

**استراتيجية شق الطرق الرومانية في مقاطعتي نوميديا وموريطانيا
القيصرية من بداية العهد الإمبراطوري إلى نهاية حكم الأسرة
السيفيرية (27 ق.م - 235 م)**

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراة الطور الثالث (L. M. D) في التاريخ

تخصص: تاريخ بلاد المغرب القديم

الأستاذ المشرف:

أ. د / محمد رشدي جراية

المشرف المساعد:

د / عمر بوصبيح

إعداد الطالبة:

نجاة رزوق

أعضاء لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	مؤسسة الانتماء	الصفة
أ / د. التجاني مياطه	أستاذ التعليم العالي	جامعة الوادي	رئيسا
أ / د. محمد رشدي جراية	أستاذ التعليم العالي	جامعة الوادي	مشرفاً ومقرراً
د. عمر بوصبيح	أستاذ محاضر أ	جامعة الوادي	مشرفا مساعدا
أ / د. بوبكر مريقي	أستاذ التعليم العالي	جامعة الأغواط	عضوا مناقشا
د. حسن معمرى	أستاذ محاضر أ	جامعة ورقلة	عضوا مناقشا
د. التجاني العمودي	أستاذ محاضر أ	جامعة الوادي	عضوا مناقشا
د. عبد الحق بالنور	أستاذ محاضر أ	جامعة الوادي	عضوا مناقشا

السنة الجامعية: 1444-1445هـ / 2023-2024م

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر وعرفان

الحمد لله حتى يبلغ الحمد منتهاه، الحمد لله الذي هداني ومنَّ عليَّ بنعمة العلم والمعرفة، وبلغني هذا المقام، أسأله أن يوفقني لخدمة العلم والبشرية بما علّمني.

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم: "من لم يشكر الناس لم يشكر الله"

يسعدني أن أتقدم بجزيل الشكر والعرفان بالجميل إلى مشرفي الفاضل: الأستاذ الدكتور محمد رشدي جراية على دعمه المستمر وإرشاده اللامتناهي الذي أثرى معرفتي وأهمني في إتمام هذه الأطروحة. كيف لا وهو الذي آمن بقدراتي وحفزني على تقديم الأفضل، وكان دائما يشجعني على المثابرة والتحدي.

وكذلك أستاذي المشرف المساعد الدكتور عمر بوصبيح؛ لكم مني أسمى عبارات الشكر والتقدير على كل ما قدمتموه لي من مساعدة علمية ومعنوية، وبيداغوجية، شكرا جزيلاً لك أستاذي جعلها الله في ميزان حسناتكم. كما أود من هذا المقام أن أشكر العاملين في المكتبة الوطنية بالعاصمة، على حسن معاملتهم وترحيبهم والخدمات التي قدموها لي خلال زيارتي لمقر المكتبة، والمساعدة في الوصول إلى المصادر والمراجع التي ساهمت في إثراء هذه الأطروحة. من هذا المنبر أقول لكم شكراً جزيلاً، ودون أن أنسى عمال الديوان الوطني لتسيير واستغلال الممتلكات الثقافية المحمية، وعلى رأسهم الأستاذة عائشة بوقرطابة التي قامت بتوجيهي وساعدتني في الحصول على ترخيص بزيارة المواقع الأثرية الرومانية التابعة للديوان، وكذلك كل الشكر والتقدير لعمال مركز الفنون والثقافة في قصر رؤساء البحر (حصن 23)، على حسن استقبالهم وخاصة عمال مكتب الأرشيف، وعاملات مكتبة الحصن، على كل ما قدموه لي من مساعدة سهلت عليَّ مهمة البحث في الأرشيف، وبين أروقة الكتب.

دون أن أنسى في أن أقدم خالص شكري وامتناني إلى عمال المتحف والموقع الأثري بجميلة (سطيف)، على حسن استقبالهم، وتقديم كل المساعدة، خاصة في تسهيل زيارة المتحف الوطني بجميلة وكذلك الارشادات المقدمة من طرفهم خلال الزيارة الميدانية لموقع المدينة الأثرية، ومعاينة آثار الطرق والمعالم المليية الموجودة بالموقع.

كما يسرني أن أتقدم بخالص شكري وامتناني إلى الأستاذ محمد حركات، والأستاذ الدكتور مصطفى فيلاح شفاه الله وعافاه، على مجمل النصائح والتوجيهات التي قدمها لي خاصة في الجانب الأثري، والجغرافي للدراسة، جازاهم الله عنا كل خير. كما لا يفوتني أن أتقدم بجزيل الشكر والتقدير إلى أعضاء اللجنة المناقشة الذين وافقوا على قراءة هذا العمل وتقييمه، رغم كثرة مشاغلهم جازاهم الله عنا خير جزاء. كما أود أن أتقدم بخالص شكري للدكتور تلي محمد العيد على كل ما قدمه لي من مساعدة، وكذلك الأستاذة الدكتورة جهيدة مهنتل التي ساعدتني على قراءة وفك رموز بعض النقوش اللاتينية من هذا المقام أقول لك شكراً جزيلاً لك أستاذة.

إلى من غابوا عن دنيانا وتركوا فينا جميل الأثر، أحص بالذكر الأستاذ الراحل عبد الناصر شيكر الموظف سابقاً بالديوان الوطني لتسيير واستغلال الممتلكات الثقافية المحمية بالعاصمة، شكراً لكم على مساعدتكم من خلال مجموعة من النصائح التي ساعدتني على الوصول إلى هذه المرحلة، وكذلك تدعيمي بمجموعة من المراجع القيمة التي كنت في أمس الحاجة إليها، ولم أجد لها سبيلاً. جعلها الله في ميزان حسناتك أيها الأستاذ الطيب، وتغمده الله روحك بواسع رحمته.

ولله الحمد من قبل ومن بعد

قائمة المختصرات

- A. A. A:** Atlas Archéologique de L'Algérie.
- A. C. P:** Actes de la table ronde réunie à Paris.
- A. Clas:** L'antiquité classique.
- A. Géo:** Annales de Géographie.
- A. H. S. S:** Annales, Histoire, Sciences Sociales.
- A. L. U. B:** Annales littéraires de l'Université de Besançon.
- A. M. S. L:** Archives des missions scientifiques et littéraires.
- A. S. A. P. C:** Annuaire de la Société archéologique de la province de Constantine.
- AE:** Anne Epigraphique.
- Af. Rom:** Africa Romana.
- Ant. Afr:** Antiquités africaines.
- B. A. H. S:** Bulletin archéologique du Comité des travaux historiques et scientifiques.
- B. AC. H:** Bulletin de L'Académie d'Hippone.
- B. C. A:** Bulletin de correspondance africaine.
- B. S. A. V. T:** Bulletin de la société des amis du vieux Tlemcen
- B. S. G. A. O:** Bulletin de la Société de Géographie et d'Archeologie de la Province d'Oran.
- B. S. N. Ant. F:** Bulletin de la Société Nationale des Antiquaires de France.
- B. T. Ant. Afr:** Bulletin Trimestrielle des Antiquités Africaines.
- B. T. Ant. Afr:** Bulletin Trimestrielle des Antiquités Africaines; Recueillies par les Soins de La Société de Véographie et d'Archéologie de la province d'Oran.
- C. I. L VIII:** Corpus Inscriptionum Latinarum, consilio et auctoritate Academiae litterarum regiae Borussicae editum, Berlin, 1863.
- C. R. A. I. B. L:** Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres.
- E. B:** Encyclopédie berbère.

H. A. A. N: Histoire Ancienne de L'Afrique du Nord.

I. L. Alg: Inscriptions Latines de L'Algérie.

I. R. Alg: Inscriptions romaines de l'Algérie.

Iti. Ant. Aug: Itinerarium Antonini Augusti.

J. R. S: The Journal of Roman Studies.

M. A. H: Mélanges d'archéologie et d'histoire.

M. É. F. R. Ant: Mélanges de l'École française de Rome Antiquité.

M. I. B. L. F: Mémoires présentés par divers savants à l'Académie des inscriptions et belles-lettres de l'Institut de France.

M. S. É. C: Mémoires de la Société D'Émulation de Cambrai.

R. Afr: Revue Africaine.

R. S. A. C: Recueil des Notices et Mémoires de la société Archéologique du département de constantine.

مقدمة

- مقدمة:

تعتبر شبكات الطرق من المرافق الهامة التي تساهم الى حد كبير في عملية البناء والازدهار الحضاري للأمم والمجتمعات عبر العصور على اختلافها وتباينها، نظرا لما تتصف به من أهمية استراتيجية على مختلف المستويات العسكرية، والاقتصادية؛ الاجتماعية وغيرها، لهذا حرص الرومان منذ وطئت أقدامهم بلاد المغرب سنة 146 ق.م على الاهتمام والاعتناء بها.

تعد نوميديا وموريطانيا القيصرية من المقاطعات التي أولاها الرومان اهتماما كبيرا لما تمتعا به من مقومات مادية وبشرية هائلة، رغم مواجهتهم لصعوبات كبيرة في إحكام السيطرة عليهما، الأمر الذي دفع الأباطرة الرومان الى إتباع استراتيجية محكمة سطوروا من خلالها جملة من الأهداف سعوا إلى تحقيقها وعلى رأسها؛ إحكام سيطرتهم على المنطقة، وربط مدن هذه المقاطعات بشبكة من الطرق لتسهيل عملية التحكم فيها ومن ثم السيطرة عليها. ويبقى الدافع الأهم بالنسبة لهم التحكم في مواردها على اعتبار أن السبب الحقيقي للاحتلال هو الدافع الاقتصادي والسيطرة على الثروات والموارد، وهذا راجع لما تتمتع به أراضي هذه المقاطعات من خيارات كثيرة سواء كانت منتجات زراعية، أو مواد طبيعية مهمة لازدهار الصناعة الرومانية، ومقولة عضو مجلس الشيوخ الروماني كاتون (Caton) عند مجيئه للنظر في مسألة الخلاف بين قرطاج و ماسينيسا خير دليل على ذلك، خاصة بعد ما رآه من خيارات في المنطقة والتي جعلته يردد مقولته الشهيرة عند كل مجلس "فلتدمر قرطاج"¹.

هذا ما جعل الساسة والحكام الرومان وخاصة خلال العهد الامبراطوري أمثال تراجانوس، وهديريانوس وسيفيروس وغيرهم يولون عملية شق الطرق أهمية كبيرة، ويخصصون لها أموالا كثيرة، بالإضافة إلى حرصهم على اختيار مناطق مرور تلك الطرق عن طريق اقتفاء المسالك القديمة التي استخدمها أصحاب الأرض النوميدي وكذلك القرطاجيون، وعبور السهول والمناطق الزراعية من أجل فك العزلة عنها وبالتالي تعميرها واستغلالها.

ارتبطت عملية انشاء شبكة الطرق الرومانية في نوميديا وموريطانيا القيصرية، ارتباطا وثيقا بالتقدم العسكري داخل هذه الأراضي، من أجل احتلالها والسيطرة عليها، مع أن هذا الأمر لم يكن بالهين بالنسبة للرومان الذين وجدوا صعوبة كبيرة في تحقيقه، نظرا لمقاومة الأهالي الراضية لهذا التواجد الأجنبي على أراضيها، وكذلك صعوبة المنطقة من الناحية التضاريسية خاصة في الشمال، حيث تنتشر الجبال الوعرة المسالك، والتي طالما كانت الملاذ الآمن للسكان الراضين للمحتل الروماني.

وعليه لم تتمكن القوات الرومانية من احتلال نوميديا إلا بعد حوالي مائة عام من احتلال قرطاج، وحوالي 54 سنة أخرى حتى تمكنت من السيطرة على موريطانيا وضمها الى أملاك الإمبراطورية الرومانية، كما استغرقت 150 عاما للتوسع داخليا والانتقال إلى سطيف والهضاب العليا، في حين أن قيصر تمكن من السيطرة على بلاد

¹ Saboureux de la Bonnetrie, *L'Économie rurale de Caton*, F. R. DIDOT, le jeune, Libraire, Quai des Augustins, Paris, 1771, V 1, p 25.

الغال التي تتميز بشساعتها في غضون ثماني سنوات، كما تمكن بومي وجيشه من عبور آسيا الصغرى بكل سهولة¹.

وقع اختياري على هذا الموضوع لرغبتي الشخصية للبحث في مجال التاريخ الروماني في بلدي الجزائر، وكذلك التعرف على الشبكة من الطرق، ومدى امتدادها بالمنطقة، والتي تعد من أهم الإنجازات التي تحسب للرومان في تلك الفترة بغض النظر عن الأهداف التي خلقت من أجلها.

ومن جهة أخرى محاولة مني للمساهمة في إثراء المكتبة التاريخية الجزائرية، بمرجع في تاريخ الجزائر القديم من ناحية، ومن ناحية أخرى يساعد في تحفيز باحثين آخرين من بعدي للخوض مرة أخرى في مثل هذا الموضوع والتوصل إلى نتائج جديدة لم أتمكن من الوصول إليها.

ومن بين الأسباب التي قادني إلى دراسة هذا الموضوع هو ما استشفيت من الكثير من الدراسات القديمة والحديثة، والتي ربطت أغلبها إقدام الرومان على عملية شق وبناء الطرق في منطقة بلاد المغرب القديم بما فيها نوميديا وموريطانيا القيصرية بالهدف العسكري بالدرجة الأولى، في حين أن الأهداف من وراء هذا العمل متعددة ولعل أهمها هو الهدف الاقتصادي، لأنه لولا ما اكتشفه الرومان من ثروات في المنطقة لما تجرأ على تقديم كل تلك الخسائر المادية والبشرية من أجل تجسيده، وما العمل العسكري إلا وسيلة لتحقيقه.

وهذا ما رأيته خلال دراستي لشبكة الطرق التي شقها الرومان في نوميديا وموريطانيا نجد أن جلها كانت تمر بالمدن الكبيرة والمهمة اقتصاديا مثل مدينة تيفيست (تبسة)، هييون (عنابة)، سرتا (قسنطينة)، سيتيفيس (سطيف)، صالداي (بجاية)، قيصرية (شرشال)... إلخ

لهذه الأسباب مجتملة جاءت إشكالية موضوعنا كالتالي:

- ماهي الاستراتيجية التي اعتمدها الرومان من خلال عملية شق الطرق الرومانية في كل من نوميديا وموريطانيا القيصرية؟ وهل حققت هذه الطرق الأهداف الكبرى التي سطرت لها على المستويين العسكري، والاقتصادي؟

وتندرج تحتها الأسئلة الفرعية التالية:

- كيف كانت بدايات سياسة شق الطرق الرومانية في نوميديا وموريطانيا القيصرية؟
- كيف تطورت شبكة الطرق الرومانية خلال فترة الدراسة؟ وهل كان تطورها بنفس الوتيرة خلال كل العهود؟
- ماهي تقنيات وأساليب بناء الطرق الرومانية في نوميديا وموريطانيا القيصرية وكيف كان تسييرها إداريا؟
- فيما تمثلت الأبعاد العسكرية للطرق الرومانية في عملية التوسع بكل من نوميديا وموريطانيا القيصرية؟ وهل حققت النتائج التي سطرت من أجلها؟

¹ P. Salama, **Les voies romaines de L'Afrique du Nord**, Imprimerie Officielle du Gouvernement Général de L'Algérie, Alger, 1951, p 21.

- ماهو الدور الاقتصادي للطرق الرومانية في نوميديا وموريطانيا القيصرية، وماهي انعكاساته على الاقتصاد الروماني، والاقتصاد المحلي؟

وبخصوص الإطار الزمني للموضوع فقد حددته بالفترة الممتدة من بداية العهد الامبراطوري إلى نهاية حكم الأسرة السيفيرية (27ق.م-235م)، وهو يمثل الفترة التي عرفت فيها روما أوج ازدهارها، وأكبر توسعاتها، رغم بعض فترات من الاضطراب واجهتها، وقد تجلّى هذا التطور في انجاز شبكة ضخمة من الطرق، كما تعد الفترة التي شهدت بداية شق الطرق من قبل الرومان في المنطقة.

أما الإطار المكاني فقد شمل مقاطعتي نوميديا وموريطانيا القيصرية، اللتين كانتا من أهم المقاطعات الافريقية في تلك الفترة، لما تملكانه من إمكانيات مادية وبشرية ضخمة.

ولمعالجة هذا الموضوع قسمت الدراسة إلى فصل تمهيدي، وخمس فصول رئيسية تعالج صلب الموضوع، بدأتها بمقدمة عرفت فيها بأبرز معالم الموضوع وأنهيته بخاتمة اشتملت على أهم ما توصلت إليه من استنتاجات. تعرضت في الفصل التمهيدي للدراسة الجغرافية والتاريخية لكل من مقاطعتي نوميديا وموريطانيا القيصرية، وهذا نظرا لطبيعة الموضوع والمتعلق بالطرق، الذي يعتبر ذو طبيعة جغرافية بالدرجة الأولى، لهذا رأيت أنه من الضروري معرفة المكان وتضاريسه، وكذلك ونظرا للتغيرات الإقليمية التي عرفت حدود المقاطعتين؛ منذ دخول المحتل الروماني إلى بلاد المغرب القديم، وإلى غاية نهاية الفترة المحددة بالدراسة 235م، رأيت أنه من الواجب دراسة هذا الجانب لرفع بعض اللبس الذي ربما يشوب الموضوع أو يتعرض له القارئ، خاصة في موضوع شبكة الطرق المتصلة ببعضها لبعض، والتي تنطلق من قرطاج عاصمة افريقيا البروقنصلية إلى آخر نقطة في موريطانيا القيصرية، وكذلك مشكلة الحدود الشرقية بين كل من نوميديا وافريقيا البروقنصلية.

أما بالنسبة للفصل الأول فقد تعرضت فيه للتطور التاريخي لشبكة الطرق في نوميديا وموريطانيا القيصرية خلال الفترة المدروسة منذ عهد الأباطرة اليوليوكلاوديين إلى نهاية عهد الأسرة السيفيرية 235م، والتي عرفت تطورا ملحوظا من مرحلة إلى أخرى. وبخصوص الفصل الثاني عالجته فيه تشييد الطرق الرومانية وأساليب إدارتها في نوميديا وموريطانيا القيصرية، حيث تناولت في الشق الأول الجانب التقني في عملية بناء الطرق، من وصف لأنواع الطرق ومقاساتها وهندسة رصفها، والشق الثاني في كيفية إدارة الطرق من طرف السلطة الرومانية، مبرزة في ذلك تميز الرومان في هذا العمل الفني الذي لازالت آثاره شاهدة عليه في الكثير من المناطق والمدن الرومانية القديمة، وكذلك حاولت تسليط الضوء عن الجهات المسؤولة عن هذه الشبكة سواء من ناحية الإشراف أو التمويل، أو الأمر بالإنشاء، وكذلك التعرف على القوانين الرومانية المتعلقة بالطرق وتسييرها. ثم يأتي الفصل الثالث، والذي خصصته لإبراز أهم الطرق الرومانية في كل من نوميديا وموريطانيا القيصرية، لتتعرف على طريقة توزيع هذه الشبكة الحيوية على أراضي المقاطعتين من مرحلة إلى أخرى؛ وأهم المعالم الميلية المرتبطة بها.

أما الفصل الرابع فقد خصصته للبعد العسكري للطرق الرومانية في المقاطعتين محل الدراسة، والذي حاولت من خلاله التعرف على طريقة التوظيف العسكري لهذه الطرق من طرف المسؤولين الرومان في عملياتهم العسكرية

في احتلال هذه المناطق، وخاصة الطرق العسكرية الكبرى التي تشكل أحد العناصر الأساسية لكل من خط الدفاع الأمامي وخط الدفاع الخلفي لكتلتنا المقاطعتين، وكذلك علاقتها بالمؤسسات العسكرية التي أنشأت على خلفية هاته الطرق.

وأخيرا الفصل الخامس والذي يتمحور حول الاستراتيجية الاقتصادية للطرق الرومانية في المقاطعتين، والذي يستعرض الدور الاقتصادي لهذه الطرق، وعلاقتها بأهم المجالات الاقتصادية، وعلى رأسها التجارة والزراعة، التي لعبت الطرق من خلالها دورا كبيرا في تحريك عجلة الاقتصاد، وهذا ما حدث فعلا فقد شهدت نوميديا وموريطانيا القيصرية نشاطا تجاريا متميزا، بحيث عززت الطرق عملية الاتصال بين مختلف المدن في المقاطعة الواحدة، أو بين المقاطعتين وبالتالي تحريك عجلة التجارة الداخلية من جهة، ومن جهة أخرى تم ربط مناطق الإنتاج الداخلية بالموانئ وهذا من أجل نقل أهم المزروعات والمنتجات المصنعة إليها، ومنها تنقل إلى روما عاصمة الإمبراطورية، كما حاولت توضيح دورها الكبير في مجال الزراعة، وما انعكست عليه عملية شق الطرق على الأراضي الزراعية التي لطالما رفعت من قيمتها، وكذلك أثرها على قيمة تكاليف الإنتاج والنقل. وجاءت خاتمة البحث لعرض أهم ما يمكن أن نستخلصه من هذه الدراسة كإجابة على ما ورد في أوله من إشكاليات.

وأود أن أشير إلى أنه ونظرا لتعدد جوانب الموضوع، فقد اقتصرت دراستي منذ البداية على الاستراتيجية العسكرية، والاقتصادية فقط دون باقي الجوانب الأخرى كالدينية والثقافية، والاجتماعية، والتي كان لشبكة الطرق تأثير بارز فيها.

بما أنني استهدفت من خلال هذا العمل وصف التطورات والتحولت التي طرأت على شبكة الطرق في مقاطعتين من أهم المقاطعات الرومانية وأكبرها في شمال إفريقيا، ودراسة الاستراتيجية العسكرية والاقتصادية التي سطرها الأباطرة الرومان من خلالها، ورصد مواقف الدراسات منها، فإنني اعتمدت على المنهج التاريخي المناسب لمجال دراستي، والذي وظيفته في تتبع المراحل التاريخية التي مرت بها شبكة الطرق من فترة إلى أخرى. كما استخدمت من خلال أدواته؛ المنهج الوصفي، والذي استعملته في وصف شبكة الطرق، وأهم محاورها، والمحطات التي مرت بها. دون إهمال الجانب التحليلي في هذا المنهج والذي أفادني في دراسة مؤشرات الآثار العسكرية والاقتصادية لهذه الطرق ومدى نجاح الاستراتيجية الرومانية في تحقيق الأهداف المسطرة من أجلها. ولدراسة هذا الموضوع وتحريه استخدمت مجموعة من المصادر والمراجع المتنوعة، تاريخية، وجغرافية، وأثرية، مع أن استخدامها كان بدرجات متفاوتة، وذلك على حسب أهميتها ومعالجتها لموضوع الدراسة ومنها:

المصادر الأثرية والتي تتمثل أبرزها في نقائش المعالم الميلية (Les Bornes Milliaires)، والتي تعتبر مادة مصدرية مهمة، فقد قدمت أراضي إفريقيا الرومانية عددا كبيرا من النقوش الحجرية، بما في ذلك ما يقرب من 2300 معلم ميلي¹، حيث توفر هذه النقائش معلومات حول الطرق الرومانية في نوميديا، وموريطانيا القيصرية

¹ R. Chevallier, *Les Voies romaines*, Picard éditeur, Paris, 1997, p 63.

والتي غالبا ما تذكر اسم الامبراطور، أو الحاكم الذي بنيت في عهده هذه الطريق، وتاريخ بنائها أو إصلاحها أو تمويلها، بالإضافة إلى المسافات بين المدن أو نقاط الإشارة على طول الطرق، وكذلك الجهة المسؤولة عن بناء الطريق، وغيرها.

يقول بيار سالاما (P. Salama): حتى الآن لكشف سر شبكة الطرق والمواصلات الرومانية التي ربطت كل من نوميديا وموريطانيا القيصرية، يعتبر البحث الأثري، لسبب وجيه، تعدد الطرق. لذلك نسمح لأنفسنا اليوم باستخدام طريقة أوسع للتحقيق، على نطاق إقليمي، والتي لا تحاول فقط تحديد هذه المسارات الدقيقة، ولكنها ترغب أيضا في احتضان المشكلة الشاملة لعلاقات الطرق بين موريطانيا القيصرية، ونوميديا.

ومن أهم مصادر النقوش التي اعتمدت عليها، سجل النقوش اللاتينية المجلد الثامن (I. C. L, VIII)، وسجل النقوش اللاتينية في الجزائر لستيفان غزال (S. Gsell, Inscriptions Latines de L'Algérie)، وسجل النقوش الرومانية ل: ليون رينييه (Renier L, Inscriptions romaines de l'Algérie) والتي استخدمتها في معرفة المعالم الميلية التي نصبت على جوانب الطرق، واستنتاج تاريخ بناء هذه الطرق، والتي من خلال النقوش التي حفرت عليها تعرفت على الفترة التي شقت فيها الطرق في كل من المقاطعتين، وبالتالي تتبع التطور التاريخي للطرق، وكذلك تعرفت من خلالها على وجهة الطرق والمحطات التي عبرتها، بالإضافة إلى الجهات التي أشرفت على بنائها، ومن المسؤول عن تمويلها.

بالإضافة إلى المؤلفات الأثرية ل: ستيفان اغزال (Recherche Archéologiques en Algérie.)، والأطلس الأثري للجزائر (Atlas Archéologique de L'Algérie)، والذي يعتبر من المراجع التي اعتمدت عليها بدرجة كبيرة، فقد أفادني كثيرا في التعرف على المواقع والمحطات المحاذية للطرق في كل من نوميديا وموريطانيا القيصرية، ومسمياتها الحديثة، كما ساعدني في معرفة أهم الطرق الرئيسية، والفرعية، والمعالم الميلية التي تنتمي إليها، وكذلك معرفة الآثار العسكرية، من معسكرات وحصون قلاع التي نصبت على الطرق، والآثار الاقتصادية، خاصة الزراعية المتمثلة في المزارع، والهناشر المنتشرة على جنبات الطرق، ومحازن الحبوب، والأسواق، وآثار ممارسة الأنشطة الزراعية كمخازن الحبوب، ومعاصر الزيت، ومحازن النبيذ، وغيرها، ووسائل النقل التي كانت مستعملة في تلك الفترة.

ومن الوثائق المصدرية الأخرى المهمة لهذا الموضوع هناك وثيقتان قديمتان، لهما طابع مختلف تماما، ولكنهما أيضا ذوا قيمة جغرافية مهمة جدا، وهما: خريطة بوتنغر (Table de Peutinger)، وخط سير رحلة أنطونينوس (Itineraire D'Antonin)، تجعلنا على علم بمعظم الطرق العسكرية التي عبرت العالم الروماني وتسمح، فيما يتعلق بالمقاطعة أفريقيقا، لإعادة تشكيل الشبكة جزئيا.

كتاب الطريق، أو المسارات لأنطونينوس (Itineraire D'Antonin) يحتوي على معلومات وافية ومهمة حول مسارات الطرق، والمواقع الجغرافية للعديد من المناطق، ومواقع المدن في كل من نوميديا، وموريطانيا القيصرية المتواجدة على الطرق الرومانية في هاتين المقاطعتين، وهو ليس مجرد قائمة بالطرق التي أنشأها الرومان

تجميع أعدته إدارة الحاكم العام في عهد الامبراطور ديوقلديانوس (Diocletianus) 284-310م، للطرق التي تستخدمها القوات الرومانية في تحركاتها العسكرية لاختاد ثورات وتمردات الأهالي من جهة، ومن جهة أخرى لجمع الحبوب والمحاصيل الزراعية ونقلها إلى المخازن لحفظها، ومنها يتم نقلها إلى الموانئ القريبة منها لتتنقل فيما بعد إلى روما. وقد استفدت منه في التعرف على أهم المسارات والطرق الرومانية خلال فترة الدراسة. ومع هذا فهو لا يخلو من السلبيات، حيث نجد مثلا تجاهل هذه الوثيقة لطريق (Via Nova de Cirta a Rusicade)، وهو طريق مهم جدا حيث شهد حركة مرور قوية، وهذا ما جعله يحظى باهتمام الحكومة الرومانية التي عملت على إصلاحه وترميمه في الكثير من المرات.

بالإضافة إلى الوثيقة الثانية وهي خريطة بوتنغر (Table de peutinger)، والتي هي عبارة عن صورة توضيحية للرحلة، وخريطة وصفية بالإضافة إلى خريطة طريق، يتتبع الشبكة العامة للطرق العسكرية، ويسمى جميع المحطات المنتشرة على نفس الطريق، ويشير إلى المعابد، والحمامات الحرارية، والمستودعات، ويرسم المعالم الرئيسية للتضاريس، والجبال، والأنهار، والبحيرات، والالتواءات من الخط الساحلي؛ وأخيرا، فإنه يشير إلى عدد معين من الانقسامات السياسية، أو الاثنوغرافية. لم تعد مجرد مجموعة بسيطة من مسارات الرحلات، بل هي خريطة حقيقية تعيد إنتاج التكوين والتفاصيل السطحية بأمانة كما يسمح نظام العرض الذي تعتمد عليه. ويترتب على ذلك، من الاختلافات التي نشير إليها. إن خريطة بوتنغر، بالنسبة لمقاطعة نوميديا وموريطانيا القيصرية، هو الوثيقة الأكثر فائدة للرجوع إليها، بناء على هذه المعلومات، يمكننا إعادة بناء خريطة المقاطعتين وإعادة بناء شبكة الطرق.

ومن سلبيات هذه الوثيقة أنها تشير بشكل عام فقط إلى محطات التوقف (الزل)، التي يلجأ إليها المسافر في نهاية مسيرة يومه. فهي تحذف عددا من الطرق المهمة وتتجاهل معظم المحطات الوسيطة، يمكن اعتباره كتابا وظيفيا، صامتا على بعض الأجزاء من الشبكة¹.

وقد حاول بعض الأثريين في فترات لاحقة، خاصة أعمال التنقيب التي قاموا بها خلال الحقبة الاستعمارية لاكتشاف المواقع الأثرية التي وردت سابقا في كتاب أنطونينوس أغسطس، وفي خريطة بوتنغر، والتحقق من صحة وجود هذه الطرق والمواقع، أمثال ستيفان اغزال (S. Gsell)، وباراديز (J. Bbaradez)، وشارل تيسو (Ch. Tissou)، وبيار سالاما، وغيرهم. وها هو تيسو وعن طريق الاكتشافات التي قام بها قد ملأ الفراغات التي كانت مبهمه عن بعض المواقع والمدن التي لم تحدد.

بالإضافة إلى مجموعة متنوعة من المراجع العربية، والأجنبية (لاتينية، فرنسية، انجليزية، إيطالية، اسبانية، ألمانية) التي عالجت مواضيع متعددة، ومتنوعة سياسية، اقتصادية، اجتماعية... إلخ، تخص منطقة شمال افريقيا في مختلف العصور، نذكر منها كتاب تاريخ شمال افريقيا القديم (Histoire Ancienne de L'Afrique du Nord) لستيفان اغزال خاصة الجزء الأول، والذي أفادني كثيرا في الدراسة الجغرافية لكل من نوميديا وموريطانيا

¹ Ch. Tissot, **La province Romaine d'Afrique**, Hachette et C^{ie}, Libireure éditeure, paris, 1888, T 2, p 53.

القيصرية، وبالتالي التعرف على التضاريس والمناخ السائد في تلك الفترة، وكتاب فيليب ليفو (Ph. Leveau) الذي يحمل عنوان: قيصرية الموريطانية (Caesarea de Maurétanie)، والذي أفادني كثيرا في دراسة تاريخ مدينة قيصرية (شرشال حاليا) عاصمة موريطانيا القيصرية منذ عهد الملك النوميدي يوبا الثاني.

ومن أهم المراجع التي أفادني كثيرا واعتمدت عليها بدرجة كبيرة في دراستي كتاب بيار سالاما (P. Salama) الطرق الرومانية في شمال إفريقيا، (Les voies Romaines de L'Afrique du Nord) حيث يعد أهم مرجع لحد الساعة عاجل موضوع الطرق في نوميديا وموريطانيا القيصرية، وخاصة الخريطة المرفقة بالكتاب والتي رصد من خلالها جل الطرق الرومانية في شمال إفريقيا. بالإضافة إلى مجموعة من المقالات التي درس فيها طرق مختلفة ومتفرقة في نوميديا وموريطانيا القيصرية. وكتاب كوصنو (E. Cosneau) والذي يحمل عنوان: حول الطرق الرومانية في نوميديا "De Romani Viis In Numidia"، الذي أفادني في تتبع الطرق الرومانية في نوميديا، وشرق موريطانيا القيصرية. وكتاب شيفالييه الطرق الرومانية (Les Voies Romaines)، وكتاب باراديز (J. Bbaradez) فوساتوم إفريقيا (Fossatium Africae) وهو مرجع أثري مهم دون فيه الطيار الفرنسي باراديز اكتشافاته الأثرية عن طريق التصوير الجوي من خلال حملاته الاستطلاعية في سماء الجنوب الجزائري، والتونسي خلال الفترة الاستعمارية، لليمس النوميدي والموريطاني، حيث أفادني في دراسة الطرق الرومانية جنوب نوميديا، وموريطانيا القيصرية، والتعرف على الملحقات العسكرية بهذه الطرق من معسكرات، وقلاع وحصون، بالإضافة إلى مخلفات الآثار الاقتصادية مثل المخلفات الزراعية جنوب الأوراس، والمخازن العسكرية، ونقاط المياه المحاذية للطرق.

وكذلك كتاب ادوارد كات (E. Cat) الذي يحمل عنوان: مقال عن مقاطعة موريطانيا القيصرية الرومانية (Essai sur la province romaine de Maurétanie Césarienne)، والذي عاجل فيه بإسهاب تاريخ مقاطعة موريطانيا القيصرية من ناحية الموقع والتضاريس؛ الإدارة؛ الجيش؛ الطرق... وغيرها، وقد أفادني كثيرا في معرفة شبكة الطرق في موريطانيا القيصرية، ودورها العسكري، والاقتصادي، بالإضافة إلى التعرف على المجال الجغرافي والتاريخي لهذه المقاطعة. وكتاب فابري (Camps Fabrer) وكتابه الزيتون والزيت في إفريقيا الشمالية خلال الفترة الرومانية، والذي تعرضت فيه إسهاب إلى موضوع الزراعة في المقاطعات الإفريقية، وخاصة زراعة الزيتون وصناعة الزيت، ومن المراجع المهمة أيضا كتاب محمد البشير شنيقي الجزائر في ظل الاحتلال الروماني، والذي أفادني في فصل البعد العسكري للطرق الرومانية، خاصة في عنصر الطرق وعلاقتها بالليمس، وكذلك استخدام الطرق في عملية التوسع في أراضي موريطانيا القيصرية. وكتاب رونييه كانيا (R. Cagnat) الجيش الروماني بإفريقيا (L'armée romaine d'Afrique)، وأبحاث يان لوبوهيك وأهمها دراسته حول الفرقة الأوغسطية الثالثة (La Troisième Légion Auguste).

كما استخدمت مجموعة من المقالات التي تناولت تاريخ نوميديا وموريطانيا القيصرية في الفترة الرومانية، أذكر منها ما كتبه رونييه كانيا (R. Cagnat) حول الضرائب، وحول حدود المقاطعات الرومانية قبل 146

ق.م، ودراسة دي باشتير، وبويسو (De Pachtère, Bouyssou) حول المعالم الميلية، وحول الأصول الرومانية لمدينة عين تيموشنت، ومجموعة من المقالات لألبيرتيني (E. Albertini)، خصصها لدراسة الطرق في نوميديا وموريطانيا القيصرية. وفي الجانب الاقتصادي فقد ركز ليسشي (L. Leschi) على زراعة الكروم، وصناعة الخمر في إفريقيا الرومانية. وكتبت آلاي (Y. Allais) بخصوص آثار مدينة جميلة، بالإضافة إلى أبحاث بيربروغر (Berbrugger) حول آثار مدينتي دلس، وتنس.

ورجعت إلى بعض الدراسات الحديثة الأطروحات والرسائل الجامعية وكانت أكثرها إفادة لي، وهي أطروحة خديجة منصوري والتي تحمل عنوان التطورات الاقتصادية لموريطانيا القيصرية أثناء الاحتلال الروماني، وكذلك أطروحة دكتوراه شافية شارن النشاط التجاري في نوميديا وموريطانيا القيصرية خلال العهد الامبراطوري الأول. ولقد واجهتني كأني باحث بعض الصعوبات خلال البحث والدراسة، أذكر منها طبيعة الموضوع في حد ذاته، والتي فرضت عليّ دراسة الموضوع من ثلاث جوانب؛ جغرافيا، وأثريا، وتاريخيا، لهذا اعترضتني صعوبات كبيرة في التحكم فيه، والموازنة بين هذه الأبعاد، خاصة الجانب الأثري بسبب نقص الخبرة في التعامل مع المادة الأثرية. وكذلك صعوبة التعامل مع النقائش اللاتينية والتي تعد مادة مصدريّة هامة جدا في الموضوع.

كما واجهتني صعوبات في تأريخ شق الطرق مع نقص المعلومات حولها، عدا بعض الطرق الكبرى التي ذكرت في المصادر الكلاسيكية القديمة، وأثبتتها نقائش المعالم الميلية الملحق بها، أما بقية الطرق فلا نستطيع أن نجزم أنها أنشأت في تلك الفترة المدونة على النصب الميلية، لأن الإشكال يبقى أن هذه المعالم ليست بالضرورة تكون وضعت عند شق الطريق مباشرة، فهناك معالم وضعت بعد شق الطرق بفترة طويلة، مثل طريق لامبيز- القنطرة الذي أنجز في عهد الامبراطور هادريانوس (117-138م)، أما المعالم الميلية لهذه الطريق وضعت في عهد الإمبراطور كومودوس (177-192م). دون أن أنسى قلة الدراسات التي عالجت هذا الموضوع باللغة العربية، إذا ما استثنينا بعض الدراسات الحديثة، التي عرجت على الموضوع بشكل ضمني وذلك لارتباطه بصلب الموضوع المدروس، كأطروحة الأستاذة خديجة منصوري (التطورات الاقتصادية لموريطانيا القيصرية أثناء الاحتلال الروماني)، ودراسة الأستاذة شافية شارن (النشاط التجاري في نوميديا وموريطانيا القيصرية خلال العهد الامبراطوري الأول). ارتأيت من خلال دراسة الموضوع محاولة التوصل إلى نتائج إحصائية عن طريق مقارنة كميات المنتجات التي تحمل وتنقل على هذه الطرق، إلى المخازن الداخلية، والمتجهة للتصدير عبر الموانئ، أو التي وجهت إلى الاستهلاك المحلي (العسكري، والمدني)، حتى أتمكن من معرفة مدى الفعالية الاقتصادية لهذه الطرق من مرحلة إلى أخرى، ولكن للأسف لم أتمكن من الحصول على معلومات حول هذه الاحصائيات، لتعذر حصولي على المادة المصدريّة حولها.

ولا يسعني في نهاية هذا العمل إلا أن أتقدم بجزيل الشكر والامتنان للمشرف الأستاذ الدكتور محمد رشدي جراية، والذي لطالما كان لي نعم العون والموجه، بملاحظاته الدقيقة حول الموضوع، من خلال تتبعه للعمل خطوة

بخطوة، ليقف على كل كبيرة وصغيرة فيه، حتى يخرج هذا العمل في أحسن صورة. فلکم مني جزیل الشکر والتقدير
أستاذي الفاضل.

دون أن أنسى المشرف المساعد الدكتور عمر بوصبيح، الذي لم ييخل عليّ بالنصح والتوجيه جزاه الله عنا
كل خير.

والله ولي التوفيق.

الطالبة: نجاة رزوق

2024/12/10

الفصل التمهيدي

نوميديا وموريطانيا القيصرية المجال الجغرافي والامتداد التاريخي

أولاً: المجال الجغرافي والتسمية

1- نوميديا

2- موريطانيا القيصرية

ثانياً: التاريخ (التغيرات الإقليمية لنوميديا وموريطانيا القيصرية

(27 ق.م-235م)).

أولاً: المجال الجغرافي و التسمية

1- نوميديا

ورد اسم نوميديا في كتابات المؤرخين والجغرافيين القدامى، الاغريق والرومان، والذين زدونا بالكثير من المعلومات عن المقاطعات الرومانية في افريقيا مثل: يوستينيوس (Justin)، هيرودوت (Herodot)، وبلينوس القديم (Pline l'Ancien)، وبوليبيوس (Polybe)، وسترابون (Strabon)، وديودورس الصقلي (Diodore Scylax)، وتيتليفوس (Tite Live)، بطليموس (Ptolémée)، وبومبونيوس ميلا (Pomponius Mela) وغيرهم¹، وقد وصفت بأن نوميديا تقابل تقريبا مقاطعة قسنطينة من خلال تقارير المستكشفين الفرنسيين الذين زارو المنطقة قبل احتلال الجزائر².

ويشير المؤرخ الروماني بلينوس (23-79م)، إلى أن الأراضي النوميديا امتدت إلى افريقيا الجديدة، لأن مدينة باجة (Vaga) تنتمي إلى الملوك النوميديين، بالإضافة إلى مدينة زاما (Zama Regia)، وهنشير كاتيرة (Aquaе-Regiae)، قفصة (Capsa)، وغيرها من المدن، فقد امتدت المملكة النوميديا إلى شواطئ خليج السرت³.

عند حدود نهر أمبساجا تبدأ نوميديا، وهي البلاد التي اشتهرت باسم ماسينيسا، أطلق عليها اليونانيون اسم Metagonitis، وأطلقوا على شعبها اسم النوميدي (Nomads) وتعني الرحل، نظرا لعادتهم المتمثلة في تغيير مراعيهم بشكل متكرر، ومدنّها هي شولو (Chullu، القل)، وروسيكادا (Rusicade، سكيكدة)، وإلى الداخل على بعد حوالي 48 ميلا من هذه الأخيرة توجد مستعمرة سرتا (Cirta، قسنطينة)، تسمى المستعمرة السرتية (Cirta of the Sitianii) بالجزائر الحالية، ومستعمرة أخرى في الداخل، سيكا (Sicca، الكاف)، ومدينة بولا ريجيا (Bulla Regia) الحرة في تونس الحالية، على الساحل توجد تاجوديت، وهيبو ريجيوس، ونهر أرموا، ومدينة ثابراكا (Tabraca، طبرقة) التي تحمل الجنسية الرومانية. حدود نوميديا هو نهر توسكا (Tusca). ولا تنتج البلاد شيئا مميّزا سوى الرخام النوميدي والحيوانات البرية المتوحشة⁴.

¹ M. N, Bouillet, *Atlas universel d'histoire et géographie*, Librairie de L. Hachette et C, Paris, 1865, p 2.

² في رسالة تحت رقم 11 بتاريخ 15 فيفري 1725م إلى السيد بيغنون (A. M. l'abbé Bignon) مستشار الدولة يتضمن تقرير رحلة إلى نوميديا الجديدة (Numidie Nouvelle) أو مقاطعة قسنطينة التابعة لمملكة الجزائر. للمزيد من المعلومات أنظر:

Jean-André Peyssonnel, *Voyages dans les Régences de Tunis et d'Alger, Relation d'un voyage sur les côtes de Barbarie*, Imprimeur de la Cour de Cassation, Paris, 1838, T 1, p 267.

³ M. Toulotte, *Géographie de L'Afrique chrétienne – Numidie*, Typographie Oberthur Rennes, Paris, 1894, p 01.

⁴ Pline l'Ancien, V, II. 1.

ومن جهة أخرى يقول سالوستيوس Sallustius Crispus (86-34 ق.م) إن النوميديون هم نتاج زواج الجيتوليون¹ مع الفرس، وبما أن أسلوب حياتهم هو الترحال من مكان إلى آخر للبحث عن طعامهم فقد أطلقوا على أنفسهم اسم نوميدياي (Nomidae)، أي الرحل². وعن أراضي النوميديين يذكر أنها من حدود قرطاج حتى موريطانيا، وأن المور أقرب إلى إسبانيا، وخلف أراضي النوميديين تمتد أراضي الجيتول الذين يسكنون الأكواخ ويمارسون حياة البداوة³.

بالنسبة للمجال الجغرافي قبل أن نتطرق إلى حدود مقاطعتي نوميديا وموريطانيا القيصرية خلال فترة الدراسة، يجب أن نعود قليلا بالزمن إلى الوراء حتى نتتبع التطورات التاريخية التي مرت عليهما المقاطعتين قبيل هذه الفترة، حيث اتفقت أغلب الدراسات التاريخية على أن المجال الجغرافي لنوميديا يمتد من خليج السرت شرقا، إلى نهر ملوية (Molochath) غربا⁴ باستثناء القطر القرطاجي، مع أن هذه الحدود لم تعرف الاستقرار وهذا للعديد من الأسباب؛ من بينها الصراعات الداخلية بين الملوك النوميديين حول وراثة العرش، والصراعات الخارجية بين الممالك النوميديية والقوى الخارجية التي تداولت على احتلال المنطقة بداية بالقرطاجيين، ثم الرومان، إذا فالحدود الجغرافية لنوميديا خلال فترة الدراسة تقلصت كثيرا وأصبحت محصورة في المجال الجغرافي من حدود مقاطعة إفريقيا البروقنصلية شرقا إلى أمبساغا (l'Ampsaga، الوادي الكبير) غربا، والبحر الأبيض المتوسط شمالا، وبلاد الجيتول جنوبا⁵.

وهي المناطق التي كانت تستوطنها القبائل النوميديية بعد تكتلها ممثلة في قبيلتي: الماصيل (Massyl)، والماصييل (Masaesyle). التي عرفت بالممالك النوميديية في بلاد المغرب القديم، تمتد أراضي الماصيل من حدود قرطاج شرقا إلى الوادي الكبير غربا، ومملكة الماصييل من الوادي الكبير شرقا إلى نهر ملوية غربا، ووراءها مباشرة مملكة الموريين التي تمتد من نهر ملوية غربا إلى المحيط الأطلسي شرقا⁶.

¹ تعريف قبائل الجيتول: هم قبائل من السكان الأصليين في بلاد المغرب القديم يقطنون جنوبا في حدود الصحراء الكبرى، (جنوب قرطاجة ونوميديا وموريطانيا)، وبعضهم في الواحات، وهم من البدو الرحل، اتصفوا بالقوة والشجاعة، وطالما قاوموا المحتلين بكل شراسة. للمزيد من المعلومات أنظر:

M. L. Marcus, Duesberg, *Géographie Ancienne des États Barbaresques*, a la Librairie Encyclopédique de Roret, Paris, 1842, p 248.

² سالوستيوس، الحرب البوغرطية، تر: محمد المبروك الدويب، منشورات جامعة بنغازي، ليبيا، 2008، XVIII.

³ نفسه، XIX.

⁴ محمد الهادي حارث، مملكة نوميديا- دراسة حضارية، دار هومة، الجزائر، 2013، ص 38.

⁵ يضيف بواسيير (Boissière) حول حدود نوميديا الجنوبية اذ يقول بالرجوع إلى مجموعة من الدراسات، أن ما أسماه القدماء بنوميديا توقفت عند حدود سلسلة جبال الأوراس، وأسفلها بلاد الجيتول التي تشمل كل من مناطق الزاب، والأوراس، والجريد. للمزيد من المعلومات أنظر:

Gustave Boissière, *L'Algérie Romaine*, Ed 2, Librairie de Hachette et C^{ie}, paris, 1883, T 1, pp 17-18.

⁶ محمد الصغير غانم، المملكة النوميديية والحضارة البونية، دار الهدى، الجزائر، 2006، ص 38.

مع الإشارة إلى أن هذه الممالك قد غاب ذكرها في المصادر التاريخية القديمة قبل أواخر القرن الثالث قبل الميلاد، حيث تمت الإشارة إليها لأول مرة خلال الصراع القرطاجي الروماني في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط والذي عرف بالحروب البونية، وبالتحديد خلال الحرب البونية الثانية (218-201) ق.م، وجاء هذا عن طريق ذكر شخصية نوميديية تمثلت في الملك سيفاكس (Syphax)، الذي نعته تيتوس ليفيوس (Titus Livius) 59 ق.م - 17 م، بالملك الأقوى في إفريقيا¹، حيث انحاز الملك النوميدي سيفاكس إلى قرطاج ضد الرومان، في حين انحاز ماسينيسا للرومان.

يقول توماس شاو Chaw (1694-1751م) أن مقاطعة نوميديا الجديدة، عند الجغرافيين القدماء (بومبونوس ميلا، وبطليموس) تمتد حدودها إلى الشرق عند مصب نهر توسكا (Tusca)، تضم جزء من إفريقيا، وهي ما عرفت ببلاد الماصيل، وتمتد غربا إلى جبال ترارا (Trara)² نوميديا القديمة أو بلاد الماصيصل، والتي عرفت فيما بعد بموريطانيا القيصرية³.

بالنسبة لحدود نوميديا الشرقية مع إفريقيا البروقنصلية كانت كالاما (Calama، قالمة) في إفريقيا البروقنصلية، كما تشهد على ذلك العديد من النقوش من الإمبراطورية السفلى وأخرى، وهي بالتأكيد لا تتأخر عن القرن الثالث؛ في الربع الأول من نفس القرن، كان الوالي هو الذي قام بترسيم الحدود قليلا إلى الجنوب الغربي من هذه المدينة⁴.

ليس هناك شك في أنها اعتمدت في وقت سابق بكثير على البروقنصل، حيث تم وضع مدينة ثيورسيكو نوميدياروم (Thubursicu Numidarum، خميسة)، الواقعة جنوبا، تحت سلطتهم في زمن الإمبراطور تراجانوس، ولكن على بعد حوالي 20 كم من كالاما، في نفس الاتجاه على الضفة اليسرى لوادي الشارف، تتواجد مدينة ثيبيليس (Thibilis، عنونة) وهي جزء من إقليم سيرتا، ثم من مقاطعة نوميديا. كان من المقرر أن تكون الحدود بين المقاطعتين هي وادي الشارف على يسار هذا النهر⁵، وإلى الجنوب من ثيبيليس، يبدو أن المدينة

¹ محمد الهادي حارث، مملكة نوميديا...، المرجع السابق، ص ص 15-16.

² تقع كتلة ترارا بين الملوية والتافنة، أبرز قممها قمة جبل الفورال والتي يبلغ ارتفاعها 1400م، وجبل تاجرا، أو جبل ترارا والذي يبلغ ارتفاعه 864م. للمزيد من المعلومات أنظر:

M. O. Mac Carthy, *Dictionnaire Géographique, économique et politique de l'Algérie*, Dubos Frères Imprimeurs Libraires Editeurs, Alger, 1858, p 74.

³ Th. Shaw, *Voyages de Monsr Shaw, M. D, dans Plusieurs Provinces de La Barbarie et du Levant: Contenant des Observations Géographiques, Physiques, Philologiques et Melées Sur les Royaumes d'Alger et de Tunis, Sur La Syrie, L'Egypte et L'Arabie Petrées*, a la Hate, Chez Jean Neaulme, 1743, T 1, pp 6 - 7.

⁴ R. Cagnat, "Note sur les limites de la province romaine d'Afrique en 146 avant J.-C", *C. A. B. L.*, N 1, 1894, p 44.

⁵ S. Gsell, *Inscriptions Inédites de L'Algérie*, Imprimerie Nationale, Paris, 1896, p 46.

التي كانت تعتمد على المندوب الإمبراطوري في أقصى الجنوب، كما كانت غاديوفالا (Gadiaufala)، قصر الصبيحي) بلا شك في إقليم الاتحاد السيرتي (Cirtean)، وفي المنطقة المجاورة تم اكتشاف مجموعة من العلامات الميلية، تم فيها بداية احتساب المسافات من مدينة سرتا. لذلك نفترض أن حدود المقاطعة كانت وادي الشارف إلى الجنوب الغربي من سدراتة¹.

2- موريطانيا القيصرية

أشارت المصادر التاريخية القديمة إلى ما يسمى بموريطانيا، فقد جاء أول ذكر للمور في رحلة حنون القرطاجي لاستكشاف السواحل الغربية الأفريقية، حوالي القرن الخامس قبل الميلاد، فمن جهته يقول بلينوس الكبير أن ما يسمى اليوم بقيصرية كانت تسمى بلد بوخوس، وأن نهر ملوشة (ملوية) هو الحد الفاصل بين بلد بوخوس وبلاد الماصييل².

سميت موريطانيا بهذا الاسم من قبل أغلب المؤلفين اللاتين، وهذه التسمية مأخوذة من الأسماء: (Mauri)، (Maures)³، وقد قام الاغريق بتغيير كلمة (Mauri) إلى Maurusii؛ عندها تغير اسم موريطانيا بينهم إلى بلد موروسي (Maurusii)، بعد ذلك تبني الكتاب اليونانيون الشكل المعتاد لهذه الأسماء وكتبوا اسم موريطانيا (Mauritanie) تماما مثل الرومان⁴، حيث وجدت العديد من العملات المعدنية التي يعود تاريخها إلى زمن الامبراطور هادريانوس والتي ضربت في روما وتحمل اسم موريطانيا، بالإضافة إلى العديد من النقوش، والتي تعود في معظمها إلى أفراد وتوجد في بلدان بعيدة، فإن هذا لا يسمح لنا برفض التسميات المعتمدة من قبل جميع الجغرافيين وجميع المؤرخين⁵.

ويقول سترابون "أن الماوروسيين هم هنود جاؤوا إلى هنا قبيل عصرنا بزمن قليل ... كانوا أصدقاء الرومان، وبعد وفاتهم ورث يوبا الثاني مملكتهم لأن الامبراطور أغسطس قيصر⁶ منحه هذه المملكة إضافة إلى أملاكه

¹ M. R. Berenger, *Géographie de Busching, Chez la société Typographique, Lausanne, 1782, T 10, p 271.*

² Pline l'ancien, VI, 19.

³ M. R. Berenger, *Géographie de Busching, Op. Cit, p 272.*

⁴ S. Gsell, *H. A. A. N, V 5, Op. Cit, p 84.*

⁵ M M. L. Marcus, Duesberg, *Géographie Ancienne des Etats Barbaresques, la Librairie Encyclopédique de Roret, Paris, 1842, p 451.*

⁶ أغسطس قيصر (Caesar Divi Filius Augustus): هو أول إمبراطور روماني، اسمه الحقيقي غايوس أوكتافيوس (Gaius Octavius)، وُلد في 23 سبتمبر عام 63 قبل الميلاد في روما. أصبح أغسطس الإمبراطور الأول بعد وفاة يوليوس قيصر وتوحيد السلطة بعد صراع طويل مع ماركوس أنطونينوس في معركة أكتيوم سنة 31 ق.م.، حيث استقر الحكم له بشكل كامل في عام 27 ق.م.

تبنى أغسطس قيصر سياسة إصلاحية لإعادة بناء الإمبراطورية الرومانية بعد فترة من الحروب الأهلية، وحقق استقرارا سياسيا واقتصاديا عرف ب: السلام الروماني (Pax Romana)، وهو عصر من السلام والازدهار دام حوالي 200 سنة. توفي في 19 أغسطس سنة 14 م في مدينة نولا (Nola)

بإيطاليا. للمزيد من المعلومات أنظر: <https://www.britannica.com/biography/Augustus-Roman-emperor>

الموروثية...¹ كما يصف القبائل الليبية بداية من الجهة الغربية، أي سكان موريطانيا اذ يقول: يقطن قبائل سماها الاغريق بالشعوب الماوروسية، أما الرومان فقد أطلق عليها تسمية محلية ماورية، ويصفها بأنها قبيلة ليبية كبيرة تقطن في الجزء المقابل لأيبيريا من مضيق هرقل (اسبانيا الآن)².

كما يذكر أن موريطانيا القيصرية هي بلاد الماصيصيل (Masaessyles)، وهي تمتد من نهر ملوية غربا الى رأس بوقرعون (Tritum) شرقا، أما ما وراء نهر ملوية إلى المحيط الأطلسي تدعى موريطانيا الطنجية، وأن الإمبراطور أغسطس قيصر هو من ألحق أراضي الماصيصيل ببلاد المور، وعين على رأسها الملك يوبا الثاني³.

بالنسبة لحدود موريطانيا القيصرية من الجهة الشرقية، يذكر سترابون أن ميناء صلداي (Saldæ، بجاية) كان يمثل هذه الحدود بعدما كان من قبل رأس بوقرعون، هو الحد الذي يفصل بلاد الماصيل، والماصيصيل، وهذا نظرا لعدم استقرار الحدود بسبب حركة التوسع الروماني في بلاد المغرب القديم⁴. وهو في هذا يخالف غالبية المؤرخين الذين أقروا بأن الوادي الكبير (لامبساغا) هو الحد الفاصل بين مملكة موريطانيا، ومملكة نوميديا، وربما يعود هذا إلى عدم زيارة سترابون للمنطقة، وعدم معرفته الجيدة بها⁵.

لقد اتفق أغلب المؤرخين على أن حدود موريطانيا القيصرية تمتد من واد ملوية غربا، إلى أمبساغا (الواد الكبير) شرقا، في حين يحدها من الشمال البحر الأبيض المتوسط، ومن الجنوب امتدت حدودها عبر المناطق الداخلية وصولا إلى مناطق الجيتول⁶. ومن جهته يذكر بليينوس نقلا عن محمد البشير شنيقي: أن موريطانيا القيصرية يحدها من الشرق الوادي الكبير، ومن الغرب نهر ملوية، وتعد بالنسبة له حدودا ادارية، وضعتها الادارة الرومانية للفصل بين مقاطعتي نوميديا وموريطانيا القيصرية⁷.

ويذكر محمد البشير شنيقي حدود موريطانيا القيصرية بشيء من التحديد، وهذا بقوله إن الحدود الشرقية لموريطانيا القيصرية تبدأ من مصب الواد الكبير لتتجه نحو الجنوب وتنحرف غربا بمحاذاة واد النجا، ومنها تنحرف مرة أخرى باتجاه الجنوب لتمر بغربي كويكول (Cuicul، جميلة)، مروراً بالسبخات، والمنخفض الفاصل بين جبال الحضنة وبلزمة، لتصل في الأخير إلى الضفة الشرقية لشط الحضنة⁸.

¹ سترابون، الجغرافيا، تر: حسان ميخائيل إسحاق، ط1، دار علاء الدين، سوريا، 2017، XVII، 3-7.

² نفسه، XVII، 2.

³ سترابون، المصدر السابق، XVII، 3. 9. 12.

⁴ نفسه.

⁵ Michél Coltelloni-Trannoy, *Le royaume de Maurétanie sous Juba II et Ptolémée (25 av. J.-C. - 40 ap. J.-C.)*, Éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris, 1997. P 69.

⁶ L. Demaeght, J. Poinssot, "Ferme Ottavi près Bizot", *B. T. A. Afr.*, Oran, 1882, 331.

⁷ الجزائر في ظل الاحتلال الروماني بحث في منظومة اللبمس الموريطاني ومقاومة المور، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999، ج1، ص 18.

⁸ نفسه، ص 20.

يقول غابريال كامبس (G. Camps) كانت الحدود بين نوميديا وموريطانيا القيصرية تمتد شرقا، هذه الحدود بين المقاطعتين معروفة إلى حد ما، نعلم من بلييني الأكبر أن المسار السفلي لنهر أمبساغا (الوادي الكبير) اندمج معه، من خلال التقدم نحو الداخل، تسمح لنا المعالم بمتابعة الطريق، وبالتالي كانت كويكول (جميلة) في نوميديا، في حين كانت المدن الصغيرة نوفار (Novar، بني فودة) وموبثي (Mopthe، مونس)، غرب وادي الدهامشة، في موريطانيا القيصرية. ولذلك كان وادي النجاء (هو أحد أودية مدينة ميلة)، ثم وادي الدهامشة، الفرع الجنوبي منه، هو الذي كان بمثابة الحدود، وإلى الجنوب، تشير مدينة آد بورتوم (Ad Portum¹، العلمة) باسمها ذاته إلى قرب الحدود بين المقاطعتين، ربما مرت الحدود عبر جبل براو ووصلت إلى الحضنة، تاركة قلعة بيرديسيس (castella de Perdices، المحظر) وماكري (Macri) في موريطانيا القيصرية، ومدينتي زاراي (Zarai، زاراية) وسيلاس (Cellas، خربة زرقة) في نوميديا². (أنظر الخريطة رقم: 02، ص 41).

3- مظاهر السطح:

يشكل المجال الجغرافي لمقاطعتي نوميديا، وموريطانيا القيصرية قديما، مايسمى اليوم بالجزائر³، وقد تميزت بتعدد واختلاف مظاهر السطح والتضاريس، اذ يذكر ستيفان اغزال أن الجزائر تتميز بثلاث نطاقات جغرافية، المنطقة الوسطى وتسمى كذلك بالسهول العليا، وهي تمتد بين سلسلي الأطلس التلي، والأطلس الصحراوي، والمنطقة الشمالية الساحلية التي تتخللها جبال الأطلس التلي، والتي تمتد في الغرب من الجنوب الى الشمال الشرقي، وفي الشرق تمتد من الغرب إلى الشرق، مع الإشارة الى أن المنطقتين الشمالية الساحلية، والجنوبية تتميزان باضطرأهما⁴. كما يصف سترابون مظاهر السطح بقوله: بين الساحل وبلاد الجيتوليين كثير من السهول والجبال، كما يوجد بها الكثير من الأنهار الكبيرة والبحيرات⁵.

إن شمال الجزائر، بتكوينه ونباتاته وحيواناته ومناخه، ينتمي حقا إلى أوروبا، التي لا يفصلها عنها سوى البحر الأبيض المتوسط. الذي تشكل نتيجة حادثة المنخفضات الأرضية هذه التي فصلت الجزائر عن أوروبا، لا

E. Cat, *Essai sur la province romaine de Maurétanie Césarienne*, enest leroux, paris, 1891, p 27.

¹ A. A. A, f 16, n° 421.

² G. Camps, "Essais de cartographie culturelle À propos de la frontière de Numidie et de Maurétanie", *Frontières et limites géographiques de l'Afrique du Nord antique*, Actes de la table ronde réunie à Paris les 2 - 3 mai 1997 par le Centre de recherche sur l'Antiquité tardive et le haut Moyen Âge (Université Paris X-Nanterre) et le Réseau interuniversitaire d'études africaines (École pratique des hautes études-IVe section), Publiés avec le concours du conseil scientifique de l'Université de Paris, p 37.

³ محمد الصغير غانم، مقالات وآراء في تاريخ الجزائر القديم، دار الهدى للطباعة والنشر، الجزائر، 2005، ص 10.

⁴ S. Gsell, *H. A. A. N*, Librairie Hachette Cie, Paris, 1931, T 1, p 5.

⁵ سترابون، XVII، 3، 19.

يمكنها أن تقضي على هذه الخصائص المشتركة بين مختلف مناطق القارتين، ولا تمنعنا من الاعتراف بأن جبال شمال إفريقيا يجب أن تكون وتتصل بقاع البحر، شرقا وغربا، بالترفعات الجنوبية لجبال إيطاليا وصقلية وإسبانيا¹.

1-3 الجبال:

تشكل الجبال مظهرها هاما من مظاهر السطح التي عرفتها كل من مقاطعتي نوميديا وموريطانيا القيصرية، وهي تتمثل في سلاسل جبلية تمتد من الغرب الى الشرق يتراوح متوسط ارتفاعها حوالي 800م، وتعرف عادة باسم الأطلس، يذكر سترابون هذه التسمية في قوله: "...إذا ما أبحرت من هذا المضيق إلى الأمام متخذاً ليبياً على يسارك، فإنك تصل إلى الجبل الذي يدعوه الإغريق جبل أطلس، بينما يدعوه البرابرة جبل ديريس..."² حيث تبلغ أعلى قمة بهما 2328 م، وهي قمة جبل الشيلية بالأوراس³، وهي جبال شديدة الانحدار يعود تكوينها للزمن الجيولوجي الرابع⁴، وقد عرفت هذه السلاسل الجبلية بسلسلتها؛ الأطلس التلي في الشمال، والأطلس الصحراوي في الجنوب⁵. وهي تختلف من حيث البنية والشكل والتكوين، وكذلك الاتساع والارتفاع. (أنظر الخريطة رقم: 01، ص 32).

أ- سلسلة الأطلس التلي:

تمتد سلسلة جبال الأطلس التلي من الغرب الى الشرق بمحاذاة سواحل البحر الأبيض المتوسط، يتراوح اتساعها من الشمال إلى الجنوب بين 70 و 150 كم، وهي سلاسل جبلية التوائية حديثة التكوين، وتمتد بينها وبين سواحل البحر سهول ساحلية ضيقة نذكر منها سهل عنابة، ومتيجة، ووهران⁶. في مقاطعة نوميديا وهي مايقابلها حاليا الشرق الجزائري، وجبال موريطانيا القيصرية من الغرب الى الشرق نذكر جبل تنوشفي بتلمسان، جبال الضاية، وسعيدة، وجبال الونشريس بين وادي مينا، ووادي واصل، وجبال الظهرة منها جبال زكار، وجبل قزول الذي يشرف على مدينة تيارت، وجبال التيطري⁷.

تمتد الجبال في شمال نوميديا وموريطانيا القيصرية نحو الساحل لتلقي أذرعها من كل جانب نحو البحر، مما يشكل نتوءات كثيرة وخلقنا صغيرة، إلا أن الطبيعة لم توفر موانئ جيدة في كثير من الأماكن، أبرزها في الجزء

¹ M. Boissonnet, "Une Excursion a Lambése", M. S. É. C, Cambrai, T 32, V 1, 24 Novembre 1872, p 188.

² سترابون، المصدر السابق، XVII، 3، 2.

³ شارل أندريه جوليان، تاريخ إفريقيا الشمالية، تع: محمد مزالي، البشير بن سلامة، (د، ط)، مؤسسة تالوت الثقافية، (د، ب)، 2011، ص 9.

⁴ سيني كريمة، الموارد المائية وطرق استغلالها في بلاد المغرب خلال الاحتلال الروماني (146 ق.م-429م)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ القديم، إشراف: محمد الهادي حارش، قسم التاريخ، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر 02، 2011، ص 10.

⁵ Ph. Liveau, "Climat, sociétés et environnement aux marges sahariennes du Maghreb", Colloque international La frontière méridionale du Maghreb et ses formes, 15-16 décembre 2016, Bordeaux, 2018, p 21.

⁶ محمد الهادي لعروق، أطلس الجزائر والعالم، (د.ط)، دار الهدى، الجزائر، (د.ت)، ص 12.

⁷ مبارك بن محمد الميلي، تاريخ الجزائر في القديم والحديث، تقديم وتصحيح: محمد الميلي، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1989، ج 1، ص 49.

الشرقي من نوميديا، حيث لا يبدو الساحل بصخوره العالية غير جدير بكلمات سالوستيوس الذي وصف هذا البحر بأنه "جامح وغير مرحب به"، كما تنبع منها العديد من الأنهار لكن معدل تدفقها منخفض، كما أن وفرة المياه فيها متنوعة بشكل خاص. هذه الأنهار بطبيعة الحال، تكاد تكون مرهقة بسبب الجفاف في الصيف، وبأمطار الشتاء تتضخم لدرجة أنها تكسر الجسور وتفسد الطرق¹. لا تصب جميعها في البحر، هناك أودية تصب في الداخل، تحمل المياه إلى بحيرات مؤقتة داخلية، أو تزحف عبر رمال صحاري المنطقة الجنوبية حتى تختفي². تنتقل سلسلة جبال Malethubalo (Louat)، وجبال مرجاجو بوهران من الغرب إلى الشرق، وتمتد جنوبا إلى مدينة سطيف، من هذه النقطة أخذوا على التوالي أسماء Garas بالقرب من قصابيت، (مونس القديمة) الواقعة عند سفح صخرة حيث وادي الذهب، الذي يصب في الوادي الكبير، ومن وادي ملوية (Malva) وجبل (Ouougar) Buzara، ومنها تنظم إلى جبال نوميديا³، والونشريس عند شاو (Shaw)⁴. (أنظر الخريطة رقم 01، ص 32).

في الشمال؛ لم يذكر بطليموس سوى مجموعتين من الجبال التي تتميز بارتفاعها: جبال بيرين (Beren)، وجبال زلاكون (Zalacón، زكار)⁵، المتاخمة لوادي الشلف، وجبال الونشريس (Wanesiris)، وفي وسط موريطانيا القيصرية تعرف أعلى قمة بها، وهي قمة جبال الأطلس التلي بمتيجة المطلة على مدينة البليدة، وفي شرقها نجد كذلك جبال جرجرة التي تعرف أعلى قمة بها باسم قمة لالة خديجة والتي يبلغ ارتفاعها 2308م، بالإضافة إلى جبال البيان، والبابور بمنطقة القبائل الصغرى الممتدة على ولايات؛ جيجل، بجاية، برج بوعرييج، بوية، وجبال زكار في مليانة حيث تشكل الصخور البركانية شريطا طوله 2 كم من الشرق إلى الغرب من زكار الغربي⁶.

جبل تلمسان محدود من الغرب بالأطلس التلي، ومن الجنوب السهول العالية على مستوى التافنة العليا، تشكلت أحاديث عميقة بفعل التعرية، وتتألف الطبقات الجيولوجية من تربة "تيرا روسا" (Terra rossa)، التي تتميز بلونها الأحمر أو الأحمر البني، وتتكون التضاريس بشكل عام في هذه المنطقة من الجبال، والسهول المنخفضة، والسهول المرتفعة⁷.

¹ E. Cosneau, **De Romani Viis In Numidia**, Apud Hachette et Socios, Bibliopolas, Parisii, 1886, p 12.

² Ibid, pp 12-13.

³ Noura Yahyaoui, Op. Cit, p 17.

⁴ M. L. Marcus, Duesberg, **Géographie Ancienne des Etats Barbaresques**, a la Librairie Emcyclopédique de Roret, Paris, 1842, pp 473-474.

⁵ J. Pierre Laporte, "Ptolémée et la Maurétanie césarienne", **C. R. A. I**, N 1, 2003, p 179.

⁶ مبارك بن محمد الميلي، المرجع السابق، ص 234.

⁷ Noura Yahyaoui, Op. Cit, p 17.

يبلغ متوسط ارتفاع المنطقة حوالي 800 م، بينما تصل المنحنيات الطبوغرافية إلى حوالي 1000 م، مما يضفي طابعا قاريا ومناخا جافا. تمتد السهول العليا على شكل منصة واسعة بين سلسلتين جبليتين وهما: الأطلس التلي في الشمال والأطلس الصحراوي في الجنوب. هذه السهول هي أراض رسوبية غنية بالموارد المائية والهيدروكربونية. كما توجد مناجم للنحاس والرصاص الفضي في منطقة غار روبان الواقعة على بعد حوالي 20 كم جنوب مغنية، هذه التضاريس ترسم هضبة وعرة مع حفر طبيعية وتربة صخرية ووديان ذات قاع مسطح محفورة بعمق، وأتار جوفية، وكهوف وينابيع عند مستوى المياه الجوفية، وغطاء رسوبي يتكون من الحجر الجيري، والحجر الرملي¹.

ب - سلسلة الأطلس الصحراوي:

وهي سلسلة من المرتفعات يبلغ طولها حوالي 700 كم، وأقل ارتفاعا من الأطلس التلي، تقع جنوب هذه الأخيرة، تمتد جنوبا على أراضي مقاطعتي نوميديا وموريطانيا القيصرية، من الشمال الشرقي إلى الجنوب الغربي، تبدأ بكتلة النمامشة وتمتد إلى كتلة الأوراس (Aurasius)، وبها أعلى قمة وهي قمة الشيلية، ثم جبال أولاد نايل، وجبل عمور (Kinniba) وجبل القصور في الغرب²، وهي تعتبر الحد الطبيعي الفاصل بين الشمال والجنوب، تتخللها الفجوج، وخنادق ومسالك تمر عبرها الأودية المنحدرة نحو الصحراء، كما شكلت ممرات لشبكة المواصلات التي اعتمدها الرومان للربط بين الشمال والجنوب³. تشير الدراسات الجيولوجية إلى أن هذه السلسلة تكونت في العصور الجيولوجية السابقة، وتتميز بوفرة الأودية التي تصب في الجهة الجنوبية للأوراس، بينما تتجه وادي الطاقة، ووادي توفانة ووادي بولفرايس نحو الشمال، وتتلقى مياه الأمطار الغزيرة من هذه الأودية⁴.

3-2 السهول:

عرفت كل من نوميديا وموريطانيا القيصرية العديد من السهول منها؛ السهول الساحلية المحاذية للبحر الأبيض المتوسط والتي تتميز بضيقها وخصوبة أراضيها، وهذا راجع لامتداد الكتل الجبلية على طول السواحل، وهناك السهول الداخلية التي تتوسط الجبال، مرتفعة قليلا وأقل خصوبة من سابقتها، واسعة نسبيا في سفوح الجبال وأحواض الأنهار والأودية، نذكر منها سهول تلمسان، سيدي بلعباس، وقسنطينة⁵. والهضاب العليا الداخلية التي تتوسط المرتفعات الداخلية للأطلس التلي، وسلسلة الأطلس الصحراوي.

¹ Ibid, p 17.

² J. Despois, "L'atlas saharien occidental d'Algérie: « Ksouriens » et Pasteurs", *Cahiers de géographie du Québec*, V 3, n 6, 1959, p 403.

³ مبارك بن محمد الميلي، المرجع السابق، ص 49.

⁴ Cl. de Lartigue, *Monographie de l'Aurès*, IMPRIMERIE A VAPEUR MARLE-AUDRINO, Constantine, 1904, p. 76

⁵ محمد الهادي لعروق، المرجع السابق، ص 12. وأنظر أيضا: محمد البشير شنيقي، الاحتلال الروماني لبلاد المغرب، ط 2، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1985، ص 7.

أ- السهول الساحلية:

تمتد من الغرب إلى الشرق شمال الأطلس التلي محاذية لساحل البحر الأبيض المتوسط، قليلة الارتفاع، إذ لا يزيد ارتفاعها على مستوى سطح البحر عن 100م، أهمها سهول وهران عنابة، متيجة¹، والتي يذكر ستيفان اغزال بأن التقيبات الأثرية تؤكد أن استغلالها لم يتعدى الأطراف عند سفوح الجبال التي تحيط بهم، ولربما كانت عبارة عن مستنقعات لم يتم استغلالها². ويعد سهل متيجة امتدادا لسهل وهران، والذي يبلغ طوله حوالي 60 ميلا (89كم)، ولا يزيد عرضه في أكثر المناطق اتساعا عن عشرة أميال (15كم). سهل ملاتة، سهل المقطع، سهل مينا، سهل الشلف³. يمتد سهل عنابة جنوب جبل إيدوغ على شكل هلال ويخترقه واد سيبوس، وهو يتميز بترتبه الطينية الصالحة للزراعة⁴. وسهل وهران الذي يمتد بين مدينة عين تيموشنت غربا، ونهر الشلف شرقا، وسهول سكيكدة، وبجاية عند مصب وادي الصومام. (أنظر الخريطة رقم 01، ص 32).

ب- السهول الداخلية:

تنتشر السهول الداخلية بين المرتفعات الساحلية الداخلية للأطلس التلي، يتراوح متوسط ارتفاعها ما بين 500 و800م على مستوى سطح البحر، هذه السهول عبارة عن أراض رسوبية وبالتالي فهي غنية بالمياه والموارد الهيدروكربونية⁵ أهمها سهل تلمسان، سهل غريس، سهل مكرة، سهل مغنية الذي يفصله عن سهل تلمسان وادي التافنة، حوض الرمشي الذي يتم فيه تقسيم وادي التافنة، ووادي يسر وروافده، وسهل سيدي بلعباس الذي يعبر وادي مكره، وسهل مغنية غربي حوض التافنة⁶.

ج- السهول العليا: تنتشر السهول المرتفعة بين سلسلي الأطلس التلي في الشمال والأطلس الصحراوي في الجنوب. وتنقسم إلى قسمين: السهول العليا الشرقية، والسهول العليا الغربية ويعتبر جبل الحضنة الحد الفاصل بينهما. تمثل النطاق الجغرافي الواقع بين سلسلي الأطلس التلي، والأطلس الصحراوي، وتمثل المنطقة التي تفصل بين الشمال والجنوب، ويتراوح ارتفاعها بين 900 و1200م⁷.

¹ سهل متيجة: هو إحدى المناطق التي لم تسفر عن أي آثار للاستيطان القديم، وهو سهل منخفض واسع يمتد جنوب، وجنوب غرب الجزائر العاصمة (إيكوزيوم القديمة)، لقد تم تحفيقه من قبل الفرنسيين في العصر الحديث، وغالبا ما يقال إنه في العصر الروماني كان رطبا. للمزيد من المعلومات أنظر:

j. Richared, A. Talbert, **Barrington Atlas Of the Greek and Romain World**, p 475. Et A.

A. A, f 5, n° 43.

² S. Gsell, **H. A. A. N**, Op. Cit, p 5.

³ عصنون صالح، دراسة التحويلات المائية ما بين الاحواض المائية الكبرى وانعكاساتها الاقتصادية والبيئية (الإقليم الشمالي الغربي_الجزائر)، أطروحة

دكتوراة علوم في الجغرافيا، كلية علوم الأرض والكون، جامعة وهران 2، الجزائر، 2019، ص 49.

⁴ شارل أندريه جوليان، المرجع السابق، ص 16.

⁵ Noura Yahyaoui, Op. Cit, p 17.

⁶ Ibid.

⁷ رفيق زعنون، الاستصلاح الزراعي في السهول العليا الغربية الجزائرية، إشراف: عابد بن جليد، مذكرة ماجستير في الجغرافيا والتهيئة القطرية، قسم

الجغرافيا والتهيئة القطرية، كلية علوم الأرض والجغرافيا والتهيئة القطرية، جامعة وهران، الجزائر، 2010، ص 8-9.

- السهول العليا الشرقية

تمتد شرقا من جبال الحضنة ويبلغ متوسط ارتفاعها حوالي 500م، عندما نتجه جنوبا نحو الداخل أين تتواجد السهول الداخلية مثل سهول قسنطينة العليا التي تمتد حتى الأراضي التونسية، والتي تغطيها تربة غنية بالفوسفات، صالحة لزراعة الحبوب والكروم، وتتخللها سلاسل من الجبال الصغيرة ذات الحجارة الجيرية، تغطي جوانبها العارية التي تعرضت للحت أشجار الصنوبر والسندروس والعرعار البري، بالإضافة إلى سهول سطيف ومجانة، والتي يتراوح ارتفاعها ما بين 700 و1000م، وتتميز سهول سطيف بالتربة الفوسفاتية¹، والحبوب، كما تتميز سهول مجانة بالانحدار نحو الجنوب باتجاه المجاري المائية التي تجتمع بوادي القصب بالمسيلة، ثم تصب جميعها في شط الحضنة.

أما الأراضي الممتدة حول منخفضات الأحواض المغلقة خاصة تلك المنتشرة بين سوق أهراس وتبسة، لا تصلح سوى لتربية الماشية وهذا بسبب ملوحة تربتها، كما أن مساحتها ضيقة، وبالمقابل هناك أراضي ذات مساحات كبيرة صالحة للزراعة خاصة زراعة الحبوب، غير أن الأمطار في كثير من الأحيان لا تكون كافية بسهول الشمال، والجنوب، ماعدا المناطق المقابلة لجبال الأوراس وباتنة².

- السهول العليا الغربية

إلى الغرب حيث تمتد سهول من شرق نهر ملوية إلى ما وراء معسكر يصل ارتفاعها إلى حوالي 400م، وإلى شمال تلمسان وأولاد ميمون يمتد سهل سيدي بلعباس، ذو التربة الخفيفة القابلة للتفتت، والغنية بالفوسفات مما جعلها أراضي صالحة لزراعة الحبوب، وكذلك سهل غريس جنوب معسكر وتربته أقل جودة من سابقه³. نذكر منها السهل الممتد من جنوب وهران إلى جنوبها الغربي، تتميز أراضيها بشدة الملوحة وعدم جودتها الزراعية، وهذا بسبب ترسب الأملاح التي تسحبها المياه وتنقلها إلى المنخفض الذي يتوسطه مشكلا بحيرة (سبخة وهران)، وكذلك سهل المقطع الذي تشكلت فيه مجموعة من المستنقعات الرسوبية بالتقاء نهر التافنة (Sig) والحابرة (l'Habra)، والتي كانت أغلب تربتها قديما غير صالحة للزراعة، وهذا ما دلت عليه ندرة المخلفات الأثرية بالمنطقة، ماعدا تلك التي عثر عليها على الحد الجنوبي لهذين السهلين⁴. بالإضافة إلى الشعاب والأراضي الجبلية المتاخمة للسواحل، هناك الظهرة وهي نجد عارية صالحة لزراعة الحبوب يحدها جنوبا نهر الشلف، وبمحاذاة النهر يمر طريق روماني يعتقد ستيفان اغزال (S. Gsell) أنه أنجز بعد

¹ S. Gsell, H. A. A. N, Op. Cit, p 14.

² ستيفان اغزال، تاريخ شمال إفريقيا القديم، تر: محمد التارزي سعود، أكاديمية المملكة المغربية، الرباط، 2007، ج1، ص 30.

³ نفسه، ص ص 22-23.

⁴ Bernard Augustin, Ficheur Émile, Les Régions Naturelles de L'Algérie, Annales de Géographie, T 6, N° 55, Librairie Armand Coli, Paris, 1902, pp 222-223.

ضم مملكة موريطانيا¹، وبشرق الظهرة نجد منطقة مليانة، وهي كثيرة الشعاب تربتها قليلة الجودة، كما نجد سهل الشلف الفيضي الذي يحده شمالا جبال مليانة، والظهرة، وجبال الونشريس جنوبا، وقد تميز بجودة تربته الفيضية التي ساعدت على ازدهار الزراعة به، وقد تجلى ذلك في كثرة الآثار المنتشرة به مثل مدينة كاستيلوم تنجيتانوم (Tingitanum Castellum، الشلف)²، اذ اعتبر سهل الشلف في الفترة الرومانية بخزان روما من الحبوب. وكذلك سهول بني سليمان، وعريب، وسهل البويرة الذي يؤدي بدوره الى شعب واد الساحل (الصومام حاليا)، وإلى الجنوب من سهل الشلف يوجد سهل السرسو، الذي يمتد حول مدينة تيارت، ويمر به كل من وادي مينا، ووادي واصل، وهما من الأودية التي تصب في نهر الشلف³. وتتميز المناطق الواقعة إلى جنوب تيارت وجنوبها الشرقي، بارتفاعها الذي يتراوح ما بين 1000 و1200م، حيث تغطيها التربة الغرينية الغنية بالفوسفات الجيري، تمتاز بخصوبتها عن السهول العليا وسط الجزائر⁴.

3-3 إقليم الصحراء:

يذكر هيروdot الصحرَاء في بلاد المغرب القديم إذ يقول: إن وراء المنطقة الساحلية والمناطق التي تسود فيها الحيوانات المفترسة منطقة من اليابسة تكسوها الرمال خالية من كل شيء، تمتد من طيبة المصرية حتى أعمدة هرقل، وخلف ذلك في اتجاه الجنوب وداخل ليبيا أراضي قاحلة لاماء فيها، ولا أشجار، ولا حيوانات ولا أمطار. تسودها الأراضي ذات الكثبان الرملية⁵، والأودية الجافة التي تغور مياهها في جوف الصحراء، لهذا تنتشر بها زراعة النخيل التي تعتمد على المياه الجوفية⁶. ويذكر بومبيوس ميلا (Pomponius Méla) أن أكبر قسم من افريقيا غير محروث، وتغطيه رمال عقيمة، وهو خال بسبب جفاف السماء والأرض⁷.

3-4 المسطحات المائية والأودية:

أ- البحر الأبيض المتوسط:

أهم المسطحات المائية بمقاطعتي نوميديا وموريطانيا القيصرية البحر الأبيض المتوسط والذي يمثل الحد الشمالي لهاتين المقاطعتين، يقول عنه سالوستيوس أنه بحر معدوم الموائى، ولكن هذه المعلومات خاطئة مع هذا فإنه قليل الملاجىء والخلجان، وهذا راجع لأن الجبال تمتد موازية للساحل وليس بها نتوءات لتكون ملاجىء⁸.

¹ ستيفان اغزال، المرجع السابق، ص 24.

² محمد الحبيب بشاري، روما وزراعة المقاطعات الافريقية بين 146 ق.م و285م، دار الهدى للطباعة والنشر، الجزائر، 2015، ص ص 12-13.

³ نفس المرجع، ص 14.

⁴ S. Gsell, H. A. A. N, Op. Cit, T 1, p 14.

⁵ ستيفان اغزال، المرجع السابق، ص 72.

⁶ مبارك بن محمد الميلي، المرجع السابق، ص 53.

⁷ S. Gsell, H. A. A. N, Op. Cit, p 57 .

⁸ ستيفان اغزال، المرجع السابق، ص 51.

ويذكر بطليموس في جغرافيته البحر الأبيض المتوسط تحت مسمى: بحر ساردوس الذي يحد موريطانيا القيصرية من الشمال من مصب نهر ملوية إلى مصب الوادي الكبير¹.

ب- الأودية:

تتوفر كل من مقاطعتي نوميديا وموريطانيا القيصرية على العديد من المجاري المائية، رغم أن الكثير منها غير دائمة الجريان، خاصة في المناطق الداخلية، ويصفها ديسبوا (J. Despois) بأنها عبارة عن سيول مؤقتة لا تمتلئ أحواضها بالكامل إلا خلال فترات الفيضانات². وعليه فهي تعتبر مصدر مهم جدا لحياة الانسان والحيوان، وممارسة الزراعة³. يؤثر عدم انتظام هطول الأمطار، وسوء توزيعها في نوميديا وموريطانيا القيصرية على طبيعة وتدفق نظام المجاري المائية، ومنها الأنهار، مثل نهر الشلف، الصومام، الوادي الكبير... إلخ، من خلال الحصول على كمية كافية من المياه، فإن هذه الأنهار التي تتعارض فيضاناتها العنيفة في الشتاء والربيع، مع الجفاف المفرط في الصيف، تتمكن من الوصول إلى البحر حيث يقضي على مياهها وطميها⁴.

ومن الأودية المهمة في شمال الأوراس واد شمرة (Popletus fluvius) بولاية باتنة حاليا، الذي يغذيه وادي تازوت (Pagida amne)، الذي غمر لمبايسيس (تازولت)، ووادي بورغال (amnis Abigas) الذي يجري بالقرب من خنشلة (Masculam)، وقصر بغي (Bagai)، قبل أن يصل إلى البحيرة التي تسمى بقراح الطرف (Guerah el- Tarf)؛ ووادي الجدي (fluvius Nigir) الذي يكاد يمثل حدود المناطق المختلة من طرف الرومان. ومن بين الأنهار الأخرى التي تصب في البحر، من الشرق إلى الغرب: في نوميديا؛ وادي المفرق (Rubricatus)؛ وادي سيبوس (Ubus) معززة بالينابيع الوفيرة؛ وادي لامساجا (الوادي الكبير)، محاطة بالوديان العميقة والضيقة⁵.

تتخلل أراضي مقاطعة موريطانيا القيصرية مجموعة من الأنهار والوديان، ورد ذكرها لدى العديد من الجغرافيين القدامى مثل سترابون، وبتليموس، وبلينوس، وغيرهم، من أبرز الأنهار الموجودة بالمنطقة الوادي الكبير (L'Ampsaga)، والذي يمثل الحد الطبيعي الشرقي بين مقاطعتي نوميديا وموريطانيا القيصرية⁶.

¹ بطليموس، جغرافية كلاوديوس بطليموس-الكتاب الرابع (وصف ليبيا قارة افريقيا ومصر)، تر: محمد المبروك الذويب، ط 1، منشورات جامعة قار يونس، ليبيا، 2004، ص 29.

² J. Despois, **L'Afrique blanche. 1, L'Afrique du Nord**, éd: 3, Presses Universitaires de France, Paris, 1964, T 1, p 22.

³ محمد الحبيب بشاري، المرجع السابق، ص 15.

⁴ F. Decret, M. Fantar, Op. Cit, p 11.

⁵ E. Cosneau, Op. Cit, p 13.

⁶ P. A. Février, E. B, "Ampsaga/Amsaga", Open Edition Journals, Peeters Publishers, 1 septembre 1986, p 606.

وادي الصومام (Nasavath)؛ وادي يسر (Usar)، وادي الشلف (Chinalaph)، يتميز على بقية الأودية الأخرى بمسار أطول؛ وادي الملاح (Salsum)؛ وادي التافنة (Siga)؛ وآخرها وادي ملوية (Malva) التي تمثل الحد الطبيعي الغربي بينها وبين نوميديا¹.

وادي يسر وهو من الأودية التي تصب في البحر الأبيض المتوسط ينبع من جبال التيطري، ويمر بولايات المدية والبويرة، يذكر بطليموس أنه بين مصب الوادي الكبير، وجيجل مصب وادي يسر²، ولكن كلها تيارات قليلة الأهمية، جافة خلال الصيف؛ في الشتاء تصبح السيول خطيرة³. وادي سباو، ويسمى كذلك وادي النساء، وهو من الأودية الرئيسية ببلاد القبائل شمال شرق موريطانيا القيصرية، يمر بولاية تيزي وزو، ويصب في البحر الأبيض المتوسط بالقرب من مدينة دلس⁴. ونهر التافنة الذي يعتبر من الأنهار الكبرى في موريطانيا القيصرية، يتدفق بين حوض مغنية، وحوض تلمسان، يتوسع عن التقائه بنهر يسر، يترك السهل ويتعرج ليصب في البحر⁵. إلى الجنوب الغربي من مغنية، نجد عددا كبيرا من الوديان المنتظمة والوفرة، وأهمها وادي الخميس، وهكذا فإن سهل مغنية يسقي جيدا في الواقع، فإن المياه القادمة من الجبال يتم تخزينها على نطاق واسع في السهول المنخفضة، ولتغذية مجاري سهل مغنية هذه ظاهرة لوحظت بالفعل في سهل تلمسان. لقد قام بإنشاء مصادر مشابهة لتلك الموجودة في حمام بوغرة أو حمام شيعير⁶.

ومن الأودية المهمة في شرق موريطانيا القيصرية وادي الصومام، الذي كان يسمى قديما وادي الساحل، يصب شرق بجاية، ومن أكبر روافده وادي بوسلام الذي يخترق جبال البابور، ويعبر برج بوعريريج. ووادي الرمال الذي يمر بسطيف ليصل إلى عمق بلاد القبائل، يقع شمال شرق وسط الجزائر الحالية، في منطقة القبائل، وفي منتصف الطريق بين الجزائر وقسنطينة⁷.

يعد من أكبر الأنهار في موريطانيا القيصرية، يرسم ثلما ضيقا من اتجاه الجنوب الشرقي والشمال الشرقي، والذي يتقاطع بين الكتل الصلبة الجبلية في جرجرة في الغرب، وإطالة أمدته نحو الشمال الشرقي من خلال ارتباط أغبالو-قورايا، والبيبان في الجنوب، وامتدادها إلى الشرق من قبل البابور يؤخذ الجزء العلوي على أنه بداية وادي الصومام من ملتقى وادي بوسلام، ووادي الساحل، الواقع على بعد 2 كم جنوب غرب مدينة أقبو، ونهايته عند مصب وادي الصومام الواقع في الجهة الشرقية من مدينة بجاية. ومن روافده على الضفة اليسرى وادي الساحل،

¹E. Cosneau, Op. Cit, p 13.

² بطليموس، المصدر السابق، ص 31.

³ P. A. Février, Op. Cit, p 606.

⁴ ستيفان اغزال، تاريخ شمال إفريقيا القديم، تر: محمد التازي سعود، أكاديمية المملكة المغربية، الرباط، 2007، ج 7، 51.

⁵ نفسه.

⁶ Noura Yahyaoui, Op. Cit, p 18.

⁷ Hamenni. N, et all, "Etude des Ressources en Eau dans le Bassin Versant de la Soummam", Article· January 2015, RECHERCHE AGRONOMIQUE, N° 27, 2015, p 104.

وادي عيلولة (Oued Illoula)، وادي اقزير امقران (Oued Ighzer Amokrane)، وادي الرميطة (Oued Remila)، (من أودية سكيكدة) وادي القصر (Oued El Kseur)، وادي قير (Oued Ghir)، وروافده على الضفة اليمنى وادي بوسلام، وادي صدوق، وادي أماسين، ووادي أميزور¹.

ج- الأحواض والشطوط

تنتشر بكل من نوميديا وموريطانيا القيصرية مجموعة من البحيرات تختلف في اتساعها، وهي عبارة عن أحواض مغلقة؛ تسمى البحيرات الواسعة بالشطوط، أما البحيرات الأقل اتساعا تسمى بالسبخ أو زاغر أو ضاية، كما تنتشر الشطوط في الهضاب والصحاري، نذكر منها الشط الغربي، والشط الشرقي، الذي ينحصر بين جبل بني راشد وجبال سعيدة، وشط سعيدة، وشط زاهر² وشط الحضنة جنوب المسيلة، وشط ملغيغ جنوب بسكرة، أما البحيرات الصغيرة منها زاغر الغربي، وزاغر الشرقي بالشمال الغربي، والشمال الشرقي للجلفة³. تهيمن هضاب التل على الأحواض الداخلية، وبالتالي تحميها من التيارات شديدة الحرارة القادمة من الصحراء.

إلى الجنوب من هذه السلسلة الجبلية يوجد عدد كبير من السهول والأحواض والوديان، تشمل سهل مغنية الذي يفصله وادي التافنة عن سهل تلمسان، وحوض الرمشي الذي يتم فيه تقسيم وادي التافنة، ووادي يسر وروافده، وسهل سيدي بلعباس الذي يعبره وادي مكره، وسهل مغنية غربي حوض التافنة، وهو حوض ذو مساحة واسعة يفصله عمود صخري من الحجر الرملي يبلغ طوله 9 كم⁴، ويتركز في هذا الحوض عدد كبير من الوديان ذات المياه الدائمة، ويقع سهل تلمسان عند سفح هضبة تلمسان، يشكل سهل الرمشي مع وادي تلمسان أغني المساحات، وحوض وادي يسر أعلى من حوض التافنة، تقع إلى الشرق من التافنة، لديها عدد قليل جدا من الوديان الخضراء، والتي تنحصر في مستوى أودية كل من وادي سكاك Sikkak، وبني وزان (Amiguiet) ووادي يسر، يوجد عدد قليل جدا في حوض وادي يسر⁵.

4 - المناخ والغطاء النباتي:

4-1 المناخ:

لقد تضاربت آراء الباحثين حول مناخ شمال إفريقيا، والذي تعد نوميديا وموريطانيا القيصرية جزءا هاما منه، هناك من يرى بعدم تغير المناخ من العصور القديمة الى اليوم، ورأي آخر يقول إنه طرأ على مناخ شمال إفريقيا تغيرات جذرية وهو ما أدى بتحويله إلى الجفاف والقحولة، وبالتالي زيادة المناطق الصحراوية⁶. وقد رأى ستيفان

¹ Noura Yahyaou , Op. Cit, p 17.

² Jules Duval, L'Algerie Tableau Historique, Descriptif et Statistique, Ed 01, Librairie de l'Hachette et Cie, paris, 1859, p 44.

³ مبارك بن محمد الميلي، المرجع السابق، ص 49.

⁴ Jules Duval, Op. Cit, p 42.

⁵ Noura Yahyaoui, Op. Cit, p 17.

⁶ سمير آيت أومغار، "ملاحظات حول مناخ المغرب القديم"، مجلة أسطور للدراسات التاريخية، ع: 3، لبنان، 2016، ص 55.

اغزال من خلال أبحاثه في تاريخ شمال أفريقيا أن مناخ هذه الأخيرة في الوقت الحالي هو نفسه في الفترة القديمة، أو قريب منه والذي يتميز بعدم انتظام الأمطار، والتي غالبا ما تكون على شكل سيول، وندرتها كلما اتجهنا نحو المناطق الداخلية، وكذلك ارتفاع درجات الحرارة والجفاف صيفا، وأحيانا يتواصل طيلة السنة¹. كما يؤكد بعض الباحثين عن مناخ شمال أفريقيا العصور العتيقة، أنه في العصر الجيولوجي الرابع (البلايستوسين) كان أكثر حرارة وأكثر رطوبة مما هو عليه اليوم، وهذا ما دلت عليه البقايا الأثرية لعظام بعض الحيوانات مثل الفيلة (الفيل الأطلسي)، ووحيد القرن، وفرس النهر، أما الصحراء فقد كانت أكثر جفافا من المناطق الساحلية. ففي الصحراء الجزائرية تؤكد رسوم الطاسيلي أن المناخ كان يختلف كثيرا عن المناخ الحالي أواسط الألف الأولى قبل الميلاد، فقد وصل معدل التساقط بما يقرب من 400مم/سنة في جبال عمور، وسيدي بلعباس وسطيف، وأن الأطلس الصحراوي ليست أرضا صحراوية². تتميز كل من نوميديا وموريطانيا القيصرية بثلاث نطاقات مناخية:

أ- مناخ البحر الأبيض المتوسط:

يتميز بطقسه المعتدل، وهو يسود المناطق المحاذية لساحل البحر، شتاء طويل ممطر ودافئ، تتراوح معدلات الامطار فيه بنسب متفاوتة فمثلا في مدينة الجزائر لا تتعدى 800 ملم/ سنة، بينما تتجاوز ذلك في بجاية³، وصيف طويل حار وجاف، وذو مدى حراري ضئيل⁴. يتناقص مستوى الأمطار كلما اتجهنا جنوبا ليفسح المجال للمناخ الصحراوي الذي يتميز بندرة أمطاره وجفافه⁵. تتساقط الأمطار الغزيرة، خاصة في شهري ماي وجوان، بل وأكثر من ذلك في سبتمبر، ولا يرافقهم البرد بالضرورة، لأنه يسقط في الشتاء بشكل رئيسي، إلا في الجبال العالية وفي مناطق معينة بعيدة عن الساحل. تجلب الأمطار الغزيرة الكوارث من خلال الأخاديد والفيضانات التي تسببها، خاصة عندما تكون عنيفة بشكل غير عادي⁶.

ب- المناخ الإستبي:

يسود مناطق الهضاب العليا، مناخ الإستبس، وهو مناخ انتقالي بين مناخ البحر الأبيض المتوسط، والمناخ الصحراوي، يتميز بأنه قاسي وشبه قاحل أو حتى جاف، مع هطول أمطار غير منتظمة، ومتباعدة⁷. تتراوح ما

¹ ستيفان اغزال، تاريخ شمال...، المرجع السابق، ج 1، ص 104.

² سمير آيت أومغار، المرجع السابق، ص 56.

³ J. Despois, Op. Cit, p16.

⁴ محمد الهادي لعروق، المرجع السابق، ص 18.

⁵ محمد البشير شنيقي، الاحتلال الروماني...، المرجع السابق، ص 9.

⁶ J. Despois, Loc. Cit, p 19.

⁷ Ibid, p 21.

بين 300 و500 ملم/سنة، المناطق العليا الشرقية مناخها قاري وهي شبه جافة، والهضاب العليا الغربية والوسطى تحت جافة، أمطارها قليلة ولا تزيد عن 400 ملم/سنة¹.

ت-المناخ الصحراوي:

يسود هذا المناخ مناطق التي تقع جنوب الأطلس الصحراوي، لا تزال هذه المناطق تحت التأثير الدائم للكتل الهوائية المضادة للإعصار، هذه هي الصحراء؛ درجات الحرارة مرتفعة على مدار السنة، وهطول الأمطار منخفض جدا (أقل من 150 ملم/سنة) وغير منتظم، في وسط الصحراء الجزائرية سجل 15 ملم فقط من الأمطار السنوية لمتوسط حراري يبلغ 25.4 درجة مئوية، وهو يغطي المناطق الصحراوية والتي تمثل المساحة الأكبر في المقاطعتين، ويتميز بحرارته الشديدة، وجوه الجاف، وندرة أمطاره وتذبذبها، حيث لا تتعدى نسبة التساقط فيها 200 ملم/سنة².

ترتفع درجات الحرارة في الصيف بسرعة من الساحل إلى الجنوب، لأن سلسلة جبال الساحل تخلق قارة على منحدرها الجنوبي؛ بينما تنخفض درجات الحرارة في الشتاء بشكل كبير، من السهول المرتفعة إلى الصحراء، حيث تكون مرتفعة للغاية. يهدد الجفاف الربيعي السهول المنخفضة، أما الأحواض الداخلية فتواجه بردا خطيرا، ويتنوع المناخ من شبه جاف بدءا من السهول الساحلية إلى شبه رطب في الأحواض الداخلية، وشبه جاف في الهضاب العليا. وهو ما ينجر عنه عدم هطول أمطار كافية في الصيف، وعدم وجود حرارة كافية في الشتاء³.

4-2 الغطاء النباتي:

أ-الغابات

شكلت الغابات الغنية بأنواع متعددة من الأشجار جزءا مهما من الغطاء النباتي الذي تتميز به كل من مقاطعتي نوميديا وموريطانيا القيصرية، مع العلم أن الغطاء النباتي، والمزروعات لهما علاقة مباشرة بالتضاريس وأنواع التربة والمناخ، حيث ترتبط غابات شمال افريقيا بالشريط الغابي لغرب البحر الأبيض المتوسط، بأشجار بلوط الفلين، والعرعار، والأرز، والعناب، والخلنج، مع وجود بعض الأنواع التي تعود إلى فترات قديمة جدا، قبل الفترة الرومانية، مثل أشجار الأرز التي لا تزال موجودة على قمم جبال الونشريس، وجبال الأوراس، وأشجار الأركان في القبائل الصغرى⁴. وفي شرق نوميديا تمتد سلسلة جبال الأوراس غربا لترتبط بجبال باتنة ذات التربة الكلسية، تغطيها غابات من أشجار الصفصاف، والسندروس، والأرز⁵.

¹ Noura Yahyaoui, Op. Cit, p 19.

² محمد الهادي لعروق، المرجع السابق، ص 18.

³ Noura Yahyaoui, Op. Cit, p 19.

⁴ F. Decret, M.Fantar, Op. Cit, p 12.

⁵ Noura Yahyaoui, Op. Cit, p 19.

كانت سلاسل الجبال مغطاة بالغابات: الصنوبر الحلبي، والليكس، والثويا، وعلى ارتفاعات تزيد عن 1000م. التجمعات الحديثة الأكثر كثافة لهذا النوع توجد في شرق الأوراس، لكن الغابات الرقيقة تمتد إلى الغرب فوق جبال باتنة وبلزمة، مع مناطق متفرقة من جبال الحضنة (المنحدرات الشمالية) مغطاة بنفس الأشجار. وهي غابات مفتوحة، على عكس غابات التل - جرجرة والقبائل التي تجعل شجيراتهما الكثيفة المرور عبرها والسكن فيها صعبا، كما تنمو الدبابيس والبلعش الحلبي جنوبا حتى جبل عمور في جنوب الأطلس الصحراوي¹، على الرغم من أن المسافات بين الأشجار الفردية تزداد مع انخفاض هطول الأمطار. وحيثما تكون التربة أقل كلسية، كما هو الحال في جبال تبسة الشمالية، تكون الغابة أكثر تشتتا، ويتم استبدال أشجار الأرز بأشجار الفلين. أما في الجبال الواقعة جنوب تبسة، فإن الغابة تكاد تكون معدومة، حيث تحل نبات الحلفاء محل الأشجار².

وخلال العهد الروماني عرفت نوميديا وموريطانيا القيصرية ثروة غابية تمثلت في كل من غابات شمال شرق تبسة، وغرب عنابة، وجبال قسنطينة التي تغطيها أشجار الصنوبر ويدل على ذلك النقش الذي يذكر اسم شجرة الصنوبر (Pin)، عثر عليه في موقع بين البحر والوادي الكبير³، وغابات وادي الشلف، ومروانة، وغابات الأرز والبلوط بجبال توغر بباتنة، وقد عرفت أنواع متعددة من الأشجار مثل العرعار، الصفصاف، الصنوبر، البلوط⁴. كانت غابات شمال إفريقيا توفر الأخشاب لأحواض بناء السفن، وورش النجارة، والعمارة، وفي العصر الروماني انتشرت في المدن الرومانية في نوميديا، وموريطانيا القيصرية الحمامات الحرارية، مثل تيمقاد، جميلة، شرشال... إلخ التي تستخدم الأخشاب في عملية تسخين الحمامات، وهذا أحد عوامل استنزاف الثروة الغابية⁵. وقد ذكر المؤرخون القدامى بعض أنواع الأشجار التي انتشرت في غابات نوميديا وموريطانيا القيصرية، منها الصنوبر، والصنوبر الحلبي، والصنوبر البحري، وأشجار المران (الرماد)، وشجرة الحور (الصفصاف)، وأشجار الزيتون البري، والدردار، والبلوط الفليني، والعفص⁶. ومن جهته يذكر بلينوس أشجار العرعار التي كانت تغطي غابات جبال الونشريس (Ancurarius)، ويضيف بأنها أفنيت في عهده، كما جاء في أخباره أيضا ذكر للأعمدة التي استخدمت في تشييد معبد أبولو (Apolo) في أوتيكا⁷.

والتي يعتقد ستيفان اغزال أنها جلبت من جبال الأوراس أو باتنة، بالإضافة على ما جاء في أخبار تاسيتوس (Tacit) أن قلعة سور الغزلان (Auzia) خلال حرب يوغرطة كانت محاطة بغابات شاسعة⁸. وقد

¹ Despois, Op. Cit, p 20.

² ستيفان اغزال، تاريخ شمال...، المرجع السابق، ج 7، ص 127.

³ نفسه.

⁴ شافية شارن، النشاط التجاري في نوميديا وموريطانيا القيصرية خلال العهد الامبراطوري الأول، إشراف: محمد البشير شنيقي، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه الدولة في التاريخ القديم، قسم التاريخ، كلية العلوم الإنسانية، جامعة الجزائر 02، 2001، ص 123.

⁵ F. Decret, M.Fantar, Op. Cit, p 13.

⁶ S. Gsell, H. A. A. N, T 1, Op. Cit, p 145.

⁷ Pline l'Ancien, XVI, 216.

⁸ S. Gsell, H. A. A. N, Op. Cit, p 140.

وصف صولان (Solin) المنطقة الغابوية الممتدة بالشمال الشرقي للجزائر، والشمال الغربي لتونس بأنها كانت آهلة بالحيوانات المتوحشة، ومن المحتمل أنها كانت تزود روما بالأخشاب في عهد الإمبراطورية السفلى¹. كما كانت المناطق المحيطة بمنطقة القل (Cholo) تحتوي على غابات البلوط الخصبة، حيث توفر أخشابا ممتازة للبناء، ويضيف أن الشجرة التي كثيرا ما تُحدث عنها بليينوس هي العفص (Thuya)، لأن خشبها كان يحظى بتقدير كبير ويسعى إليه الرومان، إلى جانب خشب الأبنوس، حيث كان للرجال نفس الشغف بالأثاث المصنوع من هذا الخشب كما هو الحال لدى النساء بالنسبة للؤلؤ، حتى أن بليينوس يقول إن شيشرون الحكيم تنازل عن مليون سيسترتيوس مقابل طاولة مصنوعة من خشب الحمضيات، والتي تعد بالنسبة للرومان من أجمل الأخشاب الثمينة في العالم².

في موريطانيا القيصرية وإلى الجنوب من الطريق الروماني (nova praetentura)، الهضاب التلية، وهي مغطاة بعدد كبير من الغابات الغنية بأشجار الصنوبر الحلبي وتشكيلة من أشجار الزيتون، وأشجار الضرو. وإلى الجنوب الغربي من مغنية، منطقة جبلية مشجرة، تتخللها عدة أودية، مما يسمح بغطاء من غابات البلوط الأخضر، والبلوط الفليني، والسرو، وأشجار الزيتون البري، والنباتات الشجرية، والمكنسة الشوكية، والزعتر، والبقول³.

ب - المزروعات

-زراعة الأشجار المثمرة

تعتبر أشجار الزيتون والكروم من الأنواع الرئيسية المنتشرة في بلاد المغرب القديم بما فيها مقاطعتي نوميديا وموريطانيا القيصرية منذ أقدم العصور، يذكر ستيفان اغزال أنه تم العثور على أشجار الزيتون (Oleasters) في أغلب المناطق، وتمتد حتى المناطق الداخلية لبلاد المغرب القديم، وهذا يعود بالخصوص لشجر الزيتون الذي لا يحتاج عادة إلى التربة الغنية بالأسمدة، كما أنها تنمو في المناطق المرتفعة، باستثناء المستنقعات. وهذا ما دل عليه وفرة منتج الزيت في هذه المناطق خلال العهد الروماني أكثر من غيرها من باقي المقاطعات الإفريقية⁴.

ولهذا فقد كانت زراعة أشجار الزيتون، وأشجار التين تتم داخل كتل صخرية شبه رطبة، ويمكن أن ينجح في التربة غير الملائمة للحبوب بالدرجة الأولى في البلدان الجبلية، مع هطول أمطار غزيرة، ولكن التربة فقيرة تمثل الغطاء النباتي الطبيعي للغابات، وتستخدم البنايع، التي تتواجد في مناطق متعددة، في الصيف أو خلال فترات الشتاء الجافة للري، وهي ضرورية للنباتات الصغيرة ومفيدة للأشجار البالغة⁵.

¹ ستيفان اغزال، تاريخ شمال...، المرجع السابق، ج 7، ص 127.

² Sahraoui BENSALD, et autres, "Les forêts d'Algérie, de Césarée la romaine à ce jour", forêt méditerranéenne, t. XXVII, n° 3, septembre 2006, p 268.

³ Noura Yahyaoui, Op. Cit, p 20.

⁴ S. Gsell, H. A. A. N, Op. Cit, p 168.

⁵ Noura Yahyaoui, Op. Cit, p 20.

أما زراعة أشجار العنب فإنها تنتشر في المناطق ذات المناخ المعتدل، بالقرب من البحر، ومع هذا فهي تتأثر بشدة بالصقيع الذي يحدث في الربيع، عندما تبدأ بالفعل في التبرعم، بالإضافة إلى شجرة التين التي لا تتأثر من البرد ولا من الجفاف، وهي تنمو في مختلف الأماكن، بما فيها المناطق التي يزيد ارتفاعها عن 1200م مثل منطقة القبائل الكبرى، كما أن شجرة اللوز شديدة التحمل، ولا تتأثر بالابتعاد عن منطقة الساحل باستثناء برد الربيع¹.

- الحبوب

تعتبر زراعة القمح، والزيتون، والكرام من المحاصيل الثلاثة الرئيسية، أما الزراعة السنوية للحبوب والأعلاف في المنطقة شبه القاحلة، وزراعة محاصيل المروية على تكون على الأراضي المستوية، أو على المدرجات في المناطق شبه القاحلة والجافة².

ومن أهم المزروعات التي عرفتها المنطقة نذكر الحبوب؛ القمح، والشعير، والذرة البيضاء، والبشنة، التي دلت العديد من المخلفات الأثرية على أنها كانت معروفة بالمنطقة منذ العصر الحجري الحديث بصحراء الطاسيلي، أي قبل مجيء الفينيقيين، نذكر منها مطاحن الحبوب التي عثر عليها في محطات العصر الحجري الحديث بالطاسيلي، وأدوات مماثلة عثر عليها بالواد المالح بالجنوب الوهراني³. ويذكر هيرودوت أن سكان بلاد المغرب القديم يبنون مساكنهم من سنابل القمح⁴ وهذا دليل على وفرة منتج القمح بهذه الأراضي وبالتالي جودتها، حتى أنهم يبنون بها مساكنهم. هذا بالإضافة إلى محاصيل الخضر المتنوعة التي اشتهرت بها المنطقة، نذكر منها الفاصوليا العريضة هذا النبات لا يخشى الجفاف بفضل جذوره الطويلة جدا علاوة على ذلك، من خلال الجودة التي تتمتع بها في تثبيت نيتروجين الهواء، فإنها تشكل سمادا حقيقيا وتحمي التربة لاستقبال الحبوب؛ علاوة على ذلك، هو نفسه بالنسبة للبقوليات الأخرى⁵.

أثرت العديد من العوامل الطبيعية والبشرية على الغطاء النباتي في نوميديا وموريطانيا القيصرية، فتراجع الغطاء النباتي قبل محاصيل الحبوب، والأشجار المثمرة، والبستنة، كما ساهم نشاط الرعي والذي يعد من الأنشطة الرئيسية للسكان بشكل كبير في استنزاف الغطاء النباتي بفضل قطعان الماشية التي تهاجم براعم النباتات المهمة في عملية تجديد الغطاء النباتي للغابة، بالإضافة إلى متطلبات الزراعة والثروة الحيوانية استخدم الانسان الغابة لتلبية حاجياته الضرورية من مواد بناء ووقود، منذ العصور القديمة الفينيقية والبنونية⁶.

¹ Ibid.

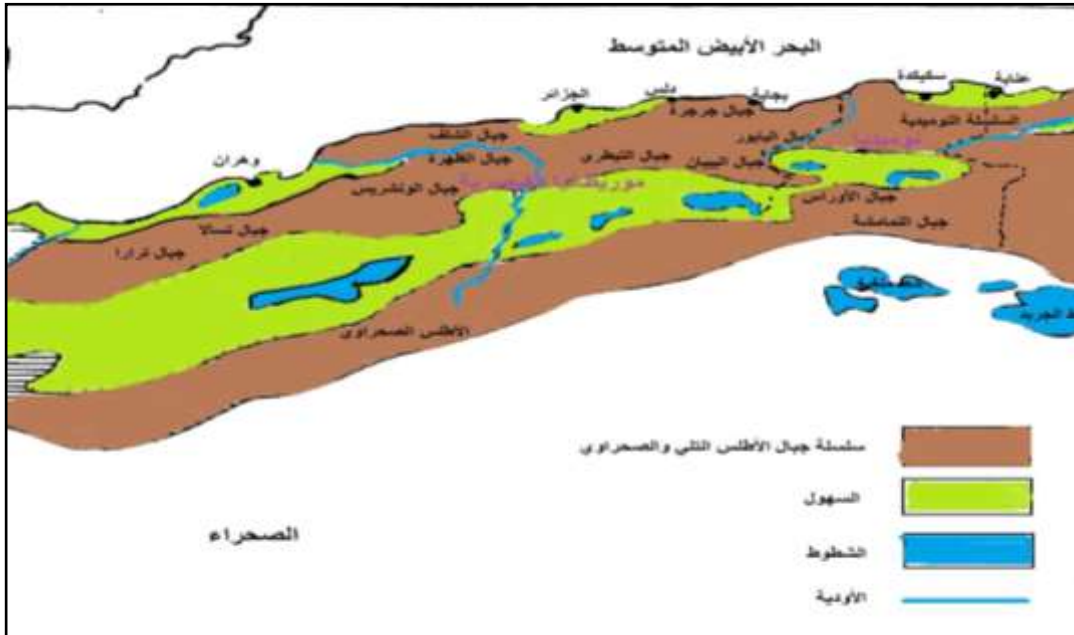
² Noura Yahyaoui, Op. Cit, p 19.

³ ستيفان اغزال، تاريخ شمال...، المرجع السابق، ج 7، ص 200.

⁴ هيرودوت، تاريخ هيرودوت (الكتاب السكيثي والكتاب الليبي)، ج 4، ط 1، تر: محمد المبروك الذويب، دار الكتب الوطنية، ليبيا، 2003، ص 129.

⁵ S. Gsell, H. A. A. N, Op. Cit, p 168.

⁶ F.Decret, M.Fantar, Op. Cit, p 13.



خريطة رقم: (01): تمثل تضاريس نوميديا وموريطانيا القيصرية (بتصرف الطالبة)

المصدر: محمد الهادي حارش، التاريخ المغربي القديم، المؤسسة الجزائرية للطباعة، الجزائر، 1992، ص 19.

يذكر فريدريك لacroix (F. Lacroix) أن خصوبة ساحل موريطانيا القيصرية كانت عرضة للتغيرات التي جعلتها أقل بكثير من نوميديا، النقش الذي عثر عليه السيد بيربروجر (M. Berbrugger)، أمين مكتبة مدينة الجزائر خلال الفترة الاستعمارية، في أنقاض المدينة الرومانية الكبرى التي كانت موجودة في روسقونياي (Rusguniae، كاب ماتيفو)، والذي فك شفرته العالم هاس (M. Hase)، يوضح أن المجاعة كانت تسود في بعض الأحيان في هذه المنطقة. وهذا تناقض موجه إلى سترابون، الذي يجعل من بلاد الماصيصيل أرضا موعودة، لكن النقش يتوافق مع الحقائق التي لوحظت منذ دخول المستعمر الفرنسي؛ فنحن نعلم في الواقع، اليوم أن ولايتي الجزائر ووهران تفتقران أحيانا إلى القمح، وأنهما مضطرتان إلى جلبه من ولاية قسنطينة¹.

ويضيف في الأخير؛ أن إفريقيا بما فيها كل من نوميديا وموريطانيا القيصرية كانت بالنسبة للرومان، بمثابة مخزن حبوب ممتلئ ومفتوح دائما، ولم تكن مجرد مقاطعة فخمة؛ بل كانت لا تزال الأم المغذية، ومرساة الخلاص لإيطاليا².

¹ Frédéric Lacroix, "Afrique ancienne- Produits Végétaux", Alger, *Rev. Afr.*, V 13, N 73, Janvier 1869, p 9.

² Ibid.

ثانيا: التاريخ: (التغيرات الإقليمية لنوميديا وموريطانيا القيصرية (27 ق.م-235م))

1- مقاطعة نوميديا

عمل الرومان بعد دخولهم إلى بلاد المغرب القديم والسيطرة عليها بعد القضاء على قرطاج سنة 146 ق.م، على تقسيم المنطقة تحت قانون الأرض لمن يملكها، إلى مقاطعات إدارية تابعة لروما، من أجل بسط سيطرتهم واخضاع القبائل النائية والسيطرة على الأراضي الزراعية¹. بداية بمقاطعة افريقيا القديمة والتي عرفت فيما بعد بإفريقيا البروقنصلية، التي قامت على أنقاض دولة قرطاج، في حدودها الأخيرة التي احتفظت بها قبيل الحرب البونية الثالثة²، وإلى غربها تمتد أراضي المملكة النوميديّة؛ التي يحدها غربا نهر ملوية، والذي يعد الحد الفاصل بين أراضي النوميدي، وبلاد المور أو مملكة موريطانيا، والتي كانت تحت حكم الملك بوخوس الأول، تمتد أراضيها من نهر ملوية شرقا، إلى المحيط الأطلس غربا³.

تعرضت حدود المملكة النوميديّة إلى العديد من التغيرات على مدى الفترة الممتدة من سقوط قرطاج 146 ق.م، إلى بداية العهد الامبراطوري 27 ق.م، فقد آل حكم المملكة بعد وفاة ماسينيسا سنة 148 ق.م، أي قبل سقوط قرطاج إلى أبناءه الثلاث: مسيسا (Micipsa)، مصطنبل (Mastanabal)، وغلوسن (Gulussa)⁴، مع توزيع مهام الحكم بينهم، ولكن سرعان ما توفي مصطنبل، وغلوسن بعد وفاة والدهما بضع سنوات، وانفرد مسيسا بحكم نوميديا إلى غاية وفاته سنة 118 ق.م⁵، اذ تميز عهده بالاستقرار والازدهار الحضاري للمملكة النوميديّة في جميع المجالات.

بعد وفاة مسيسا انتقل الحكم إلى أبناءه: أذربل (Atherbal)، وهيمبسال (Hiempsal)، وابن عمهم المتبنى يوغرطة (Jughurtha)⁶، وبسبب مشكل وراثه العرش التي كان ليوغرطة الدور الرئيس فيها، وهذا لرغبته في تولي حكم مملكة نوميديا لوحده، متذرعاً في ذلك بالقوانين المحلية النوميديّة التي تخول للأكبر سناً أن يتولى

¹ قاسم محمد، "الوضعية العامة لمقاطعة موريطانيا القيصرية خلال التواجد الروماني"، مجلة التراث، العدد 29، مج 01، ديسمبر 2018، ص 256.

² بعد نهاية الحرب البونية الثانية (218-201) ق.م، وعلى اثر هزيمة قرطاج أمام الرومان وبموجب بنود معاهدة زاما الاقرار بحق ماسينيسا باسترجاع أملاك أجداده التي استولت عليها قرطاج، فقد استرجع ماسينيسا بداية مملكة أجداده الماسيل، ولم يكتفي بهذا بل استولى على جزء من سهول أمبوريا سنة 193 ق.م، ثم جاء الدور على منطقة السهول الكبرى التي استرجعها سنة 153 ق.م، لتصبح حدود قرطاج الغربية تمتد على طول الخندق الملكي (Fossa Regia) الذي أقامه اميليو سيكيبيو لترسيم الحدود بين قرطاج والمملكة النوميديّة قبل 127 ق.م. للمزيد أنظر:

تسعديت رمضان، معاهدة زاما (201 ق.م)، مجلة الدراسات التاريخية، مج: 5، ع: 1، جامعة الجزائر 2، 1993، ص ص 22-23. وعمار المحجوبي، ولاية افريقيا من الاحتلال الروماني إلى نهاية العهد السويبي (146 ق.م-235م)، مركز النشر الجامعي، تونس، 2001، ص 58.

³ محمد الصغير غانم، المملكة النوميديّة...، المرجع السابق، ص 36.

⁴ شارل أندريه جوليان، المرجع السابق، ص 55.

⁵ محمد الصغير غانم، المملكة النوميديّة...، المرجع السابق، ص 36.

⁶ يوغرطة: هو أحد أحفاد الملك النوميدي ماسينيسا، وهو الابن الغير شرعي لمصطنبل من احدى الجوارى في ظروف ظلت غامضة، وقد تنبه عمه مكيبسا عملا بوصية الرومان له على إثر رسالة من سيبون جراء ما أبلاه يوغرطة خلال مشاركته مع الرومان في حروبهم في شبه جزيرة ايبيريا. للمزيد من المعلومات أنظر: محمد فنطر، يوغرطة من ملوك شمال افريقيا وأبطالها، الدار التونسية للنشر، تونس، (د.ت)، ص ص 119-123.

الحكم، وهو كان أكبرهم¹، هذا الأمر كان الذريعة التي استغلها الرومان وعملوا من خلالها على تذكية الصراع بين الأخوة الثلاث وتعزيزه، وبالتالي التدخل في الشؤون الداخلية للمملكة النوميديية بداعي حماية العرش النوميدي بناء على وصية ماسينييسا التي يدعي الرومان أنه كلفهم برعايتها². وبناء على مارواه سالوستيوس فإن يوغرطة دبّر لاغتيال هيمبصال وذلك سنة 117 ق.م³. هذا لأنه لم يعجبهم الاستقرار والتطور الذي شهدته المملكة النوميديية طيلة عصر الملك ماسينييسا وابنه ماسيبيسا من بعده.

بسبب شخصية يوغرطة المتمردة على الوجود الروماني في بلاد المغرب القديم والرافضة لأي تدخل أجنبي في تسيير شؤون مملكته، رأى الرومان أن وصول يوغرطة للحكم وانفراجه به سوف يشكل بالنسبة لهم خطرا كبيرا على مصالحهم في المنطقة، خاصة وأنهم يعرفون جيدا مدى قوة شخصيته، وشجاعته من خلال مشاركته في حروب الرومان في شبه جزيرة إيبيريا. لهذا استغل الرومان الصراع بين يوغرطة، وأذربعل على الحكم، خاصة بعد مقتل الوريث الثالث هيمبصال⁴، وانحاز الرومان إلى جانب أذربعل خلال مجريات الصراع، ودارت بين يوغرطة، وابن عمه أذربعل مدعوما بالقوات الرومانية العديد من المعارك، كان الغلبة فيها بالتداول بينهما منذ 117 ق.م وحقق من خلالها يوغرطة العديد من الانتصارات؛ بداية باستيلائه على العاصمة سرتا سنة 112 ق.م وذلك بعد حصار دام حوالي 5 أشهر، وقتل ابن عمه أذربعل وأرسل برأسه إلى روما، ونكّل بالجالية الإيطالية الماكثة هناك⁵. بعد هذا العمل الذي قام به يوغرطة، والذي رأى الرومان أنه تحدي مباشر لهم من طرف هذا الأخير، عزمت روما على أن ترمي بكل ثقلها في المنطقة من أجل القضاء عليه، وبالفعل كانت الحرب بينهم صولات وجولات، بداية مع القنصل الروماني بيستيا (Bestia) الذي شن حملة على يوغرطة وقواته سنة 111 ق.م، ولكن يوغرطة تفوق عليه بدائه، وعاد بيستيا إلى روما بعد فشله في مهمته بتهمة تلقي الرشوة من يوغرطة⁶. لتعيد روما الكرة في العام الموالي مع القنصل ألبينوس (Albinus) سنة 110 ق.م، والتي تكبد فيها هذا الأخير هزيمة نكراء من طرف يوغرطة وجنوده في معركة سوتول (Suthul)، وانتهت في الأخير المعركة باتفاقية كانت معظم بنودها لصالح العاهل النوميدي⁷.

زادت هذه الهزيمة الموجعة روما إصرارا على ضرورة التخلص من يوغرطة، وهذه المرة مع القنصل ميتلوس (Metelus)، الذي جاء إلى بلاد المغرب سنة 109 ق.م وهو كله عزم في القبض على يوغرطة بنفسه والانتقام

¹ محمد الصغير غانم، المملكة النوميديية...، المرجع السابق، ص 74-75.

² سالوستيوس، المصدر السابق، XIV.

³ نفسه، XII.

⁴ Virgine Bridoux, *Les Royaumes d'Afrique du Nord*, École française de Rome, Roma, 2020, p 74.

⁵ محمد فنطر، المرجع السابق، ص 154-157.

⁶ سالوستيوس، المصدر السابق، XIV.

⁷ محمد الصغير غانم، المملكة النوميديية...، المرجع السابق، ص 81.

منه، وقد كانت الحرب بينهما جولات؛ إذ كانت الجولة الأولى بينهما بانتصار يوغرطة في معركة وادي المثول (وادي ملاق حاليا) 109 ق.م، ولكن هذا الانتصار لم يدم طويلا حيث تلقى هزيمته الأولى أمام الرومان في معركة زاما سنة 108 ق.م¹، جعلته يتراجع إلى الجنوب أين تتواجد القبائل الجيتولية التي استعان بها لكي تساعده في حربه ضد الرومان من جهة، والاتصال بملك المور بوخوس الأول (Bocchus)² يطلب مساعدته، وبالفعل لبي بوخوس الأول طلب يوغرطة ونجحا مع بعض في استعادة مدينة سرتا سنة 106 ق.م³.

ولكن ليس لمدة طويلة، ومن جهة أخرى عاد الرومان إلى تطبيق سياسة فرق تسد فقد استطاع القائد الروماني فاوستوس كورنيليوس سولا (Faustus Cornélius Sylla) بدهائه الكبير في عملية اقتناع الملك الموريطاني بوخوس الأول في أن يتخلى عن صهره يوغرطة ويدخل معهم في عملية مؤامرة القبض عليه، بتقديم العديد من الاغراءات، وهذا ما كان بالفعل فقد نجح بوخوس وسولا في استدراج يوغرطة والقضاء عليه نهائيا سنة 105 ق.م⁴. وانتهت معه إحدى أقوى الثورات التي قادها النوميدي ضد الوجود الروماني في بلاد المغرب القديم.

كانت نتائج هذه الثورة وخيمة على المملكة النوميدي خاصة على وحدة التراب النوميدي، فقد تعرضت المملكة النوميدي لتغيير في حدودها الاقليمية؛ فقد انتزع جزء كبير منها منح لبوخوس الأول، وهو الجزء الموالي لمملكته إلى غاية بجاية (Saldæ)، وهذا وفاء بالعهد التي قطعها الرومان له مقابل مساعدته لهم ضد يوغرطة، وبالتالي أصبحت حدود مملكة موريطانيا حسب رأي مومسن (Moummsen) تمتد من صلداي شرقا إلى المحيط الأطلسي غربا⁵. كما انفصلت لدة عن نوميديا، واعتبر مجلس الشيوخ الروماني المملكة النوميدي ملك عام للشعب الروماني المنتصر، وأسند حكم نوميديا الشرقية إلى الملك غودا (Guda) شقيق يوغرطة⁶، وهي تمتد من الوادي الكبير غربا إلى حدود مقاطعة افريقيا القديمة شرقا، أما الجزء الواقع بين الواد الكبير غربا، وبجاية شرقا فقد

¹ محمد الصغير غانم، مقالات وآراء في تاريخ الجزائر القديم، دار الهدى، الجزائر، 2005، ص 176.

² يقول المؤرخ سالوست عن الملك الموريطاني بوخوس؛ أنه لم يكن معروفا لدى روما قبل حرب يوغرطة، بقدر ما كان يعرف روما نفسها. للمزيد من المعلومات أنظر:

Gustave Boissière, *L'Algérie Romaine*, Ed 2, Librairie de Hachette et C^{ie}, paris, 1883, T 1, p 17.

³ L. Charrier, *Description des monnaies de la Numidie et la Mauretanie*, Typographie Alexandre Carle, Place Caraman, Bone, 1886, p 13.

⁴ Michél Coltelloni-Trannoy, *Le royaume de Maurétanie sous Juba II et Ptolémée (25 av. J.-C. - 40 ap. J.-C.)*, Préface, Jehan Desanges, Éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris, 1997, p 12.

⁵ Théodore Mommsen, *Histoire romaine*, Tra: C. A. Alexendre, Librairie A. Franck, Paris, 1866, T 5, p 117.

⁶ محمد الهادي حارش، مملكة نوميديا... المرجع السابق، ص 38.

أسند إلى مجهول حسب رأي شيشرون (Marcus Tullius Cicero)، والتي سماها ب مملكة الماستانزوسوس¹ (Mastanesosus).

خلف الملك غودا بعد وفاته حوالي 88 ق.م، وربما قبل هذا التاريخ حسب قول ستيفان اغزال² ابنه هيمبصال الثاني الذي كان ملكا على نوميديا الشرقية، الجزء المجاور لمقاطعة افريقيا، والجزء الغربي تحت حكم ماسينيسا الثاني³، كما خلف هيمبصال الثاني ابنه يوبا الأول (Juba I) في الحكم⁴، والذي كان له دور كبير في صراع يوليوس قيصر (Julius Cesar)، وبومبي (Pombei)، حيث انحاز هذا الأخير إلى البومبيين⁵، نظير وعودهم له بتسليمه زمام الحكم على كامل تراب المملكة النوميديا الموحدة التي تركها جده ماسينيسا، ومن جهة أخرى انحاز الملك النوميدي هيرباص الثاني (Hiarbas II)⁶، إلى جانب قيصر، الذي تحالف من جهة أخرى مع الملك الموريطاني بوخوس الثاني، وابنه غودا (Guda).

وفي نهاية هذا الصراع كان النصر فيه لصالح يوليوس قيصر وحلفائه، ولقي يوبا الأول نهايته بعد أن قام بقتل نفسه اثر هزيمته في معركة ثابسوس (Thapsus) سنة 46 ق.م، والتي تعد من أكبر المعارك في التاريخ القديم⁷، وعلى اثرها تعرضت نوميديا للتقسيم من جديد على يد قيصر وحلفائه، وعرفت التغيير الإقليمي الثاني بولادة مقاطعة رومانية جديدة في افريقيا سميت: افريقيا الجديدة (Provincia Africa Nova)، وتشمل الجزء الشرقي من نوميديا، بدل تسميتها القديمة والتي كانت تعرف في اللغة الشائعة نوميديا، وهي تتوافق مع الجزء الأكثر

¹ محمد الصغير غانم، المملكة النوميديا...، المرجع السابق، ص 131.

² ستيفان اغزال، تاريخ شمال...، المرجع السابق، ج 7، ص 246.

³ يؤكد بعض المؤرخين أن هيمبصال الثاني وخليفته من بعده يوبا الأول لم يحكما كامل نوميديا، وهذا نظرا لوجود جزء غربي من نوميديا يفصلها عن مملكة موريطانيا، وملكها المعاصر لهيمبصال الثاني يدعى ماسينيسا الثاني وفقا لأوريليوس فيكتور (Aurelius Victor)، وماستانزوسوس (Mastanesosus) وفقا لشيشرون، ويفترض ستيفان اغزال أن هذه الأسماء تعود لشخصية واحدة بالاعتماد على النقش الموجود على ظهر بعض العملات (MSTNÇN). للمزيد من المعلومات أنظر:

Kontorinis Vassa. N, "Le roi Hiempsal II de Numidie et Rhodes", *L'antiquité classique*, Tome 44, fasc 1, 1975. pp 93-94.

⁴ في عهد يوبا الأول امتدت حدود المملكة النوميديا من غربي سرتا غربا الى خليج السرت الكبير شرقا، ومن الخندق الملكي شمالا إلى تخوم الصحراء.

للمزيد من المعلومات أنظر: محمد العربي عقون، الكنفدرالية السرتية، منشورات نوميديا، الجزائر، 2019، ص 37.

⁵ di Alberto Dalla Rosa, "Africa e Numidia", in: Letta C, Segenni S, **Roma e le sue province. Dalla prima guerra punica a Diocleziano, edito da Carocci, Roma, 2015, p 263.**

⁶ هيرباص: تعددت الروايات التاريخية حول هذه الشخصية ودورها في مجريات الصراع حول العرش النوميدي، يذكر أبيان (Apian)، وسالوست، أن بومبي قد أعاد الملك لهيمبصال بعد أن خلع من طرف النوميديين، وبلوتارك (Blutarkh)، يذكر أن بومبي عزل الملك هيرباص، ويسلم الحكم للملك هيمبصال، أي أن هيمبصال استعاد ملكه الذي سلب منه لصالح هيرباص. للمزيد من المعلومات أنظر: ستيفان اغزال، تاريخ شمال...، المرجع السابق، ج 7، ص 250.

⁷ محمد العربي عقون، الكنفدرالية...، المرجع السابق، ص 10.

ازدهارا في المملكة النوميديّة القديمة¹، تمتد من حدود افريقيا القديمة، على طول الخندق الملكي شرقا إلى هيبون غربا، وتنحدر جنوبا غربي قالمة (Calama)، ومنها إلى قفصة (Capsa) بالجنوب الشرقي²، وعين عليها كريسيوس سالوستيوس (Crispus Sallustius) حاكما برتبة بروفنصل (Proconsul)³.

في حين أصبحت المقاطعة القديمة تسمى بـ (Africa Vetus)، وظلت المقاطعتان منفصلتان إلى غاية 27 ق.م⁴، ومنح بوخوس الثاني الجزء الغربي من نوميديا والذي كان يمثل الحد الفاصل بين مملكة غودا، ومملكة بوخوس الأول، أصبحت مملكة موريطانيا تمتد من المحيط الأطلسي شرقا، إلى الوادي الكبير غربا⁵، في حين منح للمرترق الايطالي ستيوس (P. Suttius) الجزء الغربي من مملكة يوبا الأول، وعين عليها سالوستيوس حاكم لها⁶، والجزء الشرقي من مملكة ماسينيسا الثاني، وإقليم سرتا، وهو الجزء الممتد من الوادي الكبير غربا، إلى ميناء روسيكادا (Rusicada، سكيكدة) شرقا، والتي أصبحت فيما بعد تسمى بالاتحاد السيرتي نسبة إلى العاصمة سرتا، وضمت كل من: سرتا (Cirta)، سكيكدة، القل (Cholo)، ميله (Milev)⁷.

بعد اغتيال يليوس قيصر سنة 44 ق.م دخلت روما من جديد في صراع بين الجمهوريين بقيادة ماركوس أنطونيوس (Marcus Antonius)، وأنصار قيصر بقيادة أوكتافيوس (C. Octavius)، وانعكس هذا الصراع على المقاطعات الرومانية بما فيها نوميديا وموريطانيا القيصرية، حيث استغل الأمير النوميدي أرابيون (Arabion) ابن ماسينيسا الثاني الوضع وحاول استرجاع أملاك آباءه وأجداده التي اغتصبها المحتل الروماني، واستطاع أن يتخلص من المرترق ستيوس، ويستعيد إقليم سرتا، كما استعاد جزءا كبيرا من الأراضي التي كانت تحت سلطة والده، وبسبب الخلافات بين حكام المقاطعات الافريقية، نتيجة التنافس بين أوكتافيوس وأنطونيوس، ومحاولة أرابيون دعم حزب على حساب الآخر، وتزايد نفوذه، وهو ما دفع الحكام الرومان إلى اغتياله والتخلص منه، واسترجاع بوخوس للأراضي التي منحت له من طرف يوليوس قيصر⁸.

وعلى إثر انتصار أوكتافيوس على أنطونيوس وحلفائه في معركة أكتيوم (Actium) بمصر سنة 31 ق.م، انفرد أوكتافيوس بالحكم في روما، وتغير نظام الحكم من النظام الجمهوري، إلى النظام الامبراطوري، وأصبح

¹ M. Albertini, M. Albertini, **L'Afrique Romaine**, Ed 02, Imprimerie administrative et commerciale émile pfister, Alger, 1927, p 7.

² فتحي دردار، "معركة تابسوس سنة 46 ق.م وانعكاساتها على مملكة نوميديا"، مجلة عصور، مج: 21، ع: 2، جامعة وهران، الجزائر، ديسمبر 2022، ص 56.

³ يوليوس قيصر، حرب افريقية 47-46 ق.م، تر: محمد الهادي حارش، دار هومة، الجزائر، 2014، XCVII.

⁴ F. Decret, M. Fantar, Op. Cit, p 157.

⁵ Apipen, **Roman History**, Tran: H, White, ed: Loeb classical, Library, London, 1912, IV, 54, 25.

⁶ Goston Boissier, Op. Cit, p 2.

⁷ M. Toulotte, Op. Cit, p 23.

⁸ F. Decret, M. Fantar, Op. Cit, p 158.

أوكتافيوس أول امبراطور روماني سنة 27 ق.م، وأطلق عليه لقب أغسطس (Augustus)، أي صاحب السلطة السياسية، والسلطة الدينية¹.

سلم أغسطس مملكة موريطانيا إلى الملك النوميدي يوبا الثاني سنة 25 ق.م. لأنها منذ وفاة بوخوس الثاني 33 ق.م الذي لم يترك وريثا له، أصبحت تدار تحت إشراف الامبراطور الروماني مباشرة بواسطة والي روماني². وفي سنة 44 ق.م تم إلحاق سرتا النوميديّة، التي مُنحت لمرترقة سييتيوس بإفريقيا، مع احتفاظها باستقلالها الإداري والمالي الذي منح لها بعد وفاة قيصر وحتى وصول ماركوس إيميلوس ليبيدوس (Marcus Æmilius Lepidus) للحكم في عام 40 ق.م، ادعى الحكام الذين يمثلون الحكام الثلاثين سلطة واحدة على الأفريقيّتين اللتين أصبحتا موضوع صراعات متواصلة؛ وفي عدة مناسبات كان يديرها في الواقع حاكم واحد، من المحتمل جدا أنه خلال قنصلية ليبيدوس³.

تم إنشاء مقاطعة إفريقيا البروقنصلية (Proconsularis) من خلال دمج إفريقيا القديمة (Africa Vetus)، وإفريقيا الجديدة (Africa Nova)، التي أشرف عليهما أوكتافيوس أغسطس منذ تاريخ 36 ق.م، وتوحدت نهائيا في عهده سنة 27 ق.م، وأطلق عليها اسم إفريقيا البروقنصلية (Africa Proconsularis)، يشرف عليها مجلس الشيوخ (sénatoriale) عندما تم التصديق على الاجتماع الفعلي قانونيا، في وقت جعلت الضغوط الاقتصادية والعسكرية هذا الاندماج حتميا⁴. ضمت المقاطعة الجديدة الأراضي الواقعة بين برقة ومملكة موريطانيا، والتي اتبعت حدودها من الشمال طريق الوادي الكبير (وادي الرمال حاليا)، ثم اتجهت إلى الغرب من كويكول (جميلة)⁵.

تشير أغلب الدراسات التاريخية بخصوص استقلال نوميديا وحصولها على الحكم الذاتي لم يتأتى إلا في عهد الإمبراطور سيفيروس حوالي 208م⁶، ومع هذا فإن نوميديا ومنذ عهد الإمبراطور كاليغولا (Caligula) أصبحت تدار من طرف المندوب الإمبراطوري قائد الفرقة الأوغسطية الثالثة، وهذا بعد ان اضطر كاليغولا إلى

¹ عمار المحجوبي، المرجع السابق، ص 92.

² Victor duruy, **Histoire des Romains**, Librairie Hachette et Cie, Paris, 1881, T 3, p 626.

³ محمد الهادي حارث، **التاريخ المغربي...**، المرجع السابق، ص 183.

⁴ عمار المحجوبي، المرجع السابق، ص 91.

⁵ Dondin-Payre Monique, Jean Desanges et al, **Carte des routes et des cités de l'est de l'Africa à la fin de l'antiquité. Nouvelle édition de la carte des « Voies romaines de l'Afrique du nord » conçue en 1949, d'après les tracés de Pierre Salama**, Turnhout, Brepols, 2010, p 48.

⁶ رجح الكثير من المؤرخين هذا التاريخ لإنشاء مقاطعة نوميديا بصفة رسمية من قبل الامبراطور سيبتيموس سيفيروس، بالاعتماد على النقيشة التي عثر عليها في مدينة جميلة، والمؤرخة بتاريخ 208م، والتي تعود للقائد تيتوس كلوديوس سوباتيانوس بروكولوس (T. Claudius Subatianus) Proculus) جاء فيها ذكر اسم مقاطعة نوميديا بشكل صريح ومباشر. للمزيد من المعلومات انظر: عز الدين مجاني، المقاطعة النوميديّة في عهد العائلة السيفيرية من خلال الشواهد الأثرية (196-235م) دراسة أثرية وتاريخية، إشراف: سليم دريسي، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه العلوم في الآثار القديمة، معهد الآثار، جامعة الجزائر 2، الجزائر، 2019، ص 31.

فصل نوميديا عن افريقيا البروقنصلية بسبب التخوف من احتمال نشوب صراع بين قائد الفيلق وحاكم المقاطعة، كان قائد الفيلق الأوغسطي الثالث تابع بالكامل للحاكم الإقليمي في افريقيا، وفي العادة فإن قادة الجحافل العسكرية الرومانية المعينين بشكل مباشر من قبل الامبراطور الروماني لم يكونوا عادة تابعين لحكام المقاطعات الذين اختارهم مجلس الشيوخ، ويعتبر هذا هو أكبر سبب لحدوث الصراع¹.

لهذا فصل الامبراطور كاليغولا (Caligula) بينهما سنة 40م، حيث سحب من الحاكم (القنصل) قيادة الفيلق الأوغسطي، الموجود في أفريقيا منذ حوالي ثلاثين عاما، ليعهد بها إلى المندوب، الذي قام بتعيينه على رأس الفرقة الأوغسطية الثالثة، وهو أحد الاشخاص التابعين له، والذي أصبح يحمل لقب يحمل (Lugatus Augusti pro praetor provinciae Numidiae)²، وغالبا ما تركه في منصبه لعدة سنوات³.

وعليه أصبح المندوب هو الذي يتولى قيادة جميع قوات الجيش الامبراطوري في مقاطعة افريقيا، في حين يقتصر عمل الحاكم (القنصل) على شؤون الإدارة المدنية فقط، لكن الإمبراطور لم يقيم بإنشاء مقاطعتين في ذلك الوقت بأي معنى إقليمي رسمي، بل كانت مجرد مناطق القوة المقسمة داخل افريقيا، أو بمعنى آخر ظلت نوميديا مقاطعة بالكامل داخل إقليم افريقيا البروقنصلية⁴.

حيث احتفظ قنصل افريقيا بجميع السلطات الكاملة عليها في مسائل الإدارة المدنية، مثل الولاية القضائية والضرائب... إلخ، ومن ناحية أخرى أصبح قائد الفيلق يتمتع بالسلطة الكاملة في جميع المسائل العسكرية مثل الطرق، والحدود، والوحدات العسكرية بخلاف المجموعة الحضرية، في كامل مقاطعة افريقيا⁵، بما في ذلك المنطقة الواقعة خارج نوميديا نفسها حيث يتواجد الفيلق، وقد ظل الوضع ساريا حتى انشاء مقاطعة نوميديا الإمبراطورية سنة 208م، وكان يديرها تحت السلطة المباشرة للإمبراطور؛ قائد الفيلق الذي كان يُدعى ليغاتوس (legatus)، ولذلك جمع بين يديه في إدارة البلاد النظام القضائي، وقيادة القوات⁶. ومنذ ذلك التاريخ لم يعد القنصل يتمتع بسلطة في شؤون الإدارة المدنية داخل نوميديا على الرغم من أن مندوب الفيلق لا يزال يحتفظ بسلطته بالتدخل في شؤون الإدارة العسكرية داخل إقليم افريقيا⁷.

وهذا التقسيم في السلطات هو ما يعكس الأهمية التي وضعها الامبراطور فيمن يعينه شخصيا، على رأس القوة المحلية للجيش، ولم يكن من الممكن تقليص أي منهما بأي شكل من الأشكال، ولو أننا لا نستطيع أن نجزم على إن مندوب الفيلق الأوغسطي يحكم نوميديا، ولكن هذا لا ينفي أنه قد اكتسب حكما عمليا فعليا على

¹ Monseigneur Toulotte, Op. Cit, p 02.

² Pflaum Hans Georg. "La date de la création de la province de Numidie", B. S. N. A. F., 1958-1959. France, 1959, p 25.

³ M. Albertini, L'Afrique..., Op. Cit, p 16.

⁴ Dondin-Payre Monique, Jean Desanges et al, Op. Cit, p 48.

⁵ M. Albertini, L'Afrique..., Op. Cit, p 15.

⁶ Gaston Boissier, Op. Cit, p 93.

⁷ B.D. Shaw, Soldiers and society: the army in Numidia, Opus, 1983, T 2, p 142.

منطقة نوميديا حتى في بعض الأمور المدنية، وهذا بسبب وجوده في المنطقة وقرب القوات التي يقودها، وربما يكون هذا هو السبب الرئيسي وراء تحول المنطقة في النهاية إلى مقاطعة منفصلة¹.

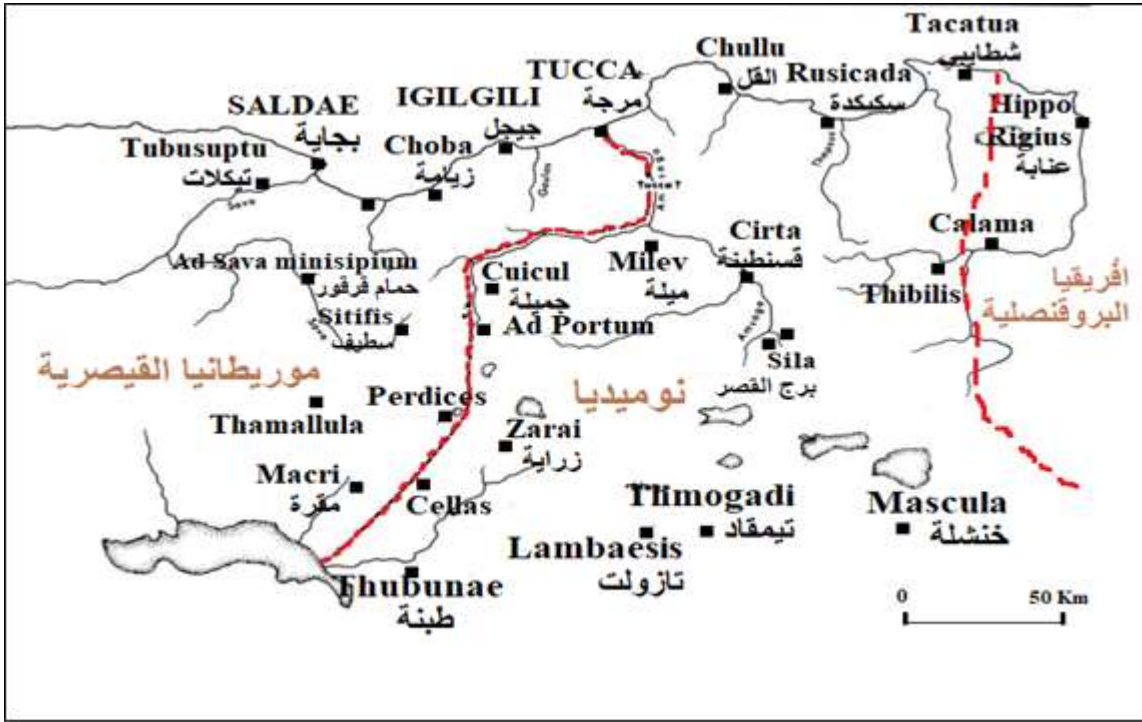
كانت نوميديا العسكرية موجودة في الواقع قبل إنشاء مقاطعة نوميديا. شملت في البداية الجنوب التونسي، عندما أقام الفيلق معسكره في أماديارا (حيدرة)، وامتد نحو الغرب بعد تحركات معسكر الفيلق إلى تيفيست، ثم إلى لمبايسيس، لقد كان ذلك بمثابة استكمال لتهدئة مناطق الأوراس، والنمامشة، والتي كانت فرصة لتحويل الأراضي الشاسعة في الجنوب إلى مقاطعة حيث تعمل القوات بقيادة مندوب الإمبراطور في جنوب تونس، كانت جيتوليا من مملكة نوميديا تابعة في البداية للوكيل، ثم أصبحت عسكرية من خلال خضوعها للسيطرة المباشرة للقائد الأعلى للقوات، عندما اتخذ الإمبراطور كاليغولا قرارا بتعيين مندوب يعينه الإمبراطور مباشرة على رأس الفيلق الثالث الأوغوسطي².

وهكذا نشأ وضع جديد على المستوى الإداري، تم تعديل صلاحيات كل من القنصل والمندوب بشكل عميق. وكما لاحظ السيد مارسيل بينابو (M. Benabou) فقد كان هناك تطور في العلاقات الحقيقية، على أرض الواقع، بين القضاة في أفريقيا، في البداية كان الأمر عبارة عن توزيع بسيط للمهام على كل من قنصل السلطات المدنية، ومندوب الشؤون العسكرية، حيث كان لكل من القاضيين إمكانية التدخل في جميع أنحاء المحافظة. وما عزز سلطة المندوب هو أنه لم يعد خاضعا للحدود الإقليمية، إذ كان الأمر متروكا له لقيادة القوات في عملهم العسكري حيث كان يتلقى تعليماته مباشرة من الإمبراطور. ربما لم نلاحظ بما فيه الكفاية أن إصلاح القيادة لم يكن القصد منه فقط تقليص صلاحيات الوالي، التي تعتبر كبيرة جدا، بل كان أيضا مقدمة لمرحلة جديدة من التأسيس الروماني في إفريقيا، مع استمرار العمل نحو الغرب³.

¹ B.D. Shaw, Op. Cit, p 143.

² A. Berthier, **La Numidie (Rome et Le Maghreb)**, Picard, Paris, 1981, p 133.

³ M. Benabou, "Proconsul et légat en Afrique. Le témoignage de Tacite", Ant. Afr., T VI, 1972, p 135.



خريطة رقم (02): توضح حدود مقاطعة نوميديا خلال القرن الثاني الميلادي (بتصرف الطالبة)
المصدر:

G. Camps, Op. Cit, p 44.

2- موريطانيا القيصرية:

تم استخدام تسمية "موريطانيا" في البداية لتشير إلى المنطقة المجاورة للمحيط الأطلسي، (المغرب الأقصى حالياً). وفيما بعد استخدمها الرومان للإشارة إلى المملكة بأكملها التي منحوها ليوبا الثاني، والتي تمتد من الوادي الكبير، إلى المحيط الأطلسي.

استناداً إلى مجموعة من الدراسات التاريخية التي تعرضت لتاريخ شمال إفريقيا القديم فإنه قبل تاريخ 27 ق.م لم تكن هناك منطقة تسمى موريطانيا القيصرية، فقد كانت منطقة شمال إفريقيا أو بلاد المغرب القديم بعد دخول الرومان إليها والقضاء على قرطاج سنة 146 ق.م، مقسمة إلى ثلاث مناطق وهي: إفريقيا والتي تعد أولى المقاطعات الرومانية في المنطقة، والتي شملت الأراضي التي كانت تحت سلطة قرطاج، وكذلك المملكة النوميديّة التي تمتد أراضيها من حدود قرطاج غرباً إلى نهر ملوية غرباً، ومملكة المور التي تمتد حدودها من نهر ملوية شرقاً إلى المحيط الأطلسي غرباً.

أخذت موريطانيا القيصرية، اسمها من عاصمتها قيصرية¹، التي اتخذ منها يوبا الثاني عاصمة له، وأطلق عليها اسم قيصرية تعظيماً ليوليوس قيصر²، وبعد وفاته سنة 23م، تولى الحكم ابنه بطليموس الذي كان معروفاً بضعف شخصيته وحبه لحياة الترف، فقتل من طرف الامبراطور كاليغولا سنة 39 أو 40م³، وهي أقل اتساعاً من مقاطعة افريقيا البروقنصلية ونوميديا، حيث تم تقليصها باختصار إلى شريط من الأرض يقع بين البحر والحد الشمالي للهضاب العليا.

إدارياً كان يحكمها وكيل إمبراطوري يجمع في شخصه الصفات المدنية والعسكرية، ويشترط أن يكون من طبقة الفرسان فقط، على عكس الوكلاء والملاك الذين كانوا من أعضاء مجلس الشيوخ، يقوم الإمبراطور بتعيين وتغيير النواب بكل حرية؛ اللذين ظلوا في أغلب الأحيان في مناصبهم لعدة سنوات⁴.

شهدت مملكة موريطانيا تغيرات إقليمية وسياسية منذ دخول الرومان إلى المنطقة، كانت حدودها محصورة بين المحيط الأطلسي غرباً، وواد ملوية شرقاً، فقد توسعت على حساب الأراضي النوميديّة مرتين؛ الأولى بعد خيانة الملك بوخوس الأول ليوغرطه والمساهمة في تمكين الرومان من القبض عليه وقتله سنة 105 ق.م، وكانت هذه مكافأة لبوخوس على تعاونه مع الرومان ضد النوميديين، حيث وصلت حدودها إلى صلداي بجاية حالياً⁵، والمرة الثانية بعد هزيمة يوبا الأول سنة 46 ق.م، في معركة تابسوس أمام يوليوس قيصر، بعد تعاون ملكها بوخوس الثاني مع يوليوس قيصر، وجيشه ضد النوميديين، حيث وصلت حدود مملكة موريطانيا إلى الوادي الكبير⁶.

أصبحت مملكة موريطانيا تشكل البلاد المستقلة من المحيط الأطلسي غرباً إلى الوادي الكبير شرقاً؛ لكن هذا الاستقلال اسمياً فقط، أما في الواقع عبارة عن نظام حماية، والدليل على ذلك أن موريطانيا ظلت لمدة ثماني سنوات (33-25 ق.م)، أي إلى ما بعد وفاة الملك بوخوس الثاني، تحت إدارة الولاية الرومان؛ وفي عام 25 ق.م أعاد أغسطس هذه المملكة إلى أمير من أصل محلي، كان هذا الأمير يوبا الثاني⁷، وهو الأمير الذي نشأ في روما، ويعد مواطن روماني، مشبع تماماً بالثقافة اللاتينية، وكانت حقوقه الملكية محدودة (على سبيل المثال، لم يسك

¹ قيصرية: هي مدينة شرشال الحالية، كانت عاصمة يوبا الثاني التي سميت في البداية يول (Jol) والتي تلت فيما بعد اسم قيصرية تكريماً للإمبراطور أوغسطس قيصر، حيث أطلق عليها اسم قيصرية، وقد منحها هذا الاسم بعد أن أعاد بنائها، أما الجغرافي بطليموس، فقد دمج الاسمين معاً، بتسمية المدينة (Jol Csesarea)، في حين أن ديودورس الصقلي (Scylax)، الذي ميز بين المدينة والميناء، وهذا بتسمية مدينة قيسارية يول (Julius). للمزيد من المعلومات أنظر:

Monseigneur Toulotte, Op. Cit, p 23.

² E. Cat, Op. Cit, p 1.

³ Pline l'Ancien, V, 11.

⁴ M. Albertini, L'Afrique..., Op. Cit, p16.

⁵ M. L. Marcus, Duesberg, Géographie Ancienne des Etats Barbaresques, a la Librairie Emcyclopédique de Roret, Paris, 1842, p 452.

⁶ محمد الهادي حارش، مملكة نوميديا... المرجع السابق، ص 38.

⁷ E. Cat, Op. Cit, p 1.

العملات الذهبية) والتي لا يمكن أن تكون لها سياسة مختلفة عن سياسة الإمبراطور، علاوة على ذلك، تم إنشاء العديد من المستعمرات الرومانية في مملكة يوبا الثاني¹.

تم ضم هذه المملكة في عام 40م، من طرف الإمبراطور كاليغولا بعد قتل العاهل النوميدي بطليموس ابن يوبا الثاني²، وبهذا دخلت مملكة موريطانيا تحت نير الاحتلال الروماني، حيث كانت آخر الأراضي في بلاد المغرب القديم التي تم ضمها إلى أملاك الإمبراطورية الرومانية³. وخلال سنة 42م أعاد الإمبراطور كلوديوس تيريوس (Tiberius Claudius) تنظيمها وتقسيمها إلى مقاطعتين: موريطانيا القيصرية، وموريطانيا الطنجية وذلك سنة 42م، خلال عهد الإمبراطور كلوديوس Tiberius Claudius Caesar (41-54م)⁴.

بعد القضاء على ثورة المقاوم الموري سالابوس (Salabus)، والقبائل المورية التي تحالفت معه على يد القائد الروماني هوسيديوس جيتا (Hosidius Géta)، المقاطعة الغربية وعاصمتها طنجة، وسميت بموريطانيا الطنجية، والمقاطعة الشرقية وعاصمتها قيصرية (شرشال)، وسميت بموريطانيا القيصرية، وعين على رأس كل مقاطعة حاكم من طبقة الفرسان يسمى (Leguat)⁵.

وبهذا أصبحت حدودها تقريبا تلك التي تفصل الجزائر حاليا عن المغرب، وتعد من أكبر المقاطعات الرومانية في إفريقيا⁶ (أنظر الخريطة رقم: 03، ص 44)، أما نوميديا، تبدأ حدودها عند مصب الوادي الكبير (l'Ampsaga)، وتلامس الحضنة وتنتهي تقريبا في منطقة القارة ومسعد، وهما مدينتان تابعتان لنوميديا⁷. وهي حدود طبيعية واضحة التحديد⁸.

¹ M. Albertini, L'Afrique..., Op. Cit, p7.

² Pline l'Ancien, V, 11.

³ Gaston Boissier, Op. Cit, p 94.

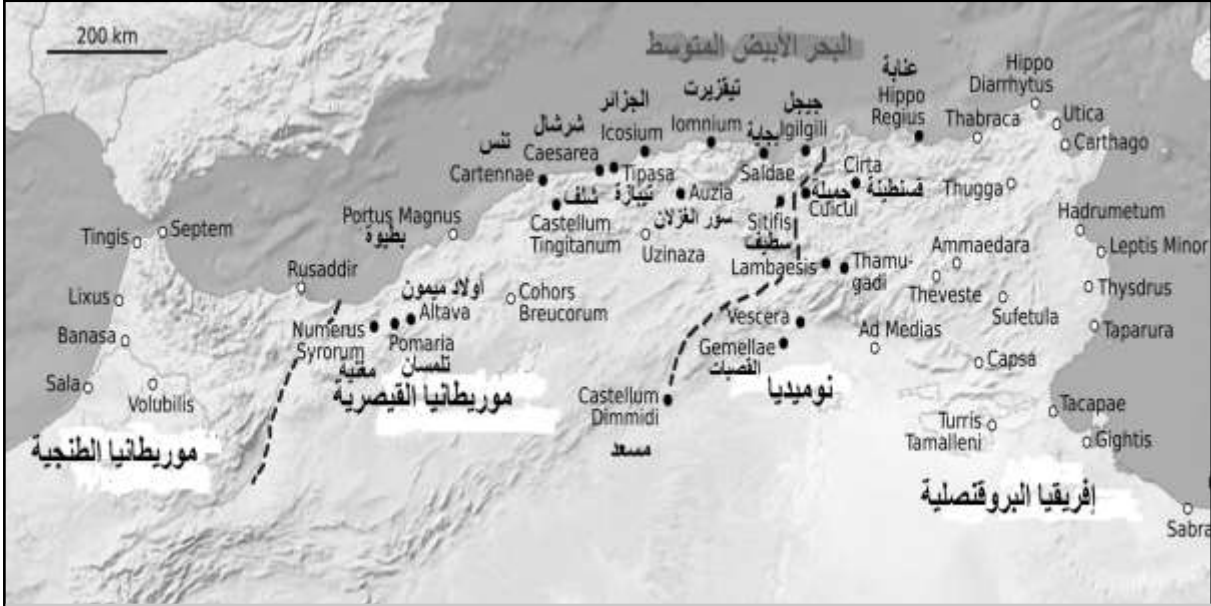
⁴ بليبي الأكبر، الكتاب الخامس من التاريخ الطبيعي (وصف إفريقيا ومصر وغرب آسيا)، تر: محمد المبروك الدويب، ط 2، ليبيا، 2019، ج 5، الفقرة 2.

⁵ Dion Cassius, **Histoire romaine**, Ed: Etienne Gros, V. Boissée, Firmin-Didot, Paris, 1845, 60, 9.; Licinius Crassus Frugu, Maurétanie Césarienne, Bulletin Trimestrielle des Antiquités Africaines, T III, Imprimerie et lithographi protat Frères, Paris, 1885, p 83.

⁶ E. Cat, Op. Cit, p 4.

⁷ Monseigneur Toulotte, Op. Cit, p 07.

⁸ E. Cat, Op. Cit, p 2.



خريطة رقم (03): تمثل حدود موريطانيا القيصرية (ق 1 - ق 3م) بتصريف الطالبة

المصدر:

<https://www.wikiwand.com/ar/articles/%D8%B1%D8%A7%D8%A8%D9%8A%D8%AF%D9%88%D9%85>

J-M. Lassère, *Africa, quasi Roma (256 av. J.-C. - 711 ap. J.-C.)*, Éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris, 2015, p 188.

الفصل الأول

تطور شبكة الطرق في نوميديا وموريطانيا القيصرية

(27 ق.م – 235م)

أولاً: في عهد الأباطرة اليوليوكلاوديين (27 ق.م – 69م)

ثانياً: في عهد الأباطرة الفيلافيين (69 – 96م)

ثالثاً: في عهد الأباطرة الأنطونيين (96 – 192م)

رابعاً: في عهد الأباطرة السيفيريين (193 – 235م)

قبل أن نتبع التطور التاريخي للطرق في نوميديا خلال فترة الدراسة، يجدر بنا أن نتعرف على وضعية الطرق في نوميديا وموريطانيا القيصرية قبل الاحتلال الروماني للمنطقة.

ترتبط عملية انشاء شبكة الطرق الرومانية في نوميديا وموريطانيا القيصرية، ارتباطا وثيقا بعملية المدّ العسكري داخل هذه الأراضي، وبالتالي احتلالها والسيطرة عليها، مع أن هذا الأمر لم يكن بالهين بالنسبة للرومان الذين وجدوا صعوبة كبيرة في احتلالها نظرا لمقاومة الأهالي الراضية لهذا التواجد الأجنبي على أراضيها، وكذلك صعوبة المنطقة من ناحية تضاريسها خاصة نوميديا، حيث تنتشر الجبال الوعرة المسالك، والتي لطالما كانت الملاذ الآمن للسكان الراضين للمحتل الروماني. فلم تتمكن القوات الرومانية من احتلال نوميديا إلا بعد حوالي 100 عام من احتلال قرطاج¹.

يقول بيار سالاما (P. Salama)؛ من الصعب أن نتحدث عن الطرق بالمعنى التقني للكلمة في فترة ما قبل الرومان، إن المسارات أو الممرات التي يتم رسمها عن طريق الاستخدام، والتي تعود في أغلب الأحيان إلى أصول سحيقة، قدمت لسكان المنطقة خدمات لأنها كانت عبارة عن مسارات تشكلت من خلال طول فترة استخدامها، وكما هو معلوم فإن الحضارة القرطاجية بذلت جهدا جديرا بالثناء في المنطقة من أجل تحسينها، الأساليب الزراعية وإمدادات الغذاء لمدنها، كما أننا لا نتجاهل صادرات القمح إلى الخارج التي قام بها ماسينييسا في القرن الثاني قبل الميلاد، يمكن أن يستفيد من مملكته نوميديا ومع ذلك، لا يبدو أن أيا منهما قام بأي محاولة لتحسين مساراته الداخلية أو إنشاء مسارات جديدة².

كما يذكر قدماء الكتاب والمؤرخين "أن البونيقيين هم الأوائل الذين يقال إنهم بنوا طرقا من الحجارة"، ويقول القديس إيزيدور الإشبيلي San Isidoro de Sevilla (560-636م)، في القرن السادس الميلادي، في أصوله: "يقال أن أول من شق الطرق هم القرطاجيون؛ وفي وقت لاحق، قام الرومان بتوسيع هذه الطرق في جميع أنحاء العالم"³. وبهذا يبدو أنه يشهد بوضوح أن الشعوب القديمة لم يكن لديها بنية تحتية للطرق مناسبة للنقل الثقيل أو البضائع المهمة. ويقول سيرفيو، "يقال إن البونيقيين الأوائل بنوا طرقا من الحجارة" كما يقال إن نموذج الطرق مأخوذ عن البونيقيين، وهذا بناء على تفسيرهم لشوارع قرطاج العظيمة، ومن جهته يرجح ادوارد كات (E. Cat) أسبقية بناء الطرق للقرطاجيين، وأن ما سمي بالطريق الساحلي من قرطاج إلى طنجة لم يكن أكثر من مجرد

¹ P. Salama, **Les voies romaines....**, Op. Cit, p 21.

² Ibid.

³ SAN ISIDORO, **Etimologías**, XV, 16. 6.

طريق؛ ولا شك أن القرطاجيين قاموا بتحسينه في نقاط معينة لربط محطاتهم التجارية، واستمر الرومان في استخدامه¹.

وكانت هذه الطرق تستخدم لنقل الخيول والعربات والمشاة، في المدينة أو في الريف، ولكن بشكل أكثر تحديدا الطريق الرئيسي للاتصالات من محطة إلى أخرى، أو من مقاطعة إلى أخرى، على عكس طريق ملتوي أو طريق جانبي، ومن هذه الطرق نذكر على سبيل المثال طريق قرطاجة - نابل، وطريق قرطاج-أوتيكا، وطريق قرطاج - بنزرت، قرطاج - واد مجردة².

ومما يثبت وجود الطرق قبل دخول الرومان هو استعمال القرطاجيون للعربات لنقل بضائعهم داخل مستعمراتهم في الحوض الغربي للمتوسط، وفي حروبهم التي خاضوها، بالإضافة إلى العربات اللببية التي دلت عليها الرسوم الصخرية في صحراء الطاسيلي، كما تؤكد المعاملات التجارية بين مملكة نوميديا وبلدان الحوض الغربي للمتوسط ومن بينهم الرومان على وجود الطرق، ففي سنة 200 ق.م صدر الملك ماسينيسا حوالي 14 ألف قنطار من القمح إلى روما، بالإضافة إلى 10500 قنطار من الشعير، وهذا يجعلنا نستشف أن هذه المنتوجات قد تم نقلها من المزارع إلى مخازن الحبوب، ومن هذه الأخيرة إلى الموانئ عبر الطرق، وبوسائل نقل معينة، حيوانات أو عربات تجرها الحيوانات أو غيرها³.

يقول ميشال جانون (M. Janon) أن الرومان خلال عملية غزوهم لكل من نوميديا، وموريطانيا القيصرية اتبعوا الطرق والمسالك النوميديا والقرطاجية، والتي عادة ما تمر بمحاذاة المجاري المائية كالأودية، وهذا ما دلت عليه تواجد العديد من المواقع الأثرية على هذه المسالك⁴. والآن سوف نتعرف على المراحل التي مرت بها الطرق خلال الفترة الممتدة من بداية العهد الإمبراطوري إلى نهاية حكم الأسرة السيفيرية.

أولا: في عهد الأباطرة اليوليوكلاوديين (27 ق.م-68م)

في نهاية عهد الإمبراطور أغسطس سنة 14م، أمر قدامى المحاربين بفتح الطريق العسكري الكبير الرابط بين المقر الشتوي للفيلق الأوغسطي الثالث في أمايدارا (Amaedara، سوسة)، وثالة (Thala) مروراً بكابسا (Capsa، قفصة) لينتهي عند ميناء قابس (Tacapes)⁵، مستغلا في ذلك فترة الهدوء التي أعقبت حروبه ضد

¹ E. Cat, Op. Cit, p 261.

² Ibid.

³ لويس لأكروا، تاريخ نوميديا وموريطانيا منذ العصور القديمة إلى غاية مجيء الوندال إلى إفريقيا، تر: عبد الملك رفاص، فهرنهايت 451 للنشر والترجمة، الجزائر، 2024، ص 188.

⁴ محمد العربي عقون، الكنفدرالية السيرية، المرجع السابق، ص 138.

⁵ J. MESNAGE, *Romanisation de l'Afrique; (Tunisie, Algérie, Maroc)*, Gabriel Beauchesne, Éditeur, Paris, 1913, p 44.

قبائل الجيتول وحلفائهم الغرامنت والنسامون، والتي استمرت حوالي 30 سنة (25-6م)، ومن جهته اعتبر بيار صالاما تاريخ 14م هو شهادة ميلاد شبكة الطرق الرومانية في بلاد المغرب القديم¹، وقد انتهت أشغال هذا الطريق بعد موت أغسطس، واعتلاء الإمبراطور تيبيريوس (Tiberius Caesar divi August) (14-37م) الحكم تحت إشراف حاكم افريقيا نونيوس أسبريناس (L. Nonius Asprenas)².

كما أنشأ الطريق الذي يربط مدينة تاكابس (Tacapes، قابس) بمقاطعة افريقيا البروقنصلية، بمدينة تيفيست (Thevést، تبسة) النوميديية سنة 14م³، ليصبح طوله حوالي 300كم، وهو يعتبر أول خط حدود نظري أنشأه الفيلق الأوغسطي الثالث، من خلال هذا الطريق تمكن الرومان من توسيع حدود السيطرة الرومانية جنوبا لتشمل كابسا (قفصة)، وغربا إلى جبال تيفيست (تبسة)⁴. كان هذا المشروع سببا لصراع محلي كبير جدا، استمر من سنة 17م إلى سنة 24م⁵، تمثل هذا الصراع في ثورة تاكفاريناس (17-24م)⁶، التي روى تاسيتوس (Tacite)⁷ جل تفاصيلها، وفي عهد الإمبراطور نيرون Nero Claudius August (54-68م) فتح الفيلق الأوغسطي الثالث طريق سيرتا- روسيكادا (Rusicada) سكيكدة⁸.

يعد الطريق الروماني من سرتا (قسنطينة) إلى روسيكاد (سكيكدة) واحدا من أقدم الطرق في نوميديا، فقد تم ذكره في خريطة بوتنغر الذي احتفظ لنا بمحطتين مهمتين على هذه الطريق وهما محطة (Ad Palmam)، ومحطة (Ad Viam Sele)⁹. ويذكر بيار صالاما نقش جايوس فيليوس باتركولوس C. Velleius Paterculus (19 ق.م-31م)¹⁰ والذي علق عليه رينييه (L. Renier)، بأنه يشير إلى أن هذه الطريق قد

¹ P. Salama, **Les voies romaines ...**, Op. Cit, p 22.

² J-M. Lassère, "Un conflit « routier »: observations sur les causes de la guerre de Tacfarinas", Ant. afr, 18, 1982, p 14.

³ R. Cagna, **L'armée...**, Op. Cit, p 697.

⁴ W. Elizabeth, B. Fentress, **Numidia and the Roman Army**, Op. Cit, p 166.

⁵ Jerzy Kolendo, **Le Colonat en Afrique sous le haut-empire**, Ed 2, Annales Littéraires de l'Université de Besançon, Diffusé par Les Belles Lettres, Paris 1991, p 15.

⁶ يرجح جين ماري لاسير (J-M . Lassère) أن من أسباب ثورة تكفاريناس ضد الرومان هو الطريق الروماني الذي تم بناؤه على أراضي الموزولامي خلال عهد الامبراطور تيبيريوس سنة 14م، وتحت إشراف الوالي الروماني نونيوس أسبريناس (L. Nonius Asprenas). للمزيد من المعلومات أنظر:

J-M. Lassère, "Un conflit « routier »: observations sur les causes de la guerre de Tacfarinas", Ant. afr, 18, 1982, p 14.

⁷ Tacite, **Annalles**, Tra: Henri Bornecque, Garnier Frères, Paris, 1965, II, 52, III, 20, 21, IV, 23, 24, 25, 26.

⁸ Dondin-Payre Monique, Jean Desanges et al, Op. Cit, p 40.

⁹ E. Masqueray, "Étude des ruines d'El-Meraba des Beni Ouelban", C. R. A. I. B. L, N 2, 1882, p 133.

¹⁰ C. I. L, VIII, 10311.

بناها جنود الفيلىق الثالث الأوغسطي الثالث قبل عهد الإمبراطور كاليغولا¹. وقد شهد هذا الطريق تدخلات متعددة من طرف المندوبين الامبراطوريين، إذ يمكننا أن نستشف من خلال تدخلات هؤلاء المندوبين على هذه الطريق أنه استجاب بالدرجة الأولى لاعتبارات اقتصادية، أهمها نقل القمح من السهول النوميديّة المرتفعة إلى العاصمة روما². كما نستنتج من هذا أن أعمال الطرق في هذه الفترة كانت تحت إشراف مندوب الفيلىق الأوغسطي الثالث.

بخصوص هذه الطريق يذكر هنري فورنال (H. Fournel) أن مدينة روسيكادا (سكيكدة) تنطلق منها ثلاث طرق: أحدها يتجه نحو (Paratiane)، والآخر باتجاه نيديس (Nedes)، والثالث يؤدي إلى سرتا، إذ يمكن العثور على بقايا اثنين من هذه الطرق بشكل جيد اليوم؛ لكن الطريق الذي يمر بمحاذاة ساحل البحر نحو باراتياني قد اندثر³. ووفقا لرافوازييه (Ravoisié)، فإن هيكل الطريق من سرتا إلى روسيكادا، كانت موجودة منذ القرن الأول الميلادي، وتم ترميمها نظرا للتدهور والخراب الذي طالها بسبب مياه الأمطار، وازداد الوضع سوءا على جميع الطرق المغادرة من جميلة خلال نفس الفترة⁴. وتشهد هذه الصيانة الدقيقة وهذه الإصلاحات المتتالية على الأهمية التي حظيت بها هذه الطريق طوال فترة الاحتلال الروماني. والعهد اللاحقة، حيث تم الحفاظ عليه في معظمه.

يقول فارص (Vars): "وجدت طريقا متميزا جدا ولا يزال في الخدمة من سطورة حتى سرتا، هناك طريق مرصوف بالحجارة السوداء، كما رأينا بعضها في إيطاليا، والتي تسمى الطرق الرومانية. في القرن التالي، تحدث

¹ تم حفر هذا النقش على علامة ميلية تم اكتشافها سنة 1874م في الجزائر، بالقرب من مدينة الحروش، على حافة الطريق الروماني المؤدي من سكيكدة إلى قسنطينة (سرتا)، وبالفعل فإن الطريق التي تم اكتشافها فيه هي أحد الطرق التي تم ذكرها من خلال جدول بوتنغر، ومسار رحلة أنطونيوس؛ ومع ذلك، فإن هذا النقش يتيح لنا معرفة اسم المؤسسة الرومانية القريبة من الآثار التي بنيت عليها مدينة الحروش الحديثة الصغيرة، نرى على هذه الخريطة، على بعد 30 ميلا من سكيكدة، محطة محددة بالكلمات Ad Villam Sele، وبالتالي فإن Villa Sele كان اسم المؤسسة الرومانية المعنية؛ وبعبارة أخرى، هو الاسم القديم للمدينة، أي مدينة الحروش الصغيرة الحديثة. للمزيد من المعلومات أنظر:

L. Rénier, "Notice sur une inscription romaine relative à l'historien Velleius Paterculus", C. R. A. I. B. L., N 4, 1875, pp 431- 432.

²Claude Briand-Ponsart, "Le pouvoir et la Confédération cirtéenne: priorité au ravitaillement", L'Africa Romana, Atti del XIX convegno di studio Sassari, 16 -19 dicembre 2010, Collana del Dipartimento di Storia, Scienze dell'Uomo e della Formazione, Università degli Studi di Sassari, Et 1, Carocci editore S.p.A, Roma, 2012, V 1, p 626.

³ H. Fournel, **Richesse Minérale de L'Algérie**, Imprémiri Nationale, Paris, 1850, T 02, p 126.

⁴ Dondin-Payre Monique, Jean Desanges et al, Op. Cit, p 40.

جراماي (Jramai) عن قسم من هذه الطريق، والذي يفصل روسيكادا عن مينائها، بقوله: "أن طريقا مرصوفا بطول فرسخين يفصل بين هاتين النقطتين"¹.

ويشير ليون الإفريقي إلى أنه في عصره، أي في بداية القرن الخامس عشر ميلادي، كان من الممكن رؤية أجزاء من الطرق الرومانية، مماثلة لتلك الموجودة في إيطاليا، على طول الطريق من سكيكدة إلى قسنطينة، ويذكر فارص أنه في منطقة إيديس، على بعد 10 كم من سكيكدة، وبالقرب من الحروش، لا يزال بإمكاننا رؤية المرتفعات الحجرية، مما يدل على أن مسار هذه الطريق لا يتعد كثيرا عن ذلك الذي اتبعه أسلافنا².

مرت بمدينة روسيكادا (سكيكدة) ثلاثة طرق رئيسية جاء أحدهما من الغرب عبر بجاية، ثم اتبع الساحل عبر جيجل واستمر ليصل إلى سكيكدة، ومنها باتجاه هيبون (عنابة) بعد الشاطئ. وذهب الآخر عبر الداخل باتجاه عنابة (هيبون). وأخيرا اتجه المسار الثالث نحو سيرتا (قسنطينة)³.

وفي وصف لهذه الطريق يقول فارص (Vars): إذا واصلنا طريقنا في اتجاه سكيكدة، سنصل قريبا بالقرب من البناء الذي يشهد بشكل مزدوج أننا بالفعل في موقع الطريق الروماني القديم الذي يأتي من سيرتا ويعبر روسيكاد من الجنوب إلى الشمال، بعد اجتياز الطريق الروماني القديم. المدرج، توجه نحو الشاطئ للذهاب إلى سطورة، هذا هو المكان الذي انقطع فيه الطريق، وقد كانت الكتل الصخرية التي تغطي الساحل بأكمله في هذه المناطق، سببا في عدم استمراره حتى القل، بدأ الطريق المؤدي إلى هناك من سكيكدة، تقريبا من حيث وصلنا، ودار حول هذه الكتل الصخرية. ولنضيف أخيرا أنه عند هذا الشعب بدأ أيضا الطريق من روسيكاد إلى هيبون (عنابة)، والذي كان يمتد بمحاذاة الشاطئ في اتجاه شرقي⁴.

والطريق الذي تتبعه يصل إلى حافة الوادي الذي حفره وادي بني مليك، يعبره على جسر قمنا بإعادة بناء سطحه، ولكن قوسه روماني، وحتى من العصر الجيد، حسب النقش الموجود بين الحجارة التي شكلت الحاجز، والذي يشير إلى أن هذا الجسر مثل كل الجسور الموجودة على الطريق الجديد من سيرتا إلى روسيكادا، قد تم بناؤه في عهد الامبراطور هادريانوس (117-138م)⁵، على نفقة ميزانية اتحاد المستعمرات السيرية، بينما كان سيكستوس يوليوس قيصر (Sextus Julius Caesar) قائدا للفيلق الثالث الأوغسطي، بصفته مندوبا ملكيا¹.

¹ Ch. Vars, **Les villes romaines d'Algérie...**, Op. Cit, p 40.

² Dondin-Payre Monique, Jean Desanges et al, Op. Cit, p 40.

³ L. Charles Féraud, **Histoire des Villes de la Province de Constantine « Philippeville»**, A. Jourdan, Libraire – Éditeur, Alger, 1875, p 22.

⁴ Ch. Vars, **Les villes romaines d'Algérie...**, Op. Cit, p 36.

⁵ هادريانوس (76 م - 138 م): اسمه الكامل (Publius Aelius Hadrianus) هو الإمبراطور الروماني الذي حكم بين (117-138م)، وهو أحد أبرز الحكام الذين وضعوا بصمتهم على الإمبراطورية الرومانية. ولد في مدينة إيطاليكا (Italica) الرومانية، بمقاطعة هسبانيا

وفي موريطانيا القيصرية عمل أغسطس قيصر على تأسيس العديد من المستعمرات الرومانية في أماكن قريبة للساحل من أجل تثبيت عملية الاحتلال، وأتبعها بشق طريق ساحلي يربط بين هذه المستعمرات، وحمايتها². يذكر بيار سالاما أن المستعمرات العسكرية لأوكتافيوس أغسطس، قد تم وضعها بحكمة على طول الطرق الاستراتيجية الطبيعية والقادرة على اعتراض جميع علاقات ملك قيصرية (شرشال) يوبا الثاني مع المناطق الداخلية من مملكته، لا بد أنها أثرت بشكل كبير على سياسة وشخصية، وسلوك يوبا الثاني، وبطليموس. لكن الهدف الرئيسي لهذه المحطات هو كونها مقدمة للضم المستقبلي للمنطقة بكاملها³.

أنشأ الجيش الروماني حدودا تتوافق مع الطرق، وكانت مثالية بطريقة ما، "ثلاثة خطوط كبيرة للاحتلال العسكري، أحدهما يتبع الساحل، والآخر على طول التلال الشمالية للهضاب العليا، والثالث موازي للبحر"، وهذا الأخير هو بالطبع أقصى الجنوب، بعد التأكد من وجود هذه الخطوط الثلاثة، حاول كانيا (R. Cagnat) تأريخها، وتوصل إلى نتيجة مفادها أنه لم يتم شقها واستخدامها في وقت واحد من قبل الجيش، ولكن على مراحل. تم إنشاء أقدمها وأقصاها شمالا، والتي تمتد على طول الساحل، حوالي 40م⁴.

ويشير كات (E. Cat) إلى أن الطريقان الأكثر أهمية من حيث تطورها، وأهميتهما الاستراتيجية والتجارية، هما الطريقان المتجهان من الشرق إلى الغرب؛ ومع ذلك، فهو يعتقد أن الطريق الموجود على طول الساحل لا بد أنه كان يرتاده عدد قليل نسبيا، وقد ذهب بعض العلماء إلى ما هو أبعد من الحقيقة، عندما قدموه كطريق رئيسي، يتطور في منحنيات قليلة على طول الساحل المتعرج، واسع وملبئ بالحركة والحياة⁵.

يمكن أن يكون هذا التصور دقيق، فقد تم العثور على مشارف المدن الكبيرة، بالقرب من بجاية، وشرشال، وبطيو (بورتوس ماغنوس)، بعض بقايا طريق يمتد على طول الساحل، فإن آثاره مفقودة في الأماكن الأخرى. من الواضح أنه بمجرد الابتعاد عن مناطق الضواحي، والصعود إلى المرتفعات التي تحيط بالساحل، لا نجد سوى طريقا

(إسبانيا الحالية)، لعائلة أرستقراطية رومانية ذات أصول إيطالية. كان قريبه الإمبراطور تراجانوس، فهو مربيه ومرشده، وبهذا ارتبط هدرينانوس بالسلطة من خلال الدعم العائلي والسياسي. للمزيد من المعلومات أنظر:

HISTORIAE AUGUSTAE, Op. Cit, p-p 3-7.

¹ Ibid.

² F. Decret, M. Fantar, Op. Cit, p 178.

³ P. Salama, "La Colonie de Rusguniae", Rev. Afr, Paris, T 99, 1955, p 50.

⁴ F. Decret, M. Fantar, Op. Cit, p 178.

⁵ E. Cat, Op. Cit, p 263.

جبلية وعرا، لا يمكن الوصول إليه إلا عن طريق البغال والمشاة. وكلما أصبح المنخفض أقل انحدارا، يتسع المسار ويأخذ نوعا ما مظهر الطريق الروماني¹.

من بين الطرق الرئيسية التي تم تحديدها، كان هناك طريق يبدأ من صلداي بجاية، يمر عبر الساحل إلى سيدي ريحان (Muslubum) بين مصب وادي أغريون (واد خراطة)، وكاب أوقاس، وإلى الغرب قليلا بالقرب من واد جمعة عشر على برج، يعتقد أنه كانت له أهمية خاصة لوجود العديد من مخازن الحبوب بـ عين الروى (horrea)، والتي كان يتم فيها تخزين القمح قبل الانطلاق إلى أوستيا (Ostia)² هذا ما ذكره كانيا³.

ثانيا: في عهد الأباطرة الفلافيين (68-96م):

1- في نوميديا

عرفت شبكة الطرق تطورا ملحوظا في عهد الأباطرة الفلافيين، خاصة مع فسباسيانوس Vespasianus (69-79م)، وأبنائه تيتوس (Titus) (79-81م)، ودوميتيانوس (Domitianus) (81-96م)، حيث تم شق الطريق الروماني تيفيست (تبسة) - هييون (عنابة)، وهو أحد المحاور الرئيسية ضمن شبكة الطرق التي أنشأتها السلطات الرومانية في نوميديا، الذي يربط مدينة تيفيست بمدينة هييون، والتي تعبر في جزئها الجنوبي بلاد الموزولامي⁴، من قبل المندوب أنياتيوس كاتوس (Q.Egnatius Catus) سنة 76م، وهذا ضمن مخططها الرامي إلى ربط المناطق الداخلية بالمناطق الساحلية المطلة على البحر الأبيض المتوسط، خاصة تلك التي تحتوي على موانئ مهمة مثل ميناء هييون⁵.

وقد تم إنشاء هذه الطريق بأمر من الامبراطور فسباسيانوس حوالي 75 أو 76م⁶، من قبل جنود الفيلق الأوغسطي الثالث، وذلك بعد نقله من مدينة أمايدارا (Ammaedara، سوسة) إلى مدينة تيفيست⁷، قبل

¹ Ibid, 264.

² أوستيا (Ostia): كان هذا الميناء الروماني القديم قد تأسس في عهد الإمبراطور كلوديوس (41-54م) بهدف تسهيل وصول الإمدادات إلى روما. وبلغ الميناء قمة نشاطه خلال القرنين الثاني ومنتصف الثالث الميلادي، حيث أصبح مركزا لتخزين السلع الغذائية مثل الحبوب، التي كانت تُستورد من مختلف المقاطعات الرومانية. للمزيد من المعلومات أنظر: آسيا مسعودي، "إنشاء وتطور المرافق الأساسية للتجارة الرومانية في المغرب خلال العهد الامبراطوري الأول"، حوليات جامعة الجزائر، مج: 8، ع: 1، الجزائر، 15 جوان، 1994، ص 16.

³ François Dessommes, *Note sur l'Histoire des Kabylies*, F.D.B, Fort National, 1964, p 15.

⁴ J-M. Lassère, *Vbique Populus, Peuplement et mouvements de population dans l'Afrique romaine de la chute de Carthage à la fin de la dynastie des Sévères (146 av. J.-C. – 235 ap. J.-C.)*, Préface de Marcel Le Glay, Éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris, 1977, p 355.

⁵ CILVIII, 10119.

⁶ R. Cagnat, *L'armée...*, Op. Cit, p 39.

⁷ F.Decret, M.Fantar, Op. Cit, p 171 .

تثبيته النهائي في لمبايسيس (Lambaesis، تازولت) بداية من القرن الثاني الميلادي¹، كما تم ترميم طريق قرطاج-تيفيست، الذي كان موجودا بالفعل لفترة طويلة، بواسطة الفيقل الأوغسطي الثالث².
ينطلق هذا المحور من مدينة تيفيست شمالا نحو هنشير الراجل (Hr. Radjel)³، ومنه إلى مدينة مرست (Morsott)، ثم تواصل مسارها إلى مدينة مادوروس (Madauros، مداوروش) بعد مرورها بموقع كليز فوتان (Claire Fontaine، العوينات)، ثم تتجه الطريق نحو مدينة ثاغاست (Thagaste، سوق أهراس)، ومنها إلى مدينة هيبون⁴. وتعتبر هذه الطريق الأهم بالنسبة إلى المدينة لأنها أوجدت لها منفذا على ساحل البحر الأبيض المتوسط عبر ميناء هذه الأخيرة، لتسهيل انتقال جنود الفيقل الأوغسطي الثالث نحو الشمال عن طريق البحر، ومن جهة أخرى كانت تنقل عبرها المحاصيل الزراعية مثل القمح والزيتون، والمنتجات المصنعة مثل الزيت.
مع الامبراطور دوميتيانوس انتهت الحروب ضد قبائل الجيتول، والشعوب المنتشرة إلى الجنوب من مقاطعة نوميديا. تم إبعاد البعض إلى الصحراء، واستسلم البعض الآخر طوعا أو بالقوة إلى وسط ممتلكات الإمبراطورية، حيث شكلوا جيوبا تحت مراقبة السلطات الرومانية. تحت حكم نيرفا، وتراجانوس، وهادريانوس، تم تعزيز الاحتلال العسكري للحدود الجنوبية لنوميديا، كما تم تثبيت الفيقل نهائيا في لمبايسيس، في منتصف الطريق بين قبائل الجيتوليين المقهورين والمور الذين كان عليهم الآن إخضاعهم⁵.

2- في موريطانيا القيصرية

يشير العديد من الباحثين أن التوسع الفعلي في موريطانيا القيصرية بدأ في عهد الأباطرة الفيلافيين، الذين قاموا بمواصلة مد الطريق الساحلي نحو المقاطعة، ليشمل كل من محطات؛ جيجل، بجاية، آزفون، تيقزيرت، سيدي إبراهيم، تنس، سيدي بوراس، بطيو، تاكميريت⁶. كما أنشأ الامبراطور فسباسيانوس معسكر أولاد عباس

¹ نجاة رزوق، جراية محمد رشدي، "شبكة الطرق الرومانية بلامبيز (27 ق.م- 235 م)"، مجلة المعارف للبحوث والدراسات التاريخية، كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة الشهيد حمه لخضر - الوادي، الجزائر، مج: 8، ع: 3، 11 جوان 2023، ص 220.

² M. P. Charlesworth, M. A , **Trade – Routes and Commerce of the romane empire**, Cambridge at the Univercity, Britain, 1924, p 136.

³ A . A . A , F 29, n°96.

⁴ P. Salama, **Les voies romaines....**, Op. Cit, p 166.

⁵ R. Cagnat., **L'armée....**, Op. Cit, p 47.

⁶ عبد القادر صحراوي، التحصينات العسكرية بنوميديا وموريطانيا القيصرية أثناء الاحتلال الروماني (46 ق.م-284م)، دار الهدى، الجزائر، 2011، ص 25.

(Tigava Castra)¹ في شرق موريطانيا القيصرية، حيث أقام فيه قدماء المحاربين الرومان الذين أوكل لهم حماية الطريق النهري لوادي الشلف².

أصبح في مقاطعة موريطانيا القيصرية، في عهد فسباسيانوس، ما لا يقل عن ثلاثة عشرة مستعمرة رومانية، وثلاث بلديات حرة، ومستعمرتين تمتلكان القانون اللاتيني، وواحدة تمتلك القانون الإيطالي. جميع المدن الأخرى حرة ورافدة. كما كانت في نوميديا خلال زمن بليبي اثنتي عشرة مستعمرة رومانية أو إيطالية، وخمس بلديات وواحدة وثلاثين مدينة حرة؛ في بعض الأحيان حصون حقيقية، يطلق عليها شيشرون أسوار الإمبراطورية؛ وأحياناً مستعمرات مسالمة، وهو ما يسميه في مكان آخر دعاية للحضارة الرومانية³.

ثالثاً: في عهد الأباطرة الأنطونيين (96-192م)

- في نوميديا

شهد القرن الثاني للميلاد وهو ما يسمى بعهد الأباطرة الأنطونيين، استئنافاً قوياً لتواصل عملية الاحتلال، تميز العهد القصير للإمبراطور نيرفا (Nerva) (96-98م) بتأسيس مستعمرتي سيتيفيس (Sitifis، سطيف) في موريطانيا القيصرية، وكويكول (Cuicul، جميلة) في مقاطعة نوميديا، والتي عهد بها لوحداث من قدامى المحاربين، وقد أدت الحاجة لربط هذه المدن الجديدة بالسواحل إلى شق الطرق المؤدية إليها.

وبوصول الامبراطور تراجانوس (98-117م) إلى سدة الحكم أكمل في بداية عهده بناء الطريق الذي بدأه الأباطرة الفلافيين إلى شمال الأوراس، حيث قام بتعزيز المواقع الدفاعية وذلك بإنشاء مستوطنة ثموقادي (تيمقاد) سنة 100م⁴، من طرف الفيلىق الأوغسطي الثالث، وبناء الطريق الرابط بين هذه الأخيرة ومدينة تيفسيت

¹ يشير الأطلس الأثري لستيفان اغزال أنها تتوافق مع موقع الخربة أو قصر السلطان، ويجدد مسار أنطونينوس موقعها على بعد 32 ميل من أوبيدوم نوفوم (Opidum Novum). للمزيد من المعلومات أنظر:

Edmond Reisser, "Un Coin de la Maurétanie Césarienne", *B. S. G. A. O.*, Imprimerie Typographique, Oran, 1898, V 8, p 219.

² لخضر فاضل، "مركزات الليمس الروماني بمنطقة معسكر من القرن الأول إلى القرن الرابع الميلادي"، مجلة المواقع للبحوث والدراسات في المجتمع والتاريخ، الجزائر، ع: 01، مج: 16، مارس 2020، ص 73.

³ R. Cagnat., *L'armée...*, Op. Cit, p 47.

⁴ مهما كانت القيمة الاستراتيجية لثموقادي، فإن موقع لمبايسيس (تازولت) هو أكثر أهمية، فهي تسيطر على المدخل الشمالي لمضيق القنطرة، بوابة الصحراء، وهو موقع رئيسي لاختراق مناطق الأوراس، كما تعتبر موقع متقدم للقوات الرومانية في بلد أكد فيه الفلافيون على وجود مفرزة عسكرية في لامبيز من زمن تيريوس، لتكون معسكر الفيلىق الأوغسطي الثالث في زمن هدريانوس وبالتالي يشهد تيمقاد على جرأة أفكار تراجان بشأن إنشاء البلديات الرومانية، ليبدأ حينها استثمار الأوراس، عن طريق اختراقها عبر شبكة من الطرق. للمزيد من المعلومات أنظر:

Gascou Jacques, *La politique municipale de l'empire romain en Afrique proconsulaire de Trajan à Septime Sévère*, Rome, École Française de Rome, 1972, p 99.

(تبسة)، بإشراف قائد الفيلق ومندوب نوميديا موناتيوس غالوس (L. Munatius Gallus) خلال الفترة ما بين (102-103م)¹.

Imp(erator) Caesar divi Nervae f(ilius) Nerva Trajanu(sAug.), Gernnicanus, pontifiex) (maximus), trlb(uncl)apot(estate) (illtl co)s. III, p(ater) p(atrlae), col(onlam) (Mar)cianam Tr(aj)anum Th(amuga)dl per legiloneni) III Au(gustam feclt, L. M)unatl(o) Gallo leg(ato) Aug(ustl) pro (praetore)².

وفي سنة 100م قام الفيلق بشق الطريق الرابط بين مدينة روسيكادا (سكيكدة)، وميناء سطورة. كما أشرف نفس الفيلق سنة 105م على بناء الطريق الذي يغطي كتلة الأوراس من الجنوب³.

يعتبر هذا الطريق جزء من الطريق الروماني القادم من سرتا، والذي يعبر سكيكدة من الجنوب الى الشمال، بعد اجتيازه للمدرج الروماني، ويتخذ طريق الشاطئ للوصول إلى سطورة، وهو نفس مسار الطريق الحالي الذي يقطع العديد من الأودية المزودة بالجسور، نذكر منها وادي المودر ووادي القنطرة، وادي بني مالك؛ هذا الأخير الذي أعيد بناء سطح الجسر الذي يعبره من قبل الفرنسيين مع ترك الأقواس الرومانية القديمة⁴. وقد شوهدت على طول الطريق الروماني العديد من المقابر الكبيرة، هذا ما جعلهم يطلقون عليه طريق المقابر، والتي تدل على ثراء أصحابها، وقد تضررت هذه الأضرحة بسبب أعمال التنقيب السيئة في بداية فترة الاحتلال الفرنسي للجزائر⁵.

وكان الأمر نفسه بالنسبة للطريق الذي يربط سطورة بسكيكدة؛ فقد كانت مليئة بالمنازل الريفية، والمرافق الترفيهية التي ظلت آثارها كبيرة في وقت الغزو الفرنسي للجزائر، وقد تم العثور على آثار لها من خلال اتباع الطريق الروماني القديم الذي كان يربط سكيكدة بمينائها والذي اتبع تقريبا مسار الطريق الحالي الذي يربط بين المدينتين، يمتد الطريق بمحاذاة الشاطئ، ثم ينحدر في منحنيات إلى وادي القنطرة، ويمر بما على نفق، ثم يرتفع على جوانب تل يحيط بالبحر بحافة حادة يتركها عن يساره، هذا هو المكان الذي توجد فيه فيلا ليست بعيدة عن مصب نهر صغير، توجد فيلا تقع في موقع رائع، وخالص للغاية⁶.

¹ Ch.Tissot, **Fastes des Provinces Africaines**, Ernest Leroux, Éditeur, Paris, 1896, T 1, p 340.

² CIL VIII, 2355.

³ P. Salama, **Les voies romaines...**, Op. Cit, p 26.

⁴ Vars(Ch), **Les villes romaines d'Algérie Rusicade et stora dauns l'intiquite Alger**, imprimerie a vapeur émile marle, Constantine, 1896, pp 35-37.

⁵ Ibid, p 38.

⁶ R. Cagnat, **L'armée...**, Op. Cit, p 698.

كما أمر ببناء الطريق العسكري على الحدود الجنوبية للناماشة والأوراس، وتأسيس حصن بسرياني (Ad Majors) سنة 105م¹، وأنشأ الطريق الاستراتيجي الذي يؤدي إلى ثابوديوس (Thabudeos، تهودة)، لربط الطرق الشمالية بالطرق الجنوبية جنوب الأوراس؛ ومن تهودة إلى حصن بسرياني عبر بادياس (Badias) وميدياس²، ومنذ ذلك الحين أصبحت هناك اتصالات مستمرة بين لمبايسيس في مقاطعة نوميديا، وقابس (Tacapes) في مقاطعة إفريقيا البروقنصلية، سواء عبر تبسة، أو المدينة القديمة (Thelepte)، وقفصة، أو عبر الطريق الجنوبي من تهودة، إلى حصن بسرياني، وتوزر وجنوب شط الفجيج³.

أشرف القائد نطاليس (M. Natalis)، وبأمر من الإمبراطور تراجانوس على إنجاز الطريق الرابط بين القاعدة العسكرية هنشير بسرياني (Ad Maiores)⁴ الواقعة جنوبي نقرين ومدينة ثابوديوس (تهودة) قرب بسكرة. وقد أشار سوتونيوس إلى مدى اهتمام الإمبراطور تراجانوس بالطرق بقوله: كانت نفقات تراجانوس الرئيسية هي إصلاح الطرق والموانئ، والمباني العامة⁵.

تواصل الاهتمام بمشروع الطرق خلال عهد الإمبراطور هادريانوس (117-138)م الذي قام برحلتين إلى إفريقيا⁶، حيث قام بتشييد وإصلاح العديد من الطرق، حتى أنه أطلق عليه لقب مرمم إفريقيا (Africae Resturator)⁷. تشير النقوش الأثرية المحفورة على العلامات الميلية⁸ إلى قيام هذا الإمبراطور بترميم طريق سرتا - سكيكدة، لما لها من أهمية، وإكمالها خلال فترة حكمه، والتي حملت إسم (via nova Rusicadensis)⁹، وغالبا ما تم إصلاحها عن طريق حجرين قويين متصلين بسلاسل متقاطعة يبلغ طولها من 8 إلى 10 أمتار،

¹ P. Salama, **Les voies romaines...**, Op. Cit, p 26.

² R. Cagnat, **L'armée...**, Op. Cit, p 698.

³ E. Cosneau, Op. Cit, p 18.

⁴ A. A. A, F 50, n° 152.

⁵ Dion Cassius, T 9, LXVIII, 7.

⁶ يعتقد كات (Cat) أن الإمبراطور هادريانوس زار إفريقيا سنة 122م مستندا إلى نقش سور جواب على باب المعسكر مكتوب عليه اسم الإمبراطور بالرفع، ولا يوجد أي ذكر للمندوب، وهذا ما يدعم تخمين لوناى دي تيلمونت في رحلته الأولى إلى إفريقيا، ويرجح أنه من المحتمل أن يكون قد جاء عن طريق اسبانيا عبر قيصرية، حيث تتبع الطريق الداخلي على طولها بالكامل ثم ذهب بعد ذلك إلى نوميديا. للمزيد من المعلومات أنظر: المرجع

⁷ E. Cosneau, Op. Cit, p 18.

⁸ CILVIII, 10296, 10322, 10323.

⁹ يقول فارص (Ch. Vars) أن هذه الطرق تم شقها في عهد الإمبراطور هادريانوس، وتكاليف تمويلها كانت على عاتق خزينة الكونغنرالالية السرتية، بأمر من الإمبراطور. وفي رأي آخر ل: لويس برونند (Louis Bertrand) يقول أنه تم إصلاحها في عهد الإمبراطور هادريانوس، على نفقة سكان سرتا، وهذا يعني أنها كانت موجودة من قبل. للمزيد من المعلومات أنظر:

Vars. Ch, **Les villes romaines d'Algérie...**, Op. Cit, p 39.; Louis Bertrand, **Histoire de Philippeville 1838-1903**, imprimerie administrative et Commerciale moderne, Philippeville, 1903, p 2.

وكذلك من الأحجار الكبيرة التي تمتلئ كل مساحة منها بعناية بكتلة من الأحجار الصغيرة، يبلغ عرض هذا الرصيف 7.20م¹.

كانت مقاطعة نوميديا آنذاك يحكمها سيكستوس يوليوس مايور (Sextus Julius Major)، نائب الإمبراطور وقائد الفيالق الأوغسطي الثالث، وتعرف السيد باركيت (M. Lagler Parquet) على بقايا هذه الطريق في الجزء الأول من مسارها بعد مغادرة مدينة سيرتا، فقد عبرت جسرا ضخما لا يزال بإمكاننا رؤية بقاياها أسفل جسر القنطرة الحديث²، ثم عبرت إحدى ضواحي المدينة وجسر سيدي مسيد، ومن خلال منحدرها الشرقي الذي اتبعته وراء جبل الوحش، ثم تسلقت جبل كركرة (Kerkera) لتنزل على منحدرها الغربي في وادي الرمال وعبرت شعبة كركرة على بعد حوالي كيلومتر واحد شمال مزرعة أوتافي (Ottavi)³.

(Ex auct)oritate imp(eratoris) Caesaris. Traiani Hadriani Augusti, viae novae Rusicadensis R(es) p(ublica). Cirtensium m(illiar)ia constituit. P(assum) m(illia) sex.⁴

كما احتل جيميلاي (Gemellae، القصبات) في سنة 125م، وحدد مواقع الدعم لخط الليمس، وتنظيم الحدود لنوميديا. وفي عام 128م قام بزيارة ثانية إلى إفريقيا حيث زار خلالها المعسكر الروماني الدائم للفرقة الأوغسطية الثالثة في لمبايسيس (تازولت)⁵. هذه هي الأسس الثلاث للتكتيك الاستراتيجي لهادريانوس، وبناء على الاكتشافات الأحدث، كان هناك تطورا متزايدا في شبكة الطرق في جميع أنحاء المقاطعة، حيث عمل على مد طريق (لمبايسيس - القنطرة) بشكل طبيعي حتى التقى بخط الليمس في قصر سيدي الحاج⁶.

وهي طريق استراتيجية تظهرها خريطة بوتنغر بشكل واضح (أنظر الصورة رقم: 01، ص 58)، إذ يبلغ طولها أكثر من 350 ميل روماني (550 كم)، تنحدر من لمبايسيس إلى الجنوب متجاوزة الطرف الغربي للكتلة الأوراسية، ثم تتجه إلى الشرق بالتوازي مع السلسلة الصحراوية التي تمتد منها على طول المنحدر الجنوبي مقطوعا عند مخرجها في منطقة الرمال، ووديان وجبال كتلة الأوراس والنمامشة، تصل هذه الطريق إلى أقصى نقطة جنوبية أسفل واحة نقرين، وتستأنف اتجاهها الشمالي الشرقي للوصول إلى تيفيست (Théveste، تبسة). ومنها

¹ S. Gsell, *Les Monuments antiques de L'Algérie*, ancienne, librairie thoring et fils albert fontemoing, éditeur Libraire des Écoles Françaises d'Athènes et de Rome, du Collège de France et de l'École Normale Supérieure, Paris, T: 02, 1901, p 2.

² L. Demaeght, J. Poinssot, "Ferme Ottavi près Bizot", *B. T. Ant. Afr*, Oran, 1882, p 74.

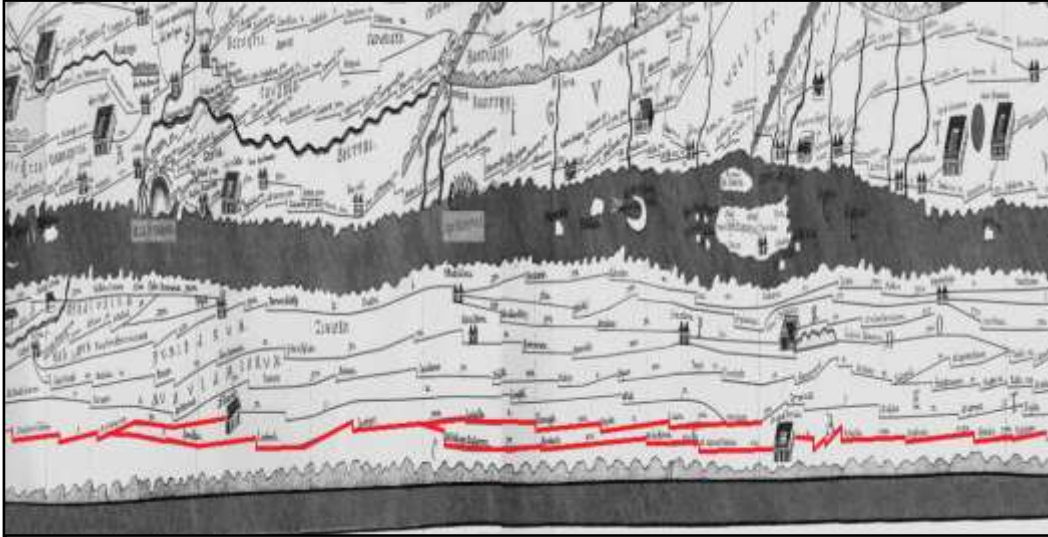
³ L. Demaeght, J. Poinssot, *Op. Cit*, pp 134-135.

⁴ C. I. L, VIII, n° 10311.

⁵ عبد القادر صحراوي، المرجع السابق، ص 33.؛ C. I. L, VIII, n° 2534.

⁶ E. Albertini, "Le réseau routier de la Numidie méridionale", *C. R. A. I. B. L.*, N°: 4, 1931. p 370.

نستطيع أن نقول أن الكتلة الجبلية التي تمتد بين تبسة ومبايسيس كانت محاطة تماما بالشبكة العملاقة التي شكلتها هذه الطريق.



صورة رقم (01): تمثل طرق الجنوب في نوميديا من خلال خريطة بوتنغر

المصدر:

https://www.hs-augsburg.de/~harsch/Chronologia/Lspost03/Tabula/tab_pe03.html

تميز عهد الامبراطور أنطونينوس بيوس¹ Titus Aelius Hadrianus Antoninus (138-161م) بشورات السكان المحليين ضد الاحتلال الروماني بالمنطقة، وقد عرف عهده بعض النشاط في مجال الطرق، حيث قام بإنشاء طريق تربط بين الواد الأبيض والأوراس، كما شق الطريق الروماني في جنوب نوميديا من لمبايسيس (تازولت) إلى بسكرة (Vescera) عبر مضيق تيغانيمين (Tighanimin)². وشهد عهده عمليات ترميم وإصلاح الطرق، منها إصلاح الطريق الرابط بين سيرتا و هييون (Hippo Regius)³. يذكر ستيفان اغزال (S. Gsell) أنه عثر على بقايا واضحة جدا لطريق روماني من هييون (عنابة) إلى سرتا، حيث تم العثور على علامة

¹ أنطونينوس بيوس: اسمه الكامل (Titus Aurelius Fulvus Boionius Antoninus Pius) من بين الأباطرة الرومان البارزين، تميز عهده بالاستقرار والسلام، عرف بسياسته السلمية الحكيمة التي حققت للإمبراطورية الرومانية فترة من الازدهار والاستقرار. تولى الحكم بعد تبنيه من طرف الإمبراطور هادريانوس سنة 138م، واستمر في تقليد لأباطرة المميزين الذين اعتمدوا على العدالة والإصلاحات بدلا من التوسع العسكري. للمزيد من المعلومات أنظر:

Anonymous, **HISTORIAE AUGUSTAE**, Tran: David Magie, LONDON, 1922, p-p 101-131.

² R. Cagna, **L'armée...**, Op. Cit, p 697.

³ P. Salama, **Les voies romaines...**, Op. Cit, p 27.

ميلية على يمين الطريق من عنابة إلى قالمة على بعد 2 أو 3 كم من عين الباردة (Penthièvre)، تشير إلى أنه تم اصلاح هذا الطريق الذي يمر عبر جبال نوميديا¹ سنة 152م من طرف نائب الامبراطور². اكتشاف معلم في طريق هيبون سرتا بين (Ascours) وحمام الباردة³.

2- في موريطانيا القيصرية

كان من الممكن الدفاع عن موريطانيا القيصرية بواسطة نظامين عسكريين متعاقبين أو ثلاثة؛ الأول، افتراضيا، من المحتمل أن انشاؤه كان خلال عهد الامبراطور كاليغولا، أو تحت حكم كلوديوس تيريوس على طول الساحل؛ والثاني المحاذي للحافة الشمالية للسهول المرتفعة، يعود تاريخه إلى عهد الأباطرة الأنطونيين تراجانوس وهادريانوس، والثالث في أقصى الجنوب من عام 201⁴.

يذكر بيار سالاما أن التقدم الروماني من قيصرية (شرشال) نحو غرب موريطانيا القيصرية يبدو أسهل نوعا ما من خلال احتلال وادي الشلف، فإنهم ظلوا عاجزين في أمام شرق موريطانيا القيصرية، رغم قربهم من سيرتا، ربما كانت العقبة أمامهم في السيطرة على المنطقة السطافية خلال القرن الأول الطبيعة الإثنوغرافية؛ لا بد أن القبائل القوية المتمردة كانت تنتقل على هذه الهضاب، ولا شك أنهم ما زالوا غير قادرين على السيطرة عليها هناك. بالإضافة إلى ذلك، تدخل خطر الجبال بمجرد خروجهم من وادي الصومام أو خروجهم إلى إيجيلجيلي (جيجل)⁵.

شهدت أعمال الطرق حركية كبيرة ودفعا قويا خلال عهد الامبراطور تراجانوس، وخليفته هدريانوس الذي شيد حصن (Rapidum، سور جواب) بمدينة المدية الحالية سنة 122م، كما أشرف على شق الطريق التي تربط بين أوزيا (Auzia، سور الغزلان) وثاناراموسا كاسترا (Thanaramusa Castra، البرواقية)، وأصلح الطريق الرابط بين رابيديوم (سور جواب)، وأوزيا (وسور الغزلان) وذلك عام 124م⁶، وهذا مادلت عليه نقوش

¹ A. A. A, F 09, n° 85.

² Ibid, n° 77.

³ C.I.L.VIII, 22210.

⁴ قاسم محمد، المرجع السابق، ص 266.

⁵ P. Salama, "Les voies romaines de Sitifis à Igilgili, Un exemple de politique routière approfondie", *Ant. Afr*, N 16, 1980, p 122.

⁶ Seston William, "Le secteur de Rapidum sur le Limes de Mauritanie césarienne après les fouilles de 1927", *M. A. H*, T 45, 1928, p 157.

العلامات الميلية منها نقوش العلامة الميلية التي تشير إلى الميل الرابع من هذا الطريق¹. (أنظر الصورة رقم 02، ص 60).



صورة رقم (02): تمثل علامة ميلية عثر عليها في مدينة رايبديوم تعود إلى عهد الامبراطور هدريانوس 124م. تنتمي إلى الطريق الرابط بين ثاناراموسا (البرواقية)، وأوزيا (سور الغزلان). المصدر:

J. P. Laporte, "Notes sur le réseau...", Op. Cit, p 243.

أخذ بطور الجزء الغربي من المقاطعة عبر طريق يربط بين سيتيفيس (سطيف) وكويكول (جميلة)²، وإيصال الطريق الداخلي الذي يمر عبر أوزيا ورايبديوم إلى مشارف وادي التافنة انطلاقاً من أوبديوم نوفوم (Oppidum Nuvum)، نحو ألبولاي (Albulae، عين تيموشنت)، وذلك عام 119م³، وهو طريق يحاذي سهل شلف ويمنع عنه ارتياد القبائل المتمركزة فيما وراء جبال الونشريس.

¹ CIL VIII, 10439.; Laporte. J. P, "Notes sur le réseau routier de la Maurétanie Césarienne", le Réseau routier don: le maghreb antique et médiéval, Actes du deuxième colloque international du Laboratoire de Recherche, 06, 07 et 08 avril 2015, Sousse, p 242.

² M. P. Charlesworth, M. A , Op. Cit, p 137.

³ F. G. De Pachtère, "Les Origines Romaines d'Albulae (Aïn-Temouchent) et la Frontière de Maurétanie Césarienne au II Siècle", B. S. G. A.O., 1913, p 341.; E. Cat, Op, Cit, 263.

ويرجح أن هذه الطريق قد شقت في عهد الامبراطور تراجانوس والدليل على ذلك العلامة الميلية التي عثر عليها قرب جسر واد التافنة، تعود إلى الطريق الذي يربط مدينة تاساكورا (Tasaccura، سيق)، ومدينة ريجياي (Regiae، أربال)، وتشير إلى الميل 26 من هذه الطريق¹. وبما أن المسافة بين المدينتين وفقا لمسار أنطونينوس هي 27 ميل روماني²، اذا فإن هذا المعلم يمثل الميل الثاني لهذه الطريق.

IMP GAES DIVI NERVAE F NERVA TR AI ANUS AUG. GER DA OP MAX TRPPPCONS // COS VI A TASACORA AD REGIAS MIL P XXVI.

كما تم ربط هذه القلعة بطريق الشلف بإنشاء طريق طولي يفصل بين التيطري والونشريس، ويظهر أن الطريق الواصل بين موريطانيا القيصرية ونوميديا انطلقا من معسكر أوزيا (Auzia، سور الغزلان) عبر ثوبوناي (Thubunae، طبنة)، زاري (زراية)، ولمبايسيس (تازولت) قد شرع في إنجازه، إن لم يكن قد استخدم، منذ عهد هادريانوس، أو خلال السنوات اللاحقة لنقله مركز قيادة الفيلق الثالث الأوغسطي إلى لمبايسيس (تازولت) عام 128م، بعد أن كان مركز جيميلاي (Gemillae، القصبات) في الصحراء الشمالية، قد عمر بعد من طرف كتيبة الجنود الخلقيدونيين³ عام 126م وإن كان المبنى الرسمي لهذه الكتيبة لم يبدن رسميا سوى عام 132م على يد هذا الإمبراطور نفسه⁴.

يبدو أن المنشآت الرومانية، سواء كانت طرق أو مراكز عسكرية، أو مدنية، واجهت مقاومة شديدة في منطقتي التيطري والونشريس. وقد تفاقمت الثورة هناك بشكل كبير حتى أصبحت القوات الرومانية المحلية غير قادرة على احتوائها. ويبدو أن القوات المتمركزة في موريطانيا القيصرية تعرضت للشلل خلال أربعينيات القرن الثاني الميلادي، مما دفع الإمبراطور أنطونينوس بيوس إلى استدعاء قوات إضافية من المقاطعات الأخرى وإرسالها إلى موريطانيا وجنوب نوميديا⁵.

امتد استياء الأهالي إلى مناطق أخرى من نوميديا، حيث اجتاحت الحملات العسكرية الرومانية، المدعومة بفيالق استقدمت من خارج إفريقيا⁶، وسيطرت على غرب الأوراس، ثم واصلت طريقها نحو الجنوب المتأرجح، وذلك ابتداء من عام 145م. وبعد اخماد تلك التمردات، قامت تلك القوات بإصلاح ما خربه الثوار.

¹ Abbé Faber, "Découverte d'une Borne Milliaire au Sig", *B. S. G. A.O.*, 1911, pp 201-203.

² Cuntz Otto, *Itinerarium Antonini Augusti*, digilibLT. Biblioteca digitale di testi latini tardoantichi, 2016, p 15.

³ J. Baradez, *Fossatum Africae*, Arts et Métiers graphiques, Paris, 1949, p 353.

⁴ عبد القادر صحراوي، المرجع السابق، ص 40.

⁵ محمد البشير شنيقي، أعضاء على تاريخ الجزائر، دار الحكمة، الجزائر، 2003، ص 122.

⁶ J- P. Laporte, "Particularités de la Province de Maurétanie Césarienne (Algérie Centrale et Occidentale)", Sous la direction de Claude Briand-Ponsart et Yves Modéran, *Tables rondes du Crahm*, N 6, 2011, pp 118-120.

وقد تم العثور في مدينة عين بسام على علامة ميلية تشير إلى الميل الثالث من طريق أوزيا (سور الغزلان) - ثاناراموسا (البرواقية) انطلاقاً من مدينة أوزيا، ويشير النقش الموجود عليها إلى أنها وُضعت خلال عهد الإمبراطور أنطونيوس بيوس حوالي عام 155م¹.

Imp(erator) Caesar T(itus) Aelius Hadrianus. Antoninus Aug(ustus)Pius, pon(tifex) maximus, tri(bunicia) pot(estate) XVIII, co(n)s(uli) IIII, P(ater) p(atriciae), ab Auzia m(ilia) p(assuum) IIII.²

وإنشاء طرق ومراكز دعم إضافية، منها مثلاً مركز (Ad Calcius) ومركز مجدل عام 146م، وقد جيئ بالقوات الإضافية من مقاطعات سوريا، وجرمانيا، وإسبانيا، ومنطقة الدانوب، وتم إنزالها في لموريطانيا القيصرية، بموانئ روعيت فيها الضرورة العسكرية³.

وقد روى باوسانياس (115-180م) بخصوص نتائج تلك الحملات أن ثورة المورين قد أخذت فأصبح بذلك جميع التراب الإفريقي محرراً، وتم تهجير من بقي من القبائل المتمردة إلى أقاصي ليبيا والأطلس، مما يشير إلى ضخامة العمل العسكري الذي قامت به القوات القادمة من الخارج وآثاره البالغة على السكان. ومن جهة أخرى قامت تلك القوات بجهود كبيرة في تكريس الإحتلال وإكسابه طابع الميمومة، وذلك بإنشائها شبكة طرق إضافية تربط بين حوض الشلف والسفوح الجنوبية المرتفعات التيطري والونشريس قصد إحكام الحصار حول المناطق الجبلية التي كانت مصدراً لتلك القلاقل⁴.

وتجدد نشاط الطرق في عهد الإمبراطور كومودوس (Commodus Antoninus) 180-192م، آخر الأباطرة الأنطونيين، حيث ركز نشاطه بشكل أساسي للدفاع عن حدود المقاطعات الرومانية في إفريقيا، وبهذا فقد زود الطريق العسكري لموريطانيا القيصرية، والحدود النوميديية بحصون تمثلت في حصن سيدي محمد بن عيسى (Bezereos)، وقصر غيلان (Tisavar)، وواد الغرداب (Oued el Ghordab) بداية ليمس طرابلس الذي سوف يتجسد فعلياً في عهد الإمبراطور سيبتيموس سيفيروس⁵.

كان الطريق الدائري الذي يمتد على طول المسار الأوسط لوادي الشلف بمثابة محور رئيسي للاتصالات العرضية في الجزائر، تم ذكره من خلال خط سير الرحلة الأنطونية (نهاية القرن الثاني الميلادي) ومحطاته كالتالي:

¹ N. Ben Seddik, "Autour de Rapidum", in L'Afrique, la Gaule, la Religion à l'époque romaine, Mélanges à la mémoire de Marcel Le Glay, Latomus, Bruxelles 1994, p 201.

² CIL, 10439.

³ لويس لاکروا، تاريخ نوميديا وموريطانيا منذ العصور القديمة إلى غاية مجيء الوندال إلى إفريقيا، تر: عبد الملك رفاص، فهرنايات 451 للنشر والترجمة، الجزائر، 2024، ص 200.

⁴ نفسه.

⁵ P. Salama, Les voies romaines..., Op. Cit, p 27.

كاستلوم تنجيتانوم (Castellum Tingitanum، الشلف) 18 ميل، تيجافا مينيسيبيوم (Tigava، الخضرة municipium) 22 ميل روماني، (Oppido Novo colonia) 32 ميل روماني، الذي يقع حاليا على بعد 2 كم شمال غرب مدينة عين الدفلى، تيجافا كاسترا (Tigava castra، بن عباس) 2 ميل روماني، ماليانة (Malliana، خميس مليانة) 17 ميل روماني¹.

يشير بيار سالاما إلى أن هناك خطأ في تقدير المسافات المدرجة على مستوى مسار رحلة أنطونينوس، بحيث نجد محطة تيجافا كاسترا (Tigava castra) على بعد 2 ميل جنوب تيجافا مينيسيبيوم (Tigava municipium) بينما نجد كاستلوم تنجيتانوم (Castellum Tingitanum، الشلف) هي التي تقع على بعد ميلين جنوب تيجافا مينيسيبيوم (Tigava municipium، بلدية الخضرة)، على جانبي نهر الشلف².

كان هذا الطريق الدائري الذي ينتمي إلى ليمس موريطانيا القيصرية موجودا قبل سيبتيموس سيفيروس، هذا ما دلت عليه نقوش المعالم الميلية التي تعود إلى عهد الامبراطور تراجانوس، في كل من تاساكورا (Tassacura، سيق)، وريجياي (Regiae، أربال). كما عرفت مدينة ألبولاي (Albulae، عين تموشنت) بنقش هاديانوس³. وكان لوادي الشلف قيمة اقتصادية زراعية كبيرة، وعليه؛ قام الرومان على الاهتمام بالأعمال الهيدروليكية في المنطقة؛ كبناء السدود من أجل زيادة إنتاجية القمح⁴.

ونتيجة لذلك، أصبح بإمكان هذه الأرض أن تساعد المناطق الأقل حظا اقتصاديا، وقد ذلت العديد من الشواهد الأثرية على هذا الرخاء، فخلال القرن الثاني، جاء ملاك الأراضي الأثرياء من بلدية الخضرة (Tigava municipium) للمساعدة بإمدادهم من القمح لسكان روسجونياي (Rusguniae، كاب ماتيفو)⁵ المهتدة بالجماعة، النقش الأول لا يشير إلى إسم المتبرع، أما الحالة الثانية فتعود إلى سنة 167م، واسمه هو لوسوس ديسيوس هونوراتوس، وهو ديكوريون (Dicorium) في كل من هاتين المدينتين.

¹ محمد فوكة، (طبيعة الوجود الروماني في سهل الشلف من خلال الشواهد الأثرية)، إشراف: سليم دريسي، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في الآثار القديمة، معهد الآثار، جامعة الجزائر 02، الجزائر، 2016، ص 30.

² P. Salama, **Les voies romaines...**, Op. Cit, p 27.

³ De Pachtère. F. G, Op. Cit, pp 347 -348.

⁴ Ibid.

⁵ A. A. A, f 5, n° 36.

رابعاً: في عهد الأباطرة السيفيريين (193-235م)

1- في نوميديا

استهل عهد الأباطرة السيفيريين بالامبراطور برتيناكس (Pertinax)¹ سنة 193م، الذي لم تتجاوز فترة حكمه ثلاثة أشهر، حيث تمكن من إكمال عمل الامبراطور الأنطوني كومودوس، والذي تمثل في ترقيم أميال الطريق الروماني من لمبايسيس (تازولت) إلى سبع مقاطع (Seba Mgata)²، والمحطات التي بعدها، وكذلك بين لمبايسيس وقصر سيدي الحاج³، كما قام بإصلاح الطريق المؤدي من لمبايسيس إلى بسكرة عبر القنطرة⁴. وقد شهدت على ذلك مجموعة المعالم الميلية التي وضعت على هذه الطريق.

وقد تميز عهد الأباطرة السيفيريين بترميم وإصلاح الطرق⁵، وهذا ما أثبتته النقائش المدونة على المعالم الميلية الملحقة بالطرق، وعليه فقد تم ترميم وإصلاح طريق سرتا - روسيكادا (سكيكدة) عدة مرات في عهد كل من سيبتيموس سيفيروس، وابنه كاراكلا⁶. كما قام الامبراطور سيفيروس بترميم طريق شمال الأوراس الرابط بين تيفيست (تبسة) و ثوقادي (تيمقاد)، نظراً لأهميته الكبرى، والدليل على ذلك هو النصوص الكتابية للنقوش المحفورة على العلامات الميلية، نذكر منها العلامة الميلية التي تشير إلى الميل السادس من هذه الطريق⁷.

¹ برتيناكس (Publius Helvius Pertinax) 126 - 193م: ولد في مدينة ألبا بومبا (Alba Pompeia) الإيطالية سنة 126م، كان والده عبداً محرراً، اشتغل في التدريس قبل أن ينتقل للانخراط في صفوف الجيش الروماني، تقلد العديد من المناصب العليا بعد نجاحاته العسكرية، منها والى مقاطعات كل من إفريقيا، وبريطانيا، وسوريا، تم تنصيبه امبراطوراً لروما سنة 193م بعد مقتل آخر الأباطرة الأنطونيين كومودوس. للمزيد من المعلومات أنظر:

ALEX IMRIE, "Pertinax (Publius Helvius Pertinax Augustus)", The Encyclopedia of Ancient History, Published by John Wiley, Sons, Lt, 2019, pp 1-3.

² بالنسبة للمعالم الميلية لهذه الطريق يقول بيار موريزوت (P. Morizot) أنه تم العثور على ست معالم ميلية، تعود تواريخها إلى الفترة ما بين حكم الإمبراطور كاراكلا، والإمبراطور دقلديانوس، بين باتنة وعين التوتة، أي على طريق (لمبايسيس - خربة أولاد عريف - طبنة)، هذا الطريق الذي يتفرع بالقرب من لمبايسيس على الطريق المؤدية إلى القنطرة. للمزيد من المعلومات انظر:

Pierre Morizot, Op. Cit, p 154.

³ E. Albertini Eugène, "Le réseau routier de la Numidie méridionale", C. R. S. A. I. L, N°: 4, 1931. p 370.

⁴ Ibid.

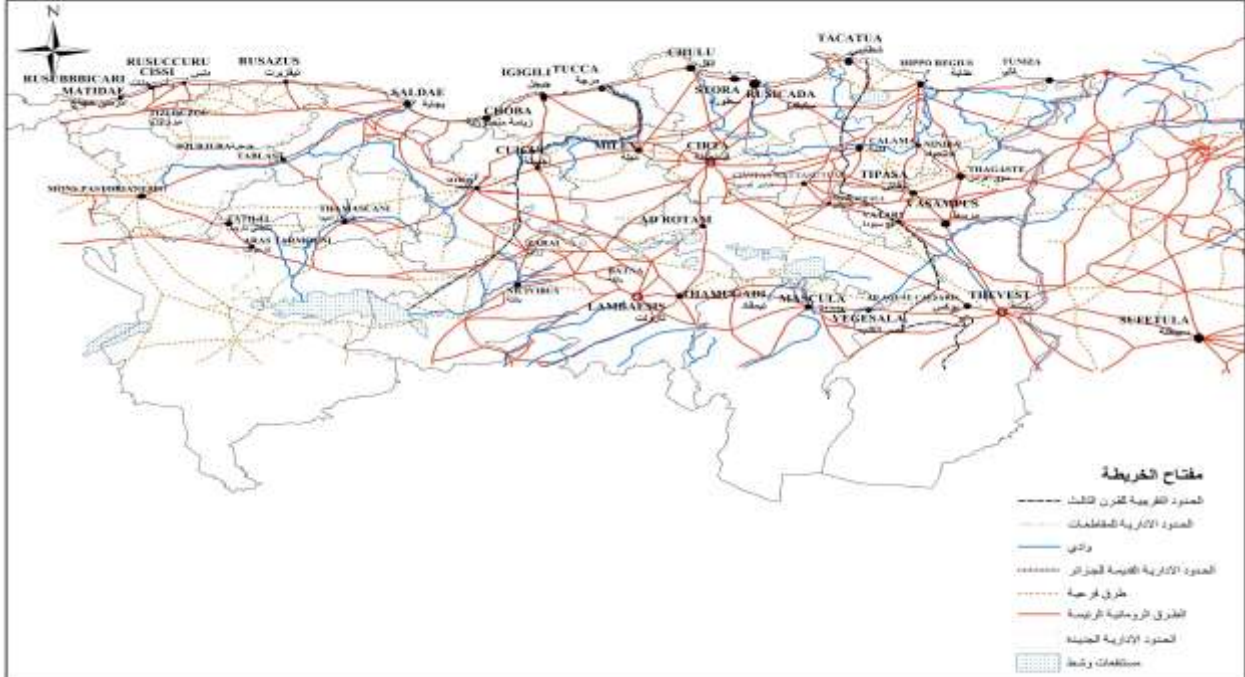
⁵ P. Petit, Histoire Générale de L'empire Romain, Éditions du Seuil, Paris, 1974, T 2, p 93.

⁶ Vars(Ch), Les villes romaines d'Algérie..., Op. Cit, p 39.

⁷ C. I. L VIII, 10181.

الفصل الأول: تطور شبكة الطرق في نوميديا وموريطانيا القيصرية (27 ق.م- 235م)

كما تم إصلاحه وترميمه مرة أخرى في عهد الامبراطور أوريليوس سيفيروس ألكسندر بناء على نقش المعلم الميلي في سجل النقوش اللاتينية¹ والذي يشير إلى الميل السادس (VI) من هذه الطريق، وبالتحديد في محطة يوكس (Ad Aquae Caesarie) وتؤكد عبارة (Restituit) في آخر النقش اللاتيني على عملية الترميم².



خريطة رقم (04): توضح شبكة الطرق الرومانية في نوميديا وشرق موريطانيا القيصرية (27 ق.م- 235م)

من إنجاز الطالبة نقلا عن:

P. Salama, *Les voies romaines ...*, Op. Cit, p 165.

¹ C. I. L VIII, 10173.

² A. Pouille, "Inscriptions de la Mauritanie Sétifienne et de la Numidie", *R. S. A. C.*, V 19, 1878, Constantine, 1879, p 423.

2- في موريطانيا القيصرية

وصلت توسعات الرومان أقصاها في بلاد المغرب القديم خلال القرن الثالث الميلادي، الذي عرف تقدما للسيفيريين في أراضي مقاطعة موريطانيا القيصرية، بعد فترة الفتور الذي اعتري حركة شق الطرق أواخر العهد الأنطوني، حيث استأنف الإمبراطور سبتيموس سيفيروس (193-211م) عملية اصلاح الطرق القديمة، وبناء طرق جديدة، ويكون بذلك قد أعطى دفعا جديدا لحركة الإستيطان والتوسع العسكري بجميع الولايات الإفريقية موسعا بذلك من شبكة الطرق ومتوغلا بالليمس الحدود العسكرية إلى أقصى حد ممكن.

مد شبكة الطرق والليمس إلى جنوبي مرتفعات أولاد نايل بالجنوب النوميدي عندما أنشأ قلعة ديميدي (Castillum Diminidi، مسعد)¹، فعزز بذلك جبهة الدفاع الرومانية بالجنوب النوميدي - الموريطاني لمواجهة البدو، كما متن شبكة الطرق وأحكمها عبر المنطقة الفاصلة بين شطوط كل من الحضنة وملغيغ، الفجاج².

تعتبر ممرا طبيعيا بين الصحراء وبلاد التل، كما تم إنشاء طريق استراتيجي جديد يمتد جنوب التيطري، والونشريس إلى تسالا، ليربط بين المركز الروماني أراس (Aras، تارمونت)، الواقع شمال غربي منخفض الحضنة، ومعسكر الخيالة السوريين في نموروس سيروروم (Numerus Syrorum، مغنية)، ويمر عبر غرميدي، وعين التوتة، وبوغار، وهيرنا، وقلعة أولاد هلال، وعيون سبيبة، ولوكو (Lucu، تيمزوين)، وبوماريا (Pomaria، تلمسان)³.

تم ربط هذه الطريق المحاذية للسهوب الغربية ذات الطابع الرعوي بالطريق المحاذي لمرتفعات الحضنة المتصل بمراكز التل (زاري - سيتيفيس - لمبايسيس). ويرجح براديز (Baradez) أن الطريق الذي اكتشفه بالطائرة، والواصل بين أوزيا (سور الغزلان) وجيميلاي (القصبات) مرورا بمحطة أوسوم (Ausum، سدوري) يكون قد أنجز في عهد الأباطرة السيفيريين، وهو طريق يختصر المسافة الكبيرة ما بين أوزيا (سور الغزلان)، وجيميلاي (القصبات) إلى حوالي 150 ميلا رومانيا (حوالي 230 كم)⁴. كما تم ربط طريق الشلف، وطريق السهوب في موريطانيا القيصرية بطرق متعامدة معهما مرورا بفجاج ووديان المرتفعات الفاصلة بين الطريقتين المذكورين، وهو عمل ممكن من وصل المراكز العسكرية والمدنية المتواجدة عبر الطريقتين الكبيرتين ببعضهما البعض. فضلا عن أن تلك الطرق المتعامدة ساعدت على إحكام الحصار حول المرتفعات ومراقبة حركة المرور ما بين السهوب الغربية⁵.

¹ محمد الهادي حارش، مملكة نوميديا، المرجع السابق، ص 212.

² محمد البشير شنتي، أضواء...، المرجع السابق، ص 123.

³ نفسه، ص 124.

⁴ J. Baradez, *Fossatum...*, Op. Cit, p 310.

⁵ محمد البشير شنتي، أضواء...، المرجع السابق، ص 124.

قام سبتيموس سيفيروس وابنه كاراكلا بشق الطريق الرابط بين سيتيفيس (سطيف)، وأوزيا (سور الغزلان) حوالي سنة 198م، وقد تم التعرف عليه من خلال نقش عثر عليه في ضواحي برج أوخريس، يشير إلى العمل إما على إنشاء طريق مباشر من سطيف إلى سور الغزلان عبر جبال البيبان¹، حيث تذكر خريطة بوتنغر، والجغرافي رافنا هذه الطريق التي تعبر جبال الحضنة، وتمر بمحطة رأس الوادي (Thamallula)²، وبليمور (Thamascani)، ومنها تصل إلى أولاد عاقلة (Equizeto)³ ثم تارمونت (Aras)، وتاتيلتي (Tatilti)، ونوغة)، وأخيرا أوزيا (سور الغزلان)، ومنها تستمر في اتجاه الغرب حتى عاصمة مقاطعة موريطانيا القيصرية⁴.



الصورة رقم (03): علامة ميلية تنتمي إلى طريق رايبديوم-أوزيا، تشير إلى الميل 15.
المصدر: sur le J. P. Laporte, "Notes réseau...., Op. Cit, p 244

كما قام بترميم شبكة الطرق في منطقة سطيف من قبل وكيله نونيوس مارتياليس (Nunnius Martialis) حاكم مقاطعة موريطانيا القيصرية حوالي 194-195م⁵.

تشير نقوش الأميال⁶ نقيشة بنص غير مكتمل يعود إلى سنة 198م، اكتشفت ببرج خريس تشير إلى أن هذا العمل قد يكون إنشاء طريق مباشر من سيتيفيس إلى أوزيا عبر البيبان، أو لتهيئة شبكة الطرق لتقدم جديد في المنطقة. بالإضافة إلى ترميم الكثير من الطرق في موريطانيا القيصرية مثل طريق أوزيا (سور الغزلان)، رايبديوم (سور جواب)، وقد دلت نقوش العلامات الميلية على ذلك نذكر منها علامة الميل (15) لنفس الطريق والتي نشرتها الباحثة نصيرة بن صديق سنة 1994، تعود إلى الفترة الممتدة بين (194-195م). عثر عليها بالقرب من موقع رايبديوم

¹ Zheira Kasdi, (Mauretania Caesariensis: prosopographie et aspects administratifs, judiciaires et militaires du gouvernement de la province de Maurétanie Césarienne), direction: François CHAUSSON, Thèse de doctorat en histoire ancienne présentée et soutenue, Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 9 décembre 2017, p 48.

² A. A. A, f 26, n° 19 ; C.I. L VIII , 22543.

³ C.I.L, VIII, 10430.

⁴ A. A. A, f, 26, n°82.

⁵ Zheira Kasdi, Loc. Cit.

⁶ P. Salama, "Nouveaux témoignages de l'oeuvre des Sévères dans la Maurétanie Césarienne", *Libyca archéologie, épigraphie*, 1, p 236.

على بعد حوالي 1.5 كم من هذه الأخيرة¹ (أنظر الصورة رقم: 03، ص 67).

ومن جهة أخرى فقد تميز عهد الامبراطور سيفيروس بإنجاز طريق الحدود الجديد (Praetentura Nova) جنوب موريطانيا القيصرية، اذ يذكر ستيفان اغزال أنه قام سنة 1894م بدراسة الطريق الروماني الرئيسي الممتد من البحر الأبيض المتوسط إلى المحيط الأطلسي، والذي يربط بين الحصون الرومانية لخط الدفاع والمراقبة لطريق (Praetentura Nova) التي أنشأت في جنوب مقاطعة موريطانيا القيصرية، وعليه تم اكتشاف معالم جديدة، ومن خلالها تم التعرف على هذه الطريق، حيث تبين أنها تنقسم إلى قسمين أحدهما تنطلق من تيمزوين (Lucu) وبها 14 معلما، والثانية تنطلق من تنيرة و بها 20 معلما. وقد خصت الدراسة القسم الأول من هذه الطريق التي تربط بين تيمزوين (Lucu) 45 كم شمال غرب سعيدة، ووسط تنيرة الواقعة جنوب شرق سيدي بلعباس، وبناء معسكر أولاد ميمون (Altava) سنة 201م².

كما أشار إلى أنه تم العثور على اثنتي عشرة علامة ميلية في الأربعة عشرة ميل الأولى من هذه الطريق، متتابعة دون انقطاع بدءا من العلامة الميلية التي تشير إلى الميل الثاني، وصولا إلى العلامة الميلية التي تشير إلى الميل الثامن، وقد أوضحت النقوش الموجودة على العديد من هذه المعالم أن الآثار الرومانية الموجودة في تيمزوين تعود إلى (Lucu) القديمة، وأن الفوج الأول من البانونيين (Pannoniens)³ الذي كان مسؤولا على شق هذه الطريق متمركز هناك منذ زمن الامبراطور سيبتيموس سيفيروس (Septimius Severus)⁴، حيث ساهم هذا الأخير في عملية شق هذه الطريق، ومن ثم العمل على حراستها. كما أن الطريق تم إصلاحها في بداية القرن الثالث تحت حكم هذا الأخير وحكومة ايلوس بيرغرينوس روغانوس (P. Aelius Peregrinus) وكيل مقاطعة موريطانية القيصرية، خلال الفترة من (200-203م)⁵.

¹ J. P. Laporte, "Notes sur le réseau...", Op. Cit, p 244.

² بنت النبي مقدم، "المنجزات العسكرية بالجزائر القديمة"، مجلة أفكار وآفاق، مج: 5، ع: 10، 2018، الجزائر، ص 9.

³ إن إرسال القبائل إلى نوميديا لم يكن مجرد إجراء تأسيسي ضد أنصار بيسينيوس نيجر (Pescennius Niger) خلال صراعه مع الامبراطور سيبتيموس سيفيروس سنة 193م، بل كان أيضا للاستفادة من خبرتهم في بناء التحصينات في الصحراء. ووفقا له، فإن الحقيقة الطبيعية تماما لأن القوات السورية المساعدة كانت قد جاءت بالفعل إلى نوميديا تحت قيادة سيفيروس لنفس السبب. أنظر:

Omar Idris, Les légions romaines de la province de Syrie sous le Haut-Empire d'après les inscriptions latines et grecques, Thèse en vue de l'obtention du doctorat, direction: François Bérard, École Pratique des Hautes Études, Université Paris sciences et lettres, France, 2017, p 39.

⁴ S. Gsell, "Voie de Lucu a Kaputtasaccora", B. G. A. P. O, T 15, 1895, p 63.

⁵ للمزيد من المعلومات حول هذه الشخصية أنظر: رابح عيساوي، السعيد شالقة، "المسار المهني لأيلوس بيرغرينوس روغانوس أحد حكام مقاطعة موريطانيا القيصرية من خلال النقوش اللاتينية"، مجلة الناصرة، معسكر، مج: 10، ع: 2، 2019، ص 242.

كان الفيالق الثالث الأوغسطي ضمن قوات بيسينيوس النيجر (Pescennius Niger) أثناء الصراع مع سيبتيموس سيفيروس عام 193م، ولنا أن نتساءل ما إذا كانت عقوبة جنود بوروليسوم تتمثل في إخراجهم من معسكرهم، أو حتى من وطنهم، مع تزايد عدد السكان الأصليين في الجيش الروماني في سوريا¹. يعتقد بيرلي (A. R. Birly) أن إرسال الفيالق إلى نوميديا لم يكن مجرد إجراء تأديبي ضد أنصار بيسينيوس النيجر السابقين، بل كان أيضا للاستفادة من خبرتهم في بناء التحصينات في الصحراء ووفقا له، فإن الحقيقة طبيعية تماما لأن القوات السورية المساعدة كانت قد جاءت بالفعل إلى نوميديا تحت قيادة سيفيروس لنفس السبب².

من المؤكد أن سيبتيموس سيفيروس بعد الحرب الأهلية، أراد القضاء على المخاطر التي تمثلها الوحدات المشكوك فيها، وفي الوقت نفسه لم يرغب في حلها خوفا من إضعافها، بالإضافة إلى ذلك فقد تواصلت عملية ترميم وإصلاح الطرق في فترات لاحقة، ففي عهد الامبراطور كاراكلا (Marcus Aurelius Severus) تم ترميم الطريق الرابط بين رابيديوم (Rapidium، سور جواب)، وكاسترا ثاناراموسا (Castra Antoninus) حولي (214-215م)، تحت اشراف الوكيل ماركوس أنطونيوس ساينوس (M. Thanaramusa) حوالي (214-215م)، وإصلاح الطريق الرابط بين تيمزوين، وكابوتاساكورا (Kaputtasaccura، سيدي علي بن يوب)³.

كما قام الامبراطور ماكرينوس (Macrinus) (217-218) بتثبيت معالم بارزة من خلال وكيله تيتيوس إيلبوس ديكريانوس (Titus Aelius Decrianus)، على الطرق بين تنيرة (Ténira)، وسيدي علي بن يوب، تلمسان (Pomaria)، ومغنية (Numerus Syrorum)، تاكمبريت (Siga)⁴. هذه في الواقع عبارة عن إنشاءات للطرق المؤدية إلى معسكر مغنية، أقصى نقطة حدودية غربية للمقاطعة والتي تعود أولى شهاداتها الكتابية إلى عهد ماكرينوس، لذلك تم إنشاء هذا المركز في عهد هذا الأخير على أبعد تقدير وربما ليس قبل عهد سيبتيموس سيفيروس⁵.

¹ Omar Idris, Op. Cit, p 39.

² E. Birley, **The Roman Army, Papers 1929-1986**, Amsterdam, 1888, V 4, pp 147-148.

³ عبد النور العمري ، تطور الخريطة العسكرية للجيش الروماني ببلاد المغرب القديم في ظل الاستراتيجية التوسعية وحتمية التراجع (146 ق.م 439م)، إشراف: توفيق حموم، أطروحة دكتوراه علوم في التاريخ القديم، كلية العلوم الاجتماعية والانسانية، قسم التاريخ، جامعة الجزائر 2 أبو القاسم سعد الله، الجزائر، 2014-2015، ص 109.

⁴ Lawless, R. I, *Mauretania Caesartiensis: an archaeological and geographical survey*, A thesis presented in Candidacy for the degree of Doctor of Philosophy, University of Durham, England, 1969, p 24.

⁵ Zheira KASDI, Op. Cit, p 48.

ولكن على الأقل فمن المؤكد أن الجزء الغربي من الطريق، بالقرب من بورتوس ماغنوس (بطيوة) وقيصرية (شرشال) كانت موجودة منذ العام 217م، حيث تم العثور على معالم ميلية بالقرب من شرشال، وبطيوة تشير إلى الامبراطور إيل جبل (ماركوس أوريليوس أنطونيوس 218-222م)¹. كما شهد عهد الامبراطور سيفيروس ألكسندر (Severus Alexander) ترميم العديد من الطرق منها الطريق الرابط بين مغنية، وتلمسان، وقد أشار إلى هذا العمل من خلال نقوش المعلم الميلي الذي وضع على هذه الطريق، وهو يشير إلى الميل الثامن من مغنية، وتم بناء هذا المعلم من طرف الوكيل الامبراطوري تيتوس إيلوس ديكريانوس (Titus Aelius Decrianus)² حوالي 222م، وهي تساوي 12 كم، هي نفسها المسافة بين مغنية وحمم بوغار.

IMP(erator) CAES (ar) (Marcus Aurelius) SEVERVS (Alex-ander) (p) IVS FELIX A(ugustus) (pontifex) (Maximus), (pater patriae) ANTONINI (filius) SEV(eri nepos miliaria) CONSTI – TVI(1) PER(Titum) AE(lianum) DECRIAN(um) PROC(urato-rem) SVVM. AIN(umero) SYR(orum). M(illia) P(assuum) VIII³.

ورغم وجود العديد من الطرق الرومانية التي مازالت آثارها ظاهرة إلى يومنا هذا، فإن مسارات الرحلات القديمة، وأسماء الجغرافيين تذكرنا بأن عددها أكبر من ذلك بكثير، وكذلك الموانئ، كانت موجودة في العصور القديمة أكثر مما هي موجودة في الوقت الحاضر. ولكن اليوم في نفس الأماكن، تمر الطرق الرئيسية الكبرى في المنطقة الجبلية التي تسمى الآن الظهرة، بين قيصرية ومصب نهر الشلف في كويزة (سيدي بالعطار)⁴، حيث لا يوجد اليوم طريق ساحلي، حتى المكان الذي يسمى الآن خميس، وهو طريق قديم، وعلى بعد ثلاثة أو أربعة كيلومترات من البحر، لا تزال الآثار ظاهرة. لأن الطريق القريب من الشاطئ لا يمكن أن يخترق كل مكان، حيث تقطعه الصخور المتدلية على البحر نفسه؛ باستثناء بعض الأجزاء التي تكون فيها المسارات مناسبة لممر الماشية فقط (Iter)⁵.

وهكذا عرفت الطرق الرومانية في موريطانيا القيصرية أوسع انتشار لها، مشكلة شبكة محكمة التوزيع، مثلت الطرق الحدودية محاورها الإستراتيجية العابرة من الشرق إلى الغرب، وهي كما لاحظنا سلفا قد امتدت من الشرق

¹ E. Cosneau, Op. Cit, p 24.

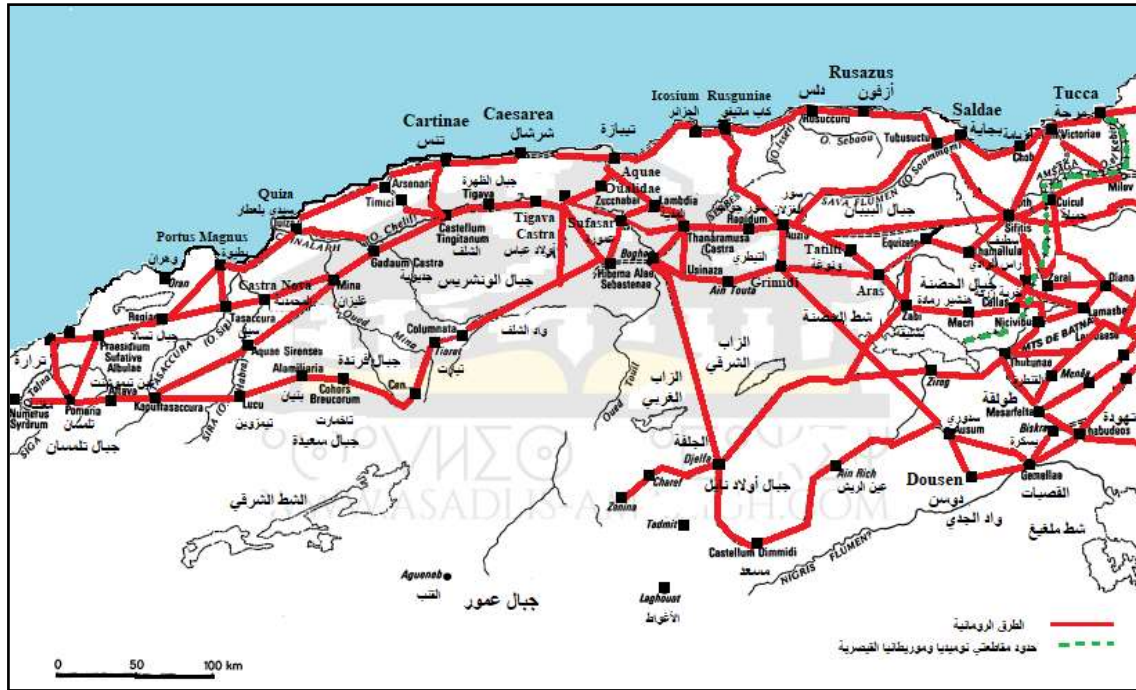
² Darrien, "Inscription inédite de la Maurétanie Césarienne, (Borne milliaire à Hammam bou Ghara Route de Marnia (Numerus Syrorum) à Tlemcen (Pomaria))", B. S. G. A. O, 1898, T18, 1898, Oran, pp 87-88.

³ Ibid.

⁴ J. MESNAGE, Op. Cit, p 134.

⁵ Ibid, pp 24-25 .

إلى الغرب محاذية السفوح الشمالية المرتفعات الأوراس والتيطري والونشريس في مرحلتها الأولى، ثم امتدت فيما وراء هذه المرتفعات كي تحاذي الصحراء شرقا، والسهوب غربا، مشكلة أحزمة محكمة طوق بها الجيش الروماني المناطق المرتفعة في كل من نوميديا وموريطانيا القيصرية¹.



خريطة رقم (05): تمثل شبكة الطرق الرومانية في مقاطعة موريطانيا القيصرية (بتصرف الطالبة)

P. Salama, *Les Voies romaines...*, Op. Cit, p 165.

المصدر:

وفي الأخير يمكننا أن نستنتج أنه من خلال تتبعنا للتسلسل التاريخي للطرق الرومانية في نوميديا وموريطانيا القيصرية، وجدنا أن اهتمام الرومان بعملية شق الطرق لم تكن وليدة العهد الامبراطوري، لأن هذه العملية بدأت خلال العهد الجمهوري في المقاطعات الرومانية الأخرى، مثل طريق آيبا (Via Appia)، وطريق دوميتيان (Via dumitiana)، ولكن في نوميديا وموريطانيا القيصرية قد تأخر إلى العهد الإمبراطوري، تقريبا مع نهاية عهد أوكتافيوس أغسطس، وبداية عهد تيبيريوس، حوالي 14م، ربما يعود هذا إلى انشغال الرومان في بداية احتلالهم بمحاولة إكتشاف المنطقة، وكذلك ردة فعل الملوك النوميديا الراضية للمحتل الروماني، لهذا فقد شهدت نوميديا

¹ محمد البشير شنتي، أضواء... المرجع السابق، ص 125.

وموريطانيا القيصرية أشد الثورات قوة، وتأثيراً، مثل ثورة يوغرطة (118-105 ق.م)، وثورة يوبا الأول (49-46 ق.م).

وعند انتقال زمام الحكم إلى العائلة الفيلافية شهدت عملية بناء الطرق في نوميديا حركية أكبر من العهد السابق، وتوسعت على أثرها أملاك الرومان داخل الأراضي النوميديا لتصل مدينة تيفيست (تبسة) حيث تمركز الفيلق الأوغسطي الثالث، سنة 75م لتصبح القاعدة الثانية للفيلق بعد أمايدارا (سوسة)، هذا الأخير الذي يمثل القوة الأساسية لمثل هذه الأعمال التي عادة ما تسبق تقدمه في كل مرة. فمن حيدرة بإفريقيا البروقنصلية، امتدت الطرق لتصل إلى تبسة بنوميديا، ومنها إلى عنابة (هيون) الساحلية، حيث تم ربط الجنوب النوميدي بالشمال. كما أنها امتدت جنوباً خلال عهد الأباطرة الأنطونيين والذي وصف بالعصر الذهبي للإمبراطورية الرومانية، لتصل إلى ما وراء جبال الأوراس والنمامشة، لتمتد معها السيطرة الرومانية، وتزداد توسعاتهم في نوميديا جنوباً، بعد أن كانت لا تتجاوز شمال الأوراس في بداية الاحتلال. وفي موريطانيا القيصرية وصل الأنطونيين غرباً إلى حدود موريطانيا الطنجية وتحديداً إلى منطقة ألبولاي (عين تيموشنت) والدليل على ذلك العلامة الميلية التي عثر عليها في هذه المنطقة والتي تحمل اسم الإمبراطور تراجانوس. واستمر امتداد الطرق الرومانية في المقاطعتين خلال عهد الأباطرة السيفيريين ليتمدد على طول الحدود الجنوبية في موريطانيا القيصرية متبعاً خط الليمس الموريطاني. كل هذه الطرق تعطينا لمحة عن ثراء شبكة الطرق في نوميديا، وموريطانيا القيصرية والتي لا يزال من الممكن رؤية جزء كبير منها اليوم على شكل طرق معبدة مثل: (الطريق الوطني الرابط بين باتنة وسطيف، الطريق الإقليمي بين عين الزانة ومروانة ورأس العيون ونقاوس)، أو مسارات الغابات (بين هنشير المسيل، وزاراية)، بين سنوب الأبيض وهنشير قليل. واختفت طرق أخرى تماماً ولا يمكن رؤية بعض أقسامها إلا عن طريق الصور الجوية.

الفصل الثاني

شق الطرق الرومانية وأساليب إدارتها (في نوميديا وموريطانيا

القيصرية)

أولاً: بنية الطرق الرومانية

ثانياً: دور الإدارة الرومانية في شق الطرق

ثالثاً: ملحقات الطرق

أولاً: بنية الطرق الرومانية

1- الأنواع والمقاسات:

1-1 أنواع الطرق

اتخذت الطرق الرومانية العديد من التسميات نظراً للغرض الذي أنشأت من أجله، ولهذا فقد ميزت المصادر القانونية بين ثلاث فئات من الطرق؛ الطرق العامة، وهي الطرق الرئيسية التي تعتمد على السلطة الإقليمية، ويندرج تحتها ما يعرف بالطرق العسكرية، (*Viae uisinales*) التي تعتمد على المدن، وبالتالي تعتبر في القانون عامة، والطرق الثانوية أو الطرق الخاصة (*Viae priuatae*)، التي تعبر مساراتها النطاقات الخاصة، وفي المقاطعات الأفريقية وجدت القليل من الآثار التي تدل عليها وتمثلت في بعض النقائش¹. ويقول علماء الآثار أنه من المستحيل بالنسبة لنا أن نميز على أرض الواقع الطرق العامة (*publica Via*) عن الطرق الخاصة (*Via uicinalis*)، ما لم يكن هناك نقش لعلامة ميلية، خاصة أنه مهما كانت فئة الطريق، فإنه يجب تسجيل اسم الإمبراطور بشكل إلزامي على المحطات الطرقية².

أ- الطرق العامة (*Viae uisinales*):

يقول القديس إيزيدور الإشبيلي (*SAN ISIDORO*): "الطريق العام هو الطريق الذي يقع على أرض عامة، حيث يمكن للناس الوصول إلى ممر أو حارة، وهذا ينطبق إما على البحر أو على المدن"³. ويُشار إلى الطرق العامة بما يُعرف عند اليونانيين بالطرق الملكية؛ ويطلق عليها الرومان اسم الطرق الحكومية أو الطرق القنصلية، أما المسالك المحلية أو الحيوية فهي تلك التي توجد في القرى أو تُؤدي إلى القرى، يصنفها البعض على أنها طرق عامة أيضاً، ولكن هذا التصنيف يعد صحيحاً فقط عندما لم يتم أخذ هذه الطرق عن طريق المساهمة في أراضي الأفراد. وهذا ليس كذلك عندما يتحمل الأفراد تكلفة إصلاح هذه الطرق؛ فإن هذا العبء لا يجعل الطريق خاصاً. فالشيء الذي يجعل تكلفة الإصلاح مشتركة هو أن الطريق يُنشأ للاستخدام والفائدة المشتركة⁴.

ومن الطرق العامة أيضاً ما يسمى بالطرق البلدية؛ وهي الطرق التابعة للبلديات، والتي تسمى كذلك بالطرق الريفية أو الزراعية في جميع المدن، خاصة إذا كانت مربوطة بالطرق الرئيسية⁵، بغض النظر عن الفئات القانونية التي تنتمي إليها، تكون البلدية هي صاحبة السلطة في إصدار قرار بنائها، ويمكن أن يعود في بعض الأحيان إلى المسؤولين المحليين⁶.

¹ Dondin-Payre Monique, Jean Desanges et al, Op. Cit, p 41.

² Ibid.

³ SAN ISIDORO, *Etimologías*, XV, 16. 5.

⁴ Dijeste, 43. 8.

⁵ R. Chevallier, *Les Voies romaines*, Picard éditeur, Paris, 1997, p 33.

⁶ Cloppet Christian, "Le droit et l'aménagement des voies publiques sous l'Empire romain", *Ktèma: civilisations de l'Orient, de la Grèce et de Rome antiques*, N°19, 1994, Hommage II, pp 310-311.

وبما أن الطرق العامة ذات منفعة عامة، يجوز للجميع المطالبة بالانتفاع بما هو ملك للجميع، فمن الواجب أن تكون المصاريف اللازمة للبناء وصيانة الطرق واصلاحها مشتركة كما يقول أولبيان (Ulepien)¹.

ب- الطرق الخاصة:

حيث يختلف الطريق الخاص عن الطريق العام في أن الأرض في الطريق الخاص تعود ملكيتها لشخص معين، ولدينا فقط حق المشي وقيادة العربات عليه، بينما الأرض في الطريق العام تكون عامة أيضا. فهي تكون متاحة بمستقيم لعرض معين من قبل الشخص الذي لديه السلطة لجعلها عامة، حتى يتمكن الجمهور من الذهاب والسفر عليه².

تنقسم الطرق الخاصة إلى قسمين، الأولى تكون في أراض تم فرض الخدمة عليها لتوفير طريق يؤدي إلى أرض الآخرين، أما النوع الآخر فهو الذي يؤدي أيضا إلى ممتلكات خاصة، ولكن يُمكن لأي شخص المرور عبره بمغادرة الطريق الكبير. بعد الطريق الكبير، يمكن العثور على مسار أو طريق صغير أو ممر يؤدي إلى مزرعة. وأعتقد أنه يُمكن اعتبار هذه الطرق التي تؤدي من الطريق الكبير إلى المزارع أو القرى أيضا طرقا عامة³.

ويطلق على الطرق الخاصة في بعض الأحيان اسم الطرق الزراعية (Aiugerum)، هو الاسم الذي يطلق على اثنين من أكتوس (actus)⁴ المربعين، (iuncti) متصلين معا، تم تسمية "Centuria" في الأصل من Centum "مائة" iugera، وبعد ذلك، عندما تضاعفت، احتفظت باسمها تماما مثل قبائل ترييوس (Tribus)، التي حصلت على اسمها من الأجزاء الثلاثة التي انقسم الناس إليها، لا تزال تحتفظ بنفس الاسم على الرغم من تضاعف عددها. وبما أن الأماكن التي كانوا يقودون فيها كانت عبارة عن ممر أكتوس (actus)، كذلك حيث يتم نقلهم كانت عبارة عن (viae) الطرق السريعة، ينقلون منتجاتهم كانت بيوت المزارع⁵. حيث أطلقوا على الطريق (Iter)؛ وهو مسار طبيعي بقي مستخدما بعد إنشاء الطرق إما لاستغلال الحقول، أو لخدمة مناطق صغيرة ليست لها أهمية كبيرة ولا يوجد بها الكثير من التجارة. هذه الطرق، التي تشبه إلى حد كبير ما كانت عليه الطرق المحلية لفترة طويلة، كانت بمثابة طريق وحدود بين أراضي القبائل المختلفة. لم يكن الكثير منها في الأصل أكثر من مجرد ممرات بسيطة (actus) والتي من خلال كثرة واستمرار استخدامها، اتخذت مظهر مسارات حقيقية⁶.

¹ C. Bouchaud, **Recherche historique sur la police des romains, concernant les grands Chemins, Les rues et les Marchés, etc**, Imprimeur Libraire, Paris, 1840, p 174.

² Dijeste, 43. 8.

³ Ibid.

⁴ يبلغ عرض (Actus) 4 أقدام (حوالي 1.20 م). و (iter) يبلغ عرضه 2 قدم (حوالي 0.60 م). أنظر:

⁵ Varro, **On The Latin Language**, Tra: G. Roland, Ph. D, Kent, V 2, Books V-VII, Havard University press, Britain, 1938, VI-35.

⁶ L. JACQUOT, "Les voies romaines de la région de Sétif", R. S. A. C., 1907, p 33.

وبخصوص صيانة الطرق الزراعية واصلاحها فقد أقيمت مسؤوليتها على عاتق أصحاب الحقول والمزارع المتاخمة للطرق، كل حسب مساحة أرضه وعرضها (msegetes viam muniunto)¹. خلال عملية تنقيب تمت بمنطقة الفيض التي يحدها شمالا مدينة تهودة، وجنوبا سيدي خليل، تم اكتشاف آثار لطريق مبلط عرضه حوالي 1م، محفوف بالحجارة المنحوتة كبيرة الحجم، يبدو أنه يمر عبر الجسر إلى الضفة الشرقية، ربما يكون إحدى الطرق الزراعية بالمنطقة، خاصة وأن توجيهه هو نفس توجيه الكنزة². أما الطرق الثانوية الرومانية عادة ما تكون أضيق من الطرق الرئيسية، حيث يتراوح عرضها من 3 إلى 4 أمتار، ومن جهة أخرى فإنها تكون أكثر بساطة في بنائها، فبالنسبة لطريقة الرصف فإنها تتكون من طبقة من رقائق الحجر أو الحصى مخلوطة مع الملاط بشكل جيد، كما يحدها صفان من كتل الحجارة الصغيرة على الجانبين، كانت العديد من الطرق حتى التي تم توضيحها في الوثائق الرسمية مثل مسار أنطونينوس، وخريطة بوتنغر، وهي مسارات بسيطة خاصة تلك التي تعبر المناطق الجبلية³.

2-1 مقاسات الطرق الرومانية

بالنسبة لمقاسات الطرق الرومانية في مقاطعات افريقيا الرومانية، فقد حددت القوانين والتشريعات الرومانية من خلال سن مواد في القانون الروماني خاصة بهذا المرفق، بداية بقانون الجداول الاثني عشر خلال القرن الخامس عشر قبل الميلاد، الذي حدد عرض الطرق العسكرية بـ 8 أقدام⁴ (2.4م) في الأجزاء المستقيمة، و16 قدما (4.8م) في المنعطفات⁵، وفي عهد الإمبراطور أغسطس فصل القانون الروماني في مسألة مقاسات الطرق، إذ يجب أن يكون عرض الطريق الرئيسي 40 قدما (12 م)، والطريق الفرعي 20 قدما (6 م)، وعرض الشوارع الفرعية والطرق الصغيرة 12 قدما فقط (3.4 م)⁶.

وقد اعتبر المساح هايين (HYGIN)، الذي عاصر الإمبراطور تراجانوس في بداية القرن الثاني، أن عرض الطريق الرئيسي الكبير يمكن أن يتراوح بين 4 و 10 م، ومن جهة أخرى أشار العالم الطبيعي بلينوس (Pliny) إلى الأبعاد التي يجب أن تتوفر في الطرق الزراعية، موضحا في ذلك الأسباب التقنية لعرضها، إذ يجب كما يقول، أن تكون الكروم محصورة بواسطة شارع رئيسي عرضه 18 قدما (5.4 م) حتى يتسنى لعريتين أن تتقاطعا فيه.

¹ C. Bouchaud, Op. Cit, p 175.

² تريعة السعيد، الزراعة والري جنوب الاوراس في الفترة القديمة من خلال المخلفات الأثرية، إشراف: سليم دريسي، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه علوم في الآثار القديمة، معهد الآثار، جامعة الجزائر 2، الجزائر، 2016، ص 115.

³ S. Gsell, Les monuments..., Op. Cit, P 4.

⁴ القدم الروماني يساوي 0.3م.

⁵ Varro, **On The Latin Language**, Tra: G. Roland, Ph. D, Kent, V 2, Books V-VII, Havard University press, Britain, 1938, VII-15.

⁶ P. Salama, **Les voies romaines...**, Op. Cit, p 66.

يجب أن يتم تحديد شوارع فرعية بعرض 10 أقدام (3 م) عن طريق منتصف الحقول (الوحدات القطعية)، أو إذا كانت الكروم واسعة، فإن هذه الشوارع الفرعية ستكون بنفس عرض الشوارع الرئيسية¹. وبالتالي فإن أبعاد الطرق الرومانية كانت نظريا محددة المقاييس، ولكن خلال عملية التطبيق يختلف الأمر نوعا ما، ويرجح أن هذا الاختلاف في المعايير المفروضة يعود إلى السبب الذي أنشئ من أجله الطريق مع نوعية استخدامه، كان من الضروري عرض مسارات العربات من 4 إلى 5 أمتار، وبحسب الأخاديد التي لوحظت على رصف تيمقاد، فإن تباعد عجلات أكبر المركبات بلغ 1.45م²، حتى تتمكن عربتان من عبور بعضهما البعض، كانت هناك حاجة إلى 2.90م عرض المحاور، الذي كان علينا إضافة 20 سم على الأقل لقاعدة عجلات الهياكل العلوية لكل مركبة، وهامش أمان أساسي، كما أن معظم الأرصفة المخصصة للنقل لا يقل عرضها عن 4 أمتار³.

وقد أشار بيار سالاما إلى مقاسات بعض الطرق في نوميديا وموريطانيا القيصرية، خاصة الطرق الرئيسية مثل الطريق الساحلي الرابط بين هييون (عنابة)، وتيبازة الذي أخذ يتناقص من 12م إلى 8 أمتار، وكذلك الطريق الرابط بين سرتا وروسيكادا والذي تناقص من 7.20م، إلى 3.50م، وطريق لمبايسيس-تبسة الذي تناقص عرضه من 6.50م، إلى 6 م عند مغادرتها لمدينة ثموقادي، ولكن من ناحية أخرى الطريق الجنوبي من تبسة إلى بئر أم علي بالكاد يتجاوز 3.50م في صعوده لممر تنوكة⁴. كما ذكر وجود جزء من طريق روماني قديم عرضه 10م يربط بين لوكو (Lucu، تيمزوين)، وآلا ميلياريا (Ala Miliaria، بنيان) على حدود موريطانيا القيصرية، وهو طريق ذو أهمية عسكرية، وتجارية بدرجة أقل⁵.

نستشف من هذا أن مقاسات الطرق الرومانية في كل من نوميديا وموريطانيا القيصرية تتراوح بين 12، و3م، وهذا المقاس للطريق تتحكم فيه العوامل التضاريسية والإدارية بالرجوع إلى الأهمية العسكرية والاقتصادية للطريق، كما يجب أن نكون قادرين على تفسير كل من هذه الحالات الشاذة بالظروف الخاصة بالتضاريس أو المناخ، وبأهمية حركة المرور في قطاعات معينة، والقرب من المدن والبلدات، أو عقار زراعي كبير.

¹ P. Salama, *Les Voies romaines...*, Op. Cit, p 66.

² Albert Ballu, *Les ruines de Timgad antique Thamugadi*, Imprimeurs- éditeurs, Paris, 1911, p 11.

³ Dr. Carton, *Découvertes épigraphiques et archéologiques faites en Tunisie (région de Dougga)*, IMPRIMERIE L. DANIEL, Lille, 1895, pp 413-414.

⁴ P. Salama, *Les Voies romaines...*, Op. Cit, p 67.

⁵ Ibid.

2- الهندسة والرصف

استخدم الرومان تقنيات متطورة للغاية لضمان متانة الطرق وسرعة الرحلات، حيث تنحني الطرق دائما في المنتصف لتجنب ركود المياه، وتستقر على سدود مكونة من عدة طبقات من الرمل والأرض، وجهاز سد، ونوع من الخرسانة يسمى النواة¹.

وبخصوص هذه التقنية استخدم الرومان طريقة متميزة؛ حيث يكون الجزء العلوي من طرفهم ذات شكل محدب، كما تحتوي عادة على حاجز لتصريف مياه الأمطار من جهة، وللتمييز بين مسارات حركة المرور من جهة أخرى، يذكر بيار سالاما أنه لاحظ هذه الخصوصية الفنية على الطريق الروماني (تيفيست - لمبايسيس) عند مخرج مدينة تموقادي، حيث تم رفع الطريق في وسطه (شكل محدب)، كما يمكن للمرء أن يميز على كلا الجانبين آثار واضحة للغاية خلفها مرور المركبات القديمة².

وفيما يخص مسألة تعبيد الطرق الرومانية في مقاطعتي نوميديا وموريطانيا القيصرية، يعلق بيار سالاما على الموضوع بقوله؛ أن طرق إفريقيا لم تكن جميعها معبدة بخلاف الطرق الحضرية، أو الطرق القريبة من المدن. كما يذكر أن الطرق التي بنيت بشكل جيد، وعلى أساسات متينة لا تتعدى العشر طرق، أما البقية فأساساتها لم تكن سميقة، وأن الكثير منها التي شكلت شبكة الطرق بشمال إفريقيا ليست إلا استثناءات³.

الطريق الكبير من قرطاج إلى تبسة، والذي تقع أمياله الأخيرة على الأراضي الجزائرية، تم ترميمه، واصلاحه في زمن الإمبراطور هادريانوس، لها أربع طبقات متراكبة، سمكها الإجمالي 0.67م في المتوسط، في الأسفل أحجار خام كبيرة، ثم طبقة من الملاط، تسرب جزء منها بين حجارة الطبقة الأولى، الطبقة الثالثة من الحجارة. الطبقة الرابعة تتكون من حجارة غير منتظمة الشكل تشكل سطح المسار، ويكون السطح محدب في الوسط، على كل جانب، تبرز حجارة كبيرة إلى حد ما، بالكاد مربعة الشكل، وتشكل الحدود. العرض الإجمالي 6.75م، أما طرق الدرجة الثانية أضيق بشكل طبيعي؛ يبلغ قياسها من 3 إلى 4 أمتار ولها هيكل أبسط، يتكون من طبقة من رقائق الحجر أو الحصى، مغروسة في الملاط ويحدها صفيين من الكتل الصغيرة⁴.

تم التعرف على الشوارع الرومانية من خلال أرففتها، وهناك نقش يشير إلى أعمال الرصف هذه، في تقارير التنقيب نلاحظ الدمج بين تقنيتين، الرصف المتعامد، والمتعدد الأضلاع، دون أن يكون من الممكن استخلاص نتيجة كرونولوجية، وهكذا توصف الألواح بأنها مربعة (0.60 م جانبا) أو مربعة تقريبا بقطر (0.55 م -

¹ يشير بالو خلال عملية التنقيب التي قام بها في مدينة تيمقاد سنة 1903م إلى وصف الطرق، وطريقة رصفها، بقوله: لقد قلنا بالفعل أنه، باستثناء كاردو وديكومونوس مكسيموس، اللذين تم رصفهما بأحجار زرقاء جميلة وصلبة للغاية، كانت الطرق الأخرى مرصوفة فقط بالحجر الرملي المحلي، لقد فقد العديد منهم هذا الرصف، ولكن حيثما بقي، ظلت المجاري سليمة، مع استثناءات قليلة. للمزيد من المعلومات أنظر:

Albert Ballu, Op. Cit, p 61.

² P. Salama, Les Voies romaines..., Op. Cit, p70.

³ Ibid, p 68.

⁴ S. Gsell, Les monuments..., Op. Cit, p 4.

0.60م). كان سمكها من 20 إلى 30 سم. يتحدث وايل (V. Waille) عن طريق مرصوف بألواح غير منتظمة يبلغ ارتفاعها من 0.20 إلى 1.16 م، تم تأكيد وصفها من خلال رسم الأرصفة في التقرير الذي نشره لاسوس (j. Lassus) كان لابد من إعادة بناء هذه الأرصفة بانتظام، يتضح هذا من خلال مسح تم إجراؤه تحت ديكومانوس الكبير لموقع قايد يوسف بشرشال: "تم الوصول إلى الصخرة إلى 2.20 م، و2.50 م تحت رصف الطريق حتى مستوى هذه الصخرة تم العثور على شظايا كامبانيان وارييتين. لذلك فإن إنشاء الشارع الرئيسي معاصر إما ليوبا الثاني، أو بطليموس لكن عملية الرصف أحدث، قد تفسر هذه الإصلاحات سبب كون عتبة المحلات أو المنازل التي كانت تحاذيها إلى الجنوب أقل من مستوى الطريق¹.

العملية الأولى التي يجب تنفيذها هي تتبع الأخاديد المتوازية، على حواف الطريق والتي من شأنها أن تعطينا شكل الطريق واتجاهه، بالإضافة إلى حدود الطريق، بعدها تبدأ عملية حفر هذه الأخاديد حيث تكون المسافة بين الأخدود والأخدود المقابل أكبر من العرض المحدد للطريق. ويمكن ان تكون المسافة أقل وهذا يرجع إلى نوع الأرض ومدى صلابتها وقوة تحملها².

لذلك كان لابد من ملء هذه الحفرة بمواد أخرى، مناسبة لإنشاء فراش أساسي للجزء العلوي من الطريق، والذي يتميز بمظهره الأحذب نوعا ما، وهي طريق وظيفية من أجل السماح لمياه الأمطار بالانزلاق على جانبي الطريق، ومنع البرك الراكدة من عرقلة حركة المرور. كان ملء الحفرة عمليا لتشكيل حاجز الطريق بالمعنى الدقيق للكلمة (agger viae)، ويجب تشكيلها من خلال سلسلة طبقات من المواد الصلبة والمخلوطة جيدا (معظمها من الحصى والرمل)، مرتبة لتثبيت التربة وأداء وظيفة التصريف، وكى لا تتعرض هذه الطبقات الى الهبوط، والإتلاف السريع بسبب حركة مرور المركبات، والحيوانات، والمشاة، التي كانت ستستخدم الطريق³. (أنظر الصورة رقم 04، ص 80).

بمجرد تحضير الأرضية، يتم ربط الطريق من الجانبين بإحكام كانت الأولى عادة عبارة عن أحجار مقطوعة ثابتة أو كتل حجرية متوازية السطوح، متصلة بوحدة على التوالي لتشكيل رصيف مستمر مرتفع بالنسبة لمستوى الطريق الفعلي، وظيفته هي تحديد الطريق من الجانبين، كما عملوا أيضًا على فصل المنطقة المحجوزة لممر المركبات والحيوانات، عن تلك المخصصة لاستخدام المشاة فقط. هذه الأخيرة تكون عالية مقارنة بها، عموما فقد تم

¹ Ph. Leveau, *Caesarea de Maurétanie, Une ville romaine et ses campagnes*, École Française de Rome, Rome, 1984, pp 179-180, p 66.

² Michele Matteazzi, "Costruire strade in epoca romana: tecnica e morfologie, Il caso del l'Italia settentrionale", Exedra. Revista Digital de Historia y Humanidades", 1 (Diciembre 2009), pp 17-18.

³ Ibid.

تصنيفها في المناطق خارج المدن على أنها شوارع حقيقية تحيط بالطريق الرئيسي، وبصفة خاصة في المدينة تحولت إلى أرصفة حقيقية¹.



صورة رقم (04): تمثل وضع حجارة رصف على الطريق، نقش بارز يعود تاريخه إلى القرن الأول الميلادي. متحف الحضارة الرومانية في روما.
المصدر:

<https://www.nationalgeographic.fr/histoire/les-voies-romaines-reseau-routier-dun-empire>

ومن خصائص الطرق الرومانية الكبرى خاصة الطرق العسكرية العامة، أن تكاليف بنائها ضخمة، وقد اختيرت مواد بنائها بعناية كبيرة، كما تتميز بسماعتها وبنيتها التحتية الضاربة في عمق الأرض، وأنها مرصوفة بالكامل وليست فقط في ضواحي المدن، أما الطرق العادية وخاصة في المحافظات تكون رقيقة ومغطاة بالحصى، غالبا ما تكون مرصوفة². وتتكون المسارات من ثلاثة أجزاء متميزة جدا، دعائم المسار، وهو ركيزة خرسانية خشنة سميكة إلى حد ما، وغالبا ما يتكون المسار نفسه من رصف غير منتظم ولكن تم وضعه بعناية، أو أكتاف المسار أو أنواع من الحواجز الجانبية مع، من المسافة إلى المسافة، الحجارة أعلى قليلا من الآخرين بمثابة الدعم³. يتم رصف الطريق الروماني على عدة مراحل، بداية يقومون بوضع طبقة من الخرسانة سمكها حوالي 0.15م، من الحجارة أو الحصى المكسورة، ثم وضع طبقة ثانية تكون بنفس سمك الطبقة الأولى، تتكون من ملاط ممتاز مخلوط مع الحصى الصغيرة، أو الرمل الخشن، وتشكل هذه الطبقة قلب الطريق أو أساس الطريق. وفي الأخير يتم وضع طبقة من الملاط الريفي البسيط، تغطي العمل النهائي بشكل أفضل، وتكون على شكل محذب،

¹ Michele Matteazzi, Op. Cit, p 18.

² Duval Paul-Marie, La construction d'une voie romaine d'après les textes antiques, **B. S. N. A. F.**, 1959, 1961. pp. 185-186.

³ M. Reygasse, **Recherches des antiquités dans le nord de l'Afrique**, P 123.

محاط بثلاثة حدود، كما تم وضع حصى خشنة تزيد في صلابة الطريق، ومقاومة الأسطح المتدرجة¹. (أنظر الصلابة رقم 05، ص 82).

يبنى الطريق الروماني على أرض مستوية ومستقرة، وعادة ما تكون تربة بكر، وفي بعض الأحيان يتم تتبع واحد أو أكثر من الأخاديد، في المركز لتحديد محور الطريق وعلى الجانبين لتحديد حق الطريق العام. يتكون أساس المسار من طبقتين أو أكثر من المواد ذات الصفات المختلفة، ولكن من أصل محلي، يتم ضغط المنتجات الدقيقة الموجودة في القاعدة (الطين أو الرمل أو الحصى) وتغطيتها بالحجارة أو وضعها بشكل مسطح أو متدلي أو حصى، يمكن أن تتناوب هذه الطبقات في بعض الأحيان يتم وضع كتل أكبر على حافة البناء لتعزيز الهيكل². ومن الناحية المثالية جاءت المواد المخصصة لبناء المسارات من المحاجر المجاورة، وإذا لم يكن ذلك ممكنا كان لا بد من استيرادها، وقد تضمنت المرحلة الأولى من البناء إزالة الأشجار والحجارة وأدنى عائق من مسار الطريق، تم تخفيف الأرض وتحويل مياه الأمطار عبر القنوات والمجاري، بعد ذلك حفر العمال خندقا وملاؤه بالحجارة الكبيرة التي تم وضعها تقريبا لتعزيز الصرف، ثم أضيفت صخور متوسطة الحجم في الأعلى لتعبئة الطبقة السفلية وملء الفراغات³.

ولجعل سطح المسار أكثر سلاسة وأكثر متعة، تم بعد ذلك صب طبقة من الرمل أو الحصى، هذا الذي رفع المسار بالنسبة للتضاريس المحيطة، تم ضغطه وتصلبه بالماء والعبث اليدوي وبكرة حجرية كبيرة. تصطف الأرصفة الحجرية على جانبي الطريق، وتم حفر خنادق كبيرة على جانبيها لتجميع مياه الأمطار، التي تشكل خطرا على الطريق. وأخيرا زرع أعمدة حجرية أسطوانية في الأرض في كل ميل روماني (وهو ما يعادل ألف قدم)، يبلغ ارتفاعها 2.50 م، وتشير العلامات الميلية هذه إلى المسافات وتشييد بالشخص الذي قام بتمويل بناء المسار⁴.

ويذكر شيفالييه بخصوص بنية الطرق الرومانية، بأنها عادة ما تكون محاذية لقنوات المياه، وفي داخل المدن تكون هذه القنوات أسفل الطريق، وهذا من أجل حماية الطريق المعرض بشدة للإلتهاب في المناطق الجبلية⁵. كما يعلق بيار صلاما على مسألة تعبيد الطرق في نوميديا وموريطانيا القيصرية بقوله؛ إن طرق افريقيا لم تكن معبدة بخلاف الطرق الحضرية، أو الطرق القريبة من المدن. كما يذكر أن الطرق التي بنيت بشكل جيد، وعلى أساسات

¹ Marie-Hélène Corbiau, **Les Voies romaines par la Wallonie**, Ed 1, Imprimerie Doneux – Mettet, Irlande, 2017, p 8.

² Ibid.

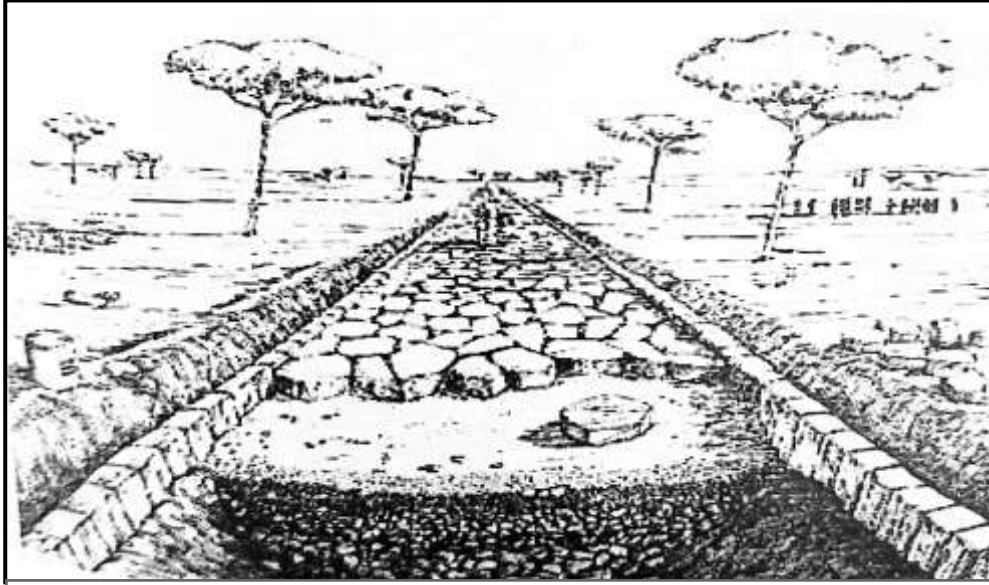
³ شفيقة آيت علاق، شبكة الطرقات الرومانية في الجهة الشرقية لموريطانيا القيصرية، إشراف: محمد مصطفى فيلاح، مدرسة الدكتوراه الانسان والمحيط (دراسة أثرية قياسية)، معهد الآثار، جامعة الجزائر 2، 2011-2012، ص 147.

⁴ <https://www.nationalgeographic.fr/histoire/les-voies-romaines-reseau-routier-dun-empire>

⁵ R. Chevallier, Op. Cit, pp 80-84.

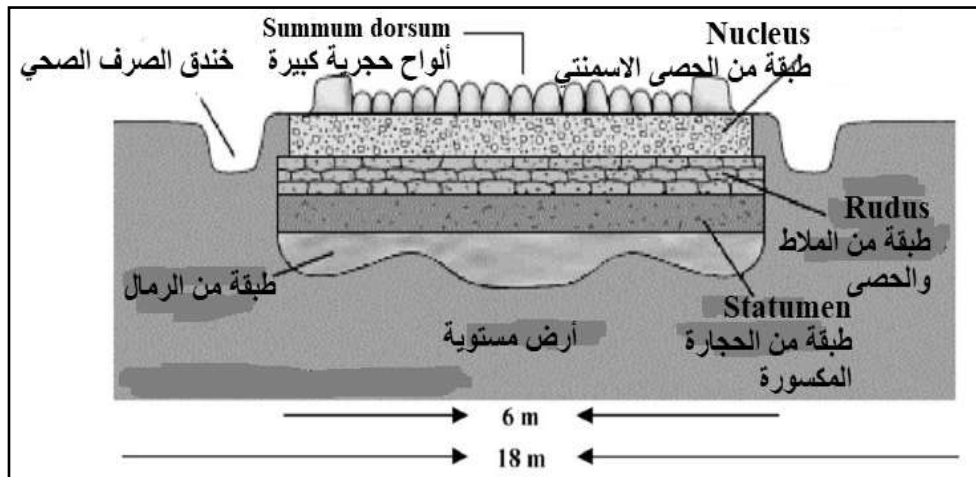
الفصل الثاني: شق الطرق الرومانية وأساليب إدارتها (في نوميديا وموريطانيا القيصرية)

متينة لا تتعدى العشرة طرق، أما البقية فأساساتها لم تكن سميكة. وأن الكثير من الطرق بشمال إفريقيا ليست إلا استثناءات¹.



صورة رقم (05): تمثل هندسة ورصف الطرق الرومانية.

المصدر: جيلبار شارل بيكار، المرجع السابق، ص 94.

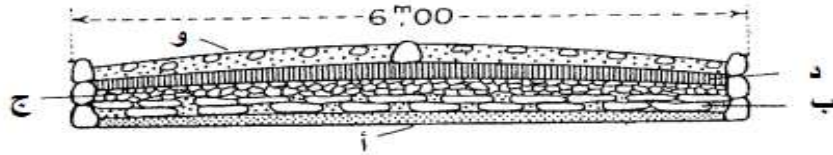


صورة رقم (06): مقطع عرضي من الطريق الروماني. (بتصرف الطالبة)

المصدر:

Joseph Berechman, "Transportation - economic aspects of Roman highway development: the case of Via Appia", Transportation Research Part A 37 (2003), p 466.

¹ P. Salama, *Les Voies romaines...*, Op. Cit, p70.



مقطع من الطريق الروماني شمال الأوراس
وفقا لوصف باين (Payen)

- أ- طبقة من الرمل 0.10م
- ب- تثبيت الألواح الملتصقة بالملاط 0.20م
- ج- الخرسانة بالحجارة المكسورة 0.15م
- د- الخرسانة بالحصى 0.15م
- و- طبقة من الحصى الاسمنتي 0.20م
- السلك الكلي: 0.80م

صورة رقم (07): تمثل مقطع من الطريق الروماني شمال الأوراس (بتصرف الطالبة)
المصدر:

P. Salama, *Les Voies romaines...*, Op. Cit, p 147.



صورة رقم (08): تمثل تقنية تبليط الطرق الرومانية في مدينة جميلة، (شارع الكاردو)، ومدينة تيمقاد
(أرضية الدوكيمانوس) تصوير الطالبة

فيما يخص المواد المستعملة في رصف الطرق الرومانية، وبناء العلامات الميلية الملحقة بالطرق فمن المؤكد أن الإدارة الرومانية قد استعملت في ذلك مواد محلية قريبة من الأماكن التي شقت فيها تلك الطرق فهي العلامة الميلية التي عثر عليها سنة 1853م، من طرف السيد باركيت (M. Lagler Parquet) في مزرعة بالقرب من سكيكدة تعود إلى الطريق الروماني سرتا-روسيكادا، مصنوعة من الرخام الرمادي الذي جلب من جبل كركرة القريب من هذه المناطق ومن خلال النقش الموجود على هذا الحجر الميلي يؤكد أنه يرجع إلى عهد الامبراطور هادريانوس، وتخص الميل الرابع من هذا الطريق¹.

//////////////////ORITATE

IMP. CÆSARIS.TRAIANI
HADRIANI. AUGVSTI.VIÆ
NOVAE. RVSICADENSIS
ROPOCIRTENSIVM.M
CONSTITVIT
P.M.VI²

لقد اعتمد الرومان تقنيات عديدة في إنجاز معالمهم الحضارية وهذا حسب ما توفره المنطقة من مواد بناء محلية، لكن طبيعة هذه المنطقة في البعض، أو الكثير من الأحيان تفرض تغيير في التقنية المعتاد إتباعها في إنجاز المباني، وتبني تقنية تتماشى مع طبوغرافية وخصوصية المنطقة. ولعل من أهم هذه المنشآت والإنجازات، نجد العصب المحرك للحضارة الرومانية في مناطق شمال إفريقيا، ألا هي شبكة مواصلات جيدة محكمة تخدم مصالحهم من نقل البضائع، ربط الموانئ بالمناطق المنتجة للمحاصيل الزراعية، كذا المناطق التي توفر لها المواد الأولية التي ستصدر إلى روما، دون أن ننسى الدور الأهم في منطقة تعرف بمقاومتهم الشرسة للتواجد الروماني ألا وهو توفير الأمن للجيوش، فاتبعوا تقنيات توفر لهم ذلك في تأسيسهم للطرق³.

ومن أهم المواد المستخدمة في بناء الطرق نذكر:

1- الرمل:

يدخل الرمل في تركيبة العديد من الطرق الرومانية، لما له من أهمية، فهو عنصر أساسي في تشكيل الملاط، كما يوفر الكثافة، ويساعد على التماسك، ويقتصد من المواد الأخرى، ويلعب دورا هاما في التسطیح الذي يتعدى 1,50 م. للرمل أنواع كثيرة يصنف حسب حجم حبيباته المتراوح من 0 إلى 5 مم فنجد دقيقا حجمه بين 0,1 و 0,5 ملم، متوسط من 0,5 إلى 2 ملم، وخشنا من 2 إلى 5 ملم، أو خشن جدا⁴.

¹ L. DEMAEGHT, J. POINSSOT, "ÉPIGRAPHIE - FERME OTTAVI PRÈS BIZOT", B. Ant. Afr. S. A. P. O, V 1, Oran, 1882, p 135.

² C. I. L VIII, 10296.

³ محمد فوكة، طبيعة...، المرجع السابق، ص 314.

⁴ R. Chevallier, Op. Cit, p 90.

2- الملاط:

الملاط خليط مركب من عدة مواد مثل الأحجار الصغيرة، آجر مكسور، كلس ورمل، هذه التركيبة قابلة للتغير، وقوية جدا حيث يمكن استعمالها كبلات على سطح الطريق دون أن تتغير أو يتغير مظهرها¹. كما استعمل الرومان مادة الجير من أصل الرخام والكلس بعد خلطهم بالرمل، وتذيبهم في الماء، وتميز الملاط الروماني يعود إلى إتقان خليط المكونات وتماسكها².

3- الخشب:

استعمل الرومان مادة الخشب عند تأسيس طرقهم بارتكازها على أعمدة خشبية فوقها ألواح من خشب ثم تليها طبقة من حجارة مسطحة وكلسية، ثم تضاف فوقها التربة، فاستعملت هذه التقنية في الأماكن التي خلقت لهم مشاكل في وضع بنية الطريق³. كما استخدموا الأخشاب في بناء الجسور الملحقة بالطرق.

4- الحجارة:



صورة رقم (09): بلاطة حجرية استخدمت في رصف الطرق.
المصدر: محمد فوكة، طبيعة...، المرجع السابق، ص 302.

تستعمل الحجارة غالبا في التبليط سواء على أرضية مهيأة من تركيبة مواد أخرى ليعطي للطريق أكثر صلابة وقوة وأكثر مقاومة، أو توضع مباشرة على أرضية طبيعية في الطرق الأقل أهمية، فأرصفت المشاة تكون مبلطة بصفائح حجرية رقيقة مبسطة بدقة على أرضية مهيأة، كما تستخدم الحجارة بخلطها مع مواد أخرى بعد كسرها وتفتيتها إلى قطع صغيرة⁴. وقد استخدمت في عملية التبليط الحجارة الجيرية والحجارة الرملية. (أنظر الصورة: 09) وكمثال على ذلك فقد عثر خلال دراسة

أجريت على بعض الطرق الرومانية في شرق موريطانيا القيصرية، وبالضبط على إحدى طرق مدينة تيكلات، فقد تبين لهم أن هذه الطريق مبلطة بحجارة غير منتظمة، أي أنها ذات مقاسات مختلفة، على أرضية من الصلصال الأحمر، يبلغ معدل ارتفاعها حوالي 10 سم⁵.

¹ J. P. ADAM, *La construction romaine, Matériaux et Techniques*. Paris, 1989, p 253.

² شفيقة آيت علاق، المرجع السابق، ص 50.

³ R. Chevallier, *Op. Cit*, p 90.

⁴ شفيقة آيت علاق، المرجع السابق، ص 47.

⁵ نفسه.

ثانيا: دور الإدارة الرومانية في شق الطرق

1- بناء الطرق وصيانتها:

لم يكن الرومان أول من أنشأ الطرق في شمال إفريقيا، وقد ضربت الحضارتين القرطاجية، والنوميديية مثالا على ذلك ولم تكن قرطاج مجرد رمز، لم يتم اهمال المنطقة البحرية والمناطق النائية المزدهرة للغاية، كما تشير شهادات عديدة إلى ربط الطرق. في نوميديا كانت المدن المهمة مثل سيرتا تشع بالضرورة على المناطق النائية، وشرشال في موريطانيا القيصرية، مرورا بمليانة، وسوفاسار (عمورة)، وغيرها لا بد من ربطها بواسطة الطرق، من المؤكد أن الطرق كانت مجرد مسارات، تم رسمها وفقا للجغرافية البلاد التابعة¹.

ومن الصعب دائما تحديد تاريخ الإنجازات الأولى للطرق، فمن الواضح أنه خلال عمليات الغزو التدريجي لأراضي نوميديا وموريطانيا القيصرية، فإن الجيش هو الذي يفتح الطريق، على الأقل في العمل الميداني². وبخصوص تكاليف بناء هذه الطرق، فإن الأباطرة يتحملون جميع تكاليف البناء، وتعد النقوش المحفورة على المعالم الميلية أهم دليل على ذلك، فقد عثر علماء الآثار على أدلة تؤكد هذا التدخل نفسه من قبل السلطة المركزية، مثل المعالم الميلية التي تمتد من سطيف إلى سيرتيني (خربة قيذار)، ومن سطيف إلى أولاد عاقلة (Equizeto)³، ومن شرشال إلى غونوجو (Gunugus، قوراية)، من سوفاسار (عمورة) إلى دلس، وذلك لأن هذه كانت طرقا استراتيجية، عبر مناطق تسكنها قبائل متمردة من منظور الرومان في كثير من الأحيان.

إن الدليل على أن السلطة المركزية لم تترك للمدن سوى بناء الطرق الأقل أهمية يبدو لنا أنه ناتج عن فحص دقيق للنقوش، مثل تلك الموجودة بالقرب من سطيف، والتي يمكن تقسيمها إلى مجموعتين: بعض المعالم الميلية تحمل فقط اسم الإمبراطور في الشكل الاسمي، إما بمفردها أو مرتبطة باسم الوكيل؛ يضيف الآخرون، اسم الإمبراطور إلى صيغة الجر، اسم (respublica)، أو (Colonia Sitifensium). يقول كات (E. Cat) أن الطرق الرومانية في موريطانيا القيصرية لا يمكن أن تقارن بالطرق الرومانية الجميلة في نوميديا، لا من حيث العرض، وجمال العمل، وأهمية البقايا الأثرية⁴.

دعونا نتذكر القواعد الأساسية للتنظيم الإداري الروماني، والتي يتم تقديمها كمجموعة من الوحدات الهرمية، توجد في القاعدة المدينة (نقول اليوم البلدية: المدينة وأراضيها)، تحت إشراف حاكم المقاطعة، وهذا الأخير يحكم

¹ Dondin-Payre Monique, Jean Desanges et al, Op. Cit, p 39.

² Ibid.

³ أولاد عاقلة (Iecourbe): تعرف حاليا بالحمادية بولاية برج بوعرييج، بنيت على أنقاض بلدة رومانية قديمة، بنيت في عهد الإمبراطور سيفيروس ألكسندر آخر أباطرة الأسرة السيفيرية (222-235م)، وقيمت إلى بلدية في عهد الإمبراطور دقلديانوس (284-305م). للمزيد أنظر: مصطفى سلامة، فيلاح محمد مصطفى، "فسيفساء أولاد عاقلة (دائرة الحمادية ولاية برج بوعرييج)"، مجلة المواقف للدراسات والبحوث في المجتمع والتاريخ، الجزائر، مج: 19، ع: 01، جوان 2023، ص 404.

A. A. A, f 15, n° 91.

⁴ E. Cat, Op. Cit, p 267.

مباشرة تحت إشراف الإمبراطور، تعتمد الإدارة المحلية للمدينة على سلطة الشعب الذي ينتخب المجلس البلدي، هذا الأخير الذي يختار من بين أعضائه القضاة المسؤولين عن الإدارة (المسؤولين عن الأسواق والطرق، الشرطة...). وعلى القمة يوجد رؤساء البلديات، وعددهم اثنان بسبب تقليد جمهوري قديم لا يثق في السلطة الشخصية، حتى الآن يبدو كل شيء ديمقراطياً، لكن الواقع كان مختلفاً تماماً. كان من الضروري أن يكون رئيس المجلس البلدي من ذوي الأموال والممتلكات الكبرى، لأنه لكي يتم انتخابه، كان عليه أن يدفع مبلغاً فخرياً¹.

وبالنسبة للجهات المخول لها إصدار الأوامر بخصوص شق الطرق، فإن المحكمة هي التي تعطي الأمر بفتح الطرق المحلية، ويمكن اقتراح هذا الافتتاح من قبل أعضاء مجلس المدينة (ordo des decurions). لذلك قامت كل بلدية بتقييم نقاطها حتى حدود أراضيها، والتي يمكن أن تكون واسعة جداً، حيث تلتقي بأراضي بلدية أخرى، وهكذا. ولذلك كان تدخل سلطة الإشراف المركزية ضرورياً لمواءمة جميع هذه القرارات البلدية. وكان حاكم المحافظة هو المسؤول عن هذه المسائل، ولهذا الشخص دور كبير، فلديه سيطرة كبيرة على مشاكل الطريق²؛ ولكن منذ القرن الثالث الميلادي أصبح القِيم (curator reipublicae)³، هو الذي يقوم بالاهتمام بالطرق تحت إشراف الحاكم⁴.

في العصر الإمبراطوري، تعود سلطة إصدار أوامر بناء الطرق للإمبراطور وحده، كما تتحمل تكاليفه الخزانة العامة (وبالتالي يندرج تحت نطاق الممتلكات العامة الوطنية بدلاً من الممتلكات العامة المحلية). وتشمل الطرق "العامة" و"البريتورية" و"القنصلية" و"العسكرية" المذكورة في النصوص، وهي عبارة عن طرق كبيرة ذات مسافات طويلة في الإمبراطورية، كما يعبر عنها بالطرق "الوطنية"⁵.

تجدر الإشارة إلى أنه في الوقت الذي تم فيه إنشاء الطرق الرئيسية لم تكن هناك سلطة أخرى في المحافظة يمكن أن تمتد مسؤولياتها إلى الطرق، ومع إنشاء مدينة تيمقاد سنة 100م، والتطور اللاحق للبلديات، أصبح من الممكن أن يتولوا مسؤولية صيانة الطرق الرئيسية التي تمر عبر منطقتهم، وكذلك الطرق الفرعية⁶.

في بعض الأحيان، يتم انتهاك هذا الأمر بشكل متكرر من قبل القادة العسكريين، وحكام المقاطعات، لذا يتم تذكيرهم بشكل متكرر بامتيازات الإمبراطور والعقوبة التي تترتب على عدم احترامه: على سبيل المثال، يجب

¹ Dondin-Payre Monique, Jean Desanges et al, Op. Cit, p 41.

² Ibid.

³ القِيم (curator reipublicae) هو القِيم البلدي، المفوض من قبل السلطة المركزية لتسيير الشؤون المالية للمدن، قبل أن يصبح في العهد الإمبراطوري المتأخر من القضاة المنتخبين من قبل مجلس (La Curie). للمزيد من المعلومات أنظر:

Jacques Gascou, "L'emploi du terme respublica dans l'épigraphie latine d'Afrique", Mélanges de l'École française de Rome Antiquité, T 91, n°1, 1979, p 382.

⁴ Cloppet Christian, "Op. Cit, p 310.

⁵ C. Christian, "Le droit et l'aménagement des voies publiques sous l'Empire romain", *Ktèma*, civilisations de l'Orient, de la Grèce et de Rome antiques, N°19, 1994, Hommage II, p 310.

⁶ W. Elizabeth, B. Fentress, Op. Cit, p 166.

على محافظ المقاطعة الذي يقوم بعمل دون أمر الأمير أن يتحمل جميع التكاليف وإنهاء العمل دون أن يستطيع مغادرة المقاطعة قبل ذلك. ولكن إذا تم إعطاؤه الأمر بشكل منتظم، فإن المحافظ يستلم الأعمال ويتم مراقبتها بواسطة أمناء المراقبة، الذين بفضلهم تم الحفاظ بشكل كبير على وحدة الشبكة الرئيسية للطرق الرومانية، بالإضافة إلى توزيع متجانس لعناصرها الرئيسية¹.

وبخصوص تمويل الطرق فقد تحملت ميزانية البلديات، والثروات الخاصة العبد الأكبر في عملية تمويل وتحمل نفقات شق الطرق في المقاطعات الرومانية، ومن جهتها مارست السلطة الإدارية، والمتمثلة في حكام الأقاليم مهمة الاشراف على هذه العملية²، كما مارست ضغوطات كبيرة على الأشغال العامة، وقد وضع المشرع الروماني بنود خاصة بالطرق، حدد من خلالها مواصفات هذه الطرق والهيئات التي تتكفل بإنجازها والاشراف عليها. يبدو أن إنشاء الطرق كان في التشريع الروماني، وخاصة في إفريقيا، وهو الفصل الذي فُرضت فيه المفاهيم الشخصية للسلطة المركزية بشدة³.

في مقاطعة نوميديا كان تمويل الطريق الروماني (سيرتا-سكيكدة) في عهد الإمبراطور هديانوس على عاتق حكومة الاتحاد السيرتي، وبأمر من الإمبراطور نفسه، وقد قام بإنجاز هذا الطريق أصحاب الأراضي التي قطعها من قدامى المحاربين الرومان، كما قاموا بنحت النقش الذي يخلد عملهم هذا دون أن ينسوا ذكر قائدهم، مع غياب أسماء أصحاب السلطة في ذلك الوقت⁴. ومن المصادر المالية الأخرى التي تغطي هذا الجانب؛ الضرائب المفروضة على السكان المستغلين للأراضي الفلاحية، وهذا ما أثقل كاهل الأهالي الذين وقع عليهم هذا الظلم مما دفع بهم في كثير من المرات الى الثورة ضد المحتل الروماني⁵.

كان لكل بلدية ميزانية متعددة الموارد، منها: استئجار الأراضي الجماعية، واستلام التبرعات والوصايا، والمبالغ الفخرية التي تدفعها مجالس البلديات (decurions) لانتخاباتها، والإعانات بجميع أنواعها، والمنح وخاصة (Collatio uiarum)، والضرائب المخصصة لبناء وصيانة الطرق، وقد كان دافعوا الضرائب بالدرجة الأولى، ملاك الأراضي المتاخمة للطرق، وفي سنة 213م ونظرا لأن الطرق يستفيد منها الجميع، قرر الامبراطور كاراكلا فرض رسوم على جميع أصحاب الأراضي الزراعية في البلديات، وبما أن هذا المورد غطى تكاليف إنشاء وصيانة المسارات، فقد وجدنا أنفسنا في ظل وجود مبدأ الميزانية المتمثل في تخصيص الإيرادات، وحدث أن

¹ C. Christian, Op. Cit, p 310.

² R. Chevallier, Op. Cit, p 32.

³ P. Salama, **Les voies romaines....**, Op. Cit, p39.

⁴ Vars(Ch), **Les villes romaines d'Algérie....**,Op. Cit, p 39.; L. Demaeght, J. Poinssot, Op. Cit, p 136.

⁵ عبد العزيز أعراب، التحصينات الرومانية جنوبي نوميديا وموريطانيا القيصرية من القرن الأول إلى الثالث الميلادي وآثارها، مذكرة ماجستير، قسم التاريخ، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر، 2010، ص 110.

مساهمات المالكين لم تكن قادرة على تغطية النفقات المسطرة، في هذه الحالة تدخل ميزانية البلدية بأكملها (إيجار الأراضي، وتعويضات الإيجار، والمبالغ الفخرية، وما إلى ذلك) حيز التنفيذ¹. تقوم المستعمرات أو البلديات بعمليات البناء، أو ترميم المحطات بأموال مأخوذة من خزائن المدينة (*pecunia publica*)، وهو ما يفسر على الأرجح عدم وجود ذكر له في معالم أخرى. قد يعتقد المرء أنه بعد التعداد السكاني الإقليمي في الفترة (197-198م)، طالبت السلطات بأعمال ذات حجم معين في المدينة، مثل إصلاح أو توسيع الطرق². وقد أظهرت لنا المعالم المليية التي وضعت على جوانب الطرق هذا الأمر، لأنها كانت مهمتها كدليل يوضح المحطات والمسافات بين المدن بالنسبة لمرتادي الطريق، فهي من جانب آخر عبارة عن آثار فخرية تعبر عن ولاء حكام تلك المدن للإمبراطور، ولا شك أن المستعمرات كانت مسؤولة عن صيانة وترميم الطرق التي تعبر أراضيها³.

وفي موريطانيا القيصرية عندما اضطرت المدن إلى ترميم الطرق أو غيرها من المرافق، أصبح على حاكم المقاطعة الوقوف على أشغال الطرق، والتأكد من أن العمل قد تم بشكل صحيح وفي الوقت المحدد، دون التسبب في معاناة المجتمعات من صعوبات مالية، توضح النقوش أنه من أجل وضع المعالم وترميمها وبالتالي إصلاح المسار أيضاً، كانت بعض الطرق تعتمد بشكل مباشر على تدخل مسؤول من طبقة الفرسان، ويتم التعرف عليهم من خلال المعالم التي تسجل أسمائهم⁴. لم تعد هذه الوثائق نتاج مستعمرة، أو مجتمع من السكان، بل نتاج القوة الإمبراطورية. ويتم تقديم اسم الإمبراطور، باعتباره صاحب الأمر، والمسؤول عن العمل الذي يتم تنفيذه من خلال وكيله، والذي يتم ذكره دائماً.

من النادر جداً أن يقوم الإمبراطور بتمويل بناء نصب تذكاري أو أعمال الطرق، وذلك بإضافة مبلغ يأتي من عادة ما يتم تخصيص الأموال الإمبراطورية للأموال الإقليمية المخصصة للبنية التحتية العامة، وعلى العكس من

¹ Zheira KASDI, Op. Cit, p 28.

² Ibid.

³ أشارت مجموعة من المعالم المليية إلى الطرق البلدية التي أنشأت بتكاليف خزينة البلدية، وتحت إشراف حاكم المقاطعة، في كل من نوميديا وموريطانيا القيصرية مثل طرق كل من سطيف - جيجل عبر عين الكبيرة (Satafi)؛ سطيف - بجاية عبر راس الواد (Thamallula)، والتي أشرف على بنائها الحاكم نونيوس مارتياليس. وطريق تيمزوين (Lucu) - سيدي علي بن يوب (Kaputtasaccura) تحت إشراف الوالي إيلبوس بريغرينوس (200-204م). للمزيد من المعلومات أنظر:

CIL, VIII, 10351, 10361, 22611.

⁴ علامات ثلاثة أميال في منطقة سطيف وجزء من نقش فخري من شرشال، يشير إلى الوكيل والحاكم نونيوس مارتياليس (Cn(eus) Nunnius Martialis)، نقوش الحطتين كاملة. وهي تشير بشكل لا لبس فيه إلى تسلسل القنصليات التريبونية لسبتيموس سيفيروس، مما يسمح بتأريخ الوثائق بين 194 و195م. لذلك كان نونيوس مارتياليس حاكم قيصرية في بداية عهد سيبتيميوس سيفيروس مسؤولاً عن تجديد طرق الاتصال بغرب الإقليم بمنطقة سطيف، حيث أنه، كما تشير النقوش، قام بترميم المعالم الموضوع على الطرق التي تربط سطيف بسترنا، وسطيف بجاية. للمزيد من المعلومات أنظر:

Zheira KASDI, Op. Cit, p 138.

ذلك، أوضحت الشواهد الأثرية بجميلة أن ترميم الطرق، التي دمرتها الأمطار الغزيرة بشكل دائم، تمت تغطية مصاريف إصلاحها كاملة من طرف ميزانية البلدية¹.

وفي حالة عجز البلدية عن تغطية كامل المصاريف من ميزانيتها الخاصة، مع حظر القانون العام الروماني فرض أي ضرائب جديدة، ترسل البلدية في طلب المساعدة، ومن الضروري الاتصال بالإمبراطور نفسه لحل المشكلة. هكذا كان الوضع في مدينة ميليف (ميلة) بالنسبة لتمويل الطريق المؤدي من هذه الأخيرة إلى القل، حيث تؤكد نقائش المعالم المليية الرد الإمبراطوري نفسه، في شكل نص؛ إذ يتم منح ترخيص بفرض مساهمة خاصة، وستكون هذه ضريبة على المتداول (nectigal rotarii)²، في نهاية العهد الجمهوري كان المواطنون قد تم تهديدهم بفرض ضريبة على عدد عجالات عرباتهم.

تقع مسؤولية صيانة الطرق على عاتق جميع أصحاب الأملاك، سواء كانت بلدية أو إمبراطورية، وقد أدرج قانون ثيودوسيوس (Théidusius)³ عددا معينا من الحالات التي أراد فيها أصحاب الأملاك الاستغناء عنها في عهد قسطنطين بالفعل، حيث عارض الملاك على المدى الطويل هذا الأمر، خاصة الذين استفادوا من امتياز الأراضي المجاني والدائم على الأراضي الإمبراطورية بشرط منحهم قيمة مضافة⁴.

بسبب سوء إدارة الموارد المالية للبلديات في كثير من الأحيان، عين الإمبراطور في كل بلدية موظف يعمل كمدقق مالي يدعى (le curator reipublicae)، وفي عهد السيفيريين تغيرت مسألة الهدايا الشخصية (Personalia munera)، أو الممتلكات التي أثرت على جميع أصحاب الأملاك، ووقعت مسؤولية صيانة الطرق سواء كانت بلدية أو إمبراطورية، على عاتقهم وعلى نحو متزايد، تضاعف عدد الأشخاص المتميزين المعفيين، وفي النهاية، لم ينج سوى كبار الشخصيات في البلاط الإمبراطوري⁵.

يخبرنا أولبيان (Ulpian)⁶، وهو مستشار قانوني للإمبراطور سيفيروس، أن حكام المقاطعات استخدموا أفراد الفيلق بشكل عام كعمال في الأعمال الرئيسية ذات المنفعة العامة، علاوة على ذلك، في عهد أغسطس، كانت تكلفة بناء الطريق الروماني قريبة نسبيا من تكلفة الطريق الحالي، وقد أملت المعايير المالية جزئيا اختيار مساره. يقدر بيكاري (Th. Pekary)، الذي جمع كل البيانات الكتابية والأدبية اللازمة لإعادة تقييم تكلفة

¹ Zheira KASDI, Op. Cit, p 138.

² Ibid.

³ في قانون المستعمرات لـ: Genetiva Julia أخبار عن تنظيم الخدمات المخصصة لصيانة الطرق في المستعمرات الإسبانية. ومن المرجح أنه تم اتباع قواعد ماثلة في المقاطعات الأفريقية، كما في المستعمرة الإسبانية، لم تكن هذه المزايا تتجاوز خمسة أيام عمل كل عام لكل رجل بالغ وثلاثة أيام لكل فريق عربات، كما تم إعفاء الفُصّر الذين تتراوح أعمارهم بين أربعة عشر عاما أو الذين تزيد أعمارهم عن ستين عاما من السخرة التي كانوا يخضعون لها. للمزيد من المعلومات أنظر:

L. Demaeght, J. Poinssot, Op. Cit, p 136.

⁴ Ibid.

⁵ Dondin-Payre Monique, Jean Desanges et al, Op. Cit, p 43.

⁶ Digeste, I, 16.

الطرق الرومانية، يقدر أن مد ميل من المسار (1.5 كم) يمكن أن يكلف ما يصل إلى نصف مليون سيسترتيوس (Sestertius) من الخزينة العامة (l'aerarium) للإمبراطورية، وبدرجة أقل، للمجتمعات المحلية والإمبراطور¹. نستخلص من نصوص النقوش التي حفرت على المعالم المليية للطرق، هذه هي تلك التي نقرأ فيها أسماء الفيلق، وفي مكان آخر، لا نجد أي ذكر مماثل، ولكن فقط اسم الإمبراطور أو الأباطرة الحاكمين. ومع ذلك، فإن الطريقة التي يتم بها عرض هذا الاسم على المعالم الرئيسية تسمح بإجراء بعض الفروق الإضافية. عندما تظهر الأسماء الإمبراطورية في حالة الجر، خاصة عندما يتبعها اسم البلدية، فلا شك أن الطريق قد تم تتبعه أو صيانتها على نفقة هذه البلدية، إذا تمت الإشارة إليها بالشكل الاسمي، على العكس من ذلك، يمكننا أن نعتقد أن الطريق قد تم إنشاؤه من قبل السلطة الإمبراطورية، إما بأموال الدولة، أو بأموال البلديات، وبرعايتها².

تكون الفرضية الأولى محتملة بشكل خاص عندما تحمل المسافة اسم القائد العسكري للمقاطعة، أخيرا إذا كان اسم الإمبراطور مكتوبا بصيغة الجر، كما هو الحال في بعض الأميال، يقول مومسن، "أنه من الممكن جدا أن يكون الطريق قد تم إنشاؤه من قبل البلديات، ووجود اسم المندوب في صيغة الجر يكون بمثابة دليل ولا خلاف على ذلك؛ ولا يجوز لنا، عندما نصادف اسم مندوب مكتوب في أسفل المسافة، أن نفتتح بأن الطريق قد تم إنشاؤه بيد عسكرية وعلى حساب الدولة". السبب الذي دفع مومسن إلى هذا الاستنتاج هو أنه في أحد النصوص المكتوبة على هذا النحو، يقال إن مدينة سيرتا قامت ببناء جسور الطريق (Sex, sua pecunia)³. وتعتبر عملية شق الطرق من المهام الأولى للجيش⁴، نظرا لقيمتها العسكرية، والاقتصادية، يشير يان لوبوهيك (Yann le Bohec) إلى أن أغلب الطرق في شمال إفريقيا تعود إلى الفيلق الأوغسطي الثالث، باستثناء شق طريق تيغانيمين بالأوراس، فقد قام بهذه العملية فيلق فيراتا السادس (Légion Ferrata VI)، هذا الفيلق الذي كان يعسكر في سوريا ثم انتقل إلى شمال إفريقيا.

وإذا كانت المساهمة في بناء وصيانة وإصلاح الطرق عبئا ثقيلا، فإن هذا العبء لم يخففه فقط جنود الفيلق الذين كانوا مشغولين في زمن السلم، خوفا من أن يضعفهم الكسل، لرصف وإصلاح الطرق العسكرية، ولكن أيضا من قبل المجرمين المحكوم عليهم بالسجن مدى الحياة، أو بالسجن المؤبد للأشغال العامة على الطرق الرئيسية. ويذكر سوتونيوس أبشع سمات همجية كاليغولا، أنه حكم على الأشخاص المتميزين بالعمل في التعدين

¹ Christophe Burgeon, " Le tracé et le rôle joué par la voie romaine reliant Reims à Cologne sous les Julio-Claudiens" *G. S. H. A.*, 75, 2016, p 3.

² R. Cagnat, *L'armée...*, Op. Cit, p 424.

³ Ibid, p 696.

⁴ يشير يان لوبوهيك (Yann le Bohec) إلى أن أغلب الطرق في شمال إفريقيا تعود إلى الفيلق الأوغسطي الثالث، باستثناء شق طريق تيغانيمين بالأوراس، فقد قام بهذه العملية فيلق فيراتا السادس (Légion Ferrata VI)، هذا الفيلق الذي كان يعسكر في سوريا ثم انتقل إلى شمال إفريقيا. للمزيد من المعلومات انظر: الربيع عولي، "الحضور العسكري الروماني بالأوراس (في ضوء النقائش اللاتينية والدراسات الحديثة)"، مجلة مدارات تاريخية، الجزائر، مج: 2، ع: 6، جوان 2020، ص ص 406-407.

وأعمال الطرق، بعد أن علّم على أجسادهم بمكواة ساخنة¹. يضع تراجانوس إصلاحات الطرق بين الوظائف التي لا تختلف كثيرا عن العقوبة علاوة على ذلك. وقد خصص بعض المواطنين، حبا للصالح العام، جزءا من أموالهم لمثل هذه الأعمال، إما عن طريق التبرعات أو الإرث².

وعلى طول هذه الطرق أصبحت تحركات القوات، المسؤولين، والمدنيين، والبضائع ممكنة، وتم تسهيل المراقبة والإدارة والاتصالات والتجارة، إن الأهمية الحاسمة للطرق المؤدية إلى أي تنمية اقتصادية مستقبلية تصبح واضحة عندما يحاول المرء أن يتخيل تلك التنمية بدونها، وفي جميع الأحوال فإن إنشاء الطرق الرئيسية من قبل الجيش يتزامن مع التنمية الاقتصادية للمنطقة التي تغطيها³.

فقد تم بناء طريق الأوراس الشمالي بالتزامن مع مستعمرة ثموقادي، في حين أن الطريق عبر الوادي الأبيض يسبق بعشرين سنة سجل الملكية الإمبراطورية في منعة بيانته، قدم الجنود قوة عاملة منضبطة، قادرة على درجة عالية من التنظيم والإنتاج. وقد دلت الكثير من الشواهد الأثرية على بناء الطرق، الذي تم غالبا من قبل مجموعات من الجنود الذين يعملون بنظام تسلسل المهام: أحدهم يضع الأساس، والآخر يعبد، وما إلى ذلك. وقد كشفت أعمال التنقيب الواسعة النطاق للطريق الذي أنشأه الجيش عن التقنيات المعتمدة في بناء الطرق⁴. أنظر الصورة رقم: 06، ص 83).

2- الصعوبات والمشاكل المتعلقة بالطرق

عرف قطاع الطرق والمواصلات في نوميديا وموريطانيا القيصرية كغيره من القطاعات، مجموعة من المشاكل المختلفة التي أثرت على بناء الطرق، وكذلك سلامة استخدامها، منها العوامل الطبيعية؛ مثل عامل التضاريس والمناخ؛ هذا الأخير الذي تسببت في إتلاف العديد من الطرق والجسور في العصور القديمة، كما في عصرنا الحالي، كانت كمية الأمطار تتباين بشكل كبير حسب المنطقة، إذ كان هناك ماء في المدن المجاورة على الساحل.

ويقول سولين (Solin): "إن الجزء من أفريقيا المقابل للشمال يروى جيدا"، يذكر ترتوليان (Tertullien)⁵ في عام 212م عن أمطار تساقطت في العام الذي قبله أي 211م، بأنها كانت بمثابة طوفان

¹ Suétone, *Vie de Caligula*, Tra: M. Cabaret-Dupaty, Paris, 1893, VII, 5.

² C. Bouchaud, Op. Cit, p 189.

³ Elizabeth W, B. Fentress, *Numidia and the Roman Army*, BAR International, Series 53, England, 1979, p 166.

⁴ Ibid.

⁵ ترتوليان (Tertullien): اسمه الكامل (Quintus Septimus Florens Tertullianus)، ولد في قرطاج حوالي (155-160م) التي كانت في ذلك ثاني مركز ثقافي وتعليمي في الغرب بعد روما. تلقى ترتوليان تعليما استثنائيا في القواعد والبلاغة والأدب والفلسفة والقانون. كان والداه وثنيين، وربما كان والده قائداً (أي ضابط صف) في فيلق مقره إفريقيا مكلّفًا بحاكم المقاطعة. بعد إكمال تعليمه في قرطاج، ذهب إلى روما لمواصلة الدراسة وربما يبدأ العمل كمحام. اعتنق المسيحية في نهاية القرن الثاني، يعد أول من كتب كتابات مسيحية باللغة اللاتينية، ترك مجموعة من المؤلفات منها: Ad martyras (إلى الشهداء)، Ad nations (إلى الأمم)، Apologeticum (الدفاع)، توفي في قرطاج سنة 222م. للمزيد من

المعلومات أنظر: الموسوعة البريطانية، <https://www.britannica.com/biography/Tertullian>

حقيقي، كما تم الإبلاغ عن هطول أمطار غزيرة أخرى، إما بالقرب من ساحل البحر الأبيض المتوسط أو في الداخل، ويذكر القديس قبريانوس، والقديس أوغستينوس أيضا عواصف البرد، التي كانت كارثية على الزراعة، وقد أغرقت هذه العواصف الريف وغطتها بالطين، وفاضت السيول وأحدثت أضرارا كبيرة خاصة على الطرق¹. كما شهدت على ذلك مجموعة النقوش التي عثر عليها في سرتا، والتي تعود إلى طريق سرتا - روسيكادا، وقد دلت هذه النقوش على عمليات الترميم التي مست هذه الطريق في عهد الإمبراطور هدريانوس، وخلفائه، بعد تعرضها للإتلاف وانهايار جسورها، بسبب الأمطار والظمي². وكذلك التلف الذي أصاب طرق مدينة كويكول (جميلة)، بسبب الفيضانات التي عرفتها المنطقة خلال القرن الثالث الميلادي³. إذا أخذنا في الاعتبار الموقع الجغرافي لكويكول القديمة، فلن نجد صعوبة كبيرة في الاتفاق على أن مشكلة إصلاح الطرق التي نعرفها اليوم لا بد أنها نشأت هناك بطريقة مماثلة. تساقط الثلوج بكثرة في فصل الشتاء هو ما يميز هذه المنطقة الجبلية حيث بنيت جميلة على ارتفاع 900 م. ومن ناحية أخرى، تظهر خريطة هطول الأمطار في الجزائر أن المدينة تستقبل ما بين 700 إلى 800 متر مكعب من المياه سنويا، ولكن الأهم من ذلك كله أن منحنيات هطول الأمطار في هذا القطاع قريبة للغاية، بحيث يكون الارتفاع أقل من 20 كم شمال كويكول⁴.

وفي بداية القرن الثاني، وعلى الطريق من مروانة إلى عين الزانة في قلب نوميديا، وضع الإمبراطور كومودوس علامات جديدة للإشارة إلى الطريق المستخدم من طرف التجار (commeantes)، كما تم إنشاء مراكز مراقبة (speculatorius burgus) حرصا على سلامة المسافرين⁵.

بالإضافة إلى عامل التضاريس وطبيعة الأرض في كل من نوميديا وموريطانيا القيصرية التي يغلب عليها الطابع الجبلي خاصة في مناطق التل، وهي المناطق الأهم استراتيجيا واقتصاديا، وكانت تنقص الرومان في ذلك الوقت العديد من الإمكانيات والخبرات التي تجعلهم يذلون هذه الصعاب، وما يلاحظ على الطرق الرومانية أنها ذات شكل مستقيم، غالبا ما يحاولون الابتعاد عن المناطق الجبلية⁶.

¹ تضمنت النصوص اللاتينية المنقوشة على مجموعة من العلامات الميلية قرب مدينة جميلة بمقاطعة نوميديا والتي تعود إلى القرن الثالث الميلادي، إشارات على القيام بعملية بناء جدران صغيرة جديدة بعد اجتياح السيول للشبكة الطرقية، لعل الهدف منها دعم هذه الأخيرة، والتخفيف من أضرار الفيضانات وضمان انتظام عمليات النقل والتنقل. للمزيد من المعلومات انظر: الحاج لبيب، "التعمير البشري بمنطقة جنوب الونشريس"، مجلة الخلدونية، الجزائر، مج: 9، ع: 2، 1 ديسمبر 2016، ص 17.

² C. I. L VIII, XXI, 10296.

³ Jean-Louis Ballais, "Les risques naturels dans les Aurès pendant la période antique", AOURAS, Société d'études et de recherches sur l'Aurès antique, Paris, N 5, Septembre 2009, p 93.

⁴ P. Salama, "Les Bornes Milliaires de djmila – Cuicul", *Rev. Afr.*, Paris, T XCV, 1951, p 217.

⁵ Dondin-Payre Monique, Jean Desanges et al, *Op, Cit*, p 46.

⁶ P. Salama, *Les voies romaines....*, *Op. Cit*, p 90.

وهناك عوامل أخرى ساهمت في تفاقم مشاكل الطرق، وتعرضت سلامة مرتاديها إلى أخطار تهدد حياتهم، وسلامتهم، وكان الخطر الأكبر يتمثل في قطاع الطرق، إذ تستولي هذه الفئة من الأشخاص على حيوانات الدولة؛ وتأخذ المركبات المعدة لنقل الأشخاص، والسلع كالرخام؛ كما يستغل جباة الضرائب سلطاتهم إذ يطالبون بالسكن المجاني والإعاشة في المدن وحتى في محطات الطرق¹.

تذكر المصادر التاريخية كمثال على ذلك الحادثة التي وقعت لمهندس هيدروليكي من عناصر الفيلق الأوغسطي الثالث اسمه نونيوس داتوس (Nonius Datus)، أرسل من لمبايسيس (تازولت) إلى صلداي (بجاية) لإصلاح قناة مائية، حوالي (147-149م)، بناء على طلب مندوب موريطانيا القيصرية البروكيراتور نوفوس كريسينوس (Novius Crispinus)، خلال عهد الامبراطور أنطونيوس بيوس²، حيث تعرض في الطريق لهجوم من قبل قطاع الطرق، هو ومن كان يرافقه، إذ تم تجريدته من ثيابه، ونزع منه كل ما كان يحمل معه من معدات، وترك في مكانه معرضاً للموت³.

مثل هذه المخاطر وغيرها جعلت المشرعون الرومان يضعون قوانين ردية لمثل هذه الأعمال الاجرامية الخطيرة⁴. لكن على الرغم من كل هاته المشاكل إلا أن الإدارة استمرت في العمل، على صيانة الطرق وارتياحها، وانتشرت اللجان في كل مكان، باستثناء حالات الحرب أو التمردات الداخلية⁵.

بالإضافة إلى تلك المخاطر تشوب الطرق الرومانية بعض السلبيات الأخرى والتي عبر عنها الأديب، والفيلسوف النوميدي أبوليوس (Lucius Apuleius platonius)⁶، في القرن الثاني ميلادي بطريقة هزلية نوعاً ما بقوله: "دعونا نتخيل، مسافرين في عجلة من أمرهم للوصول ويفضلون ركوب الخيل بدلاً من الجلوس في مركبة، وهذا يتيح لهم تفادي الكثير من الصعوبات مثل: مشقة الأمتعة، وثقل السيارات، وبطء العجلات،

¹ Dondin-Payre Monique, Jean Desanges et al, Op. Cit, p 44.

² W. Elizabeth, B. Fentress, Op. Cit, p 167.

³ Gaston Boissier, Op. Cit, p 127.

⁴ كان يحكم على قطاع الطرق من اللصوص بالسجن المؤبد، والذين كانوا يعتدون على المسافرين ليلاً فقد كانت عقوبتهم الأعمال الشاقة، أو السجن المؤبد، وبمرور الوقت أصبحت العقوبات أشد قسوة؛ حيث تمثلت في حجز ممتلكات اللصوص جميعها، ولا تترك لعائلتهم إلا القليل لعيشهم. للمزيد من المعلومات أنظر:

Dijeste, IX., C. Bouchaud, Op. Cit, p 227.

⁵ Dondin-Payre Monique, Jean Desanges et al, Op. Cit, p 45.

⁶ أبوليوس لوسيوس (Lucius Apuleius platonius): وُلد حوالي عام 125م في مادوروس، وتسمى حالياً مادوروش في ولاية سوق أهراس الجزائرية، كان والده الذي ورث منه ثروة كبيرة، أحد رئيسي القضاة في المدينة، ومن أجل تعليمه، أرسل أبوليوس أولاً إلى قرطاج، ثم إلى أثينا. وخلال فترة وجوده في الخارج، سافر كثيراً، وقضى بعض الوقت في روما، حيث مارس مهنة المحاماة في المحاكم أثناء احتجازه بسبب المرض، وهو في طريقه إلى منزله في أويا في طرابلس، التقى بالأرملة الثرية بودينتيللا (Amelia Pudentela) وتزوجها، وكان ذلك بناء على طلب أحد أبنائها الذين كان يعرفهم في روما؛ لكن أفراداً آخرين من عائلتها اعترضوا على الزواج وحاكموا أبوليوس بتهم مختلفة، أهمها كسب محبة بودينتيللا عن طريق السحر. للمزيد من المعلومات أنظر:

Apuleius, *The Golden Ass, or Metamorphoses*, Tr: E. J. Kenney, Penguin Books, New York, 2004, p 1.

ومطبات الأخاديد، ناهيك عن أكوام الحجارة، والجذور البارزة، والجداول، والجسور والتلال... الخ، كان فقط نكتة تهدف إلى جعلك تبتسم، لكن من ناحية أخرى، فإننا منبهرون جدا بملاحظة "الخراب الهائل للطرق الكبرى في إيطاليا وإفريقيا، لأن الشهادة تأتي من السلطة المركزية نفسها"¹.

هذه الشهادة التي امتعض منها العديد من المؤرخين الغربيين الذين يجدون روما مثل بيار سالاما الذي اعتبرها سخرية وتشويه، وتقليل من قيمة هذا العمل العظيم والذي تمثل في شبكة الطرق الرومانية. إن وسائل استخدام الحصان والنقل لم تعرف نفس التطور والنجاحات التي عرفها فن الهندسة المدنية الرومانية في مجال بناء الطرق، فبيطرة حيوانات الجر بقيت عادة محدودة لم يشع استعمالها خارج محيمات الجيش، وطريقة كدن الحصان الى العربة ظلت بدائية اذ استمروا في استعمال سيور يؤثر ضغطها على صدر الحصان وحركة تنفسه، ولذا قلما زادت حمولة عربة يجرها جوادان على 500 كلغ وهي كمية قليلة هينة تبهظها وترهقها تكاليف الرسوم والسفر²، فالطرق الامبراطورية التي لا تزال تبعث في النفس الدهشة والاعجاب لصمودها و انسيابها في صراط قويم غير مبالية بموانع الطبيعة، كانت تصلح لنقل البريد الإداري الامبراطوري (cursus publicus)، وتنقلات المسافرين الذين لم يكونوا ليحملوا معهم أكثر من متاعهم وقبل كل ذلك لتحركات الجيوش أكثر مما صلحت أو استغلت في تنشيط حركة التجارة والاقتصاد³.

ثالثا: ملحقات الطرق:

1- المعالم الميلية

المعالم الميلية (Les Bornes Milliaires)⁴ هي أنصاب حجرية أسطوانية صغيرة تحمل كتابات ونقوش معينة؛ أما تصطف على حواف الطرق بشكل منتظم جدا، بالإضافة إلى التفاصيل السياسية المتعلقة بالإمبراطور، كما توفر معلومات عملية عن المنطقة التي تم عبورها وإبلاغ المسافر بالمسافات المقطوعة من عاصمة المدينة المعنية⁵.

وضع الرومان على طول طرقهم أعمدة تذكارية بانتظام، حيث يكون هناك عمود كل ألف متر، أي كل 1.480م، تم اكتشاف عدد كبير منها مختلفة الشكل والأحجام اعتمادا على فترة إقامتها أو المناطق التي عبرتها،

¹ Dondin-Payre Monique, Jean Desanges et al, Op, Cit, p 46.

² موريس كروزيه، تاريخ الحضارات العام روما وامبراطوريتها، تع: فريد داغر، منشورات عويدات، باريس، 1986، ج 2، ص 344.
³ نفسه.

⁴ (mil(l)iarium): يأتي من اسم الميل، وهو الوحدة المستخدمة لتحديد المسارات، أي ألف خطوة رومانية، أو 1478.50 م، كانت الخطوة المزدوجة (gradus؛ passus = الخطوة) في الواقع مساوية لـ 1.48م، أو 5 أقدام. وفي المقاطعات الافريقية سجلت بعض الاستثناءات بخصوص طول الميل، حيث استعمل ميل بطول 1.625م، على الطريق من سوسة إلى قابس الذي أنشئ سنة 14م، وكذلك في بداية الطريق الذي ربما كان معاصرا، من الحامة إلى قابس للمزيد من المعلومات أنظر:

R. Chevallier, Op. Cit, p 61.; P. Salama, Les voies romaines..., Op. Cit, p 17.

⁵ Karine Bausier, Marie-Hélène Corbiau, Les voies romaines par la Wallonie. La voie Bavay-Velzeke, Ed 1, Imprimerie Doneux – Mettet, Irlande, 2017, p 10.

وقد كانت هذه المعالم مصدرا مهما لإثراء علم النقوش، والتاريخ السياسي والاقتصادي للمقاطعات الإفريقية القديمة، كما تشكل المعالم الميلية آثار فخرية تعبيرا عن ولاء حكام تلك المدن للإمبراطور¹، إذ تذكر العلامات الميلية اسم الإمبراطور الذي وضعت في عهده، ويمكن بسهولة تحديد تاريخ هذا العمل من خلال ألقاب الحاكم، فضلا عن المسافة من المدينة التي تبعد عنها، وحتى الظروف التي أدت إلى إقامته. فالعمود الميلي يمثل في الأساس تكريما تذكاريًا لعمل طريقي، سواء كان بناء أو إصلاح².

وقد سجل أكبر عدد من هذه المعالم في بلاد المغرب القديم، والتي بلغ عددها أكثر من 3200 معلم، من مجموع قدر بأكثر من أربعة آلاف علامة ميلية مسجلة باللاتينية على الطرق العامة (uiae publicae)، وعدد أقل بكثير باللغة اليونانية³. لعبت المعالم الميلية دورا كبيرا في معرفة الكثير عن أعمال الطرق، واتجاهاتها، والامبراطور الذي شقت في عهده تلك الطريق، والمسافات بين المدن، بالإضافة إلى الجهة التي تكفلت ببناء تلك الطريق، فمثلا في سطيف، يذكرنا نقش p(ecunia) p(ublica) بأن المدينة هي التي قامت بتمويل عميلة الإصلاحات التي مست هذه الطريق⁴.

تثبت كمية ونوعية المعالم الموجودة في نوميديا وموريطانيا القيصرية أن نظام الطرق في هذه المقاطعات كان متقنا، وأنه تم تكثيفه في جميع أنحاء الإمبراطورية، كما تظهر الإصلاحات والتطورات المختلفة التي تشهد عليها النقوش أن طرق الاتصال أثارت اهتمام السلطات الإمبراطورية واستفادت من اهتمامها، بما في ذلك في وقت لاحق⁵. تبعد العلامات الميلية عن بعضها البعض بـ 1500م، ونقشت عليها كتابة تشير إلى اسم الإمبراطور الذي نصبت العلامة في عهده، وكذلك اسم المدينة الأقرب إليها⁶.

تشكل المعالم مادة ثمينة ومصدرية من الدرجة الأولى لتاريخ الطرق، ونظرا لأهمية هذه المعالم فإن مقاطعة موريطانيا القيصرية وحدها تجاوزت تقريبا 120 ألف علامة ميلية، مما يشهد على أهمية شبكة الطرق في هذه المقاطعة، وتعود أقدم هذه المعالم إلى فترة الأباطرة الأنطونيين تراجانوس، وهدريانوس، ولكن أكثرها عددا يعود إلى عهد الأباطرة السيفيريين، وخاصة في عهد الإمبراطور سيبتيموس سيفيروس، وابنه كاراكلا⁷.

تذكر نقوش الأميال المسافة المقطوعة بين محطتين، والمشار إليها في نهاية النص. لقد افتتحوا بداية النقوش بلقب الإمبراطور، أو الحاكم وخلفائه في السلطة، وتأتي أحيانا بصيغة الرفع، وأحيانا بصيغة الجر، ونادرا ما تكون

¹ Zheira Kasdi, Op. Cit, p 28.

² P. Salama, **Les voies romaines....**, Op. Cit, p 17.

³ R. Chevallier, Op. Cit, p 61.

⁴ Zheira Kasdi, Loc. Cit.

⁵ Zheira Kasdi, Op. Cit, p 30.

⁶ جيلبار شارل بيكار، حضارة شمال إفريقيا خلال الفترة الرومانية، تر: محمد العربي عقون، ط 1، دار المنقف للنشر والتوزيع، الجزائر، 2020، ص

⁷ Zheira Kasdi, Op. Cit, pp 21-22.

الفصل الثاني: شق الطرق الرومانية وأساليب إدارتها (في نوميديا وموريطانيا القيصرية)

بالصيغة الأخيرة. عندما تكون بصيغة إسمية، فإن قراءة هذه الوثائق بشكل عام لا تعد مشكلة، بل وتسمح لنا أن نفهم، بشكل أو بآخر، الظروف التي أقيمت فيها هذه المعالم. باستثناء بعض الحالات النادرة. تشير حدود الاسم إلى أن الترتيبات التي تقع تحت السلطة الإمبراطورية، أو على الأقل تم التحقق من صحتها من طرف هذه الأخيرة، وتم تنفيذها على الطريق، تحت إشراف حاكم المقاطعة، في هذه الحالة، يتم ذكره بشكل منهجي من خلال الصيغ لكل النيابة أو النيابة العامة. وهذه إذن وثائق إدارية تشهد على العمليات التي تتم من خلال السلطة¹. وصف بيار سالاما (P. Salama) هذه الآثار بأنها معالم ميلية إهدائية². كما زدتنا هذه النقوش بمعرفة الجهة المسؤولة عن شق، أو ترميم الطريق، لأنه عندما يذكر اسم الامبراطور أو الحاكم، أو المندوب على العلامة الميلية بصيغة الجر فهذا يعني أن المدينة التي يمر بمحاذاتها هذا الطريق هي المسؤولة عن بنائه أو ترميمه. والعكس؛ إذا جاء ذكر الامبراطور بصيغة الرفع فهذا يعني أن الطريق قد تم شقه بأموال الخزينة العامة للإمبراطورية.



صورة رقم (10): تمثل بعض المعالم الميلية لطرق مدينة كويكول (جميلة) من تصوير الطالبة

¹ Zheira Kasdi, Op. Cit, p 24.

² P. Salama, "Nouveaux témoignages...", Op. Cit, p 233.

2- الجسور:

لقد واجهت الرومان خلال عملهم في شق الطرق، العديد من المشاكل والمعوقات منها ما يتعلق بالتضاريس بمختلف أشكالها؛ كالجبال والأودية هذه الأخيرة التي فكر الرومان في تخطيطها عن طريق مد الجسور عليها من أجل متابعة شق الطريق إلى الضفة الأخرى من الوادي، وبما أن مقاطعتي نوميديا وموريطانيا القيصرية ليس بهما أنهار وأودية دائمة الجريان وبكثرة فإن الجسور والأنفاق التي أنشأوها قليلة العدد مقارنة بمقاطعات أخرى في العالم الروماني، ومن هذه الجسور نذكر:

- جسر قسنطينة:

جسر قسنطينة أو كما يعرف سابقا بجسر القنطرة¹، لا يعرف التاريخ الحقيقي لبناء هذا الجسر العملاق، مع أن بعض الأدلة تشير إلى أن ترميمه تم في العصور القديمة، حيث ذكر ستيفان اغزال أن الجغرافي الادريسي قد ترك وصفا لهذا الجسر، وهذا دليل على أنه لا يزال قائما في ذلك الوقت (القرن الثاني عشر) ولكن للأسف غير واضح، قد تم ترميمه من طرف المهندس المعماري بارثولوميو (Bartholomeo) الذي أدار أعمال الإصلاح تحت قيادة صالح باي سنة 1792م، حيث استخدم مواد مأخوذة من الآثار القريبة، ولا سيما من قوس النصر المسمى قصر الغولة². ومع هذا فإن فارص (Ch. Vars) يرجح أن بناؤه تم في عهد الأباطرة الأنطونيين أي القرن الثاني الميلادي³.

واستبدل فيما بعد حوالي 1857م بجسر حديدي، تم مد هذا الجسر عبر واد عميق على أحد الأقواس الطبيعية التي تغطي وادي الرمال، وقد بني من الحجر الصخري الجميل، وكان ارتفاعه 65م، وطول السطح 60م، وعرضه 7.50م، وفقا لرأي رافوازيه (Ravoisié)، كان هناك قوس مركزي عريض جدا يتوافق مع الخلجان في منتصف الجزء السفلي، وثلاثة أقواس أخرى أصغر، اثنان منهما على جانب الضفة اليمنى، وواحد على الجانب الآخر، محمولة على اثنتين من الركائز السفلية في اتجاه مجرى النهر⁴.

كان هناك جسر آخر في قسنطينة فوق واد الرمال في أعلى المنبع من ذلك الذي وصفناه للتو، ولم يتبق منه سوى دعامتين مصنوعتين من الحجر الجيري بعرض 10 أمتار، ربما كان هذا الجسر مكونا من ثلاثة طوابق مع قوس واحد في الأسفل، بلغت مساحة سطحه حوالي عشرين مترا وفوق صفيين من الأقواس⁵. ويذكر ستيفان

¹ Ch. Vars, "Inscriptions inédites de La province de Constantine, La voie romaine de la place Nemours au pont d'Antonin", *R. S. A. C.*, 1893, Série 3, V 7, Paris, 1894, p 307.

² S. Gsell, *Les Monuments...*, Op. Cit, P 6.

³ Ch. Vars, *Circa ses monuments son administration se Magistras*, Adolphe Braham, Imprimeur- Éditeur, Constantine, 1895, pp 90- 92.

⁴ S. Gsell, *Les Monuments...*, Op. Cit, pp 5- 6.

⁵ Ibid, p 7.

اغزال (S. Gsell) أنه عثر على دعامات جسر روماني على وادي الرمال، بالقرب من ملتقى وادي الملح أسفل جسر أو مال (سور الغزلان)، وقد كانت هذه الطريق تمر إلى سكيكدة¹.

- جسر القنطرة (بسكرة):

من الجسور القديمة التي بناها الرومان على الطرق الرومانية في نوميديا، جسر القنطرة الشهير، والذي أخذت واحة القنطرة (الواقعة بين باتنة وبسكرة) اسمها من أطلاله، والتي ظلت سليمة تقريبا حتى دخول الاستعمار الفرنسي للمنطقة، حيث أعاد مهندسوه العسكريون ترميمها سنة 1862م، خلال عهد نابليون الثالث، وقد تم استبدال عدد معين من الأحجار بكتل جديدة، كما تم تنظيف البقية بعناية وإعادة بناء جميع هياكله بحيث فقد الجسر مظهره القديم، وهو يقع في أعلى المنبع من الواحة عند مدخل ممر ضيق يفصل بين منطقتين مختلفتين بوضوح، يمر الطريق من لمبايسيس (تازولت) إلى جيميلاي (Gemellae، القصبات)، عبر هذا الجسر الملقى فوق وادي المحي². يرجع بيار سالاما تاريخ بناء هذا الجسر إلى عهد الامبراطور كاراكالا³. (أنظر الصورة رقم 11، ص 99).



صورة رقم (11): تمثل جسر القنطرة الروماني قديما

المصدر: S. Gsell, Les monuments..., Op, Cit, p 428

¹ A. A. A, f 17, n° 127.; Th. Shaw, Voyage dans plusieurs provinces de la Barbarie et du Levant, T 1, 1743, Bibliatheque Nationale restoration, paris, 1978, p 115.

² S. Gsell, Les monuments..., Op. Cit, p 8.

³ P. Salama, Les voies romaine..., Op. Cit, p 81.

بالإضافة إلى جسر القنطرة يوجد جسر في قسطل (Gastel)¹ شمال تبسة، ربما يكون قد مر على طريق قادم من سوسة متجها إلى مرسط، لا يزال في حالة جيدة جدا فقط الحواجز مفقودة، مثل الآثار التي وصفناها للتو، فهي مبنية من الحجر الجيري، يبلغ قياس القوس الفردي 7.50 م، وقطره 6.50م عرضا؛ حجر الزاوية هو 5م، ارتفاعه 60م فوق قاع النهر.



صورة رقم (12): تمثل بقايا آثار جسر قسطل الروماني تعود إلى فترة الاستعمار الفرنسي

المصدر: S. Gsell, *Les monuments...*, Op. Cit, p 428

يقول بيار صلاحا أن السيد باري (Pary) اكتشف مؤخرا، على بعد كيلومترين ونصف شمال شرق تبسة، جسرا من أربعة أقواس مدفونا بالكامل تحت الطمي، على أحد روافد وادي مسكيانة، على الطريق الرئيسي من قرطاج إلى تبسة، مما يقودنا إلى الاعتقاد بأنها تعود إلى زمن الإمبراطور هادريانوس، يبلغ قياسها 5.10م في العرض، و17.65م في الطول في أعلى المنبع². (أنظر الصورة رقم: 12).

ومن الجسور التي أنشأها الرومان على الطريق الذي يربط كل من سكيكدة، وسطورة عبر طريق يلتف على خليج سطورة بالكامل، على منحدر الجبال شديدة الانحدار التي ترسم الخطوط العريضة لها، يعبر أربعة جسور،

¹ اسم هذا الموقع مشتق من الكلمة اللاتينية (castellum)، والتي تعني القلعة، الاسم الحالي هو قسطل. تقع على بعد حوالي 20 كلم شمال تبسة، توجد بها أطلال مدينة رومانية قديمة تسمى هنشير غوصة. للمزيد من المعلومات أنظر:

G. Camps, "Le style de Gastel (Etude des céramiques d'une nécropole protohistorique d'Algérie)", *Ant. Afr.*, 33, 1997, p 39.

² S. Gsell, *Les Monuments...*, Op, Cit, pp 10-11.

أولها فوق وادي بني ملك، والأخير فوق وادي القنطرة، وقد بنيت هذه الجسور على أسس الجسور الرومانية، وهي الأسس التي يمكن رؤيتها بوضوح مع جسر القنطرة الذي استخدم في إعادة ترميمه جزء من أسسه القديمة تحت الطريق وفوقه منحدر الجبل مغطى بآثار الرومان¹.

الطريق الذي يقطعه وادي بني ملك، يعبره على جسر تمت إعادة بناء سطحه خلال العهد الفرنسي، ولكن قوسه روماني، حسب النقش الموجود بين الحجارة التي شكلت الحاجز، فهو يشير إلى أن هذا الجسر، مثل كل الجسور الموجودة على الطريق الجديد من سيرتا إلى سكيكدة، قد تم بناؤه في عهد الامبراطور هادريانوس، على حساب ميزانية مدن الاتحاد السري، بينما كان سيكستوس يوليوس قيصر (Sextus Julius Caesar) قائدا للفيلق الثالث الأوغسطي، بصفته مندوبا ملكيا².

3- عيون الماء والآبار:

راعى الرومان عند قيامهم بعملية شق الطرق كل ما يحتاجه سالكي هذه الطرق عند مرورهم بها، وأخذوا بعين الاعتبار حاجيات الانسان في مثل هذه الظروف، وكذلك ضرورة صيانة الطرق، وحمائتها، وسهولة الوصول إليها، لذا فقد ألحقوا هذه الطرق بمجموعة من المنشآت المختلفة المهام مثل: الخانات والفنادق وأماكن الاستراحة، محطات البريد العمومي، نقاط جمع الضرائب، أبراج المراقبة، عيون الماء والآبار.

وقد أدركوا ضرورة وجود الماء في مسار الطرق، وهذا منذ دخولهم الى بلاد المغرب القديم والتعرف على طبيعة المناخ المنطقة والمعروف بمناخ البحر الأبيض المتوسط، وبالتالي صعوبة قطع مسافات طويلة دون الحاجة الى الماء، وهذا خلال مسيرتهم في ملاحقة يوغرطة فقد حملوا المياه في قرب من الجلود محمولة على أسرجة الخيول، وهي الطريقة التي كان يستخدمها السكان الأصليون خلال تنقلاتهم، وعليه فقد جعل هذا الأمر الرومان يولون أهمية لهذه المشكلة وبالتالي فقد أدرجوها في استراتيجيتهم في عملية شق الطرق حيث أقاموا نقاط للمياه على طول الطرق التي سلكوها³.

يذكر ستيفان اغزال أنه على طول الطرق الرومانية، لا بد من انشاء خزانات كبيرة للمياه هنا وهناك، من أجل توفير المياه للمسافرين وحيواناتهم، والتي كانت تسمى (centetiarium) وكدليل على ذلك فقد عثر علماء الآثار على مجموعة من الآبار الارتوازية التي كانت تزود المناطق الموجودة قربها بالمياه بمحاذاة الطريق الروماني الذي يربط بين مدينة Vacci ومدينة طبنة (Tubonus)⁴.

¹ H. Fournel, **Richesse Minérale de L'Algérie**, Imprémi Nationale, Paris, 1850, T 02, P 126.

² Ch. Vars, **Les villes romaines...**, Op. Cit, p 36.

³ P. Salama, **Les voies romaines...**, Op. Cit, p 82.

⁴ M. PAYEN, "Colonisation du Hodna", **R. S. A. C.**, V 7-1893, Imprimerie Adolphe Braham, Alger, 1894, p 144.

كما يذكر ياسين حاجي خلال تنقيباته في مدينة تهودة، أنه غير بعيد نحو الجنوب من الطريق، وبعد عبور الوادي إلى الضفة الشرقية، وجدنا حوض دائري يسمى عند السكان المحليين بالبئر، يتكون من حافة خارجية ومن حافة داخلية في شكل درجة، ثم تضيق الفوهة نحو الأسفل لم يتمكن من رؤية القاع لامتلأته بالردم، غطيت جدرانها الداخلية بطبقة من الملاط المائي الذي يستعمل في الفترة القديمة في المنشآت المائية، بنيت جدرانها من مواد محلية مجلوبة من الجبال القريبة مكونة أساسا من الحجارة الدبشية والحصى، مقاسات البئر هي: القطر الداخلي للحافة الخارجية هو 117 سم، أما عرض درجة الحافة الداخلية فهي 18.5 سم¹. وفي موريطانيا القيصرية الطريق الروماني الذي ينطلق من عين تيتنجل (Ain Tetingel)، يمر بالقرب من بئر روماني محفوظ جيدا إلى عين الحمام حيث يوجد بقايا منشأة حرارية (حمام روماني) كبيرة، والعديد من المنازل².
وبعيدا قليلا إلى الشمال الشرقي، تقع "مدينة رومانية كبيرة"³ على الطريق القادم من تاساكورا في المنطقة الحيطية، تم التعرف على نافورتين رومانيتين، بالقرب من آثار طريق روماني والعديد من الحجارة المنحوتة⁴.
وخلاصة القول:

أخذت الطرق أهمية كبيرة لدى الرومان وهذا ما لاحظناه من خلال طريقة بناءها، ورففها، وكذلك تعدد أنواعها؛ حسب الحاجة والأهمية التي يشكلها، لهذا فقد تنوعت الطرق الرومانية إلى طرق عامة، ورئيسية وأخرى خاصة وتندرج ضمن هذين القسمين أنواع أخرى كالطرق العسكرية والطرق الزراعية... إلخ، كما راعى الرومان مقاسات معينة للطرق منذ عهد الامبراطور أغسطس، ونظرا لمدى أهميتها ومن أجل المحافظة عليها أدرجها تحت بنود خاصة ضمن التشريع الروماني، لا يجب تجاوز هذه القوانين، بالإضافة إلى القوانين التي تتضمن طريقة بناء الطرق، والجهات المسؤولة عن بناءها، وكذلك أدرجت مجموعة من القوانين لحماية الطريق، وحماية مرتاديه.
وإلى جانب الشق التقني للطرق اهتمت الإدارة الرومانية بشؤون إدارة الطرق وتسييرها، وذلك عن طريق تعيين موظفين خاصين لإدارة الطرق، على رأسهم ما يدعى بأمين الطرق، أو القِيم على الطرق (les Curatore Viarium)، حيث يقوم بالإشراف على كل ما يتعلق بأموورها، وشارك حكام المقاطعات، والبلديات إلى جانب الامبراطور في تمويل بناءها، إذ نجد أنه كل ما كان الطريق رئيسي وأكثر أهمية نجد تكفل الأباطرة أنفسهم بشقه، والحرص على أن يكون على أكمل وجه، من رصف، وتحديد مسافته عن طريق وضع الأميال الميلية على طولها. مثل طريق تيفيست - لمبايسيس، وطريق تيفيست - هيون، وطريق سرتا - روسيكادا.

¹ ياسين حاجي، المرجع السابق، ص 49.

² Mercier, "Notes sur les Ruines et les voies antiques de l'Algérie, Recueillies par les soins des brigades Topographiques", B. A. C. H. S, N 1, 1885, p 333 .

³ A. A. A, f 32, n° 2.

⁴ De Pachtère. F. G, Op. Cit, p 342.

وهكذا، يبدو أن البلديات الرومانية في نوميديا وموريطانيا القيصرية مثل: تيفيست (تبسة)، سرتا، ثموقادي (تيمقاد)، كويكول (جميلة)، سيتيفيس (سطيف)، وروسوكورو (دلس)، وتيبازة، وروسازوس (آزفون) تولت مسؤولية الحفاظ على الطرق العامة (*uiae publicae*) التي مرت عبر أراضيها. وتظهر النقوش البارزة أيضا أن الحاكم تدخل بشكل مكثف في شبكة الطرق. على الرغم من أن الطبيعة الدقيقة لتدخلاتهم ليست واضحة دائما، إلا أن صيانة المسارات احتلت جزءا مهما من وظيفة الحاكم.

الفصل الثالث

أهم الطرق الرومانية في نوميديا وموريطانيا القيصرية

(27 ق.م – 235م)

أولاً: الطرق الساحلية

ثانياً: الطرق الداخلية

ثالثاً: الطرق الجنوبية

أولاً: الطرق الساحلية

1-1 في نوميديا

- طريق روسيكادا (سكيكدة) - هييون (عنابة)

حدد مسار رحلة أنطونينوس طريقان يربطان مدينة روسيكادا (سكيكدة) بمدينة هييون (عنابة)، أحدهما طويل جدا وكثير الصعوبة، وهو يتبع الساحل يتميز بكثرة الالتفافات، وعبور الجروف الأخيرة من جبال إيدوغ (Edough) من الشمال، أما الطريق الآخر اتخذ مساره عبر المناطق الداخلية من البحيرات وهو مذكور في خريطة بوتنغر¹، تجاوز الكتلة الصخرية لجبال إيدوغ إلى الجنوب، مروراً بالأراضي المنخفضة التي تغطيها بحيرة فزاره اليوم²، علماً أن خط سير رحلة أنطونينوس قد ذكر لنا الطريقين، أما خريطة بوتنغر فقد ذكرت لنا مسار الطريق الأولى الداخلي فقط³.

يبدو أن المحطة الأولى إلى الغرب من هييون، هي سولوكو (Sulucu)، وفقاً لمسار رحلة أنطونينوس، وهي تتوافق مع الآثار التي تهيمن على مرسى المنشار (ميناء المنجل)، أو مرسى سيدي بوزيد. حسب لابي (Lapie)، وفقاً لـ شاو (Shaw)، وتاغوديت (Tagodeite)، وهي منطقة اختفى اسمها من الخرائط الحالية⁴. وهي تبعد عن هييون بمسافة 32 ميل رمانى (47.4 كم)، وبين سولوكو، وتاكاتوا (Tacatua، شطايبى) 22 ميل (32.6 كم).

- طريق روسيكادا (سكيكدة) - جيغل عبر شولو (القل)

بين إيجيلجيلي (جيغل) وشولو (القل)، يمتد مسار واحد، كثيراً ما تدمره السيول المتهاطلة، عبر مساحة واسعة مغطاة بالجبال والغابات، وعلى امتداد هذه الطريق يذكر مسار أنطونينوس وجود محطة (Pacciani Matidia)⁵، في حين تم حذف محطة توسكا (Tucca، مرجة)، إلا أن مسارات الرحلات القديمة توفر آثاراً نادرة جداً لا تزال قائمة، يبدو أن الطريق الساحلي لم ينقطع بين وادي أمساجا (الوادي الكبير)، وشولو (القل)،

¹ محطات الطريق من هييون إلى روسيكادا وفقاً لخريطة بوتنغر كالتالي: هيوريجيوس (Hippo Regius، عنابة)، آد بلومباريا (Ad Plumbaria)، 17 ميل روماني، نيدييوس (Nedibus) 44 ميل روماني، روسيكادا (Rusicade)، وتبقى المسافة بين المحطتين الأولى والثانية مجهولة لأنها حذفت. للمزيد من المعلومات أنظر:

Ch. Tissot, *La province...*, Op. Cit, p 106.

² سعيد دحماني، عنابة، منشورات وزارة الاعلام، الجزائر، 1983، ص 30.

³ Henri TAUXIER, "De Ruicada a Hippone", *B. A. H.*, N°: 9, Imprimiri du Bulletin, et Chez Cauvy, Libraire, Paris, 1870, P 64.

⁴ Ch. Tissot, *La province...*, Op. Cit, p 101.

⁵ يذكر لابي بأنها تمثل آثار رومانية قديمة جنوب مرسى الزيتون بولاية سكيكدة. للمزيد من المعلومات أنظر:

M. Lapie, *Recueil des itinéraires anciens: comprenant l'Itinéraire d'Antonin, la Table de Peutinger et un choix de périplés grecs avec dix cartes dressées*, Imprimerie Royale, Paris, 1845, p 4.

ولكن نجدها ابتعدت عن الساحل قليلا في منطقة جبل ايدوغ¹. حيث حدد مسار أنطونينوس مسافات هذه الطريق كالتالي: من جيغل إلى (Pacciani Matidiae) 35 ميل روماني (51.8 كم)، ومن هذه الأخيرة إلى شولو 60 ميل روماني (88.8 كم)، ومن هذه الأخيرة إلى روسيكادا 50 ميل روماني (74 كم) لتكون المسافة الاجمالية للطريق 145 ميل روماني (215 كم)².

- جدول رقم (01) يمثل المعالم الميلية للطرق الرومانية الساحلية في نوميديا

المرجع	الامبراطور	الميل	مكان المعلم	الطريق
				هيبون - سكيكدة
C.I.L VIII, 10296. Dondin-Payre Monique, Jean Desanges et al, Op. Cit, p 83.	الإمبراطور هدرينوس (125-126 م).	/	أنقاض القصبه على طريق سطورة	سكيكدة - سطورة

1-2 في موريطانيا القيصرية

- طريق إيجيلجيلي (جيغل) - صلداي (بجاية):

من بين الطرق الساحلية في موريطانيا القيصرية، كان هناك طريق يبدأ من صلداي (Saldas، بجاية)، ويمر عبر الساحل إلى موسلوبوم (Muslubum، سيدي ريحان) بين مصب وادي أغريون (وادي خراطة)، وكاب أوقاس، وإلى الغرب قليلا بالقرب من وادي جمعة عشر على برج، يعتقد أنه كانت له أهمية خاصة لوجود العديد من مخازن الحبوب ب عين الروى (Horrea)، والتي كان يتم فيها تخزين القمح قبل الانطلاق إلى ميناء أوستيا (Ostia) هذا ما ذكره كانيا³.

وحسب لوحة بوتنغر فإن هذه الطريق تمر عبر أربع محطات؛ بداية من مدينة جيغل (Igilgili) إلى زيامة منصورية (Coba Municip) وهي مدينة محصنة أيضا محاطة بأسوار وتحتل مساحة تبلغ حوالي 14 هكتارا⁴. على مسافة 38 ميل روماني (56.2 كم)، ومنها إلى محطة سيدي ريحان (Muflubio Horreta) على مسافة 28 ميل روماني (41.4)، ثم تتواصل الطريق نحو صلداي (Saldas، بجاية) على مسافة تقدر ب 27 ميل روماني (39.9)، لتكون المسافة الاجمالية لهذه الطريق تقدر ب 93 ميل روماني أي 137.6 كم⁵.

¹ E. Cosneau, Op. Cit, p 25.

² M. Lapie, Op. Cit, p 4.

³ François Dessommes, Op. Cit, p 15.

⁴ Ibid.

⁵ Matija Petar Katančić, *Peutingeri audit ad systema geographiae redactus et commentario illustratus: Continens Asiam et Africam*, Typ. Regia Univ. Hvngricae, 1825, T 2, p 456.

ومسار رحلة أنطونينوس يوافق لوحة بوتنغر في تحديد محطات هذه الطريق، التي تنطلق بداية من جيغل (Igilili) إلى كوبا مونيسيبي (Coba Municip)، زيامة منصورية) على مسافة 38 ميل روماني (56.2 كم)، ومنها إلى محطة موسولوبوم (Musulubum، سيدي ريجان)، وهي تمثل أطلال محطة قديمة تقع على الطريق الساحلي بين بجاية وزيامة¹ على مسافة 28 ميل روماني (41.4)، ثم تتواصل الطريق نحو بجاية (Saldis Colon) على مسافة تقدر بـ 27 ميل روماني (39.9)، لتكون المسافة الاجمالية لهذه الطريق 93 ميل روماني أي 137.6 كم².

بينما السيد لابي (Lapie) يخالف مسار أنطونينوس بالنسبة لتقدير المسافات بين هذه المحطات، حيث حدد المسافة بين جيغل وزيامة منصورية بـ 28 ميل روماني (41.4 كم)، والمسافة بين هذه الأخيرة و محطة سيدي ريجان بـ 28 ميل روماني (41.4 كم)، ومنها إلى محطة بجاية على مسافة 16 ميل روماني (23.6)³. لكن قياسا على الخرائط الحديثة، المسافة المشار إليها بين زيامة وبجاية، نجد 45 كم فقط، بينما يبلغ طول بطليموس، ومسار رحلة أنطونينوس، ولوحة بوتنغر من 55 إلى 57 ميل، أي أكثر من 80 كم. لا يمكننا الخروج من هذه الصعوبة الكبيرة إلا من خلال افتراض أن الرومان، لسبب سياسي وإستراتيجي، سلكوا طريقهم إلى الداخل، الأمر الذي كان من شأنه أن يطيله بسبب حجم المنعطف الإلزامي، هكذا يشكل الطريق الروماني من بجاية إلى جيغل منعطفا واضحا جدا على سطيف، ويمثل زيادة قدرها 159 ميل، أي أكثر بمقدار الثلث مما كان ضروريا، إذا اتبعنا الطريق المستقيم والخط الطبيعي⁴.

ومع ذلك، فإن وجود محطة سيدي ريجان (Musulubum)، وهي محطة وسيطة بين بجاية، وزيامة، على الخط الساحلي، في خط سير الرحلة وفي خريطة بوتنجر، يشكل اعتراضا على الحل المقترح⁵.

- طريق صلداي (بجاية) - روسوكورو (دلس)

في وقت مبكر جدا، احتل الرومان على ساحل منطقة القبائل النقاط التي كان الفينيقيون قد استقروا فيها قبلهم، وقد خدمهم كل من روسازوس (Rusazus، آزفون) وروسيبيسير (Rusippisir، تاكسبت) وإيومنيوم (Iomnium، تيقزرت) وروسكورو (Rusuccuru، دلس) للحفاظ على السلام في المنطقة، والدخول في علاقات تجارية مع السكان الأصليين. لم يكن الداخل نفسه مغلقا أمامهم كما يُعتقد عموما، ولم تفلت القبائل الجبلية دائما من نير روما. وهكذا، كان لديهم طريق من روسكورو (دلس) إلى صلداي (بجاية)، مخترقين بين

¹ A. A. A, F 7, n 57.

² Otto Guntz, Op. Cit, p 3.

³ M. Lapie, Op. Cit, P 4.

⁴ PELLETIER, "Province de Constantine", *Rev. Afr.*, V 1, 1856, p 63.

⁵ Ibid.

سلسلتي جرجرة. تم تحديده على جدول بوتنغر (Peutinger)، وقد تمت الإشارة إليه أيضا، بطريقة مختلفة قليلا جدا، في خط سير رحلة أنطونينوس¹.

لا يمكن الشك في هذا الاتجاه الإلزامي للطريق الروماني، علاوة على ذلك، لا تزال هناك آثار واضحة جدا في بعض أجزاء الطريق، إن الطريق الممتد من سيباو إلى قصر كبوش ليس سوى الطريق القديم، حيث نجد هنا وهناك بعض الأماكن التي لا تزال مرصوفة بشكل جيد، وأخيرا، فإن هذا الطريق هو في الواقع يوافق الطريق الذي حدد مساره خط سير رحلة أنطونين؛ فهو يمتد بين بجاية ودلس بطول 160 كم تقريبا².

- طريق تيبازة - إيكوزيوم (Icosium، الجزائر)

الطريق من تيبازة إلى إيكوزيوم يخرج من البوابة التي تقع شرق تيبازة. متبعا الطريق الساحلي إلى إيكوزيوم³. ويشير مسار أنطونينوس إلى الطريق بين تيبازة وإيكوزيوم، حيث يفصل بينهما بمحطة وسيطة وهي تمثل محطة كاساي كاليونتي (Casae Calventi)⁴، حيث كانت المسافة من تيبازة إلى كاساي كاليونتي 15 ميل روماني (22.2 كم)، ومن هذه الأخيرة إلى إيكوزيوم 32 ميل روماني (47.3 كم)، لتكون المسافة الاجمالية للطريق 47 ميل روماني (109.5 كم)⁵.

- طريق تيبازة- قيصرية (شرشال)

تعد مدينة قيصرية (Caesarea، شرشال) من المدن المهمة في موريطانيا القيصرية، تم ربطها بالعديد من الطرق المهمة بالمدن الساحلية والداخلية، منها طريق تيبازة- شرشال، وهي طريق رئيسية مستقيمة تماما، وليست غير مستوية على الإطلاق؛ لقد اتبعت حافة البحر بسهولة ولم ترتفع إلا بمستويات منخفضة، في كل مكان تقريبا كانت تحدها القرى والنجوع والمزارع، والحصون⁶. (أنظر الصورة رقم: 13، ص 109).

يقول ستيفان اغزال أن الطريق من تيبازة إلى قيصرية يخرج من البوابة التي تقع شرق تيبازة، لا يزال من الممكن التعرف على مسارها، في نقاط قليلة، جنوب الطريق الحالية، والتي يجب أن تقطعها بعد حوالي كيلومترين

¹ Jacques MARTIN, **Bida Municipium En Maurétanie Césarienne (Djemaa-Saharidj)**, Fichier de Documentation Berbère Fort-Nationale, Algérie, 1969, p 49.

² E. Cat, Op. Cit, p 109.

³ S. Gsell, Tipasa, "ville de la Maurétanie Césarienne", M. A. H., T 14, 1894, p 410.

⁴ إختلف علماء الآثار في تحديد موقع هذه المحطة، حيث أشار لابي أنها توافق موقع فوكة (Ain Fouka)، في ولاية تيبازة، بينما يبار صالاما يرجح أنها تمثل موغل مدينة بوسماعيل الحالي حيث أدرجها في خريطته تحت غسم (Castiglione). للمزيد من المعلومات انظر:

M. Lapie, Op. Cit, p 4.; P. Salama, **les Voies romaines....**, Op. Cit, p 165.

⁵ Parthey, Pinder, **Itinerarium Antonini Augusti et Hierosolymitanum**, Impensis Friderici Nicolai, Berolini, 1868, pp 6-7.

⁶ E. Cat, **Rapport a M. Le Ministre "Le pay compris entre cherchell et Ténès et la région maritime D'Alger a Bougie"**, B. C. Afr., 1882, p 129.

ونصف، لتعبر بعد ذلك وادي الناظور. كما يوجد على مسافة قصيرة إلى الشرق منها قلعة كبيرة محصنة، وهي تبعد عن تيبازة بتسعة كيلومترات ونصف¹.



صورة رقم (13): تمثل الطريق الروماني الساحلي الرابط بين تيبازة، وشرشال (قيصرية) من تصوير الطالبة

- طريق (Lemnis) - كويزة (Quiza muniripium، سيدي بلعطار):

تنطلق هذه الطريق من محطة لمنيس (Lemnis) التي يضعها مسار أنطونينوس على مسافة 22 ميل روماني (32.5 كم) من نحر مالفا (ملوية)² لتصل إلى بوبليتوم فلومن (Popletum Flumen، واد الكورادة) على مسافة 30 ميل روماني (44.4 كم)، ومن هذه الأخيرة إلى آد فراترس (Ad fratres، الغزوات) على مسافة 6 ميل روماني (8.8 كم)، ثم إلى أرتيسيجا (Artisiga، هنين) على مسافة 25 ميل روماني (37 كم)، ومنها إلى بورتوس كايسيلي (Portus Caecili، مرسى الوردانية) على مسافة 12 ميل روماني (17.7 كم)، وبعدها تتواصل الطريق نحو تاكمبريت (Siga municipium) على مسافة 15 ميل روماني (22.2 كم)³، وبعدها إلى بورتوس سيجنجيس (Portus Sigengis، رشقون) على مسافة 3 ميل روماني (4,4 كم)، ثم إلى كامارطة (Camarata، سيدي جلول)⁴ بعد قطع مسافة قدرها 12 ميل روماني.

¹ Gsell. S. Tipasa..., Op. Cit, p 408.

² A. A. A, f 30, n°1.

³ Parthey, Pinder, Op. Cit, p 6.

⁴ G. Vuillemot, "Ruines Musulmanes sur le Littoral de l'Oranie occidentale", R. Af, V: 103, Alger, 1959, pp 36 -37.

ثم تبعد الطريق قليلا عن الساحل الى آد سالسوم فلومن (Ad Salsum flumen، واد المالح) على مسافة 12 ميل روماني(17.7كم)، ومنها إلى آد كريسا (Ad Crispa، بوتليليس) على مسافة 25 ميل روماني (37كم)، وبعدها يصل إلى مستعمرة جيلفا (Gilva Colonia، ميسرغين)¹ على مسافة 5 ميل روماني (7,4كم)، ثم يترك حصن مرجاجو على يساره ليصل إلى الأندلوسيات (Castra puerorum)² على بعد 26 ميل روماني (38.4كم)، ثم بورتوس ديفيني (Portus divini، المرسى الكبير) على بعد 18 ميل روماني (26.6كم)³، ثم بورتوس ماغنوس (Portus Magnus، بطيوة) 36 ميل روماني (53.2كم)، ليصل أخيرا إلى كويزة (Quiza muniripium، سيدي بلعطار) 40 ميل روماني (59.2كم).

- طريق كويزة (سيدي بلعطار) - قيصرية (Caesarea، شرشال)

بناء على مسارات الطرق الرومانية التي جاءت بها خريطة بيار سالاما، نتعرف على مسار هذه الطريق والمحطات التي مرت بها، حيث نجد أن هذه الطريق تنطلق من محطة كويزة (سيدي بلعطار) لتتجه مبتعدة قليلا عن الساحل حتى تصل إلى محطة آرسناريا (Arsenaria، كاب ماتيفو)⁴ 40 ميل روماني، ثم تواصل الطريق سيرها عبر الساحل إلى مدينة كارتينايا (Cartenna colonia، تنس) 18 ميل روماني، ومنها إلى محطة كاستلوم لار (castellum Lar، بني حواء) 14 ميل روماني، ومنها إلى كارتيلي (Cartili، الداموس) 15 ميل روماني، غونوجوس (Gunugus، قوراية).

امتدت الأراضي الرومانية في مقاطعة موريطانيا القيصرية خلال حكم السيفيريين إلى الجنوب بحوالي 50كم، لتعبر المرتفعات الجنوبية للأطلس التلي، عين مشواش وهي أطلال مزرعة رومانية على تل صغير على الطريق الذي يربط أرمونت (Aras) ب تاتيلتي (Tatilti، ونوغة)⁵ تقع قرب الوادي عند بيار سالاما، هي تمثل

¹ للتفاصيل أكثر حول هذه المحطة أنظر: A. A. A, f 20, n° 21.

² A. A. A, f 20, n° 7.

³ Parthey et Pinder, Op. Cit, p 7.

⁴ موقع الآثار الرومانية "Arsenaria"، هو بقايا مستعمرة رومانية قديمة في دوار دحمانية، تقع على بعد أربعة كيلومترات من البحر بالقرب من مدينة سيدي بوراس في مدينة تنس بولاية الشلف. للمزيد من المعلومات أنظر:

Chlef-Une Mosaique De Couleurs, MONOGRAPHIE TOURISTIQUE, Ministère du Tourisme et de l'Artisanat Direction du Tourisme et de l'Artisanat de la Wilaya de chlef, Algerie, 2015, p 21.

O.Mac Carthy. **Les Antiquités Algerinnes**. Imprimeur-Libraire de L'académie, Alger.1885, p 13.

⁵ سعاد سليمان، "قراءة في تاريخ الحضنة القديم"، دراسات في العلوم الانسانية والعلوم الاجتماعية، جامعة الجزائر 2، الجزائر، مج: 32، ع: 02، جويلية 2019، ص 40.

أطلال مزرعة رومانية¹، حيث تم العثور على معلم ميلي يشير إلى الميل السادس من هذا الطريق، تتجه هذه الطريق من الجنوب الشرقي إلى الشمال الغربي².

الجدول رقم (02): المعالم الميلية للطرق الساحلية في موريطانيا القيصرية

المصدر	الامبراطور	الميل	الطريق
CIL VIII, 9317. CIL VIII, 9315.	سبتيموس سيفيروس يرجع المعلم إلى تاريخ 195م.	2	تيازة - قيصرية (شرشال)
CIL VIII, 9319.	سبتيموس سيفيروس - كاراكلا - غيتا يرجع المعلم إلى تاريخ 209م.	/	
CIL VIII, 10462.;10463.	إيل جبل (Marcus Aurelius Antoninus) 218-222م.	6	
CIL VIII, 8368. CIL VIII, 8375.	أنطونينوس بيوس بتاريخ 140م سبتيموس سيفيروس بتاريخ 196م	/ /	جيجل - بجاية
Pelletier, Op. Cit, p 62.	سبتيموس سيفيروس بتاريخ 197 - 198م	57	
S. Gsell, Tipasa..., Op. Cit, p 415.	إيل جبل (Marcus Aurelius Antoninus) بتاريخ 219م	02	الجزائر - تيازة
P. Salama, "La Colonie..., Op. Cit, pp 7-8. CIL, 22583.	إيل جبل (218-222م)، أو سيفيروس ألكسندر (222-235م)	02	إيكوزيوم (الجزائر) - آرسيناريا (كاب ماتيفو)
C. I. L, VIII, 10451.	كاراكلا (211-217م)	6	
C. I. L, VIII, 22591.	كاراكلا بتاريخ 216م	4	كوزة (سيدي بلعطار) - لمنيس (Lemnis)

¹ A. A. A, f 25, n° 1.

² Payen, "Oued-Qçob (Flumenpiscensis). le 11 octobre 1875", Recueil des notices et mémoires de la Société archéologique de la province de Constantine, 1893, Série 3, V 7, Paris, 1894, p 152.



صورة رقم (14): تمثل معلمين ميليين للميل الثاني والثالث من أرسيناريا (كاب ماتيفو) تعود للامبراطور إيل جبل.
المصدر: P. Salama, "La Colonie...", Op. Cit, p 53.

ثانيا: الطرق الداخلية

1- في نوميديا

- طريق سرتا - سيتيفيس عبر ميليف¹

الطريق المهم الذي بدأ من سرتا (Cirta، قسنطينة) باتجاه ميليف (Milev، ميلة)، كويكول (Cuicul، جميلة)، سطيف، ومن المحتمل أيضا أنها تمر عبر برج بوعريريج وضواحيها، حيث توجد العديد من الآثار، ثم تصل إلى سور الغزلان جنوب جبال البيبان، كانت سهول سطيف العليا مستعمرة إلى حد كبير. هذه المنطقة والمدن التي ذكرناها للتو تقع خارج مناطق القبائل، إنهم قريبون منهم بما يكفي، ليس فقط للعب دور في الأحداث العسكرية، ولكن أيضا لما كان لهم من تأثير مهم في فترات السلام، وذلك بفضل الاتصالات العديدة مع سكان الجبال؛ حيث كان الفلاحون يجلبون محاصيل حقولهم إلى السهول، لبيعها في الأسواق ويتزودون بالقمح².

¹ يصف تيسو هذا الطريق من خلال دراسته للطرق القديمة في شمال إفريقيا، بقوله: للذهاب من سيرتا إلى جيجل، وصلنا إلى جميلة، ومن هناك، عبر مونس (موبتي)، ثم تواصل الطريق من سطيف إلى بجاية، وولتف حول جبل البابور شرقا. للمزيد من المعلومات أنظر:

Ch. Tissot, *La province...*, Op. Cit, p 407.; A. A. A, f 17, n° 66.

² François Dessommes, *Note sur l'Histoire des Kabyliques*, F.D.B, Fort National, 1964, p 16.

هو الطريق الرابط بين سرتا (قسنطينة) وسيتيفيس (سطيف) عبر ميليف (ميلة)، تجاوز هذا الطريق سلسلة الجبال التي تفصل قسنطينة عن ميلة وبالتالي تجنب الكثير من الالتفافات، تظهر آثار هذا الطريق من قسنطينة إلى صالح باي في سلسلة من النقاط التي تؤكد ذلك، على يمين الطريق الحالي من صالح باي، إلى وادي البغرات، وهناك أيضا بعض بقايا هذا الطريق، بين الطريق الحالي والضفة اليسرى للوادي الكبير، والذي تمثل في ممر يطلق عليه السكان الأصليون بـ طريق البايك¹.

يقول تيسو (Ch.Tissot) أنه تم التعرف على الطريق الروماني المؤدي من قسنطينة إلى سطيف، عبر ميلة مؤخرا جدا في أيامه (ق 19م). إذ تجاوز هذا الطريق الكتلة الصخرية الجبلية التي تفصل قسنطينة عن ملاح إلى الشمال، وبالتالي تجنب الالتفافات الكبيرة، والشقوق العميقة التي يتدفق خلالها وادي البغرات ووادي قصبية ووادي قطن. كما عثر على آثار هذا الطريق بشكل واضح في زيتونة البيدي التي تبعد بحوالي 800 م عن وادي الرمال، حيث تحتفي آثاره عند هذه النقطة².

ينطلق هذا الطريق حسب خريطة بوتنغر من مدينة سرتا إلى محطة (Aquatillae)³ على مسافة 9 ميل روماني (13 كم)، ومن هذه الأخيرة إلى محطة عين التين (Numituriana)⁴ بميلة على مسافة 10 ميل روماني (15 كم)، ثم تنعطف الطريق قليلا إلى الشمال إلى محطة ميليف (ميلة) على مسافة 70 ميل روماني (104 كم)، ومن هذه الأخيرة إلى محطة (Nobas. fusciasi) مسافة 12 ميل روماني (17.7 كم)، ثم تتواصل الطريق لتصل محطة حمام بني قشة (Fons.Camerata) 4 ميل روماني (6 كم)، ومنها إلى محطة (berieo. Modolan) على مسافة 4 ميل (6 كم)، ثم محطة (Caput Budelli) مسافة 4 ميل (6 كم)، ومنها إلى محطة كويكول (جميلة) مسافة 7 ميل روماني (10 كم)، ثم محطة مونس (Monte) على مسافة 13 ميل (19 كم)، لتصل أخيرا إلى محطة سطيف على مسافة 12 ميل روماني (18 كم)⁵.

بالعودة إلى مسار أنطونينوس فإن هذه الطريق تنطلق من سرتا نحو محطة ميلة على مسافة 25 ميل روماني (37 كم) ومنها إلى محطة عزيز بن تليس (Idicra) على مسافة 25 ميل روماني (37 كم)، ومنها إلى كويكول

¹ Ch. Tissot, *La province...*, Op. Cit, p 404.

² Ibid.

³ Aquatillae: يحددها رينييه (L. Renier) بأطلال بلدية تقع على المنحدر الشرقي لشطابا، على بعد 6 كم من قسنطينة، حيث اكتشف بها حوالي عشرون نقشا، بينما يفند تيسو هذا الاحتمال ويرر ذلك بأن هذه المدينة لا تقع على طريق سرتا-سطيف الذي يمر بالمنحدر الشمالي لشطابا، ومن جهة أخرى يضعها لابي على واد البقرات، ومن جهته تيسو يقول أن المسوحات الطبوغرافية لا تشير إلى أي رواسب أو انقراض على هذا الجرى المائي. للمزيد أنظر:

Ch. Tissot, *La province...*, Op. Cit, p 406.

⁴ Numituriana: تسمى اليوم عين التين بولاية ميلة، تقع هذه المحطة على واد الرمال على بعد 6 ميل (8.8 كم) من مدينة ميلة، على الطريق الروماني في النقطة التي عبر فيها واد قطن. للمزيد من المعلومات أنظر:

A. A. A, f 17, n° 66.; Ch. Tissot, *La province...*, Op. Cit, p 407.

⁵ Ch. Tissot, *La province...*, Op. Cit, p 403.

(جميلة) على مسافة 25 ميل روماني (37كم) ، ومن كويكول إلى سطيف على مسافة 25 ميل روماني(37كم)¹. بينما لابي (Lapie) يخالف مسار أنطونينوس في تقدير بعض المسافات لهذه الطريق إذ يذكر أن المسافة بين سرتا، وميلة 27 ميل (39.9كم)، وبين عزيز بن تليس، وكويكول هي 10 ميل فقط، أي (14.8كم)².

- طريق سرتا -هييون (عنابة):

حدد مسار أنطونينوس هذه الطريق التي تنطلق من سرتا إلى أكيس ثيبيليتانيس (Aquis Tibilitanis، حمام المسخوطين) ليقطع مسافة 54 ميل (79.9كم)، ومنها إلى قلعة بوضبع (Ad villam Servilianam) التي تبعد عن المحطة التي قبلها بمسافة 15 ميل روماني (22.2كم)، ومنها إلى هييون على مسافة 25 ميل روماني (37كم) لتصبح المسافة الاجمالية للطريق 94 ميل روماني (139كم)³.

وتشير خريطة بيار سالاما إلى الطريق الروماني من سرتا إلى هييون، حيث تنطلق هذه الطريق من سرتا لتمر بمحطة سالتوس باجواتونسيس (Saltus Baguatensis، العربية)⁴، ثم توأص الطريق مسارها شمالا إلى مدينة ثيبيليس (Thibilis، عنونة)، ومن هذه الأخيرة إلى كالاما (Calama، قالمة)، حيث تتفرع الطريق عند هذه الأخيرة، لتندمج احداها مع الطريق القادم من سرتا إلى هييون عبر حمام المسخوطين، والآخر يتجه نحو محطة نينيبا (Niniba، بوشقوف) ومنها يندمج مع طريق (تبسة -هييون) عبر تيفاش (Tifech، فج الصيودة)⁵.

يقول استيفان اغزال (S. Gsell) هناك بقايا واضحة جدا لطريق روماني من هييون إلى سرتا، حيث تم العثور على علامة ميلية على يمين الطريق الحالي من عنابة إلى قالمة على بعد 2 أو 3 كم من عين الباردة (Penthièvre)، تشير إلى أنه تم اصلاح هذا الطريق الذي يمر عبر جبال نوميديا⁶ سنة 152م من طرف نائب الامبراطور⁷. اكتشاف معلم في طريق هييون سرتا بين (Ascours)، وحمام الباردة⁸.

¹ Otto Guntz, Op. Cit, p 4.

² M. Lapie, Op. Cit, p 7.

³ Otto Guntz, Op. Cit, p 9.

ومن جهته يختلف السيد لابي قليلا مع مسار أنطونينوس بخصوص المسافة بين قلعة بوضبع، وهييون إذ يرجح أنها تساوي 30 ميل روماني (44.4كم).
للمزيد من المعلومات أنظر:

M. Lapie, Op. Cit, p 11.

⁴ A. A. A, f 17, n° 158.

⁵ P. Salama, **Les voies romaines ...**, Op. Cit, p 165.

⁶ A. A. A, F 09, n° 85.

⁷ Ibid, n° 77.

⁸ C I L VIII, 22210.

- طريق سرتا (قسنطينية)-لمبايسيس (تازولت)

حدد مسار أنطونينوس محطات هذه الطريق الذي ينطلق من لمبايسيس (تازولت) باتجاه ثموقادي (تيمقاد) على مسافة قدرها 14 ميل (20.7 كم)، ومنها إلى آد روتام (Ad Rotam، هنشير كاريبة) والتي يقول عنها الكولونيل كاربوكيا (Carbuccia)¹ أنها تمثل موقع هنشير الجبانة على مسافة تقدر بـ 30 ميل (44.4)، ثم تتجه إلى آد لاکوم ريجيوم (Ad lacum regium، هنشير تاكوش) وهي تبعد عن المحطة التي قبلها بمسافة 20 ميل (29.6 كم)، ومنها إلى سرتا التي تبعد عنها بـ 20 ميل (29.6 كم)، لتكون المسافة الاجمالية لهذا الطريق 84 ميل روماني (125 كم)، لكن السيد لابي (Lapie) لديه بعض الاختلافات في المسافات بين هذه المحطات حيث حدد المسافة بين المحطة الأولى والثانية بـ 16 ميل (23.7 كم)، والمسافة بين المحطة الثانية والثالثة بـ 20 ميل (29.6 كم)، وبين الثالثة والرابعة بـ 20 ميل (29.6)، وبين الرابعة والخامسة بـ 35 ميل (52 كم)، لتصبح المسافة الاجمالية لهذا الطريق 91 ميل، أي 136.5 كم².

تنطلق هذه الطريق من لمبايسيس لتتجه شمالا في خط مباشر نحو ثموقادي، متبعة في البداية وادي شمرة والشاطئ الشرقي لبحيرة جندي، ثم غادرت جبل تومبايت، وجبل فرطاس إلى الشرق، وعبرت خنقة الحامت، وهي فج يفصل جبل حانوت الكبير عن جبل حانوت الصغير، وقد مر هذا الطريق عبر عين مليلة، وعين الباي، حيث تم العثور على 103.6 كم من مسار هذه الطريق، ولكن يبدو أن المحطتين الوسيطتين قد انعكستا³. وهذا ما يؤكد كذلك بيار سالاما الذي يقدم محطة آد لاکوم ريجيوم (هنشير تاكوش) عن محطة آد روتام (هنشير كاريبة)⁴.

ويضيف ستيفان اغزال أنه تم العثور على ثلاثة علامات ميلية تشير إلى الميل الثامن من الطريق الرابط بين ثموقادي، وسرتا، وقد قام باين (Payen) مرة أخرى بنسخ نقوش عمودين⁵ والتي لم نعثر عليها، وهناك علامة ميلية أخرى تحمل الرقم (51) تتواجد في هذه الأجزاء من المحطات الطريقية⁶.

¹ (Carbuccia): جان لوك كاربوكيا (Jean-Luc Carbuccia) هو الابن الأصغر للعقيد أنطوان كاربوكيا، ولد سنة 1808 في باستيا، درس في الكلية العسكرية في أفينون، انضم إلى الجيش الفرنسي في الجزائر سنة 1830، ثم تولى قيادة الفرقة الأجنبية الثانية في باتنة سنة 1848، حيث باشر أعماله الأثرية هناك. للمزيد من المعلومات أنظر:

Monique Dondin-Payre, "Réussites et déboires d'une œuvre archéologique unique: le colonel Carbuccia au nord de l'Aurès (1848-1850)", *Ant. Afr*, 32, 1996, p 146.

² M. Lapie, Op. Cit, p 11.

³ Ch. Tissot, *La province...*, Op. Cit, pp 512-510.; A. Poulle, "Inscriptions de la Mauritanie Sétifienne et de la Numidie", *R. S. A. C.*, V 19, 1878, Imprimerie L. ARNOLET, Ad. BRAHAM, suce, Constantine, 1879, pp 370-371.; S. Gsell, H. Graillot, "Exploration archéologique dans le département de Constantine (Algérie)-Ruines romaines au nord de l'Aurès", *M. A. H.*, T: 13, 1893, p 525.

⁴ P. Salama, *Les voies romaines...*, Op. Cit, p 154.

⁵ C.I.L., 10209, 10201.

⁶ S. Gsell, H. Graillot, Op. Cit, p 529.

حدد مسار أنطونين محطات هذه الطريق التي تنطلق من لمبايسيس باتجاه ثموقادي على مسافة قدرها 14 ميل روماني (20.7 كم)، ومنها إلى أد روتام (Ad. Rotam) أو هنشير كاربية، والتي يقول عنها الكولونيل كاربوكيا (carboccia) أنها تمثل موقع هنشير الجبانة، على مسافة تقدر بـ 30 ميل روماني (44.4 كم)¹، ثم تتجه إلى أد لاکوم ريجيوم (Ad lacum regium، هنشير تاكوشت) وهي تبعد عن المحطة التي قبلها بمسافة 20 ميل (29.6 كم)، ومنها إلى سرتا التي تبعد عنها بـ 20 ميل روماني (29.6 كم)، لتكون المسافة الاجمالية لهذا الطريق 84 ميل روماني أي 126 كم، لكن لابي لديه بعض الاختلافات في المسافات بين هذه المحطات حيث حدد المسافة بين المحطة الأولى والثانية بـ 16 ميل روماني (23.6 كم)، والمسافة بين المحطة الثانية والثالثة بـ 20 ميل روماني (29.6 كم)، وبين الثالثة والرابعة بـ 20 ميل روماني (29.6 كم)، وبين الرابعة والخامسة بـ 35 ميل روماني (51.8 كم)، لتصبح المسافة الاجمالية لهذا الطريق 91 ميل روماني، أي 136.5 كم².

كما تسجل خريطة بيار سالاما طريقا ثانوية من لمبايسيس نحو سرتا، تمر عبر أم الأصنام (Tadutti)، ومنها إلى هنشير كاربية لتندمج مع الطريق الرئيسي القادم من لمبايسيس عبر ثموقادي المتوجه نحو سيرتا³. وقد عثر الباحثين وعلماء الآثار على مجموعة من المعالم الميلية التي تعود إلى هذه الطريق مثل: المعلم الذي عثر عليه على بعد 1500 م شرق معسكر الفيلق الأوغسطي الثالث، بالقرب من قصر حاكم المعسكر، يحمل اسم الإمبراطور كاراكلا (211-217) م، ومعلم آخر يعود لنفس الإمبراطور في الميل الثالث من طريق لمبايسيس -سرتا عبر عين الزانة شمال غرب قبر فلافيوس⁴. ومعلمان ميليان آخران يحملان اسم الإمبراطور ماكسيمينوس ثراكس (235-238) م، عثر على الأول على بعد 1.48 كم شرق معسكر لمبايسيس، على حافة طريق سبتيانا داخل المدينة⁵، والمعلم الآخر عثر عليه على بعد 50 مترا، من البوابة البريتورية للمخيم، على طريق فلافيان، بين معسكر الفيلق وقبر فلافيانوس⁶.

- طريق تيفست - سرتا عبر هنشير ألتابا (Altaba)⁷

¹ 01 ميل روماني = 1,48 م، أو 5 أقدام. للمزيد من المعلومات أنظر:

R. Chevallier, Op. Cit, p 61.

² Lapie, Op. Cit, p 11.

³ P. Salama, **Les voies romaines...**, Op. Cit, p 154.

⁴ L. Renier, **I. R. Alg**, Op. Cit, n° 4317.

⁵ C. I. L VIII, 10253, 10256, 10257.

⁶ Héron de Villefosse, "Rapport sur un mission Archéologique en Algerie", **A, M.S.L: choix de rapports et instructions publié sous les auspices du Ministère de l'instruction publique et des cultes**. 3 Série, T 2, paris, 1875, p 418.

⁷ يقول تيسو بخصوص تحديد مكان هذه المحطة القديمة، أنه وفقا لحساب المسافات، يجب العثور على خرائب (ALTABA) في هنشير عين الخفيف، على بعد 18 ميل شمال غرب تبسة، أما لابي فيرجح أنها توافق موقع يحي بن طالب. للمزيد من المعلومات أنظر:

Ch. Tissot, **La province...**, Op. Cit, p 476.

ينطلق هذا الطريق من تبسة إلى ألتابا (Altaba، هنشير عين بلخفيف)، على مسافة 18 ميل روماني، ومنها إلى محطة يوستي (Justi، هنشير شراقراق)¹، على مسافة 18 ميل روماني، ثم محطة عين البيضاء (Marcimeni)، على مسافة 24 ميل روماني، بينما يختلف معه لابي في تقدير هذه المسافة حيث يقدرها بـ 14 ميل روماني فقط. ومنها إلى محطة مريكيب طلحة (Macomadibus)، على مسافة 24 ميل روماني، ثم إلى محطة برج بن زكري (Sigus)، على مسافة 28 ميل روماني، ليصل إلى محطة قسنطينة على مسافة 25 ميل روماني².

مسار أنطونينوس يحدد محطات هذا الطريق والمسافات التي بينها كالتالي: ينطلق هذا الطريق من تبسة إلى (Altaba)، على مسافة 18 ميل روماني، ومنها إلى محطة هنشير شراقراق (Justi)، على مسافة 18 ميل روماني (26.6 كم)، ثم إلى محطة عين البيضاء (Marcimeni)، على مسافة 24 ميل روماني (35.5 كم)، ومنها إلى محطة سيغوس (Sigus)، على مسافة 28 ميل روماني (41.4 كم)، ومنها إلى محطة قسنطينة على مسافة 25 ميل روماني (37 كم). وقد اختلف تيسو (Ch.Tissot)، ولابي (Lapie)، وستيفان اغزال (S. Gsell) في تحديد مواقع وتسميات هذه المحطات³. كما يشير تيسو إلى أن المسافة الحقيقية بين محطتي هنشير عين بلخفيف (Altaba) وهنشير شراقراق (Justi) هي 28 ميل روماني وليس 18 ميل كما حددتها خريطة بوتنغر.

الطريق الروماني عند خروجه من تبسة، اجتاز مستنقع عين شبرو، ومرت عند سفح جبل بلخفيف، ثم دخلت إلى المنحدرات التي شكلتها مرتفعات دراع الصنوبر والمزوزية، ووصلت إلى سهل مسكيانة وراء الأنقاض المسماة قصر البومة، تم التعرف عليه من خلال بقايا طريق قديم وراء عين شبرو، وبقايا جسر تم بناؤه فوق واد السمار، ثم اتجه الطريق إلى هنشير شراقراق، ومن هناك وصل إلى سيقوس (Sigus) عبر المنحدرات الجنوبية الغربية لجبل قلاعة، وجبل سيدي رغييس، هذا الطريق الذي لا يزال يتبعه السكان الأصليون كثيرا، يُعرف في المنطقة باسم "الطريق القديمة لقسنطينة"⁴.

¹ محطة (Justi): عند تيسو توافق هنشير شراقراق، يقع على الضفة اليسرى لنهر مسكيانة، بين هذا النهر وعين السجيرة، به معقل بيزنطي، ويمكن أن يكون حسب موقعه الجغرافي، يمثل محطة (Justi) من خط مسار أنطونينوس، والآثار الكثيرة المتواجدة هناك، وعند لابي لوبيض العيماتلا (Loubaiad elematla)، للمزيد أنظر:

E. Dewulf, "Inscriptions Trouvées dans le Cercle D'Ain-Beida pendant L'Année 1866", R. S. A. C., Constantine, V 12, 1867, p 217.; M. Lapie, Op. Cit, p 6.

² E. Cosneau, Op. Cit, p 31.

³ محطة (Marcimeni) تمثل عند تيسو موقع عين البيضاء، وعند لابي (Lapie) فهي توافق موقع سومة، ومحطة (Macomadibus) عند تيسو (Ch.Tissot) توافق موقع مركب طلحة، وعند ستيفان اغزال كذلك، بينما عند لابي (Lapie) فهي توافق موقع (El Eksara) (Tour)، أما محطة سيقوس (Sigus) فإنها حملت نفس التسمية عند ستيفان اغزال بينما تيسو (Ch.Tissot) رجح أنها نفسها محطة برج بن زكري، بينما لابي رجح أنها توافق موقع الأثري المسمى واد كلب. للمزيد من المعلومات أنظر:

Lapie, Op. Cit, p 6.; A. A. A, f 28. N 03.

⁴ Ch. Tissot, La province..., Op. Cit, p 476.

- طريق تيفيست - سيرتا عبر يوكوس:

بالعودة إلى خريطة ستيفان اغزال حول الطرق الرومانية نجد أن هذه الطريق تنطلق من تيفيست (تبسة) لتتجه غربا نحو يوكوس (Ad aquas Caesaries)، ومنها تتجه شمالا نحو عين البيضاء (Marcimeni)، ثم تواصل الطريق سيرها إلى سيقوس (Sigus)¹، تسير بمحاذاة الضفة اليسرى لواد الكلاب (هو أحد روافد واد الرمال) إلى محطة سيلا (Sila، برج القصر)²، لتصل أخيرا إلى سرتا³. وقد تم التعرف على هذه الطريق من خلال المعلم الملي الذي تم اكتشافه على بعد 500 م جنوب الخروب، وهو يشير إلى الميل الثالث من سيلا (برج القصر)، يعود إلى الطريق الرابط بين هذه الأخيرة، وسرتا، والذي كان من المقرر أن يتفرع إلى طريق سرتا - سيقوس⁴. وكذلك العلامة الميلية التي تشير إلى الميل 13 من هذه الطريق والتي تعود إلى الامبراطور كاراكلا. (أنظر الصورة رقم : 15).



الصورة رقم (15): علامة ميلية تعود إلى طريق سرتا - سيلا (برج القصر)، تم العثور عليها جنوب ولاية قسنطينة في إقليم بلدية أولاد رحمون من طرف مجموعة من الباحثين (وصلتني صورة هذه العلامة عن طريق الأستاذ تلي محمد العيد الذي وصلته بدوره عن طريق الأستاذ محمد هواري الذي صرح بأنه رآها لأول مرة بتاريخ 04-01-2024).

¹ سيقوس (Sigus): حاليا هي إحدى دوائر ولاية أم البواقي، وهي من المدن النوميديية القديمة، تقع آثار المدينة القديمة بالقرب من واد الكلب على بعد 25 كلم جنوب شرق مدينة عين مليلة. للمزيد من المعلومات أنظر:

A. A. A, f 17, n° 335.

² A. A. A, f 17, n° 333.; S. Gsell, "Mosaique Romaine de Sila", R. S. A. C, V 8, N 3, Paris, 1905, p 1.

³ P. Salama, **Les voies romaines...**, Op. Cit, p 51.

⁴ A. A. A, f 17, n° 167.

IMP(eratori).CAES(ari) M(arco) AVRELIOS (Se)VERO ANTONINOS
PI(i)OFELICE AVG(usto) PARTHICO MAXIMO BRIT(annico) MAXIMO
GER(manico) MAXIMO TRIBP(unicia) XVIII. IMP(eratori) III CO(n)S(uli)
IIIP. P(atriciae) PR(o)CO(n)S(uli) ET IVLIAE AVG(ustae) MATRI AVG(usti)
ET CASTRORUM ET. SENATVS AC PATERIAE. R. P. SILENSIVM XII

وبناء على قراءة الأستاذة الدكتورة جهيدة مهنتل: فهي مهداة إلى الامبراطور كاراكلا، أقيمت بقرار من مجلس الشيوخ (Senatus)، وبأموال خزينة مدينة سيلا وسكانها (برج القصر حاليا)، وهي وتنتمي إلى طريق الذي يربط مدينة سرتا بمدينة سيلا، تشير إلى الميل 13 من هذه الطريق¹.

- طريق تبسة - هيبون عبر فج الصبودة (Vatari):

خلال العهد الفيلافي تم ربط جنوب نوميديا بشمالها عن طريق إنشاء محور تبسة - هيبون²، وقد تم ذكر هذه الطريق في خريطة بوتنغر، وهي تربط تبسة بالطريق الجنوبي الكبير من قرطاج إلى سطيف، عبر طريق عرضي يمر عبر موفا (Mova، هنشير غونيفيدة)، هنشير بولحاف الذي يبعد عن تبسة بمسافة 15 ميل روماني (22.2 كم)، ثم فاسامبوس، (Vasampus، مرسط) التي تبعد عن هذه الأخيرة بمسافة 12 ميل روماني (17.7 كم)، ومنها إلى فلافيا ماكري (Flavia Marci، عين كسكاس) 20 ميل روماني (29.6 كم)، وينتهي في فج الصبودة بعد قطع مسافة 15 ميل روماني (22.2 كم)، لتكون المسافة الاجمالية للطريق 62 ميل روماني (91.7 كم)³. ثم تتجه الطريق غربا إلى محطة تيبازة (Tipasa، تيفاش)، ومنها إلى محطة خميسة، ثم تواصل الطريق مسارها شمالا إلى محطة (Niniba، بوشقوف)، ومنها إلى هيبون (عنابة). كما تشير علامة ميلية وجدت في موقع فج الصبودة⁴ إلى المسافة من هذا المكان إلى هيبون.

- طريق تيفست - لمبايسيس عبر ثوفادي (تيمقاد)

هي من الطرق العسكرية الرومانية المعروفة جدا في المنطقة، تم ذكرها في أغلب المصادر الجغرافية لتلك الفترة، مثل خريطة بوتنغر، مسار رحلة أنطونينوس. فقد حددت هذه الأخيرة مسار الطريق كالتالي: إذ نجد أنها تنطلق من تيفيست (تبسة) إلى تيمقادي (Timpadi) 22 ميل روماني (32.5 كم)، ثم تواصل الطريق مسارها إلى فيغيسالا (Vegesela، قصر الكلب)، بعد قطع مسافة قدرت بـ 20 ميل روماني (29.6 كم)، ومنها تتجه إلى محطة ماسكولا (Mascula، خنشلة)، التي تبعد عن المحطة التي قبلها بمسافة 18 ميل روماني

¹ تم التواصل مع الأستاذة جهيدة مهنتل يوم 16 جويلية 2024 على الساعة 11.23 صباحا عبر محادثة الكترونية.

² André Berthier, "Du mot Numidia accolé aux noms antiques de Constantine", *Ant. afr.*, 3, 1969, p 64.

³ Ch. Tissot, *La province...*, Op.Cit, p 476.

⁴ S. Gsell, *Inscriptions Latines de L'Algérie*, Imprimerie Daupley-Gouverneur, Paris, 1922, T 2, n° 3892.

(26.6 كم)، ومن ماسكولا (خنشلة) تتجه الطريق نحو كلودي (Claudi، هنشير سدرة)¹ على مسافة 22 ميل روماني (32.5 كم)، ثم تواصل الطريق مسارها إلى ثموقادي (تيمقاد)، على مسافة 22 ميل روماني (32.5 كم)، ومنها إلى محطة لمبايسيس (تازولت)، بعد قطه مسافة 22 ميل روماني (32.5 كم)، لتكون المسافة الاجمالية للطريق 118 ميل روماني (174.6 كم)².

كما يذكر شارل تيسو (Ch.Tissot) أن الطريق من خنشلة إلى هنشير سدرة مليئة بالأنقاض، منها العديد من الهناشر، مثل هنشير حلوفة، بالإضافة إلى بقايا جسر روماني³. وهذا ما يؤكد لنا أن هذه الطريق كانت عامرة بالسكان، وكثيرة الاستخدام.

أما خريطة بوتنغر فتحدد مسار ومحطات الطريق كالتالي: حيث تنطلق الطريق من لمبايسيس (تازولت) باتجاه لامبافودي (Lambafudi، هنشير توشين) لتقطع مسافة قدرها 22 ميل روماني (26.6 كم)، ومنها إلى ثموقادي (تيمقاد) التي تبعد عنها بمسافة 5 ميل روماني (7.4 كم)، ومن ثموقادي إلى محطة بوبليتو (Popleto، هنشير عباسي) التي تبعد عن ثموقادي بمسافة 9 ميل روماني (13.32 كم)، ثم تتوجه الطريق إلى محطة ليفيانا (Liviana، هنشير خربة عين لورصة) التي تبعد عن المحطة التي قبلها بمسافة 5 ميل روماني (7.4 كم)، لتتواصل الطريق باتجاه محطة فيكوس أوريلي (Vicus-Aureli، هنشير فرطاس) والتي تبعد عن محطة ليفيانا بمسافة قدرها 22 ميل روماني (26.6 كم)⁴.

ومن هنشير فرطاس تواصل الطريق مسارها لتصل إلى محطة ماسكولا (خنشلة) والتي تقدر المسافة بينهما بـ 14 ميل روماني (20.7 كم)، ومن هذه الأخيرة إلى تيفست (تبسة) مضافة إليها 6 محطات غير معروفة، قدرت المسافة بينها 72 ميل روماني (106.6 كم)، لتكون المسافة الاجمالية لهذه الطريق 141 ميل روماني (208.7 كم)⁵. وهي مرصوفة فقط في الداخل، أي في أحياء المدن، وبالتالي، فإن الطريق الذي يمتد على طول الحافة الشمالية للأوراس مغطى برصيف جميل عبر ثموقادي، وهو مدمج مع ماكسيموس ديكومانوس (decumanus maximus). في مكان آخر، يتكون الطلاء فقط من الصخور.

¹ كلودي (Claudi): تم تحديد المحطة المتوسطة، من قبل السيد باين (Payen) في هنشير خامسة، على بعد 1500 متر جنوب مجموعة أخرى أقل أهمية من الآثار، تسمى هنشير سدرة وتم وضعها على المسار نفسه؛ حيث تم العثور على بقايا معبد روماني، وعلى عدة أميال تحمل الرقم XXII، المشار إليها بواسطة خط سير الرحلة بين ثموقادي وكلودي، كما طابق العقيد كاروبوكيا موقع كلودي مع هنشير معامرة (Henchir Mâmra)، التي تقع على بعد 19 ميلا فقط من ثموقادي، على الرغم من عدم الاتفاق مع خط سير الرحلة الأنطوني، أما بيار سالاما فقد أشار إلى أن محطة كلودي توافق الموقع الاثري المسمى هنشير سدرة (Hr. Sedra). للمزيد من المعلومات أنظر:

Ch.Tissot, *La province...*, Op. Cit, p 506.; P. Salama, *Les Voies romaines...*, Op. Cit, p 125.

² Otto Cuntz, Op. Cit, p 6.

³ Ch.Tissot, *La province...*, Op. Cit, p 507.

⁴ Ibid.

⁵ W. Ragot, "Le Sahara de la province Constantine", *R. S. A. C.*, 1873-1874, L. Arnolet, Libraire, Editaire, Constantine, 1874, V 6, P 182.

وقد تم التعرف على آثار هذه الطريق من خلال اكتشاف مجموعة من المعالم الميلية التي وضعت على جانبها ومنها: معلمين ميليين عثر عليهما في هنشير توشين يحمل أحدهما اسم الإمبراطور سيبتيموس سيفيروس (193-211م)¹، الأول يشير إلى الميل الثامن من الطريق. أما المعلم الثاني فقد كان يحمل اسم الامبراطور ماكسيمينوس ثراكس (235-238م)، وهو يشير إلى الميل الخامس من هذه الطريق². كما عثر على علامة ميلية أخرى بين هنشير توشين، وتيمقاد تعود للإمبراطور كاراكلا (211-217م)³.

- طريق لمبايسيس (تازولت) - سيتيفيس (سطيف) عبر تادوتي (Tadutti، أم الأصنام)

تنطلق هذه الطريق من مدينة لمبايسيس (تازولت) نحو محطة تادوتي (Tadutti، أم الأصنام) على مسافة 18 ميل روماني (26.6 كم)، ومنها إلى محطة نوبا سبارسا (Nova Sparsa)⁴ التي تبعد عنها بمسافة 32 ميل (47.3 كم)، ثم محطة جيميلاي (Gemellae)⁵ على مسافة 27 ميل روماني (39.9 كم)، وأخيرا محطة سيتيفيس (Sitifis، سطيف) التي تبعد عن هذه الأخيرة بمسافة قدرها 25 ميل روماني (37 كم)، لتكون المسافة الاجمالية النهائية لهذه الطريق تقدر بـ 102 ميل روماني أي ما يعادل 153 كم⁶.

مع أن لابي اختلف مع مسار أنطونين في تقدير بعض المسافات، حيث ذكر أن المسافة بين المحطة الأولى والثانية تقدر بـ 18 ميل روماني، بينما المسافة بين المحطة الثانية والثالثة تقدر بـ 27 ميل روماني، والمسافة بين المحطة الثالثة والرابعة تقدر بـ 27 ميل روماني، والمسافة بين المحطة الرابعة والخامسة تقدر بـ 10 ميل روماني (14.8 كم)، حيث تصبح المسافة الاجمالية للطريق تساوي 82 ميل روماني (121.3 كم)، بفارق 10 ميل روماني (14.8 كم) عن مسار أنطونينوس⁷. اتبعت هذه الطريق نفس المسار حتى سهل المظهر، ومنها إلى تادوتي (أم الأصنام)، ثم اتخذت اتجاه الشمال الغربي لتصل إلى قجال، وسطيف تاركة الطريق إلى عين الزانة إلى الجنوب.

¹ L. Renier, *Inscriptions romaines de l'Algérie*, Paris, 1858, n° 1575.

² L. Rénier, "en mission dans la province de Çonstantine pour la recherche des monuments épigraphiques", *Troisième Rapport*, Lambèse, le 2 avril 1851, *A. M. S. L.*, T 02, 1851, p 439.

³ Ibid, p 438.

⁴ M. Bruzen La martiniere, *Le grand Dictionnaire Geographique et Critique*, T 6, V 1, 1736, p 187.

⁵ Gemellae: اختلف الباحثون حول موقع هذه المحطة بالتحديد، حيث يضعها العقيد كاروتشيا (Carbuccia) في موضع هنشير العروق، أما السيد بولي (M. Poulie) جعلها تتوافق مع خربة فرم، ويرجح لابي (Lapie) أنها تمثل موقع قجال (Giudjel) وهي بلدة رومانية صغيرة تقع عند السفح الشمالي لجبل أولاد سالم، أما بيار سالاما فهو يرجح انها تتوافق موقع سنوب الطويل. للمزيد أنظر:

Ch. Tissot, *La province...*, Op. Cit, pp 508-509.

⁶ Ibid.

⁷ M. Lapie, Op. Cit, p 8.

يشير ستيفان اغزال إلى أن هذه الطريق بعد مرورها بتادوتي ونوفا بيترا (Nova petra)¹، اندمجت عند محطة (Gemellae) مع طريق عين الزانة - سطيف².

- طريق لمبايسيس (تازولت) - سيتيفيس (سطيف) عبر ديانا (عين الزانة)

حدد مسار أنطونينوس محطات هذه الطريق التي تنطلق من لمبايسيس إلى عين الزانة (Diana) على مسافة قدرها 33 ميل (49كم)، ومنها إلى محطة نوفا بيترا (Nova petra) التي تبعد عنها بمسافة 14 ميل (20.7كم)، لتواصل سيرها نحو (Gemellae) على مسافة 12 ميل (17.7كم)، حيث تصل في الأخير إلى سطيف بعد مسافة حوالي 25 ميل روماني (37كم)، لتكون المسافة النهائية لهذا الطريق 84 ميل روماني، (124.3كم)³. بينما لابي لديه بعض الاختلافات في المسافات بين هذه المحطات مقارنة مع مسار أنطونين حيث قدر المسافة بين لامبيز وعين الزانة بـ 30 ميل روماني (44.4كم)، وبين عين الزانة ونوفا بيترا بـ 18 ميل روماني (26.6كم)، والمسافة بين هذه الأخيرة ومحطة جيميلاي (Gemellae، القصبات) بـ 22 ميل روماني (32.5)، وبين محطة (Gemellae) وسطيف بـ 10 ميل روماني (15كم)، حيث تصبح المسافة الاجمالية 80 ميل روماني، أي تساوي 118.4كم⁴.

عند مغادرة لمبايسيس (تازولت)، تتجه هذه الطريق مباشرة نحو الشمال مروراً بقبر فلافيوس (Flavius)⁵، تاركة كدية عازب على اليسار، ثم تستدير نحو جبل بوغريف لتخرج في سهل المظهر، مقابل وادي بالخير، متبعة ممر جرمة، بمحاذاة سريانة، وتتبع سفح الجبل حتى عين الزانة⁶. هذه الطريق ليست موضع شك، حيث تم تحديدها ببقايا الطريق، والعديد من المعالم والمراكز القديمة الرئيسية التي تم التعرف عليها على هذه الطريق، وهي مواقع حصون جرمة، وسريانة، وعين تاغة، كما تم جمع مجموعة من النقائش هناك، ومن عين الزانة يتجه مسار

¹ نوفا بيترا (Nova petra): اختلف علماء الآثار، والباحثين حول الموقع الذي يقابل نوفا بيترا، حيث ذكر شارل تيسو أنها تمثل المكان المسمى هنشير انسيده (H. encedda) على حدود باتنة وسطيف الحالية، وهو نفس الموضع الذي حدده لها الكولونيل كاربوكيا (Carbuccia)، بينما يضعها ييار سالاما في المكان المسمى هنشير بن خليفي (Hr. Ben Kelifi) بناء على ما ورد في أطلس ستيفان اغزال الأثري. للمزيد من المعلومات حول هذه المحطة أنظر:

Ch.Tissot, **La province...**, Op. Cit, p 509.; P. Salama, **Les Voies romaines...**, Op. Cit, p 131.; A. A. A, f 27, n° 3.

² S. Gsell, **Recherche...**, Op. Cit, p 210.

³ W. Ragot, Op. Cit, p 222.

⁴ Lapie, Op. Cit, p 8.

⁵ فلافيوس Flavius، اسمه الكامل (Flavius Maximus)، وهو قائد الفرقة الأوغسطية الثالثة في عهد الإمبراطور سيفيروس ألكسندر (222-235م)، ويتواجد قبره في الميل الثاني من طريق لامبيز - سرتا. للمزيد من المعلومات أنظر:

A. A. A, f 27, n° 211. et S. Gsell, **Moumentes Antique de L'Algerie**, T 02, Ancienne Librairie Thorin et Fils Albert Fontemoing, Éditeur, Paris, 1901, p 74.

⁵ Ch. Tissot, **La province...**, Op. Cit, pp 508-509.

⁶ Payen, "Inscription Latine de la Subdivisio de batna", **A. S. A. P. C.** Paris, 1861. p 120.

الرحلة نحو الشمال متبعة المنحدر الغربي لجبل الزانة، مروراً بعين سلطان لتصل إلى هنشير إنسيده في الحد الحالي للتقسيمات الفرعية لباتنة وسطيف¹.

وفي وصف آخر لهذه الطريق من خلال التقارير الأثرية ل: كانيا (R. Cagnat) جانفي 1903م، يقول فيها أنها تمر بين قجال ومزارا زيدان، على بعد 4 كم غرب هذه الأخيرة، وتمر إلى بير بورمادة، عين الأخريش، خربة أولاد عامر، بن سبع، مشتي زبابشة، وعين قرصة، وهي طريق مختصرة تمر عبر خربة بلعروج. قادتهم إلى بير جديد دون المرور عبر عين الأخريش².

- طريق ثموقادي (تيمقاد) - ديانا عبر تادوتي

ينطلق هذا الطريق من ثموقادي (تيمقاد) حتى هنشير حجاج، تنظم الطريق من ثموقادي إلى بوبليتو، في النقطة الشرقية من جبل بوعريف، إلى الطريق المذكور في خريطة بوتنغر الذي يؤدي من فيكوس أوريلي (Vicus Aureli، هنشير فرطاس) إلى ديانا (عين الزانة) بواسطة أد لالي (Ad Lali).

بالنسبة للجزء الداخلي من سلسلة جبال البابور، فقد تم التعرف عن المسارات التي ربطت بين المواقع والمدن المختلفة، حيث تم التعرف على الآثار الرومانية الدالة على ذلك، دعونا نلاحظ على الأقل الطرق الرئيسية التي درسها بيار سالاما؛ انطلق اثنان منهم من سيتيفيس (سطيف)، واحد باتجاه عين الروى (Horrea)، وليسبي (Lespi)، ثم توبوسوكتو (Tubusuctu، تيكالات)؛ والآخر باتجاه آد سافا مونيسيبيوم (Ad sava municipium، حمام قرقور)، آد أوليفام (Ad olivam، أونداجة)³.

ثم انقسم إلى عدة فروع وانتهى في مركز توبوسوكتو (تيكالات) المهم للغاية وفي نقاط أخرى بالقرب من وادي الصومام. كما لاحظ أيضاً الطريق الذي عبر، من تابلاست، بالقرب من بني منصور، البيبان (ولكن إلى الشرق من البوابات الحديدية التي تجنبتها) للوصول إلى برج مجانة ومنطقة الحضنة. بهذه الطريقة، أو على الأقل طريق واحد، يتبع نفس الاتجاه ويستخدم، بلا شك جزئياً، نفس الطريق، سيلعب دوراً مهماً لفترة طويلة، وخاصة في الوقت الذي ستحكم فيه سلالة الحمادية في قلعة بجاية⁴.

لم يقتصر الأمر على مجانة وسهول سیتی، ولكن وادي الصومام بأكمله وسهل حمزة (البويرة)⁵ الذي يمتد بين جرجرة والبابور، كانت مغطاة بأطلال المستعمرات الزراعية، لكن الطرق عبرت المناطق الجبلية في البيبان، وجبال البابور من سطيف وتوغلوا في اتجاه الشمال⁶.

¹ Ch. Tissot, *La province...*, Op. Cit, pp 508-509.

² R. Cagnat, Seance du 13 Janvier 1903, *B. A. H. S*, Imprimerie Nationale, Paris, 1904, p CXLIII.

³ François Dessommes, *Note sur l'Histoire des Kabylies*, F.D.B, Fort National, 1964, p 16.

⁴ Ibid.

⁵ سهيل الخالدي، "التواصل بين المشرق والمغرب (البويرة أمودجا)"، معارف، الجزائر، ع: 17، ديسمبر 2014، ص 9.

⁶ Ibid, p 17.

وضع الكولونال كاربوكيا (Carbuccia)، الذي أجرى مسحاً لهذا الجزء من شبكة الطرق في مقاطعة نوميديا، في (Vicus Aureli)، بالقرب من هنشير ميرا. يبدو أن هذا المرادف صحيحاً، فالطريق الروماني في خريطة بوتنغر مقسم في فيكوس أوريلي (Vicus Aureli، هنشير فرطاس) إلى جزأين يلتقيان في محطة آد سونتينايريوم (Ad. Centenarium، هنشير تاسا). أحد هذين الطريقين يتجه مباشرة إلى الشمال الغربي ويمر عبر آد لالي (Ad Lali، قساس)، و¹(Lampsili) التي تقع بالقرب من عين العباسي (Popleto)، ومحطتين مجهولتين، وديانا (Ad Dianam، عين الزانة)، Diana على الطريق الأنطوني، والآخر يتجه أولاً إلى الغرب ليأخذ اتجاهها شمالياً غربياً بعيداً قليلاً عن لامبيريدي (Lambiridi، خربة أولاد عريف)، يلف الأول ويمر عبر ليفيانا (Liviana، هنشير خنقة الأورسة)، وثومقادي، ولامبافودي (Lambafudi، هنشير توشين)، ولمايسيس، ولامبيريدي، ولاماصبا (Lamasbua، هنشير مروانة).

الطريق الشمالي، إذا حكمنا من خلال الآثار التي يمكن العثور عليها من مسافة إلى أخرى، متبوعاً من (Vicus Aureli)، المنحدر الجنوبي لجبل صفان، يتجنب واد كيمورا للانعطاف إلى جبل بو عارف، ويمر بين هذا الأخير والسبخة².

- طريق ديانا (عين الزانة) - لاماصبا (مروانة) عبر بلزمة:

انضم طريق روماني متجه من ديانا فيتيرانوروم (Diana Veteranorum، عين الزانة) إلى بلدة لاماصبا (Lamasba، مروانة) الواقعة في سهل بلزمة (Bellezma) ورد ذكرها في خط سير رحلة أنطونيوس تحت رقم (VI)³، يتقاطع الطريق مع ممر سلا على بعد حوالي 03 كم من ديانا (عين الزانة)، إلى الجنوب الشرقي من جبل عين الزانة. ثم يمتد على طول الجانب الشمالي الغربي لجبل سي الحاج، ويمر بفتح ضيق، يسمى ثنية أم العروق، بين جبل مسعودة إلى الغرب وجبل سي الحاج من الشرق، ويظهر أخيراً في السهل القريب جداً من هنشير البطحة، من المحتمل أن الأميال تم عدّها في كل مكان من لاماصبا (مروانة). توجد على بعد 4 أو 5 كم إلى الجنوب الغربي من عين الزانة العديد من المعالم التي تنتمي إلى هذا الطريق⁴.

¹ محطة (Lampsili): يقول تيسو أنه لم يتم العثور على لامبيلي، وربما تمثلها أطلال هنشير رسديس بالقرب من الشط الشرقي لسبخة جنديلي. ستكون المسافة التي تم حذفها من الجدول 12 ميل روماني. للمزيد من المعلومات انظر:

Ch. Tissot, *La province...*, Op. Cit, p 483.

² Ibid, p 482.

³ Parthey, Pinder, *Itinerarium Antonini Augusti et Hierosolymitanum*, Impensis Friderici Nicolai, Berolini, 1868, p15.

⁴ S. Gsell, H. Graillot, "Exploration archéologique dans le département de Constantin (Algérie)", *Ruines romaines au nord des Monts de Batna (suite et fin)*, M. A. H, T: 14, 1894. p 558.

- طريق جميلة (كويكول):

تم فتح طريق قادم من كويكول (جميلة) على بعد حوالي 8 كم غرب نافارين (Navarin)، وانقسم بعد فترة وجيزة باتجاه مشتتا بوكابن. من ناحية، انضمت إلى طريق سيتيفيس-لمايسيس باتجاه "مشتتا زباشة، على طول المنحدرات الغربية لجبل تينديت (Tindit)؛ يمكن رؤية آثار هذه الطريق في العديد من النقاط، وهي محدد بعلامات الأميال وخاصة بالقواعد التي اختفت محطاتها. من ناحية أخرى، انحدرت الطريق باتجاه خربة تلة¹ مروراً بسنوب الطويل على طريق سيتيفيس - ديانا المباشر؛ يصعب التعرف على هذا الجزء من المسار والمحطات الطرفية التي تمت مواجهتها بدائية تماماً².

وهناك طريق ثانوية تنطلق أيضاً نحو عين أخيش يربط هذه النقطة ببيار حدادة عبر السفح الجنوبي لجبل يوسف، والخراب الكبير لعين سلطان. وقمة جبل براحو (Braho) وقمم جبل يوسف كانت تحدد الحد الفاصل بين نوميديا وموريطانيا، وجيميلاي وزاراي التابعتين لمقاطعة نوميديا، وقلعة الطريق من سطيف إلى أوزيا (سور الغزلان)، إلى موريطانيا القيصرية؛ ربما يعود اسم بيار حدادة إلى مصطلح (الحدود، الحد)، وإلى وجود علامة حدودية بالقرب من هذه النقطة³.

- جدول رقم (3) يمثل المعالم الميلية للطرق الرومانية الداخلية في نوميديا

المرجع	الامبراطور	الميل	مكان المعلم	الطريق
C.I.L VIII, 22384.	الامبراطور كاراكلا (211-217م)	13		سيرتا - جميلة عبر ميليف
C.I.L VIII, 22386.	سيفيروس ألكسندر (222-235م)	14		
Luciani, "Borne Milliaire, Sur La Voie de Cirta a Milev", R. S. A. C, V 3, Algérie, 1888, pp 90-91.	الامبراطور كاراكلا (211-217م)	13	أكتشف على بعد 21 كم من طريق قسنطينة-ميلة في مزرعة على الضفة اليسرى لوادي البغرات.	سيرتا - ميليف
C.I.L VIII, 10322. C.I.L VIII, 10326. C.I.L VIII, 22321.	الإمبراطور أنطونينوس بيوس (138-161م)، ما بين (139-142م).			ميليف (ميلة) - شولو(القل)
C.I.L VIII, 10322. Dondin-Payre	الإمبراطور هدرينانوس (125-126م)	/	سرتا	سرتا - روسيكادا

¹ خربة تلة: آثار رومانية تمتد على مستطيل أبعاده 400 في 800 متر، عند سفح المنحدر الغربي لجبل تلة، بين هذا الجبل وشط فريم بقايا كنيسة مسيحية. للمزيد من المعلومات أنظر:

R. Cagnat, Seance du 13 Janvier 1903, Op. Cit, p CXLII.

² Ibid, p CXLIV.

³ Ibid.

Monique, Jean Desanges et al, Op. Cit, p 83.				
C.I.L VIII, 10305, 10306.	الإمبراطور كاراكلا (216)م.	06	الحامة - قسنطينة	
C.I.L VIII, 10304.	الإمبراطور إيل جبل (218-222)م سنة 219م	/	الحامة - قسنطينة.	
C.I.L VIII, 10307.	الإمبراطور كومودوس (177- 192)م، سنة 186م	07	السمندو (زيغود يوسف) حاليا	
S. Gsell, IL Alg , I, 3875, 3876. Dondin-Payre Monique, Jean Desanges et al, Op. Cit, p 84.	الإمبراطور أنطونينوس بيوس (138- 161)م، سنة 152.		حمام الباردة	سرتا - هيون
C.I.L VIII, 10260.	الإمبراطور كاراكلا (211-217)م	/	في طريق لمبايسيس - ديانا بالقرب من قبر فلافيان	سرتا - لمبايسيس
Payen, Op. Cit, p 117. C.I.L VIII, 10263.	الإمبراطور كاراكلا (211-217)م	3	شمال غرب قبر فلافيوس بالقرب من طريق خنشلة على طريق سرتا- لمبايسيس	
Léon Rénier, I. R. Alg , Op. Cit, n° 4317.	الإمبراطور كاراكلا (211-217)م	2	عثر عليها في لمبايسيس	

2- في موريطانيا القيصرية

يعد الطريق الداخلي الذي ينطلق من الشرق إلى الغرب، ويعبر قلب موريطانيا القيصرية أهم شريان للعمليات العسكرية الاستراتيجية، والمعاملات التجارية، وهو يمر داخل البلاد بالقرب من جميلة، ويشق سهول سطيف الخصب، وحوض الحضنة الكبير، ثم يعبر كتلة التيطيري الجبلية، لتواصل الطريق مسارها عبر وادي الشلف لتنتهي في أقصى الغرب عبر عدة طرق متباينة. ومن خلال المنعطف الكبير الذي سلكته جنوب سطيف¹، تجنبت عبور سلسلة جبال البيان التي تسكنها القبائل المحلية المناهضة للمحتل الروماني. والمحطات الرئيسية لهذه الطريق تتمثل في: هنشير القصر (مونس)، سيتيفيس (سطيف)، أوزيا (سور الغزلان)، رايبديوم (سور جواب)، سوفاسار

¹ E. Cat, Op. Cit, p 264.

(Sufasar، عمورة)، مالبانة (خميس مليانة)، أوبيدوم نوفوم، تيجافا كاسترا (Tigava castra، أولاد عباس)، تيجافا مينيسيبيوم (Tigava municipium، الخضر)، مينا (Mina، غليزان)، لهليل (Ballene Praesidium)، الحمديّة (Castra Nova)، سيق (Tasaccura)، أربال (Regiae)¹.

- طريق بجاية - جيجل

تم تحديد طريقين يربطان بين بجاية وجيجل؛ الأول يمر عبر جنان البايك، وتسمى حالياً ونداجة (Ad.Olivam)، التي تبعد عن بجاية ب 30 ميل روماني (44.4 كم)، ومنها تمر إلى آد سافا مينيسيبيوم (Ad sava municipium، حمام قرقور)²، على مسافة 25 ميل روماني (39.9 كم)، ثم تتوجه إلى سطيف (Sitifi colonia) على مسافة 24 ميل روماني (35.5 كم)، لتواصل مسارها إلى ساطافي (Satafi، عين الكبيرة) آثار على واد بابورة على مسافة 16 ميل روماني (23.6 كم)، ثم تتجه إلى محطة آد بازيليكام (Ad Basilicam، القصر) على مسافة 16 ميل روماني (23.6 كم)، ومنها إلى محطة آد فيكوم (Ad Ficum)، وهي عبارة عن أنفاذ آثار رومانية على واد جبال البابور، على مسافة 15 ميل روماني، أي 22 كم، ومنها تواصل الطريق مسارها إلى جيجل بعد قطع مسافة قدرها 33 ميل روماني أي 48 كم، لتكون المسافة الإجمالية للطريق 159 ميل روماني، أي 235 كم³.

بينما يختلف لابي (M. Lapie) مع مسار أنطونينوس حول المسافات بين بعض المحطات؛ مثلاً المسافة بين بجاية و جنان البايك 22 ميل روماني (32 كم)، والمسافة بين جنان البايك، وسيدي عيسى هي 18 ميل روماني (26 كم)، والمسافة بين آد فيكوم (Ad Ficum)، وجيجل هي 48 ميل روماني (71 كم)، لتكون المسافة الإجمالية للطريق عند لابي هي 154 ميل روماني (227 كم)⁴.

- طريق سطيف - بجاية

يقول ستيفان اغزال أن الطريق من عين الروى (Horrea)، تقع على طريق حمام قرقور سطيف⁵، بين عين الروى و تيكالات (Tubusuptu) يشير الطريق إلى بوسلام أو دوكار (Lesbi)، على بعد 18 ميلاً من عين الروى، و 25 ميل من تيكالات، ويقول أنه يفترض أن هذه الطريق اندمجت أولاً مع ممر كفيدا (K'afrida)، ثم انفصلت عنه متجهة نحو الغرب مروا باتجاه ذراع العربة (Dra Elarba)⁶.

¹ E. Cat, Op. Cit, p 264.

² Ad.Ollivam: هذه المحطة حدد موقعها عند لابي ب سيدي عيسى، بينما يرجح بيار سالاما أنها توافق موقع حمام قرقور بسطيف. للمزيد من المعلومات أنظر:

M. Lapie, Op. Cit, p 10.; P. Salama, Les voies romaines..., Op. Cit, p120.; A. A. A, f 7, n°41.

³ Cuntz Otto, Op. Cit, p 7.

⁴ M. Lapie, Op. Cit, p 10.

⁵ Toutain Jules, "Épigraphie africaine. Inscriptions inédites", M. A. H, T 11, 1891, p 118.

⁶ A. A. A, F 16, n° 78.

بالنسبة للجزء الداخلي من سلسلة جبال البابور، يذكر بيار سالاما الطرق الرئيسية التي تعرف عليها من خلال عمليات التنقيب التي قام بها في المنطقة، يقول: غادر اثنان منهم من سطيف؛ واحد اتجه إلى عين الروى (Horrea) و (Lesbi)، ثم تيكالات. والآخر اتخذ اتجاه ونداجة، ثم حمام قرقور، ومنها انقسم إلى عدة فروع وانتهى أخيرا في مركز تيكالات المهم للغاية، وفي نقاط أخرى بالقرب من وادي الصومام¹.

كما ذكر أيضا الطريق الذي عبر من تابلاست بالقرب من بني منصور البيبان (ولكن إلى الشرق من البوابات الحديدية التي تجنبت) للوصول إلى برج مجانة ومنطقة الحصنة. بهذه الطريقة، أو على الأقل طريق واحد، يتبع نفس الاتجاه وباستخدام نفس التصميم، بلا شك جزئيا، سيلعب دورا مهما لفترة طويلة، وخاصة في الوقت الذي ستحكم فيه الأسرة الحمادية في قلعة بجاية².

لم يقتصر الأمر على مجانة، وسهول سطيف، ولكن وادي الصومام بأكمله وسهل حمزة الذي يمتد بين جرجرة والبابور، كانت مغطاة بأطلال المستعمرات الزراعية، لكن الطرق عبرت المناطق الجبلية في البيبان والبابور. إلى جانب البلدات الصغيرة المحصنة، كان هناك العديد من المواقع العسكرية. كما يذكر ميرسييه الطريق الروماني الذي يربط بين سطيف وبجاية والذي يعبر سفوح جبل بوعداس³.

كما تشير خريطة بوتنغر إلى الطريق الروماني، الذي يربط سطيف وبجاية حيث يبدأ من حمام قرقور (Ad Sava) باتجاه (Tamannura)، من المفترض أن يعبر هذا الطريق سلسلتي قرقور، و مغراوة، ولم يمر عبر وديان قرقور التي لا يمكن عبورها، وهو طريق الغرب. وهناك طريق ثان تم العثور عليه بالكامل تقريبا والذي عبر بفنون رائعة الكتل الصخرية الأكثر انحدارا على الضفة اليسرى لوادي أغريون، لقد كان طريقا استراتيجيا ذا أهمية كبيرة، ولمكنه كان صالحا للمرور خلال فصل الصيف فقط⁴.

ويذكر موريزوت (P.Morizot) طريق يربط بين توسكا (Tucca، مرجة)، وكويكول (Cuicul، جميلة)، عبر بودريعة بن ياجيس⁵ (respublica Vahartanensium)، ويعتقد أن هذه الطريق قد عبرها المهاجرين من الكيرينيين الذين استوطنوا كل من جميلة ومرجة و بودريعة بن ياجيس إلى جانب الرومان⁶.

¹ P. Salama, "Les voies romaines de Sitifis à Igilgili, Un exemple de politique routière approfondie", Ant. Afr, N°: 16, 1980, pp 105-106.

² Mercier, "Notes sur les ruines et les voies antiques de L'Algérie", B. C. H. S, 1888, p 136.

³ A. A. A, f 16, n° 74.

⁴ Mercier, Op. Cit, pp 134-135.

⁵ هي في الوقت الحالي بلدية تابعة إداريا إلى دائرة جميلة ولاية جيجل.

⁶ P. MORIZOT, "INSCRIPTIONS DELA RESPUBLICA VAHARTANENSIUM", B. A. C. H. S, V: 22, 1987-1989, Paris, 1992, p 111.

- طريق جيجل - سطيف

تنطلق هذه الطريق حسب مسار أنطونينوس، من مدينة جيجل باتجاه الجنوب ثم تتعرج غربا لتصل إلى محطة (Ad.Ficum)، على مسافة 33 ميل روماني، أي 48 كم، ومنها إلى محطة القصر (Ad.Basilicam)، على مسافة 15 ميل روماني، أي 22 كم، يذكر لابي أن هذه الأخيرة هي عبارة عن أنقاض في واد البابور، ومنها إلى محطة عين الكبيرة (Satafi)، والتي كانت تسمى خلال فترة الاستعمار الفرنسي (périgotville)، على مسافة 16 ميل روماني، أي 23 كم، ومنها تواصل الطريق مسارها إلى مدينة بني فودة (Novar)، والتي سميت خلال العهد الفرنسي (Silégué)، لتصل في الأخير إلى مدينة سطيف على مسافة تقدر بـ 16 ميل روماني، أي 23 كم، لتكون المسافة الاجمالية 80 ميل روماني، أي 118 كم¹.

يقول بيار سالاما أن الطريق كان مباشر وهذا نظرا لقصر المسافة والتي قدرت بـ 80 ميل (118.4 كم)²، كما يتفق مسار أنطونينوس، وخريطة بوتنغر على المحطات التي تمر بها هذه الطريق، مع إختلاف في تموضع المحطتين الأولتين، حيث تقدم خريطة بوتنغر محطة آد بازيليكام (Ad. Basilicam، القصر)، عن محطة آد فيكوم (Ad Ficum).

والطريق الثاني يربط سطيف بـ جيجل عن طريق كويكول (Cuicul، جميلة)، تصفه خريطة بوتنغر كالتالي: ينطلق من مدينة سطيف ليصل إلى محطة مونتي (Monte)، على مسافة 12 ميل، أي 17 كم، ومنها إلى مدينة جميلة، على مسافة 13 ميل (19 كم)، ثم محطة (Mopte Municipum)، لتواصل سيرها إلى محطة آد فيكوم (Ad Ficum)، على مسافة 27 ميل روماني (39.9 كم)، ومنها إلى محطة القصر (Ad.Basilicam)، على مسافة 15 ميل روماني (22 كم)، ومنها إلى مدينة جيجل على مسافة 33 ميل (48 كم)، لتكون المسافة الاجمالية للطريق 100 ميل (148 كم)³.

هناك عدة احتمالات للمسار الدقيق لطريق (جميلة - هنشير القصر (مونس) - سطيف)، لأنه غير معروف، الاحتمال الأول هو أن الطريق تخرج من جميلة إلى سطيف من جهة الجنوب، وتمر تحت قوس كاراكلا، ومن المحتمل أيضا أن الطريق قد عبر بعد ذلك واد قرقور⁴. الطريق الذي يربط سطيف بـ هنشير القصر (Monte)⁵، تم تحديده بمجموعة من المعالم الميلية، حيث يذكر فيفرييه (Fevrier) المعالم الميلية بين هنشير

¹ Otto Guntz, Op. Cit, p 5.

² P. Salama, "Les voies romaines de Sitifis...", Op. Cit, p 104.

³ Otto Guntz, Loc. Cit.; E. Cat, Op. Cit, p 264.

⁴ P-A. Fevrier, "Aux origines de l'occupation romaine dans les hautes plaines de Sétif", La Méditerranée de Paul-Albert Février (recueil d'articles) Rome, École Française de Rome, 1996, P 121.

⁵ A. A. A, F 16, n° 196.

القصر، وسطيف ويحددها بـ 124 معلم، ولكن لم يتمكن من تحديد موقعها بدقة¹. الطريق إلى جميلة كان يجب أن يمر عند بني فودة (Novar)، أو جنوباً، يشير جدول بوتنغر إلى مقطع من الطريق يربط بين مونس، وطريق يمتد من حمام قرقور² إلى بجاية مرورا بـ أونداجة³.

وعليه يمر الطريق الروماني عند سفح جبل قلال وهو يربط بين مدينتي سطيف وجميلة ويبلغ حوالي 25 ميل (37 كم)⁴، لأن جدول بوتنغر حدد المسافة بين سطيف و مونس أو هنشير القصر (Monte)، بـ 12 ميل (17.7 كم)، وبين هذه الأخيرة و جميلة بـ 13 ميل (19 كم).

- طرق المدينة - تيبازة:

يربط مدينة المدينة (Lambdia) بتيبازة، ثلاث طرق، إذ يمتد الأول إلى الجنوب الشرقي باتجاه البرواقية، كما أن هناك طريق آخر يمتد نحو الجنوب باتجاه بوغار (Boghar)، والطريق الثالث الذي يربط المدينة ببلدية سوفاسار (Sufasare، عمورة)⁵. كما كتب ستيفان اغزال (S.Gsell) في رسالة حول الاستكشاف الأثري لولاية المدينة موجهة إلى الجنرال راندون (Randon) الحاكم العام للجزائر بتاريخ 12 مارس 1854، كتب ماك كارثي (Mac Carthy): "من سوفاسار (Sufasar، عمورة) نذهب إلى المدينة بطريقتين، أحدهما يعبر مدينة وامري، ويمر بسيدي علي تمجرت والقمم الذي يفصل بين مياه البورومي، ومياه وادي حربيل⁶. والطريق الثاني يمر أسفل المنحدرات، وكانت تلتف في جزئها السفلي على ضفة وادي حربيل، وهو طريق مخصص للعربات. لقد عثر في هذا الطريق عند حافة النهر على نقش نذري للإمبراطور فالنتيانوس (Valentinianus) وفالنس (Valens) (364-376م)⁷. رغم أن هذا النقش يعود إلى عهد الإمبراطورية السفلى إلا أن هذا لا يعني أن هذه الطريق أنشأت في هذه الفترة، ومن الواضح أنها أنشأت في فترة سابقة لهذا النقش.

يضع مسار أنطونينوس سوفاسار (عمورة) على الطريق القادم من الغرب من مدينة تيجافا كاسترا (Tigava Castra، بن عباس) بالعطاف حالياً. ثم مدينة أوبيدوم نوفوم (Opidum Novum، الخضرة)⁸،

¹ P-A. Fevrier, Op. Cit, p 125.

² A. A. A, F 7, n° 43.

³ A. A. A, F 16, n° 6.

⁴ Galand Lionel, "Mons, mophth... et mopti, Fouilles et topographie africaines", M. A. H, T: 61, 1949, p 72.

⁵ A. A. A, f 14, n° 48.

⁶ Leveau. Ph, "Sufasar, municipe de Maurétanie césarienne (Amoura-oued Chorfa)", Ant. afr, N°: 14, 1979, P 137.

⁷ Ibid.

⁸ أوبيدوم نوفوم (Opidum Novum): هي آثار قديمة لمستعمرة رومانية تأسست في عهد الامبراطور تيريوس كلوديوس (Tiberius

Claudius) في المكان المسمى الخضراء، تقع على بعد 1500 م شمال شرق قرية Deprée (عين الدفلى). للمزيد من المعلومات أنظر:

A. A. A, F 13, n° 63.

ومنها إلى خميس مليانة، ليتجه بعد سوفاسار (عمورة) نحو مستعمرة روسوكورو (Rusucuru، دلس) ويمر عبر مناطق مختلفة مجهولة الموقع، كما يتم وضع سوفاسار على طريق آخر قادم من أوزيا (سور الغزلان)، إلى رايبديوم (Rapidium، سور جواب)، وتيرانادي (Tiranadi)، (Caput.Cilani)، والذي يذهب إلى شرشال عن طريق آكاي كاليداي (Aquae Calidae، حمام ريغة)¹.

يذكر السيد ادوارد كات بأن الطريق الروماني المؤدي من أوبيدوم نوفوم (Opidum Novum) إلى كاستلوم تينجيتانوم (Castellum Tingitanun، الشلف)، قد عبر نهر الشلف، ثم عبر النهر مرة أخرى ليعود إلى الشلف على الضفة اليسرى². وقد أثبت ستيفان اقزال أن الطريق الرئيسي الذي أشار إليه مسار أنطونينوس جاء من مالينا (Malliana، خميس مليانة)، وعبر نهر الشلف على الجسر ليصل إلى أوبيدوم نوفوم (Opidum Novum) المجاورة ثم اتبع الضفة اليسرى، أي أنها سلكت تقريبا نفس مسار الطريق الحالي، الذي يمر على مسافة 1 كم جنوب أولاد عباس³.

ويؤكد بلوخ بأن له نفس اتجاه المسار الذي يؤدي اليوم من العطاف إلى أولاد عباس، وربط هذا الطريق الرئيسي مع أولاد عباس بواسطة الجسر الذي عبر نهر الشلف على هذا الارتفاع إلى مكان يسمى اليوم الخضراء (Tigava municipium) بولاية عين الدفلى. من ناحية أخرى، لم يغادر الطريق الثانوي الضفة اليمنى لنهر الشلف؛ كانت تبدأ من الطريق الرئيسي قبل أن تعبر النهر عند أوبيدوم الجديد، وتخدم المزارع القديمة القائمة في موقع الخربة الحالية وتنتهي عند مدينة الشلف⁴.

- طريق تيبازة - موزاية (Mouzaiaville):

على طريق يبدو أنه يتجه نحو موزاية (Mouzaiaville)، ويفتح هذا الطريق إلى سهل المتيجة عبر ممر صغير لا يبعد كثيرا عن بلدة سيدي راشد (Montebello)، ويمر عند سفح المقبرة المسيحية، ثم يعبر السهل ليصل إلى محيط موزاية، ومنها إلى موقع ثاناراموسا كاسترا (البرواقية)، وقد تم اكتشاف هذه الطريق من طرف السيد تريمو (Trémaux) من خلال العلامات الميلية التي عشر عليها على بعد 3 كم جنوب تيبازة⁵.

¹ M. Lapie, Op. Cit, p 9.

² Edmond Reisser, Op. Cit, p 205.

³ R. Bloch, "Une campagne de fouilles dans la vallée du Chéiff. Les Tigava Castra", M. A. H., T 58, 1941, p 15.

⁴ Ibid.

⁵ Imperatoribus C[a]es(aribus) M(arco) Opellio Severo Macrino pio fel(ice) Au[g(usto)], p(ontifice) m(aximo), t(ribunicia) potestate), co(n)[s(ule), p(atre)] p(atriciae), proco(n)s(ule) [et] M(arco) Opellio [A]n[toni]no Diadume[nia]no pio fel(ice) [Aug(usto)]..... [A] Tip(asa) millia p(assuum) II]. علامة ميلية تعود إلى الامبراطور ماكرونوس بتاريخ 218م. أنظر:

Héron de Villefosse, "Quatre Milliaires Trouvés près de Tipasa (Province D'Alger)", B. A. C. H. S., Paris, N 1, 1889, p 268.

كما تم اكتشاف ثلاثة علامات ميلية أخرى في أكوالي (Akouali)، على الطريق المؤدي إلى الجزائر العاصمة، 3 كم شرق تيبازة¹.

- طريق أوزيا (سور الغزلان) - ثاناراموسا (البرواقية) عبر رايبديوم (سور جواب)

نلاحظ أن مدينة أوزيا (سور الغزلان) تم ربطها من طرف الرومان بعدة طرق، وهذا يعود لأهمية المدينة، فهي تقع على حافة سهل كبير خصب، ومنتطور في العصور القديمة، غني بالمراعي والينابيع وأشجار الزيتون، وبسبب موقعها تحتل مدينة سور الغزلان موقع استراتيجي رائع، وهي مركز جميع الاتصالات في شرق مقاطعة موريطانيا القيصرية، فمن هذه الأخيرة، يمكن الوصول بسهولة إلى الشلف غربا عبر سور جواب، وكاب ماتيفو (Rusguniae) شمالا على الساحل، وإلى بجاية في الشمال الشرقي عبر وادي الصومام، وإلى سطيف شرقا، إلى الجنوب الشرقي منطقة زابي (Zabi، بشليقة) عبر تاتيلتي (Tatilti، ينوغة)² وأراس (Arras)، أو إلى الجنوب عين قرميدي والليمس السيفيري. إن وضع حامية كبيرة هناك جعل من الممكن السيطرة على كل من جرجرة، والبيان، والتيطري وسكانهم الثائرين. ربما شهد عهد دوميتيانوس تكثيفا للضغط الروماني، وهو الضغط الذي أدى بلا شك إلى ثورة موريطانية موثقة قبل عام 86م³.

- الجدول رقم (04): يمثل المعالم الميلية للطرق الداخلية في موريطانيا القيصرية

المصدر	الامبراطور	الميل	الطريق
CIL VIII, 10363.	هدريانوس (124م).	6	سطيف - بجاية عبر حمام قرقور
CIL VIII, 10365.	سبتييموس سيفيروس (195م)	6	
CIL VIII, 10367.	كاراكلا (211-217م)	7	
CIL VIII, 10368.	كاراكلا (211-217م)	9	
CIL VIII, 8426.	كاراكلا بتاريخ 213م	174	سطيف - تيكالات عن طريق عين الروى
CIL VIII, 8425.	الامبراطور برتيناكس 192م	/	
CIL VIII, 10347.	سبتييموس سيفيروس (195م)	1	سطيف - جيجل
CIL VIII, 10357.	سبتييموس سيفيروس (198م)	2	
CIL VIII, 10355.	هدريانوس (124م).	3	
AE 1981, 0922.	سبتييموس سيفيروس	22	جيجل - كويكول (جميلة)
AE, 1909, 10.	هدريانوس (117-138م) يرجع المعلم إلى تاريخ 124م	18	ثاناراموسا (Thanaramousa)، البرواقية) - أوزيا (Auzia سور الغزلان)

¹ Ibid.

² A. A. A, f 25, n° 1.

³ Laporte Jean-Pierre, "Notes sur Auzia (Sour el Ghozlane, ex-Aumale), en Maurétanie césarienne", B. S. N. A. F, 1996, 1999, pp 300-301.

CIL VIII, 9034.	سيبتيموس سيفيروس (205م)	8	
-----------------	-------------------------	---	--

ثالثا: الطرق الجنوبية

1- في نوميديا

طريق الجنوب وهو ما يعرف بطريق الليمس الحدودي الذي أنشأه الرومان للفصل بين الأراضي الخاضعة لسيطرتهم، وأراضي السكان الأصليين الراضين للرومنة، وقد حدد مسار أنطونينوس، وخريطة بوتنغر محطات هذه الطريق ومسافاتها، كما أكد وجود هذه الطريق اكتشافات الجنرال الفرنسي، والأثري باراديز (J. Baradez) من خلال حملة الاستطلاع الجوية التي قام بها في المنطقة، وذلك عن طريق التصوير الجوي.

تضع خريطة بوتنغر لمبايسيس (تازولت)¹ على محور ثموقادي (Thamugadi، تيمقاد) - خربة أولاد عريف (Lambiridi)، حيث يتفرع منه الطريق المؤدي إلى القنطرة (Calceus Herculis)، عبر (Ad Basilicam Diadumene). وبهذا تضع لوحة بوتنغر مسار هذه الطريق موازيا تقريبا للمسار الممتد من لمبايسيس إلى ثموقادي. ولكن يجب أن لا ننسى أن لوحة بوتنغر ليس وثيقة رسم خرائط ولكنها مجرد لوحة تحدد مسارات الرحلة، يقول بيار موريزوت (Pierre Morizot)، أنه يمكننا تصور مسار الطريق كالتالي: يأتي الطريق من خربة أولاد عريف غربا، ويتجه نحو تيمقاد إلى الشرق، وقد تم تأكيد مساره من خلال الأضرحة وأقواس النصر التي مرت بها²، والتي يتفرع منها جزء قصير من المسار متجها جنوبا، ثم جنوبا غربا باتجاه القنطرة، عبر وادي فضالة³.

هذه الطريق الرومانية كما تدل عليها الكتابات متشعبة مثل الطريق الحالية عند سفح جبل السلوم، فالطريق الرئيسي يسير في خط مستقيم باتجاه الجنوب، بينما كان هناك فرع يمر على الضفة اليمنى لوادي القنطرة أسفل قصر سيدي الحاج، ثم تنحني الطريق إلى الشمال الغربي للوصول إلى تابوناي (طبنة). أما المسار الثاني لا يظهر في خريطة بوتنغر، كما تميزت بسلسلة من الأنقاض والأبراج نذكر منها: مقاطع الحجارة؛ وهي محاجر مهمة تم استغلالها خلال العصر الروماني⁴. وقد حددت خريطة بوتنغر المحطات التي مر بها الطريق وهي كالتالي: تنطلق الطريق من لمبايسيس (تازولت) إلى محطة هنشير لبيار (Ad basilicam)، (Ad Symmachi) (Ad duo) (Ad Calceum Herculis) (flomina)⁵.

¹ Parthey, Pinder, Op. Cit, p 14.

² A. A. A, f 27, n° 224.

³ P. Morizot, *Archéologie aérienne de l'Aurès*, C. T. H. S, Paris, 1997, p 23.

⁴ Ch. Tissot, *La province...*, Op. Cit, p 518.

⁵ J. Baradez, *Fossatum ...*, Op. Cit, p 307.

تمت دراسة هذه الطريق من طرف مجموعة الباحثين مثل تيسو، ولابي، وبيار موريزوت وقد ظهرت عدة اختلافات بينهم فيما يتعلق بالمسافات بين محطاتها؛ فعلى سبيل المثال يسجل بوتنغر أن المحطة الثانية (Ad bazilicam) تبعد عن لمبايسيس بمقدار 14 ميلا رومانيا (20.7 كم)¹، بينما يرجح تيسو أن المسافة تبلغ 20 ميلا رومانيا (أي ما يعادل 29.6 كم). وبالنسبة للمحطة الثالثة (Ad Symmachi)، تشير خريطة بوتنغر إلى أنها تبعد عن المحطة الثانية بمقدار 26 ميلا رومانيا (أي ما يعادل 38.4 كم).

في حين يحددها تيسو بمسافة 32 ميلا رومانيا (47.3 كم). وفيما يخص محطة القنطرة، تشير خريطة بوتنجر إلى أنها تبعد عن (Ad Duo flomina) بمسافة 46 ميلا رومانيا (68.1 كم)، بينما يقول تيسو أن المسافة بينهما تبلغ 50 ميلا رومانيا (74 كم). وبناء على قراءة بوتنغر، تبلغ المسافة الإجمالية للطريق 86 ميلا رومانيا (127.2 كم)، بينما وفقا لشارل تيسو، يصل طول الطريق إلى 102 ميل روماني (150.9 كم)².

- طريق لمبايسيس (تازولت) - جيميلاي (القصبات):

تنتطلق الطريق من لمبايسيس (Lambaesis، تازولت) إلى محطة (Ad Basilicam Diadumeni) التي يرجح بيار سالاما أنها توافق موقع هنشير لبيار بالقرب من محطة لامبريدي (Lambridi، خربة أولاد عريف)³، على مسافة 18 ميل روماني (26.6 كم)، ومنها إلى سوماشي (Symmachi، خربة الحانوت) التي تبعد عنها بمسافة 15 ميل روماني (22 كم)⁴، ثم تتجه إلى آد دو فلومينا (Ad Duo Flumina، هنشير سكرون) على مسافة 09 ميل روماني (13.3 كم)، فالقنطرة (Ad Calceum Hebculis) على مسافة 09 ميل روماني (13.3 كم)، ومنها إلى آد أكواس هيركوليس (Ad Aquas Herculis، حمام سيدي الحاج) التي تبعد عن هذه الأخيرة بمسافة 09 ميل روماني (13.3 كم)، ومنها إلى محطة غير معروفة (Mesar Felta)⁵ على مسافة 06 ميل روماني (8.8 كم)، ثم تتوجه إلى محطة طولقة على مسافة 19 ميل روماني (28.1 كم)⁶.

بينما تيسو (Ch. Tissou) يذكر أنها تتوجه إلى محطة غير معروفة على مسافة 36 ميل روماني (53.2 كم)، ومنها إلى طولقة على مسافة 12 ميل روماني (17.7 كم)، ثم توصل مسارها إلى القصبات (Gemellae) على مسافة 18 ميل روماني (26.6 كم)، ومنها إلى آد بيسكينام (Ad Piscinam، حمام الصالحين) على مسافة 33 ميل روماني (48.8)، ثم تتوجه إلى ثابوديوس (Thabudeos، تهودة) على مسافة

¹ Ch. Tissot, *La province...*, Op. Cit, p 518.

² P. Morizot, "Les voies romaines de Lambèse à Calceus Herculis (El Kantara, Algérie)", *Ant. Afr.*, N°: 34, 1998, pp 150-151.

³ A. A. A, f 27, n° 120.

⁴ A. A. A, f 37, n° 47.

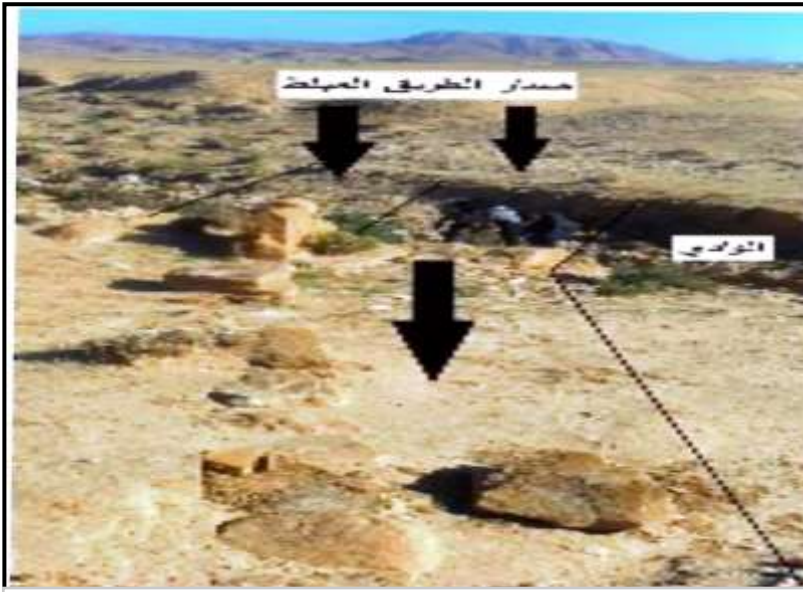
⁵ حدد بيار سالاما (P. Salama) موقعها على بعد حوالي 2 كم شمال الوطاية بيسكرة اليوم. للمزيد من المعلومات أنظر:

P. Salama, *Les voies romaines...*, Op. Cit, p 129.

⁶ J. Baradez, *Fossatum ...*, Op. Cit, p 307.

24 ميل روماني (35.5 كم)، ومنها إلى محطة غير معروفة، ثم إلى بادياس (Badias) على مسافة 23 ميل روماني (34 كم)، ثم إلى تادرت (Ad Médias) على مسافة 25 ميل روماني (37 كم)، ومنها إلى آد مايورس (Ad Maiores، هنشير بسرياني) على مسافة 28 ميل روماني (41.4 كم)، أوبازا كاستلوم (Ubaza Castellum، تيريبازا) على مسافة 42 ميل روماني (62.1 كم)، وأخيرا تصل إلى تيفيست (Théveste)¹ على مسافة 89 ميل روماني (131 كم)، لتكون المسافة الإجمالية للطريق 349 ميل روماني (516.5 كم).

- طريق جيميلاي (القصبات) - آد مايورس (هنشير بسرياني) عبر تابوديوس (تهودة):



أما بالنسبة للطريق من لمبباسيس (تازولت) إلى تابوديوس (تهودة) (أنظر الصورة رقم: 16)، والذي يعتبر الجزء الأكبر منه مشتركا مع طريق لمبباسيس - جيميلاي (القصبات) حتى قلعة² (Castrum du Confluent) رومانية على واد البرانيس في بسكرة على بعد 20 كم من تهودة، من المحتمل أن إنشاؤه يعود إلى عهد الامبراطور تراجانوس³.

صورة رقم (16): تمثل: طريق مبلط شمال تهودة يقطع الوادي

المصدر: ياسين حاجي، "المسح الأثري بموقع تهودة وضواحيه"، مجلة الآثار، الجزائر، ع: 11، 2014، ص 48.

يتمتد هذا الطريق على طول الجزء الشمالي والشرقي من الكتل الأوراسية لمسافة 100 كم تقريبا. لكن نصفها الأول تحده مجموعة من الجبال تشكل كتلة جبلية وحرجية ضخمة تبلغ مساحتها 40 × 70 كم، ويبلغ ذروتها حوالي 2150 م، وتمتد شمالا حتى ديانا فيتيرانوروم (عين الزانة)، وغربا حتى نيسيفيوس (Nicivibus) (نقاوس). يذكر رينييه (L. Renier) خلال عملية المسح التي أجراها في المنطقة فقد عثر على نقش⁴ يثبت أن الطريق الذي تم العثور عليه على جانبه كان استمرارا للطريق العسكري الرئيسي، من هنشير سيدي الحاج إلى

¹ Ch.Tissot, *La province....*, Op. Cit, pp 512-513.

² J. Baradez, *Fossatium*, Op. Cit, p 271.

³ Ibid, p 352.

⁴ Imperatoei Csésari Publico Helvio Pertinaci Augusto, palri patriae; tribuhici, potestate, consuli II; Lupio Noevio Quadratio legato Augusti pro praetor A Lambaise millia passuum...

هنشير سيلاوين، فإن هذا المسار يتبع باستمرار مجرى النهر؛ ولا بد أنه كان مغمورا بالمياه وقت ذوبان الجليد في جبال الأوراس¹.

- جدول رقم (05) يمثل المعالم الميلية للطرق الرومانية في جنوب نوميديا

المرجع	الامبراطور	الميل	مكان المعلم	الطريق
Héron de Villefosse, Op. Cit, p 436. C. I. L VIII, 10236.	كاراكلا (217-211)	9	هنشير لبيار	لمبايسيس - تيفست جنوب الأوراس
C. I. L VIII, 10237.	/	20	سهل بريش	
Héron de Villefosse, Op. Cit, p 446.	برتيناكس 193م	57	سبع مقاطع	
A.A.A, f 27, n° 228. / C. I. L VIII, 10210.	تراجانوس سنة 100 م	19	تيمقاد	لمبايسيس - تموقادي
A. A. A, f 27, n° 228. / C .I. L VIII, 10211	لوسيوس فيروس (161-169)م	/	هنشير تابت	
S. Gsell, I. L. Alg, I, 3917-19./ C. I. L VIII, 10226./ A. A. A, f 27, n° 222-223-245.	سيفيروس ألكسندر (222-235)م	16	جبل سان (Sène)	
C.I.L VIII, 10250. L. Rénier, "en mission..., Op. Cit, p 444.; C. I. L VIII, 10249.	ماركوس أوريليوس (161-180)م ايل جبل (218-222) م.	5		لمبايسيس - القنطرة
E. Albertini, Op Cit, p 366.	برتيناكس 193م الإمبراطور كاراكلا (211-217)م	9	سبع مقاطع	
Ibid, p 364.	الإمبراطور ماركوس أوريليوس (161-180)م	46	الضفة اليمنى لوادي الحي	

2- في موريطانيا القيصرية

لم يتم استئناف التقدم نحو الجنوب في موريطانيا القيصرية إلا في عهد سيبتيموس سيفيروس، حيث تم الاتصال بمنخفض الحضنة ونوميديا عبر طريق تنتشر فيه المؤسسات العسكرية باتجاه الغرب، أقامت روما بين عامي 198 و203م، خطا من الحاميات على السفوح الجنوبية لجبال الأطلس التلي، في المكان الذي تتوفر فيه

¹ L. Rénier, "en mission dans la province de Çonstantine pour la recherche des monuments épigraphiques", Troisième Rapport, Lambèse, le 2 avril 1851, A. M. S. L., T 02, 1851, p 447.

المياه التي تنحدر من الجبال، وحيث تصبح الأرض خصبة بعد ذلك، كان هذا الخط من النقاط يسمى (nova praetentura)، من الممكن أن يكون هذا الاحتلال قد اكتمل باتجاه الغرب في عهد الامبراطور ماكينوس¹. أصبح شمال موريطانيا القيصرية على اتصال مباشر لأول مرة مع المناطق الجنوبية المخصصة لمراقبة البدو الرحل²، وإلى الشرق لا تزال نوميديا متقدمة بشكل واضح، للسيطرة على البدو الذين كانوا يتجهون نحو الحضنة وسهول قسنطينة المرتفعة، تم تمركز الفيالق الثالث تحت قيادة سيبتيموس سيفيروس جنوبا، للتحكم في مناطق الغنية بالمياه المحاذية للسفوح الجنوبية لأولاد نايل³.

يتجه الطريق من لوكو (Luce، تيمزوين) نحو آلاميلياريا (Alamiliaria، بنيان) مروراً بتاخارت (Cohors Breucorum) وقلعة تاوغزوت (Taoughzout) وعيون سيبية، كما يمر بقلعتي بان بيهيا (Ben Beha) وتيمور جانت (Témordjanet)، وتيارت، ومنها يتجه إلى كوليمناطة (Columnata)، سيدي الحسني) وعين تسمسيل الإلتحاق بعين توكرية. ويمر الطريق الذي يربط عين توكرية ببوغار بمحاذاة الجبال، ويتبع مجرى وادي أم جليل، ثم يمر بقلعة دراج، وخربة أولاد هلال⁴، وتتخلل الجزء الرابط بين بوغار وعين غريميدي سلسلة من القلاع، منها (Uzinaza)، وعين توته، وعين فكيرين (Ain Fkirine) وسد الدجير (Ced Ed Djir)، وعين فكارين (Ain Fkaréne) وقلالي (Guelali)، ويمر الجزء الأخير بتارمونت (Aras) وبشليقة (Zabi) وهنشير رمادة (Macri) لينتهي بموقع سيلاس (Cellas، الخربة الزرقة)⁵.

يختلف طريق الجنوب عن الطريقين الساحلي، والداخلي لما له من أهمية، زيادة على الدور الذي يقوم به لتسهيل تنقل السكان، والأشخاص، يفصل بين المنطقة التي تسيطر عليها السلطات الرومانية، وتلك التي ظلت خارج الليمس، ولا يمكن تتبع اتجاهاته بكل دقة نظراً لاختفاء أثره بالعديد من المناطق ولقلة المعلومات المستخلصة

¹ خديجة منصوري، التطورات الاقتصادية لموريطانيا القيصرية أثناء الاحتلال الروماني، إشراف: محمد البشير شنيقي، (أطروحة دكتوراه الدولة)، معهد التاريخ، جامعة وهران، الجزائر، 1996، ص 322.

² تنطلق الطريق من محطة خربة المحضر (Perdices)، التي تبعد عن موقع خربة زرقة (Cellas)، بمسافة قدرها 28 ميل روماني، ثم محطة هنشير رمادة (Macri) على مسافة 25 ميل، ومنها إلى محطة بشليقة (Zabi) على مسافة 25 ميل، ليصل إلى محطة تارمونت (Aras) بعد قطع مسافة 30 ميل، ثم محطة (Tatilti)، ومنها إلى محطة أوزيا (Auzia) على مسافة 18 ميل روماني، ومنها إلى محطة رابيديوم (Rapidium)، التي تبعد عن المحطة التي قبلها بمسافة 44 ميل روماني، ومنها إلى محطة (Tirinadi) التي تبعد عن المحطة التي قبلها بمسافة 25 ميل روماني، ثم محطة (Caput Cilani، المدينة) بعد قطع مسافة 25 ميل روماني، ثم تصل الطريق إلى سوفاسار (Sufasar، عمورة) على مسافة قدرها 16 ميل روماني، بعدها تأتي محطة (Aquis، حمام ريغة)، وأخيراً تصل الطريق إلى قيصرية (Caesarea، شرشال) على مسافة قدرها 25 ميل. لتكون المسافة الاجمالية للمسار 261 ميل روماني (386 كم). للمزيد من المعلومات أنظر:

P. Salama, *Les voies romaines...*, Op. Cit, p 39.

³ J-P. Laporte, "Particularités de la Province de Maurétanie Césarienne (Algérie Centrale et Occidentale)", Sous la direction de Claude Briand-Ponsart et Yves Modéran, Tables rondes du Crahm, N 6, 2011, pp 122-123.

⁴ A. A. A, f 23, n° 35.

⁵ بنت النبي مقدم، المرجع السابق، ص 7.

من المعالم الميلية، هذه الأخيرة التي تكاد أن تكون مصدرنا الوحيد خاصة وأن الطريق غير وارد لا ضمن مسار أونطونينوس، ولا في خريطة بوتنغر¹.

- طريق ألتافا (أولاد ميمون) - بوماريا (تلمسان)

يوحد طريق (nova praetentura) الليمس الموريطاني أولاد ميمون (Altava) وتلمسان من جهة، وأولاد ميمون وكابوتاساكورا (سيدي علي بن يوب، شانزي) من جهة أخرى؛ وباتجاه الشمال الغربي، طريق يؤدي إلى تيبداي (عين الحمام)، ومن هناك يصل إلى ألبولاي (عين تموشنت)؛ باتجاه الشمال الشرقي سلك طريقا آخر، والذي يتبع جبال تسالا إلى الجنوب، وكان من المقرر أن ينتهي عند تاساكورا (سيق)².

كما يتبين من خلال النقوش الموجودة في أنقاض مدينة ألتافا (أولاد ميمون) أن الفوج الثاني من سردينيا قد تحصن بها، في عهد كاراكلا وغيتا، وأن طريقين رئيسيين تم بناؤهما أو إصلاحهما في عهد كاراكلا، ألكسندر سيفيروس، يتجه أحدهما نحو تلمسان والآخر نحو الشرق³.

وبالتالي فإن هذا النقش؛ هو علامة الميل التي تحدد إحدى نقاط خط الدفاع الجنوبي، يتبع هذا الخط طريقا مليئا بالحصون، تتجه من مغنية عبر تلمسان وأولاد ميمون وكابوتاساكورا (سيدي علي بن يوب)، وآلاميلياريا (بنيان)، وتاخمارت (Cohors Breucorum Kaput urbs) عبر تيارت باتجاه واد رهيو، لتنضم إلى الطريق الرئيسي الذي يتبع تقريبا خط السكة الحديد من وهران إلى الجزائر العاصمة⁴. تم بالفعل العثور على المعالم البارزة التي أقيمت في عهد نفس الإمبراطور في أولاد ميمون، وفي بوتليس، وفي عدة نقاط أخرى في مقاطعة وهران. تم وضع العلامة الميلية في حوالي عام 222 م⁵.

- طريق لوكو (Lucu، تيمزوين) - كابوتاساكورا (Kaputtasacura، سيدي علي بن يوب)

تم إنشاء الطريق الذي يربط بين محطتي تيمزوين وسيدي علي بن يوب حوالي 201م، خلال عهد الامبراطور سيبتيموس سيفيروس، تحت إشراف حكومة أيلبوس بيرغرينيوس روغانوس (Aelius Perigrinus (Rugatus)، من قبل جناح البانونيين (I Pannoniorum)، وفقا للنقوش التي استشفت من الشواهد الأثرية المتمثلة في المعالم الميلية (CIL VIII, 22602/22611)؛ المسافات التي يتم حسابها من لوكو (تيمزوين)؛

¹ خديجة منصوري، المرجع السابق، ص 322.

² Jean Marcillet-Jaubert, "Les Inscriptions D'Altava", Annales de la faculté des lettres, Aix-en-provence, N 65, 1968, p 12.

³ L. demaeght, "Nouvelles Bornes Milliaires Trouvées près d'Altava (Lamoricière)", B. T. G. A. O., T 6, V 27, Janvier-Mars 1886, p 37.

⁴ Chanoine FABRE, "DÉCOUVERTE DE RUINES ROMAINES et de trois bornes milliaires à AOZALEL (Commune Mixte de Cacherou, Oran)", B. T. G. A. O., ORAN 1924, T 44, V 166, 29 Mai 1922, p 281.

⁵ محمد البشير شنيبي، أضواء...، المرجع السابق، ص 124.

ومن المحتمل أن الفوج كان متمركزا هناك، ولذلك فإن معسكر تيمزوين قد تم إنجازها في عهد سيبتيموس سيفيروس على الطريق الحدودي نوبا برايتورا (nova praetentura)¹.

- جدول رقم (06) يمثل المعالم الميلية للطرق الرومانية في جنوب موريطانيا القيصرية

المصدر	الامبراطور	الميل	الطريق
CIL VIII, 10469.	ماكرينوس - دياودوميتيان (217-218م)	3	مغنية (Numerus Syrorum) -
CIL VIII, 10470.	قبل سنة 226 (سيفيروس ألكسندر)	29	تلمسان (Pomaria)
CIL VIII, 10461.	إيل جبل (Marcus Aurelius Antoninus) 222-218م	2	أولاد ميمون (Altava) - سيدي علي بن يوب (Kaputtasaccura)
CIL VIII, 22602-22604.	سبتيموس سيفيروس (Luciu Septimius Severus) - كاراكلا (198-211م) (201م)	3	سيدي علي بن يوب (Kaputtasaccura) - تيمزوين (Lucu)
CIL VIII, 22610.	سيفيروس ألكسندر (Marcus Aurelius Severus Alexander) 222-235م	7	
CIL VIII, 22617-16.	سبتيموس سيفيروس - كاراكلا (Marcus Aurelius Severus Antoninus Pius) 198-217م / 212م	20	
AE 1912, p 174	سيفيروس ألكسندر (Marcus Aurelius Severus Alexander) 222-235م	6	تيمزوين (Lucu) - بنيان (Alamilliararia)
De Pachtère, <u>B. S. G. A. O</u> , 1912, p 284.	كاراكلا (Marcus Aurelius Severus Antoninus Pius) 211-217م / 214-215م	10	
Chanoine FABRE, <u>B. S. G. A. O</u> , 1924, p 281.	سيفيروس ألكسندر (Marcus Aurelius Severus Alexander) 222-235م	7	بنيان (Alamilliararia) - تاخمارت (Cohors Breucorum)

¹ محمد البشير شنيقي، أعضاء...، المرجع السابق، ص 124.

CIL VIII, 22587.	Luciu Septimius (سبتيموس سيفيروس) كاراكلا (Severus) 198-211م (210-211م)	15	سيدي حسني (Columnata) - عين تسميل.
CIL VIII, 10436.	Marcus Aurelius (كاراكلا) (Severus Antoninus Pius) 211-217م	/	تارمونت (Aras) - بشليقا (Zabi)
CIL VIII, 10433.	Marcus Aurelius (كاراكلا) (Severus Antoninus Pius) 211-217م	2	

وأخيرا يمكننا القول أن ساحل موريطانيا القيصرية عرف شبكة من الطرق أكبر، وأطول مقارنة بساحل مقاطعة نوميديا، ومع هذا فإن الطريق الساحلي في نوميديا كان أكثر حركية ونشاطا من موريطانيا القيصرية، التي تركز نشاط طرقها الساحلية في الجزء الشرقي من المقاطعة، وهذا ربما يرجع لعدة أسباب خاصة السبب الاقتصادي، الذي يرتكز على ارتباط هذه الطرق بالموانئ الاستراتيجية والحيوية، والتي كانت أغلبها متواجدة على الساحل النوميدي، مثل مينائي روسيكادا، والقل، وميناء صلداي، وقيصرية. كما عرفت شبكة الطرق كثافة أكبر في نوميديا وشرق موريطانيا القيصرية مقارنة بغرب هذه الأخيرة، وهذا يعود غالبا للسبب الاقتصادي، والعسكري. يمكننا في الأخير أن نستنتج من خلال دراستنا لشبكة الطرق في نوميديا وموريطانيا القيصرية، أن شبكة الطرق في مقاطعة نوميديا أصبحت مكتملة تماما وتجلت كل ملامحها خلال عهد الأباطرة الأنطونيين، أما في موريطانيا القيصرية فقد كانت شبه مكتملة، ثم عرفت الانتهاء خلال العهد السيفيري بإكماله لطريق الحدود الجنوبية، أو ما أنفق على تسميته بطريق الليمس الموريطاني، لتصبح شبكة الطرق في موريطانيا القيصرية أكثر اكتمالا ووضوحا.

الفصل الرابع

البعء العسكري للطرق الرومانية في نوميديا وموريطانيا القيصرية

أولاً: استغلال الطرق في حركة التوسع والاستيطان الروماني

ثانياً: دور شبكة الطرق في نظام الليمس

ثالثاً: المنشآت العسكرية على الطرق الرومانية في نوميديا

وموريطانيا القيصرية

أولاً: استغلال الطرق في حركة التوسع والاستيطان الروماني

1- في نوميديا

أخذت الطرق حيزاً مهماً في مخطط الأباطرة الرومان الرامي إلى توسيع عملية الاحتلال وبسط سيطرتهم على بلاد المغرب القديم، والتي تمثل مقاطعتي نوميديا وموريطانيا القيصرية جزءاً مهماً جداً منها، وعليه فقد لعبت دوراً مهماً وفعالاً في تسهيل هذه العملية، وسوف نرى من خلال تتبع التطورات التي عرفتتها شبكة الطرق في كل من نوميديا وموريطانيا القيصرية مدى نجاعة هذه الاستراتيجية.

يشير يان لوبوهيك (Y. Le bohec) إلى أهمية الطرق ودورها في استراتيجية الدول العسكرية والاقتصادية بقوله: إذا أردنا معرفة المناطق التي توليها الدولة قيمة كبيرة، والتي ستسمح لنا بفهم خياراتها الاستراتيجية، فيمكننا دراسة السياسة البلدية، وشبكة الطرق، فهذه الأخيرة، إن لم تكن الوحيدة، فهي على الأقل أفضل أدوات القياس التي يمكننا استخدامها، وفي هذه الحالة، تعكس الاختلافات بين المجالين تكاملهما وليس اختلافهما¹.

اتبع الجيش الروماني في بداية الاحتلال الطرق القديمة للنوميديين، والقرطاجيين، ومن خلالها تم تأسيس القاعدة الأولى لمسارات الطرق الرومانية في المنطقة، وهذا ما فعله الامبراطور أغسطس في بداية عهده عند نقله للفرقة الأوغسطية الثالثة من غاليا إلى بلاد المغرب القديم وبالضبط في مدينة أمايدارا (Amaidara، سوسة) بمقاطعة افريقيا البروقنصلية لتكون المنطلق لعمليات الاحتلال لكل من نوميديا وموريطانيا².

ونظراً للأهمية الكبرى لشبكة الطرق في عملية التوسع الروماني، فقد شكل نقصها في بداية الاحتلال عاملاً معيقاً لهذه العملية، وهو ما صعب مهام الجيش على جبهات القتال، ومما لا شك فيه أن بناء شبكة من الطرق في وقت وجيز أمر شبه مستحيل، ومع هذا فقد أخذ الأباطرة الرومان هذا الأمر بجديته، وأصبح على رأس الأهداف الاستراتيجية المسطرة على المدى البعيد³.

كما كان لهذا العامل دور كبير في توجيه الاستراتيجية العسكرية الرومانية، التي عرفت كيف تتكيف مع هذا النقص وبالتالي وجهت أنظارها بداية نحو المناطق الساحلية، والعمل على تطويرها، في مقابل توفير عامل الأمن والسلام، وفي نفس الوقت اصلاح الطرق القديمة المتلفة، وبناء طرق جديدة بشكل تدريجي، وهذا حتى يتسنى لهم تحقيق أهدافهم الاستعمارية، التوسعية، الاستيطانية⁴. إضافة إلى إرسال بعض الجاليات الرومانية لتكون دعماً لتلك الوحدات مادياً ومعنوياً⁵.

¹ Yann Le bohec, *La Troisième...*, Op. Cit, p 201.

² P. Salama, *Les Voies romaines...*, Op. Cit, p 21.

³ Ibid.

⁴ Ronald Syme, Op. Cit, pp. 43-47; Tran. W, "The Battle of Actium", *J. R. S.*, V 21, 1973, pp 173-177.

⁵ Ibid.

في فترة حكم الامبراطور أوكتافوس أغسطس زاد اهتمام القادة الرومان بالأراضي الزراعية الداخلية، الواقعة خلف المرتفعات الساحلية، والتي تميزت بخصوبة سهولها، الغنية بمنتجاتها المختلفة، وهذا من أجل حيازتها والعمل على استغلالها وإنشاء المستعمرات، والعمل على نقل مراكز الثقل الاقتصادي من السواحل نحو الأراضي الداخلية لمقاطعتي نوميديا، وموريطانيا القيصرية، من أجل مصالح شخصية، وأهداف قومية تبرز أغراضهم المستقبلية القائمة على الاستيطان عن طريق الجيش¹.

وفوق كل الأعمال العسكرية، لعبت الطرق دورا سياسيا أساسيا في الاحتلال الروماني لكل من نوميديا، وموريطانيا القيصرية، فقد ربطت المعسكرات والحصون، والمدن فيما بينهم، فضمنوا تقدم الغزو والسيطرة على إقليم المقاطعة، كما سهلت الطرق التبادلات والاتصالات، ومكنت من ربط المدن فيما بينها وكذلك المناطق النائية وحدود المقاطعة بساحل البحر الأبيض المتوسط، جعلت من الممكن إقامة روابط بين المقاطعات. لم تضمن الطرق نقل المواد الغذائية والأغذية والبضائع فحسب، بل أيضا نقل الرجال والأفراد والمسؤولين المتنقلين، والمحافظين المتجولين، والموظفين الإداريين أثناء أداء مهامهم، والجنود المعبأين أو المسرحين، كما استحدثوا أيضا خدمة البريد الامبراطوري (cursus publicus)².

استخدم الأباطرة الرومان استراتيجية انتشار المعسكرات على طول الطرق وخاصة الليمس النوميدي والموريطاني، من أجل تقليص المسافات بين المناطق، وتعويض النقص العسكري الذي تعانيه المنطقة بوجود فرقة عسكرية واحدة والمتمثلة في الفيلق الأوغسطي الثالث المسؤولة عن العمل العسكري في كل المقاطعات الافريقية³. عمل الامبراطور فسباسيانوس من أجل محاصرة القبائل الجنوبية الثائرة، وتوسيع السيطرة الرومانية في نوميديا على تحويل مقر الفيلق الأوغسطي الثالث إلى مدينة تيفيست (تبسة)، التي اعتبرت كحاجز حدودي بين قبائل الموزولامي الثائرة، والمناطق الشمالية الخاضعة للرومان، وقد استخدمت قوات الجيش الروماني الطريق الرابط بين أمايدارا (سوسة)، وتيفيست من أجل تسهيل انتقالهم رفقة عتادهم، ومن جهة أخرى؛ لتسهيل وتنفيذ هذا العمل وضمان نتائج أفضل، وحد المركز العسكري للفيلق الأوغسطي الثالث مدينة تيفيست، والمستعمرة الرومانية الساحلية مدينة هيبو ريجيوس (عنابة)، ببناء طريق رئيسي يمر عبر ثوبورسيكو نوميدياروم (خميسة)، وبذلك جعل الفيلق على اتصال مع البحر⁴.

يمكننا أن نفترض أنه في هذه الفترة تم ترقية مدينة مادوروس (مداوروش) إلى مستعمرة، ومن المحتمل أن يكون فسباسيانوس هو الذي أعطاها لقب البلدية، وقد تمت ترقيتها في عهد الامبراطور تراجانوس إلى مستعمرة.

¹ العمري عبد النور، المرجع السابق، ص 38.

² Zheira KASDI, Op. Cit, p 21.

³ Yann Le bohec, *La Troisième...*, Op. Cit, p 305.

⁴ J. MESNAGE, *Romanisation de l'Afrique; (Tunisie, Algérie, Maroc)*, Gabriel Beauchesne, Éditeur, Paris, 1913, p 58.

وما عرف عنها أنها كانت تقع في منطقة خصبة بشكل فريد وكانت واحدة من المدن الرئيسية في نوميديا وذات شهرة كبيرة في العصور القديمة¹.

وخلال عهد الامبراطور دوميتيانوس (Domitianus) انتهت الحروب مع قبائل الجيتول، والقبائل الأخرى المنشرة في جنوبي نوميديا، وموريطانيا القيصرية، حيث تم إرجاع بعضهم إلى الصحراء والبعض الآخر استسلم للرومان، كما تم نقل البعض الآخر طوعا أو بالقوة إلى الأراضي الرومانية، حيث شكلوا جيوبا تحت مراقبة السلطات الرومانية. وتحت حكم الأباطرة الأنطونيين الأوائل تم تعزيز الاحتلال العسكري للحدود الجنوبية لنوميديا، عن طريق تثبيت الفيقل الأوغسطي الثالث في لمبايسيس بشكل نهائي، في منتصف الطريق بين الجيتول، والمغاربة الذين كانوا في حاجة إليهم².

في الواقع، فإن الترقيات التي منحها خليفة الامبراطور نيرفا (Nerva) تتعلق أساسا بمستقبل نوميديا، هناك ثلاثة قطاعات معنية؛ الساحل، وإقليم نوميديا المستقبلي (شولو (القل)، روسيكادا (سكيكدة)، ميليف (ميلة)، ديانا (عين الزانة)، ثموقادي (تيمقاد)، ماسكولا (خنشلة)، وربما كويكول (جميلة)، ما لم يتم ترقية الأخيرة من قبل نيرفا، ونوميديا الشرقية (خميسة، وكالاما (قالملة)، تيفيست (تبسة))³.

استهدف الامبراطور هادريانوس بشكل رئيسي قطاع الطرق، وتتبع تراجانوس محاور الطرق نحو هييون (عنابة)، ولمبايسيس؛ ولا شك أن الأوراس كانت محاصرة؛ كما تم رسم الحدود بين سرتا وروسيكادا، وقد اهتم هادريانوس بأجزاء الطرق المتجهة من كويكول نحو سيتيفيس، ومن سرتا نحو روسيكادا⁴.

ومن منطلق الاستراتيجية العسكرية الرومانية في اتخاذ المدن المهمة والمحورية مركز تفرع للطرق، انبثقت من لمبايسيس (تازولت) مقر الفيقل الأوغسطي الثالث مجموعة من الطرق الرئيسية المهمة، للاتصال بالمدن المحيطة بها نذكر منها؛ طريق لمبايسيس - سرتا، وهو يربط العاصمة العسكرية بالعاصمة المدنية للمقاطعة النوميديية⁵. وطريق لمبايسيس - سيتيفيس، الذي يربط مقر الفيقل الأوغسطي الثالث بمقاطعة نوميديا، بمدينة سيتيفيس (سطيف) العاصمة الاقتصادية في شرق موريطانيا القيصرية، وهي من المدن التي اشتهرت بخصوبة أراضيها الصالحة للزراعة، وطريق لمبايسيس - تيفيست عبر ثموقادي، وماسكولا، الذي يطوق منطقة الأوراس الثائرة شمالا، وطريق لمبايسيس

¹ M. P. Charlesworth, M. A, Trade – Routes and Commerce of the romane ampire, Cambridge at the Univercity, Britain, 1924, p 135.

² R. Cagnat, L'armée..., Op. Cit, p 74.

³ J. Gascou, La politique municipale de l'empire romain en Afrique proconsulaire de Trajan à Septime Sévère, Rome, École Française de Rome, 1972, pp 67-115.

⁴ Imp(eratore) I Caesar(e), diui Neruaefil, Nerua Traiano, Aug(usto), Germanico, pont(ifice) max(imo), trib(unicia) I pot(estate) IIII, co(n)s(ule) III, p(atre) p(atriciae), L Munatio Gallo, leg(ato) Aug(usti) proprfaetore). XVII. C. I. L, VIII, 10210.

⁵ نجاة رزوق، محمد رشدي جرابية، المرجع السابق، ص 213.

- بسكرة عبر القنطرة مع فرع إلى بريكة في منطقة الحضنة الذي يطوقها جنوبا، بالإضافة إلى مجموعة من الطرق الثانوية الأخرى¹.

وكذلك مدينة تبسة التي كانت مقر الفيالق الأوغسطي الثالث قبل انتقاله إلى لمبايسيس في عهد الأباطرة الأنطونيين، انطلقت منها مجموعة من الطرق شمالا وجنوبا شرقا وغربا، من أجل تسهيل حركة الجيش الروماني، والتقدم خلال عملية التوسع، وهي تقع عند سفح سلسلة جبال الأوراس، التي توفر دائما المأوى للشعوب المحاربة والمناهضة للاستعمار، والمستعدة دائما للاندفاع إلى المناطق الخصبة في السهول، الطريق الرئيسي للقوافل التي جاءت من الجنوب للتزود بالإمدادات في التل، أو للقبائل البدوية التي انطلقت إلى هناك لتنفيذ غاراتها، وهي محطة توقف أساسية لجميع القوات التي تعرف الحركة من أحد جانبي الجبال إلى الجانب الآخر². كان لموقع لمبايسيس (تازولت)، في عهد الرومان، أهمية عسكرية من الدرجة الأولى. ولكن لاحتواء القبائل الأصلية التي بعد صراعات طويلة وثورات متكررة تم ارجاعها تدريجيا إلى سلسلة الجبال أو إلى المناطق القاحلة في الجنوب³. ونظرا لأهمية الطريق في تسهيل حركة الجنود، فقد عمل الرومان على تدعيمه بالعديد من الحاميات العسكرية، متمثلة في المعسكرات والحصون والأبراج، لحماية الطريق من جهة، وللعمل على مراقبة حركة البدو الرحل الراضين للترومن، وبالتالي الفصل بين المناطق الرومانية الخاضعة للقوانين والحضارة الرومانية، ومناطق السكان الأصليين الذين فضلوا البقاء في حياة البداوة بدل الخضوع للمستعمر الروماني وحضارته المسمومة، وقد عرف هذا النظام الدفاعي الجديد بالليمس⁴.

¹ محمد البشير شنيبي، أضواء...، المرجع السابق، ص 122.

² F.Decret, M.Fantar, Op. Cit, p 171.

³ Cl. de Lartigue, **Monographie de l'Aurès**, Imprimerie a Vapeur marle-Audrino, Constantine, 1904, p 133.

⁴ لم يستخدم مصطلح الليمس إلا في وقت متأخر، وكان استخدامه نادرا جدا في العصور القديمة؛ لقد كان المعاصرون هم من صنعوا ثروته فقد استخدموها لتعيين مجموعة من الأفضل تسميتها بشيء آخر، على سبيل المثال "نظام (الأنظمة) الدفاعية". للمزيد من المعلومات أنظر:

Yann le Bohec, "Frontières et limites militaires de la Maurétanie Césarienne sous le Haut-Empire", **Frontières et limites Géographiques de L'Afrique du Nord Antique (Hommage à Pierre Salama)**, Actes de la table ronde réunie à Paris, 2 - 3 mai 1997, Centre de recherche sur l'Antiquité tardive et le haut Moyen Âge (Université Paris X-Nanterre), le Réseau interuniversitaire d'études africaines (École pratique des hautes études-IVe section), Publiés avec le concours du conseil scientifique de l'Université de Paris, p 76.

كانت كتلة الأوراس محاطة بجزام من المعسكرات، والحصون المتصلة بطريق دائري استراتيجي كبير، يغادر لمبايسيس، ويمر عبر ثموقادي، وماسكولا إلى مدينة تيفيست، ومن هذه الأخيرة يتجه إلى محطة نقرين على طول السفح الجنوبي لجمال الأوراس، حتى بسكرة، والعودة إلى لمبايسيس عبر مضيق القنطرة على الجانب الجنوبي¹. وعليه يمكننا أن نستنتج أن للطرق دور كبير في عملية التوسع الروماني في نوميديا فبعد أن كانت السيطرة الرومانية لاتعدى المناطق الساحلية في بداية الاحتلال، نجد أنها قد وصلت إلى الحدود الجنوبية خلال عهد الإباطرة الفلافيين، ثم زاد انتشار الرومان وتوسعهم خلال عهد الإباطرة الأنطونيين الذين امتدت سيطرتهم داخليا إلى أراضي موريطانيا القيصرية الداخلية، وثبتوا سيطرتهم بإنشاء مستعمرتي سطيف وكويكول، ثم مد الطريق الداخلي إلى غاية سيتيفيس، وإنشاء المراكز العسكرية في كل من أوزيا (سور الغزلان) ورابيديوم (سور جواب)، حتى أنهم وصلوا إلى الحدود الغربية لموريطانيا القيصرية عن طريق إنشاء معسكر ألبولاي (عين تيموشنت)، كما توغّلوا جنوبا إلى حدود أراضي الجيتول، بمد طريق الجنوب الذي يمر عبر القنطرة، وتعزيزه بالعديد من المراكز العسكرية مثل جيميلاي، بادس، آد مايورس (بصرياني).

2- في موريطانيا القيصرية

في الأيام الأولى لاحتلال المنطقة، بدا أن الرومان كانوا يكتفون بالمراقبة دون الاقتراب، وقد اتخذ أغسطس ضمن استراتيجيته سياسة إنشاء المستعمرات لبدية وضع اليد وتوطين الرومان من جهة، ومن جهة أخرى ضمان مراقبة السكان الأصليين، وسهولة التحكم في أي تهديد قد ينشأ عنهم، ومن هذه المستعمرات نذكر من الشرق إلى الغرب: مستعمرة إيجيجلي (جيجل)، صلداي (بجاية)، توبوسوكتو (تيكالات)، روسازوس (تيقزيرت) إلى الشمال وشرق موريطانيا القيصرية، على وادي الساحل، روسغونياي (كاب ماتيفو)، غونوجوس (قوراية)²، كارتينايا (تنس)، زوجابار (مليانة)، أكاي كاليداي (حمام ريغة)³، أقامت بها الفرقة الأوغسطية الثانية، قامت توبوسوكتو وبلديتان أخريان: إيومنيوم (تيقزيرت) وروسوبيسير (تاكسبت) بتحصين الساحل، ومن خلال الممرات التي كانت أمام هذه البلدات وفي الجهة الغربية تم الاختراق خطوة بخطوة⁴.

¹ Yann le Bohec, "Frontières et limites militaires de la Maurétanie Césarienne sous le Haut-Empire", **Frontières et limites Géographiques de L'Afrique du Nord Antique (Hommage à Pierre Salama)**, Actes de la table ronde réunie à Paris, 2 - 3 mai 1997, Centre de recherche sur l'Antiquité tardive et le haut Moyen Âge (Université Paris X-Nanterre), le Réseau interuniversitaire d'études africaines (École pratique des hautes études-IVe section), Publiés avec le concours du conseil scientifique de l'Université de Paris, p 76.

² Pline, V, 20.

³ Pavis d'Escurac Henriette, "Les méthodes de l'impérialisme romain en Maurétanie de 33 avant J.-C. à 40 après J.-C.", **Ktéma: civilisations de l'Orient, de la Grèce et de Rome antiques**, N°7, 1982, pp 221-233.

⁴ J. MESNAGE, Op. Cit, p146.

يمكننا القول إن أغسطس لم يقدم على هذه الخطوة دون دراسة مسبقة لتاريخ المنطقة، لأن هذه المستعمرات كانت عبارة عن مراكز تجارية مهمة للقرطاجيين، والفينيقيين من قبلهم، والتي كانوا يترددون عليها للتبادل التجاري مع سكان المنطقة¹.

وبما أن الطرق كان لها دور في تسهيل حركة تنقل عناصر الجيش الروماني إلى المعسكرات والحصون المنتشرة على الحدود النوميديّة، والموريطانية، يشير باراديز (J. Baradez) إلى دور الطريق الرابط بين قيصرية على الساحل الموريطاني، ومعسكر جيميلاي (القصبات) على الحدود الجنوبية لنوميديا، في تنقل فرقة جناح التراقيين (L'Ail de Thraces)² التي دخلت إلى موريطانيا القيصرية عن طريق ميناء قيصرية ويستدل على ذلك بآثار النقوش التي تركتها هذه الفرقة في المواقع العسكرية التي حلت بها خلال تنقلاتها.

وقد اتخذ جناح التراقيين طريقهم إلى نوميديا وموريطانيا القيصرية بعد دخولهم عبر ميناء قيصرية لينتقلوا عبر الطريق البري من قيصرية إلى زوجابار (مليانة)، ثاناراموسا (البرواقية)، رابيديوم (سور جواب)، ثم أوزيا (سور الغزلان)، ليصل إلى جيميلاي (القصبات)، والتي عثر فيها باراديز خلال تنقيباته على مذبح مخصص لهم لعبادة الآلهة (Dii Campestris)³.

كما استخدم فيلق فيراتا السادس (Firata VI)، الذي قدم إلى المنطقة خلال عهد الإمبراطور أنطونينوس بيوس حوالي سنة 145م، هذا الأخير الذي شهد عهده ثورات المغاربة ضد الاحتلال الروماني (144-152م)⁴، أين تم جلب قوات تعزيزية من سوريا وإسبانيا ومن مناطق الدانوب، حيث لم يكن بإمكان جيش موريطانيا القيصرية ردعهم⁵. تتبع هؤلاء الجنود طريقا عبر الأوراس، عبر تيغامين، وهو ما يمثل نوعا من الاستيلاء الرسمي على كتلة الأوراس⁶، ومن جهة أخرى استخدمت الطرق البرية من طرف الأباطرة الرومان في تنقلاتهم

¹ E. Cat, Op. Cit, p 283.

² يذكر فيليب لوفو أن جناح التراقيين هو فيلق من الفرسان المساعدين المعروفين في موريطانيا القيصرية، وقد اتخذوا قيصرية (شرشال) كحامية رئيسية لهم. للمزيد من المعلومات أنظر:

Ph. Leveau, "L'aile II des Thraces, la tribu des Mazices et les praefecti gentis en Afrique du Nord", *Ant. afr.* 7, 1973, p 156.

³ J. Baradez, *Fossatum...*, Op. Cit, p 353.

⁴ يذكر القديس قبريانوس (St-Cyprien) أنه في عام 153م اجتاحت البربر إقليم نوميديا بأعداد كبيرة وأحدثوا فيه كل أنواع الخراب. للمزيد من المعلومات أنظر:

A. Burbrugger, *Les époques militaires de la Grande Kabylie*, Bastide, Libraire-éditeur, Alger, 1857, p 209.

⁵ ويرجح أن فيلق فيراتا السادس (Firata VI) قد سلك الطريق الاستراتيجي عبر الأوراس، ويبدو أنه قد أرسل إلى نوميديا إما لمنع غزو العصابات الصحراوية من الجنوب، أو ليحل محل الفيالق الأوغسطي الثالث العامل على الجانب الموريطاني. للمزيد من المعلومات أنظر:

R. Cagnat, *L'armée...*, Op. Cit, p 694.

⁶ Yann le Bohec, *La Troisième...*, Op. Cit, p 378.

داخل المقاطعات، ونذكر منهم الامبراطور هدرينوس، وخلال رحلته الثانية إلى افريقيا، قام بزيارة إلى نوميديا وموريطانيا القيصرية.

ويؤكد بارديز (Baradez) أن هدرينوس تنقل رفقة عناصر الخيالة من معسكر رايبديوم (سور جواب) الذي بناه سنة 122م¹، إلى معسكر جيميلاي (القصبات)، حيث قامت هذه القوات بإجراء اتصال مباشر عبر المنطقة الصحراوية جنوب شط الحضنة، والتي يرى براديز أنها مفتوحة نوعا ما ولكنها أكثر أمانا، وأسهل للتنقل بالنسبة للقوات المتخصصة مثل فرقة الخلقدونيين (Chalcidériens)² المتواجدة في جيميلاي، والذين اعتادوا على ذلك في الصحراء السورية، من المنطقة الجبلية والمقطوعة الواقعة شرق أوزيا (سور الغزلان)³.

كما استخدمت فرقة البانونيين (Pannonie) خلال عهد الامبراطور سبتيموس سيفيروس الطريق الجنوبي، من جيميلاي (القصبات) إلى كاستلوم ديميدي (Castellum Dimmidi، مسعد) من أجل بناء معسكر متقدم فيها، على بعد حوالي 250 كم شمال جيميلاي، وكان ذلك سنة 198م⁴. استقر الرومان في أغني الأراضي، حتى اليوم، وأفضلها تزويدا بمياه الشرب؛ وكانت هذه المؤسسات مرتبطة بشكل لا جدال فيه ببعضها البعض وبالطرق العسكرية والتجارية الرئيسية. ولا يقل يقينا أن غزوة منتصف القرن الخامس دمرت المدن والمراكز العسكرية والمنشآت الزراعية بشكل كامل⁵.

ثانيا: دور شبكة الطرق في نظام الليمس

1- الطرق والليمس النوميدي

يشير ادوارد لوتواك (Edward N. Luttwak) إلى أن العنصر الأساسي لليمس لم يكن الجدار، أو الحاجز، أو السياج، بل شبكة الطرق التي تربط الحاميات الحدودية مع بعضها البعض، والمنطقة الحدودية ككل مع الداخل⁶. وقد رسمت الطبيعة نفسها في جنوب نوميديا محوري خط الدفاع الشرقي الغربي، وخط الغزو من الشمال إلى الجنوب الذي تم بموجبه تنظيم العلاقات بين الإمبراطورية والصحراء.

في نوميديا وموريطانيا القيصرية أنشأ الرومان نظام مراقبة يهدف أساسا إلى التحكم في عمليات النقل الرعوي وتحركات القبائل المحلية من البدو الرحل، أو حتى قطاع الطرق كما أوضح ويتاكر (C. R.)

¹ William Seston, 'Le secteur de Rapidum sur le Limes de Mauritanie césarienne après les fouilles de 1927', M. A. H., T 45, 1928. P 157.

² هي فرقة سورية من الفرسان الرماة تواجدت في افريقيا منذ عهد الفيلابين. للمزيد من المعلومات أنظر:

L. Leschi, "Découvertes épigraphiques dans le camp de Gemellae (El-Kasbat, Algérie)", C. R. A. I. B. L., N 3, 1949, p 222.

³ J. Baradez, **Fossatum...**, Op. Cit, p 353.

⁴ L. Leschi, "Découvertes...", Op. Cit, p 223.

⁵ Mercier, "Notes sur les ruines et les voies antiques de L'Algérie", B. A. C. H. S., 1858, p 331.

⁶ Edward N. Luttwak, **The Grand Strategy of the Roman Empire From the First Century CE to the Third**, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 2016, p 81.

(Whittaker)، لا يمكن لسلاسل الجبال أن تعارض استمرار التبادلات قبل إنشاء الحدود السياسية¹. تم توزيع المعسكرات عند سفح الجبال، ومخرج الوديان التي كانت عبارة عن ممرات، وموقع لتدفقات مرورية مهمة، والتي من المحتمل أن تصبح طرقا للتوغل نحو الأراضي الرومانية. تظل الحدود مناطقية أكثر بكثير من كونها خطية، وهذا يعني أن الرومان غالبا ما يتقدمون إلى ما وراء الحدود الإدارية، وفقا لاحتياجاتهم².

ولذلك فإن أغلب المعسكرات الرئيسية تقع في السهل، لتتمكن القوات من التدخل بسرعة كبيرة، أما الحصون الثانوية ومراكز المراقبة تتواجد على القمم، لتؤمن الاتصال بين المعسكرات في السهل وتراقب الخروج من الجبال. كما كتب ريبوفات (R. Rebuffat)، "تم إنشاء النظام بطريقة لا تجعل أي نقطة في السلاسل الداخلية بعيدة عن تناول الدوريات التي تقضي الليل في الخارج"، ويوضح أنه مع النزعة السيفيرية الجديدة، وصل الجيش في كل مكان إلى أطراف الهضاب العالية حتى سفح الأطلس الصحراوي وأن احتلال كاستليوم ديميدي (Castellium Dimidi، مسعد) هو دليل على بداية محاولة السيطرة على السلسلة³.

وكمثال على ذلك نجد الموقع الرئيسي للممر بين السهل والجبل في موقع القنطرة في الأوراس، إذ يكسر وادي القنطرة في ثغرة واحدة الحاجز الطبيعي الذي يشكله الجبل، والذي يفصل بين المناظر الطبيعية السهوب في الشمال والمنحدر شبه الصحراوي في الجنوب. ولذلك فإن المعسكرات الرئيسية تقع في السهل، لتتمكن من التدخل بسرعة كبيرة، والحصون الثانوية ومراكز المراقبة الموجودة على القمم، تؤمن الاتصال بين المعسكرات في السهل وتراقب الخروج من الجبال، ولكنها لمزيد من الشرطة والغرض الموسمي من العمليات العسكرية الكبرى. كما كتب ريبوفات (R. Rebuffat)، "تم إنشاء النظام بحيث لا تكون أي نقطة في السلاسل الداخلية خارج نطاق الدوريات التي تقضي الليل في الخارج"⁴.

أما من حيث الامتداد فالليمس النوميدي يمتد من الشرق إلى الغرب انطلاقا من معسكر حيدرة مارا بتبسة، متجها بعدها إلى الشمال الغربي نحو لمبايسيس ثم عين الزانة وسهول سطيف ومجانة، ثم ينكسر نحو سور الغزلان، فالبرواقية والشلف⁵. وقد تقدم خط الليمس في نوميديا، خلال القرن الثالث ميلادي نحو المناطق شديدة الانحراف مثل مسعد والأغواط، ثم تراجع، على ما يبدو، إلى الحافة الشمالية لشط ملغيغ، وشط الحضنة كان لا بد من توافقه مع سفوح الأوراس، الموجهة بشكل عام من الشمال الشرقي إلى الجنوب الغربي⁶.

¹ Whittaker Charles Richard, **Les frontières de l'Empire romain**, Besançon, Université de Franche-Comté, 1989, (Annales littéraires de l'Université de Besançon, p 51.

² Whittaker Charles Richard, **Les frontières de l'Empire romain**, Besançon, Université de Franche-Comté, 1989, (Annales littéraires de l'Université de Besançon, p 51.

³ Delphine ACOLAT, "La Stratégie des romains en Montagne", Institut de stratégie Comparée, N 88, 2007, p 39.

⁴ Delphine ACOLAT, Op. Cit, p 40.

⁵ شارل أندري جوليان، المرجع السابق، ص 186.

⁶ P. Salama, **Les voies romaines...**, Op. Cit, p 45.

كان الليمس النوميدي مغلقا حيث تشكل من شق اصطناعي يربط بين شقين طبيعيين مع تعزيز ذلك بشبكة من أبراج المراقبة ووسائل دفاعية أخرى، والكل كان يسمى بالخندق أو الفوساتوم العسكري¹. ويضيف براديز (J. Baradez) أنه من خلال الظلال والمناطق المضئئة تجلى عن طريق التصوير الجوي أنّ هذه المنشأة ليست موحدة البناء على طول مسارها؛ فأحيانا لا يظهر لها أي أثر وأحيانا أخرى تكون على شكل جدار تتخلله أعمدة أفقية شبيهة بالحبل في المناطق الجبلية أو الصخرية².

وإذا كان أول خندق أنشأه الرومان في بلاد المغرب والذي أسموه (فوساريجيا أو فوسا سيكيو) الخندق الملكي، قد تم في 146 ق.م للفصل بين ولاية إفريقيا ونوميديا، فإنّ أهمّ خندق أنشئ في تلك الحقبة والذي يشتمل على تلك العناصر التي أشرنا إليها آنفا، هو خندق جيميلاي (Gemellae) بمقاطعة نوميديا المعروف بفوساتوم إفريقيا (Africae Fossatum) أو خندق ساقية بنت الخراس الواقع جنوب بسكرة³.

والذي يقول عنه براديز (Baradez) أنه لم يكن خندقا حدوديا مثلما يعتقد ستيفان افزال، أو حدا فاصلا بين الرومان والأهالي، بل بالعكس فهو منشأة دفاعية، وهو الحاجز الدفاعي الذي يجده المهاجمون، ويقصد بهم (الأهالي) أمامهم، وهو بعمق يتراوح بين 60 و80 كلم. وفي نظر براديز دائما فإن الفوساتوم يشكل الحد بين المنطقة الصحراوية أو الإستبسية والمنطقة الآهلة بالسكان، والتي يجب حمايتها والدفاع عنها بكل حزم⁴. أما طوله فبلغ حوالي 240 كلم و قد قسم إلى المقاطع التالية: 40 كلم في الحضنة، 70 كلم في مقطع طينة غرب القنطرة و 70 كلم في مقطع نقرين - المتلوي. وإذا أضفنا 60 كلم لساقية بنت الخراس يكون الفوساتوم بالطول السالف الذكر، وهي مسافة موجودة فعلا⁵.

وقد تم بناء مراكز محصنة، وأبراج مراقبة، وأبراج إشارة قادرة على التواصل مع بعضها البعض، إما في الأمام أو الخلف، أو على طول خط الدفاع (الفوساتوم)، تسمح بالمراقبة الكاملة لمساحات كبيرة من المنطقة، حيث يمكن أن ينشأ الخطر، فإنها تشكل نظام تنبيه على الشبكة. وفي بعض الأجزاء منه وبدلا من السدود الترابية، يوجد جدار من الحجارة الخشنة، يصل ارتفاع عناصره المتبقية إلى أكثر من 01 م، والسماك إلى ثلاثة أمتار، يجد الخندق من جانب واحد؛ في بعض الأحيان تم بناء جدارين متوازيين على جانبي الخندق؛ ومن الواضح أن هذا الإغلاق الجديد كان يهدف إلى سد ممرات المرور التي تستخدمها القبائل شبه البدوية، وأن مراكز الحراسة على

¹ الفوساتوم (Fossatum): أو الخندق، يعني الحفرة أو مجرى الماء، وهو مشتق من فوسا (Fossa) التي تعني بدورها الحفرة أو المجرى أو الثقب، أو البالوعة، لكن تعني كذلك الخندق. أما اصطلاحا فإن الفوساتوم عبارة عن خندق يظهر على شكل منشأة عسكرية دفاعية ضخمة، خطية ومتواصلة ماعدا لما تقطعها الوديان. للمزيد من المعلومات أنظر:

J. Baradez, **Fossatum...**, Op. Cit, p 362.

² Ibid.

³ Maurice Euzennat, "La frontière romaine d'Afrique", **C. R. A. I. B. L**, N 2, 1990, p 575.

⁴ J. Baradez, **Fossatum...**, Loc. Cit.

⁵ Ibid.

أطراف الصحراء كانت مسؤولة عن توجيه هذه التحركات بهدف توجيه القبائل المسيطر عليها إلى أماكن محددة الطرق، حيث لن تضر باقتصاد المنطقة المتضمنة داخل الليمس¹.

يمر القسم الأول من الفوساتوم بجمال الحضنة، يحيط تقريبا بكتلة بوطالب بالكامل، ويصل إلى موقع ثملولا "Thamallula"، (بالقرب من رأس الوادي حاليا)، ويمتد القسم الثاني بين وادي القنطرة، وثوبوناي (طنبة)، في حين يقع القسم الثالث، إلى الجنوب، خلف وادي جدي (Flumen Nigrise)²، ليكون بمثابة حصن أمام هذا الشريان الحيوي للحياة، لمنطقة ازدهرت فيها مدينة جيميلاي المهمة، المحمية بسور يبلغ طوله حوالي 2 كم، ويتطور حول معسكرها المحصن. تمثل هذه العناصر المختلفة التي تدخل في النظام الواسع لـ الخندق الإفريقي، وهو تحصين يمتد لأكثر من 230 كم. علاوة على ذلك، ونظرا لطول الفترات الفاصلة بين هذه الأقسام، فإنه من الممكن أن يتم نشر النظام المحصن على الحدود النوميديية ضمن جبهة تزيد عن 500 كم³.

بالإضافة إلى شبكة الطرق الاستراتيجية والفوساتوم، عزز الجزء الثالث لليمس بمواقع متقدمة تتحكم في المسارات التي يرتادها الملوك. وقبائل البدو الصحراويين، من الضروري التأكيد في هذا الصدد على الأهمية الأساسية لنقاط المياه في هذه المناطق القاحلة. لقد ذكرنا بالفعل موقع معسكر جيميلاي، الذي تم بناؤه في عهد هادريانوس، على بعد 220 كم، في خط مستقيم جنوب غرب لمبايسيس (تازولت)⁴.

والذي تم تأمين الدفاع عنه في عام 126م بإنزال مجموعة من الفرسان السوريين، والفيلق الأول من الفرسان الخلقدينيين، اللذان كانا متمركزين بالفعل في أفريقيا قبل 78م. وتوجب حجز مكان خاص في قلعة ديميدي (مسعد)، جنوب سلسلة أولاد مسمار، الواقعة على بعد 200 كم من جيميلاي، وشرق المحور الذي يربط حاليا الجلفة بالأغواط. وهو الموقع الأكثر تقدما على الليمس النوميدي - الموريطاني⁵.

تمثل ساقية بنت الأخرس القطاع الذي تم تحليله بشكل أفضل⁶ من قبل علماء الآثار ويتكون من سور يبلغ طوله حوالي 60 كما يسبقه خندق على شكل حرف (V)، يحتوي الجدار على أبواب وصول بعيدة منتظمة تقريبا وحصون تقع بين بوابتين، إلى الشمال من السور يوجد معسكر جيميلاي، الذي بني عام 125م⁷. والمعسكرات الأخرى التي ترتبط ببعضها وبالسور عبر سلسلة من الطرق. أخيرا، إلى الجنوب من الحفريات، توجد حصون تهدف إلى التحكم في تحركات البدو⁸. القطاعات الأخرى من هذا الليمس المحصن، أي الحزام على طول

¹ F. Decret, M.Fantar, Op. Cit, pp 173-174.

² Maurice Euzennat, Op. Cit, p 570.

³ F. Decret, M.Fantar, Op. Cit, p 174.

⁴ Ibid, p 175.

⁵ Le clay Marcel, "Les Flaviens et l'Afrique", M. A. H., T 80, n° 1, 1968, p 219.

⁶ Daniels. C, **Africa**, Wachter J. (éd.), Il mondo di Roma imperiale. La formazione, Rome-Bari, 1989, p 271-276.

⁷ Lenoir. M, **Le camp romain**, Proche-Orient et Afrique du Nord, Rome, 2011, p 212-216.

⁸ J-M. Lassère, **Africa, quasi Roma** (256 av. J.-C. - 711 ap. J.-C.), Éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris, 2015, p 171.

جبال الحضنة والمنطقة الواقعة ثوبوناي (Thubunae طبنة)، ومسار فلتة (Mesarfelta، طولقة)، هي أقل تحليلاً من ساقية بنت الأخرس. وبالفعل، لا يمكننا أن نقول عن المتراس الممتد على طول جبال الحضنة إلا أنه يمتد لحوالي 140 كم¹.

فيما يتعلق بوظيفة الفوساتوم الأفريقي، فقد تم صياغة العديد من الفرضيات بعد اكتشاف هذا النظام؛ وبحسب ديسبوا (Despois)، فإن الغرض من هذه الأسوار هو تحديد المناطق الخاصة بقبائل الرحل الراضين للثقافة الرومانية²، من ناحية أخرى، يؤكد شيري (Cherry) أن الخندق الأفريقي (الفوساتوم)، ساهم في تسهيل فرض الضرائب على إنتاج الماشية، من خلال توفير طرق إلزامية للرعاة إلى المعسكرات العسكرية، كما يضيف، بأن الوظيفة الدفاعية كانت ثانوية³.

ووفقاً لبرلي (Birley)، كان هذا العمل عبارة عما يسمى بالليمس؛ كانت له وظيفة تحديد المنطقة التي لم يكن من الممكن بعد ذلك تطوير تكامل النخب الأصلية⁴. ويؤكد متخصصون آخرون أن الفوساتوم كان يمثل نظاماً للتحكم في تحركات السكان الذين تم تركيزهم خارج الليمس. في رأبي، كان لهذا الجهاز وظيفة السيطرة والدفاع ضد الهجمات المحتملة التي تنفذها المجموعات العرقية القوية المتمركزة جنوب الحدود⁵.



الخريطة رقم (06): توضح طرق الليمس النوميدي (27 ق.م - 235م) بتصريف الطالبة

Digital Atlas of the Roman

المصدر:

¹ Luttwak. Edward N, Op. Cit, p 101.

² J. Despois, Développement de l'utilisation des terres de l'Afrique septentrionale, dans Dudley Stamp L. (éd.), **Histoire de l'utilisation des terres des régions arides**, Paris 1961, p 245-262.

³ Cherry D., **Frontier and Society in Roman North Africa**, Clarendon Press - Oxford, New York, 1998, p 66.

⁴ E. Birley, **Research on Hadrian's Wall**, Kendal, Éd: T. Wilson 1961, pp 25-33.

⁵ Alberto Giudice, **Le principat d'Hadrien: organisation de l'espace urbain et administration territoriale de l'Empire**, (Doctorat d'Histoire des mondes anciens et médiévaux Doctorat en Sciences de l'Antiquité), Directeurs: Maria Teresa Schettino, Archéologie et Préhistoire, Université de Haute Alsace - Mulhouse, 2018, Français, p 102.

2- الطرق والليمس الموريطاني

خلال القرن الثاني الميلادي، حوالي عام 124م، تم شق الطريق الذي يربط مدينة أوزيا (سور الغزلان) برابيديوم (سور جواب)، وامتدت بعد ذلك نحو كاسترا ثاناراموسا (البرواقية) التي تأسست في نفس الوقت مع رابيديوم (سور جواب)، وسوفاسار (عمورة)، لتصل إلى الشلف في المكان الذي يتجه فيه مسارها من الشرق إلى الغرب بين كتلتي الظهرة، والونشريس، في هذا الوادي حيث تم بالفعل إنشاء مستعمرات أوبيدوم نوفوم (عين الدفلى)، وتيجافا كاسترا في منتصف القرن الأول الميلادي¹.

ولا شك أن امتداد هذا الجهاز الدفاعي مرتبط بمشاكل قبائل موريطانيا القيصرية المغاربية بين عامي 118 و122م، عندما دخل الباقواطيون² في التمرد، تم إنشاء معسكر رابيدوم (سور جواب)، على بعد 25 كم غرب أوزيا (سور الغزلان)، والذي كان يتحكم في الاتصالات بين السهول السطايفية، ووادي الصومام من جهة، ومن ناحية أخرى، انتشرت المراكز في جميع أنحاء الشلف³.

وهكذا نرى التطور، في عهد هادريانوس وخلفائه، لطريق استراتيجي كان ذا أهمية كبيرة لسهولة وسرعة الاتصالات التجارية من خلاله، وتخلله العديد من المواقع العسكرية منها: كاستيلوم تينجيتانوم (الشلف)، مينا (غليزان)، كاسترا نوبا (المحمدية)، تاساكورا (سيق)، ريجيائي (أربال)، القسم الواقع بين هذين المركزين الأخيرين تم بناؤه في نهاية عهد تراجانوس، ومعسكر آد دراكونس (Ad Dracones، حمام بوحجر)، غرب وهران، عند ألبولاي (عين تموشنت). يمكننا ملاحظة أن أصل هذا التجمع الأخير يعود إلى تأسيس معسكر من المساعدين، حوالي 119م، من قبيلة الموزولامي (Musulames) المعروفة بقوتها، المجموعة الأولى من فرقة فلافيا موزولامبوروم (Flavia Musulamiorum)⁴.

في نهاية القرن الثاني، كان الليمس الموريطاني لا يزال ينحرف بالكاد عن الساحل لحماية سلسلة المدن الساحلية، والسهول الساحلية، وشبه الساحلية. ولهذا الغرض، فقد شملت بشكل أساسي الحافة الجبلية وبعض سلاسل المنطقة الشمالية من التل، مما سمح لها بمراقبة جبال البابور، والبيبان، وجبال جرجرة (Mons Ferratus)، وأطلس متيجة، وزكار، والظهرة⁵.

¹ F. Decret, M.Fantar, Op. Cit, p 178.

² قبائل البقواط (Baquates): كانت مواطنهم الأولى وفقا لراي كاركوبينو بالقرب من مدينة كارتينايا (تنس) بمقاطعة موريطانيا القيصرية، كانت لهم التي قاموا بالهجوم عليها خلال عهد الامبراطور هدرينوس وكاكوبينو يرجح أن قدوم الامبراطور هدرينوس إلى مقاطعة موريطانيا القيصرية سنة 122م من أجل القضاء على ثورة البقواط، وفرض عليهم الابتعاد غربا نحو موريطانيا الطنجية، وهناك نقش يشير إلى هجوم قبائل البقواط على كارتينايا كانت معروضة بمتحف الجزائر القديمة نقش على قاعدتها اسم كارتينايا. للمزيد من المعلومات أنظر: مصطفى أعشي، نقاش معاهدات السلام بين الباكوات الأمازيغ والرومان في موريطانيا الطنجية خلال القرنين الثاني والثالث الميلاديين، منشورات المعهد الملكي للثقافة الأمازيغية، الرباط، 2004، ص ص 15-16.

³ Seston William, Op. Cit, p 158.

⁴ F. G. De Pachtère, Op. Cit, p 347.

⁵ F. Decret, M.Fantar, Loc. Cit.

مع وصول السيفيريين للحكم، فإن التقدم في موريطانيا القيصرية، من سيبتيموس سيفيروس، كان من الشرق إلى الغرب، متجسداً في طريق اتصال مليء بالمواقع الدفاعية والذي يتساءل المرء عما إذا كانت قد لعبت نفس الدور المخصص للفوساتوم على ليمس نوميديا، إذا لم يشكل خط توقف، وقد تم تعزيز الحماية التي يوفرها هذا الحد من خلال وجود حصون في الجزء الجنوبي، مثل معسكر القنب، وقلعة ديميدي (مسعد) التي بنيت عام 198م، لهذا فإن خطوط الاتصال تلعب دوراً أساسياً، وهو ما يفسر أهمية أعمال الطرق¹.

تشير نقوش الأميال إلى أن سيبتيموس سيفيروس قام بترميم شبكة الطرق في منطقة سطيف خلال الفترة (194-195)، من قبل وكيله نونيوس مارتياليس، نقيشة بنص غير مكتمل يعود إلى سنة 198م، اكتشفت بـ برج خريس تشير إلى أن هذا العمل قد يكون إنشاء طريق مباشر من سيتيفيس إلى أوزيا عبر البيبان، أو لتهيئة شبكة الطرق لتقدم جديد في المنطقة².

سيتم نقل الليمس الموريطاني نحو الجنوب، مما يشكل حدوداً عسكرية، لم يمثل الطريق الدائري الذي تم إنشاؤه في القرن الأول سوى مخطط أولي لها، كما كانت تعمل قبل قرن من الزمان في قطاع الأوراس، ستضم الإمبراطورية الآن إلى أراضيها هذه المناطق الجبلية في التيطري، والونشريس، وهي أكبر المناطق الجبلية، وكذلك جبال فرندة، وبنو شقران، وغرباً تسالا التي كانت تمثل "بؤر المقاومة"³.

أعاد سيبتيموس سيفيروس تنظيم دفاعات مقاطعة موريطانيا القيصرية بالكامل، حيث تم التخلي عن الحصون التي أقيمت على هضبة المدية، على طول وادي الشلف وفي الأراضي المنخفضة للونشريس، وتم إنشاء خط جديد من الحصون جنوباً. كما تم تصميم النظام الدفاعي الجديد، على النقيض من الخط العسكري السابق، وتنفيذه ككل في عهد الإمبراطور سيفيروس، وتم الانتهاء من جزء كبير من العمل في السنوات الثلاث 198-201م⁴.

بدأ العمل جهة الشرق في عام 198م مع بناء الحصون، تحت إشراف الوكيل أوكتافيوس بودينس Octavius Pudens (198-211م)⁵ في عين قريميدي (Grimidi)، عين التوتة، وبوغار على طول السفح

¹ P. Salama, *Les voies romaines...*, Op. Cit, 29.

² بنت النبي مقدم، المرجع السابق، ص 9.

³ F. G. De Pachtère, Op. Cit, p 347.

⁴ R. I. Lawless, Op. Cit, p 95.

⁵ غايوس أوكتافيوس بودينس (Gaius Octavius Pudens): كان حاكماً رومانيا (بروكيوريتور) لمقاطعة موريتانيا القيصرية خلال فترة حكم الإمبراطور سيبتيموس سيفيروس (193-211 م). تولى منصبه بين عامي 198 و 211 م، حيث أشرف على الشؤون الإدارية والعسكرية في المقاطعة. قاد حملات عسكرية ضد قبائل البافار (Bavares) المحلية. تشير إحدى النقوش المكتشفة في منطقة "حنق عازر" بالقرب من مدينة الأبيض سيدي الشيخ إلى أنه قدّم نذراً للإله جوبيتر وللآلهة الحامية، شاكرًا إياهم على النصر الذي حققه ضد البافار، حيث تم قتل وأسر العديد منهم. هذا النقش يعد دليلاً على التواجد الروماني في المناطق الجنوبية من موريطانيا القيصرية، ويعكس التوترات والصراعات بين السلطات الرومانية والقبائل المحلية في تلك الفترة. للمزيد من المعلومات أنظر:

الجنوبي لجبال التيطري، ولكن في عام 201 م تم إنجاز القطاع الأكبر من الخط الجديد، على طول جبهة تزيد عن 300 كم¹.

تم تجهيز حدود إفريقيا، على مدى أكثر من 2000 كم، بشبكة من الحصون، وهكذا وصل التوسع الروماني عمليا إلى أقصى حدوده، فقد تم تعزيز الليمس بإنشاء المواقع المتقدمة لسي عون، وكاستيلوم ديميدي (مسعد) في عام 198م². وغلاية (بو نجم) وداموس عام 201م. في الأطلس الصحراوي الشرقي، قدمت مواقع كاستيلوم ديميدي، وعين الريش والجهاء، وسدوري الدعم لجيش نوميديا، على الرغم من وقوعها جنوب مقاطعة قيصرية، في السيطرة على تيار الهجرة القادم من الهضاب العليا بجنوب وهران من جبال عمور، وجبال أولاد نايل متجهين نحو نوميديا، ولمبايسيس، وسهول قسنطينة³.

وفي هذه النقطة، دعونا نلاحظ مرة أخرى أنه لا يوجد ما يؤكد أن هذه القفزة إلى الأمام ستكون مؤشرا حاسما لإثبات أن السيفيريين كانوا يعتزمون إيصال الليمس إلى هذا العمق. تمثل القلعة من هذا النوع في الواقع نقطة دعم معزولة تم ترتيبها ككشافة وتعمل كقوة شرطة محمولة في الصحراء⁴.

استخدم الرومان في عهد الأباطرة السيفيريين شبكة الطرق لربط جميع المراكز العسكرية الجنوبية بالشمال، كما تم إيصالها بالطرق الرئيسية الكبرى المخصصة لنقل مختلف احتياجات الجيش، مع الحرص على إعادة تهيئة وإصلاح الطرق المخربة، وهذا ما دلت عليه نقوش العلامات الميلية التي وضعت على جانبي الطرق، وكذلك إلى دور الطرق في تسهيل حركة الاتصالات بين المناطق العسكرية، ويشير كات (E. Cat) إلى أهمية هذه الطرق في تلبية الحاجات الاستراتيجية العسكرية للرومان في موريطانيا القيصرية، كما يُظهر التركيز على الجانب اللوجستي

Salim Drici, Inscription inédite des Bavares d'El Bayadh et les troubles au Maghreb ancien, https://www.academia.edu/16270060/Inscription_in%C3%A9dite_des_Bavares_dEl_Bayadh_et_les_troubles_au_Maghreb_ancien, pp 51-53.

¹ R. I. Lawless, Op. Cit, p 95.

² خصص هذا المعسكر للسيطرة على مفترق طرق مهم؛ لمسارين للقوافل يؤديان إلى مناطق التل، وهو مثال بارز لسياسة التوسع الروماني التي ميزت عهد سيبتيوس سيفيروس، منذ تأسيسها وحتى التخلي عنها، في عهد غورديان الثالث. كانت كاستيلوم ديميدي (مسعد) معززة بعدة مفاوز مأخوذة من عدة وحدات كبيرة، بما في ذلك 500 فارس من الجناح الأول من البانونيانين، وجزء ينتمي إلى فيلق الخلقدينين الثالث، القادم من سوريا ليمركزوا في حصن جيميلاي. وقد تم اختيارهم لاعتقادهم على التأقلم مع المناطق الصحراوية. للمزيد من المعلومات أنظر: عبد القادر صحراوي، المرجع السابق، ص 79-80.

³ N. Benseddik, "Septime Sévère, P. Aelius Peregrinus Rogatus et le limes de Maurétanie Césarienne", Frontières et limites géographiques de l'Afrique du Nord antique, A. C. P, 2 - 3 mai 1997, Centre de recherche sur l'Antiquité tardive et le haut Moyen Âge (Université Paris X-Nanterre) et le Réseau interuniversitaire d'études africaines (École pratique des hautes études-IVe section), Publiés avec le concours du conseil scientifique de l'Université de Paris, p 61.

⁴ Decret. F, M.Fantar, Op. Cit, p 175.

ارتباط هذه الطرق بالعديد من العلامات الميلية، التي تبرز أعمال الأباطرة واهتمامهم بها، والتي تعود إلى عصور هادريانوس، سيبتيموس سيفيروس، وابنه كاراكلا¹.

على الرغم من الجدل الذي يحيط بالطريق الأقدم، والذي يُعتبر أكثر الاستراتيجيات شيوعاً في المقاطعة، إلا أنه، وفقاً للمصادر التاريخية، يظل رابطاً أساسياً بين الشرق والغرب عبر المناطق الداخلية. ويرجع سبب شهرته واستخدامه المتكرر إلى كونه الأقدم والأنسب للغرض العسكري، يمر هذا الطريق كما يصفه كات (Cat)، عبر قلب موريطانيا القيصرية، يخترق جبال وسهول الهضاب العليا الجنوبية (السرسو) ليمتد إلى السهول الكبرى للشلف عبر متيجة، ويصل إلى أقصى الغرب، ويتفرع في طرق فرعية تختلف اتجاهاتها، ممتدة إلى رايبديوم (سور جواب)، سوفاسار (عمورة)، أوبيدوم نوفوم (عين الدفلى)، مينا (غليزان)، وتاساكورا (سيدي علي بن يوب)².

كان الليمس في بدايته عبارة عن طريق يحدّ الممتلكات الإمبراطورية المستقلة غير الخاضعة للرومان، وبالتدريج أخذ يتطور طويلاً ليشمل كل الأراضي النوميديّة والموريطانية مجتمعة، وعرضاً ليصل إلى جمبلاي جنوباً بالغاً مسافة تتراوح ما بين 100 و 150 كلم، تفصل الطريقين المارين شمالاً و جنوباً جبال الأوراس³، تشكله مجموعة من خطوط متوازية عموماً مع سواحل المتوسط، و يكون آخر هذه الخطوط في الجهة الجنوبية عادة غير متواصل الأجزاء، وهو عبارة عن نسق من القلاع، والأبراج أو قد يتخذ شكل حاجز غير منسجم، وغير متين جدار يلي خندق تحت حراسة مراكز متقدمة)، أو بالعكس تكوّنه حواجز متواصلة ومتداولة مع التحصينات الطبيعية، وطرق محروسة ومعززة بقلاع ومراكز عسكرية⁴.

من خلال هذا الوصف، يتبين تفادي الرومان لاختراق المناطق الصعبة من التضاريس، خاصة المناطق الجبلية مثل سلسلة جبال الونشريس، بدلاً من ذلك، اتبعوا مسارات الأودية التي تتغلغل في الجبال. وبصفة عامة فإن إرساء الحدود الجنوبية للمقاطعة القيصرية، وهو العمل الذي اصطلح على تسميته بالليمس (Limes)؛ قد تم على مرحلتين كبيرتين ارتبطت كلتاهما بشخص أحد الأباطرة أو عدد منهم، ممن تميزت جهودهم العسكرية بميزة بارزة تجاه توسيع الحدود وتحصينها وتنظيم شؤون الأمن فيها، وذلك صونا لحرمة روما واكباراً لصورتها في أعين الشعوب الخاضعة والمتاخمة فتعلن إذعائها⁵.

¹ E. Cat, Op. Cit, p 262.

² Ibid, p 264.

³ P. Morizot, "Le reseau de Communications de la III^e Légion de L'ambese au Sahara a travers L'Aures", p 218.

⁴ L. Harmand, *L'occident romain, Gualle, Espagne, Bretagne, Afrique du nord (31 av. J. C à 235 ap. J. C)*, éd: Payot, Paris, 1970, pp 264-266.

⁵ محمد البشير شنيبي، الجزائر في ظل ...، المرجع السابق، ص 128.

وهؤلاء الأباطرة هم الذين اقترنت أسماءهم بتوسيع الليمس نحو الجنوب من تراجانوس وخلفه هادريانوس في المرحلة الأولى (الخط الدفاعي الأول)، وسبتيميوس سيفيروس في المرحلة الأخيرة التي بلغت فيها الحدود الرومانية أقصى امتدادها بالجنوب الموريطاني، والنوميدي¹.

مما يلاحظ على مسار هذا الخط الدفاعي، أنه قام على خصوصيات جغرافية متميزة من الناحيتين العسكرية والاقتصادية. ذلك أنه يدفع بالحدود الرومانية إلى ما وراء المنطقة الساحلية التي انحصرت بها إدارة المقاطعة عشرات السنين دون أن تتمكن من وضع حدود فاصلة بين ما هو خاضع لسلطتها المباشرة من الأقاليم الشمالية وما ليس متاحا لها السيطرة عليه، مكثفة في ممارسة سلطتها بالاعتماد على المراكز المحصنة التي منحت لقدماء الجنود الرومان من قبل، وكان معظمها على السواحل باستثناء عدد قليل منها كان متوغلا نسيبا جنوبي مدينة قيصرية (شرشال) لحماية ظهر هذه العاصمة الإدارية من هجمات المور الجبليين المعتصمين بمرتفعات زكار المشرفة على قيصرية².

وخط الليمس بموريطانيا القيصرية، هو عبارة عن طريق استراتيجي يتخلله عدد كبير من المراكز العسكرية، يبعد الواحد عن الثاني بحوالي 30 أو 35 كلم³، وتتجلى الميزة العسكرية لهذا الخط في أنه ارتكز على مواقع مهيمنة على محيطها من الناحية العسكرية من حيث الاشراف وسهولة الاتصال فيما بينها، فضلا عن يسر التحكم في المعابر والمسالك بين الجنوب والشمال خاصة.

أما الجانب الاقتصادي في ذلك الاختيار فهو واضح من كون ذلك الخط الدفاعي يفصل بين الإقليم الزراعي الساحلي حيث يضمه ويقيه خلفه وبين المناطق الزراعية الفقيرة والرعوية التي تركها جنوبا خارج السيطرة المباشرة للمقاطعة مراعيًا في ذلك المحاور الكبرى لتتنقل مربي الماشية ورحلاتهم الموسمية بين الجنوب والشمال واضعا يده على تلك المحاور في أكثر أجزائها حيوية كالمخائق بين المرتفعات والوديان المتوفرة على المياه والكلام مما كان يصل بين السهول الشمالية الزراعية والسهوب الرعوية. وسوف نوضح ذلك بشيء من التفصيل فيما بعد عندما نتطرق للمراكز العسكرية القائمة على خط الليمس.

بعد مرور عشرين عاما، قرر كومودوس، بعد تحذيره من الاضطرابات في جنوب وهران، والتي كان يخشى تداعياتها في الشرق، إضافة مجموعات من المساعدين المدربين تدريبًا خاصًا إلى مفارز الفيلق الثالث الأوغسطي في الحياة الصحراوية. كما أنه قاد إلى جنوب قسنطينة واحدة من الأفواج التي أظهرت للتو صمودها بين أفلو والبيض (Géryville)؛ الفوج السادس كوماجينوروم (la Cohors VI Commagenorum)، التي نفذت في عام 174م غارة ضد القبائل المنشقة في جنوب موريطانيا، تم العمل في حوالي عام 180م على البناء في لو طاية على

¹ نفس المرجع، ص 129.

² محمد البشير شنيبي، الجزائر في ظل...، المرجع السابق، ص 128.

³ خديجة منصور، المرجع السابق، ص 57.

بعد 50 كم. وإلى الجنوب من القنطرة توجد آثار لأحد الأبراج من المحتمل أن يكون تدشينه قد تم سنة 188 م على قمة سلوم على يد المندوب كلوديوس غورديانوس (Ti. Claudius Gordianus)¹.

- ثالثاً: المنشآت العسكرية على الطرق الرومانية في نوميديا وموريطانيا القيصرية

1- المعسكرات

أنشأ الرومان العديد من المعسكرات (Castra) على الطرق، وذلك لأغراض متعددة منها حماية هذه الأخيرة لما لها من فوائد، فهي تساهم في تسهيل حركة الجنود من معسكر إلى آخر وبالتالي إنجاح تدخلاتهم ضد أي تمرد، أو أي عمل لصوصي من طرف قطاع الطرق، وكذلك الحد من تحركات البدو الرحل مع قطعانهم للرعي في المناطق الرومانية.

يقول كانيا (R. Cagnat) أنه من الخطأ ربطها بشكل وثيق بالطريق الذي يجدها، لأنه ربما تكون سابقة له، وهذا لا ينفي العلاقة المهمة بين المعسكر والطريق²، ففي الاستراتيجية الرومانية العسكرية غالباً ما يتم ربط المعسكر بالطريق، فحتى لو سبق بناء المعسكر الطريق فإنه عادة ما يتم ربطه به لعدة أسباب، فمثلاً في أولاد عباس (Tigava castra)، التي تقع على محور تراجانوس-هادريانوس، لاحظ رونيه كانيا آثار احتلال قديمة جداً، ليست بالضرورة عسكرية، يعود تاريخها إلى عهد الامبراطور أوكتافيوس أغسطس، ويشير أنه تم تسجيل 198 ميلاً على الجزء من الطريق المركزي بين سطيف وسور الغزلان³.

1-1 المعسكرات على الطرق في نوميديا

من المعسكرات التي أنشأها الرومان في مقاطعة نوميديا معسكر تيفيست (تبسة) الذي نقلت له الفرقة الأوغسطية الثالثة في عهد الفيلافيين حوالي 75 م، أو 76 م على الطريق الرابط بين تبسة وعنابة، وهذا من أجل تطويق سكان الأوراس المتمردين والرافضين للمحتل الروماني المغتصب لأراضيهم⁴. ومعسكر عين الزوي (Vazaivi)⁵ في أقصى الشمال الشرقي للأوراس على الطريق الرابط بين خنشلة وتبسة عبر الشريعة جنوب الأوراس، والذي عسكر به فيلق الخيالة الفيلافيين الأول، وفيلق المشاة اللوزيتانيين، وظل هذا المعسكر في الخدمة خلال القرنين الثاني، والثالث الميلاديين⁶.

- معسكر لمبايسيس (تازولت):

¹ J. Carcopino, "Le Limes de Numidie et sa garde Syrienne", *Syria*, T 6, fascicule 2, 1925, p 118.

² R. Cagnat, *L'armée...*, Op. Cit, p 443.

³ Ph. Leveau, "Recherches historiques sur une région montagneuse de Maurétanie Césarienne: des Tigava Castra à la mer", *M. É. F. R. A.*, T 89, n°1, 1977, p 264.

⁴ Le Glay Marcel, "Les Flaviens et l'Afrique", *M. A. H.*, T 80, n° 1, 1968, p 217.

⁵ A. A. A, f 39, n° 49.

⁶ عبد القادر صحراوي، المرجع السابق، ص 30.

يقع على طريق الرابط بينها وبين مدينة تيفيست (تبسة)، وهو المحطة الثالثة للفرقة الأوغسطية الثالثة بعد أمايدارا (سوسة)، وتيفيست (تبسة)، كان هناك في الواقع معسكران. تم بناء الأول على نتوء مواجه للشمال الشرقي، لمراقبة الطريق الذي ينحدر من الأوراس ويمكن أن يؤدي إلى سهول قسنطينة الكبرى. كان هناك محاجر التيف (Tuf)، (الحجارة الكلسية). وبالقرب من هذا المعسكر، نحو الجنوب الشرقي والشرق، تطورت "المدينة العليا"¹، يرجح أنه بني خلال القرن الأول الميلادي حوالي 81م، وتمت توسعته خلال عهد الأباطرة الأنطونيين، وقد زاره الامبراطور هدرانوس خلال جولته التفقدية للمنطقة سنة 128م².

اختير للمعسكر موقع مهم، في مكان مرتفع لحماية الطريق الرئيسية القادمة من مدينة تيفيست، كما كان يحمي طريق الصحراء الذي يعبر مضيق القنطرة متوجهاً إلى سرتا، كما ساعد موقع المعسكر على سهولة تدخل فرق الفيلق الأوغسطي الثالث في حال أي خطر يدهم المدن النوميديّة، كمدينة سرتا، وكذلك سرعة التدخل لمساعدة الفرق العسكرية المرابطة في موريطانيا القيصرية في حال ما تطلبت الضرورة ذلك³.

- معسكر جيميلاي (القصبات):

يقع معسكر جيميلاي (Gemellae) على مسافة 235 كم من معسكر آد مايور (Ad Majors)، هنشير بسرياني)، وهو ينتمي إلى الليمس الأوراسي، والصحراوي. وقد تم بناء هذا المركز على ضفة وادي جدي⁴، حيث كان يتحكم في الوصول إلى ممر القنطرة، ويرتكز على ساقية بنت الخراس؛ كما كان إمداده بالمياه عبر قناة قادمة من النهر وبئر، وقد دلت بعض الشواهد الأثرية على استقرار الفوج الأول من السلتيين⁵ هناك خلال (125-126م)، ومع ذلك، هناك من يعتقد أنها مرت من هناك فقط، أو أنها أقامت في المعسكر بصفة مؤقتة، وأنه في 131-132م أكمل الفيلق الثالث أغسطس المهمة. وكان الحصن مركز دائم لهم في عام 140م، وفي سنة 193م، وتحت حكم الامبراطور سيفيروس أقام فيه الجناح الأول من البانونيين (Pannonien)، ولكن بصحبة من الفيلق، الذي تم إثبات وجودهم مرة أخرى في 253م⁶.

¹ Lassère. J-M, *Africa, quasi Roma (256 av. J.-C. - 711 ap. J.-C.)*, Éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris, 2015, p 379.

² نجاة رزوق، محمد رشدي جراية، المرجع السابق، ص 210.

³ مها محمد السيد، الحصون والتحصينات الدفاعية في شمال إفريقيا في العصر الروماني، الحضري للطباعة والنشر، مصر، 2017، ص 73.

⁴ J. Baradez, "Gemellae, camp...", Op. Cit, p 391.

⁵ السلتيين (Celts) وهو الاسم الذي أطلقه عليهم الكتاب اليونانيين القدماء، أما الكتاب الرومان فقد أطلقوا عليهم اسم غالي (Galli)،

ويقصدون به سكان غاللا وماجاورها، ويقول فارو، ايزودور الاشبيلي أن السلتي جزء لا يتجزأ من مساليا (Massalia)، وأهم يتحدثون ثلاث لغات اليونانية واللاتينية، والغالية، كما يشير بطليموس أنهم اشتهروا بالشجاعة. للمزيد من المعلومات أنظر:

Philip W. M. Freeman, "The earliest Greek sources on the Celts", *Etudes Celtiques*, V 32, 1996, pp 11- 48.

⁶ Yann le Bohec, *La Troisième...*, Op. Cit, pp 433-434.

- معسكر هنشير بسرياني (Ad Major)

يمثل إرسال مفرزة من الفيلق السادس فيراتا، المتمركز عادة في سوريا، إلى أفريقيا أول حدث ملحوظ في ذلك الوقت. في عام 145، تتبع هؤلاء الجنود طريقا عبر الأوراس، عبر تيغانين، وهو ما يمثل نوعا من الاستيلاء الرسمي على الكتلة الصخرية؛ يقول النقش بوضوح أنهم يخضعون لأوامر مندوب الفيلق الثالث أغسطس¹، في نفس الوقت تقريبا، قدموا إهداء لهرقل في الحصن الذي بنوه بلا شك، في السيلواين. ربما كان لديهم نقش محفور في لمبايسيس في العام الموالي. كتب العديد من المؤرخين أن هؤلاء الجنود جاءوا إلى أفريقيا لأن الفيلق الأوغسطيني الثالث كان قد غادر إلى موريطانيا لقمع تمرد السكان الأصليين في تلك الفترة².

1-2 المعسكرات على طرق موريطانيا القيصرية**- معسكر رابيديوم (سور جواب):**

يقع معسكر رابيدوم (سور جواب)، الذي تبلغ مساحته 1.70 هكتار، على بعد 25 كلم غرب مدينة أوزيا (سور الغزلان)، على سفوح تل الأطلس، في منطقة عبور بين منطقة سطيف وسهل الشلف³، تم الكشف عن المعسكر بأكمله تقريبا والعديد من المعالم الأثرية، مما يجعل هذا المعسكر أفضل توثيق لمعسكرات موريطانيا القيصرية؛ تنظيم الطرق، والتحصينات، والمباني الأولية والداخلية، وحمامات الجنوب وحمامات الشمال بما في ذلك النقش المهدى من فورتونا (Fortuna) باسم الحاكم كلوديوس بريبتوس (Claudius Perpetuus 184-190م)، الذي يشير إلى أن ترميمه كان في عام 184م⁴.

وقد تم الكشف عن العديد من النقوش في موقع المعسكر، منها نقش امبراطوري يعود تاريخه إلى سنة 122م، وهو يمثل تاريخ بناء المعسكر، في عهد الامبراطور هدرينوس، وقد بقي فيلق المشاة السرديين الثاني (cohors II Sardorum) بالفعل في رابيديوم (سور جواب)، وتم تعزيزه مؤقتا بواسطة جناح الفرسان التراقيين بين عامي 201م، و208م، وربما قد تم نقلهم إلى ألتافا (أولاد ميمون)، عبر الطريق الرابط بين رابيديوم، وألتافا، وذلك خلال ثورة قبائل المور (البوار، والحلف الخماسي) في النصف الثاني من القرن الثالث الميلادي⁵.

- معسكر تيجافا كاسترا (Tigava castra):

هو من معسكرات سهل الشلف الذي يرجح بلوخ (R. Bloch) أنه بني سنة 167م⁶، من خلال الحفريات التي قام بها في الموقع، وهو مركز عسكري محصن يقع على الجانب الأيسر لواد الشلف، تمثلت وظيفته

¹ C. I. L. VIII, 10230.

² Yann Lebohec, *La Troisième...*, Op. Cit, p 378.

³ R. Cagnat, *L'armée...*, Op. Cit, p 619.

⁴ Seston William, Op. Cit, p 160.

⁵ Ibid.

⁶ Bloch Raymond, "Une campagne de fouilles dans la vallée du Chélif. Les Tigava Castra", *M. A. H.*, T 58, 1941, p 20.

الأساسية في تأمين مدخل الطريق الرابط بين قيصرية (شرشال) وكاستلوم تنجيتانيوم (الشلف) ودرست بقايا هذا المعسكر من طرف الكثير من الباحثين منهم فيليب لوفو الذي قام بدراسة أثرية لهذا المعسكر واستنتج من خلالها أنه قد تم بناؤه في فترة حكم الإمبراطور هادريانوس (117-138م)، وهو معاصر لمعسكر رابيديوم (Rapidium، سور جواب)، وثاناراموسا كاسترا (Thanaramusa Castra، البرواقية)¹.

ويفترض بلوخ أن هذا المعسكر استعملته فرقة الجناح الثاني الطراكيين التي نشطت بشكل كبير في وسط موريطانيا القيصرية، وهناك فرضية تقول إن هذا المعسكر كان يقوم بوظيفتين؛ حراسة الطريق الرئيسية التي كانت تربط مدينة القصر الكبير بين عين الدفلى (Opidum Novum) بمعسكر الشلف (Castellum Tingitanum)، وحماية مدينة الخضرة (Tigava Municipium)².

- معسكر الداموس (Gadum Castra):

تقع الآثار الرومانية في داموس على الضفة اليمنى لواد تافنة، وقد حددت المسافة بينها وبين مينا (غليزان) اعتمادا على ما ورد في بيان رحلة أنطونينوس بـ 25 ميل (37 كلم)³. كما حدد كانيا (R. Cagnat) موقع هذا المعسكر، بناء على المسافات التي أشار إليها دليل الطريق، مع سيدي فاغول، ويفضل توكسيي (Tauxier)⁴ البحث عنه في موقع مدينة واد ارهيو الحالية، من جانبه، يضعه الكولونيل ميرسييه (Mercier) مقابل سانت إيمي (St-Aimé، جديوية)، تمت إقامة المعسكر عند منفذ واسع، للدفاع عن المنطقة، التي تسكنها قبائل ثائرة، ومناهضة للوجود الروماني، وهم قبائل المازيس (Mazices)، الذين أصبح دورهم كبيرا في ثورات المغاربة ضد المحتل الرومان خلال عهد الإمبراطورية السفلى⁵.

تبلغ مساحة هذا المعسكر حوالي 10 هكتار، وهي محاطة من ثلاث جهات بوادي التافنة، على الرغم من أن موقع المركز الروماني قد تم تطهيره جزئيا للزراعة، إلا أنه لا يزال من الممكن رؤية عدد كبير من الحجارة، بما في ذلك بعض الحجارة المشغولة، وأرضية عصر لمعصرة زيتون بها قناة دائرية لاستقبال الزيت⁶. على الضفة اليسرى لوادى التافنة، على بعد 1200 متر إلى الشمال الشرقي، توجد بقايا سياج مستطيل الشكل أبعاده 200 × 100 م⁷.

- معسكر لهليل (Ballene Praesidium):

¹ Leveau. Ph, "Recherches historiques...", Op. Cit, p 289.

² Bloch Raymond, Op. Cit, p

³ A. A. A, f 22, n°5.

⁴ H. Tauxier, "Essai de Restitution de la Table de peutinger pour la Province d'oran", B. S. G. A. O., 1884, pp 291-292.

⁵ R. Cagnat, L'armée..., Op. Cit, p 625.

⁶ Paul Courtot, Une ancienne cité romaine: Damous, B. S. A. V. T., 1954, pp 60-63.

⁷ Canal, J, "Monographie de l'arrondissement de Tlemcen", B. S. G. A. O., V 8, 1888, pp 62-63.

موقع عسكري روماني ورد ذكره في خط الرحلة الأنطوني وتم تحديده مع الآثار التي تشغل الضفة اليمنى لنهر الهليل، في موقع المدينة الحديثة التي تحمل نفس اسم رافد منى هذا. وبحسب خط سير الرحلة الأنطوني، فهو يقع على بعد 20 ألف خطوة شرق كاسترا نونا (المحمدية)، وهذا صحيح، و16 ألف خطوة غرب مينا (غليزان)، في حين أن المسافة بين هليل وغليزان لا تتجاوز 14 ألف خطوة؛ على الرغم من هذا الوضع الشاذ، لا يمكن لأي مجموعة أخرى من الآثار في المنطقة أن تضاهي (Ballene Praesidium).¹

- معسكر تيمزوين (Lucu):

أنشئ في عهد الامبراطور سبتيموس سيفيروس سنة 201م، على الليمس الموريطاني (nova praetentura)²، وقد دلت النقوش التي عثر عليها في هذا المعسكر على التحاق جناح من فرقة البانونيين (Pannonien) المتواجدة بسوريا بهذا المعسكر، وكذلك العثور على أدلة أثرية تثبت تواجد هذه الأخيرة بمعسكر الزوي جنوب الأوراس³. (أنظر الصورة رقم: 17)



صورة رقم (17): تمثل آثار لمعسكر تيمزوين (Lucu)

المصدر:

<https://saida.mta.gov.dz/%D9%85%D9%88%D9%82%D8%B9-%D8%AA%D9%85%D8%B2%D9%88%D9%8A%D9%86/>

¹ G. Camps, "Ballene (Bellene) Praesidium", *Encyclopédie berbère*, 9 | 1991, pp 1322-1323.

² Ivan Lpaine, "Fouilles de Timsiouine", *B. S. G. A.O.*, 1886, pp 298-299.

³ Xavier Dupuis, Un décurion de l'ala Pannoniorum à Zoui et la présence militaire au nord-est de l'Aurès, <https://journals.openedition.org/antaftr/3441>

- معسكر بنيان (Ala Milliararia)

ويسيطر معسكر آلا ميلياريا (عين بنيان) على الممر الرابط بين جبال فرندة، وسعيدة. بني حوالي 201م عند وادي تاغية، على بعد 13 كم من القرية التي تحمل هذا الاسم¹، تبلغ مساحتها 4.58 هكتار، وكان بها سور وأبراج، يدل اسم المخيم على أنه كان محتلا منذ إنشائه على الأغلب بفيلق الخيالة الألف (1000 رجل)، يصف ستيفان اغزال المعسكر، وفقا لدراسة دي لابلانشير (De la Blanchère) بأنه كان مربع الشكل ومقاساته 240 م من كل جانب، ويحيط به وادي تاغية من الشرق والجنوب. وهو محاط بسور، يتساوى مع الأرض في العديد من الأماكن، يتألف من جدارين متجاورين، جدار خارجي مصنوع من الحجر الملبس وآخر خلفه مصنوع من الركام (الدبش). وله بابين أحدهما في الغرب، والآخر في الجنوب².

- معسكر تاتيلتي (Tatilti)

يضعها مسار أنطونينوس على بعد 18 ميلا من أراس (Aras)، و44 ميلا من أوزيا (سور الغزلان)، وقد تم التعرف على آثار هذا المعسكر من خلال المسوحات التي أجراها بيار ماسييرا (P. Massiéra)³ ويذكر بيار لابورت أنها تمثل أطلال المكان المسمى (Tareas)، بدوار الميلوزة، بالقرب من الوادي، تغطي مساحة تبلغ حوالي ثمانية هكتارات، لا بد أنها كانت مدينة نشأت حول معسكر للجيش، وكانت آثاره لا تزال موجودة على هضبة صغيرة في وسط التلال، توجد بقايا واضحة لمنشأة مربعة الشكل يبلغ طولها 110 م من كل جانب، والجدار المحيط بها بسماك 1.40 م مصنوع من الحجارة الكبيرة المقطوعة، ومن المؤكد أنه كان يشتمل على مدخلين محصنين: أحدهما إلى الشمال، والآخر إلى الغرب، مع وجود مدخل آخر إلى الجنوب⁴. عسكر فيه فيلق المشاة الخلقدونيين الرابع (Cohor IV Flavia Chalcidenorum)، وهو يشرف على مراقبة القبائل الجنوبية ومنعها من التسرب نحو الشمال⁵.

- معسكر تارمونت (Aras)

يقع هذا المعسكر على مفترق طرق الطريق الدائري الكبير لليمس السيفيري⁶، وهو يمثل نقطة اتصال بين منطقة الحضنة، وحوض أوزيا (سور الغزلان)، يبدو أن بناءه تم بعد سنوات قليلة من معسكر تاتيلتي (ونوغة)، إذ

¹ R. De la Blanchere, *Voyage d'Etude dans une partie de la Mauretanie Cesarienne*, Imprimerie Nationale, Paris, 1883, pp 66-69.

² S. Gsell, *Fouilles de Bénian (Alamiliaria)*, Ernest Leroux Éditeur, Paris, 1899, p 8.

³ P. Massiera, "La station de Tatilti", *Rev Afr*, 79, 1936, pp 465- 476.

⁴ J. P. Laport, "Notes sur les camps de Tatilti et d'Aras (Maurétanie Césarienne)", *LA HIÉRARCHIE, (RANGORDNUNG) DE UARMEE ROMAINE SOUS LE HAUT-EMPIRE*, Actes du Congrès de Lyon (15-18 septembre 1994), pp 343.

⁵ عبد القادر صحراوي، المرجع السابق، ص 55.

⁶ P. Massiéra, "Le limes sous les Sévères dans le Hodna occidental", *Rev. Afr.*, V 81, 1937, p 503.

يذكر بيار لابورت أن تاريخ بناءه يعود إلى الفترة الممتدة بين (201-203م)، وهو التاريخ الذي أشار إليه النص الكتابي للإهداء المنقوش على لوح ضخم قرب البوابة الجنوبية للمعسكر¹، وبالنسبة لمخطط هذا المعسكر فهو ذو شكل مستطيل، أبعاده (200 م × 170 م)، له أربعة أبواب، وعشرة حصون، بالإضافة إلى الأبراج التي بلغ عددها 4 أبراج².

بالإضافة إلى المعسكرات الشتوية للجيش الروماني (Castra Hibernae)، والتي كان الغرض منها التحكم في مصادر المياه التي يعتمد عليها البدو الرحل، فصل سكان الجنوب عن سكان الشمال، ومحاوله قطع الصلة بينهم³. تم ذكر (Hiberna) مرتين في التوثيق الكتابي منذ نهاية القرن الثاني، في موريطانيا القيصرية في تاتيلتي (Tatitli) وخربة أولاد هلال، وكانت تقع على التوالي عند سفح البيان والونشريس⁴.

مما يلاحظ أنه لا توجد معسكرات كثيرة في موريطانيا القيصرية خلال القرن الأول الميلادي، وهذا ما يوحي بصعوبة احتلالها والسيطرة عليها⁵. وعبر مرور الزمن تطورت الكثير من هذه المعسكرات وتحولت إلى مدن مهمة مثل مدينة تيفيست، ولبايسيس، وطبنة، خميسة خلال القرون الثلاثة الأولى، أي جبل مشايب، والجھراء، وقلعة غريميدي 198-238م، وسدوري⁶.

وقد تحولت هذه المعسكرات بمرور الزمن إلى مدن كبرى خاصة بعد انتقال خط الليمس خلال القرن الأول والثاني الميلادي من مناطق الوسط النوميدي والموريطاني إلى الجنوب وبالتالي انتقال أغلب المراكز العسكرية جنوبا لتفسح المجال للمراكز المعسكرات القديمة إلى أن تتحول إلى مدن مثل مدينة تينجيتانوم (الشلف)⁷.

2- الأبراج (Turess)

أقيمت على الطرق الرومانية العديد من الأبراج العسكرية في كل من نوميديا وموريطانيا القيصرية، المتعددة الغايات منها مراقبة المراكز العسكرية والتحكم في أي خطر يهددها، وكذلك مراقبة الطرق من أجل حمايتها وضمان أمنها، بالإضافة إلى دورها في الصيانة، حيث يتمركز أعوان الصيانة في الطابق السفلي، ورجال الأمن

¹ J. P. Laport, *Notes sur les camps....*, Op. Cit, p 349.

² عبد القادر صحراوي، المرجع السابق، ص 55.

³ H.G Pflaum, *Carrieres, procuratoriennes équestres sous le haut empire*, Librairie Orientaliste Paul Guethner, Paris, 1960, pp 621-624.

⁴ Zheira Kasdi, Op. Cit, p 9.

⁵ عبد القادر صحراوي، المرجع السابق، ص 35.

⁶ J. Baradez, *Fossatum....*, Op. Cit, pp 141-142.

⁷ محمد فوكة، تطور التجمعات السكانية في مناطق سهل الشلف وضواحيه في الفترة الممتدة من القرن الأول ميلادي إلى القرن الثالث الميلادي، (أعمال الملتقى الوطني الأول المدينة والريف في الجزائر القديمة)، فرع الآثار، قسم العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة معسكر، 6-7 نوفمبر 2013، ص

(Beneficatores) في الطابق العلوي. وقد عرفت الأبراج انتشارا أكبر في عهد الامبراطور كومودوس نهاية عهد الأباطرة الأنطونيين¹.

وسوف نتعرف على بعض هذه الأبراج وانتشارها في كل من نوميديا وموريطانيا القيصرية، ففي نوميديا تم تعزيز معسكر تازولت بثمانية أبراج لحراسة أبوابه من الاخطار الخارجية². وخلال القرن الثاني الميلادي دعم الخندق الافريقي بمجموعة من الأبراج لزيادة تفعيل عمله العسكري في مراقبة سكان المناطق المجاورة المهدة للمصالح الاقتصادية الرومانية، نذكر منها برج ززار بين نقرين، وقلعة زريف الواعر، وكما عثر على مجموعة من الأبراج ذات الشكل الأسطواني شيدت من أجل حماية قلعة بادياس (Badias)³.

وفي مندور بالقرب من باتنة عثر على برج للترصد والمراقبة على امتداد نهري فضالة، ومعافة ذو شكل مستطيل (8×5.60م)، يمكنهم من خلاله التواصل عبر الإشارة الضوئية مع المؤسسات العسكرية القريبة⁴. هذا وفي طينة شيدت الأبراج على طول الطريق بينها وبين القنطرة لحراسة ممرات القوافل، منها الأبراج الفردية والمزدوجة⁵. كما دعم معسكر القصبات بالعديد من الأبراج، منها برجين شيئا بالقرب من وادي جدي، أحدهما من الآجر المسطح والثاني، من الحجارة الدائرية الكبيرة⁶. وفي جنوب واد بسكرة أبلغ السيد ليون رينييه (L. Renier) عن آثار برج مربع الشكل، وطول ضلعه 10 م، وارتفاعه بين 12 و 15م، وهو مبني من حجارة كبيرة⁷.

وفي موريطانيا القيصرية أنشأت مجموعة من الأبراج خلال سنة 198م، في عهد الإمبراطور سبتيموس سيفيروس، في كل من بوغار، عين التوتة، وهذا من أجل حماية كل من مدن؛ أوزيا (سور الغزلان)، ثاناراموسا كاسترا (البواقية)، المدينة، وكذلك حماية الطرق التي تمر بها⁸. بالإضافة إلى أبراج معسكر بنيان والذي أثبتت الدراسات أنه مزود ببرجين دائريين من الحجارة المنحوتة⁹.

يشير نقش يعود إلى قائد الفرسان المور المعسكرين في إقليم أوزيا (سور الغزلان)، عاصمة الجزء من الحدود الذي يحمل خط الدفاع الحدودي اسمها ليمس أوزيانسيس (limes Auziensi). حيث تنتشر العديد من الأبراج على خطوط البؤر الاستيطانية، بين المعسكرات والمدن الحربية، ربما كانت تحت حراسة السكان الأصليين،

¹ محمد العربي عقون، الاقتصاد والمجتمع في الشمال الافريقي القديم، ط 2، أدليس للنشر والترجمة والتصميم، الجزائر، 2020، ص 134.

² Yann Le Bohec, **La Troisième...**, Op. Cit, p 363.

³ عبد القادر صحراوي، المرجع السابق، ص 135.

⁴ P. Morizot, "L'Enceinte fortifiée de Mendour (Aurés)", Ant. Afr., 27, 1991, p 133.

⁵ R. Chevallier, Op. Cit, p 169.

⁶ Audollent Aug, "Mission épigraphique en Algérie de MM. Aug. Audollent et J. Letaille (Octobre 1889 et Février 1890)", M. A. H., T 10, 1890, p 573.

⁷ L. Renier, "en mission...", Op. Cit, p 451.

⁸ E. Albertini, "La route frontière de la Mauretanie Césarienne entre Boghar et Lalla Maghnia", B. S. G. O., 1928, pp 36-38.

⁹ R. De la Blanchere, Op. Cit, p 67.

كما جرت العادة في المعسكرات الأخرى، ومن هذه الأبراج نذكر؛ برج هوارا بين المدينة، وسوفاسار (عمورة)، وبرج أولاد مريم، بين رابيديوم (سور جواب)، وأوزيا (سور الغزلان)¹، وبرج أولاد سلامة الذي يقع على بعد 11 كم جنوب شرق هذه الأخيرة.

3- القلاع والحصون

إلى جانب المعسكرات التي استضافت الوحدات المساعدة أنشأ الرومان مجموعة من الحصون² والقلاع (Castella)³ على طول الطرق في نوميديا وموريطانيا القيصرية للعمل على حراستها، ورصد حركات كل من هم ضد السلطة الرومانية، وهكذا حتى أصبح لها وجودا ثابتا، وانتشارا للسلطة الرومانية، إلى جانب القوات النظامية المتمركزة في المعسكرات التقليدية، وزاد عددهم بمرور الوقت حتى أصبحوا منذ عهد الأنطونيين فصاعدا حجر الأساس لنظام دفاعي واسع، وشكلوا في بدايتهم نواة لتشكيل العديد من المدن الرومانية.

تم تشييد القلاع في بعض المناطق من أجل الحد من حركة البدو الرحل، ومراقبة تنقلاتهم بين المناطق الحضرية الرومانية، والأراضي الزراعية للمعمرين الرومان، ومن أهم القلاع والحصون في مقاطعة نوميديا نذكر قلعة ثموقادي التي بنيت لحراسة الممرات المفتوحة بجبال الأوراس بين وادي العبيدي والوادي الأبيض⁴. وقلعة ديميدي (مسعد).

- قلعة ديميدي (مسعد):

بعد هذه الأحداث العسكرية الكبرى التي خلفت بصماتها على الخريطة الأثرية ممثلة في النقوش وبقايا الحصون والطرق اعتري حركة تمديد الطرق العسكرية فتور نسبي لم يدم طويلا، ذلك أن الإمبراطور سبتيموس سيفيروس (193-211م) وضع حدا لذلك بشروعه في إعطاء دفع جديد لحركة الاستيطان والتوسع العسكري بجميع الولايات الإفريقية موسعا بذلك من شبكة الطرق ومتوغلا بالليمس الحدود العسكرية إلى أقصى حد ممكن، حيث بلغ به غدامس ملتقى طرق قوافل الصحراء وإفريقيا السوداء)، كما نقله إلى جنوبي مرتفعات أولاد نايل

¹ A. Berbrugger, "L'Afrique Setentrionale, Après le partage du Monde Romain en Empire d'Orient et Empire d'Occident", *R. Afr.*, Paris, N 1, Décembre 1856, p 87.

² الحصون (Burgi): هي عبارة عن معسكرات مصغرة، يعرفها لوبوهيك على أنها أبراج او قلاع صغيرة، عادة ما يكون شكلها مستطيل، ويحيط بها خندق أو سور. للمزيد من المعلومات أنظر:

R. Cagnat, Op. Cit, p 683.; Yann Le Bohec, *La Troisième...*, Op. Cit, p 111.

³ القلاع هي منشآت محصنة أصغر حجما من المعسكرات، تُستخدم للدفاع عن الحدود والمدن والمساهمة في عملية الاحتلال، عادةً ما تحتوي القلاع على حامية صغيرة تتألف غالبا من الفرسان، تكون أحيانا ذات تصميم مربع، وأحيانا أخرى ذات شكل مستطيل، ولها أربعة أبواب. للمزيد من المعلومات أنظر:

H. Daremberg, EDM. Saglio, "Castellum", dictionnaire des antiquités grecques et romaines, d'après les textes et les monuments, T 1, Paris, Hachette, 1887, p 936.

⁴ R. Cagnat, *Carthage, Timgad, Tebessa et les Villes antiques de L'Afrique du Nord*, paris, Editions Renouad, H. Laures, 1912, p 52.

جنوب نوميديا عندما أنشأ قلعة ديميدي (Castillum Dimmidi، مسعد)، فعزز بذلك جبهة الدفاع الرومانية بالجنوب النوميدي - الموريطاني المواجهة البدو¹.

كانت قلعة ديميدي موضوع دراسة معمقة قام بها الباحث جيلبار شارل بيكار (G- Ch. Picard) بين عامي 1939 و 1947م، فهي تقع في جبل بوكاحيل، على تلة من الحجر الرملي غنية بالملح الصخري، احتلت القلعة الرومانية موقعا استراتيجيا مميذا على مفترق الطرق، مما سمح له بمراقبة كل من جبال أولاد نايل، ووادي جدي، تسيطر على ممر مروري أساسي بين واحة الأغواط وحوض الحضنة، وكذلك الممرات عبر المنحدرات الجبلية بين وادي جدي والجلفة². تأسست سنة 198م خلال عهد الامبراطور سيفيروس وابنه كاراكلا، تحت اشراف المندوب أنيسيوس فاستوس (Q. Anicius Faustus)، تم بناؤها من قبل مفرزة تتكون من فيلقين وهما (IIIa Gallica) (IIIa Augusta)، لم تتجاوز مساحته 1 هكتار، كانت مقرا لفيالق القوات التدمرية القادمة من سوريا الكبرى³.

كانت قلعة بورادة، مثل الكثير من الأماكن الأخرى، مكونة من جزأين، سياج ومبنى مركزي. تم تدعيم الزاوية المستطيلة عند كل زاوية، وكذلك في منتصف الجانبين الشمالي والجنوبي ببرج، في حين تم تزويد منتصف الجانبين الشرقي والغربي بحصن ضخم، وكان المعقل على الجانب الشرقي يوفر ممرا عند النقطة الوحيدة للوصول إلى الداخل ودافع عن الباب. على الجدار الخارجي للسياج كانت هناك غرف ملحقة كانت بمثابة أماكن إقامة للحامية والمخازن. يميز هذا الجزء من المبنى تناسقا صارما فيما يتعلق بالمحورين المتوسطين. الباب وحده ليس له نظير في الجهة المقابلة، وإذا كان برج الزاوية الشمالية الشرقية يبدو اليوم أقصر من الثلاثة الآخرين، فهذا أثر ترميم قديم لاحق لانهيار نهاية هذا الهيكل، يمكننا أن نفترض أن هذا حدث الانهيار أثناء الحصار⁴.

كما أنشأ الرومان بعض القلاع في موريطانيا القيصرية من أجل تحديد مناطق السكان الأصليين، في القرن الثاني الميلادي تم بناء قلعة فيكتوريا (Castellum Victoriae)، على أبواب إيجيلجيلي (جيجل)، لتحديد أراضي قبيلة زيميزيس (Zimizes)⁵. وعهد بالدفاع عنها إلى نفس القبيلة، تم تحديد تاريخ بناء هذه القلعة من

¹ محمد البشير شنيبي، أضواء...، المرجع السابق، ص 123.

² W. Elizabeth, B. Fentress, Op. Cit, p 102.

³ P. Trouset, Messad / Castellum Dimmidi (Antiquité), *Encyclopédie berbère* [Online], 31 | 2010, document M95b, Online since 08 October 2020, connection on 13 August 2024. URL:

<http://journals.openedition.org/encyclopedieberbere/571>; DOI:

<https://doi.org/10.4000/encyclopedieberbere.571>

⁴ Julien Guey, "Fouilles sur le limes romain de Numidie (dans la région de Bordj Saâda, en février-mars 1938)", *C. R. A. I. B. L.*, N 5, 1938, p 358.

⁵ P. Salama, Les voies romaines de Sitifis..., Op. Cit, p 122.

خلال نقيشة عشر عليها في نفس الموقع دون عليها تاريخ 128م، وعليه يمكننا القول إن هذه القلعة ربما تكون قد بنيت في عهد الامبراطور هادريانوس (117-138م)¹.

وكذلك قلعة عين بوديب على الطريق من عين بسام إلى البويرة بالقرب من واد الأكحل، على بعد حوالي 8 كم شمال غرب عين بسام. عشر السيد غريناد ديلاپورت (Grenade delaporte) على نقishtين في مارس 1881م، في الخراب المجاور للطريق الروماني الذي ربما كان يربط عين بسام بالبويرة عبر وادي الأكحل، تكشف النقيشة الأولى عن اسم ولقب وكيل موريطانيا القيصرية، والمعركة التي شنّها ضد السكان الأصليين المتمردين². أما الحصون فقد تم تسجيل البعض منها في نوميديا وموريطانيا القيصرية، ولكن فقط في عهد الامبراطور كومودوس، حيث عشر على نقش من ألبولاي (عين تيموشنت) مؤرخ بين (183-184م)³، وأخرى من بوتليس بين 185 و192م، وبالتالي فقط للجزء الغربي من المقاطعة⁴. تم وضع هذه الحصون عموماً على ليمس المقاطعة لحمايتها، وبينما يدور الحديث في بوتليس عن إنشاء حصن واحد، بينما في ألبولاي قد تم بناء العديد من الحصون. أشرف الوكيل كلوديوس بيريتوس على بناء الحصون في ألبولاي، وفي أوزيا (سور الغزلان) كذلك، فقد تم العثور على نقش بالقرب من هذه الأخيرة، يشير إلى أن هذا الوكيل اهتم في نفس العام بإنشاء الحصون بالقرب من أوزيا (سور الغزلان)⁵.

ويتم تنفيذ جميع هذه الأعمال تحت سلطة حاكم المقاطعة، الذي يمكنه متابعة إنجاز العمل من البداية إلى النهاية، وترك الأمر لضابط يراقبه وبحسب البقايا الأثرية، فقد كانت هناك مواقع دفاعية عديدة بين المعسكرات. بعض المحطات موثقة ببيانات كتابية جزئية، مثل عيون سببية، والبعض الآخر موثقة فقط بالبيانات الأثرية. لذلك نحن لا نعرف اسمهم القديم. وهذا هو الحال، على سبيل المثال، في حصن عين بسام السداسي الذي يقع على بعد 100 كلم جنوب غرب توبوسكتو (تيكالات) و22 كلم شمال سور الغزلان⁶.

يتم استخدام العديد من المصطلحات لتعيين الأعمال الدفاعية ولكن من الصعب أحياناً إعطاؤها معنى دقيقاً، يكشف نقش يعود تاريخه إلى عام 119 أو 120 في ألبولاي (عين تيموشنت)، حيث يتواجد المكان المسمى (Praesidium Sufatiue)، قد يكون مركز مراقبة صغير أو حصن، تم بناؤه من قبل الفوج الأول من

¹ C. I. L. VIII, 8369.

² E. Masqueray, "Sour Djouab (Rapidi) - Aïn Bessem - Aïn Bou Dib", *B. C. Afr.*, 1882, pp 222-223.

³ C. I. L. 20816.

⁴ E. Masqueray, *Op. Cit.*, pp 225-232.

⁵ J.-P. Laporte, "Remparts urbains antiques et médiévaux de Kabylie et de l'est du Titteri", dans *Enceintes urbaines, sites fortifiés, forteresses d'Afrique du Nord. Actes de la Ve journée d'études nord-africaines (Palais de l'Institut, 19 mars 2010)*, Paris, 2012, p. 155-156.

⁶ E. Masqueray, *Op. Cit.*, p 226.

المساعدين المحليين فلافيا موزولامبوروم (Flauia Musulamiorum)¹، تحت إشراف الحاكم في ذلك الوقت، L. Seius Auitus، على الطريق الذي يربط تلمسان (Pomaria) وبطيوة (Portus Magnus) عبر أربال (Regiae)².

- حصن بادس (Badias):

يقع على الضفة اليسرى لوادي العرب، جنوب الأوراس مباشرة، على طريق آد مايور (Ad Majores)، هنشير بسرياني)، فيسكيرة (Vescera، بسكرة)، وهو الطريق الاستراتيجي، والتجاري الأكثر أهمية، وهي تربط الصحراء بالتل، وتفصل بلاد النمامشة عن إقليم الأوراس هنا طريق يمتد شمالا إلى وادي العرب. وما يدل على أنه كان حصنا عسكريا هو النقش الأثري المسجل من طرف أحد الجنود "ibi ad Bad (ias)"، وأصبح الموقع الرئيسي ليمس بازنسيس (Limes Bazensis) في القرن الرابع³.

- حصن عين بلؤل (Ain Balloul):

يؤكد ستيفان اغزال في أطلس الجزائر الأثري إلى أنه كان حصنا رومانيا⁴. وقد أيده في ذلك ألبرتيني مشيرا إلى أن عين بلؤل كانت تقع على الطريق الروماني الذي يربط بين آلا ميلياريا (بنيان)، وتاخمارت (Cohors Breucorum Kaput Urde)، على بعد 22 كم من هذه الأخيرة⁵، على الرغم من أن غوتيه (Goutier) أثبت في ذلك الوقت أن هذا الطريق يتخذ مسارا أكثر شمالا⁶، كما أكد بيار سالاما أن هذا الموقع ينتمي إلى الليمس السيفيري من خلال وصف الحصن ومخطط الموقع، تغطي آثار هذا الحصن مساحة كبيرة جدا حوالي (145 هكتار)⁷.

وقد زار الكولونال فورت (Fort) موقع الحصن سنة 1907م. فعثر على بقايا سياج مستطيل الشكل (300 × 1500 م) مبني من حجارة كبيرة وغير منتظمة. كان يوجد داخل السياج عدد من المباني الطويلة والضيقة مقسمة إلى عدة غرف أو مقصورات، بالإضافة إلى العديد من الجدران الثانوية المعزولة. تم تشييد هذه الجدران الداخلية أيضا من الحجر غير المشغول، على الرغم من وجود عدد قليل من الكتل الحجرية المنتظمة التي ربما تكون مشغولة وربما شكلت زوايا المباني⁸.

¹ de Pachtère Félix-Georges, "Inscription relative la construction du praesidium Sufative par la cohors prima Flavia Musulamiorum", C. R. S. I. B., N. 6, 1913, p 411.

² E. Masqueray, Op. Cit, p 228.

³ W. Ragot, Op. Cit, p 294.

⁴ A. A. A, 32, n°126, 127; f 16, n° 371.

⁵ E. Albertini, La route-frontière..., Op. Cit, p 38.

⁶ Gauthier. R, "Contribution à L'étude tracé de la route-frontière de la Maurétanie Césarienne", Rev. Afr., 1933, pp 449 - 457.

⁷ R. I. Lawless, Op. Cit, p 95.

⁸ I. Fort, "Note sur les vestiges archeologlaues d'Ain Balloul", B. S. G. A. O., V 27, 1907, pp 237-242.

- حصن غريميدي (Grimidi):

يتميز عدة عناصر أثرية ذات أهمية كبيرة: حصن مستطيل الشكل أبعاده 65×44 مترا، له أبواب شمالية وجنوبية، وفي الزوايا الأربع أبراج دائرية خارجية. هناك تم اكتشاف جزء من نقش في عام 1886 لإحياء ذكرى الأعمال غير المحددة التي أخرجها الحاكم العام أوستافيوس بودينز (Ostafius Boudinez)، في عهد سيبتيموس سيفيروس وأبنائه. أدت هذه القلعة البدائية إلى ظهور مدينة محصنة تبلغ مساحتها حوالي 4 هكتارات. على بعد 300 م إلى الجنوب الشرقي يظهر حصن مستطيل (26×16 م) من نفس تصنيف القلعة. وعلى بعد 700 م إلى الغرب، حصن مربع الشكل طول كل جانب من جوانبه 36 م، وله أبراج مستطيلة بارزة في الزوايا. استفاد هذا النظام بأكمله، المغطى بالإضافة إلى نقاط المراقبة، من وجود العديد من المصادر، وازدهر في معقل طبيعي منيع، مع إطلالات غير محدودة على الجنوب، وهو آخر دعامة لكتلة التيطري¹.

ويبدو أن الحدود الرومانية تبدو ضرورة لتحديد الحدود المنظمة عسكريا في مناطق لا تنتمي دائما إلى الحدود الصحراوية لأن ما كان يسمى الليمس بوضوح، في القرن الأول للاحتلال الروماني، غادر الشمال متجاوزا الأوراس إلى التوجه نحو سهول سطيف للوصول إلى ثاناراموسا (البرواقية)، ثم اتباع وادي الشلف مروراً بالشلف (كاستيلوم تينجيناتوم)، ثم غليزان (ميناء) والوصول إلى تاساكورا (سيق)².

- حصن عيون سببية:

وهو من أهم الحصون التي بنيت خلال عهد الأباطرة السيفيريين في موريطانيا القيصرية، من أجل تحصين مدينة كاسترا نوبا (Castra Nova، المحمدية)، وكذلك تأمين الطريق التي تربط بين معسكر كوليمناطة (Columnata)، وقلعة تيارت، وهو مستطيل الشكل تبلغ أبعاده (500×340 م)³، وليس بعيدا عن مدينة عيون سببية نفسها، وعلى بعد 2 كم إلى الغرب، في مكان يسمى تاوغزوت، توجد بقايا حصن مهم، هذا البناء يقع على نتوء صخري منعزل، يقتصر على مساحة مربعة تبلغ 90 م على كل جانب⁴.

- حصن مجدل:

في موريطانيا القيصرية، وخلال حكم الامبراطور أنطونينوس ماركوس أوريليوس (161-180م) تم بناء حصن مجدل، شمال جبال عمور، جنوب غرب موريطانيا القيصرية⁵. ويرجح أن هذا الحصن قد تم بنائه وفقا لنص

¹ P. Salama, "Masque de parade et casque d'Ain Grimidi, Précisions sur le limes de Maurétanie Césarienne centrale", *B. S. N. Ant. F.*, 1984, 1986, pp 130-142.

² Romey Alain, "Perception de la limite et de la frontière au Maghreb de l'Antiquité à la contemporanéité nomade", *Cahiers de la Méditerranée*, n° 56, 1, 1998, p 30.

³ عبد القادر صحراوي، المرجع السابق، ص 115.

⁴ R. Cagnat, *L'armée...*, Op. Cit, p 659.

⁵ Maurice Euzennat, "La frontière romaine d'Afrique", *C. R. A. I. B. L.*, N 2, 1990, p 576.

النقيشة التالية التي عثر عليها في عين المكان خلال الفترة من (148-149م)، على يد مجموعة من العسكر الروماني.

Imperator Caesar Titus Aelius Had[rianusAntoninus Aug(ustus)]
Pius, pontifex m[aximus, trib(unicia)po]testate duodecies, i[mp(erator) II,
co(n)s(ul)III,paterpa]- triae -per cohort...¹

يسيطر هذا الحصن على الممر إلى الغرب بين شط الحصنة، والزاب الشرقي، وقد تم وضع الحصن الروماني على إحدى الطرق التي يرتادها الأشخاص القادمون من الجنوب، ويتجهون نحو سيدي عيسى وأوزيا (سور الغزلان)، وتتجه نحو الغرب عبر رايبديوم (سور جواب).

وفي الأخير يمكننا القول أن الدور العسكري للطرق مهم جدا في تسهيل عملية التوغل الروماني داخل أراضي المقاطعتين، وتجلى هذا في توزيع المواقع الدفاعية (معسكرات، قلاع، وغيرها) على طول هذه الطرق، مع تقدم الزحف الروماني في نوميديا وموريطانيا القيصرية، كما تم توزيعها عبر أراضي المقاطعتين للسيطرة على الحدود وأماكن المرور الرئيسية للسكان البدو وشبه الرحل، وهذا من أجل ضمان مهمة السيطرة، وقد أدت المراكز العسكرية مثل؛ لمبايسيس، جيميلاي، آد مايورس، رايبديوم (Rapidum)، و(Tigaua Castra)، وألتافا (Altaua)، إلى ظهور حقيقي للمناطق الحضرية.

كما تم نقل هذه المراكز العسكرية من خلال نظام من الأبراج، والحصون التي يصعب تقييم أهميتها العددية ولكن دورها في السيطرة على حركة السكان مؤكد، كما كان الحال أيضا مع المراكز العسكرية داخل المقاطعتين. كما يمكننا أن نعتبر كل من سيتيفيس، وساطافي وأوزيا مراكز عسكرية مهمة وهذا من خلال تمركز المستفيدين فيها، والتي ربما كانت وظيفتها السيطرة على حركة السكان. وكانت هذه المدن الثلاث تقع في الواقع على تقاطعات الطرق الرئيسية. كان الجمع بين المعسكرات العسكرية، حيث يتمركز الجزء الأكبر من الوحدات العسكرية في كل من المقاطعتين، ومراكز المراقبة هو المفتاح لنظام دفاعي فعال.

¹ L. Leschi, "Notes Sur: une Inscription Latine de Medjdel", B. A. C. H. S, 1938, p 163.

الفصل الخامس

الاستراتيجية الاقتصادية للطرق الرومانية في نوميديا وموريطانيا

القيصرية

أولاً: تأثير الطرق على قطاع التجارة في نوميديا وموريطانيا

القيصرية

ثانياً: تأثير الطرق على قطاع الزراعة في نوميديا وموريطانيا

القيصرية

ثالثاً: المنشآت الاقتصادية على الطرق الرومانية

أولاً: تأثير شبكة الطرق على التجارة في مناطق نوميديا وموريطانيا القيصرية

1- على مستوى التجارة الداخلية:

1-1 دور الطرق في عملية نقل السلع:

كانت الطرق شريان التجارة الداخلية، فبعد استقرار الأوضاع تطورت اهتمامات السلطة الرومانية، حيث أصبحت الطرق تحتل الأولوية في مخططاتها، واستراتيجيتها، بعد أن كانت تستخدم في الأغراض العسكرية، نقل الجند وعتادهم الحربي، أصبحت تستغل في إيصال المنتجات إلى مناطق استهلاكها أو تصريفها نحو الموانئ¹، وقد دلت الشواهد الأثرية على الاستخدامات التجارية للطرق العسكرية في كل من نوميديا وموريطانيا القيصرية، خاصة إذا علمنا أن الكثير من الطرق كانت تخترق مناطق غنية بزراعة الحبوب، مثل سطيف، وعليه فإن معظم ملتقيات الطرق الرئيسية بنوميديا، وموريطانيا القيصرية مثل ثموقادي، لمبايسيس، سيتيفيس، أوزيا، ألبولاي وغيرها غدت في نفس الوقت أسواقاً تجارية جهوية كبرى تصب فيها كل منتجات الضياع والأرياف من حبوب، وخمر، وزيت، وإنتاج حيواني².

لقد عرفت نوميديا وموريطانيا القيصرية منذ العصور القديمة، دورة اقتصادية تتناسب مع إمكانياتها، موزعة بشكل مختلف على منطقتين طبيعيتين، بلاد التل في الشمال، وبلاد السهوب، وسكان المناطق الجبلية، تقوم القبائل الرعوية بترحيل قطعانها نحو المراعي في التل خلال فصل الصيف، وفي فصل الشتاء تغير مضاربها نحو مناطق السهوب، وهو أحد العناصر الأساسية الدائمة لاقتصاد البلاد، في نفس الوقت فإن هذا العمل الدوري يثير حركة التبادل التجاري بين المنتجات، من لحوم السهوب، والصوف، والتمور على وجه الخصوص، ومنتجات التل خاصة الحبوب³.

ويضاف إلى ذلك تداول تجاري أصغر ولكن ليس أقل أهمية، داخل منطقة الأطلس التلي نفسها، بين منتجات البلدان الجبلية، وما يقابلها من منتجات المناطق الداخلية، ومع ذلك فقد تأثرت هذه التذبذبات ذات المدى الأقل من سابقاتها، وذات الاتجاهات المتغيرة، بسبب التضاريس والتي تمثل الجزء الأكبر من البلاد⁴. كما يتجلى الدور الاقتصادي لشبكة الطرق الرومانية الكثيفة جدا في استخدامها لنقل جميع الثروات الطبيعية والمعدنية إلى عاصمة الإمبراطورية الرومانية روما، ففي مقاطعة نوميديا ومن أجل تسهيل وصول هذه المنتجات إلى المناطق الساحلية شيد الرومان شبكة من الطرق المعقدة، والمتطورة ملائمة جدا للأغراض التجارية ربطت هذه الطرق كافة

¹ جيلبار شارل بيكار، المرجع السابق، ص 91.

² فاضل لخضر، "الأنشطة التجارية والمرفئية في الجزائر القديمة خلال العهد الروماني"، دورية كان التاريخية، ع: 23، مارس 2014، ص 39.

³ P. Salama, *Les voies romaines...*, Op. Cit, p 20.

⁴ Ibid.

المدن والموانئ في هذه المقاطعات الثلاث، وفي كل موضع تقريبا كانت تسير بمحاذاة الساحل باستثناء بعض المواقع التي عبرت فيها أراض من أجل تحاشي الانعطاف المطول وغير المجدي¹.

وهي تعتبر من الوسائل المهمة للنقل والتنقل، للأشخاص، والسلع والعربات... الخ، ولهذا فإن تكاليف النقل تختلف حسب نوع الشيء المنقول الذي يعبر ذلك الطريق، سواء كان انسان، أو حيوان، أو سلع بكافة أنواعها الخام والمصنعة، حيث تشكل تكلفة النقل قيمة أصغر من سعر السوق للصادرات الأكثر قيمة. علاوة على ذلك، فإن تكلفة النقل لا شيء فعليا بالنسبة لأنواع معينة من الصادرات، تلك التي يمكن أن تسافر بمفردها مثل العبيد والماشية².

وبخصوص أسعار النقل على الطرق البرية، فقد أشار مرسوم دقلديانوس (Diocletianus 284-310م) (De pretiis rerum uenaliu) للحد الأقصى للأسعار، فمثلا؛ سعر حمولة عربية من القمح ترن 1200 رطل، 20 ديناريوس للميل، وسوف يتضاعف في 300 ميل، والتصدير على ظهور الجمال حيث تبلغ حمولة 600 رطل، 8 ديناريوس للميل الواحد، أما النقل عن طريق البغل يكون سعر حمولة 300 رطل، 4 ديناريوس للميل³. تكلفة الرطل الواحد بعربة التسوق، إذا هي 0.017 ديناريوس لكل ميل، أما تكلفة الرطل الواحد بواسطة الجمل أو البغل فهي 0.013 ديناريوس لكل ميل⁴. وأن شحنة الحبوب عن طريق البحر من أحد طرفي البحر الأبيض المتوسط إلى الطرف الآخر ستكون أقل تكلفة (تجاهل المخاطر) من جرها خمسة وسبعين ميلا. لكن الأفراد لم يكن بوسعهم نقل البضائع الضخمة لمسافات طويلة عن طريق البر كنشاط عادي، ولا يستطيع ذلك أي مجتمع سوى أغنى وأقوى المجتمعات⁵.

سيكون تأثير رسوم النقل هذه على تصدير السلع مرتبطا بشكل مباشر بسعر التجزئة للرطل الواحد، ويمكن دراسة حالة زيت الزيتون، وهو من الصادرات النوميديية المحتملة، بالتفصيل، ويحدد مرسوم ديوقلديانوس الأسعار، فسعر الزيت يجب ألا يتجاوز 40 دينارا للسكستاريوس إذا كان عصرا أولا، و24 دينارا للسكستاريوس لجميع الأصناف الأخرى، ويبدو أن الزيت الإفريقي كان ذا جودة منخفضة، لذا يمكننا أن نفترض الرقم الأقل بالنسبة للشحن، حيث يتم نقل الزيت في أمفورات، والأمفورة الإفريقية الكلاسيكية (africana grande) تحمل 60 لترا (10 سيكستاري)⁶. إذا؛ ستكون قيمتها بالتجزئة 2640 ديناريوس، كان وزن كل أمفورة مملوءة حوالي 78 كغ، وتكلفة نقل الأمفورة من الزيت على مسافة 100 ميل روماني بواسطة الجمل، أو البغل ستكون

¹ خديجة منصوري، المرجع السابق، ص 322.

² J-M. Lassère, *Africa...*, Op. Cit, p 192.

³ R. Chevallier, Op. Cit, pp 46 -47.

⁴ P. Salama, *Les voies romaines...*, Op. Cit, p 55.

⁵ M. I. Finely, *The Ancient Economy*, Printed in the United States of America, Berkeley and Los Angeles, 1973, p 126.

⁶ Elizabeth W, B. Fentress, Op. Cit, p 180.

310 ديناريوس، أي أقل بقليل من 12% من قيمته بالعربة. مثلا: فإن شحن الزيت من ثوقادي إلى هييون (134 ميل) سيكلف 16% أو 20% من قيمته اعتمادا على نوع النقل، بالنسبة للرحلة بين جيميلاي (القصبات)، وقابس (Tacape)، التي تبلغ 277 ميل، تبلغ الأرقام حوالي 33% و 41%¹.
ومن المنتجات النوميديية التي تم تصديرها إلى روما وبكثرة نذكر الحيوانات البرية المتوحشة²، والتي كانت عادة ما تستخدم في المدرجات الرومانية سواء في الألعاب أو في عمليات العقاب والتعذيب على الجرائم المختلفة التي سنها القانون الروماني³. ويتم بعد ذلك نقل الحيوانات التي تم اصطيادها والقبض عليها إلى مكان تسويقها أو شحنها عن طريق شبكة الطرق البرية، باستخدام طرق مختلفة: بعد حبسها في أقفاص توضع على عربات تجرها الثيران أو البغال⁴، أو نقلها على ظهور الرجال باستخدام أعمدة تتركز على أكتاف اثنين إلى أربعة حاملات، لتنتقل في الأخير إلى الميناء لتشحن على متن السفن إلى روما عاصمة الامبراطورية⁵.

لم يقتصر تموين مقاطعة نوميديا وموريطانيا القيصرية لروما على الحيوانات المتوحشة، رغم أنها نالت القسط الوافر من حيث الذكر في المصادر والتصوير بالأيقونات والفسيفساء، فقد أشار ستيفان غزال إلى اكتشاف فسيفساء تمثل صيد الطباء، خلال الحفريات التي أجريت في مدينة شرشال (قيصرية)، تحت إشراف السيد وايل (V. Waille) سنة 1903⁶. بل صدرت إليها الحيوانات الأليفة كذلك، وفي مقدمتها الأحصنة التي نالت شهرة عظيمة منذ عهد الممالك المحلية، سواء في مجال العسكري أو المنافسات الرياضية، محققة انتصارات لا مثيل لها في السباقات التي شاركت فيها، حيث نستشهد في ذلك بنقيشة اكتشفت بروما ورد فيها أن كرينسكينس

¹ Elizabeth W, B. Fentress, Op. Cit, p 180.

² عرفت هذه التجارة بين روما وشمال افريقيا منذ القرن الثاني قبل الميلاد، ولهذا فقد كان نشاط الصيد في افريقيا ونوميديا واسع الانتشار، وقد ازدادت هذه الظاهرة في ظل الإمبراطورية مع استهلاك كبير جدا للحيوانات في عهد بعض الأباطرة وخاصة أغسطس، ونبرون، وتيتوس، وتراجانوس، وقد ظل الصيد هو النشاط الأكثر شهرة. للمزيد من المعلومات أنظر:

François Bertrandy, "Remarques sur le commerce des bêtes sauvages entre l'Afrique du Nord et l'Italie (Ile siècle avant J.-C. - IVe siècle ap. J.-C)", M. É. F. R. Ant, T 99, N 1, 1987, pp 211-213.

³ M. P. Charlesworth, M. A, Op. Cit, p 142.

⁴ François Bertrandy, Op. Cit, p 219.

⁵ كان مفروضا على المقاطعات الرومانية بما فيها نوميديا وموريطانيا القيصرية إلى جانب دفع الضرائب المتمثلة في الحبوب والزيت وغيرها؛ تسليم الحيوانات البرية إلى مكتب الضرائب الامبراطوري، كما هو موضح في مرسوم كاراكلا الذي تم اكتشافه في باناسا (Banasa) سنة 216م. للمزيد من المعلومات أنظر:

J-P. Laport, "Chasses et captures numides et romaines de fauves africains", **Actes du XI^e Colloque international Histoire et Archéologie de l'Afrique du Nord**, Marseille - Aix-en-Provence, 8-11 octobre 2014, p 301.

⁶ S. Gsell, **Climat de L'Afrique du Nord dans L'Antiquité**, Imprimeur- Libraire, Éditeur, Alger, 1911, p 369.

(Crenscens) الموري، أشهر سائق عربية في عهد الإمبراطور نيرفا (Nerva)، قد حصل على الجائزة الأولى 47 مرة، وعلى الجائزة الثانية 130 مرة، وعلى الجائزة الثالثة 111 مرة، وريح خلالها مبلغا قدره مليون ونصف¹. استفادت سيرتا بشكل كبير من موقعها على طريق القمح من نوميديا الذي يتم شحنه عبر البحر الأبيض المتوسط إلى إيطاليا عبر ميناء روسيكادا، وقد تم الحفاظ على هذا الدور خلال الفترة الرومانية، وسرعان ما أصبحت أكبر مدينة تجارية في إفريقيا بعد قرطاج. إن بناء طريق حجري (معبد) عبر بلد يصعب الوصول إليه بشكل خاص، يشهد على حنكة الأباطرة ونظرتهم البعيدة في تحقيق استراتيجيته الاقتصادية، رغم أنه كان هناك إمكانية نقل الحبوب عن طريق عبور المسالك التقليدية باستخدام الحيوانات، إلا أنه لا يمكن الاستغناء عنه في النقل المكثف للرخام، والذي يتطلب بدوره عربات صلبة، في الواقع إن تاريخ هذا الحدث يتوافق مع زيادة استخدام الرخام النوميدي في الخارج، في المباني الفخمة التي بناها هادريانوس في روما أو في تيفولي، أو من خلال التبرعات التي قدمها إلى مدن أثينا، وسميرنا (Smyrna)² لتزيين آثارهم العامة.

وتكشف هذه الشهادة التاريخية كيف يمكن للدور الشخصي للحاكم أن يؤثر على سياسة الطرق في كل مكان، وكيف حفز نقل مواد البناء من ناحية أخرى، بناء الطرق في العصر الروماني. وهذه هي الفكرة التي ألحنا إليها فيما يتعلق بالتدرج، ولكن إذا تناولناها مرة أخرى من زاوية اقتصادية، فإنها تكتسب معنى دقيقا للغاية، فلا شيء يتطلب طرقا جيدة أكثر من بناء المدن.

كما كشفت التنقيبات الأثرية في نوميديا وموريطانيا القيصرية عن وجود نماذج زخرفية من رخام شمتو، في خميسة وتيمقاد، وجميلة، وفي سيرتا، تيديس عين السمارة (17 كلم جنوب قسنطينة)، منها ما وجد في معبد الزهرة بكويكول (بجميلة)، وأعمدة الجرانيت من كاب كافالو بالقرب من جيجل، في قيصرية (شرشال)، الأرصفة من محاجر العقيق في عين تكبالت (بالقرب من سيدي العبدلي، شمال شرق تلمسان)، الرخام الأبيض من جبل فلفلة في روسيكادا، يمكن أن يتتبع بشكل أفضل بكثير من أي مكان آخر³.

يقول بليبي أن محاجر هذا الرخام كانت تقع في نوميديا، بين لامساجا (الوادي الكبير) وتوسكا (Tucca) الذي يصب في البحر الأبيض المتوسط عند طبرقة⁴. وكان المسيحيون الذين حكم عليهم بالعمل في المحاجر يستخدمون في استخراج الرخام من نوميديا، وكان مقر هذا الاستغلال الغني في سيغوس، بين ماكوماديا

¹ صندوق ستي، الثروة الحيوانية والغطاء النباتي في الجزائر، إشراف: بوعزم عبد القادر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراة علوم، قسم التاريخ وعلم الآثار، كلية العلوم الانسانية والعلوم الإسلامية، جامعة وهران 1، الجزائر، 2015-2016، ص 327.

² مدينة في تركيا.

³ P. Salama, *Les voies romaines...*, Op. Cit, p 45.

⁴ M. Toulotte, Op. Cit, p 306.

(Macomadea، مريكب ثالا)¹ وسرتا. وكانت سيغوس، الواقعة على الطريق من قرطاج إلى سرتا، على بعد 25 ميلا (37 كم) من المدينة الأخيرة.

وإذا كانت الصادرات إلى الخارج تتطلب اتصالات برية سريعة ومنظمة بشكل جيد، فليس أقل يقينا أن الواردات أيضا كان عليها أن تفرض أهدافها، نحن ندرك أن التجار في المدن الكبرى، حتى قبل سياسة الضم التي انتهجتها قيصر، قد ركزوا جهودهم على الغزو الاقتصادي لهذه السوق القريبة من شمال أفريقيا، وهي سوق واسعة وواعدة للغاية. لكن في هذا الصدد، ثبت أن محاور الطرق بين الجنوب والشمال، التي كانت بمثابة قواعد لحركات التصدير لم تكن كافية، على العكس من ذلك، كان الاستيراد يتطلب توزيع منتجاتها في اتجاهات جغرافية عديدة بما يكفي للوصول إلى العملاء الأكثر طلبا والأبعد².

1-2 وسائل النقل البري:

تعددت وسائل النقل البري في نوميديا وموريطانيا القيصرية، منها الحيوانات، والعربات التي تجرها الحيوانات، وأحيانا يجرها الأشخاص من طبقة العبيد. وتعد الحيوانات من وسائل النقل التي استخدمها الرومان والسكان المحليين في نقل منتجاتهم بين المدن النوميديّة والموريطانية، ومن أكثر هذه الحيوانات استخداما نذكر: الثيران، البغال والحمير، والأحصنة، والجمال، يتم نقل الحجارة من المحاجر إلى موقع البناء، عن طريق العربات الشحن، ذات عجلتين وتجرها الثيران؛ بلاوستروم (plaustrum)³. (أنظر الصورة رقم: 18، ص 178).

كان هناك ثلاثة أنواع من العربات؛ الأولى والتي تسمى عادة ريدا (Rheda - Reda) (أنظر الصورة رقم: 19، ص 178)، كانت عبارة عن عربة تجرها أربعة خيول أو ثمانية بغال، وتهدف إلى حمل وزن ألف رطل، مخصصة لنقل الأشخاص، والثانية أيضا عربة (carrus) أو (Carum) ولكنها أصغر حجما⁴، مخصصة لحمل ستمائة رطل فقط. والثالثة عبارة عن عربة ذات عجلتين، بيروتا أو بيروتوم، مخصصة لحمل مائتي رطل فقط، وتجرها ثلاثة بغال⁵. تم استخدام هذه العربات في السباقات السريعة، كما تم استخدام نوع آخر من العربات، يسمى clabulum، لنقل الأمتعة ولكن سرعتها منخفضة، وهي Angaria، تجرها أربعة ثيران، وتحمل حمولات قدرها ألف وخمسمائة رطل. البارنجاريا (les parangaria) هي العربات الخاصة، غالبا ما تتعرض للسطو عليها على الطرق الفرعية، أو الطرق الجانبية التي لا توجد بها خدمات منظمة، وأحيانا في الحالات الاستثنائية، على الطرق

¹ A. A. A, f 28, n° 3.

² P. Salama, *Les voies romaines...*, Op. Cit, p 45.

³ Geneviève Bouillet, Op. Cit, pp 3-4.

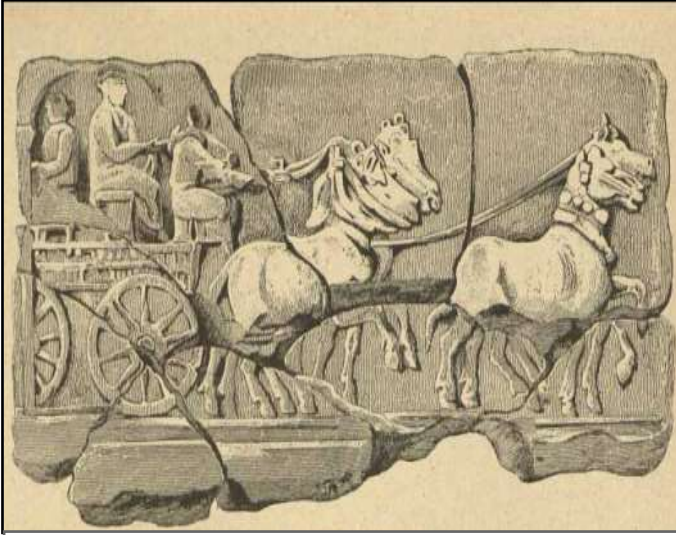
⁴ هي من وسائل النقل الحربية لحمل الإمدادات في الأكياس، والبراميل، وخيام الجند، واسلحتهم. للمزيد من المعلومات أنظر:

R. Cagnat, V. Chapot, *Manuel d'Archéologie romaine*, Auguste Picard éditeur, Paris, 1920, T 2, p 290.

⁵ Ibid.

الفصل الخامس: استراتيجية الطرق الرومانية ودورها الاقتصادي في نوميديا وموريطانيا القيصرية

الرئيسية المزودة بالمحطات البريدية. حول هذا الموضوع، نشأ خلاف طويل بين العلماء حول المعنى الذي يطلق على كلمة *canalis* المستخدمة في القانون الروماني¹.



الصورة رقم (19): عربة رومانية لنقل الأشخاص

المصدر:

R. Cagnat, V. Chapot, Manuel, d'Archéologie..., Op. Cit, p 289.



صورة رقم (18): تمثل عربة شحن رومانية

المصدر:

R. Cagnat, V. Chapot, Manuel, d'Archéologie..., Op. Cit, p 287.

يتم نقل الرخام، والمنتجات، وأخشاب البناء بتكلفة رخيصة وبجهد بسيط إلى الطريق السريع، ولكن بعد ذلك يجب نقلها إلى البحر بواسطة العربات مع الكثير من العمل والنفقات الباهظة، ولم يكن الطريق السريع أقل من ذلك، كانت الجيوب متاحة على بعد خمسين ميلا على طول طريق روماني مناسب آخر، ولا شك أن الاكتناز والمضاربة لعبا دورهما، ولكن ظاهرة المجاعة المتكررة وسط تحمة قريبة لا يمكن أن تعزى فقط إلى الجشع، ويكاد يكون صحيحا أن الفلاحين، بصرف النظر عن الدولة، كانوا، ضمن حدود ضيقة، المستفيدين الرئيسيين من الطرق الرومانية².

على الرغم من أن بناء الطرق حفز نمو القرى، إلا أن متوسط المسافة من السوق المحلية الصغيرة إلى حافة المنطقة المنتجة، ظلت عند الحد الأقصى القياسي للمسافة إلى السوق المفضلة حيثما كانت وسائل النقل بدائية. أي من أربعة إلى خمسة أميال، إن الفلاحين وغيرهم محكومون بما أسماه الجغرافيون الاقتصاديون "قانون الحد الأدنى من الجهد أو مبدأ الجهد الأقل"³.

¹ Cod. Theo, 15.

² M. I. Finely, Op. Cit, p 127.

³ Ibid, p 128.

امتدت أراضي بلدية تيبازة إلى متيجة حتى بوفاريك وموزاية، لكن منطقة جذب الميناء كانت واسعة للغاية وربما امتدت حدودها حتى البرواقية، ورابيديوم (سور جواب). وكدليل على الاتصالات التجارية بين سكان المناطق الجنوبية وسكان الشمال فقد عثر خلال التنقيب في منطقة تيبازة على نقش على فسيفساء قطعة من غطاء تابوت لتاجر من مدينة طولقة (Mesar Felta)، مدفون في مقبرة سانت صالسا (Sainte Salsa) بتيبازة، ورفاة أخرى لمواطن من المدينة (Lambdia) مدفونان في تيبازة، أحدهما في مقبرة الأسقف ألكسندر، ربما يكونوا من التجار¹.

Memoria Venusti, negotiantis Mesarfeltensis; fidelis hic in pace requiescit.
Ianuarius filius eius fecit in Deo et (Christo); d(e)c(essit) die kal(endarum)
nou(embrium), an-(norum) LX.²



صورة رقم (20): تمثل عربة نقل رومانية يجرها ثوران تحمل كاهنة
المصدر: Victor duruy, Op. Cit, p 643.

ومن ناحية أخرى، فإن عددا كبيرا من فرق القوات العسكرية الموزعة على عدة نقاط في إقليم موريطانيا القيصرية، مثل مدينة شرشال، تركت آثارا تؤكد نزولها في هذه المنطقة. كما اتضح أن التجار اتبعوا نفس الطريق التي سلكها الجيش³. ومن المؤكد أن السكان الأصليين في إفريقيا الرومانية استخدموا الجمل كوسيلة نقل في القرن الثاني الميلادي تقريبا⁴؛ ولا يوجد سبب للشك في ذلك حيث تم اكتشاف تمثال صغير من الطين يمثل شخصية جالسة على جمل محمل بأباريق، في مقابر من هذه الفترة في سوسة⁵.

¹ Cl. C-R. Acad, des Inscr. 1932 pp. 77... et Bull. du Comité, novembre 1942 p. XXI. P. Salama, p 43.

² نقش على فسيفساء قطعة من غطاء تابوت، موجودة في متحف تيبازة. أنظر:

E. Albertini, L. Leschi, "Le cimetière de Sainte-Salsa, à Tipasa de Maurétanie", C. R. S. A. I. L., N. 1, 1932, P 87.

³ E. Albertini, L. Leschi, "Le cimetière...", Op. Cit, p 87.

⁴ De Lacombe, Hannezo, "Fouilles Exécutées dans la Nécropole Romaine D'Hadrumète", B. A. C. H. S., 1889, p 110.

⁵ Salomon Reinach, "Africain sur son chameau Terre Cuite trouvée a Hadrumète (Sousse)", Collections du Musée Alaoui, 1^{re} série, Imprimeurs de L'Institut, paris, 1890, p 33.

ولذلك لا يبدو من المرجح أن الرومان حرموا أنفسهم، في نوميديا وموريطانيا، من مثل هذه المساعدة القيمة لقوافلهم العسكرية، في حين استخدموها في أماكن أخرى وسكان البلاد، والتي استخدموها بالتأكيد كملاذ آمن¹.

3-1 علاقة الطرق بالأسواق:

تقع الأسواق عادة بالقرب من الطرق، خاصة تلك التي تربط بين عدة مناطق مختلفة، وتستخدم بكثرة وبشكل مستمر طريق سريع، أو طريق عادة ما يرتاده البدو الرحل، والرعاة المتنقلين، أو الطرق الجبلية، حيث يقطعون مسافة الطريق في غضون يوم رحلة، وغالبا ما يقطعون مسافات هذه الطرق سيرا على الأقدام، وفي طقس قاسي من أجل حضور هذه الأسواق، وممارسة نشاطهم التجاري سواء ببيع سلعهم، أو شراء سلع جديدة هم في حاجة لها². كما تقام الأسواق الدورية نونديناي (Nundinae)³ المهمة عادة على عند مفترق طريقين أو أكثر، عند حدود مناطق الإنتاج، حيث تصبح هذه المناطق أكثر أهمية لأنها تساهم في تسهيل عملية التبادل التجاري، وبالتالي يكون السوق أكثر ديمومة وعلى نطاق واسع⁴.

وفي إشارة إلى حقيقة وجود الأسواق على الطرق الرومانية، يذكر بيار سالاما؛ أنه عندما يتم العثور على اسم بازيليكام (Bazilicam) على مراحل الطرق القديمة، لا ينبغي فهمه على أنه إشارة إلى العبادة المسيحية، ولكن يجب أن نتذكر أن التشريع الروماني يشير أيضا إلى البازيليكا القضائية، حيث يصدر الحكام أحكامهم خلال جولاتهم التفقدية. كما قد يشير المصطلح أيضا إلى الأسواق العامة، أو الخاصة التي انتشرت على طول الطرق. ومن هنا، يمكننا أن نقول إن آد بازيليكام (Ad bazilicam) الموجودة على الطريق الرابط بين سطيف، وجيجل، وآد بازيليكام ديادومن (Ad bazilicam diadumen) التي تقع على الطريق الروماني الرابط بين لمبايسيس (تازولت) ويسكرة عبر جسر القنطرة، هي عبارة عن أسواق تطورت عبر الزمن لتصبح مدنا كبرى⁵.

¹ R. Cagnat, *L'armée...*, Op. Cit, p 333.

² Shaw Brent. D, "Rural markets in North Africa and the political economy of the roman Empire", *Ant. afr.*, E: 17, 1981, p 40.

³ الأسواق الدورية (Nundinae): ويقصد بما كذلك الأسواق الريفية، وقد استخدم هذا المصطلح من طرف الرومان للتفريق بينه وبين باقي الأسواق مثل الأسواق الحضرية الأسبوعية التي أطلق عليها مصطلح فوروم (Furum)، ومصطلح نونديناي (Nundinae)، معناه من قام بالتجارة. للمزيد من المعلومات أنظر:

مصطفى تويرت، "الأسواق الريفية "Nundinae" في بلاد المغرب القديم خلال الفترة الرومانية"، مجلة العلوم الانسانية والاجتماعية، الجزائر، مع: 8، ع: 2، جوان 2022، ص 635. وكذلك شافية شارن، المرجع السابق، ص 252.

⁴ F. Benet, "Explosive Markets: the Berber Highlands", *Trade and Market in the Early Empires, Economies in History and Theory*, ed: K. Polanyi and all, The Free Press, New York, 1957, p 197.

⁵ P. Salama, *Les voies romaines...*, Op. Cit, p 84.

كانت الأسواق بشكل عام تقع على مفارق الطرق، من أجل إتاحة الالتقاء بين السكان الزراعيين والبدو الذين قدموا من المناطق خارج الليمس¹، وسكان المدن؛ فالأسواق في المدن الرومانية القديمة توجد على تقاطع طريقين رئيسيين (الكاردو-الديكامونوس)، ربما لأن هذه الطرق تأخذ من السوق مركز الاتجاهات الأربعة، وعلى سبيل المثال؛ فموقع سوق سرتا يختلف نوعاً ما عن الأسواق في المدن الرومانية².

ربما يكون السبب أن الطرق الرئيسية القادمة إلى سرتا من روسيكادا، وتيديس (Tiddis)، ومن سيتيفيس، وكويكول، ومن ميليف، لمبايسيس... إلخ، لا يمكن عبورها داخل المدينة منعزلة، كما كانت عن الريف المحيط بها، لذلك انتهى بهم الأمر عند نقطة غير مركزية انطلقت منها عدة طرق حضرية في هذه المدينة، التي يتعذر الوصول إليها، باستثناء هذه النقطة، لقد اكتفوا بتحديد المكان الأكثر ملائمة لإقامة السوق، وهو الجزء المحدد بالطرق التي تحدثنا عنها للتو، والذي تخدمه المخارج التي تتيح الوصول إليه³.

وقد أنشأت الحكومة الرومانية العديد من الأسواق الريفية في نوميديا مثل سوق عين المشيرة التي تميزت بموقعها الاستراتيجي في قلب الطرق العسكرية التي تربط مدينتي ديانا (عين الزانة)، وسيرتا، بالقرب من أهم مصادر المياه في المنطقة بأكملها⁴، ولا بد أن اهتمام الدولة الرومانية بالسيطرة على المنطقة بأكملها، وتحركات السكان والعلاقات التجارية، ولا سيما بين سكان القرى، والمجموعات البدوية المحيطة بها، كان أحد الأسباب الرئيسية لإنشاء سوق ريفي (نصف شهري) في هذا الموقع، وهكذا شجع إنشاء الأسواق الريفية الإدارة الرومانية على بناء مباني ذات طابع عسكري مثل أبراج المراقبة والحصون، ومنها حصن عين مشيرة⁵، الذي عثر ستيفان اغزال على أنقاضه في هذه الأخيرة، على بعد مسافة قصيرة من سوق أنطونيا ساتورنينا (Antonia Saturnina)⁶.

كما ساهمت الطرق في تسهيل التبادل التجاري بين السكان، والجنود الرومان عبر الأسواق التي تقام بالقرب من المعسكرات، يذكر شارل بيكار تعامل الموريون الشرقيون (سكان موريطانيا القيصرية)، مع جنود

¹ Chaouali Moheddine, "Les nundinae dans les grands domaines en Afrique du Nord à l'époque romaine", *Ant. afr.*, 38-39, 2002, p 383.

² Ch. Vars, *Cirta ses monuments son administration se Magistras*, Adolphe Braham, Imprimeur- Éditeur, Constantine, 1895, pp 33-34.

³ Ibid.

⁴ Chaouali Moheddine, *Op. Cit.*, p 383.

⁵ A. A. A, f 17, n° 386.

⁶ أنطونيا ساتورنينا (Antonia Saturnina): هي من طبقة النبلاء في مجلس الشيوخ، كانت زوجة أريوس باكاتوس (C. Arrius Pacatus)، وعمة آري أنطونينوس (Arrii Antoninus)، وماكسيموس (Maximus)، وباكاتوس (Pacatus). للمزيد من المعلومات أنظر:

Baroni Anne-Florence, "Les Arrii Antonini de Cirta: l'ascension d'une famille africaine dans l'élite sénatoriale", *Cahiers du Centre Gustave Glotz*, 27, 2016, pp 208-210.

الفصل الخامس: استراتيجية الطرق الرومانية ودورها الاقتصادي في نوميديا وموريطانيا القيصرية

معسكر ديميدي (مسعد)، اللذين كانوا يقتنون منهم المزهريات المزودة بمصفات لتقطير الجبن، والتي عثر على آثار العديد منها في مخلفات هذا المعسكر¹.

وأشارت العديد من الأدلة الأثرية إلى عمليات التصدير التي تقوم بها السلطات الرومانية في مقاطعتي نوميديا وموريطانيا القيصرية إلى عاصمة الإمبراطورية روما، ومحطة حربية (Horrea، عين الروى) بسطيف التي تقع على طريق سطيف - بجاية خير مثال على ذلك². كما ذكر السيد ألبرتيني في تقريره المقدم إلى اللجنة المكلفة بالتنقيب الأثري في شمال إفريقيا حول نتائج عملية التنقيب التي قام بها في لامبريدي (Lambridi، خربة أولاد عريف)، وكذلك النصب التذكاري المكتشف في لامبريدي بالقرب من لمبايسيس، حيث عثر على نقش مدون تحت تجويف مخصص لقياس القمح، على طاولة لامبريدي يحمل اسم روسيكادا (Rusicade)، والتي نعتقد أنها تشير إلى ميناء روسيكادا، أي أن المحاصيل التي تجمع في هذا التجويف تنقل برا إلى هذا الميناء ليتم تصديرها فيما بعد إلى روما³.

أقيم هذا التمثال لشخص طويل القامة جاء في عهد تراجان ليقوم بالنيابة عن الدولة، ربما في تيفيست (تبسة) لشراء الحبوب التي تم شحنها بعد ذلك إلى هيبون، والفسيفساء الجميلة التي زين بها أصحاب السفن الأفارقة قاعات اجتماعاتهم في أوستيا (Ostie)⁴، هي بالنسبة لنا مجرد نقاط تفصيلية في منطقة يساهم فيها كل شيء في إظهار أهمية الطريق على نفس مستوى الملاحة البحرية في السياسة الاقتصادية لروما. وهذا ليس كل شيء، فإن تنوع البضائع الخاضعة للتصدير يقودنا إلى افتراض تخصص طرق معينة في النقل الحصري لمنتجات معينة.

لقد كانت هذه الطرق ذات أهمية بالغة في تعزيز النشاط التجاري، حيث سهلت نقل المحاصيل الزراعية لتسويقها في المدن، بالإضافة إلى تيسير توزيع الإنتاج الصناعي في الأماكن الريفية، ونتيجة لذلك، ظهرت حركة تجارية نشطة بين الريف والمدينة، بالإضافة إلى تعزيز التبادل التجاري بين مختلف مدن المنطقة. ولم تقتصر فوائد هذه الطرق على ذلك فقط، بل ساهمت أيضا في تنشيط التجارة الخارجية، حيث تمكنت من تصريف السلع

¹ شافية شارن، المرجع السابق، ص 428.

² A. A. A, f 16, n° 78.

³ R. Cagnat, Seance du 14 juin 1921, B. A. H. S, Imprimerie Nationale, Paris, 1921, pp CLXVII - CLXIX.

⁴ هو ميناء روماني قديم تأسس في عهد الامبراطور كلوديوس (41-54م) لتسهيل وصول التموين الى مدينة روما، عرف ذروة نشاطه خلال القرن الثاني، ومنتصف القرن الثالث للميلاد، حيث أصبح مستودع للسلع الغذائية كالحبوب، من مختلف المقاطعات الرومانية. للمزيد من المعلومات أنظر: آسيا مسعودي، "إنشاء وتطور المرافق الأساسية للتجارة الرومانية في المغرب خلال العهد الامبراطوري الأول"، حوليات جامعة الجزائر، مج: 8، ع: 1، الجزائر، 15 جوان، 1994، ص 16.

الفصل الخامس: استراتيجية الطرق الرومانية ودورها الاقتصادي في نوميديا وموريطانيا القيصرية

المستوردة نحو المناطق الداخلية، وكذلك تيسير نقل السلع الأساسية مثل الحبوب والزيت والخمور من الداخل إلى الموانئ للشحن إلى وجهات بعيدة مثل روما والمقاطعات الرومانية الأخرى وحتى الممالك البعيدة¹. ربطت شبكة الطرق مدينة هيبون (عنابة) مع سهول نوميديا المشهورة بزراعة الحبوب، ومع حقول الزيتون الشاسعة بتيفيست (تبسة)، كما تطلبت هذه المنتجات إيجاد مخازن كبرى لاحتوائها، من أجل المحافظة عليها من التلف، وتجميعها للانتفاع بها في الداخل، وتصديرها إلى روما، إن كل هذه المحاصيل ساهمت في حركة بناء المخازن الكبرى للحبوب وغيرها من المنتجات المختلفة، ولقد ارتبطت كافة المراكز التجارية الهامة في هذه المدن فيما بينها بواسطة طريق عرضي شبيه بتلك الطرق التي كانت تصل عادة بين الموانئ والمدن التلية الداخلية². كان محور لمبايسيس - تبسة عبر ثموقادي هو الأكثر ازدحاما في نوميديا؛ وعلى طول هذا الطريق تتجمع معظم المحاصيل والبضائع التي تغادر إلى مستودعات قرطاج، ثم يتم نقلها عن طريق البحر إلى عاصمة الإمبراطورية روما. اشتهرت شبكة الطرق الرومانية بكثافتها وتماسكها، فهو لم يخدم عواصم المقاطعات المختلفة فحسب، بل كان يربط أيضا جميع المدن المحلية، وجميع المجموعات والمنشآت العسكرية المقامة لأغراض دفاعية³. كما كان لطريق تبسة - سطيف عبر لمبايسيس، وزاراي دور تجاري مهم، إلى جانب دوره العسكري، فبالإضافة إلى الحصون والقلاع التي زود بها من أجل حماية مرتاديه من اللصوص وقطاع الطرق، والحد من تدخلات البدو الرحل عليه، تم تزويده بنقاط عبور جمركية تقوم على مراقبة السلع الواردة والصادرة عن المقاطعات الرومانية، كما تحرص على تحصيل الضرائب المفروضة على هذه السلع، والتي تعود عائداً إلى الخزينة العامة الرومانية⁴.

تواجدت المراكز التجارية داخل المنطقة الأكثر خصوبة في التل إذ كانت قليلة التباعد عن الساحل، وكان منفذها متواجدا على الساحل الشمالي كذلك كان كل ميناء من هذه الموانئ الكبرى مركزاً لعدد هام من الطرقات التي تسير في العادة على محور شمالي - جنوبي ربط ميناء سكيكدة بالعاصمة النوميديية سرتا بطريق استعملته هذه الأخيرة كمنفذ لها على البحر، وبلغ طول هذا الطريق 49 ميل (75 كلم) وأعيد ترميمه عدة مرات خلال حكم الإمبراطور هادريانوس. امتد من جنوب سرتا إلى غاية لمبايسيس، وبذلك شهدت هذه الأخيرة تدفق منتجات ومواد وفيرة زودتها بها سهول الأوراس الغنية، ولقد أشار الجغرافي سترابون (Strabon) من قبل إلى أنها مدينة محصنة وتتوفر بامتياز على كل الأشياء⁵.

¹ خديجة منصور، المرجع السابق، ص 322.

² لتعرف على هذه الطرق عد إلى الفصل الأول، والفصل الثالث من الأطروحة، الذي يشرح بالتفصيل شبكة الطرق في كل من نوميديا وموريطانيا القيصرية.

³ شارل أندريه جوليان، المرجع السابق، ص 31.

⁴ خديجة منصور، المرجع السابق، ص 324.

⁵ محمد العربي عقون، الاقتصاد...، المرجع السابق، ص 113.

وقد كان هناك طريق مهم يتبع تقريبا اتجاه الطريق الحالي: الثنية (في بومرداس)، تيزي وزو، القصور، بجاية. تضم منطقة الثنية العديد من الآثار الرومانية التي تكشف عن وجود مؤسسات زراعية نشطة. كانت هذه الأخيرة، مركزا مهما للاتصالات حيث كانت الطرق تربطها بمدن الساحل: سيسى (Cissi)، روسوكورو، وأيضا إلى المركز الصغير تيجيسيس (Tigisis، عين البرج) وربما باتجاه الجنوب، في كاستيلوم بوغني، (عين بسام)، أوزيا (سور الغزلان). يبدو أن الطريق الرئيسي الذي يغادر مدينة (Dra Zeg Etter) يمر جنوبا قليلا من (Haussonvillers، الناصرية)، في هذه المنطقة تقع كاستيلوم تولاي (Castellum Tulei، ديار ميامي)¹، حيث كان زعيم القبائل يحكم باسم روما في تلك الفترة.²

كانت سيتيفيس (سطيف) من المدن المركزية المهمة في موريطانيا القيصرية، حيث كان يشع حولها عدد كبير من الطرق والممرات الأكثر أو الأقل أهمية التي تهدف إلى ربط المدينة الكبرى بالعواصم والمدن الرئيسية للأقاليم المجاورة، مما يجعلها على اتصال بسهولة مع المدن، والتجمعات المختلفة الخاضعة لإدارتها المباشرة. كما ربطت طرق أخرى هذه المراكز الثانوية ببعضها البعض وبالمراكز المحصنة المبنية على الحدود نفسها أو بالنقاط الاستراتيجية في الداخل، أو بالمزارع الريفية المنتشرة في جميع أنحاء الإقليم.³

كما تعد من المدن الاقتصادية الكبرى، والتي ظهرت عظمتها التجارية من خلال شبكة الطرق التي ربطتها بالعديد من المناطق⁴، وكذلك العديد من الآثار الاقتصادية الأخرى مثل؛ السوق الكبير الذي تدفقت عليه مختلف المنتجات مثل الزيوت، والحبوب، التي زخرت بها السهول النوميديية، ومنطقة القبائل، والحضنة، وقد بلغت المدينة من الثراء والأهمية التجارية درجة أنه تمت ترقيتها إلى مستعمرة في عهد الامبراطور نيرفا (96-98م)⁵.

وقد تمكنت بواسطة الطرق التي تربطها بمدن غرب موريطانيا القيصرية كمدنية ألبولاي (Albulae، عين تموشنت)، وبوماريا (Pomaria، تلمسان)، ومغنية من إقامة علاقات تجارية مع هذه المدن، إضافة إلى كوزية (Quiza، سيدي بالطار) التي زودت السهول السفلى ونواحي جبال الظهرة والمدن والمواقع العسكرية المحاذية لواد هليل، ومينا (غلزان) بشتى أنواع البضائع⁶.

¹ هي تمثل آثار قرية رومانية قديمة عثر بها على بقايا بناء لحصن روماني قديم كان يجرس الطريق الرابط بين واد يسر وواد سيباو. للمزيد من المعلومات أنظر:

A. A. A, f 6, n° 14.; A. Burbrugger, **Les époques militaires de la Grande Kabylie**, Bastide, Libraire-éditeur, Alger, 1857, pp 273-274.

² François Dessommes, Op. Cit, p 22.

³ L. Jacquot, Op. Cit, p 33.

⁴ هنريات كامبس فابري، الزيتون والزيت في افريقيا الشمالية خلال الفترة الرومانية، تر: محمد العربي عقون، دار الهدى، الجزائر، 2014، ص 91.

⁵ لخضر فاضل، المرجع السابق، ص 38.

⁶ جيلبار شارل بيكار، المرجع السابق، ص 98.

الفصل الخامس: استراتيجية الطرق الرومانية ودورها الاقتصادي في نوميديا وموريطانيا القيصرية

وفي موريطانيا القيصرية وحسب رأي فابري (H. C. FABRER)، فإن آثار زراعة الزيتون قليلة جدا مقارنة بنوميديا، فأطلس الجزائر لستيفان اغزال لم يذكر سوى معصرة واحدة في جنوبي آقبو، وأخرى بالقرب من سور جواب، كما تذكر فابري أن أطلس الجزائر لم يذكر أي معصرة في غرب موريطانيا القيصرية، رغم العثور على مصنع للزيت في حمام بوحنيقية (Aquae Sirenses)، كما عثر على آثار لمعصرة في تلمسان (بوماريا)، وأخرى في تسالا، وفي قلعة تيميسي¹.

وفي موريطانيا القيصرية، أنشأ الرومان شبكة من الطرق المهمة التي ضمنت حركة نقل السلع وربطت مدن المقاطعة بهذه النواحي فيما بينها، حيث كانت المراكز الداخلية تدفع عبرها بمنتجاتها الزراعية والحيوانية نحو المدن الساحلية التي كانت بدورها تصرف البضائع المستوردة من البحر والسلع المنتجة في الورشات المدنية إليها². وقد برزت الأهمية التجارية للعديد من الطرق والتي لعبت دورا كبيرا في هذا المجال، نذكر على سبيل المثال الطريق الذي يربط مدينتي سيتيفيس (سطيف) وصلداي (بجاية)، والذي كانت تنقل عبره منتجات السهول السطايفية التي تم تجميعها في مخازن الحبوب المعدة لذلك والتي تواجدت بكل من عين الروى، وتيكلات، لتنقل فيما بعد إلى ميناء صلداي (بجاية) لتصدر إلى روما³. وكذلك الطريق الذي يربط مدينة سطيف بميناء إيجيجلي (جيجل) عبر نوفار (بني فودة) وساطافي (عين الكبيرة) والذي تتم عبره نقل منتجات المناطق المجاورة⁴.

كانت عملية تصدير السلع في مقاطعتي نوميديا وموريطانيا القيصرية محدودة، بسبب غياب الطرق المائية التي تربط مدن الداخلية ببعضها البعض، وكذلك ربطها بالمدن الساحلية، ولهذا فقد كانت العمليات التجارية تتم عن طريق البر، وهذا ما جعل تكلفة نقل السلع من هذه المناطق إلى الموانئ تكون مرتفعة مقارنة بالمدن القريبة من ساحل البحر⁵، إن ملاحظة فاينيلي (Finely) التي كثيرا ما يستشهد بها والتي مفادها أن تكلفة شحن حمولة من الذرة من الإسكندرية إلى روما أقل من تكلفة نقلها لمسافة 75 ميل (111 كم) عن طريق البر، تنطبق بقوة على المدن النوميدية والموريطانية، حيث نجد أن الميناء الأكثر قربا لمدينة ثموقادي (تيمقاد) هو ميناء هييون (عنابة)، وهو يقع على بعد ضعف تلك المسافة تقريبا، ولتطور التجارة الخارجية، فلا بد من أن تكون سلعتها ذات أسعار مرتفعة نسبيا حتى تكون تكلفة نقلها مجدية اقتصاديا⁶.

لا يعتقد كورتوا (Courtois) أن المنطقة الفقيرة من الحبوب كان بإمكانها تصدير أي منها. ويؤكد أن مدينة صلداي الساحلية مرتبطة بشبكة من الطرق، وهي الأقرب إلى سطيف وسهول الحبوب الغنية في هذه

¹ هنريات كامبس فابري، المرجع السابق، ص 46.

² نفسه.

³ خديجة منصور، المرجع السابق، ص 251.

⁴ نفسه.

⁵ محمد العربي عقون، الاقتصاد...، المرجع السابق، ص 115.

⁶ Elizabeth W, B. Fentress, Op. Cit, p 175.

المنطقة، فقد كان طريق صلداي (بجاية) - عين الروى (Horrea) الذي يمر عبر ليسبي (Lesbi)، تحت حراسة مشددة، ويذكر على سبيل المثال، أن الممر المجاور لأكوا فريجيديا (Aqua-Frigida، كافريدا)¹ كان محاطا بثلاثة حصون، يقع أحدها على قمة كافريدا².

2- على مستوى التجارة الخارجية

مثلت التجارة الخارجية، وعمليات التصدير والاستيراد، عماد الاقتصاد الروماني في نوميديا، وموريطانيا القيصرية، حيث اهتمت السلطات الرومانية بعد الحاق نوميديا وموريطانيا بالإمبراطورية الرومانية بمواني هذه المقاطعة، وكان ذلك أمرا ضروريا فرضته السياسة الاستعمارية، لا سيما وأن البحر حلقة وصل أساسية لربط روما بهذه الأخيرة. فقد ساهمت موانئ موريطانيا القيصرية في تحقيق الأطماع العسكرية، وذلك من خلال استقبال السفن الناقلة للجنود الوافدين من مختلف المقاطعات الرومانية ليستقروا بالمقاطعة أو للتصدي للثوار، وتسهيل إرساء الأساطيل الحربية وحماية تلك الراسية بالموانئ. زيادة على ذلك ساهمت في تامين روما بالمؤن. مثلما ساهمت في تنشيط الاستيراد والتصدير وتصريف الإنتاج النوميدي والموريطاني، نحو أسواق ايطاليا وغيرها من الأسواق البعيدة³.

كان توزيع الموانئ للوهلة الأولى غير متوقع من خلال المسافات البادئة، فإن الساحل المغربي وشمال إفريقيا أكثر ملاءمة لمنشآت الموانئ من تلك الموجودة في بيزاسيوم، والسيرت، منخفضة، مستقيمة الخط، مثقلة بالمياه الضحلة. لكن سلاسل الجبال الموازية للساحل الشمالي تقسم المناطق النائية إلى حد كبير بحيث لا تتمكن موانئها من تصريف منتجات منطقة شاسعة. تم تركيب القليل منها بالقرب من صلداي (Saldae، بجاية) أو السهل الساحلي في بورتوس ماغنوس (Portus magnus، بطيوية) أو بالقرب من (Thabraca) ورخام شمتو (Simitthu)⁴.

أول ميناء مهم شرق نوميديا هو ميناء هييون (عنابة)، عند منفذ منطقة زراعية مكتظة بالسكان، كثيفة الاشجار. جعلت شبكة الطرق مدينة هييون على اتصال مع سهول زراعة الحبوب في نوميديا، وحتى مع بساتين الزيتون الكبيرة في منطقة تبسة⁵، والتي دلت عليها الشواهد الأثرية، المتمثلة في نقوش مخزن الحبوب (Hippone

¹ كافريدا (Aqua-Frigida): بفضل نقش، نعلم أن Centenarium of Aqua-Frigida (Kefrida) أعيد بناؤها وتحسينها من قبل praeses من موريطانيا القيصرية، Aurélius Litua، حوالي 290م. للمزيد من المعلومات أنظر:

François Dessommes, Op. Cit, p 15.

² Ibid, p 15.

³ خديجة منصوري، المرجع السابق، ص 326.

⁴ J. M. Lassère, **Vbique...**, Op. Cit, p 371.

⁵ P. Salama, **Les voies romaines...**, Op. Cit, p 43.

(d'horrea) ميناء هيبون. ولكن لم يبق من هذه الإنشاءات وتلك الخاصة بالميناء الذي كان نشطا ومكتظا بالسكان¹.

كما يلعب ميناء سكيكدة، دورا مهما في الحياة البحرية في نوميديا، وهو الميناء المسؤول عن نقل منتوجات سهول سرتا، ولمبايسيس، وشمال الأوراس، كما كانت هناك أيضا صهاريج تم العثور بالقرب منها على نقش في قطعتين تشير إلى مخازن الحبوب (horrea)، كان لميناء سكيكدة علاقة مع ميناء بوزول (Pouzzoles)² والشرق، حيث كانت تصدر الحبوب، وربما أيضا الخشب المقطوع في المناطق النائية الجبلية والغابات. وهذا ماجعلها منطقة جذب للمستعمر مثل السيتيين³.

يقول لاسير (J. M. Lassère) إذا كان رأس نوميديا هو سيرتا، فإن رتيها هما روسيكاد وشولو، وهي مدينة نشطة كان مينائها في الواقع في سطورة، إلى الغرب من التل، في أسفل ميناء صغير محمي جيدا، لها علاقات تجارية مع كامبانيا، وأخرى مع إيطاليا لنقل الأنونة. كما قامت روسيكاد بتصدير الرخام المستخرج من محاجر فلفة، شولو، الميناء الآخر، الذي يقع على بعد حوالي 20 كم إلى الغرب، ويحيطه راس بوقرعون، وهو أقل شهرة على الرغم من أننا نعرف أنه استمد بعض الثروة من الصباغة الأرجوانية، مثل ميليف، إحدى مدن الاتحاد السيرتي، وهي بلدة في الداخل، في المنطقة الجبلية⁴.

وقد قام ديلامار (Delamare) برسم مخطط له، وهو ميناء صغير على بعد 4 كم إلى الغرب، ومحمي جيدا من الرياح⁵. وقد احتفظت المدينة بدورها كمنفذ طبيعي للمنتجات الزراعية القادمة من بعض مناطق نوميديا، حيث أصبح ميناء سطورة منفذ الحبوب للاتحاد السيرتي من خلال لعب دور ميناء العبور للعديد من مدن المستعمرة: سيرتا، ميليف، سيتيفيس، تيفيست، لمبايسيس، ثموقادي⁶.

وقبل الوصول إلى بجاية، نتوقف بمدينة شولو (Chullu، القل) المشهورة بأعمال الصباغة الأرجوانية، وقد أشار سولينوس (Solinus) إلى أهمية المدينة⁷، هي إحدى المستعمرات السيرتية الأربعة، وعلى الرغم من أهمية المدينة، إلا أنه تم العثور فيها على ثمانية نقوش فقط، ولم يتم التعرف على بقايا الميناء، أما بالنسبة لميناء بجاية، فهو

¹ Ph. Leveau, Op. Cit, pp 179-180.

² يقع ميناء بوزول (Pouzzoles) في خليج نابولي، على بعد أكثر من 200 كلم عن روما، وقد ظل هو الميناء الرئيسي لروما، على أن أنشئ ميناء أوستيا بالقرب من روما على مصب التير. للمزيد من المعلومات أنظر:

Texier Charles, "Mémoire sur les ports situés à l'embouchure du Tibre: le port d'Ostie, le port de Claude, le port de Trajan", *C. R. A. I.*, 1857, p100.

³ J. M. Lassère, *Vbique...*, Op. Cit, p 380.

⁴ J-M. Lassère, *Africa...*, Op. Cit, p 463.

⁵ J. M. Lassère, *Vbique...*, Loc. Cit.

⁶ Roukia BOUADAM, "L'antique port de Stora Un patrimoine à mettre en valeur", https://www.researchgate.net/publication/366356037_L'antique_port_de_Stora_Un_patrimoine_a_mettre_en_valeur

⁷ Solinus, the Polyhistor, tran; Arwen Apps, diss., Macquarie University, 2011, XXVII, 1.

الفصل الخامس: استراتيجية الطرق الرومانية ودورها الاقتصادي في نوميديا وموريطانيا القيصرية

يقع في خليج واسع إلى حد ما ومحمي للغاية من الشمال، وقد تم ذكره عند سترابون¹، ولكنه لم يترك أي بقايا مرئية. ووفقا لكات (E. Cat)، كان ميناء ثريا، لكن روجي J. Rougé (1913-1991م) يعتبره غير مهم، وقد كان قبل كل شيء ميناء الزيت الذي كان تصديره موسميا فقط².

في موريطانيا القيصرية كان هناك العديد من الموانئ الصغيرة، ميناء أيجيلجيلي (جيجل)، صلداي (بجاية)، تيقزيرت، روسوكورو (دلس)³، كاب ماتيفو، الجزائر العاصمة، تيبازة، والتي تحافظ على مناظر طبيعية رائعة، تنس، بطيوة، آد فراتس (الغزوات). ومن الواضح أن المدينة الساحلية الرئيسية كانت العاصمة قيصرية (شرشال)، حيث تكثر الآثار، لكن معظمها مغطى بالمدينة الحالية، باستثناء المسرح الذي تحول إلى مدرج، والحمامات الحرارية⁴.

أما الموانئ الصغيرة بين بجاية وشرشال فالبقايا هناك نادرة، والمصادر المكتوبة التي تحدثت عنها قليلة جدا، من ناحية أخرى، كانت الحياة البحرية نشطة في عاصمة المحافظة. من المسلم به أن بعض المباني كانت تابعة للأسطول المسؤول عن ضمان الأمن على السواحل المغاربية حيث، وفقا لروجي (J. Rougé)، كان يُخشى دائما القرصنة غرب قيصرية. في الواقع، هناك العديد من النقوش التي تجعل هذا الأسطول معروفا، وقد تم العثور على سفينتين قوادس في حوض قديم مليء بالطمي تعود إلى القرن 2م. وفي زمن الملك يوبا الثاني كانت قيصرية في علاقات نشطة مع (Tarraconaise)، و(Betica)⁵.

تستورد قيصرية (شرشال) في نفس الفترة، سيراميك أريتسو (L'Arétine)⁶، كما أفسح المجال لخزف بلاد الغال، الذي تم التخلص منه في نهاية فترة الفلافيين واستبدل بالخزف السيجيلي المزخرف من الجزر الأيبيرية، والتي هيمنت على السوق حتى نهاية القرن الثاني الميلادي، أما الصادرات فتعتبر قليلة جدا مقارنة بالواردات، ربما كانت محصورة في المناطق النائية، والجبلية التي تنعدم فيها طرق الاتصال، ومواردها زراعية فقط⁷.

لم تُعرف أيضا حمولة السفن المخصصة لنقل القمح والنبيد والزيت والسيراميك من ورش العمل المختلفة، فضلا عن سرعتها إلا في بداية القرن الثامن عشر. الموانئ مجهزة بشكل مثير للإعجاب بالأرصعة وآلات التحميل

¹ "بين قيصرية وتريتوس ميناء كبير يدعى صلداي، وهو يشكل الحد الفاصل بين يوبا والرومان". للمزيد من المعلومات أنظر: سترابون، المصدر السابق، XVII، 12.

² J. M. Lassère, Op. Cit, p 380.

³ ميناء روسوكورو القديم (دلس): محمي من الرياح الشمالية الغربية بواسطة كاب تيدليس، ولكنه مفتوح للرياح الشمالية الشرقية، مما جعله ميناء صعبا للغاية في الشتاء. يحتوي الموقع على شاهدة بونيقية موجودة اليوم في متحف الجزائر العاصمة. في العصر الروماني، كانت روسوكورو إحدى مدن موريطانيا القيصرية الرئيسية. للمزيد من المعلومات أنظر:

J-P. Laporte, De Cissi à Choba: Les ports antiques de la côte kabyle, **Actes du Colloque International, Delys une Ville des Patrimoines**, 1-2 Juillet 2017, Algérie, p 19.

⁴ Ph. Leveau, **Caesarea...**, Op. Cit, pp 179-180.

⁵ J. M. Lassère, **Vbique ...**, Op. Cit, p 381.

⁶ Goudineau Christian, "La céramique arétine, Céramiques hellénistiques et romaines", **A. L. U. B.**, T 1, 1980, pp 123-134.

⁷ J. M. Lassère, **Vbique ...**, Op. Cit, p 383.

والنفرغ والمستودعات والنزل، ومن الواضح، كما يكتب المؤلف، أن الاستثمارات في بناء السفن والتجارة البحرية كبيرة. تدحض الاكتشافات الرأي القائل بأن معدات النقل البري كانت سيئة التشطيب (الحزام، هيكل العجلة، على سبيل المثال). تم تصنيع أنواع مختلفة من المركبات بخبرة، واستخدمت أوروبا نفس المركبات حتى نهاية القرن السابع عشر. يشير المؤلف إلى أن رأي فاينلي ودونكان جونز حول الاقتصاد الروماني لا يتوافق تقريبا مع الطرق والجسور وقنوات المياه وتشطيب المباني (على سبيل المثال الأقبية والقباب)، والأسواق، وتوسيع العملة، والتصدير الضخم. واستيراد البضائع من مقاطعة إلى أخرى وإلى حدود الإمبراطورية الرومانية¹.

من خلال مقارنة النقل البري، والنقل البحري، فيما يخص تكاليف النقل، أو زمن وصول السلع إلى الوجهة المرسله لها، لوحظ أن تكاليف النقل البحري أقل بكثير، لهذا نجد أن الرومان كانوا يفضلون النقل البحري، عن النقل البري²، ومع هذا فإن طبيعة الأرض والتضاريس في نوميديا وموريطانيا القيصرية، التي تميزت بفقر وجود الأودية والأنهار الملاحية، فرضت عليهم استخدام الطرق البرية من أجل نقل المنتجات، إلى المدن الداخلية للتصريف الداخلي من جهة، وإلى المدن الساحلية والموانئ للتصدير الخارجي من جهة أخرى، ومع هذا فقد شهد النقل البحري نشاطا أكثر من النقل البري.

ثانيا: تأثير استخدام الطرق على قطاع الزراعة في نوميديا وموريطانيا القيصرية:

1- الطرق والأراضي الزراعية

كان للطرق دورا كبيرا في عملية تقسيم الأراضي، وعليه اهتم الرومان بشق الطرق المحاذية للأراضي الزراعية، لهذا أولى المساحون الرومان خلال عملية تقسيم الأراضي أهمية كبيرة لمسألة شق الطرق المحاذية للمزارع، فهذا هي جاكلين صويو (J.Soyer) تذكر أنه جنوب عين عبيد يقع سهل واسع، يشير الأطلس الأثري إلى وجود مركز روماني مهم هناك، وتظهر الصور الجوية، وخاصة البعثات العسكرية، أطلالا واسعة النطاق. وإلى الجنوب من هذه المنطقة على حافة التلال، وعلى مشارف المنطقة الجبلية تظهر خطوط متوازية تقريبا في السجل العقاري الحالي. هذه المتوازيات على مسافة متساوية بحوالي نصف قرن، يتم تمثيل الاتجاه المتعامد قليلا باستثناء المسار الذي من الممكن جدا أن يكون هذا هو آثار الطريق الروماني القديم³.

كما لاحظ المساح هاين (Hygin) أن المحاربين القدامى الذين خصص لهم الإمبراطور فسباسيانوس أراضي امتلكوها بالفعل، بعد سنوات قليلة، بطريقة مختلفة عما قرأه في الخطة المساحية في الواقع بعد عمليات البيع

¹ Kouzichtchine V. I, Chtaerman E. M, Gaudey Jacqueline, "Économie et politique dans la société antique, Esclavage et dépendance dans l'historiographie soviétique récente ", Besançon, A. L. U. B, Université de Franche-Comté, 1995, pp 9-29.

² F. Maijer, O. V. Niff, **trade transport and society in the world**, New york, 1992, p 149.

³ Soyer Jacqueline, "Les centuriations romaines en Algérie orientale", Ant. Afr., 10, 1976. p 123.

الفصل الخامس: استراتيجية الطرق الرومانية ودورها الاقتصادي في نوميديا وموريطانيا القيصرية

والشراء، لم يعد لديهم قطع الأرض ذات الحدود الأصلية بالضبط، بل أصبحت أراضي مكونة بشكل مختلف، حيث اتفق البائع والمشتري على حدودها بناء على عناصر أخرى منها الطريق¹.

إن انشاء الطرق الرومانية في كل من نوميديا وموريطانيا القيصرية، كان في البداية لأغراض عسكرية استراتيجية ثم توسعت مجالات الانتفاع لتشمل مجالات الادارية وعلى الخصوص المجال الاقتصادي. وتم ربط مناطق الانتاج بمراكز التخزين والتسويق، وقد أولى الرومان اهتمامهم بالأراضي الزراعية في نوميديا وموريطانيا القيصرية، وعملوا على توفير وسائل النقل وتطويرها عبر تلك الأراضي كي يسهل لهم أخذ ما طاب منها، وكان التنافس شديد بين الملاك الكبار على الأراضي، التي تشقها الطرق أو تحاذيها. الأمر الذي حدا بالدولة إلى النهوض بمهمة شق وانشاء شبكة طرق ريفية، ذات طابع اقتصادي².

يشير بلينوس (Pline l'Ancien) إلى أبعاد الطرق الزراعية، موضحا ذلك بالإشارة إلى الأسباب التقنية التي تتحكم فيها، وفسر ذلك بأن تكون الكروم محصورة بواسطة طريق رئيسي عرضه 18 قدما (5.4 م) حتى يتسنى لعربتين أن تتقاطعا فيه، اذ يجب أن يتم تحديد مسارات فرعية بعرض 10 أقدام (3 م)، وفيما إذا كانت الكروم واسعة، فإن هذه المسارات الفرعية ستكون بنفس عرض الطرق الرئيسية³. كما يشير فارون Varron (116-27) ق.م، إلى فائدة الطرق بالنسبة للأراضي الزراعية بقوله: "إن القرب من الطرق الصالحة لسير العربات، أو الأنهار الصالحة للملاحة، يزيد بشكل كبير من قيمة الأرض؛ لأن هاتين، كما نعلم، هما وسيلتنا الاتصال العظيمنتان"⁴.

ومن جهة أخرى يذكر كوليمال Columelle (4-70م)، الذي عاش في القرن الأول الميلادي أهمية الطرق بالنسبة للزراعة بقوله: يضيف كاتون إلى هاتين النقطةين الرئيسيتين ثلاث نقاط أخرى لا تقل أهمية عن أخذها بعين الاعتبار، وهي الطرق والمياه والمناطق المحيطة. الطرق الجيدة ذات فائدة كبيرة للأرض؛ أولا وبشكل رئيسي فيما يتعلق برحلات السيد، الذي سيعود دائما بكل سرور إلى أرضه، فإنه لن يضطر إلى الخوف من مضايقات الطريق الصعب؛ ثانيا، فيما يتعلق بالصادرات والواردات، حيث أن الطرق الجيدة تزيد أسعار الفواكه التي نأخذها، وتخفض أسعار المواد الغذائية التي نريد إعادتها إلى المزرعة. لأنه كلما كان التواصل أسهل، انخفضت تكاليف النقل، بالإضافة إلى ذلك ستكون تكاليف السفر أقل أهمية، خاصة إذا كنت تسافر على متن حيوانات

¹ Gérard Chouquer, "Les transformations récentes de la centuriation Une autre lecture de l'arpentage romain", *Annales, Histoire, Sciences Sociales*, Éditions de l'EHESS, 4, 2008, p 857.

² تريعة السعيد، الزراعة والري جنوب الأوراس في الفترة القديمة من خلال المخلفات الأثرية، إشراف: سليم دريسي، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه علوم في الآثار القديمة، معهد الآثار، جامعة الجزائر 2، الجزائر، 2016، ص 115.

³ Pline l'Ancien, XVII, 35, 13.

⁴ M. T. VARRON, *Les Agronomes Latins: Caton, Varron, Columelle, Palladius: "De L'Agriculture"*, Tra: M. Nisard, J. J. Dubochet et Compagnie, Éditeurs, Paris, 1844, I - XVI.

مستأجرة، وهو ما يكون دائما أقل تكلفة من الاضطرار إلى الحفاظ على فرقك الخاصة، وأخيرا؛ سيكون من الأسهل على العبيد الذين يجب أن يرافقوا سيدهم أن يتبعوه سيرا على الأقدام¹.

يقول شارل آندري جوليان أن بربريا كانت تعتبر "مخزن حبوب روما" كما اعتبرت مستعمرة تصدير وليست مستعمرة استيطانية، منذ بداية احتلالهم للمنطقة وبالتوازي مع تطوير شبكة الطرق، طور الرومان بشكل شبه حصري زراعة القمح القاسي المخصص للقادة الرومان لأغراض سياسية، وقد كان الإنتاج وفيرا جدا نظرا للطبيعة "الفوسفاتية" للأراضي الجديدة، خاصة حول سوق أهراس، وقالم، وقسنطينة، وفي سهل مجانة².

من خلال هذه النصوص نستطيع أن نتعرف على الذهنية الاقتصادية التي كانت تسيطر على المهتمين بسياسة الاستيطان الرومانية، وتدفعهم إلى التحكم في معطياتها، وتوفير الشروط الفعالة لإنجاحها، كما يدلان على المكانة الخاصة التي كانت تتبوؤها طرق المواصلات في تلك المرحلة باعتبارها وسيلة سيطرة على الأرض اقتصاديا وعسكريا ومن ثم كان المهتمون بالأرض الزراعية المغربية من الرومان يتوقون إلى توفير وسائل النقل وتطويرها عبر تلك الأراضي كي يسهل عليهم اقتناء ما طاب لهم منها³.

وكان التنافس شديدا بين الملاك الكبار على الأراضي التي تشقها الطرق أو تحاذيها، الأمر الذي حدا بالدولة إلى النهوض بمهمة إنشاء شبكة طرق ريفية ذات طابع اقتصادي تصل بين مناطق الاستثمارات الزراعية الكبرى في الداخل وبين مراكز التصدير، إذ كانت الدولة ترى بأنه قد يتعذر، بدون هذه الشبكة، على حركة الاستيطان أن تحقق الأهداف المتوخاة من ورائها⁴.

وكمثال على ذلك فهي مدينة كارتينايا (تنس) الزراعية تقع على مفترق طريقين في واد هلاله بين قريتي قالول (Kalloul)، ومدينة أبو الحسن (Cavaignac) بالشلف حاليا، توجد آثار كبيرة إلى حد ما لبلدية يبدو أنها كانت المركز المهم لهذه المنطقة الغنية، محاطة بالكامل بمرتفعات شديدة الانحدار ويفصلها عن تنس بلد معذب للغاية. قطع الطريق الروماني وادي هلاله، كما قطع طريق عرضي آخر وادي تاوغزوت، ووادي ماهينس، ينطلق من تنس ويحيط جنوبا بالكتلة الجبلية الكبيرة التي تمتد إلى البحر، ثم ينحدر باتجاه وادي تاغزوت لينضم إلى الطريق الساحلي بالقرب من مصب النهر⁵.

وتكثر آثار المزارع والمواقع في الوديان الثلاثة؛ في وادي ماهينس الأعلى شمال برج أومناص بالقرب من عين الواحد مجموعتين من المزارع؛ بالقرب من مزرعة ديصوليه (خراب مزرعة)؛ وأخيرا مجموعتان من أنقاض المزارع

¹ L. J. Moderatus Columelle, Les Agronomes Latins: Caton, Varron, Columelle, Palladius: "DE RE RUSTICA", Tra: M. Nisard, J. J. Dubochet et Compagnie, Éditeurs, Paris, 1844, I - III.

² شارل أندريه جوليان، المرجع السابق، ص 31.

³ محمد البشير شنيقي، التغيرات الاقتصادية والاجتماعية في المغرب أثناء الاحتلال الروماني، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1984، ص 60.

⁴ P. Salama, **Les voies romaines....**, Op. Cit, p 43.

⁵ Mercier, Op. Cit, p 94.

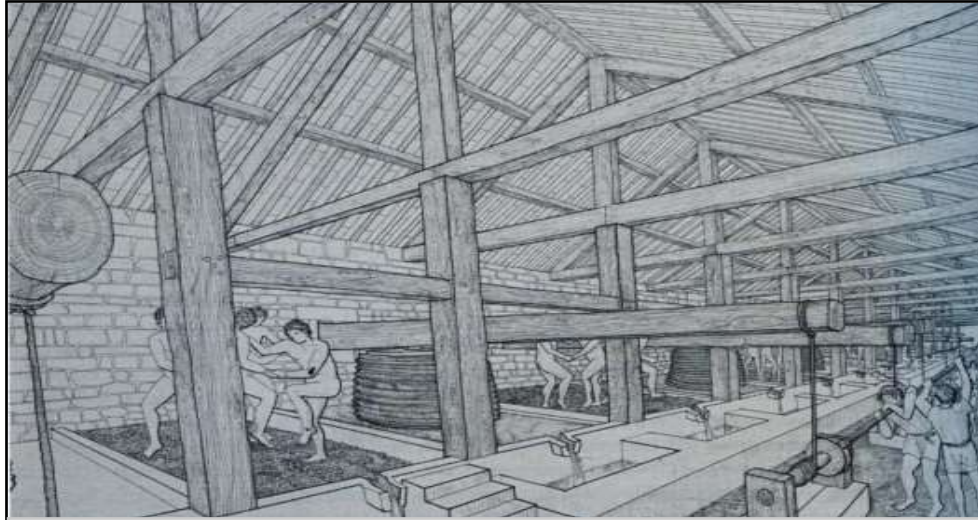
الفصل الخامس: استراتيجية الطرق الرومانية ودورها الاقتصادي في نوميديا وموريطانيا القيصرية

بالقرب من عين النجيسن (Ain-el-Nedjicen)، ويتصل هذا الوادي المرتفع بوادي هلاله بواسطة طريق محصن بعمود تغطي آثاره قمة تل يقع شمال مقبرة سيدي بن يحيى¹.

لا يفصل الوادي الأعلى لوادي تاوغزوت عن وادي ماهينس سوى مرتفعات متدرجة في وسطها، بالإضافة إلى الطريق الرئيسي، يمكن إنشاء الاتصالات في كل مكان. يوجد منزل لا تزال جدرانها قائمة بالقرب من مرابط سيدي لكحل من بني مرزوق، يتكون بناء هذا المنزل من كتل تتخللها حجارة كبيرة مقطوعة ومزروعة رأسياً، إلى الشمال على الضفة اليمنى للنهر، بالقرب من مزرعة (Po-mereau)، وفرت عدة مجموعات من الآثار الواسعة للغاية المواد اللازمة لبناء المزرعة، حيث يوجد في جدرانها نقشان بارزان وتسجيل كاف².

وقد أدى تنوع الزراعة إلى جعل نوميديا وموريطانيا القيصرية منطقة تصدير، كما تمت مصادرة أفضل الأراضي من السكان الأصليين لصالح الطبقة الأرستقراطية في مجلس الشيوخ. ثم بدأ الرومان سياسة تجميع قاسية ولم يتركوا سوى الأراضي السيئة للسكان الأصليين، كما تم أيضاً استخدام شبكة الطرق الرومانية الكثيفة جداً لنقل جميع الثروات الطبيعية والمعدنية تقريباً إلى إيطاليا³.

كان استغلال مختلف الخامات والمهاجر متطوراً للغاية (الحديد والرصاص والنحاس والرخام وغيرها) وكان يمارس تقريباً في جميع أنحاء المنطقة (هيون، ايجيلجيلي، سيتيفيس، سرتا، إلخ). ولذلك ظلت نوميديا دولة مصدرة للمواد الخام. وقد دفعت خصوبة المنطقة الرومان إلى بذل جهد كبير في هذا الاتجاه حتى لو كان ذلك على حساب السكان الأصليين⁴.



صورة رقم (21): تمثل مشهد تصويري لمنشأة عصر العنب وصنع النبيذ بخرقة عرقوب (عين الكبيرة، سطيف).

J- P. Brun, *Archéologie du vin et du l'huile dans l'Empire romain*, Paris, 2004, p 234.

¹ Ibid, p 95.

² Ibid.

³ Raham Djamel, Op. Cit, p 22.

⁴ Ibid.

2- الطرق ومخازن الحبوب:

أخذت المخازن حيزا كبيرا من اهتمام السلطات الرومانية، التي كانت تسعى للبحث عن كافة الوسائل الممكنة لتأمين احتياطات ضخمة من الحبوب وخاصة القمح، من أجل إنشاء مخزون استراتيجي، لاستباق أي أزمة تموين، قد يكون سببها تردي الأوضاع الأمنية أو المناخية، مما يحرم روما من المؤن التي تصلها من هذه المقاطعات، وهذا ما يوضح لنا استراتيجية الرومان في إنشاء هذه المخازن العمومية لاسيما على مستوى المراكز الإنتاجية الداخلية والموانئ وإدارتها وصيانتها وحراستها كان موضوع عدد من التشريعات المهمة منذ عهد الإمبراطور كلاوديوس ويكفي أن نراجع كل البنود المتصلة بها في مدونة قانون ثيودوسيوس (Théodosius)¹، والمواد التشريعية المكتملة والمعدلة لها في مدونة قانون جوستينيانوس (Justinianus)² للوقوف على وضعيتها. كشفت التنقيبات الأثرية التي أجريت في مناطق مختلفة من نوميديا، وموريطانيا القيصرية عن آثار عدد معين من المخازن العامة (Horrea)؛ سواء منها المخازن الشعبية أو مخازن مصلحة التموين، نذكر منها مخازن سكيكدة، وكويكول (جميلة)، التي تم التنقيب فيها بواسطة آلايس (Y. Allais) سنة 1926، ومخزن سطورة بالقرب من سكيكدة، دلت عليه نقيشة تم الإبلاغ عنها سنة 1862³، بالإضافة إلى المخازن العسكرية التي تم الكشف عليها من خلال الحفريات الاستعمارية في لمباسيس (تازولت)⁴، وفي معسكر رابيديوم (سور جواب) التي أنشأت في عهد الامبراطور هادريانوس من أجل توفير التموين للحاميات العسكرية الموجودة بهما⁵، ومخزن كاستلوم تيديتانوروم (castellum Tidditanorum، تيديس)، وثوقادي (تيمقاد)⁶. وقد زودت هذه المخازن بمكتب المسؤول على مراقبة وصول المنتجات وتوزيعها. وقد أشار النقش الذي عثر عليه في مدينة جميلة سنة 1910، إلى أن هذه المخازن بنيت على نفقة خزينة البلدية سنة 199م⁷.

.....ETICENTIATEMPORVM
.....MAXIMORVMDOME
.....SVALENTINIANIET
.....MPERAVGG HORREA
.....TEMPOPVLIROMANI
.....ROVINCIALIVMCON
.....NIMATVRITATE
.....VBLIVSC IEIONIVS
.....NAALBINVSVCCONS

¹ Cod. Theod, I, 11, 14.

² Dijeste, XV, 1, 12.

³ L. Frémilly, "Inscription romaine de Stora", Rev. Afr., Paris, V 6, 1862, pp 315-316.

⁴ Cagnat. R, **L'armée...**, Op. Cit, p 619.

⁵ Y. Allais, "Le grenier Public de djmila", Rev. Afr., Paris, V 74, 1933, p 259.

⁶ Papi Emanuele, Martorella Francesco. "I granai della Numidia", Ant. Afr., 43, 2007, L'Afrique du Nord de la protohistoire à la conquête arabe, pp 171-186.

⁷ Y. Allais, Op. Cit, p 259.

.....SEXF.PN.CONS¹

وقرب ثابوديوس (تهودة) بأقصى الجنوب النوميدي عثر الطيار والباحث الأثري الفرنسي باراديز (J. Baradez) على آثار مخزين للزيت عند طريق تتجه نحو الجنوب الشرقي انطلاقا من المدينة، وغير بعيد عنها رصدت العديد من بقايا المعاصر القديمة²، أما في موريطانيا القيصرية فنجد مخازن عمومية بسيدي ريجان قرب بجاية، بتيقزيرت وبعين زادة على الطريق الرابط بين سطيف وبرج بوعريرج. (أنظر الخريطة رقم: 07، ص 195). هذه المخازن العمومية كانت هناك أخرى للخواص يمتلكها كبار الملاك وأصحاب الضياع الكبرى الذي تنتج أراضيهم كميات من المحاصيل تكفي لتموين أسواق المقاطعة ومصحة التموين المدني.

وكانت الضرورة الاستعمارية تتطلب طرق رئيسية محورية تنطلق منها وإليها شبكة طرق ثانوية تغطي الأقاليم المتصفة بالحيوية الاقتصادية والعسكرية. ومن ثم حددت الوضعية الجغرافية للأقاليم الزراعية بالنسبة للساحل الاتجاهات الرئيسية للطرق وكذلك مواقع الموانئ³. لأن مهمة هذه الشبكة بالنسبة للدولة كانت تتمثل في تسهيل مهمة جمع ونقل التموين (Annonae) الموجه إلى روما، ولذلك نشأت مع الزمن وطبقا للحاجة، سلسلة من مخازن (Horrea) التموين على طول الطرق ابتداء من أبعد الأقاليم الانتاجية مركزة بصفة خاصة في المدن والقرى والمزارع المحاذية للطرق، حيث كان موظفو الضرائب يقومون بجمع تلك المؤن في المخازن ثم صرفها نحو المخازن الرئيسية الساحلية في انتظار شحنها نحو ميناء أوستيا (Ostia) الخاص باستقبال واردات أفريقيا⁴.

إن دور وطبيعة المخازن يثير اهتمام المتخصصين في التاريخ الاقتصادي، بين أولئك الذين لديهم مهنة على نطاق التجارة في الإمبراطورية، وأولئك الذين يأوون إلى المواد الغذائية الزمنية التي سيتم إعادة توزيعها في أفريقيا نفسها. ستمكن الاكتشافات الجديدة من رسم خريطة مؤقتة لشبكة من مخازن الحبوب والمستودعات، وتمثيل حركة البضائع (دور المسارات) بشكل أفضل.

كما أن التوزيع سيجعل من الممكن التمييز بين خصوصية المخازن، لأن التي يتم حفظ الحبوب بها مجهزة بأرضيات مزدوجة وأنظمة تهوية لتجنب الرطوبة. يتمتع بعضها بسعة كبيرة: يمكن أن تحتوي تلك الموجودة في كويكول (Cuicul، جميلة) على حوالي 1450 لترا من الحبوب، بينما تحتوي تلك الموجودة في تيديس (Tiddis) على ألف لتر؛ لكن الكميات التي تمر عبر هذه المناطق يمكن أن تكون أعلى من ذلك بكثير، حيث أن دور المخازن يقتصر فقط على عمليات النقل في مسار القوافل المتعاقبة⁵.

¹ L. Frémilly, Op. Cit, pp 315-316.

² J. Baradez, **Fossatum...**, Op. Cit, p 331.

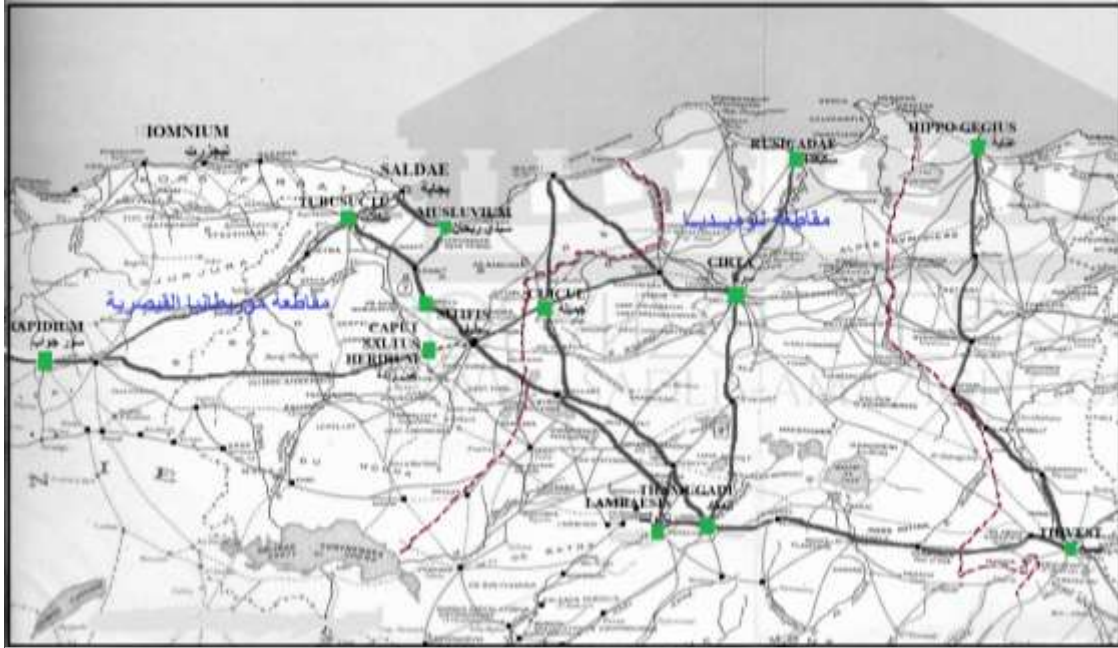
³ P. Salama, **Les voies romaines...**, Op. Cit, p 43.

⁴ محمد البشير شنيبي، التغيرات...، المرجع السابق، ص 61.

⁵ J-M. Lassère, **Africa...**, Op. Cit, p 209.

الفصل الخامس: استراتيجية الطرق الرومانية ودورها الاقتصادي في نوميديا وموريطانيا القيصرية

تقع مسؤولية هذه العمليات على حكام المقاطعات الذين لديهم وكيل مخزن (uilici horreorum) يعمل تحت سلطتهم. فقط خلال الفترة السيفيرية ظهر وكيلان جديان في مقاطعة نوميديا الجديدة¹، وهم مسؤولون عن جمع الحبوب المخصصة لروما².



خريطة رقم (07): توضح مواقع مخازن الحبوب في نوميديا وموريطانيا القيصرية. بتصرف الطالبة
نقلا عن:

P. Salama, *Les Voies romaines...*, Op. Cit, p.; H. C. Fabrer, *Le Olivier et l'huile dan les Provinces romaines*, Op. Cit, Alger, 1953, p 147.; Y. Allais, Op. Cit, p 267.

ربما يذهب الكثير من المؤرخين والباحثين في تاريخ المنطقة، إلى أن الدافع الروماني وراء عملية شق الطرق هو دافع عسكري بحت، ولكن هذا لا ينفي أن الدافع الاقتصادي مهم جدا، وربما يكون هو الدافع الحقيقي والخفي، وهاهو بيار سالاما يدلي برأيه في هذه المسألة، اذ يقول أن الكثير يعتقد أن الرومان الذين وصلوا إلى إفريقيا كانوا يهدفون قبل كل شيء إلى بسط سيطرتهم على البلاد، وضحوا بالروح التجارية مقابل الروح العسكرية، وتصدير المنتجات لاخترق الجيوش، وبالتالي كان من الممكن إنشاء شبكة استراتيجية دون مشاركة شبكة اقتصادية موازية لها³.

¹ procurator Augustorum ad fusa frumenti et respopuliper tractum utriusque Numidia

² Pavis D'Escurac Henriette, *La préfecture de l'annone, service administratif impérial d'Auguste à Constantin*, Rome: Ecole française de Rome, 1976, pp 139-140.

³ P. Salama, *Les voies romaines...*, Op. Cit, p 42.

ولكن هذا غير مؤكد، لأنه كان لدى الرومان، حتى قبل تدخلهم في إفريقيا، معلومات من مصادر موثوقة حول القيمة الزراعية للإقليم ويمكن للمرء أن يعتقد حتى أن التجار الإيطاليين الذين كانوا فيما سبق، أي في وقت الممالك الأصلية يضاربون على القمح في سرتا، وسيكا من خلال عملاء لهم هناك، ربما أكثر من العسكريين، وقد اهتمت الدولة نفسها التي كانت معنية بالدرجة الأولى بالحروب البعيدة وتوفير رأس مالها، اهتماما كبيرا بهذه الصادرات الأفريقية¹.

لذلك من المحتمل أنه عندما شرعت روما، مع قيصر على وجه الخصوص، في سياسة الضم في إفريقيا، في وقت كانت فيه المحاصيل الزراعية الإيطالية تتضاءل، فقد أخذ في الاعتبار كلا من الزيادة في إنتاج المقاطعات الجديدة بدلا من تكييفها، والاهتمام بوسائل النقل التي من شأنها أن تضمن التدفق السريع نحو الموانئ كان من الضروري أن يشكل البرنامج الحقيقي لمعدات الطرق جزءا من الأهداف الاقتصادية للرومان².

كانت السلطة الرومانية مهتمة بإنشاء الطرق الريفية بقدر اهتمامها بالطرق العامة الرئيسية، ولكن بالإضافة إلى ذلك، فإن فتح شبكة من طرق التصدير في أفريقيا أصبح من اختصاص الدولة، هذه الحاجة إلى التصريف نحو موانئ المنتجات ذات الحاجة الأولى المخصصة لرومان يمكن أن توافق فقط في غالبية المناطق مع الظروف الطبيعية التي أرادت أن يتم تبادل البضائع دائما تقريبا في اتجاه خطوط الطول. يجب أن يؤدي ذلك إلى اتجاه جنوبي شمالي بشكل عام لشبكة طرق ذات طبيعة اقتصادية³.

تم استخدام الطرق من أجل نقل المزروعات والمنتجات والمواد المصنعة إلى الموانئ لتصديرها إلى روما، وعلى طريق تبسة - هييون (عنابة) يتم جمع الزيت من السهول العليا في قسنطينة حتى مداوروش، والحبوب من منطقة قلمة، لتتنقل فيما بعد من ميناء هييون إلى روما⁴، ونود أن نشير إلى أن أحد أكبر المنشآت الصناعية لمنتوج الزيتون بإفريقيا الرومانية كانت تقع جنوب تبسة عند هنشير برزقان⁵. (أنظر الصورة رقم: 22، ص 197).

كما كانت روسيكادا (سكيكدة) وميناءها الشهير هي المنفذ الطبيعي لمنتوج زيت الزيتون، الذي يجمع في مخازن لمبايسيس (تازولت)، وثمانوقادي، ومنه ينقل إلى مخازن سرتا، وكذلك المحاصيل الجيدة لكل من صلداي (بجاية) وموسلوبيوم (Muslubium، سيدي ريحان)، وميناء الزيت في جيجل الذي زودته المصانع الكبرى في ساطافي (Satafis، عين لكبيرة) وغيرها من المواد الغذائية الأخرى⁶.

¹ Ibid.

² P. Salama, *Les voies romaines...*, Op. Cit, p 42.

³ Ibid.

⁴ Ibid, p 43.

⁵ Duval Noël, "Cintas Jean. IV, Encore les monuments à auges d'Afrique: Tébessa Khalia, Hr Faraoun", *M. É. F. R. Ant*, T 88, n°2. 1976, p 954.

⁶ P. Salama, Loc. Cit.

وصلت زيوت توبوسوكتو (تيكلات)، إلى صلداي (بجاية)، كما وجد قمح أوزيا (سور الغزلان) طريقه إلى روسغونيائي (كاب ماتيفو). وتدفقت المحاصيل ذات الجودة من وادي الشلف إلى كارتيناى (تنس) وكويزة (سيدي بلعطار بمستغانم)، ومن غرب موريطانيا القيصرية تصل المنتجات إلى برتوس ماغنوس (بطيوة) أو سيغا (Siga)، تكميريت)، وعلى الرغم من أن الأولوية المعطاة لإمدادات الدولة، فقد استفاد التصدير الحر من خط عرض معين ومن التجارة الخارجية لإفريقيا مع المقاطعات الغربية للإمبراطورية¹.



الصورة رقم (22): آثار مصنع الزيت من الفترة الرومانية برزقان (ضواحي تبسة)
المصدر: محمد العربي عقون، الاقتصاد...، المرجع السابق، ص 102.

ثالثا: المنشآت الاقتصادية والخدمات على الطرق الرومانية:

1- محطات البريد (Cursus publicus)

تم افتتاح خدمة البريد العمومي خلال العهد الجمهوري، ولكن أغسطس أعاد تنظيمها²، نظرا للوظائف العسكرية والإدارية والاقتصادية والثقافية المختلفة للشبكة، كان عدد المستخدمين كبيرا جدا، على الرغم من أن القطاع العسكري كان منفصلا عن المنطقة التي يديرها الولاة مباشرة من كاليغولا فصاعدا، إلا أن الطرق الكبرى، ولا سيما تلك الممتدة من قرطاج إلى تبسة، كانت دائما بمثابة مكان للمرور العملياتي. بل إن الحركة الإدارية أكثر نشاطا وهذا لوجود علاقات دائمة بين المدن، علاقات غير منقطعة مع حاكم المحافظة، أو مرور وكلائه حاملين البرقيات... الخ. العنصر الأكثر شهرة هو مؤسسة البريد والنقل العمومي (publicus cursus)، هذا المركز الحكومي، الذي يسود عمليا على شبكة الطرق، بمركباته، ومرحلاته، وحيوانات الجر والسرج، وشرطته³.

¹ Ibid.

² Mark Wilson, The Roman Road System around the Mediterranean, p 177.

³ Dondin-Payre Monique, Jean Desanges et al, Op. Cit, p 43.

ولا يقل التداول الاقتصادي الرسمي شهرة، لأنه يرتبط ارتباطا وثيقا ب خدمة البريد والنقل هذه هي فوائد سنوية تدفع عينا خاصة في المقاطعات الافريقية، نوميديا وموريطانيا القيصرية، إما لدفع أجور موظفي الخدمة المدنية، الذين يتم استدعائهم للخدمة العسكرية في الجيش، أو لتزويد روما بما يسمى بالأنونة. ومن خلال مقارنة البيانات القانونية، والنصوص الكتابية على المعالم المليية، تمكنا من إعادة بناء شبكة الطرق المستخدمة في النقل إلى روما، ولم يكن التداول الاقتصادي الخاص أقل نشاطا. فقد أثر على جميع القطاعات، القرية أو البعيدة¹.

يقول بيار سالاما، جاء في لوحة بوتنغر وخط سير رحلة أنطونينوس، مجموعة من المواقع الجغرافية التي ربما تتوافق مع النزل القديمة المسماة الحانة (Tabernae)، ففي نوميديا نجد موقع آد روتام (Ad Rotam) على الطريق الرابط بين سرتا، وثموقادي، ومحطة آد مدياس (Ad Medias، تادرت) على الطريق الحدودي جنوب الأوراس، وفي موريطانيا القيصرية نجد محطة بيرديس (Perdices، خربة المحظر)² في جنوب شرق سطيف، ومحطة آد ستورنوس (Ad Sturnos)³ على الطريق من سيتيفيس (Sitifis) إلى سيقوس (Sigus)، وآد دراكونس (Ad Dracones) في حمام بوحجر بالقرب من وهران⁴.

إلى جانب الفنادق التي كانت تحميها في الجنوب مراكز حصينة تقدم المأوى والخدمات للمسافرين، وقد عثر على أثر هذه البنايات ضمن النقوش مثل محطة (Aqua viva Centenaria)⁵ التي رمت من طرف أحد الحكام المحليين، وكانت تقع على الطريق بين سادوري (Ausum) وسطيف. كما عثر على آثار محطتين آخرين إلى الجنوب أحدها بين قصر الصبيحي (Gadiaufala)⁶، وعين البرج (Tigisis)، والأخرى بين مروانة، وزراية. وهي نزل رسمية ظهرت على طول الطرق الرومانية، وكانت هذه المباني المتجمعة حول فناء مركزي، تضم إسطبلات وأحواض للخيل ومكانا لتناول الطعام ومهاجع، وكان لدى بعضهم حمامات عامة حيث يمكن للمسافرين الاستحمام، ونزع آثار العرق والغبار، وبما أن الرومان كانوا يتوقفون عن السير ليلا، وهو ما جعلهم يقصدون هذه المحطات من أجل الاستراحة واستبدال الخيول⁷.

¹ Dondin-Payre Monique, Jean Desanges et al, Op. Cit, p 43.

² A. A. A, f 26, n 40-42.

³ M M. L. Marous, Duesberg, **Géographie ancienne des états Barbaresques d'après l'allemand de Mannert**, La librairie Encyclopédique de Roret, Paris, 1842, p 388.

⁴ P. Salama, **Les Voies romaines...**, Op. Cit, pp 85-86.

⁵ Ibid, p 19.

⁶ A. A. A, f 18, n 159.

⁷ Capitaine Winckler, "Note sur la voie Romaine D'Hipopo-diarrhytus (Bizerte) A thabraca", **B. A. H. S.**, Imprimerie Nationale, Paris, 1894, p 370.

وقد كانت المسافة بين محطة وأخرى ما بين 44 إلى 60 كلم، فيما يخص محطات المداومة الليلية (Maniso)، أما عن محطات المستخدمة للتنقلات في النهار (mutatio) فلا تتجاوز المسافة بينها ما بين 15 إلى 18 كلم، بالإضافة إلى مرافق أخرى لا تقل أهمية مثل الإسطبلات والمخازن ومقر إدارة جهاز الأنونة¹. كانت إدارة جهاز التموين (Anonae) بمصالحها المختصة، حريصة على العناية بكل محطات النقل الحيوية فزودتها بالتجهيزات الضرورية، والوسائل اللازمة كالإسطبلات للدواب، ومخازن المؤونة، وأيضا غرف للاستراحة، وقد تطور بعض تلك المحطات؛ فكبر حجمها واتسع عمراتها، وكانت هناك محطات ثانوية موزعة على مسافة أقصر، ومزودة بحيوانات النقل التعويضية، تتوقف عندها قافلة البريد لتغيير دواب الحمل والجر، وتدعى تلك المحطات بمراكز القرن (mutatio)². كما تم إنشاء محطات لتبديل الخيول (mutationes) كل سبعة إلى عشرة أميال (11-16 كم)، حيث يمكن للراكبين قطع مسافة ما يقرب من خمسين ميلا (80 كم) يوميا، يتوقف المسافرون العاديون عند النزول، التي تقع عادة على مسافة يوم واحد، حيث تقدم هذه الأخيرة جميع أنواع الخدمات، والمؤون للمسافرين بما في ذلك المبيت والطعام³.

كان سكان كل مقاطعة مطالبين بتحمل نفقات بناء وصيانة جميع هذه المنشآت، كما قاموا بتزويدها بالخيول والبغال والقش والتبن والشوفان، وكانت هذه النفقات آنذاك هي ما نسميه اليوم، في المنزل، نفقات الأقسام، أراد سيبتيموس سيفيروس إرضاء السكان المستحقين والمستاءين من هذه الإمدادات، وقام بمركزة هذه النفقات ووضعها على حساب الخزانة العامة، باستثناء تكاليف بناء وصيانة المباني المخصصة للخدمة البريدية. وهكذا ظلت تكاليف الإصلاحات والصيانة الكبرى لسجون المقاطعات من مسؤولية الإدارات، على الرغم من أن نفقات موظفي هذه السجون كانت مركزية⁴.

كان الأباطرة قد نظموا مركزا سريعا في جميع الأماكن بالطريقة التالية: في الطريق اليومي لرجل يقظ، أقاموا محطات، أحيانا ثمانية، وأحيانا أقل، ولكن في أغلب الأحيان لا تقل عن خمسة. تم العثور على خيول في كل محطة، وعددها أربعون، وتم تخصيص المرافقين لجميع المحطات بما يتناسب مع عدد الخيول. نظرا لأنهم كانوا يسافرون عن طريق تغيير أفضل الخيول بشكل متكرر، فإن أولئك الذين عُهد إليهم بهذا العمل تمكنوا أحيانا من القيام بالرحلة التي تستغرق عشرة أيام في يوم واحد... ومن ناحية أخرى، كان أصحاب العقارات مزدهرين للغاية بفضل هذا. ومن خلال بيع الفائض من محاصيلهم كل عام إلى الخزانة لإطعام الخيول والمرتعين، حصلوا على

¹ محمد العربي عقون، الاقتصاد...، المرجع السابق، ص 134.

² Anne Kolb, "Mansiones and cursus publicus in the Roman Empire", Il Convegno Statio amoena, sostare e vivere lungo le strade romane fra antichità e Medioevo, 4-5 dicembre 2014, Verona, p 4.

³ Mark Wilson, The Roman Road System around the Mediterranean, p 177.

⁴ Ibid, p 268.

الكثير من المال. وكانت النتيجة أن وزارة الخزانة كانت تحصل بانتظام على الضرائب المستحقة على الجميع، وأولئك الذين دفعوها حصلوا على أموال في المقابل على الفور تقريبا¹.

وكان في كل محطة عدد معين من الخيول والعربات على اختلاف أنواعها وطاقتهم من الموظفين لإدارة المنشأة، ورعاية الخيول والحيوانات الأخرى وقيادة المسافرين وعربات البريد والأمتعة. كل هذا كان على حساب الدولة، وليس على حساب رواد الأعمال الأفراد.

2- المحطات الجمركية (Portorium):

زود الرومان المقاطعات الرومانية، بما فيها نوميديا وموريطانيا القيصرية بمراكز جمركية على حدودها الداخلية والخارجية، والموانئ الرئيسية، مع العمل على ربطها بشبكة من الطرق تعمل على سهولة الوصول إليها، ونظرا لنقص الوثائق، من الصعب جدا الحصول على فكرة عن النظام الجمركي الذي اتبعه الرومان في المقاطعات الأفريقية بما فيها نوميديا وموريطانيا القيصرية، ومع ذلك يمكننا أن نعترف أنه تم جمع الجمارك في موانئ البحر الأبيض المتوسط، وهناك محطتان جمركيتان معروفتان على الساحل في مقاطعة نوميديا؛ وهما: محطتي روسيكادا والشولو².

وقد اشتهرت محطة سكيكدة عن طريق اكتشاف عدد كبير جدا من أزرار الرصاص، والتي تحمل نقوشا على أحد وجوهها مثل مشاهد لانتصارات عسكرية، وصور عسكريين بخوذات حربية، وصور للمتحين وغيرها. وإلى الجنوب منها جاء ذكر محطتان برّيتان: وهما (Ad Portum)³، وإلى الجنوب قليلا منها محطة زراي (Zarai)، الأولى موضحة في خريطة بوتنغر على بعد 35 ميل روماني (51.8 كم) من سطيف؛ والثانية المذكورة في خط سير رحلة أنطونينوس، وكلاهما يقع على أحد أكثر الطرق ازدحاما المؤدية من الصحراء إلى موريطانيا القيصرية⁴.

¹ Procope de Césarée, **Histoire Secrète de Justinien**, Tra: M. Isambert, Firmin Didot Frères, Paris, 1856, XXX, 3, 7.

² Claude Le pelley, les cités de l'Afrique Romaine au bas empire, I. II, ed imp l'independant, paris, 1981, p 443.

³ (Ad Portum): وسميت كذلك خلال العهد الفرنسي (Saint-Arnaud): تقع على بعد 31 كم من مدينة سطيف، في سهل العلمة. لم تكن القرية مبنية على أنقاض رومانية؛ ولكن كانت هناك مستوطنات معزولة على أراضيها، قام المستعمرون بإزالة التيجان والأعمدة وغيرها من الحطام القديم. لمزيد من المعلومات أنظر:

R. Cagnat, **L'armée...**, Op. Cit, p 625.; A. A. A, f 16, n° 421.

A. Pouille, "Inscriptions diverses de La Numidie et de la Mauritanie Sétifienne", **R. S. A. C.**, Imprimerie Adolphe Braham, Alger, V 5, p 220.

⁴ R. Cagnat, "Étude sur les impôts indirects chez les Romains jusqu'aux invasions des Barbares, d'après les monuments littéraires et épigraphiques", **B. T. Ant. Afr.**, Oran, 1882, p 74.

يقول رونيه كانيا؛ من الخط الجمركي في إفريقيا، نعرف محطة واحدة فقط (statio ad portum). وكانت تقع على الطريق من سيقوس (Sigus) إلى سيتيفيس (سطيف)، على بعد 35 ميلا رومانيا (51.8 كم) من المدينة الأخيرة، كما يخبرنا جدول بوتينغر. وفي عام 202، تم نقل هذا المركز الجمركي إلى زاراي، على بعد 37 ميلا (54.7 كم) خلف سيتيفيس، في اتجاه جنوبي قليلا من محطة أد بورتوم (Ad Portum). وذلك لأن زاراي لم تترك إلا خلف خط البورتوريوم لضمان الحصانة الجمركية للجنود؛ ومع ذلك، في عام 202، ربما غادرت المجموعة التي شغلت هذا المنصب في أفريقيا¹.

تم وضع هذه المراكز على حدود موريطانيا القيصرية، ونوميديا، والسؤال المطروح هنا هل كان القصد منها تحصيل الرسوم على البضائع التي تمر من إقليم إلى آخر، أو هل كان القصد منها فرض الرسوم على البضائع التي تأتي من أجزاء غير تلك الخاضعة للسيطرة الرومانية، والتي دخلت المقاطعتين².

وبما أن الطرق تعد من المرافق العامة، فقد فرض القانون الروماني ضرائب على مستعملي الأملاك العامة، وهي تدخل ضمن بند الضرائب على المنشآت العمومية التي تضم كل من؛ كراء المحلات والدكاكين، والحمامات، وحقوق المياه، والصرف الصحي، والطرق والجسور، ومن بين الضرائب التي فرضت على الطرق هناك ما يسمى بضريبة العبور (Portorium)³. يخبرنا بلين القديم " أن بعض المواد التجارية والبضائع التي كانت تأتي من بلاد العرب على ظهر الجمال كانت تخضع لرسوم حين دخولها إلى منطقة من المناطق الواقعة تحت السيطرة الرومانية، وكانت هناك مراكز دفع برية (Peages)، وحتى بحرية على سواحل البحر الأبيض المتوسط⁴.

محطة زاراي هذه التي أشار إليها خط سير أنطونيوس كانت تقع على طريق القوافل المتجهة إلى مقاطعة موريطانيا القيصرية، القادمة من بيزاسين وطرابلس والجريد والمناطق الجنوبية من الأوراس. وكانت هناك طريق تؤدي في الواقع من تاكابس (قابس) إلى ثليبث. وتفرعت هذه الطريق عند محطة أفيبوس Avibus (في سفح جبل الخنقة)، لتنشأ طريق جديدة تشكل الحد الجنوبي للمنشآت الرومانية بإفريقيا، وتعتبر كامل الجريد مرورا بتوزر إلى أد

¹ R. Cagnat, **Le portorium (douanes, péages, octrois) chez les Romains**, Imprimerie A. Lahure, Paris, 1880, p 77.

² R. Cagnat, "Étude sur les impôts....", Op. Cit, p 74.

³ تشير إلى عدة حقوق لها نفس الطبيعة، ولكنها مختلفة ويجب تمييزها بعناية عن بعضها البعض، الحق في استيراد وتصدير البضائع، الرسوم المحصلة على الجسور والطرق وبعض الممرات الجبلية، الرسوم التي فرضتها المدن على البضائع التي تدخل أراضيها أو تخرج منها، هي من الضرائب الغير مباشرة فرضها الرومان طيلة فترة حكمهم، وقد قسمها القانون الروماني إلى ضرائب خاصة بالموانئ وتشمل الضرائب المصدرة إلى الدول المجاورة، وقد سميت بضريبة الرسوم البحرية (Portorium maritimum) وهي مقسمة إلى ثلاثة أقسام رئيسة، الضريبة الخاصة بالجمارك، وضريبة الرسوم الداخلية البرية (Portorium Terestre) وضريبة الرسوم، وضريبة المنح. للمزيد من المعلومات أنظر: دليلا بوري، تطور النظام الضريبي الروماني في شمال إفريقيا، رسالة لنيل شهادة الماجستير، إشراف: محمد البشير شنيقي، قسم التاريخ، كلية العلوم الإنسانية، جامعة الجزائر، 2000-2001، ص 54.

M. Vigié, **Études sur les impôts indirects romains des Douanes dans L'empire Romain**, Libraire du Collège de France, de l'École Normale supérieure des Ecoles françaises d'Athènes et de Rome, Paris, 1884, p 5.

⁴ Pline l'ancien, XII, 65.

الفصل الخامس: استراتيجية الطرق الرومانية ودورها الاقتصادي في نوميديا وموريطانيا القيصرية

مايورس (هنشير بسرياني)، ووصلت إلى فيسيكيرا (بسكرة). وبعد المرور بهذه المدينة وعبور واحة لوطاية انقسمت مرة أخرى إلى قسمين؛ وصل الطريق الأول إلى لمبايسبس، واتبع الثاني الضفة اليمنى لوادي القنطرة واتجه نحو زراية. كان التجار القادمون من قابس يمرون عبر هذا المركز الجمركي، الذي كان، تحت السيطرة الرومانية، وهو أهم مركز تجاري؛ لقد جمعوا منتجات الجريد والأوراس في طريقهم، وفي اللحظة التي كانوا فيها على وشك دخول مقاطعة موريطانيا القيصرية، اضطروا إلى دفع رسوم البورتوريوم (ضريبة العبور) للخزينة¹.

تمثل نقيشة زراية (Zarai) أكبر وأوضح دليل على هذا النوع من الضرائب، فقد اكتشفت هذه النقيشة، بالقرب من ممر جبلي على الحدود بين مقاطعتي نوميديا وموريطانيا القيصرية على مستوى الطريق الرابط بين نقاوس وسطيف والمؤرخة بسنة 202 م²، تظهر بها التعريفات الجمركية المفروضة على السلع من أجل السماح لها بالعبور بين المقاطعتين، فقد أتت هذه الوثيقة الأثرية على ذكر العبيد، الخيول، البغال، الحمير، الثيران الخنازير النعاج، الماعز، متبوعة بالملابس المتمثلة في العباءات الأنسجة الأرجوانية، الجلود المدبوغة، وغير المدبوغة، تليها المنتجات الفلاحية كالنبيذ، التين، التمر، البندق، وحتى الراتنج (مادة صبغية لزجة تفرزها بعض النباتات لاسيما الصنوبر، وهو الصمغ)، القطران الإسفنج، وصلصة السمك (الغاروم)³.

تعطينا هذه التعريفات بعض المؤشرات على اتجاه حركة التجارة، فقد لوحظ بالفعل أن زاراي تقع على الحافة الشمالية لحوض الحضنة، وهي نقطة دخول واضحة إما إلى موريطانيا القيصرية، ونوميديا. (أنظر الصورة رقم: 23، ص 205)، ويشير الإسفنج، وصلصة الغاروم إلى وجود علاقات تجارية مع الساحل. ومن خلال موقعها يبدو أن الشاطئ الموريطاني هو الأقرب لها، ولكن الوصول إليه أصعب بكثير من الشاطئ القريب من قابس، حيث أن الوصول إليه يتطلب عبور جبال القبائل⁴.

علاوة على ذلك، فإن الإسفنج أكثر شيوعاً في المياه الدافئة في الجنوب، ويشير وجود التمور في القائمة إلى ارتباطها بالواحات الجنوبية؛ فالتمور منتشرة اليوم شمال القنطرة⁵. كما يتم تمثيل منتجات الجبال، وخاصة الراتنج والقطران، قد يشير هذا إلى تيارات محددة للتبادل بين نوميديا وموريطانيا، أو بشكل عام بين السهول والجبال. وتجدر الإشارة إلى أن كل هذه المنتجات كانت سلعا تجارية، يمكن أن تمر عبر زاراي وليس بالضرورة أن يتم تبادلها هناك، ومن الأمثلة المحددة على ذلك: القطعان التي تميز التعريفات بين تلك الموجهة إلى السوق المحلية، المعفاة من

¹ R. Cagnat, *Le Portorium...*, Op. Cit, p 78.

² محمد العربي عقون، الاقتصاد...، المرجع السابق، ص 113.

³ Dondin-Payre Monique, Jean Desanges et al, Op, Cit, p 44.

⁴ Mohammed seghir krim, Mohammed El Mutafa Filah, "A propos du Tarif de Zarai, Tarif local ou institution provincial", *Journal Almuqadimahdes études humaines et sociales*, V 6, 2021, pp 292.

⁵ J. Despois, Raynal. R, *Géographie de l'Afrique du Nord-Ouest*, Payot, Paris, 1967, p 189.

الرسوم الجمركية، وتلك التي تمر عبرها فقط. وهذا بالطبع دليل واضح على انتقال القطعان بين المراعي الشتوية في حوض الحضنة، أو جنوبا، والمراعي الصيفية شمال زاراي¹.

ومن الملاحظات التي يمكن إبدائها على النقيشة؛ غياب ذكر الحبوب، وزيت الزيتون، رغم وفرتها بالمنطقة، ولعل ذلك راجع لعدة نقص النقيشة وتلف جزء منها، كما يسجل عدم تطرقها للدواجن والطيور عقب ذكر المواشي والذي يفهم من ورائه أنها كانت معفية من الضرائب. هذا وقد جاء على رأس القائمة ذكر العبيد الذين كان يؤتى بهم من وراء الليمس الروماني، أي من إفريقيا السوداء².

هذه المنتجات يمكن أن تكون ذات أصل أفريقي، ومعظمها بالتأكيد كذلك، ويمكن أن تكون جميعها باستثناء الإسفنج والغاروم، والتي يمكن أن يتم إنتاجها في جنوب نوميديا. الغالبية العظمى لها أصلها في الرعي. إنهم في جميع مراحل التصنيع، من الأغنام غير المقطوعة إلى العباءات الجاهزة. يشير وجود الشبة، المستخدمة في تشطيب وصباغة الجلود والصوف³، إلى أن معالجتها تمت محليا.

ومن المفترض أن هذه النقطة "الجمركية"، كانت مطالبة بمراقبة المبادلات التجارية المتجهة من الهضاب العليا ولما لا من الصحراء، باتجاه التل سالكة محور جنوب شمال، حيث نستبعد في ذلك محور شرق - غرب، إذ ليست هناك فائدة من قطع مسافة تتراوح ما بين 400 و 500 كم من أجل جلب سلع، هي في حقيقة الأمر متوفرة بعين المكان، ويمكن الحصول عليها دون مشقة وتكون وبالتالي تكلفتها أرخص⁴.

وقد دلت الوثيقة على وجود حركة تجارية نشطة في نوميديا وموريطانيا القيصرية بين المناطق التابعة للإمبراطورية الرومانية، والمناطق التي لم تخضع لها، مثل مناطق شط الحضنة التي لازالت بعيدة عن سيطرة الرومان في تلك الفترة⁵. كما عثر علماء الآثار على عدة نقوش في نوميديا وموريطانيا القيصرية تؤكد وجود عدة محطات خاصة بمصلحة الجباية، ففي منطقة جيغل عثر على نقشين يؤكدان أن هذه المنطقة قد احتضنت مكاتب تابعة لمصلحة الرسوم الجمركية⁶.

¹ Ibid.

² P. Morizot, "Les échanges commerciaux entre la côte méditerranéenne et l'intérieur du Maghreb au II^e siècle vus au travers du tarif Zarai", Circulation des matières premières en Méditerranée, transferts de savoirs et de technique, **Actes du Congrès national des sociétés historiques et scientifiques**, « Relations, échanges et coopération en Méditerranée », Bastia, 2003, Paris, Editions du CTHS, 2009, p 160.

³ Pline, XXXV, 52.

⁴ Ibid.

⁵ De Laet (Siegfried, J.), Portorium, Étude sur l'organisation douanière chez les Romains, surtout à l'époque du Haut Empire, Bruges, Detemel, 1949, p 19.

⁶ آسيا مسعودي، التبادل التجاري بين إيطاليا والمغرب القديم خلال العهد الامبراطوري الأول 286م، رسالة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ القديم، إشراف: محمد البشير شنيقي، معهد التاريخ، جامعة الجزائر، 1987-1988، ص 70.

ويرجع اختيار الحكام لها نظرا لموقعها الهام، اذ كان يمر بها الطريق الرئيسي الواصل بين تبسة وسطيف مرورا بقسنطينة. كما كانت لمبايسيس (تازولت) محطة ذات أهمية كبيرة، أنشئت حول المركز الرئيسي للفرقة الثالثة الأوغطسية، ومنها تفرعت عدة طرق نحو قرطاجة وتبسة وسطيف وبسكرة فمن الطبيعي أن يختار هذا المكان ليكون محطة للرسوم الجمركية¹. وفي سنة 128م وصل الإمبراطور هادريانوس إلى أفريقيا، وهو الذي عرف بحبه للسفر وقبل كل شيء لأسباب سياسية عسكرية. تفقد الجيش في لمبايسيس (تازولت)، ووصل حتى محطة زاراي، بوابة الصحراء نحو موريطانيا القيصرية².

والجانب الإيجابي لهذه الطرق هو نمو المدن الداخلية وتحضرها، وتحريك النشاط الاقتصادي فيها، فقد كانت أغلب هذه المدن تشكل محطات تتوقف فيها عربات المسافرين، منها ما يتم فيها تبادل السلع، وأخرى يتم فيها تخزين السلع والمنتجات الزراعية ليتم فيما بعد نقلها إلى الموانئ مثل مدينة عين الروى التي تحتوي على مخازن الحبوب التي تنتجها المناطق المجاورة لها بين بجاية وسطيف، والتي تعود على هذه المدن بالفوائد المالية، بالإضافة إلى التأثيرات الثقافية التي تنتقل عبر الأشخاص من مدينة على أخرى.

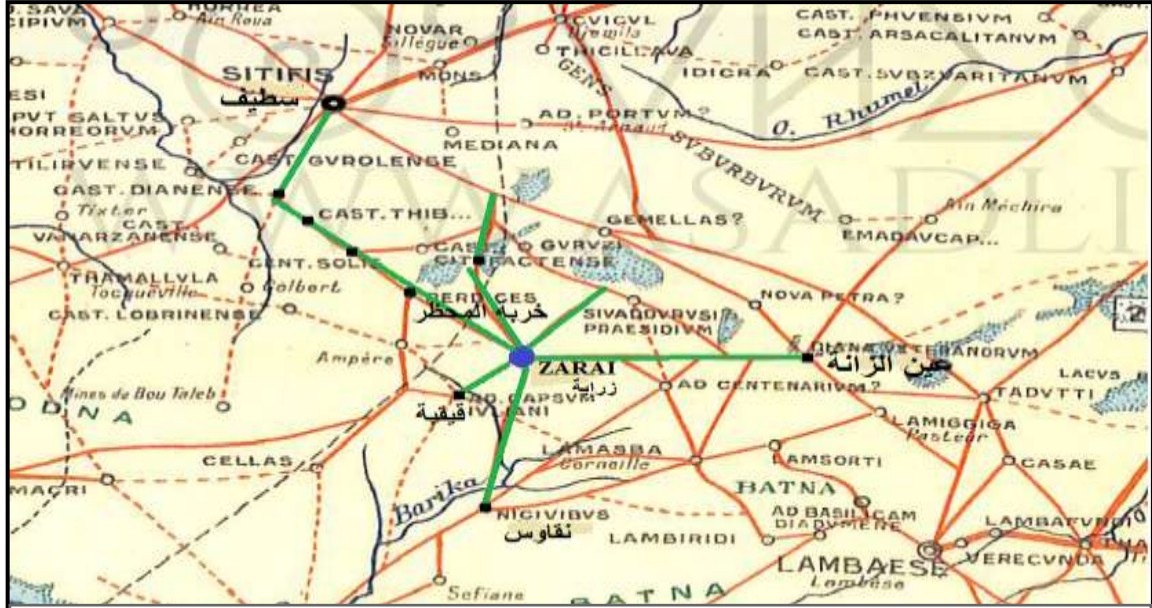
إذا كانت ساطافي (عين الكبيرة) وسيتيفيس (سطيف) تقعان على مفترق الطرق الرومانية المهمة، فإن وجود الجنود هناك كان مع ذلك أقل قوة بكثير من المواقع النوميديية الأخرى. ولذلك لا يمكن اعتبارها مواقع عسكرية، وعليه يمكن اعتبارها مراكز عبور على مفترق طرق اتصالات مهمة، وقد شهدت نشاطا اقتصاديا وإداريا قويا، خاصة منذ تأسيس مستعمرة سطيف في نهاية القرن الأول على يد الإمبراطور نيرفا (Nerva)، إلى جانب المراكز العسكرية الموجودة هناك، وهو ما يبرر إنشاء مراكز ضريبية أو جمركية لكل منها³.

¹ نفسه.

² Dondin-Payre Monique, Jean Desanges et al, Op. Cit, p 44.

³ Zheira Kasdi, Op. Cit, p 16.

الفصل الخامس: استراتيجية الطرق الرومانية ودورها الاقتصادي في نوميديا وموريطانيا القيصرية



صورة رقم (23): تمثل موقع المحطة الجمركية زراية (Zarai) والطرق المرتبطة بها في نوميديا وموريطانيا القيصرية. بتصريف الطالبة

P. Salama, *Les Voies romaines...*, Op. Cit, p 165.

المصدر:

وفي الأخير يمكننا القول إنه إلى جانب البنية التحتية العسكرية، تلعب الطرق دورا اقتصاديا مهما خاصة على مستوى التجارة الداخلية والخارجية، وهذا نظرا لضرورتها في نقل البضائع، والمنتجات الفلاحية، والمواد الأولية والمصنعة، بالإضافة إلى تنقل الأشخاص. وهي معروفة بشكل أساسي بفضل علامات الأميال العديدة الموجودة في كل مكان في نوميديا وموريطانيا القيصرية، يعود أقدمها إلى عهد الامبراطور تراجانوس. ولا تتيح هذه الآثار دائما التعرف على طبيعة العمل الذي تم تنفيذه على محور الاتصال. توفر النقوش الأصلية لبعض المعالم الرئيسية فقط بيانات أساسية تسمح لنا بفهم الدور الذي ربما لعبته المدن في تثبيت المعالم والعمل على الطرق. وتجلى هذا في تسارع حركية النشاط التجاري، والذي يتضح من خلال اهتمام الحكام الرومان بإقامة المحطات الجمركية على مستوى نقاط العبور بين المقاطعات؛ مثل محطة زاري (زراية)، وهذا من أجل التحكم أكثر في دخول المنتجات وخروجها من المقاطعات، وكذلك زيادة المداخيل المالية للخرينة العامة عن طريق الضرائب المفروضة على السلع.

وبالموازاة مع النشاط التجاري، نلاحظ اهتمام الحكام الرومان بالأراضي الزراعية والسيطرة عليها، وزيادة إنتاجية هذه الأراضي عن طريق مجموعة من القوانين الخاصة بها، مثل قانون منكيانا لهديريانوس، والذي يشجع على زيادة إنتاجية الأراضي الزراعية، وبالتالي تدخل الحكام أكثر على مستوى الطرق الزراعية من أجل تسهيل

الفصل الخامس: استراتيجية الطرق الرومانية ودورها الاقتصادي في نوميديا وموريطانيا القيصرية

نقل المنتجات الفلاحية من الأرض إلى أماكن التخزين، أو إلى الأسواق لتصريفها هناك. وقانون كاراكلا 212م، الذي منح الجنسية الرومانية لجميع سكان الإمبراطورية على السواء من أجل زيادة مدخول الضرائب.

خاتمة

وفي ختام هذه الدراسة توصلت إلى جملة من النتائج أهمها:

- من خلال تتبعنا للتسلسل التاريخي للطرق الرومانية في نوميديا وجدنا أن اهتمام الرومان بعملية شق الطرق في بداية العهد الامبراطوري كان يسير بوتيرة بطيئة، ربما يعود هذا إلى انشغالهم بتهدئة الأوضاع في المقاطعات الرومانية الأخرى مثل مقاطعة افريقيا البروقنصلية، التي انطلقت منها عملية شق الطرق في وقت مبكر، حوالي 14م، مع نهاية عهد الامبراطور أغسطس، وبداية عهد الامبراطور تيريوس، وعند انتقال زمام الحكم إلى العائلة الفيلافية شهدت عملية بناء الطرق في نوميديا حركية أكبر من العهد السابق، وتوسعت على إثرها أملاك الرومان داخل الأراضي النوميديية لتصل تبسة حيث تمركز الفيلق الأوغسطيني الثالث، سنة 75م لتصبح القاعدة الثانية للفيلق بعد أمايدارا، هذا الأخير الذي يمثل القوة الأساسية لمثل هذه الأعمال التي عادة ما تسبق تقدمه في كل مرة، فمن حيدرة بافريقيا البروقنصلية، امتدت الطرق لتصل إلى تبسة بنوميديا، ومنها إلى عنابة (هييون) الساحلية.
- إن الرومان خلال القرن الأول الميلادي لم يكن همهم سوى احتلال قوي لجميع النقاط المأهولة بالساحل ومواقع عسكرية جيدة لمراقبة جرجرة ووادي الشلف والسهول. والتي تمتد بها نحو الغرب؛ ولم يقتربوا من منطقة الهضاب العليا وجبال التيطري وجبال البيان والبابور.
- كان لاستراتيجية الرومان من خلال عملية شق الطرق في مقاطعتي نوميديا وموريطانيا القيصرية آثارها على مستوى المحتل الروماني، وكذلك على السكان الأصليين، فبالنسبة للرومان رأينا أنها قد سهلت على الجنود وفرق الجيش الرومانية التنقل بين هذه المناطق من أجل استتباب الأمن والحفاظ على النظام، والحد من تحركات السكان الأصليين؛ خاصة البدو الرحل، وقمع ثوراتهم، كما أنها رفعت من قيمة الأراضي الزراعية المحاذية لها، والتي استولى عليها المحتل الروماني، كما ساهمت الطرق في نقل ثروات المقاطعتين للتموين الداخلي، وكذلك تمويل روما بالقمح والزيت النوميدي والموريطاني، وبالتالي تحقيق الأمن الغذائي لروما، كما أنها تشهد على عظمة الحضارة الرومانية بالنسبة لهم، بينما في الواقع فإن هذه الطرق لم تعد بالخير على السكان الأصليين؛ فقد سهلت على قوات الاحتلال الروماني الوصول لهم وقمعهم في حالة ما اعترضوا على الظلم الذي كان يمارس ضدهم، وفي نفس الوقت فقط كانت السبب في عزلهم في نطاق ضيق، ومحدود وبالتالي تفرقتهم واضعاف روح التواصل بينهم، كما أنهم فقدوا الأراضي الزراعية التي كانت محاذية للطرق وذات الجودة التي انتزعت من ملاكها الأصليين ومنحت للمعمرين الرومان ولقدماء المحاربين وأصبح صاحب الأرض بمثابة العبد داخل أرضه.

- تعد المعالم الميلية الشاهد الرئيسي الذي يدل على مدى اتساع شبكة الطرق الرومانية في مقاطعتي نوميديا وموريطانيا القيصرية مقارنة ببقايا مسارات الطرق، وهذا يرجع للأعداد الكبيرة منها والتي تم اكتشافها من طرف علماء الآثار والمنقبين، نظرا للمحافظة على البقايا القديمة في هذه المناطق. كما أنها لم تكن بمثابة دليل طريقي للمسافرين فحسب، بل كانت أيضا نصب دعاية للأباطرة الرومان، ومندوبيهم، فعلايات الأميال في مقاطعتي نوميديا وموريطانيا القيصرية، التي تحدد المسافات على هذه الطرق والتي تم العثور على عدد كبير منها، تعود بشكل أساسي إلى عهود الأباطرة الأنطونيين مثل تراجانوس، وهادريانوس، والأباطرة السيفيريين؛ سيفيروس سيبتيميوس، وابنه كاراكلا، وهذا ان دل على شيء فإنه يدل على اعتماد هؤلاء الأباطرة على الطرق ضمن استراتيجيتهم في تكريس الاحتلال الروماني بهذه المناطق، وبالتالي توفير عامل الأمن، الذي يعد عامل مهم جدا للنهوض الاقتصادي وتحقيق الفائدة الاقتصادية.
- في مقاطعة نوميديا، وشرق موريطانيا القيصرية كثافة كبيرة لشبكة الطرق الرومانية مقارنة بغرب موريطانيا القيصرية والتي تتناقض فيها شبكة الطرق بشكل كبير، وهذا يعود لعدة أسباب؛ ربما يكون أحدها السبب الديمغرافي، المرتبط كذلك بمجموعة من الأسباب الأخرى، الاقتصادية بالدرجة الأولى ففي مجال الزراعة فإن الأراضي في مقاطعة نوميديا، وشرق موريطانيا القيصرية أكثر خصوبة من أراضي موريطانيا القيصرية، وكذلك منسوب المياه، والأسباب الجغرافية الأخرى كبعد المقاطعة عن العاصمة الرومانية قرطاج.
- ساهم العامل الجغرافي (تضاريس ومناخ... الخ) لكل من نوميديا وموريطانيا القيصرية في كثافة شبكة الطرق الرومانية فيهما وهذا بسبب قلة الأنهار والأودية الصالحة للملاحة، خاصة أن طرق النقل والمواصلات البحرية والنهرية كانت الأفضل في العصور القديمة، مقارنة بالطرق البرية، سواء كان ذلك في تكاليف نقل المنتجات، أو المدة اللازمة لوصولها.
- تعددت مقاسات الطرق الرومانية في كل من نوميديا وموريطانيا القيصرية، فهي تتراوح تقريبا بين 12، و3م، وهذا المقاس للطريق تتحكم فيه العوامل التضاريسية والإدارية بالرجوع إلى الأهمية العسكرية والاقتصادية للطريق، كما يجب أن نكون قادرين على تفسير كل من هذه الحالات الشاذة بالظروف الخاصة بالتضاريس أو المناخ، وبأهمية حركة المرور في قطاعات معينة، والقرب من المدن والبلدات، أو عقار زراعي كبير.
- حرص الأباطرة الرومان منذ أغسطس إلى أنطونيوس بيوس على وضع استراتيجية خاصة تركز على أهمية التوظيف العسكري للطرق الرومانية في كل من نوميديا وموريطانيا القيصرية، ويظهر هذا جليا من خلال ملاحظة اتجاهات الطرق ومساراتها، مثل الطريق الساحلي الذي عمل على ربط المحطات الساحلية المهمة، ومستعمرات أغسطس؛ جيغل، بجاية، تيقزرت، قوراية، دلس، تيكالات، والتي منحها لقدماء المحاربين الرومان من أجل الاستقرار فيها، للعديد من الأسباب؛ من جهة يضمن لهم العيش الكريم بعد تقاعدهم

وبالتالي يضمن ولاءهم، ومن جهة أخرى للقيام بحماية هذه المستعمرات من هجمات أصحاب الأرض من السكان الأصليين، الذين عرفوا بشجاعتهم وعدم تقبلهم للمحتل الروماني على أراضيهم، وتدعيمها بالعديد من المعسكرات والقلاع، لحمايتها وضمان الأمن فيها، لأن عامل الأمن والاستقرار مهم جدا من أجل تحقيق أهدافهم العسكرية والاقتصادية.

- رغم تطور عملية شق الطرق الرومانية وإنجاز شبكة هائلة منها في نوميديا وموريطانيا القيصرية، إلا أن هذه الشبكة لا تخلوا من العيوب التي قللت من قيمتها، فوسائل النقل لم تشهد نفس التطور الذي شهدته هذه الأخيرة، فطريقة النقل بواسطة العربات التي يجرها حصان، أو حصانين بقيت غير عملية، ومحدودة الاستخدام وهذا بسبب طريقة الكدن التي ظلت بدائية، إذ استمروا في استخدام السيور التي تضغط على صدر الحصان فتؤثر على تنفسه، وبالتالي على حركته، فكلما زادت حمولة العربة، زاد الخطر على حياة الحصان، وهذا ما يضطرهم إلى تخفيض حمولة العربات. بالإضافة إلى ارتفاع تكاليف السفر، والضرائب التي أقرها القانون الروماني على السلع المنقولة عبرها. وتعد شهادة أبوليوس المادوري خير دليل على ذلك.

- تغير الحدود الجنوبية للمقاطعتين باستمرار، نتيجة لحركية التوسع الروماني داخل الأراضي النوميديّة. عندما يحتل الجيش الروماني منطقة معينة، ينشئون معسكرات وقلاعا للمراقبة، ويقومون بمسح شامل للأراضي بهدف استثمارها لاحقا. بعد ذلك، يقومون بإنشاء مستوطنات جديدة مثل "تيمقاد" و"كويكول"، أو يقومون بإعادة تأهيل المدن القديمة مثل "تيديس" و"خميسة". يتبع ذلك إنشاء الحد الدفاعي الجنوبي المعروف باسم "الليمس"، الذي يمتد من حدود مقاطعة التريبوليتان، ويمر بنوميديا ليرتبط بالليمس الموريطاني غربا، وهو يعتبر هذا الحد الفاصل بين مشارف الصحراء الكبرى والظهير الجنوبي للسلسلة الجبلية الأوراسية.

- تبين لنا من خلال هذه الدراسة أن الاستفادة الأكبر من شق الطرق الرومانية في كل من نوميديا وموريطانيا القيصرية هم الرومان، لأن هذه الطرق سخرت لخدمة المواطن الروماني بالدرجة الأولى؛ سواء في الجانب العسكري حيث ساهمت في نقل عناصر الجيش ومعداتهم، وبالتالي سرعة التدخل لوئد أي محاولة تمرد من طرف السكان الأصليين، وكذلك منع القبائل الراضية للترومن من دخول المناطق التي وقعت تحت سيطرة المحتل الروماني. بناء الطرق في نوميديا وموريطانيا القيصرية كان في البداية لنقل الجحافل الرومانية إلى المناطق الثائرة، ثم سرعان ما تطور دور هذه الطرق ليصبح وسيلة حيوية مهمة جدا لتحريك عجلة الاقتصاد داخل هاته المقاطعات، على المستويين المحلي، والخارجي.

- استخدمت الطرق الرومانية لنقل السلع والمنتجات الفلاحية كالقمح والزيت، والمواد الأولية مثل الأخشاب، الآجر، المعادن، الحيوانات، وغيرها، من مناطق الإنتاج الداخلية إلى الموانئ لتصدر فيما بعد عبر السفن إلى روما، وبالتالي تأمين الغذاء لسكانها، وهنا يتجلى بروز الدور المحوري للطرق الداخلية

والساحلية، في ربط الصلة التجارية بين المقاطعتين من جهة، والعاصمة روما من جهة أخرى، وإحداث نوع من التكامل الاقتصادي بينها بفضل تدفق السلع المختلفة وسدها للعجز في مواد معينة لكل منها. حيث حرص الأباطرة الرومان منذ أوكتافيوس أغسطس على محاولة ضمان توفير الغذاء للمواطن الروماني، إلى أن جاء سيفيروس وأبنائه الذي سن قانون مجانية الغذاء لسكان روما، كما حاول زيادة استنزاف خيرات نوميديا، وموريطانيا القيصرية عن طريق زيادة مساحات الأراضي المزروعة، لهذا يمكننا القول بأن الطرق الرومانية في نوميديا وموريطانيا القيصرية كانت نقمة على السكان الأصليين بدل أن تكون نعمة.

- في نهاية القرن الأول، يبدو أن حركة التوسع الروماني لا تحدث في نفس الاتجاه، أي من الساحل إلى الداخل، فقد شهدت حركة موازية من الشرق إلى الغرب. تبدأ الحركة من حدود نوميديا الرومانية بالفعل؛ في عهد تراجانوس وهديانوس كانت المناطق التي لم تكن مزروعة في الجنوب والشرق مغطاة بالمدن، والمزارع الكبيرة، والطرق، ومخازن الحبوب العامة؛ ومما لا شك فيه، منذ نهاية القرن الأول، كانت موريطانيا الشرقية بأكملها امتدادا لنوميديا الغنية والخصبة.

- كان قدوم السيفيريين بمثابة تقدم جديد في الغزو والاستعمار الروماني، حيث عرفت نمو سريع لبعض المدن في نوميديا وموريطانيا القيصرية، مثل أوزيا (سور الغزلان) ورايديموم (سور جوب) التي تشكل قلب موريطانيا القيصرية. يتم إنشاء المشاركات في أقصى الجنوب وعلى الهضاب العليا؛ كتلة جبال الونشريس مغطاة بعدد لا يحصى من القرى التي يبدو أنها مأهولة بالمزارعين الرومان والعمال البربر: تستقبل منطقة كويست المتطرفة عددا أكبر من الحاميات وتصبح المدن، التي كانت موجودة سابقا بلا شك، أكثر اكتظاظا بالسكان.

- يمكننا أن نستنتج الدور الهام للطرق في مقاطعتي نوميديا وموريطانيا القيصرية، فهي إحدى الوسائل التي اعتمدت عليها سلطات الاحتلال لفرض تواجدها، وهذا ما يفسر إصرار الأباطرة الرومان إلى إقامتها بالمناطق الاستراتيجية ومواكبتها لتحركات الجيش، خاصة وأنها تسهل تنقلاته إلى المناطق المضطربة، وتمكنه من محاصرة القبائل ومراقبة تحركاتها زيادة على ذلك فقد أدت خدمات هامة للإدارة الرومانية، بحيث سهلت تنقلات الولاة والموظفين، وساعدت السلطة المركزية على مراقبة الأجهزة الإدارية التي نصبته بالمقاطعتين سواء تلك المكلفة بتجنيد الجنود، أو التي تتولى مهمة جباية الضرائب. ويلاحظ المهتم بالتاريخ الإداري لهذه المقاطعات مدى مواكبة الطرق لسياسة الرومنة الإدارية للمدن، فكل من المقاطعتين تظهر وكأنها مقسمة إلى قسمين؛ الشمال حيث تكثرت المدن الخاضعة للقانون الروماني يحتكم على شبكة مكثفة من الطرق، والمناطق الداخلية حيث تقل المدن الرومنة مثلما تقل فيها الطرق مقارنة بالقسم الشمالي.

الملاحق

جدول رقم (07): جدول يوضح الأسماء القديمة لمخطات الطرق في نوميديا وموريطانيا القيصرية وتسمياتها

الحالية

المصدر	الاسم الحالي	الاسم خلال العهد الفرنسي	الاسم اللاتيني
A. A. A, f 28, n° 253.	الحمامات (تبسة)	Youks	Ad aquas Caesaries
A. A. A, f 16, n° 168.	القصر	Elksar	Ad Basilicam
A. A. A, f 27, n° 148.	هنشير البيار	Hr. El Biar	Ad Basilicam diadumen
A. A. A, f 31, n° 10.	حمام بوحجر (ولاية عين تيموشنت)	Hammam Bouhdjar	Ad dracones
A. A. A, f 37, n° 39.	هنشير سكرون	Hr. Sekroun	Ad duo Flumina
A. A. A, f 30, n° 3.	الغزوات (ولاية تلمسان)	Nemmours	Ad Fratres
A. A. A, f 27, n° 174.	هنشير تاوكوش (ولاية باتنة)	Hr. Taoukouch	Ad Lacum Regium
A. A. A, f 50, n° 152.	هنشير بسرياني (ولاية تبسة)	Hr. Besseriani	Ad Majors
A. A. A, f 50, n° 50.	تادرت (ولاية تبسة)	Taddert	Ad Médias
A. A. A, f 7, n° 41.	ونداجة (دائرة برياشة بجاية)	Oundadja	Ad Olivam
J. Baradez, Op. Cit, p	حمام الصالحين (بسكرة)	Hammam Essalhine	Ad Piscinam
A. A. A, f 16, n° 421. G. Camps, Essais..., Op. Cit, p 37.	العلمة (ولاية سطيف)	Saint-Arnaud	Ad Portum
A. A. A, f 17, n° 449.	(هنشير كارية)	Hr. Kariba	Ad Rotam
M. Toulotte, Géographie... , Op. Cit, p 176.	بلدية المالح (عين تيموشنت)	Rio Salado	Ad Salsum flumen
A. A. A, f 16, n° 6.	حمام قرقور (ولاية سطيف)	Hammam Guergour	Ad Sava minicipium
A. A. A, f 32, n° 93.	بنيان (ولاية معسكر)	Bénian	Ala Miliaria
A. A. A, f 31, n° 9.	عين تموشنت	Ain Temouchent	Albulae
A. A. A, f 31, n°68. CILVIII, XXXIX	أولاد ميمون (ولاية تلمسان)	Lamoricière	Altava
A. A. A, f 28, n° 137.	حمام الصالحين (ولاية خنشلة)	Fontaine-Chaude	Aquae Flavianae
A. A. A, f 32, n° 18.	حمام بوحنيفية (ولاية معسكر)	Bou Hanifia	Aquæ Sirenses

A. A. A, f 32, n° 18.	بوحنيقية (ولاية معسكر)	Bou Hanifia	Aquae Sirenses
A. A. A, f 25, n° 10.	تارمونت (ولاية المسيلة)	Tarmount	Arras
A. A. A, f 30, n° 4. Khelifa Abderrahmane, "L'urbanisation dans l'Algérie médiévale", Ant. Afri, 2004, pp 280-281.	هنين (تلمسان)		Artisiga
A. A. A, f 48, n° 1.	سدوري (ولاية بسكرة)	Sadouri	Ausum
A. A. A, f 14, n° 105.	سور الغزلان	Aumale	Auzia
A. A. A, f 49, n° 51.	بادياس - زريبة الوادي (ولاية بسكرة)	Badés	Badias
A. A. A, f 21, n° 29.	يلل (ولاية غليزان)	I'Hellil	Ballene Praesidium
CIL, VIII, XX.	شرشال (ولاية تيبازة)	Cherschel	Caesarea
A. A. A, f 37, n° 51.	القنطرة (ولاية بسكرة)	Gorge d'Elkantara	Calceum Herculis
A. A. A, f 31, n° 8.	سيدي جلول (ولاية تلمسان)	Sidi Djelloul	Camarata
A. A. A, f 12, n° 20.	تنس (الشلف)	Tenis	Cartenna colonia
A. A. A, f 4, n° 1.	الداموس (ولاية تيبازة)	Dupleix	Cartili
A. A. A, f 12, n° 174.	الشلف	Orléansville	Castellum Tingitanuin
A. A. A, f 21, n° 27.	المحمدية (ولاية معسكر)	Perrégaux	Castra Nova
A. A. A, f 26, n° 135.	خربة زرقة	Kerbet Zarga	Cellas
A. A. A, f 8, n° 29.	القل (ولاية سكيكدة)	Collo	Chullu
A. A. A, f 17, n° 126.	قسنطينة	Constantine	Cirta
A. A. A, f 5, n° 57.	رأس جنات (ولاية بومرداس)	Cap djannat	Cissi
A. A. A, f 27, n° 337.	هنشير سدرة	Hr. Sedra	Claudi
A. A. A, f 7, n° 68.	زيامة منصورية (جيجل)	Ziama	Coba Municipium
A. A. A, f 33, n° 23.	تاخمارت (ولاية سعيدة)	Dominique- Luciani	Cohors Breucorum Kaput Urde
A. A. A, f 15, n° 91.	أولاد عاقلة (الحماذية-ولاية برج بو عرييج)	Lecourbe	Equizeto
A. A. A, f 22, n° 5.	جديوية (ولاية غليزان)	St-Aimé	Gadaum Castra

A. A. A, f 18, n° 159.	قصر الصبيحي (ولاية أم البواقي)	Ksar Sbahi	Gadiaufala
G. Camps, "Le style, Op. Cit, p 39.	قسطل (ولاية تبسة)	Gastal	Gastel
A. A. A, f 48, n° 65.	القصبات (ولاية بسكرة)	El Kasbat	Gemellae
A. A. A, f 20, n° 21.	مسرغين (ولاية وهران)	Misserghin	Gilva Colonia
A. A. A, f 4, n° 3.	قوراية (ولاية تيبازة)	Sidi Brahim	Gunugus
A. A. A, f 9, n° 59.	عناية	Bone	Hippo Regius
A. A. A, f 16, n° 78.	عين الروى (سطيف)	Ain Roua	Horrea
A. A. A, f 5, n° 11.	الجزائر العاصمة	Alger	Icosium
A. A. A, f 17, n° 214.	عزيز بن تليس (ولاية ميلة)	Aziz Ben Tellis	Idicra
A. A. A, f 7, n° 77.	جيجل	Djидjelli	Igilgili
A. A. A, f 6, n° 34.	تيمقريت (ولاية تيزي وزو)	Tigzirt	Iomnium
A. A. A, f 32, n° 59. المعجم الطوبونومي، المرجع السابق، ص 127.	سيدي علي بن يوب (ولاية سيدي بلعباس)	Chanzy	Kaputtasacura
A. A. A, f 27, n° 222-224.	تازولت (ولاية باتنة)	Lambése	Lambaesis
A. A. A, f 14, n° 48.	المدية	Médéa	Lambdia
Ch.Tissot, La province... , Op. Cit, p 487.	هنشير لورصة	Hr. El-Oursa	Liviana
A. A. A, f 32, n° 46.	تيمزوين (ولاية سعيدة)	Timziouine	Lucu
A. A. A, f 26, n° 111.	هنشير رمادة	H. Remada	Macri
A. A. A, f 18, n° 432.	مداوروش (ولاية سوق اهراس)		Madauros
A. A. A, f 13, n° 72. CIL, VIII, XXIV.	خميس مليانة (ولاية عين الدفلى)	Affreville	Malliana
A. A. A, f 28, n° 34.	عين البيضاء (أم البواقي)	Ain béida	Marcimeni

A. A. A, f 28, n° 138.	خنشلة	Khenchela	Mascula
J. Baradez, Op. Cit, p 258.	ولاية بسكرة) 2 كم شمال الوطاية	Lotaia	Mesar-Felta
A. A. A, f 17, n° 59.	ميلة	Mila	Milev
A. A. A, f 21, n° 36.	غليزان (ولاية غليزان)	Ghelizan	Mina
A. A. A, f 16, n° 196. Additam Enta, V, VIII, Op. Cit, p 148.	هنشير القصر (ولاية سطيف)	Mons (Kasbait)	Monte
A. A. A, f 29, n° 78. فاضل لخضر، تبسة في العصور القديمة، إشراف أم الخير العقون، أطروحة دكتوراه علوم في التاريخ القديم، قسم التاريخ وعلم الآثار، كلية العلوم الإنسانية والعلوم الإسلامية، جامعة وهران 1 أحمد بن بلة، 2018/2017، ص 161.	غونيفيدة	Gounifida	Mova
A. A. A, f 26, n° 161.	نقاوس (ولاية باتنة)	Ngaous	Nicivibus
M. Bruzen La martiniere, Op. Cit, p 187. Ch.Tissot, La province..., Op. Cit, p 509.	هنشير انسيّة	Hr. Encedda	Nova Petra
سعاد مكيسار، المرجع السابق، ص 112. Simon. M, "Fouilles dans la basilique de Henchir-el-Ateuch (Algérie)", <u>M. A. H</u> , T 51, 1934, p 148. M. Bruzen La martiniere, Le grand Dictionnaire Geographique et Critique, T 6, V 1, 1736, p 187.	هنشير العطش	Hr. Elatch	Nova Sparsa
A. A. A, f 16, n° 216.	بني فودة (ولاية سطيف)	Sillègue	Novar
A. A. A, f 41, n° 1.	مغنية (ولاية تلمسان)	Lalla Marnia	Numerus Syrorum

CIL, VIII, XXV.	الخضرة (2 كم شمال غرب عين الدفلى)	Deprée	Opidum Novum
A. A. A, f 26, n° -40 42.	خربة المحظر	Kherbet El-mahder	Perdices
Ch.Tissot, La province... , Op. Cit, p 487.	هنشير عين العباسي	H. Ain Elabbassi	Popleto
A. A. A, f 20, n° 12.	المرسى الكبير (ولاية وهران)	Rades (Mérs Elkébir)	Portus Divini
A. A. A, f 21, n° 6. CIL, VIII, XXXV.	بطيوة (وهران)	St-Leu	Portus Magnus
A. A. A, f 31, n° 2. CIL VIII, XXXV.	رشقون (ولاية عين تيموشنت)	Rachgoun	Portus Sigengis
A. A. A, f 11, n° 2.	سيدي بلعطار (مستغانم)	Pont de Chelif	Quiza municipium
A. A. A, f 14, n° 96.	جواب (ولاية المدية)	Sour Djawab	Rapidum
CIL, VIII, XXXVI. A. A. A, f 20, n° 33.	أربال (ولاية وهران)	Arbal	Regiae
A. A. A, f 6, n° 71.	آزفون (ولاية تيزي وزو)	Azeffoun	Rusazus
A. A. A, f 6, n° 36.	رأس ماتيفو (ولاية بومرداس)	Cap Matifo	Rusguniae
A. A. A, f 6, n° 196.	سكيكدة	Philippeville	Rusicade
A. A. A, f 6, n° 35.	تاقصبت (ولاية تيزي وزو)	Takssebt	Rusippisir
A. A. A, f 6, n° 24.	دلّس (ولاية بومرداس)	Dellys	Rusuccuru
A. A. A, f 7, n° 12.	بجاية	Bougie	Saldas
A. A. A, f 16, n° 177.	عين الكبيرة (سطيف)	Périgotville	Satafi
A. A. A, f 31, n° 1.	سيغا	Takembrit	Siga
A. A. A, f 17, n° 333.	برج القصر (قسنطينة)	Bordj el Ksar	Sila
A. A. A, f 16, n° 364.	سطيف	Sitif	Sitifis
A. A. A, f 13, n° 75.	عمورة - واد الشرفة (ولاية عين الدفلى)	Dollfusville	Sufasar
A. A. A, f 2, n° 5.	شطايبي (عنابة)	Takouch	Tacatua
A. A. A, f 21, n° 25.	سيق (ولاية معسكر)	Saint Denis du Sig	Tasaccura
A. A. A, f 25, n° 1.	ونوغة (ولاية المسيلة)	Tarares	Tatilti

A. A. A, f 31, n° 35.	سيدي العبدلي (ولاية تلمسان)	Les Abdellys	Tepidae
Soraya Boudjou, J- P Laporte, "Notes sur Menaä antique Tfilzi (Aurès)", <u>Aouras</u> , X, 2020, p 176. المعجم الطوبونومي، ص 136.	منعة (ولاية باتنة)	Menaä	Tfilzi
J. BARADEZ, Op. Cit, p ياسين حاجي، المرجع السابق، ص 36.	تھودة (موقع روماني تابع إداريا لدائرة سيدي عقبة - ولاية بسكرة)	Thouda	Thabudeos
A. A. A, f 18, n° 340.	سوق أهراس	Souk-Ahras	Thagaste
A. A. A, f 26, n° 19.	رأس الوادي (ولاية برج بوعرييج)	Tocqueville	Thamallula
A. A. A, f 16, n 347.	بليمور (ولاية برج بوعرييج)	Kherbet Zambia	Thamascani
A. A. A, f 29, n° 101.	تبسة	Tébessa	Thevést
A. A. A, f 18, n° 107.	سلاوة عنونة (قالمة)	Sellaoua Announa	Thibilis
A. A. A, f 28, n° 297.	خميسة (ولاية سوق أهراس)	Khamissa	Thubursicu Numidarum
A. A. A, f 13, n° 34.	أولاد عباس (2 كم شمال غرب العطاف - ولاية عين الدفلى)	Wattignies	Tigava castra
A. A. A, f 13, n° 34.	الخضرة دائرة العبادية (ولاية عين الدفلى)	El Kherba	Tigava municipium
A. A. A, f 17, n° 340.; Ch. Tissot, La province romaine... , Op. Cit, p 420.	عين البرج (ولاية أم البواقي)	Ain Elbordj	Tigisis
A. A. A, f 4, n° 38.	تبيازة	Tipasa	Tipasa
A. A. A, f 18, n° 391.	تيفاش (ولاية سوق أهراس)	Tifech	Tipasa
A. A. A, f 7, n° 27.	تيكلات (بجاية)	Ticlat	Tubusuctu
A. A. A, f 8, n° 5.	مرجة		Tucca
A. A. A, f 29, n° 66.	مرسط (ولاية تبسة)	Morsott	Vasampus
A. A. A, f 48, n° 9.	بسكرة	Biskra	Vescera

J. Carcopino, "Le Limes de Numidie et sa garde syrienne d'après des inscriptions récemment découvertes", <u>Syria</u> , T 6 fascicule 1, 1925, pp 36.			
Ch. Tissot, La province... , Op. Cit, p 482.	هنشير فرطاس (تبسة)	H. Fertas	Vicus Aureli
A. A. A, f 13, n° 70.	مليانة (ولاية عين الدفلى)	Miliana	Zuchabar
A. A. A, f 24, n° 51.	سانق (ولاية المدية)	Saneg	Uzinava

قائمة

المصادر والمراجع

أولاً: المصادر:

1- المصادر الكلاسيكية:

- باللغة العربية:

1. بطليموس، جغرافية كلاوديوس بطليموس-الكتاب الرابع (وصف ليبيا قارة افريقيا ومصر)، تر: محمد المبروك الدويب، ط 1، منشورات جامعة قار يونس، ليبيا، 2004.
2. بليبي الأكبر، الكتاب الخامس من التاريخ الطبيعي (وصف افريقيا ومصر وغرب آسيا)، تر: محمد المبروك الدويب، ط 2، (ب. د. ن)، ليبيا، 2019.
3. سالوستيوس، الحرب اليوغرطية، تر: محمد المبروك الدويب، منشورات جامعة بنغازي، ليبيا، 2008.
4. سترابون، الجغرافيا، تر: حسان ميخائيل إسحاق، ط1، دار علاء الدين، سوريا، 2017، XVII.
5. هيرودوت، تاريخ هيرودوت (الكتاب السكيثي والكتاب الليبي)، ط 1، تر: محمد المبروك الدويب، دار الكتب الوطنية، ليبيا، IV، 2003.
6. يوليوس قيصر، حرب افريقية 47-46 ق.م، تر: محمد الهادي حارش، دار هومة، الجزائر، 2014.

- باللغة الأجنبية

1. Apipen, **Roman History**, Tran: H. White, ed: Loeb classical Library, London, 1912, IV.
2. Apuleius, **The Golden Ass, or Metamorphoses**, Tra: E. J. Kenney, Penguin Books, New York, 2004.
3. Columelle, **Les Agronomes Latins: Caton, Varron, Columelle, Palladuis: "De re Rustica"**, Tra: M. Nisard, J. J. Dubochet et Compagnie, Éditeurs, Paris, 1844, Livre I.
4. Dion Cassius, **Histoire romaine**, Ed: Etienne Gros, V. Boissée, Firmin-Didot, Paris, 1845, T 9, Liv: LXVIII, XL.
5. M. T. Varron, **Les Agronomes Latins: Caton, Varron, Columelle, Palladuis: "De L'Agriculture"**, Tra: M. Nisard, J. J. Dubochet et Compagnie, Éditeurs, Paris, 1844, Livre I.
6. Pline l'Ancien, **Histoire Naturelle**, Tra: Émile Littré, paris, 1848, V, VI, XIII, XVI, XVII, XXXV.
7. Procope de Césarée, **Histoire Secrète de Justinien**, Tra: M. Isambert, Firmin Didot Frères, Paris, 1856.
8. Solinus, **the Polyhistor**, Tra; Arwen Apps, diss, Macquarie University, 2011.
9. Suétone, **Vie de Caligula**, Tra: M. Cabaret-Dupaty, Paris, 1893.
10. Tacite, **Annalles**, Tra: Henri Bornecque, Garnier Frères, Paris, 1965, II, III, IV.

11. Titius Livius, **Histoire romaine**, XXXVI, XXXVI, XLII. Ed W. Weisentrorn et H. J Muller, 1962.
12. Varro, **On The Latin Language**, Tra: G. Roland, Ph. D, Kent, V 2, Books V-VII, Havard University press, Britain, 1938.

2- النقوش:

1. André Chastagnol, Marcel Leglay, et All, **Année Epigraphique**, 1909, 1912, 1981.
2. Ephemeris epigraphica, **Corporis Inscriptioinum Latinarum Supplementum**, Institutvarchaeologicirromani, Romae Apud Institutum Berolini Apud Georgium Reimerum, 1892. V 7.
3. Gsell. S, **Inscriptions Inédites de L'Algérie**, Imprimerie Nationale, Paris, 1896.
4. Gsell. S, **Inscriptions Latines de L'Algérie**, Imprimerie Daupeley-Gouverneur, Paris, 1922, T: 2.
5. Gsell. S, **Recherche Archéologiques en Algérie**, Ernest Leroux, Editeur, 1893.
6. Gustavvs Wilnanns, **Corpus Inscriptionum Latinarum**, consilio et auctoritate Academiae litterarum regiae Borussicae editum, Berlin, VIII, 1863.
7. L. Lesschi, "Notes Sur: une Inscription Latine de Medjdel", Bulletin archéologique du Comité des travaux historiques et scientifiques, 1938.
8. Renier. L, **Inscriptions romaines de l'Algérie**, Paris, 1858.

3- التقارير الأثرية:

1. Cagnat. R, Seance du 13 Janvier 1903, Bulltin Archéologique du Comité des travaux Historiques et scientifiques, Imprimerie Nationale, Paris, 1904.
2. Cagnat. R, Seance du 14 juin 1921, Bulletin archéologique du Comité des travaux historiques et scientifiques, Imprimerie Nationale, Paris, 1921.
3. Cat. E, Rapport a M. Le Ministre "Le pay compris entre cherchell et Ténès et la région maritime D'Alger a Bougie", Bulletin de correspondance africaine, 1882.
4. Héron de Villefosse, "Rapport sur un mission Archéologique en Algerie", Archives des missions scientifiques et littéraires: choix de rapports et instructions publié sous les auspices du Ministère de l'instruction publique et des cultes. 3 Série, T 2, paris, 1875.
5. Payen, "Oued-Qçob (Flumenpiscensis). le 11 octobre 1875", Recueil des notices et mémoires de la Société archéologique de la province de Constantine, 1893, Série 3, V 7, Paris, 1894.

6. Rénier. L, "en mission dans la province de Conslantine pour la recherche des monuments épigraphiques", Troisième Rapport, Lambèse, le 2 avril 1851, Archives des missions scientifiques et littéraires, T 02, 1851.

4- المصادر القانونية:

1. Justinian, **Digesta Justiniani Augusti**, recognovit ad sumpto in operis societatem Paulo Kruegero, éd. Th. Mommsen, Berlin, Weidmann, 1870, 2 V.
2. Theodosiani Libri XVI, cum constitutionibus Sirmondianis et Leges Novellae ad Theodosianum pertinentes, éd: Th. Mommsen et P. M. Meyer, Berlin, Weidmann, 1905. VI.

ثانيا: المراجع:

1- الكتب:

- باللغة العربية

1. اغزال ستيفان، تاريخ شمال إفريقيا القديم، تر: محمد التارزي سعود، أكاديمية المملكة المغربية، الرباط، 2007، ج1، ج5، ج7.
2. بشاري محمد الحبيب، روما وزراعة المقاطعات الإفريقية بين 146 ق.م و285م، دار الهدى للطباعة والنشر، الجزائر، 2015.
3. جوليان شارل أندريه، تاريخ إفريقيا الشمالية، تع: محمد مزالي، البشير بن سلامة، (د، ط)، مؤسسة تاوالت الثقافية، (د، ب)، 2011.
4. الجوهري يسري، شمال افريقية، ط6، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 1980.
5. جيلبار شارل بيكار، حضارة شمال افريقيا خلال الفترة الرومانية، تر: محمد العربي عقون، ط1، دار المثقف للنشر والتوزيع، الجزائر، 2020.
6. حارش محمد الهادي، التاريخ المغاربي القديم، المؤسسة الجزائرية للطباعة، الجزائر، 1992.
7. حارش محمد الهادي، سرتا دراسة
8. حارش محمد الهادي، مملكة نوميديا، دراسة حضارية، دار هومة، الجزائر، 2013.
9. دحماني سعيد، عنابة، منشورات وزارة الاعلام، الجزائر، 1983.
10. شنيقي محمد البشير، أضواء على تاريخ الجزائر، دار الحكمة، الجزائر، 2003.
11. شنيقي محمد البشير، الاحتلال الروماني لبلاد المغرب، ط2، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1985.

12. شنيقي محمد البشير، التغيرات الاقتصادية والاجتماعية في المغرب أثناء الاحتلال الروماني، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1984.
13. شنيقي محمد البشير، الجزائر في ظل الاحتلال الروماني بحث في منظومة الليمس الموريطاني ومقاومة المور، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999، ج1.
14. صحراوي عبد القادر، التحصينات العسكرية بنوميديا وموريطانيا القيصرية أثناء الاحتلال الروماني (46 ق.م-284م)، دار الهدى، الجزائر، 2011.
15. عقون محمد العربي، الاقتصاد والمجتمع في الشمال الافريقي القديم، ط 2، أدليس للنشر والترجمة والتصميم، الجزائر، 2020.
16. عقون محمد العربي، الكنفدرالية السرتية، منشورات نوميديا، الجزائر، 2019.
17. غانم محمد الصغير، المملكة النوميديية والحضارة البونية، دار الهدى، الجزائر، 2006.
18. غانم محمد الصغير، مقالات وآراء في تاريخ الجزائر القديم، دار الهدى، الجزائر، 2005.
19. فنطر محمد، يوغرطة من ملوك شمال افريقيا وأبطالها، الدار التونسية للنشر، تونس، (د.ت).
20. كروزيه موريس، تاريخ الحضارات العام، روما وإمبراطوريتها، تع: فريد داغر، منشورات عويدات، باريس، 1986، ج 2.
21. لويس لاكروا، تاريخ نوميديا وموريطانيا منذ العصور القديمة إلى غاية مجيء الوندال إلى إفريقيا، تر: عبد المالك رفاص، فهرنهايت 451 للنشر والترجمة، الجزائر، 2024.
22. المحجوبي عمار، ولاية افريقيا من الاحتلال الروماني إلى نهاية العهد السويبي (146ق.م-235م)، مركز النشر الجامعي، تونس، 2001.
23. محمد السيد مها، الحصون والتحصينات الدفاعية في شمال إفريقيا في العصر الروماني، الحضري للطباعة والنشر، مصر، 2017.
24. هنريات كامبس فابري، الزيتون والزيت في افريقيا الشمالية خلال الفترة الرومانية، تر: العربي عقون، دار الهدى، الجزائر، 2014.

– باللغة الأجنبية

1. Anonymous, **HISTORIAE AUGUSTAE**, Tran: David Magie, London, 1922.
2. B.D. Shaw, **Soldiers and society: the army in Numidia**, Opus, 1983, T 2.
3. Ballu Albert, **Les ruines de Timgad, antique Thamugadi**, Imprimeurs-éditeurs, Paris, 1911.

4. Baradez. J, **Fossatum Africae**, Arts et Métiers graphiques, Paris, 1949.
5. Bausier Karine, Marie-Hélène Corbiau, **Les voies romaines par la Wallonie**, Ed 1, Imprimerie Doneux – Mettet, Irlande, 2017.
6. Berthier. A, **La Numidie (Rome et Le Maghreb)**, Picard, Paris, 1981.
7. Birley. E, **Research on Hadrian's Wall, Kendal**, Éd: T. Wilson, 1961.
8. Birley. E, **The Roman Army**, Papers 1929–1986, Amsterdam, 1888, V 4.
9. Boissier Gaston, **L'Afrique Romaine**, Ed 5, Librairie Hachette et C^{ie}, Paris, 1912.
10. Boissière Gustave, **L'Algérie Romaine**, Ed 2, Librairie de Hachette et C^{ie}, paris, 1883, T 1.
11. Bouchaud. C, **Recherche historique sur la police des romains, concernant les grands Chemins, Les rues et les Marchés, etc**, Imprimeur Libraire, Paris, 1840.
12. Brun J- P, **Archéologie du vin et du l'huile dans l'Empire romain**, Paris, 2004.
13. Burbrugger. A, **Les époques militaires de la Grande Kabilie**, Bastide, Libraire-éditeur, Alger, 1857.
14. Cagnat. R, **L'armée romaine d'Afrique**, Imprimerie Nationale, Paris, 1913.
15. Cagnat. R, **Le portorium (douanes, péages, octrois) chez les Romaines**, Imprimerie A. Lahure, Paris, 1880.
16. Cagnat. R, V. Chapot, **Manuel d'Archéologie romaine**, Auguste Picard éditeur, Paris, 1920, T 2.
17. Cat. E, **Essai sur la province romaine de Maurétanie Césarienne**, ernest leroux, paris, 1891.
18. Charrier. L, **Description des monnaies de la Numidie et la Mauretanie**, Typographie Alexandre Carle, Place Caraman, Bone, 1886.
19. Cherry. D, **Frontier and Society in Roman North Africa**, Clarendon Press - Oxford, New York, 1998.
20. Chevallier. R, **Les Voies romaines**, Picard éditeur, Paris, 1997.
21. Cl. de Lartigue, **Monographie de l'Aurès**, Imprimerie a vapeur marle-Audrino, Constantine, 1904.
22. Cosneau. E, **De Romani Viis In Numidia**, Apud Hachette et Socios, Bibliopolas, Parisii, 1886.
23. Cuntz Otto, **Itinerarium Antonini Augusti**, digilibLT. Biblioteca digitale di testi latini tardoantichi, 2016.
24. Daniels. C, **Africa**, Wachter J. (éd.), Il mondo di Roma imperiale. La formazione, Rome-Bari, 1989.
25. De la Blanchere. R, **Voyage d'Etude dans une partie de la Mauretanie Cesarienne**, Imprimerie Nationale, Paris, 1883.

26. Decret. F, M.Fantar, **L'Afrique du Nord dans L'Antiquité**, Payot, Paris, 1981.
27. Despois. J, **Développement de l'utilisation des terres de l'Afrique septentrionale**, dans Dudley Stamp L. (éd.), Histoire de l'utilisation des terres des régions arides, Paris 1961.
28. Despois. J, **L'Afrique blanche. 1, L'Afrique du Nord**, éd: 3, Presses Universitaires du France, Paris, 1964, T 1.
29. Despois. J, Raynal. R, **Géographie de l'Afrique du Nord-Ouest**, Payot, Paris, 1967.
30. Dessommes François, **Note sur l'Histoire des Kabylies**, F.D.B, Fort National, 1964.
31. Dondin-Payre Monique, Jean Desanges et al, **Carte des routes et des cités de l'est de l'Africa à la fin de l'antiquité. Nouvelle édition de la carte des « Voies romaines de l'Afrique du nord » conçue en 1949, d'après les tracés de Pierre Salama**, Turnhout, Brepols, 2010.
32. Dr. Carton, **Découvertes épigraphiques et archéologiques faites en Tunisie (région de Dougga)**, IMPRIMERIE L. DANIEL, Lille, 1895.
33. Duruy Victor, **Histoire des Romains**, Librairie Hachette et C^{ie}, Paris, 1881, T 3.
34. Duval. J, **L'Algérie Tableau Historique**, Descriptif et Statistique, Ed 01, Librairie de l'Hachette et C^{ie}, Paris, 1859.
35. F. Maijer, O. V. Niff, **trade transport and society in the world**, New York, 1992.
36. Féraud. Ch, **Histoire des Villes de la Province de Constantine «Philippeville»**, A. Jourdan, Libraire – Éditeur, Alger, 1875.
37. Fournel. H, **Richesse Minérale de L'Algérie**, Imprémi Nationale, Paris, 1850, T 02.
38. Gascou Jacques, **La politique municipale de l'empire romain en Afrique proconsulaire de Trajan à Septime Sévère**, Rome, École Française de Rome, 1972.
39. Gavault. P, **Étude Sur les ruines Romaines de Tigzirt**, Ernest Leroux, Éditeur, Paris, 1897.
40. Gerhard Radke, **Viae Publucæ Romanæ**, tra, Gino Sigismondi, Poligrafico Rocca San Casciano, Bologna, 1981.
41. Gsell. S, **Climat de L'Afrique du Nord dans L'Antiquité**, Imprimeur-Libraire, Éditeur, Alger, 1911.
42. Gsell. S, **Fouilles de Bénian (Alamiliaria)**, Ernest Leroux Éditeur, Paris, 1899.
43. Gsell. S, **Histoire Ancienne de L'Afrique du Nord**, Librairie Hachette, Paris, 1931, T: 1, 5, 7.

44. Gsell. S, **L'Algérie dans l'antiquité**, Giralt, Imprimeure, Photogaveur, Alger, 1900.
45. Gsell. S, **Les monuments antiques de L'Algérie**, ancienne librairie thorin et fils albert fontemoing, éditeur Libraire des Écoles Françaises d'Athènes et de Rome, du Collège de France et de l'École Normale Supérieure, PARIS, 1901, T 02.
46. Harmand. L, **L'occident romain, Gualle, Espagne, Bretagne, Afrique du nord (31 av. J. C à 235 ap. J. C)**, éd: Payot, Paris, 1970,
47. Isaac Moreno Gallo, **Vías Romanas "Ingeniería y Técnica Constructiva"**, Ed: 2, Ediciones del Ambroz, Spain, 2006.
48. Kolendo Jerzy, **Le Colonat en Afrique sous le haut-empire**, Ed 2, Annales Littéraires de l'Université de Besançon, Diffusé par Les Belles Lettres, Paris 1991.
49. L. Muller, **Numismatique de l'ancienne Afrique: Les Monnaies de Numidie et de la Mauritanie**, V 3, Imprémiri de Biancoluno, 1862.
50. Laporte. J- P, **Provinces et identités provinciales dans l'Afrique romaine**, Sous la direction de Claude Briand-Ponsart et Yves Modéran.
51. Lassère. J-M, **Africa, quasi Roma (256 av. J.-C. - 711 ap. J.-C.)**, Éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris, 2015.
52. Lassère. J-M, **Vbique Populus, Peuplement et mouvements de population dans l'Afrique romaine de la chute de Carthage à la fin de la dynastie des Sévères (146 av. J.-C. – 235 ap. J.-C.)**, Éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris, 1977.
53. le Bohec Yann, **La Troisième Légion Auguste**, Préface de Marcel Le Glay, Éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris, 1989.
54. Leveau. Ph, **Caesarea de Maurétanie**, Une ville romaine et ses campagnes, École Française de Rome, Rome, 1984.
55. Louis Bertrand, **Histoire de Philippeville 1838-1903**, imprimerie administrative et Commerciale moderne, Philippeville, 1903.
56. Luttwak. Edward N, **The Grand Strategy of the Roman Empire From the First Century CE to the Third**, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 2016.
57. M. Albertini, **L'Afrique Romaine**, Ed 02, Imprimerie administrative et commerciale émile pfister, Alger, 1927.
58. M. I. Finely, **The Ancient Economy**, Printed in the United States of America, Berkeley and Los Angeles, 1973.
59. M. L. Marcus, Duesberg, **Géographie Ancienne des Etats Barbaresques**, a la Librairie Emcyclopédique de Roret, Paris, 1842.

60. M. Lapie, **Recueil des itinéraires anciens: comprenant l'Itinéraire d'Antonin, la Table de Peutinger et un choix de périples grecs avec dix cartes dressées**, Imprimerie Royale, Paris, 1845.
61. M. Lenoir, **Le camp romain**, Proche-Orient et Afrique du Nord, Rome 2011.
62. M. P. Charlesworth, M. A, **Trade – Routes and Commerce of the romane ampire**, Cambridge at the Univercity, Britain, 1924.
63. M. R. Berenger, **Géographie de Busching**, Chez la société Typographique, Lausanne, 1782, T 10.
64. M. Toulotte, **Géographie de L'Afrique chrétienne – Maurétanies**, Imprimerie notre-dame des prés, Paris, 1894.
65. MARTIN. J, **Bida Municipium En Maurétanie Césarienne (Djemaa-Saharidj)**, Fichier de Documentation Berbère Fort-Nationale, Algérie, 1969.
66. Matija Petar Katančić, **Peutingeri audit ad systema geographiae redactus et commentario illustratus: Continens Asiam et Africam**, Typ. Regia Univ. Hvngaricae, 1825, T 2.
67. MESNAGE. J, **Romanisation de l'Afrique; (Tunisie, Algérie, Maroc)**, Gabriel Beauchesne, Éditeur, Paris, 1913.
68. Michél Coltelloni-Trannoy, **Le royaume de Maurétanie sous Juba II et Ptolémée (25 av. J.-C. - 40 ap. J.-C.)**, Préface, Jehan Desanges, Éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris, 1997.
69. MM. L. Marous, Duesberg, **Géographie ancienne des états Barbaresques d'après l'allemand de Mannert**, La librairie Encyclopédique de Roret, Paris, 1842.
70. Morizot. P, **Archéologie aérienne de l'Aurès**, Comité des travaux historiques et scientifiques, Paris, 1997.
71. O.Mac Carthy. **Les Antiquités Algerinnes**, Imprimeur -Libraire de L'Académie, Alger.1885.
72. P. Petit, **Histoire Générale de L'empire Romain**, Éditions du Seuil, Paris, 1974, T 1, 2.
73. Parthey, Pinder, **Itinerarium Antonini Augusti et Hierosolymitanum**, Impensis Friderici Nicolai, Berolini, 1868.
74. Pavis D'Escurac Henriette, **La préfecture de l'annone, service administratif impérial d'Auguste à Constantin**, Rome: Ecole française de Rome, 1976.
75. Peyssonnel. J-A, **Voyages dans les Régences de Tunis et d'Alger, Relation d'un voyage sur les côtes de Barbarie**, Imprimeur de la Cour de Cassation, Paris, 1838, T 1.
76. Pflaum. H. G, **Carrieres, procuratoriennes équestres sous le haut empire**, Librairie Orientaliste Paul Guethner, Paris, 1960.

77. Rozet, Carette, **ALGÉRIE**, Typographie de Firmin Didot Frères, Paris, 1850.
78. Saboureux de la Bonnetrie, **L'Économie rurale de Caton**, F. R. DIDOT, le jeune, Libraire, Quai des Augustins, Paris, 1771, V 1.
79. Salama. P, **Les voies romaines de L'Afrique du Nord**, Imprimerie Officielle du Gouvernement General de L'Algerie, Alger, 1951.
80. SAN ISIDORO, **Etimologías**, Tr: stephen a. barney, w. j. lewis, j. a. beach, oliver berghof, Cambridge University Press, New York, 2006.
81. Saumagne. Ch, **La Numidie et Rome**, Presses Universitaires de France, V 4, Paris, 1966.
82. Shaw. Th, **Voyage dans plusieurs provinces de la Barbarie et du Levant: Contenant Des Observations Géographiques, Physiques, Philologiques Et Melées Sur Les Royaumes D'Alger Et De Tunis, Sur La Syrie, L'Égypte Et L'Arabie Petrées**, 1743, Bibliatheque Nationale restoration, paris, 1978, T 1
83. Théodore Mommsen, **Histoire romaine**, Tra: C. A. Alexandre, Librairie A. Franck, Paris, 1866, T 5.
84. Tissot. Ch, **Fastes des Provinces Africaines**, Ernest Leroux, Éditeur, Paris, 1896, T 1.
85. Tissot. Ch, **La province Romaine d'Afrique**, Hachette et C^{ie}, Libireure editrice, paris, 1888, T 2.
86. Vars. Ch, **Cirta ses monuments son administration se Magistras**, Adolphe Braham, Imprimeur- Éditeur, Constantine, 1895.
87. Vars. Ch, **Les villes romaines d'Algérie Rusicade et stora dauns l'intiquite Alger**, imprimerie a vapeur émile marle, Constantine, 1896.
88. Virgine Bridoux, **Les Royaumes d'Afrique du Nord**, École française de Rome, Roma, 2020.
89. W. Elizabeth, B. Fentress, **Numidia and the Roman Army**, BAR International Series 53, England, 1979.
90. Wahel. M, **L'Algérie**, éd 4, Ancienne Librairie Germer Bailliére et C^{ie}, Paris, 1903.

2- المقالات

- باللغة العربية

1. آيت أومغار سمير، "ملاحظات حول مناخ المغرب القديم"، أسطور للدراسات التاريخية، لبنان، ع: 3، 2016.
2. بوسلن صفيان، "العلاقات التجارية بين مملكة نوميديا وبلدان الحوض الغربي للمتوسط"، مجلة الحكمة للدراسات التاريخية، الجزائر، مج: 5، ع: 11، سبتمبر 2017، ص ص 119-141.

3. بونقاب عماد، عبد الحميد بعيطيش، "مدن مقاطعة موريطانيا القيصرية من خلال المصادر المادية والأدبية"، مجلة أوراق، جامعة باتنة 1، مج: 2، ع: 1، مارس 2020، ص ص 167-190.
4. تويرت مصطفى، "الأسواق الريفية "Nundinae" في بلاد المغرب القديم خلال الفترة الرومانية"، العلوم الانسانية والاجتماعية، الجزائر، مج: 8، ع: 2، جوان 2022، ص ص 630-659.
5. حاجي ياسين، "المسح الأثري بموقع تهودة وضواحيه"، مجلة الآثار، الجزائر، ع: 11، 2014.
6. الخالدي سهيل، "التواصل بين المشرق والمغرب (البويرة أنموذجا)"، معارف، الجزائر، ع: 17، ديسمبر 2014، ص ص 8-18.
7. دردار فتحي، "معركة تابسوس سنة 46 ق.م وانعكاساتها على مملكة نوميديا"، عصور، الجزائر، مج: 21، ع: 2، جامعة وهران، ديسمبر 2022.
8. رزوق نجاة، جراية محمد رشدي، "شبكة الطرق الرومانية بلامبيز (27 ق.م- 235 م)"، المعارف للبحوث والدراسات التاريخية، كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة الشهيد حمه لخضر - الوادي، الجزائر، مج: 8، ع: 3، 11 جوان 2023، ص ص 207-237.
9. رمضان تسعديت، "معاهدة زاما (201 ق.م)"، مجلة الدراسات التاريخية، جامعة الجزائر 2، مج: 5، ع: 1، 1993.
10. سلامة مصطفى، فيلاح محمد مصطفى، "فسيفساء أولاد عاقلة (دائرة الحمادية ولاية برج بوعرييج)"، المواقف للدراسات والبحوث في المجتمع والتاريخ، الجزائر، مج: 19، ع: 01، جوان 2023.
11. سليمان سعاد، "قراءة في تاريخ الحضنة القديم"، دراسات في العلوم الانسانية والعلوم الاجتماعية، الجزائر، مج: 32، ع: 02، جويلية 2019، ص ص 32-51.
12. شنيقي محمد البشير، "التوسع الروماني نحو الجنوب الجزائري وآثاره الاقتصادية"، الدراسات التاريخية، الجزائر، ع: 41، 1977.
13. عولمي الربيع، "الحضور العسكري الروماني بالأوراس (في ضوء النقائش اللاتينية والدراسات الحديثة)"، مجلة مدارات تاريخية، الجزائر، مج: 2، ع: 6، جوان 2020، ص ص 406-415.
14. عيساوي رابع، السعيد شالقة، "المسار المهني لأيليوس بيرغرينوس روغانوس أحد حكام مقاطعة موريطانيا القيصرية من خلال النقوش اللاتينية"، الناصريه، معسكر، مج: 10، ع: 2، 2019، ص ص 231-248.
15. فاضل لخضر، "الأنشطة التجارية والمرفئية في الجزائر القديمة خلال العهد الروماني"، دورية كان التاريخية، ع: 23، مارس 2014، ص ص 36-50.

16. فاضل لحضر، "مركزات الليمس الروماني بمنطقة معسكر من القرن الأول إلى القرن الرابع الميلادي"، مجلة المواقف للبحوث والدراسات في المجتمع والتاريخ، الجزائر، مج: 16، ع: 01، مارس 2020، ص 46-89.
17. قاسم محمد، "الوضعية العامة لمقاطعة موريطانيا القيصرية خلال التواجد الروماني"، الجزائر، التراث، العدد 29، مج 01، جامعة زيان عاشور - الجلفة، ديسمبر، 2018، ص 254-268.
18. مقدم بنت النبي، "المنجزات العسكرية بالجزائر القديمة"، مجلة أفكار وآفاق، مج: الجزائر، 5، ع: 10، 2018، ص 65-77.

- باللغة الأجنبية

1. Albertini. E "La route-frontière de la Mauretanie Cesarienne entre Boghar et Lalla Maghnia", Bulletin d'Archeologie de la Province d'Oran, 1928.
2. Albertini. E, "Le réseau routier de la Numidie méridionale", Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, N. 4, 1931.
3. Albertini. E, L. Leschi, "Le cimetière de Sainte-Salsa, à Tipasa de Maurétanie", Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 76^e année, N. 1, 1932, pp 77-88.
4. ALBU Emily, "Imperial Geography and the Medieval Peutinger Map", Imago Mundi, Vol. 57, No. 2, 2005, pp. 136-148.
5. Allais. Y, "Le grenier Public de djmila", Revue Africaine, Paris, V 74, 1933, pp 259-268.
6. Audollent Aug, "Mission épigraphique en Algérie de MM. Aug. Audollent et J. Letaille (Octobre 1889 et Février 1890)", Mélanges d'archéologie et d'histoire, T 10, 1890, pp 397-588.
7. Ballais Jean-Louis, "Les risques naturels dans les Aurès pendant la période antique", AOURAS, Société d'études et de recherches sur l'Aurès antique, Paris, N 5, Septembre 2009.
8. Baradez. J, "Gemellae, camp d'Hadrien et ville des confins sahariens", Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, N 3, 1948, pp 390-395.
9. Baroni Anne-Florence, "Les Arrii Antonini de Cirta: l'ascension d'une famille africaine dans l'élite sénatoriale", Cahiers du Centre Gustave Glotz, 27, 2016, pp 299-323.
10. Ben Seddik. N, "Autour de Rapidum", in L'Afrique, la Gaule, la Religion à l'époque romaine, Mélanges à la mémoire de Marcel Le Glay, Latomus, Bruxelles, 1994, pp 195-203.

11. Berbrugger, "L'Afrique Septentrionale, Après Le partage du Monde Romain En Empire D'Orient et Empire D'Occident", Revue Africaine, Paris, N 1, Décembre 1856.
12. Berbrugger. A, "Chronique", Revue africaine, N 56, 1866.
13. Bernard Augustin, Ficheur Émile, "Les Régions Naturelles de L'Algérie", Annales de Géographie, T: 6, N°: 55, Librairie Armand Coli, Paris, 1902.
14. Berthier André, "Du mot Numidia accolé aux noms antiques de Constantine", Antiquités africaines, 3, 1969, pp 55-67.
15. Bertrand François, "Remarques sur le commerce des bêtes sauvages entre l'Afrique du Nord et l'Italie (IIe siècle avant J.-C. - IVe siècle ap. J.-C)", Mélanges de l'École française de Rome. Antiquité, T 99, N° 1, 1987, pp. 211-241.
16. Bloch. R, "Une campagne de fouilles dans la vallée du Chélif. Les Tigava Castra", Mélanges d'archéologie et d'histoire, T 58, 1941, pp 9 - 42.
17. BOUADAM Roukia, "L'antique port de Stora Un patrimoine à mettre en valeur", https://www.researchgate.net/publication/366356037_L'antique_port_de_Stora_Un_patrimoine_a_mettre_en_valeur
18. Boudjou Soraya, J- P Laporte, "Notes sur Menaa, antique Tfilzi (Aurès)" Aouras, Société d'études et de recherches sur l'Aurès antique, X, 2020, pp 169-182.
19. Bouillet Geneviève, "Les pierres utilitaires dans les constructions romaines: matériaux et techniques", Travaux du Comité français d'Histoire de la Géologie, 1995, 3ème série, T 9, pp 89-95.
20. Cagnat. R, "Étude sur les impôts indirects chez les Romains jusqu'aux invasions des Barbares, d'après les monuments littéraires et épigraphiques", Bulletin Trimestrielle des Antiquités Africaines, Oran, 1882.
21. Cagnat. R, "Note sur les limites de la province romaine d'Afrique en 146 avant J.-C", Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, N 1, 1894, pp 43-51.
22. Camps. G, "Le style de Gastel (Etude des céramiques d'une nécropole protohistorique d'Algérie)", Antiquités africaines, 33, 1997, pp 39- 48.
23. Canal, J, "Monographie de l'arrondissement de Tlemcen", Bulletin de la Société de Géographie et d'Archeologie de la Province d'Oran, V 8, 1888, pp 49- 66.
24. Capitaine Winckler, "Note sur la voie Romaine D'Hipopo-diarrhytus (Bizerte) A thabraca", Bulletin Archéologique du Comité des travaux Historique et scientifiques, Imprimerie Nationale, Paris, 1894.

25. Carcopino. J, "Le Limes de Numidie et sa garde syrienne d'après des inscriptions récemment découvertes", *Syria*, T 6 fascicule 1, 1925, pp 30-57.
26. Carcopino. J, "Le Limes de Numidie et sa garde Syrienne", *Syria*. T 6 fascicule 2, 1925, pp 118-149.
27. Ch. Vars, "Inscriptions Inédites de la province de Constantine, La voie romaine de la place Nemours au pont d'Antonin", Recueil des notices et mémoires de la Société archéologique de la province de Constantine, 1893, Série 3, V 7, Paris, 1894.
28. Chanoine FABRE, "Découverte de Ruines Romaines et de trois bornes milliaires à AOUZALEL (Commune Mixte de Cacherou, Oran)", B. T. G. A. O., ORAN 1924, T 44, V 166, 29 Mai 1922.
29. Chaouali Moheddine, "Les nundinae dans les grands domaines en Afrique du Nord à l'époque romaine", Antiquités africaines, 38-39, 2002, pp 375-386.
30. Cloppet Christian, "Le droit et l'aménagement des voies publiques sous l'Empire romain", Ktèma, civilisations de l'Orient, de la Grèce et de Rome antiques, N 19, 1994, Hommage II, pp. 309-318.
31. Courtot Paul, Une ancienne cité romaine: Damous, Bulletin de la société des amis du vieux Tlemcen, 1954.
32. Darien, "Inscription Inédite de la Maurétanie Césarienne, (Borne milliaire à Hammam bou Ghara Route de Marnia (Numerus Syrorum) à Tlemcen (Pomaria))", Bulletin de la Société de géographie et d'archéologie de la province d'Oran, Oran, 1898, T 18, 1898.
33. De Lacombe, Hannezo, "Fouilles exécutées dans la Nécropole romaine d'hadrumète", Bulletin archéologique du Comité des travaux historiques et scientifiques, 1889.
34. De Pachtère, Bouyssou, "Borne Milliaire de la région de charrier", Bulletin Société de Géographie et d'Archeologie de la Province d'Oran, 1911, pp 249 -252.
35. De Pachtère. F. G, "Les Origines Romaines d'Albulae (Aïn-Temouchent) et la Frontière de Maurétanie Césarienne au II Siècle", Bulletin Société de Géographie et d'Archeologie de la Province d'Oran, 1913, pp 340 -348.
36. de Pachtère Félix-Georges, "Inscription relative la construction du praesidium Sufative par la cohors prima Flavia Musulamiorum", Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, N. 6, 1913.
37. Delphine ACOLAT, "La Stratégie des romains en Montagne", Institute de stratégie Comparée, N 88, 2007, pp 9-51.
38. Delphine ACOLAT, "La Stratégie des Romains en Montagne", Stratégique, N 88, 2009.

39. Demaeght. L, "Nouvelles Bornes Milliaires Trouvées près d'Altava (Lamoricière)", Bulletin Trimestriel de Géographie et D'Archéologie, T 6, V 27, Janvier-Mars 1886.
40. Despois. J, "L'atlas saharien occidental d'Algérie: « Ksouriens » et Pasteurs", Cahiers de géographie du Québec, V 3, n 6, 1959, pp 403-415.
41. Dondin-Payre Monique, "Réussites et déboires d'une œuvre archéologique unique: le colonel Carbuccia au nord de l'Aurès (1848-1850)", Antiquités africaines, 32,1996, pp 145-174.
42. Duval Noël, "Cintas Jean. IV, Encore les monuments à auges d'Afrique: Tébessa Khalia, Hr Faraoun", Mélanges de l'École française de Rome Antiquité, T 88, n°2. 1976, pp. 929-959.
43. Duval Paul-Marie, "La construction d'une voie romaine d'après les textes antiques", Bulletin de la Société Nationale des Antiquaires de France, 1959, 1961, pp 176-186.
44. E. Dewulf, "Inscriptions Trouvées dans le Cercle D'Ain-Beida pendant L'Année 1866", Recueil des Notices et Mémoires de la société Archéologique du département de constantine, Constantine, V 12, 1867.
45. E. Masqueray, "Sour Djouab (Rapidi) - Aïn Bessem - Aïn Bou Dib", Bulletin de correspondance africaine, 1882, pp 206-261.
46. Edmond Reisser, "Un Coin de la Maurétanie Césarienne", Bulletin Société de Géographie et d'Archeologie de la Province d'Oran, Imprimerie Typographique, Oran, V 8, 1898.
47. Eugène ALBERTTNT, "La route-frontière de la Maurétanie Césarienne entre Boghar et Lalla-Maghnia", B. T. G. A. O, ORAN 1928, T 44, V 166, 15 Avril 1928.
48. Euzennat Maurice, "La frontière romaine d'Afrique", Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et BellesLettres, N 2, 1990, pp. 565-580.
49. Faber Abbé, "Découverte d'une Borne Milliaire au Sig", Bulletin Société de Géographie et d'Archeologie de la Province d'Oran, 1911, pp 201-205.
50. Fevrier P-A, "Aux origines de l'occupation romaine dans les hautes plaines de Sétif", La Méditerranée de Paul-Albert Février, (recueil d'articles) Rome, École Française de Rome, 1996, pp. 725-740.
51. Février. P-A et E. B, "Ampsaga/Amsaga", Open Edition Journals, Peeters Publishers, 1 septembre 1986, pp 606-608.
52. Fort. I, "Note sur les vestiges archeologlaues d'Ain Balloul", Bulletin de la Société de Géographie et d'Archeologie de la Province d'Oran, V 27, 1907, pp 237-242.
53. Frédéric Lacroix, "Afrique ancienne- Produits Végétaux", Alger, Revue Africaine, V 13, N 73, Janvier 1869.

54. Freeman Philip W. M, "The earliest Greek sources on the Celts", Etudes Celtiques, V 32, 1996, pp 11- 48.
55. Frémilly. L, "Inscription romaine de Stora", Revue Africaine, Paris, V 6, 1862, pp 315-316.
56. Frugu Licinius Crassus, "Césarienne", Bulletin Trimestrielle des Antiquités Africaines, T: 3, Imprimerie et lithographi protat Frères, Paris, 1885.
57. G. Camps," Gastel", Encyclopédie berbère [En ligne], 19 | 1998, document G15, mis en ligne le 01 juin 2011consulté le 25 septembre 2020. URL: <http://journals.openedition.org/encyclopedieberbere/1996>; DOI: <https://doi.org/10.4000/encyclopedieberbere,1996>.
58. G. Vuillemot, "Ruines Musulmanes sur le Littoral de l'Oranie Occidentale", Revue Africaine, V 103, Alger, 1959.
59. Galand Lionel, "Mons, moph... et mopti, Fouilles et topographie africaines", Mélanges d'archéologie et d'histoire, T: 61, 1949, pp 35-91.
60. Gascou Jacques, "L'emploi du terme respublica dans l'épigraphie latine d'Afrique", Mélanges de l'École française de Rome Antiquité, T 91, n°1, 1979, pp 383-398.
61. Gauthier. R, "Contribution à L'étude tracé de la route-frontière de la Mauritanie Cesarienne", Revue Africaine, 1933, pp 449 - 457.
62. Gérard Chouquer, "Les transformations récentes de la centuriation Une autre lecture de l'arpentage romain", Annales, Histoire, Sciences Sociales, Éditions de l'EHESS, 4, 2008, pp, 847-874.
63. Goudineau Christian, "La céramique arétine, Céramiques hellénistiques et romaines", Annales littéraires de l'Université de Besançon, T 1, 1980, pp 123-134.
64. Gsell. S, "Mosaique Romaine de Sila", Recueil des Notices et Mémoires de la société Archéologique du département de constantine, V 8, N 3, Paris, 1905, pp 1-9.
65. Gsell. S, "Mosaique Romaine de Sila", Recueil des Notices et Mémoires de la société Archéologique du département de constantine, V 8, N 3, Paris, 1905.
66. Gsell. S, "Voie de Lucu a Kaputtasaccora", B. G. A. P. O, T 15, 1895.
67. Gsell. S, H. Graillot, "Exploration archéologique dans le département de Constantin (Algérie)", Ruines romaines an nord des Monts de Batna (suite et fin), Mélanges d'archéologie et d'histoire, T: 14, 1894.
68. Gsell. S, H. Graillot, "Exploration archéologique dans le département de Constantine (Algérie)-Ruines romaines au nord de l'Aurès", Mélanges d'archéologie et d'histoire, T 13, 1893, pp 461-541.
69. Gsell. S. Tipasa, "ville de la Maurétanie Césarienne", Mélanges d'archéologie et d'histoire, T 14, 1894, pp 291-450.

70. Guey Julien, "Fouilles sur le limes romain de Numidie (dans la région de Bordj Saâda", en février-mars 1938), Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, N 5, 1938. pp 357-359.
71. Guey Julien, "Fouilles sur le limes romain de Numidie (dans la région de Bordj Saâda, en février-mars 1938)", Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, N 5, 1938, pp 357-359.
72. Guey Julien. "Note sur le limes romain de Numidie et le Sahara au IVE siècle", Mélanges d'archéologie et d'histoire, T 56, 1939, pp 178-248.
73. Henri TAUXIER, "De Ruicada a Hippone", Bulletin de L'Académie d'Hippone, N° 9, Imprémiri du Bulletin, et Chez Cauvy, Libraire, Paris, 1870.
74. Henri TAUXIER, "De Ruicada a Hippone", Bulletin de L'Académie d'Hippone, N 9, Imprémiri du Bulletin, et Chez Cauvy, Libraire, Paris, 1870.
75. Héron de Villefosse, "Quatre Milliaires Trouvés près de Tipasa (Province D'Alger)", Bulletin archéologique du Comité des travaux historiques et scientifiques, Paris, N 1, 1889.
76. Humm Michel, "Appius Claudius Caecus et la construction de la via Appia", Mélanges de l'École française de Rome Antiquité, T 108, N 2, 1996, pp 693-746.
77. Ivan Lpaine, "Fouilles de Timsiouine", Bulletin de la Société de Géographie et d'Archeologie de la Province d'Oran, 1886, pp 298-300.
78. JACQUOT. L, "Les voies romaines de la région de Sétif", Recueil des Notices et Mémoires de la société Archéologique du département de constantine, 1907, pp 33-170.
79. Janon Michel, "Recherches à Lambèse: I. La ville et les camps II. Aquae Lambaesitanae", Antiquités africaines, 7, 1973, pp 193-254.
80. Jean Marcillet-Jaubert, "Les Inscriptions D'Altava", Annales de la faculté des lettres, Aix-en-provence, N 65, 1968.
81. Joseph Berechman, "Transportation - economic aspects of Roman highway development: the case of Via Appia", Transportation Research Part A 37 (2003), pp 453– 478.
82. Khelifa Abderrahmane, "L'urbanisation dans l'Algérie médiévale", Antiquités africaines, 40 - 41, 2004, pp 269-287.
83. Kontorinis Vassa N, "Le roi Hiempsal II de Numidie et Rhodes", L'antiquité classique, T: 44, fasc: 1, 1975, pp 89-99.
84. L. Demaeght, J. Poinssot, "Ferme Ottavi près Bizot", Bulletin Trimestrielle des Antiquités Africaines, Oran, 1882.
85. L. Demaeght, J. Poinssot, "ÉPIGRAPHIE - Ferme Ottavi Prés Bizot", Bulletin Trimestrielle des Antiquités Africaines; Recueillies par les Soins

- de La Société de Véographie et d'Archéologie de la province d'Oran, V 1-1882, Oran, 1882.
86. Laporte. J-P, "Notes sur Auzia (Sour el Ghozlane, ex-Aumale), en Maurétanie césarienne", Bulletin de la Société Nationale des Antiquaires de France, 1996, 1999, pp 300-317.
87. Lassère J-M, "Un conflit «routier»: observations sur les causes de la guerre de Tacfarinas", Antiquités africaines, 18, 1982, pp 11-25.
88. le Bohec Yann, "Routes et armée dans l'épigraphie de l'Afrique romaine", Cahiers du Centre Gustave Glotz, N 20, 2009.
89. Le Glay Marcel, "A la recherche d'Icosium", Antiquités africaines, 2, 1968, pp 7-54.
90. Le Glay Marcel, "Les Flaviens et l'Afrique", Mélanges d'archéologie et d'histoire, T 80, n° 1, 1968, pp 201-246.
91. Le Glay Marcel, Turrenc Serge, "Nouvelles inscriptions de Timgad sur des légats de la troisième Légion Auguste", Antiquités africaines, 21, 1985, pp. 103-136.
92. Leschi. L, "Découvertes épigraphiques dans le camp de Gemellae (El-Kasbat, Algérie)", Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, N 3, 1949. pp. 220-226.
93. Leveau. Ph, "L'aile II des Thraces, la tribu des Mazices et les praefecti gentis en Afrique du Nord", Antiquités africaines, 7, 1973, pp. 153-191.
94. Leveau. Ph, "Recherches historiques sur une région montagneuse de Maurétanie Césarienne: des Tigava Castra à la mer", Mélanges de l'École française de Rome Antiquité, T 89, n°1, 1977, pp 257-311.
95. Leveau. Ph, "Sufasar, municipe de Maurétanie césarienne (Amoura-oued Chorfa)", Antiquités africaines, N: 14, 1979, pp 135-153.
96. Leveau. Ph, "Climat, sociétés et environnement aux marges sahariennes du Maghreb médiéval".
97. Luciani, "Borne Milliaire, Sur La Voie de Cirta a Milev", Recueil des Notices et Mémoires de La Société Archéologique du département de Constantine, V 3, Algérie, 1888.
98. M. Benabou, "Proconsul et légat en Afrique. Le témoignage de Tacite", Antiquités Africaine, T VI, 1972.
99. M. Boissonnet, "Une Excursion a Lambése", Mémoires de la Société D'Émulation de Cambrai, Cambrai, T: 32, V: 1, 24 Novembre 1872.
100. M. Payen, "Colonisation du Hodna", Recueil des Notices et Mémoires de La Société Archéologique du département de Constantine, V 7-1893, Imprimerie Adolphe Braham, Alger, 1894.
101. Marcillet-Jaubert Jean, Bornes milliaires de Numidie, Antiquités africaines, N 16, 1980.

102. Masqueray. E, "Étude des ruines d'El-Meraba des Beni Ouelban", Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, N 2, 1882, pp 127-135.
103. Massiéra. P, "Le limes sous les Sévères dans le Hodna occidental", Revue africaine, V 81, 1937.
104. Mercier, "Notes sur les ruines et les voies antiques de L'Algérie", Bulletin archéologique du Comité des travaux historiques et scientifiques, 1888, pp 91-125.
105. Mercier, "Notes sur les Ruines et les voies antiques de l'Algérie, Recueillies par les soins des brigades Topographiques", Bulletin Archéologique du Comité des travaux Historique et Scientifiques. N 1, 1885, pp 329-356.
106. Michele Matteazzi, "Costruire strade in epoca romana: tecnica e morfologie, Il caso del l'Italia settentrionale", Exedra, Revista Digital de Historia y Humanidades, N 1, Diciembre 2009, pp 17- 38.
107. Mohammed seghir krim, Mohammed El Mutafa Filah, "A propos du Tarif de Zarai, Tarif local ou institution provincial", Journal Almuqadimah des études humaines et sociales, V 6, 2021, pp 283-296.
108. Morizot. P, "L'Enceinte fortifiée de Mendour (Aurés)", Antiquités Africaine, 27, 1991, pp 123-140.
109. Morizot. P, "Le reseau de Communications de la IIIe Légion de L'ambese au Sahara a travers L'Aures".
110. Morizot. P, "Les voies romaines de Lambèse à Calceus Herculis (El Kantara, Algérie)", Antiquités africaines, N 34, 1998.
111. Papi Emanuele, Martorella Francesco, "I granai della Numidia", Antiquités africaines, 43, 2007, L'Afrique du Nord de la protohistoire à la conquête arabe, pp 171-186.
112. Pavis d'Escurac Henriette, "Les méthodes de l'impérialisme romain en Maurétanie de 33 avant J-C. à 40 après J-C", Ktèma: civilisations de l'Orient, de la Grèce et de Rome antiques, N°7, 1982, pp 221-233.
113. Payen, "Inscription Latine de la Subdivisio de batna", Annuaire de la Société archéologique de la province de Constantine. Paris, 1861.
114. Pelletier, "Province de Constantine", Revue Africaine, Alger, V 1, 1856.
115. Pflaum Hans Georg, "La date de la création de la province de Numidie", Bulletin de la Société Nationale des Antiquaires de France, 1958-1959. pp. 25-28.
116. Poulle. A, "Inscriptions de la Mauritanie Sétifienne et de la Numidie", Recueil des Notices et Mémoires de La Société Archéologique du département de Constantine, V 19, 1878, Constantine, 1879.
117. Poulle. A, "Inscriptions diverses de La Numidie et de la Mauritanie Sétifienne", Recueil des Notices et Mémoires de La Société

- Archéologique du département de Constantine, V 5, Imprimerie Adolphe Braham, Alger, 1892.
118. Ragot. W, "Le Sahara de la province Constantine", Recueil des Notices et Mémoires de la société Archéologique du département de constantine, 1873-1874, L. Arnolet Libraire Editaire, 1874, Constantine, V 6.
119. Rénier. L, "Notice sur une inscription romaine relative à l'historien Velleius Paterculus", Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 19^e année, N. 4, 1875, pp. 431- 441.
120. Romey Alain, "Perception de la limite et de la frontière au Maghreb de l'Antiquité à la contemporanéité nomade", Cahiers de la Méditerranée, n°56, 1, 1998, Regards sur la Méditerranée,
121. Salama. P, "La Colonie de Rusguniae", Revue africaine, Paris, T 99, 1955, pp 5-53.
122. Salama. P, "Le réseau routier de l'Afrique romaine", Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, N: 3, 1948.
123. Salama. P, "Les Bornes Milliaires de djmila – Cuicul", Revue africaine, Paris, T XCV, 1951, pp 213-272.
124. Salama. P, "Les voies romaines de Sitifis à Igilgili, Un exemple de politique routière approfondie", Antiquités africaines, N 16, 1980, pp. 101-134.
125. Salama. P, "Masque de parade et casque d'Ain Grimidi, Précisions sur le limes de Maurétanie Césarienne centrale", Bulletin de la Société Nationale des Antiquaires de France, 1984, 1986, pp. 130-142.
126. Salama. P, "Note sur un milliaire de Stéphane Gsell (département d'Alger)", Bulletin archéologique du Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, 1951, pp 223-225.
127. Salama. P, "Nouveaux témoignages de l'oeuvre des Sévères dans la Maurétanie Césarienne", Libyca archéologie, épigraphie, 1, pp 231-261.
128. Salama. P, "Une borne milliaire archaïque de l'Afrique romaine", Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, N 2, 1963, pp 142-148.
129. Seston William, Le secteur de Rapidum sur le Limes de Mauritanie césarienne après les fouilles de 1927, Mélanges d'archéologie et d'histoire, T 45, 1928, pp 150-183
130. Shaw Brent. D, "Rural markets in North Africa and the political economy of the roman Empire", Antiquités africaines, N: 17, 1981, pp 37-83.
131. Simon. M, "Fouilles dans la basilique de Henchir-el-Ateuch (Algérie)", Mélanges d'archéologie et d'histoire, T 51, 1934, pp 143-177.
132. Soyer Jacqueline, "Les centuriations romaines en Algérie orientale", Antiquités africaines, N 10, 1976, pp 107-180.

133. Speidel Michael. P, "The shrine of the Dii Campestris at Gemellae", Antiquités africaines, N 27, 1991, pp 111-118.
134. Tauxier. H, "Essai de Restitution de la Table de Peutinger pour la Province d'Oran", Bulletin de la Société de Géographie et d'Archeologie de la Province d'Oran, 1884, pp 291-298.
135. Toutain. J, "L'inscription d'Henrich Mettich", Un nouveau document sur la propriété agricole dans l'Afrique romaine, Mémoires présentés par divers savants à l'Académie des inscriptions et belles-lettres de l'Institut de France, Première série, Sujets divers d'érudition. T 11, 1e partie, 1902, pp. 31-82.
136. Tran. W, "The Battle of Actium", The Journal of Roman Studies, V 21, 1931, pp 173-199.

3- المؤتمرات والندوات:

- باللغة العربية

- 1- فوكة محمد، تطور التجمعات السكانية في مناطق سهل الشلف وضواحيه في الفترة الممتدة من القرن الأول ميلادي إلى القرن الثالث الميلادي، (أعمال الملتقى الوطني الأول للمدينة والريف في الجزائر القديمة)، فرع الآثار، قسم العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة معسكر، 6-7 نوفمبر 2013.

- باللغة الأجنبية

1. Ben seddik. N, "Septime Sévère, P. Aelius Peregrinus Rogatus et le limes de Maurétanie Césarienne", Frontières et limites géographiques de l'Afrique du Nord antique, **Actes de la table ronde réunie à Paris**, 2 - 3 mai 1997 par le Centre de recherche sur l'Antiquité tardive et le haut Moyen Âge (Université Paris X-Nanterre) et le Réseau interuniversitaire d'études africaines (École pratique des hautes études-IVe section), Publiés avec le concours du conseil scientifique de l'Université de Paris I, pp 61-74.
2. Benet. F, "Explosive Markets: the Berber Highlands", **Trade and Market in the Early Empires, Economies in History and Theory**, ed: K. Polanyi and all, The Free Press, New York, 1957, pp 188-213.
3. Briand-Ponsart Claude, "Le pouvoir et la Confédération cirtéenne: priorité au ravitaillement", **L'Africa Romana**, Atti del XIX convegno di studio Sassari, 16 -19 dicembre 2010, Collana del Dipartimento di Storia, Scienze dell'Uomo e della Formazione, Università degli Studi di Sassari, Et 1, Carocci editore S. p. A, Roma, 2012, V 1.
4. Camps. G, "Essais de cartographie culturelle À propos de la frontière de Numidie et de Maurétanie", Frontières et limites géographiques de l'Afrique du Nord antique, **Actes de la table ronde réunie à Paris**, 2 - 3 mai 1997 par le Centre de recherche sur l'Antiquité tardive et le haut

- Moyen Âge (Université Paris X-Nanterre) et le Réseau interuniversitaire d'études africaines (École pratique des hautes études-IVe section), Publiés avec le concours du conseil scientifique de l'Université de Paris.
5. Dalla Rosa di Alberto, "Africa e Numidia", **Roma e le sue province. Dalla prima guerra punica a Diocleziano**, edito da Carocci, Roma, 2015.
 6. Laport J. P, "Chasses et captures numides et romaines de fauves africains", **Actes du XIe Colloque international Histoire et Archéologie de l'Afrique du Nord**, Marseille -Aix-en-Provence, 8-11 octobre 2014, pp 297- 306.
 7. Laport. J. P, "Notes sur les camps de Tatilti et d'Aras (Maurétanie Césarienne)", **LA HIÉRARCHIE, (RANGORDNUNG) DE UARMEE ROMAINE SOUS LE HAUT-EMPIRE, Actes du Congrès de Lyon**, (15-18 septembre 1994), pp 343-366.
 8. Laporte. J- P, "De Cissi à Choba: Les ports antiques de la côte kabyle", **Actes du Colloque International, Dellys une Ville des Patrimoines**, 1-2 Juillet 2017, Algérie.
 9. Laporte. J- P, "Particularités de la Province de Maurétanie Césarienne (Algérie Centrale et Occidentale)", Sous la direction de Claude Briand-Ponsart et Yves Modéran, **Tables rondes du Crahm**, N 6, 2011.
 10. Laporte. J -P, "Remparts urbains antiques et médiévaux de Kabylie et de l'est du Titteri", dans *Enceintes urbaines, sites fortifiés, forteresses d'Afrique du Nord. Actes de la Ve journée d'études nord-africaines*, (Palais de l'Institut, 19 mars 2010), Paris, 2012, pp 105-172.
 11. Laporte. J. P, "Notes sur le réseau routier de la Maurétanie Césarienne", le Réseau routier don: le maghreb antique et médiéval, **Actes du deuxième colloque international du Laboratoire de Recherche**, 06, 07 et 08 avril 2015, Sousse.
 12. Le Bohec Yann, "Frontières et limites militaires de la Maurétanie Césarienne sous le Haut-Empire", *Frontières et limites Géographiques de L'Afrique du Nord Antique (Hommage à Pierre Salama)*, **Actes de la table ronde réunie à Paris**, 2 - 3 mai 1997, Centre de recherche sur l'Antiquité tardive et le haut Moyen Âge (Université Paris X-Nanterre), le Réseau interuniversitaire d'études africaines (École pratique des hautes études-IVe section), Publiés avec le concours du conseil scientifique de l'Université de Paris I, pp 75-87.
 13. Leveau. Ph "Climat, sociétés et environnement aux marges sahariennes du Maghreb", **Colloque international La frontière méridionale du Maghreb et ses formes**, 15-16 décembre 2016, Bordeaux, 2018, pp 19-106.

- 14.M. Pierre, "Les échanges commerciaux entre la côte méditerranéenne et l'intérieur du Maghreb au IIe siècle vus au travers du tarif Zarai", **Circulation des matières premières en Méditerranée**, transferts de savoirs et de technique.
- 15.Matthew M. McCarty, "Reseaux d'idees: routes romaines et geographie religieuse de l'Afrique du Nord" , **L'africa Romana**, Atti del XVIII convegno di studio Olbia, 11 -14 dicembre 2008, **Collana del Dipartimento di Storia**, Scienze dell'Uomo e della Formazione, Università degli Studi di Sassari, Carocci editore S. p. A, Roma, 2012, V 2.
- 16.Morizot. P, "Les échanges commerciaux entre la côte méditerranéenne et l'intérieur du Maghreb au IIe siècle vus au travers du tarif Zarai", **Circulation des matières premières en Méditerranée: transferts de savoirs et de techniques**, **Actes du Congrès national des sociétés historiques et scientifiques**, "Relations, échanges et coopération en Méditerranée", Bastia, 2003, Paris, Editions du CTHS, 2009, pp. 158-171.
17. Salomon Reinach, "Africain sur son chameau Terre Cuite trouvée a Hadrumète (Sousse)", **Collections du Musée Alaoui**, 1re série, Imprimeurs de L'Institut, paris, 1890.

4- الأطروحات والرسائل الجامعية:

- باللغة العربية

1. أعراب عبد العزيز، التحصينات الرومانية جنوبي نويميا وموريطانيا القيصرية من القرن الأول إلى الثالث الميلادي وآثارها، مذكرة ماجستير، قسم التاريخ، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر، 2010.
2. بن مسعود ناصر، العمارة العمومية بالمقاطعة النوميديا الرومانية، إشراف: محمد البشير شنيبي، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه العلوم في الآثار القديمة، معهد الآثار، جامعة الجزائر 2، الجزائر، 2018.
3. بورني دليلا، (تطور النظام الضريبي الروماني في شمال افريقيا)، رسالة لنيل شهادة الماجستير، إشراف: محمد البشير شنيبي، قسم التاريخ، كلية العلوم الإنسانية، جامعة الجزائر 02، 2000-2001.
4. تريعة السعيد، الزراعة والري جنوب الأوراس في الفترة القديمة من خلال المخلفات الأثرية، إشراف: سليم دريسي، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه علوم في الآثار القديمة، معهد الآثار، جامعة الجزائر 2، الجزائر، 2016.
5. زعنون رفيق، الاستصلاح الزراعي في السهول العليا الغربية الجزائرية، إشراف: عابد بن جليد، مذكرة ماجستير في الجغرافيا والتهيئة القطرية، قسم الجغرافيا والتهيئة القطرية، كلية علوم الأرض والجغرافيا والتهيئة القطرية، جامعة وهران، الجزائر، 2010.

6. سيني كريمة، الموارد المائية وطرق استغلالها في بلاد المغرب خلال الاحتلال الروماني (146 ق.م-429م)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ القديم، إشراف: الهادي حارش، قسم التاريخ، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر 02، 2011.
7. شارن شافية، النشاط التجاري في نويميا وموريطانيا القيصرية خلال العهد الامبراطوري الأول، إشراف: محمد البشير شنيقي، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه الدولة في التاريخ القديم، قسم التاريخ، كلية العلوم الإنسانية، جامعة الجزائر 02، 2001.
8. عصنون صالح، دراسة التحويلات المائية ما بين الأحواض المائية الكبرى وانعكاساتها الاقتصادية والبيئية (الإقليم الشمالي الغربي-الجزائر)، أطروحة دكتوراه علوم في الجغرافيا، كلية علوم الأرض والكون، جامعة وهران 2، الجزائر، 2019.
9. العمري عبد النور، تطور الخريطة العسكرية للجيش الروماني ببلاد المغرب القديم في ظل الاستراتيجية التوسعية وحتمية التراجع (146 ق.م-439م)، إشراف: توفيق حموم، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه الدولة في التاريخ القديم، كلية العلوم الاجتماعية والانسانية، قسم التاريخ، جامعة الجزائر 2 أبو القاسم سعد الله، الجزائر، 2014-2015.
10. فاضل لخضر، تبسة في العصور القديمة، إشراف أم الخير العقون، أطروحة دكتوراه علوم في التاريخ القديم، قسم التاريخ وعلم الآثار، كلية العلوم الإنسانية والعلوم الإسلامية، جامعة وهران 1 أحمد بن بلة، 2018/2017.
11. فوكة محمد، طبيعة الوجود الروماني في سهل الشلف من خلال الشواهد الأثرية، إشراف: سليم دريسي، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في الآثار القديمة، معهد الآثار، جامعة الجزائر 02، الجزائر، 2016.
12. مجاني عز الدين، المقاطعة النوميديّة في عهد العائلة السيفيرية من خلال الشواهد الأثرية (196-235م) دراسة أثرية وتاريخية، إشراف: سليم دريسي، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه العلوم في الآثار القديمة، معهد الآثار، جامعة الجزائر 2، الجزائر، 2019.
13. مكيسار سعاد، السجيلي الإفريقي على الساحل الغربي لموريطانيا القيصرية "مستغانم أمودجا"، إشراف: بوسعدية إبراهيم، أطروحة تخرج لنيل شهادة الدكتوراه الطور الثالث في الآثار القديمة، معهد الآثار، جامعة الجزائر 2، الجزائر، 2019-2020.
14. منصوري خديجة، التطورات الاقتصادية لموريطانيا القيصرية أثناء الاحتلال الروماني، إشراف: محمد البشير شنيقي، (أطروحة دكتوراه الدولة)، معهد التاريخ، جامعة وهران، الجزائر، 1996.

1. Anne-Marie Leydier-Bareil, (Les Arcs de Triomphe Dédiés à Caracalla en Afrique Romaine), Thèse dirigée par Monsieur le Professeur Yves Grandjean, Doctorat Histoire de l'Arket Archéologie, UFR des Sciences Historiques et Géographiques, Musicologie, Université Nancy 2. 2006, V 3.
2. Filah med el Mostefa, Recherches sur les agglomérations antiques Urbain, le paysage rural en Numidie le réseau Occidentale (Algerie), Thèse de doctorat de L'Universite, sous la Direction de: P. A. Fevrier, Centre D'AIX en Provence, Universite de Provence, France, 1986.
3. Giudice Alberto, Le principat d'Hadrien: organisation de l'espace urbain et administration territoriale de l'Empire, (Doctorat d'Histoire des mondes anciens et médiévaux Doctorat en Sciences de l'Antiquité), Directeurs: Maria Teresa Schettino, Archéologie et Préhistoire. Université de Haute Alsace - Mulhouse, 2018, Français.
4. Idris Omar, (Les légions romaines de la province de Syrie sous le Haut-Empire d'après les inscriptions latines et grecques), Thèse en vue de l'obtention du doctorat, direction: François Bérard, École Pratique des Hautes Études, Université Paris sciences et lettres, France, 2017.
5. Kasdi Zheira, (Mauretania Caesariensis:prosopographie et aspects administratifs, judiciaires et militaires du gouvernement de la province de Maurétanie Césarienne), direction: François Chausson, Thèse de doctorat en histoire ancienne présentée et soutenue, Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 9 décembre 2017.
6. Lawless. R. I, Mauretania Caesartiensis: an archaeological and geographical survey, A thesis presented in Candidacy for the degree of Doctor of Philosophy, University of Durham, England, 1969.
7. Pichot Adeline, (Les édifices de spectacle des Maurétanies romaines), Thèse présentée à la Faculté des lettres de l'Université de Lausanne pour obtenir le grade de docteur ès lettres, Sous la direction du Pr. Thierry Luginbühl, University of Lausanne, Faculté des Léttres, Lausanne, 2010.
8. Raham Djamel, Les structures spatiales de l'Est algérien Les maillages territoriaux, urbains et routiers, These Pour l'obtention du diplôme de Docteur d'Etat en Aménagement du Territoire (option Aménagement Régional), Université Mentouri-Constantine Faculté des Sciences de la Terre, Alger, 2011.
9. Yahyaoui Noura, (Les Confins occidentaux de la mauretanie cesarienne), sujet de doctorat, Ecole pratique des hautes études, Sciences de l'Homme et Société, ephe paris, France, 2003.

5- القواميس والموسوعات والأطالس

- باللغة العربية

1. لعروق محمد الهادي، أطلس الجزائر والعالم، دار الهدى، الجزائر، (د.ت).

– باللغة الأجنبية

1. Chlef-Une Mosaïque De Couleurs, Monographie Touristique, Ministère du Tourisme et de l'Artisanat Direction du Tourisme et de l'Artisanat de la Wilaya de chlef, Algerie, 2015.
2. Dictionnaire de Antiquités Gresques et Romaines, Librairie Hachette et Cie, Paris, 1873.
3. Gsell. S, Atlas archéologique de l'Algérie, Edition spéciale des cartes au 200000e du Service Géographique de l'Armée, avec un texte explicatif, Alger Paris, 1911, Anthony Rich, Dictionnaire des Antiquités Romaines et Grecques, Tra: M. Chéruef, Imprimeures de L'Institut, Paris, 1873.
4. H. Daremberg, EDM. Saglio, "Castellum", dictionnaire des antiquités grecques et romaines, d'après les textes et les monuments, T 1, Paris, Hachette, 1887.
5. IMRIE ALEX, "Pertinax (Publius Helvius Pertinax Augustus)", The Encyclopedia of Ancient History, Published by John Wiley, Sons, Lt, 2019.
6. M. Bruzen La martiniere, Le grand Dictionnaire Geographique et Critique, T 6, V 1, 1736.
7. M. N, Bouillet, Atlas universel d'histoire et géographie, Librairie de L. Hachette et C^{ie}, Paris, 1865.
8. M. O. Mac Carthy, Dictionnaire Géographique, économique et politique de l'Algérie, Dubos Frères Imprimeures Libraires Editeurs, Alger, 1858.
9. Richared. j. A. Talbert, Barrington Atlas Of the Greek and Romain World.

– المواقع الإلكترونية:

1. <https://www.nationalgeographic.fr/histoire/les-voies-romaines-reseau-routier-dun-empire>
2. https://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%AC%D8%B3%D8%B1_%D8%A7%D9%84%D9%82%D9%86%D8%B7%D8%B1%D8%A9_%D8%A7%D9%84%D8%B1%D9%88%D9%85%D8%A7%D9%86%D9%8A
3. https://www.annasronline.com/index.php?option=com_content&view=article&id=184721
4. <https://www.britannica.com/biography/Tertullian>
5. Salim Drici, Inscription inédite des Bavares d'El Bayadh et les troubles au Maghreb ancien, https://www.academia.edu/16270060/Inscription_in%C3%A9dite_des_Bavares_dEl_Bayadh_et_les_troubles_au_Maghreb_ancien
6. <https://saida.mta.gov.dz/%D9%85%D9%88%D9%82%D8%B9-%D8%AA%D9%85%D8%B2%D9%88%D9%8A%D9%86/>

7. https://www.hs-augsburg.de/~harsch/Chronologia/Lspost03/Tabula/tab_pe03.html
8. <https://www.wikiwand.com/ar/articles/%D8%B1%D8%A7%D8%A8%D9%8A%D8%AF%D9%88%D9%85>
9. <https://www.britannica.com/biography/Augustus-Roman-emperor>

الفهارس

فهرس الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
106	المعالم الميلية للطرق الرومانية الساحلية في نوميديا	01
111	المعالم الميلية للطرق الساحلية الداخلية في موريطانيا القيصرية	02
125	المعالم الميلية للطرق الرومانية الداخلية في نوميديا	03
132	المعالم الميلية للطرق الرومانية الداخلية في موريطانيا القيصرية	04
136	المعالم الميلية للطرق الرومانية الجنوبية في نوميديا	05
139	المعالم الميلية للطرق الرومانية الجنوبية في موريطانيا القيصرية	06
213	جدول يوضح الأسماء القديمة لمحطات الطرق في نوميديا وموريطانيا القيصرية وتسمياتها الحديثة	07

فهرس الخرائط

الصفحة	عنوان الخريطة	رقم الخريطة
32	تمثل تضاريس نوميديا وموريطانيا القيصرية خلال الحكم الروماني	01
41	حدود مقاطعة نوميديا خلال القرن الأول ميلادي	02
44	تمثل حدود موريطانيا القيصرية (ق 1 - ق 3م)	03
65	الطرق الرومانية في مقاطعة نوميديا وشرق موريطانيا القيصرية	04
71	شبكة الطرق الرومانية في مقاطعة موريطانيا القيصرية	05
152	طرق الليمس النوميدي (27 ق.م - 235م)	06
195	مواقع مخازن الحبوب في نوميديا وموريطانيا القيصرية	07

فهرس الصور

الصفحة	عنوان الصورة	رقم الصورة
58	تمثل طرق الجنوب من خلال خريطة بوتنغر	01
60	تمثل علامة ميلية عثر عليها في مدينة رابيديوم تعود إلى عهد الامبراطور هديرانوس 124م. تعود إلى الطريق الرابط بين ثاناراموسا (البرواقية)، وأوزيا (سور الغزلان).	02
67	علامة ميلية تنتمي إلى طريق رابيديوم-أوزيا، تشير إلى الميل 15	03

80	تمثل وضع حجارة رصف على الطريق، نقش بارز يعود تاريخه إلى القرن الأول الميلادي. متحف الحضارة الرومانية في روما.	04
82	تمثل هندسة ورصف الطرق الرومانية.	05
82	مقطع عرضي من الطريق الروماني.	06
83	تمثل مقطع من الطريق الروماني شمال الأوراس	07
83	تمثل تقنية تبليط الطرق الرومانية في مدينة جميلة، (شارع الكاردو)، ومدينة تيمقاد (أرضية الدوكيمانوس)	08
85	بلاطة حجرية استخدمت في رصف الطرق.	09
97	تمثل بعض المعالم المليية لطرق مدينة كويكول (جميلة)	10
99	تمثل جسر القنطرة الروماني قديما	11
100	تمثل بقايا آثار جسر قسطل الروماني تعود إلى فترة الاستعمار الفرنسي	12
109	تمثل الطريق الروماني الساحلي الرابط بين تيبازة، وشرشال (قيصرية)	13
112	تمثل معلمين ميليين للميل الثاني والثالث من أرسيناريا (كاب ماتيفو) تعود للامبراطور إيل جبل.	14
118	علامة ميلية تعود إلى طريق سرتا - سيلا (برج القصر)	15
135	تمثل طريق مبلط شمال تهودة يقطع الوادي	16
162	تمثل آثار لمعسكر تيمزوين (Lucu)	17
178	عربة شحن رومانية	18
178	عربة رومانية لنقل الأشخاص	19
179	عربة نقل رومانية يجرها ثوران تحمل كاهنة	20
192	تمثل مشهد تصويري لمنشأة عصر العنب وصنع النبيذ بحرية عرقوب (قرب عين الكبيرة، سطيف).	21
196	آثار مصنع الزيت من الفترة الرومانية برزقان (ضواحي تبسة)	22
205	تمثل موقع المحطة الجمركية زراية (Zarai) والطرق المرتبطة بها في نوميديا	23

فهرس الأعلام والأماكن
1- فهرس بأسماء الأعلام

(ب)	(أ)
باركيت: 57، 84.	أبوليوس: 94، 210.
برتيناكس: 64، 132، 136.	ادوارد كات: 8، 44، 46، 51، 86، 131،
بطليموس: 12، 14، 19، 24، 25، 42، 43،	155، 156، 186، 188.
51، 79، 107.	أذريعل: 34.
بلينوس القديم: 12، 15، 16، 24، 29، 30،	أرايون: 37، 38.
76.	أغسطس قيصر: 7، 15، 16، 38، 42، 47،
إيليوس روغاتوس بريغرينوس: 68.	51، 71، 142، 143، 146، 147، 158،
بوخوس الأول: 33، 35، 37، 42.	159، 160، 197، 208، 209، 211.
بوخوس الثاني: 36، 37، 42.	ألبريني: 9، 169.
بوليبوس: 12.	أنطونيا ساتورنينا: 181.
بومي: 3، 36.	أنطونينوس بيوس: 58، 111، 125، 126،
بومونيوس ميلا: 12، 14.	147.
بيار سالاما: 6، 7، 8، 46، 48، 51، 59،	أنياتيوس كاتوس: 52.
63، 77، 78، 95، 97، 99، 110، 114،	أوكتافيوس أغسطس: 51، 71، 143، 158،
115، 116، 123، 128، 134، 129، 169،	211، 51.
195، 198.	أولبيان: 75، 90.
بيار موريزوت: 128، 133، 134.	إيل جبل: 70، 111، 112، 126، 139.
	إيليوس ديكريانوس: 69، 70.
(ث)	(ت)
	تاسيتوس: 29، 48.
	ترتوليان: 92.
	تيريوس: 48.
	تيتوس: 52.
	تيتوس إيليوس ديكريانوس: 70.

	<p>تیتوس کلودیوس سوباتیانوس بروکولوس: 39. تیتلیفیوس: 12 تراجانوس: 2، 14، 12، 53، 54، 56، 59، 60، 63، 72، 76، 92، 96، 135، 136، 143، 144، 153، 157، 158، 205، 209، 211.</p>
(س)	(د)
<p>سالابوس: 43. سترابون: 12، 15، 16، 17، 18، 24، 32، 183، 188. ستیفان اغزال: 6، 7، 17، 21، 22، 23، 29، 30، 36، 58، 68، 108، 114، 115، 117، 118، 122، 127، 130، 163، 169، 185. سولا: 35. سولین: 92. سیپتیموس سیفیروس: 62، 63، 64، 68، 69، 121، 132، 133، 136، 137، 138، 139، 154، 156، 170، 199. سیفیروس ألكسندر: 65، 70، 111، 125، 136، 38، 139. سیكستوس یولیوس مایور: 57. سالوستیوس: 13، 19، 23، 34، 37.</p>	<p>دومیتیانوس: 52، 53، 132، 144. دیودورس الصقلي: 12، 42. دیوقلدیانوس: 7، 174.</p>
(غ)	(ش)
<p>غودا: 36، 37. غیتا: 111، 138.</p>	<p>شارل تیسو: 7، 113، 117، 120، 134.</p>
(ق)	(ف)

<p>القديس أوغسطينوس: 93. القديس إيزيدور الإشبيلي: 46. القديس قيريانوس: 93. قسطنطين: 90.</p>	<p>فلافيوس: 116، 122، 126. فسباسيانوس: 52، 53، 54، 143.</p>
(ل)	(ك)
<p>لوسيوس ديسيوس هونوراتوس: 63.</p>	<p>كاراكلا: 55، 64، 67، 69، 88، 96، 99، 11، 116، 118، 119، 121، 125، 126، 129، 132، 136، 138، 139، 140، 156، 167، 206، 209. كاربوكيا: 115، 116، 124. كالغولا: 39، 40، 42، 43، 49، 91، 197. كرينسكينس: 175. كلوديوس تيريوس: 43، 59. كورتوا: 185. كومودوس: 9، 62، 64، 93، 126، 157، 165، 168.</p>
(ن)	(م)
<p>نونيو داتوس: 94. نونيو مارتياليس: 67، 154. نيرفا: 53، 54، 144، 176، 184، 204. نيرون: 48.</p>	<p>ماركوس أنطونيوس سابينيوس: 69. ماسينيسا الثاني: 36، 37. ماسينيسا: 2، 12، 14، 33، 34، 36. ماكريوس: 69، 137، 139. ماكسيمينوس ثراكس: 116، 121. مسييسا: 33، 34. مصطنبعل: 33. مومسن: 35، 91. موناتيوس غالوس: 54.</p>
(ي)	(هـ)

<p>يادريانوس: 15، 50، 53، 56، 57، 59، 61، 63، 144، 151، 153، 156، 157، 158، 161، 176، 183، 193، 204، 209.</p> <p>هوسيديوس جيتا: 43.</p> <p>هيرودوت: 12، 23، 31.</p> <p>هيمبصال الثاني: 36.</p> <p>هيمبصال: 36.</p>	<p>يان لوبوهيك: 8، 142.</p> <p>يوبا الأول: 36، 37، 42، 72.</p> <p>يوبا الثاني: 8، 15، 16، 38، 41، 42، 43، 51، 79، 188.</p> <p>يوغرطة: 29، 34، 35، 36، 72، 101.</p> <p>يوليوس قيصر: 36، 37، 83، 42، 50، 101.</p>
--	---

2- فهرس بأسماء الأماكن

(أ)	(ب)
آد أوليفام: 123.	باتنة: 22، 24، 28، 29، 64، 72، 99، 115، 122، 123، 165، 213.
آد بازليكام: 129، 180.	باجة: 12.
آد بازليكام دياومن: 180.	بادياس: 56، 135، 165، 214.
آد دراكونس: 153، 198.	بجاية: 3، 16، 19، 21، 25، 26، 27، 36، 42، 50، 51، 52، 53، 94، 106، 107، 108، 111، 123، 127، 128، 130، 132، 146، 181، 182، 183، 184، 185، 186، 187، 188، 194، 196، 197، 204، 209.
آد روتام: 115، 116، 198.	برج القصر: 118، 119.
آد سافا مونيسيبيوم: 123.	برج أوخريس: 67.
آد سالسوم فلومن: 110.	برج بوغريريج: 19، 25، 112، 194.
آد ستورنوس: 198.	بشليقة: 126، 132، 137.
آد سونتينايريوم: 124.	بطيوه: 51، 53، 70، 110، 169، 188، 198.
آد فراتس: 188.	بليمور: 67.
آد فيكوم: 127، 129.	بويليتوم فلومن: 109.
آد كريسبا: 110.	
آد لاکوم ريجيوم: 115، 116.	
آد لالي: 124.	
آد مايورس: 135، 146، 171.	
أراس: 66، 132، 163.	
أريال: 153، 169.	

<p>بني حواء: 110.</p> <p>بني فودة: 17، 129، 130، 185.</p> <p>بنيان: 77، 137، 138، 139، 163، 169، 170، 213.</p> <p>بورتوس ديفيني: 110.</p> <p>بورتوس سيجنجيس: 109.</p> <p>بورتوس كايسيلي: 109.</p> <p>بورتوس ماغنوس: 51، 70، 110، 186.</p> <p>بوزول: 187.</p> <p>بوشقوف: 114، 119.</p> <p>بوماريا: 66، 138، 184، 185.</p>	<p>أرتيسيغا: 109.</p> <p>آزفون: 53، 103، 107.</p> <p>الأطلس التلي: 17، 18، 19، 20، 21، 137، 173.</p> <p>الأطلس الصحراوي: 17، 18، 20، 21، 27، 28، 149، 155.</p> <p>افريقيا البروقنصلية: 4، 13، 14، 38، 39، 42، 48، 56، 72، 142، 208.</p> <p>افريقيا الجديدة: 12، 37، 38.</p> <p>افريقيا القديمة: 33، 36، 37، 38.</p> <p>آكاي كاليداي: 131.</p> <p>أكوا فريجيذا: 186.</p> <p>آكيس ثيبيليتانيس: 114.</p> <p>آلا ميلياريا: 163، 169، 170.</p> <p>ألبولاي: 60، 63، 72، 138، 146، 153، 168، 173، 184.</p> <p>ألتافا: 138، 160، 171.</p> <p>أمايدارا: 47، 52، 72، 142، 143، 159، 208.</p> <p>أوييدوم نوفوم: 126، 130، 131، 153، 156.</p> <p>أوزيا: 59، 60، 61، 62، 66، 67، 125، 126، 131، 132، 133، 146، 147، 148، 153، 154، 160، 163، 165، 166، 167، 168، 171، 173، 184، 197، 211.</p> <p>أوستيا: 52، 106، 194.</p> <p>أولاد عاقلة: 67، 86.</p>
--	---

	<p>أولاد عباس: 53، 126، 131، 158.</p> <p>أولاد ميمون: 22، 68، 138، 139، 160، 213.</p> <p>إيجيلجيلي: 59، 105، 106، 167، 188، 192.</p> <p>أونداجة: 123، 130.</p> <p>إيكوزيوم: 108، 111.</p>
(ث)	(ت)
<p>ثابوديوس: 55، 56، 134، 135، 194.</p> <p>ثاغاست: 53.</p> <p>ثملولا: 151.</p> <p>ثوقادي: 54، 64، 77، 93، 103، 115، 116، 119، 118، 120، 123، 133، 144، 146، 166، 173، 175، 183، 185، 187، 193.</p> <p>ثوبورسيكو نوميداروم: 14، 143.</p> <p>ثوبوناي: 61، 151، 152.</p> <p>ثيبيليس: 14، 114.</p>	<p>تاخمارت: 137، 138، 139، 169.</p> <p>تادرت: 198، 135، 213.</p> <p>تارمونت: 66، 67، 137، 140، 163.</p> <p>تازولت: 24، 53، 57، 58، 61، 64، 94، 99، 115، 120، 121، 122، 133، 134، 135، 144، 145، 146، 158، 165، 180، 194، 196، 204.</p> <p>تاساكورا: 60، 63، 102، 138، 153، 156، 170.</p> <p>تاكسبت: 107، 146.</p> <p>تاكمبريت: 53، 69، 109.</p> <p>تبسة: 3، 22، 29، 48، 52، 54، 56، 57، 64، 72، 77، 100، 103، 114، 117، 118، 119، 120، 143، 144، 145، 149، 158، 159، 183، 186، 196، 197، 204، 213، 208.</p> <p>تنس: 9، 53، 110، 149، 153، 188، 197، 214.</p> <p>تنيرة: 68، 69.</p>

	<p>هودة: 55، 56، 76، 102، 134، 135، 194.</p> <p>تيارت: 18، 23، 137، 138.</p> <p>تبيازة: 77، 103، 108، 109، 111، 119، 130، 131، 132، 179، 188، 213.</p> <p>تيديس: 176، 181، 193، 194، 210.</p> <p>تيفاش: 114، 119.</p> <p>تيفسيت: 3، 40، 48، 52، 53، 54، 57، 64، 72، 117، 119، 135، 143، 144، 146، 158، 159، 164، 183، 187.</p> <p>تيمقريت: 53، 146، 188، 194.</p> <p>تيكلات: 123، 127، 128، 132، 146، 168، 185، 198، 209.</p> <p>تيمزوين: 66، 68، 69، 77، 89، 137، 138، 139، 162.</p> <p>تيمقاد: 29، 54، 55، 64، 77، 78، 83، 87، 103، 115، 119، 120، 121، 123، 133، 136، 144، 176، 185، 193، 210.</p>
(ح)	(ج)
<p>الحضنة: 16، 17، 123، 130، 136، 137، 145، 150، 163، 184، 202.</p> <p>حمام الباردة: 59، 114، 126.</p> <p>حمام المسخوطين: 114.</p> <p>حمام بني قشة: 113.</p> <p>حمام بوحجر: 153، 218، 213.</p> <p>حمام بوحنيفة: 185، 213.</p> <p>حمام بوغار: 70.</p>	<p>جبال الأوراس: 22، 28، 29، 72، 136، 156، 164.</p> <p>جبال البابور: 19، 25، 123، 127، 128، 153، 207.</p> <p>جبال البيان: 19، 67، 112، 126، 153، 207.</p> <p>جبال التيطري: 18، 25، 155، 207.</p> <p>جبال الحضنة: 16، 22، 29، 67، 151، 152.</p>

حمام ريغة: 131، 146.	جبال الضاية: 18.
حمام سيدي الحاج: 134.	جبال الظهر: 18، 23، 184.
حمام فرقور: 123، 127، 128، 130، 132، 213.	جبال القصور: 20.
حيدرة: 40، 72، 149، 208.	جبال النمامشة: 20.
	جبال الونشريس: 18، 19، 28، 29، 60، 156.
	جبال أولاد نايل: 20، 155، 167.
	جبال باتنة: 28، 29.
	جبال بلزمة: 16، 29.
	جبال ترارا: 14.
	جبال تسالا: 138، 154.
	جبال توغر: 29.
	جبال جرجرة: 19، 153.
	جبال زكار: 18، 19.
	جبال سعيدة: 26، 163، 170.
	جبال عمور: 20، 27، 155، 170.
	جبال فرندة: 154، 163.
	جبال فرندة: 163.
	جبال قسنطينة: 28.
	جبال مرجاجو: 19.
	جبال مليانة: 23.
	جبل السلوم: 133.
	جبل الوحش: 57.
	جبل ايدوغ: 21، 106.
	جبل بوعرىف: 116، 122، 123.
	جبل تنوشفي: 18.
	جبل تومبايت: 115.

	<p>جبل فرطاس: 115. جبل فلغلة: 176. جبل قزول: 18. جبل كركرة: 57، 84. الجزائر: 3، 6، 8، 15، 17، 23، 25، 27، 32، 43، 62، 93، 108، 111، 132، 138. جميلة: 11، 16، 17، 29، 38، 49، 54، 60، 86، 90، 93، 103، 112، 113، 114، 125، 126، 128، 129، 130، 132، 144، 176، 194. جيميلاي: 57، 61، 66، 99، 121، 122، 125، 134، 135، 146، 147، 148، 150، 151، 159، 171.</p>
(د)	(خ)
<p>الداموس: 110. دلّس: 11، 25، 107، 108، 131، 188، 209. ديانا: 117، 122، 123، 124، 125، 126، 135، 144، 181.</p>	<p>خربة الحانوت: 134. خربة المحظر: 198. خربة أولاد عامر: 123. خربة أولاد عريف: 124، 133، 134، 182. خربة أولاد هلال: 137، 164. خربة بلعروج: 123. خربة تلة: 125. الخربة زرقة: 17، 137، 214. خربة عين لورصة: 53، 120. خربة قيदार: 86. الخصرة: 63، 127، 130، 161. خميس مليانة: 63، 121، 131.</p>

	خميسة: 14، 119، 143، 144، 164، 176، 210. خنشلة: 24، 119، 120، 126، 144، 158، 213.
(ز)	(ر)
زاي: 132. زاراي: 17، 72، 125، 183، 201، 202، 203، 204، 205. زيامة منصورية: 101، 106، 107، 215. زاما: 12، 33.	رابيديوم: 59، 69، 126، 131، 132، 146، 147، 148، 153، 156، 160، 161، 166، 171، 179، 193، 211. راس الوادي: 67، 151. راس العيون: 72. رشقون: 109. روسازوس: 107، 103، 107، 146. روسوكورو: 131، 184، 188، 103، 107. روسيكادا: 12، 37، 48، 49، 50، 55، 64، 105، 106، 125، 140، 144، 176، 181، 182، 196، 200. روما: 107. ريجيبي: 60.
(ش)	(س)
شرشال: 3، 8، 29، 43، 51، 59، 70، 108، 110، 111، 131، 157، 161، 175، 176، 179، 188، 214. الشلف: 23، 61، 62، 63، 66، 131، 132، 149، 153، 161، 164، 170. شمتو: 176، 189. شولو: 12، 105، 106، 125، 144، 187، 200.	سالتوس باجواتونسيس: 114. سبع مقاطع: 64. سدراثة: 15. سدوري: 64، 155. سرتا: 3، 12، 15، 34، 35، 37، 38، 48، 49، 55، 56، 57، 59، 64، 75، 84، 89، 93، 102، 103، 112، 113، 114، 115، 116، 117، 119، 125، 126، 144، 159.

	<p>.196 ، 192 ، 183 ، 181 ، 177 سطف: 2 ، 3 ، 19 ، 22 ، 25 ، 27 ، 54 ، 60 ، 67 ، 72 ، 86 ، 89 ، 96 ، 103 ، 112 ، 113 ، 114 ، 119 ، 121 ، 122 ، 123 ، 125 ، 126 ، 127 ، 128 ، 129 ، 130 ، 132 ، 144 ، 146 ، 149 ، 154 ، 158 ، 160 ، 170 ، 173 ، 183 ، 184 ، 185 ، 194 ، 179 ، 181 ، 182 ، 183 ، 184 ، 191 ، 192 ، 198 ، 200 ، 201 ، 202 ، 204 ، 213 .</p> <p>سعفة: 18 ، 26 ، 68 ، 163 ، 170 .</p> <p>سكفة: 11 ، 21 ، 37 ، 46 ، 47 ، 48 ، 63 ، 74 ، 81 ، 85 ، 90 ، 95 ، 97 ، 100 ، 101 ، 120 ، 144 ، 183 ، 187 ، 193 ، 194 ، 196 ، 200 .</p> <p>سور الغزلان: 29 ، 59 ، 61 ، 64 ، 67 ، 99 ، 112 ، 125 ، 126 ، 131 ، 132 ، 146 ، 147 ، 148 ، 149 ، 153 ، 158 ، 160 ، 163 ، 165 ، 166 ، 168 ، 171 ، 184 ، 198 ، 211 .</p> <p>سور جواب: 59 ، 67 ، 69 ، 126 ، 131 ، 132 ، 146 ، 147 ، 148 ، 153 ، 156 ، 160 ، 161 ، 166 ، 171 ، 179 ، 194 ، 211 .</p> <p>سوريا: 62 ، 69 ، 91 ، 147 ، 160 ، 162 ، 168 .</p> <p>سوسة: 47 ، 52 ، 72 ، 100 ، 142 ، 143 ، 159 ، 179 .</p> <p>سوفاسار: 86 ، 126 ، 130 ، 131 ، 153 ، 156 ، 165 .</p> <p>سوق أهراس: 22 ، 53 ، 191 ، 218 .</p>
--	--

	<p>سيتيفيس: 3، 54، 60، 66، 67، 112، 113، 121، 122، 123، 125، 126، 144، 146، 154، 171، 173، 184، 185، 187، 192، 198، 201، 204. سيدي الحاج: 133، 134، 135. سيدي العبدلي: 176. سيدي بلعباس: 20، 21، 22، 26، 27، 68. سيدي بلعطار: 70، 109، 110، 111، 184، 197. سيدي بوراس: 53. سيدي بوزيد: 105. سيدي جلول: 109. سيدي خليل: 76. سيدي راشد: 131. سيدي ريجان: 52، 106، 107، 194، 196. سيدي علي بن يوب: 69، 138، 139، 156، 179. سيدي عيسى: 127، 171. سيدي فاغول: 161. سيرتيبي: 86. سيغا: 197. سيق: 60، 127، 138، 153، 169، 170. سيكا: 12.</p>
(ط)	(ص)
<p>طبرقة: 12، 176. طنبة: 61، 101، 133، 150، 151، 152، 164، 165.</p>	<p>صلداي: 3، 16، 35، 42، 52، 94، 106، 107، 140، 144، 185، 186، 188، 196، 198.</p>

طولقة: 134، 152، 179.	
(غ)	(ع)
غاديوفالا: 15.	العربة: 114.
الغزوات: 109.	عزيز بن تليس: 114.
غليزان: 127، 153، 156، 161، 162،	عمورة: 86، 126، 130، 131، 153، 156،
170، 184.	165.
غونيفيدة: 119.	عنابة: 3، 18، 21، 29، 50، 52، 58، 72،
غونوجو: 86، 111، 146.	77، 105، 114، 119، 143، 144، 158،
غرميدي: 137، 164، 170.	183، 185، 186، 196، 198.
	عنونة: 14، 114.
	العوينات: 53.
	عين الباردة: 114.
	عين الباي: 115.
	عين البرج: 184، 198.
	عين البيضاء: 117، 118.
	عين التوتة: 165.
	عين التين: 113.
	عين الدفلى: 131، 153، 156، 161.
	عين الروى: 106، 123، 127، 128، 132،
	182، 185، 186، 204.
	عين الريش: 155.
	عين الزانة: 93، 116، 121، 122، 123،
	124، 135، 144، 149، 156، 181.
	عين الزوي: 158.
	عين الكبيرة: 184، 204، 127، 129.
	عين بسام: 168، 184.
	عين بلول: 169.

	<p>عين تاغة: 122. عين تكبالت: 176. عين تموشنت: 9، 21، 59، 61، 138، 148، 153، 168، 184. عين تيتنجل: 102. عين تسمسيل: 138، 140. عين توتة: 138، 154. عين توكرية: 138. عين زادة: 194. عين شرو: 117. عين كسكاس: 119. عين مليلة: 115. عيون السببية: 64، 134، 162.</p>
(ق)	(ف)
<p>قابس: 47، 48، 56، 175، 201، 202. قالول: 191. قسطل: 100. القصبات: 57، 61، 66، 99، 122، 134، 135، 147، 148، 159، 165، 175. قصر بغاي: 24. قصر الصبيحي: 15، 198. قصر الغولة: 98. قصر سيدي الحاج: 57، 64، 133. قصر غيلان: 62. قصر كبوش: 108. قصر البومة: 117. قصر الكلب: 119.</p>	<p>فلفلة: 176، 187. فج الصبودة: 114، 119.</p>

<p>القصر: 127، 129. قوراية: 86، 110، 146، 209. قيصرية: 86، 108، 110، 111، 140، 147، 157، 161، 175، 176، 188. قلعة أولاد هلال: 66. قلعة بوصبع: 114. قلعة بيرديسيس: 17. قسطنطينة: 3، 12، 20، 22، 32، 46، 48، 50، 98، 112، 113، 115، 117، 125، 126، 137، 155، 157، 176، 191، 196، 204. قرطاج: 2، 4، 13، 14، 33، 41، 46، 47، 53، 78، 86، 100، 119، 176، 177، 183، 197، 209. القل: 12، 30، 37، 50، 90، 105، 140، 144، 187. قفصة: 12، 37، 47، 48، 56. قالمة: 14، 37، 58، 114، 144، 194، 196.</p>	
<p>(ل)</p>	<p>(ك)</p>
<p>لامبريدي: 134. لامبيز: 9، 122. لمبايسيس: 24، 40، 53، 56، 57، 58، 61، 64، 66، 115، 116، 129، 120، 121، 122، 124، 126، 133، 134، 135، 136، 144، 145، 146، 149، 151، 155، 158، 160، 164، 171، 173، 180، 183، 187، 196، 204.</p>	<p>كاب أوقاس: 52، 106. كاب كافالو: 176. كاب ماتيفو: 32، 63، 110، 111، 132، 146، 188، 197. كابو تاساكورا: 69، 138. كارتيلي: 110. كارتينايا: 110، 146، 197.</p>

<p>لوکو: 66، 77، 105، 137، 138. ليسي: 123، 186.</p>	<p>كاساي كالونتي: 108. كاسترا ثاناراموسا: 59، 69، 126، 131، 153، 161، 165. كاسترا نوبا: 153، 162. كاستلوم تيديتانوروم: 193. كاستلوم تينجيتانوم: 131، 161. كاستلوم ديميدي: 148، 155. كاستلوم لار: 110. الكاف: 12. كافريدا: 186. كالاما: 14. كلير فونتان: 53. كويزة: 70، 109، 110، 111، 184، 197. كويكول: 16، 17، 38، 54، 60، 112، 113، 114، 125، 128، 129، 132، 144، 146، 176، 181، 193، 194، 210.</p>
<p>(ن)</p>	<p>(م)</p>
<p>نقاوس: 72، 135، 202. نوبا بيترا: 122. نوبا سبارسا: 121.</p>	<p>مادوروس: 53، 143. مداوروش: 53، 143، 196. مرسط: 53. مرسى الوردانية: 109. مسعد: 43، 142، 143، 144، 148، 149، 151، 154، 165، 166، 167، 182. مغنية: 20، 21، 25، 30، 63، 66، 69، 70، 138، 139، 184، 217. منعة: 92. مونس: 17، 19، 113، 126، 129، 130.</p>

ميدياس: 56.	
(و)	(هـ)
وادي ارهيو: 137، 161.	هنشير الراجل: 53.
وادي أغريون: 52، 106، 128.	هنشير بولخاف: 119.
وادي اقزير أمقران: 26.	هنشير توشين: 121، 123، 124.
وادي الأبيض: 166.	هنشير حلوفة: 120.
وادي البغرات: 113، 125.	هنشير سدره: 52، 53، 114.
وادي التافنة: 21، 25، 26، 161.	هنشير عباسي: 120.
وادي الحي: 99، 136.	هنشير عين بلخفيف: 117.
وادي الخميس: 25.	هنشير فرطاس: 53، 120، 123، 124.
وادي الدهامشة: 17.	هنشير سكرون: 134.
وادي الذهب: 19.	هنشير كاتيرة: 12.
وادي الرمال: 25، 38، 57، 98، 99، 113.	هنشير ميرا: 124.
وادي الرميطة: 26.	هنشير مروانة: 124.
وادي الساحل: 25، 146.	هنشير القصر: 126، 129.
وادي الشارف: 14، 15.	هنشير لبيار: 133، 134، 136.
وادي الشلف: 25، 29، 54، 59، 126، 127، 128، 154، 161، 170، 197، 208.	هنشير بسرياني: 56، 135، 159، 160، 169، 202.
وادي الصومام: 21، 25، 123، 128، 132، 153.	هنشير سيدي الحاج: 135.
وادي الطاقة: 20.	هنشير سيلوين: 153.
وادي العبدى: 166.	هنشير برزقان: 166.
وادي القصب: 22.	هنشير شراقراق: 117.
وادي القنطرة: 55، 101، 132، 149، 151، 202.	
الوادي الكبير: 13، 16، 17، 19، 24، 25، 26، 29، 36، 37، 38، 41، 42، 43.	

176.	
وادي الكورادة: 109.	
وادي المنول: 35.	
وادي المفرق: 24.	
وادي الملاح: 25، 95.	
وادي النجاء: 17.	
وادي النسا: 25.	
وادي أماسين: 26.	
وادي أميزور: 26.	
وادي بورغال: 24.	
وادي بوسلام: 25، 26.	
وادي بولفرايس: 20.	
وادي تاغية: 163.	
وادي تاوغزوت: 191، 192.	
وادي تلمسان: 26.	
وادي توفانة: 20.	
وادي جدي: 151، 159، 165، 167.	
وادي جمعة: 101.	
وادي حربيل: 130.	
وادي سكاك: 26.	
وادي سيباو: 25.	
وادي سيبوس: 21، 24.	
وادي شمة: 24، 115.	
وادي صدوق: 26.	
وادي عيلولة: 26.	
وادي فضالة: 133.	
وادي قرقور: 129.	

<p>وادي قصيبة: 113.</p> <p>وادي قطن: 113.</p> <p>وادي قير: 26.</p> <p>وادي لامساجا: 24، 105، 176.</p> <p>وادي ماهينس: 191، 192.</p> <p>وادي مسكيانة: 100.</p> <p>وادي مكرة: 21، 26.</p> <p>وادي ملاق، 35.</p> <p>وادي ملوية: 19، 25.</p> <p>وادي مينا: 18، 23.</p> <p>وادي واصل: 18، 23.</p> <p>وادي يسر: 21، 25، 26.</p>	
---	--

فهرس الموضوعات

الصفحة	الموضوع
/	شكر وعرهان
/	قائمة المختصرات
02	مقدمة
11	الفصل التمهيدي: نوميديا وموريطانيا القيصرية (المجال الجغرافي والامتداد التاريخي)
12	أولا: المجال الجغرافي والتسمية
12	1- نوميديا
15	2- موريطانيا القيصرية
17	3- مظاهر السطح (نوميديا وموريطانيا القيصرية)
26	4 - المناخ والغطاء النباتي (نوميديا وموريطانيا القيصرية)
33	ثانيا: التاريخ: (التغيرات الإقليمية لنوميديا وموريطانيا القيصرية (27 ق.م-235م))
45	الفصل الأول: تطور شبكة الطرق في نوميديا وموريطانيا القيصرية (27 ق.م- 235م)
47	أولا: في عهد الأباطرة اليوليوكلاوديين (27 ق.م-69م)
52	ثانيا: في عهد الأباطرة الفيلافيين (69-96م)
53	ثالثا: في عهد الأباطرة الأنطونيين (96-192م)
64	رابعا: في عهد الأباطرة السيفيريين (193-235م)
73	الفصل الثاني: شق الطرق الرومانية وأساليب إدارتها (في نوميديا وموريطانيا القيصرية)
74	أولا: بنية الطرق الرومانية
74	1- الأنواع والمقاسات
78	2- الهندسة والرصف
86	ثانيا: دور الإدارة الرومانية في شق الطرق
86	1- بناء الطرق وصيانتها
92	2- الصعوبات والمشاكل المتعلقة بالطرق
95	ثالثا: ملحقات الطرق
95	1- المعالم المبلية

98	2- الجسور
101	3- عيون الماء والآبار
104	الفصل الثالث: أهم الطرق الرومانية في نوميديا وموريطانيا القيصرية (27 ق.م - 235م)
105	أولاً: الطرق الساحلية
112	ثانياً: الطرق الداخلية
133	ثالثاً: الطرق الجنوبية
141	الفصل الرابع: البعد العسكري للطرق الرومانية في نوميديا وموريطانيا القيصرية
142	أولاً: استغلال الطرق في حركة التوسع والاستيطان الروماني
142	1- في نوميديا
146	2- في موريطانيا القيصرية
148	ثانياً: دور شبكة الطرق في نظام الليمس
148	1- الطرق والليمس النوميدي
153	2- الطرق والليمس الموريطاني
158	ثالثاً: المنشآت العسكرية على الطرق الرومانية في نوميديا وموريطانيا القيصرية
158	1- المعسكرات (Castra)
164	2- الأبراج (Turres)
166	3- القلاع والحصون (Burgi)
172	الفصل الخامس: استراتيجية الطرق الرومانية ودورها الاقتصادي في نوميديا وموريطانيا القيصرية
173	أولاً: تأثير الطرق على قطاع التجارة في نوميديا وموريطانيا القيصرية
173	1- على مستوى التجارة الداخلية
186	2- على مستوى التجارة الخارجية
189	ثانياً: تأثير الطرق على قطاع الزراعة في نوميديا وموريطانيا القيصرية
189	1- الطرق والأراضي الزراعية
193	2- الطرق ومخازن الحبوب
197	ثالثاً: المنشآت الاقتصادية على الطرق الرومانية
197	1- محطات البريد (Cursus publicus)
200	2- المحطات الجمركية (Portorium)

207	خاتمة
212	الملاحق
220	قائمة المصادر والمراجع
247	الفهارس
248	فهرس الجداول
248	فهرس الخرائط
248	فهرس الصور
250	فهرس الأعلام والأماكن
269	فهرس الموضوعات

ملخص الأطروحة

تناولت هذه الدراسة مرفقا مهما تمثل في الطرق، والتي أولها الرومان أهمية كبرى نظرا لقيمتها العسكرية، والاقتصادية، ورسم لأجلها الأباطرة الرومان؛ من أغسطس إلى سيفيروس وخلفائه استراتيجية خاصة لخدمة أهدافهم الاستعمارية، وهذا ما تجلى من خلال سياستهم التي طبقوها في مقاطعتي نوميديا وموريطانيا القيصرية، فقد عمل هؤلاء الحكام على ربط أراضي هذه المقاطعات عن طريق شبكة هائلة من الطرق البرية، والتي برعوا في تنفيذها، فقد ربطوا جنوب مقاطعتي نوميديا وموريطانيا القيصرية بشمالها، عبر مجموعة من الطرق المهمة، منها طريق تيفست-هيون، وطريق تيفست - لمبايسيس، في نوميديا، وطريق كويكول- سبتيفيس، أوزيا - رابيديوم، واستخدامها في الأغراض العسكرية، عن طريق تنقل عناصر الجيش الروماني بين المراكز العسكرية في الشمال والجنوب، والاقتصادية من أجل ربط المدن الاقتصادية الكبرى، مثل تيفست، وسبتيفيس، والأسواق التجارية، والأراضي الزراعية بمدن السواحل والموانئ الاستراتيجية لنقل المنتجات المختلفة إلى العاصمة روما. وبالتالي تحقيق الهدف العسكري الاستعماري الاستيطاني، ومن خلاله تحقيق الهدف الرئيسي ألا وهو الهدف الاقتصادي لاستنزاف ثروات المقاطعات المهزومة.

الكلمات المفتاحية: الطرق الرومانية - الاستراتيجية - المعالم المليية - نوميديا - موريطانيا القيصرية- الأهداف الاقتصادية - الأهداف العسكرية.

Abstract

This study dealt with an important facility represented by the roads, which the Romans gave great importance to due to their military and economic value, and for which the Roman emperors; from Augustus to Severus and his successors drew up a special strategy to serve their colonial goals, and this was evident through their policy that they implemented in the provinces of Numidia and Mauretania Caesarea. These rulers worked to connect the lands of these provinces through a huge network of land roads, which they excelled in implementing. They connected the south of the provinces of Numidia and Mauretania Caesarea to its north, through a group of important roads, including the Thévest-Hippoona road, the Thévest-Lambaesis road in Numidia, and the Cuicul-Sitifis road, Ozia-Rapidum, and used them for military purposes, through the movement of Roman army elements between military centers in the north and south, and economic in order to connect major economic cities, such as Thévest, Sitifis, commercial markets, and agricultural lands with coastal cities and strategic ports to transport various products to the capital, Rome. Thus, achieving the colonial settlement military goal, and through it achieving the main goal, which is the economic goal of draining the wealth of the defeated provinces.

Keywords: Roman roads - strategy - Mile landmarks - Numidia - Caesarean Mauritania - economic goals - military goals.