

## النشاطات الملحقة لإنتاج وتجارة المرق والسّمك المملح بالجزائر في الفترة القديمة.

The activities attached to the production and trade sauce and salted fish in Algeria in the archaic period

صبرينة حماني

جامعة الجزائر 02

مخبر البناء الحضاري للمغرب الأوسط،

sabrina.hamani10@gmail.com

سليم دريسي

[sdrici3@yahoo.fr](mailto:sdrici3@yahoo.fr)

تاريخ القبول: 2020/12/28

تاريخ الاستلام: 2020/04/05

### ملخص:

يعتبر صيد السمك من أهمّ النشاطات الاقتصادية التي تطوّرت بشكل ملحوظ، وهذا التطور آل إلى ظهور صناعة تحويلية تمثلت في تمليح السمك وإنتاج الصلصات وكذا إبداع عمارة تتجاوب فضاءاتها مع هذا النوع من الصناعات. هذا الموضوع لم يحظ بالاهتمام اللازم، خاصة في مجال تمليح وقرق السمك في الجزائر وبالتالي تسليط الضوء عليه محاولين الاهتمام به وتثمينه، باعتباره إرثا حضاريا. ارتأينا ألا نتطرق إلى دراسة الورشات وإنما التمعن في الصناعات الملحقة لإنتاج وتجارة المرق والسمك المملح، بحيث أدت تجارة صلصة وتمليح السمك دورا لا يستهان به في تنمية الاقتصاد المحلي كما تعددت فيها أنواع ونوعيات مختلف المنتجات، باعتبار الرومان من ضمن الشعوب الأكثر استهلاكاً لموارد البحر الأبيض المتوسط، حيث برعوا في سبل التجارة الناجعة في هذا المجال، بقدر ما برعوا في إنتاج الحبوب، النبيذ والزيت. من خلال بحثنا، عرضنا أهمّ النشاطات الخاصة بالصلصات والسمك المملح مع التركيز على البنية التحتية التي لها علاقة وطيدة ومكملة لنظام الإنتاج، وتتمثل في الصيد، إنتاج الجرار، الموانئ. الكلمات المفتاحية: مرق، جرار، موانئ، سمك، تجارة، صيد.

### Summary:

The Fishing industry was of major economic importance during ancient times, so widespread that a whole manufacturing industry emerged, mainly focused on fish salting and fish sauce, which ultimately encouraged the emergence of more appropriate monuments with specific areas and layouts.

Despite its importance, researchers, mainly because of the lack of material data, have so far neglected this type of industry. In what follows, we would like to focus on the process of this industry, considering its value as a cultural heritage but also the diversity of the product, since the Romans consistently developed and excelled at fish manufacturing but also at trading just as they did with wine, oil and grain. Secondly, we will try to define the functioning of this process through the

النشاطات الملحقة لإنتاج وتجارة المرق والسّمك المملح بالجزائر في الفترة القديمة. حماني صبرينة، ب. دريسي سليم.

means and infrastructures required to allow trading those products all around the Mediterranean sea and further, among which, the stocking vessel like amphoras and the ports which received them.

**Keywords:** Sauce, Amphoras, Ports, Fish, Trade, Fishing

#### مقدمة:

تعتبر البحار والأنهار من أهم الممرات التجارية في العصور القديمة حيث سهلت الاتصال وتبادل الثقافات بين الحضارات المختلفة، وخاصة بين شعوب المنطقة المحيطة بها مثل: بلاد ما بين النهرين (دجلة والفرات)، المصريين (نهر النيل)، الفينيقيين والقرطاجيين، الليبيون (البحر الأبيض المتوسط)، الإغريق (بحر إيجة)، شعوب شرق البحر المتوسط والرومان. كما شكّلت المصدر الاقتصادي للإنسان من خلال الثروة السمكية التي لا حدود لها خصصت للاستهلاك من جهة، ومن جهة أخرى تعتبر الوسيلة التي مكنتها من اكتشاف مدن وأماكن جديدة من خلال الرحلات الاستكشافية كالتي قام بها "حانون القرطاجي".

فضلا عن مواردها الزراعية، على غرار الزيتون والكروم، تشهد المخلفات الأثرية على أن المدن الساحلية استمدت ازدهارها من ثرواتها البحرية، باعتبارها تطل على البحر الأبيض المتوسط، حيث كان استهلاك السمك يُعد من أساسيات الثقافة الغذائية خلال العصور القديمة، هذا واقتناؤه مرهون بعوامل عدة قد يصعب التحكم فيها، باعتبار البحر ليس بيئة ثابتة وانطلاقا من ذلك، فإن الموارد الطبيعية تتغير باستمرار بفعل الظواهر البيئية والمناخية مما يؤثر على مختلف الأنشطة البشرية.

صيد السمك من أهم النشاطات الاقتصادية والتجارية تطوّر بشكل ملحوظ، مما أدّى هذا التطور إلى ظهور صناعة تحويلية تمثلت في تمليح السمك وإنتاج الصلصات وكذا إبداع عمارة تتجاوب فضائها مع هذا النوع من الصناعات. تتمثل الإشكالية المحورية لما سيلي في مختلف البنى التحتية التي لها علاقة مع حرفة تمليح ومرق السمك وعلى هذا الأساس، ارتأينا ألا نتطرق إلى دراسة الورشات وإنما إلى التمعن في الصناعات الحرفية وأهميتها خلال الفترة القديمة، بحيث أدت تجارة صلصة وتمليح السمك دورا لا يستهان به في تنمية الاقتصاد المحلي كما تعددت فيها أنواع ونوعيات مختلف المنتجات.

1. لمحة عن الصيد في الفترات القديمة: نلتمس من خلال دراسة المسار التطوري لتقنيات الصيد المراحل التي استوجب قطعها للوصول إلى مستوى الصناعة التحويلية وذلك بدءا من فترة ما قبل التاريخ، أين انحصرت أولى التقنيات في مجرد إنزال لقيد تحت الصخور والحصى ليتم بعدها إبداع مستلزمات صيد أكثر براعة على غرار الشبكة<sup>2</sup> في الواقع، لم يتم العثور بعد على أية مخلفات تسمح بإثبات وجوده على غرار الألياف الطبيعية

المنسوجة، لكن تواجد الرمح ثم توفر الصنابير<sup>3</sup>، تثبت التحكم التدريجي في تقنيات الصيد باعتبار تلك الصنابير تمنح سرعة ورشاقة أكبر. أما خلال الفترة القديمة، فتبلي المصادر بأنها ظهرت في مصر حوالي 3500 ق.م<sup>4</sup> لتستمر إلى يومنا هذا مع اختلاف في نوعية وحجم السمك<sup>5</sup> بينما يبدو جليا واضحا على أساطير هوميروس أن السمك في بلاد الإغريق كان تقريبا مقصو من الوجبات الغذائية، بينما يضيف أرسطوفانيس أنه شاع لدى شريحة البسطاء بالرغم من ندرتها لدى الإغريق، توفينا الأبحاث ومصادر الأدبية لبعض التفاصيل الخاصة لتقنيات الصيد التي استعملت آنذاك من أشهرها "المضربة" المشتقة من اسم مقاطعة مرقاقو<sup>6</sup> (Madrago) فهي وسيلة استعملت لصيد سمكة التونة استمر اللجوء إليها إلى غاية ابتكار البواخر الخاصة بصيد هذا النوع من السمك<sup>7</sup>. مصادر الفترة الرومانية، تقترح تفاصيل لعدة التقنيات تناولتها المصادر الأدبية، على غرار فارون، كولومال، بليينوس الأكبر<sup>8</sup> والمخلفات الأثرية بحيث تم استنتاج خمسة تقنيات صيد من خلال المشاهد الفسيفسائية البحرية ونذكر منها: الشباك، رمح الصيد، الصنارة والصيد بالفخ<sup>9</sup>. هي في الواقع نفس التقنيات التي تستعمل حاليا من خلال اللجوء إلى الأسماك الصغيرة واليرقات أو الديدان كقطع الأسماك (انظر الصورة 01).

اعتاد الرومان على اصطياد مختلف أنواع الأسماك مع منح أفضلية واضحة لسمكة التونة ذات الزعانف الزرقاء (Thunnusthymnu)، للذكر فهي إحدى أنواع التونة السبع التي لا تزال تحتل الصدارة في السوق الدولية حاليا من حيث الأفضلية. يعيش هذا السمك في المياه المعتدلة وشبه الاستوائية من المحيط الأطلسي، البحر المتوسط والبحر الأسود وهو من الأسماك التي يمكن أن يصل طولها إلى 2 متر ووزنها إلى 130 كيلوغرام،<sup>10</sup> بينما يمكن لأثنى التونة أن تبيض حوالي 5 مليون إلى 45 مليون بيضة تمتد مدة حياة بعضها إلى غاية 40 عاما<sup>11</sup>. من ضمن خصوصيات التونة أنها تظهر وتختفي فجأة مما أثار دهشة وتسائل الصيادين القدامى وكذلك الكتاب على غرار أرسطو وبعده بليينوس الأكبر، تعد الفرضية الأحادية (unitaire) أكثر الفرضيات المطروحة والتي تفسر لنا سبب تلك التنقلات ومسارها تقترح الفرضية أن المحيط الأطلسي بمثابة ملجأ التونة خلال فصل الشتاء بينما تتجه خلال فصل الربيع نحو مضيق جبل طارق ومن ثمة نحو البحر الأبيض المتوسط حيث تقطع الساحل الأفريقي باتجاه الشرق؛ ينعرج بعدها مسارها نحو بحر إيجه متبعا المضائق التي تؤدي في البحر الأسود حيث تبيض، لتعود مجدد إلى ملجأها الأول بإتباع المسار المعاكس<sup>12</sup>. بعد عملية الصيد تنقل الأسماك إلى الورشات ليتم إما تحويلها إلى مرق أو تمليحها.

2. ورشات تمليح ومرق السمك: باعتبار أن استهلاك الأسماك الطازجة اقتصر على نخبة قليلة من المجتمع أو سكان المدن الساحلية، استوجب الأمر إبداع سبل تسمح بنقله في وقت قياسي ومن ثمة حفظه لتوسيع شبكة التبادلات ورفع الأرباح، ومنه ظهرت أولى تقنيات الصناعة التحويلية. في هذا الإطار، يتم حفظ معظم السمك المصطاد إما عن طريق التجفيف، التمليح أو التدخين أو تحويلها إلى مرق وفقاً لوصفات عدة ولذلك الغرض، خصص الرومان ورشات خاصة لصناعة صلصة بمختلف المراحل التحويلية ومن ضمنها تلك التي وجدت آثارها على سواحل إفريقيا، تُعرف المنطقة بالتقاء التيارات الباردة للمحيط ومضيق جبل طارق وبينما تنفرد المنطقة التي تفصل قناة صقلية والساحل بعمق مياهها مما يستقطب ثروة سمكية متنوعة ووفيرة<sup>13</sup>.

سمحت التنقيبات الحديثة بالكشف عن الورشات وكذا تحديد أنماط مختلفة للأحواض التي تقوم على طبيعة الوظيفة التي تختص بها ويأتي النمط الشائع في شكل مستطيل يتم تعزيز زواياه عن طريق الأخاديد المحدبة، لتجنب اختراق وتدفق المحلول الملحي كما يتم الحرص على تغطيتها من الداخل والخارج بالملاط المائي (opus signinum) المكون من مزيج من الرمل والجير بالإضافة إلى الأجر المطحون، باعتبار الطين المشوي يتماسك<sup>14</sup>، ويتصلب عند اتصالها بالماء. تتوفر قاعدة تلك الأحواض على ثقب دائرية تمت تهيئتها لتسهيل عملية التنظيف. سمحت الاكتشافات والدراسات التحليلية لتلك الورشات بإثبات وجود هذا النوع من الصناعات في التجارة الأفريقية التي كان يعتقد سابقاً أنها كانت مقتصره حصراً على الزيوت والخمور<sup>15</sup> (انظر مخطط رقم 01 تمثل الورشة الأولى لموقع تيبازة نموذجاً).

يعود اختلاف نسبة إنتاج الورشات إلى عدد الأحواض التي تحتويها وأحجامها زيادة إلى نسبة الصيد التي تتم خلال فصول والتي لها علاقة مباشرة مع هجرة الأسماك في شهور معينة، هناك من الباحثين من يحدد الصنف الذي تنتجه الورشة إن كان صلصة أو سمك مملح من خلال اختلاف أشكال الأحواض. بحيث إذا كانت الأحواض صغيرة وغامقة فهي تخصص لصناعة صلصة (قاروم) أما إذا كانت أحواض كبيرة ذات عمق متوسط كانت تقام فيها تمليح السمك فهي عبارة عن فرضيات لم يتمكن الأثريين من تأكيدها بعد، وبالتالي يتم التنوع في نوعية الإنتاج نسبة إلى محصول الصيد مع أنه يمكن لورشة أن تنتج كلا المنتجين بعد عملية الإنتاج يتوجب التجارة بالمنتج، سواء إلى مدن داخلية أو خارجية، ولضمان نقله،

تم اللجوء إلى حاويات أهمها الجرار وباعتبار الاتساع المستمر لشبكة التبادلات، كان من الضروري ضمان الكمية الكافية لتلبية الطلب.

3. الجرار الإفريقية: استخدمت هذه الحاويات في العصور القديمة لنقل السلع عن طريق البحر والنهر أو عبر البر، لها دور مهم جدا في الحياة الاقتصادية في منطقة البحر الأبيض المتوسط. من خلال المصادر الكتابية وعلم الآثار تم التعرف على مختلف المحتويات التي كانت تنقل في هذه الجرار على سبيل الذكر: الزيت، النبيذ الصلصة والسّمك المملح، العسل، الفواكه.

أصل كلمة امفور (phoreus amphi) من اليونانية فهي تنقسم إلى قسمين الجزء الأول (amphi) الذي يعني مزدوج، إما (phoreusqa) معناه يحمل، هي المقابض التي تسهل التعامل في حملها ووضعها. فهي أداة تستعمل مرة واحدة، في معظم الأحيان يتم تكسيرها<sup>16</sup>، الدليل مونتي تيساكسيو في روما<sup>17</sup>، هضبة تشكل من جرار مكسورة (حوالي 50 مليون)، كما يمكن إعادة استعمالها كجزء لتكوين الملاط المائي، مثل الأنابيب أو يتم دمجها في عملية البناء، ولنا أمثلة عن ذلك، كالعثور على عقد بمدينة بومي تم بنائه ببقايا جرار تعود إلى الفترة الإمبراطورية السفلى<sup>18</sup>، والجرار من ضمن العناصر الأساسية التي تمكننا من فهم طبيعة ومدى اتساع التبادلات التجارية، حيث غالبا ما تحتوي على نقوش تحدد نوع المنتج، نوعيته، وزنه، اسم التاجر ومكان الإنتاج الذي ختمت فيه. قد نصادف أحيانا اسم المشتري، في مقاطعات إفريقيا تم العثور على رموز تدل على الإلهة تانيت<sup>19</sup> بمثابة الإلهة الحامية من خواطر ومشقات السفر الطويلة في البحر،<sup>20</sup> أما عن الرسوم والأختام، فنجد منها ثلاثة أنماط:

-ختم طيني يتم طباعته قبل الطهي باستعمال قالب من مادة معدنية.

-جرافيتي يُرسم باستعمال الأصبع أو بقمة جافة.

-محلول مكون من أسود الكربون وهو نادرا جدا<sup>21</sup>

تسمح تلك المعلومات باقتراح دراسة حول تجارة المنتج، نوعيته والطبقات الاجتماعية التي اعتادت على استهلاكه.

نجد إلى جانب الجرار ما يعرف بالدوليا (Dolia) عادة ما تستعمل لحفظ المواد في بعض الأحيان لنقل المنتجات<sup>22</sup>.

يقسم الباحث بونفي الجرار الإفريقية إلى ستة أنماط: جرار ذات التقاليد البونية<sup>23</sup>، الإغريقي-رومانية<sup>24</sup>،

الأسطوانية الكبيرة<sup>25</sup>، الأسطوانية الصغيرة، المقلدة للجرار الغالية والبيزنطية<sup>26</sup>. كانت تصدر بكميات قليلة

خلال الفترة الهلنستية لتعرف رواجاً في الحوض غرب البحر الأبيض المتوسط ما بين القرن الثالث والقرن السابع الميلادي، استخدمت أساساً لنقل النبيذ والزيت ولا نستبعد كذلك مرقو السمك المملح. صنعت الجرار الإفريقية من عجينة ذات اللون البرتقالي، البرتقالي الوردي أو الأحمر الأجوري وهي عجينة رقيقة وصلبة بينما يتخذ سطحها الخارجي اللون الكريم أو الأصفر<sup>27</sup> سنتطرق في دراستنا هذه إلى جرة موريطانيا القيصرية حيث يحمل معظمها كتابة على مستوى المقبض، تنص على ما يلي:

Ex Prov(incia) / Maur(etaniae) Caes(ariensis) / Tubus(uctu).  
M(auretania) C(aesariensi)<sup>28</sup>

من خلال الكتابة يمكننا تحديد مكان الإنتاج وهو (Tubusuctu) تيكلات (Tiklat) حالياً، على مسافة 25 كلم جنوب غرب مدينة (Saldae) بجاية حالياً. كانت مادة الصنع غالباً من الطين الرقيق الأحمر وأحياناً ببطانة صفراء؛ وللدراسة التمهيدية في ذات عنق ضيق وفوهة ملساء شبه عمودية، مقابض دائرية الشكل، كتف ذو شكل واضح، بطن كمثري الشكل ينتهي بقدم صغيرة ارتفاعها حوالي 65 سم، تندمج بذلك في نوع دريسال (Dressel30) ونجدها مصنفة في أوستيا في الشكل<sup>29</sup> (V) فيما يخص التأريخ، الباحث كاي يقترح ما بين الربع الأول من القرن الثالث ومنتصف القرن الرابع الميلادي<sup>30</sup>. باعتبار استعمال هذا النوع من الجرار لتخزين منتوجات كالنبيذ<sup>31</sup> و الزيت<sup>32</sup>، الباحث ج. ب. لابورت، قما بالجزم أن جرة موريطانيا القيصرية لم تكن حاوية للملح المعززا اقتراحه بالموقع الجغرافي لمدينة تيكلات، بعيداً عن الساحل ب 25 كلم<sup>33</sup> (انظر الصورة 02). من وجهة نظر أخرى فعلى الرغم من بُعد ورشة العمل عن المنطقة الساحلية من الممكن نقل الجرار عن طريق البر أو البحر حتى يتمكنوا من تلبية متطلبات ورشات الإنتاج.

4. الموانئ كعنصر حيوي في التجارة المحلية والخارجية: كانت شمال إفريقيا تشكل تيار تجاري قوي ومتنوع استمر لمدة قرون في كل حوض البحر الأبيض المتوسط بدأ من نهاية القرن الأول حتى الفترة المتأخرة (القرن السابع). لترويج المنتجات استعملت الجرار بكثرة ليتم نقلها إلى مدن ما وراء البحار أو القريبة منها، فبعض الورشات تحويل السمك مرتبطة مباشرة مع الموانئ الرئيسية والمناطق الحضرية، أين كان التحكم في سوق صيد الأسماك من قبل جمعيات التجار الذين يسيرون التجارة البحرية. تحتل مدن شمال إفريقيا موقعا استراتيجيا هاما في البحر الأبيض المتوسط وقد كانت التجارة البحرية من أهم النشاطات المنتشرة فيها، بحيث كانت السواحل الإفريقية تحتوي على عدة موانئ مختلفة<sup>34</sup>، رغم صغر

بعضها هذا لا يقصي أنها استضافت أنشطة تجارية هامة بالرغم من قلة مرافقها. فإذا أردنا تعريف الميناء في الفترة القديمة من الناحية الطبيعية فهو يتكون من ثلاثة عناصر: الحاوي، المحتوى، المياه ومع مرور الوقت تكاثرت الموانئ وتشكلت شبكة متصلة فيما بينها، على مدى عدة آلاف من السنين. هناك فئات مختلفة من الموانئ يمكن محاولة تصنيفها حسب الحجم أو الوظيفة أو الحضارة التي تنتمي إليها.<sup>35</sup>

تصنيف الموانئ القديمة من حيث الحضارات إلى الموانئ اليونانية، البونوية والرومانية<sup>36</sup>. فالموانئ اليونانية عادة يتم فصلها عن المدينة فهي تقع على مسافة من الساحل، مثل ميناء بيرايوس (Pirée) في أثينا<sup>37</sup> أما الموانئ الفينيقية و البونوية يتم بناؤها كاستمرار للمدينة، وغالبا تكون الأسوار ممدودة لتشكيل حاجز، كما هو الحال في قرطاج<sup>38</sup>. الموانئ الرومانية فهي تتجاوب مع الجانب الاستراتيجي والاقتصادي، لا تكون بالضرورة على مقربة من مستوطنة حضرية، مثل (portus) بورتوس روما. كما يمكننا تحديدها من حيث الحجم الكبري والصغرى: فالموانئ الصغرى هي شاطئ محي بالقرب من المكان الذي تلقي فيه السفينة مرساة، قد يكون ميناء صيد، ميناء تجارة أو ميناء خاص فهو يلعب دورا هاما وذلك بفضل الملاحة الساحلية التي كانت توزع البضائع إلى الأماكن التي لا يمكن الوصول إليها بسهولة عن طريق البر. كانت هذه الموانئ ذات نشاط اقتصادي هام على المستوى المحلي أو الإقليمي، من خلال تصدير المنتجات الزراعية والحرفية واستيراد السلع والمواد القادمة من مختلف مناطق البحر الأبيض المتوسط. الموانئ الكبري هي في معظم الأحيان مصطنعة، يصفها فيثروفيوس على أنها تحسينات على الظروف الطبيعية الملائمة أو على العكس بنيت تماما<sup>39</sup>. ويمكن لهذه الموانئ أن تتكون من حوض أو أحواض متعددة، تتواجد سواء في فم النهر أو تكون مباشرة على الساحل، فهي تسمح عملية النقل لمسافات طويلة و حمولات ذات أحجام مهمة ومن بين الموانئ الكبري، يمكن أن نذكر ميناء أوستيا (Ostie)، بوتسولي (Pouzzoles)، قيصرية في فلسطين (Césarée)، أنطاكية (Antioche) ولبدة (Leptis magna)، أما الموانئ الرئيسية الأربعة للبحر الأبيض المتوسط القديم هي: بورتوس (portus) (ميناء كلود وميناء تراجان)، أثينا (Athènes) والإسكندرية (Alexandrie) وقرطاج (Carthage).

أثبتت التنقيبات والدراسات بتعدد الموانئ وتنوع أنماطها وأحجامها تماشيا مع المرافق التي تحتضنها وكذا الوظيفة (تجارية أو موانئ للتوقف)<sup>40</sup>، هذا وبالرغم من صغر بعضها وقلة مرافقها ونشاطها الاقتصادي السنوي، فلا يقصي ذلك باستضافتها أنشطة تجارية هامة حيث نجد أحيانا بها مخلفات

لورشات إنتاج الصلصات وتمليح السمك<sup>41</sup>. بالإضافة إلى ما سبق ذكره لابد على الموانئ تكييف هياكلها وفقاً للوسط البري والبحري، أما أهميتها، فهي ذات صلة وثيقة بالأنشطة البشرية (التجارة، وبناء السفن، صيد الأسماك وغيرهم) والتي تحدد ما إن يستوجب توسيع أو تضيق المناطق الموكلة إليهم<sup>42</sup> كانت قليلة نسبياً ولكن تم تجهيزها تجهيزاً جيداً<sup>43</sup>. خلال الفترة الرومانية، تم الاستمرار في استغلال معظم مواقع المنفذ التي استعملها أو هيئها الملاحون القرطاجيون، باعتبارهم برعوا في إيجاد البقع المحمية لسحب قواربهم على الشاطئ، فحرصوا الرومان على المباشرة في تعديلها وفقاً للأهمية والحاجة<sup>44</sup>. يبدو أن مختلف المواقع التي وجدت فيها ورشات احتوت على ميناء تجاري، ميناء للصيد أو كلاهما، مما يدل على استغلال الموارد السمكية ومن ثمة توفر الورشات للصناعة التحويلية ونذكر منها:

1.4 ميناء مدينة تيبازة: أثبتت الدراسات أن مدينة تيبازة كان بها ميناء قديم، توفرت كل الشروط الطبيعية لإقامته في الفترة البونيقية بينما أضيفت له مرافق خلال الفترة الرومانية<sup>45</sup>. أقيمت علاقات تجارية بحرية بين مدينة تيبازة، إيبريا واليونان خلال القرن الرابع ق.م. تم التعرف على ذلك من خلال الأواني الفخارية المتنوعة مما أظهر حيويته<sup>46</sup>، جاء في نص يعود إلى القرن الخامس يفيدنا بأن ميناء مدينة تيبازة كان يستقبل عدد وافراً من البضائع، كما يرد لدى بسودو سيلاكس، لذلك من المحتمل أن موقع تيبازة كان بمثابة مدينة تجارية من المقام الأول<sup>47</sup>.

يقع الميناء بين جزيرتين وشاطئ بالقرب من بازيكا القديمة صلصة، أي خارج أسوار المدينة؛ كان صغير الحجم وبعيداً عن وسط المدينة كما أنه لم يتوفر على أرضية ولم تكن دائماً ملاذاً آمناً، ومنه اتخذ الرومان مكان الميناء الفينيقي، باعتبارها النقطة الوحيدة التي تقدم مأوى للسفن في ساحل المدينة (انظر الصورة 03).

2.4 ميناء مدينة قيصرية: يقع ميناء قيصرية (شرشال) حالياً، بين الجزيرة و الساحل<sup>48</sup>، من أهم ميزاته كان محمياً من الرياح الشمالية والشمالية-الشرقية<sup>49</sup>، ذكر من طرف بسودو سيلاكس و ستريون على أنه بالقرب من جزيرة صغيرة<sup>50</sup>. احتوت مدينة قيصرية على ميناء تجاري، ميناء صيد، الميناء العسكري يفتتح على الميناء التجاري من خلال قناة ضيقة، قدر عرضها الباحث رافوازي 10.20 م، بينما الباحث قيري، فبعرض 15 م. تم تحصينه بجدار سميك على الجهة الغربية، بينما قُدر عمق الحوض ب 2.5 م. أما الميناء التجاري، فيقع على الجهة الشرقية، بين الميناء العسكري وحاجز يرتكز على جزيرة، مساحته المحمية حوالي 9 هكتار، في حين يُحتمل أن كان الجزء السفلي من الميناء عبارة عن شاطئ



لِسحب القوارب فيه. أخيرا ميناء الصيد الذي لا يمكن الشك في وجوده الفعلي باعتبار احتواء الموقع على الثروة السمكية زيادة إلى كثرة طلب المجتمع المحلي<sup>51</sup> أنظر (الصورة 04).

3.4. الملاحة البحرية في الفترة القديمة: انطلاقا من تقييمات الجغرافيين القدامى، تم التعرف على المسار التجاري للبواخر ومن ثمة تحديد المسافات التي كانت تقطعها ولو أنها تختلف من جغرافي إلى آخر بسبب نقص في دقة القيم<sup>52</sup> وجدت نوعين من الرحلات: الأولى مباشرة وكانت تقام خاصة من قبل البواخر التجارية الموظفة في نقل البضائع (منتجات غذائية، سلع فاخرة وغيرها) وهي التي أُطلق عليها تسمية (Naves Onerariae Olkódo) غالبا ما تُبحر في البحر المفتوح مستعينة في مسارها بأقصر الطرق كما يتعذر عليها أن ترصف في جميع الموانئ نظرا لحجمها. أما الثانية، فهي الرحلات التي تُرصف على طول الساحل وتختص بها القوارب (orariae naves) والتي كان بإمكانها التوقف تماشيا لتغيرات في ظروف الملاحة مما يؤهلها للإبحار حتى فصل الشتاء، حيث تُعد ظروف الملاحة من المحددات الأساسية في تسهيل أو عرقلة النشاط البحري وعلى هذا الأساس، نجد نوعين من البحار، سميت نسبة لتغير الملاحة خلال الفصول وهما: البحر المغلق<sup>53</sup> (Mare clausum)، الذي يشير إلى فضاء فصل الشتاء أين تبطئ حركة الملاحة البحرية<sup>54</sup>، في هذا الصبى نجد نصا في المصادر يوجي بالتدابير اتخذها الإمبراطور كلاوديوس لضمان تزويد روما، حيث يذكر سوتونيوس: "في الواقع، اتخذ كلاوديوس التدابير اللازمة لضمان إرسال الطعام حتى خلال فصل الشتاء (etiam in tempore hibemo). أما البحر المفتوح، فيكون في فصل الربيع والصيف نجد إشارة على ذلك لدى كل من هيسبيود، ريتلوس وبلينيوس في عبارة "الربيع يفتح البحار للبحارين"<sup>55</sup>.

ضمن الرحلات البحرية التي تم تحديدها، نذكر تلك التي كانت تقام بين قيصرية و قرطاج على مسافة قدرت ب 1.580 ستاد (في العصور اليونانية، كان الاستاد وحدة طولية تم إدخالها في زمن البطلمة بين وحدات القياس في مصر القديمة؛ كان حوالي 192 م) بسرعة 4.5 أو 3.5 عقد وهي تعد بمثابة سرعة قياسية<sup>56</sup> أو ب سرعة 2.4 عقد في 3000 ستاد، حيث تدوم الرحلة 3 أيام. بينما قدرت مسافة الرحلة ما بين راسبالوس (Cap Palos) و شرشال ب 3.000 ستاد وبسرعة 2.15 عقد<sup>57</sup> (العقد هي وحدة قياس السرعة تستخدم في الملاحة البحرية. عقدة واحدة تساوي ميل بحري واحد في الساعة، أو 1.852 كم/ساعة).

5. نشاط تمليح و مرق السمك في التجارة المحلية: ساهم نشاط تمليح و مرق السمك بتنشيط التجارة المحلية وتكثيف وتسهيل العلاقات من خلال شبكة طرق مصممة بشكل متقن وأمن مما آل إلى بروز أسواق عدة تُعرض بها مختلف المنتجات، لكن يصعب تحديد تفاصيل تلك المنتجات المسوقة

بإفريقيا، نظرا لقلّة او ندرة النقوش، باستثناء النصوص الرسمية التي تنظم الإطار القانوني لها. من جهة ثانية، فهي غير متوفرة بشكل متجانس بين المقاطعات<sup>58</sup>، وهذا وأحصينا بعض الاستثناءات، على غرار شاهد قبر كلاوديوس دوسيموس وهو تاجر في النبيذ، مرق وتمليح السمك في موريطانيا القيصرية والتي تُصدر منها منتجات المقاطعة إلى روما<sup>59</sup> يقول نص النقيشة:<sup>60</sup>

Ti(tus) claudius docimus  
fecit sibi et suis libertis  
libertabusque posteris eorum  
negotianus salsamentarius  
et vinariarius maurarus

ترجمة الكتابة : كلوديوس ديكيموس، وضعها إليه وإلى كل ورثته، هو تاجر نبيذ، صلصة وتمليح السمك بموريطانيا القيصرية". نرى من خلال هذه الكتابة أن الصلصات والسمك المملح اندرجت ضمن المنتجات التي تم تجيرها إلى روما، مما يشير إلى النوعية.

نذكر كذلك نقيشة زرايا<sup>61</sup> المعروفة بمعدل زرايا حيث تم اكتشافها بالقرب من ممر جبلي في الحدود ما بين مقاطعة نوميديا وموريطانيا القيصرية، لكنها تابعة لمقاطعة موريطانيا القيصرية ذُكرت في مسار أنطونينوس على أساس أنها تبعد ب 25 ميل عن طريق لومباز و 12 ميل عن سيتيفيس<sup>62</sup>.

تم تأسيس النص بعد رحيل فيلق لم يتم تحديده، فهي عمود واحد يتكون من 22 سطر يعطى قائمة المنتجات تليها الرسوم الجمركية المقابلة لنقل البضائع ما بين المقاطعتين التي يجب دفعها مرورا على المكتب الجمركي،<sup>63</sup> تم تأريخ النقيشة بفتري الحكم الثنائي للإمبراطورين كركلا وسبتيموس سيفيروس في سنة 202 م<sup>64</sup> تنقسم النقيشة إلى أربعة فقرات مسبوقة بكلمة (LEX) بمعنى تسعيرة<sup>65</sup>، وهي كالتالي:

- الفقرة الأولى (lex capitularis): التسعيرة المشية والعبيد.

- الفقرة الثانية (lex vestis peregrinae): تسعيرة الملابس المستردة.

- الفقرة الثالثة (lex coriaria): تسعيرة الجلود.

- الفقرة الرابعة (lex portus maxima pequari): التسعيرة المطبقة على قطعان كبيرة والمنتجات

الغذائية. (ceteris rebus).

تشتمل النقيشة على إشارة إلى مصطلح "فاروم" حيث قُدرت تسعيرتها بسيسترس: أنفورة نبيذ، أنفورة فاروم (سيسترس)<sup>66</sup>.

vini amp(horam), gari amp(horam) (sestercius)

إضافة إلى مواد أخرى منها التمور والتين، المكسرات، وبين هاتين الفئتين من الفواكه المجففة، كلمة vatassae لم يتم ترجمتها إضافة إلى الشب<sup>67</sup>، وقد صنف الباحث دارمون المنتجات الموجودة في النقيشة إلى فئتين: الثروة الحيوانية والصناعات الغذائية الفاخرة مثل القاروم<sup>68</sup>. من ناحية أخرى، سمح ذلك بتوسيع الشبكة التجارية ما بين المقاطعات ما انشاء تيار تجاري (شرق /غرب)<sup>69</sup> و (شمال/جنوب)، بحيث المدن الساحلية ساهمت في إمداد المنتجات التي ذكرت في النقيشة كالمناطق القريبة من مدينة زرايا في نوميديا و موريطانيا مثل : شرشال، تيبازة، كولو<sup>70</sup>. إذا كان البعض من هذه السلع (المنتجات الحيوانية أو المشتقات) قد تكون من نفس المنطقة الحضنة أو زرايا، فالبعض الآخر قادم من مدن أخرى منبعثة من موانئ البحر الأبيض المتوسط، التي يتم استقبالها في كل من موانئ (Saldae) بجاية، (Igilgili) جيجل (Chullu) كولو (Rusicade) سكيكدة<sup>71</sup> يؤكد الباحث سلامة، مدى اتساع مجال التبادلات التجارية إلى المناطق الداخلية، حيث تشهد على العلاقات التجارية المتواجدة ما بين المنتجات الحيوانية الآتية من جنوب نوميديا وتلك التابعة لمنطقة التل.

#### الخاتمة:

يُعد الرومان من ضمن الشعوب الأكثر استهلاكاً لموارد البحر الأبيض المتوسط كما برعوا في سبل التجارة الناجعة في هذا المجال، على الأقل بقدر ما برعوا في تقسيم وتهيئة الأراضي لرفع المردودية في إنتاج الحبوب، النبيذ أو الزيت. من خلال بحثنا، حاولنا عرض أهم الإشكاليات التي تعيق فهم النشاطات الخاصة بالصلصات والسّمك المملح مع التركيز على البنية التحتية التي لها علاقة وطيدة ومكاملة لنظام الإنتاج. في هذا النوع من الحرف، تعد سمكة التونة من أكثر المواد الأولية رواجاً حيث تسمح بإنتاج أرقى الصلصات. بعد عملية الإنتاج يتوجب تنجير المنتوج إلى مدن أخرى داخلية وخارجية الذي بدوره يستوجب توفير حاويات. انطلاقاً من ذلك، فدراسة جزار الصلصة والسّمك المملح يسمح بطرح فرضيات جديدة تخص الجانب الاقتصادي والتطور الذي عرفه النشاط على مر القرون، كما تسمح بمعرفة نوع ومكان تواجد تلك الحاويات. إن مجرد توفرها في ورشات صناعة الصلصات وتمليح السّمك يدل على الانفتاح والنشاط الاقتصادي الذي يحيلنا إلى الفصل بين خصوصيات المنتوج المحلي، الإقليمي والمستورد والتعرف على المدن التي برزت في المجال. من خلال نقيشة زرايا، التمسنا أهمية

الصلصة والسّمك المملح حيث احتلت مرتبة هامة في المنتجات المتاجر بها مما يدل على مدى استهلاكها من طرف المجتمع الأفريقي.

باعتبار التعقيدات التي تواجه الباحث في موضوع تقل فيه الإشارات في المصادر الخاصة بمقاطعة بحثنا بينما تكاد تنعدم النقائش، فلم نطمح إلى اقتراح حلول للإشكالية وإنما فتح آفاق فكرية حول كيفية معالجة الموضوع، لكن الوصول إلى المزيد من الحقائق حول الصناعات السمكية يستوجب تنقيبات مستمرة ودراسة لتطور مختلف المسالك التجارية (برية وبحرية) والتي بدورها قد تدلنا نحو مواقع جديدة، حيث باعتبار الثروة السمكية المتنوعة والوفيرة التي يحظى بها الساحل الإفريقي، نحتمل وجود ورشات أخرى.

## هوامش:

- <sup>1</sup> Olivier, Legall, Raynal, Jean-Paul. Préhistoires de Pêche. HAL (L'Archéo-Logis éd.). Lyon, 2005. p.3.
- <sup>2</sup> Idem
- <sup>3</sup> Jean-Paul. Beucher, Histoire des engins et techniques de pêche. Quae-Ifremer, Plouzané, ; 2008, p.9.
- <sup>4</sup> Brice. Ephrem. Les poissons et la pêche liés aux usines à salaisons sur le littoral atlantique à l'époque romaine. Aquitaine, (21), 2005, p.1.
- <sup>5</sup> Abdalla. Hattour. Préservation d'une ancienne technique de pêche: la madrague Tunisienne de Sidi Saoud et sa production de thon rouge ( Linnaeus, 1758). Bulletin de l'Institut national des sciences et technologies de la Mer, 32, 2005, p.15.
- <sup>6</sup> Jacques. Dumont . La pêche du thon à Byzance à l'époque hellénistique. Revue des Études Anciennes, vol.78, N.1, 1976, p.96.
- <sup>7</sup> Jacques-Joseph Baudrillart. Traité général des eaux et forêts, chasses et pêches, Arthus Bertrand, Vol. 9. Paris, 1827, p.6.
- <sup>8</sup> Ephrem, 2005, op.cit. pp.402-407.
- <sup>9</sup> ICCAT.(2016.01.31). Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique. Lien : <https://www.iccat.int/fr/> (10.10.2018).
- <sup>10</sup> Denhez, Frédéric, Plus de Poisson à La Crique: menaces sur les réserves mondiales, Delachaux et Niestlé, Paris 2008, p.221.
- <sup>11</sup> Hattour, 2005, op.cit. p.2.
- <sup>12</sup> Ibba Antonio, Traina Giusto, l'Afrique romaine : De l'Atlantique à la Tripolitaine (69-439 ap. J.-C.), Bréal, Paris, 2006, p.133.
- <sup>13</sup> V. Furlan, Paul. Bisseger, Les Mortiers Anciens, Histoire Et Essai D'analyse Scientifique, Revue Suisse D'art Et D'archéologie, N.32, 1975, pp. 166-178.
- <sup>14</sup> Robert, Lequément, Étiquettes de plomb sur les amphores d'Afrique. Mélanges de l'École française de Rome. Antiquité, Vol.87, N.2, 1975, pp. 667- 680.
- <sup>15</sup> Céline. Piot, La Réutilisation Des Amphores : Contribution A L'histoire économique et à la vie religieuse dans le Sud-Ouest de la Gaule, MUNIBE (Antropologia-Arkeologia), N.53, 2001, p.101.
- <sup>16</sup> Abdellatif. Mrabet, José Remesal. Rodriguez, In Africa et in Hispania (Universitat Barcelona éd.), Universitat Barcelona, Barcelona, 2007, p.269.
- <sup>17</sup> Emmanuel. Botte, La vannerie dans l'Antiquité romaine - les ateliers de vanniers et les vanneries de Pompéi, Herculaneum et Oplontis, Jean Berard, Naples, 2010, pp.263-268.
- <sup>18</sup> Marcel. Le Clay, Caestis. Encyclopédie barbare, N.11, 1992, pp. 169- 1698.
- <sup>19</sup> H. Alfonsi, Stantoni Histoire Naturelle Et Culturelle De La Corse, N.12, 2008, p.3.
- <sup>20</sup> Sciallano, Marine. Sibella, Patricia. Amphores Comment Les Identifier ?, Edisud, Aix-en-Provence, 1994, pp.20-21.
- <sup>21</sup> Liou. Bernard. Sciallano, Marine. Le trafic du port de Fos dans l'antiquité: essai d'évaluation à partir des amphores, Actes du Congrès de Lezoux, Les productions céramiques de Lezoux et du centre de la Gaule: Actualité des recherches céramiques en Gaule (4-7 mai 1989), Marseille, p.153.
- <sup>22</sup> Michel Bonifay, Études sur la céramique romaine italienne d'Afrique, BAR international séries, Paris, 2004, p.90
- <sup>23</sup> Ibid, p.101.
- <sup>24</sup> Bonifay, 2004, op.cit. p.140
- <sup>25</sup> Ibid, p.125.
- <sup>26</sup> Claude. Raynaud, Bonifay, Michel, Lattara. Dictionnaire des céramiques antiques (VII s. av. n.é. VII s. de n.é) en méditerranée Nord-occidentale, Gallia, N.63, 1993, p.15.
- <sup>27</sup> Panella, Clementina, Ostia III. Studi Miscellanei, N.21, 1973, pp.604-605.
- <sup>28</sup> Jean-Pierre. Laporte, Les amphores de Tubusuctu, l'huile de la Maurétanie Césarienne. Bacth, N.14- 12, 1980, pp.131-135.

- <sup>29</sup> Simon.Keay,Late Roman Amphorae in the Western Mediterranean: A typology and economic study: the Catalan evidence,BAR Publishing,Oxford,(1re éd),1984,p.87.
- <sup>30</sup> Jean-Pierre.Brun,Archéologie du vin et de l'huile dans l'Empire romain,Errance,Paris,2004, p.232.
- <sup>31</sup> De Laet Sigfried Jan.Henriette Camps-Fabrer, L'olivier et l'huile dans l'Afrique romaine. . L'antiquité classique,vol. 23,N.2,1954,p.534.
- <sup>32</sup> Laporte, 1980,op.cit.p.131.
- <sup>33</sup> Abdellatif.Mrabet,José Remesal .Rodriguez, (2007). op.cit. .p.55.
- <sup>34</sup> Jean. Rougé , Recherches sur l'organisation du commerce maritime sous l'empire Romain,Sevpen ,Paris,1966,pp.08-107.
- <sup>35</sup> J.M. De La Peña, E.J.M. Prada, M.C. Redondo, Mediterranean Ports In Ancient Times. Pianc Bulletin ,N83/84,1994,pp.227-237.
- <sup>36</sup> Henri.Lechat, Fouilles au Pirée: les fortifications antiques,Bulletin de correspondance hellénique, Vol.12,N.1,1888, pp.337- 357.
- <sup>37</sup> Louis.Carton, Note sur la topographie des ports de Carthage. Comptes-rendus des séances de l'année,Académie des inscriptions et belles-lettre,Vol.54,N.7,1910, p.623.
- <sup>38</sup> Christian. Dubois,Observations sur un passage de Vitruve. Mélanges d'archéologie et d'histoire, Vol.22,N.1,1902,p.440.
- <sup>39</sup> Abdellatif.Mrabet, José Remesal .Rodriguez, (2007). op.cit.p.55.
- <sup>40</sup> Ibid,p.57.
- <sup>41</sup> Antoinette Hesnard. Philippe Bernardi, Christian Maurel, La topographie du port de Marseille de la fondation de la cité a la fin du Moyen Age, Marseille. Trames El Paysages Urbains De Gyptis Ail Roi René. Actes Du Colloque De Marseille , Ai.X-En-Provence, 2001,p.159.
- <sup>42</sup> Gare-Depaule, (1998 10 03). La vie économique en Afrique du nord aux IIe et IIIe siècles après J.-C.,Lien :<http://www.cerclealgerianiste.fr/index.php/archives/encyclopedie-algerianiste/histoire/histoire-avant-1830/antiquite/138-antiquite/340-la-vie-economique-en-afrique-du-nord-aux-ii-et-iii-siecles-apres-j-c> , Consulté le (24 03 2019).
- <sup>43</sup> Gare-Depaule, (1998 10 03). La vie économique en Afrique du nord aux IIe et IIIe siècles après J.C.,Lien :<http://www.cerclealgerianiste.fr/index.php/archives/encyclopedie-algerianiste/histoire/histoire-avant-1830/antiquite/138-antiquite/340-la-vie-economique-en-afrique-du-nord-aux-ii-et-iii-siecles-apres-j-c> , Consulté le (24 03 2019).
- <sup>44</sup> Sabah.Ferdi, Recherches archéologiques subaquatiques effectuées sur la côte algérienne : à propos du port de Tipasa, Méditerranée occidentale antique : les échanges. Atti del seminario Marsiglia, Marseille, 2004,pp.205-209.
- <sup>45</sup> Nicolas .Carayon,Les ports Phéniciens et Puniqes géomorphologie et infrastructures, université Strasbourg II, France,2008, p.189.
- <sup>46</sup> Stéphane.Gsell, Tipasa, ville de la Maurétanie Césarienne. Mélanges d'archéologie et d'histoire, Vol.14,N.1,1894,pp.330-332.
- <sup>47</sup> Philipe.Leveau., Caesarea Mauretaniae. Encyclopédie berbère, N.11,1992,p.1698.
- <sup>48</sup> Edme.Mentelle, Géographie ancienne (Vol. 1).Pancouche,Paris,1792,p.371.
- <sup>49</sup> Arthur. De Graauw.,Ancient ports and harbours,incitations of ancient authors ,Vol.2,2014,p.497.
- <sup>50</sup> Philipe.Leveau ,Caesarea de Maurétanie: une ville romaine et ses campagnes, École française de Rome ,Collection de l'École française de Rome,1984,pp.47-49. <sup>49</sup>Arthur. De Graauw.,Ancient ports and harbours,incitations of ancient authors ,Vol.2,2014,p.497.
- <sup>51</sup> Anna.Zevi,Gallina.Rita.Turchetti,Méditerranée occidentale antique: les échanges. Soveria Mannelli ,Rubbettino,2004,p.8.
- <sup>52</sup> André.Piganiol,L'Empire chrétien (325-395). Revue belge de philologie et d'histoire,Vol. 27,N.3- 4,1949,p.289.
- <sup>53</sup> Jean.Rougé, La navigation hivernale sous l'Empire romain. Revue des Études Anciennes,Vol.54,N.3,1952,p.316.

---

<sup>54</sup> Ibid, p.317.

<sup>55</sup> Anna.Zevi, Gallina.Rita.Turchetti ,2004, op.cit. p.8.

<sup>56</sup> Pascal.Anaud, Les routes de la navigation antique : Itinéraires en Méditerranée. errance, Paris, 2005, p.159.

<sup>57</sup> Jean-Marie.Lassère, Productions et exportations africaines : les limites du témoignage de l'épigraphie lapidaire» Actes du Vle colloque international sur l'Histoire et l'Archéologie de l'Afrique du Nord, ( octobre 1993), Pau, p.39.

<sup>58</sup> Jean-Pierre.Brun, Archéologie du vin et de l'huile dans l'Empire romain, Errance, Paris, 2004, p.233.

<sup>59</sup> C.I.L. VI.9676.I.L.S.7486.

<sup>60</sup> CIL, VIII, 4508 CF. 18643.

<sup>61</sup> Bruzen La Martinière, Antoine-Augustin, Le Grand Dictionnaire Géographique Et Critique (Vol. 2), Chez Jean Daniel Beman, Rotterdam, 1730, p.353.

<sup>62</sup> Pol.Trousset, Pol, Le tarif de Zarai : essai sur les circuits commerciaux dans la zone présaharienne. Antiquités Africaines, Vol.38, N.1, 2002, p.355.

<sup>63</sup> Idem

<sup>64</sup> Asakura.Hironori, Histoire mondiale de la douane et des tarifs douaniers, Organisation Mondiale des Douanes, Bruxelles, 2003, p.57.

<sup>65</sup> Iulia.Dumitrache, La Terminologie concernant les sauces de poisson romain, Pontica , N.42, 2009, p.554.

<sup>66</sup> Jean-Pierre.Darmon, Note sur le tarif de Zarai. Cahiers de Tunisie, Vol.47- 48, N.3- 4, 1964, p.17.

<sup>67</sup> Pierre.Salama, Bomes Militaires D'Afrique Proconsulaire. L'école Française de Rome, N.101, 1987, p.47.

<sup>68</sup> Jacques.Heurgon (1951). E Laet (Siegfried, J.). Portorium. Étude sur l'organisation douanière chez les Romains, surtout à l'époque du Haut-Empire Bruges. Revue belge de philologie et d'histoire, 29(1), 206- 211.1951, p.262.

<sup>69</sup> Idem

<sup>70</sup> Salama, 1987, op.cit. p.47.

<sup>71</sup> Pierre .Sintes, Yacine.Rebahi ,L'Algérie antique - de Massinissa à Saint Augustin, Place des Victoires ,Paris, 2003, p.29.

## الملاحق:

صورة 01: تينين فسيفساء صيد في متحف عنابة (عن ص. حماني)



صورة 02: تينين جرة مورطانيا القيصرية عن (Bonifay, 2004)



صورة 03: تينين موقع ميناء تيبازة و ورشة التمليح في مخطط الموقع الأثري عن (Sintes, Rebahi, 2003).





مخطط رقم 01 : يبين مخطط للورشة الاولى (عن صبرينة-حماني)

