

نتائج التحريات الأولية لميناء تيبازة القديم

Results of the first surveys of the ancient port of Tipasa

خلاف رفيق¹، بن سعيداني يوسف² بن عودة نجيب³ بوراي دنيا⁴¹ مخبر الدراسات التاريخية والاثريّة، للمركز الجامعي تيبازة؛ (الجزائر). khallaf.rafik@cu-tipaza.dz² مخبر الدراسات التاريخية والاثريّة، للمركز الجامعي تيبازة؛ (الجزائر). bensaidani.youcef@cu-tipaza.dz³ مخبر الدراسات التاريخية والاثريّة، للمركز الجامعي تيبازة؛ (الجزائر). benaouda.nadjib@cu-tipaza.dz⁴ مخبر الدراسات التاريخية والاثريّة، للمركز الجامعي تيبازة؛ (الجزائر). bourai.donia@cu-tipaza.dz

الاستلام: 11-01-2023 القبول: 18-04-2023

(Zahiria, Habib, & Tiberika, A. (2023). Résultats des premières recherches archéologiques de l'ancien port de Tipasa. D'Études Algériennes, 11(1), 587-601. https://doi.org/10.24075/DEA.2023.11.1.587-601)

ملخص:

سنقدم في هاته الورقة البحثية نتائج أوّل أبحاث أثرية ميدانية أنجزت من طرف فريق بحثنا حول ميناء القديم لمدينة تيبازة الاثريّة، والذي يتواجد بالمكان المسمى كوديت الزعرور، بالقرب من كنيسة القديسة سالسا. تمثلت الإشكالية الرئيسية لدراستنا في تأكيد تواجد ميناء قديم، مع تحديد عناصر وحدود هذا الأخير، بحيث اسفرت تحريراتنا التي انطلقت في 2018 الى تسجيل بيانات جديدة، تسمح لنا بإعادة النظر في هذا الجزء من المدينة المنثورة.

كلمات مفتاحية: ميناء قديم، تيبازة، اثار ساحلية، اثار غارقة.

Abstract:

In this paper, we will present the results of the first archaeological field research carried out by our research team on the ancient harbor of the ancient city of Tipasa, which is located in the place called Kodit Zaarour, near the Church of Saint Salsa. The main problem of our study was to confirm the existence of an ancient harbor, with the identification of the elements and borders of the latter, so that our investigations, which were launched in 2018, resulted in the recording of new data, allowing us to revisit this part of the vanished city.

Keywords: ancient harbor, Tipasa, coastal archaeology, underwater archaeology

1. مقدمة:

يعتبر حسن اختيار الموقع عاملا أساسيا في نشأة المدن، فمعظم المدن القديمة التي نمت و تطورت و ازدهر عمرانها و طال بقاءؤها، توفقت على ضفاف الأنهار أو سواحل البحار أو عند ملتقى الطرق التجارية ، ولم تخرج مدينة تيبازة عن هذه القاعدة، فقد لعب مينائها دورا هاما كمنشأة متقدمة عبر مختلف الفترات الزمنية التي عرفتها المدينة مارقبط نمو هذه الاخيرة و تطورها بتطور الميناء و فعاليته في شتّى النواحي. ان الهدف من هذا البحث هو ابراز وجود ميناء تيبازة واهمية هذا الاخير منذ الفترات الفينيقية وكذلك تبيان دور هذا الميناء في انشاء تيبازة الرومانية وتطويرها.

2. الفترات التاريخية القديمة لمدينة تيبازة:

1-1 الفترة البونيقية:

يتضح لنا من خلال المصادر المادية، والكتابية بأن التواجد الفينيقي البوني في الجزائر مؤكد، وأنه سبق الإستعمار الروماني، كما كان الخط الفاصل بين فترة ما قبل التاريخ و الفترة التاريخية، غير أن الذي يصعب تحديده هو الفترة الزمنية التي بدأ فيها هذا الإستيطان، و الطرق التي سلكها (غانم، 2003، صفحة 181).

صادف دخول مدينة تيبازة المرحلة التاريخية وجود التجار الفينيقيين، الذين جابوا البحر الأبيض المتوسط بغرض تأسيس محطات على مساحات متقاربة، إما بهدف التبادلات التجارية أو للتموين بالمواد الأولية. إن التنقيبات التي أجريت في مدينة تيبازة قصد التعرف أحسن على التاريخ البونريقي للمنطقة، غيرت وجهات النظر السائدة، فإن الأثاث الجنائزي الذي أُرِّخ من القرن الخامس إلى القرن الثاني قبل الميلاد (5 ق. م - 2 ق. م) (Djelti & Ferdi, 1996, p. 5)، يبين لنا بوضوح تأثير قرطاجنة ونفوذها على المدينة، كما برهن أن تيبازة كانت بمثابة مدينة ذات أهمية كبيرة أكثر منها مجرد محطة عبور عادية (سليمان، 2007، صفحة 142).

2-1 فترة الممالك الموريتانية :

إن عملية كتابة تاريخ مدينة تيبازة في هذه الفترة تعد صعبة، مثلها مثل العديد من المدن الموريتانية، لأنه لا يوجد بالضبط مصادر، ومراجع تتكلم عن تنظيمها السياسي والإجتماعي، غير أن بعض الوثائق المادية تبين أن المدينة عرفت رخاءاً في القرن الثاني والأول قبل الميلاد (1 ق. م، 2 ق. م).

نتائج التحريات الأولية لميناء تيبازة القديم

في سنة 105 قبل الميلاد كان على رأس المملكة الموريتانية ملكا يدعى بوكوس حيث إمتدت مملكته من نهر ملوية غربا، إلى الواد الكبير شرقا (شمال غرب قسنطينة) (بن ونيش، ب.ت) ، وقد إحتلت تيبازة موقعا وسطا من أراضي بوكوس الثاني، ومن المرجح جدا أن الضريح الملكي الموريتاني يعود إلى هذه الفترة لأن النص الأول، والوحيد الذي وصلنا عن هذا المبنى، هو لمؤلف جغرافي لاتيني يدعى بومونيوس ميلاو كتابه Varonauguste يرجع تأليفه إلى حوالي أر بعين سنة قبل الميلاد (40 ق.م)، أي عهد استيلاء الرومان على المملكة الموريتانية. خلال الحروب الأهلية الرومانية التي قامت على إثر مقتل قيصر سنة 44 ق.م ، تمكن بوكوس الثاني من توسيع أراضي مملكته، وقد تسنى له ذلك الإستيلاء على مملكة بوغود لتصبح حدوده الغربية تصل إلى المحيط الأطلسي، في حين بلغت حدوده الشرقية الواد الكبير، وقد جعل من إيول عاصمة له، وفي سنة 25 ق.م إعتلى يوبا الثاني إبن يوبا الأول عرش موريتانيا (Djelti & Ferdi, 1996, p. 6)، وبفضله كان لمدينة إيول فرصة ثانية في تاريخها جعلتها أكثر كبرا و عظمة، حيث أسّس على أنقاها مدينة جديدة سماها قيصرية (شنيقي، 1982، صفحة 78). بعد وفاة يوبا الثاني خلفه إبنه بطليموس الذي أهمل الحكم وقتل سنة 40 م من طرف كاليغولا، ويعتبر بطليموس آخر ملك لموريتانيا، بعد ذلك صارت المملكة ملحقه بالإمبراطورية الرومانية، والتي إنقسمت بدورها إلى مقاطعتين: مقاطعة موريتانيا القيصرية وعاصمتها قيصرية، ومقاطعة موريتانيا الطنجية وعاصمتها طنجة (شنيقي، 1982، صفحة 79).

المخطط 01: المخطط العام للآثار ما قبل الرومانية



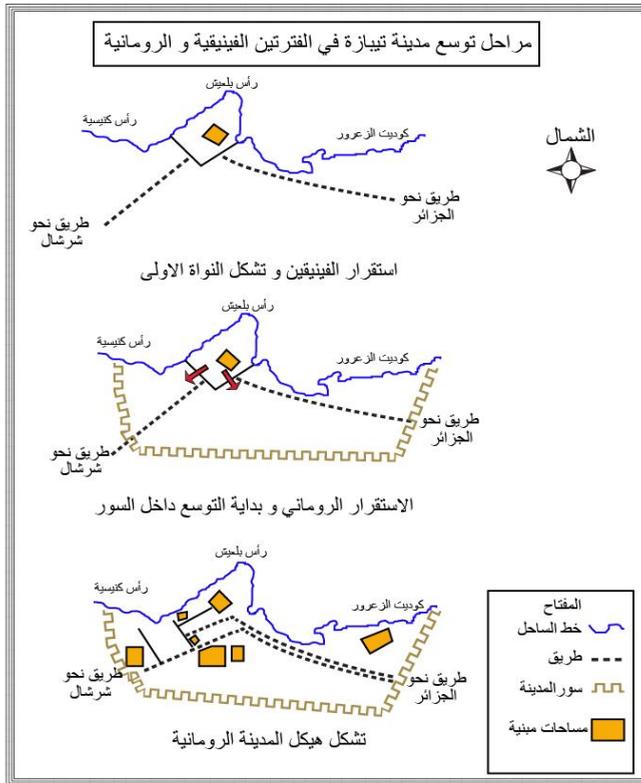
عن بن سعيداني يوسف، 2019، ص 19

3- الفترة الرومانية:

إبتداءً من القرن الأول للميلاد و في 46م وضع الإمبراطور كلوديوس، الذي خلف كاليغولا على رأس السلطة في روما (Djelti & Ferdi, 1996, p. 6)، وجعل تيبازة مستعمرة يتم حكمها بالقانون الروماني، ومعنى هذا أنه جعلها في مصاف المدن، والبلديات الرومانية حيث أصبح سكانها (غير العبيد) يتمتعون بنفس الحقوق التي نَجدها لدى المواطنين الرومان في مدينة روما نفسها (سليمان، 2007، صفحة 143).

والملاحظ أن بناء الحصن الكبير للمدينة، وبناء بعض المباني كالمسكن المعروف بـ "منزل الجداريات"، تدل على الرخاء، والتطور اللذين عرفتهما المدينة في النصف 2 من القرن 2م للميلاد (Lancel & Bouchnaki, 1990, p. 13). (المخطط 02).

المخطط 02: توسع المدينة في الفترة القديمة.



عن بن سعيداني يوسف، 2019، ص 23

1-4 الفترة المسيحية:

لقد ظهرت المسيحية في تيبازة ابتداءً من القرن الثالث للميلاد (3 م)، هذا ما يبينه أقدم نقش لشاهد قبر مسيحي بإفريقيا، والمؤرخ في سنة 238 م (Lancel & Bouchnaki, 1990, p. 16) يعود لـ "رازينيا سيكوندا" Rasinia Secunda (Stuart A, 1923, p. 12)، وفي نفس القرن عرفت مدينة تيبازة ضرا بسبب نشوء أحزاب بديانات جديدة، وظهور المذهب الدوناتى من جهة، والهجمات المتعددة والمتكررة من طرف فيرموس (أحد زعماء الثورة المحلية) ضد روما سنة 371 م، وفي نهاية القرن الرابع وصلت تيبازة في أوج تطورها بالرغم من ضعف السلطة الإمبراطورية في موريتانيا التي أصبحت مسرحاً لعدة إنتفاضات قادها السكان المحليون، وتحلى هذا التطور من خلال إرتفاع عدد سكانها إلى حوالي عشرون ألف نسمة (20.000) موزعين على مساحتها (Lancel & Bouchnaki, 1990, p. 16).

1-5 الفترة الوندالية والبيزنطية:

في بداية القرن الخامس ميلادي (5 م)، وفي سنة 430 م سقطت مدينة تيبازة في أيدي الوندال، بعد تحطيم حصنها سنة 445 م، وفي نهاية هذا القرن أمر ملك الوندال هونيريك بإضطهاد المسيحيين مما أدى بالكثير منهم إلى الفرار إلى إسبانيا عن طريق البحر. وفي 534 م إسترجع البيزنطيون قيصرية وإتخذوها قاعدة عسكرية للسيطرة على جزر المتوسط، كما إسترجع المذهب الكاثوليكي مكانته، وعلى الرغم من أن تيبازة كانت تعيش نوعاً من الرخاء كما يبدو ذلك من خلال تشييد عدة مباني، من بينها الكنيسة الشمالية الشرقية، إلا أنها في الواقع كانت تمر بمرحلة تدهور قبل أن يهجرها سكانها لتصبح فيما بعد تعاني مصير جميع المدن المهجورة (Lancel & Bouchnaki, 1990, p. 17).

2- تعيين ودراسة ميناء تيبازة:

للتحدث عن تواجد ميناء مهياً في مدينة تيبازة يجب التعرف على الأدلة المباشرة لتواجد هذا الأخير الـ وهي عناصر بناء أو مكونات الموانئ. من الناحية الإثية تعرف المواني القديمة بإحتوائها عنصرين أساسيين وهما المحتوى و الحاوي:

2-1 المحتوى: يمثل الكتلة الموجودة في الحوض و هو مزدوج يتكون من قسمين :

أ- المحتوى الترسيبي:

يتشكل من مجموع التراكمات في القاع، والتي تحمل العديد من المؤشرات البيولوجية (الحياة البحرية)، التي تدلنا على درجة الحماية، الاحتواء و التحلل في الوسط. الى جانب هذه المؤشرات، نجد مواداً أثرية محفوظة جيداً مقارنة بالتي تتواجد في الوسط المفتوح، مما يسهل تأريخها بالكربون 14 (جلود، خشب، ألياف).

ب. المحتوى المائي:

هو الكتلة المائية التي تحاكي الوسط الأرضي و البحري، تنحصر بين قاع البحر و المستوى البحري. يتعرض الحوض إلى تأثيرات تغيرات مستوى البحر، تواتر المستوى الترسيبي، و ارتفاع قاع الحوض الذي ينتهي بانسداده مما يعطينا مؤشر على تاريخ هجر الميناء.

2-2 الحاوي:

يتمثل في مجموعة الهياكل التي تصاحب الميناء. قد تكون منحوتة في أساس جيولوجي (ميناء منحوت ، أحواض ...)، أو اصطناعية (كاسرات أمواج، أرصفة...). (Goiran, Djeghri, & Ollier, 2005, p. 474) نميز في هذا العنصر ما يلي:

أ - الأحواض (Bassins): مساحة مائية محمية بمنشآت، ترسو فيها السفن (Ginouvés R, 1998, p. 188). تشمل ما يلي:

- ميناء رئيسي (Port principale): هو الذي يحمل المنشآت التي تسمح برسو السفن ذات البضاعة التي تصل الى المدينة مباشرة، تفرغ البضاعة وتخزن قبل أن تفرز و تنقل الى الموانئ الثانوية عبر زوارق. (Gianfrotta, Nieto, & Tcherinia, s-d, p. 20)
- ميناء أولي (Avant port): محمي من حركات البحر و يوجد في مقدمة الحوض الرئيسي.
- ميناء خلفي (Arrière-port): يتواجد خلف الحوض الرئيسي و متصل به، يكون أكثر حماية

● حوض التصليح (Port de halage): يستخدم لجر وإصلاح السفن. (Ginouvés R, 1998, p. 188)

3- منشآت الحماية: (Structures de protection)

تتمثل في الحواجز. و هي جميع العناصر الطبيعية (رؤوس، جزر، شعاب،) أو الاصطناعية التي تمنح حماية لحوض الرسو و للسفن (حواجز، كاسرات أمواج. (Hadj Abderrahmane, s-d, p. 11) :

3-1 كاسرات الأمواج (Brises-Lames): هي تراكمات من كتل حجرية (مختلفة الأحجام، ركام صخري أو كتل منحوتة)، تراكم من الحطب و التراب أو بناء حجري (Ginouvés R, 1998, p. 189) ، تأخذ شكل منحدر (Talus)، تنشأ اتباعا للتيارات البحرية. (De Graww, 2013, p. 32)، في مقدمة المراسي أو الأحواض، لحمايتها من الأمواج، و تكون مفتوحة من الجهتين. (Ginouvés R, 1998, p. 190)

3-2 الجازعات (Jetées): هيكل ممتد من الشاطئ الى البحر بشكل عمودي، قد يبلغ طوله 600 م، مثل جازعة الميناء الروماني لمدينة بون (Bône)،. يتمثل دورها في كسر الأمواج، و السماح بانسيابية حركة المد و الجزر و تقليل الترسبات الرملية. (Leger, 1997, p. 442)

3-3 الحواجز (Môles): ينسب المؤرخين القدامى الى كاسرة أمواج (De Graww, 2013, p. 32)، تتصل بالجازعة من جهة واحدة. (Ginouvés R, 1998, p. 190)

3-4 مدخل الميناء (Chenal ou passe) : هي القناة المعلّمة التي تسلكها السفن للوصول الى الميناء (Hadj Abderrahmane, s-d, p. 11) ، تحددها الجازعات و الحواجز، غالبا ما تكتنفها منارة أو مشاعل، و تغلق بسلاسل (Leger, 1997, p. 445) ، مثل مدخل ميناء قرطاجنة.

4- منشآت الرسو (Structures d'accostage): تمنح سندا للسفن لرسوها، تعتبر وصلا بين البحر و اليابسة و تدعم الأرض المكتنفة للميناء (Hadj Abderrahmane, s-d, p. 22) ،
نميز:

أ- الرصيف (Quai): تتمثل في مصطبة ترابية او من الحجارة مطلة على حوض الميناء، عرضها يسمح بالتنقل و نقل البضاعة من السفن للبر و العكس، و تخزين مؤقت لها

ب- رصيف عائم (Appontement): مثل الرصيف لكن مبني من الخشب (De Graww, 2013, p. 32)

ج- دعامات جر السفن (Cales de halage): عبارة عن مساحة مائلة تسمح بجر السفينة لإخراجها من الماء وارجاعها بعد إصلاحها (Ginouvés R, 1998, p. 190). الى جانب كل هذه المنشآت، نجد أخرى محاذية للميناء، من محلات و مخازن (horrea) غالبا ما تكوم وراء الأرصفة ، صهاريج مياه، منارة (Leger, 1997, p. 447) .

5- الدراسات السابقة لميناء تيبازة:

إنأول إشارة لميناء تيبازة كان على خريطة للأميرالية البريطانية سنة 1871م باسم خريطة "بيرار"، تحت إدارة ريشارد (Richards)، مثلت عليها ثلاثة جازعات حول جزيرتي كودية الزعرور (Bouchnaki m. , 1979, p. 29).

في سنة 1879م، وضع العميد البحري موشاز (A. Mouchez)فرضية حول موقع الميناء في كتاباته "توجيهات ملاحية على سواحل الجزائر" (Instructions nautiques sur les côtes de l'Algérie)، يفترض تواجد الميناء بين الجزيرتين (سانت سالسا) لما توفرانه من حماية. خلال سنة 1889م، درس غزال Gsell موقع الميناء استنادا الى موقع الهضبة الشرقية اين دفنت القديسة صالسا على بمقربة من الميناء الذي يتواجد اسفل كوديت الزعرور أو ما تعرف كذلك بسيدي سعيد.

في سنة 1933م، تطرق السيد كريستوفل Christofle لحملات الغوص بتيبازة في ظل أبحاث التنقيب و التقوية خلال سنتي 1930-1932م. استنادا الى ملاحظات السيد افرسانج Aversenge وهو أحد المعمرين الاثريين مختص في الغوص و المسح الجوي، حيث زار هذا الاخير الذي زار موقع الميناء القديم الذي افترضه Gsell ، و قد وصل Christofle الى نفي فرضية أفرسانج Aversenge. في نفس السنة نشر لاقوست وكيمارار Lacoste et Quemard . أبحاثا حول الموانئ الجزائرية القديمة، وصفا فيها ميناء تيبازة القديم الموجود بين جزيرتي سيدي سعيد بالتفصيل.

خلال سنة 1949م، وضع سيتناس Cintas قائمة لموانئ الفترة القديمة استنادا الى نوع ملاحه الفينيقيين، مدة الملاحه، جيومورفولوجية الموقع، و الكتابات التاريخية. من بين المواقع، موقع تيبازة . (Bouchnaki M. , 1971, p. 60)

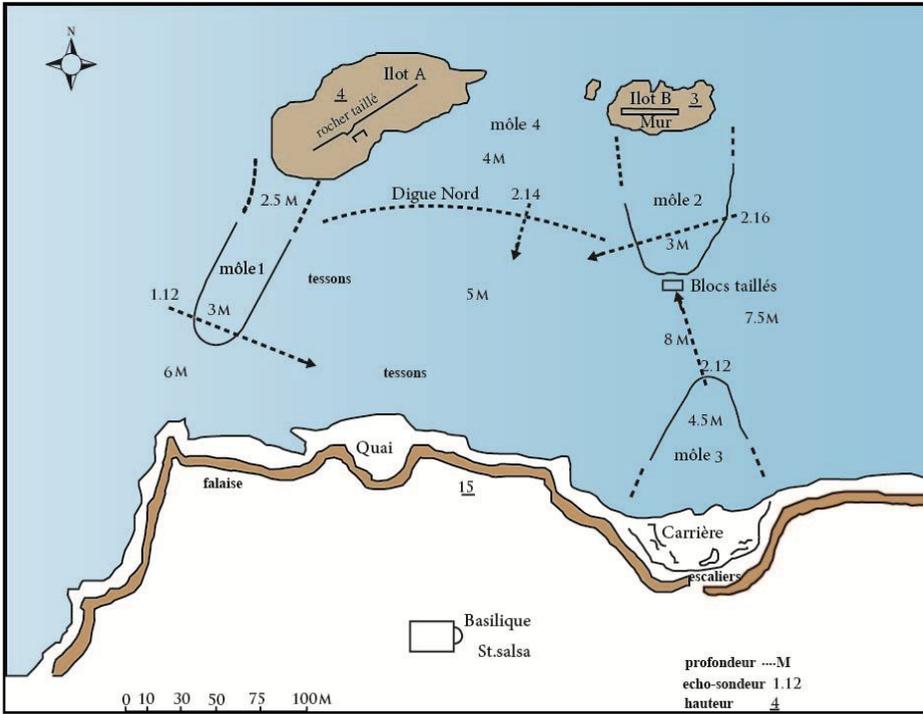
نتائج التحريات الأولية لميناء تيبازة القديم

في سنة 1960م، قام العقيد باراديز Baradez بدراسة موقعا من المواقع المفترضة لميناء تيبازة، وهو موقع الميناء الحالي (Bouchnaki, 1970, p. 30).

في سنة 1965م، درس فييمونت Vuillemot موقع شاطئ ماتاريس (شنة)، و قد استند الى دراسات قارسيا Garcia y Bellido و جوريجي (Bouchnaki M. , 1971, p. 54)Jauregui

خلال سنة 1968م، أجريت حملات غوص في مواقع لموانئ قديمة في الساحل الشرقي الجزائري من طرف حملة بريطانية، بقيادة جامعة كامبريدج تحت اسم المشروع المغربي (Ferdinand, 2004, p. 204)، استخدم خلال الغواصين يورك ودافيدسون Davidson et Yorke في موقع تيبازة معدات تكنولوجية منها جهاز كشف بموجات فوق - صوتية. (مخطط 03)

المخطط 03: مخطط الميناء القديم سانت صالحا -



عن: Yorke et Davidson ، 1968

6- أعمال التحري الميداني عن الميناء القديم:

سنحاول في هذا الجزء من الدراسة التطرق الى اهم المراحل التي مرت بها عملية التحري عن الميناء القديم لمدينة تيبازة وقد وقع اختيارنا على الموقع المخاذي لكوديت الزعرور نظر لان جل الفرضيات منصبة على هذا الموقع وعلى هذا فقد كانت عملية كالنحو التالي:

6-1 جمع المعلومات النظرية والميدانية:

انها الخطوة الاولى من الدراسة، وبناء على الابحاث والمصادر والدراسات السابقة و هذا من اجل تسليط الضوء على البيانات التي درست موقع الميناء بالفعل، اما المعلومات الميدانية فتعلقت اساسا بمقابلات خاصة مع غواصي و صيادي المنطقة (تيبازة) الذين اتاحت لهم الفرصة بالفعل لرؤية ادلة اثرية تحت الماء مثل حطام السفن و الامفورات او أي عناصر اخرى.

6-2 منهجية التدخل و التحري :

بعد تحديد المعدات اللازمة للغوص حاولنا التوفيق في انجاز دراسة ميدانية كاملة من خلال ثلاثة مراحل اساسية بدءا من عمليات التحري الشامل للمنطقة المدروسة قصد تعيين بقايا الميناء القديم، ثم تحديد مكان تركيز البقايا الاثرية تحت البحر، ثم مرحلة تسجيل وتوثيق كل البقايا فوتوغرافيا. لقد انتهجنا في المرحلة الاولى طريقة التحري بالأروقة وذلك انطلاقا من الجزيرتين (سيدي سعيد) نحو اليابسة وقد وقع اختيارنا لهذه الطريقة في عملية التحري لمحيط الموقع بغية التأكد التام من وجود بقايا أثرية أخرى، ولفهم تفاصيل وتضاريس قاع البحر.

7- النتائج الاولى:

لقد اثبتت طريقة التحري بالأروقة نجاعتها ميدانيا ، فبعد تحديد تركيز البقايا الاثرية استهدفنا مرة اخرى عمليات الغوص في المكان الذي يؤكد وجود بقايا الميناء و بالرغم من صعوبة التمييز بين العناصر القابعة في قاع البحر الا انه سجلنا وجود مجموعة من الحجارة الكبيرة، و انقاض مستديرة متناثرة في محيط حوض الميناء هذه الحجارة هي الارجح بقايا من رصيف الميناء المنهار (الصورة 01،02) ، كما ان التغير في مستوى ارتفاع الارصفة في قاع البحر يعد امرا صعبا و على هذا فإن الطريقة الامثل لتحديد مستويات الارتفاع هو القيام بعملية الرفع الباتيميتري .

الصورة 01: إحدى الارصفة المنهارة



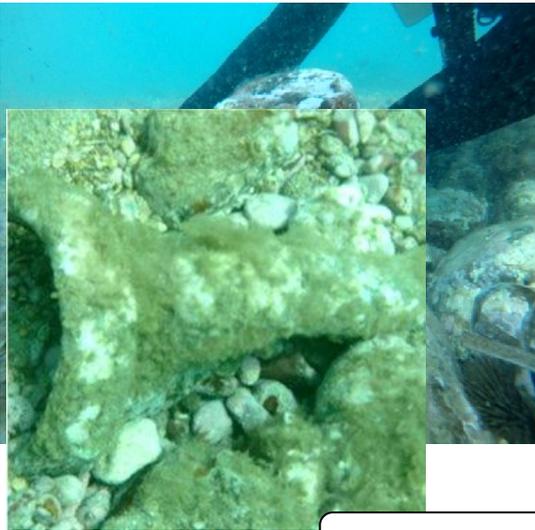
الصورة 02: ارتفاع إحدى الارصفة المغمورة



عن خلا ف رفيق

يوجد العديد من البقايا الفخارية الأخرى في قاع الماء، والتي تكاد مرئية، هذا الحطام يدل وبدون شك انه هناك نشاطا مكثفا في هذا الموقع فمن المعروف انه اثناء المبادلات التجارية قد يستغني عن بعض الحمولة التي تعرضت للكسر سواء اثناء المسيرة او اثناء الانزال برميتها في البحر وهذا ما يفسر تواجد تلك البقايا في حوض الميناء (الموقع المدروس). (اللوحة رقم 1)

اللوحة رقم 01: بقايا فخارية متناثرة في حوض الميناء القديم



عن خلا ف رفيق

تحليل النتائج:

على إعتبار تواجد الميناء بين جزيرتين توفران له الحماية من الرياح الا انه كان لزاما تشييد منشاة حماية إضافية من أجل ضمان رسو آمن للسفن، و هذا راجع لطبيعة الساحل الصخري غير المستوي (Carayon, 2008, p. 488)، هذا المرسى الطبيعي الذي تشكله المساحة المائية المحصورة بين اليابسة والجزيرتين يحمل نفس صفات ميناء تيقزيرت (Iomnium).

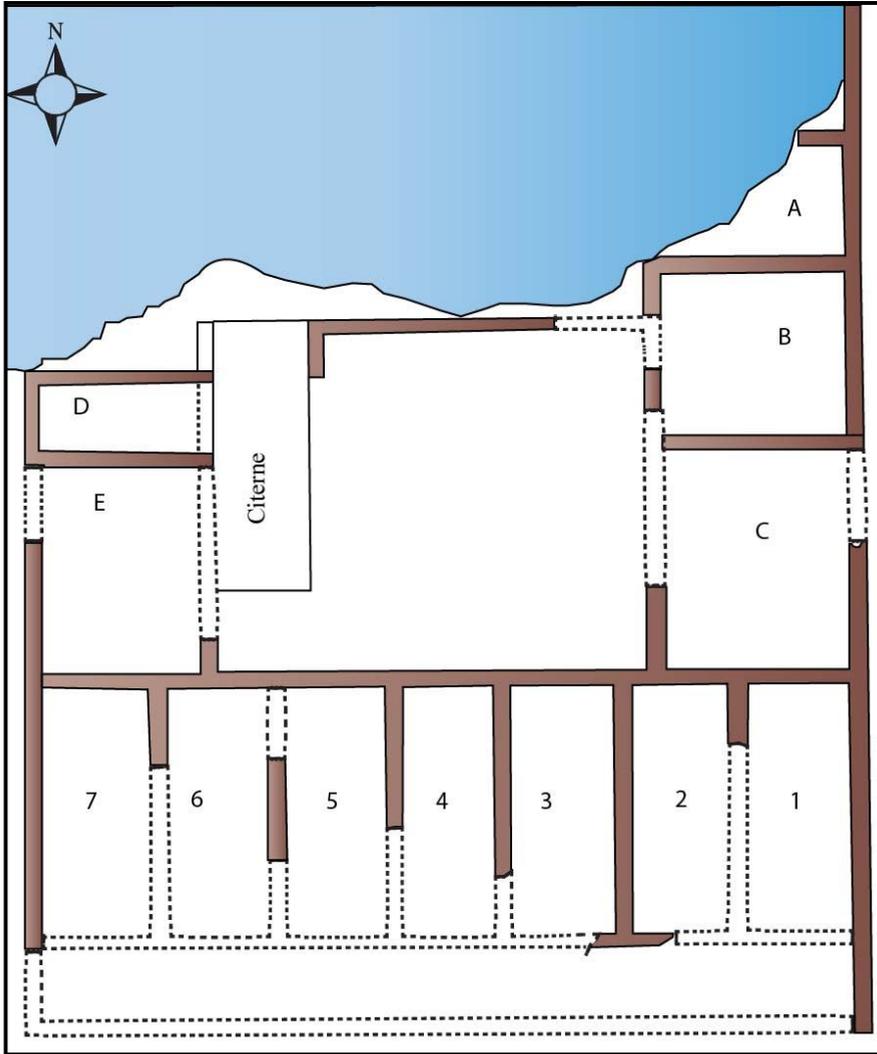
ان الحواجز الاربعة التي وضعت في مخطط يورك وديفيسون yorke et Davidson تمنح الحماية و السلامة للسفن و تجعل من المرسى الطبيعي ميناء نصف اصطناعي استمد المواد الاولية من المحجرتين المجاورتين للميناء (Carayon, 2008, p. 499).

بإمكاننا إعادة تصور الجدار المشيد فوق الجزيرة **A** والتي يقابله في الجزيرة **B** ما يسمح بوقوف الحاجز، كما انه استعمل ايضا كرصيف إذا ما استندنا الى نفس النمط في صيدا وطرابلس (Carayon, 2008, p. 652).

أما بالنسبة للأرصفة، فيرجح أنها نحتت في المنحدر الصخري للرأس، إلا أنها انحارت في البحر، وذلك بعد تغير الواجهة البحرية وارتفاع مستوى المياه، يلاحظ ذلك في محجرة الميناء التي أصبح يغمرها ماء البحر بخمسين سنتيمتر. كل هذه الشروحات، تبين وجود تهيئات مينائية في هذا الموقع، لكن يبقى صغيرا مقارنة بالنشاط التجاري والحضري للمدينة عبر القرون، وخاصة بعيدا عن المدينة (bouchnaki, 1970, p. 35).

من المعتاد ان نجد داخل اسوار المدينة بعض المباني، بما في ذلك المعابد والمنازل والقلاع والحوانيت، و خزانات المياه مثل التي تتواجد في تيبازة ابتداء من داخل اسوار المدينة حتى محجرة الميناء الحالي حيث تضم مجموعة من الغرف في مساحات مستطيلة تطل على الواجهة البحرية فمن المفترض انها خزانات تابعة للميناء (المخطط 04).

المخطط 04: المخازن التابعة للميناء القديم



عن GSELL، 5991984

خاتمة:

اتضح لنا من خلال دراستنا أن مدينة تيبازة عرفت نشاطا معتبرا وتبادلات مع مختلف مناطق الحوض المتوسط وذلك قبل وصول الفينيقيين الى المنطقة، هذا ما يعزز نشاط الأهالي ومن ثم النوميديين، الذين استقروا على الساحل واستغلوا ثروات البحر وتقلدوا في الملاحة والتجارة عبر البحار. تبقى الشواهد الاثرية قليلة لكي لا نقول منعقدة، عن استغلال الميناء أو المرفئ في الفترة النوميديّة، فقد تمّ تهيبّ وتطوّر الميناء لجعله أكثر امان واحسن استغلال في الفترة الرومانية. هاته التفاصيل تدلنا على أن الإدارة الرومانية عملت جاهدة لإبقاء "الباب مفتوح على البحر" بما أن هذا الباب هو الذي كان يسمح بدخول المواد الأولية المستوردة التي استعملت في تطوير المدينة ورومنتها.

قائمة المراجع

Bibliographie

منشورات وزارة الاعلام والثقافة :الجزائر .المتحف الوطني للآثار القديمة .(ت.ب). ف. بن ونيش.

bouchnaki, M. (1970). à propos du port antique de Tipasa. *Revue d'histoire et de civilisation du Maghreb*, 442-444.

Bouchnaki, M. (1971). L'espansione fenicia nel mediterraneo. *Relazioni del colloquio in Roma*, 60.

Bouchnaki, m. (1979). *Le mausolé royale de mauretanie*. Alger : ANAPSMH.

Carayon, N. (2008). *Les ports pheniciens et puniques, géomorphologie et infrastructures, these de doctorat en sciences de l'antiquité-archéologie*. Strasbourg: Université strasbourg II.

De Graww, A. (2013). *abris et ports antiques de la mediterrannée* . Paris: s-e.

dfgf. (fgf). gdf. fdg: dfg.

Djelti, f., & Ferdi, S. (1996). *Site antique de Tipasa*. Alger: agence centrale de publication et de publicité.

Ferdi, S. (2004). Recherche archéologiques subaquatiques effectuées sur la cote algerienne: à props du port de Tipasa. *Le strutture deu porti e degli approdi antichi* (p. 205). Roma: Rubbettino.

- Gianfrotta, P.-A., Nieto, X., & Tcherinia, A. (s-d). *La navigation dans l'antiquité*. Paris: Edisud.
- Ginoués R, e. a. (1998). *Dictionnaire methodique de l'architecture grec et romaine, Tome III*. Rome: Ecole Francaise de Rome.
- Goiran, J., Djeghri, N., & Ollier, N. (2005). les ports antiques en mediterrannée, approche géoarchéologique, problematiques, methodes, terminologie et etudes de cas. *les cahiers du littorale* N°6, 474.
- Hadj Abderrahmane, S. (s-d). *Etude de l'interaction d'un rideau de palplanche avec le sol de fondation pour les ouvrages portuaire, Memoire de Magistere en geotechnique et environnement genicivile*. Tiziouzou: Université de Mouloud Maamri.
- J.P, G., N, D., & N, O. N. (2005). les ports antiques en mediterrannée, approche géoarchéologique, problematiques, methides, terminologie et etude de cas. *les cahiers du littorale*, 474.
- Lancel, S., & Bouchnaki, M. (1990). *Tipasa de Mauretanie*. Alger: ANAPSMH.
- Leger, A. (1997). *travaux publics, les mines et la metallurgie aux temps des romains*. Nogent-le-roi: edition Nogent-le-roi.
- Philippe, L. (1984). *Caesarea de Mauretanie, une ville romaine et ses campagnes*. Rome: Ecole francaise de Rome.
- Stuart A, d. (1923). *Church life and thought in north africa ad.200*. Cambridge: Cambridge University .

أحمد سليمان. (2007). تاريخ المدن الجزائرية عبر العصور. الجزائر: دار القصة للنشر.

محمد البشير شنيقي. (1982). سياسة الرومنة في بلاد المغرب من سقوط الدولة القرطاجية الى سقوط موريطانيا 146ق.م، 40م. الجزائر: المؤسسة الوطنية للكتاب.

محمد الصغير غانم. (2003). معالم التواجد الفينيقي البوني في الجزائر. الجزائر: دار الهدى للطباعة.