

دور الطرقات الرومانية في الجهة الشمالية الشرقية لموريطانيا القيصرية (منطقة القبائل حاليا)

The Role of Roman roads in the Northeastern Part of Cesarea Maurtani
(the Kabylie Region)

جامعة مولود معمري-تيزي وزو/ الجزائر	علم الآثار/آثار قديمة	الياسمين أقوني Elyasmine Aggouni* yasmineaggouni@gmail.com
ORCID: /	DOI: 10.46315/1714-013-002-025	

الإرسال: 2024/02/10 القبول: 2024/02/26 النشر: 2024/06/16

**

ملخص:

دخلت روما منطقة شمال إفريقيا بنوايا عديدة، أهمها الاستغلال والاستيطان، فسارعت إلى إنشاء شبكة الطرقات، وكان من أولويات الأباطرة، لأنها وسيلة فعالة لتقدم التوسع، لتحقيق الأمن، واستغلال أسهل وأسرع لتروات المنطقة، بالإضافة إلى وظيفة المواصلات.

فقسم الرومان هذه المنطقة إلى مقاطعات من أجل تحكم أسهل بالأوضاع، أين سبهم بالجهة الشمالية الشرقية لموريطانيا القيصرية والتي تمثلها في الوقت الحالي منطقة القبائل المعروفة بطابع أرضيتها الجبلي، كانت الطرقات فعلا في خدمة مختلف المجالات، فتضمن تنقل الأفراد والسلع، تمركز الجيوش وجمع الضرائب، فهو فعلا عامل يحقق أهداف كثيرة حيث أحسن الرومان استغلالها.

أقامت روما طرقات عديدة في منطقة القبائل على غرار باقي مناطق شمال إفريقيا، حيث كان هدفها الرئيسي فرض الأمن فيها كونها معروفة بالمقاومة العنيفة، فقامت بمحاصرتها بحزام أمني قائم على الطرقات التي تتوزع عليها مراكز مراقبة وتحصينات، أي أن الطرق في هذه المنطقة لم تكن من أجل التوسع وإنما لفرض الأمن، ولرور المنتوجات المحلية بأمان إلى الموانئ.

كلمات مفتاحية: موريطانيا القيصرية؛ شبكة الطرقات؛ منطقة القبائل؛ المقاومة؛ الطابع الجبلي.

Abstract:

Rome entered the North African region with many intentions, the most important of which was exploitation and settlement. It quickly established a road network, and it was one of the priorities of the emperors, because it was an effective means of advancing expansion, achieving security, and easier and faster exploitation of the region's waters, in addition to the function of transportation.

The Romans divided this region into provinces in order to easier control the situation. Where will we be concerned with the North Eastern part of Cesarian Mauritania, which is currently represented by the Kabylie region. The roads were actually at the service of various fields, ensuring the movement of individuals and goods, the stationing of armies, and the gathering of... Taxes are actually a factor that achieves many goals, as the Romans exploited them well.

Rome established many roads in the Kabylie region, similar to the rest of the regions of North Africa, where its main goal was to impose security there because it was known for violent resistance.

Keywords : Caesarea Mauritani ; road network, Kabylie region ; resistance ; mountain character.

**

مقدمة

دخلت روما هذه المنطقة بنوايا عديدة، أهمها الاستغلال والاستيطان، فسارعت إلى إقامة شبكة الطرقات، التي كانت تريد من خلالها تحقيق العديد من الأهداف والغايات، و قد كانت من أولويات الأباطرة، لأنها وسيلة فعالة لتقدم التوسع، لتحقيق الأمن، و استغلال أسهل وأسرع وأمثل لخيرات البلاد، بالإضافة إلى وظيفة المواصلات.

قسم الرومان منطقة شمال إفريقيا إلى مقاطعات من أجل تحكّم أسهل للأوضاع، من بينها مقاطعة موريطانيا القيصرية، أين سَنهتَم بالجهة الشمالية الشرقية منها والتي تمثلها في الوقت الحالي منطقة القبائل المعروفة بطابع أرضيتها الجبلي، مركزين على شبكة الطرقات الرومانية فيها، وذلك لفقر هذه المنطقة للدراسات الخاصة بالتاريخ القديم، وخاصة الرغبة في معرفة نوايا روما من وراء انجاز طرق في مثل هذه المنطقة الوعرة، ومعرفة الهدف الرئيسي من وراء اهتمامها بها، حيث سنحاول معرفة مزايا الشبكة في هذه المنطقة، ودورها في تقدم جهة الاحتلال، فسننتظر إلى مقاطعة رومانية كانت لها مكانتها في الفترة القديمة، ألا وهي موريطانيا القيصرية، حيث الشواهد المادية والآثار الكثيرة لخير دليل على ذلك، ولشساعتها اخترنا الجهة الشمالية الشرقية منها، والتي تمثلها حاليا منطقة القبائل، وللإجابة على جل التساؤلات التي نطرحها حول نوايا الرومان في إقامة هذه الطرقات بمنطقة القبائل، والوصول إلى إجابات موضوعية واضحة سنعتمد على مصادر ومراجع اهتمت هي الأخرى بهذا الموضوع، نذكر منها عمل الباحث:

VIGNERAL(M.CH.DE), Ruines romaines de l'Algérie : Kabylie du Djurdjura, . 1868
Paris أين تحدث بالتفصيل عن مراكز مرور الرومان في هذه المنطقة، وذكر أهم المواقع والمراكز والحصون والطرق أيضا، وعمل الباحث:

Gsell(ST), Atlas archéologique de l'Algérie. Alger,1997,2em édition
الطرق الأكيدة منها والمفترضة، المنطلقة من كل موقع تقريبا بذكر الاتجاه والمحطات وعلامات الأميال التي تتوزع عليها إن وجدت كما كان كتاب الباحث Salama(P), les voies romaines de l'Afrique du nord, Algérie,1951
إفريقيا، أين وضّح الجانب التقني منها والتاريخي، وذكر علاقة الطرق بمختلف المجالات، وعرج إلى كل ما هو علاقة بها، كما سنعتمد على مراجع استعملنا كتاب هام وثيري للباحث: Cat(E) Essai sur

la province romaine de Maurétanie césarienne, paris 1891، حيث اهتم بدراسة التواجد الروماني في هذه المقاطعة، و خصص جانباً منه لمنطقة القبائل بذكر كيفية استغلالها من طرف روما، و أهم الطرقات التي أنجزتها فيها.

1- الاطار الجغرافي :

1-1 في الفترة الحديثة:

تختلف الآراء كثيراً وتتعدد حول حدود منطقة القبائل، فهناك من الباحثين من يقسمها جغرافياً على أساس طبيعة الأرضية الجبلية التي تنتمي إلى سلسلة الأطلس التلي، فجندها محاصرة طبيعياً من الشمال بالبحر الأبيض المتوسط، ومن الجنوب بالهضاب العليا (Dahmani M. , 2004, p. 3986). فقسما المنطقة حسب المرتفعات الجبلية، فنجد قبائل جرجرة شرق الجزائر العاصمة، قبائل البابور على الضفة الشرقية لواد الصومام، قبائل البيبان شرق واد ساحل، وقبائل القل غرب ولاية عنابة وشمال ولاية قسنطينة، أما التسمية الشائعة فهي تلك التي تتواجد فيها سلسلة جرجرة يصل امتدادها إلى 60 كلم على شكل مقوس، اكبر مرتفعاتها لالة خديجة تصل إلى 2308م، القبائل الصغرى تشمل مرتفعات البيبان والبابور الممتدة على ولايات جيجل، بجاية، برج بوعريج، بويرة، أما قبائل لقل فيطغى عليها طابع جبلي مميز بالغابات الكثيفة (Dahmani M. , 2004, p. 3987). إدارياً تمتد منطقة القبائل من ولاية بومرداس غرباً (فؤاد، 2007، صفحة 11). إلى ولاية سكيكدة شرقاً (Dahmani M. , 2004, pp. 3987-3988) ومن البحر الأبيض المتوسط شمالاً، إلى ولايات البويرة وبرج بوعريج جنوباً (فؤاد، 2007، صفحة 11) أي أنها تمثل إجمالية أراضي الولايات التالية: بومرداس، تيزي وزو، بجاية، جيجل، سكيكدة، بويرة، برج بوعريج، سطيف وميلة (Dahmani M. , 2004, p. 3988) لكن ولسبب تقسيمات رومانية قديمة يتوقف الإطار الجغرافي لهذه الدراسة في الجهة الشرقية عند واد الكبير لأنه كان يفصل مقاطعة موريطانيا القيصرية عن مقاطعة نوميديا (Mesnage, 1913, p. 118) فمساره المتجه جنوباً يضع "جميلة" في الأولى وسطيف في الثانية (مزالي و بن سلامة، 1985، صفحة 200) لهذا ينحصر بحثنا في المجال الجغرافي التابع حالياً لولاية بومرداس، تيزي وزو، بجاية، بويرة، برج بوعريج، وجزء من ولايتي سطيف وجيجل حيث تمثل هذه الولايات الجهة الشمالية الشرقية لموريطانيا القيصرية.

1-2 في الفترة القديمة :

عرفت منطقة القبائل في فترة التواجد الروماني للبلاد تجمعات سكنية منظمة في قبائل متفرقة ما يعرف بالنظام القبلي، أهاليها محليون يتميزون بالخشونة والقوة والصلابة (LEPELLEY, 2003, p. 64)، على رأس كل قبيلة نجد قائداً محلياً كثيراً ما لقب بالأمير، سماه الرومان ب: Princeps Gentis،

تعترف به روما وتضع له مساعدا هو بالأحرى مراقبا يسمى Praefectus Gentis (Mesnage, 1913, p. 160) من اكبر القبائل التي عرفتها هذه المنطقة نذكر التي سماها الرومان ب: QUINQUEGENTENI (LEPELLEY, 2003, p. 64) الواقعة بين دلس ومصب واد الصومام (DESSOMMES, 1992, p. 56) يسمى أهاليها والأهالي المجاورة لها ب QUINQUE GENTU (DAUMAS & FABAR, 1847, p. 09)

يحول البعض هذه التسمية إلى الأسطورة التي تقول أنها راجعة لزعيم كبير سكن المنطقة وكان له خمسة أبناء (كلهم ذكور) أصبحوا مسؤولين مشرفين عن عائلاتهم التي كبرت وأصبحت قبائل (BOULIFA, 1925, pp. 10-11)، أما البعض الآخر فيقول أنها تسمية لخمسة قبائل موزعة على القطاع القبائي كالتالي:

IESALENSES: سكنت منطقة جنوب جرجرة وشمال شرق اوزيا. (DESSOMMES, 1992, p. 55)
ISAFLENSES: نجدها في منطقة فليسة بين واد سيباو وواد يسر- (Mesnage, 1913, pp. 158-159)

MASSINISENSES: يقال أنهم أجداد منطقة مسيسنا (Mesnage, 1913, p. 158) الواقعة على المجرى السفلي لواد الصومام، وتجاورها قبيلة NABABES (DESSOMMES, 1992, p. 58) ثم تليها قبيلة:

TYNDENSES: تمثلها منطقة فنايا، بني واغلي، وايت اعمار (Mesnage, 1913, p. 158)
JUBALENISI: تتموقع هذه القبيلة في ولاية بويرة في نواحي اوزيا (Mesnage, 1913, p. 158)
نذكر قبائل أخرى معروفة، منها قبيلة NAGMUSII القريبة من مسيسنا على الضفة الشرقية لواد أقبو (Mesnage, 1913, p. 59) أما في الجهة الشرقية لمنطقة القبائل، وفي مرتفعات جبال البابور فنجد قبيلة BAVARES (Mesnage, 1913, p. 158) في سلسلة البيان، وبين مرتفعات بوطالب وجرجرة نجد قبيلة CAPRARIENSES تجاورها قبيلة MUSONES الواقعة قرب سطيف (Mesnage, 1913, pp. 158-159).

تسكن في المجرى السفلي لواد يسر قبيلة INCOMPENSES أما جنوب جرجرة فنجد قبيلة FRAXINENSES التي يقال عنها أنها كانت تعيش في الشمال، فانتقلت إلى الجنوب (DESSOMMES, 1992, pp. 56-58).

كانت تقيم في ولاية جيجل قبيلة ZIMICES وجيرانها UCUTUMANI في المجرى العلوي لواد الكبير أما في جنوبها الغربي فنجد قبيلة (DESSOMMES, 1992, pp. 55-56)

GEBALUSII

هذا النظام القبلي يصعب تحديد نطاقه الجغرافي المتغير، فالأكيد هو أن منطقة القبائل في الفترة الرومانية كانت تابعة لمقاطعة موريطانيا القيصرية (MARTIN, sans date, p. 19) التي تغوص

حدودها الشمالية في مياه البحر الأبيض المتوسط، وهو مسطح مائي هام، سمي في القديم بالبحر الإفريقي MARE AFRICANUM ثم نسبة الرومان لا نفسهم فأعطوه تسمية MARE NOSTRUM (شنيقي، 1999، صفحة 22).

امتاز الساحل القبائلي بمرتفعات عالية، جدّ وعرة، تقريبا خال من الشواطئ (BOULIFA، 1925، صفحة 02) هذه الأخيرة تتصف بكونها صخرية خالية من الخللجان الكبيرة (شنيقي، 1999، صفحة 23) ما عدى خليج بجاية (DESPOIS & RAYNOL, 1975, p. 157) وأنها غير محمية برؤوس أو جزر تساهم في تكسير أمواج البحر قبل ارتطامها بالشاطئ، فلا يوجد بها سوى اجوان صغيرة وأشباه الرؤوس التي اهتدى إليها البحارة منذ القدم وانشؤوا بها مرافئهم (شنيقي، 1999، صفحة 23). حدود هذه المنطقة من الجهة الشرقية قديما هي نفسها مع حدود مقاطعة موريطانيا القيصرية، وهي مجرى واد الكبي (Mesnage, 1913, p. 118) الذي يبعد عن ولاية جيجل بـ 40 كلم من الجهة الشرقية (DECRET & FANTAR, 1981, p. 191) 'يواصل مساره ليضع ميلا، جميلة وخرية العطش (SPARSA NOVA) في ممتلكات نوميديا أما MONS (قصبائيت) وAD PERDICES (خرية فرايم) (CAT, 1891, p. 01) SITIFIS (سطيف) في موريطانيا القيصرية (مزالي و بن سلامة، 1985، صفحة 200) انظر خريطة رقم (1).

تجدر الإشارة إلى أن الإشكال ما زال مطروحا حول حدود هذه المنطقة القديمة منها والحديثة، ويثير الكثير من الجدل، وتختلف الآراء حوله كثيرا وتتعدد.

2- لمحة تاريخية عن الطرق بالجهة الشمالية الشرقية لموريطانيا القيصرية:

هناك عامل يجمع بين كل أساليب الرومنة، ويحقق نجاح السياسة المتبعة من طرف روما، وهو عامل المواصلات بشق شبكة طرقات، فمن جهة تساعد حركة الجيوش وتوفر لها الأمن بالحصون ومراكز المراقبة، و من جهة أخرى تسهل استغلال المواد المنتجة على تراب موريطانيا القيصرية لأنها تنقل بسرعة وأمان إلى الموانئ التي تصدرها إلى موانئ روما،

فالمدينة القديمة TUBUSUPTU مثال على ذلك، لأنها عسكرية، أسسها كمعسكر للفرقة العسكرية السابعة، فكانت نقطة انطلاق الهجومات العسكرية ضد القبائل المحلية للمرتفعات الجبلية المجاورة لها، كما أنها نقطة تقاطع الطرق الآتية من سهول سطيف، اوزيا وبجاية والجهات الأخرى لمنطقة القبائل (CAT, 1891, p. 91).

لم تكن الأسبقية للرومان في انجاز الطرق، بل كانت للفنقيين والقرطاجيين (CAT, 1891, p. 261) لذا انشأ الممالك المحليين طرقيهم في موريطانيا على الطريقة القرطاجية فأصلحوا الكثير من المسالك الصعبة، لتأتي عائلة "يوبيا" بتقنية رومانية لأنهم أسسوا طرق تشبه تلك المؤسسة في ايطاليا

واسبانيا، فلما أتى الرومان، واصلوا تأسيس طرق خلال القرنين الأولين وفي منتصف القرن الثالث أصبح لموريطانيا شبكة طرقات كاملة تخدم مصالح إستراتيجية وتجارية (CAT, 1891, p. 262).
واجه الاستيطان الروماني مشاكل خطيرة تسبب فيها سكان المرتفعات الجبلية فاجبروا على محاصرة هذه المناطق لضمان الأمن، وخاصة الاتصال السريع بمختلف النقاط الإستراتيجية، فهناك طرق مؤدية من الساحل إلى الداخل هي طرق إستراتيجية وأخرى تخترق الجبال هي طرق مراقبة (BENSEDDIK, 1977, p. 280).

كانت الأشغال العمومية الكبرى مثل انجاز الطرق من انجاز الفرق العسكرية عندما تتفرغ من عملها العسكري، في موريطانيا القيصرية الفرق المساعدة ساعدت المواطنين في انجاز أسوار حول مدنها، وإصلاح وانجاز طرق كانت عامل مهم للاستيطان الروماني في هذه المقاطعة (BENSEDDIK, 1977, p. 279).

كرونولوجيا، الطريق الساحلي هو الأول، حيث ربط بين مستعمرات قداماء المحاربين التي أسست من طرف الامبراطور أغسطس AUGUSTE، يربط كل من IGILGILI و SALDAE و RUSAZUS (BENSEDDIK, 1977, p. 280).

انطلقت طرق توغل من الموانئ باتجاه داخل البلاد أين تتواجد أسواق هامة مثل SITIFIS (سطيف) و AUZIA (سور الغولان) (CAT, 1891, p. 262) حيث يعود الطريق الرابط بينهما إلى القرن الأول، فترة وصول المحتل إليها (CAT, 1891, p. 264) كما انه ذو خاصية عسكرية بالنظر إلى المدن العسكرية التي يربطها، مثل مدينة اوزيا التي كانت همزة وصل بين كل الطرق الشرقية للمقاطعة وتحتل مكانة إستراتيجية هامة لأنها تقابل جبال جرجرة (BENSEDDIK, 1977, pp. 253-254) كما تعتبر سطيف نقطة انطلاق العديد من الطرق المتفاوتة الأهمية، بعضها يربطها بالمدينة الكبرى، وعواصم المقاطعات المجاورة، وبعضها يسهل التواصل بالتجمعات السكانية القريبة منها، وبعضها يجمع بين المراكز الثانوية فيما بينها، وبين المراكز المحصنة أو بالمنشآت الريفية (JACQUOT, 1907, p. 33).
طور الأباطرة شبكة الطرقات، وذلك بقراراتهم لإنشاء أي طريق، بتكاليف الخزينة العمومية، فالفضل في انجاز الشبكة الإفريقية يعود إلى الامبراطور "تباريوس" TIBERIUS (14-37) ثم الامبراطور "ادريانوس" HADRIANUS (117-138) (HAQUARD, 1952, p. 162).

وصول العائلة الفلافية أعطى نفسا جديدا للطرق، حيث يعتبر الامبراطور "فسباسيانوس" VESPASIANUS (69-79) وأولاده "تيتوس" TITUS (81-79) و "داميتيانوس" DAMITIANUS (81-96) من المؤسسين الكبار لشبكة الطرقات (SALAMA, 1951, p. 25) في هذه الفترة وصل طريق شمال الاوراس إلى مخزن موريطانيا "اوزيا" من اجل حمايتها وعزلها عن الغارات. (SALAMA, 1951, p. 26).

سياسة الامبراطور "تراجانوس" TRAJANUS (97-117) قائمة على تشجيع فتح طرق جديدة وجيدة لتقدم التجارة، والتنقل السريع للجيش. (Mesnage, 1913, p. 64)

شهدت الطرقات في عهد الامبراطور "ادريانوس" تطورا ملحوظا، واهتم بصفة خاصة بمنطقة القبائل، اخترق المرتفعات التي تفصل سطيف عن البحر، فربطها بمدينة بجاية وجيجل، هذا الفعل برهان جاد على مرور المستعمر الروماني على منطقة القبائل (Mesnage, 1913, p. 121) زار هذا الإمبراطور موريطانيا عام 122م، ولاحظ حالة الطرق التي سلكها، حيث عام 124م وضع علامة ميلية لطريق ينطلق من سطيف باتجاه الغرب (CAT, 1891, p. 265).

انتهج الامبراطور "انطونينوس" ANTONINUS (138-161) والإمبراطور "ماركوس اوريليوس" MARCUS AURELIUS (161-180) نفس السياسة بتأسيس طرق عسكرية جديدة، وتصليح القديمة بيد عاملة عسكرية (BENSEDDIK, 1977, p. 282).

عهد الامبراطور "كموديوس" COMMODIUS (176-192) اتسم بالأمن والاستقرار، هذا ما شجع الدخول في حركية كثيفة في النفوذ والتقدم، تحسن التحصينات، انجاز وإصلاح الطرق (BENSEDDIK, 1977, p. 159) وتم وضع مراكز مراقبة على طول الطرق بين مسافة وأخرى، هذا ما تدل عليه ناقشة وجدت في اوزيا تعود لفترة حكم هذا الإمبراطور (CAT, 1891, p. 182).

عرفت فترة حكم الامبراطور "سبتيموس سيفيريوس" SEPTIMUS SEVERUS (193-211) وابنه "كاراكالا" CARACALLA (198-217) نوعا من الهدوء والرخاء، فاهتموا اهتماما شديدا بإنشاء الطرق بتخصيص أموالا لذلك ولترميم القديمة (SALAMA, 1951, pp. 27-28) فمثلا وجدت ناقشة في برج "الاحريس" على بعد 30 كلم شرق اوزيا تدل على تأسيس طريق مباشر من اوزيا إلى سطيف عبر مرتفعات البيان تعود لعام 198م (BENSEDDIK, 1977, p. 282).

اقتسم الامبراطور "ديوكلتيانوس" DIOCLITIANUS (284-305) الحكم مع الامبراطور "مكسيميانوس" MAXIMIANUS (287-305) فظهر نوع من الحيوية، وأصبح الاهتمام منصبا على الطرق مثلما كان عليه الحال في فترة حكم الامبراطور "ادريانوس"، فقاموا بتكثيف الطرق الداخلية وأصبحت شبكة الطرقات كاملة في أواخر القرن الثالث، فمعظم العلامات الميلية التي وجدت هي إصلاحات وترميمات (SALAMA, 1951, p. 29).

تجدد الإشارة إلى أن المناطق الجبلية حوصرت بمراكز عسكرية تمّ الربط بينها بطرق كثيفة، أغلبيتها تؤدي إلى شوارع عاصمة موريطانيا القيصرية تنفيذا لقرار حاكم المقاطعة (BENSEDDIK, 1977, pp. 249-250).

أكد أن الرومان ليسوا الأولين في العالم في انجاز مشاريع كبرى كالطرق لكن انجاز شبكة طرقات محكمة هو انجاز خاص بهم (BOUSQUET, 1961, p. 41).

تلخص جهود الرومان في رومنة البلاد في اعتمادها على القوة العسكرية تارة وعلى الدهاء السياسي تارة أخرى، مرفقة ذلك بجهود اقتصادية استعمارية، تمثلت في النشاطات التجارية، وحركة الاستيطان الواسعة، وكان هدفها: تحقيق الأمن بالبلاد، استغلال الأراضي الزراعية فيها والاستفادة من ثروتها، والعمل على إدماج السكان المحليين في حياتهم الاقتصادية والاجتماعية تدريجياً (شنيقي، 1982، صفحة 142).

3- الطرق الرومانية والمجالات الأخرى:

من أكبر عوامل الازدهار الاقتصادي بإفريقيا في عهد الرومان اتّسع شبكة طرقها التي مازالت آثارها ظاهرة، و إن الكثير من هذه الطرق كان من انجاز يد عاملة عسكرية مثل طريق هام يربط سطيف باوزيا (صقر، 1959، صفحة 332)

اجتهد السكان الأصليون في فتح الكثير من الطرقات، فاعتمد على بعضها الفينيقيون ثم القرطاجيين بعد تطويرها وتوسيعها، وفيما بعد أولى الرومان هذا القطاع اهتماماً بالغاً، حيث ربطوا كلّ المناطق الساحلية بالداخلية (شارن، 2007، صفحة 132)

بغية تحقيق الأهداف المسطرة اعتمدت روما في بداية الأمر على المسالك القديمة الهامة لكن وأمام توسع أماكن احتلالها وتزايد احتياجاتها فتحت طرقات جديدة تتماشى ومصالحها (شارن، 2007، صفحة 133)

أرادت روما في أول الأمر حماية نفسها بتأمين منطقة القبائل بإنشاء مستعمرات مثل RUSAZUS، TUBUSUPTU، RUSUCCU وبلديات مثل IOMNIUM وRUSIPPISIR لتحسين الخط الساحلي، ثم شرعت في التوسع على الهضاب المقابلة لهذه المدن الساحلية ومن الجهة الغربية بصفة بطيئة (Mesnage, 1913, p. 146)

الأثار الرومانية الهامة التي وجدت في موريطانيا تشهد على استغلال هام وواسع، لكنه كان على الساحل، على ضفاف الأودية وفي السهول الكبرى، وتقل في المرتفعات الجبلية للبايور وجرجرة أين سكن الأهالي المحليون، وتركوا السهول للمستعمر، ولم يدخلوا في كيانه (CAT, 1891, p. 272) لكن الرومان لم يامنوا لهم، بل حاصروهم بحزام امني متكون من تحصينات هامة (Mesnage, 1913, p. 146).

كانت الطرق عامل عسكري، اقتصادي، ثقافي، يعمل على ترسيخ العالم الروماني (CHEVALLIER, 1972, p. 283).

كانت الخطة الاستعمارية للرومان لأسباب إستراتيجية، تركز على دراسة الطرق، تهيئتها،

وضع محطات وتنظيم الطرق الحضرية. (SALAMA, 1951, p. 58)

يتحمل الإمبراطور مسؤولية انجاز الطرق الهامة وإصلاحها وترميم بعضها خاصة التي لها منفعة عامة، أما البلديات فتتحمل مسؤولية بناء طرق ثانوية محلية (CAT, 1891, p. 270)
بلغ اهتمام الأباطرة بالطرق إلى حدّ ترك بصماتهم في ضرب العملات، هذا الاهتمام يعادله نجاح عسكري أو عمل سياسي (CHEVALLIER, 1972, p. 93).

كانت الطرق بالنسبة للرومان خيط ربط طبيعي بين مناطقها، وبفضل الخدمات التي توفرها ساعدتها على استغلال واسع وجيد اقتصاديًا لمختلف المناطق التي اخترقتها، فكانت سياستها انجاز طرق قوية ومراقبة عسكرية، لذا نجد أباطرة لمدة قرون اهتموا بها، وإن سجل التاريخ فترات فراغ فهي توازي لفشل السياسة المركزية أو التي تتواجد في المقاطعات (SALAMA, 1951, p. 97)

عرفت شبكة الطرقات تطورا وحركة ونشاط في عهد الإمبراطور SEPTIMUS SEVERIUS والإمبراطور CARACALLA، لكن أواخر القرن الثالث ومع الأزمات الأمنية التي عرفتها المنطقة عرفت الطرق إهمال، لينصب الاهتمام على العمليات العسكرية (CHEVALLIER, 1972, p. 172) فإذا كانت منطقة جرجرة الجبلية غير مستعمرة من طرف روما، فإنها كانت محمية بمراكز عسكرية، لكن سهول سطيف وضاف واد الصومام كانت مستعمرات فلاحية رومانية (ADLI, 2004, p. 22).

نجد في منطقة القبائل طرق رئيسية وأخرى ثانوية ومسالك وممرات جبلية، هذه الأخيرة بالرغم من بساطتها كانت تلعب دورا هاما سواء في التجارة أو في الأمن (VIGNERAL, 1868, p. 169).

تتماشى الطرق الرومانية وطبيعة الأرضية، لذا نجدها تختلف في العرض والبنية حسب اختلاف المناطق (SALAMA, 1951, p. 73).

نعتقد غالبا أن الطرق الرومانية منظمة كطريق APPIEN، مخططة بطريقة جيدة مبلطة بأحجار مصقولة أو على الأقل بأحجار صغيرة، لكن للواقع حقيقة مغايرة، لان الرومان في غالب الأحيان يستعملون طرق ذات أرضية طبيعية، و يكون تأسيسها لهدف تسهيل حركة الجيش، كما أن الرومان لم يكونوا عبيد الطرق المستقيمة، حيث عمدوا إلى التواءات ومنعرجات كان بإمكانهم تفاديها (JACQUOT, 1907, pp. 33-34).

تقنية بناء الطرق الرومانية في منطقة القبائل بعيدة كل البعد عن الرفاهية والدقة، حيث لا تترك آثارا مادية على ارض الواقع (VIGNERAL, 1868, p. 156) حتى انه وصف الطريق الساحلي الذي

يربط بجاية بدلس على انه يصلح لتنقل المشاة والحيوانات فقط بالرغم من أهميته (VIGNERAL, 1868, p. 157).

أغلب الطرق الرومانية وحتى التي نجد عليها علامات ميلية تستعمل أرضية طبيعية خاصة منها المتواجدة في المناطق الجبالية، و تتواجد على طولها من مسافة لأخرى مخان مياه (Gsell, 1901, p. 04).

رغم كل هذا فقد كان الفرد الروماني يحب السفر زياره تغيير للأجواء وراحة البال (CHEVALLIER, 1972, p. 17) و كان السفر يتم على الأقدام والخيول والاحمره وعربات ذات عجلتين أو أربعة، أما الأغنياء فكانوا يسافرون على حيوانات نبيلة بعربات مهيأة (CHEVALLIER, 1972, p. 14) نذكر منها: BENNA يركب عليها العديد من المسافرين، CARPENTUM خاصة بالنساء (تسير على عجلتين) CARRUS عربية حرب، RHEDA تسير على أربعة عجلات تستخدم من طرف البريد (CHEVALLIER, 1972, p. 204).

نجد على مقربة من الطرق منشآت عديدة منها علامات ميلية وأشكال فنية وغالبا ما تكون قنوات المياه محاذية للطرق تتبع اتجاه الطرق بالموازاة بالإضافة إلى مخازن المياه آبار أو أحواض مياه من اجل إزالة عطش المسافرين وحيواناتهم، أما قنوات صرف المياه فدائما تكون تحت بلاط الطرق (CHEVALLIER, 1972, pp. 83-84).

بعد مضي قرون على الحضارة الرومانية، أصبح من الصعب إيجاد آثار مادية لطريق روماني، كما أن التأثيرات العديدة تساهم في زوالها كالعربات الحديدية المستعملة آنذاك والخيول والعجلات، فكيف تبقى آثار لطريق يتعرض باستمرار لمثل هذه الأثقال، كما تتعرض لتأثيرات الطبيعة، مما اجبر الرومان على إصلاحها وترميمها عدة مرات، و لأسباب اقتصادية لم تكن تتم هذه العملية بأحجار من نوعية جيدة دائما (HARMANN, 2007, p. 09).

نتيجة الترميمات العديدة فان بعض الآثار التي تصلنا هي آخر الترميمات (HARMANN, 2007, p. 10). كانت الأحوال المناخية -الأمطار خاصة- تعيق انجاز الطرق أو تفسد بنيتها (SALAMA, 1951, p. 57) لكن العوائق والمشاكل التي تصادف تأسيس الطرق الرومانية لا تظهر أمام رغبتهم في الوصول إلى الأهداف المسطرة من طرفهم، بل تحتم عليهم وضع تقنيات معينة لان الطبيعة تجبرهم أحيانا على تغيير مسار الطرق ما دفعهم إلى الإكثار من الممرات وتعدد اتجاهاتها، مخترقة الجبال (SALAMA, 1951, p. 133). يلتقي على الطرق تجار للتفاوض وعمال وفنانين ومرضى عند نقاط المياه و متفرجين نحو المسارح وسواح شغفاء وحجاج (SALAMA, 1951, p. 84) ما يدل على أن

السفر كان من اجل غايات كثيرة، و كان المسافر الروماني يخطو أول خطوة برجله اليسرى لكي يصل بأمان (CHEVALLIER, 1972, p. 14).

1-3 الطرق والأمن:

كان الأمن أول هدف روماني لتأسيس الطرق حيث كانت هذه الأخيرة همزة وصل بين المراكز العسكرية، وكانت تساعد في نقل الأنبياء والأوامر بسرعة. (SALAMA, 1951, p. 33) فالطرق أنجزت من طرف ولأجل الجيش (CHEVALLIER, 1972, p. 235) فتعتبر عامل امن وتوسع نحو داخل البلاد (CHEVALLIER, 1972, p. 217) فالطابع الاستراتيجي الأمني كان يميز الطرق الرومانية في شمال إفريقيا (SALAMA, 1951, p. 34) لان بفضلها استطاع الجيش الروماني التدخل من مقاطعة لأخرى عند أي طارئ بكل سرعة وسهولة (SALAMA, 1951, p. 128) و كل طريق متجه نحو داخل البلاد كان محمي بأبراج مراقبة (MARTIN, sans date, p. 15) و كل تلك المؤدية نحو الساحل أو المارة على المناطق الجبلية كانت مراقبة عسكريا (SALAMA, 1951, p. 34).

تعطي سياسة الرومان الأفضلية للأمن على السرعة في نقل الأخبار (CHEVALLIER, 1972, p. 208) فمثلا هوجم على قائد الفرقة العسكرية الثالثة في طريقه إلى بجاية بالرغم من مرافقته بفرقته ومساعديه، هذا دليل على قوة الأهالي وشجاعتهم وهو دليل على حالة اللامن في المنطقة. وعلى أن الطرق ساعدت المحليين أيضا في شن هجوماتهم (BENSEDDIK, 1977, p. 223). وضع الإمبراطور مراكز عسكرية عند التقاء الطرق وذلك عملا على تامين عمليات التجارة (CHEVALLIER, 1972, p. 212) فكانت بجاية مثلا تلعب دورا هاما بفضل الأمن والحماية التي يوفرها مركز على طرقها العديدة حتى أن ممراتها الجبلية كانت تعرف حركة نشيطة (CAT, 1891, p. 89).

2-3 الطرق والاقتصاد:

كانت إفريقيا توفر إمكانيات فلاحية هائلة أكثر من كل المقاطعات الأخرى (HARMANN, 2007, p. 368) لذا فقد تم وضع مراكز دفاعية بالقرب من مصالح روما الزراعية مثل الذي نجده قرب مخزن حبوب متواجد بالقرب من واد "جمعة" في نواحي اوقاس، أين تخزن الحبوب قبل تصديرها نحو أوستيا (DESSOMMES, 1992, p. 27) و كذا ربطها بطرق تضمن التواصل بين الأراضي مثل طرق سطيف (SALAMA, 1951, p. 37) وجدت منقوشات في كل من سطيف ومونت وستافيس مهداة للإله SATURNE وهو دليل على الحركة الزراعية التي تعرفها هذه المدن (Mesnage, 1913, p. 125). كان الاهتمام شديدا على محور جنوب-شمال الرابط الجبال والسهول بالساحل لتصدير القمح والزيت (CHEVALLIER, 1972, p. 172) خاصة هذا المنتج الذي كان استهلاكه واسعا، حيث

يستعمل في الأكل والإنارة والعمود وكان إنتاجه هاما على واد الصومام حول "توبوسوبتو" أين كان يصدر من ميناء بجاية (HARMAND, 160, pp. 370-375) وكانت هذه الأخيرة يسودها الأمن بفضل حصن "توبوسوبتو" الذي يراقب ويحرس المناطق المجاورة (واد ساحل ومرتفعات الببان) فعرفت نشاط وحيوية بطرقها العديدة خاصة تلك المؤدية للأسواق، حيث تصلها منتوجات متعددة مثل الزيت والتين من هضاب سطيف ومنتوجات أخرى آتية من أروبا (CAT, 1891, p. 89) كما كانت الطرق تنقل مادة الخشب بين سيطيفيس و "اجلجي"، ومنتوجي القمح والزيت بين هاتين المدينتين اللتان تعرفان علاقة إستراتيجية واقتصادية هامة (SALAMA, 1951, p. 131).

من اجل استغلال جيد للأراضي الزراعية تم شق طرق بجارها، فكلما كان النقل سهلا كلما نقصت تكاليف النقل، فإنشاء طرق لتصدير المنتوجات أصبح من مهام الدولة، فكان اتجاه كل الطرق نحو الشمال إلى الموانئ لتستفيد منها روما (SALAMA, 1951, p. 42) كانت "صلداي" و "موسلوبيوم" تستقبلان منتوجات سهول سطيف، أما جيغل فتستقبل زيت ستافيس، كما أن زيت توبوسوبتو وجد داخل المقاطعة وخارجها. عرفت المنطقة تجارة داخلية ما استوجب وضع طرق لتوصل المنتج إلى ابعد الزبائن (SALAMA, 1951, pp. 43-45).

كانت "سيطيفيس" و "أوزيا" قطبي الاقتصاد في هذه المنطقة، ومن أهم الأسواق نجد VANISNESI شمال برج بوعريبرج (SALAMA, 1951, p. 47). من المنتوجات الأكثر تسويقا داخل البلاد هي مصابيح زينية للصيادين والتي تنقل عبر الطرق مثل منطقة سطيف (SALAMA, 1951, p. 48)، نجد على طريق "تيقزيرت" نحو ازفون آثار لمنزليين هامين للصيادين، ما يدل على أن الطرق كانت في خدمة الاقتصاد (MERCIER, 1885, p. 349).

3-3 الطرق والإدارة : يدخل انجاز الطرق في مشاريع التشريع الروماني (SALAMA, 1951, p. 39) فهو يهدف إلى لا مركزية النظام الروماني، لان الطرق تسهل الاتصال ومراقبة النظام المحلي (بلديات، مستعمرات...) في جمع المؤون للعاصمة، وتضمن جمع الضرائب، أي أنها تخدم المصالح العامة للدولة، فتربط الطرق نحو مقر الحاكم العام، القادة العسكريين والمدنيين نحو قيصرية، أما الهدف السياسي منه فيدخل في الخدمة العامة التي توفرها بريد الإمبراطورية أو ما يسمى CURSUS PUBLICUS فهو عمل إداري هام يتواجد على طرق كبرى، بالإضافة إلى ضمان أشغال إدارية عديدة تتطلب التنقل (SALAMA, 1951, pp. 39-40).

استعمل الإمبراطور "أغسطس" طوابع بريدية عليها ختم فيه صورته وبعض المعلومات مثل يوم وساعة المراسلة، وشيئا فشيئا، أصبحت المراسلة عملا محترفا (CHEVALLIER, 1972, pp. 208-209).

نجد مراكز جمركية تتوزع على الحدود الداخلية والخارجية للمقاطعات وعلى الموانئ، فنتصور أهمية الطرق في الربط بينها، فيتحقق الاتصال الإداري بين أهم المدن بفضل الطرق (SALAMA, 1951, p. 40).

شهدت سنة 198 أشغال تحسين وتطوير إدارية في نظام الاتصالات حول سيتيفيس (SALAMA, 1951, p. 127).

4-3 الطرق والدين:

اهتم الرومان في تأسيس طرقهم بالجانب الديني (SALAMA, 1951, p. 50) حيث نجد على مقربة الطرق مقابر، لها رمزية اعتقادية تتمثل في اقتراب الموتى من حياة الأحياء، وكأنهم يصحون عند مرورهم، وهو تذكير للأحياء بان الموت تنتظرهم لا محالة (SALAMA, 1951, p. 83) كما نجد أضرحة تلعب دور علامة لتوجيه المسافرين، هذه المعالم الدينية نجدها غالبا على مقربة مفترق الطرق (SALAMA, 1951, p. 84).

نجد في الأرياف طرق محاطة بقبور ومقابر وسرايب الأموات ومعابد ومذابح (SALAMA, 1951, p. 71) هذه الأماكن المقدسة تقام لعبادة الآلهة إقامة الطقوس، تتواجد في أماكن بارزة مثل الجسور ليراها المسافرون لعبادة إلههم MERCURE (SALAMA, 1951, p. 85).

5-3 الطرق والضرائب:

كانت روما تهتم بجمع السكان المحليين في الجبال وتحاصرهم بمراكز عسكرية وطرق من أجل عزلهم وخاصة أن يدفعوا الضرائب (Mesnage, 1913, p. 154).

من اجل التنقل من "ستافيس" نحو "نوفاريسيا" أو إلى "تسادان" الطرق الرومانية تقطع واد الكبير، أي تدخل قطاع نوميديا لتدخل مرة أخرى إلى مقاطعة موريطانيا، ففي عهد الإمبراطورية العليا وضعت مكاتب للمراقبة الجمركية في إفريقيا على جميع ممرات الحدود بين المقاطعات، ما يثقل كاهل المسافرين بالضرائب (SALAMA, 1951, p. 127).

نجد على طريق سطيف إلى "سيقوس" مرورا على مركزا جمركيا بين موريطانيا ونوميديا (Gsell, 1901, p. 349).

6-3 الطرق والثقافة:

للطريق تأثيره على ثقافة الفرد، لأنه لما يتنقل، تنتقل معه تأثيرات بالغة، فنية ودينية ولغة وأفكار وأساطير وعادات وتقاليد (CHEVALLIER, 1972, pp. 236-237). بما أن الطرق مكان عمومي يلتقي فيه الناس فهنا يكون الاحتكاك خاصة الأسواق والحمامات، لأنها أماكن تبادل الأفكار والأنباء (CHEVALLIER, 1972, p. 17).

كانت الطرق تفتح المجال أيضا للفنانين للتعبير وترك البصمات كزخارف ورسومات على حواف الطريق (SALAMA, 1951, p. 77). كان الاهتمام شديدا بالطرق لأنها تساعد في تنقل الفرق العسكرية والمنتجات الغذائية، ولأنها كثيفة ومنتشرة بكثرة أصبحت رمزا للفترة الرومانية (HARMAND, 160, p. 09).

الإقدام والمتانة والصلابة والتكيف مع الطبيعة والظروف، كلها مميزات السياسة الرومانية في مجال شبكة الطرقات في خبرتها.

خاتمة

توضح شبكة الطرقات الرومانية في منطقة القبائل السياسية المنتهجة لمستعمر كان يحاول تفادي أقل الخسائر من أجل فرض تواجده وخاصة استغلال ثروات البلاد في مأمّن وأمان، حيث اعتبر هذه المنطقة همزة وصل بين السهول والهضاب الغنية بالمنتجات التي كانت تعتبر أساسية في حياتهم، وبين الساحل الذي كان ممول موانئ ومخازن روما، لكن المحليين لم يسمحوا بمثل هذا الاستغلال، وثاروا رافضين بهم، فشنوا ضدهم العديد من الثورات والحروب، كثيرا ما اقلقوا المسئولين الرومان، فطبّقوا مع هذا الشعب الثائر مبدأ فرق تسد وذلك بتفرقة القبائل المحلية ومحاصرتها في المرتفعات الجبلية الوعرة، وقامت بمراقبتها جيدا بواسطة تحصينات ومراكز مراقبة موزعة على طول الطرق المنجزة بهذه المنطقة، هذا ما يعني أن شق الطريق في هذه المنطقة كان لهذين: ربط مراكز المراقبة لفرض الأمن بمحاصرة الأهالي، وتأمين الجسر الطبيعي لمنتجاتها الآتية من السهول متجهة نحو الموانئ.

كانت تلك الطرق ذات بنية مختلفة من حيث الأهمية والأرضية لكن غالبا ما استعملت الطبيعة كأرضية لأنها تؤدي نفس المهام بأقل التكاليف، وكانت تؤسس بتكاليف الخزينة العامة للإمبراطورية، أو الحاكم العام للمقاطعة، أو الجيوش أو ملاك الأراضي بيد عاملة محلية في غالبية الأحيان، ونجد عليها علامات ميليه لتوجيه المسافر، وتخليد عمل يخص الطرق ورد الاعتبار للإمبراطور أو الحاكم العام.

كانت الطرقات فعلا في خدمة مختلف المجالات، فتضمن تنقل الأفراد، نقل السلع والمنتوجات، تمركز الجيوش، جمع الضرائب، فيمكن أن يؤدي طريق واحد مهمة واحدة، كما يمكن أن يؤدي طريق آخر كل المهام، ما يعني انه أن وجد طريق فهو لأداء خدمة ما مهما كانت أهميتها، وهو فعلا عامل يحقق أهداف كثيرة فقد أحسن الرومان استغلالها.

أقامت روما طرقات عديدة في منطقة القبائل كان هدفها الرئيسي فرض الأمن فيها لأنها سببت لها مشاكل كثيرة بالثورات والمعارك التي أقاموها، فقامت بمحاصرتها بحزام أمني قائم على الطرقات التي تتوزع عليها مراكز مراقبة وتحصينات، أي أن الطرق في هذه المنطقة لم تكن من اجل التوسع وإنما لفرض الأمن، ولمرور المنتوجات المحلية بأمان إلى الموانئ.

**

قائمة المراجع:

- ADLI, Y. (2004). *La Kabylie à l'épreuve des invasions des phéniciens à 1900*. Alger.
- BENSEDDIK, N. (1977). *Les troupes auxiliaires de l'Armée romaine en Maurétanie Césarienne sous le haut empire*. 280. paris.
- BOUSQUET, G. H. (1961). *Les Berbères, Histoire et institution*. paris.
- C LEPELLEY. (2003). *La période romaine :pouvoir et institutions politique .Algérie Antique, Musée de l'Arles et de Provence antique*.64 صفحة .
- Dahmani, M. (2004). kabylie: géographie. *ENCYCLOPIDIE BERBERE*, pp. 3986-3987.
- E CAT. (1891). *Essai sur la province romaine de Maurétanie Césarienne* .PARIS.
- F DECRET, و. M FANTAR. (1981). *L'Afrique du nord dans l'Antiquité*. PARIS: PAYOT.
- F DESSOMMES. (1992). *Note historique des Kabylies*. tizi ouzou: Tira.
- HAQUARD, G. (1952). *Guide romain Antique*. 162. paris: Hachette.
- HARMANN, P. (2007). *Itinéraires des voies romaines de l'Antiquité au moyen âge*. paris: edition ERRANce.
- J DESPOIS, و. R RAYNOL. (1975). *Géographie de l'Afrique du nord ouest*. PARIS: Payot.
- J MARTIN). sans date. *(Bida Municipium en Maurétanie Césarienne(Djemaa Saharidj* .(
- JACQUOT, L. (1907). *Les voies romaines de la région de Sétif. Recueil des notices et mémoires de la société archéologique du département de Constantine*, p. 33.
- LOUIS HARMAND. (160). *L'occident romain : Gaule, Espagne, Bretagne, Afrique du nord*. France.
- M DAUMAS, و. M FABAR. (1847). *La grande Kabylie étude historique*. Hachette.
- M MERCIER". (1885). *Notes sur les ruines et les voies antique de l'Algérie*. " *Bulletin archéologique Comite des Travaux Historiques et Scientifiques*.349 صفحة .
- Mesnage, J. P. (1913). *romanisation del'Afrique, Algérie, Tunisie, Maroc*. paris.
- mohamed Dahmani. (2004). kabylie: géographie. *ENCYCLOPEDIE BERBERE*.3987 صفحة .

دور الطرقات الرومانية في الجهة الشمالية الشرقية لموريطانيا القيصرية (منطقة القبائل حاليا)

RAYMOND CHEVALLIER .(1972) .*Les voies romaines* .paris.

S A BOULIFA .(1925) .*Le Djurdjura à travers l'Histoire (depuis l'antiquité jusqu'à .(1830*Alger.

SALAMA, P. (1951). *Les voies romaines de l'Afrique du nord* . Alger.

Stephane Gsell .(1901) .*Atlas archéologique de l'Algérie* (المجلد F16) .(France.

Stephane Gsell .(1901) .*Les monuments antiques de l'Algérie* (المجلد T2) .(Paris.

VIGNERAL, M. C. (1868). *Ruines romaines de l'Algérie, Kabylie de Djurdjura* .paris.

أحمد صقر. (1959). *مدينة المغرب العربي في التاريخ*. تونس: أبو سلامة.

شافية شارن. (2007). *شارن شافية: الاحتلال الاستيطاني وسياسة الرومنة*. الجزائر: سلسلة المشاريع الوطنية للبحث.

م ال شنيقي. (1999). *الجزائر في ظل الاحتلال الروماني*-. الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية.

م ال شنيقي. (1982). *سياسة الرومنة في بلاد المغرب من سقوط الدولة القرطاجية إلى سقوط موريطانيا(146 ق م-40م)* . الجزائر: الشركة الوطنية للنشر والتوزيع.

محمد أرزقي فؤاد. (2007). *إطلالة على منطقة القبائل*. الزيتونة: دار الأمل.

تاريخ إفريقيا الشمالية. (1985). (محمد مزالي، وبشير بن سلامة، المترجمون) تونس: الدار التونسية للنشر.