



◆ الطابع العسكري للطرق الرومانية بشمال إفريقيا

أ.د. محمد البشير شنييتي

ملخص:

يتعرض البحث لأهمية الطريق في المجال العسكري بالنسبة للرومان بشمال إفريقيا. ويركز على مسارات الطرق وعلاقتها بالواقع الطبوغرافي والضرورة العسكرية، وكذا المنشآت العمرانية التي ساهمت شبكة الطرق في إقامتها والوظائف التي أدتها فضلا عن النقل كالبريد والحماية وغيرهما من الخدمات.

Résumé:

Cet article expose les voies militaires durant la période romaine au nord africain, en considérant les chemins et leurs relations avec la topographie et les besoins militaires, ainsi que les nouvelles constructions issues de nouveaux réseaux routiers.

Et par conséquent de nouvelles fonctions sont apparues telles que la poste, les impôts (Anonae) et divers services.

1 - الطريق الروماني ودوافع إنشائه:

عرّف المؤرخ بيكار G. Ch. Picard الليمس Limes بأنه مشتق من لفظ ليموس Limus في اللاتينية الذي يعني في أصله الطريق العابر، أي ذلك الذي يخترق بلادا أجنبية يعادي



أهلها روما فيسهل إخضاعها(1). فالليمس مرادف بهذا المعنى للطريق العسكري Viae Militares، غير أن مفهومه اتسع واتخذ معنى أشمل، وهو المنطقة الحدودية التي تنتشر فيها التحصينات العسكرية الحامية للحدود وتعتمد على الطرق ذات الطابع العسكري.

أما شفالي Chevallier فيقول: «إن الليمس Limus يعني الطريق الممتد خارج الأسوار، وهو ذو صفة عسكرية باعتباره جادة محصنة (Boulevard Fortifie)»(2). وهذا المعنى هو الذي شجعني على تسمية المسالك التخومية ذات الحيوية العسكرية بالطرق الاستراتيجية تمشياً مع مفاهيم العصر وتسهيلاً للإدراك.

ذلك أن التحصينات الحدودية التي أقامها الرومان على تخوم المقاطعة العسكرية قد شكلت الطرق شرايينها الحيوية. بحيث لم يكن متأتياً إقامة منشآت دفاعية على الحدود ما لم تستند إلى طريق يربطها بمركز قيادة الجيش في المقاطعة.

لقد عبر أحد منظري العسكرية الرومانية أثناء القرن الرابع عن هذه الضرورة بقوله: «إنه يتعين على القائد العسكري أن يمتلك دليلاً للطرق، تظهر فيها المناطق التي تجري فيها الحرب بدقة كبيرة لا من حيث معرفة المسافات بعدد الخطوات فحسب، ولكن أيضاً إدراك نوعية الطرق من المسالك الأقصر إلى الأكثر تعرجاً، وكذا مواقع الجبال والوديان»(3). ولعله كان يشير بذلك إلى التجربة التي تراكمت لدى العسكريين الرومان من خلال حروبهم في مختلف بلدان حوض المتوسط، وما تجمع لديهم من معارف ميدانية جسدها في مخططات ومصورات جغرافية شكلت رصيда من الخرائط التي تبين مسارات الجيوش الرومانية وميادين المعارك ومواطن الأعداء والنقاط الحيوية في كل ذلك، وهو ما كَوّن معارف عسكرية لا يستغني عنها قادة الجيش في أي مكان وزمان.

ذلك أنه إذا كانت الطرق قد برزت في الخرائط والنصوص القديمة على أنها خطوط مواصلات تعج بحركات المسافرين ونقل البضائع بين مدن الإمبراطورية وموانئها، فإن الغرض من إنشائها لأول مرة كان عسكرياً بالأساس، وذلك بهدف تسهيل حركة جيوش الاحتلال، وتيسير الإمدادات والنجدات ما بين مراكز الجيش المختلفة بالمقاطعات، ومن ثم



كان إنشاء الطرق وبناء المرافق المتعلقة بها عملاً رسمياً نهضت به الدولة، ونفذه جنود الاحتلال بالمقاطعة على يد المسّاحين Pentorii ورجال الإحصاء، وهو ما ورد في نص أحد هؤلاء التقنيين من القرن الأول ويدعى سيكولوس فلاكوس Sículus Placus، حيث قال: «إن الطرق العمومية مبنية بنفقات الدولة وتحمل اسم منشئها، وهي موضوعة تحت رقابة صاحب الطريق الملقب بـ (كوراتور فياي) Curator Viae، وهو الذي يشرف على إنشائه بواسطة مقاولين. وفي بعض الأحيان يجبر الملاك في المنطقة على المساهمة بمبالغ معينة في نفقات الطريق بصفة دورية» (4).

وإلى جانب هذه الطرق العمومية Viae publicae التي تحمل عادة أسماء الحكام الذين أنجزوها. توجد أيضاً طرق تدعى بالعسكرية Viae Militares وهي طرق ذات منفعة استراتيجية كذلك التي أنشأها أغريبا Agrippa ببلاد الغال فيما بين عام 16 و13 ق.م وطريق طلماشيا بانونيا Delmatia Panonia في عهد تيريوس (5).

ونظراً لأهمية الطرق فقد صدرت قوانين تنظمها وتحدد مقاساتها، من ذلك ما ورد في الألواح الاثنتي عشرة العائدة إلى القرن الخامس قبل ميلاد المسيح من أن الطريق العسكري يجب أن يكون عرضه ثمانية أقدام رومانية في حالة الاستقامة (أي ما يقرب من ثلاثة أمتار). وضعف ذلك في المنعرجات كي يتاح للعربات تجاوز المنعطفات بسهولة (6). كما صدرت قوانين كثيرة بشأن نظام الطرق ابتداءً من عهد أكتافوس تضبط مقتضياتها تبعاً لتطور وحجم الحركة المتزايدة عليها.

2 - خرائط الطرق ومصوراتها:

تجلت أهمية الطرق بصورة أكثر وضوحاً بالنسبة للرومان في القسط الوافر الذي حظيت به لدى الكتاب القدماء، حيث نجد في نصوصهم إشارات كثيرة للطرق واستخداماتها في مجال الأسفار التجارية والسياحة وغيرها عبر المقاطعات المختلفة، وذلك بدءاً من تيتوس ليفيوس Titus Livius الذي تجد عنده ذكراً لبناء طرق أو ترميمها في



العهد الجمهوري(7)، إلى أميانوس مرسيلانوس Ammianus Marcellanus (8) مرورا بأبوليوس Appulius المولع بالأسفار وتدوين الملاحظات عنها، كما ورد في كتابه «المسوخ» المعروف «بالحمار الذهبي» الذي ترك لنا فيه صورا أدبية رائعة حول الأسفار والطرق في أيامه(9).

كما تبرز أهمية الطرق عند الأباطرة الرومان في التراث المتخلف عنهم في مجال ما وضع في أيامهم من لوحات تحدد مسارات الطرق وخرائط توضح شبكة المواصلات عبر الامبراطورية. وربما كانت اللوحة الضخمة المعروفة بلوحة بوتنجير Peutinger (10) أوضح نموذج احتفظت به الوثائق المخطوطة.

عند العهد الروماني، فهي رغم أنها نسخت وعدلت في القرون الوسطى، حيث تعود النسخة المكتشفة(11) إلى القرن الثاني عشر الميلادي، إلا أنها منسوخة بدورها عن أحد الأصول العائدة في تقدير المختصين إلى القرن الثالث لكونها تحتفظ بمصطلحات حول التقسيم الإداري العائد إلى العهد الامبراطوري الأول(12).

وتوصف لوحة بوتنجير بأنها ذات وجهة عسكرية بالمقارنة مع خريطة أنطونيني Itinirarium Antonini Augusti ذات الوجهة الإدارية والاقتصادية، لكونها عملت على إبراز محطات التموين ومراكز جمع الأنونا (الجباية) بشكل دقيق، في حين ركزت لوحة بوتنجير على دقة المسافات ورمزت إلى المحطات بعلامات تفيد المتنقل وترشده إلى ضالته(13).

3 - المعالم الميالية:

ومن المعطيات التوثيقية التي تبرز الوجهة العسكرية للطرق الرومانية معالم الأميال(14) التي تتصف بالكثرة المدهشة حيث تم اكتشاف ما يربو عن الأربعة آلاف معلم في البلدان التي كانت تكون إمبراطورية روما والملفت للانتباه أن أزيد من نصف



هذا العدد تم العثور عليه في شمال إفريقيا وحدها، ثم الطابع الرسمي لتلك المعالم ومثانتها وإحكام تثبيتها حرصا من بناء الطرق على دوام هذه المعالم في مواقعها وسهولة رؤيتها أثناء السير.

ونظرا للأهمية المرجعية لهذه المعالم أولاها المهتمون من رجال الآثار والتاريخ والنقوش عناية خاصة، فرصدوها ورفعوها أثريا ووثقوا مضامينها في مدونات النقوش اللاتينية(15). واعتمدوها في إعادة رسم خرائط الطرق الرومانية في مختلف المقاطعات(16). إنها أفضل وأوثق المصادر المتعلقة بشبكة الطرق وصلتها بالنشاط العسكري والإداري في مقاطعة ما، على اعتبار أن أي معلم ميلبي هو شاهد لا راد لشهادته على أن طريقا رومانيا كان يمر هناك ليربط بين مدينة وأخرى تقعان في اتجاهين متعاكسين من موقع المعلم الميلبي المذكور، وأن ذلك الطريق قد بني أو مهد في عهد الامبراطور أو حاكم ما من قبل جنود ينتمون لوحدة عسكرية معينة. إنها معلومات حرص واضعو المعالم الميلبية على نقشها بعناية على كل المعالم الميلبية بدون تفريط. فالمعلم الميلبي بهذا الوصف عبارة عن تذكارات تاريخية ينشد الخلود، فضلا عن أنه ينبئ العابرين ويكرس في مشاعرهم إحساس دائما بأسياد البلاد يلزم الذاكرة ويقترن بالعدد المعبر عن مسافة الطريق(17).

ومن حيث الشكل فقد تنوعت صور المعالم الميلبية تبعا للمناطق ونوعية الحجارة المنحوتة منها. فقد كانت في الأصل عبارة عن أعمدة حجرية أسطوانية الشكل أو أهليجية، يراعى في مادتها أن تكون من أصلب ما يتوفر من حجارة كالغرانيت الصلد أو نحوه، يتراوح علوها ما بين مترين وأربعة أمتار، وذات قطر يصل سمكه إلى نحو ثمانين سنتيمتر (0.80م). وقد يجد بناء المعالم في واجهات الصخور المحاذية للطريق سطحا ملائما لمعلم ميلبي، فيقومون بصقله وتسجيل المعلومات على وجهه(18). كما تنوعت وصغرت أحجام المعالم الميلبية في العصور المتأخرة. ويعود أقدم معلم ميلبي روماني إلى منتصف القرن الثالث قبل ميلاد المسيح(19) عثر عليه في إيطاليا، غير أن أقدمها بشمال إفريقيا يعود إلى أوائل القرن الأول الميلادي (عام 14م)(20).



4 - الخاصية العسكرية لمرتمسات الطرق:

من مميزات الطرق الرومانية بشمال إفريقيا أنها تأخذ اتجاهين رئيسيين: أولهما شرق/غرب. وثانيهما شمال/جنوب، بشكل يقاطع الأول ويتشابك معه في محاور رئيسية تقوم بها مراكز عسكرية ذات مكانة أساسية في الخطوط الدفاعية المكونة لليمس (الحدود) في غالب الأحيان، وخاصة في المرحلة الأولى من مد الطرق.

يأخذ الاتجاه الأول مساره بموازاة المرتفعات التي تأخذ اتجاهها من الشرق إلى الغرب، مهتديا بمورفولوجيا السطح، حيث حرص مهندسو الطرق على تجنب الوهاد والمنخفضات المتوالية عن النظر خوفا من تعرض الطريق للهجمات المباغته. فكانت الأكام والهضاب المكشوفة مساره المفضل، مع ما في ذلك من صعوبة المنحدر عندما يتغير شكل التضاريس أثناء المسار.

إن الهاجس العسكري جعل مختطي الطرق يتجنبون بها مظان الكمان التي تتخذ من الفجاج والمنعرجات والثنايا ميدانا لها. فكانوا يبتعدون بالطريق قدر الإمكان، عما من شأنه أن يعرض سالكيها للهجمات المباغته، وعندما يقتضي الأمر عبور الطريق بمنطقة تكثر فيها المنخفضات والمنعرجات كانوا يقيمون حوايلها مراكز الحراسة ونقاط المراقبة بكثافة يتحقق معها بقاء الطريق تحت النظر الدائم للحراس المرابطين هنالك.

أما النوع الثاني (شمال/جنوب) فإنه خضع لعوامل التضاريس المتحكمة في الطرق السابقة للاحتلال التي كانت تربط التل والهضاب العليا والصحراء. إذ يلاحظ عن مساراتها أنها تطابقت في كثير من الأحيان مع المسالك التقليدية، خاصة عندما تعبر بالمحاور المهمة من الناحية العسكرية. غير أنه بمرور الزمن وانتشار مراكز الحراسة والمراقبة وتطور الاستحكامات العسكرية بمناطق (الليمس) خاصة وكذا تزايد العمران المدني بالمقاطعات، تم شق طرق ثانوية في اتجاهات مختلفة لاختصار المسافات وربط مراكز العمران ببعضها، الأمر الذي ترتب عنه تشكل شبكة حقيقية لخطوط المواصلات،



زاد في تعقدها شق الطرق الحقلية بين الأملاك العقارية تبعا لنظام *centuriae* المعمول به عند الرومان.

5 - مراحل إنشاء الطرق العسكرية:

أ - شبكة الأوراس والجنوب النوميدي

اتضح من البقايا الأثرية والمعالم الميالية أن أول طريق استراتيجي بشمال إفريقيا أقدم الرومان على إنشائه بأمر من الامبراطور هو الطريق الذي كان يربط بين ميناء قابس Tacape ومقر قيادة الفيلق الثالث الأوغسطي الذي كان بحيدرة Ammaedara آنذاك، وذلك عام 14م (21). ثم مدد إلى تبسة Theveste مروراً بقفصة Capsa كي يقطع مسافة 300 كلم. وكان الهدف المتوخى من ذلك الإنجاز تسهيل عملية تموين الجيش من خارج إفريقيا عن طريق ميناء قابس من جهة، وعزل منطقة السهوب التونسية-الجزائرية الواقعة شرقي الأوراس، وهي منطقة رعوية كان سكانها في حالة ثورة هددوا بها المناطق الزراعية الواقعة في الشمال. وكان الجيش قد أصلح أو أنشأ الطريق بين قرطاجة ومدينة الكاف Sicca عقب سقوط مملكة نوميديا عام 46 ق.م. قصد التحكم في حركة السكان وحماية المقاطعة بالاعتماد على التنقل السريع عبر ذلك الطريق.

ويظهر أن إيصال العمق النوميدي الثائر بالبحر عبر قابس شرقاً وقرطاجة في الشمال، مع نقل مقر قيادة الجيش إلى ذلك العمق، أمور مكنت الرومان من مواجهة التمرد الشامل الذي قاده تكفاريناس فيما بعد (17-23م) بفعالية، وأن ينتصروا عليه رغم ضراوة المقاومة وطول عمرها.

لما استقر الجيش الروماني في تبسة وأخضع الأوراس وبلاد المور الموالية وأمن الطرق التي تربطه بمراكز السلطة العليا ومورد المؤونة، شرع في مد الطرق باتجاه الغرب، فواصل شق الطريق الاستراتيجي (قابس-تبسة) فبلغ به مروانة (لماصبا



(Lamasba) مرورا بغربي مرتفعات الأوراس وذلك في عهد الإمبراطور فسباسيانوس (69-76م). ثم تواصل مد ذلك الطريق في عهدي تيتوس ودميتيانوس إلى أن وصل حدود موريطانيا القيصرية عند مركز زرايا Zrae شمال شرق جبال الحضنة.

وقد كان عهد هؤلاء الأباطرة موسوما بالأعمال العسكرية الكبرى بشمال إفريقيا، وهي التي برزت في الحملات التي توغل بها الجيش في الصحراء بقيادة سبتيميوس فلاكوس Septimius Flaccus ويوليوس ماتيرنوس Julius Maternus ومد شبكة الطرق في اتجاه الغرب والشمال انطلاقا من مقر القيادة الجديد بتبسة التي استقر فيها الفيلق الثالث الأوغسطي ابتداء من عام 75م. فسهل ذلك الإنجاز على وحدات الجيش التنقل عبر السفوح الشمالية لمرتفعات الأوراس وبلزمة وفصل المناطق الزراعية بنوميديا عن الجبلين وبدو الصحراء الذين تعودوا على ارتيادها في فصلي الربيع والصيف. وكانت تلك المناطق (سهول قسنطينة-سطيف) قد وضعت موضع الاستيطان والاستغلال من قبل الرومان، وبذلك يكون الطريق الاستراتيجي المار بشمال الأوراس قد وصل إلى حدود موريطانيا القيصرية.

وهكذا وجد جنود الفيلق الثالث الأوغسطي في الفترة التي أعقبت حملات الإخضاع الكبرى ببلاد الأوراس والصحراء مناخا آمنا ملائما استغلوه في تحصين الحدود وإحكام خطوط المواصلات وتنظيم الدفاع، فقد اتسم عهد الأباطرة الأنطونيين بهذا الصنف من المنجزات الدفاعية التي طوقت الجنوب النوميدي، فأنثرت على حركة المقاومة فيه، حيث أقدم طواجانوس على إنشاء معسكر جديد بتيمغاد عام 100م، وهو موقع أكثر ملاحة عسكريا من موقع تبسة الذي يفيد في السيطرة على شرقي الأوراس أكثر مما يفيد في مراقبة شماليه. وفي نفس الوقت يعد الموقع الجديد (تيمغاد) مقدمة مهدت لإنشاء معسكر لامبيز Lambaes (تازولت) في عمق مرتفعات الأوراس الغربية.

ويظهر أن الإمبراطور تراجانوس أدرك أن منابع الخطر تكمن فيما وراء مرتفعات الأوراس، وأن سيطرة الجيش الروماني على هذه الكتلة الجبلية لا يدرأ ذلك الخطر إلا



باستكمال تطويقها من الناحية الجنوبية، حيث للرجل منافذ قوية يسلكونها فتفضي بهم إلى بلاد التل النوميدي. ومن ثم عمد تراجانوس إلى سد تلك المنافذ بإنشائه مراكز محصنة عند المعابر الرئيسية للبدو وربطها ببعضها بواسطة شبكة طرق تسهل تحرك وحدات الجيش، وهكذا أمر الإمبراطور بإنشاء طريق جنوبي بخرق بلاد النمامشة التي كانت موطناً لقبائل الموزولامي الثائرة، وإقامة حصن أدمايوس Admajores (بصرياتي) عام 105م. ثم تواصل تمديد ذلك الطريق الاستراتيجي نحو الغرب فوصل موقع تبوديوس Thabodius (تهودة)، ومنه إلى مخنق القنطرة حيث التقى بالطريق الطولي الممتد من تيمقاد عبر لامبيز (تازولت) (22) التي كان العمل جارياً بها لبناء مقر قيادة الفيلق الثالث الأوغسطي، وبذلك أصبح الاتصال متأتياً بين جنوبي الأوراس وشماله بالنسبة لوحدات الجيش بحيث يمكن تمرير الإمدادات من ميناء قابس عبر طريق الجنوب إلى المؤسسات العسكرية بالعمق النوميدي، كما كان ممكناً تموين الجيش عن طريق قرطاجة أو هيبون (عنابة) أو روسيكادا (سكيكدة) عبر الطرق الآتية من الشمال. ولم يبق ذلك سوى تقطيع الكتل الجبلية وفصلها عن بعضها بطرق طولية (شمال/جنوب) لربط الطريق الشمالي بتحصينات الطريق الجنوبي المطوقين للأوراس، وهو عمل نهض به هادريانوس بأشد ما يكون من الحزم والفعالية، حيث دفع به حرصه على التحكم في ظاهرة الترحل القائمة بين مناطق الرعي بإقليم الشطوط (الجريد-ملغيغ) وسفوح الأوراس الجنوبية ومنها إلى سهول نوميديا، فأقدم على إنشاء مركز جميلاي Gemillae (القصاب) الذي دشن عام 126م. وتم ربطه بلامبيز بطريق طوله 75 كلم، ففصل الأوراس عن مرتفعات متليي الحيوية، وكذا تم مد الطريق الرابط بين لامبيز وميزرفيلتا Mesarfelta (الوطاية) (23) ذات الميزة الزراعية المنفردة. وبذلك أصبح الأوراس أسير شبكة طرق وتحصينات محكمة شلت حركة المقاومة فيه وأبطلت مفعولها إلى حين.



ب - شبكة موريطانيا القيصرية

إن نجاح الطرق الاستراتيجية في السيطرة على أصعب إقليم نوميدي شجعت الأباطرة الذين أقلقتهم قلاقل المور بالمقاطعة القيصرية على انتهاج خطط دفاعية مماثلة قصد السيطرة على الكتل الجبلية الممتدة إلى الغرب من الأوراس، وهي جبال الحضنة والطيبري والونشريس وغيرها، وكانوا قد سيطروا من قبل على زكار والظهرة وسهول التيطري الشمالية والشلف والتل الوهراني. حيث يعتبر المعلم المليي المكتشف بعين الدفلى (أوبيدوم نوفوم Oppidum Novum) المؤرخ بسنة 119م. ثم معلم عين تيموشنت (البولي Albulae) المؤرخ بعام 119م (24). من الأوابد التاريخية التي توثق الطريق الروماني بمقاطعة موريطانيا القيصرية.

أما الطريق المحور للخط الدفاعي ببلاد التيطري فهو الذي شرع في إنجازه ابتداء من عام 122م. وهو التاريخ المثبت في المعلم المليي المعثور عليه قرب سور جواب (رابيدوم - سور جواب) رابيدوم Rapidum.

وقد كشف معلم مليي مؤرخ بعام 124م قرب أوزيا على الطريق المار بسور جواب (رابيدوم)، وكان يربط أوزيا بالمراكز الواقعة في الغرب مثل تنراموزا كاسترا (البرواقية). وهو الطريق العسكري الذي كان يصل ظهير التيطري ببلاد الشلف عبر سفازار (عمورة)، ويفصل في نفس الوقت بين كتلي جبال التيطري والونشريس.

ويبدو أن الاضطرابات الحادة التي أثارها الثوار المور بمختلف أنحاء المقاطعة القيصرية في الفترة اللاحقة لعهد هادريانوس قد عطلت الأعمال المتعلقة بإنشاء الطرق، وأجبرت الجنود على الاعتصام بحصونهم ومراكزهم دفاعا عن أنفسهم. ومن ثم خلت تلك الفترة من الوثائق المخلة لإنشاء الطرق العسكرية، وجمدت الحدود الجنوبية بمقاطعة القيصرية إلى عهد الإمبراطور سبتيميوس سيفيروس الذي انتقلت على يده حركة التوسع العسكري في الجنوب بما فيها شق الطرق وبناء التحصينات.



ذلك أنه قد توغل بالليمس الروماني في شمال إفريقيا إلى أقصى حدوده. حيث بلغ به غدامس Cydamus في عمق بلاد الجرميين (الغرامنت) وملتقى طرق قوافل الصحراء وإفريقيا السوداء وجعله يضم بلاد الجيتول فيما وراء مرتفعات أولاد نايل بإنشائه لقلعة ديميدي Castillum Dimmidi (مسعد) عام 198م. فعزز بذلك جبهة الدفاع الرومانية بالجنوب النوميدي-الموريطني المواجهة لعالم البدو. كما أنه متن شبكة الطرق وأحكمها عبر المنطقة الفاصلة بين شطوط الحضنة-ملغيغ-الفجاج-الجريد.

أما أهم الأعمال المتعلقة بالطرق العسكرية بالليمس الموريطني المنسوبة إليه، فذلك الطريق الاستراتيجي الذي طوق به مرتفعات "طري والونشريس وفرندة وبني شقران وتسالا، انطلاقا من مراكز تارمونت Aras إلى مركز مغنية Numerus Syrorum مرورا بمراكز عين غريميدي Grimidi وعين توتة وصنق Usinaza وبوغار وقلعة أولاد هلال وعيون سببية وتيمزيوين Lucu وأولاد ميمون Altava وتلمسان Pomaria. فوضع بذلك العمل معاقل المور الحصينة بين فكي كماشة الخطين الأول والثاني من تحصينات الليمس، ونسج شبكة الطرق العسكرية بينهما بإحكام يتخذ من القلاع والحصون في كلا الخطين أوتادا متينة لربط تلك الشبكة ببعضها عبر فجاج ووديان المرتفعات المذكورة، وهي الفجاج والوديان التي استخدمت كممرات لوحدات الجيش الروماني أثناء الحملة الواسعة التي نفذت في عهد أنطونينوس بيوس ضد الثوار المور في كافة المناطق، ومكنت قادة الجيش المهاجم من التعرف ميدانيا على أرضية المعركة وخبر مجاهلها وانتقاء أكثرها ملائمة لإنشاء المراكز العسكرية وتميرير الطرق بينها. الأمر الذي مهد السبيل أمام سياسة سبتيميوس سفيروس التوسعية فأحرزت ذلك التقدم الملموس في مجال التوسع الاستطاني وإنشاء الطرق.

وقد تم الكشف عن عدد من المعالم الميالية على امتداد تلك الطرق تخلد ذلك الإنشاء وتقرنه بعهد الإمبراطور من ذلك أنه تم ربط إقليم سطيف بإقليم أوزيا (سور الغزلان) في هذه الفترة عن طريق مرتفعات البيان حسب ما يشير إلى ذلك المعلم الميالي المكتشف



بالخريس (شرقي سور الغزلان) الذي يؤرخ بعام 198م، فأصبحت المسافة أقصر من تلك التي تربط بين سطيف وأوزيا عبر سيلاص Cellas (الخربة الزرقة) ومقرة Macris وزابي، مروراً بجنوبي مرتفعات الحضنة(25).

وكانت الضرورة العسكرية تقتضي تطويق بلاد الحضنة بطريق يسهل مهمة الحاميات العسكرية المتمركزة في عدة مواقع قصد السيطرة على البدو. خاصة عندما تم تطويق اقليم الحضنة من جميع الجهات بتحسينات تحول دون تسلسل الرعاة إليه.

وقد اكتشف باراديز J. Baradez شبكة طرق بالغة التعقيد باقليم الحضنة منها طريق تمكن من تتبع آثاره بالتصوير الجوي، قال عنه إنه يربط بين مركز جميلي Gemillae (القصبات) وسور الغزلان (أوزيا) مروراً بسدوري Ausum على امتداد يصل 150 ميلاً رومانيا (حوالي 230 كلم) ويكون قد تم إنشاؤه في هذا العهد(26).

وتشير البقايا الأثرية والمعطيات التاريخية الكثيرة إلى وجود طريق كان يقطع السهوب ليصل بين قلعة دميدي Castellum Dimmidi بمسعد ومركز بوغار، مروراً بالجلفة وبوغزول(27).

وقد افترض كثير من المؤرخين أنه كان إحدى وسائل الاستطلاع والترصد في بلاد الرعي الواسعة(28). وهذا الطريق لا بد أنه كان موجوداً قبل الرومان، كما أن الطريق الوطني رقم 1 حالياً يكاد يتطابق معه.

وتشير المعطيات التاريخية أن طريقاً آخر كان يربط بين قلعة دميدي وإقليم أعالي مينا عبر تادميت وزينة وبنية(29). كما افترض بعضهم أن طريقاً كان يربط قلعة عين بلول بشمال شرق سعيدة بأقلو جنوبي الشط الشرقي، وآخر كان يخترق الشط الشرقي عند موقع الخضرة ليصل إلى البيض(30).



6 - مسارات الطرق:

1 - الطرق المستعرضة (شرق/غرب)

هي الطرق التي تأخذ اتجاهها عاما من الشرق إلى الغرب، نذكر أهمها: انطلاقا من مرفأين على الشاطئ التونسي-الليبي هما مرفأ قابس Tacape على الخليج الصغير (Syrtos Minor) ومرفأ لبدة (Leptis Magna). فيتجه الطريق الأول من قابس إلى قفصة ومنها إلى تبسة ثم خنشلة فتازولت ثم مروانة وزراية ومنها إلى مقرة وزابي (مسيلة) ثم تارمونت، مكملة لطرق مقاطعتي أفريقيا البروقنصلية ونوميديا. وأهم محاورها تارمونت، حيث تتفرع إلى اتجاهين أحدهما يأخذ وجهته نحو سور الغزلان ومنه إلى سور جواب ثم البرواقية فعمورة، ثم خميس مليانة وعين الدفلى والشلف (الأصنام سابقا) ثم وادي رهيو وغليزان والمحمدية ومنها إلى سيق وأربال وعين تموشنت فتلسمان.

أما الفرع الثاني فيتجه غربا نحو عين غريميدي وعين توتة وصنق وبوغار ثم خربة أولاد هلال ومنها إلى بور باقي وتيهرت وعيون سببية ثم هنشير سوق وبنيان. ومنها إلى تيمزيوين وعين سخونة وأولاد ميمون فتلسمان حيث يلتقي بالخط الأول ثم يتواصل الطريق إلى مغنية.

أما الثاني الذي ينطلق من لبدة فيتعمق نحو ذهبية بمنطقة جفارة ومنها إلى رميده (تليباري Tillibari) ثم راس العين (تلاتي Talalati) فسيدي محمد بن عيسى (بيزيروس Bezereos) ثم إلى قصر العسكر فقفصة، ومنها يتجه نحو الجنوب الغربي إلى تمرزه (Ad Turres) ثم بيرياني (Ad Majores) ومنه إلى تادرت (Ad Medias) ثم نحو تهودة (Thabodeos) فالقصبات (Gemellae) والدوسن ومنه إلى سايوري (Ausum)، فالقهرة ثم عين الريش ومنها إلى مسعد (C. Dimmidi) فالأغواط على أغلب الظن.

وهناك طريق مستعرض آخر يتفرع عن الطريق الاستراتيجي (قابس- سور الغزلان) وينطلق من طبة في اتجاه الجنوب الغربي، وهو استمرار لطريق تازولت (لامبيز) طبة،



حيث يمر جنوبي شط الحضنة ويربط مراكز التحصين القائمة بشمالي أولاد نايل ببعضها حتى يصل إلى مجدل والجلفة وزنينة. ولعله كان ممتدا إلى البيض عبر آفلو(31).

ب - الطرق الطولية (شمال-جنوب)

وهي التي تأخذ اتجاه شمال/جنوب عموما، وتتعامد مع الطرق المستعرضة بصفة عامة، حيث تشكل وسيلة ربط بينها من جهة وتفصل الكتل الجبلية عن بعضها متخذة من المعابر التقليدية بين التل والصحراء وجهتها الرئيسية من جهة ثانية. من أهم تلك الطرق: الطريق الرابط بين قابس وموقع سيدي محمد بن عيسى (Bezereos) وهو طريق يربط بين شبكة تحصينات رومانية هامة كانت قائمة في بلاد قبائل نفزاوة ومطماطة الضاربة إلى الشرق من شط الجريد. ثم الطريق الواصل بين قفصة ونفطة عبر توزر (Tusuros). ثم طريق تبسة-بصرياني وطريق خنشلة-باديس، ثم طريق تازولت إلى برج سعادة عبر تهودة، وطريق تازولت-طولقة والدوسن عبر الوطاية، ثم طريق مروانة نحو الدوسن عبر نقاوس وطبنة والماء الحي وسدوري.

ويبدو أن مدينة سطيف التي ازدهرت وتعاظم شأنها حتى أصبحت عاصمة مقاطعة جديدة فيما بعد، كانت مرتكزا لعدة طرق اخترق بها الرومان مرتفعات جبال البابور لوصل مستعمرة سطيفيس وما جاورها من المؤسسات بموانئ الساحل. ومن تلك الطرق ذلك الذي كان يربط سطيف بقلعة فيكتوري Victorae قرب جيجل Igilgili، المؤرخة بعام 124م. بناء على المعلم الملي المعثور عليه شمالي سطيف، ثم طريق سطيف تكلات (توبوسبتو) على وادي الصومام المؤرخ بنفس السنة بناء على معلم أيضا(32). ومن ثم أصبحت سطيف متصلة بالبحر عبر أكثر من طريق مما أهلها أن تكون مركزا عسكريا حيويا، بحيث استعملت الطرق المذكورة لإنزال الإمدادات من خارج إفريقيا، فكان وضع سطيف من هذه الناحية مماثلا لوضع قفصة أو تبسة بالنسبة لرافئ البروقنصلية. هذا



فضلا عن أنها كانت ترتبط بميلة Milev وكيرتا Cirta (قسنطينة) عبر الطريق الرئيسي الداخلي (قرطاجة-سطيف).

ومن أهم الطرق الطولية المطوقة لمرتفعات الحضنة من الجهة الغربية ذلك الذي يتخذ من وادي القصاب ممرا له، رابطا بين الطريق المستعرض (سطيف-سور الغزلان) ومتيلة: (طبنة-سور الغزلان) في نقط وثقها معلم ميلي عثر عليه قرب مجانة بالنسبة للأول، وفي كل من زابي وتارمونت (أراس) بالنسبة للثاني، حيث يتفرع عند مخرجه من الفجاج الفاصلة بين مرتفعات الحضنة وونوغة، فيتجه الفرع الغربي إلى تارمونت، بينما يتجه الفرع الجنوبي إلى زابي، وذلك اختصارا للمسافة على سالكي الطريق حسب الوجهة المقصودة: إن أوزيا القيصرية، أو طبنة-بسكرة Vescera... وهذا الطريق يواصل مساره جنوبا بعد زابي فيلامس شط الحضنة من الناحية الغربية ليصل إلى بوسعادة ثم الجلفة وما بعدها (33).

ومن الطرق الطولية بالقيصرية نذكر طريق أوزيا-عين غريميدي الذي يعد فاصلا بين مرتفعات التيطري عند جبل ديرة وجبال ونوغة الممتدة إلى الشرق، وهو الطريق الذي لاحظ باراديز أنه يمتد إلى القصبات (جميالي) على وادي جدي.

وقد اكتشفت عدة قلاع كانت قائمة على امتداده بين تارمونت وعين غريميدي، منها واحدة بترزاز وأخرى بعين عمريس، يبدو أنهما كانتا تقومان بمراقبة ومنع البدو من التغلغل شمالا نحو بلاد التيطري، وقد عثر في تلك المنشآت التحصينية ما يؤكد انتماءها إلى العهد السفيري (34).

وهناك الطريق الرابط بين البرواقية (تزاموزا) وبوغار، وهو طريق يمتد إلى المدية Lambdia شمالا ومنها إلى تيبازا Tipaza وشرشال (قيصرية)، وهو أكثر الطرق ملائمة من الناحية العسكرية. ويكاد الطريق الوطني رقم 1 يتطابق معه في كثير من مساره. وكان يفصل عند بوغار بين كتلة جبال التيطري الجنوبية ومرتفعات الونشريس الشرقية، ولقد بينا أهمية مدخل بوغار بالنسبة للطريق الصحراوي (الجلفة-بوغار) عبر بوغزول،



والمكانة التي يحتلها مجرى نهر الشلف كمر طبيعي بين السهوب وبلاد التل، ويظهر أن العسكرية الرومانية كانت بالمرصاد لما يمكن أن يأتي به مجرى هذا الوادي مع تدفق مياهه من حملات بشرية. فأنشأت طرقاً طولية أخرى غربي بوغار انطلاقاً من الطريق المستعرض عند المعسكر الشتوي سيباستينا Hiberna Alae Sebastinae بخربة أولاد هلال، حيث ينطلق طريق نحو عمورة (سفازار) وآخر نحو عين الدفلى الواقعتين على الطريق المستعرض بمحاذاة السلف. وبذلك أصبح الفصل بين الونشريس والتيبيري أكثر فعالية من الناحية العسكرية، بحيث تضافرت عليه ثلاث طرق طولية ربطت بين قلاع محكمة التحصين، وإذا أضفنا الطريق الرابط بين صندق وبرواقية الذي يشكل مع الطرق (صندق-بوغار-برواقية) مثلثاً يطوق الركن الجنوبي الغربي من مرتفعات التيبيري، فأئنا ندرك مدى حرص الرومان على التحكم في هذه النقطة الحيوية ما بين التيبيري والونشريس (أي معبر نهر الشلف) من خلال الديناميكية الممثلة في الطرق.

ونلاحظ أن المعطيات الجغرافية قد تحكمت في شبكة الطرق العسكرية ووجهت مساراتها. ذلك أن كتلة الونشريس باتساعها الضخم وتعقد تضاريسها وخلوها من الوديان التي تخترقها من الشمال إلى الجنوب أو العكس، أمور حالت دون إقدام الرومان على شق طرق طولية تربط الخط الشمالي بالجنوبي. فظلت تلك الكتلة مستعصية عنهم رغم أنهم طوقوها من جميع الجهات بمنشآت عسكرية بالغة الأهمية. لقد عملوا على عزلها وتجميد تعاملها مع المناطق المجاورة لها لكنهم فشلوا حسب رأيي في السيطرة عليها بقدر مماثل لسيطرتهم على مرتفعات الأوراس بمقاطعة نوميديا، حيث سهلت مهمتهم الوديان الكبيرة التي كونت في تلك الكتلة أروقة كثيرة للعبور بين الشمال والجنوب، على عكس كتلة الونشريس الموسومة بتماسك السطح وامتداد المرتفعات بشكل متراس مما حال دون تكون وديان طولية الامتداد يمكن من خلالها فتح ممرات تقرب المسافة بين سفوح الونشريس الشمالية والجنوبية كما هو الشأن بالنسبة للأوراس.



وهكذا أصبح لزاما على مهندسي الطرق الرومان أن يتجنبوا كتلة الونشريس، فلم ينشئوا طريقا طويلا يربط بين شمالها وجنوبها سوى بمحاذاة وادي مينا الذي يفصل الونشريس عن جبال فرندة، بحيث يجمع روافده العليا من السفوح الجنوبية الغربية للونشريس وفرندة، فكان مجراه أرضية ملائمة لمهندسي الطرق، فاخطوا بمحاذاة الوادي طريقا يصل تيهرت بغليزان (مينا).

ثم تأخذ الطرق الطولية في التعدد والكثرة إلى الغرب من وادي مينا تبعا لتعدد الوديان الواصلة بين المراكز الرومانية القائمة على خطي الدفاع الأول والثاني، ومنها الطريق الرابط بين المحمدية (كاسترانوفا) وبنيان (الأمنياريا)، وكذلك الذي يربط بين عين تموشنت (ألبولي) وأولاد ميمون (ألتافا) وتلمسان (يوماريا)، ثم الرابط بين سيق ومغنية، وغير ذلك من الطرق التي كانت توصل بين مراكز التواجد العسكري والمدني في تلك المنطقة حيث تغلغل الاستيطان فيها بشكل كثيف لخصوبة أرضها ووفرة مياهها.

7 - منشآت الحماية والمرافق:

اعتبارا للدور الاستراتيجي الذي لعبته الطرق في احتفاظ الرومان بشمال إفريقيا قرونا عديدة، فإن الضرورة العسكرية التي كانت قائمة على اليقظة الدائمة وحالة الاستنفار الكامل، تطلبت قيام الجيش بتجسيد ذلك في منشآت مكملية للطرق، منها ما يتعلق بالحماية وتدعيم فعالية الطريق عسكريا كالخنادق والحواجز، ومنها ما هو في صورة مرافق مدعمة كأبراج المراقبة ونقاط الترصد ومراكز الحراسة والصيانة ومرافق الاستراحة، وكذا محطات البريد ومخازن التموين (الأنونا) وما إلى ذلك.

أ - خنادق وأسوار

احتفظ الجنوب النوميدي ومنطقة الحدود النوميديّة-الموريطنانية بأوضح البقايا الأثرية المجسدة للخنادق والأسوار التي وضعت لحماية الطرق ومنع الغزاة من تخريبها أو شن



الغارة على سالكيها، وذلك في المواقع الأكثر ملائمة لهذا النوع من الأضرار، من ذلك أنه عثر على بقايا خندق "Fossatum" يوازي الطريق ويتقاطع معه أحيانا، حسب الضرورة المورفولوجية، بمنطقة القنطرة.

وكذا الشأن بالنسبة للطريق الرابط بين الوطاية وطبنة حيث يسايره الخندق (الفوساتوم) ولا يبتعد عنه طول المسافة الممتدة من القصبات (جميلي) إلى بسرياتي (أدمايورس Ad Majores) (35). كما عثر باراديز على تجاوز مماثل بين الطريق والخندق المضروب حول جبال الحضنة، خاصة عند مرور الطريق الرابط بين سطيف وسيلاص (الخربة الزرقة) بشرقى جبال بوطالب وجنوبيها. فكان الفوساتوم هناك بمثابة الدرع الواقي الذي يدرأ الخطر المحتمل من غارات الجبلين على ذلك الطريق الاستراتيجي (36).

إن (الفوساتوم) الذي لم يكن دائما خندقا حسب المعنى الظاهر للفظ اللاتيني، إذ هو مكون من خنادق وأسوار وحواجز مختلفة، كان الغرض من إقامته وضع حواجز مادية يتعذر على السكان اجتيازها، فهو حد فاصل بين مناطق يسيطر عليها الرومان وأخرى مستعصية عليهم. وبهذا المعنى فالفوساتوم كان أحد المنشآت العسكرية المكلمة لوظيفة الطريق، ومن ثم كان الطريق ملازما للفوساتوم في المناطق الأكثر ضرورة، قصد تيسير تنقل الجند لحمايته من الغارات المفاجئة وأعمال التخريب والاختحام، وإذا كان الفوساتوم وسيلة حصار ثابت، طوق به الرومان أقاليم جبلية كاملة كما هو شأن جبال بوطالب وفصلوا به بين أقاليم كما فعلوا في وادي جدي فيما يسمى «بساقية بنت لقراص» (37). فإن الطريق كان مطيتهم الأسرع لحماية الفوساتوم وغيره من المنشآت المدنية والعسكرية على السواء.

ب - أبراج المراقبة والرصد

أما أبراج المراقبة والرصد (Turris) فقد كانت كثيرة جدا، نظرا لفعاليتها الكبيرة في حراسة الطريق وإكسابه الصفة العسكرية الفعالة، خاصة عندما تمر الطرق بمناطق تكثر



فيها الثنايا والفجاج وغيرها من أشكال التضاريس الصالحة للكمائن والهجومات المباشرة.

وبصفة عامة نلاحظ كثافة هذه المنشآت العسكرية بجوانب الطرق الاستراتيجية بكيفية روعي فيها حسن السيطرة على المسافات المحروسة والنظرة الممتدة، وهي من خصوصيات نقاط الملاحظة في المبادئ العسكرية، حيث أن الحواجز الطبيعية التي تعوق النظرة البعيدة، أو تخفي الطريق عن أحد تلك المراكز عالج المهندسون العسكريون مشكلها بمضاعفتهم عدد الأبراج، ووضعها على أبعاد تمكنها من التشارك في أداء مهمتها بتبادل الإشارة المرئية. كما أوجبوا مخرجا للمأزق الناجم عن الشعاب والأكمام المجاورة للطريق بإنشائهم مراكز تشرف عليها وتجعل الطريق مكشوفاً للنظر بصفة دائمة(38).

وكانت الأبراج ونقاط الترصد تقوم بنقل الإشارة المرئية(39) من برج إلى آخر حتى تصل إلى مركز القيادة الرئيسي. وهذا ما يفسر وجود بعض الأبراج بالأكام والربى المطلة على بعضها على مسافات تتيج فهم الإشارة المنبعثة من البرج المجاور، حتى ولو اقتضى الأمر إقامة نقاط رصد بعيدة نسبياً عن مسار الطريق، وبهذا فالبرج أو المرصد كان يؤدي دور الحراسة والاستطلاع ونقل المعلومات العسكرية في آن واحد، مما كان يمكن القيادة المتمركزة في حصون وقلاع خلفية من الاطلاع عن كُتب على تحركات السكان بمنطقتها العسكرية، وتتبع ما يجري عبر الطريق، واتخاذ الإجراءات اللازمة في الوقت المناسب، كلما بلغت معلومات تستدعي التدخل(40).

8 - دور شبكة الطرق في المواصلات والتحكم:

أ - السرعة في إيصال المعلومات (تطور البريد العمومي Cursus Publicus)

كانت مهمة إيصال الأخبار والتعليمات بين السلطة المركزية وفروعها المنتشرة بعيداً



في مواقع جغرافية نائية من الأمور التي أولاهها الرومان اهتماما متزايدا شأنهم في ذلك شأن من سبقهم أو عاصروهم من الأمم والدول نظرا للأهمية التي تكتسيها عملية الاتصال بين مصدر السلطة ومراكز تنفيذ الأوامر في الميدان، ولا حاجة للتذكير بتجارب الأمم السابقة للرومان في هذا الميدان، مثل المصريين والرافديين والإغريق، حيث أن هؤلاء رمزوا لهذه المهمة (أي نقل الخبر والتعليم) بأول ماراطون.

يذكر سويتونيوس Suetonius أن الإمبراطور الروماني الأول أوكتافيوس هو أول من اهتم بالبريد وأدخل على الأساليب المستخدمة فيه تحسينات هامة ساهمت في فعاليتها، حيث يذكر أنه كان حريصا على الاطلاع على ما يجري في المقاطعات بصفة عاجلة. ومن ثم أمر بجعل البريد العمومي Cursus Publicus أكثر سرعة ونجاعة من ذي قبل. وذلك اعتمادا على شباب رياضيين (عدائين) من أبناء المدن يقومون بنقل البريد من مدينة إلى أخرى في شكل تواصل، ثم بواسطة العربات السريعة لقطع مسافات معينة وتبديلها أو تغيير خيول الجر، وذلك اعتمادا على الطريق العسكري Viae Militares التي وفرت محطات منتظمة للمسافات لهذا الغرض.

وقد أظهرت هذه الكيفية فعالية أفضل من سابقتها التي كانت تعتمد على صاحب البريد من نقطة استلامه إلى نقطة تسليمه، الأمر الذي كان يعرض الأسرار للإفشاء في حالة اعتراض ناقل البريد إلى التوقيف والاستئطاق أثناء الطريق، بحيث أن صاحب البريد يكون على دراية واطلاع بالحالة العسكرية مثلا في الجهة التي انطلق منها.

كما ظهرت اختتام البريد الرسمي في عهد هذا الإمبراطور حتى لا يتعرض للفض في الطريق، وقد حملت الاختتام أولا رسم أبي الهول أو الاسكندر الأكبر كما حملت أخرى رسم الإمبراطور أوكتافيوس، وحرصا على هذه الدقة كان يكتب تاريخ الإصدار والساعة التي تم فيها إرسال النبأ أو إصدار التعليم (41).

ويفهم من نص سويتونيوس أن الرومان جعلوا للبريد أهمية متميزة، فأصبح لديهم بمثابة جهاز الاستعلامات الذي يتطلب حيطة كبيرة، حفاظا على سرية وسرعته من حيث



التداول. وهذا ما يبرز في تكوين شباب من الرياضيين العدائين مهمتهم نقل البريد ثم استخدام العربات السريعة ومراكز الوصل البريدي على مسافات معينة (10 أميال بالنسبة للعدو، 30 ميلا بالنسبة للعربات). وقد ظهرت تلك المحطات على امتداد الطرق العسكرية الآمنة عبر المقاطعات الرومانية بجميع الإمبراطورية(42).

وقد تطور البريد من حيث مضامينه وهيئاته فيما بعد، حيث انتقل من الاختصار على نقل التعليمات والمراسلات الرسمية من والي الإمبراطور إلى المراسلات العمومية وإيصال الرسائل الشخصية. وهذا ما تطلب توسع نشاطاته وإنشاء إدارة خاصة له تتكفل بنقل المعلومات والمراسلات، وأوكل أمرها إلى موظفين كبار من طبقة القواد العسكريين في المقاطعات. وقد ظهر ذلك جليا ابتداء من عهد كومودوس الذي تجسدت أهمية صاحب البريد في عهده في المهام الموكلة إلى هذا الموظف والمبالغ المخصصة لتغطية النفقات وتسديد التعويضات والأجور، وقد تزايد اعتبار هذه الوظيفة في عهد ماركوس أوريليوس ثم سبتيميوس سيفيروس حيث تشير الوثائق إلى مائتي ألف سيسرس كان يتقاضاها صاحب البريد(43).

ب - جمع الجباية (الأنونا)

ارتبطت وظيفة البريد بمهمة أخرى ذات منزلة حيوية في المجال الاقتصادي والعسكري، إنها ضريبة التموين Annonae المفروضة على الشعوب المهزومة في المقاطعات، وبرز ذلك الارتباط في عهد السيفيريين وما بعدهم حيث أصبحت مهمة البريد مرادفة لمهمة جمع الأنونا، وهذا ما قوى من أهمية البريد العمومي وضاعف نشاطاته في الواقع، من ذلك أن نقاط الاتصال ومراكز الحراسة القائمة على امتداد الطرق العسكرية تحولت تدريجيا إلى مخازن تجمع فيها مستحقات الأنونا العسكرية، وهذا ما زاد في حيوية الطريق والتحصينات المقامة على طوله.



لقد تطلب الأمر نشر مراكز الشرطة والفرق المخصصة لاستحصال الجباية المذكورة وكذا الرقابة الجمركية، وما إلى ذلك من السلط عن نقاط الوصل Relais البريدي فازدادت حيوية الطرق العسكرية وتطورت فعاليتها الاستراتيجية (44).

ومن جهة أخرى تطلب الاهتمام بالدفاع المحلي والجهوي أو الاقليمي اهتماما أكثر بالطرق، باعتبارها وسيلة ربط لا غنى عنها في شبكة الدفاع المحلي وعلاقته بالمعسكرات الخلفية من جهة ولضمان استخلاص الأنونا ونقلها إلى مراكز الشحن نحو روما من جهة ثانية.

وظهرت تلك الجهود في بروز مباني موزعة على أقاليم المدن دعيت منصيون Mansiones، روعي في إنشائها الموقع الملائم ومتانة التحصين ومجاورة الطريق، وهي التي تبرزها خريطة أنطونيني بوضوح وظهر بعض تلك المراكز في الخريطة الأثرية على صورة فيلات محصنة Villae Fortifiees. كان الجيش يأوي إليها ليتزود بالمؤن اللازمة التي يوفرها له جهاز الأنونا من إقليم المدينة المعنية، وكانت مواقع هذه المؤسسات على خريطة الطرق متباعدة الأبعاد تبعا لتمرکز الفارمين بمناطق الإنتاج الغذائي (زراعة، تربية، حيوان). ومن ثم فمراكز الأنونا (منصيون Mansiones) غير منتظمة المسافات، بعكس مراكز البريد (موتاسيون Mutation) المتصفة بانتظام المسافة التي تفصل فيما بينها كما أسلفنا، غير أن التطابق كان كثيرا بين مراكز البريد ومخازن الأنونا على مسار الطريق العسكري خاصة عندما وضعت المسؤولية عليها تحت سلطة الحكام العسكريين المحليين باعتبارها موارد لأجور الجند طبقا للنظام الجديد الذي خول للجنود أخذ مستحقاتهم عينا من المغارم المحلية، فلم يعد من سبيل إلى استحصال تلك المستحقات سوى ببذل جهد عسكري كبير، خاصة أثناء جمع المحاصيل، وهو جهد يبقى قليل الفعالية لولا اعتماده على شبكة طرق لنقل العربات ومختلف وسائل الشحن من الحقول إلى مراكز الخزن.

وظهر إلى جانب هذه المنشآت الرسمية ذات الطابع العسكري والسياسي والإداري مراكز أخرى خاصة، أقامها أثرياء الرومان على قارعة الطريق المار بأملأهم لاستثمار



أموالهم في المجال التجاري، مثل الفنادق والمطاعم وما يتبع ذلك من مستحقات للمسافرين، وهي مرافق كان يطلق على بعضها تعبير *Deversorium*، وأخرى دعت *Hospitium*، وغيرها *Stabulum*، مما كان موجهاً أساساً إلى أصحاب العربات لإيواء حيوانات الجر بالإسطبلات وإطعامها، وكذا *Cenatio* الذي يعني المطعم.

إن هذه الظاهرة ذات الطابع السياحي عرفت انتشاراً واسعاً في العالم الروماني بسبب حركة الأسفار والتنقلات الكثيرة التي اتسم بها ذلك العهد، وقد عبر الكاتب الروماني عن المميزات التجارية للأمالك المحاذية للطرق الكبرى بقوله: «إذا وجد بعقار مجاور لطريق كبير موضع ملائم لاستقبال المسافرين يكون مستحسننا بناء مأوى *Oberges*» (45) أي محطة استراحة، وهو ما نشاهده قائماً في عصرنا على الطرقات الكبرى، حيث أخذ ملاك الأراضي المجاورة للطرقات يستغلون حركة المسافرين بإنشاء محطات تشمل المطاعم والفنادق وورشات الصيانة وما إلى ذلك من متطلبات المسافرين.

وهكذا فإن المنشآت الدفاعية والمدنية التي أوردنا نماذج منها تعبير عن القيمة الاستراتيجية للطريق الروماني الذي كان في بداية الأمر موجهاً لإخضاع السكان والسيطرة عليهم ومنطلقاً للتغلغل في العمق الجغرافي للبلاد، ثم تطورت وظيفته تبعاً للظروف الجديدة التي ترتبت عن الاحتلال، فأصبح الطريق شرياناً ينبض بالحياة الاقتصادية والعمرانية، ثم آل في نهاية الأمر عند تضعف الهيمنة الرومانية إلى خط دفاعي يحتمي به المجتمع الروماني دفاعاً عن وجوده وحفاظاً على ما تبقى من أشلاء الحضارة الرومانية الآخذة في الانهيار.

الهوامش:

- (1) G. Ch. Picard, *Castillum Dimmidi*, p. 55, no 35.
- (2) R. Chevallier, *Les Voies romaines*, p. 8; J. André, *Les Latins du Chemin et de la rue*, R.E.L., - (2) 1950, p. 104-134.
- (3) Vegece, *Les institutions militaires*, d'après P. Salama, *Les Voies romaines*, p. 15.



- (4) - De ondicinibus agrorum, d'après R. Chevalier, op. cit., p. 68.
- (5) - نفس المرجع، ص 58 وهامش 2.
- (6) - Digestes, VIII, 31.
- (7) - قام R. Chevalier بتحليل المصادر المتعلقة بالموضوع. انظر الفصل الأول من كتابه: Les Voies romaines.
- (8) - Ammien Marcelin, XVI.
- (9) - راجع R. Chevalier بخصوص النصوص المتعلقة بالموضوع في ص. 32-9.
- (10) - سميت باسم كونراد بوتنجر Conrad Peutinger أمين مكتبة فينا الذي تسلمها واعتنى بها وأبرز قيمتها فأخذت اسمه.
- (11) - تم العثور على النسخة المتداولة أواخر القرن الخامس عشر واستلمتها مكتبة فينا عام 1508م.
- (12) - R. Chevalier, op. cit., p. 23 et no 1.
- (13) - P. Salama, Les Voies romaines,... op. cit., p. 16.
- (14) - الميل الروماني يعني ألف خطوة مضعفة Passus Gradus أي حوالي 1480 متر ويعادل 10 سبتاديوم يوناني. والخطوة اليونانية المضعفة تعادل 1.48 متر، وهي تساوي 5 أقدام وبذلك يكون طول القدم الروماني 0.296 مترا.
- (15) - جمع معظم نقوش المعالم الميلية المكتشفة بشمال إفريقيا في الملخص الثاني من المجلد الثامن لمذونة النقوش اللاتينية (CIL, VIII) انظر ص، 459-910 من المجلد الثامن.
- (16) - وهو ما فعله بيار سالاما P. Salama بالنسبة لشمال إفريقيا وشفالي R. Chevalier بالنسبة للإمبراطورية كلها.
- (17) - عن النصوص الدعائية التي كانت تحتويها المعالم الميلية كثيرة، ونورد أحدها عثر عليه بمقاطعة الليريا، يعود إلى عهد كونستانس قسطنطين الأكبر بتاريخ 354-355. جاء فيه: «إن الإمبراطور قيصر فلافيوس يوليوس كونستانس الورع، السعيد أغسطس المنتصر الكبير صاحب الانتصارات الأبدية، ابن المؤله قسطنطين الطيب جدا. والأمير الكبير جدا. صغير المؤلهين مكسيميان وكونستانس واحد أحفاد المؤله كلوديوس الثاني. الكاهن الكبير، الجرمانى الألماني، الكبير والغوطي الكبير... في تريبونيته الثانية والثلاثين المباع للمرة الثلاثين إمبراطورا. والقنصل للمرة السابعة، أو الوطن البروقنصل. وبعد تجهيز الطريق وإعادة بناء الجسور وتوفير الحاجات العمومية، أقام أليريا معالم على أبعاد خمسة أميال ابتداء من نهر أتراس إلى نهر صاف 364 ميلا. انظر: (CIL. III, 3705) I.L.S., 732 نقل شفالي النص اللاتيني إلى الفرنسية، انظر: R. Chevalier, op. cit., p. 40.
- (18) - نفس المرجع، ص 36.
- (19) - نفسه، ص 38.
- (20) - P. Salama, Une borne milière archaïque de l'Afrique romaine, CRAI, 1963, pp. 143-148.
- (21) - كان ذلك أواخر عهد أكتافقيوس أغسطس وبداية عهد ييريبيوس على يد بروقنصل مقاطعة أفريقيا المدعو أسبرناس Aspernas انظر: P. Salama, Les voies... op. cit., p. 25.
- (22) - نفس المرجع، ص 25.
- (23) - J. Baradez, op. cit., p. 532; P. Salama, op. cit., p. 26.
- (24) - J. Baradez, Les fouilles de Tipasa, Lybica, t. 2, 1954, pp. 89-139.



- L. Leschi, Nouvelles recherches aeriennes sur le Limes d'Afrique, Rev. Afric. 1947, pp. - (25)
201-212.
- J. Baradez, Fossatum, op. cit., pp. 353-354. - (26)
- L. Leschi, Rome et les Nomades du Sahara ..., I.R.S., 1942, p. 10.
- P. Salama, Les Voies... op. cit., carte; Les déplacements...op. cit. - (27)
- P. Salama, Les déplacements...op. cit., pp. 381-383. - (28)
- P. Salama, Les Voies... op. cit., carte; S. Gsell: A.A.A.46/102. - (29)
- P. Salama, Les déplacements...op. cit. - (30)
- P. Salama, Les déplacements...op. cit., p. 583. - (31)
- P. Salama, Les déplacements...op. cit. carte. - (32)
- Masque de parade - انظر خريطة الطرق الرومانية بشمال إفريقيا للمؤرخ السالف الذكر وكذلك مقاله: et casque d'Ain Grimidi, op. cit. - (33)
- Leschi, Nouvelles recherches..., op. cit., p. 210. - (34)
- S. Gsell, A.A.A. 26-104; J. Baradez, Fossatum...op. cit., pp. 91-334. - (35)
- J. Baradez, op. cit., pp. 93-94. - (36)
- (37) - نفس المرجع، ص 10 (X).
- R. Chevalier, op. cit., p. 168; P. Salama, Les Voies, ...op. cit., p. 83. - (38)
- (39) - توجد أمثلة كثيرة من آثار تلك المراكز في الأطلس الأثري للجزائر، راجع: S. Gsell, A.A.A. Passim.
- (40) - راجع تفاصيل ذلك عند: R. Chevalier, op. cit., p. 213.
- (41) - Suetone, Vie des douze cesars, Auguste, 49, 5, 50.
- (42) - R. Chevalier, op. cit., p. 208.
- (43) - نفس المرجع، ص 210.
- (44) - كانت عربات البريد تحمل علامة مميزة من البرونز كتب عليها عبارة «طابيلاريوس ديپالوماريوس Tabelarius Diptomarius» وتعني مهمة الاتصال، وكان سواقوا البريد من المعتوقين الأوفياء.
- (45) - Res Rusticae. 1,2,3; d'après R. Chevalier, op. cit., p. 218.