وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة مولود معمري

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

تخصص: تاريخ المغرب القديم

مذكرة تخرج تحت عنوان

موانئ بلاد المغرب القديم في الفترة الرومانية

146 ق م – 430م

إعداد الطالبة:

– حمودي ججيقة

تحت إشراف الأستاذة:

– أ. قاني ليندة

أعضاء لجنة المناقشة:

الأستاذ	الرتبة	الصفة	الجامعة
– عماج بلقاسم	رئيسا	أستاذ التعليم العالي	جامعة مولود معمري تامدة
– قاني ليندة	مشرفا	أستاذ التعليم العالي	جامعة مولود معمري تامدة
– صديقي عز الدين	مناقشا	أستاذ التعليم العالي	جامعة مولود معمري تامدة

السنة الجامعية: 2023-2024

بسم الله الرحمن الرحيم

شكر وتقدير

إنّ الشكر لله رب العالمين الّذي وفق هذا العمل ونحمده ونشكره، وفقنا وأنعم علينا نعمته وألهمنا هبة الصبر لإنجاز هذا العمل.

كما أقدم جزيل الشكر للأستاذة المشرفة **"قاني ليندة"** التي لم تبخل علي بتوجيهاتها طول فترة البحث.

وإلى كل من ساعدنا في إنجاز هذا البحث ولو بكلمة طيّبة من قريب وبعيد.

ججيقــة

إهـــداء

أهدي ثمرة جهدي إلى الوالدين الكريمين أطال الله في عمرهما.

إلى كل أفراد عائلتي صغيرا وكبيرًا خاصة اخوتي وأخواتي.

إلى أساتذتي لولا دونهم لما وصلنا إلى ما نحن عليه اليوم

إلى كل أصدقائي وزملائي

ججيقــة

مقدمة

مقدمة:

شكلت موانئ بلاد المغرب القديم عنصرا حاسما في تشكيل تاريخ المنطقة، نظرا لموقعها الاستراتيجي الهام وتمتعها بشريط ساحلي طويل متعرج، مما أتاح على وجود العديد من الموانئ الطبيعية والاصطناعية، فتعتبر هذه الموانئ نقطة التقاء للحضارات المختلفة عبر العصور، مثل الفينيقيين والقرطاجين من ثم الرومان وقد استفاد الرومان من وجود هذه الحضارات من قبل، فعملوا على تطويرها مستفيدين من خبرة المستوطنين الإغريق بجنوب شبه الجزيرة الايطاليا، كما لا يستبعد تأثرهم بتقنية القرطاجيين والنوميد، حيث سهلت الجانب التجاري.

كانت الموانئ بلاد المغرب القديم في الفترة الرومانية تشهد حركة تجارية من حيث عملية التبادل التجاري بينها وبين الدول المجاورة وساعدها في ذلك عملية تجهيز الموانئ، نظرا بما تحتاجه السفن التجارية من مرافق ضرورية لحمايتها عند الإرساء من خطر العواصف وتسهيل عمليتي شحن وتفريغ.

الإطار الزمن والمكاني:

الاطار الزمني لدراسة الموضوع من سقوط قرطاجة 146 ق.م إلى غاية نهاية الحكم الروماني 430م.

أما الاطار المكاني أو الجغرافي بلاد المغرب القديم في حوض البحر الأبيض المتوسط.

أسباب اختيار الموضوع:

اخترنا هذا الموضوع، من أجل التعرف على الموانئ القديمة لبلاد المغرب القديم ومعرفة كيفية استغلال الرومان لها، ولتحقيق مصالحها وأيضا لتسليط الضوء على الجانب الاقتصادي بالإضافة إبراز أهميته التي تتمتع بها الموانئ في التجارة البحرية القديمة، وإثراء المكتبة وتزويدها بدراسة جديدة.

- **أهمية الموضوع:**

تعتبر الموانئ إحدى أهم العناصر الحضارية التي لا يمكننا الاستغناء عنها في اقتضاء المغرب القديم، كما احتضنت بمكانة هامة خلال الفترة الرومانية، فقد ساهمت بدورها في تنشيط التبادل التجاري القديم بين بلاد المغرب وروما، لذا سعينا لدراسة هذا الجانب لها يمتاز بأهمية كبيرة.

- **الاشكالية:**

- ما هي أهم الموانئ في المغرب القديم؟

- كيف كانت تتفاعل موانئ المغرب القديم مع الموانئ الأخرى في البحر الأبيض المتوسط؟

- ما هو مصير الموانئ بعد سقوط قرطاجة؟

- ما هو الدور الذي قدمته الموانئ المغربية للتجارة البحرية؟

- ما هي أهمية الموانئ ببلاد المغرب القديم؟

- **خطة البحث:**

من خلال الإشكالية المطروحة قسمت بحثي إلى فصلين، المقدمة ذكرت فيها تمهيد مختصر حول الموضوع، أما الفصل التمهيدي فذكرت الاستراتيجية الجغرافية والحدود السياسية للرومان (الموقع)، ودرسنا الموانئ، أما الفصل الأول فقد درسنا أهم موانئ بلاد المغرب القديم الذي تضمن عنصرين: أولهم أهم الموانئ لساحل الشرقي أما العنصر الثاني أهم الموانئ لساحل الغربي.

أما بالسندية للفصل الثاني لقد كان تحت عنوان النشاط التجاري وأهمية الموانئ لبلاد المغرب القديم والذي يضمن ثلاث عناصر: أولهم النشاط التجاري، الصادرات والواردات)، والثاني الموانئ التي تتعامل مع موانى بلاد المغرب القديم، والعنصر الثالث حول أهمية الموانئ، وخاتمة.

- **المنهج المتبع:**

اتبعنا في دراسة هذا الموضوع المنهج التاريخي وذلك بإتباع وراء نشأة الموانئ وظهورها وتطورها في بلاد المغرب القديم.

بالإضافة إلى المنهج الوصفي الذي اتبعناه في وصف الموانئ بلاد المغرب القديم، وكذلك مكونات الميناء.

- **المصادر والمراجع:**

اعتمدنا في دراستنا على مصادر ومراجع وأهمها:

1- المصادر:

- سالوست، حرب يوغرطة
- هيرودت، تاريخ هيرودت
- سترابون. جغرافية سترابون

2- المراجع:

- محمد الهادى الحارش، التاريخ المغاربي القديم
- محمد العربي عقون، اقتصاد في الشمال الإفريقي.
- كما استعنا بمذكرة آسيا مسعودى، التبادل التجاري بين إيطاليا والمغرب القديم.

الدراسات السابق:

- ناير مختار، التجارة البحرية في الحوض العزبي للبحر الأبيض المتوسط في العصور القديمة.
- آسيا مسعودى، التبادل التجاري بين إيطاليا والمغرب القديم.

الصعوبات:

مما لا شك فيه أن كل لن تخلو من عيوب تناقد بذلنا وسنعنا لتفاديها ومن بين الصعوبات والعراقيل التي اعترضت طريقنا تمثلت في:

- لا شك فيه أن كل نعمة
- قلة المراجع التي تناولت حول الموانئ.
- وجود نفس المعلومات وتكررها بين الكتب.

الفصل التمهيدي

الإستراتيجية الجغرافية لبلاد المغرب القديم

أولا: الدراسة الجغرافية

1- الموقع الجغرافي

أ- حسب هيرودت

ب- حسب سترابون

جـ- حسب سالوست

ثانيا: مظاهر السطح

أ- الساحل

ب – أهم الجزر

ثالثا: الحدود السياسية للرومان (الموقع).

رابعا: عموميات الموانئ

1- الميناء

2 – أنواع الموانئ

1- الموقع الجغرافي بلاد المغرب القديم:

تقع بلاد المغرب القديم في شمال القارة الإفريقية، تظهر خريطتها على شكل رباعي غير منتظم[1]. يحده عن عربه البحر وفي شماله وشرقه، كما يحدها الصحراء في جنوبه فهو كالجزيرة المعزولة أطلق عليه العرب[2]، وهي تمتد بين خطي °18- °38 شمال خط الاستواء، وبين خطي طول 25° شرقا و°17 غرب خط غرينيش وهو ما أعطاه موقعًا استراتيجيا، فهي تنتمي إلى الحوض الغربي للبحر المتوسط وتشكل الجزء الشمالي من القارة الإفريقية مما مكنها أن تكون حلقة ربط بين المنطقتين[3].

أولا: الإطار الجغرافي حسب هيرودت:

جاء المؤرخ الاغريقي هيرودت[4] في كتابه عن بلاد المغرب القديم بأنها القارة الثالثة من القارات العالم المأهولة، حيث تمتد من حيث تنتهى حدود مصر الغربية إلى رأس سولون[5]

[1]- محمد الهادي حارش، التاريخ السياسي والحضاري منذ فجر التاريخ إلى الفتح الإسلامي، المؤسسة الجزائرية للطباعة، الجزائر، 1992 ، ص 13.

[2] - صطفان غزال Stephane Gsell، تاريخ شمال إفريقيا، الجزء الأول من ثمانية أجزاء، تو محمد النازي سعود الرباط، 2008، ص 15.

[3]- زواوي الصديق العشى، عماد الدين، سياسة التدرج الروماني في احتلال بلاد المغرب القديم 146 ق.م 430 م، مذكره لنيل شهاده ماستر، تخصص تاريخ عام، اشراف مرزوقي بلقاسم، كلية العلوم والاجتماعي، ليسانس، قسم التاريخ، قالمة، 1436هـ- 1437هـ- 2015م- 2016م، ص 07.

[4]- هيرودت: عرف بأبي التاريخ وهو مؤرخ يوناني 485- 424 ق.م، ابن عائلة تهتم بالسياسة حيث شغف منذ البداية بالتعليم ومطالعة الكتب، ومن أهم مؤلفاته مصر مية النيل وتاريخ هيرودت، أنزر عبد المالك سلاطنة المستوطنات الفينيقية البونية، أطروحة الدكتوراه في التاريخ القديم، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، ب.س، ص 15.

[5]- راس سلون: يقع جنوب طنجة بالمغرب الأقصى حاليًا، أطلس التاريخ القديم، ط1، دار الشرق العربي، بيروت، 2009، ص 65.

Soloes ورأس سبارتيل ويمكن تقسيمها حسب روايته إلى 3 أقاليم منها الاقليم الساحلي الذي يمتد على طول الشريط الساحلي المطل على البحر الأبيض المتوسط وتنتشر فيه القبائل الليبية.

الاقليم الداخلي: يعتبر امتداد لموطن القبائل الليبية الساحلية ويمتد موازيا الإقليم الساحلي[1].

الموقع الجغرافي حسب سترابون:

قدم المؤرخ الروماني سترابون[2] في ثنائية السابع عشر وصفا لجغرافية بلاد المغرب القديم حسب اعتبرها جزءا هاما في إتمام الجغرافيا الكاملة للقارات فإنه تأتي بعد آسيا من حيث المساحة، حيث تأخذ شكلاً مثلثًا متساوي الزوايا، وتقسم إلى ثلاث 03 مناطق.

- المنطقة 01: على سطح متسو، سيكون الشاطئ المقابل لنا هو القاعدة ممتدا من مصر والنيل حتى موريطانيا[3] أعمدة هرقل.

- المنطقة 02: من الجانب العمودي لهذا المثلث يتمثل في النيل الممتد حتى اثيوبيا ويمتد حتى المحيط الأوقيانوس.

- المنطقة 03: الجانب المقابل فيشكله شاطئ المحيط الممتد بين الاثيوبيين والمورسيين.

[1]- هيرودت، تاريخ هيرودت، ط1، ترجمة، عبد الصلاح، ص 147.

[2]- سترابون: هو جغرافي إفريقي (63- 20 ق.م) ألف سبعة عشر، مجلد تميزت أعماله بالدقة والجدية، أنظر عبد المالك سلاطنية، المستوطنات الفينيقية، البونية، أطروحة الدكتوراه العلوم في التاريخ القدير، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، ب.س، ص 24.

[3]- سترابون، الجغرافيا، ب.ط، تر: محمد مبروك الدويب منشورات جامعة تاريونس، ليبيا، 2006، ص 19- 20.

جغرافيا بلاد المغرب القديم حسب سالوست[1]:

تمثل بلاد المغرب القديم القسم الثالث من مسافة العالم يحدها غربا المضيق الذي يقع بين بحرنا والمحيط ويحدها من جهة مشرق الشمس مسافة واسعة منحدرة وهذا المكان يسميه السكان المحليون كاتاباثموس Catabathmos[2].

الشكل رقم 01: الموقع الجغرافي لبلاد المغرب القديم (محمد الهادي الحارش، ص 20).

مظاهر السطح:

[1]– سالوست: حرب يوغرطة، ف5، تر: ياسمينة وفيصل الأحمر، دار الألمعية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، ص 17.

[2]– كاتاباثموس: نسبة إلى واد ينبع من بلاد المغرب ويميل باتجاه حمر شرقًا، وأهل هذه المنطقة لم تمسه التقاليد والمعتقدات الدينية المصرية للمزيد أنظر:

Nisrad, Collection des auteurs latins avec la traduction en français, J.J. Dubochet et compagnie éditeur, France, 1845, P 608.

أ- الساحل بلاد المغرب القديم:

اهتم الجغرافيون القدامى عنايتهم بالساحل المغاربي وحساب رؤوسه ووصف خلجانه، كما ركزوا على الجزر القريبة منه، إذا تكمن أهمية النتوءات في إقامة مراكز حماية عليها مثل المنارات وأبراج المراقبة لحماية السفن من الأخطار المحتملة ويغلب الخلجان دورًا مهمًا في إنشاء الموانئ الطبيعية، كما توفر الجزر للساحل حاجزا طبيعيًا ضد التيارات والرياح البحرية،[1] ومن أهم مظاهر الساحل:

ب- أهم الجزر:

لم تكن جزر الساحل الأطلسي بأهمية جزر البحر الأبيض المتوسط باستثناء جزيرة كيرني، لكن إنصب اهتمام القدامى من الإغريق والرومان بالجزر في البحر الأبيض المتوسط وعلى قلتها فقد لاقت شهرة وارتبط بعضها بتاريخ الاغريق كجزيرتي بلاتيا (Platia) وأزيريس (Aziris)اللتان" بقي الثيريون (Thériens) مدة عامين في جزيرة بلاتيا ... وأقاموا ستة سنوات في جزيرة ازيريس" 2 ، و أشار بلين الكبير " هذه البحار لا تحتوي عددا كبيرا من الجزر ، والأكثر شهرة مينيكس) (Meninx) جربة)، بطول يبلغ 25000)35 كلم) خطوة وإتساع 23000 خطوة (32) كلم) ... وعلى بعد 100000 خطوة (140 كلم(من هذه الجزيرة باتجاه الرعن الأيسر توجد قرقنة (Cercina) مع مدينة حرة تحمل نفس الإسم"، كما

[1]- سهام حداد، سلسلة الموانئ، السوق الجزائري القديمة، دراسة تاريخية وصفية اعتمادا على المصادر المادية المحلية، مذكرة ماجستير في التاريخ القديم، جامعة منتوري، قسنطينة، 2008 – 2009، ص 04.

يضيف: "بالقرب من قرطاجة توجد جزيرة تدعى كيركينات (Circinitis) ، وهما جزيرتي قرقنة الشرقية والغربية يقابلان مدينة صفاقس.

2- المناخ:

قدم سترابون ثلاثة أقسام استنادًا إلى التشابه المناخي ويؤكد على وجود صحاري وتأثيرها على المناخ والحياة البرية، كما تلعب المناطق الجبلية دورًا هامًا في توزيع الأمطار حيث تؤثر على هبوط الرياح المحملة بالرطوبة، وهذا يجعل بعض المناطق مثل موريطانيا أكثر تساقطًا بسبب تعاريج الساحل[1]، ويبدو أن الأمطار تتساقط بكثافة في المناطق الداخلية بسبب تأثير الجبال في توزيع الأمطار على الساحل كما تساهم تعاريج الساحل واختلاف اتجاهه بالنسبة للاتجاه الرياح الممطرة إلى التباين في المناطق ذات الجور الواحد من الساحل، فالسواح المواجهة للشمال الغربي أو الغربي أكثر مطرًا وتقل في خليج السرت[2].

إن علم المناخ علم حديث النشأة، ويحتاج إلى دراسة مقدمة وتقنية عالية ومتابعة مستمرة للظواهر الطبيعية ليتمكن الجغرافي من رصد معطيات واحصائيات مناخية صحيحة نسبيًا، الأمر الذي لم يتوفر للقدامى، ضف أن أغلب الحقائق التي دونوها هي مرويا سموعها دون وقوفهم على الحقائق.

[1]– Pline L'ancien, Histoire naturelle, Liv.H.1.Trd : ME tittré.

[2]– سمير أيت أمغار، مقال حول مناخ شمال إفريقيا في الفترة الرومانية، 2017، ص ص 19-81.

ثانيا: الحدود السياسية للرومان في بلاد المغرب القديم:

إذا كانت الحدود الشمالية والغربية واضحة فإنه خلافًا لذلك تعرضت الحدود الشرقية والجنوبية لتغيرات كثيرة خلال فترة الحكم الرومان المنطقة المغاربية فالحدود الى الشرق تتوقف عند الكثبان الرملية التي تفصل اقليم طرابلس عن برقة، أما الحدود الجنوبية ثابتة قد بلغت أوج امتداد لها[1].

1 – الحدود في القرن الأول:

اكتفى الرومان في المنطقة الممتدة بين طرابلس وقابس بالشريط الساحلي الضيق، وإلى الغرب من قابس يقف التوسع الروماني عند الضفاف الشمالية شمالاً نحو قفصه (المدينة القديمة) وتبسة، ومن تبسة تأخذ عمومًا باتجاه جنوب شرق شمال غرب إلى الشمال من الأوراس إلى سور الغزلان، ثم تنزل غربا حتى البرواقية، وتساير وادي الشلف من حيث تأخذ اتجاه شرق غرب مليانة عين الدفلى إلى الغرب تجتاز غليزان المحمدية وسيق، وتقترب بالتدريج من البحر وتنتهي عند مليلة، وراء الريف التي لم تخضع للرومان نجد منطقة أخرى خاضعة لهم تمتد من طنجة إلى سالا[2].

[1]– محمد الهادي حارش، نفس المرجع، ص 185.

[2]– محمد الهادي حارش، نفس المرجع، ص 186.

2 – الحدود القرن الثالث:

فقد طرأت عليه تغييرات منذ القرن الثاني، بسبب الحركة التوسعية التي أقام بها الأباطرة جنوبًا، فقد امتد جنوبًا بشكل محسوس إلى الغرب من قابس أصبحت أراضي الرومانية تشمل الأطراف الجنوبية لشط الفجاج، وهي نفطة وتوزر، الواقعتين بين الشط الجريد والشط الغرسة، ثم تتواصل الحدود كالسابق باتجاه الجنوب الشرقي، الشمال الغربي، لكنها شاملة الأوراس منذ عهد تراجانوس، كما وضعت الحاميات في نقرين، باديس مليلي والدوسن، وتتوجه من هنا إلى بوسعادة وبوغار، وأصبحت بذلك كل سهول الخصبة تحت إدارة المؤسسات الرومانية[1].

بدأت السيطرة الرومانية على مناطق بلاد المغرب القديم في القرن الأول ق.م إلى القرن الخامس.م، فكان الرومان يحرصون على إنشاء وترميم الموانئ سواء في إفريقيا أو إيطاليا لتطوير التجارة ولتبادل التجارب بين الإمبراطورية الرومانية ومنطقة بلاد المغرب القديم ومن بين هذه الموانئ نذكر ميناء سكيكدة، شرشال، صالداي، إيجيجلي.

رابعا : عموميات الموانئ.

[1]– المرجع نفسه، ص 187.

1- مفهوم الميناء:

تعدّ الموانئ النافذة التي تطل على الدولة منها على العالم الخارجي وتبني بواسطتها علاقتها التجارية، لذا فإن الميناء حلقة وصل بين البحر والدولة[1].

كما عرف الميناء بأنه المكان الذي يتم فيه تبادل البضائع وهو النشاط الداخلي يتصل بجميع النقاط الحيوية الهامة داخل الدولة ونشاط خارجي يصل الدولة بالموانئ العالم الخارجي ونشاطه الرئيسي تجارة السلع[2].

الميناء ليست همزة وصل بين البر والبحر لكنه من الممكن أن يصبح مجمع صناعي متكامل من المدن ومراكز التخزين والصناعات المقابلة الطلب المتزايد من العملاء، بل يمكنه على المدى الطويل أن يصبح محرك رئيسي لتحقيق التنسيق بين المدن وبوابات الأسواق[3].

2- أنواع الموانئ:

[1]- حيد عبود كراز، ميناء دبي، دراسة جغرافية النقل والتجارة الدولية، مجلة البحوث الجغرافية، ع23، ص 387.

[2]- رصاع حياة، دور اللوجيسيات في تطوير الموانئ البحرية (دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران، اشارف فقيه عبد الحميد، تخصص العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية التجارية، وعلوم التسيير، الجامعة وهران 2، محمد بن أحمد، 2019، ص 74.

[3]- المرجع نفسه، ص 81.

تحتوي بلاد المغرب القديم على عدة أنواع من الموانئ اتي أنشأت وتطورت في العصور القديمة، وكانت تعكس أهمية المنطقة من الناحية الجغرافية والتجارية، لذا اهتم الرومان بترميمها وتتنوع من حيث طبيعة موقعها، ومن حيث الغرض الذي أنشئت من أجله كالآتي:

- الموانئ الطبيعية:

وهي الموانئ التي تتوفر فيها حماية طبيعية ولا تحتاج إلا لبعض إصلاحات والتحسينات المحدودة لتعتبر صالحة، وتنشأ هذه الموانئ كمأوى طبيعي مثل خليج أو مصب أو خلف الجزر، ومن أهم هذه الموانئ نجد ميناء تيبازة وميناء أيول الذين يتميزون بسهولة شواطئهم وملائمة لرسو السفن[1].

أ- موانئ نصف طبيعية:

وهيا الموانئ التي تحتاج إلى منشأة صناعية لحمايتها كالحواجز الأمواج[2].

ب- موانئ اصطناعية:

[1]- بن عيسى حياة، تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، ع01، جامعة تلمسان، ص 114.

[2]- المرجع نفسه، ص 114.

وهي الموانئ التي تنشأ على الشواطئ المكشوفة ولا يتم إنشاؤها إلا عند الضرورة كالأرصفة البحرية التي تنشأ داخل البحر لنقل البضائع، وأنشأن من أجل الموانئ التجارية والصيد[1] وتنقسم إلى:

أ- **موانئ رئيسية:** تتميز بنشاطها التجاري، الخارجي الذي يقوم على تصدير واستراد مختلف المنتوجات نذكر ميناء بجاية، إيجيجلي، روسيكادا.

وقد لعب الميناء دور هامًا في تنشيط التجارة إضافة إلى هذا ميناء عناية الذي لا يقل دوره[2].

ب- موانئ الثانوية: تتمثل في الصيد البحري تصنف فئة الموانئ الموجهة للاستقبال سفن الصيد أو الملاحة مع الموانئ القريبة من المناطق الساحلية المجاورة، مثل ميناء دلس وتنس والمرسى الكبير، وجودها يمثل دعم الموانئ الرئيسية، ويمكن القول أن هذه الموانئ قد أنجزت في مواقع استراتيجية تحدها طبيعة الساحل وملائمته للرسوة للجوء إليها في أوقات العواصف البحرية التي كانت تعترض سفن وقوارب الرومان[3].

3- المرافق الملحقة بالميناء:

[1]- بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص 115.

[2]- رانيا بريبشا، الموانئ وأثرها في تنشيط الحركة التجارية في بلاد المغرب 146 ق. م إلى غاية الاحتلال الوندالى، مذكرة لنيل شهادة ماستر، تحت إشراف: التجاني مياطة، تخصص تاريخ الحضارات القديمة، كلية العلوم الاجتماعية والانسانية، 1440هـ-144هـ/ 2019- 2020م، ص 43.

[3]- بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص 115.

1/ الأحواض:

هي مناطق مخصصة داخل الموانئ غالبا ما تكون ثانوية ويتم فيها رسو السفن وبناء واصلاح القوارب وتفريغ وشحن البضائع لفترة زمنية مؤقتة، وتم القيام بعدة أحواض نظرا لأهميته[1]، وتحتوى على الأرصفة والمعداد اللازمة.

2/ الكاسرات:

هي هياكل تستخدم لحماية الميناء من الأمواج والعواصف وتعمل على تقليل قوة الأمواج التي تصل إلى الميناء، وتكون ذات تصميما خاصة حسب الميناء، وقد اعتمد انشائها على حجر البوزولان خاصة بإيطاليا[2].

3/ الأرصفة:

يتم بناؤها بشكل موازي للشاطئ أو للكاسر الأمواج داخل الميناء وتسمح برسو السفن على طول الرصيف بغرض مناولة الحمولات وتفريغها، فمن الخطر أن ترسو السفن مباشرة على الشاطئ فهي ضرورية وتيم بناؤه على عمق لكي يسمح للسفن الكبيرة الرسو[3].

[1]– Rougé (J), Cherches sur l'organisation du commerce maritime en méditerranée sous l'empire romain, Paris, 1996, P 148.

[2] –Ibid, P 157.

[3]– بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص 117.

الفصل الأوّل
الموانئ في بلاد المغرب القديم

أولا: أبرز الموانئ على الساحل الشرقي لبلاد المغرب القديم

1- ميناء هيبو ريجيوس

2- لبدة الكبرى

3- ميناء قرطاجة

ثانيا: أبرز الموانئ على الساحل الغربي لبلاد والمغرب القديم

1- ميناء روسيكادا

2- ميناء شرشال

3- ميناء إيجيجيلي

4- ميناء صالداي

5- ميناء ليكسوس

أولا: أبرز الموانئ على الساحل الشرقي لبلاد المغرب القديم:

وجد الرومان عند احتلالهم للمغرب وعلى سواحله مدنًا مرفأية (الموانئ) تتمتع بالبنية التحتية، فلم يبذل الرومان أي جهد في تأسيس الموانئ التي خلفها الرومان، لكن عملوا على تحديثها وربطها بالطرق في تأسيس الموانئ التي خلفها الرومان، لكن علموا على تحديثها وربطها بالطرق الداخلية التي توصلهم إلى مناطق إنتاج، أما الخارجية من أجل التصدير والاستيراد، ومن بين هذه الموانئ: ميناء هيبوريجيوس، ولبدة الكبرى وقرطاجة.

1- ميناء هيبوريجيوس (عنابة حاليًا):

هيبو أو هيبونة يعتقد أن أصل تسمية هيبونة فينيقية الأصل أوبو التي تعني الجمال والفخامة أي المدينة الفاخرة[1].

إنّ ظهور مدينة هيبو كمركز تجاري في سن مبكرة جعلها من المراكز التجارية الهامة في عصر الرومان، يعتبر من أكثر الموانئ ازدحامًا في بلاد المغرب القديم، حيث يقع بين سلسلتين جبليتين: جبل ادوغ، ورأس الحمراء، مما يمنحه حماية طبيعية ويحميه من الرياح الغربية والشمالية.

[1] - Cote (m). camps (g). Annaba, Aix-en Provence Edi sud, vol n5, 1988,p1

وكان من الموانئ إمداد روما بالقمح الافريقي الذي يعطي ثلثي احتياجات سكانها بإضافة إلى النفط والخشب[1].

ومن أجل ضمان تسليم المنتجات، يرتبط ميناء هيبو بمجموعة من الطرق منها طريقان ساحليان أحدهما يؤدي شرقًا عبر طبرقة والآخر يؤدي إلى سكيكدة، كما يوجد طريق آخر داخلي منها روسيكاد وسيرتا[2]، وكانت هذه الطرق تخدم ولاية هيبو وميناءها وسهول نوميديا، حيث ثانوا يجلبون من ولاية تبسة ويسهلون عملية نقل المنتجات إلى الميناء والتي يتمّ شحنها إلى ميناء أوستيا، وقد دفعت قضية هذه إلى بناء مستودعات القمح[3]، كما تزود روما بالكثير من وسائل الراحة والترفيه والمواد منها: العاج، والفلين النوميدي والرمان والتواب....الخ.

نستنتج أنّ ميناء هيبور يجيوس دفع باقتصاد بلاد المغرب القديم إلى ما وراء البحر المتوسط على مر العصور، خاصة أنّها كانت مركزًا إداريا للجهات القريبة منها خاصة في الفترة الرومانية[4].

2- لبدة الكبرى:

[1] – Salama Pierre, Les voies romaines de l'Afrique du nord l'Algérie, missions Archéologique, Alger, 1951, P 43.

[2] – محمد العربي عقون، الاقتصاد والمجتمع في الشمال الإفريقي القديم، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2008، ص 128.

[3] – Bounlinguez Corinne, Napoli Joelle, Hippone port de l'annone Africa romana XVII, Seville, roma, 2008, PP 7-9.

[4] – سهام حداد، سلسلة الموانئ الشرق الجزائري القديمة (دراسة تاريخية وصفية اعتماد على المصادر المادية والمحلية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ القديم، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة قسنطينة، (1428هـ- 1429هـ) (2008م- 2009م)، ص 107.

عرفت باسم (لبدة) وباسم نيابوليس– Weapolis وذلك من خلال المصادر الأدبية، وتمّ تأسيسها خلال العهد الحديدي وسكنها أوّل مرة أهل صيدا حسب رواية سالوست، وعرفت خلال فترة الاحتلال الروماني بإنشاء ميناء كبير ذو مرافق ضخمة وقادر على الاستيعاب شحنات السفن المختلفة[1].

ويعتبر ميناء لبدة الكبرى من المرافق الاقتصادية الهامة، إذ أنه من الموانئ النشطة سواء في التصدير والاسترداد، وقد تّم توسيع الميناء وتحسينه في العهد السفيرى حتى أصبح مساويًا لميناء ترجان في روما، كما تم ربط بأحسن شوارع المدينة الموصل إلى السوق، ويشتمل الميناء على مستويين، الأسفل ترسو عنده السفن والمستوى الأعلى يشتمل على المخازن والمباني الأخرى. وتقع منارة الميناء في أقصى الرصيف الشمالي، حيث قام بدور فعال في تقدم المدينة اقتصاديًا بعدما استولت الرومان على مدينة لبدة، فرضوا[2] غرامة تجاوزت مليون لتر زيت يتم تقديمها سنويًا إلى روما، فكانت الحركة التجارية نشطة[3]، ولأن تصدير هذه الكميات الهائلة من الزيت يتطلب وجود ميناء وأرصفة للشحن والتفريغ وتحتاج إلى عدد كبير

[1] – ناير مختار، البحرية في الحوض الغربي للبحر المتوسط في العصور القديمة من الفينيقيين إلى عهد الاحتلال الروماني، رسالة لنيل الدكتوراه في التاريخ القديم، إشراف عبد المؤمن محمد، كلية العلوم الإنسانية والإسلامية، قسم التاريخ، وعلم الآثار، جامعة وهران، أحمد بن بلة، 2017– 2018، ص 64.

[2] – أحمد أنديشة، التاريخ السياسي والاقتصادي للمدن الثلاث، الدر الجماهيرية للنشر، مصراتة، 1993، ص ص 160–161.

[3] – أحمد سعيد رحماني، الأنوثة في المغرب الروماني (الضرائب العينة على إنتاج القمح زيت الزيتون) (146 ق.م–235م)، رسالة لنيل الماجستير في التاريخ القديم، إشراف بلقاسم، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، قسم التاريخ، جامعة الجزائر، 2009، ص 139.

من السفن المتوسطة لنقلها إلى روما، ولإيصال المواد الغذائية من لبدة إلى روما عملية شحن الزيت فقد اشتغلوا الآفارقة والنوميدين في مهنة نقل البضائع[1].

الشكل رقم 02: ميناء لبدى الكبرى (شبكة الأنترنت).

3- ميناء قرطاجة:

أطلق عليها الفينيقيون تسمية "قرت حادشت" وسموها الإغريق "كارتشادون" وبعد أطلق عليها الرومان أطلق باسم قرطاجو[2].

يعد ميناء قرطاج واحد من أبرز الموانئ على ساحل بلاد المغرب القديم، ولعب دورًا هامًا في الحياة الاقتصادية القرطاجية نتيجة موقعه الممتاز في الطرق الشمالي الشرقي من

[1] – رانيا بريبش، المرجع السابق، ص 48.

[2] – إبراهيم رزق الله أيوب، التاريخ الروماني، الشركة العالمية للكتاب، لبنان، 1996، ص 111.

ساحل المغرب القديم. كان الميناء التجاري القرطاجي عبارة عن حوض مستطيل. بعد هزيمة قرطاج 146 ق.م أعيد بناء الميناء القرطاجي وخلال الفترة الرومانية تم تعديل وتوسيع حجم الميناء، فأخذ الحوض المستطيل شكلاً آخر وأصبح سداسيًا مستطيلاً، وتم القضاء على زاويته اليمنى والجدران العرضية القطرية وتم رفع جدار الرصيف مرة أخرى ربما بسبب ارتفاع مستوى البحر، وتم إضافة مجموعة من المستودعات وجدار الرصيف[1].

ولعب دورًا هامًا في الحياة الاقتصادية بشكل كبير يحتل المرتبة الأولى في الموانئ الرومانية. من حيث عملية التصدير والاستراد، ونأخذ هناك بقايا مستودع كبير يبلغ طوله حوالي 20م، حيث بنوا أرصفة جديدة ووسعوا الميناء من أجل القدرة على استقبال السفن التجارية، كما أنشأ سكيبيون كاسراتي يغلق المجاز المزدوج للمينائين الحربي والتجاري. وزاد نشاطه بفضل شبكة الطرق إذ كان يصدر قمح البروقنصلية والزيت والمنتوجات الصحراوية[2].

[1] – آسيا مسعودى، التبادل التجاري بين إيطاليا والمغرب القديم خلال العهد الإمبراطوري الأول (القرن الأول– القرن الثالث)، رسالة لنيل الماجستير في التاريخ القديم، معهد البشير الشنيتي، معهد التاريخ، جامعة الجزائر، 1987، ص 112.

[2] – آسيا مسعود، المرجع السابق، ص 113.

الشكل رقم 03: ميناء قرطاجة (صورة مأخوذة من الأقمار الاصطناعية)

ثانيا: أبرز الموانئ لساحل الغربي:

أ- ميناء روسيكادا – سطورا:

تسمية للأماكن غالبًا ما تعكس الخلفيات التاريخية والثقافية الاجتماعية المجتمعات التي عاشتها المنطقة على سبيل المثال العديد من المدن والموانئ الساحلية في بلاد المغرب القديم تحمل أسماء ترتبط بتاريخ المنطقة منذ أقدم العصور.

في هذا السياق يمكننا التعرّف على أصل تسمية ميناء روسيكادا وسطورا، حيث استقر الفينيقيون حول البحر الأبيض المتوسط بما في ذلك، حيث كانت روسيكادا إحدى محطاتهم البحرية، حيث أنشأوا ميناء ستورا الذي كان الموجه لتأسيس مدينة رأس سكيكدة[1]، فهي متكونة من كلمتين "روس" "كادا" تعني رأس المنارة[2]، بمعنى آخر أسس الفينيقيون ميناء ستورا واسمه بقى أحد الآلهة الفينيقية عشتار عشتاروت أو عشتار Astraot التي تعني آلهة الحب والجمال وحامية البحارة[3]، وبعد ذلك أصبحت رأس المنارة مركزًا تجاريًا رومانيا اسمه بحسب النقيشة

[1] CH.VRS, Les villes romaines d'Algérie rhossicode et stora ou Philippe ville dans l'antiquité imprimerie Emile I varie, Constantine, 1896, P 45.

[2] – Louis BERTRAND, Histoire de Philippe Ville (1838– 1903), Revue municipale, officier de l'instruction publique, Imprimerie administrative et commerciale moderne, 18 rue Théophile réguis, 1903, P 02.

[3] – محمد سومي مهران، المدن الفينيقية، تاريخ لبنان القديم، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، 1994، ص 323.

Genio colone, veneriae russicadis لتكريم الآلهة فينوس التي كانت تعتبر حامية العائلة الملكية[1].

بعد سقوط قرطاجة احتل الرومان جميع الموانئ الفينيقيون مثل ميناء ستورا لكنهم احتفظوا بالأسماء الأصلية روسيكاد[2]. يعتبر من أهم الموانئ إدارةً حتى الأكبر في محافظة نوميديا[3]، تطورت في العصر الرومان وأصبحت واحدة من أهم المقاطعات إفريقية وتحتفظ بها روابط وثيقة مع مينائي إيطاليا أوست (osite)[4] وبوزولس (Pozzolis)[5] بغرض جمع المنتوجات وتخزينها، ثم أنشاء مستودع للقمح روسيكادا من أجل جمع المال قبل شحنه إلى روما[6].

خلال القرن الثاني. م الوكيل الإمبراطوري السيد أميليوس بلاتور، وهذا الأخير ساهم في ميناء العديد من المرافق الإدارية والترفيهية في مدينة روسيكادا خلال إقامته في منصب Quastor[7]، من أجل ضمان استمرارية وصول المنتجات في ميناء روسيكادا. وتم إنجاز

---

[1] – Louis Betrand, Op.cit, P 02.

[2] – محمد حسن الوزان، وصف إفريقيا، ط2، دار الغرب إسلامي، بيروت، لبنان، 1983، ص 55.

[3] – Carre Marie Brigitte, Les réseaux d'entre pots dans le monde romains, Javier– Arce et Bertrand Goffaux, Horrea d'hispanie et de le méditernaéé romaine casa de valizquez, PP 23– 39.

[4] – أوستى جول: حكام الرومان إنشاء ميناء في أوستيا إلا في عهد الامبراطور كلوديوس تم انجازه كان مخزنًا للسلع للمزيد أنظر: Bertrand (L), Carthage de musée archéologue de Philippe ville, 1914, P 07

[5] – بوزوليس: يقع على ساحل كامبانيا في الطرف الشمال، لعب دورا في تموين إيطاليا للمزيد، أنظر: أسيا مسعودى إنشاء وتطور المرافق الأساسية لتجارة الرومانية في المغرب، ص 117– 118.

[6] – Carre Marie, Brigitte, Op.cit, P 09.

[7] –Briand Ponsart Claude, Les relations de cirta et de la confédération cirtéenne avec le pouvoir pendent le haute empire, cahiers du centre crustave Glotz, 2006, P 85.

الطريق الإستراتيجي بين مقر الإدارة المركزية لمدينة سيرتا وميناء سكيكدة في عام 124م [1] وهذا يسلط الضوء على مساهمة الميناء في التجارة البينية من جهة، لأنها دعمت هذا الميناء شبكة متميزة من الطرف المتعامدة والأفقية، أشهرها كما ذكرنا طريق سيرتا – روسيكادا الذي كان ينقل المنتجات الزراعية في سهول سيرتا– روسيكادا الذي كان ينقل المنتجات الزراعية في سهول سيرتا وسطيف وقد تم بين سنة 41 و68م على يد فيليوس، باتركونس، أما خارجيًا فقد شهد الميناء تصدير المنتجات الحيوانية إلى روما[2].

من خلال الدراسة التي قمنا بها على الميناء تبين أنه مكانها تجاريًا.

الشكل رقم 04: ميناء سكيكدة في شكله الحالي (سهام حداد ص، 90)

[1] –Carre Marie, Op.cit, P 25.

[2] – Ibid, P 27.

3- ميناء شرشال (أيول):

عرفت باسم أيول قديمًا بالنسبة إلى أحد الآلهة الفينقية[1]، ورفعت إلى درجة مستوطنة رومانية في عهد الإمبراطور كلاوديوس الأول Claudius (41-54م)[2].

كان الميناء التجاري شبه محميًا من الجهتين الشمالية والغربية بواسطة واحة كاسيرين. كان الكاسر الأول قصيرا ويعتمد على الجزيرة، بينما الكاسر الثاني أكثر أهمية لحماية الميناء من الرياح الشرقية، لكن لم يكن في مأمن تام من الرياح[3].

فميناء شرشال كان له دور تجاري هام، بحيث يعتبره جان روجي له أهمية بساحل شمال إفريقيا، ويضعه بعض الباحثين ومنهم غزال في المرتبة الثانية بعد ميناء قرطاجة[4].

3- ميناء إيجيجيلى (جيجل):

لقد وردت محطة ، إيجيجيلى في كتابات المؤرخين أن اسمها فينيقي الأصل مثل المدن القديمة التي تبدأ "بالياء" بين الشاطئ ولاريب معناها المرفأ الردي ، ومن جهة أخرى يرى الأستاذ عالم بأن تسميتها جزيرة الخزف.

---

[1] – Gsell (S), Cherchel, Antique. Coesaria, Alger (S-D).

[2] – د. مورة مواس، مجلة هيرودت للعلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر2، أبو القاسم سعد الله، الجزائر، المجلة 06، ع02، 2022، ص16

[3] – آسيا مسعودى، التبادل التجاري بين إيطاليا Cagnat l'armée Romaine d'Afrique et l'occupation.

[4] – نار مختار، المرجع السابق، ص 74.

وقد شمل الإطار الجغرافي للمحطة التجارية إيجيجيلى شبه الجزيرة الصخرية التي تحد الجهة الشمالية الغربية للميناء، وجزء من السهل الضيق الممتد خلفها والمطوق بالتلال.

كان النشاط التجاري والصناعي القديم في ميناء إيجيجلى تلعب دورًا في تنشيط التجارة داخليا وخارجيا وإذ ركزنا على الاتجاه الخارجي، فقد كانت إيجيجيلى تصدر منتجات مثل التين والخشب والأرجوان الذي كان يستخرج من البحر كما زودت روما بالحيوانات المفترسة كالأسد والنمر لاستخدامها في العروض، في المقابل استوردت الخزف من إيطاليا[1].

5- ميناء صالداي (بجاية):

كانت صالداي قبل الإحتلال الروماني في بلاد المغرب القديم محطة فينيقية التي تعنى الحجز الصلب مشتق من كلمة سيرد الفينيقية[2].

وصفه سترابون قديما بالميناء الكبير، ولعب نفس الدور الذي لعبه ميناء سكيكدة[3] ولقد لعبت المدينة تطورا سريعا بفضل المبادلات التي تمت عبر الميناء مما أدى بأغسطس إلى رفعها المرتبة المستعمرة، فكانت ميناء صالدى في الفترة الرومانية من أهم مراكز التموين في الحركة التجارية[4]، كما كان لشبكة الطرقات العديدة التي ربطتها بالمدن الأخرى في ازدهارها.

[1] – سهام حداد، المرجع السابق، ص 96.

[2] – عبد الملك سلاطنية، المستوطنات الفينيقية، البونية في الحوص الغربي للبحر المتوسط، أطروحة دكتوراه العلوم في التّاريخ القديم، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة، ص 189.

[3] – Strabo. Geographia XV2, III, P 12.

[4] – Lecoq (A), Le commerce l'Afrique Romaine, Paris cerense, 1991, P 27.

حيث استقبلت أسواقها تين وزيوت منطقة القبائل، كما استقبل الميناء البضائع الأجنبية لتصريفها بالمدن الداخلية ولاشك أن الرومان قد ربطوا مناطق الإنتاج بالموانئ التي رمموها ووسعوها وأنشئوا بها المستودعات تسهيلاً لعمليات التصدير[1].

5- ميناء ليكسوس Lixus (العرائش حاليا بالمغرب الأقصى):

تأسسها على يد التجار والبحارة الفينيقية، وعاصر تأسيس ميناء أوتيكا بتونس، وعرف عند الفينتين ليكس Liks، حيث استولت عليه قرطاج بعد سقوط صور واشتهر كمركز لإنتاج الزيت Garum المستخرج من السمك، والملح وزيت الزيتون.

وبعد سقوط قرطاج أدار الرومان هذه المعاصر، ووصل الميناء إلى أوج ازدهاره، وسكت به عملة تحمل اسمه، ومن أسمائه أيضًا هناء الشمس، وفي عصر الامبراطور كلاوديوس ما بين 41- 45م. رفعت المدينة التي تسمت باسمه إلى مرتبة مستوطنة رومانية، ومنذ منتصف القرن 3م تأثرت المدينة بثورات المغاربة ضد الرومان. مما أدى إلى إهمال مصانع الزيوت بها، ثم بنى حولها سور ضخم لحمايتها مما جعلها تزدهر مرة أخرى كميناء تجاري.

من الناحية الأثرية يظهر الموقع آثارا هامة، بما في ذلك بقايا مصانع تمليح الأسماك وقنوات مائية، ومياه عامة، ومنازل ضخمة تعود للفترة الرومانية[2]

[1] – Rouge (J), Picard (G.Ch), Textes et documents relatifs à la vie économique sociale dans l'empire Rimain, 31 av-j-c, 225 Ap.J.C, Paris, 2009, P 181.

[2] – أبو بكر سرحان، المرجع السابق، ص 19.

الفصل الثّاني

النشاط التجاري وأهمية الموانئ لبلاد المغرب القديم

أولا: النشاط التجاري

1- الصادرات

2- الواردات

ثانيا: الموانئ التي تتعامل مع موانئ بلاد المغرب القديم

1- ميناء أوستيا

2- ميناء بوزونس

ثالثا: أهمية الموانئ.

أولا: النشاط التجاري:

إذا كانت الحركة التجارية بين بلاد المغرب وروما قديمة، فإنه مما لا شك فيه أيضًا أنّ هذه الحركة إزدادت أهميتهما مع احتلال الرومان للمنطقة وعملهم على تهيئة الظروف والوسائل أن طرق المواصلات البرية منها والبحرية هي أهم وسائل التسويق لما توفره من سهولة الاتصال والتحرك، اذن اهتم بها الرومان ، وعملوا على ربط مناطق الإنتاج بالموانئ التي رمموها ووسعوها وأنشأوا بها المستودعات تسهيلاً لعمليات التصدير[1].

1- الصادرات:

كانت المصادرات نحو روما متنوعة، لدرجة أنه يمكننا الحديث على الصادرات المنجمية والحيوانية والنباتية.

أ- الصادرات المنجمية:

النحاس، الحديد، الرصاص، بالإضافة إلى المحاجر التي استخرج منها المرمر، الجرانيت العقيق، الصلصال[2].

[1] – محمد الهادي حارش، ص 208.

[2] – المرجع نفسه.

ب- الصادرات النباتية:

الحبوب كانت دائما أهم الصادرات خاصة القمح الذي امتازت افريقيا، زيادة على كثرة الانتاج بنوعية، ولذلك أصبح القمح أهم الصادرات تليه الزيوت، أما بالنسبة لإنتاج الكروم، فقد اقتصر في البداية على تصدير العنب المجفف ونوعًا من الخمر المعروف بـ: « الباسوم»، هذا قبل أن يحدث توسع في صادرات الكروم ليشمل باقي الخمور وكذا عنب المائدة.

جـ- الصادرات الحيوانية:

إضافة الى الخيول التي كانت وراء تجارة رائجة، وتعبد الأغنام والماعز وكذا الحيوانات الموجهة للألعاب مثل: الفيلة، الأسود الفهود، الدببة والنسور، كما تحدث بعض المؤرخين عن تصدير الدواجن الإفريقية إلى روما[1].

د- الواردات:

لم يؤل المؤرخون القدامى اهتمام للواردات الإفريقية، لكن يفهم من للقي الأثرية أن أهم الواردات هي:

[1] - محمد الهادي حارش، ص 209.

هي المواد المصنعة خاصة الأواني الفخارية، منها تلك الأواني التي صنعت من الفخار الأحمر التي عثر عليها في قرطاجة، ... إضافة إلى العديد من المصابيح، كما يتحدث البعض عن استيراد نوع من الخمر الرفيع تلبيه لحاجة المطبقة الأرستقراطية، وهو ما تؤكده العديد من الجرار أي كان يعثر عليها هنا وهناك في البلاد المغاربية.

يتضح من الدراسة السابقة أن اقتصا بلاد المغرب كان اقتصادا زراعيا أساسا، أما الصناعة فلم تلعب إلا دورًا ثانويا بالمقارنة مع الزراعة وكذا التجارة، التي اعتمدت أساسا على تصدير المنتجات الزراعية، وبالتالي يمكننا القول أن النشاط الزراعي كان وراء الرخاء الاقتصادي الذي عرفته بلاد المغرب عبر تاريخها القديم[1].

ثانيا: الموانئ التي تتعامل مع موانئ بلاد المغرب القديم:

1- ميناء أوسيتا:

كان ميناء أوسيتا بمثابة الميناء الرئيسي لروما، وتبعد من الميناء حوالى 12 ميلا عن عاصمة روما، وكلمة أوسيتيا اشتق اسمها من كلمة(الأوستيوم) ostium والتي تعني (فم النهر)، حيث يلتقي مياه البحر بمياه النهر.

كان ميناء أوسيتا تمثل أهمية كبيرة بالنسبة لروما فقد كانت السفن التجارية الرومانية والتي تقوم بنقل الحبوب ذات الحجم الكبير، فمن خلال ميناء أويستا تمر السفن التي تحمل

[1] – محمد الهادي، المرجع السابق، ص 209.

القمح الذي كانت تجمعه الأباطرة كجزية من أقاليمها إلى عاصمة روما وذلك نظرا لها يمتاز به هذا الميناء من تجهيزات كمنارته الواضحة أو حواجز كسر الأمواج والأرصفة والمخازن، فقد كانت السفن تحمل بكميات كبيرة من القمح الذي يصل من بلاد المغرب وتصل إلى أوستيا، ثم يتم نقله إلى قوارب صغيرة خلال نهر التيبر إلى روما[1].

eserved - Library of University of Jordan - Center of Thesis Dep

الشكل رقم 05: فسيفساء تمثل ميناء أوسيتيا (أسيا مسعودي، ص 151).

[1] – أميرة قاسم الحديني، بعض ملامح الحياة الدينية في ميناء أوستيا، مجلة الاتحاد العالم للأثاريين بين العرب (10)، ص ص 54– 56.

2- ميناء بوزولس:

شهد ميناء بوزولس، الواقع على ساحل كامبانيا، إزدهارا تجاريًا ملحوظًا، حيث لعب دورًا مهمًا في تزويد إيطاليا بالمواد الغذائية وخاصة تلك القادمة من المغرب، وقد تم العثور على مجموعة كبيرة من النقوش التي تثبت وجود علاقات تجارية بين ميناء بوزولس Posoles وميناء سكيكدة.

وهكذا تستنتج أن اهتمام الرومان بالموانئ كان انعكاسًا للظروف السياسة، الإقتصادية الرومانية المتمثلة في تزويد الأسواق بما تحتاجه من مواد غذائية خاصة النقص الذي أصاب الزراعة في إيطاليا، كان هناك حاجة ملحة لاستيراد المواد الغذائية لتلبية احتياجات سكانها. وبما أن هذه السلع كانت تنقل عبر البحر. فقد أصبح من الضروري أن تولى روما اهتماما كبيرا بتطوير الطرق والموانئ لضمان وصول البضائع[1].

كانت الموانئ الإيطالية وموانئ في المغرب القديم يربطها نشاط تجاري (الصادرات والواردات). منذ العصور القديمة، حيث استوردت روما العديد من السلع الأساسية كالحبوب والقمح، زيت الزيتون، الفواكه والمواد الخامة.

[1] – آسيا مسعودى، المرجع السابق، ص 118– 119.

ثالثا: أهمية الموانئ:

كانت الموانئ ذات أهمية استراتيجية واقتصادية كبيرة لبلاد المغرب القديم، لعبت دورا حيويا في التواصل مع إمبراطورية الرومانية بلاد المغرب القديم. مما جعلها مراكز تجارية وعسكرية رئيسية، إليك بعض الجوانب التي تبرز أهمية الموانئ في تلك الفترة:

حيث ترتبط الموانئ بلاد المغرب القديم بالدور التجاري والاقتصادي، حيث تم تصدير العديد من المنتوجات المحلية مثل الزيتون، الحبوب، الخمور والمعادن، مما ساهم في تعزيز الاقتصاد المحلى، كما تم التواصل الحضارات مثل الرومان، واستخدام الرومان المواقع لحماية المنطقة من أي هجمات، وساهمت في تسهيل التوسع الروماني لحماية المنطقة، حيث مكنت من المسيطرة على الطرق البحرية وتأمين الامتدادات، مثل شرشال وليكسوس كانت مراكز تجارية وعسكرية، وغالبًا ما نشأت المدن حول الموانئ وازدهرت بسبب النشاط البحري. مما أدى إلى تطور الحضارة في تلك المناطق.

كما اكتسب أهمية كبيرة من خلال اهتمام الأباطرة بإنشاء الموانئ وترميمها وتزويدها بكل المرافق الضرورية (الأحواض الكاسرات، الأرصفة) لحماية السفن الراسية من خطر العواصف وتسهيل عملية الشحن أو تفريغ البضائع ... وإصلاح الأعطار التي قد تصيبها أو ترميمها في مواسم الأبحار السيئة فهي بحاجة لرصيف يسهل إرساء السفن الكبيرة التي لا

يمكنها الاقتراب من الميناء وكذا حتمية وجود منشآت لحفظ السلع من التلف، أو التخزين المؤقت قبل الشحن إلى الموانئ الكبيرة.

تعتبر الموانئ نقطة حيوية تتم من خلالها العديد من المبادلات التجارية. فكانت به مقرات لتجميع القمح القادم من حقول نوميديا قبل إرسالها إلى روما، نجد المعطيات التاريخية أن ميناء هيبوريجيوس صالداى وروسيكادا[1].

كانوا من أكبر الموانئ من حيث تصدير القمح، كذلك استقبال سفن محملة بمختلف المواد المصنعة للأهمية الاستراتيجية وقربهما من المناطق وظل ميناء قرطاجة المركز الرئيس لهذه العملية . حيث عرف منتوجات أخرى كالزيتون والمنتجات الصحرواية وقد كانت موانئ بلاد المغرب القديم تتعامل مع موانئ البحر المتوسط خاصة في الجهة الشمالية كميناء أوستيا حيث عرف رواجا كبيرا ويعد نقطة تجمع السلع الغذائية كالحبوب، الرخام وغيرها من المنتجات القادمة من مختلف الولايات الرومانية، كما سهل وصول المنتجات إلى الأسواق الرومانية، واستقبال المستويات من المغرب القديم.

كما شجع الميناء على صناعة السفن لنقل البضائع، وتم تطوير الموانئ في كل من بلاد المغرب وإيطاليا لتشمل مرافق ضرورية لحماية السفن وتسهيل عمليات الشحن والتفريغ[2].

[1] – علي بن ثابت، محمد وايل، المنشآت المعمارية الرومانية في بلاد المغرب القديم، مدينة هيبوريجيوس نموذجًا، مجلة العبر للدراسات التاريخية، والأثرية في شمال افريقيا، المجلد 06، ع02، 2023، ص ص 202– 21.

[2] – علي بن ثابت، محمد وايل، المرجع السابق، ص ص 202– 21.

خاتمـــــة

خاتمة:

تتناول هذه الدراسة أهم الموانئ في بلاد المغرب القديم خلال الفترة الممتدة 146ق.م – 429م وبالتالي اكتشفنا الدور المحوري للموانئ في تنشيط الحركة التجارية، حيث كانت بمثابة نافذة على العالم الخارجي وتوصلنا من خلال هذه الدراسة إلى مجموعة من النتائج نذكرها كما يلي:

– يمتد بلاد المغرب القديم على الساحل الشمالي للقارة الإفريقية متأثرا بسواحل متعرجة وجزر عديدة، قدمت بيئة مثالية لتأسيس الموانئ، وقد استغل الفينيقيون بصفتهم أمة بحرية بارعة هذه الميزة الجغرافية فأنشئوا العديد من الموانئ على طول الساحل المغربي والشرقي فيما قام الرومان بتطويرها ما جعل هذه المنطقة مركزا تجاريا هاما، وعرفت بتسميات متعددة عبر التاريخ، مثل ليبيا، إفريقية، بلاد البربر.

– يعد الميناء من أهم مكونات المجال الحيوي لأي مجتمع ساحلي، فهو بمثابة بوابة للتبادل التجاري والحضاري، حيث يمثل المكان المخصص لإرساء السفن وايوائها ، وتنفيذ العمليات المتعلقة بالتحميل والتفريغ، وتتعدد أنواع الموانئ حسب وظيفتها وحجمها، فمنها الموانئ الرئيسية التي تتميز بنشاط تجاري مكثف، حيث تتم عمليات التصدير والاستيراد على نطاق واسع، ومنها الثانوية التي تلعب دورا هاما في دعم الأنشطة الاقتصادية المحلية مثل الصيد البحري.

– من أهم الموانئ الساحل الشرقي لبدة الكبرى، هيبو، قرطاجة الذين يلعبون دورا كبيرا في بلاد المغرب القديم من حيث التبادل التجاري، كذلك نجد موانئ الساحل الغربي روسيكادا إسطورا وجيجيل، بجاية، ليكسوس دورها تقريبا كدور الموانئ الشرقية ومنها أيضا لعبا دورا في التجارة من تصدير العديد من المواد الغذائية والمعدنية، كذلك لا ننسى الموانئ التي تتعامل مع موانئ بلاد المغرب القديم ألا وهي أوسيتياوبوز لس كانا يمثلان أهمية كبيرة بالنسبة لروما وكانت تحميلات كمية كبيرة من المواد الغذائية.

– ساهمت مجموعة من الموانئ في عملية النشاط التجاري الصادرات والواردات في حوض البحر الأبيض المتوسط نظرا لأهمية الموانئ.

– نستنتج من هذا أن السياسة الرومانية في المغرب القديم كانت مرآة للظروف الإيطالية خاصة الاقتصادية منها ، فحاجة روما إلى المواد الغذائية الضرورية نتيجة النقص في الانتاج جعل حكامها يطبقون سياسة حكيمة لتأمين وصول البضائع إلى روما بصفة خاصة لتلبية حاجيات السكان، وكما كانت المنتوجات تنتقل إلى إيطاليا عبر البحر، فكان من الضروري الاهتمام بالموانئ لتسهيل وصول البضائع إلى المراكز سواء في إيطاليا أم في المغرب.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

1- الكتب:

1. إبراهيم رزق الله أيوب، التاريخ الروماني، الشركة العالمية للكتاب، لبنان، 1996.
2. أحمد أنديشة، التاريخ السياسي والاقتصادي للمدن الثلاث، الدر الجماهيرية للنشر، مصراتة، 1993.
3. محمد العربي عقون، الاقتصاد والمجتمع في الشمال الإفريقي القديم، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2008.
4. محمد حسن الوزان، وصف إفريقيا، ط2، دار الغرب إسلامي، بيروت، لبنان، 1983.
5. محمد سومي مهران، المدن الفينيقية، تاريخ لبنان القديم، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، 1994.

2- المجلة:

1. أميرة قاسم الحديني، بعض ملامح الحياة الدينية في ميناء أوستيا، مجلة الاتحاد العالم للأثاريين بين العرب (10).
2. علي بن ثابت، محمد وايل، المنشآت المعمارية الرومانية في بلاد المغرب القديم، مدينة هيبوريجيوس نموذجًا، مجلة العبر للدراسات التاريخية، والأثرية في شمال افريقيا، المجلد 06، ع02، 2023.

3. مورة مواس، مجلة هيرودت للعلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر2، أبو القاسم سعد الله، الجزائر، المجلة 06، ع02، 2022.

3- الأطروحات الجامعية:

1. عبد الملك سلاطنية، المستوطنات الفينيقية، البونية في الحوص الغربي للبحر المتوسط، أطروحة دكتوراه العلوم في التّاريخ القديم، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة

2. ناير مختار، البحرية في الحوض الغربي للبحر المتوسط في العصور القديمة من الفينيقيين إلى عهد الاحتلال الروماني، رسالة لنيل الدكتوراه في التاريخ القديم، إشراف عبد المؤمن محمد، كلية العلوم الإنسانية والإسلامية، قسم التاريخ، وعلم الآثار، جامعة وهران، أحمد بن بلة 2017- 2018.

3- الماجستير:

3. أحمد سعيد رحماني، الأنوثة في المغرب الروماني (الضرائب العينة على إنتاج القمح زيت الزيتون) (146 ق.م- 235م)، رسالة لنيل الماجستير في التاريخ القديم، إشراف بلقاسم، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، قسم التاريخ، جامعة الجزائر، 2009.

4. آسيا مسعودى، التبادل التجاري بين إيطاليا Cagnat l'armée Romaine d'Afrique et l'occupation.

5. آسيا مسعودى، التبادل التجاري بين إيطاليا والمغرب القديم خلال العهد الإمبراطوري الأول (القرن الأول- القرن الثالث)، رسالة لنيل الماجستير في التاريخ القديم، معهد البشير شنيتي، معهد التاريخ، جامعة الجزائر، 1987.

- مراجع الأجنبية:

1. -Briand Ponsat Claudre, Les relations de cirta et de la confédération cirtéenne avec le pouvoir pendent le haute empire, cahiers du centre crustave Glotz, 2006.
2. Bonlinguez Corinee, Napoli Joelle, Hippone port de l'annone Africa homana XVII, Seville, Roma, 2008.
3. CH.VRS, Les villes romaines d'Algérie Rossicade et store ou Philippe ville dans l'antiquité imprimerie Emile I varie, Constantine, 1896.
4. Cote (M), Camps (G), Annaba, Aix-en provincet di sud, Vol N°5, 1988.
5. Gsell (S), Cherchel, Antique. Coesaria, Alger.
6. Lecoq (A), Le commerce l'Afrique Romaine, Paris cesense, 1991.

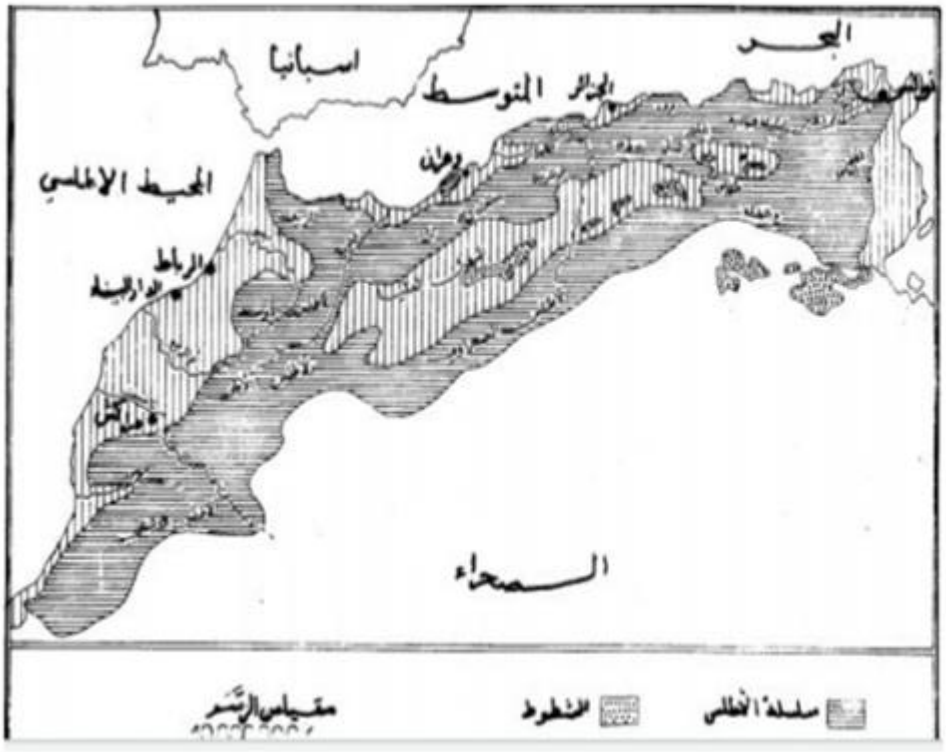
7. Louis BERTRANIS, Histoire de Philippe Volle (1838- 1903), Revue municipale, officier de l'instruction publique, Imprimerie administrative et commerciale moderne, 18 rio Théophile réguis, 1903.

8. Ronge (J), Picard (G.Ch), Textes et documents relatifs à la vie économique sociale dans l'empire Rimain, 31 av-j-c, 225 Ap.J.C, Paris, 2009.

9. Salama Pierre, Les voies romaines de l'Afrique du nord l'Algérie, missions Archéologique, Alger, 1951.

.

الملاحق



الموقع الجغرافي لبلاد المغرب القديم

ميناء عنابة

ميناء قرطاج في العهد الروماني

ميناء قرطاج صورة مؤخوذة من الاقمار الاصطناعية

ميناء أسطورة

ميناء سكيكدة في شكله الحالي

ميناء جيجل صورة مؤخوذة من الأقمار الاصطناعية

ميناء لبدة الكبرى

eserved - Library of University of Jordan - Center of Thesis Dep

فسيفساء تمثل ميناء أوسيتيا

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

شكر وعرفان.

الإهداء

مقدّمة 1

الفصل التمهيدي
الاستراتيجية الجغرافية لبلاد المغرب القديم

أولا: الدراسة الجغرافية

1- الموقع الجغرافي في بلاد المغرب القديم.....6

أ- حسب هيرودت.....6

ب- حسب سترابون.....7

ج- حسب سالوست.....8

ثانيا: مظاهر السطح.....9

أ- الساحل.....9

ب - أهم الجزر.....9

ج- المناخ..... 10

ثالثا: الحدود السياسية للرومان (الموقع).....11

رابعا: عموميات الموانئ..... 13

1- مفهوم الميناء.....13

2 - أنواع الموانئ.....14

الفصل الأوّل
الموانئ في بلاد المغرب القديم

أولا: أبرز الموانئ على الساحل الشرقي لبلاد المغرب القديم.....18
1- ميناء هيبو ريجيوس.....18
2- لبدة الكبرى.....20
3- ميناء قرطاجة.....21
ثانيا: أبرز الموانئ على الساحل الغربي لبلاد والمغرب القديم.....23
1- ميناء روسيكادا.....23
2- ميناء شرشال.....26
3- ميناء إيجيجيلي.....26
4- ميناء صالداي.....27
5- ميناء ليكسوس.....28

الفصل الثّاني
النشاط التجاري وأهمية الموانئ لبلاد المغرب القديم

أولا: النشاط التجاري.....31
1- الصادرات.....32
2- الواردات.....34
ثانيا: الموانئ التي تتعامل مع موانئ بلاد المغرب القديم.....34
1- ميناء أوستيا.....34

2- ميناء بوزولس.....36
ثالثا: أهمية الموانئ.....37
- الخاتمة
- قائمة المصادر والمراجع
- فهرس المحتويات

قائمة الأشكال

الشكل رقم (01): الموقع الجغرافي لبلاد المغرب القديم 08

الشكل رقم (02): ميناء لبدى الكبرى 21

الشكل رقم (03): ميناء قرطاج 22

الشكل رقم (04): ميناء سكيكدة 25

الشكل رقم (05): فسيفساء تمثل ميناء أوسيتيا 33