

عمال النقل وأوضاعهم المهنية

بمقاطعتي إفريقيا البروقنصلية وموريطانيا القيصرية (27ق.م-284م)

**Transport workers and their occupational status in the
provinces of Africa Proconsularis and Mauretania Césarea.
(27B.C-284A .D)**

ط.د. بخضرة عبدالقادر¹ ♦ علي محمد²

مخبر الدراسات التاريخية والأثرية بشمال إفريقيا، جامعة ابن خلدون – تيارت

¹ bekhadaabdelkader@gmail.com

² m.alili99@yahoo.fr

تاريخ الإرسال: 2021/05/25 تاريخ القبول: 2021/12/03 تاريخ النشر: 2022/01/31

المخلص باللغة العربية:

تهدف هذه الدراسة إلى التطرق لدور عمال النقل بمقاطعتي إفريقيا البروقنصلية وموريطانيا القيصرية في نشاط النقل، وظروفهم المهنية حسب كل فئة من ملاك وسائل النقل بنوعيتها، والناقلون لتلك الوسائل والحمالين، ودور السلطات الرومانية في تنظيم نشاطهم من خلال مراقبتهم من جهة ومراقبتهم من جهة أخرى في عملهم . إن هذه الفئة الاجتماعية التي عملت في مجال النقل، قد اختلفت وضعيتهم المهنية والاجتماعية حسب مراتبهم فمنهم من عاش حياة الرفاهية خاصة مع بداية التواجد الروماني كملاك السفن، ومنهم من عانى من مشقة العمل و صعوباته كالناقلين والحمالين، وهذا راجع لنوعية الطرق ووسائل النقل و حمولاتها، وتعامل السلطات الرومانية اتجاه أولئك الناقلون المنتمين للمقاطعتين خلال العهد الإمبراطوري الأعلى. الكلمات المفتاحية: النقل؛ إفريقيا البروقنصلية؛ موريطانيا القيصرية ؛ ملاك وسائل النقل؛ الناقلون.

Abstract: This study aims to address the role of transport workers in the two provinces of Africa, the Proconsulari And Mauretania Caesarea in the transport activity, and their professional conditions according to each category of owners of both types of means of transport, and the carriers of those means and porters, and the role of the Romanian

♦ المؤلف المرسل

authorities in organizing their activity by accompanying them on the one hand and monitoring them on the other hand in their work.

This social group that worked in the field of transport, their status differed Professional and social according to their ranks, some of them lived a life of luxury, especially with the beginning of the Roman presence as ship owners, and some of them suffered from the hardship and difficulties of work as transporters and porters, and this is due to the quality of roads and means of transport and their loads, and the Roman authorities dealt with those carriers belonging to the two provinces during the higher imperial era.

Keywords: Transport; Africa Proconsularis; Mauretania Césaria ; Owners of transport; transporters.

مقدمة:

شغل سكان مقاطعتي إفريقيا البروقنصلية وموريطانيا القيصرية إبان العصر الروماني الكثير من المهن الاقتصادية التي تشكلت في جمعيات ، ومنحت روما امتيازات لهم ، كما فرضت عليهم قوانين وتم تكليفهم بأعمال متعددة ، ومن بين تلك المهن نتحدث عن عمال نشاط النقل بهذه المقاطعة من ملاك وسائل النقل والناقلون والحمالين وتعددت مهامهم ، ولكن اتسمت هذه المهنة بالامتيازات و المخاطر في آن واحد.

ونظرا للأهمية التي يكتسبها الموضوع قمنا بتسليط الضوء على وضعية العاملين في مجال النقل بهذه المقاطعتين الإفريقيتين خلال التواجد الروماني ، وطبيعة عملهم وحالتهم المهنية، كما تطرقنا إلى تعامل الإدارة الرومانية مع هذه الفئة الاجتماعية، وانطلاقا من هذا الطرح تمحورت إشكالية الدراسة:

فيما تمثلت وضعية عمال النقل بمقاطعتي إفريقيا البروقنصلية وموريطانيا القيصرية خلال تلك الفترة؟ وما دور السلطات الرومانية في تنظيم النقل بالمقاطعتين؟
لدراسة هذا الموضوع اعتمدنا على المنهج الوصفي من أجل وصف الوضعية الاجتماعية والمهنية لعمال النقل من مزايا ومخاطر المهنة التي اندمجوا فيها، ودور الإدارة الرومانية في بسط قوانينها على حساب كل الوسائط المسخرة في النقل من بينها العاملون، الذين تم استغلالهم بشكل مكثف في النشاط من أجل خدمة مصلحة المستعمر الروماني.

1-1. **عمال النقل البري ووضعتهم المهنية:** أوكلت روما مجموعة من المهام لكل فئة من عمال النقل البري، بداية من ملاك حيوانات النقل، ثم الناقلون الذين استخدموا تلك الوسائل، وما اعترض طريقهم أثناء تأدية مهامهم، وأخيرا الحمالين الذين عانوا من مشقة العمل في نقل البضائع بريا :

1.1-ملاك دواب النقل:

كانت هناك جمعيات متمثلة في ملاك دواب النقل الذين يساهمون في منح حيواناتهم الموجهة للعمل في النقل البري لصالح الدولة ولوسائل أخرى، وبالرغم من أن التحدث عليهم كان فقط في بعض المقاطعات كمصر، إلا أنه وجدت منظمات من هذا النوع في بعض المدن في الإمبراطورية الرومانية¹، ففي قرطاج كان المنتجين الذين يسعون لخدمة جهاز الأنونة يلجؤون إلى الناقلين البريين الذين كانوا في منظمات تمتلك حيوانات النقل مثل تلك التي كانت معروفة في مصر².

وهؤلاء ملاك حيوانات النقل الذين كانت روما قد فرضت عليهم ضرائب لخدمة جهاز الأنونة الإفريقية، وبموجبها يجبر ملاك دواب النقل على تقديم الحيوانات (Animalum) مثل الأحصنة للدولة، حيث كان مربوا الخيول النوميديا يقدمون جواد واحد على كل كنتوريا (50هكتار) كلها لخدمة البريد العمومي (Crussus publics)³. وحسب رستوف تزف (Rostovtzeff) فإن تجهيز العربات ونقل المواد الزراعية إلى مكاتب الأنونة كانت جزء من الأعمال الشاقة التي كلف بها المنتجين طوال السنة، وبالتالي كان استخدام العربات أيضا قد أدى إلى إجبار المنتجين على تربية الحيوانات النقل وغيرها، وإن تعذر عليهم الأمر فيدفعون الأموال لصالح البريد، أما العاجزون عن ذلك عليهم بالقيام بأعمال قصرية لصاحب البريد⁴.

-الناقلين البريين:

لم تكن مهمة قيادة العربات مقصورة على الرجال فقط، بل ساهمت فيها النساء اللبيبات⁵، واستمرت خلال العهد الروماني حيث أن عربة البتورتيوم (petortium) ذات أربع عجلات كانت تستخدمها النساء⁶، أما بقية العربات الأخرى كانت تقاد من طرف

1-م.رستوف تزف، تاريخ الإمبراطورية الرومانية الاجتماعي والاقتصادي، ج1، تز: زكي علي ومحمد سليم، مكتبة النهضة المصرية، مصر، 1957، ص222.

2-Stéphanie Guedon, le voyage dans l'Afrique romain, de Bocard , paris,2010,p245.

3-محمد البشير شنيبي، نوميديا و الإمبراطورية الرومانية (تحولات اقتصادية و إجتماعية في ظل الإحتلال)، مؤسسة كنوز الحكمة، الجزائر، 2012، ص176.

4-Rostovtzeff(M),the Social and economy History of Roman Empire , oxford, 1966 ,p145.

5-شافية شارن، تجارة الجزائر (نوميديا و موريطانيا القبرصية خلال فترتي الممالك النوميديا والاحتلال الروماني) ق3-م3، مؤسسة كنوز الحكمة للنشر والتوزيع، 2015، ص449.

الرجال منها عربية الكاوركا بحيث يوجد بها مقعدين في الخلف والسائق يجلس في مقدمة العربية ، وفي بعض الأحيان كان السائق يسير على قدميه بجانب الخيول⁷.
لكن يذكر شارل جيلبار بيكار نقلا عن أبوليوس المداورشي (Apuliens) كانت هناك عوائق في قيادة العربات منها أن أرائكها لا تعوض غياب النواض، وكانت تحمل بضائع ثقيلة عن العربية، وتسير على طرق مهترئة التي تتسبب في حدوث ارتجاج في العجلات ، وهذا راجع إلى أكوام الحجارة والأخاديد التي تحدثها الأمطار في السهول ومنحدرات التلال ، ولمجابهة تلك العوائق كان يستدعي ذلك استخدام الحصان الإفريقي الذي يتميز بالسرعة والتحمل⁸.

و ذكر سترابون (Strabon) أن الليبيون قد جعلوا خيولهم مطوعة من خلال قيادتها بالعصى ، وترتدي تلك الخيول الطوق المصنوع من الخشب وأحيانا كان النوميدي يمتطون الخيل دون سروج⁹ ، وفي حالة رغبتهم ب التمتع بالراحة لم يكن الأمر يتطلب السرعة كان لابد من استعمال سروج مريحة ثم التوقف للاستراحة في نهاية كل مرحلة ، لكن الرومان كانوا لا يعرفون إلا طريقة واحدة في إقران الأحصنة بطوق مرن على صدر الحصان ليربط بالنير، وبسهم نحو العربية أوفي حالة نادرة بمحمل ، لكن الجهد المبذول عند جر العربات كان يتسبب في الضغط على عروق جواد الجر إلى درجة الكبس على أنفاسه ، ضف إلى ذلك كانت القوانين تنص على أنه لا يمكن للعربات القديمة أن تتحمل فوق 500كغ ، وبهذا كان يتم تعويض الحيوان بالإنسان للجر فكانت العبودية من الضروريات¹⁰.

ويشار إلى أن الرومان لم يعتمدوا لجر العربات فقط على الحيوانات، وإنما سخر العبيد لهذه المهمة الشاقة ، وبالرغم ما تميز به النقل من انضباط وتنظيم ، لكن اعترضت النقل البري جملة من المشاكل والأخطار الطبيعية والبشرية خاصة وعورة التضاريس خاصة في بعض مناطق نوميديا و موريطانيا القيصرية التي صعب على الرومان بفتح

6- malliot(J), Recherche sur les costumes les Mœurs et les usages religieux , civils et militaire,t1,costulme de romains, imprimerie de droit l'aine ,paris,1804, p 322.

7-Ramée (D),La Locomotion- Histoire des chars carssose omnilius et voiture de tous genres-, Amyot éditeur ,paris,1856,p23.

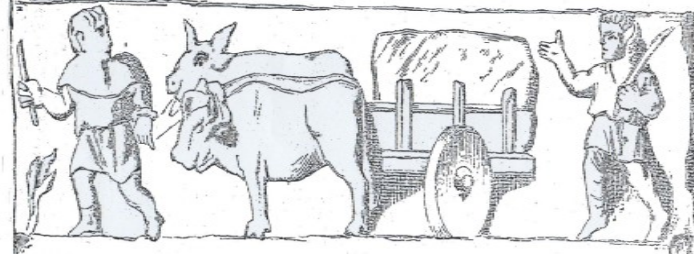
8- جيلبار شارل بيكار، حضارة شمال إفريقيا خلال الفترة الرومانية، تر: محمد العربي عقون، دار المثقف، الجزائر، 2020، ص 94.

9-Strabon, Géographie de strabon, XVII,3 , trad :Amédée Tardieu, libraire de Hachette ,paris,1817.

10-جيلبار شارل بيكار، المرجع السابق، ص95.

الطرق بها وتسبب ذلك في تعطيل سير العربات، ولما بات من الصعب تحديد حمولتها اضطرت بعض الجهات إلى الاستغناء عن العربة و الاعتماد على العبيد¹¹. وخلال عمليات النقل كان الناقلون يصطدمون في طرقهم بكمائن من قطاع الطرق خاصة عندما يتوقفون في محطات الاستراحة، وهي مشكلة حقيقية تتعلق بالسرقة التي انتشرت في الطرق الإفريقية¹²، خاصة الطرق التي شيدتها روما كانت تحتاج إلى حمايتها والدفاع عن عابريها، لأنها كان استخدامها في التنقلات ضروري وفي جميع الأوقات، ولكن إن كانت مفيدة للعربات، إلا أنه لم تكن مناسبة للحيوانات وراكبيها فقد كانوا يخشون هذه الطرق بسبب غياب حراس الطرق¹³.

خاصة الناقلون الذين يستخدمون العربات التي كانت تجرها الثيران، فهي بطيئة والأكثر من هذا محطات الإستراحة في الطرق كانت نادرة و اللصوص كثيرون¹⁴، والناقل الذي يستخدم الثيران كان دائما يمسك العصا بيده ليستعملها في قيادة الثيران لدفعها بمواصلة السير، وعلى ما يبدو كانت تلك الثيران ترفض المشي ومتعبة من مشقة العمل، ويتضح ذلك من خلال حركتها البطيئة¹⁵.



اللوحه رقم (01):عربة رومانية وسائقين يحملان عصا القيادة.

-باحمد السعيد رحماني، الأنونة في المغرب الروماني (الضرائب العينية على إنتاج القمح والزيتون) 146ق.م-235م، رسالة ماجستير في التاريخ القديم، قسم التاريخ، جامعة الجزائر، 2009/2008، ص 188.

11- شافية شارن، المرجع السابق، ص 453 454.

12-Stéphanie Guedon, Op.cit,p169.

13-M. Sartre, Le Haut empire romaine (les provinces et méditerrané orientale d'Auguste aux sèvres), Edition du seuil, paris, 1990,p83.

14-ويل ديورانت، قصة الحضارة، تر: محمد بدران، دار جيلاب للنشر، لبنان، 1988، ص 86.
15-قادوس عزت زكي حامد، تصوير الحياة اليومية من خلال فسيفساء شمال إفريقيا في العصر الروماني، مركز الدراسات البردية والنقوش، عين شمس، مصر، ع1، 2016، ص ص 205-236.

فبالرغم من تشييد شبكة الطرق في الموريطانيتين (القيصرية والطنجية) في ممرات آمنة وتم تطويرها، كما تم تدعيم الطرق بحراس ثابتون في المحطات الموجودة بها التي كانت بعيدة عن المدن، وذلك من أجل محاربة السلطة الرومانية للسرقة وتحقيق الأمن، إلا أنه لم يمنع ذلك هؤلاء الحراس الثابتون من هجمات السكان المحليين كالحادثة التي تعرض لها الحارس نونيوس داتوس (Nonius Datus) الذي جاء من لمباز المعروفة باسم تازولت (Lambaesis) برفقة مجموعة من الحراس، حيث هجم عليهم قطاع طرق في مكان ما بين ستيفيس (سطيف حاليا) وصالداي (Bougie) ووجد نفسه عاريا لكنه على قيد الحياة، فقد اشتهرت موريطانيا القيصرية كباقي المقاطعات بكثرة قطاع الطرق، واحتاجت روما إلى اختصاصيين في قمع قطاع الطرق¹⁶.

وبغض النظر عن الكوارث الطبيعية كالفيضانات وغيرها، كان الخطر الأسوأ من تلك المشكلة هي أعمال قطاع الطرق، ففي سنوات 147-148م أرسل الروماني مهندس هيدروليكي من الفيلق الأغمسطس الثالث من لامبيز إلى سالداتي (بوجي) لإصلاح قناة مائية تم بنائها تحت طريق وقام قطاع الطرق بتخريبها، كما قاموا بتجريد الطرق من مرافقها التي تم تدميرها¹⁷.

و طريق شرشال (Caesarea)-تيازة على سبيل المثال في عهد ألكسندر سيفيروس (Sévère Alexandre) (222-235م) لم يكن مزود بالحراس، حيث تم العثور على حصن واحد فقط به الذي يهدف إلى حماية النقل في الأماكن المهددة من طرف قطاع الطرق خاصة بالمناطق الداخلية¹⁸.

3.1-الحمالين و وضعيتهم المهنية:

هم من مستويات اجتماعية عدة، فمنهم الأحرار والمعتقون والعبيد، بل وكان من بينهم متخصصون في نقل نوعية معينة من الحيوانات ويظهر بأن الحمالين هم الشريحة الاجتماعية قد عاشت وضعية متردية، بالرغم من أنهم شكلوا بدورهم طرفا هاما في النقل، فمثلا نقل الحيوانات بدءا من اصطياد الوحوش إلى أماكن تصديرها، ولكن

16- Jean pierre Laporte, Notes sur les réseau de la Maurétanie césarienne ,université de Sousse, Tunisie, 2016,p250.

17.Pierre Salama, Cartes des routes et des cités de l'est Africa à la fin dans l'Antiquité, Berpols, Paris,2010,p45.

18.Pierre Salama, les Voies romains de l'Afrique du nord, imprimerie officielle du gouvernement générale, paris,2013,p34.

العملية لم تكن سهلة في عملية حمل الأثقال ، فقد حملوها فوق ظهورهم أو على اكتفهم أو الرفع بواسطة عصى طويلة وما ذلك من وسائل¹⁹ .

فكان نقل الحيوانات المأسورة والموجودة في القفص إلى مكانها بطرق مختلفة ، وتمر عبر مراحل بداية يصع الحماليين تلك الحيوانات بداخل الأقفاص ثم يتم حملها على العربات التي تجرها الثيران أو البغال ، ثم تنزل على أكتاف الحماليين اثنين أو أربع وأحيانا كان على الحماليين محاصرة بعض الحيوانات مثل الخنازير البرية تبقى محاصرة داخل الشبكة التي تم تقييدها به ، وعند وصولهم إلى القارب يتم تكبيل الحيوانات بسلاسل أو تقييدها ، لأن بعض الحيوانات التي يتم نقلها وتقييدها مختلفة تماما وفقا لأنواعها منها الخطيرة التي تتطلب احتياطات متعددة والبعض الآخر بسبب حجمها لا يمكن حصرها كالنعام ، الغزال والفيل²⁰ ، وهذا الأخير يذكر بلينيوس (Pline) أنه قد تم نقل الفيلة عن طريق البحر وعند وصولها يقوم الحماليين بإجبارها على النزول ، نتيجة لتخوفها بسبب بعد الجسر عن الرصيف ويتم إرجاعها إلى الوراء لكي لا تحس بطول المدة التي تستغرقها عند النزول²¹ ، وهذا يدل على أن عمل الحماليين فيه مشقة فإنزال الأفيال على سبيل المثال ليست بالمهمة السهلة²² .

فالنقل البري غالبا ما كان يتم باستخدام الدواب كالحمير أو البغال التي تجر العربات ، لم يكن كذلك عندما تكون هناك صعوبة في استخدام تلك الوسائل ، خاصة في أماكن الازدحام أو في الممرات التي يصعب الوصول إليها عن طريق تلك الحيوانات فكان يتم نقل البضائع على ظهور الرجال²³ .

وهناك عمل آخر للحماليين الذين يستخدمون الأعمدة على اكتافهم حاملين بها السلع ، والحماليين الذين يحملون الأمفورات وغيرها من السلع ، وكانوا دائما يبحثون عن الطرق السهلة لنقل تلك البضائع ، نذكر منها تمرير الحماليين مقبض بالأمفورة ورفعها على اكتافهم لكن هذه الممارسة كانت لها سلبياتها على صحة الحماليين ، وهناك طريقة أخرى

19- البيضاوية بلكامل ، مظاهر اقتصادية من خلال فسيفساء الشمال الإفريقي ، مطبعة فيدرانت ، المغرب ، 2013 ، ص 341 .

20-François bertrand , Remarques sur le commerce des bêtes sauvages entre l'Afrique du Nord et l'Italie (IIe siècle av J.C- IVe ap. J.C), In: Mélanges de l'École française de Rome, t 99, n°1, 1987.p p219 220.

21-Pline, Histoire Naturelle, VIII,3,trad :M. Nisard, Paris,1988.

22-François Bertrand ,Ibid,p222.

23-Vus dautun ,Sept siècles de civilisation gallo-romaine, société éduenne des lettres ,paris, 1985,p73.

يستخدمها كل اثنين من الحمالين حيث يضعون على أكتافهم عمود في وسطهم ويرفعون الأمفورة أو غيرها من البضائع ذات الوزن الثقيل لتكون سهلة في نقلها²⁴.



اللوحة رقم (02): العمل الشاق للحمالين في العهد الروماني.

François Bertrand, op.cit, p240.

وفي فسيفساء اكتشفت في مقبرة بحضرموت ، تظهر عربة ذات عجلتين مربوطة بواسطة البغال محملة بالزيتون ، ويقوم أربعة أشخاص حمالين بتفريغ المحصول ووزنه ثم نقله للمعصرة²⁵ ، تلك اللوحة تبرز مشهد من الحياة الزراعية حيث تتوقف العربة ذات العجلتين المسحوبة بالبغال ، وهؤلاء الأربعة أشخاص بلا شك هم عبيد أو عمال التفريغ الذين يقومون بتفريغ ووزن المحصول²⁶ .

2- وضعية عمال النقل البحري:

تحدث الكثير من المصادر المكتوبة والاثريّة عن ملاك السفن بالمقاطعتين من حيث مكانتهم و عملهم ، والناقلون الذين كانوا يركبون السفن ويشغلونها ، و وضعيتهم المهنية ، وتكتلهم في جمعيات وموقف السلطات منهم.

1.2- ملاك سفن النقل و وضعيتهم المهنية:

في المرحلة الأولى تميز النقل نحو روما بمنح السلطة هذه المهمة إلى وسائط لها امكانياتها في النقل ، وفي حالات استثنائية مثل انخفاض المخزون ، كان المسؤولون يلجؤون إلى تسخير وسائل نقل إضافية ، لكن مع مرور الوقت اتضح للسلطة أن العملية

24-Rougé(G), Recherche sur l'organisation du commerce maritime et méditerrané sur l'empire romain, Rue de four, Paris, 1996, p180.

25-Henriette Camps Fabrer, l'Olivier et l'huile dans l'Afrique romain, imprimerie officielle, paris, 1953,p 40.

26-J.Toutin, Les cites romains de la Tunisie, libraire thorin et fils, paris,1896, p116.

مكلفة ذلك لأن الوسطاء الذين كانوا تملكون السفن المخصصة لنقل المواد الغذائية دائما تستأجرهم الدولة لذلك الغرض ، لكن بدءا من عهد أغسطس بدأت السلطة تتخلى تدريجيا عن هؤلاء الوسطاء في المقاطعات الإمبراطورية ، وبالنسبة للمقاطعات الإفريقية بدأ العمل وفق التنظيم الجديد في منتصف القرن الأول ميلادي توفير هذا النقل من قبل ملاك السفن²⁷.

وبهذا كان مالكي السفن الأفارقة بالفعل على دراية بالمصالح المشتركة التي توحدهم مع السلطات ، ومنحت لهم الامتيازات كباقي المنظمات المهنية حسب القوانين²⁸ ، وكان على أصحاب السفن في كثير من الأحيان الارتباط مع هذه الشركات للاحتفاظ بأعمال تجارية لأنفسهم ، وبالتالي هذه ستصبح هذه الشركات لها موظفين ووسطاء ووسائل النقل²⁹.

فعالم البحر هو إذن عالم مختلط تعايشت برحابه شعوب وأمم مختلفة وعاشت به بشكل مباشر أو غير مباشر أفراد أو هيئات متفاوتة القيمة الإجتماعية ، وتزعم القائمة الأثرياء من المقاولين في النقل أو كبار الملاكيين العقاريين الذين كانوا هم أصحاب جل المراكب ، وهم الممولون لمعظم العمليات التجارية ونذكر على سبيل المثال أسرة الأوفيديين (Aufidii) هذه الأسرة من قرطاج وهي من كبار ملاك الأراضي وملاك سفن ترأسوا عددا كبيرا من الموانئ وصولا لهيون ، وكذلك والثري بونيفاس (Boniface) من مدينة هيون³⁰.

ومن أجل إحضار القمح الإفريقي مثلا إلى روما ، لم تجد هذه الأخيرة صعوبة في تحقيق ذلك ، لقد عمت عادة التعامل مع مالكي السفن ، وبها أصبح الناقلون البحريون هم الأقرب للمساعدين لبرايكتوس الأنونة ، وأصبح عملهم ضروريا في النقل والإمدادات ؛ أي أنه عبئ شخصي ثقيل ، فهم مجبرين على صنع سفنهم من أموالهم حسب النموذج الذي تقرره الدولة ، وعليهم أيضا أن يوظفوا عمال السفن وأن يدفعوا لهم أجورهم³¹.

27-Cagnat René, l'anone de l'Afrique, in :Mémoires de institut nationale de France,paris,1916, p265.

28-Stéphane Gsell, Histoire Ancienne de l'Afrique du Nord,t7, Imprimerie national, paris 1928,p103.

29 -بشاري محمد الحبيب، روما وزراعة المقاطعات الإفريقية (146_285م)، دار الهدى للطباعة والنشر، عين مليلة، 2015، ص247.

30- بلكمال البيضاوية، لمحة عن الملاحة التجارية بالمتوسط خلال العصر الروماني، البحر في تاريخ المغرب، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية جامعة الحسن الثاني، المحمدية، 1996، ص181.

أنظر أيضا : Rougé(G), Recherche sur.....,op.cit, p-p 160 170.

وفي هذا الصدد عثر في أوستيا (Ostie) على نقوش تشير إلى ملاك سفن أفرقه (Domini Navium)، مما يدل على مساهمتهم في تموين في روما ، ورغم الأهمية القصوى التي نكتسبها عملية تموين روما، فإن السلطة لم تلجأ إلى بناء أسطول لها إنما حملت مالكي السفن في روما والمقاطعات مسؤولية ذلك وقد إظطر كومودوس (180-192م) (Commodus) لتنظيم مؤسسات النقل البحري الإفريقية التي تثبت أنشطتها المكثفة في فيسيفساء ميناء أوستيا، لكن شكلت هذه الحالة انسيابات لدى سكان مقاطعة إفريقيا وموقفهم من روما جراء استغلالهم اللامحدود³².

كما تم منح العديد من المزايا والإمتيازات لملاك السفن البحريين في بعض أجزاء الإمبراطورية خاصة في الشرق حصل أصحاب السفن على أجر يتناسب مع كمية البضائع المنقولة، لكن لا يبدو أنه كان هو نفسه بالنسبة لتلك الموجودة في إفريقيا كان يحق لهم فقط تسليم المواد الغذائية الموكلة إليهم مع منحهم 1% كهامش ربح، وبالإضافة تمتعوا بعدد معين من الحصانات³³.

وكان ملاك السفن يصنعون سفنهم بأيديهم ووفقا لما يتطلبه النموذج الذي تمليه الدولة عليهم، كذلك مجبرين على دفع أجور جميع طاقم السفينة إضافة لذلك هم مسؤولون عن ما تحمله السفينة، وفي حالة غرق السفينة هم مسؤولون عن الأضرار التي تحدث وراء فقدان الشحنة³⁴ ولهذا قاموا بتكليف أشخاص في ميناء أوستيا مهمتهم إنتشال البضائع الغارقة، كتلك الفئة المختصة في إنتشال البضائع التي كان يرأسها المدعو فورتيس (P.Fortus) الذي كان أصله من مدينة هيبوريجيوس (Hippo Regius) (عنابة حاليا)³⁵.

فأرباب السفن الأفرقة في تلك الفترة كانوا قد تمتعوا بالإستقلالية وهو ما عبرت عنه النصوص المهداة للقضاة والموظفين في المجال الاقتصادي، ولكنهم خضعوا تدريجيا لرقابة الدولة وأصبح نشاطهم في النقل مجرد خدمة عمومية فقط. وبهذه الإجراءات الجديدة أخذت وضعية أصحاب السفن تتغير تدريجيا حتى انتهى بهم المطاف إلى أن أصبحوا بدءا من دوقلديانوس (284-306م) (Diocletien) مجرد موظفين³⁶.

31- هنريات كامبس، الزيت والزيتون في إفريقيا الشمالية خلال الفترة الرومانية، تر: محمد العربي عقون، دار الهدى، الجزائر، 2014، ص 102.

32-kotula Tadeusz, les africains et la domination de Rome, in dialogue d'histoire ancienne, Paris, vol2, 1976, p343.

33-René Cagnat, L'annone Afrique, op.cit,p272.

34- Ibid,p271.

35-بلكامل البيضاوية، المرجع السابق، ص117.

36-جيلبار شارل بيكار، المرجع السابق، ص86.



اللوحة رقم (03):نقيشة لاتينية تشير لأصحاب السفن الأفارقة

الحبيب محمد بشاري ، المرجع السابق ، ص 261.

2.2- عمال سفن النقل:

اتخذت الإمبراطورية الرومانية قرارات التي تبين المهام الواسعة لمجال اختصاص العمال الذين يشتغلون بسفن النقل ، التي لا تخص كيفية تأجير سفن النقل للذين يريدون نقل سلعهم فحسب ، حتى طرق التعامل مع البضائع المنقولة ، وحملت الدولة الرومانية مالك السفينة مسؤولية تقصير عمال السفينة في عملهم ، ولذلك كان ملاك السفن يبرمون ميثاق مع عمال السفن تتضمن إجبارهم على نقل البضائع المكلفين بها وعدم استغلال السفن لغرض آخر كتنقل الأشخاص مثلا أو إستخدامها في القرصنة³⁷ ، لهذا الغرض تم تعيين برايفكتيس أنوني نهاية القرن الثاني ميلادي مهمته مراقبة السفن³⁸. وكان الناقل البحري في حالة التقصير يتعرض لعقوبات من طرف الرومان ، فمثلا الناقلين المكلفين بنقل مادة الزيت ، كان يتوجب على الناقل البحري أن يصرح أمام وكيل أو برايفكتيس الأنونة بإفريقيا ، بأنه قد استلم الزيت في حالة حسنة من عند التاجر ، وما على الناقل سوى إتباع أقصر الطرق وأن لا يتوقف في أي مكان وإذا تأخر في الوصول إلى الميناء فيعاقب بالموت أو الترحيل³⁹ لهذا استخدمت روما في مساعدة التجار والمسافرين على بلوغ مقاصدهم على دليلين مهمين في تحديد الأماكن وتعيين الطرقات ،

37-Jean Jacques Albert, les institores et le commerce Maritime dans l'empire Romain, Rome ,V 9.1,1999, p p 125 158.

38-Henriette Pavis Descurat ,La Préfecture de l'annone (service Administratif impérial d'Auguste au a Constantin), écolé Français de Rome, 1976,p164.

39-هنريات كامبس ، المرجع السابق ، ص 105.

وهما رحلة أنطونينوس (Itinerarium augusti antonin) الذي يبرز أكبر الطرقات والموانئ والأنهار والمراكز العمرانية، والثاني لوحة بوتينغر (Peutinger) التي تظهر أهم المدن والمراكز العسكرية والأنهار والجبال خلال القرن الثالث ميلادي⁴⁰.

وعند وصول الناقل البحري للميناء تتم مراقبة السفينة مرة ثانية، وإن كانت الأشياء ناقصة تقع البضائع تحت طائلة المصادرة إذا ثبت النقص، حيث يوضع الناقل البحري على برايفكتيس الأنونة بإفريقيا تحت رقابة أحد أعوان الإدارة، وهكذا يتضح لنا أن على كاهل الناقل البحري مسؤولية ثقيلة في مقابل ما يجنيه من فوائد تظل ثروة كل أفراد عائلته مرهونة بخدمة الدولة⁴¹.

وتشير المخالفات في النقل البحري خلال العصر الروماني إلى الحالة الإجتماعية التي كان يعيشها هؤلاء الوكلاء⁴²، ففي القرن الثالث ميلادي تم وقف دفع الأجور لملاك السفن الأفارقة التي كانت تحصل من ضريبة البورتوريوم (Portorium)⁴³ مقابل الخدمة التي يقدمونها، ثم من بعد ذلك تم استبعادهم من النقل البحري ككل⁴⁴.

وهذا بالرغم ما قدموه هؤلاء الناقلين للسلطات، لأن الرحلات التي كانت بين إفريقيا و روما تمثل لهم قلق دائم، فقد تم وصف تلك التنقلات من الساحل الإفريقي إلى موانئ روما في الكثير من الأحيان بالصعوبة من حيث الطرق البحرية وظروف الملاحة⁴⁵، فالنقل البحري يمكن أن يكون أسرع بكثير عن النقل البري، ولكنه كان أكثر خطورة أيضا، ولا يمكن القيام به خاصة في فصل الشتاء⁴⁶، ولما كان الإبحار في الشتاء فيه مخاطرة كبيرة، فقد أجزل الأباطرة العطاء لقباطنة السفن وذلك لحثهم وتشجيعهم على الإبحار شتاء أي

40- شافية شارن، المرجع السابق، ص44.

41- هنريات كامبس، المرجع نفسه، ص105.

42- Jean Jacques Albert, op.cit, p163.

43- كانت من الضرائب التي فرضها الرومان هي ضريبة البورتوريوم (Porturium)؛ وهي ضريبة على النقل ولكن منذ سنة 60 ق.م تم توقيفها في الأراضي الرومانية حتى في إيطاليا وهي من الضرائب التي أشرف الجمارك على تحصيلها، ومع ذلك فقد تم بعثها من طرف يوليوس قيصر (Jules César) فطبقت في المقاطعات وكانت عائدات الجمارك كبيرة جدا بفضلها. أنظر: Dairemberg Charles, Dictionnaire des Grèques et

romaines, Libraire hachette, paris, 1875, p114.

44- Pavis Descurat Henriette, op.cit, p209.

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

46- Sussan Marten, Rome and the enemy, imperial strategy in the principal to angles, Berkeley and Los Angeles, California, 1999, p 99.

منهم من قام بالمجازفة بالقاء نفسه بين أحضان المياه العاصفة⁴⁷. وهنا يشار إلى أنه في فصل الشتاء الرديء تتوقف الملاحة البحرية و تتعرض يدا عاملة كثيرة للفقر والتشرد ويصور لنا القديس سانت جون كيسطوم (Saint Jone chystome) مأساة هؤلاء العمال الموسمييين من حمالين وجدافين وغيرهم ، ولا شك أنهم كانوا ينتظرون عودة الملاحة التجارية كمصدر قوتهم بشغف كبير، وإذا كانت الملاحة التجارية شكلت المعيشة اليومية لتلك الفئات الفقيرة، فإنها كانت مصدر ثراء العديد من المعتوقين (Affranschi) والفرسان الذين تولوا قيادة الخطوط البحرية المزودة لروما بالإمدادات اليومية من حاجاتها⁴⁸. والأكثر من هذا مشكل القرصنة التي كانت تهدد الناقلين ، لذلك كان لا بد من تشجيع الناقلين على شحن البضائع عبر البحر على الرغم من هذه المخاطر كدعمهم بأرباح مالية⁴⁹ ، وحسب ديودور الصقلي (Diodore de Sicile) أن البحر الأبيض المتوسط كان حلقة الصراع فيه بين قراصنة الجزر الصغيرة والمحاذية للسواحل وبين الدويلات البحرية القوية التي كانت ضد القرصنة البحرية⁵⁰. وكان على البحارة الناقلين عمال السفن ضرورة تحمل تلك العواقب والأمور القاهرة أثناء الملاحة وإلا يتعرضون للعقوبات ، كما اجبرت السلطات الناقلون على الإعلان عن الخسائر التي كانت تلحق بالسفن وما تحمله نتيجة لتلك الحوادث⁵¹ ، وإن أوصاف المؤرخين بطليموس (Claudius ptaleimaes) وسترابون على ساحل شمال إفريقيا خاصة فيما يتعلق بالحوادث التي يصفونها من وجهة نظرهم الناتجة عن الملاحة فيه ، لا يمكن أن يكون هناك شك فيها لأنه كان لديهم وثائق من البحارة ودقة ملحوظة⁵². وهناك عواقب أخرى كانت تمثل مشكلة بالنسبة للناقلين البحريين وهي الحمولة التي كانت تؤدي بهم إلى الهلاك، لأن الحمولة القصوى للسفن التجارية التي كانت 238 طن ثم بدأت بالتطور، كما أن أغلب حمولات السفن الرومانية المتنوعة تحمل أقل

⁴⁷-عبد اللطيف فايز .عبد اللطيف فايز، النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني -الروماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 2013، ص 289.

48- بلكمال البيضاوية، لمحة عن الملاحة التجارية، المرجع السابق، ص 181.

49-Gregory Aldert ,op.cit, p194.

50-Diodore de Sicile, bibliothèque, V 20-3,trad: Fred Hofer, libraire de hachette ,paris,1965.

51-Joseph Driouse , Les Collèges d'artisans dans l'empire romain, imprimerie alheure ,paris,1883,p 86.

⁵².Edouard Cat, essai sur la province romain Maurétanie césarien ,Ernest Leroux éditeur, paris,1891,p15.

من حمولتها القصوى؛ يعني قد لا تحمل السفينة الوزن الذي صنعت لأجله، لأنه في الغالب كانت هذه السفن أثناء غرقها أغلبها ممكن بسبب حمولتها⁵³، وكان خطر غرق المراكب هو موت جميع ركبها، أو التدمير الذي يتعرض له الأشخاص الموجودين على متن المركب الذي يكون سببه هو الملاحة البحرية الخطيرة⁵⁴.
ضف إلى ذلك نوعية السفن التي كانوا يركبونها، فقد كانت هناك سفن متخصصة لنقل شتى البضائع في العصر الروماني ومنها سفن نقل الخيول (الهيپاقو)، والسفن الناقلة لمواد البناء (lipidani) التي كانت تستخدم لنقل الحجارة والرخام الملون في جميع أنحاء الإمبراطورية، كانت هذه السفن مختلفة، ونظرا لحمولتها الثقيلة جدا أو غير صالحة لنقل تلك الحمولات وقابلة للتحطم، فلا بد أنها كانت أيضا أبطأ من وسائل النقل الأخرى، وربما تكون إحدى هذه السفن التي تحطمت قبالة سواحل المهديّة بتونس⁵⁵.



اللوحه رقم(04): فسيفساء ألتبروس (تونس) توضح أهم السفن الرومانية.
البيضاوية بالكامل، لمحة عن الملاحة التجارية بالمتوسط، المرجع السابق، ص196.
ونظرا لكثرة حوادث الغرق التي كانت في الغالب بسبب الشحنات طالب ملاك السفن بعقود مبرمة مع برايفكتوس الأنونة عند الاقتضاء، عن طريق شرط ينص على التأمين الذي توفره الدولة في حالة تعرض الناقل للخطورة كالغرق⁵⁶.
وما جود معبد الإله جوبيتير (Jupiter) كإله للسلام إلا دليل على كثرة الكوارث البحرية والتخوف الدائم من طرف أصحاب السفن من الخسائر الناتجة عنها⁵⁷، ونتيجة

53-Patrice Pompey et André Tchernaiia, le tonnage des navires de commerce romains, in :archéologie notice, v2,1978,p235.

54-Annick Fennet, Voyage en mer dans le monde grec et Romain, Thaesausus cultus et ritum antiquorum,thesedra, 2011,p207.

55-Jean Rougé, op.cit, p76.

56-Pavis Descurat Henriette,op.cit,220.

57-Rosttovtzeff(M).op.cit, p333.

لهذه مخاطر الملاحة كان الرومان عند التنقل من دولة إلى أخرى يقيمون التعبد وتقديم القرابين للإله من أجل العبور، حيث يقدم الناقل البحري القرابين إلى الإله لحمايته أثناء الملاحة فيقوم بصب النبيذ والعسل والحليب والزهور في البحر، ويتم أداء الطقوس على ظهر السفينة أو القارب ويتبعه الركاب بممارسة نفس الطقس⁵⁸. كما وجدت مشاهد الدينية التي لها علاقة بالنقل البحري في منازل بعض الشخصيات، مثل مشاهد الفسيفساء الشهيرة في كتالوج السفن بالمنزل المعروف باسم إشكليبييا (Asklepeia) لأحد ملاك السفن في ألبروس (Alyhibrus)⁵⁹، لأن الرومان كانوا يعتقدون دائماً بأن الآلهة ستكون محاطة بالسفن أثناء ملاحظتها، وذلك من أجل تشجيع ملاك السفن البحرية الذين خاطرو برأسمالهم في التجارة البحرية⁶⁰، إلا أن القديس أغسطين (Augustine) أكد أن تلك الآلهة الرومانية لم تنفعهم في مجابهة تلك المخاطر⁶¹.

3.2- موقف السلطات الرومانية من جمعيات عمال النقل :

كانت البضائع تشحن على متن سفن جمعيات النقل البحري (Navucilari)، التي كانت تخضع لواجبات عدلية وجبائيه وردت ضمن القوانين التي جمعت في مصنف كوادكوس تيودوزيانوس (théodosianus) وقد بعث في عهد الإمبراطور كلوديوس (41-54م) (Claudius)، في بداية القرن الأول بعد الميلاد كشفت الحفريات وكالاتها التجارية في ميناء أوستيا وهي وكالات قرطاج وقربيس (Curbis)، وسلقنتوم (Sullectum) وغومي إن لم تكن في موقع مدينة هي مجهولة الموقع، ومسوا (Missua) (سيدي دواد بتونس حالياً) وهيبو ديارتوس (Hippo deriatus) بنزرت حالياً⁶². تجدر الإشارة أن النخبة المحلية لم تشارك في نشاط ميناء أوستيا في الفترة بين تراجان (98م-117م) وماركوس أوريليوس (161-180م)، فقد أصبح الرومان الأفارقة إلى غاية الفترة السيفيرية يتولون مجموعة من المهن، وبحلول منتصف القرن الثاني للميلاد كان الأفارقة هم المهيمون، وساهم القمح بعد إنشاء ميناء تراجان بروما على ظهور الأفارقة

58-Annick Fennet,op.cit, p207.

59-Antonio Idda et autre, L'Afrique romaine de l'atlantique a la tripolitane (69-439a.p), Rue de Rome, France,2006, p176.

60- Gilbert Charles picard, la civilisation de l'Afrique romain, Plon, France,1959, p84

61-أغسطين سانت، مدينة الله، م، ط1، ط2، تع: يوحنا الحلو، دار المشرق، بيروت، لبنان، 2006، ص82.
62- عمار المحجوبي، ولاية إفريقيقا من الإحتلال الروماني إلى نهاية العهد السويدي، (146ق.م-235م)، مركز النشر الجامعي، تونس، 2001، ص137.

الذي لعبوا دورا في الإمدادات لذلك الميناء⁶³، والدليل أنه مع الفترة السيفيرية أضيف وكيل نوميدي يدعى فرمواس كان دوره مراقبة الناقلون وضمان الإمدادات خاصة الحبوب⁶⁴.

أما عن النقل البري للبضائع بالمقاطعات الإفريقية ومن ثمة نحو روما من طرف الوسائط القائمة على ذلك غير مذكورة، ولا يوجد نص تشريعي يتعلق بالنقل البري في إفريقيا لكن إفترض الباحث هومبرغ (E. z. Homberg) أن الحجم الكبير للمنتجات الفلاحية يعني عملية نقلها من المدن الإفريقية برية كانت بواسطة جمعيات النقل البري مثل جمعيات عمال النقل البحري⁶⁵.

فقد كان في جميع المستويات المتخصصة في نقل القمح من إفريقيا إلى أوستيا يوجد أفارقة، وقد تمكن لهم القمح أيضا من الوصول إلى الإقامة في أوستيا دون أن يفقدوا مناصبهم البارزة في مدنهم الأصلية⁶⁶، وكان أكبر عدد من المكاتب للأعمال التجارية المتعلقة بنقل الحيوانات كذلك موجودة في المقاطعات الإفريقية⁶⁷، بالرغم من انه نادرا ما يذكر في البلدان الموردة للحيوانات البرية لوسطاء النقل من هذا النوع⁶⁸، خاصة أن في عملهم واجهوا مخاطر خصوصا عندما كانوا يتكفلون بنقل حمولات كبرى من الحيوانات كالفيلة والحيوانات الضارية كالأسود والفهود⁶⁹.

وتحدثت النقوش عن الجمعيات العامة (Collégia) منها جمعيات أصحاب السفن التي تمخر في البحار وهم الذين عرفوا باسم (Naviculaire)، وهذه الجمعيات كان معترف بها، ومنحت لهم السطات إمتيازات، لأنها كانت لهم فائدة بالنسبة للدولة⁷⁰. إلا أن بيجو نيو (Pigeonneau) ذكر أن الوكالات الإفريقية تم تنظيمها بالقوة وطبق عليها دستور خاص⁷¹.

63-Mostafa Zaabat, la ravitaillements en blé de rôle et de centres urbaines des début de la république jusqu'au Haut empire ,collection du centre jean Bérard, France,1994,p139.

64-Marie Brigitte,op.cit,p24.

65-Stéphanie Guedon, op.cit, 2010,p245.

66-Cravasoni Mireille Cebeillac, Ostie et le blé au 2éme siècle, actes du colloque internationale de naples,rome,1991,p47.

67-Gregory Aldert, op.cit, p212.

68-Mustapha Khanoussi, l'Afrique Roman, carroci editor ,Rome, p1305.

69-بلكامل البيضاوية، لمحة عن الملاحة التجارية، المرجع السابق، ص 184.

70-م. رستونزف، المرجع السابق، ص 222.

71-Cagnât René, op.cit,p267.

فقد كانت هذه الجمعيات محل شك في البداية، حاربتها الدولة، اضطهدتها ثم قامت بحلها، بعدها فهمت روما جيدا بالموارد التي يمكن للدولة أن تجنيها، فسمح بها الأباطرة وقاموا بحمايتها و شجعوها بالامتيازات وبالمقابل اقتطعها كل يوم الواحدة بعد الأخرى للخدمات العمومية للإمبراطورية، وجعلها بعد أن كانت حرة وإرادية إلى وراثية أولا ثم إجبارية لاحقا⁷²، رغم أنهم منذ عهد الأسترتين الأنطونية(96-192م) و الأسرة السيفيرية (193-235م) خلال فترة حكمهما قد تطور تنظيم المهنة في جمعيات⁷³.

إلا أنه تجدر الإشارة على أن من تكتلوا في الجمعيات العامة (collégia) ليس فقط ملاك السفن بل حتى الملاحين (Nautae) كانوا متحدين، إلا أن الامتيازات التي كانت تمنح هي مؤقتة لا يتحصل عليها إلا الأشخاص الذين يظنون في خدمة مصلحة التموين كما كانت فردية فقط لأعضاء الجمعية وليس للجمعية، فلم يكن من الضروري الانخراط فيها للحصول على الامتيازات⁷⁴.

إلا أن أصحاب السفن المشتغلون بأعمال نقل السلع إلى إيطاليا، والذين كونوا جمعيات، وتم منحهم امتيازات مع الأباطرة الأوائل منها الإعفاءات الضريبية، لكن سرعان ما تدخلت الدولة للتحكم في هذا الميدان، وخاصة أن تزويد روما بالمؤن كان أمر بالغ الأهمية لا يجب تركه للأشخاص، ومن هنا أصبح نشاط جمعيات النقل مجرد خدمة عامة⁷⁵.

الخاتمة: من خلال دراستي للموضوع توصلت إلى ما يلي:

- لعب ملاك وسائل النقل بنوعيتها دورا هاما في توفير تلك الوسائل من حيوانات ومراكب للسلطة الرومانية من أجل خدمة نشاط النقل، وذلك طبقا للإلتزامات فرضتها روما عليهم منها ملاك مقاطعتي إفريقيا البروقنصلية و موريطانيا القيصرية.
- كان الناقلون البريون والبحريون الذين يستخدمون تلك المراكب يعملون بين الإمتيازات التي تمنحها السلطات لهم، وبين العواقب التي تعترض سبيلهم أثناء تأدية مهامهم، فمقاطعتي إفريقيا البروقنصلية و موريطانيا القيصرية انتشر بها قطاع الطرق والقرصنة

72- كريمة نورالدين، مصالح إدارة الأنونة في روما والمقاطعات الإمبراطورية -مقاطعة إفريقيا بالخصوص 27م-395م-، أطروحة دكتوراه علوم في التاريخ والحضارات القديمة، قسم التاريخ، جامعة الجزائر2، 2018/2017، ص79.

73-Yves Modéran, l'empire romain tardif, ellipse, France, 2003, p133.

74- آسيا مسعودي، التبادل التجاري بين إيطاليا والمغرب القديم خلال العهد الإمبراطوري الأعلى، رسالة ماجستير في التاريخ القديم، معهد التاريخ، جامعة الجزائر، 1988/ 1987، ص123.

75. عمار المحجوبي، العصر الروماني وما بعده في شمال إفريقيا، تاريخ إفريقيا العام، مج 2، اليونسكو، 1985، ص

ووعورة الطبيعة(مناخ وتضاريس) كما سبق الذكر، يضاف لذلك مخاطر مهنية كتنوع وسائل النقل والبضاعة التي كانوا يحملونها فقد كانت هذه المهنة محفوفة بالمخاطر. لعبت السلطات دورا في مرافقة الناقلون أثناء تأدية مهامهم ، منها القضاء على من يعرقل سير نشاط النقل ، وترميم الطرقات البرية ، وسن قوانين في هذا المجال ، ومنح امتيازات لملاك السفن فمنهم أصبح ثريا ، وقد كشفت النقوش عن أسماء عائلات وملاك سفن كانوا رجال أعمال ومنحت لهم الجنسية الرومانية لكن لخدمة مصالحها. بالمقابل كانت هناك فئات قهرتها الظروف وراء العمل في مجال النقل كالحمالين والناقلين البريين والذين أرهقتهم البضائع التي كانوا ينقلونها وخطورة العمل، مثلما رأيناه في الفسيفساء التي صورت حمالين ينقلون الحيوانات برياً أو الأشخاص الذين يقودون عربات بصعوبة لأسباب متعددة كما سبق الذكر. بالرغم من الدور الذي لعبه الناقلون بالمقاطعتين في الاقتصاد الروماني، إلا أن السلطات حرمتهم من كافة حقوقهم خاصة خلال القرن الثالث للميلاد وتم طردهم.

قائمة المصادر والمراجع:

- آسيا مسعودي ، التبادل التجاري بين إيطاليا والمغرب القديم خلال العهد الإمبراطوري الأعلى ، رسالة ماجستير في التاريخ القديم ، معهد التاريخ ، جامعة الجزائر 2، 1988/1987 .
- بشاري محمد الحبيب، روما وزراعة المقاطعات الإفريقية (146-285م)، دار الهدى للطباعة والنشر عين مليلة، الجزائر ، 2015.
- بلكامل البيضاوية، لمحة عن الملاحة التجارية بالمتوسط خلال العصر الروماني، البحر في تاريخ منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية جامعة الحسن الثاني، المغرب، المحمدية ، 1996.
- البيضاوية بلكامل، مظاهر اقتصادية من خلال فسيفساء الشمال الإفريقي، مطبعة فيدرانت، المغرب، 2013.
- بيكار جيلبار شارل، حضارة شمال إفريقيا خلال الفترة الرومانية، تر: محمد العربي عقون ، دار المثقف، الجزائر، 2020 .
- سانت أغسطين ، مدينة الله، تع: يوحنا الحلو، دار المشرق ، لبنان ، م1، ط2، 2006.
- شارن شافية، تجارة الجزائر (نوميديا وموريطانيا القيصرية خلال فترتي الممالك النوميديا والاحتلال الروماني) 3ق.م-3م، مؤسسة كنوز الحكمة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2015.
- الشنيبي محمد البشير، نوميديا الإمبراطورية (تحولات اقتصادية واجتماعية في ظل الإحتلال)، الجزائر، مؤسسة كنوز الحكمة، 2012.
- المحجوبي عمار ، العصر الروماني وما بعده في شمال إفريقيا، تاريخ إفريقيا العام، مج 2 ، اليونسكو، 1985.
- المحجوبي عمار، ولاية إفريقيا من الإحتلال الروماني إلى نهاية العهد السويدي، (146ق.م-235م)، مركز النشر الجامعي ، تونس، 2001.

- عبداللطيف فايز، عبداللطيف فايز، النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني -الروماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 2013.
- كامبس هنريات، الزيت والزيتون في إفريقيا الشمالية خلال الفترة الرومانية، تر: محمد العربي عقون، دار الهدى، الجزائر، 2014.
- م.رستوف تزف، تاريخ الإمبراطورية الرومانية الاجتماعي والاقتصادي، ج1، تر: زكي علي ومحمد سليم، مكتبة النهضة المصرية، مصر، 1957.
- نورالدين كريمة، مصالح إدارة الأنونة في روما والمقاطعات الإمبراطورية -مقاطعة إفريقيا بالخصوص، 27ق.م-395م-، أطروحة دكتوراه علوم في التاريخ والحضارات القديمة، قسم التاريخ جامعة الجزائر 2، 2018 / 2017.
- Annick Fennet, Voyage en mer dans le monde grec et Romain - Thaesausus cultus et ritum antiquorum-,thesedra, 2011.
- Antonio Idda et autre, L'Afrique romaine de l'atlantique a la tripolitanie (69-439a.p), Rue de Rome, France,2006.
- Cagnat René, L'Annone d'Afrique, Mémoires de l'Institut national de France, France, t 40, 1916.
- Cravasoni Mireille Cebeillac, Ostie et le blé au 2^{ème} siècle, rome : actes du colloque internationale de naples,1991.
- D. Ramée, Histoire des chars carsose omnilius et voiture de tous genres, Amyot éditeur , paris,1856.
- Edouard Cat, essai sur la province romain Maurétanie césarien, Ernest Leroux éditeur, paris,1891.
- François bertrand, Remarques sur le commerce des bêtes sauvages entre l'Afrique du Nord et l'Italie (Ile siècle av J.C- IVe ap. J.C), paris ,école France de rome,1987 .
- Jacques Albert jean, les institores et le commerce Maritime dans Rome, l'empire Romain, Rome, V 9.1,1999.
- Jean pierre Laporte, Notes sur les réseau de la Maurétanie césarienne, université de Sousse, Tunisie,2016.
- Joseph Driouse , Les Collèges d'artisans dans l'empire romain ,thèse de doctorat, imprimerie alheure ,paris ,1883.
- Khanoussi Mustapha, l'Afrique Roman, carroci editor, Rome , 1989.
- kotula Tadeusz, les africains et la domination de Rome, in dialogue d'histoire ancienne, Paris,vol2,1976.
- Brigitte, les réseaux d'entrepôts dans le monde romain, Paris :casa val saquer, 2001 .

- Mostafa Zaabat, la ravitaillements en blé de rôle et de centres urbaines des début de la république jusqu'au Haut empire , collection du centre jean Bérard, France,1994.
- Pavis Descurat Henriette, La Préfecture de l'annone (service - Administratif impérial d'Auguste au a Constantin, Rome , écolé Français de Rome,1976 .
- Pline, Histoire Naturelle, VIII, imprimerie national, Paris,1928.
- Pompey Patrice et André Tchernaïa, le tonnage des navires de commerce romains, in archéologie notice,France,t2,1978.
- Pierre Salama , les Voies romains de l'Afrique du nord, imprimerie officielle du gouvernement générale, paris,2013.
- Rostovtzeff(M),the Social and economy History of Roman Empire, Britain, oxford, 1966.
- Sartre Maurice, Le Haut empire romaine (les provinces et méditerrané orientale d'Auguste aux sèvres),Edition du seuil,paris,1990.
- Stéphane Gsell, Histoire Ancienne de l'Afrique du nord,t7, imprimerie national, paris, 1928.
- Strabon, Géographie de Strabon, XVII, trad : Amédée Tardieu, libraire de Hachette, paris,1817.