

지중해 동·남부 고대 국가들의 교역:

시리아·요르단·이집트를 중심으로*

한상복**

1. 머리말

2004년부터 2008년까지 필자는 다섯 차례에 걸쳐 비단길 답사를 계속해왔다. 그동안 답사한 비단길 유적지는 (1) 중국 시안부터 시작하여 란조우-둔황-투르판-룬타이-타클라마칸 사막을 횡단하여-민핑-허티엔-카슈가르-카라콜 호수-타지키스탄으로 이어지는 서역남도(2004년과 2007년), (2) 투르판에서 우룸치-징허-사이람 호수-이닝-바안불락으로 이어지는 천산북로(2007년), (3) 카자흐스탄의 알마티-침불락-바이쉴-케젠-키르기스스탄의 카라콜-출본 아타-비슈켈-오슈-우즈베키스탄의 안디잔-타슈켄트-사마르칸드-부하라까지의 중앙아시아 오아시스로(2005년), (4) 이란의 테헤란-마샤드-이스파한-쉬라즈-피루자바드-비사푸르-아화즈-초가잔빌-수사-케르만샤-하마단까지의 이란 오아시스로(2006

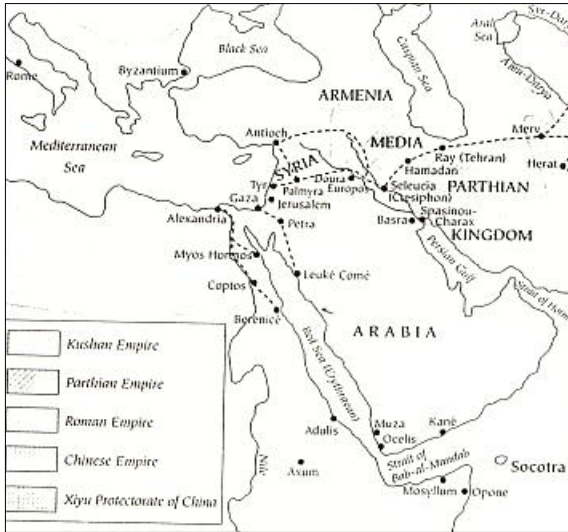
* 이 연구보고는 2008년 9월 20일 중앙아시아학회 추계학술발표회에서 발표한 내용을 수정 보완한 것이다. 익명의 논평자들과 심사위원들께 고마운 뜻을 밝힌다.

** 서울대학교 인류학과 명예교수

년), (5) 이집트의 나일강 유역 카이로-룩소-알렉산드리아-시리아의 다마스쿠스-마블라-팔미라-데이르 조르-유프라테스강 유역 두라 유크로스-마리아사드 댐-알레포-하마-크락 데 슈발리에-보스라-요르단의 제라쉬-암만-사해-카락-페트라-두바이로 이어지는 지중해 동부와 남부의 옛 오아시스 상업도시들과 무역항들을 연결하는 육상 교역로와 해상교역로(2008년) 등이었다.

이 글의 내용은 2008년 7월 답사 지역인 지중해 동부와 남부의 시리아·요르단·이집트를 중심으로 고대 그리스와 로마가 이 지역을 지배하고 통치했던 기원전 4세기부터 기원후 7세기까지의 육상 및 해상 교역로를 확인하고, 그 당시 상업중심지 및 무역항들의 상황을 재구성한 다음, 교역의 특성들을 밝히는 것이다. 기원 1세기와 2세기 때의 육상교역로와 주요 상업중심지 및 해상교역로와 무역항들을 보여주는 <지도 1>(Boulnois 2004: 156)에서 우리의 이번 답사지역이 모두 로마제국의 통치하에 있었음을 확인할 수 있다. 로마 황제 트라잔(Trajan 53?~117, 재위기간 98~117)이 그 지역을 정복한 이후의 교역로와 상업중심지 및 무역항들을 보여주는 것이다.

이 지역에서는 특히 낙타에 의한 대상들의 육상교역과 상선에 의한 무역상들의 해상교역이 서로 밀접한 관계를 맺고 있음을 또한 확인할 수 있다. 예를 들면 사막의 오아시스 상업중심지 페트라에서 대상들은 육상 교역로를 통하여 상품을 지중해의 가자와 홍해의 류케콤 항구로 연결시켜 해상교역을 촉진시킨다. 사막의 오아시스 상업중심지 팔미라에서도 지중해의 티르와 유프라테스강변의 두라 유크로스로 연결시켜 페르시아만과 호르무즈해협을 통한 해상교역을 가능하게 한다. 지중해 연안의 세계적인 무역항 알렉산드리아에서는 일단 나일강을 통한 수상 교역로를 이용하여 안티노에(Antinoe) 항구에서 육로를 통해 홍해의 미오스 호르모스 항구로 연결시키기도 하고, 나일강을 더 거슬러 올라가 룩소 근처의 콥토스(Coptos) 항구에서 육상 교역로를 이용하여 홍해의



〈지도 1〉 기원 1~2세기의 육상 교역로와 상업중심지 및 해상무역 항구

베레니스 항구로 연결시키기도 한다. 반대 방향의 연결도 마찬가지로 육상과 해상 교역로의 밀접한 관계를 보여준다.

방법과 자료는 2008년 7월 11일부터 24일까지의 현지답사에서 직접 수집한 관찰자료, 특히 고대의 유적과 유물 및 현지 관찰 기록(현지 노트)을 일차적인 방법과 자료로 이용하였다. 현지 안내인의 설명과 질의응답자료 및 문헌자료, 특히 고고학자들의 발굴보고서, 박물관에 전시된 관련 유물들, 기타 관련 학술논문과 여행안내서 등은 이차적인 방법과 자료로 이용하였다. 교역의 특성을 밝히는 데에는 제국의 황제와 왕을 비롯한 상인 등 교역의 주체, 수입 및 수출 상품, 교역로와 운송, 숙박과 편의시설, 관세와 교역행위 등을 기준으로 하였다.

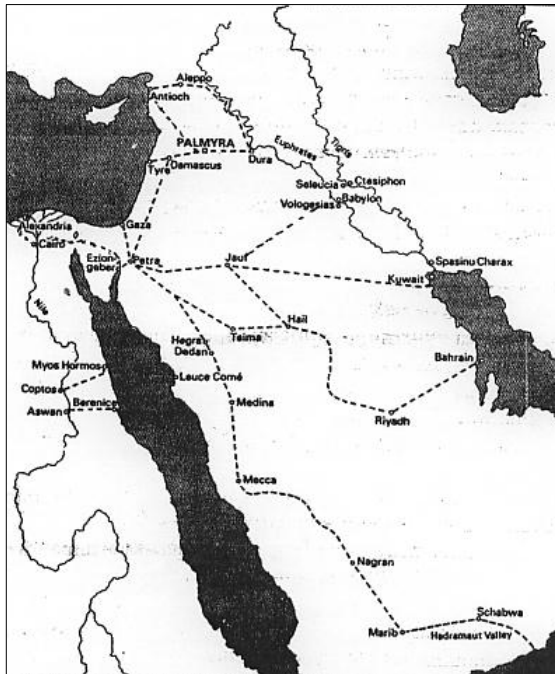
2. 육상교역로와 상업중심지

1) 육상교역로

우리의 이번 답사지역은 고대문명의 발상지로 유명한 유프라테스강 유역의 서쪽과 나일강 유역의 동쪽, 그리고 서양문명과 오리엔트문명의 접점인 지중해 동부와 남부에 위치한다. 그런 문명을 누리기 위해서 그곳 사람들은 일찍부터 희귀한 사치품들을 추구하였다. 그 물건들은 대부분 외국에서 수입되었고 아주 먼 지역에서 들어오는 경우가 많았다. 기원 1세기 무렵에는 가장 멀리 중국에서 육로를 통해 시리아까지 수많은 오아시스 상업중심지들을 거치면서 여러 단계의 중계무역을 통해 비단을 비롯한 사치품과 귀중품들이 수입되기도 했다. 그 당시의 육상교역로는 중국의 시안(長安)에서부터 란조우·둔황·허티엔·카슈가르·우즈베키스탄의 사마르칸드·투르크메니스탄의 메르브·이란의 테헤란·하마단·이라크의 테시폰을 경유하여 시리아의 두라 유로포스·팔미라에 이르는 사막의 비단길 오아시스로였다 (〈지도 1〉 참조).

지중해 동부와 남부 고대 국가들의 육상교역로는 〈지도 2〉(Mohammad 2003: 44)에서 볼 수 있는 것처럼 수레바퀴 살 모양으로 상업중심지 페트라를 구심점으로 하여 주변 지역의 상업중심지들이 점선으로 연결되어 있다. 북쪽에서는 알레포-고대 시리아의 수도 안티오크-지중해까지, 그리고 유프라테스강 유역 무역항 두라 유로포스-팔미라-다마스쿠스-제라쉬-암만-페트라 등 남쪽으로 이어지는 지중해 동부 간선 교역로가 형성되었다.

동쪽에서는 동아시아와 인도 등에서 오는 상품들이 무역선으로 아라비아 바다와 호르무즈해협을 지나 페르시아만의 바레인과 쿠웨이트를 거쳐 티그리스강이나 유프라테스강을 거슬러 올라와 고대 메소포타미아 무역항까지 운송된 다음, 거기서 육로를 이용하여 페트라까지 연



〈지도 2〉 기원 1세기의 주요 육상 교역로와 상업중심지

결되는 세 개의 교역로가 있다. 첫째는 바빌론·테시폰·셀류키아 등 티그리스-유프라테스강 유역의 무역항에서 육로를 이용하여 네즈드사막을 횡단하고 자우프 오아시스 상업중심지를 경유하여 페트라로 이어지는 육상교역로이다. 그러나 이 길은 네즈드사막을 횡단하는 데에 너무나 힘든 장애 요소들이 많기 때문에 대상들이 이용하기를 꺼렸다고 한다. 둘째는 페르시아만의 무역항 쿠웨이트에서 육로를 이용하여 네푸드사막을 횡단하고 자우프 오아시스 상업중심지를 경유하여 페트라에 이르는 교역로이다. 셋째는 페르시아만의 무역항 바레인에서 육로를 이용하여 리야드와 하일까지 와서 서쪽의 테이마나 서북쪽의 자우프 오아시스 상업중심지를 경유하여 페트라로 이어지는 교역로이다.

남쪽에서는 아라비아반도의 남쪽 해안에서 홍해를 따라 이어지는

산맥을 끼고 페트라까지 연결된 육상교역로가 한때 많이 이용되었다. 아라비아바다를 거쳐 사우디아라비아 남부의 하드라마우트 계곡 입구에서 하역된 무역상품이 육로를 통해 샤브와·마리브·나그란·메카·메디나 등의 상업중심지를 경유하여 북쪽의 페트라로 올라가는 장거리 육상교역로가 바로 그것이다. 또 한편 남쪽에서 아라비아바다를 건너온 무역선이 반도의 서남단을 돌아 바벨만해협을 통과한 다음 홍해의 아카바만 북쪽 해안에 있는 예지온 계베르 무역항까지 직행하여 거기서 무역품을 하역하고, 육로를 이용하여 페트라에 운송하는 교역로가 있었다. 이것이 유일한 최단거리의 육상교역로였다.

서쪽에서는 지중해 동남부의 세계적인 무역항 알렉산드리아부터 카이로와 예지온 계베르를 경유하여 페트라에 이르는 육상교역로가 있었다. 그리고 시나이 반도 동북쪽 지중해 연안의 무역항 가자에서 페트라에 연결된 육상교역로는 지중해의 해상무역을 시리아·요르단·아라비아 사막지대의 대상무역에 연계시키는 중요한 역할을 하고 있다.

지금까지 우리가 살펴본 것처럼 기원후 1세기에는 이들 모든 육상교역로를 통해서 수입된 상품들이 일단 페트라에 집중되었다가 다시 주변의 상업중심지로 분산되었다. 그렇다면 이런 현상들이 왜 일어났을까? 그 원인을 우리가 직접 답사하고 관찰했던 페트라를 비롯한 주변 국가 상업중심지들의 당시 현황과 흥망성쇠 과정을 살펴봄으로써 설명할 수 있을 것 같다.

2) 상업중심지

페트라(Petra): 원래 자원이 부족하고 건조한 사암 협곡과 단애 및 건천(乾川) 지역이었다. 다만 사해와 아카바만을 연결시키는 지표면의 거대한 함몰지역인 아라바 건천을 따라 약간의 구리 광산이 있을 뿐이었고, 그 남쪽 경사면에 페트라 골짜기가 있었다. 그 밖의 자원이라고는

사해의 아스팔트 역청(瀝靑)이 있어 사람의 시체를 미라로 만드는 원료로 이집트에 수출되고 있을 뿐이었다.

그런데 상업의 재능이 뛰어난 대상 무역상인 나바타이(Nabatae) 사람들이 기원전 4세기부터 아라비아반도 남쪽에서 이 지역으로 들어와 그 당시 대상들의 교역로를 장악하고 있었다(Auge and Dentzer 2006: 38~46, 58~62 참조). 그들은 교역로 주변의 고대 국가들에서 가장 수요가 큰 최고가의 상품이 무엇인가를 잘 간파하고, 그런 상품을 생산하여 공급하는 국가들을 또한 파악하여 수요와 공급을 교묘하게 이용함으로써 엄청난 이득을 취했다. 예를 들면 아라비아 남부(현재의 예멘)와 인도에서 향, 몰약(沒藥), 향료, 양념 등을 싼 값으로 사고, 그것들을 가져, 알렉산드리아, 기타 지중해의 무역항으로 가지고 가서 비싼 값으로 팔았으며, 마지막으로 지중해 무역선으로 그리스와 이탈리아까지 가서는 그 상품들이 훨씬 더 비싼 값으로 팔려 종교의식에 이용되기도 하고 화장품이나 약품 또는 조미료 제조의 원료로 쓰이기도 하였다.

이처럼 나바타이 사람들이 취급한 고가의 무역품들 중에는 금, 은, 유리, 옹황(雄黃), 다마스크, 중국에서 수입한 비단 등이 있었다. 무역으로 벌어들인 수익은 그들을 더욱 더 부익부로 만들었다. 그리하여 나바타이 무역상들은 교역로를 따라 그들의 세력 범위를 페르시아만에서 지중해 연안과 아비시니아(에티오피아)까지 확장시켜 나갔다. 결국엔 나바타이 왕국을 건설하고 기원전 1세기 후반에는 페트라를 수도로 정했다.

그들의 막강한 교역로 지배와 상권 및 거대한 경제적 부를 바탕으로 페트라라는 그 당시 중동 지역 육상 교역로를 왕래하는 대상들의 숙박과 상거래 중심지가 되었다. 페트라에서 가장 잘 알려진 기념물은 엘카즈네(寶庫)인데, 그것은 자연 암석을 깎아서 만든 왕 또는 왕비의 무덤, 신전, 영묘라고도 한다. 건축물의 구성 특히 전면 아래층 입구는 6개의 원형 기둥이 삼각형 박공을 떠받치고 있다. 위층에는 중앙에 원형 신전

이 있고 양쪽 옆에 날개벽이 있는데, 그 위에 반쪽 삼각형 박공이 대칭으로 얹혀있다. 이런 건축양식은 옛날 그리스의 코린트식으로 기원전 1세기경 알렉산드리아 기법의 영향을 받은 것으로 평가된다. 그 건물 속에 왕의 보물이 들어있다는 전설에 따라 보고(El-Khazne)라고 전해져 내려오고 있다. 그 밖의 다른 유적들을 통해서도 알 수 있는 것처럼 페트라라는 다양하고 규모가 큰 석조 암각 건축물과 예술의 양식 면에서 볼 때 당시의 국제적인 교역을 통해서 시리아, 이집트, 헬레니즘, 나바타이 영향을 받은 역동적이고 세계적인 센터로 성장했던 것 같다. (Bourbon 2007: 10~14). 그러나 페트라라 전성기는 100여 년에 불과하였고, 기원 106년에 로마제국의 아라비아 영토에 편입됨으로써 수도는 보스라로 옮겨졌으며, 대상들의 숙박과 상거래 중심도 북쪽의 팔미라, 제라쉬 등지로 이동하였다.

팔미라(Palmyra): 기원 2세기에 들어와 지중해 동남부 나바타이 왕국이 로마제국에 합병되어 페트라가 치명적인 타격을 받았을 때, 동북부의 새로운 아랍 세력인 사막 오아시스의 팔미라 상인들이 그 통상권을 이어받았다. 팔미라는 지하수가 나오는 시리아사막 중앙의 전형적인 오아시스 대상무역 교역로의 상업중심지로 유프라테스강과 지중해를 연결하는 중간지점에 위치하고 있다. 이러한 지리적 조건과 로마의 교역로 지배를 배경으로 팔미라는 나바타이 대상무역 상인들의 장거리 무역 중심지로서의 기능을 하게 된 것이다. 특히 나바타이 왕국의 수도 페트라가 로마제국에 편입된 이후에는 팔미라 사람들도 장거리 교역로의 안전과 도시의 질서를 보장하면서 군사력을 강화하는 동시에 상업적인 재능을 크게 발휘하였다.

로마가 안티오크를 점령한 뒤 동쪽의 페르시아를 넘보고 있을 때, 팔미라 낙타군대는 로마군의 지원을 받아 사산조의 시리아 침략을 격퇴 시킴으로써 로마군 보호자로서의 특별한 역할을 각인시켰다. 당시의 로

마 황제는 팔미라를 자유도시로 규정하여 관세를 설정하고 징수하는 권한을 팔미라의 원로원과 민회에 주고, 재정 감독권은 안티오크 주재 시리아주 총독이 아니라, 황제 직속의 재산관리인에게 소속시켰다 (Mohammad 2003: 54~58 참조). 그 뒤로 동쪽의 중국, 페르시아, 이라크에서 들어오는 무역상품은 반드시 팔미라를 통과하여 서쪽의 다마스쿠스 및 지중해 연안의 티르(Tyre) 무역항으로 운송되어 로마까지 수출되었다. 그 무역상품들의 원산지 가격과 로마의 소비자 가격 차이는 100배까지 되었다고 한다.

팔미라 무역상들은 유프라테스강변과 하구의 무역항에 자신들의 대리점을 두고 페르시아만과 인도양을 거쳐 상품을 수출하고 수입하는 전성기를 이루었다(Bounni and Al-As'ad 2000: 9~17 참조). 우리가 유프라테스강변의 두라 유로포스를 답사했을 때 보았던 위풍당당한 팔미라 대문이 바로 그 당시의 유물이다. 그리고 당시의 팔미라 귀부인들이 장식으로 썼던 보석과 귀금속으로 만든 귀걸이, 팔찌, 반지, 브로치 등은 현재 다마스쿠스 국립박물관 보석실에 전시되어 있고, 같은 박물관 팔미라 직물실의 비단 패턴은 팔미라 묘지에서 발굴된 기원 1~2세기의 것으로 지금까지 발견된 것 중에서 가장 오래된 것이라고 한다.

국제무역으로 축적된 부를 바탕으로 오늘날 우리가 유적으로만 볼 수 있는 벨 신전을 비롯한 수많은 신전들이 완성 또는 재건되었다. 원래의 벨신전 건물 유적은 청동기시대 중기(2200~1500 B.C.) 초까지 거슬러 올라간다. 그러나 현재의 벨신전 건물 유적은 헬레니즘시대에 인공 언덕 위에 세웠던 것이 기원 273년에 붕괴된 것을 다시 복원한 것이다. 본래의 주신 벨(Bel)은 그리스의 제우스나 로마의 주피터 같은 신이었다. ‘벨’이란 말은 ‘발(Ba'al)’이라는 셈어(Semitic)의 바빌로니아 발음으로 주인을 의미하고 최고신을 나타내는 것이다. 팔미라에서는 원래 ‘볼(Bol)’이라고 발음했으나 바빌론의 벨 신앙 영향을 받아 헬레니즘시대 초에 벨이 되었다(Casule 2008: 97~99 참조). 그 당시 팔미라에는

벨 신전을 기점으로 도시를 동서로 횡단하는 열주(列柱)의 중심도로가 건설되었으며, 삼각형의 구도로 신시가지와 구시가지를 연결시키는 개선문이 세워졌다. 그밖에도 교회와 야외극장, 목욕탕, 원로원 의사당, 시장, 원기둥 주택과 공공건물, 다마스쿠스문, 장례제당, 탑묘와 지하묘, 신전 풍의 묘 등 여러 유적들과 수많은 대상 숙박소들이 그 당시에 만들어졌다는 사실로 미루어 볼 때 팔미라의 경제력이 얼마나 강세를 이루고 있었는가를 짐작할 수 있을 것 같다.

그 당시에 검정색 현무암으로 만든 로마 신화 행운의 여신상 두 개는 현재 다마스쿠스 국립박물관 입구에 세워져 있다. 그러나 3세기 전반에 페르시아의 아르다쉬르 I세가 티그리스와 유프라테스강의 하구를 점령하고 팔미라 상인들의 페르시아만 접근을 차단함으로써 대상들의 교역로는 북쪽의 알레포로 옮겨졌다. 그리고 기원 273년에는 로마 황제 오렐리우스가 팔미라를 완전히 파괴시켰다(Geffroy 2007: 3~4 참조).

제라쉬(Jerash)와 보스라(Bosra): 요르단의 수도 암만에서 북쪽으로 40km가량 떨어진 제라쉬 건천(Wadi Jerash, 옛 River Chrysorhoas) 양쪽 넓은 골짜기에 자리잡고 있는 제라쉬는 고대에 게라사(Gerasa)라고 불렸다. 이 화려하고 거대한 상업중심지는 로마제국이 기원전 1세기에 비옥한 레반트 지역을 정복한 뒤에 발전시킨 10개의 식민지 도시 연맹 데카폴리스 중의 하나다. 제라쉬가 육상교역로의 상업중심도시로 번영을 이루었던 시기는 남쪽의 페트라와 북쪽의 팔미라와 밀접한 상업 관계를 맺고 있던 시기인 동시에 나바타이 대상무역이 번성하였던 기원 1~2세기 동안이었다(Tell 1997: 3~4 참조). 그 당시 제라쉬 상인들은 나바타이 대상무역 상인들의 남북 간선 교역로 중간지점에서 대상들의 숙박과 중계무역 상거래를 통해 막대한 부를 축적할 수 있었다.

그런 상업의 호황은 당시의 다양하고 대대적인 건축물과 열주(列柱) 도로에 그대로 반영되어 오늘날까지도 방대한 유적과 유물들에서 찾아

볼 수 있다. 특히 도시계획은 전형적인 로마 형식을 따르고, 석조물에서는 그리스 명문들을 볼 수 있으며, 나바타이 양식 건물들은 주로 대성당과 남쪽 성벽 사이에 위치한 제라쉬의 구도시 중앙에 많이 건립되어 있다(Khoury 1986: 11~17 참조). 이처럼 시대별로 서로 다른 양식이 제라쉬에 공존하고 있다는 사실은 그것이 바로 서로 다른 영향력의 역사를 반영하는 것이라고 하겠다. 그러나 남쪽의 페트라 멸망에 이어 북쪽의 팔미라 몰락에다가 로마군의 약탈과 동쪽 페르시아 사산왕조의 성장 등이 제라쉬의 장기간에 걸쳐 확립된 교역로를 위협하였다.

보스라는 시리아의 수도 다마스쿠스에서 남쪽으로 140km가량 떨어진 곳에 위치하고 있으며 요르단과 시리아 국경에 가깝다. 이 도시가 상업중심지로 번영을 이루기 시작한 것은 나바타이 무역 상인들이 지중해 동부의 횡단 교역로를 지배하기 시작한 기원전 2세기부터이다. 그 뒤부터 보스라는 현재의 사우디아라비아, 예멘, 이라크 등에서 오는 대상들의 중계무역 상업중심지였다. 기원 106년에 나바타이 왕국의 수도 페트라가 로마제국에 편입되기 직전에 국왕 라벨 II세가 보스라를 새 수도로 정했다. 그리고 새로운 도시계획에 따라 궁전, 포장도로, 개선문, 사원, 수도원, 야외극장, 경기장, 대상 숙박소, 상수도시설, 지하시장 등을 건설하는 한편, 보스라에서 압만, 아라비아만, 하이파, 다마스쿠스, 팔미라, 지중해연안을 연결하는 육상교역로를 확장하였다 (Oudat and Mekdad 2000: 5~6 참조).

보스라의 딥스 대상 숙박소(Khan ad-Dibs)는 2세기에 건축되었는데, 길이 70미터, 폭 20미터의 대형 건물로 널따란 마당이 따로 있어, 각종 상품들을 진열해놓고 교환과 판매가 이루어지는 무역센터의 구실을 했다고 한다. 때로는 그것이 레슬링의 무대로 이용되기도 했다고 한다. 거기에는 또 하룻밤 위탁 상품을 보관하고 휴대품도 맡겨두는 특별한 장소가 있었다고 한다.

지금도 남아있는 지하시장은 길이 106미터에 폭 5미터의 지하 건물

인데, 남쪽 벽에 34개의 창문을 내어 환기와 통풍 및 햇빛 조명이 가능하게 하였고, 북쪽 벽에는 6개의 대문을 설치하여 광장 출입을 원활하게 하였다. 지상 층에는 넓은 창을 통해 북쪽을 바라볼 수 있게 하였고, 지하실에는 겨울에 밤사이 채소나 과일 등의 상품들이 얼지 않도록 보관할 수 있게 하였다.

다마스쿠스(Damascus): 현재의 시리아 수도인 다마스쿠스는 지리적인 위치로 볼 때 고대부터 이집트와 소아시아, 그리고 지중해와 메소포타미아를 연결시키는 두 개의 육상교역로가 교차하는 중간 지대를 점유하고 있어 일찍부터 대상 중계무역의 상업중심지로 발달하였다. 다마스쿠스는 남쪽의 페트라에서 북상하여 압만, 제라쉬, 다마스쿠스, 흠스, 안티오크, 알레포까지 왕래하는 남북 교역로의 중계 무역을 담당했을 뿐만 아니라, 동쪽의 유프라테스강변 두라 유로포스에서 팔미라, 다마스쿠스, 서쪽의 지중해 연안 티르를 내왕하는 동서 교역로의 중계 무역 중심 도시이기도 했다.

그 밖에도 다마스쿠스에서는 아주 오래 전부터 철에 금은 상감 세공으로 물결무늬를 넣은 다마스쿠 칼과 다마스쿠 비단을 개발하고 제조하여 동서양 여러 나라에 수출하였다. 다마스쿠 산업의 장인들은 그들의 오랜 전통을 이어오면서도 시대가 변함에 따라 새로 요구되는 양식과 주제를 끊임없이 개발하여 공급해왔기 때문에, 그들의 장인 솜씨는 전승성, 탄력성, 정밀성, 민감성의 면에서 세계적으로 이름나 있다 (Keriaky, R.E. 2006: 97~103 참조).

이러한 여러 가지 요인들이 복합적으로 작용하여 다마스쿠스에서는 고대부터 대상들과 행상인 및 성지 순례자들의 필요와 욕구를 만족시켜주는 숙박업소(Khan)와 편의시설들을 갖추고 있었다. 그런 건축물의 일반적인 양식은 담으로 둘러싸인 2층 건물들인데, 직사각형의 마당 한가운데에 연못이 있고, 그 마당 둘레에 숙박시설과 낙타 및 당나귀 외양간,

무역상품 창고와 일시 보관소 매점 등 여러 가지 편의시설 건축물들이 있다. 특히 다마스쿠스 시장들은 여러 개의 대상 숙박업소들로 구성되어 있다.

대상 숙박업소들의 명칭은 거기서 판매되는 주된 상품에 따라 이름 붙이거나 그 숙박업소 설립자의 이름을 따서 명명되었다. 예를 들면 다마스쿠스에 현재도 남아있는 칸 알하리르(Khan al-Harir)는 비단 상회 숙박업소였고, 칸 알루즈(Khan al-Ruz)는 쌀 상회 숙박업소, 칸 알자이트(Khan al-Zait)는 기름 상회 숙박업소였으며, 칸 아사드 파샤(Khan As'ad Pasha)는 다마스쿠스 총독 아사드 파샤가 설립한 대상 숙박업소였다(Keriaky 2006: 93~96 참조). 그런 대상 숙박업소의 기능을 상실한 이후에는 대부분의 시설물들이 창고, 상가, 제조업 공장 등으로 바뀌었다. 그러나 각 시대를 반영하는 건축양식은 그대로 지금까지 보존되어 있다.

두라 유로포스(Dura Europos): 아야쉬(Ayash 1993: 41~61)에 따르면 두라 유로포스는 알렉산더 대왕이 시리아를 정복하고 나서 32년이 지난 기원전 300년에 그의 부하인 메소포타미아 통치자 니카토르 셀류쿠스 I세(Nicator Seleucus I)가 시리아-이라크 국경지대 유프라테스강 변에 세운 도시라고 한다. ‘두라’는 아시리아-셈 언어로 요새 또는 성곽이라는 뜻이다. 나중에 도시라는 뜻을 가진 ‘유로포스’라는 말을 연결시켜 ‘두라 유로포스(성곽도시)’라는 지명을 가지게 된 것이다.

성곽은 직4각형으로 네 귀퉁이에 26미터 높이의 탑이 세워져 있었고, 3개의 대문이 있었다. 첫째는 서쪽 끝 사막을 면한 팔미라대문이고, 둘째는 유프라테스 강 쪽의 동대문이며, 셋째는 남쪽 큰 골짜기 건천(Wadi)의 남대문이다. 처음에는 셀류쿠스 왕조의 일개 항구도시로 방어를 위한 성곽으로 둘러싸인 요새였다. 그러다가 기원전 2세기부터 1세기에 걸쳐 파르티아가 영유하면서 차츰 아라비아만에서 유프라테스강

을 통해 시리아를 거쳐 지중해 연안 특히 당시의 시리아 수도였던 안티 오크로 가는 국제무역 대상들의 출발지 무역항 기능을 하게 된 것이다.

두라 유로포스는 유프라테스강 서안 구릉지대에 위치하여 동쪽의 강과 서쪽의 사막이 한 눈에 보일뿐만 아니라, 시리아와 이라크의 국경 지대이기 때문에, 이 도시는 군대의 전략적인 요충지와 국제무역의 상업중심지의 특성을 함께 가지고 있었다. 팔미라 군대가 두라 유로포스를 점령한 이후부터는 팔미라 무역상들이 그곳에 대리점을 두고 중계 무역항으로 이용하였다. 이 도시에서는 국제무역이 번성하여 그리스인, 로마인, 페르시아인, 바빌로니아인, 아랍인, 아르메니아인, 팔미라 사람을 비롯한 시리아인 등 여러 나라 사람들이 상업적인 목적으로 자기네 언어와 관습을 유지하면서 함께 모여 살았다고 한다.

기원 161년의 지진으로 도시와 성곽이 파괴된 것을 로마 통치하의 팔미라 사람들이 복구하였다. 그러나 기원 256년에는 페르시아의 사산조가 이 무역항을 점령하고 완전히 파괴시켜버림으로써 폐허가 되고 말았다. 1912년에 영국의 군인이 그 폐허를 발견하여 1920년대와 30년대에 걸쳐 영국과 프랑스 고고학적자들의 발굴이 이루어져 고대 무역항 주민들이 사용하던 생활 물자와 건축물들이 대량으로 출토되었는데 유물들은 대부분 다마스쿠스 국립박물관 두라 유로포스 전시실에 보존되어 있다.

알레포(Aleppo): 시리아의 북쪽에 위치한 알레포는 고대부터 동쪽으로 유프라테스강을 따라 이라크와 이란까지 교역로가 연결되었고, 서쪽으로 지중해 연안의 안티오크 무역항에 연결되었으며, 북쪽으로 터키와 연결되는 관문의 역할을 해왔다. 특히 유프라테스강의 북쪽에 있는 무역항 카르카미쉬(현 자라블루스)부터 시작하여 남쪽으로 이마르(현 마스카네), 투틀(현 라가 근처), 테르카(현 마야딘 남쪽), 두라 유로포스, 마리(현 텔 하리리) 등의 무역항들과 강력한 교역로를 형성하였다. 이마

르는 유프라테스강변 무역항들 중에서도 알레포와 가장 밀접한 관계를 맺고 있었다.

알레포가 교역로 상업의 번영을 이루었던 근거를 우리는 지금까지도 남아있는 대상 숙박소들과 시장을 통해서 유추해볼 수 있다(Hadjar 2000: 30-41 참조). 특히 기원전 3세기의 셀류쿠스 왕조 때부터 있었던 알레포 아고라(Agora, 광장)는 사회성을 띤 행사나 상업성을 띤 목적으로 시민들과 상인들이 모였던 대규모의 공공장소로서 가장 오래된 수크(suq, 시장)의 효시라고 볼 수 있다. 그 이후로 계속해서 성장하고 발전된 알레포 시장의 거래 규모는 당시 이집트 카이로 시장 규모를 훨씬 능가했다고 한다. 예를 들면 그 당시 카이로에서 한 달 동안 팔렸던 상품거래 양이 알레포 시장에서는 하루에 거래되었다고 한다.

교역이 최고도로 번영했던 전성기에는 알레포에 있었던 대상 숙박업소만도 68개였으며, 유럽이나 동부 또는 남부에서 오는 대상들의 하루 평균 낙타 수는 2,000마리에서 4,000마리나 되었다고 한다. 그래서 “알레포의 절름발이가 인도까지 간다.”라는 속담은 알레포 상인들이 얼마나 넓게 그리고 멀리까지 가는가를 입증하는 것이라고 한다. 그 당시 알레포 시장은 국내외 상품의 종류별로 금은보석시장, 향수시장, 비누시장, 옷감시장, 신발시장, 향료시장, 식료품시장, 마구시장, 밧줄시장 등으로 특화되어 있었다고 한다. 때문에 장님도 상품들의 냄새를 맡고 장을 보러 다닐 수 있었다는 이야기도 있다. 오늘날 관광지로 유명한 알레포 성은 훨씬 뒤인 11세기부터 13세기까지의 십자군 때에 건설된 것이다.

카이로(Cairo): 카이로의 역사는 기원 640년 이집트의 아랍 정복과 더불어 시작되었다. 그 이전의 수천 년에 걸쳐 계속 쌓인 나일강의 침적토가 고대 왕국과 아랍 정복 시기 사이에 나일강 델타 상부를 20킬로미터 가량이나 북쪽으로 옮겨놓았다. 앙드레 레이몽(Raymond 2007: 2,

60~70)에 따르면 카이로 남쪽에 있는 고대 이집트 왕국의 수도였던 멩피스 항구의 교역 기능이 네초 II세(Necho II 610~559 BC) 치세인 기원전 6세기 초에 더욱 보강되었는데, 그 원인은 당시 상업적인 교역을 목적으로 이전의 나일강 수로를 이용하여 현재의 카이로 남부 교외지역이었던 바빌론(Babylon)과 홍해의 북쪽 무역항 클리스마(Clysmia)에서 더 북쪽 끝의 아리스노에(Arisnoe) 사이에 운하를 뚫었기 때문이라고 한다. 운하를 통한 교역은 상업 활동을 크게 촉진시켰지만, 그 운하를 그대로 유지하기가 매우 어려웠던 것 같다.

기원전 6세기 말 페르시아 점령기에는 다리우스 I세가 운하의 복구 공사를 처음으로 시작했고, 그 뒤에 로마 황제 트라잔이 다시 복구공사를 했으며, 마지막으로 무슬림 이집트 정복자가 공사를 했다고 한다. 멩피스가 최후로 쇠망한 것은 기원전 332년 알렉산드리아가 성립된 시기였다.

카이로에서도 초기부터 나일강의 라우다(Rawdah) 섬에서 이전의 물줄기를 이용하여 동북쪽으로 운하를 파서 상업적인 교역에 이용하였다. 나일강과 운하 근처에는 상업센터와 수공업제조공장, 시장, 대상 숙박업소 등이 수로와 병행하여 집중되어 있었다. 특히 대상 숙박업소는 카이로 도시에만 200개나 있었다고 한다. 거기에는 무역 상인들이 머물면서 상업적인 거래를 하고 있을 뿐만 아니라 매춘부도 상당히 많았다는 기록이 있다. 카이로에서도 알레포 시장처럼 수많은 시장들이 각기 다른 상품들을 거래하고 있었다고 한다. 카이로에는 또 은행과 환전소도 있었다는 기록이 있다.

3. 해상교역로와 무역항

1) 해상교역로

우리의 이번 답사에서는 이집트의 알렉산드리아를 제외하고는 다른 해상교역로와 무역항을 직접 다녀보지 못했다. 그래서 여기서는 문헌조사 특히 베글리와 푸마(Begley and Puma 1992: 8~38)의 동로마제국과 인도 사이의 고대 해상무역 자료를 바탕으로 우리의 답사지역과 밀접한 관계가 있는 이집트 쪽의 홍해를 통해 인도 서부해안까지의 고대 해상 교역로와 무역항들만 간략하게 살펴보기로 하겠다(〈지도 3〉 Sidebotham 1992: 14 참조).

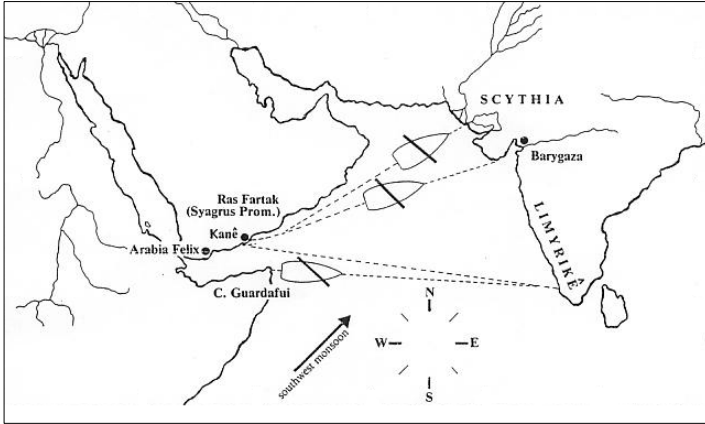
고대에 홍해로부터 인도 서쪽 해안까지의 해상교역로와 무역에 대한 가장 고전적인 문헌은 로마의 플리니(Pliny the Elder 23~79)가 쓴 『자연사(박물학)』 제6권에 소개된 항해자와 상인들을 위한 편람 형식으로 1세기 전반에 그리스어로 씌어진 작자 미상의 텍스트라고 한다(Boulnois 2004: 122~124 참조). 그 당시의 해상 교역 여정은 항상 이집트의 알렉산드리아에서 배에 짐을 싣고 출발하여 3킬로미터 지점인 줄리오폴리스(Juliopolis)에서 첫 정박을 하는 것으로 되어있었다. 거기서 나일강 상류를 향해 배를 타고 지중해에서 불어오는 북서 계절풍의 도움을 받아가며, 룩소 바로 북쪽의 나일강 항구도시 콥토스(Coptos)까지 항해하는데 12일이 걸렸다고 한다. 줄리오폴리스에서 콥토스까지의 거리는 457킬로미터이다. 콥토스 항구에서 하역하여 대상들의 낙타와 당나귀에 짐을 옮겨 싣고 육로로 홍해의 무역항 베레니스((Berenice)까지 380킬로미터의 사막길을 가는데 또 12일이 걸렸다고 한다. 그 사이에 아홉 개의 오아시스 역촌을 거쳤다고 한다.

로마제국 시대에 홍해의 해상교역로를 통해서 아라비아해와 인도양을 왕래하는 무역선이 출항 또는 기항하거나 경유하는 이집트의 주요



〈지도 3〉 로마제국 시대 홍해의 이집트 무역항들

무역항은 북쪽에서부터 클리σμα, 미오스 호르모스, 류코스 리멘, 베르니스 등이다. 이들 무역항에서 짐을 실은 무역선은 곧장 홍해 동남쪽으로 향해하여 바벨만델해협을 지나 아라비아반도 남쪽 해안의 무역항 카네(Kane)까지 갔다. 거기서 항로는 두 갈래로 나뉘어 하나는 인도 서북쪽 무역항으로, 또 다른 하나는 인도 서남쪽 무역항으로 항로를 달리하였다. 경우에 따라서는 인도 서남쪽 무역항으로 가는 배가 소말리아의 북쪽 해안 과르다푸이(Cape Guardafui)에서 출항하기도 하였다(〈지



(지도 4) 로마제국 시대에 홍해를 경유하여 인도 서부로 가는 무역선 향로

도 4), Casson 1992: 9 참조).

인도를 향해 이집트를 출항하는 가장 좋은 시기는 7월이었다고 한다. 그 까닭은 여름에 북서계절풍에 밀려 홍해를 남동쪽으로 항해하기가 유리하였고, 바벨만델해협을 지나 아덴만부터는 남서계절풍에 밀려 순항이 가능했기 때문이다. 반대로 인도에서 이집트로 돌아오는 항해 시기는 11월 초 이후가 적기였다고 한다. 그 때 북동 계절풍과 맑고 온화한 날씨 때문에 홍해 입구까지의 항해에 유리했기 때문이었다.

이집트의 톨레미왕조(323~30 BC) 이후 로마통치(30 BC~AD 640) 시기에 특히 홍해와 아라비아해 및 인도양 해상무역을 촉진시키고 발달시킨 데에는 정치적, 군사적, 경제적, 기술적 요인들이 크게 작용했던 것 같다. 우선 정치적 군사적으로 볼 때 당시에 파르티아왕조(247 BC~AD 224)와 사산왕조(AD 224~642)는 강대한 힘과 야심을 가지고 서쪽의 로마제국과 동쪽의 중국, 인도, 그 밖의 여러 나라들 사이에 대상들의 육상 교역로를 지배하고 있었다. 그런 정치적 부담 때문에 로마의 지도자들은 가능하면 육상 교역을 통한 마찰을 피하려고 했던 것으로 보인다. 최초로 남부 아라비아 및 사하라 이남의 아프리카와 정규적인 교역

을 촉진시킨 것은 그리스의 이집트 통치자였던 톨레미 II세였다. 그는 또 인도와의 교역도 발달시키고자 하였다. 그러기 위해서 그 자신과 후계자들은 이집트의 홍해 연안은 물론, 수단, 에티오피아, 바벨만델해협과 소말리아 북부 해안에까지 항구들을 건설하였다. 그러나 이 항구들을 건설한 주된 동기는 상업적인 것이었다기보다는 다분히 군사적인 전략이 더 강하게 작용했던 것으로 보인다. 그 배경 동기는 한편으로 이집트 군대가 이용하고 있었던 코끼리를 대량으로 획득하는 것이었고, 다른 한편으로는 외국인 용병에게 지불할 보상과 다른 군사적 지출을 충당하기위한 금을 가져오는 것이었다.

경제적 기술적으로는 부피가 큰 상품들을 장거리 운송하는 데에 대상들에 의한 육로운송보다 무역선에 의한 해운이 훨씬 더 값싸게 먹혔다는 것이다. 더구나 로마 통치하의 이집트 해상무역 상인들은 인도가 지의 무역선 왕복 시간과 그에 따른 비용 및 위험부담을 극소화하고, 해상무역의 이윤 및 안전을 극대화하는 방안을 강구하게 되었다. 그 전략중의 하나가 바로 카슨(Casson 1992: 8~11)이 밝힌 조선술과 항해술의 발달이다. 그런 기술적 요인은 기원 전후에 그리스와 로마 조선공들이 이전보다 규모가 크고 내구성이 강한 무역선을 만들어낼 수 있었던 조선기술의 발달과, 항해사들이 계절풍을 비롯한 해황을 최대한 잘 파악하고 이용하여 짧은 항해시간과 안전을 보장할 수 있었던 항해술에서 찾아볼 수 있다.

톨레미왕조와 로마통치시대에 있었던 이집트 북부의 나일강 하구 삼각주와 지중해가 만나는 곳에 위치한 세계적인 무역항 알렉산드리아와 그 당시 홍해의 고대 이집트 무역항들(Sidebotham 1992: 15~21) 중에서 중요한 것들만 살펴보면 다음과 같다.

2) 무역항

알렉산드리아(Alexandria): 알렉산더 대왕이 기원전 332년에 페르시아를 대파하고, 바로 서남쪽으로 내려와 이집트에 들어가 당시의 수도 멤피스를 장악한 뒤에는 이집트가 헬레니즘 세계의 일부로 편입되었다. 그는 알렉산드리아 도시의 완성을 보지는 못하고 죽었지만, 생시에 입지선정을 할 때 그의 목적은 이집트를 그리스로 좀 더 가까이 가져오는 것이었다고 한다. 나일강 범람의 영향을 받지 않는 새로운 항구를 건설하고자 했던 것이었다.

톨레미왕조의 수도 알렉산드리아의 번영은 배후지의 비옥한 농토에서 밀, 올리브, 포도주 등의 풍부한 농산물을 공급받을 수 있었기 때문이기도 하였지만, 전국의 갖가지 상품들이 나일강을 통해 화물선으로 알렉산드리아에 집중되었기 때문이었다. 그보다 더 중요한 원인은 알렉산드리아 상인들의 외국 희귀상품 장거리 해상무역이 성행했다는 것이다. 앙프레르(Empereur 2002: 34~37)에 따르면 기원전 3세기 어느 한 해에 알렉산드리아 장거리 무역상들은 수개월 계속된 계절풍을 이용해 무역선 120척 이상으로 선대(船隊)를 구성하여 홍해의 항구를 떠나 인도까지 다녀왔다고 한다. 그들이 돌아올 때 가져온 외국 상품들은 향료, 비단, 상아, 보석들이었다고 한다.

그 당시 인도 서남해안 무역항 무지리스(Muziris, 현재의 Cochin 바로 북쪽에 있었던 국제무역항)에서 갓 돌아온 헤르마폴로(Hermapollo)라는 무역선 한척에 실려 있던 수입상품에 대한 관세 목록이 파피루스에 기록되어 있었다. 그 품목과 분량은 감송향(甘松香) 60상자, 다른 향료들 5톤, 상아 100톤 이상, 흑단(黑檀) 135톤이었다고 한다. 당시의 수입상품들을 확인할 수 있는 또 하나의 증거는 알렉산드리아 항구로 들어오다가 입구에서 거센 풍랑으로 암초에 부딪쳐 침몰된 난파 무역선의 해저 유물들이다. 예를 들면 그리스와 로마에서 사용하던 손잡이가

둘 달린 항아리, 청동 단지, 마대에 담은 과일 등이 확인되었다. 그런 품목들은 대부분 부피가 큰 저가 상품들로 당시 알렉산드리아에 살고 있던 유럽인들이 소비하기 위한 것들로 추정된다. 알렉산드리아로 수입된 외국 상품들은 상당히 많은 부분이 지중해의 여러 무역항으로 다시 수출되었다고 한다.

이런 점에서 알렉산드리아는 상업중심 도시인 동시에 세계 시장으로서의 무역항이기도 하였다. 여기서는 인도, 그리스, 로마의 사례만을 예로 들었지만 실제로 무역상품들을 알렉산드리아로 수출하는 항구와 알렉산드리아에서 수입하는 무역항은 세계 각지에 분산되어 있었다고 볼 수 있다. 그런 교역 과정에서 특히 사치품은 부가가치가 상당히 높았을 것으로 추측된다.

알렉산드리아 등대 파로스(Pharos)는 당시 그 무역항의 경제력을 상징하는 기념물이라고도 말할 수 있다. 그 등대는 도시 건립 직후부터 계획되었다고 한다. 그 건립계획은 처음부터 절대적인 필요와 실리적인 요건 때문에 추진된 것이었다. 해안이 낮고 해수면 바로 밑에 암초들이 널려있었는데도 항해자들의 길잡이가 되는 어떤 육상 표지물도 전혀 없었기 때문이다. 그러나 135미터라는 위압적인 높이는 그 당시 이집트를 통치했던 그리스의 권위와 힘을 과시하는 선전 도구로도 이용되었을 것임에 틀림없다. 우리가 답사했을 때는 원형을 볼 수 없었지만, 14년 동안(297~283 BC)에 걸쳐 완성된 당시의 파로스는 사각형의 높은 건물을 짓고, 그 위에 또 높은 팔각정을 세운 다음, 그 위에 다시 원통형의 누각을 짓고, 또 그 위에 기다란 광탑(光塔)을 설치한 다음, 맨 꼭대기에는 제우스 신상을 올려놓고 마무리했었다고 한다.

그 등대는 얼마나 견고하게 지었던지 여러 차례의 지진에도 불구하고 17세기 동안이나 버티고 있다가 14세기 초(AD 1303)에 강력한 지진으로 완전히 붕괴되어 그 원형을 최근까지 알 수가 없었다고 한다. 추정으로나마 그 원형을 복원할 수 있었던 것은 1996년에 시작된 해저발굴

을 통해 파로스를 장식했던 조상(彫像)들과 유물들이 발견되었기 때문이다. 같은 해에 알렉산드리아 도서관(Bibliotheca Alexandrina) 새 설계도가 국제경쟁을 통해 완성되어 우리 답사단이 완공된 신축 도서관을 직접 관찰할 수 있었다(Hirst and Silk 2004: xxi~xxiii 참조).

클리스마(Clysma): 홍해의 최북단에 위치한 클리스마는 현재의 수에즈(Suez)에 해당하는 항구로 아라비아, 에티오피아, 인도 등 외국과의 국제무역항이었다. 그 항구가 언제 처음으로 건설되었는지는 기록이 없어 알 수가 없다 그러나 기원 170년경에 어떤 여행객이 클리스마에서 인도행 선박을 쉽게 승선할 수 있었다는 기록이 있다.

이 지역에는 연중 북풍이 불고 있었기 때문에 고대의 무역선이 클리스마까지 항해하는데 큰 방해가 되었다고 한다. 그럼에도 불구하고 이 항구가 9세기까지 계속 이용될 수 있었던 것은 앞에서 설명한 것처럼 카이로 남쪽 나일강의 바빌론과 홍해의 아리스노에 사이의 운하가 뚫렸기 때문이라는 설이 있다(Sidebotham 1992: 16~17 참조).

그 운하는 나일강과 홍해 사이의 화물 이동을 편리하게 함으로써 나일강 중간 항구에서 하물을 내려 낙타나 당나귀에 옮겨 실어야 하는 비용을 절감시킬 수 있었다. 뿐만 아니라 알렉산드리아와 클리스마 사이의 수로 운송도 가능하게 하였다. 특히 아리스노에 인근 지역 곡물, 포도주, 직물 등 상대적으로 부피가 큰 저가 화물의 출하를 용이하게 하였다. 톨레미왕조와 로마통치 시기에 이 세 가지 품목은 인도와 남부 아라비아가 이집트에서 수입하는 주요 상품이었다고 한다. 것처럼 부피가 큰 저가 화물을 나일강 운수와 동부 사막 횡단 운송으로 홍해의 남쪽 항구로 옮겨 다른 나라로 보내는 것에 비하면, 나일강과 운하를 통해 곧바로 홍해의 항구로 가서 무역선에 선적하여 외국으로 수출하는 것이 훨씬 편리하고 값싼 것이었다.

더구나 그 당시 바빌론에 주둔하고 있었던 로마의 군부대는 나일강

과 클리스마 사이의 운하를 통과하는 일체의 상품에 대하여 관세를 부과하는 세관 역할을 했던 것으로 알려져 있다. 따라서 클리스마 무역항은 주로 소수의 무역선으로 부피가 큰 저가 농산물과 공산물 수출을 담당하였고, 그 남쪽의 다른 이집트 홍해 무역항들은 상대적으로 부피가 덜 크고 값비싼 고급 사치품을 수입-수출하는 항구로서의 역할을 했을 것으로 여겨진다.

미요스 호르모스(Myos Hormos): 이 항구의 정확한 현재 지명은 확인되지 않고 있으나, 위치는 대략 시나이반도 남단 샤르멜셰이크(Sharm el-Sheikh) 건너편 홍해 서안 후르가다(Hurghada) 바로 북쪽으로 추측된다. <지도 1>에는 알렉산드리아와 미요스 호르모스 사이에 육상 교역로가 있었던 것으로 나타나 있다. 그리고 나일강과 홍해의 여러 이집트 항구 사이를 대상들의 육상 교역로에 의해서 연결시켜 주었던 룩소 북쪽 나일강의 상업중심 무역항 콤포스에 있던 로마 황족이 경영하던 니카노르(Nicanor) 무역회사 문서에 따르면 미요스 호르모스 항구의 가장 번성했던 시기는 기원전 1세기 후반에서 기원 1세기였다고 한다 (Sidebotham 1992: 19).

류코스 리멘(Leukos Limen): 현재의 지명은 쿠세이르알카딤(Quseir al-Qadim)이다. 로마통치 시기의 이집트에 있던 모든 홍해 항구들 중에서 류코스 리멘이 나일강과 가장 가까웠다고 한다. 그런 상대적 근접성이 두 지역 사이에 상품을 운반하는데 소요되는 거리와 시간과 비용을 절감시켜주었기 때문에 당시의 상인들에게는 류코스 리멘이 중요한 항구로 인식되었다고 한다. 고고학적 발굴보고에 따르면 이 항구는 기원 1세기에 건립되었다가 3세기경에 폐기되었다고 한다 (Sidebotham 1992: 20). 그 동안의 주요 국제무역 국가들은 인도와 남부 아라비아였다고 한다.

베레니스(Berenice): 기원전 1세기에서 기원 2세기 사이에 이집트의 홍해 항구들 중에서 가장 남쪽에 위치한, 가장 크고, 가장 중요한 무역항이었다. 이 항구는 기원전 3세기 초에 톨레미왕 II세가 처음 건립하고 자기의 어머니 이름을 따서 명명하였다고 한다. 가장 번성했던 시기는 기원전 1세기 후반부터 기원 1세기 사이였다고 한다. 그러나 이 상업중심 항구도시가 언제 몰락해서 항구로서의 기능이 중단되고 최종적으로 폐기되었는지는 기록이 없어 알 수 없다(Sidebotham 1992: 20~21 참조).

4. 교역의 특성

헝가리 태생의 경제사학자 겸 경제인류학자 칼 폴라니는 『인간의 경제』(Polanyi 1977: 84-96)에서 교역의 제도적 특징을 인원, 재화, 운송, 양방성(兩方性, two-sidedness)의 네 가지로 요약했다. 그 배경 설명을 보면 교역활동에는 반드시 어떤 사람이 어떤 물건을 어느 정도의 거리만큼 옮겨야 하는데, 그 이동이 두 방향으로 이루어지기 때문이라는 것이다. 그는 또 『초기 제국(帝國)의 교역과 시장』(Polanyi, Arensberg, and Pearson eds. 1957: 12~26)에서 하무라비 시대의 시장 없는 교역을 고대 아시리아와 바빌로니아의 사례로 제시한 바 있다. 같은 책에서 르베르(Revere 1957: 38~63)도 지중해 동부의 메소포타미아, 이집트, 히타이트 사례를 제시하였다. 여기서는 우리의 답사지역인 시리아, 요르단, 이집트 교역의 특성을 교역의 주체, 수입 및 수출 상품, 교역로와 운송, 숙박과 편의시설, 관세와 교역행위 등의 측면에서 살펴보기로 하겠다.

1) 교역의 주체

고대의 제국과 왕국에서 교역의 절대 권리를 가진 것은 황제나 왕이었다. 그들은 장거리의 먼 곳에서 자기들이 원하는 재화를 얻기 위해 군사적 외교적 행동을 수반한 교역에 직접 개입하기도 하고 국제무역 상인들을 대리인으로 임명 또는 고용하여 ‘왕의 상인’ 역할을 부여했다. 예를 들면 기원전 1세기에서 기원 1세기 사이에 로마제국의 황제는 이집트의 나일강 무역중심도시 콤토스에 황족 니카노르 일족(Nicanor family)을 시켜 무역회사를 차리게 하여 콤토스에서 베레니스 및 미요스 호르모스 항구까지 이집트 동부 사막 무역로와 대상들을 장악하고 있었다.

나바타이 왕국과 팔미라의 왕들도 마찬가지였다. 그들은 사막의 대상 교역로를 지배하고 오아시스 상업중심도시에 대상들의 숙박업소 및 각종 편의시설들을 갖추고 거기서 나오는 비용과 관세 등을 국세수입으로 이용하였다. 대부분의 대형 대상 숙박업소 명칭에 통치자의 이름이 붙어있었던 것도 그런 연유에서이다. 나바타이 사람들이 왕국을 세웠던 배경과 베두인 사람들이 아라비아반도, 시리아, 이집트, 북아프리카의 교역로를 장악했던 배경에는 그들의 유목생활에서 숙련된 대상 기질과 뛰어난 상재(商才)가 작용했던 것으로 추측된다(Kuznetsova 2007: 16~17 참조).

교역로를 통과하는 대상을 비롯한 각종 상인들은 통치자들의 행위에 대하여 반대하지 않았다. 자기네들이 지불한 국세수입이 상인들의 교역로 통과를 안전하게 지켜주었기 때문이다. 이집트의 톨레미왕조가 소말리아 코끼리를 수입하기 위해 홍해의 무역항들을 건설한 것도 해상 무역에서 통행세와 상품의 관세를 지불하는 무역선과 무역상들의 안전과 편의를 제공한다는 명목으로 해석되었다. 육상 교역이나 해상 무역에 종사하는 상인들은 정치에는 관심이 없었다. 그들이 원했던 것은 아

무런 방해를 받지 않고 교역활동을 보장받을 수 있는 것뿐이었다.

2) 수입 및 수출 상품

톨레미왕조와 로마통치하에서 이집트가 외국에서 수입하고자 했던 상품들은 대부분 남부 아라비아와 인도에서 들어왔고, 일부는 중국, 스리랑카, 사하라 남부 아프리카에서 수입하였다. 지중해 동남부 사람들이 추구했던 무역상품들은 비단, 진주, 티크, 흑단, 상아, 귀갑(龜甲), 계피, 감송, 석결명(石決明), 호랑이와 표범 같은 색다른 동물들, 보석, 노예 등 사치재뿐만 아니라, 면화, 다수확 기장, 유향(乳香), 몰약 등 일상 소비재들도 포함된다. 그 중에서도 유향과 몰약은 남부 아라비아와 아프리카 호른 지역에서 주로 성장하는 나무에서 긁어낸 끈끈한 수액이다. 이들 향료는 주로 약재로 쓰이거나 종교적인 행사 또는 장례식에 사용되었다고 한다.

수출 상품은 로마의 금, 은, 유리, 보석 및 보리, 밀, 참깨, 포도주, 옷감 등이었다. 인도 사람들은 특히 지중해의 빨간 산호를 선호했다고 한다. 이런 무역상품들의 정확한 수입량과 수출량은 알려진 바가 없다. 그리고 지중해 동부 사람들과 외국 무역상들의 어느 쪽이 더 많은 이득을 보았는지에 대해서도 기록이 남아 있지 않다. 다만, 인도, 스리랑카, 남부 아라비아, 사하라 이하 아프리카와 지중해 동부 사람들의 접촉에 대한 고고학적 증거는 로마통치하의 금화, 도자기, 유리, 램프 등이 그런 나라들에서 출토되었기 때문에 확실하게 인정을 받고 있다.

3) 교역로와 운송

우리가 앞에서 살펴본 육상 및 해상 교역로들은 대부분 장거리에다가 많은 위험요소들을 가지고 있었다. 사막이나 산맥을 지나는 육상 교

역로 대상들은 낙타에 짐을 많이 실었기 때문에 속도가 느리고 비용이 많이 들며, 떠돌이 약탈 강도들의 습격을 받을 수 있었다.

대상들의 운행속도는 여러 가지 요인들에 의해서 달라질 수 있다. 예를 들면 지형지세(건조 사막 또는 초원, 산악 지대), 밤과 낮의 운행시간, 운행계절, 대상의 규모, 하물의 형태, 대상 운행기술, 교역로의 안전 상태 등이 중요하다. 낙타 한 마리는 170~280킬로그램의 짐을 싣고 한 시간에 4킬로미터씩 하루에 10시간가량 걸을 수 있다.

해상 교역로에서는 폭풍의 위험이 있을 뿐만 아니라 해적들이 값비싼 무역상품을 약탈하고 선원 무역상들의 목숨까지도 위협하는 사례가 허다하였다. 그런 위험요소와 강도나 해적들의 위협을 감소시키는 역할을 절대적인 교역권자인 황제나 왕이 군사력 또는 경찰력을 동원하여 육상 및 해상 교역로의 치안을 유지하고 안전을 보장해주었다. 예컨대 툴레미왕조와 로마통치 시기에 어떤 무역선에는 해적으로부터의 보호를 위해 사수들이 동승하였다. 클리σμα, 류코스 리멘, 류케 콤, 베레니스 등의 중요한 무역항에는 군부대를 배치하거나 해양경찰이 해안을 순찰하기도 하였다.

앞에서 우리가 살펴본 것처럼 무역선을 크고 단단하게 만드는 조선술과 홍해의 풍향에 대한 전문지식과 그 활용 및 인도양에서의 계절풍을 적절하게 이용하는 항해술의 발달도 자연재해를 줄이고 항해 시간과 비용을 감소시키는 데에 크게 공헌하였다.

4) 숙박과 편의시설

우리 답사지역의 사막 육상 교역로 대상들이 하루에 이동할 수 있는 거리가 40킬로미터였으므로, 그 거리마다 상인과 낙타가 휴식을 취하고 필요한 물자를 공급받을 수 있는 숙박과 편의시설이 요구되었다. 사막 교역로에 그런 시설이 없는 경우에는 대상들이 자체해결을 해야 했다.

그러나 일반적으로 그 지역 사막 교역로에는 오아시스 상업중심지가 있어 대상들의 필요를 충족시켜 주었다. 우리가 앞에서 살펴본 육상 교역로와 상업도시가 바로 그런 역할을 했다. 예를 들면 대상 도시 팔미라와 알레포는 사막 교역로의 상업중심도시로서 대상 무역상과 낙타에게 휴식에 필요한 다수의 대형 숙박업소 및 상인과 낙타에 필요한 물자를 제공해주는 상점 또는 시장이 있었고 관세를 부과하는 세관이 있었다.

뿐만 아니라 팔미라에서 다마스쿠스 사이에도 여러 개의 간이 숙박업소 및 편의시설이 있었다(숙박업소의 전형은 다마스쿠스에서 설명했다). 팔미라 서남쪽 32킬로미터 지점의 알 할아바트 숙박업소(Khan al Hallabat)는 팔미라와 다마스쿠스를 연결하는 남교통로(Diocletinus)의 간이 역촌 숙박업소였다. 그것은 팔미라의 번영 시기에 세워진 것으로 47×47미터의 정사각형 건물로 구석에 원형 탑이 있었다. 동쪽 벽에 있는 출입문으로 들어가면 안마당이 주택으로 둘러싸여 있었다. 그것은 3세기와 6세기에 보수된 것이다. 이와 유사한 간이 숙박업소가 다마스쿠스까지 가는 길가에 투랍(Khan Turab), 아부 샤마트(Khan Abu Shamat) 등 여러 개가 점재하였다.

이집트의 나일강 동부 사막에도 홍해의 베레니스, 류코스 리멘, 아부샤르, 미요스 호르모스 등 무역항에서 나일강변 상업중심도시 콤포스, 텐제라, 안티노에 등에 연결되는 육상 교역로에 간이 숙박업소들이 여러 개 있었다. 그런 곳에는 로마 군부대가 배치되어 대상들을 보호했고, 언덕에는 관측탑이 있어 대상 또는 약탈자의 접근을 확인하고 다른 관측탑에 신호를 보내어 적절한 조치를 취하도록 했다고 한다. 그밖에도 사막 교역로에 일정한 간격으로 돌무덤 케른을 만들어 대상들이 길을 잃거나 빗나가지 않도록 배려했을 뿐만 아니라 이정표로도 활용했던 것 같다.

5) 관세와 교역행위

팔미라 유적지에서는 관세의 규정이 기록된 명문 유물이 발견되고 상거래를 위한 시장(agora) 유적이 확인되었다. 기원 2세기와 3세기의 팔미라 최전성기에 그곳을 통과한 재화의 목록이 높이 1.75미터, 폭 4.8미터의 대형 석판에 아람어(Aramaic) 팔미라 방언과 그리스어로 새겨져 있다. 그 명문 <팔미라 관세> 돌비석은 현재 러시아 썬트 삐쩨르부르그의 에르미타주미술관에 있는데, 거기에는 팔미라의 신·구 회계법과 팔미라를 출입하는 상품에 대한 관세가 기록되어 있다(Bounni and Al-As'ad 2000: 78). 회계법에는 상품별로 관세율이 디나리(Dinari) 화폐단위로 기록되어 있다. 제1조 노예 세율은 다음과 같이 규정되었다.

“팔미라 또는 그 영토에 노예를 보내는 자에 대하여 수세리(收稅吏)는 1인당 22디나리를 징수한다.”

“시내에서 팔렸지만 아직 내보내지 않은 노예 1인에 대하여는 12디나리”

“팔린 고령의 노예 1인에 대하여는 10디나리”

“노예를 사서 수출한 사람은 노예 1인당 12디나리”

제2조 건재화(乾材貨) 세율은 팔미라와 그 영토로 들어오는 낙타 한 마리에 실은 건재화 짐에 대하여 3디나리, 입구에서 낙타 한 마리에 대하여 3디나리, 입구와 출구에서 당나귀 한 마리 짐에 대하여 2디나리.

제3조 수입되거나 추출되는 고관용 자주 빛 염색 모직 양 한 마리에 서 한 번 깎은 양털의 분량에 대하여 8디나리.

이런 식으로 향수(4조), 매춘부(5조), 직물전문상인(6조), 물(7조, 팔미라에는 대상 조직 하나가 낙타 1,000마리로 구성된 경우도 있었기 때문에 물은 가장 귀중한 자산이라, 시내 샘물 사용 물세가 800디나리나 되었다), 조상(彫像, 8조), 소금(9조), 농산물, 짐 나르는 짐승, 건어물 등 수많은 조항들이 있었다(Mohammad 2003: 54~58 참조).

이집트의 나일강 상업중심도시 콥토스에서도 기원 90년에 관세 규정을 새긴 파피루스 명문이 발견되었다. 톨레미왕조와 로마통치하의 이집트는 국내로 수입되는 상품들에 대하여 가격의 25%에서 50%까지 관세를 로마 세관원이 부과했다. 로마통치 정부는 또 이집트의 동부 사막 교역로를 이용하는 개인과 집단에게 통행권을 판매했다. 사람뿐 아니라 짐 실은 동물과 우마차에 대해서도 통행권을 요구했다. 교역로를 통과하는 매춘부에게는 상당히 높은 통행세를 적용시켰지만, 군인과 정부 관리에게는 통행세를 물리지 않았다. 홍해의 항구에서 나일강의 상업중심지로 가는 사람들에게는 항구에서 통행세를 부과했다고 한다 (Sidebotham 1992: 26)

팔미라 교역 상인들의 활동에 대한 기록은 기원 155~159년에 팔미라 상거래 시장에 세운 탁월한 팔미라 무역상의 조상(彫像) 헌사(獻辭)에 잘 나타나 있다. 예를 들면 한 조각상의 헌사에는 “마르쿠스 울피우스 야르하이(Marcus Ulpius Yarhai)가 이끌었던 대상은 보스라 남쪽 페르시아만 연안에 있던 카락스라는 항구에 도착했는데, 거기에는 인도의 상품이 팔미라 무역상의 상선으로 운송된 것도 있었다. 야르하이가 바로 그 무역에 종사하고 있었다(Bounni and Al-As'ad 2000: 77)”라는 기록이 있다. 팔미라 무역상들은 홍해의 무역항과 나일강 및 그 동쪽 사막지대 상업중심지의 교역에서도 고위직 회계와 조직에 깊이 관여했던 것으로 알려져 있다.

그러나 홍해의 주요 무역항에서 주도권을 쥐고 있던 무역상들은 거의 대부분 로마 황제들의 노예와 자유인으로서 그들의 주인을 위해 무역에 헌신한 사람들이었다. 그들은 주권자의 명령, 법률, 협정에 따라서만 교역을 하였고, 혹시 부정행위나 명령과 규정의 위반이 발견된 경우에는 가혹한 처벌을 받아야 했다. 따라서 그런 교역행위는 협상과 계약에 의한 양방 행위와는 거리가 멀었다.

플라니(Polanyi 1957: 22~24)는 초기 아시아 교역의 주요 특성을

다음과 같이 네 가지로 요약하였다. 첫째, 유용한 상품을 장거리에서 취득하는 것은 본질적인 요소였다. 단 그 방법은 평화적이었고 상품은 양방향으로 이동하였다. 상품을 취득하고 운반하는 데에는 수많은 인원이 고용되었다. 교역자는 자기가 직접 이해관계를 갖는 교역행위에서 일정한 이득을 취했다. 둘째, 교역자가 비록 정부조직과 관리 또는 반관리제도 틀 안에서 교역행위를 할지라도, 그는 상관의 명령을 받지 않고 자기 업무를 확대하고 계약하거나 중단하는 결정을 스스로 내리는 자유를 가지고 있었다. 셋째, 원칙적으로는 상업적 거래나 사적인 타협 조차 금지될 수 없었다. 그래서 법 규정의 근거는 공적인 사업에 관한 교역자의 결정권을 사적인 거래와 제도적으로 분리하는 것이었다. 넷째, 교역문서는 행정서기가 기록해서 관공리의 감독 아래 간결하고 정확하게 작성되었으며, 그 문서의 한 부는 쉽게 찾아볼 수 있는 제목을 달아 공문서철에 보관되었다. 그래서 교역업무의 어떤 항목에 대해서든 일의 진행상태가 본부에서 언제든지 확인될 수 있었고, 해당부서의 명령이 떨어지면 위임받은 관리가 즉시 조치를 취할 수 있었다.

이상과 같이 관세와 통행세 그리고 다양한 교역에서 생긴 엄청난 부가 결국에는 페트라, 제라쉬, 팔미라, 알렉산드리아 등의 상업중심지와 무역항 유적지에서 우리가 볼 수 있었던 화려한 도시건축물을 건설하는데 사용된 재원이 되었을 것으로 생각된다.

5. 맺음말

이 연구보고는 시리아·요르단·이집트 현지답사 자료와 문헌자료를 바탕으로 이루어졌다. 그러나 이 연구에서의 현지답사는 일반적으로 우리가 흔히 말하는 인류학적 현지조사와는 다르다. 연구의 대상이 현재의 상업중심지나 무역항 및 그것들을 연결하는 교역로와 교역행위가 아니고, 과거 2천년 전후의 고대에 있었던 지역들의 사실과 현상들이기

때문이다. 따라서 이 연구의 현지답사는 주로 과거의 유적지들을 직접 방문해서 그 유적들을 확인하고 그 유적지에서 발견된 유물들을 그 지역 박물관에서 직접 보면서 현지 안내인과 질의응답을 통해 자료를 얻는 것이었다. 그리고 문헌 자료는 주로 고고학자들의 발굴보고서와 유적·유물에 대한 진술과 해석 및 그 지역 전문 역사학자나 연구주체의 전문가들이 쓴 논문과 저서들이다.

여기서 다룬 고대 국가들의 시대적 배경은 대체로 그리스와 로마가 이 지역을 지배하고 통치했던 기원전 4세기부터 기원후 7세기에 걸친 기간이다. 그러나 실제로 각각의 상업중심지나 무역항의 전성기는 그 당시 고대 국가들의 흥망성쇠에 따라 서로 달랐으며, 그런 시기에 따라 육상 및 해상 교역로의 연결망도 달라졌다. 이집트의 알렉산드리아와 시리아의 두라 유로포스는 이 지역에서 가장 빠른 시기인 기원전 4세기부터의 무역항과 상업중심지였고, 요르단과 시리아 및 이집트의 다른 상업중심지들은 기원후 7세기까지 시대를 달리하면서 전성기를 가졌던 교역의 거점들이다.

지금까지 지중해 동남부 고대 국가들의 교역에서 밝혀진 특성들을 폴라니가 『인간의 경제』에서 고대의 교역자와 교역의 형태로 제시한 탐카룸(tamkarum, Polanyi 1977: 87)과 관리교역 또는 협정교역(administered or treaty trade, 위의 책: 94~95)의 개념과 관련시켜 재해석해보는 것으로 이 보고를 마무리하고자 한다.

우선 탐카룸이란 대리상인(factor)에 속하는 교역자인데, 세습적으로 탐카룸이 되기도 했고, 왕이나 사원 또는 고위직 인사에 의해서 임명되기도 했다. 그 임무에는 짐꾼의 일부터 시작해서 대상이나 선대를 조직하는 등의 교역상품을 운송하는 일, 교섭, 정보수집, 외교, 타협, 흥정, 기타 장거리 교역에 관련된 거래의 결정 일체가 포함되어 있었다. 그는 또 경매인, 신탁금고 관리인, 공적 지불·대불·선불의 대리인 등 거간꾼과 관공리로 근무해야만 했다. 그의 생계는 자기가 종사하고 있는 상

거래에 의존하는 것이 아니었고, 지위에 따른 수입에 의해서 보장되었는데, 그 대부분은 토지나 왕실 또는 사원의 저장고에서 자기의 직급에 따른 수당을 청구함으로써 보장되었다.

우리의 답사지역에서도 교역과 교역로의 절대 권리를 가지고 있었던 황제나 왕이 대리상인으로 임명 또는 고용했던 교역자들은 탐카룸과 다름없는 지위와 역할을 가지고 있었다고 해석된다. 그 대표적인 예를 우리는 이집트 나일강의 무역항 콥토스에서 무역회사를 경영했던 로마 황족 니카노르 일가의 사례에서 볼 수 있다. 팔미라의 저명한 무역상인 마르쿠스 울피우스 아르하이와 홍해의 무역항에서 주도권을 쥐고 있었던 무역상들, 그리고 다른 상업중심도시와 무역항들에서 근무했던 세관원들도 역시 그런 예라고 볼 수 있다.

플라니의 관리교역 또는 협정교역이란 고대 국가들 간에 대규모 교역을 할 때 상호간에 안전을 보장하고 갈등과 불화를 방지하여 안정적인 교역을 수행하기 위해 미리 교역 당사국들 간에 무역협정을 체결하고, 국가가 통제하는 규정에 따라 이루어지는 교역이다. 즉 교역상품의 품목별로 질과 양, 포장, 저장, 보관, 가격, 신용, 지불규정, 관세, 교역인원의 통제 등을 규정하여 쉽게 확인할 수 있는 구체적인 기준에 따라 교역이 이루어지도록 하는 것이다.

실제로 지중해 동남부 고대국가들에서는 관리교역 또는 협정교역의 개념에 부합되는 여러 가지 특성들이 확인되었다. 예컨대 육상 교역의 대상이나 해상 교역의 선대를 위협하는 약탈과 해적행위를 막기 위한 국가의 군사력 또는 경찰력 동원, 대상 교역로의 이정표와 선대를 위한 무역항의 등대 설치는 교역 당사국들이 교역의 안전을 보장하기 위한 대책이었다고 해석된다. 상업중심지에 대상들의 숙박과 편의시설을 설치하고 선대를 위한 무역항을 건설한 것도 그런 예이다. <팔미라 관세>에 기록된 교역상품별 질과 양에 따른 화폐단위의 관세율과 세관원의 규정, 나일강의 상업중심도시 콥토스에서 발견된 파피루스 명문 관세규

정, 초기 아시리아의 교역 행위와 문서가 국가 관리에 의해서 이루어졌다는 사실도 비슷한 예라고 해석된다.

논문접수일(2008년 10월 15일), 논문심사일(2008년 11월 14일), 게재확정일(2008년 12월 3일)

참고문헌

Auge, C. and J-M, Dentzer

2006 *Petra: The Rose-Red City*, London: Thames & Hudson Ltd.

Ayash, W.

1993 *Mari and Doura: Two Precious Jewels in the Crown of the Euphrates Civilization*, Damascus: Debs Photo-Typesetting Establishment.

Begley, V. and R. D. De Puma

1992 *Rome and India: The Ancient Sea Trade*, Delhi: Oxford University Press.

Boulnois, L.

2004 *Silk Road: Monks, Warriors and Merchants on the Silk Road*, Hong Kong: Airphoto International Ltd.

Bounni, A. and K. Al-As'ad

2000 *Palmyra: History, Monuments and Museum*, Damascus: Ramakeriaky.

Bourbon, F.

2007 *Petra: An Archaeological Guide, History, Civilization and Monuments*, Udine, Italy: Magnus Edizioni SpA.

- Casson, L.
 1992 “Ancient Naval Technology and the Route to India,” In Begley and Puma. pp. 8-11.
- Casule, F.
 2008 *Art and History of Syria*, Florence, Italy: Casa Editrice Bonechi.
- Empereur, J-Y.
 2002 *Alexandria: Past, Present and Future*, London: Thames & Hudson Ltd.
- Geffroy, C.
 2007 *Palmyra*. Florence, Italy: Casa Editrice Bonechi.
- Hadjar, A.
 2000 *Historical Monuments of Aleppo*, Aleppo: Automobile and Touring Club of Syria.
- Hirst, A. and M. Silk (eds.)
 2004 *Alexandria: Real and Imagined*, Cairo: The American University in Cairo Press.
- Keriaky, R. E.
 2006 *Damascus: History and Ruin*, Damascus: Ramakeriaky.
- Khoury, R.
 1986 *Jerash: A Frontier City of the Roman East*, London: Longman Group Ltd.
 2008 *Art and History of Jordan*, Florence, Italy: Casa Editrice Bonechi.
- Kuznetsova, N.
 2007 *The Path of the Bedouin*, Dubai: Net Art Information and Publishing.
- Mohammad, K. J.
 2003 *Palmyra: The Bride of Desert*, Damascus: Ramakeriaky.

Oudat, B. A. and D. Mekdad

2000 *Bosra: The Historical Places*, Damascus: Sindbad.

Polanyi, K.

1957 “Marketless Trading in Hammurabi’s Time,” In Polanyi, Arensberg, and Pearson (eds.). pp. 12-26.

1977 *The Livelihood of Man*. New York: Academic Press.

Polanyi, K., C. M. Arensberg and H. W. Pearson (eds.)

1957 *Trade and Market in the Early Empires: Economies in History and Theory*, New York: The Free Press.

Raymond, A.

2007 *Cairo: City of History*, Cairo: The American University in Cairo Press.

Revere, R. B.

1957 “‘No Man’s Coast’: Ports of Trade in the Eastern Mediterranean,” In Polanyi, Arensberg, and Pearson (eds.). pp. 38-63.

Sidebotham, S. E.

1992 “Ports of the Red Sea and the Arabia-India Trade,” In Begley and Puma. pp. 12-38.

Tell, S. K.

1997 *Jerash*, Florence, Italy: Casa Editrice Bonechi.

〈Key concepts〉: caravan, emporium, market, merchandise, merchant, port, trade

Trade in the Ancient Southeastern Mediterranean Kingdoms:

Syria, Jordan, and Egypt

Han, Sang-Bok*

This is a study of land and sea trade routes, emporia, ports of trade, and characteristics of trade in the ancient (4th century B.C. to 7th century A.D.) Southeastern Mediterranean kingdoms including Syria, Jordan, and Egypt. The data were collected during the period of field trip in the above countries in July, 2008. Field observation and interview with field guides were conducted for the primary data collection in the archaeological sites and museums. Archaeological excavation reports and related literature were utilized as the secondary data.

The main contents of this paper are as follows.

(1) The ancient land trade routes and major emporia were described and presented on the maps. As major emporia, in particular, Petra, Palmyra, Jerash, Bosra, Damascus, Dura Europos, Aleppo, and Cairo were described in the context of caravanserais, trade, and markets.

* Professor Emeritus, Department of Anthropology, Seoul National University.

(2) The ancient sea trade routes and major ports of trade were described and presented on the maps. As major ports of trade, in particular, Alexandria, Clysma, Myos Hormos, Leukos Limen, and Berenice on the Mediterranean and Red Sea coasts were described in the context of their peak trade activities.

(3) The main characteristics of trade in the ancient Southeastern Mediterranean kingdoms were interpreted in terms of trade personnel, import and export merchandises, trade routes and transportations, caravanserai and other necessary facilities, and tariff and trade activities.

(4) Finally, in conclusion, the identified and interpreted characteristics of trade were reinterpreted in terms of ‘tamkarum’ and ‘administered or treaty trade’ conceptualized by Karl Polanyi in his book *The Livelihood of Man*.

