



معرف الكائن الرقمي للمقال: 10.54239/2319-022-003-001 (DOI)

الجدور التاريخية لمحطات الاستراحة البرية ودورها التجاري في بلاد المغرب القديم

The historical roots of land rest stops and their
commercial role in the ancient Maghreb.

ط.د/ أمين بن فرفود *

المدرسة العليا للأساتذة الشيخ مبارك بن محمد إبراهيم الميلي الجزائري-
بوزريعة -الجزائر.

مخبر التاريخ والحضارة والجغرافية التطبيقية.

amine.ben-ferfoud@ensb.dz

أ.د. كاهينة قبائلي

المدرسة العليا للأساتذة الشيخ مبارك بن محمد إبراهيم الميلي الجزائري
- بوزريعة -الجزائر

Kebaili.kahina@ensb.dz

تاريخ الإرسال: 2023/07/27 تاريخ المراجعة: 2023/08/15 تاريخ القبول: 2023/11/11

الملخص :

يهدف هذا المقال إلى دراسة دور محطات الاستراحة البرية قديما، والتعرف على وظائفها باعتبارها من مقومات الحركة التجارية، وضعت على امتداد الطرق، لغرض تسهيل عملية التنقل والراحة من مشقة السفر وتبادل السلع، مما دفعنا لتسليط الضوء على الجدور التاريخية لمحطات الاستراحة البرية للمسالك التجارية، ساعين لتتبع تطور مسارها عبر الزمن، مركزين على الفترة الرومانية، خلال العهد الإمبراطوري الأعلى أنموذجا، باستخدامنا المنهج التحليلي الوصفي للوصول إلى تحقيق النتائج، كما تمت الاستعانة بالدراسات السابقة المتعلقة بالحركة التجارية في بلاد المغرب القديم.

وجدير بالذكر، إن إنشاء هذه المحطات ظاهرة قديمة وأصيلة، مارسها الإنسان المحلي منذ فترة ما قبل التاريخ، بالرغم من بساطتها وقلة تجهيزاتها،

* ط.د. أمين بن فرفود، المدرسة العليا للأساتذة بوزريعة -الجزائر.



وانتشرت على المناطق الساحلية في الفترة الفينيقية، وتعززت في منتصف الطرق البرية الداخلية في الفترة الرومانية لاسيما خلال العهد الإمبراطوري الأعلى. و يندرج ذلك ضمن نطاق سياسة روما الاقتصادية، التي تسعى إلى تحقيق الأمن الغذائي، وتوفير مصادر الإنتاج الخارجية لتغطية النقص في هذا المجال، مما سهل عملية التبادل التجاري مع مستوطناتها.

الكلمات المفتاحية: الحركة التجارية؛ الموانئ؛ الطرق البرية؛ محطات الاستراحة؛ الرومان؛ النقل البري؛ الاقتصاد؛ العهد الإمبراطوري الأعلى.

Abstract:

this article aims to study the role of land rest stations in the past, and to identify their functions as components of commercial traffic, placed along roads, For the purpose of facilitating the process of movement and relief from the hardship of travel and the exchange of goods, which prompted us to shed light on the historical roots of land rest stations on commercial routes, Seeking to trace the development of its path over time , focusing on the Roman period, during the high imperial era as an example, using the descriptive analytical approach to reach the results, and previous studies related to the commercial movement in the ancient maghreb were also used . It is worth noting that the establishment of these stations is an ancient and authentic phenomenon, practiced by local people since the prehistoric period, despite their simplicity and lack of equipment. They spread on the coastal areas in the phoenician period, and were strengthened in the middle of the internal land routes in the Roman period , especially during the High Imperial era. This falls within the scope of Rome's economic policy, which seeks to achieve food security and production to cover the shortage in this area, which facilitated the process of trade exchange with its settlements.

Keywords: commercial traffic; ports; wild roads; rest stations ;The Romans ; Road transport ; Economy ; the High Imperial era.

مقدمة:

تعتبر محطات الاستراحة البرية للمسالك التجارية، شريان الحياة الاقتصادية ومقوم من مقومات النقل البري، ومن بين القوى المحركة التي ساعدت على تنشيط الحركة التجارية قديما، يعود الفضل في إنشائها إلى الأهالي سكان بلاد المغرب القديم، الذين كانوا يعتمدون على وسائل النقل

البري والبحري، لبسط نشاطهم التجاري داخليا وخارجيا، وظهر نشاطها تدريجيا بعد مجيء الفينيقيين، وانتشرت بكثرة في الفترة الرومانية خصوصا خلال العهد الإمبراطوري الأعلى.

وتتجلى أهمية الموضوع، في كونها تمثل إحدى المنشآت الحيوية التي أقيمت على الطرق، التي تضم عددا من المرافق، تقوم بعدة أدوار قصد تسهيل المبادلات وتنشيط الرواج التجاري، ويمكن من خلالها قياس مستوى التمدن باعتبارها مركز هام تتم فيها تبادل جميع أنواع البضائع وتفريغها وتخزينها وكذلك تصديرها ومن ثم تتلقى إمداداتها وتموينها، بما تحتويه من المخازن، المستودعات والمراكز الجمركية.

وعليه يمكن طرح الإشكالية التالية: كيف ساهمت محطات الاستراحة البرية في تنشيط الحركة التجارية قديما؟

وتهدف الدراسة إلى إبراز أهمية ربط الساحل بالمناطق الداخلية عبر المسالك التجارية البرية، وهذا استلزم إيجاد محطات الاستراحة البرية على امتداد الطرق، تسهل في عملية التنقل والراحة من مشقة السفر وتبادل السلع، وتعزز هذا الأمر خاصة في الفترة الرومانية، خلال العهد الإمبراطوري الأعلى، ضمن سياسة روما الاقتصادية التي تسعى إلى تحقيق الأمن الغذائي، وتوفير مصادر الإنتاج الخارجية، لتغطية النقص في هذا المجال، مما سهل عملية تبادل السلع والبضائع مع مستوطناتها.

ولمعالجة الإشكالية اعتمدنا على المنهج التحليلي الوصفي، وفق الخطة التالية:

1. البدايات الأولى لبروز محطات الاستراحة البرية ببلاد المغرب القديم.
2. الأهداف الإستراتيجية لإنشاء محطات الاستراحة البرية وأهميتها.
3. أهم المسالك وشبكة الطرق البرية التي تتواجد بها تلك المحطات.
4. علاقة محطات الاستراحة البرية بالموانئ قديما.

1. البدايات الأولى لبروز محطات الاستراحة البرية ببلاد المغرب القديم:

عرف النشاط التجاري في العصور القديمة، تغيرات اقتصادية واجتماعية، لدى شعوب ومجتمعات البحر المتوسط، باعتبار أن هذا الأخير يمثل مركزا تجاريا واستراتيجيا هاما، ساعد على عملية الملاحة وتنشيط التبادل التجاري، وفق أساليب مختلفة، مكنتها من الانتقال من نظام المقايضة إلى ضرب العملة والتعامل بها ومن ثم إنشاء الأسواق التي تحولت تدريجيا إلى مدن ساحلية، ساهمت في إظهار التشكيلة الحضرية لها (ناير، 2018،

صفحة 3). مما دفع الإنسان إلى ضرورة التنقل وإيجاد محطات للاستراحة تحولت بمرور الزمن إلى مستوطنات قارة، والتي سنتم دراستها عبر المراحل التاريخية التالية:

1-1-محطات الاستراحة خلال عصور ما قبل التاريخ:

يعتبر الأهالي سكان بلاد المغرب القديم أول من قاموا بإنشاء تلك المحطات، بغية الاستراحة، وتسهيل حركة التنقل، والتواصل الحضاري بين الشعوب وهذا منذ عصور ما قبل التاريخ، فقد تناول محمد الصغير غانم: إشكالية الهجرة من الشرق إلى الغرب والتحركات البشرية من الغرب إلى الشرق، ومدى امتداد عملية التأثير والتأثر فيما بين هذه العناصر البشرية، التي كانت تخضع لوحدة حضارية واحدة، بحيث أشار لمختلف الآراء والأبحاث المتعلقة بهذا الشأن، واستخلص أن التحركات البشرية في العصور الحجرية، تبقى محل أخذ ورد، استلزم إيجاد محطات للاستراحة تعتبر كمعلم هام يساعد في حركة التنقل، لكننا نلاحظ قلة المعلومات وندرتها بخصوص هذه الفترة (غانم، 2003، الصفحات 92-93).

أما محطات الاستراحة خلال المرحلة اللوبية فإن الآثار المادية تشير إلى ممارسة قبائل التلمو والتحنو والليبو والمشوش للصيد، الرعي، الزراعة، والتجارة، فقد كانوا يقدمون الذهب كنوع من الجزية للملكة حتشبسوت وزوجها تحتمس الثالث، وأن التلمو كانوا ينقلون إلى بلاد النوبة حجر التلمحي (الذي يعد من الأحجار الكريمة)، وهذا ما جعل بعض الباحثين يرون بأن الليبيين لعبوا دور الوسيط في نقل السلع مع غيرهم من الشعوب، وقد استعملوا العربة المصنوعة من الخشب منذ عصور ما قبل التاريخ، بحيث كانوا يعسكرون في خيام مصنوعة من الجلد قرب المياه (العليم، 1966، الصفحات 43-44).

ومن الطبيعي أن يشعر أولئك وهم يتنقلون من مكان إلى آخر أو من واحة إلى واحة، عن طريق الرحلات الموسمية لقبائل الجرامنت والنسامون، بحيث ذكر هيرودوت أن الجرامنتيين كان لهم عربات تجرهم أربعة خيول (Gsell, 1915, pp. 28-29)، كما أشار لوجود علاقات بين سكان الصحراء وسكان السواحل، ولا شك بين وسيلة الاتصال كانت تتم باستخدام الثيران والخيول والحمير في جر العربات، وعن طريق التجارة كان اتصال إقليم فزان والجرامنت والمنطقة الواقعة بين السرت الصغير والكبير، عبر محطات ومراكز هامة، ويرى مصطفى كمال عبد العليم أن كل من المراكز

التالية: أويا وصبراتة ولبتيس مانقا كانت في البداية عبارة عن محطات تمثل بوابة الصحراء التي ينتهي عندها طريق الجرامنت (العظيم، 1966، الصفحات 66-67).

وعلى هذا الأساس، تبدوا المصادر القديمة للأسف مهمة عند تناول العلاقات التي كانت تربط الجرامنت وغيرهم من القبائل المجاورة، لاسيما ناحية التعاملات التجارية، هذا بالإضافة إلى المفارقات التاريخية التي تجمع بين حياة الترحال، مع عملية الاستقرار وممارسة الزراعة، فعند محاولة العثور على نظم هذه التجارة على مستوى هذه القبائل، نجدتها تعتمد على عقد التحالفات، من حيث الاتفاق على ضمان حرية وسلامة القوافل التجارية، من خلال السيطرة على مناطق الاستراحة ومختلف الواحات مما ساهم في حماية الطرق التجارية من قطاع الطرق، فضلا على أنها كانت تقوم بوضع نقاط حراسة على الطرق، وقد بينت المخلفات الأثرية أنهم أقاموا منشآت حماية عبارة عن مباني تحيط بها أسوار ولها أبراج للمراقبة، يتوسطها بئر لتقديم الماء للقوافل والدواب، وأماكن لإيواء الخيول، وعادة ما كانت هذه المحطات تشرف على أحد الوديان تستخدم كمراعي للحيوانات النقل (الزدام، 2009، الصفحات 53-54).

وعليه نقول أن الأهالي قاموا بإنشاء محطات الاستراحة البرية للمسالك التجارية، بالرغم من بساطة تجهيزاتها باحتوائها على إسطبلات ومخازن، أكواخ، حصون وقلاع...، إلا أنها كانت غنية في جوهرها، فهي تقدم خدمات نفعية للتجار والمسافرين، كما تؤدي لتوفير أمن المواصلات والسرعة في التنقل، فقد كانت منتهجة من طرف السكان المحليين سابقا من خلال تحركاتهم شمال - جنوب، خاصة مع قبائل الجرامنت والنسامون هذا ما جعل بعض الباحثين يؤكدون وجود نوع من "الليتمتر الجرمنتي" الذي يشبه قليلا الليمس الروماني والمؤسس في مواقع إستراتيجية لاحقا، يتحكم في تجارة القوافل وفق إجراءات تنظيمية صارمة بعيدة المدى من أجل التحكم في بالضرائب وتوفير الدعم والسلام وإمداد القوافل (الزدام، 2009، صفحة 118).

2.1 محطات الاستراحة خلال الفترة الفينيقية-القرطاجية:

يجب الإشارة أن القرطاجيين من قبل كانوا يكتمون معرفتهم للطرق والمسالك التجارية، بهدف المحافظة على احتكار العمليات التجارية. فقد كان



السبب في إنشاء المراكز البونية، أنها كانت توجد محطات استراحة على الطريق إلى الأقاليم الغنية بالمعادن الثمينة (ديكريه، 1996، الصفحات 122-123)، وهذا ما جعل بعض الباحثين يميلون إلى أن المدن الداخلية كغدامس وجرمة هي بمثابة مراكز، تتم من خلالها تبادل السلع مع السلع القادمة من أواسط أفريقيا، وهذا ما جعلهم يعتقدون أن في تلك الفترة يوجد نظام معين لتنظيم عملية النقل عبر القوافل وتوفير الحماية والأمن لها، ومن السهل أن نتصور محطات استراحة ثابتة لتزويد القبائل بما تحتاجه من أماكن الراحة وموئل وغيرها (العليم، 1966، الصفحات 68-69).

وهنا يجعلنا نستنتج نوعين من محطات الاستراحة: محطات الاستراحة البرية بالمناطق الداخلية على مستوى الطرق البرية المقامة من الأهالي؛ ومحطات الاستراحة البحرية التي أقامها القرطاجيين على مستوى سواحل البحر الأبيض المتوسط، والتي كانت تمثل محطات باكرة ساعدها في عملية التجارة البحرية، بحيث أطلقت عليها عدة تسميات: الاسكالات واستيفال (Escales et Asthyphales) الأولى بمعنى السلم أو درجات السلم، أي محطات التوقف ذات ارتفاع معين، أما الثانية تعني محطات قديمة ذات انخفاض معين، وقد حرص الفينيقيين في عملية اختيار الاسكالات التي تتوفر على الجزر القريبة من الشواطئ أو من المرافئ الجبلية القريبة من الرؤوس البحرية، لتأمين سلعهم من مخاطر الإنسان والعوامل الطبيعية، وبالقرب من مصادر الأنهار والأودية للوصول للمواد الأولية (حدادو، 2021، الصفحات 324-329).

ومن الجزر التي أقامها الفينيقيين تحمل لفظ الاستراحة أو مكان الاستراحة، جزيرة بين أثينا واسبرطا ذات التسمية: مينوحة (Minoha-Mino)؛ ميغارة، مغارة (Meara, Megara) نجدها منتشرة في السواحل الايجية والتي تعني مكان الاستراحة، ملجأ (حدادو، 2021، الصفحات 344-345)، ومن خلال المفردة الأخيرة قد أشار أحمد الفرجاوي لاسم اله: بعل ملج -إله الرياح والبحر-، الذي لا نجده شائعا في المتوسط، وأن هذه الكلمة مشتقة من فعل -لجأ- واقترح تفسير اسم هذا الإله بـ: سيد الملجأ أي سيد المحطة أو الميناء، والذي كان دوره الأساسي حماية محطات الاستراحة من الرياح واضطرابات مياه البحر (الفرجاوي، 1993، الصفحات 196-197)؛ ومن خلال هذا الطرح يمكننا أن نتساءل هل تمكن القرطاجيين من إنشاء محطات الاستراحة في المناطق الداخلية؟



لقد أكدت المصادر التاريخية على أن الفينيقيين اهتموا بإنشاء المحطات على طول الساحل المتوسطي وأنها لم تتمكن من التوسع نحو الداخل على حساب الأهالي، إلا في الضيعات القريبة من محطاتها البحرية (Gsell, 1918, p. 464) لكن هذا لا يعني بالضرورة أن الحركة التجارية لم تكن نشيطة بين الفينيقيين والقبائل الداخلية الجنوبية، بالرغم من نقص المصادر التي تشير لمراكز العبور، وهذا يفسره أن الفينيقيين كانوا يكتمون معرفتهم للطرق والمسالك التجارية، بهدف المحافظة على احتكار العمليات التجارية (ديكريه، 1996، صفحة 123)، ويرجح أنهم كانوا يساهمون في رحلات القوافل التجارية، بدليل ما تناوله ستيفان قزال (Gsell) في الجزء الرابع من كتاب تاريخ شمال إفريقيا القديم، اعتمادا على المصادر، أن أحد التجار اسمه: ماقون (Magon)، قد عبر الصحراء ثلاث مرات مرافقا لقوافل الجرامنت.

وفي هذه النقطة بالذات تساءل قزال (Gsell) حول ذلك الشخص الذي قام بهذه الأسفار، وهو يعيش بأطعمة جافة ولا يشرب، خصوصا مع صعوبة الصحراء مناخيا وطبيعيا، وأن المياه كانت أقل اختفاء عن الرمال، حتى بالنسبة لوسائل النقل البري التي كانت تعتمد على الثيران، الحمير والخيول، فكيف عبر الصحراء ثلاث مرات دون مياه أو أماكن للراحة؟

إن هذا التساؤل يقودنا إلى افتراض وجود محطات للاستراحة البرية، مخصصة للراحة والمبيت والتزويد بالمياه العذبة، اعتمدت عليها القبائل المحلية، ويسوغ الافتراض بأن علاقاتهم مع إفريقيا الوسطى ترجع لزمان بعيد، ومع ذلك لعبت تلك القبائل دور الوسيط التجاري، من خلال توفير الحماية الأمنية للمعابر والمسالك البرية خلال الفترة القرطاجية (أكصيل، 1928/2007، صفحة 110).

من خلال هذا الطرح، يمكن أن نشير إلى النقاط التالية:

- اهتمام القرطاجيين بالحركة التجارية مع المناطق الداخلية الصحراوية دليل على عدم خشيتهم من مرافقة تلك القوافل، كما تدل على العلاقة الطيبة والسلمية بين الطرفين، بالمقابل تؤكد على اهتمام تلك القبائل بالنشاط التجاري ودورهم كوسطاء تجاريين وليس كقطاع طرق (الزدام، 2009، صفحة 116).

- يتبين أن القرطاجيين لم يحاولوا السيطرة على طرق القوافل التجارية عبر الصحراء التي تربط المناطق الساحلية بأواسط إفريقيا والجرامنت، وهذا يفسر لنا القوة الاقتصادية لتلك القبائل المحلية، خصوصا وأنهم كانوا وسطاء



ومرشدتين، عملوا من خلالها على تأمين الطرقات، وإيجاد محطات الاستراحة البرية، التي تشكل نقاط للراحة والتزويد بالمؤونة والمياه العذبة. - يدل على وجود الواحات التي تعتبر محطات استراحة هامة على طرق القوافل لتزويدها بالمياه، أي لا يمكن أن نتصور رحلات القوافل التجارية دون محطات طبيعية كانت أو اصطناعية تمكنهم من التزويد بالمياه في ظل المناخ القاسي والحار في تلك المناطق (أنديشة، 1993، صفحة 120). وهذا يقودنا للإجابة على التساؤل المطروح حول الهدف الأساسي للرحلات التي قام بها القرطاجيين عبر المتوسط والمحيط الأطلسي؛ فما كان الهدف من رحلة حنون على طول الساحل المحيطي إلا بتأسيس محطات خارج مضيق جبل طارق، لضمان احتكار السوق وتسهيل حركتهم التجارية، بربط العلاقات مع أهالي السواحل الاسبانية والغالية (Gsell, 1918, p. 472).

وعلى هذا الأساس استدل ستيفان قزال (Gsell) على أن الفينيقيين قدموا إلى السواحل الإفريقية قبل نهاية القرن الثاني عشر، لأن رحلاتهم البحرية كانت تسير بمحاذاة الساحل، لذا كانت بحاجة إلى سلسلة من المآوي والمحطات حيث يلتجئون إليها في حالة هيجان البحر واضطرابه وينتظرون الرياح الموافقة، ويتزودون بالماء، ويستريحون من العناء، ويصلحون عطب سفنهم (Gsell, 1918, pp. 366-367). وقد اعتبرها في الأساس اسكالات (des escales)، محطات توقف واستراحة، ملاجئ، نقاط تواجد المياه العذب عند العودة من اسبانيا (Gsell, 1903, p. 25).

3.1 محطات الاستراحة خلال الفترة الرومانية (العهد الإمبراطوري الأعلى): لقد حاول الرومان بعد الحرب البونية الثانية الخروج من البحر المتوسط ومعرفة المسالك التجارية (ديكريه، 1996، صفحة 127). وإنشاء محطات الاستراحة البرية للمسالك التجارية، لأهداف إستراتيجية واقتصادية، التي اعتبروها بمثابة مفاتيح على المناطق الداخلية، وربط الساحل بالداخل، واتخذها الرومان كأداة للسيطرة وحفظ الأمن، وأحد أهم وسائل التوسع الروماني، وهو وجه آخر من أوجه الاستيطان الاستغلالي.

واهتم أغسطس (Auguste) بالطرق لنقل البريد فأنشأ مصلحة البريد الرسمي (Cursus Publicus) (بورني، 2001، صفحة 36)، على امتداد الطرق الرومانية وسيتم من إنشاء طريق من حيدرة باتجاه جنوب-شرق نحو قفصة ينتهي في قابس بطول حوالي 300 كلم وستكتمل في عهد

تبيير يوس (Tibère) طريق أخرى جنوب-غرب باتجاه تيفيست (عقون، 2008 ، الصفحات 129-130).

لذا أقام الأباطرة الرومان محطات الاستراحة البرية بمعدل محطة استراحة كل 30 أو 40 ميل روماني، مما يعادل 44 أو 60 كلم، أو بما يقدر بمسيرة يوم كامل (علال، 2001، صفحة 102)، أما محطات الربط الفرعية فلا تتجاوز المسافة بينهما ما بين 15 إلى 18 كم، بالإضافة إلى المرافق الأخرى لا تقل أهمية عن الإسطبلات والمخازن ومكان الإدارة، ومقرات لتقديم الخدمات للمسافرين، وغالبا ما يوجد بجوار المرافق تمثالا لأحد الأباطرة الرومان (سرحان، 2014، الصفحات 15-16).

كما حرصوا على تزويد مصلحة النقل العمومي بإنشاء محطات الأبدال، ومحطات الاستراحة بانتظام على امتداد الطرق، لتمكين الخيل وسائقي العربات من استبدال الخيول المتعبة، وكذا الجمال بالنسبة للمناطق الصحراوية التابعة للحكم الإمبراطوري (علال، 2001، صفحة 109). ولضمان السير الحسن للنقل البري الخاص بالسلطة، تم تقسيم البريد العمومي أو النقل العام إلى قسمين: البريد السريع (Cursus velox) يتكون من عربات تجرها أحصنة أو بغال، تنقل مراسلات الأباطرة الرسمية، وتنقل موظفي الإمبراطورية، السلع الخفيفة والثرينة كالذهب والملابس الفخمة؛ أما النوع الثاني هو البريد العادي (Cursus clabularis) يتكون من عربات تجرها ثيران، موجهة لنقل السلع الثقيلة، الأسلحة، مواد البناء وغيرها (شارن، 2001، صفحة 419).

ولعبت الطرق دورا استراتيجيا في تثبيت الاحتلال، لأن الضرورة العسكرية تتطلب عيون ساهرة ويقظة دائمة، استدعت قيام الجيش بإقامة منشآت مكملية للطرق، عبر هياكل ومقومات محطات الاستراحة البرية والمتمثلة في التجهيزات التالية: منها ما يتعلق بحماية الطريق ومراقبة الأهالي بتدعيم آلياته العسكرية بتحصينات كالخنادق والأسوار، ومنها ما هو في صورة مرافق متنوعة كالقلاع والحصون والأبراج المراقبة ومراكز الحراسة، الصيانة وفنادق الراحة والمبيت، وخزانات المياه والآبار، وكذلك محطات البريد، ومخازن الأتاولى العينية "الأنونة" ومراكز التموين (شنييتي، 2003، صفحة 125).

ولقد اقتضى نظام البريد العمومي (Cursus publicus)، إيجاد محطات في الطريق، الذي يمثل حلقة وصل بين الرحلات اليومية، وقد أطلق



على تلك المحطات تسمية: مانصيو (Mansio) والتي تعني أماكن للراحة أو المأوى والمبيت ليلاً، كانت موزعة على مسافات متناسبة مع سرعة البريد، كما تخللتها محطات ثانوية مزودة بمركبات للتعويض أو الأبدال، أو لصيانة الأعطاب، تقف عندها قافلة البريد لتغيير دواب الحمل أو الجر المرهقين من السفر، وتدعى تلك المحطات بمراكز القرن الموتاسيو (Mutatio)، لكننا وللأسف لا يمكن تحديد وتتبع جميع محطات الاستراحة البرية المقامة على الطرق، لأن مصدرها الأساسي، هي دليل رحلة أنطونينوس (Antonini Augusti) ولوحة بوتنجر (Tabula Peutingeriana)، الذين وضعوا قوائم طويلة مما يصعب إحصائها جميعاً (Salama, 1951, p. 83). وعلى هذا الأساس كانت إدارة ضريبة التموين (Annonae)، التي تعمل على توفير ثلثي 3/2 من الاستهلاك السنوي للشعب الروماني، بمصالحها المختلفة حريصة على العناية بتلك المحطات الحيوية، فزودتها بالتجهيزات الضرورية والوسائل اللازمة كالإسطبلات، حظائر، الدواب، مخازن المؤونة، مستودعات الطعام فنادق الراحة، حانات، أماكن الحدادة... (Salama, 1951, p. 84)، وقد تطورت بعض محطات الاستراحة البرية فكبر حجمها وتوسع عمرانها، وبعضها أخذ طابعاً سياحياً، وأصبح محل إقبال الكثير من السياح (شنييتي، 2003، صفحة 130).

وبصرف النظر عن مخازن التي نجدها في الموانئ، فإننا نجد العديد من القرى والمحطات كان يطلق عليها تسمية: المخازن، وهناك محطات على الطريق من سطيف إلى بجاية تحمل هذا الاسم سيلاي (CELLAE) أماكن القرن أو التخزين، التي أصبحت تلعب دور محطات أو الحظائر الرئيسية، ليس هذا فحسب فقد كانت محطات الاستراحة مكان للعبادة والتجارة، بدليل انتشار عبادة الإله ماركوريس (Mercurius) إله التجارة. هذا ما جعل الكنيسة تقيم بيوتاً خاصة لاستقبال مرسلها وحجيجها على طول المحاور الرئيسية، فقد ساهمت هذه المحطات في عملية نشر المسيحية والتعريف بمبادئها من طرف رجال الدين (عقون، 2008، صفحة 134)، (Salama, 1951, pp. 84-85).

وعليه نقول أن محطات الاستراحة البرية في الفترة الرومانية، تعتبر مراكز حيوية ومهمة جداً في سبيل مساعدة نظام البريد العمومي وتنقل القوافل التجارية وتنشيط الحياة الاقتصادية، فهي بمثابة المفتاح لكثير من المشاكل والعراقيل التي تعترض الطرق.

2. الأهداف الإستراتيجية لإنشاء محطات الاستراحة البرية وأهميتها:

نظرا للدور الاستراتيجي الذي لعبته الطرق في تثبيت الاحتلال، استدعت قيام الجيش بإقامة منشآت مكملية للطرق، ألا وهي محطات الاستراحة البرية، مزودة بمختلف الهياكل والمقومات، التي تحقق الأهداف العسكرية والاقتصادية للاحتلال، فكانت تلك المحطات بمثابة مراكز حيوية، ساعدتها على تثبيت الاحتلال، وتنشيط الحركة التجارية، وهنا تتجلى أهميتها كمقوم من مقومات التجارة البرية قديما.

1.2. الأهداف الإستراتيجية لإنشاء محطات الاستراحة البرية:

إن إنشاء محطات الاستراحة البرية، تعتبر ضرورة حتمية في عملية تنقل السكان، وممارسة تجارتهم بصفة عامة، فكانت المحطات البحرية بالنسبة للفينيقيين عبارة عن: سلسلة من المآوي، كان الهدف منها اللجوء إليها في حالة هيجان البحر واضطرابه، وينتظرون الرياح الموافقة، ويتزودون بالماء، ويستريحون من عناء السفر ويصلحون عطب سفنهم (Gsell, 1918, pp. 366-367).

والرومان عززوا إنشاء محطات الاستراحة البرية لأهداف عسكرية إستراتيجية، فأقاموا نقاط وأماكن على مستوى الطرق التجارية، وكانت الطرق التجارية عامة تتعرض لأعمال السلب والنهب من قبل القبائل المتمردة (الثوار)، فأقاموا نقاط الحراسة على الطرق، ليحافظوا على سلامة التجارة التي تمر عبر أراضيهم، عن طريق تشييد عدد من الطرق الفرعية التي ربطت بين المدن والقرى لخدمة الأغراض العسكرية والتجارية. وقد زودت الطرق سواء العسكرية أو التجارية بعدة مرافق كما ذكرنا مثل عيون الماء (الينابيع والآبار).

مما جعل هذه الطرق بمثابة محطات تجارية وأماكن للراحة وتزويد القوافل التجارية والحملات العسكرية بما تحتاجه من الماء، وزودت الطرق أيضا بمحطات للبريد العمومي (سرحان، 2014، صفحة 16). إثر إنشاء مواقف الأبدال بغرض إراحة وسائل النقل البري الحيوانية والبشرية المتعبة، والتي كانت تتوفر على مرافق ومنشآت توفر لهم الراحة كالخانات والفنادق التي تقدم مختلف الخدمات الفندقية كالإطعام والمبيت للمسافرين (علال، 2001، صفحة 102).

ومن المباني والمرافق الملحقة بالطريق نجد: عيون الماء المرتبطة بالينابيع والآبار، وهذا المرفق سيكون سببا في ظهور التجمعات السكانية

حول مصدر الماء لتتحول لاحقا إلى قري، كما زودت الطرق بأبراج مراقبة لأغراض أمنية ولأغراض الصيانة، فهي تأوي العمال وعتاد الصيانة في الأسفل وأعوان الأمن في الطابق العلوي، وهناك عدد من المحطات تعني (Turris i.e, Tour)، مما يدل على أن منشأها الأول كان أبراج مراقبة قبل أن تتحول إلى تجمعات سكانية. بالإضافة لمحطات البريد العمومي، المخازن ومقر إدارة الأتونة (عقون، 2008، صفحة 134).

كما أن التجار قبل أي عملية يدركون تماما مواسم التجارة جيدا، وأماكن تواجد هذه المحطات رغم قلتها قصد الاحتماء بها، بفعل الظروف الطبيعية ومن صعوبة المسالك الجبلية، وتغييرات المناخ بالإضافة لأمر ظرفية كالمرض، حيث يوجد بها بياطرة مهمتهم علاج الحيوانات الناقلة المتضررة أو تعويضها بغيرها، ونجارون وحدادون مكلفون بإصلاح العربات، وأن مرض التجار، وتقلب المناخ، يعتبر من الظروف استثنائية، تجعل هذه المحطات مراكز للاحتماء والتوقف إلى غاية زوال السبب الاستثنائي (شارن، 2001، صفحة 419).

ومن خلال ما سبق ذكره، يتبين لنا أنه لا يمكن أن نعتبر محطات الاستراحة البرية محطات للراحة فقط بل سبب إنشائها يعود كذلك لتأمين المواصلات التجارية، من خطر الأهالي المتمردين أو قطاع الطرق حسبهم (الثوار)، وتعد مركزا لتبادل السلع، وربط المنتجات القادمة من الموانئ مع المنتجات الداخلية، كما كانت تعتبر مركزا للتخزين والتموين، بالإضافة للصعوبات التي كان يتلقاها التجار القادمين من الأماكن البعيدة في تأمين المواصلات مع السكان المحليين، وعدم كفاية مخزون السلعة المستهلكة، وفي حالة وجود منافسين يدوم الانتظار أحيانا سنة في تلك المحطات، وهكذا نشأت المحطات ومخازن البضاعة (ديكره، 1996، صفحة 123).

ومن جهة أخرى، يؤكد هذا الأمر على أن الأهداف العسكرية ملازمة للأهداف الاقتصادية ومتداخلة فيما بينها ولو بصورة خفية، فالأولى تهدف لتثبيت الاحتلال في إطار ما يدعى بقضية الأمن الروماني، والثانية تهدف لاستغلال المنطقة لما تدره من أرباح وخيرات اقتصادية، لهذا نعتبر محطات الاستراحة البرية عصب الحياة الاقتصادية والاجتماعية التي اعتمد عليها الرومان في المنطقة (شنيتي، 1985، صفحة 49).



2.2. أهمية محطات الاستراحة البرية للمسالك التجارية:

لقد اهتم السكان المحليون ثم الفينيقيون، ومن بعدهم الرومان بإنشاء محطات الاستراحة البرية للمسالك التجارية البرية والساحلية، كما ذكرنا لأهداف إستراتيجية، عسكرية وتجارية، ومن هنا تظهر لنا أهمية محطات الاستراحة البرية للمسالك التجارية، فهي تبين لنا اهتمام الرومان بإنشاء الطرق البرية بغية ربط المدن الساحلية بالمدن الداخلية، بحيث لعبت المرافئ والمراكز الساحلية التي أصبحت مدنا دورا أساسيا في تصريف إنتاج المدن الداخلية محليا اعتمادا على المساحة (صندوق، 2020، صفحة 332).

ونحن نرى من جهتنا، أن لها أهمية اقتصادية في كونها تعتبر أماكن القرن أو التخزين، وتحتوي على مراكز التموين، التي أصبحت تلعب دور محطات أو الحظائر الرئيسية، تساعد على تنشيط الحركة التجارية. ولها أهمية دينية، لذا ساهمت هذه المحطات في عملية نشر المسيحية والتعريف بمبادئها من طرف رجال الدين ولها أهمية سياسية فغالبا ما يوجد بجوار المرافق تمثالا لأحد الأباطرة الرومان وباعتبارها مراكز تساعد على رومنة الأهالي بنشر الحضارة اللاتينية، وتساعد على نقل البريد العمومي.

وتفسيرنا لوجود منشآت للراحة، ومقرات لتخزين السلع، وتوفر منابع والمياه ومقرات الإدارة والأماكن التي تقدم الخدمات، وتعدد وسائل الراحة، يؤكد على أنها عصب الحياة الاجتماعية والاقتصادية، وهذا دليل على وجود نظام اجتماعي وإداري يقوم على أطر قانونية تنظيمية، يوفر وسائل الراحة وطرق النقل وتبادل السلع، ومن ثم تخزينها، شحنها وتفريغها، بالإضافة إلى كونها تهدف لمراقبة الأهالي وتنشيط الاستيطان واستغلال المنطقة.

وعليه نقول بالرغم من بساطة تجهيزات محطات الاستراحة البرية — (إسطبلات ومخازن) إلا أنها كانت غنية في جوهرها، فهي تقدم خدمات نفعية للتجار والمسافرين، كما تؤدي لتوفير أمن المواصلات والسرعة في التنقل اعتمد عليها السكان المحليين أولا، وقام بتطويرها الرومان وزودوها بتجهيزات ومرافق مختلفة لهذا شبهها محمد البشير شنييتي بأنها "كالقلب النابض في جسم أي كائن حي"، فهي تعتبر: مراكز حيوية في خريطة العمران الروماني، أنشئت لأهداف اقتصادية، سياسية واجتماعية، جعلت من الطريق شريانا ينبض بالحيوية والتأهب الدائم (شنييتي، 2003، صفحة 130).

3. أهم المسالك والطرق البرية التي تتواجد بها تلك المحطات:

يعتبر الطريق مرفق حضاري هام، بمثابة البنية التحتية والأساس التي تقوم عليه الحياة الاقتصادية فكان الغرض من إنشائها بداية الأمر لأغراض حربية بحتة، وهذا لربط الولايات بالحدود الجنوبية، حتى تسهل السيطرة عليها وحمايتها، كما أنها إقامة الطرق وتوسيعها، تعتبر ضرورة حتمية لتثبيت الرومان لمناطق نفوذهم، وإحكام السيطرة عليهم (سرحان، 2014، صفحة 11).

لقد تعددت أنواع الطرق في العهد الروماني، ومن أهمها الطرق العامة (Viae publicae)، الطرق العسكرية (Viae Militares)، الطرق الخاصة (Viae privatae)، والطرق التي شقت في الأرياف (Viae agraria) ويرى بعض الباحثين أن الرومان أخذوا عن القرطاجيين فن شق وإصلاح الطرق، أما البعض الآخر يرجع ذلك إلى الأتروسك نظرا للآثار التي عثر عليها في إيطاليا، فقد قام الرومان إلا بتطوير الأساليب الأتروسكية بعد إن اطلعوا على منجزات الأمم الأخرى (بوعجيمي، 1994، صفحة 160).

فشبكت الطرق التي أقامها الرومان لأهداف عسكرية، دعمت التجارة الداخلية، والمقدر طولها بألفين كيلومتر، بكامل شمال إفريقيا، مما سمح بوجود ملتقى طرق كبرى جهوية، تحولت إلى أسواق إقليمية يعتمد بقاؤها على حجم المبادلات التجارية، نذكر منها: بطيو (portus magnus)، التي ربطت بمدن المنطقة خمسة طرق، إثنان ساحليان بإتجاه سيدي بلعائر والمرسى الكبير غربا، وتصلها المدن الثلاثة بمدن داخلية عين تيموشنت (albulae)، أغبال (Regiae)، سيق (Tassaccura)، كما كانت محطة سيدي بلعطار مركزا تجاريا لسهل الشلف، وهي توجد على الطريق الساحلي الرابط بين سيدي بوراس شمالا وبتيو غربا، أما محطة تيكلات (Tubusuctu)، فكان يتم فيها تجميع مختلف منتوجات المنطقة تهيئة لإرسالها لبجاية (Saldae) (صندوق، 2020، الصفحات 332-333).

ولضمان نقل خيرات نوميديا وموريطانيا إلى روما، التي كانت تبلغ خلال العهد الإمبراطوري في حدود ثلثي 3/2 حاجة روما من القمح، فإن هذه الأخيرة قامت بتنشيط حركة شق الطرق عبر كامل المقاطعات، من شرشال (قيصرية) إلى طول الساحل، وعلى امتداد موريطانيا سطيفية باتجاهات داخلية إلى مناطق جبلية (عمران، 2014، صفحة 19). لكن الوصول إلى هذه الغاية كان عليها تأمين المنطقة بفرض رقابة صارمة على



تحركات الأهالي، وبعدها حولت شبكة الطرقات التي فتحتها إلى وسيلة تنقل عبرها مختلف البضائع من الأراضي الداخلية نحو سواحل البحر المتوسط (بشاري، 2014، صفحة 383).

ولقد ذكر بيار سلامة (Pierre Salama) بعض محطات الاستراحة البرية؛ التي تتوفر على المرافق من الفنادق والخانات، مثل محطة آد روتام (Ad Rotam) تعني فندق العجلة، الموجود على الطريق الذي يربط سيرتا بتيماقاد، وموقع تادرت (Ad Medias)، تعني منتصف الطريق، على الطريق الجنوبي للأوراس، وحمام بوحجر (Ad Dracones)، يعني فندق التنين، الذي يتوسط الطريق الرابط بين عين تيموشنت (Albulae) وأغبال (Regiae) (Salama, 1951, pp. 85-86).

ونظرا لمظاهر الانحراف والإسراف التي تمارس في هذه الخانات (Tabernae) فقد شن رجال الدين حملة عليها مثل الذي حدث في قيبيتانوس (Fundus Gipitanus) القريب من عنابة، وندد به الأسقف أغسطين (Augustin)، وهو ما جعل الكنيسة تقيم بيوتا خاصة لاستقبال مرسلها وحججها على طول المحاور الرئيسية (عقون، 2008، صفحة 134) (Salama, 1951, p. 85).

4. علاقة محطات الاستراحة البرية بالموانئ قديما:

لقد لعبت الموانئ دورا بارزا في تنشيط الحركة التجارية من وإلى الخارج، وساعد على ذلك الاهتمام السياسي من طرف الأباطرة الرومان لذلك أولوها عناية خاصة، بالإضافة لتوفر الإنتاج الفلاحي وفتحها في وجه التجارة الخارجية، لهذا وجد الرومان في إفريقيا مدنا مرفئية، تتمتع ببنية تحتية جاهزة، فانصرفوا إلى تحديثها عمرانيا، وربطها بطرق برية توصلها بمراكز الإنتاج في المناطق الداخلية بما فيها ميناء بجاية، تيبازة، قيصرية، بورتوس ماغنوس وغيرها (عقون، 2008، صفحة 118).

كما أشارت الدراسات لعمليات الصرف التي كانت بتداولها المدن، فتصرف إنتاجها نحو المراكز الكبرى حيث تتمكن السفن ضمان النقل لها داخل نوميديا، وفي هذا تكشف لنا النقوش عن العلاقات الإقليمية القائمة بينها وبجاية (صلادي) وقوراوية (قونوقو) وطنجة (حارش، 1995، صفحة 129). أما من ناحية البرية الداخلية فقد كان حلقة وصل بين الإنتاج الخارجي والداخلي عبر محطات الاستراحة، ومراكز الإنتاج الداخلية التي كانت تربط الإنتاج من الشمال إلى الجنوب والشرق إلى الغرب والعكس. ساعد في إنشاء



مستوطنات أو محطات تجارية والتي أصبحت أهلة بالسكان، وسمح بتحقيق العبور البحري والبري ومن ثمة إنشاء الأسواق (ناير، 2018، صفحة 3). ويتجلى دورها في الحركة التجارية الخارجية بتشكيل علاقات مع مجموعة الموانئ المشهورة قديما، و كل ما يتم من تبادل وتسويق يأخذ اتجاهه من الموانئ الأفريقية إلى روما تحت مراقبة الإدارة الرومانية، وكان الزيت القمح، الصوف والخشب من أهم الصادرات ولهذا اعتمدوا على الخواص يمتلكون مراكب وهؤلاء انتظموا في جمعيات تضمن النقل الدائم في السلع وخاصة مواد الأنونة من قمح وزيت وخمر... وكذا المواد المعدنية ومواد البناء نحو ميناء بوزول ومنذ عهد هادريان سيتحول نشاطها إلى ميناء أوستيا (عقون، 2008، صفحة 141).

ومع شبه جزيرة إيبيريا فكانت البضائع تمر عبر قادس، ملقا وقرطاجنة وطرقونة، أما التجارة مع غالة فتشهد عليها خاصة وفرة شقوف الأواني الخزفية لمزهرية حمراء مغطاة بطلاء لامع والمعروفة بالأوعية الأريثية (أيزو بإيطاليا) بصور عليها علامات مراكز مصانعها، وعثر على عملات في غالة تعود إلى فترتي يوبا الثاني وإبنة بطليموس، وقد عثر على سمكات السلمون المصنوعة من الرصاص والتي عثر عليها بميناء شرشال، وهي من مصنع إسباني يرجع تاريخها لبداية الميلاد (أكصيل، 1928/2007، الصفحات 200-201).

وتتجلى هذه المحطات في كونها حلقة وصل بين الموانئ على الساحل والمناطق المنتجة بالداخل التي وجدت على أطراف الطرق، وبذلك تعددت أنواع الطرق في العهد الروماني وتنوعت قيمتها بحسب الدور الذي تلعبه عسكريا أو اقتصاديا، والتي شقت في الأرياف لربط مناطق الإنتاج بالموانئ (بوعجيمي، 1994، الصفحات 160-161). ونتيجة لسياسة روما التي تقضي بتأمين المنطقة وتوفير الأمن الغذائي، لذلك حولت شبكة الطرق التي فتحتها إلى وسيلة التنقل عبر مختلف البضائع الداخلية نحو سواحل البحر المتوسط إلى ميناء بوزول وأوستيا، خدمة للمصالح الإدارية (ناقلي البريد)، وكذلك رومنة الأهالي بنشر الحضارة اللاتينية (بشاري، 2014، الصفحات 385-386).

ولقد كانت الموانئ بتجهيزاتها وهياكلها مركزا حيويا في هذا التنظيم، حيث تساهم في تخزين وتسويق كل ما تنتجه الأراضي، وهذه الأخيرة تتميز بخصوبة سهولها والملائمة لإنتاج الحبوب، التي كانت السوق الرومانية

بحاجة إليها، واستراتيجيا تمثل نقطة ربط بينها وبين المناطق الشرقية والغربية، وفي نفس الوقت اخترقتها طرقات متعامدة تتجه من الشمال إلى الجنوب، كما عملت على تأمين مواصلاتها وذلك بمضاعفة الطرقات الثانوية، وعليه سنتناول على سبيل المثال علاقة ثلاثة موانئ بمناطق الإنتاج الداخلية، لعبت من خلالها محطات الاستراحة البرية دورا بارزا في تنشيط الحركة التجارية، والتي سنذكرها على النحو الآتي بيانه:

1.4 علاقة ميناء قيصرية (شرشال) وكارتينا (تنس) بمناطق الإنتاج الداخلية:

لقد ساهم ميناء قيصرية (شرشال) وكارتينا (تنس) في تسويق منتجات الشلف من القمح والشعير نحو روما (ناير، 2018، صفحة 70)؛ واهتم الرومان بفتح الطرقات تربط مراكز الإنتاج بالموانئ سواء لنقل المنتجات التي يدفعها الأهالي كضرائب، ويتجلى ذلك في كثرة المخازن التي تمر بها هذه الطرقات، ومن ثم فتحت روما طرقات ذات اتجاه جنوبي شمالي من المناطق الداخلية إلى المناطق الساحلية، كمناطق حوض الشلف لنقل الزيت والقمح والثروة الغابية إلى ميناء قيصرية (Salama, 1951, pp. 43-44). ومن بين مناطق الإنتاج بحوض الشلف نجد حمام مريغة (Aquae Callidae)، التي تقع على الطريق الرابط بين المدينة (Lombardia) وقيصرية، ومن المحطات كذلك زوكبار مليانة تعني سوق الحبوب أسسها أغسطس، كما أن إسمها مشتق من جبال زكار المحيطة بها، كذلك نجد العامرة (Tigava) (Municipium)، وجود عملات نقدية يؤكد على حركية التجارية، والتي تقع على الطريق الرئيسي القديم الرابط بين عين الدفلى (Opodium Novium) والشلف (Castellum Tangitanum)، وعززت الطريق بمراكز حراسة ونقاط مراقبة كثيفة. ومنطقة الشلف التي تحتل مركزا استراتيجيا حيث كانت تشرف على الطريق الرابط بين الشرق والغرب أي بين المدينة ومستغانم (Quiza)، وبين الشمال والجنوب بين تنس وجبال الونشريس (فوكة، 2014/2013، الصفحات 11-12).

وقد استطاع توماس شاو (T. Shaw) من ذكر بعض محطات الاستراحة القديمة منها: مجيدة (Mejeddah) وكانت محطة رومانية، مبنية على مرتفع يجري أسفله نهر الشلف، وهي قريبة من نهر سيدي عبيد الواقع شرق واد رهيو. وذكر آثار محطتي مينو وسيناب، ولم يبق من سيناب إلا بقايا جدران، وخزانات كبيرة رغم أنها كانت محصنة (Oppidoneum)،

ويشير إلى محطة تسمى تمولقة (Tmolga)، نسبة للجبل الذي يعلوها (Shaw, 1830, pp. 256-257).

وما يلاحظ على ما تم ذكره، أن توفر آثار الجدران الموقع الجبلي يدل على أن هذه المحطات كانت محصنة، ووجود مخازن يدل على تواجد إدارة الأنونة ومصلحة الضرائب، بالإضافة للتبادل السلع وتوفر المحطة قرب جدول الروينة يدل على أن محطات الاستراحة كانت تنشأ أمام منابع الماء .

2.4 علاقة ميناء صلاي (Saldae) بمحطة تبوسكتو (بجاية Tubusuctu):

يعتبر ميناء صلاي (Saldae) أحد أهم مراكز الأساسية للتموين، يسوق منتجات محطة تبوسكتو (Tubusuctu) (قبائلي، 2022، صفحة 419)، بدليل وجود الأمفورات تعود إلى منتصف القرن الثالث، وكانت الأمفورات المحولة من ميناء صلاي بمنطقة تبوسكتو، تصل إلى الإسكندرية شمال مصر عبر ميناء أوستيا (Salama, 1951, p. 43)، والتي وصلت إلى مدينة مروي التي تقع في بلاد النوبة العليا بين الشلال السادس والخامس لنهر النيل، شمال الخرطوم حالياً، ومن بين مناطق التسويق موريطانيا الطنجية ودلت على ذلك الأمفورات التي عثر عليها في مدينة سيلا ووليلي، وحسب جون بيار لابورت (J.P. Laporte) هذه السوائل المعبأة في الأمفورات قد تكون خمرا أو زيتا (Laporte, 1980, pp. 141-143).

3.4 علاقة ميناء بورتوس ماغنوس (Portus Magnus) بالمناطق الداخلية:

لقد لعب ميناء بورتوس ماغنوس دورا بارزا في تنشيط الحركة التجارية من وإلى الخارج، وأثبتت الدراسات على كثافة التمرکز السكاني بها واهتمام بزراعة القمح، بدليل وجود مطاحن يدوية، زيادة لمهراز كان يستعمل لدق الحبوب ووجود جرار منها جرتين كلها آثار موجودة بمتحف أحمد زبانة بوهرا (المؤمن، 2010، الصفحات 223-224)؛ التي ربطت بمدن المنطقة خمسة طرق، إثنان ساحليان بإتجاه سيدي بلعائر والمرسى الكبير غربا، وتصلها المدن الثلاثة بمدن داخلية عين تيموشنت (albulae)، أغبال (Regiae)، سيق (Tassaccura) (صندوق، 2020، الصفحات 332-333). ولهذا اعتمدوا على خواص الذين يمتلكون المراكب وهؤلاء انتظموا في جمعيات تضمن النقل الدائم في للسلع وخاصة مواد الأنونة من



قمح وزيت وخمر، حيث يتم جلبها من المدن الداخلية مثل تاساكورا وحمّام بوحنيقية (Aquae Serenses) إلى ميناء بورتوس ماغنوس ليشحن إلى ميناء أوستيا بإيطاليا (المؤمن، 2010، صفحة 224).

وبناء على ذلك، نقول إن إنشاء محطات الاستراحة البرية للمسالك التجارية، كانت لأهداف إستراتيجية واقتصادية، فهي بمثابة مفاتيح على المناطق الداخلية، وربط الساحل بالداخل، اتخذها الرومان كأداة للسيطرة وحفظ الأمن، وأحد أهم وسائل التوسع الروماني، باعتبارها حلقة وصل بين المناطق الساحلية والمناطق الداخلية، ساهمت في تسهيل الحركة التجارية داخليا وخارجيا، وازدهار الموارد الاقتصادية، التي كانت تغذيها عمليات التبادل التجاري بين الموانئ قديما .

- خاتمة:

من خلال ما سبق ذكره نخلص لجملة من النتائج التالية:

إن إنشاء محطات الاستراحة البرية تؤكد على ربط الاحتلال الروماني مستوطناته بقوته الاقتصادية واعتبارها مركزا ومستودعا لجلب الثروة، واليد العاملة، وتوفير الغذاء لسكانه، ولجيشه عبر إنشاء شبكات الطرق، وتوفير وسائل النقل، للوصول إلى أبعد نقطة في الداخل بغية تأمين مناطق العبور والقوافل التجارية وسير الجيوش ومراقبة حركة البضائع.

لا تعتبر محطات الاستراحة البرية محطات للراحة فقط، لكنها كذلك تمثل مناطق عبور، ووسيلة لتأمين المواصلات التجارية من خطر الأهالي المتمردين بالنسبة لهم (الثوار)، وتعد مركزا لتبادل السلع وحلقة وصل بين منتجات الداخل والساحل من خلال ربط المنتجات القادمة من الداخل بالميناء، كما كانت تعتبر مركزا للتخزين والتموين.

أهمية محطات الاستراحة البرية في التجارة الداخلية والخارجية، نتيجة موقعها الاستراتيجي، الذي خول لها تأسيس علاقات اقتصادية مع مجموعة من الموانئ المطلة على البحر الأبيض المتوسط بالإضافة إلى دوره الدفاعي من خلال وجود هياكل ومباني دفاعية محصنة.

إن ربط المناطق الساحلية بالمناطق الداخلية تدخل ضمن سياسة روما الاستيطانية في المجال الاقتصادي وسياسة الاحتلال المباشر، واهتمامها بالأنشطة الاقتصادية لدعم قوتها المادية والغذائية وتوفير الأمن الغذائي لسكانها، والهيمنة على الأسواق والمبادلات لكسب المزيد من الموارد العسكرية. وتهدف أساسا لربط موريطانيا القيصرية بالمستوطنات الرومانية



الأخرى، وتسهيل عملية تصدير المنتجات المغاربية، وتسهيل عملية ملاحقة القبائل المتمردة.

لعبت الموانئ قديما دورا محوريا عبر العصور، فالاستقرار المبكر جعلها تزدهر في مختلف الميادين الحضارية، وأدى تطور الميناء وارتفاع نشاطه خاصة في الفترة الرومانية إلى أحد مراكز الإشعاع الحضاري الاقتصادي والثقافي، بفضل تعدد وظائفها: تجارية، دفاعية، الصيد البحري. مما استلزم إيجاد آليات تربطها بالمناطق الداخلية، توفر وسائل الراحة وطرق نقل البريد وتبادل السلع، ومن ثم تخزينها، شحنها وتفريغها بالإضافة إلى المرافق التي تساعد على مراقبة الأهالي وتثبيت الاحتلال واستغلال المنطقة.

وعليه نؤكد على أن محطات الاستراحة تمثل عصب الحياة الاجتماعية والاقتصادية، و يدل على وجود نظام اجتماعي وإداري يقوم على أطر قانونية تنظيمية، خاضعة لضوابط معينة. وهذا يجعلنا نتفق مع فكرة محمد البشير شنياتي الذي شبهها بالقلب النابض في جسم أي كائن حي: " فهي تعتبر مراكز حيوية في خريطة العمران الروماني، أنشئت لأهداف اقتصادية، سياسية واجتماعية، جعلت من الطريق شرياننا ينبض بالحيوية والتأهب الدائم"، وهذا خير دليل على أهمية محطات الاستراحة البرية، وجذورها التاريخية الراسخة منذ ما قبل التاريخ، ودورها الكبير في تنشيط الحركة التجارية قديما.

6. قائمة المصادر والمراجع

- 1-Gsell, S. (1903). L'Algérie Dans L'Antiquité. Alger: Typographie Adolphe Jourdan Imprimeur Libraire Editeur.
- 2-Gsell, S. (1918). Histoire Ancienne de L'Afrique du Nord. Paris: Librairie Hachette.
- 3-Gsell, S. (1915). Textes relatifs à l'Histoire de l'Afrique du Nord (Hérodoté). (éd. I). Alger: Typographie Adolphe Jourdan Imprimeur-Libraire de L'Université.
- 4-Laporte, J. P. (1980). Les amphores de Tubusuctu et L huile de Maurétanie Césarienne. BACTH (12).
- 5-Salama, P. (1951). Les Voies Romaines De L Afrique Du Nord. Alger: Imprimerie Officielle Du Gouvernement General De L Algerie.
- 6-Salama, P. (1951). Les Voies Romaines De L Afrique Du Nord. Alger: Imprimerie Officielle Du Gouvernement General De L Algerie.



7-Shaw, D. (1830). Voyage dans la Régence d Alger ou description géographique , physique, philologique, etc de cet état. (J. Carthy, Trad.) paris: Chez Marlin.

8-أبوبكر سرحان. (2014). الطرق ووسائل النقل والحصون الرومانية في المغرب القديم(تونس –الجزائر-المغرب الأقصى 27 ق.م-235م). وقائع تاريخية ، 1 (21)، الصفحات 11-26.

9-أحمد الفرجاوي. (1993). بحوث حول العلاقات بين الشرق الفينيقي وقرطاجة (الإصدار 1). تونس: بيت الحكمة.

10-أحمد محمد أنديشة. (1993). التاريخ السياسي والاقتصادي للمدن الثلاث (الإصدار 1). بنغازي، ليبيا: الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والاعلان.

11-أسيا مسعودي بوعجيمي. (1994). إنشاء وتطور المرافق الأساسية للتجارة الرومانية في المغرب خلال العهد الإمبراطوري الأول. حوليات جامعة الجزائر (8)، الصفحات 159-166.

12-اصطيفان أكصيل. (1928/2007). تاريخ شمال أفريقيا القديم. (محمد التازي سعود، المترجمون) الرباط، المغرب: مطبعة المعارف الجديدة.

13-دليلة بورني. (2001). تطور النظام الضريبي الروماني في شمال إفريقيا(مذكرة ماجستير). الجزائر، كلية العلوم الانسانية، جامعة الجزائر.

14-رضا بن علال. (2001). العربات في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط في العصور القديمة(مذكرة ماجستير). الجزائر، كلية العلوم الانسانيةجامعة الجزائر.

15-ستي صندوق. (2020). ستي صندوق، الثروة الحيوانية والغطاء النباتي في الجزائر في العصور القديمة. الجزائر: دار كوكب العلوم للنشر.

16-شافية شارن. (2001). النشاط التجاري في نوميديا وموريطانيا القيصرية أثناء الاحتلال الروماني(العهد الإمبراطوري الأول) (أطروحة دكتوراه). 1. الجزائر، كلية العلوم الإنسانية، جامعة الجزائر.

17-عبد الحميد عمران. (2014). نوميديا أثناء الاحتلال الروماني. مجلة العصور الجديدة ، 3 (10)، الصفحات 11-32.

18-فراسوا ديكريه. (1996). قرطاجة أو إمبراطورية الغرب (الإصدار 1). (عز الدين أحمد عزو، المترجمون) دمشق، سوريا: الأهالي للنشر.



19-كاهينة قبائلي. (أكتوبر، 2022). المخلفات المادية تشهد على نشاط الإنسان في منطقة بجاية خلال العصور القديمة. مجلة الباحث ، 14 (3)، الصفحات 426-409.

20-محمد البشير شنيتي. (2003). أضواء على تاريخ الجزائر القديم(بحوث ودراسات). الجزائر: دار الحكمة.

21-محمد البشير شنيتي. (1985). الاحتلال الروماني لبلاد المغرب (سياسة الرومنة في بلاد المغرب من سقوط الدولة القرطاجية إلى سقوط موريطنيا 146 ق.م-4 (الإصدار 2). الجزائر، الجزائر: المؤسسة الوطنية للكتاب.

22-محمد الحبيب بشاري. (2014). شبكة الطرقات في شرق نوميديا في العهد الروماني. دراسات في آثار الوطن العربي ، الصفحات 383-400.

23-محمد الصغير غانم. (2003). مواقع وحضارات ما قبل التاريخ في بلاد المغرب القديم. الجزائر: دار الهدى للطباعة والنشر.

24-محمد العربي عقون. (2008). الاقتصاد والمجتمع في الشمال الأفريقي القديم. الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية.

25-محمد الهادي حارش. (1995). التاريخ المغربي القديم السياسي والحضاري منذ فجر التاريخ إلى الفتح الإسلامي . الجزائر: المؤسسة الجزائرية للطباعة.

26-محمد بن عبد المؤمن. (2010). بورتوس ماغنوس (Portus Magnus) موقع أثري بالغرب الجزائري. مجلة الحضارة (14)، الصفحات 219-232.

27-محمد فوكة. (فيفري، 2013/2014). مناطق سهل الشلف في ظل الاحتلال الروماني. مجلة العصور الجديدة ، الصفحات 9-21.

28-مختار ناير. (2018). التجارة البحرية في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط في العصور القديمة(من الفينيقيين إلى عهد الاحتلال الروماني)(

أطروحة دكتوراه). وهران، كلية العلوم الإنسانية والعلوم الإسلامية جامعة وهران 1، الجزائر.

29-مصطفى كمال عبد العليم. (1966). دراسات في تاريخ ليبيا القديم. بنغازي: المطبعة الأهلية.

30-نجلاء عبد الله الزدام. (2009). الجرمنت وعلاقاتهم السياسية والتجارية مع المدن الساحلية خلال العصر الروماني(مذكرة ماجستير). ليبيا، كلية الآداب والعلوم/زنتين، جامعة المرقب، ليبيا.



31-يوغرطة حدادو. (2021). الدراسة الأنوماستيكية الفينيقيّة -البونية للمغرب القديم من القرنين XII إلى V ق.م.(أطروحة دكتوراه). بوزريعة، قسم التاريخ والجغرافيا،المدرسة العليا للأساتذة، بوزريعة، الجزائر.