

الأهمية الاقتصادية لمدينة عدن ووظائفها الحضارية (بين القرنين الثالث قبل الميلاد الثاني الميلادي)

د. مهيب غالب أحمد كليب
أستاذ التاريخ القديم / كلية الآداب / جامعة ذمار

1- مقدمة:

عدن ثغر اليمن الباسم الذي تحتضنه مجموعة من الطفوح البركانية، أبرزها جبل شمسان الشامخ، حبتها الطبيعة موقعاً ممتازاً عند ملتقى البحرين العربي والأحمر، الأمر الذي أعطاه ميزة أن تكون مركز مرور للقوافل التجارية الدولية في تلك المنطقة، منذ ظهورها حتى اليوم. وتمتلك عدن ريد (فرضة) واسعة، تستقبل بها مختلف أنواع السفن البحرية وتقدم لها أنواع الخدمات، أي أن عدن بهذه الفرضة تفتح ذراعيها للقوافل التجارية المارة في شمال غربي المحيط الهندي وباب المندب، فضلاً عن ذلك كانت عدن إحدى مناطق التفاعل الحضاري بين جنوبي بلاد العرب ومناطق العالم القديم وما زالت، إن لم تكن أبرزها.

وفي منتصف الألف الأول قبل الميلاد حدثت في منطقة الشرق الأدنى، تطورات سياسية واقتصادية كبيرة، أبرزها: ظهور الدولة الآشورية في بلاد الرافدين واكتساحها معظم مناطق بلاد الشام والهجرات الفينيقية إلى شمال أفريقيا، وظهور المدن التجارية التابعة للفينيقيين هناك، بعد أن كانوا قائمين على أمر الملاحة في حوض البحر الأحمر قروناً عديدة [كتاب العهد القديم، سفر الملوك الأول، 9، 26-28؛ جورج حوراني، 1958، 33]. وفي المقابل تطورت الحركة التجارية في منطقة حوض المحيط الهندي وجنوبي البحر الأحمر، الأمر الذي أدى إلى ظهور الكثير من الموانئ الساحلية على جانبي مضيق باب المندب والساحل الجنوبي لبلاد العرب الجنوبية، ومنها ميناء عدن. بمعنى أن عدن ظهرت في البداية كمجموعة صغيرة (ميناء) يستطيع فيها البحارة والتجار أن يضعوا بعض سلعهم التجارية التي ربما أعيد تصديرها منها عبر البر أو نقلها في المناطق الساحلية من مكان إلى آخر، عبر المساحلة إلى أن تطور دور هذا الميناء وتوسع نظراً لقربه من مناطق إنتاج البخور؛ سواء حول باب المندب، حيث كان ينتج بعض أنواع المر، أو في مناطق إنتاج اللبان؛ في قتبان وحضرموت [قارن: حسن صالح شهاب، 1990، 29-31].

وفيما بعد بدأ الكتاب الكلاسيكيون يذكرون عدن وميناءها، أي منذ القرن الثالث قبل الميلاد [ديودور الصقلي، III، 1، 24-2، 84، 4؛ باوير، 2، 1981، 209-227]، حينها كان الطلب على طيوب جنوب بلاد العرب والقرن الأفريقي، يزداد باضطراب، فضلاً عن توابل شبه القارة الهندية. ولأن ميناء عدن دون بقية موانئ بلاد العرب الجنوبية، فقد خلع عليها الكلاسيكيون اسم "العربية السعيدة - Arabia Felix"، أي أن ما كانت تسمى به جنوب بلاد العرب منذ القرن الرابع قبل الميلاد، أطلقه على عدن بعض كتاب القرن الأول الميلادي، مثل كتاب الطواف حول البحر الإريتري.

في هذا البحث سنحاول تتبع مسيرة عدن الاقتصادية والحضارية، من خلال ما ورد عنها في المصادر الكلاسيكية، والمصادر الإخبارية العربية والإسلامية، فضلاً عن ذلك سوف نفتش في المصادر النقشية عن بعض المعلومات - إن وجدت - حول هذه المدينة (الميناء) وأهميتها الاقتصادية في التاريخ اليمني القديم، ومن ثم توضيح

الوظيفة الحضارية التي اضطلعت بها منفذاً ناقلاً لمختلف تيارات التطوير الثقافي في العصر القديم؛ أي خلال الإطار الزمني الذي سيحكمنا والمحدد في عنوان البحث.

2- دراسة طرق الملاحة البحرية في البحرين الأحمر والعربي:

مع نهاية القرن الرابع وبداية القرن الثالث قبل الميلاد استقرت أمور الحكم في مصر للأسرة البطلمية، بوصفها أحد خلفاء الإسكندر المقدوني، الذين توزعت فيما بينهم أقاليم الإمبراطورية المقدونية بعد وفاة الإسكندر، فواصلت تلك الأسرة دراسة البحار المحيطة بالجزيرة العربية (البحر الأحمر والبحر العربي)؛ لمعرفة أفضل السبل من أجل الملاحة البحرية، ومن ثم نقل السلع التجارية عبر البحر؛ بدلاً من البر. وبدأت باتخاذ خطوات تنفيذية في سبيل تحقيق الهدف الذي كان قد بدأه الإسكندر الأكبر وهو معرفة طرق الملاحة البحرية للوصول إلى مناطق إنتاج البخور في شبه الجزيرة العربية، وكذلك مناطق إنتاج التوابل في شبه القارة الهندية.

وكانت الخطوة التالية التي قامت بها الأسرة البطلمية على طريق استكمال دراسة خطوط الملاحة البحرية في منتصف القرن الثالث قبل الميلاد أثناء حكم بطليموس الثاني؛ إذ قام أحد أقربائه وكان يدعى أريستون (Ariston)، بدراسة دقيقة لساحل شبه الجزيرة العربية حتى عدن [ديودور الصقلي، III، 42-48 (2-1)]. إن أهمية عدن بدأت تبرز منذ القرن الثالث قبل الميلاد، في ذلك الوقت ذكرت كونها ميناء تجارياً مهماً على طريق التجارة عند ملتقى البحرين الأحمر والعربي. لكن تلك الأهمية ازدادت بعد أن تم اكتشاف نظام الرياح الموسمية الجنوبية الغربية، وتحول القسم الأكبر من التجارة الدولية إلى البحر.

بمعنى آخر فقد شهد النصف الثاني من القرن الثالث قبل الميلاد خطوات متسارعة في دراسة تطور خطوط الملاحة البحرية حول الجزيرة العربية وحوض المحيط الهندي [مهيب غالب أحمد، 57، 2010، ص. 96-146]، وكانت الخطوة المهمة في تلك الفترة التاريخية هي التي قام بها أحد البحارة وكان يكنى: "سيمي" أي غير معروف، ومعه بعثة بحرية كاملة، وربما كان صديق بطليموس الثالث. وعند عودته وضع خارطة ملاحية كاملة من مصر حتى ساحل الصومال الشمالي [ديودور الصقلي، III، الفقرة 18، نقلاً عن: كتاب "لمحات من تاريخ أفريقيا"، 1979، ص. 48-62]. حينئذ بدأ الإغريق والمصريون يمارسون التجارة البحرية، بصورة نشطة، عند سواحل بلاد العرب الجنوبية، أي في القرن الثالث قبل الميلاد. وقد ذلت تلك الدراسات التي تمت - حسبما أشير سابقاً - حينها صعوبة الملاحة البحرية حتى السواحل الجنوبية لبلاد العرب الجنوبية؛ أي حتى خليج عدن. هنا كانت تتقابل السفن التجارية المصرية والهندية، وتتم عملية تبادل السلع التجارية، وهنا أيضاً ظهر ميناء قنبان التجاري، الذي عرف فيما بعد باسم "عدن" [باوير، ج2، 1981، 209-227].

أي أن قنبان استخدمت ميناء عدن من أجل تصدير منتجاتها من البخور وغيره من المنتجات إلى مناطق استهلاكه في حوض البحر المتوسط ومصر؛ فضلاً عن استخدام الميناء مركز تفريغ البضائع القادمة من الهند وإعادة شحنها إلى مناطق الشرق القديم. " فقبل أن يتم تحقيق الرحلات المباشرة بين الهند ومصر، في عهد البطالمة، كانت جميع السفن التجارية تأتي من الهند ومصر وتفرغ حمولتها في العربية السعيدة، كما تأتي إليها قوافل الإبل بالسلع المحلية والجزء الأكبر من تجارة الشام وبلاد الرافدين ومن عدن، فيعاد تصديرها إلى الهند وشرق أفريقيا، وبلغ الهند وأفريقية الشرقية يعاد تصديرها إلى مصر والشام براً وبحراً" [حسن صالح شهاب، 1990، 54].

لذلك لم يأت منتصف القرن الثاني قبل الميلاد إلا وكان البحر الأحمر وخليج عدن قد درسه بشكل لا بأس به الملاحون والتجار الإغريق والمصريون، إذ كانوا حينها يصلون على سفنهم حتى ساحل الصومال الشمالي والسواحل الجنوبية لبلاد العرب الجنوبية، ويشحنون البضائع القادمة من الهند التي كانت تحملها السفن الهندية والعربية الجنوبية. ومع ازدياد حركة الملاحة في البحرين الأحمر والعربي ربما فقدت بعض الجهات مصالحها الاقتصادية والتجارية، وهي التي كانت مرتبطة بالتجارة البرية أو بحركة التجارة التي كانت تتم عبر المساحلة (قرب السواحل)؛ لذلك لجأت إلى النهب والقرصنة، جنوبي البحر الأحمر وفي المنطقة التي تسمى حالياً خليج عدن [مهيوب غالب، 1986، 30-41]. أي أن القرصنة ظهرت في المنطقتين اللتين ذكرتا سابقاً نتيجة لتطور حركة الملاحة البحرية في البحر الأحمر وخليج عدن، الأمر الذي أجبر بطليموس مصر على تسيير دوريات حراسة لحماية القوافل التجارية والملاحة البحرية، بغرض حماية السفن التجارية في البحر الأحمر وخليج عدن، وأن هذه المنطقة قد عرفت القرصنة منذ أكثر من ألفي سنة وما يحدث اليوم في خليج عدن ليس بجديد ولكنه التاريخ.

ومع نهاية القرن الثاني وبداية القرن الأول قبل الميلاد بدا وكأن عدن فقدت أهميتها بكونها ميناء عبور للتجارة الدولية، بسبب انطلاق القوافل التجارية مباشرة من الهند وحتى مصر والعكس. "فقد انحدرت إلى مستوى" قرية على الشاطئ" [حوراني، 1958، 82؛ شهاب، 1990، 54]، على الرغم من أن أهميتها التجارية، ميناء للدولة القتبانية ازدادت. فقد كانت أهم منفذ بحري تجاري لـ (قتمان) على المحيط الهندي، يتم من خلاله تصدير سلعة البخور العربي الجنوبي، في وقت كان الطلب فيه يزداد على تلك السلعة، أكثر فأكثر. فقد عثر البحار الإغريقي إيودوكسوس الكيزيكي على مجموعة خرائط ملاحية كاملة عن نظام الرياح الموسمية الجنوبية الغربية، واستناداً إلى معلوماتها أبحر مباشرة إلى الهند والعودة. حول رحلة إيودوكسوس - انظر: [سترابون، جغرافيا، II، 4، III].

بعد ذلك كلف بطليموس القبطان هيبا لوس للتأكد من صحة تلك الخرائط، وقام برحلة إلى الهند والعودة مباشرة في عرض البحر. بعدها سمي نظام الرياح الموسمية ذاك باسم هيبا لوس ذاته [كتاب الطواف، 57، ؛ بليني الكبير، VI، 101]. على أن الأدبيات التاريخية تشير إلى أن الدور الاقتصادي لميناء عدن كان قد عاد من جديد خلال القرن الرابع الميلادي، وذلك عندما ظهرت مبان جديدة في المدينة؛ كنائس، وكذلك ظهرت أسر تجارية جديدة [حوراني، 94-95؛ جواد علي، 7، 276-278].

في القرن الأول قبل الميلاد سيطرت روما على مصر وسورية، وبذلك اتخذت خطوات واسعة من أجل وضع التجارة الشرقية تحت رقابتها، وهي التي كانت تدر دخلاً ضخماً على شكل ضرائب إلى خزينة الدولة الرومانية. ومن ثم تمكنت السلطات الرومانية من السيطرة على كل المحطات التجارية [كتاب الطواف...، 19]. وفي بداية العصر الميلادي كان الطلب يزداد على السلع التجارية الشرقية؛ طيوب بلاد العرب الجنوبية وتوابل الهند، ومن ثم ازدادت نسبة الضرائب عليها. إذ كانت القوافل التجارية تنطلق من موانئ الهند وموانئ بلاد العرب الجنوبية إلى الموانئ المصرية مباشرة. لذلك حاولت روما أن تسيطر - كذلك - على مناطق إنتاج البخور في بلاد العرب الجنوبية، ومن ثم السيطرة على كل منطقة شمال غربي المحيط الهندي [نفسه، 31].

في تلك الفترة الزمنية اشتد الصراع بين مختلف دول بلاد العرب الجنوبية، ليس من أجل السيطرة على طرق القوافل التجارية الدولية، ولكن من أجل السيطرة على مناطق إنتاج البخور وموانئ التصدير (قنا وعدن وموزع). وكان لاكتشاف نظام الرياح الموسمية الجنوبية الغربية أن وجه ضربة موجعة لاحتكار تجارة المرور التي كانت تقتصر على بلاد العرب الجنوبية، وخسرت العائدات الضريبية التي كانت تحصل عليها من مرور التجارة على أراضيها. وبنتيجة ذلك اختفت معين، التي كانت تحتكر التجارة البرية - تقريباً - وضعفت سباً، التي كانت تعتمد إلى حد كبير على ضرائب مرور التجارة على أراضيها.

وفي نهاية القرن الأول قبل الميلاد اتخذ الإمبراطور الروماني قراراً، كان له أثره على مستقبل الوضع السياسي المحلي والإقليمي لمنطقة حوض البحر الأحمر الجنوبي. تمثل ذلك القرار في إرسال حملة عسكرية بقيادة والي مصر- آنذاك- يوليوس جالوس [سترابون، XVI، IV، 22 - 24؛ ويسمان، الجزيرة العربية، 1981، 57-64؛ باوير، 3، 185، 12-13]، إلى اليمن بغرض احتلال مناطق إنتاج البخور، ولأن القائد الروماني لم يكن على علم بطبيعة بلاد العرب الجنوبية (أي تضاريسها) فقد اتجهت الحملة براً نحو مأرب، ظناً منهم أن مناطق إنتاج البخور تقع هناك. ولم يكونوا يعرفون أن مناطق الإنتاج تلك كانت تقع في شرق بلاد العرب الجنوبية وجنوبيها، أي أنها تبعد عن مأرب مئات الكيلومترات، لذلك عادت الحملة أدراجها بعد أن تكبدت خسائر كبيرة في عدتها وعتاؤها [جواد علي، 2، 43-44]. ومع ذلك أثرت نتائج تلك الحملة على كل أوضاع جنوبي بلاد العرب خاصة وعلى التجارة الشرقية بشكل عام.

3- عدن في المصادر الإخبارية العربية والإسلامية وفي كتابات المسند:

ذكرت مصادر إخبارية عربية كثيرة، مدينة عدن ومينائها، باعتبارها ميناء تجاري وسوق قديم من أسواق العرب قرب المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، وهي كذلك نافذة جنوبي الجزيرة العربية على المحيط الهندي، وفيها تتوافر مراسي جيدة للسفن المارة في هذه المنطقة. وسنورد هنا بعضاً من الإشارات التي ذكرت عدن، ومنها مثلاً:

فقد كتب الهمداني عن عدن ما يلي: "عدن جنوبية تهامة وهي أقدم أسواق العرب وهي ساحل يحيط به جبل لم يكن فيه طريق فقطع في الجبل باب بزبر الحديد، وصار لها طريقاً إلى البر، ودرباً وموردها ماء يقال له الحيق أحساء في رمل في جانب قلاة إرم وبها في ذاتها بؤور ملح وشروب وسكنها المربون والحماحميون والملاحيون، والمربون يقولون إنهم من ولد هارون، ومن أهل عدن ابن مناذر الشاعر وابن أبي عمر المحدث، ولحج بها" [الهمداني، 1990، 94].

وفي الإكليل جاء عن عدن ما يلي: "عدن: بفتح المهملة نون سميت باسم عدن بن سبأ بن يشجب بن يعرب بن قحطان، وهي الميناء الطبيعي لليمن وأعظم أسواقه التاريخية من أيام التبابعة والعصور الأولى ما زالت محتفظة بهذه الخاصية، فهي مهمة للتجارة التي تصل بين الشرق والغرب ولا يخلو أسبوع من سفن جائية وذاهبة ورواد عليها وبضائع شتى ومتاجر متنوعة، وهي من أمهات مدن تهائم اليمن وأحسنها وأعظمها... وتسمى عدن أبين احترازاً من عدن لاعتد...". [الهمداني، 2004، 192]. كما ذكرت عدن في الجزء الثاني من الإكليل في أكثر من موضع (الصفحات: 47، 53، 54، 128، 200، 209، 221، وغيرها)، وذلك ضمن الحديث عن مواضيع مختلفة كان لا بد من ذكر عدن فيها.

وكتب ابن بطوطة عنها ما يلي: "... مدينة عدن، مرسى بلاد اليمن، على ساحل البحر الأعظم. والجبال تحف بها ولا مدخل إليها إلا من جانب واحد، وهي مدينة كبيرة، ولا

زرع بها ولا شجر ولا ماء، وبها صهاريج يجتمع فيها الماء أيام المطر. والماء على بعد منها، فربما منعه العرب وحالوا بين أهل المدينة وبينه حتى يصانعوه بالمال والثياب. ثم يواصل ابن بطوطة وصفه لعدن بالقول "وهي شديدة الحر" [ابن بطوطة، ج2، 229]. ولأنه لا يوجد ميناء مطل على المحيط يضاهي ميناء عدن فقد كانت تلك السفن التجارية الكبيرة، لأن ميناءها الوحيد الذي يستطيع استقبال مثل تلك السفن. لذلك قال عنها ابن بطوطة: "كانت... مرسى أهل الهند. تأتي إليها المراكب العظيمة من كتابيت وتانه وكولم وقاقوط (كالكتا) وفندا رينه والشاليات ومنجور وفاكنور وهنور وسندا بور وغيرها، وتجار الهند ساكنون بها، وتجار مصر أيضاً" [نفسه].

وأشار أبو حيان التوحيدي في معرض وصفه لأسواق العرب قبل الإسلام ابتداءً من دومة الجندل معرجاً شرق الجزيرة العربية حتى ديار دبا في عمان مروراً بالشجر وارم وحتى عدن وتالياً المعافر وصنعاء وغيرها، بالقول: "... ثم يرتحلون نحو عمان، فتقوم سوقهم بديار دبا، ثم بصحار، ثم يرتحلون فينزلون إرم، وقرى الشجر فتقوم أسواقهم أياماً، ثم يرتحلون فينزلون عدن أبين (تميزاً لها عن عدن لاعت)، ومن سوق عدن تشتري اللطائف وأنواع الطيب، ولم يكن في الأرض أكثر طيباً، ولا أحذق صناعاً للطيب من عدن..." [التوحيدي، ج1، 2005، 76-77]. وكان تجار عدن المحليين من أغنى التجار العاملين بها من الأجانب، بحيث كان البعض منهم يمتلك المركب العظيم لا يضاهيه أحد في ذلك، ينقل فيه من البضائع ما يشاء. وكان جزء من سكان عدن يعمل في مجال الخدمات الضرورية لنمو التجارة وازدهارها.

لم يجد الباحثون إلى الآن معلومات نقشية مباشرة تتحدث عن عدن، عدا تلك النقوش التي تتحدث عن المناطق المجاورة لهذه المدينة أو تتناولها بصورة غير مباشرة، أي عن طريق ذكر بعض المواقع التي كانت تمر بها القوافل التجارية البرية (في أبين: أوسان، دثينة، تبنو وحبان ولحج: دهس، تبين، وحول باب المندب وغيرها) [جواد علي، 2، 298؛ شهاب، 40]. إننا نعتقد أن غياب المعلومات النقشية عن عدن لا يعني عدم ذكرها في الكتابات المسندية، ولكن ربما دمرت تلك الكتابات بسبب عوامل مختلفة: طبيعية وبشرية. كما أن الأبحاث الأثرية التي تجري في المناطق المجاورة لمدينة عدن (في صبر وبير أحمد وفي غيرها) ربما تعطينا في المستقبل معلومات جديدة عن عدن.

4- أهمية ميناء عدن للقوافل التجارية الدولية:

مع بدايات العصر الميلادي، بدأت تظهر بعض المستوطنات الإغريقية والرومانية في عدن، وسقطرى وقتنا وربما في المناطق الساحلية الأخرى، المحاذية لبلاد العرب الجنوبية. أي إنه عندما فشلت الحملة العسكرية الرومانية التي قادها يوليوس جالوس في السيطرة المباشرة على بلاد العرب الجنوبية، كان لابد أن تتجه القوى الدولية ممثلة بالرومان حينذاك، إلى استخدام أساليب جديدة لغرض السيطرة على المنطقة. ومن ضمن تلك الأساليب تم إرسال مستوطنين: إغريق ورومان ومن الأهم للسكن في مدن وموانئ بلاد العرب الجنوبية، من أجل إحداث تغيير ديمغرافي يساعد في المستقبل على السيطرة على منطقة حوض البحر الأحمر الجنوبي. وهذا هو سر إرسال مستوطنين للسكن فيها، تحمل ثقافة بلدانها وتعمل على التكاثف من أجل التغيير المطلوب.

في القرن الأول الميلادي تمكن الحميريون من إزاحة القتبانيين من مختلف المناطق الساحلية، وسيطروا على الموانئ فيها (موزع وأكيليس وعدن)، وبدأت تقيم علاقات مع روما. إذ يشير بلييني إلى أنه في زمانه (منتصف القرن الأول الميلادي م. غ.) كانت عاصمة

البلد، التي تقع فيها ميناء موزع، هي: ظفار [بيني الكبير، VI، 104]. وبحسب كتاب الطواف؛ "فإن موزع وأكيلس وعدن (بلدة العربية السعيدة) كلها تنتمي إلى أراضي مملكة الملك كرب إل، القاعد في العاصمة ظفار وهو الملك الشرعي للشعبيين: الحميريين وجيرانهم السبئيين" (المباحث 21-23، 25-26). وقتذاك كان كرب إل قد اتصل بالرومان وأقام معهم علاقات تجارية وسياسية، بل كان في بعض الأحيان الملك الحميري يحصل على هدايا من الأباطرة الرومان [كتاب الطواف، 23].

حول عدن أشار كتاب الطواف حول البحر الإريتري (القرن الأول الميلادي)، ما يلي: "... وبعد أكيلس، يتسع البحر من جديد، أثناء الإبحار نحو الشرق، ويظهر المحيط، وعند نهاية المسافة التي تصل - على وجه التقريب - إلى 1200 ستادية توجد (العربية السعيدة)، قرية على شاطئ البحر. وقد كانت ضمن أراضي الملك كرب إل؛ وهي ميناء ملائم وفيها مياه حلوة، أفضل من تلك التي في أكيلس. وتقع هذه القرية قرب بداية الخليج، حيث البلد تتعمق نحو الداخل." ولقد سميت بـ (السعيدة) - نظراً لمكانتها في ذلك الوقت، أي قبل بدء الرحلات المباشرة بين مصر والهند. مع العلم إن بطليموس في جغرافيته أطلق ببساطة على عدن تسمية: السوق العربية، وفيما بعد سموها Αδεν، أي عدن، والذي هو مستمر حتى يومنا هذا [بطليموس، VI، 7، 9 و VIII، 22، 8]. "... وعندما لم يكونوا يتجرؤون على الإبحار من مصر إلى تلك الموانئ البعيدة خلف المحيط، لكنهم كانوا جميعاً يصلون إلى عدن، وهي التي كانت بمثابة ميناء "ترانزيت" للبضائع القادمة من الهند إلى هنا، ومنها إلى مصر، كما تتلقى الإسكندرية الآن السلع من مصر وخارجها [المبحث، 26]. لذلك شهدت حمير ازدهاراً اقتصادياً، بسبب سيطرتها على أهم موانئ تجارة المرور حول باب المندب وبالأذات ميناء عدن، التي كانت "كثيفة النشاط" التجاري [ك. روبان، 1999، 181].

5- دور عدن الاقتصادي على المستوى الداخلي والخارجي:

سبقت الإشارة إلى أن روما حاولت السيطرة على بلاد العرب الجنوبية ومناطق إنتاج البخور على وجه التحديد مع نهاية القرن الأول قبل الميلاد، ومن ثم السيطرة على التجارة الشرقية بشكل عام وطرق قوافلها؛ البرية والبحرية. لكن تلك المحاولة باءت بالفشل، ولم تتوقف محاولات القوى الكبرى في السيطرة على المنطقة، ولعل الرومان قد استأنفوا تلك المحاولات من جديد على بلاد العرب الجنوبية، في منتصف القرن الأول الميلادي، "واحتلوا ميناء عدن أثناء حكم كلاوديوس (1-54 ميلادي) أو قبله بقليل [جورج حوراني، 1958، 79]، على الرغم من أن هذا الموضوع ما زال محل خلاف بين المختصين.

ولا شك أن تاريخ عدن التجاري ودورها الحضاري قد ارتبطا بالبر الداخلي، "بل إن ازدهار وساطتها التجارية كان متوقفاً على استمرار حركة القوافل التجارية بينها وبين الأسواق الداخلية" [شهاب، 36]، في شبه الجزيرة العربية. إن سيطرة أية دولة من دول بلاد العرب الجنوبية على ميناء عدن كانت تعطيها ميزات كثيرة وكبيرة، لعل أهمها الازدهار الاقتصادي الناجم عن الحركة التجارية النشطة بين الشرق والغرب. ومن ثم فقد كانت عدن وما زالت إلى اليوم منفذاً جنوبي الجزيرة العربية البحري مع العالم الخارجي في حوض البحر الأحمر الجنوبي وكذلك حوض المحيط الهندي. ومن هنا نلاحظ ذكر الكثير من ملوك بلاد العرب الجنوبيين الذين كان لهم تأثير مباشر أو غير مباشر على عدن، فضلاً عن ذكر نقوش المسند لمناطق إما كانت تقع على طريق القوافل التجارية البرية المرتبطة بعدن أو قريبة منها.

في القرن الثاني الميلادي كانت تسمى - بحسب بطليموس - "مركز بلاد العرب التجاري-Arabia Emporium"، على الرغم من أنها كانت تدعى في كتاب الطواف: "العربية السعيدة-Arabia Felix". ولم يستقر اسم عدن بهذا الاسم إلا في القرن الثالث للميلاد، وسميت باسم عدن (Adane) عند دخول المسيحية إلى اليمن في منتصف القرن الرابع الميلادي [جواد علي، 2، 63]، أي أن عدن عرفت مسميات عدة إلى أن استقر الاسم الحالي لها منذ القرن الأول الميلادي [نفسه].

أدت عدن أدواراً حضارية مختلفة وما زالت، منذ نشأتها، فهي لم تكن ميناءً تجارياً تستقبل الحركة التجارية المارة في شمال غربي المحيط الهندي (جيتة وذهابا). ولكن عدن - أيضاً - من خلال دورها الاقتصادي هذا أصبحت نافذة ثقافية ومركز تفاعل حضاري بين بلاد العرب الجنوبية وبين شرقي أفريقيا وشبه القارة الهندية. وفضلاً عن ذلك تعد عدن أنموذجاً للتعايش بين أبنائها القاطنين فيها ومن كل المشارب العرقية والثقافية. إن الدور الاقتصادي والتفاعل الثقافي الذي لعبته عدن قد أكسبها أهمية استثنائية، نظراً لموقعها الجغرافي المشرف على أهم المضائق الدولية (باب المندب)، الذي يربط البحرين الأحمر والعربي.

من الناحية الاقتصادية كان ميناء عدن يستقبل سلع شرق أفريقيا؛ "كان الطلب عليها شديداً في ذلك الوقت، مثل: الذهب والفضة والنحاس وبعض العطريات وريش النعام والطواويس وجلود الفهود ونباب الفيل وخشب الأبنوس وخلافه" [مهيب غالب أحمد، 1، 2010، 124]. ويستقبل كذلك سلع الهند؛ التي كان أبرزها التوابل. كل هذه السلع التجارية كانت تصل إلى ميناء عدن ويعاد تصديرها إما عبر البر الداخلي لبلاد العرب الجنوبية، قبل تحول طرق القوافل التجارية إلى البحر، وإما كان يتم إعادة شحنها على السفن القادمة من مصر وتصديرها إلى هناك. وعندما تحولت طرق القوافل التجارية أصبح ميناء عدن أحد موانئ تصدير طيوب العربية السعيدة (أي بخور بلاد العرب الجنوبية).

وأخيراً فقد لعبت عدن ومينائها خلال تاريخها القديم دور النافذة التجارية الدولية لبلاد العرب الجنوبية على المحيط الهندي وشرق أفريقيا، وكذلك مع عالم البحر المتوسط، ومن ثم كانت من أكثر مدن جنوبي بلاد العرب وموانئها اندماجاً في النظام الاقتصادي - التجاري الدولي وهو ما جعل نسيجها الاجتماعي والثقافي أكثر انسجماً وانفتاحاً على الآخرين من الأجناس المختلفة.

6- الخلاصة:

من خلال دراستنا السابقة للأهمية الاقتصادية لمدينة عدن ووظائفها الحضارية، عرفنا؛ إن تاريخ عدن يمتد إلى مراحل عميقة في القدم، ربما امتدت إلى ما قبل منتصف الألف الأول قبل الميلاد، لكننا حددنا النطاق الزمني لهذه الورقة البحثية بحوالي خمسمائة سنة منهم ثلاثمائة سنة قبل الميلاد.

وبعد استعراض ما سبق نستنتج الآتي:

أولاً - كانت عدن نافذة الدولة القتبانية ومن بعدها الدولة الحميرية الحضارية سواء على مناطق حوض المحيط الهندي أو على مناطق شرقي البحر المتوسط، وما زالت إلى اليوم. ومن ثم فإن عدن تعد إحدى أكثر المدن والموانئ العربية الجنوبية اندماجاً في النظام الاقتصادي الدولي منذ العصر الأوساني وما بعده، وهو ما أكدته المصادر الكلاسيكية وتؤكد المصادر الإخبارية العربية والإسلامية.

ثانياً - كانت عدن إحدى أكثر المدن أمناً للعمليات التجارية الدولية، وشحن السلع التجارية وإعادة شحنها التي كان الإقبال عليها شديداً حينها، ومنها طيوب جنوبي شبه الجزيرة العربية وتوابل شبه القارة الهندية، ومنتجات شرقي أفريقيا؛ الذهب والفضة، جلود الفهود وريش النعام والطواويس وغيرها.

ثالثاً - عرفت عدن منذ القدم؛ خلال عهود الأوسانيين والقتبانين ومن بعدهم الحميريين بأنها منطقة تفاعل حضاري بين مختلف الثقافات ومدينة للتعايش بين مختلف الأعراق، التي كانت تؤمها وما زالت من أجل العيش فيها أو من أجل ممارسة مهنة التجارة أو خلافه. فضلاً عن ذلك فقد وجدت في عدن آثار تدل على أشكال هندسية ومعمارية مختلفة؛ سواء لمبان سكنية أو لمنشآت معمارية حكومية عامة مثل الصهاريج وغيرها.

رابعاً - إن الثقافات المختلفة التي تعايشت في عدن قد عكست نفسها في السلوك اليومي للبشر؛ المتمثلة في المظهر والتعامل مع الآخرين، والنظام الغذائي وأشكال الملابس وأشكال المباني السكنية وغيرها.

7- المصادر والمراجع: (تم التعريب من الروسية من قبل الباحث)

- 1- التوراة: (كتاب العهد القديم والعهد الجديد)، دار الكتاب المقدس في الشرق الأوسط.
- 2- جورج فضلو حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى، تعريب: السيد يعقوب بكر، مكتبة الأنجلو المصرية- القاهرة 1958.
- 3- حسن صالح شهاب، عدن فرضة اليمن، مركز الدراسات والبحوث- صنعاء 1990.
- 4- Диодор Цицилии, Историческая Библиотка; по Истории Африки, М.1979г.
- 5- Бауэр Г. М. О Месте Южной Аравии в морской торговле второй половины I тыс. До н. Э. Мероэ, вып.2, М. 1981, с.209-227.
- 6- مهيب غالب أحمد، تطور خطوط الملاحة البحرية حول الجزيرة العربية بين الألفين الثالث والأول قبل الميلاد، الوثيقة، العدد 57، 2010.
- 7- مهيب غالب أحمد، علاقات العربية الجنوبية في الألف الأول قبل الميلاد، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التاريخ- جامعة موسكو 1986.
- 8- Страбон, Гегравия, М. 1964.
- 9- Псевдоарриан. Плавание вокруг Эритрейского моря, Вестник Древней Истории, 1940, 2, с.264- 282.
- 10- Плиний Ст., Естественная история, М. 1966.
- 11- جواد علي، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، منشورات الشريف الرضي، ج2.
- 12- كريستيان رويان، الممالك المحارية (القرن الأول قبل الميلاد- القرن الثالث الميلادي)، اليمن في بلاد ملكة سبأ، تعريب: عز الدين عروذكي، مراجعة: يوسف محمد عبد الله، معهد العالم العربي- باريس 1990.
- 13- الهمداني، أبي محمد الحسن بن أحمد بن يعقوب، صفته جزيرة العرب، مكتبة الإرشاد- صنعاء 1990.
- 14- الهمداني، أبي محمد الحسن بن أحمد بن يعقوب، الإكليل- ج1، وزارة الثقافة والسياحة- صنعاء 2004.
- 15- له أيضاً، الإكليل- ج2، وزارة الثقافة والسياحة- صنعاء 2004.
- 16- رحلة ابن بطوطة (703-779هـ)، المسماة: تحفة النظائر في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، علق عليه محمد السعيد محمد الزيني، المكتبة التوفيقية- القاهرة، دون تاريخ.
- 17- أبي حيان التوحيد، الإمتاع والمؤانسة في ثلاثة أجزاء، راجعه: هيثم خليفة الطعيمي، المكتبة العصرية- بيروت 2005.
- 18- مهيب غالب أحمد، المعاصر بين الخبر والأثر، تعز (عاصمة اليمن الثقافية) على مر العصور، ج1، تعز 2010.