

موانئ شرق موريطانيا القيصرية

و. محمد الحبيب بشاري
قسم التاريخ - جامعة الجزائر

استطاعت قرطاجة أن تهيمن على الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط هيمنة كلية وبدون منازع من القرن الخامس حتى القرن الثالث قبل الميلاد، هذا القرن الذي شهد خروج روما من سهل اللاتيوم وسيطرتها على كل شبه جزيرة إيطاليا بعد صراع مرير مع مختلف الشعوب والدويلات المتواجدة بها، ومنها توجهت بأنظارها إلى الحوض الغربي للبحر المتوسط، وهذا ما جعلها تدخل في صراع مع قرطاجة استمر من 264 إلى 146 ق.م. تميز بقيام ثلاث حروب عرفت بالحروب البونية، انتهت بزوال دولة قرطاجة وتحول معظم أراضيها إلى مقاطعة رومانية تحت اسم "مقاطعة إفريقية" (Provincia Africa).

لقد جنت روما من انتصارها على قرطاجة والقوى الأخرى في حوض البحر الأبيض المتوسط مثل مقدونيا مكاسب مادية معتبرة، انعكست إيجابا على المجتمع الروماني بحيث شهد مستواه المعيشي تحسنا ملحوظا، لكن ذلك كان على المدى القريب إذ سرعان ما تغير الوضع وبرزت التناقضات الاجتماعية والاقتصادية الحادة بين مخلف طبقات المجتمع الروماني، بعد أن استحوذت الطبقة الارستقراطية على ثمار الانتصارات العسكرية، وهمشت طبقة العامة وخاصة المزارعين الصغار والمتوسطين عماد الزراعة والجيش

الرومانيين، بفعل فقدانهم أراضيهم لصالح الطبقة الارستقراطية التي استغلت غيابهم بسبب وجودهم في جبهات الحرب لمدة زمنية طويلة، أو لإفلاسهم لعدم قدرتهم على منافسة المواد الزراعية المستوردة، وتستحوذ على أملاكهم، وتستغلها عن طريق العبيد مما دفع بالمزارعين الصغار والمتوسطين إلى الهجرة إلى المدن الكبرى وعلى رأسها روما.

ونظرا لسوء تسيير الضيعات الواسعة واعتماد أصحابها على مسيرين انتهازيين ويد عاملة في أغلب الأحيان غير مؤهلة حيث تتكون أساسا من العبيد، تراجع إنتاج المواد التي تكون الغذاء الأساسي للمواطن الروماني وعلى رأسها الحبوب والزيتون، مما اضطر المسؤولين الرومان العمل على تموين السوق الرومانية بالمواد الأساسية بأسعار منخفضة ابتداء من عهد الأخوة غراكوس، ومجانا ابتداء من سنة 58 ق.م. بمبادرة من القنصل كلوديوس (Clodius) لأكثر من 320 ألف شخص، وهو العدد الذي انخفض في عهد يوليوس قيصر إلى 150 ألف، وارتفع من جديد في عهد الإمبراطور أغسطس إلى 200 ألف، وابتداء من عهد الإمبراطور سبتموس سيفروس أضيف الزيت إلى المواد الموزعة مجانا⁽¹⁾.

وبصفة عامة كلما تقدمنا في الزمن زادت حاجات المواطن الروماني من الحبوب والزيت، وبهدف كسب شعبية واسعة كان المسؤولون الرومان يعملون على إرضاء مواطنيهم بتلبية مطالبهم.

وأمام عجز الزراعة الايطالية على تغطية حاجات السوق الرومانية توجهت السلطة الرومانية بأنظارها إلى منطقة المغرب القديم لأسباب طبيعية وجغرافية، وأخذت تتحين الفرص للاستيلاء عليها، لذلك بعد ضم قرطاجة بقرن جاء دور مملكة نوميديا وقرنا بعدها ضُمَّت مملكة موريطانيا القيصرية، وقد اقتصر التوسع في البداية على المنطقة الساحلية، مع وجود بعض المحاولات التوسعية نحو الداخل في مقاطعتي المزاق ونوميديا، أما بالنسبة لموريطانيا فقد بدأ توسعهم بها في منتصف القرن الأول ميلادي وهو المجهود الذي توج في نهاية القرن الأول بإنشاء عدة مستعمرات أهمها مستعمرة سطييفيس (Sitifis) من طرف الإمبراطور نيرفا (Nerva)، وهو ما يستنتج من اسمها (colonia nerviana augusta martialis veteranorum)، بذلك وضعت روما يدها على منطقة السهول العليا، التي بالإضافة إلى أهميتها الإستراتيجية، تتمتع بقدرات زراعية واسعة يمكن أن تساهم في تموين الشعب الروماني بالكثير من المواد الأساسية، دون أن ننسى أن وفرة السهول تسمح بتلبية رغبات الطبقة الارستقراطية في امتلاك الضيعات الواسعة. وقد دلت الآثار المادية على العديد منها مثل ضيعة ماتيديا (Matidiae) حفيدة الإمبراطور تراجانوس، وفي هذا الإطار يمكننا إدراج إصدار روما لقانوني مانكيانا وهادريانا.

لكن محاصيل السهول العليا الشرقية المذكورة تعد عديمة الفائدة بالنسبة للسلطة الرومانية إذا لا تصل إلى المواطن الروماني عبر الموانئ البحرية، سواء في نطاق سياسة التموين المجاني (Annone)

أو التجارة الحرة، لذلك عملت روما على ضمان وصول هذه المحاصيل إلى المنطقة الساحلية لتتقل بعدها من موانئ موريطانيا الشرقية إلى الأسواق الرومانية عبر ميناء أوستيا (Ostia)، ولهذا الغرض استغلت روما الموانئ والمحطات البحرية القرطاجية السابقة وقامت بتوسيعها ومن أهمها مينائي بجاية (صالداي، Saldae) وسيدي ريحان (موسلوبيوم، Muslubium)، وهو ما تؤكد الخلفات الأثرية التي عثر عليها في ميناء أوستيا وهضبة تستاكسيو (Mont Testaccio) من جهة والنصب الميلية وآثار الطرقات التي ربطت مراكز الإنتاج في السهول العليا بالمينائين المذكورين.⁽²⁾

الموانئ

إن مراكز التصدير، وكما ذكر آنفاً تتمثل في مينائي بجاية وسيدي ريحان، وهي في الأصل محطات تجارية قرطاجية استغلتها روما بعد أن أخضعت المنطقة لنفوذها.

أ. ميناء بجاية

يقع ميناء بجاية في خليج واسع (خليج بجاية) بين جزيرة منصورية واليابسة عند مصب وادي الصومام، وهو الملجأ الوحيد الآمن بالنسبة للسفن في الساحل الشرقي لمقاطعة موريطانيا القيصرية ثم موريطانيا السطيفية ابتداء من نهاية القرن الثالث ميلادي⁽³⁾. وقد دفعت أهمية موقعه القرطاجيين إلى إقامة ميناء منذ وقت مبكر، إذ ورد ذكره في القرن الرابع قبل الميلاد في رحلة

سكيلاكس⁽⁴⁾ كمحطة بحرية أقامها القرطاجيون لاستغلالها في رحلاتهم البحرية سواء للاحتماء بها في حالة الظروف المناخية الغير ملائمة للإبحار أو للتمون أو التعامل مع الأهالي. وقد عثر في المنطقة على آثار قرطاجية كثيرة منها قبور محفورة في الصخر ونصب جنائزية وكتابات فينيقية أو بونيقية⁽⁵⁾. ومع فقدان قرطاجية السيادة على المنطقة إثر انهزامها في الحرب البونية الثانية، انتقلت مدينة بجاية إلى مملكة نوميديا بقيادة ماسنيسا ثم أبناءه من بعده. ونتيجة التطورات التي شهدتها المنطقة بعد حرب يوغرطة، انتقلت المنطقة الممتدة من حدود وادي الملوشة (الملوية) غربا إلى وادي الأماصا (الكبير) شرقا إلى مملكة موريطانيا، واستمرت على هذا الوضع حتى وفاة الملك بوخوس الثاني سنة 33 ق.م. دون ترك وريث فألت مملكته إلى أوكتاف، لكن هذا الأخير حكمها دون ضمها إلى أملاك روما، واكتفى بإقامة بعض المستعمرات بعضها في موانئ قرطاجية قديمة، تمهيدا لضمها مستقبلا لما تكون الظروف السياسية والعسكرية ملائمة، ومن بين المستعمرات إيجلجلي(جيجل) وصالداي الساحليتين ومستعمر توبوسوكتو (Tubusuctu) على ضفاف وادي الصومام في الداخل.

وتدل النقوش التي وصلتنا أن مستعمرة صالداي خصصت لقدماء جنود فرقة عسكرية تحمل رقم سبعة، لذلك حملت اسم legionis VII aug (ustae) sald (itanae) Col (oniae) jul (iae)" immunis"⁽⁶⁾، ورغم اختفاء الكثير من آثار المدينة الرومانية بفعل

التغييرات التي شهدتها عبر مختلف مراحل تطورها، تبرز الآثار المادية القليلة التي وصلتنا أن المدينة عرفت تطورا ملحوظا بشريا وعمرانيا، فقد عثر في العديد من المواقع على أعمدة من الغرانيت ونقوش وآثار الساحة العامة (forum) وقواعد لتمثيل وفسيفساء⁽⁷⁾. ونظرا لمحدودية الإمكانيات الاقتصادية الطبيعية للمنطقة إذا استثنينا الثروة الغابية، فإن الفضل في التطور الذي شهدته لا يمكن أن يعود إلا إلى نشاط مينائها سواء كان في مجال الصيد البحري أو التجارة الساحلية (Cabotage) أو الخارجية، وما يؤكد أهمية صالداي أنها الميناء الوحيد الواقع في شرق مقاطعة موريطانيا والذي ذكره سترابون⁽⁸⁾ بقوله : "بين قيصرية ورأس تريتون يفتح ميناء واسع جدا يعرف باسم صالداس(Saldas)"، ويظهر أن هذا الميناء أنجز في الجهة الغربية للمدينة أين شوهدت في القرن التاسع عشر آثار رصيف⁽⁹⁾. لكن آثاره اختفت اليوم بفعل العوامل البشرية والترمل الذي يزحف كل سنة نتيجة الترسبات التي يحملها وادي الصومام، لقد أعطى هذا الميناء مدينة صالداي طابعا تجاريا يقصدها التجار الرومان والأهالي من المناطق المجاورة، فمزارعو المناطق القريبة يحملون الزيتون والتين، وسكان السهول العليا الحبوب ومنتجات أقصى الجنوب، في نفس الوقت كانت السفن تصل محملة بمنتجات الضفة الشمالية للبحر المتوسط، وتبحر محملة بالمحاصيل المحلية.

ويظهر أن هذا الازدهار استمر حتى العهد الإسلامي حيث كتب الإدريسي عن مدينة بجاية "ومدينة بجاية في وقتنا هذا مدينة

المغرب الأوسط وعين بلاد بني حمّاد والسفن إليها مقلعة، والقوافل والأمتعة متجهة إليها برا وبحرا، والسلع إليها مجلوبة والبضائع بها نافعة، وأهلها مياسير تجار، وبها من الصناعات والصنّاع ما ليس بكثير من البلاد، وأهلها يجالسون تجار المغرب الأقصى وتجار الصحراء وتجار الشرق، وبها تحل الشدود وتباع البضائع بالأموال المقطرة، ولها بواد ومزارع والحنطة والشعير بها موجودان كثيرا والتين من سائر الفواكه. ..".

لقد ساعد هذا النشاط على استقرار عدد كبير من السكان في المدينة حتى اضطرت السلطات المحلية إلى تموين المدينة بالماء من توجة عبر قناة يصل طولها إلى 30 كلم، وهي القناة التي لا تزال بعض آثارها بادية للعيان حتى اليوم⁽¹⁰⁾.

إلى جانب ميناء صالداي، وجد ميناء ثان في شرق مقاطعة موريطانيا القيصرية وهو ميناء سيدي ريحان (موسلوبيوم) الذي يقع بين صالداي وشوبا (زيامة) عند مصب وادي أغريون، حيث تصله الطرقات الآتية من الأراضي الداخلية التي تحمل مختلف المنتجات الزراعية والصناعية كحبوب وزيت سهول سطيف ومجانة. ونظرا لأهميتها الإستراتيجية أقامت بها روما مخازن كبرى لاستقبال مختلف المحاصيل والمنتجات التي تدخل في نطاق الضريبة السنوية أو التي تقتنيها عند الحاجة قبل إرسالها إلى ميناء أوستيا، وهو ما يظهر من اسمها "Muslubium horreorum" أو "Muslubio horrea"⁽¹¹⁾ وقد ورد

ذكر هذه المدينة كمركز روماني من طرف بعض المصادر الأدبية
والمادية منها مسار أنطونان (I.A.) " Saldis colonia muslubio
"cobamunicipium"، وطاولة بوتنغر (T.P) " Saldas colonia – muslubio
"horreta- choba municipium

الطرق البرية

لقد لعب هذان الميناءان دورا مهما في الحياة التجارية لمقاطعة
موريطانيا القيصرية ثم موريطانيا السطايفية، إذ كانا المنفذان
الأساسيان لإيصال منتجات المنطقة إلى الخارج وخاصة إلى روما.
ويتأكد ذلك من ربطهما بالمناطق الداخلية بشبكة من الطرق
تصلهما عبرها مختلف المحاصيل الزراعية والنباتية والحيوانية
والصناعية رغم صعوبة التضاريس. وقد جهزت روما هذه الطرق
بشبكة من المخازن تجمع فيها المحاصيل المختلفة سواء في نطاق
الضريبة السنوية أو التجارة الحرة وقد تمثلت أهم الطرق في :

1. طريق سطيف - صالداي

ما أن احتلت روما منطقة السهول العليا الشرقية حتى عملت
على تأمينها بإقامة خط الليمس الجنوبي للحد من حركة البدو
الرحل بين الشمال والجنوب، مما يسهل عليها استغلال القدرات
الزراعية الواسعة التي تتوفر عليها المنطقة، لتموين السوق الرومانية
بما تحتاجه من مختلف المواد الضرورية كالحبوب والزيت، خاصة
بعد تردي الوضع الغذائي للمواطنين الرومان الذين أصبحوا مهددين

بشبح المجاعة في نفس الوقت فتحت روما طرقا تربط المراكز الاقتصادية الكبرى بالموانئ لتقل عبءها المنتجات التي يدفعها الأهالي على شكل ضرائب⁽¹²⁾، أو التي يتم شراءها من طرف التجار (Negotiatores)، أو السلطة. من هذا المنطلق فتحت روما طرقا ذات اتجاه جنوبي شمالي، أي من المناطق الداخلية إلى المناطق الساحلية، حيث الموانئ، مثل طريق سطيف جيغل لنقل زيت الهضاب العليا وطريق سطيف موسلوبيوم وسطيف بجاية لتصدير القمح والزيت وغيرها من المنتجات⁽¹³⁾.

وقد جاء في مسار أنطونان ذكر طريقين تربطان مدينة سطيف بمدينة بجاية تمر الأولى؛ والتي يبلغ طولها 79 ميلا (117 كلم)؛ بمحطات عين روة (Horrea) ثم عين دكوار، ومنها تصل إلى تيكالات (توبوسكتو) لتتحرف بعدها نحو الشمال الشرقي متبعة وادي الصومام حتى تصل إلى ميناء بجاية⁽¹⁴⁾.

أما الطريق الثانية فتتطلق من سطيف وتمر بحمام غرغوز (Ad Sava Municipium ثم ونداجة (Ad Olivam) وأخيرا بجاية⁽¹⁵⁾، وهي نفس المحطات التي وردت في طاولة بوتنغر مع تقديم ونداجة عن حمام غرغور التي وردت تحت اسم (Ruzai municipium)⁽¹⁶⁾

وبغض النظر عن بعض الملاحظات التي تسجل على هذه الطرق وعدم اتفاق المصادر حول مسارها والنقاط التي تمر بها، وانعدام النصب الميلية التي تؤكد وجودها أحيانا، فإن الربط بين

سطيف عاصمة إقليم زراعي واسع وعاصمة مقاطعة موريطانيا السطيفية بميناء صالداي ابتداء من نهاية القرن الثالث ميلادي عبر مناطق جبلية وعرة حيث تعبر جبال مغريس وعينيني وتاكنتوش، تبرز مدى تمسك الرومان كسلطة وتجار بضمأن وصول محاصيل السهول العليا سواء كان القمح أو الزيت إلى الساحل لتتقل بعدها نحو ميناء أوستيا.

2. طريق سطيف - سيدي ريحان (موسلوبيوم)

إلى جانب الطريق سالف الذكر، نجد طريقا ثانية تنطلق من سطيف لتصل ميناء سيدي ريحان (موسلوبيوم) الساحلية وهذه الطريق تتبع طريق سطيف بجاية الأولى حتى عين دكوار (Lesbi) ومنها تتحرف نحو الشمال لتصل إلى سيدي ريحان مرورا بحصن أكوا فريجدا (Centenarium Aqua frigida)⁽¹⁷⁾، أين تلتقي بالطريق التي تربط المراكز الساحلية من توكا شرقا إلى بجاية غربا.

3. طريق سطيف - جيجل

تتميز المنطقة الواقعة بين المدينتين بتضاريس وعرة، حيث تتكون من كتل جبلية مرتفعة تتجاوز أحيانا 2000 متر، ومنها جبال البابور (2004م) وطبابور (1960م) وشنيقرة (1602م) وتامزقدة (1626م)، إلى جانب وجود أودية عميقة⁽¹⁸⁾، ورغم ذلك لم يتردد الرومان في فتح عبرها طرقا تربط المناطق الداخلية بالساحل، وخاصة ميناء جيجل لتصدير الزيت⁽¹⁹⁾ وقد اختلفت الآراء حول هذه

الطرق، فطاولة بوتنغر⁽²⁰⁾ تذكر طريقين تربطان المدينتين، تمر الأولى عبر سطايفس (عين الكبيرة) ثم القصر (Ad basilicam) فخزية بني عجيز وأخيرا جيغل.

أما الطريق الثانية فتتبع مسار الطريق السابقة حتى القصر ومنها تتجه حتى مدينة شوبة (Choba) الساحلية، ثم تتحرف في اتجاه الشرق لتصل مدينة جيغل.

أما مسار أنطونان (I.A)، فيذكر طريقين تتبع الأولى نفس مسار الطريق الثانية التي وردت في طاولة بونيغر. أما الطريق الثانية فتمر عبر عين الكبيرة ثم القصر ومنها تتجه نحو أد فيكوم (Ad Ficum) وأخيرا ميناء جيغل.

أما الدراسات الحديثة فتلتقي مع المصدرين السابقين أحيانا وتختلف معهما أحيانا أخرى، فدوفنيورال (De Vigner) يرى أن الربط بين سطيف وجيغل يمر عبر عين الكبيرة ثم عرياوون⁽²¹⁾، وعند هذا المستوى تتحرف شرقا متجربة جبل تامزقيدة لتمر بممر جبل تيبيران (Tibairen) قرب تامنتوت، وعندها تلتقي بطريق ميلا جيغل لتتوجه بعدها نحو هذه الأخيرة⁽²²⁾.

بينما يرى دي ماركي (De Marqué) أن هذه الطريق تتجه في خط مستقيم من سطيف إلى عين الكبيرة (سطايفس) متبعة المنحدرات الشرقية لجبال البابور وتبابور تاركة جبل تامزقيدة شرقها، ومنها تمر عبر ممر جبل عوانة أين عثر على آثار رومانية في

أكثر من موقع⁽²³⁾، ثم تتقدم في نفس الاتجاه حتى تصل إلى الطريق الساحلية وعندها تتحرف شرقاً في اتجاه جيغل، وما يدعم هذا الرأي وجود آثار طريق رومانية في عدة نقاط⁽²⁴⁾.

إن كل هذه الطرقات تطرح مشكل تحديد موقع آد فيكوم والتأكد من أن آد باسلكوم هي القصر، كما أن هذه الطرقات التي تعبر جبال مرتفعة تتميز بانحدارها الشديد في بعض المواقع خاصة في الواجهة الشمالية لجبل تامزقده مما يصعب استعمالها في فصل الشتاء الذي يتميز بغزارة أمطاره وثلوجه، وبالتالي نتساءل عن الفائدة التي تجنيها روما من فتح طريق في هذه المنطقة، إذا استثنينا الأهمية الإستراتيجية العسكرية.

ومهما اختلفت الآراء حول المسار الذي أخذته مختلف الطرقات سألقة الذكر، فالمؤكد أن السلطة الرومانية سهرت على ضمان وصول محاصيل السهول العليا الشرقية إلى موانئ صالداي وموسلوبيوم وجيغل لتتنقل منها إلى ميناء أوستيا لتموين المواطنين الرومان، لأن المسؤولين الرومان يعرفون أنه في حالة عجزهم عن تحقيق ذلك تكون مناصبهم وحياتهم في خطر، إذ لم يكن المواطنون الرومان يترددون في استعمال العنف ضد مسؤوليهم لما يتأخر وصول سفن المؤونة القادمة من المغرب عن موعدها.

إن ضمان وصول المواد الغذائية وغيرها من منتجات المغرب القديم إلى روما لا يتوقف على فتح الطرقات وبناء الموانئ فقط، بل

يتطلب تنظيم عملية جمع مختلف الضرائب، وفي هذا الباب أجبرت إدارة الضرائب كل المعنيين بدفع الضرائب على نقل ما هو مفروض عليهم بأنفسهم إلى مخازن محلية، ومنها تنقل من طرف الإدارة إلى مخازن جهوية أقيمت عادة في مراكز حضرية على طول الطرقات التي تصل إلى الموانئ أين تجمع في مخازن كبرى في انتظار شحنها نحو ميناء أوستيا، وهذا ما يستتج من آثار بعض المخازن التي عثر عليها، ومن أسماء بعض المواقع، كما هو الشأن بالنسبة لعين زادة (Horrea Aninicensia)⁽²⁶⁾، وعين روة (Caput saltus horreorum)⁽²⁵⁾، وتيكالات (Tubusuctu)⁽²⁷⁾، وسيدي ريحان (موسلوبيوم)⁽²⁸⁾،

لكن المؤشرات التي تدل على نشاط هذه الموانئ لا تتحصر في الآثار المنتشرة في أرض المغرب القديم فقط، إنما نجدها كذلك في أوستيا ميناء روما، وهضبة تستاكسيو، فمنذ أن قام الإمبراطور كلود بتوسيع ميناء أوستيا لضمان استقبال السلع القادمة من غرب الإمبراطورية الرومانية، ومن بعده تراجان الذي بنى ميناء ثانيا بجانب الميناء الأول، فقد ميناء بوزول دوره في استقبال السلع القادمة من مختلف الأقاليم، حيث أصبحت مختلف السلع المستوردة تصل إلى أوستيا، وقد وجد في هذا الأخير ساحة كبيرة تعرف بساحة الاتحادات الحرفية أو المهنية تضم 61 مكتبا تمثل مختلف الحرف التي تنشط في هذا الميناء مثل التجار والبحارة والوزانين وغيرهم، وقد وضع أمام كل مكتب فسيفساء تبرز النشاط والمدينة أو المقاطعة التي يمثلها ويسهر على مصالحها، ومنها مكاتب التجار

المكلفين بتمويل روما سواء بنقل الضريبة السنوية لصالح السلطة، أو في نطاق التجارة الحرة، منها تسع مكاتب تمثل تجارا كبيرا يتمركزون في موانئ المغرب القديم (باستثناء موانئ موريطانيا الطنجية). وبالنسبة لشرق موريطانيا القيصرية وجد مكتبين يمثل الأول ميناء صغيرا لم يرد ذكره كثيرا في المصادر والمراجع، وهو ميناء موسلوبيوم⁽²⁹⁾ الذي يظهر أنه كان مخصصا لتصدير القمح والزيت وربما الخشب الذي يدخل في نطاق الضريبة السنوية نحو روما. في حين وجد مكتب ثان رمز له بحرف M.C⁽³⁰⁾، يعتقد أنه يمثل تجار ميناء بجاية الذي كان مخصصا للتجارة الحرة، وخاصة منها الزيت والخمر إذ عثر على آثار الجرار التي استعملت في نقلهما وهي تحمل ختم مدينة توبوسكتو (Tubusctu) (تيكلات) الواقعة جنوب شرق صالداي على ضفاف وادي الصومام في كل من هضبة تستاكسيو (Mont Testaccio) بميناء أوستيا⁽³¹⁾، وكذلك في عدة مواقع من مدينة روما منها monte della Giuslizia⁽³²⁾، وحمامات ديوقلسيانوس⁽³³⁾ وحدائق تورلونيا⁽³⁴⁾.

الخاتمة

نستنتج من هذا العرض أن توسع روما في السهول الشرقية لمقاطعة موريطانيا القيصرية يدخل في نطاق مخطط عام يهدف إلى إخضاع كل المغرب القديم لتحقيق أغراض سياسية واقتصادية، في وقت انهارت فيه الزراعة في شبه جزيرة إيطاليا وبرزت بوادر أزمة

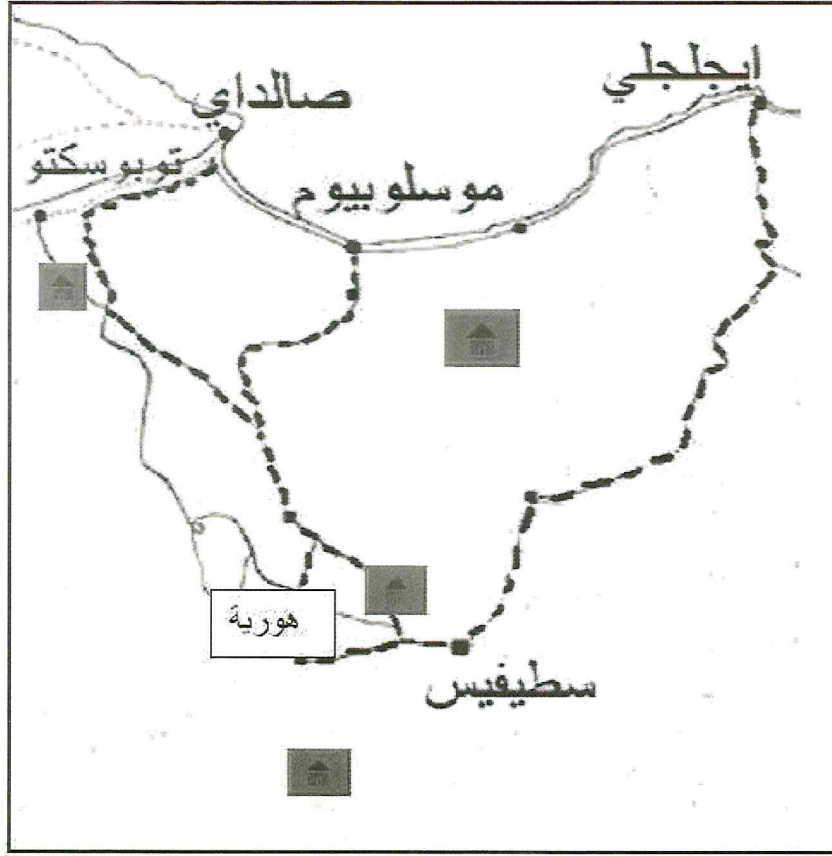
غذائية حادة في روما، وسعي القادة الرومان إلى كسب تأييد طبقة العامة وضمان الأمن والاستقرار بتلبية حاجات مواطنيها الذين تعودوا منذ مدة زمنية على حصولهم على الغذاء الأساسي مجاناً.

- أن روما سخّرت كل الإمكانيات المتوفرة في المقاطعة من أجل ضمان تموين روما بالمواد الغذائية بما فيها المحطات القرطاجية السابقة، ومنها محطات صالدي (بجاية) وموسلوبيوم (سيدي ريحان) وإيجلجي (جيجل)، لإقامة موانئ تصدر منها منتجات شرق موريطانيا القيصرية مثل سهول سطيف ومجانة في اتجاه ميناء أوستيا.

- أن روما لم تتردد في فتح شبكة من الطرقات في مناطق تضاريسية وعرة تتميز بكثرة مرتفعاتها وانحداراتها وأوديتها، لربط مناطق الإنتاج الزراعي بالموانئ وجهازها بالمخازن التي تجمع فيها المواد الغذائية التي ينقلها المزارعون نحوها سواء في نطاق الضريبة السنوية (الأنونة) أو التجارة الحرة، في انتظار نقلها إلى المخازن الموجودة في الموانئ في انتظار تصديرها، كما أقامت عليها المراكز العسكرية لتأمينها.

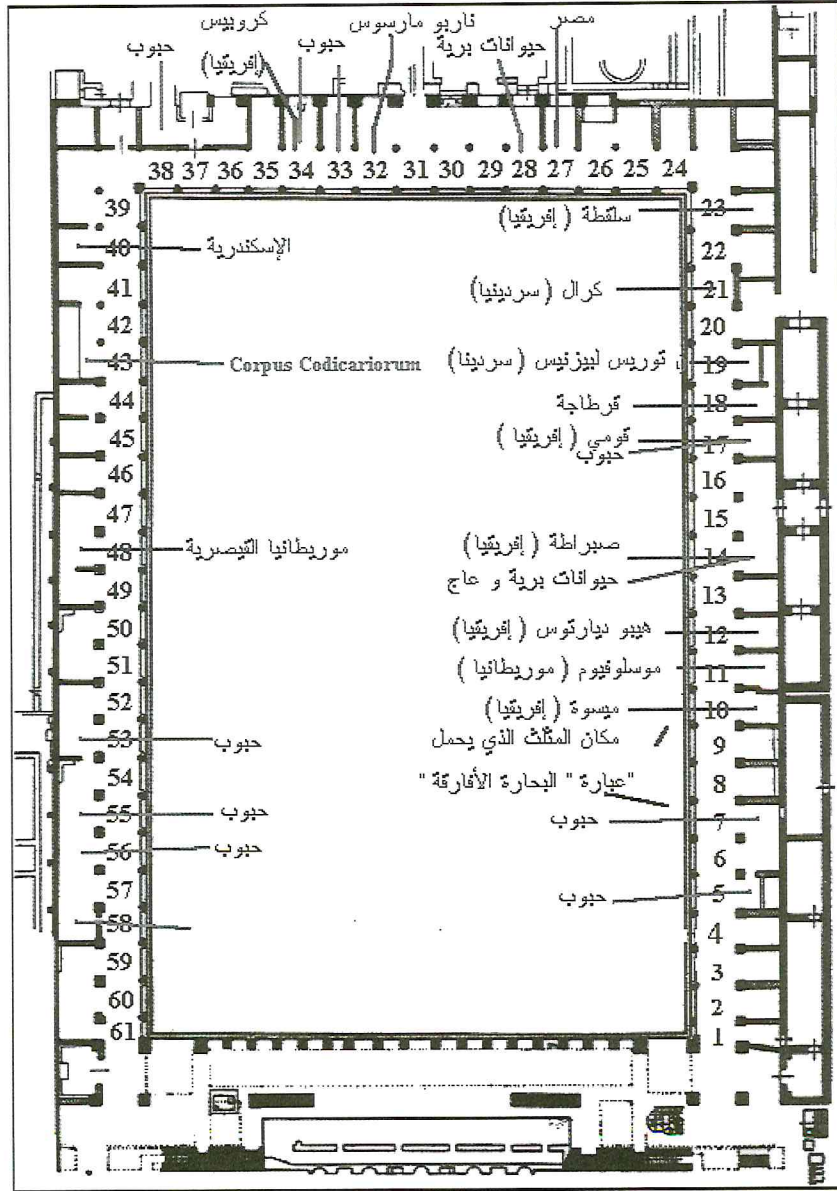
- تدل الآثار المادية التي عثر عليها في ساحة الاتحادات المهنية أو الحرفية، والمتمثلة في الفسيفساء التي تبرز نشاط بعض الموانئ مثل فسيفساء ميناء موسلوبيوم وفسيفساء ميناء صالداي، وكذلك في البقايا الفخارية التي تحمل أختام بعض المدن الموريطانية القيصرية في هضبة تستاكيو وأماكن أخرى في مدينة روما، أن نشاط

الموانئ المذكورة آنفا كان كثيفا ، سواء في نطاق التجارة الحرة
أو في تصدير المنتجات التي تدخل في نطاق ضريبة الأنونة.
- أن الحياة ازدهرت في المدن سالفة الذكر وخاصة في صالداي
بفضل حيوية ميناءها ونشاط تجارها.



خريطة الطرقات ومخازن المواد الغذائية في شرق موريطانيا
القيصرية.

كابوت سالتوس هوريوروم

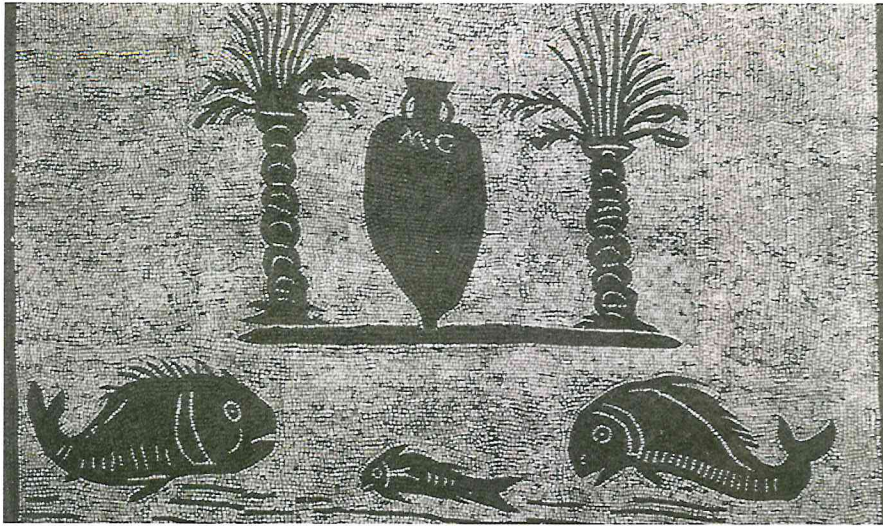


ساحة الاتحادات المهنية في أوستيا



موسلوبيوم (Muslubium)

C.I.L., XIV, 4549 , 11 , NAVICULARI MV [s] [Lv] vit [A] ni HIC



C.I.L.,XIV, 4549, 48

N (auretania) C(aesariensis)

الهوامش :

1- نلاحظ أن سبتموس سيفروس لم يقم إلا بترسيم تقليد بدأ في سنة 74 ق. م. حيث كانت السلطة تمون السوق الرومانية بمادة الزيت بأسعار منخفضة، مع توزيعها مجاناً من حين إلى آخر.

l'ancien line naturelle, texte établi, traduit par J. André, edit, les belles lettres, paris, 1958, XV, 2.

2- كما كان الشأن في عهد الإمبراطورين نيرون وأنتونان

Dion Cassius, Histoire romaine, trad., E. Gros, paris, 1845, LXI, 21 ; Histoire auguste, Ant., VIII, 31

3- sur la Maurétanie césarienne, paris, 1891, P. 87 E. cat, essai, essai

4- Périphe de Scylax, n 111

5- Texier, R. arch, viii, 1851/52, p574 ; Gsell (s.), A. A. A., 2^{eme} edit, Alger, 1977, T. I, F. 7, n° 12

6- C.L.L.VIII, 20683.

7- Gsell(s.), op cit, F. 7, n° 12.

8- Géographie, texte établi et traduit par germaine Aujac, édit, les belles lettres, paris, 1969, XVIII, 3, 12

9- Feraud (L.), R.A. F., n° 3, 1858, p. 304.

10- Birebent (J.), Aquae romaine, recherches hydrauliques romaines dans l'est algérien, Alger, 1962, p 469 ; Cat, (E.), p. 8

11- Cat (C.), Ibid, P. 85.

12 -Salama (P.), les voies romaines de Sitifis à Igilgili, R.A.F, n 22, 1878, p. 12

13- Salama (P.), Les voies romaines de l'Afrique du Nord, Alger, 1951, P. 12.

14- L. A., Item Sitifis Saldas d'après Reygasse (M.), op cit, p, 242,

15- Saldas Igilgil d'après Reygasse (M.), op cit., p 244 L. A., item -16 Leschi (L.), excursion archéologique dans le guergour, été 1938, étude d'épigraphie d'archéologie et d'histoire, paris, 1957, p, 345

17- op cit., p, 55. Salama (P.),

18- Despois (J.), Raynal (R.), Géographie de l'Afrique du Nord Ouest, édit, Payot, Paris, 1975, PP. 146- 162- 163.

19- Salama (P.), Loc cit., P. 55.

20- La table de Peutinger d'après Reygasse (M.), op Cit., P. 234.

21- Gsell (S.), A. A. A., F. 16, n° 169- 170- 172- 174.

22- Observations au sujet des remarques sur les ruines de Takitoum, R. A. F., n° 7, 1863.

23- Vois romaines de Setif à Gigelli, P. 77.

24- Gsell (S.), A. A. A., F. 16, n° 115.

25- Gsell (S.), Ibid, F. 16, n° 319.

26- Ibid, F 16, n° 8.

27- C. LL., VIII, 8836 ; Cagnat (R.), Armée romaine de l'Afrique et l'occupation militaire de l'Afrique sous les empereurs, 2° édition, Paris, 1912, P. 69.

28- I. A., P. 4 ; Reygasse (M.), op cit., P. 234 ; Gsell (S.), A. A. A., F. 7, n° 57.

- 29- C.I.L., XIV, 4549, 11, NAVICVLARIMV (S) LV (VIT) A (NI) HIC
30- C.I.L., XIV, 4549, 48, M(auretania) C(aesariensis)
31- C.I.L., XVIII, 2634, 2635 ; Lequemet (R.), Le vin Africain à l'époque romaine,
Bulletin économique O. FLA.C., Alger, 1957.
32- C.L.L., XV, 2635 al, b2.
33- C.L.L., XV, 2635 c5 ; Castro Pretorio, C.L.L., XV, 2635 c6.
34- C.L.L., 2634 L ; 2635d7 ; 2635e8.
-