

## الرومان والإبحار في الحوض الجنوبي للبحر الأبيض المتوسط

أ. ناير مختار\*

### الملخص:

يتناول موضوع هذا المقال الحضور الروماني في حوض البحر الأبيض المتوسط؛ إذ شكل البحر في المخيال الروماني مصدر خوف وريبة وإعجاب في آن واحد. ولقد خاض هؤلاء الرومان البحر في فترة تاريخية متأخرة نسبياً، وذلك سنة 264 قبل الميلاد، عندما اجتازوا لأول مرة مضيق (مسينا-Messine)، ومن خلال الحرب البونيقية الأولى، استطاع الرومان اقتحام مجال هذا البحر، ثم تحققت لهم الهيمنة البحرية لاحقاً سياسياً وعسكرياً على بلاد شمال إفريقيا، وذلك بفضل التشريعات القانونية في تنظيم شؤونهم في مجال الملاحة، وازداد إهتمامهم بصناعة السفن لأغراض إقتصادية وعسكرية بحتة.

الكلمات المفتاحية: الرومان، حوض البحر الأبيض المتوسط، شمال إفريقيا تشريعات مجال الملاحة.

### Abstract:

This article deals with the Roman presence in the Mediterranean basin, as the sea in the Roman imagination is a source of fear, suspicion and admiration at the same time. During the period of 264 BC, the Romans crossed the sea during the first period of the Messina. During the First Punic War, the Romans conquered the sea. The countries of North Africa, thanks to legal legislation in the organization of their affairs in the field of navigation, and increased interest in the manufacture of ships for purely economic purposes.

Keywords : Romans, Mediterranean Basin, North Africa Maritime Trade Legislation.

\* طالب دكتوراه وأستاذ مساعد "أ" بقسم التاريخ وعلم الآثار كلية العلوم الإنسانية والعلوم الإسلامية جامعة أحمد بن بلة، وهران 1، الجزائر.

مقدمة:

لقد شكل البحر في المخيال الروماني مصدر خوف وريبة وإعجاب في آن واحد، فهذا الخطيب الروماني "شيشرون-Cicero" يقارن البحر باللهب والنيران، والخوض في أمواجه يعتبر مغامرة غير مأمونة العواقب<sup>1</sup>. وفي العاصمة الأبدية روما، كانت القلاقل السياسية والاضطرابات الاجتماعية، تقارن غالبا باضطراب البحر، ومرادفا لقوة الأمواج في زمن العواصف<sup>2</sup>؛ فالبحر شكل لدى الرومان أحاسيس متناقضة، خوف وإعجاب، وذلك من النصوص الأدبية القديمة التي وظفت في أدبياتها "كنايات" عن البحر في كل حالاته وتقلباته، مثل تقلبات أمزجة أهل السياسة الرومان<sup>3</sup>.

أولا: الحضور الروماني في حوض البحر الأبيض المتوسط

لقد خاض الرومان البحر في فترة تاريخية متأخرة نسبيا، وذلك سنة 264 قبل الميلاد، عندما اجتازوا لأول مرة مضيق (مسينا-Messina)، ومن خلال الحرب البونوية الأولى، استطاع الرومان اقتحام مجال البحر، ثم تحققت لهم الهيمنة البحرية لاحقا<sup>4</sup>.

وفي هذا السياق ذكر توينبي (A.Toynbee) أن تدمير روما لقرطاجة جعل منها القوة البحرية الأولى والمهيمنة في الحوض المتوسط، حيث غدا بحيرة رومانية<sup>5</sup>.

1- تشريعات التجارة البحرية:

سنّت السلطات الرومانية مجموعة من القوانين والمراسيم، كان الغرض منها ضمان تزويد روما بالقمح طوال السنة حتى لتفادي آنذاك المجاعة ونقص المؤن، والتي كانت تؤدي إلى قيام الثورات الجياع في عاصمة الإمبراطورية الرومانية، ومن أشهر هذه المراسيم، نجد مرسوم الإمبراطور "كلوديوس- l'édit de claudius"<sup>6</sup>، إذ بموجب هذا المرسوم منح الإمبراطور كلوديوس امتيازات لصانعي السفن التجارية التي تتجاوز حمولتها عشرة آلاف موديوس (10000 modii)، خاصة السفن المكلفة بشحن القمح نحو روما، حيث حدثت مجاعة كبيرة في روما أثناء حكم الإمبراطور الروماني "كلوديوس"، وظهر بالمدينة احتجاجات وتمرد شعبي، كاد أن يؤدي بحياة

القيصر، لأن مخزون القمح كادت أن تنفذ، فالمجاعة هي التي جعلت شعب روما ينتفض ضد الحاكم، فكان لابد من سن مراسيم وقوانين لشراء السلم الاجتماعي بالمصطلح العصري<sup>7</sup>.

وبالتالي لضمان استقرار وتحقيق السلم الروماني في كل أنحاء العالم القديم، دأبت السلطات الرومانية على ضمان غذاء شعب روما وتزويد الجيوش الرومانية بما تحتاجه تحقيقاً للسيطرة الرومانية على حوض البحر الأبيض المتوسط. ونظراً لأهمية هذه الصناعة فقد منح هذا الإمبراطور حق المواطنة الرومانية لكل صناع هذا النوع من السفن التجارية، لأجل وتضمن تزويد روما بشحنات القمح لفترة تتجاوز ستة سنوات<sup>8</sup>.

## 2-اهتمام الرومان بصناعة السفن:

يبدو أن التفوق البحري للرومان بعد سيطرتهم على المناطق المحاذية لحوض البحر المتوسط زاد من اهتمامهم بصناعة السفن، حيث شهدت هذه الصناعة أنواعاً عديدة من السفن حسب احتياجاتهم الضرورية لها في مجال التجاري والإقتصادي.

وقد بدا تفاوتاً في طول وحجم هذه السفن وذلك حسب نوعها، "فالسفن التجارية الصغيرة-petits caboteurs" فقد يصل طولها إلى حوالي خمسة عشر متراً وقادرة على حمولة تناهز العشرين طناً من السلع والبضائع، وبنهاية عصر الجمهورية الرومانية تطورت السفن التجارية، بحيث وصل طولها الأربعين متراً، وحمولتها قاربت خمسمائة طن، في حين أن بعض السفن الضخمة وصل سعة حمولتها الألف طن<sup>9</sup>.

أما السرعة البحرية للسفن، فهي حسب السفينة الشراعية، فالسفن الشراعية قد تقطع المسافة البحرية من مرفأ (أوستيا) إلى (كركوان)- تونس، في ستة أيام بسرعة بحرية تقدر بـ 09 تسعة عقد بحرية، وقد ذكر لنا "سترابون" إيجابيات ومحاسن الملاحة البحرية القديمة عبر حوض البحر الأبيض المتوسط<sup>10</sup>. ولقد تطورت علوم البحار، إذ ظهرت البوصلة على يد الصينيين ثم الاغريق والتي أحدثت طفرة كبيرة في الملاحة البحرية، واستطاع الملاحون الإبحار شتاء<sup>11</sup>.

وفيما يخص حمولة السفن التجارية الرومانية، فليس من اليسير معرفتها، لأنها متوقفة على شكل السفينة وحجمها وسعتها وطبيعة الحمولة، فمثلا هناك سفن تجارية معدة لنقل الحبوب وقادرة على حمل ألف طن، وبالتالي تختلف عن حمولة أخرى صغيرة<sup>12</sup>.

وقد تفنن صناع السفن في تصميمها وهندستها، إذ نجد أن طول وحجم السفن متفاوت حسب أغراض استخدامها، "فالسفن التجارية الصغيرة - petits caboteurs" فقد يصل طولها إلى حوالي خمسة عشر مترا وقادرة على حمولة تناهز العشرين طنا من السلع والبضائع، وبنهاية عصر الجمهورية الرومانية تطورت السفن التجارية، بحيث وصل طولها الأربعين مترا<sup>13</sup>.

أما السرعة البحرية للسفن، فهي حسب السفينة الشراعية، فالسفن الشراعية قد تقطع المسافة البحرية من مرفأ (أوستيا) إلى (كركون) - تونس، في ستة أيام بسرعة بحرية تقدر بـ 90 تسعة عقد بحرية، وقد ذكر لنا "سترابون" إيجابيات ومحاسن الملاحة البحرية القديمة عبر حوض البحر الأبيض المتوسط<sup>14</sup>. ولقد تطورت علوم البحار، إذ ظهرت البوصلة على يد الصينيين ثم الاغريق والتي أحدثت طفرة كبيرة في الملاحة البحرية، واستطاع الملاحون الإبحار شتاء<sup>15</sup>.

أما في مسألة بناء السفن، فهي لم تكن متقنة بادئ الأمر حسب رأي (دوفال - Duval)<sup>16</sup> والسفن الرومانية أنواع ومنها:

- سفن لنقل الأشخاص.
- سفن هيباقو (Hippago) مخصصة لنقل الأشخاص والحيوانات كالخيل والفيلة والفهود.
- سفن شراعية كبيرة البونتو (Ponto) مخصصة للتجارة.
- سفن مخصصة لنقل الجرار (Chalaud-navis oneraria).
- سفن قوية لنقل الحجارة الرخام (Lapidaria navis).

- سفن ثقيلة وعريضة لنقل الحبوب فقط (Corbita) <sup>17</sup>. إلى جانب سفينة الكيلوكس أو الولوكس (Celox ou Velox)، وهو قارب سريع مسطح مزود بمجدافين <sup>18</sup>.

### 3- تنشيط الموانئ:

شهدت الموانئ في الفترة الرومانية حركة تجارية وحربية كبيرة، لذا كان وجود وبناء المنارات (Phares) أكثر من ضروري خاصة بمناطق (فريجوس-Fréjus) ورافينا (Ravenae) <sup>19</sup>، وقرب ميناء (بوزول) ومنطقة (كابري-Capri) بإيطاليا القديمة <sup>20</sup>. وشكلت الموانئ بالنسبة للرومان مناطق للراحة وتجديد النشاط بعد عناء السفر البحري المضني، وتفريغ للسلع والبضائع من خلال منظومة التجارة البحرية الرومانية <sup>21</sup>. ومنذ القدم، اعتبر المرفأ مكاناً تلجأ إليه السفن من أخطار الأمواج العاتية والعواصف، وكلما كان قاع الميناء عميقاً، ساعد السفن على الرسو والمناورة البحرية السلسة، وبالتالي يساعد هذا العامل في تطور المنشآت البحرية ونمو النشاطات التجارية.

إن بناء الموانئ للأغراض العسكرية، كان نادر الحدوث في العصور القديمة، فلم يكن هناك فصل في مهام المرفأ بين التجاري والعسكري <sup>22</sup>. واشتهر عدد من هذه الموانئ، إذ نجد ميناء (أوستيا-Ostie) الذي يعد ميناء نهرياً متصل بنهر (التير) وله روافد توصله بالبحر الأبيض المتوسط <sup>23</sup> إلى جانب ميناء (بوزول-Pouzzoles) <sup>24</sup>؛ إذ كانت السلع تصل إلى هذا المرفأ "بوزول" من كل أنحاء حوض البحر الأبيض المتوسط، وتشحن هذه البضائع والسلع على اختلافها إلى الميناء الثاني لروما وهو (أوستيا) لتزويد سكان روما بما يحتاجونه.

وفي القرن الأول الميلادي ونظراً لحاجة شعب روما للغذاء، اضطر الإمبراطور الروماني "كلوديوس-Claude" مباشرة عملية توسعة لميناء "أوستيا" وجعله جديراً بالعاصمة الخالدة روما <sup>25</sup>، ورغم تحفظات المهندسين وأصحاب المصارف في روما، إلا أنه قرر إتمام ميناء (أوستيا) ليكون رمزا لعظمة روما وليخلد اسمه في التاريخ <sup>26</sup>

#### 4- عمال ومهنيو الموانئ:

لقد اشتغل بالموانئ الرومانية عدد من العمال ومهنيي، إذ يمكن تمييز بين الحرفيين والعمال؛ هؤلاء الذين اشتغلوا وتولوا مهام مختلفة، وغالبا ما كانوا من "العبيد المعتوقين -Affranchis- (Ordo-Libertinorum)"<sup>27</sup>، فكان هناك عمال بموانئ العالم الروماني ومنهم فئة حاملو الأكياس (Saccarii) وهم مكلفون بشحن وتفريغ الأكياس من على ظهر السفن (Horreum)، والمكلفون بحبال أشرعة القوارب والسفن (Scapharii)، دون أن ننسى ملاك السفن (Armateurs)، أو بما يسمون بـ (Numcularii)<sup>28</sup> يضاف إلى ذلك أن مهنة حاملو أكياس السلع والبضائع لا تقتصر على تفريغ السفن التجارية بل تشحن الأكياس بعد ذلك إلى مخازن الموانئ على غرار مرفأي (أوستيا) و(بوزول)<sup>29</sup>. كما وجد صنف من العمال مكلفون بوزن الأكياس واستعمال نوع من الرافعات لتفريغ الشحنات ويسمون بـ (Mensores)<sup>30</sup>.

#### 5- المسالك البحرية التجارية:

لقد بدأ توسع العالم البحري منذ عهد الإيجبيين والفينيقيين، ومع سيطرة روما على البحر الأبيض المتوسط، شهدت المبادلات وحركة التصدير والاستيراد، تطورا كبيرا وصارت روما محور هذه الحركية التجارية، ومع نهاية عهد الجمهورية الرومانية، كانت كل الطرق التجارية باتجاه مينائي (أوستيا) و(بوزول). وأصبحت الطرق البحرية التجارية تسلكها (أساطيل القمح) في مسار بحري من الإسكندرية نحو روما عن طريق جزيرة (كريت - Crète)، متخذة من السواحل الإفريقية، مروراً بقرطاجة ثم سردينيا باتجاه مرفأ إيطاليا القديمة، أو التوجه نحو جزيرة (رودس - Rhodes) والوصول إلى روما عن طريق بلاد اليونان، وخارج حوض البحر الأبيض المتوسط، كانت روما على اتصال بالجزر البريطانية عبر مضيق أعمدة هرقل (جبل طارق) والمحيط الأطلسي وعبور بحر المانش الذي كان مهمة صعبة للملاحين الرومان<sup>31</sup>.

ثانيا: السلع التجارية

احتكرت السلطات الرومانية الميدان التجاري؛ إذ أصبحت في أيدي الجمهوريين الذين يؤجرون سفنهم لتجار المدن الكبرى وتعاملوا مع أصحاب السفن تجاريا. ومن هنا ظهرت امتيازات عديدة منحت للناقلين البحريين، كما كانت المراكب التجارية الإفريقية ترسو في ميناء (بوزول) منذ عهد الإمبراطور هادريان (117-138م) <sup>32</sup> ثم تحول نشاطها التجاري إلى ميناء (أوستيا-Ostie) <sup>33</sup>، وكانت كل موانئ ساحل شمال إفريقيا من شرقها إلى غربها مرتبطة مباشرة بهذا المرفئ، وذلك خلال فترة الاحتلال الروماني <sup>34</sup>، ولم يتوقف التصدير على القمح والزيت فقط، بل إن الوكلاء التجاريين (Navicularii) كانوا يُمَوّنون إلى روما بمختلف السلع والبضائع الأخرى <sup>35</sup>.

1- تجارة الزيت:

يعد حوض البحر الأبيض المتوسط مهد لزراعة الزيتون؛ إذ ساد التنافس التجاري بين الحوضين الشرقي والغربي للبحر المتوسط عبر الحقب التاريخية القديمة في المتاجرة بالزيت، واكتسى الزيتون طابع القداسة في الديانات السماوية الثلاث؛ ففي الكتاب المقدس اقترن الزيتون بسفينة نوح، إذ أن شجرة الزيتون هي الوحيدة التي نجت بعد الطوفان <sup>36</sup>.

عُرِفَت زراعة الزيتون منذ ثلاث آلاف سنة قبل الميلاد، إذ زرعت في فينيقيا-سوريا وفلسطين- كما أنها شجرة قديمة بالشمال الإفريقي حيث تنتشر زراعتها <sup>37</sup>. ومع نهاية عهد الجمهورية الرومانية، أصبحت الزيت مادة وسلعة لتجارة نشيطة مع إيطاليا الرومانية، إذ ومع حملة "يوليوس قيصر-J.César" على إفريقيا (49-45م)، كيف أن المدن الإفريقية وعلى الخصوص نواحي طرابلس (Tripolie) (Tripolitaine) منها، فُرض عليها تقديم كميات كبيرة من الزيت كضريبة حرب، وكانت الدولة الرومانية هي من تقوم ببيع وتسويق الزيت، ففي عام 74 ق.م كان أحد عمداء البلدية (Edile) يقوم ببيع الزيت طوال السنة بمبلغ أس (As) واحد لعشرة لتر من الزيت <sup>38</sup>. اضف الى ذلك فان أباطرة روما خلال القرنين الثاني والثالث الميلادي، كانوا يوزعون الزيت على العوام كالحبز مجانا <sup>39</sup>.

وكان هناك عدد هام من المواطنين الرومان خلال العهد الجمهوري، والذين استقروا بشمال إفريقيا، ومارسوا تجارة الزيت بمدن (أوتيكا-كا-Utica)<sup>40</sup> نظرا لجودته، ويؤكد ذات الحقيقة "بليينوس الكبير-Pline l'Ancien" بخصوص الزيت الإفريقية بقوله: "الزيت ممتاز" <sup>41</sup>.

ومع بداية العهد الإمبراطوري الأعلى (Haut Empire)(27ق.م-161م)، ستنج بلاد المغرب زيتا ذات جودة عالية وبكميات كبيرة تصدر نحو روما، وهذا بشهادة "الأسقف أوغستين-Saint Augustin" في اعترافاته <sup>42</sup>. وكان الزيت، فضلا عن استهلاكه كمادة غذائية، يستعمل أيضا في الإضاءة والعلاج <sup>43</sup>. وإلى جانب الزيت كان هناك الحبوب والقمح.

## 2- تجارة القمح:

يعتبر القمح من المحاصيل الزراعية التي لاقت رواجاً في العالم القديم عامة، وفي حوض البحر المتوسط على وجه الخصوص؛ إذ أن مناخ البحر يعتبر عاملاً مساعداً على نمو المحاصيل الزراعية المعاشية على غرار القمح. وقديماً كان يزداد الطلب على القمح في كل الأوقات والفصول، وبالتالي يزداد سعره في الأسواق التجارية على حد قول "قرونيي-Grenier" <sup>44</sup>.

كما أشار "هيرودوت-Hérodote" إلى خصوبة أرض حوض البحر المتوسط قديماً وقارنها بخصوبة أراضي بابل (Babylone)<sup>45</sup>. ونوه "غزال-S.Gsell" بدور المغاربة القدامى الذين عرفوا الزراعة وبخاصة الحبوب قبل قدوم الملاحين الفينيقيين بوقت طويل نسبياً <sup>46</sup>. وهو رأي نفسه الذي أدلى به "ديزانج-Desanges" في قوله: "الزراعة في الواقع، ظهرت قديماً جداً عند الليبيين الذين كانوا يمتلكون طرازاً من محراث محلي عند قدوم الملاحين الفينيقيين" <sup>47</sup>.

ونظراً لحاجة روما للقمح والشعير، وباعتبار (نوميديا) تنتج كميات وفيرة، قدمت مساعداتها للجيش الرومانية المحاربة. فأمدتها بكميات معتبرة من القمح والشعير<sup>48</sup>، حيث أعانتها في حربها ضد "فليب الخامس-Philip V-179-221 ق.م) عام 200 قبل الميلاد بإرسال 200.000 (موديوس-Modii) من القمح، و200.000



موديوس من الشعير<sup>49</sup>، وأرسلت أيضا إلى مدينة روما سنة 191 قبل الميلاد، كميات تناهز 300.000 موديوس من القمح و250.000 موديوس من الشعير<sup>50</sup>. كانت السفن التجارية المخصصة لشحن ونقل القمح من الحجم الكبير، والحمولة تكون بالضرورة كبيرة تقارب أحيانا 350 طن من القمح الإفريقي<sup>51</sup>، وقد ازداد نشاط الوكلاء التجاريين البحريين (Navicularii)، وكذا نشاط التجارة البحرية الحرة لمنتجات "إستراتيجية" مثل محصول القمح<sup>52</sup>. وكان ميناء (أوستيا) يستقبل حمولات وشحنات من القمح الإفريقي أو بما تسمى "تجارة الأنونة Annona"<sup>53</sup> حتى في أوقات الحروب كالحرب البونية والتي كان ميناء (أوستيا) يُساهم في إمداد القوات الرومانية بحصص من الخبز.

### 3- تجارة الخمر:

لقد شهد عام 79 ميلادي أزمة في تجارة النبيذ (الخمر) إذ مع ثوران بركان (فيزوف-Vésuve) الإيطالي في القرن الأول الميلادي حوالي 79م، شهدت مساحات زراعية واسعة من محصول الكروم، انتكاسة وتراجعا في المردود الإنتاجي نتيجة وطأة الرماد البركاني، فقل الإنتاج والتهبت أسعار الخمر في الأسواق. وعرف إنتاج الخمر وتجارته أزمة طويلة الأمد، امتدت لحوالي خمسة عشر سنة<sup>54</sup>. وهذا ما يؤكد المخطط الزراعي الذي وضعته السلطات الرومانية لتكثيف زراعة الكروم<sup>55</sup>. فشهدت روما في عهد الأسرة (الفلافية-Les Flaviens) وصول شحنات هامة من (أمفورات-Amphores) الخمر من كل بقاع البحر المتوسط، ومن سهول نهر (التيبر) و(غاليا الشرقية).

وفي النصف الثاني من القرن الثاني الميلادي، كانت روما تستقبل شحنات كبيرة من الأمفورات معبأة بزيت الزيتون القادم من منطقة (بيوتيا-Bétique) من إسبانيا الرومانية، ومقاطعة البروقنصلية، ومن منطقة (طرابلس)<sup>56</sup>. وهذا الباحث المتخصص في علم الآثار البحري "أندري تشيرينا-A.Tchernia" يقدم فرضية جديدة بالدراسة مفادها أن تجارة الخمر الإيطالي، ارتبطت بتجارة العبيد، فالتجار الرومان كانوا يبادلون القرصنة؛ إذ يعطون لهم العبيد نظير أمفورات (Amphores) من الخمر وزيت الزيتون<sup>57</sup>.

#### 4- تجارة العبيد

كان الاعتقاد السائد في العصور القديمة أنه لا يوجد فرق بين المتاجرة بالبشر وبيع الحيوانات والمواد الزراعية<sup>58</sup>؛ فالسيد أو مالك العبد له الحق في تسخيره في مختلف الأعمال أو معاقبته، فهو يملك مصيره، فإما يُعتقه أو يبيعه في سوق النخاسة<sup>59</sup>. في حين أن تجارة العبيد تختلف عن بيع والمتاجرة بالبضائع الأخرى.

إن المعلومات عن نظام الرق ومنظومة العبودية في العصور القديمة تبقى قليلة، فالباحث "فينيلي-Finley" يشير من خلال أبحاثه إلى صمت الكتابات الكلاسيكية خاصة المصادر الإغريقية واللاتينية حيال مسألة تجارة العبيد<sup>60</sup>، فهو يعتبر أن أسرى الحرب كانوا المسبب الرئيسي في التحول إلى العبودية<sup>61</sup> وهي نظرة لاقت الدعم، وهذا لتبرير التوسع والاحتلال الروماني<sup>62</sup>. ولقد اهتم المؤرخون بالوضع القانوني للعبيد وحتى بالنسبة للمعتوقين (Affranchis) ودورهم في المجتمع القديم، وخوف الأحرار من التحول إلى وضع العبودية<sup>63</sup>.

وفيما يتعلق بتجارة العبيد، فالمصادر القديمة تقدم لنا معلومات شحيحة بخصوص أسواق العبيد وأسعار بيعهم وحتى عددهم في المبادلات التجارية، فالمصدر الوحيد الذي نحتكم عليه هو نص "سترابون-Strabon" يندد فيه ببيع العبيد من قبل قراصنة (Ciliciens) في سوق التخاسة بمدينة (ديلوس-Délos)<sup>64</sup>. إن ظاهرة القرصنة اعتبرت من قبل الباحثين كأهم مورد في تجارة الرقيق، فالقرصان لعب دورا هاما في اقتصاد العالم القديم<sup>65</sup>.

#### الخاتمة:

تمكن الباحث بالخروج بمجموعة استنتاجات أجملها حسب أهميتها وهي كالتالي:

بروز دور الرومان في فرض سيطرتهم على الحوض البحر الأبيض المتوسط، عند التحول الذي رافقته سيطرة هؤلاء الرومان سياسيا وعسكريا على هذا البحر، وذلك بعد تدمير قرطاجة سنة 146 قبل الميلاد "Deldenda Cartago est".

- قدرة روما بفضل أسطولها الحربي والتجاري تحقيق الازدهار والرقى للشعب الروماني (Popolo Romani) في كل أنحاء الإمبراطورية، وتحقيق ما يعرف سياسيا واقتصاديا بفترة السلم الروماني (Pax romana)، وسعت بعد ذلك إلى كسب الأسواق التجارية البعيدة مثلما فعله قبلهم الفينيقيون ثم القرطاجيون بعد ذلك.
- اهتمام الرومان بنظام الرياح البحرية التي ساعدت السفن التجارية الشراعية على الملاحة والسير عبر البحار والمحيطات، والعناية بإنشاء الموانئ وتوفير الظروف الملائمة والتحفيز المادي والمعنوي لأجل التفنن في صناعة السفن.
- إقامة الرومان لتشريعات تفيد في فرض سيطرتها على التجارة البحرية التي اقرها بعض الأباطرة الرومان أمثال "كلوديوس" ونيرون وهذا لضمان تمويل روما طوال السنة بالقمح والزيت ومواد غذائية أخرى.
- تعاطي الرومان للتجارة البحرية بمختلف أنواعها كتجارة القمح والزيت التي كانت تدخل ضمن ما يسمى بالأنونة. فضلا عن تجارة الخمر أو النبيذ وتجارة العبيد كأبرز النماذج التجارية المعروفة لدى الرومان.

## الملحة:

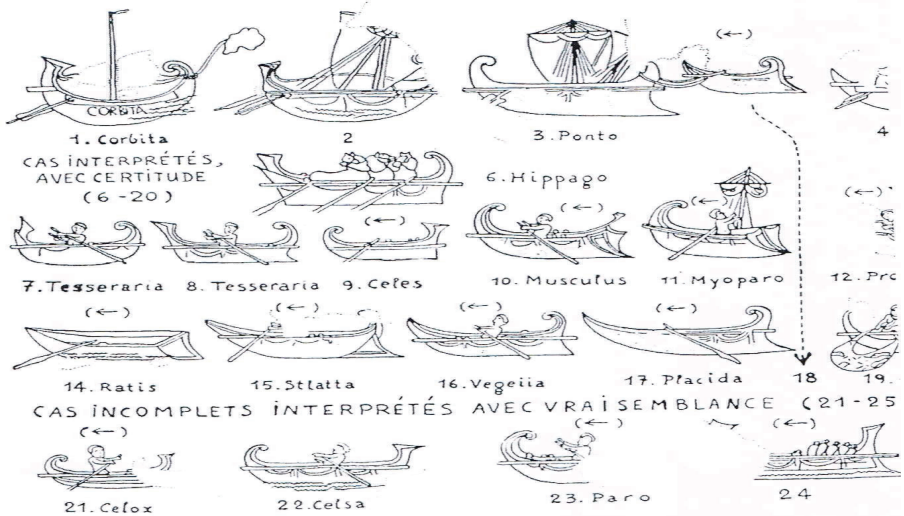


Fig. 8 - Mosaïque d'Althiburus (d'après SSAW).

## أنواع السفن الرومانية نقلًا عن:

(Reddé (M), Mare Nostrum, p129.)

## الهوامش:

1-Cicéron De republica, 1, 65.

2-Deniaux (Elizabeth), Les tempêtes et la vie politique, recherches sur l'imaginaire des romans de la fin de la république, Caen, PUC, 2008, p115.

3-Rougé (Jean), La marine dans l'antiquité, Paris, PUF, 1975, p17.

4-Deniaux (Elizabeth), Op.cit, p116.

5-توينبي (أرنولد)، تاريخ البشرية، ترجمة، نقولاً زيادة، بيروت، الدار الأهلية للنشر والتوزيع، الطبعة الثانية، ج1، 1985، ص303.

6-Bouvier (Michel), les fleuves, vecteurs du transport du Vin dans l'antiquité, in, Calsarodunumy, 34, Paris, Presses universitaires de limoges, 2001, p297-315.

7-Suétone, vie des douze césars traduit par henri ailloud paris les belles lettres 1967. Vie de claudes., Op.cit, XVIII, 3-4.

8-Tacite, Annales, traduction en Français de H.Goelzer, Paris, les belles lettres, 1959, Liv, XII, 43,2-4.

9 -Pomey (P) et Tchernia (A), le tonnage., op.cit, p250.

10 -Strabon, Géographie., op.cit, III, 144.

- 11-Pomey (P), l'Art de la navigation..op.cit, p100.
- 12-Pomey (P) et Tequrnia (A), Le tonnage maximum des navires de commerce romains, in, Archalonantica, 2.1978, p250.
- 13-Pomey (P) et Tchernia (A), le tonnage maximum..., Op.cit, p237.
- 14-Pomey (P) et Tchernia (A), le tonnage..., op.cit, p250.
- 15-Strabon, Géographie..., op.cit, III, 144.
- 16-Pomey (P), l'Art de la navigation..op.cit, p100.
- 17-Duval (M.P.M), La forme des navires romains d'après la mosaïque d'Althiburus, in, M.E.F.R.A, 1949, p119-149.
- 18- شارن (شافية)، تجارة الجزائر (نوميديا وموريطانيا القيصرية) خلال فترتي الممالك النوميديية والاحتلال الروماني، من القرن الثالث قبل الميلاد إلى الثالث ميلادي، الجزائر، مؤسسة كنوز الحكمة للنشر والتوزيع، الجزء الثاني، 2015، ص116.
- 19-Bedon (Robert), les phares dans l'antiquité, in, Archeologia, 231, 1988, p54-66.
- 20-Suétone, vie des Douze césars, traduction de : M.Baudemer, Paris, les belles lettres, le chevalier, 1845, vie de Tibère, 74, 2.
- 21-Vitruve, De l'architecture, traduction en Français de : CH.L. Maufras, Paris, Panckouke, 1848, p5, 12.
- 22-Reddé (Michel), Mare Nostrum, in, B.E.F.A.R, 260, 1986, p150.
- 23-Strabon, géographie traduit par françois lassère paris les belles lettres.1966.V, 3,5.
- 24-Tchernia (André), les Romains et le commerce, Naples, centre Jean Bérard (CNRS), 2011, p271.
- 25-Strabon, géographie...op.cit, 5, 3-5.
- 26-Dion Cassius, Histoire Romaine, traduction de : E.Gros, Paris, Firmin Didot éditeur, 1866, 60, 11.
- 27-(Felix), Dictionnaire latin-Français, Paris, Hachette, 1934, p908 (ordo-libertinorum).
- 28-Tran (Nocolas), les status de travail des esclaves et des affranchis dans les grands ports du monde romain (1<sup>er</sup> Siècle AV-J-C au IIe siècles après J-C) in, Annales-histoire-sciences sociales, 68, 2014, p999-1025 (S.p.1006).
- 29-Salluste, Guerre de Jugurtha, traduction de : Français Richard, Paris Garnier Flammarion, 1968, LXVI.
- 30-Virlouvet (Catherine), les métiers du port, les saccarii, dockers du mande romain, in, B.A.R, 2467, Archoeapress, Oxford, 2013, p08-09.
- 31-Vitruve, de l'architecture..op.cit, p10.
- 32-Pomey (P) et Tequrnia (A), Le tonnage maximum des navires de commerce romains, in, Archalonantica, 2.1978, p250.
- 33-Petit (Paul), Le haut- empire (27 avant J.C-161 après J.C), Paris, Seuil, 1974, p123.

- 34-Texier (M), Mémoire sur les ports situés à l'embouchure du tibre ; le port de Trajan, in, CRAI, 1857, p100.
- 35-Grevasoni (Cabeillac), Ostie et le blé au IIe siècle après J.C, in, Actes du colloque sur le ravitaillement en blé de Rome et des centres urbains dès débuts de la république jusqu'au haut-empire, Naples, Rome, 1994, pp47-60.
- 36-Villaverde Vega (Noé), Comercio marítimo y crisis del siglo III en el « Circulo des Estrecho » sus repercusiones en Mauretania Tingitania, in Actes du Ve colloque international d'Avignon, 1990, Paris, 1992, pp333-347.
- 37-Camps (Gabriel), Massinissa, Op.cit, p86.
- 38-Plin l'ancien, Histoire.Naturelle, traduit par. Jacques andré.paris.les belles lettres.1960.XV, 2.
- 39-Dion Cassius.Histoire romaine.op-cit. LX1, 21
- 40-Salluste, Guerre de Jugurtha, traduction de : Français Richard, Paris Garnier Flammarion, 1968, LXVI.
- 41-Plin L'Ancien , H.N,op-cit. XV,1.
- 42-Augustin (Saint), Les confessions, traduction de Arnauld d'andilly, Paris, Garnier Frères, 1865, I, 3 - 6.
- 43-Plin l'Ancien, H.N,op-cit. XV,5.
- 44- Grenier (J-Y), l'économie d'ancien régime, un monde de l'échange et l'incertitude, Paris, Albin-Michel, 1996, p307-315.
- 45 -Hérodote, histoire traduit par phillipe-Ernest legrand. paris les belles letters.1960, IV, 198.
- 46 -Gsell (St), Histoire.Ancienne de l'Afrique du.Nord, paris.hachette.1913.I, pp 235-256 ; IV.
- 47-Desanges (Jéhane), Rome et la conquête du monde méditerranéen du 264 au 27 AV-J.C (02 vols) Paris P.U.F, Clio, 1977-1978, tome 1, p65.
- 48-Diodore de Sicile, Bibliothèque historique, traduction en Français de : F.Hoefler, Paris, 3e édition, Old Father, 1967, XXXII, 16.
- 49 -رستوفتريف (م)، تاريخ الإمبراطورية الرومانية الاقتصادية والاجتماعي، ترجمة زكي علي، القاهرة، دار النهضة العربية، 1957، ص382.
- 50 قنطر (محمد حسين)، يوغرطة من ملوك شمال إفريقيا وإيطاليا، تونس، الدار التونسية للنشر، 1970، ص.99
- 51 -Pomey (Patrice) et tchernia (A), le tonnage maximum, Op.cit, p233.
- 52-Virlouvet (Catherine), l'Approvvigionamento di Roma imperiale Rome, Carocci, 2000, p122-125.
- 53 Annona, in Daremberg (ch) et Saglio (E), Dictionnaire des antiquités grecques et romaines, 5 tomes, Paris, Hachette, 1926, p274.
- 54- Tite live, histoire romaine texte traduit par gaston baillet. Paris les belles lettres 1998.XXII, 21,5 .

- 55- Tchernia (André), Le vin de l'Italie romaine, Essai d'histoire économique d'après les amphores, 1986, in, B.E.F.R.A, 261, 1986, p221-232.
- 56- Revilla Calvo (V), les amphores africaines dès le IIe et IIIe siècles du monte testaccio Rome, in A.Mrabet, et J.Remesal Rodrigues, in Africa et Hispania ; études sur l'huile africaine, Barcelona, Université de Barcelone Instrumenta, 25, 2007, p269-297.
- 57- Tchernia (A), le vin de l'Italie..., Op.cit, p74-83.
- 58- Finley (M-I), les statuts servilles en Grèce antique, Paris, la découverte, 1984, p216-218.
- 59-Fredouille (J.C), Dictionnaire de la civilisation grecque et romaine, Paris, Larousse, 1968, p113-114.
- 60- Finely (M.I), Le commerce des esclaves dans l'antiquité : la mer noire et les pays du Danube, Paris la découverte, 1984, p220-233.
- 61- حسن فرج (توفيق)، القانون الروماني، بيروت، الدار الجامعية للطباعة والنشر، 1985، ص151-150.
- 62- الكاتب سترابون (Strabon) يفسر حملة تراقيا (Thrace) وذلك لحاجة الرومان للعبيد. أنظر: Strabon, géographie, XII, 2-4.
- 63 Finely (M-I), art, cit, 1984, p216-217.
- 64- Strabon, Géographie, XIV, 5, 2.
- 65-Tam (W.W), la civilisation Hellénistique, Paris, Payot, 1923, p88.