

المجلد: 06، العدد: 01 (2022)، ص 29-49

الطرق الرومانية في منطقة "تبسة"

Roman Roads in Tebessa Region

فريدة بوكاف

جامعة تبسة (الجزائر)

boukef.farida.tebessa@gmail.com

المعلومات المقال	المخلص:
تاريخ الإرسال: 2021/07/03 تاريخ القبول: 2021/12/19 الكلمات المفتاحية: ✓ الطرق ✓ منطقة تبسة ✓ الفترة الرومانية ✓ الكنترة	يعكس تنوع وثراء التراث الأثري في منطقة "تبسة" أهميتها التاريخية، والحضارية، ويظهر إستراتيجية الموقع الجغرافي الذي تأخذه مدينة "تبسة" الذي جعل منها مكانا مأهولا بشريا من عصور ما قبل التاريخ إلى يومنا هذا؛ فكانت من مدن شمال إفريقيا التي ازدادت أهمية و شهرة مع نهاية القرن الأول ميلادي بتواجد الفيلق الأغسطسي الثالث بها؛ الذي حول المسارات والمسالك النوميدية إلى شبكة من الطرق الحقيقية؛ حملت المعايير الرومانية، وخدمت أغراض روما العسكرية الاستيطانية والسياسية الاقتصادية، وساعدت على الاستقرار والازدهار العمراني؛ فتشكلت مدن ومراكز حضارية، وتجمعات ريفية على امتداد تلك الطرق وعند نهاياتها.
Article info	Abstract:
Received: 03/07/2021 Accepted: 19/12/2021 Key words: ✓ Roads ✓ Tebessa region ✓ Roman Period ✓ Centuriation	The diversity and richness of the archaeological heritage in the Tebessa region reflects its historical and civilizational importance, and shows the geographical location strategy that the city of Tebessa takes, which made it a human inhabited place from prehistoric times to the present day; It was one of the North African cities that increased in importance and fame at the end of the first century AD with the presence of the Third Augustus Legion in it; who transformed the Numidian paths into a network of real roads; It carried Roman standards, served Rome's military, settlements, political and economic purposes, and helped urban stability and prosperity; Cities, cultural centers, and rural communities were formed along those roads and at their ends.

تعتبر المصادر التاريخية التي تعالج موضوع شبكة الطرق في العالم القديم عامة وفي المغرب القديم خاصة قليلة؛ ربما لأن المؤرخين القدامى لم يعطوا أهمية لهذا الجانب، ولعل أفضل وثيقة قديمة تعلم عن جغرافية العالم القديم وتحمل رؤى نظريات ذات طابع عسكري؛ يقول "Pierre Salama" عالم الآثار والمؤرخ الفرنسي المتخصص في الطرق الرومانية في منطقة شمال إفريقيا؛ هي "La Table d Peutinger" التي تم اكتشافها في القرن الخامس عشر، وأيضا "d'Antonin L'itinéraire" ذو الطابع الاقتصادي والإداري (Salama, 1948, p16)، كما أن هناك قانون زراعي يؤرخ بسنة 111 ق.م يمثل الوثيقة الكتابية والقانونية التي حددت عملية إنشاء الطرق وفق نظام الكنترة أو "La Centuriation" (Salama, 1948, p 35).

إن الأبحاث والدراسات الأثرية الحديثة في شمال إفريقيا عامة وفي الجزائر خاصة في مجال شبكة الطرق القديمة بدأت مع الاحتلال الفرنسي؛ وعليه تبين أن الرومان أول من قام بتحديد مسافات طرقاتهم باستخدام أوتاد التعليم أو "Les jalons"؛ فهم بذلك أول من قام بوضع العلامات الميلية على طرقهم باعتبار أن الميل الواحد يساوي 1480م (Salama, 1948, p17). يقارب عدد العلامات الميلية التي عثر عليها في الجزائر 2000 علامة؛ وهذا ما يسمح بإثراء علم الكتابات، والتاريخ السياسي والاقتصادي للمنطقة قديما (Salama, 1948, p17).

تقع منطقة "تبسة" في أقصى الشمال الشرقي من الجزائر، نقلا عن عالم الآثار والمؤرخ الفرنسي "Stéphane Gsell"، وحسب الأساطير تكون مدينة "Theveste" قد أنشئت إما من طرف "Heraklès" أحد الآلهة في الميثودولوجيا اليونانية أو "Liber"، وقد احتلها "Hannon" القائد القرطاجي في القرن الثالث قبل الميلاد خلال الحرب البونية الأولى؛ حيث طالب بثلاثة آلاف رهينة، و كان في ذلك التاريخ يطلق عليها الاسم الإغريقي "Hecatompyle" الذي يعني المدينة ذات المائة باب تشبها لها بمدينة "Thèbes" أو "طيبة" المصرية (Gsell, 1997, p04)، واستمدت تسميتها الحالية "تبسة" أو "Tebessa" من التسمية البربرية "تيفسْت" التي تعني أنثى الضبع، والتي منها أخذ الرومان التسمية "Theveste" (Gsell, 1997, p4)، لتحرف هذه التسمية إلى "تبسة" مع مجيء العرب الفاتحين، وهي مدينة تزخر بتراث أثري عمراني ومعماري متنوع وهام؛ مما يعكس الجانب الحضاري ويبرز الأهمية الإستراتيجية والتاريخية لهذه المدينة التي لم تكن في يوم من الأيام معزولة منذ كانت مأهولة لأول مرة إلى الوقت الحاضر بالرغم من أنها منطقة داخلية؛ وعليه: "إذا كانت أهمية أماكن ومحطات التعمير البشري من مدن و مراكز حضرية تقاس بعدد الطرق التي تنتهي إليها والتي تنطلق منها؛ وذلك لما تعكسه من الإستراتيجية، الحركية، التفاعل والاتصال؛ فما هي طبيعة شبكة الطرق الرومانية التي ربطت منطقة "تبسة" في الفترة القديمة ؟ كيف كانت بنيتها، وما هي أهم ملحقاتها؟ ومن ثمة ما هي أهم المدن والمراكز والمحطات الحضرية والريفية التي شكلت وجهة لها وكانت أكثر استخداما؟".

الطرق الرومانية في منطقة "تبسة"

وتأسيسا على ما سبق يمكن صياغة الفرضيات التالية:

أولاً: اشتملت منطقة "تبسة" على شبكة من المسارات والمسالك مع بداية استيطانها، هذه الأخيرة كانت أكثر استخداما، وتحولت إلى طرق حقيقية في الفترة القديمة بداية من التواجد الروماني في منطقة شمال إفريقيا عامة ومنطقة "تبسة" خاصة.

ثانياً: قام الرومان بترتيب المسارات والمسالك النوميديّة بطريقة تضمن استمرارية وتواصل حركة المرور من خلال تقوية الأرضية بأعمال مناسبة في الأرضية الأسفنجية، في حين تم نحت الحجارة بشكل مناسب بالنسبة للأرضية الصخرية؛ ذلك لأن جعل الطرق جاهزة للاستخدام في جميع الفصول هو النتيجة الأولى لروح الطريق الدافعة التي تميزت بها الحضارة الرومانية، وهو بالتحديد ما ميز في المقام الأول الطريق الروماني عن المسار أو المسلك الأصلي (Salama, 1948, p76).

ثالثاً: عمل الرومان على إبعاد جميع العقبات التي من المحتمل أن تعيق حركة المرور أو تبطنها في طرقهم؛ وعليه فقد اختاروا لها المكان الأمثل الذي تقطعه ليتماشى مع طبوغرافية المنطقة والطبيعة الجيولوجية للتربة، كما دعموها بمجموعة من المنشآت والبنائات لتسهيل عملية السير وضمان التنقل.

رابعاً: اشتملت منطقة "تبسة" في الفترة القديمة بداية من التواجد الروماني بها على شبكة مهمة من الطرق منها الكبيرة أو المهمة؛ وهي الأكثر استخداما، وأخرى قليلة الأهمية، وذلك راجع أساسا إلى الموقع الإستراتيجي الهام الذي تأخذه مدينة "تبسة"؛ مما أهلها لأن تكون واحدة من أقدم المدن في شمال إفريقيا (Gsell, 1997, p4) وفي المغرب القديم، وأيضا لسياسة الاستيطان الرومانية وما رافقها من إنشاء لمستعمرات، ومدن، وتجمعات سكانية حضرية وريفية في المنطقة، وفي ما جاورها؛ وكذلك على عملية تحديد القطاعات.

هذا؛ وتهدف هذه الدراسة إلى إبراز الأهمية التاريخية، والإستراتيجية العسكرية والاقتصادية لمنطقة "تبسة" في الفترة القديمة؛ من خلال إعداد خريطة توضح شبكة الطرق الرومانية التي ربطت منطقة "تبسة"، وتبين بنيتها ووصف ملحقاتها وإبراز أهم المواقع والمحطات من مدن ومراكز ونقاط لتجمعات سكانية حضرية أو ريفية شكلت أماكن التقاء وعبور ونهايات لهذه الطرق في المنطقة؛ معتمدين في ذلك على المنهج الوصفي التاريخي الاستقرائي، وما توفر من مادة وثائقية وبقايا ومعالم أثرية؛ حيث بالإضافة إلى الفصل التمهيدي الذي تضمن لمحة عن الأهمية التاريخية والإستراتيجية لمدينة ومنطقة "تبسة" عامة خلال فترة التواجد الروماني، تناولنا محورين أساسيين تطرقنا ضمنهما إلى عملية إنشاء الطرق الرومانية وحصر لشبكة الطرق والمواصلات الرومانية في منطقة "تبسة".

1. لمحة عن الأهمية التاريخية والإستراتيجية لمنطقة "تبسة" خلال الفترة الرومانية

تقوم مدينة "تبسة" حاليا على أنقاض مدينة "Theveste" وهو ما تدل عليه النقوشات التي تحمل الأرقام: 1862، 1863، 10114=22173، ... في "Corpus d'Inscriptions Latines".

استنادا للمصادر التاريخية عُرِفَت مدينة "تبسة" رسميًا في الفترة الرومانية باسم **"Theveste"**؛ ووردت تسميتها بهذا الاسم في: **"La Table de Peutinger"**، **"Actes du concile de 256"**، وضمن النقيشات التي تحمل الأرقام: 2878، 3881، 10118 في **"Corpus d'Inscriptions Latines"**، وضمن النقيشة رقم: 10515 في **"Corpus d'Inscriptions Latines III"**.

غير أنها ذكرت في بعض الكتابات بتسميات مُحَرَفَة قليلا أو أقل صِحَة؛ كاستبدال حرف "V" بحرف "B"، أي باسم **"Thebeste"** وهو ما ورد في: **"Actes de saint Maximilien"**، أو حذف حرف "h" واستبدال حرف "V" بحرف "B" وهو ما ورد في **"L'Itinéraire d'Antonin"**، أو حذف حرف "h" أي **"Teveste"** مثل ما ورد في: النقيشات التي تحمل الأرقام: 22063، 22071، 22173=10114 في **"Corpus d'Inscriptions Latines VIII"**. وأيضا ذكرت التسمية: **"Theveste Oppidum"** ضمن: **"Code Théodosien"**، كما ذكرت تسمية: **"Thebestinus"** ضمن **"Actes de Sainte Crispine"** (Gsell, 1997, p4).

1.1. لمحة عن الأهمية التاريخية لمنطقة "تبسة" في الفترة الرومانية

وضع الرومان أقدامهم لأول مرة في البر الإفريقي أثناء "الحروب البونية"، وبعد سقوط "قرطاجة" وبسقوط المملكة "النوميديّة" أصبحت منطقة "تبسة" ضمن المقاطعة الرومانية "إفريقيا الجديدة" أو **"Africa nova"**. أراد الإمبراطور **"Auguste"** حوالي 25 ق. م. حماية حدود ممتلكات الإمبراطورية من القبائل المشاغبة (Castel, 1905, p9) من الأهالي البربر من "جيتول" و"موزولام" اللذين لم ترقهم فكرة التواجد الروماني في المنطقة وأعلنوا عليها الحرب في شكل عصابات؛ فأرسل جيشا نظاميا دائما وهو الفيلق الأغسطسي الثالث (La 3^{eme} legion AUGUSTA) الذي كان إلى ذلك الحين متنقلا في أنحاء أفريقيا حسب الظروف الأمنية، ليتخذ من **"Theveste"** مقرا له؛ فأصبحت منذ ذلك الحين مركزا عسكريا هاما (Castel, 1905, p9) تحول إلى معسكر للفيلق الأغسطسي الثالث منذ بداية حكم الإمبراطور **"Tebèr"** أو بعد ذلك بقليل؛ وذلك وفقا لما تتضمنه النقيشات التي تحمل الأرقام : 10023، 10018 في **"Corpus d'Inscriptions Latines"** (Gsell, 1997, p4)؛ وهي بداية ازدهار هذه البلدة الصغيرة التي منحت "تبسة" أهمية كبيرة، لأنه حسب السيد **"Jean Galtier-Boissière"** الروائي الناقد والصحفي الفرنسي؛ ما لبثت أن أحاطت بالمعسكر تجمعات سكانية مدنية أخذت بدورها تستقطب التجار والحرفيين من كل الفئات، ثم انظم إليهم الأغنياء من العائلات والمعمرون الرومان الذين شكلوا ملكيات في الضواحي (Castel, 1905, p9).

لما أعاد الإمبراطور **"Claude"** في عام 42 م. تنظيم إفريقيا ظل القسم الشمالي من إقليم "تبسة" ضمن مقاطعة "نوميديا"، وفيه تأسست مستعمرات لاتينية شبيهة بما أشار إليه المؤرخ الروماني **"Salluste"** بعبارة **"Loca opulentissima"**؛ وهي مدن وقصور وأراضي أشرف الجيش الروماني على تهيئتها بعد إخضاع

الطرق الرومانية في منطقة "تبسة"

البلاد للحصول على ما يكفي من تموين أما القسم الجنوبي من الإقليم فظل يسكنه الأهالي من "جيتول" الجبال مجتمعين في قبائل تتواجد على بعد الكثير من الكيلومترات من حدود الاحتلال الروماني، وهم على استعداد لغزو "الثل" ونهبه، في حين كانت القبائل غير الخاضعة تماما وتجاوز "تبسة" وتعتزف بالسلطة الرومانية، تشكل حاجز وقائي تحت رقابة زعيم منها تمنحه "روما" اسم "Principis"، وظلت تكبر بفضل قوتها العسكرية حتى أصبحت المدينة الرئيسية في "إفريقيا" مع "قرطاجة" (Castel, 1905, p10-11)، فارتقت إداريا من "Vicus" إلى "Res publica"؛ وهو نظام إداري بلدي يرأسه قاضيان أي "2 Magistri" ومجلس من المنتخبين أو "Décurions"، وظلت تتوسع حتى أصبحت مدينة كبيرة وغنية (Castel, 1905, p9).

ارتقت بعدها وبقرار من الإمبراطور "Vespasien" إلى "Cité" أو مدينة (Castel, 1905, p11)، وكان ذلك حوالي 75م، وهي المرحلة التي تم فيها إقامة الساحة العامة والمسرح المدرج، كما سخر فيها عدد كبير من الرقيق والأهالي وحتى الجيش للإشراف على المشاريع العمرانية والزراعية خاصة زراعة القمح وأشجار الزيتون، وشيدوا الخزانات لجمع المياه وجعلوا عليها حراسة دائمة، كما تكفل الجيش بتعبيد شبكة من الطرق العريضة والمتوسطة لحراسة البلاد ولتسهيل المواصلات؛ هذه الشبكة من الطرق شملت كل الاتجاهات الخارجة من "تبسة" والداخلية إليها.

أصبحت مدينة "تبسة" مقرا لقائد الفيلق الأغسطسي الثالث تحت حكم الإمبراطور "Trajan" أي حوالي بداية القرن الثاني ميلادي (Castel, 1905, p11)؛ وهو ما يدل على أنها كانت في هذه الفترة "municipium" أو "Commune romaine"؛ وهو نظام يساهم في تعزيز المدينة الأصلية داخل المدينة الرومانية. بلغت كثافتها السكانية في هذه الفترة من 35 إلى 40 ألف ساكن (Castel, 1905, p11).

عرفت "تبسة" في عهد الإمبراطور "Hadrien" في الفترة الممتدة من 117 إلى 138 م. تطورا كبيرا في النشاط الفلاحي والصناعي؛ وذلك من خلال ما توثقه النقوشات التي تذكر تعيين "فارس" وكيلا فقط على أملاك الإمبراطورية بمنصب "proc(urator) Agu(usti) pracdiorum Saltuum" التي تحمل الأرقام: 5351، 1878، 16508=1879، 2012، 2033، 10628، 16525، 16561 في "Corpus d'Inscriptions Latines"، وآخرين مسؤولين عن ضرائب وعن عبيد الإمبراطورية وذلك وفقا للنقوشات التي تحمل الأرقام: 1844، 1897-9، 10630، 16556، 16563-4، بالإضافة إلى مسؤول عن الخزينة شغل منصب "Un advocatus fisci" حسب ما تذكره النقوشة التي تحمل الرقم: 2757 "Corpus d'Inscriptions Latines" كان يسكن "Theveste" (Gsell, 1997, p5)، وزيادة في العمران الذي تميز بتشييد الحمامات، كما اكتملت شبكة الطرق في عهده.

كانت "تبسة" في عهد الإمبراطور "Marc Aurele" و "Commode" مركزا لدائرة مالية وأملاك واسعة وهو ما تدل عليه النقوشات التي تحمل الأرقام: 176 في الجزء (XIV)، و 790 في الجزء (VI) من

"Corpusd'Inscriptions Latines" التي تذكر تسمية مسؤولين عن ضرائب تابعين للإمبراطورية كانوا "procuratores regionis Thevestinae" (Gsell, 1997, p4-05).

في عهد الإمبراطور الإفريقي "Septime Severe" وابنه "Caracalla" اللذان من أصل ليبي أمازيغي وخلال الفترة التي امتدت من 193 إلى 217م. ارتقت "تبسة" إلى مستعمرة، وعرفت فترة من أحسن وأرقى الفترات بلغت فيها أوج ازدهارها (Castel, 1905, p11) اقتصاديا في الفلاحة والتجارة توج ببناء معصرة "Berezguen"، وفي العمران الذي دعم بالعديد من المنشآت العمومية كقوس النصر "Caracalla"، ومعبد "Minerve"، فبلغت أوج اتساعها عمرانيا، هذا إضافة إلى الثقافة والفنون، كما كان لقانون حق المواطنة الذي سنه الإمبراطور "Caracalla" الفضل في ارتفاع عدد سكانها إلى حوالي 100 ألف من جاليات من مختلف مقاطعات الإمبراطورية إلى جانب الأهالي المترومين الذين ظلوا هم الأغلبية؛ فكانت المستعمرة الأكبر نفوذا في إفريقيا بعد "قرطاجة". غير أن "Gsell" يرى أنه ذكر منح "تبسة" لقب "colonia" كان قبل هذا التاريخ وذلك ضمن: النقيشة التي تحمل الرقم: 16530 في "Corpus d'Inscriptions Latines"، والتي تعود إلى عهد "Commode"، كما تم تسجيلها في "La tribu Papiria"؛ وهذا ما يدفع للاعتقاد أنها نصبت كمستعمرة في عهد الإمبراطور "Trajan" وهو ما تأكده النقيشة التي تحمل الرقم: 18084 في "Corpusd'Inscriptions Latines" في السطر 52: "Légionnaire originaire de Theveste" الذي دخل حيز العمل منذ بداية عهد "Trajan" (Gsell, 1997, p5).

في سنة 237 ميلادي أصبح طريق "تبسة- قرطاجة" وحسب النقيشات التي تحمل الأرقام: 10047، 10075=22056، 10083=22073، 22020، 22123 في "Corpus d'Inscriptions Latines" مصنفا كطريق "via a Kharthage usque ad fines Numidia provinciac"، وهو ما يثبت أن "تبسة" كانت على الحدود بين مقاطعة "البروقنصلية" ومقاطعة "نوميديا"، ولكن لم يشار إلى أي مقاطعة كانت تنتمي (Gsell, 1997, p4).

كان القرن الثالث الميلادي فترة اضطهاد ضد معتقي المسيحية في عموم إفريقيا (Castel, 1905, 42)، وكانت هذه الديانة الجديدة قد دخلت المنطقة منذ وقت مبكر سرا عن الأباطرة عن طريق الراهب "MarkOral"؛ فما إن حل النصف الثاني من القرن الثاني حتى أصبحت "تبسة" مقراً لأسقفية؛ وذلك بموجب "Concile de Carthage de 256" (Gsell, 1997, p5)، وكان من أوائل شهداء الإيمان بها أحد أعيانها المسمى "Maximilien" في 12 مارس 295م، ثم تلتها السيدة النوميديّة "Crispine"؛ التي كانت من أعظم وأغنى المسيحيات الأوائل التي رفضت هي الأخرى الارتداد عن هذه الديانة فأعدمت في 304 م. (Castel, 1905, p43) في ظل حكم الإمبراطور "Diocletian" الذي كان قد أعاد تنظيم الإمبراطورية الرومانية في 297م؛ حيث أصبح إقليم "تبسة" ضمن "نوميديا العسكرية"؛ "Numidia Miliciania" أو "Numidia Nova" التي عاصمتها "لمبار"، وأهم مدنها "تبسة"، "مداوروش"، و"تيمقاد"، في حين أن

الطرق الرومانية في منطقة "تبسة"

حدودها كانت غير ثابتة في الجنوب، وقبائلها غير خاضعة تعيش مستقلة تحت حكم أعيانها، وخاصة "الجيتول" الذين كان إقليم "النمامشة" الحالي أحد مناطقهم خلال القرن الرابع (Castel, 1905, p42).

أما في عهد القنصل الإفريقي 'Anynoce Julianos' الذي كان واليا في "روما" والذي عُرفَ بعطفه على المسيحيين عامة والمستضعفين خاصة، فكان الوضع يسمح بالتنقل وبالبقاء في "تبسة"، لأن هذه الأخيرة كانت بجوار مقاطعة "توميديا"، ومقاطعة "بيزاكينا" التي كان حكامها يخضعون للقنصل (Gsell, 1997, 04)، وبعد انتصار "Conctantin" في 312 م. (Castel, 1905, p43) وصل الدين المسيحي إلى "تبسة" عن طريق "روما" من جهة الشمال وكان شعاره المساواة في الحقوق والواجبات والحرية المطلقة؛ فأقبل عليه النوميديون وازدهر بناء الكنائس بصفة عامة في كامل المنطقة وصل عددها إلى العشرات، حيث في سنة 350م. عُقدَ مجلس كنسي دوناتي في "تبسة" (Castel, 1905, p43)، في حين أكتمل بناء البازيليكا في سنة 385م. وهي السنة نفسها التي تم فيها الاعتراف بالمسيحية كديانة رسمية في المدينة .

في سنة 411 م. انعقد المجلس الكنسي الكاثوليكي "Synode" في "قرطاجة"، وفيه مثل "تبسة" أسقفها "Urbicus Thevistin"، وهذا إنما يبرز الدور الهام الذي لعبته هذه المدينة في الجدل السياسي والديني الذي وقع في إفريقيا خلال تلك الفترة (Castel, 1905, p43).

عانت منطقة "تبسة" الواقعة ضمن مقاطعة "توميديا" خلال القرنين الثالث والرابع ميلاديين صراع ديني بين الكاثوليك والدوناتيين أدى إلى حدوث أزمات دينية واجتماعية من فقر وحرمان واضطهاد تسببت في تمرد وثوران جماهيري قاده الثوار الريفيون أو ما يعرف بالدواريين مدعومين من الدوناتيين؛ مما أدخل المنطقة في فوضى وضعف سياسي في ظل حكم الإمبراطورية الرومانية إلى غاية سنة 439م. تاريخ وصول الجيوش الوندالية إلى مدينة "تبسة" مكتسحة الشمال الإفريقي من الغرب؛ وبموجب المعاهدة التي وقعها الإمبراطور "Valentinien III" و "Genséric" ملك الوندال سنة 442م. أصبح الإقليم الشمالي من منطقة "تبسة" ذو الأراضي الخصبة ضمن مقاطعة "Abaritane" من أملاك المملكة الوندالية في حين ما بقي من أراضي كان للجيتول (Castel, 1905, p 45- 46).

2.1. لمحة عن أهمية منطقة "تبسة" الإستراتيجية خلال الفترة الرومانية

لعبت عدة عوامل دورا أساسيا في جعل مدينة ومنطقة "تبسة" خلال الفترة الرومانية تلعب لتكون واحدة من أعظم وأشهر المدن والمستعمرات الرومانية في شمال إفريقيا وذلك راجع إلى:

- الموقع الجغرافي الهام الذي تأخذه مدينة "تبسة" عند سفح "جبل أوسمر" في النهاية الجنوبية الشرقية لسهل واسع وفير المياه؛ يمكن الوصول إليه بسهولة من جميع الاتجاهات: من الشمال الشرقي، ومن الشمال الغربي، ومن الجنوب، وكذلك من الجنوب الشرقي (Gsell, 1997, p04) وأيضا موقع المنطقة عامة فهي تتصل بسلسلة جبال منطقة "سوق أهراس" من الناحية الشمالية، وبجبال النمامشة الممتدة إلى جبال الأوراس من الجهة الغربية، في حين يصل ارتفاع الجبال الواقعة في الجنوب إلى 1500م؛ وهو ما يجعلها محصنة طبيعيا؛

فاختارها الأباطرة الرومان ليتخذوا منها معسكرا ثم مقرا للفيلق الأغسطسي الثالث؛ فالإمبراطور "Auguste" أراد حماية ممتلكات الإمبراطورية من الناحية الجنوبية من هجمات القبائل المشاغبة وعلى رأسها "الجيتول"؛ فاتخذ من موقع مدينة "تبسة" حاليا معسكرا لفيلقه الثالث؛ ذلك لأنها تقع عند الطرف الشرقي من الأوراس على مقربة من مقاطعة "قرطاجة"، ومن مقاطعة "نوميديا"، وأيضا من منطقة الواحات (Castel, 1905, p9)، أما الإمبراطور "Claude" وبعد إعادة تنظيمه لإفريقيا فقد اتخذ منها مقرا للفيلق الأغسطسي الثالث بعد نقله كاملا من "حيدرة" بهدف حماية المنطقة من الجهة الشرقية من "تبسة" إلى ساحل "عنابة"، ومن الجهة الغربية من "تبسة" إلى "موريتانيا"؛ وهذا ما يفسر إستراتيجية الموقع لهذه المدينة فهي من جهة محصنة آمنة ومن جهة أخرى يمكن الانطلاق منها في جميع الاتجاهات.

- توفر الثروات الطبيعية؛ فالدلائل الجغرافية والمصادر التاريخية تشير إلى أن منطقة "تبسة" كانت خصبة وغنية بالموارد الطبيعية التي توفر الرخاء في العيش من ماء وهواء ملائم، مناخها عموما معتدل قاري؛ مرتفع الحرارة صيفا وبارد ممطر شتاء، تكثر فيها السهول الزراعية الواسعة متنوعة الارتفاع التي تكون شبكة معقدة من المجالات الواسعة والمسالك الطويلة التي تتخللها التضاريس وتكثر بها الجبال العالية؛ حيث كانت جميع جهاتها مثمرة فوجهت لزراعة الحبوب والكروم، والزيتون في الجبال والهضاب وعلى ضفاف الأودية، خاصة في الإقليم الشمالي من المنطقة الذي استوطنه الرومان وهبوا أراضيهم وضلوا يستنزفون خيراتها للحصول على ما يكفيهم من تموين من قمح وزيتون وخمور لتأمين الاستهلاك المحلي ولتزويد "روما" بما تحتاج إليه؛ وهو ما تدل عليه الآثار واسعة الانتشار من بقايا لمعاصر الزيتون والكروم في المنطقة والتي تعود خاصة للفترة الرومانية. ضف إلى ذلك الثروة الحيوانية التي عاشت ضمن هذه البيئة والتي كان يتم نقلها هي الأخرى إلى "روما" وعلى رأسها الأسود والأحصنة.

هذا دون أن ننسى الثروات الباطنية للمنطقة من مناجم ومقالع للحجارة والرخام؛ التي تمكن الرومان آنذاك من استغلال بعض معادنها كالحديد والرصاص، وأيضا الحجارة والرخام التي استغلّت أساسا في تشييد مباني المدينة؛ والتي سخر عبيد الإمبراطورية للعمل فيها.

- ضعف منطقة "تبسة" من ناحية الكثافة السكانية مقابل مساحات شاسعة من الأراضي، ضف إلى ذلك طبيعة عيش السكان الأهالي "النوميديون" في حد ذاتهم والذين تعتمد حياتهم حسب الجغرافي والمؤرخ اليوناني "Strabon" على نمط الترحال والتجول دون توقف ولا استقرار، هنا، وهناك بحثا عن أجود المراعي لقطعانهم يقول المؤرخ الروماني "Salluste"، وهم في الواقع قبائل "الموزولام" الذين امتدت أراضيهم على جزء من أراضي "الناممشة" حاليا، والتي كانت تابعة لمملكة "الماسيل"، وهي تشكل القسم الشمالي من منطقة "تبسة"، في حين سكن "الجيتول" القسم الجنوبي من المنطقة والذي حسب "La Table de Peutinger" طبعة "Desjardins"، امتد من "الميزاب" ومنطقة "الأوراس" إلى منطقة "الجريد" (Castel, 1905, p6).

2. إنشاء الطرق الرومانية

ارتبطت عملية إنشاء الطرق الرومانية في شمال إفريقيا وفي المغرب القديم خاصة بسياسة إنشاء المستعمرات والمدن، وبعملية تحديد القطاعات أو ما يسمى "**La Centuriation**" التي أوكلت مهمة القيام بها إلى أشخاص يدعون "**Les Appointeurs**" أو "**Agrimensores**"; وهي عملية لم تكن سهلة كون عملية الاستيطان في هذه المنطقة لم تأخذ الصيغة التي عرفت في مناطق أخرى (Salama, 1948, p35).

1.2. بنية الطريق الروماني

أول سؤال يمكن طرحه فيما يخص بنية أو تركيبة الطريق الروماني القديم يتعلق بعرض الطريق:

- هناك قانون الطاولة 12 الذي جاء في القرن الخامس قبل الميلاد والذي ينص على أن الطريق العسكري يجب أن يأخذ مسافة 8 أقدام أي ما يعادل 2,40 م في الأجزاء المستقيمة، و16 قدم أي ما يعادل 4,80 م في المنعطفات؛ هذا إذا حسبنا أن طول القدم يساوي 0,30 سم، أيضا:

- قانون "**Auguste**" الذي يحتم في عملية القياسات أن يأخذ "**Decumanus Maximus**" مسافة 40 قدم أي 12 م، في حين يأخذ "**Cardo Maximus**" مسافة 20 قدم أي 6 أمتار هذا بالنسبة للطرق الرئيسية، و12 قدم أي ما يقارب 3,40 م بالنسبة "**Les Decumani**"، و "**Les Cardines secondaires**"، و8 أقدام فقط بالنسبة للمسارات الصغيرة (Salama, 1948, p66).

- في حين يوضح "**Pline Ancien**"; الكاتب والمؤرخ اللاتيني الذي عاش بين 23 - 79م. أن الأبعاد أو المسافات التي يجب أن تأخذها الطرق إذا أخذنا بعين الاعتبار الجانب الزراعي؛ وذلك بالاعتماد على حجج تقنية عملية حيث يرى أنه من الضروري أن يأخذ "**Decumanus**" مسافة 18 قدم أي 5,80 م بحيث يتسنى لعريتين العبور أو التقاطع في آن واحد، أما "**Les Cardines**" فتأخذ عرض 10 أقدام أي 3م، وقد يأخذ نفس عرض "**Decumani**" (Salama, 1948, p 35).

والملاحظ أن هذا النظام قد طُبِقَ في المناطق الشمالية من "تونس" بما فيها "**Carthage**" ومحيطها في فترة أسبق حيث أعتمد في حساب المسح أو "**Le calcul d'arpentage**" على المسارات النوميديّة والبربرية التي تعتبر معلومة قيمة بالنسبة للتاريخ أكثر منها بالنسبة لتقدم سير الأبحاث الحديثة على الميدان، وعليه واستنادا لهذه المعلومة فقد اعتمد الرومان في إنشاء الطرق التوجيه:

- SSE-NNO من أجل "**Les Decumani**"،

- ENE-OSO من أجل "**Les Cardines**" (Salama, 1948, p 35).

في حين أخذ الطريق بنيته اعتمادا على الأهمية الاقتصادية التجارية، والسياسية العسكرية للمنطقة، وكذلك أهمية النقل داخل بعض القطاعات، والقرب من التجمعات السكنية والأماكن الفلاحية (Salama, 1948, 67) وعلى العموم ما يمكن تمييزه وتعميمه بخصوص بنية الطريق الروماني في منطقة "تبسة" هو وجود ثلاثة نماذج:

- النموذج الأول ونخص به؛ بنية لطريق روماني قريب من النموذج النظري؛ والذي يتكون من عدة طبقات من مواد غير متجانسة شكلت البنية التحتية للطريق (Salama, 1948, p 69)، والتي تتوضع من الأسفل إلى الأعلى كما يلي:

- STATUMEN: طبقة الأساس.

- RUDUS: طبقة على شكل خرسانة من الحجارة المفتتة أو المكسورة.

- NUCLEUS: طبقة الخرسانة من المواد الناعمة.

- SUMMUM DORCUM: (Salama, 1948, plan. V)؛ هي الطبقة النهائية الموجهة للسير مبلطة ومحدبة قليلا في الوسط. (Salama, 1948, p 69) (أنظر الشكل 1).

لتزود هذه البنية بخندقين جانبيين يسهلان سيلان مياه الأمطار، وفي بعض الأحيان ببعض الأرصفة المرتفعة الموجهة للراجلين (Salama, 1948, p69)، وفي الأخير يتم تأطيرها بوضعها بين صفين من حجارة مصقولة كبيرة تتم تقويتها من مسافة إلى أخرى بكتل بارزة تسمى "GOMPHI" (Salama, 1948, p69). تتطابق بنية هذا الطريق أثريا مع طريق "تبسة" - "قرطاجة".

- أما النموذج الثاني وحسب وصف النقيب الفرنسي "Bosredon" الذي شغل منصب قائد للفوج الثالث لصيادين إفريقيا، ورئيس ملحق "Takitount"، فبنيته بسيطة؛ محدبة قليلا مغطاة برصف من الحجارة الصغيرة غير المصقولة متفاوتة الأحجام (Bosredon, 1878, p3)، وما يمثله بوضوح هو طريق "تبسة" - "فريانة" مروراً من "بئر أم علي".

- ويتمثل النموذج الثالث في طريق روماني تم صقله في الصخر تماشيا مع الطبيعة الجيولوجية للأرض (Salama, 1948, p76)، ومن أمثله في منطقة "تبسة":

- الطريق الذي يطلق عليه الأهالي اسم: "طريق الكريته" وهو طريق يتواجد على بعد 6 كلم إلى الجنوب من "تبسة"، ويمتد منحوتا في الصخر على مسافة 2 كلم بداية من الدخول في عرض مجرى "وادي رفانة" باتجاه "AD MAJORES" (Salama, 1948, p77). مضيق "عيون الجبرية" الواقع بين "شريعة" و "Vazaivi" إلى الجنوب الغربي من "تبسة" الذي تم عبوره عن طريق تهيئته بشق (Salama, 1948, p76). وما يمكن إضافته هو أن أغلبية الطرق الرومانية في الشمال الإفريقي تم التعرف عليها من خلال العلامات الميلية وليس من خلال آثار الطريق في حد ذاته (Salama, 1948, p71) وهذه العلامات تختلف أشكالها وأحجامها حسب فترات إنشائها والمناطق التي تقطعها؛ كذلك هذه العلامات في نوعها المثالي إضافة إلى أنها تَحُصُّ في تحديد المسافات بين النقاط؛ فهي بالنسبة إلى المدينة تتناسب مع مركزها، كما أنها تمجد أيضا اسم الإمبراطور الذي وضعت في فترة حكمه وعليه فمن خلال أسماء الحكام يمكننا معرفة تأريخ إنشاء هذه الطرق (Salama, 1948, p17) كما لوحظ أيضا أن الطرق الرومانية تتميز بخاصيتين تقنيتين هما: المظهر المستقيم، والارتفاع الموحد (Salama, 1948, p58).

2.2. البنايات الملحقة بالطريق الروماني

تتطلب عملية إنشاء الطرق شروط مادية وبشرية، وقد تفنن الرومان في الاهتمام بطرقاتهم، وذلك من خلال اختيارهم للمكان الأمثل الذي تقطعه هذه الطرق، وتدعيمها بملحقات أهمها:

- **نقاط التزود بالماء؛** فمنذ أن أخذ تنظيم الطرق شكله الرسمي قام الرومان بتهيئة نقاط ماء على مد دليل سير الرحالة والطرق التي يقيسونها، وهذا ما يفسر أصل تواجد محطات التوقف التي سميت "Puteus" حول الآبار، والتي حولها تجمعت المساكن وولدت التجمعات السكنية (Salama, 1948, p82) هذا بالإضافة إلى مجموعة من الخزانات التي كانت تتواجد هنا وهناك على طول الطريق وهي نوعا ما كبيرة لتوفر الماء الضروري للمسافرين ولحيواناتهم، أطلق على بعض منها اسم "**Centetiarium**" (Gsell, 1901, p4).

- **الجسور؛** هي منشآت فنية تهدف إلى الربط بين طرفي يابسة بسبب طبوغرافية المكان وقد أبدع الرومان في بنائها ونميز في منطقة "تبسة" الجسور التالية:

- **جسر "قسطل"** الذي يعتبر الأفضل على الإطلاق في المنطقة من حيث الحفظ، يتواجد في "قسطل" إلى الشمال من مدينة "تبسة" وهو جسر ذو قوس واحدة مر عليه الطريق الثانوي الذي ربط "حيدرة" و"Vazampus" (Gsell, 1901, p9) المركز الروماني الذي يتوافق مع "مرسط" حاليا مرورا من "قسطل". هذا الجسر بعد أن جرفت المياه أرضية طرفيه أصبح يظهر بشكل منشأة حديثة غير كاملة وقد استعمل في بنائه تقنية "**opus rudum**" وذلك باستعمال الحجارة المصقولة المحدبة، طوله 23,30م، وعرضه 5,60م، يقوم على قاعدة بارزة تتراوح من 2 م إلى 2,5 م مفتوحة مائلة لكي تخفف من صدمة التيار، في حين بلغ قطر القوس 7,60 م، أما مفتاح القبو فيتواجد على ارتفاع 5,60 م فوق مجرى الوادي (Bosredon, 1876-412-411, 7). (أنظر الشكل 2).

- **الجسر الواقع على الطريق القديم "تبسة" - "قرطاجة"؛** وهو جسر بأربعة أقواس كان يحمل الطريق القديم الروماني "تبسة" إلى "قرطاجة" عند مجرى "وادي الكبير"، تم اكتشافه من طرف السيد "Barry" على بعد حوالي 2,5 كلم إلى الشمال الشرقي من "تبسة"؛ انطلاقا من قوس النصر "Caracalla"، كان مغمورا تماما تحت الطمي حيث بلغ طوله 17,65م، وعرضه 5,10م، يؤرخ بفترة حكم الإمبراطور "Hadrien" في 123م تاريخ ترميم هذا الطريق. هذا الجسر مزود بعوارض مهيأة لتشكل مناقير أمامية من أجل مقاومة والتخفيف من شدة التيار (Gsell, 1901, p10-11).

- **جسر "تنوكلة"؛** يتواجد في مضيق "تنوكلة" أين كانت حراسة دائمة، فوق هذا الجسر مر الطريق الروماني الذي اتجه من "تبسة" إلى الجنوب الشرقي نحو "فريانة". أنشئ في عهد الإمبراطور "Trajan" عندما تم إنشاء الجزء المتبقي من طريق "تبسة" - "فريانة" (Castel, 1905, p41). (أنظر الشكل 3).

- **الحصون الصغيرة و أبراج المراقبة أو "Fortins et Tours de guet"؛** هي أعمال فنية تسمح بالتقدم السريع للقوات العسكرية حيث أنه في هذه البنايات يستطيع الجند أن يستعيد قواه، في حين لم تهمل النقشات

الإفريقية إعلامنا عن "Les BURGI" التي هي مباني ملحقة بالطريق؛ تمكن الحاميات والميليشيات الحقيقية للطريق من ضمان الصيانة في نفس الوقت الذي تؤدي فيه المهام العامة للشرطة، واللافت للنظر أنه خلال عهد الإمبراطور "Commode" في نهاية القرن الثاني ميلادي حدثت زيادة كبيرة في عدد هذه المواقع أو الأماكن المحصنة وهو ما كان عليه الحال في "مقاطعة نوميديا" و"موريتانيا القيصرية"، وقد أظهر علم الآثار وبسقاء بقايا هذه المباني وخاصة الأبراج التي حدد عدد كبير منها مسافات واتجاهات الطرق الأكثر اختلافا في المناطق الصحراوية وكذلك الجبلية؛ هذه الأبراج ربما شاركت أيضا في دعم شبكات التلغراف البصرية التي ضاعفت من قمة إلى قمة حركة المرور الأرضية، هذا؛ فيما تحدثنا النصوص القانونية والإبيغرافية عن محطات أقام فيها رجال الدرك الأوائل الذين أدخلوا مهام أخرى للشرطة لتكفل سلامة الطرق، لكن هذه الأخيرة في بعض الأحيان أساءت إلى سمعة هذه المحطات، ولم تكن مطلقا متعاطفة مع الناس وخاصة سكان الجبال، ولم يكن هناك أي قانون روماني قد تدخل في إفريقيا من أجل حل النزاعات التي كانت تنشأ يوميا بين الشرطة والمدنيين (Salama, 1948, p83). تعتبر أمثلة هذه المنشآت نوعا ما كثيرة في منطقة "تبسة" ومن أهمها نجد تلك التي تتواجد في:

- موقع "مديس" أو "متكيس" الذي يتواجد على الطريق الروماني المباشر "تبسة- خنشلة"؛ حيث يؤكد النقيب "Bosredon" على أنه الموقع الذي يتوافق مع المحطة القديمة "Tymphas" التي كانت تبعد 26 كلم عن "تبسة" (Gsell, 1997, p12) في حين يعتقد "Girol" أنها تتوافق مع محطة "Vegesala" (Girol, 1866, 231) أو ما يعرف اليوم بموقع "قصر الكلب".

- موقع "يوكس" على طريق "تبسة- تيمقاد"؛ الذي من المؤكد أنه يوافق "Ad Aquas Caesaris" المكان الذي أشير لوجوده في "La Table de Peutinger" على الطريق الروماني الذي ربط "تبسة- تيمقاد"، لكن مع تصحيح الرقم VII الذي تشير له الطاولة على أنه المسافة بين "Theveste" و "Ad Aquas Caesaris" بالرقم XII (Gsell, 1997, p11).

- موقع "كيسة" على الطريق الروماني "تبسة- تيفاش" أو "Tipasa"، حيث يرى النقيب "Bosredon" أنه وفق "La Table de Peutinger" تتوافق "كيسة" الحالية مع موقع "Mova" الروماني (Bosredon, 1876-7, p411).

- موقع "قصر قوراي" الذي يتواجد على الطريق الروماني "تبسة- قرطاجة"؛ على بعد 10 كلم شمال شرق "تبسة"؛ وهو موقع أثري لا تزال بقايا الجدران فيه تحت الأرض، يرى النقيب "Bosredon" أنه يتوافق مع "La station Ad Mercurium" (Bosredon, 1876-7, 421)، كما عثر في هذا الموقع على علامة ميلية تدل على الميل 185 تحمل الرقم: 22160 = 10107-8، وأيضا تقيشة تحمل الرقم: 2103-6 في "Corpus d'Inscriptions Latines" (Gsell, 1997, p7).

الطرق الرومانية في منطقة "تبسة"

- محطات التوقف أو "Les Haltes"؛ خططت الحكومة المركزية في الفترة الرومانية هي الأخرى من أجل احتياجاتها للحصول على معدات كاملة و دقيقة لمحطات الطرق، ولأن الخدمة العامة للبريد الإمبراطوري "CURSUS PUBLICUS" تطلبت آنذاك من أجل ضمان السير والتشغيل الحسن والسليم لدوائر التراسل وقوافل إمداداتها إقامة عدد كبير جدا من محطات التوقف، نميز منها: "MANSIO"؛ هي محطة مخصصة للمأوى خلال الليل، تتواجد كل 30 إلى 40 ميل أي من 44 إلى 60 كلم.

- "MUTATIO"؛ ببساطة هي نقاط تتابع للفرق، وهي الأكثر انتشارا؛ نجدها كل 10 إلى 12 ميل أي من 15 إلى 18 كلم (Salama, 1948, p83). هذا بالإضافة إلى الفنادق أو النزل التي كانت مزودة بكل ما يحتاجه إليه النزيل.

3. شبكة الطرق والمواصلات الرومانية في منطقة "تبسة"

بدأت شبكة المواصلات تأخذ أهميتها في منطقة "تبسة" مع نهاية القرن الأول ميلادي؛ أين بدأ إنشاء أول مجمع عسكري للفيلق الأغسطوسي الثالث، ومع انتقال الفيلق يلاحظ تكاثف الطرق الرابطة بين المعسكرات التي ما لبثت أن تحولت إلى مدن ومستعمرات، وبين الريف وهذه الأخيرة، وعليه وحسب ما أورده: "Pierre Salama" في كتابه:

Les Voies Romaine de l'afrique du Nord, Alger, 1948 و "Bosredon" ضمن: Recueil des notices et mémoires de la Société archéologique de Constantine, 1878. نميز شبكة الطرق التالية:

1.3. الطرق الرئيسية

كانت منطقة "تبسة" في الفترة الرومانية تقع تقريبا ضمن خط الليمس الذي تحدث عنه السيد "Boissière" على أنه يشكل حدود عسكرية أي حزاما أمنيا حول "مستعمرة إفريقية"، وكانت "تبسة" وهي تحت قيادة الليغاتوس الإمبراطوري في الحدود بين "مستعمرة إفريقية" و"مقاطعة نوميديا" ينتهي بها الطريق القادم من "قرطاجة" ليربط عاصمة "البروقنصلية" بالحدود "النوميديّة"، وهو ما جعلها نقطة تقاطع أو "Carrefour" لثمانية طرق (Castel, 1905, p34-35) رئيسية هي كالتالي:

- طريق "تبسة" - "قرطاجة" أو (Carthage-Theveste) الذي تتواجد أمياله الأخيرة على التراب الجزائري؛ إلى الشمال الشرقي من مدينة "تبسة"، أُعيد إنشاؤه أو ترميمه في عهد الإمبراطور "Hadrien" على يد الفيلق الأغسطسي الثالث في سنة 119م. أو 123م.، وهو طريق مهم وصل سمكه في المتوسط إلى حوالي 0,67م؛ هذا السمك تكون من أربع طبقات متضوعة فوق بعضها البعض؛ كما يلي: في الأسفل نجد حجارة خام من الحجم الكبير، فوقها وضعت طبقة من الميلاط الذي تسرب جزء منه بين حجارة الطبقة السفلية، ثم تلتها طبقة من حجارة الحصى الصغيرة، وأخيرا فوقها وضعت طبقة من حجارة غير منتظمة شكلت واجهة الطريق التي

كانت منتقخة في الوسط كما هو معتاد. على طرفي الطريق توجد حجارة كبيرة كفاية وقائمة قليلاً لتشكل الحافة، في حين أن متوسط العرض الكلي للطريق وصل إلى 6,75 م (Gsell, 1901, p3-04). (أنظر الشكل 4).

هذا الطريق كان مزود بخنادق وقنوات تصريف مصاحبة على طول جزء كبير من طوله من أجل جمع مياه الجريان السطحي، هذه القنوات كان لها شكل مربع بطول 60 سم على 60 سم وهو قياس كاف لتجنب الانسداد (Salama, 1948, p78-79). كان ينطلق من "تبسة"؛ من مكان تواجد الحجارة المنقوشة التي تؤرخ إنشاء الإمبراطور "Hadrien" سنة 123م. لطريق "تبسة" - "قرطاجة" الذي بلغ طوله 191 ميل و 740 قدم؛ والتي تحمل الرقم: 22173=10114 في "Corpus d'Inscriptions Latines" (Gsell, 1997, p7)، والتي تعتبر النقطة الصفر التي منها بدأ حساب وتعليم كل الطرق الرومانية التي كانت تنطلق من المدينة "تبسة"، ليقطع أول جسر بأربعة أقواس أقيم على مجرى "وادي الكبير"؛ أحد روافد "وادي مسكيانة" على بعد 2,5 كلم شمال شرق "تبسة" ليمر إلى "قصر قوراي" الذي يوافق موقع "Ad Mercuriam" ويمثل أول محطة في طريق "قرطاجة" تقع في سهل "تبسة"؛ عند آخر سفوح "جبل دير" من الجنوب الشرقي، ليتجه بعد ذلك نحو "حيدرة"، ومنها إلى "قرطاجة" حيث تقدر المسافة بين "تبسة" و"حيدرة" بحوالي 26 ميلاً أي 38,520 كلم، وهو طريق لا تزال تظهر آثاره بصفة واضحة في العديد من الأماكن (Castel, 1905, p39-40)، كما عثر في جواره يمينا وشمالاً على علامات ميلية عليها نقوشات حملت في مضمونها جزءاً من تاريخ هذا الطريق الذي تم إصلاحه وترميمه في عهد الإمبراطور "Caracalla" ومن قبله في عهد الإمبراطور "Hadrien" (Bosredon, 1876-7, p421).

- طريق "تبسة" - "سوق أهراس" أو (Thagaste-Theveste)؛ ينطلق من "تبسة" ليمر في البداية بقرية تقع إلى الشمال منها تسمى "كيسة" ثم "قونيفيدة" و"مرسط" الذي يقع على بعد 30 كلم من "تبسة" ثم إلى "Aouinet ed Diab" التي هي "العوينات" حالياً؛ والتي حسب "La Table de Peutinger" توافق المحطة "Flavia-Marci"، بعد ذلك نحو "مداوروش" (Castel, 1905, p38-39)؛ لتتجه بعد ذلك نحو "Vatari" التي توافق "فج السوداء" حالياً، ثم إلى "تيفاش"؛ أين يتفرع هذا الطريق باتجاه:

- "سوق أهراس"، ومن ثمة نحو "عناية" أو "Hippone" (Castel, 1905, p39)، وهو نفسه طريق "تبسة" - "عناية".

- "سلاوة عنونة" أو "Thibilis"؛ التي منها باتجاه الشمال الشرقي نجد "قالمة"، وإلى الغرب نتجه نحو "قسنطينة".

- طريق "تبسة" - "قسنطينة" أو (Cirta-Theveste)؛ أنشئ في سنة 122م. في عهد الإمبراطور "Hadrien" من طرف القنصل الروماني "Metilius Secundus"، وهو طريق يدور خلف "عين شبرو"،

الطرق الرومانية في منطقة "تبسة"

ويميل قليلا نحو الشمال ليمر أسفل سفح "جبل بلكفيف" بقرب من موقع أثري يحمل نفس الاسم، ويستمر بموازية الوادي الفاصل بين مرتفعات "حلوقة" و"مزوزية" ليقطع "فم خشيوخ"، ثم ينطلق ليصل إلى أنقاض موقع "البومة". هذا الطريق يعرف عند الأهالي باسم "طريق قسنطينة القديم" (Castel, 1905, p 35).

- طريق "تبسة" - "لمباز" أو (Lamboesi - Theveste)؛ هذا الطريق الكبير والإستراتيجي شكل حزاما هائلا حول "الأوراس" ربط "تبسة" مع "لمباز" مرورا من جنوب "الزيبان" بلغ طوله 312 ميلا (Bosredon, 1878, 1-2)، أشير إليه في "La Table de Peutinger" على أنه يمتد بموازية السلسلة الأوراسية من الشرق إلى الغرب بالموازية مع الحدود الجنوبية لمقاطعة "توميديا" أين وضعت مراكز مراقبة شكلت خط الدفاع المضاعف الذي يحمي منطقة "الجريد" (Castel, 1905, p40) حيث مر هذا الأخير من "عين شبرو" ثم "يوكس"، ثم اتجه نحو "قصر الكلب"، ثم إلى "خنشلة"، وبعدها إلى "تيمقاد" ليصل إلى "لمباز"، بلغ متوسط عرضه من 5,50 إلى 6 أمتار (Salama, 1948, p67).

لقد كان الطريق من "قرطاجة" إلى "لمباز" عبر "تبسة" الطريق الأكثر استخداما في الطرق الإفريقية (Castel, 1905, p39).

- طريق "تبسة" - "خنشلة" أو (Mascula - Theveste) ؛ للوصول إلى "خنشلة" انطلاقا من "تبسة" كانت هناك ثلاثة طرق:

- الطريق الرئيسي الذي كان أكثر استخداما هو نفسه مسار طريق "تبسة" - "لمباز" الذي كان يمر من "خنشلة".

- الطريق الثاني هو الذي كان ينطلق من "تبسة" غربا ليمر عبر "طريق الكريثة" ثم موقع "رقانة" التي تعود أنقاضها إلى فترة "الإمبراطورية العليا"، ثم "عين صهريج"، ومن ثم من موقع "قصر تبينات"، ومضيق "عين صابون" عند هضبة "تازينت" أين يوجد موقع جميل لآثار قرية صغيرة، ومن هناك يتجه الطريق مباشرة نحو "هنشير المتكيدس" الذي يطابق بلدة نوميديّة قديمة اسمها "تيمقاس"، ومن هناك إلى "هنشير بوسعيد" ثم تمر إلى "تزوقارت" لتصل بعد ذلك إلى "خنشلة". بلغ طول هذا الطريق حوالي 60 ميلا أي 88 كلم و800م (Castel, 1905, p36).

- الطريق الثالث يتفرع عن طريق "تبسة" - "قسنطينة" في أعلى "عين شبرو" ومن هناك يتجه إلى "هنشير بغاي" شمال "خنشلة" مرورا من "يوكس"، ومن "هنشير حماشة" يواصل مساره إلى "خنشلة" عبر "الققعاع" (Castel, 1905, p37-38).

- طريق "تبسة" - "قابس" أو (Tacape - Theveste) مرورا من "فريانة" و"قفصة"؛ ينطلق من "تبسة" ليتجه نحو الجنوب الشرقي؛ فيشق "فج تنوكلة" حيث كانت توجد حراسة دائمة، ومنها إلى "بحيرة لرنب" ثم "الما لبيض" ليمر من "فريانة" ثم من "قفصة" ليصل إلى "قابس" عند الشاطئ التونسي شرقا، اشتغل في إنجاز جزء

منه جنود الفيلق الأوغسطسي الثالث في سنة 14 قبل الميلاد، واكتمل الجزء الثاني منه في عهد الإمبراطور "Trajan"، ولا يزال أحد جسوره قائما إلى اليوم على "وادي تنوكلة" (Castel, 1905, p41)، كما لم يتجاوز عرضه مطلقا 3,5 م؛ وذلك راجع إلى طبوغرافية المنطقة أولا والمناخ وكذلك أهمية الطريق في حد ذاته (Salama, 1948, p67).

2.3. الطرق الثانوية أو "Les Voies de Second Ordre"

تعتبر طرق ذات أهمية إستراتيجية واقتصادية، عددها في المغرب القديم عامة وفي الجزائر خاصة كبير جداً، وهي في معظمها طرق محلية، تراوح عرضها بعد دراسة الآثار المتبقية من 2,50 متر إلى 3 أمتار، كانت موجهة لتتقل الرجال والحيوانات، بما في ذلك الطرق الجبلية، أما فيما يخص بنيتها فهي بسيطة؛ تتكون من طبقة من رقائق الحجر أو الحصى المغمور في الملاط مرصوفة بصفين من الحجارة الصغيرة على الجانبين. إن العديد من الطرق حتى تلك المدرجة في الوثائق الرسمية مثل "l'itineraire d'Antonin" و"latable de Peutinger" أو المعلمة بعلامات ميلية كانت مسارات بسيطة خاصة تلك التي كانت تقطع الجبال (Gsell, 1901, p4)، ومن أهم الطرق الثانوية التي تواجدت خلال الفترة الرومانية في منطقة "تبسة" نميز:

- طريق "حيدرة" - "مرسط" مرورا عبر "جسر قسطل" (Castel, 1905, p41)؛ بعد قدومه من "حيدرة" يمر عبر "جسر قسطل" ثم "مضيق زيتونة"، ليصل إلى "مرسط" ثم يواصل إلى "لعوينات" لتتفرع بعد ذلك إلى ثلاث اتجاهات:
- إلى الغرب نحو "فج السوداء".
- إلى الشمال الغربي نحو "تيفاش".
- إلى الشمال نحو "مداوروش".
- طريق "تبسة" - "فريانة" أو (Thelepte-Theveste) مرورا من "بير أم علي"، هو الطريق الثاني الذي ربط "تبسة" و"فريانة"؛ ينطلق من "تبسة" ثم يتجه نحو الجنوب الشرقي ليمر من موقع "بير أم علي" ليصل بعد ذلك إلى "فريانة".
- طريق "تبسة" - "بيسيراني" أو (Ad Maiores-Theveste) الذي يتوافق مع موقع "تقرين" حاليا؛ حيث ينطلق من "تبسة" متجها إلى الجنوب الغربي فيمر من "Vbaza" ليمتد بموازية "وادي ميشري" إلى غاية "Ad Maiores" أو (Besseriani) ليصل:
- شرقا إلى "قفصة" مرورا من "Ad Tvrres" أو "تمرزا".
- إلى الشمال الشرقي إلى "فريانة" مرورا من "Ad Palmam".
- طريق "لعوينات" إلى "المكتب القديم للمريج"؛ تظهر آثار هذا الطريق في ستة أجزاء يبلغ طولها الكلي حوالي 5 كلم متباعدة تمتد على مسافة تقارب 12 كلم؛ في السهل الواقع إلى الشمال من "جبل بوخضرة"؛ من

الشمال الغربي دون شك أي من "العوينات" حاليا أو "Flavia Marci" قديما باتجاه الجنوب الشرقي نحو مدينة "المريج" حاليا أو ما يعرف "Ancien Poste de El Meridj". (أنظر الشكل 5) خاتمة

سمح لنا القيام بدراسة الطرق الرومانية في منطقة "تبسة" من إبراز الأهمية التاريخية، والإستراتيجية العسكرية، والاقتصادية لمنطقة "تبسة" في الفترة القديمة من خلال حصر شبكة الطرق الرومانية التي ربطت هذه المنطقة، والتعرف على معايير إنشاءها وخصائصها والتذكير باتجاهاتها مع إبراز أهم المواقع والمحطات من مدن ومراكز ونقاط لتجمعات سكانية حضرية وريفية شكلت أماكن التقاء وعبور ونهايات لهذه الطرق في المنطقة؛ والتي ارتبطت أساسا وبطريقة مباشرة بالتواجد الروماني في شمال إفريقيا، وبأغراض سياسته العسكرية والاقتصادية من جهة، وبسياسة التعمير الرومانية التي تعكس الجانب الثقافي وتترجم ملامح الهوية الرومانية التي تركت بصماتها واضحة، وثابتة، وراسخة؛ وهو ما يوضح مدى التطور الفكري وقوة الحضارة الرومانية خلال الفترة القديمة، ويؤكد أن أهمية أماكن التعمير تزيد كلما زاد عدد الطرق التي تنتهي إليها والتي تنطلق منها وهو ما ميز مدينة "تبسة" قديما.

هذا؛ ومن النتائج المباشرة لهذه الدراسة هو:

- إعداد خريطة تبين شبكة الطرق الرومانية في منطقة "تبسة" من خلال تحيين الخريطة التي نشرها النقيب "Bosredon" في:

Recueil des Notices et Memories de la Société Archéologique de Const., 1878, Pl.III. (أنظر الشكل 6).

- التعرف على تقنيات ومعايير إنشاء الطرق الرومانية، وأيضا التعرف على جغرافية وطبوغرافية منطقة "تبسة" التي تحكمت في خصائص شبكة الطرق القديمة.

- التعرف على أسماء ومواقع التعمير البشري في الفترة القديمة ومقارنتها بالأسماء الحالية.

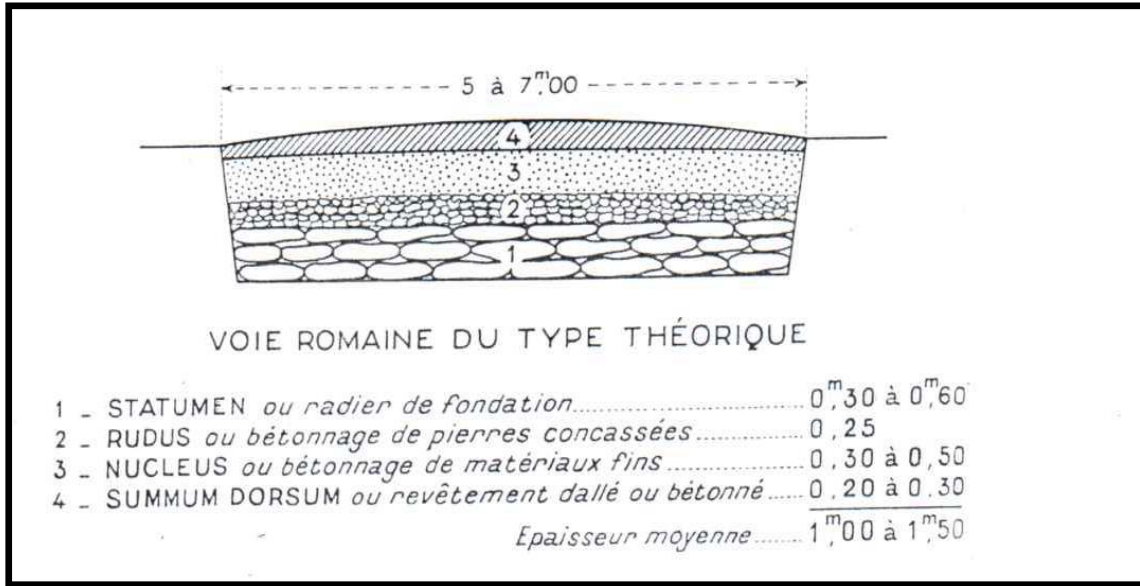
- وضع خريطة تاريخية للتعمير البشري في الفترة القديمة بداية من التواجد الروماني في المنطقة، مع إبراز أهم مواقع من مدن ومستعمرات ومراكز حضرية وتجمعات ريفية في منطقة "تبسة" وما جاورها، وهو ما يظهر سياسة التعمير الروماني ويبين جوانبها، وخصائصها.

ويمكن تثمين نتائج هذه الدراسة أساسا من خلال اعتمادها في:

- إعداد خريطة أثرية للمنطقة، وذلك من خلال تتبع مواقع التعمير البشري الحضرية منها والريفية على اختلاف مواقعها وأهميتها الحضرية والعسكرية والاقتصادية والسياسية وحتى الاجتماعية والدينية التي ارتبطت بطبيعة وبامتداد وباتجاهات شبكة الطرق هذه في المنطقة قديما.

- التعرف على مدى التغيرات التي طرأت على طبوغرافية المنطقة وعلى شبكة الطرق القديمة من خلال مقارنتها بشبكة الطرق الحالية.

الشكل 1: (رسم توضيحي يبين البنية النظرية للطريق الروماني)



Source : (Salama, 1948, plan.V)

الشكل 2: (صورة تبين آثار جسر "قسطل")



المصدر: (تصوير المؤلف، 2019)

الطرق الرومانية في منطقة "تبسة"

الشكل 3: (صورة تبين آثار جسر "تنوكلة")



المصدر: (تصوير المؤلف، 2020)

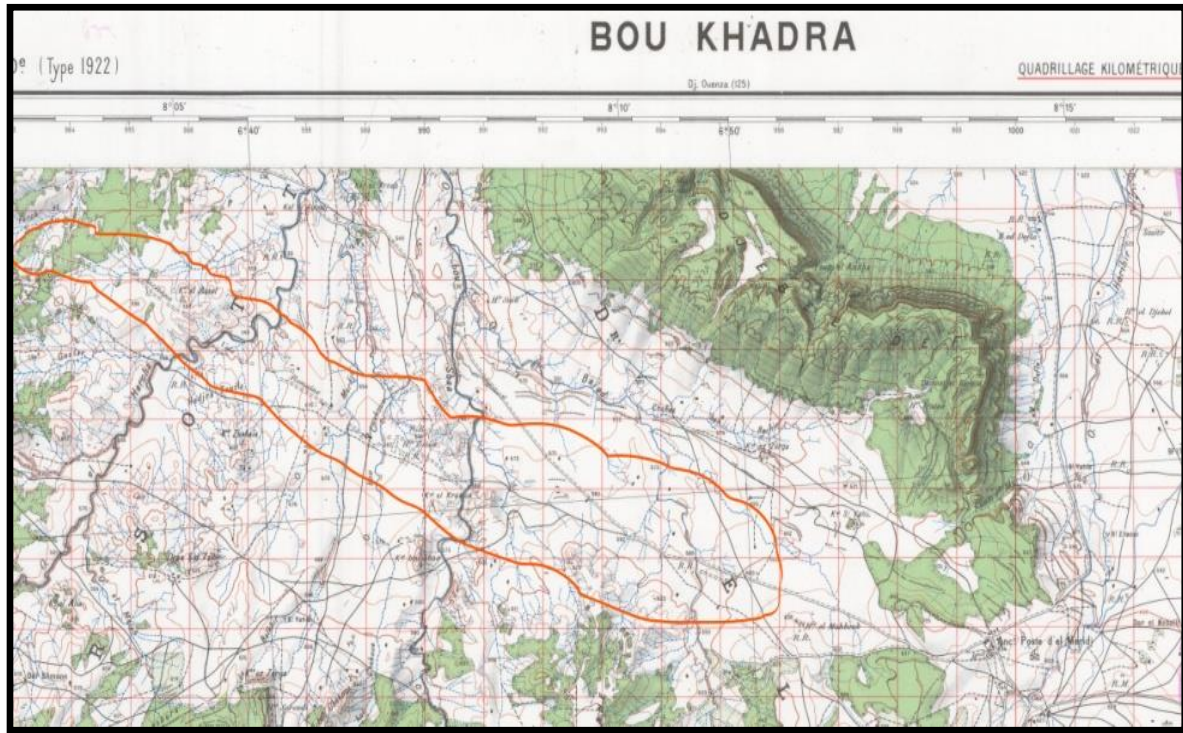
الشكل 4: (صورة تظهر آثار من بنية الطريق الروماني "Theveste" – "Carthage")



المصدر: (تصوير المؤلف، 2021)

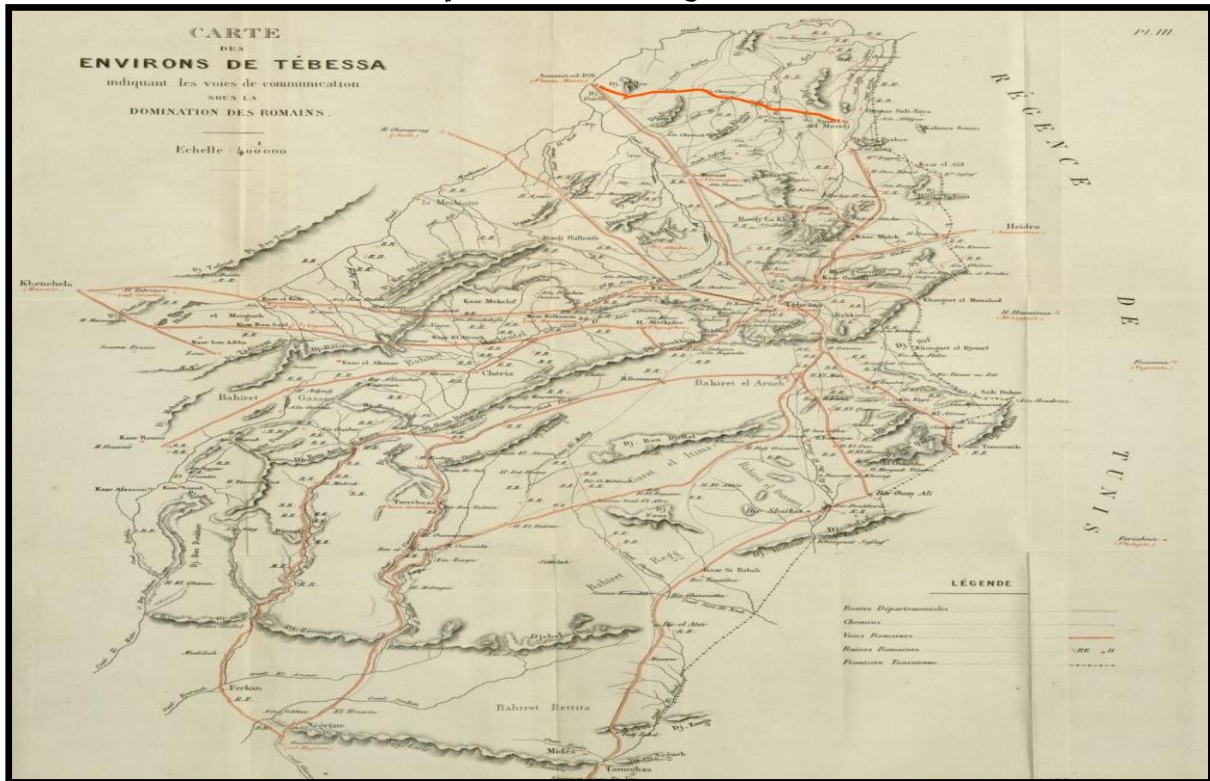
فريدة بوكاف

الشكل 5: (صورة تبين آثار الطريق الروماني "لعوينات" إلى "المكتب القديم للمريخ" على خريطة "Bou Khara" ذات السلم 1/50000)



Source : (Institut national de cartographie et de télédétection, 1958, Bou Khadra 1/50000)

الشكل 6: (خريطة توضح شبكة الطرق الرومانية في منطقة "تبسة")



- Lac De, Bosredon, (1878), **Recueil des notices et mémoires de la Société Archéologique de Constantine**, Alger, Jourdan Libraire-éditeur.
- Lac De, Bosredon, (1876-7), **Recueil des notices et mémoires de la Société archéologique de Constantine**, Constantine, L. Arnolet Libraire-éditeur.
- Castel, Pierre, (1905), **Tébessa, Histoire et description d'un territoire algérien**, 2 vol., Paris, Henry Paulin et G. Editeurs.
- Girol, (1866), **Recueil des notices et mémoires de la Société archéologique de Constantine, Constantine**, L. Arnolet, Libraire-Editeur.
- Gsell, Stéphane, (1997), **Atlas Archéologique de l'Algérie**, 2^e édition, Alger, Agence Nationale d'Archéologie et de Protection des sites et Monuments Historiques.
- Gsell, Stéphane, (1901), **Les Monuments Antiques de L'Algérie**, TII, Paris, Ancienne Librairie Thorin et Fils Albert Fontemoing Editeur.
- Salama, Pierre, (1948), **Les Voies Romaines de L'Afrique du Nord**, Alger, Imprimerie Officielle du Gouvernement General de L'Algérie.