

روما وطرق التجارة العربية

في العصور القديمة أنتجت السواحل الأفريقية والعربية المطلة على خليج عدن المواد العطرية القيمة بما في ذلك اللبان والمر، حيث كان يتم إحراق كتل راتنج اللبان المجففة ببطء على الجمر للحصول على الدخان الأبيض النقي ذي رائحة الدواء القابض المسكر. وكان المر هو المادة الأكثر كلفةً، ويتكون من راتنج زيتي، وأكثر قتامةً، وله رائحة حلوة ومرة.^(١) وكانت قيمة كلتا المادتين عالية في العالم القديم حتى إنهما حظيتا بقيمةٍ مماثلةٍ لقيمة المعادن الثمينة والأحجار الكريمة.

وترجع قيمة اللبان والمر في المجتمعين اليوناني والفارسي لكونهما يستخدمان في طقوس التقرب الديني للآلهة، ولكنهما كانا أيضاً من ضمن عناصر مهمة في العلاجات الطبية والعطور. وطوّرت شعوبُ شبه الجزيرة العربية، بتشجيع من الطلب في السوق العالمي، تجارةً مزدهرةً جلبت كميات كبيرة من هذه السلع العطرية شمالاً إلى اليونان ومملكة الفرثيين. وعندما أطاح أغسطس بنظام البطالمة، قاد نفس الازدهار التجاري الذي أدى من قبل إلى زيادة التجارة الرومانية مع الهند بشكل كبير إلى زيادة الاتصال الروماني مع الأسواق في جميع أنحاء خليج عدن. وهذه التطورات كان لها

تأثيرٌ كبيرٌ على تجارة البحر الأحمر، وازدهرت سلسلةً من الممالك العربية الصغيرة على نحو متزايدٍ من خلال مشاركتها في هذه التجارة.

وكان من سمات التجارة العربية جلب البضائع برّاً، وعلى طول شبكات التجارة البحرية. وتشير المصادر القديمة إلى وجود نظام مُعقّد ومتربط من الطرق التجارية التي تجعل محاولات العلماء المحدثين العديدة لتعميم الحديث عن التجارة البعيدة في العصور القديمة أمراً مستحيلاً. ولقد كانت هذه الطرق التجارية تنطلق من المناطق نفسها، وتؤدي في كثيرٍ من الأحيان إلى وجهات متشابهة، فمثلاً كانت السفينة الصغيرة التي تشبه سفن الداو تبحر من اليمن إلى الشمال عبر البحر الأحمر، أو الخليج العربي وهي تحمل العطريات الموجهة للأسواق في المناطق الحضرية الواسعة المطلة على البحر المتوسط وبلاد ما بين النهرين. في الوقت نفسه، سارت قوافل الجمال شمالاً عبر صحراء الجزيرة العربية الشاسعة للتجمع في هذه المناطق نفسها. وتم توجيه هذه الطرق التجارية من خلال مركز البتراء التجاري الكبير، وأصبح سكان الصحراء مثل الأنباط أثرياء من خلال تسهيل حركة المرور هذه.

الماضي البعيد

يرجع تأريخ المصادر القديمة المتعلقة بتجارة البخور بعيداً في الماضي، حيث تم ذكر استخدام هذه المواد العطرية في الاحتفالات الدينية في كتاب الموتى المصري والنصوص التوراتية الأولى.^(٢) وبحلول عام ٦٠٠ قبل الميلاد، كان المجتمع اليوناني مطلعاً على هذه المواد، حيث ذكرت الشاعرة سافو كُلاً من اللبان، والمر، في أعمالها. وفي حوالي عام ٥٠٠ قبل الميلاد، أوصى الفيلسوف الكلاسيكي وعالم الرياضيات فيثاغورس المصلين الإغريق بحرق اللبان كبديل أكثر جاذبية للتضحية بالحيوانات.^(٣) ويشير هيرودوت إلى القبول الواسع لهذه المواد، حيث كتب أن البابليين الأثرياء كانوا

يطهرون أنفسهم بالبخور قبل الجماع،^{*} وكانت المرأة السكوثية تستخدم اللبان في معجون عطري تضعه على بشرتها كمستحضر تجميلي.^(٤)

ويشير هيرودوت إلى أن غزة، على ساحل البحر المتوسط من فلسطين القديمة، كانت مركزاً رئيسياً لبداية حركة مرور هذه البخور. وفي كل سنة كان العرب يقدمون في غزة ألف طالين بابلي من اللبان كتحية لداريوس ملك الفرس.^(٥) وبحلول القرن الخامس قبل الميلاد، تم استهلاك كميات كبيرة من البخور في الإمبراطورية الفارسية وتم تبعاً لذلك إحراق أكوام كبيرة من اللبان في بابل على المذبح الذهبي في معبد بل.^(٦) وكانت غزة ما زالت تهيمن على هذه التجارة في عام ٣٣٢ قبل الميلاد عندما استولى الإسكندر الأكبر على المدينة وأرسل لمعلمه القديم ليونيداس ٥٠٠ طالين من البخور، و ١٠٠ طالين من المر.^(٧) وعندما عاد الإسكندر من حملته الهندية إلى بابل قام ببناء موانئ وترسانات جديدة في بلاد فارس.^(٨) وكان الغرض منها إيواء أسطول كبير من شأنه الاستيلاء على شرق الجزيرة العربية، ولكن طموحاته هذه ذهبت أدراج الرياح، بعد وقت قصير بسبب وفاته المبكرة عام ٣٢٣ قبل الميلاد. وكان للأسرة الحاكمة للدولة السلوقية، التي تولت السلطة في بلاد فارس مصالح عسكرية في الخليج، لكنها لم تستطع تحقيق الاحتلال الإغريقي للجزيرة العربية.^(٩)

الأنباط

احتل قوم من الجزيرة العربية يُطلق عليهم الأنباط الأراضي الواقعة بين البحر الأحمر وساحل البحر الأبيض المتوسط. وأعطاهم هذا المكان الإستراتيجي موقعاً مهماً كوسيط في تجارة البخور، مما جعل مملكتهم النامية ثرية للغاية.

* انظر كتابنا هيرودوت وبداية تكوين الوعي التاريخي الغربي بالجزيرة العربية، دار المؤلف، الرياض،

وأشار ديودور الصقلي إلى أن الأنباط كانوا يزودون شرق البحر الأبيض المتوسط بالبخور في وقت مبكر من القرن الرابع قبل الميلاد، حيث يقول في هذا الشأن:

اعتاد الأنباط على إحضار اللبان والمر جنباً إلى جنب مع أنواع أثمن من التوابل إلى البحر الأبيض المتوسط. وقاموا بشراء هذه السلع من أولئك الذين قاموا بنقلها لهم من جنوب الجزيرة العربية.^(١٠)

وكان الوسطاء الذين زودوا الأنباط قوماً يسمون أهل معين الذين احتلوا المناطق الشمالية من اليمن.^(١١) ويمكن أن نرى حجم هذه التجارة من خلال ما حدث في العام ٣١٢ قبل الميلاد، عندما أرسل أحد جنرالات الإسكندر الأكبر السابقين، ويدعى أنتيجونوس، جيشاً ضد الأنباط، حيث نصبت القوات الإغريقية كميناً للأنباط في مكان اجتماعهم ونهبوا كميات كبيرة من الذهب والفضة والبخور.^(١٢)

وكان يسافر على طرق التجارة العربية من خلال البحر الأحمر والخليج العربي مراكب شراعية تشبه قوارب الداو. وكانت هذه السفن الصغيرة مختلفة جداً عن سفن الشحن الإغريقية والرومانية الكبيرة التي أبحرت في البحر الأبيض المتوسط. واستخدم العرب المشتغلون بصناعة السفن تقنية اللوح المخطط - لبناء مركب مدججة لتكون قوية وخفيفة الوزن، ويمكنها المناورة في المياه الغادرة.^(١٣) وتم وصف هذه السفن من قبل مؤرخ يوناني يدعى بروكوبوس الذي كتب ما يلي:

لم يتم بناء جميع المراكب المحلية التي تعمل في المحيط الهندي بالطريقة التي بُنيت عليها سفننا. فلم تدهن بالزفت أو بأي مادة أخرى. وأيضاً، لم يتم تثبيت الألواح معاً بواسطة مسامير، ولكن تم ضمها جنباً إلى جنب بنوع من أنواع الحبال.^(١٤)

ويقول تقرير سترابون إن المراكب الشراعية العربية كانت تستغرق ٧٠ يوماً لتوصيل البضائع من جنوب شبه الجزيرة العربية إلى ميناء الأنباط الرئيسي، الذي

يدعى أيلة (Aila) بالقرب من رأس خليج البحر الأحمر.^(١٥) ومن هناك لا يعدو الأمر أكثر من رحلة برية قصيرة تقوم بها القوافل إلى غزة وساحل البحر الأبيض المتوسط.^(١٦) وإبان حكم البطلمة، بدأ الإغريق والمصريون توسيع تجارتهم في البحر الأحمر. وقام الأنباط بالانتقام جراء هذه المنافسة التجارية باستخدام مراكبهم الشراعية لمهاجمة سفن الشحن الإغريقية.^(١٧) وبلغت هذه الصراعات ذروتها عندما أرسل البطلمة سرباً من السفن الحربية لتدمير الغزاة القادمين على مراكب الداو الشراعية ونهب المستوطنات النبطية على الساحل.^(١٨)

وشجع هؤلاء المتنافسون القدامى الأنباط على مساعدة أوكتافيان في صراعه ضد كليوباترا. وبحلول عصر أغسطس، كانت مملكة الأنباط عميلة للإمبراطورية الرومانية وتطورت مدينة البتراء في شكل عاصمة إقليمية مثيرة للإعجاب أثرت وبشكل كبير من ازدهار التجارة. وقام سكان هذه المدينة بنحت مبانيها الأثرية الشهيرة من الوديان الصخرية الحمراء التي تحيط بالمدينة المتنامية.^(١٩) ويقدم سترابون التعليق التالي :

وكانت البتراء عاصمة الأنباط تقع في موقع مهمٍّ ومحصن بكل ما حوله من صخور عالية. وأن الأجزاء الخارجية للموقع وعرة وشديدة الانحدار، أما الأجزاء الداخلية فيها ينابيع وفيرة وكانت تستخدم للأغراض المنزلية وسقي الحدائق العامة. أما خارج دائرة الصخور هذه، فإن معظم الأراضي المحيطة بها صحراء.^(٢٠)

لقد أقام أثينودوراس - وهو صديق لسترابون - في البتراء لبعض الوقت، وأفاد أن هناك الكثير من الأجانب يعيشون في المدينة بمن في ذلك المواطنون الرومان الذين ربما كانوا من المنشغلين في تجارة البخور. وكتب سترابون ما يلي :

قضى رفيقي الفيلسوف ويدعى أثينودوراس بعض الوقت في مدينة البتراء، وكان يتحدث بإعجاب عن حكومتهم. وقال إن هناك عدداً كبيراً من الرومان وغيرهم أيضاً الكثير من الأجانب يعيشون هناك.^(٢١)

يذكر سترابون أيضاً البضائع التي كان يقدمها التجار الرومان في البتراء من أجل الحصول على الكميات الواردة من البخور. ويكتب أن الأنباط كانوا يسعون إلى الحصول على الذهب والفضة والنحاس والحديد والقماش الأرجواني، وأجزاء العبهر العطرة وزهور الزعفران المعطرة. كما اهتم الأنباط أيضاً بقطع الديكور التي قام الحرفيون الرومان بإنشائها، بما في ذلك المواد المنقوشة واللوحات الكلاسيكية وأعمال فنية منحوتة.^(٢٢)

وبحلول العصر الروماني، أصبح ميناء لوكي كومي (Leuke Kome) الذي يقع في أقصى الجنوب على البحر الأحمر الميناء الرئيسي للأنباط. وكان هذا الميناء يتلقى شحنات منتظمة من البضائع من جنوب الجزيرة العربية، وكانت القوافل تنقل هذه السلع من البتراء إلى ساحل البحر الأبيض المتوسط.^(٢٣) وكان الميناء في لوكي كومي كبيراً، وفي عام ٢٦ قبل الميلاد كان الميناء قادراً على استيعاب أسطول يصل إلى ١٣٠ سفينة نقل حربية، التي تحمل ما يقرب من ١٠،٠٠٠ رجل، وما معهم من لوازم ومعدات للغزو الروماني للجزيرة العربية.^(٢٤) وشدد سترابون أيضاً على سعة نطاق تجارة القوافل التي كانت تربط بين الميناء والبتراء.^(٢٥) حيث يقول سترابون في هذا الصدد:

كان تجار الجمال يسافرون من لوكي كومي (Leuce Kome) بسهولة وأمان على الطريق من وإلى مدينة البتراء، وكانوا يتحركون في مثل هذه الأعداد من الرجال والجمال وكأنهم جيش.^(٢٦)

ويؤكد مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" أن لوكي كومي بقيت مركزاً تجارياً بارزاً للتجارة العربية، حيث يذكر المؤلف:

كان هناك ميناء محصّن يسمى لوكي كومي ("القرية البيضاء"). من هنا كان يوجد طريق داخلي يقود إلى البتراء، وإلى ماليكوس (Malichus) ملك الأنباط. وهذا الميناء كان يعمل أيضاً كمنفذ لتجارة الزوارق الصغيرة التي تصل محملة بالبضائع من جنوب الجزيرة العربية.^(٢٧)

على الرغم من أن مملكة الأنباط كانت مملكة عميلة للإمبراطورية الرومانية، وضع الرومان ضابط الجمارك الخاص بهم في لوكي كومي وقدموا له الدعم بكتيبة من الجنود.^(٢٨) وكان هذا الضابط يضمن أن التجار الذين يستوردون بضائعهم الشرقية عبر أرض مملكة الأنباط يخضعون لضريبة الاستيراد العالية نفسها، التي فرضت على التجار الذين يعملون من خلال مصر. ويوضح مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري":

ولضمان الأمن، قد تم إرسال ضابط الجمارك إلى الميناء للتعامل مع رسوم الاستيراد بمقدار الربع على البضائع الواردة. وهناك أيضاً قائد كتيبة مكونة من مائة جندي.^(٢٩)

ولو لم يكن هذا "الأمن" الروماني موجوداً، لتم تحوّل جزء كبير من حركة المرور الخاضعة للضريبة من مصر إلى المملكة النبطية، حيث سيختار التجار مساراً أقل تكلفةً. وكان الأمر عملياً من الناحية اللوجستية للرومان لفرض ضرائب على حركة الاستيراد في لوكي كومي قبل توزيع البضائع عبر جميع طرق التجارة البرية لمملكة الأنباط.

كانت غزة لا تزال محطة مهمة لتجارة القوافل في العصر الروماني، حيث كانت المدينة ذات وضع مثالي كنقطة وسطية بين الإسكندرية والقدس.^(٣٠) ويصف سترابون أيضاً كيف كان يتم نقل السلع الشرقية عن طريق القوافل إلى أسواق البحر الأبيض المتوسط في العريش بالقرب من الحدود المصرية. حيث يقول:

كان يتم نقل كميات كبيرة من المواد العطرية من ميناء لوكي كومي إلى البتراء. ومن البتراء يتم إرسالها إلى العريش، التي تقع في أرض الكنعانيين بالقرب من مصر، ومن هناك يتم إرسالها إلى الشعوب الأخرى.^(٣١)

كما سافر التجار العرب أيضاً إلى شمال البتراء إلى منطقة الديكابوليس من سوريا الرومانية على طريق داخلي خلف مدينة بصرى (Bostra) النبطية، حيث كان هذا الطريق متصلاً بعددٍ من طرق التجارة الإقليمية التي عبرت يهودا وأخذت التجار من جنوب الجزيرة العربية حتى دمشق.^(٣٢) وكانت السيطرة الرومانية على تلك المناطق النائية قد أضعفت أعمال قطع الطريق في سهل تراخونيتس (Trachonitis Plain) بين دمشق وحوارن مما أدى إلى تحسُّن الوضع بالنسبة للتجارة البعيدة، يقول الجغرافي سترابون في هذا الصدد:

لقد كان البرابرة يقومون بسرقة التجار القادمين من اليمن السعيد. وهذا قليلاً ما يحدث الآن؛ لأنه قد تم تخطيم عصابة اللصوص بقيادة زينودوروس (Zenodorus) من خلال الحكم الرشيد الذي وضعه الرومان من خلال حفظ الأمن من قبل الجنود الرومان الموجودين في سوريا.^(٣٣)

كما كانت طرق التجارة تتجه أيضاً من البتراء عبر الصحراء العربية إلى مملكة ميسان على رأس الخليج العربي.^(٣٤) ويذكر بلني:

كانت هناك مدينة تقع على ضفاف نهر دجلة تُدعى فوراث (Phorath) وتخضع للملك خراكس. وكان يذهب إليها الناس عن طريق البر من البتراء ثم يتبعون تيار النهر ويبحرون جنوباً إلى خراكس.^(٣٥)

وقد جلبت طرق القوافل هذه البضائع الشرقية من بارثيا عبر الصحراء إلى البحر الأبيض المتوسط، أو قامت بتزويد الأسواق الفارسية بالعطريات المستوردة عن طريق البحر الأحمر.

مملكة أكسوم

عمل الاستيلاء الروماني على مصر كثيراً على زيادة اتصال البحر الأبيض المتوسط بالجزيرة العربية وشرق أفريقيا، ففي غضون بضعة سنوات فقط من الحكم الروماني، كانت تبحر على طول سواحل أفريقيا أساطيل كبيرة بحثاً عن فرص تجارية واعدة في أسواق جديدة.^(٣٦) وبحلول نهاية عصر أغسطس، سيطرت مصر على هذه التجارة الموسعة وذكر سترابون بثقة "في الوقت الحالي يتم نقل معظم المواد العطرية عبر النيل إلى الإسكندرية".^(٣٧)

ويشير مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري" إلى أن العديد من السفن الرومانية التي تتعامل مع الأسواق في إثيوبيا كانت تبحر من مصر في شهر سبتمبر.^(٣٨) وهذا يعني أن هذه السفن كانت تغادر الميناء بعد شهرين تقريباً من مغادرة تلك السفن التي تقوم برحلاتها التجارية إلى الهند.^(٣٩) وبعد ترك موانئ البحر الأحمر، تبحر السفن الرومانية على طول السواحل الجنوبية غير المضيافة، التي كان يقطنها سكان القبائل المتفرقة. عاشت هذه الشعوب الساحلية في مساكن تشبه الأكواخ، وكانوا يعتاشون من حرفتي الصيد وجمع الثمار.^(٤٠) وفي أثناء إبحارها جنوباً، كانت السفن الرومانية تصل إلى ميناء تجاري صغير يسمى بطليموس ثيرون، أو "بطليموس المطارد". وكان هذا الميناء قاعدةً عسكريةً بظلمية لنقل الفيلة الأفريقية التي تم الاستيلاء عليها إلى مصر. وعندما تم التخلي عن هذه العمليات العسكرية، سكن ذلك الموقع السكان المحليون، وبحلول وقت تأليف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري"، لم يكن لدى بطليموس ثيرون أي ميناء عامل، ولا يمكن أن يستوعب سوى السفن الصغيرة. كما لا يوجد أي ذكر للصادرات الرومانية إلى ميناء

بطليموس ثيرون، ولم تكن السلع القليلة المتاحة في السوق المحلية في معظمها سوى نتاج لأنشطة الصيد المحلية. وشملت صدف السلاحف الصغيرة، وأحياناً العاج.^(٤١) وجنوباً على طول الساحل الأفريقي كان هناك ميناء تجاري مهم يُدعى عدولي (Adulis). وكان عدولي بعيداً عن برنيكي بما يقرب من ١٠٠٠ كم مربع، وكان هذا الميناء تحت سيطرة مملكة أكسوم الناشئة في أثيوبيا. وكانت هناك مستوطنة في عدولي وهي قرية كبيرة تقع على مقربة من خليج ساحلي عميق. وكانت مركزاً رئيسياً للتجارة الإقليمية، حيث كانت تستقبل البضائع من الصومال، فضلاً عن الأراضي الأثيوبية الداخلية.^(٤٢) يذكر لنا بلني في هذا الصدد ما يلي:

عدولي مكان أسسه العبيد المصريون الهاربون. وهو السوق الرئيسي لساكبي الكهوف (الشعب الصومالي)، وكذلك لشعب إثيوبيا. وتبعد بمقدار خمسة أيام من الإبحار عن بطليموس [ثيرون].^(٤٣)

ومع ذلك، فإن مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري" يحذّر من أن من سماهم البرابرة من سكان المناطق المحيطة كانوا يشنون في كثير من الأحيان غارات على عدولي لمهاجمة السفن الزائرة لهذا الميناء، لهذا السبب، فإن سفن الشحن الرومانية كانت ترسو بعيداً عن الشاطئ في موقف دفاعي بالقرب من جزيرة محلية صغيرة.^(٤٤)

كان السوق في عدولي يخدم مدينة أثيوبية تُدعى كولوي (Koloe)، التي كانت تقع على بعد مسيرة ثلاثة أيام. وكان السفر لمدة خمسة أيام خارج كولو يؤدي إلى عاصمة أكسوم الإقليمية، التي وصفها مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري" بأنها "مدينة كبيرة".^(٤٥) زار التجار الرومان الأسواق الأثيوبية للحصول، وفي المقام الأول على كميات كبيرة من العاج، وصدف السلاحف، وقرون وحيد القرن.^(٤٦) وكان يتم الصيد البري في المناطق المرتفعة، وذكر مؤلف كتاب "دليل الطواف

حول البحر الأرتيري" أن هذه الحيوانات التي يجري ذبحها بأعداد كبيرة كان بغرض الحصول على قرونها وأنيابها.^(٤٧) كما كان يصطاد السكان المحليون أيضاً من أجل الحصول على صدف السلاحف في الجزر والصخور الرملية القريبة، ويقومون بتجميع الصخور البركانية المزججة من الخلجان المحيطة بها.^(٤٨) ويذكر لنا بلني قوائم من الصادرات الأثيوبية الأخرى بما في ذلك جلود فرس النهر والعبيد الأفارقة، مما يوحي بالتطورات في التجارة الشرقية.^(٤٩)

قدم التجار الرومان للأسواق الإثيوبية كميات كبيرة من الأقمشة التي كان يتم إنتاجها في الإمبراطورية الرومانية. وشملت الملابس المصنوعة في مصر، ولفافات من الأرسينوي وعباءات ملونة مصنوعة من القماش المزركش.^(٥٠) كما تعامل التجار الرومان أيضاً في المواد الزخرفية الرخيصة، بما في ذلك أنواع عديدة من الأحجار الزجاجية الملونة، ومواد الزينة الصغيرة المصنوعة في طيبة، التي تحتوي على أشكال متعددة الألوان، وتشبه الزهور.^(٥١) وكان هناك سلع رومانية أخرى أكثر وظيفية في طابعها وتشمل المعادن الخام، والنحاس، التي استخدمها السكان المحليون للحلي، وزعماء القبائل لسك القطع النقدية. كما زودت أيضاً هذه الموانئ بأواني القلي النحاسية، وأوعية الشرب من الإمبراطورية ويرصد مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" باهتمام أن العديد من الأواني كانت تكسر ويقوم النساء المحليات بارتدائها كأساور في الذراع، وخلخال في الأرجل. وكان هناك أيضاً سوق في عدولي للفؤوس، والسكاكين، وأدوات النجارة الرومانية. وكان يتم تصدير الحديد إلى عدولي لتحويله إلى أسلحة لرحلات الصيد وللصراعات المحلية.^(٥٢)

استقر التجار الرومان والوسطاء التجاريون والعرب في عدولي لإدارة أعمالهم التجارية مع المملكة الأثيوبية.^(٥٣) وبالتالي، نجد مؤلف كتاب "دليل الطواف حول

البحر الأرتيري" يوصي بأنه من المستحسن جلب القليل من الأموال الرومانية للمعاملات مع هؤلاء الأجانب المقيمين. كما كان الرومان الذين يعيشون في الميناء يطلبون النبيذ اللاذقي والإيطالي، فضلاً عن إمدادات جديدة من زيت الزيتون.^(٥٤) كان السفر من مصر إلى أكسوم ممكناً على طول الطرق البرية الشاقة، وتشير المصادر اللاحقة إلى أن المسافر كان يستغرق ٣٠ يوماً للانتقال من الحدود الرومانية وصولاً إلى العاصمة الأثيوبية.^(٥٥) ولم تستخدم هذه الطرق من قبل التجار من الإمبراطورية الرومانية، وفي زمن كتابة كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" كانت هذه الطرق تُستخدم من قبل الجيش الروماني. ويوضح بلني:

كان نيرون ووسط حروبه المتعددة يفكر في حملة عسكرية ضد إثيوبيا. لهذا السبب تم على نطاق ضيق إرسال قوات إمبراطورية من الحرس الجمهوري الروماني تحت قيادة أطربون. ومع ذلك فقد عادت البعثة بكلمة واحدة، وهي أنهم لم يجدوا في سيرهم شيئاً سوى الصحارى في طريقهم إلى إثيوبيا.^(٥٦)

كان التجار الرومان الذين زاروا ميناء عدولي على علاقة طيبة مع الملك الأثيوبي المحلي زوكاليس (Zoskales). وكان زوكاليس يحكم من عاصمة أكسوم الداخلية وكان معروفاً للتجار الرومان باعتباره المساوم الداهية. ولكن كان لديه انجذاب للثقافة الهيلينية. يقول مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري":

زوكاليس داهية فيما يتعلق بملكاته وفي تعامله معنا يتطلع دائماً للحصول على المزيد. وفي جميع النواحي الأخرى فهو شخص جيد وعلى دراية جيدة بقراءة وكتابة الإغريقية.^(٥٧)

عرض التجار الرومان على الملك فضيات ومشغولات كانت "على الطراز المحلي"، وكذلك العباءات الثقيلة ذات الأسعار المعتدلة، بما في ذلك الأنواع الملونة "من دون الزينة". وكان زوكاليس مهتماً أيضاً بسلع هندية معينة اطلع عليها التجار الرومان

في تعاملاتهم التجارية مع إثيوبيا. وشملت هذه المواد الإمدادات من الصلب "الهندي" الذي كان يُستخدم في صناعة أسلحة ذات نوعية أفضل للقوات الأثيوبية. وكان زوكاليس أيضاً حريصاً على الحصول على القماش الهندي، والملابس القطنية، والأحزمة الملونة، والأصباغ الهندية لتلوين الأقمشة باللون الأحمر.^(٥٨) وكانت هذه الملابس الأجنبية والأصباغ المتخصصة موجهة للبلاط الأثيوبي، أو الجيش الملكي.

يصف بروكوبيوس (Procopius) كيف قامت السفن الإقليمية برحلات بحرية على مهل من الموانئ الأثيوبية عبوراً إلى الجانب العربي من البحر الأحمر، حيث يقول: "ويُقطع عرض البحر الذي يقع بين هذه الأراضي برحلة لمدة خمسة أيام وليال عندما تهب ريح مواتية باعتدال".^(٥٩) ويمكن للتجار الرومان الذي انتهوا من تعاملاتهم التجارية في عدولي اتباع السفن المحلية عبر البحر الأحمر لزيارة أحد الموانئ التجارية العربية ويدعى مَوْزَع (Muza). بدلاً من ذلك، فإنه يمكنهم أن يستمروا جنوباً على طول الساحل الشرقي لأفريقيا لزيارة الأسواق القابعة على شواطئ الصومال.

أسواق "الجانب البعيد"

تسمى الأسواق الأفريقية على الجانب الصومالي من خليج عدن بالموانئ "الجانبية البعيدة" في كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري". ويصف مؤلف الدليل سكان هذه الموانئ بكلمة "برابرة". على الرغم من أن المصادر الكلاسيكية الأخرى تميل إلى استخدام وصف "سكنة الكهوف".^{٦٠} تمت نصيحة التجار الذين يخططون للتداول في الأسواق الصومالية بمغادرة مصر في شهر يوليو في الوقت نفسه الذي تغادر فيه السفن المتجهة شرقاً إلى الهند في رحلاتهم الطويلة. وكان الرومان مهتمين بالتجارة مع الأسواق الجانبية البعيدة، ويرجع ذلك أساساً؛ لأن هذه المناطق كانت تنتج كميات كبيرة من البخور ذات جودة عالية جنباً إلى جنب مع أنواع كثيرة قيمة من الخشب

المعطر (الصندل).^(٦١) وفي حقيقة الأمر لا يمكن أن تحدد بكل ثقة بعض المنتجات الأفريقية، ولكن من المؤكد أنه كان هناك سعي وراء هذه المنتجات لاستخدام مكوناتها في مجال العطور الرومانية المربحة.^(٦٢)

كانت هناك حركة مرور متكررة بين إثيوبيا والصومال. ويصف لنا بلني كيف كانت الطوافات الأفريقية تقوم بالإبحار البطيء عبر خليج عدن للوصول إلى الموانئ في جنوب شبه الجزيرة العربية. كان تجار هذه الطوافات يعرضون نماذج أفريقية من القرقة كاكسسوارات عربية " مثل القماش، والمواد المصنوعة من النحاس، والزجاج، والأبازيم، والأساور، والقلادات."^(٦٣) وكانت ظروف السوق في هذه المرافئ متغيرة للغاية، وخاصة إذا كانت السلع المعروضة والمادة مواد. ونتيجة لذلك، كان يصعب التنبؤ بحركة الموارد من خلال الاتصالات التجارية المختلفة. وبالتالي كانت السفن التجارية الرومانية على طول السواحل الأفريقية تشارك في "التجارة الجائلة". وسافرت بين الأسواق لالتقاط كل السلع التي قد تكون متاحة. وربما قد حصلوا في كثير من الأحيان على هذه المواد في الموانئ الأخرى في تبادلات تجارية أكثر ربحية من الناحية المادية، وبالتالي بناء رأس المال للحصول على البضائع العائدة بشكل نهائي. يوضح مؤلف كتاب " دليل الطواف حول البحر الأرتيري" أن "بعض السفن تبحر أساساً إلى هذه الموانئ التجارية الجانبية البعيدة، ولكن البعض منها يتبع الساحل، ويحصلون على كل البضائع التي تأتي في طريقهم".^(٦٤)

كانت هناك ستة أسواق جانبية بعيدة على امتداد القرن الأفريقي. وتبدأ هذه المنطقة في أفاليثيس (Avalithes) على ساحل البحر الأحمر حيث حذر مؤلف كتاب " دليل الطواف حول البحر الأرتيري" التجار الرومان أن المواطنين الأفارقة كانوا "غير منضبطين".^(٦٥) ومن هناك كانت السفن الرومانية تبحر على طول السواحل الشمالية

للصومال لزيارة الأسواق في مالاو، وموندو، وموسيلون.^(٦٦) وكانت هذه المواقع بالقرب من معالم ساحلية مميزة، وغالباً ما تكون جروفاً وأنهاراً، وكانت تتوافر العديد من الخلجان المحمية، حيث يمكن أن توضع السفن هناك راسيةً، في حين يذهب التجار إلى الشاطئ للتجارة.^(٦٧) كانت السفن الرومانية المتجهة إلى الهند تبحر إلى حافة رأس جاردافوي (Cape Guardafui) قبل الانطلاق في عرض البحر على المعابر المباشرة من أفريقيا إلى الهند. وأبحرت غيرها من السفن المتخصصة في التجارة البعيدة والمعروفة لدى الرومان باسم "صخرة التوابل" إلى الأمام لتطوف حول منطقة القرن الأفريقي،^(٦٨) وكان يوجد هناك سوق كبير يُدعى "ميناء التوابل"، ويوجد على الساحل الأفريقي، حيث يبدأ في الانعطاف جنوباً من الجزيرة العربية. وقد كان ميناء التوابل هذا مواجهاً تماماً للمحيط الهندي، وكان على البحارة الرومان الاستعداد باستمرار لأي مؤشرات من شأنها أن تدل على اقتراب العواصف، حيث كانت تحذيرات العواصف تقود إلى انتظار السفن في الأماكن الآمنة القريبة حتى انتهاء الأحوال الجوية السيئة، وكان ذلك أفضل ما في وسعهم. وبعد ميناء التوابل هذا كان يوجد سوق يسمى أوبون (Opone)، وكان هذا أبعد الأسواق الأفريقية التي قامت السفن الرومانية بزيارتها.^(٦٩)

كانت هذه الأسواق الجانية البعيدة مستقلة وتخضع بصفة عامة لسلطة قائد قبلي محلي.^(٧٠) ويمكن تبادل السلع الرومانية المتشابهة بربح في جميع هذه المواقع الأفريقية. وشملت الصادرات أحجار الزينة المزججة الرخيصة وكميات كبيرة من الملابس المصرية المستعملة التي تم تنظيفها وصبغها لتحسين مظهرها.^(٧١) وشملت صادرات المعادن أواني النحاس، والمشغولات الحديدية منخفضة الجودة، وكميات من القصدير التي تلقاها تجار الإسكندرية على الأرجح من إسبانيا الرومانية.^(٧٢) كما

تعامل التجار الرومان أيضاً في المواد الغذائية منها الحبوب، والنبيد، وكذلك الزيتون من مدينة طيبة التي تم نقلها قبل نضجها لتجنب تلفها أثناء النقل.^(٧٣) وقد قدمت الأسواق في مالاو، وموسيلون، كميات كبيرة من البخور الثمين. ومن هذا المنطلق جلب التجار الرومان عملات ذهبية وفضية لمالاو وعرضوا المشغولات الفضية والأحجار الكريمة للتجار في موسيلون.^(٧٤) من الممكن أن يعود أصل هذه الأحجار الكريمة إلى بعض المواقع في الإمبراطورية الرومانية، أو أن تكون من البضائع الهندية التي يجري حملها على متن السفن التجارية الرومانية العائدة.^(٧٥) كما عرضت السفن الرومانية العائدة من شمال الهند على هذه الأسواق الجانبية البعيدة مجموعة من المنتجات الهندية الأساسية، منها الحبوب، والأرز، والسمن، وزيت السمسم، والأقمشة القطنية، وقصب السكر.

ويبدو أنَّ لدى المستوطنة الموجودة في الجانب البعيد في أفاليثيس سوقاً صغيراً يقدم كميات محدودة من المر، والعاج، وصدف السلاحف عالي الجودة.^(٧٦) وقدمت مالاو كميات كبيرة من نبات المر، جنباً إلى جنب مع نوع من البخور يُدعى دواكا *duaka*، كما قدمت راتنجاً وهو صمغ معطر اسمه كانكامون *kankamon*، وكذلك قدمت شكلاً من أشكال اللحاء المعطر اسمه ماخير *makeir*.^(٧٧) وتقع موندو بين مناطق زراعة المر واللبان من الصومال، وبالإضافة إلى تصدير هذين النوعين من البخور، تم التعامل في نباتات عطرية تدعى موخروتو *mokrotu*.^(٧٨) وقدم موسيلون وميناء التوابل كميات كبيرة من القرفة الأفريقية، واللبان عالي الجودة.^(٧٩) ويمكن الحصول على مزيد من القرفة في أوبون، التي عرضت أيضاً في أسواقها كميات من صدف السلاحف، والعبيد الأفارقة.^(٨٠)

يُخبرنا مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" أن بعض التجار الرومان كانوا متخصصين في التجارة مع مواقع معينة بعيدة. على سبيل المثال، استخدم التجار الذين زاروا موسيلون سفناً أكبر لنقل كميات كبيرة من القرفة المعروضة في هذا السوق.^(٨١) ويشير مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" أيضاً إلى أن التجار العرب كانوا يزورون الموانئ الأفريقية بشكل متكرر. وأنهم حصلوا على نسبة كبيرة من محصول البخور المعروض في هذه الموانئ وقاموا بشحنها عبر خليج عدن إلى الأسواق على الساحل العربي.^(٨٢)

كان التجار الرومان وبمجرد وصولهم إلى أوبون قد أبحروا أكثر من ٣٠٠٠ كم انطلاقاً من أراضي الإمبراطورية الرومانية. وبالنسبة لمعظمهم فقد استغرق الأمر أكثر من شهرين منذ أن غادروا مصر.^(٨٣) ويصف مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" طريقاً تجارياً عربياً مثيراً للاهتمام يمتد لمسافة كبيرة أسفل الساحل الشرقي لأفريقيا ليصل إلى مستوطنة تجارية نائية تدعى رابطة (Rhapta)، وهي على مقربة من الحافة الشمالية لجزيرة زنجبار (Zanzibar Island).^(٨٤) كان سكان رابطة يشكلون مجتمعاً ينحدر من التجار العرب المستوطنين، والشعوب الأفريقية الأصلية.^(٨٥) وكانت تقدم العاج، وقرون وحيد القرن، وكذلك صدف السلاحف.^(٨٦) ولم يسافر التجار الرومان على هذا الطريق، لأن الأرباح الصغيرة لم تكن توازي المخاطر المحتملة، أو وقت الرحلة، أو تكلفتها. لذلك لم يذكر بطليموس سوى اثنين من البحارة الرومان اللذين استطلعا الساحل الأفريقي حتى وصلا إلى رابطة. وكان أحد هذين التاجرين شخصاً يدعى دايوجينيس (Diogenes)، الذي انخرط عن مساره حين العودة من الهند. وانتهاز دايوجينيس الفرصة للإبحار مع الرياح السائدة، واستكشف أبعد طرق التجارة العربية على طول شرق أفريقيا، يقول بطليموس في هذا الصدد:

كان دايوجينيس واحداً من هؤلاء الناس الذين أبحروا إلى الهند، وأثناء عودته للمرة الثانية دفعته الرياح من الأراضي العظرية، وبالتالي أبحر جنوباً على طول الساحل الأفريقي.^(٨٧)

كما قام تاجر، أو بحار روماني آخر يدعى ثيوفيلوس (Theophilos) برحلة من القرن الأفريقي إلى الجنوب إلى رابطة في ٢٠ يوماً، ولكن التفاصيل التي قدمها بطليموس تشير إلى أن هذه الرحلات كانت استثنائية.^(٨٨)

وأوضح مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" أنه في مكان ما وراء رابطة، ينحني ساحل القارة الأفريقية نحو الغرب، حيث يلتقي المحيط الهندي مع المحيط الأطلسي. يقول المؤلف:

يكمن وراء رابطة محيط غير مستكشف ينحني إلى الغرب. ويمتد على طول أفريقيا الجنوبية، وراء إثيوبيا وليبيا، لينضم مع البحر الغربي.^(٨٩)

كان مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" مُحققاً في معلوماته حول محيطات العالم المتصلة، ولكن لم يكن هناك أي مبرر للسفن التجارية الرومانية لاستكشاف هذا الطريق المخيف والغادر في المحيط الأطلسي.

مملكة حمير

ويصف مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" مخاطر الإبحار من ميناء لوكي كومي جنوباً على طول الساحل العربي للبحر الأحمر، يقول المؤلف:

من الخطورة تحديد مسار معين على طول ساحل الجزيرة العربية. إن هذه المنطقة تفتقر إلى الموانئ، وتقدم مراسى رديئة، ولديها العديد من الامتدادات الصخرية، ولا يمكن دخول الأرض بسبب المنحدرات، فهي مخيفة في كل مجال.^(٩٠)

كانت السواحل خارج المملكة النبطية مأهولة من قبل سكان متباينين عاشوا في مجموعات صغيرة من الأكواخ بالقرب من الشاطئ. يقول مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" محدّراً:

هؤلاء الناس الساحليون عدائيون ومتوحشون. إنهم ينهاون أي شخص يضل مسار الإبحار في منتصف منطقة الخليج، ويأسرون أي شخص ينقذونه من الغرق؛ لهذا السبب يتم أسرهم باستمرار من قبل الحكام والملوك من الجزيرة العربية.

ويبدو أن ملوك الأنباط قاموا بعمليات انتقامية ضد هؤلاء المغيرين، وتم دعم هذه الحملات من قبل حكام مملكة حِمير في الركن الجنوبي الغربي من الجزيرة العربية. عبر بعض من هؤلاء القراصنة العرب البحر الأحمر ليغيروا على السواحل الأثيوبية. ويصف بلني جماعة سيئة السمعة تعمل في المنطقة، حيث يقول:

تلقي التجارة اهتماماً كبيراً من قبل قبيلة عربية من القراصنة تسمى أسيثاي (Ascitae)، وهي تسكن على هذه الجزر. ويقومون بوضع جلود ثيران منتفخة تحت مجموعة كبيرة من الخشب، ثم يقومون بغاراتهم برؤوس سهام مسمومة.^(٩١)

أمام كل هذه الصعوبات، كان على حراس سفن الشحن الرومانية توخي الحذر باستمرار. ووقعت الهجمات في شكل عمليات سرقة داخلية، عندما كان الطاقم في غير نوبة الحراسة، أو اعتداءات مباشرة لإرباك السفن المعزولة. وكانت وحدات الرماة المرتزقة على متن السفن الرومانية بحاجة إلى أن تكون على أهبة الاستعداد عند رؤية هؤلاء المغيرين.

حددت السفن الرومانية المبحرة إلى جنوب شبه الجزيرة العربية مجراها أسفل منتصف البحر الأحمر، واستخدمت جميع الشراعات المتاحة لتسريع السفن خلف سواحل القراصنة. بمجرد أن وصلوا إلى مَعْلَمٍ يدعى "الجزيرة المحترقة"، عرفوا أنهم قد وصلوا إلى شواطئ مملكة حِمير المسالمة.^(٩٢) وكان المرفأ التجاري الأول الذي وجدوه

هو مرفأ مَوَزَع ، الذي وجدوه الرومان مكتظاً بالسفن العربية ، بعضها أبحر حتى شمال غرب الهند. يقول مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري" :

كان المكان كُلهً ممتلئاً بملأك السفن ، والبحارة العرب. وكان مشغولاً بالنشاط التجاري مع الساحل "الجانب البعيد" ومع باريجازا ، حيث يتم إرسال سفن خاصة بهم لزيارة هذه الأماكن.^(٩٣)

لم يكن لدى مَوَزَع مرفأ ، ولكنها كانت تقع في خليج رملي كبير ، كان يمثل موقعاً ممتازاً لتفريغ السفن التجارية.^(٩٤)

عثر التجار الرومان على سوق في مَوَزَع ، يتسع لكميات كبيرة من الملابس ، والأقمشة المصنوعة في الإمبراطورية الرومانية ، خاصة القماش الأرجواني. وقد صنعت الأقاليم الرومانية هذه الملابس ؛ لتناسب أنماط الموضة في الأسواق العربية. ومن ثم شملت الصادرات الرومانية إلى المنطقة ملابس بأكمام على الطراز العربي ، وملابس مختلفة الألوان ، وعباءات ، وأحزمة بخيوط مظلمة ، وملابس مصنوعة من أقمشة متداخلة بخيوط الذهب. وأيضاً بطانيات غير منقوشة ، أو بنمط يناسب الأنماط المحلية.^(٩٥)

كان هناك أيضاً سوق في مَوَزَع للمراهم المصنعة في الإمبراطورية الرومانية ، حيث تم عرض هذه المراهم مع مواد أكثر تخصصاً بما في ذلك الزعفران الأصفر القادم من آسيا الصغرى للأصباغ والعطور والأدوية. وكان هناك نبات له خصائص طبية يُدعى "السعدة" ينمو في اليمن ، ولكن الطلب في السوق العربية كان مرتفعاً لدرجة أن التجار الرومان قاموا بتصدير السعدة المصري إلى مَوَزَع.^(٩٦)

كان هناك أيضاً رعايا رومان يقيمون في مَوَزَع ، وأشار مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري" أن التجار أحضروا كمية محدودة من حبوب ونبذ منطقة البحر الأبيض المتوسط إلى الميناء. وفي نهاية هذه القائمة من السلع التجارية ، ينصح

مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" التجار الرومان بجلب كمية كبيرة من المال لموزع لإجراء تعاملاتهم التجارية.^(٩٧)

ويذكر مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" أن العاصمة الإقليمية تُدعى ساو Saue، وتقع على بعد ثلاثة أيام من موزع، وكانت مقر حكم الحاكم المحلي كولاييوس (Cholaihos).^(٩٨) وعلى بعد تسعة أيام أخرى من Saue كانت هناك مدينة كبيرة تدعى سَفَر يقيم فيها ملك مملكة جَمِير.^(٩٩) واستغل التجار الرومان هذه الفرصة التجارية وأرسلوا سلعاً باهظة الثمن إلى محاكم مملكة جَمِير، بما في ذلك الخيول، والبغال، والمشغولات الفضية المنقوشة، والملابس باهظة الثمن، والمواد النحاسية.^(١٠٠)

في مقابل هذه السلع التجارية، تلقى التجار الرومان، الذين كانوا يزورون موزع، كميات كبيرة من المر إلى جانب زيوت عطرية سميكة تسمى ستاكتي (stacte).^(١٠١) وكان يقوم التجار العرب في المناطق الأخرى أيضاً بجلب البخور لموزع، وعياً منهم بأن هناك طلباً أجنياً كبيراً عليه في الميناء.^(١٠٢) وكانت السلعة الوحيدة المربحة من مملكة جَمِير في التجارة الرومانية هي الرخام المحلي. وكانت هذه مادة نقية بيضاء بشكل استثنائي ذات ملمس بلوري جميل يمكن نحتة بسهولة مثل المرمر، لصنع جرار أنيقة.^(١٠٣) كما شارك التجار العرب أيضاً في تجارة خارجية مزدهرة مع إثيوبيا. ومن هذا المنطلق كان من الممكن للتجار الرومان تلقي مخزونات البضائع الأفريقية في الأسواق المزدهمة في موزع.^(١٠٤)

في جنوب موزع، كانت هناك قرية من مملكة جَمِير ومرفأ آمن يُدعى أوكيليس بالقرب من مضيق باب المندب.^(١٠٥) وفي أوكيليس، تأخذ سفن الشحن الرومانية

* مادة عطرية معروفة في العالم القديم ورد ذكرها في التوراة وكذلك في المصادر الكلاسيكية (المترجم).

المبحرة إلى الهند إمدادات جديدة من المياه على متن السفينة استعداداً لرحلة عبر خليج عدن وعبور المحيط لاحقاً. وقبل كتابة بلني عن التجارة الشرقية، أصبحت قرية أوكيليس محطة للسوق.^(١٠٦) وكانت السفن الرومانية تبحر عبر مضيق باب المندب لدخول خليج عدن، ومن هناك تتبع الساحل العربي نحو الشرق.

عدن

كانت السفن الرومانية تمر وخلال الرحلة على طول ساحل جنوب اليمن بمدينة عدن السابقة، التي كانت معروفة في العصور القديمة باسم السعيدة (Eudaimon)، أو "العربية السعيدة". كانت عدن واحدة من المدن التجارية الكبرى، التي تتلقى البضائع من كل من مصر والهند، ولكن بحلول زمن تأليف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري" كانت أكثر قليلاً من قرية تقدم للسفن المارة الإمدادات من المياه العذبة.^(١٠٧) ويعزو مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري" تراجع عدن إلى الهجوم العسكري الروماني على المدينة القديمة مقررًا أنه "لم يمض وقت طويل قبل عصرنا الحالي، حتى دمرها قيصر".^(١٠٨)

يجب أن يكون الهجوم الروماني على عدن متصلاً بالأحداث إبان عهد أوغسطس. في ٢٦ قبل الميلاد أذن الإمبراطور الروماني بغزو الجزيرة العربية تحت قيادة أيلوس جالوس.^(١٠٩) وكان مما شجع على قرار الغزو هو معرفة أناس من اليمن يعرفون بالسبئين استطاعوا الحصول على كميات كبيرة من الذهب كمكاسب من تجارة البخور، حيث أنفقوا هذه الثروة الغريبة على المعابد الجميلة والقصور الملكية الفخمة.^(١١٠) في هذه الحقبة، كان السبئون هم الموردون الرئيسيون للبخور إلى الأنباط، وكانت سفنهم التجارية نشطة بشكل كبير في البحر الأحمر.^(١١١) ولما كان السبئون هم المستهدفون من هذا الغزو، فقد أمل أغسطس بضم الأراضي البعيدة من

اليمن إلى الإمبراطورية الرومانية كمحافظات كبرى منتجة لثروات جديدة.^(١١٢) يقول سترابون في هذا الصدد :

كان غرض الإمبراطور هو استمالة هؤلاء العرب ، أو إخضاعهم. واستندت اعتباراته إلى التقارير الراسخة بأن العرب أثرياء جداً ، وأنهم يبيعون المواد العطرية والأحجار الكريمة مقابل الذهب والفضة ، لكنهم لم ينفقوا الثروة التي حصلوا عليها من هذه التجارة مع الأجانب. وبالتالي توقع أغسطس إما أن يتعامل مع أصدقاء أثرياء ، أو أن يروّض أعداء أثرياء.^(١١٣)

يصف سترابون كيف كانت التحضيرات الأولية للغزو تتضمن خطأً لغزو المناطق الساحلية في اليمن ، بدعم من أسطول السفن الحربية الرومانية. وربما استلهم هذا المخطط من تقارير عن خطط لغزو الإسكندر للجزيرة العربية باستخدام أسطول عسكري كبير. وقد تقدمت التحضيرات للحملة البحرية بشكل جيد قبل التخلي عن المخطط الروماني. وقد شيد جالوس في البداية أكثر من ٨٠ سفينة ثنائية وثلاثية المجاديف لخوض معارك بحرية ضد العرب في جنوب الجزيرة العربية . لكن سرعان ما تغيرت الإستراتيجية لصالح القيام بحملة برية.^(١١٤) ومن المؤكد أن عدن قد تم نهبها خلال هذه الفترة ، وربما تم ذلك على الأرجح من قبل قوة استطلاعية صغيرة من الجنود الرومان.

وقد تلاشى ذكر الغارة الخاطفة والمدمرة على عدن بعد الغزو البري الواسع النطاق للجزيرة العربية. وفي عام ٢٦ قبل الميلاد قاد جالوس جيشاً رومانياً قوامه حوالي ١١٠٠٠ جندي ، على طريق الحملة من المملكة النبطية جنوباً إلى الصحراء العربية.^(١١٥) وشن جالوس هجوماً على أراضي سبأ ، ولكن القوات الرومانية تعرضت للكثير من المصاعب نتيجة المرض وصعوبات التموين. واضطر جالوس نتيجة لكل

هذه الظروف في نهاية المطاف إلى الانسحاب قبل إمكان إحراز أي احتلال روماني دائم لجنوب الجزيرة العربية.^(١١٦)

على الرغم من أن الحملة الرومانية انتهت بالفشل، استغل الحميريون الخدار قوة سبأ وقاموا بإخضاع جيرانهم. وبناءً على ذلك، وبحلول وقت تأليف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري"، وصف العاهل الحميري كرب إيل نفسه بأنه حاكم دولتين - حمير وسبأ. كما صوّر كرب إيل وبدهاء نفسه بأنه "صديق الأباطرة"، وأرسل البعثات الدبلوماسية والهدايا باستمرار إلى روما من أجل تعزيز موقفه.^(١١٧) وبحلول القرن الثاني الميلادي، استعادت عدن بعضاً من شهرتها السابقة ووصف بطليموس المدينة بأنها سوق كبير.^(١١٨)

مملكة حضرموت

اتجهت السفن التجارية الرومانية المبحرة بعيداً عن عدن نحو حافة مملكة حضرموت، وميناء قنا التجاري.^(١١٩) كان ميناء قنا يخدم مدينة كبيرة ومهمة تسمى شبوة، حيث كان يسيطر على المناطق المحيطة بها الملك الحضرمي إلعر.^(١٢٠) وكانت تتحكم مملكة حمير في محاصيل المر، لكن قبائل منطقة ظفار الحضرمية كانت تسيطر على أفضل الأراضي المنتجة للبان من الجزيرة العربية. وبحلول وقت كتابة كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري" كان ملوك حضرموت يتحكمون في محصول اللبان بوصفه احتكاراً ملكياً مربحاً.

كان اللبان الحضرمي والبخور يتم جمعهما في منشآت آمنة في قنا من وكلاء الملك. ثم تعرض بعد ذلك هذه الإمدادات على سفن الشحن الأجنبية التي تزور الميناء. وتشير الأدلة الأثرية إلى أنه تم تطور قنا كميناء رئيسي في عصر أغسطس عندما كانت هناك زيادة كبيرة في السفن التجارية الإغريقية والرومانية إلى الشرق البعيد. ولعله من

نافلة القول أن نذكر أن ملوك حضرموت قد قاموا بإنشاء هذا الميناء الموسّع بهدف تسهيل المزيد من الاتصالات التجارية المزدهرة آنذاك مع الرومان.^(١٢١)

تقع أنقاض قنا القديمة على ساحل رملي قاحل، حيث توجد صخور بركانية سوداء خشنة في الشاطئ. وتوجد المستوطنة القديمة بالقرب من خليج واسع محمي تحت صخرة بركانية كبيرة مسطحة القمة، التي ترتفع فوق الميناء بمقدار ١٤٠ م.^(١٢٢) ومما لا شك فيه أن التجار الرومان الذين زاروا قنا في وقت تأليف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" مجموعة من المباني عند سفح هذا الجرف الأسود، بما في ذلك مجمع كبير لتخزين اللبان تم بناؤه جزئياً في التلال.^(١٢٣) واتبع المسافرون الذين صعدوا على المنحدر الشمالي الحاد والضيق من صخور البازلت سلماً محاطاً بالجدران الحجرية تحرسه أبراج مربعة.^(١٢٤) وفي القمة يوجد مجمع محصّن بالجدران على امتدادها توجد مبانٍ تشبه الأبراج ومزودة بصهاريج كبيرة لتجميع مياه الأمطار والاحتفاظ بها. وقد حدّد علماء الآثار الذين قاموا بالتنقيبات الأثرية في أطلال هذه القلعة الأثرية هيكل معبد بارز يعتقدون أنه بمثابة منارة لإرشاد السفن القادمة إلى الميناء.^(١٢٥) ومن هذه المرافق الهائلة حافظت حضرموت على سلطتها الصارمة على اللبان الذي تم جلبه إلى الميناء.

ويشرح مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" آلية تشغيل تجارة البخور في حضرموت، فقد كان جلب البخور الذي ينتج في منطقة ظفار الجبلية يتم براً إلى قنا على طول طرق القوافل، ولكن في ذات الوقت كان أيضاً يتم شحنه عن طريق البحر باستخدام القوارب الصغيرة التي كانت تُشَيّد من جلود الحيوانات المنتفخة. ويقول مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري":

يتم جلب جميع أنواع البخور المزروعة في أرض قنا. ويتم تجميعها كما لو كان المنفذ كله هو مستودع واحد. ويتم إحضارها بواسطة الإبل والقوارب. وأيضاً على نوع من الطوافات المحلية المصنوعة من الحقائق الجلدية.^(١٢٦)

ويسجل مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري" أيضاً كيف تطورت قنا من موقع حكومي إلى موقع يأتيه التجار الإقليميون لعمل تبادلات مع الزوار الأجانب. وكان التجار العرب الذين يعملون من قنا يتعاملون أيضاً مع أسواق الجانب البعيد وموانئ الخليج العربي، ويقومون بزيارة المراكز التجارية في شمال غرب الهند.^(١٢٧)

وتؤكد صناعة الفخار الخارجية، التي تم العثور عليها في قنا القديمة، مدى عمق هذه الصلات التجارية المبكرة، فقد شملت الاكتشافات الأثرية شظايا من الفخار الأخضر المزجج من بلاد ما بين النهرين، وأوعية تخزين خشنة "سوداء ورمادية" من الخليج العربي. وربما كانت تستخدم هذه الحاويات لنقل التمور، والنيذ إلى الميناء العربي.^(١٢٨) ومما يدل على الصلات التجارية النبطية بقنا اكتشافات لأدوات المائدة الوردية الأنيقة المصنوعة من الطين الصلصال، التي تم دهانها بأنماط حمراء، في حين يستدل على التعاملات الهندية في الميناء من خلال قطعة مجتزأة من أدوات المائدة المصقولة باللون الأحمر.^(١٢٩) ويدل على أهمية التجارة الخارجية مع قنا حقيقة أن الربع فقط من شظايا الفخار، الذي تم العثور عليه من قنا القديمة يعود إلى أوانٍ مصنوعة محلياً.^(١٣٠)

العديد من السلع الرومانية التي تم إرسالها إلى موزع تم عرضها أيضاً في قنا. ويشير مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري" إلى أن قنا كانت تتلقى كمية كبيرة من الأقمشة المطبوعة، وكمية كبيرة من الملابس المصنوعة على الطراز العربي. كما أحضرت السفن الرومانية أيضاً المعادن الخام إلى قنا، بما في ذلك النحاس

والقصدير.^(١٣١) وكانت الاتصالات الهندية مع قنا تعني أنَّ هناك سوقاً لمرجان البحر الأبيض المتوسط وأجزاء من العبر المعطر في الميناء. ويكشف مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" أيضاً أنَّ التجار الرومان قدموا نبيذ البحر المتوسط لتجار قنا، جنباً إلى جنب مع كمية محدودة من القمح المصري.^(١٣٢) وتؤكد المخلفات الأثرية أهمية تجارة النبيذ هذه، حيث إن أكثر من نصف شظايا الفخار التي تم العثور عليها في قنا كانت تنتمي إلى الجرار الرومانية.^(١٣٣) وحوالي خمس هذه الشظايا الرومانية بها بقع بركانية سوداء في تركيبها، والتي من شأنها أن تشير إلى أنها صنعت في كامبانيا قبل ثوران بركان فيزوف في عام ٧٩ م.^(١٣٤) وتنتمي بعض من شظايا الجرار التي اكتشفت في قنا إلى الحاويات التي يُوضع فيها عادة زيت الزيتون الروماني، أو صلصة السمك من إسبانيا.^(١٣٥)

وعثر أيضاً على كميات كبيرة من شظايا أدوات المائدة الرومانية في قنا، التي صنعت على الطراز الإيطالي العائد لعهد أغسطس.^(١٣٦) وتحمل واحدة من هذه الشقوف طابعاً صغيراً على شكل قدم رجل، التي تشير إلى تصنيعها في ورش في شرق صقلية.^(١٣٧) وتشير الاكتشافات الأثرية إلى أنَّ التجار الرومان قد تحولوا إلى تصدير التراب المختوم المحرز في المقاطعات الشرقية من الإمبراطورية قبل أواخر القرن الأول الميلادي.^(١٣٨) ولقد تم إرسال النبيذ الروماني وأدوات المائدة براً إلى قنا بواسطة قافلة لإمداد شبوة عاصمة حضرموت.^(١٣٩)

وأشرف وكلاء ملك حضرموت في قنا على توزيع محصول اللبان، لذلك كان على التجار الرومان التعامل مع هؤلاء الضباط للحصول على السلع الثمينة. وعليه جلب الرومان المواد باهظة الثمن بما في ذلك الفضة المنقوشة، وكميات كبيرة من الأموال الإمبراطورية إلى الميناء، كما أنهم كانوا على معرفة بأن هذه المواد سوف تُقدَّر

من قبل ملوك حضرموت. ولقد كان الملك أليزوس حريصاً أيضاً على تلقي الخيول الرومانية، والتمائيل الكلاسيكية، وأجود أنواع الملابس.^(١٤٠)

كان هناك نوعان فقط من الصادرات الرئيسية من مملكة حضرموت يهتم بهما التجار الرومان. ويقول مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري" أن التجار الرومان الذين زاروا قنا كانوا يبحثون عن كميات كبيرة من اللبان والمنتجات النباتية التي كان يطلق عليها "الألوي" Aloe*. وكانت الألوة سلعة مهمة؛ لأنها تنتج العصائر الباردة التي كانت تستخدم بفعالية في علاج التهابات الجلد والحروق والجروح.^(١٤١) وبالإضافة إلى كل هذا كانت ميناء، كما قنا تقدم مجموعة متنوعة من السلع الواردة من بلاد فارس والهند. وربما استفاد التجار الرومان الذين لم يبحروا إلى هذه الأسواق من هذه الفرص التجارية الإضافية.

ويسجل مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري" أن التجار الرومان كانوا يقدمون النبيذ العربي إلى الموانئ الهندية، وكان من المؤكد أن السفن الرومانية قد نقلت في رحلاتها إلى الخارج هذه الشحنات، إما إلى موزع، أو قنا. ومع ذلك، فإن الحاويات المحلية المستخدمة في قنا كانت كبيرة ومصنوعة يدوياً حتى لا يمكنها حمل النبيذ.^(١٤٢) ولهذا فقد اقترح أن يقوم التجار العرب بإعادة تعبئة الجرار الرومانية المستعملة بمنتجاتهم المحلية الخاصة. ويمكن تقديم هذه الخمور العربية المعاد تجميعها إلى أي من التجار الرومان الحريصين على تحقيق أرباح أكبر في التعامل التجاري مع الأسواق الهندية.^(١٤٣)

* جنس من النباتات يحتوي على حوالي خمسمائة صنف. وأشهرها ما يعرف بـ "ألوي فيرا Aloe Vera" (المترجم).

وربما خففت تجارة النبيذ الروماني العربي مشكلة التوازن في رحلات الرومان إلى الهند. كانت السفن الرومانية التي أبحرت إلى الأسواق العربية تنوء بحمولات ثقيلة نسبياً وكميات كبيرة من السلع، لكنها غادرت هذه المرافئ بكميات من البخور مضغوطة وأخف وزناً وأكثر قيمة.^(١٤٤) ولذلك كان على البحارة تحقيق التوازن في سفنهم بوضع مزيدٍ من الأثقال. ومن هنا تمكنت السفن التي تبحر إلى الهند من أخذ النبيذ العربي على متن السفن كسلعةٍ رخيصةٍ تقدم ربحاً معقولاً في الأسواق الأكثر بُعداً.

كانت السفن الرومانية التي لا تبحر إلى الهند تأخذ على متنها الصخور لتكون بمثابة الثقل الذي يعمل على توازن هذه السفن خلال رحلة العودة إلى مصر. وكانت هذه الصخور تُلقى في الموانئ المصرية، عندما تتلقى السفينة حمولتها الجديدة من السلع الرومانية الصادرة. وتُفسَّر هذه الممارسة البحرية وجود أكوام كبيرة من الصخور البركانية الشاطئية من الجزيرة العربية في موانئ برنيكي ومايوس هُرموس المصرية.^(١٤٥) وتشير العينات التي أخذت من حطام الأثقال في مايوس هُرموس إلى أن أقل من ثلث الحجارة جاء من عدن، بينما تأتي البقية من قنا. ومن المثير للاهتمام أن جميع الصخور المستخدمة كأثقال، التي عثر عليها في برنيس جاءت من شواطئ قنا.^(١٤٦) وهذا يؤكد وجهة النظر التي تقول إنَّ عدن قد دمرت في عهد أغسطس، وأن ميناء برنيكي لم يبدأ تشغيله باعتباره ميناء لتحميل السفن الرومانية حتى عهد تيبيريوس.^(١٤٧)

ميناء المُخا

في وقت تأليف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري"، لم يكن التجار الرومان العاملون من مصر يبحرون مباشرة إلى الخليج العربي. وإنما كانت معظم السفن الرومانية المتخصصة في التجارة العربية تعود إلى الإمبراطورية بعد الانتهاء من

معاملاتها التجارية في قنا. كانت الأسواق الفارسية في بلاد ما بين النهرين تبعد فقط بضعة أسابيع بعيداً عن سوريا الرومانية، وهذا يسمح للناس وللبضائع التحرك بسهولة بين هذه الأراضي. ولم يحقق التجار القادمون من مصر أرباحاً في هذه التجارة، لذلك فضلوا التركيز على التعامل مباشرة مع الموانئ الهندية والعربية التي زوّدت طرق الخليج العربي هذه.

أبحرت السفن الرومانية إلى الهند من قنا على طول ساحل حضرموت. وتوجهت لنتوء جبلي كبير في رأس فرتك، حيث تنطلق في المحيطات المفتوحة على ممرٍ طويلٍ إلى الهند. ويصف مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتيري" الإبحار وراء قنا على طول ساحل منطقة ظفار. حيث كان اللبان ينمو في أخاديد مرتفعات الحجر الجيري، وكانت الرياح الموسمية المحملة بالرطوبة تجعل الجو قائماً وضبابياً.^(١٤٨) وسمع التجار الرومان قصصاً عن حصاد اللبان لملك حضرموت.^(١٤٩) ويقول مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتيري":

يتم التعامل مع اللبان من قبل عبيد الملك والمدانين بجرائم معينة. وهذه المناطق غير صحية بشكل فظيع، فهي ضارة لتلك السفن وقائلة لأي شخص يعمل هناك. ويموت العمال بسهولة؛ لأنهم يفتقرون إلى الغذاء.^(١٥٠)

ويوجد بالقرب من رأس فرتك ميناء يحرسه حصن لمملكة حضرموت، وهو بمثابة مستودع ونقطة لشحن اللبان الذي سيتم نقله إلى قنا.^(١٥١) وبعيداً عن هذا الساحل الممتد، يوجد مرفأ حضرمي آخر يدعى المُخا وهو يعمل كنقطة تجمع إضافية لمحصول اللبان المتجه إلى مخازن قنا.^(١٥٢)

تم تأسيس محطة المُخا الحضرمية في وقت قنا تقريباً لإدارة الزيادة في الطلب الروماني المباشر للبان.^(١٥٣) وقد كشفت الحفريات الأثرية في المُخا مستوطنة كبيرة شوارعها معبدة، وبها منازل ومعابد ومتاجر وعلى الأقل سوق واحد مفتوح. ويقدر

علماء الآثار أنه ربما كان هناك ٢٠٠ شخص في حضر موت يعيشون ويعملون ضمن هذا المجتمع. وكانت تمهيمهم الجدران المحصنة وبوابة برجية بارزة تحرس المدخل الرئيسي للبلدة.^(١٥٤) وهناك إنشاءات جدارية من الأحجار القديمة شمال المُخا، التي قد تكون بمثابة نقاط تفتيش تم إنشاؤها بهدف السيطرة على حركة القوافل الآتية بمحصول اللبان المحلي إلى الميناء.^(١٥٥)

لم يكن لدى السفن التجارية الرومانية أي داع لزيارة ميناء المُخا خلال رحلاتهم التجارية المعتادة. ولكن في بعض الأحيان وجدت السفن العائدة من الهند في وقت متأخر من الموسم أن الظروف الجوية قد تحولت ضدهم، وكان من سوء الحكمة مواصلة رحلتها إلى مصر. في هذه الحالات يمكن لميناء المُخا استيعاب سفن الشحن الأجنبية. ولقد سمح ملك حضر موت للسفن الهندية والرومانية بالبقاء في الميناء حتى يمكنها استئناف رحلاتهم بأمان. وتوصل هؤلاء التجار إلى اتفاق مع وكلاء الملك في المُخا وتبادلوا بعضاً من بضائعهم الهندية مقابل محاصيل اللبان الواردة. يقول مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري:

يمكن للسفن التي تبحر من بارجازيا، أو ساحل مالابار قضاء فصل الشتاء في المُخا، إذا صادف ذلك وقتاً متأخراً من الموسم. وقد توصل هؤلاء التجار إلى ترتيب مع وكلاء الملك، وحملوا شحنة من اللبان في مقابل الحصول على أقمشة من القطن، وبعض الحبوب والزيت.^(١٥٦)

لا يمكن الحصول على البخور من ميناء المُخا إلا بشروط يملئها كهنة الملك الذين كانوا يتحكمون في موسم الحصاد. وقد شجع هذا على رواج قصص تقول إن الآلهة كانت تحرس هذا المحصول الثمين. يقول مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري":

يمكن وجود اللبان في مرافق الميناء دون حراسة. ويعود الفضل في هذا إلى بعض قوة الآلهة الذين يراقبون أكثر من مكان. لا يمكن أن يتم تحميل اللبان على متن سفينة دون الحصول على إذن ملكي. وإذا تم أخذ الحبوب على متن سفينة سراً، فلن تتمكن السفينة من الإبحار لأنها ضد إرادة الآلهة.^(١٥٧)

عادةً ما يوافق الكهنة الملكيون على تبادل اللبان فقط قبل استئناف الرياح التجارية. وبعدها يمكن لأي سفينة رومانية ضالة أن تبصر ثم تعود إلى مصر بحمولتها الهندية المتأخرة. ويمكن أن تكون مخزوناتا الثمينة من البخور واللبان الطازج جزءاً من التعويضات عن التأخير وعن الصعوبات التي تعترض لها في رحلة عودتها.

طريق البخور

كان لطلب الرومان على راتنج اللبان أثر كبير في رواجه تجارياً لدرجة أن ملوك حضرموت استجابوا لهذا الطلب بالقيام بعملية حصاد ثانية. ويذكر بلني:

في المرات السابقة، اعتاد العرب على جني محصول اللبان مرة واحدة فقط في السنة عندما كانوا يملكون فرصاً أقل لبيعه. لكن في الوقت الحاضر هناك طلب أكبر بكثير على المنتج، لذلك فهم يقومون الآن بجمع محصول إضافي ثانٍ.^(١٥٨)

وبموجب هذا الترتيب الجديد تم جمع محصول الصيف الرئيسي في مطلع الخريف، في حين تم جمع المحصول الفرعي الثاني في الربيع، قبل أشهر من توقع وصول السفن الرومانية إلى ميناء قانا.^(١٥٩) وبدلاً من تخزين هذه الكميات، قام ملوك حضرموت بتقديمها لغيرهم من التجار العرب الزائرين لمملكته. وبدأ هؤلاء التجار في تنظيم قوافل كبيرة للسفر من شمال مملكة حضرموت من خلال الصحراء العربية للوصول إلى الأسواق الرومانية مثل غزة على ساحل البحر الأبيض المتوسط.^(١٦٠)

عندما كتبت بلني عن "طريق البخور" هذا كان لا يزال تطوراً جديداً نسبياً، فهو يصف ذلك الطريق بشيءٍ من التفصيل.^(١٦١) وبدأ الطريق في منطقة ظفار، حيث تم جمع اللبان وأخذ في قافلة إلى مدينة شبوة.^(١٦٢) وكتب بلني ما يلي:

بعدما يتم جمع البخور يوضع على ظهور الإبل إلى شبوة. وفي هذا المكان تترك بوابة واحدة مفتوحة لاستقبالها. وقد جعلت القوانين الانحراف عن الطريق السريع أثناء نقل اللبان إلى المدينة جريمة عقوبتها الإعدام.^(١٦٣)

كان هذا الطريق يمثل رحلة القافلة لأكثر من ٦٤٠ كم، وربما يستغرق ٣٠ يوماً لاستكمالها. وبعد الدخول من بوابات شبوة الواسعة المشيدة من الحجر الجيري، يتم أخذ البخور من شوارع المدينة الرئيسية لقصر شقير والمعبد الكبير للإله سابس Sabis* بحضرموت.^(١٦٤) كان كهنة المعبد يتلقون الكميات الواردة من البخور، ويتخذون لأنفسهم عشرها كحصة ثابتة عن الحصاد كضريبة عينية. يقول بلني في هذا الخصوص:

وفي شبوة كان الكهنة يأخذون عُشر الحصاد تقديراً وليس وزناً. إنهم يفعلون ذلك تكريماً لربهم الذي يسمى سابس، ولا يسمح لأحد أن يتصرف في البخور قبل أن يتم ذلك.^(١٦٥)

وبمجرد تنازل الكهنة عن حصتهم، سيتم بيع المنتجات المتبقية للتجار الزائرين. وأصبح المسافرون من بلاد بعيدة ضيوفاً على كهنة سابس، بينما كانوا ينتظرون محصول البخور الثمين. ويقول بلني:

وتدفع النفقات العامة من العشر المستخرج. وهذا مطلوب لأن الرب يضيف بسخاء كل الغرباء الذين قضوا عدداً معيناً من أيام السفر قادمين إلى المدينة.^(١٦٦)

* أحد الآلهة المعروفة في حضرموت. يعتقد بعض العلماء أنه يشير إلى إله القمر سين (المترجم).

وكان هناك تفاهم بين ملوك حضرموت وحكام مملكة قتيبان المجاورة أن القوافل ستوجه غرباً نحو عاصمتهم تمنع.^(١٦٧) وجمع ملك قتيبان ربع المر المزروع في مملكته وباعه لرعاياه في أسواق المدينة.^(١٦٨) وعليه تمكنت القوافل من تحميل المر في تمنع قبل التوجه شمالاً نحو مأرب عاصمة سبأ. ومن مأرب، قامت القوافل بعبور الصحراء عبر أراضي مملكة معين للوصول إلى الأنباط والإمبراطورية الرومانية.^(١٦٩) كان العديد من تجار اللبان من مملكة معين، حيث كانت أراضيها في موقع مركزي لاستغلال هذه التجارة.^(١٧٠) يقول بلني ما يلي:

تمثل أرض معين الطريق الوحيد لعبور اللبان الذي يمر على طول طريق ضيق. وكان أهل معين أول من قاموا بنقل اللبان، وما زالوا يقومون بذلك، إلى حد يفوق بكثير أي شعب آخر.^(١٧١)

ولا شك أن طرق القوافل المنفصلة تخرج من مأرب نحو الخليج العربي.^(١٧٢) ويسير الطريق الرئيسي من تمنع إلى غزة بشكل مواز تقريباً لساحل البحر الأحمر. وكانت تغطي هذا الطريق مساحة إجمالية تبلغ أكثر من ٢٢٠٠ كم، وتشير التقديرات الحديثة إلى أنه يمكن قطعه في ٧٠ إلى ٩٠ يوماً، بشرط عدم تعرض القوافل لأي تأخير خطير، أو طرق ملتفة.^(١٧٣) ويصف بلني كيف تم تقسيم الرحلة إلى ٦٥ مرحلة يتخللها نقاط توقف، حيث يمكن للمسافرين التزود من قبل المجتمعات المحلية.^(١٧٤)

وكان لا بد من دفع مستحقات مالية للعديد من الوكلاء، والحراس، وممثلي السلطات المحلية على طول طريق القوافل من تمنع إلى غزة. وقبل وصول القوافل إلى الحدود الرومانية تكون هذه الجهات قد جمعت نفقات كبيرة. ثم يأتي بعد ذلك دور موظفي الجمارك الرومان في غزة الذين يفرضون المزيد من الضرائب على القوافل

الواردة.^(١٧٥) يصف بلني المستلزمات المالية التي يجب على أفراد هذه القوافل دفعها بقوله :

يستمرون في الدفع على طول الطريق، في مكانٍ ما للمياه، وفي آخر للعلف، في مواقع أخرى تدفع رسومٌ مقابل السكن في المحطات، ورسومٌ أخرى مختلفة. لتصل في نهاية المطاف النفقات إلى ٦٨٨ ديناراً عن كل دابة، وهذا قبل أن يتم الوصول إلى ساحل البحر الأبيض المتوسط، وتدفع إلى موظفي جمارك إمبراطوريتنا.^(١٧٦)

أصبحت غزة مجرد جزءٍ من مقاطعة يهودا في حوالي ٧٠ م، بعد أن قام الرومان بقمع انتفاضة يهودية كبرى.^(١٧٧) وبناءً على ذلك، يبدو أن معلومات بلني حول طريق البخور كانت معاصرة عندما كتب تعليقه سالف الذكر.

وإجمالاً، يغطي الطريق من ظفار إلى غزة مسافة قدرها ٣٤٠٠ كم تقريباً.^(١٧٨) وفيما يتعلق بالرحلة، فإنها تستغرق ما لا يقل عن ٩٠ يوماً لنقل محصول اللبان على طول الطرق البرية من محافظة ظفار إلى ساحل البحر الأبيض المتوسط.^(١٧٩) ومن هذا المنطلق، فإن محصول هذا اللبان يمكنه الوصول إلى أسواق البحر الأبيض المتوسط قبل مغادرة السفن الرومانية لمصر للحصول على المحصول الرئيسي من قنا.

وعندما كتب بلني تعليقه المفصل عن اتصالات القوافل الجديدة هذه، كانت مملكة الأنباط لا تزال مملكة عميلة للامبراطورية الرومانية. ومع ذلك، فإنه عندما مات ملك الأنباط، قررت الحكومة الرومانية إخضاع مملكته بالكامل. وفي عام ١٠٦ م، قام الإمبراطور الروماني تراجان بتحويل مملكة الأنباط إلى مقاطعة رومانية جديدة.^(١٨٠) ولقد قاد هذا التطور إلى حدوث اتصالات تجارية أكبر بين مصر والأنباط. وبعد مرور عام على الضم الروماني للمملكة النبطية، أفاد جندي من المتمركزين في المقاطعة العربية (Roman Arabia) كيف يصل التجار كل يوم إلى هذه المقاطعة من الفرما (Pelusium)

في مصر.^(١٨١) في هذه الفترة بدأت الأسماء النبطية في الظهور على المخربشات الصخرية الممتدة على طول طرق القوافل في الصحراء الشرقية في مصر.^(١٨٢)

تطورات التجارة

مع مرور الوقت أصبح لممالك الجزيرة العربية الغنية سلطة أكبر على مراكز الأسواق في شرق أفريقيا. ولذلك أصبح لهم مزيد من السيطرة على المواد العطرية الأفريقية التي تطلبها الأسواق الرومانية. ومن هذا المنطلق نجد بلني يتحدث عن مستعمرة نبطية في شرق أفريقيا تتعامل في الصمغ العطري الثمين، بما في ذلك القرفة.^(١٨٣)

ولقد أثرت التطورات الأخرى في مجال التجارة العربية على الأسواق الرومانية. على سبيل المثال، اكتسب القبتانيون سيطرة أكبر على أسواق القرفة في شمال الصومال. وتبعاً لذلك وصف بلني كيف حدد ملكهم سعر القرفة التي تباع في هذه المنطقة.^(١٨٤) وامتد تدخل قبتان إلى الصومال ليشمل بساتين القرفة، ولذلك كان السكان الأصليون يهجمون على هذه الممتلكات العربية ويحرقونها عندما يتم استفزازهم. وكانت النتيجة نقصاً في إمدادات القرفة في أسواق الإمبراطورية الرومانية، وارتفاع سعر القرفة الأفريقية. يقول بلني:

وارتفع سعر القرفة بنسبة ٥٠ ٪ عندما أحرق البرابرة بساتينها. وربما كان ذلك عملاً بدافع الاستياء؛ لأن السلطات قد مارست بعض الظلم، على الرغم من أن نتائجه ربما كانت غير مقصودة.^(١٨٥)

يشير هذا المثال إلى مدى تذبذب سعر البضائع الشرقية الواردة إلى الإمبراطورية الرومانية بشكل كبير بسبب أحداث بعيدة وغير متوقعة.

ويذكر مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" أن السفن الرومانية زارت جزيرة سقطرى الواسعة التي تقع قبالة السواحل الصومالية. وكان هذا المكان نقطة التقاء تقليدية للتجار الشرقيين، وبالتالي كان يسكنها مجموعة من السكان أصحاب تراث مختلط جداً. ويوضح مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري":

سكان جزيرة سقطرى قليلون في العدد، ويعيشون على الجانب الشمالي من الجزيرة قبالة الساحل العربي. هؤلاء المستوطنون هم خليط من العرب والهنود، وحتى بعض اليونانيين الذين أبحروا إلى هناك للتجارة.^(١٨٦)

وكانت السفن الرومانية العائدة من الهند قد زودت هذه الجزر بمجموعة من السلع منها الأرز والأقمشة القطنية والإمام.^(١٨٧) وفي وقت تأليف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري"، قام ملوك حضرموت، الذين لديهم سلطة على سقطرى، بتأجير الأراضي إلى مجموعة من التجار العرب. وبالتالي، لم يعد يسمح للسفن الرومانية بالاقتراب من الجزيرة لأغراض تجارية. وأدار المديرون الجدد جزيرة سقطرى كمركز للأعمال، وقاموا بتزويد الأسواق الخارجية من مواردها. وكانت الجزيرة تنتج راتنجاً قيماً اسمه سينابار، وكان المنطقة مناخها هو المناسب لإنتاج الصبار واللبن.^(١٨٨) وكانت السلاحف الكبيرة تعيش أيضاً في الجزيرة، كما يمكن أن توجد تلك التي لها منقار يشبه منقار الصقر حول شواطئها.^(١٨٩) وكانت الموضة الكبرى في هذا العصر الروماني هو الأثاث المكسو بطبقة خارجية للزينة، وكانت هذه الأصداف الكبيرة ذات قيمة خاصة.^(١٩٠) لقد جعلت جميع هذه الموارد سقطرى من الممتلكات القيمة. واحتفظ اتحاد التجار الذين يديرون الجزيرة بقوة من الحرس الخاص لحماية مصالحهم التجارية.^(١٩١)

في وقت كتابة كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري"، كان لكرب إيل ملك حمير سلطة على محطة رابطة التجارة البعيدة التي تقع على الساحل الشرقي لأفريقيا. وقام كرب إيل بتأجير المحطة لتاجر من الطبقة الأوليغارشية من موزع يقوم بجمع الضرائب من المستوطنة.^(١٩٢) وقبل أن يتم بطليموس مؤلفه "الجغرافيا"، طور هذا المجتمع الصغير المختلط من المستوطنين العرب والسكان الأفارقة المحليين مستوطنتهم وجعلوها مدينة تجارية كبيرة.^(١٩٣)

حكم فرسان

وسَّعت روما أيضاً سلطتها على مزيد من هذه المناطق الشرقية. وعندما ضم الرومان مملكة الأنباط، تولوا المسؤولية عن أمنها ورفاهية رعاياها، وعليه ورثت الإدارة الرومانية مشكلة القرصنة على السواحل الشرقية للبحر الأحمر. وكان ملوك الأنباط قد شنوا هجمات انتقامية ضد هؤلاء المغيرين، وبالتالي خطط الرومان لعمليات مماثلة بمستوى جديد من التصميم المنظم. مثل أسلافهم البطالة، احتفظ الرومان بأسطول عسكري صغير في المناطق الشمالية للبحر الأحمر. وكان هناك وجود عسكري قوي للرومان في ميناء برنيكى المصري، وبالتالي فإنَّ الأسطول ربما كان يعمل من الميناء الذي تم استعادته.^(١٩٤) وقد جهزت حملة جالوس الرومان بسفن حربية في البحر الأحمر، ولكن في وقت كتابة كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري"، قدم بقايا الأسطول حماية محدودة للسفن التجارية التي تبحر في الخليج. وتشدد المصادر القديمة على خطر القرصنة العربية، ولكنها تشير أيضاً إلى أن السفن التجارية الرومانية تمكَّنت من الدفاع عن نفسها من خلال المسلحين المرتزقة على متنها.

ويشير يوتروبيوس إلى أن تراجان أسس أسطولاً جديداً من السفن الحربية الرومانية في البحر الأحمر استعداداً للحروب الشرقية الذي تمنى أن تمتد إلى الهند.^(١٩٥) ولا بد أنه كان يوجد تغييرات في الإستراتيجية الرومانية خلال هذه الحقبة حيث سعت الإمبراطورية لبطم مزيد من السيطرة على البحر الأحمر. ويكشف نقش لاتيني من جزر فرسان أنه بحلول عام ١٤٤م كانت هناك قاعدة عسكرية رومانية على الساحل الجنوبي الغربي من الجزيرة العربية.^(١٩٦) وكانت هذه الحامية تتحكم في مضيق باب المندب ومدخل البحر الأحمر. ونقرأ في النص ما يلي:

بالنسبة للإمبراطور قيصر... أنطونيوس أغسطس بيوس... نيابة عن فرقة من الفيلق الثاني والقوات المعاونة له. وقد قام كاستريشوس أبرينوس، نجل بوبليوس وحاكم ميناء فرسان وبحر هرقل، بإنشاء وتكريس [هذا النصب].^(١٩٧)

تتكون جزيرة فرسان من مجموعة كبيرة من المرجان، وتقع على الجانب الغربي من سواحل اليمن، حيث تبعد حوالي ٦٠ كم عن شواطئ الجزيرة العربية، وأكثر من ٢٠٠ كم عن الساحل الأفريقي. وفي العصور القديمة كانت تقع هذه الجزر بعد مسافة قصيرة شمالي ميناء موزع التجاري في مملكة حمير وعبر الخليج من عدولي في أثيوبيا. واكتشفت المسوحات الأثرية في الجزيرة الرئيسية شقوقاً من أدوات المائدة المستخدمة في المملكة النبطية، مما يدل على نفوذهم القديم في هذه المنطقة.^(١٩٨)

من المؤكد أن كاستريشوس أبرينوس القائد الروماني لمنفذ فرسان، كان له سلطة على السفن العسكرية. وتم وضع الفيلق على بعد أكثر من ١٠٠٠ كم جنوب الحدود الرومانية التقليدية في مصر. ولما كانت الحامية من فيلق مصري، فكان يتم تقديم الإمدادات لها من موانئ البحر الأحمر. ولم يذكر أي مصدر كلاسيكي آخر "بحر هرقل" الذي وصفه أبرينوس.^(١٩٩) ومع ذلك، فمن المحتمل أن يكون الرومان ساووا بين مضيق باب المندب، وما يسمى بـ"أعمدة هرقل" في جبل طارق. وكانت لكلا

المضيقيين رؤوس بارزة، ولها وضع مماثل في السيطرة على الممرات البحرية التي تتحرك من المياه المغلقة في عرض البحر. ويشير النقش إلى سيطرة الرومان على أي حركة دخول إلى البحر الأحمر. وفرسان قريبة بشكل مناسب من فجوة ملاحية في الشعاب المرجانية التي تقع جنوباً إلى جنب مع الساحل العربي.^(٢٠٠) وبالتالي كانت الحامية الرومانية في وضع مثالي لمراقبة البضائع بين الجانبين الأفريقي والعربي للبحر الأحمر.

وربما بُنيت القاعدة الرومانية في فرسان لتكون بمثابة نقطة انطلاق لعمليات انتقامية ضد القراصنة المغيرون على السواحل العربية. وربما كان للرومان أهداف سياسية في مملكتي أكسوم، أو حمير، اللتين كانتا بحاجة إلى وجود عسكري روماني قريب منهما. الاحتمال الآخر هو أن محطة فرسان قد أنشئت لجمع الرسوم والضرائب الجديدة في هذه المنطقة البعيدة.^(٢٠١)

وربما استولى الرومان على فرسان من شاغليها الحاليين، ولكن هناك تفسيراً آخر ممكن، وهو أن الإمبراطورية ربما حصلت على فرسان كمنحة تجارية من ملوك حمير، الذي نصبوا أنفسهم بالفعل على أنهم "أصدقاء" للإمبراطور، وأرسلوا بعثات دبلوماسية منتظمة إلى روما.^(٢٠٢) ولعلّ فرسان "أعطيت" لروما، لمجرد أن ملك حمير منح رابطة لجمعية من التجار العرب. وهذا قد يشبه وضع سقطرى، حيث سلم ملك حضرموت سلطته على الجزيرة بكاملها إلى جمعية من التجار العرب.^(٢٠٣) وكانت هناك بالفعل سابقة في تحصيل الضرائب الرومانية في مناطق يفترض أنها "مستقلة". في وقت تأليف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأبيض المتوسط"، كان للإمبراطورية الرومانية محطة حراسة، ونقطة جمارك في لوكي كومي، في مملكة الأنباط عندما كانت لا تزال مملكة عميلة.^(٢٠٤)

بحلول القرن الثاني الميلادي، كان من الممكن تعيين دوريات رومانية عسكرية مخصصة لحماية السفن التجارية التي تبحر عبر البحر الأحمر. إذا كانت هذه هي الحالة، فإن محطة فرسان كانت بمثابة قاعدة تشغيلية مهمة. وربما كان الميناء الروماني أيضاً بمثابة محطة مهمة لإمداد السفن التجارية التي تمر عبر المنطقة.^(٢٠٥) ومن الممكن أن محطات رومانية أخرى بعيدة موجودة على ساحل البحر الأحمر، لكنها لم تكتشف.^(٢٠٦)

ويتكون النقش الروماني الوحيد الآخر الذي اكتشف في جنوب غربي الجزيرة العربية من نص قصير ثنائي اللغة. وتم العثور على هذا النقش في مقبرة قديمة في موقع داخلي من براقش ومدون به اسم بوبليوس كوميلوس باللاتينية والإغريقية وكلمة فرسان. وقد تم ربط هذه القطعة الجنازية غير المؤرخة بحملة جالوس بكلمة فرسان، مما يدل على وجود قبر جندي من سلاح الفرسان الروماني. ومع أن الفرسان كانوا من تركيبة النظام الأرستقراطي الاجتماعي بين الرومان، فإن وجود القوات الإمبراطورية في جزر فرسان القريبة يوحي ربما بمصالح رومانية أخرى في هذه المنطقة النائية من الجزيرة العربية.^(٢٠٧)

في نهاية المطاف، قادت تطورات الأسواق الرومانية إلى تراجع تجارة البخور الأفريقية والعربية. وربما كان تغيير أزياء المستهلكين واعتماد ممارسة شعائر دينية مختلفة كان وراء انخفاض طلب شعوب البحر الأبيض المتوسط على العطورات الثمينة.^(٢٠٨) وفي القرن الثالث، وقعت الإمبراطورية بشكل متزايد تحت وطأة ضغوط مالية شديدة، وانخفض ازدهار السوق الرومانية انخفاضاً كبيراً. وفي هذا العصر، أصبحت المصادر القديمة التي سجلت التجارة الشرقية نادرة وغامضة على نحو متزايد. وبالتالي، فإن مصير الجنود الرومان المتمركزين في جزر فرسان البعيدة لا يزال غير مسجل في سجلات العصور القديمة.