

شبكة الطرقات في شرق نوميديا في العهد الروماني

د. محمد الحبيب بشاري*

تعد المواصلات شريان الحياة الاقتصادية والاجتماعية و السياسية و النشاط العسكري ، في أي زمان و مكان، إذ لا يمكن تطور أي منطقة بمعزل عن محيطها الجغرافي و الطبيعي و البشري . و الطرقات هي الوسيلة الوحيدة التي تنتقل عبرها مختلف الأفكار و الاختراعات و الاكتشافات و البضائع ، و تسمح للإنسان بالاطلاع على ما يقع حوله.

و قد أدرك الرومان هذه الحقيقة منذ قيام دولتهم ، لذلك أولوا هذا القطاع عناية فائقة في روما أولاً ، و في المستعمرات فيما بعد ، و يبرز اهتمام الرومان بهذا الميدان في الطرقات التي فتحوها ، و التي تتمثل في طريق أبيا (Via Appia) التي تربط مدينة روما بكابو في القرن الرابع قبل الميلاد، ثم تبعها طرقات أخرى ربطت كل المدن الإيطالية ببعضها . و في العصر الإمبراطوري زاد اهتمام الرومان بهذا القطاع ، و يتجلى ذلك في النصب الميلي الذهبي الذي أقامه الإمبراطور أوغسطس في الساحة العامة (Forum) ، كنقطة انطلاق رمزية لكل الطرقات التي تعبر أراضي الإمبراطورية الرومانية^١ .

و قد انتهجت روما سياسة فتح الطرقات في المناطق التي أخضعتها ، و منها منطقة المغرب القديم ، إذ نجدها ؛ كلما دخلت منطقة و أمّنتها و لو نسبيا ، إلا و بادرت بفتح شبكة من الطرقات . و في هذا السياق اجتهدت روما منذ أن توجهت أنظارها إلى منطقة الهضاب العليا الشرقية ذات القدرات الزراعية الواسعة في إقامة شبكة من الطرقات ، بهدف تسخيرها في النشاط الزراعي ، لتلبية حاجيات مواطنيها من المواد الغذائية و على رأسها القمح، في وقت سجلت فيه الزراعة في شبه جزيرة إيطاليا تراجعاً جعلها عاجزة عن الاستجابة المطالب المتزايدة خاصة أن عدد سكان مدينة روما لم يتوقف عن الارتفاع.

لكن قبل الوصول إلى هذه الغاية كان عليها تأمين المنطقة بفرض رقابة صارمة على تحركات الأهالي ، خاصة أن المنطقة تتميز بتداخل تضاريسها، حيث إلى جانب السهول و الأحواض و الهضاب ، نجد كتلا

*قسم التاريخ - جامعة الجزائر ٢

¹) Fredouille(J.C.),Dictionnaire de la civilisation romaine, edit., Larousse , Paris, 1976, p, 111

²) Chevalier (R) , Les voies romaines, edit. Armand Colin , Paris, 1972, p, 16 ; Salama

(P), Les voies romaines d'Afrique du nord, Alger , 1951, p, 55

جبلية ضخمة و وعرة ذات غطاء نباتي كثيف ، استعملها السكان المحليون كملجئ لهم عند الضرورة.

كما تقع المنطقة بمحاذاة الصحراء ، من أين تنطلق قبائل البدو الرحل في فصل الصيف أو فترات الجفاف لتتوجه نحو الأراضي الشمالية عبر ممرات طبيعية ، وهذا ما جعل الهدف الأول من إقامة شبكة الطرقات في الشرق النوميدي عسكريا.

لقد نجحت روما في تحقيق ما كانت تصبو له ، وهو تأمين المنطقة نسبيا ، لذلك حولت شبكة الطرقات التي فتحتها إلى وسيلة تنقل عبرها مختلف البضائع من الأراضي الداخلية نحو سواحل البحر الأبيض المتوسط ، لتسحن على ظهر السفن المتوجهة نحو ميناء بوزول (Pouzolles) في البداية ثم ميناء أوستيا (Ostia) ، وهذه العملية تتداخل مع هدفين آخرين هما خدمة المصالح الإدارية ، كتثقل ممثلي السلطة مثل جامعي الضرائب و ناقلي البريد ، وكذلك رومنة الأهالي بنشر الحضارة اللاتينية بينهم .

لقد احتلت منطقة الهضاب العليا الشرقية النوميديّة مركزا حيويا في هذا التنظيم ، حيث تتميز بخصوبة سهولها الغنية بالفوسفات ، و ملائمتها لإنتاج الحبوب الذي كانت السوق الرومانية بحاجة ماسة إليه ، و استراتيجيا تتوسط مقاطعات الإمبراطورية الرومانية في المغرب القديم ، ونقطة ربط بينها ، لذلك عبرتها عدة طرقات تربط المناطق الشرقية بالمناطق الغربية ، و في نفس الوقت اخترقتها طرقات متعامدة مع السابقة تتجه من الشمال نحو الجنوب ، و ما يدل على كثافة الطرقات بهذه المنطقة كثرة النصب الميلية ، التي عثر عليها ، و آثار الطرقات التي بقيت بارزة إلى عهد قريب ، و كذلك ما جاء في المصادر الأدبية مثل طولة بوتنغر (Table de Peutinger) و خط سير أنطونان (Itinéraire d'Antonin) .

لقد توخت روما في فتح الطرقات الحذر الشديد ، و عملت على تأمين مواصلاتها مهما كانت الظروف الطبيعية و السياسية و العسكرية ، و ذلك بمضاعفة الطرقات الأساسية بطرقات ثانوية ، حتى لا يعزل أي مركز ، و لا ينقطع الاتصال بينه و بين مراكز الدعم المنتشرة في كل المناطق الحيوية مهما كانت الظروف^٣.

سنحاول تتبع تطور هذه الشبكة حسب الأهداف التي حددت لها انطلاقا من الأهداف التوسعية و الأمنية الأهداف الأمنية

وجه الهاجس الأمني السياسة التوسعية الرومانية في منطقة الهضاب العليا الشرقية لنوميديا من الأخطار الداخلية و الخارجية . و أدرك الرومان أن

³) Chevalier (R) , loc cit ; Salama(P) , loc cit

العمليات العسكرية القمعية مهما كانت شدتها لن تفلح في القضاء على ثورات الأهالي ، كما تبين لهم أن القلاع و الحصون و المراكز العسكرية المقامة في المناطق الإستراتيجية وحدها لا تكفي لقمع الثوار ، و تحمي مراكز وجودهم^٤ ، و تضمن لهم الأمن ، لذلك طبقت روما العمليتين في نفس الوقت^٥ .

لقد حثمت هذه الإستراتيجية على الرومان فتح شبكة من الطرقات تسمح لهم بتحريك قواتهم بسرعة ، و في كل الاتجاهات في ظروف حسنة ، خاصة أن معظم وحداتهم العسكرية ، باستثناء الفرقة الأغسطية الثالثة ، خفيفة و سريعة الحركة ، لذلك سايرت الطرقات التوسع الروماني ، فكلما استولت روما على منطقة إلا و فتحت بها طرقات تخدم أغراضها العسكرية بالدرجة الأولى ، لهذا جاءت الطرقات على شكل مستقيمات تربط النقاط الحساسة^٦ ، مثل الطرقات التي أقيمت على خط الليمس ، مثل الخط الذي يربط زراية بسهل مجانة عبر مدينة سطيفيس^٧ ، و الطريق التي تربط بين تارمونت (Aras) و بشيلغا (Zabi)^٨ .

إن ما ذكر ينطبق على الطرقات التي فتحت وسط المناطق التي اعتبرت مؤمنة ، إذ احتفظت بدورها العسكري ، نتيجة الخطر الدائم الذي تمثله المناطق الجبلية ، التي ظلت معقلا للثائرين ضد الوجود الروماني ، و كذلك الطرقات التي تمر بالقرب منها أو تخترقها ، مثل الطريق الرابطة بين سطيفيس (Sitifis) و بجاية (Saldae) ، التي أقام عليها الرومان قلعة كفريدا (Centenarium aqua frigida)^٩ ، بجبال البابور ، لحمايتها و الطريق بين مدينتي سطيفيس و قيصرية (Cesarea / شرشال) التي أقيم عليها حصن قصر كبوش و قصر شبل (Ruha)^{١٠} .

من هذا نستنتج أن كل الطرقات التي تربط المناطق الشمالية بالمناطق الوسطى و الجنوبية للهضاب العليا ، هي طرقات غزو و تمونّ بالنسبة للمحتلين ، و أن كل طريق محاذية أو تخترق كتلة جبلية مثل الأوراس و بو طالب ، فهي طريق للهجوم أو للانسحاب ، كما لم يتردد الرومان في فتح طرقات في المناطق الوعرة ، لما تحتم عليهم ذلك مثل طريق سطيفيس

⁴) Salama (p) , op cit, p, 31

⁵) Chevalier (R) , op cit, p, 167

⁶)Salles(C) , L'antiquité romaine des origines à la chute de l'empire , edit.Larousse , Paris, 1993, p, 255

⁷) Cagnat (R) , L'armée romaine d'Afrique et l'occupation militaire de l'Afrique sous les empereurs , Paris, 1909, p, 614

⁸) C.I.L. VIII, 20215

⁹) C.I.L. VIII, 20215

¹⁰) Salama (P) , op cit, 33

إيجلجلي (Igilgli/جبلج) ، و طريق سطيفيس أوزيا (Auzia/سور الغزلان) عبر جبل بوطالب ، كما لم يترددوا في التخلي عن الطرقات المستقيمة عند الضرورة^{١١} .

الدوافع الاقتصادية

عرفت منطقة الهضاب العليا الشرقية قبل الاحتلال الروماني تنقل القبائل بين الشمال و الجنوب ، حيث كان البدو الرحل يتنقلون مع ماشيتهم في فصل الصيف إلى الهضاب العليا و الساحلية بحثا عن الكأ و الماء ، و في فصل الشتاء يتوجهون إلى منطقة العرق شمال الصحراء ، حيث المراعي . و قد تولد عن هذه الحركة الفصلية نشاط تجاري بين البدو الرحل و السكان المستقرين^{١٢} .

إضافة إلى ذلك كانت حركة سكان الجبال الذين يتوجهون نحو السهول لعرض منتجاتهم و اقتناء حاجياتهم ، و رغم ذلك لم تفتح طرقات بالمعنى المتعارف عليه ، إن نعتقد أن الأهالي لم يشعروا بالحاجة إلى ذلك ، فكانوا يتنقلون عبر مسالك رسمت نتيجة الإستعمال الدائم لها ، دون أن يدخلوا عليها تغييرات تستحق الذكر ، مما جعلها تختفي بفعل العوامل الطبيعية .

إن هذا الوضع تغير مع مجيء الرومان الذين توسعوا في السهول العليا ، التي يظهر أنهم كانوا على دراية بإمكانياتها الزراعية ، ففتحوا بها الطرقات لتسهيل استغلال سهولها قبل نقل محاصيلها إلى روما ، تطبيقا للمبادئ التي نادى بها علماء الزراعة اللاتين ، مثل فارو (Varron M.T.)^{١٣} ، الذي قال: " ترتفع قيمة الأرض إذا كانت محاذية لطريق صالحة لاستعمال العربات " و دعم هذا الرأي عالم الزراعة الروماني كولمال (Columelle)^{١٤} لما كتب : " الطريق مهمة بالنسبة لتتنقل السيد إلى أرضه بكل فرح و دون عناء ، و متاعب الطريق الوعرة ... و بالنسبة للصادرات و الواردات ، فالطريق الجيدة ترفع من قيمة الفواكه التي تصدرها المزرعة ، و تخفض من تكاليف وارداتها ، لأن المصاريف تقل كلما سهلت الاتصالات. " و من هنا نستنتج أن الاهتمام لم يوجه إلى الطرقات الكبرى فقط التي تربط المراكز الحضرية فقط ، بل شمل كذلك الطرقات الريفية أو الزراعية.

إلى جانب ذلك اهتمت روما بتفتح طرقات تربط مراكز الانتاج بالوانئ ، سواء لنقل المنتجات التي يدفعها الأهالي كضرائب^{١٥} ، أو تلك التي يتم

^{١١}) Chevalier (R) , loc cit

^{١٢}) Salama (P) , op cit, p, 41

^{١٣}) Economie rurale , traduction ,Louis Dubois , C.L.F., Panckoucké , editeur , Paris, 1845, I ,16

^{١٤}) De re rustica,traduction Louis Dubois ,C.L.F., Panckoucké , Paris, 1844, I , 35

^{١٥}) Salama (P) , op cit, p, 42

شراءها من طرف التجار الرومان (Negotiatores) ، أو السلطة لتموين روما ، و يتجلى ذلك في كثرة المخازن التي تمر بها هذه الطرقات ، والتي تحول بعضها مع مرور الوقت إلى مراكز سكنية، و بقيت تحمل مصطلح مخزن (Horrea) ، و منها مدينة عين زادة (كابوت صالتوس هوريوروم (Caput saltus Horreorum) ، و عين روة (Horrea) . من هذا المنطلق فتحت روما طرقات ذات اتجاه جنوبي شمالي ، من المناطق الداخلية إلى المناطق الساحلية ، حيث الموانئ ، مثل الطريق الرابطة بين سطيفيس و ميناء إيجلجي (جيجل) لنقل زيت السهول العليا ، و طريق سطيفيس صالداي (بجاية) لنقل قمح السهول السطيفية ، و طريق كيرتا سكيكدة لنقل منتجات السهول القسنطينية ، و طريق تيسة (Theveste) عنابة (Hippo regius)^{١٦} ، لنفس الغرض . إلى جانب فتح طرقات وسط الغابات لتسهيل استغلال الثروة الغابية ، مثل طريق سطيفيس جبل بوطالب . و على هذا النحو استفادت مدن كثيرة من الطرقات التي تعبرها لتنمي نشاطها التجاري، خاصة تلك التي تقع في أماكن إستراتيجية ، مثل قسنطينة و سطيف التي حكمت حولهما شبكة كثيفة من الطرقات على شكل نسيج العنكبوت.

الدوافع الإدارية و الحضارية

إلى جانب الدوافع العسكرية و الاقتصادية التي وجهت سياسة الطرقات الرومانية ، نجد دوافع اجتماعية و حضارية ، تتمثل في محاولة نشر مقومات الحضارة اللاتينية بين النوميديين ، بإقامة المستعمرات و جعل كل واحدة منها مركز إشعاع حضاري ، الهدف منها رومنة الأهالي و تشجيعهم على التخلي عن أصالتهم ، و هذا بغرض كسب تأييدهم ، و بالتالي تجنب خطرهم بإغرائهم بحياة الاستقرار ، و ما توفره من رفاهية^{١٧} ، لهذا تم فتح طرقات تربط المستعمرات الرومانية بالأراضي الزراعية لتسهيل حركة المعمرين ، بينما أهملت مناطق تمركز السكان المحليين ، خاصة أنها تقع في مناطق وعرة المسالك ، و ذات أهمية اقتصادية ضعيفة . و يتضح من دراسة الآثار المادية أن المناطق التي عرفت تمركزا سكانيا رومانيا ، خصت بشبكة من الطرقات ، مثل الشبكة التي ربطت سطيفيس بالمراكز المحيطة بها كهنشير قصابيت (Mons) و عين الكبيرة (Satafis) ، و عين روة (Horrea) ، نظرا لخصوبتها و^{١٨} ، نفس التنظيم ميز مدن كيرتا و هيبو ريجيوس و غيرها من المدن الأخرى.

^{١٦}) Ibid

^{١٧}) Salama (P) , op cit, p, 36

^{١٨}) Ibid, p, 37

من هذا يتضح أن الطرقات فتحت لتسهيل تنقل المعمرين و الوافدين على المنطقة ، و معهم عاداتهم و تقاليدهم و ديانتهم الرومانية ، بالإضافة إلى اللغة اللاتينية . و بصفة عامة كل ما يمثل الشخصية الرومانية لغرسها بين الأهالي.

كما تعد الطرقات الوسيلة الوحيدة التي تربط مختلف مناطق الامبراطورية الرومانية ببعضها البعض ، و في هذا السياق جاءت الطريق الساحلية الممتدة من طرابلس إلى موريطانيا الطنجية ، و الطريق الداخلية الرابطة بين قرطاج و مدينة القيصرية عاصمة مملكة ثم مقاطعة موريطانيا القيصرية عبر مدينة سطيفيس ، التي كانت تعد أكبر مركز اقتصادي و اجتماعي في السهول العليا الشرقية النوميديّة^{١٩} .

كما تساعد الطرقات في نقل البريد الإمبراطوري بسرعة إلى مختلف الجهات ، و في ظروف حسنة ، و قد لقيت هذه المهمة عناية فائقة من طرف السلطة الإمبراطورية و الإدارة المحلية ، حتى اعتبر قطاع البريد العام (Cursus publicus) أحسن مؤسسات الدولة الرومانية في أواخر العهد الإمبراطوري^{٢٠} . كما استغلت الطرقات لتنقل المسؤولين على كل المستويات داخل مناطق نفوذهم ، و منهم موظفي الإحصاء و جامعي الضرائب .

شبكة الطرقات

بعد اطلاقنا على أهم الأهداف التي حركت الإدارة الرومانية للاهتمام بهذا القطاع ، نخرج على شبكة الطرقات التي أنجزت في شرق نوميديا و خاصة في منطقة الهضاب العليا الشرقية ، نظرا لأهميتها الاقتصادية و الإستراتيجية ، فهي تضم أحسن الأراضي الصالحة لزراعة الحبوب في المنطقة ، و كنا يعرف أهمية الحبوب بالنسبة للمواطن الروماني ، هذا من جهة ، كما تبرز منطقة السهول العليا الشرقية في محاذاتها لخط الليمس الجنوبي الشرقي، الذي يراقب تحركات الأهالي المتمركزين في الصحراء ، و الذين لا يترددون في غزو مزارع المعمرين ، و كذلك الرعاة الذين ينتقلون بين الشمال و الجنوب ، و ما تحدثه حركتهم من أضرار للأراضي الزراعية .

نتيجة الأسباب سالفة الذكر فتحت روما شبكة من الطرقات، خاصة في منطقة الهضاب العليا الشرقية، خاصة في قسميها الأوسط و الجنوبي . و تعد مدينة سطيفيس أهم مركز اقتصادي و اجتماعي في الإقليم ، و القلب النابض لهذه الشبكة ، فمعظم الطرقات تنطلق منها . كما تخترقها بعض

¹⁹) Chevalier (R) , op cit, 173

²⁰) Salama (P) , op cit, p, 40

الطرق العابرة لمنطقة المغرب القديم ، و التي تربط مختلف مقاطعات الإمبراطورية من طرابلس شرقا إلى موريطانيا الطنجية غربا ، لذلك سنأخذ في تناولنا لهذه الشبكة مدينة سطيفس كنقطة انطلاق مختلف الطرق ، ثم نتوسع لنتناول الطرق التي تربط بقية المدن .

أولا : طرق الشمال

١ - طريق سطيفس إيجلجي

تتميز المنطقة الممتدة بين المدينتين بتضاريس وعرة يصعب اختراقها في ظروف سهلة ، إذ تمتد كتل جبلية ضخمة ذات قمم عالية ، مثل جبال البابور (٢٠٠٤ متر)، و جبال طبابور (١٩٦٠ متر) و جبال شنيقرة (١٦٦٢ متر)، و جبال تامزقيدة (١٦٢٦ متر)، إلى جانب وجود أودية عميقة^{٢١} ، و من العسير تصور فتح طرق عبرا في العصور القديمة لولا تأكيد الآثار الأدبية و المادية ذلك.

و يظهر أن الرومان رأوا ضرورة فتح طريق تربط مدينة سطيفس الداخلية، و مركز إقليم زراعي حيوي ، و عاصمة سياسية و إدارية ابتداء من نهاية القرن الثالث و بداية القرن الرابع ميلادي ، إثر تأسيس مقاطعة موريطانيا السطيفية من طرف الإمبراطور ديوقلسيانوس بمدينة إيجلجي (جيجل) الساحلية ، و ميناء تصدير الزيت نحو روما^{٢٢} . و قد اختلفت الآراء حول تحديد أماكن مرورها ، فطاولة بوتنغر^{٢٣} ، تذكر ثلاث طرق تربط المدينتين ، تمر الأولى عبر محطات داخلية حتى مركز القصر

(Ad Basilicam) ، لتتفرع إلى طريقين ، تتجه الأولى نحو إيجلجي مباشرة، بينما تمر الثانية بمحطة زياما (Choba) الساحلية . أما الطريقين الآخرين فتمران بمدينة كويكل (Cuicul/ جميلة)، ثم تصلان إلى مدينة ملاف (Miev/ ميلة)، و منها تتجهان غربا نحو الطريق الساحلي التي تصل إلى مدينة إيجلجي . أما خط سير أنطونان^{٢٤} ، فذكر طريقين فقط ، تشبه الأولى إلى حد كبير الطريقين الأخيرين لطاولة بوتنغر ، فهي تمر عبر جميلة ثم ميلة ، و منها تلتحق بالطريق الساحلية حتى مدينة جيجل ، بينما تمر الثانية بالأراضي الداخلية ، إذ تعبر عين الكبيرة ثم القصر ، و بعدها تصل إلى مدينة فيكوم (Ad Ficum) ، و أخيرا جيجل .

²¹) Despois (J) , Raynal (R) , Géographie de l'Afrique du nord ouest , edit., Payot , Paris, 1975, pp, 146/162/163

²²) Salama (P), Les voies romaines de Sitifis à Igilgili , un exemple de politique routiere approfondie , Ant. Afr. T, 16, 1980, p, 102

²³) Table de Peutinger , dans Reygasse (M) , Recherche des antiquités dans l'Afrique du nord , Paris, 1890, p, 234

²⁴) Ibid , pp, 238/250

نفس الاختلاف ميز الأبحاث الحديثة ، مع التقاءها من حين إلى آخر مع المصدرين السابقين ، فدوفنيوغال(De Vignerat) يعتقد أن هذه الطريق تنطلق من مدينة سطيف لتمر بعين الكبيرة (Satafis)^{٢٥} ، ثم مركز عرباؤون^{٢٦} ، وفي هذا المستوى تنحرف شرقا متجنباً جبل تامزقده ، لتعبر ممر جبل تيران قرت تامنتوت ، و هنالك تلتقي بطريق ميله جيجل ، ومنها تتجه نحو هذه الأخيرة^{٢٧} ، لكن هذا المسار يطرح مشكلة انعدام الآثار المادية التي تؤكد وجودها بعد عرباؤون.

و يرى دو ماركي (De Marqué) ، أن هذه الطريق تنطلق من سطيف في اتجاه عين الكبيرة ، و منها تتجه في خط مستقيم متبعة المنحدرات الشرقية لجبال البابور و طبابور ، تاركة جبل تامزقده في الشرق ، و منها تمر عبر ممر جبل عوانة ، أين عثر على آثار رومانية في النقطتين ٧٣ و ٧٤^{٢٨} ، ثم تستمر الطريق في اتجاه الشمال حتى تلتقي بالطريق الرابطة بين بجاية و جيجل ، و إثرها تنحرف شرقا حتى مدينة جيجل ، و ما يدعم هذا الرأي ، بقاء آثار طريق رومانية في عدة نقاط^{٢٩} .

إلى جانب هذين الرأيين نجد من يجعل هذه الطريق تتبع مسارا آخر^{٣٠} ، حيث تنطلق من سطيف لتمر بهنشير قصابيت(Mons) ، ثم بني فضة (Novaricia) في اتجاه الشمال الشرقي ، و تنحرف بعدها نحو الشمال لتمر بالقصر^{٣١} ، ثم تواصل مسارها في اتجاه الشمال في خط مستقيم مخترقة جبل تامزقده عبر عدة مشاتي^{٣٢} ، و أخيرا تصل إلى مدينة جيجل. و قد اعتمد أصحاب هذا الرأي في تحديد مسار هذه الطريق على الآثار الرومانية المنتشرة في عين المكان ، و منها بقايا بعض المباني و معاصر الزيتون^{٣٣} ، و يدعم هذا التحليل خط سير أنطونان^{٣٤} ، الذي يحدد المسافة الفاصلة بين سطيف و جيجل بثمانين ميلا ، أي ما يعادل ١١٨.٤ كلم. و هي المسافة التي تبلغها الطريق التي تمر بعين الكبيرة و القصر و آد فيكوم^{٣٥} .

²⁵) C.I.L.VIII, 10349 , 10350 , 10351, 10352, 10354, 10355, 22404

²⁶) Gsell (S) , Atlas Archéologique d'Algerie, Alger , 1997, f, 16, n° 169, 170, 172, 174

²⁷)De Vignerat (L) Observations ausujet des remarques sur les ruines de Ta kitoun , Revue africaine , n° 7, 1863, pp, 316/17

²⁸)De Marque(E.D.) , Voies romaines de Setif à Gigelli , R.af. n° 22, 1878, p, 77

²⁹) Gsell (S) , op cit, f, 16, n° 115

³⁰) Salama (P) ,op cit, p, 115

³¹) Inscriptions latines , B.C.T.H, 1915, pp, CC/CCI

³²) Salama (P) , loc cit

³³) Ibid, 112/120

³⁴)Itineraire d'Antonin , Item Saldas Igilgili

³⁵) Salama (P) , op cit, p, 121

إن هذه الطريق تطرح بدورها مشكلة تحديد موقع أدفيكوم ، و التأكد من أن أد بسيلكام (Ad Basilicam) هي القصر . كما أن هذه الطريق تتميز بانحدار شديد في الواجهة الشمالية لجبل تامزقده تصل إلى سبعة بالمائة^{٣٦} ، وهذا الانحدار يطرح مشكل حول كيفية تنقل عربات محملة ببضائع ثقيلة تجرها حيوانات في مثل هذه الطريق ، خاصة أن المنطقة تعرف في فصل الشتاء تهطل كميات معتبرة من الثلوج و الأمطار ، لكن يمكن تقبل وجودها في حالة توقف الحركة بها في فصل الشتاء^{٣٧} ، و في هذه الحالة نتساءل عن فائدة الرومان من فتح طريق صعبة و مرتفعة التكاليف ، و تتطلب صيانة دائمة نتيجة الأضرار التي تلحق بها كل فصل شتاء. لهذا نعتقد أن هذه الطريق فتحت في وقت معين لأسباب إستراتيجية عسكرية بحتة ، و لم تكن من الطرق الرئيسية التي نتصور أنها كانت تنطلق من سطيف و تمر بعين الكبيرة ، و منها تتجه إلى القصر ، ثم تأخذ وجهة شمالية شرقية متجنباً جبل تامزقده ، ثم تتحرف نحو الشمال لتصل إلى جيجل عبر تكسانا .

إضافة إلى هذه الطريق نعتقد وجود طريق أخرى تمر غرب جبل تامزقده ، و تتبع منحدرات جبال البابور و شرق جبال طبابور ، و هي تنطق من سطيف و تتجه نحو عين الكبيرة فالنقطتين ١٥٩ و ١٥٣ من الورقة السادسة عشر من الأطلس الأثري للجزائر لستيفان غزال (Stephane Gsell)^{٣٨} ، و تستمر في اتجاه الشمال عبر ممر جبل عوانة ، ثم تلتقي بالطريق الساحلي الرابطة بجاية بجيجل ، أين تتحرف في اتجاه الشرق .

إن هذه الطريق تقدم خدمتين للرومان ، فهي تربط سطيف بالطريق الساحلي، و بالتالي بمينائي جيجل و بجاية ، و كذلك تحاصر المناطق الجبلية التي تكون وكرا للثوار و المتمردين من النوميديين ، و تهدد المصالح الرومانية في المنطقة^{٣٩} .

٢ - طريق سطيف بجاية

إلى جانب الطريق السابقة نجد طريقاً ثانية تربط مدينة سطيف بمدينة بجاية، يبلغ طولها ٧٩ ميلاً أي ما يعادل ١١٧ كلم ، و قد جاء في وثيقة خط سير أنطونان ذكر طريقين ، تمر الأولى بمحطات عين روة ثم مركز دكوار (Lesbi) ، و بعدها تمر بمدينة توبوسكتو (Tubusucto / تيكلات) ، و أخيراً تصل إلى مدينة بجاية.^{٤٠}

³⁶) Ibid,

³⁷) Despois (J) , Raynal (R) , op cit, p, 148

³⁸) Gsell (S) , op cit, f, 16

³⁹) Salama (P) , op cit, p, 127

⁴⁰) Itineraire d' Antonin , Item a Sitifis Saldas

أما الطريق الثانية ، و التي لها نفس المسافة ، فهي تنطلق من سطيف و تمر بحمام قرقور (Ad sava municipium) ، ثم مركز ونداجة (Ad olivam) ، وأخيرا بجاية^{٤١} . و قد ذكرت طاولة بوتنغر هذه الطريق بنفس المحطات مع تقديم ونداجة عن حمام قرقور التي جاءت في هذه المرة تحت اسم روزاي منوكيوم (Ruzai municipium)^{٤٢} .

يتضح من المحطات التي تمر بها هذه الطريق ، أنها تعبر ممرات جبلية في مغريس و عينيني من جهة ، و جبلي تاكنتوش و ترونة ، من جهة أخرى ، و منها تصل إلى حوض الصومام ، التي تتبعه حتى بجاية^{٤٣} . و يؤكد بيار سلامة أن الاتصال بين سطيف و بجاية كان يتم بواسطة ثلاث طرق رئيسية^{٤٤} . فبالإضافة إلى الطريقين السابقين يذكر طريقا تتبع الأولى حتى عين دكوار ، و منها تنحرف شمالا لتصل إلى مدينة سيدي ريحان

(Musluvium) الواقعة على ساحل البحر الأبيض المتوسط ، مرورا بحصن فريجيديا ، و منها تتجه غربا لتصل إلى مدينة بجاية^{٤٥} . و قد عثر على نصب ميلية في هذه المواقع ، لكن هذا المسار الأخير يطرح مشكلة تستدعي التأكد من أن النصب الميلية سالفه الذكر تتعلق بطريق سطيف بجاية و ليس بطريق جيجل بجاية.

و في الواقع تطرح الطرقات الثلاث مشكل تحديد مواقع بعض المحطات بدقة ، و أولها عين دكوار التي ، انطلاقا من خط سير أنطونان و طاولة بوتنغر ، و المسافة الفاصلة بينها و بين حمام قرقور ، يمكن تحديد موقعها في مكان عين دكوار في سفح جبل تاكنتوش ، أين وجدت آثار رومانية معتبرة ، تدل على أن المنطقة كانت مركزا سكنيا^{٤٦} . و المركز الثاني الذي يطرح إشكالا هو ونداجة ، الذي تحدد طاولة بوتنغر موقعه بين حمام قرقور و تيكلات ، و المسافة بينها و بين حمام قرقور تقدر بخمسة و عشرين ميلا ، و بينه و بين بجاية بثلاثين ميلا^{٤٧} . انطلاقا من هذه المعطيات حدد علماء الآثار موقعه بقرية ونداجة^{٤٨} . و بالنسبة للاختلاف بين طاولة بوتنغر و خط سير أنطونان في عكس موقعي حمام قرقور و ونداجة ، فإن ذلك قد

⁴¹) Ibid, Item a Saldas Igilgili

⁴²) Leschi (L) , Excursion archéologique dans le Guergour (été 1938) , Etude d'epigraphie d'archéologie et d'histoire , Paris, 1957, p, 345

⁴³) Ibid, pp, 334/338 ; Cat (Edouard) , Essai sur la province de Mauretanie Cesarienne , Paris, 1891, p, 94

⁴⁴) Les voies romaines d'Afrique , p, 55

⁴⁵) Leschi (L) , op cit, p, 341

⁴⁶) Ibid, p, 337 ; Salama (P) , op cit, p, 128

⁴⁷) Gsell (S) , op cit, f, 16, n° 6

⁴⁸) Leschi (L) , op cit, p, 346

يعود إلى خطأ من قبل ناقلي أحد المصدرين ، و سيبقى الإشكال في تحديد مختلف الأماكن غير المتفق بشأنها حتى العثور على أدلة مادية تزيل كل التباس .

ثانيا : الطريق الساحلي

وجد في أقصى شمال السهول العليا طريقا ساحلية تمتد من الشرق إلى الغرب، تربط المدن الساحلية ببعضها من المرجة (Tucca) عند مصب الوادي الكبير (Ampsaga) إلى بجاية مرورا بجيجل و سيدي ريحان ، و قد ورد ذكر هذه الطريق في خط سير أنطونان و طاولة بوتنغر^{٤٩} ، فقد ذكرنا أنها تنطلق من بجاية و تمر بسيدي ريحان^{٥٠} ، ثم زياما و أخيرا جيجل^{٥١}، و منها تصل إلى محطة باكنيس ماتيداي (Paccinis Matidia)^{٥٢} ، لتتواصل فيما بعد في اتجاه الشرق، و تؤكد الآثار أن هذه الطريق بقيت قائمة إلى وقت قريب قرب بجاية .

ثالثا : طرق شرق السهول العليا

مدت السلطة الرومانية في نوميديا شبكة من الطرق المكثفة تربط بين مختلف المراكز الحضرية و الزراعية ، منها :

١ - طريق سطيف قصابيت (Mons)

ورد ذكر هذه الطريق في خط سير أنطونان^{٥٣} ، و تؤكد النصب الميلية المنتشرة بين المدينتين^{٥٤} وجودها و تستمر هذه الطريق في اتجاه الشمال الشرقي لتلتحق بمدينة بني فضة (Novaricia)^{٥٥} ، و منها تلتحق بمدينة جميلة (Cuicul) .

٢ - طريق سطيف جلاوة (Tigillava)

تتبع هذه الطريق المسار المذكور أنفا حتى النقطة ١٩٤^{٥٦} من الأطلس الأثري للجزائر ، أين وجد نصيبين ميليين ، و منها تتجه نحو الشرق مرورا بالنقطة ٢٦٨^{٥٧} ، لتتحرف بعدها نحو الشمال الشرقي لتلتحق بمدينة ميلة^{٥٨} عبر فج مزالة ، مع وجود تفرعات لها في اتجاه جميلة و بني فضة^{٥٩} .

٣ - طريق سطيف - مجانة

⁴⁹) Itineraire d'Antonin , Item Saldas Rusicade

⁵⁰) C.I.L.VIII, 10330

⁵¹) Gsell (S) , op cit, f,8 , n° 5

⁵²)Itineraire d'Antonin , Item mileum caesarea

⁵³) Ibid

⁵⁴) Gsell (S) , op cit, f, 16, n° 189, 190, 193, 194, 195

⁵⁵)Ibid, f, 16, n° 216

⁵⁶) Salama (P) , op cit, annexe

⁵⁷) Ibid

⁵⁸) Itineraire d'Antonin , loc cit

⁵⁹) Salama (P) , op cit

عثر على عدة آثار رومانية تدل على وجود هذه الطريق^{٦٠} ، و نصب ميلي يشير إلى مدينة تحمل اسم (Respublica M(...)Mil(iana))^{٦١} ، ثم تواصل تقدمها في اتجاه العلما (Ad portum) أين عثر على نصب ميلي يشير إلى المسافة الفاصلة بينهما ، و بين مدينة سطيف^{٦٢} . و في اتجاه الشمال الشرقي، تنفرع طريق أخرى تتوجه نحو مدينة سوبتباري (Subtabari)^{٦٣} ، فمركز عزيز بن تليس (Idicra) ، و أخيرا ميلا.

كما تجدر الإشارة إلى أن هذه الطرقات لا تتوقف عند هذا الحد ، إنما تستمر حتى تلتحق بمقاطعة إفريقية البروقنصلية ، و هي الطرقات التي ورد ذكرها في طاولة بوتنغر و خط سير أنطونان^{٦٤} ، و قد عثر على آثارها في النقاط ٢١ و ٢٢ و ٢٣ و ٤١^{٦٥} . كما تذكر المصادر طريقا ثانية تتجه مباشرة من سطيف إلى عزيز بن تليس ، ثم تتحرف نحو الشمال الغربي لتصل إلى جميلة ، و منها تتجه نحو الشرق حتى تصل مدينة قسنطينة مرورا بميلا^{٦٦} . إن وجود هذه الطريق إلى جانب الطريق المباشرة تدخل في نطاق السياسة الرومانية القائمة على تأمين الطرقات الأساسية ، و هذا بمضاعفتها تجنبا لأي طارئ.

٤ - طرقات غرب السهول العليا الشرقية

شهدت منطقة شرق السهول العليا الشرقية فتح شبكة من الطرقات ربطت مركز الإقليم مدينة سطيف بأهم المراكز الحضرية و الاقتصادية ، و من أهمها :

أ- طريق سطيف - أوزيا (Auzia/ سور الغزلان)

تذكر طاولة بوتنغر و جغرافي رافنا هذه الطريق التي تعبر جبال الحضنة ، و تمر بمحطة رأس الوادي (Thamallula)^{٦٧} و خربة زامبيا (Thamascani) ، و منها تصل إلى أولاد عقلية (Equizeto)^{٦٨} ، ثم تارمونت (Aras) و غلاكسيا (Galaxia)^{٦٩} ، و أخيرا سور الغزلان^{٧٠} ، و منها تستمر في اتجاه الغرب حتى عاصمة مقاطعة موريطانيا القيصرية^{٧١} .

^{٦٠}) Gsell (S) , op cit, f, 16, n° 406, 407, 409 , 418

^{٦١}) Ibid, n° 418

^{٦٢}) Leschi (L) , Miliare des environs de Setif , dans , Etude d'Epigraphie et d'Histoire africaine , 1957, p,332

^{٦٣}) Gsell (S) , op cit, f, 16, n° 422 ; f, 17, n° 214

^{٦٤}) Itineraire d'Antonin, Item mileum caesarea

^{٦٥}) Gsell (S) , op cit, f, 17, n° 17

^{٦٦}) Tissot (Ch) , Geographie comparée de la province romaine d'Afrique , Paris, 1884, /88, t, II, p, 53

^{٦٧}) Gsell (S) , op cit, f, 26, n° 19 ; C.I.L., VIII , 22543

^{٦٨}) C.I.L., VIII, 10430

^{٦٩}) لم يتوصل علماء الآثار إلى تحديد موقع غلاكسيا

كما نجد طريقا ثانية تربط المدينتين ، تتطلق من سطيف في اتجاه الجنوب مروراً بمحطات خربة المعذر (Perdices)^{٧٢} و عين أزال ، ومنها تصل إلى مركز خربة زرقة (Cellas)^{٧٣} ، و عند هذا المستوى تنحرف نحو الغرب مارة جنوب جبل بوطالب لتصل بعدها إلى نهشير رمادة (Macri) ثم بشيلغا (Zabi)^{٧٤} ، ثم تمر بمدينة سيدي عيسى (Grimidi) ، و أخيراً تصل إلى مدينة سور الغزلان^{٧٥} . و من المحتمل أنها لا تمر بهنشير رمادة ، بل يتم الاتصال مباشرة بين خربة زرقة و بشيلغا ، ثم تتجه نحو الشمال الغربي لتمر بمدينة آراس ، و تلتقي مع الطريق الأولى لتصل سور الغزلان .

و تجدر الإشارة أن هذه الطريق تعبر ممرات و عرة و خطيرة ، و هي الممرات القائمة بين جبلي بلزمة و تاشيريت في الشرق ، و هذا الأخير و جبل بوطالب في الغرب .

ب - طريق سطيف - عين زادة

إلى جانب الطرقات الرئيسية المذكورة آنفاً نجد طرقات أخرى يمكن اعتبارها ثانوية ، منها طريق سطيف عين زادة (Caput saltus horreorum) و هي الطريق التي تستمر في اتجاه الغرب عبر النقاط الآتية ٣١ و ٨٦ و ٣٠٥^{٧٦} حتى مدينة سور الغزلان ، و طريق سطيف خربة غيدرة (Sertei) عبر النقاط ٦٩ و ٧٢ و ٣٢١^{٧٧} .

كما نجد طريق سطيف العناصر و التي تتواصل في اتجاه الشمال الغربي حتى مدينة تيكلات^{٧٨} ، عبر حمام قرقور ، و كذلك طريق بجاية سور الغزلان عبر تيكلات^{٧٩} ، متبعة مجرى وادي الصومام^{٨٠} .

طرقات الجنوب

لا تختلف طرقات جنوب الهضاب السهول العليا الشرقية عما هي عليه في قسميها الشرقي و الغربي من ناحية الكثافة ، كما أن معظم الطرقات تلتقي في مدينة سطيف بشكل مباشر أو غير مباشر ، و تتكون هذه الشبكة من عدة طرقات أهمها :

⁷⁰)Salama (P) , Nouveau temoignage de l'oeuvre des severes dans la Mauretanie Cesarienne , Libya , t,I, 1953, p, 235

⁷¹) Gsell (S) , op cit, f, 26, n°82

⁷²) Ibid

⁷³) Itineraire d'Antonin , Item Meleum Caesarea

⁷⁴) Ibid ; C.I.L., VIII, 10431

⁷⁵) Salama (P) , op cit, p, 54

⁷⁶) Gsell (S) , loc cit ; Salama (P) , Les voies romaines de Sitifis à Igilgili , p, 109

⁷⁷) Gsell (S) , loc cit

⁷⁸) Salama (P) , op cit, p, 109

⁷⁹) Itineraere d'Antonin, Item a Sitifis Saldas

⁸⁰) Gsell (S) , op cit, f, 7, n° 12 ; Cagnat (R) , op cit, p, 631

١ - طريق سطيف طبنة (Tubunae) :

تنطلق هذه الطريق من عاصمة الإقليم في اتجاه الجنوب ، و تمر بحصن عين ملول (Castellum Thib...)^{٨١} ، غرب جبل يوسف ، و تستمر في نفس الاتجاه حتى محطة برج البحيرة (Ad Marinum)^{٨٢} ، ثم تخترق جبل بوطالب لتصل إلى محطة بها آثار رومانية على بعد تسعة كيلومتر شمال شرق هنشير رمادة (Macri)^{٨٣} ، أين تتفرع إلى طريقين أحدهما يتجه نحو هنشير رمادة في اتجاه الجنوب ، و الآخر نحو طبنة في اتجاه الجنوب الشرقي^{٨٤} .

٢ - طريق سطيف - خربة زرقة - طبنة

تتصل مدينة سطيف بطبنة عن طريق ثانية تتبع مسار الطريق السابقة حتى عين ملول، و منها تتجه نحو الجنوب الشرقي حتى محطة خربة المعذر ، أين تتفرع إلى طريقين أحدهما يتجه نحو الجنوب حتى حصن غيغبة (Ad capsum Iuliani)^{٨٥} ، الواقع على بعد ستة كيلومتر جنوب عين أزال أين تلتقي أروع طرقات تتجه الأولى نحو الشمال و الثانية نحو الشرق و الثالثة نحو الغرب ، و الرابعة نحو الجنوب ، هذه الأخيرة التي تصل إلى طبنة بعد أن تعبر ممرا بين جبلي بوطالب في الغرب و تاشيريت في الشرق و محطة خربة زرقة (Cella)^{٨٦} .

٣ - طريق سطيف - نقاوس (Nicivibus)

تتصل مدينة سطيف بمدينة نقاوس بطريق تتبع المسار السابق حتى محطة عين غيغبة ، و منها تنحرف في اتجاه الجنوب الشرقي ، و تمر عبر ممر بين جبلي فورال في الشرق و تاشيريت في الغرب ، حتى ملتقى عدة طرقات تتجه نحو زراية و طبنة و مروانة (Lamasba) و عين معفر (Castellum Lobrinense) و تاملولة في أقصى شرق جبل تاشيريت ، أين عثر على حصن أقيم في مفترق الطرق للحراسة و الرصد ، و منه تتجه جنوبا حتى مدينة نقاوس ، و بعدها تتجه نحو الجنوب الغربي لتلتحق بطبنة^{٨٧}

⁸¹ Itineraire d'Antonin , loc cit ; Gsell (S) , op cit, f, 16,n°,371

⁸² Ibid, f, 26, n° 29

⁸³ Ibid, f, 26, n° 111

⁸⁴ Baradez (J), Fossatum Africae, pp, 332/333

⁸⁵ Gsell (S) , op cit, f, 26, n° 69

⁸⁶ Ibid, n° 135

⁸⁷ Baradez (J) , op cit,p, 335 ; Gsell (S) , op cit, f, 26, n° 40

٤ - طريق سطيف زراية

ترتبط المدينتين بطريقين ، تتجه الأولى من سطيف نحو عين ملول و منها نحو الجنوب الغربي ، لتلتحق بزراية مرورا ببئر حدادة و خربة المعذر^{٨٨} . أما الطريق الثانية فتنتقل من سطيف و تتجه نحو الجنوب الشرقي ، و تمر شرق جبل يوسف ، و منها تتجه جنوبا حتى تلتقي بطريق عين ملول زراية ، و منها تتحرف نحو الجنوب الشرقي حتى تصل هذه الأخيرة^{٨٩} .

٥ - طريق سطيف - لمباز :

تتصل المدينتين ببعضهما بواسطة طريق ورد ذكرها في خط سير أنطونان ، و هي تمر من مركز سنوب طويل (Gemellae) و نوبا سبارسا (Nova Sparsa) ثم تادوتي (Tadutti) و أخيرا لمباز^{٩٠} . و في الأخير نلاحظ أن الطرقات التي ذكرت ، تعد الأهم لأن هناك غيرها ، لكن أقل أهمية . كذلك أن هذه الطرقات ليست منفصلة عن بعضها ، فالطرقات الشمالية تتصل بالطرقات الجنوبية ، و الشرقية بالغربية ، سواء بصفة مباشرة أو غير مباشرة ، و أن هذه الطرقات تمثل جزءا من شبكة واسعة و كثيفة ، فتحها الرومان عبر المغرب القديم ، لتحقيق أهداف أنية و أغراض ، و غايات بعيدة المدى .

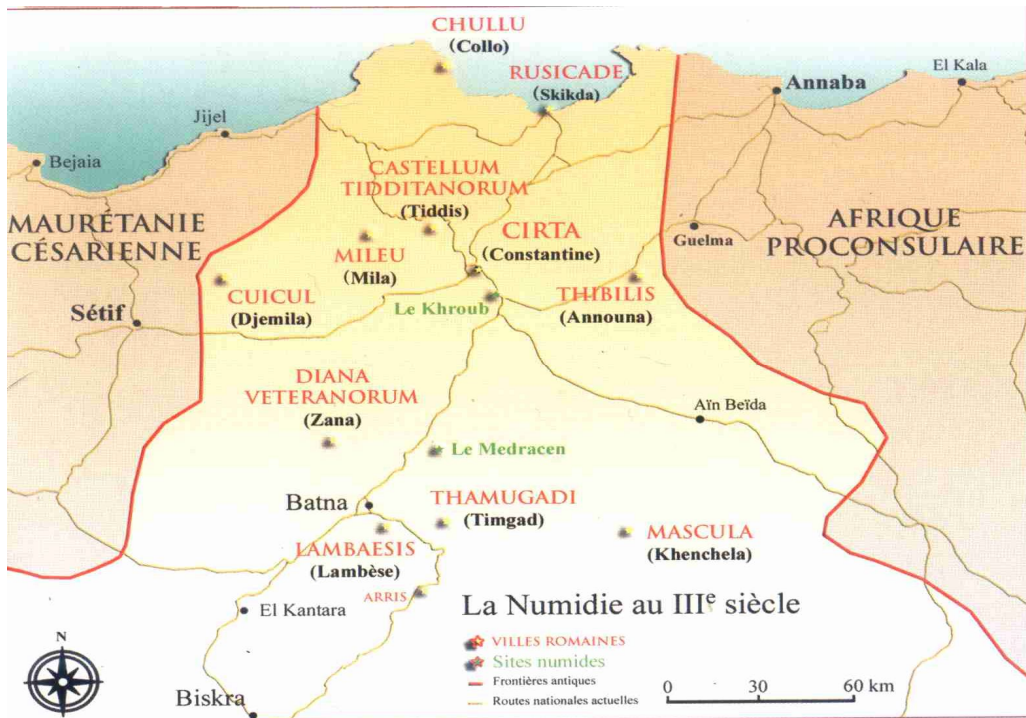
فبالنسبة للأهداف الأنية ، جاء فتح الطرقات لتسهيل حركة الجيش من أجل التوسع و فرض السيادة الرومانية على الأهالي ، و الاستحواذ على أراضيهم . أما الأغراض فتتمثل في تسهيل التصدى للثورات التي لم تكن تهدأ في مكان إلا لتنفجر في مكان آخر . أما الغايات فيمكن تلخيصها في تسهيل استغلال ثروات المنطقة ، و نقلها إلى روما لتموين المواطنين الرومان ، و تأمين حركة التجار ، و نقل معالم الحضارة اللاتينية بهدف رومنة الأهالي

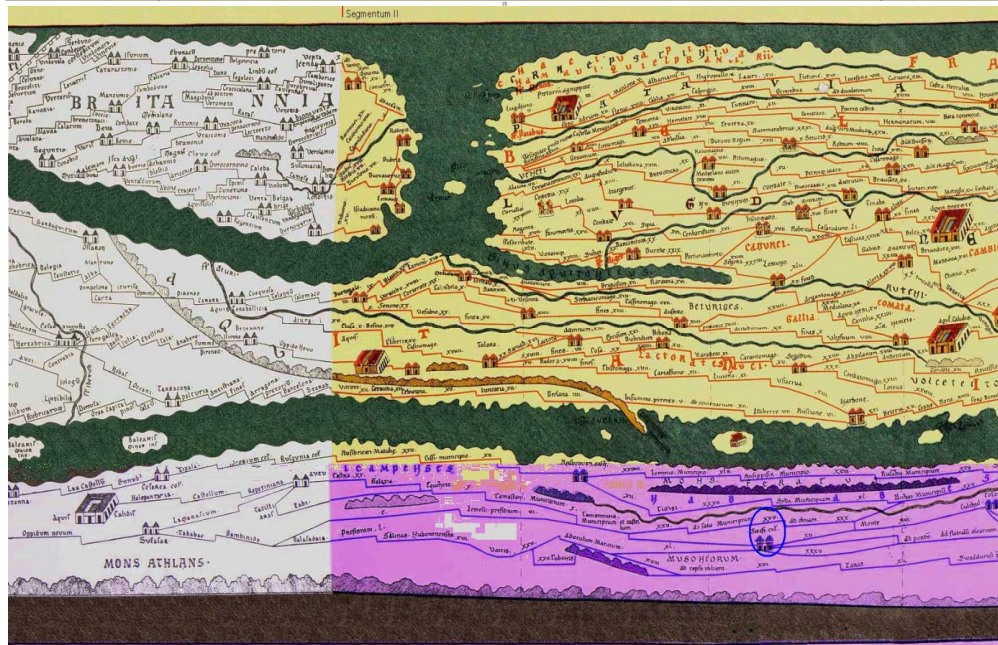
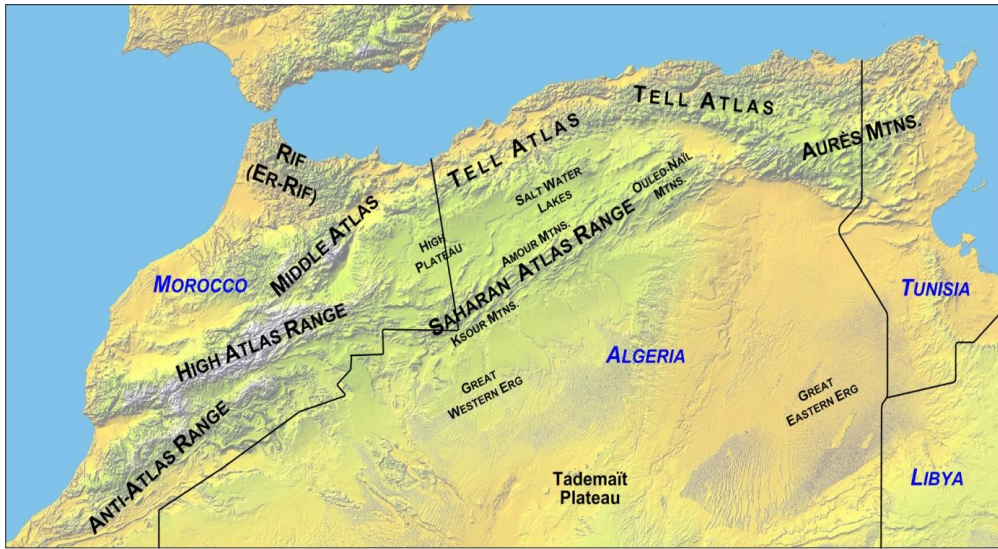
⁸⁸)Picard (G.Ch), Castellum Dimmidi , Paris, 1944, n° 67

⁸⁹)Baradez (J) , op cit, annexe carte

⁹⁰) Itineraire d'Antonin, Item Lambese sitifi ; Gsell (S) , op cit, f, 27, n° 139

- Baradez (J) ,Fossatum africae , recherches aeriennes sur les confins sahariens à l'époque romaines, Paris, 1949
- Cagnat (R) ,L'armée romaine d'Afrique et l'occupation militaire de l'Afrique sous les empereurs , Paris, 1909
- Cat (Edouard) ,Essai sur la province de Maurétanie Césarienne , Paris, 1891
- Chevalier (R) ,Les voies romaines, edit. Armand Colin , Paris, 1972
- Columelle , Economie rurale ,traduction ,Louis Dubois ,C.L.F., Panckoucké , éditeur , Paris, 1845
- Despois (J) , Raynal (R) , Géographie de l'Afrique du nord ouest , edit., Payot , Paris, 1975
- Fredouille (J.C.) , Dictionnaire de la civilisation romaine, edit., Larousse , Paris, 1976
- Gsell (S) , Atlas Archéologique d'Algerie, Alger , 1997
- De Marque(E.D.) , Voies romaines de Setif à Gigelli , Revue Africaine. n ° 22, 1878
- Inscriptions latines , , bulletin du comité des travaux historiques et scientifiques 1915
- Leschi (L) , Excursion archéologique dans le Guergour (été 1938) , Etude d'épigraphie d'archéologie et d'histoire , Paris, 1957
- Leschi (L) , Miliare des environs de Sétif , dans , Etude d'Epigraphie et d'Histoire africaine 1957
- Picard (G.Ch), Castellum Dimmidi , Paris, 1944,
- Reygasse (M) , Recherche des antiquités dans l'Afrique du nord , Paris, 1890
- Salama (P), Les voies romaines de Sitifis à Igilgili , un exemple de politique routiere approfondie , Antiquité africaine. T, 16, 1980
- Salama (P) , Nouveau témoignage de l'œuvre des sévères dans la Maurétanie Césarienne , Libyca , t,I, 1953
- Salama(P), Les voies romaines d'Afrique du nord, Alger , 1951
- Salles (C) , L'antiquité romaine des origines à la chute de l'empire , edit.Larousse , Paris, 1993
- Tissot (Ch) , Géographie comparée de la province romaine d'Afrique , Paris, 1884, /88, t, II
- Varron ,De re rustica,,traduction Louis Dubois,C.L.F.,Panckoucké , Paris, 1844
- De Vigneral (L) Observations au sujet des remarques sur les ruines de Ta kitoun , Revue africaine , n° 7, 1863





Segment I-II PartII