Machine Translated by Google

ResearchGate

Voir les discussions, les statistiques et les profils d'auteurs pour cette publication sur : https://www.researchgate.net/publication/250135686

Des routes commerciales dangereuses

Article dans le périodique ARAM · janvier 1996

DOI : 10.2143/ARAM.8.1.2002195

CITATIONS
dix

LECTURE
3 352

1 auteur :



Mohammed Maraqten
Université de Heidelberg
34 PUBLICATIONS 77 CITATIONS

VOIR PROFIL

Tout le contenu suivant cette page a été téléchargé par Mohammed Maraqten le 13 juillet 2016.

L'utilisateur a demandé l'amélioration du fichier téléchargé.

Machine Translated by Google

ARAM, 8 (1996), 213-236

ROUTES COMMERCIALES DANGEREUSES : SUR LE PILLAGE DES CARAVANES DANS LE PROCHE-ORIENT PRÉISLAMIQUE

MOHAMMED MARAQTEN

Une caravane est définie comme une compagnie de voyageurs, tels que des marchands et des pèlerins, en voyage à travers un désert, des régions instables ou des terres hostiles. Généralement ils sont regroupés pour une protection mutuelle.

Nous savons que les caravanes étaient utilisées pour le commerce depuis au moins le début de du 2ème millénaire avant JC jusqu'au 19ème siècle, et il est intéressant de noter que l'organisation et la fonction des caravanes n'ont pratiquement pas changé au cours des dernières années. trois mille ans de son histoire. Cela se voit par exemple dans le fait que les caravanes étaient composées de chameaux, d'ânes, de mulets et de chevaux tout au long de leur histoire.

Il n'existe pas de données précises sur les caravanes et le commerce caravanier avant le début du IIe millénaire avant JC. En général, cependant, les informations peuvent être acquis principalement à partir de sources cunéiformes et d'autres groupes de textes sémitiques. épigraphie telle que les inscriptions sud-arabes et palmyrènes. Auteurs classiques et des sources arabes fournissent également quelques données à ce sujet.

L'objet de cet article est de présenter quelques problèmes auxquels sont confrontés les caravanes au cours de leurs voyages, notamment les attaques et les pillages. Après une brève discussion sur l'organisation des caravanes, cet article fournira quelques exemples d'attaques et de raids contre les caravanes au Proche-Orient à partir du IIe millénaire avant JC, du 1er millénaire avant JC, et également de l'Arabie préislamique. Ce n'est pas le but de cet article pour étudier les routes caravanières dans l'ancien Proche-Orient, qui a a fait l'objet d'études par plusieurs chercheurs (Potts 1988; Dorsey 1991; Beitzel 1992 ; Graf et coll. 1992 ; Astour 1995).

I. L' ORGANISATION DES CARAVANES ET LES MESURES PRISES POUR LEUR SÉCURITÉ

Les sources écrites nous donnent quelques informations sur l'organisation des caravanes dans le Proche-Orient ancien. En plus de quelques données de l'Ancien Assyrien période, nous avons des informations provenant d'autres sources akkadiennes. La preuve la plus claire d'un commerce à longue distance au début du IIe millénaire, datant d'environ 1950 avant JC, provient du site anatolien de Kanish, aujourd'hui ville de Kultepe. Les marchands assyriens fondèrent une colonie dans cette ville et des milliers de des tablettes d'argile provenant de ses archives commerciales enregistrent le commerce entre elle et Assur.

Machine Translated by Google

Ces documents traitent non seulement des dettes et du règlement de diverses questions telles que la fixation des prix et les moyens de financement des caravanes, mais ils nous parlent aussi de la manière dont les caravanes commerciales, qui en l'occurrence étaient composés d'ânes, étaient organisés en général (Larsen 1976 : 85-105). Les caravanes transportaient de l'étain et des textiles d'Assur en Cappadoce et transportaient des fournitures métalliques, en particulier du cuivre, vers Assur. Ce système commercial était bien organisé et était dominé par un certain nombre de familles commerciales de Assur qui postaient des agents dans leurs colonies d'Asie Mineure. Ces marchands étaient également organisés en une sorte d'association (wabartum). Les documents également mentionner quelque chose appelé karu (CAD K : 231ff.), qui est décrit par AL Oppenheim en tant qu'« organisation marchande ayant un siège et un statut juridique de en dehors de la ville proprement dite » (Oppenheim 1977 : 91 ; cf. aussi Larsen 1976 : 230-236).

Aucune information concrète sur l'organisation des caravanes de chameaux en Arabie préislamique n'est donnée par les inscriptions arabes préislamiques. Certaines données, cependant, on peut le tirer des sources classiques et des sources arabes classiques (Groom 1981). Par ailleurs, on trouve pas mal de bonnes informations sur l'organisation des caravanes dans les inscriptions palmyréniennes (1er siècle avant JC jusqu'au 3ème siècle après JC). Cette étude prendra en compte les données importantes de Palmyre, car elles sont fondamentales pour l'étude de la continuité des anciennes traditions orientales dans l'organisation des caravanes. Considérable des données sur les caravanes nabatéennes sont également disponibles. Pour autant, le meilleur les informations sur les caravanes proviennent des anciens documents assyriens et du Lettres d'Amarna du IIe millénaire avant JC.

Malgré la domestication du chameau dans la seconde moitié du IIe millénaire avant JC et l'utilisation du chameau comme animal de trait dans les caravanes également comme lors des actions militaires, les caravanes de l'âge du bronze tardif étaient encore principalement composé d'ânes (Zarins 1992).

Aucune étude précise sur l'organisation de la caravane orientale n'est disponible. disponibles qui se concentrent sur son histoire et son développement (Weisse 1924; Edzard/-Eph¨al 1980 ; Orhonlu 1978). Néanmoins, outre quelques autres considérations générales études, il existe des travaux spécifiques traitant de périodes particulières, comme des études examinant les caravanes assyriennes anciennes (Larsen 1976) ou les caravanes Palmyrènes (Drexhage 1988). Les recherches portant sur les caravanes Palmyrène devraient être menée dans le contexte et à la lumière de l'ancien commerce caravanier du Proche-Orient en général. Parallèlement, toute étude concernant les caravanes préislamiques devrait prendre en compte non seulement le commerce des caravanes sabéennes mais aussi celui des caravanes nabatéennes et palmyrènes.

L'organisation d'une caravane exigeait des dispositions très détaillées. Chaque la caravane avait besoin d'un maître ou d'un chef. Cette personne était généralement l'un des marchands possédant de longues années d'expérience sur diverses routes commerciales. Il le devait les connaître ainsi que leurs relais ou caravansérails appropriés comme l'arrière de son

Machine Translated by Google

main, et il devait aussi savoir où se trouvaient l'eau et les puits. C'était à lui de prendre toutes les décisions concernant la caravane. Il prenait toutes les dispositions nécessaires à son organisation, il décidait du moment où devait commencer la marche de la caravane et il déterminait également l'itinéraire que la caravane devait suivre.
Le chef était avant tout responsable de la sécurité générale de la caravane, aspect principal sur lequel se concentrera plus tard cet article.

Chaque caravane avait également besoin d'un guide. Malheureusement, les sources ne fournissent pas de données précises sur le rôle des guides, qui était important dans le désert et surtout sur les routes de longue distance. De tels guides accompagnaient sûrement les caravanes itinérantes sur la route de l'encens entre le Yémen et la Méditerranée.
Les anciens Arabes (Aribi), peuple du désert syro-arabe du 1er millénaire avant JC, jouèrent un rôle majeur dans le commerce caravanier en tant que guides, et plus tard les Nabatéens devinrent guides sur les routes de cette région. Les sources arabes mentionnent nommément certains de ces guides (¨Ali 1978 : vol. 7, 323). Des guides étaient également nécessaires pour les campagnes militaires. Les Arabes du Sinaï ont servi de guides au roi perse Cambyse (529-522 av. J.-C.) lors de sa conquête de l'Égypte (Hérodote III, 4, 9), et le chef militaire nabatéen Syllaeus a été le guide du chef romain Aelius Gallus dans sa campagne militaire. contre l'Arabie Félix (Strabo XVI, 4, 23).

Quelle était la taille d'une caravane dans l'ancien Proche-Orient ? Malheureusement, nous ne pouvons pas le dire avec certitude, car il n'existe aucune information concrète sur les tailles. Nous sommes néanmoins en mesure de faire des estimations assez précises. Les caravanes sumériennes d'ânes du 3ème millénaire avant JC étaient composées d'environ 200 ânes (Edzard/Eph¨al 1980 : 416). Il convient de noter qu'un prince égyptien, Harkhuf, qui effectuait des voyages au Soudan, mentionnait que lors d'un de ses voyages, il avait une caravane de 300 ânes (Casson 1979 : 28). Les caravanes d'ânes de l'ancienne période assyrienne étaient composées d'environ 200 ânes (Saggs 1962 : 278).
Il n'y a aucune information sur les premières caravanes de chameaux dans la seconde moitié du IIe millénaire avant JC, mais dans la première moitié du Ier millénaire avant JC, les caravanes de chameaux étaient composées d'au moins 200 chameaux, comme nous le savons grâce à une caravane sabéenne. mentionné dans les sources assyriennes. On peut supposer que la plus grande taille de caravane jamais mentionnée dans les sources du IIe millénaire avant JC est celle qui apparaît dans une lettre de Mari. Il mentionne une caravane des Hanéens, une tribu bédouine, composée de 3 000 ânes et chargée de laine et de céréales en Haute Mésopotamie (Dalley 1984 : 174 ; Edzard/Eph¨al 1980 : 416). Les ânes ont continué à être utilisés dans les caravanes de chameaux, tout comme les mules, et les cavaliers ont servi d'escorte aux caravanes. Le chef de la caravane montait généralement à cheval. Les grandes caravanes de l'ancienne Mésopotamie étaient apparemment équipées de chars, qui auraient été tirés par des mules (Saggs 1962 : 278).

Il est également difficile de déterminer la taille des caravanes nabatéennes. Strabon décrit une caravane nabatéenne comme étant aussi grande qu'« une armée » (Strabo XVI, 4, 23). A l'avènement de l'Islam, une caravane de chameaux était composée d'au moins 1000 personnes.

Machine Translated by Google

chameaux. L'historien islamique ™abari mentionne qu'une caravane mecquoise du temps du prophète Mulammad était composée de 2500 chameaux. Il est à noter que cette caravane était escortée par une centaine d'hommes (™abari II, 407). À l'époque islamique, un tel nombre était considéré comme une grande caravane, tandis qu'une caravane de 1 000 personnes était considérée comme une petite caravane (Orhonlu 1978 : 677). Aucune donnée précise sur la taille des caravanes n'est disponible dans l'Ancien Testament. Ésaïe a fait référence à caravanes de chameaux et d'ânes (Ésaïe 21 : 7).

L'organisation d'une caravane suivait une longue liste d'arrangements, à commencer par la préparation des marchandises à transporter. Il fallait ensuite rassembler les animaux et prévoir des provisions pour leur alimentation. Le personnel de la caravane, généralement doté d'une grande expérience, devait être organisé et une direction ou un itinéraire spécifique pour la caravane devait être déterminé.

Après tout, les exigences les plus importantes pour l'organisation d'une caravane peuvent être décrites comme suit :

1. Les organisateurs ont dû décider des sources d'eau telles que les puits d'eau, les stations d'arrêt et les abris où la caravane pourrait se reposer et obtenir des provisions et de la nourriture pour les animaux (Dorsey 1991 : 43 et suiv.). Des caravansérails avaient déjà été créés au IIe millénaire avant JC. Certaines données concernant les caravanes, telles que leur ravitaillement en cours de route, sont disponibles (Veenhof 1972 : 418f.). Une lettre de Mari nous informe de la manière dont une caravane devait être approvisionnée pour continuer son voyage (ARM I, 66 ; Klengel 1996 : 160).

2. La saison appropriée pour le début du voyage devait être déterminée en fonction des conditions météorologiques régionales et un jour fixe pour le début du voyage devait être fixé. Les marchands assyriens essayaient d'éviter la chaleur estivale et le froid de l'hiver, et le voyage Assur-Kanish devait tenir compte de ces conditions saisonnières (Edzard/Eph¨al 1980 : 415). Le franchissement de longues distances, et notamment des routes du désert, était impossible avant que les chameaux ne soient utilisés dans les caravanes dans la seconde moitié du IIe millénaire avant JC. Nous avons deux bons exemples du départ saisonnier d'une caravane de la Mecque préislamique, à savoir les deux voyages mentionnés dans le Coran (Sourate 106 : 2 ; Crone 1987 : 120), la caravane d'hiver vers le Yémen et la caravane d'été vers Syrie-Palestine (Bilad as-Sam).

3. L'organisation d'une caravane exigeait également un certain degré de sécurité. Il est important de noter que le commerce caravanier était considéré comme une entreprise. Ainsi, l'aspect le plus critique lié à l'organisation d'une caravane était de planifier sa sécurité et de prendre des mesures pour sécuriser l'itinéraire des caravanes. L'idée fondamentale d'une caravane en elle-même en tant que groupe de voyageurs ou de commerçants se réunissant pour un voyage, et non en tant qu'individus, est le reflet de leur sentiment d'insécurité. Voyager en unité leur permettait de se défendre en cas d'attaque.

Certains chercheurs soutiennent que l'organisation d'une caravane n'était pas très différente de l'organisation d'une campagne militaire (Haldar 1971 : 78). Cela peut être

Machine Translated by Google

On le voit dans le fait que les caravanes en général étaient accompagnées par des gardes armés. Par ailleurs, la majorité des termes désignant les caravanes dans les langues sémitiques dérivent principalement d'une racine qui signifie « aller, voyager ». Il y a cependant, certaines appellations qui ont le sens d'« expédition », ce qui peut faire référence soit à des expéditions militaires, soit à des expéditions commerciales. Les mots akkadiens Ìarranu et girru en sont des exemples (Edzard/Eph¨al 1980 : 414f.). Parmi les nombreux termes arabes désignant caravane, le mot qafila est important. Cela signifie « le celui qui revient sain et sauf ». Certains de ces termes donnent une indication sur organisation interne d'une caravane et idée de sa fonction.

Les itinéraires des caravanes étaient généralement protégés par les pouvoirs militaires et politiques. de l'État dans lequel ils se trouvaient. L'État a déployé des efforts énergiques, tant diplomatique et militaire, pour assurer le contrôle de son territoire. Les mesures diplomatiques comprenaient des tentatives de contrôle des routes commerciales et des caravanes en signant des accords politiques avec les rois ou dirigeants locaux. Cela était pratiqué par plusieurs États et rois de l'ancien Proche-Orient, en Assyrie par exemple (Larsen 1976 : 229 ; Postgate 1992 : 200f.). Un bon exemple d'accords qui réglementé la sécurité du commerce est l' accord ilaf des Qurais avec d'autres tribus avec lesquelles ils étaient en contact. Son but était de sécuriser les caravanes de La Mecque (Crone 1987 : 109f. ; Simon 1989 : 59ff.).

Cependant, l'une des fonctions les plus importantes de l'État dans le monde antique était la construction de routes, principalement pour des raisons militaires, ce qui était généralement le cas. sont également devenues les routes utilisées par les caravanes et les messagers. En effet, la caravane les itinéraires n'ont pas changé tout au long de leur histoire.

La stabilité politique était extrêmement importante pour le commerce caravanier. En temps de guerre ou d'instabilité politique, la communication par voie terrestre était en danger et risque d'attaques de la part des Bédouins ainsi que des gouverneurs politiques et d'autres dirigeants était en conséquence beaucoup plus grand. Pourtant, depuis le commerce et les routes militaires semblent avoir coïncidé dans l'ancien Proche-Orient, ce qui implique que des postes militaires se trouvaient très certainement le long de ces routes, le les caravanes itinérantes pourraient être plus ou moins assurées d'une protection. Il y a de nombreux exemples de tentatives de l'État pour contrôler les routes des caravanes dans le le Proche-Orient préislamique, et cette section en présentera quelques-uns afin de faire la lumière sur le type de mesures qui ont été prises.

Le roi akkadien Sargon (2334-2279 av. J.-C.), par exemple, affirmait qu'il avait mené sa campagne militaire dans les montagnes d'Amanus et en Syrie en afin de protéger les droits des marchands akkadiens (Hallo 1971 : 56). Expansion assyrienne en Syrie-Palestine et dans d'autres parties de l'ancien Proche-Orient était au moins en partie le résultat de la tentative assyrienne de dominer la caravane itinéraires et de les rendre sûrs pour les déplacements (Saggs 1962 : 98f., 110f.). Les campagnes militaires assyriennes contre les Arabes (Aribi) en sont un bon exemple. (Eph¨al 1982 : 116-25). Les Sabéens furent obligés d'envoyer des paiements non officiels à Assur sous forme de cadeaux en signe de leur acceptation de la domination.

Machine Translated by Google

nation des Assyriens qui contrôlaient la partie supérieure de la route de l'encens. Les rois néo-babyloniens se lancèrent dans des expéditions militaires pour sécuriser les routes commerciales en Syrie. Un bon exemple d'une telle politique est fourni par les actions du dernier roi de la période néo-babylonienne, Nabonide (555-539 av. J.-C.), qui quitta Babylone et résida à Tayma pendant dix ans. La plupart des érudits voient ce séjour de Nabonide comme une tentative de contrôler la route commerciale des caravanes arabes, d'autant plus que ce roi a établi des stations commerciales entre Taymaˆ et Yathrib (plus tard Médine) (Beaulieu 1989 : 178-85).

Dans le même temps, il ne fait aucun doute que le contrôle des routes commerciales a souvent été une cause de guerre dans l'ancien Proche-Orient, le commerce étant fondamental pour l'économie des États de cette région. L'une des raisons les plus importantes de la guerre entre les États sud-arabes de Saba, Hadhramaout, Qataban et Ma¨in était le monopole des routes caravanières. Cependant, l'Arabie du Sud était impliquée dans le commerce international de l'encens, de la myrrhe et d'autres arômes, et elle était en mesure de monopoliser les routes commerciales vers l'Égypte, la Syrie-Palestine et la Mésopotamie dès le début du 1er millénaire avant JC. Les caravanes arabes revinrent non seulement avec des marchandises de Mésopotamie et de Syrie-Palestine, mais aussi avec une influence culturelle (Liverani 1992 : 111 et suiv.). La route caravanière transarabie (Potts 1988 : 127-162) a continué à fonctionner pendant longtemps, jusqu'à ce que le pouvoir politique des États sud-arabes décline. Le long de la route des épices, en Arabie centrale et du Nord, plusieurs unités politiques, dont la fonction était de garantir la sécurité des caravanes, furent établies. Cette route était l'une des routes les plus importantes du monde antique.

Afin de garantir sa propre sécurité, la caravane devait payer des taxes aux pays par lesquels elle passait. Il devait payer non seulement les rois et dirigeants locaux, mais aussi les tribus bédouines. Pour les cheikhs bédouins, c'était un privilège de contrôler les routes des caravanes. Cela a toujours été une garantie contre les attaques des bandits bédouins. Les cheikhs ont assuré qu'ils verseraient des compensations en cas d'attaque contre les caravanes. On sait que les marchandises destinées à payer les tribus bédouines sous forme d'épices et de pierres précieuses constituaient au moins une partie des marchandises transportées par les caravanes. Ceci explique les tributs sous forme d'épices et de pierres précieuses que les groupes arabes (Aribi) payaient aux Assyriens (Eph¨al 1982 : 90f.). Les rois locaux de Syrie-Palestine, et même les rois sabéens, envoyèrent des cadeaux au roi assyrien.
Ces cadeaux, qui pouvaient aussi être compris comme des hommages, symbolisaient à la fois l'amitié et la fidélité.

En général, les caravanes évitaient les régions hostiles. Parfois, ils essayaient d'éviter les zones habitées et les villes afin de ne pas payer d'impôts aux autorités locales. Cependant, cela était surtout pratiqué lorsqu'il y avait de nombreux cheikhs ou rois locaux sur la route, ce qui signifiait que la caravane devait payer des impôts à chacun d'eux. Il est important de noter que de tels détours n'ont été possibles qu'après que les chameaux ont commencé à être utilisés dans les caravanes. Nous supposons donc que

Machine Translated by Google

les caravanes voyageant de l'Arabie vers la Syrie et la Mésopotamie empruntaient souvent la route du Wadi Sirḥan plutôt que la route royale qui traversait la Transjordanie. Même si cette dernière était certainement plus sûre, son utilisation aurait entraîné le paiement de davantage d'impôts. Quoi qu'il en soit, le Wadi Sirḥan était une route commerciale importante au 1er millénaire avant JC, notamment à l'époque néo-assyrienne. Cet oued formait le centre de la zone arabe (Aribi). La métropole de la région était Dumat al-Gandal (Adummatu dans les sources cunéiformes et la Douma biblique), qui était non seulement une importante station caravanière, mais aussi une porte vers la Syrie et la Haute Mésopotamie, et surtout vers Assur. Il semble que les Assyriens aient voulu établir des contacts directs avec l'Arabie en contrôlant Dumat al-Gandal. Ce fut la raison la plus probable de la campagne militaire d'Assurbanipal (668-627 av. J.-C.) contre cette ville (Eph¨al 1982 : 116-125). Une autre raison semble avoir été la tentative de contrôler la route commerciale de Dumat al-Gandal qui allait vers l'est en direction de Babylone. La route commerciale de Wadi Sirḥan était strictement organisée aux époques nabatéenne et romaine (al-Muaikel 1994 : 49-66). Des stations de caravanes ont été établies le long de cet oued, des puits d'eau ont été creusés et la sécurité des caravanes a été garantie. Il existe un autre endroit utilisé par les caravanes pour éviter de payer des impôts : Wadi Tharthar, qui se trouve en Haute Mésopotamie (Dalley 1984 : 25).

Une fois que le système caravanier de l'ancien Proche-Orient s'est développé dans une certaine mesure, de nombreuses tribus nomades se sont impliquées dans le commerce. Beaucoup d'entre eux abandonnèrent leur mode de vie de voleurs dans le désert, ainsi que leurs activités de razzia contre les caravanes, et devinrent de bons marchands. Le commerce caravanier était donc vital non seulement pour le développement des économies nationales dans l'ancien Proche-Orient, mais aussi pour la transformation des sociétés, en particulier celles situées le long de la route de l'encens. En outre, certaines tribus se sont spécialisées dans l'élevage d'ânes à l'époque assyrienne car les ânes étaient alors nécessaires pour les caravanes (Postgate 1992 : 166). Il y avait aussi des tribus arabes (Aribi) spécialisées également dans l'élevage de chameaux. Le roi assyrien Assur-banipal (668-627 av. J.-C.) affirmait qu'après sa campagne militaire contre les Arabes (Aribi), le prix d'un chameau tombait à moins de 1 shekel (ANET, 299). En réalité, le prix d'un chameau sous la dynastie des Sargonides était d'un demi-shekel (Contenau 1954 : 64). L'élevage de chameaux et d'ânes s'est poursuivi plus tard autour des villes caravanières aux périodes hellénistique et romaine, se trouvant dans des endroits tels que Bosra et Wadi Hauran près de Hit sur l'Euphrate. Wadi Hauran occupait une place importante parmi les chameaux reproducteurs de Palmyre (Gawlikowski 1994 : 31). Néanmoins, les tribus nomades restent le groupe le plus dangereux et constituent une menace permanente non seulement pour les zones urbaines mais aussi pour les caravanes. Les caravanes étaient constamment menacées par les raids bédouins lorsqu'elles traversaient la zone désertique. Un bon exemple de cela dans les temps modernes est le paiement effectué par le sultan ottoman aux Bédouins de Transjordanie au XIXe siècle. Le sultan éta

Machine Translated by Google

l' Òurra à ces tribus pour sécuriser la caravane de pèlerinage de Damas à l'Îigaz.

Malgré les mesures prises pour assurer la sécurité des caravanes, les attaques et les pillages des caravanes, ainsi que les assassinats de commerçants, se produisaient fréquemment. Nous avons de bons exemples de tels actes enregistrés dans les sources cunéiformes, dans les inscriptions sud-arabes et dans les sources arabes. Quelques exemples seront présentés ici.

II. L' ANXIÉTÉ POUR LA SÉCURITÉ DES CARAVANES COMME REFLÉTÉE DANS LA LITTÉRATURE ET LA RELIGION

Le fait que la sécurité des caravanes était une préoccupation quotidienne pour les habitants du Proche-Orient ancien se reflète dans la littérature du Proche-Orient ancien, y compris dans les hymnes et les prières (Edzard/Eph¨al 1980 : 421). L'exemple akkadien suivant est intéressant : « Ô Samas, la caravane (alaktu) qui a emprunté une route de terreur s'adresse à toi » (CAD A : 299).

Il existe une incantation trouvée dans l'ancienne colonie commerciale assyrienne de Kultepe (Kanish) qui donne un aperçu des troubles auxquels les caravanes étaient confrontées. On y lit : « Un chien noir est accroupi sur la colline, attendant la caravane dispersée. Ses yeux guettent un homme bon » (Larsen 1976 : 93).

L'inquiétude se reflète également dans la religion des habitants de cette région, et plusieurs divinités semblent avoir eu pour fonction de protéger les caravanes en plus de leurs autres fonctions bien connues. Le dieu Samas en Mésopotamie en est un bon exemple. En plus de sa fonction principale de dieu de la justice, il était également responsable de la sécurité des caravanes. Il y avait aussi des divinités principalement associées aux caravanes, comme le dieu minéen Wadd. ∆u Samuwi était le dieu principal de la tribu Amir de l'Arabie du Nord, qui était impliquée dans le commerce et est connue grâce aux inscriptions sud-arabes (Höfner 1965 : 527f., 549f.). Le symbole de cette divinité était le chameau. De plus, le dieu nabatéen Sai¨ al-Qaum était le dieu des caravanes de ce peuple (Knauf 1990 : 176-181). Il semble que ce dieu était à l'origine un dieu tribal d'Arabie du Nord.

Ceci est suggéré principalement par son nom, Sai¨ al-Qaum, qui signifie « protecteur de la tribu ». De même, ArÒu et ¨Azizu étaient les divinités caravanières de Palmyre (Rostovtzeff 1932a ; Teixidor 1979 : 68-71). Le peuple palmyréen croyait que ses caravanes voyageant dans le désert étaient protégées par les djinns (gnyˆ). Ces derniers constituaient cependant une classe modeste de divinités à Palmyre (Teixidor 1979 : 78). Le dieu Lihyanite Abu Ilaf était apparemment aussi une divinité caravanière (Caskel 1954 : 46).

Il est intéressant de noter que le commerce caravanier de La Mecque s'est développé en association avec la Ka¨ba (Crone 1987 : 168ff.). C'était la coutume des caravaniers de La Mecque de visiter la Ka¨ba et de recevoir la bénédiction de leurs divinités.

Machine Translated by Google

avant de commencer le voyage. Ils faisaient la même chose à leur retour, visitant d'abord la Ka¨ba et remerciant les divinités pour leur retour sain et sauf.
Job a parlé de caravanes qui guettent et traversent un pays hostile. Il dirigea les caravanes de Tayma et de Saba (Job 6 : 19).

Une autre indication de l'importance de la sécurité des caravanes est révélée dans les lettres et correspondances privées akkadiennes, qui nous donnent également des informations sur l'inquiétude des gens quant à savoir si une caravane ou un marchand arrivait sain et sauf à leur lieu de destination. Les lettres qui prennent la forme d'un message, ou qui donnent de brèves informations sur les caravanes comme « Le voyage est dangereux », « Les domestiques de PN sont arrivés de GN, leur caravane est en sécurité »
(CAD G : 91), « Ma caravane (Ìarranu) est en retard » (CAD Î : 111) et plusieurs autres notes similaires sont particulièrement intéressantes. Dans une lettre néo-babylonienne, ceci est déclaré comme suit : « La caravane de Bit-Dakkuri est maintenant arrivée. Tout ce que vous [désirez], écrivez-moi, et je vous l'achèterai et vous l'enverrai » (Cole 1996 : n° 51, 4-9). Bit Dakkuri est une tribu araméenne/chaldéenne installée dans le sud de la Mésopotamie. En Mésopotamie, il était d'usage, dans le cadre de l'ensemble des mesures prises pour assurer la sécurité, de vérifier les présages avant de commencer un voyage ou une expédition.

III. LE PILLAGE DES CARAVANES AU 2E MILLENAIRE

Le commerce caravanier entre Assur et ses colonies d'Asie Mineure s'est établi au début du IIe millénaire avant JC et était très organisé. Les mesures prises pour la sécurité des caravanes comprenaient la création d'avant-postes où des provisions pouvaient être obtenues. Des colonies furent fondées et des institutions commerciales telles que le karu furent régies et protégées par des accords avec les rois locaux de la région. De telles actions montrent que les caravanes étaient parfois confrontées au danger et qu'il était nécessaire d'empêcher les raids (Larsen 1976 : 93 et suiv. ; Postgate 1992 : 211 et suiv.). Parfois, les Assyriens organisaient la protection des caravanes au moyen de cadeaux et de droits de douane.

Plusieurs spécialistes soutiennent cependant que les mesures prises étaient plus substantielles et que cette route était généralement sûre (Haldar 1971 : 78).
Très peu d'attaques contre des caravanes sur cette route sont enregistrées, ce qui est considéré comme une indication de sa sécurité. Il existe cependant des informations sur une caravane perdue dans les montagnes (Larsen 1976 : 93). Il convient de noter que les routes caravanières d'Asie Mineure étaient bien connues des commerçants assyriens, et que les commerçants connaissaient également les routes de contrebande (Veenhof 1972 : 305ff. ; Klengel 1979 : 123-128 ; Dalley 1984 : 171). La présence de contrebandiers à la frontière assyrienne est enregistrée, par exemple, à l'époque néo-assyrienne (Lanfranchi/Parpola 1990 : n° 100).

En plus d'être personnellement impliqués dans le commerce des caravanes, les rois étaient généralement également responsables de la sécurité des caravanes. Leurs armées permanentes

Machine Translated by Google

étaient toujours prêts à bouger ou à sécuriser les routes commerciales. Nous avons également la preuve que les caravanes avaient besoin de l'autorisation d'un roi pour entrer dans son pays ou sur son territoire. Un document rapporte un roi autorisant une caravane à entrer sur ses terres (Dalley 1984 : 174 ; Postgate 1992 : 215). Les chefs de caravanes étaient toujours reçus par les rois dans leurs palais (Dalley 1984 : 172). Les rois accédaient également aux demandes des marchands et veillaient à leurs intérêts, ce qui suggère que les marchands jouissaient d'un statut social élevé dans les sociétés du Proche-Orient ancien.

Nous trouvons quelques informations sur les dangers auxquels est confrontée une caravane dans une lettre de Mari. Yasmakh-Adad, gouverneur de Mari et fils du roi assyrien Shamshi-Adad I (1813-1781 av. J.-C.), écrivit à Hammurabi, roi de Babylone, décrivant les conditions comme suit :

« Il y a peu de temps, votre « frère » (Ishme-Dagan) a envoyé une caravane à Tilmun (Bahreïn). Ensuite, cette caravane repartit pour rentrer chez elle, mais fut arrêtée par Ili-epuch lors d'une dispute au sujet d'un puits. Maintenant, j'ai envoyé X et Imgurrum : ils doivent escorter cette caravane jusqu'à Babylone jusqu'à vous. Que cette caravane soit retenue avec vous jusqu'à ce que votre « frère » vous écrive pour vous dire qu'elle peut partir. Votre « frère » va bien, et la ville d'Ekallatum va bien ; Je vais bien et la ville de Mari va bien » (ARM V, 14 ; d'après Dalley 1984 : 173).

Outre les textes anciens assyriens de Kanish (Kultepe), les textes mari nous fournissent des informations substantielles sur le commerce caravanier et les relations commerciales internationales (Klengel 1979 : 75-82). L'État de Mari avait apparemment un solide contrôle sur les routes caravanières de sa région. En témoignent les avant-postes (bazaḷatu, CAD B : 184) qui furent établis le long de ces routes (Dalley 1984 : 175).
Les envoyés étaient généralement accompagnés d'escortes lorsqu'ils voyageaient à l'intérieur de ce royaume. Lorsque l'une des caravanes rencontrait des problèmes, des escortes militaires étaient immédiatement envoyées pour les sauver (Dalley 1984 : 171, 175). De plus, les marchands bénéficiaient de la protection royale et les commerçants bénéficiaient d'une sorte de statut diplomatique (Oppenheim 1977 : 92f.). Il y avait des contrats entre les rois et les États pour assurer la sécurité des caravanes et des marchands. Il existe également quelques textes juridiques concernant la sécurité des commerçants du Proche-Orient ancien en hittite et en hébreu (Saggs 1962 : 279). Une lettre de Mari rapporte une attaque contre une caravane comme suit :

« Ili-iddinam, l'envoyé de mon seigneur, que mon seigneur a envoyé à Elahut, et Tulish son escorte d'Elahut, les 10 ânes qui transportaient du bois de cèdre blanc et le seul cheval qu'ils amenaient – entre les villes de A et B, ces hommes ont été perquisitionnés. Ils tuèrent Ili-iddinam, ses quatre serviteurs et les deux Hanéens qui étaient avec lui, ainsi que Tulish, l'homme d'Elahut, ses cinq serviteurs et sa servante. Ils emportèrent les dix ânes et le cheval qu'ils amenaient. Parmi ces hommes, seuls 2 hommes de mon seigneur et 8 hommes d'Elahut se sont échappés » (ARM II 123 ; d'après Dalley 1984 : 174).

Il existe plusieurs documents qui fournissent des informations sur le pillage des caravanes à cette époque. Certaines informations peuvent être tirées de

Machine Translated by Google

les lettres babyloniennes anciennes, dont voici un exemple : « Lorsqu'ils établirent le camp en GN, les gens traversèrent et aucune caravane (alaktu) ne pouvait passer sans que leurs hommes armés ne sortent et pillent les caravanes » (CAD R : 299f.).

Les lettres d'Amarna du 14ème siècle avant JC nous donnent non seulement de bonnes informations sur l'organisation des caravanes mais aussi sur les raids contre celles-ci. Ces lettres furent envoyées aux rois égyptiens Aménophis III (1386-1349 av. J.-C.) et Aménophis IV (1350-1334 av. J.-C.) par les rois d'Asie occidentale comme ceux de Babylone, d'Assur et des Hittites, ainsi que par les rois locaux de Syrie-Palestine (Moran 1992). La protection des caravanes itinérantes entre l'Égypte et l'Asie occidentale était garantie par les rois cananéens locaux nommés dans les lettres d'Amarna. Bien entendu, ces caravanes devaient en échange payer des impôts à ces rois. Il est à noter à cet égard que les Égyptiens ont construit une route entre le Delta et Gaza. Cette route est connue sous le nom de Horus-Road dans les sources égyptiennes. À l'époque du Nouvel Empire, les Égyptiens ont établi des dizaines d'avant-postes centrés sur des puits et des bassins d'eau douce le long de cette route (Redford 1992 : 204). On trouve ainsi quelques informations sur les craintes pour la sécurité des caravanes, notamment suite aux attaques bédouines dans des sources égyptiennes.
Dans l'Égypte ancienne, il était dangereux d'envoyer des caravanes même dans les oasis sans escorte militaire (Kessler 1980 : 328, 331).

L'une des lettres d'Amarna (EA 255, les citations des lettres d'Amarna dans cet article sont citées après Moran 1992) nous raconte comment un dirigeant local (roi) responsable de la sécurité des caravanes a réagi dans un cas.
Le souverain de PiÌilu (™abaqat FaÌl moderne dans la vallée du Jourdain), Mut-BaÌlu, fils de Laba'ayu, le souverain de Sichem, envoya une lettre au pharaon égyptien. Il y écrit : « Que le roi, mon seigneur, envoie une caravane même à Karadaniyas (Babylone). Je le mènerai personnellement sous très haute surveillance ».

Le roi de Jérusalem à l'époque amarnienne, ¨Abdi-Îepa, envoya une lettre au roi égyptien décrivant une grave situation criminelle et lui demandant de l'aide.
Il ajoute : « Que le roi, mon seigneur, sache (que) je ne peux pas envoyer de caravane au roi, mon seigneur » (EA 287 : 53-59).

Le roi kassite babylonien Burnaburiash a envoyé une lettre au pharaon égyptien Aménophis IV pour se plaindre du fait que sa caravane, qui était sous la direction d'un homme appelé ∑almu, avait été volée. Il a décrit l'acte comme suit : « {deux fois] une caravane de ∑almu, mon messager que je vous ai envoyé, a été volée. Le premier Biriyawaza a été volé, et sa deuxième caravane PamaÌu, [un de vos gouverneurs dans une vassalité, a été volée » (EA 7 : 73-82).
Biriywaza était le roi local de Damas et PamaÌu aurait pu être le gouverneur égyptien de Canaan. Biriywaza est le même dirigeant qui apparaît comme un protecteur des villes et des caravanes dans une autre lettre (EA 264). Il est intéressant ici de noter que le pillage de la caravane a été entrepris par des gouverneurs et non par des groupes bédouins.

Machine Translated by Google

Dans une autre lettre écrite par le roi babylonien Burnaburiash et envoyée au roi égyptien Aménophis IV (EA 8), il est indiqué que ses marchands étaient en Canaan avec son messager AÌu-†abu. Ils quittèrent ce messager pour se lancer dans certaines activités commerciales, puis furent attaqués à Îinnatuna en Canaan. Burnaburiash a demandé que le roi égyptien (son frère) enquête sur l'affaire et qu'il mette à mort les meurtriers pour venger le sang de ses serviteurs. Il a également proposé une compensation. Burnaburiash a décrit la situation comme suit : « À Îinnatuna de Canaan, Sum-Adda, fils de Balumme, et Sutatna, fils de Saratum d'Akka, après avoir envoyé leurs hommes, tuèrent mes marchands et emportèrent leur argent » (EA 8 : 8-21). Il ajoute : « Canaan est votre pays, et [ses] rois sont vos serviteurs… Et si vous ne mettez pas à mort ces hommes, ils tueront à nouveau, que ce soit une de mes caravanes ou vos propres messagers, et donc les messagers. entre nous sera ainsi retranché » (EA 8 : 22-33). Nous voyons que les assaillants dans cette affaire sont des citoyens de la ville cananéenne d'Akko organisés par leur dirigeant, et non des bandits bédouins. Le site Îinnatuna était situé en Haute Galilée, près d'Akko.

Un roi local, Tagi, a écrit : « J'ai essayé de rassembler une caravane, sous la direction de mon frère, mais il a de justesse échappé à la mort. Il ne peut pas envoyer ma caravane au roi, mon seigneur… Alors maintenant j'essaie par la présente d'envoyer ma caravane au roi, mon seigneur » (EA 264 : 5-10, 20-25). Dans un autre message Pu-Ba¨lu, maire de YurÒa (dont la localisation nous est inconnue), écrit qu'il n'a pas envoyé de caravane au roi égyptien. Il déclare : « Je vous prépare maintenant une belle caravane » (EA 316 : 16-25).

Les meurtres de commerçants et les attaques contre les caravanes semblent avoir eu lieu très souvent dans le nord de la Syrie au cours de cette période (Leemans 1975 : 86f.). Cela ressort clairement des documents et des accords découverts à Ougarit, qui visaient à systématiser les sanctions en cas d'attaques et à organiser la protection des commerçants (Klengel 1979 : 159). De tels documents ont également été découverts à Boghazkui (Hattusa), la capitale hittite (Oppenheim 1977 : 93). Certains de ces documents parlent de meurtres et de pillages de biens. Le souverain de Car-camish avait un accord avec le roi d'Ougarit concernant de tels meurtres sur les territoires de chacun. Il réglementait les punitions pour les meurtres et fixait les conditions d'indemnisation. Malgré ces accords, il semble que ces actes se soient poursuivis. Ini-Tesub, le souverain de Carcamish, se plaignait de son cocontractant, le roi d'Ougarit, disant que « le roi d'Ougarit volait constamment les marchands de caravanes » (Edzard/Eph¨al 1980 : 419). Il est à noter que les sources donnent quelques informations sur le meurtre de marchands royaux d'Ougarit dans la région de Carcamish (Klengel 1979 : 159f.). De plus, nous savons que les lois hit-tites contiennent des paragraphes prévoyant des sanctions pour quiconque attaquerait des marchands (Edzard/Eph¨al 1980 : 419).

La fin du IIe millénaire est marquée par la montée en puissance de plusieurs groupes nomades comme les Araméens et les Araméens-AÌlamu. Certains d'entre eux,

Machine Translated by Google

comme les Sutéens, étaient déjà connus dans la première moitié de ce millénaire et ont continué à être actifs plus tard (Heltzer 1981). Ces groupes constituaient un véritable fléau, non seulement pour les zones habitées mais aussi pour les communications et les déplacements terrestres. Par exemple, une lettre de Mari raconte comment les Sutéens ont organisé un groupe de deux mille personnes afin d'attaquer Palmyre et Qatna (ARM V, 23 : Klengel 1996 : 161). L'une des lettres amarniennes (EA 16 : 37-42) envoyées par le roi assyrien Assur-uballi† au roi égyptien traite du retard des messagers entre eux. Assur-uballi† a déclaré que les Sutéens étaient responsables du retard et qu'il s'occuperait de l'affaire et poursuivrait ces nomades pour leurs actes.

Dans la seconde moitié du IIe millénaire avant JC, les Araméens se sont installés au milieu de l'Euphrate (Zadok 1991). Il est à noter que cette région, ainsi que celle du Îabur, semblent avoir été les zones les plus dangereuses pour les caravanes.
Plusieurs attaques contre des caravanes dans ces endroits sont enregistrées.

Le roi hittite Hattusili III envoya une lettre au roi babylonien kassite, Kadasman-Enlil II (1263-1255 av. J.-C.), se plaignant de la situation instable et du danger causé par les attaques rapaces des tribus araméennes le long de la route entre leurs deux terres (Klengel 1979 : 162).

Un bon exemple des troubles causés par les Araméens est enregistré dans les annales de Tiglath-Pileser I (1114-1076 avant JC). Il affirme : « J'ai traversé l'Euphrate vingt-huit fois, deux fois en un an, à la poursuite des AÌlamû-Ara-maeens » (Grayson 1991 : 43).

IV. LE PILLAGE DES CARAVANES AU IER MILLÉNAIRE AVANT JC

Le 1er millénaire avant JC est caractérisé par l'utilisation des caravanes de chameaux et par la stabilité et le développement du système de commerce caravanier. Ce commerce était associé à l'utilisation du dromadaire, « navire du désert », pour le transport. Ainsi, après la domestication du chameau dans la seconde moitié du IIe millénaire
Avant J.-C., les peuples du désert syrien, Arabes et Araméens, ont commencé à utiliser le chameau dans les caravanes (Zarins 1992). Les chameaux permettaient aux voyageurs des caravanes de traverser l'Arabie du sud au nord et rendaient possibles les relations commerciales entre l'Arabie du Sud et le Croissant Fertile. L'utilisation du chameau dans les caravanes a amené le commerce international à un haut niveau de développement. Les oasis et les points d'eau déterminaient la direction de la route commerciale. Certaines des haltes sont devenues de grandes gares et se sont développées en ce qu'on appelle des villes caravanières (Rostovtzeff 1932). Le fait que le chameau pouvait transporter des charges beaucoup plus lourdes que l'âne a eu un impact majeur sur le commerce caravanier. De plus, l'utilisation de caravanes de chameaux permettait parfois de contourner les zones habitées et ainsi de ne pas payer douane.

Le but de cet article n'est pas d'étudier la vie des nomades dans l'ancien Proche-Orient (Klengel 1971 ; Knauf 1992). Il convient toutefois de souligner que

Machine Translated by Google

les groupes nomades constituaient la menace la plus dangereuse pour les centres urbains de la région. Cela a continué à être le cas au Proche-Orient jusque dans les années 1920. Les raids bédouins constituaient une menace constante pour les caravanes et une source constante de l'anxiété, surtout dans les zones instables et le long des steppes. Les Bédouins, qui étaient très nombreux et mobiles, étaient toujours en mouvement le long des sentiers du désert et steppes. Les nomades et les chameliers étaient capables de parcourir de grandes distances dans le désert. Certaines unités des forces armées étaient en alerte permanente pour empêcher les incursions des nomades sur les zones cultivées.

Les pasteurs nomades menacent les populations sédentaires de Mésopotamie de l'ouest et du sud, et des murs avaient été construits pour arrêter ces nomades (Klengel 1971 : 45-49). Dès la fin du 3e millénaire J.-C., les Bédouins d'Amurru représentaient un danger pour les zones habitées. La quatrième année de le règne du roi Shu-Sin (2036-2028 avant JC) fut appelé « L'année où le le mur d'Amurru a été construit » (Haldar 1971 : 56, 61 ; Klengel 1971 : 45f.). C'est un mur qui a été construit pour protéger les zones habitées sumériennes et akkadiennes les attaques des nomades. Cela a été fait dans les dernières années de la troisième dynastie des Ur.

Le 1er millénaire avant JC est caractérisé par la menace des groupes bédouins, notamment dans le désert syro-arabe. Le plus connu de ces groupes étaient les Arabes (Aribi), les Araméens et les Sutéens.

Les Sutéens (Sutu) sont l'un des meilleurs exemples de ces groupes de raids. Ils apparaissaient comme des bandits solidement installés qui attaquaient les caravanes, envahissaient des villes et détruit des quartiers entiers (Heltzer 1981 : 25 ; Roux 1966 : 176, 218). Les rois assyriens ont souligné qu'ils devaient toujours réparer les dégâts causés par les Araméens et les Sutéens. Mais au 1er millénaire, ce sont les Araméens et les Arabes qui constituaient les groupes nomades qui représentaient la plus grande menace pour les centres urbains du Proche-Orient (Klengel 1971 : 195-202).

Les sources écrites nous donnent quelques informations sur leurs incursions dans les zones habitées et dans les caravanes. Les Assyriens utilisaient le terme Arabes (Aribi/ Arubu) non seulement pour désigner les Arabes du désert syrien, mais aussi pour le nomades dans les régions du Zagrus (Fuchs 1994 : 424). Le terme nomades était parfois utilisé à cette époque pour désigner les voleurs. Le roi assyrien Sargon II (721-705 avant JC) décrit ainsi la tribu bédouine des Îamranu : « (Ils) pillaient constamment les caravanes babyloniennes » (Edzard/Eph¨al 1980 : 422 ; CAD G : 91). Il a également déclaré qu'il avait dû lutter contre les hommes des tribus araméennes qui attaquaient continuellement les caravanes de Babylone (Saggs 1989 : 178). De plus, des textes assyriens documentent le meurtre de marchands (Lanfranchi/Par-pola 1990 : n° 143).

Sous le règne du roi assyrien Assurbanipal (668-627 av. J.-C.), une attaque sur une caravane a été enregistré. Le fils Aykabaru de ¨Ammyata¨ de Massa' attaqua une caravane (alaktu) à la frontière occidentale de Babylone. Cela a eu lieu après que la caravane eut quitté le pays des Nabayataéens. Tous les membres du

Machine Translated by Google

caravane ont été assassinés, à l'exception d'une personne qui s'est enfuie et a trouvé refuge dans une ville royale (Eph¨al 1982 : 56, 219). Il convient de noter que le peuple nord-arabe désigné comme Nabayataéens (Nebaioth biblique et nbyt des inscriptions taymanites, cf. Winnett/Reed 1970 : 99f.) n'était pas le même peuple que les Nabatéens ultérieurs.

Il existe également un autre exemple de raids de caravanes menés par des Arabes (Aribi). Il est rapporté dans une lettre néo-assyrienne comme suit : « (Ammiliˆti) le fils d'Amiri se prépara avec 300 chamelles, avec l'intention d'attaquer le butin en cours de transfert de Damas en Assyrie » (Parpola 1987 : n° 175). : 4-9).

Des attaques contre des caravanes à l'époque néo-babylonienne sont également enregistrées. Dans une lettre néo-babylonienne, nous avons un exemple de tels raids entrepris par la tribu araméenne Bit-Yakin. Il est décrit ainsi : « Lorsque la patrouille Bit-Yakin est arrivée, ils ont volé quatre hommes et cinq ânes » (Cole 1996 : 64, 4-7).

V. CARAVANES ASSOCIÉES À L'ARABIE DU SUD

Nos connaissances sur le commerce caravanier dans l'ancien Yémen proviennent d'auteurs classiques, d'auteurs arabes et de l'Ancien Testament. Les sources mésopotamiennes sont importantes puisqu'elles pourraient bien être les plus anciennes (Liverani 1992 ; Eph¨al 1982). Néanmoins, les inscriptions sud-arabes restent la principale source sur ce sujet. Apparemment, des caravanes de chameaux transportant de l'encens, des épices et des pierres précieuses de l'Arabie du Sud vers le monde méditerranéen étaient déjà actives au début du 1er millénaire avant JC.

La plus longue route commerciale caravanière au 1er millénaire avant JC semble avoir été la route transarabie (Potts 1988) qui partait de l'Hadramaout, traversait l'Arabie et se terminait à la Méditerranée ou en Haute Mésopotamie.
Cette route traversait les métropoles sud-arabes de Qanaˆ (Biˆr ¨Ali) et Mayfa¨a Timma¨ (Naqb al-Hagar), la capitale hadhramitique Shabwa, la capitale qata-banienne Timna{ et la capitale sabéenne Maˆrib. Il a ensuite continué à travers le Jauf yéménite et via les métropoles minéennes de Yathul (Bara-qish) et Qarnaw (Ma¨in) jusqu'à Nagran. De Nagran, il y a une branche de cette route qui allait vers l'est à travers Qaryat al-Fau jusqu'à l'Arabie orientale. La route principale continuait vers le nord à travers La Mecque, via Yathrib (Madina), Khaibar, Didan (al-¨Ula), Îegra (Madaˆin ∑alilˆ) et Taymaˆ. De Tayma il y avait une branche qui s'étendait vers l'est jusqu'en Mésopotamie. Mais là encore, la route principale continuait vers le nord jusqu'à Tabuk, puis d'Ayla (al-¨Aqaba) à Petra, et de là à Damas ou à Gaza. Il existe également une autre branche qui a débuté en

Taymaˆ, courut vers Dumat al-Gandal, puis traversa Wadi Sirlan vers la Syrie et la Haute Mésopotamie. Cette route aurait été utilisée dans la seconde moitié du IIe millénaire avant JC. Sans caravanes de chameaux, il aurait été impossible de parcourir cette grande distance. Il n'existe aucune donnée disponible sur l'utilisation des caravanes d'ânes sur cette route, mais il faut s'y attendre.

Machine Translated by Google

Il existe de nombreuses informations sur cette route, connue à l'époque hellénistique et romaine sous le nom de route de l'encens. Les déplacements sur cet itinéraire semblent avoir été bien organisés à ces périodes. Cela ressort des données fournies par les auteurs classiques. Selon Pline (XII, 32) cette route, qui partait de Timna¨ et se terminait à Gaza, était divisée en 65 étapes. A la fin de chaque étape il y avait un poste de caravanes. L'itinéraire était d'environ 14871⁄2 miles romains de long, et la distance entre chaque station était de 23 Miles romains (= environ 34 km.) (Groom 1981 : 173).

Il ne fait aucun doute qu'un voyage en caravane à travers l'Arabie depuis le sud jusqu'en Mésopotamie ou en Syrie-Palestine était particulièrement dangereux. Malgré les mesures de sécurité, on pouvait tenir pour acquis que des attaques contre les caravanes se produiraient toujours le long de cette route. Ce qui suit est un bon exemple tiré des textes néo-assyriens. Il a été découvert récemment et décrit le pillage d'une caravane sabéenne voyageant de l'Arabie du Sud via Tayma vers la Mésopotamie. Le gouverneur du Suìu a attaqué et pillé la caravane à Îindanu, qui était située dans la région de l'actuel Abu Kamal, et ce gouverneur a décrit l'acte comme suit :

« Gens de Taymaˆ et Sheba, dont la demeure est lointaine, dont le messager n'est pas venu en ma présence et qui ne s'est pas avancé jusqu'à moi : une de leurs caravanes s'est approchée du puits de Martu et du puits d'Îalatum. , et alla (même) au-delà et entra dans la ville d'Îindanu. J'ai reçu la nouvelle à midi à Kar-Apladad, j'ai attelé mon joug, dans la nuit j'ai traversé la rivière et le lendemain avant midi j'ai atteint Azlanu. Je suis resté trois jours à Azlanu et le troisième jour ils sont arrivés. J'en ai pris 100 vivants, et 200 de leurs dromadaires avec leurs chargements : laine pourpre, laine de route, fer et albâtre, j'ai emporté tous leurs envois. Un grand butin que j'ai pillé, je l'ai ramené à l'intérieur de Suìu » (Cavigneaux/Ismail 1990 : Texte 2, iv 27-38 ; Liverani 1992 : 111f.).

Comme on peut le constater, cette zone était extrêmement dangereuse pour les caravanes. Des raids bédouins menés par des Arabes (Aribi) sous le règne du roi assyrien Sargon II ont été enregistrés à proximité de la ville d'Îindanu (Îinzanu) et de Sippar (Edzard/Eph¨al 1980 : 422).

Taymaˆ était l'une des stations commerciales les plus importantes du nord de l'Arabie. Elle est mentionnée dans les textes cunéiformes et dans l'Ancien Testament comme centre commercial, et elle a servi de terminal pour plusieurs routes commerciales, servant également de porte d'entrée vers la Mésopotamie (Edens/Bawden 1989).

Nous disposons également de quelques informations dans les inscriptions sud-arabes sur le pillage des caravanes (RES 3022 ; Müller 1985 : 663-65). Une inscription minéenne trouvée dans la métropole minéenne Yathul, l'actuelle Baraqish, parle d'une dédicace aux divinités ¨A†tar ∆u-Qabi∂um, Waddum et Nakraìum. L'inscription a été écrite par des marchands minéens impliqués dans le commerce international avec l'Arabie du Nord, la Syrie et l'Égypte, et a été érigée en remerciement pour

Machine Translated by Google

la protection de leurs biens et pour la sécurité de leurs caravanes de chameaux. Les attaques, qui eurent lieu entre Ma¨in et Ragmat (Nagran), furent menées par les Sabéens et les Îaulan lors d'une guerre entre le Nord et le Sud. D'après notre inscription, il s'agissait apparemment d'une guerre entre Ma¨in et Saba. L'inscription rapporte également que la dédicace a été écrite parce que les divinités ¨A†tar ∆u-Qabi∂um, Waddum et NakraÌum ont protégé leurs biens en Egypte pendant la guerre entre les Mady (Mèdes) et l'Egypte. Cette guerre aboutit à l'occupation de l'Égypte par le roi perse Artaxerxès III Ochus en 343 avant JC (Müller 1985 : 665).

VI. LES VILLES CARAVANES ET LEUR RÔLE DANS LA SÉCURISATION DES CARAVANES

AL Oppenheim attire l'attention sur l'importance des inscriptions nabatéennes et palmyrènes dans l'étude du commerce caravanier (Oppenheim 1977 : 92).
À cette époque, aux périodes hellénistique et romaine, les routes commerciales terrestres ainsi que les communications et les voyages étaient bien organisés et leur sécurité était garantie (Graf et al. 1993).

Puisqu'il n'est pas possible d'étudier les fonctions de toutes les villes caravanières dans cet article, la section suivante fournira un bref aperçu des rôles que Pétra et Palmyre ont joué dans la sécurisation des caravanes, uniquement à titre d'exemple.

Les Nabatéens contrôlaient la partie supérieure de la route commerciale de l'encens et servaient d'intermédiaires entre le Yémen et la Méditerranée. Aucune donnée précise ne peut être tirée des inscriptions nabatéennes, mais de bonnes informations peuvent être trouvées dans les écrits des auteurs classiques. Strabon a décrit la caravane nabatéenne voyageant entre le port nabatéen de Leuke Kome, sur la côte est de la mer Rouge, et Pétra comme suit : « Les marchands de chameaux font l'aller et le retour de Pétra à cet endroit en toute sécurité et facilité, et en un tel nombre de hommes et chameaux qu'ils ne diffèrent en rien d'une armée » (Strabo XVI, 4, 23). Les caravanes nabatéennes voyageant entre Pétra et Gaza sont mentionnées par Pline (XII, 32, 63 s.).

L'État nabatéen exerçait apparemment un contrôle solide sur les routes caravanières grâce à un travail acharné. Il employait en fait des forces pour patrouiller son territoire, et en plus de la grande connaissance des Nabatéens des routes du désert, ils étaient également en mesure de ravitailler les caravanes qui passaient en provisions.
Cela a été rendu possible grâce à la création d'avant-postes sédentaires, de gares caravanières et de grands centres commerciaux tels que Petra et Îegra (Mada'in ∑aliÌ).
L'armée nabatéenne permanente et ces postes de caravanes établis le long de la route des caravanes garantissaient la sécurité des caravanes (al-Muaikel 1994 ; Graf et al. 1992). Le terme militaire attesté strategos (ˆstrtg « commandant, haut fonctionnaire ») dans les inscriptions nabatéennes (DNWSI, 92), également connu à Palmyre, semble avoir été associé aux escortes de caravanes.

Machine Translated by Google

La dénomination de Palmyre (Tadmur) dans les sources cunéiformes de la première moitié du IIe millénaire avant JC en association avec le commerce caravanier est intéressante (Klen-gel 1996). Elle marque déjà Palmyre comme station caravanière à cette époque, rôle qu'elle a continué à jouer tout au long de son histoire.

Les inscriptions palmyrènes représentent la contribution la plus importante à l'étude des caravanes et du commerce caravanier au Proche-Orient aux périodes hellénistique et romaine (Hillers/Cussini 1996). Il convient de noter que le commerce caravanier des Palmyrènes et l'organisation de leurs caravanes ont été étudiés par plusieurs chercheurs (Rostovtzeff 1932 ; Will 1992 ; Drexhage 1982, 1988 ; Gawlikowski 1994, 1996). Plus de 35 inscriptions palmyrènes faisant référence à des caravanes ont été découvertes. Toutes ces inscriptions sont bilingues (palmyrène araméen et grec). R. Drexhage a rassemblé 41 inscriptions de caravanes et les a étudiées, mais elle s'est concentrée uniquement sur la version grecque des inscriptions (Drexhage 1988 : 22-60). M. Gawlikowski répertorie 34 inscriptions de caravanes et donne quelques informations sur leur contenu (Gawlikowski 1994 : 32-f., 1996 : 142f.). Il existe également plus d'informations sur les caravanes provenant d'autres catégories d'inscriptions palmyrènes telles que l'inscription Tariff (CIS II 3913 ; Matthews 1984).

Le commerce extérieur palmyrène était bien organisé. Des agents commerciaux, des agences, des bureaux commerciaux ou « funduqs » et des caravansérails pour les marchands palmyréniens furent établis dans plusieurs endroits comme Koptos en Haute-Égypte et Charax (Drexhage 1988 : 61-86). La surveillance du trafic caravanier et la protection des caravanes voyageant entre la Mésopotamie et la Méditerranée semblent avoir été la fonction principale de Palmyre. À cette époque, comme toujours, assurer la sécurité des caravanes était la principale préoccupation du commerce caravanier. Ainsi, la contribution la plus importante de Palmyre à la stabilité du trafic caravanier était l'escorte des caravanes à travers le désert.

Plusieurs inscriptions palmyréniennes mentionnent non seulement les membres d'une caravane (bny syrtˆ), mais aussi son chef (rb syrtˆ, rs/rˆs syrtˆ). Ces inscriptions fournissent également de bonnes données sur le soutien du peuple palmyrène aux marchands et aux caravanes. Certains chercheurs soutiennent que Palmyre était une ville « caravanière » plus développée que toutes les autres (Gawlikowski 1994), et elle est décrite par M. Rostovtzeff dans son ouvrage Caravan Cities comme la ville caravanière la plus typique de l'Antiquité. Elle présentait toutes les caractéristiques typiques d'une station de caravanes et offrait tous les services nécessaires tels que le repos, l'eau, etc.

Nous n'avons pas d'informations concrètes sur la taille d'une caravane Palmyrène. Nous savons cependant que ces caravanes étaient parfois organisées par un riche marchand (Drexhage 1988 : 42), par plusieurs personnes à d'autres moments, et qu'une grande caravane était parfois soutenue et organisée par la ville de Palmyre elle-même. Parfois, des individus spécifiques étaient honorés en tant que chefs de caravanes (Drexhage 1988 : 95). Ces dirigeants appartenaient très certainement aux riches de Palmyrène ou avaient été les cheikhs de tribus impliquées dans le commerce caravanier (Drexhage 1988 :

Machine Translated by Google

90-100). Cependant, certains dirigeants ont été choisis pour diriger une caravane uniquement sur la base de leurs capacités (Drexhage 1988 : 96). Ces personnes ou les dirigeants ne portent pas de titres dans les inscriptions et sont mentionnés simplement comme étant dirigeants sans plus de données sur leurs origines sociales.

Deux personnes ont joué un rôle important dans l'organisation de la Palmyrène caravanes. Ce sont les archemporos, c'est-à-dire le chef des marchands, et le synodiarque, chef de la caravane, parfois décrit dans le Inscriptions palmyrènes comme qm brshwn, « il se tenait à leur tête » (DNWSI, 1043). Il n'existe pas de données précises dans l'araméen palmyrène sur le grec termes archemporos et synodiarch, puisqu'un équivalent araméen est rarement mentionné. Parfois, ces termes apparaissent en araméen palmyrène sous la forme rb syrtˆ, "chef de caravane". Apparemment, ces deux termes étaient utilisés pour désigner un chef de caravane (Gawlikowski 1988 : 31 ; Drexhage 1988 : 94). Il semble aussi que les individus qui étaient régulièrement remerciés dans les inscriptions « pour tout ce qu'ils ont fait pour les marchands » étaient les chefs de ces caravanes en malgré le fait que ce titre explicite soit absent des inscriptions. À n'importe taux, il est clair que les chefs de caravane de Palmyre étaient responsables de tout concernant les caravanes, y compris leur sécurité.

Les caravanes palmyrènes voyageant entre Charax et Palmyre étaient protégées à la fois par des avant-postes et par un certain nombre de membres des forces armées. Des mesures de sécurité pour la sécurité des caravanes ont été prises en compte dans contexte de l'organisation générale de la caravane. Il y avait une Palmyrène armée chargée de protéger les caravanes. Il était principalement composé de soldats de cavalerie, c'est-à-dire de cavaliers et de chameaux. Soldat armé des escortes étaient également organisées (Drexhage 1988 : 105-119). Le fait que le L'armée romaine participait occasionnellement à assurer la sécurité des caravanes, comme en témoignent les inscriptions palmyrènes qui honoraient les légions de l'armée romaine. Armée romaine (Drexhage 1988 : 26).

Seul un petit nombre d'inscriptions palmyrènes mentionnent directement des attaques contre caravanes. Nous disposons de quelques informations sur l'organisation des caravanes en Palmyre, cependant, d'inscriptions honorifiques qui suggèrent que la protection des caravanes était prise très au sérieux. Certaines de ces inscriptions font référence à mesures militaires destinées à parer aux attaques bédouines contre les caravanes (Drexhage 1988 : 34, 52 et suiv.). Ces actions semblent avoir été organisées par des personnes ayant le titre militaire de stratège.

Le retour des caravanes à Palmyre, ou leur arrivée à un avant-poste, représentait un énorme et joyeux, et était toujours utilisé comme une occasion d'honorer les chefs de caravane et leurs protecteurs en remerciement pour leur arrivée en toute sécurité (Drexhage 1988 : 88). Plusieurs inscriptions honorifiques de Palmyre documentent comment les marchands (tgryˆ) et les membres d'une caravane (bny syrtˆ) étaient reconnaissants pour leur sécurité et pour la protection de leurs caravanes. En général, les personnes honorées étaient les chefs des caravanes (rb syrtˆ, rˆs syrtˆ).

Machine Translated by Google

Les inscriptions mentionnent constamment les personnes qui accompagnaient les caravanes et les ramenaient saines et sauves. C'étaient les protecteurs des caravanes, parmi lesquelles se trouvaient les chefs. L'un de ces protecteurs était Su¨adu, fils de Bolyad¨, fils de Su¨adu. Plus de 17 statues datées entre 132 et 147 après JC ont été érigées en son honneur à Palmyre, Vologesias, Charax et même dans le désert, entre autres. Ils ont été érigés en l'honneur de sa contribution aux caravanes, et surtout à leur sécurité, comme le déclarent les inscriptions qui y sont gravées (Drexhage 1988 : 101 ; Gawlikowski 1994 : 29).

Dans une autre inscription trouvée dans le temple Ba¨al Shamin à Palmyre, Su¨adu, fils de Bolyad¨, a été honoré par les membres de la caravane parce que « Il a aidé en tout la caravane récemment arrivée de Vologesias et l'a sauvée du grand danger qui l'entourait. cela » (Teixidor 1979 : 36-39).

En plus d'assurer la sécurité des caravanes grâce à ses escortes armées, Palmyre signe également des traités d'amitié avec des tribus nomades. Les tribus nomades constituaient la plus grande menace pour les caravanes et Palmyre dut prendre contre elles les mesures appropriées. Ceci est documenté, par exemple, dans une inscription palmyrène bilingue (grec-araméen). Dans cette inscription inédite, découverte dans le temple d'Allat à Palmyre et datant de l'an 144 après JC, est enregistrée une attaque contre « une caravane de tous les Palmyréniens ». Une bande de voleurs dirigée par ¨Abdallat (de la tribu de) AÌitaya attaqua cette caravane qui revenait de Vologesias. Aucun lieu précis n'est mentionné. Su¨adu, fils de Bolyada¨, qui a vaincu les voleurs en utilisant la force militaire et a sauvé la caravane, a été honoré de quatre statues dans quatre sanctuaires de Palmyre (Gaw-likowski 1994 : n° 15 ; Drexhage 1988 : 111).

D'autres attaques nomades ont été enregistrées comme ayant été vaincues par ¨Ugailu, fils de Maqqai, fils de ¨Ugailu. Sous sa direction de stratège, il sauva à plusieurs reprises commerçants et caravanes. En reconnaissance de tous ses actes héroïques, le conseil de Palmyre ordonna aux quatre tribus de lui rendre hommage avec quatre statues (Gaw-likowski 1994 : n° 29).

Plusieurs inscriptions mentionnent des individus et des commerçants, ainsi que des chefs de caravanes, qui étaient honorés non seulement parce qu'ils ramenaient les caravanes saines et sauves, parfois gratuitement, mais aussi parce qu'ils les finançaient de leurs propres poches. En voici quelques exemples :

« Cette statue est celle de Taim-RaÒu, fils de Taima, fils de Muqimu, fils de Garba, chef de la caravane, qui lui a été érigée par les membres de la caravane remontés avec lui de Karak (Charax) , parce qu'il leur a sauvé (leurs) dépenses, trois cents deniers d'or, monnaie ancienne, et il leur a été favorable » (CIS II, 3948). Un autre exemple montre comment le chef de la caravane était honoré parce qu'« il faisait monter la caravane gratuitement, à ses frais » (CIS II, 3936).

Marcus Ulpius YarÌai a été honoré à plusieurs reprises par les membres d'une caravane parce qu'il l'avait financée (Drexhage 1988 : 42-49). Cet homme semble avoir

Machine Translated by Google

a été une figure importante dans l'organisation, le financement et la protection des caravanes palmyrènes voyageant entre Palmyre et Spasinu Charax sur le golfe Persique. En tant qu'agent, il joua également un rôle important dans le commerce maritime palmyréen.

Les frontières militaires arabes, établies par l'empereur romain Trajan (98-117 après JC) sous la forme de camps militaires et de châteaux, défendaient et protégeaient principalement la Province d'Arabie, mais elles servaient également à sécuriser les routes des caravanes (Rostovtzeff 1932 : 33 ; Bowersock 1994 : 93 et suiv.).

VII. LE PILLAGE DES CARAVANES EN ARABIE PRÉ-ISLAMIQUE SELON SOURCES ARABES

Nous disposons également de données provenant de sources arabes qui montrent que les Arabes ont attaqué et pillé les caravanes perses. Les Arabes d'al-Îra monopolisaient l'escorte des caravanes perses vers l'Arabie. Cependant, les caravanes d'an-Nu¨man, le roi d'al-Îra, furent également pillées par certaines tribus arabes (Crone 1987 : 147). Il existe un autre exemple du début de la période islamique. Selon des sources arabes, le prophète Mu‌ammed aurait attaqué à plusieurs reprises les caravanes de La Mecque qui voyageaient entre la Syrie et la Mecque (Crone 1987 : 117, 165). Bien qu'il s'agisse en réalité d'actions militaires menées par des musulmans dans leur lutte contre la Mecque, cela montre comment une caravane pouvait devenir la cible d'attaques en temps de guerre.

VIII. ARTICLES PILLÉS DES CARAVANES

Il peut également être intéressant de savoir quels objets ont été pillés dans les caravanes. Malheureusement, les marchandises elles-mêmes ne sont pas toujours mentionnées. Il est parfois possible de le deviner, et certains documents font état d'objets ou de marchandises volés. Par exemple, l'argent des marchands a été saisi sur une caravane babylonienne attaquée près d'Akko. Les biens pillés par la caravane sabéenne mentionnés plus haut, à savoir la « laine pourpre », la laine « de route », le fer et l'albâtre, sont des références importantes dans le contexte de l'histoire du commerce de l'Arabie du Sud avec la Mésopotamie. Dans l'ancien Proche-Orient, l'Arabie du Sud était célèbre pour son encens, sa myrrhe et ses précieux

des pierres.

CONCLUSION

En conclusion, les éléments présentés ici montrent que les attaques et les raids contre les caravanes dans le Proche-Orient préislamique en général et dans l'ancien Proche

Machine Translated by Google

L'Est en particulier, n'a pas été mené uniquement par des bandits bédouins. Ils étaient également organisé et entrepris par les gouverneurs des villes et des districts. Le plus des itinéraires dangereux traversaient des zones inhabitées et le désert.

BIBLIOGRAPHIE ET ABRÉVIATIONS

G. ¨ALI, 1978, al-MufaÒÒal fi tarIÌ al-¨arab qabla al-islam, 10 vol., 2e éd., Beyrouth.

ABD : Le dictionnaire biblique Anchor, éd. par DN Freedman, 6 vol., New York.

MC ASTOUR, 1995, « Overland Trade Routes in Ancient Western Asia », dans : Civilisations du Proche-Orient ancien, éd. par JM Sasson, 4 vol., Londres, vol. 3, 1401-1420.

ANET : J. PRITCHARD, éd., Textes anciens du Proche-Orient relatifs à l'Ancien Testament, 2e éd., Princeton.

ARM : Archives royales de Mari, Paris.

P. BEAULIEU, 1989, Le Règne de Nabonide, Roi de Babylone 556-539 avant JC, Nouveau Haven/Londres.

BJ BEITZEL, 1992, Voyages et communication. Le monde de l'Ancien Testament, dans : ABD VI, 644-648, « Routes et autoroutes (pré-romaines), dans : ABD 5, 776-782.

GW BOWERSOCK, 1994, Études sur l'Empire romain d'Orient, Goldbach.

CAD : Le dictionnaire assyrien de l'Oriental Institute de l'Université de Chicago

W. CASKEL, 1954, Lihyan et Lihyanisch, Cologne.

L. CASSON, 1979, Voyage dans le monde antique, Londres.

A. CAVIGNEAUX, et BK ISMAIL, 1990, « Die Statthalter von SuÌu und Mari im 8. Jh. v. Chr.", Baghdader Metteilungen 21, 321-456.

CEI : Corpus Inscriptionum Semiticarum.

SW COLE, 1996, Nippur 4 : Les archives du premier gouverneur néo-babylonien de Nippour pur, Chicago.

G. CONTENAU, 1954, La vie quotidienne à Babylone et en Assyrie, Londres.

P. CRONE, 1987, Le commerce mecquois et la montée de l'Islam, Oxford.

S. DALLEY, 1984, Mari et Karana. Deux vieilles villes babyloniennes, Londres.

DNWSI : HOFTIJZER, J./JONGELING, K., Dictionnaire de l'inscription sémitique du Nord-Ouest. , 2 vol., Leiden 1995.

DA DORSEY, 1991, Les routes et autoroutes de l'ancien Israël, Baltimore.

R, DREXHAGE, 1982, « Der Handel Palmyras in Römischer Zeit », Münsterische Beiträge zur Antiken Handelsgeschichte I, 1982, 17-34.

–, 1988, Untersuchungen zum römischen Osthandel, Bonn.

EA : EL AMARNA, Concernant la numérotation des lettres amarniennes, cf. Morán 1992.

C. EDENS et G. BAWDEN, 1989, « Histoire du commerce Taymaˆ et Hejazi pendant la Premier millénaire avant JC », Journal d'histoire économique et sociale de l'Orient 32, 48-103.

DO EDZARD, et I. EPH¨AL, 1980, « Karawane », dans : Reallexikon der Assyriologie, vol. 5, 414-422.

I. EPH¨AL, 1982, Les Anciens Arabes, Jérusalem.

A. FUCHS, 1994, Die Inschriften Sargons II. à Khorsabad, Göttingen.

M. GAWLIKOWSKI, 1994, « Palmyre comme centre commercial », Irak, 27-33.

–, 1996 : « Palmyre et son commerce caravanier », dans : Palmyre et la Route de la Soie, 139-145.

DF GRAF, B. ISAAC et I. ROLL, 1992, « Roads and Highways (Roman) », dans : ABD 5, 782-787.

Machine Translated by Google

AK GRAYSON, 1991, Les dirigeants assyriens du début du premier millénaire avant JC (1114-859) Colombie-Britannique, Toronto.

N. GROOM, 1981, Encens et Myrrhe. Une étude du commerce de l'encens arabe, Londres.

HALDAR 1971 : Qui étaient les Amoréens, Leiden.

WW HALLO, 1971, « La Mésopotamie et le Proche-Orient asiatique », dans : WW HALLO, WK SIMPSON, Le Proche-Orient ancien, New York, 1-183.

M. HELTZER, 1981, Les Sutéens, avec une contribution de Sh. Arbeli, Naples.

HÉRODOTE : Histoires, traduit par AD Godley, Loeb Classical Library, Londres 1921.

DR HILLERS et E. CUSSINI, 1996, Palmyrene Aramaic Texts, Londres.

M. HÖFNER, 1965, « Südarabien », dans : Wörterbuch der Mythologie 1, éd. par HW HAUSSIG, 485-567.

KLENGEL 1971 : Zwischen Zelt und Palast, Leipzig.

–, 1979, Haendel et Händler dans l'autre Orient, Leipzig.

–, 1996, « Palmyre et le commerce international à l'âge du bronze. Le contexte historique », dans : Palmyre et la Route de la Soie, 159-163.

D. KESSLER, 1980, « Karawanen(wege) », dans : Lexikon der Ägyptologie, éd. par W. HELCK et W. WESTENDORF, Wiesbaden, vol. III, 328-333.

EA KNAUF, 1990, « Dushara et Shai¨ Al-Qaum », ARAM 2, 175-183.

–, 1992, « Bédouins et États bédouins », dans : ABD I, 634-638.

MT LARSEN, 1976, L'ancienne cité-État assyrienne et ses colonies, Mésopotamie 4, Copenhague.

GB LANFRANCHI et S. PARPOLA, La correspondance de Sargon II., Partie II, Lettres des provinces du Nord et du Nord-Est, Archives d'État d'Assyrie V, Helsinki.

WF LEEMANS, 1975, « Haendel », Reallexikon der Assyriologie IV, 76-90.

M. LIVERANI, 1992, « Early Caravan Trade between South-Arabia and Mesopotamia », dans : Yémen vol. 1. Studi archeologici, storici e filologici sull'Arabia meridionale, Rome (publié en 1993), 111-115.

JF MATTHEWS, 1984, « La loi fiscale de Palmyre », The Journal of Roman Studies 74, 157-180.

WL MORAN, 1992, The Amarna Letters, Baltimore/Londres.

Kh.I. AL-MUAIKEL, 1994, Etude de l'archéologie de la région de Jawf, Riyad.

WW MÜLLER, 1985, « Altsüdarabische und frühnordarabische Inschriften », dans : Texte aus der Umwelt des Alten Testaments, vol. I/6, Historisch-chronologische Texte III, éd. par O. Kaiser, Gütersloh, 651-668.

AL. OPPENHEIM, 1977, Mésopotamie antique, Chicago.

C. ORHONLU, 1978, « Karwan », L'Encyclopédie de l'Islam, inédit. éd., Leyde, IV, 676-679.

Palmyre et la Route de la Soie, Colloque international, Les annales archéologiques arabes syriennes 42, 1996.

S. PARPOLA, 1987, La Correspondance de Sargon II, Partie I. Lettres d'Assyrie et l'Occident, Archives d'État d'Assyrie I, Helsinki.

G. PETTINATO, 1991, Ebla. Un nouveau regard sur l'histoire, Baltimore/Londres.

PLINE, Naturalis historia, traduit par H. RACKHAM, Loeb Classical Library, Londres, 1938-1963.

D. POTTS, 1988, « Les routes transarabes de la période préislamique », dans : L'Arabie et ses mers bordières, éd. par J.-F. Salles, Paris, 127-162.

JN POSTGATE, 1992, Début de la Mésopotamie, New York.

Machine Translated by Google

DB REDFORD, 1992, L'Égypte, Canaan et Israël dans les temps anciens, Princeton.

RES : Répertoire d'épigraphie sémitique

M. ROSTOVTZEFF, 1932, Caravan Cities, Oxford.

–, 1932a, Les Dieux-caravanes de Palmyre, The Journal of Roman Studies 22, 107-116.

G. ROUX, 1966, Irak ancien, Suffolk.

HWF SAGGS, 1962, La grandeur qu'était Babylone, Londres.

HWF SAGGS, 1989, La puissance qu'était l'Assyrie, Londres.

R. SIMON, 1989, Commerce Mecquois et Islam, Budapest.

STRABO, La Géoraphie de Strabon, traduit par HL JONES, Loeb Classical Library, Londres 1924 (réimpression 1983).

™ABARI, MUÌAMMAD B. GARIR, Tarìl a†-™abari, éd. par MA IBRAHIM, Le Caire 1960-1969.

KR VEENHOF, 1972, Aspects de l'ancien commerce assyrien et sa terminologie, Leiden.

H. WEISSE, 1924, Die Organisation des Karawanenhandels und -verkehrs zwischen Euphrat et Nil vom Altertum zur Neuzeit, Diss., Leipzig.

E. WILL, 1992, Les Palmyréniens, Paris.

FV WINNETT et WL REED, 1970 : Documents anciens d'Arabie du Nord, Toronto.

J. ZARINS, 1992, « Camel », dans : ABD I R. , 824-826.

ZADOK, 1991, Elements of Aramean Pre-History, dans : Ah, Assyria… Études sur l'histoire assyrienne et l'historiographie ancienne du Proche-Orient présentées à Hayim Tad-mor , éd. par M. COGAN et I. EPH¨AL, Jérusalem, 104-117.

Afficher les statistiques de publication