

# العرب والتجارة الدولية

في العصر الروماني

فاطمة صلاح الدين موسى

العرب والتجارة الدولية في العصر الروماني

تقديم :

لموقع شبه الجزيرة العربية أهمية كبيرة في عالم التجارة ولا سيما في العصور القديمة . وقد كانت اليمن أكبر سوق فيها لتبادل السلع والبضائع كما كانت حلقة الاتصال بين الهند والحبشة وشرق أفريقيا وبين شمال أفريقيا وآسيا وجنوب أوروبا . حتى خيل لبعض القدماء ان هناك قارة تمتد من أفريقيا الى الهند وان بلاد العرب فيها بمثابة بيت في الوسط على الساحل الشمالي من المياه الواقعة جنوب باب المندب كأنها بحيرة (١) .

وفي شبه جزيرة العرب طرق اقليمية شتى للقوافل ولنقل السلع وتمتد هذه الطرق في الغالب من الجنوب الغربي لشبه الجزيرة الى الشمال الشرقي او الى الشمال . وما زالت آثار تلك الطرق البرية باقية حتى اليوم .

وقد مارس العرب التجارة منذ العصور القديمة . وقد أشار سترابون Strabon الى « ان كل عربي تاجر » كما ورد ذكرهم في التوراة على انهم اول من زاول التجارة (٢) .

والدول العربية التي ظهرت في الجزء الجنوبي الغربي من شبه الجزيرة كانت دولا تجارية قبل كل شيء . ولهذا فقد اهتمت هذه الدول بالطرق البرية والبحرية وكانوا ينقلون البضائع الى المناطق المجاورة لهم ، سواء أكانت هذه المناطق من المستهلكين أم وسطاء يتابعون .

## التجارة واهم الطرق البرية :

ومن اهم الطرق البرية طريق البخور الشهير الذي يبدأ من الموانئ الجنوبية للبحر الاحمر متجها شمالاً حتى البتراء والى غزة . وقد نشأت على طول هذا الخط محطات تجارية . وكان العامل الاول الذي يقرر اتجاه القوافل ومحطاتها في الصحراء هو الآبار لذلك نشأت المحطات التجارية حول الآبار والعيون . كما تتوقف أهمية هذه المحطات على وفرة المياه في آبارها وعيونها والارض القاحلة التي تحيط بها ، وقوعها على تشعبات الطرق . وقد كانت هذه المحطات التجارية تحتوى على مستودعات لحزن

## العرب والتجارة الجولية في العصر الروماني

البضائع ومخازن الاسلحة . كما كانت هذه المحطات محصنة (٣) كي تحمي نفسها من هجمات القبائل البدوية .

وكان هذا الطريق التجارى الحيوى مصدراً للنزاع بين الدول العربية الجنوبية المختلفة ، وهو السر في النزاع المستمر في سبيل الهيمنة على بلاد العرب .

وآثار الحضارات القديمة التي وجدت في محطات هذا الطريق تدل على أن العرب بنوا لهم مستعمرات تجارية على طول خط القوافل هذا . ومن اهم هذه المستعمرات ديدان Dedan في واحة العلاء ، وتقع هذه المدينة على بعد ٩٧٥ كم الى الجنوب من دمشق . ويستطيع الانسان اذا اتجه من المدينة غربا للوصول الى البحر الاحمر خلال خمسة ايام سفر . وباتجاه الشمال الغربي يصل الانسان الى مدين القديمة . وباتجاه الشمال الشرقى يصل المرء الى بلاد وادى الرافدين البعيدة . (٤) ولكن الطريق المهم هو الذى يأتي من الجنوب وهو طريق البخور الذى يربط هذه المدينة بالمحيط الهندي والبحر الابيض المتوسط .

### التجارة البحرية :

ويبدو أن العرب القدماء لم يهتموا بطرق القوافل فقط بل تعدى اهتمامهم ذلك الى البحر وبناء السفن التجارية . ومما يؤتس به في هذا المجال ما ورد في القران الكريم في سورة يونس قوله تعالى : ﴿ هو الذى يسيركم فى البر والبحر ﴾ [الآية : ٢٢] وفى سورة الإسراء ﴿ ربكم الذى يزبجى لكم الفلك فى البحر لتبتهقوا من فضله انه كان بكم رحيماً ﴾ [ الآية : ٦٦ ] . وذلك من حيث ان القرآن الكريم نزل في نهاية العصر الجاهلى ومن ثم يكون مصدراً معاصراً لنشاط المجتمع العربى الذى كان موجوداً آنذاك .

لقد كانت لهم قوارب صغيرة تمخر البحر الاحمر بمحاذاة الشاطئ حتى الموانئ الشمالية . (٥) ولربما طوروا هذه القوارب الى سفن تجارية كبيرة ولا سيما انه وجدت نقوش معينيه وسبأية مكرسة لآلهة عريية في جزيرة ديلوس Delos ببحر ايجا تعود الى القرن الثانى ق. م . (٦) وكانت هذه الجزيرة مركزاً لتجارة الشرق مع بلدان البحر الابيض المتوسط . وهذا الاكتشاف لا يدل فقط على المدى الذى وصل اليه التجار العرب وإنما يدل ايضاً على ان العرب كانت لهم سفنهم الخاصة للمتجارة .

ولهذا استطاعوا تأسيس مستعمرات تجارية على السواحل الشرقية لأفريقيا تمتد إلى دار السلام في تنجانيقا. (٧) كما كانت لهم علاقات سياسية واقتصادية مع رهابتا Rhapta بالقرب من زنجبار ومع الصومال وما وراءه حيث كان يحكم أمراء عرب. وزنجبار نفسها كانت خاضعة لسلطان عربي. (٨) كما ان سترابون ذكر ان من اوائل السفن التي رست في المحيط الهندي سفنا خشبية لأهالي مالابار وأخرى لأهالي القسم الجنوبي من مقاطعة حضر موت وهم الذين بنوا اسطولا تجارياً من ميناء عدن وبعض الموانئ العربية للسواحل الجنوبية وكذلك مسقط وجرها والموانئ العربية الأخرى على الخليج العربي (٩).

من هذا نلاحظ ان العرب كانوا مسيطرين على الملاحة وخصوصاً في المحيط الهندي ولذلك نرى ان التجار الأجانب لم يجازوا بالفوا بالسفر وراء عدن. ولعل ذلك راجع الى ما زعمه بعض المستشرقين من ان العرب احتفظوا بالوصف الكامل للطريق الى الهند سرّاً، وحرصاً منهم على الابقاء على احتكارهم للتجارة، ابتكروا ما كان يتداوله الرحالة من حكايات الجن والمخاطر تثبيطاً لهم منافسيهم (١٠).

ولكن من اواخر العصر البطلمي واول العصور الروماني استطاع تاجر اسكندري اسمه هيبا لوس Hippalus (١١) معرفته توقيت اتجاهي الرياح الموسمية ومن ثم الاستفادة من ذلك في السفر من مصر الى الهند والرجوع من الهند الى مصر (١٢).

وبهذا الاكتشاف شارك العرب اقوام اخرى في التجارة البحرية. ولعل السبب في ذلك ان العرب لم يطوروا اسطولهم التجاري البحري ولذلك فإن سيطرتهم على البحر والتجارة البحرية كانت ارتجالية، ومن ثم كان الطريق مفتوحاً امام الآخرين للمشاركة بأساطيلهم التجارية الاكثر تقدماً.

ونحن نميل الى ان العرب لم يخسروا التجارة كلياً وهم شعب قد مارس هذه المهنة منذ القدم، وانما خرج جزء كبير من التجارة من احتكارهم ورغم ذلك استمروا في القيام بدور كبير فيها حتى سقوط النفوذ السياسي لعرب الجنوب واحتلال اليمن من قبل الاحباش سنة ٥٢٥ م.

ان الاهتمام بالتجارة البرية والبحرية دفعت العرب الى معرفة الكواكب الثابتة

## العرب والتجارة الجولية في العصر الروماني

الكبرى ، ومواقع طلوعها وغروبها ليهدوا بها في ظلمات البر والبحر ، وسموها بأسماء خاصة ذكروا قسماً منها في اشعارهم . كذلك نجد ان العرب اهتموا بمعرفة مهاب الرياح للاهتداء في اسفارهم ولذلك وضعوا لها اسماء برغم اختلافهم في عدد جهاتها . كذلك فإن التجارة والرحلات دفعت العرب الى وصف الطرق المختلفة وذكر الاماكن واهم الآبار وموارد الحياة المهمة في تحديد هذه الطرق والجبال والقبائل التي يخترق الطريق ارضها ، ومن المرجح ان مصدر هذا كان التجارب العملية التي حصل عليها التجار العرب إبان رحلاتهم الطويلة. (١٣) وهذا يدفعنا الى القول بأن العرب كانت لهم معرفة في الجغرافيا .

### اهتمام الاسكندر الاكبر وخلقاه بتجارة الشرق :

ان ثروة الشرق وما تدره تجارتها من اموال طائلة كانت أحد الاسباب التي دفعت بالاسكندر الاكبر الى التوجه الى الشرق الاذنى القديم، بعد معركة ايسوس ASSOS في سنة ٣٣٣ ق . م (١٤) التي انتصر فيها الاسكندر الاكبر على دار يوس فتح باب الشرق امام الملك المقدوني وامام الحضارة اليونانية التي اختلطت بعناصر شرقية لتصبح بذلك حضارة هيلينستية تجمع بين السمات الشرقية والغربية . ومن دراسة فتوح الاسكندر نرى ان احد اهدافه من التوسع هو ضرب احتكار الفينيقيين والعرب لتجارة الشرق ، والوصول الى الهند.

ويمكننا ان نحصر أعمال الاسكندر من اجل السيطرة على التجارة فيما يلي :

اولا : بناء المدن التي اطلق عليها اسمه . ويرى المؤرخون بخصوص انشاء الاسكندرية في مصر ، ان من بين الدوافع التي حدثت الى تأسيسها هدفان رئيسيان احدهما عسكري والآخر بحري (١٥) . ونحن نضيف الى ذلك الهدف التجاري ، وذلك لان السبب الرئيسي من بنائها هو جعلها مخزناً لتجارة الشرق ، لاسيما انه لمس عظم التجارة التي كانت تمر عبر البحر الاحمر بين الشرق والغرب ، وأهمية بعض المواد الأولية التي كانت تستخرج من افريقيا نفسها .

ثانيا : ارسل الاسكندر بعثات استكشافية من اجل السيطرة على التجارة ومعرفة

المسالك التجارية المهمة . كما قام بتحسين الملاحة فى نهر الفرات وحاول النهوض بميناء بابل (١٦) ، ثم ارسل بعثات استطلاعية الى سواحل شبه الجزيرة العربية (١٧) . ويقول سترابون ان الاسكندر فكر فى ذلك لجعل نفسه سيداً لبلاد العرب .

ويبدو ان تقارير هذه الرحلات كانت غير مشجعه ومع ذلك صدرت الاوامر الى نيارخوس Nearchus للقيام بالطواف حول شبه جزيرة العرب ولم يكذب يدياً رحلته حتى توفى الاسكندر فى بابل سنة ٣٢٣ ق.م .

بعد وفاة الاسكندر قام نزاع بين خلفائه ، ودامت الحروب الاهلية بينهم لسنوات طويلة انتهت الى استقرار الحكم لثلاثة من قواده (١٨) ، وهم بطليموس بن لاجوس الذى اسس دولة البطالمة فى مصر ، وسليوقس نيكاتور الذى اسس الدولة السلوقية فى الشام وبلاد الرافدين وايران ، وانتيجونس الذى حكم فى مقدونيا (١٩) .

ومن الملاحظ ان خلفاء الاسكندر ادركوا درجة النشاط التجارى ولسوا أرباحه الطائلة وقيمتها الجوهريه فى تقوية اقتصادهم وقد تم تدعيم ملكهم الجديد . ولهذا اخذت هذه الدول الجديدة التى قامت على انقاض امبراطورية الاسكندر تتنافس فيما بينها وتتطاحن للاستيلاء على موانئ اسيا الغربية وعلى الطرق التجارية والبرية والبحرية التى كانت تربط هذه الموانئ ببلدان الشرق الاقصى وبجزر بحر ايجه وسواحله . وكان وراء هذا التطاحن الدولة السلوقية والدولة البطلميه (٢٠) .

ومنذ سنة ١٢٠ و ١١٠ ق.م بدأت رحلات منظمة الى الهند ، وكان ملوك البطالمة انفسهم يشرفون على هذه الرحلات وتوجد اشارات تعود الى عهد متاخره تذكر بأن هناك موظفين مسؤولين عن الملاحة فى البحرين الاحمر والهندي (٢١) .

والظاهر ان تجارة البطالمة مع العرب والهند قد خضعت فى اواخر عهدهم لما جلبته الحروب الاهلية الرومانية من فوضى واضطراب .

ورغم ازدهار التجارة فى العصور الاولى لدولة البطالمة وتأميم التجارة الى حد ما (٢٢) ، واحتكار المصارف التى لم يكن لنشاطها نطاق واسع (٢٣) والاهتمام بميناء الاسكندرية وربط جميع الطرق البحرية والبرية لهذا المرفأ فإن التجارة البحرية والبرية

## العرب والتجارة الدولية في العصر الروماني

بين مصر وبلاد العرب والهند بقيت بأيدي العرب. كما ان البطالمة اهتموا بالبحر الاحمر فقط ولم يبدؤوا جهداً في التدخل بين الهند وبلاد العرب إلا نادراً (٢٤) وكان التجار يفضلون التجارة مع ميناء ليوكي كومي العربي أو أيله (العقبة حالياً) بدلاً من ميناء ارسينوى وكلاهما كان على اتصال بالبراء عاصمة الانباط لا بوادي النيل .

وقد حاول ايضا سليوقس نيكاتور اكمال ما بدأ به الاسكندر الاكبر في آسيا والهند (٢٥) . وقد أرسل لهذا الغرض رحلة أربعة الى بحر قزوين وبحر هر كانيه ونهر سيحون وباتالي - بوترا Pataliputra والى بلاط مملكة موريا Maurya وكان الهدف الاساسي من هذا هو الاهتمام بتجارة الشرق واكتشاف طرق تجارية جديدة بعيدة عن النفوذ العربي السائد في الخليج العربي والمحيط الهندي والبحر الاحمر . وقد دفعه اهتمامه بالتجارة الى تأسيس مدن تجارية جديدة اهمها سليوقيه Seleucia (تل عمر الآن) (٢٦) عام ٣٠٥ ق . م . على ضفة دجلة اليسرى لتكون عاصمة للملكه .

والظاهر ان سليوقس انطلقاً منه لنشر الحضارة الهلينية والسيطرة على تجارة الشرق المهمة أسس ما لا يقل عن ست عشرة مدينة تحمل اسم والده انطيوخوس وتسع مدن تحمل اسمه وخمساً تحمل اسم امه لاوديكي وثلاثاً باسم زوجته أباما Apama (٢٧) .

وكان يرافق بناء هذه المدن نشاط تجارى واقتصادى وكان هدف السياسة السلوقية هو جذب بضائع شبه الجزيرة العربية والهند وأواسط اسيا للاستهلاك المحلى وللمرور لما في تجارة (الترانزيت) من ارباح طائلة تدرها للدولة مما أدى الى تفاقم التناقضات الاقتصادية بين السلوقيين والبطالمة .

وقد اهتم السلوقيون بالخليج العربي ، لهذا وضعوا اسطولاً كبيراً هناك ليضمنوا الصلات التجارية مع الهند فى الشرق والبحر الاحمر فى الغرب (٢٨) .

والظاهر ان وظيفة الاسطول السلوقى فى الخليج العربى لم تكن إلا للحفاظ على طريق الهند البحرى مفتوحاً .

كما اهتم السلوقيين بالطرق البرية التى تأتى من منغوليا والصين والهند وتلتقى فى

مدينة مرو ثم بعد ذلك الى المدن السليوقية المهمة .

ان تناقض المصالح التجارية بين البطالمة والسليوقيين والصراع من اجل السيطرة على الموانئ المهمة على البحر الابيض المتوسط جعل السليوقيين يركزون اهتمامهم على سورية ويهملون بلاد فارس . فانتهزت القبائل البارثية وهم من الاسكيد هذه الظروف وانفصلت عن الدولة السليوقية في شرق فارس وأعلن ارساكيس Arsaces (٢٩) تكوين دولة بارثيا المستقلة في سنة ٢٥٠ ق.م .

وعندما عم الاضطراب وساد الارتباك في مملكة السليوقيين ، اسس العرب امارات قومية مستقلة ، ليس للملك السليوقى فى انطاكيه ولا للملك البارثى سلطان عليها . وفرضت هذه الامارات المستقلة اتاوه على التجارة التى تمر بها . والظاهر ان عدداً من هذه الامارات فقدت بعض استقلالها بعد ان ظهرت قوة جديدة حلت محل الدول الهلينستية ، وهى الدولة الرومانية . كما امتد نفوذ البارثيين فى الشرق . وقد استفادت بعض هذه الامارات العربية من الصراع السياسى والاقتصادى فى الشرق ولاسيما تدمر (٣٠) .

استطاع التدمريون بفضل موقعهم الخاص بين بارثيا وروما ان يمدوا تجارتهم الى الخليج العربى ولربما أبعد من ذلك الى بلاد عيلام . وقد اتخذ التدمريون طريقاً قصيراً عبر الفرات مؤدياً الى Dura Europos يسير بمحاذاة الفرات حتى الخليج العربى .. وكان للتدمريون فى مدينة Volagesias على نهر الفرات مخازن خاصة بهم . كما كانت هناك جاليه تدمريه تجارية فى هذه المدينة وكان لها رئيس منتخب ولها معبد تعبد فيه الالهه التدمريه . ولربما امتلك التدمريون حوضاً لبناء السفن على سواحل مملكة ميسان ، ولعلمهم من هناك قاموا برحلات بحرية الى مدينة باربار يكون Barbarikon عند مصب نهر السند والى مدينة بريجازا فى الهند . كما وجد الحرير الصينى فى قبر تدمري يعود تاريخه الى سنة ٨٣ م (٣١) مما يدل على دور تدمر فى التجارة مع الشرق الاقصى واحتكارهم لها . ومما يشير الى اهتمام التدمرين بالتجارة البحرية العثور على نقش فى مصر يرجع الى ايام هادريان Hadrien (١١٧ - ١٣٨م) يذكر نقابة من الربابنة التدمريين فى البحر الاحمر ، انبسط لها الرزق وحظنت باعتراف

## العرب والتجارة الجولية فتح العصر الرومانى

الامبراطور (٣٢) . وهكذا نجد الى اى مدى استطاع العرب السيطرة على التجاره وتنظيمها اذ انهم مع الامارات العربية الاخرى كانوا الوسطاء الوحيدين للتجارة بين الشرق والغرب .

### اهتمام البارثيون بالتجارة الشرقية :

لقد استفاد البارثيون من تجارة الترانزيت التى تمر فى بلادهم الواسعة قد حصلوا على مال كثير ولا سيما بعد ان استولوا على بابل وسليوقية فيما بين سنة ١٤٠ و ١٣٠ ق. م .

وقد استطاعوا فى سنة ١٢٠ ق. م السيطرة على فارس وميديا وبلاد ما بين النهرين وارمينيا وهرىكانيا(٣٣)، والواقع ان امبرطوريه البارثيين امتدت من الهند الى الفرات من نهر جيحون الى الخليج العربى (٣٤) .

لقد اهتم البارثيون بالطرق التجارية اهتماما كبيرا ، ولا سيما الطرق المارة باقليم الهلال الخصيب. وقد كانت السيطرة على هذه الطرق من ابرز عوامل النزاع بين الرومان الذين سيطروا على الشام فى عهد بومبى سنة ٦٤ ق. م الذى اعترف بنهر الفرات حداً بين الرومان والدولة البارثية . حيث تولدت عند الرومان مطامع استعمارية فى بلاد الشرق الادنى القديم .

ومن جهة اخرى نجد أن البارثيين اعتنوا عناية كبيرة بسلامة هذه الطرق التجارية لما لها من أهمية كبيرة فى ضرائب تجارة الترانزيت فكانت طرق البادية تجهز بالآبار والخانات . فقد بنيت البيوت والخانات لإيواء التجار فى المدن التجارية المهمة .

وتأميناً للتجارة العالمية أقام البارثيون علاقات دبلوماسية مع الإمبراطوريات القوية آنذاك . والظاهر أن التجارة بين الصين والدولة البارثية بدأت فى سنة ١٠٦ ق. م إذ سافرت أول قافلة تجارية من الشرق إلى الغرب (٣٥) ، وفى سنة ٩٢ ق. م وصل الرومان إلى الفرات وقد بعث ميثراديس Mithradates الثانى سفارة تحمل عرضاً للتحالف . والواقع أن هذا التحالف كان مغزاه تقسيم السيطرة على طرق التجارة العالمية فيما بينهم وضرب دور العرب فى التجارة . ولكن الواقع كان عكس ذلك تماماً



## العرب والتجارة الدولية في العصر الروماني

إذ بقي العرب هم المسيطرين الحقة يقيمين على التجارة .

### ظهور الرومان على مسرح النشاط التجاري الشرقي:

والملاحظ أن الرومان أرادوا أن يحلوا محل الدولة الهلينستية في الشرق . فقد استطاع بومبي Pompei أن يفتتق سوريا ويأخذها من الأرمنيين في سنة ٦٤ ق.م. وجعلها ولاية رومانية وقد اعترف بومبي باستقلال البلاد التام (٣٦) واعترف بنهر الفرات حداً طبيعياً بين باريثا والامبراطورية الرومانية (٣٧).

وفي سنة ٣١ ق.م استولى الامبراطور أغسطس بعد موقعة أكتيوم على مصر التي اعتبرها مفتاح الأرض والبحر. كما استطاع أن يعيد الأمن في بحر الروم (البحر الأبيض المتوسط) وقد تحسنت على عهده المواصلات وازداد الرخاء العام بفضل الإقبال على شراء المنتجات والحاصلات الشرقية ، وعم الاستقرار بعد الاضطرابات والفوضى التي جلبتها الحروب الأهلية الرومانية .

وقد ذكر سترابون أنه : «فيما مضى لم تكن تقدم ولو عشرون سفينة (كل عام) على عبور الخليج العربي (البحر الأحمر) للخروج إلى ما وراء المضيق» (٣٨). بينما في أوائل عصر أغسطس كتب سترابون يقول: «أن ما لا يقل عن ١٢٠ سفينة كانت تبحر في العام الواحد من مصر إلى الهند» (٣٩).

من هذا نجد أن التجارة نشطت في عهد أغسطس مع بلاد العرب واتخذت مصر مركزاً لهذا النشاط التجاري وذلك لأن الطريق المار بالخليج العربي وتدمر غير مأمون بسبب سوء العلاقات السياسية بين الدولة الرومانية والدولة البارثية. رغم أن أغسطس قد أقر واحترم ما اعترف به بومبي من قبل.

وكان الرومان في الواقع ينفقون أموالاً طائلة لاستيراد الكماليات من الشرق . ولهذا وجدوا أن هناك ضرورة لتأمين هذه التجارة التي بدأت نهضتها في هذا العصر والعمل على حمايتها.

وظل الحال على ذلك طوال القرن الأول، الذي اعتبره المؤرخون العصر الذهبي للتجارة الرومانية مع الهند وبلاد العرب . وقد بلغ من حرص أباطرة الرومان على

الحفاظ على هذا المورد الاقتصادي ، أن أرسلوا حملة بحرية لحماية التجار من القرصنة في البحر الأحمر ، ولبسط نفوذهم في الجنوب ليشعر العرب بقوة الرومان . فقد أفلتت مراكب الحملة سنة ٢٧ ق.م من ميناء أرسينوي Arsinoe المصرية عند الطرف الشمالي الشرقي لخليج القلزم (السويس حالياً) ونزل بجنوده في ليوكي كومي Leuke Kome التي تقع علي خط عرض ٢٥ شمالاً علي الساحل الشرقي للبحر الأحمر ، وهي آخر موانئ الأنباط جنوباً علي هذا الساحل . ومن هناك كان علي الحملة أن تقطع المسافة الباقية إلى سبأ عن طريق الصحراء وهي مسافة تصل إلى ١٤٠٠ كيلو متراً أو تزيد . وقد تعرضت الحملة على طول هذه المسافة إلى مصاعب لم تكن في حساب القائد الروماني ، منها: قلة المياه علي الطريق ، وقلة مواد التموين ومنها كذلك الأمراض المتوطنة التي تعرض لها قسم كبير من الجنود . ثم عدم توفر الطرق الصالحة لسير تشكيلات كبيرة من الجنود مما جعل هذه الحملة تستمر في طريقها ستة أشهر كاملة قبل أن تصل إلي حدود سبأ بكل ما تعنيه هذه المدة الطويلة من صعوبات سواء اتخذت هذه الصورة تكاليف مادية أو هبوط في الروح المعنوية .

وحين وصلت الحملة أخيراً إلى سبأ لم تستطع أن تحقق هدفها الأساسي وهو الاستيلاء على عاصمة المملكة التي كان أغسطس يرمي إلى السيطرة عليها فقد وصل جالوس إلى مدينة يدعوها المؤرخ بلينيوس ماربه Mariba (وربما تكون مسارب العاصمة) وبعد حصار دام ستة أيام اضطر أن يعود أدراجه إذ لم يكن لديه من الماء ما يكفي لاستهلاك جنوده في حصار أطول من هذا ، وبذلك تكون الحملة قد انتهت دون تحقيق هدفها العسكري . كذلك نسمع عن حملة رومانية أخرى أرسلها الامبراطور أغسطس عن طريق البحر في وقت لاحق (بما بعد عشرين سنة) إلى هذه المنطقة تحت قيادة ابنه بالتبني جايوس قيصر Gaius Caesar . ويسدو أن هذه الحملة لم تستغرق وقتاً أو جهداً كبيراً إذ يذكر لنا الكاتب الروماني بلينيوس أن هذا القائد «لم يفعل أكثر من إلقاء نظرة سريعة على بلاد الغرب (٤٠)» .

لكن يبدو مع ذلك أن كلاً من الحملتين أو أن الحملتين في مجموعهما ، قد حققا الهدف الاقتصادي والسياسي بالنسبة لروما ، وهناك أكثر من دليل يشير إلى

هذه النتيجة ، فمن جهة يذكر لنا كاتب يوناني وصل إلينا كتابه وإن لم يصلنا اسمه أن «قيصر» أخضع عدن Eudaemon. وسواء أكانت تسميه «قيصر» تعني جايوس قيصر قائد الحملة البحرية أو تشير إلى أن أغسطس الذي كان يشار إليه عادة باسم قيصر، فالنتيجة واحدة . كذلك يذكر لنا بلينيوس أن جايوس قيصر قد «حصل على شهرة واسعة» (٤١) من وراء هذه الحملة . وهو حديث يدل على أن روما حققت هدفا ملموسا من وراء حملته . فإذا تذكرنا أنه لم يفعل في هذه الحملة أكثر من مجرد الظهور على سواحل العربية الجنوبية يكون معنى هذا أن الحملة الأولى لم تكن فاشلة تماما في جانبها السياسي بحيث أن مجرد ظهور القوة الرومانية مرة أخرى بعد نحو عشرين سنة كان كافيا في حد ذاته لإخضاع عدن .

وأما الشاهد الأخير فهو شاهد أثري مؤداه أن حوالي نصف العملة الرومانية التي وجدت في الهند يرجع إلى عهد كل من الامبراطور أغسطس والامبراطور تيبيريوس Tiberius الثاني الأباطرة الرومان . ومعنى هذا أن التجارة الرومانية مع الهند قد نشطت نشاطا كبيرا في هذه الفترة .

وغني عن البيان أن نقطة الوسط في طريق التجارة بين روما والهند تشغلها السواحل الجنوبية لشبه الجزيرة العربية . الأمر الذي يدل على أن روما، إن لم تكن قد وضعت المنطقة تحت نفوذها، تكون قد حصلت على تسهيلات تجارية كبيرة في موانئها .

#### ظهور الدولة الحميرية في جنوب شبه الجزيرة العربية:

وفي هذه الفترة كانت الدولة الحميرية قد ظهرت في جنوب شبه الجزيرة العربية (١١٥ ق.م - ٥٢٥ م) وكانت هي المسيطرة على التجارة البحرية مع الهند ، والبرية مع شمال شبه الجزيرة العربية وكان التجار العرب يقومون بدور الوسيط بين التجار المصريين وزملائهم في الهند (٤٢) .

ولما عجز الرومان عن تحقيق ما يصبون إليه من إشراف على الموانئ العربية الجنوبية بالقوة ، استعملوا الطرق الدبلوماسية .

## العرب والتجارة الجنوبية في مصر الرومانية

فترى أن روما كانت حليفة لأمير ظفار الحميري في اليمن (٤٣) .

وكان هذا التحالف مقرونا بوجود حامية رومانية في عدن للحراسة، ولضمان حسن سير التجارة البحرية في البحر الأحمر. ولكن الرومان لم يقفوا عند هذا الحد، وإنما كانت غايتهم تحقيق ما لم يستطع تحقيقه الإسكندر الأكبر والبطالمة والسلوقيين. لذلك استأنفوا المحاولة للسيطرة على بلاد العرب الجنوبية. ويذكر أن الرومان احتلوا ميناء عدن في حكم كلوديوس (٤١-٥٤م) أو قبله (٤٤).

وقبلاً قام جايوس (٣٧-٤١م) برحلة قصيرة في البحر الأحمر، وذلك لأن العرب كانوا يهددون التجارة في هذا المر المائي المهم ويقال أن هذا الامبراطور أدخل بعض التحسينات على هذا الطريق (٤٥).

وقد ازدهرت التجارة مع الشرق في عهد الامبراطور تراجان Trajan (٩٨-١١٧م) وهادريان Hadrian (١١٧-١٣٨م) وذلك بفضل السياسة والمشروعات العظيمة التي قاموا بها، فقد حولوا دولة النبط التي تقع على الجانب الشرقي للبحر الأحمر، والتي كانت تتبع روما إلى ولاية رومانية أطلقوا عليها اسم «العربية» Arabia أو «الولاية العربية» Provincia Arabia، كما شقوا طريقاً برياً هاماً يربط ميناء أيلة على رأس خليج العقبة بدمشق ماراً بالبصرة (٤٦) وبصرى، وأصلح تراجان القناة القديمة في مصر وحفر قسماً جديداً في طرفها الغربي ليصلها بالنيل عند بابليون مكان مصر القديمة مما يحسن الاتصال بالفرع الغربي من دلتا النيل وهو يؤدي إلى الإسكندرية. وأنشأ ميناء القلزم Clysmia حيث التقت قناة تراجان بالبحر الأحمر (٤٧). ويبدو أن التجار اليونان والرومان كانوا لا يخافون من الاتجار في هذه المنطقة لوجود أسطول روماني يحمى التجار. وفي الحقيقة فإن الرومان كانوا يخفرون هذا المر المائي المهم إلى عهد جستنيان Justinien (٤٨).

ومما يؤيد وجود هذا النشاط التجاري ما عثر عليه من عملات رومانية تعود إلى عهد الأباطرة الأول في الهند (٤٩).

ومنذ منتصف القرن الثالث بدأت التجارة البحرية في الذبول والاضمحلال وذلك وليد عوامل عدة بعضها سياسي.

ومن الأحداث التي يجب ألا نغفلها، والتي كان لها أثر واضح على ضعف خطوط الرومان البحرية في القرن الثالث، اتحاد دول جنوب غرب شبه الجزيرة العربية.

فقد كون الحميريون من مملكة سبأ وغيرها من الدويلات المجاورة دولة موحده، وفي الجانب الآخر من البحر الأحمر أخذت مملكة أكسوم تزداد قوة وتزدهر اقتصادياً فظهرت كمنافس ليس بالهين أمره (٥٠).

وفي القرن الثالث أضمحت موارد الدولة الرومانية الاقتصادية نتيجة لاختلال الميزان التجاري، وعدم اهتمامهم بالطرق التجارية وخاصة البحرية، واهتمامهم بشأن الأساطيل التجارية. ومن المصادر الهامة في هذا الشأن العملة فإننا لانكاد نجد أثراً للعملة الرومانية في الهند أو في غيرها من المدن التي تقع على هذا الطريق بعد عهد الامبراطور كراكالا Caracalla (٢١٢-٢١٧م).

ومن خلال وصف الكتاب الكلاسيكيين وخصوصاً في عصر دوميتيان Domitien (٨١-٩٦م) نجد كلاماً عن التجار العرب في نهاية القرن الأول الميلادي وكذلك عن الموانئ والأسواق العربية التي تزدهم بأصحاب السفن والملاحين العرب.

من كل هذا نستدل على أن التجارة إبان عصر الرومان كانت بين العرب وما كان التاجر الروماني إلا وسيطاً تأتيه المتاجر التي يحملها العرب (٥٢). ورغم أن هناك حامية رومانية في عدن وربما في سوقطره (٥٣).

أما في الخليج العربي فكانت التجارة بيد العرب أيضاً طيلة عهد الامبراطورية الرومانية وكانت في حوزة مدن مختلفة يشغل العرب فيها مركزاً مرموقاً.

وفي العصر الروماني كانت ميسان مسيطرة على التجارة في الخليج العربي. ولذلك قامت صلات دبلوماسية بين ميسان والامبراطورية الرومانية (٥٤). ويبدو أن هذه الدولة كان لها استقلال فعلي إن لم يكن استقلالاً مطلقاً وذلك لاستقبال

## العرب والتجارة الدولية في العصر الروماني

ميسان رسل روما (٥٥).

كذلك كان للمدينة العربية أبولوجوس والتي تقع قرب خاراكس ونهر الفرات (٥٦) مركز دولي معترف به، وسوق دولية للمتاجرة مع الهند وبلاد العرب (٥٧).

وقد كانت السفن التجارية في عصر الامبراطورية الرومانية تصلها بانتظام كما كانت تصدر السلع والبضائع المختلفة إلى بلاد اليمن.

والظاهر أن عرب الخليج لعبوا دوراً أساسياً في التجارة في عصر الامبراطورية الرومانية. وكانوا في الواقع هم المسيطرين الحقيقيين على التجارة في هذا الممر المائي الدولي.

وليس من شك في أن التجار العرب كانوا يلعبون دوراً هاماً في التجارة الدولية (٥٨)، كذلك ذكر أن العرب اشتركوا مع الفرس في تكوين بحرية فارسية جديدة بالاعجاب (٥٩)، استطاعت أن تسيطر على التجارة في الخليج العربي، وتنافس الأسطولين البيزنطي والحبيشي (٦٠).

ومن مظاهر هيمنة العرب على التجارة الدولية، في تلك المراحل التاريخية أنهم كانوا يلمون إماماً بالطرق التجارية سواء منها البرية أو البحرية وساعد العرب على ذلك ما هو معروف عنهم من حب السياحة والرحلات، فجابوا البلاد من شرق آسيا إلى مجاهل افريقيا وأقاموا علاقات تجارية مع بلاد لم يسمع العالم عنها من قبل.

كما تمكن العرب من ارتياد البحار في جرأة ومهارة فائقة، حتى ملكوا في أيديهم زمام التجارة بين الشرق والغرب وكانت لهم السيادة على الخليج العربي وعلى البحار التي يتصل بها مثل البحر العربي والبحر الأحمر والمحيط الهندي، وكانوا يلمون بمواقع وأوصاف الجزر والخلجان والرؤوس بها، وأحكموا تقدير المسافات التي تقطعها السفن بين الموانئ العربية وموانئ الهند والصين، كما أنهم عينوا الأوقات الصالحة للرحلات التجارية والملاحة البحرية.

العرب والتجارة الدولية في العصر الروماني

«المصادر»

- ١- د. د. دي لاسي أو ليري: علوم اليونان وسبل انتقالها إلى العرب، ترجمه: كامل وهيب، القاهرة، ١٩٦٢، ص ١٣٥.
  - ٢- منذر عبد الكريم البكر: العرب والتجارة الدولية منذ أقدم العصور إلى نهاية العصر الروماني، (مجلة المريد)، العدد الرابع، البصرة، ١٩٧٠، ص ٥٨.
  - ٣- ي. هل: الحضارة العربية، ترجمة: إبراهيم العدوي، القاهرة، ١٩٥٦، ص ٥.
  - ٤- راجع أ. موسى: شمال الحجاز. ترجمة: عبد المحسن الحسيني، الاسكندرية، ١٩٥٢، ص ٩٦.
  - ٥- قارن جورج فضلحو حوراني: العرب والملاحه في المحيط الهندي، ترجمة: يعقوب بكر، القاهرة، ١٩٥٨، ص ٢٣-٢٤.
  - ٦- حوراني: المصدر نفسه ص ٦٦، وسعاد ماهر: البحرية في مصر الاسلامية وآثارها الباقية، دار الكاتب العربي للطباعة والنشر، ص ٥٩.
- و. F. Altheim: Welgeschichte, Berlin, 1962, P. 336.
- ٧- ت. أ. شوموفسكي: العرب والبحر، موسكو، ١٩٦٤، ص ٦٦.
  - ٨- المصدر نفسه ص ٦٦، وحوراني: المصدر نفسه ص ٨٤-٨٥.
- J. Pirenne : Le Royaume Sud-Arabe De Qataban ,  
Louvain , 1961, P.178.
- ٩- شوموفسكي: المصدر نفسه ص ٦٥.
  - ١٠- أوليري: المصدر نفسه ص ١٣٥.
  - ١١- قارن ما ذكره م. رستونترف: تاريخ الامبراطورية الرومانية الاجتماعى والاقتصادى، ترجمه زكي على، وسليم سالم، القاهرة، ١٩٥٧، ص ١٤٦.
- J. Pirenne , Op. cit ., P P . 178-179.
- ١٢- راجع التفصيل عند حوراني: المصدر نفسه ص ٦٩-٧٤، وقارن ذلك مع أوليري: المصدر نفسه ص ١٣٧.

== العرب والتجارة الجولية في العصر الروماني ==

- ١٣- أ.ى كراتشكو فسكى : تاريخ الادب الجغرافى العربى ، ترجمه صلاح الدين عثمان ، القاهرة ، ١٩٦٣ ، ٤٠/١ وما بعدها.
- ١٤- راجع بالتفصيل عند أسد رستم : تاريخ اليونان من فيليبوس المقدونى إلى الفتح الروماني ، بيروت ، ١٩٦٩ ، ص ص ٢٥-٢٦ ، R.Ghirshman : Iran , 1954, P.210. (penguin Books).
- ١٥- اسد رستم : المصدر نفسه ص ٣١.
- ١٦- حوراني : المصدر نفسه ص ٤٢.
- ١٧- راجع Arrianus : Anabasis , VIII 20=8-10; Strabo : Geographia XVI , 1:11; 3:2,3,5,7.
- ١٨- فيليب. حتى : تاريخ سوريه ولبنان وفلسطين ، الجزء الأول ، ترجمه جورج حداد - عبد الكريم رافق ، دار الثقافة ، بيروت ، ١٩٥٠ ، ٢٥٩/١.
- ١٩- راجع أسد رستم : المصدر نفسه ص ص ٤٨-٦٤.
- ٢٠- فيليب حتى : المصدر نفسه ١/١٩٧.
- ٢١- حوراني : المصدر نفسه ص ٦٦.
- ٢٢- م. رستونترف : المصدر نفسه ص ٢٣٣.
- ٢٣- المصدر نفسه ص ٢٤٦.
- ٢٤- أوليرى : المصدر نفسه ص ١٣٠.
- ٢٥- F.Altheim , Welgeschichte asiens in Griechischen Zeitalter, 1948, Vol II, P.142,

وراجع ايضا:

W.W. Tarn : The greeks in Bactria and India, Cambridge, 1938, 109.

٢٦- أسد رستم : المصدر نفسه ص ٧١ ، وهناك من يذكر ان المدينة قد انشأها انطيوخوس الأول سنة ٢٧٤ ق.م ، وراجع بالتفصيل : Georges Roux : ancient



العرب والتجارة الجولية في العصور الرومانية

Iraq (penguin Book), 1964, P.378.

٢٧- قليب حتى : المصدر نفسه ١/٢٦٠ ، وانظر ايضا :

F.Altheim : Op . cit., Vol. I, P. 281.

٢٨- انظر حوراني : المصدر نفسه ص ٤٥ وكذلك :

R.Ghirshman : Op . Cit , P. 238.

٢٩- حول أصل هذا الملك راجع F.Altheim : Op . cit., Vol. II,P . 14

٣٠- انظر أسدرستم : المصدر نفسه ص ١٢٧ ، التهام- شينل : دراسة في التاريخ السياسي والفكري للعرب قبل الاسلام ، ترجمة وتعليق منذر البكر ( مجلة الفكر الحى) العدد الثانى ، ١٩٦٩ ، ص ٨٧ .

٣١- ش. أ . نودلمان : ميسان ، ترجمة ، فؤاد جميل (مجلة الاستاذ بغداد ، ١٩٦٤ ، ص

٤٦١ ، وفيليب حتى : المصدر نفسه ١/٤٣٤ .

٣٢- حوراني : المصدر نفسه ص ٨٧ .

٣٣- F.I.Mangait : Archaeology in The U.S.S.R. (Penguin Books), 1961, P. 254.

٣٤- Welgeschichte : Vol. 11,P.441 أو Ibid .P. 254.

٣٥- F. Altheim :Op . Cit ., Vol.1, P P. 347- 348.

٣٦- لانكستر هارونج : آثار الاردن ، تعريب سليمان موسى ، الاردن ، ١٩٦٥ ، ص ٤٢ .

٣٧- انظر فيليب حتى : المصدر نفسه ١/٣٠٩ .

٣٨- نقلا عن حوراني : المصدر نفسه ص ٧٤ .

٣٩- المصدر نفسه ص ٧٥ .

٤٠- تفاصيل حملة ايليوس جالوس في 4-3-2 : Strabo: XVI, 4 وعن حملة جايوس

قيصر Plinius Naturalis: Vi,141

عن القسامة نظرة سريعة على بلاد العرب ، ذاته : 160، ٧١ وهو مذكور في لطفى عبد

الوهاب يحيى : العرب في العصور القديمة ، بيروت، ١٩٧٨ ، ص ٤٢٧ .

العرب والتجارة الطويلة في العصر الروماني

٤١- Plinius: Op . Cit, x11, 55 وهو مذكور في لطفى عبد الوهاب يحيى :  
المصدر نفسه ص ٤٢٨.

٤٢- م. رستوفتزف : المصدر نفسه ص ١٤٥.

٤٣- حوراني : المصدر نفسه ص ٨١، وسعاد ماهر : المصدر نفسه ، ص ٤٨.

٤٤- حوراني : المصدر نفسه ص ٧٩.

٤٥- أوليري : المصدر نفسه ص ١٣٦.

٤٦- Charlesworth M.P. :Trade Routes and Commerce of  
The Roman Empire , V.N. Press, Cambridge , 1926,  
P. 134.

٤٧- حوراني : المصدر نفسه ص ٨٦.

٤٨- أوليري : المصدر نفسه ص ١٣٩.

٤٩- المصدر نفسه .

٥٠- سعاد ماهر : المصدر نفسه ص ٥٠.

٥١- م. رستوفتزف : المصدر نفسه ص ١٤٥.

٥٢- إبراهيم أحمد العدوي : الدولة الإسلامية وامبراطورية الروم، القاهرة ، ١٩٥٨ ،  
ص ٥.

Hogarth : The Penetration Of arabia, London,  
1904,P.12.

٥٣- م. رستوفتزف : المصدر نفسه ص ١٤٦.

٥٤- ش. أ. نودلمان : المصدر نفسه ص ٤٥٩.

٥٥- المصدر نفسه ص ٤٥٧.

٥٦- وهي قبالة مدينة فورات وتسمى هذه المدينة عند العرب بالأبلة.

السير ارنولدت ويسلن : الخليج العربي ، مجمل تاريخي من اقدم الأزمنة حي أوائل  
القرن العشرين ، ترجمة عبد القادر يوسف ، مكتبة الأمل بالكويت ( بدون تاريخ )،

العرب والتجارة الدولية في العصر الروماني

ص ١١٢، وش. أ. نودلمان : المصدر نفسه ص ٤٦٠.

٥٧- جوراني : المصدر نفسه ص ٤٩، وأ.ت. ويلسون : المصدر نفسه ، ص ١١٢، وش. أ. نودلمان : المصدر نفسه ص. ٤٦٠.

٥٨- انظر ارشيبالد ر. لويس ، : القوة البحرية والتجارة في حوض البحر المتوسط ، ترجمه احمد محمد عيسى - القاهرة ، ١٩٦٠ ، ص ٢٢.

٥٩- Reinaud ; Relations Politiques et commercial de L'Empire romain avec l'Asie Orientale, Paris , 1863, P. 241.

Ibid, P. 241. -٦٠

\*\*\*\*\*

## المصادر والمراجع

## المراجع العربية:

- ١- إبراهيم أحمد العدوى : الدولة الإسلامية وامبراطورية الروم، القاهرة، ١٩٥٨.
- ٢- ارثيالدر . لويس : القوه البحريه والتجارية في حوض البحر المتوسط ، ترجمه أحمد محمد عيسى ، القاهرة ، ١٩٦٠.
- ٣- أسد رستم : تاريخ اليونان من فيليبوس المقدوني إلى الفتح الروماني ، بيروت ، ١٩٦٩.
- ٤- التهائم - شيتل : دراسة في التاريخ السياسي والفكري للعرب قبل الإسلام ، ترجمة وتعليق منذر البكر ، (مجلة الفكر الحى ) ، العدد الثاني ، ١٩٦٩.
- ٥- د.د. دى لاسى أوليرى : علوم اليونان وسبل انتقالها إلى العرب ، ترجمة - كامل وهيب ، القاهرة . ١٩٦٢.
- ٦- جواد على : المفضل في تاريخ العرب قبل الإسلام (٩ اجزاء) ، بغداد ، ١٩٧٦.
- ٧- جورج فضلو حوراني : العرب والملاحه في المحيط الهندي ، ترجمة يعقوب بكر ، القاهرة ، ١٩٥٨.
- ٨- م. رستونزف : تاريخ الامبراطورية الرمانية الاجتماعى والاقتصادى ، ترجمة زكى على وسليم سالم ، القاهرة ١٩٥٧.
- ٩- سعاد ماهر : البحرية في مصر الاسلاميه واثارها الباقية ، دار الكاتب العربى للطباعة والنشر ١٩٦٧.
- ١٠- ت.أ. شوموفسكى : العرب والبحر- موسكو ١٩٦٤.
- ١١- فيليب حتى : تاريخ سورية ولبنان وفلسطين ، الجزء الأول ، ترجمة جورج حداد وعبد الكريم رافق ، دار الثقافة ، بيروت ، ١٩٥٠.
- ١٢- أ.ى. كرتشكوفسكى : تاريخ الادب الجغرافى العربى ، ترجمة صلاح الدين عثمان ، القاهرة ، ١٩٦٣.
- ١٣- لانكستر هارونج : آثار الاردن ، ترجمه سليمان موسى ، الاردن ، ١٩٦٥.
- ١٤- لطفى عبد الوهاب يحيى : العرب في العصور القديمة ، بيروت ، ١٩٧٨.

### العرب والتجارة الدولية فتح العصور الرومانج

- ١٥- أ. موسيل : شمال الحجاز ، ترجمة - عبد المحسن الحسيني ، اسكندرية ، ١٩٥٢ .
- ١٦- ي. هل : الحضارة العربية : ترجمة إبراهيم العدوي ، القاهرة ، ١٩٥٦ .
- ١٧- السير ارنولد ويلسن : الخليج العربي ، مجمل تاريخي من اقدم الأزمنة حتى اوائل القرن العشرين ، ترجمة عبد القادر يوسف ، مكتبة الأمل بالكويت ( بدون تاريخ ) .

### دوريات:

- ١- ش.أ. نودلمان : ميسان ، ترجمة - فؤاد جميل ( مجلة الأستاذ ) بغداد ، ١٩٦٤ .
- ٢- منذر عبد الكريم البكر : العرب والتجارة الدولية منذ أقدم العصور إلى نهاية العصر الروماني ( مجل المرشد ) العدد الرابع ، البصرة ، ١٩٧٠ .

\*\*\*\*\*

## المراجع الأجنبية:

- 1- Altheim F. : Weltgeschichte, Berlin, 1962.
- 2- Altheim F. : Weltgeschichte. Asiens im Griechischen Zeitalter, 1948.
- 3- Arrianus : Anabasis.
- 4 - Charlesworth M.P. : Trade routes and commerce of The Roman Empire , Cambridge, 1926.
- 5- Georges Roux : ancient Iraq (penguin Books) , 1964.
- 6- Ghirshman R. : Iran (Penguin Books), 1954.
- 7- Hogarth : The Penetration of Arabia, London, 1904.
- 8- Mongait F.1 : Archaeology in the U. S.S.R. (Penguin Books) , 1961.
- 9- Pirenne J. : Le Royaume Sud- Arabe de Qataban, Louvain 1961.
- 10- Plinius : Historia Naturalis.
- 11- Reinaud : Relations Politiques et Commerciales de L'Empire romain avec L'Asie Orientale, Paris, 1863.
- 12- Rostovtzev M. : Social and Economic History of The Romain Empire , Cairo, 1975.
- 13- Strabo , Geographia.
- 14- Tarn W.W. : The greeks in Bactria and India , Cambridge , 1938.

\*\*\*\*\*