

التواصل الحضاري بين شعوب العالم القديم: أهمية العلاقات التجارية مع الهند والصين.

**CIVILIZATIONAL COMMUNICATION AMONG THE PEOPLES OF THE
ANCIENT WORLD: IMPORTANCE OF TRADE RELATIONS WITH INDIA AND
CHINA.**

**COMMUNICATION DE CIVILISATION ENTRE LES PEUPLES DU MONDE
ANTIQUÉ: IMPORTANCE DES RELATIONS COMMERCIALES AVEC L'INDE
ET LA CHINE.**

مرزوقي نور الدين

جامعة عبد الحميد مهري قسنطينة -2- ، الجزائر.

تاريخ النشر: 2019/12/15

تاريخ القبول: 2019/06/10

تاريخ الإرسال: 2018/12/29

ملخص: يقصد بالتجارة عملية تبادل السلع والخدمات بين الدول أو بين الشعوب، وتنقسم إلى نوعين؛ داخلية وخارجية. وقد زاولت الشعوب القديمة التجارة الخارجية منذ آلاف السنين؛ لم يُثنها بعد المسافات، وصعوبة الطرق والمسالك برا وبحرا... من ممارسة عمليات التبادل التجاري على نطاق واسع، حيث استوردت وصدرت سلعا ضرورية لا غنى عنها في حياتها اليومية، وأخرى كمالية زادت من رفاهيتها. وقد سجل لنا التاريخ تلك المبادلات التجارية التي تمت، في أزمان موعلة في القدم، بين شعوب بلاد الرافدينوقدماء المصريين والفينيقيين والقرطاجيين والفرس والإغريق والسلوقيين والرومان... من جهة، وبلدان الشرق الأقصى القديم لاسيما الهند التي اشتهرت بتنوع ثروتها، والصين التي تميزت بنعومة حريرها من جهة أخرى.

في هذا المقال نحاول تقديم صورة قلمية عن النشاط التجاري والتواصل الحضاري بين هذه الشعوب والشرق الأقصى القديم وعلى وجه الخصوص صلاتها بالهند، للخروج ببعض الاستنتاجات والرؤى.

الكلمات المفتاحية: التجارة؛ الهند؛ الصين؛ الشعوب القديمة.

Abstract : Commerce is the exchange of goods and services among states and peoples and is of two main types: domestic and external. Ancient nations practiced trade thousands of years ago. Remoteness as well as the challenging routes on land and at sea were not a constraint for large scale trade exchanges.

A lot of goods deemed essential for daily life were either exported or imported along with some other luxury goods. History recorded and shows us these very commercial exchanges were there since immemorial time between the Mesopotamian people, the ancient Egyptians, the Phoenicians, the Carthaginians, the Persians, the Greeks, the Seleucids and the Romans in one hand and the peoples of the far East in particularly India widely known for the diversity of its resources and China known for its luxurious silk in the other hand.

The present paper tries to highlight the commercial activities and the cultural interactions between these very people and the ancient Far East particularly with India as to get some views and conclusions.

Keywords : trade; India; China; ancient nations.

Résumé : Le commerce est l'échange de marchandise entre des états et même aussi entre les peuples. Cette activité vient en deux types principaux : intérieur et extérieur. Il ya des milliers d'années, d'anciens peuples ont exercé des activités commerciales malgré la distance, l'isolement et l'état des routes terrestres et maritimes.

Tout cela n'a pas empêché les échanges commerciaux à grande échelle. De produits de première nécessité pour la vie quotidienne avaient été importés et ou exportés et même des produits de luxe. L'histoire nous révèle ces échanges entre l'ancienne Mésopotamie, l'Égypte, les Phéniciens, les Carthaginois, les Perse et les Grecs, les Séleucides et les Romains d'une part et les pays de

L'Extrême-Orient ancien d'autre part en particulier l'Inde connue pour sa diversité et sa richesse et la Chine connue aussi pour le commerce de la soie de luxe.

Cet article tente de mettre en évidence les activités commerciales et culturelles entre les peuples susmentionnés et l'Extrême-Orient ancien en particulier avec l'Inde, afin d'obtenir des points de vue et des conclusions.

Mots clés : Commerce; Inde; La Chine; Peuples anciens.

مقدمة:

ارتبطت معظم الشعوب القديمة في غرب العالم القديم بعلاقات تجارية - بالقوافل برا وبالمراكب بحرا - مع بلدان الشرق الأقصى لاسيما الهند والصين، واستجلبت منها خيرات بعضها حيواني المنشأ وبعضها الآخر نباتي. وتجشم تجار هذه البلدان، عناء الأسفار ومشقة البعد، تحذوهم في ذلك الأساطير المشوقة التي رويت من قبل الأقدمين عن خيرات الهند وعجائبها وعن الصين وغرائبها من ناحية، والرغبة المضطربة في تحصيل أرباح خرافية من ناحية ثانية. وكانت أسفار تجار هذه الشعوب في البداية صعبة للغاية. وبمرور السنين بدأت تقل صعوبتها - ولا أقول تسهل - توازيا مع التطور الذي شهدته - بمنطق ذلك الزمن السحيق - وسائل النقل والمواصلات.

1- تجارة بلاد الرافدين مع الهند الأقدم تاريخيا:

إن تجارة الهند الخارجية وبالخصوص مع بلاد الرافدين قديمة مثل تاريخها. فهناك آثار وجدت في "سومر"، تدل على وجود تبادل تجاري كان يتم بين هذا القطر العريق وبين بلاد الهند، في عهد ليس أقدم تاريخا من سنة 3000 ق.م (ديورنت 2008 : 187). وبالرغم من كون الحياة البدائية هي الطابع السائد في الهند في ذلك الزمن الغابر، إلا أن الهند كانت متصلة بالشرق الأوسط عموما وبلاد الرافدين خصوصا. ولهذا يبدو أن العلاقات التجارية بينها وبين هذا الشرق، لم تنقطع حتى بعد اندثار حضارة وادي السند (**Indus**). (الندوي 1970 : 159) ومن دلائل وصول بضائع بلاد الهند، منذ أقدم العهود، إلى بلاد الرافدين أن السومريين نقشوا على أختامهم المستطيلة، التي اشتهروا بها، حيوانات لم تكن موجودة سوى في الهند. فمثلوا على نقوشهم فيلة تحمل أغطية على ظهورها، وفي ذلك أول دليل على استئناس هذا الحيوان الضخم (أي في العصر الحجري القديم) (لنتون 1990 : 189) لذلك يمكن اعتبار السومريين أول من استورد الأفيال الهندية، بالرغم من أن المصادر لا تذكر المجالات التي استخدمت فيها هذه الحيوانات.

زيادة على ذلك، فإن الآشوريين، جلبوا من الهند شجرة القطن؛ فقد ورد في نقش ملكهم "سنحريب" (Sennachérib) الذي اعتلى سدة الحكم بين [704-681 ق.م]، أول إشارة للقطن أنه "شجرة تثمر الصوف، قطفوها واستخرجوا منها الشعر (القطن)...". (ديورنت 1961 : 280 هامش 1).

ونشطت الملاحظة أكثر بين الهند والشرق الأوسط عموما وبلاد الآشوريين خصوصا في الفترة الممتدة بين القرنين الثامن والرابع قبل الميلاد. وخلالها لم تكن السفن الهندية تجري في نهرى الهند "الغانج" (Ganges) و"الجمنا" (Jumna) المحليين، فقط بل امتد نطاقها إلى البحار والمحيطات البعيدة. إذ ترددت سفنها على بحر العرب والخليج الفارسي، واتصلت اتصالا وثيقا ببلاد الآشوريين، وتبؤدت العلاقات التجارية بينهما وتردد التجار بين القطرين بالسفن بحرا.

(عجيبة 2001 : 139). لذلك، يرجح العلماء قيام علاقات تجارية بحرية واسعة عبر الخليج الفارسي، بين حضارتي وادي السند في الهند وبين بلاد الرافدين في العراق بالنظر على التشابه القوي بينهما. (الشويحات 2004 : ه). وهنا يحق لنا التساؤل؛ ما هي البضائع الهندية التي كانت تتدفق على بلاد الرافدين؟

جلبت أقدم مدن السومريين، ونقصد بها "أور" (Our)- التي عُرفت بقديم علاقاتها التجارية مع بلاد الهند وما جاورها- كميات من الأحجار الكريمة من هذه البلاد السخية، واستوردت في الآن عينه، مقادير أخرى من مناجم "بادخشان" في أفغانستان (المنياوي، أحمد 2010: 140).

وقد ساعدت التجارة الخارجية للهند مع منطقة بلاد الرافدين، على تزويد سكان وادي السند بالأغذية الضرورية والمواد الخام والمواد الأساسية، على غرار القطن والأصباغ والمعادن والزجاج ... وغيرها (الشويحات 2004: ه) وبالمقابل، وفضلا على ضرورتها، استوردت شعوب بلاد الرافدين من الهند سلعا ذات طابع كميالي أيضا، ولاسيما التوابل، التي اشتهرت بها هذه البلاد منذ القدم، على غرار الفلفل والقرنفل والزنجبيل والهليل ... علاوة على صنوف من الأخشاب أبرزها الصندل. أما من الصين المجاورة للهند، فقد جلبت شعوب بلاد الرافدين الأواني الحديدية والحديدية ... وغيرها (غنيمة 1922: 103). ويبدو أن الصين لم تكن معروفة، بعد، بجودة حريرها في كل أنحاء العالم القديم، ولم تصدر منه، بالرغم من القرب الجغرافي، غير كميات يسيرة إلى بلاد الرافدين. والراجح أن ذلك يعود إلى جملة عقبات أهمها؛ محدودية طرق المواصلات، ونقص الطلب على هذه المادة بحكم بساطة مستوى معيشة الإنسان في هذه الأزمنة الممّعة في القدم. غير أنه بمرور السنين ذاع صيت حرير الصين أكثر، ليلعب الطلب عليه أوجه مع بزوغ القوة الرومانية.

تزامنت الحملة الرومانية في القرن الأول قبل الميلاد على الشرق "الأوسط" مع التوغل الصيني في آسيا الوسطى فحدثت الاتصالات بين الطرفين. وستصل مداها خلال القرن الثاني الميلادي، جراء الطلب الروماني المتزايد على الحرير الخام. فقد كانت تجارة هذه المادة النفيسة عابرة للقارات لم توقفها لا العوائق الطبيعية، ولا الحروب الشعواء، ولا القلاقل السياسية الداخلية التي تعصف بالطرفين، ولا وجود الوسطاء التجاريين الذين كانت تعج بهم جنبات الدروب التجارية ويعسرّ تجنّبهم من هذا الطرف أو ذاك (Poinsoite 1979 : 434).

2- العلاقات التجارية بين مصر والهند:

إذا كانت أولى الشعوب الآسيوية القديمة تعاملا تجاريا مع الهند والصين هي شعوب بلاد الرافدين، فإن أولى الأمم الإفريقية القديمة تعاملا مع المنطقة نفسها هي مصر، لكون حضارتها بلاد الرافدين ومصر متزامنتين تاريخيا.

نستطيع أن نقول إنه لا توجد تجارة أسهمت في رواج تجارة مصر - ومن ثمة، رواج تجارة هذه البلاد مع كل الأصقاع التي كانت تصلها السلع المصرية في أوروبا قاطبة - كتجارة الهند. ومع أنه من الشائع أن الملك البطلمي بطليموس الثاني فيلادلف (Ptolémée II Philadelphie) في مصر كان أول من فتح تجارة مصر الشرقية مع الشرق الأقصى، إلا أن ذلك مجافٍ للحقيقة لأن سفن المصريين كانت تمخر عباب البحر الأحمر ثم المحيط الهندي قاصدة الهند للإتجار معها، منذ عهد "سليمان" بل وربما منذ حرب "طروادة". (341-341 : Huet 1763) ولكن ذلك لا يجعلنا نُعْمِطُ بمجهودات البطالمة الكبيرة في خدمة التجارة بين مصر والشرق الأقصى. إذ أنهم وطفوا للرومان - دون أن يقصدوا- طرقا

التواصل الحضاري بين شعوب العالم القديم: أهمية العلاقات التجارية مع الهند والصين. د.م. 5140-2392

سالكة إلى منطقة الشرق الأقصى، وسهلوا لهم تجارة شرقية عادت على الإمبراطورية بالنفع العميم ودرت على خزنتها أرباحا كبيرة.

شيد البطلمة في عهد بطليموس الثاني فيلادلفُ عدة موانئ على ساحل البحر الأحمر، وسعوا لربطها بمدينة قفط الواقعة على نهر النيل في أقرب نقطة إلى هذا البحر، كمينائي "بيرينيكسي" (Bérénice) [نسبة إلى بيرينيس أم بطليموس الثاني] و"ميوس - هورموس" (Myos-hormos) اللذين أصبحا من أهم الموانئ التي سيعول عليها الرومان، بعد أن دانت لهم مصر، في تجارتهم مع إفريقيا الشرقية ومنطقة الشرق الأقصى (مهراند.ت: 76).

ويرى بعض المؤرخين أن التبادل التجاري المصري الهندي يعود إلى أقدم من ذلك. إذ يرجح أنه يعود إلى سنة 4600 ق.م. فقد عثر على مركب خشبي تم بناؤه في هذه السنة، ويُعرف علميا باسم "مركب خوفو". وبعد تحليل عينات من جميع مكونات الأخشاب التي بني منها، وُجد أن بعضها من أخشاب مصرية محلية، وأغلبها من أشجار مستوردة من مناطق جنوب شرق أوروبا وآسيا الصغرى أو السواحل اللبنانية. وكانت المفاجأة وجود بعض أخشاب من قطع صلبة من نوع من الأشجار لا ينبت إلا في بلاد الهند، ما دعا هؤلاء المؤرخين إلى البحث عن احتمال وجود علاقات تجارية، تمت بين مصر والهند في عهد الفرعون "خوفو" (Chéops) وهو أمر لم يحسم حتى الآن. (السويفي 1999 : 81)

الشكل رقم 2- بطليموس الثاني 309 - 246 ق.م.



الشكل رقم 1- عملة عليها صورة الإمبراطور الروماني أغسطس

عثر عليها في كنز بودوكوتاي جنوب الهند



وفي الواقع، فإن إبحار المصريين في البحر الأحمر بقصد بلوغ الهند لم يكن سهلا فقد عانوا في بداياتهم من اعتداءات "الأدوميين" (Edomites) وهم شعب سكن جنوبي البحر الميت، وكانوا سادة لهذا البحر. فلم يسمحوا للفراعنة بالملاحة فيه سوى باستعمال مراكب شحن من جهة، وحظروا عليهم استعمال سفنهم الحربية من جهة أخرى. لكن المصريين تخلصوا من هذا الالتزام تدريجيا؛ بالحدق ومهادنة "الأدوميين" في البداية، ثم باستعمال القوة في نهاية الأمر. بل وانتقل المصريون، من بعد تخلصهم من "الأدوميين"، إلى اضطهاد "الأنباط" [وهم خلفاء "الأدوميين" في الأردن] الذين كانوا يمارسون القرصنة في البحر الأحمر (Huet 1763 : 24).

كان التبادل التجاري بين المصريين والهنود يتم بطرق مباشرة طورا، وبطرق غير مباشرة في أطوار أخرى، إذ تحكمت فيه ظروف شتى. فقبل أن يدخل التجار المصريون بلاد الهند ويدخل تجار الهند مصر، كان الطرفان يلتقيان في منتصف الطريق، أي في المدينة التي كانت ميناء ومستودعا يقصده تجار القُطرين لممارسة التجارة، ونعني بها "العربية السعيدة" التي تسمى في وقتنا الحاضر "عدن". وتُعزى أسباب التقاء تجار الهند وتجار مصر في هذه المدينة الواقعة موقعا وسطا بينهما، إما إلى ارتخاء جبل الأمن في البحار، وإما بسبب تغير أمزجة الشعوب إقبالا أو نفورا من سلع معينة، وإما رغبة الطرفين في التقليل من نفقات الملاحة واقتصادا للوقت. أما في الحالات العادية، فقد كان تجار مصر يكملون طريقهم حتى موانئ الهند، ويبلغ تجار الهند مصر عن طريق البحر (Huet 1763 :345).

أما برا، فإن وجود سوريا في شمال شرقي مصر، ساعد المصريين على التزود بسلع الشرق الأقصى، بواسطة قوافل الجمال، عبر طريق كان الفرعون "سيزوستريس" (Sésostris)، أو "سِنُوسَرت" (Sénousret) قد فتحها في وقت سابق بحسب ما جاء في الأساطير، وهو ما حدا بالمصريين لتوسيع نشاطهم التجاري في الهلال الخصيب، ومن ثمة إلى الهند. ومع ذلك، فقد كان النشاط التجاري القديم بين مصر والهند، أقل صعوبة عن طريق البحر الأحمر، بعد أن سيطروا عليه، وأصبح مفتوحا لهم وللفرس أيضا، وهي أقطار كانت بضائعها ضرورية لمصر (Huet 1763 :297-309). كانت واردات مصر متنوعة تردها، برا وبحرا، من جميع مناطق العالم القديم الدانية منها والقاصية. وما يهمننا هنا هو أنها كانت تجلب، فضلا عن البخور والمر من بلاد "البونت" (Pount) مقادير كبيرة من التوابل وبعض المواد الثمينة من الهند منذ زمن بعيد. (شارن 2009: 39).

3- التجارة الفينيقية مع الهند:

اشتهر الفينيقيون بأنهم من أكثر الأمم القديمة دراية بركوب البحر وبالتجارة لاسيما في البحر المتوسط. فإذا كان الرومان قد نجحوا بنشاطهم الحربي، في جعل هذا البحر، زمنا طويلا، بحيرة رومانية فقد نجح الفينيقيون قبلهم بالنشاط التجاري، في جعله بحيرة فينيقية. ولم يقتصر نشاط الفينيقيين على هذا البحر، بل يُرَجَّح أنهم بلغوا الموانئ الهندية أيضا (Huet 1763 :342-343).

لقد أبحر الفينيقيون في البحر الأحمر وطافوا حول شبه الجزيرة العربية، وكان الهنود، من جهتهم، في تلك الفترة، قد أبحروا باتجاه الغرب، وبلغوا الساحل الشرقي لإفريقيا، انطلاقا من ساحل الهند الشمالي الغربي، خصوصا وأنهم تعرفوا على خصوصيات الرياح الموسمية [أوقات هبوبها وتغير ذلك الهبوب]. (عقون 2009 : 2) ما يعني أن بلاد الهند لم تكن غريبة عن الفينيقيين.

وسجل لنا التاريخ الرحلة التجارية بين فلسطين واليمن، التي وقعت أيام النبي سليمان وملكة سبأ بين سنتي 900/1000 ق.م. والرحلة التي تمت انطلاقا من اليونان إلى "مالابار" (Malabar) [الجزء الجنوبي الغربي من الهند] لجلب العاج والأحجار الكريمة. ولم تنقطع الصلات بين الفينيقيين والهند، إذ أن السفن الفينيقية كانت ترسو على سواحل الهند على الدوام. (الندوي 1970 : 159)

ففي سنة 975 ق.م، أرسل ملك صور "حيرام الأول" (Hiram I) سفنه إلى الخليج العربي ومنه إلى بحر العرب فالهند ليأتي منها بالعاج. ومعروف أن الهند غنية بالغابات والحيوانات البرية وأولها الأفيال. لذلك كان طبيعيا أن يشد

التجار رحلهم إليها لجلب الأنياب العاجية الثمينة. كما حمل تجار الأناضول - وهم جيران الفينيقيين من الشمال - القروذ والطواويس من الهند إلى بلادهم (الندوي 1970 : 159)، ويُرجح أن العاج والقرودة والطواويس التي أتت بها سليمان من الهند، إنما جاءت عن طريق الخليج "الفارسي" (ديورنت 2009 : 187)، ثم نقلت عبر بلاد الرافدين برا.

ولم يستجلب الفينيقيون بضائع الهند باستعمال المراكب بحرا فحسب، بل وعن طريق القوافل البرية أيضا. فعلاوة على قوافلهم التي كانت تتجه إلى بلاد العرب، لتأتي منها بالذهب والعقيق اليماني والبخور والصبر والعطور... كانوا يرسلون قوافل أخرى، تقصد بلاد الهند لتستجلب منها اللؤلؤ والأباريز والعاج والأبنوس وريش النعام والقروذ ذائعة الصيت،... ناهيك عن قوافلهم التي كانوا يوفدونها، عبر بلاد "الآشوريين"، إلى بلاد الصين البعيدة، لتجلب منها المنسوجات القطنية والكتان والخمر والأحجار الكريمة والماء المعطر والحريز. (سنيوبوس 2012 : 36-37)

لم يكتفِ الفينيقيون باستغلال ما استوردوه من سلع الهند في أمورهم الحياتية فقط، بل تجاوزوا ذلك إلى توزيع بعض منها على الأقطار المشرفة على البحر المتوسط. وكان الفينيقيون، منذ عهد الأسرة المصرية السادسة (2100-1788 ق.م) وما بعدها، أنشط تجار العالم القديم. فقد تحرروا من حكم مصر عام 1200 ق.م، وأصبحوا سادة البحر المتوسط. فنقلت سفنهم مصنوعاتهم، كالزجاج والمعادن والأسلحة والحلي...، ومنتجات غيرهم المتمثلة في غلات الهند والشرق الأقصى القديم، وعلى رأسها الحبوب والخمور والمنسوجات والحجارة الكريمة... إلى شعوب البحر المتوسط (ديورنت 1961 : 311)، التواقة إلى بضائع الشرق الكمالية.

لم يكن أمرا مستغربا، أن يبقى سحر بلاد الهند ماثلا في نفوس الفينيقيين حتى عهد متأخرة. إذ أنه لما جاء الإسكندر غازيا لمدينة "صور"، سار بعض تجارها المغامرين في مؤخرة جيشه إلى بلاد الهند للتجارة (ديورنت 1961: 314) وفي الوقت الذي كان فيه هذا القائد، يهزم الملك الهندي "بورس" (Porus) ويروض شعوب الهند، كان هؤلاء التجار - وقد استجابوا لنداء البحث عن السلع الذي يجري في عروقهم كتجار مَهْرَة - قد جمعوا أصنافا من الأشجار العطرية، التي صادفوها تنبت على أرض الهند (Huet 1763 : 102) يحدوهم الأمل في أن يستخلصوا منها عطورا زكية.

4- اقتناء القرطاجيين للبضائع الهندية رغم البعد الجغرافي:

برع القرطاجيون في الملاحاة والنشاط التجاري. فوصلوا إلى غرب إفريقيا لكنهم، واستنادا إلى ما جاء في المصادر، لم يبحروا إلى الشرق الأقصى القديم. وبالرغم من نأى المسافة التي كانت تفصل بين بلادهم وبين الهند، فقد بلغتهم بعض بضائع هذه البلاد والمتمثلة أساسا في الأفيال؛ ومع أن المصادر لا تذكر كيفية وصول هذه الحيوانات الجسيمة إلى بلادهم، إلا أنها تتفق على أنهم استعملوها في حروبهم.

عندما كان "حنبل" يخترق جبال "الألب" (Alpes) ويحارب الغالين في طريقه لاحتلال روما، صَحْبَة سبعة وثلاثون فيلا معظمها إفريقي إلا فيل هندي واحد كان يُعرف بضخامته. وقد هلكت الفيلة الإفريقية جميعها من جراء كثرة الثلوج والانزلاقات بالقرب من نهر الرون (Rhône) وظل ذلك الفيل الهندي الوحيد محتفظا بجبروته (المنياوي، رمزي 2010: 106). وكانت الفيلة جزءا مهماً من بُنية جيش "حنبل" لا تحيىص عن استعماله في معاركه لقهر الرومان، علاوة على استخدامه في حمل المؤونة (الحسيني 2010: 13). وكانت الفيلة الهندية أثيرة لدى القرطاجيين، بسبب

جسامتها؛ إذ يبلغ ارتفاع الواحد منها إحدى عشر قدما، زيادة على اتصافها بالجَلْدِ وشدة التحمل، قياسا إلى الفيلة الإفريقية، التي لا يبلغ طولها سوى تسعة أقدام فقط، وهو ما جعلها تتسم بخفة الحركة والنشاط الدائم، لكنها على النقيض، لا تتحمل الأنواء كالأفيال الهندية. (المنياوي، رمزي 2010: 98) ولم تحفل المصادر بذكر بضاعة أخرى من البضائع الهندية، التي بلغت الأسواق القرطاجية، غير الأفيال التي من المرجح أنها وصلتهم بواسطة شعوب أخرى كالمصريين أو الفينيقيين... وذلك أمر منطقي، في رأيينا، بحكم بعد المسافة بين بلاد القرطاجيين وأقطار الشرق الأقصى القديم.

5- التبادل التجاري بين فارس والهند:

إذا كانت البضائع الهندية، على ندرتها، وصلت القرطاجيين، وهم أبعد ما يكون عن الهند، فليس مستغربا أن تصل سلع هذه البلاد إلى بلاد الفرس القريبة من تخوم الهند والصين، فقد مكن جوار بلاد فارس للهند، من ممارسة تجارة نشطة بين هذين البلدين. ومع أن الفرس كانوا يمارسون تجارة أكثر زخما، مع أمم مجاورة لهم مثل مصر وبلاد العرب، إلا أنهم نالوا نصيبا كبيرا من ثروات هندية جلبوا أكثرها برا (Huet 1763: 46).

ومن أشهر الطرق البرية التي كانت تصل بلاد فارس بالهند، طريق تجتاز ممرات أفغانستان؛ إذ جعلت هذه الطريق مدينة "سوس" (Suze) إحدى حواضرالفرس، مستودعا لثروة الشرق، في ذلك العهد السحيق، وكانت ثروة لا يكاد يصدقها عقل. وكان هدف هذه الطرق، في الأساس، حريبا إداريا؛ أنشئ لتيسير سيطرة الحكومة المركزية وتسهيل أعمالها الإدارية ومع ذلك أفادت في تنشيط التجارة وانتقال العادات والأفكار. (ديورنت 1998 : 413)

كانت هذه الطرق البرية مطروقة قبل الألف الثانية قبل الميلاد، فقد كانت تجوبها قوافل الآراميين - منذ هذا الزمن الموعول في القدم -حاملة سلعا متنوعة قادمة من الهند، وقد شقت أراضي أفغانستان وإيران (ظاظا125:1991) وبالرغم من أن الطرق البرية بين بلاد فارس والهند، كانت أكثر نشاطا تجوبها القوافل جيئة وذهابا، إلا أن ذلك لا يعني أن السلع بين البلدين كانت تنقل برا فقط. فقد استعمل الفرس مراكب كانت تخر عباب الخليج الفارسي وبحر الهند، لتبلغ موانئ الهند وتشحن بضائعها. كما استخدم الفرس، فوق ذلك، الأتهار الكبرى، ولاسيما دجلة والفرات، لتسويق البضائع الآتية من أقطار الشرق الأقصى القديم، أي الهند والصين نحو أوروبا، لا سيما وأنهم كانوا على مقربة من سواحل بحر قزوين والبحر الأسود. (Huet 1763: 46).

كان مرور السلع عبر الأراضي الفارسية بين الشرق الآسيوي والغرب الأوروبي، قبل حملة الإسكندر، يُشعرُ أهلها بالتوجس من أي خطر خارجي محقق ببلادهم، فقاموا بإنشاء شلالات على ضفاف نهري دجلة والفرات، تكون حواجز تحوّل دون ملاحاة الأجانب في النهرين، ما قد يؤدي بهؤلاء إلى غزو بلاد فارس (Strabon XVI, 1) ويرجح أنها أقيمت في زمن الملكة الآشورية، نيكروتيس (Nicrotis) فلما جاء الإسكندر دمر معظمها (-49 : Huet1763 50) وظل بعضها شاخصا حتى زمن "جوليان الملحد" (Julianus) (Ammien Marcellin XXII, 1)، الذي لم يحكم الإمبراطورية الرومانية غير مدّة قصيرة (361-363م) سعى فيها إلى غزو بلاد فارس وفيها لقي حتفه. (الناصرى، تاريخ الإمبراطورية ... 1991 : 458) غير أن الفرس سرعان ما صححوا أخطاءهم، بعد اكتشافهم الأرياح التي تدرها هذه السلع على بلادهم، فنزعوا كثيرا من تلك الشلالات واستعاد دجلة والفرات مجراهما، ما سمح

لتجار الهند وتجار ما بين النهرين بل وتجار الشرق كله، باستغلال النهرين لنقل بضائع ثمينة، آتية من الهند والصين مارة إلى أوروبا. (Huet 1763 :50).

من بين "البضائع" المميزة التي استوردها الفرس من الهند: العبيد، وكان المراد من "استيرادهم" هو تجنيدهم في الجحافل الفارسية، أو استغلالهم كخدم. ومعروف أن الجيش الفارسي الإخميني، الذي تم حشده لقتال الإغريق، كان مؤلفا من أجناس مختلفة بينها هنود أصليون و"السাকা" (Saca) وهم قبائل أجنبية استقرت في الهند قديما. (لنتون 1990 : 210)، علاوة على رجال أشداء من قبائل "الهيدريين" (Hydriques) الهندية، الذين استخدموا كمرتزقة في الجيش الفارسي، بالرغم من أن الإخمينيين لم يغزوا أرض الهند، بل بلغوا تخومها فقط في حملة ملكهم الكبير "قورش" (Cyrus) (Strabon XV, 1) كما سير الفرس القبيلة الهندية إلى بلاد الإغريق واستخدموها في معظم معاركهم. ولكونها قطعة أساسية في جيشهم، نقل الفرس مئات القبيلة الهندية إلى بلاد الإغريق بالرغم من نأي المسافة، وأقاموا لها قناطر حتى تعبر مضيق "الهلسبونت" (Hellespont) أو الدردنيل (Dardanelles) وهي آمنة (ديورنت 1961 : 413) وقد تحمل الفرس مشقة نقلها كي تبث الرعب في نفوس الجيوش الإغريقية، وتكون وسيلة من وسائل تحقيق النصر على خصومهم.

اقتنى الفرس فضلا على القبيلة، كلابا هندية لاستخدامها في الحراسة والصيد. فقد كان حاكم ولاية آشور وبابل في عهد الأسرة الإخمينية، يجوز أملاكا خاصة تتمثل في ثمانمائة جوادا تستخدم في الحرب، وستة عشر ألف فرس وعددا كبيرا من الكلاب الهندية. (Hérodote I, 19) كما استورد الفرس الأخشاب الهندية. حيث أن الإمبراطورية الفارسية الإخمينية، أثناء قمة توسعاتها، حازت مناطق عديدة أهمها بلاد الهند، وكانت مركزا هاما للأخشاب الجيدة، التي استغلها الفرس في مجالات عديدة منها البناء وإنشاء القوارب والعربات والأسلحة ومكائن الحرب المختلفة. (طه باقر 2011 : 481).

6- واردات الإغريق من الهند مادية وروحية "استيراد التصوف الهندي":

لما دخلت اليونان المجال التجاري العالمي، وامتدت رفعتها واتسع نشاطها حاولت هي الأخرى، أن تتصل ببلدان الشرق الأقصى وخاصة الهند. (الندوي 1970 : 160). وبمرور الزمن ربط الإغريق علاقات تجارية مع هذه البلاد، وكانت تتم عن طريق المستعمرات الأيونية وخاصة مدينة "ميلييتوس" (Miletos) وأسواقها، إذ لم يعرف الهنود عائقا للوصول إلى تلك الأسواق الغنية. كما استطاع الوسطاء حمل البضائع والآراء الهندية أيضا إلى هناك. وقام هنود آخرون بزيارة اليونان لعرض حكمتهم على أهلها أو لتلقي الحكمة منهم. ويدل على ذلك ما رُوِيَ أن "سقراط" (Socratês) قابل أحد حكماء الهند في أثينا، فسأل الحكيم الهندي سقراط قائلا: ((إنك تدعو نفسك فيلسوفا؛ فيماذا تشغل؟))، فأجاب سقراط بأنه يدرس الشؤون البشرية. فضحك الحكيم الهندي قائلا: ((يستحيل للبشر أن يفهم الشؤون البشرية، ما لم يدرك الشؤون الإلهية أولا)) وهذه القصة تشهد على وجود بعض الاتصالات الحقيقية بين فلاسفة اليونان وفلاسفة الهند. (عجيبية 2001: 139-140) وفي أيام الإسكندر، وبالرغم من أن الموت قد قضى على غالبية مشاريعه، فإنه لم يتخلَّ، خلال آخر سنين من عمره، عن فتح طريق تجاري دائم، أو بالأحرى؛ إعادة فتح العلاقات التجارية بين الهند ومصر. وسيكمل خلفاؤه من بعده معظم هذه المشاريع ولا سيما البطالمة الذين ورثوا مصر.

لذلك يمكن القول إن الإسكندر نشط هذه العلاقات وجعلها أكثر سلاسة (Huet 1763:104-105). بعد توسعات الإسكندر حدثت الاتصالات على نطاق أوسع، خاصة وأن فتوحاته قد امتدت إلى وادي نهر السند. وهي فتوحات أعطت فرصة كبيرة للقاء خصب بين الحضارات الشرقية واليونانية والفارسية والهندية... خاصة وأن الإسكندر قد رافقه إلى الهند عددا من العلماء والفلاسفة والمؤرخين اليونانيين، ولما عاد إلى بلاده، اصطحب معه علماء هنودا نزولا عند نصيحة أستاذه "أرسطو". بهذا، تم التبادل الفكري والعلمي بين الهند واليونان وبلاد الشرق الخاضعة للإسكندر. ومما ساعد على ذلك أن الطرق البرية والبحرية كانت سهلة ميسورة. (عجبية 2001 : 140).

ومن جراء هذه الاتصالات واللقاءات ازداد النشاط التجاري، وكثر ارتياد البضائع بين اليونان وبين بلدان الشرق الأقصى خاصة الهند. وكانت القوافل تحمل البضائع الهندية إلى الشعوب اليونانية أو تحمل منها إلى الهند عبر طريقين: بري، يمتد من فتحات "هندوكوش" ليلبغ بحري قزوين والأسود. وبحري، عن طريق بحر العرب إلى البحرين الأحمر والمتوسط. (الندوي 1970 : 174).

والحق، أن فتحات هندوكوش (Hindu-kush) كانت أكبر وسيلة لتبادل العلاقات التجارية بين الهند والشرق الأوسط. ولما فتح الإسكندر السند وطوال عصر السلالة الماورية التي حكمت الهند بعده بين (322-185 ق.م) ازدادت الروابط الثقافية والتجارية بين الهند والشرق الأوسط من جهة وبين اليونان من جهة أخرى، إذ كانت القوافل التجارية تنطلق من مدينة "باتنا" (Patna) عاصمة هذه السلالة، وتأخذ طريقها إلى الشرق الأوسط عن طريق فتحات "هندوكوش" مارة بمدينة "تاكسيلا" (Taxila) وكابل عاصمة أفغانستان، ثم تجتاز الصحراء الممتدة من إيران إلى الشام مخترة حدود الأناضول. وبذلك، تصل البضائع الهندية إلى اليونان، وقد شوهدت بضائع بكميات كبيرة في نهر "أوكسوس" (Oxus) في طريقها إلى أوروبا (الندوي 1970:170-171).

وفي الوقت الذي أخذت فيه سفن الهند تشق البحار إلى مرافئ بورما والصين المجاورتين، في عهد الملك الماوري "تشاندر غوبتا موريا" (Chandra Gupta Maury) كانت أسواق الهند تزدهم بالتجار اليونانيين الذين أطلق عليهم الهنود لقب "يفنا" (وتعني: الأيونيون)، وكان ذلك في القرون التي سبقت والتي لحقت مولد المسيح (ديورانت 2009 : 187) وكانت أثينا تُسِيرُ، حتى قبل أن يستعلي الإسكندر على سدة الحكم في بلاد الإغريق، القوافل برا والمراكب بحرا، لتجلب ما تطلبه الشعوب اليونانية؛ فاستوردت الصدف والكتان والأصباغ الفينيقية والزجاج المصري... واستجلبت عاج الحبشة وخطوط وسمغ بلاد العرب، ولم يمنعها نأى المسافة بينها وبين أصقاع الشرق الأقصى، من جلب الأقمشة المطرزة من الصين (ديورنت 1998 : 59) أما من الهند فقد استورد الإغريق الأفيال. ولعل غزوات الإسكندر التي بلغت هذه البلاد، جعلته يزود جيوشه بهذه الحيوانات الضخمة، لاسيما وقد أضر أنها هزمت كتائبه في عدة معارك، فأضحت بعد حملته الشهيرة على هذه البلاد النائية، جزءا أساسيا من بُنيان جيشه.

كان حرس هذا القائد مؤلفا، قبل الحملة، من الطبقة النبيلة من المشاة وخيالة من المقدونيين، ويأتي بعد ذلك عربات تجرها خيول. وبعد غزوه الهند أضيفت فيلتهما إلى قوام جيشه. وكانت الفيلة تُعصب بعصائب وقَنَازِعَ وتحمل في القتال - عدا السائق - أبراجا من الخشب في كل منها أربعة رجال مسلحين. ومما يؤثر عنها، أنه كان يقدم أمام أنظارها قبل دخول القتال عصير تمر أحمر، إما لتهيئتها أو لمنع اضطرابها عند رؤية الدم (طه باقر 2011 : 487 - 488) والمرجح

التواصل الحضاري بين شعوب العالم القديم: أهمية العلاقات التجارية مع الهند والصين. د.م. 5140-2392

أن الإسكندر قد استحسّن الفيلة الهندية لجدارتها في الحرب من جهة، وامتلاكه أعدادا كبيرة منها من جهة أخرى، وهو ما شجعه على استغلالها في جحافلها.

كان حليفه ملك "تاكسيلا" قد أرسل له مَدَدًا قَوَّامُهُ أَلْفٌ وسبعمائة فارس من الهنود وثلاثين فيلا، وهدية تمثلت في مائتي وزنة من الفضة مرفقة بمفتاح عاصمته كما أهدى إليه العاهلان "أبيسار" و"بوروس" بعد المصالحة بينهم، عددا كبيرا من الفيلة. (زهيراتي 1999:86) وواصل الإغريق بعد زمن الإسكندر استيراد الفيلة الهندية واستخدموها في حروبهم. إذ أنه لما استغاث أهل مدينة "تارنتوم" (Tarentum)، الواقعة في جنوبي إيطاليا، رأى "بيرهوس" (Pyrrhos) (عاهل مملكة "إيبيريا" (Epire) الإغريقية، أنه يستطيع فتح روما التي كانت خطرا يهدده من الغرب، لذلك عبر البحر "الأدرياتيكي" (الأدرياتيكي) سنة 281 ق. م، على رأس قوة مؤلفة من خمسة وعشرين ألفا من المشاة وثلاثة آلاف من الفرسان وعشرين فيلا هنديا. (دياكوف 2000:488) وبالرغم من هزيمة "بيرهوس" واستيلاء الرومان على "تارنتوم"، فقد أبلت هذه الفيلة بلاء حسنا في المعارك الأولى، بعد أن فاجأت الرومان بشراستها وضخامتها.

كان اليونانيون زيادة على الفيلة، قد أخذوا التصوف من الهند. (ديورنت 1998:193) ونستشف من هذه العبارة، أن اليونانيين - وهم الضليعون في الفلسفة وشؤونها - لم يأخذوا بضائع الهند المادية فقط... بل وأمورا فكرية روحانية أبرزها التصوف ومبادئه. وأبقى خلفاء الإسكندر طرق التجارة ممدودة إلى أصقاع الشرق الأقصى القديم، خصوصا وأنها كانت تعج بالموارد والثروات، فاستوردوا ما تاقت أنفسهم رعاياهم إليها سواء ضرورية أم كمالية.

7- التبادل التجاري بين "السلوقيين" والهند:

لما انشطرت مملكة الإسكندر ورثها "الأنتيغونيون" و"السلوقيون" و"البطالمة" وقد أظهر السلوقيون والبطالمة على النقيض من "الأنتيغونيين" ميلا كبيرا لتنشيط التجارة مع الهند للاستفادة من خيراتها وما يهمننا في هذا الصدد، هو مدى عناية السلوقيين بهذه التجارة، خاصة وأنهم ورثوا من مملكة الاسكندر، بعد انشطارها بعد وفاته، الجزء المتاخم للهند.

اهتم خليفة الإسكندر في سوريا "سلوقس الأول" (Séleucos I) (280-305 ق.م)، بتوسيع نطاق التجارة بين آسيا وأوروبا. إذ أرسل قائده "باتروكل"، على رأس بعثة لاستكشاف بحر قزوين وأخرى لدراسة نهر "سيحون" (سيرداريا) (Syr-Daria) غايتها شق معبر بين بحر قزوين وبين البحر الأسود باختراق جبال القوقاز. (رمضاني 2014: 215-216). كما أن جوار السلوقيين للهند دفع بهم إلى التجارة مع هذه البلاد برا وبحرا. خاصة وأن "سلوقس الأول"، كان أكثر ورثة الإسكندر انكبابا على أمور البحر والملاحة (Huet 1763:109) ومن مظاهر عنايته بالتجارة الشرقية، مراعاته في بناء عاصمته "سلوقية" هذا الجانب؛ إذ اختار في إنشائها موقعا مناسباً (قرب بابل القديمة)، لا يبعد سوى قليلا عن ملتقى نهر دجلة والفرات، وكان من أصلح المواضع لاجتذاب التجارة المتبادلة، بين أرض الجزيرة من جهة والخليج الفارسي وما وراءه، وخاصة الهند والصين، من جهة ثانية. (ديورنت 1998: 38)

لقد أبان "انطيوخس الثالث" (Antiochos III) (187-223 ق.م) عن اهتمام بالغ بالطريق المؤدي إلى الهند تيسيرا لشحن خيراتها إلى مملكته. ففكر في السيطرة على شبه جزيرة العرب، ليسهل له الهيمنة على التجارة البحرية في الخليج العربي المؤدي إلى الهند. لذلك، حاول في سنة 205 ق. م احتلال مدينة "جرها" (العقير في شرقي السعودية) وضرب سيطرة "الجرهانيين" على تجارة الخليج وتأمين الاتصال بالهند، فنزل بأسطوله في منطقة "الأحساء" غير أن أهلها

استرضوه بمدايا وفيرة، ما جعله يعدل عن مشروعه (البكر 398:1980) ولا شك أن حكام الهند في عهد "الأُسرة الماورية"، قد بلغهم مدى ما وصل إليه السلوقيون من تقدم، فقبلوا سفارات السلوقيين سواء جاءت بغرض ثقافي أو تجاري.

كان "انطيوخس الأول" (281-261 ق.م) قد أوفد سفيرا له إلى بلاط "بندوسارا" (حفيد "تشانديرا غوبتا" مؤسس السلالة الماورية) توثيقا للعلاقات بينهما. وبالمقابل، وأوفد "بندوسارا" إلى "انطيوخس الأول" طالبا منه إرسال الخمر والزبيب وفيلسوف ومعلم يعلمه الفلسفة اليونانية ومنطقها، فاستجاب "انطيوخس الأول" إلى جميع طلباته، عدا إرسال عالم فلسفي واعتذر له قائلا: إن مثل هذا الإيفاد لا يصلح وفق التقاليد اليونانية! (الندوي 1970: 170). إن من بين البواعث التي دعت "السلوقيين" في العراق والشام للاهتمام بالتبادل التجاري مع الهند، هو أن الجيش السلوقي كان يجد في الهند معينا لا ينضب من الأفيال التي أثبتت جدارتها القتالية، عندما كانوا يصطدمون بأعدائهم "البطالسة" المسلحين بأفيال أفريقية أقل مستوى وكفاءة في الحروب من الفيلة الآسيوية (الهندية). (الناصر، دور مصر... 1990: 16).

كانت الفيلة الهندية، كما كانت لأمم سبقتهم، ورقة رابحة للسلوقيين في معاركهم. فقد أسهمت في انتصارات السلوقيين على البطالمة، ما يسّر لهم احتلال جنوب الشام سنة 189 ق.م، في عهد "بطليموس الخامس" (203-181 ق.م). وما زاد من تشبث السلوقيين بالأفيال الآسيوية، هو قوتها التي أسهمت في دحر الأفيال الإفريقية التي حشدها البطالمة للحرب. وكانت الهند مصدر الفيلة السلوقية، في حين كانت إفريقيا مصدر الفيلة البطلمية، التي لعبت دورها في تسليح الجيش المصري وفي تكتيكة الحربي، لذلك حرص البطالمة على اقتنائها من إفريقيا، كرد فعل على حرص خصومهم السلوقيين اقتناء الفيلة الهندية. (الناصر، دور مصر... 1991: 16-18).

بقي السلوقيون يعتمدون على الفيلة الهندية إلى آخر أيامهم، بالرغم من أنها لم تصمد أمام الجحافل الرومانية. فقد حشد السلوقيون بقيادة ملكهم "انطيوخس الثالث" في العام 189 ق.م، جيوشا جرارة مدعومة بخمسين فيلا هنديا ضخما، في معاركهم ضد الرومانيين، بالقرب من مدينة مغنيسيا (Magnésia) (غربي تركيا الآسيوية)، إلا أن روما بددت الجيوش السلوقية وفرض القائد الروماني "سكيبو" عليهم شروطا قاسية فقد طالبهم بغرامة ثقيلة والاعتراف بالحماية الرومانية... وفوق كل ذلك، تسليم الفيلة الهندية التي استخدموها في معاركهم ضد الرومان (دياكوف 2000: 508).

8- صادرات الشرق الأقصى إلى روما :

ذكرنا طائفة من بضائع استوردتها أمم قبل الرومان من الهند والصين. وسيسير الرومان على منوال هذه الأمم في استيراد بضائع هذين القطرين وفقا لما يلي حاجياتهم، ولكن مع اختلاف في ظروف السفر والملاحة إليهما، فقد تحسنت الملاحة البحرية، وتطور النقل البري كثيرا، وهو ما خدم الرومان أكثر وجعل مقتنياتهم من الهند أغزر كمية وأكثر تنوعا من الأمم التي سبقتهم. ولئن توسعت تجارتهم وبلغت ذروتها مع الشرق الأقصى في العهد الإمبراطوري، فإن إقبال الرومان على البضائع الهندية والصينية تبلور في الرمز الخير من الجمهورية.

كلا لظروفا اجتماعت في السنين الأخيرة من الجمهورية لكي تدفع روما للمطالبة بكميات أكبر من سلع الترف القادمة من الشرق الأقصى. فالخطوط (الطرق) التجارية التي كانت تربط، فيما سبق، إيطاليا بالحوض الشرقي للمتوسط، مروراً بجزيرتي رودس (Rhôdes) وديلوس (Délös) باتت، بعد توسعات روما في الشرق الأوسط، تتصل بالخطوط التجارية التي كانت تنطلق من حوض المتوسط الشرقي إلى آسيا القريبة والبعيدة (الشرق الأقصى) أو نحو إفريقيا (Poinsoite 1979 : 443). الأمر الذي سهل للجمهورية الرومانية التعرف على الأسواق الآسيوية والإفريقية. في العهد الإمبراطوري، تزايد الاهتمام بالطرق المؤدية إلى الشرق الأقصى أكثر؛ إذ عمل الأباطرة على حمايتها حتى لو تطلب منهم شن حروب غير مأمونة العواقب؛ فقد أمر أغسطس، في سنة 24 ق.م، واليه على مصر "أيليو سغالوس" (Aelius Gallus)، بشن حملة عسكرية على العربية السعيدة. وكانت الحملة الهجومية الوحيدة التي قامت بها الإمبراطورية خارج حدودها، وكان مرادها كسر احتكار العرب الذين كانوا يسيطرون على ضفتي البحر الأحمر، لكنها فشلت فشلاً ذريعاً ولم تحقق مآربها. كما أعتبرت الحملة التي قادها حفيد أغسطس، غايوس قيصر (Gaius César)، في سنة 2 م، عملاً عسكرياً هدفه السعي للسيطرة على عدن، والقضاء نهائياً على التهديد الذي كان يمثله عرب الجنوب على الطريق المؤدية إلى الهند. (Schartz 1960 : 24) والذين لطالما وقفوا حجر عثرة أمام السفن الرومانية الخاصة بسلع الشرق.

طلب الرومان من الهند سلعاً متنوعة نباتية وحيوانية. فزيادة على الأفيال التي كانت تردهم من إفريقيا، اقتنوا الفيلة الهندية أيضاً، بيد أنهم استعملوها في ألعاب السيرك أكثر من استعمالها في ميادين الحروب، كما فعلت أمم من قبلهم. لقد رأت إيطاليا الأفيال لأول مرة في حرب "بيرهوس"، وأطلق عليها ثيران "لوكانيا" (Lucania) نسبة إلى أرض المعركة التي شوهدت فيها (Pline l'ancien VIII, 6) وإذا كانت روما قد رأت الأفيال وتعودت عليها في حرب هذا الملك الإغريقي، فإنه اعتماداً على ما شاهده "بلين الكبير" في روما، نستنتج أن شحنات من الأفيال بدأت تصل روما لاستخدامها في مجالات عدة منذ أيام الجمهورية الرومانية، وكان بعضها إفريقياً والبعض الآخر هندياً. وكان الرومان يفضلون الفيلة الهندية رغم أن أفريقيا كانت تتوفر على الفيلة فيما وراء الصحراء جنوباً وفي بلاد "المكتهفين" (Troglodytes) في الصومال إلا أن الفيلة الأضخم هي التي كانوا يستوردونها من الهند (Pline l'ancien VII 11) وقد استخدم الرومان الفيلة، هندية كانت أو إفريقية، في ألعاب السيرك بالأساس.

وظهر في ميدان الألعاب التي أقامها بومبيوس (Pompée) الذي عاش ما بين 106-48 ق.م، سبعة عشر فيلاً وخمسمائة أسداً. (سنيوبوس 2012 : 19) وكانت هواية الإمبراطور "كومودوس" (Commode) (180-192 م)، الإجهاز على هذه المخلوقات الجسيمة بسهام حادة، فيرديها، في مضمار السيرك، صرعى مضرجة في دمائها. (جيبون 1997 : 112) وكان العاج من السلع الوثيقة الصلة بالأفيال، التي اقتناها الرومان من الأسواق الإفريقية والهندية، قبل أن تغزو الجيوش المقدونية الشرق. غير أن بعد المسافة بين الهند وروما جعل الإمدادات بالعاج الهندي خاضعة للظروف التي تعرفها الطرق.

بعد حملات الإسكندر، مثلاً لا حصراً، اضطرت أحوال الطرق البرية الرابطة بين أوروبا والهند عموماً والشرق الأقصى خصوصاً، ما قلل من تموين روما بكميات العاج الهندي، وعلى النقيض من ذلك، تزايدت وتيرة استيراد العاج

الإفريقي. وبفضل السلام الذي أقره الإمبراطور أغسطس (Auguste) (27 ق.م-14 م)، انبعث النشاط التجاري وتزايد نسقه، ما مكن روما من استئناف عمليات استيراده، فانتعشت، بذلك، تجارة العاج الهندي برا وبحرا. دون أن تتوقف، في الآونة نفسها، عن استيراده من إفريقيا. (Thorley 1969 : 220) ولكن فيما استخدم الرومان هذه المادة؟

صنع الرومان من العاج الأمشاط والأزرار وأدوات الزينة والأثاث وألواح الكتابة، وما زاد من رفع شأنها وغلاء أسعارها، أنها كانت المادة التي تصنع منها تماثيل الآلهة، وهو ما أسهم بدوره في رواج الصناعات العاجية (الشويخات 2004 : ع). وفضلا عن الفيلة وأنيابها العاجية، حفلت المسارح والمضامير الرومانية بغرائب الحيوانات المحلوبة من الهند للترويح عن الجماهير، التي كانت تتوق إلى أمرين: الخبز والألعاب!

كما استورد الرومان النمر والأفعى وحيوانات أخرى، وعرضوها على المسارح ترويحاً عن المتفرجين الكلفين برؤية الغريب من الحيوانات. (Thorley 1969 : 222) وكان "أغسطس" أول من عرض النمر في روما سنة 10 ميلادية، على ركح مسرح "ماركلوس" (Marcellus) بمناسبة تكريسه أو افتتاحه لهذا المسرح. ثم توالى عرضها في عهد الأباطرة؛ ففي عهد "كلود الأول"، مثلا، تم عرض هذه الحيوانات أربع مرات (Pline l'ancien VIII, 25) وعلاوة على استعمال الرومان النمر والفيلة والفهود الهندية في ألعابهم في المصارعة، كانوا يستعملونها أيضا في طقوس القرابين عند الكولوسيوم (Colloseum) (ديورنت 2008 : 187) وكان يُرسل للأباطرة الرومان من الشرق الأقصى بحيوانات نادرة أخرى لاسيما القرود، التي كانت تجلب إلى الإسكندرية عن طريق البحر الأحمر أو عبر نهر النيل. أو يؤتى بها في القوافل إلى "أنطاكيا" (Antioche) عن طريق الخليج الفارسي وبادية الشام، أو إلى مدينة "أولبيا" (Olbia) غربي البحر الأسود عن طريق بلاد فارس وبحر قزوين. (سنيوبوس 2012 : 181)

في ذروة رواج التجارة القادمة من الهند إلى عالم البحر المتوسط، كان الفلفل السلعة الأكثر تداولاً. وقد وصلت هذه المادة إلى أوروبا، وإن بكميات قليلة، منذ القرن الرابع قبل الميلاد على الأقل (Thorley.1969.219) واعتبرت هذه النبتة المزروعة تابلاً ودواء، سلعة حيوية في التجارة العالمية على مر آلاف السنين. ومعروف أن "آتिला" (Attila) ملك الهون، طلب ألفاً وتسعمائة وستين كيلوغراماً من الفلفل كهدية، أثناء حصار روما سنة 408 م. (شوفالبي د.ت : 248). وبلغت بعض الفواكه التي أنتجتها المزارع الصينية، أسواق روما، ونخص بالذكر هنا؛ البرتقال. إذ كانت الصين مهداً له، وصدرت كميات منه، قبل ميلاد المسيح، إلى دول متاخمة لها، ثم إلى أصقاع الشرق الأوسط في القرن الثاني الميلادي. وما إن حل القرن الرابع الميلادي حتى غزت شجرة البرتقال الحقول الأوروبية برمتها، ومن بينها طبعاً الحقول الرومانية. (القباي 1980 : 39)

وعقب تحصيل الخزانة الإمبراطورية أموالاً طائلة إثر توسعاتها العسكرية، سعى الرومان، خاصة الأثرياء منهم، إلى الجد في طلب الأشياء النفيسة وامتلاكها مهما غلى ثمنها، لاسيما وقد أصبحت الأمة الرومانية أكثر ميلاً إلى الزينة ولذائذ الحياة، فاكتنزوا الحلي والمعادن النفيسة، التي جلبوها من ولايات الإمبراطورية القريبة أو من أسواق الشرق الأقصى البعيدة. ومن مظاهر عناية الرومان بالحلي، استعمال النساء الرومانيات فضلاً عن العطور والأصباغ وأدوات التجميل، ضروباً كثيرة من اللآلئ والأحجار الكريمة (الشيخ 2004 : 173). إنغلوالفئات الميالة للبخ، ولاسيما النساء، في الإقبال على

استهلاك السلع الكمالية، أضحى مُكلفاً للغاية؛ فأصبح، بعد ازدهار تجارة الإمبراطورية مع الشرق الأقصى في منتصف القرن الأول الميلادي، يستنزف من خزينتها ما يناهز المائة مليون سسترس؛ وهو رقم كبير في ذلك الزمن الغابر (Schwartz 1960: 40) ويرجح أن روما بدأت تستقبل شحنات من لآلئ الهند بعد حملات الإسكندر، وكانت هذه الحملات، من بين العوامل التي أسهمت في رواج التجارة عموماً، وتجارة اللآلئ خصوصاً بين روما والشرق الأقصى (Thorley 1969 : 221) ويمكن القول إن معرفة الرومان بالآلئ تعود إلى عهد سيلا (Sylla) الذي عاش بين [138 - 78 ق.م]، غير أنها كانت في هذه الفترة صغيرة الحجم زهيدة الأسعار (Pline l'ancien IX, 60) وزيادة على اللآلئ، استورد الرومان من الهند أحجاراً كريمة متنوعة منها "الجزع واليشب والزمرد والعقيق الأحمر. (Thorley 1969 : 221) ومما يدل على ضخامة ورواج التجارة بين العالم الروماني والهند، التي كانت مصدراً أساسياً للحلى والمصاغ الرومانية، منُح "أغسطس" لمعبد "جوبيتير كاييتولينوس" (Jupiter Capitolinus) هبة تقدر بخمسمائة قطعة ذهبية ومقادير كبيرة من اللآلئ والأحجار الكريمة (Thorley 1969 : 221).

جلب الرومان من الهند ذُبُلُ (قواقع) السلاحف، واستخدموه في تزيين أثابهم وفي صنع شفرات دقيقة. وفي عهد "أغسطس"، ومن هذه البلاد نفسها، استوردوا أصنافاً عديدة من الأخشاب، أهمها الأبنوس، والدلب الهندي (أو خشب الساج) وخشب الصندل. واستغلوها في صناعة السفن والأثاث وفي نحت تماثيل آلهتهم (Thorley 1969: 218 - 220) في غضون ذلك، استوردت روما كثيراً من الحرير من بلاد الصين عبر الطريق البري الشهير المعروف بـ: "طريق الحرير". وعبره أيضاً وصلت مقادير من العطور والفلفل والبخور والأعشاب الطبية للعالم الروماني. (Scalzo 93: 2014) وعلماً رغم أن "طريق الحرير" هذا كان الأشهر لأنه الأقدم والأكثر استعمالاً، لكنه لم يكن الأوحده على أية حال. فقد جلب الرومان، وحتى شعوب قبلهم، الحرير الصيني عبر طرق عديدة.

يصرح م. بوانسوت (أنظر الخريطة المرفقة) طرق الحرير في ثلاث رئيسية تتفرع عنها أخرى ثانوية. **الطريق الأول** وهو الأكثر شهرة ويخترق إقليم "تركستان الصيني" تبدو محطاته أكثر وضوحاً في عهد الأسرة الأنطونية (97-192 م) ينطلق من مدينة "لو-يانغ" (Lo-yang) الواقعة على "نهر هوانغ هو" (Houang-ho) ويُفضي إلى مدينة "لو-لان" (Lou-lan) على وادي نهر "تاريم" (Tarim) في هذه المدينة يتكشّف لتجار القوافل فرعان: **الأول** جنوبي، يتناول مستنداً إلى الحاصرة الجنوبية لـجبال "التين-تاغ" (Altyn-tag) ليمر بـ: "خوطان" (Khotan) و"يارقند" (Yarkend) والثاني شمالي، يؤدي إلى "كاشغر" (Kachgar). ويلتقي الفرعان في سهول "باكتريا" (بلخ) حيث ينتصب جبل "بامير" (Pamir) الذي يحتوي على ممرات متزاحمة على واحدة منها "البرج الحجري"، وهو محطة يتم فيها التقاء تجار الشرق بالغرب. ومن "باكتريا" (بلخ)، التي لم يكن الصينيون يتجاوزونها، يعود تجار الغرب أدراجهم محملين بشحنات الحرير مارين بـ: "مرو" (Merv) و"اكتبانا" (Ecbtane)، قاطعين طريقاً مستقيماً تقريباً ينتهي عند نهر دجلة حيث "سلوقية" (Séleucie)، المدينة التجارية الشهيرة، التي تستقبل القوافل الآتية من الشرق الأقصى، زيادة عن التجار القادمين من الهند عبر الخليج الفارسي. (Poinssotte 1979: 444-447) وقد حملوا مواداً تجارية شحنت من المرافئ الهندية؛ إلى الميناءين العربيين "أبولوجوس" (Apologos) و"أومانا" (Omana) الواقعين على الخليج

الفارسي. ومنها يتم نقل هذه المواد، بالقوافل برا، إلى مدينة البتراء (Petra) (إيمار 1986: 682-683)، ومنها تُحمل برا إلى غزة.

منهردجلة حتى سواحل البحر المتوسط يكون أمام التجار عدة اتجاهات: إما أن يركبوا هذا النهر حتى مدينة "نصيبين" (Nisibis) ثم "أسروهين" (Osroène) مروراً بـ: "حران" (Carrhes) أو بـ: "الركها" (اورفا) (Edesse) ليصلوا "زوغما" (Zeugma) ومنها إلى انطاكيا. وأما أن يتبعوا الفرات حتى "دورا-أوروبوس" (Doura-Europos) (الصالحية) ليدركوا "بالميرا" (تدمر) المختصة في تخزين البضائع وتوزيعها إلى الإسكندرية أو إلى موانئ الساحل الفينيقي أو إلى انطاكيا في شمالها الغربي (Poinsothe 1979-447). 444:

وقد يجد التجار الرومان أنفسهم مرغمين على تلافي البارثيين، بنقل بضائعهم عبر طريق متفرع من الأول (الطريق 1) ومُنطَلَقُهُبَاكْتَرِيَا؛ بحيث يتجهون شمالاً، إلى بحر قزوين ومنه يسلكون نهر "آراكس" (Araxes) أو نهر "ليروس" (Lyros) لبلوغ البحر الأسود كما كان باستطاعتهم أيضاً تجنب البارثيين عبر طريق جنوبي (طريق 2) إذ ينطلقون من بلخ فيعبرون فتحات "هندوكوش" ثم ينزلون جنوباً، في وادي نهر الهندوس، وبعد استراحة في مدينة "ميناغار" (Minnagar) يمضون إلى المحيط الهندي من خلال مدينة بارباريكي (Barbariké) أو مدينة باربيغازا (Barigaza) (Poinsothe 1979: 447-448)

يُرحح وجود طريق آخر (الطريق ب)؛ لنقل حرير الصين، ليس له صيت الطريق المار بإقليم "تركستان الصيني"، يمتد من إقليم "سوتشوان" (Seu-chouan). فهناك من الأدلة ما يشهد على أن حرير الصين وصل الهند من هذا الطريق، قبل أن يصلها من بلخ أو عن طريق الطريق البحري الجنوبي. ويرجح سَفَرُ تجار صينيين وهنوداً من أعلى نهر "يانغ-تسي-كيانغ" (Yang-tsé-kiang) إلى وادي نهر "براهما بوترا" (Brahmapoutra) ومن ثمة إلى "باتنا" (Patna) ثم إلى بلخ أو إلى المرافئ الهندية المختلفة. ولكنه لم يكن لا منتظماً ولا طائر الشهرة كالطرق الأخرى، لصعوبة اختراق الأدغال البرمانية ووعورة جبال الهملايا. (Poinsothe 1979: 448)

أما (الطريق ج) فهو بحري في سواده الأعظم؛ وكانت السفن من خلاله تنطلق، بعد أن تُشحن بالحريز، من "كاتيغارا" (Cattigara) متجاوزةً شبه جزيرة "مالاكا" (Malacca) إلى أحد الموانئ الموجودة على مصب نهر الغانج. وبعد استراحة خفيفة، تمضي للرسو على أحد موانئ ساحل "كورومانديل" (Coromandel) [ساحل الهند الشرقي]، حيث تُحمل البضائع برا، إما إلى "موزيريس" (Muziris) وإما إلى الموانئ المقابلة لها على سواحل "مالابار" وإما إلى "باربيغازا" و"بارباريكون". ومنها يُشحن في سفن مدفوعة بالرياح الموسمية إلى البحر الأحمر، متجاوزة مضيق باب المندب، لتدرك مينائي؛ "بيرينيكي" أو "ميوس-هورموس" (على ساحل البحر الأحمر الغربي) ثم "قِفْطُ" (Coptos) فالإسكندرية. أو إلى "ميناء لويكه-كومه" (على الساحل الشرقي لذات البحر)، ومنه إلى البتراء التي توزعه إلى مستودعات أنطاكيا أو إلى معامل صناعته وصباغته في المدن السواحل الفينيقية (Poinsothe 1979: 454) وبواسطة هذا الطريق البحري، كانت مواد تجارية كثيرة، لا الحريز وحده، ترد العالم الروماني من البلدان الواقعة وراء نهر الغانج أهمها الأفايوه والكافور... وكلها من محاصيل الهند أو الصين (إيمار 1986: 681-682).

وعرف هذا الطريق البحري نشاطا كبيرا في زمن الإمبراطورية، وذلك عائد إلى اكتشاف الرياح الموسمية وتغير أوقات هبوبها، من قبل "هيپالوس" (Hippalus)، وهو بحار إغريقي عاش في أيام أغسطس. وهي الرياح التي حملت اسمه فيما بعد. وكانت هذه الأرياح تهب من الغرب إلى الشرق في بداية الخريف ومن الشرق إلى الغرب في بداية الربيع. ومثل هذا الاكتشاف علامة فارقة في تاريخ البحرية القديمة؛ فالسفن، قبله، كانت تبحر مساحلة؛ أي تنتقل مُلازمةً للساحل، ما يتطلب مجهوداً مُضنّ من قِبَل البحارة. أما بعده، فأصبحت تتوغل في عمق البحر، ما سمح بريح مزيد من الوقت والمال واستغناء الرومان عن الوسطاء العرب والهنود (Schwartz 1960 : 24) و (Poinssotte 1979 : 450). (79: marge).

خاتمة

وختصر القول، فإن المتمعن في قائمة الواردات التي اقتنتها الشعوب الساكنة في غربي العالم القديم، سواء كانت آسيوية أو إفريقية أو أوروبية من أقطار الشرق الأقصى يلاحظ، دون كبير عناء، تباين طريقة وصولها؛ فقد وصل بعضها بطريقة مباشرة بحكم القرب الجغرافي، كما هو الحال مع شعوب بلاد الرافدين واليونان، ووصل بعضها الآخر بطريقة غير مباشرة، من جراء نأي المسافة كما حدث مع القرطاجيين، وقد لاقت الأفيال الهندية رواجا منقطع النظير في أسواق غرب العالم القديم، فقد استوردتها جميع الشعوب تقريبا وإن تباينت مجالات استخدامها من شعب إلى آخر.

وكانت كميات المشتريات التي تم اقتنائها من الهند والصين من لدن شعوب غرب العالم القديم، تزيد وتنوع تبعا للتطور التي كانت تحرزها هذه الشعوب في ميدان المواصلات في البر والبحر؛ فكلما تقدم الزمن تطورت وسائل النقل تزايدت مقادير الواردات القادمة من الشرق الأقصى القديم، حتى بلغت ذروتها من حيث الكثرة والتنوع في عهد الدولة الرومانية. ولئن كان التبادل في جوهره تجاريا، فقد نجم عنه، آليا، تبادل الأفكار والعادات.

ومما يستلفت الانتباه أيضا أن الهند كانت، في الدهور الأولى على الأقل، أكثر تعاملًا مع الأمم الواقعة في الشطر الغربي من العالم القديم، لأنها كانت أكثر انفتاحا عليه بالقياس إلى الصين المعزولة عنه نسبيا بحكم وعورة تضاريسها. كما يلاحظ الباحث في هذا المجال أيضا، أن نظرة الفرس إلى التجارة الشرقية عرفت فترتين؛ أولى، قبل غزوات الإسكندر المقدوني وثانية، بعدها. ففي الأولى: اعترض هؤلاء سبيل التجارة الشرقية المارة بأراضيهم بكل الحيل، وقد ضحوا بها، غير موقنين بمنافعها، في سبيل أمنهم ودرء للأخطار الخارجية المترتبة بهم. وفي الثانية، بعد الإسكندر، سمحوا بمرورها بعد أن أدركوا الأرباح التي حصلتتها الشعوب المجاورة لهم، بل وبعد ان نالوا هم أيضا نصيبهم منها كوسطاء.

ويَدتّ التجارة بين الشعوب الواقعة غرب العالم القديم ومنطقة الشرق الأقصى، واضحة أكثر في أيام الإمبراطورية الرومانية قياسا بالشعوب التي سبقتهم، مستفيدة من عوامل عدة؛ مثل قوتها التي ما فتئت تتعاظم بمرور العقود لاسيما في المجال العسكري الذي مكنها من حماية طرق التجارة، وفي المجال الاقتصادي الذي ساعدها على امتلاك العتاد اللازم لشق الطرق التجارية البرية، والعدة الضرورية لمختر عباب البحار والمحيطات. واستفادتها من الرحلات والأسفار التي قام بها عديد المؤرخين الإغريق والرومان، في رسم صورة سهلت لتجارها المغامرة في منطقة كانت ماتزال غامضة لهمنسيا.

وعلاوئهم أن الملوك البطلمية، وهم الأسبق من الرومان في حكم مصر التي تُعد أحد مفاتيح التجارة البحرية مع الشرق، بذلوا قُصاراهم لكي ينشطوا بدورهم تجارة الهند ويقتنوا خيراتها على منوال من سبقهم، إلا أن كل الهياكل القاعدية التي شادوها في مصر (إقامة الموانئ، شق الطرقات وتزويدها بكل ما يضمن راحة التجار والمسافرين)، استفاد منها الرومان أكثر؛ وللتدليل على ذلك يكفي نذكر أن الرومان لم ينشئوا موانئ ذات شأن، لا على البحر المتوسط ولا على الأحمر. كما أن عدد السفن الرومانية المنطلقة من الموانئ البطلمية إلى المرافئ الهندية، كانت تفوق بأضعاف عدد سفن البطلمية، الذين انشغلوا بنزاعاتهم مع السلوقيين حيناً ومع الأنباط حيناً آخر. زد على ذلك، أن نظام هبوب الأرياح الموسمية التي تكشفت أسرارها في أواخر العهد البطلمي، لم يستفد منه غير الرومانومنتلاهم.

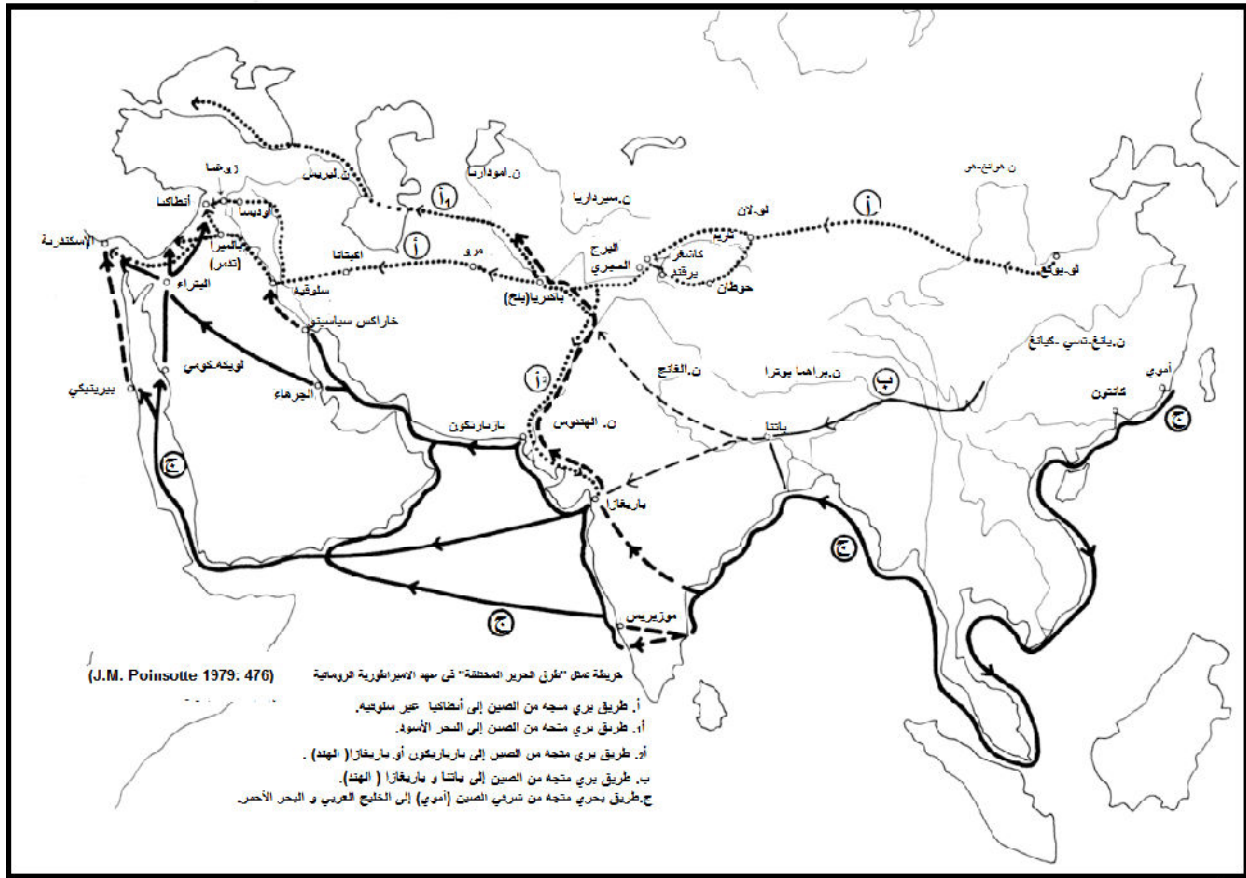
وما يسترعى النظر أيضاً، قِدم تجارة الحرير الصيني التي تعود إلى أيام شعوب بلاد الرافدين، لكنها لم تكتسب تلك المهالة من الاهتمام إلا في أيام الإمبراطورية الرومانية. إذ شد تجار ومغامرو هذه الإمبراطورية رحالهم لجلبه، فضلاً على سلع أخرى وقد تحدوا صعوبات كأداء؛ لعل أولها، الظروف الطبيعية والحروب التي كانت تشتعل سجلاً بينها وبين الإمبراطورية الفارسية الإخمينية من فترة إلى أخرى، وليس آخرها، جشع السماسرة والوسطاء ونهم قطاع الطرق ممن احترفوا اللصوصية وطمع القراصنة الذين اتخذوا لهم من السواحل أوكارا.

وبالرغم من أن طريق الحرير المشهور هو ذلك الطريق البري العابر للقارات، الذي كان يمتد من شمالي الصين الحالية ويخترق طولياً قارة آسيا حتى يبلغ شمال غربي الخليج العربي فيتفرع إلى شعبتين؛ شمالية تتجه إلى البحر الأسود وجنوبية إلى البحر المتوسط، فقد نافسته طرق أخرى لا سيما الطريق البحري الجنوبي الممتد على سواحل آسيا الجنوبية، الذي كان يخدم تجار الحرير عندما كان يضطرب جبل الأمن على الطريق البري الشهير، ثم تفوق على الطريق البري وبزّة مكائته، على الأقل في الأزمنة القديمة، لا سيما بعد اكتشاف الرياح الموسمية.

ومنعجب! أن الإمبراطورية الرومانية التي ولعت بسلع الشرق الأقصى، وجندت كل إمكانياتها لتحصيلها وتحمل تجارها الأنواء لجلبها، هي ذاتها التي ستجد نفسها مجبرة على الإيعاز إلى مُشترعيها وفقهائها القانونيين لكي يسنوا، على عجل، قوانينٍ حملت بين طياتها عقوبات قاسية على كل الممعنين في استعمالها، خاصة الأقمشة الحريرية، بل وتعدى الأمر إلى وصم كل أولئك بالميلين إلى حياة التخث والذعة. ومرد ذلك أن "ميزانها التجاري" عرف حالة العجز من جراء المبالغة في استيراد كماليات الشرق الأقصى. كما أن نزوع مواطنيها وجنودها بل وحتى بعض أباطرتها، على غرار إيلاغابال (Elagabalus) إلى الغلو في الإقبال على الكماليات فت في عضدها، فلم تصبح تلك القوة العسكرية مهابة الجانب من قبل رعاياها، ناهيك عن خصومها فعصفت بالإمبراطورية أزمة القرن الثالث التي زلزلت كيانها.

وبالرغم من احتواء المصادر القديمة على كثير من المبالغات في تقدير ثروات الشرق الأقصى القديم، لا سيما ثروة الهند، إلا أنها تضمنت كثيراً من الحقائق التي لا يمكن نكرانها. ودليلنا، أن بعضاً من السلع والبضائع التي أتينا على ذكرها، لم تكن متوفرة سوى في الهند، لذلك شددت الأمم القديمة رحالها لاستجلابها متحملة طول المسافات ووعثاء السفر.

الشكل رقم -3- خريطة تمثل طرق الحرير المختلفة في عهد الإمبراطورية الرومانية



المصدر: J.M. Poinssotte 1979 : 476

قائمة المراجع:

1- المراجع باللغة العربية:

- ايماراندرية وأوبوايه جانين (1986)، تاريخ الحضارات العام روما وإمبراطوريتها، ط2، ترجمة يوسف. داغروفريد داغر، إشراف موريس كروزيه، بيروت: منشورات عويدات.
- باقرطه (2011)، مقدمة في تاريخ الحضارات القديمة، حضارة وادي النيل وبعض القديمة، ج2، بغداد: بيت الوراق.
- البكر المنذر عبد الكريم (1980)، دراسات في تاريخ العرب قبل الإسلام تاريخ الدول الجنوبية في اليمن، العراق: مطابع جامعة البصرة.
- جيبون ادوارد (1997)، اضمحلال الإمبراطورية الرومانية وسقوطها، ط1، ت محمد أبو درة، مصر: الهيئة المصرية العامة للكتاب.
- الحسيني معدي (2010)، يوليوس قيصر حياة أسطورية ونهاية مأساوية، ط1، دمشق: دار الكتاب العربي.
- دياكوف. ف، وكوفاليف. س (2000)، الحضارات القديمة، ترجمة نسيم واكيم اليازجي، ج 2، ط1، دمشق: منشورات دار علاء الدين.
- ديورنت وول (1961)، قصة الحضارة، الشرق الأدنى، ت، محمد بدران، المجلد 2، الجزء 1، ط3، القاهرة: الإدارة الثقافية في جامعة الدول العربية.
- ديورنت وول (1998)، قصة الحضارة، حياة اليونان، ج 2، المجلد 2، ترجمة، محمد بدران، بيروت: دار الجيل.
- ديورنت وول (2008)، قصة الحضارة، المجلد الرابع، الهند، ط2، ترجمة، زكي نجيب محمود، بيروت.
- رمضاني أم هاني (2014)، جزيرة العرب والقوى القديمة، الإغريق والرومان، من القرن الرابع قبل الميلاد إلى القرن الثالث الميلادي، الجزائر: دار "هومه"، للطباعة والنشر والتوزيع.
- سنيوبوس شارل (2012)، تاريخ الحضارة، ترجمة محمد كرد علي، القاهرة: دار طيبة للطباعة.
- السوفي مختار (1999)، أم الحضارات ملامح عامة لأول حضارة صنعها الإنسان، ط1، القاهرة: الدار المصرية اللبنانية.
- شارنشاطية (2009)، حضارة مصر الفرعونية، الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية.
- شوفالبيه اندرو (د.ت)، الطب البديل التداوي بالأعشاب والنباتات الطبية، ترجمة عمر الأيوبي، مراجعة وإشراف محمد الدبس، بيروت لبنان: "أكاديميكا"، دون تاريخ.
- الشيخ حسين (2004)، دراسات في تاريخ الحضارات القديمة، الرومان (2)، ط3، الإسكندرية: دار المعرفة الجامعية.
- ظاظاحسن (1990)، الساميون ولغاتهم، دمشق: دار العلم.
- عجيبية أحمد علي (2001)، دراسات في الأديان الوثنية القديمة، ط1، القاهرة: دار الآفاق العربية.
- عقون العربي (2009)، الملاحة والتجارة بين الشرق والغرب في العصور القديمة: أهمية البحر الأحمر، في الحوار المتمدن، عدد 2648.
- غنيمة. ج. ر (1922)، تجارة العراق في الأزمنة القديمة والحديثة، العراق: مطبعة بغداد.
- القباني صبري (1980)، الغذاء لا الدواء، ط2، لبنان، بيروت: دار العلم للملايين.
- لتون رالف (1990)، شجرة الحضارة، تقديم محمد سويدي، ج 3، الجزائر: دار "موفم" للنشر.
- متوديو سزهيراتي (1990)، الإسكندر الكبير، فتوحاته وريادة الفكر اليوناني في الشرق، ط1، دمشق: دار طلاس للدراسة والترجمة والنشر.
- المنياوي أحمد (2010)، أشهر مدن العالم (حكايات وأسرار)، ط1، دمشق: دار الكتاب العربي.
- المنياوي رمزي (2010)، هنيبال وعليسا، ط1، دمشق: دار الكتاب العربي.
- مهران محمد بيومي، المدن الكبرى في مصر والشرق الأدنى القديم، ج 1، القاهرة: دار المعرفة الجامعية، دون تاريخ.

• الناصري سيد أحمد علي (1990)، دور مصر التاريخي في شبه الجزيرة العربية وإفريقيا في عصور ما قبل الإسلام، القاهرة: دار النهضة العربية.

• الناصري سيد أحمد علي (1991)، تاريخ الإمبراطورية الرومانية، ط2، القاهرة: دار النهضة العربية.

• الندوي محمد إسماعيل (1970)، الهند القديمة، وحضارتها وديانتها، القاهرة: دار الشعب.

2- المراجع باللغة الفرنسية:

- Ammien Marcellin (1860), Histoire, traduit par M. Nisard, Paris : édition Firmin Didot.
- Hérodote, Histoires (1980), traduit par Ph. Le Grand, Paris : édition les belles lettres.
- Pline l'ancien (1999), histoire naturelle traduit par Hubert Zehenacker, Paris : édition Gallimard.
- Strabon, Géographie (1867), traduit par Amédée, Paris : librairie Hachette et Cie.
- Huet Pierre-Daniel (1763), histoire du commerce et de la navigation des anciens, Lyon : librairie de l'Aigle.
- Poinssotte Jean-Michel (1979), les Romains et la Chine, réalités et mythes. In: Mélanges de l'Ecole française de Rome, Antiquité, tome 91, n° 1.
- Schwartz Jacques (1960), l'empire romain, l'Egypte et le commerce oriental. In: Annales. Economies, sociétés, Civilisations. 15e année, N. 1.
- Scalzo Joseph (2014), Rome and China connexions between two great empires, American military university.
- Thorley .J (1969), the development of trade between the Roman Empire and the east under Augustus, in Greece and Rome, second serie, vol., 16, n° 2.