

مُلخَص

تُعدّ الجزائر القديمة بمقاطعاتها الرومانية الثلاث من أهم الأقطاب الاقتصادية في حوض البحر الأبيض المتوسط ابتداءً من القرن الثالث الميلادي، إذ ساهم توسطها للمقاطعات الغربية للإمبراطورية وكذا إمكاناتها الزراعية والغابية والمنجمية وشبكة محكمة من الطرق القوية، إلى جانب وفرة الأسواق الداخلية الحضرية والريفية وعدد مهم من الموانئ الرئيسية في تنشيط الحركة التجارية والداخلية تحولها لقطب مصدر لمعظم السلع والبضائع التجارية المتداولة آنذاك، مستعيدة بذلك مكانتها الريادية التي تبوأتها منذ العهد القرطاجي.

مُقَدِّمَةٌ

لقد ازدهرت الأنشطة الاقتصادية بهذه البلاد منذ أيام القرطاجيين الذين كانت التجارة أول اهتمامهم ومحور نشاطهم، وشكلت العلاقات التجارية المتينة التي ربطوها مع سكان البلاد حافزًا كبيرًا للاستقرار بسواحلها، نظرًا لأنها فتحت أعينهم على الإمكانيات التجارية والملاحية الهائلة غير المستغلة والسوق الواعدة التي تتوفر عليها والتي يمكنها أن تنمي تجارتهم. لكن إسهام القسم من بلاد المغرب القديم المطابق لبلادنا لم يتضح كثيرًا خلال هذا العهد لغموض المصادر وعموميتها، وكل ما نحتكم عليه بضعة إشارات مشتتة هنا وهناك بين طيات النصوص حول دور ميناء عنابة وأهميته عند القرطاجيين لا تشفي غليل الباحث في توضيح هذا الجانب. وتبدأ الصورة في الوضوح تدريجيًا مع الممالك النوميدية التي أقامت علاقات تجارية وطيدة مع شعوب البحر الأبيض المتوسط من رومان وإغريق وشرقيين بفضل ازدهارها الاقتصادي الذي وفر لها موادًا غزيرة للتبادل التجاري جعلها تغزو الأسواق المتوسطية بمحاصيلها الزراعية خاصةً التي كانت أهم السلع المتداولة.

لكل هذه الاعتبارات اخترنا كموضوع للمقال في هذا الملتقى التركيز على الفترة الرومانية، لأن الجزائر ابتداءً من هذا العهد بدأ يتحدد إطارها الإقليمي سياسيًا وإداريًا بفضل التقسيمات الإدارية التي استحدثتها الإدارة الرومانية على مراحل خلال العهدين الإمبراطورين الأول والثاني، فصارت المقاطعات الرومانية الثلاث نوميديا، موريطانيا السطيفية والقيصرية هي ما صار يشكل بعد عصور عديدة الجزائر الحالية مع تحفظات قليلة حول بعض المدن والمناطق الجزائرية التي انتمت آنذاك بحكم التقسيم الإداري إلى مقاطعات هي جزء من تونس الحالية.

ومن أهم النقاط التي نسعى لاستجلائها من خلال هذه الدراسة هي إلى أي مدى تمكنت هذه البلاد من استرجاع ما كان لها من دور تجاري فاعل في الفترة السابقة للاحتلال الروماني، وما هي العوامل التي ساعدت على تحقيق ذلك؟ هل كان للبنى التحتية المينائية التي تركها القرطاجيون وحافظ عليها الملوك النوميديون دور فيما آلت إليه وضعية الموانئ الجزائرية القديمة من ازدهار



الأنشطة التجارية والمرفاية في الجزائر القديمة خلال العهد الروماني

لخصر فاضل

أستاذ مساعد التاريخ القديم
كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية
جامعة معسكر - الجمهورية الجزائرية



الاستشهاد المرجعي بالدراسة:

لخصر فاضل، الأنشطة التجارية والمرفاية في الجزائر القديمة خلال العهد الروماني. - دورية كان التاريخية. - العدد الثالث والعشرون؛ مارس ٢٠١٤. ص ٣٦ - ٥٠.

www.kanhistorique.org

كان التاريخية، رقمية المواطن .. عربية الهوية .. عالمية الأصد

الثالث، وكان حسب رأي رونه كانيا يتألف من ساحة مركزية محاطة بأروقة من جهتين، وقد اصطفت المتاجر في الجهتين الشمالية والغربية. بلغ طول الساحة غير المغطاة (٢٥م) وعرضها (١٥م)، وقد احتل حوض مربع الشكل وسطها، كما كان الجناح مقسمًا إلى سبعة غرف متساوية تنتهي بجدران جانبية بواجهة غير متوازنة يتجه محورها إلى مركز نصف دائري شأنه شأن محور الغرف ذاتها. أما المدخل فقد كان مسدودًا على طول يقارب مترًا واحدًا بقاعدة عريضة من الغرانيت الأزرق بطول متر ونصف.^(٧)

إن معطيات أحد النقوش تفيدنا بأنه في سنة ٢٣٠ جرى بسور الغزلان -أوزيا- بناء سوق مجهز ببوابات ضخمة، كذلك بتازولت -لامبيز- بني سوق آخر كلف ضباط من الفيلق الثالث بحراسته. كما أشار نقش آخر عثر عليه بجميلة -كويكول- إلى وجود سوق للأقمشة في المدينة.

لقد كان سوق المدينة زاخرًا بأعمال التجارة والمقايضة، فالحبوب والزيت والفواكه والخضر المنتجة في الضواحي ومحصول الصيد البحري استحوذت على نصيب الأسد من جملة السلع المتداولة، لكن الأقمشة والأحجار الثمينة والذهب والفضة كان لها سوقها الرائج أيضًا.^(٨)

لقد ترك لنا الأسقف أوغستينوس (Augustinus) شهادات حية وثمانية عن عادات التعامل التجاري بين الناس في مطلع القرن الخامس، وهو إن نقل لنا مشاهداته عن سوق عنابة إلا أنه يصح أن نعمم ذلك النمط من المعاملات على باقي المدن الجزائرية القديمة لتمثل العناصر البشرية التي سكنتها. فهو يتحدث عن سوق تعج بأحداث الحياة اليومية تختلط فيها أصوات العربات بضجيج الباعة، هناك التقى تجار المدينة الرومان المحاطين بزبائنهم بالبدو ذوو البشرة النحاسية الذي قدموا للتمون ومقايضة منتجاتهم من الجلود الأصواف ببضائع المدينة. وأين يختلط العبيد بالمشعوذين والسحرة الذي يقدمون للناس ألعاب التسلية.^(٩)

تظهر المعطيات الأثرية وجود علاقات تجارية ربطت عاصمة القيصرية شرشال بجهات أخرى من المقاطعة، منها استيرادها للجزع من محاجر تاكبال بالقراب من تلمسان، حيث منه صنع بلاط الهو الكبير لحمامات المدينة، ونحت منه تمثال الإله ديانا. كما جلبت الرخام الأصفر والأحمر من جبال أوريوس الواقعة غرب أريزيو لاستعماله بمبانيها.^(١٠)

بجميلة (Cuicul) وتيمقاد تسمح لنا أطلال كل من سوق كوزينيوس (Cosinius) (نسبة للثري الروماني الذي تولى إنشائه) وسرتيوس (Sertius) بتكوين فكرة واضحة عن مسألة تنظيم السوق حول ساحة مبلطة وتحت الأروقة توجد متاجر مختلف التجار، ومن أجل الدخول إلى محله كان التاجر يضطر إلى التزحلق على أطرافه الأربعة تحت لوحة حجرية كانت تمثل واجهة المحل وعليها تعرض السلع. وقرب أحد الطاولات وجدت أرضية بها ١٠ ثقوب أسطوانية أين تم وضع أدوات الوزن. ولا تزال إلى وقتنا

ومكانة تجارية بارزة مع قدوم الرومان واستغلالهم لها لربط هذه البلاد بعاصمتهم روما لتموينها على مدار العام؟ هل تحررت البلاد من تبعيتها المزممة لبلاد اليونان وإيطاليا وإسبانيا في مجال السلع المصنعة، هذه التبعية التي أرسى أسسها القرطاجيون لغايات تجارية ربحية.

ينقسم موضوع الدراسة إلى قسمين أساسيين: الأول يتطرق إلى حركة التجارة الداخلية والخارجية التي عرفتها بلادنا، لأن التطور الزراعي والصناعي الذي تميزت به منذ القرن الأول الميلادي كانت له انعكاسات إيجابية على تسريع وتنشيط المبادلات التجارية الداخلية بين المدن والمقاطعات من خلال أسواق المدن والأسواق الريفية. وعلى التجارة الخارجية مع مختلف الأسواق المتوسطية من خلال جملة من السلع المتداولة بين الجانبين. القسم الثاني تعرضنا فيه لنشاط الموانئ الجزائرية (النوميديّة والموريطانية) في المجال التجاري وسنحاول فيه إبراز الدور الكبير الذي لعبته في ربط البلاد تجاريًا مع مقاطعات الإمبراطورية الرومانية الأخرى لاسيما الواقعة في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط، من خلال تنشيط الاقتصاد الداخلي بتصريف الناتج المحلي وتزويد السوق الداخلية بما تحتاجه من مواد خام وبيع جاهزة على الأقل في القرن الأول الميلادي.

أولاً: النشاط التجاري

١-١- الأسواق:

إن للنصوص الباقية من العصور القديمة وكذا المكتشفات الأثرية والنقشية أهمية كبرى في تزويدنا بمعلومات عن تجارة البلاد الداخلية، فقد أعلمتنا المصادر أن النونديناي (Nundinae) وهي نوع من الأسواق كانت تعقد في المراكز الريفية في مختلف أيام الأسبوع مثل الأسواق الحالية. وفي القرى أقيمت أسواق للسلع التمونية (Macellae) في ميدان محاط بأروقة تفتتح عليها دكاكين مختلف التجار، وقد عُثر على عدد من هذه المواقع في كل أرجاء نوميديا وموريطانيا، وهي مجهزة بمقاييس ومكاييل الوزن يفحصها المشرفون على شؤون التموين المحليون أو المحتسبون (Aediles). وكانت الصفقات التجارية والمعاملات الأخرى تعقد في الفوروم أو في الدكاكين، والأسواق المسقوفة في المدن التي تمتلئ بأصحاب المصارف والحانات وتجار الملابس وغيرهم.^(١١) وكذلك في القرى والبوادي، لذا يمكننا تمييز نوعين من الأسواق:

الأسواق المدنية

إنه من المؤكد أنه كان لهذه المراكز سوقًا ينعقد يوميًا، ولقد كشفت لنا إحدى النقوش والمخلفات الأثرية عن وجود مثل هذه الأسواق في عدد كبير من المدن الجزائرية القديمة. إن أهم سوق يستوجب الدراسة لكونه الأكثر حفظًا هو سوق تيمقاد، إن التنقيبات المنجزة على هذا الموقع تسمح لنا بتكوين فكرة دقيقة عن حول موضعه. لقد بني برعاية بلوتوس بوتيس (P.Plotius) أحد أعضاء طبقة الفرسان وزوجته خلال الربع الأول من القرن

الغرض، لاسيما وأن تحصيل الضرائب والرسوم الجمركية على النشاطات التجارية كان من أول أهدافها.^(١٣)

٢/١- أدوات النشاط التجاري:

شبكة الطرق.. ضرورة تجارية

من أجل تسهيل وصول هذه المنتجات إلى الساحل شيد الرومان شبكة من الطرق المعقدة والمتطورة ملائمة جدًا للأغراض التجارية. ربطت هذه الطرق كافة المدن والموانئ في هذه المقاطعات الثلاث، وفي كل موضع تقريبًا كانت تسير بمحاذاة الساحل باستثناء بعض المواقع التي عبرت فيها أراض من أجل تحاشي الانعطاف المطول وغير المجدي، منها مثلًا حين بلوغها عنابة تحولت نوعًا ما وأخذت اتجاه شمالي شرقي - جنوبي غربي من أجل الوصول بطريق مستقيم إلى طبرقة (Thabraca) في مقاطعة البروقنصلية المجاورة، وبنفس المنوال فيما وراء المرسى الكبير إلى غاية طنجة لم تكن سوى مجرد ممر ترابي متواضع، وكانت الحركة التجارية بهذه المنطقة لا تتم سوى عن طريق الملاحه.

انطلق من تبسة (Theveste) طريق طويل بوجهة شمالية غربية مارًا بمختلف المراكز الهامة في تازولت (Lambaese)، وتيمقاد (Thamugade) التي كانت تقع على سفح آخر حصون الأوراس، ثم يصعد قليلاً نحو الشمال ويمر بزراية (Zarai) أين وضع الرومان مركزًا جمركيًا ومنه إلى سطيف. تواجدت المراكز التجارية داخل المنطقة الأكثر خصوبة في التل إذ كانت قليلة التباعد عن الساحل، وكان منفذها متواجداً على الساحل الشمالي، كذلك كان كل ميناء من هذه الموانئ الكبرى مركزًا لعدد هام من الطرقات التي تسير في العادة على محور شمالي -جنوبي. ربط ميناء سكيكدة بكيرتا العاصمة النوميديّة بطريق استعملته هذه الأخيرة كمنفذ على البحر، وبلغ طول هذا الطريق (٤٩) ميل (٧٥) كلم، وأعيد ترميمه مرات عدة في حكم هادريانوس. امتد من جنوب كيرتا إلى غاية لامبيز، وبذلك شهدت كيرتا تدفق منتجات ومواد وفيرة زودتها بها سهول الأوراس الغنية، ولقد أشار الجغرافي سترابو (Strabo) من قبل إلى أنها مدينة محصنة وتتوفر بامتياز على كل الأشياء.

أما من بجاية فقد انطلق طريقان لربط مينائها بمدينة سطيف الهامة، أحدهما سار بمحاذاة الضفة اليسرى لواد الساحل إلى غاية تيكلات. وهناك عبر هذا الوادي ينحدر نحو سطيف عبر مسار جنوبي - شرقي. أما الآخر فقد انطلق من شرق بجاية وسار بموازاة الساحل في بعض النقاط، ثم هبط عند الجنوب الشرقي نحو عين الكبيرة (Satafis) ومنه جنوبًا إلى سطيف. لقد كانت سطيف مركزًا زراعيًا ذا أهمية كبرى، ولقد ظهرت عظمة المدينة التجارية من خلال العديد من الآثار، منها السوق الكبير الذي توافدت عليه حبوب السهول العليا النوميديّة والحضنة، إلى جانب جزء من محاصيل وزيت منطقة القبائل. وبلغت المدينة من الثراء والأهمية التجارية درجة وصف فيها إحدى النقوش بمستعمرة

الحاضر آثار مكابيل وزن الزيت والخمر والحبوب بادية للعيان، وحيث وجد نصب مهدي لماركيز إله التجارة ويظهر عليه تاجر يصب الزيت بمغرفة خاصة لذلك (Cupa Olearia) من جرة كبيرة زوده بها عادة صناع الزيت في جرار صغيرة تمهيدا لبيعها.^(١٤)

إن صدى مواعظ أوغسطينوس التي كان يلقيها على رعاياه كل يوم أحد تكشف لنا جانبًا سلبيًا مما كان سائدًا من أسواق المدن من تطفيف في الميزان وغش في السلع ومضاربة في الأسعار ومعاملات غير أخلاقية بين التجار والزبائن، فهو يخاطبهم في إحدى المرات مستنكرًا غياب الوازع الديني في معاملاتهم بقوله: "أيها الغشاشون استمعوا إلي وغيروا من طباعكم. يحدث وأن تغشوا في سعر السلع ولا تكتفون بالكذب، بل أنكم تشهدون الرب على ذلك. مما يجعل الناس يشيرون إليكم بقولهم ها هم المسيحيون".^(١٥)

الأسواق الريفية

علاوة على هذه الأسواق المنصبة داخل المدن كان هناك نوع ثان منتشر في الأرياف و القرى و البوادي ، إذ طالب الأسياد وكبار ملاكي الأراضي بنفس التشريع داخل ضياعهم. لقد تحدث الكاتب الروماني بلينوس الأصغر (Plinius) عن هذه المسألة في رسائله،^(١٦) فقد أشار إلى أنه كان يتوجب على هؤلاء التوجه بالطلب إلى مجلس الشيوخ من أجل الحصول على رخصة إقامة هذه الأسواق بأملاكهم. فقد كان يتحتم بداية توجيه عريضة تتضمن صراحة موضوع الطلب أي رخصة إقامة السوق: "..... باقليم المزملة -شمال غرب تبسة- بكاواي سوقًا يجري يومي (٢ و ٢٢) من كل شهر. إن مجلس الشيوخ قد صوت بمنح الرخصة المطلوبة بشرط أن تكزن إقامة هذا السوق لا تضر في شيء مصالح الجيران. وقد سجل التقرير والتداول مباشرةً على سجل مجلس الشيوخ الذي يمكن أن يطلع عليه الأطراف المعنيون. بذلك يكون لوكيلوس أفريكانوس (L.Africanus) قد حصل في سنة ١٣٨ على رخصة لإقامة سوق يومي (٢) و (٢٠) من كل شهر داخل ضيعته".^(١٧)

كما أشارت نقيشة أخرى إلى إقامة سوق نصف شهري بعين مشيرة من قبل امرأة تدعى أنطونيا ساتورنينا يفتتح ما بين (٨) و(٢٨) من كل شهر.^(١٨) وبعين الكرمة وافق الإمبراطور بروبوس (Probus) على فتح سوق شهري بها.^(١٩) وبالمناطق المحيطة بكيرتا كما هو الحال بتيديس (Tiddis) وبي زياد (Castellum Mastarense) أثبتت النقوش ومعطيات الآثار وجود أسواق قروية.^(٢٠) إذن ففي كل مكان يمكن القول بأن الرومان أقاموا أسواقًا لا تزال يتردد صداها في أسماء في المدن الجزائرية القديمة.

وهكذا؛ فلا شيء أهمله الرومان حتى يضمّنوا لتجارهم أحسن الظروف المادية لتجارتهم ومبادلاتهم، طرق صلبة ومجهزة أحسن تجهيز ومراكز هامة تحت تصرفهم مخصصة للبيع خاصة المنتجات الزراعية. وأخيرًا موانئ آمنة تسمح لهم بشحن سلعهم بكل أمان. لكن المؤكد أن روما التي عملت كل ما بوسعها لتحسين الظروف المادية، بذلت نفس الجهد في توفير الشروط القانونية لنفس

فمعروف عن الرومان أنهم لم يتركوا المبادلات التجارية دونما حماية، وحرصوا دومًا على حراسة الطرق التجارية حماية لمصالحهم، لذا فقد أولوا شبكة الطرق عناية خاصة لأهداف مختلفة.^(١٨)

إذن فالدور التجاري للطرق الرومانية بهذه البلاد لم يعد محل شك، فبعد استقرار الأوضاع تغيرت أو تطورت اهتمامات السلطة، فالطرق التي استعملت في نقل الجند وعتادهم الحربي، صارت تستغل في إيصال المنتجات إلى مناطق استهلاكها أو تصريفها نحو الموانئ،^(١٩) فلا يمكن أن نتصور أن الطريق الرئيسية القادمة من قابس (Tacapae) التونسية والرابطة بين وتبسة وعنابة لم تكن تستخدم إلا في الأغراض العسكرية، خاصةً إذا علمنا أنه كان يخترق منطقة غنية بزراعة الحبوب.^(٢٠) وعليه فإن معظم ملتقيات الطرق الرئيسية بنوميديا والموريطانيتين مثل سوق أهراس، قالمة، تيمقاد، تازولت، سطيف، سور الغزلان عين تموشنت وغيرها غدت في نفس الوقت أسواقًا تجارية جهوية كبرى تصب فيها كل منتجات الضياع والأرياف من حبوب، وخبز، وزيت، وإنتاج حيواني.^(٢١)

لقد أنشئت العديد من الطرق الداخلية الرابطة بين المدن لتسهيل التبادل التجاري، منها الطريق بين رأس الواد (Thamala) وسطيف، وذلك الذي يصل تيمزيوين (Lucu) بسيدي علي بن يوب (Kaputtasacura) على مسافة (٨) أميال بأقصى غرب القيصرية، وهي من انجاز فرقة المشاة البانونية الأولى في عهد والي موريطانيا القيصرية بوبليوس إيلبوس روغاتوس بريغرينوس (Peregrinus).^(٢٢) يضاف إليها طرق مغنية (Numerus Syrorum). تاكمبريت (Siga) في عهد إيلبوس ديكريانوس، تلمسان (Pomaria). تاكمبريت، أولاد ميمون (Altava) _ سيدي علي بن يوب، سيق (Tasaccura) _ أولاد ميمون، بطيوة (Portus Magnus) _ بلعائر (Quiza)، المحمدية (Castra Nova) _ حمام بوحنيفة (Aquae Sirenses). وهذه الطرق كلها أنجزت تحت إشراف ولاية وأباطرة مختلفين.^(٢٣)

هذا بغرب القيصرية، أما بوسطها وشرقها فنجد سلسلة أخرى من الطرق المهمة التي ضمنت حركة نقل السلع وربطت مدن المقاطعة بهذه النواحي فيما بينها، حيث كانت المراكز الداخلية تدفع عبرها بمنتجاتها الزراعية والحيوانية نحو المدن الساحلية التي كانت بدورها تصرف البضائع المستوردة من البحر والسلع المنتجة في الورشات المدنية إليها. ومن بين أهم هذه الطرق التي لعبت هذا الدور واكتسبت أهمية تجارية نجد طريق سور جواب (Rapidum) _ البرواقية (Thanaramusa Castra). سطيف _ سورالغزلان (Auzia)، جيجل (Igilgili) _ سطيف، تارمونت (Aras) _ بشيلقا (Zabi)، تارمونت _ سورالغزلان، سطيف _ سجاية، سطيف _ جيجل عبر عين الكبيرة (Satafis).^(٢٤)

سطيف العظيمة (Splendissima Colonia Sitifiensis). وكان من آثار هذا الرخاء الاقتصادي أن جعلها الإمبراطور ديوقليانوس عاصمة لمقاطعة موريطانيا السطيفية المحدثه للضرورة الإدارية والعسكرية.^(١٤) وقد شكلت سطيف أيضًا نقطة انطلاق العديد من الطرقات الهامة، اتجه أحدهما نحو الجنوب الغربي باتجاه سور جواب (Rapidum) وصولاً إلى مركز زراعي هام بسور الغزلان (Auzia). هذه المدينة الأخيرة التي كانت أيضًا مركزًا مهمًا للتجارة ترد إليه قبائل جرجرة بمنتجاتها وقبائل الجنوب بسلعها من الجلود والأصواف وسائر المشتقات الحيوانية. أما الطريق الثاني المنطلق من شرشال (Caesarea) فقد سار باتجاه مليانة (Zuccabar) عابراً جبال بني مناصر.^(١٥)

ومن المدن الموريطانية التي لعبت دورًا مفصليًا في التجارة الداخلية نذكر تاكمبريت (Siga) عاصمة الملك سيفاكس السابقة التي تمكنت بواسطة الطرق التي تربطها بعين تموشنت (Albulae) وتلمسان ومغنية من إقامة علاقات تجارية مع هذه المدن. إضافةً إلى سيدي بلعائر (Quiza) التي زودت السهول السفلى ونواحي جبال الظهرة والمدن والمواقع العسكرية المحاذية لواد هليل، ومينا، وجدبوا، وواد رهيو بشتى أنواع البضائع.^(١٦) إن شبكة الطرقات جعلت عناية متواصلة مع سهول نوميديا المشهورة بزراعة الحبوب وكذلك مع حقول الزيتون الشاسعة بتبسة. إن كل هذه المحاصيل ساهمت في حركة بناء المخازن الكبرى المذكورة في النقوش. ولقد ارتبطت كافة المراكز التجارية التي ذكرناها فيما بينها بواسطة طريق عرضي شبيه بتلك الطرق التي كانت تصل عادةً بين الموانئ والمدن التلية الداخلية. هذا الطريق القادم من خميسة (Thubursicum Numidarum) بوسط نوميديا سعد شمالاً نحو قالمة (Calama)، ومنها سار غربًا بخط مستقيم تقريبًا مارًا عبر ميلة (Milev)، جميلة (Cuicul)، وسطيف بموريطانيا السطيفية، ثم سور الغزلان، سور جواب، مليانة، عين الدفلى (Oppidum Novum)، غليزان (Mina)، وأخيرًا تلمسان (Pomaria) بغرب موريطانيا القيصرية.^(١٧)

لقد كانت الطرق محل اهتمام من السلطة الرومانية باعتبارها شريان التجارة الداخلية، فعلى غرار المقاطعات الأخرى كانت مبلطة ومحل صيانة وعناية مستمرتين، وكل ذلك من أجل تسهيل حركة السكان والبضائع عليها. فمن مسافة لأخرى كانت المحطات مزودة بمشارب للأحمر والبغال وقطعان المشية. إلى جانب الفنادق التي كانت تحمها في الجنوب مراكز حصينة تقدم المأوى والخدمات للمسافرين. وقد عثر على أثر هذه البنايات والمشارب ضمن النقوش مثل تلك المحطة (Centenaria) التي رمت من طرف أحد الحكام المحليين، وكانت تقع على الطريق بين سادوري (Ausum) وسطيف. كما عثر على آثار محطتين أخريين إلى الجنوب أحدهما بين قصر السبيعي (Gadiaufala)، وعين البرج (Tigisis)، والأخرى بين مروانة (Lamasba)، وزراية (Zarai). ولا داعي للاستغراب

وقرب تهودة (Thabudeos) بأقصى الجنوب النوميدي عثر الطيار والباحث الأثري الفرنسي جان باراديز (J.Baradez) على آثار مخزين للزيت عند طريق تتجه نحو الجنوب الشرقي انطلاقاً من المدينة، وغير بعيد عنها رصدت العديد من بقايا المعاصر القديمة.^(٣٣) أما بالموريطانيتين فنجد مخازن عمومية بسيدي ريهان (Musluvium) قرب بجاية، بتيغزرت (Iomnium)،^(٣٤) ويعين زيادة على الطريق الرابط بين سطيف وبرج بوعريج.^(٣٥) إلى جانب هذه المخازن العمومية كانت هناك أخرى للخواص يمتلكها كبار الملاك وأصحاب الضياع الكبرى الذي تنتج أراضيهم كميات من المحاصيل تكفي لتموين أسواق المقاطعة ومصالحة التموين المدني.^(٣٦)

٣/١- المبادلات التجارية:

التجارة البيئية (الداخلية)

إن أهم الأدلة عن التجارة الداخلية فيما بين نوميديا والموريطانيتين هو أحد النقوش المهمة الذي يعود إلى سنة ٢٠٢ ميلادية ويلقي ضوءاً على الرسوم المفروضة على المواد والسلع، ويشتهر بتعريفه زراية (Zarai) نسبة للمدينة التي عُثر عليه بها. إن الموقع الممتاز للمدينة جعل منها مركزاً تجارياً مهماً على محورين: الأول شرقي غربي على الحدود بين موريطانيا القيصرية ونوميديا. والثاني شمالي جنوبي على مشارف طرق القوافل القادمة من المناطق الجنوبية للأوراس المتوجهة إلى موريطانيا. إن محتوى الوثيقة يزودنا بنظرة جيدة عن نوعية المواد الخاضعة للضريبة ومقدارها، وهي تركز في مجموعها على أربعة تشريعات رومانية سابقة ضبطت هذا النوع من الرسوم، وهي قانون كابيتيليس (L.Capitlia)، المطبق على العبيد والحيوانات كالأحمر، البغال، الأبقار، الخيول، الخنازير والماعز. قانون فيكتيس بريغرينا (Victis Peregrina) المتعلق بالأقمشة [العباءة السيناتورية (Apola senatoria)، العباءات (Tunica)، المعطف البربري (Barbarum Sagum)، الملابس الأجنبية والأفريقية. قانون كورياربوس (L.Curiaria) للجلود المدبوغة، المصقولة، الطرية، جلود الماعز والخرفان، الاسفنج، الفراء].

قانون بروتوس (L.Brutia) حول الخمر، التين، الغاروم، البازلاء، التمور، الصمغ. هذه إذن مختلف السلع التي كانت متداولة داخلياً وخاضعة للرسوم الجمركي والضريبة المحصلة لكل واحدة منها. إن نظرة فاحصة للأسعار المشار إليها في التعريف تفضي إلى الاستنتاج بأنه لا توجد أية علاقة ثابتة بين قيمة السلعة والقيمة المالية المفروضة من طرف الجمارك. فعلى سبيل المثال بالنسبة للعبيد فإن الضريبة المحصلة هي في حدود (٣/١٠٠٠) والخيول (٣/٨٠٠) بحيث أن هذه الرسوم تعد جد منخفضة مقارنة بالرسوم المطبقة في مقاطعات الإمبراطورية الأخرى. كما أن النسب الأخرى للتسعيرة تأتي لتبرز لنا بأن الخزينة قد تلاشت صرامتها المعهودة بحيث أن الحيوانات المخصصة للتسويق كانت معفاة من

وكانت مدينة سور الغزلان أهمية خاصة، فعلاوة على الطريق الذي أشرنا إليه سابقاً والذي ربطها بسور جواب، انطلقت منها طرق اتخذت اتجاهات مختلفة منها طريق اتجه نحو الشرق عبر جبال ونوغة يربطها بسطيف عبر بلاد مجانة. وكانت بجاية الميناء الرئيسي بشرق القيصرية مرتبط بها بطريق عبر وادي الصومام، ثم الطريق الجنوبي الذي يعد بوابة الصحراء.^(٣٥)

استقبلت سطيف بواسطة الطرق دائماً منتجات السهول العليا السطيفية، وتدفقت منتجات المناطق الداخلية على شرسال عبر الطرق التي تربطها بسور جواب وسور الغزلان. وقد جهزت هذه الطرق بمجموعة من المرافق لتسهيل النشاط التجاري، تمثلت في محطات الاستراحة النهارية (Mutatio) التي يقصدها الموظفون أو الليلية (Mensio) وتعني المأوى أو المبيت وهي موزعة على مسافات متناسبة مع سرعة البريد ومسافة الطريق وتتراوح في الغالب بين (٣٠) و(٤٠) ميلاً رومانياً (٤٠ - ٦٠ كلم).^(٣٦) والتي تتوفر على غرف النمو وإسطبلات الحيوانات ومخازن للسلع. يضاف إليها المخازن الكبرى (Horrea) التي تجمع فيها المحاصيل والسلع قبل نقلها إلى المقاطعة أو الموانئ، كتلك الموجودة بعين الروا وتيكلات.^(٣٧)

المخازن:

كانت محل اهتمام كبير من السلطات الرومانية التي كانت تبحث عن كافة الوسائل الممكنة لتوفير احتياطات ضخمة من الحبوب وإنشاء مخزون استراتيجي من القمح لاستباق أي أزمة تموين يكون سببها تردي الأوضاع الأمنية والمناخية مما يحرم روما من المؤن التي تصلها من هذه المقاطعات.^(٣٨) لذا فلا نستغرب حين نجد أن إنشاء هذه المخازن العمومية لاسيما على مستوى المراكز الإنتاجية الداخلية والموانئ وإدارتها وصيانتها وحراستها كان موضوع عدد من التشريعات المهمة منذ عهد الإمبراطور كلاوديوس. ويكفي أن نراجع كل البنود المتصلة بها في مدونة قانون ثيودوزيوس (Thédosius) والمواد التشريعية المكملة والمعدلة لها في مدونة قانون جوستينيانوس (Justinianus) للوقوف على وضعيتها.^(٣٩)

عُثر في مناطق عدة من نوميديا على آثار مخازن سواء منها المخازن الشعبية أو مخازن مصلحة التموين، منها مخازن سكيكدة^(٤٠) التي ذكرت النقوش إنشائها في عهد الإمبراطورين فالانتينيانوس وفالنس (Valens) من أجل "ضمان أمن الشعب الروماني والمقاطعات".^(٤١) وجميلة (Cuicul) التي غطت بقاياها مساحة قدرت ب (٥٠٠)م^٢ وبلغ ارتفاع ما تبقى من الجدران مترين وسمكها ما بين (0,60) و(0,65)م. وقد صنعت من أدياش صغيرة مشدودة إلى بعضها البعض بواسطة سلاسل أفقية. أما زوايا الجدران فصنعت من أحجار كبيرة الحجم. وزودت هذه المخازن بمكتب الموظف والمسئول على مراقبة وصول المنتجات وتوزيعها. وكانت مخازن جميلة تابعة للبلدية وبنيت بأموال المستعمرة غير أنها وضعت تحت تصرف مصلحة التموين.^(٤٢)

الأدبية التي تحدثت عن التصدير يمكننا الإشارة إلى الصادرات التالية:
القمح:

كان من المحاصيل الأساسية الموجهة للتصدير، حيث كانت مقاطعات بلاد المغرب ومنها نوميديا والموريطانيتين تزود به روما لمدة ثمانية أشهر في السنة، ولأهميته جرى منذ عهد كومودوس (١٨٠-١٩٢) تخصيص أسطول لنقله إلى روما. لقد كانت تصل روما حوالي أربعة ملايين هيكتولتر منه سنويًا، ثم صار يمثل ثلثي الكمية المتداولة في أسواقها.^(٤٤) هذا عمومًا، غير أن المشكلة تكمن في أننا لا نستطيع تحديد إسهام مقاطعاتنا الثلاث على وجه الدقة. إلا أن ما يمكن الإشارة إليه هو أن نوميديا على وجه الخصوص كانت منذ عهد الممالك النوميديية من أكبر المصدرين للقمح ليس إلى روما فحسب، ولكن أيضًا لبلاد اليونان وأسواق البحر الأبيض المتوسط الأخرى، ولا يجب أن ننسى الكميات الهائلة التي بعث بها الملك ماسينييسا إلى الرومان أثناء حربهم مع أنطيوخوس الثالث ملك سوريا.^(٤٥)

ومعلوم أن إنتاج القمح النوميديي تضاعف كثيرًا منذ السنوات الأولى للاحتلال الروماني بسبب الإصلاح الزراعي والجهد الكبيرة التي بذلها الرومان لتشجيع زراعته، وتوسيع مساحة الأراضي المزروعة به على حساب الكروم منذ القرن الأول لمضاعفة الإنتاج وسد حاجيات عاصمتهم منه.^(٤٦) لذا فنحن نعتقد أن الكميات المصدرة من قبل نوميديا كانت تمثل الجزء الأكبر مما كان يصل روما ونفس الكلام يقال عن موريطانيا السطيفية التي كانت سهولها العليا مشهورة بزراعته حتى قبل مجيء الرومان. أما القيصرية فقد كانت مشهورة أكثر بالزراعة الشجرية لاسيما الزيتون لذا يمكن أن يكون تصديرها له أقل. وترجح الباحثة خديجة منصور أن السلطات الرومانية ربما كانت تحصل على القمح الموريطاني عن طريق شرائه من التجار والمنتجين في حالة عجز الضرائب العينية عن تغطية متطلبات سوقها. وزيادة على الحبوب أبحرت السفن نحو روما محملة بالخضر كالخيار، والبصل، والفواكه كالرمان، والتين، والتين المجفف. لكن معطيات المصادر لا تدلنا إن تم تسويقه خارج أسواق روما باستثناء العنب الذي بيع بأسبانيا.^(٤٧)

الزيت:

لقد فضل الرومان دومًا أخذ الضرائب العينية من رعاياهم بدل النقود، وذلك أن سعر المواد الزراعية كان أخذ دائمًا في التضخم. وعدّ الزيت أحد أهم هذه المواد لأن جزءًا منه تستهلكه السوق الداخلية والآخر يذهب للتصدير. كان الزيت المعني بالضريبة السنوية يجمع من طرف السكان ويوصلونه بأنفسهم إلى المخازن الواقعة في ناحيتهم في تاريخ محدد لقاء وصل، ومن ثمة يحول نحو مخازن أكبر تقع على الطرق بها مكاييل ومقاييس لرصد أي غش ضريبي. ومنها يصرف نحو مخازن المدن الداخلية المهمة إذا

أي رسم، وهي مسألة غير موجودة في مناطق أخرى. فكل شيء يعطي لانطباع بأن هذه التسعيرة خاصة بزراي فقط وربما ببعض المحطات الموجودة مثلها على مشارف طريق القوافل التجارية القادمة من الصحراء والتي كان الهدف منها تشجيع التجارة عبر الصحراء.^(٣٧)

إن قرب محطة زراية من المناطق الزراعية يدفعنا للترجيح بأن الخمر المذكور في التعرّف كان يجلب من نوميديا وشمال موريطانيا، أما القار فمصدره المناطق الجبلية.^(٣٨) فزراية إذن تعد خير نموذج على الارتباط التجاري بين مختلف المناطق الاقتصادية للمقاطعات الثلاث: الزراعية، الرعوية، الساحلية. كما تعد في الوقت نفسه دليلًا على وجود حركة تجارية بين مناطق تابعة للإمبراطورية الرومانية والمناطق المستقلة عنها، فقد كانت تتلقى البضائع المختلفة مثل الجلود والقماش والحيوانات التي كان يجلبها البدو القادمين من جنوب الحضنة، ويأخذون لقاءها البضائع المصنعة والسلع الكمالية مثل الخمر والغاروم والملابس الأرجوانية والأواني الخزفية.^(٣٩) إذ كان شط الحضنة بعيدًا عن سيطرة الرومان في فترة تدوين الوثيقة.^(٤٠)

كذلك وجدت محطات أخرى عثر بها علماء الآثار على نقوش تدل على حركة تبادل داخلي بين نوميديا وموريطانيا السطيفية، ففي جيجل اكتشف نقشان يؤكدان أن هذه المنطقة قد احتضنت مكاتب جبائية وذلك للاستفادة من العوائد الجمركية للطريق التجاري المهم الواصل بين تبسة وسطيف مرورًا بقسنطينة. وكانت تازولت مقر الفيلق الثالث الأوغسطي مركزًا لتحصيل الرسوم الجمركية لمرور عدة طرق عبرها يسلكها التجار والقوافل قادمين من أقصى جنوب نوميديا ومتوجهين إلى موريطانيا. ونفس الأمر يقال عن سطيف التي كانت على طريق المبادلات بين مدن غرب القيصرية وجميلة، وسكيدة، وجيجل بشمال نوميديا.^(٤١)

لقد كانت ظروف التجارة بهذه المقاطعات الثلاث ممتازة لحد كبير، فبعد أن كانت هذه البلاد مستودعًا للمنتجات الأجنبية القادمة من مصر واسبانيا وغاليا وبلاد اليونان، صارت تجارتها تضارع في ضخامتها وأهميتها تجارة هذه الأقاليم، فأرضها الخصبة تنتج الحبوب بغزارة وبكميات تفوق الاكتفاء الذاتي لسكانها الأصليين تاركة فائضًا معتبرًا للتصدير، وكانت روما دومًا سوقًا قادرًا على امتصاص ما يفوق هذا الفائض.^(٤٢)

التجارة الخارجية:

(أ) الصادرات:

لقد تنوعت الصادرات النوميديية والموريطانية منذ بدأت حركة الإنتاج الزراعي والصناعي في الانتعاش منذ القرن الأول الميلادي، وشملت مختلف المواد المنتجة محليًا، فالقمح والزيت وبدرجة أقل الخمر النوميدي والموريطاني والفواكه المتنوعة (تين، لوز، تفاح، رمان، أجاص)^(٤٣) كانت محل تصدير كثيف إلى إيطاليا، ونافست المناطق الأخرى للإمبراطورية. وإذا استندنا للنقوش والشهادات

يتلقاها الحمالون (Sacarii) الذين يزلونها من السفينة إلى الرصيف في انتظار قدوم العمال المختصين (Caudicarii) في نقلها إلى روما عبر نهر التيبر.^(٥٣)

نلاحظ إذن؛ أن حركة سفن نقل الزيت كما بالنسبة للقمح كانت مراقبة جيداً منذ لحظة إقلاعها وحتى وصولها إلى إيطاليا، وفي كل مكان كان موظفو السلطة الرومانية وأعوانها يشرفون على شحن وتفريغ وتخزين الزيت مما يوحي بحرص الرومان سلطة وتجاراً على السيطرة التامة على تجارته لأهميته المعيشية والاقتصادية.^(٥٤)

يبدو من خلال الوثائق الأثرية أن الزيت الموريطاني والنوميدي لم يعد يصدر أو ضعفت الكميات المصدرة إلى روما منذ القرن الثالث الميلادي، إما بسبب زيادة الاستهلاك الداخلي الذي قلصها والراجع إلى الزيادة السكانية السريعة، أو لأن الإمبراطور سبتيميوس سيفيروس ألغى التوزيع المجاني للزيت. وربما كان السبب الفعلي هو منافسة الزيت الأسباني الذي أصبح الطلب عليه أكبر في الأسواق الرومانية، كما يرى بذلك أحد الباحثين، لذا لم يعثر بتستاكيو (Testaccio) على أي أمفورة تحمل علامة ورشات هذه المقاطعات تعود للقرن الثالث.^(٥٥)

النبذة:

علاوة على الزيت يظهر أن موريطانيا من خلال تيكالات صدرت الخمر إلى مروي (Meroe) عاصمة مملكة كوش السودانية، حيث وجد اسم المدينة على أختام الأمفورات في القبر الملكي بها. كما وجدت مادة القطران بداخل أمفورتين من نمط دريسال (٣٠) نقش عليهما اسم (Tubusuctu) أحدهما ببومبليون والأخرى في مرسيلىا، هذه المادة تطلّى بها عادة أمفورات الخمر والغاروم (Garum) والسّمك المملح، وباستبعاد إنتاج المستوطنة للغاروم (Garum) والسّمك يبقى الخمر هو المرجح.^(٥٦)

الأمفورات:

تُعد الأمفورات الموجهة لحفظ السوائل من أهم المواد المصنعة التي اشتهرت موريطانيا القيصرية خاصةً بتصديرها، ففي كل أرجاء المقاطعات الرومانية عثر على العديد منها وبوفرة شديدة كما هو الحال بروما وأوستيا وبمناطق بعيدة مما يؤكد اتساع الشبكة التجارية للموانئ الموريطانية. فقد وجدت بتوريس لبيصونيس بسردينيا تعود لمنتصف القرن الثاني، وبموريطانيا الطنجية أين عثر على أختامها في مدينتي سلا (Sala) وسيدي علي بن جديدي (Thamusida)، وبمروي، وميناء سوسة (Hadrumetum) في إفريقيا البروقنصلية، وميناء صبراطه (Sabratha) في مقاطعة طرابلس (Tripolitana)، وإقليم برقة (Cyrenaica)، واسبانيا وميناء الإسكندرية (Alexandria) في مصر.^(٥٧)

المعادن:

استغل الرومان معادن هذه البلاد نظراً لفقر إيطاليا منها باستثناء منطقة توسكانيا، إذ لم يكن السطح الإيطالي غنياً

كان موجهاً لتموين الجيش والسوق المحلية. أو إلى أقرب الموانئ إذا كان جزءاً من الأنونا السنوية الموجهة إلى روما.^(٥٨)

كانت حمولة الزيت تصل إلى أرصفة الميناء قادمة من مخازنه بعد أن أودعتها هناك عربات المخازن البلدية التي تلقتها بدورها من عربات الزياتين الذين كانوا يسجلون على الأمفورات المعبأة بالزيت اسم التاجر الذي يملكها ومحتواها ثم اسم صاحب السفينة. هذا الأخير كان عليه أن يصرح أمام المراقب، وإلى المقاطعة أو المدينة بأنه تلقى شحنة الزيت سليمة، ويتأكد الموظفون من أن كمية الزيت قبل الإبحار تكون موزونة، لذا نصادف دومًا توقيعاتهم على الجرار. بعد الإقلاع يتوجب على الربان سلوك أقصر الطرق وعدم التوقف في أي مكان، وإذا حدث وأن أرسى بأحد الموانئ دون سبب موجب يكون جزاءه الموت أو النفي. وحين يصل إلى وجهته يتولى المشرف العام على جهاز التموين (Praefectus Annonae) التحقق من أن كل شيء على ما يرام، حيث تجرى مراقبة ثانية للأمفورات أين يضعون حرف (R) عليها وهو اختصار لكلمة مقبول (Receptum)، أو مراقب (Recognitum) متبوعة أحياناً بالبيانات التي جرى تسجيلها أول مرة.^(٥٩)

بعد التأكد من سلامة البضاعة ووزنها يحضر المشرف العام وصلاً خلال العشرين يوماً التالية، يتوجب على ربان السفينة تسليمه إلى حاكم إفريقيا تحت طائلة المصادرة. هذا إن تمت الأمور بشكل عادي، أما إن حدث مشكل ما للحمولة، أو نقصت فإن المشرف العام ومسؤول المدينة يجريان تحقيقاً ويرسلان الملاح تحت مراقبة موظف من إدارة الأنونا بروما إلى مسؤول الأنونا بإفريقيا لمعاقبته، فمسؤولية أرباب السفن وملاكها كانت ثقيلة وامتيازاتهم في تناقص.^(٥٠)

من الموانئ النوميديّة والموريطانية التي ثبت تصديرها للزيت إلى روما من خلال فيسيفساء ميناء أوستيا والنقوش نجد عناية، سكيكدة، سيدي ريهان، بجاية عبر تيكالات، تامنتفوست، تيبازة، شرشال، تنس، بطيوّة، تاكمبريت.^(٥١) لقد كانت السفن النوميديّة والموريطانية في مرحلة ما ترسو بحمولتها بميناء بيتوليا، وحتى بعد إنشاء ميناء أوستيا (Ostia) الذي غدا ميناءً خاصاً للعاصمة روما. ظل الأول وجهة أساسية للسفن التي تحمل الأنونا منها، وظلت مخازنه تستقبل الزيت ثم توجهه نحو ميناء أوستيا. لكن ابتداءً من عهد الإمبراطور هادريانوس (Haddrianus) (١١٧-١٣٨) حولت كل النشاطات التجارية نحو ميناء أوستيا الذي عوض ميناء بيتوليا، هذا الأخير الذي خصص للمبادلات مع الشرق.^(٥٢)

وتضمنت فيسيفساء وجدت بمقر إدارة الأنونا بميناء أوستيا مناظر توضح جيداً طريقة دخول السفن المحملة بأمفورات الزيت إلى الميناء، حيث كانت تدخل وتخرج دائماً من جانبيها الأيمن لتجنب الاصطدام مع سفن أخرى. وحين تقترب من الرصيف تطوي أشرعها للتخفيف من سرعتها وتقترب من أحد المخازن العديدة بالميناء حيث يوجد عمود به اسم الحمولة التي أتت بها. وهناك

استيراده طيلة قرن شرعت في تصدير الخزف الأحمر البرتقالي المعروف بالخزف السيجيلي الإفريقي بعد أن نشطت الورشات الموريطانية في هذا المجال، وكان ذلك منذ سنة (٩٠) أو (١٠٠) ولاسيما في عهد الأباطرة الأنطونيين. والظاهر أنها صدرته إلى غاليا حيث عُثِر عليه في مدينتي مرسيليا وفانتميل، وإلى أوستيا الإيطالية.^(٦٦)

(ب) الواردات:

تم استيراد العديد من السلع والمنتجات لاسيما في النصف الأول من القرن الأول الميلادي حين لم تكن الصناعة المحلية تسد الحاجات الداخلية خصوصاً في مجال المواد الفخارية والخزفية والمنحوتات والحلي. لقد وجدت في الجزائر (Icosium) مجموعة من الأواني الفخارية الكمبانية والتوسكانية الصنع تعود لما قبل القرن الأول قبل الميلاد وحتى الأول الميلادي، إلى جانب فخار روماني يعود لما بين القرنين الثالث والخامس الميلاديين.^(٦٧) عُثِر أيضاً في موريطانيا على براميل صنعت بكامبانيا تعود لعهد الإمبراطور أغسطس. واكتشفت في مدينة شرشال مجموعة متنوعة من الخزف المصنوع في مدينة أريزو (Arrezo) الإيطالية يرجع تاريخ صنعه إلى نهاية القرن الأول الميلادي.^(٦٨) يحتمل أن موريطانيا القيصرية استوردت كذلك الرصاص من إسبانيا والبرونز من غاليا لأن الشواهد المادية المتوفرة لا تسمح بالجزم بذلك، لكن المؤكد أنها استوردت المصابيح من البروقنصلية كتلك التي نقش عليها اسم موريكي التي وجدت بتيبازة.^(٦٩)

ومما تم استيراده أيضاً الخزف السيجلي خلال القرن الأول ومطلع القرن الثاني عندما لم تكن الورشات الموريطانية قد شرعت في إنتاجه بعد، وقد جلب من إسبانيا وغاليا وإيطاليا أين كانت صناعته مزدهرة وذات شهرة واسعة في حوض المتوسط، وتدل البقايا المحفوظة في المتاحف أن استيراده كان كثيفاً للحاجة الماسة إليه، وأن أكثر الأنواع المطلوبة ذو اللون البرتقالي الفاتح. وقد عُثِر في مدن عديدة على أختام ورشات صناعة الخزف الإيطالية والغالية والاسبانية منها قطع بأربعة أختام و(١١٦) قطعة بدون ختم بشرشال، وتيبازة التي احتفظت بختم واحد ومزهرية، والجزائر وتامتفوست، حيث عُثِر بكل منهما على ختم واحد، أضيف إلى ذلك قطعتين خزفيتين وجدت إحداها في سيدي بلعائر والثانية في سطيف.^(٧٠)

سرعان ما اختفت الواردات الأجنبية في القطاع الاقتصادي الرئيسي بنشأة صناعة الفخار المحلي، وكانت المبيعات من المصنوعات الإفريقية والمواد الخام (الزيت، الأتية الفخارية، الملابس ذات لصبغة الأرجوانية، الأدوات الزجاجية والخشبية وإنتاج المحاجر مثل الرخام النوميدي)، والتي يجب أن يضاف إليها دون شك القمح والعبيد والأخشاب والحيوانات المتوحشة تفوق بدرجة كبيرة المنتجات المستوردة التي من المحتمل أنها كانت تتكون من سلع مصنعة وبصفة خاصة تلك المصنوعة من المعدن.^(٧١)

بالمعادن وحتى المناطق المستغلة أهملت في العهد الجمهوري مثلما حدث مع مناجم إتروريا، أوفي بداية العهد الإمبراطوري كما وقع مع مناجم جزيرة ألبا التي كانت غنية بالحديد. لذا فقد عملوا على نقل الثروات المنجمية إلى بلادهم لتقوية الصناعة الإيطالية المتداعية.^(٥٨) فمما تم تصديره الجزع المستخرج من منطقة تاكبال، والغرائيت من مناجم عاروجاود قرب قورايا. والحديد من جراد وسيدي جديدي، إلى جانب النحاس الذي تنتجه مناجم الونزة وبوخندق. والرخام الأصفر من جبال أوريوس والأبيض من جبل فلقة، والرخام النوميدي ذو الجودة والشهرة الواسعة الذي كان يزين أرضيات ومدخل قصور الأباطرة ومنازل الأثرياء والنبلاء بروما وإيطاليا، على غرار قصر كراسوس.^(٥٩) كما عرف الملح المستخرج من البحر ومنطقة الشطوط لاسيما الحضنة تصريفاً سهلاً نحو المناطق الجنوبية، حيث كانت قبائل الجرمانت تزود به سكان هذه الأضلاع مقابل الذهب.^(٦٠)

العبيد:

مثل العبيد ثروة بشرية هائلة استخدمت في الأعمال المختلفة وفي منازل وأملاك الخواص. وكانت ثورات القبائل المحلية مصدراً لا ينضب لهذا الرصيد البشري، إذ كان القادة العسكريون يسمحون بوجود تجار العبيد في المعسكرات التي تعج بأسرى الحروب ليعيدوا بيعهم في أسواق العبيد المحلية.^(٦١) وقد اختلف ثمن العبيد باختلاف أشكالهم والأعمال التي يتقنونها، كما أخضعت تجارتهم للرسوم الجمركية حيث كان التجار مجبرين على التصريح بعدد العبيد الذين يرافقونهم ونوعية الأعمال التي يؤديونها في كل مركز جمركي يمرون به، وكانت العقوبة تطال التاجر الذي يخفي معلومات تخص عبداً من عبيده عند عملية البيع.^(٦٢)

الحيوانات:

إن من أهم ما تم تصديره نحو روما والمقاطعات الرومانية الأخرى الأحصنة النوميديّة التي طبقت شهرتها الآفاق بسبب الخيالة النوميديّة الفعالة في الحروب، مما حمل الرومان على جلبها بأعداد كبيرة لتجهيز فرق الفرسان في جيوشهم بها. كما حرص منظمو ألعاب السيرك بروما خصوصاً على اقتناء الحصان النوميدي لسرعته ورشاقته وسهولة ترويضه لاستعماله في عروض السباقات المقدمة للجمهور.^(٦٣) وعرفت الحيوانات البرية أو الوحوش الإفريقية والليبية (Ferae Africanae-Libycae) كما كانت تسمى لدى الرومان وهي الأسود والفهود والنمور والذئبة طريقها إلى مدرجات روما، وحتى مدينة قادس الإسبانية وملاحيهما بعد اصطيادها من غابات جنوب القيصرية بأعداد كبيرة. كما أن أصنافاً أخرى انقرضت من هذه الأنحاء بسبب الاستغلال الشديد لها منها النعام والفيلة التي كانت تعج بها بلاد الجيتول.^(٦٤)

الخزف:

من الصادرات كذلك نجد الخزف، وإن كانت المعلومات حول تجارته قليلة، غير أنه يمكن القول من خلال هذا القليل أنها بعد

مخازن كبرى مخصصة لاحتواء مؤن القمح في انتظار نقلها بحرًا إلى ميناء بيتوليا (Pouzzoles) التي تبين لنا الوثائق علاقته التجارية مع هذا الميناء الإفريقي.^(٧٦) عُرف بالنشاط الكثيف منذ العهد النوميدي، ثم ازدادت وتيرته مع العهد الروماني، فقد وصلت إليه السلع من كل الأنحاء كالخزف الإيطالي خلال القرن الأول الميلادي والخزف الغالي منذ النصف الأول من القرن الثاني الميلادي والمصاييح ذات العنق الملتوي المنتجة بموريطانيا القيصرية التي يعود صنعها من نهاية القرن الثالث إلى غاية الربع الأول من القرن السادس الميلادي المستوردة من شرشال - قيصرية أو من تيبازة. وكان يستقبل كذلك الموانئ المشحونة بالمرمر القادمة من جبال الألبين الإيطالية في القرن الأول الميلادي. وتشير إحدى النقوش المكتشفة في المدينة والمؤرخة بسنة (١١١) إلى قيام فلافيوس ماكر (F.Macer) وكيل ضياع الإمبراطور تراجانوس (٩٨ - ١١٧) بنواحي المدينة بشراء القمح لشحنه عبر الميناء نحو روما بتكليف من هذا الأخير.^(٧٧)

ومثل كافة الموانئ كانت ترسو به سفن الخواص المكلفة بنقل المحاصيل العينية المفروضة كجزء من الضريبة السنوية. وعدا الأوقات التي تكون فيها مسخرة من قبل الدولة يمكنها أن تستأجر لنقل بضائع الخواص. لقد كانوا يتلقون أجرة حسب قيمة المواد (٤ % من قيمة القمح مثلاً، وبمقابل المخاطر التي كانوا يواجهونها فقد شكلوا قوة مؤثرة مكنتهم من المضاربة بسلع الدولة أو التأخر بالموانئ ونقل التجار الذين لا يؤدون الضرائب سرياً. وقد حامت إلى جانبهم حول الميناء ورشات الحرفيين وتعاونيات تضم الغطاسين والقلباطين ومفرغي الرمل والحمالين، الوحيدون الذين رخص لهم في شحن السفن وتفريغها.^(٧٨)

كانت السفن تنطلق من الميناء محملة بالبيضات المختلفة منها الجرار الناقلة للزيت المنتج في معاصر هيون، وعلى الأرجح من معاصر تيفاش أو تيبازا النوميدي ومداوروش، وحتى من المعاصر الصناعية لمنطقة تبسة مثل بريسغان وقصر تينبات. كما نقلت أيضاً جرار الخمر والأواني الخزفية التي بدأت تنتجها ورشات المدينة بعد سنة ١٠٠ ميلادية. كما أن المصاييح المسيحية القديمة كانت حمولة ثانوية في التجارة البحرية إلى جانب جرار الخمر والزيت التي كانت الحمولة الرئيسية. وعبر الميناء أيضاً صدر الخشب المستعمل في تسخين حمامات عاصمة الإمبراطورية،^(٧٩) حيث شكلت غابات البلاد مركزاً صناعياً نشطاً استوجب استثماراً نموذجياً ومتواصلًا من أجل سد حاجات الدولة لصناعة السفن وضمان تموين تدفئة الحمامات.^(٨٠)

صدر عن طريقه أيضاً خشب الأرز والمرمر المستخرج من محاجر رأس الحراسة، إضافةً إلى الحيوانات الداجنة مثل ثيران قلما وخرفان تيمقاد ودجاج نوميدي الذي تواصل تصديره منذ القرن الثاني الميلادي. كما استمر في تصدير الحيوانات البرية المخصصة للسيرك ربما إلى غاية سنة (٥١٩)، حيث تبرز في إحدى فسيفساء

لقد نجحت نوميديا والموريطانيون في التحرر من تبعيتها الاقتصادية واستعادت تجارتهما الخارجية بعض الأهمية التي كانت لها في العصر البوني. وقد توافرت تسهيلات الموانئ لمسيرة التوسع في الثروات المصدرة من الأراضي الداخلية ولتسليم كميات الحبوب والزيت للشحن إلى إيطاليا. وكانت المعاملات الرئيسية مع ميناء أوستيا الذي كان منفذ روما على البحر، حيث وجد بين مكاتب شركات الملاحة (Scholae) مبنى يخص شركات موريطانيا القيصرية منها سيدي ريهان (Musluvium).^(٧٢)

لقد كانت الموانئ النوميديّة والسطيفية وغرب القيصرية قريبة نسبيًا من الموانئ الإيطالية مما سمح لها بحركة نقل تجارية سريعة لحد كبير بأدنى النفقات والتكاليف، فكان بإمكان السفن القيام بعدة رحلات في أقصر مدة، مع تجنب العواصف البحرية الخطيرة. إن تلك الموانئ المحمية بهذا الكيف أخذت حركة النقل التجاري بها تنمو يومًا بعد يوم باضطراد. وأمام هذه الظروف الملائمة لم يعد التجار في البر كما في البحر يخشون من التحرك على الطرقات المنجزة جيدًا والمحمية بالمراكز العسكرية والمزودة بمحطات الاستراحة الليلية والنهارية.^(٧٣)

انتشرت زراعة القمح في نوميديا بكثافة، فقد كان سهل هيبو ريجيوس وفير الحبوب، وإلى ذلك أشار الأسقف أوغسطينوس حينما تحدث عنها قائلاً: "إن كافة هذه السهول كانت خصبة وأنتجت الحنطة بكميات غزيرة". ونوميديا الغربية زخرت ضواحي كيرتا- قسنطينة بمحاصيل الحبوب، فصارت بذلك هذه المقاطعة من أهم المناطق تصديرًا للحبوب والمتاجرة بها، لذا فلا نستغرب حينما نجد ميناء روسيكادا - سكيكدة يستخدم كمنفذ لكل هذه المقاطعة لتصريف صادراتها من الحبوب.^(٧٤)

ثانياً: النشاط المينائي

١/٢ - إسهام الموانئ:

اهتمت السلطات الرومانية بعد إلحاق هذه البلاد بموانئها لأهميتها البالغة فقد كانت حلقة الوصل الأساسية لربطها بهذه الأخيرة. وساهمت كثيرًا في احتلال البلاد وخدمة الأطماع التوسعية للرومان باحتضانها للسفن المحملة بالقوات العسكرية المستقدمة لقمع ثورات أهالي البلاد وإرساء الأساطيل الحربية. ثم استقبال الوافدين الرومان وغيرهم الذين قدموا لاستيطان البلاد وتثبيت الاحتلال الروماني. وقد تفاوتت أهمية الموانئ النوميديّة والموريطانية التجارية والملاحية بحسب موقعها وبعدها أو قربها من المقاطعات الرومانية الأخرى ونوعية التجارة التي تمر عبرها.^(٧٥)

ميناء عنابة: (Hyppo Regius)

يقع ميناء عنابة (Hyppo Regius) على مخرج سهل واسع جدًا وكان مركزًا للتصدير كبير الأهمية. لقد كان الميناء الرئيسي لهذه المنطقة ومنه تصرف قسنطينة (Cirta) منتجاتها، كما عد أحد الموانئ التي كان المزارعون يأتونها بالقمح المطلوب منهم من روما في إطار الضريبة التميمونية السنوية، ولذا فقد اكتشفت بالمدينة

ويضعه بعض الباحثين في المرتبة الثانية بعد ميناء عنابة. كما يعتقد فيليب لوفو (Ph.Leveau) أن وجوده في عاصمة المقاطعة هو الذي أكسبه تلك الأهمية، ولم يكن له دور بارز في مجال الاستيراد مستنداً في ذلك إلى الأمفورات الموجودة في متحف شرشال^(٨٩) لقد حجب ميناء شرشال (Caesarea) ميناء هذه المدينة حيث اتخذ موقعا هاما وزادت أهميته في عهد يوبا الثاني إن حيوية وعظمة الميناء قد أثبتته العديد من الحفريات والآثار التي اكتشفت بها علاوة على الكتاب الذين تحدثوا عنه. وقد وجدت السفن القادمة بحثاً عن الحبوب، زيوت غرب المتيجة، الحيوانات البرية فيه ملجأ آمناً ومحمياً على هذا الساحل ذو الشواطئ الصعبة^(٩٠) وحسب فيليب ديولي فقد قلص الباحثون دوماً من مساحة الميناء واتساعه دون أن يتأوا بدليل يؤكد مزاعمهم، وقد أثبتت نقيشة أنه كان محطة مهمة للأسطول الحربي الروماني حيث كان يتسع لثلاثة عشر لبيورنة وهي سفن حربية كبيرة وخفيفة وسريعة جداً، مما يدل على شجاعته^(٩١)

لقد وصف الميناء سنة ١٨٥٧ من قبل أحد المهتمين بقوله: "تحطم الميناء الاصطناعي الذي بناه الرومان بشرشال من جراء العواصف البحرية والزلازل، غير أن بقايا البنايات التي لاتزال قائمة تدل على وجود ميناء أمامي مساحته (٦) هكتارات وحوض في الخلف مساحته هكتار ومتوسط عمقه مترين. والظاهر أن احتواء هذا الميناء على حوضين قد أوحى لبعض المؤرخين بفكرة وجود ميناءين أحدهما عسكري وآخر تجاري، أو بعبارة أخرى أن أحد الحوضين قد استغل لأغراض عسكرية^(٩٢) كان الميناء الأول عبارة عن مقدمة ميناء، مكون من مرسى يمتد شرقاً من الجزيرة الصغرى التي تحدث عنها الأدباء القدامى، إن مقدمة الميناء الواقعة بين أكبر حاجز في الشرق والجزيرة الصغرى في الشرق كانت بذلك محمية من كافة الرياح التي كانت تسود هذا الساحل. إن الحاجزين الذين اكتشفت قاعدتهما قد جعلاه جد آمن ضد العواصف، ومن مقدمة الميناء يبرز رصيف طويل ينفذ حتى الميناء الداخلي، وقد احتل هذا الأخير فيما مضى شيئاً من نفس الموقع الذي يحتله الميناء الحالي، لكنه كان على حسب ما يبدو صغيراً جداً نوعاً ما.

لقد كان هذا هو الميناء التجاري الذي أشار روني كانيا (R.Cagnat) إلى أنه شبه مغلق من الجهتين الشمالية الغربية والشمالية الشرقية بواسطة كاسرين، وأكدت عمليات الغطس البحري وجوده شرق الميناء العسكري. وحدد موقعه بين هذا الأخير وبين الرصيف الذي يستند على جزيرة وادي الحمام الكبير، وقدرت مساحته الإجمالية بحوالي (٩) هكتارات، كما يفترض وجود شاطئ صخري بمؤخرته تجر إليه السفن. علاوة على ذلك كشفت التنقيبات عن منارة في الجزيرة وصفها أحد الباحثين قائلاً: "كانت منارة ميناء القيصرية بسيطة مقارنة بمنارة الإسكندرية، إذ هي عبارة عن برج مئمن الأضلاع"^(٩٣).

الصيد الفهود والنعام والأسود داخل أقفاصها في الميناء تمهيداً لشحنها إلى ميادين المصارعة في إيطاليا، دون نسيان دبة نوميديا المصطادة من غابات سوق أهراس (Thagaste) والتي ظهرت لأول مرة خلال القرن الثاني الميلادي في ميادين المصارعة لمدينة ألبى الإيطالية^(٨١) عُرف هذا الميناء أيضاً نشاطاً آخر تمثل في الصيد البحري الذي كان قديماً كما هو حديثاً حرفة ومصدرًا للرزق، إلى جانب اتخاذها هواية للتسلية. فقد تضمنت إحدى الفسيفساء مشهداً للصيد في خليج هيبون يظهر فيه الصيادون وهم يصطادون المحار الذي يستخرجون منه الأرجوان، كما كانت تتم عبره عملية نقل المسافرين^(٨٢).

ميناء بجاية: (Saldae)

وصفه الجغرافي الإغريقي سترابو (Strabo) قديماً بالميناء الكبير^(٨٣) ولعب لمستوطنة سطيف وكل المنطقة المجاورة نفس الدور الذي أدته سكيكدة (Rusicade) لصالح قسنطينة. لقد شيد الميناء عند قدم جبل قوراية على المنحدر الغربي لشرم واسع أين تواجد مرسى جيد ومأمّن أكيد للسفن في كل الفصول. وهي النقطة الوحيدة من موريطانيا التي لاتزال تقدم ليومنا هذا للسفن شيئاً من الأمن. ونفهم من النصوص بأن المدينة عرفت تطوراً سريعاً بفضل المبادلات التي تمت عبر الميناء مما حدا بأغسطس إلى رفعها لمرتبة المستعمرة حيث ظهر على نقوش القرن الثاني الميلادي وصفها بالرائعة (Splendissima)^(٨٤) لكن مما يؤسف له أنه لم تخلف لنا أية بقايا مادية توحى بمخططة العام، وهو سبب عدم تمكن الباحثين من وصفه رغم محاولات بعضهم ذلك^(٨٥)

لقد كانت بجاية محمية جيداً بفضل حصن تيكلات (Thubusptu) الذي وفر لها الأمن مما ساعد على تشجيع التجارة التي أغدقت عليها ثراءً واسعاً. كما كان لشبكة الطرق العديدة التي ربطتها بالمدن الأخرى دور في ازدهارها، حيث استقبلت أسواقها تين وزيوت منطقة القبائل، والمحاصيل الغنية لسهل مجانة وجزء من سهل سطيف وسور الغزلان (Auzia). كما استقبل مينائها البضائع الأجنبية لتصريفها بالمدن الداخلية للمقاطعة^(٨٦) لكن من الباحثين من يحجم النشاط التجاري للميناء ويجعله موسميًا يقتصر على تصدير زيوت بجاية وتيكلات إلى روما^(٨٧)

ميناء القل: (Collo)

غير بعيد عنه تواجد ميناء القل (Collo) الذي توفر على ورشات صباغة الأرجوان نافست بوجودها أرجوان صور. واكتسى الميناء أهمية متزايدة منذ رفع الإمبراطور أغسطس المدينة إلى مصاف المستعمرة^(٨٨)

ميناء شرشال: (Caesarea)

كثيرون هم الذين ينهون على الدور التجاري الذي قام به ميناء شرشال إذ اعتبره الباحث جان روجي (J.Rougé) ميناءً له أهمية بساحل موريطانيا وشمال إفريقيا قبل مضيق جبل طارق،

ميناء سكيكدة: (Rusicade)

كانت تصله منتجات كيرتا وضواحيها لاسيما الحبوب، إذ عُثِر في ضواحيها على عدد معتبر من المخازن حُصصت لجمع هذا المنتج قبل تصديره إلى ميناء بيتوليا (Pouzzoles) الإيطالي، أين وجد الأثريون مجموعة كبيرة من النقوش تؤكد وجود علاقة تجارية وطيدة بين هذين الميناءين.^(٩٤) بعد بجاية نجد سلسلة من الموانئ التي لا يبدو أنها كانت لها نفس الأهمية التجارية والملاحية، منها دلس (Rusuccuru)، تامنتفوست (Rusguniae)، الجزائر (Icosium)، وكان هذا الميناء الأخير متواجد على الموقع الحالي لميناء مدينة الجزائر.

ميناء تيبازة: (Tipasa)

يقع في الجهة الشرقية للمدينة قرب كنيسة الشهيذة سالصا، ويبدو أنه بني بهذا المكان نظرًا لعدم توفر مكان أفضل، فقد كان جد متمركز على مخرج القسم الغربي من سهل متيجة لكنه كان محدودًا بجزر صغيرة وأرض مستوية، كان عمقه يتراوح بين (٤) و(٦) أمتار، ولم يكن لديه مرفأ للزول بحيث أن الساحل كان رأسياً في هذا الموضع. ولم يكن متصلاً باليابسة سوى عن طريق مدرج صغير حفر في الصخر، لا يحتوي على أرصفة ويفترض أن البضائع كانت تفرغ غرب الميناء القديم وبالقرب من الميناء الحديث حيث لوحظت بقايا أرصفة محفور في الصخر. وقد عُرف هذا الميناء حركة تجارية نشطة في عهد الأباطرة الأنطونيين والسيفرين، حيث ورد في آلام القديسة سالصا أن العديد من البضائع نقلت إلى هذا الميناء عبر البحر.^(٩٥) ووردت إشارة في نصوص أخرى لرسو سفينة غالية لصاحبها ساتورنينوس (Saturninus) في الميناء.^(٩٦) لقد كان لميناء تيبازة نوع من الحركة التجارية، وقد جذب إليه جزء من تجارة الضفة الشرقية لوادي الشلف. وكانت البضائع تنزل بعيداً نحو الغرب في شرم مجاور لقلب المدينة على طول سلسلة من المرفأ التي ما تزال آثارها موجودة.^(٩٧)

ميناء بطيوقة: (Portus Magnus)

أو الميناء الكبير كما كان يسمى في العهد الروماني، كان يحمييه جبل أروس (قرب أرزيو) من الرياح ويشكل مخبأً طبيعياً للسفن. عُثِر فيه على بقايا رصيف بني في نفس الفترة التي بني فيها الميناء. كانت له صلات تجارية وثيقة بالموانئ الإسبانية^(٩٨) والغالية، لكن يظهر حسب الباحثين جان لاسوس (J.Lassus) وروجي أن نشاطه كان محدوداً.^(٩٩) وقد يكون هذان الباحثان على صواب لاسيما إذا ما أخذنا بعين الاعتبار لقربه من ميناء مرسى الحجاج بنواحي أرزيو الذي كان في القديم مرفأً به رصيفين بني أحدهما بالحجارة غمرته المياه وطول الثاني (١٨) متر وعرضه يتراوح بين (٣) و(٨) أمتار لوحظت صخورهما تحت الماء. كما تم التعرف على أسس بنايات المخازن التي كانت قد بنيت على الأرصفة. وقربه من ميناء موروستاقا (Murustaga) بضواحي مستغانم الذي كان معروفًا لدى الرومان في عهد الإمبراطور غالينوس (Gallianus) واختفى

بعد أن ابتلعه البحر مع جزء من الشاطئ إثر الزلزال الذي ضرب المنطقة خلال حكم غالينوس.^(١٠٠) موانئ أخرى:

إن الموانئ العديدة مثل تنس (Cartennae)، بطيوقة (Portus Magnus)، المرسى الكبير (Portus Divini) قرب وهران وغيرها التي أشار الكتاب والوثائق الجغرافية القديمة على غرار بليتيوس القديم، بطوليمايوس، رحلة أنطونينوس، إلى وجودها فيما وراء شرشال-قيصرية هي عبارة عن مؤشر لبعض النشاط التجاري بهذه المنطقة. إذ كان بها مستودعات ومخازن من المؤكد أن القبائل المحلية المنتشرة في المناطق الداخلية قد جلبت إليها منتجاتها، وبالتالي فإن البلاد كانت جد مستغلة زراعياً ومأهولة بالسكان.^(١٠١) أما بالنسبة للموانئ المتبقية كميناء الغزوات (Ad Fratres)، زمامة منصورية (Choba)، جيغل (Igilgili) فهي لا تزال مجهولة، إذ كل ما يُعرف عن الأول أنه استقبل سفن التموين، والثاني كان على علاقة بإسبانيا، أما الثالث فيفترض أنه استغل في المجالين الحربي والتجاري. كما أن هناك تضارباً بين المختصين حول تحديد الأهمية التجارية لبعض الموانئ بالنسبة لبعضها الآخر كما هو حال مينائي جيغل، وسيدي ريهان، وذلك كله بسبب انعدام المعطيات النصية والأثرية.^(١٠٢)

٢/٢- السفن التجارية:

كانت العلاقات التجارية البحرية جد متطورة، ونشأت بواسطة سلسلة من السفن التي احتفظت لنا بها عدة لوحات فسيفسائية لعل أهمها فسيفساء ألتيبوروس في تونس التي تضمنت معظم أنواع وأشكال السفن المستخدمة في الملاحة والتجارة من قبل الرومان في كل عموم إفريقيا الرومانية بما فيها نوميديا والموريطانياتين. إذ نميز منها ثلاثون مركباً بحرياً مختلفاً تبحر بشراع أو بشراعين، بعضها سفن مجهولة التسمية وبعضها الآخر معروف خاصةً بنقل الجرار. وسفن أخرى شراعية وبمجاديف ذات أشكال حادة وتتميز بالسرعة (بروكينيا، أكتياريا، بارو...)، والطراز الوسيط (ميزوبارون كاناسكوبسكيس). إلى جانب القوارب الصغيرة والخفيفة التي تتحرك في مجملها بواسطة المجاديف، قوارب الصيد، وأخيراً القوارب المسطحة البسيطة التي تجر سفن راتيس وهيباغو إلى داخل الميناء. كما لا نهمل الإشارة إلى فسيفساء تبسة التي تعرض لنا نموذجاً من السفن المتخصصة في نقل الأمفورات، فكل هذه الأنواع المختلفة من السفن تبين لنا مدى عظمة التجارة، وإن الأعمال العديدة التي ذكرناها بشأن بعض الموانئ تبين بأن الرومان لم يهتموا أي شئ من شأنه تحسين الظروف المادية للتجارة ومنها الملاحة الآمنة للملاحين الرومان والأفارقة، والسفن التي بنوها بكافة الأشكال والمواد التي وفرتها لهم البلاد.^(١٠٣)

رغم افتقارنا للدراسات حول السفن التجارية الموريطانية وللشواهد المادية كالتى نصادفها بتونس مثل فسيفساء ألتيبوروس، إلا أننا يمكننا الاستعانة بهذه الأخيرة لأن نماذج السفن التي تبرزها

(Hippaginas) التنانظرية التي حُصصت أيضًا لنقل الأحصنة. وذلك بسبب وجود باب جانبي في بدنها يتحول إلى جسر تنزل منه الخيول إلى رصيف الميناء. ويحتمل أن تكون استعملت كذلك في نقل حيوانات السيرك لتشابه الحمولة. وأخيرًا عندنا سفن نقل الأحجار (Lapidarae Naves) التي امتازت بالصلاية والبطء، وقد كانت واسعة الاستعمال في هذه البلاد لأن الرومان كانوا شديدي الإقبال على تصدير حجر البناء المتنوع لاسيما الرخام النوميدي إلى روما لوجودته العالية.^(١٠٧)

على أنه ينبغي التنبيه على أن السفن لم تكن كلها مخصصة لنقل حمولة معينة، لأن نقل أية بضاعة كان يتمشى مع رغبة مجهز السفينة أو صاحبها. وأحيانًا كانت السفن تصادر زمن الحرب لنقل القوات المحاربة وبخاصة منذ النصف الثاني من القرن الثالث حين اختفت البحرية الحربية.^(١٠٨) ولا شيء يحول دون الاعتقاد بأن السفن النوميديّة والموريطانية لم تكن مستثناة من هذا الإجراء العسكري. عرفت سفن وموانئ نوميديا وموريطانيا على غرار باقي مقاطعات الإمبراطورية الأخرى موسمين للإبحار بحوض البحر الأبيض المتوسط، موسم جيد يكون فيه البحر مفتوحًا والملاحة ممكنة حدد بدايته قانون موجه إلى الملاحين الأفارقة صدر في سنة ٣٥٠ بالأول أبريل من كل سنة ونهايته بشهر نوفمبر، أصطلح عليه في المصادر باسم بالبحر المفتوح.^(١٠٩)

أما الفصل الثاني فتمنع أو تحدد فيه الملاحة ويعرف بالبحر المغلق (Mare Clausum)، وقد وقع خلاف بين الباحثين في تحديد ما إذا كان الإبحار فيه ممنوعًا أو محدودًا، وكذلك في تعيين فترته. لكن ما هو مؤكد هو أنه كان ضروريًا في بعض الظروف الخاصة كضمان وصول البريد والتموين في الوقت المحدد لهما. إذ في سنة (٥١) كادت المجاعة في روما أن تؤدي لمقتل الإمبراطور كلاوديوس، فشجع البحارة على الخروج شتاءً ووعدهم بامتيازات هامة.^(١١٠) وعن مدة الإبحار واعتمادًا على النصوص القديمة توصل الباحثون إلى تحديد الفترة الزمنية التي كانت تقطعها السفن الرومانية ومن جعلتها النوميديّة والموريطانية في البحر حتى تصل إلى وجهتها المحددة لها. وعمومًا نظرًا لقرب سواحل نوميديا وموريطانيا السطيفية من الساحل الإيطالي فإن السفن لم تكن تستغرق كبير وقت للوصول إلى موانئ بوزولوس وأوستيا. وكذلك الحال بالنسبة لسفن موريطانيا القيصرية التي كانت قريبة جدًا من جنوب غاليا وإسبانيا وكانت تغدو وتروح عليهما في أقصر مدة.

٣/٢- الاتحادات المهنية... دور كبير لكن غامض:

إن التأسيس الرسمي لهذه الاتحادات بهذه المقاطعات الثلاث جاء مبكرًا مع السنوات الأولى للعهد الإمبراطوري الأول، على أننا لن نتطرق في حديثنا هنا سوى عن أقواها وأشدها تأثيرًا في المجال التجاري، ألا وهي جمعيات أرباب أو ملاك السفن (Corpora Naviculariorum). فمنذ عهد كلاوديوس (Claudius)، وتحديدًا سنة (51) قدمت امتيازات عدة إلى صُنّاع السفن

تمثل السفن الموجودة في كل أنحاء العالم الروماني. أضف إلى أن ذلك ارتباط الشكل العام للسفينة بنوعية السلع التي تنقلها قد يؤدي إلى تشابهها.^(١٠٤) إن الحد الأدنى لحمولة المراكب المسموح بها والمتعهد بها فيما يخص النقل العام كانت في حدود (١٠٠٠) مد روماني (Modius) أو أقل من (١٠٠) وحدة مكيلة، وإننا نعرف جيدًا أن هذه المراكب لم تتوقف لا بميناء بوزولوس ولا بميناء أوستيا لكنها تواصل سيرها إلى روما، مع العلم أنه كان لزامًا عليها التوقف على الأقل بمجموعة منها. أما السفن التي تتعدى حمولتها (٢٦٠) وحدة فكانت الملاحة صعبة عليها.^(١٠٥)

كانت هذه السفن في العهد الروماني ملكًا لأرباب السفن (Navicularii) يقومون بنقل السلع التجارية زيادة على نقل المؤن إلى روما كل سنتين، واتخذت السلطة المركزية جملة من الإجراءات لتفادي المشاكل التي قد تتسبب في تأخر وصول المؤن من بينها تحديد ممتلكات أصحاب السفن باعتبارها الضمان الوحيد لعدم تخليهم عن مهامهم وعدم السماح لهم بالتوقف أثناء الرحلة لسبب قوي، ومن يخالف ذلك مصيره النفي أو الموت كما رأينا سابقًا. كما حملتهم مسؤولية سلامة البضائع التي يحملونها، إذ كانوا يقرون قبل الإبحار بأمر مسئولو التموين بتسلم بضائع في حالة جيدة. ورغم ذلك ظلت في مراقبتهم أثناء أداء مهامهم مثلما يتضح من قائمة التجاوزات التي تضمنتها النصوص القانونية كالمضاربة بالبضائع، أو التأخر بالموانئ، وإهمال السفن ونقل التجار لممارسة التجارة وتدخل المتنفذين لمنع سفن أتباعهم من المصادرة.

إن مما ينبغي الإشارة إليه؛ هو أن انعدام النصوص التشريعية المتعلقة بهذه المقاطعات لا يعني أنها حرمت من الإعفاء الذي استفادت منه تعاونيات أرباب السفن، وهذا نظرًا للدور الذي لعبته لنقل المؤن. وقد تطلبت هذه السفن يدًا عاملة ذات اختصاصات مختلفة من الجمالين لشحن وتفريغ البضائع سواء الذين ينقلون البضائع بحبال الأعمدة الخشبية (Phalangarii)، أو حاملي الأكياس (Sacarii) الذين ينقلونها على أكتافهم من الأرصفة إلى السفن، أو الغطاسين (Urinatores) الذين يبحثون عن البضائع الساقطة من السفن الغارقة ويراقبون المراسي التي تساعد السفينة على الإرساء. زيادة على يد عاملة أخرى يرتبط عملها بالسفينة أكثر من ارتباطه بالنشاط التجاري، من بينهم الدهانين الذين يطلون هيكل السفينة بالشمع حتى لا تتأثر بالماء.^(١٠٦)

لقد استعملت تقريبًا كل أنواع السفن في عمليات النقل التجاري البحري كل حسب اختصاصه التجاري، فمن موسكولوس (Musculus)، وستالاتا (Stalata)، وراتيس (Ratis) وهي زوارق الصيد الصغيرة، إلى سفن الملاحة الساحلية المسماة اكتورايوس (Actuarius)، إلى البونتو (Ponto)، والهيبيغو (Hippago) المخصصة لنقل الخيول، فالكلاديفاتا (Cladivata) التي كانت سفينة شراعية كبيرة تجهل حمولتها. ثم هناك سفينة كوربيتا (Corbita) الشراعية كذلك الموجهة لنقل الحبوب، وهيبياقيناس

على أن كل هؤلاء التجار لم يكونوا مستقلين تمامًا عن السلطات، فقد كانوا خاضعين للعديد من الرسوم والضرائب منها ضريبة على المهنة بحد ذاتها.^(١١٧)

خاتمة

يقودنا هذا العرض المفصل لأبرز ملامح النشاط التجاري والمينائي الذي عرفته الجزائر القديمة خلال عهد السيطرة الرومانية لاسيما منذ نهاية القرن الثاني والثالث الميلاديين إلى عدد من النتائج نعرضها فيما يلي:

- توافر مجموعة من العوامل ساهمت في إعادة بعث النشاط التجاري الداخلي وإحياء المراكز التجارية في الحواضر الملكية القديمة، كالأستقرار الأمني النسبي، وفرة مواد التبادل التجاري كالمحاصيل الزراعية والغذائية، الخامات المعدنية، المواد المحجّرة كالرخام والجزع، المواد المصنعة وغيرها.
- استعادة الجزائر القديمة لمكانتها الريادية في مجال التجارة التجارية التي كانت لها خلال العهد النوميدي لاسيما في مجال تسويق الحبوب في أسواق البحر الأبيض المتوسط بفضل توسطها للمقاطعات الغربية للإمبراطورية، هذه المكانة التي عطلها وأوقفها الغزو الروماني وما ترتب عنه.
- نجاعة سياسة تحرير التجارة، وعدم التدخل في حركة السوق وتسقيف الأسعار، وتوجيه المبادلات المنتهجة من قبل السلطات الرومانية باستثناء الرقابة المباشرة على الأسواق من أجل منع المضاربة والاحتكار، وقمع الغش في السلع والأسعار، وتنظيم المعاملات، وتحصيل الضرائب والرسوم الجمركية المستحقة لفائدة الخزينة الامبراطورية.
- تزايد دور المواصلات البرية والبحرية في تنشيط العمل التجاري لاسيما في ضوء التسهيلات والإعفاءات الممنوحة لأرباب السفن.
- تحول الجزائر القديمة إلى قطب مُصدر لكل أنواع السلع التي غزت أسواق إسبانيا وإيطاليا وغاليا وبلاد اليونان، بعد أن كانت قبل القرن الثاني مجرد مستهلك كبير لبضائع هذه الأخيرة خاصة في المصنوعات الفاخرة.
- بروز الدور المحوري للأسواق الداخلية الحضرية أو الريفية في ربط الصلة التجارية بين المقاطعات الثلاث، وإحداث نوع من تكامل اقتصادي بينها بفضل تدفق السلع المختلفة وسدها للعجز في مواد معينة لدى كل مقاطعة منها.

الخاصة بنقل الحبوب، وتحملت الخزينة العامة الخسائر التي تتكبدها سفن النقل كل ذلك لضمان تموين العاصمة روما. وقد ثبت نيرون (Nero) هذه الامتيازات وزاد عليها حيث قرر أن السفن المعدة لنقل الحبوب لن تخضع لضريبة العشر المفروضة على الملاحين، ولن تكون محل جباية. أما في عهد كومودوس (Commodus) فقد أنشئ أسطول خاص لنقل مساهمة إفريقيا - ومنها نوميديا والموريطانييتين- المقتطعة من مواردها الغذائية كمؤونة لروما.^(١١٨)

لقد كان ملاحو المقاطعات الثلاث منضوين تحت جمعية أرباب السفن المشار إليها أنفًا الخاضعة لإشراف الدولة، وعلاوة على التزاماتهم اتجاهها والمتمثلة في نقل المساهمة الضريبية لمقاطعاتهم، وضمان تسديد التجار وملاك الضياع المحاذية للساحل لضريبة العشر التي وفرت موارد قارة وكافية لضمان خدمات النقل. كانت لهم واجبات شخصية ومسؤوليات مالية منها تزويد الدولة بمواد البناء، والتكفل ببناء السفن وتجهيزها وإصلاحها، وتجنيد العمال وأطقم السفن بمال جمعيتهم الخاص. وأخيرًا لزم على كل فرد من أعضاء الجمعية تبعًا وحسب الدور مرافقة سفن الأنونا شخصيًا، وقبل كل رحلة استوجب على كل منهم وتحت إشراف حاكم المقاطعة تقديم تصريح عن الكمية والنوعية للسلع المشحونة.^(١١٩)

احتوى ميناء أوستيا على مبنى كان يُعد مقرًا لمختلف جمعيات أرباب السفن الأفارقة، إذ تضمن عدة وكالات (Stationes) علق في كل واحدة منها شعار على شكل لوحة فسيفسائية ونقوش خاص بكل مقاطعة تربطها علاقة تجارية في المدينة. منها موريطانيا القيصرية التي مثلت بنختين تتوسطهما أمفورة، وسيدي ربهان تظهر سفينة ترافقهما سمكتين ودلفين بصورة لرأس امرأتين إحداهما تضع حول عنقها حلقة من السنابل مما يوحي بأن موسلوفيوم كانت مصدرًا للقمح.^(١٢٠) وعلى غرار الملاحين وجدت جمعيات أخرى مرتبطة بالدولة للخبازين والجزارين وكافة المهن، إذ عُثِر في سطيف على نقيشة تؤكد وجود اتحاد للخبازين بها، وأخرى تشير لاتحاد للجزارين، وأصحاب الحانات، وتجار الدواجن بشرشال.^(١٢١)

نصادف كذلك في سطيف، شرشال، قسنطينة، تيمقاد، سكيكدة، وتازولت جمعيات تضم صنّاع الخشب أو بنائي السفن، وتجار الخضر والعطور، وتجار الجلود بالجملة، وتجار العلف والأثاث، دون أن ننسى صنّاع الزجاج والمجوهرات بشرشال أيضًا.^(١٢٢) إن اتحادات التجار والحرفيين كما رأينا وإن لم تكن كثيرة لها أهميتها الاقتصادية ودورها في الحركة التجارية. ويجب أن نضيف إليها تجار الجملة لاسيما المشتغلين بالتجارة الخارجية وذوي الاختصاص التجاري في بعض السلع والخدمات، منهم كايكليوس من قسنطينة - كيرتا الذي تشير نقيشته الجزئية إلى أنه كان تاجر جملة في الأقمشة (Vestiarus) في المدينة.^(١٢٣) كما نعلم أيضًا بوجود تاجر جملة آخر بميناء روسيكادا - سكيكدة. على أنه يجب التنبيه

الهوامش:

- (33) Baradez (J.), *Fossatum Africae. Recherches aériennes sur l'organisation des confins sahariens à l'époque romaine*, Paris, Arts et Métiers graphiques, 1949, p.203.
- (34) Leglay (M.), "L'archéologie algérienne en 1953", *Libyca*, A/E, II, 1954, p 278.
- (35) C.I.L.VIII., 8425.
- (36) Camps-Fabrer (H.), *L'olivier et l'huile dans l'Afrique romaine*, Alger, Imprimerie officielle, 1953, p71.
- (37) Lecoq (A.), Op.cit., p44.
- (38) Dermon (J-P.), "Note sur le tarif de Zarat", C.T, n°47-48, 1964, p.7.
- (39) Dermon (J-P.), art.cit., p.20.
- (40) Delaet (D.), *Le Portorium. Etude sur l'organisation douanière chez les romains surtout à l'époque du haut empire*, Brugge, 1949, p. 431.
- (41) Delaet (D.), art.cit., p.259.
- (42) Lecoq (A.), Op.Cit, p.45.
- (43) Hugoniot(Ch.), *Rome en Afrique de la chute de Carthage à la conquête Arabe*, Tours, Flammarion, 2000, p.118.
- (44) Picard(G-Ch.), "Neron et le blé d'Afrique", C.T, 22-23, 2è semestre, 1956, pp.165-166.
- (45) Tite live, *Histoire romaine*, XXXVI, 4.
- (46) Lacroix (F.), Art.Cit., p.113.
- (٤٧) خديجة منصوري، المرجع السابق، ص ٢٧٢.
- (48) Camps-Fabrer (H.), Op.Cit., p.70.
- (49) Cagnat (R.), *L'annone d'Afrique*, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, Paris, 1916, p.40.
- (50) Camps-Fabrer (H.), Op.Cit., p.75.
- (51) C.I.L.VIII., p.913: "Naviculari Muslavitani, HippoRegienses, Rusicadensium, Tipasenses.
- (52) Camps-Fabrer (H.), Op.Cit., p.79.
- (53) DeVillefosse (H.), "La mosaïque des Narbonnais à Ostie", B.A.C, 1918, pp. 246 - 273.
- (54) Camps-Fabrer (H.), Op.Cit., p.81.
- (55) Etienne (R.), "Les amphores de Testaccio au IIIesiècle", M.E.F.R, 66, 1949, p.163.
- (٥٦) خديجة منصوري، المرجع السابق، ص ٢٧٣.
- (٥٧) نفسه، ص ٢٧٨ - ٢٨٠، ص ٣٣٣.
- (58) Toutain (J.), Op.Cit., p.33.
- (٥٩) آسيا مسعودي، التبادل التجاري بين إيطاليا وبلاد المغرب القديم خلال العهد الإمبراطوري الأول (القرن الأول والثالث). رسالة ماجستير في تاريخ بلاد المغرب القديم، إشراف محمد البشير شنيقي، جامعة الجزائر، السنة الجامعية ١٩٨٧/١٩٨٨، ص ٣٤ - ٣٦.
- (60) Worth(Ch.), *Les routes et le trafic commercial dans l'empire romain*, Paris, 1938, p.145.
- (61) Glotz, 1, P.U.F, 1932, p.398.
- (٦٢) آسيا مسعودي، المرجع السابق، ص ٤٣.
- (63) Tissot (Ch.), *Géographie comparée de l'Afrique romaine*, 1, Paris, Imprimerie nationale, 1884, pp. 369 - 370.
- (64) Strabo, *Geographia*, XVII, III, 4. Traduction d' Amedée Tardien, Paris, Hachette, 1880.
- (65) Tissot (Ch.), Op.Cit., p.379.
- (٦٦) خديجة منصوري، المرجع السابق، ص ٢٨٢.
- (67) Le Glay (M.), "A la recherche d' Icosium", *Ant.Afr*, 2, 1968, p.14.
- (68) Hatt (J-J), "Importations Gallo-Romaines à Cherchel", *Libyca*, A/E, 7, 2è semestre, 1960, p.113.
- (69) Carton (L.), "Les fabriques de lampes dans l'ancienne Afrique", B.S.G.A.O, 36, 1916, p.78.

- (١) عبد القادر محجوبي: العصر الروماني بشمال إفريقيا، في تاريخ إفريقيا العام، الجزء الأول حضارات إفريقيا القديمة، إشراف كي زربو، اليونسكو، ١٩٨١، ص ٥٠٠.
- (2) Lecoq (A.), *Le commerce de l'Afrique romaine*, Paris, Cerense, 1991, p. 33.
- (3) Hamman(A.G), *La vie quotidienne en Afrique au temps de saint Augustin*, Paris, 1976, p46.
- (4) Ibid., p46.
- (٥) خديجة منصوري، التطورات الاقتصادية بموريطانيا القيصرية خلال العهد الإمبراطوري الأول، رسالة دكتوراه بإشراف الدكتور محمد البشير شنيقي، معهد التاريخ، جامعة وهران، ١٩٩٦، ص ٢٥١.
- (6) Gsell (St.), *Cherchel antique Iol-Caesarea*, Alger, rééd de 1952, p.23.
- (7) Ibid., p.47.
- (8) Pline le jeune, *Epistulae*, V, 4.
- (9) Schmidt (J), Cagnat (R), *Corpus inscriptionum latinarum supplementum*, VIII, I-II., Berlin, 1891-1894=C.I.L.VIII., 11451; Merlin (A.), C.R.A.I, 1906, p.449 - 450.
- (10) C.I.L.VIII., 8280.
- (11) Toutain(J), «Séance de la commission de l'Afrique du nord», B.A.C., 1903, p.CCXI.
- (12) C.I.L.VIII., 6357; B.A.C., 1941-42, pp.156-158.
- (13) Lecoq (A.), Op.cit., p.35.
- (14) Ibid., pp.28-32.
- (١٥) خديجة منصوري، المرجع السابق، ص ٢٥١.
- (16) Ruffer (J.), "Etude sur les établissements romains du bas Chélif et de Mina, de l'oued-Hillil et de l'oued el Abd", B.S.G.A.O, XXVII, 1907, p.317.
- (17) Lecoq (A.), Op.Cit., p.32.
- (١٨) دنيز بولم: الحضارات الإفريقية، تعريب نسيم نصر، ط ٣، بيروت - باريس، منشورات عويدات، ١٩٨٨، ص ٥٣.
- (19) Salama (P.), *Les voies romaines de l'Afrique du nord*, Alger, 1951, p.39.
- (20) Armand (L.), *l'occident romain*, Paris, 1960, p.410.
- (21) Salama (P.), Op.cit., p.47.
- (22) C.I.L.VIII., 22611.
- (23) C.I.L.VIII., 22618; 22591; 22593; 22628; 10461; 10469; 10470; I.R.A, 3801- 3802.
- (24) C.I.L.VIII.10433; 10435; 22596; 10361; 10364; 10351; I.R.A., 3751; AE., 1894, 123 = 22618; 1954, 143a; 1981, 922.
- (٢٥) محمد البشير شنيقي: الجزائر في ظل الاحتلال الروماني. بحث في منظومة التحكم العسكري (الليمس الموريطاني) ومقاومة المور، الجزء ١، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، ١٩٩٩، ص ٢٥٥.
- (٢٦) محمد البشير شنيقي، أضواء على تاريخ الجزائر القديم، دار الحكمة، الجزائر، ٢٠٠٣، ص ١٢٩.
- (27) Toutain(J.), *L'économie antique*, Paris, La renaissance du livre, 1927, p.30.
- (28) Lacroix (F.), "L'Afrique romaine. produits végétaux procédés agricoles", R.Af, 12, 1868, p.112.
- (29) Cod.Theod., I, 11, 14; Cod.Just., XV, 1, 12.
- (30) Cagnat (R.), *L'armée romaine d'Afrique et l'occupation militaire sous les empereurs*, Paris, 1892, pp.381-382.
- (31) C.I.L.VIII., 19852.: "ad securitatem populi romani pariter atque provincialium".
- (32) Allais (Y.), "Les greniers publics de Djemilla (Cuicul)", R.Af, 1933, p.260.

- (115) Fantar (M.), Decret (F.), *L'Afrique du nord dans l'antiquité. Histoire et civilisation des origines au Ve siècle*, Paris, Editions Payot et Rivages, 1998, p.219.
- (116) Vars, "Inscriptions de Constantine", R.S.A.C, 33, 1899, p.34, n°216.; I.L.Alg.I ,816: "Marcus Caius Julius vestiarius".
- (117) Lecoq (A.), Op.cit., p.41
- (٧٠) خديجة منصورى، المرجع السابق، ص٢٦٩.
- (٧١) عبد القادر محجوبي، المرجع نفسه، ص٤٩٨.
- (٧٢) المرجع نفسه، ص٤٩٨.
- (73) Lecoq (A.), Op.Cit, p.46.
- (74) Ibid., p.48.
- (٧٥) خديجة منصورى، ص٣٢٦.
- (76) Lecoq (A.), Op.Cit, p.26.
- (77) Mansouri (Kh), *Réflexions sur les activités portuaires d'Hippo Regius (Hippone-Annaba) pendant l'antiquité*. Africa romana, Sasasri 7- 10 dicembre 2000, p.517.
- (78) Hamman (A.G),Op.Cit, pp. 43- 44.
- (٧٩) حارش محمد الهادي، التاريخ المغاربي القديم، ص٩٧.
- (80) Mansouri (Kh),Op.Cit, p.518.
- (81) Ibid, p.519.
- (٨٢) آسيا مسعودي، المرجع السابق، ص١٣٣-١٣٤.
- (83) Strabo, *Geographia*, XVII,III,12.
- (84) Lecoq (A.), Op.Cit, p.27.
- (٨٥) خديجة منصورى، المرجع السابق، ص٣٣.
- (86) Lecoq (A.),Op.Cit, p.27.
- (87) Rougé (J), Picard (G-Ch.) ,*Textes et documents relatifs à la vie économique et sociale dans l'empire romain 31 av.J.C-225 ap .J.C* , Paris, 1969, p.181.
- (88) Lecoq (A.), Op.cit., p.26.
- (٨٩) خديجة منصورى، المرجع السابق، ص٣٢٨.
- (90) Lecoq (A.), Op.cit., p.27.
- (91) *Diolé (P)*, Le port de Cherchel. Promenades d'archéologie sous-marine, éditions Albin Michel, Paris,1952, p.273.
- (٩٢) خديجة منصورى، المرجع السابق، ص٣٢٧.
- (٩٣) المرجع نفسه، ص٣٢٨.
- (94) C.I.L.VIII.,7959.
- (95) *Gsell* (St.), "Tipasa ville de Maurétanie Césarienne", M.E.F.R, 14, 1894, p. 304.
- (٩٦) خديجة منصورى، المرجع السابق، ص٣٣١.
- (97) Lecoq (A.), Op.Cit, p.27.
- (98) Vincent (M), "Vase ibérique du Cimetière Est de Portus Magnus St-Leu (Dépt d'Oran)". Libyca .A-E, 1, 1953, pp. 13-22.
- (99) Lecoq (A.),Op.Cit, pp.27 - 28.
- (١٠٠) خديجة منصورى، المرجع السابق، ص٣٣٢.
- (101) Lecoq (A.), Op.Cit, p.27.
- (١٠٢) خديجة منصورى، المرجع السابق، ص٣٣٣.
- (103) Lecoq (A.), Op.Cit, p.28.
- (١٠٤) خديجة منصورى، المرجع السابق، ص٣٣٤.
- (105) Lecoq (A.), Op.Cit, p.35.
- (١٠٦) خديجة منصورى، المرجع السابق، ص٣٣٧ - ٣٣٩.
- (١٠٧) آسيا مسعودي، المرجع السابق، ص٨٣ - ٨٥.
- (١٠٨) خديجة منصورى، المرجع السابق، ص٨٦.
- (109) Cod.Theod., 19,3.
- (١١٠) آسيا مسعودي، المرجع السابق، ص٩٠ - ٩١.
- (111) Waltzing (J.), *Etude sur les corporations professionnelles chez les Romains depuis les origines jusqu'à la chute de l'empire d'occident*, II, 1896, p.50.
- (112) Lecoq (A.), Op.Cit, p.39.
- (113) Camps-Fabrer (H.), Op.Cit., p.81.
- (114) Lecoq (A.), Op.Cit, p.40.