق طويل من الأرض. وفي كثير من الأحيان، عندما لا يُرى الشاطئ، سوف تسرع السفن نحو اليابسة، وإذا تم حبسها وسحبها أكثر نحو الشاطئ، فسيتم تدميرها لا محالة.^(١٦٤)

كان الملاحون الماهرون يعلمون أن سفنهم كانت تقترب من هذه الامتدادات الغادرة من الثعابين السوداء التي يرونها في هذه المياه.

تقع باريجازا على نهر نارمادا، أكثر من ٥٠ كم داخل اليابسة حيث يتدفق إلى خليج كمباي. وكان الملاحون الرومان يعلمون أنهم كانوا يقتربون من هذا الساحل،

عندما كانوا يشاهدون ثعابين صغيرة ذهبية اللون في المياه المحيطة بسفنهم.^(١٦٥) وكان خليج كمباي يشكل خطورة كبيرة على السفن الرومانية، حيث كانت عملية عبور مياهه تستلزم المرور من خلال الصخور التي تنتشر فيها الشعاب المرجانية المحاطة بتيارات أمواج خطيرة. وكانت هناك بعض المعالم الطبيعية قليلة على الشاطئ، التي كانت تسترشد بها السفن عبر متاهة من الشواطئ الرملية بالقرب من مصب نهر نارمادا.^(١٦٦) وبناءً على ذلك، بعث ملوك السাকা الصيادين المحليين في زوارق تجديد طويلة لمقابلة السفن الرومانية وإنقاذها من المخاطر التي قد تتعرض لها في هذا الخليج. وعند الوصول إلى نهر نارمادا، كان يتم أخذ السفن الرومانية إلى برك المياه العميقة، حيث يمكن أن ترسو هناك في أمان نسبي.

يمتد نهر نارمادا في العمق داخل الهند، ويمثل طريق اتصال مهم لنقل البضائع في جميع أنحاء شبه القارة الهندية. يخبرنا مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" أن باريجازا كانت تدين بكثير من ازدهارها للروابط التجارية مع مدينة كبيرة تسمى أوزين (Ozene)، وتقع على أحد الروافد الرئيسية لنهر الجانج.^(١٦٧) حيث كانت هذه السوق تمد مملكة السাকা بكميات كبيرة من القماش وشظايا الكوارتز. وكانت باريجازا أيضاً على علاقة بالمدن الهندية المهمة الواقعة جنوبي إقليم السাকা، حيث يذكر مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" أن عربات محملة بالأحجار الكريمة والقطن وصلت إلى باريجازا قادمةً من مدينة تير (Ter)، التي كانت تبعد مسافة ثلاثين يوماً.^(١٦٨) كما كانت باريجازا على صلات تجارية بحرية واسعة مع دول الخليج العربي، ومع أراضي التاميل في أقصى الجنوب.^(١٦٩)

أثناء وصفه هذا الجزء من الهند، يذكر مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" مرتين الأساطير المحلية المتعلقة بالأسكندر الأكبر. ومن المعروف أن الأسكندر

الأكبر لم يزر هذا الجزء من الهند أبداً، ولكن الأنشطة التي قام بها الإغريق الهنود في وقت لاحق قد أقنعت الزائرين الرومان بدرجة كافية أن الفاتح العظيم قد وصل بالفعل إلى باريجازا. يقول مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري":

في هذه المنطقة ما زالت هناك علامات وأدلة قائمة إلى يومنا هذا تدل على حملة الإسكندر ومنها الأضرحة القديمة، وتأسيس المعسكرات ذات الآبار الضخمة.^(١٧٠)

ويمكن أيضاً أن يكون التجار الرومان قد حصلوا على هدايا تذكارية إغريقية من المتعاملين في المال في أسواق الساكا. ويذكر مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري" أنه يمكن العثور على دراخمت قديمة كانت قد صدرت في القرون الماضية من قبل الحكام الهنود والإغريق أبوللودوتس (Apollodotus)، وميناندر (Menander) في المنطقة.^(١٧١)

وكان نبذ منطقة البحر المتوسط مهماً في التعامل التجاري الروماني مع مملكة الساكا. وكان النبذ الإيطالي على رأس قوائم واردات الرومان إلى باريجازا، جنباً إلى جنب مع النبذ اللاذقي من آسيا الصغرى. ويوجد في القائمة أيضاً النبذ العربي الذي حصل عليه التجار الرومان من محطات التجارة الخارجية.^(١٧٢) وشجع بروز النبذ في الصادرات الرومانية إلى الهند اختراع النكات في الإمبراطورية حول السكر الهندي، فكتب لوسيان ما يلي:

بسبب المناخ، عندما يجرب الهنود المشروبات الكحولية مثل النبذ، فإنهم يصبحون على الفور في حالة سُكر ويصيبيهم الجنون ضعفي ما يكون عليه أي إغريقي أو روماني.^(١٧٣)

كان الرومان يرسلون أيضاً المواد الأساسية المختلفة إلى أسواق الساكا بما في ذلك الزجاج الخام والقصدير والنحاس والرصاص. ويقدم حطام سفينة رومانية من بيت دواركا (Bet Dwarka) دليلاً على هذه التجارة وحمولتها من سبائك الرصاص الدائري.^(١٧٤) كما قدّم التجار الرومان الذين زارو باريجازا مجموعة كبيرة من الأقمشة

الخام، والأقمشة المطبوعة، والمشدات متعددة الألوان. ومن المؤكد أن بعض هذه الملابس قد صُنعت خصيصاً داخل الإمبراطورية الرومانية لتحاكي أنماط الموضة الرائجة في الهند.

وجنباً إلى جنب مع هذه البضائع، تعامل التجار الرومان أيضاً في المرجان، والأحجار الكريمة، والزبرجد. وشملت السلع التجارية الأخرى جرعات لاذعة من شجرة العبهر، كما شملت عبق البرسيم الحلو الأصفر، ومسحوقاً كيميائياً أبيض يسمى سلفات الأنتيمون، ومعدناً أحمر يسمى رهج الغار.^(١٧٥) ولقد وجد لهذه المواد المختلفة استخدامات متعددة في صناعة الدواء الهندي، وأصباغ الأقمشة والعطور.^(١٧٦) كما كان الرومان يُصدِّرون أيضاً مرهماً رخيصاً، ولكن واجهته المنافسة المحلية، حيث كان السوق يبدو محدوداً لهذا المنتج. وفي نهاية هذه القائمة من السلع التجارية، يذكر مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري"، أنه بالإمكان تبادل الذهب الروماني، والعملة الفضية مع بعض الأرباح مقابل العملات الهندية المحلية.^(١٧٧)

كان البلاط الملكي في ساكا في الهند من المستهلكين الرئيسيين للبضائع غالية الثمن. وقد استغل التجار الرومان هذه الفرصة التجارية بالكامل، وأرسلوا بضائع ذات قيمة عالية إلى باريجازا "من أجل الملك". وكان من ضمن هذه البضائع الثمينة الفضيات، والموسيقيون الرقيق، والفتيات الجميلات للتسري بهن، والنبذ الفاخر، والملابس باهظة الثمن. وقد تُفسَّرُ تجارة صفوة العبيد هذه سبب عرض الدراما السنسكريتية القديمة شخصيات إغريقية على خشبة المسرح أمام ملوك الهند.^(١٧٨)

كانت باريجازا تُصدَّرُ مجموعةً من السلع التجارية الشرقية التي وصلت إلى مملكة الساكا من جميع أنحاء الهند، حيث تلقى التجار الرومان، الذين كانوا يتعاملون مع الميناء، النارد، والقسط، وصمغاً عطرياً يسمى الـ"بديليوم bdellium"، والـ"لساس"،

التي جاءت وسيثيا الهندية. وكانت الأقمشة من الصادرات الرئيسية لمملكة السাকা. كما حصل التجار الرومان في باريجازا على جميع أنواع الأقمشة القطنية، وكذلك المواد الحريرية التي كان يتم جلبها من آسيا الوسطى. في باريجازا، ربما حصل التجار الرومان أيضاً على أنواع مختلفة من العاج، والأحجار الكريمة، والعقيق. كما قدمت المنطقة الإمدادات من الفلفل الطويل، الذي كان من التوابل النادرة نسبياً والمكلفة، حيث كان هذا الفلفل يُستخدم أساساً في العلاجات الطبية الرومانية.^(١٧٩) كان يتم وضع كل هذه البضائع الشرقية مع البضائع الرومانية أثناء التحضير للرحلة المستمرة جنوباً على طول الساحل الغربي للهند.

وعندما كانت السفن الرومانية لا تزال في نهر نارمادا، فإنها كانت عرضة لفيضانات عارمة، وكان لا بُدَّ من يقظة أطقم السفن بشكل مستمر.^(١٨٠) كان القباطنة الرومان قلقين خشية الابتعاد عن حدود النهر، يقول مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" مُحذراً:

يمكن أن يصل الفيضان ليلاً. وقد يحدث هذا أحياناً عندما يكون المد قد بدأ لتوه في الدخول والبحر لا يزال هادئاً، حيث يسمع الناس بالقرب من مصب النهر قعقة تشبه سماع صوت جيشٍ قادمٍ من مسافةٍ بعيدة. ثم بعد فترة قصيرة يغير البحر على الشواطئ الرملية بصوتٍ عالٍ.^(١٨١)

ويعرف مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" بوضوح علامات الخطورة، وذلك عندما تصبح مساحات من قاع البحر واضحة، وتتكشف مساحات كبيرة من الساحل بعد تقهقر البحر. عندها "يتدفق التيار المفاجئ من الفيضانات والعواصف حتى النهر وتندفع كتلة مركزة من مياه البحر بعنفٍ لأميال عديدة ضد التدفق الطبيعي".^(١٨٢) لقد كانت التجربة مرعبة، حيث إنَّ طواقم السفن عديمو الخبرة، ممن لم يقوموا بتأمين سفنهم بتقييدها في المراسي بشكل كافٍ، وقد يتسببون في جنوح

سفنهم إلى الشواطئ الرملية، أو حتى تعرضها للانقلاب. وحتى البحارة المهرة كانوا يكافحون للسيطرة على سفنهم في هذه الظروف الخطرة. ويُحذّر مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري" من أنه "إن لم يكن من الممكن أن تستقر السفن سيقوم انخسار المد بجذبها، وسوف تميل أكثر على الجانبين. وعندما يعود الفيضان فجأة، فإنها ستغمر بمياه الموجة الأولى من التدفق - لأنه سيتم إنشاء قوة كبيرة من تدفق البحر." (١٨٣)

ملكة ساتافاهانا

يصف مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري" الرحلة من جنوب باريجازا على طول ساحل كونكان (Konkan Coast) من هضبة الدكن (Deccan Plateau). يقول مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري" :

بعد باريجازا يتجه الساحل جنوباً... وبالدخل هناك مناطق كثيرة قاحلة، وجبال عظيمة، وحيوانات برية من جميع الأنواع، بما في ذلك الفهود والنمور والفيلة والثعابين الضخمة، والضباع، وجميع أنواع القروود. ويوجد العديد من الدول المكتظة بالسكان من هنا إلى نهر الجانج. (١٨٤)

ويوجد في التضاريس الجبلية لهضبة الدكن الغربية العديد من مراكز الأسواق الداخلية متصلة بواسطة شبكة واسعة من طرق التجارة البرية، وقد تم حكم هذه المنطقة من قبل أسرة ساتافاهانا، التي امتدت سلطتها عبر هضبة الدكن إلى السواحل الشرقية من الهند.

في بداية تعاملاتهم التجارية مع هذه المنطقة، أرسل التجار الرومان النبيذ والتحف البرونزية الرخيصة إلى أسواق ساتافاهانا. وكشفت التنقيبات الأثرية في بناية سكنية قديمة قرب كولهابور محباً للمؤن، به ما لا يقل عن ١٠ قطع برونزية قديمة، بما في ذلك التماثيل الصغيرة، والسفن والمصافي، والمرابا. وكانت هذه العناصر شائعة نسبياً في المناطق الرومانية، وكان يتم تصديرها إلى الهند كتحف. (١٨٥) ومن المثير

للاهتمام أنَّ أمثلة كولهابور كانت تصنع في كامبانيا، مما يدل على أن التجار الإيطاليين كانوا يجمعون ويصدرون القطع البرونزية القديمة باعتبارها هامشاً ربحياً لتجارة النيزد.^(١٨٦)

وقبل وقت تأليف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري"، كان ملك الساكا نهابانا قد سيطر على أجزاء كبيرة من الدكن الغربية. وشملت غزواته الرئيسية ميناء كالينا التجاري، الذي يقع على شبكة نهر أولهااس. وأدى هذا الصراع إلى تعثر التجارة البرية التي كانت تصل إلى الميناء بشدة، وعليه فقد بدأ الحاكم الجديد لكالينا إعادة توجيه السفن الرومانية شمالاً إلى باريجازا. كما تمت مرافقة السفن الرومانية من قبل سفن حربية للحراسة، ربما لأن المغيرين قد بدأوا استهداف أي سفينة تعمل على جلب إمدادات، أو ثروة إلى المناطق المحتلة.^(١٨٧)

واستمر إغلاق كالينا ما يزيد قليلاً على عقد من الزمان. كما كشف نقشٌ من ناسيك عن أن ساتافاهانا قد استعادت أراضيها التي خسرتها أواخر العقد السادس الميلادي.^(١٨٨) وفي أعقاب ذلك، من المؤكد أن كالينا قد استعادت مكائنها باعتبارها المنفذ التجاري الرئيسي لهضبة الدكن الغربية، وذلك بتصدير كميات كبيرة من الأقمشة القطنية، والعقيق الملون، والحيوانات لدورة الألعاب الرومانية.^(١٨٩)

لقد تم الكشف عن الكثير من تفاصيل الاتصالات التجارية لساتافاهانا في نقوش براكرت التي عثر عليها في هياكل كهف بوذي في هضبة الدكن الغربية، حيث تذكر لنا هذه النقوش التبرعات السخية لليافانا، الذين كانوا على الأرجح تجاراً أغريق، وإيطاليين من الإمبراطورية الرومانية. هؤلاء اليافانا كانوا يقيمون في المدن القريبة ويقومون بأعمالهم التجارية مع نقابات التجار الهنود والحرفيين المحليين.^{١٩٠} وكانوا على الأرجح قد أحالوا معظم البضائع التي حصلوا عليها إلى زملائهم عندما

زاروا كالينا. ويبدو أن الرومان المشار إليهم في هذه النقوش هم من الأثرياء المتحولين إلى البوذية الذين اتخذوا بوعي ذاتي أسماء بوذية للاندماج بشكل أفضل في عقيدتهم الشرقية الجديدة.^(١٩١)

وقد تم العثور على نقوش *اليافانا* في بعض الأديرة في كارله، وناسيك ويونار.^(١٩٢) وفي ناسيك تشير بعض النصوص النذرية إلى أنشطة *راوماكاس*، التي قد تكون ترجمة للكلمة اللاتينية "رومانوس".^(١٩٣) ولقد دفع كثير من الرومان في "كارله" مقابل الركائز في غرفة البقايا المقدسة. وتكشف لنا النقوش أن مجموعة من *اليافانا*، كانوا يعيشون في مستوطنة تجارية قريبة تُدعى دينوكاكاتا (Dhenukakat).^(١٩٤) وكان من بين هذه المجموعة راهب روماني ثري يُعرف باسم إندراغنيдата (*Indragnidatta*). وفي وقت ما بعد عام ١١٠ ميلادية تبرع هذا الراهب بمبالغ كبيرة للمجتمع البوذي، ودفع ثمن دار عبادة جديدة تماماً تم إنشاؤها في الدير.^(١٩٥)

لقد كان أمراً نادراً أن تُذكر مهن *اليافانا* في النقوش النذرية. وربما أن مرد ذلك أن المجتمعات الهندية كانت تفهم أن *اليافانا* في هذه المنطقة كانوا في الغالب تجاراً يعملون في تجارة بعيدة.^(١٩٦) وتصور العديد من التماثيل النصفية الرومانية العائدة للإمبراطورية الرومانية شخصيات مهمة بهم اتزان وهدوء الفلاسفة، وشعرهم على غرار رجال الدين البوذيين.^(١٩٧) ومن الممكن أن تكون هذه الصور لرجال الأعمال الرومان الأثرياء، الذين كانوا قد اعتنقوا البوذية في الهند قبل عودتهم للعيش في الإمبراطورية، حيث استمروا في ممارسة شعائرتهم الدينية الشرقية.

إمارة كيرا

كان بإمكان السفن الرومانية المسافرة إلى الموانئ في شمال غرب الهند مواصلة رحلاتها جنوباً للوصول إلى مناطق التاميل البعيدة.^(١٩٨) يخبرنا بلني أن رحلة على

طول هذا الساحل الغربي من الهند قد تستغرق ما يصل إلى ٤٠ يوماً وليلة. ولكن السفن التي زارت باريجازا وكالينا ربما قضت مسافة أطول في السفر على امتداد ٢٠٠٠ كم من الساحل من نهر السند إلى بلاد التاميل.^(١٩٩) كما أبحرت الكثير من السفن الرومانية أيضاً مباشرة من خليج عدن إلى جنوب الهند. وبالتالي تجنبت هذه السفن مخاطر الشحن والصراعات الإقليمية التي لحقت بالسواحل الشمالية.

عندما وصل الرومان أول مرة إلى هذه المنطقة البعيدة كانت هناك ثلاثة أسر متنافسة من التاميل تحكم مساحات واسعة من الأراضي في جنوب الهند، حيث كان الكيرا (Cheras) يسيطرون على جزء كبير من ساحل مالابار (Malabar Coast). ومن الجنوب منهم كان البانديا (Pandyas) يحكمون شبه الجزيرة حتى رأس كومورين (Cape Comorin) جنوباً. ووراء هذه الأراضي كان الكولا (Cholas) الذين كانوا يسيطرون على مساحات كبيرة من شرق شبه الجزيرة بما في ذلك ساحل كورومانديل (Coromandel). وكانت هذه الإمارات الثلاث تعيش في صراع مستمر من أجل السيطرة على الأراضي المتنازع عليها من ناحية والموارد الاقتصادية من ناحية أخرى.

وكان لسكان التاميل تقاليد وعادات متميزة تختلف كثيراً عن بقية الممالك في الهند. كان المجتمع البدائي في التاميل مجتمعاً قليلاً، ويسيطر على الموانئ التجارية به حكام إقليميون أقوياء. وكانت معظم الموانئ في بدايتها قرى صيد كبيرة، حيث يمكن جمع المنتجات الإقليمية وتبادلها. ويصف الشعر البطولي للتاميل حوادث هذا الماضي البعيد. ويكشف لنا هذا الشعر كيف أن هذه المستوطنات أصبحت مع الوقت أكثر تحضراً وتجارة نتيجة ازدياد الاتصالات التجارية.

ويصف لنا مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري" رحلة من جنوب هضبة الدكن الغربية إلى بلاد التاميل. وكانت أولى محطات التاميل التجارية التي تم

الوصول إليها في هذا الطريق هي نورا (Naura)، وتنديس (Tyndis). وبدأت هذه المواقع كقرى صغيرة لصيد الأسماك مع وجود بعض النشاطات التجارية. ولكن مع تطور التجارة، بدأ القراصنة بالعمل في هذه المنطقة.^(٢٠٠) وأصبح هؤلاء القراصنة البحريون يمثلون تهديداً خطيراً لسفن الشحن الرومانية. ونتيجة لذلك بدأ التجار الرومان في التوجه مباشرة لموانئ التاميل الجنوبية من موزيريس ونيلسيندا.^(٢٠١)

كانت كثير من السفن الرومانية التي تقوم برحلات مباشرة إلى أراضي التاميل تتجنب سواحل القراصنة من خلال الرسو في مكانٍ ما قريب من موزيريس. وتقع البلدة القديمة المطلة على نهر بريار (Periyar River) نحو ثلاثة كم. وفي المراحل النهائية من هذه المعابر المحيطية، راقب النواطير الرومان بقلق المؤشرات الدالة على اقتراب سفنهم من ساحل مالابار. ويقول مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري":

كانت السفن القادمة من المحيط المفتوح تدرك أنها تقترب من اليابسة من خلال الثعابين التي تخرج من أعماق البحر لمقابلتها. وهذه الثعابين سوداء اللون لكنها قصيرة ولها رؤوس تشبه التين وعيون حمراء مثل الدم.^(٢٠٢)

ويكشف لنا مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري" كيف أصبحت موزيريس الميناء التجاري الرئيسي لإمارة كيرا. ويشرح الكاتب أن هذه المستوطنة الكبيرة تدين بازدهارها للتجارة الخارجية، بما في ذلك السفن القادمة من شمال الهند والإمبراطورية الرومانية.^(٢٠٣) وقد أحضر المنتجون المحليون الفلفل الأسود من تلال التاميل إلى الميناء وكدسوه في المخازن انتظاراً لوصول التجار الرومان. ولأن المياه الضحلة في موزيريس كانت تمنع السفن الكبيرة من الإبحار عالياً إلى الميناء، اضطرت سفن الشحن الرومانية إلى اللجوء إلى حافة البحيرة، بينما تم نقل حمولتها على مراكب أصغر.^(٢٠٤)

ويستحضر الشعر التاميلي المبكر النشاط التجاري الروماني في موزيريس القديمة، حيث تعكس هذه النصوص أهمية الذهب كعنصر مقايضة يتم تبادله للحصول على الفلفل الأسود. حيث تشير مجموعة الشعر التاميلية المعروفة بأكانانورو Akananuru إلى ذلك:

موزيريس الغنية، هي المكان الذي تأتي إليه السفن الكبيرة المحملة ببضاعة جيدة من اليافانا، حيث تأتي هذه السفن بالذهب، وترحل وهي محملة بالفلفل.^(٢٠٥)

ويبدو أن طبقة النخبة في التاميل كانت تعتبر اتصالاتها مع التجار الرومان شكلاً من أشكال تبادل الهدايا أكثر من التعامل التجاري المباشر. وتصف مجموعة الشعر التاميلية المعروفة ببورانانورو Purananuru موزيريس:

تأتي "هدايا" من الذهب إلى الشاطئ محملة في قوارب صغيرة كانت قد أحضرتها سفن كبيرة. ويحدث ازدحام واضطرابات في الميناء بسبب تكديس أكياس الفلفل في المباني المحيطة بها. هنا يقدم قوطوفان Kuttuvan [أمير كبيراً] للزوار، المنتجات النادرة من الجبال والبحار.^(٢٠٦)

في هذه الحقبة الزمنية، لم تبحر معظم السفن الرومانية أبعد من خليج مانار الذي يفصل بين الهند وسريلانكا. وبالتالي، أصبحت موانئ التاميل الغربية مهمة بوصفها أبعد الجهات في رحلات التجارة الرومانية في الشرق البعيد. ومن المؤكد أن المئات من الرعايا الرومان قد أمضوا عدة أشهر في هذه المنطقة انتظاراً لظروفٍ مواتيةٍ للإبحار ومن ثم العودة إلى الإمبراطورية الرومانية. وهذا يمكن أن يُفسَّر لنا لماذا تسجل خريطة بويتنجر وجود معبد أغسطسي في موزيريس القديمة.^(٢٠٧) حيث كان الإغريق والرومان مطالبين بأداء بعض الشعائر الدينية قبل بعض الرحلات البحرية الكبيرة، ومن الممكن أن بعض هذه الطقوس قد تمت تأديتها في هذا المعبد.^(٢٠٨)

لقد دخلت المسيحية الهند عن طريق الزائرين من الإمبراطورية الرومانية خلال هذه الفترة المبكرة من الاتصالات التجارية. ويصف إيسيبوس (Eusebius) كيف سافر أحد المسيحيين من رجال الدين، ويدعى بانتاينوس (Pantaenus)، إلى الهند في وقتٍ ما، قبل وفاته في عام ٢٠٠م. ولقد دهش بانتاينوس عندما وجد أن هناك بالفعل شكلاً من أشكال المسيحية يمارس في الهند. يقول إيسيبوس في هذا الصدد:

يقال إن بانتاينوس زار الهند، وأنه وجد من بينهم أشخاصاً يعرفون بالفعل بعض الأشياء عن السيد المسيح من خلال إنجيل متى. وتشير المصادر إلى أنه كان هناك رسولٌ يدعى بارثوليموس (Bartholomew) قد بشر هؤلاء الهند بالنصرانية، وأنه قد ترك لهم كتابات متى بحروف عبرية، وهي لا تزال محفوظة لديهم.^(٢٠٩)

وعلى ما يبدو أنَّ هذا المصدر كان يتمتع بالمصداقية؛ لأنَّ الأدلة القديمة تشير إلى تغلغل الرومان الكبير والطويل الأمد في الهند القديمة. وكما ذكر من قبل، فإنَّ هناك بعض المصادر تذكر أن الحواري توماس قد سافر إلى الهند خلال القرن الأول الميلادي. يبدو أن بعض التجار الرومان قد ظلوا في مستوطنات التاميل على مدار العام لعمل الترتيبات باسم زملائهم الذين يصلون موسمياً على السفن التجارية. وقام هؤلاء الوكلاء بإجراء التعاملات التجارية مع السكان المحليين. كما اعتنوا بالمرافق مثل معبد أغسطس من أجل الزائرين الرومان. ويسجل لنا مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرثوذكسي" أن شحنات خاصة من الحبوب كانت تُرسل إلى أماكن مثل موزيريس. ويشير العلماء إلى أن هذه الشحنات كانت مرسلة للمقيمين الرومان الذين يحتاجون إلى شيء من الكمالات الغذائية للنظام الغذائي التاميلي المحلي المتمثل في الأرز.^(٢١٠)

عندما كتب بلني عن التجارة الشرقية، لم تعد موزيريس المكان المفضَّل في التعامل التجاري الروماني مع التاميل. ويصف بلني كيف كان القراصنة يغيرون على الميناء، مما يجعل عمليات الشحن تعاني من صعوبات كبيرة. يقول بلني في هذا الصدد:

ميناء موزيريس ليس الميناء المرغوب فيه نظراً لوجود القراصنة المجاورين، وهو ليس غنياً وخاصة بالسلع. وعلاوة على ذلك، فإن مرافق تفريغ الشحن بعيدة ويجب تبعاً لذلك إحضار البضائع في زوارق صغيرة.^(٢١١)

ولقد واجه ميناء موزيريس مشاكل أكبر في هذا العصر نتيجة الأعمال العدائية من قبل النخبة الحاكمة في بانديا، التي أخذت في محاربة هذا الميناء التجاري المنافس. وتسجل بعض من سجلات شعر التاميل كيف نجح أمير بانديا في محاصرة موزيريس، حيث جاء في مجموعة أكانانورو:

كان هذا الميناء يعاني تماماً مثل المحاربين الذين يصابون بجروح قاتلة، وتقتلهم فيلة الحرب. لقد رأينا هذه المعاناة عندما جاء أمير بانديا لمحاصرة ميناء موزيريس على عربة تحمل علماً له وتجربها خيول مزينة.^(٢١٢)

وفي مقطع آخر من المجموعة الشعرية نفسها، نجد أن أمير بانديا يظهر منتصراً في معركة الفيل بعد ما نجح في نهب الميناء، حيث نقرأ:

راكباً على فيل الحرب الكبير والمتفوق الذي استولى عليه في المعركة قام أمير بانديا بالاستيلاء على الصور المقدسة بعد انتصاره في المعركة الصعبة من أجل الحصول على ميناء موزيريس الغني.^(٢١٣)

ويأتي هذا الوصف الخاص بهجوم بانديا مباشرةً قبل ذكر وصول السفن الرومانية إلى الميناء. وقد أشار العلماء، بالتالي، إلى أن الأمير قد نهب موزيريس لكي يتاجر الرومان مع مناطق بانديا بدلاً من ذلك.^(٢١٤) وهذه الحادثة هي من حكم المستحيل حتى ذلك الوقت، ولكن هذا الهجوم يبدو أنه قد نجح في تحويل ثروة التجارة الرومانية بعيداً عن إمارة كيرا. ولا تقدم مصادر التاميل أي معلومات حول مصير المعبد الروماني في موزيريس، أو أي نوع من "الصور المقدسة" التي كان الأمير بانديا قد أزالها من الميناء.

التجارة مع موانئ التاميل

كان ميناء نيلسيندا Nelcynda التجاري يقع جنوب موزيريس بحوالي ٩٠ كم فقط ، ولكنه كان يُحكم من قبل إمارة بانديا المنافسة. ويمكن للسفن الرومانية بسهولة زيارة هذين الميناءين سوياً في مالابار في رحلة تجارية واحدة لأراضي التاميل. وبناءً على ذلك ، قرّر مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" تقديم معلومات عن التعاملات التجارية الرومانية مع هذه المنطقة.^(٢١٥)

في هذا العصر ، كان مجتمع التاميل يفتقر إلى الأسواق المزدهرة والواسعة النطاق والحضرية التي يمكنها استيعاب مجتمعات تجارية وحرفية كبيرة. ونتيجة لذلك ، تركزت الكثير من الموارد المحلية في أيدي النخب القبلية ، الذين حصلوا على السلع ، وقاموا بتوزيعها وفقاً لشبكات توزيع قائمة على مبدأ القرابة. وكان هؤلاء القادة يميلون لتفسير التجارة الخارجية بـ "تبادل الهدايا" ، وكان على التجار الرومان اللجوء إلى الدفع بالسبائك في تعاملاتهم التجارية.

وتبدأ قائمة الصادرات الرومانية إلى بلاد التاميل بهذه العبارة: "هناك سوق للحصول بشكل رئيسي على مبلغ كبير من مالنا".^(٢١٦) وحين يتحدث شعراء التاميل عن التجار الرومان الذين يجلبون الذهب ، فمن المرجح أن هذا النقد المصدر يحتوي على كميات كبيرة من الأوراي (aurei) الإمبراطوري. وفي هذا العصر لم يكن لدى التاميل عملة شائعة وبدأوا يشيرون إلى هذه القطع النقدية الرومانية باسم سيروبورام cirupuram ، مستخدمين كلمة تدل على مؤخرة العنق. وهذا على يبدو فيه إشارة إلى صورة الإمبراطور الروماني ، الذي عادةً ما كان يُقدّم على شكل تمثال نصفي.^(٢١٧) إلى جانب الذهب ، عرض التجار الرومان على التاميل الزبرجد ، والأحجار الكريمة ،

* عملة رومانية ذهبية تساوي خمسة وعشرين دينار فضة (المترجم).

والشعاب المرجانية المتوسطة. ومن بين السلع التجارية الأخرى مساحيق المعادن، مثل كبريتيد الأنتيمون الرمادي، ورهج الغار الأحمر، والأبريمنيت الأصفر.

لقد قدم التجار الرومان للتاميل الأقمشة والمنسوجات المتعددة الألوان والملابس السادة. وكان هناك أيضاً طلب في أراضي التاميل على كميات كبيرة من المواد الخام الرخيصة، منها الزجاج، والقصدير، والنحاس، والرصاص.^(٢١٨) ويدلّ بلني على حجم حركة التجارة هذه عندما يكرر وجهة النظر الرومانية بأن "الهند لا يوجد بها أي نحاس، أو رصاص، وبالتالي فإنّ الدولة تتحصل على هذه المعادن في مقابل الحصول على الأحجار الكريمة واللؤلؤ".^(٢١٩)

ويأتي النبيذ في نهاية قائمة السلع الرومانية التي كانت تُقدم لمناطق التاميل، ولكن قد يكون قد تم تداوله بكميات كبيرة.^(٢٢٠) ويأتي أفضل مؤشر على صادرات النبيذ الروماني إلى الهند من الحفريات الأثرية، التي أجريت في ميناء أريكاميدو Arikamedu القديم. وهذا الموقع يقع على الساحل الشرقي من الهند، ولكن مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري" يوحي أنه تلقى إمدادات منتظمة من السلع الرومانية من موانئ مالابار. وتنتمي جميع أجزاء الجرار التي عُثِرَ عليها في أريكاميدو تقريباً إلى نبيذ المائدة الشائع الاستخدام في منطقة البحر الأبيض المتوسط على غرار تلك الأنواع التي كان يتمتع بها الجنود الرومان في معسكرات الجيش الروماني في بلاد الغال.^(٢٢١) وكانت هذه الخمور مميزة لوجود كميات مرتفعة نسبياً من الملح بين مكوناتها، وهذا من شأنه أن يفسّر لنا لماذا كانت هذه الخمور هي المفضلة للتصدير للشرق. وقد كان عنصر الملح الموجود بها بمثابة مادة حافظة، حيث كان يساعد على حفظ النبيذ من الفساد خلال الرحلة الطويلة إلى الهند.^(٢٢٢)

وكان أكثر من نصف شقوف الجرار البالغ عددها ٤٠٠ جرة، التي عُثِرَ عليها في أريكاميدو من سفن النيبذ الإيطالية وهناك العديد من الكتابات الأخرى، التي تؤكد أهمية إيطاليا في التجارة الشرقية. عندما ذكر الكاتب الروماني الساخر بيرسيوس (Persius) كيف كانت البضائع الإيطالية تُرسل إلى الهند للحصول على حبوب الفلفل، كان يلح إلى صادرات النيبذ، حيث كتب لنا بيرسيوس ما يلي:

هنا شخص يقايض تحت أشعة الشمس المشرقة. إنه يسلم منتجات إيطاليا مقابل الفلفل المجدد وبذور الكمون الشاحبة. (٢٢٣)

وتذكر أقدم مراجع التاميل المتعلقة بالرومان أيضاً نبيذهم الأجنبي الغريب. على سبيل المثال، جاء في العمل الشعري المعروف ببورانانورو (Purananuru) ما يصور بعض أبطال التاميل وهم يسترخون في محيط فاخر:

يعيشون كل يوم بسرور وفرح متزايدين. ويصب النساء اللاتي يرتدين أساور لامعة نبيذاً حلواً بارداً جلبوه بسفن اليافان الرائعة في أكوابهم الجميلة الذهبية المزينة. (٢٢٤)

وبهذه الطريقة أصبح النيبذ الذي كان رخيصاً وعادياً في الإمبراطورية الرومانية كماليات باهظة التكاليف في الهند يتسابق في الحصول عليها الطبقة النخبوية في مجتمع التاميل.

وكان كثيرٌ من الشقوف الفخارية التي عُثِرَ عليها في أريكاميدو بها جزيئات "رمال سوداء" بركانية في تكوينها السيراميكي. وهذا يدل بلا شك على أن هذه الحاويات كانت تُصنع في أفران الفخار بالقرب من بومبي (Pompeii). وقد سبب ثوران بركان فيزوف Vesuvius في عام ٧٩ م ضرراً بالغاً لمزارع الكروم في كامبانيا Campania الجنوبية وأفران الفخار القريبة منها، مما أوقف إنتاجها الشامل من هذه الجرار. (٢٢٥)

وكان هذا بمثابة ضربة كبيرة للتجار الرومان الذين يتاجرون في الخمور الإيطالية، حيث

أجبر هؤلاء التجار على الأرجح على زيادة صادراتهم من السلع الأخرى للتعويض عن انخفاض مخزونات النبيذ.

وتعكس الإشارات الواردة في مصادر التاميل والمتعلقة بأكياس الفلفل الأسود المتراكمة في موزيريس أهمية هذه التوابل في التجارة الرومانية. في كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" يأتي الفلفل على رأس قائمة السلع المعروضة في موانئ التاميل وكانت تحمل السفن الرومانية العائدة بهذه التوابل. (٢٢٦) ولقد دهشت المجتمعات الهندية من الطلب الروماني الكبير على الفلفل، وبدأ الهنود تبعاً لذلك يسمون التوابل باسم (Yavanapriya) أي "عاطفة اليافانا". (٢٢٧)

ويحتل اللؤلؤ ذو "النوعية الجيدة" المرتبة الثانية في قائمة صادرات التاميل إلى العالم الروماني. وهذا يؤكد اقتراح بلني بأن اللؤلؤ والأحجار الكريمة كانت عناصر تبادلية كبيرة في التجارة الرومانية مع الشرق. وبما أن إمارة بانديا كانت تسيطر على مصايد أسماك اللؤلؤ في خليج مانار (Mannar Gulf)، تم عرض كمية كبيرة من اللؤلؤ للتبادل في نيلسيندا (Nelcynda). (٢٢٨) ويسجل لنا مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" أن بلاد التاميل قد زوّدت التجار الرومان أيضاً بـ "جميع أنواع الأحجار الكريمة الشفافة"، فضلاً عن الألماس والياقوت. (٢٢٩) وكانت هناك مناجم البريل في داخل منطقة كويمباتور (Coimbatore)، وهذه الأحجار الكريمة والزبرجد كانت تُجمع بكميات كبيرة من قبل أهل التاميل لتزويد التجار الرومان بها. (٢٣٠) وشملت منتجات التاميل عاج الفيلة، ولوازم من مناقير الصقور وصدف السلاحف التي حصل عليها الصيادون والتجار من جزر لاكشادويب (Lakshadweep Islands) الواقعة قبالة ساحل مالابار. (٢٣١)

في زمن تأليف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري"، كان التاميل قد أقاموا صلات تجارية واسعة مع المناطق الواقعة على الساحل الشرقي من الهند وخليج البنغال (Bay of Bengal). ونتيجةً لذلك، كانوا قادرين على تزويد التجار الرومان الذين يزورون موانئ مالابار بالحرير الصيني الوارد من نهر الجانج، وكميات كبيرة من نوع نبات يشبه القرفة يسمى مالاباثرون "malabathron".^{*} كما زار تجار التاميل موانئ شرق الهند، حيث أبحرت السفن عبر خليج البنغال للوصول إلى أرض بعيدة تسمى كريسي (Chryse). ومن خلال هذه الاتصالات مع ماليزيا، أو ربما مع جزر أندامان (Andaman Islands)، كان التاميل قادرين على الحصول على كميات جديدة من صدف السلاحف لتزويد طلب الرومان المتزايد في موانئ مالابار.^(٢٣٢)

إمارة بانديا

كان ميناء نيلسيندا يقع على مسافة ١٩ كم من نهر بامبيار (Pambyar). وكانت له الكثير من المزايا المهمة التي ساعدته على منافسة ميناء موزيريس. ويصف شعر التاميل كيف احتوت المستوطنة القديمة المساكن الكبيرة، ودافعت عنها، وأحاطتها بخندق دفاعي قوي.^(٢٣٣) وكانت نيلسيندا بعيدة عن سواحل القراصنة، ويُمكنها موقعها على نهر بامبيار من استيعاب سفن الشحن الرومانية الكبيرة. وكان لكل ذلك أهمية كبيرة لعمليات التفريغ. كما أعطى الوصول إلى النهر السفن الرومانية مكاناً للرسو محمياً من العواصف الساحلية الأكثر عنفاً.

ويشير مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" إلى أن السفن الرومانية القادمة من نهر بامبيار كانت لا تزال تحمل بضائع خفيفة نسبياً، وبالتالي

* مادة عطرية معروفة لدى الرومان، وكانت تستخدم في نكهات الطعام، وكذلك تدخل في تركيب مستحضرات التجميل (المترجم).

كانت هذه السفن قادرة على المرور بسلام فوق المياه الضحلة والشواطئ الرملية على مجرى النهر وصولاً إلى نيلسيندا.^(٢٣٤) ومع ذلك، وفي رحلة العودة، تكون السفن الرومانية محملة بالكثير من البضائع مما يجعلها تنزل عن مستوى سطح الماء، وبالتالي لا تتمكن من عبور هذه الشواطئ الرملية نفسها. ولذلك كانت سفن الشحن الرومانية تحتمي بالقرب من نهر بامبيار حتى يحين الوقت لتلقي حمولتها. ثم تبحر مع التيار جنوباً وصولاً إلى مستوطنة صغيرة تُدعى بيكاري (Bacare) عند مصب النهر.^(٢٣٥) ومن ثم يتم إرسال الشحنة من نيلسيندا وصولاً إلى بيكاري في زوارق صغيرة لتحميلها على متن بعض سفن الشحن الرومانية، التي كانت تنتظر بالقرب من مصب النهر. ويبدو أنَّ هذه الترتيبات كانت فعّالة جداً. ويسمى بلني نيلسيندا "أكثر الموانئ خدمة". كما يصف بلني كيف كان شعب التاميل ينقل محاصيل الفلفل إلى نيلسيندا في زوارق مصنوعة من جذوع شجر أجوف.^(٢٣٦)

وكون نيلسيندا كانت أحد موانئ بانديا، فقد كانت تصلها مجموعة كبيرة من الموارد التجارية تفوق تلك التي قد تصل إلى موزيريس. ولم تسيطر بانديا فقط على مصائد اللؤلؤ، لكنها كانت تسيطر أيضاً على الممرات البحرية الواقعة بين جنوب الهند وسريلانكا. ولقد مكّن هذا الأسرة الحاكمة فيها من الحصول على مزيد من السلع التي كان يتم نقلها من شرق الهند إلى موانئ مالابار في غرب الهند، ومزيد من الفرص المتاحة أمام حركة المرور في منتجات سري لانكا.^(٢٣٧)

في زمن تأليف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري"، أبحرت السفن الرومانية التي وصلت إلى نيلسيندا للوصول إلى الوجهة النهائية في منطقة يطلق عليها اسم "ستراند" Strand من إقليم بانديا. وكان هذا خليجاً محمياً وكبيراً بالقرب من مضيق بالك (Palk Straits)، حيث تتجمع سفن الشحن الرومانية لانتظار العودة إلى

مصر.^(٢٣٨) وأخذت الرحلة السفن الرومانية جنوباً بعد مستوطنة تدعى كومار (Comar) يسكنها رجل دين هندي، ثم بعد مزرعة كولتشي (Colchi) لصيد اللؤلؤ التي كان يعمل فيها العمال المحكوم عليهم بتنفيذ بعض الأشغال.^(٢٣٩) وبينما كانوا ينتظرون في ستراند، تم جلب الملابس القطنية من عاصمة بانديا الداخلية أورايور (Uraiyur) إلى الخليج حيث يمكن تحميلها على متن السفن.

عادة ما يبقى الأسطول التجاري المعاد تجميعه في ستراند حتى نوفمبر عندما تبدأ الرياح الموسمية في الهبوب من جديد عبر المحيط الهندي. ووفقاً لبلني، فإن معظم السفن تتأخر مغادرتها حتى ديسمبر حتى يتسنى للسفن الرومانية ترك الهند قبل منتصف يناير.^(٢٤٠) وتعود هذه السفن مرة أخرى إلى موانئ التاميل لأخذ أي تاجر روماني من الذين قرروا البقاء في هذه المستوطنات خلال أشهر الخريف. وتستعد سفن الشحن الرومانية بحمولتها الغربية لبدء رحلة العودة إلى الإمبراطورية الرومانية عبر المحيطات.

وتكون العودة عن طريق الإبحار مع الرياح الموسمية الشمالية الشرقية أكثر هدوءاً بكثير من الرحلة الخارجية. وبمجرد مغادرة الرومان لسواحل التاميل، يمكنهم مشاهدة السفن الهندية وهي تستعد لرحلاتها التجارية إلى الغرب البعيد، حيث تذكر ملحمة السلاپتيكارام Silappatikaram* هذه المغامرات التي كانت تتم خلال هبوب الرياح الموسمية:

تشرق الشمس بأشعتها المنتشرة من الجنوب، وتبدأ الغيوم البيضاء في التكوّن في وقت مبكر من الموسم البارد. الآن حان الوقت لعبور المحيط المظلم. ويرسل حكام تندس (Tyndis) سفنًا مُحمّلة بالخشب، والحريز، وخشب الصندل، والتوابل، وجميع أنواع الكافور.^(٢٤١)

* إحدى ملاحم التاميل الشعرية، التي يُعتقد بكتابتها في بداية القرن الأول الميلادي (المترجم).

لقد كانت رحلة العودة إلى مصر الرومانية تستغرق أكثر من ٥٠٠٠ كم، وفي العودة تنخفض السفن التجارية المحملة بالكامل بالبضائع الشرقية في المياه. وكانت الرحلة تستغرق أكثر من شهرين لتكتمل وبذلك يقضي الركاب الذين عادوا سالمين ما يقرب من تسعة أشهر من السنة بعيداً عن منازلهم سعياً وراء الثروة، أو المغامرة.

ما وراء مضيق بالك

كانت السفن التجارية الرومانية التي تبحر إلى الهند في عهد أغسطس أكثر قدرةً على المنافسة، حيث يمكن لهذه المراكب الأصغر أن تبحر بدقة في المياه الضحلة في مضيق بالك للوصول إلى السواحل الشرقية من الهند.^(٢٤٢) ومع ذلك، كانت هذه هي المخاطر الموجودة في زمن كتابة كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري". وكان يبحر في هذه الطرق فقط سفن هندية متخصصة لديها هياكل صغيرة، وكانت ذات قدرة عالية على المناورة في المياه الصعبة للمضيق. وكانت هذه السفن المحلية تحمل البضائع بصورة روتينية بين المياه الهندية. ويؤكد بلني أنه كان بإمكانها أن تحمل كميات كبيرة من البضائع.^(٢٤٣)

ويوضح مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" كيف كان يتم تنظيم هذه العمليات التجارية. وكانت السفن الهندية تُحمّل بالبضائع الرومانية في أسواق مالابار وتذهب بهذه الشحنات عبر مضيق بالك إلى موانئ كورومانديل. ولأن البضائع يمكن تبادلها مع التجار المحليين وإرسالها إلى أراضٍ أبعد عبر خليج البنغال، كان يتم حمل بعض من هذه البضائع على القوارب التي تسافر حتى نهر الجانج وماليزيا.^(٢٤٤) يقول مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري":

هناك سوق على الساحل الشرقي لجميع البضائع التجارية [الرومانية] المرسلة إلى ساحل مالابار. عموماً، تتلقى هذه الموانئ الشرقية على مدار السنة النقد [الروماني] الذي أتى إلى ساحل مالابار من مصر، وكذلك معظم أنواع السلع المنتجة في مناطق ساحل مالابار.^(٢٤٥)

في هذا العصر، كانت السلع القادمة من سريلانكا متاحة بسهولة في أسواق التاميل.^(٢٤٦) وشملت هذه المنتجات السنهالية كميات كبيرة من العاج، وصدف السلاحف، واللؤلؤ، والأحجار الكريمة الشفافة، والملابس القطنية.^(٢٤٧) لم يكن هناك حاجة كبيرة أمام الرومان للتعامل مباشرة مع التجار السنهاليين. وبما أن التجار الرومان لم يزوروا هذه الجزيرة، فإنهم كانوا لا يعرفون إلا القليل جداً عن جغرافية هذه الأرض المبهمة.

ويؤكد مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" أن التجار الرومان كان يتم تضليلهم كثيراً إزاء حجم وموضع سريلانكا. وربما كان هذا التضليل عن طريق تجار التاميل الحريصين على الحفاظ على مراكزهم كوسطاء تجاريين. وقد سمع مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" أن الجزيرة كانت متجهة نحو الشرق والغرب، وكانت كبيرة لدرجة أنها كانت متصلة تقريباً بشواطئ أفريقيا الشرقية.^(٢٤٨) وكانت هناك أيضاً بعض التقارير التي تؤكد أن الأجزاء الشمالية فقط من هذه اليابسة السنهالية هي التي كانت "متحضرة" فقط.^(٢٤٩) ونتيجة لذلك، لم تعد أي سفن رومانية لمحاولة الإبحار حول الشواطئ السنهالية للوصول إلى الأسواق على الساحل الشرقي من الهند.

جاء التطور المفاجئ في اتصالات الرومان مع السنهاليين بعد فترة وجيزة من كتابة كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري". ويصف بلني كيف تم انحراف شخص روماني محرر عن مساره في رحلة تجارية للجزيرة العربية، وبعد ١٥ يوماً من عبور المحيط، بلغ أرض سريلانكا.^(٢٥٠) وكشف الاتصال أن سريلانكا لديها حكومة متحضرة، وأن أرض الجزيرة يمكن الإبحار حولها في رحلات تجارية جديدة وطموحة.

وتشير المعلومات الواردة للإمبراطورية الرومانية إلى وجود فرص تجارية جديدة ومثيرة للإعجاب مع السنهاليين.

بحلول الوقت الذي جمع فيه بطليموس جغرافيته، كان التجار الرومان يقومون بزيارة مركزين تجاريين على الساحل السنهالي للحصول على مخزون من الأرز، والعسل، والزنجبيل، والبيريل، والجمشت.^(٢٥١) وكانت السفن الرومانية تبحر أيضاً حول الجزيرة لتصل إلى شرق الهند، وكانت لدى البحارة مجموعة من الأسماء الإغريقية المستعارة لوصف المعالم المميزة على شواطئ السنهال.^(٢٥٢) وكانت عند بطليموس أيضاً معلومات عن العديد من الجزر الصغيرة في البحار المحيطة بسريلانكا. وهذا يشير إلى أن السفن الرومانية قد بدأت في عبور المحيط من خليج عدن مباشرة إلى الساحل السنهالي.^(٢٥٣)

ويذكر مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريبي" ما يزيد قليلاً على ٢٠ موقعاً تجارياً في الهند. ولكن عندما قام بطليموس بجمع جغرافيته، كان هناك نحو ٦٠ مركزاً تجارياً تعمل بين باريجازا ودلتا نهر الغانج.^(٢٥٤) وبحلول هذه الحقبة تطورت مستوطنة كولتشي Colchi الصغيرة لصيد اللؤلؤ إلى مركز تجاري كبير لتحل محل نيلسيندا كالميناء التجاري الرئيسي في بانديا، الذي يتواصل مع الرومان. كما يكشف بطليموس أيضاً أن المستوطنة الدينية القريبة في كومار قد أصبحت "عاصمة". ويصور أدب التاميل هذه المدينة كمركز تجاري مزدحم يتلقى كل المنتجات الإقليمية والبضائع من نهر الجانج.^(٢٥٥)

عرف بلني أن رؤساء بانديا حكموا أراضيها من مركز حكومي يقع بعيداً في الداخل ويدعى مادورا (Madura). ويصف أدب التاميل هذه المدينة بأنها مجمع حضري كبير من القصور والمعابد والأكاديميات الشعرية والدور الفخمة.^(٢٥٦) كما كان في المدينة

نقاط تجمع للبازارات وكان يحيط بها أسوار حماية يوجد بها أبراج وبوابات محصنة وخندق عميق.^(٢٥٧) وتعامل معظم التجار الرومان مع التجار الهنود في الموانئ الساحلية بدلاً من السفر إلى أماكن مثل مادورا الداخلية. وحسب تعليق ديو كريسوستوم، فإن "أولئك الذين يذهبون إلى الهند يسافرون إلى هناك سعياً وراء التجارة، ويختلطون في الغالب مع شعوب الساحل".^(٢٥٨)

كان يصل إلى الهند كل عام آلاف من المرتزقة الرومان حيث كانوا يعملون حراساً محترفين. وهؤلاء الرجال المسلحون كانوا يرافقون التجار الرومان على الساحل؛ لضمان عدم إلحاق الضرر بهؤلاء التجار.^(٢٥٩) وتمكّن بعض هؤلاء المرتزقة من الحصول على عمل مع أمراء بانديا وسافروا إلى مادورا الداخلية أملاً في جمع ثروات لهم. وقد لا يكون هناك كثير من هؤلاء الحراس الرومان في خدمة بانديا، لكنهم كانوا سيقاتلون في معركة للدفاع عن أبواب عملهم من التاميل. وكمكافأة لخدماتهم كانوا يحصلون على الهدايا الثمينة مثل الذهب واللؤلؤ والأحجار الكريمة. ولقد استخدم أمراء بانديا مرتزقتهم الرومان أساساً من الجنود رفاعي المستوى وحراس النخبة.^(٢٦٠) وقد عثر هؤلاء المرتزقة على وظائف مختلفة كحراسة بوابات المدينة في مادورا كما تروي لنا ملحمة السلاباتيكارام. حيث جاء في هذه الملحمة:

لقد دخل مادورا بدون إثارة شكوك البافانا - والحراس الممتازون الذين يحملون السيوف
القاتلة يقفون على بوابة المدينة.^(٢٦١)

على الرغم من أن هؤلاء المرتزقة الرومان كانوا من الأجانب القادمين من بعيد، إلا أن حكام التاميل قد وثقوا بهم واحترموا مهاراتهم المهنية. ويصف مصدر آخر أمير بانديا في معسكر جيشه عشية إحدى المعارك وهو محاط بحرسٍ من الرومان يرتدون

ملابس "أجنبية" تبدو غريبة للمراقبين التاميل. وتصور ملحمة مولاياتو الشعرية (Mullaippattu)* الحراس الرومان على أنَّهم رجالٌ ضخامٌ يرتدون سترات طويلة:

الخيمة الداخلية بها جدران مزدوجة من قماش تم تثبيته بقوة بواسطة سلاسل حديدية. ويحرسها أناس أقوياء من اليافانا، من الذين تلقى صراحتهم الرعب في نفوس كل الناظرين، وملابسهم طويلة وفضفاضة يتم تثبيتها عند الخصر بواسطة أحزمة.^(٢٦٢)

يوحي الأدب التاميلي بأن اليافانا شيدوا آلات خاصة للمساعدة في حماية بوابات المدن المحصنة. وشملت هذه الآلات أجهزة ميكانيكية تطلق رماحاً لتسبب إصابات مروعة للعدو، ويمكن أن يكون هذا السلاح مثل العقرب "قاذف سهام"، الذي كانت تستخدمه الفيالق الرومانية المقاتلة.^(٢٦٣)

إمارة تشولا

كانت سلالة تشولا تسيطر على الطرف الجنوبي الشرقي من الهند وراء مضيق بالك، وشملت أراضيها سلسلة موانئ تجارية مهمة على ساحل كورومانديل. وحدد مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأثيري" ثلاث محطات تجارية كبرى في هذه المنطقة، هي: بوهار، وبودوكي، وسوباتما. حيث تم وصف هذه الموانئ باسم "الموانئ المحلية" نظراً للمراكب المحلية التي جلبت البضائع من مستوطنات مالابار إلى الأسواق على السواحل الشرقية من الهند. وكانت هذه الموانئ أيضاً مهمة؛ لأنها كانت تُستخدم من قبل السفن الهندية الكبيرة التي كانت تُعبّر خليج البنغال من أجل التجارة مع نهر الجانج وماليزيا.^(٢٦٤)

تقدم المصادر الأدبية التأميلية المبكرة وصفاً حياً للمدينة المزدهرة التي تطورت في بوهار القديمة. فكان بها مجمع ميناء كبير، به أرصفة، ومخازن، وأحياء تجارية، ومراكز

جمركية، تحمل شعار النمر، وهو رمز إمارة تشولا.^(٢٦٥) وكانت توجد في الميناء مبانٍ ذات منارات ومساحة سكنية واسعة امتدت على طول الشواطئ الساحلية نحو ضواحي الصيادين المحليين.^(٢٦٦) وداخلياً، فيما وراء الميناء، كانت هناك مدينة داخلية بها منازل ومعابد وحدائق وأماكن اجتماعات عامة مزدهرة.^(٢٦٧) والتقت الأسواق المزدهمة في الفضاء المفتوح بين هذين الجزأين من المدينة القديمة، وتواصلت الأعمال حتى المساء. وفي الليل كان يُعقد سوقٌ منفصلٌ تباع فيه الفتيات كعك الأرز، ويعرضُ فيه الصناعات بضاعتهم المضاء بمصاييح تتدلى من الأكشاك التجارية.^(٢٦٨)

ويصف شعر التاميل مساكن التجار الرومان الواسعة في حي بوهار، حيث جاء

• في ملحمة سيلاباتيكا رام الشعرية Silappatikaram:

تشرق الشمس على الشرفات المفتوحة والمستودعات بالقرب من الميناء. وتشرق على الأبراج ذات النوافذ الواسعة التي تشبه عيون الغزلان. في أماكن مختلفة في بوهار تنجذب أنظار الناظرين إلى مساكن اليافانا، الذين كان ازدهارهم بلا حدود. وفي الميناء هناك بحارة من بلاد بعيدة، ولكنهم يظهرون كمجتمع واحد.^(٢٦٩)

تشير مصادر التاميل إلى أن بوهار قد تعرضت لِلْعَنَةِ عندما تجاهل أمير تشولا مهرجاناً دينياً مهماً. ولقد تم العثور على بعض المخلفات في قاع البحر بالقرب من موقع المدينة القديمة، مما يؤشر إلى احتمالية اجتياح طوفان كبير، أو فيضان من المد والجزر لميناء التاميل. وحتى اليوم تجرف العواصف العنيفة على طول هذا الساحل السيراميك ومخلفات قديمة أخرى من المدينة الغارقة.^(٢٧٠)

يقع الميناء التاميلي التجاري المعروف ببودوكي Poduke شمال بوهار. ويعتقد العلماء أن موقع هذا الميناء هو الموقع الأثري الشهير أريكاميدو Arikamedu. وقد

• إحدى الملاحم الشعرية التاميلية التي يُعتقد أنها تعود إلى بداية العصور الميلادية (المترجم).

كشفت الحفريات الأثرية في الموقع عن المزيد من المعلومات حول أنواع السلع الرومانية التي وصلت إلى التاميل الهندية. وتشمل المكتشفات الأثرية الأكثر غرابةً الشقوف من حاويات زيت الزيتون، وجرار الصلصة التي كانت من صلصات الأسماك الشعبية الرومانية.^(٢٧١) ويذكر شعر التاميل "مصاييح اليافانا" الجذابة، التي يمكن أن تكون إشارة إلى زيت الزيتون، الذي كان يُستخدم كمصدرٍ للوقود ويحترق من دون رائحة.^(٢٧٢) كما تم العثور على أجزاء من الطين المختوم في أريكاميدو ويرجع تاريخها بناءً على الأسلوب المستخدم لعهد تيريوس.^(٢٧٣) وشملت الاكتشافات الأخرى قطعاً من الأواني الزجاجية الرومانية المعروفة بالانجنتاريا (unguentaria) بصلية الشكل، التي يمكن أن تكون تُستخدم لحمل الحبر، أو الزيوت المعطرة.^(٢٧٤) ولم يرد ذكر هذه السلع في كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرثري". وربما يعكس وجود هذه الأشياء احتياجات السوق في وقتٍ سابقٍ، أو ربما يشير إلى بعض السلع التجارية التي كانت متداولة في بعض الأحيان.

لقد كتب على شقوف الفخار الهندي التي عثر عليها في أريكاميدو بالحروف التاميلية - البراهمية. وحمل أحد الأجزاء اسم "كنعان"، الذي يظهر أيضاً في صناعة الفخار من ميناء مايوس هُرموس المصري.^(٢٧٥) ويشير جزء آخر إلى تدخل طبقة النخبة التاميلية في هذه الحركة التجارية؛ لأنها تحمل عبارة Ko[r]ra Punian التي تعني "كوران الزعيم".^(٢٧٦) وعلى الرغم من التكهّنات الكثيرة لا يوجد حالياً أي دليل قاطع على أن الرعايا الرومان قد أقاموا من ذي قبل في بودوكي القديمة. ويمكن تفسير المكتشفات

• المفرد Unguentarium. قوارير صغيرة من السيراميك، أو الزجاج يتم العثور عليها عادة في المواقع الأثرية اليونانية والرومانية ولا سيما المقابر.

الرومانية التي تم اكتشافها حتى الآن في أريكاميدو بأنها أفضل ما تبقى من تجارة التاميل التي كانت تنطوي على السلع الرومانية.

الشرق الأقصى

يصف مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري" الأراضي الشرقية من هضبة الدكن بعبارات غامضة جداً. وعلى الرغم من أنه يعلم أن هذه المناطق كانت تنتج كميات كبيرة من الملابس القطنية، إلا أنه لم يكن قادراً على تسمية المنافذ التجارية، حيث يمكن شراء هذه السلع. وشمال هذه المناطق - كما يُقال - كانت هناك أراضٍ تمثل موطناً لليلة الغربية، و"عدد كبير من السكان البرابرة". وشملت هذه الأعداد الكبيرة نوعاً من "الرجال المتوحشين لهم أنوف عريضة"، و"أناس من آكلي لحوم البشر لهم وجوه على هيئة حصان".^(١٧٧) وكان وراء هذه الأراضي نهر الجانج، حيث تقع سوق مهمة تقدم الناردين، واللؤلؤ، وأرقى أنواع الأقمشة القطنية للتجار الهنود الزائرين.^(١٧٨)

ويشير مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري" أيضاً إلى الاتصالات التجارية الهندية مع أرض بعيدة "ذهبية" تُدعى "خريسي Chryse" باليونانية، حيث يذكر ما يلي:

وفقط على الجانب الآخر من نهر الجانج يوجد جزيرة في المحيط، وهي الجزء الأخير من العالم المأهول في الشرق، وتقع تحت الشمس المشرقة، حيث يطلق عليها اسم "خريسي"، وبها أفضل صدف سلاحف من جميع الأماكن في المحيط الهندي.^(١٧٩)

ويمكن أن تكون هذه الأراضي في المحيط جزءاً من شبه جزيرة الملايو، أو حتى جزر أدامان. ويعتقد مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري" أن وراء هذا الموقع توجد مساحة شاسعة في آسيا منحنية شمالاً، وفي مكانٍ ما على طرف هذا الحد

الخارجي توجد الصين.^(٢٨٠) حيث لم تجرؤ أي سفينة رومانية على المغامرة إلى هذا الشرق الأقصى. يقول مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأثيري" في هذا الصدد:

ما يكمن وراء هذه المنطقة غير واضح. ربما يعود هذا لسبب العواصف الشديدة، والبرد القارس، والتضاريس الصعبة. ولكن ربما لم يتم استكشاف هذه المناطق؛ لأن بعض القوة الإلهية للآلهة حالت دون ذلك.^(٢٨١)

استخدم بطليموس الكثير من المعلومات المأخوذة من دليل تجاري مبكر كتبه تاجر يُدعى ألكسندروس. وتشير هذه المعلومات إلى كيفية تطور الاتصالات التجارية الرومانية بعدما بدأت سفن الشحن الإغريقية والرومانية في الإبحار حول سريلانكا.^(٢٨٢) ووصف ألكسندروس الرحلات التجارية الرومانية في خليج البنغال حتى شبه جزيرة الملايو، حيث فتحت ثلاثة مراكز تجارية جديدة على الساحل الشمالي الشرقي للهند. وكانت مراكز الأسواق المتطورة تقع الآن في المناطق التي حذر منها مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأثيري" ووصفها بأنها "دار أكلة لحوم البشر."^(٢٨٣) وظهرت أربع مدن جديدة أيضاً بالقرب من نهر الجانج، وأصبح السوق الإقليمي هو العاصمة. ويكشف بطليموس عن أن هذه المعلومات جاءت من كتابات تجارية لاحقة، حينما قال: "في هذه المناطق تم العثور على الماس".^(٢٨٤)

تقع بورما وراء نهر الجانج، وتُعرف عند الرومان باسم India Trans Gangem (الهند التي بعد جانجم)، وقد قدّم ساحلها المزيد من الفرص الجديدة في الأسواق. وعندما جمع بطليموس كتابه "الجغرافيا" كانت السفن الرومانية قد بدأت القيام برحلات تجارية مباشرة عبر خليج البنغال من شرق الهند إلى ساحل بورما.^(٢٨٥) وكان البحارة الهنود قد طوّروا هذه المعابر. وتشير المصادر القديمة إلى أنّ أهم السلع التي

سعوا وراها في هذه الرحلات البعيدة كانت الذهب، والماس، وخشب الصندل، والقرفة الصينية.^(٢٨٦)

يذكر بطليموس ما لا يقل عن أربع مدن، واثنين من المخازن التجارية على طول الساحل البورمي. وعلى مقربة من شبه جزيرة الملايو، كان هناك اثنان من الموانئ التجارية التي تقع أيضاً بالقرب من نهر إيراوادي (Irrawaddy River)، الذي يمتد داخلياً في جنوب شرق آسيا.^(٢٨٧) ومن المؤكد أن التجار الرومان قد بدأوا في جلب العبيد إلى بلاط ملوك بورما في تعاملهم مع هذه المناطق. وفي عام ١٢١ م، أرسل حاكم من بورما بعثة دبلوماسية إلى الإمبراطور الصيني تضم الفنانين المهرة، الذين عرفوا أنفسهم بأنهم من الرعايا الرومان.^(٢٨٨) وبدأت السلطات الصينية استجواب هؤلاء الأجانب لمعرفة أصولهم. من هذه المعلومات استنتج الهان أن الرومان قد وسعوا مصالحهم التجارية بعيداً حتى بورما.^(٢٨٩)

في هذا العصر، شكلت شبه جزيرة الملايو حاجزاً جغرافياً شاسعاً حصر الأنشطة التجارية الرومانية إلى المحيط الهندي. وقد عرف بطليموس الشكل التقريبي لشبه الجزيرة، لكن لم يكن لديه معلومات مؤكدة ودقيقة حول جزيرة سومطرة التي تقع جنوباً إلى جنب مع ساحلها الجنوبي الغربي.^(٢٩٠) وهذا يوحي بأن السفن الرومانية لم تبحر شرقاً حول رأس شبه الجزيرة لتصل إلى خليج تايلاند.^(٢٩١)

وعلى ما يبدو فقد كانت مدينة تامالا (Tamala) الماليزية القديمة أحد أبعد المواقع التي وصل إليها التجار الرومان، الذين أبحروا إلى خليج البنغال. وقد أخبرنا ألكسندروس أن التجار الهنود الذين وصلوا إلى هذه المدينة تركوا سفنهم، وبدأوا رحلة داخلية عبر برزخ كرا (Kra Isthmus).^(٢٩٢) وفي الجانب الآخر من شبه الجزيرة الضيقة هذه يقع خليج تايلاند، وقد اتبع المسافرون الهنود مسارات الغابة للعبور إلى

هذا الساحل. وهنا أنشأوا مراكز تجارية، حيث السفن الأخرى كانت في انتظارهم لتأخذهم مُبحرين إلى مزيدٍ من مناطق الشرق الأقصى.^(٢٩٣)

وقد وصف لنا ألكسندروس هذه المغامرات التجارية الهندية المبكرة إلى خليج تايلاند، فبعد مغادرة الساحل الشرقي لماليزيا، كانت السفن تبحر على طول السواحل الخارجية لتايلاند وكمبوديا. وكانت هناك اثنتان من المدن النامية في هذه المنطقة. وبالقرب من الطرف الجنوبي لفيتنام كانت هناك مدينة تسمى زباي (Zabai). وقد تم إبلاغ التجار الرومان هناك أن الصين تقع في مكانٍ ما على الحدود الخارجية للـ"خليج العظيم" الذي شكلته هذه السواحل الشاسعة.^(٢٩٤)

إنَّ الطريق الذي قد وضح لألكسندروس لم يتجه إلى شمال فيتنام للوصول إلى الأراضي الصينية. بدلاً من ذلك، انطلقت السفن الهندية في عرض البحر نحو الجنوب الشرقي لتصل إلى نقطة حدودية غامضة تُدعى كاتيجارا (Cattigara). ويوحى شرح بطليموس لهذا الطريق بأن السفن الهندية كانت تبحر إلى بورنيو (Borneo). يقول بطليموس:

كتب ألكسندروس أن [ما وراء شبه الجزيرة الذهبية] تنحني الأرض جنوباً، وأولئك الذين يبحرون على امتدادها يصلون إلى مدينة زباي في عشرين يوماً. وبعد إبحارها من زباي في اتجاه الرياح جنوباً، وقليلًا إلى اليسار لعددٍ من الأيام، يصلون حينها إلى كاتيجارا.^(٢٩٥)

لم يدرك ألكسندروس ومخبروه أن هذا الساحل الواسع لم يكن سوى الحافة الخارجية لجزيرة هائلة غير مستكشفة. لذلك تصور بطليموس أن سواحل بورنيو كانت جزءاً من مساحة آسيا؛ لأنها منحنية جنوباً من الصين لتنضم إلى شرق أفريقيا وتطوق كامل المحيط الهندي.^(٢٩٦)

تشير المصادر الصينية إلى أن التجار الرومان كانوا يسعون إلى الاتصال مع فيتنام من أجل الحصول على مزيدٍ من الإمدادات من قرون وحيد القرن، وصدف السلاحف، واللؤلؤ، والعاج، والأخشاب العطرية.^(٢٩٧) وبعد بضعة عقود فقط من انتهاء بطليموس من كتابه "الجغرافيا"، بدأت السفن الرومانية استكشاف ما وراء شبه جزيرة الملايو.^(٢٩٨) وأخيراً، سجّل مؤرخو الهان وصول الرعايا الرومان إلى الأراضي الصينية في عام ١٦٦ م. وقد تم إحضار هؤلاء الأجانب الغربيين على الفور إلى بلاط الإمبراطور هوان للتعريف بأنفسهم، وشرح الهدف الذي جاؤوا من أجله إلى الشرق الأقصى. وكان هذا اللقاء بمثابة نقطة الانطلاق لتجارة دولية جديدة ليس فقط في البضائع، ولكن أيضاً في الأفكار والاختراعات. لكن مع الأيام ثبت أن هذا كان نذيراً لشيء أكثر شؤماً.

الطاعون الأنطوني

دمر وباءٌ جديدٌ يُعرف "بالطاعون الأنطوني" سكانَ الإمبراطورية الرومانية في الفترة ما بين ١٦٥ و ١٨٠ ميلادية. وتشير التقديرات الحالية آنذاك إلى أنّ هذا المرض قد أودى بحياة ما بين ١٠ ٪ و ١٤ ٪ من كامل تعداد السكان الرومان.^(٢٩٩) وكان هذا الفيروس شديد العدوى يشبه إما الجدري، أو الحصبة، الذي انتشر بسرعة عبر الشبكات التجارية الواسعة التي تربط العالم القديم.^(٣٠٠) ومن المؤكد أن هذا الوباء قد تسبب في تراجع فوري في التجارة الشرقية، وتسبب على المدى الطويل في ضعف ازدهار تجاري للإمبراطورية الرومانية لا يمكن إصلاحه.

وكان تفشي أمراض مختلفة أمراً متكرراً نسبياً في العصور القديمة، ولكن هذا الوباء الأنطوني كان استثنائياً في شدته. ويبدو أن العدوى قد بدأت في مكانٍ ما في داخل آسيا الوسطى، عندما جاء التجار أو بعض فرسان البدو إلى اتصال مع مجموعات

سكانية معزولة كانت تحمل هذا المرض. ثم قدمت التجارة البعيدة سلسلة من حالات العدوى، التي جلبت المرض إلى المناطق الحدودية من الإمبراطوريات الصينية والرومانية.^(٣٠١)

كانت أكثر المجتمعات الرومانية تضرراً من هذا الوباء هي تلك التي كانت على درجة كبيرة من الأهمية لعمل النظام الإمبراطوري. وكانت أقوى الموجهات في انتشار المرض حركة أفراد الجيش والاتصالات التجارية البحرية التي كانت تغذي الازدهار الروماني. والأفراد، الذين كانوا يبدون في صحة جيدة عند المغادرة، يقعون مرضى في الطريق، وتنتقل العدوى بسرعة داخل السفينة جرّاء التواصل مع الركاب الآخرين.^(٣٠٢)

وقد بدأت حالات العدوى في الظهور لأول مرة بين قوات الحملة الرومانية المرابطة في بلاد ما بين النهرين في عام ١٦٥ م. ووفقاً لمصادرنا الكلاسيكية، فإنّ المرض قد وصل روما بحلول عام ١٦٦ م. ويسجل جيروم أنه في عام ١٦٨ ميلادية، كان هذا المرض يعمل على تدمير المجتمعات المحلية في المحافظات، فضلاً عن العاصمة.^(٣٠٣) ويقدر الأكاديميون أن المجتمعات الحضرية الكبيرة المرتبطة بتجارة البحر المتوسط قد فقدت ما بين ربع إلى ثلث سكانها في أولى نوبات التفشي هذه، حيث كانت بيئات الأسواق المزدهمة توجد ظروفًا مثالية لسلسلة متواصلة من العدوى، ومن المؤكد أن المدن قد تكون عرضة لتفشٍ جديد، حيث إنّ الفيروس يتحول.^(٣٠٤) كان يمكن أن يكون تفشي الفيروسات أكثر حدة في المدن التي كانت ذات كثافة سكانية عالية، وكان مناخها حاراً، على سبيل المثال الإسكندرية وأنطاكية.^(٣٠٥) وبناءً على ذلك من المؤكد أن أسواق التجزئة التي تقود التجارة الشرقية قد تضررت جراء ذلك التفشي بشدة.^(٣٠٦) وتشير شواهد من مصر أيضاً إلى أن الناس يفرون من المناطق المتضررة بشكل مؤقت

هرباً من عدوى محتملة. وساعدت حركة اللاجئين من سكان الحضر على زيادة انتشار هذا الوباء الرهيب. والآخرون الذين لديهم ثروة أو مستوى مناسب من الاستقلال انسحبوا من الحياة العامة بكل بساطة وعاشوا في عزلة مفروضة ذاتياً.^(٣٠٧)

لقد تم الإفراج عن الرومان الذين وصلوا إلى الصين في ١٦٦ م للعودة إلى ديارهم بعد اجتماعهم مع إمبراطور الهان. على الرغم من أن الصينيين انتظروا المزيد من الاتصالات، لكن أساطيل السفن الرومانية لم تأت. وابتداءً من فترة أنطونين كانت هناك إشارات في المصادر القديمة القليلة تدل على انخراط الرومان في التجارة الشرقية. وتشير مجموعة العملات المكتشفة في الهند إلى أن كميات كبيرة من العملات الرومانية توقفت عن الوصول إلى الشرق البعيد في هذا العصر. وتشير الأدلة الأثرية من مصر أيضاً إلى انخفاض حاد في النشاط التجاري في موانئ البحر الأحمر.^(٣٠٨) وهكذا خسرت روما تجارتها النابضة بالحياة في الشرق في لحظة مجدها المحتمل نفسها. وتشير الدلائل إلى أنه عندما بدأت الإمبراطورية الرومانية في الانحدار إلى أزمة مالية قاسية وحرب أهلية طاحنة، لم تتمكن روما من استعادة مكانتها السابقة في التجارة الشرقية مرة أخرى.^(٣٠٩)