

# 古罗马在非洲的道路建设

冯定雄

**内容提要** 罗马人在非洲的道路网络是整个罗马道路网络的重要组成部分，它在非洲发展史上占有重要的历史地位。罗马人在非洲建设道路的原因在于军事征服、战略需要与经济诉求。罗马人以亚历山大里亚和迦太基为中心，在非洲建设了 20 条主要大道。这些大道具有十分鲜明的“罗马”特点，对非洲社会诸方面都产生了深远影响：加强了罗马人对道路建设区域的控制；促进了当地经济贸易的发展；加快了非洲城市化进程；促进了非洲文化的“罗马化”。

**关键词** 罗马 非洲 道路建设 影响

**作者简介** 冯定雄，历史学博士、浙江海洋学院人文学院讲师（舟山 316000）。

罗马人在非洲的道路网络是整个罗马道路网络的重要组成部分，也是他们在非洲进行统治的重要基础。道路作为“罗马化”在非洲的重要标志，对非洲的社会发展产生了重要影响。

一

罗马人在非洲进行道路建设的首要原因是由于军事征服和战略需要。罗马人与非洲的接触可以追溯到远古时代，维吉尔的著名史诗《埃涅阿斯纪》对罗马人的祖先埃涅阿斯在非洲的经历有精妙传神的描述。<sup>①</sup>但直到公元前三世纪第一次布匿战争，罗马人才大范围接触非洲。然而，真正促使罗马人在非洲进行道路建设的原因则是第二次布匿战争，“汉尼拔对意大利的入侵以及他在非洲的最后失败对罗马产生了不可磨灭的影响，它是罗马人在非洲进行巨大道路网络建设的驱动力。”<sup>②</sup>由于汉尼拔对意大利的入侵阻止了罗马向北扩张，并迫使罗马人对付来自非洲的危险。出于运送军队以及军事补给的需要，罗马人加强了对非洲的道路建设。公元前 30 年，奥古斯都曾派遣奥古斯都第三军团抵北非平息当地部落的反叛。同样为了军事运输的需要和加强

对这一地区的统治，罗马人开始按照罗马大道标准大规模地改造当地的旧路。公元前 14 年，在结束对加埃图里人的战争后，奥古斯都建造了一条通往驻扎在阿马埃达拉军团总部的战略道路，以便加强对该地区的控制。<sup>③</sup>公元 42 年，克劳迪乌斯征服了毛里塔里亚，同样加强了对该地区的道路建设，他沿地中海建造了尼罗河到大西洋长达 4 480 公里的道路。<sup>④</sup>到罗马帝国时代，罗马人在北非的道路建设网络最终形成，并一直保持到帝国灭亡。埃及道路的大规模建设主要是从奥古斯都与庞培对该地区的争夺过程中展开的，其最初目标也是为了取得军事上的胜利。

与军事上的征服紧密相联的是罗马人在政治上加强对非洲统治的需要。在罗马人征服北非和埃及并把它们变为帝国的行省后，如何加强对此地区的政治统治就成为统治阶级面临的首要任

① 参见〔古罗马〕维吉尔著；杨周翰译：《埃涅阿斯纪》，人民文学出版社，1984 年版，第一、四卷。

② Victor W. Von Hagen, *The Roads that Led to Rome*, Cleveland and New York, 1967, p. 72.

③ See Raymond Chevallier, *Roman Roads*, London, 1976, p. 150.

④ Victor W. Von Hagen, op. cit., p. 74.

务,这一任务在奥古斯都开创的“罗马和平”时代之后显得尤其突出。由此,罗马在非洲大规模的道路建设是在帝国时代进行的。罗马道路伴随罗马军队前进,只要当地形势不安全,罗马道路就一定是军事道路,但是,一旦形势稳定后,加强政治上的控制就成为罗马道路的首要任务了。除上述原因外,经济因素也促进了罗马人对这一地区的道路建设。意大利本土相对贫瘠,它在经济上,特别是粮食供给上需要大量从外部输入,其中最主要来源地是北非。在罗马共和国时代,西西里被称为“意大利的谷仓”,到罗马帝国时代,“埃及和北非代替了西西里的地位”,从而成为意大利主要的粮食供给地,“突尼斯和阿尔及利亚的肥沃的流域和埃及同是意大利的主要的小麦供应地”。<sup>①</sup>为了运送粮食和促进罗马与非洲的商业贸易,罗马人亦需加强这些地区的道路建设。

## 二

据学者统计,罗马人在非洲建立的主要大道有 20 条,<sup>②</sup>其主要以亚历山大里亚和迦太基为中心。在埃及,从摩洛哥北部港口城市丹吉尔到亚历山大里亚,有 5 条主要大道。<sup>③</sup>第一条道路沿海而建,被斯特拉波称为“沿海之路”。后来这条路被沿地中海重建,并从亚历山大里亚延伸到安条克,以及从安纳托利亚到博斯普鲁斯。罗马人征服埃及后,沿尼罗河两岸修建了两条道路(第二条和第三条道路)。这两条道路都没有用石头铺砌,也没有竖立里程碑。公元 115 年后,由于战争原因,亚历山大里亚遭到破坏,哈德良和他的建筑师德克里亚努借此机会重新修建了这一地区。他们建造了一条通向尼罗河的道路,全长约 274 公里。为了纪念其朋友安提诺乌斯,哈德良在尼罗河的另一岸建立了安提诺波利斯城,并规划了哈德良大道。这条大道起自安提诺波利斯城,穿过沙漠到达红海,再向南到达贝雷尼斯。埃及的第四条主干线由数条道路组成。其中有几条都是从恺内波利斯(即基纳)穿过东部的沙漠陡坡,最后到达红海边的海港。迈俄斯·霍尔莫尔道路(尽管当时并无名)沿东北方向伸向迈俄斯·霍尔莫尔,并在这里与哈德良大道相连,这

条道路每隔约 16 公里(10 英里)就有一个军事堡垒用以护路,共有 7 个这样的堡垒。蒙斯·克劳迪亚努斯道路从迈俄斯·霍尔莫尔大道的第一个堡垒阿拉斯延伸出来,最终也到达红海边的迈俄斯·霍尔莫尔。在基纳以南约 16 公里的科普托斯,还有从这里出发的两条道路。第一条是科普提亚纳大道,其出发点是在腓尼康,途经迪迪美、阿佛罗迪托、康帕西、约维斯、阿里斯托尼斯、法拉克罗,在法拉克罗又有另一条来自尼罗河的道路与之相连,再经过阿波罗洛斯、卡巴尔西,最后到达诺乌姆·希德雷乌马,并在这里与哈德良大道相连。第二条是勒乌科斯·里门大道,它向东沿最近的路线通向红海和勒乌科斯·里门港,全长约 96.6 公里(60 英里)。第四条干线中的最后一条道路是从伊杜夫(即阿波尼罗波利斯)通向东部沙漠的金矿区。在埃及的第五条主干线是从西奈到亚喀巴的道路,这条道路据说比《出埃及记》作者的时代还要早。它沿着苦湖向东,穿过西奈半岛,到达亚喀巴,全长 193 公里。<sup>④</sup>

在北非,埃涅阿斯到达时,这里就已有道路,迦太基一直是这里的道路交通的中心。在共和国时代,经过 3 次布匿战争,迦太基遭到了彻底毁灭,在以后百余年里,这一地区的道路发展相对缓慢。直到公元前 30 年,奥古斯都把奥古斯都第三军团约 1.2 万人的部队派到这里,加强对这里的统治后,该地区的道路建设才又真正发展起来。公元前 19 年,奥古斯都派了 3 万人前往迦太基对此地进行重建。他们建造了许多沿海道路,再从沿海向内地深入。他们还重建了许多旧有的迦太基道路,重新安置了利比亚和迦太基居民点。公元前 14 年,奥古斯都修建了通往驻扎在阿马埃达拉军团总部的战略道路,此路最后通往塔卡佩(即加贝斯湾),全长 300 公里,由非洲副执政官阿斯普雷纳斯完成。公元 14 年,提比略控制了北非南部奥拉西乌斯山区(即奥雷斯山区),并在这里建立了特维斯特城,并建造

① [苏联]科瓦略夫著;王以铸译:《古代罗马史》,三联书店,1957 年版,第 808~809 页。

② Tenney Frank, *An Economic Survey of Ancient Rome*, Vol. IV, Pageant Books Inc. 1959, p. 67.

③ Victor W. Von Hagen, op. cit., p. 109.

④ Ibid., pp. 106-110.

了一条高规格罗马大道，它从特维斯特城穿过突尼斯平原，经过加夫萨绿洲，到达加贝斯湾。

真正“对非洲道路体系作出重要贡献的第一人是韦伯芎皇帝和他的两个儿子”<sup>①</sup>。公元75年，韦伯芎修建了从奥雷斯山区特维斯特城通向沿海的道路，这条路从迦太基直到地中海边的希波·勒吉乌斯。公元81年，为了保护罗马城市不被游牧部落入侵，奥古斯都第三军团在奥雷斯山西端建立了一个新城市拉姆巴埃西斯，罗马帝国以该城为中心，修建了一些新道路。在奥古斯都第三军团到达北非的百余年里，在今天的阿尔及利亚和毛里塔尼亚境内修建的道路长达5 915.6公里。

公元110年，罗马人在奥雷斯山区设置了在罗马建立的所有军营城市中最具意义的一个军营城市提姆加达城。该城建立后，一条新的军事大道沿着内门卡和奥拉西乌斯山区的南部而修建。阿德·马约里斯要塞也得以建立，一条战略要道从这里通向塔布德奥斯，并且把兰马斯巴和塔卡佩相连接，再通过特维斯特，把特勒普特（即麦迪内特-科迪马）和卡普萨（即加夫萨）相连接。公元122年，一条直通毛里塔尼亚的道路开通。另外，还开通了从西提非斯（即塞提夫通向萨尔德（即贝贾亚）和伊吉尔吉里斯（即吉杰利）的道路。哈德良把西尔塔（即阿尔及利亚的君士坦丁）和鲁西卡达（即菲里普维内）与西提非斯和贾米拉相连，并平整了从迦太基到特维斯特路面。公元149年，安东尼·庇护皇帝穿越奥拉西乌斯高地，修建了一条道路抵达迈杰德尔。

在康茂德统治期间（180~192年），一条新的道路通向罗马在的黎波里塔尼亚的边界，努米底亚成为新的前线。公元202年，恩加乌斯——西提非斯道路是从小西尔提斯通向毛里塔尼亚前线的主要干道，它穿越了加夫萨或杰里德南部，然后到达比斯克拉峡口。在塞普提米乌斯·塞维鲁和卡拉卡拉统治时期，在北非建设的道路也很多。但是到公元238年，迪米迪要塞已经废弃，这里的道路也随之衰落。从285~302年，随着罗马边界的不断缩小，罗马道路在非洲也出现了一种萎缩的趋势。<sup>②</sup>

此外，在北非还有下列一些道路网络：有一

条沿海大道从尼兰尼加通到廷吉塔纳（此路曾被阿普列乌斯使用过），它沿着大西尔提斯海湾前进，再到奥伊亚、萨布拉达、塔卡佩、锡勒克特、哈德鲁姆美图姆和迦太基。另有一条南北纵向并穿越主要城镇的道路，它有两条走向：第一是从迦太基到西尔塔、西提非斯、恺撒里亚；或者向南通向哈德鲁姆美图姆、特维斯特、兰巴萨，西提非斯或奥西亚。在毛里塔尼亚，有一条道路从谢利夫通向沃鲁比利斯。在摩洛哥，除了从廷吉斯经阿德·美尔库里到达萨拉的主要大道外，还有一条支线通向沃鲁比利斯。还有一些很重要的穿越乡间到达海港的道路，所有这些道路总长度约1.5万公里（据皮卡德的估计有2万公里）。<sup>③</sup>当然，还有一些在毛里塔尼亚、努米底亚和的黎波里塔尼亚地区的罗马“边界”的军事交通网，以及在撒哈拉以南非洲方向沿商路通向重要港口的一些道路。关于这些沙漠商道，老普林尼曾对它们作过描述：“韦伯芎时期，在罗马人与奥伊亚人的最后一场战争期间，在这里修建了一条新的道路，在原来的基础上缩短了4天时间的路程，这条道路被称为‘穿越峭壁之路’”<sup>④</sup>。这些沙漠商道长期存在。

通过以上描述，我们可以概括出罗马人在北非道路建造的发展历程：罗马人在北非道路建设始于第二次布匿战争，在安东尼王朝时期罗马道路网络大致形成，并在塞普提米乌斯·塞维鲁和卡拉卡拉统治时期最后完成，它一直保持到三世纪后期，到四世纪时，随着罗马帝国的衰落，这里的道路网络也开始逐渐废弃。

### 三

罗马人在非洲的道路建设有十分鲜明的“罗马”特点。这些特点大致如下：

#### （一）在非洲的主要罗马大道符合罗马道路标准

所谓的罗马道路标准，是指罗马道路建设的

① Raymond Chevallier, op. cit., p. 150.

② See ibid.

③ Ibid., p. 152.

④ Pliny the elder, *Natural History*, Harvard University Press, 1961, V, p. 38.

正规程式，它体现在道路建设之中。首先，在建造道路之前，罗马人要用格罗玛的勘测仪器勘测地面。继而在道路两边挖掘水沟，排除路基上面的水。再就是挖掘路基，铺上砂砾层或沙子层，经过平整后，再在这层砂砾层路面上用打磨光洁的大石块夯平。最后，再把路面的石块用石灰和沙混和成的砂浆粘连在一起。这样铺成的道路一般有 3~4 层，深度在 1.4 米左右。<sup>①</sup> 同时，这些路要尽可能修直，这也是罗马道路的一个重要标准。当然，遇到特殊地形时，他们也会依据地势的变化而做出调整。<sup>②</sup> 对于道路的宽度，十二铜表法规定，罗马道路的宽度应为 4.8 米，奥古斯都则规定道路的宽度应在 6.1~12.2 米之间，但在建筑过程中，路面的通常标准在 4.57 米~5.48 米之间。<sup>③</sup> 在道路建成后，最后一道程式是在沿路竖立里程碑。大约每隔 1 罗马哩（即 1478.9 米）就有一个。里程碑上面要标明从罗马或从道路起点城市到该里程碑之间的距离、道路建造的时间、道路建造者的姓名及官职等。<sup>④</sup> 道路的分层及规定深度、尽可能保证道路的笔直、光洁的大石块路面、规定的路面宽度、高高矗立的道路里程碑等，都是标准的罗马大道的标志。在非洲，罗马人建筑的主要大道都是以罗马道路标准施工的。

## （二）罗马人在非洲的道路建设范围主要局限于北部肥沃地带

具体说来，罗马人在非洲的道路建设范围主要集中在埃及尼罗河三角洲，以及由此向西的延伸，经过利比亚、突尼斯、阿尔及利亚，以及摩洛哥这一地中海沿线的低地区域。因为这些沿海地带不仅易于统治，更重要的是，这些地区是重要农业产区 and 商业中心地带。当然，并不是说它没有深入内地。事实上，罗马人在非洲的道路建设是随着他们的征服而延伸的，只是越往南，由于地形和其他因素所致，道路建造相对较少而已。北部沿海地带对罗马人的意义更为重大，因此，道路交通网络也主要集中在北部沿海地带。

## （三）非洲的罗马道路主要以城市和罗马人军营为中心向周边延伸

如前所述，罗马道路主要以亚历山大里亚和迦太基为中心，除此之外，还有很多其他城市，在沿地中海往西的城市就包括：勒凯夫、特维斯

特、内阿波利斯、塔卡佩、特维斯特城、希波·勒吉乌斯、拉姆巴埃西斯、西提非斯、萨尔德、伊吉尔吉里斯、塔布拉卡、西尔塔、鲁西卡达、加夫萨、尼兰尼加、廷吉斯，等等。这些主要城市不仅是罗马人在这些地区的政治控制中心，也是他们的经济中心。出于军事上的需要，这里的道路也会以罗马军营为中心向四周延伸。当然，这些军营后来也发展成为重要的城市。

## 四

罗马人在非洲的道路建设对非洲社会生活产生了深远影响。

### （一）罗马人加强了对非洲的政治控制

罗马道路伴随罗马军队前进，但是当他们控制这些地区、形势稳定以后，罗马大道又“总是与官方政策相协调，特别是要与皇帝的意志保持一致。”<sup>⑤</sup> 因此，在完成军事征服后，罗马道路的主要职能就从军事上的征服转向政治上的统治，那些军营也成为罗马政治统治的堡垒。其中的长官往往既是当地的军事统帅，又是那里的最高民事首脑。而把各个堡垒相互连接起来的正是这些道路。如从迦太基通向兰巴萨的大道就把非洲副执政官的驻地与努米底亚行省长官的总部相连接，穿越西尔塔和西提非斯一些新兴城镇的道路则把迦太基和毛里塔尼亚的政府所在地恺撒里亚连接起来，这样的例子不胜枚举。事实上，这些罗马道路就犹如罗马统治的触角，它以当地的城市和军营为据点，不断地向四周延伸，把帝国和皇帝的统治意志带到这些新征服的土地上。

### （二）罗马道路促进了非洲当地经济的发展，特别是非洲当地商贸的发展

尽管非洲的城市主要是“当地的农业中心

① See Romolo Augusto Staccioli, *The Roads of Romans*, L'erna di Bretschneider, 2003, pp. 105-108.

② See C. A. Burland, *Ancient Rome*, Hulton Educational Publications, 1958, p. 55

③ Lesley Adkins and Roy A. Adkins, *Handbook to Life in Ancient Rome*, New York, 1994, p. 172.

④ See Lionel Casson, *Travel in the Ancient World*, Baltimore and London: The Johns Hopkins University Press, 1994, p. 173

⑤ Raymond Chevallier, op. cit., p. 152.

和农产品集散地”<sup>①</sup>，但是，由于四通八达的道路的建成，为非洲当地的商业和贸易带来了很大方便。“特别是非洲和西班牙，它们对罗马的谷物和橄榄油出口对罗马经济具有重要的影响力。”<sup>②</sup>但非洲的进出口商品远不止这些，在恩加乌斯到西提非斯的道路上，保存下来了萨拉伊城的一张关税表，它记录了沿着此路流通的商品名称和数量，时间是公元202年，其中提到的货物包括：海绵、鱼汁、羊毛制品、枣椰子、奴隶、树脂、沥青、牲畜、皮革制品、酒类、干无花果，等等，而且还不清楚这些记录是否完整。<sup>③</sup>非洲的商业和贸易同样以亚历山大里亚和迦太基为中心。东部的亚历山大里亚一端连接地中海，另一端通向红海、阿拉伯和印度，是罗马通向东方的重要门户，它是最繁忙的且是罗马帝国最赚钱的出入港，<sup>④</sup>在整个罗马帝国的海外贸易中都占有非常重要的地位。西部的迦太基成为地中海沿岸通向意大利、高卢、西班牙和大西洋沿岸的贸易枢纽。由此往南，提姆加达城是南部非洲重要的贸易集散地。

### （三）罗马道路加快了非洲的城市化进程

非洲的城市化运动始于奥古斯都时期，它在“分而治之，因地制宜”的原则下推行了一系列措施（包括政治、经济和宗教文化各方面的内容）来实施其城市化政策，<sup>⑤</sup>到哈德良皇帝时代，罗马在行省的城市化运动达到最高峰。<sup>⑥</sup>在奥古斯都统治之初，罗马在阿非利加行省及附近地区总共有516个区，城市数目仅为51个，没有市镇的区就达463个，大多数地区都只是处于半游牧部落状态。<sup>⑦</sup>罗马军队对这些地区的占领，以及大量移民的到来，促进了以罗马军营为中心的城市发展，四通八达的道路进一步加速了这些军营向城市的转化，从而促进了这些地区的城市化进程。如在的黎波尼塔尼亚地区，这里曾是很落后的地区，但罗马人在这里建立了3个著名的城市，“这3个城市彼此之间以及与外界联系的罗马道路网也被发现探索出来了。”<sup>⑧</sup>到帝国后期，非洲城市的数量大大增加，在这里的主教区就有650多座城市。<sup>⑨</sup>这些城市及其兴盛与罗马道路建设的功绩是分不开的。

### （四）罗马道路促进了非洲的“罗马化”

“罗马化”包含的内容十分广泛，就文化方

面，哈德良皇帝在这里建造的高大引水渠；安东尼·庇乌斯皇帝建立的巨型蓄水池，以及著名的安东尼浴场；哲学家皇帝马可·奥勒略建造的剧院、圆形大剧场、竞技场；塞普提米乌斯·塞维鲁皇帝建立的广场、大会堂，以及公共图书馆、学校也在非洲兴建起来。所有这些罗马化标志，至今还保留着令人印象深刻的遗迹，特别是公元12世纪时的那些建筑遗迹。<sup>⑩</sup>拉丁语开始成为这里的通用语言。所有这些都促进了非洲的罗马化进程，正因为如此，“柏柏尔人和迦太基人一样，也开始被当做罗马人。”<sup>⑪</sup>在罗马文化的影响下，非洲还产生了许多作家、语言学家、法学家、哲学家、演说家、历史学家，并有众多当地人成为基督圣徒，他们对后来欧洲文明的发展产生过巨大影响，以至于有谚语说：“正是非洲而非罗马诞生了拉丁基督教”，而在所有这些文化影响中，“正是北非的罗马道路成为了这一地区罗马文明的催化剂。”<sup>⑫</sup>通过罗马道路这一有形文化的渗透，非洲一些地区，特别是那些罗马统治十分长久的地区，罗马文化的精神也在这里得到滋养，特别是罗马的语言和无形的抽象文化更成为这里“罗马认同”的重要武器。

（责任编辑：安春英 责任校对：詹世明）

① Tenney Frank, op. cit., p. 109.

② Janet Huskinson, "Looking for Culture, Identity and Power", in Janet Huskinson, *Experiencing Rome: Culture, Identity and Power in the Roman Empire*, Routledge, 2000, p. 17.

③ See Raymond Chevallier, op. cit., p. 152.

④ 参见[法国]让-诺埃尔·罗伯特著；马军、宋敏生译：《从罗马到中国——恺撒大帝时代的丝绸之路》，广西师范大学出版社，2005年版，第124页。

⑤ 参见杨俊明、杨真：《奥古斯都时期古罗马城市化的推进与繁荣》，载《湖南科技大学学报》，2006年第5期第 页。

⑥ 参见[美国]M·罗斯托夫采夫著；马雍、厉以宁译：《罗马帝国社会经济史》，商务印书馆，1985年版，第497页。

⑦ 同上，第453页。

⑧ 同上，第475页。

⑨ 杨共乐著：《罗马社会经济研究》，北京师范大学出版社，1998年版，第100页。

⑩ See Henry C. Boren, *Roman Society: A Social, Economic, and Cultural History*, Second Edition, Heath and Company, 1977, pp. 267-268.

⑪ Victor W. Von Hagen, op. cit., p. 77.

⑫ Ibid.