

**إنشاء و تطور المرافق الأساسية
للتجارة الرومانية في المغرب
خلال العهد الأمبراطوري الأول**

آسيا مسعودي بوعجيمي
مكلفة بالدروس معهد إقتصاد المكتبات
جامعة الجزائر

إنشاء وتطور المرافق الأساسية للتجارة الرومانية في المغرب خلال العهد الأمبراطوري الأول

آسيا مسعودي بوعجيمي
مكلفة بالدروس معهد إقتصاد المكتبات
جامعة الجزائر



تخذ الوجود الروماني في المغرب القديم مظهرا إقتصاديا واضحا. إذ سخر الرومان الأرض والسكان لخدمة مصالحهم الإقتصادية المتمثلة أساسا في تلبية حاجاتهم الغذائية المتزايدة بمرور الزمن، خاصة وأن الزراعة بايطاليا عرفت ركودا كبيرا نتيجة الحروب المتعددة التي عرفتها المنطقة كحروب الوحدة والحروب البونية والحروب الأهلية. ضف إلى ذلك تقلص المساحات المزروعة إذ شيد عليها أصحابها قصورا فخمة واحاطوها بحدائق الإستجمام والنزهة.

كما أدى تشغيل العبيد في الأراضي عوض الفلاحين الى ضعف الإنتاج (1). كما أن السياسة الرومانية المتمثلة في توزيع بعض المنتوجات الزراعية وأهمها القمح (2) على جماهير روما الفقيرة قد زادت من

1- لمزيد من المعلومات حول الأوضاع الزراعية في ايطاليا أنظر: Bloch (G), la République Romaine, les conflits politiques et sociaux, Paris, 1913, p. 73, janvier ; La croix (F), "Afrique Ancienne", in Revue Africaine, 13^e année, n 149 1969

2- وابتداء من القرن الثاني الميلادي استبدل القمح بالحيز، وكان يوزع بروما، كما اتسعت شبكة التوزيع لتشمل الزيت واللحم والحمر. ولمزيد من الإيضاحات حول هذه الظاهرة- والتي عرفت باسم الأنونة (Annona) وتنظيمها أنظر: Cagnat (R), "L'Annona d'Afrique", extrait des mémoires de l'Académie des Inscriptions - et Belles Lettres, T. XL, Paris, 1915. ; Homo (L), Le siècle d'or de l'Empire Romain, Paris, 1947, p. 362 ; Waltzing (J.P.), Etude historique sur les corporations professionnelles chez les Romains depuis les origines jusqu'à la chute de l'Empire d'Occident, T. 1er, Louvain, 1896, p. 20 et ss ; Serrigny (D), Droit public et administratif romain ou institutions politiques, administratives et sociales de l'Empire Romain du IV^e au VI^e siècle (de Constantin à Justinien), T. 1er, Paris, MDCCLXII, p. 260.

حدة هذا النقص، فجعلت السلطات الرومانية من المغرب القديم سوقا تجلب منه المواد الغذائية الضرورية للسكان في إيطاليا عامة وفي روما خاصة. ولضمان وصول هذه المواد وفر الحكام شروط النقل والتخزين المتمثلة في شبكة الطرق، المخازن والموانئ..

شبكة الطرق :

إهتم الأباطرة الرومان بشق الطرق في المغرب القديم وإيطاليا. فالطرق البرية كانت من أهم الوسائل لوصول المنتوجات من مناطق إنتاجها الى 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 المسؤولون وصول البضائع الى الأماكن المحددة.

تعددت أنواع الطرق في العهد الروماني وتنوعت قيمتها بحسب الدور الذي كانت تلعبه، سواء كان ذلك على الصعيد العسكري أو الإقتصادي من أهمها الطرق العامة (Viae publicae) الطرق العسكرية (Viae militares) الطرق الخاصة (Viae privatae) والطرق التي شقت في الأرياف (Viae agraria) ويرى بعض الباحثين أن الرومان أخذوا عن القرطاجيين فن شق وإصلاح الطرق أما البعض الآخر فيرجع ذلك الى اللاتروسك نظرا للآثار التي عشر عليها في إيطاليا والتي تعود الى الفترة التي سبقت العهد الروماني فلم يبق الرومان إلا بتطوير الأساليب الاتروسكية بعد أن اطلعوا على منجزات الأمم الأخرى (3).

1- الطرق المغربية :

كان الهدف في البداية من شق الطرق في هذه المنطقة، خدمة للأغراض العسكرية، ولكن بمرور الزمن أخذت هذه الطرق مظهرا إقتصاديا، يتمثل في اتصال أو ربط مناطق الإنتاج بالموانئ، مما ساعد على إقامة حركة تجارية نشيطة. وعدم وجود شبكة من الطرق المائية تساعد على نقل المنتوجات المختلفة أدى الى بروز أهمية الطرق البرية وانتشارها (4).

والطرق التي أنشئت في المغرب قديمة تعود الى الفترة التي سبقت الوجود الروماني، فالقرطاجيون عملوا على اتصال مختلف محطاتهم ببعضها البعض بواسطة شبكة من الطرق، تمر عبر الغابات والتلال، ربطت بين قرطاجة و طنجة، ومنها تفرعت طرق تمر عبر الغابات والتلال، ربطت بين قرطاجة و طنجة.

(3) Daremberg (Ch), Saglio (E), Dictionnaire des Antiquités grecques et romaines, T. V, Paris, Hachette, 1926, pp. 282-283.

(4) Salama (P), Les voies romaines de l'Afrique du nord, Alger, 1951, p. 30.

ومنها تفرعت طرق داخلية سهلت للتجار الوصول الى الأسواق المتعددة مثل كيرتا وأوزيا. وازدادت أهمية الطرق في العهد الروماني وتنوعت قيمتها بمرور الزمن وفقا لمتطلبات الأمبراطورية الرومانية. فأولى هذه الشبكات ربطت بين تبسة (Theveste) وقابس (Tacapae) وكانت مهمتها الرئيسية تسهيل تحرك الفرقة الثالثة الأوغسطية -المستقرة في تبسة- لمنع القبائل البدوية مثل الجيتول (Les Getules) والجرامنت (Les Garamantes) من التوغل في المدن (5). والأمثلة عن الطرق العسكرية كثيرة سايرت سياسة التوغل الروماني في المنطقة والبحث عن ضمان الأمن. (6).

غير أن هذه الطرق ذات الطابع العسكري، ما فتئت وأن إستعملت لأغراض اقتصادية كإيصال المنتجات إلى الموانئ المختلفة (7). فأصبح انشاء الطرق ضمن التخطيط الإقتصادي للسلطات الرومانية، وأكدت لنا الآثار صحة هذه الفكرة إذ عثر على أسماء الأباطرة منقوشة على نصب الطرق الرئيسية وحتى الثانوية منها، خاصة إذا كانت هذه الأخيرة تلعب دورا استراتيجيا (8).

لمجد الطرق ذات ارتباط وثيق بالموانئ والمناطق المنتجة :

فميناء عنابة (Hippo Regius) كان يستقبل بواسطة الطريق المؤدي الى تبسة زيوت منطقة قسنطينة ومداوروش (Madauros) (9). أما ميناء بنزرت (Hippo Diarrhytus) فكان يستقبل منتجات متنوعة كالقمح والزيت بواسطة الطريق الذي كان يربطه بباجة (Vaga) ولتسهيل نقل رخام منطقة شمتو (Simitthu) الى إيطاليا، انشأ الأمبراطور هادر ينوس (Hadrianus) في سنة 129م طريقا ربط بين هذه المنطقة وميناء تبركة (Thabarca) بلغ طوله 65 كلم (12). كما تم إيصال موانئ قابس، طرابلس (Oea) ولبدة (Leptismagna) بطرق صحراوية كانت مستعملة منذ العصر القرطاجي من طرف القوافل. ولم يستغلها الرومان الا بعد سيطرتهم الكلية على قبائل الجيتول والجرامنت و ذلك منذ القرن (الثاني ميلادي). ودعمت هذه الطرق بمراكز عسكرية من أهم بوجم (Boudjem) وغدامس (Cadamus) والتي أنشأها على التوالي كل من سبتيموس سفروس (Septimus Severus) وسفروس الكسندروس (Severus Alexandrus) (13) ومن أهم هذه الطرق الصحراوية الطريق الواصل بين مختلف الموانئ المذكورة

(5) Von Hagen (W), Les voies romaines, 1967, p. 169.

(6) لويد من المعلومات حول الطرق العسكرية، أنظر: Salama (P), Op. Cit. pp. 24-25 ; Chevalier (R), Les voies romaines, Coll. V, Paris, 1972, p. 170.

(7) Armand (L), L'occident romain, Paris. 1960, p. 410.

(8) Cat (E), Essai sur la frontière romaine de la Maurétanie Césarienne, Paris, 1891, pp. 268-269.

(9) Salama (P), Op. Cit., p. 43.

(10) Toutain (J), Les cités romaines de la Tunisie, Essai sur l'Histoire de la colonisation romaine de l'Afrique du nord, Paris, 1896, p. 139.

(11) Salama (P) ; Op. Cit., p. 44.

(12) Von Hagen (W), Op. Cit., p. 80.

(13) Toutain (J), Op. Cit., p. 140.

ومنطقة فزان، وكانت تنقل عبره منتوجات وسط افريقيا كالعاج والذهب والعبيد (14) كما كان ميناء سبراتة (Sabratha) من أهم مراكز تصريف المنتوجات الصحراوية بفضل الطريق الذي ربطه ببغدامس.

-2 الطرق الإيطالية :

عرفت الطرق الإيطالية نفس الإهتمام لتسهيل وصول البضائع الى الأسواق، اذ تم انشاء ابتداء من الموانيء طرقا خاصة لتسهيل هذه العملية، فقد تم ايصال ميناء أوستيا (Ostia) (15) بمدينة روما بخط عرف بطريق أوستيا (Via Ostiensis) كما تم ايصال مينائي ترجانوس (Trajanus) وكلودويوس (Claudius) بالضفة المقابلة لنهر التيبير بطريق اطلق عليه إسم طريق الميناء (Via Portuensis) (16).

المخازن :

أنشئت على طول الطرق وفي الموانيء مخازن عديدة لحفظ البضائع والمنتوجات في انتظار شحنها نحو الموانيء والأسواق. وكانت هذه المخازن خصوصية أوتابعة للدولة، خاصة منها المتعلقة بمصلحة التميمون. ألحق بالمخازن عمال كانوا يسهرون على حماية البضائع وتقدير الكميات التي كانت تدخل أو تخرج منها.

ومن أهم الأمثلة على المخازن التي وجدت في المغرب القديم ماتبقى من آثار عشر عليها في منطقة جميلة (Cuicul) كانت هذه المخازن تابعة للبلدية ولكنها وضعت تحت تصرف مصلحة التميمون ولهذا الغرض ألحق بها مكتب خاص بالموظف المسؤول على مراقبة وصول المنتوجات وتوزيعها. (17) ومجد الإشارة الى أن مختلف المنتوجات الزراعية كانت تصل الى المخازن أما على يد التجار الذين يشترونها من الأهالي أو عن طريق الضرائب العينية -خاصة القمح- التي كان يقدمها السكان الى السلطات، وكانوا يوصلونها بانفسهم الى المخازن سواء تلك التي كانت توجد في الداخل أو في الموانيء (18). كما أنشئت بإيطاليا مخازن عديدة لنفس الغرض، أهمها تلك التي أقيمت على ضفة نهر التيبير وقد أوصلت المخازن بهذا الأخير بواسطة سلالم تقع بالقرب من المكان الذي ترسو فيه السفن (19).

(14) Salama (P), Op. Cit., p. 44.

(15) أنظر الجزء الخاص بالموانيء الإيطالية.

(16) لمزيد من المعلومات حول التطور التاريخي لانشاء الطرق في ايطاليا وأهمها أنظر: -

Daremborg (Ch), Saglio (E), Op. Cit., T.V., p. 59 ; Chevalier (R), Op. Cit., p. 150. ; Von Hagen (W), Op. Cit., p. 273.

(17) لمزيد من الايضاحات حول مخازن جميلة أنظر: "Les greniers publics de Djemila" (Cuicul)", in Revue Africaine, 1933, p. 260.

(18) Cagnat (R), L'armée romaine et l'occupation militaire sous les Empereurs, paris, MDCCCXLII, pp. 385-386.

(19) لمزيد من المعلومات حول المخازن في ايطاليا، أنظر: -

Daremborg (Ch), Saglio (E), Op. Cit. T. III, 3ème partie, p. 268 et ss.

اختلفت رتب ومناصب مدبري المخازن عبر العصور، ففي العهد الجمهوري كانت الإدارة أو المسؤولية في يد الإيديلس (Aediles) (20) ثم انتقلت شيئا فشيئا الى أن أصبحت في يد حاكم المدينة (Praefectus Urbi) وكانت مهمة هذا الأخير تتمثل - حسب مااستنتجه الباحثون من نص يعود الى سنة 364م- في السهر على أمن المخزن وإبقاءه في حالة جيدة والمحافظة على البضائع. والحق بالمخزن عدة أشخاص لمساعدة هذا المسؤول من بينهم الكيالين (Mensores) الذين كانوا يقدرون كميات البضائع التي كانت تدخل وتخرج من المخزن، بالإضافة الى ناقلي البضائع، سواء كان هؤلاء من الذين يفرغونها من السفينة (Saccarii) أو الذين يحملونها الى المخزن (Catabolensis) (21)

الموانئ :

لعبت السفن دورا رئيسيا في العلاقات التجارية بين إيطاليا والمغرب القديم خلال الحكم الروماني. فكل البضائع الموجهة الى إيطاليا كانت تنقل بواسطة السفينة ولتشجيع بناء السفن ذات الحمولة الكبيرة منح الحكام أصحابها عدة إمتيازات منذ القرن (الأول ميلادي) (22).

كما إهتم الأباطرة بإنشاء وترميم الموانئ في المغرب القديم وإيطاليا وزودوها بكل المرافق الضرورية لحماية السفن عند الإرساء أو نقل وتفريغ البضائع كالأحواض والكاسرات والارصفة، كما ألحقت بالموانئ مكاتب للتجار ومختلف النقابات والتجمعات المهنية لتسهيل عملية المبادلات.

1- الموانئ المغربية :

عرف ساحل المغرب القديم منذ القرن 12 ق.م وجود محطات تجارية قام بإنشائها الفنيقيون في اطار توسعاتهم في الحوض الغربي من البحر الأبيض المتوسط، من أهمها أو تيكة (Utica) لبدة (Leptis Magna) وسوس (Hadrametum) (23). ولكن أهم هذه المحطات كانت قرطاجنة (Carthago) التي لعبت دورا كبيرا في تاريخ المغرب القديم اذ استطاعت السيطرة على المستوطنات التي أنشأها الفنيقيون على ساحل شمال افريقيا كجاية (Saldae) قابس (Tacapae) رأس ديماس (Thapsus) تنس (Cartenae)

(20) بلغ عدد الإيديلس في البداية إثنين ثم أضيف لهما مساعدان من مهامها. قمين مدينة روما و مراقبة الأسواق وتنظيم الألعاب. Daremberg (Ch), Saglio (E), Op. Cit. T.III, 3ème partie, p. 268 et ss. - (21) Ibid. pp. 270-271.

(22) مثل ماحدث في عصر الأباطرة كلوديوس (Claudius) وماركوس أوليانوس (Marcus Aurelianus) أنظر:- Suetone, Vies des douze Césars, Textes établis et traduits par H. Ailloud, Paris, 1932, Claude XVIII. ; Rougé (J), Recherche sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain, Paris, 1966, p.298.

(23) لمزيد من المعلومات حول هذه المحطات، أنظر: محمد أبو المحاسن عصفور، المدن الفينيقية دار النهضة العربية، بيروت 1981، ص 62.54 وما بعدها.

Moscati (S), l'épopée des phéniciens, traduit de l'Italien par Carlo Salo et revu par P. Arcelin. 1971, p. 172 et ss.

ودلس (Rusuccuru) (24).

وآزادت أهمية الموانئ المغربية أثناء الإحتلال الروماني. نتيجة الدور الإقتصادي التي لعبته منطقة المغرب القديم في تزويد الأسواق الرومانية والاطالية بمختلف البضائع. فكان الإهتمام بالموانئ يدخل في إطار هذه السياسة فالجماعات التي كانت تعرفها روما من حين لآخر نظرا لتعطل السفن، مثل ماحدث في عهد الامبراطور كلوديوس - الذي كاد أن يقتل نتيجة لهذه الوضعية(25) - قد أخافت الحكام الرومان. وتفاديا لهذه المخاطر كان ضمان وصول التموين في وقته المحدد من إهتمامات السلطات.

ومما زاد من أهمية الموانئ المغربية قربها من المناطق الخصبة والغنية بالمنتجات الزراعية وسهولة تسويقها الى ايطاليا نتيجة شبكة الطرق التي أقامها الحكام الرومان، ومن أهم الموانئ التي لعبت هذا الدور ميناء عنابة (Hippo Regius) ميناء سوس (Hadrametum) ميناء بجاية (Saldae) ميناء تيبازة (Tipasa) ميناء شرشال (IOL Caesaria) وميناء سكيكدة (Rusicadae) وجل هذه الموانئ كان تصدر منتجات المناطق المحيطة بها كالقمح والزيت(26).

وظل ميناء قرطاج المركز الرئيسي لهذه العملية التجارية، فقد بلغت كمية القمح المصدرة الى روما في عهد الامبراطورية نيرون (Neron) 4/3 الكمية الموجهة الى هذه المنطقة. كما عرف هذا الميناء كذلك تصريف منتجات أخرى كالزيت والمنتجات الصحراوية (27).

2- الموانئ الايطالية :

من الموانئ الايطالية التي لعبت دورا كبيرا في استقبال المنتجات الآتية من المغرب- خاصة -ميناء أوستيا وبوزولس .

ميناء أوستيا :

قام الحكام الرومان بعدة محاولات لانشاء ميناء في منطقة أوستيا باءت كلها بالفشل (28). ولم

(24) Julien (Ch. A), Histoire de l'Afrique du nord, des origines à la conquête arabe. T.I, SNED, 1978, p. 80.

(25) Suetone, Op. Cit., Claude XVIII.

(26) Le Coq (A), "Le commerce de l'Afrique romaine", in Société de Géographie et d'Archéologie de la province d'Oran. T.XXXII, 1912, pp. 314-315. ; Salama (P), Op. Cit. pp. 43-48. ; Sempere (H), Les ports et la vie maritime dans l'Afrique du nord, Alger, 1957, pp. et ss. 172

(27) Rougé (J), Op. Cit. p. 123. ; Carton, "Note sur la topographie des ports de Carthage", in Comptes rendus de l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres, 1910, pp. 630-631. ; Baradez (J), "Le port marchand de Carthage", in Comptes rendus de l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres, 1954, pp. 290-300. ; Picard (Ch), Carthage, Paris, 1954, pp. 27-29

(28) كانت هذه المحاولات على يد بولبيوس قيصر وأغسطس، أنظر:- Plutarque, La vie des hommes illustres, Texte établi et traduit par R. Flacelière et E. - Chambry, Paris, 1975, T. IX, Alexandre-César, 58, 8, 10.

يتحقق هذا المشروع الا في عهد الامبراطور كلوديوس. فالمجاعة التي وقعت في عهده أدت به الى الاسراع في بناء ميناء يسهل وصول التموين. (29).

عرف ميناء أوستياطوال القرن الثاني والمنتصف الأول من القرن الثالث الميلادي راجا وانتعاشا كبيرين، فكان مخزنا للسلع الغذائية كالحبوب، الى جانب الرخام والأخشاب الآتية من مختلف ولايات الأمبراطورية الرومانية (30). ولتسهيل وصول المنتوجات إلى الأسواق زود الميناء بطرق عريضة لمرور العربات، كما احيطت هذه الطرق بأروقة ومستودعات لتخزين بضائع مصلحة التموين المخصصة لسكان روما. وأمام تزايد كميات البضائع التي كانت تصل الى الميناء، تم توسيع الأرصفة المخصصة للتفريغ والتخزين، وهذا منذ عهد الامبراطور كومودوس (Commodus) (31).

كما خصصت بعض البنايات لتجمعات مهنية (32). تنوعت مناصب المسؤولين عن ميناء أوستيا بمرور الزمن وازدهار الحركة التجارية، ولكنهم كانوا يقومون بنفس المهام تقريبا والمتثلة في السهر على أمن الميناء والسير الحسن لعملية التموين (33)

ميناء بوزولس :

عرف ميناء بوزولس- الواقع على ساحل كامبانيا -ازدهارا تجاريا كبيرا، ولعب دورا هاما في تزويد ايطاليا بالمواد الغذائية خاصة تلك الآتية من المغرب، حيث تم العثور على مجموعة كبيرة من النقوش تؤكد وجود علاقة تجارية بين ميناء بوزولس وميناء سكيكدة (34).

(29) Suetone, Op. Cit., Claude. XX.

لزيد من المعلومات حول ميناء أوستيا أنظر:-

Cagnat (R), "Commerce et propagation des religions dans le monde romain", Conférence faite au musée Guinet, Paris, 1909, p. 160, ; Texier (M), "Mémoire sur les ports situés à l'embouchure du Tibre : le port de Claude, le port de Tragan", in C.R.A.I., 1857 ; Carcopino (J), Ostie, Paris, 1929 ; Casson (L), Les marins dans l'Antiquité : explorateurs et combattants sur la Méditerranée d'autrefois. Textes français de Lilly Galhi Kahil, paris, 1961, p. 263.

(30) Carcopino (J), Op. Cit., p. 10.

(31) Lamosse (M), Histoire du commerce.- T.I. Le commerce de l'ancien monde jusqu'à la fin du XIème siècle. Copyright. 1950. p. 135.

(32) إن معظم العمال في الأمبراطورية الرومانية كانوا منخرطين في تجمعات أو جمعيات مهنية حسب المهنة التي كانوا يمارسونها في أغلب الأحيان، ولا تعلم بالتحديد متى ظهرت هذه التجمعات ولماذا؟ ولكن من المرجح أن العمال انخرطوا فيها بحثا عن القوة. فكل الحرفيين كانوا ينتمون الى شريحة إجتماعية ضعيفة محرومة من المساهمة في الحياة السياسية والعسكرية (في بداية تاريخ مدينة روما). فتكون هذه الجمعيات أعطاهم الإحساس بالانتماء الى هيئة معينة، يختارون رؤسائهم وعقيدتهم بكل حرية. رغم أن الدولة كانت تتدخل في تشكيل الجمعيات المهنية- إذ كانت تمنع تلك التجمعات التي تشكل خطرا على الحكم -إلا أن النظام الداخلي لم يكن يهملها. إذ كان الأعضاء أحرارا في اختيار قوانينهم. وابتداء من حكم

سبتوس سفروس أصبح الإخراط إجباري ووراثي ينتقل من الأب الى الإبن. لزيد من المعلومات أنظر:-

Waltzing (J.P.), Op. Cit. pp. 66 et ss ; De Lassus (Ch), La personnalité civile des sociétés et des associations en droit romain, Dunckerque, 1892, p. 20.

(33) لزيد من المعلومات حول هذه المناصب أنظر: Rougé (J), Op. Cit. pp. 202-203. ; Dubois (Ch), Pouzsoles antiques, Histoire et topographie, Paris, 1907. p. 113.

لزيد من الإيضاحات حول ميناء بوزولس أنظر:-

Dubois (Ch), Op. Cit. pp. 249 et ss ; Daremberg (Ch), Saglio (E), Op. Cit. T. III, - 2ème partie, p. 1783. ; Le coq (A), Op. Cit. pp. 314-315.

ونستنتج من هذا أن السياسة الرومانية في المغرب كانت مرآة للظروف التي عرفتھا إيطاليا خاصة الاقتصادية منها. فحاجة روما الى المواد الغذائية الضرورية، نتيجة النقص في الإنتاج، جعل حكامها يطبقون في المغرب القديم سياسة حكيمة لتأمين وصول البضائع الى روما بصفة خاصة، وتلبية حاجات السكان، ولما كانت المنتوجات تنقل الى إيطاليا بواسطة البحر، كان من الضروري الاهتمام بالطرق والمواني- لتسهيل وصول البضائع الى مراكز التصدير أو الأسواق سواء في المغرب أو إيطاليا.