



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة ابن خلدون-تيارت

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

قسم العلوم الإنسانية

شعبة: العلوم الإنسانية-تاريخ

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه الطور الثالث (ل.م.د)

تخصص: تاريخ الحضارات القديمة.

موسومة بـ:

وسائط النقل في بلاد المغرب القديم

خلال العهد الإمبراطوري الأعلى (27ق.م-284م)

بإشراف:

د. محمد علي

إعداد الطالب:

بخضرة عبد القادر

المشرف المساعد: د. الحاج لبيب

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة	الجامعة	الصفة
أ.د. محمد بليل.....	أستاذ.....	جامعة ابن خلدون - تيارت.....	رئيسا
د. محمد علي.....	محاضر "أ".....	جامعة ابن خلدون - تيارت.....	مشرفا ومقررا
د. الحاج لبيب.....	محاضر ب.....	جامعة ابن خلدون - تيارت.....	مشرفا مساعدا
د. حمادوش بولخراس....	محاضر "أ".....	جامعة ابن خلدون - تيارت.....	مناقشا
د. مصدق روبه.....	محاضر "أ".....	جامعة مصطفى إسماعيل-معسكر.....	مناقشا
د. كافي محمد.....	محاضر "أ".....	جامعة زيان عاشور-الجلفة.....	مناقشا

السنة الجامعية: 1442-1443هـ/2021-2022م

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

إهداء

بادئ بدء أهدي هذا العمل إلى من كان سببا في تحقيق نجاحي و أُملي ...

اهدي ثمرته إلى السند الذي اسند لهما ظهري و إلى من كانا لي بعونهما النور الذي أهتدي به إلى من
ساعداني على النجاح إلى "أبي" و "أمي".

إلى أخي الصغير أحمد

إلى روح المرحوم أستاذي بقعة بلخير رحمه الله وأسكنه فسيح جناته

إلى كل من علمني حرفا من الابتدائي إلى الجامعي و كافة

أساتذة التاريخ القديم.

إلى أستاذي المشرف الدكتور عليلي محمد والأستاذ لبيب الحاج لهم مني جزيل الشكر والتقدير.

إلى كافة أساتذة قسم العلوم الانسانية وكل زملائي طلبة التاريخ القديم

و إلى كل من هم في ذاكرتي ولم تتسع

لهم مذكرتي. و الحمد لله

الحمد لله الذي علم الإنسان بعد جهل و هداه بعد ضلال و الصلاة و السلام على سيدنا محمد

شكر وتقدير

اولا وقبل أي شيء

نشكر الله عز وجل

الذي هدى الأمم إلى نزاهة التوحيد

وهدانا عليها، والكفيل بأن يوفقنا السداد والنجاح،

فلا هداية إلا به ولا معول إلا عليه ويستجيب لمن دعاه.

و لا يضيع أجر المحسنين.

وبعدها أشكر الأستاذ المشرف علي محمد وليب الحاج الذين ساعداني في اتمام عملي هذا الذي أقول
لهما بشراك قول رسول الله صلى الله عليه وسلم:

"إن الحوت في البحر ، والطير في السماء ، ليصلون على معلم الناس الخير"

فلم يبخلا علي بوقتهما ولا بعلمهما وكانا طريقي في الوصول إلى انجاز هذا العمل المتواضع

وكذلك نشكر كل من ساعدنا على إتمام هذا البحث وقدم لنا العون ومد لنا يد المساعدة وزودني
بالمعلومات اللازمة لإتمام هذا البحث .

وإلى من اختار لي هذا الموضوع الأستاذ بقة بلخير ومن كان سندي في هذا العمل، رحمك الله يا أستاذي
وأسكنك فسيح جناته، كنت ولا زلت حيا في قلوبنا.

إلى من زرعوا التفاؤل في درينا وقدموا لنا المساعدات والتسهيلات والأفكار والمعلومات، ولولاهم لما
وصلنا إلى ما وصلنا إليه فلهم منا كل الشكر والتقدير.

An. AF-----Antiquité Africaine.

C.R.A.I-----compte rendue de l'Académie des inscriptions et belles lettres.

E.F.R-----Ecole Française de Rome.

Ens.Ber-----encyclopédie Berbère.

M.A.H-----Mélanges Archéologie et d'histoire.

P.U.f-----Publication Université de France.

LA.P.P.M -----laboratoire d'anthropologie et de préhistoire de pays de méditerrané.

M.I.N-----Mémoire Institut National

Ib.l.a----- (Revue des institut des belles lettres Arabes)

مقدمة

أدت وسائل النقل منذ القدم، دورا هاما في تسهيل حركة نقل الأشخاص والبضائع وغيرها، وفي تحريك عجلة الاقتصاد لدى كل مجتمع، كذلك تحقيق الرفاهية له، كما ظلت من بين العوامل المساهمة في توسع العديد من الدول، وتطور الكثير من الحضارات، وهو ما نجده عند الدولة الرومانية التي كانت قد سيطرت على جزء كبير من العالم القديم، ومن بين البلدان التي احتلها الرومان نجد بلاد المغرب القديم والتي استقروا فيها لمدة خمس قرون تحقيقا لأطماعها بتواجدها في هذه المنطقة.

فقد أثبتت الدراسات الخاصة بالتاريخ القديم لبلاد المغرب، بأن هناك مجموعة من الدوافع ساهمت بدورها في الاحتلال والتوسع الروماني بهذا الإقليم، والاحتفاظ بتواجدهم به لسنين، كما نجد على رأسها الدافع الاقتصادي المتمثل أساسا في الرغبة في السيطرة على أراضي بلاد المغرب، واستغلال خيراته، وعملوا على تحويل ثروات المنطقة بشكل مكثف نحو روما، لهذا كانت روما بحاجة لتطوير مجال النقل. فمنذ سقوط قرطاج 146 ق.م بدأت الأطماع الرومانية تتحقق في الأفق، وقد انطلق الجيش الروماني في توسعه نحو كافة المناطق، متبوعا بحركة التعمير التي باشرتها السلطات الرومانية، خاصة اسكان العنصر الروماني بالمنطقة، وتشيد المباني كالمدين والقرى وتدعيمهما بمختلف المرافق، كما تضاعف انتاج الأراضي في الجانب الزراعي، وما كانت تمتلكه أراضيها من ثروات أخرى، وازدادت حركة تنقل الأشخاص إضافة حركة نقل البضائع والحيوانات ببلاد المغرب خلال العهد الروماني الإمبراطوري الأعلى.

وبطبيعة الحال إن الركيزة الأساسية التي حققت للرومان كل تلك الأهداف؛ فلم تكن إلا من خلال وجود وسائل النقل، وهذه الأخيرة التي نقصد بها كل الوسائل التي تتعلق بمجال النقل بنوعيه خلال تلك الفترة، من بنى تحتية، ووسائل النقل والناقلين، وطرق تنظيم نشاط النقل، ودوره بكل المجالات.

فالفترة المدروسة هي العهد الإمبراطوري الأعلى (من 27 ق.م لغاية 284م)، إلا أن ذلك لا يمنع من دراسة المرحلة التي سبقتها، والتي تمكننا من معرفة التطورات التي عرفها نشاط النقل خلال العهد الروماني والتمييز بين الوسائل التي استمرت في هذا العهد، والتي جلبها الرومان بالمنطقة في هذا المجال؛ فكان من الواجب تأصيل بعض الجوانب المتعلقة بنشاط النقل.

اما الاطار الجغرافي للدراسة يشمل كل مقاطعات المغرب القديم، وبترتيب كرونولوجي حسب مراحل

الاحتلال الروماني، فأول مقاطعة احتلها الرومان هي افريقيا البروقنصلية بكل المدن التابعة لها غرب قرطاج وشرقها، ثم تحدثت عن مقاطعتي نوميديا وموريطانيا القيصرية، ثم تليها الجهة الغربية حيث موريطانيا الطنجية ، وفي كل مقاطعة أو مدينة تم التطرق لمنشآت النقل من جهة، والوسائط الأخرى التي أدت دورا مهما في نشاط النقل من جهة أخرى، والتي تنسب لتلك المدن كما تم ذكر بعض الأماكن الخارجية، والتي كانت لها علاقة مباشرة أو غير مباشرة بمختلف وسائط النقل ببلاد المغرب القديم كمدينة روما، التي استقطبت حتى الناقلين المنتمين لبلاد المغرب القديم.

تكمن أهمية الموضوع في التطرق لمختلف وسائط النقل، وخاصة من بينها ما يمثل معالم أثرية منها مزال موجود الى يومنا هذا من هياكل كالطرق البرية، والمحطات البرية والموانئ بالمدن الساحلية، ووسائل النقل التي استخدمتها روما في هذه المنطقة، والتي لعبت دورا هاما في نقل الأفراد والمنتوجات والحيوانات حسب ما ذكرته مختلف المصادر، والتي كان في أغلبها بين داخل أراضي المغرب القديم أو خارجها. التطرق لمهنة من المهن الاقتصادية التي كان لها خصوصياتها، المتمثلة في المهن المتعلقة بنشاط النقل خلال تلك الفترة، والدور الذي لعبه هؤلاء عمال النقل، باعتبارهم وسيط من الوسائط التي ساهمت في اقتصاد الروماني بالمنطقة، كذلك معرفة القوانين التي سنّها الرومان لتنظيم هذا العمل وأثره على تلك الوسائط. معرفة طريقة إدارة الرومان لنشاط النقل منها التنظيم المالي في هذا المجال ، والتطرق أيضا للصعوبات التي تعرضت لها وسائط النقل، وطريقة تعامل الرومان مع تلك العراقيل؛ فمن خلال الموضوع تم فهم مختلف الإيجابيات والسلبيات، التي اكتنفت نشاط النقل ببلاد المغرب خاصة في المرحلة الإمبراطورية العليا. أما بالنسبة لأسباب اختياري لهذا الموضوع؛ قد تمثلت في رغبتني في التطرق لجزء مهم من تاريخ بلاد المغرب القديم ، وبالأخص في العصر الروماني، وبالتحديد الجانب الاقتصادي المتمثل في تسليط الضوء على أهم وسائط النقل التي عرفت بها بلاد المغرب خلال الفترة الرومانية، وأيضا تشجيعا من أستاذي المرحوم بقة بلخير رحمه الله، والذي كان قد اختار لي هذا الموضوع، ولأخوض غمار البحث فيه، كما ساهم في إرشادي بالكثير من المعلومات التي بدأنا بها إنجاز هذا العمل منذ أول وهلة.

ولمعرفة وسائط النقل التي كانت موجودة بأراضي المغرب القديم وخصائصها، وطرق تنظيمها من قبل الرومان بالأخص خلال العهد الإمبراطوري الأعلى؛ فيجب معالجة هذه الدراسة وفقا للإشكالية التالية: ماهي مظاهر اهتمام الرومان بوسائط النقل ببلاد المغرب القديم خلال العهد الإمبراطوري الأعلى؟ وما دورهم في تطوير تلك الوسائط بالمنطقة؟.

وقد تفرقت عن الاشكالية العامة تساؤلات فرعية كالآتي : فيما تمثلت شبكة الطرق البرية الرومانية ببلاد المغرب القديم؟ وماهي أهم المرافق التي دعمت بها روما تلك الطرق؟ فيما تكمن الوسائل التي اعتمد عليها الرومان ببلاد المغرب القديم في مجال النقل البري ؟ وبالنسبة للنقل المائي ماهي الخطوط البحرية التي حددتها روما لتتنقل مراكب النقل المائي من بلاد المغرب القديم واليهما؟ فيما تمثلت الموانئ التي اعتمد عليها الرومان في عملية النقل؟ ماهي أنواع السفن والقوارب التي استخدمت هي الاخرى في النقل المائي؟ أيهما أسرع وسائل النقل البري أو المائي؟.

أما على الصعيد البشري والتنظيمي: فما الدور الذي لعبه ملاك وسائل النقل بنوعيه البري والبحري في هذا النشاط؟ كيف كان عمل الناقلين البريين والبحريين الأفارقة في ظل الإمبراطورية الرومانية العليا؟ كيف تم تنظيم وسائط النقل ماليا من ناحية الأسعار والأجور، وإداريا من ناحية القوانين ؟ وماهي أهم المشاكل التي اعترضت وسائط النقل؟ وماهي سياسة الرومان لتأمين تلك الوسائط؟.

ولمعالجة هذا الموضوع أكاديميا، اعتمدت على المنهج التاريخي الوصفي، والتاريخي المقارن؛ فالأول قد استخدمته في ذكر أهم الانجازات التي حققها الرومان في نشاط النقل بالمنطقة، ووصف شبكة الطرق والموانئ والوسائل، ووضعية عمال النقل المهنية وغيرها، والثاني قد تم استخدامه في المقارنة بين النقل البري والبحري والنهري في بلاد المغرب القديم خلال العهد الإمبراطوري الأعلى في الكثير من النقاط خاصة في الفصل الثالث والرابع.

وللإجابة عن الإشكالية المطروحة، والتساؤلات المنبثقة عنها، قمت بتقسيم الموضوع إلى مقدمة، ثم فصل تمهيدي يليهما أربع فصول، واتمته بخاتمة كحوصلة للموضوع:

بداية بالفصل التمهيدي عنونته بجغرافية بلاد المغرب القديم، وواقع النقل قبل التواجد الروماني، ومن

خلال عنوانه يضم جزئين الأول: جغرافية بلاد المغرب، يتضمن التسمية والموقع الجغرافي، بينما العنصر الثاني عنوانته بتضاريس بلاد المغرب القديم من جبال، هضاب، وسهول، التي لها علاقة بالنقل البري وتطرت في العنصر الثالث الشبكة الهيدروغرافية التي كان لها علاقة بالنقل المائي، المتمثلة في البحر والمحيط، ثم الأنهار والأودية التي تواجدت ببلاد المغرب منذ القدم، اما الجزء الثاني فعنوانته بواقع النقل ببلاد المغرب القديم قبل العهد الروماني، وتضمن عنصرين الأول: نبذة عن النقل البري من حيث الطرق ووسائل النقل ودورهما، ثم العنصر الثاني؛ فكان كلمحة عن النقل المائي الذي تمحور حول الطرق والموانئ البحرية ثم السفن والقوارب وكيفية تنظيم النقل لدى السكان المحليين قبل العهد الروماني.

اما فيما يخص الفصل الأول قد تم عنوانته بهياكل ووسائل النقل البري، تكلمت فيه عن الطرق البرية بكل المقاطعات، ثم المحطات البرية أدوارها ونماذج عن محطات المنتشرة بتلك الطرق، أما في جانبه الآخر تطرقت لوسائل النقل أي حيوانات النقل، ثم العربات بكل أنواعها، وأدوار كل وسيلة تم ذكرها، وحتى الأمفورات التي كانت جزء مهم من تلك الوسائل المساهمة في النقل.

ثم تطرقت في الفصل الثاني إلى منشآت ووسائل النقل المائي، البحري والنهري (وإن كانت قليلة هذه الأخيرة بسبب ندرة الأنهار بالمنطقة)، وحتى عبر مجاري بداية بالطرق المائية الأودية التي حددتها روما طبقا لمعايير مختلفة، ثم تطرقت للموانئ التي كانت موجودة بكافة سواحل بلاد المغرب القديم خلال تلك الفترة، كما توجهت نحو ذكر أهم الوسائل من السفن والقوارب بكل انواعها، والتي تم استخدامها من قبل الرومان في مجال النقل، أخيرا تطرقت لسرعة كل وسائل النقل كدراسة مقارنة.

أما بخصوص الفصل الثالث بعنوان المهن الخاصة بالنقل بداية بمهن النقل البري من ملاك حيوانات النقل والناقلين البريين(أي القائمين على قيادة حيوانات وعربات النقل) ثم الحمالين، والمهن الخاصة بالنقل المائي، بداية بملاك مراكب النقل البحري، ثم عمال السفن كالملاحين، ثم حاكم الأنونة المشرف على الناقلين والنقل، وتنظيم الملاحة وخصائصها، وأخيرا أثرها على المهن الخاصة بالنقل.

بالنسبة للفصل الرابع كان تحت عنوان التنظيم المالي وسبل تأمين النقل؛ بداية بالتنظيم المالي لمجال

النقل أي الأجور وأسعار النقل بنوعيه، وأيضا ضريبة النقل التي لها علاقة مباشرة بهذا النشاط وفي الجانب المالي الوسائط المفروض عليها للضريبة، وإدارة تحصيل البورتوريم ، وأخيرا صيانة طرق النقل من المخاطر القرصنة البحرية وقطاع الطرق برّيا، وحمولة وسائل النقل بأنواعها.

ومن أجل الامام بالمادة العلمية والاحاطة بكل جوانب الموضوع، اعتمدت على مجموعة من المصادر التي ضمت الكتابات الأدبية و النقوش اللاتينية، والتي لها علاقة بالموضوع ، والمراجع المتخصصة في هذا الموضوع؛ فالمصادر الأدبية كان كتاب التاريخ الطبيعي لبلينيوس الأكبر (Pline Ancien)، وكتاب الجغرافيا لسترابون (Strabon)، وكتاب (Annales) لتاكيثوس (Tacite)، بالمقابل فيما يخص النقوش اللاتينية التي دعمت موضوعي، أغلبها المعالم الميلية المخلدة لتشييد الطرقات، والتي عرفت أيضا بالمحطات المخصصة لتحصيل ضريبة النقل، والنقوش التي لها علاقة بالمهن كملاك السفن.

حتى تكتمل عناصر الموضوع؛ فقد دعمته بمادة علمية بالاعتماد على المراجع المتخصصة نذكر منها وبالأخص كتاب مظاهر اقتصادية من خلال فيسيفساء الشمال الإفريقي للأستاذة البضاوية بلكامل وكتابات روجي جيان (Jean Rougé) منها كتاب تنظيم التجارة البحرية في زمن الإمبراطورية الرومانية الذي تحدث فيه هو الآخر عن النقل البحري بكل أراضي الإمبراطورية الرومانية، والمغرب القديم كجزء منها، وكتاب شافية شارن بعنوان تجارة الجزائر قديما نوميديا و موريطانيا القيصرية، الذي تطرقت فيه إلى جزء مهم هو النقل البري والبحري بهذه المقاطعات، وأيضا كتاب المعنون بالزيت والزيتون بشمال إفريقيا خلال الفترة الرومانية، وهو للمؤرخ هنريات كامبس فابرر (Henriette camps Fabrer)، حيث تطرق المؤرخ فيه للنقل البري والبحري لمادة الزيت بمقاطعات المغرب القديم خلال العهد الروماني.

لتنوع المادة العلمية ذات البعد الأكاديمي، اعتمدت أيضا على مجموعة من الأطروحات، ومذكرات التخرج التي ساعدتني في إنجاز موضوعي، والتي نذكر منها أطروحة الدكتوراه المعنونة بالنشاط التجاري في نوميديا وموريطانيا القيصرية أثناء الاحتلال الروماني (في العهد الإمبراطوري الأول) ، للباحثة شافية شارن إضافة لمجموعة من الدوريات والموسوعات.

أما الدراسات السابقة المتعلقة بالبحوث الأكاديمية المختصة بموضوع الدراسة، ولتبيان ما رصدته من

جوانب لها علاقة بموضوع الدراسة؛ فنجد دراسات للمؤرخ الفرنسي بيار سلامة في كتابه الطرق الرومانية في شمال إفريقيا، و كان لبيار سلامة مقالات لها علاقة بموضوع الدراسة والتي اعتمدت على بعضها في أطروحتي، والذي تطرق فيها لجزء مهم من النقل البري، إضافة للطرق تحدث في هذا الكتاب على الموانئ، والمحطات البرية ومختلف وسائل النقل، ولكن تلك الدراسات تبقى غير كافية بالنسبة لموضوع النقل، مقارنة بمصر على سبيل المثال؛ فقد ألفت كتباً عن وسائل النقل بمصر خلال العهد الروماني.

إضافة إلى كتاب باسكال أرنود، والذي كان عنوانه: طرق الملاحة في البحر الأبيض المتوسط في القديم وقد تطرق في كتابه للنقل البحري بين المقاطعات الرومانية منها الإفريقية، قد ذكر موانئ هذه المقاطعات الأخيرة خلال العصر الروماني، إضافة إلى بعض الدراسات الأخرى المتخصصة، والتي اعتمد عليها الكثير من الباحثين في مثل هكذا مواضيع.

أثناء انجازي لهذا الموضوع واجهتني مجموعة من الصعوبات والمتمثلة أساساً في: صعوبة الحصول على المراجع الهامة، التي تطرقت لبعض الجوانب من موضوعي، نذكر منها المهن الخاصة بالنقل البري فعلى سبيل المثال المعلومات عن ملاك وسائل النقل البري تعد قليلة (إن لم أقل نادرة)، مقارنة بما تم ذكره حول ملاك النقل البحري، وقد تمت الإشارة لهذه النقطة في محتوى الموضوع .

كما أن المنطقة تقل بها الأنهار حيث تجري في أراضي محدودة، قد تم ذكرها من طرف جل المؤرخين والباحثين في محطات قليلة حول طبيعة النقل النهري بمقاطعات المغرب القديم الرومانية، كما أن الموضوع واسع نظراً لطبيعة المنطقة جغرافياً؛ فمثلاً عن شبكة الطرق لا يمكن الإحاطة بكل الطرق خاصة الثانوية منها، حتى لا يحدث فارق في المعلومات بين الفصول.

في الأخير أرجو من الله تعالى أن يوفقي في هذا العمل المتواضع، وأتمنى أن أساهم بهذه الدراسة ولو بالقليل في إثراء البحث العلمي، أملاً أن أكون قد وفقت في هذا البحث، من أجل إعطاء صورة واضحة عن وسائل النقل في بلاد المغرب القديم خلال العهد الإمبراطوري الأعلى (27ق.م-284م).

الفصل التمهيدي: جغرافية بلاد المغرب القديم وواقع النقل قبل التواجد الروماني:

أولاً: جغرافية بلاد المغرب القديم:

I. التسمية والموقع:

1. أصل التسمية للمنطقة (بلاد المغرب القديم).
2. الحدود الجغرافية من خلال المصادر والمراجع المختصة.

II. تضاريس بلاد المغرب القديم:

1. الجبال.
2. السهول والهضاب.

III. الشبكة الهيدروغرافية:

1. الأنهار والأودية.
2. البحر الأبيض المتوسط.
3. المحيط.

IV. المناخ:

1. مناخ البحر الأبيض المتوسط
2. المناخ الصحراوي

ثانياً: واقع النقل في بلاد المغرب القديم قبل العهد الروماني.

I. لمحة عن النقل البري ببلاد المغرب القديم قبل الاحتلال الروماني.

1. الطرق البرية قبل التواجد الروماني.
2. وسائل النقل البري منذ ما قبل التاريخ الى نهاية العهد القرطاجي.

II. واقع النقل المائي ببلاد المغرب القديم قبل التواجد الروماني.

1. الطرق والموانئ البحرية .
2. وسائل النقل المائي وتنظيم نشاط الملاحة.

أولا : جغرافية بلاد المغرب القديم: للموقع الجغرافي علاقة مباشرة بنشاط النقل، فالنقل البري والبحري والنهري تتحكم فيهم الظروف الطبيعية، التي كانت تعرفها منطقة بلاد المغرب القديم، حتى هياكل ووسائل النقل وظروف العمل في نشاط النقل، كانت تتأثر بالعوامل الجغرافية:

التسمية والموقع:

1 أصل التسمية للمنطقة(بلاد المغرب القديم):

تعددت التسميات حول بلاد المغرب ، من بينها تسمية المغرب، التي أطلقها العرب المسلمون عليها كما أطلق المصريون عليها تسمية ليبيا¹، في حين عم مصطلح إفريقيا على كل المنطقة خلال الفترة الرومانية²، وبداية بتسمية بلاد المغرب يعد مصطلحا جغرافيا، حيث يقصد به كل ما يقابل المشرق من البلاد، وبمعنى آخر هي الأرض الواقعة في اتجاه غروب الشمس، أي عكس بلاد الشرق التي تقع اتجاه شروق الشمس، كما أن المراد بهذا المصطلح هو الإشارة لكل الأقاليم الواقعة غرب مصر إلى غاية المحيط الأطلسي³.

أما مصطلح إفريقيا؛ فقد اختلفت فيه الآراء، وتباينت التغييرات، ليصل الباحثون فيه لرأي يركن إليه ومؤرخي العرب في ذلك آراء مختلفة التي جمعها البكري، فقال: قوم أنها إفريقية أي صاحبة السماء، وقال آخرون سميت إفريقية لأن إفريقش غزا نحو المغرب حتى انتهى إلى طنجة غربا، وهو من بني إفريقية وباسمه سميت، وقيل أنها سميت نسبة لإفريقيا ابن إبراهيم عليه السلام، كما للمؤرخين العرب رأي أيضا؛ فمنهم

¹. تعد النصوص المصرية أول وأهم الوثائق التاريخية التي تشكل مصدرا أساسيا يخبرنا عن الملامح العامة لقبائل المغرب القديم، التي عرفت بتسميات شهيرة في النصوص الهيولوجرافية، ألا وهم التحنو التمحو ثم الليبو والمشواش ، وتجدد الإشارة إلى أن أكبر هذه المجموعات القبلية عرفت بالليبو تعد أكبر قبيلة امتد نفوذها على كل منطقة شمال إفريقيا، ولذلك فإن الليبيون القدماء الذين أشارت إليهم المصادر الأثرية والتاريخية المصرية لا ينحصرن فقط في منطقة غربي النيل ، وإنما يعني بهم سكان المغرب القديم، ينظر: مها عيساوي، المجتمع اللوبي في بلاد المغرب القديم منذ عصور ما قبل التاريخ إلى عشية الفتح الاسلامي، أطروحة دكتوراه علوم في تاريخ المغرب القديم، قسم التاريخ، جامعة منتوري، قسنطينة، 2009-2010، ص 84.

2.Janes Sames Nic Kero, A short history Africa From pré-roman times to the present, Biblo and tannen, usa, 1968, p3.

3.علي غدير كسار الغزالي ، "الجذور والأصول التاريخية لسكان منطقة بلاد المغرب القديم " ،مجلة الكلية الإسلامية،م6،ع19،الجامعة الإسلامية، العراق، ص335.

من جعل لفظ إفريقية مشتقا من لفظ فرق، ويغلب أن الذين رأوا ذلك الرأي، أخذوه مما ينسب إلى عمر بن الخطاب رضي الله عنه أنه قال: إفريقية غادرة لا اغزيها أحد ما حبيت¹.

جاء افتراض تسمية إفريقيا بكون اسم فاتحها كان يسمى إفريقش²، وهذا للاستدلال بوجود أصول اتصال قديما³، وهناك رأي آخر مفاده أن أصل تسمية إفريقيا تعود لكلمة فريك التي تعني باللغة الفينيقية السنبلة، استخدمت للإشارة إلى الخصوبة الكبيرة لضواحي قرطاج⁴، ويضيف البكري إنما قد سمو الأفارقة وبلدهم إفريقية من ولد فارق بن مضرم، وقد زعموا أن اسم إفريقية ليلية؛ فسميوا ببنت ياقوت بن يونس الذي بنى مدينة منفيس، وهي ملكة إفريقية أجمع فسمي بها⁵. لهذا نجد الاسم الغالب الذي يتداول في جزيرة العرب أيام الخلفاء الراشدين هو إفريقية⁶.

أما اسم ليبيا؛ فيعتبر من الأسماء الجغرافية التي استخدمت قبل الأسماء الأخرى تاريخيا، أما عن أصله فغير معروف بالضبط؛ ولكن من المؤكد أنه ورد في الأسماء الجغرافية، والتي استخدمت منذ أكثر من أربعة آلاف سنة مضت؛ فقد ورد في بعض تلك الكتابات أن المناطق الواقعة إلى الغرب من مصر كانت موطنًا لعدد من القبائل ومنها الليبو، وعندما جاء اليونانيون القدماء إلى شمال إفريقيا حوالي القرن السابع ق.م توسعوا في استخدامهم لهذا الاسم توسعا كبيرا، حتى أطلقوه على كل المناطق التي عرفوها في شمال إفريقيا

1. عبدالله بن عبد العزيز البكري، المغرب في ذكر بلاد إفريقية والغرب، تق: ولد السالم، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، 1910، ص 95. ينظر أيضا: أيمن السيد عبداللطيف، الحياة الثقافية في المغرب الأدنى في عهد الدولة الزييرية (973م-1148م) مكتبة الثقافية الدينية، القاهرة، ط1، 2018، ص18.

2. إفريقش: حول أصله قيل أنه حميري، فالمسعودي يقول أفريقش الحميري بن أبرهة ذي المنار أحد التبابعة المشهورين، وقال ابن الحزم: هو إفريقش بن قيس صيفي أخو الحراث الطائش منهم، وهو الذي ذهب بالكنعانيين إلى إفريقية وبه سميت، ينظر: أبي عباس شهاب الدين، الإستقصا لأخبار دول المغرب الأقصى، ج1، تح: محمد عثمان، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، 1971، ص56.

3. قاسم هاشم العلوي، مجتمع المغرب الأقصى حتى منتصف القرن الرابع هجري /العاشر ميلادي، وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية، المغرب، 1995، ص181.

4. حسين يختار، إطلالة جديدة على التاريخ الجزائري القديم (قراءة في الأصول -الحوادث-المصطلحات والأسماء)، الأصول للطباعة والنشر، الجزائر، 2012، ص21.

5. عبدالله بن عبد العزيز البكري، المصدر السابق، ص ص 95، 96.

6. محمد علي دبوز، تاريخ المغرب الكبير، ج1، مؤسسة تاوالت الثقافية، ليبيا، 2010، ص12.

الواقعة ما بين حدود مصر شرقا، والمحيط الأطلسي في الغرب¹، فاسم ليبيا الذي وصلنا عن طريق الاغريق والرومان، قد اشتقه اسلاف هؤلاء من مصدر مصري، فالمنطقة اطلق عليها اسماء متعددة².

2. الحدود الجغرافية من خلال المصادر والمراجع المختصة:

تقع بلاد المغرب بين خطي طول 10° غرب غرينيتش، بمعنى هنا ينطبق على الساحل الأطلسي لبلاد المغرب، بينما 25° شرقا مع الحدود الشرقية لليبيا الحالية، بينما تنحصر المنطقة بين دائرتي عرض 18° و 38° شمالا، وتقع البلاد المغاربية على رأي البعض في شكل رباعي الأضلاع غير منتظم في شمال إفريقيا، وتحده شمالا البحر الأبيض المتوسط، عند السواحل نجد جبال ذات قمم مسننة ويتجاوز 2000م والمعروفة بجبال الأطلس³.

تعتبر ليبيا القارة الثالثة من قارات العالم القديم بعد أوروبا وآسيا، وهي تشمل كل المساحة المحصورة بين الحدود الغربية لمصر حتى للمحيط الأطلسي، وبالرغم من نقلة المعلومات المقدمة من قبل هيرودوتوس حول جغرافية المكان؛ فإنها تقسم إلى ثلاث مناطق رئيسية؛ فالمنطقة الأولى نجدها تمتد على طول الشريط الساحلي المطل على بحر ليبيا أي من مصر سولويس رأس كانتن أوسيا، وتل جنوبي طنجة بحدود المحيط الأطلسي وتدخلها المراكز الطبيعية كخليج سيرت، وبحيرة تريتون⁴ و أعمدة هرقل، أما المنطقة الثانية وهي المناطق الداخلية لبلاد لوبة ومليئة بالحيوانات، أما المنطقة الثالثة المتمثلة في المناطق السهبية المفصولة عن منطقتين السابقتين بجبال الأطلس والمحددة بشريط رملي، ويمتد من طيبة المصرية إلى أعمدة هرقل (مضيق

1. مأمون حسن علان، واقع وأفاق صناعة السياحة في ليبيا، المكتبة الوطنية، ليبيا، ط1، 2006، ص19.

2. أوريك باتيس، الليبيون الشرقيون، تر: محمد رومادي ومروة شحاتة، دار الفرجاني، طرابلس، ليبيا، ط1، 2015، ص9.

3. محمد الهادي حارش، التاريخ المغاربي السياسي والحضاري منذ فجر التاريخ إلى الفتح الإسلامي، المؤسسة الوطنية للطباعة، الجزائر، 1992، ص ص 14، 15.

4. تريتون: بحيرة وهناك من يقول نهر تقع بشط الجريد، والاسم في الأصل هو تريتون ابن بوسيدون وكان يصور على هيئة رجل نصفه الأسفل سمكة، وربما دمج القرطاجيون أو الليبو فينيقيون بالإله الفينيقي داغون وهو إله السمك. ينظر: عبد المنعم المحجوب، معجم تانيت (معجم في الحضارة الليبية الفينيقية وممالك نوميديا وموريطانيا الطنجية والقيصرية والصحراء الكبرى)، دار الكتب العلمية تانيت للنشر والدراسات، بيروت، لبنان، 1971، ص74.

جبل طارق) ، ولا يفصلها شيء عن الصحراء، ولوبة يقصد بها شمال إفريقيا¹.

تمتد بلاد المغرب بين الإسكندرية شمالا، وميروزا عاصمة إثيوبيا جنوبا هذا على امتداد عشر آلاف ستاديون حسب سترابون، حيث تقع على الحدود المشتركة بين المنطقة، كما أن هذه الأرض هي مأهولة بالسكان، والامتداد الجغرافي طوليا للوبة (إفريقيا) يساوي مسافة ثلاث آلاف ستاديون² حسب سترابون³. ومن خلال بومبينيوس ميلا (Pompenius Mela) يذكر ان إفريقيا تصل شرقا إلى غاية حدود مصر حيث توجد سيرينايا (قورينة)، ومن الشمال يحدها البحر، أما غربا يحدها المحيط الأطلسي وأراضيها خصبة، بينما في الجنوب صحراء كبرى قاحلة حيث يحدهم الأثيوبيون⁴.

فهناك اختلاف واضح بين الجغرافيين في تحديد مدلول بلاد المغرب ففريق عند تحديد رقعتها أضاف إليها إسبانيا، ويذهب فريق آخر، بأن المغرب عبارة عن أراضي جبلية شاسعة، حيث تمتد من الشرق إلى الغرب حوالي 4000 كم، حيث يحيط بها البحر الأبيض المتوسط شمالا بينما المحيط الأطلسي غربا كذلك تحدها من الشمال سلسلة جبال الريف التي تمتد من المغرب الأقصى، ويلها جنوبا الصحراء الكبرى التي تفصل بلاد المغرب السودان (بلاد النوبة)⁵.

كما اعتبر سالوستيوس (Salluste) أن أرض إفريقيا هي الجزء الثالث من العالم، إلا أننا نجد بعض الكتاب اعتبروا أن العالم القديم سوى قسمين آسيا وأوروبا ويلحقون إفريقيا بهذه الأخيرة ، إفريقيا يحدها من الغرب مضيق الذي يصل إلى البحر المتوسط بالمحيط، وفي قسمها الشرقي تمتد هضبة شاسعة يسميها السكان كتاباتاموس (كلمة إغريقية تعني المنحدر ويقصد بها هضبة قورينا الممتدة إلى مصر)، وهي تطل على بحر دون مرافئ، أما الأرض فهي خصبة في إنتاج الحبوب ملائمة لتربية الحيوانات، ولكنها فقيرة من

1. منها عيساوي، النقوش النوميديّة في بلاد المغرب القديم —دراسة تاريخية ولغوية—، جسور للنشر والتوزيع، المحمدية، الجزائر، ط1، 2009، ص ص 19، 21.

2. ستاديون: هو مقياس إغريقي يعادل 185م، استخدمه الإغريق لقياس مسافات في الأرض، ينظر: القاموس —معجم لغوي علمي—، مكتب الدراسات والبحوث، بيروت، لبنان، 2009، ص 294.

3. Strabon , Géographie de Strabon, XVII, trad : Amédée tradieu , libraire hachette, paris, 1.

4. Pompenius Mêla, Geographie de Pompenius Mêla, IVI, Trad : Louis Baudot, CLF Panckoucke éditeur, Paris, 1834, L IV.

5. مختار العبادي، دراسات في تاريخ المغرب والأندلس، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية، ط2 ، 2000 ، ص 19.

حيث توزيع الغطاء النباتي، أما مصدر الماء فهي الأمطار أكثر من الينابيع التي هي نادرة جدا¹.
يبدو أن الرومان² اخذوا التسمية عن الفينيقيين حيث استعملوا المصطلح للدلالة على المنطقة؛ لكن أمام اتساع المجال الجغرافي المسيطر عليه، عمل الرومان على تقسيم المنطقة إلى المقاطعات، ولها تسميات مختلفة عن بعضها البعض أولها إفريقية القديمة والجديدة؛ لكن فيما بعد اختص لفظ إفريقية البروقنصلية إلى جانب موريطانيا القيصرية والطنجية (ينظر الملحق رقم 01 ص 189)؛ لكن اسم إفريقية رغم التقسيمات الإدارية ظل عاما يشمل المنطقة ككل، وعرفت المنطقة في المصادر التاريخية والجغرافية بثلاث مصطلحات أساسية وهي إفريقية، المغرب، وليبيا³؛ فمن جهة الغرب بالتحديد جنوب البحر المتوسط الذي يمتد إلى المحيط، كلها مناطق شمال إفريقيا وهي المعروفة بلبيبا حسب المؤرخ بروكوب (Procopius)⁴.
استقرت شعوب كثيرة بشمال إفريقيا منذ القدم؛ فقد كان أناس يعيشون بأراضيها، أي قبل وصول الرومان إلى المنطقة، وقد ذكرتها الكثير من المصادر، منها اليونانية فيما يخص الشعوب الليبية، ونجد منهم المستقرين وأيضا الرحل فقد احتلوا المنطقة من الجنوب والساحلية، وهي المحاذية للبحر والهضاب والمنحدر الشمالي لمنطقة الجبلية المكونة من التلال القرطاجية والنوميديّة، والتوسع نحو المناطق العازلة شبه المستقرة كل السهول، السهوب، والمناطق الفرعية التي استقر فيها الصحراويون⁵.

1. Salluste, Guerre de Jugurtha, trad : Charles du Rossier, Librairie carner frère, paris, 1924, IVII.
2. الرومان: هم أقوام سكنوا شبه الجزيرة الإيطالية منهم اللاتين ومنهم الأتروسكيين، وأسست روما من قبل رومولوس منذ سنة 753 ق.م هنا بدا الحكم الملكي للمدينة وانتهى مع ظهور الحكم الجمهوري من 509 ق.م إلى 30 ق.م، في هذه الفترة بدأت التوسعات الرومانية منها نحو شمال إفريقيا، وبعدها العصر الإمبراطوري الأعلى من 27 ق.م إلى 284 م والأسفل من 285 إلى 476 م، لكن ما يهمنا هو الأول الخاص بموضوع الدراسة والذي بدأ مع حكم أوكتافيوس أغسطس، ثم بدأ حكم الأسرات اليوليوية كلاودية (27 ق.م - 68 م) ثم الفلافية (69 م - 96 م) والأنطونية (96 م - 193 م)، والسفيرية (193 م - 235 م)، بعد هذه الفترة ظهرت مرحلة الفوضى العسكرية (235 م حتى 284 م) وانتهى الزمن مع حكم دوقليانوس، ينظر: بن محمد عبدالرحمان الجليلي، تاريخ الجزائر العام، م1، المطبعة العربية، البحرين، 1994، ص 88.
3. أحمد العثماني، دور الفتوحات العربية الإسلامية في التحول الحضاري لبلاد المغرب، شركة دار الأكاديميون للنشر والتوزيع، الأردن، ص 18.
4. Procopius, History of the wars and the secret story of the cowit Justinian, II, trad: B.Bewine, Newark, USA, 2007, p216.
5. Mansour Chaki, Les cite et les royaumes numide et Maure, accouardi Carle Del vais epinopa ponto studi sul midtterrano antio, Ed Oristano, Italie, 2012, p625.

فيشمل الإطار الجغرافي للدراسة كل تلك المنطقة الممتدة من طرابلس إلى المغرب الأقصى على طول الساحل والتل الإفريقي؛ الذي هو شريط يمثل الأرض الخضراء، يتسع أحيانا يضيق، ويتميز بمناخ معتدل يجعله صالحا لاستقرار الإنسان منذ عهود موعلة بمعنى ما قبل التاريخ، وإذا كانت أراضي الصحراء تتصل بهذا الشريط عبر غابات أهلة بالحيوانات والنباتات؛ فإن فترات الجفاف جعلت من أرض الصحراء عازلا للشريط الشمالي عن بقية مناطق القارة الإفريقية جنوبا، وهذا الوضع من شأنه أن يدفع إلى تبادل بعض التأثيرات الحضارية مع الشمال، والجدير بالذكر ان المنطقة كانت تزخر ببحيرات طبيعية، و بثروات مادية وحيوانية ونباتية، جعلت منها رقعة جغرافية جذابة للأجناس البشرية¹.

لقد قسم البونيقيون والاعريق واللاتين شمال المغرب القديم إلى ممالك، ثم إلى مقاطعات على أساس جغرافي، وما يهمنا خلال العهد الروماني كانت هنا إفريقية البروقنصلية نوميديا وموريطانيا القيصرية، ثم موريطانيا الطنجية، أما إفريقية البروقنصلية؛ فهي تضم إقليم برقة فمن شرق مدينة قابس وساحل قرطاج الشرقي إلى الشرق مدينة طبرقة (Thabraca) غربا، وهي الأراضي التونسية اليوم تقريبا وجزء من الصحراء وجزء قليل غربا إلى صلداي، ومن نوميديا شرق الجزائر فهي جزء من أجزائها وليست خارجة عنها كما تشمل نوميديا على مدينة سيرتا وعلى جزء قليل من غرب تونس، أما موريطانيا القيصرية فحدها الشرقي غرب صلداي وهي تنتهي في واد ملوية فهو حدها الشرقي، أما موريطانيا الطنجية تبدأ من حدود ملوية وتنتهي غربا عند المحيط الأطلسي².

I. تضاريس بلاد المغرب القديم:

1 الجبال:

يبدو أن شمال إفريقيا لها نظام جغرافي منتظم ومحدود، في الشمال نجد الجبال ذات القمم التي تصل إلى ارتفاعات تزيد عن 2000م، ويطلق الجغرافيون اليوم على هذا الموقع اسم الأطلس التلي؛ ويتكون من

1. محمد العود صالح، التحولات الحضارية في شمال إفريقيا في الفترة الوندالية 429-534م، منشور مكتبة اقرأ، قسنطينة، 2010، ص18.

2. كلوديوس بطليموس، جغرافية كلوديوس بطليموس، ك4، الفصل الرابع، الفقرة 1.

ينظر أيضا: محمد علي دبوز، تاريخ المغرب الكبير، ج1، مؤسسة تاوالت الثقافية، المغرب، 2010، صص14، 11.

سلسلتين واحدة ساحلية، وتستمر ما عدا في الوسط وصولا إلى منطقة القبائل الكبرى، هنا يفسح الجبل الطريق نحو الداخل، حيث هناك جبل تسالا، والونشريس، والبيبان، وهناك روابط أساسية بين السلاسل الجبلية المتوازنة، وهناك سهول مجاورة ذات تربة خصبة، وفي الجنوب أيضا، تمتد جبال الأطلس الصحراوي ولكن هذه المجموعة من المرتفعات تقتصر من الشمال والشرق على البحر الأبيض المتوسط¹.

تتكون المنطقة من ليبيا تونس، الجزائر والمغرب، وإذا أضفنا لها موريطانيا ستصل مساحتهم الإجمالية إلى 5.5 مليون كم²، كانت المنطقة تشكل وحدة إقليمية لكنها متباينة لغويا وثقافيا، وشكلت السلاسل الجبلية الطويلة، التي ظهرت منذ الزمن الجيولوجي الثالث جزءا كبيرا منها، ومن بينها سلسلة جبال الريف التي تصل إلى البحر، وتمر عبره أحواض مائية كبيرة؛ فالتل الربي من ناحية التضاريس تكثر به السلاسل الجبلية المرتفعة، بينما في جهته الشمالية توجد منخفضات بالساحل تحديدا².

إن تضاريس المنطقة منها الجزائر فتتميز بالتنوع؛ فمثلا في الشمال توجد الجبال، والسهول الضيقة والهضاب والمنخفضات، وفي الجنوب توجد الصحراء، والتي لا تقل تنوعا من حيث التضاريس بالشمال³ ومجموعة من جبال الأطلس الكبير المتوسط والصغير، شكلت على الدوام مناطق مستعصية النفوذ، وهذا الشيء الذي يفسر لماذا كانت المرافئ محطات أولى وأساسية لمختلف الحضارات منهم الرومان⁴.

تعد جبال الأطلس التي ذكرناها من أشهر التضاريس الجغرافية، تميزت بها بلاد المغرب حيث ضمت أسماء مختلفة في نواحي المغرب؛ فهي جبال درن في المغرب الأقصى، وجبال الأوراس في الجزائر ويشار إلى أنها ليست سلسلة واحدة متصلة بالبحر، بل تتقطع في ضواحي شتى، ثم تظهر مرة أخرى بمناطق أخرى ومن أعاليها انتقال من السهل الساحلي والجبال، وهذا أن الشريط الساحلي والسفوح الشمالية؛ فيعرفان بالتلال (ج.تل)، وهنا نجد إقليم البحر الذي يغلب عليه مناخ البحر الأبيض المتوسط¹.

1.François discrète Mohamed Fanter, l'Afrique du nord l'Antiquité des origines au Vème siecle,payot ,Paris,1981,p p 9 11 .

2.Harles Tissot, Géographie Comparée de la province Romains d'Afrique, t2, imprimerie nationale, Paris, 1888,p19.

3.أحمد بوساحة، أصول أقدم اللغات في أسماء أماكن الجزائر، دار الهومة للنشر، الجزائر، 2002، ص10.

4. احمد مالكي، أسئلة المغرب المعاصر، الأهالي للطباعة والنش والتوزيع، دمشق، سوريا، 2007، ص165.

إن هذه الجبال بعضها يصعب الوصول إليها، والغياب التام للأنهار الصالحة للملاحة، أيضا الاتجاه العام للسلاسل الجبلية لا تسهل المواصلات بين الساحل والمنطقة النائية، القريبة أو البعيدة منه²، وعلى سبيل المثال أشارت الدراسات إلى أن الرومان لم يصلوا قبل نهاية القرن الثاني للميلاد إلى مرتفعات جبال الدويرات بليبيا؛ ففي هذه المرحلة وصل الرومان إلى طرابلس، ولكن فيما بعد توسعت إمبراطوريتهم³. فبلاد المغرب بتعدد تضاريسها، والتي شملت كل مناطقها، وتوزعت بين السهول، والهضاب، والجبال فالأطلس هو الذي كان يتحكم في الأنهار والأحواض المغلقة، وحتى في توزيع الأمطار في مناطق المغرب متباينة من حيث التساقط، وقد ساهمت الجبال في الملاحة؛ فكان البحارة الأوائل، ومنهم نجد الفينيقيين والإغريق يستدلون بها بسهولة من بعيد في البحر⁴؛ فقد ضمت البلاد العديد من المعالم الجغرافية، نقصد الموانئ، والجبال، الوديان والأنهار، وانتشرت به الجبال على طول الشريط الساحلي، وما يقع خلف ذلك الساحل من اراض وصحار، والجبال كجبل نفوسة، وجبل درن وجبال الأطلس، وشكلت بعض الجبال مصدرا لتدفق الأنهار⁵.

وتعد جبال الأطلس كلسية في قسمها الكبير، لهذا أثرت عليها عوامل الطبيعة تمثلت بانحراف التربة وظهور الأودية بين مرتفعاته، وهو ينتشر بالمناطق الساحلية والداخلية، ومن هذه السلاسل الساحلية نذكر جبال الريف في المغرب، كذلك من السلال الجبلية الداخلية كجبال البيان في الجزائر، أما الجبال الوسطى في مراكش حيث يرتفع هذه الجبال في قمته، وبالتالي فتضاريس المغرب مرتفعة بصورة عامة ومتقطعة، ولهذا فإنها تشكل عائقا أمام المواصلات البرية، وإذا تركزت محاور الطرق بشكل تتوافق فيه مع الطبيعة الطبوغرافية؛ فتتبع مسيرتها فقط بالسهول الساحلية المنخفضة (مثلما سنراه في العهد الروماني)¹.

1. حسين مؤنس، المغرب وحضارته من قبيل الفتح الإسلامي إلى الاحتلال الفرنسي من القرن 6-19م، ج1، دار السعودية للنشر، المملكة العربية السعودية، ص 61، 60.

2. Hommage de pierre Salama, Frontières et limites géographique de l'Afrique du nord antique , publication de se Sorbon, France, 1999,p27.

3. Toutin Jules, les romains dans le Sahara , In MAH ,t16 ,Paris, 1896,p63.

4. Russo P, " De la Méditerranée au Sahara le relief de l'Afrique du Nord", In: Les Études rhodaniennes, vol 17, n°3-4, France, 1942.

5. محمود هدية، اقتصاد النسيج في المغرب الإسلامي في العصر الوسيط، مؤسسة هنداوي للنشر، المملكة المتحدة، 2018، ص14.

2 السهول والهضاب:

تعد بلاد المغرب وحدة إقليمية تطل على البحر الأبيض المتوسط، حيث أعطى لها مناخ مميز توجد بها الغابات في أغلب سواحلها، تسمح السهوب بطرابلس بإنتاج بعض المزروعات، كما أن قرطاج كانت تتميز أراضيها بالسهول الخصبة، وبجنوبها نجد المناخ الصحراوي، كل هذا الإقليم حيث وقع تحت سيطرة الرومان²، ويذكر سالوستيوس أن نوميديا كانت من أكثر المناطق خصوبة، أما بموريطانيا الطنجية فمناطقها بها موانئ كثيرة، تتميز إفريقيا بصفة عامة بمناخها الحار وجبالها المرتفعة، كما توجد بها السهول والهضاب تربتها مناسبة لزراعة الحبوب والرعي ولغرس الأشجار، وذلك بفضل الأمطار، وتعيش بالمنطقة حيوانات متوحشة، اما البحر فهو مضطرب بسبب العواصف³.

بعد تدمير قرطاج (Carthage) حافظت المنطقة على خصوبة تربتها، والعديد من المدن بقيت بمثابة مستودعات للتجارة وموانئ التصدير، وكانت تنتج خيرات من الحبوب والماشية في كل المقاطعات⁴، ومن خلال الفسيفساء (كفسيفساء أودنة) كانت إفريقيا قد لعبت دورا هاما في اقتصاد إيطاليا، من خلال ما أبرزته حول خصوبة التربة، إضافة للمناطق الساحلية التي ساهمت في تأسيس الموانئ⁵، والأراضي المجاورة لنهر مجردة هي عبارة عن سهول خصبة وصالحة للزراعة، منها ميناء قرطاج والمدن المجاورة، واستغلت الإمبراطورية الرومانية أراضي مجردة لتحويل منتوجاتها إلى روما⁶.

تنقسم السهول إلى ثلاثة أصناف رئيسية، وينتشر الصنف الأول في عديد المناطق الساحلية المتاخمة للبحر، يتصف هذا النوع بالخصوبة، وقلة الامتداد بحسب الكتل الجبلية التي تقطع هذه السهول، اما عن الصنف الثاني فهو يحتوي على السهول الداخلية التي تتوسط الجبال وهي أقل خصوبة من سابقتها؛ لكن

1. بسام أصيل، فن الحرب في عهد الخلفاء الراشدين والأمويين، ج2، دار الفكر، بيروت، لبنان، 1947، ص ص 128، 129.

2. Hegeus Moskaga, Ces 100 dignitaires qui changèrent l'Afrique proconsulaire sous empire romaine, Le harmattan paris, 2014, p284.

3. Salluste, Guerre de Jugurtha, XVII.

4. Paul Gaffual, Eu dose de Cyzique et Périple de l'Afrique, Ernest thorine éditeur, paris, 1872, p82.

5. Picard Gilbert Charles, Mosaïques et société dans l'Afrique romaine, Les mosaïques d'El Alia (Tunisie), Actes du colloque de Rome, France, décembre 1990, p14 .

6. Dennis P. Kehoe, The Economic of agriculture Roman imperial Estates in north Africa, KLendenhoeck and Ruprech et in cottinngen, 1988, p12.

تماثلها في عدم الامتداد الكبير أحيانا، أما السهول العليا؛ فهي عبارة عن هضاب، أو نجود مرتفعة نسبيا يطلق عليها تعبير السهول العليا وهي سهول سهبية¹.

تمتد السهول بالجهة الشرقية من خليج قابس الذي ينقسم إلى قسمين الشمالي، الذي يعرف باسم الساحل والجنوبي يعرف باسم جفارة، وأرض إقليم الساحل مستوية وخصبة، وتخللها بعض السبخات الواسعة مثل سبخة سيدي الهاني وسبخة المنستير، ويعتبر سهل الجفارة من أكبر سهول شمال غربي إفريقيا ويمتد من تونس إلى ليبيا، وفي ليبيا يأخذ السهل شكل مثلث رأسه السنلا، وطغا عليه ساحل البحر الأبيض المتوسط، وجبال طرابلس، وتبلغ مساحة السهل الكلية نحو ثمان وثلاثين ألف كلم مربع، يقع نصفها في ليبيا والنصف الآخر بتونس، ويكون على شكل نصف الدائرة حول خط الساحل من رأس السن قابس، أما السهول الغربية تمتد محوره بين المزيता المغربية، ومياه المحيط عند رأس حديد، كما يعرف في أقصى شمال السهل الساحلي على المحيط الأطلسي باسم سهل الغرب، ويخترقها واديان كبيران هما وادي موكوس ووادي سبو، ويكمل هذا السهل امتداده الشرقي تقع فيه مدينة فاس².

إضافة إلى السهل الذي يمتد من الرباط إلى مוגادور على ارتفاع أقل من ناحية أخرى، كما أنه من الضروري ذكر السهول العليا الجزائرية المغربية، والتي تتميز بارتفاعها العالي، وعزلتها وصعوبة الوصول إليها على الرغم من عدد سهولها تنوعها، إلا أن المرتفعات تهيمن على شمال إفريقيا، كما تختلف في معدلات ارتفاعها من منطقة إلى أخرى³.

أما في أقصى الغرب من المحيط الأطلسي توجد سهول ساحلية واسعة ومفتوحة، كما تسقى أراضيها بمياه الأنهار كنهر ملوية، أما في الجنوب توجد بعض الأودية المنطقة تتميز بتضاريسها الغير المستوية، بينما المنطقة الغربية هي من فاس إلى تلمسان (Pomaria) وما يجاورها، وإذا كانت هذه المناطق الشمالية مليئة بالحيوانات البرية، فإنها تقل جنوبا بالمناطق الصحراوية¹.

1. محمد البشير شنيقي، الاحتلال الروماني لبلاد المغرب (سياسة الرومنة 146ق.م-46ق.م)، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1985، ص6.

2. يحيى بنهان، أطلس الوطن العربي (الجغرافي والطبيعي والسياسي)، دار يافا العلمية للنشر والتوزيع، الأردن، 2010، ص257.

3. François discrète et Mohamed Fanter, op.cit, p p 9,11 .

II. الشبكة الهيدروغرافية لبلاد المغرب القديم: امتلكت بلاد المغرب شبكة مائية متنوعة وذلك بفضل تعدد مصادرها، من أنهار أودية وعبر الساحل نجد البحر والمحيط، استخدمها الانسان منذ القدم لمختلف أغراضه منها الملاحة والنقل، والتي نذكرها فيما يلي:

1. الأنهار والأودية:

لقد ساعد ارتفاع الجبال في شمال إفريقيا إلى صد الرياح الباردة، والمحملة ببخار الماء، وكان ذلك من أسباب تكوين الأنهار فوق الجبال، وانحدارها إلى السهول المجاورة، فنهر ملوية الذي ينبع من أعالي جبال الأطلس يسير في مملكة موريطانيا غربا، والذي يصب في البحر المتوسط، قد تكونت على ضفاف مجاري النهر السهول الفيضية التي استخدمت في الزراعة منذ فترة طويلة، وفي موريطانيا يجري نهر سبو². نظرا لأنه من أكبر الأنهار بالمنطقة فملوية أو ملوشة، أو ملوكشا أو ملفتان؛ كلها تعد مجموعة من التسميات يعتقد أنها أطلقت على نهر ملوية، ويعتبر من الأنهار المغربية الدائمة الجريان، ويأتي من حيث المرتبة الأولى بين الأنهار المغربية التي تصب في حوض البحر الأبيض المتوسط، والثانية بعد نهر النيل على مستوى شمال إفريقيا من حيث الأهمية، وجاء الحديث عن هذا النهر عن لسان بلينيوس الشيخ اعتبره نهرًا ملاحيا أي صالح للملاحة³.

إن ارتفاع جبال المغرب كذلك وفر لها أمطار غزيرة، وتلوجا تدوم أشهر؛ فهو يغذي مجاري الأودية والأنهار التي تنقسم إلى أطلسية ومتوسطية، والأنهار الأطول في المنطقة هي أنهار المغرب، كما فيها مياه غزيرة وهي من الشمال إلى الجنوب نهر سبو الذي ينبع من الأطلس المتوسط، ويصب قرب المهديّة طوله 600 كم ونهر بور قراق ينبع من جبال زيان وينبع بين سلا والرباط طوله 2500 كم، ونهر أم الربيع الذي ينبع من جبال حيان يصب عند أزموور طوله 550 كم⁴.

1. Pierre Salama, frontière et limites géographie de l'Afrique du nord antique, publication de Sorbonne, Paris, 1999, p30.

2. عبدالعزيز الفتاح الحجازي، روما وإفريقيا من نهاية الحرب البونية الثانية إلى عصر الإمبراطور أغسطس، مكتبة الأنجلو المصرية، جامعة القاهرة، ط 1، 2008، ص 25.

3. رشيد مصطفى مولاي، وجدة حاضرة الألفية، سلسلة إحياء التراث، المغرب، 2005، ص 38.

4. عباس سعدون نصر الله، دولة الأدارسة في المغرب، دار النهضة العربية، 1987، ص ص 22 23.

يوجد نهر ببلاد إفريقية على نصف مرحلة من تونس يسمى بمجردة (Bagrada)، يصب من جبل هنالك ينتهي إلى البحر المتوسط (الرومي)، ووادي صلداي الذي سمي بالوادي الكبير، وأراضيه ذات تربة خصبة، وواد آخر فيما بين تلمسان والرباط تازا يدعى نهر ملوية يصب في البحر، ونهر يدعى سبو هو محيط بمدينة فاس من شرقها وغربها، كما يجاور نهر سبو نهر آخر يسمى وزغة، وهذان النهران فهما يصبان كذلك في البحر الأعظم، وبين سلا ومكانة يوجد نهر بهتا، وهذه الأنهار كلها تصب مجاريها إلى البحر المتوسط؛ فهذه جملة من الأنهار والأودية الكبرى التي لا ينقطع ماؤها شتاء وصيفا¹.

ولما كانت القرصنة في المنطقة تمتاز بشدتها؛ فكان على الرومان حراسة كل الأنهار الصالحة للملاحة كنهر أم الربيع القريب من المنطقة التي كانت روما تحكمها مباشرة²؛ فالتجارة ببلاد المغرب القديم كانت مزدهرة، الواقع أن كل الظروف كانت تؤهل بلاد موريطانيا الطنجية كبقية البلدان، لكي تشهد حركة تجارية مهمة خلال الفترات القديمة، من بينها وجود مجموعة من الأنهار الصالحة للملاحة، التي أقيمت عليها منشآت لصناعة صلصات السمك، واستغلت مجاري الأنهار لنقل هذه المنتجات الصناعية³.

يقول بلينيوس الشيخ (Plinius) أن نهر بناسا صالح للملاحة، ونهر سبو يقع بالقرب من جبال الأطلسي المرتفعة الذي يصل إلى المحيط، كلها كانت أراضيها تنتج أنواعا من الثمار تسقى من نهر سبو⁴، ونهر تمودا صالح للإبحار أيضا، ثم نهر لاود (Laud) هو أيضا صالح للإبحار يسع للسفن الكبيرة، ونهر مالفاني (ملوية) له نفس الخصوصية⁵، ويضيف هيرودوتوس بأن هناك نهر كبير يصب عند بحيرة تريتون العظمى⁶، بينما نجد هناك وادي كنييس بليبيا تربته تتميز بالخصوبة؛ فهو الذي يجري عبر أراضي قبيلة المكاي بليبيا، والأرض التي تجاوره أخذت اسم الوادي نفسه، التي تعتبر من أفضل الأراضي الصالحة

1. عبد الواحد علي المراكشي، المعجب في تلخيص أخبار المغرب، دار الكتب العلمية، بيروت، 1987، ص 262.

2. سباعي الهاشمي شياطي محمد، مدينة أزموور وضواحيها، مطابع سلا، المغرب، 2006، ص 12.

3. مسعود تازي، المدينة في تاريخ المغرب العربي، منشورات جامعة الحسن الثاني، المغرب، 1990، ص 160.

4. Pline, Histoire Naturelle, V, trad : M.E Littré, Imprimerie institut de France, paris, 1877, 3.

5. Pline, Histoire Naturelle, V, XVIII.

6. Herodotus, Histoire, IV, 178.

لإنتاج القمح¹.

في منطقة الأوراس كانت هناك أودية تربط بين الشمال والجنوب، وسلسلة من الجبال التي بها ممرات واسعة تصل نحو الشمال الشرقي والجنوب الغرب، كما تشكل الوديان أقصر الطرق الجغرافية، التي تسهل الانتقال بالمنطقة نذكر على سبيل المثال الأودية التي تربط بين تيمقاد وكويكول، وهي التي جلب الرومان المياه من تلك الأودية²، وبوادي الشلف بموريطانيا القيصرية، وفي مقاطعة إفريقية البروقنصلية تمركز الرومان بالعديد من الأراضي المجاورة للأودية منها وادي مليان؛ فالأراضي المجاورة الأودية تتميز بترتبتها الخصبة³.
عموما إن التضاريس تؤثر على حياة الإنسان تأثيرا ملحوظا، ونلاحظ أن نسبة كبيرة من تضاريس منطقة بلاد المغرب القديم بها مرتفعات جبلية، تنتشر بينها سهول ضيقة، ويأخذ شكل الجبال منها صفة السلاسل شبه المتوازية في اتجاه عرضي من الشرق إلى الغرب، حيث يلاحظ أن هناك عائقا جغرافيا ببلاد المغرب يتمثل أساسا في التجزؤ الجغرافي، وصعوبة المواصلات، بينما نجد الأودية بعيدة عن بعضها البعض كما تقل الأنهار الصالحة للملاحة، وهناك صعوبة الملاحة في البحر المتوسط⁴.

2. البحر الأبيض المتوسط:

ينقسم البحر المتوسط إلى قسمين، هما الحوض الغربي والشرقي، ما يهمنا هو الحوض الغربي، والذي يغطي المساحة الممتدة من جبل طارق إلى صقلية سواحله عبارة عن سلسلة من المرتفعات المتطاولة في قاع البحر، قد كان منذ القدم حلقة وصل بين أوروبا وإفريقيا، إن هذا الحوض يفصله عن المحيط الأطلسي جبل طارق، والمتصل عندئذ بسبته (Septum)، وخلال الأزمنة القديمة قيل أنه حدث انفصال بين أراضي اسبانيا وشمال إفريقيا، ثم تدفقت المياه لتغمر الحوض الغربي أيضا الشرقي من المحيط، وكونت لما أطلق عليه تسمية فيما بعد البحر الأبيض المتوسط⁵.

1.Herodotus , Histoire,IV,178.

2.Jean Lucien Bardez, We Aériens de l'organisation romain dans le sud Algérien, Actes et medies graphique, 1994, pp 308,349.

3.Marcel legley, Saturne Africain Histoire, éd Diffusion de bocard, France, 1966,p192.

4.محمد البشير شنيقي، المرجع السابق، ص8.

5.محمود أحمد أبو صيرة، دراسات في تاريخ البحر الأبيض المتوسط في العصر الوسيط، منشورات ELGA ،مالطا،2000،ص19.

كان البحر المتوسط المكان الأول الذي تعلم فيه الإنسان فنون الملاحة بمعنى حاملا معه اكتشافات عن شمال إفريقيا، وجبل طارق لغاية الساحل الغربي لأوروبا، يعتبر البحر الأبيض المتوسط من أهم البحار القارية بحيث يحيطه اليابسة من كل الجهات، ولا يسمح بالاتصال برا بالبحار المفتوحة، سوى عن طريق مضيق جبل طارق، وينقسم البحر المتوسط ظاهريا إلى قسمين متساويين في المساحة، وتفضلهما منطقة ضحلة ممتدة من تونس إلى صقلية من ثمة إلى إيطاليا، كما يبدو القسم الغربي من هذا البحر على شكل مثلث قاعدته شمال إفريقيا¹.

هذا البحر الذي ربط بين ثلاث قارات في العالم له مناخ مميز؛ لكن لم تكن تربط بين شماله وجنوبه بمختلف الجهات طرقا برية ذلك منذ أقدم العصور، وكانت وسيلة الانتقال الوحيدة المؤثرة هي عن طريق الماء، واستطاع البحارة الأوائل ركوبه ونقل الأحمال الثقيلة به، رغم أنه كان يتصف بمخاطره، إلا أنه كان يعرف بمنافعه²؛ فالبحر الأبيض المتوسط الذي يكون بمثابة شبه بحيرة، وتتقارب شواطئها كلما اقتربت من شرقها فأخرى من غربها، وهناك منفذ بين المحيط والبحر، الذي يمثل أقرب ممر بين القارتين، وهو لا يفتح الطريق البحري نحو المتوسط فحسب؛ لكن يكون استمرارا نحو الشواطئ المحيطة بين القارتين³.

فقد كان هذا البحر يوحد شعوبا مختلفة خلال العصور القديمة، ولم يكن عقبة أمام المواصلات مثلما كان عليه من قبل، كما أن مساحته الواسعة سمحت لسكان البحر المتوسط بالتبادل التجاري والتأثيرات الحضارية فيما بينهم⁴، كان الفينيقيين سباقين في السيطرة على جزء كبير من سواحل البحر المتوسط، قد سهل لهم ذلك التنقل بين سواحل والملاحة في عرضه⁵؛ فالجزء الغربي للمتوسط كان يحوي جزرا مختلفة من شماله وجنوبه، ويتميز بخلوه من الشعاب المرجانية التي تعيق حركة السفن إلا في أماكن قليلة¹.

1.يسرى الجوهري، جغرافية البحر المتوسط، منشأة المعارف للنشر، الإسكندرية، مصر، 1984، ص 9، 11.

2.جون جوليوس نوريش، الأبيض المتوسط تاريخ بحر ليس كمثله بحر، تر: طلعت الشايب، المركز القومي للترجمة، القاهرة، ط1، 2015، ص15.

3.عبدالكريم غلاب، قراءة جديدة في تاريخ المغرب العربي، دار الغرب الإسلامي، لبنان، 2005، ص43.

4.Ahmed Ferjaoui, Perception de la mer par les phéniciens et les puniques à travers leurs escpencion a méditerranée, instit national de patrimoine, Tunisie, 1999,p88.

5.Apien , Histoire Romaine, Africaine, VIII,II.

3. المحيط الأطلسي:

المحيط الأطلسي يقع عند الحد الأدنى لموريطانيا²، يسمى بالبحر المحيط كما يدعى ببحر الظلمات ويسميه اليونانيون بحر الأوقيانوس، المقصود به المحيط الأطلسي أو الأطلنطي، وكثيرا ما يلتبس أمره للبدأ به من الجنوب أو بجهة الشمال، ويبدأ من الشمال بالمغرب إذا تحدثنا عن منطقتنا³، المحيط الأطلسي تغمر مياهه السواحل الغربية للأرض، وعند عبور البحر غربا تصل الى المحيط حيث اسبانيا وموريطانيا، أما من الجنوب يصل لنهر ملوية حسب بومبينوس ميلا⁴.

وهو ثاني اكبر محيط في العالم بعد المحيط الهادي، وتأقي تسميته من كلمة طالاسا، من اللغة الفينيقية والتي تعني البحر الكبير وظنا منهم أن هذا البحر هو نهاية العالم القديم، ظل هذا المحيط معبرا مهما أثناء الرحلات الاستكشافية، يتصل المحيط الأطلسي مع البحر الأبيض المتوسط من منطقة ضيقة والتي تسمى بمضيق جبل طارق(أعمدة هرقل قديما)، بالتحديد بين الحدود الأوروبية والإفريقية أقصى الغرب⁵.

خلال العصور القديمة قبل استكشاف السواحل الغربية، كان المحيط الأطلسي في تلك الجهة نقطة مجهولة غير معلومة الحدود والمساحات ، وكان هذا المحيط بحر الظلمات، يشكل هاجسا قلعا مخيفا، لكل سكان السواحل المطللة عليه⁶، ويذكر ديودور الصقلي أن هناك مجموعة من الجزر تقع على ساحل الليبي كذلك في أقصى غربه جنوب أعمدة هرقل توجد الجزر بساحل المحيط الأطلسي، ويشار إلى أن الأراضي التي تجاور هذا المحيط تربتها خصبة، كما تعبرها جبال كثيرة وسهول متميزة ، وهذه السهول تفصل بينها

1. محمد بركي مفتاح سعد، الصراع القرطاجي الإغريقي من منتصف القرن السادس حتى منتصف القرن الثالث ق.م وأثره على الحياة الاقتصادية الاجتماعية والسياسية والدينية في قرطاجة، مجلس الثقافة العام، سيرت، ليبيا، 2008، ص26.

2. Dion Cassiu, Histoire Romaine, Trad :E.Gros, T1, Librairie de Fermin dibot frère, paris, 1845, LLXXV.

3. مؤلف مجهول، حدود العالم من المشرق إلى المغرب، تر: يوسف الهادي، الدار الثقافية للنشر، القاهرة، 2000، ط1، ص24.

4. Pompenius Mela, Pompenius Mêla, LIV, V.

5. محمد علي عبده، البحار والمحيطات أسرار وكنوز في الأعماق، دار المنهل للنشر، لبنان، 2013، ص22.

6. حسين المسعودي، "المحيط الأطلسي في التراث الجغرافي العربي الإسلامي"، مجلة أفاق الثقافة والتراث، م23، ع89، مركز الأجد للثقافة والتراث، الامارات، 2015، ص37.

الأهوار الصالحة للملاحة تروي مياهها المزارع والأشجار¹.

III. المناخ ببلاد المغرب القديم:

1. مناخ البحر الأبيض المتوسط:

بالنسبة للمناخ نجد مناخ البحر الأبيض المتوسط شمالا الذي يتميز بالمعتدل، ويضم فصلين متباينين الأول مطير معتدل بارد وهو الشتاء ، بينما صيفه حار وجاف وقصير ، في حين المناطق الداخلية التي تغلب عليها السهول العليا فتقل الأمطار فيه تكون غير منتظمة، هنا نجد مناخ انتقالي أي بين المتوسطي والصحراوي، أما في الجنوب مناخه صحراوي، والحد المناخي الفاصل بين الشمال والجنوب والأمطار قليلة غير منتظمة، ويتميز بالجفاف والحرارة العالية².

فعادة ما تتساقط الأمطار في شهري أكتوبر /نوفمبر، هنا يبدأ موسم الحرث والزرع، إذ تتواصل مع فصل الشتاء، وتسقط الأمطار في الربيع مع طقس مشمس في أغلب الأحيان، لتساعد النباتات على النمو ونظرا للحرارة الشديدة بالأخص في فصل الصيف تكون معظم أهوار شمال إفريقيا جافة، أو بها كميات ضئيلة من المياه، بسبب موسم الجفاف³.

يذكر أبيانوس (Appianus) أن شمال إفريقيا خلال موسم الشتاء يكون الطقس باردا⁴، وفي المقابل حيث نوهت مجموعة من النصوص الكلاسيكية، بأن شمال إفريقيا مناطقه تتميز بالمناخ المعتدل، ونجده الأكثر خصوبة وتمتد إلى الغرب، وأنها تتلقى تساقطات مهمة بفضل الرياح الشمالية، حيث دفعت الخصوبة بعض الكتاب الكلاسيكيين، ليقولون أن المنطقة موطنًا لزراعة مختلف المنتجات⁵.

هنا تعيش الحيوانات البرية، التي تبعد الناس من الأراضي التي يريدون العيش بها، وجزء كبير من هذه

1.Diodore de Sicile, Bibliothèque Historique, trad : A.F Miot, L'imprimerie royal, paris, 1834 ,V,XIX.

2.محمد الهادي لعروق وآخرون، أطلس الجزائر والعالم، دار الهدى، عين مليلة الجزائر، 2009، ص18.

3.Stéphane Gsell, Le climat de l'Afrique du nord dans l'Antiquité, imprimerie libraire éditeur, paris, 1911,p 8,9.

4.Apienne, Histoire Romaine, Africaine ,VIII, trad :Paul Goukowsky, les belles lettres ,Paris , 2001,CXXVI.

5.سمير آيت أومغار، "ملاحظات حول مناخ المغرب القديم"، مجلة أسطورا، م2، ع3، قطر، 2016، ص56.

الأراضي مناخها معتدل، وبالتحديد ما بين النيل وأعمدة هرقل غربا، خصوصا الجزء الذي كان خاضعا للقرطاجيين مناسب للاستقرار؛ ولكن تبقى بعض الأجزاء منعدمة من المياه، وضمن نفس السياق أنه وبالرغم من وجود أمطار صيفية، إلا أنه يعم الجفاف بها¹؛ فأحيانا تنعدم تساقط الأمطار حسبما ذكرته المصادر، وجاء نص لاتيني الذي يعود لفترة الإمبراطور الروماني هادريانوس (Aelius Hadrianus)(117-138م) أنه خلال زيارة هذا الإمبراطور إلى إفريقيا سنة 128م لما أقام في لمباز لرصد مستوى تدريب الجنود؛ فبدأت تتساقط الأمطار بعد خمس سنوات من غيابها، في النص يستبشر السكان بزيارة الإمبراطور لبلادهم:

«Quardo in AFRICAM Venit , ad adventum eius post quinquennium pluit , atque Ideo ab Africanis dimectus est²» .

والنقيشة تدل على أن الإمبراطور هادريانوس قنصل للمرة الرابعة عند قدومه إلى إفريقيا ، بدأت الأمطار تتهاطل بعد توقفها لمدة، عندها انتشرت عبادة الإمبراطور بين معظم الأفارقة.

فبلاد المغرب القديم يمكنها أن تنتج الكروم ذات العناقيد الكبيرة، وأيضا كل أنواع الخضار والفواكه والأعشاب ذات المستوى العالي، كذلك القصب والنخيل، ويقال أن ليبيا كانت متقاطعة بالأودية وبأنها كانت كثيرة وواسعة، كانت الأمطار تتساقط في الأجزاء الشمالية؛ ولكن كانت تحدث الأوبئة في أغلب الأحيان بسبب الجفاف والبحيرات المملوءة بالطين والجراد المنتشر فيها، وبأن المناطق الشرقية رطبة ولكن الغربية منها قاحلة³، كما يقول هيرودوت أن المناخ في ليبيا أيام الصيف يكون هادئا ومشمسا، ولا تهب الرياح الباردة أبدا، كانت المرتفعات تقوم بالتصدي للرياح إن حدثت⁴.

1. محمد الصغير غانم، معالم التواجد الفينيقي البوني في الجزائر، دار الهدى للنشر والتوزيع، الجزائر، 2003، ص59.

2. السعيد تريعة، "الإنسان والماء في أطراف الصحراء (ما بين القرنين 2م/6م) بين النصوص الأدبية والشواهد الأثرية"، مجلة التعليمية، 5، ع15، جامعة الجليلي اليابس، سيدي بلعباس، 2018، ص80.

3. محمد العربي عقون، الاقتصاد والمجتمع في الشمال الإفريقي القديم، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008، ص45.

4. Herodotus, Histoires, II, trad : des remarques historiques et critiques, Imprimerie de carrelet , paris, 1802, XXV.

2. المناخ الصحراوي:

إن الصحراء التي كانت بها بالآبار والموارد المائية؛ لكن تغيرت طبيعتها فيما بعد، من المحيط غربا إلى خليج سیرت شرقا، دلت المصادر اللاتينية واليونانية، على أن المنطقة كانت صحراء قاحلة؛ والتي تبدأ بالأراضي الجنوبية لشمال إفريقيا تكثر الرمال والنباتات الصحراوية، وكانت تتناقص كمية الأمطار¹. ويذكر ديودور الصقلي (Diodore de sicile) أن الصحراء الليبية كانت شاسعة بها أودية، والأراضي المجاورة لها كانت صالحة للمراعي، وكانت تعيش بها الفيلة التي تتسبب دائما في تدمير تلك المراعي². وخلال العصرين النوميدي و الروماني، حيث كان هناك استمرار في تساقط الأمطار دامت لسنوات وساهمت في نمو الأشجار، وبشمال إفريقيا بالنسبة للسواحل تتميز بمناخ البحر الأبيض المتوسط على مر التاريخ، وبينما المناطق الداخلية حيث توجد الجبال والسهول العليا تتميز بالمناخ القاري، وهنا تباين في درجات الحرارة بين الليل والنهار، وفي الشتاء فتتخفض درجات الحرارة، أما من حيث التساقط؛ ففي السهول العليا، على سبيل المثال المناطق المجاورة لجبال العمور تصل كمية الامطار إلى 400 ملم سنويا أما بالجنوب هناك مناخ صحراوي، ونذكر طرابلس التي تتميز بمناطقها الصحراوية وقلة الأمطار³. لكن ليست كل أراضي طرابلس تتميز بندرة الأمطار؛ ففي شمالها تميزت بمناخ البحر الأبيض المتوسط التي تسقط فيها أعلى معدلات هطول الأمطار السنوية، يضاف إلى دور الجبال والأراضي المرتفعة التي تساهم في هطول الأمطار، إلا أنه في الجنوب تنقص كمية الأمطار، رغم أن نطاق البحر الأبيض المتوسط يمتد تأثيره إلى واحات فزان، كما تتميز المنطقة بكثرة المياه الجوفية نتيجة لسقوط الأمطار الفجائية فقط، وهنا نجد المناخ الصحراوي هو السائد⁴.

1. Stéphane Gsell, Le climat..., op.cit, p29 .

2. Diodore de Sicile, Bibliothèque Historique, LIII, X.

3. Philippe Leveau, L'environnement de l'Afrique dans l'Antiquité-Climat et société-, un état de la question, IKOSIM 5, 2016, p p 61, 62.,

4. D E. Jayens, Antiquité of Tripolitania, Aziend topographie, Roma, 1981, p14.

ثانيا: نبذة عن النقل ببلاد المغرب القديم قبل التواجد الروماني: قبل مجيء الرومان إلى بلاد المغرب القديم، كانت المنطقة تتوفر على كل الوسائل الخاصة بالنقل التي وفرها للسكان المحليين لأنفسهم، وما كان على الرومان إلا بتطويرها، وحسن استغلالها.

I. لمحة عن النقل البري ببلاد المغرب القديم قبل الاحتلال الروماني:

1. الطرق البرية قبل التواجد الروماني:

تصل البضائع المصدرة إلى الخارج والآتية من القرى والمدن الداخلية عن طريق البر ، بالنسبة للطرق التي كانت تربط بين المدن الداخلية، والموانئ لبلاد المغرب القديم قبل الرومان، لم تتكلم المصادر الأدبية عنها، ما عدا تلك التي وجدت في العهد الروماني، لكن يمكننا القول أنها ليست اختراع روماني، وأنها شيدت وطورت على أنقاض طرق وممرات قديمة، قد سلكها السكان المحليين كالنوميديين سابقا، وبما أن الشعوب المحلية كالجرمنت على استخدموا العربات التي تقودها أربعة خيول، فقد كانت لهذه العربات عجلات من حديد ، وهذا يعني أنها كانت تقاد على طرق مهياة معبدة ، وسارت على هذه الطرق عربات وحيوانات استخدمت للنقل وحمل البضائع¹.

أدخل القرطاجيون إلى بلاد المغرب تقنيات جديدة في رصف الطرق البرية، وفي هذا الزمن توسعت شبكة الطرق بالمنطقة، التي كان على الرومان فيما بعد فقط صيانتها أو ترميمها²، كما عمل القرطاجيون على ائصال مختلف محطاتهم التجارية ببعضها البعض خاصة المحطات الواقعة على الساحل والغربية لإفريقيا ، هذا طريق شبكة من الطرق تمر عبر الغابات والتلال تربط بين قرطاجة وصولا الى طنجة، كما وجدت في قرطاجة شبكة من الطرق تربط بين قرطاجة ونيابوليس وطرق أخرى كانت تتجه إلى أوتيكا وحوض مجردة، وطريق نحو فزان ، كما شيدوا جسرا على واد مجردة لتسهيل عمليات النقل³.

أما بالجنوب كانت الطرق التي تسلكها القوافل الليبية منذ العهد الفينيقي محدودة، لأنها قد ارتبطت

¹. فتيحة فرحاتي، نوميديا من اعتلاء الملك جايا العرش إلى وفاة يوبا الأول، منشورات أبيك، الجزائر، 2007، ص 270.

². A. Pavy, Histoire de la Tunisie, Alfred Cattier Editeur, Paris, 1804,p16.

³. محمد العربي العقون، الاقتصاد والمجتمع في الشمال الإفريقي القديم، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2008، ص 63.

بأماكن وجود المياه، ورغم ذلك كانت هناك حركة كبيرة للقوافل عبر مختلف الطرق المؤدية للصحراء استخدمت فيها كل أنواع حيوانات النقل، كالخيل والحمير، ولكن كانت تعاني من مشكل عدم تحمل العطش في درب الصحاري، كما أن حمل كميات من الماء على تلك القوافل، كان يقلل من حمل كمية السلع التي تنقلها القافلة، وسيقلل أيضا من سرعة القافلة¹.

2. وسائل النقل البري منذ ما قبل التاريخ إلى نهاية العهد القرطاجي:

لقد احتاج السكان المحليين لبلاد المغرب من القديم، من بينهم النوميديين لحيوانات النقل كالحمير والجمال، لأجل نقل بضاعتهم وممارسة التجارة مع سكان الصحراء جنوبا، كما استخدموا تلك الحيوانات في نقل المواد الغذائية على ظهورها²، كما كانت القوافل تنقل الزيوت والخمور من مدن المغرب القديم كمدينة لبدة خلال العصر الفينيقي في أمفورات خصصت لنقل تلك المواد، وتحمل على عربات توجد بها فتحات لتثبيت تلك الجرار، كذلك تعددت حيوانات النقل كالثيران والحمير التي امتلكها سكان المحليين واستخدموها في نقل بضائع مختلفة كالمالح والمنسوجات³.

تشير بعض المراجع أن الحمار يعتبر وسيلة النقل الأولى عند الجرمنت؛ فكانوا يؤجرونه للتجار خاصة المصريين والقرطاجيين، لنقل بضائعهم إلى الأقصر وقرطاجة، كما أن القافلة التي سافر فيها ماجو كانت تتكون من عدد كبير من الحمير، كما شهدت القوافل الليبية المتجهة إلى بلاد الأيام ووات، والتي أشارت إليها المصادر أنها تتكون من أعداد كبيرة من الحمير قد تصل إلى ثلاثمائة حمار⁴.

حسب ستيفان غزال (Stéphane Gsell) في الألف الثاني قبل الميلاد، كان الليبيون المجاورون لمصر يملكون الحمير، وبالرغم من انعدام البراهين عن الأزمنة السابقة للاحتلال الروماني؛ فيسهل الاقتناع بأنه

¹ فيصل علي الجري، الفينيقيون في ليبيا من 1100 ق.م إلى القرن الثاني ميلادي، رسالة ماجستير في التاريخ القديم، جامعة الأردن، الأردن، 1989، ص 118.

² Leo Africanus, description de l'Afrique, ed :M Adrien Misionve, Paris,19556,p554 .

³ . عبدالله عبدالحفيظ أبو لموشة، "الأوضاع الاقتصادية في لبدة في العصر الفينيقي القرطاجي"، المجلة العلمية للدراسات التاريخية، كلية التاريخ والحضارة، ليبيا، 2019، ص 108.

⁴ .نجلاء عبدالله الزدام، الجرمنت وعلاقاتهم السياسية والتجارية مع المدن الساحلية خلال العصر الروماني، رسالة ماجستير في التاريخ القديم، قسم التاريخ، جامعة المرقب، زليتن، 2009، ص 129.

حيوانا متوحشا في بلاد المغرب، حيث كان في تلك المرحلة يتم ترويضه من أجل الاستفادة منه في بعض الخدمات ويتطلب القليل من العناية، و يعتقد كذلك أن تربية البغال التي كانت تزاول في المنطقة البونيقية لم يكن السكان المحليين يجهلونها¹.

كما احتكر سكان الصحراء الكبرى بما فيهم الجرمنت وسائل النقل العابرة لإفريقيا، وفي بداية الأمر كانت وسيلة المواصلات بين هؤلاء السكان وبلدان ما وراء الصحراء الثيران، هذه الأخيرة التي استعملت في النقل عندما كانت الصحراء تمتاز بالرطوبة والطبيعة الخضراء، ومما يؤكد ذلك الرسوم الصخرية التي عثر عليها هناك والتي تمثل الثيران وعليها السروج، ثم أخذت الحمير تحل محل الأبقار تدريجيا، ومما يؤيد ذلك تلك الإشارات التي وردت في النصوص المصرية القديمة².

أما بالنسبة لعربات النقل فقد تواجدت ببلاد المغرب القديم كبقية وسائل النقل، منذ فترة ما قبل الاحتلال الروماني، لقد دلت صور عديدة، على أن سكان الصحراء بالأخص منطقة التاسيلي-ناجر بالذات يركبون عربات التي تجرها الخيول وفي بعض الأحيان ثيران³، ويبين لنا الفن الصخري الحصان وهو يجر العربات التي يعتقد لها طابعا حريا و تجاريا، وتم الكشف في منطقة الصحراء على 800عربة مرسومة، وقد تم تصويرها بحر بواسطة الخيول والثيران أيضا⁴.

وتعتبر العربة ذات العجلات، إحدى الاختراعات العظيمة في التاريخ الإنساني، كذلك استخدمت على نطاق أوسع في العالم القديم منها في بلاد المغرب القديم وروما، وتدل على أن أماكنها استخدمت بها هذه التقنية، ووفرة العربات كوسيلة نقل سريعة للبضائع والبشر¹، وكان السكان المحليون ببلاد المغرب

¹.ستيفان غزال، تاريخ شمال إفريقيا القديم، تر: محمد التازي سعود، ج5، مطبوعات أكاديمية المملكة المغربية، الرباط، 2007، ص 156.

². محمد علي عيسى، الجذور التاريخية لسكان المغرب القديم من خلال المصادر الأثرية والأنثروبولوجية واللغوية، منشورات الدراسات التاريخية، ليبيا، 2012، ص136.

³. إبراهيم العيد البشي، البنية الجغرافية والحضارية في الجنوب الشرقي الجزائري تاسيلي ناجر أنموذجا(دراسة وصفية للمنطقة في المرحلة القديمة)، أطروحة دكتوراه في التاريخ القديم، قسم التاريخ، جامعة الجزائر، 2005-2006، ص326.

⁴. محمد وابل، انعكاسات مرحلة المناخ الامثل على ثقافة المجتمعات في الصحراء الوسطى 7000 إلى غاية 2500 ق.م، مذكرة ماجستير في التاريخ القديم، قسم التاريخ وعلم الآثار، جامعة وهران، 2013-2014، ص162.

قبل الفترة الرومانية يعتمدون على العربات في نقل البضائع ، ويستخدمون حصانين في جرّها².

يذكر هيرودوت أن الجرمنت كانوا يطاردون سكان الكهوف الأثيوبية كما يستخدمون في مطاردتهم عربات تجرّها أربعة جياذ³؛ لكن العربة الصحراوية في الغالب تتميز بشكلها الخاص باعتبارها إلى حد ما خفيفة، وسهلة الانكسار ولا تزيد حمولتها عن سائق واحد يحمل في يده نوعا من السياط القصيرة، ولهذا ينبغي أن نميز بين العربات الصحراوية الخفيفة وتلك الحربية، كما يجب أن نستبعد فكرة اقتباس الليبيين للعربة من شعوب البحر، بل أن عربات الليبيين تشبه العربات المصرية⁴.

II. واقع النقل المائي ببلاد المغرب القديم قبل التواجد الروماني:

1. الطرق والموانئ البحرية:

لقد سارعت قرطاج على أقل تقدير إلى انشاء محطات تجارية على سواحل المغرب القديم كنوميديا واتخذتها كمحطات للاستراحة، التي آلت معظمها فيما بعد إلى موانئ تجارية على طول السواحل ، والتي كانت قريبة من بعضها البعض لتسهيل عملية الابحار في تلك المناطق، يتم استعمال السفن الصغيرة في المسافات القصيرة بدل المراكب الكبيرة، حيث كانت المسافة بين كل محطة وأخرى لا تتعدى يوما واحد أي بمقدار 50 كم⁵.

كما سيطرت قرطاج على الطرق البحرية، المتجهة من المغرب القديم الى جزء كبير من مناطق البحر المتوسط، فيوجد الطريق التجاري من بلاد المغرب القديم نحو اسبانيا وصقلية ، أيضا الطريق المؤدي نحو الشرق إلى الاسكندرية واليونان مثلا، وعن طريق هذه الخطوط، كانت هناك حركة في البضائع كالخزف والسيراميك وغيرها¹، كما ساهمت سفن النقل القرطاجية في تزويد مختلف المناطق المجاورة للبحر الأبيض

¹. خليفة علي الشياش وآخرون، "الفن الصخري لوحات"، مجلة تاريخ ليبيا ، ع1، ليبيا، 2015، ص24.

². Stéphane Gsell, Histoire Ancienne de l'Afrique du nord, T5, (les royaumes indigene), librairie hachette, paris, 1927, p9.

³. Herodotus, histoire, IV, 174.

⁴. سلمان بن السعدي، علاقات مصر بالمغرب القديم منذ فجر التاريخ حتى القرن السابق ق.م ، أطروحة دكتوراه في التاريخ القديم ، جامعة منتوري، إشرافك محمد البشير شنيقي، قسنطينة، 2008-2009، ص117.

⁵. محمد الصغير غانم، سيرتا النوميديّة النشأة والتطور، دار الهدى ، عين مليلة ، الجزائر، 2008، ص56.

المتوسط بالقمح كانت تبحر عبر طرق تقع تحت سيطرتهم².

لقد أسس الفينيقيون لسفنهم وتجارتهم ببلاد المغرب القديم على طول سواحلها، مرافئ ومراكز تجارية وتعددت الموانئ عبر كافة الممالك المحلية وصولا إلى موريطانيا غربا ، كانت هذه الموانئ قد أنشئت لرسو السفن وتسهيل حركة نقل البضائع³، كما شهدت موانئ بلاد المغرب القديم خلال العهد القرطاجي حركة كبيرة في الصادرات والواردات ، وقد كانت هناك رسوم جمركية تفرض على البضائع عند نقلها وتسدد تلك الضرائب في الموانئ⁴.

وفي هذا الزمن أي قبل العهد الروماني؛ فقد نعمت المدن المحلية من بينها صبراتة باستغلال مواردها كما انفتحت على العالم الخارجي، ومدت جسورها التجارية باتجاه كل من روما ونوميديا، والمدن المطلة على شواطئ البحر المتوسط، وتم انشاء محطات تجارية على طول ساحل تريبوليتانيا، وكان بعضها كبيرا مثل لبتييس ماغنا أويا وصبراتة، وبعضها الآخر يعد صغيرا منها ميناء كيفالي (مصراته) وأسبيس (Isbius) (بويرات الحسون) وماكومادس⁵.

2. وسائل النقل المائي وتنظيم نشاط الملاحة:

كانت سفن النقل الفينيقية والبنونية تبحر بين مختلف الموانئ على مدار أكثر من ستة أشهر في العام أي خلال موسم الملاحة، والظروف الطبيعية الملائمة لحركة الإبحار، كما قاموا بتطوير الملاحة في البحر المتوسط، و أظهر الفينيقيون مهارتهم في هذا الجانب ، وقد استخدم سكان بلاد المغرب القديم خلال الزمن الفينيقي أخشاب الصنوبر والأرز والمسمار في صناعة السفن المخصصة لنقل البضائع ، وكانت سفنهم قادرة على حمل كم كبير من السلع، وتركوا فتحات على جوانب السفينة، ليتم مراقبة الطرق التي

¹.Sandring Couzet, La Sicile dans la stratégie carthaginoise durant la guerre Hannibal, Sicile antique pyrrhus en occident , Press université du miraille, France, 2009,p119.

².H. Dauver and E. Lipinski, Studia Phoenicia et Punic war, Université Peters, leuveu, 1989, p 148.

³. محمد علي دبوز ، المرجع السابق، ص 99.

⁴.Jacque Cimsin, La régence d'Alger au passe lointain de Carthage ,20011,p19.

⁵.محمد وحيد شعيب، الفينيقيون وسياستهم الاستيطانية في ليبيا (منذ القرن السابع حتى أواخر القرن الثاني قبل الميلاد) ،جامعة دمياط ،ليبيا، 2009،ص69.

تبحر فيها، وليستطيع الملاحين تجنب المخاطر المحتملة ، وكانت سفنهم تختلف من حيث عدد عمالها فيوجد فيها قائد السفينة وقائد الدفة والملاح الذي يقوم بالمناورات، ومجموعة من البحارة المساعدين¹. أدخل الفينيقيون في هذه المرحلة سفنهم المستديرة الشكل المخصصة للنقل، وتظهر بمقدمة ومؤخرة مرتفعتين ، وشكل المقدمة غالبا ما يشبه عنق ورأس طير ، وكانت السفن التجارية أول الأمر شراعية ثم أصبحت ذات مجاذيف²، وفي هذا العهد صنعت قرطاج والمدن المجاورة لها آلاف سفن النقل من ذلك الطراز، وكانت نوعان سفن حربية، وسفن مخصصة للنقل³.

أما فيما يخص قوارب النقل فقد صنعت في زمن مبكر، منذ مرحلة ثقافة العصر العجري الحديث صنعها السكان المجاورين للأنهار والبحيرات، وتم صناعتها من أخشاب الأشجار⁴، وقد تعددت رسوم القوارب التي وجدت عالقة على بعض صخور جبال الطاسيلي، يروي ه.بروي بأن ذلك النوع من القوارب لم يكن متواجدا في الصحراء هكذا من تلقاء نفسه، بل كان فكرته مستوحاة من القوارب النيلية بمصر العليا، بسبب التشابه الموجود بين رسوم الأشخاص الذين وجدوا في المنطقة الصحراوية، وأولئك الذين وجدت رسوماتهم ببلاد النوبة (السودان)، ومن المحتمل أيضا أن تكون رسومات القوارب تلك من إنتاج أقوام ليبية محلية كان لها اتصال المبكر بمصر، وذلك عصر ما قبل الأسرات، ثم انعكست بعد ذلك نحو المنطقة الصحراوية⁵.

كما استخدم القرطاجيون القوارب الصغيرة، لأجل لتنقل بين موانئ سواحل المغرب القديم بدلا من السفن الكبيرة⁶، واستغلت نوميديا أيضا الأخشاب في صناعة قوارب النقل، والسفن في كل موانئ المدن

1. P.Bartoloni, Navire et Navigation, la civilisation phénicienne et punique manuelle de recherche, le iden New York, 1995, pp 282, 287.

2. محمد الصغير غانم، التوسع الفينيقي في غربي المتوسط، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر، بيروت، لبنان، ط1، 1979، ص56.

3. Hedi Dridi, Carthage el monde punique, Ed belles lettres, France, 2006,p34.

4. ه.و ج ولز، معالم تاريخ الإنسانية-نشأة الكون والإنسان والحضارات-، م1، تر: عبدالعزيز توفيق جاويد ، القاهرة، ط2، 1956، ص225.

5. محمد الصغير غانم ، مواقع وحضارات ما قبل التاريخ في بلاد المغرب القديم، دار الهدى ،عين مليلة، الجزائر، 2003، ص158.

6. محمد الصغير غانم، سيرتا النوميديّة...، المرجع السابق، ص56.

الساحلية حيث تنتشر غابات الصنوبر والبلوط، شجعت النوميديون لاستغلالها لبناء الأسطول التجاري الذي نقل المنتوجات النوميديّة وعلى رأسها القمح¹.

وأخيرا يمكن القول تنوعت تضاريس بلاد المغرب القديم، وتعددت التسميات حول المنطقة، كما كانت من احسن المناطق في التنوع الجغرافي وبالتالي سيؤثر ذلك على وسائط النقل خلال تلك الفترة فعلى سبيل المثال ستختلف الوسائل المستخدمة في النقل بين الجنوب والمناطق الشمالية لبلاد المغرب.

امتلك سكان المحليين لبلاد المغرب القديم وسائل للنقل منذ ما قبل التاريخ إلى غاية العهد القرطاجي من عربات وحيوانات بمختلف أصنافها، كانوا يستخدمونها في تنقلاتهم وفي التجارة، وشيدوا الطرق البرية وأرفقوها بمرافقها كالآبار، التي توقفت عندها القوافل العابرة عبر تلك الطرق.

اما في النقل المائي عرفت المنطقة خلال العهد الفينيقي وما بعده تعدد الموانئ عبر كافة سواحل بلاد المغرب، وتعددت أنواع سفن النقل احجامها وأدوارها، كما تم تنظيم حركة الملاحة، وكان هناك ناقلين لعبوا دورا هاما في نشاط النقل نوعيه، أي سائقي عربات النقل على مستوى البر، والملاحين عبر البحر. كانت أولى الوسائل هي القوارب، التي كانت تستخدم في البحيرات والأودية التي كانت تزخر بها أراضي المغرب القديم خلال الزمن النيوليتي؛ لكن في العهد القرطاجي تقريبا عم الجفاف عبر المنطقة، وأصبح السكان يستخدمون القوارب لمتخلف الأغراض كالملاحة والتنقل في اماكن محددة.

¹. قعر المثرّد السعيد، الزراعة في بلاد المغرب القديم (ملاحم النشأة والتطور حتى تدمير قرطاج سنة ق.م) مذكرة ماجستير في التاريخ القديم ، إشراف: محمد غانم الصغير ، قسم التاريخ والأثار ، جامعة منتوري، قسنطينة، 2007-2008، ص153.

الفصل الأول: الهياكل الخاصة بالنقل البري ووسائله.

-المبحث الأول: هياكل النقل البري:

*المطلب الأول: الطرق البرية.

*المطلب الثاني: المحطات البرية.

-المبحث الثاني: وسائل النقل البري.

*المطلب الأول: حيوانات النقل.

*المطلب الثاني: عربات النقل.

*المطلب الثالث: أمفورات نقل المواد الغذائية والسوائل

I. هياكل النقل البري:

اهتم الرومان بشق الطرق ببلاد المغرب القديم، ودعموها بمرافق لمساعدة الناقلين والمسافرين، كما قاموا بتوفير كل الوسائل لتسهيل حركة النقل البري؛ فقد تعددت الهياكل والوسائل في مجال النقل البري.

1. شبكة الطرق البرية:

أ. في إفريقيا البروقنصلية:

لما بدأت السلطات الرومانية في تشييد المدن؛ فقد كانت تتبعها بطرق ، حددت نقطة انطلاقها من قرطاج ، كما كان غزو هذه المدينة العظيمة، بداية حقيقية لغزو كل البلاد، ويمكن عرض المخطط العام للطرق الرومانية في شمال إفريقيا كالتالي؛ طريق كبرى على طول الساحل تنطلق من قرطاج (Carthage) إلى الطرف الغربي من نهر ملوية(بطنجة) ، وطرق موازية للطريق السابق تربط المدن الداخلية، والطرق الثانوية في كل المقاطعات، والطريق الروماني الموازي للبحر، وكان تطوير هذا الطريق الروماني الموازي تماما للساحل للبحري قد مر عبر سنوات¹.

فمن أجل نقل المنتجات الزراعية من إفريقيا البروقنصلية، ومن ثم إلى الأسواق الخارجية، كانت هذه العملية تحتاج إلى منشآت لتسهيل المواصلات، والتنقل عن طريق البر والبحر، وهذا كان ضمن مجهودات الدولة الرومانية لإنشاء بنية تحتية للنقل (موانئ وطرق ومرافقها)، حتى لو كانت مدفوعة في بادئ الأمر إلى حد كبير لأسباب عسكرية، كذلك كانت بحاجة إلى تسهيل حركة جني العائدات الضريبية².

فقد كان للطرق التي صممت أساسا لخدمة اغراض الغزو والتوسع، أهمية كبيرة بالنسبة للتجارة لأنها سهلت نقل البضائع وغيرها، وقد أجريت العديد من الأبحاث عن الطرق الرومانية، من حيث تخطيطها وجسورها، والمرافق المساعدة كمحطات الإبدال، والاستراحة بمفترق الطرق، وفي عدة نقاط على طولها واعتمد الباحثون في رسم خريطة لشبكة الطرق ببلاد المغرب الروماني، منها في إفريقيا البروقنصلية على

1.M.b Verneuil et J Beugnot, esquisses historiques Mauritanie césarienne et lol césarisa, typographie bastide, Alger, 1870, p 32.

2.Alan Browan and Andrew Wilson ,The Roman Agriculture economy –organization investment and production ,greet clarendon street ,oxford,2013,p23.

لوحة بوتينغر (Table peutinger)¹، وخط سير أنطونيوس (l'itinéraire Antonin) (ينظر الملحق 24 ص 212) بالإضافة إلى آثار، ومعالم بعض الطرق التي لم تختف كلياً.²

توجد طريق كبرى تجمع بين قرطاجة وسيرتا (Cirta)، والتي تمر عند ساحل البحر الأبيض المتوسط وقد شيدت هذه الطرق أول مرة لأسباب عسكرية، وبعد ذلك استخدمت الطرق لغاية تجارية، والواقع أن الرومان أبدوا مجهودات جبارة في إنشائها³، وما يميز الطرق الرومانية هو أنها طرق معدة لتنقل العربات أي أن الحيوانات في الطرق ستتحول من الحمل على ظهورها إلى جر العربات، ولهذا أعتبر المؤرخين لهذه الفترة، أن الطريق كمرفق في إفريقيا يعد إنجازاً رومانياً، والحال أن الرومان أنشأوا شبكة من الطرقات الحديثة؛ ولكن لم ينطلقوا من فراغ؛ فهناك أدلة على وجود طرق (منها بقرطاج ونوميديا)، خاصة الطرق التي كانت تربط بين الممالك البونية وظهرها، التي تربط بين المدن الرئيسية في المملكة؛ ولكنها لم تكن في مستوى الطرق الرومانية، وهذه الأخيرة تعد عملاً فنياً هندسياً بارعاً، زيادة على الدور الذي لعبته في مختلف الجوانب خاصة الاجتماعي والاقتصادي⁴.

فعمل الرومان على توسيع كل الطرق الموصلة إلى المناطق الداخلية، كانت قرطاج مركزاً للعديد من الطرق التي انتشرت في جميع أنحاء إفريقيا البروقنصلية (ينظر الملحق رقم 02 ص 190)، مثل الطريق الذي يبدأ من قرطاجة وصولاً إلى هيبو ريجيوس (Hippo Regius)، مروراً بمدينة طبرقة (Thabraca)⁵، فعندما أصبحت قرطاج المركز التجاري الرئيسي للبلاد، وتم ربطها بشبكة من الطرق الواسعة، والتي تم تشييدها

1. لوحة بوتينغر: هي لوحة مصور عليها خريطة لحدود وطرق الإمبراطورية الرومانية في أوروبا وآسيا وشمال إفريقيا تظهر الطرق التي تصل بين المستعمرات الرومانية والأنهار والجبال والغابات والبحار، ومع ذكر المسافات المقدرة بين المستعمرات، ويبلغ ارتفاعها 0.43م و6.75م طولاً، اكتشفها الأثري كواند بوتينغر (Peutingr Konarad) الذي عاش ما بين القرنين الخامس عشر والسادس عشر ميلاديين. ينظر: عبد المنعم المحجوب، المرجع السابق، ص 107.

2. فهيمة حمداش، "الحياة الاقتصادية في إفريقيا البروقنصلية من خلال المواد الأثرية"، مجلة حوليات التاريخ والجغرافيا، م 5، ع 10، الجزائر، 2016، ص 72.

3. محمد محي الدين المشرفي، إفريقيا الشمالية في العصر القديم، دار الكتب العربية، لبنان، ط 4، 1969، ص 86.

4. محمد العربي العقون، المرجع السابق، ص 129.

5. عبدالعزيز عبدالفتاح حجازي، المرجع السابق، ص 156.

بالأخص ابتداء من القرن الأول للميلاد، وسهلت هذه الطرق حركة المرور بين أنحاء مقاطعات المغرب الرومانية، ووجدت قرطاج (عاصمة البروقنصلية) نفسها مرتبطة بجميع المدن؛ فبالجهة الغربية حيث يوجد طريق قرطاج هيبو ريجيوس وطريق سبيطة إلى تيفيسيت مروراً بكوريس (Curubis) ومسيوا (سيدي داود missua/)، أما نحو الشرق تم شق طريق يوصل نحو قابس (Tacapae) ثم أوبا ولبتيس ماغنا (Leptis Magna) وسيرينايا (Cyrène)، وبالتالي يمكن نقل العديد من المنتجات لقرطاج من أجل الاستهلاك المحلي أو لنقلها نحو روما خاصة القمح¹.

إن أغلب شبكة الطرقات البرية كانت توصل نحو الموانئ؛ فالخطات البحرية في سيرة الصغرى كونها معزولة تم ربطها بعدد معين من الطرق الرئيسية، منها الطريق الشهير تيفيسيت (Theveste) - حضرموت (ينظر الملحق رقم 21 ص 209) بواسطة سبيطة (sufetula)، وبالقرب من الطرق وضعت معسكرات الفيلق الإفريقي، لأن القوات الرومانية فضلت طريق الساحلي قرطاج-تيفيسيت لأنه سهل في التنقل².

ومن النصب التذكارية نستنتج أن الاهتمام بالطرق البرية، قد بدأ مع عهد أغسطس (Octavius Augustus) (27 ق.م-14م) الإمبراطور الذي أنشأ الطريق العسكري الرابط بين مقر الفرقة الأغسطية الثانية تبسة- وحيدرة (Ammaedara) وثالة (Thala) التي تمر بكل الموانئ الرئيسية بلاد المغرب، إضافة إلى هذا نجد الطرق التي تنطلق من هذه الموانئ نحو المدن الداخلية الكبرى ومراكز الإنتاج، في هذا الإطار نذكر طرق قرطاج نحو حوض مجردة (Bargrada) ثم تبسة، وهي طرق كانت محل اهتمام الأباطرة الذين رموها عدة مرات ويبلغ طولها 275 كم، كما تم ربط مينائي سوسة ولمطة (Leptis minor) بمنطقة الجهم المعروفة بحقول الزيتون، وكذا لمبار (Lambaesis) بقابس عبر طريق يمر بتيفست وقفصة (Capsa)³.

فطريق محور قرطاج- تبسة حيث كانت من الطرق المتجهة صوب الشمال الشرقي نحو قرطاج؛ وهي تعد من أشهر الطرق بشمال إفريقيا قديماً، حسب نقيشة مكتشفة قرب قوس كركلا سنة 1867م (ينظر

1. Jean Chagnollaude, Tunis Histoire d'une ville, Ed Harmattan, France, 1998, p67.

2. Cyprian Halgan, Essai sur l'administration provinces sénatoriales sous l'empire romain, Ancienne librairie thorn et fils, paris, 1898, p346.

3. رمضان تسعيديت، الإصلاحات السيفيرية في بلاد المغرب القديم (193-235م)، رسالة ماجستير في التاريخ القديم، معهد التاريخ، جامعة الجزائر، 1990، ص 150.

الملحق رقم 09 ص 197)، ووجب التنبيه هنا على أنه بخلاف كل الطرق الرومانية ببلاد المغرب، والتي كان يعتمد في حساب مسافاتها على الميل الروماني العادي وطوله 14890م، فقد جرى استثنائيا اعتماد ميل آخر على هذه الطريق بلغ طوله 1625م، وذلك منذ سنة 14م إلى نهاية العهد الروماني بالمنطقة، ويحتمل أنه جرى التخطيط لشقها بين السنوات 76 و79م، بالضبط خلال بروقنصلية الروماني سنتيوس كركليانوس (S.Caecilainus)¹؛ فيعتبر طريق قرطاج تيفيست بمثابة طريق الدخول الرئيسي للمقاطعة، يعد الأفضل صيانة ويمر عبر ثسنسكا (عين تونجا) وتوربرسكيكوبوري (تبرسوق) ليصل إلى ألبروس (Althobraiuis)². في عهد دوميتيان (Flavius Domitianus) (81-96م) تم شق طريق تربط بين مدينة قابس ونفزاوة من الممكن أنها استخدمت أساسا لتحديد حدود إقليم المجاور لقفصة وجيرانها، في حين قد وجد طريق ثاني مفتوح من قفصة إلى كويتوس (Cuitas)³، ولعبت الطرق التي تربط بين قرطاج والمدن الداخلية دورا تجاريا، وقد سهلت الطرق حركة النقل كتلك التي توصل إلى أوتيكا (Utique)، وطريق ثابراكة نحو قرطاج الذي يوصل نحو الساحل⁴.

إن الكثير من الطرقات الاستراتيجية، قد شيدت من طرف الرومانيين في جنوب إفريقيا البروقنصلية هذه الطرقات تطل على الواجهة البحرية، وتصل إلى ميناء تاكاب، وعرفتنا لوحة بوتينغر إضافة لخط سير أنطونين عليها، وأقدم هذه الطرق هي طريق تاكاب نحو تيفيست، شيدت في عهد أغسطس من طرف البروقنصل أسبرناس (Asspernas) قد وضع على خرائط الفيلق الإفريقي، يسهل هذا الطريق المواصلات بين مختلف نواحي خليج سيرت الصغير، وخلال القرن الثاني ميلادي طريق أخرى تربط تاكاب المستعمرة الرومانية بثيلبت (Thileptus) (ينظر الملحق رقم 12 ص 200)، والواقعة على الطريق الذي يربط بين تبسة

1. فاضل لخضر، تبسة في العصور القديمة، أطروحة دكتوراه في التاريخ القديم، إشراف: العقون أم الخير، قسم التاريخ وعلم الآثار، جامعة أحمد بن بلة، وهران 1، 2017-2018، ص 142.

2. Charles André Julien, Histoire de l'Afrique du nord, bibliographie Historique payos, France, 1994, p200.

3. Euzennat Maurice, Quatre années de recherche sur la frontière romaine en Tunisie méridionale, in : CRAI, France, N1, 1972, p18.

4. Jean Morel, la Tunisie-Carrefour du monde antique, Ed Faton, France, 1994, p66.

(Theveste) وقفصة وهذه الطريق طويلة جدا ¹.

في سنة 105م نلاحظ تنظيم استراتيجي للطرق الرابطة بين قفصة وتوزوروس، وصولا لمدينة تمليني (Temulini)، وفي هذا الوقت سهلت المواصلات بين هذه المدن²، أما عن طريق ثيلبت (Theleptus) عبر الجدير نفاوة؛ فهي تشمل جهتين على طول طريق ثيفغس (Thifgs)، ودورها يكمن في ربط المناطق الجبلية من غرب وشمال غرب قفصة إلى تاكاب على شط الجريد، وهي تسهل المواصلات بشكل أوثق بإفريقيا البروقنصلية مع واحة نفاوة³.

إن مثل هذه الطرق، تربط جميعها بين قرطاج والمدن المجاورة، امتدت نحو حدود مناطقها على طول الطريق الرئيسي، ولم تكن مهمة لقوات الجيش فحسب، بل إنها تمثل حركة مرور تجارية لمجتمع الأغنياء كما تخدم موظفي البريد السريع⁴، ومنها طريق روكوما (Rucuma) التابعة لإفريقيا البروقنصلية التي ربطها الرومان بطرق إما نحو قرطاج بواسطة ماتيرا أو باتجاه هيبو ديارى (hippo diarrhy)، وكانت هذه الطرق لها أهمية من الناحية الاقتصادية للإمبراطورية الرومانية منها استغلال مناجم المقاطعة البروقنصلية، وتسهيل المواصلات مع مدن الأخرى للمقاطعة و روكوما (Rucuma)⁵.

لقد اهتم الأباطرة الرومان بشق الطرق في المغرب القديم وإيطاليا، تعد الطريق البرية من أهم الوسائل لوصول المنتوجات من مناطق إنتاجها إلى الموانئ، لذلك حظيت باهتمام كبير من جانب الحكام، خاصة الطرق الرئيسية، التي كانت تحمل نقوشا بأسماء الأباطرة الذين شيدها؛ فكلما كان الطريق معبدا كلما ضمن المسؤولين وصول البضائع إلى الأماكن المحددة، و تعددت أنواع الطرق في العهد الروماني، وتنوعت قيمتها بحسب الدور الذي كانت تلعبه، سواء كان ذلك على الصعيد العسكري أو الاقتصادي من أهمها

1. Toutin Jules, "Notes sur quelque voies romaines de l'Afrique proconsulaire", in: MAH, t15, n1, France, 1895, p201.

2. Pierre Salama, Les voies Romaines de l'Afrique du Nord, Imprimerie officielle, Paris, 1951, p26.

3. Toutin Jules, Ibid, p210.

4. جو تشايلد، "الطرق الرومانية في ليبيا وأميال الأحجار"، تر: سعد الدلال، مجلة الدراسات التاريخية والحضارية، ع2، كلية محمد علي السنوسي، ليبيا، 2018، ص142.

5. Peyras Jean, Rucuma- cité de l'Afrique proconsulaire-, des origines à la conquête arabe, In: An.AF, France, 16, 1980, pp 47, 48.

الطرق العامة (viae publicae) الطرق العسكرية (Viae Militares) والطرق الخاصة (viae privatae) والتي شقت في الأرياف (viae gararia)، ويرى بعض الباحثين أن الرومان أخذوا عن القرطاجيين فن شق وإصلاح الطرقات، أما البعض فيرجح ذلك إلى الأتروسك¹.

نظرا للأثار التي عثر عليها في إيطاليا، والتي تعود إلى الفترة التي سبقت العهد الروماني؛ أي لم يعمل الرومان إلا بتطوير الأساليب الأتروسكية، بعد أن اطلعوا على منجزات الأمم الأخرى، وقد أخذت هذه الطرق مظهرها اقتصاديا يتمثل في إيصال أو ربط مناطق الإنتاج بالموانئ، مما قد ساعدهم على إقامة حركة تجارية نشيطة، وعدم وجود شبكة من الطرق المائية، التي تساعد على نقل المنتوجات المختلفة؛ فقد أدى ذلك إلى بروز أهمية الطرق البرية وانتشارها بالمغرب القديم خلال إبان العهد الروماني².

لقد وجدت بمدينة سيرا طرق تربطها بالمدن المجاورة، التي سهلت بشكل أو آخر النشاط التجاري كالطريق الذي يصلها بروسيكادا (Resucade) عبر الخنق (Tiddis)، والطريق الذي يربطها بمدينة القل (chullu) مروراً بمشتى نهار (Celetanis)، كما أنها كانت تتصل بهييون بواسطة طريق يمر بمنطقة حمام المسخوطين (Aquae thibitanea)³.

كانت مدينة هيبو ريجيوس (Hippo Regius) بالقرن الثاني للميلاد، قد ضمت العديد من الطرق فطريقان محاذيان للشاطئ وهي طريق تصل إلى روسيكادا مارة بمدينة تكاتو (شطايبي)، وطريق ثاني هيبو ريجيوس عبر ستة طرقات طريق قرطة، وطريق تيبازة الشرقية، وطريق من قرطاج مارة عبر تاغست (سوق أهراس)، طريق قرطاج مارة على شيميتو (Simithu) (ينظر الملحق رقم 10 ص 198)، وطريق غربية مارة بجهة الحزارة وبحيرة فزارة بالشمال¹.

1. الأتروسك: هم شعب قديم سكن منطقة الأتروية الإيطالية بين نهر التيبر ونهر أرنو غربي جبال الإبين وجنوبيهما يجمع المؤرخون أن الأتروسكيين هم اللوديين سكان مقاطعة لودية في آسيا الصغرى. ينظر: نخبة من الباحثين، الموسوعة العربية، هيئة الموسوعة العربية السورية، سوريا، 1998، ص 242.

2. آسيا مسعودي بوعجيمي، "إنشاء وتطور المرافق الأساسية للتجارة الرومانية في المغرب خلال العهد الإمبراطوري الأعلى"، حوليات جامعة الجزائر، م 8، ع 1، الجزائر، 1994، ص 159-160.

3. خالدية مضوي، التواصل الحضاري بمدينة قسنطينة (Cirta) في العصور القديمة (ما قبل التاريخ نهاية الاحتلال الروماني)، أطروحة دكتوراه في التاريخ القديم، إشراف: شنتي محمد البشير، قسم التاريخ، جامعة أحمد بن بلة، وهران، 2016-2017، ص 714.

لقد كانت بلاد المغرب القديم قبل مجيء الرومان، مليئة بالمحطات والمدن الساحلية والداخلية، ويجدر الذكر أن هذه المدن كانت تتمتع التجارة فضلا عن مصادر الاقتصاد الأخرى، لذلك ارتبطت تلك المدن ببعضها البعض بطرق رئيسية من مصر شرقا مروراً بإقليم قوريني (Cyrène)، ثم في إقليم المدن الثلاث نحو الأراضي القرطاجية، قد تواجدت الكثير من الطرقات البرية الداخلية، والتي تربط المدن الساحلية بالمدن الداخلية والصحراء؛ ففي إقليم المدن الثلاث هناك العديد من الطرقات، التي كانت تستغل في التنقل قبل الاحتلال الروماني، واستمر إستخدامها كذلك في العهد الروماني للأغراض العسكرية والمدنية².

يشار إلى أن شق الطرق كان مفتاحاً لتعمير أراضي الصحراء؛ لأن وجود هذه الطرق يضمن وجود مواصلات آمنة وإمدادات كافية، والطرق الرومانية كانت على نوعين؛ الطرق المدنية هي الطرق الرئيسية التي كانت تستعمل النقل العام والبريد السريع، أما الطرق العسكرية فهي ضيقة ومستقيمة تخترق البلاد من حصن إلى آخر مباشرة، وكانت الفرقة الأغسطية الثالثة تقيم عند كل ميل روماني، أي 1480 متراً شارة حجرية على شبكة الطرق الرئيسية تنقش عليها "هذا النصب أقامته الفرقة الأغسطية الثالثة"، وقد تم حتى الآن العثور على أكثر من ألفين من هذه الأنصاب عبر مختلف أرجاء مقاطعات الرومانية بالمغرب وتجدر الإشارة في هذا الصدد، إلى أنه لم يعثر حتى الآن على أي شيء، يدل على أن الطرق الرومانية في ليبيا كانت مرصوفة بالحجارة، مما يجعل الاعتقاد أنها كانت طرق ترابية فقط (إلا بعض الطرق)³.

تواجدت طرقات برية في ليبيا قبل الاحتلال الروماني كتلك التي تركها الإغريقين، غالباً ما استمرت هذه الطرق القديمة في الاستعمال دون تغيير في المعالم على طول مسارها على التربة الجافة في المغرب (بما في ذلك غرب ليبيا)، ورصفت بعض الطرق الرئيسية بالحجارة، بينما الطرق خارج حدود المدن غير معبدة أي لم تستخدم فيها الحجارة، وفي كيرينايا (برقة) حيث الطريق الإغريقية، والتي اتخذها الرومان

1. سعيد دحماني، عناية فن وثقافة، المؤسسة الوطنية للفنون، الجزائر، 1983، ص 30.

2. موسى معمر زايد، "الإجراءات الاستعمارية الرومانية لإحكام السيطرة على منطقة المغرب القديم خلال القرنين الأول والثاني ميلاديين"، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، سرت، ليبيا، ع 1، 2016، ص 190.

3. عبد اللطيف محمد البرغوثي، التاريخ الليبي القديم من أقدم العصور حتى الفتح الإسلامي، ج 1، تامنغاست للنشر، ليبيا، 1971، ص 270.

في تنقلاتهم، وتم تدعيمها بمرافق واستخدمت لتنقل العربات، ومن ضمن هذه الطرق في الإقليم، نجد طريق الساحل الرئيسي حول سيرتايز الصغير لربط قرطاجة بالمدن الثلاث (صبراته أوبا ولبتيس ماغنا) وطريق طرابلس (Oea) الرئيسي من حافة بحيرة تريتون، ويستمر الطريق حتى النهاية الغربية من جبل نفوسة¹، وكانت من بين الطرق مرت عبرها القوافل التجارية خلال العصر الروماني، نجدها من أوبا إلى لبة (Leptis Magna)، ووصلت إلى جرمة (Garama)، ومسار آخر بين جينجثيس (Gigthis) ومدينتي تاكاب وسيداموس (Cydamos) غدامس حاليا (ينظر الملحق رقم 5 ص 193)².

ب.. في نوميديا و موريطانيا القيصرية:

لضمان نقل الخيرات الإفريقية إلى روما ، والتي كانت تبلغ خلال العهد الإمبراطوري الأعلى حوالي ثلثي حاجة روما (2/3) من القمح؛ فإن روما قامت بتنشيط حركة شق الطرق عبر كامل المقاطعات، من قيصرية (شرشال) وعلى طول السواحل (ينظر الملحق رقم 03 ص 191)³، ومن أجل الانتقال من مدينة لمباز (Lambaesis) نحو قرطاج، ولم يكن لدى القوات الرومانية والقوافل في الواقع أي طريق سوى المرور عبر طريق تيفيست، وقد تم ربط تموقادي (Thmaugadi) بطريق أحدهما يربط مصكولة (Mascula) (خنشلة حاليا)، والثاني من لمباز إلى قرطاج (ينظر الملحق رقم 22 ص 210)⁴.

هناك طريق آخر أقيم في عهد الأسرة الفلافية (69-96م)، الذي يربط تيفيست بهيبو ريجيوس بمحاذاة أراضي المزملة (Musilaman)، وأخيرا يربط تبسة بمصكولة ثم يتجه نحو تازولت (لمباز) (ينظر الملحق رقم 15 ص 203)، وقد يصل إلى زراي (zeraei)⁵؛ فكانت الطريق بالنسبة إلى روما أداة سيطرة واستغلال اقتصادي، والعديد من الطرق التي فتحت باليد العاملة العسكرية، قد سمحت بتوسع المستعمر، منها نجد طريق تيفيست إلى تموقادي، ومن لمباز إلى جميلة (ciucul)، ومن ستيفس (stifis) نحو لمباز، وغالبا ما

1. جو تشايلد، المرجع السابق، ص 23.

2. Gsell Stéphane, "La Tripolitaine et le Sahara au IIIe siècle de notre ère", In: MIN, t43, N1, France, 1933, p154.

3. عبد الحميد عمران ، "نوميديا أثناء الاحتلال الروماني"، م 3، ع 10، مجلة عصور الجديدة، جامعة وهران، 2018 ص 19.

4. Cyprian Halgan, op.cit, p346.

5. بنت النبي مقدم، "المنجزات العسكرية بالجزائر القديمة"، م 5، ع 10، مجلة أفكار وأفاق، جامعة الجزائر 2، 2017، ص 73.

كانت الطرق عرضها يبلغ 7.20م، بالنسبة لطريق سيرتا نحو روسيكادا ومشيدة بطريقة جيدة، وتم تشييد الجسور بها، التي تسمح بتجاوز المنخفضات كجسر القنطرة¹.

لتسهيل حركة المواصلات، قد تم ربط مدينة روسيكاد بمجموعة من الطرق لتربطها بالمدن المجاورة لها ضمن هذا السياق نشير إلى ثلاث طرق، الأول ساحلي شرقي يمر بمدنيتي صلداي (Bougie) وإيجلجيلي (Igilgili) ليصل إلى روسيكادا، وسمح الطريق الربط بين لامبيز بسريتا، ثم روسيكادا بجلب الإمدادات العسكرية الضرورية لمعسكر كتيبة أغسطس الثالثة (Légio Augustus 3)².

كما كان المهندسون الرومان يقومون بتوسيع الطرق، وخاصة الطرقات التي تعرف ازدحاما في حركة المرور، كما هو الحال في تيمقاد، حيث يقومون برصفها بالحجارة، لتكون أكثر صلابة (ينظر الملحق رقم 23ص211)، وبالتالي ملائمة لتحمل قباب الخيول وعجلات العربات³، وكانت توضع معالم ميلية كما سبق الذكر، منها الطريق الرئيسي من قرطاج إلى قيصرية (ينظر الملحق 11ص199) ومرورا عبر تيفيست سيرتا ثم ستيفس، والطريق الداخلي الثاني من قرطاج إلى قيصرية عبر لمبار (ينظر الملحق رقم 13ص201) نحو ستيفس، وكان الطريق الرئيسي عبر تيفيست يتطور بمقدار 740ميلا أو 1086كم⁴.

خلال سنة 110م كان بموريطانيا القيصرية، قد تم إنجاز طريق تربط صالداي بدلس (Rusuccuru) متجها نحو الغرب إلى توبوسك (Tubusuptu)، ومن ثمة يمر الطريق عبر عين البيضاء أو جمعة الصهاريج (Bida)، وإليه نحو تيجيس (tigis) للذهاب إلى دلس، وهذا الطريق له حوالي ثلاثة أوجه مستطيلة، أما الطريق الثانية ينطلق من واد الصومام من صالداي إلى سبتو (Septu)، والطريق الثالث بين صالداي إلى ستيفس⁵، وخلال أواخر القرن الثاني للميلاد، احتمالا في ذلك الوقت قد شق الرومان الطريق الداخلي

1. محفوظ قداش، الجزائر في العصور القديمة، تر: صالح عباد، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1993، ص168.

2. عبد القادر صحراوي، "سكيكدة (Russicade) خلال عهد الاحتلال الروماني"، الحوار المتوسطي، م7، ع2، جامعة الجليلي اليابس سيدي بلعباس، ديسمبر 2016، ص201.

3. E. Boes willwald et autre, Timgad une cite africain sous l'empire romain, Ed elewux, France, 1905, p352.

4. M. b Verneuil et J Beugnot, op.cit, p33.

5. Jean Pierre, Notes sur la réseaux routier de la Maurétanie césarienne, Sousse, 2016, p232.

المحصن بين وادي الصومام (Sava) وسيباز ، مرورا باتجاه منطقة القبائل الكبرى¹.

فلا يمكن تصدير الفائض من المنتوجات الزراعية سواء الزيت أو القمح، من دون شبكة طرق جيدة على سبيل المثال من أجل نقل الزيت من مزارع الزيتون بلمبار نحو تموقادي، أو لنقل القمح من حقول جنوب سيرتا إلى روسيكادا، إلا بضرورة وجود طريق يربط بين الشمال والجنوب في المقاطعة؛ لأن أغلب الطرق الرومانية المتواجدة بالمنطقة، كانت تربط الشرق بالغرب².

كما كانت مدينة تيديس (Thidis) تقع ضمن شبكة الطرقات، التي سمحت للتجار والقوافل بالمرور إلى هذه المدينة الصغيرة؛ فعلى خريطة شبكة الطرق بإفريقيا الرومانية التي توافق ما ذكره بيار سلامة حول الطرق الرومانية بالمنطقة، حيث تم وضع معلم ميلي عند تقاطع طريقين يربط سيرتا، والآخر بكاستيلوم إيبلانتوم الذي يعبر عبر الطريق الرئيسي سيرتا بميلاف/ ميله (Milev)³.

نذكر من طرق موريطانيا القيصرية، الطريق الذي تم إنشائه من أجل الربط بين ميناء قيصرية والمناطق المجاورة لها، التي تشمل أوزيا (سور الغزلان) مرورا بأولاد عباس (tigava) نحو عين الدفلى (Oppidum navum) وهذا لتسهيل عميلة النقل والتصدير، يبدو جليا أن شق الطرق في المقاطعة القيصرية كان في بداية الامر للأهداف العسكرية، منها تسهيل حركة تنقل قوات العسكرية⁴.

دون أن ننسى طريق الجنوب الذي أنجز في عهد الأباطرة السيفيريين (193-235م)، زيادة على للدور الذي كان يقوم به لتسهيل نقل السلع وتنقلات الأشخاص ، إذ يتجه هذا الطريق في المرحلة الأولى من مغنية باتجاه تيمزوين (Lucu) مرورا بتلمسان (Pomaria)، نحو حمام بوغرارة (Aquae sirences)، وتم مده إلى غاية تيمزوين مدعما بمجموعة من الحصون والأبراج للحراسة، وينطلق بمراحلته الثانية من تيمزوين

1. رابح إسعون، " تاريخ الإقليم الشرقي لموريطانيا القيصرية من خلال بعض الشواهد الأثرية "، مجلة تنوير، م2، ع2، جامعة زيان عاشور الجلفة، 2018، ص311.

2. Jacques Gracou, la politique municipale de l'empire romain en Afrique proconsulaire (de Trajan a septime –sévère, EFR, 1972,p44.

3. André Berthier, Tiddis cite antique de Numidie, diffusion de bocard, paris, 2000, p246.

4. محمد قاسم، " الوضعية العامة بمقاطعة موريطانيا القيصرية خلال التواجد الروماني "، مجلة التراث ، م1، ع29، جامعة زيان عاشور الجلفة، 2018، ص ص 264 265.

مرورا بمفتاح سيدي بتاريا ، ثم يمر بتخمارت (cohors bereucurum) مرورا الى قلعة تازوغرت وعيون سبيبة (Cen)، ثم يتجه صوب قلعتي بين بيها ويدمورد (جانت)، ليمر عبر سيد الحسني (columnata)¹. فمن ناحية غرب موريطانيا القيصرية ، كان للطرق دورا هاما في تسهيل النشاط التجاري، حيث انطلقت من مدينة بورتوس ماغنوس (Portus Magnus) العديد من الطرق في اتجاهاتها المختلفة، كما كانت تربط بكويزا (cuiza) ثلاث طرق ساحلية، و وجدت طرق ذات اتجاهات مختلفة، منها طريق نحو ريحاي (Regaei) يدل عليه معلم للميل الثاني وضع سنة 249م، كما ارتبطت بورتوس ماغنوس (بطيوة) بطريق يتجه نحو ألبولاي (Albulae) تيموشنت، مرورا بأجاد دراكونيس، ثم يمتد باتجاه كاسترا بويرورمن ويستمر في اتجاه سيغا (Siga)، ويربطها بتساكورا (Caput tasacura) طريق آخر، والذي يحتمل أنه قد سهل نقل الزيت من تساكورا (تيزي) وأكواي سيرينيس إلى ميناء بورتوس ماغنوس لينقل باتجاه أوستيا². كما ربطت سلطات الاحتلال الروماني مدن الجهة الغربية بالساحل بخمسة طرق، إن الطريق الأول يصلها بأولاد ميمون (Altava)، والثاني بمغنية (Numeros syrorum) بحسب معلم ميلي الذي يعود إلى عهد الإسكندر سيفيروس (Sévère Alexandre) (222-235م)، وهذا الطريق هو بداية لطريق مزدوج يصل إلى تكامبريت (Siga) ومصب وادي التافنة³.

والطريق الذي يربط مقاطعة موريطانيا القيصرية بالطنجية، والذي يصل لما وراء ألتافا (ينظر الملحق رقم 16 ص 204) (رغم أن لوحة بوتينغر لم تشر إليه)، ومن هناك تعود إلى الشرق من خلال هذا الطريق الذي شيد في عهد السيفيريين، وهو مصدر رئيسي للرومان، ومن بين طرق المواصلات التقليدية⁴ والطريق الروماني القديم من بوماريا (تلمسان) إلى نوميروس سيروم (مغنية)، ويعتبر الجزء الأخير من شبكة الطرق الرومانية من جهة الغرب بموريطانيا القيصرية¹.

1. بنت النبي مقدم، المرجع نفسه، ص 76.

2. محمد بن عبد المومن، مدينة بورتوس ماغنوس-بطيوة-، دراسة في تاريخها القديم ، منشورات مخبر البحث التاريخي مصادر وتراجم ، جامعة وهران، 2015، ص 75.

3. ستي صندوق، "تلمسان وأحوازها في العصور القديمة"، مجلة عصور الجديدة ، م 1، ع 2، جامعة أحمد بن بلة، وهران، 2011، ص 75.

4. (j)pierre, op.cit,p234.

ت. بموريطانيا الطنجية :

من أبرز الانجازات الخاصة بالعصر الروماني في شمال إفريقيا، هو قيام الرومان بإنشاء عدد من المدن الرومانية الساحلية والداخلية، وفي كافة أنحاء المغرب القديم، قد ارتبط تشييد المدن، بإنشاء شبكة الطرق اللازمة للتحركات العسكرية والمدنية، ومن ثم فقد خلق الرومان شبكة طويلة من الطرق، والتي تعتبر من أهم مخلفاتها في المنطقة، ومن أشهر تلك الطرق الطريق الساحلي الممتد من مدينتي قرطاج ولبتيس ماغنا شرقا، ثم إلى طنجة في الغرب ومن طنجة إلى شالة (سالا) (ينظر الملحق رقم 04 ص 192)².

أما مدينة بناسا التي تتمتع بموقع استراتيجي هام على واد سبو، بها طريق رابط بين طنجة نحو ويلي وقد أكدت مسالك أنطونيوس من جهتها، بأن التنقل بين الموريطانيتين الطنجية والقيصرية ساحليا فقط ولكنها عرفت بطريق بري واحد نحو الجنوب، والفرع الشرقي كان ينطلق من طنجة (Tingitum) ثم يصل إلى ويلي (Volubilis)، وينتهي هذا الطريق القديم عند حدود توكوليسيدا، وإن اكتشف علامة ميلية بعرباوة (Arboua) للأسف ضاعت، ووجود قطعة من معلم مدينة ويلي (Voulibilis) هي كدليل على وجود طرق رومانية تعود للمرحلة الإمبراطورية (ينظر الملحق رقم 14 ص 202)³.

دل مسار أنطونيوس أنه هناك طريق يربط طنجة بالمركوري (Tiplum)⁴، ويوجد هناك طريقان كبيران اللذان ينطلقان من الشمال نحو مستعمرة سالا و ويلي، ينتهيان عند خط اليمس بالتحديد بمركوريوس وتوكولوسيدا، وطريق ثموسيدا وإلبيوم تم ربطهما بتموسيدا في الطريق الكبرى التي تربط سالا بطنجة⁵.

يوجد بمدينة ويلي طريق روماني بري طويل ومكلف، وصعب من ناحية السير (بمعنى لا توجد به مرافق كالمحطات) ذلك الطريق يتوجه نحو الميناء، ونتيجة لطبيعته قد استخدمه الرومان لنقل المواد الغذائية

1. Ahmed Siraj, L'image de la tingitane histoire géographie Arabie médiévale et nord-africain ,EFR,Rome,1995,p370.

2. يسرى الجوهري، شمال إفريقية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، الإسكندرية، ط6، 1980، ص 120.

3. ربي مصدق، الجغرافية التاريخية لبلاد المغرب القديم من خلال النصوص الأدبية الإغريقية واللاتينية (مدن الموريطانيتين الطنجية والقيصرية)، مذكرة ماجستير في التاريخ القديم، إشراف: عبدالقادر بوعزم، جامعة الجزائر 2، 2009-2010، ص ص 65، 69.

4. Akerraz Aomar, "les fortifications de Mauritanie Tingitane", in : C.R.A.I.t1,n6, France, 2010 ,p550.

5. Bardez Jean, Deux mission de recherche sur les limes de tingitane :CRAI, France, 1955, p296 .

الغير القابلة للتلف كالزيت والمواشي ولحومها، وبفضل موقع ويلي الاستراتيجي، قد اضطر الرومان لجعل الطريق ينقل سلع غير رومانية من أواسط إفريقيا¹.

من المؤكد أن الدليل الأنطوني، يشير إلى المحاور الشمالية الجنوبية فقط، بينما الموجهة من الشرق نحو الغرب غير مذكورة، لذلك يمكننا محاولة تفسير ذلك الاهداف التي كانت في الأصل صياغة الوثيقة هذه أن مصالح الأنونة بالمقاطعة الطنجية ركزت على تصدير البضائع عن طريق البحر وليس برية²، مثلما ذكر خط سير أنطونين مجموعة المحطات التي كانت تتيح للمارة التوقف عند السفر، كذلك ذكر شبكة الطرق البرية المتواجدة بمقاطعة موريطانيا الطنجية، والتي كانت تلعب العديد من الادوار كنقل البضائع³.

2. المحطات البرية:

أ. دور المحطات البرية:

كانت المحطات متعددة وقد عرفت بمحطات البريد العمومي (crusus publicus)، وكانت المسافة بين محطة وأخرى ما بين 44 إلى 60 كلم فيما يخص محطات المداومة الليلية (Maniso)، أما عن محطات المستخدمة للتنقلات في النهار (mutatio)؛ فلا تتجاوز المسافة بينها ما بين 15 إلى 18 كلم، بالإضافة إلى مرافق أخرى لا تقل أهمية مثل الإسطبلات والمخازن ومقر إدارة جهاز الأنونة⁴.

كانت إدارة جهاز التموين (Anonae) بمصالحها المختصة، حريصة على العناية بكل محطات النقل الحيوية فزودتها بالتجهيزات الضرورية، والوسائل اللازمة كالإسطبلات للدواب ومخازن المؤونة وأيضاً غرف للاستراحة، وقد تطور بعض تلك المحطات؛ فكبّر حجمها واتسع عمراتها، وكانت هناك محطات ثانوية موزعة على مسافة أقصر، ومزودة بحيوانات النقل التعويضية، تتوقف عندها قافلة البريد لتغيير دواب الحمل والجرجر، وتدعى تلك المحطات بمراكز القرن (mutatio)⁵.

1. Frézouls Edmond, "Rome et la Maurétanie tingitane", In: An.AF,t16, Paris, 1980, p91.

2. Ahmed Siraj, op.cit, p402.

3. Bernard Gwldays, NEC PLVS VILTRA (méditerranée dans l'espace politique romains (218 avant j.c -305apr. j.c), Caz de valquez, madrid, 2018, p100.

4. محمد عقون العربي، المرجع السابق، ص134.

5. محمد البشير شنيقي، أضواء على تاريخ الجزائر القديم، دار الحكمة للنشر، الجزائر، 2003، ص ص 129، 130.

فقد أمر أغسطس (octavius Augustus) (27ق.م-14م) بإنشاء مواقف الإبدال، من أجل إراحة الخيول المتعبة المستعملة من طرف حرسه الخاص ورسله؛ فإن مثل هذه المواقف لم تعد تستوعب الدواب والعربات المحملة بالضرائب العينية، لذا أقام الأباطرة الرومان محطات الاستراحة، وعلى امتداد جل الطرق الرومانية بمعدل محطة استراحة لكل ثلاثين أو أربعين ميل روماني، أي ما يعادل ما بين 44-60 كلم أي ما يقدر بمسيرة يوم كامل¹، ومحطات الاستراحة التي أقامها الرومان عند نهاية الرحلة اليومية، هي تشبه من حيث المبدأ (محطات الوقود والفنادق) في وقتنا الحاضر منها الموجودة بتربوليتانيا².

هناك من المسافرين كانوا ينتقلون بهدف المتعة، كانوا يسافرون بدافع من رغبتهم الشخصية، ينتقلون جنبا إلى جنب مع قوافل التجارة، وكتائب الجنود التي كانت الطرق تزخر بها أنا ذاك، وعلى طول الطرق الرومانية انتشرت محطات الراحة التي كانت تتوقف العربات عندها لتغيير حيوانات النقل، وتلك المحطات كانت تنتشر على مسافات محددة، كالطرق الرومانية بالمغرب القديم³.

لقد جهزت الطرق الرومانية بمجموعة من المرافق، لتسهيل النشاط التجاري، والتي تمثلت في محطات الاستراحة، سواء تلك التي يتوجه إليها الموظفون، والتجار لأجل الاستراحة في النهار، أو التي خصصت للاستراحة الليلية، ودلت المصادر منها لوحة بوتينغر وأيضا دليل سير أنطونين على قائمة طويلة من أسماء المحطات، من بينها تلك التي كانت ببلاد المغرب القديم خلال العهد الإمبراطوري الأول⁴.

فالعديد من تلك المحطات عبارة عن نقاط تفتيش، بالإضافة مكان لتحصيل الضرائب والتي فرضت على القوافل التجارية، وما تحمله من بضائع، فضلا عن مراقبة التجار المسافرين وحمولاتهم التي تعبر من خلال الصحراء لضمان تحصيل الضرائب الجمركية المقررة، وتلك المحطات تعد نقاط توصيل، و توقف

1. رضا بن علال، العربات في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط في العصور القديمة، رسالة ماجستير في التاريخ القديم، إشراف: سعيد دحوم، قسم التاريخ، جامعة الجزائر2، 2001، ص102.

2. محمد عبد القاسم العزاي، الطرق والنقل البري ودورها في التغير الاجتماعي و الاقتصادي في الجماهير الليبية تحليل جغرافي، المنشأة الشعبية للنشر والتوزيع، ليبيا، 1981، ص79.

3. عديل الطاهر، السياحة ماضيها حاضرها مستقبلها، مكتبة روز آل يوسف للنشر، مصر، 1979، ص11.

4. Pierre Salama, Les voies romain..., op.cit,p83.

المسافرين وإمداد القوافل التجارية، التي تمر بها سواء كانت تلك القوافل تجارية أو عسكرية، كما أنها من خلالها يتم مراقبة وتنفيذ الأوامر والقوانين المالية (ينظر الملحق رقم 17، ص 205)¹.

ث. أهم المحطات التي أقيمت بالطرق:

لقد ذكر دليل سير أنطونين محطات بين طريق تاكاب ولبتيس ماغنا ، في حين شيدت محطة بطريق بين تاكاب وجيجنيش وهذه المحطة تحمل اسم (Flugurita)²، وبالطرق التي كانت تؤدي إلى روسيكادا كانت هناك عدد من محطات³، ومحطة في سيغا (Sigua)، وجدول بوتينغر كذلك كان يشير إلى محطة زراي⁴؛ فمحطة زراي إضافة إلى تحصيل الضرائب، منها على السلع التي تعبر من منطقة إلى اتجاه مغاير، كذلك تلعب المحطة الدور المحوري للمرو، وعبور عدد من المنتجات التي تدخل الإمبراطورية، وهي محطة للمراقبة، وتوقف القوافل بها فهي ملتقى التجار والمسافرين⁵.

عند هذه الطرق تنتشر المحلات التجارية، وأماكن للراحة النوم والشرب والأكل، وتدعى (Stabula) وتسمى (Deversorium) كذلك أسسها أثرياء رومانيين، على الطرق المارة عبر ممتلكاتهم، أما فيما يخص الأماكن البسيطة التي توفر نفس الخدمات فتسمى (Taberna)؛ وهي موصلات للمراقبة منها المحطات الموجودة شرقي ستيفيس، واسطبلات لحيوانات النقل، كما تنتشر هذه المحطات قرب نقاط المياه، سواء مخازن مياه أبار أو أحواض من أجل إزالة عطش المسافرين وحيواناتهم⁶.

كما أجريت العديد من الأبحاث على المسائل الفنية المتعلقة بالطرق الرومانية، نجد منها حول المباني المساعدة للمسافرين، وقد أوضحت عملية المسح هذه تماما، أن الحكام الرومان كانوا مدركين لأهمية تلك الطرق، كما يتضح من محطات الإبدال والترحيل لخدمة البريد، التي كانت تشرف عليها إدارة أو مصلحة

1. عبداللطيف فايز، النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني-الروماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 2013، ص 133.

2. Toutin Jules, op.cit, p220.

3. Yanne le bohec, la troisième légion Auguste, Ed C.N.R.S, Paris, 1989, p58.

4. René Cagnat, étude historique sur les impôts Indirect chez les romans jusqu'au vations des barbares, imprimerie national, paris, 1880, p1.

5. Pol Trouset, "le tarif de Zérai", in : *An.Af*, t66, n 38-39, France, 2002, p362.

6. شفيعة آيت علاق، شبكة الطرق الرومانية في الجهة الشرقية لموريطانيا القيصرية، أطروحة دكتوراه في الآثار، إشراف: دريسي سليم، جامعة الجزائر 2، 2011-2012، ص ص 59، 114.

البريد العام، كذلك الدور الاقتصادي الذي تلعبه الطرق قدسأهم في عناية الرومان بها، على سبيل المثال بطريق تجارة الرخام بين شيميتو وطبرقة؛ فقد أقيمت دراسة لمحطات البريد، والتي وجدت بجوارها بعض مخازن الحبوب، والكائنة عند مفترق الطرق¹.

بسيريناياكا(Cyrène) الليبية التي تشيد فيها الرومان الطرقات الإغريقية؛ فإن المسافات بهذه الطرق كانت واضحة على طبقات الأرض بسبب التشققات، ومن خلال آثار عجلات العربات، يشار إلى أن ذلك النظام كان له أثر إيجابي جدا على عملية التنقل في مختلف مناطق الإمبراطورية، كونها تمكن المسافرين من تسهيل سفره، بتوفره على دليل طريق أو خارطة يعتمد عليها للتعرف على الطرقات ، أما المسافرين الرومان كانوا بدورهم مهتمين جدا بذلك التنظيم، الذي يتكون من محطات تسمح لهم بتغيير أحصنتهم والاستراحة، وهو ما يعرف باسم المسارات العمومية².

لما أدرك الرومان أهمية الطريق الساحلي؛ فأنشأوا المحطات بمثل هذه الطرق، والقلاع والموانئ المحصنة ما يميز هذه المحطات التي وجدت على هذه الطريق، أن أغلبها ذات كانت طابع عسكري مثل تاجولاي (Tugulus) (أي قصر الحدادية حاليا) ، وسوقولين (زليتن) ومصراته(Thubactis) ومدينة لبتيس ماغنا وميجراداي جيتولي، وتوليس استخدمت هذه المحطات كمراكز للبريد والراحة من السفر وتغيير الخيول³. إن ما وجد من طرق رومانية بالجلب الغربي، والممتد من لبدة المتجه نحو الساحل أو طرابلس أو من الجنوب بني وليد التي تستمر هذه الطريق في اتجاه مارة بمنطقة قنداسة الأثرية (عين ونيف حاليا)، هو أن كلا المخططين بها آثار تعود للعهد الروماني، والموقعان هما محطات على هذا الطريق الجبلي الروماني، والتي استدل عليهما مسار أنطونين من واقع ما وجد من حجارة، وترقيم عليها وعدد المحطات بها⁴.

1. عمار المحجوبي، العصر الروماني وما بعده في شمال إفريقيا، تاريخ إفريقيا العام، مج 2، اليونسكو للنشر، باريس، 1985، ص502.
2. تيكالين محمد، الاحتلال الروماني لليبيا ودوره في التطور الاقتصادي للمنطقة ما بين الفترتين 1ق.م -4م سيريناياكا وتريبوليتانيا، أطروحة دكتوراه علوم في التاريخ القديم، إشراف: رحامي بلقاسم ، جامعة الجزائر2، 2014- 2015، ص ص 348، 349.
3. نجلاء عبدالله الزدام، المرجع السابق، ص178.
4. علي الميلودي عمورة، القلاع والحصون والقصور والمارس على التراب الليبي خلال مختلف العهود، منشورات مركز الجهاد الليبي للدراسات التاريخية، ليبيا، 2005، ص119.

لهذا تعتبر المحطات بمثابة مرافق بجوار الطرق خاصة بالمدن، هذه الطرق التي تمر عبرها عربات النقل فهناك توجد الإصطبلات ومخازن المواد الغذائية، كذلك المنشآت التي تم تشييدها من طرف إدارة الأنونة وبجوار المخازن كانت هناك حصون¹، ويشار في العهد الإمبراطوري الأعلى، كانت تتواجد محطة لتوقف المسافرين الذين يأتون من مقاطعة بيتيكا إلى مدن مقاطعة موريطانيا الطنجية، منها بموندا وكارتيا باسبانيا لأن مقاطعة موريطانيا الطنجية كانت تقل محطات الابدال بطرقها البرية².

لأنه لا يمكن أن تقيم روما المخازن، وبالأخص محطات الاستراحة، إلا بداخل المدن، أو في الأماكن القريبة منها كالفيلاط والطرق، ولهذا كان عدد المخازن والمحطات قليلة، مما زاد هذا من صعوبات النقل بالعربات وحيوانات النقل؛ فبمجرد أن يبتعد الناقل عن البحر والممرات المائية فإن مشقة النقل ستتحملها تلك الوسائل خاصة وأحجام البضائع التي تحملها، مثلاً بمقاطعة موريطانيا الطنجية هنا تتناقص المخازن والمرافق، يضاف لها بعد الكبير عن البحر يشكل عائقاً حقيقياً للنقل بالمقاطعة³.

II. وسائل النقل البري: لقد اعتمد الرومان في بلاد المغرب القديم في مجال النقل البري على وسائل مختلفة من أجل نقل الأشخاص والبضائع والحيوانات براً، وهذه الوسائل هي وسيط هام في النقل.

أ. حيوانات النقل:

أ. الحصان :

يقول غابريال كامبس (Gabriel Camps) حول الاختلافات التي حدثت بين الباحثين فيما يخص الأصول المتعددة للحصان بالمغرب، تكمن في تعدد الدراسات في تأصيل الحصان الإفريقي؛ فهناك من يرى أن الحصان الإفريقي تم جلبه من شبه الجزيرة الإيبيرية عبر مضيق جبل طارق، نظراً للعلاقات بينهما منذ العصر البرونزي، أي أن الحصان الإفريقي أصوله أوروبية؛ ولكن ومن الواضح أن هذه الآراء درست جزء ضئيل من الأحصنة التي وصلت للسكان بالمغرب قديماً عبر هذا المعبر، ولا شك أن حصان

1. Pierre Salama, op.cit, p84.

2. نصيرة ساحير، النشاط الزراعي والصناعي في مقاطعتي موريطانيا الطنجية وبيتيكا والحركة التجارية بينهما خلال العهد الإمبراطوري الأعلى، أطروحة دكتوراه في التاريخ القديم، إشراف محمد البشير شنيقي، قسم التاريخ، الجزائر 2، 2011-2012، ص155.

3. Marie Brigitte, les réseaux d'entrepôts dans le monde romain, Horrea Hispanie et de la méditerranée Romaine, Casa val saquer, Madrid, 2001, p26.

دنقلا(dongolau) في المغرب القديم والصحراء ، أن له أصول شرقية من السهوب الآسيوية قبل ظهور الحصان مع الهكسوس¹ بمصر قديما².

لكن وجدت رسوم الحصان موزعة على كامل المنطقة الصحراوية، في فزان شرقا حتى موريطانيا غربا ولم يستعمل الحصان في بداية الأمر للحمل والركوب بل كانت مهمته لجر العربات كذلك³، وقد أخذت صورة الحصان حصة الأسد على القطع النقدية القرطاجية والنوميديّة، كما نعلم أن الحصان في العصور القديمة كان من أهم وسائل النقل، واعتبرت أحصنة نوميديا من أجود السلالات⁴.

يذكر سترابون أن الليبيين كانوا يستخدمون الخيول صغيرة الحجم، ولكنها سريعة العدو وهي مطوعة⁵، ويذكر بوليبيوس(Polybe) أنه كانت في ليبيا الخيول⁶، أما تيت ليف يقول أن إفريقيا أراضيها كانت تعج بالخيول، وكانت شعوبها تعتبر أمة فروسية، وكان الرومان يعقدون صفقات مع الأمراء النوميدي لشراء الخيول الإفريقية⁷، ومن المحتمل أن يكون الليبيين المتخصصين في التنقل بالعربات التي تجرها الخيول أنه بالتأكيد كانوا يمتلكون تلك الخيول، وقد استمر المزارعين الرومان في استخدام الحصان الإفريقي في نفس المجالات التي عمل السكان المحليين، منها في مجال النقل إلى غاية العهد الإمبراطوري الأسفل⁸.

مثلما اعتنى السكان المحليين لبلاد المغرب القديم بالحصان ، استمر كذلك الرومان بالاهتمام به، قد استخدموه في المجال الزراعي ونقل المنتجات، بالرغم من قلة الدراسات التي تشير إلى ذلك ، تم الاعتماد

¹. الهكسوس: هم شعوب بدوية من أصول مختلفة دخلت مصر في فترة ضعف خلال نهاية حكم الدولة الوسطى، تقريبا نهاية حكم الأسرة الرابعة عشرة ، اختلف المؤرخون حول أصولهم ولكن على الأرجح هم من أصول آسيوية متعددة منهم من كان سامي الأصل، واحتلوا مصر لمدة مائة عام ثم طردوا منها. ينظر: أحمد جمال رنا ، المعالم الأثرية والتاريخية في المحافظات والقرى والمدن الأردنية ، مكتبة ملاك للنشر ، الأردن، 2016، ص159.

2.Camps Gabriel,"Les chars sahariens- Images d'une société aristocratique", In: An.Af, Vol 25 ,N1,France, 1989. P32.

3محمد الصغير غانم ،مقالات وآراء في تاريخ الجزائر القديم ،ج2، دار الهدى ،عين مليلة ، الجزائر ،2010،ص79.

4.قيطوني كلثوم وآخرون ، قرط سرتا والممالك النوميديّة (من القرن الخامس ق.م إلى 1ق.م)،وزارة الثقافة،الجزائر ،2015،ص304.

5.Strabon, Géographie, XVII, III, XVII.

6.Polybe, Histoire Romaine, XII, Trad : dénis Roussel, éd Gallimard, Paris, 1970 , XII 3.

7.Tite live, Histoire Romain, trad: E.Lasser, Ed classique carniert,paris,1947 ,XIV ,14.

8.Sophie Marini, Grec et romains face aux populations libyennes (des origines à la fin du paganisme, thèse de doctorat en histoire ancien ,Université paris, sarbone,2013,p614 .

على الحصان في السفر، كما ظل الحصان مهما بالنسبة لسكان بلاد المغرب القديم عبر مختلف الأزمنة وكان سكان الأرياف ببلاد المغرب خلال الفترة الرومانية، يعكفون على تربية الأحصنة، لما لها من أهمية اقتصادية، مثل بقية حيوانات النقل التي تستخدم في الجانب الزراعي كالجمال والثيران¹.

خلال القرون الثلاث الأولى للميلاد، قد انتشرت الجمال بكثرة وزاد الاهتمام بتربية الأحصنة، وهذا من حظ الرومان الذين قاموا بمصادرة تلك الحيوانات، وجعلوها تحت خدمتهم؛ حيث تم استخدامها في الجانب العسكري، ونقل المواد الغذائية والبضائع لصالح سكانها، وقد أحدثت مثل هذه الحيوانات أرباحا في تجارة القوافل بين سكان الجنوب والشمال لبلاد المغرب القديم خلال التواجد الروماني².

كما استخدم سكان قورينا الخيول في جر العربات، وكثيرا ما نعت الشعراء قورينا بصفات لها علاقة بالخيول (ذات الخيل الجميلة)، ومنتجة فضلى الخيل، وراعية للخيول، ويصف الشاعر بندار العروسة قورينة كذلك بأنها سائقة الخيل، بأنها مدينة العربات الجميلة، كما يقال أن القورينائيين كانوا يمتلكون الأحصنة والعربات، لكن لم تقدم لنا المصادر القديمة وصفا للخيول القورينائية القديمة سوى أن لوها كان كميتا أي أسود مشوبا بالاحمرار³، والحصان المحلي ببلاد المغرب القديم كانت له صفات التحمل والصبر على الجوع والعطش وتأمين السير في الأراضي الجبلية، جعلت منه ركوبة عظيمة الأهمية⁴.

لكن الأحصنة التي استخدمها الرومان في مجال النقل، كانت تعاني من مشقة العمل، والأكثر من هذا ببطء حيوانات النقل بقيت عادة محدودة عندهم، وطريقة ربط الحصان إلى العربة، لم تعرف عندهم إلا متأخرا، بل استمروا في استعمال السيور بدلا من الطوق، التي يؤثر ضغطها على صدر الحيوان وحركة تنفسه، ولهذا قلما زادت حمولة عربة جوادان على 500 كغ⁵.

¹.M. Dauma, Les Cheueu de Sahara, V2, Bureau Anneles des colonisation algerien , Paris, 1892,p19.

².Theodore Mommsen, Histoire Romain, trad :René Cagnât, libraire éditeur, Paris,1889,p301. paris, 1804,p16.

³. صالح سعد عوض الدلال، المجتمع القوريني في العهد الروماني، رسالة دكتوراه في الفلسفة، قسم التاريخ والأثار، جامعة بنها، ليبيا، 2013، ص ص 134، 135.

⁴. غابريال كامبس، البربر -ذاكرة وهوية-، تر: عبد الكريم حزل، إفريقيا للطباعة والنشر، الدار البيضاء، المغرب، 2014، ص 97.

⁵.موريس كروزيه، تاريخ الحضارات العام روما وإمبراطوريتها، تع: فريد داغر، ج2، منشورات عويدات، باريس، 1986، ص344.

إلا أنه نادرا ما يتم ذكر الخيول التي استخدمت في النقل، كباقي حيوانات النقل بشمال إفريقيا؛ قد استخدمت بكثرة في سباق العربات، أو استخدمها الجيش الروماني في جر العربات¹، ووصلت الخيول إلى مختلف الأقاليم من الإمبراطورية الرومانية، حيث كانت توجد في إفريقيا مزارع متخصصة في تربية تلك الخيول، وكانت تشحن بأعداد كبيرة عن طريق البحر إلى ميادين السباق، بمعنى أنها استخدمت لأغراض غير النقل، وهو ما تصوره فسيفساء ألتبروس (Althibrus) (ينظر الملحق رقم 35 ص 223)².

ب. الجمال:

انتشرت الجمال في منطقة غرب آسيا وشمال إفريقيا، كانت تلك المناطق تمر بمرحلة رطبة في مناخها ويختلف عما هو سائد اليوم، وتعايشت مع مناخ المناطق الجديدة التي وصلت إليها³، كما تعددت الكثير من الآراء حول أصول الجمال في بلاد المغرب القديم، وأولها أنه أدخل مع الرومان خلال القرن الثالث ميلادي، بينما آراء أخرى تقول أنه أدخل من طرف العرب، وذكر المؤرخون القدامى أن الرومان قد استولوا على 22 جملا كانت للملك النوميدي يوبا الأول، لهذا لا يمكن القول بأن الجمال أدخلت في العهد الروماني حيث أنها كانت موجودة منذ الزمن النيوليتي؛ فقد تم استئناس الجمال على الأقل خلال الألف الثالثة قبل الميلاد، كما أن وجودها في شمال إفريقيا تعود لفترة ما قبل التاريخ⁴.

اكتشف العالم الأثري بومال (Pomal) في موقع تغنيف عظام الجمال ضمن البقايا الأشولية، كما أعطى له إسمًا توماسي (Thomasi)؛ لكن انقرض هذا الجمال في فترة الهلوسان، وحل الجنس الحالي من الجمال محله، وقد وجدت بقاياها في مواقع قليلة منها، فوردلو وجبل الفرطاس (قسنطينة)، وتعود للنيوليتي إلا أن الباحث غوتيه يقول أن الجمال في بلاد المغرب والصحراء في القرن الثالث والرابع ميلاديين أدخلته

1. Adams Colin, land transport in roman Egypt, University oxford, Britanie, 2007,p60.

2. سليم سعيدي، المرجع السابق، ص 77.

3. محمد عوض منصور باعليان، حيوانات النقل والحرب في اليمن القديم، رسالة الدكتوراه في التاريخ القديم، جامعة عدن، اليمن، 2012، ص 36.

4. لخضر بن بوزيد، "الجمال في ما قبل التاريخ الشمال الإفريقي"، مجلة علوم الإنسان والمجتمع، م 2، ع 2، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2013، ص 79.

الفرق الرومانية المساعدة القادمة من سوريا؛ فخلال 200 ميلادي كان راكبوا الجمال الجرامنتيين يستخدمون الجمل عند حصن بونجيم، لما عم الجفاف في المناطق الصحراوية¹.

ظل الجدل قائما بين المفكرين، حول قضية وصول الجمل إلى الصحراء، ويرجح الكثيرون أن حاجة الرومان إلى توطيد تواجدهم العسكري والتجاري، أدت بهم لجلبه إلى للمنطقة مستقدمين إياه من الشرق فيما بين القرن الثاني والرابع ميلاديين، وخاصة أن الحقائق التاريخية لم تستطع إثبات حقيقة وجود الجمل بمنطقتنا، بل حتى أن بعض الحيوانات الأقل أهمية من حيث التكيف مع المناخ الصحراوي وقساوته، قد سبقته في التواجد بها مثل الحصان والحمير والبغال والفيل².

يرجع باحثين آخريين دخول الجمل يعود إلى القرن الثاني للميلاد تم بواسطة الرومان، أي عند غزوهم للأراضي الواقعة على مشارف الصحراء منها نوميديا وموريطانيا القيصرية، ومهما يمكن من أمر إزاء هذا الاختلاف ينبغي الإشارة إلى أن هذا الحيوان وجد بنوميديا؛ لكنه بأعداد قليلة بالمقارنة مع الخيل، ما دام قطع الملك يوبا الأول الذي استولى عليه قيصر في 46 ق.م، لم يتجاوز اثنان وعشرون جملا³، و بعدها اعتنى الرومان ببلاد المغرب القديم بتربية الخيول والإبل، حيث استغلوا الأولى في الحرب والصيد وسباق العربات، أما الجمل مثلما استخدموه في سوريا؛ فقاموا بإفريقيا بتربيته، واعتمدوا عليه بتوسعاتهم والتنقل⁴، فلم يظهر الجمل في المقاطعات الرومانية ببلاد المغرب القديم في الصور المنقوشة على العملات المعدنية فحسب، بل أيضا كان الجمل شعار لموانئ سيرت في أوستيا بالتحديد⁵.

يبقى الجمل حيوان الصحراء الأول، ولولاه لما تمكن الإنسان بالتأقلم مع الطبيعة الصحراوية الصعبة قبل اختراع الآلات الحديثة، وهو يستخدم للحمل والجر والركوب، بحيث يتحمل شدة الراحة وهو صبور

1. لخضر بن بوزيد، المرجع نفسه، ص 83.

2. محمد تيكالين، "التواجد الروماني في الصحراء بين الاستراتيجية الدفاعية والمصالح الاقتصادية"، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، م4، ع15، غرداية، 2015، ص 113.

3. تلك الجمال البالغ عددها 22 جملا منحها قيصر للحامية الرومانية التابعة له المقيمة في أوتيكا. ينظر: César Julius, Guerre d'Afrique, Trad : A.Bowvet, société d'édition les belles lettres, Paris, 1949, LXVIII.

4. شافية شارن، تجارة الجزائر (نوميديا وموريطانيا القيصرية)، ج1، كنوز الحكمة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2015، ص 133.

5. Demougeot Émilienne, "Le chameau et l'Afrique du Nord romaine", In: Annales Economies, sociétés, civilisations, t15, N. 2, France, 1960, p225.

على العطش والجوع لعدة أيام وله مزايا أخرى كثيرة¹، ويذكر بلين بأن الجمل يمشي لمسافات أطول إن لم تكن البضاعة التي ينقلها أكثر من قدرته في الحمل، وهو يتحمل العطش لمدة أربعة أيام².

كما ان نجاح التعامل التجاري للرومان مع جيرانهم، قد جعل الحياة في الصحراء ترتبط ارتباطا كبيرا بأهمية المواصلات، وبالنسبة للعصور القديمة؛ فإن غنى أقاليم معينة مثل فزان المرتبطة بالموارد ومجال النفوذ يقتضي ضمان وجود حجم كبير من التجار ووسائل مواصلات³، لهذا لم تستعمل هذه الجمال في المجال العسكري فحسب، بل حتى في المجال الزراعي كالحرث والحصاد بالمناطق الداخلية، أما في المجال التجاري كوسيلة نقل نظرا لقدراته على تحمل الأثقال، وقطع المسافات الطويلة في ظروف مناخية صعبة⁴.

تعددت المسارات الصحراوية بالمغرب القديم إبان العهد الروماني الإمبراطوري الأعلى، كذلك التي استخدمتها القوافل بكثرة، سهلت مرور السلع نحو الموانئ باقليم تريبوليتانيا، حضرموت وتاكاب كانت تصدر سلعا نحو إيطاليا؛ فمنذ القرن الأول ميلادي، ظلت واحات المقاطعة تساهم في ازدهار المدن الرومانية كما شكلت تطورا سريعا في حركة المرور، بفضل الجمال الذي استخدم لتلك الأغراض⁵.

كان للجمل دور الرفيق الأكبر لأولئك المطرودين من طرف الرومان، حيث نقصد السكان المحليين الذين نزحوا نحو الصحراء، وتوسيع رقعة تنقلاتهم واهتمامهم بالجمال أكثر من الرومان، وبالأخص التجار الممارسين للتجارة الصحراوية من أهل المدن الساحلية بمقاطعة تريبوليتانيا، كما ان أهالي البدو مضطرين للعناية بالجمال، وإنه يصعب علينا أن نتصور حظائر رسمية لتربية الجمال، لكن بالنسبة لهذه الحضائر قد تكون السلطات الرومانية أنشأتها في نقاط معينة من مقاطعة طرابلس، لاستخدامها في تجارة الصحراء⁶.

1. جرایة محمد رشدي، الصحراء الجزائرية خلال العصر الحجري الحديث 6100 ق.م - 1000 ق.م، مذكرة ماجستير في تاريخ الحضارات القديمة، إشراف: عبدالعزيز بن لحرش، قسم التاريخ وعلم الآثار، جامعة منتوري، قسنطينة، 2007-2008، ص38.

2. Plin, Histoire Naturelle, LVIII, XXVI.

3. محمد تيكيا لين، المرجع السابق، ص114.

4. شافية شارن، المرجع السابق، ص135.

5. Emilienne Demougeot, op.cit, p24.

6. محمد البشير شنيقي، الجزائر في ظل الاحتلال الروماني، ج1، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، ط1، 1991، ص324.

لقد أثبتت الأدلة الأثرية على الأخص المنحوتات البارزة، استخدام الجمل في كل من العمل الزراعي وحمل الأثقال في القرنين الثاني والثالث الميلاديين (ينظر الملحق رقم 25 ص 213) ، وهناك أدلة أيضا على استخدام الجمال في طرق القوافل خلال الفترة الرومانية، إضافة للنقل المحلي للبضائع، والجمل ملائم تماما لتلك المهمات، وشدة الاحتمال، وخاصة في المسيرات الصحراوية الطويلة والقدرة الأكبر على حمل الأثقال، وانخفاض استهلاكه للمياه لهذا تكسب الجمال ميزات تتفوق بها على الخيول والبغال والثيران ولكن من الخطأ الاعتقاد بأن انتشار الجمال، جعلت الحيوانات الأخرى غير ضرورية في النقل الصحراوي أي استمر سكان المقاطعات الرومانية ببلاد المغرب القديم، بالاعتماد عليها في النقل¹.

في عهد الإسكندر سيفيروس (Alexander Severus) (222-235م) ذكرت المصادر الجمال التي استخدمها الجنود الرومان كقوافل بوصفها وسيلة نقل معروفة جدا، أو من اليوم الذي كان الرومان بدأوا استخدام هذا الحيوان؛ لكن لم يستغنوا عن الحصان والبغل، وهذا نظرا للفوائد التي كانت تقدمها ببعض الأراضي لقواتهم، إلا أن الجمال كانت تحمل البضاعة بقدرات تصل ل 300 كغ².

تحدث معظم المؤرخين عن منطقة وادي المزارعين بتريبوليتانيا (Tripolitane)، حيث أقام بها الرومان والتي بها أكبر عدد من الجمال، هذه الأخيرة تم تصويرها على مجموع الأضرحة بموقع غيرزا، وفي الغالب كانت الجمال مسخرة للحرث، كما تظهر صور الجمال على أحجار من هذه المواقع، كما تم استخدام الجمل كوسيلة للنقل، كذلك العديد من المنحوتات تصور الرحلات فوق الجمل³.

لا شك أن دخول هذا الحيوان إلى المنطقة كان له نتائج عظيمة، حيث مثل ثروة اقتصادية وأحدث تطورا كبيرا بالمنطقة، يشار الى أن استخدام الجمل كوسيلة للنقل، حيث سهل وصول الرومان إلى غاية مراكز الجرمونت وأواسط إفريقيا، وبالتالي زاد من نشاط القوافل التجارية على مستوى الطرق البرية، أدى

1. ديزانج ماتينغلي، منطقة طرابلس في العهد الروماني، تر: مراد محمد عبد الهادي حيدر ، المركز الوطني للمحفوظات والدراسات التاريخية، ليبيا ، 2009، ص 433.

2. René Cagnat, l'armée romaine d'Afrique et l'occupation militaire de l'Afrique sous les empereurs, imprimerie nationale, éd Leroux, France, 1913, p332.

3. Olven brogen, "The Camel In Roman Tripolitania", British school at Rome, t 22, n1, Rome, 1954, p 129.

الجميل الى التطور الاقتصادي، الذي حدث في الإقليم في عهد الأباطرة السيفيرين (193-235 م)¹.

ت. الحمير والبغال:

اعتمد الرومان في ببلاد المغرب القديم كنوميديا وموريطانيا القيصرية ، في جر العربات بشتى أنواعها على حيوانات كثيرة، كالحمير والبغال والبقر والثيران²، وما يلفت الانتباه أن الحصان في شمال إفريقيا لم يصور في الفسيفساء تقريبا في الأعمال الشاقة، كالحرث وحمل الأثقال، بل إن مثل هذه الأعمال كلفت بها حيوانات أخرى كالبغال والحمير والثيران؛ ففي فسيفساء أودنة بإفريقيا البروقنصلية، بالتحديد خلال العصر الروماني، تعكس بصفة عامة مشاهد عن الحياة الريفية، والأنشطة التي تجرى بها (ينظر الملحق رقم 27ص215)، يرجع تاريخ القطعة إلى القرن الثاني ميلادي، ومن بين ما تصوره نجد مشهد رجل يسوق حمار، وفي إحدى يده يمسك عصا، ليوجه بها الحمار من ناحية، ولتكون من ناحية أخرى وسيلة لعقابه إذا ما تباطأ أو امتنع عن السير، والحمار قويا أسمر اللون حسب ما صورته القطعة، ويبدو أن ظهره كان يحمل البضائع التي وضعها الرجل فوقه، لذلك نراه يسير ببطء نحو الحقول، وفي المشهد يفسر أن الرجل كان يحمل عليه البضائع لينقلها نحو السوق، وبها نستطيع القول أيضا أن الحمار قد فرض عليه العمل الشاق و حمل البضائع، بينما اقتصر دور الخيول في ركوب الفرسان عليها أو استعمالها في التنقل³.

لنقل المنتجات الزراعية بالأخص القمح وزيت الزيتون لكونها مواد ثقيلة، لجأ المنتجون إلى استخدام العربات الثنائية أو الرباعية العجلات (Plaustrum) المصنوعة من الأخشاب الصلبة، لتقدر على حمل الأثقال، ولجر العربات الثقيلة استخدم المنتجين الثيران والبغال والحمير¹، وكانت الحمير منذ أقدم العصور هي حيوان النقل الرئيسي، وخلال العصر الروماني قد ظلت الحمير الوسيلة الأكثر استخداما في عمليات النقل البري المختلفة، حيث كان يعتمد عليها بشكل كبير في نقل المنتجات الزراعية، هذا من

1. الميار عبدالحفيظ فضيل، النشاط الاقتصادي في إقليم المدن الثلاث في ليبيا في العصر الروماني"، مجلة البحوث التاريخية، م32، ع 2، ليبيا، 2010، ص142.

2. شافية شارن، النشاط التجاري في نوميديا وموريطانيا القيصرية أثناء الاحتلال الروماني (العهد الإمبراطوري الأول)، أطروحة دكتوراه دولة في التاريخ القديم، إشراف: شنيقي محمد البشير، قسم التاريخ، جامعة الجزائر، 2000-2001، ص421.

3. عبير قاسم ، فن الفسيفساء الروماني (مناظر طبيعية)، دار ملتقى الفكر للنشر، الإسكندرية، مصر ، 1998، ص335.

الحقول إلى مخازن الغلال، ومن مخازن الغلال إلى الموانئ ، كما كانت تستخدم في حمل الأفراد، أثناء ذهابهم وإيابهم من وإلى أماكن عملهم².

عند نقل كمية من القمح من قبل الجرمنت للجنود الرومان؛ فاستخدم الجرمنت ثلاثة بغال أو حمير لكن لم يتم تحديد أسماء الناقلين ولا كمية البضائع، ويفترض أنهم قدموا بحرية بيع بضاعتهم للجنود، كما تشهد المصادر المكتوبة والأثرية أن حيوان النقل عند الجرمنت كان الحمار، وهناك كتابات بحصن بونجيم بطرابلس أن القوافل كانت مصحوبة بالحمير، والتي كانت توصل الحمولة من البضائع للرومان³.

فكانت التجارة الداخلية للإمبراطورية الرومانية نشطة ولكنها بطيئة، أما عن وسائل النقل البري هي الحماليين والحمير والجمال، والتي حلت محل الخيول للجر في بلاد المغرب القديم⁴، وكانت هناك علاقات بين سكان الصحراء وسكان السواحل خلال الفترة القديمة، وإن وسيلة التنقل بين الساحل والصحراء تتم بفضل استخدام الثيران في النقل، إلا أن الثيران لا تستطيع تحمل العطش لمدة طويلة فيتم الاستعانة بالحمير، التي كانت باستطاعتها السير لمسافات طويلة دون ماء⁵.

خلال الفترة الرومانية عند سكان تريبوليتانيا، ظلت الحمير هي من بين حيوانات النقل الأكثر أهمية وتستخدم على نطاق واسع في مجال الزراعة⁶، وكان للحمار أهمية خاصة وفائدة بالنسبة لكافة سكان مناطق البحر الأبيض المتوسط منهم الأفارقة، نظرا لطبيعة الطرق وخصوصية التضاريس الأكثر انحدار وضيقا؛ فهنا يتم استخدام الحمار فهو وسيلة للنقل، ويفضل الشعوب قديما منهم الرومان حيوانا على آخر طبقا لظروف معينة، كما ان البغال يتم إستخدامها بشكل أساسي، في جر العربات لنقل البضائع

1. باحمد السعيد رحمان، الأنونة في المغرب الروماني (الضرائب العينية على إنتاج القمح والزيتون) 146ق.م -235م ،رسالة ماجستير في التاريخ القديم، إشراف: بلقاسم رحمان، قسم التاريخ، جامعة الجزائر2، 2008-2009، ص ص 118، 119.

2. عبداللطيف فايز، المرجع السابق، ص36.

3. Stéphanie Guedon, La Frontière Romaine de l'Africa sous le haut empire , casa valzaquer, Madrid, 2018, p76.

4. ويل ديورانت، قصة الحضارة- روما وإمبراطوريتها-، ج3، تر: محمد بدران، دار جيلاب للنشر، لبنان، 2013، ص86.

5. أبو لموشة عبدالحفيظ، "خليج سيرت في العصر الفينيقي الروماني (النشاط الاقتصادي)"، مجلة جامعة سيرت العلمية، مركز البحوث والدراسات، م5، ع1، ليبيا، 2015، ص155.

6. (C) Adams, op.cit, p73.

والركاب، إنها قادرة على شحن الحمولات الثقيلة من تلك التي يجرها الحصان¹.

ث. الثيران :

فيما يخص البقر كان في مقاطعات المغرب الروماني منها موريطانيا القيصرية نوعان: نوع كبير له قرون منحنية إلى الأمام معروفة باسم (Pomel bos)، ويظهر على الرسومات الصخرية الصحراوية، وبقر آخر يسمى (Gurdeidence E pisthonomus)؛ الذي يقصد به الجاموس، أو احد البقرات الأخرى، كما كانا هذان النوعان يستعملان في الحرث، ونقل الأثقال وجر العربات، وغير ذلك من الأعمال الشاقة² فضلا عن أهمية الثيران كحيوانات يمكن ذبحها والاستفادة من لحومها وجلودها فقد استخدمت أيضا في جر المحاريث الزراعية، وعملية النقل البري؛ ولكن على نطاق محدود قياسيا بحيوانات النقل البرية الأخرى فهي حيوانات بطيئة الحركة مقارنة مع حركة البغال والحمير³.

أما بمنطقة المدن الثلاث الليبية خلال العصر الروماني، قد كانت جميع السلع التجارية سواء المصدرة أو المستوردة، يتم نقلها بعدة أنواع من الحيوانات، و تعتبر الثيران أولى الحيوانات التي استخدمت في مجال النقل والركوب، كذلك استخدمت الحمير كوسيلة نقل عبر الصحراء على نطاق أوسع⁴؛ يعني حيوانات مختلفة قد استخدمت لنقل السلع، فقد تعددت الحيوانات التي جرت عربات النقل كالثيران⁵.

فمن المحتمل أن تكون الثيران، قد استعملت في قوافل الصحراء، ولو أنه يستبعد أن يكون استعمالها قد استمر لفترة طويلة بعد العهد المسيحي⁶، واستعملت الثيران ببلاد المغرب القديم في النقل بفضل قواها

1.Lepetz Sébastien," L'animal dans l'économie gallo-romaine", In: Revue archéologique de Picardie, t1,n12, France, 1996,p94.

2. شافية شارن ، تجارة الجزائر ...، المرجع السابق، ص132.

3. صفوان سامي سعيد جاسم ، التجارة في بلاد آشور خلال الألف الأول قبل الميلاد في ضوء المصادر المسمارية ، أطروحة دكتوراه في الآثار القديمة، إشراف: علي ياسين أحمد ، كلية الآداب، جامعة الموصل ، 2006، ص286.

4. أحمد محمد أنديشة، التاريخ السياسي والاقتصادي للمدن الثلاث، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع، بنغازي، ط1، 1993، ص180.

5.Colin Adams,op.cit,p72.

6. سليمان أيوب، جرمة من تاريخ الحضارة الليبية، دار المصراقي للطباعة والنشر، طرابلس، ط1، 1969، ص210.

الجسمانية، كما يظهر ذلك من خلال فسيفساء أوذنة (بإفريقيا البروقنصلية)، لقد خصصت الأبقار والثيران للأعمال الشاقة التي لا تقوى عليها الحمير والبغال، وتعتمد هذه الأخيرة أساسا بالنسبة للمزرعة فتراها من خلال فسيفساء الشمال الإفريقي محملة بالرحل، وقد شكلت منذ القديم وإلى يومنا هذا دواب للجر والركوب (bête de bat et bête de somme)، في حين لا نرى إستعمال الحصان في الجر إلا من خلال مثال واحد يتعلق الأمر بفسيفساء وادي الرمل ربط الحصان إلى عربة، وأستفيد منه في حمل مواد البناء للورشة ول غالبا ما تم ربطه بعربات النقل، فهي مهمة الثيران والأبقار والبغال والحمير مثلما يظهر ذلك على فسيفساء شرشال وحضرموت وهيون¹.

ج. الفيل :

عموما اعتمد الرومان بأراضي المغرب القديم على حيوانات كثيرة، في جرحهم للعربات التجارية بشتى أنواعها كالحمير والبغال والبقر والثيران، ونادرا على الفيلة بسبب قتلها²، والسبب في ذلك حيث يذكر غوتييه (Gautier) أن الفيل قد تعرض للاصطياد فبعد تدجين الفيلة الإفريقية كان الفرسان يطاردونها في حلبات خاصة تحيط بها الجدران، ثم يتركونها فريسة الجوع أي تم ابادتها³.

قدم المؤرخون تفسيرات حول انقراض الفيل، قد رجحوا أن التغيرات المناخية هي السبب، لكنها غير كافية لأنه بالنسبة لاختفاء الحيوانات الضخمة والمفترسة؛ فهم تناسوا عمليات الصيد الواسعة والتي تعتبر بمثابة إبادة تعرضت لها حيوانات المنطقة كالفيلة، والتي قام بها الرومان بغرض الاستفادة منها كالعاج بالنسبة للفيلة، أو لنقلها لروما من أجل عرضها في الألعاب⁴؛ فالحصان والثور والإبل خلال العصر الروماني كانوا يستغلونه في إراحة الإنسان من حمل الأثقال، بينما الفيل فهو مثل الأسد موجه للألعاب

1. البضاوية بل كامل ، مظاهر اقتصادية من خلال فسيفساء الشمال الإفريقي، مطبعة فيدرانت، الرباط، المغرب، ط1، 2013، ص 161، 162.

2. شافية شارن، تجارة الجزائر قديما...، المرجع السابق، ص452.

3. أ.ف غوتييه، المرجع السابق، ص93.

4. محمد دبوب، "السياسة المائية الرومانية في منطقة المضاب العليا (دراسة حضارية نموذجاً"، مجلة الحقيقة، م10، ع1، جامعة أحمد دراية أدرار، 2011، ص25.

والإلهاء، خاصة منذ أن امتد تأثير الحمل إلى البحر الأبيض المتوسط¹.

فيذكر بلينيوس الشيخ (Pline Ancien) أنه قد تم جلب الفيلة عن طريق البحر (ومن بينها الفيلة الإفريقية)، وبعدها يتم إجبارها على النزول، بسبب لتخوفها من طول الجسر الذي يفصلها عن الرصيف، ويتم إرجاع الفيلة إلى الوراء، لكي لا تحس بالمدة التي تستغرقها عند الهبوط²، ويتم تقييد الفيل من رجليه الامامية عند نقله ثم يتم سحب القدم الأمامية اليمنى بواسطة حبل، يبدو أنه يلتف حول الصاري، والقدم الأخرى ممسوكة أيضا بحبل (أي تعرض للإبادة)³، كما يضيف بلين الأكبر أن الرومان يستهلكون لحومها، خاصة لحم الخرطوم من بين ألد الأطباق في المطبخ الروماني⁴.

فضلا عن حركة الصيد، هناك مشكلة توسع وزيادة عدد السكان خلال الفترة الرومانية، في المناطق التي التجأت إليها قطعان الفيلة، أو كانت تتردد إليها في شكل رحلات موسمية، كما عانت تلك الفيلة في المرحلة الرومانية من اتساع المساحات المزروعة⁵، حيث يؤكد غابريال كامبس أن أعداد الفيلة بشمال إفريقيا كانت تنقص، بسبب توريدها من طرف الرومان لتوفير مادة العاج، وقد انقرض الفيل الإفريقي انقرض من المنطقة خلال تلك الفترة⁶، كما أن الرومان لم يروا الفيل من قبل الحروب البونية، وقد كانوا يصنفونه ضمن الحيوانات المتوحشة (فقد خسرت المنطقة حيوان مهما في النقل)⁷.

هناك سبب آخر هو أن ظهور الحمل في تاريخ المغرب قديما وانتشاره بها، قد صادف اختفاء الفيل والتوسع العسكري للرومان، ولعل ذلك يعود إلى مدى الحاجة إلى كل منهما؛ ففي الوقت الذي كان فيه المزارعون وأهل الاستقرار يطاردون الفيل، لإبعاده مناطق عيشهم، والحصول منه على حاجتهم من العاج كما سبق تبيانها، كان الرحل يقومون بترويض الحمل وانحاءه؛ فهو يمثل أفضل وسيلة نقل لتلائم

1. Gerrard Genelle, la vie économique et social dans l'Afrique romain d'après les semions de sain Augustine, Atelier nation de de reproduction des thèse, France, 2005, p472.

2. Pline, Histoire Naturel, V, VIII 3.

3. François Bertrandy, "Remarques sur le commerce des bêtes sauvages entre l'Afrique du Nord et l'Italie (Ile siècle av J.C- IVe ap. J.C), " EFR, t99, n1, France, 1978, p 220.

4. Pline, Histoire Naturel, VIII, 10

5. محمد البشير شنيقي، المرجع السابق، ص 291.

6. Gabriel Camps, l'éléphant d'Afrique, Enc. Ber, V25, éd laboratoire d'anthropologie et de préhistoire de pays de méditerrané, France, 1984, p3816.

7. Dion Cassius, Histoire Romain, l1, XXXVI.

محيطهم الجغرافي، ذلك أن الفيل لم يعد ملائما لهم في وسطهم الطبيعي الجديد، رغم أنهم كانوا يعرفون الفيل منذ قرون، لكونه أقل صبرا من الحمل على تحمل مشاق السفر في فيافي الصحراء¹.

ب. عربات النقل:

خلال العهد الروماني وجدت ببلاد المغرب القديم عربات متنوعة بتنوع أدوارها وهي كالاتي:

أ. عربات نقل البضائع و الحيوانات:

كانت العربات بعضها خاصا بنقل الأشخاص، والبعض الآخر مخصصا لنقل البضائع؛ فتوجد عربة (de sisenna) ذات عجلتين، اعتمد عليها الفلاحون في تنقلهم، كما استعملت لشحن الخشب ومواد البناء، ومن عربات نقل البضائع عربة البلوستروم (Plaustrum) وهي نوعان؛ النوع الأول عبارة عن عربة ذات عجلتين يجرها ثوران، ويعتمد عليها في نقل الأثقال (Sareacum)، والنوع الثاني يشبه العربة الأولى لكنها أكبر، ولها أربع عجلات²، وهذه الأخيرة هي التي نقلت الحبوب إلى قرطاج والموانئ الأخرى من المخازن التابعة لجهاز الأنونة، وهي عربات ذات أربع عجلات ثقيلة ويسحبها زوجان من الثيران، تحمل ما بين 50 و75 موديوس من القمح، ويشار أن نظام النقل نظمته الدولة باسم البريد³.

فعرية البلوستروم هي عربة ذات عجلتين عادة ما يتم جرهما بواسطة الثيران، وتقوم بالخدمة في الحقول بشكل خاص لنقل المنتجات، والمواد الثقيلة والمياه كذلك، والعربة نجدها ذات صندوق خشبي موضوع على المنصة المدعومة بعجلتين كبيرتين، وعندما يتم تحريكها؛ فإنه تسحب العجلة والمحور مع بعض وعلى التوالي والعجلة مصنوعة من الخشب ومستديرة وعريضة، ولا يخشى سائقها من سقوط الحمولة منها لأنها محمية من كل الجهات، وهي الأكثر استخداما بالمغرب القديم⁴، أما النوع الثاني من البلوستروم بالتحديد ذات أربع عجلات، قد نقلت المنتجات الزراعية كذلك حسب ما ذكره كاتو في كتابه الفلاحة⁵.

1. محمد البشير شنيقي البشير، المرجع السابق، 316.

2. شافية شارن، (تجارة الجزائر ..)، المرجع السابق، ص450.

3. Dennis P. Kehoe, op.cit, p12.

4. Antony Rich, Dictionnaire des Antiquités romaines et grecque ,libraire fermins dibot freres ,paris,1859,p492.

5. Marcus Procuus Cato, de Agriculture, trad: Raoul gourad, société d'édition de belles lettres paris,2008,p153.

استعملت العربى بشكل واسع بكل ارجاء الإمبراطورية الرومانية، وبالأخص في نقل الحبوب والخضر والفواكه والزيت، والنبيد إلى الأسواق الريفية والموانئ، ولتعود محملة ببعض الكماليات والأدوات الضرورية المصنعة في المدن والقرى المجاورة لتلك الموانئ والأسواق¹، ولقد كانت عربات النقل تحمل الأثقال، والتي كان من الصعب أن تحملها ظهور حيوانات النقل²، فإلى جانب السفن التي ساهمت في ترويج للتجارة الرومانية كذلك لعبت العربات نفس الدور خاصة المعروفة بالبلوستر مثل ما تبينه فسيفساء شرشال³.

كما انتشرت بالأراضي الرومانية المزارع الكبيرة (كالفنديسات)، من بينها بمنطقة هيبو ريجيوس على سبيل المثال، وبامتلاكها للأراضي الكبيرة للقمح في إفريقيا، فقد كانت الدولة بطبيعة الحال تمتلك وسائل لنقل المنتجات كالقمح، منها الخاصة بالنقل البري كالعربات (ينظر الملحق رقم 28 ص 216)⁴، كذلك بالمقاطعتين الموريطانيتين كان المزارعون يحصدون السنابل، وعند عملية النقل ان كانت المخازن قريبة فيتم نقلها بالحزم حاملها بأيديهم، وإن كانت مسافات بعيدة يتم نقلها بواسطة العربات⁵.

إذا أدت الزراعة إلى اختراع المحراث، الذي ساعد بشكل أساسي على زراعة الحبوب؛ كذلك أدت إلى ظهور العربى ذات العجلتين، إضافة إلى العربى ذات الأربع عجلات، والمخصصة لنقل محصول القمح ولذلك نحن مدينون للزراعة في المقام الاول، لاختراع عربى نقل المنتجات، وإن هذه العربى الزراعية الريفية البسيطة جدا، كانت من الوسائل الأكثر أهمية، كان بيعها من قبل مالكيها صعب للغاية خلال العصور القديمة خاصة من طرف الرومان، نظرا لما كانت تقدمه من خدمة في الجانب الزراعي⁶، حتى أن عجلات العربات الرومانية، تم صنعها من أجزاء الخشب، وغالبا ما يتم تعزيزها بالمعدن بسبب حمولتها⁷.

1. رضا بن علال ، المرجع السابق، ص 59.

2. عبداللطيف فايز، المرجع السابق، ص 37.

3. فاطمة كابلي، الخلفيات الاقتصادية للاحتلال الروماني لبلاد المغرب القديم وأثرها على المجتمع، مذكرة ماجستير في التاريخ القديم إشراف: محمد الهادي حارش، قسم التاريخ، جامعة الجزائر 2، 2010 2011، ص 76.

4. Sophie Marini, op.cit, p615 .

5. D. Shaw Brendt, Bringing in the Sheaves economy and metaphor in the Roman world, university Toronto, press London, 2013, p104.

6. D. Ramée, Histoire des chars carrosse omnibus et voiture de tous genres, éd Amyot, Paris, 1856, p 8.

7. B. Rouge, Roman Woodworking, University Yale press, London, 2007, p202.

لقد استعملت العربة في المزارع من أجل نقل المحصول من الحقل، ثم نقلت إلى الأسواق أو المخازن العمومية (Horrea) بالبلدة أو المستوطنة، كذلك استعملت كوسيلة لنقل للضرائب العينية إلى الموانئ ثم تحمل في السفن، لتفرغ بالموانئ الإيطالية¹، كذلك في بساتين الزيتون ببلاد المغرب الروماني كان العمال والمزارعين، وهم يجنون الزيتون إما بالعصا (Gaule) أو بالصعود أعلى الشجرة، ويهزون أغصانها لتمتلئ السلال الواسعة بالثمار الخضراء والسوداء، وبعدها تأتي المرحلة الثانية من العمل؛ وهي نقل تلك السلال حيث يتعاون كل اثنين لنقل سلة، يمسك كل واحد بأحد مقبضيهما، لنقلها من البساتين إلى العربة التي تنقلها إلى المعصرة تجرها الثيران، وكانت العربة التي تنطلق عبر طريق صغير في بستان الزيتون، ثم تتوقف أخيرا في فنائها، مثلما صورته فسيفساء حضرموت وشرشال أيضا².

لكن كان للرومان تفضيل ملحوظ للمر المائي، ذلك بسبب انخفاض تكاليف النقل المائي، والأكثر من هذا كانت عرباتهم غير قادرة على نقل البضائع الثقيلة، زيادة على ذلك كانت جل الأراضي التابعة للرومان منها في بلاد المغرب القديم عقبة أمام حركة المواد الثقيلة، خاصة في المناطق الداخلية³، فداخل أراضي المغرب قديما يتم نقل الكتل الحجرية الضخمة، والمواد الثقيلة الموجهة للبناء بواسطة العربات؛ لكن يتطلب الأمر عربة كبيرة ومتطورة، التي تستطيع نقل الحمولة بالتضاريس الصعبة، من الجبل إلى السهل⁴. كما استخدمت العربات كوسيلة نقل الحيوانات المتوحشة أيضا، من غابات وصحراء المغرب القديم باتجاه مدرجات المدن الداخلية، وخارجيا نحو إيطاليا وغيرها، حيث لقيت هذه الحيوانات، رواجاً كبيراً لا سيما في العهد الإمبراطوري، كانت توضع في أقفاص، ثم توضع على متن عربات لتنقل إلى موانئ كبرى من المغرب القديم، لتبحر بها السفن نحو روما أو جهات أخرى، وتبدوا من خلال فسيفساء مدينة هيبو ريجيوس العربات مقرونة إلى بغلين (ينظر الملحق رقم 28 ص 216)¹.

1. بن علال رضا، المرجع نفسه، ص 85.

2. كامبس هنريات فابرر، الزيت والزيتون في إفريقيا الشمالية خلال الفترة الرومانية، تع: العربي محمد العقون، دار الهدى، عين مليلة الجزائر، ص 59.

3. Salama Pierre, op.cit, p50.

4. Salama Pierre, Considération sur le transport Routier romains et particulier dans la province Afrique, section d'archéologie soixante-dix neuvième congrès national de société, Paris savanes, 1957, p292.

مثلا نتحدث المواضيع حول عملية صيد الحيوانات ، يجب ايضا التطرق لطرق نقل تلك الحيوانات برا وبحرا، ويفترض الخوض في هذا الموضوع تعداد العديد من المشاكل، والتي كان يلزم مواجهتها لإيصال الحيوانات في ظروف جيدة؛ فلقد عرف العالم القديم مشاكل كثيرة وجد صعوبة، فالحيوانات المنقولة بين ضفتي البحر المتوسط وبالأساس نحو روما، كانت تلك الحيوانات قد لا تصل في الوقت المناسب أو لا تصل على الإطلاق؛ ففي حالة وصولها كان يلزم تعداد الجثث والحيوانات المريضة، وهنا لا يبقى للعرض العدد المناسب، لذا كانت تؤخذ الاحتياطات لجلب عدد وفير لتغطية الخسائر المنتظرة، ونقول بالنسبة لنقل الحيوانات الضاربة عن طريق البر من خلال فسيفساء هيبون، قد نجد بالنسبة لهذه الحالات عربات مجرورة بواسطة ثيران أو خيولا محملة بأقفاص، ويلتقي في بعض النماذج المشهد البري مع البحري، كما تمكننا فسيفساء بيزا أرمينيا من تتبع عملية شحن الحيوانات على متن السفن؛ فلنقل الحيوانات كان يتم في العديد من الحالات برا وبحرا ولمسافات طويلة، وبالرغم من بذل الناقل جهود كبيرة في النقل؛ ولكنه لم يصل في الوقت المناسب، ولا يوصل الحيوانات بالعدد المطلوب².

ب. عربات نقل الأشخاص:

بالإضافة إلى عربات نقل السلع التي تجرها حيوانات النقل ، وجدت عربات خاصة لنقل المسافرين مثل الريد (Rheda)؛ لكن لا نعلم إن استعملت في بلاد المغرب الروماني، ولضمان السير الحسن للنقل البري الخاص بالسلطة ، أنشا الإمبراطور أغسطس نظاما ساهم في تنشيط الحياة التجارية، ويعرف بالبريد العام (cursus publicus)؛ والذي ينقسم إلى قسمين الأول منه يعرف بالبريد السريع (curus velox) ويتكون من عربات تجرها الأحصنة، أو البغال تنقل مراسلات الأباطرة الرسمية كما تنقل موظفي الدولة³ زيادة على استعمال الرومان للريدا ؛ فقد استخدموا في تنقلهم العربات السريعة والترفيهية، وعربة خفيفة ذات عجلتين¹، وهي عربة يتم تأجيرها للمسافرين وعربة البريد، وتوجد أيضا عربات ذات عجلتين يجرها

1. رضا بن علال، الألعاب في المغرب القديم أثناء الاحتلال الروماني، أطروحة دكتوراه في التاريخ القديم، إشراف: سعيد دحوم، قسم التاريخ، جامعة الجزائر 2، 2010-2011، ص86.

2. البضاوية بلكامل ، المرجع السابق، ص344.

3. شافية شارن، تجارة الجزائر قديما...، المرجع السابق، ص451.

حصانين أو ثلاثة على الأكثر تستخدم للسفر السريع، وكلها استخدمت ببلاد المغرب القديم².
كان البريد العام الذي ينقل في العربات، أو على ظهور الخيول في ساعات النهار والليل، وجميعها يسير بسرعة يبلغ متوسطها مائة ميل في اليوم، وكان أغسطس قد أنشأه على غرار نظام البريد الفارسي فقد وجد أنه لا غنى عنه في تصريف شؤون الإمبراطورية، وكان يطلق عليه لفظ البريد العام؛ لأن مهمته هي خدمة المصلحة العامة بنقل الرسائل الرسمية، وقد استخدم أيضا بلاد المغرب القديم، وهناك عربة (Sarcum de sesena) ذات عجلتين³، سطح هذه العربة مربع مبطن بألواح مائلة للخارج، ويكون الجزء العلوي منها أعرض من الجزء السفلي، والألواح في المقدمة ارتفاعها أقل من الخلف⁴.
اعتمد الفلاحون على هذه العربة في تنقلهم، كما استعملت بصفة خاصة في نقل العبيد، أما عربة (Essudum) فهي مكشوفة من الأمام يجرها حصانين، مخصصة للأعمال اليومية خفيفة وسريعة وخاصة بنقل شخصين أو ثلاث⁵، وهناك عربة الكاروكا هي عربة ريفية ذات أربع عجلات، كان الناس يزينونها بالفضة، وعادة ما يقودها أربعة ثيران أو بغال، خلال عهد أوريليوس (Marcus Aurelius) (161-180م) كانت مسموحة لتنقل أعضاء مجلس الشيوخ فقط؛ ولكن خلال عهد الإسكندر سيفيروس سمح لاستخداماتها لجميع الأشخاص وبكل المقاطعات، وعربة البيورتيوم (petortium)؛ وهي عربة ذات أربع عجلات تستخدمها النساء، وعربة الكويزيوم (cuisium) التي كانت تستخدم أيضا لحمل كبار السن والمرضى مستلقين على ظهورهم، وهي مصنوعة من الألواح الخشبية⁶.
هناك عربة لنقل المساجين؛ فنرى مثلا الأشخاص المحكوم عليهم بالإعدام في سيفساء الحم بتونس

1. رضا بن علال، المرجع السابق، ص 108.

2. Joachim Marquardt, la vie privée des Romains, Thorine fils éditeurs, Paris, t2, 1893, p p 271, 395.

3. ويل ديورانت، المرجع السابق، ص 347.

4. E. Savoy, L'agriculture à travers les âges-histoire des faits des institues de la pensée des doctrines économiques et sociales premiers période de Hammourabi à la fin de l'empire romain, de pocard, France, 1935, p70.

5. شافية شارن، المرجع السابق، ص 450.

6. J. malliot, Recherche sur les costumes les mours et les usages religieux, civils et militaire ,t1 ,costulme de romains, imprimerie de droit l'aine ,Paris, pp 322,323.

وفسيفساء زليتن (ينظر الملحق رقم 29 ص 217) والتي تقع شرق لبدة الكبرى، حيث تشاهد في الأخيرة شخصين مقيدتين في الخلف بعمود عربية صغيرة ذات عجلتين، ويبدو من خلال بشرتهما الداكنة أنهما من الجرمنت¹، وكانت هذه العربية حسب الفسيفساء صغيرة، وزودت بقضيب جر طويل، ليتم بها نقل السجينين بسهولة إلى الحلبة، لتقديمهم للحيوانات المتوحشة، والعربة تجر من خلال مقبض طويل².

أما عن العربات الدينية كالجنازية ؛ فعملية نقل الموتى ببلاد المغرب القديم العصر الروماني، قد مرت عبر مراحل رئيسية هي: نقل جثة الميت إلى المحرقة أو المقبرة، وترافقها كل من العائلة، وأصدقاء الميت ثم توضع فوق محمل على ظهورهم من ستة إلى ثمانية أشخاص، ثم يتقدم الموكب الجنازي بنافخي الأبواق والنائدة (Proficae) وعازفي الناي وراقصي الایماء³، يليهم الأشخاص يركبون عربات دينية، وهم يرتدون الأقنعة بوجوههم، يمثلون أسلاف الوجيه المتوفي الذين يرافقون حفيدهم نحو العالم السفلي فهم يتقدمون العربية المخصصة لنقل التمثال الخشبي ذو القناع الشمع الذي يمثل المتوفي، أما المتوفي فهو موجود في تابوت مستور بداخل العربية الجنازية⁴، هكذا كانت الطقوس الجنازية ببلاد المغرب القديم خلال الفترة الرومانية؛ فقد نقلت جثة الميت داخل العربية الجنازية والتي تختلف عن بقية العربات⁵.

3. الأمفورات:

أ. أمفورات مقاطعة إفريقيا البروقنصلية:

أدت الحاجة لتخزين ونقل المنتجات من قمح زيتون وعنب، إلى صنع أواني فخارية بأنواعها المتعددة عرفت بالأمفورات؛ فالمواد التي حولت إلى سوائل قد تم نقلها في الاواني المتميزة، وهي اواني تتميز بطولها وضيقه بالنسبة للخمر وواسعة بالنسبة للزيوت، واستعمال الفخار في نقل المواد بين المدن المختلفة وبين

1. سليم سعيدي ، "صيد الحيوانات المفترسة من خلال الفسيفساء بشمال إفريقيا" ، مجلة عصور ، م 18، ع 1، جامعة أحمد بن بلة، وهران، 2019، ص 51.

2. Cagnat René, "Une nouvelle mosaïque découverte en Tripolitaine", In: Journal des savants, N22, France, 1924, p100.

3. محمد بن عبد المؤمن ، عقائد ما بعد الموت عند سكان بلاد المغرب القديم ، أطروحة دكتوراه في التاريخ القديم، عبد القادر بوعزم ، قسم التاريخ وعلم الآثار ، جامعة أحمد بن بلة، وهران ، 2011 - 2012، ص 172.

4. رضا بن علال ، العربات في الحوض الغربي ... ، المرجع السابق، ص 113.

5. Elvis elengalbeka, les Funérailles chrétiens en Afrique, Edition Karthala, Camerone, 2014, p66.

الشمال الإفريقي وغيره من دول البحر الأبيض المتوسط¹.

كانت الكمية الكبيرة من الأمفورات من مختلف الأنماط بصفة عامة، موجهة لنقل الزيت من منطقة إفريقيا، ويتم إنتاج هذه الأمفورات ليس لوضع وحفظ المنتجات فحسب، بل حتى لاستخدامها وسيلة للنقل²؛ فقد تم استخدام الأمفورات في المقاطعات الرومانية ببلاد المغرب القديم لنقل صلصات السمك والنبيد وغيرها، لأنه كان من الصعب نقل هذه المنتجات بوسيلة أخرى، ونقلت هذه الأمفورات المملوءة بتلك المنتجات محليا بتوجيه النبذ نحو الجنود الرومان أو زيت الزيتون للسكان، أو خارجيا عن طريق البحر مثلا نحو روما³.

كما هو الحال أيضا في العهد الروماني، كانت هناك ثلاث أنواع من الجرار ذات المنشأ الطرابلسي ومن المفترض بشكل عام أن المنتج الرئيسي الذي ينقل الجرار الطرابلسية، من النوعين الأول والثالث هو زيت الزيتون، وأن هذين النوعين كانا أوسع انتشارا من الثاني (II) بالكثير، وبعبارة عامة يمكن أن يعود تاريخ النوع الأول إلى القرنين الأول والثاني ميلاديين، والنوع الثالث إلى القرن الثاني وما بعده⁴. ورغم ذلك يصعب تحديد العدد الحقيقي للأمفورات الإفريقية التي تم صنعها بتعدد أنواعها، وهذا نظرا للعدد الكبير لورشات العمل التي أنتجتها، هي النوع الأول إلى الخامس وتؤكد الأثرية الحديثة أنها تم استخدام جزء من تلك الأمفورات الإفريقية لنقل النبذ⁵، وكان تنوع الأمفورات ببلاد المغرب القديم ناتج عن تعدد أصل من ضمنها الأمفورات ذات الطراز اليوناني ومنها الروماني، ومنها ما كانت أقدم بكثير خاصة تلك الأمفورات الطرابلسية التي وجدت قبل عصر الجمهورية الرومانية، واستمرت كل هذه الأنماط فيما بعد، حيث وجدت بقاياها حتى في أوستيا (ينظر الملحق رقم 30 ص 218)¹.

1. البضاوية بلكامل، المرجع السابق، ص 318.

2. Pasa Béatre, Recherche sur Africa vêtus et de la destruction de Carthage, Université de Toulouse, France, pp 258,270.

3. Abdelatif Merabet et Remsel Rodriguez, IN Africa et in Hispanie étude sur huile Afrique, publication Edition université Barcelona, Madrid, 2007, p 106.

4. ديزانج ماتينغلي، منطقة طرابلس في العهد الروماني، تر: محمد الطاهر الجاروي ومحمد عبد الهادي حيدر، المركز الوطني للمحفوظات والدراسات التاريخية، ليبيا، 2009، ص 372.

5. Michel Bonifay, Amphores de l'Afrique romaine, international de la sechah- ex officina, hispana ,2014,p601.

ومن الصادرات المحلية التي كانت تصدر من منطقة المدن الثلاث إلى مناطق البحر الأبيض المتوسط ومناطق الجرمونت، الحبوب والنبيد تحمل هذه السلع في الأمفورات التي كانت تنتج بالمدن الثلاث، وتوجد صعوبة في تمييز الأمفورات الخاصة بالمدن الثلاث، مع الأمفورات بتونس وغرب إيطاليا أي صقلية، كما توجد جرار مستوردة من إيطاليا ؛ وهي عبارة عن جرة فخارية بلون بني محمر طولها حوالي 6،7سم، أما عن ارتفاعها 5،61سم عريضين متعامدين، بأعلى الكتف وحواف الفوهة، وعنق الرقبة قصير، أما حواف الفوهة مستوية والقاعدة مدببة، وعلى الكتف من الأعلى توجد كتابة غير واضحة، كما يظهر بأن الجرار الكبيرة أي الأمفورات وهي أوعية فخارية لحفظ ونقل الحبوب والسوائل².

ب. أمفورات نوميديا والموريطانيات:

هناك مجموعة من الأمفورات ذات الأشكال المغلقة، والتي كان يتم نقل فيها الزيت والخمر وصلصة السمك، هذه الأمفورات التي حصل عليها الموريطانيون خلال الفترة السابقة للقرن الثالث الميلادي من خلال تعاملهم مع التجار الفينيقيين، مثلما تدل عليه العينات الموجودة بالعديد من المدن الساحلية من بينها في بطيوة وتيبازة كما جلبت من إسبانيا اللاتيوم وكمانيا، مثلما نستخلصه من النماذج التي وجدت بشرشال (Caesarea)؛ لكن ما إن انتشرت زراعة الزيتون الكروم، لقد تطورت صناعة الزيت والخمر في موريطانيا القيصرية، حتى تزايد الطلب عليها لنقل السوائل داخل المقاطعة أو خارجها³.

كانت معامل تلميح السمك ببلاد المغرب الروماني، كالتى تنتشر بمجاري وادي مرتيل إلى غاية وادي ليكسوس بحاجة إلى عدة أمفورات لتعبئة منتوجاتها، والتي كانت جزئها الكبير موجهة للتصدير نحو الخارج، وبهذا تكون معامل ليكسوس لتلميح السمك، أكبر المعامل في البحر الأبيض المتوسط في الفترة الرومانية، هذه الكمية الكبيرة كانت بحاجة إلى 250000 أمفورة لتعبئة منتوجاتها ، أما معمل تلميح

1. Capelii Claudio, " Alorigine des Amphores romaines de l'Afrique" ,in: An.Af,france,51, 2015 ,p 153.

2. حميدة أكتيبي، " أهم مظاهر الحياة التجارية في مدينة لبدة الكبرى "، م29، ع14، مجلة جامعة الأسمرية، ليبيا، 2014، ص274.

3. خديجة منصوري، التطورات الاقتصادية لموريطانيا القيصرية أثناء الاحتلال الروماني، إشراف: محمد البشير شنيقي، أطروحة دكتوراه دولة في التاريخ القديم، معهد التاريخ، وهران، 1995، 1996، ص ص 192، 193.

السمك في تهودرات فقد قامت طاقته الإنتاجية 432000 لتر كانت تحتاج لحوالي 100 ألف أمفورة ،بينما وصل إنتاج كوطا إلى ما يزيد عن 280 ألف لتر كانت بحاجة إلى 675 ألف أمفورة، هذه الوحدات الإنتاجية الثلاث كانت في حاجة إلى 417500 أمفورة لنقل إنتاجها، دون احتساب المعامل الأخرى¹. كان إنتاج زيت الزيتون خلال العصر الروماني، قد أعطى في نفس الوقت أهمية نحو إنتاج الأمفورات التي استخدمت كذلك لنقل القمح، وقد تم إستخدامها لنقل الخمر من موانئ المغرب الروماني ، وبالتالي كانت الأمفورات وسيلة للنقل بالإضافة للتخزين، ببلاد المغرب القديم في العهد الروماني لقد حلت الأمفورات دور الزجاج والبراميل، فلم يتم نقل النبيذ في الوسائل القابلة للتلف مثل البرميل والجلد، بل بالأمفورات منها التي كشفت عنها حفريات طرابلس، وهي أمفورات مختومة دلت كذلك على السيطرة الاقتصادية للرومان في المنطقة، وفي العهد الإمبراطوري الأعلى كانت طنجيس تستورد زيت من بيتيكا في أمفورات، كانت تاموسيدا (Thamussida) تصدر مرق السمك بواسطة الأمفورات كذلك². كما أن الأمفورات التي كانت تحمل إسم توبوسكتو (Tubusctu) والتي عثر عليها في ميناء أوستيا كانت قد نقلت النبيذ الإفريقي الأصل إلى روما³، وتتميز أمفورات المغرب القديم بمقابض دائرية صغيرة على شكل قوس ملتصقة بجسم الأمفورا وليس برقبته، قد استمرت في التقليد خلال العصر الروماني لفترة طويلة، وبلاد المغرب القديم أنتجت أنواعا أخرى من الأمفورات مختلفة، كالتى تم العثور عليها في ورشات بيتيكا، وعلى طول نهر بيتيس الصالح للملاحة تم العثور على حطام الأمفورات، هذه الأخيرة مخصصة لنقل الزيت⁴.

1. مسعود بوعزة ، "إشكالية صناعة الأمفورات في شبه الجزيرة الطنجية خلال الفترة الرومانية"، مجلة كان التاريخية، م8، ع36، دار المنظومة، الكويت، 2015، ص86.

2. Laubenheimer Fanette, " Des amphores et des hommes", In: Dialogues d'histoire ancienne, vol 34, n°1, France, 2008, p169.

3. Robert Lequément, " Le vin africain à l'époque impériale", In: An.Af., t1, n16 ,France, 1980, p 190.

4. Tchernia André, " Les amphores romaines et l'histoire économique", In: Journal des savants, T1, N4, France, 1967, p227.

وأخيرا يمكن القول أن الرومان قاموا بإنشاء شبكة ضخمة من الطرقات البرية الرئيسية ببلاد المغرب القديم التي سهلت التنقل بين المدن الكبرى، والطرق الثانوية التي ربطت كل مدينة بالمناطق المجاورة، قد سمحت بتنقل الأشخاص والجيش والبضائع وحيوانات من أماكن مختلفة، ونحو وجهات متعددة، ودعموها بمرافق كمحطات البريد العام للتوقف تغيير وسائل النقل، وانتشرت مرافق أخرى عبر الطرق برية مختلفة. اعتمدت السلطات الرومانية على مجموعة من الحيوانات في النقل، فخصصت الاحصنة في السفر وقلما استخدمت في جر العربات، واستخدمت الثيران والحمر في نقل البضائع الثقيلة، بينما الجمل قد اعتمد عليه في النقل عبر صحاري بلاد المغرب القديم بالأخص، ونادرا الفيلة فقد استخدمت لأغراض أخرى. تعددت عربات النقل من حيث أسمائها وأشكالها، وأدوارها من خلال بعض المصادر؛ فقد كانت هناك عربات مخصصة لنقل المنتجات الفلاحية، ولنقل مواد البناء وأخرى لنقل الحيوانات، وأيضا عربات لنقل الأشخاص منها عربات نقل المسؤولين والجيش، وعربات السفر، وأخرى لنقل المساجين وعربات دينية. كما اهتم الرومان بصناعة الأمفورات باعتبارها وسيلة لنقل المواد الغذائية، وكانت وسيط من الوسائط المساهمة في عملية النقل، وقلما استخدمت السلال والبراميل في النقل.

الفصل الثاني: منشآت ووسائل النقل المائي.

-المبحث الأول: منشآت النقل المائي:

*المطلب الأول: الطرق البحرية.

*المطلب الثاني: الموانئ البحرية.

-المبحث الثاني: وسائل النقل المائي.

*المطلب الأول: السفن وأنواعها.

*المطلب الثاني: قوارب النقل.

*المطلب الثالث: سرعة وسائل النقل (دراسة مقارنة بين النقل المائي والبري).

حددت روما طرقا بالبحر وعبر المحيط الأطلسي غربا وعلى مجاري الأنهار المتوفرة ببلاد المغرب القديم كما كانت نقط انطلاقها هي الموانئ، التي استخدمت لشحن وتفريغ البضائع وتنقل المسافرين، ورسو السفن والقوارب التي تعددت تسمياتها هي الأخرى، وأشكالها ومهامها، كما اختلفت تلك الوسائل من ناحية مقارنة بسرعة وسائل النقل البري.

I. منشآت النقل المائي:

1. الطرق البحرية:

الطريق البحري هو الطريق الذي تتبعه السفينة، للانتقال من ميناء إلى آخر (في حالة إيجار أو نقل) وهذا الطريق البحري سيحدده قائد السفينة، آخذا بعين الاعتبار تعليمات مالك السفينة، ومن بينها أن تكون الحراسة بالطريق ضرورية¹، ففي الوقت الذي كانت فيه الإمبراطورية تقوم بتحسين حدودها تحولت روما إلى منطقة تجارة حرة؛ فكان من بين السلع التي وصلتهم نجد الزيت الزيتون الإفريقي وكله كان بفضل تلك الطرق، وازدهرت التجارة بشكل لم يسبق له مثيل، مدعومة بشبكة استثنائية من طرق المواصلات من بينها الطرق البحرية في البحر الأبيض المتوسط²، ومثلما اهتم الرومان بالموانئ لخدمة الأنونا، والتي لا غنى عنها بالنسبة لسكانها، كذلك اهتموا بالطرق البحرية التي ساهمت في نقل البضائع نحو إيطاليا³.

كان النقل المائي يستخدم بكثرة في العصور القديمة من النقل البري، ولما كانت الملاحة تتم بشكل رئيسي باستخدام السفن الشراعية، كان البحر به طرق طبيعية مفتوحة للجميع، وتعتبر حلقة وصل بين الشعوب، ومن بين تلك الشعوب نجد الرومان الذين استخدموا ناقلات كبيرة، وتمر عبر مختلف الطرق⁴ فعلى ساحل المغرب القديم كان عدد الموانئ مرتفعا، وإن العديد من الطرق والخلجان الغير الصالحة للملاحة حاليا، كانت سابقا قد وفرت للرومان ملاذا جيدا؛ لأن سفنهم كانت ذات حمولة منخفضة⁵.

1.René Roudière, traite général de droit maritime lairemement, v5, dalloz, 1976, p286.

2.إيمي شوا، عصر الإمبراطورية كيف تتربع القوى المطلق على عرش العالم وأسباب سقوطها؟، تع: منذر محمود صالح محمود، مكتبة المالك فهد الوطنية للنشر، السعودية، ط1، 2010، ص74.

3.Demougout Emilien, la Formation de l'Europe et invasions Barbares(de l'évènement de dioclétien a l'occupation de germanique de l'empire romain occident, 1979, p512.

4.louis Paul, le travail dans le monde Romain, Libraire Felix Algan, Paris, 1912, p102.

5.Isabelle Comolli, op.cit, p18.

بداية إذا اتجهنا من إيطاليا نحو البحر الأبيض المتوسط جنوبا؛ فمن الواجب دراسة الطرق التي تربط بين إفريقيا وإيطاليا، نظرا لأهميتها المميزة بالنسبة لروما مقارنة بالطرق الخاصة بإسبانيا؛ فقد تعددت طرق القمح الرئيسية؛ مثلا تلك التي استخدمت لنقل الحبوب من قرطاج، أو سجلت كثافة في حركة الملاحة الساحلية في الجهة الشرقية من منطقة شمال أفريقيا نحو بوزولوس¹، الإيطالية، أو إلى موانئ روما الأخرى كأوستيا² فقد عبرت السفن مضيق صقلية إذا اتجهت من ليبيا، وإذا أبحرت في الجهة الشمالية الشرقية؛ فإنها تنتهي بعبور ميناء بوزولوس، يعني أن الأجزاء الشمالية بين المنطقتين فيها طرقا عديدة³.

إذا ما تحدثنا عن الطرق البحرية؛ فعرفت بلاد المغرب القديم حركة نوعية في النقل عهد الإمبراطورية الرومانية، كانت الطرق مصدرا لتصدير المنتجات كالزيت الحبوب والأغنام نحو روما بالأخص، ومن بين الطرق التي اتخذتها السفن والتي تربط من موانئ قرطاج نحو صقلية ثم إلى بوزولوس، ومن قرطاج إلى ميناء كاراليس (كارياي) وسردينيا، وهناك طريق تتخذه السفن من ميناء ثابراكة متجهة نحو أوستيا⁴.

يعطينا المؤرخ بلينيوس بعض الطرق على البحر؛ فخط بحري من نتوء كراييتانوم إلى إفريقيا، وانطلاقا من موانئ إفريقيا هناك خطوط بحرية توصل منهما حتى قادس، ووراء أعمدة هرقل نجد مدينة طنجة المستعمرة الرومانية تقع بالقرب من مدينة بيتيكا (Baetica)، ذكرها بلينيوس بأنها اقصر طريق للمرور نحو إسبانيا من تينجي على ساحل المحيط الأطلسي، ومن بيتيكا يوجد خط بحري نحو ليكسوس، كما قدم

1. ميناء بوزولوس: هو أقدم موانئ روما وثاني أكبر الموانئ بعد أوستيا عرف بعدد من الأسماء (Puetoli/Duraechia) وكان أكثر الموانئ ازدحاما كان يستقبل السفن القادمة من قرطاج والإسكندرية وغيرها من الموانئ، ونظرا لأهميته ربطته روما بالطرق البرية ودعمته بحواجز مقاومة للرياح وبأرصفتها وخازن، تم ترميمه في عهد الأنطونيين يقع على سواحل شبه الجزيرة الإيطالية على مساحة خمسمائة هكتار يقع بشمال كمبانيا. ينظر: Alfred Leger, Travaux Publics les mains et la métallurgie au temps des Romains, Imprimerie de l'école centrale des actes et manufacture, Paris, 1875, p462.

2. ميناء أوستيا: يقع ميناء أوستيا على ساحل البحر الأبيض المتوسط عند مصب نهر التير، جنوب غرب مدينة روما، منذ العهد الجمهوري ظل ميناء أوستيا المركز التجاري لروما، وكانت أغلب الامدادات تصل للميناء خاصة القمح، لهذا اهتم به الأباطرة أمثال كلوديوس الذي قام بتوسيعه، وتدعيمهم بالأرصفت والمخازن، ينظر: Pierre Cordier, rome Ville et capitale de César à la Fin de Antonins, Ed breal, Paris, 2011, pp158,160.

3. Jean Rougé, Recherche sur l'organisation du commerce maritime et méditerranéen sur l'empire romain, rue de four, Paris, 1996, p96.

4. Arbia Hillali, "Rome and agriculture in Africa Proconsolris land and hydraulic développement", in Blague et de philologie et histoire, t91, n1, France, p120.

بلينيوس مسافات بين تلك الطرق البحرية(ينظر الملحق رقم 06ص194)¹.

احتفظت الوثائق التاريخية بمعلومات عن التجارة البحرية، بين بلاد المغرب القديم والأقاليم الإسبانية ذات المدى الطويل في ظل الإمبراطورية الرومانية، كما ذكرت المنتوجات التي صدرت بكميات كبيرة في اسبانيا وشمال إفريقيا، وفي نفس الوقت تحدثت عن طرق الملاحة التجارية، وهذا الجزء الذي يهمننا حول الطرق البحرية بين شمال إفريقيا وشبه الجزيرة الإيبيرية، كذلك كانت تتحد في عامل مشترك، ألا وهو قربها الجغرافي؛ ولكن يفصل بينهما البحر، وكانت هناك خطوط بحرية تربط بين المدن ذات الأصول الإسبانية وشمال إفريقيا التي ركز اللاتين على ذكرها، وبالأخص الطرق بين اسبانيا وموريطانيا الطنجية، والتي عرفت حركة مرور كثيفة نحو موانئ قادس، وخط بين ليكسوس أو سبتة (Septem)، أو طنجي و روساير نحو موانئ اسبانيا، أو بين كارتايا ومالغا وقرطاجنة(Cartago Nova)الإسبانية، أو من موريطانيا القيصرية نحو الموانئ الإسبانية².

وقد ارتبط الخط الإفريقي بإيطاليا إما عبر موانئ صقلية أو عبر جزيرة سردينيا، يلتقي في طرفه بالخط البحري الإسباني القادم من موانئ قادس وبيلون (Bellonne)، وطركون وقرطاجنة (Carthage Nova) وغيرها من الموانئ الإسبانية، للإشارة أن مجمل علاقات موريطانيا الطنجية بإيطاليا كانت تتم عبر الموانئ الإسبانية؛ فكانت ليكسوس مرتبطة بقادس وطنجي (Tingi)، بل أن التجار الموريين المقيمين بساحل بلاد المغرب، كانوا موجودين بكثرة بمالغا على الساحل الإسباني الشرقي، وبالتالي فعبر النقط السالفة الذكر كانت السفن المحملة بالبضائع، والمستحقات العينية وأيضا المحملة بالمسافرين، كلها تتعدى أعمدة هرقل في اتجاه سردينيا، ومن ثم شمال هذه الجزيرة تصل إلى أوستيا، أما السفن التي تود الوصول إلى ميناء بوزول؛ فكان عليها أن تعبر الجزيرة من جنوبها³.

لقد تطرقت الكثير من الخرائط الى المسارات البحرية، وهي نفس الطرق التي أوردتها النصوص الأدبية

1.Plaine, Histoire Naturelle, V, 2.

2.Gozalbes Cravio Enrtique, "Observation acéra del Comercio de Epoca Romana entre Hispania y el Norte de Africa", AN.AF, t1, N29, France, pp 170,172.

3. البضاوية بلكامل، المرجع نفسه، ص168.

المختصة من حيث خط سير الرحلة أولا، ثم وقت السفر، تلك الخرائط لا تبين الموانئ ونوعية السلع التي كانت تصدرها فحسب، بل كانت كذلك توفر بيانات عن طرق النقل، إذا تحدثنا عن الطرق الساحلية حسب باسكال أرنود (Pascal Arnaud) تلك الطرق كانت تفضلها السفن، و بحسب ظروف الملاحة منها الرياح، ومن بينها الطريق المشهور الرابط بين الشمال والجنوب، وهو طريق نابون نحو إيجيلي وبين نيبوليس إلى ولبتيس ماغنا، ومن سيرينيك نحو وزينيتوس¹.

وخلال القرن الثاني للميلاد ظل البحر الأبيض المتوسط المحور الرئيسي للتجارة، وذلك بفضل موقعه وكانت منطقة شمال إفريقيا منذ العصر الفينيقي إلى الروماني، تصدر منتوجاتها عبر هذا البحر، وما يهمننا خلال العصر الإمبراطوري الروماني كانت الطرق البحرية أغلبها تتجه نحو أوستيا؛ فقد كان ميناءها مهما لدرجة أن مالكي السفن الأفارقة، اضطروا إلى انشاء مكاتب هناك (ومنهم ملاك السفن التابعين لمدينة صبراتة Sabratha)، ومن الطرق البحرية التي ذكرتها المصادر كذلك طريق نابون (Narbonne) - قرطاج طريق قادس- نابون، وطريق من لبتيس ماغنا نحو موانئ روما، وكان هذا الطريق البحري الأخير (طريق لبتيس ماغنا) يساهم في نقل منتوجات ميناء المدينة، والتي كانت تنقل من أواسط الصحراء، وعن طريق سائقي الجمال، ثم تستمر نحو روما بحرا بفضل ذلك الميناء².

كما كان التجار الرومان ينتقلون عبر طريق بيلون (Bélon) إلى تينجي، وعبره انتقل التجار الرومان للسواحل الموريطانية متجهين نحو جهة المحيط الأطلسي، ومن ناحية أخرى استمر الطريق البحري تينجي نحو بيلون إلى الطريق الروماني وليلي (Voulibilis)، أما الطريق الثاني من سالا نحو ليكسوس (Lexus)³ كما استخدمت روما بشكل مكثف الطرق البحرية، من أجل التنقل بين جزر سواحل الشمال الإفريقي محليا، وأغلبها جزر موريطانيا الطنجية، والطريق البحري بين الموريطانيتين يعتبر وسيلة الرومان للتنقل بسرعة بين مختلف مدن مقاطعات بلاد المغرب القديم خلال عهد الإمبراطورية العليا؛ فهناك طريق بحري

1.Pascal Arnaud, les routes de la navigation antique itinéraires en méditerranée, éd Errance ,Paris ,2005,p115.

2.Pierre Pinta, La Lybie, éd Karthala,Paris,2006, p158.

3.Henriette camps Fabrer, l'Olivier et l'huile dans l'Afrique romain, imprimerie officielle, Paris ,1953, p77.

خصص لتنقل السفن التجارية بين موريطانيا القيصرية والطنجية¹.

بما أن بلاد المغرب القديم الممّون الرئيسي لروما بالمنتوجات بالأخص بالحبوب؛ فإننا سنقدم محاولات لتحديد حجم صادرات المغرب القديم أرقاما تتراوح بين 6 و40 مليون بوشل، ليس لذكرها هنا أي غرض إلا لإظهار مدى كثافة نقل الحبوب المنطقة، يمكن أن تمثل الرحلة بين المغرب القديم وروما مصدر قلق دائم للسلطة، فبين موانئ سواحل المغرب القديم وروما، نذكر منها نحو موانئ مدينة لاتسيو (Latium) وصفت الرحلة في الكثير من الأحيان بالصعبة، وهذا بسبب الطرق البحرية وظروف الملاحة وغيرها².

بما أن كل قارات العالم القديم تقريبا، كانت ملتفة حول البحر المتوسط، بالتالي سيصبح بمثابة بحيرة داخلية يحتكر المواصلات بالإمبراطورية الرومانية، ونحو باقي الجهات والأقاليم التابعة للعالم الروماني أيضا المتعاملة معه، وبديهي أن ينعت بالبحر الداخلي، وهو من خلال تجربة القدماء لا يعتبر بحرا واحدا؛ فقد قسموه إلى العديد من البحار التي تحمل أسماء مناطق والشعوب المتاخمة لصفافه، ومن خلال مما ورد في المصادر نلاحظ كثافة المسارات البحرية عند الطرف الشرقي للمتوسط، بالمقابل قلتها عند وسطه وغربه ورغم تعدد تسميات المخابر البحرية بالمتوسط، إلا أننا نجد بعضها كان أكثر استعمالا، كما أمكننا تتبعه عن طريق أخبار المسافرين، الذين انتقلوا عبر ربوع المتوسط المختلفة طيلة العصر الروماني، وقد كان خط ساحل المغرب القديم نحو إيطاليا ضمن الخطوط البالغة الأهمية، ويعتبر على حد قول ثلة من المتخصصين كان بمثابة الشريان الذي أمد روما بالقوت اللازم لساكنتها؛ فهو خط الأنونة (Anonna)³.

إن الطرق البحرية التي سلط الضوء عليها باسكال أرنود (Pascal Arnaud) في كتابه، هي تعتمد فيها الملاحة بشكل كبير على الظروف الطبيعية⁴، ورغم المشاكل المتعددة للنقل البحري، إلا أنه هناك دور رئيسي يلعبه البحر هو وسيلة للمواصلات مباشرة ومميزة؛ لأنه سهل المواصلات بواسطة النقل المائي

1.Gwldys Bernard, op.cit, pp 103, 104.

2.Marie Brigitte, les réseaux d'entrepôts dans le monde romain, casa val saquer, Madrid ,2001 ,p24.

3. البضاوية بلكامل، لمحة عن الملاحة التجارية بالمتوسط خلال العصر الروماني، البحر في تاريخ المغرب، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة الحسن الثاني، المحمدية، 1996، ص168.

4.Pascal Arnaud, op.cit, p16.

وكانت تنقل المنتجات من موانئ المغرب القديم إلى مستودعات اكويلا، وميلانوا وسيريمبوبا الإيطاليتين وكلها من أهم الممرات المائية البحرية والنهرية، التي تربط بين المنطقتين خلال الزمن الإمبراطوري¹. وتم اكتشاف فسيفساء في أوستيا وصفت بأنها خريطة للطرق البحرية؛ فيشاهد في هذه الفسيفساء البحر مليء بالطرق المتقاطعة كرمز لانتصارات الأباطرة لفرض السيطرة عليها، بينما في وسط الفسيفساء الدلافين تبدوا مرحة، وهو رمز البحر الذي يربط روما مع أجزاء العالم²، كما أحدثت روما تغيير كبير في النقل البحري، وتمكنت من إنشاء شبكة واسعة من الطرق البحرية، سهلت من نشاط أساطيلهم، والتي أوردتها باسكال أرنود معتمدا على معطيات جغرافية ونصوص تاريخية نذكر منها³:

رقم الطريق على الخريطة	مسار الطريق البحري	المسافة /ستاديون	مدة الرحلة/ بالأيام
1	من قلب خليج غلاطية (Galatie) إلى ناربون	5000	5أيام و5ليالي
2	من مرسيليا إلى ايجيلجيلي	5500	6أيام و5ليالي
3	من مرسيليا إلى رأس ميغا غوتيوم	9000	9أيام و9ليالي
11	بين قيصرية إلى قرطاجنة الإسبانية	3000	3أيام و3ليالي
12	سيغا إلى مالقا	3000	3أيام و3ليالي
13	كلباري في سردينيا إلى كالتيا إلى ثابراكة	1225	حوالي يوم وليلة
14	بين كالباري وقرطاجنة	1500	يومين وليلة
15	لييبايوم باتجاه قرطاجنة	1500	يومين وليلة
16	لييبايوم -رأس الطيب	1440 1600	يومين وليلة

1.Marie Brigitte, op.cit, p37.

2.Henriette camps Fabrer,op.cit,p79.

3.Pascal Arnaud, op.cit , pp 143,146.

		ليبيايوم - وقلبية	
17	بين جزيرة ماريتيما ورأس الطيب	700	يوم واحد
18	بين ماريتيما وقلبية	700	يوم واحد
20	بين رأس الطيب - ليليايوم عبر ماريتيما	1000 19/17	يوم واحد
21	ماريتيما - كابري - قرطاج	1500	يوم وليلة
22	بين أوستيا وإفريقيا أوستيا - رأس الطيب بين ميناء روما وقرطاج	5250	ما بين يومين ونصف أربعة أيام 5 أيام و5 ليالي
25	بين جزيرة كوسوروس وقلبية	700	يوم (النهار)
34	ليكسوس إلى قادس (Gades)	800	يوم
36	أعمدة هرقل إلى ليكسوس	800	يوم
40	طنجيس إلى باولو	800	يوم
41	من رأس كوتيس إلى رأس الطيب	5000	5 أيام و5 ليالي
42	رأس الطيب ورأس تريتون	6000	6 أيام و6 ليالي
43	رأس التريتون وقرطاج	2500	3 أيام و3 ليالي

وهناك مسالك بحرية أخرى لعبت دور في النقل وهي¹ :

إسم المسلك	مدة الإبحار / اليوم
أوستيا - أعمدة هرقل	7 أيام
قرطاج - أعمدة هرقل	7 أيام ونصف
سرتا - الإسكندرية	6 أيام ونصف

1. البضاوية بلكامل، مظاهر اقتصادية، المرجع السابق، ص127.

قرطاج - سراكوزا	يومين ونصف
كراليس - إفريقيا	يومين ونصف
أوتيكا - كراليس	ثلاثة أيام
أوتيكا - الإسكندرية	7 أيام
أوتيكا - روما	يومين ونصف
أوتيكا - قادس	6 أيام ونصف
أوتيكا - نابون	5 أيام
قورينة - كريت	يومين

2. الموانئ في بلاد المغرب خلال العهد الإمبراطوري الأعلى:

أ. الموانئ في إفريقيا البروقنصلية :

يعد الميناء أو المرفأ أو المرسى بمثابة مكان يقع على ساحل البحر، وظيفته توفير الموانئ للصالح لاستقبال السفن وتوقفها، وإن الميناء يقوم بوظائف عديدة، بالأخص وظيفة إيواء السفن خاصة خلال عمليات الشحن أو الإفرار، وبجانب هذه الوظيفة فإن الميناء يسهل عملية النقل¹؛ وقد تعددت الموانئ ببلاد المغرب القدي مقبل التواجد الروماني كما سبق الذكر، والتي كان بالإمكان إنشاؤها بوسط الخلجان الصغيرة المحمية من الرياح أو مصبات الأودية من أجل الإبحار قرب الشاطئ، كما أن التنقيبات الأثرية على السواحل التونسية الجزائرية والمغربية قد سمحت بالكشف عن العديد من الآثار البونية، ومنها العديد من الموانئ التي استمرت مع الفترة الرومانية².

كانت قرطاج في يوم ما عندما تغلق موانئها؛ فيصيب سكان روما الجوع، بمعنى الرومان يعرفون تلك الخيرات التي تزخر بها أراضي المغرب القديم؛ فقرطاج لوحدها كانت مستودع للمنتوجات، التي تصدر نحو روما، وهذا ما كان يدركه الإباطرة الرومان الأوائل حول الدور الذي كانت تلعبه تلك الموانئ، التي نقلت

1. مصطفى أعشى، من ميناء ليكسوس النهري إلى ميناء تينكا البحري، الجمعية المغربية للبحث التاريخي، طنجة، المغرب، 2010، ص86

2. فرنسوا ديكره، قرطاجة أو إمبراطورية البحر، تر: عزالدين أحمد عزوا، الأهالي للطباعة والنشر، دمشق، سوريا، ط1، 1996، ص118.

مختلف المنتجات اليهم، فقاموا بإعادة بناء ما تم تدميره من طرفهم من تلك الموانئ كميناء قرطاج¹.

لقد أعاد الرومان الخدمة في ميناء قرطاج بعد سقوطها، حيث تم ترميم الميناء المتحطم جراء الحروب البونية، كان المهندسون الرومان في عهد تراجان (Ulpius Traianus)(98-117م) ثم هادريان (Aelius Hadrianus)(117-138م)، قاموا بتعديله ثم توسيعه، وأخذ الميناء شكل المستطيل وكان الميناء الجديد بقرطاج يشبه ميناء تراجان بأوستيا من حيث التصميم، ويحتوي على مخازن على بعد مسافة 50م غرب الميناء وأروقة وأعمدة بها ورصيف، هذا الأخير كان مبني بالحجارة الثقيلة، لتوفر سطحاً صلباً يحمل عليه عمال الشحن البضائع لتفريغها وشحنها على ظهور الحمالين نحو السفن الراسية على رصيف الميناء².

يمتد الميناء التجاري على عرض 300م من برج الحديد إلى غاية لازارت، ولكن بعد احتلال قرطاج تم هدم جدار الميناء الذي كان حاجزاً للأمواج بعد أن طغى عليه الرومان، وبطبيعة الحال تواجدت موانئ خلال العصر البونيقي، والروماني على غرار ميناء قرطاج³، وعن أهمية وخصائص تلك الموانئ وازدهارها خلال الزمن الإمبراطوري الروماني، نجد قرطاج كانت تحوي على أكبر ميناء في بلاد المغرب القديم، هو الأقرب من ناحية المساحة إلى مينائي الإسكندرية بمصر وأوستيا بروما، وظل هذا الميناء المركز الرئيسي لتنظيم وشحن الضرائب العينية، وهو ما كشف عنه علم الآثار⁴.

تعددت الموانئ في شرق إفريقيا البروقنصلية؛ فمن ثابراكة إلى مذابح الإخوة فيلاني (phelanorum) والتي تحدها سيرينايا، وتذكر لوحة بوتينغر أكثر من ستين محطة بحرية، يقتبس دليل سير أنطونين حوالي ثلاثين منها، ومن بين هذه المحطات ثابراكة وبنزرت (hippo diarrutus)، وميناء حضرموت (Sousse) وأوتيكا وقرطاج وكوريس ونابل (neopolis) وروسيينا ولبتيس مينور (leptis minor/المطا)، وثابسوس (وراء رأس ديماس)، وميناء المهديّة وسالاكتا (sellectum)، وأشولا وصفاقس (Taparura)، وبالإضافة لميناء تاكاباي (قابس) وجينغثيس وصبراته وأويا، ولم تك هذه الموانئ متساوية من حيث الدور، والأهمية

1. Paul Manceaux, Les Africains étude sur la littérature latine d'Afrique, Lecène et éditeur, Paris, 1984, p123.

2. A. Ennabli, Les ports de Carthage, sous la direction d'Unesco-Inna, Paris, 1992, p3.

3. Carton Louis, "Note sur la topographie des ports de Carthage", In: CRAI, t54, n 7, France, 1910, p630.

4. A. Ennabli, Ibid, p12.

كميناء بنزت (hippo diarrutus) بقي لأكثر من قرن في نشاطه بعد تدمير قرطاج، وكان هناك تنافس بين ميناء قرطاج وحضرموت منذ عهد أغسطس، في تشييد مخازن الحبوب كالقمح¹.

منذ عهد قيصر كان ميناء حضرموت يستقبل سفن النقل²، لقد اشتهر ميناء حضرموت بفضل هذه المدينة التجارية التي كانت مرتبطة بشبكة من الطرقات سهلت نقل المنتجات إليه، ومنها حبوب سهول نوميديا التي كانت تصدر نحو هذا الميناء وزيت بعض المناطق، وميناء بيزاسين (Byzacène) كان يصدر بعض المنتجات القادمة من المناطق الداخلية بإفريقيا البروقنصلية، كذلك صدرت بعض الموانئ الأخرى الخشب، كما تم تطوير وتوسيع هذه الموانئ، بالتعاون بين خزائن البلديات، وبأموال بعض ملاك السفن كعائلة هادريميني (Hadrumini) من حضرموت، التي شيدت مخزنا بميناء المدينة نظرا لتزايد الصادرات³.

وكان ميناء تاكاب ذو حجم كبير، وساهم في النشاط التجاري وتحقيق الثروة؛ فقد تم إنشاء موانئ كبيرة في المقاطعة البروقنصلية في النقاط التي تتلاقى فيها الطرق البحرية الطبيعية، ويبدو أن مينائي طبرقة وحضرموت كانا يصدران حصريا المنتجات الزراعية والصناعية، التي تم نقلها من الأراضي الرومانية، وعن طريق تاكاب ولبتيس ماغنا تواصلت الإمبراطورية مع المناطق التابعة لروما، كما كانت الحركة التجارية في جميع هذه الموانئ كبيرة⁴، أما ميناء ثابراكة كان مخصصا لنقل منتجات سهل مجردة كالحبوب والأخشاب لأغراض البناء أو الحطب نحو أوستيا، بالإضافة للحيوانات البرية التي تم نقلها من هذا الميناء الموجهة نحو المدرجات الرومانية، وبفضل هذا الميناء جعل من ثابراكة مدينة تجارية بامتياز⁵.

عرفت المقاطعة ازدهارا ملحوظا منذ القرن الثاني والثالث ميلاديين، وهذا بفضل نشاط تجاري طويل المدى، وكان ميناء جيغنيس (Gightis) أحد محطات التصدير بفضل موقعه الاستراتيجي في شمال البحر الأبيض المتوسط وبه أرصفة⁶، ويعد ميناء جيغنيس أحد أقدم الموانئ المحاذي لخليج سيرت، والذي يقع في خليج بوغرة مقابل جربة، وكشفت التنقيبات الأثرية عن الكثير من المعالم الرومانية منها هذا الميناء¹.

1.J.Toutin, les cites Romain de la Tunisie, librairie thorine et fils, Paris,1896,pp 144,148.

2. César Julius, Guerre d'Afrique, LXIII.

3.A.merabet et j.Remsel Rodriguez, op.cit, pp 61, 62.

4.J.Toutin, op.cit,p 148.

5.Alexander Graham , Africa Roman, Longmans Green And go, New yourk,1902,p69.

6.P. Trouset, Gigthis, Enc ber, Peeters Publisher, Paris , 1998, p2.

أما بشرق البروقنصلية بداية بموانئ تريبوليتانيا (لبدة أويا صبراته) على الحوض الشرقي للمتوسط، وعن طريقها تصدر الزيوت وحيوانات الألعاب والسلع القادمة من إفريقيا الوسطى، التي تجلبها القوافل كالعاج الذهب العبيد السود الخشب²، وكانت لبدة أهم مدينة من المدن الثلاث منذ أيام الفينيقيين، بفضل موقعها الذي يعتبر من أخصب مناطق الإقليم، وهي بمثابة ميناء طبيعي صالحا لتحويله إلى ميناء تجاري نظرا لوقوعها على مصب وادي لبدة (ينظر الملحق رقم 31 ص 219)³.

كانت تجارة القوافل تعتمد على المدن الساحلية، التي قامت باستقبال البضائع الإفريقية ثم تصديرها إلى مناطق البحر الأبيض المتوسط والعكس، وأهم الموانئ التي قامت بهذه المهمة ميناء لبتيس ماغنا، أويا وصبراته، مثلما أكدته الخرائط الرومانية، ويعتبر ميناء لبتيس ماغنا من المرافق الاقتصادية الهامة، إذ أنه من الموانئ النشطة سواء في التصدير أو الاستيراد، وكان مصب وادي لبدة عبر الساحل الذي تحميه الصخور قد ساهمت في تشييد الميناء محاط بالأرصعة، تم توسيع الميناء وتحسينه في العهد السيفيري (193-235م) حتى أصبح مساويا لميناء تراجان الموجود بروما⁴، وكان ميناء لبدة (Leptis Magna) يحتل مرتبة أفضل بكثير من بين جميع موانئ إيطاليا والحوض الغربي للمتوسط، وبالأخص في بلاد المغرب القديم لأنه سمح بتصدير الكثير من المنتجات، كان مروجاً للسلع الإفريقية التي تصل عبر طريق القوافل⁵.

أما بمدينة يوسبريديس التي تأسست من القرن السادس ق.م بإقليم قورينا، وجد ميناء قديم بالضبط كان داخل أسبخته السلماني الحالية، وذلك عندما كانت بحيرة كبيرة تعج بالسفن والمراكب وأيضاً قوارب الصيد، وربما كانت ترسو المراكب البحرية في الميناء محملة بالبضائع، والمهاجرين، والعساكر والبريد خلال الفترة الرومانية يعد توفر المياه من أسباب نجاح المرفأ القديمة، نظرا لارتباطها بتزويد السفن بالمياه التي

1.A. Constans L, "Inscriptions de Gigthis (Tunisie)", MAH, t34, 1914, France, p267.

2. محمد الهادي حارش، التطور السياسي والاقتصادي في نوميديا (منذ اعتلاء ماسينيسا العرش إلى وفاة يوبا الأول)، رسالة ماجستير في التاريخ القديم، إشراف: محمد الصغير غانم، معهد التاريخ، جامعة الجزائر، 1985، ص 195.

3. حميدة محمد إكثبي، المرجع السابق، ص 32.

4. محمد احمد أنديشة، المرجع السابق، ص 160.

5. André Laronde, Le port de Lepcis Magna, In: CRAI, t132, n 2, France, 1988, pp337,350.

كانت تحتاجها في رحلاتها الطويلة الداخلية عبر الساحل أو الخارجية عبر المتوسط¹.

اما مدينة بطوليمياس فقد كانت تعرف باسم ميناء برقة، وقد بدأ موقعها يعمر وينمو، عندما بدأت مدينة برقة بنشاطها التجاري، ولعبت خصوبة تربة سهلها في إنتاج القمح، فضلا عن إسهامها في نقل مادة السليفيوم مع قوريني، وكان ميناء بطوليمياس هو المنفذ الهام للمناطق الداخلية التي تسيطر برقة عليه وفي العصر البطلمي ازدادت أهمية بطوليمياس ومينائها؛ لأنها كانت تقع على الساحل ؛ فقد وفر مينائها كل التسهيلات لعمليات التجارية²، ويذكر سترابون بأن ميناء كيريني (قورينا) لا يبعد كثيرا عن فيكوس فقد استمر الاعتماد عليه للعهد الروماني³.

لقد ساهمت قيام العديد من المناطق الاستيطانية الساحلية ، حيث وجود مصبات للوديان والخلجان والرؤوس المرتبطة بالساحل، والتي تحولت إلى مواقع خصبة تلجأ إليها المراكب البحرية، أو للقيام بأعمال التبادل للمواد والسلع مع قبائل السكان المنطقة، كما كانت لهذه المظاهر الطبيعية المنتشرة على شاطئ البحر، والتي تتعدد مواقعها على طول السواحل الليبية دورا هاما في تشييد الموانئ، ومن بين المناطق بليبيا منطقة سيلين خلال العهد الرماني ، كانت تعرف شواطئها بكثرة الخلجان، ومصبات الوديان، ويستغل ساحلها لتصدير المنتجات الزراعية ، منها كان هناك مرفأ صغير بها، وبالتحديد موقعه حاليا بين وادي بين زيرا وعبد العاطي، استغله الرومان سابقا في شحن منتجات المنطقة⁴.

وعن ميناء توبكاتس (مصراته) التي تقع عن بعد قليل من البحر؛ وتعتبر إحدى المرفئ الفينيقية التي لعبت دور مهما في النشاط التجاري وتبادل السلع خدمة للمنطقة الواقعة خلفها، كما شهد هذا الميناء تطورا خلال العصر الروماني بعد سقوط قرطاجة 146 ق.م، حيث لعبت الموانئ دورا في النشاط التجاري المتبادل مع بعض الموانئ الأخرى على سواحل المتوسط؛ وقد كانت سلع شمال إفريقيا وأواسطها تنقل إلى

1. مفتاح عبد ربه عثمان ، "الموانئ على الساحل الغربي لإقليم قورينائية في العصر الكلاسيكي"، مجلة الاتحاد العام للآثارين العرب م14، ع14، القاهرة، 2009، ص191.

2. عبد الحميد رجب الاثرم ، تاريخ برقة السياسي والاقتصادي (من القرن السابع ق.م وحتى بداية العصر الروماني)، منشورات جامعة قارونوس، بنغازي، 1988، ص148.

3. Strabon, Geographie, XVII, III, XXI.

4. علي الميلود عمورة ، المرجع السابق، ص ص 79، 85.

تلك الموانئ، ومن الموانئ التي ساهمت في التجارة الرومانية على خليج سيرت ميناء كبفالاي، وأيضا ميناء ماكوماكا (تاوفاء حاليا)، وميناء أسبيس، وميناء ماكوماديس (بسرت)، أما عن أهم السلع التجارية التي كانت القمح والشعير يصدر إلى روما، والنبيد الذي كان ينقل عبر ميناء كاراخاس، والكبريت الذي كان يصدر عبر مرفأ الأخوين فيلاني (phelanorum)¹.

أما بمدينة يوهسبيريدس التي تقع على شاطئ البحر إلى الغرب من مدينة برقة، وبفضل موقعها على ساحل البحر فهي تتوفر على ميناء ؛ فبالرغم من أن الإنسان في العصر القديم لم يستطع التحكم في كل عوامل الطبيعة، ولم يتمكن إلى حد القدرة على إنشاء موانئ صناعية، وعلى ساحل مستقيم، وخال من التلوثات والتعاريج والفجوات، إلا أنه شيد بهذه المدينة ميناء، والذي يقع فوق جزيرة بجوار تجويف بحري يصلح، واعتبر كمرفأ للسفن الصغيرة في ذلك الزمن².

وخلال القرن الثاني للميلاد كان الرومان يسهرون على ضمان الأمن بين الواحات الصحراوية، التي تم احتلالها ومدن الساحل التي تربطها بشكل طبيعي؛ لأن الواحة كانت معبر القوافل المتوجهة إلى موانئ تريبولتانيا ناقلة معها سلع إفريقية الوسطى³، وبها أصبح ميناء أويا (طرابلس) في العصر الروماني بالإضافة لميناء لبدة وصبراتة كمراكز رئيسية تصلها السلع من أواسط إفريقيا، وتعتبر عن طريقها إلى روما، وتستقبل بعض البضائع والمصنوعات كالحزف، والفخار والزجاج والرخام، والأسلحة، والمنتجات القطنية والحريرية وإن أهمية ميناء طرابلس، جعل الرومان يهتمون به اهتماما كبيرا⁴.

اشتهر الرومان بتشييد الموانئ، وإقامة المنائر (ج. منارة) البحرية، في ليبيا حاليا مازال ميناء لبدة الأثري شاهد على الإبداع والمهارة، والتي وصل إليها الرومان في بناء الموانئ، حيث يضم الميناء المذكور الأرصفة الصخرية من مستويين، ومزودة بمواضع لربط السفن، ومخازن ومباني، إضافة إلى منارة لإرشاد السفن، ومما

1. حفيظ أبو لموشة، المرجع السابق، ص 141، 159.

2. محمد مصطفى بزامة، بنغازي عبر التاريخ (منذ النشأة حتى الغزو الإيطالي)، ج1، دار ليبيا للنشر والتوزيع، بنغازي، 1968، ص 61، 62.

3. Toutin Jules, "Les Romains dans le Sahara", In : MAH, t16, France, 1869, p67.

4. معمر القرقوطي الهادي، "دور ميناء طرابلس الغرب الاستراتيجي في العصر الإسلامي"، مجلة البحوث التاريخية، م 32، ع2، ليبيا، 2010، ص212.

يؤسف له أنه لم يكتشف أي أثر روماني بميناء طرابلس، ويرجع البعض ذلك إلى التوسعات والإنشاءات المتواصلة التي شهدتها الميناء على مر العصور، بحيث أخفقت هذه التوسعات أي أثر للميناء القديم¹. كما اهتم الرومان منذ سيطرتهم على الإقليم بالنشاط التجاري، ذلك بتطوير الموانئ وتحسين شبكة الطرقات، والسيطرة على طرق القوافل وحمايتها، حيث ازدهرت مدن وموانئ إقليم طرابلس خلال القرنين الأول والثاني للميلاد وبالأخص في عهد الإمبراطور سيستيموس سيفيروس (193-211م)، وخلال القرن الثالث ميلادي تم تطوير ميناء لبدة، وأصبح الميناء على هيئة مضلع غير منتظم، وتم تشييد رصيف لرسو السفن وبرطها به داخل الميناء، وتم تدعيم الميناء بالمخازن، ولهذا أصبحت الموانئ مركز لاستقبال السلع من ثم يتم تصديرها إلى روما وغيرها من السواحل، وفي نفس الوقت ترد إلى هذه الموانئ كثير من السلع والمصنوعات، ومن المرجح أن بعض الموانئ الصغيرة على الساحل الغربي وساحل خليج سيرت؛ فقد شهدت نشاطا تجاريا إبان الفترة الرومانية، وإن اختلفت أهميته من مرفأ إلى آخر ومن أهم هذه الموانئ (كيفالي ومصراته) وغيرهما².

يعد ميناء أبلونيا الأوفر حظا بين موانئ ومرافئ إقليم قوريناية، مثل يوسبيريدس وبطليمياس وغيرها حيث كشفت الدراسة المتعاقبة على ميناء ضخم، وبحوضين شرقي وغربي، و هما يمتدان بمحاذاة السواحل مقابل اسوار المدينة لمسافة كيلومتر تقريبا، ويعد ميناء أبلونيا الأكبر في الإقليم، وبينت المكتشفات الأثرية أن نقل السلع كانت تتم عبر هذا الميناء منذ القرن السابع ق.م حتى القرن التاسع ميلادي، هذا باعتباره حلقة الوصل بين إفريقيا وحوض البحر المتوسط لنقل المستوطنين والبضائع والجيش وحتى البريد³. بينما ميناء زيتن الذي كان أحد المرافئ، التي استخدمها الفينيقيون عند تنقلهم عبر ساحل المتوسط

1. مسعود حسين أبو مدينة وآخرون، جغرافية ميناء طرابلس الغرب، دار مكتبة الشعب للنشر والتوزيع، ليبيا، ط1، 2005، ص 81.

2. حسين مسعود أبو مدينة، الموانئ الليبية-دراسة في الجغرافيا الاقتصادية-، دار الكتب الوطنية، بنغازي، ط2، 2008، ص ص 98، 101.

3. مفتاح عبد ربه، تطور ميناء أبلونيا من العصر الفينيقي إلى البيزنطي، مجلة العلوم والدراسات الإنسانية، م1، ع4، جامعة بنغازي، 2014، ص13.

حيث انطبقت عليه إلى حد كبير الشروط التي كان الفينيقيون يفضلونها، وعند كل موقع استقروا فيه، أو استخدموه محطة على طريقهم البحري؛ فهو ميناء محمي وله شاطئ؛ لكن ليست مساحته بالضرورة كبيرة أما مياهه ضحلة لسهولة رسو السفن ذات القواعد المنخفضة، والتي لا تحتاج إلى مياه عميقة، أو كانت المسافة بين محطة رسو وأخرى، تعادل مسيرة نهار واحد أي حوالي 40 ميلا، وميناء زليتن عبارة عن خليج صغير مفتوح باتجاه الغرب، ويصلح للرسو السفن الصغيرة، وتوجد على يمين هذا الخليج عدد من التلال الصخرية من الحجر الرملي، وبعد سقوط قرطاجة آلت المدن الليبية على السيادة الرومانية، كما لوحظ من طرف الباحثين كثرة قطع الفخار المتناثرة، بالتحديد أمام مصنع تغليب السمك المرصف للميناء، التي تعود للعصر الروماني، والتي تم نقلها عبر ذلك الميناء¹.

ب. الموانئ بنوميديا وموريطانيا القيصرية:

نذكر من الموانئ ميناء أسطورا بروسيكادا، الذي يعتبر من بين أهم الموانئ المصدرة والمستوردة، ويعد من مراكز التموين القرطاجية ثم بعد استرجاع ماسينيسا (Massinissa) معظم المدن الساحلية، منها التي أصبحت عبارة عن بوابات لنوميديا في عالم البحر الأبيض المتوسط، أما خلال الفترة الرومانية فإن ميناء أسطورا كانت التجارة به نشطة بكثرة، ذلك أن مدينة روسيكادا تعد منفذا طبيعيا لمنتجات لمناطق كل من تيمقاد ولباز، ومصدرا من الدرجة الأولى للزيوت نحو ميناء بوزيليس، إذ وجد علماء الآثار مجموعة من النقوش والمكايل، لتؤكد للباحث وجود علاقة تجارية بين هذين الميناءين، وبالإضافة إلى تجارة الرخام التي عرفت نشاطا كبيرا بميناء روسيكادا أثناء الفترة الرومانية، والذي كان يستخرج من جبل فلفنلة الحالية رخاما من اللون الأبيض، ثم يتم نقله نحو الموانئ الإيطالية².

تزامن الاهتمام بالطرق البرية في موريطانيا القيصرية مع منجزات لا تقل أهمية، ما نقصده هنا مسألة إقامة وتوسيع الرومان للموانئ من أجل ضمان الاستغلال الأمثل للطرق البحرية في نقل المواد الزراعية إلى

1. حسين مسعود أبو مدينة، "ميناء زليتن للصيد البحري وأثر الجغرافيا على نشأته وتشغيله"، مجلة العلوم الإنسانية والتطبيقية، ع17، الجامعة الأسمرية الإسلامية، زليتن، ليبيا، 2008، ص296.

2. سهام حداد، سلسلة من موانئ الشرق الجزائري القديمة (دراسة تاريخية وصفية اعتمادا على المصادر المادية المحلية)، مذكرة ماجستير في التاريخ القديم، إشراف: رحمان بلقاسم، جامعة منتوري، قسنطينة، 2008-2009، ص89.

روما(ينظر الملحق رقم 07ص195)؛ فمسألة التصدير كانت شأن هام يخص الدولة خصوصا لما ندرك أن ثلثي احتياجات روما السنوية من القمح كانت توفرها بلاد المغرب القديم، بالإضافة للزيت والشحوم وحطب التدفئة، وقد وجد نوعين من الموانئ؛ فالأولى موانئ رئيسية غرضها تجاري مخصصة لتصدير واستيراد مختلف أنواع المنتوجات، ومن أهمها ميناء صلداي، بينما الثانية يتلخص دورها في الصيد البحري ونشاط الملاحة، من بينها ميناء دلس(Rusuccuru) وتنس(Cartena) وتيبازة(Tefessdet)¹.

فميناء تيبازة كان ملاذ للجوء السفن، ومكان لإنزال البضائع، ولم يكن يتوفر على أرصفة وبه درج ضيق منحوت في الصخر، ويقع بين جزيرتين والساحل، وبجوار العديد من الموانئ الأخرى على الساحل الإفريقي، ذات الأصل الفينيقي كأوتيكا (Utique) وثابسوس (Thapsus)، وكان على الرومان استغلال هذا الميناء الفينيقي؛ لأنه لا توجد نقطة أخرى على الساحل توفر مأوى للسفن².

كما أن مدينة تامنفوست(Rusuginae) القديمة التي أسسها الرومان، بها ميناء ترسو به السفن عشر بالمدينة على جرار كبيرة الحجم، تدل على أن سهول المتيجة كانت مخصصة لزراعة فاكهة الكروم الموجهة للخمور، وكذلك الزيتون الذي كان يصدر إلى روما، ودل ذلك على أن ميناء تامنفوست قد لعب دورا في تصدير الزيتون، الحبوب، والسوائل، وقد كانت هذه الموانئ منذ العهد الفينيقي القرن الثاني عشر قبل الميلاد يستخدمها الفينيقيون موانئ ساحل المقاطعة، كمحطة تجارية في طريقهم نحو قرطاج، وكما كانت هيون وروسيكادا من بين الموانئ التي لجأ إليها الفينيقيون، واستمرت مع التواجد الروماني³.

لقد حدد الوضع الجغرافي للمناطق الزراعية على الساحل، الاتجاهات الرئيسية للطرق، وكذلك مواقع الموانئ؛ لأن مهمة شبكة الطرق بنوعها كانت تتمثل في تسهيل عملية جمع و نقل محصول القمح لجهاز الأنونة (Annonae) الموجه إلى روما؛ فكان ميناء هيو ريجيوس (ينظر الملحق رقم 32ص220) ويستقبل قمح مدينة كالما وزيت ماداورا و تيفيست، عبر طريق ربط الميناء بمناطق الإنتاج، مثلما كانت موانئ مدن

1. يسينة بوزكري، حركة الإسطيطان الروماني في موريطانيا القيصرية خلال العهد الإمبراطوري الأعلى، مذكرة ماجستير، قسم التاريخ إشراف: جريدة مهنتل، جامعة الجزائر 2، 2012-2013، ص140.

2. Gsell Stéphane, Tipasa-ville de la Maurétanie Césarienne-, In: MAH, Paris, 1894, pp331,332.

3. يسرى الجوهرى، المرجع السابق، ص109.

البروقنصلية كميناء قرطاجة الذي كان يستقبل زيوت وقمح سهل مجردة، كما يستقبل ميناء هادروميوم زيت مدينة تيلييت وسيطلة (Sufetula)، كذلك كان ميناء روسيكادا ينقل زيوت مدينتي لمبار وتيمقاد وقمح سيرتا ولمبيردي (باتنة)، ثم يتم نقلها عبر البحر الأبيض المتوسط، إلى ميناء أوستيا الذي يقع في جنوب إيطاليا الخاص باستقبال وارادت المغرب القديم، تمهيدا لنقلها إلى مدينة روما¹.

كما تمثلت أهم واردات موريطانيا القيصرية في الأواني الفخارية والمصاييح والجرار، والتي تواجدت في عدة مناطق من المقاطعة، وخاصة أن طبيعة المجتمع الزراعي في موريطانيا القيصرية، وقد ساهمت في وجود النشاط التجاري، لذلك ارتكزت السياسة الرومانية في المقاطعات خاصة التي أنشأت بشمال إفريقيا على الجانب الزراعي، وذلك بفضل مختلف وسائل النقل؛ فاهتم الرومان ببناء الموانئ وتوسيعها، كما وجدت بمقاطعة موريطانيا القيصرية عدة مرافئ زودت بمخازن، كباقي مقاطعات المغرب القديم².

توجد بعاصمة موريطانيا القيصرية مدينة اسمها أيول ثم تغير اسمها إلى قيصرية، كما وجد فيها ميناء وامام الميناء جزيرة صغيرة بين قيصرية وتريتون، هو ميناء كبير يسمونه صالداي³، أعطى هذا الميناء للمدينة طابعا تجاريا يقصدها التجار الرومان، والسكان المحليين من المناطق المجاورة؛ فمزارعو المناطق القريبة كانوا يصدرون الزيتون والتين، بينما سكان السهول العليا الحبوب ومنتجات أقصى الجنوب، وفي نفس الوقت كانت السفن تصل محملة بمنتجات الضفة الشمالية للبحر، وتبحر محملة بالمحاصيل المحلية⁴، وبالتالي شارك ميناء صالداي والمدينة بصفة عامة إلى حد كبير في تجارة البحر الأبيض المتوسط، التي كانت تفضلها روما، والتي تضمن السلامة الكاملة لطرق الملاحة⁵.

ازدادت أهمية الموانئ ببلاد المغرب القديم خلال الاحتلال الروماني نتيجة للدور الاقتصادي، والذي

1. أبوبكر سرحان، الطرق ووسائل النقل والحصون الرومانية في المغرب القديم (تونس-الجزائر-المغرب الأقصى)، (27ق.م - 253 م)، مجلة وقائع تاريخية، ع21، مركز البحوث والدراسات التاريخية، القاهرة، 2014، ص13.

2. محمد قاسم، المرجع السابق، ص265.

3. Strabon, Géographie, XVII, III, XII.

4. محمد الحبيب بشاري، موانئ شرق موريطانيا القيصرية - الموانئ الجزائرية عبر العصور سلما وحربا إلى نهاية العهد العثمانيين- منشورات مخبر البناء الحضاري للمغرب الأوسط، جامعة الجزائر2، 2019، ص330.

5. Isabelle Comolli, Histoire de ville de Bougie, VIème Siècle avant jc au XII ème siècle, France, 1987, p27.

لعبته مختلف مقاطعاتها في تزويد الأسواق الرومانية بمختلف البضائع؛ ولهذا كان الاهتمام بالموانئ يدخل في إطار هذه السياسة؛ فالجماعات التي كانت تعرفها روما من حين لآخر، بسبب تعطل السفن، وتعرض الموانئ بمدن روما للكوارث مثل ما حدث في عهد الإمبراطور كلوديوس (Caesar Claudius) (-54م) الذي كاد أن يقتل نتيجة لهذه الوضعية، والتي أخافت الحكام الرومان وتفاديا لهذه المخاطر كان ضمان وصول التموين في وقته المحدد من اهتمامات السلطات، ومما زاد موانئ بلاد المغرب القديم أهمية بالغة هو قربها من المناطق الغنية بالمنتجات الزراعية، من الموانئ التي لعبت هذا الدور نذكر ميناء هيبون وميناء صالداي وتيبازة، وميناء قيصرية وروسيكاد، وجل الموانئ كانت تصدر منتجات المناطق المحيطة بها كالقمح والزيت ، فقد بلغت كمية القمح المصدرة إلى روما في عهد الإمبراطور نيرون (Néron) ربع 4/3 الكمية الموجهة إلى روما¹.

ومنذ أن أسس الفينيقيون محطة بإيكوزيوم (الجزائر حاليا) (Icosium)، اتخذوها مركزا تجاريا نظرا لموقعها الطبيعي على ضفاف البحر، واستمرت إلى العهد الروماني، عصب اقتصاد المناطق المجاورة، وذلك بفضل مينائها المهم لرسو السفن والقوارب، وربط ذلك الميناء بموانئ المدن الساحلية والعالم القديم، فالميناء كان يستقبل السفن الحربية في العهد الروماني²؛ فبالإضافة إلى ميناء تنس والمرسى الكبير (portus Devinus) وتيبازة وميناء قيصرية التي لعبت دورا مهما في العصر الروماني، كذلك عرف ميناء إكوزيوم نشاطا تجاريا مهما، فكان من أفضل المحطات الرومانية بسواحل بلاد المغرب القديم³.

كما عرف الجانب الآخر بالضفة الغربية للمتوسط ميناء أوستيا طوال القرن الثاني والمتصف الأول من القرن الثالث ميلاديين رواجاً وانتعاشاً كبيرين؛ فقد كان مخزناً للمواد الغذائية ومختلف السلع، لتسهيل نقل المنتجات إلى الأسواق زود الميناء بطرق عريضة لمرور العربات، كما أحيطت هذه الطرق بعدة أروقة ومخازن لتخزين بضائع مصلحة التموين المخصصة لسكان روما، وقد عرف ميناء بوزولوس الواقع بساحل

1. آسيا مسعودي بوعجيمي، انشاء وتطور المرافق الأساسية...، المرجع السابق، ص 164.

2. Khalil Bachir Ayousi ,Le Clivage Ville /port/ le cas Alger ,éd déporte légal imprime ,France, 2016,p122.

3. Alfred Leger,op.cit,p479.

كمبانيا ازدهار تجاريا كبيرا، كما لعب دورا هاما في تزويد إيطاليا بالمواد الغذائية، وخاصة تلك الآتية من مناطق المغرب القديم، حيث تم العثور على مجموعة كبيرة من النقوش، والتي تؤكد على وجود علاقة تجارية بين ميناء بوزولوس وميناء روسيكاد¹.

بينما ميناء مدينة بورتوس ماغنوس (بطيوة) خلال العهد الروماني؛ فقد ساهم في تفعيل حركة تنقل الأشخاص كالوافدين من الإداريين والعسكريين، وخاصة الأسر الإيطالية التي اشتهرت بالتجارة بالإضافة للبضائع التي تشحن وتوزع عبره، ويرجع له الفضل أيضا في تنشيط العلاقات التجارية مع شعوب البحر الأبيض المتوسط كالإيطاليين والإسبان، ورغم أهمية الميناء إلا أن الباحثين لم يولوه ما يستحق الدراسة بل انحوا إلى نشاطه باختصار شديد، وقد ذكره بلينيوس الشيخ².

كما يعد ميناء مدينة كوزا (الطار حاليا 27 كم شرق مستغانم)، والقريبة من مصب وادي الشلف صالحا للملاحة في وقت مضى، مما دعا بالرومان إلى تهيئة ميناء المدينة على إحدى ضفتيه، نفس الشيء لميناء سيغا تدل المعطيات الأثرية على وجود حركة تجارية عرفتها مدينة وميناء كوزا، أي من خلال العثور على قطع من الخزف المسيحي الغالي والإسباني، مختومة بأسماء ورشات تصنيعها، التي نعتبرها كدليل على نشاط ميناءها الذي كان من دون شك يستقبل هذه المنتجات³.

ساهمت موانئ موريطانيا القيصرية في تحقيق الأطماع العسكرية الرومانية، وذلك من خلال استقبالها السفن الناقلة للجنود الوافدين من مختلف المقاطعات الرومانية للإقامة بهذه المقاطعة، وساهمت الموانئ في تموين روما بالمؤن مثلما ساهمت في تنشيط الاستيراد والتصدير، ونقل الإنتاج الموريطاني منها نحو الأسواق الإيطالية، وتحصي المصادر ثمان وعشرون محطة ساحلية؛ لكنها لا تذكر إن وجدت الموانئ بتلك المحطات فهي تكتفي بالإشارة إلى خمسة موانئ نذكر منها؛ من الشرق ميناء رشقون (portus signinis) المرسى الكبير (Portus Divins) وبورتوس ماغنوس¹.

1. آسيا مسعودي بوعجيمي، المرجع السابق، ص 164، 165.

2. محمد بن عبد المومن، المرجع السابق، ص 85. ينظر أيضا: Pline, Histoire Naturelle, V, 2.

3. محمد بن عبد المومن، محاولة رصد جوانب من تاريخ مواقع مدن قديمة بالغرب الجزائري (ريجيلي، كوزا، سيغا)، المدينة والريف في الجزائر القديمة، مكتبة رشاد للطباعة والنشر، معسكر، 2013، ص 155، 156.

كما كان كل من ميناء قيصرية ومالفا وسيغا على اتصال دائم مع مختلف الموانئ الإسبانية من بينها ميناء إبيزا (إليسي)² خلال عهد الإمبراطوري الأعلى³، كما تتميز هذه الموانئ بنشاطها التجاري الخارجي الذي يقوم على تصدير واستيراد مختلف المنتجات، وكانت هناك موانئ ثانوية التي تتخلص نشاطاتها إما في الصيد أو الملاحة منها ميناء تكمبريت (Siga)⁴ المخصص للملاحة⁵، واستفادت الإمبراطورية الرومانية أيضا من خيرات إفريقيا بفضل موانئها التي كانت توفر الأمان للسفن الرومانية في كل الفصول⁶.

ت. موانئ موريطانيا الطنجية:

يحد الجانب الغربي من موريطانيا الطنجية تينغيتاني (الطنجية) جزء من بحر خارجي، والذي يسمى بالمحيط الغربي الأطلسي، ويبدأ هذا الجزء من مضيق هرقل، ويستمر حتى أطلس الكبير، وتعددت موانئه منها ميناء روسيفيس، وميناء ميسوكارا حسب ما ذكره بطليموس⁷، وبالمقاطعة يوجد ميناء زليل القديم (Zilil) على الساحل المحيط الأطلسي، تم اكتشاف بالميناء على أمفورات تعود للعهد الروماني⁸.

إضافة إلى موانئ المغرب القديم المتخصصة في نقل الحيوانات البرية نحو المدرج الروماني، نجد كذلك ميناء طنحيس الذي كان يلعب دورا في هذا المجال، وكان ميناء مصراته ينافس في تصدير الحيوانات البرية لكن هذا الأخير لم يكن قادرا على منافسة ميناء طنجة، بسبب صغر حجمه⁹، ولما كان الموقع

1. خديجة منصوري، المرجع السابق، ص326.

2. إبيزا: جزيرة من جزر البليار الإسباني قام القرطاجيون باحتلالها سنة 654 ق.م. ينظر: عبد المنعم المحجوب، المرجع السابق، ص50.

3. Michel Christol, op.cit, p100.

4. تكمبريت: تقع بمحاذاة وادي التافنة وهي من كلمة أكبورا الطوارق تعني الورم فوق الأنف، وهذه التسمية تعني فوق الهضبة بالضبط بسيغا عاصمة المازيسيل سابقا، كان بهذا الميناء النهري سفن القادمة من البحر وقوارب ترسو به. ينظر: منير قيطوني، المرجع السابق، 2007، ص65.

5. شافية شارن، (تجارة الجزائر قديما ..)، المرجع السابق، ص250.

6. أقويي الياسمين، السياسة الرومانية في الجهة الشرقية، المرجع السابق، ص71.

7. كلاديوس بطليموس، جغرافية بطليموس، تر: محمد المبروك الدويب، ك4، (وصف ليبيا ومصر)، جامعة قارونس، ليبيا، 2002، الفصل 7، الفقرة 3.

8. David Hatcher Children, Lost cities of Atlantic ancient Europe and the Mediterranean, Adventures unlimited press, USA, 1996, p172.

9. François Bachelot, Spectacles d'éléphants, Harmattan éditeur, France, 2012, p29.

الذي أنشئت فيه مدينة تينجي، متوفرا على كل شروط لإقامة ميناء ؛ لأنه يمثل موقعا استراتيجيا ممتازا باعتباره أقرب نقطة من المغرب القديم إلى أوروبا؛ فقد اتخذ منه الرومان مركزا مهما لتجميع كل المنتجات، كذلك بالمقاطعة الطنجية لتصديرها إلى العالم الروماني، كما أنشأوا طرقا تنطلق من تينجي وتربط الميناء بنواحيها وبالمدين الأخرى كمدينتي بناصا وليكسوس¹.

يبدو أن الرومان استقروا بمدينة تاموسيدا (Thamussida) منذ الوهلة الأولى من احتلالهم لموريطانيا الطنجية (منذ عهد كاليغولا)، واتضح ذلك من خلال العدد الهائل من النقوش اللاتينية، التي عثر عليها بتاموسيدا؛ فقد كانت هذه المدينة ممرا سهلا للسفن البحرية؛ فكانت تجتاز وادي سبو كما اعتبرت بمثابة ميناء بحري له دور في تأمين تواصل المراكز الرومانية الداخلية مع البحر والمحيط الأطلسي².

وهناك ميناء روسادير (Rhussadir)، وذكر هذا الموقع عند الكتاب الإغريق واللاتين إلا أنهم وصفوه بأشكال مختلفة، وهو يقع بين واد دلاو والمالفا (Malva)؛ فيعتبران من الأودية الصالحة لنشاط الملاحة النهرية، باستقبالهم السفن العابرة لهذا الخط، وكانت مدينة روسادير (مليلية) محطة تجارية مهمة منذ عهد الفينيقيين، وذكروا بأن القرطاجيين استفادوا بدورهم منه، على اعتبارهم أنهم كانوا يختارون الرؤوس والجزر والشواطئ القريبة من الأنهار لعقد صفقاتهم التجارية واستفاد منه الموريون، كما لعب الميناء دور الوسيط التجاري الضروري في المجالين الإفريقي والمتوسط، ولا نستبعد أن يظل الرومانيون معتمدين على الساحل عبر الضفة المتوسطية الإفريقية، لتحقيق الربط بين الموريطانييتين، فضلا عن اعتمادهم على الجزر والموانئ الموجودة عبر شمال المتوسط، وهذا لربط مقاطعة موريطانيا الطنجية بروما، وخاصة بواسطة ميناء أوستيا النهري الإيطالي المشهور³.

كما تمثل الموانئ حلقة وصل بين وسائل النقل البري والبحري، أي عندما تنتهي الطرق البرية حيث تبدأ الطرق البحرية، وفي الدراسات الجغرافية للموانئ، ينبغي عدم إغفال دراسة شبكة الطرقات التي تربط

1. مصطفى أعشى، المرجع السابق، ص 102، 103.

2. نصيرة ساحير، موريطانيا الطنجية بحث حول الليمس....، المرجع السابق، ص 37.

3. البضاوية بلكامل، أصناف الموانئ بالمغرب القديم من خلال المصادر...، المرجع السابق، ص 55.

الموانئ بظهيرها الاقتصادي؛ فبواسطة تلك الطرق يتم تجميع الصادرات من مناطق الظهير إلى الموانئ كما يتم عن طريقها أيضا توزيع واردات تلك الموانئ، إلى مناطق استهلاكها في الظهير، لذا من صفات الميناء الجيد أنه تربطه شبكة طرق لتسهيل نقل البضائع¹؛ فإضافة للطرق اهتم الرومان ببناء السفن المخصصة للنقل، وقاموا بتشييد الموانئ وتوسيعها على طول الساحل والأنهار، واهتمام الرومان بوسائل النقل سهل لهم غزو كل المقاطعات، من بينها بلاد المغرب القديم والسيطرة على أراضيها².

كما يشار إلى أن موانئ بلاد المغرب القديم كانت متعددة، على وجه الخصوص إبان الفترة الرومانية وكل منطقة غنية ساحلية لها مينائها، ونلاحظ هنا الفروق الكبيرة بين الاقتصاد القديم، والموزع على عدد من موانئ التصدير، والاقتصاد الحالي الذي يسعى لتركيز كل الحركة التجارية للبلاد على ميناء واحد أو اثنين يقع عليهما الاختيار، من جهة أخرى ينبغي ذكر ملاحظة بالنسبة لموريطانيا الطنجية التي كانت في معينة خاصة العهد الروماني، تستورد الزيت من مقاطعة بيتيكا (Bétique) وهذا بفضل تلك الموانئ³.

وكان ميناء ليكسوس يمثل اهم مرفأ بالمغرب القديم، الذي نجد به خليجا يضم مجموعة من المحطات التجارية انطلاقا من ليكسوس دون غيرها من المراكز، مما يعني أنها كانت تراقب النشاط الاقتصادي لهذا الخليج وتتحكم فيه، وكانت له مكانة متميزة، ودوره في التدبير والتحكم في عدد الوكالات التجارية في المغرب القديم، ليس فقط على ما يبدو على ساحل المحيط الاطلسي؛ لكن ايضا بساحل البحر الأبيض المتوسط، فكان ميناء ليكسوس يتبادل السلع مع المناطق الصحراوية⁴.

لقد تكلفت ليكسوس شهرة كبيرة في منطقة حوض البحر المتوسط، و يعود الفضل للإنتاج الضخم للسبك المصبر الذي بلغته خلال العهد الإمبراطوري الاعلى، والذي سمح بتحويلها إلى ميناء كبير على ساحل المحيط الاطلسي، وهو ما أكدته فعلا العديد من نقوش الجرار، المخصص لنقل هذا المنتج الذي

1. مسعود جيس أبو مدينة، المرجع السابق، ص55.

2. Marcato Dritto E Leberta, Lo Stato Nel Terzo Mellenio, Inblibri, Italia ,2011,p19.

3. هنريات كامبس فابرر، المرجع السابق، ص104

4. مصطفى الأعشى، المرجع السابق، ص94.

عرف استهلاكاً واسعاً في العالم الروماني¹، كذلك استوردت روما من المقاطعة مادة العاج (نبيان الفيلة) والأحجار الكريمة وغيرها، وقد تم نقل هذه المنتوجات عبر ذات الموانئ المتواجدة بالمدن الساحلية، والتي كانت صالحة لاستقبال المراكب منها: موانئ تمودة (Thamussida) و ليكسوس².

I. وسائل النقل المائي:

1. السفن الخاصة بالنقل:

أ. الكوربيتا:

تزودنا النصوص القديمة بأسماء العديد من السفن والقوارب؛ إلا أنه من الصعب التعرف عليها بدقة في معظم الأحيان، إلا بواسطة الوثائق التصويرية (كالنقوش الفسيفساء، والجداريات وغيرها)³، وكانت هذه السفن متعددة الأسماء والأشكال؛ فهناك السفن المستديرة في المؤخرة والمقدمة، وبشكل متساو أي الكوربيتا، والبعض الآخر من السفن تتناقص في العلو منها البونتو والكلاديفاتا، باعتبارها سفن مخصصة لحمل الأمفورات بينما الهيباقو مخصصة لنقل الخيول⁴.

كان للسفن دور كبير في الربط بين العديد من موانئ المتوسط، التي تنتشر عبر ضفافه المختلفة كما تعددت أشكال السفن وتنوعت وظائفها، واعتمد ملاك المراكب في تمييزها عن بعضها، بتسميتها بأسماء مجردة، وبأسماء آلهتهم وحيواناتهم، والبضاعة التي تنقلها، كذلك حسب وظائفهم، وقد أحصى الباحث كاسو (casson) أكثر من ثمانين تسمية، وتساعدنا فسيفساء ألثبروس (ينظر الملحق رقم 33ص221) على الإحاطة النسبية ببعض أنواع المراكب، صحيح أنها لا ترتبط جميعها بالمرحلة، والتي تهمنا إذ أضحي بعضها متجاوزا العهد الروماني، ولكن توجد فهرسة خاصة تسهل استيعاب المعلومات الواردة في المصادر

1. نصيرة ساحير، النشاط الزراعي والصناعي بين مقاطعتي موريطانيا الطنجية وبيتيكا والحركة التجارية بينهما خلال العهد الإمبراطوري الأعلى، أطروحة دكتوراه في التاريخ القديم، إشراف: محمد البشير شنيقي، جامعة الجزائر 2، 2012، ص169.

2. يموني بغدادي، دراسة حول موريطانيا قبل الاحتلال الروماني، رسالة ماجستير في التاريخ القديم، معهد التاريخ، شنيقي محمد البشير، جامعة الجزائر 2، 1992، ص123.

3. Bertrand François et Jean Marie, L'empire romain du 192-337 après j.c, Ellipses éditeur, France, 1998, p84.

4. Charles Gilbert Picard, la civilisation de l'Afrique romaine, éd Plon, France, 1959, p85.

المكتوبة حول بعض السفن، وتمكننا من تتبع تطور صناعتها، حيث ضمت فسيفساء ألشروس زهاء 25 مركبا منها 22 حاملا لأسماء مميزة (ينظر الملحق رقم 34 ص 222)¹.

لقد اختلف الباحثون المعاصرون في تصنيفها؛ فهناك من قسمها حسب نوعيتها (الكورييتا والديفاتا)، فميز بين المراكب التي تستعمل في المجاديف (les rames)، اضافة للسفن الشراعية والمراكب التي تجمع بينهما، وهناك من ميزها حسب أشكالها؛ فكانت من السفن التجارية نجد السفن الدائرية الشكل والسفن الطويلة الخاصة بالحبوب، وهناك من عرفها حسب هندستها، وميز بين صنفين هندسيين أشكال متوازية وأخرى غير متوازية، وهناك أخيرا من قسمها حسب وفرة المعلومات حولها؛ فقد صنفها إلى ثلاث مجموعات أولى معرفة بدون أدنى إشكال، والثانية فقد تمكن الباحثون من تعريفها فلم تعد تثير المناقشات بينهم، والثالثة ما زالت محل جدال ويظهر أنه إذا كان قبل العصر الروماني من الممكن التمييز بين السفن التجارية والسفن الحربية، يتم باعتماد الشكل؛ فإنه خلال العصر الروماني أخص مالك السفينة من جهة الدولة، ومن جهة ثانية هما كذلك متحكمان في وظائف السفن ومختلف استعمالاتها².

بالإضافة إلى هذه أفادتنا فسيفساء بعض مدن نوميديا كقسنطينة وعنابة بصور لمراكب تجارية، وعثر في تبسة على فسيفساء تبرز مراكب شراعية، وسفينة ذات عشرة مجاذيف محملة الأمفورات سجل عليها العبارة التالية إلى من يحضر جرات السعادة، وعثر في مدينتي أوستي وبومبي على صور لسفن تجارية كثيرة من المحتمل أن تكون قد تعاملت مع موانئ نوميديا وموريطانيا القيصرية التي كانت لها علاقات معها³.

يرتبط الشكل العام للسفن بنوعية السلع التي تنقلها، وقد يؤدي إلى تشابها؛ فعلى سبيل المثال قد تتشابه السفن الموريطانية المخصصة لنقل الأمفورات بسفن البروقنصلية أو نوميديا، التي صنعت خصيصا لهذا الغرض، وإن وجدت بعض الفروقات التقنية، اما الكورييتا فهي نوع من السفن التي استغلت لنقل الحبوب هذه الأخيرة التي تتمثل في سفينة شراعية دائرية شبه كروية طولها 9.5م، وعلوها في الأمام والخلف

1. البضاوية بلكامل، لمحة عن الملاحة التجارية...، المرجع السابق، ص 175.

2. البضاوية بلكامل، المرجع نفسه، ص ص 175، 176.

3. شافية شارن، النشاط التجاري.....، المرجع السابق، ص 531.

2.1م و4م وهيكلها عريض وضخم بدون جسر، أما مؤخرتها ومقدمتها مقوستين، ومرفوعتين ما يظهرها على شكل سلة، بها صاري كبير في قمته راية، ويتم قيادتها بدفة مشكلة من مجذافين عريضتين¹. وقد بينت لنا فسيفساء مدينة ألشروس بإفريقيا البروقنصلية حركة الملاحه، وتمثل الماء الذي تسبح فيه المراكب التي تمخر البحار والأنهار، وأغلب هذه السفن مسماة بأسمائها الخاصة، وقد يصحب من تلك الاقتباسات لبعض الشعراء اللاتين، وتبين قطعة الفسيفساء بعض أسماء السفن باللغة اللاتينية، كما تدل القطعة على حجم الاختلاف والتباين العظيم في السفن، التي كانت تستخدم في العالم القديم في مختلف الأغراض، وتعطينا الفسيفساء خمسة وعشرين نوعا من المراكب، والتي كانت تستعمل ابان العهد الروماني ويختص بعضها بنقل أنواع من البضائع².

كانت السفن الناقلة للقمح دائرية الشكل، كما توجه أشرعتها بحسب اتجاه الرياح، من بينها سفينة (الكورييتا) و(البانتو)، أما الأسطول الذي كان يختص بنقل القمح كان تابعا لجمعيات تدعى الكوليغيا (COLLEGIA)، التي احتكرت نقل هذا القمح في بلاد المغرب القديم نحو روما، و كان القمح يحمل داخل الجرار الكبيرة³، فسفن الكورييتا المخصصة لنقل الحبوب استخدمت منذ القرن الثاني قبل الميلاد تم تصويرها على الفسيفساء، والتي أعطت صورة دقيقة للسفينة إلى حد ما، وهي عبارة عن سفن ذات أشكال مستديرة ومطلية على مستوى الهيكل وبها ألواح خشبية مقطعة علوية لتسمح للسفينة بالمقاومة⁴. يبدو ان التفوق البحري للرومان، بعد سيطرتهم على المناطق المحاذية لحوض البحر الأبيض المتوسط زاد من اهتمامهم بصناعة السفن، والتي كانت تبنى بالخشب الصنوبري، وعند اكتمال بناء السفينة يدهن هيكلها من قبل ضاع يطلق عليهم اسم سابوراري (Saburrari)، وهناك عمال يدعون ب ستوباتوريس (Stuppatores) يقومون بدهن هيكل السفينة الخارجي بالزفت أو بمادة أخرى عازلة، ثم تدهن السفينة

1. خديجة منصوري، المرجع السابق، ص335، 336.

2. عبير قاسم، المرجع السابق، ص319.

3. محمد بن عبد المؤمن، "أهمية قمع بلاد المغرب القديم"، مجلة الحضارة الإسلامية، م17، ع29، جامعة احمد بن بلة وهران، جوان 2016، ص9.

4. Dominique Gaurier, Le droit Maritime romain, presse Université de Rennes, France, 2004, p62.

في المرحلة الاخيرة بدهن أزرق، وهو لون يتفائل به الرومان، وقد شهدت هذه الصناعة أنواعا عديدة من السفن حسب احتياجاتهم الضرورية لها في المجال الاقتصادي والتجاري، كما بدا هذا التفاوت في طول وحجم هذه السفن، وذلك حسب نوعها؛ فهناك السفن التجارية الصغيرة (Caboteur petit) والتي قد يصل طولها إلى 15م، وقادرة على حمولة تناهز العشرين طنا من البضائع، وخلال نهاية العصر الجمهوري عند الرومان تطورت السفن التجارية، بحيث وصل طولها الأربعين مترا أما حمولتها 500طن، في حين نجد بعض السفن الضخمة وصلت سعة حمولتها الألف طن¹.

كما تعتبر السفن الناقلة للقمح ببلاد المغرب القديم، من بين أكثر أنواع السفن انتشارا، ويعود ذلك إلى نسبة مساهمة مناطق المغرب القديم في تموين روما، هذه المساهمة لم تكن ثابتة بل كانت متغيرة معرضة للارتفاع باستمرار، إذ ارتبطت مساهمتها بما ترسله المقاطعات الأخرى وخاصة من مصر؛ فكلما تعرضت هذه الاخيرة إلى نقص الإنتاج أو لسبب آخر؛ فتثقل روما كاهل بلاد المغرب القديم، وذلك برفع الكمية التي تأخذها منها، مثلما حدث في اواخر عهد الإمبراطور كومودوس (180-192م) (Commode)².

تبدو هذه السفن مستديرة الشكل، وعلو المؤخرة يساوي علو مقدمة السفينة، وجوانبها مقببة و لا يوجد اختلاف بين أجزائها إلا في الزخرفة، الكوريتا هي من أهم السفن التناظرية أما كلمة الكوريتا هي مشتقة من (Corbis) بمعنى السلة³، وهي سفينة شراعية بسارية واحدة دون مجداف، كما يدل عليها اسمها فهي تأخذ شكل سلة، ولها هيكل واسع ومتين، ومقدمة ومؤخرة مرتفعة مناسبة لنقل حمولة كبيرة، لذلك فهي تعد بطيئة، وهذا ما يجعلها ملائمة لنقل الزيت؛ لأنه مادة غذائية غير قابلة للتلف⁴.

1. مختار ناير، التجارة البحرية في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط في العصور القديمة (من الفينيقيين إلى عهد الاحتلال الروماني)، أطروحة دكتوراه علوم في التاريخ القديم، إشراف: محمد بن عبدالمؤمن، كلية العلوم الإنسانية والإسلامية، جامعة أحمد بن بلة، وهران 2016 2017، ص143.

2. محمد الحبيب بشاري ، روما وزراعة المقاطعات الإفريقية (146-285م)، دار الهدى للطباعة والنشر، عين مليلة، 2015، ص 257، ص250.

3. Duval (P.M) , "les formes des navires d'après la mosaïque d' althiburus" , EFR,t116,n1,Paris, 1949, p 133 .

4. كاميس هنريات فابري، المرجع السابق، ص107.

يشار إلى أن القمح والزيت، كانا يمثلان الصادرات الرئيسية لبلاد المغرب القديم نحو روما، ومما يدل على ذلك أن نقل شحنات الزيت في طرابلس استمرت من عصر قيصر إلى حكم قسطنطين (44ق.م-337م)، وكان تشجيع التنمية الزراعية في البداية مدفوعا بعوامل سياسية أكثر منها اقتصادية، وكان الغرض هو ربط القبائل شبه البدوية بالزراعة؛ لكن ذلك التشجيع كان موجها أيضا لسد حاجات روما نفسها، وإن السفن الشراعية الكبيرة التي كانت تبخر من لبدّة و أوستيا، كانت تشحن في الغالب بزيت الزيتون أكثر من شحناتها بمنتجات فزان والسودان¹.

منذ العصر الجمهوري كانت السفن القادمة من موانئ المغرب القديم تتوقف عند بوزولوس، للإشارة سفن الأنونا يتم تفريغ شحناتها هناك حتى عندما كان ميناء أوستيا نشطا، إلا أن مخازن الحبوب في ميناء بوزول قامت باستقبال سفن الشحن القادمة من بلاد المغرب القديم المحملة بالزيت، وكانت هذه السفن محملة بعدد كبير من الجرار، وهذا يدل على أن هذا النوع من السفن تم تكليفه بنقل الزيت أو الخمر². كانت بلاد المغرب القديم قادرة على المشاركة بتزويد روما النبيذ، بالرغم من أن المصادر قد أشارت إلى الصعوبات التي تعرقل الإمداد بهذا المنتج، ما عدا القمح والزيت؛ لكن أظهرت الاكتشافات الأثرية السفن الست التي تم العثور على حطامها على سواحل ناربون تم التعرف من حمولتها على أنها من المغرب القديم، وهذا يعني أنهم كانوا قادرين على نقل مثل هذه المنتجات إلى جانب السمك المملح باستخدام تلك السفن³، كما أن سفن النقل صدرت العسل ذو الجودة العالية، ومن الموانئ عبر البحر الأبيض المتوسط في العصور القديمة؛ لكن من المستغرب لم يتم العثور على بقاياها لا في الموانئ، لا السفن ولا الأمفورات التي نقلته؛ لأنه في الغالب تم ذكر أن هذه الوسائط كالسفن قد نقلت القمح والزيت⁴.

1. ابتسام عبدالسلام، الموانئ الليبية ودورها الاقتصادي (في الفترات الفينيقية - الإغريقية-الرومانية)، المركز الليبي للمحفوظات والدراسات التاريخية، ليبيا، 2014، ص149.

2. Henriette camps Fabrer, op.cit, p79.

3. Lequément Robert, op.cit, p192.

4. Claire blandier, L'importance de la production du miel dans l'économie gréco-romaine, Pallas, No. 64, Colloque international de Montpellier, France, 2004, p195.

ب. الهيباقو (Hippago):

هي سفينة لنقل الخيول طولها 14م، وعلوها في الأمام، والخلف 1.9م و2.9م، قعرها مسطح ومربع بدون عارضة وبدون جسر، وهيكلها مدبب الرأس تدعمه المؤخرة، وقد صممت على شكل مزارب، أما مقدمتها فهي ذات شكل حلزوني منحنى، ولا تحتوي على صاري ولا على دفة، هذه الأخيرة قد عوضت بستة مجاذيف لتكون قادرة على الشحن¹.

فسفن الهيباقو هي سفن تناظرية، ورغم أنم أطرافها تبدوا مقببة؛ لأنها كانت مخصصة لنقل الأحصنة وحتى يكون سطح السفينة كبير المساحة؛ فصمم هيكلها عريضا في الخلف والامام، اما قاعدتها مسطحة كما زود طرفها الجانبي بباب يلعب دور جسر صغير ليسهل عملية دخول الأحصنة من السفينة، وكانت السفن المستعملة في نقل حيوانات السيرك، مهيأة بصفة خاصة تتناسب مع هذا النوع من الحمولة².

لم يقتصر استعمال الخيول النوميديّة على روما فحسب، بل تم نقلها نحو مختلف أقاليم الإمبراطورية الرومانية، حيث كانت توجد بأراضي بلاد المغرب القديم مزارع متخصصة في تربية الخيول، كما تم نقلها بأعداد كبيرة عن طريق البحر، لتوجه لميادين السباق في روما وبلاد اليونان، وهذا ما توضحه فسيفساء ألتهروس التي تصور عملية نقل مجموعة من الخيول على الباخرة الهيباقو³.

صورت لنا العديد من الفسيفساء عملية نقل الحيوانات إلى الموانئ، و التي تكون إما بأقفاص تصنع وفق حجم الحيوان ودرجة عدائية وخطورته أو مسالته، ويتطلب تحميل وإنزال الحيوانات من السفن جملة من احتياطات تتعلق بمدى خطورته وحجمه ووزنه، فمثلا شحن النعام والغزلان والثيران والفيلة لا يتطلب أقفاصا لذا يكتفي بتقييده أو تكبيله أحيانا أو تركه حرا لتسهيل عمليات سحبه، وتصور لنا في فسيفساء فيي (Viee) العائدة إلى القرن الثاني ميلادي مثال عن عملية نقل فيل إفريقي على متن سفينة⁴.

1. خديجة منصوري، المرجع السابق، ص336.

2. آسيا مسعودي، التبادل التجاري بين إيطاليا والمغرب القديم...، المرجع السابق، ص 86.

3. سليم سعدي، المرجع السابق، ص77.

4. ستي صندوق، "مكانة الثروة الحيوانية والنباتية في الجزائر في التعاملات التجارية قديما"، مجلة عصور جديدة، م9، ع16-17، جامعة أحمد بن بلة، وهران، 1، 2014، 2015، ص ص 34، 37.

والواجهة الخاصة لسفينة الهياقو توضح أن الشكل في كلا الجانبين من السفينة متناسقة، هي مختلفة عن السفينة المستديرة لكي تسير في أكبر مكان ممكن، وتم صنع المقدمة والخلف من السفينة، هذا لكي يكون شكلها مسطح¹.

ففيما يخص أنواع السفن التي استخدمت للنقل، يجب ان نذكر السفن الناقلة للحيوانات البرية، من إفريقيا إلى روما، وهناك نصوص متأخرة تستحضر عملية نقل الحيوانات عن طريق البر، أي قبل وصولها إلى المدن الكبرى منها روما؛ فقد تم نقلها عن طريق البحر بواسطة سفن الهياقو، وهي التي نقلت الخيول الإفريقية الموجهة للجيش والسيرك، كما تم بناء هيكل السفينة ليكون عريضا في الخلف، وتم تزويد سفن الهياقو بمجاذيف لتنقل الحيوانات الأخرى غير الخيول².

استخدم الرومان سفن متخصصة عالية الجودة، لتتكيف مع نقل الحيوانات بمختلف أنواعها، ولقد كانت هذه السفن مغطاة، وهي ضيقة عند المؤخرة والقوس وعريضة على الجانب، وهذا من أجل مقاومة أفضل للأمواج مع أجسام مسطحة لتكون قادرة على السير³، ومن الممكن أن يكون الدور الحقيقي لهذه السفن خاصة الطويلة منها هو لأجل النقل، كما ان النقل العسكري، يتم باستخدام سفن الهياقو أيضا وسفن أخرى مختلفة من جميع الأحجام وتحمل الأسلحة، كما سمحت بشحن مختلف الوحدات الصغيرة الجيش، وكان بإمكان الرجال ركوب السفن الطويلة ونقل الخيول والمعدات على سفن الهياغو⁴.

ت.البونتو: (Ponto) :

كانت السفن متعددة، وتنتقل من جميع مناطق البحر الأبيض المتوسط، ويعكس ذلك اختلافهم في المظهر وتنوع تسمياتهم كما تنوعت أصولهم، عادة كانت السفن عالية عن الماء ومحمية، تم تعزيز جدرانها لأنها تشمل على هيكل جانبي، وهو الجناح الذي يظم نظام التوجيه، وتقع مقصورة السفن في الخلف¹ وتم استخدام مجموعة من المواد، لبناء وصيانة السفن، والتي يشترط أن تكون ذات سعة معينة، كذلك

1.Duval Paul Marie, op.cit, p833.

2.François Bertrandy, op .cit,p222.

3.Armelle Gadeisen et autres, Mouvements ou déplacements de populations animaux en méditerranée au cours de holocène, limite Archéologie opresss,2002,p142.

4.Michel Redde, Mare Nostrum –le dispositif de la marine militaire sous l’empire romain, école française de rome,1986,pp 124, 357.

لتغطية نفقات الرحلات، والتي تتم وفقا لدورة تم تحديدها مسبقا، فالمشكل أنه تم اتخاذ إجراءات لصالح الخدمة العامة أكثر من مصلحة السفن البحرية، حيث اجبرت السفن على أن تعمل في نقل مواد البناء والمسافرين (أي تهمهم الحمولة لا السفينة)، ولكل السفن موظفين يشرفون على التنقلات، وكانت السفن مكلفة بنقل الضرائب العينية والنقدية، بما فيها المستخدمة بالمغرب القديم خلال الفترة الرومانية².

فلنقل كتل كبيرة من الرخام وخاصة الاحجار المتراصة المخصصة للأعمدة، قد احتاج الرومان لسفن نقل مجهزة خصيصا لذلك³؛ فكانت البونتو كسفينة تجارية ذات حمولة كبيرة؛ لكن لا يعرف نوعية السلع التي نقلتها، وطولها 11م وعلوها في الخلف 2.6م و2.4م مقدمتها ومؤخرتها مرفوعتين، بحيث تظهر الأولى على شكل حلزون، وتنتصب الثانية فوق مهماز بها صارين، أحدهما كبير مزود بشراع مربع والثاني صغير ودفة مشككة من مجذافين وهوما توضحه فسيفساء ألبروس⁴.

فقد خصصت سفينة لنقل الادوات المعمارية من الميناء، مثل الأحجار والرخام، وغيرها من البضائع لكن نوع وحجم وأبعاد السفينة، التي كانت تحمل هذه الادوات بالمغرب القديم خلال الفترة الرومانية، لم يتم ذكرها ربما كانت أصغر تلك التي وجدت في سراقوسة، التي كان طولها 25م وعرضها 6متر، كانت مكلفة بحمل حوالي 76طن من الرخام⁵، وعلى سبيل المثال نذكر السفن التي تقلع من ميناء هيبو ريجيوس؛ فقد كانت محملة بالمواد الغذائية، بالإضافة إلى الرخام والخشب الثمين⁶.

جلبت التجارة أرباحا طائلة لروما، والتي اعتمدت فيها بشكل اساسي على السفن، لشحن ولنقل السلع، وهذا يستلزم وجود سفن خاصة بذلك، فبعد تدمير قطاع طوروا الرومان التقنيات البحرية، وبنوا الحظائر للسفن لغرض تصليحها وترميمها، كما تم اختراع المصباح البحري، الذي ساهم في سلامة النقل

1.Piero Alfredo et patrice pomey, Navigation dans l'Antiquité collection méditerranée ,éd Aix province,France,1997,p84.

2.Joseph Driouse , Les Collèges d'artisans dans l'empire romain, imprimerie alheure ,Paris ,1883 ,p 84.

3.Johache Marquandt, op.cit, p271.

4.خديجة منصوري، المرجع السابق،ص336.

5.Mustapha Khanoussi, L'Afrique Romana, Carocci editor, Rome, 1998, p1452.

6.Erwan Marec, Hippone le royale antique hippo régus, Direction de l'intérieur et les beaux-arts service des antiquité,France, 1954,p 28.

والتنقل، ومنذ القرن الأول ميلادي قطعت البحرية الرومانية في إنشاء الموانئ ببلاد المغرب القديم شوطا كبيرا استمر حتى منتصف القرن الثالث ميلادي، حيث حدث في هذه الفترة تطور كبير في صناعة سفن النقل والشحن الرومانية التي ازدادت حمولة وحجما، كما تبين الدراسات التي اجريت على سفن الشحن الرومانية أن سفينة حمولتها ب400طن، كانت تحتاج ما بين 25.000-40000 سترس بنائها¹.

كما أولى الاباطرة الرومان عناية لمادة الرخام، التي كانت ترسل إلى روما عبر ميناء قرطاجنة، و ابتداء من عهد الإمبراطور هادريان كانت تنقل من ميناء ثابراكة ، ونظرا لما يتميز به الرخام من ثقل، بالتالي من قلة مرونته وصعوبة نقله، فقد اختلفت السفن التي خصصت لنقله عن تلك السفن الموجهة لنقل الموارد الزراعية و المنجمية، وقد عرفت بسفن نقل الحجارة (Lipidaria navis)؛ وهذه السفن تتميز بالصلابة والبطء في السير بسبب الحمولة².

لقد كانت سفن الشحن الرومانية، كما كان الحال مع كل أنواع مراكب النقل البحري خلال العصر القديم تحمل الركاب أيضا؛ لأنه لا توجد سفن مصممة خصيصا لحمل الركاب أنا ذاك، وكان المسافرين يحجزون مكانا في أي سفينة شحن متوجهة نحو وجهاتهم؛ قد توفرت في تلك السفن غرفا للجلوس فيها (كابينات) قليلة مخصصة للشخصيات المهمة، وأما بقية الركاب فقد كانوا يفتشون أرضية سطح السفينة وينامون داخل ملاجئ صغيرة يصنعونها بأنفسهم³.

1.مفتاح أحمد الحداد، التاريخ السياسي والاقتصادي لولاية إفريقية البروقنصلية (27ق.م-235م)،رسالة ماجستير في التاريخ القديم

إشراف: عبدالحفيظ فضيل الميار، قسم التاريخ، جامعة الفاتح، ليبيا، 2002، ص159.

2.محمد الحبيب بشاري، المرجع السابق، ص278.

3.محمد محمد كذلك، عالم السفن (world of ships)، الفارق العلمي للنشر، القاهرة، 2018، ص24.

3. قوارب النقل:

أ. التنقل عبر الأنهار والأودية:

ارتبطت التجارة الداخلية والخارجية في بلاد المغرب قديماً، ارتباطاً وثيقاً بالطرق المستخدمة، ولتنقل الإنسان والسلع وتنقسم هذه الطرق بشكل عام إلى طرق برية وبرحية ونهرية، تهمنا هذه الأخيرة لصلتها الوثيقة كوسيلة للعبور والتنقل، إلا أن هناك غموض في الإشارات التاريخية باستغلال أنهار المغرب القديم في المبادلات التجارية، لا نعلم في الوقت الراهن أي شيء عن تنظيم الملاحة النهرية، ونوعية المراكب المستعملة في الأنهار، وحجم حمولتها من السلع، في المقابل تشير إلى أن البحارة المكلفين بالنقل النهرى عبر نهر التيبر في اتجاه روما، كانوا يحملون السلع المتنوعة على متن مراكب تعرف باسم كوديكارى (Codicarii) ، وكانوا يستعملون الثيران والقوى البشرية لسحب هذه المراكب عبر النهر؛ إلا أننا لا نعلم أن كان الأمر مماثلاً ببلاد المغرب القديم، بسبب غياب الوثائق التي تدل على ذلك¹.

فندكر كمثال المواد الثقيلة كالرخام، الذي تم نقله من محاجر شيميتو نحو الموانئ بواسطة الطرق البرية القريبة من مجاري مياه مجردة؛ لأنه لا يوجد ما يشير إلى أن تلك مجاري المياه، قد استخدمت لنقل الرخام وقليلاً ما ذكرت النصوص الأدبية استخدام القوارب الصغيرة في النقل والملاحة التجارية، ما عدا التنقل بين السواحل الإفريقية، أو استخدام القوارب في الطرق المائية الصالحة للملاحة بموريطانية الطنجية؛ لكن المصادر المادية كفسيفساء البروقنصلية، أشارت إلى أنواع مختلفة من قوارب النقل²، خاصة وأنه قد وجدت موانئ على ضفاف أنهار موريطانيا الطنجية ، ووجدت مصانع للسبك بالقرب منها، هذا يدل على رسو مراكب النقل على ضفاف تلك الأنهار، وكانت تبحر نحو المحيط الأطلسي غرباً³.

إذا كانت الطرق البرية والبحرية ببلاد المغرب القديم معروفة نسبياً، بالاعتماد على دليل سير أنطونين والتحريرات الأثرية؛ فإن الطرق النهرية يكتنفها الغموض، لعدم العثور على أية إشارة في الكتابات القديمة

1. سمي آيت أومغار، "الماء والحياة الاقتصادية في المغرب القديم-دراسة تركيبية-"، مجلة Ibla، م78، ع216، تونس، 2015، ص 113، 118.

2. Stéphanie guedon, le voyage dans l'Afrique romain, défiissions de bocard, Paris, 2010, p63.

3. Aomar Akeraz, Rivages de Mauritanie tingitane, French National for scientific research, France, 2010 , p294.

تدل على استخدامها الفعلي في النقل والتنقل، باستثناء إشارات مصدرية لصلاحية بعض الأنهار بشمال إفريقيا للملاحة مثل نهر مرتيل ولاود، ونهر سبو الذي كان صالحا للملاحة حسب بلينيوس ورغم غياب لأثار ميناء في ضفاف النهر؛ لكن استدل في المقابل على وجود حركة للملاحة بالأنهار باكتشاف تم في سوق الأربعاء لقارب نذري مصنوع من الطين المشوي طوله 0.15م، والقارب يشبه الى حد كبير قوارب (Alcoléa) وهي قوارب وجدت في بيتيكا¹.

إلا أن ستيفان غزال يذكر أنه في شمال إفريقيا تواجدت أنهار صالحة للملاحة، ومنها نهر تمودا لاود وطوان يعني أن هذه الأنهار يمكن للقوارب، وفي فترة من السنة أن تصعد فيها، وأن تبعد عن مصباتها أي لبعض المسافة، وحسب ستيفان ببعض الأودية الضيقة بشمال إفريقيا؛ فهناك أقام الرومان بعض الجسور في زمنهم ، التي يأتي سبب تشييدها للعبور فوق الأنهار والأودية، بعبارة أخرى تم بناءها كتعويض التنقل بالقوارب²، كالجسر العابر لوادي باجة بطريق قرطاج تيفيست، الذي أنجز زمن الإمبراطور تيبيريوس³. وبالتالي هذه الجسور هي من بين المنشآت الكبرى، والتي نجدها على الطرقات الرومانية، تماشيا مع الطبيعة الجغرافية الوعرة للبلاد خاصة فأقيمت عند الأودية بكثرة، وحبا منهم في اختصار الطرق وتسهيل تنقل الفرق العسكرية⁴؛ فقد أقام الرومان جسور ضخمة لتحل محل القوارب التي كانت تنقل الأشخاص والبضائع في عرض المجاري، كالأنهار التي كانت تعطل سبل المواصلات بسبب قلة القوارب⁵.

1. سمير آيت أومغار، الماء والحياة الاقتصادية في المغرب القديم...، المرجع السابق ، ص 113، 115.

2. Stéphane Gsell, Histoire ancienne de l'Afrique du nord, t1, Ed libraire hachette, Paris, 1923 , p93.

3. محمد العربي عقون، المرجع السابق، ص 133.

4. شفيعة آيت علاق، المرجع السابق، ص 57.

5. ويل ديورانت، المرجع السابق، ص 348.

ب. القوارب عبر البحر والمحيط:

لما كانت معدلات الواردات والتموين ترتفع بزيادة الاستهلاك الروماني، بالأخص أن الرومان يدركون بحدوث فترة طويلة من سوء الأحوال الجوية، ومع قلة وسائل النقل المتاحة منها القوارب، التي كانت تقلل من السفن الثقيلة، وبالرغم من ذلك؛ إلا أن مرسوم كاليغولا (Caligula 37-41م) قد منع استخدام هذه القوارب لمسافة أكثر من خمسة كيلومتر، وبالتالي بالمسافات الطويلة يتم النقل بالحيوانات العربات¹.

لكن النقل بواسطة العربات إلى البحر، يتطلب مجهودا كبيرا وتكلفة أكبر، يضاف لذلك أن العربات لا تستطيع أن تتجاوز حمولتها 500 كلغ، عكس المراكب كالقوارب والسفن، التي قد تحمل ضعف ذلك فبالتالي مثلما أشرنا إلى ذلك من قبل فالقوارب هنا ضرورة²، إلا أنه حتى بالمستوى البحري كانت تمنع القوارب من نقل الضرائب العينية من طرف الرومان؛ فقد منع بعض الأباطرة ملاك القوارب الصغيرة من الإبحار؛ ولكن كل من يريد جعل قواربه الناقلة في خدمة جهاز الأنونة، كان يشترط عليه أن يكون قاربه يتوفر على الحد الأدنى من القدرة في الحمولة المحددة³، ولكن بعض القوارب تم تحميلها بالحيوانات البرية الضخمة كالفيال الإفريقي، الذي تم إنزاله في الموانئ من القوارب التي استخدمت لنقله فيها⁴.

تزامنا مع منع استخدام القوارب، إلا أننا نجد حركة كثيفة للملاحة بين المغرب القديم وإيطاليا، كما كانت هناك حركة للملاحة بين المناطق المختلفة لسواحل المغرب القديم، التي كانت تقوم بها القوارب الصغيرة⁵، وتظهر في مشاهد فسيفساء تميتر (بتونس) مراكب متنوعة، التي تمخر عباب بحر زاخر بالأسماك نجد من بينها سفن الصيد البحري ومراكب بأشرعة، كالمركب الذي يسحب زورقا، هذا الأخير خاص بالنقل أو الملاحة التجارية⁶، وفي فسيفساء سيرتا تظهر سفن بجوارها ثلاث قوارب كمراكب للملاحة⁷.

1. Patrice Pomey et André, Tchernia, "le tonnage des navires de commerce romains", in : MAH, t54, n3-4, France, 1978, p241.

2. سمير آيت اومغار، "الماء والاستقرار في شمال إفريقيا خلال الحقبة القديمة"، مجلة أسطورة، م12، ع11، قطر، 2020، ص116.

3. Maurice Sartre, Le Haut empire romain (les provinces et méditerrané orientale d'Auguste aux sèves), éd du seuil, Paris, 1990, p140.

4. François Bertrandy, op.cit, p220.

5. حميدة إكتبي، المرجع السابق، ص 292.

6. كامبس هنريات فايرر، المرجع السابق، ص105.

7. Duval Paul Marie, op.cit, p830.

كانت مجاري الطرق النهرية بمناطق المغرب القديم قليلة أو شبه منعدمة، وهذا بالمقارنة بما هو موجود بلاد الغال؛ ولكن بحكم طبيعة المدن الساحلية؛ فعوضها موقعها على ساحل البحر؛ فكانت هناك حركة نشطة في المواصلات البحرية خلال الفترة الرومانية، وخارج التجارة البحرية في حدود أعالي البحر، كما وصفت حركة الإبحار بالمتميزة بمحاذاة الساحل بفضل قوارب النقل¹.

كان النقل البحري بين المدن، الذي يقام في سياق المواصلات المحلية للملاحة الساحلية، لن يتم إلا باستخدام القوارب، فقط ذات الحمولة المنخفضة، وإضافة للقوارب الصغيرة المستخدمة في صيد الأسماك وجدت القوارب المتخصصة في التجارة، وكانت حركة المرور مكثفة، خاصة في النقل المائي المحلي ضف إلى ذلك الملاحة في عرض البحار، والموضوع الأكثر انتشارا ضمن الفسيفساء الإفريقية، وخاصة بمقاطعة البروقنصلية التي تحافظ على روابط بحرية مميزة بين إفريقيا وإيطاليا، باستعمال القارب البسيط إلى السفينة التجارية، ومنها ما تظهر مركب، وهو زورق تجديف مخوف وخالي من شراع، والذي يشبه في الفسيفساء قارب يسمى ستالتا، وحسب فيتوس (Fétus) هو قارب نقل واسع للغاية².

إن استخدامات القوارب مع بداية العصر الإمبراطوري كانت متعددة وضرورية؛ لأنه يعتبر من جهة قارب نجاة في حالة غرق السفينة أو تحطمها، قد لعب القارب دورا هاما في ضمان الإتصال بين السفينة والساحل، خاصة عندما لا تستطيع السفينة بالاقتراب من الشاطئ، بسبب العمق الضحل للمياه (مثل الموانئ المتواجدة على ساحل خليج سيرت)، وكانت القوارب وسيلة للمساعدة في تفريغ السفن، بالأخص عندما لا تكون السفينة ذات جودة عالية³.

للإشارة من خلال العودة إلى المصادر، يتبين بأن كل السفن ذات الحمولات الثقيلة، قد كانت تبحر خلفها القوارب (chaloupes)، التي لعبت أدوار مهمة في الإنقاذ في حالة غرق السفن (Naufrage)⁴ ومثلما استخدمت القوارب في صيد الأسماك، استخدمت كذلك في الملاحة الساحلية؛ لأنه بدون وسائل

1. شارل جيلبار بيكار، المرجع السابق، ص 93.

2. Stéphane Guedon, le voyage dans l'Afrique romaine, Caza Valzaquer, Madrid, 2010, pp 57, 65.

3. Jean rouge, Recherche sur l'organisation du commerce maritime et méditerranéen sur l'empire romain, Rue de four, Paris, 1996, p77.

4. البضاوية بلكامل، لمحة عن الملاحة التجارية بالمتوسط خلال العصر الروماني، المرجع السابق، 1996، ص 177.

النقل البحري وعن طريق الملاحة في البحر؛ فإن الفيالات (أي المنازل) التي كانت متواجدة بالمدن الرومانية منها القيصرية (شرشال) المحاذية للبحر ستكون معزولة جدا، كما أن عملية نقل الرومان للكتل الحجرية من مقالع الحجر المتواجدة بقيصرية (شرشال) عن طريق البحر، باعتبار النقل المائي رخيص، كان شحن تلك الكتل يتم على متن القوارب أيضا¹.

فقارب النقل بمثابة وسيلة تجارية هائل الأداء، وبالمقارنة ما بين القارب ووسائل النقل الأخرى يمكن أن يكون نجاح النقل، إلا بالممرات المائية في العالم الروماني، والأكثر أهمية لدى مختلف الشعوب الأخرى بصفة عامة، ذلك بسبب المساوئ التي كانت تعرفها الطرق البرية، ونظرا للرحلات الطويلة كان المسافرون في العصر الروماني يتنقلون عبر مراحل، تستخدم فيها كل وسائل النقل المتنوعة ينقلون سلعهم وأغراضهم الأخرى عبر كل الوسائل من القارب إلى العربة، أو من القارب عبر النهر إلى السفينة عبر البحر².

كما اعتمد الرومان على قوارب النقل السريعة، بسبب تخوف الملاحين من مخاطر الطبيعة للمحيط الأطلسي غربا كالرياح القوية، بدلا من السفن البطيئة، لعبور أعمدة هرقل نحو سواحل مقاطعة موريطانيا الطنجية؛ لأن سرعة تلك القوارب، كانت مقاومة لخطر المد والجزر بسبب الرياح، وخاصة أن المحيط لم يكتشفه الرومان في غاليته، ما عدا بعض سواحل موريطانيا غربا³.

4. سرعة وسائل النقل (دراسة مقارنة بين النقل المائي والبري):

اعتبرت روما مقاطعات بلاد المغرب القديم مجالها الحيوي، وهي أفضل من كل المقاطعات الأخرى في معظم النواحي من بينها التجارة، وهذا لقصر المسافة التي تفصلها عنها، وبالتالي قصر مدة الإبحار، وهذا مقارنة بالمسافات الأخرى، والتي تفصلها عن أهم المناطق التي مونتها، والمدة التي تقضيها السفن المتوجهة نحوها عبر البحر قبل الوصول إلى بوزول أو أوستيا (Ostie)، فمثلا المسافة الفاصلة بين الإسكندرية من مصر إلى ميناء بوزول، تقارب ألفي كلم، تقطعها السفن في الظروف المناخية الجيدة، في مدة تفوق ثمانية

1.Philipe leveau, Caesarea de Mauritanie –une ville romain et ces compagnes, EFR, Rome, 1984 ,p259.

2.François de lazarca, Le fleuve et les hommes en gaule romain, éd errance, Paris, 1993, pp80,82 .

3.Michel Christol, op.cit, pp 93, 96.

أيام، بينما الوضع يختلف تماما عن المسافة الفاصلة بين موانئ قرطاجة ومسيوة، ومسينا أو كوربيس، أو أوستيا؛ لأن المدة التي تقطعها السفن في البحر للوصول إلى الميناء لتفريغ حمولتها، لا تتعدى اليومين¹. وجدت طرقا حسابية استخدمها العلماء لحساب المسافات، إضافة للمدة في عبور الخطوط البحرية بين عقدتين²، أو تلك التي تحسب المسار بين عقدة واحدة، وبقية العقد في شبكة الطرق، وبفضل هذه الحسابات (كالحساب الخوارزمي) سمحت بمعرفة مدة الرحلة وثنائها والسرعة، كما مكنتنا من معرفة كل ما يتعلق بشبكة النقل الرومانية، حيث أعطتنا معلومات عن المسافات، والمدة والتكلفة عند النقل؛ فغطت هذه الدراسة قيم النقل المستخدمة عبر الأنهار الصالحة للملاحة، والطرق البحرية والبرية، أما النتائج فهي ممثلة في الجدول الآتي³:

وسيلة النقل	السرعة	السعة (الحمولة)	الكلفة	نسبة التكلفة
البحر (وسائله)	4.25 كم/سا	92 طن	0.097 طن/كم	1%
النهر هبوط	2.5 كم/سا	5.5 طن	0.33 طن/كم	3.6%
النهر صعود	0.6 كم/سا	5.5 طن	0.66 طن/كم	6.8%
عربات النقل	1.6 كم/سا	386 كغ	4.92 طن/كم	50.7%
حيوانات النقل	4.5 كم/سا	90 كغ	2.4 طن/كم	43.4%

بالرغم من قصر المسافات؛ فإن سرعة السفن، ومدة السفر، تعود إلى عدم انتظام الملاحة في البحر الأبيض المتوسط (وهو موضح في الجدول)، وحساب سرعة السفن، لا يعتمد فقط على نقطة الانطلاق والوجهة فحسب، بل يعتمد على نوعية السفن والمناخ، وطرق البحرية، فسرعة السفن في أغلبها تراوحت بين 2.6 عقدة و1.54 عقدة، وأخرى من 2.6 عقدة إلى 2.4 عقدة، وفي أغلب الرحلات التي تتوافق مع الظروف الطبيعية المناسبة لملاحة السفن، وما قدمته لنا المصادر القديمة فيما يتعلق بالسرعة، مثل الرحلة

1. محمد الحبيب بشاري، روما وزراعة المقاطعات الإفريقية، المرجع السابق، 2015، ص 257.

2. العقدة: هي وحدة قياس سرعة السفن وهي نفسها الميل، حيث الميل البحري يساوي 1852 م، أما الميل البري 1609 م، ينظر:

محمد معارك، موسوعة مائدة القارئ، دار الكتاب الثقافي، الأردن، ط3، 2009، ص21.

3. César Carreras and auther, "land transport in mountainious régions in the roman empire", journal archéologie science reports, vol 25, France, 2019, p 289.

فمثلا بين ليبيا وروسيينا التي تم إجراؤها بمتوسط 1.7 عقدة، ويبدو أن هذه المعدلات المنخفضة لا تشير إلى سرعة بطيئة فحسب، بل تشير أيضا إلى وقت سفر طويل خلال التنقل بواسطة السفن الرومانية¹. بالاعتماد على النصوص القديمة، تمكن الباحثون من تحديد الفترة الزمنية التي كانت تقطعها السفن في البحر، حتى تصل إلى المكان المحدد لها، وهذا لا يعني أن الأمثلة التالية تعطي بصفة دقيقة المدة الزمنية التي كانت تختلف باختلاف الظروف الجوية، والمحيطية بسير السفينة؛ فمثلا كانت السفن الرومانية تقطع المسافة الفاصلة بين إفريقيا وأوستيا في ظرف يوم ونصف، وبسرعة قدرت بـ 203 ميلا رومانيا أي يعادل 8.7 عقد، وكانت السفن تقطع بين مدينتي ليلبي (Lilybée) بصقلية وسوسة (Hadrumète) ، في مدة أربعة أيام رغم الظروف الجوية السيئة².

نلاحظ أنه هناك اختلاف في مدة الإبحار من خط لآخر، وقد لعبت العوامل الطبيعية والاقتصادية دورا هاما بالتحكم في الملاحة التجارية، وتحديد سرعة السفن، وبتتبع الباحثين المعاصرين لمختلف أنواع المصادر القديمة أمكنهم استخراج المسافات، التي كانت تفصل موانئ المتوسط عن بعضها، وأيضا تحديد سرعة السفن بين مختلف خطوط البحر المتوسط، قد تم وضع المعلومات على شكل جداول (كالجدول السابق) والتي يستفاد منها فيما يلي؛ بأن أيام الإبحار انطلاقا من موانئ المغرب القديم في اتجاه الموانئ الأخرى المتوسطية، على رأسها ميناء أوستيا كانت على العموم قصيرة وسهلة، ومعلوم على طول المسافة وأقصروها، من ناحية التجارة هي تنعكس على تكلفة السفر، وعلى أثمة البضائع المصدرة³.

كما تناول الباحث الفرنسي سانت دينيس مشكلة سرعة السفن القديمة، قد كانت الدراسة مكرسة على البحرية الرومانية وحركة الملاحة، حيث رأى فيها أن السفن ذات الحمولة الكبيرة سرعتها بطيئة عند التنقل عبر الخطوط التي تتخذها؛ لأنه لم يكن هناك تقدم كبير قديما في بناء سفينة كبيرة في نفس الوقت تكون سريعة في الملاحة، وكذلك كانت أبحاث الفرنسي هارمين دوساز رو (Hermine de Sase Re) التي تناولت في دراستها للرحلات القديمة في البحر الأبيض المتوسط؛ حيث وصفتها بالرحلات المحفوفة

1. Pascal Arnaud, op.cit, pp 98,105.

2. آسيا مسعودي، المرجع السابق، ص 193.

3. البضاوية بلكامل، لمحة عن الملاحة التجارية....، المرجع السابق، ص 169.

بالمخاطر، ومدة الإبحار الطويلة، خاصة نحو بلاد المغرب القديم باستخدام السفن الرومانية¹. أما في الجانب الآخر فيما يخص النقل البري؛ فكان بطيئا للغاية، حيث أن عربة ترن 380 كغ تقطع من 16 إلى 20 كم في اليوم كسرعة عادية، اما في التضاريس الوعرة منها الجبل فإنها تؤدي ممراته الوعرة إلى زيادة التكاليف خاصة طبيعة تضاريس المغرب القديم²، وهذا رغم تحسن شبكة الطرقات التي كانت تزيد في سرعة العربات خلال الفترة الرومانية، خاصة التي كانت تجرها الجياد³.

ففي المتوسط كانت العربات التي تجرها الحيوانات تقطع مسافة بين 40 و80 كم في 24 ساعة، باعتبار متوسط السرعة بين 10 و18 كم في الساعة و طبيعة الطريق، وانحداراته، وضرورة التوقف تغيير حيوان الجر التي تزيد من مدة السفر(عند محطات الابدال بالطرق)، وفي المتوسط ولأسباب خاصة، قد كان بإمكان الرسل الذين يحملون الرسائل بين القادة العسكريين والساسة في الدولة الرومانية، مع الأخذ بعين الاعتبار ضرورة تغيير الجواد عدة مرات، أما العربة يجرها الخيل تقطع مسافة ما بين 120 و180 كم لأسباب مماثلة وهي كلها أسباب وظروف غير عادية، فالنقل المائي في هذه الحالة أسرع من البري⁴.

لهذا اضطر الفلاحين لتسخير الحصان لجر العربة، بفضل السرعة التي يتميز بها في النقل، وبالإضافة لتكلفة النقل البري في العصر الروماني؛ فقد ضاعف بطء وسائل النقل البري للبضائع الثقيلة، من حيث الثمن بضعفين عند قطع مسافة 150 كم؛ ففي مصر وصقلية والمغرب القديم كانت هذه المشكلة تشكل خطرا على انتاج الحبوب من طرف المزارعين من ناحية، وتموين السوق الروماني من جهة أخرى⁵.

فبالتالي كان هناك تنظيم ملحوظ في نشاط النقل من قبل الرومان؛ ورسمت روما خريطة تبين فيها مختلف الطرق المائية التي ربطت بين مختلف المدن الساحلية لبلاد المغرب القديم وال الضفة الأخرى، أو التي سهلت حركة الملاحة المحلية، واستغلت روما كل موانئ سواحل المغرب القديم، من إفريقيا البروقنصلية شرقا الى

1.Chabot Georges, "La vitesse des navires anciens", In: *Annales de Géographie*, t51, n°288, t51, France, 1942, P284 .

2.César Careras,op.cit,p2.

3.الطاهر عدیل، المرجع السابق،ص11.

4.محمد رياض، جغرافية النقل، مؤسسة هنداي للنشر، مملكة الإمارات العربية المتحدة، 2018، ص ص 32، 33.

5.Lynn Whithe, technologie Médiévale et transformations sociales, trad: Mountine Geod ,Ed Mouton et go ,Paris ,1969,p74.

أقصى موريطانيا الطنجية غربا، ووزعت الأدوار على كل الوسائط القائمة على حركة النقل، ومنها الموانئ تليها وسائل النقل المائي كالسفن البحرية، وقوارب النقل الصغيرة، التي حددت مجال استخداماتها، كما ظل النقل المائي أفضل بكثير من النقل البري من ناحية السرعة.

استغلت روما بشكل مكثف كل وسائط النقل من أجل خدمة مصالحها؛ فبعض الموانئ عرفت ازدحامها ملحوظا منها ميناء قرطاج لبتييس ماغنا، وقيصرية وطنجيس، كانت هذه الموانئ مليئة بالبضائع، وعربات النقل التي تتوقف بالقرب من المخازن لتفريغ السلع أو شحنها، وبالإضافة إلى مراكب النقل البحري التي ترسو بها، خاصة مع الأيام التي تكون فيه الملاحة نشطة.

الفصل الثالث: المهن الخاصة بالنقل.

-المبحث الأول: المهن الخاصة بالنقل.

*المطلب الأول: ملاك دواب النقل.

*المطلب الثاني: الناقلين البريين.

*المطلب الثالث: الحمالين.

-المبحث الثاني: المهن الخاصة بالنقل المائي

*المطلب الأول: حاكم الأنونة.

*المطلب الثاني: ملاك سفن النقل.

*المطلب الثالث: عمال سفن النقل.

*المطلب الرابع: تنظيم شؤون الملاحة.

يعتبر عمال النقل عنصرا هاما من الذين لعبوا دورا في وسائط النقل ببلاد المغرب القديم خلال هذا الزمن؛ ففي النقل البري يوجد ملاك حيوانات وعربات النقل الذين قدموا وسائلهم للدولة من أجل خدمة النقل، وخصصت الدولة ناقلين يقودون تلك الوسائل، وحتى الحمالين كانوا ضمن تلك الوسائط أما في مجال النقل البحري والنهري فيوجد ملاك لسفن وقوارب النقل، وعمال وملاحين يجوبون البحار لنقل الأشخاص والبضائع وكان للملاحة أثر بالغ على عملهم .

I. المهن الخاصة بالنقل البري:

1. ملاك دواب النقل:

بالنسبة لجمعيات ملاك حيوانات النقل البري؛ فلم تكن منتشرة في كل أنحاء الإمبراطورية، مثلما هو في النقل البحري؛ ففي مصر كانت هناك حقا جمعيات ملاك الجمال، وكانت تعمل لصالح الدولة من جهة، ولمن كان يحتاجها من أجل النقل من جهة أخرى، كما وجدت أيضا منظمات لهؤلاء الملاك في بعض المدن في الإمبراطورية الرومانية¹؛ ونجد من بينها في مدينة قرطاج كان المنتجين دافعي الضرائب لجهاز الأنونة بهذه المدينة، يتوجهون للناقلين البريين الذين يمتلكون حيوانات النقل².

فرضت روما الضرائب على جمعيات ملاك حيوانات النقل ببلاد المغرب القديم، لأجل خدمة جهاز الأنونة، التي بموجبها يقوم أولئك الملاك بتقديم حيوانات النقل (Animalum) كالخيول، منهم مربوا الخيول النوميديية كانوا يؤدون جواد واحد على كل كنتوريا (50 هكتار)، بمعنى كل من يمتلك أرضا بتلك المساحة يجب عليه منح الخيول للدولة؛ فكان السكان مالكي الدواب مجبرين على تقديم حيوانات بمختلف دواب الحمل لمصالح البريد العمومي (Curssus publicus)³ .

حسب رستوف تزف (Rostovtzeff) فإن تجهيز العربات ونقل المواد الزراعية إلى مكاتب الأنونة

1. ميشال رستوف تزف، تاريخ الإمبراطورية الرومانية الاجتماعي والاقتصادي، ج1، تر: زكي علي ومحمد سليم، مكتبة النهضة المصرية، مصر، 1957، ص 222 .

2. Stéphanie guedon , Le voyage dans l'Afrique romain , op.cit,p245.

3. محمد البشير شنييتي ، نوميديا وروما الإمبراطورية (تحولات اقتصادية واجتماعية في ظل الاحتلال)، مؤسسة كنوز الحكمة، الجزائر، 2012، ص176 .

كانت جزء من الأعمال الشاقة التي كلف بها المنتجين طوال السنة، وبالتالي استخدام العربات في النقل أجبرت المنتجين على تربية الدواب المستخدمة في جر تلك العربات، وان تعذر عليهم ذلك فيقومون بدفع الأموال لمصالح البريد، أما العاجزون عن ذلك فيتم فرض عليهم الأعمال الشاقة¹.

كما أجبر الجفاف الحاد الذي ضرب الصحراء، ومنها في تريبوليتانيا خلال العهد الروماني، السكان المحليين على امتلاك وتطوير وسائل النقل المناسبة، كالخيول والحمير والجمال التي تستطيع التعايش مع طبيعة الصحراء، وقد كان هدف من امتلاكها، هو تطوير الاقتصاد الحيواني واستخدامها في النقل في المناطق الصحراوية (ينظر الملحق رقم 16 ص 204)².

كان نقل البضائع إلى موانئ المغرب القديم، ومن ثم إرسالها نحو روما، يتم من طرف ملاك حيوانات النقل والناقلين البريين؛ ولكن المصادر لم تذكرهما، حيث لا يوجد نص تشريعي يتعلق بالنقل البري في بلاد المغرب القديم، لكن افترض الباحث هومبرغ (E. j. Homberg) أن كل أنواع المنتجات الزراعية لبلاد المغرب القديم، يتم نقلها برّا بواسطة مختصين في النقل البري بمدن المغرب الروماني، بمعنى بواسطة جمعيات ملاك حيوانات النقل البري، مماثلة تماما لتلك الجمعيات التي شكلها ملاك سفن النقل³.

وبالتالي وجدت منظمات للنقل البري بالمغرب القديم، من نفس النوع التي كانت موجودة في بعض المدن الإمبراطورية تلك؛ لكن هذه المنظمات لم تتطور أبدا مقارنة بجمعيات الناقلين وملاك السفن يشار إلى أن أغلب المقاطعات الرومانية منها ببلاد المغرب القديم، كان النقل البري يعتمد دائما على الخدمة الإجبارية؛ وهناك منظمات خاصة لملاك حيوانات النقل تعمل لصالح الإمبراطورية والوسطاء الآخرين⁴.

كان المزارعون المهتمون بالأراضي الزراعية ببلاد المغرب القديم خاصة الرومان، دائما يعملون على توفير وسائل النقل، وأن تكون كافية بتلك الأراضي من أجل أن يسهل عليهم اقتناء ما يحتاجونه بواسطة

1.Rostovtzeff Michel, the Social and economy History of Roman Empire,v1, oxford publishes, England, 1966,p381.

2.D. Mattingly et David j buck, Town and country in roman Tripolitania , british and archeology reports,USA,1978,p242.

3.Stephanie guedon , op.cit, p245.

4.Rostov tzeff(m),op.cit,p338.

تلك الحيوانات¹، ويشار إلى أن مزارع إفريقيا البروقنصلية 7% من أراضيها، و13% من مزارع موريطانيا القيصرية، كان ملاكها يقومون بتربية الحمير والتي تساهم في النقل على ظهورها المنتوجات من معاصر الزيتون والنبيد، نحو جهات مختلفة².

لأن عملية تسليم المنتجات الزراعية للدولة؛ فهي على عاتق دافعي الضرائب(المنتجين أي المزارعين) وبواسطة العاملين في النقل البري؛ فيعتبرون كوسطاء بين المنتجين والدولة (نقصد ملاك حيوانات النقل والناقلين)³؛ فقد لعب ملاك وسائل النقل بنوعيتها، دورا هاما في توفير تلك الوسائل من بينها حيوانات ومراكب للسلطة الرومانية من أجل خدمة مجال النقل، وذلك طبقا لالتزامات فرضتها روما عليهم منها فئة ملاك وسائل النقل بمقاطعتي إفريقيا البروقنصلية وموريطانيا القيصرية⁴.

ونظرا للمرور المكثف للقوافل الصحراوية منها الجرمنتية، وبطرق المناطق التابعة للإمبراطورية الرومانية كان الرومان يقومون بتسجيلها عند مرورها عبر المحطات، عملية النقل يقوم بها الناقلين بصفتهم مالكي الجمال، أو حتى قوافل الحمير المحملة بالبضائع والركاب، وهذا كدليل على وجود ملاك الجمال⁵ وهناك عدة نقائش(ينظر الملحق رقم 16 ص 204) أو شقف فخار مكتوب عليها أسماء ملاك حيوانات النقل عثر عليها بحصن بونجيم، تعود تاريخها للفترة ما بين (250-260م)، والتي تمثل فئة ملاك الجمال من السكان المحليين الذين يقومون بإيصال المنتجات إلى الرومان، ومن الممكن أن يكون قادة الجمال أمثال كل من ماكارجوس (Macargus) وإياسوكتان(assucthan)، وإيار مابا(Iaremaba) منتجين وناقلين بمعنى ملاك حيوانات النقل هم ممثلين للرومان، يجلبون فائض إنتاجهم الزراعي إلى الجيوش العسكرية الرومانية لبيعها لهم، وكان الرومان يرسلون جنديا خصيصا من وحداتهم، للاتصال بالمنتجين و الناقلين

1. محمد البشير شنيقي، نوميديا وروما الإمبراطورية.....، المرجع السابق، ص 86.

2. Alan Bowman and Andrew Wilson, op.cit, p185.

3. Charles André Julien, op.cit, p199.

4. عبد القادر بخضرة ومحمد علي، "عمال النقل وأوضاعهم المهنية بمقاطعتي إفريقيا البروقنصلية وموريطانيا القيصرية (27ق.م- 284م)"، مجلة العبر للدراسات التاريخية والأثرية في شمال إفريقيا، م 5، ع 1، جامعة ابن خلدون تيارت، 2022، ص 104.

5. Stéphanie Gueodon, op.cit, p176.

من أجل الحصول على المؤن في وقت الحاجة للمواد الغذائية¹.

يشار إلى أن الرومان أثناء الحروب، كانوا يحتاجون بكثرة لحيوانات النقل، خاصة الخيول ثم حيوانات حمل الأثقال الأخرى؛ ولأنهم لا يملكون الوقت لجمع ما يحتاجونه من تلك الحيوانات بسهولة؛ فيلجؤون إلى المصادرات، دون أخذ بعين الاعتبار إمكانيات السكان المحليين عن طريق نهب ممتلكاتهم²، وإن هذه الإدارة المتجبرة كانت مكروهة من السكان المحليين، كما حاول الأباطرة الحد من كل الأعباء الثقيلة التي تفرضها على السكان، إلا أن خدمة البريد العام (Curssus) ضرورية بالنسبة للرومان، لهذا في حال مواجهتهم للمخاطر يأخذون بالقوة حيوانات النقل من الملاك، لتوجيهها لقضاء حاجياتهم³.

إن الأهمية القصوى التي أولاها الأباطرة، لتزويد روما والمدن الأكثر اكتظاظا بالسكان، دفعتهم إلى وضع أيديهم على الجمعيات، منها ملاك حيوانات النقل، التي تهتم ببيع ونقل المواد الغذائية مقابل بعض الامتيازات، ثم أخضعوهم بطريقة غير مباشرة إلى العبودية، فأحيانا يتم سلب حيواناتهم لاستغلالها في الأعمال الشاقة، وبالأخص عندما يتعلق الأمر بتموين السكان بالمواد الضرورية⁴.

لكن هذه السياسة التي سادت في العهد الإمبراطوري، من حيث مبدئها، وتطبيقها في المقاطعات لم تجلب معها المزيد من الحرية لسكان المقاطعات الرومانية؛ فمثل هذا الجهاز الإداري المتسلط لم يقتصد عليهم بالمتاعب؛ فالحرريات التي كانت تتمتع بها الشعوب، وذهبت هي الأخرى ضحية القوانين الإدارية فجرت على الأمور الإدارية وقضاياها سياسة التسلط لخدمة مصالحهم، دون مراعاة مصالح الأشخاص المفروضة عليهم تلك الأعباء، وإنشاء مصالح البريد الرسمي للدولة، والتنظيم الذي طرأ عليها تحمل كل أعباءها السكان القريبون من طريق البريد (الطرق الخاصة بنقل المنتجات والأشخاص)، إذ فرض عليهم أن يؤمنوا ما يحتاج إليه البريد من حيوانات الجر، وبقية وسائل النقل البري⁵.

1. ديزانج ماتينغلي، المرجع السابق، ص370.

2. محمد الحبيب بشاري، روما وزراعة..، المرجع السابق، ص223.

3. شارل جيلبار بيكار، المرجع السابق، ص97.

4. Paul Guirard, op.cit, p375.

5. موريس كروزيه، المرجع السابق، ص 326.

2. الناقلين البريين:

نقصد بالناقلين البريين، الأشخاص الذين كانوا يقودون دواب النقل من حمير وثيران وغيرها، ولنقل السلع والبضائع التجارية من مكان لآخر أو لغرض آخر، كذلك سائق العربة التي تجرها تلك الحيوانات¹، في هذا الجانب يشيد هيرودوتوس (Hérodote) بالليبيين بقيادة العربات فيقول: " كما تعلم الإغريق من الليبيين قيادة العربات ذات أربعة جياذ²، لم تكن مهمة قيادة العربات مقصورة على الرجال فقط، بل ساهمت فيها النساء الليبيات أيضا³.

استمرت خلال العهد الروماني، حيث أن عربة البيتورتيوم (petortium) ذات أربع عجلات كانت تقوم النساء بقيادتها، بينما عربة الكويزيوم (cuisium) ذات أربع عجلات، والتي كانت تجرها ثلاثة بغال كانت بداخلها مقعد لم تكن تقودها النساء، ويمكن للشخص أن يجلس بداخلها إما تجره البغال (بمعنى يقودها بنفسه) أو يحمله العبيد و يقومون بنقله، وبفسيفساء وادي الرمل سائق يقود عربة الكويزيوم⁴. بينما عربة البلوسترا غالبا ما تصورها الفسيفساء، كفسيفساء شرشال تجرها الثيران، أما بجانب الثيران سائق يحمل العصا ليقوم بقيادتها، أحيانا يساعده سائق ثاني يمشي من وراء عربة البلوسترا مثلما هو في فسيفساء بيازا أرمينيا⁵، وبينما عربة الكاروكا يجلس السائق في مقدمة العربة حسب ما أظهره مصباح افريقي خلال القرن الثالث ميلادي ، وفي بعض الأحيان كان يسير على قدميه بجانب الخيول، يتم جر العربة باستخدام حصانين أو اثنين من البغال⁶.

فمن اجل تسهيل حركة النقل البري تطلب الأمر من الرومان بإصلاح الطرق القديمة ، وإنشاء طرق جديدة ، وتسخير حيوانات للنقل، لأجل نقل الامدادات كالمواد الغذائية، ولنقل الأسلحة وما يحتاجه

1. فائز هادي علي، المهن الاقتصادية في العصر البابلي القديم، رسالة ماجستير في الآثار القديمة، قسم الآثار، جامعة بغداد، العراق، 2009، ص 195، 198.

2. Herodotus, Histoire, IV , 189.

3. شافية شارن، (تجارة الجزائر...)، المرجع السابق، ص 449.

4. J. Malliot, op.cit, p 322. Stephanie guedon, op.cit, p422.

5. Stephanie guedon, ibid, p423.

6. D. Ramee, op.cit, p23.

الجنود، لكن كان على الرومان توفير أشخاص يقودون تلك الحيوانات أيضا ، لهذا قاموا بتسخير ناقلين بروما وكل المقاطعات لضمان الامداد ونقل البضائع، كما سخرت أشخاصا لإصلاح الطرق المهترئة¹.
لأنه خلال العهد الروماني، يشير شارل جيلبار نقلا عن أبوليوس (Apuleius) المداروشي، لتلك العوائق التي يتعرض لها الناقل بمقاطعات المغرب القديم عند قيادة العربات ، ومنها أن أرائكها لا تعوض غياب النوابض، وبها أمتعة مزعجة، وبضائع ثقيلة، وتسير على طرق مملة وارتجاج العجلات، وهذا ناتج عن أكوام الحجارة والأخاديد، التي تحدثها الأمطار في السهول ومنحدرات التلال، قد كان الحل في هذا الحال هو استخدام الحصان الإفريقي الذي يتميز بالسرعة²، حسب سترابون والذي قام السكان المحليون بتطويعه من خلال قيادته بعضا، كانت الخيول ترتدي الطوق المصنوع من الخشب لينتج قيادتها³.
ويشار إلى أن الأفارقة كانوا يمتطون الخيل دون سروج عند قيادتها، إلا أنه في حالة الرغبة في التمتع بالراحة أكبر لم يكن الأمر يتطلب السرعة، ولا بد من إستعمال سروج مريحة، ثم الاستراحة في نهاية كل مرحلة، بينما الرومان لا يعرفون إلا طريقة واحدة في إقران الأحصنة، وبطوق مرن على صدر الحصان، ثم يربط بالنير وبسهم العربية أوفي حالة نادرة بمحمل؛ لكن الجهد المبذول خلال الجر، يتسبب في الضغط على عروق جواد الجر إلى درجة الكبس على أنفاسه، وضاف إلى ذلك كانت القوانين هنا تنص على أنه لا يمكن للعربات القديمة أن تتحمل فوق 500 كغ ، وبهذا يتم الاستعانة بالإنسان وبالتالي كانت العبودية من الضروريات، أي أن الإنسان بدلا من قيادة العربات سيقوم بسحبها⁴.

كان الرومان كذلك يقومون بإقران العربات بواسطة نير متصل بأسنان ذات العنق، كما يتم تثبيت المقود بقضيب الجر بواسطة أوتاد خشبية، وأشرطة تضمن صيانتها، وفي وضع عمودي دائما على قضيب الجر⁵؛ لأن نقل الركاب والبضائع يتطلب عربة نقل ذات معدات جيدة من أجل القيادة السهلة لها⁶، أما

¹. Rostovtzeff Michel, op.cit, p310.

². شارل جيلبار بيكار، المرجع السابق، ص94.

³. Strabon , Géographie, VII, 4.

⁴. شارل جيلبار بيكار، المرجع السابق، ص95.

⁵. G.camps, op.cit, p21.

⁶. Stéphanie geodon, op.cit, p99.

عربة السيزيوم فتمثلت في حركتها البطيئة، وهي ذات عجلتين قادرة على النقل، وتحمل شخصين يجلسان بجانب بعضهما البعض في الأمام لقيادتها؛ لأن الحجم الكبير للعجلة، وبالنظر لطول نصف قطر العجلة يجعل قوة السحب أو القيادة صعبة، وكل هذه العربات استخدمت ببلاد المغرب خلال العهد الروماني¹. كما وفر النقل العديد من العمال سواء على مجاري النهر أو سائقي الحيوانات منها الجمال التي تمر على شبكة الطرق التي شيدتها مصالح الدولة الرومانية²؛ فبالإضافة إلى الناقل الذي يقود عربات النقل يوجد كذلك سائقي الجمال، ففي لوحة تظهر تمثيلات للجمال في سيراسين، بالأخص عند أماكن نهاية طرق القوافل منها الطريق الذي يربط بين قرطا و دوغن (thuluro)، وعلى ما يبدو تظهر اللوحة جملين محملين بالسلال الكبيرة، حيث يقدمهما سائقان كانا يجلسان في الخلف وراء السلال، وعند مرور القوافل توجد مشاهد، منها تلك التي نراها في ألواح سوسة خلال العهد الروماني؛ فتمثل السائق يجلس بوضعية القرفصاء فوق الجمل، وينصب عليها أحيانا بقضيب ممثل في أربعة أوضاع مختلفة، كما يوجد زوجا من الجلمونات، ويمسك بها من خلال مقاليد مرتبطة بلا شك بقطع على فم الجمل وليس بلجام بسيط³. ويشار إلى أن الرومان لم يعتمد على الحيوانات فقط لسحب العربات، وإنما سخر العبيد لهذه المهمة الشاقة، وبالرغم ما تميز به النقل من انضباط وتنظيم، اعترضت النقل البري جملة من المشاكل والأخطار الطبيعية والبشرية، خاصة وعورة التضاريس، مثلا في بعض مناطق نوميديا وموريطانيا القيصرية، لم تسمح بفتح الطرقات وتسبب في تعطيل سير العربات، ولما بات من الصعب تحديد حملتها، قد اضطرت بعض الجهات إلى الاستغناء عن العربة وسائقها، وبالتالي الاعتماد على العبيد⁴.

3. الحمالين :

لعبت الموارد البشرية دورا هاما في مختلف النشاطات ومنها نشاط النقل؛ فالناقلين على طول الأنهار الصالحة للملاحة مجذفوا السفن والناقلين البريين وعمال الموانئ، والحمالين بالمدن ومختلف الأماكن¹، لأن

1.Stéphanie geodon,ibid,p81.

2.André Bernard, Egypte romaine, Musée de Marseille, France, 1997,p103.

3.Emilienne Demougeot,op.cit,p230.

4.شافية شارن، المرجع السابق، ص 453.

النقل الذي كان غالبا ما يتم باستخدام الدواب، كالحمير أو البغال التي تجر العربات ذات العجلتين أو أربع عجلات، لم يكن كذلك عند صعوبة النقل البري، خاصة في أماكن الازدحام أو عند الممرات التي يصعب الوصول إليها، وبالتالي يتم اللجوء بالنقل على ظهور الرجال الحمالين².

ينقسم الحمالين إلى مستويات اجتماعية عدة، فمنهم الأحرار ومنهم العبيد، بل وقد كان من بينهم متخصصون في نقل نوعية معينة من الحيوانات، هنا يظهر بأن الحمالين تلك الشريحة الاجتماعية عاشوا وضعية مزرية، وقد شكلوا بدورهم عنصرا أساسيا في النقل، منها عملية نقل الحيوانات فبدءا من اصطلياد الوحوش إلى أماكن تصديرها، اعتمدوا فيها على أساليب مختلفة، من حمل فوق ظهورهم أو اكتفهم، أو بواسطة عصي طويلة، وغيرها من وسائل التي كانوا يحملون بها السلع وغيرها³.

هؤلاء الحمالين قاموا بنقل الحيوانات المأسورة والموجودة في القفص إلى مكانها بطرق مختلفة، والتي تمر عبر ثلاث مراحل مختلفة، لنقل تلك الحيوانات، وأولها حيث يقومون بوضع الأقفاص على متن العربات التي تجرها الثيران أو البغال، ثم تحمل على أكتاف حمالين اثنين أو أربع، ويجب محاصرة بعض الحيوانات والاحتفاظ بها، مثل الخنازير البرية تبقى محاصرة داخل الشبكة التي أسرته، وعند وصولهم إلى القارب يتم تقييد الحيوانات بسلاسل، أو تكبلهم من طرف الحمالين، فبعض الحيوانات التي يتم نقلها وتفرغها هي مختلفة تماما، أي وفقا لأنواع منها الخطيرة، والتي تتطلب احتياطات متعددة، وحتى البعض الآخر بسبب حجمها لا يمكن حصرها كالنعام الغزال والفيل (ينظر الملحق رقم 35 ص 223)⁴.

عندما ذكر بلينيوس أنه قد تم جلب الفيل عن طريق البحر، وكان يتم إجبارها على النزول وبسبب تخوفها من بعد الجسر عن الرصيف، كما يتم إرجاعها إلى الورا من قبل الحمالين؛ لكي لا تحس بطول المدة التي تستغرقها عند النزول⁵؛ فهذا يدل على أن عمل الحمالين فيه مشقة؛ فمثلا إنزال الأفيال على

1.Joel la gall et Marcelle leglay, l'empire romain de la bataille d'Actium 27 ad j.c de sévère Alexandre 235 ap j-c, PUF, France ,1992,p236.

2.Vus dautun , Sept siècles de civilisation gallo-romaine, société éduenne des lettres ,France, 1985,p73.

3.البضاوية بلكمال ، (مظاهر اقتصادية...)، المرجع السابق، ص 341.

4.François betrandy,op.cit,p219.

5.Plaine, Histoire Naturelle, VII 3.

من السفن، تعتبر مهمة صعبة على هؤلاء الحمالين¹.

هناك عمل آخر للحمالين؛ فتوجد فئات يستخدمون الأعمدة على اكتافهم، ليحملون بها السلع والحمالين الذين يحملون الأمفورات، أو حتى البضائع الأخرى، وكانوا دائما يبحثون الطرق السهلة للنقل منها تمرير الحمالين مقبض بالأمفورة ثم رفعها على اكتافهم؛ لكن هذه الممارسة لها سلبياتها على صحة الحمالين، وهناك طريقة يستخدمان حمالين اثنين، ويضعان على كتفيهما عمود بينهما ليرفعان الأمفورة أو غيرها من البضائع ذات الوزن الثقيل²، وبمينا سيريكا خلال العصر الروماني، كان الحمالون يقومون بنقل البضائع، أما التجار فبجدهم يمارسون التجارة البحرية أي عملية البيع والشراء فقط³.

في فسيفساء تم اكتشافها بمقبرة بحضرموت، تظهر عربة ذات عجلتين ومربوطة بواسطة البغال محملة بالزيتون، ويقوم أربعة أشخاص حمالين بتفريغ المحصول ووزنه ثم نقله للمعصرة⁴؛ فموضوع هذه اللوحة تبرز مشهد من الحياة الزراعية، حيث تتوقف العربة المربوطة بالبغال والمحملة بسلال من الزيتون، وبينما هؤلاء الأربع أشخاص بضفتهم حمالين، بلا شك هم عبيد أو عمال التفريغ يقومون بتفريغ ووزن المحصول⁵. إذا كانت الثيران تجر العربات بها الحمولات الثقيلة، وذات عجلتين مغطاة أو غير مغطاة، والمزودة بنير يرتكز على رقبة الحيوانات؛ فإن البضائع الخفيفة الوزن، لقد كانت تحمل على ظهر الرجال (الحمالين) حيث يستخدمون عمود معلق في نهايته شبكتان، اللتان كانتا توضعان من أجل الموازنة⁶.

ذكرت النصوص والنقوش الأثرية فريقين من الحمالين، قد اختلفت طريقة حملهم للبضائع؛ فالفريق الأول لقد أستعمل في شحن أو تفريغ البضائع بواسطة أعمدة من الأخشاب (Phalengae)، لذلك تم تسميتهم (phalengarii) نسبة إلى العمود؛ فالأثقال كانت تعلق بواسطة حبل، وفي وسط هذا العمود وتوضع نهايته على أكتاف الحمالين كون هؤلاء الحمالون عبارة عن جمعية مهنية في روما، وهنا لا نرى إذا

1.François betrandy, op.cit, p222.

2.Jean Rouge ,op.cit, p180.

3.Louis ferrary et hommage à jean, Hautes études du monde gréco-romain ,v9 10, centre de recherche d'histoire de philologie ,France,1980, p40.

4.Henriette Camps Fabrer,op.cit,p40.

5.J.Toutin ,Les cites romains de ,op.cit,p116.

6.Maurice Krauzet, Histoire générale des civilisation -Lorient grecque antique- ,Aymard André éditeur, France,1955,p609.

كان الأمر نفسه في باقي موانئ الإمبراطورية، في حين الفريق الثاني؛ فكانوا ينقلون البضائع على اكتافهم بواسطة أكياس (Saccus) وعرفوا كذلك بإسم (Saccari) أي حاملي الأكياس، وقد أصبح للجمعيات المهنية التي كونها هؤلاء الحمالون احتكار عملية تفريغ كل السفن حتى سفن الخواص منذ عهد الإمبراطور هادريانوس، ولكنه كان بإمكان التجار الخواص نقل بضاعتهم بواسطة حماليهم مقابل أن يدفعوا للخزينة 1/5 كمية البضائع التي يمتلكونها¹.

ففي الموانئ يشرف مالك السفينة على تحميل، أو تفريغ السلع من سفينته، حيث يجلس في مقدمة السفينة، ويتم وضع قطعة خشبية بسيطة، والتي تسمح بمرور رجلين حاملين محملين بالأكياس من القمح وفي بعض الأحيان يتم استخدام أمفورات الزيت لنقل القمح، وهناك لوحات تصور ذلك، إذن فمسألة تفريغ الحمولة²، وكان هناك الحمالون يستخدمون البردعة (Baulli et gerei) أي مكلفون بنقل الأغنام (Pecaurii)، والمكلفون بنقل لحم الخنزير (Saurii)، وهناك الحمالون المتخصصون في الحمل بالرافعات (professionarii de cironus)³.

يضاف عادة إلى جماعة النقل هذه فريق ثالث، الذين كانوا يقومون بنقل البضائع عند وصولها إلى ضفاف مجرى النهر، مستعملين زوارق خاصة التي تسمى بالكوديكا (Caudica)، ومنها اطلقت على هؤلاء العمال تسمية (Caudicari)، وابتداء من القرن الثالث للميلاد ظهرت فرقة أخرى من الحمالين لنقل البضائع وقد اختلف الباحثون في تحديد الأسباب التي دعت إلى ذلك؛ فهناك من الباحثين من يرى بأن مطالب التجارة واتساعها، جعل الكوديكاري لا يستطيعون القيام بعملية النقل لوحدهم، مما أدى إلى إنشاء هذه الفئة الجديدة، في حين يرى البعض الآخر أن أزمات القرن الثالث ميلادي، قد أدت إلى اختفاء الكوديكاري أصبح من الضروري تعويضهم، وتأمين وصول المواد الغذائية إلى روما⁴.

1. آسيا مسعودي، التبادل التجاري بين إيطاليا والمغرب القديم خلال العهد الإمبراطوري الأعلى، رسالة ماجستير في التاريخ القديم، إشراف: محمد البشير شنيقي، معهد التاريخ، جامعة الجزائر، 1987-1988، ص 136.

2. Henriette Camps Fabrer, Ibid, pp79, 80.

3. البضاوية بالكامل، لمحة عن الملاحة التجارية ..، المرجع السابق، ص 179.

4. آسيا مسعودي، المرجع السابق، ص 136.

أما فيما يخص البراميل والبضائع الثقيلة والمتعبة؛ فيتم نقلها بوضع الحمل على حزامين، ويمر أحدهما في الأمام والآخر في الخلف، وعن طريق تعليق الحزامين على أربعة أشخاص حاملين، ثم يعطي قائد الفريق إشارة الانطلاق وبسرعة، لتجنب التأرجح الخطير الذي يشكل خطرا عليهم¹.

II. المهن الخاصة بالنقل المائي:

1. ملاك السفن:

خلال المرحلة الأولى تميز النقل نحو روما، بمنح السلطة هذه المهمة إلى وسطاء (بمثابة شركات مالية) (Publicanie)، وفي حالات استثنائية مثل انخفاض المخزون، كان المسؤولون يقومون بتسخير وسائل نقل إضافية؛ لكن مع مرور الوقت اتضح للسلطة أن هذه الطريقة مكلفة، ذلك لأن الشركات المالية التي تملك السفن المخصصة لنقل المواد الغذائية، كانت دائما تفرض شروطها على الدولة منها تأجير سفنها في أوقات معينة فقط، من ثم بدءا من عهد أغسطس، بدأت السلطة تتخلى تدريجيا عن هؤلاء الوسطاء في مقاطعات الإمبراطورية، وبالنسبة لمقاطعات الرومانية ببلاد المغرب القديم بدأ العمل بالتنظيم الجديد الذي ظهر في منتصف القرن الأول ميلادي، حيث أصبح ضمان النقل وتوفير السفن، يكون من قبل ملاك السفن بدلا من تلك الشركات التقليدية السابقة².

فمنذ ذلك الوقت كانت الدولة الرومانية لا تشتري القمح من المنتجين مباشرة، بل تتصل بالموظفين المسؤولين الذين لهم علاقة بالناقلين والمنتجين، ولهم وسائل النقل اللازمة لأجل ممارسة التجارة، ومن دون شك أن المنتجين وكبار التجار وملاك السفن، كانوا في الغالب مندجين مع بعضهم البعض هذا للحفاظ على احتكارهم لعملية النقل وعقد صفقات مع الدولة³، وفي القرن الأول ميلادي اجتمع بأوستيا كل ملاك السفن من مصر وبلاد المغرب القديم، والمنتسبين لجهاز الأنونا، كما شكلوا جمعيات⁴. من أجل نقل القمح من بلاد المغرب القديم على سبيل المثال نحو روما، لم تجد الأخيرة صعوبة في

1. Jean Rougé, op.cit, p180.

2. محمد الحبيب بشاري، المرجع السابق، ص247.

3. آسيا مسعودي، (التبادل التجاري بين إيطاليا والمغرب...)، المرجع السابق، ص127.

4. Picard Gilbert, "Néron et le blé d'Afrique", CRAI, T100, N1, Paris, 1956. P72.

تحقيق ذلك لقد عمت العادة بالتعامل مباشرة مع مالكي السفن لدينا كدليل هذا النص :

Un adjutor praefecti Annonae ad oleum Afrum et hispanum recensendum item solamina transferenda, item vecturas naviculariss exolevendas.

فهذا النص يذكر العلاقة بين مساعد الأنونة ، وملاك السفن الأفارقة و الإسبان، وهذا المساعد بصفته مسؤول بشكل خاص عن التعامل مع السفن الملاحية لنقل القمح والزيت، وهناك نص يعود تاريخه إلى عهد الإمبراطور ماركوس أوريليوس من وثيقتين كتابيتين الأول؛ هو بمثابة إهداء إلى التقى أنطونينوس (Antonin le pieux) بواسطة ملاك السفن الأفارقة (Domini Navium)، والنقش الثاني أقيم لقاضي أوستيا من قبل مالك السفينة، وحقيقة إن مثل هذه النقوش وجدت في أوستيا، تثبت أن ملاك السفن اعتنوا بنقل الأنونا، ويقول الباحث والتزيغ (Waltzing) إن هذه ليست هيئات؛ ولكن يمكننا القول أن مالكي السفن كانوا بالفعل على دراية بالفوائد التي كانت ستمنح لهم، وهذا من وراء تعاقدهم مع الدولة، وإن الامر يتعلق بجمعيات النقل مثل تلك الجمعيات التي كونها المزارعين المنتجين وقد وفرت الدولة لهذه الجمعيات عدة مزايا؛ ومن بينها ما سمحت لأعضاء مجلس الشيوخ أيضا من المشاركة في الشؤون البحرية المربحة أي في النقل البحري¹.

يشترط القانون الروماني على مالك السفينة، أن يكون مسؤولا عن قائد السفينة، والذي سيوظفه في العمل بسفينته، ويكون مسؤول على البضائع، أو الركاب التي تحملهم سفينته، أن يلتزم مالك السفينة بالعقد الذي أبرمه الذي يحمل بعض الشروط، وأن يكون لمالك السفينة علم بالمخاطر التي تهدد السفن أثناء رحلاتها، ويجب عليه اتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة، حتى يمكن لسفينته أن تتجاوز تلك المخاطر وأن لا تصل إلا بحالة جيدة، وفي وقت يكون صالح للإبحار، كذلك بأن تكون سفينته قادرة على تحمل سوء الأحوال الجوية، كما يجب على مالك السفينة ألا يسعى فقط لجعل البضائع، أن تغلت من المخاطر كالغرق فحسب، بل عليه حمايتها من ظاهرة النهب التي يمكن أن يرتكبها عمال سفينته².

كان على جميع المستويات المتخصصة في نقل القمح من بلاد المغرب القديم إلى أوستيا، وعمليات

1.Cagnat René, " L'Annone d'Afrique", In:MIN, France, t 40,1916, P265.

2.Lion Denisse, Lion Denisse, Droit Romain du contrat de transport par mer, Thèse de doctorat, Faculté de droit, Paris,1891,p9.

مراقبة ووزن القمح كلها من مهمة الأفارقة، مكن لهم القمح أيضا من الوصول إلى الإقامة في أوستيا دون ان يفقدوا مناصبهم البارزة في مدنهم الأصلية¹، وفي هذا الصدد عثر في أوستيا (Ostie) على نقوش تشير إلى ملاك سفن أفارقة (Domini Navium) (ينظر الملحق رقم 19 ص 207)، مما يدل على مساهمتهم في تموين في روما، ورغم الاهمية القصوى التي تكتسيها عملية تموين سكان روما بالمواد الغذائية؛ فإن السلطة لم تلجأ إلى بناء أسطول لها، إنما حملت مالكي السفن في روما، والمقاطعات مسؤولية ذلك².

وبها أصبح الناقلين البحريين هم أقرب المساعدين لحاكم الأنونة، وقد أصبح عملهم ضروريا لخدمة جهاز الأنونة، وهو عمل صعب للغاية، فهم مجبرين على صنع سفنهم من اموالهم وحسب النموذج الذي تقرره الدولة، وعليهم أيضا أن يوظفوا عمال الذين يشغلون سفنهم، وعليهم وأن يدفعوا لهم أجورهم³. كما احتفظ الأباطرة بالضرائب المحصلة التي تدفعها جميع الولايات في التجارة، وقد شجعوا أولئك المهنيون من التجار وأصحاب السفن، الذين كانت الدولة في حاجة إلى خدماتهم بمنحهم إمتيازات؛ فقد قامت سياسة الدولة على التسامح، وعدم التدخل في ميدان عملهم، وإن وجود عدد هائل من هذه الجمعيات التي تضم كل من التجار، أصحاب السفن، والقائمين على أعمال النقل، ربما هذا دليلا على أن تجارة القرنين الأول والثاني للميلاد بدأت تفقد طابعها الفردي أي اتسمت بالعمل الجماعي⁴.

لقد كانت عملية النقل منظمة أي تتم بين التجار الذين يريدون نقل منتجاتهم، ومختلف الوسطاء الذين أبرموا معهم عقودا لنقل كميات الحبوب؛ لأن هؤلاء الوسطاء كان لديهم أشخاص بصفتهم ناقلين ووسائل النقل لتوريد القمح، ومختلف البضائع داخل المقاطعات المعنية، وقد كانت عملية إبرام العقد بين التجار والناقلين في مجال النقل البحري تقام في روما، كما أنه كان بإمكان التجار أن يبرمون هذه العقود

1.Cebeillac Cravasoni Mireille, Ostie et le blé au 2 éme siècle, actes du colloque internationale de naples,Rome,1991,p47.

2.محمد الصغير غانم، روما وزراعة المقاطعات الإفريقية، المرجع السابق، ص 248. ينظر أيضا: Michel Caplen et autres, le monde Romain histoire ancienne, Ed breal,Rome,1995,p243.

3.هنريات كامبس، المرجع السابق، ص 102.

4.م. رستوف تزف، المرجع السابق، بالقاهرة، ص 233.

داخل بلاد المغرب القديم، والأكثر من هذا كان محصلي الضرائب، وكبار تجار القمح وأصحاب السفن الارتباط فيما بينهم أثناء القيام بعملية النقل وتحت إشراف الدولة، أي أنه كان هناك عمال منتسبين للنقل البحري يشرفون على عملية نقل البضائع ومنهم ملاك السفن¹.

أوضحت مهنة ملاك السفن في خدمة الدولة؛ وكانت جمعيات ملاك السفن النقل البحري الإفريقية لعبت دورا هاما في نشاط النقل²؛ فكانت البضائع تشحن على متن سفن النقل، التابعة لمجموعة من الملاك (Navucilari)، والتي كانت تخضع لقوانين، وردت وجمعت في سجل قانون تيودوزيانوس الثاني (Codex theodosianus)، وقد بعثت في عهد الإمبراطور كلوديوس (41-54م) (Claudius) خلال بداية القرن الأول بعد الميلاد، كشفت الحفريات وكالاتها التجارية في ميناء أوستيا، تتمثل في وكالات قرطاج وقريس (Curbis)، وسلقنتوم (Sullectum)، غومي إن لم تكن في موقع مدينة فهي مجهولة الموقع كما نجد ميسوا وبنزرت (Hippo deriatus)³.

لقد تحدثت النقوش عن الجمعيات العامة (Collegia) التجار، وأصحاب السفن، التي كانت تعمل في النقل البحري (ينظر الملحق رقم 20 ص 208)، وهم الذين عرفوا باسم (Naviculaire)، يشار أن هذه الجمعيات كان معترف بها من قبل الدولة، بل ظلت تدعمها وتشجعها في عملها؛ لأنها كانت لها فائدة بالنسبة للسلطات الرومانية⁴.

كما اتخذ جميع الأباطرة الرومان تدابير لضمان وصول التجار القادمين من بلاد المغرب القديم إلى روما؛ فأعطى كلوديوس امتيازات لمستوردي القمح، وأعفى نيرون الملاك من الضرائب التي كانت مفروضة على السفن المستخدمة في النقل⁵، وكل الجمعيات كانت مكونة من أشخاص من نفس المهنة، كان لها

1. Stéphane Gsell, histoire ancienne de l'Afrique du nord, t7, Imprimerie national, Paris, 1928, p103.

2. Charles André Julien, op.cit, p200.

3. عمار المحجوبي، ولاية إفريقيا من الاحتلال الروماني إلى نهاية العهد السويدي، (146 ق.م - 235 م)، مركز النشر الجامعي، تونس، 2001، ص 137.

4. ميشال رستوف ترف، المرجع السابق، ص 222.

5. Mercier Ernest, l'Afrique septentrionale (Berbérie), T1, Imprimerie national, Paris, 1988, p101.

هدف اقتصادي خاص بها فقط، ويبدو أنها لعبت دورا رئيسيا في الاقتصاد منها جمعيات التجار وملاك السفن الملاحية التي تنتسب لمصالح الأنونة على وجه الخصوص، كما اختلفت اختلافا كبيرا عن جمعيات المهن الأخرى كالحرفيين¹.

كما استفادت السلطات الرومانية من أسطول ملاك السفن الأفارقة نقل الامدادات، خاصة أيام تعرض ميناء كلوديوس للعواصف تحت حكم كلوديوس، ثم عاصفة أخرى إبان حكم نيرون، التي دمرت دمرت فيها مئات السفن، وأحدث مشكل في النقل، فاستنجد الأباطرة بالناقلين الخواص أي ملاك السفن، خاصة ملاك السفن المنتمين لبلاد المغرب القديم، الملتزمون بصفقات النقل المناسب، لتزويد السوق بالقمح ومختلف المنتجات².

لهذا قدمت السلطات الرومانية حوافز لهم، من أجل استغلالهم في جلب الإمدادات، لتسهيل حركة النقل إلى مدينة روما، مثال قانون كلوديوس الذي نص على أن أي شخص يمتلك سفينة، وتحمل ما لا يقل عن عشرة آلاف موديوس من القمح، واستخدمت تلك السفينة التي يملكها لمدة ست سنوات على الأقل في جلب الحبوب إلى نحو مدينة روما، سيتم منح لهم إمتيازات، خاصة منحه الجنسية الرومانية، إن كان المالك لديه جنسية غير رومانية³، وفي المجال البحري يشار إلى أن الذين دخلوا في خدمة الدولة هم ليسوا مختصين في النقل البحري؛ لكنهم كانوا من الأشخاص الأثرياء؛ فقد وضعوا أموالهم في خدمة النقل لجهاز الأنونا مقابل الإعفاءات الضريبة⁴.

إبان القرن الثاني ميلادي من المحتمل أن يكون العصر الذهبي للتجارة الرومانية، كما يظهر ذلك من خلال الطرق المحمية وسعر النقل البحري الأرخص، كما تم تنظيم عمال النقل في الجمعيات، ومن بينهم العاملين في مجال الملاحة في الأنهار، والحرفيين الذين يمتنون الخشب، هؤلاء كانت تتفاوض معهم الدولة

1.J.p Waltzing, Etude historique sur les corporations professionnelles chez les romains depuis les origines jusqu'à le chute de l'empire,t1, Charles pres, libraire editeur,Paris,1895,p513.

2.Mostafa Zaabat, la ravitaillements en blé de rôle et de centres urbaines des début de la république jusqu'aux Haut empire ,collection du centre jean Bérard, France,1994,p139.

3.Gregory Aldert, life in roman city-Rome and Ostia-, the greenwood press, London, 2004, p 201.

4.Gérard Génelle, op.cit,p 267.

وتؤجرهم، أحيانا تستولي على خدماتهم بالقوة لتستغلهم لنقل القمح من بلاد المغرب القديم إلى روما¹. يعد الإمبراطور نيرون هو الأول الذي ألزم على بلاد المغرب القديم، بتوفير القسط الأكبر من معدل التموين السنوي لروما، كما أن أصحاب سفن النقل الأفارقة، كانوا على علاقة بأوستيا، حيث توجد بهذه المدينة بجوار المسرح ساحة الاتحادات المهنية، واسعة محاطة بغرف صغيرة، كانت عبارة عن مكاتب لمختلف الشركات الملاحية المعتمدة في المدينة (ينظر الملحق رقم 36 ص 224)، حيث تم التعرف على هذه الآثار، ومطابقتها بفضل ألواح الفسيفساء التي تعود إلى فترة حكم كومودوس، كان ملاك السفن الأفارقة يتمتعون بالاستقلالية، وهو ما دلت عنه النصوص المهداة منهم للقضاة، وللموظفين في المجال الاقتصادي ولكنهم خضعوا تدريجيا لرقابة الدولة واعتبروا كنشطاء في حقل الخدمة العمومية، اعترف لهم الإمبراطور كلوديوس ببعض الامتيازات دعما لهم، كما منح كلوديوس لأسطول قرطاج نفس القانون الرسمي الذي كان قد منح لأسطول الإسكندرية، أما هادريان فأعفاهم من الأعباء الضريبية البلدية². كما تضمنت أمفورات بلاد المغرب القديم أسماء شخصية لملاك السفن³، ومن ملاك السفن الأفارقة في العهد الإمبراطوري الأعلى إستريكاس (Estricatus)؛ وهو مالك سفينة ويحمل اسم محلي، ويظهر أن أصحاب السفن القرطاجيين (Domini navium carthaginsium) شاركوا في تموين روما، كما يتضح ذلك من تعاوّنهم سنة 141م في إقامة تمثال للإمبراطور أنتونان⁴، ويبدو أن حالة الاضطراب التي مرت بها مصر في عهد ماركوس أوريليوس وخلفاؤه أثرت على إنتاجها من الغلال؛ فالتجّعت السلطات الرومانية إلى الاعتماد على مصدر آخر للغلال (المواد الغذائية)، وقام كومودوس ببناء أسطول جديد لنقل الغلال من بلاد المغرب القديم إلى روما، وهو الذي عرف بالأسطول الإفريقي الكلاسيكي (clasis African)⁵.

1. Paul Petit, Histoire générale de l'empire romain (le haut empire 27j.c-161apr j.c), édition du seuil, Paris, p1971, p343.

2. شارل جيلبار، المرجع السابق، ص ص 85، 86.

3. Alison E gooley, The Camp ridge Manuel of Latin epigraphy, Nework published, USA, 2012, p90.

4. نورة عمران، المرجع السابق، ص 108.

5. فرح أبو اليسر، الشرق الأدنى في العصرين الهلنستي والروماني، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، القاهرة، 2002، ص 286.

بعدما أنشأ كومودوس هذا الأسطول الإفريقي الخاص مثل المصري، و الذي كان من المقرر أن ينقل القمح إلى بوزولوس وأوستيا تحت إشراف وكلاء الإمبراطور، وقد أعطت هذه الأساطيل من السفن حركة كبيرة للموانئ الإيطالية¹، كما اضطر كومودوس الى تنظيم مؤسسات النقل البحري الإفريقية، التي تظهر أنشطتها المكثفة في سيفساء ميناء أوستيا، وأمر بتدعيم إنشاء المؤسسة الكلاسيكية الإفريقية لنقل المواد الغذائية؛ لكن شكلت هذه الحالة غضبا من قبل السكان المحليين مقاطعات بلاد المغرب القديم، أظهروا استياءهم من روما جراء استغلالهم بشكل مكثف فقط لخدمة مصالح روما².

لما كان الأسطول الحكومي الخاص بسفن النقل لن يقدم أي ربح؛ لأنه كان يستخدم بالنقل فقط بوقت محدد من السنة، أي أثناء فترة جني محاصيل الزراعية من المقاطعات، وهو مخصص لنوعين فقط من المنتوجات أي القمح والزيت، لهذا كانت روما مضطرة بالاعتماد على ملاك السفن الخواص، الذين كانوا يمتلكون السفن، وغالبا ما كانت تنتقل في مجموعات، وهذا ما يدل على وجود أساطيل حقيقية كانت تابعة للأشخاص منها كالأسطول الموجود ببلاد المغرب، الذي أنشأه كومودوس لنقل القمح إلى روما³. كما اتضح للسلطة أن عملية النقل مكلفة، ذلك لأن الشركات المالية لم تكن تملك السفن الكافية المتخصصة في نقل المواد الغذائية، إضافة إلى أن الأباطرة أرادوا أن يمتنعوا عن جباة الضرائب، فيما يخص النقل البحري، والسبب هو كون الجباة قد استنزفوا أموال المقاطعات وبالتواطؤ مع الحاكم⁴، ولهذا نجد أنها فضلت التوجه للخواص أي ملاك أو أرباب السفن (Domini Navium)، سواء المتواجدين في روما أو في الولايات الأخرى، وقد وافقوا على نقل المنتجات العامة، مقابل مساعدات مالية، وامتيازات التي تمنح لهم، وكان ملاك السفن تجار في أغلب الأحيان وأصحاب السفن، كذلك منهم مالكي مخازن الإيداع

1.Caston Boisier, Afrique Romain, Ed Hachette et ci,Paris,1895,p68.

2.Tadeuz kotula, les africains et la domination de Rome, in : dialogue d'histoire ancienne ,V2 ,1976,France,p343.

3.Henriette pavis duscirac, op.cit, p207.

4.ومع ذلك ظل ملاك السفن الأفارقة يعانون من تسلط الوكلاء والحكام وجباة الضرائب، الذين كانوا كوسيط بينهم وبين المنتجين، حيث كانوا ينيهون جزء من الفوائد التي كان يجنيها ملاك السفن الأفارقة، وكثرت شكاويهم لدرجة أن الإمبراطور نيرون تأثر بالقضية وحذر الوكلاء وموظفي إدارة الضرائب من الاستيلاء على الأموال التي كان يجنيها الناقلين والمزارعين. ينظر: Henry Babled,La cura Annonae chez les Romains, Thèse de doctorat, Faculté de droit de Paris,Paris,1802,p77.

وفي نفس الوقت كانوا يعملون في خدمة الإمبراطور، أي خدمة سكان مدينة روما والجيش، وقد أطلقت تسمية النافيكولاري (Naviculari) على أصحاب السفن الذين يسلكون البحار، أما تسمية (Nautae) على البحارة أو الملاحين الذين يسلكون مياه الأنهار¹.

اهتم كل ملاك السفن بنقل و تنظيم عملية نقل ضريبة الغلال (Annona)، وكانوا في بداية الفترة الإمبراطورية منتظمين في جمعيات، وكانوا مجرد تجار عاديين وغير ملتزمين بعملية نقل هذه الضريبة، اذا لم يتم التعاقد معهم للقيام بذلك، وفي عهد سيستيموس سيفيروس، أعفى أولئك الذين كانوا قد تعهدوا بالقيام بعملية نقل القمح، من الأعباء البلدية التي كان عليهم الوفاء بها لمدنهم استنادا إلى الثروة أو المورد، وهذا يبرر أن تزويد روما بالغذاء كان يعتبر واجبا عاما (Munus Publicum)، ما استوجب إعفاء من يعمل في النقل من الواجبات الأخرى، ومنذ ذلك الحين لم يكن متعهدو النقل (كملاك السفن الأفارقة) مجبرين بالقيام بهذا العبء، غير أنه وبمجرد جعل الإعفاء مرتبطا بالمجلس البلدي، وأن هذا المجلس مكلف بواجب عام فقد اعتبر مؤسسة رسمية تقوم بخدمة عامة²، كما مكنت الامتيازات من امتلاك طبقة الفرسان، ورجال المال وكبار التجار للعقارات، حتى أصحاب السفن الأفارقة استفادوا من تلك العقارات، نظير لما قاموا به من شراء القمح ونقله نحو روما³.

فبالرغم من أن أصحاب السفن نظموا أنفسهم في جمعيات؛ لكنهم بقوا تحت إشراف سلطة الدولة ليتمتع أعضاء الجمعية، الذين يرغبون بتقديم مساعدتهم لخدمة الدولة بالامتيازات، منها الإعفاء من دفع الضرائب؛ لكن الآخرين ظلوا أحرار، وعملوا لمصلحتهم الخاصة، وكانت تلك الامتيازات محددة بشكل نهائي بموجب قرار كل من سيستيموس سيفيروس وكركلا (Marcus Carcalla) (211-217م) عن طريق تحمل الدولة لأعبائهم، وتحقيق لهم الحصانة ضد المخاطر⁴.

1. نورة عمران، رجال المال والأعمال الأجانب في المقاطعات الإفريقية (146ق.م - 285م)، مذكرة ماجستير في التاريخ القديم إشراف: عقون محمد العربي، قسم التاريخ، جامعة الجزائر، 2009-2010، ص 107.

2. ب. ه. ورمقنن، المرجع السابق، ص 98.

3. Stephan Gsell, op.cit, VII, p119.

4. René Cagnat, op.cit, p267.

كذلك اهتمت روما بوسطاء من تجار وملاك السفن بإعطائهم مزايا، مثلاً لنقل الزيت والخمر مثلما هو الحال للقمح تم إعفائهم من الرسوم البلدية، في ظل ظروف معينة لأجل تشجيع التجارة، قد تم إبرام عقود بين حاكم الأنونا وملاك السفن الخواص، الذين كانوا من مساعديه لنقل المنتوجات¹، حتى أولئك الأغنياء يمتلكون وسائل النقل منها ملاك السفن، الذين سيجلبون ود القضاة عن طريق التظاهر بامتلاك السفن وتمنح لهم إمتيازات خاصة²، ويدوا ان عدد ملاك السفن الأفارقة، قد ازداد في أواخر القرن الثاني الميلادي مع توسع وتوغل الرومان في المغرب القديم، كما يحتمل أن أصل ملاك السفن بالمغرب القديم يعود إلى مقاطعتي موريطانيا القيصرية والطنجية، وكذا المناطق الداخلية التابعة لإفريقيا البروقنصلية³.

فعالم البحر هو إذن عالم مختلط، عملت فيه شعوب وأمم مختلفة، وقد عاشت منه بشكل مباشر أو غير مباشر أفراد أو هيئات متفاوتة من الناحية الإجتماعية، وتترجم تلك القائمة الأثرياء من الشخصيات المنتسبين في النقل، أو كبار الملاكين العقاريين الذين كانوا هم أصحاب جل المراكب، وهم الممولون لمعظم العمليات التجارية، ونذكر على سبيل المثال أسرة الأوفيديين (Aufidii) هذه الأسرة من قرطاج، وتعتبر من كبار ملاك الأراضي، وملاك سفن ترأسوا عددا كبيرا من الموانئ وصولاً لهيون، وأسرة الثرى بونيفاس (Boniface) من مدينة هيبو ريجيوس⁴.

انقسم ملاك السفن الأفارقة عبر محطات مختلفة؛ فأصحاب المحطة 12 بساحة الحنطة، فهم ينتمون لمدينة هيون، كما نقرأ ذلك من خلال نقيشة فسيفساء (Hippone Diarry to Naviculari)، والتي تعود لسنة 180-200م، ويوافق الموقع حالياً بنزرت، أما المحطة 18 فهي خاصة ببجاجة قرطاج إذ نقرأ من خلال النقيشة ماييلي (naviculari inuenses Karthag)، وتدل لوحة منقوشة تشكل واجهة لإحدى المحطات بالرواق الشرقي لساحة الطوائف على البجاجة الأفارقة بوجه عام، حيث نقرأ من خلال العبارة التالية (Naviculari African)، ووجود أفارقة خلال العصر الإمبراطوري بأوستيا، المكلفون بالنقل

1.Henriette pavis,op.cit,p199.

2.Maurice Sartre, op.cit,p166.

3. السعيد باحمد رحمان، المرجع السابق، ص149.

4. البضاوية بلكامل، لمحة عن الملاحة التجارية، المرجع السابق، ص181.

البحري لا يعني أنهم كانوا متخصصين في مادة تجارية معينة، بل يمكن أن يتكفلوا بنقل الأنونة ويستكملوا أرباحهم بنقل حيوانات الشمال الإفريقي الضاربة، ويدعم هذا الرأي العديد من الباحثين ومنهم برتروندي (Bertrand) بنقيشة بناصة؛ فمن خلال هذه النقيشة يطلب الإمبراطور الروماني كركلا من ساكنة المغرب القديم، بأن يزودوه بحيوانات سماوية (حيوانات رائعة) بدل من المنتجات¹.

لكن الوسطاء الذين اختصوا في نقل الحيوانات، نادرا ما يذكر داخل البلدان الموردة للحيوانات البرية للمختصين في النقل و التجارة بهذا المجال²، إلا أنه مثلما كانت لروما سفن المتخصصة في نقل الحيوانات منها حيوانات المطالب بها في الألعاب (كالفيلا والفهود) من بلاد المغرب القديم، كذلك كانت هناك أكبر عدد من المكاتب المخصصة للأعمال التجارية (بها ملاك السفن) المتعلقة بنقل الحيوانات الموجودة في بعض مدن المغرب القديم³، كان للتجار ومالكو السفن المقيمين بالمبنى الكبير بأوستيا التابعين لمختلف المقاطعات، والمؤسسات المحلية التي تتعامل مع إدارة الأنونا مكاتب خاصة، وكانت خدمة الأنونا في الإمبراطورية هي بمثابة القوة الدافعة الرئيسية في التجارة بين المقاطعات⁴.

هؤلاء الوسطاء والعمال، الذين تكفلوا بمهمة نقل الحيوانات، من المقاطعات الرومانية نحو ميناء روما وبوزول وأوستيا، فيما يخض المصادر التي ذكرتهم، هي شبه منعدمة فيما يتعلق بمقاطعات المغرب القديم ورغم كل هذا فلعل غالبية مؤسسات النقل، التي اصطلح على تسميتها باسم نافيكولاري (Naviculari) قد كانت بأيدي تجار أفارقة يمتلكون مقرات بالموانئ الكبرى كهيون، ولهم وكلاء بمكاتب أوستيا⁵، كما أن كل اليد العاملة الإفريقية المتواجدة بأوستيا، وخاصة التجار وملاك السفن، قد تمكنوا من الوصول إلى الكوريا، عندما اعتلى سيستيموس سيفيريوس العرش⁶.

إلا أن بيغو نيو (Pigeonneau) ذكر أن الوكالات الإفريقية تم تنظيمها بالقوة وطبق عليها دستور

1. البضاوية بالكامل، المرجع السابق، ص340. ينظر أيضا: Francois Bertrandy, op.cit, pp227, 233.

2. Mustafa Khanoussi, op.cit, p1305.

3. Gregory Aldert, op.cit, p212.

4. Rostov tzeff(m), op.cit, p533.

5. ستي صندوق، المرجع السابق، ص37.

6. Gilbert Charles picard, op.cit, p76.

خاص¹، كانت هذه الجمعيات محل شك في البداية، حاربتها الدولة، اضطهدتها وحلتها؛ فلما عرفت السلطات الموارد التي يمكن للدولة أن تجنيها، ففي بادئ الأمر قام الأباطرة الأوائل بحمايتها؛ فشجعوها ومنحوا لها الامتيازات، وبالمقابل بعد الأزمة (خلال القرن الثالث) حلتها الدولة، وأصبح عملهم ضمن الخدمات العمومية للإمبراطورية، وجعلها بعد أن كانت حرة وإرادية إلى وراثية أولا ثم إجبارية لاحقا².

وكان أصحاب السفن أو الربانة المشتغلون بأعمال الشحن، الذين كونوا جمعيات ووحدهم مسؤولية جماعية، وهي نقل السلع إلى إيطاليا، لما منحت لهم امتيازات خاصة منذ وقت مبكر في عهد كلوديوس وجرى تنظيمهم حتى عهد سبستيموس سيفيروس طبقا لمبدأ المشاركة الحرة (41م-211م)؛ لكن سرعان ما تدخلت الدولة للتحكم في هذا الميدان، وهذا قد حدث في ميادين الاقتصاد الأخرى، وخاصة أن تزويد روما بالمؤن كان أمر بالغ الأهمية، لا يجب تركه للملاك الخواص، ولهذا أصبح نشاط عمال النقل البحري من الخدمات العامة، أي تم حرمانهم من الحقوق التي تحصلوا عليها سابقا³.

فأصبح يتم تعيين موظفين في شركة الأنونة للأبد، من أجل الخدمة، وإبقاء الناس هناك، وفي المقابل أعطيت عدد معين من المزايا، والامتيازات للسفينة البحرية في بعض أجزاء الإمبراطورية، خاصة في الشرق حيث حصل أصحاب السفن على أجر يتناسب مع كمية البضائع المنقولة؛ ولكن لا يبدو أنه كان هو نفسه بالنسبة لتلك الموجودة في بلاد المغرب القديم، وكان يحق لهم فقط تسليم المواد الغذائية المؤكدة إليهم مع منحهم 1% كهامش ربح، وتمتعوا بعدد معين من الحصانات مقارنة بعمال النقل بباقي المقاطعات⁴.

كانت تدفع لملاك السفن أجور مقابل الخدمة التي يقومون بها، مصدر هذه الاجرة هي من مداخيل ضرائب البورتوريوم؛ لكن مع نهاية القرن الثالث (أي بعد السفيريين) تم استبعاد الملاك من الأجور ثم من النقل البحري ككل، وكان ذلك لأجل توفير المال بعد الأزمة التي شهدتها روما خلال هذه الفترة⁵.

1.Cagnat René,op.cit,p267.

2. كريمة نورالدين، مصالح إدارة الأنونة في روما والمقاطعات الإمبراطورية -مقاطعة إفريقية بالخصوص 27ق.م-395م-، أطروحة دكتوراه علوم في التاريخ والحضارات القديمة، إشراف: محمد الهادي حارش، قسم التاريخ، جامعة الجزائر 2، 2017-2018، ص79.

3.عمار المحجوي، العصر الروماني وما بعده في شمال إفريقيا، المرجع السابق، ص500.

4.René Gagnat,op.cit,p272.

5.Henriette Pavis descurat,op.cit,p209.

بعد الأباطرة الأوائل آخرهم ألكسندر سيفيروس، حيث تغيرت أوضاع الجمعيات المهنية العاملة في مجال النقل البحري (corpora navicularum) ذات الحرية؛ قد فرضت عليهم السلطات أعباء جماعية (munuce publicim)، وفي هذا السياق يقول كالستريت (callistrate) نقلا عن هنريات كامبس : "أصبحت وظيفة النقل البحري باعتبارها امتياز إمبراطوري يتعلق بالخدمة العامة، ومنذ أن أصبحت تلك الإعفاءات الجماعية، وعلى اعتبار على أن الجماعة استثمرت في وظيفة عمومية؛ فإنها ظهرت في شكل هيئة رسمية مهمتها ضمان سير خدمة عمومية، وهو الغرض الذي أنشئت لأجله¹.

3. عمال سفينة النقل:

لم يكن مالك السفينة المنخرط في التجارة البحرية خلال الفترة الرومانية، قادرا على السفر شخصيا وذلك من أجل قيادة السفينة، أو ببساطة معارضا لفكرة الإبحار؛ فقد أوكل سفينته لقائد (Magistre Navis guboranator) الذي يؤدي مهمته طبقا لأطر قانونية، كما يتحمل المالك مسؤولية التعاقد مع هؤلاء مشغلوا السفن، ويوفر الضمانات اللازمة للمتعاملين مع السفينة، هنا نقصد تجار وسطاء ومنتجين والمستوردين للبضائع².

كما يكون للمالك الحق بأن يؤجرها لأحد ابنائه أو احد خدامه، وتكون العلاقة بين الطرفين سهلة وبسيطة وفقا لتبعيتها، وكان هؤلاء الأشخاص يتمتعون بحرية واسعة فباستطاعتهم عقد معاهدات جديدة أما إذا تعدوا حدودهم في العمليات التجارية، ودون استشارة صاحب السفينة؛ فلن يتحمل هذا الأخير مسؤولية ما ارتكبه العاملون بالسفينة، وأحيانا كان صاحب السفينة يؤجرها لشخص الذي لم يكن تحت سلطته (Protestas) أي لا علاقة بينهما، وكان بإمكان هذا الشخص التصرف بكل حرية، إلا الأمور التي تم اشتراطها عليه أثناء العقد³.

ويصنع ملاك السفن سفنهم بأموالهم، وتشترط الدولة عليهم نوعية، وحجم السفن التي سيصنعونها

1. كامبس هنريات فابرر، المرجع السابق، ص 111.

2. Albert Jean Jacques, Les instituteurs et le commerce Maritime dans l'empire Romain, In: EFR , Rome, V9, 1999, p152.

3. آسيا مسعودي، المرجع السابق، ص 77.

كذلك هم مجبرين على دفع أجور جميع أفراد طاقم السفينة، وهم مسؤولون كذلك عن ثروتهم، وفي حالة غرق السفينة؛ فهم مسؤولون عن الأضرار التي تحدث¹، فالمركبات البحرية التي كانت ملكا لهؤلاء الملاك (Naviculari)؛ بالمعنى الدقيق للكلمة هي عبارة عن مقاولين للنقل البحري أي ملكا لأصحاب السفن الذين يأجرون السفينة، والتي يمتلكونها بأنفسهم للدولة، ويوكلون مهمة قيادتها لعمال يشغلونها²، وتدلنا النقوش الكتابية اللاتينية عن الفئات المهنية للملاح، في تنظيمهم، وسيطرتهم على البيئة النهرية والبحرية (Nautae /Naviculari/utriculari/)، وكل هذه الكلمات تدلنا النقوش من خلالها على القائمين على حركة المرور، ونقل المنتجات أي العاملون في مجال النقل البحري³.

وكان ملاحو القوارب والسفن الرومانية يسمون بـ (Nautae) الذين يقودون وينتقلون عبر المراكب يحمل الملاحون بالموانئ أسماء مشتقة من المركب الذي يستخدمونه، وهؤلاء الملاحون هم ناقلي البضائع في جميع أنحاء البحر الأبيض المتوسط، فكلمة نوتاي (Nautae) تدل على كل شخص رافق السفينة من أبسط ملاح إلى القائد الذي اختاره الملاك، هذا المصطلح كان في البداية يطلق على أي شخص يكون بحار، وتشير إلى مؤسسات الملاح، الذين كانوا يشرفون على النقل في البحار والأنهار في العالم الروماني كما كانت تطلق على عمال السفن وملاكها؛ ولكن فيما بعد أطلقت على قادتها فقط، والذين يسمون بالبحارة، وفي الأخير البحار هو المسؤول عن السفينة، ومشغلها لينقل بها البضائع من ميناء إلى آخر⁴.

كما وجد ضمن عمال السفينة، منها بالسواحل المغرب الروماني الجدافون، والمستخدمون في سير الزوارق التي تصحب السفن، وفي أوقات فراغهم كانوا يقومون بصيانة السفن ورص البضائع، ومن أهم أعضاء عمال السفينة نجد ذلك العامل الذي كان يتفقد أعماق البحار بواسطة عمود، وعلى ظهر زورق صغير ويراقب النجوم ليلا واتجاه الرياح لمعرفة الطريق، ومن أعضاء عمال السفينة قائد دفة السفينة، وقد بلغ عددهم على السفينة الواحدة اثنتين أو أكثر مثلما تبرزه فسيفساء ألثبروس، كان قائد الدفة تحت

1.René Cagnat,op.cit,p271.

2.François de lazarca,op.cit,p173.

3.François de lazarca,ibid,p173.

4.Jean Rougé, Recherches sur L'organisation...., op.cit, pp192,214.

سلطة القائد العام للسفينة، ولم يكن قائد دفة السفن الصغرى بحاجة إلى رئيس المناورة، إذ كان يتولى كل الأعمال، حيث كان لديه علم بأعمال البحار، ويعرف مختلف الموانئ التي يمكن الإرساء فيها¹.

في حالة ما إذا كانت السفينة شرعية؛ فيكون لديها عدد قليل من العمال (طاقم)، أما عن السفن الأخرى التي يتم دفعها بالمجازيف؛ يكون عمالها (طاقمها) بصفتهم ناقلين، أكثر من السفن الشرعية (وهو ما بينته فيفساء الثبروس)، وكان المجذفون يقومون بتحريك السفن، كذلك يوجد مساعد قائد السفينة، ويتشكل عمال السفينة (الناقلين) بصفة عامة من قبل البحارة (Nautae)².

قامت سلطات الإمبراطورية الرومانية باتخاذ اجراءات، لأجل تدريب عمال السفينة في النقل البحري ولتحديد مجال اختصاص القائد العام منها طرق التعامل مع البضائع المنقولة والمحافظة عليها، وتأجير السفينة التي يقودها، وكانت الدولة الرومانية تحمل مسؤولية جرائم عمال السفينة على مالك السفينة نفسه، ولذلك كان ملاك السفن يبرمون ميثاق مع عمال السفن منها الإفريقية، التي تتضمن إجبارهم في نقل البضائع المكلفين بها، وعدم استغلال السفن لغرض آخر، كنقل الأشخاص مثلاً، أو إستخدامها في القرصنة أو نهب البضائع التي ينقلونها³، لهذا الغرض عين حاكم أنوني بالمقاطعات الرومانية ببلاد المغرب القديم ومنذ الزمن الإمبراطوري الأول، الذي أوكلت له مهمة مراقبة السفن⁴.

فقد كان الناقل البحري في حالة التقصير، يتعرض لعقوبات من طرف السلطات؛ فالناقلين المكلفين بنقل مادة الزيت على سبيل المثال، هنا كان يتوجب على الناقل البحري أن يصرح أمام حاكم الأنونة أو قاضي المدينة الإفريقي، بأنه قد استلم الزيت في حالة حسنة من عند التاجر، وما على الناقل سوى إتباع أقصر الطرق وأن لا يتوقف في أي مكان وإذا تأخر في الوصول إلى الميناء فيعاقب بالموت أو الترحيل⁵. لأن المسؤولين الرومان يعرفون أنه في حالة عجزهم عن تحقيق ذلك، ستكون مناصبهم، وحياتهم في

1. آسيا مسعودي، التبادل التجاري...، المرجع السابق، ص 133، 134.

2. Rougé Jean, la marine dans l'Antiquité Romaine, P.U.F, France, 1957, p192.

3. Albert Jaén Jacques, op.cit, p152.

4. Henriette Pavis Descurat, op.cit, p164.

5. كامبس هنريات فابري، المرجع السابق، ص 105.

خطر، إذ لم يكن المواطنون الرومان، يترددون في إستعمال العنف ضد مسؤوليهم لما يتأخر وصول سفن المؤونة القادمة من مقاطعات بلاد المغرب القديم عن موعدها¹، لهذا استخدمت روما في مساعدة التجار والناقلين على بلوغ مقاصدهم على دليلين مهمين في تحديد الأماكن وتعيين الطرقات، نقصد دليل سير أنطونان (Itinerarium augusti antonin)؛ الذي يبرز أكبر الطرقات، والموانئ والأنهار، والمراكز العمرانية، أما الثاني لوحة بوتينغر (Peutinger) والتي تحدثنا عنهما سابقاً².

لنفترض أن المالك مؤجر سفينته، سيوافق على تأجير سفينته من أجل خدمة النقل، هذا بالرغم من جميع المخاطر بما في ذلك في حالة حدوث كارثة قاهرة، وكانت تتداول عبارة " آمن وسليم، وخال من أي احتيال بحري" وتدل على أن السلطات دائما في مساعدة الناقلين البحريين ضد المخاطر، ولتشجيع الناقلين على ركوب السفينة مقابل فوائد يتم توفيرها للشاحن منها إغراؤه بالأموال، في حالة ما إذا امتنع عن الملاحة خوفا الظروف الطبيعية أو غيرها من المخاطر، وإذا قبل ذلك فيتم دفع التعويضات للناقل البحري و محذفوا السفن في حالة الحوادث، كما أن الناقل يقوم بحلف اليمين لصاحب السفينة في تأدية مهامه، وتنفيذ كل شروط العقد المبرم عند السفر سواء بين الأفراد أو مع السلطات الأنونية؛ فكان على رجال الأعمال ضرورة توفير النقل، وعلى الناقلين ضرورة الحفاظ الجيد على البضائع³.

وعند وصول السفينة إلى الميناء يتم تفريغها، ووزن الشحنة، ويتم تسليم البضائع المنقولة من طرف عمال السفينة، يتم وزنها وقياسها، وملاحظة الأسماء الشخصية لممتلكيها، ثم مراقبة السلع كالأمنفورات بشكل خاص من طرف مصالح الأنونة ضد أي احتيال يفتعله الناقلين؛ فهناك نظام مساءلة يطرح على المنتج أو الناقل البحري، وهذا الأمر طبق في جميع الأماكن بما فيها بلاد المغرب القديم⁴.

حينما يلاحظ حاكم الأنونة، أن السلعة مثلا الزيت مطابق من ناحية الوزن، ويجد النوعية في حالة جيدة؛ فيسلم إيصالا في أجل لا يزيد عن عشرين يوما للناقل البحري، وعلى هذا الأخير أن يسلمه إلى

1. محمد الحبيب بشاري، موانئ موريطانيا القيصرية....، المرجع السابق، ص337.

2. شافية شارن ، (تجارة الجزائر قديما ..)، ص44.

3.Louis ferrary et hommage à jean, op.cit, pp 333,334.

4.Alison E gooley,op.cit,p80.

حاكم المدينة بالمغرب القديم، إن كانت الأشياء ناقصة يقع تحت طائلة المصادرة، حيث يقوم هنا قاضي المدينة بالتحري، إذا ثبت النقص يحال الناقل البحري على حاكم الأنونة الإفريقي، وتحت رقابة من أحد أعوان الإدارة، وهكذا يتضح لنا أن على كاهل الناقل البحري مسؤولية ثقيلة في مقابل ما يجنيه من فوائد تظل ثروة كل افراد عائلته مرهونة بخدمة الدولة¹.

كما تشير المخالفات في النقل البحري خلال العصر الروماني، للحالة الاجتماعية التي كان يعيشها هؤلاء الوسطاء²، رغم أنه منذ عهد الأنوطيين إلى السفيريين (96م-235م) تطور تنظيم المهن في جمعيات العامة (collégia) ليس فقط ملاك السفن، بل حتى الملاحين (Nautae) كانوا متحدين في جمعيات³. فمن خلال النقوش التي تحدثت عن جمعيات التجار، وملاك السفن، كذلك تطرقت لعمال سفن النقل والناقلين عبر القوارب النهرية (Nautae)، قد تم الاعتراف بمعظم هذه الجمعيات، وتم تفضيلها من قبل الدولة؛ لأنها كانت مفيدة، أو بالأحرى لا غنى عنها لدى الدولة، وكل جمعية تشكلت من موظفي نفس المهنة⁴، إلا أنه تجدر الإشارة إلى أن الامتيازات التي كانت تمنح هي مؤقتة، و لا يتحصل عليها إلا الأشخاص الذين يظلون في خدمة مصلحة التموين كما كانت فردية فقط لأعضاء الجمعية، أي ليست للجمعية؛ فلم يكن من الضروري الانخراط فيها للحصول على الامتيازات⁵.

كما كانت السلطات تطالب ملاك السفن بتحديد أسماء الناقلين، العاملين في النقل البحري، حتى يتم ضمان الرحلة إلى إيطاليا والتي تكون على عاتق هؤلاء الملاك للسفن الملاحية⁶، وقد كان على القائد العام لسفينة النقل التجارية الكبيرة، منذ اللحظة التي يقلع فيها المركب الشراعي الكبير؛ أن يضمن بدوره خدمة مستمرة ويكون حارسا دائما داخل المركب، وكانوا يطبقون عقود النقل التي أبرموها مع الشاحنين ويتحملون المسؤولية التي أمرهم بها المالك⁷.

1. كامبس هنريات فابري، المرجع السابق، ص105.

2. Albert Jean Jacques, op.cit, p163.

3. Yves Modéran, l'empire romain tardif, éd ellipse, France, 2003, p133.

4. Rostov tzeff(m), op.cit, p149.

5. آسيا مسعودي، التبادل التجاري بين إيطاليا والمغرب القديم، المرجع السابق، ص123.

6. Stéphane Guedon, op.cit, p246.

7. Rougé Jean, Recherches sur L'organisation..., op.cit, p 215.

3. حاكم الأنونة:

كانت مهام نقل البضائع وغيرها من موانئ المغرب القديم نحو موانئ أخرى كأوستيا، من اختصاص متصرف في جهاز الأنونة الإفريقية في قرطاجة، وهو ممثل لحاكم الأنونا العام المقيم في روما، وكان النقل يتم بواسطة أسطول تابع لجمعيات خاصة، عهد إليها الإمبراطور مهمة نقل الأنونة الإفريقية عبر البحر مقابل منحها إمتيازات اقتصادية، من بينها أنها تنفرد باحتكار النقل التجاري البحري¹، فهذا حاكم الأنونا (préfecture) هو المسؤول عن عملية مراقبة جمع وإرسال المنتجات إلى روما، وبصفته موظف يطلق عليه كذلك مشرف ضريبة الغلال الإفريقية، والذي كان يساعده موظفا آخر يسمى مندوب الإمبراطور (paretoruim prafact)².

وبما أن القمح والزيت، كانا غذاء أساسيان بالنسبة لسكان روما، ويجلبونهما من مقاطعات بعيدة فإن عملية نقلهما، كانت من المهام الأساسية لحاكم الأنونة، الذي يهتم بنقل المواد الغذائية إضافة إلى مهام أخرى، وكان حاكم الأنونة يشرف بمساعديه على المراقبة، التي يخضع لها كل عمال بالنقل، ويقوم بمعاينة السلع عبر مختلف المراحل، وذلك خلال نقلها من المقاطعة المنتجة حتى للميناء البحري إلى موانئ الاستيراد الإيطالية منها ميناء أوستيا، وأخير تنقل من الميناء عبر نهر التيبر إلى أسواق روما³.

كان حاكم الأنونة مكلف بهذه المسؤولية الجسيمة، المتمثلة في ضمان وصول القمح من مقاطعات المغرب القديم، وبالضبط في أوقاتها المحددة، والتعامل مع القوافل التجارية ومراقبة الأسعار؛ فكانت إدارة الأنونة بمثابة وزارة حقيقية، يشرف عليها محافظ الأنونة وبمراقبته المستمرة، كما ساعده موظفي الأنونة بهذه المقاطعات، الذين كانوا يؤمنون بضرورة إطعام المدينة المقدسة روما التي تحميها الآلهة المعبودة فيها⁴. فقد تم وضع نظام مراقبة النقل تحت تصرف حاكم أنوني أو مراقب عام، وطلب من مالكي السفن

1. محمد البشير شنيقي، المرجع السابق، ص181.

2. ه. و. ورمقن، تاريخ ولايات شمال إفريقيا الرومانية من دوقليديانوس إلى الاحتلال الوندالي، تع: عبدالحفيظ الميار وآخرون، جامعة الفاتح للنشر، طرابلس، ط1، 1994، ص88.

3. Henriette Pavis, op.cit, p203.

4. Gustave Boissière, l'Algérie Romaine, librairie Hachette et Cie, Boulevard saint germain, 1883, p51.

أن ينقلوا القمح إلى روما، وفي المقاطعات لم يكن تنظيم النقل إجباري بل بدعم وتشجيع ملاك السفن على الانخراط في عمليات النقل، هذه الامتيازات التي طورها كلوديوس، وتم تمديدتها من قبل نيرون لسنة 58م إلى المقاطعات منها ببلاد المغرب القديم، وكل من يضع سفينته تحت تصرف الدولة؛ فله امتيازات مضاعفة التي سيحققها له حاكم الأنونة كوسيط بين مالك السفينة والدولة¹.

في عهد تراجان بإقليم هيبو ريجيوس، هناك مسؤول عن الأنونة المختص في جمع القمح، المهتم أيضا بخدمة الإمداد لا سيما في مجال الحبوب الموجهة لروما، خاصة لما كانت نوميديا منطقة لإنتاج الحبوب أغلب أراضيها بعيدة عن البحر، وتستغل منذ نهاية عهد تراجان، وبالتالي مهمة جمع ونقل القمح كانت بإشراف حكام الأنونا، وخاصة في نهاية القرن الثاني للميلاد، ونجح نظام النقل بين كل من بلاد المغرب القديم وروما في تشكيل منظمات خاصة بتوريد الحبوب، والتي يشرف عليها هذا الموظف².

وفي عهد هادريان بعد أن تم تحويل القمح المصري إلى المستعمرات الأخرى من الجهة البارتية³؛ فقد أدى هذا إلى توسيع أراضي البرايديا والسالتوس⁴، كالتى أنشأت في روسيكادا ما بين (124م-126م) ويهدف تسهيل المواصلات بين سيرتا والبحر خلال الفترة السفيرية، تم منح المهمة لحاكم الأنونا، حيث أن الزيادة الجديدة في متطلبات الحبوب في روما، أدت إلى مضاعفة طاقم إدارة الأنونة؛ فبحانب حاكم الأنونا لبلديتي تيفست وهيبون، أضيف حاكم نوميدي المدعو فيرمونيس(fermonus) في هذه الإدارة⁵. فيعد حاكم الأنونة بالمعنى الصحيح هو الوكيل العام للأنونة وكبير مسؤولي التموين، من الذين تولوا

1.Lion Denisse, op.cit, p9.

2.Antonio Idda et autres, op.cit ,pp 98,137.

3.البارثيون (Les Parthes):هم شعب آري كانوا يسكنون بارثيا منذ منتصف القرن الثالث ق.م جاءوا إليها من أواسط آسيا دخلوا في نزاع مع السلوقيين حتى انتزعوا منهم غربي إيران، ثم دخلوا في حرب مع الرومان، ونجحوا في قهر الرومان ليعاود يوليوس قيصر الحرب ضدهم في عهده .ينظر: أبو يسر الفرخ، تاريخ مصر في عهد البطالمة والرومان، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، القاهرة، 2002، ص81.

4.فيما يخص السالتوس: فهو يطلق على الأراضي الغاية والرعية والبراري، ويطلق في بعض الأحيان على الأراضي المزروعة، وهو نوعان؛ مرعى صيفي ومرعى شتوي وتتواجد خارج المدن وأغلبها تمتلكها الطبقة السيناتورية، أما البرايديا: هو مصطلح عام يقصد به في القانون الروماني كل ما يتعلق بالأرض أو العقار وهو أنواع منها برايديا المقاطعة. ينظر عبدالفتاح خنيش، التوسع الزراعي، المرجع السابق، ص 101، 105.

5.Marie Brigitte, op.cite,p25.

هذا المنصب في عهد كومودوس هو نونيا فاريتاتوم، الذي أصبح حاكم الأنونة بالمغرب الروماني، أوكلت له مهمة تزويد روما بالحبوب¹، منذ ذلك الزمن كان لمحافظ الأنونة، دور مباشر في نقل المواد الغذائية ومنذ اللحظة التي تصل فيها إلى موانئ المقاطعات ثم شحنها نحو إيطاليا، ويتم توفير النقل من قبل ملاك السفن، وهؤلاء ملاك السفن البحرية يبرمون العقود مع حكام الأنونة القائمين على النقل البحري، كما أن الحاكم الأنوني الإفريقي الذي تم تعيينه نهاية القرن الثاني ميلادي أوكلت له وصاية مراقبة كل السفن². يظهر أن معظم العاملين في التجارة مع روما، أي بدءا من المكلفين بالنقل البحري وانتهاء برؤساء الأنونة هم جميعا من أصل إفريقي (قد يكونون روماناً من أصل إفريقي)، هنا نذكر في مجال النقل البحري لوكيوس فاليريانوس (c.A valerianus I)، وهو ينتمي لقبيلة أرناسيس (Aruensis)، وقد كان مراقب البحارة القرطاجيين (Curato Naviculari Carthagois) أي قيما عليهم³.

فمنذ عهد تراجان إلى وفاة سيستيموس سيفيروس (98م-211م) ظل سكان روما يتلقون الإمدادات الغذائية مجانا ويوميا لسنوات طويلة، وهذه المهام التي أوكلت لإدارة الأنونة، ستساهم في مراقبة بيع وشراء والإمداد بالقمح، ومواد الغذاء لتغذية الشعب الروماني، وهذه الخدمة التي وعد بها منذ البداية الامبراطور أغسطس إلى قضاة مؤقتين تحت إشراف الحاكم (برايفكتوس الأنونا) الذي أصبح محافظ الأنونا، وقد أقيم في كل مقاطعة مكتب لحاكم الأنونة، طبقا لما عهد به الإمبراطور أغسطس سابقا⁴.

لقد نظم الإمبراطور سيستيموس سيفيروس التوزيع المجاني للزيت والقمح (الأنونا)، ولفائدة الشعب والجيش الروماني، وكان هناك حاكم الأنونا بتريوليتاني كذلك نيابة عنه؛ فهو مسؤول التموين بمادة الزيت الطرابلسي أي حاكم الأنونا، كما كان يتحكم في تنقل السفن، وفي حالة الاحتيا لدية صلاحية الحكم على جمعيات التجار والناقلين، كان لهذا الحاكم جهاز يساعد في مهامه، وهؤلاء أعضاء ديوان الحاكم الخاص بالأنونا لهم مسؤولية كبيرة في نشاطه، وعند التقاعد من العمل أي بعد مرور 25 سنة من الخدمة

1.E. Bache, "Notice sur les dignités romaine en Afrique", journal des travaux société historique algérienne, n49, Paris, 1865, p 26, 27.

2.Henriette pavis, op.cit, p164.

3. البضاوية بلكامل، المرجع السابق، ص333.

4.E. Bache, op.cit, pp 28, 29.

يصبح موظفو المكاتب الأنونية لهم الحق في تولي القيادة لمدة عام، لمن أجل خدمة توريد روما (Annona) ويتم تسميتهم بالفرسان مثل المسؤولين الآخرين¹.

وبالتالي لأجل تسيير مجال النقل وتنظيمه كانت هناك إدارة خاصة، أعطت لها السلطات كل الصلاحيات للإشراف على عملية نقل البضائع ومراقبة وسائل النقل والناقلين، والتي كان يرأسها حكام للأنونة الذي أقيمت له العديد من المكاتب في مدن الرومانية ببلاد المغرب القديم.

4. التنظيم الملاحي:

أطلق الرومان على البحر الأبيض المتوسط تسمية (mare Nostrum) أو البحر الداخلي، أو تعني البحر الكبير كذلك، يصل إلى سواحل موريطانيا في الجهة الغربية، في حين الجزء الآخر نجده يشكل بقية ساحل مقاطعات بلاد المغرب القديم، وكان يسمى ماري أفريكانوم؛ لكن هذا البحر كان بالنظر إلى الرومان سيء بشكل خاص، عواصفه مفاجئة تفاجئ الملاح، وفي لحظة كانت تغير مسار السفن الشراعية؛ ففي وقت الحروب البونية، ابتلع هذا البحر الأبيض المتوسط أسطولا يتكون من مجموعة من السفن الرومانية، والتي كانت قد عادت من بلاد المغرب القديم، ناقلة معها الغنائم²، ولهذا السبب لقد شكل البحر في مخايل الروماني مصدر خوف ورعب في آن واحد³.

لهذا تم تقسيم أوقات الملاحة البحرية في البحر الأبيض المتوسط، إلى فترتين رئيسيتين هما: الأولى في الشتاء الموسم السيء، كما يعرف عن البحر المتوسط أن مناخه متذبذب، وحتى إن كانت فترة الشتاء تعرف أيام عادية؛ فإنها لا تمتد إلى الحوض بأكمله ولا يمكن توقع مدتها أيضا، لأن الملاح لم يكن يمتلك وسائل الأرصاد الجوية الحديثة، أما موسم الصيف فيشهد عموما طقسا عاديا وحميا من الاضطرابات الجوية، وهذا الوضع يمنح تسهيلات في حركة للملاحة، وهذا بفضل ظروف سطح البحر والرياح العادية التي تتحكم في اتجاهات معينة للسفن الشراعية¹، حيث يذكر المؤرخ بلينيوس أن الربيع هو الفصل الذي

1. Antonio Idda et autres, op.cit ,103 ,137 .

2. Edouard Cat, Essai sur la province romain Maurétanie césarien , Ernest Leroux éditeur, Paris , 1891,p8.

3. ناير مختار، الرومان والإبحار في الحوض الجنوبي للبحر الأبيض المتوسط ، مجلة عصور، م16، ع37، جامعة أحمد بن بلة، وهران، 2017، ص42.

يبدأ فيه الملاحين لنشاط الملاحة في البحر المتوسط².

لكن تزامنا مع إغلاق الملاحة، تذكر المصادر أن الإمبراطور كلوديوس (Claudius) 41-54م اتخذ قرارات الإمدادات الغذائية حتى في فصل الشتاء، وهذا ما يوضح قراره هو إجراء غير عادي؛ لأنه وقت توقف الملاحة، إلا أن كلوديوس يأمر بضرورة إبحار السفن، وهذا تناقض من الإمبراطور نفسه، الذي كان أول من منح لأصحاب السفن إمتيازات خاصة³، لقد زاد كلوديوس من جهوده لتشجيع السفن البحرية على الإبحار في الموسم السيئ، عندما كانت الاحتياجات الغذائية لروما ضرورية، من منتصف نوفمبر إلى بداية مارس، حيث يتم تعليق الملاحة في هذا الزمن، ومقابل منح السلطات ضمانات لملاك السفن عند تحطم أو غرق السفينة، لأنه غالبا ما يتم جلب القمح من مصر وبلاد المغرب القديم⁴.

فخلال الفصل الشتوي لم يكن النقل البحري ضروريا، إلا في حالات رغم مخاطره، وبالنظر لاتساع سواحل البحر المتوسط، وتعدد الموانئ المنتشرة فيها، لم تستطع الدولة الرومانية منع الإبحار في الشتاء به بالإضافة إلى ذلك دفع واجب الضروريات، والإمدادات العسكرية إلى ممارسة الملاحة الشتوية، ومع ذلك تشير المصادر على توقف الملاحة خلال المواسم الطقسية الصعبة⁵، كما يذكر تاكيتوس (Tacite) خلال فصل الشتاء بسبب العواصف فتتوقف الملاح، وتغلق الموانئ منها بمقاطعات إفريقيا، كما تتوقف حركة القوافل فتشكل خطرا على السكان، الذين كانوا ينتظرون المؤن من أجل توفير طعامهم اليومي⁶.

يشار إلى أن الفصل الرديء، كان يعرض أيادي عاملة كثيرة لمشاكل الفقر والتشرد، كما يصور لنا القديس جون كيسطوم (Saint jean chysostome) مأساة هؤلاء العمال الموسمين، بالأخص الحمالين وجدافين وغيرهم، ولا شك أنهم كانوا ينتظرون عودة الملاحة التجارية، كمصدر قوتهم بشغف كبير، وإذا كانت الملاحة التجارية قد شكلت الخبز اليومي لتلك الفئات الفقيرة، فإنها كانت مصدر ثراء العديد من المعتقين (Affranschi) والفرسان الذين تولوا رئاسة الخطوط البحرية المزودة لروما بمشتقاتها العينية¹.

1. Jean Rougé, recherche sur l'organisation....., op.cit, 1996, p31 .

2. Plinie, Histoire Naturelle, II, XLVII.

3. Jean Rougé, la navigation hivernal sous , op.cit, p318.

4. Henriette Pavis Descurat, op.cit, p219.

5. Jean Rougé, op.cit, p317.

6. Tacite, Annales, IV, trad : l. Burnouf, libraire de hachette, Paris, 1863, IV, XXXVIII.

فالنقل البحري يمكن أن يكون أسرع بكثير عن النقل البري؛ لكنه كان أكثر خطورة أيضا، كما أنه لا يمكن القيام به في فصل الشتاء، وكان غير مضمون لمسافات طويلة، قد تتطلب سفن نقل كبيرة، يجب أيضا أن تحمل غذاء والمياه الشرب للركاب، وهذا عبئا كبيرا خاصة إذا كان وقت السفر طويلا²، ولما كان الإبحار في الشتاء فيه مخاطرة كبيرة، فقد منح الأباطرة الامتيازات لملاك السفن، وذلك لحثهم وتشجيعهم على الإبحار في الشتاء، وبالطبع لم يكن الإبحار في الشتاء مستحيلا بشكل مطلق؛ ولكن الملاح يخشى المجازفة بإلقاء نفسه في أحضان مياه العاصفة، أي كان معرضا للهلاك³.

لكن كانت هناك وسائط مساعدة للناقلين، في حالة تعرض السفن للخطر، كتعدد الموانئ بسواحل المغرب القديم، والتي كانت بمثابة أماكن للجوء السفن، من تاكاب (Tacapcs) إلى قيصرية (Caesarea) ومن قرطاج إلى نابون، بالمقابل في جهة جنوب البحر المتوسط على طول سواحل إيطاليا، أي من روما إلى تارانتو (Trentum)، في كل الأماكن كانت الظروف البحرية والاقتصادية، لما تشكل عقبة أمام ذلك فإن تلك المحطات التي تكثر على هذه السواحل؛ هي أماكن اللجوء الموانئ المناسبة للسفن في حالة سوء الأحوال الجوية⁴، ويذكر ديو كاسيوس (Dion Cassius) أن السفن البحرية، عندما كانت تجد نفسها وسط التيار البحري؛ فإنها كانت تدفع حتما وبالرغم منها نحو البر⁵.

إلا أنه لا يعني أن كثافة الخطوط البحرية، مدة الإبحار القصيرة والسهولة، بأن الملاحة بالبحر المتوسط كانت دوما مناسبة؛ فكثيرا ما كان يتأخر الإقلاع السفن لانتظار الرياح المناسبة، وكثيرا ما كانت السفن تعرف وقت اقلاعها؛ ولكن لا يتكهن ربانها بتاريخ الوصول، لأن أدنى تقلبات جوية تكون مفاجئة في عرض البحر كانت تجعل حساباته لا جدوى لها؛ لأنه قد يصل بشرائه سالما، وقد لا يصل⁶.

1. البضاوية بلكامل، (لمحة عن الملاحة التجارية)، المرجع السابق، ص 181.

2. Sussan p marten, Rome and the enemy, imperial strategy in the principal to angles, London, 1999, p 99.

3. عبداللطيف فايز، المرجع السابق، ص 289.

4. Jean Rougé, (Recherche sur), op.cit, p84.

5. Dion Cassius, Histoire Romaine, V10, LXXI, I.

6. البضاوية بلكامل، لمحة عن الملاحة التجارية بالمتوسط خلال العصر الروماني، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية جامعة الحسن الثاني، المحمدية، 1996، ص 127.

فمثلا بين روما والمدن الثلاث ، لقد سهل هبوب الرياح من الشمال الإبحار غربا، خاصة بالشمال بمحاذاة الساحل التونسي، وساعد هذا أيضا في عدم وجود صعوبة في الإبحار إلى صقلية، عن طريق رأس بون فيكتلاريا ، إلا أنه في الجانب الآخر قد يصعب على الملاحين الإبحار غربا، وشمالا بمحاذاة الشاطئ الإفريقي بسبب مواجهة الرياح الشمالية الغربية، وإذا ما قسنا الإبحار عن طريق ممرات إلى مالطا، ومنها باتجاه الساحل الجنوبي لصقلية؛ فنستنتج أن الظروف الجوية قد كان لها دور رئيسي في حركة السفن في الإبحار إلى الشمال أو الشمال الغربي، ويكون السير مع ذلك شرقا نحو سيريناياكا¹.

إضافة إلى الأحوال الجوية نجد طبيعة السواحل، وهذا ما يؤكد سترابون حول خليج سيرت الكبرى والصغرى على سبيل المثال، أنها في أماكن كثيرة يكون القاع غير عميق، وخلال فترة المد والجزر يحدث للكثيرين أن تصطدم سفنهم بالضحاض²، وتتوقف هناك، ونادرا ما يكون المركب سالما، فهم يحرصون على أن يقوموا بالإبحار بعيدا عن الساحل، وألا تسحبهم الرياح دون أن يستطيعوا مقاومتها، ألا يدخلوا هذه الخلجان على أية حال، وإن ميل الملاحين إلى المخاطرة يدفعهم إلى محاولة فعل أي شيء خصوصا الإبحار قرب اليابسة³، كما أن أوصاف بطليموس وسترابون حول سواحل شمال إفريقيا، والحوادث التي يصفونها وجهة نظرهم، والنتيجة عن الملاحة عبر هذه السواحل، لا يمكن أن يكون هناك شك فيها؛ لأنه كان لديهم وثائق من البحارة، ودقة ملحوظة حول تلك المخاطر (ينظر الملحق رقم 08 ص 196)⁴.

لهذا وضعت روما تحت تصرف البحارة (عمال السفن) وسائل أرقى مما كان عند الفينيقيين، الذين لم يكن الميناء بالنسبة لهم، سوى حوض مائي معد لإقلاع ورسو السفن، التي تقاد لليابسة عندما لا تكون على أهبة الاستعداد للإقلاع، بل كانوا مكتفين بمحطاتهم ذات الساحل الرملي، والمحمية قدر الإمكان بجزر صغيرة أو بمصب وادي، وفي المدن الأكثر أهمية يقوم الرومان بحفر حوض اصطناعي داخلي يسمونه

1. ابتسام عبدالسلام، المرجع السابق، ص 120.

2. الضحاض: هو رمل أو صخر يتجمع قريبا من سطح الماء في بحر أو نهر يخشى منه على الملاحة، وماء ضحاض يعني قليل لا عمق فيه. عبدالحليم منتصر وآخرون، قاموس المعجم الوسيط، مجمع اللغة العربية، القاهرة، 1932، ص 555.

3. Strabon, Géographie, XVII, XX.

4. Eduard Cat, op.cit, p15.

كوطون (cothon)، وحتى في تلك الحالة فيتعين على السفن، بأن ترسو في غرف متلاصقة حول الميناء وكان الإغريق هم الذين طوروا الملاحة، وهم أول من أبحروا إلى أعالي البحار، باستعمالهم لمكسر الأمواج وقد قلد الرومان هذا النموذج، عموماً في جميع سواحل إمبراطوريتهم، بعدها جاء اختراع المنارة (Phare) وعمود الإشارات (Sémaphore) أخيراً ليضمن من جهة أخرى الأمان للتجارة¹؛ فقد تم تدعيم الموانئ بالأحواض والمنارة كبيرة الحجم، والمخازن للسلع، منها في ليكسوس وسالا، وتينجي التي كانت لها أهمية كبيرة؛ فقد تطورت حركة النقل البحري بمقاطعات بلاد المغرب الرومانية مواكبة لتطور النشاط الزراعي².

إذا كان الميناء قبل العصر الروماني هو المرفأ، الذي خصص لرسو المراكب البحرية فيه، ولتحتمي من الرياح وتزود منه بالماء والطعام؛ فقد كان المكان المناسب للقيام بعمليات النقل أيضاً، لذلك قد تبلورت إلى جانبها وانطلاقاً من القرن الأول الميلادي موانئ اصطناعية، وبنيت ووضعت بتقنيات خاصة؛ فمنها ذات حوض واحد، ومنها ذات الحوضين أو أكثر، وأضحت قادرة على استقبال حتى سفن النقل ذات حمولات أكبر، ويندرج في هذا الصدد العديد من الموانئ المتوسطية، من بينها ميناء قرطاج ولبدة، واعتمد الملاحين على العديد من المؤشرات لتحديد الموانئ منها القمم الجبلية العالية و التماثيل والمعابد البارزة³.

كما شكلت المنارات (Pharus) كمنارات بوزول وأوستيا، نقط ارتكاز البحارة في الليل الذين كانوا يقطعون البحار ليلاً، منهم المتوجهون من سواحل المغرب القديم، ولا ننسى الدور الذي لعبته النجوم في التنقل؛ فقد كانت دالة على مسار السفر براً أو بحراً، واليوم يهتدي الأثريون بالمسالك والموانئ بواسطة جملة من المؤشرات الأثرية منها قطع الرصاص في تمييز السلع، كما شكلت مخازن الحبوب (horrea) التي تواجدت عند ملتقى المسالك البرية خاصة، أو بداخل المدن الكبرى والموانئ أفضل مؤشر⁴.

يبدو أن التجارة البحرية والبرية، قد عرفت تطوراً كبيراً عند الرومان، أظهر نيرون وتراجانوس اهتماماً خاصاً بالموانئ الرومانية وعلى رأسها ميناء أوستيا، وكانت هناك وثائق تدل على تنظيم الملاحة وأساطيل

1. شارل جيلبار بيكار، المرجع السابق، ص 83.

2. Antonio Ibba, op.cite, p138.

3. البضاوية بلكامل، لمحة عن الملاحة، المرجع السابق، ص 175.

4. البضاوية بلكامل، المرجع نفسه، ص 175.

الملاحه نفسها¹، كما أدخل الرومان بعض الطقوس الدينية والآلهة مع ظروف التنقل البحري كانوا يؤمنون في أذهانهم أن التقويم مقسم إلى فترات ملائمة للنقل البحري، ومنها الغير المناسبة خلال العصر الروماني فبداية مارس المعروف باسم (Navigium Isidis) أطلقه الرومان عليه كرمز لفتح البحر، وقد جسد شهر مارس في نموذج لسفينة تحمل شراعا مطرزا من أجل استئناف سعيد للملاحه، كما أن الرومان لما يتنقلون من دولة إلى أخرى بحرا، يقومون بأداء طقوس التعبد، ويقدمون القرابين عند التنقل، يقوم الناقل بصب النبيذ والعسل، والحليب والزهور في البحر، ثم التعبد إلى الإله لحمايته أثناء الملاحه، ويتم أداء كل هذه الطقوس على ظهر السفينة أو القارب، كما يتبعه الركاب بممارسة نفس الطقس².

عند نهاية العاصفة، كان الملاح يعتقد أنه نجح بفضل حماية الآلهة³، ولهذا قضية تقدم القرابين للآلهة وخاصة الآلهة الأبدية، قد تم تكريسها في الملاحه كلها من أجل تسهيل نقل المنتجات إلى روما و لخدمة الأنونا⁴، كما وجدت مشاهد دينية في فسيفساء سفن النقل في منازل بعض الشخصيات الذين يدينون بشروقتهم للتجارة البحرية، نذكر منها مشاهد الفسيفساء الشهيرة في مجمع السفن، بالمنزل المعروف باسم إسكليپيا (Asklepieia) لأحد ملاك السفن في ألثروس⁵.

فدائما نجد السفن المصورة في الفسيفساء مرفقة مع آلهة البحر منها فسيفساء ألثروس؛ هنا يبدو أن ملاك السفن كانوا يسجلون ممتلكاتهم بواسطة الفسيفساء، أما الآلهة هي لحماية مراكبهم⁶؛ لأن الرومان كانوا يعتقدون دائما بأن الآلهة ستكون محاطة بالسفن أثناء ملاحتها؛ فإنهم يريدون بذلك تشجيع ملاك السفن البحرية الذين خاطروا بأموالهم في التجارة البحرية⁷.

كما أن وجود معبد الإله جوبيتر (Jupiter) كإله السلام بمختلف المدن، دليل على كثرة الكوارث

1.Johache Maraundt, op.cit,p p 19,22.

2.Annick Fenet, Voyage en mer dans le monde grec et Romain, Thesaurus cultus et ritum antiquorum, theseda, 2011,p207.

3.Rougé Jean, la marine...., op.cit,p207.

4.Eugen Gizek, L'empereur Aurélien et son temps, CRAI, vol27, France, 1994, p166.

5.Antonio Ibbi, op.cit ,p176.

6. M. Katherine and D. Danubine, The Mosaics of Roman North Africa studies in iconography and patronage, clarendon press, oxford,1978, p127.

7.Charles Gilbert Pîcard, op.cit, p84.

البحرية، والتخوف الدائم من طرف أصحاب السفن من الخسائر الناتجة عنها¹، إضافة إلى الاله نبتون الذي يتحكم في العواصف والرياح، يسبب الخراب أو يهبّ السلامة للملاحين، ويشرف على جميع العمليات البحرية حسب اعتقادهم²، إلا أن سانت أغسطين (Augustine) لقد أكد أن تلك الآلهة الرومانية لم تنفعهم في مجابهة تلك المخاطر كما كانوا يعتقدون³.

وبالتالي لقد لعب ملاك وسائل النقل بنوعيتها دورا هاما في نشاط النقل، ببلاد المغرب القديم خلال العهد الإمبراطوري الأعلى؛ فقاموا بتوفير تلك الوسائل من أجل النقل، مقابل بعض الامتيازات وساهموا في تنشيط حركة النقل البري والمائي، ونقلت وسائلهم مختلف الأغراض خاصة عندما يتعلق الامر بتموين السكان بما يحتاجونه من الإمدادات، أو لتنقل المسافرين والجنود.

كانت وسائل النقل ببلاد المغرب القديم خلال العهد الإمبراطوري الأعلى، تقاد بواسطة الناقلين البريين والبحريين، وتعددت مهام هؤلاء الناقلين، بتعدد نوعية البضاعة المنقولة، ورافقت روما ملاك وسائل النقل والناقلين في عملهم بمراقبتهم، وتشجيعهم للخدمة في هذا المجال، كما فرضت قوانينها عليهم، وهذا تحت اشراف إدارة الأنونة، التي يرأسها حكام بمختلف مدن المغرب القديم.

أثرت الملاحة بشكل مباشر على الناقلين البحريين، وغير مباشر على بقية المنتسبين لنشاط النقل خاصة عندما يتعلق الأمر بطبيعة بسواحل بلاد المغرب القديم، كانت السلطات الرومانية والعاملين في مجال النقل على دراية بمنافعها ومخاطرها، خاصة على الناقلين البحريين، ولهذا ظلت روما تسعى لعدم توقف حركة النقل، بتوفيرها لكل الوسائل المتاحة لتحدي العوائق التي تعرقل السير الحسن للنقل.

1.Rostovtzeff(M),op.cit, p333.

2.أمين سلامة، معجم الأعلام و الأساطير اليونانية و الرومانية مؤسسة العروبة، الكويت، ط 2، 1988، ص251 .

3.أغسطين سانت، مدينة الله،م1، تع: يوحنا الحلو، دار المشرق، بيروت، لبنان، ط 2، 2006، ص82.

الفصل الرابع: التنظيم المالي وسبل تأمين الرومان لوسائل النقل.

-المبحث الأول: التنظيم المالي لنشاط النقل.

*المطلب الأول: أسعار وأجور النقل.

*المطلب الثاني: ضريبة النقل(البورتوريوم).

-المبحث الثاني: صيانة الطرق وتحديد حمولة وسائل النقل.

*المطلب الأول: صيانة الطرق.

*المطلب الثاني: تحديد حمولة وسائل النقل.

من اجل استغلال خيرات بلاد المغرب القديم، وتسهيلاً لحركة نقل الأشخاص والبضائع وغيرها، قامت روما بتوفير كل الوسائل اللازمة لتنظيم نشاط النقل، وإضافة إلى ما سبق ذكره كذلك اهتمت السلطات الرومانية بتحديد أسعار وأجور النقل، وفرضت ضريبة على النقل، كما عملت على حماية كل الوسائل الخاصة بالنقل، من منشآت ووسائل النقل، والناقلين من المخاطر.

I. أسعار وأجور النقل في المغرب القديم إبان العهد الإمبراطوري الأعلى:

1. أسعار وأجور النقل البري:

كان نقل البضائع الرومانية بواسطة الطرق البرية باهظ الثمن وبطيء جداً، بمعنى لم يكن من السهل جر عربة مملوءة بالقمح على سبيل المثال؛ لأن الحيوانات التي تقوم بجر تلك العربة، ستحتاج لكمية من الطعام، قد تكون متساوية تقريباً مع الكمية المحمولة على نفس العربة¹، يشار إلى أن النقل البري غالباً ما كان ينظر إليه من الجانب السلبي؛ فقد حظي باهتمام أقل من النقل المائي، وهذا على الرغم من الأهمية التي تمتاز بها الطرق الرومانية، والنظرة التي سادت هو أنه بينما تأثر السفر البحري بشدة بالطقس الموسمي والذي قلل من قدرة السفن القديمة على الإبحار بالقرب من الرياح، إلا أن النقل البحري كان فعالاً من حيث التكلفة، ومن ناحية أخرى كان السفر براً فيه صعوبة من ناحية التضاريس، والأكثر من هذا ظل النقل البري باهظ الثمن².

بالرغم من تحسن معظم شبكة الطرق الرومانية بروما، وكافة المقاطعات التابعة لها؛ لكن النقل كان بطيئاً ومكلفاً، إلا في حالة كانت الطرق القريبة من الساحل والموانئ؛ فهنا تكون الامدادات الخارجية بتكلفة منخفضة؛ لأن الطرق المؤدية للموانئ قصيرة³؛ ولأن ظروف النقل من السهول إلى البحر كانت صعبة للغاية بسبب التكلفة، تم اعتبار أن الرحلة البرية كلفت ضعف الرحلة البحرية، وإن مشاكل النقل شجعت الرومان على استغلال المناطق الأقرب من الساحل بالقرب من مراكز الموانئ، وحسب رأي دي رومانوس (D. Romanis) إذا كانت هناك أرباح مالية في عملية نقل المنتجات؛ فيرجع ذلك بأن تلك

1.Gregory Aldert,op.cit,p189.

2.Colin Adams,op.cit,p4.

3.Maurice sartre,op.cit,p173.

المنتجات نقلت من حقول بلاد المغرب القديم القريبة من الموانئ¹.

فالموانئ التي تأسست خلال الفترتين الفينيقيّة والقرطاجيّة، استمر الاعتماد عليها في العهد الروماني وحتى المناطق المجاورة لها، وهذا بسبب ارتفاع تكاليف النقل البري؛ فقد ركز الرومان على نقل المنتجات الزراعية نحو أقرب ميناء بسواحل إفريقيا²، ولأن المقاطعات الغربية التابعة للإمبراطورية الرومانية بما فيها الإفريقية، كانت تعتمد بكثرة على النقل البري بواسطة العربات بالأخص؛ فإن النقل كان صعبا ومكلفا والأكثر من هذا كانت البضائع تخضع للضرائب التي ضاعفت من أسعار النقل³.

ومن الجدول السابق (الفصل السابق)؛ فإن حساب مدة التنقلات، وتكاليف السفر لنقل المنتجات من مكان إلى آخر بمعظم الطرقات الرومانية، وجدت اختلافات كبيرة بين النتائج أي في حساب أقصر طريق (المسافة)، وأرخص طريق (التكلفة) وأسرع طريق (الوقت)؛ فعن أرخص طريق تم العثور على أفضل نتيجة ذات التكاليف الأقل (عادة الطرق البحرية، والأغلب النهرية)؛ فقد حدد الرومان سعرا منخفضا عند التنقل عبر النهر من سعره الحقيقي⁴، والأكثر من هذا لما منح كلوديوس امتيازات للتجار، والناقلين يتحمل فيها مخاطر البحر (منها التعويضات المالية)؛ فقد خفض بهذا القرار أسعار النقل البحري⁵.

ففي تنظيم شؤون الإمبراطورية، تعددت محاولة السلطات التي منها ما نجحت؛ ولكن بعضها الآخر لم ينجح، وكان تأثيرها كارثيا مثلا في توفير السلع، كانت أرخص في جزء من الإمبراطورية (خاصة التي تتملك الأنهار الصالحة للملاحة)، ومنها كان العكس في الأجزاء الأخرى نظرا لمقدرا تكاليف النقل، ولا سيما النقل البري المضافة لثمن البضائع، خاصة وأن بلاد المغرب القديم يعتمد فيها على النقل البري⁶.

فقد كان النقل مكلفا؛ فمثلا بمقاطعة تريبوليتانيا عندما يتم نقل سلعة ما هنا، حيث يضطر سكان

1. Marie brigitte, op.cit, p 25.

2. Mich Levey, The History of north Africa, Editor by Amy Meckana, senior editor geography and hisory, Britaine, 2011, p27.

3. Sabine Lefebvre et autres, L'empire romain au 3eme siècle- de la mort de comode au concile de Nicée, Ed Althand, France, 1997, p230.

4. César Carreras, op.cit, p290.

5. Michel Christole, Le Blé Africain et Rome, Remarques sur quelque document, Actes du colloque Internationale du Naples, Rome, 1991, p300.

6. Hoford Yar and Bevin way, the triumph of empire- the Roman world from Hadrian to Constantine -, Harvard university, USA, 2016, p210.

الصحراء إلى امتلاك حيوانات جر كافية لنقل سلعهم إلى المناطق المعنية، ربما من الممكن سعة 500ل من النبيذ يتم نقله على ثلاث جمال، يعني كل جمل يحمل أكثر من 150 لتر؛ ولكن إذا كانت كميات النبيذ كبيرة فيجب على هؤلاء الأهالي استئجار وسائل نقل إضافية، أي يدفعون أموالا إضافية فحيواناتهم غير كافية للنقل، وبالتالي تكاليف إضافية تدفع على عاتق المنتجين لنقل بضاعتهم¹.

لقد كان هناك تنظيم خاص فيما يخص إدارة النقل بالإمبراطورية؛ فبغض النظر عن المسؤولين وسعاة البريد وغيرهم ممن يسافرون تحت خدمة الدولة، كان عدد قليل من هؤلاء يستفيدون من النقل المجاني أما البقية كانت هناك وسائل نقل برية خاصة في كل مكان، أي ملاك حيوانات النقل بالمقاطعات التابعة لروما كالإفريقية، التي مهمتها تقوم بتأجير الحيوانات، والعربات المخصصة للنقل لمن يحتاجها². وفيما يخص أسعار العربات؛ فقد اختلفت أسعارها حسب حمولتها، وأن تكاليف النقل بواسطة العربات كانت أكثر ارتفاعا من النقل بواسطة الدواب والإنسان مثلما هو موضح في الجداول الآتية:³

نوع عربات النقل	عدد العربات	السعر (بالدونيقي)
عربة بعجلات من قطعة خشب واحدة بدون رزات	1	6000
عربة بعجلات ذات أجزاء	1	3500
عربة بعجلتين	1	800

يشار إلى أن تكاليف وأسعار النقل عند الرومان، تعتمد على أنواع وسائل النقل البحري أو النهري والبري، وعلى طول المسافة المقطوعة، بالإضافة إلى حجم السلعة، بمعنى وزن الأشياء المنقولة على تلك الوسائل خاصة المتعلقة بالنقل البري؛ لأنها تعتمد على الطاقة الحيوانية في سحب البضاعة، وعلى المسافة المقطوعة⁴، ولا يمكن حصر مسألة اختيار وسيلة النقل في العصور القديمة، إلى الأمور التي تتعلق بالتكلفة المالية فحسب؛ ولكن يجب التطرق إلى مسألة الريح في نقل البضائع أيضا، وهذا باحتساب ثمن البضاعة

1.D.j Mattingly et David j Busk, op.cit,p41 .

2.Paul Guirard, la vie privée et la vie publique histoire romain, libraire hachette, Paris, 1986 p330.

3. شافية شارن، المرجع السابق، ص ص 411، 418.

4.Pascal Arnaud ,op.cit, p143.

وتكاليف نقلها، والخسائر التي ستنتج عند نقلها¹.

فإذا كان سعر البغل ذو الحجم الجيد يكاد مرتفعاً مثل الحصان الريفي؛ فإن الحمار يعتبر أقل وسيلة من ناحية التكلفة، يكون دوره مهماً في المناطق الوعرة والجافة، كذلك يستمر في بعض الأحيان لساعات أطول، وقدرته على التحمل²، كما كان الخيل والبغل الأكثر شهرة في النقل، والأقل تكلفة مقارنة بتلك التكاليف التي يدفعها سائقي الإبل، وذلك بسبب المشاكل التي تحدث للقوافل عند المرور بوسائل النقل، ليس فقط على مستوى مقاطعات المغرب القديم، بل في كل البلدان والمدن الصغيرة من الإمبراطورية³. و فيما يخص تكاليف النقل مثلما هو موضح في الجدول:

وسيلة النقل	تكلفة النقل	السعر	الحمولة
النقل من طرف الإنسان	كل ميل	2ديناريوس	/
النقل بالعربات	1200رطل	12.5ديناريوس	على حمولة 600 كغ
الجمال	600رطل	5ديناريوس	على حمولة 300 كغ
الحمير	رطلان	2.5ديناريوس	الحمولة 80 كغ/1 كم

فقد كان النقل البري مكلفاً للغاية، قد أشير إلى أن النقل البري باهظ الثمن مقارنة بالنقل البحري ففي حالة التنقل من أحد أطراف البحر الأبيض المتوسط إلى الطرف الآخر، يكلف أقل من النقل البري لمسافة ما بين 120-160 كم برا، ولقد تركت مشكلة النقل لخدمة الأنونة في المدن الإيطالية أثراً واضحاً في المصادر القديمة ناهيك عن باقي المقاطعات⁴؛ فالنقل البري على سواحل البحر الأبيض المتوسط كان باهظاً من حيث التكاليف؛ ولكن إذا تم نقلها عن طريق النهر (بالقوارب)، تكون أرخص من طريق البر ولأن الزيت كان له قيمة اقتصادية، كان نقله بتكلفة أقل؛ لأن سعره كان مرتفعاً مقارنة بالحبوب، ولأن معاصر إفريقيا البروقنصلية وبقية المقاطعات كانت قريبة من البساتين؛ فقد قلل ذلك من تكاليف النقل⁵.

1. Stephanie Geodon, op.cit, p57.

2. Michel Molin, Archéologie et histoire des techniques du monde romain , actes du colloque de la société française d'archéologie classique, France, 2006, p92.

3. Stephanie Geodon, op.cit, p82.

4. Mostafa Zaabat, op.cit, p121.

5. Alan Bowman and Andrew Wilson, op.cit, pp 185, 210.

لعبت مدن تريبوليتانيا على سبيل المثال دورا في النقل والمواصلات، كما كانت طرق القوافل العابرة للصحراء توصل إلى سواحل طرابلس، وذلك بفضل النقل البحري الرخيص، الذي كان يجلب كل سكان الصحراء منها بلاد النوبة الذين يصدرن سلعهم عبر سواحل البحر الأبيض المتوسط منذ العصور الأولى فتكاليف النقل بحرا جذبتهم نحو الموانئ¹.

بسبب غلاء أسعار النقل البري داخل المقاطعات المنتجة؛ فإنه كان يمكنهم استخدام الممرات المائية الصالحة للملاحة داخل بعض المقاطعات؛ لأن النقل المائي يعتمد على قوارب النقل هي اقل تكلفة من النقل البري، ولا يهتم حاكم الأنونة بالنقل الداخلي لمقاطعات المغرب القديم؛ لأن المهمة تبقى شأنا إقليميا تقع المسؤولية على العامة المختصين في النقل، من مراكز الإنتاج إلى موانئ مقاطعات المغرب القديم، وفيما يخص التنظيم المادي للنقل النهري داخل الأراضي الرومانية كبلاد المغرب القديم؛ فالمصادر قليلة مقارنة بالوثائق الموجودة في مصر؛ ففي ظل الإمبراطورية الرومانية، كان النقل خاضع للعمل فيه الناقل نفسه أي هو المسؤول، حيث منحت السلطات المهمة لنقل الإمدادات للناقلين البريين إلى الميناء بشرط إن كان هذا الأخير قريبا، أما إن كان بعيدا فإن النقل يكون على عاتق الفلاح الذي يقوم برحلات دورية تحت إشراف البلديات، والتي كانت مسؤولة عن توزيع الضرائب وتحميلها، وتقوم بتنظيم النقل عبر مسافات أطول إلى مخازن شحن وتفريغ البضائع².

تقدم لنا وثيقة دوقلديانوس (Diocletien)، بصفتها الوثيقة التي اشارت إلى أسعار المواد، وتكاليف النقل منها نقل الزيت بواسطة العربات، كانت العملية تكلف 108% من قيمة الزيت لكل مائة ميل روماني، و86% على ظهر الحمار، أما بالنسبة إلى النقل عبر المجاري المائية؛ فإن التكلفة لا تتجاوز نسبة 13.6% بالنسبة إلى كل 100 ميل عند نزول مجرى النهر، و27.2% عند الصعود، من جهة أخرى بلغت تكلفة نقل الخمر عبر الطرق البرية نحو 160% أو 130% من قيمة المادة المنقولة لكل مئة ميل برية لا تتجاوز تكلفة النقل عبر المجاري المائية 18.2 بالمئة لكل مئة ميل في اتجاه السافلة، و36.4 بالمئة في الاتجاه

1.D.E Layens,op.cit,p17.

2.Henriette Pavis Descurat,op.cit,p206.

المعاكس، وإن عدم إستعمال ساكنة المغرب القديم مجاري الأنهار؛ فالنقل البري كانت تكاليفه مرتفعة¹. والأكثر من هذا كانت تكلفة تشييد، وإصلاح الطرق بمبالغ طائلة، وتقع مسؤولية صيانة الطرق في المقاطعات بالكامل على عاتق المدن (الخزينة)؛ لكن حتى إنشاء طرق جيدة لم يكن يحل المشكلة حيث بقي النقل البري باهظ التكلفة، مقارنة بالنقل البحري والنهري، ويشار إلى أن الطرق البرية، كانت هي الأكثر استخداما بالمغرب القديم؛ فقد نقلت كميات كبيرة من المواد الغذائية، رغم مشكل الأسعار². أما عن أجور الناقلين البريين³:

نوع المهنة	الأجرة اليومية بالدونيقي
سائق الحمر	25
سائق البغال	25
سائق الجمال	25

2. أسعار وأجور النقل البحري:

فيما يخص تكلفة نقل البضائع، كالحبوب على سبيل المثال، وعن طريق البحر الأبيض المتوسط نحو الضفة الأخرى، كان أرخص من نقل نفس الكمية من الحبوب لمسافة 57 ميل بریا، وربما كان هذا أعلى بمقدار 40 مرة نقل البضائع عن طريق البر وليس البحر، وفي حين أن نقل البضائع الأقل تكلفة، هو نقلها عبر مجاري الأنهار، وبالتالي يكون أكثر أهمية من النقل البحري، وبما أن الموارد الإيطالية كانت غير كافية من أجل إطعام سكان روما؛ فإنها نظرت إلى المناطق التي كانت قريبة، والسهولة الوصول إليها عن طريق البحر بطبيعة الحال؛ فكانت أولى المقاطعات هي جزر سردينيا وصقلية، وبمجرد أن غزا الرومان ساحل بلاد المغرب القديم، تم الاعتماد على فائض المنطقة لتوجيهه إلى روما⁴.

كما يشار إلى أن التجارة الأكثر راحة وربحا، هي التجارة البحرية، وهو ما نجده في تجارة موريطانيا

1. سميتر آيت اومغار، الماء والاستقرار في شمال إفريقيا....، المرجع السابق، ص 117.

2. Michel Rostoffetzef, op.cit, p138.

3. البضاوية بالكامل، مظاهر اقتصادية من خلال فسيفساء....، المرجع السابق، ص 151.

4. Gregory Aldert, op.cit, p189.

الطنجية باعتبارها مقاطعة رومانية ؛ فبفضل موانئ المحيط الاطلسي والبحر الأبيض المتوسط، تم الاعتماد على التجارة البحرية لهذه المقاطعة رغم بعدها، إلا أنها كانت ناجحة، هذا مقارنة بالتجارة البرية، وحتى لو كانت لأخطار البحر عواقب في المقاطعة الطنجية ¹، وكانت محظوظة بالإمبراطورية الرومانية إذ معظم سكانها يسكنون في منطقة بيزاوية الشكل ومركزها روما، ويحيط البحر الأبيض المتوسط بكل شواطئ المنطقة، في الوقت الذي كان فيه النقل البحري أرخص وأسرع بدرجة ملحوظة مقارنة بالنقل البري ².

فبالنسبة للنقل البحري يكون الشحن أرخص بكثير بحوالي 1.3 بالمئة (ذكرناه في الجدول السابق من الفصل الثاني) من سعر البضائع المنقولة مثلاً لكل 100 مودينوس من القمح برياً، أما بالنسبة لسعر الزيت فكان تكاليف عملية عصره تتضاعف عن قيمة نقله، وعند نقله لكل 100 كم فتزداد تكاليف النقل هنا كذلك ³، ويتم تحديد سعر النقل حسب الطريق المستخدم أما براً أو بحراً، أما دفع ثمن النقل يتم أما عند وقت تحميل البضائع، كذلك عند نهاية النقل أي عند وصول البضائع في آمان ⁴.

يظهر بأن الخطوط البحرية المنطلقة من أوروبا نحو بلاد المغرب القديم أو العكس، لقد كانت على العموم أقل في التكلفة، ويستثني ذلك خط إفريقيا صقلية؛ فكان من المفروض أن يكون أرخص الخطوط ثمناً نظراً لقصر مدة الإبحار وعبره؛ ولكن لاشك أن الضغوط عليه، جعلت ثمن النقل باهضاً، وإن مدة الإبحار انطلاقاً من موانئ المغرب القديم في اتجاه موانئ أخرى متوسطية، وعلى رأسها ميناء أوستيا كانت على العموم قصيرة وسهلة ومعلوم أن طول المسافة أو قصرها، وحسب القاعدة العامة التجارية، بأنها ستعكس على تكلفة السفر، وعلى أثمان البضائع المصدرة، ويظهر أنها تحكمت آليات أخرى في الأسعار؛ نذكر كثافة استعمال الخط البحري، ومختلف الضرائب المفروضة على البضائع، ويظل النقل البحري أقل تكلفة من النقل البري وعلى حد قول جل المختصين في الملاحة التجارية القديمة؛ بأن النقل البحري يمكنهم من نقل حمولات كبرى، وفي مدة قصيرة في حالة ملاحه جيدة، ويربط النقط التي لا تمتد

1.Ahmed Siraj,opcit,p412.

2.شارل عيساوي، تأملات في التاريخ العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، لبنان، 1991، ص50.

3.George Vallet, les dévaluations à Rome -époque républicaine et empire-,EFR ,Rome, 1978,p p 109,112.

4.Louis Ferrary et homage a jean, op.cit, p 73.

لها المسالك البرية، مما سيضاعف من قيمته، وغابت الوثائق التي أثبتت لنا أثمان النقل في هذا الزمن ، إلا أن مرسوم دوقلديانوس (L'édit de Dioclétien) أمكننا من الاطلاع على أثمان النقل بالنسبة لمعظم الخطوط البحرية بالمتوسط¹:

إسم المسلك البحري	التسعيرة بالدينري (Deniers)
شمال إفريقيا – صالونيك	18
الشرق – إفريقيا	16
شمال إفريقيا – بامفيليا (Pamphylie)	14
شمال إفريقيا – آخاي (Achaïe)	12
شمال إفريقيا – الإسكندرية	12
شمال إفريقيا – إسبانيا	8
شمال إفريقيا – آسيا	8
شمال إفريقيا – صقلية	6
شمال إفريقيا – بلاد الغال (Gaule)	4

كان بودنا التحدث عن ثمن حمولة المراكب الراسية عبر سواحل بلاد المغرب القديم، منها موريطانيا القيصرية، كما هو الحال بالنسبة لحمولة العربات؛ لكن يتعذر علينا ذلك بسبب صمت المصادر الأدبية والمادية، وكل ما يمكن قوله فيما يخص سعر النقل البحري، هو انه كان أرخص من سعر النقل البري كما رأينا في أسعار مختلف الاتجاهات، وإن اسعار النقل نحو آسيا الصغرى، ومناطق الشرق غير محددة، يشار إلى ان تكاليف النقل لم تحدد على أساس طول المسافة، ما دامت هذه أكثر ارتفاعا نحو صقلية مقارنة نحو بلاد الغال، وقد يعود سبب الاختلاف في الأسعار، إلى صعوبة الملاحة أو حالة الأمن بالطرق².

بالرغم من أن ثمن النقل البحري الغير الباهظ؛ لكن ملاك السفن العاملين في نقل الأنونة بمختلف الخطوط البحرية ، تم منحهم فقط نسبة 4 بالمائة كعائدة، باستثناء السفن القادمة من بلاد المغرب القديم

1. البضاوية بلكامل ، لمحة عن الملاحة التجارية ...، المرجع السابق، ص ص 169، 195.

2. شافية شارن ، النشاط التجاري...، المرجع السابق، ص 535.

لديها فائدة 1 بالمئة فقط مقابل نقل البضائع، منحت القوانين راتبا قدره 1 سولديوس لكل 1000 موديوس من القمح وامتيازات يتحصل عليها العامل لاحقا، كما هو معلوم للملاحين وملاك السفن، كان لهؤلاء العاملين في النقل وسطاء، يحتكرون نقل جميع الأشياء التي نقلتها إلى روما¹.

لقد كانت أجور الموظفون (Salarium) في مختلف المهن متعددة، ومنها أجور المهن الحرة على نطاق اوسع، حيث تختلف باختلاف الحرف والمهن، وطبيعة الخدمة التي يقدمها الموظف، وهنا تختلف الأجور كذلك فالحرفيين والمهنيين المستقلين الصغار، يتم دفع لهم أموالهم من خلال الخدمة، أو ما ينتجون أو ما يقومون به من عمل، ويشار أن الذين كانوا يعملون لوحدهم (كملاك السفن) فعددهم قليل، أما الذين ينتمون في عملهم إلى سيد آخر أو مالك (كعمال السفن)؛ فإنهم يشتغلون تحت سلطة المالك، وبالتالي يتلقون أجرا مقابل عملهم²؛ فملاك السفن كانت تدفع لهم أجورهم مقابل الخدمة التي يقدمونها، وكانت أجرة منتسبي النقل هي من مداخل ضريبة النقل (portuuium)؛ لكن مع بداية القرن الثالث للميلاد تم استبعادهم من هذه الأجرة، ثم من النقل البحري بصفة عامة، وذلك من أجل الاقتصاد في الاموال التي كانت تدفع لهم وتوفيرها لصالح الدولة³.

أما عمال السفن كانوا يتلقون أجورهم من عند ملاك السفن⁴، و من اجل توزيع الحبوب، والنبيد والزيت وبيعها بأسعار منخفضة استلزم أن تتمتع المركبات البحرية الناقلة لتلك المواد بالامتيازات المشتركة لجميع أولئك الذين يزودون روما عن طريق التجارة؛ ولكن كان على الدولة الرومانية أيضا أن تضمن لهم كذلك أجرا أو سعرا عادلا للنقل (Vecturae)، بلا شك لكي يستطيعون الاستمرار في المهنة، ويشغلون فيها وتستفيد الدولة منهم، لكن العمال التابعين لمقاطعات المغرب القديم رأينا عكس ذلك⁵.

1. Joseph derious, op.cit, p86.

2. Mirelle Corbier, Salaire et Salarial sous le Haut empire, In :les évaluation à Rome ,v2, EFR Rome, 1980, pp 36, 72.

3. Henriette pavis Ducurat, op.cit, p209.

4. René Cagnat, l'annone Afrique ,op.cit, p 271.

5. Jean pierre waltzing, op.cit, p43.

II. ضريبة النقل (البورتوريوم):

1. الوسائط المفروض عليها ضريبة النقل:

إن ضمان وصول المواد الغذائية، وغيرها من منتجات المغرب القديم إلى روما، لا يتوقف على تشييد الطرقات وبناء الموانئ فقط، بل يتطلب عملية تنظيم وجمع مختلف الضرائب، وفي هذا الباب أجبرت إدارة الضرائب كل المعنيين بدفع الضرائب¹، وكانت من بين الضرائب التي فرضتها روما هي ضريبة البورتوريوم (Porturium) وهي ضريبة على النقل؛ ولكن منذ سنة 60 ق.م، تم توقيفها في الأراضي الرومانية حتى في إيطاليا، وهي من الضرائب التي أشرف الجمارك على تحصيلها، ومع ذلك فقد تم بعثها من جديد من قبل يوليوس قيصر (Jules César) فطبقت في المقاطعات، وكانت مداخل الخزينة كبيرة جدا بفضلها².

يتم فرض البورتوريوم أو ضريبة النقل على البضائع، كذلك تم تحديد الأراضي التي تمر منها البضائع والتي ستحصل عبر الضرائب، وبورتوريوم (Por-tus) في الأصل كلمة تعني حق المرور، كما كانت من الضرائب المباشرة تدفع عند مداخل المدن الرومانية، وعلى الطرق، وهي الرسوم الجمركية على البضائع³ وضريبة البورتوريوم التي كانت تحصل في مناطق معينة أشرفت عليها الإدارة الرومانية⁴.

لقد فرضت هذه الضريبة على المنتجين أيضا، الذين يستخدمون الطرق عند نقلهم للبضائع وغيرها وأخيرا يتم دفع تلك الحقوق كذلك في الموانئ، ولم تكن المراكب خاضعة للبورتوريوم يعني هنا المقصود وسائل النقل كدواب الحمل والعربات وفرقها (قادتها) وغيرها من وسائل، تؤكد تعريفه زراي هذه الحقيقة فهي تنص على أن حيوانات الجر لا تخضع لأي رسوم(أنظر الملحق رقم18ص206)⁵.

كان المعيار الأساسي لفرض ضريبة البورتوريوم هو عند المرور بين المناطق الإقليمية، منها عند التنقل

1. محمد الحبيب بشاري، موانئ شرق موريطانيا القيصرية....، المرجع السابق، ص337.

2. Charles Daremberg, Dictionnaire des Grecques et romaines, Librairie hachette, Paris, 1875, p 114.

3. René Cagnat, Etude Historique, op.cit, p2.

4. p. Gauckler, "Carthage", in archéologie africaine, Vol8-9, mission archéologie française, tunisie, 2009, p22.

5. Sigfried J de leat, Portorium étude sur l'organisation douanière chez les Romains à l'époque Haut empire, de templet, France, 1994, pp 330, 428.

بين إيطاليا والمقاطعات، و يعرفها روني كانيات (René Cagnat) إنها ببساطة ضريبة العبور أو ضريبة النقل التي يتم فرضها على البضائع التي تم تحديدها من طرف الرومان، والتي كان يتم تسديدها في الوقت الذي تمر فيه عبر أراضي المقاطعات التي كانت تابعة لروما، وهذه الضريبة يتم دفعها في الموانئ إلى الجمارك كرسوم أو على الحدود أو عند مداخل المدن أو عمل الطرق، وقيمتها كانت غير ثابتة¹.

فمثلا ابتداءً من عهد تراجان وهادريان، تم تخفيض قيمة الضرائب عما كانت عليه سابقا، لكي تكون ضرائب مقبولة و بسيطة، ومن الضرائب التي مسها قرار التخفيض، تلك الضرائب المفروضة على النقل²، ويشار إلى أن هذه الضرائب التي قامت السلطات بفرضها، قد كان يتم بأموالها تغطية تكاليف النقل، والتي تكون بوسائل النقل المستأجرة (برية/بحرية)، والتي تقوم بدورها بالعديد من الرحلات³.

عندما اتخذ الأباطرة الرومان تدابير لضمان وصول التجار القادمين من المغرب القديم إلى روما، نجد الإمبراطور كلوديوس قد أعطى ضمانات لدفع قيمة واردات القمح، كذلك قد أعفى نيرون جميع ملاك السفن من الضرائب التي كانت مفروضة على سفنهم المستخدمة في النقل وهذا لتسهيل نشاط النقل⁴.

فلما أصبح نقل القمح عينيا على عاتق المقاطعات فيما وراء البحار منها ببلاد المغرب القديم؛ فقد أصبحت جمعيات التجار وملاك السفن من اهتمامات الإمبراطور نيرون في كافة المقاطعات، لهذا قد أمر نيرون حكام المقاطعات بالمغرب القديم، اعفاء ملاك السفن من دفع الضرائب⁵؛ فقد تم إبقاء دفع الضرائب من قبل كافة سكان روما حتى الأغنياء لتغطية العجز، بينما أصحاب السفن المستخدمة في نقل الأنونا، قد توقفت السلطات في إدراجهم في تعداد دافعي الضرائب (أشرنا سابقا لشكوى ملاك السفن فيما يخص الضرائب)، كذلك لتشجيعهم على العمل⁶.

يجدر الذكر أن الضرائب عند الشعب الروماني، تستند في المقام الأول إلى ثلاث نقاط هي: النقل

1.Pol Troussel, "le tarif de Zérai", In AN AF, t66,n 38-39,France, 2002,p360.

2.Marie Brigitte, les réseaux d'entrepôts dans le monde romain, Ed casa val saquer, Madrid, 2001,p24.

3.Jean Dreliat ,les rentiers de l'impôt –recherche sur les finances municipales dans la bar orientes aux Ive siècles ,Académie der wissenchaften,France,1993,p120.

4.Maurice sartre, op.cit, p447.

5.Tacite,Annales, IV, L.

6.Joseph deriouse, op.cit,p92.

والزراعة والمداحيل، ولكن لا يمكن لأي من هذه النقاط أن تضمن نسبة الضريبة الإجمالية، فمثلا ضريبة البورتوريوم فحجم حركة المرور غير ثابتة أي حركة البضائع، و التي تسمى حق الميناء والرسو إضافة حق الموانئ والخروج، وكانت هناك بوابات لتمرير البضائع عبرها، التي تعبر أبواب المدن مع الدخول والخروج كذلك تم دفع الضرائب عند الجسور التي تعبرها، كانت القوانين هي التي فرضت دفع الضريبة عند النقل بريا وبحريا، إلا الإعفاءات التي يعطيها الرومان للبعض ولتشجيع التجار على الاستيراد أكثر، ويشار الى أن الإعفاءات الضريبة مست كذلك القادة العسكريين وحكام المقاطعات عند تنقلهم، تمتعوا بالحصانات أعفقتهم التبعية لإدارة الضرائب¹.

تبين التعريف الجمركية لزراي المنتوجات الخاضعة للضرائب، منها المواد الغذائية، والتي يتم نقلها عبر الشاطئ²؛ فتم فرضها على المواد الغذائية، كاللحوم والنبذ داخل الإمبراطورية الرومانية، كإضافات بمثابة ضرائب عينية تدفع عند النقل، وتهدف لتغطية تكاليف النقل، وكتعويض للخسائر³، كما كانت التعليم الرومانية أن يدرج سعر قيمة الرخام، التي ينبغي أن يتم التصديق عليها، بإيصال شهادة مطابقة في نظام الضرائب عند التصدير(تسلم من قبل جباة الضرائب)، مع قيمة التحميل كذلك النقل، وبالتالي سيكون الربح بنسبة 12%، وهو ما يعادل ثمن النقل البحري للبضائع⁴.

كما فرضت روما عواقب عند تمرير البضائع دون دفع الضرائب عليها، وتعد أكثر خطورة هنا يطبق القانون على المخالفين فيتم مصادرة الأشياء المستخدمة في النقل، خاصة إذا كانت البضائع محظورة وكان ملاك المركبات أو السفن يعتبرون شركاء في المخالفة، كما يعتبر الناقل بصفته جاني في المخالفة ومتهرا من قوانين الضرائب، وهي مطبقة بكل المقاطعات الرومانية بما فيها بالمغرب القديم⁵.

نرى من خلال تعريف زراي أن كل أنواع البضائع، كانت تخضع للضريبة بأشكال مختلفة، بينما في

1.J.c Boulenger ,Traité les Impôts du peuple Romain ,Guillaumin éditeurs ,Paris,1871, pp 19,20 .

2.Pol trousset, "de la montagne au désert et maitrise de l'eau" ,in revue de l'occident musulmane de la méditerranée, n41 42,France,1986, p97 .

3.Roger Remonder, la Crise de l'empire romain , presse université de France, France, 1970,p112 .

4.Mustapha Khanoussi,op.cit,p99.

5. M.Vigité, Des Douanes dans l'empire romain ,imprimerie de la société l'ancienne de géographie ,Paris,1884,p88.

المقاطعات الأخرى كانت تخضع للتوريد، كما ينتشر قبضة الضريبة حسب تعريفه زراي بكل مقاطعات المغرب الرومانية، والأشياء العائدة للدولة لم تخضع للضريبة حسب نقيشة زراي، وهي البضائع الموجهة من طرف الجمارك الرومانية، والأشياء التي يأخذها السفراء الأجانب من روما إلى بلادهم، ما لم يكن تصدير هذه المواد ممنوعا من قبل السلطات عند الرحلة، وتمس ضريبة البورتوريوم جميع العمال في البلاد بالإمبراطورية باستثناء الإعفاءات التي تعطى من قبل الأباطرة لبعض الأشخاص والوسطاء (كالناقلين)¹. كذلك من أنواع البورتوريوم، نجد تلك الضريبة التي كانت تفرض على أي بضاعة، والتي تعبر الحدود الجمركية المقامة على الطرقات، والجسور والممرات الجبلية، والنهرية وغيرها، وتبعا لهذه المواقع تنقسم هذه الضريبة إلى ضريبة عبور برية (Portotium terrestre)، وضريبة عبور بحرية (Maritimum Portotium) ويعفى من دفعها شخصيات معينة في الدولة، كالإمبراطور وأسرته وغيرها من الشخصيات والتي سبق ذكرها، بالإضافة إلى هؤلاء، استفادت بعض المدن الحرة من الإعفاءات الجمركية كهيبو ريجيوس، وبعض السلع الموجهة للأسواق (Nendinae Imnites) مثل سوق عين الكرمة (Enadau capense) بقسنطينة بعد الإمبراطور على طلب صاحبه، إلى جانب الأشخاص والمدن والأسواق، قد أعفيت بعض السلع من هذه الضرائب عند نقلها؛ كالحوانات المفترسة الموجهة لألعاب السيرك، وبناء على تعريفه زراي أعفيت حيوانات وعربات النقل، كذلك كانت الأدوات ذات الاستعمال الشخصي، حتى العبيد الذين يطفقون المالك، وقطعان الماشية الموجهة للرعي، والسلع الموجهة للجيش²، هذه الأخيرة كذلك كانت معفاة من ضريبة العبور، والتي كان ينقلها لهم مجموعة من التجار أو الناقلين (Conductore)³.

بالإضافة إلى البضائع المخصصة للأفراد العسكريين والإداريين، والتي كانت فيها الكثير من حالات الإعفاء، كان على أي شخص مسؤول عند نقلها، يوقع بيده تشهير لنقلها، وإرسالها إلى المسؤول عن

1.J.B Mispoulet ,Instituions politique des Romains ,t2,Adurand et redonne laurier éditeurs ,Paris ,1883,pp 264 , 266.

2.شافية شارن، (النشاط التجاري....)، المرجع السابق، ص ص 339، 401.

3.محمي عزالدين، "نقيشة زراي قراءة في القانون الجمركي والطرق التجارية في جنوب نوميديا"، مجلة العبر للدراسات التاريخية والأثرية في شمال إفريقيا، م4، ع1، جامعة ابن خلدون تيارت، 2021، ص 15.

الجمارك (Publicani)، وبالتالي فإن الأخيرة تفرض الضرائب على الفائض فقط، وقد منح هذا الشأن الأباطرة تراجان وهادريان هذه الامتيازات، وهي إعفاء المسؤولين من البورتوريوم¹.

2. الوسائط المخصصة لجباية ضريبة النقل:

كانت هناك إدارات مختصة هي من لها الحق في عملية جباية كل الضرائب؛ لكن مع عهد تيبيريوس (Claudius tiberius) (14-37م)، تم انتزاع منها حق جباية ضريبة البورتوريوم، ومع مرور الزمن فقدت الإدارات الجمركية أهميتها ثم اختفت، ومما ساعد على ذلك تدخل السلطات للحد من نفوذها، وبالتالي أضعاف الأرباح التي كانت تحصل على معظمها، وما أن حل عصر تراجانوس حتى عوضت كل هذه الإدارات بالوكالات (conducateur)، وحل محل عبيد الإدارات الجمركية العبيد التابعين لهؤلاء المسؤولين الجدد، وتعدّر الملاحظة أن اسم الوكلاء (conducateur)، قد أستعمل فقط في بلاد المغرب القديم وغاليا ولبيريا، إلى غاية عهد ماركوس أوريليوس كانت الرسوم الإفريقية من بينها البورتوريوم تجمع من طرف شخص حسب النقوش سمي بإسم وكيل الرسوم الإفريقية الأربعة (conducateur Quator Publ Afr) ثم حدث تعديل وأوكلت المهمة إلى (Procudeur IV Publicorium)، ذلك ابتداء مند عهد الإمبراطور سيبيستيموس سيفيروس².

إن ضريبة البورتوريوم التي تم فرضها بالمغرب القديم، وحددت مراكز جمركية لتحصيلها كموانئ قرطاج ولبتيس ماغنا، والمحطات بالداخل بستييفيس وكويكول؛ قد خصصت لها روما قابض أو موظف الجمارك والذي كان يسمى بالبواب، مهمته تحصيل البورتوريوم ومراقبة السلع، وحتى قد العبيد عملوا بالمكاتب الجمركية كمكتب كويكول³، وعندما كان شحن البضائع يمر عبر عدد من الموانئ؛ فكانت هذه الموانئ مجهزة بمكاتب للجمارك، وهذه الأخيرة أوكلت لها مهمة ضمان تحصيل الرسوم، والتصديق على تمرير البضائع والسماح بتسويقها، كذلك بإعادة تفريغها نحو وجهاتها، كما سهلت هذه الإجراءات الجمركية

1. Claudia Mottin, Le Control de la mobilité de personnes da l'empire romain, EFR ,Rome ,t112,2000,p984.

2. آسيا مسعودي، المرجع السابق، ص 69.

3. Jesper Craslen, Vilici and Roman estate managers until ad 284, Lerma di bretshneider, Rome, 1995, pp 47,50.

نقل البضائع لمسافات طويلة بطرق قانونية¹.

كما كانت بوابات البلديات (Municipal) محطة لتحصيل الضرائب في الإمبراطورية، كما وضعت السلطات الرومانية قائمة للموانئ، التي تم تحديدها لتحصيل الضرائب المفروضة على البضائع عند عبورها والخاضعة لمراقبة الجمارك من بينها موانئ المغرب القديم، كان على القوافل أن تمر إليها لتسديد الضريبة². ليس لدينا معلومات كافية عن النظام المالي، الذي طبقه الرومان خلال غزواتهم لبلاد المغرب القديم ويبدو في بعض النقوش، أن بلاد المغرب القديم دفعت أربعة ضرائب مختلفة، لصالح الخزينة العامة، حيث تم تكليف وكيل خاص لتحصيل الضرائب، ويصعب الحصول على أي فكرة عن النظام الجمركي، الذي يتبعه الرومان في بلاد المغرب القديم؛ لكن دلت تلك الوثائق على أن الجمارك الرومانية، تركزت في موانئ البحر الأبيض المتوسط، وبالأخص محطتان معروفتان على الساحل، ففي مقاطعة نوميديا هما روسيكادا وكوولو (كولوا)، حيث تم اكتشاف مجموعة من الأدلة منها أضرار الرصاص المستخدمة في إدارة الجمارك اما المحطات التي حفظت على تلك الأدلة نجد محطة زراي التي تم الإشارة إليها من خلال لوحة بوتينغر وخط سير أنوطنين، كلاهما يقعان في الطرق المزدوجة المؤدية من الصحراء إلى موريطانيا القيصرية، وهذه المحطات أقيمت لتحصيل الرسوم مراقبة البضائع التي تمر من إحدى المقاطعات في المدينة، أو قد تكون تهدف إلى دفع حقوق البضائع إلى قابض الضرائب التي دخلت المقاطعة القادمة من الأجزاء التي كانت تخضع للهيمنة الرومانية، هذه المحطات هي الوحيدة المعروفة بالمقاطعات الرومانية ببلاد المغرب القديم على الرغم من أنها تقع جميعا في مقاطعة واحدة (موريطانيا القيصرية)³.

فقد تم العثور على نصب (أنظر الملحق رقم 18ص206) هو بمثابة تعريف جمركية، قد تم تأريخها عام 202م ووضعت من طرف القنصلية الثلاث في عهد سيستيميوس سيفيروس تم اكتشافه في أنقاض الزرع (زراي القديمة) الواقعة في ولاية باتنة بالقرب من واد السلام ، وتم نقل النصب إلى متحف اللوفر وهذه

1.Pascal Arnaud,op.cit,p115.

2.France Jérôme, Les revenus douaniers des communautés municipales dans le monde romain (République et Haut-Empire), In: Il capitolio delle entrate e della finanza municipale in Occidente ed in Oriente, EFR, France, 1999,p107.

3.M.Vigité, op.cit,pp 85, 86.

النقيشة تدل على أن أباطرة كل من قيصر لوسيوس سيستيسموس سيفيروس، وماركوس أوريليوس الذين التقوا لكونهم قناصله، وقاموا بتدشين محطة لجباية ضريبة العبور (البورتوريوم)، أما كلمة بورتوم (Portum) الموجودة في النقيشة تدل على مكتب البورتوريوم الذي تم الإشارة إليه في لوحة بوتينغر، والمحطة تقع على بعد 345 ميلا من ستيفيس، ومن المحتمل أن موقع زراي، كان جزءا من نفس الخط من المراكز الجمركية وإن الرسوم تم دفعها في تلك المحطات في وقت واحد، والتعريفة الموريطانية فرضت رسوما محددة، وكانت طبقا لمعايير أي حسب عدد أو وزن أو قياس البضائع الخاضعة للتعريفة الجمركية¹.

كما احتفظ الرومان بالضريبة التي فرضها القرطاجيون على الأرجح؛ لكن قيمة الضرائب المحصلة في العهد القرطاجي لم تستمر مع العهد الروماني، حيث تم تخفيض هذه القيمة لأنواع معينة من الضرائب بالإضافة إلى هذه الرسوم الجمركية (ضريبة النقل)؛ فإننا نعتزف بأنه قد تم تحصيل رسوم العبور الموضوعة على أسس معينة من خلال تعريف زراي، إن البورتوريوم في جميع الأراضي التابعة للإمبراطورية الرومانية في إيطاليا في المقاطعات، وبين العهدين الجمهوري والإمبراطوري على كل الجمارك (Douanos)، كان ينظر إلى الضريبة أنها كانت مرتفعة في بعض المقاطعات، بالإضافة إلى ذلك حيث احتفظ الرومان في البلدان التي تم احتلالها بالتشريعات المالية السابقة، قد وجدت الحفاظ على التعريفات الجمركية أو تعديلها وسيلة تأثير، كانوا يعرفون كيفية إستخدامها لصالحهم، فمثلا البورتوريوم من أجل تسيير نشاط النقل².

كما يشير نص لاتيني إلى تشييد مركز للأنونة في كويكول (أنظر الملحق رقم 17 ص 205)، وهي التي كانت في مدة سابقة الحد الفاصل بين نوميديا وموريتانيا، وتلك النقوش التي تعود للعصر الروماني تدل أنه تم إنشاء مركز جمركي في كويكول، ومن خلالها تم تحديد الحدود الجمركية بين المقاطعتين، يشار إلى أن الإمبراطور فلافيوس هو من شيد مركز لجباية البورتوريوم بكويكول³.

خصصت محطة روسيكادا لتحصيل البورتوريوم أيضا، وكذا محطة سيغا (Sigus)، وفي البريد الجمركي بزراي كانت مهامه أيضا هو مراقبة السلع التابعة للتجار القادمون من تاكاب وغيرها، وفي الوقت الذي

1.Fabien Thibault, Les Douanes chez les romains, Ernest Leroux éditeur, Paris,1888,pp 47, 50.

2.M.Vigité, op.cit, pp 87,88 .

3.Albertini Eugene , " Une Inscription de Djemila " , In :CRAI ,N4,France,1924,pp 255,256.

كان في طريقهم لدخول موريطانيا، اضطرت القوافل التجارية إلى دفع البورتوريوم، والتي تعود للخزينة¹. كما تم العثور في سطيف على نقش يؤكد على وجود محطة جمركية بها، سبب اختيار هذه المحطة هو اتصالها بإيجيجلي وكويكول وروسيكادا، إضافة إلى محطة (Henchir inhiemns) (bisica) القريبة من روافد وادي مجردة (Bargrada)، إضافة إلى هذه المكاتب، والمحطات التي أنشئت في المناطق الداخلية وبالموانئ كذلك كانت مكاتب البورتوريوم منها قرطاجة، أوتكيا، روسيكادا².

ومن محطات تحصيل ضريبة النقل أو مرور البضائع، أو البورتوريوم بصفة عامة تحت إشراف الجمارك نجد ببلدية ميلاف كذلك³، وبما أنه امتد تقييد الناس بدفع ضريبة البورتوريوم بمقاطعات المغرب القديم بما فيها مقاطعتي نوميديا وموريطانيا القيصرية إلى هذه النقاط؛ فإنه لا يستبعد أن تكون موريطانيا الطنجية مثلهم كذلك التي لا تتوفر لدينا معلومات دقيقة عنها إلا أنها كانت جزء منها⁴.

أما في عهد الإمبراطور سيفيروس، استحدث هذا الإمبراطور مكتبا خاصا بروما لاستقبال مداخل مداخل ضريبة العبور، والحصل عليها من أراضي مقاطعات المغرب القديم، ويقع المكتب المركزي لكل مقاطعة جمركية في المدينة الرئيسية، وأقيم مكتب لتحصيل البورتوريوم بمدينة قرطاجة، والجدير بالذكر أن قرار الإمبراطور العمل بنظام الجباية المباشرة، وقد جاء بعد ملاحظتهم الفوائد التي يستفيد منها الموظفين المحصلين لمداخل ضريبة العبور، ومن ذلك ضرورة استعادة هذه المداخل لصالح الإمبراطورية⁵.

لكن يجب الإشارة إلى أنه عندما يتم نقل الأموال المحصلة من الضرائب، ومنها البورتوريوم المفروضة على المقاطعات إلى روما، كانت العملية صعبة للغاية؛ فتحويل الأموال اعتبر عملا شاقا في العالم القديم ككل، بما أنها تتضمن أحمال السفن والعربات من العملات الفضية والسبائك؛ فإنها تحتاج للحراسة منذ

1. René Cagnat, Etude Historique.... ,op.cit, pp74,75.

2. آسيا مسعودي، المرجع السابق، ص70.

3. Stéphanie Guedon ,op.cit, p157.

4. Sigfried j de leat,op.cit,p255.

5. دليلة بورني، تطور النظام الضريبي الروماني في شمال إفريقيا، رسالة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ القديم، كلية العلوم الإنسانية، قسم التاريخ، إشراف: محمد البشير شنيقي، جامعة الجزائر، 2000 2001، ص77.

أول وهلة من خروج الأموال لنقلها برا وبحرا، فقد كان عملا متعبا ومكلف نقلها¹.

III. صيانة الطرق:

1. قطاع الطرق برّيا:

انتشر القراصنة عبر البحر، وقطاع الطرق برّيا في العديد من المناطق خلال هذه الفترة، بما فيها بلاد المغرب القديم؛ فكان على الرومان توفير رجال لتأمين كل الطرقات منها البرية، وتدعيمها بمنشآت كالحصون والأبراج ومحطات للحراس²، ومن أجل حسن استغلال الأرض كان ذلك مرهونا بالتحكم في الحالة الأمنية بالمناطق، وهذا ما توفره شبكة الطرق الآمنة، لذا كان لابد من شق الطرق الرئيسية، التي تربط بين مختلف المدن الداخلية والساحلية، تليها دعم المدن بشبكة طرق ثانوية بفروعها ثم العمل على تأمينها بالمرافق الدفاعية، لتحقيق روما أهدافها المتمثلة في تشكيل خطوط دفاعية لإخضاع السكان المحليين وضمان الأمن، وتوفير وسائل النقل الآمنة للسكان، وبالتالي الربط بين مختلف عناصر المجتمع (الريف والمدينة)، وهذا من أجل استغلال القدرات الريفية، وجعلها في خدمة المدينة، وضمان نقل البضائع بمختلف أنواعها من مناطق إنتاجها إلى مراكز تجميعها وتخزينها³.

وبالأخص الطرق التي شيدتها روما؛ فهي تحتاج إلى حمايتها، والدفاع عن المتنقلين عبرها، خاصة أنها كانت تستخدم في النقل في جميع الأوقات؛ ولكن إن كانت هذه الطرق مفيدة للعربات، إلا أنه لم تكن مناسبة للحيوانات وراكبيها؛ لأنهم يخشون هذه الطرق بسبب السرقة⁴، وابتداء من عهد أغسطس كان من الضروري توفير العربات والحيوانات في نقل المسؤولين والأفراد العسكريين؛ لأنه ربما منذ العهد السابق الجمهوري كان معظم مسؤوليتهم هي الحفاظ على الطرق وحمايتها⁵؛ فحركة التجارة التي عرفت ازدهارا

1. John Richardson, Roman provincial Administration (227B.C to 117 AD),Bristol classic press , Britain,1994,p39.

2.Theodore Mommsen, Histoire Romaine, Trad : C. A Alexander, t8, Librairie a France, Paris, 1872, p157.

3. بوشارب سلوى، " أنماط العمارة الدفاعية بمنطقة قلالة خلال الفترتين الرومانية والبيزنطية "، مجلة الحوار الفكري، م11، ع11، جامعة أحمد دراية أدرار، 2016، ص 62.

4. Maurice sartre,op.cite,p83.

5.Sussan Matteredne, op.cit,p144.

ملحوظ قبل الاحتلال الروماني ، كانت تعتمد على وسائل النقل بنوعيه البري والبحري من جهة، فضلا عن تأمين طرق القوافل بالداخل من جهة أخرى؛ فكان على الرومان الاستمرار في حماية الطرق¹.

فبالرغم من تشييد شبكة الطرق في الموريطانييتين (القيصرية والطنجية) مثلا في ممرات آمنة، حيث تم تطويرها بمرافق، كما تم تدعيم الطرق بحراس ثابتون في المحطات الموجودة بها، التي كانت بعيدة عن المدن وبالرغم من هذا الدور الذي لعبته السلطات الرومانية في محاربة السرقة لأجل تحقيق الأمن، إلا أنه ذلك لم يمنع هؤلاء الحراس الثابتون من هجمات السكان المحليين، منها الحادثة التي تعرض لها الحارس نونيوس داتوس (Nonius Datus)، والذي جاء من لمباز المعروفة باسم تازولت (Lambaesis) برفقة مجموعة من الحراس، حيث هجم عليهم قطاع الطرق في مكان ما بين ستيفيس (سطيف حاليا) وصالداي (Bougie) وقد وجد نفسه عاريا؛ لكنه على قيد الحياة، واحتاجت روما إلى اختصاصيين في قمع قطاع الطرق؛ فقد اشتهرت موريطانيا القيصرية بعنفها بكثرة قطاع الطرق، لهذا تم تدعيم المناطق الخطيرة والمهددة من طرفهم بشكل خاص بأعمدة محصنة صغيرة، أو حتى حصون حقيقية وبأسوار متينة².

لقد كان سكان الصحراء الذين يستخدمون الخيول والحمير والثيران، كوسائل للنقل لممارسة التجارة ولهم مختصين لمراقبة القوافل التجارية؛ لأنه كان عندهم انتشار لقطاع الطرق، خاصة بواحات الجرمنت فقد تشكلوا في عصابات، تنفذ أعمالها الشريرة في الطرق المؤدية إلى المدن الساحلية، وكانت روما تتجند لمعاقبتهم³، حتى أراضي الجرمنت تعج بقطاع الطرق، ويعتدون على المارة عبر الطرق من جيرانهم⁴.

يذكر بلينيوس أنه كان من الصعب على الرومان شق طريق نحو الجرمنت، ويعود ذلك بسبب قطاع الطرق، إلى أن اكتشفوا طريق قصير نحو أويا، وبعد ما شن الإمبراطور فساسبسيان (flavien Vespasien) (69-79م) الحرب عليهم¹، وقد اهتم الرومان بتأمين طرق القوافل، ضد اعتداءات قطاع الطرق، وربما قد يكون الجرمنت فيما بعد، اقتنعوا بالتعاون مع الرومان لتحقيق هذا الهدف، لأن خطر أولئك قطاع الطرق

1.البشير شنيقي، أضواء على تاريخ الجزائر القديم، المرجع السابق، ص118.

2.Jean Pierre Laporte, Le réseau routier dans Maghreb antique et médiévale, Université de Sousse ,Tunisie,2016 ,p50.

3.Gsell Stéphane, La Tripolitaine et le Sahara....., op.cit,p151.

4.Tacite, Histoires, IV, L.

لم يقتصر على تهديد طرق التجارة داخلها بل امتد التهديد إلى الساحل².

الجدير بالذكر أن أولئك الجنود الرومان قد وصلوا إلى تلك المناطق، في إطار التعاون الليبي الروماني لتطهير طرق القوافل الصحراوية من عصابات قطاع الطرق، ولتنفيذ ذلك المشروع حضر إلى مدينة جزمة قائد الحامية الرومانية بمدينة لبدة جوليوس ماتيرينوس (Julius Maternus)، حيث توجه صوب الجنود لتطهير المنطقة من قطاع الطرق، الذين كانوا يعتدون على القوافل³.

يذكر كاتو أن نقل المنتجات عن طريق الممر المائي يتم أفضل، وإذا كان عن طريق البر؛ فيجب أن تكون الممرات بمثابة طريق جيد الصيانة، هنا لن يتعرض الناقل للمخاطر، خاصة إن كان الطريق معزولا⁴ وإن ذلك يسهل على صاحب الأرض التنقل بين الحين والآخر في أرضه، بدون أن يخشى مخاطر الطريق ثم أنه يسهل عليه مهمة التصدير، والاستيراد أي نقل منتجاته، نتيجة لأن الطريق الجيدة، ترفع من قيمة الإنتاج نظرا لانخفاض مصاريف نقله الناتجة عن سهولة النقل⁵.

ومن الناحية الاستراتيجية والتجارية، كانت هناك أهمية لإقامة مراكز للدفاع والتحصينات، ذلك منذ احتلال قرطاج القديمة، أقامت روما التحصينات بالقرب من الطرقات، كذلك في ليكسوس و نوتابيري (Tabrenae) (ليلا حاليا) وفرجيدو (Ferjidae) (صوير حاليا) على الطريق من ليكسوس إلى سلا مثلما هو الحال بطريق طنجيس، حيث أقام الرومان الأعمدة المحصنة المتداخلة، على طول هذه الطرق من بين شبكة الطرقات الرئيسية، لقد عزلوا الشعوب المحلية الإفريقية لإبعاد خطرهم، أقاموا حواجز حتى يسهلون حركة السير والتنقل عبر الطرق، وإذا لم يتمكن الرومان من السيطرة على التمرد محليا؛ فهنا على الأقل سيكون تهديد السكان المحليين بعيدا عن تلك الطرق حتى لا تؤثر على حركة العبور⁶.

رغم أن الأباطرة قد خصصوا مبالغ كبيرة، للاستثمارات المربحة اقتصاديا، لتحسين شبكة الطرق التي

1. Pline, Histoire Naturelle, V,XXXVIII.

2. مصطفى كمال عبد الحليم، دراسات في تاريخ ليبيا القديم، المطبعة الأهلية، بنغازي، 1996، ص 81.

3. محمد علي عيسى، المرجع السابق، ص 136.

4. Marcus Procius Cato, de Agriculture..., p122.

5. محمد البشير شنيقي، نوميديا وروما الإمبراطورية....، المرجع السابق، ص 86.

6. Léon Hemo, "la première intervention Européens au Maroc ", Revue des deux mondes ,t9, n6, bureau de la revues du deux mondes, Paris,1912, p426.

وصلت إلى شكلها النهائي تقريبا مع منتصف القرن الثاني للميلاد؛ لكن على مستوى أرجاء الإمبراطورية ظلت مشكلة الطرق تعاني من نفس الجوانب قطاع الطرق الذين يهددون المارة، ومشاكل النقل والتجارة برية إضافة إلى عواقب أخرى (السابق ذكرها)¹؛ فدعت الحاجة إلى تدعيم الطرق البرية بإقامة التحصينات والحراس، كتلك الطرق التي كانت تربط بين موريطانيا القيصرية والطنجية، فبالرغم من أن الرومان فضلوا الطريق البحري، الذي كان يربط بين المقاطعتين، ورغم صعوبة التضاريس، إلا أنهم اهتموا بالطريق البري والمجهز بالمحطات، وكان يتم صيانتها في كل فترة للسماح بمرور آمن وسريع عبره².

كما تجدر الإشارة بالنسبة للعربات التي كانت تجرها الثيران؛ فتعتبر بطيئة، والأكثر من هذا محطات الاستراحة في الطرق نادرة، وكان اللصوص كثيرون³، خاصة في صحراء الشمال الإفريقي؛ فإن الكثير من وسائل النقل كالأحصنة والحميز، كانت غير معتادة مع المناخ الصحراوي، والأكثر من هذا كانت بطيئة وخاصة العربات المسحوبة من طرف الثيران، وغياب الطرق المرصوفة بالحجارة؛ لأن الطرق الترابية ستزيد من بطء وسائل النقل بشكل كبير، وهذا التباطؤ كان سيعرض أولئك الناقلين للخطر، ويجعل ذلك عبور الصحراء من المستحيل، ما جعل التجار يعتمدون على الجمل من جهة، ودفع بالرومان إلى حماية طرق القوافل من جهة أخرى⁴.

بينما الناقل الذي يقوم بقيادة الثيران، دائما يمسك العصا بيده، ليستخدمها في قيادة الثيران (ينظر الملحق رقم 26 ص 214) ولدفعها بمواصلة السير، على ما يبدو كانت تلك الثيران ترفض الحركة، هي متعبة بسبب مشقة العمل، يتضح ذلك من خلال حركتها البطيئة (ينظر الملحق رقم 28 ص 212)⁵، كما كان سائقي عربات البلوسترا (plaustrum) يحملون الخناجر لأجل حماية أنفسهم من خطر قطاع الطرق⁶.

1. Paul Petit, op.cit, p279.

2. Gwildys Bernard, op.cit, p103.

3. ويل ديورانت، المرجع السابق، ص 86.

4. Jacques Thihy, le Sahara libyen dans l'Afrique du nord médiévale, uit cevery feeders en département stresse studies, Lieuvain, 1955, p453.

5. قادوس عزت زكي حامد، "تصوير الحياة اليومية من خلال فسيفساء شمال إفريقيا في العصر الروماني"، مركز الدراسات البردية والنقوش عين شمس، م1، ع1، مصر، 2016، ص 225.

6. السعيد باحمد رحمان، المرجع السابق، ص 188.

إن الأشغال الكبرى المتعلقة بالنقل البري، التي انطلقت مع الزمن الإمبراطوري، التي من بينها شق الطرقات عبر السهول الجبال ومحاذاة الأودية، وخاصة الطرق التي تربط بين المدن، والتي توصل للساحل وكان على الإدارة الرومانية ضرورة توفير الامن عبر تلك الطرقات لحماية المارة والتجار، وهذا ما ركز عليه الأباطرة الرومان الأوائل؛ ولكن تدهورت الطرق، بفعل الكوارث الطبيعية كتساقط الأمطار من جهة وأعمال قطاع الطرق خاصة خارج المدن، والتي أدت إلى قلة حركة المرور في العديد من الطرقات بسبب نقص أيادي العاملة القائمة على صيانتها، وزيادة على قلة الأموال المخصصة لترميم تلك الطرق ومرافقها؛ لأن مصادر تمويل تلك المشاريع كان على عاتق الخزينة العامة، ومن مداخل ضريبة البورتوريوم كذلك، وهو ما تسبب أيضا في الاختفاء التدريجي للطرق الرئيسية منها ببلاد المغرب الروماني¹.

فلم يكن كل شيء عاديا دائما بالنسبة للمسؤولين، كانت تهددهم مخاطر كثيرة، وبغض النظر عن الكوارث الطبيعية والفيضانات وغيرها، جاء الخطر الأسوأ من تلك الإعاقة، التي تتمثل في أعمال قطاع الطرق ففي سنوات 147-148م أرسل الرومان مهندس هيدروليكي من الفيلق الأغسطس الثالث من لامباز إلى سالداتي (Bougie)، لإصلاح قناة مائية تم بنائها تحت الطريق، والتي قام قطاع الطرق بتخريبها، وقاموا بتجريد الطرق من مرافقها التي تم تدميرها².

رغم كل الأعمال المرتبطة بشق الطرق التي أقامها الرومان، ورافقها بإقامة التحصينات، والتي سعى الرومان من خلالها، إلى فرض مراقبة صارمة على السكان المحليين، إلا أن الطرق لم تسلم من هجمات الثوار، ولهذا كان الرومان يواصلون تدعيم الطرق بالتحصينات (منها بمناطق الأوراس)³؛ لكن إبان عهد ماركوس أوريليوس في المقاطعات الإفريقية ومنها القيصرية، ظلت عدة محطات عبر الطرق مهجورة نتيجة للمشاكل التي أعقبت ذلك، لما شن الإمبراطور ماركوس أوريليوس الحرب على الأهالي؛ فقد ساد انعدام الأمن، وبالتالي صعبت حركة المواصلات بين أراضي المقاطعات⁴.

1.Louis paul,op.cit,p391.

2.Pierre Salama, Cartes des routes et des cités de l'est Africa à la fin dans l'Antiquité, Berpols, Paris, 2010,p45.

3.جمال مسرحي، المقاومة النوميديّة...، المرجع السابق،ص306.

4.Jean Pierre Laporte,op.cit,p53.

فبطريق شرشال-تيازة على سبيل المثال، في عهد ألكسندر سيفيروس لم يكن مزود بالحراس؛ كما تم العثور على حصن واحد فقط، الذي يهدف إلى حماية النقل في النقاط المهددة من طرف قطاع الطرق بالمنطقة الداخلية رغم أن هذه التحصينات لها أهمية بالغة، مماثلة لتلك الخاصة بنقاط المراقبة والدفاع¹. كما ربطت كل المواقع والمدن بشبكة كبيرة من الطرق، التي في الغالب قد خربت فيما بعد (أي بعد السيفيريين خلال فترة الفوضى العسكرية)، والدليل على ذلك هو ما أروده لنا المؤرخين فيما يخص حالة الفوضى، إضافة لعدم توفر الأمن في الطرقات حيث غالبا ما كان يتعرض المسافرون إلى عمليات السطو والنهب والاختطاف، ولم تكن الطرق الإنجاز الوحيد الذي وصلت إليه أيدي المخربين، بل طالت العديد من القلاع والحصون².

حقيقة هناك انتشار شائع لقطاع الطرق في مناطق البحر الأبيض المتوسط، وعانى منهم المارة خاصة الأغنياء؛ فتسلب غنيمتهم خلال مرورهم عبر تلك الطرق، وهذا بسبب عدم وجود الأمن، ولا يمكن للفرق السيطرة على كافة أرجاء البلاد، وخاصة إذا كانت السلطات قد اجتذبت عداء جميع السكان³ فخلال عمليات النقل التي كان يقوم بها الأشخاص، كانت تصطدم في طرقها بكمائن من قطاع الطرق خاصة عندما يتوقفون في محطات الاستراحة، هي مشكلة حقيقية المتمثلة في ظاهرة السرقة، التي انتشرت في الطرق الإفريقية⁴، وكان الحل هو نشر الجنود عند مراكز المراقبة، وعلى مستوى كل طرق المواصلات وبهذه الإجراءات، لم يعد الأشخاص يخشون الطرق وخاصة في مختلف الأوقات⁵.

3. القرصنة البحرية:

القرصنة في بعض الأحيان يتم تمجيدها عند الانتصار في الحرب، والسيطرة على المناطق، وفي بعض الأحيان يتم النظر إليها أنها عملية حرب خداع بصفة عامة، تقام على السواحل ومنها في البحار، ولأن

1. Pierre Salama, les voies, op.cit, p34.

2. موسى زايد الريحاني، تاريخ النظم الدفاعية في ولايات شمال إفريقيا الرومانية، مذكرة ماجستير في التاريخ القديم، إشراف: عبدالحفيظ فضيل الميار، كلية الآداب والعلوم ترهونة، المرقب ليبيا، 2004-2005، ص114.

3. Charles Gilbert Picard, op.cit, p145.

4. Stéphanie geudon, op.cit, p169.

5. Eugène Albertini, op.cit, p126.

السفينة تعمل فقط كوسيلة نقل، وليس لها سلاح قتالي فبالتالي كانت القرصنة في العصور القديمة منتشرة وطالما كانت السفن ذات السعة الكبيرة، مملوكة لملاك الأراضي الأثرياء؛ فإن استخدام السفن قد انحصر فقط في مجال الاقتصاد، وهذا ما سهل للقراصنة بالسطو عليها؛ فإن كانت هذه السفن بشكلها مميزة بالفعل في وسائل النقل، فيجب أن تكون قادرة على القتال، ونقل الغنائم المأخوذة من العدو أو الماخين الآخرين، ولذلك الغرض كان ملاك السفن يشركون وسيط للدفاع عن سفنهم¹، وحسب المؤرخ ديودور الصقلي (Diodore de Sicile)؛ فالبحر الأبيض المتوسط، كان حلقة الصراع دائم فيه بين قراصنة الجزر الصغيرة والمحاذية للسواحل، وبين الدويلات البحرية القوية التي أخذت على عاتقها محاربتهم².

هناك من يصف ظاهرة القرصنة البحرية، بأنها ظاهرة قديمة قدم الملاحة البحرية بذاتها، حيث يرتبط ظهورها بوسيلة النقل البحري أي السفن، ونتيجة لمعاناة الرومان من هجمات القراصنة؛ فأتخذوا قرارات بالقضاء عليهم بإصدارهم سنة 67 ق.م قانون كابينيا (Gabinia)، والذي منح للقناصلة السلطة المطلقة وغير المسؤولة للتحكم في البحر، مع توفير كل ما يحتاجونه من أموال لتجهيز السفن، وإمكانية استخدام كل الوسائل المتاحة في مجابهة القراصنة، وقد عرفت روما في مكافحتها للقراصنة، مرحلة أخرى أكثر أهمية تجلت في القضاء على القراصنة، وحتى يتسنى لهم السيطرة على البحر، قد قاموا باحتلال المناطق التابعة له وصولاً لمصر، وفي بداية الفترة الإمبراطورية، كانت القرصنة تهدد كل الطرق التجارية في البحر الأبيض المتوسط فتحررت روما عسكرياً بقوة ضدهم، وأصبحت تؤمن طرق النقل³؛ ففي وقت الحرب الرومانية على القرصنة، كانت السواحل مليئة بالقراصنة، والسبب هو أنه في تلك الاوقات، لم يكن هناك قانون سابق عام معروف، الذي يضع حد لأعمال القرصنة⁴.

فأولى الاجراءات هي أن لا يحمل التاجر بضاعته على متن أي سفينة تجارية، و التي يستأجرها ليعبر

1.Henri Irénée marron , décadence romaine ou antiquité tardive ,IIIe –IV siècle ,Edition du seuill,France,1994,pp 22,59.

2.Diodore de Sicile, bibliothèque historique, V 20, 3.

3.جلال فضل العودي، القرصنة البحرية وحرية أعالي البحار (دراسة في أحكام القانون الدولي للبحار والقانون البيئي)،رسالة دكتوراه في القانون العام الدولي، قسم القانون العام، جامعة عدن اليمن،2014، ص ص 12 9.

4.J.M Sestier ,Piraterie dans l'Antiquité ,librairie de marséco ainier,Paris,1880,p97.

البحر الأبيض المتوسط لبيع منتجاته، إلا ودفع هذا التاجر لمالك السفينة مبلغا من المال، مقابل الرحلة عند وصوله إلى ميناء تجاري؛ لكن كان بإمكان القراصنة ارسال سلعهم مع التاجر بنفس السفينة؛ لكي لا تظهر بضاعتهم مسروقة، أو يتفطن لهم المراقبون، وهنا تنشأ علاقة بين القرصان والتجار، غالبا ما يجد القراصنة يمثل هذه الطرق لممارسة القرصنة؛ لكن بدأت التغييرات الأولى في التبلور في الفترة الرومانية فيما يخص مشكلة القرصنة، وفي القرن الأول للميلاد أصبحت روما سيدة القتال ضد القراصنة، هذا من أجل الحفاظ على إمدادات الحبوب، التي كانت تأتيهم بالأخص من مناطق المغرب القديم¹.

لقد شن بومبي (Pompeius) حربا ضد القراصنة في البحر بما فيها الساحل الإفريقي²، وذلك منذ انتصاره مع أنصاره، وسيطرته على إفريقيا وأوروبا وآسيا، قد تم استعادة حرية الملاحة، بهذه الحروب التي أعادت للرومان مجدها وإمبراطوريتها للعالم، وأظهر شعور الرومان أن البحر مثل المقاطعات التي أصبحت تحت سيادتهم، وأعاد ترسيخ سلامة المواصلات البحرية عن طابعها العدائي الداخلي والخارجي، وهذا ما جعل البحر الأبيض المتوسط لعدة قرون بحيرة داخلية حقيقية للرومان³.

فور طرد القراصنة من الجزء الغربي للبحر الأبيض المتوسط، قد أعاد بومبي إطلاق أسطوله إلى الجزء الشرقي من البحر الأبيض المتوسط، حتى لا يعطي لعدوه أية فرصة لممارسة القرصنة مرة أخرى، انسحب القراصنة وقد تملكهم الرعب من جراء هذا النصر الذي قام به الرومان ضدهم، وقد لجأوا إلى الاختباء في متاهات الجزر، والخلجان الطويلة الضيقة عند مقاربها، حيث انتشروا بعيدا عن الطرق البحرية التي تعبرها السفن، لقد أصبحت أخيرا الطرق مؤمنة لمرور السفن، التي راحت تحمل الحبوب من جديد، وها هم سكان روما الذين ذاقوا مرارة الجوع، لقد باتوا ضامين وفرة المواد الغذائية⁴، كما ظلت فكرة البحر بحرنا (Mare Nostrum) على مر القرون الثلاثة الأولى من الهيمنة الرومانية، والتي فرضتها روما على معظم

1. Glément varrenne, la piraterie dans la méditerranée antique, archéologie et préhistoire, université de toulouz II, France, 2013, pp 42,44.

2. Pline , Histoire Naturelle, VII, 3, 295. Tacite, Annales, XV, XXIV.

3. Reddé Michel, Rome et l'Empire de la mer, In Regards sur la Méditerranée, CRAI, Paris, 1997, p 67.

4. باتسيك ماخوفسكي، تاريخ القرصنة في العالم، تر: أنور محمد إبراهيم، مكتبة المشارق للنشر والتوزيع، القاهرة، ط1، 2016، ص28.

الشواطئ منها الإفريقية، وبهذا كانت السيطرة على البحر في العصور القديمة، تتطلب حيازة كل الأراضي المجاورة، وهذا لأجل السماح للبحارة بممارسة الملاحة والتنقل بسفنهم بكل حرية¹.

اتخذ الرومان تدابير لمجابهة القراصنة، التي من بينها أن المسافرين عند نقله للبضائع عبر البحر الأبيض المتوسط، من أجل بيعها في الميناء التجاري أو بالمدينة القريبة من الميناء؛ فمجرد أن يرسوا في الميناء يجب على المسافرين الامتثال لقوانين المدينة، والتي يريد البيع فيها، الأمر نفسه يطبق على القراصنة من يحاول بيع بضاعة مسروقة، يجب عليه أن يبرر أصل وجودة منتجاته، أمام قاضي التحقيق في المدينة، ثم يتم تسجيل البيانات في سجل الموانئ²، وبغض النظر عن مشتريات وشحنات القمح، وغيرها من السلع المتجهة إلى إيطاليا لا يبدو أن التجارة كانت متطورة للغاية في البحار، فقد أعاقها القرصنة فلم يقضى عليها بشكل نهائي؛ فبسبب القرصنة كان نقل المواشي من بلاد المغرب القديم نحو إيطاليا صعبا للغاية³.

كذلك كان الجنود الرومان يقومون بمراقبة جميع السلع، والتي يتم السماح بنقلها من طرف الجمارك فالجنود كذلك كانوا مساعدين للجمارك بهذه المهمة⁴، وكانت الرزم والأكياس تعلم بقطع الرصاص التي تبين أسماء أصحابها، ونقط الجمارك التي مرت بها⁵، وإن عمليات تفتيش السفن كانت تتم بشكل جيد للغاية، لمعرفة ما إذا كانت البضائع تعتبر غير قانونية (أي مسروقة)، لم تكن موجودة سواء التي تم تحميلها بمعرفة من مالك السفينة، أو غير قصد من قبل أحد أفراد عمال السفينة؛ لأنه هناك قوانين عقابية وراء أي تقصير، وكلها من صلاحيات حاكم الأنونة الإفريقي كما سبق الذكر⁶.

امتلك القراصنة قوارب سريعة، يمكنهم بها إيقاف السفن التجارية ونهبها؛ لكن هجمات القراصنة كانت موجهة في الغالب ضد السواحل بعيدا عن المناطق المكتظة بالسكان، وبعيدا عن الأماكن التي بها حانيات، وكانوا يلجؤون إلى الرؤوس الصخرية حيث هناك يجبر المسافرين اللجوء إليها طوعا من الظروف

1. Isabelle Comolli, op.cit, p18.

2. Henri Irmée Maron, op.cit, p 60.

3. Stéphane Gsell, op.cit, t7, p106.

4. René Cagnât, Etude historique sur Le Portorium....., op.cit, p32.

5. البضاوية بالكامل، الملاحة التجارية ...، المرجع السابق، ص 178.

6. Dominique Gaurier, op.cit, p141.

الطبيعية¹، ومثلما كان الإيبيريين واليونانيين وحتى الأفارقة منهم بحارة محترفين، كانوا كذلك منهم قراصنة ومحاررين، وبل حتى مخربين وأعمالهم تعود منذ القديم، قد تكون مع زمن القرطاجيين دون شك، كما استمر نشاطهم للعهد الروماني، ودائما عانت التجارة البحرية الرومانية من أعمالهم العدائية².

كما أن الرومان كانوا يحسبون ألف حساب لقبيلة النسامونيس³ القوية، و التي كانت تتمركز حول خليج سيرت، وقد كان هؤلاء النسامونيس يضايقون الرومان، بالتعرض لطرق التجارة بالداخل، ومهاجمة السفن وإغراقها عند السواحل أي بمثابة قراصنة، وبالتالي أصبحت تمثل بالمنطقة تهديدا لمصالح التجارية الرومانية، وهذا الأمر ادى بالرومان إلى توجيه حملة خلال حكم دوميتيانوس هدفها القضاء على سيطرة النسامونيس الدائمة، ومن جهة أخرى استهدفت إلزامهم بعد ترك مواطنهم الدائمة، كما كان الهدف منها هو تسهيل مهمة جباية الضرائب من الرومان، ولتسهيل تنقل البحارة⁴.

كانت التجارة تحتاج إلى الحماية الدائمة ؛ لأن مشكلة القرصنة ظلت مستمرة ، وكانت كل الدول التي تمثل إمبراطورية البحر في البحر الأبيض المتوسط، لم تكن لها سفنا خاصة بالشحن، و قتالية في زمن واحد، ومنذ إسقاط قرطاج سعت روما لحماية الملاحة من خطر القراصنة، ومن أجل تنقل السفن بأمان لشحن ونقل المنتجات الزراعية⁵، ويظهر أن الإمبراطورية الرومانية كانت قادرة على الحد من كل المعوقات من خلال قوتها، ولكن عند تدهورها المستمر، عاد القراصنة لنشاطهم (خلال فترة الفوضى العسكرية) وعادت الملاحة التجارية البحرية أكبر مغامرة في البحر الأبيض المتوسط⁶.

1.Antoine Bon, les Ruines Antiques dans L'île de Thasos en particulier les tours hellénique ,in : Bulletin de correspondance hellénique ,v54,France,1930,p186.

2.Jean Merrien, Histoire Mondiale des pirates, Flibustier et negriens, France, 1959,p275.

3 . النسامونيس: هم قبيلة كثيرة العدد تلي قبيلة الأفسخسي، كانوا يذهبون خلال الصيف لواحة لأوجله من أجل قطف التمور

وكانوا ويصطادون الجراد وعرفوا بتعدد الزوجات، وهم من القبائل الليبية. ينظر: Herodotus, Histoire, IV,179.

4.محمد علي عيسى، المرجع السابق، ص 132.

5.J.M Sestier,op.cit,p275.

6 .البضاوية بالكامل، الملاحة التجارية ...، المرجع السابق، ص 188

IV. تحديد حمولة وسائل النقل:

1. حمولة وسائل النقل البري:

يعد النقل البري من أقدم أنماط النقل الذي عرفه الإنسان، إذ تنقل الإنسان على قدميه، وأيضاً نقله للحمولات يعد في الواقع بداية للنقل البري البدائي، إذ كان النقل يتم عبر مسالك الطرق، والتي هيأتها الطبيعة، ثم تطورت الوسيلة إلى نجاح الإنسان في استخدام الحيوانات لأغراض النقل، وذلك لقدرتها على نقل حمولة أكثر ولمسافة أبعد وذلك راجع للخصائص البيولوجية، واستنادها على أربع قوائم مما يساعدها على حمل أوزان أثقل¹.

كان الحمار من وسائل النقل؛ لكن لا يوجد ما يشير إلى نسبة ما يحمله في العصور القديمة؛ لكنها كانت تقارب ما يحمله الحصان أي من 100 كغ في السهول، بينما الحمار في كل التضاريس، وقد يحمل 200 كغ، هناك من الباحثين يميل إلى أن هذه التقديرات مبالغ فيها، كما يمكن نقل الأحمال الثقيلة على دواب النقل، بشرط أن يتم تقسيم ما يجب نقله إلى حمولات عدة، بينما تقتصر عربات النقل الرومانية كالمستخدمة ببلاد المغرب القديم على حمل 492 كغ، وتجرها ثلاث بغال أو خيول².

يمكن تقدير مجموع الحمولة بين 250 و300 كغ، ما يتوافق مع سعة عربة الحالية والفرق الوحيد هو الآن استخدام حصانين يجران هذه العربة، لذلك فمن الصحيح أن القدماء لم يستخدموا بشكل كامل إمكانيات الطاقة الحيوانية، وكان الرومان يعرفون طريقة واحدة في كدن الخيول؛ لكنهم تغلبوا على هذا المشكل، وهذا من خلال زيادة الحيوانات، وتقدير إمكانيات عرباتهم تقريبا بنصف العربات الحالية من حيث الحمولة، بالنسبة للبضائع الثقيلة؛ فعمليات النقل هنا قد استخدمت فيها الثيران، والتي حلت محل الحصان فيما بعد³، ولما يتم استخدام قضيب الجر، وتسخير مجموعة من الثيران؛ فإنه يتم جر عربة يصل

1. ياسر هاشم حسين علي الحمداني، وسائط النقل في العراق القديم، رسالة ماجستير في التاريخ القديم، كلية الآداب، جامعة الموصل، العراق، 2002، ص 28.

2. Mostafa Zaabat, op.cit, p121.

3. Charles Gilbert Picard, op.cit, pp 92,93.

وزنها الإجمالي ما بين 600 كغ أو 480 كغ من الحمولة مثلما كان عليه في بلاد المغرب القديم¹.

ومن حيث المبدأ كانت العربات القديمة، منها عربات النقل بمقاطعات المغرب القديم خلال الفترة الرومانية، بسبب ضعف جر الحيوانات، قد أصبحت سيئة الاستخدام و غير متينة بسبب الحمولة الزائدة أغلبها لا تتجاوز 500 كغ، لذلك لا يمكن إرجاع السبب فقط في الطرق الرومانية²، ولما يتم ربط عربة النقل بحيوان مسرج يكون قادر على ان يسافر في مسارات بسيطة؛ فالحمير والبغال والإبل، تستطيع أن تحمل بضائع تصل إلى 60 بالمئة من وزنها، لتنقلها لعدة ساعات على تضاريس صعبة في بعض الأحيان ويكون الحمار والحمل دائما قادرا على النقل، امام الحصان في المسارات الصعبة خاصة³، وبالتالي النقل كان صعبا برياً، يتم تسخير الخيول وربطها بنير لسحب العربات، التي امتلكها الرجل في العصور القديمة ذات العجلتين، كما كان عليهم استخدام الخيول لسحب حمولة أقل من 500 كغ على العربة⁴.

كما أن الحيوانات التي كانت تصل إلى روما من المقاطعات التابعة لها، و نجد من بينها وحيد القرن والفيل الإفريقيين، لم تستطع العربات ذات الأقفاص نقلها، نظرا لحجمها ووزنها الثقيل، بالرغم من أن العربة الناقلة للحيوانات لها عجلات صلبة، كما كانت تجرها الثيران، ولهذا نقل الفيلة كان يتم بطرق مغايرة أي مشيا على الأقدام؛ فالمشكلة أن هناك من الحمولات الثقيلة، لا تقبل التجزئة كالحوانات فإضافة الى لمشكل استئجار العربات بثمان باهظ، نجد مشاكل أخرى تمثلت في الحمولات الثقيلة، ولهذا كان يشترط على الناقل أن يستخدم العربة فقط في الطرق المسطحة بسبب الحمولة⁵.

عند جر العربات يتم تسخير المكابح عند معظم الحمولات الثقيلة، والتي تنقلها العربات المسحوبة بالثيران أو الخيول؛ لكن بوزن محدود يصل إلى 492 كغ في حالة الخيول، و750 كغ بواسطة الثور، والتي تجرها الثيران اعتبرت بريدا بطيئا، وكانت الثيران خلال العهد الروماني، هي التي جرت إلى ميناء تابراكة

1.E savoy,op.cit,p92.

2.Pierre Salama, op.cit,p70.

3.Stéphanie Guedon, op.cit,p83.

4.Jean Philippe, The economic life of the Ancient world, university of Chicago press, USA , 1967,p57.

5.Grunellis Van Telburg, Traffic And Congestion in the roman empire, published by Ronthedae, USA, 2007, pp 79,84.

كتل الرخام التي تزن عدة أطنان، المستخرجة من محاجر شيميتو عبر طريق جبلية يفوق انحدارها 8% لكن قد نشأت معظم المشاكل مع الإنحدار، الذي يتعين على وسائل النقل مرافقتها للوصول إلى قمم الجبال، لا يمكن للبشر التعامل مع الإنحدار أكبر من 5%، لذلك كانت الدواب الوسيلة الوحيدة للتنقل في الجزء الأعلى من الجبال¹.

وفي مشهد نرى عربة يد خفيفة شبيهة بعربة الأهالي بتونس؛ هذه العربة يجرها حصانان حملتها 200 كغ، تضاف إليه 70 كغ هي وزن الناقل؛ فيكون إجمالي الحمولة هنا ما بين 250 و300 كغ، هذا مسار تقريبا لحمولة العربة الحالية، والفارق هو إستعمال حصانين للجر، أما الآن فيكفي حصان واحد، ومن هذا ميمز أن القدامى، لم يستعملون الطاقة الحيوانية المتاحة كلها، وهنا يعوضون ذلك باستعمال أكثر من حيوان للجر في النقل الثقيل، ولما ذكرنا أن الثيران هي التي جرت إلى ثابراكة كتل الرخام، والتي تزن عدة أطنان المستخرجة من محاجر شيميتو عبر طريق جبلية يفوق انحدارها 8 % بالمئة².

هذا يعني أن الحمير والثيران بأراضي المغرب القديم خلال الفترة الرومانية، كانت هي أكثر الحيوانات التي استخدمت في نقل البضائع الثقيلة وجر العربات، إلا أن تحميلها فوق طاقتها، جعل منها أن تكون أكثر بطئا ما عرضها لقطاع الطرق من جهة، وغضب من يقودها من جهة أخرى الذي كان يستعمل وسائل كالعصا في معاقبتها أثناء تأدية مهامها، أي أن تلك حيوانات النقل بنجدها تحملت العبء الثقيل والعطش والمرض، خاصة أن بيطرة الحيوانات كانت نادرة بالمغرب القديم في العهد الروماني³.

أمام كثرة الموارد منها بمقاطعة موريطانيا القيصرية، وتطور التجارة وجشع التجار؛ فأصبحت حمولة معظم العربات في تزايد مستمر تبعا لذلك قد سجلت مبالغت، وتجاوزات في استغلال الطاقات البشرية والحيوانية معا، مما استدعى تدخل السلطة لتحديدتها، بحوالي مائتين كلغ بالنسبة للإبل، أما ما بين مائة

1.César Carreras," land transport in Mountainous régions in the roman empire", journal archéologie science reports, V25 ,N1,Paris, 2019, p285.

2. شارل جيلبار بيكار، المرجع السابق، ص96.

3.عبدالقادر بخضرة، "مظاهر الاستخدام السليبي لوسائل النقل بالمقاطعات الإفريقية خلال العصر الروماني"، المجلة التاريخية الجزائرية، م5، ع2، جامعة المسيلة، 2021، ص193.

وعشرين ومائة وخمسين كلغ بالنسبة للبغال، وما بين ثمانية ومائة كلغ بالنسبة للحمير، وأخيرا أربعين كلغ للعييد؛ لكن هذا القرار كان متأخرا، إلا أنه يثبت تجاوز السلطات في استغلال وسائل النقل¹. كما اشتكى سكان الإمبراطورية من مشكل الحمولة؛ فسارع الإمبراطور كلوديوس لأجل مساعدة السكان، الذين كانت ترهقهم حمولة العربات الثقيلة، والتي تم استخدامها للنقل، بالطبع عندما نقول العربات؛ فإننا نقصد كلا من حيوانات النقل، والسائقين الذين عانوا من مشكلة الحمولة²، وعندما نأتي للسبب الرئيسي، هو أن التجارة الأنونية كانت تتطلب حمولات أكبر للمنتوجات، لأنها ستكون مدفوعة بالمال، ولهذا تطورت خدمة الأنونة بفضل زيادة السلع خاصة مع القرن الثالث ميلادي³.

4. حمولة وسائل النقل المائي:

تسمح بعض مراكب الشحن البحرية الكبيرة المذكورة سابقا من نقل كم كبير من السلع؛ فعلى غرار أعمدة حمامات أنطونين، وهي من مادة الغرانيت يزن كل منها 75 طنا نقلت بحرا، ودون أي خطر يذكر وهذا دليل على أن الحمولة لم تكن تشكل عائقا كبيرا؛ لأن السفن ظلت مرنة وسهلة الاستعمال⁴، كما يشار أن حمولات السفن لم تبقى ثابتة بل تطورت عبر الفترة القديمة، وبذلك فالسفن ذات حمولة 262 طن خلال الفترة الإغريقية، والتي كانت تصنف ضمن السفن ذات الحمولات الكبرى، أضحت بسيطة الحمولة، مقارنة بالسفن العملاقة من الفترة الرومانية، والتي ظهرت حمولتها ألف طن، ولا شك أن تلك السفن الكبرى كانت موجودة بالبحر الأبيض المتوسط وبشكل عادي خلال الروماني؛ ولكن كان أكثر السفن عددا هي السفن ذات الحمولات المتوسطة، هذا ما أشير إليه من قبل المصادر بنوعيتها هنا نقصد المكتوبة والأثرية، منها القمح فكان يحمل بدون انتظام صوبة (En Urac) بقعر السفن، كما كان يوضع داخل أقذاح أو سلال أو أكياس جلدية، في حين خصصت الأمفورات والبراميل للسوائل أي بعد شيوع

1. شافية شارن، تجارة الجزائر قديما....، المرجع السابق، ص453.

2. Hans- Georg Pflaum, Essai sur le cursus publics dans le haut empire, France, t14, 1940, p228.

3. Marie Jeanne Demarole, Société et culture dans l'empire romain de 192-235 ap.j-c, 1998, p43.

4. شارل جيلبار بيكار، المرجع السابق، ص69.

انتشارها، بينما وضعت مواد أخرى على شكل رزم¹.

وصلت الحمولة في بداية الزمن الإمبراطوري للسفن التجارية إلى 235 طن، وذلك بدون وزن حجم السفينة وبدأت بالتطور، فأغلب حمولات السفن الرومانية المتنوعة تحمل أقل من حمولتها القصوى المحتملة يعني قد لا تحمل السفينة الوزن الذي صنعت لأجله؛ لأنه في الغالب كانت هذه السفن أثناء غرقها من بين الأسباب قد تكون تم تحميلها فوق طاقتها، هناك الكثير من السفن الرومانية الغارقة بشمال إفريقيا². فهناك بعض السفن التجارية الكبيرة، والتي تستطيع نقل حمولة 10000 أمفورا فخارية، أي بما يعادل 2500 طن في الحمولة، وكمثال على مدى حمولة بعض السفن، ما يعرف بسفينة المهديّة (بتونس) والحمولة بالبرونز وعددها 60 عمود، وتماثيل وقطع فنية أخرى، وبسبب الظروف القاسية البحرية التي تعرضت لها جنحت إلى شواطئ ساحل شمال إفريقيا، غرقت على بعد خمس كيلومترات من ساحل المهديّة، هنا نستدل من ذلك أن سفن كبيرة استخدمت في نقل كميات كبيرة من البضائع³.

كذلك حصل علماء الآثار على اكتشافات لسفن محطمة بسبب الحمولة، ومنها التي كانت تنقل شحنات الزيت الطرابلسي إلى روما، كما عثر على قطعتين ضخمتين من الرخام أثناء عملية تشييد ميناء الحديث بميناء توباكتس (Thubacts) بمصراته، ويعتقد أنهما جزءا من حمولة سفينة رومانية غارقة بالمرأ⁴ وإن استقرار السفينة في البحر يتطلب حمولة متوازنة، وإن لم تكن مرتبة فإنه تحدث الكارثة تماما، وتتفق جميع النصوص على أن جشع البحارة في وضع شحنات على متن السفينة، تتجاوز قدر حمولتها، هو ما تسبب في غرق السفن⁵ وكان خطر غرق المراكب هو موت وفقدان الأشخاص (الملاحين خاصة)، أي الموجودين على متن المراكب، الذي يكون نتيجة للعبور الخطير⁶.

1. البضاوية بالكامل، لحة عن الملاحة التجارية، المرجع السابق، ص 178.

2. Patrice Pomey et André Tchernia, le tonnage des navires de commerce romains, in *archéologie notice*, t1, n2, France, 1978, p 237, 238.

3. مفتاح أحمد الحداد، المرجع السابق، ص 159.

4. ديزانج ماتينغلي، المرجع السابق، ص 372.

5. السعيد أبومدينة، المرجع السابق، ص 19.

6. Annick Fennet, op.cit, p207.

لهذا قام الناقلين بتكليف أشخاص في ميناء أوستيا، ومهمتهم انتشال البضائع الغارقة، كذلك التي كان يرأسها المدعو فورتيس (P.Fortus)، والذي كان ينتمي إلى مدينة هيبو ريجيوس¹؛ لأن غرق السفن كان بالتأكيد من أهم المخاطر التي تعرض لها المسافر في البحر الأبيض المتوسط قديماً، كما يظهر ذلك بشكل متكرر، والأكثر من ذلك نذكر خطر القراصنة الذين يتبعون حطام السفن لنهب البضائع².

يشار إلى أن الملاحين يرمون البضائع لحماية السفينة من الغرق في حالة الخطر، وكان قرار الرمي في يد قائد السفينة، تبدأ عملية الرمي عادة برمي البضائع المتراكمة على الجرف، وباعتبارها حملت زيادة عن طاقة السفينة، ثم يبدأ برمي البضائع المتواجدة في الأحواض، وأخيراً المواد الغذائية وليس كل بضاعة ترمى تنجو السفينة من الغرق، وكان هذا مرتبط بنوعية البضاعة نفسها، وقد تهلكت السفن أحياناً، ورغم عملية الرمي ولا يصبح الرمي قانونياً، إلا بعد إجراء تحقيق يؤكد فيه ضرورة ذلك وإذا غرقت السفينة، وهرب بحارتها فإنها تصبح ملكاً للشخص أو الأشخاص الذين مكثوا على ظهرها، حتى لو كانوا مضطرين للبقاء ولكن الأمر كان مختلف بالنسبة لحطام السفينة، إذ يظل ملكاً لصاحب السفينة، وجاء بعد القرار الذي صدر في عهد الإمبراطور هادريانوس، حيث أُلقي حق استيلاء ملاك السواحل، على السفن التي ترسو بالقرب من أملاكهم الزراعية؛ لأنه في عهد الأسرة الأنطونية سابقاً كانت تملك الدولة حق المصادرة لحطام السفينة وبيعه في المزارد العلني؛ لكن ما لبثت أن تنازلت عن هذا الحق لتشجيع الملاحة³.

منذ عهد أغسطس إلى قسطنطين (27ق.م-337م) وما بعده، كانت الدولة تأخذ تدابير استثنائية لجلب المواد الغذائية شتوياً، واتخذت مكاتب الإمبراطورية احتياطات خاصة، لأجل السيطرة على مشكل غرق السفن التي كانت سببها الشحنات التي تحملها، لهذا تم إبرام عقود بين حاكم الأنونة وملاك السفن البحرية عند الاقتضاء، عن طريق شرط ضمان ينص على التأمين الذي توفره الدولة، في حالة عدم تمكن الناقل أو في حالة الخطورة، أو غرق السفينة من الوفاء بالتزاماتهم⁴.

1. بلكامل البضاوية، المرجع السابق، ص 117.

2. Glèment varenne, op.cit,2013,p81.

3. آسيا مسعودي، المرجع السابق، ص 80.

4. Henriette Pavis descurac, op.cit, p208.

لأجل ذلك كان هناك مختصين في موانئ البحر الأبيض المتوسط، و يقومون بوضع البضائع بداخل مخازن الشحن قبل نقلها؛ فلا يتم نقل الحبوب التي تمثل جزء كبير من البضائع دفعة واحدة؛ لأنه يمكن وضعها بشكل كبير في الحجز بخاصة، إذا كانت على أرصفة الميناء لكن أحيانا كانت مخازن الحجز في الأرصفة تمتلئ تماما، دون أدنى فراغ مما يستدعي إزاحة بعض البضائع التي تتعرض للمخاطر، أيضا عندما يكون المخزن صغير الحجم، يتم تقسيم الحمولة إلى عدد من المقصورات الصغيرة، ومفصولة عن بعضها البعض بواسطة ألواح بمخازن الموانئ، نفس الشيء بالنسبة للسوائل فلم يتم نقلها دفعة واحدة، ففي هذه الحالة تستخدم المزهريات والسلال، أو وسيلة نقل أخرى كالأمفورات حتى تنقل بالتجزئة¹.

أحيانا كانت البضائع المحملة على ظهر السفينة، تدون في عدة نسخ، توزع على أصحاب البضائع وعلى المسؤول على السفينة، وكانت هذه التقارير تمكن أصحاب البضائع من معرفة حاجاتهم، وطلب تعويض ما خسروه، أو فقدوه أثناء الرحلة، وبعد تحقق الجهاز من صحة ذلك²؛ لأن البحارة أحيانا كانوا يعتمدون إغراق البضائع، والهدف منه هو التهرب من إيصال المواد الضرورية للعاصمة؛ فاعتمد البحارة على أساليب، كانت لها انعكاسات سلبية على روما، من ذلك تأخير وصول البحارة لميناء أوستيا ليربحوا الوقت فيضاربوا بالسلع الموكلة لهم، كما أنهم كانوا يملؤون السفن ببضاعة بخسة ثم يغرقونها، وهذه العملية تحت اسم (La Baraterie) وهي أسلوب يلجأ إليه البحارة لتعويضهم الدولة³.

لأجل رفع قدرة استيعاب السفن الرومانية من الحمولة؛ فقد كان مرسوم كلوديوس قرر بمنح الجنسية الرومانية للذي لا يحوز عليها بصفته صانع سفن خاصة إذا كان قد بنى سفينة تحمل 10 آلاف موديوس على الأقل من القمح إلى روما لمدة ست سنوات، وبقراره هذا كان الحد الأدنى المشار إليه هو ما يقارب 70 طن إضافية عن حمولتها المعتادة؛ ولكن هذا يتنافى مع المرسوم الذي حدده أغسطس 27 ق.م-14م (Augustus) في تسقيف حمولة السفن⁴.

1. Rougé Jean, Recherche sur...., op.cit, p 78.

2. آسيا مسعودي، المرجع السابق، ص 81.

3. البضاوية بلكامل، لمحة عن الملاحة التجارة...، المرجع السابق، ص 87.

4. Patrice Pomeye et André Tchernia, op.cit, p235.

بهذه الإجراءات، اجبر ملاك السفن الأفارقة على توفير سفن ذات حمولات تصل إلى عشرة آلاف موديوس؛ ولكن هذه السفن كانت تحتاج لصيانة دائمة، وكل سفينة عملاقة كان بإمكانها القيام بثلاث أو أربع رحلات سنوياً، فقد نقلت السفن الرومانية من بلاد المغرب القديم إلى جهاز الأنونة، حوالي 16 مليون موديوس في السنة، وهذا ما يبرر تطور في نسبة حمولة تلك السفن؛ فكانت تنقل فائض من القمح نحو روما، بل حتى البضائع الأخرى قد زادت من حيث الحمولة كزيوت بلاد المغرب القديم¹.

ظل نظام النقل المطلوب صعباً بكافة المقاطعات، وبالرغم من جهود روما إلا أن هذا النشاط بقي فيه الكثير من المشاكل²؛ فبالرغم من الدور الذي لعبه نشاط النقل، منها غزو وتوسع المستعمر الروماني بالكثير من المقاطعات كبلاد المغرب القديم، واستغلال خيرات هذه المنطقة، ونقلها لروما لأجل تموين سكانها إلا أن هذا النشاط اكتنفته مجموعة من الصعوبات التي واجهها الرومان منها صعوبة الملاحة، أو القراصنة الذين عرقلوا السير الحسن للسفن الرومانية بسواحل المغرب القديم، الأكثر من هذا نجد مشكلة مشكلة نوعية السفن ومقدار الحمولة المنقولة³.

خاصة لما وصل الحد بالرومان لصناعة سفينة ضخمة ذات حمولة عالية، تختلف في شكلها عن بقية السفن، ونظراً لحجمها لما كانت تصل إلى بووزول تستغرق تفريغ حمولتها في مدة أطول، توزع في القوارب أكثر من 150 طن، ثم تنقل القوارب الشحنة عبر نهر التيبر، كما يستغرق تفريغها بالقوارب، أياماً طويلة بدون حساب نقل الحمولة براً بعد وصول القوارب، ويتطلب الأمر أكثر من 100 عربة، لجلب استهلاك يوم واحد إلى روما، ولأن البحر مغلق من نوفمبر إلى مارس، لنفترض أن السنة كانت فيها مخازن الحبوب فارغة، خاصة إذا كان وقت موسم الجفاف، أي عندما يكون شهر جوان، وتواكب موسم حصاد قمح مصر وبلاد المغرب القديم، وتبدأ شحناته بالوصول إلى إيطاليا في الأشهر الأربعة الموالية، هنا يجب أن

1.H. Pigeonneau, "L'annone Romain et les corps Naviculaires Particulièrement en Afrique", in An Af, t3, N4, 1885, pp 229,230.

2.Russel Century, the Vehiculation in Roman Imperial regulation particular solutions to a sustamatique problems, north Colonia state published ,Germany, p2.

3. عبدالقادر بخضرة ومحمد كاكي، "مشاكل النقل البحري في المقاطعات الإفريقية ودور الرومان في حلها ما بين 27 ق.م-284 م"، مجلة قيس للدراسات الاجتماعية والإنسانية، م5، ع 1، جامعة الوادي، 2021، ص 1092.

يجلب إلى روما مقدار الاستهلاك اليومي لتلك الأشهر، فتصل الناقلات الكبيرة بميناء بوزولوس للمرة الثانية، يكون تفريغ الحمولة عملاً شاقاً مرة أخرى¹.

وبالرغم من أن الرومان عرفوا كيف يستغلون البحر الأبيض المتوسط، والاستفادة منه في الكثير من المجالات، ومنها نشاط النقل، وخاصة تكاليفه الرخيصة، ورسو السفن بسواحلها منها عند سواحل شمال إفريقيا، لكن مشكلة الحمولة ظلت قائمة؛ لأنها ترتبط بضرورة إبقاء سكان روما على قيد الحياة، وتموينها كان يزداد بزيادة الاستهلاك، دعت بهم هذه الأمور إلى نقل الأطنان من المنتوجات، ومنها التي تم نقلها عبر الخطوط الإفريقية إلى روما، كما أنه من الجانب الآخر قد أدت إلى ظهور حركة كثيفة للقوافل على مستوى الطرقات البرية، وكان على الرومان ضرورة إعطاء الأهمية القصوى للطرق البرية لتسهيل نقل تلك المنتوجات، وبالتالي عانت السلطات الرومانية من مشاكل النقل رغم إصلاحاتهم في المجال².

يشار إلى سفن نقل مواد البناء والأمفورات (للإشارة غابت النصوص الأدبية التي تدل على حجم الأمفورات) ونقل القمح، قد كانت أكثر السفن غرقاً، وهذا بسبب جشع التجار الأفارقة، وقوانين الأباطرة الذين كانوا سبباً في تخطيط مراكب النقل، التي قد أدت في الأخير إلى غرق السفن الضخمة وفقدان البضائع الثمينة في عرض البحر المتوسط، خاصة بسواحل المغرب القديم، وما زالت الأبحاث الأثرية تكشف عن حطام السفن، وإن فائض المنتوجات التي كانت تزخر بها بلاد المغرب القديم، زاد من أطماع الرومان أن يحملون شحنات إضافية على سفن النقل، مما جعلها بأن تكون عرضة لخطر الغرق بالإضافة لأسباب أخرى سبق ذكرها كالطبيعة³.

وبالتالي حددت السلطات الرومانية أسعار وأجور في مجال النقل البري والمائي؛ ولكن اختلفت بين كل المقاطعات منها ببلاد المغرب القديم خلال العهد الإمبراطوري الأعلى؛ ففي مجال النقل البري ظل مشكل أسعاره عائقاً حقيقياً، حيث عرقل سير هذا النشاط، بالمقابل كانت النقل المائي أرخص بكثير

1. Patrice Pomey, op.cit, p240.

2. Geatan Lafrance, La Boulimie énergétique suicide de humanité, éd multi mondes, Amérique du nord, 2002, p31.

3. عبدالقادر بخضرة، مظاهر الاستخدام السليبي لوسائل النقل...، المرجع السابق، ص194.

منه؛ ولكن اجور الناقلين ببلاد المغرب القديم خلال عهد الرومان، كانت متدنية نوعا ما، رغم ما قدموه من خدمة للسلطات الرومانية مقابل امتيازات رمزية.

كان مصدر أجور والأموال المخصصة لتسيير مجال النقل ببلاد المغرب القديم خلال الفترة الرومانية من مداخل ضريبة النقل، التي فرضتها روما على العابرين عبر الطرق، وخصصت لها أماكن لجبايتها، وإدارة خاصة في تحصيلها بمختلف الموانئ، والمحطات بالمدن الداخلية ببلاد المغرب التي حددتها روما.

حاربت روما قطاع الطرق الذين كانوا يهددون وسائط النقل، والقراصنة عبر البحر، وانتشرت الظاهرتين على مستوى أراضي بلاد المغرب القديم، وظلت السلطات في صراع دائم معهم، حيث تعددت مشاكل النقل بمقاطعات المغرب القديم خلال الزمن الإمبراطوري الأعلى، ومنها نوعية وسائل النقل البرية والمائية خاصة نوعية وحجم الحمولة، والتي كانت تنقلها تلك الوسائل، حقيقة قد أثرت سلبا على النقل.

خاتمة

-بعد ان استعرضنا مختلف الجوانب والمتعلقة بوسائل النقل في بلاد المغرب القديم خلال مرحلة العهد الإمبراطوري الأعلى، وهو موضوع قيد الدراسة، خلصنا إلى مجموعة من الاستنتاجات، التي كنا قد تساءلنا عنها من خلال طرح الإشكاليات في مقدمة هذا البحث، وهي في الحقيقة اجابات عن هذه التساؤلات يمكن ابرازها في النقاط التالية:

-لعبت مجموعة من العوامل، لا سيما العوامل الجغرافية، والمتمثلة في القرب الجغرافي بين منطقة المغرب القديم وروما، والثروات التي كانت تمتلكها أراضيها، دورا هاما في اهتمام الرومان بوسائل النقل والعمل على تطويرها ببلاد المغرب؛ فقد عرفت المنطقة شبكة ضخمة من الطرق البرية ومرافقها، والموانئ على طول سواحل المنطقة، كما وفرت عمال مختصين في مجال النقل، لأجل خدمة مصالح روما، حيث تحددت السلطات الرومانية كل العراقيل، من أجل تسهيل حركة النقل بالبلاد.

-بالنسبة لشبكة الطرقات، شيد الأباطرة الرومان العديد من الطرق ببلاد المغرب القديم، كان في بادئ الأمر انجازها لسبب عسكري ثم تحول آليا لخدمة الاقتصاد، كنقل الحيوانات والمنتجات الزراعية وأيضا لتنقل المسافرين، ومن خصائص هذه الطرق أن الكثير منها تركز بين المدن الساحلية شمالا، وخاصة المؤدية للموانئ أو بين المقاطعات، في حين تقل كلما اتجهت جنوبا بالمدن الداخلية والصحراء، كما وجدت منها طرق رئيسية كطريق قرطاج تيفيست أو قرطاج تاكاب ولتبيس ماغنا، ومنها الثانوية التي ربطت بين المدن والأرياف، وحسب لوحة بوتينغر بلغ طول شبكة الطرقات الرومانية بالمغرب 20 ألف كم.

-كانت الكثير من الطرقات معبدة بالحجارة لتسهيل سير العربات، لقد شقت الطرق بأيادي عاملة إما عسكرية(بالأخص الفرقة الأغسطية الثالثة) أو أيادي محلية، وقد تم رصفها بحجارة متينة لتبقى محافظة على شكلها (كطريق تموقادي أو كويكول) ومنها مازالت قائمة الى يومنا هذا، إلا أن طبيعة تضاريس البلاد منها منطقة تريبوليتانيا، دعت من الرومان استخدام المسارات الترابية فقط بعض المدن، كما تم وضع معالم ميلية بتلك الطرق حاملة معها مسافات الطرق وسنوات تشييدها، قد لعبت الطرق البرية دورا كبير في مجال النقل بمقاطعات بلاد المغرب القديم خلال هذا الزمن.

- بالنسبة للمحطات فإن شساعة مساحة المنطقة المسيطر عليها من طرف الرومان، قد أدت بهم الحاجة لتشديد طرق امتدت لعدة كيلومترات، على سبيل الذكر طريق قرطاج هيبو ريجيوس، حيث استدعى ذلك انشاء محطات لتوقف الناقلين والمسافرين وتغيير دواب النقل، وقد استفادت منها السلطات الرومانية في تحصيل الضرائب ومراقبة كل الطرق ومنها محطة كويكول وزراي وبونجيم؛ لكنها كانت قليلة بطرق موريطانيا الطنجية ما أثرت سلبا على حركة النقل، كما تم انشاء مرافق اسطبلات وغرف للنوم بتلك المحطات، ما يدل على اهتمام الرومان بتطوير مجال النقل.

- لم تكن أراضي بلاد المغرب القديم خالية من وسائط النقل قبل العهد الروماني؛ فالكثير من الطرقات والموانئ ووسائل النقل، كانت موجودة منذ العهد الفينيقي ومنها ما يعود الى ما قبل التاريخ واستمرت للعهد الروماني، حيث قام الرومان بتطويرها فقط في ذلك الوقت؛ فأدخلوا الهندسة الرومانية في تشييد الموانئ وشق الطرق، وجلبوا معهم وسائل نقل متطورة كالعربات والسفن المستخدمة في النقل.

- فيما يخص وسائل النقل البري بداية بحيوانات النقل، التي كانت وسيلة هامة في النقل؛ حدث تضارب في الآراء حول أصلها، منهم من قال أجنبية الأصل، ومنهم من قال محلية، كما تم استخدام هذه الحيوانات في مجال النقل بشكل متفاوت بهذه المقاطعات؛ فالحصان كان أقل استخداما في نقل البضائع أو جر العربات، وكان مخصصا للسفر فقط، بينما العبء الأكبر تحمّلته الحمير والثيران، وهي التي جرت العربات الكبيرة، والحملة بالبضائع الثقيلة، ومعظمها قد تم استخدامها في الممرات الوعرة (كنقلها لرخام محاجر شيميتو)، أما الجمل فقد كان وسيلة النقل الصحراوية سواء للسكان المحليين الذين عاشوا فيما وراء اليمس، أو بالنسبة للرومان الذين تعايشوا مع المنطقة الصحراوية بفضلهم خلال القرن الثاني للميلاد، وعوض الكثير من وسائل النقل البري؛ لكنها بقيت مستمرة في المناطق الغير صحراوية بشكل عادي، أما الفيل فلم يستخدم كوسيلة النقل من طرف الرومان ما عدا مناطق قليلة، وعلى العكس من ذلك، تم استخدامه لأغراض أخرى كالسيرك، واستخدام أنيابه للصناعات ولم يأت ذكره في النقل إلا القليل كمقاطعة موريطانيا القيصرية فسكانها استخدموه في هذا المجال.

- نظرا لكثرة الموارد الاقتصادية، ومع استمرار زيادة احتياجات الرومان للبضائع، وخاصة في المواد الغذائية أدخل الرومان العديد من العربات، تعددت بتعدد أشكالها ووظائفها، كعربات نقل المنتجات الزراعية كالبلوسترا، وعربات نقل الحيوانات، وأخرى لنقل الأشخاص وبتعدد مراتبهم، تعددت وظائف العربات التي كانت تسير عبر الطرق الإفريقية، ونقص العربات المستخدمة في البريد العمومي والمتوجهة نحو المدن ومنها لخدمة جهاز الأنونة المتوجهة نحو الحقول والأرياف، وإلى المخازن والمعاصر والموانئ، ومنها نحو الغابات لنقل الحيوانات (وهي أصعب ما تم نقله) إلى وجهات مختلفة.

- تعد وسائل النقل بمختلف أنواعها الأكثر استخداما في النقل؛ هي تلك الوسائل التي خصصت لنقل المواد الغذائية (خاصة نقل القمح الزيتون والخمر)، ثم نقل الحيوانات ثم تأتي مواد البناء؛ وعمل الرومان على استنزاف ثروات المنطقة بشكل مكثف، وذلك لتحقيق الرفاهية لسكان مدنها؛ لكن كان ذلك على عاتق بلاد المغرب القديم؛ فكان النقل شريان الاقتصاد الروماني.

- كما تم استخدام الأمفورات لنقل المواد الغذائية، كالسوائل، وقد تعددت أنواعها، وأشكالها، ونظرا لأهميتهما المتمثلة في تخزين تلك المواد ونقلها؛ فقد تم التكثيف من صناعة الأمفورات ووجدت المئات منها ببلاد المغرب القديم ومختلف المناطق التي كانت تتعامل معها مقاطعات المنطقة، إلا أن استخدام الأكياس والسلال كان ضئيلا في النقل، فهذه الأخيرة استخدمت في المزارع عند جني المحاصيل.

- أما فيما يتعلق بالنقل المائي أي البحري والنهري؛ فقد حددت السلطات الرومانية خطوطا بحرية بينها وبين مقاطعات المغرب القديم، كما وفرت للناقلين البحريين كل الظروف لممارسة نشاطهم واستخدام تلك الطرق المائية، كانت طرقا قصيرة مقارنة بالمقاطعات الأخرى، التي كانت تتواصل معها السلطات الرومانية، وتم استخدامها في نقل البضائع، والأشخاص والحيوانات نحو روما، أما الطرق النهرية فقد كانت قليلة ما عدا بموريطانيا الطنجية، وبعض مدن بلاد المغرب الأخرى التي كانت صالحة للملاحة.

- سهلت مجموعة من الخطوط البحرية المواصلات بين موانئ المغرب القديم، ثم نحو مختلف الموانئ التابعة للإمبراطورية الرومانية، كما تعددت تلك الموانئ بمختلف المقاطعات، كل ميناء كان مخصصا لنقل بضاعة

بضاعة معينة ما يدل على التنظيم المحكم من قبل الرومان لوسائل النقل ، كما تم تشييد بعض الموانئ وترميم بعضها الآخر كميناء لبتييس ماغنا وميناء قيصرية وغيرها، وواصلت بناء الموانئ إلى غاية سواحل المحيط الأطلسي وقد كانت حلقة وصل مع الطرق البرية، وأغلب تعاملاتها سجلت مع أوستيا وبوزولوس، ثم تليها وجهات أخرى.

- مثلما تعددت وسائل النقل البري بالمغرب خلال العهد الروماني، كذلك تنوعت مراكب النقل البحري والنهري، لقد دلت المصادر وخاصة الفسيفساء (كفسيفساء ألتبروس) على العديد من أنواع السفن، والقوارب من حيث أشكالها وأسماءها ومهامها؛ ولكن التي تم استغلالها بكثرة في النقل البحري، هي المخصصة لنقل الحيوانات (كالهياقو)، ولنقل البضائع كالقمح (الكورييتا)، ولنقل مواد البناء (البونتو)، وتطلب تزايد حاجيات الرومان من السلع إلى ضرورة تطوير تلك السفن.

- أما بالنسبة للقوارب فقد تم استخدامها في مناطق معينة، من بينها تلك التي تجري على سواحل المحيط الأطلسي أو بين المدن الساحلية كموريطانيا القيصرية، أو عبر الأنهار المنتشرة عبر أراضي المنطقة كنهر سبو في موريطانيا الطنجية، بينما الأودية؛ فتم التنقل عبر مجاريها وقطعها بواسطة الجسور، حيث تم تشييدها فوق الأودية، بدلا من استخدام القوارب إلا الأودية العريضة والطويلة، وكان الملاحين الذين يستخدمون السفن الكبرى غالبا ما ترافقهم القوارب؛ باعتبارها وسيلة نجدة في حالة غرق سفنهم.

- من الوسائل التي ساهمت في مجال النقل، نذكر الموارد البشرية المختلفة، هنا نقصد عمال النقل بداية من عمال النقل البري؛ فنجد ملاك حيوانات النقل الأفارقة، والذين وفروا حيواناتهم للدولة لأجل خدمة النقل ولأطراف آخرين، إضافة إلى الناقلين البريين الذين اختصوا في قيادة حيوانات وعربات النقل عبر الطرقات، والحمالين الذين نقلوا على ظهورهم السلع، أو عملوا في شحن، وانزال البضائع والحيوانات وغيرها؛ فكل فئة اختصت بمجال النقل رغم اختلاف مهامهم وطرق عملهم.

- أما عمال النقل البحري؛ فقد ذكرتهم المصادر الأدبية والمادية أكثر من ذويهم أي العاملين بالنقل البري بالنسبة لمقاطعات المغرب القديم؛ فقد كان على رأسهم حاكم الأنونا، و الذي عينته السلطات الرومانية

لمراقبة النقل البحري، وملاك السفن، والإشراف على عمليات النقل بصفة عامة، ثم ملاك سفن النقل الذي قدموا سفنهم لخدمة النقل البحري لصالح روما مقابل مجموعة من الامتيازات التي تحصلوا عليها في عهد الأباطرة الأوائل؛ ولكن سرعان ما تم اقصاؤهم منها، أضف إلى ذلك الناقلين البحريين الذي كان يعملون في سفن وقوارب النقل منهم المجذفون ومجهزو السفن وقائد السفينة، وكانوا يعلمون طبقا لقوانين تضبط مهامهم من أجل قيادة السفينة.

- كان للملاحة البحرية، أثر كبير على نشاط الناقلين البحريين وملاك السفن بالدرجة الأولى؛ فهي مليئة بالمخاطر خاصة بين بلاد المغرب القديم وروما، تدخل الرومان لتشجيع عمال النقل البحري خاصة الملاحين على ممارسة نشاطهم، حتى لا تتوقف عملية تموين روما بحاجياتها، فقد تم تنظيم أوقات الملاحة كما طمأنت الناقلين البحريين بالتعويضات في حالة الخطر، وصيانة وسائل النقل، وتدعيم الموانئ بالمنازل، وتحديد الطرق بالخرائط لتسهيل تنقلات الملاحين، والأكثر من هذا إدخال الجانب الديني، في هذا المجال للتأثير على هؤلاء العمال، حتى تتم عملية النقل بشكل طبيعي لكنها اكتفت بصعوبات.

- بالنسبة للظروف المهنية لعمال النقل بنوعيه البري والمائي، ببلاد المغرب القديم إبان العهد الإمبراطوري الأعلى اختلف أوضاعهم بين اليسر والعسر؛ فمنهم من عاش حياة الرفاهية كملاك سفن النقل البحري من بينهم تقلدوا مناصب عليا، وأقيمت لهم مكاتب حتى في روما، وبفضل خدمتهم في نقل المؤن لصالح روما، ومنهم من عاش حياة الفقر والعبودية، وعانى من ويلات الخدمة في النقل كالحمالين الذين كانوا ينقلون البضائع الثقيلة والحيوانات المفترسة أيضا، إضافة إلى ملاك حيوانات النقل، الذين اجبروا على توفير وسائل النقل للسلطات، وإلا يتم فرض عليهم عقوبات، والناقلين البحريين الذين عانوا من مخاطر المهنة عبر الطرقات البحرية كصعوبة الملاحة.

- من الناحية المالية اختلفت أسعار وأجور مجال النقل بين النقل البري والمائي؛ فكان النقل البري باهظ الثمن مقارنة بالنقل البحري، من ناحية تكاليف السفر وأسعار وسائل النقل، أما فيما يخص الأجور كذلك كانت متفاوتة بين ما يتقاضاه ملاك وسائل النقل الذين كانوا يأجرون وسائلهم للرومان، وبين الذين كانوا يعلمون في قيادة تلك الوسائل؛ فقد اعتبرت الأسعار مشكلة من مشاكل النقل.

-فرضت روما في مجال النقل ضريبة التي عرفت بالبورتوريوم، وحددت البضائع والأشخاص وغيرها من الوسائط المفروضة عليها الضريبة عند العبور عبر الطرقات، أو من الموانئ، وخصصت مراكز لجبايتها كالمحطات برية منها زراي، أو الموانئ مثل بروسيكادا، كما أعفت الناقلين من دفعها لتشجيعهم على عملية النقل، وكانت عائدات البورتوريوم يتم بها صيانة الطرق أو دفع أجور الناقلين أي لتسيير النقل.

-اكتنفت جملة من المشاكل نشاط النقل بالمغرب القديم خلال العهد الإمبراطور الاعلى، نذكر من بينها المشاكل الطبيعية، كصعوبة التضاريس التي عرقلت شق الطرق وسير العربات، وصعوبة الملاحة بسبب الظروف الطبيعية، والتي كانت تتسبب في عرقلة حركة النقل، رغم أن الرومان خصصوا أموال طائلة في هذا النشاط، يضاف إليها مشكل السطو على وسائط النقل من قبل قطاع الطرق، قد كانوا يهددون وسائل النقل، وراكبها ويدمرون الطرق ومرافقها، والقراصنة عبر البحر الذين كانوا يغرقون سفن النقل وينهبون البضائع خاصة قرب سواحل بلاد المغرب القديم، وقد قامت روما بمحاربتهم بشتى الطرق.

-ومن المعوقات التي كانت تطال وسائط النقل أيضا نجد الحمولة، والتي كانت تتزايد بشكل غير محدود ولأسباب، على سبيل المثال تزايد الطلب الروماني على تموينهم بالبضائع، أو جشع الناقلين على نقل كميات إضافية لتحصيل الأموال، وقد أثرت على وسائل النقل؛ فتم إبادة حيوانات النقل، وتسببت في اغراق السفن خاصة عبر سواحل بلاد المغرب القديم، رغم جهود بعض الأباطرة في إيجاد حل لها.

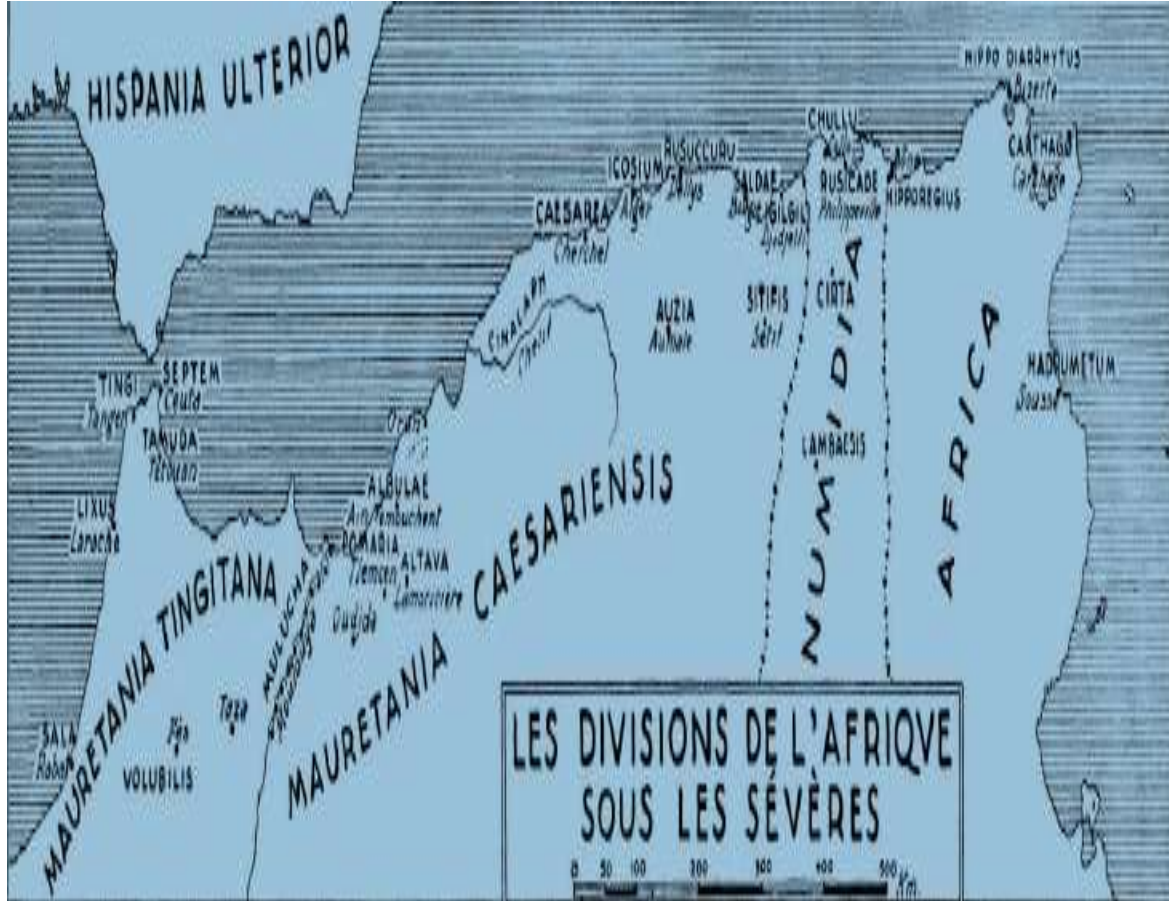
-إن الامتيازات التي كانت تقدمها الدولة الرومانية للناقلين الأفارقة، كان في ظاهرها لأجل تشجيعهم على الخدمة في النقل؛ لكن باطنها هو لخدمة مصالح الرومان؛ فبين المزايا التي منحت للناقلين، والمخاطر التي كانوا يعانون منها هناك فارق كبير، انتهت بالكثير من الناقلين بالطرد كملاك السفن، وحتى الموت كالناقلين البحريين، أو الفقر الذي عانى منه الحمالين، بالإضافة للمشاكل المهنية السابق ذكرها.

-وفي الأخير فمهما قدمت في هذه الدراسة من معلومات، وما قمت به من جمع للمادة العلمية، إلا أنني أوصي بمواصلة البحث في هذا الموضوع، بالأخص في الجوانب التي لازالت تكتنفها الغموض كالنقل البري والنهري، والتي قلت الدراسة حولها مقارنة بالنقل البحري مثلما أشرت سابقا.

ملاحق

ملحق رقم (01):

خريطة المقاطعات الرومانية ببلاد المغرب القديم إلى غاية القرن الثالث ميلادي.



المرجع: Carcopino "La fin du Maroc romain ", In MAH, t 57, France, 1940, Jérôme, p354

ملحق رقم (02):

خريطة مدن إفريقيا البروقنصلية والطرق الرئيسية التي تربط بينها



المرجع: Paul Maekendrich, The north African Stores speaks, library of congress catalogue in publication pata, Usa, 2000, p89.

ملحق رقم (03):

خريطة الطرق الرومانية بموريطانيا القيصرية.



المرجع: Jean Laporte, op.cit, p23

ملحق رقم (04):

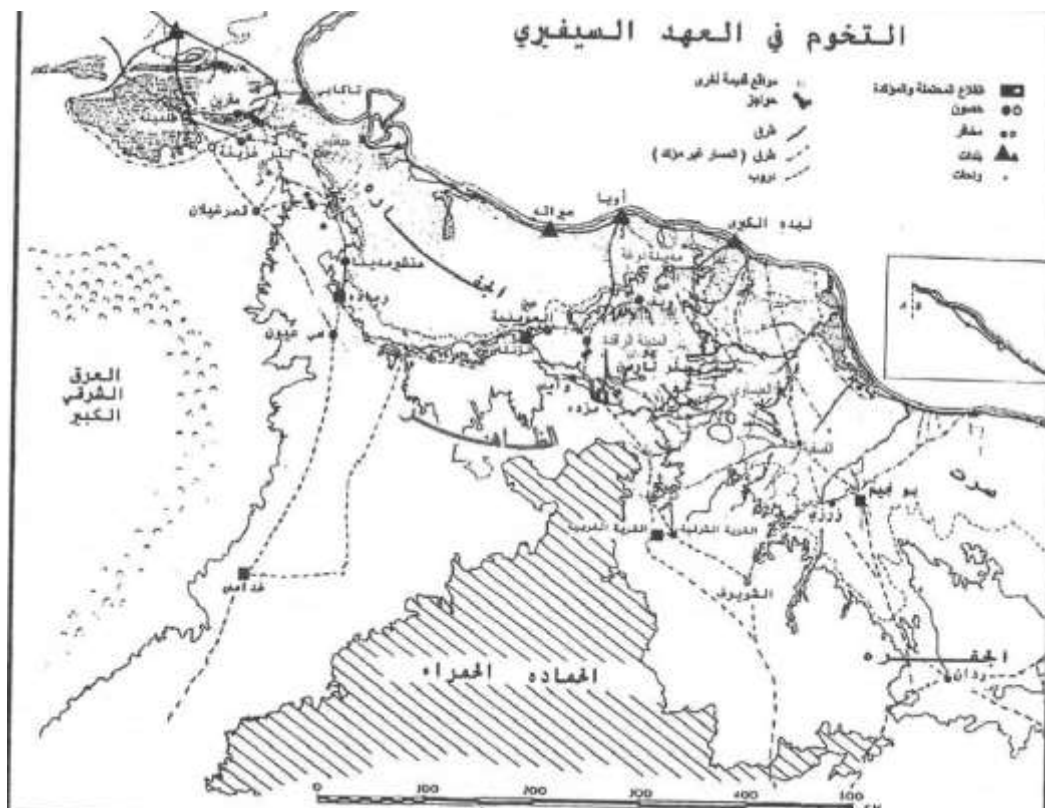
خريطة الطرق البرية والنهرية بمقاطعة موريطانيا الطنجية.



المرجع: ساحير نصيرة، المرجع السابق، ص 266.

ملحق رقم (05):

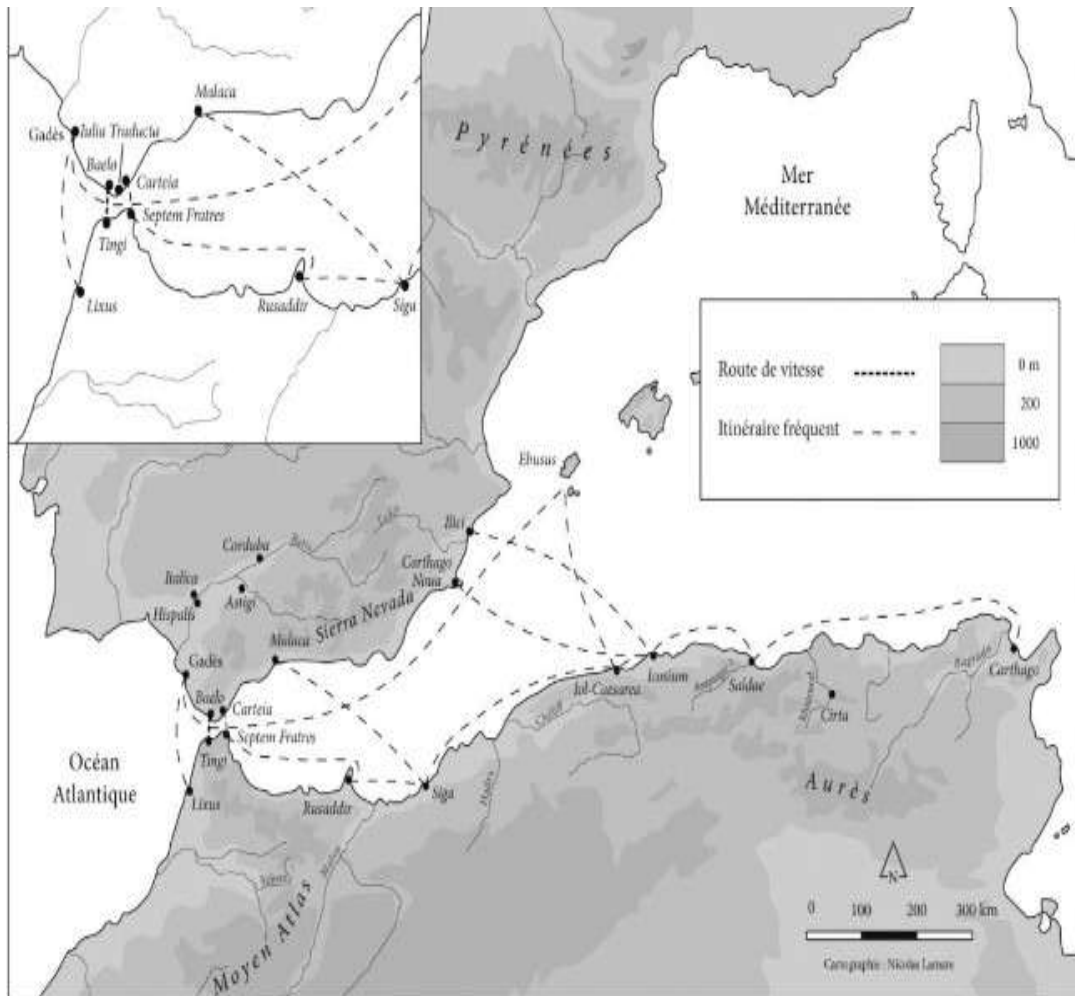
خريطة الطرق والمحطات بمدن افريقيا البروقنصلية شرقا لها في العهد السيفيري.



المرجع: د. ج. ماتينغلي، المرجع السابق، ص 222.

ملحق رقم (06):

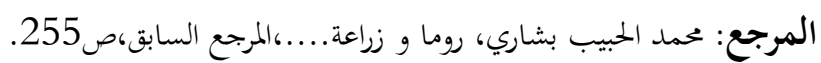
الخطوط البحرية بين ساحل بلاد المغرب القديم والجنوب الأوروبي خلال العهد الروماني الإمبراطوري الأعلى.



CARTE 3. — Les itinéraires maritimes pendant le Haut-Empire

المرجع : Gwildys Bernard, op.cit,op.cit,p94.

خريطة موانئ المغرب القديم خلال العهد الروماني.



ملحق رقم (08):

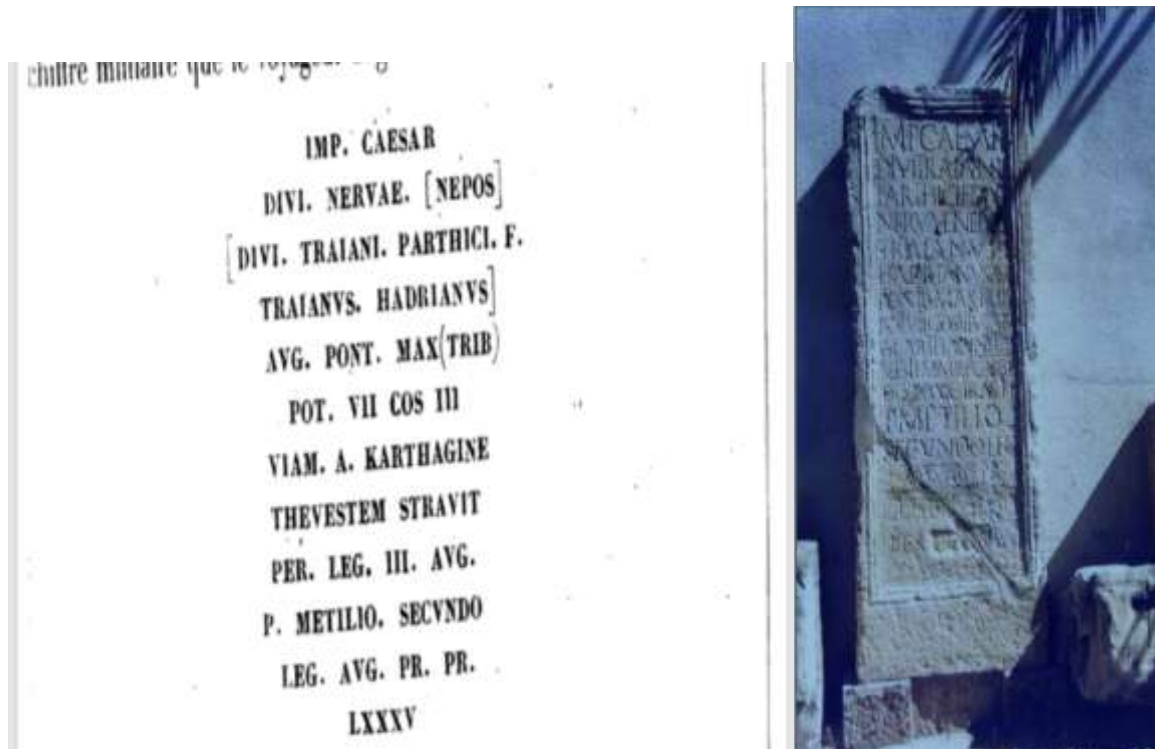
خريطة توضح مدى صعوبة الملاحة في البحر الأبيض المتوسط.



المرجع: البيضاوية بلكامل، لحة عن الملاحة التجارية في البحر الأبيض المتوسط خلال العصر الروماني، المرجع السابق، ص 192.

ملحق رقم (09):

معلم ميللي حول طريق تبسة قرطاج، أنجزت هذه الطريق في سنة 123م في عهد هادريانوس من قبل الفيلق الأغسطي الثالث بإشراف قائده بويليوس ميتلوس سكوندوس (P.metilius secundus):



المرجع: M. Letronne, L'inscription d'une romain milliaire qui existe sur la voie Carthage a theveste, Ed caplet, France, 1945, p6.

ملحق رقم (10):

فهو معلم ميلّي يبين تاريخ تشييد طريق ثابراكة — شمتو في زمن الإمبراطور هادريانوس وهو طريق
تكملة لطريق قرطاج هيو ريجيوس و تؤرخ الكتابة حسب السلطة الشعبية التي تحصل عليه هادريانوس
للمرة الثالثة عشر بفترة بعد 10 ديسمبر 128 و قبل 10 ديسمبر 129: (ترجمة الأستاذ سليم دريسي
محاذة شخصية):

IMP · CAESAR
DIVI TRAIANI
PARTHIC · FIL
DIVI NERVAE NEP
HADRIANVS AVG
PONTIFEX MAX
TRIB · POT · XIII
COS · III
VIAM A SIMITTV
VSQ · THABRACAM · F
I

المرجع: Tissot Charles Joseph, Le bassin du Bagrada et la voie romaine de Carthage à Hippone par Bulla Regia, In: Mémoires présentés par divers savants à l'Académie des inscriptions et belles-lettres de l'Institut, t9,n2, France,p24.

ملحق رقم (11):

نص معلم ميللي عشر عليه بالتحديد في طريق قيصرية على بعد ستة اميال من المدينة، ويحتوي على إهداء للإمبراطور للإمبراطور ماركوس أوريليوس وهو تكملة لطريق قرطاج قيصرية، تؤرخ الكتابة حسب السلطة الشعبية المتحصل عليها للمرة الاولى كذلك القنصلية للمرة الثانية بعام 146م اي بعد 10 ديسمبر 146 و قبل 10 ديسمبر 147، وعليه قد يبدو الوضع فيه خلل كون الإمبراطور ماركوس أوريليوس تقلد السلطة سنة 161 لكن كان ينسب للعائلية الايولية لذلك بدأ في اخذ السلطة الشعبية حسب المؤرخين بسنة 146 حسب البعض وسنة 147 حسب اراء البعض الآخر، وعليه فمن المنطقي ان ينسب هذا المعلم الميللي للإمبراطور كراكلا الذي لديه نفس التسمية في الكتابات للإمبراطور ماركوس أوريليوس، واذا اخذنا بهذه الفرضية فيكون التأريخ بسنة 198 (ترجمة الأستاذ سليم دريسي محادثة شخصية):

IMP. CAES. M. AV,
RELIO ANTONI
NO PIO FELICI
AVG. PONTIFIC.
MAXIMO TRIB.
POTEST. COS. II
P. PA CAESAREA
M. P. VI.

المرجع: M .b Verneuil et J Beugnot,ibid,p33.

ملحق رقم (12):

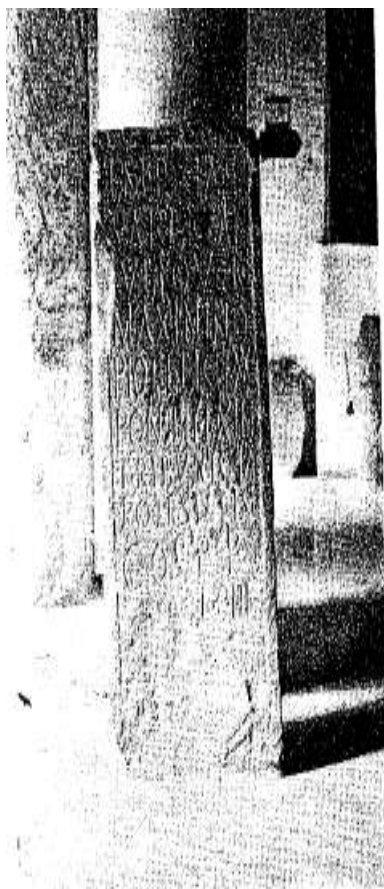
معلم ميللي تكريما للإمبراطور كركلا في تشييد طريق تاكاب إلى قفصة ، وقد ذكر هذا الطريق في خريطة بوتينغر ،فهو يربط تاكاب بقفصة ويصل لخليج سيرت الصغرى، وهو من الطرق الرئيسية للبروقنصلية وكان ممر للقوافل التجارية، وهذا الطريق كان يدعم حركة العربات من خلال بعض الآثار.



المراجع: Troussel Pol, "Le franchissement des chotts du Sud tunisien dans l'Antiquité", In: An. Af, t 18,n1, France,1982, pp 55, 56.

ملحق رقم (13):

المعلم الميلي على اليمين يبين المسافة المقامة بالطريق المعبد في عهد ألكسندر سيفيروس (222-235م) من قرطاج سیرتا لمبار تيفيست، اما المعلم الميلي على اليسار أما الثاني من عهد الإمبراطور ماكسيميان تم وضعه بطريق كبوتاساكورا .



المرجع: Pierre Salama, Les voies romain en Afrique du nord, op.cit,p144.

ملحق رقم (14):

معلم ميللي نصب للإمبراطور القيصر ماركور أوريليوس (كراكلا) السعيد القيصر و هو أب الوطن و
 قنصل و هو ابن للإمبراطور سبتيميوس سيفيروس و حفيد لأنطونينوس الأعظم، وضع ميل جديد
 طرف حاكم المقاطعة تيتوس أيلوس ديكريانوس، يضع معلم ميللي بطريق طنجة، مدعما بمحطات
 والنقش الثاني من عهد كراكلا ألكسندر سيفيروس وضع معلم ميللي من طرف حاكم المقاطعة تيتوس
 أيلوس ديكريانوس في الطريق الرئيسي الذي يربط طنجة بموريطانيا القيصرية وإلى المقاطعة الموالية
 ،وهذا المعلم كذلك يبين ربط هذا الطريق بطرق ثانوية (ترجمة الأستاذ سليم دريسي محادثة شخصية):

..... LIV...
 ...XXX PP COS.
 ..VI MAGNI
 ANTONINI
 FILIVS DIV... E
 VERI NEPOS. .
 MIL NOVA POSVIT
 PER. T. AELIVM
 DECRIANVM
 PROC. SVVM
 AN^s. SEVERIA
 NVM.

 SYR
 NPIII

IMP. CAE
 M. AVRELIVS. .
 IIV
 FELIX AVG. P.P. C^{os} DIVI
 MAGNI ANTONINI
 FILIVS DIVI
 SEVERI NEPOS
 MIL NOVA POSVIT
 PER. T. AELIVM
 DECRIANVM
 PROC. SVVM
 A. N^s SEVERIANVM
 SYR
 MPII

المرجع: Azème de Montchra vier, Excursion Archéologie d'Oran à Tlemcen, in: mémoire société archéologique ,Toulouse ,France,1847,p p 336 337.

ملحق رقم (15):

نقيشة لاتينية تخلد ذكرى انشاء طريق الرابط بين لمبار وتهودة كتبت سنة 145 م .



المرجع: جمال مسرحي، المقاومة النوميديّة للإحتلال الروماني...، المرجع السابق، ص 305 307.

أنظر أيضا: Jean Maurizot, L Aurès ou le Mythe de la montagne reflète, Edition

Harmattan, paris, 1962, p20.

محتوى النقيشة: وضعت الكتابة للإمبراطور القيصر أيلوس هادريانوس انطونينوس الأغسطس و التقي (انطونينوس التقي) و هو اب للوطن و الى ماركوس اوريليوس القيصر بأمر من براسينا مسينالوس ،قائد امبراطوري وبرويراطور ،أنجزت الفرقة المساعدة السادسة فيراتا(التابعة للجيش الروماني تم استدعاؤها من سوريا) هذه الطريق (ترجمة الأستاذ سليم دريسي محادثة شخصية).

ملحق رقم (16):

هناك الكثير من المصادر التي تثبت تواجد حيوانات استخدمت في النقل ببلاد المغرب القديم خلال العهد الإمبراطوري الأعلى كالجمل باعتبارها حيوانات النقل، ومنها هذا النقش اللاتيني الذي تم تحريره في عهد الإمبراطور فلافيوس أما محتوى النقش محتوى النقش يذكر ان الكتابة كرسيت للآلهة مانس و الى تيتوس فلافيوس ستيفانوس المعتوق من طرف الإمبراطور كان يشتغل كحارس عام على الجمالة وهو مسؤول على الجمال (مالك للجمال)(ترجمة الأستاذ سليم دريسي محادثة شخصية):

DIS. MANIBUS
T. FLAVI AUG. LIB
STEPHANI
PRAEPOSITO
CAMELLORUM
(chameau) (éléphant) (chamelon)

المرجع: Demogeot Émilienne, Le Chameau et l'Afrique du nord Romain, op.cit, p224.

ملحق رقم (17):

نقيشة لاتينية تخليدا لإقامة مركزا لجباية الأنونة بمدينة كويكول أما محتواها: كرسى الكتابة لآلهة الأنونة الأغسطية من طرف تيتوس فلايوس ماركيانوس ابن تينوس من قبيلة بابيريا و كان له منصب الراهب أما النقيشة الثانية: نص الكتابة يدل على شخصين الأول عبدا و الثاني محرر يخدمان في مكاتب جمع الضرائب بمدينة كويكول (ترجمة الأستاذ سليم دريسي محادثة شخصية).

VENERI
AVG & SAC
MARCELLVS·AVG
N·LIB·C·S·H·CHRES
TVS·AVG·N·VERNA
VILICVS·CVI
CVLI·IIII·PV
BLICV·AFRIC·
POSVERVNT

ANNONAE
AVG
T·FLAVIVS·T·F·PA
PIR·NEPOS·MAP//
CIANVS·PONT (sic)

المرجع: Albertini Eugene, Une Inscription de Djemila..., op.cit, pp 254,256.

ملحق رقم (18):

هذا النص اللاتيني (من نقيشة زراي) قد تم اكتشافه في أنقاض الزرع (زراي القديمة) الواقعة في ولاية باتنة بالقرب من واد السلام، تدل على أن الأباطرة قيصر لوسيوس سيستيسموس سيفيروس وكركلا، والذين التقوا بصفتهم قناصله وقاموا بتدشين محطة لجباية ضريبة العبور (البورتوريوم) و مكان العبور و الجمارك تتحكم فيه كتيبة عسكرية.

IMP CAES L SEPTIM
O SEVERO III ET M ARELIO
ANTONIO XGG PIIS COS
LEX PORTVS POST DISCESSVM
COH· INSTITVTA·
LEX CAPITYLARIS· MANCIPIA SIN
GYLA XIS· EQVM EQVAM XIS·
MYLVM· MYLAM· XIS· ASINVM
BOVEM· S· PORCYM / PORCELLY ½
OVEM CAPRYM / EDVM AGNV ½
PECORA INNYNDIN IVM IMMYNIA ¹
LEX VESTIS PEREGRINAE ABOLLAM CE
NATORIM XIS· TYNICAM TERNAR

IAM XIS· LODICEM· S· SAGVM
PYRPVRYM XI· CETERA VESTIS
AFRA IN SINGVLAS LACINIAS
LEX CORIARIA· CORIVM PERFECTVS
PILOS· PELLE OVELLA· CAPRIN ½
SCORDISCVM MALA ¹ / P C
RYBIA ¹ P C S GLVTINIS P X ½ SPON
GIARY P X ½ LEX PORTVS MXIM
PEQVARIA IVMENT IMMYNIA CE
TERIS REBVS SICVT AD CAPVT
VINI AMP· GARI AMP /
PALMAE P C S FICI P C VATASSAE NO
DIOS DECEM· NYCIS NODIOS DECem
RESINA PICEA LYMININ P C FERTO

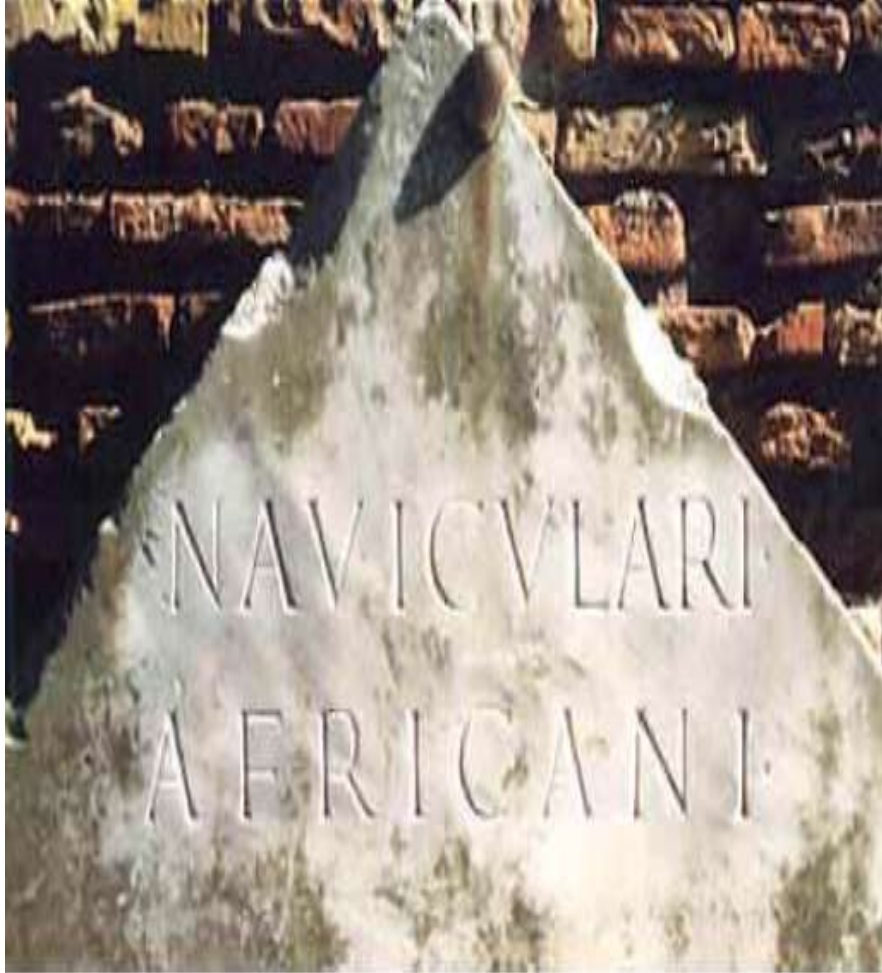
المراجع: Fabien Thibault, Les Douanes chez les romains.....,op.cit,p50.

ترجمة محتوى النقيشة:

ضريبة الرأس: تعفى من الضريبة كل المواشي الموجهة للأسواق / عبد ديناروس ونصف / حصان فرس ديناروس ونصف / بغل بغلة ديناروس ونصف / خنزير ربع ديناروس / كبش ماعز ربع ديناروس.
ضريبة الجلود: جلد مدبوغ ديناروس ونصف / جلد كبش أو ماغز جلد خام مائة رطل نصف ديناروس / رطل من السفنج ربع ديناروس.
ضريبة الأقمشة: غطاء طاولة ديناروس ونصف / معطف ديناروس ونصف / معطف أرجواني ديناروس / غطاء سرير نصف ديناروس / قماش افريقي بالقطعة نصف ديناروس.
ضريبة العبور: لكل رطل من حجر الب الصمغ معفى من الضريبة / أمفورة خمر أمفورة جاروم ربع ديناروس / لكل مائة صاع من الجوز. (ترجمة سليم دريسي محادثة شخصية).

الملحق رقم (19):

نقيشة لاتينية عثر عليها بساحة أوستيا تشير لأصحاب السفن الأفارقة.



المرجع: الحبيب محمد بشاري، المرجع السابق، ص 261.

ملحق رقم (20):

نقيشة لاتينية تشير إلى ملاك سفن النقل ينتمون لمدينة سبيطة (مقاطعة البروقنصلية)، وقد تم العثور عليها بميناء حضرموت، الذي كان يصدر منتجات سبيطة خاصة الزيت نحو روما، والنقيشة محفوظة بمتحف سوسة:



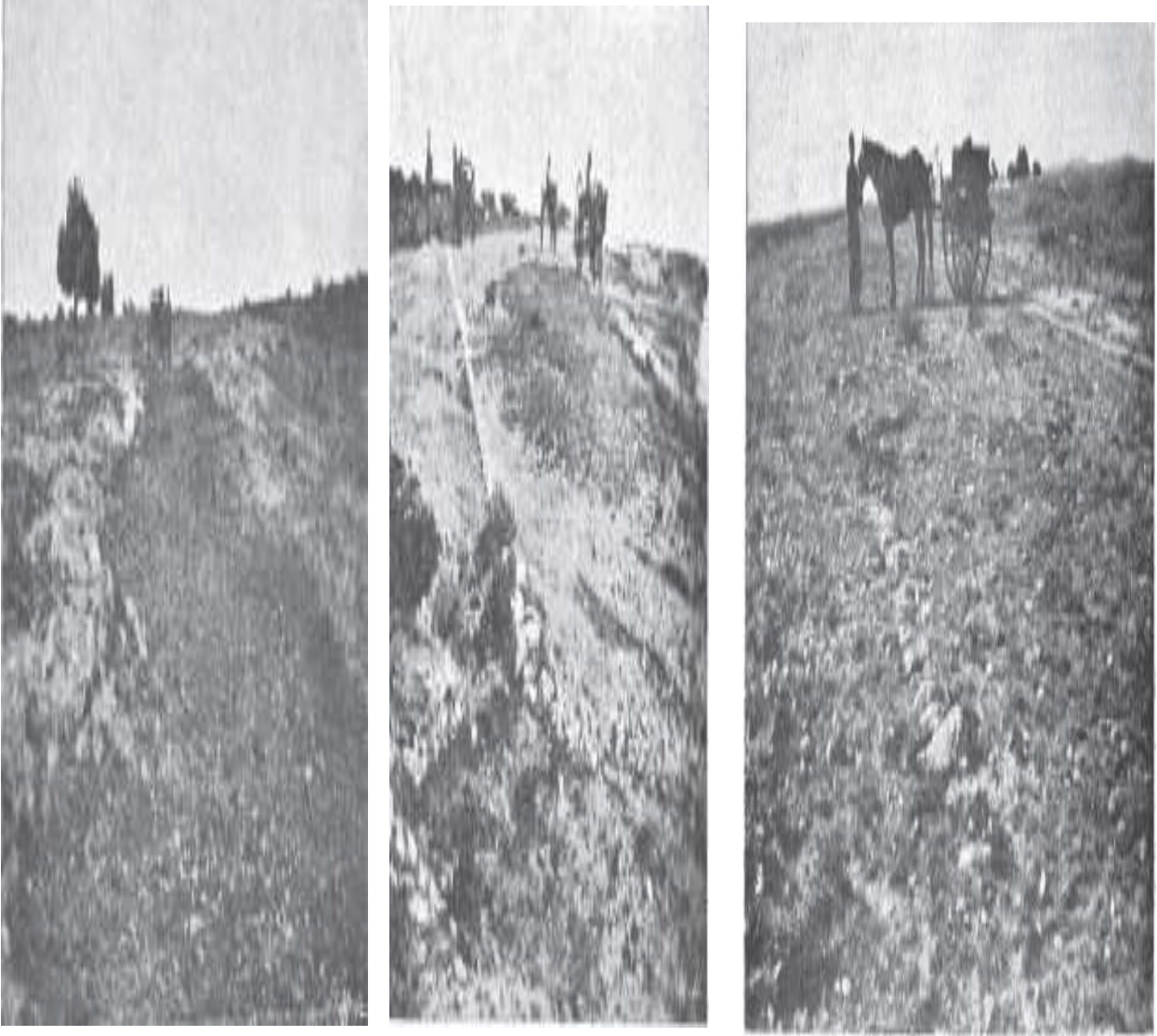
D • M • S
RUTILIO • PRIMITIVO • ARK
NAVICVLARIORVM • SVFF
AMICI • FECERVNT.

D(iis) M(anibus) s(acrum),
Rutilio Primitiuo ark(ario)
nauculariorum suff.
amici fecerunt.

المرجع: Samir Aounalah et Autres, Inscriptions Latines Lapidaire du mussé de Sousse, éd monographie université delgi studi di Cagliari Sassari, italia, 2019, p25.

ملحق رقم (21):

صور لطريق الروماني بحضرموت (سوسة).



المرجع: Caton, La compagn Hadrumète (étude de topographie Antique et urbaine :
 , imprimerie Française, Sousse, 1905,)de la société archéologique de Sousse
 p198.

ملحق رقم (22):

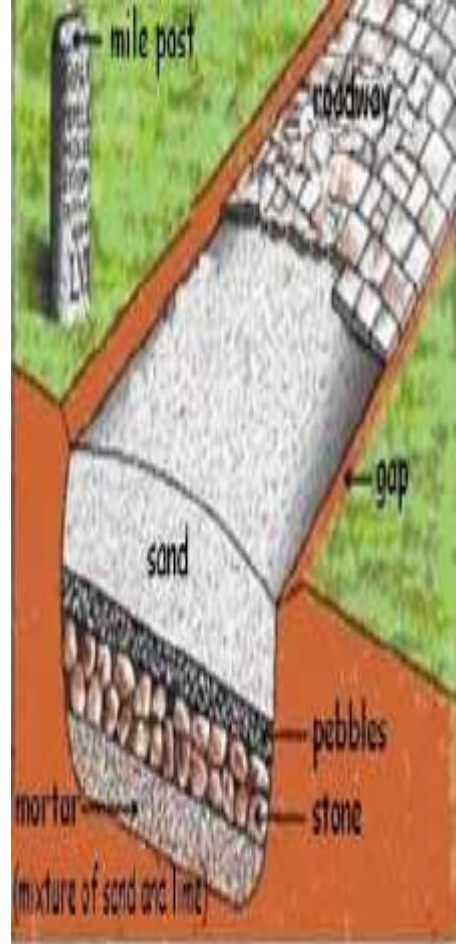
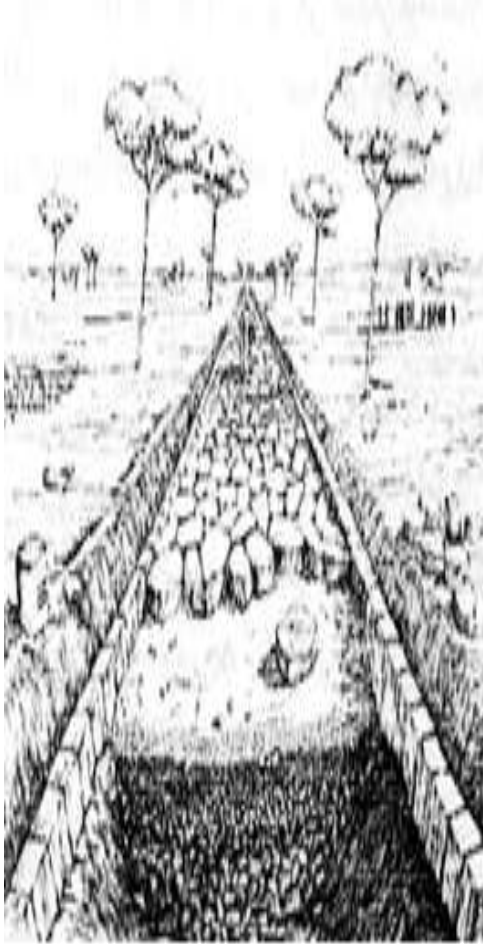
نموذج عن طريق روماني الذي يصل إلى تيمقاد وكان مخصص لسير العربات .



المرجع: Ernest leroux, Ruines de timgad (antique thamugadu),Albert Ballu, editeur,France,1897,p99.

ملحق رقم (23):

هندسة ورصف الطرق بين المدن.



المرجع: شارل جيلبار بيكار، المرجع السابق، ص 94. ينظر أيضا:

T.Ninouh and A.Rouili, Protection and Enhancement of the Roman roads in Algeria, in journal social and science Engineering, V7, n12, world academy, 2014, p274.

ملحق رقم (24):

نموذج من مخطوط لوحة بوتينغر. * نموذج لمخطوط مسار أنطونيوس.



المرجع: محفوظ خالد، المقاطعات الإفريقية خلال الفوضى العسكرية (235-285م) - بحث في تداعيات الأزمة وانعكاساتها على البروقنصلية وموريطانيا القيصرية، أطروحة دكتوراه علوم في التاريخ القديم، قسم التاريخ، جامعة الجزائر2، 2019، 2020، ص 281 282.

ملحق رقم (25):

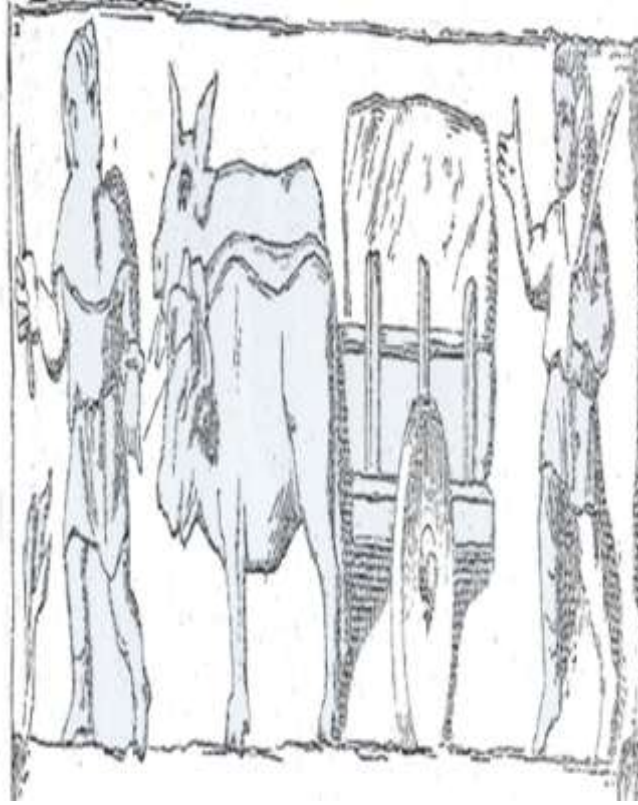
منحوتات تريوليتانيا تبرز مجالات إستخدامات حيوانات النقل.



المرجع: Olven brogen,op.cit,p132.

ملحق رقم (26):

عربات رومانية وسائقان يحملان عصا القيادة:



المرجع: باحمد السعيد، المرجع السابق، ص 188. ينظر أيضا: François Bertrandy, op.cit, p239

ملحق رقم (27):

فسيفساء أودنة من بين ما تصوره رجل يسوق حمار رافعا على ظهره الأحمال.



المرجع: أحمد عزت زكي، تصوير الحياة اليومية...، المرجع السابق، ص 231.

ملحق رقم (28):

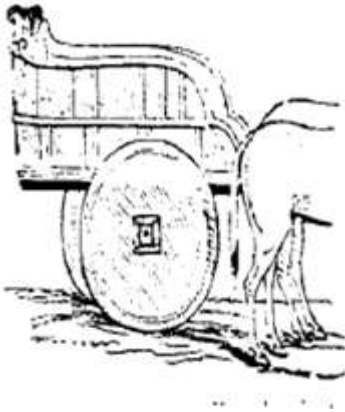
أنواع عربات النقل الرومانية.



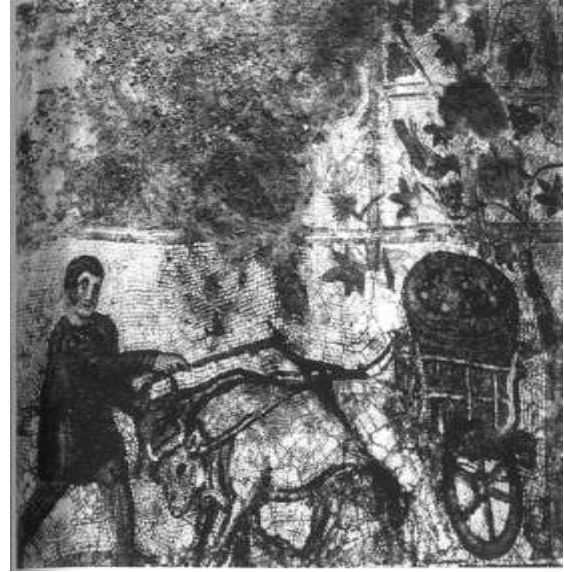
*مصباح افريقي يصور عربة الكاروكا.



*عربة الكويزا من خلال فسيفساء وادي الرمل.



عربة (Sarracum)

فسيفساء شرشال تصور عربة البلوسترا
محملة بالزيتون تجرها الثيران تقاد بواسطة سائق .

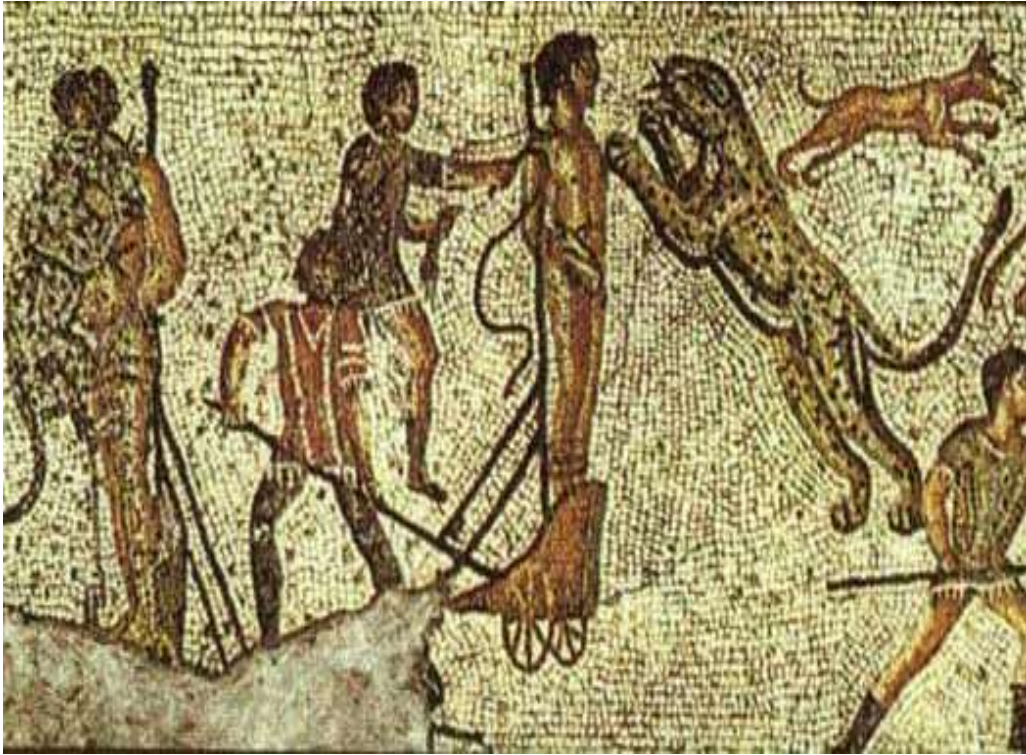
Stéphanie Guedon, le voyage dans l'Afrique romaine, op.cit, p p

المرجع :

422,424.

ملحق رقم (29):

فسيفساء زيتن تبين عربة صغيرة ذات عجلتين مخصصة لنقل السجناء المحكوم عليهم بالإعدام نحو الحيوانات المتوحشة، العربات بهم عمود لربط السجناء حتى لا يتحرك وينقل بواسطة شخص يجز العربة بعمود طويل:



المرجع: René Cagnât, Une Nouvelle mosaïque ,op.cit,p100.

ملحق رقم (30):

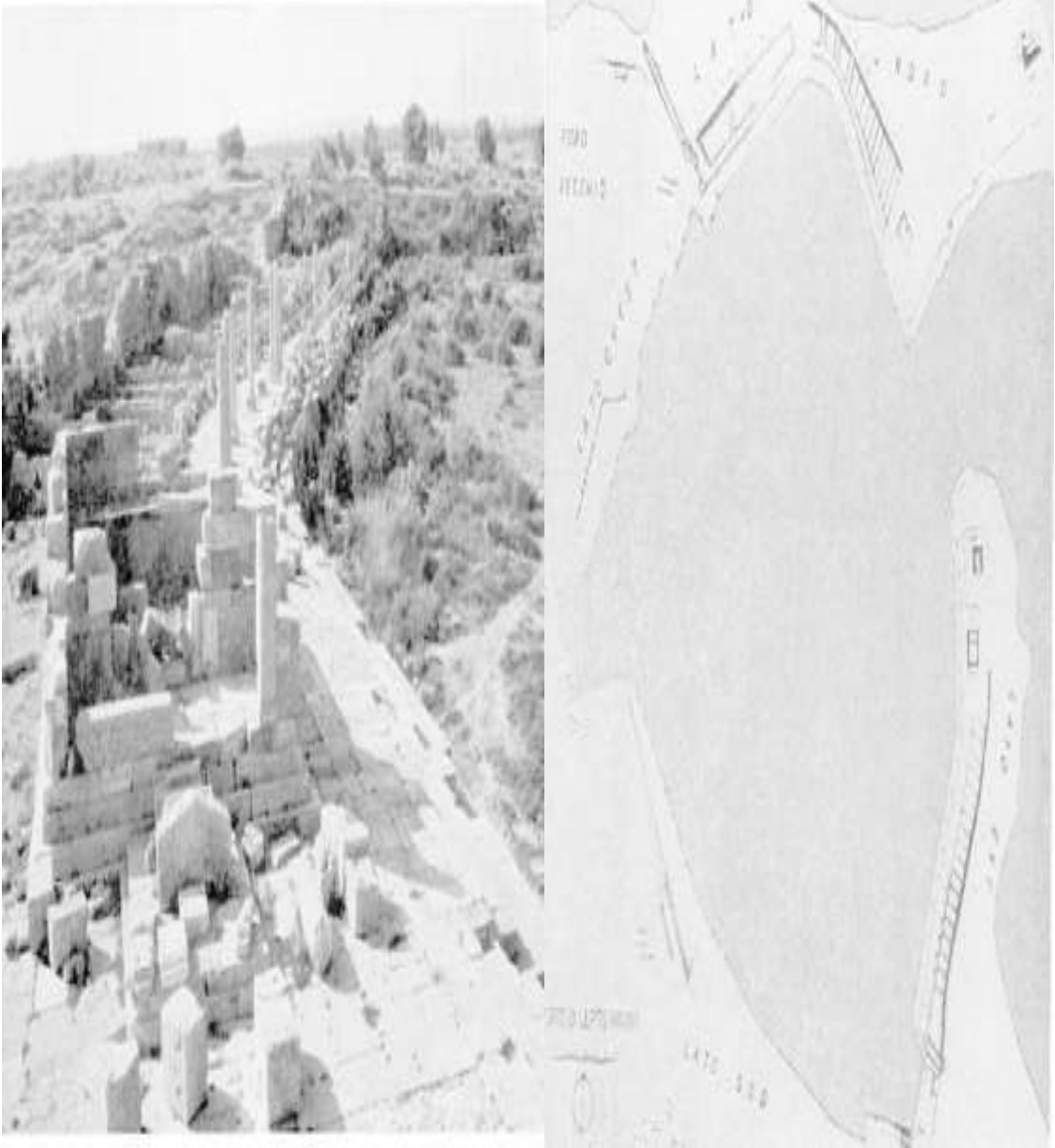
على اليمين فسيفساء عثر عليها بميناء اوستيا بالمحطة رقم 48 التابعة لملاك السفن الأفارقة تبرز أمفورة موريطانيا القيصرية التي استخدمت في نقل مصبرات السمك ، بينما على اليسار أمفورة أخرى من نفس الشكل؛ وهي من أمفورات التي صدرت منتوجات إفريقيا البروقنصلية .



المرجع: Ben Abed-Ben Khader Aïcha et autre, L'amphore mauritanienne de la
identifiée à Pupute (Hammamet, station 48 de la place des Corporations
Tunisie), In, Antiquités africains, t35, n1, France, 1999, pp170 171.

ملحق رقم (31):

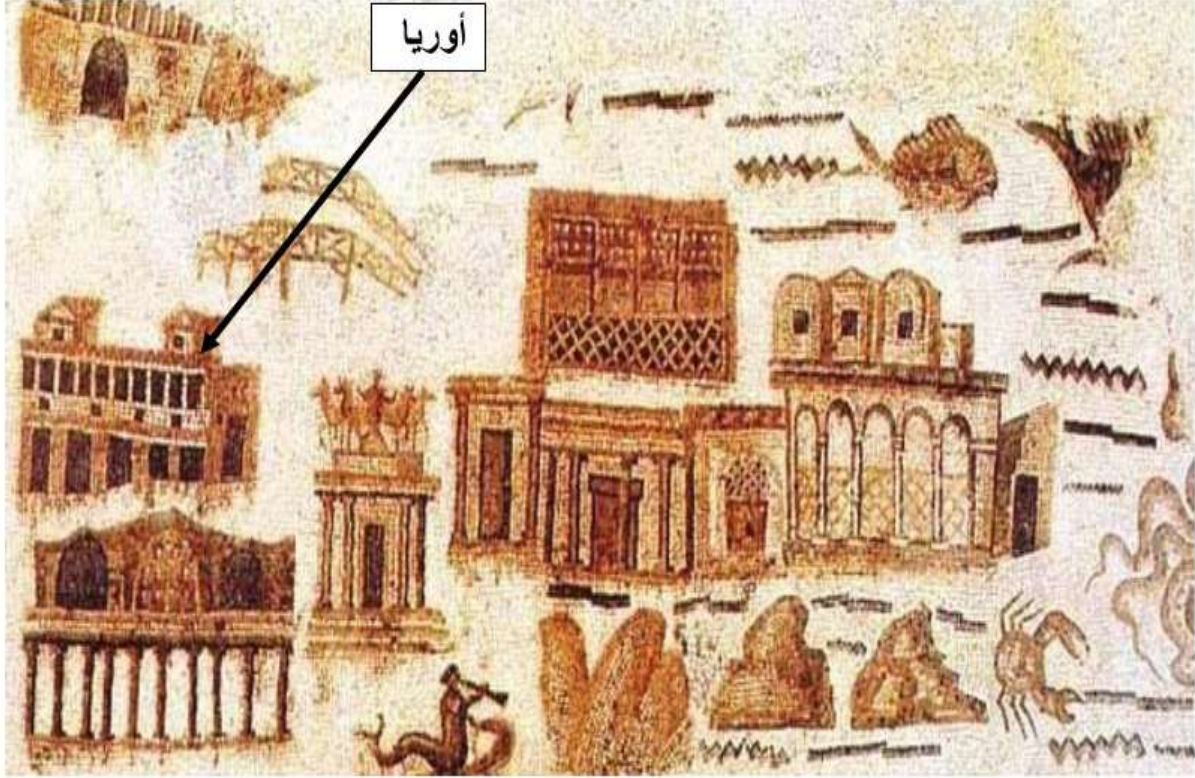
*المخطط العام لميناء لبتييس ماغنا *رصيف الجهة الشرقية لميناء لبتييس ماغنا.



المرجع: André Laronde, le port de lepcis magna, op.cit,pp 339 341.

ملحق رقم (32):

فسيفساء الواجهة البحرية تبرز ميناء هيبو ريجيوس خلال العهد الروماني ومرافقه



شكل رقم: 02. فسيفساء الواجهة البحرية تبين أوريا

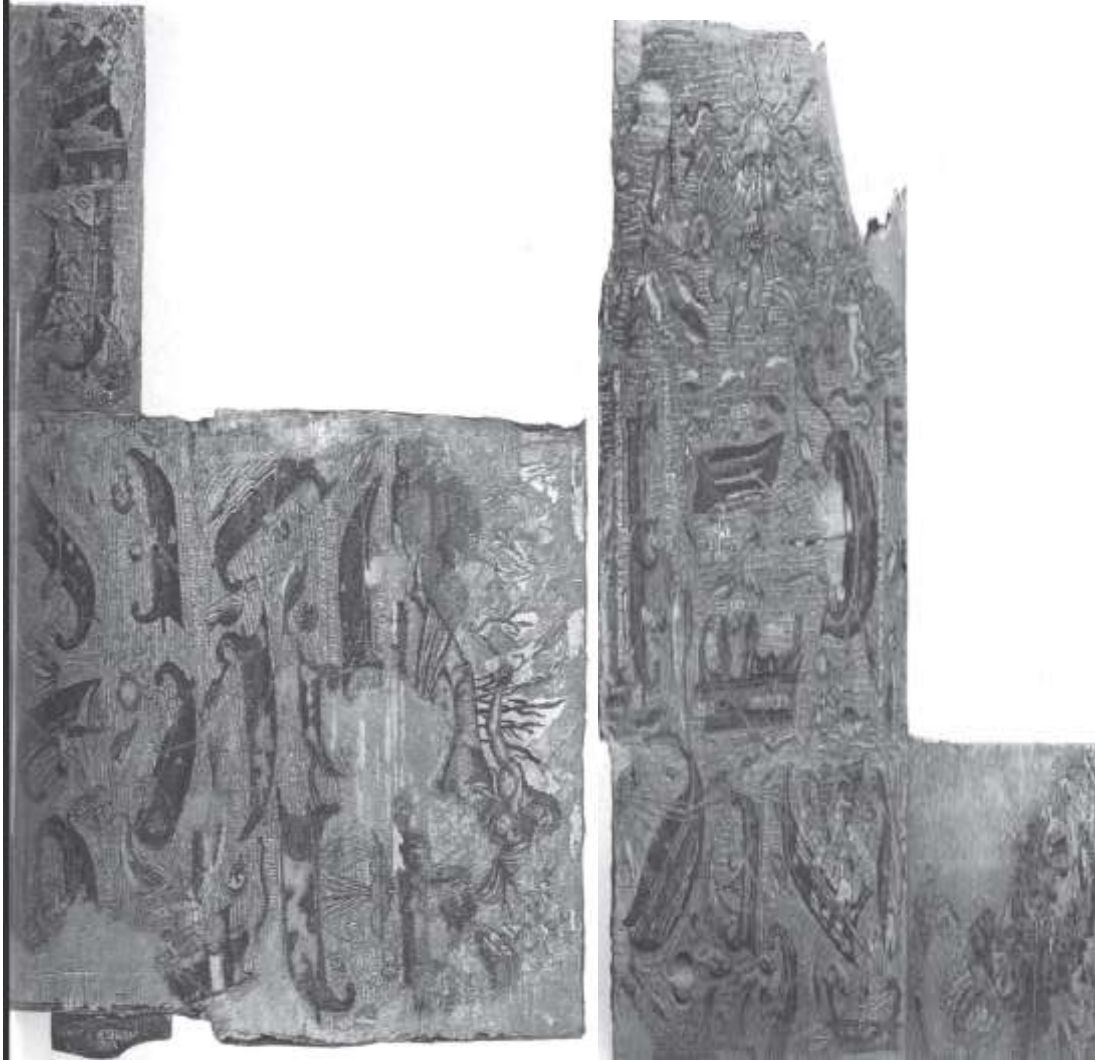
Corinne Boulanguet, Joëlle Napolé, Hippone, port de l'annonce la contribution de l'iconographie, L'AFRICA ROMANA XVII, Sevilla, Roma, 2006, pp. 703-732, p. 705.

المرجع: وابل احمد وأم الخير العقون، "نقيشة المحرر سايبوس وأهميتها في تاريخ مدينة عنابة (هيبو ريجيوس) خلال القرن الثالث ميلادي"، مجلة عصور الجديدة، م 10، ع 3، جامعة وهران، 2020، ص 21.

ينظر أيضا: M. Katherine and D. Danibabin, The Mosaics...., op.cit, p353.

ملحق رقم: (33):

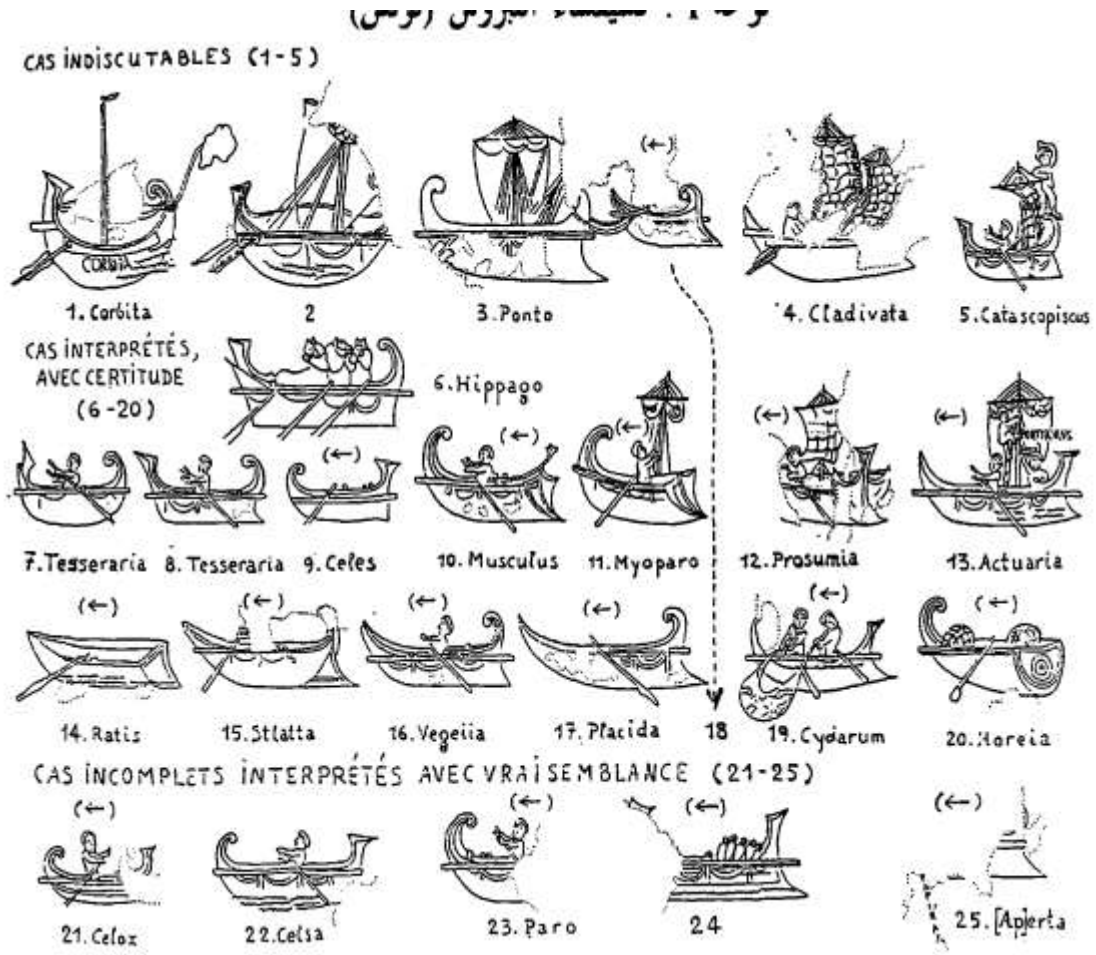
فسيفساء ألبورس الخاصة بالسفن.



المرجع : D.Gauckler, La Mosaïque Althiburus, op.cit, p p 45 46.

ملحق رقم (34):

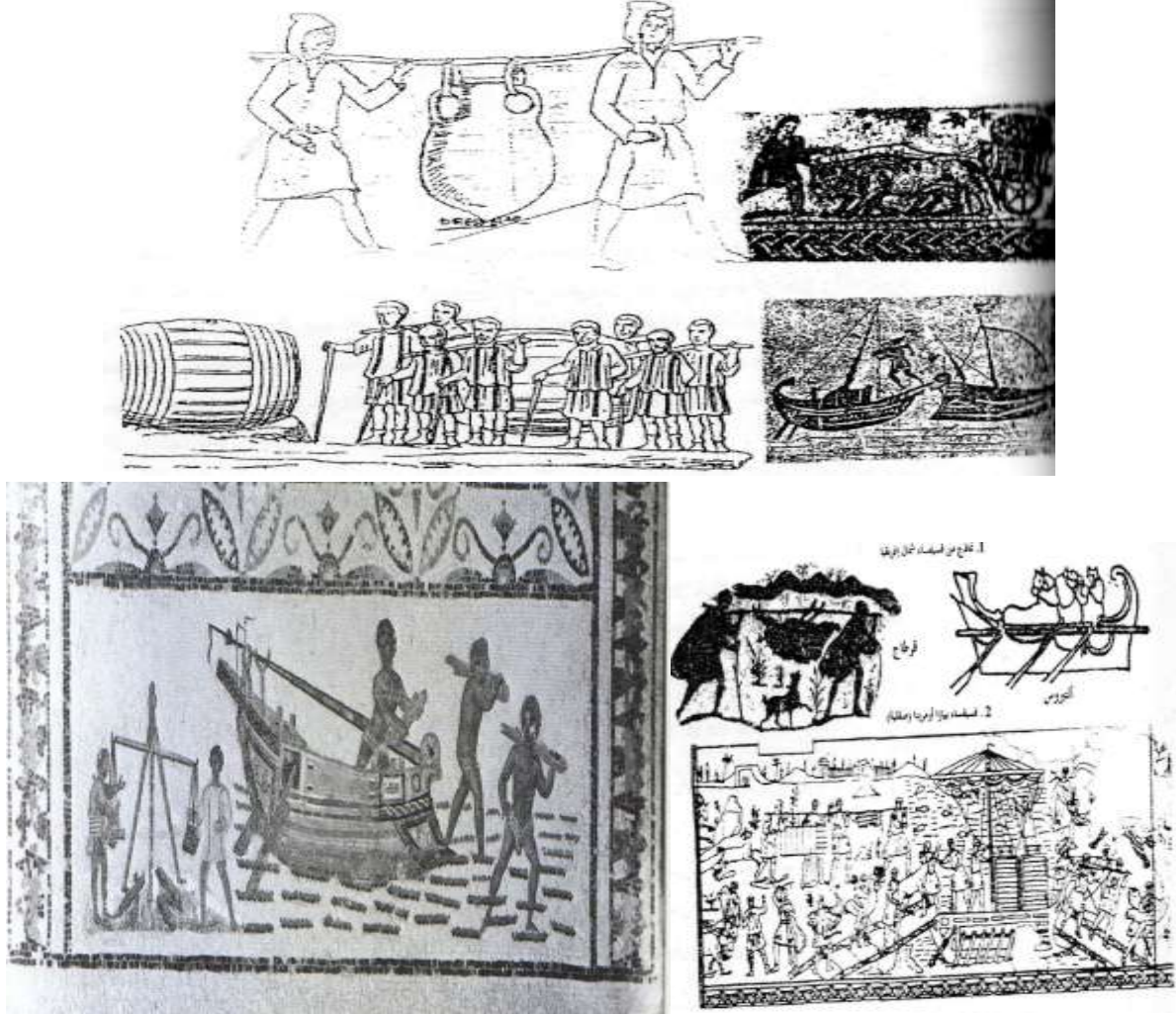
سفن النقل الرومانية (أشكالها وأسمائها) من خلال فسيفساء ألثيروس.



المرجع: البضاوية بالكامل، المرجع السابق، ص 196.

ملحق رقم (35):

الحمالون: مشاهد مختلفة لعملهم في النقل.



فسيفساء من سوسة تبرز عملية تفريغ سفينة نقل.

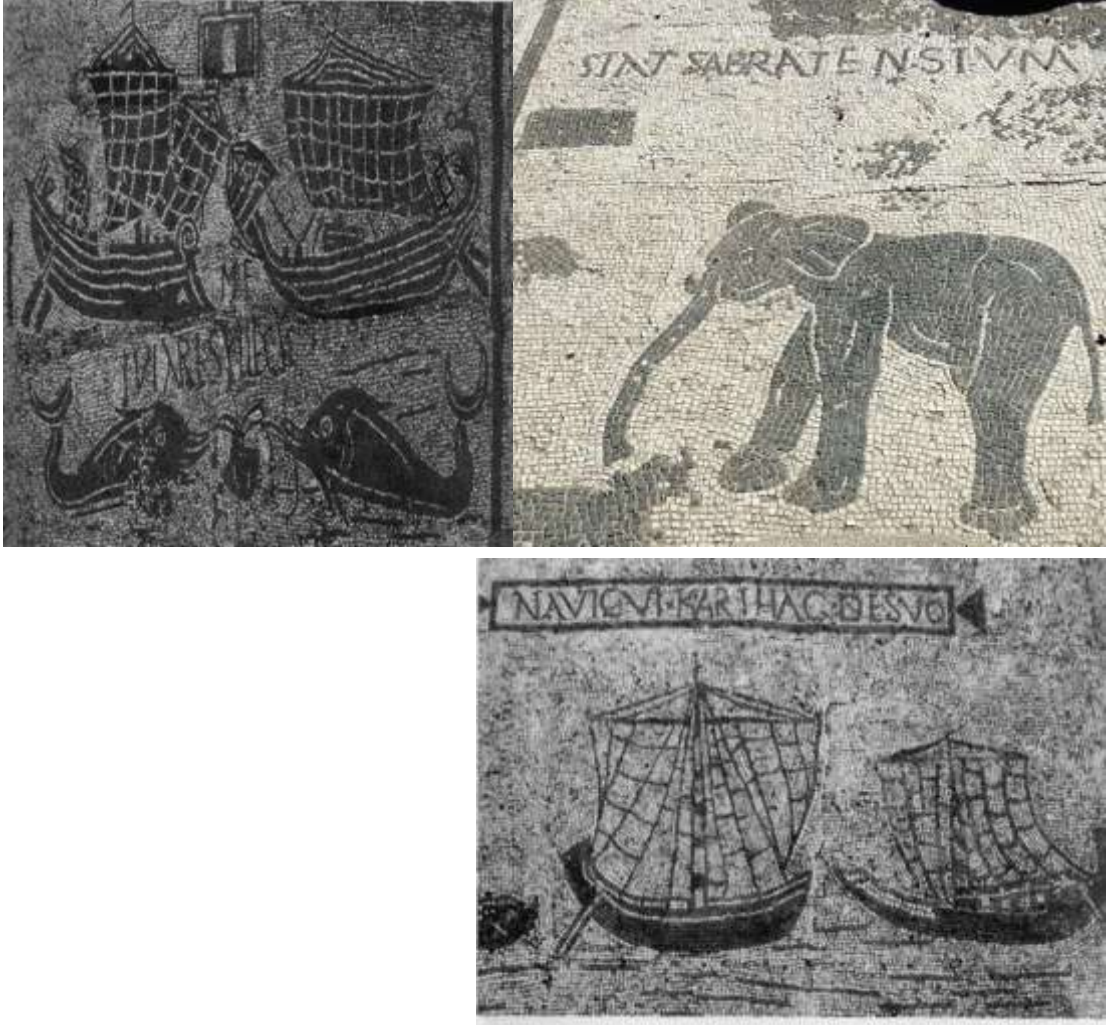
بعض طرق نقل الحيوانات .

المرجع : البضاوية بالكامل، مظاهر إقتصادية ...، المرجع السابق، ص 332 341.

ينظر أيضا: M. Katherine and D. Danibabin, The Mosaics....,op.cit,p352.

ملحق رقم (36):

فسيفساء المكتب 14 تشير للتجار والمختصين في النقل البحري التابعين لصبراته، والثانية لمدينة سلكتوم اما الثالثة للمختصين في النقل البحري التابعين لمكتب قرطاج ، كما توضح بعض السفن الشراعية المخصصة للنقل:



المرجع: محمد الحبيب بشاري، المرجع السابق، ص ص 66، 69.

البيليوغرافيا

I. المصادر:

1- المصادر المترجمة بالعربية:

01-القديس اوغسطين، مدينة الله، تح، يوحنا الحلو، ك3، دار المشرق، بيروت، ط2، 2006.

02-كلاديوس بطليموس، جغرافية بطليموس، تر: محمد المبروك الدويب، ك4، (وصف ليبيا ومصر)، جامعة قاريونس، ليبيا، 2002.

2- المصادر باللغة الأجنبية:

01-Apienne, Histoire Romaine-Africaine-, VIII, trad: Paul Goukowsky, les belles lettres, Paris, 2001.

02-Cassius Dion, Histoire Romaine, Trad: E.Gros, V1-10-, de fermin dibot Frere, Paris,1845.

03-César Julius, Guerre d'Afrique, Trad: A. Bowvet, société d'édition les belles letres,Paris,1949.

04-Diodore de Sicile, Bibliothèque Historique, V, trad: A.F Miot, L'imprimerie royal, Paris,1834.

05-Herodotus, Histoie, II, trad : des remarque historique et critique, Imprimerie de cralelet,Paris,1802.

06-Marcus Procuus Cato, de Agriculture, trad: Raoul gourad, société d'édition de belles lettres ,Paris,2008.

07-Pline, Histoire Naturelle, V, trad: M.E Littré, Imprimerie institut de France, Paris, 1877.

08- Pompenius Mêla, Géographie, Trad: Louis Baudot, L IVI, CLF Panckoucke éditeur, Paris,1834.

09-Procopius, History of the wars and the secret story of the cowit Justinian, II, trad: B.Bewine,Newrk,2007.

10-Salluste, Guerre de Jugurtha, trad: Charles Duro Sour, Libraire carmer frère, Paris.

11-Strabon , Géographie de Strabon, XVII, trad: Amédée Tardieu ,libraire hachette ,Paris,1924.

12-Tacite, Annales, IV, trad: l. Burnouf, libraire de hachette, Paris, 1863.

I. قائمة المراجع:

1. المراجع باللغة العربية:

- 01-الأثرم رجب عبد الحميد، تاريخ برقة السياسي والاقتصادي (من القرن السابع ق.م وحتى بداية العصر الروماني)، منشورات جامعة قاريونس، بنغازي، 1988.
- 02-أنديشة أحمد محمد، التاريخ السياسي والاقتصادي للمدن الثلاث، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع، بنغازي، ط1، 1993.
- 03-أيوب سليمان، جريمة من تاريخ الحضارة الليبية، دار المصراقي للطباعة والنشر، طرابلس، ط1، 1969.
- 04-البرغوثي عبد اللطيف محمد، التاريخ الليبي القديم من أقدم العصور حتى الفتح الإسلامي، ج1، تامنغاست للنشر، ليبيا، 1971.
- 05-بزامة محمد مصطفى، بنغازي عبر التاريخ (منذ النشأة حتى الغزو الإيطالي)، ج1، دار ليبيا للنشر والتوزيع، بنغازي، 1968.
- 06-بشاري محمد الحبيب، روما وزراعة المقاطعات الإفريقية (146-285م)، دار الهدى للطباعة والنشر، عين مليلة، الجزائر، 2015.
- 07-البكري عبدالله بن عبدالعزيز، المغرب في ذكر بلاد إفريقية والغرب، تق: ولد السالم، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، 1910.
- 08-بلكامل البضاوية، لمحة عن الملاحة التجارية بالمتوسط خلال العصر الروماني، البحر في تاريخ المغرب منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية جامعة الحسن الثاني، المحمدية، 1996.
- 09-_____، مظاهر اقتصادية من خلال فسيفساء الشمال الإفريقي، مطبعة فيدرانت، الرباط، المغرب، ط1، 2013.
- 10-بوساحة أحمد، أصول أقدم اللغات في أسماء أماكن الجزائر، دار الهومة للنشر، الجزائر، 2002.
- 11-تازي مسعودي، المدينة في تاريخ المغرب العربي، جامعة الحسن الثاني، المغرب، 1990.

- 12- تزف. رستوف ميشال، تاريخ الإمبراطورية الرومانية الاجتماعي والاقتصادي، ج1، تر: زكي علي ومحمد سليم، مكتبة النهضة المصرية، مصر، 1957.
- 13- الجوهري يسرى ، شمال إفريقية ، الهيئة المصرية العامة للكتاب، الإسكندرية ، ط6، 1980 .
- 14- _____، جغرافية البحر المتوسط، منشأة المعارف للنشر، الإسكندرية، 1984.
- 15- حارش الهادي محمد، التاريخ المغاربي السياسي والحضاري منذ فجر التاريخ إلى الفتح الإسلامي ، المؤسسة الوطنية للطباعة، الجزائر، 1992.
- 16- الحجازي عبدالعزيز الفتاح، روما وإفريقيا من نهاية الحرب البونية الثانية إلى عصر الإمبراطور أغسطس ، مكتبة الإنجلو مصرية، جامعة القاهرة، ط 1 ، 2008.
- 17- دبوز محمد علي، تاريخ المغرب الكبير، ج1، مؤسسة تاوالت الثقافية ،ليبيا، 2010.
- 18- ديزانج ماتينغلي، منطقة طرابلس في العهد الروماني، تر: مراد محمد عبدالهادي حيدر، المركز الوطني للمحفوظات والدراسات التاريخية ، ليبيا ، 2009.
- 19- ديكريه فرنسوا، قرطاج أو إمبراطورية البحر، تر: عزالدين أحمد عزوا ، ط1، الأهالي للطباعة والنشر، دمشق، سوريا، 1996.
- 20- ديورانت ويل، قصة الحضارة- روما وإمبراطوريتها-، ج3، تر: محمد بدران، دار جيلاب للنشر، لبنان، 2013.
- 21- رياض محمد، جغرافية النقل، مؤسسة هنداوي للنشر، مملكة الإمارات العربية المتحدة، 2018.
- 22- ستيفان غزال، تاريخ شمال إفريقيا القديم، تر: محمد التازي سعود، ج5، الأكاديمية المغربية للطباعة، الرباط، 2007 .
- 23- شعيب وحيد محمد، الفينيقيون وسياستهم الاستيطانية في ليبيا (منذ القرن السابع حتى أواخر القرن الثاني قبل الميلاد)، جامعة دمياط ،ليبيا، 2009.
- 24- شنيقي محمد البشير، أضواء على تاريخ الجزائر القديم ،دار الحكمة للنشر، الجزائر، 2003 .

- 25-_____، الاحتلال الروماني لبلاد المغرب القديم (سياسة الرومنة 146ق.م-46ق.م)، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، ط2، 1985.
- 26-_____، الجزائر في ظل الاحتلال الروماني، ج1، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، ط1، 1991.
- 27-_____، نوميديا الإمبراطورية (تحولات اقتصادية واجتماعية في ظل الاحتلال)، مؤسسة كنوز الحكمة، الجزائر، 2012 .
- 28-شياطي سباعي الهاشمي محمد، مدينة أزمور وضواحيها، مطابع سلا، المغرب، 2006.
- 29-الصغير غانم محمد، سيرتنا النوميدية النشأة والتطور، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2008.
- 30-_____، معالم التواجد الفينيقي البوني في الجزائر، دار الهدى للنشر والتوزيع، الجزائر، 2003.
- 31-_____، مواقع وحضارات ما قبل التاريخ في بلاد المغرب القديم، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2003.
- 32- أبو صيرة محمود أحمد، دراسات في تاريخ البحر الأبيض المتوسط في العصر الوسيط، منشورات ELGA، مالطا، 2000.
- 33-العبادي مختار، في تاريخ المغرب والأندلس، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ط2، 2000.
- 34-عبد الحليم مصطفى كمال، دراسات في تاريخ ليبيا القديم، المطبعة الأهلية، بنغازي، 1996.
- 35- بن عبد المومن محمد، محاولة رصد جوانب من تاريخ مواقع مدن قديمة بالغرب الجزائري (ريجيلي، كويزا، سيغا)، المدينة والريف في الجزائر القديمة مكتبة الرشاد للطباعة والنشر، معسكر، 2013.
- 36-_____، مدينة بورتوس ماغنوس -بطيوة-، دراسة في تاريخها القديم، منشورات مخبر البحث التاريخي مصادر وتراجم، جامعة وهران، 2015.
- 37-عبد السلام ابتسام، الموانئ الليبية ودورها الاقتصادي (في الفترات الفينيقية -الإغريقية-الرومانية) منشورات الدراسات الليبية، ليبيا، 2014.

- 38-عبداللطيف فايز، النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني-الروماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 2013.
- 39-العقون محمد العربي، الاقتصاد والمجتمع في الشمال الإفريقي القديم، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2008.
- 40-علي الميلودي عمورة، القلاع والحصون والقصور والمحارس على التراب الليبي خلال مختلف العهود، منشورات مركز الجهاد الليبي للدراسات التاريخية، ليبيا، 2005.
- 41-العود محمد صالح، التحولات الحضارية في شمال إفريقيا في الفترة الوندالية 429-534م، منشور مكتبة اقرأ، قسنطينة، 2010.
- 42-عيساوي شارل، تأملات في التاريخ العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، لبنان، 1991.
- 43-عيساوي مها، النقوش النوميديّة في بلاد المغرب القديم—دراسة تاريخية ولغوية—، جسور للنشر والتوزيع، المحمدية، الجزائر، ط1، 2009.
- 44-عيسى محمد علي، الجذور التاريخية لسكان المغرب القديم من خلال المصادر الأثرية والأنثروبولوجية واللغوية، منشورات الدراسات التاريخية، ليبيا، 2012.
- 45-غابريال كامبس، البربر—ذاكرة وهوية —، تر: حزل عبدالرحيم، إفريقيا للطباعة، الدار البيضاء، المغرب، 2014.
- 46-غزال ستيفان، تاريخ شمال إفريقيا القديم، ج3، تر: محمد التازي سعود، الرباط، المغرب، 2007.
- 47-غلاب عبدالكريم، قراءة جديدة في تاريخ المغرب العربي، دار الغرب الإسلامي، لبنان، 2005.
- 48-غوتيه أ.ف، ماضي شمال إفريقيا، تر: هاشم الحسيني، مؤسسة تاوالت الثقافية، ليبيا، ط2، 2010.
- 49-فابر هنريات كامبس، الزيت والزيتون في إفريقيا الشمالية خلال الفترة الرومانية، تع: العربي محمد العقون، دار الهدى، عين مليلة الجزائر، 2013.
- 50-فرحاتي فتيحة، نوميديا من اعتلاء الملك جايا العرش إلى وفاة يويبا الأول، منشورات أبيك، الجزائر، 2007.

- 51- قاسم عبير، فن الفسيفساء الروماني (مناظر طبيعية)، دار ملتقى الفكر للنشر، الإسكندرية، مصر، 1998.
- 52- كروزيه موريس، تاريخ الحضارات العام روما وإمبراطوريتها، تع: فريد داغر، ج2، منشورات عويدات، باريس، 1986.
- 53- لعروق محمد الهادي وآخرون، أطلس الجزائر والعالم، دار الهدى، عين مليلة الجزائر، 2009.
- 54- ماخوفسكي باتسيك، تاريخ القرصنة في العالم، تر: أنور محمد إبراهيم، مكتبة المشارق للنشر والتوزيع، القاهرة، ط1، 2016.
- 55- المحجوبى عمار، العصر الروماني وما بعده في شمال إفريقيا، تاريخ إفريقيا العام، مج 2، اليونسكو للنشر، باريس، 1985.
- 56- _____، ولاية إفريقيا من الاحتلال الروماني إلى نهاية العهد السويدي، (146 ق.م - 235 م)، مركز النشر الجامعي، تونس، 2001.
- 57- أبو مدينة حسين مسعود، الموانئ الليبية - دراسة في الجغرافيا الاقتصادية-، دار الكتب الوطنية، بنغازي، ط2، 2008.
- 58- أبو مدينة حسين مسعود وآخرون، جغرافية ميناء طرابلس الغرب، دار مكتبة الشعب للنشر والتوزيع، ليبيا، ط1، 2005.
- 59- المراكشي عبدالواحد علي، المعجب في تلخيص أخبار المغرب، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، 1987.
- 60- المشرفي محمد محي الدين، إفريقيا الشمالية في العصر القديم، دار الكتب العربية، لبنان، ط4، 1969.
- 61- مؤنس حسين، المغرب وحضارته من قبيل الفتح الإسلامي إلى الاحتلال الفرنسي من القرن 6-19 م، ج1، دار السعودية للنشر، المملكة العربية السعودية، ط1، 1992.
- 62- نوريش جون جوليس، الأبيض المتوسط تاريخ بحر ليس كمثلته بحر، تر: طلعت الشاب، المركز القومي للترجمة، القاهرة، 2015.

- 63-ورمنقتن هـ. و، تاريخ ولايات شمال إفريقيا الرومانية من دوقلديانوس إلى الاحتلال الوندالي، تع : عبدالحفيظ الميار وآخرون، جامعة الفاتح للنشر، طرابلس، ط1، 1994.
- 64-يختار حسين، إطلالة جديدة على التاريخ الجزائري القديم (قراءة في الأصول-الحوادث-المصطلحات والأسماء)، الأصول للطباعة والنشر، الجزائر، 2012.
- 65- أبو اليسر فرح، الشرق الأدنى في العصرين الهلنستي والروماني، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، القاهرة، 2002.
2. المراجع باللغة الأجنبية:
- أ. المراجع باللغة الفرنسية:

- 01-A. Ennabli, Les ports de Carthage, sous la direction d'Unesco-INAA, 1992.
CRAI, Paris, 1997.
- 02-Alfredo Piero et patrice pomey, Navigation dans l'Antiquité collection méditerranée, Edissud Aix province, France, 1997.
- 03-Akerraz Aomar, les fortifications de Mauritanie Tingitane, in: CRAI, France, 2010.
- 04-Albert Jean Jacques, les institores et le commerce Maritime dans l'empire Romain, CRAI, Paris, V9,1999.
- 05-Alfred Leger, Travaux Publics les mains et la métallurgie au temps des Romains, Imprimerie de l'école centrale des actes et manufacture, Paris,1875.
- 06-Annick Fennet, Voyage en mer dans le monde grec et Romain, Thesaurus cultus et ritum antiquorum, thesedra, 2011.
- 07-Antoine Bon, les Ruines Antiques dans L'île de Thasos en particulier les tours hellénique, in : Bulletin de correspondance hellénique ,v54,france,1930.
- 08-Bardez Jean Lucien,We Aériens de l'organisation romain dans le sud Algérien, Actes et medies graphique, Paris, 1994.
- 09-Bardez Jean Lucien, Deux mission de recherche sur les limes de tingitane , in CRAI, France,1955.
- 10-Ballu Albert, Ruines de Timgad (antique thamugadu),Ernest Leroux éditeur , France,1897.
- 11-Béatre Pasa, Recherche sur Africa vêtus et de la destruction de Carthage,V1, Université de toulous,France,2011.
- 12-Bernard André, tiddis cite antique de Numidie, diffusion de bocard, Paris, 2000.

- 13-Bertrand François et Jean Marie, L'empire romain du 192 337 après j.c ,Ellipses éditeur, France,1998.
- 14-Bonifay Michel, Amphores de l'Afrique romaine, international de la sechah- ex officinal, Hispanie ,2014.
- 15-Brigitte Marie, les réseaux d'entrepôts dans le monde romain, Casa val saquer, Madrid, 2001.
- 16-Cagnat René, étude historique sur les impôts Indirect chez les romans jusqu'au vations des barbares, imprimerie national, Paris, 1880.
- 17-_____, l'armée romaine d'Afrique et l'occupation militaire de l'Afrique sous les empereur, imprimerie nationale, Paris,1913.
- 18-Caton, La compagne Hadrumète (étude de topographie Antique et urbaine de la société archéologique de Sousse, imprimerie Française, Sousse, 1905.
- 19-Cebeillac Cravasoni Mireille, Ostie et le blé au 2ème siècle, actes du colloque internationale de Naples, Rome,1991.
- 20-Charles André Julien, Histoire de l'Afrique du nord, bibliographie Historique - payos, France ,1994.
- 21-D.Ramée, Locomotion-Histoire des chars carssose omnileus et voiture de tous genres, Amyot éditeur, Paris, 1856.
- 22-Demarole Marie Jeanne, Société et culture dans l'empire romain de 192-235 ap.j-c, Ellipse éditeur, Paris, 1998.
- 23-discrète François et Fanter Mohamed, l'Afrique du nord l'Antiquité des origines au Vème siècle, Ed payot ,Paris,1981.
- 24-Dreliat Jean, les rentiers de l'impôt –recherche sur les finances municipales dans la bar orientaux aux Ive siècles ,Académie der wissenchaften,France,1993.
- 25-E.Bache,Notice sur les dignités romaine en Afrique, journal des travaux société historique algerienne,n49,Paris,1865.
- 26-E.Boes willwald et autre, Timgad une cite africain sous l'empire romain, éd alleux, France ,1905.
- 27- E.Savoy, L'agriculture à travers les âges-histoire des faits des institues de la - pensée des doctrines économiques et sociales premiers période de Hammourabi à la fin de l'empire romain, diffusion de pocard, France,1935.
- 28-Edouard Cat, essai sur la province romain Maurétanie césarien, Ernest Leroux éditeur, Paris, 1891.
- 29-Ernest Mercier, l'Afrique septentrionale (Berberie),T1, Ernest Leroux éditeur, Paris, 1988.
- 30-Euzennat Maurice, Quatre années de recherche sur la frontière romaine en Tunisie méridionale, CRAI, France,1972.

- 31-Fabrer Henriette camps, l'Olivier et l'huile dans l'Afrique romain, imprimerie officielle, Paris, 1953.
- 32-ferrary louis et a hommage jean, Hutttes études du monde gréco-romain, v9 10, centre de recherche d'histoire d'ophiologie, France, 1980.
- 33-Ferjaoui Ahmed, Perception de la mer par les phéniciens et les puniques à travers leurs espencion a méditerranée, instit national de patrimoine, Tunisie, 1999.
- 34-François de lazarca, Le fleuve et les hommes en gaule romain, édition errance, Paris,1993.
- 35-Gadeisen Armelle et autres, Mouvements ou déplacements de populations animaux en méditerranée au cours de holocène, limite Archéologie, France ,2002.
- 36-Gauckler.p,Carthage –in archéologie africaine ,v8-9,mission archéologie française en tunisie,2009.
- 37-Gaurier Dominique, Le droit Maritime romain, presse Université de Rennes, - France,2004.
- 38-Genelle Gérard, la vie économique et social dans l'Afrique romain d'après les semions de sain Augustine, Atelier nation de de reproduction des thèse, France ,2005.
- 39-Gilbert Charles picard, la civilisation de l'Afrique romain, Plon, France, 1959.
- 40-Gizek Eugen, L'empereur Aurélien et son tems, vol27, éd CLAI, Paris, 1994.
- 41-Glèment varenne, la piraterie dans la méditerrané antique, archéologie et pré-histoire, université de Toulouse II, France, 2013.
- 42-Gsell Stéphane, histoire ancienne de l'Afrique du nord,t7 ,Paris 1928.
- 43-_____, Tipasa- ville de la Maurétanie Césarienne-, in :MAH, Paris, t 14, 1894.
- 44-Gsell Stéphane, La Tripolitaine et le Sahara au IIIe siècle de notre ère, In: Mémoires de l'Institut national de France, t43, France, 1933.
- 45-Guedon Stéphane, le voyage dans l'Afrique romain, diffusion de Boccard , Paris,2010.
- 46-_____, La Frontière Romaine de l'Africa sous le haut empire ,casa valzaquer, Madrid,2018.
- 47-Gustave Boissier, l'Algérie Romaine, libraire Hachette et Cie, Boulevard saint germain, 1883.
- 48-Gwldys Bernard, NEC PLVS VILTRA (méditerranée dans l'espace politique romains (218avant j.c -305apr. j .c) , Caza de valquez,madrid,2018.
- 49-Halgan Cyprian, Essai sur l'administration provinces sénatoriales sous l'empire romain, Ancienne libraire thorine et fils ,Paris,1898.

- 50-Hegeus Moskaga, Ces 100 dignitaires qui changèrent l'Afrique proconsulaire sous empire romaine, Le harmattan Paris,2014.
- 51-Henri Irénée marron, décadence romaine ou antiquité tardive ,IIIe –IV siècle ,Edition du seull,France,1994.
- 52-Pierre Salama, frontière et limites géographie de l'Afrique du nord antique, publication de sabonne, Paris ,1999.
- 53-_____, Les voies Romaines de l'Afrique du Nord, Imprimerie officielle, Paris ,1951.
- 54-Isabelle Comolli, Histoire de ville de Bougie, VIème Siècle avant jc au XII ème siècle, France,1987.
- 55-J. malliot, Recherche sur les costumes les mours et les usages religieux, civils et militaire, t1, costulme de romains, imprimerie de droit l'aine ,Paris,1804.
- 5-6J.B Mispoulet, Instituions politique des Romains, t2, Adurand et redonne laurier éditeurs, Paris ,1883.
- 57-J.c Boulenger, Traité les Impôts du peuple Romain, Guillaumin éditeurs, Paris ,1871.
- 58- J.p Waltzing, Etude historique sur les corporations professionnelles chez les romains depuis les origines jusqu'à le chute de l'empire, T1, Charles prers libraire éditeur, France, 1895.
- 59-Jacques Gracou, la politique municipale de l'empire romain en Afrique proconsulaire (de Trajan a septime –sévère), EFR, Rome, 1972.
- 60-Jean Merrien, Histoire Mondial des pirates ,Flibustier et negriens,crasset,1959.
- 61-Jean Morel, la Tunisie-Carrefour du monde antique, Edition Faton,France,1994.
- 62-Jean Rougé, Recherche sur l'organisation du commerce maritime et méditerrané sur l'empire romain, Rue de four,Paris,1996.
- 63-Jean Rougé, Mare Nostrum –le dispositif de la marine militaire sous l'empire romain, EFR, Rome,1986.
- 64-Jérôme France, Les Reveus douaniers des communautés municipales dans le monde romain (République et Haut-Empire), In: Il capitole delle entracte nielle - finance municipal in Occident Ed in Oriente, EFR,Rome, 1999.
- 65-Joel la gall et Marcelle leglay, l'empire romain de la bataille d'Actium 27 ad j.c de sévère Alexandre 235 ap j-c,t1, PUF, France, 1992.
- 66-Johache Marquandt, la vie privée des Romains, Thoronet fils éditeurs, Paris ,t2, 1893.
- 67-Joseph Driouse, Les Collèges d'artisans dans l'empire romain, imprimerie al - heure, Paris ,1883.
- 68-Jules Toutin, les cites Romain de la Tunisie, libraire thorine et fils, Paris,1896.

- 69-Khanoussi Mustapha, L'Afrique Romana, Carocci editor, Rome, 1998.
- 70-Krauzet Maurice, Histoire générale des civilisation, Lorient grecque antique - Aymard André éditeur, France,1955.
- 71-legley Marcel, Saturne Africain Histoire, Ed de bocard,France,1966.
- 72-M .b Verneuil et J Beugnot, esquisses historiques Mauritanie césarienne et lol césarisa , typographie bastide ,Alger ,1870.
- 73-Marec Erwan, Hippone-le royale antique hippo régius-, Direction de l'intérieur et les beaux-arts service des antiquité, France, 1954.
- 75-Merabet. A et Remsel Rodriguez, IN Africa et in Hispanie étude sur huile Afrique, publication Ed université Barcelona, Madrid, 2007.
- 76-Michel Christole, Le Blé Africain et Rome, Remarques sur quelque document, Actes du colloque Internationale du Naples, Rome, 1991.
- 77-Pascal Arnaud, les routes de la navigation antique itinéraires en méditerrané Ed Erance, Paris, 2005.
- 78-Paul Gaffual, Eu dose de Cyzique et Périple de l'Afrique, Ernest thorine éditeur, Paris, 1872.
- 79-Paul louis, le travail dans le monde Romain, Libraire Felix Algan, Paris, 1912.
- 80-Paul Petit, Histoire générale de l'empire romain(le haut empire 27j.c-161apr j.c), édition du seuil, Paris, p1971.
- 81-Peyras Jean, Rucuma- cité de l'Afrique proconsulaire-, des origines à la conquête arabe, In: An .Af, t16, France, 1980.
- 82-Pflaum Hans Georg, Essai sur le cursus publics dans le haut empire, France, t14, 1940.
- 83-Philippe Leveau, L'environnement de l'Afrique dans l'Antiquité-Climat et société-, un état de la question, IKOSIM 5, France, 2016.
- 84-Picard Gilbert Charles, Mosaïques et société dans l'Afrique romaine, Les mosaïques d'El Alia (Tunisie),Actes du colloque de Rome , France, décembre 1990.
- 85- Reddé Michel, Rome et l'Empire de la mer, In Regards sur la Méditerranée, CRAI, Paris, 1997.
- 86-Remonder Roger, la Crise de l'empire romain, PUF, France,1970.
- René Roudière, traite général de droit maritime lairemement, v5, Dalloz, Paris ,1976.
- 87-Rougé Jean, la marine dans l'Antiquité Romains, Presse université France, 1957.
- 88-_____, Recherche sur l'organisation du commerce maritime et méditerrané sur l'empire romain, Rue de four,Paris,1996.

- 89-Sartre Maurice, Le Haut empire romaine (les provinces et méditerranée orientale d'Auguste aux sècles), Ed du seuil ,Paris,1990.
- 90-Sestier J.M, Piraterie dans l'Antiquité ,librairie de marséco ainier,Paris,1880.
- 91-Sigfried J de leat, Portorium étude sur l'organisation douanière chez les Romains à l'époque Haut empire, de temple, France, 1994.
- 92-Siraj Ahmed, L'image de la tingitane histoire géographie Arabie médiévale et nord-africain, EFR, Rome, 1995.
- 93-Sussan p marten, Rome and the enemy, imperial strategy in the principal to angles, London, 1999.
- 94-Telburg Grunellis Van, Traffic And Congestion in the roman empire, published by Ronthedae, USA, 2007.
- 95-Trousset Paul, Gigthis, ENS.Be, LAPPM, Paris , 1998.
- 96-Vallet George, les dévaluations à Rome -époque républicaine et empire, EFR, Rome, 1978.
- 97-Vus dautun, Sept siècles de civilisation gallo-romaine, société éduenne des lettres ,université wiconcon midcon, 1985.
- 98-Yanne le bohec, la troisième légion Auguste, éd CNRS, Paris, 1989.
- 99-Yves Modéran, l'empire romain tardif, ellipse éditeur, france,2003.
- 100-Gabriel Camps, L'éléphant d'Afrique, ENS-Be, v25, EDISUD, LAPPM, France,1984.

ب. المراجع باللغة الانجليزية:

- 01-Alison E gooley, the camp ridage Manuel of Latin epigraphy, Nework,2012.
- 02-B, Rouge, Roman Woodworking, University Yale press, London,2007.
- 03-Bernard André, Egypte romaine, Musée de Marseille, France, 1997.
- 04-Browan Alan and Wilson Andrew, The Roman Agriculture economy – organization investment and production, greet clarendon street, oxford,2013.
- 05-Chaki Mansour, Les cite et les royaumes numide et Maure ,accouardi Carle Del vais epinopa ponto studi sul midtterranean antio,orsitano, Italie, 2012.
- 06-Colin Adams, land transport in roman Egypt, University oxford, Britanie,2007.
- 07-Craslen Jesper, Vilici and Roman estate managers until ad 284, Lerma di bretshneider, Rome, 1995.
- 08-D E.layens, Antiquité of Tripolitania, Aziend topographie, Roma, 1981.
- 09-D. Mattingly et David j buck, Town and country in roman Tripolitania, British and archeology reports, Oxford publishes, England , 1978.
- 10-Gregory Aldert, life in roman city –Rome and Ostia, the greenwood press, London, 2004.

- 11-Hoford Yar and Bevin way, the triumph of empire- the Roman world from Hadrian to Constantine -, Harvard university united states of Amrecin,2016.
- 12-Jean Philippe, The economic life of the Ancient world, university of Chicago press, USA,1967.
- 13-Katherine. M and Danubine. D, The Mosaics of Roman North Africa studies in iconography and patronage, clarendon press, oxford,1978.
- 14-Richardson John, Roman provincial Administration (227B.C to 117 AD), Bristol classic press , Britain,1994.
- 15-Rosttovtzeff(m),the Social and economy History of Roman Empire,v1, oxford publishes, England, 1966.

3. المجالات :

- 01-إسعون رابع ، " تاريخ الإقليم الشرقي لموريطانيا القيصرية من خلال بعض الشواهد الأثرية"، مجلة تنوير، م2، ع2، جامعة زيان عاشور الجلفة، 2018.
- 02-آسيا مسعودي بوعجيمي، "إنشاء وتطور المرافق الأساسية للتجارة الرومانية في المغرب خلال العهد الإمبراطوري الأعلى"، حوليات جامعة الجزائر، م8، ع1، الجزائر، 1994.
- 03-أكتيبي حميدة، "أهم مظاهر الحياة التجارية في مدينة لبدة الكبرى"، م29، ع14، مجلة جامعة الأسمرية، ليبيا، 2014.
- 04-آيت أومغار سمير ، "ملاحظات حول مناخ المغرب القديم"، مجلة أسطور، م4، ع3، قطر، 2016.
- 05- آيت أومغار سمير ، "الماء والاستقرار في شمال إفريقيا خلال الحقبة القديمة"، مجلة أسطور، م12، ع11، قطر، 2020.
- 06-بخضرة عبدالقادر، "مظاهر الاستخدام السلمي لوسائل النقل بالمقاطعات الإفريقية خلال العصر الروماني"، المجلة التاريخية الجزائرية، م5، ع2، جامعة المسيلة، 2021.
- 07-بخضرة عبدالقادر وكاكي محمد، "مشاكل النقل البحري في المقاطعات الإفريقية ودور الرومان في حلها ما بين 27ق.م-284م"، مجلة قبس للدراسات الاجتماعية والإنسانية، م5، ع1، جامعة الوادي، 2021.

- 08- بن بوزيد لخضر، "الجمال في ما قبل التاريخ الشمال الإفريقي"، مجلة علوم الإنسان والمجتمع، م2، ع2، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2013.
- 09- بوشارب سلوى، "أنماط العمارة الدفاعية بمنطقة قالمه خلال الفترتين الرومانية والبيزنطية"، مجلة الحوار الفكري، م11، ع11، جامعة أحمد دراية أدرار، 2016.
- 10- بوعزة مسعود، "إشكالية صناعة الأمفورات في شبه الجزيرة الطنجية خلال الفترة الرومانية"، مجلة كان التاريخية، م8، ع36، دار المنظومة، المغرب، 2015.
- 11- تريعة السعيد، "الإنسان والماء في أطراف الصحراء (ما بين القرنين (2م/6م) بين النصوص الأدبية والشواهد الأثرية"، مجلة التعليمية، م5، ع15، جامعة الجيلالي اليابس، سيدي بلعباس، 2018.
- 12- تيكالين محمد، "التواجد الروماني في الصحراء بين الاستراتيجية الدفاعية والمصالح الاقتصادية"، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، م4، ع15، غرداية، 2015.
- 13- حمداش فهيمة، "الحياة الاقتصادية في إفريقيا البروقنصلية من خلال المواد الأثرية"، مجلة حوليات التاريخ والجغرافيا، م5، ع10، الجزائر، 2016.
- 14- دبوب محمد، "السياسة المائية الرومانية في منطقة الهضاب العليا (دراسة حضارية نموذجاً)"، مجلة الحقيقة، م10، ع1، جامعة أحمد دراية، أدرار، 2011.
- 15- زايد موسى معمر، "الإجراءات الاستعمارية الرومانية لإحكام السيطرة على منطقة المغرب القديم خلال القرنين الأول والثاني ميلاديين"، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، ع1، سيرت، ليبيا، 2016.
- 16- ستي صندوق، "تلمسان وأحوازا في العصور القديمة"، مجلة عصور الجديدة، م1، ع2، جامعة أحمد بن بلة، وهران، 2011.
- 17- سرحان أبوبكر، "الطرق ووسائل النقل والحصون الرومانية في المغرب القديم (تونس-الجزائر-المغرب الأقصى) (27ق.م _ 253م)"، مجلة وقائع تاريخية، ع21، مركز البحوث والدراسات التاريخية، القاهرة، 2014.
- 18- سعيدي سليم، "الحصان النوميدي من خلال المصادر المادية"، مجلة الدراسات والبحوث الاجتماعية، م6، ع3، جامعة الشهيد حمة لخضر، الوادي، 2018.

- 19- سعيدي سليم، "صيد الحيوانات المفترسة من خلال الفسيفساء بشمال إفريقيا"، مجلة عصور، م 18 ع1، وهران، 2019.
- 20- الشياش علي خليفة وآخرون، "الفن الصخري لوحات"، مجلة تاريخ ليبيا، ع1، نوفمبر 2015.
- 21- صحراوي عبدالقادر، "سكيكدة (Russicade) خلال عهد الاحتلال الروماني"، الحوار المتوسطي، م7، ع2، جامعة الجيلالي اليابس، سيدي بلعباس، 2016.
- 22- صندوق ستي، "مكانة الثروة الحيوانية والنباتية في الجزائر في التعاملات التجارية قديما"، مجلة عصور جديدة، م9، ع16-17، جامعة احمد بن بلة، وهران، 2014، 2015.
- 23- بن عبد المؤمن محمد، "أهمية قمح بلاد المغرب القديم"، مجلة الحضارة الإسلامية، م17، ع29، جامعة احمد بن بلة، وهران، 2016.
- 24- عمران عبدالحמיד، "نوميديا أثناء الاحتلال الروماني"، م3، ع10، مجلة عصور الجديدة، جامعة احمد بن بلة، وهران، 2018.
- 25- غدير كسار الغزالي علي، "الجدور والأصول التاريخية لسكان منطقة بلاد المغرب القديم"، مجلة الكلية الإسلامية، م6، ع19، الجامعة الإسلامية، العراق، 2013.
- 26- قادوس عزت زكي حامد، "تصوير الحياة اليومية من خلال فسيفساء شمال إفريقيا في العصر الروماني"، مركز الدراسات البردية والنقوش عين شمس، م1، ع1، مصر، 2016.
- 27- القرقوطي معمر الهادي، "دور ميناء طرابلس الغرب الاستراتيجي في العصر الإسلامي"، مجلة البحوث التاريخية، م32، ع2، ليبيا، 2010.
- 28- أبو لموشة عبدالحفيظ، "خليج سيرت في العصر الفينيقي الروماني (النشاط الاقتصادي)"، مجلة جامعة سيرت العلمية، م5، ع1، مركز البحوث والدراسات، ليبيا، 2015.
- 29- أبو مدينة حسين مسعود، "ميناء زليتن للصيد البحري وأثر الجغرافيا على نشأته وتشغيله"، مجلة العلوم الإنسانية والتطبيقية، ع17، الجامعة الأسمرية الإسلامية، زليتن، ليبيا، 2008.

- 30- مجاني عزالدين، "نقيشة زراي قراءة في القانون الجمركي والطرق التجارية في جنوب نوميديا"، مجلة
العبر للدراسات التاريخية والأثرية في شمال إفريقيا، م4، ع1، جامعة ابن خلدون تيارت، 2021.
- 31- محمد قاسم، "الوضعية العامة بمقاطعة موريطانيا القيصرية خلال التواجد الروماني"، مجلة التراث،
م1، ع29، جامعة زيان عاشور، الجلفة، 2018.
- 32- مفتاح عبد ربه، "تطور ميناء أبولونيا من العصر الفينيقي إلى البيزنطي"، مجلة العلوم والدراسات
الإنسانية، جامعة بنغازي، م1، ع4، 2014.
- 33- مقدم بنت النبي، "المنجزات العسكرية بالجزائر القديمة"، م5، ع10، مجلة أفكار وأفاق، جامعة الجزائر
2، 2017.

- 01-Cagnat René, "L'Annone d'Afrique", In: MIN, France, t 40, n1, France, 1916.
- 02-Carton Louis, "Note sur la topographie des ports de Carthage", In: CRAI, t54,
N 7, France, 1910.
- 03-Carton Louis, " Note sur la topographie des ports de Carthage", In: CRAI, 54^e
année, N. 7, 1910.
- 03-Chabot Georges, "La vitesse des navires anciens", In: Annales de Géographie,
t51, n°288, France, 1942.
- 04-Constans L, "Inscriptions de Gigthis" (Tunisie), In: MAH, t34, France , 1914.
- 05-Demougeot Émilienne, "Le chameau et l'Afrique du Nord romaine", In: An-
nales Economies, sociétés, civilisations, t15, N 2, France, 1960.
- 06-Duval (P.M), " les formes des navires d'après la mosaïque d' althiburus" ,in
EFR ,t116,n1,Rome,1986.
- 07-E.Bache, "Notice sur les dignités romaine en Afrique", journal des travaux so-
ciété historique algérienne, n49, Paris,1865.
- 08-François Bertrandy, "Remarques sur le commerce des bêtes sauvages entre -
l'Afrique du Nord et l'Italie (Ile siècle av J.C- IVe ap. J.C) ", EFR, T99, N1,
Rome,1987.
- 09-Frézouls Edmond, " Rome et la Maurétanie tingitane", In: An.AF, t16 ,France,
1980.
- 10-Gsell Stéphane, "La Tripolitaine et le Sahara au IIIe siècle de notre ère", In:
MIN, t43, N1,France, 1933.
- 11-Hemo Léon, "la première intervention Européens au Maroc ",Revue des deux
mondes ,t9, n6, bureau de la revues du deux mondes, Paris,1912, p426.

- 12-Jean Rougé, "la navigation hivernal sous l'empire romain : in R- des études anciennes, t54,n 3-4,France,2019.
- 13-Toutin Jules, " Notes sur quelque voies romaines de l'Afrique proconsulaire", in :MAH ,t15,n1,France,1895.
- 14-Laronde André, "Le port de Lepcis Magna", CRAI,v132,N2, France,1988.
- 15-Laubenheimer Fanette, "Des amphores et des hommes", Chronique In: Dialogues d'histoire ancienne, vol 34, n1,France, 2008.
- 16-Lepetz Sébastien, "L'animal dans l'économie gallo-romaine", In: R-archéologique de Picardie, t1, N2, France du nord, 1996.
- 17-Lequément Robert, "Le vin africain à l'époque impériale", In: An AF, T1, N16, France, 1980.
- 18-Olven brogen, "The Camel In Roman Tripolitania", British school at Rome , T22 ,N 1, Rome,1954.
- 19-Pomey Patrice et André Tchernia, " le tonnage des navires de commerce romains" , in archéologie notice, T1, n2, France, 1978.
- 20-Tchernia André, " Les amphores romaines et l'histoire économique", In: Journal des savants,T1,N4,France, 1967.
- 21-Toutin Jules, " Les Romains dans le Sahara", MAH, t16, France, 1869.
- 22-trousset Pol, de la montagne au désert et maitrise de l'eau, in revue de l'occident musulmane de la méditerranée, T10, n41 42,France,1986.
- 23-Trousset Pol, "Le tarif de Zarái - essai sur les circuits commerciaux dans la zone présaharienne", In: An.AF, t66, n 38-39,France,2002.

4. الموسوعات والأطالس والقواميس والمعاجم:

- 01-بنهان يحيى، أطلس الوطن العربي (الجغرافي والطبيعي والسياسي)، دار يافا العلمية للنشر والتوزيع الأردن، 2010.
- 02-لعروق محمد الهادي وآخرون، أطلس الجزائر والعالم، دار الهدى، عين مليلة الجزائر، 2009.
- 03-المحجوب عبدالمنعم، معجم تانيت (معجم في الحضارة الليبية الفينيقية وممالك نوميديا وموريطانيا الطنجية والقيصرية والصحراء الكبرى)، دار الكتب العلمية تانيت للنشر والدراسات، بيروت، لبنان، 1971.
- 04-منتصر عبدالحليم وآخرون، قاموس المعجم الوسيط، مجمع اللغة العربية، القاهرة، 1932.
- 01-Daremborg Charles, Dictionnaire des Grecques et romaines, Librairie hachette, Paris, 1875.

02-Rich Antony, Dictionnaire des Antiquités romains et grecque, libraire fermins dibot frères, Paris, 1859.

5. الرسائل الجامعية:

أ. أطروحات الدكتوراه:

01-البشي إبراهيم العيد، البنية الجغرافية والحضارية في الجنوب الشرقي الجزائري تاسيلي ناجر أنموذجا (دراسة وصفية للمنطقة في المرحلة القديمة)، أطروحة دكتوراه في التاريخ القديم، إشراف: محمد الصغير غانم، قسم التاريخ، جامعة الجزائر، 2005-2006.

02-تيكيالين محمد، الاحتلال الروماني لليبيا ودوره في التطور الاقتصادي للمنطقة ما بين الفترتين 1ق.م -4م سيرينايكا وتريبوليتانيا، أطروحة دكتوراه علوم في التاريخ القديم، إشراف: رحمان بلقاسم جامعة الجزائر 2، 2014، 2015.

03-خالدية مضوي، التواصل الحضاري بمدينة قسنطينة (Cirta) في العصور القديمة (ما قبل التاريخ نهاية الاحتلال الروماني)، أطروحة دكتوراه في التاريخ القديم، إشراف: شنيقي محمد البشير، جامعة احمد بن بلة، وهران، 2016-2017.

04-ساحيد نصيرة، النشاط الزراعي والصناعي في مقاطعتي موريطانيا الطنجية وبيتيكا والحركة التجارية بينهما خلال العهد الإمبراطوري الأعلى، إشراف: محمد البشير شنيقي، أطروحة دكتوراه في التاريخ القديم ، الجزائر 2، 2011-2012.

05- بن السعدي سلمان، علاقات مصر بالمغرب القديم منذ فجر التاريخ حتى القرن السابع ق.م ، أطروحة دكتوراه في التاريخ القديم، إشراف: محمد البشير شنيقي، جامعة منتوري، قسنطينة، 2008-2009.

06-شارن شافية، النشاط التجاري في نوميديا وموريطانيا القيصرية أثناء الاحتلال الروماني (العهد الإمبراطوري الأول)، أطروحة دكتوراه دولة في التاريخ القديم، إشراف: شنيقي محمد البشير، قسم التاريخ، جامعة الجزائر، 2000-2001.

- 07- بن عبد المؤمن محمد ، عقائد ما بعد الموت عند سكان بلاد المغرب القديم، أطروحة دكتوراه في التاريخ القديم، قسم التاريخ وعلم الآثار، إشراف: عبد القادر بوعزم، جامعة وهران ، 2011-2012.
- 08- بن علال رضا، الألعاب في المغرب القديم أثناء الاحتلال الروماني، أطروحة دكتوراه في التاريخ القديم ، إشراف: سعيد دحوم، قسم التاريخ، جامعة الجزائر 2، 2010-2011.
- 09- عمران نورة، رجال المال والأعمال الأجانب في المقاطعات الإفريقية (146ق.م -285م)، مذكرة ماجستير في التاريخ القديم، إشراف: شافية شارن، قسم التاريخ، جامعة الجزائر ،2009-2010.
- 10- عوض سعد صالح الدلال، المجتمع القوريني في العهد الروماني، رسالة دكتوراه في الفلسفة، إشراف: رشدي محمد، قسم التاريخ والآثار، جامعة بنها، ليبيا، 2013.
- 11- فاضل لخضر، تبسة في العصور القديمة، أطروحة دكتوراه في التاريخ القديم، قسم التاريخ وعلم الآثار، إشراف: محمد بن عبد المؤمن، جامعة أحمد بن بلة، وهران ، 2017-2018.
- 12- ناير مختار، التجارة البحرية في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط في العصور القديمة (من الفينيقيين إلى عهد الاحتلال الروماني)، أطروحة دكتوراه علوم في التاريخ القديم، إشراف: محمد بن عبد المؤمن، كلية العلوم الإنسانية والإسلامية، جامعة أحمد بن بلة ، وهران 2016 2017.
- 13- نورالدين كريمة، مصالح إدارة الأنونة في روما والمقاطعات الإمبراطورية-مقاطعة إفريقيا بالخصوص 27 ق.م-395م-، أطروحة دكتوراه علوم في التاريخ والحضارات القديمة، إشراف: محمد الهادي حارش، قسم التاريخ، جامعة الجزائر 2، 2017-2018.

01-Denisse Lion, Droit Romain du contrat de transport par mer, Thèse de doctorat, Faculté de droit, Paris, 1891.

02-Marini Sophie, Grec et romains face aux populations libyennes (des origines à la -fin du paganisme, thèse de doctorat en histoire ancien, Université sar-bone, Paris, 2013.

03-Henry Babled, La cura Annonae chez les Romains, Thèse de doctorat, Faculté de droit de Paris, Paris, 1802.

ب. رسائل الماجستير:

- 01-بغداد يمني، دراسة حول موريطانيا قبل الاحتلال الروماني، رسالة ماجستير في التاريخ القديم، إشراف: محمد البشير شنيقي، معهد التاريخ، جامعة الجزائر، 1992.
- 02-بورني دليلة، تطور النظام الضريبي الروماني في شمال إفريقيا، رسالة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ القديم، إشراف: شنيقي البشير، كلية العلوم الإنسانية، قسم التاريخ، جامعة الجزائر، 2000-2001.
- 03-بوزكري يسينة، حركة الاستيطان الروماني في موريطانيا القيصرية خلال العهد الإمبراطوري الأعلى، مذكرة ماجستير، إشراف: جهيدة مهنتل، قسم التاريخ، جامعة الجزائر 2، 2012-2013.
- 04-تسعيدت رمضان، الإصلاحات السيفيرية في بلاد المغرب القديم (193-235م)، رسالة ماجستير في التاريخ القديم، معهد التاريخ، جامعة الجزائر، 1990.
- 05-حارش محمد الهادي، التطور السياسي والاقتصادي في نوميديا (منذ اعتلاء ماسينيسا العرش إلى وفاة يوبا الأول)، رسالة ماجستير في التاريخ القديم، إشراف: محمد غانم صغير، معهد التاريخ، جامعة الجزائر، 1985.
- 06-حداد سهام، سلسلة من موانئ الشرق الجزائري القديمة (دراسة تاريخية وصفية اعتماد على المصادر -المادية المحلية)، مذكرة ماجستير في التاريخ القديم، جامعة منتوري، قسنطينة، 2008-2009.
- 07-الحداد مفتاح أحمد، التاريخ السياسي والاقتصادي لولاية إفريقية البروقنصلية (27ق.م-235م)، رسالة ماجستير في التاريخ القديم، إشراف: فضيل الميار، قسم التاريخ، جامعة الفاتح، ليبيا، 2002.
- 08-رحماني باحمد السعيد، الأنونة في المغرب الروماني (الضرائب العينية على إنتاج القمح والزيتون 146ق.م -235م)، رسالة ماجستير في التاريخ القديم، إشراف: بلقاسم رحماني، قسم التاريخ، جامعة الجزائر 2، 2008-2009.
- 09-الريحاني موسى زايد، تاريخ النظم الدفاعية في ولايات شمال إفريقيا الرومانية، مذكرة ماجستير في التاريخ القديم، إشراف: فضيل الميار، كلية الآداب والعلوم ترهونة، المرقب ليبيا، 2004-2005.

- 10-عبدالله الزدام نجلاء، الجرمنت وعلاقاتهم السياسية والتجارية مع المدن الساحلية خلال العصر الروماني، رسالة ماجستير في التاريخ القديم، إشراف: أحمد محمد أنديشة ، قسم التاريخ ،جامعة المرقب، زليتن ،2009.
- 11-بن علال رضا، العربات في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط في العصور القديمة، رسالة ماجستير في التاريخ القديم، إشراف: منصوري خديجة، قسم التاريخ، جامعة الجزائر2، 2001.
- 12-قعر المشرّد السعيد، الزراعة في بلاد المغرب القديم (ملاحح النشأة والتطور حتى تدمير قرطاجة 146ق.م) ،مذكرة ماجستير في التاريخ القديم ، قسم التاريخ والأثار، إشراف: محمد الصغير غانم ، قسنطينة ، 2007-2008.
- 13-كابلي فاطمة، الخلفيات الاقتصادية للاحتلال الروماني لبلاد المغرب القديم وأثرها على المجتمع ، مذكرة ماجستير في التاريخ القديم، إشراف: محمد الهادي حارش ، قسم التاريخ ،جامعة الجزائر 2، 2010-2011.
- 14-مسعودي آسيا، التبادل التجاري بين إيطاليا والمغرب القديم خلال العهد الإمبراطوري الأعلى ، رسالة ماجستير في التاريخ القديم، معهد التاريخ، إشراف: شنيقي البشير ،جامعة الجزائر، 1987-1988.
- 15-مصدق ربي، الجغرافية التاريخية لبلاد المغرب القديم من خلال النصوص الأدبية الإغريقية واللاتينية (مدن الموريطانتين الطنجية والقيصرية)، مذكرة ماجستير في التاريخ القديم، إشراف: بوعزم عبدالقادر، قسم التاريخ ،جامعة الجزائر 2، 2009-2010 .

طنجيس (Tingitum)	ثابراكة (Thabraca)	ألتبروس (Althobrauis)
عنابة (Hippo Regius)	جرمة (Garama)	أوتيكا (Utica)
عين تيموشنت (Albulae)	جميلة/ كويكول (cuicul)	أوذنة (Uthina)
غدامس (Cydamus)	جيجل (Igilgili)	أوستيا (ostia)
قابس (Tacapes)	جينجيش (Gigthis)	أولاد ميمون (Altava)
قلمة (Calama)	حيدرة (Amaedra)	أويا/ طرابلس (oea)
قرطاج (Carthago)	خنشلة (Mascula)	ايكوزيوم (الجزائر) (Icosium)
قرطاجنة (Cartago Nova)	رأس ديماس (THapsus)	باجة (Vaga)
قفصة (Capsa)	روسادير (Rhussadir)	بطيوة (Portus Magnus)
القل (CHullu)	زراي (Zerai)	بلاريجيا (Bulla Reegia)
كوريس (Curbus)	سبته (Septem)	بناسا (Benasa Valentia)
كويتوس (Cuitas)	سببلة (Sefetula)	بنزرت (Hippo Dirhutus)
لبدة (lepcis magna)	سطيف (Stifis)	بيتيكا (Bétique)
لمباز (Lambaesis)	سور الغزلان (Auzia)	تاجولاي (Tugulus)
لمطة (Leptis minor)	سوسة (Hadrumètum)	تبسة (Theveste)
مجردة (Bargrada)	سوق أهراس (Taghaste)	تحمارت (cohors)
المدينة القديمة (Theleptus)	سيدالحسني (Columnata)	bereucurum
مذابح فيلاني (PHelaenorum Area)	سيدي داود/ميسوا (Missaua)	تكمبريت (Siga)
المركوري (Tiplum)	سيدي داود/ميسوا (missua)	تلمسان (Pomaria)
مصراته (Thubactus)	سيرينايا (Cyrène)	توبوسكتو (Thubusctu)
مغنية (Numeros syrorum)	شرشال/ايول (Caesarea)	تيازة (Tefesdet)
المهدية (Gummi)	شيميتو (Simithu)	تيجيس (tigis)
ميلة (Milev)	طبرقة (THabraca)	ثالة (Thala)
وليلي (Voulibilis)	عين الدفلى (Oppidum navum)	ثاموسيدا (Thammusida)

الفهارس

الصفحة	رقم الملحق وعنوانه
189	الملحق (01): خريطة المقاطعات الإفريقية في عهد السيفيريين .
190	الملحق(02): خريطة مدن إفريقيا البروقنصلية والطرق الرئيسية التي تربط بينها.
191	الملحق (03): خريطة الطرق الرومانية بموريطانيا القيصرية.
192	الملحق(04): خريطة الطرق البرية والنهرية بمقاطعة موريطانيا الطنجية.
193	الملحق (05): خريطة الطرق ومحطات بمقاطعة تريبوليتانيا والمدن المجاورة لها .
194	الملحق (06): الخطوط البحرية بين ساحل الإفريقي والجنوب الأوروبي (27ق.م-284م).
195	الملحق(07): خريطة موانئ المغرب القديم خلال العهد الروماني.
196	الملحق(08): خريطة توضح مدى صعوبة الملاحة في البحر الأبيض المتوسط.
197	الملحق (09): معلم ميللي حول طريق تبسة قرطاج.
198	الملحق (10): معلم ميللي طريق شيميتو ثابراكة، ومعلم ميللي طريق قرطاج هيو ريجيوس.
199	الملحق (11): نص معلم ميللي عثر عليه بالتحديد في طريق قيصرية.
200	الملحق (12): معلم ميللي تكريما للإمبراطور كركلا في تشييد طريق تاكاب إلى قفصة.
201	الملحق (13): المعلم الميللي يشير لطريق قرطاج سيرتا لمبار ،ومعلم آخر لطريق تباسوكورا.
202	الملحق (14): معلم ميللي يشير لوجود طريق بري بين موريطانيتين (القيصرية والطنجية).
203	الملحق (15): معلم ميللي تخليدا لإنشاء طريق لمبار تهودة.
204	الملحق (16): نقيشة لاتينية تبين أحد مالكي حيوانات النقل من إفريقيا.
205	الملحق (17): معلم ميللي تخليدا لإنشاء مركزا بكويكول لجباية ضريبة النقل.
206	الملحق (18): معلم ميللي بزراي تخليد لإقامة محطة لجباية ضريبة النقل
207	الملحق (19): نقيشة لاتينية من أوستيا تبرز ملاك السفن الأفارقة.
208	الملحق (20): نقيشة لاتينية تبين ملاك السفن من سببيلة.

209	الملحق (21): صور لطريق الروماني بحضرموت (سوسة).
210	الملحق (22): نموذج عن طريق روماني الذي يصل الى تيمقاد مخصصا لسير العربات
211	الملحق (23): هندسة ورصف الطرق بين المدن.
212	الملحق (24): *نموذج من مخطوط لوحة بوتينغر. * نموذج لمخطوط مسار أنطونيوس.
213	الملحق (25): منحوتات تريبوليتانيا تبرز مجالات استخدامات حيوانات النقل.
214	الملحق (26): عربة رومانية وسائقان يحملان عصا القيادة.
215	الملحق (27): فسيفساء أودنة تبرز رجل يسوق حمار محملا بالأمثلة.
216	الملحق (28): أنواع عربات النقل الرومانية ببلاد المغرب القديم.
217	الملحق (29): فسيفساء زليتن تبين عربة لنقل المساجين المحكوم عليهم بالإعدام.
218	الملحق (30): فسيفساء أوستيا تبين أمفورات إفريقية ونموذج لأمفورة من إفريقيا البروقنصلية.
219	الملحق (31): *المخطط العام لميناء لبتيس ماغنا *رصيف الجهة الشرقية لميناء لبتيس ماغنا.
220	الملحق (32): فسيفساء الواجهة البحرية تبرز ميناء هيبو ريجيوس خلال العهد الروماني.
221	الملحق (33): فسيفساء ألثروس الخاصة بالسفن.
222	الملحق (34): سفن النقل الرومانية (أشكالها وأسمائها) من خلال فسيفساء ألثروس.
223	الملحق (35): الحمالون: مشاهد مختلفة لعملهم في النقل وبعض طرق نقل الحيوانات .
224	الملحق (36): فسيفساء مكاتب التجار وملاك السفن المختصين بالنقل البحري.

الصفحة	الموضوع
	إهداء
	شكر وتقدير
	قائمة المختصرات
أ-ح	المقدمة.....
31-07	الفصل التمهيدي: جغرافية بلاد المغرب القديم وواقع النقل قبل التواجد الروماني
25-07	أولاً: جغرافية بلاد المغرب القديم.....
-07	I. تسمية المغرب القديم وموقعه الجغرافي.....
07	1_ أصل التسمية للمنطقة(بلاد المغرب القديم).....
09	2_ الحدود الجغرافية من خلال المصادر والمراجع المختصة.....
16-12	I. تضاريس بلاد المغرب القديم.....
12	1_ الجبال.....
15	2_ السهول والهضاب.....
25-17	II. الشبكة الهيدروغرافية والمناخ.....
17	1_ الأنهار والأودية.....
19	2_ البحر المتوسط
21	المحيط الأطلسي.....
22	3- المناخ.....
-25	ثانياً: نبذة عن النقل ببلاد المغرب القديم قبل التواجد الروماني.....
28-25	I. لمحة عن النقل البري ببلاد المغرب القديم قبل الاحتلال الروماني.....
25	1. الطرق البرية قبل التواجد الروماني.....
26	2. وسائل النقل البري منذ ما قبل التاريخ إلى نهاية العهد القرطاجي.....
31-28	II. واقع النقل المائي ببلاد المغرب القديم قبل التواجد الروماني.....

28	1. الطرق والموانئ البحرية.....
29	2. وسائل النقل المائي وتنظيم نشاط الملاحة.....
69-32	الفصل الأول هياكل النقل البري ووسائله.....
48-32	I. هياكل النقل البري.....
43-32	1- شبكة الطرق البرية.....
32	أ. إفريقيا البروقنصلية.....
39	ب. طرق نوميديا وموريطانيا القيصرية.....
43	ج. طرق مورطانيا الطنجية.....
48-44	2- المحطات البرية.....
44	أ. دور المحطات البرية.....
46	ب. أهم المحطات البرية.....
69-48	II. وسائل النقل البري.....
59-48	1- حيوانات النقل.....
48	أ. الحصان.....
51	ب. الجمل.....
57-55	ج. الحمير والثيران.....
58	ت. الفيل.....
64-60	2- عربات النقل.....
60	أ. عربات نقل البضائع والحيوانات.....
63	ب. عربات نقل الأشخاص.....
69-65	ج. أمفورات نقل المواد الغذائية والسوائل.....
109-70	الفصل الثاني: المنشآت القاعدية والوسائل المتعلقة بالنقل المائي
91-70	I. منشآت النقل المائي.....
77-70	1- الطرق البحرية.....

91-77	2-الموانئ
77	أ.موانئ إفريقيا البروقنصلية.....
84	ب.موانئ نوميديا وموريطانيا القيصرية.....
89	ج.موانئ موريطانيا الطنجية.....
109-92	II.وسائل النقل المائي.....
100-92	1- سفن النقل.....
92	أ.الكوريتا.....
97	ب.الهيماغو.....
98	ج.البونتو
105-101	2-قوارب النقل.....
101	أ.التنقل عبر الأنهار والأودية.....
103	ب.القوارب عبر البحر والمحيط.....
109_105	3-سرعة وسائل النقل (دراسة مقارنة).....
145-110	الفصل الثالث: المهن الخاصة بالنقل.....
119-110	I. المهن المتعلقة بالنقل البري:
110	1-ملاك حيوانات النقل
114	2-الناقلين البريين(قادة حيوانات وعربات النقل)
116	3-الحمالين.....
145-120	II.المهن الخاصة بالنقل البحري:
120	1- ملاك سفن النقل.....
131	2- عمال سفن النقل.....
135	3-حاكم الأنونة.....
139	4-التنظيم الملاحي.....
182-146	الفصل الرابع: التنظيم المالي وسبل تأمين نشاط النقل.....

154-146	I. أسعار أجور النقل بمقاطعات المغرب القديم خلال الفترة (27ق.م-284م)
146	1-أسعار و أجور النقل البري.....
151	2-أسعار و أجور النقل البحري والنهري.....
162-155	II. ضريبة النقل (البورتوريوم).....
155	1-الوسائط المفروض عليها ضريبة النقل.....
159	2-الوسائط المخصصة لجباية ضريبة النقل.....
176-163	III. صيانة الطرق
163	1-قطاع الطرق بر يا
163	2-القرصنة البحرية.....
182-173	IV. تحديد حمولة وسائل النقل.....
173	1-حمولة وسائل النقل البري.....
176	2-حمولة وسائل النقل المائي.....
183	الخاتمة.....
224-189	الملاحق
225	الببليوغرافيا.....
246	أسماء المدن والأماكن الجغرافية باللاتينية.....
247	فهرس الملاحق.....
252-249	فهرس المحتوى.....

الملخص:

يتطرق الموضوع لوسائل النقل ببلاد المغرب القديم خلال العهد الإمبراطوري الأعلى، والتي تتمثل في هياكل النقل كالطرق بنوعيتها البرية والمائية ، والمحطات والموانئ عبر كافة مقاطعات المغرب القديم ودورها في مجال النقل، ثم وسائل النقل البرية والبحرية والنهرية وخصائصها، إضافة إلى عمال النقل باعتبارهم جزءا من تلك الوسائل ؛ فيجب التحدث عن طرق عملهم، وأيضا تنظيم السلطات الرومانية للمهنة كالملاحة، إضافة إلى القوانين التي سنتها الإمبراطورية في مجال النقل ، كما لعبت الموارد المالية دورا هاما في تسير هذا النشاط الموجهة لصناعة وسائل النقل وترميم الهياكل وتسديد أجور الناقلين، كان مصدر تلك الأموال من ضريبة البورتوريوم، التي فرضت على البضائع والأشخاص عند العبور، وخصصت لها إدارة في جبايتها، وقد عرف مجال النقل بالمغرب القديم مجموعة من المشاكل قد أثرت على تلك الوسائل، وهي عراقيل طبيعية بشرية ومادية، مما استدعى بالسلطات لمواجهتها من أجل تأمين وسائل النقل.

الكلمات المفتاحية:

وسائل النقل؛ المغرب القديم؛ الرومان؛ عمال النقل؛ الأجور وضريبة البورتوريوم، تنظيم وتأمين النقل.

Abstract :

The topic deals with the means of transport the old Maghreb during the Supreme Imperial Era, which consists of transport structures such as roads of both types of land and water, stations and ports across all provinces of the Antiquity Maghreb and their role in transport, then land, sea and river transport and its characteristics, in addition to transport workers as part of those media; Important for the conduct of this activity, which is geared towards the transport industry, the restoration of structures and the payment of the wages of carriers, was the source of those funds from the Puerto Rican tax, which was imposed on goods and persons at transit, and was allocated to a department in its collection, and the area of transport in the old Maghreb has known a range of problems that have affected those media, which are natural human and material obstacles, which have necessitated the authorities to confront them in order to secure the means of transport.

Keywords: transport; Maghreb Antiquity; the Romans; transport workers; wages and Puerto Rican tax, transport regulation and insurance.