

المنشآت المنتشرة عبر الطرق الرومانية بمنطقة القبائل

Structures spread across Roman roads in the Kabylie region

تاريخ النشر: 2024/10/31

تاريخ القبول: 2024/09/09

تاريخ الإرسال: 2024/05/04

الياسمين أقوني¹EMAIL : elyasmine.aggouni@ummtto.dz ، الجزائر ،¹جامعة تيزي وزو ،

الملخص:

سارعت روما إلى إنشاء شبكة الطرقات بشمال إفريقيا، لأنها وسيلة فعالة لتقدم التوسع، لتحقيق الأمن، واستغلال أسهل وأسرع لثروات المنطقة، بالإضافة إلى وظيفة المواصلات، فقسم الرومان هذه المنطقة إلى مقاطعات من أجل تحكم أسهل بالأوضاع، أين ستهتم بالجهة الشمالية الشرقية لموريطانيا القيصرية و التي تمثلها في الوقت الحالي منطقة القبائل المعروفة بطابع أرضيتها الجبلي، فهو عامل يحقق أهداف كثيرة حيث أحسن الرومان استغلالها.

أقامت روما طرقات عديدة في منطقة القبائل على غرار باقي مناطق شمال إفريقيا، فقامت بمحاصرتها بحزام أمني قائم على الطرقات التي تتوزع عليها مراكز مراقبة وتحصينات ومختلف المنشآت، أي أن الطرق في هذه المنطقة لم تكن من أجل التوسع وإنما لفرض الأمن، ولمرور المنتوجات المحلية بأمان إلى الموانئ.

الكلمات المفتاحية: الجسور؛ شبكة الطرقات؛ منطقة القبائل؛ التحصينات؛ الطابع الجبلي.

المؤلف المرسل: الياسمين أقوني ، الإيميل: elyasmine.aggouni@ummtto.dz

Abstract:

Rome entered the North African region with many intentions, the most important of which was exploitation and settlement. It quickly established a road network, it was an effective means of advancing expansion, achieving security, and easier and faster exploitation of the region's waters, in addition to the function of transportation.

will we be concerned with the North Eastern part of Caesarea Mauritani, which is currently represented by the Kabylie region. The roads were actually at the service of various fields, ensuring the movement of individuals and goods, the stationing of armies, and the gathering of Taxes are actually a factor that achieves many goals, as the Romans exploited them well. Rome established many roads in the Kabylie region, several annexes were established across these roads.

Keywords: Bridges; road network; kabylie région; Fortifications; mountain character.

1. مقدمة

دخلت روما هذه المنطقة بنوايا عديدة، أهمها الاستغلال و الاستيطان، فسارعت إلى إقامة شبكة الطرقات، التي كانت تريد من خلالها تحقيق العديد من الأهداف والغايات، وقد كانت من أولويات الأباطرة، لأنها وسيلة فعالة لتقدم التوسع، لتحقيق الأمن، و استغلال أسهل وأسرع و أمثل لخيرات البلاد، بالإضافة إلى وظيفة المواصلات.

قسم الرومان منطقة شمال إفريقيا إلى مقاطعات من أجل تحكم أسهل للأوضاع، من بينها مقاطعة موريطانيا القيصرية، أين ستهتم بالجهة الشمالية الشرقية منها و التي تمثلها في الوقت الحالي منطقة القبائل المعروفة بطابع أرضيتها الجبلي، مركزين على شبكة الطرقات الرومانية فيها، و ذلك لفقر هذه المنطقة للدراسات الخاصة بالتاريخ القديم، فستتطرق إلى مقاطعة رومانية كانت لها مكانتها في الفترة القديمة، ألا وهي موريطانيا القيصرية، حيث الشواهد المادية و الآثار الكثيرة لخير دليل على ذلك، و لشساعتها اخترنا الجهة الشمالية الشرقية منها، و التي تمثلها حاليا منطقة القبائل، وللإجابة على جل



التساؤلات التي نطرحها حول المنشآت المنتشرة عبر الطرق الرومان بمنطقة القبائل، والوصول إلى إجابات موضوعية واضحة سنعتمد على مصادر و مراجع اهتمت هي الأخرى بهذا الموضوع، نذكر منها عمل الباحث:

VIGNERAL(M.CH.DE), Ruines romaines de l'Algérie : Kabylie du Djurdjura, . Paris 1868 أين تحدث بالتفصيل عن مراكز مرور الرومان في هذه المنطقة، وذكر أهم المواقع و المراكز و الحصون و الطرق أيضا، وعمل الباحث:

Gsell(ST), Atlas archéologique de l'Algérie. Alger, 1997, 2^{em} édition أين نجد تقريبا كل الطرق الأكيدة منها و المفترضة، المنطلقة من كل موقع تقريبا بذكر الاتجاه و المحطات و علامات الأميال التي تتوزع عليها إن وجدت كما كان كتاب الباحث (P), Salama les voies romaines de l'Afrique du nord, Algérie, 1951 من أهم المراجع التي درست بعمق هذا الموضوع في منطقة شمال إفريقيا، أين وضّح الجانب التقني منها و التاريخي، وذكر علاقة الطرق بمختلف المجالات، وعرج إلى كل ما هو علاقة بها و ذكر المنشآت التي تتواجد عبر الطرق الرومانية بهذه المنطقة، كما سنعتمد على مراجع استعملنا كتاب هام و ثري للباحث: Cat(E) Essai sur la province romaine de Maurétanie césarienne, paris 1891، حيث اهتم بدراسة التواجد الروماني في هذه المقاطعة، و خصص جانبا منه لمنطقة القبائل بذكر كيفية استغلالها من طرف روما، و أهم الطرقات التي أنجزتها فيها و كذا الملحقات التي أجرت عبرها.

2. الاطار الجغرافي :

1.2 في الفترة الحديثة:

ختلفت الآراء كثيرا و تعددت حول حدود منطقة القبائل، فهناك من الباحثين من يقسمها جغرافيا على أساس طبيعة الأرضية الجبلية التي تنتمي إلى سلسلة الأطلس التلي، فنجدها محاصرة طبيعيا من الشمال بالبحر الأبيض المتوسط، ومن الجنوب بالهضاب العليا (Dahmani M. , 2004, p. 3986). فقسّموا المنطقة حسب المرتفعات الجبلية، فنجد قبائل جرجرة شرق الجزائر العاصمة، قبائل البابور على الضفة الشرقية لواد الصومام، قبائل البيبان شرق واد ساحل، و قبائل القل غرب ولاية عنابة و شمال ولاية فسنطينة، أما التسمية الشائعة فهي تلك التي تتواجد فيها سلسلة جرجرة يصل امتدادها إلى 60 كلم

على شكل مقوس ، اكبر مرتفعاتها لالة خديجة تصل إلى 2308م، القبائل الصغرى تشمل مرتفعات اليبان و البابور الممتدة على ولايات جيجل، بجاية، برج بوعريج، بويرة، أما قبائل لقل فيطغى عليها طابع جبلي مميز بالغابات الكثيفة (Dahmani M. , 2004, p. 3987).

فإداريا تمتد منطقة القبائل من ولاية بومرداس غربا (فؤاد، 2007، صفحة 11)، إلى ولاية سكيكدة شرقا (Dahmani M. , 2004, pp. 3987-3988) و من البحر الأبيض المتوسط شمالا، إلى ولايتي البويرة و برج بوعريج جنوبا (فؤاد، 2007، صفحة 11) أي أنها تمثل إجمالية أراضي الولايات التالية: بومرداس، تيزي وزو، بجاية، جيجل، سكيكدة، بويرة، برج بوعريج، سطيف و ميله (Dahmani M. , 2004, p. 3988) لكن و لسبب تقسيمات رومانية قديمة يتوقف الإطار الجغرافي لهذه الدراسة في الجهة الشرقية عند واد الكبير لأنه كان يفصل مقاطعة موريطانيا القيصرية عن مقاطعة نوميديا (Mesnage, 1913, p. 118) فمساره المتجه جنوبا يضع "جميلة" في الأولى و سطيف في الثانية (مزالي و بن سلامة، 1985، صفحة 200) لهذا ينحصر بحثنا في المجال الجغرافي التابع حاليا لولاية بومرداس، تيزي وزو، بجاية، بويرة، برج بوعريج، و جزء من ولايتي سطيف و جيجل حيث تمثل هذه الولايات الجهة الشمالية الشرقية لموريطانيا القيصرية.

2.2 في الفترة القديمة :

عرفت منطقة القبائل في فترة التواجد الروماني للبلاد تجمعات سكنية منظمة في قبائل متفرقة ما يعرف بالنظام القبلي ، أهلها محليون يتميزون بالخشونة و القوة و الصلابة (LEPELLEY, 2003, p. 64)، على رأس كل قبيلة نجد قائدا محليا كثيرا ما لقب بالأمر، سماه الرومان ب: Princeps Gentis، تعترف به روما و تضع له مساعدا هو بالأحرى مراقبا يسمى Praefectus Gentis (Mesnage, 1913, p. 160) من اكبر القبائل التي عرفتها هذه المنطقة نذكر التي سماها الرومان ب: QUINQUEGENTENI (LEPELLEY, 2003, p. 64) الواقعة بين دلس و مصب واد الصومام (DESSOMMES, 1992, p. 56) يسمى أهلها و الأهالي المجاورة لها ب (DAUMAS & FABAR, 1847, p. 09) QUINQUE GENTU . يحول البعض هذه التسمية إلى الأسطورة التي تقول أنها راجعة لزعيم كبير سكن المنطقة و كان له خمسة أبناء (كلهم ذكور) أصبحوا مسؤولين مشرفين عن عائلاتهم التي كبرت و

أصبحت قبائل (BOULIFA, 1925, pp. 10-11) ، أما البعض الآخر فيقول أنها تسمية لخمسة قبائل موزعة على القطاع القبائلي كالتالي:

IESALENSES: سكنت منطقة جنوب جرجرة و شمال شرق اوزيا (DESSOMMES, 1992, p. 55).

ISAFLENSES - نجدها في منطقة فليسة بين واد سيباو و واد يسر (Mesnage, 1913, pp. 158-159).

MASSINISSENSES: يقال أنهم أجداد منطقة ميسينا (Mesnage, 1913, p. 158) الواقعة على المجرى السفلي لواد الصومام، و تجاورها قبيلة NABABES (DESSOMMES, 1992, p. 58) ثم تليها قبيلة:

TYNDENSES: تمثلها منطقة فنايا، بني واغلي، و ايت اعمار (Mesnage, 1913, p. 158) - JUBALENI : تقع هذه القبيلة في ولاية بويرة في نواحي اوزيا (Mesnage, 1913, p. 158) نذكر قبائل أخرى معروفة، منها قبيلة NAGMUSII القريبة من ميسينا على الضفة الشرقية لواد أقبو (Mesnage, 1913, p. 59) أما في الجهة الشرقية لمنطقة القبائل، و في مرتفعات جبال الباور فنجد قبيلة BAVARES (Mesnage, 1913, p. 158) في سلسلة البيبان، و بين مرتفعات بوطالب و جرجرة نجد قبيلة CAPRARIENSES تجاورها قبيلة MUSONES الواقعة قرب سطيف (Mesnage, 1913, pp. 158-159). تسكن في المجرى السفلي لواد يسر قبيلة INCOMPENSES أما جنوب جرجرة فنجد قبيلة FRAXINENSES التي يقال عنها أنها كانت تعيش في الشمال، فانتقلت إلى الجنوب (DESSOMMES, 1992, pp. 56-58). كانت تقيم في ولاية جيغل قبيلة ZIMICES و جيرانها UCUTUMANI في المجرى العلوي لواد الكبير أما في جنوبها الغربي فنجد قبيلة GEBALUSII (DESSOMMES, 1992, pp. 55-56) .

هذا النظام القبلي يصعب تحديد نطاقه الجغرافي المتغير، فالأكيد هو أن منطقة القبائل في الفترة الرومانية كانت تابعة لمقاطعة موريطانيا القيصرية (MARTIN, sans date, p. 19) التي تغوص حدودها الشمالية في مياه البحر الأبيض المتوسط، وهو مسطح مائي هام، سمي في القديم بالبحر الإفريقي MARE AFRICANUM ثم نسبته الرومان لأنفسهم فأعطوه تسمية MARE NOSTRUM (شنييتي، 1999، صفحة 22) .

امتاز الساحل القبائلي بمرتفعات عالية، جدّ وعرة، تقريبا خال من الشواطئ (BOULIFA, 1925، صفحة 02) هذه الأخيرة تتصف بكونها صخرية خالية من الخلجان الكبيرة (شنيقي، 1999، صفحة 23) ما عدى خليج بجاية (DESPOIS & RAYNOL, 1975, p. 157) و أنها غير محمية برؤوس أو جزر تساهم في تكسير أمواج البحر قبل ارتطامها بالشاطئ، فلا يوجد بها سوى اجوان صغيرة و أشباه الرؤوس التي امتدى إليها البحارة منذ القدم و انشئوا بها مرافئهم (شنيقي، 1999، صفحة 23) . حدود هذه المنطقة من الجهة الشرقية قديما هي نفسها مع حدود مقاطعة موريطانيا القيصرية، و هي مجرى واد الكبير (Mesnage, 1913, p. 118) الذي يبعد عن ولاية جيجل بـ 40 كلم من الجهة الشرقية (DECRET & FANTAR, 1981, p. 191) و يواصل مساره ليضع ميلة، جميلة و خربة العطش (SPARSA NOVA) في ممتلكات نوميديا أما MONS (قصبابت) و AD PERDICES (خربة فرايم) (CAT, 1891, p. 01) و SITIFIS (سطيف) في موريطانيا القيصرية (مزالي و بن سلامة، 1985، صفحة 200).

تجدر الإشارة إلى أن الإشكال ما زال مطروحا حول حدود هذه المنطقة القديمة منها والحديثة، و يثير الكثير من الجدل، و اختلفت الآراء حوله كثيرا و تعددت.

3. لمحة تاريخية عن الطرق بالجهة الشمالية الشرقية لموريطانيا القيصرية:

هناك عامل يجمع بين كل أساليب الرومنة، و يحقق نجاح السياسة المتبعة من طرف روما، وهو عامل المواصلات بشق شبكة طرقات، فمن جهة تساعد حركة الجيوش و توفر لها الأمن بالحصون و مراكز المراقبة، و من جهة أخرى تسهل استغلال المواد المنتجة على تراب موريطانيا القيصرية لأنها تنقل بسرعة و أمان إلى الموانئ التي تصدرها إلى موانئ روما،

فالمدينة القديمة TUBUSUPTU مثال على ذلك، لأنها عسكرية، أسسها كمعسكر للفرقة العسكرية السابعة، فكانت نقطة انطلاق الهجومات العسكرية ضد القبائل المحلية للمرتفعات الجبلية المجاورة لها، كما أنها نقطة تقاطع الطرق الآتية من سهول سطيف، اوزيا و بجاية و الجهات الأخرى لمنطقة القبائل (CAT, 1891, p. 91).

لم تكن الأسبقية للرومان في انجاز الطرق، بل كانت للفنقيين و القرطاجيين (CAT, 1891, p. 261) لذا أنشأ الممالك المحليين طرقهم في موريطانيا على الطريقة القرطاجية فأصلحوا



الكثير من المسالك الصعبة، لتأتي عائلة "يوبأ" بتقنية رومانية لأنهم أسسوا طرق تشبه تلك المؤسسة في إيطاليا و إسبانيا، فلما أتى الرومان، واصلوا تأسيس طرق خلال القرنين الأولين و في منتصف القرن الثالث أصبح لموريطانيا شبكة طرق كاملة تخدم مصالح إستراتيجية و تجارية (CAT, 1891, p. 262).

واجه الاستيطان الروماني مشاكل خطيرة تسبب فيها سكان المرتفعات الجبلية فاجبروا على محاصرة هذه المناطق لضمان الأمن، و خاصة الاتصال السريع بمختلف النقاط الإستراتيجية، فهناك طرق مؤدية من الساحل إلى الداخل هي طرق إستراتيجية و أخرى تخترق الجبال هي طرق مراقبة (BENSEDDIK, 1977, p. 280).

كانت الأشغال العمومية الكبرى مثل انجاز الطرق من انجاز الفرق العسكرية عندما تتفرغ من عملها العسكري، في موريطانيا القيصرية الفرق المساعدة ساعدت المواطنين في انجاز أسوار حول مدنها، و إصلاح و انجاز طرق كانت عامل مهم للاستيطان الروماني في هذه المقاطعة (BENSEDDIK, 1977, p. 279).

كرونولوجيا، الطريق الساحلي هو الأول ، حيث ربط بين مستعمرات قدماء المحاربين التي أسست من طرف الامبراطور أغسطس AUGUSTE ، يربط كل من SALDAE و IGILGILI و (BENSEDDIK, 1977, p. 280).

انطلقت طرق توغل من الموانئ باتجاه داخل البلاد أين تتواجد أسواق هامة مثل SITIFIS (سطيف) وAUZIA (سور الغولان) (CAT, 1891, p. 262) حيث يعود الطريق الرابط بينهما إلى القرن الأول ، فترة وصول المحتل إليها (CAT, 1891, p. 264) كما انه ذو خاصية عسكرية بالنظر إلى المدن العسكرية التي يربطها، مثل مدينة اوزيا التي كانت همزة وصل بين كل الطرق الشرقية للمقاطعة و تحتل مكانة إستراتيجية هامة لأنها تقابل جبال جرجرة (BENSEDDIK, 1977, pp. 253-254) كما تعتبر سطيف نقطة انطلاق العديد من الطرق المتفاوتة الأهمية، بعضها يربطها بالمدن الكبرى، و عواصم المقاطعات المجاورة، و بعضها يسهل التواصل بالتجمعات السكانية القريبة منها، و بعضها يجمع بين المراكز الثانوية فيما بينها، و بين المراكز المحصنة أو بالمنشآت الريفية (JACQUOT, 1907, p. 33). طوّر الأباطرة شبكة الطرقات ، و ذلك بقراراتهم لإنشاء أي طريق، بتكاليف الخزينة العمومية، فالفضل في انجاز الشبكة الإفريقية يعود إلى الإمبراطور "تيباريوس" TIBERIUS



(37-14) ثم الإمبراطور "ادريانوس" HADRIANUS (138-117) p. (HAQUARD, 1952, p. 162).

وصول العائلة الفلافية أعطى نفسا جديدا للطرق، حيث يعتبر الإمبراطور "فسباسيانوس" VESPASIANUS (79-69) و أولاده "تيتوس" TITUS (81-79) و "داميتيانوس" DAMITIANUS (81-96) من المؤسسين الكبار لشبكة الطرقات (SALAMA, 1951, p. 25) في هذه الفترة وصل طريق شمال الأوراس إلى مخزن موريطانيا "اوزيا" من أجل حمايتها وعزلها عن الغارات (SALAMA, 1951, p. 26).

سياسة الإمبراطور "تراجانوس" TRAJANUS (97-117) قائمة على تشجيع فتح طرق جديدة و جيدة لتقدم التجارة، و التنقل السريع للجيش (Mesnage, 1913, p. 64). شهدت الطرقات في عهد الإمبراطور "ادريانوس" تطورا ملحوظا، و اهتم بصفة خاصة بمنطقة القبائل، اخترق المرتفعات التي تفصل سطيف عن البحر، فربطها بمدينة بجاية و جيجل، هذا الفعل برهان جاد على مرور المستعمر الروماني على منطقة القبائل (Mesnage, 1913, p. 121) زار هذا الإمبراطور موريطانيا عام 122م، و لاحظ حالة الطرق التي سلكها، حيث عام 124 م وضع علامة ميلية لطريق ينطلق من سطيف باتجاه الغرب (CAT, 1891, p. 265).

انتهج الإمبراطور "انطونينوس" ANTONINUS (138-161) والإمبراطور "ماركوس اوريليوس" MARCUS AURELIUS (161-180) نفس السياسة بتأسيس طرق عسكرية جديدة، و تصليح القديمة بيد عاملة عسكرية (BENSEDDIK, 1977, p. 282).

عهد الإمبراطور "كموديوس" COMMODIUS (176-192) اتسم بالأمن و الاستقرار، هذا ما شجع الدخول في حركية كثيفة في النفوذ و التقدم، تحسن التحصينات، انجاز وإصلاح الطرق (BENSEDDIK, 1977, p. 159) و تم وضع مراكز مراقبة على طول الطرق بين مسافة وأخرى، هذا ما تدل عليه ناقشة وجدت في اوزيا تعود لفترة حكم هذا الإمبراطور (CAT, 1891, p. 182).

عرفت فترة حكم الإمبراطور "سبتيموس سيفيريوس" SEPTIMUS SEVERUS (193-211) و ابنه "كاراكالا" CARACALLA (198-217) نوعا من الهدوء و الرخاء، فاهتموا اهتماما شديدا بإنشاء الطرق بتخصيص أموالا لذلك و لترميم القديمة (SALAMA, 1951, pp.

(27-28) فمثلا وجدت ناقشة في برج "الخيريس" على بعد 30 كلم شرق اوزيا تدل على تأسيس طريق مباشر من اوزيا إلى سطيف عبر مرتفعات الببيان تعود لعام 198م (BENSEDDIK, 1977, p. 282).

اقتسم الإمبراطور "ديوكلتيانوس" DIOCLITIANUS (284-305) الحكم مع الإمبراطور "مكسيميانوس" MAXIMIANUS (287-305) فظهر نوع من الحيوية، و أصبح الاهتمام منصبا على الطرق مثلما كان عليه الحال في فترة حكم الإمبراطور "ادريانوس"، فقاموا بتكثيف الطرق الداخلية و أصبحت شبكة الطرقات كاملة في أواخر القرن الثالث، فمعظم العلامات الميلية التي وجدت هي إصلاحات و ترميمات (SALAMA, 1951, p. 29).

تجدر الإشارة إلى أن المناطق الجبلية حوصرت بمراكز عسكرية تمّ الربط بينها بطرق كثيفة، أغلبيتها تؤدي إلى شوارع عاصمة موريطانيا القيصرية تنفيذا لقرار حاكم المقاطعة (BENSEDDIK, 1977, pp. 249-250).

أكد أن الرومان ليسوا الأولين في العالم في انجاز مشاريع كبرى كالطرق لكن انجاز شبكة طرقات محكمة هو انجاز خاص بهم (BOUSQUET, 1961, p. 41).

تلخص جهود الرومان في رومنة البلاد في اعتمادها على القوة العسكرية تارة و على الدهاء السياسي تارة أخرى ، مرفقة ذلك بجهود اقتصادية استعمارية، تمثلت في النشاطات التجارية ، و حركة الاستيطان الواسعة، و كان هدفها: تحقيق الأمن بالبلاد، استغلال الأراضي الزراعية فيها و الاستفادة من ثرواتها، و العمل على إدماج السكان المحليين في حياتهم الاقتصادية و الاجتماعية تدريجيا (شنيتي، 1982، صفحة 142).

4. المنشآت المنتشرة عبر الطرق الرومانية:

كانت فكرة وضع منشآت ملحقة عند تأسيس الطرق أمر ضروري وحتى، فمن الأمور الأولى التي فكر فيها الرومان هي نقاط صالحة للشرب حيث كانت أول محطات الطرق، ثم الأبار و انتبهوا إلى ضرورة حماية ممتلكاتهم بوضع منشآت دفاعية (SALAMA, 1951, p. 82). كما هو موضح بالخريطة التي تلخص شبكة الطرقات بمنطقة القبائل ومختلف الملحقات المنتشرة عبرها نقلا عن Pierre Salama بتصرف من الباحثة.

1.4 منشآت لتوفير المياه:



أولى الرومان أهمية بالغة لتوفير المياه على طرقهم لأن الماء هو الحياة، و لكي يكون السفر سواء للمواطن أو الجيش في أحسن الظروف، لذا نجد ان أغلبها يمر على نقاط المياه (CHEVALLIER, 1972, p. 101) و يظهر اهتمامهم بها بالربط بينها و تحصينها، لان مراقبة أماكن المياه يعيق الخصم على استعمال الماء و هذا ما يسبب له مشكل أساسي في الحياة (CHEVALLIER, 1972, p. 168) و ركّزوا على ان يضعوا محطات الاستراحة التي تتواجد على الطرق بالقرب من نقاط المياه (CHEVALLIER, 1972, p. 216).

يتطلب أمر نقل المياه إمكانيات هائلة لإيصالها إلى المكان المراد، لذا وضع الرومان نظاما محكما لجمع المياه الطبيعية (SALAMA, 1951, p. 78) و ذلك بتهيئة الآبار (CHEVALLIER, 1972, p. 175) مخازن المياه التي نجدها على الطرق الرومانية بين مسافة و أخرى من اجل المسافرين و حيواناتهم، بعضها يحمل اسم (GSELL, CENTETIARIUM 1901, p. 04).

يتم جمع المياه غالبا بقنوات قد تعلوا الطريق بواسطة أقواس من اجل الاستواء أو حتى جسورا تعبر الأودية خوفا من تدفقها شتاء (SALAMA, 1951, p. 79) و من بين المعالم الهامة التي توفر المياه هي النافورات التي نجدها منتشرة بكثرة، و حتى أنها مبنية بحجارة مصقولة، و فيما يلي بعضها التي وجدت آثارها في منطقة القبائل:

- نافورة رومانية في حالة حفظ جيدة على الطريق الروماني الرابط دلس باتجاه برج منايل، تتواجد خلف "سيدي محمد الاقريا" قرب برج منايل، و أخرى في مرتفع "اعفير" (MERCIER, 1885, pp. 351-352).

وجدت على الجهة الشرقية لمرتفع "تامغوت" آثار واضحة لنافورة رومانية على أحسن حالة حفظ تنتهي إلى قناة نقل المياه "لازفون" (MERCIER, 1885, p. 364) و أخرى قرب واد يدعى "ايت بو واسيف" (DESSOMMES, 1992, p. 39) بالإضافة إلى تلك التي وجدت بالقرب من "تيزي عتمور" تعطي نموذج جميل جدًا (MERCIER, 1885, p. 477).

تعرف منطقة "جمعة الصهاريج" بانتشار العديد من منابع المياه و التي استغلّها الرومان بطريقة محكمة (MERCIER, 1885, p. 353) كما ان أغلبها مهيأة بحجارة مصقولة (CAT, 1891, p. 109).

نجد آثار لنافورة في منطقة "تيزي انترقة" مبنية بحجارة مصقولة و اخترين في " جمعة الصهاريج " مبنيتين بنفس الحجارة (VIGNERAL, 1868, pp. 48-57).

تعرف منطقة يسر هي الأخرى نافورات رومانية نذكر منها " عين تترتا " و أخرى في "عين الكرم " في نواحي دلس (VIGNERAL, 1868, pp. 10-13) نذكر نافورة " ثالة نتاقسبت " ببنية جدّ هامة بحجارة مصقولة، بالإضافة إلى عدد كبير من منابع المياه بالقرب من " نتاقسبت " (VIGNERAL, 1868, p. 33) و أخرى في كل من :

- " عين النصرارة " في قبيلة " نزليوة " في ذراع الميزان (VIGNERAL, 1868, p. 79).

- " الفلاي " في قبيلة " ايت اورليس " (VIGNERAL, 1868, p. 113).

- " تيفرا " في حالة حفظ جيدة وعلى بعد 500م على جنوبها الغربي نجد آثار لنافورة أخرى (VIGNERAL, 1868, p. 115).

- "تين" في منطقة " افناين"، أصبحت تدعى TALA أو TAZZERT (VIGNERAL, 1868, p. 128).

- نافورتين في قرية " تيراهمين" وأخرى على مقربة من قصر كبوش تدعى " ثالة اوحمام" (VIGNERAL, 1868, pp. 132-137)

- " الرداير" في قبيلة " امزّاين" نافورة مبنية بحجارة مصقولة، وأخرى في نواحي بجاية في منطقة " بوبركة" في نواحي " توجة" (VIGNERAL, 1868, pp. 141-147) بالإضافة إلى نقطة مياه محروسة بواسطة حصن صغير على مقربة من قلعة محصنة تسمى "عين القصر" (GSELL, 1911) تتبع قناة نقل المياه من توجة إلى بجاية مسار الطريق الرماني (BIREBENT, 1962, p. 468).

2.4 الجسور:

من بين المنشآت الكبرى التي نجدها على الطرقات الرومانية هي الجسور وذلك تما شيا مع الطبيعة الجغرافية الوعرة للبلاد، خاصة كثرة الأودية وحبا منهم في اختصار الطرق وتسهيل تنقل الفرق العسكرية (CAGNAT, 1890, p. 689) ، لكن الكتابات التي وجدت في منطقة القبائل قليلة حول هذا الموضوع، لكن حتما وجدت جسور لتجاوز الوديان الكثيرة المنتشرة عبر هذه المنطقة الجبلية (Mesnage, 1913, p. 155) لكن الآثار المادية للجسور في هذه المنطقة قليلة جدا، نذكر منها جسر في مدينة بجاية (FERAUD, 1858)



p. 307) يخترق الطريق الرئيسي واد الصومام بواسطة جسر من الأحجار، لكن آثاره منعدمة (MERCIER, 1885, p. 474) على نفس الواد نجد آثار لجسر روماني في نواحي قبيلة "بني بومسعود" وبالضبط في "ملاّلة" (VIGNERAL, 1868, p. 144) نجد آثار لجسر على واد "شندر" (GSELL, 1911, p. F6 N13).

تمر قناة نقل المياه عند وصولها شرق تكالات على واد الصومام وتقطعه بواسطة جسر (هذا يعني أن الجسر يمكن أن ينقل المياه أيضا) (BIREBENT, 1962, p. 481). مازالت آثار قائمة لجسر قرب حوض خربة "تلاّ" قائمة (GSELL, 1911, p. F16 N464) نجد ناقشات تذكر جسر في جنوب غرب سطيف، في "مديانة"، شرق سطيف و بين "رابيدوم" و"اوزيا" (SALAMA, 1951, p. 79). يمر طريق منطلق من دلس باتجاه برج منايل على "واد سيباو" بواسطة معبر، حيث لا نجد آثار لجسر (MERCIER, 1885, p. 351).

انعدام آثار لجسر بين واد فرعون و واقنون (VIGNERAL, 1868, p. 36) ربما ذلك راجع إلى أنه أحيانا إذا كانت مياه الواد غير قوية يتم وضع عقبة بسيطة فقط (SALAMA, 1951, p. 81).

كان الرومان يحافظون على جسورهم وحتى أنهم يقومون بحملات ترميمية نذكر منها ما أتت به ناقشة أنه هدم جسر قرب مدينة "اوزيا" و أعيد بناؤه (Mesnage, 1913, p. 155). بالإضافة إلى الجسور، استعمل الرومان معابر بسيطة وأنفاق محفورة داخل الصخور (CHEVALLIER, 1972, p. 116) ولكي يتماشوا فعلا مع الطبيعة ومخاطرها قاموا بإنشاء طرق على جدران ارتكاز ليتفادوا أضرار الأمطار وانزلاق التربة فمثلا على بعد 10 كلم جنوب شرق "زيامة" وشرق طريق CHOBIA MUNICIPIUM باتجاه CUICUL يمر على مرتفع في جبال الباور على جدار ارتكاز (SALAMA, 1951, p. 78).

3.4 منشآت الاستراحة:

كانت مبادئ الحياة عند الرومان العيش في محيط يوفر كل شروط الرفاهية، لذا قاموا بمساعدة من الإمبراطور و أموال المقاطعات بإنجاز منشآت مختلفة على طرقهم الهامة، توفر الراحة للمسافرين، ويجدون كل متطلباتهم، فنذكر محطات تسيي MONSIONES و أخرى MUTATIONES (MERCIER, 1885, p. 477) فالأولى كانت للاستراحة ليلا



(CHEVALLIER, 1972, p. 213) أما الثانية فهي لاستراحة خفيفة نجدها بكثرة في مناطق الجبلية ونجدها كل 10 إلى 20 ميل (15 إلى 18 كلم)، أما MANSIO فنجدها كل 30 إلى 40 ميل (44 إلى 60 كلم) هذه المحطات لها كل التجهيزات الضرورية للحياة (SALAMA, 1951, pp. 83-84)

يمكن أن تستعمل للاستراحة محطة أخرى هي STATIO فهي مكان خاص بشرطة مراقبة الطرقات (CHEVALLIER, 1972, p. 213) نجد محطات لتخزين القمح ومؤونة الجيش تدعى HORREA (CHEVALLIER, 1972, p. 214) مثل تلك التي وجدت بين سطيف وبجاية، كما نجد BASILICA، هي تابعة للعدالة عند القيام بالمراقبة، كما يمكن أن تعني هذه الكلمة الأسواق أو ملتقى قوافل خاصة أو عامة، نجد واحدة منها على طريق SITIFIS نحو IGILGILI (SALAMA, 1951, p. 84)

يلتقي تجار خواص للتفاوض حيث تنتشر أيضا على الطرق محلات تجارية وفنادق تدعى STABULA (SALAMA, 1951, p. 85) كما أنها تسمى DEVERSORIUM، وهي أماكن للنوم، الشرب، الأكل، ذات ملكية خاصة، أسست من طرف أثرياء رومانيين على طرق تمر على ممتلكاتهم، أما الأماكن البسيطة التي توفر نفس الخدمات فتسمى TABERNA، هي محطات مراقبة من طرف حاكم المدينة (مثل تحديد أوقات الفتح) (CHEVALLIER, 1972, pp. 218-219) تتواجد محطات TABERNAE على طرق عدة مثل: PERDICES جنوب شرق سطيف، ADSTORNOS على طريق Sitifis نحو SIGUS (SALAMA, 1951, p. 86).

وضعت الإدارة المركزية مكان لإقامة كما لها على الطرق عند أداء مهمة المراسلة ما يسمى بـ *cursus pulicus* (SALAMA, 1951, p. 83)

نجد على الطرق أيضا، إسطبلات للحيوانات، للخيول خاصة (CHEVALLIER, 1972, p. 216) تنتشر كل هذه المحطات قرب نقاط المياه، في المرتفعات الجبلية، عند الحدود، والجسور (CHEVALLIER, 1972, p. 86).

من أهم المحطات التي نجدها أيضا هي مراكز الجمارك، من أجل جمع الضريبة على حق المرور ونقل المنتجات، تدخل هذه الضريبة في خزينة الدولة، نجدها على حدود الدولة، حدود المقاطعات، عند مدخل المدن الهامة، في أهم نقاط تقاطع الطرق، عند ممر

المرتفعات، الجسور، المعابر، على الحدود الجغرافية (جبال أودية) هي ذات علامة وطيدة مع شبكة الطرقات، تبني معها مراكز مراقبة عسكرية- (CHEVALLIER, 1972, pp. 225-226) توضع بالقرب من الطرق الكبرى مقابر (JAQUOT, 1907, p. 38) و معابد في المرتفعات على ممرات و مسالك جبلية (DESSOMMES, 1992, p. 35).

4.4 التحصينات:

تحسبا لمختلف الأخطار التي كانت تهدد الوجود الروماني في جميع أراضي الإمبراطورية المتمثلة في هجمات الأهالي المتكررة على مراكزها الاقتصادية والاجتماعية والعسكرية قامت السلطة الرومانية في أوقات الطوارئ بتجنيد وحدات عسكرية غير دائمة (شارن، 2007، صفحة 116)

تختلف السياسة العسكرية في موريطانيا القيصرية عن باقي المقاطعات، حيث تختلف كيفية وضع مراكز المراقبة بين السهول والوديان والمناطق الجبلية لأن هذه الأخيرة دائما معركة للحروب والمقاومة (DESSOMMES, 1992, p. 86) وضع موريطانيا مغاير لأن الخطر آت من كل مكان، من الشمال، الجنوب وحتى الوسط، خاصة الخطر الذي تعرفه مرتفعات البابور و البيان و جرجرة وكل منطقة القبائل، لذا قاموا بربط طرق توغلهم محاطة بتحصينات (CAGNAT, 1890, p. 603).

كانت السياسة الرومانية قائمة على إنشاء مراكز إدارية وأخرى عسكرية من أجل فرض نفسها، منطقة القبائل الجبلية لا تعود بالفائدة- تقريبا- بشيء لروما، إلا في خطها الساحلي وضايف الأودية التي تساعد على التوغل، فوجب تشديد المراقبة ضد أهالي الجبال بوضع مراكز عسكرية متقدمة حول المراكز الحضرية وعلى طول الطرق (DESSOMMES, 1992, pp. 24-25) فكل المرتفعات والمعابر كانت مراقبة، حتى أننا نجد مراكز مراقبة في أماكن صعبة مثلما يسمي IGHZER، هذا ما يدل على أنها ليست محتلة وإنما محاصرة على الأقل بتحصينات وضعت على الممرات والمعابر، وعند مداخلها، وعلى ضفاف أهم الأودية (DESSOMMES, 1992, pp. 30-31). يظهر التواجد الروماني في منطقة القبائل من خلال العديد من المراكز العسكرية (حصون، معسكرات، أبراج) لحماية بعض ممتلكاتهم الزراعية (MARTIN, sans date, p. 14) ثم الوصل بينها بشبكة طرقات جد كثيفة (BENSEDDIK, 1977, p. 249).



كانت كل السلسلة الشمالية التي تتبع الساحل شمال واد "سيباو" والجهة الغربية لجبال الجهة الجنوبية تحت سيطرة رومانية، كل الجهة الشرقية ومرتفعات جرجرة كانت مستقلة ومنغلقة عن أي أجنبي، فقام الرومان بحراستها وذلك بمحاصرتها بحزام محصّن، فشمالا نجد عدد هام من أبراج مراقبة في "واد سيباو" على مرتفعات جرجرة وعلى الهضاب الجنوبية الغربية التابعة لهذه السلسلة، أما المنطقة الساحلية فكانت محمية بحصون متواجدة على طول الطرق الموازية للبحر التي تربط المراكز الهامة لواد "سيباو" بالمراكز الساحلية (CAGNAT, 1890, p. 641).

اهتم الأباطرة بالتحصينات كثيرا، فلكل واحد منهم سياسته تذكر منهم الإمبراطور HADERIANUS (117-138) هو من الأوائل الذين بدؤوا في تأسيس طرق عسكرية خاصة طريق باتجاه أوزيا (Mesnage, 1913, p. 74) ففي عام 124 عرفت الطرق عملية كثيفة لتوزيع الحصون بين Sitifis وSaldæ، وبين Sitifis و Cuicul (BENABOU, 2005, p. 129) عند زيارة هذا الإمبراطور لموريطانيا القيصرية تفقد بنفسه ضرورة تحصين واد "ساحل" وواد "يسر". ثم الإمبراطورين "انطونيوس التقي" ANTONINUS PIUS (138-161) و"ماركوس أوريليوس" MARCUS AURELIUS (161-180) أجبرا على تدعيم هذه التحصينات نظرا للحالة الخطيرة التي فرضها المحليون (CAGNAT, 1890, p. 604). شهدت فترة حكم الإمبراطور "كموديوس" COMMODIUS (176-192) نوعا من تكثيف الدفاع العسكري للبلاد بوضع مراكز مراقبة على الطرق بين مسافة وأخرى، ووجدت نقيشة تدل على ذلك:

IMP CAESAR MAUREL COMMODUS

ANTONINUS AUG P GERMANICUS SARMATICUS BRITANICUS

MAXIMUS SECURITATI PROVINCIALIUM SVORUM CONSULENS

TURRES NOVAS INSTITUIT ET VETERES REFCIT OPERA MILITUM

CL.PERFECTUO PROG SU SVORUM

(CAT, 1891, p. 182)



وبناء أبراج مراقبة جديدة و تدعيم القديمة بالجيش (BENABOU, 2005, p. 160) أما الإمبراطور "سبتيموس سيفيريوس" SEPTIMUS SEVERIUS (193-211) فقد قام بتحسين الأماكن المهددة بالخطر (BENABOU, 2005, p. 160) . عرف النظام الدفاعي في فترة حكم الإمبراطور "سيفيريوس اليكسيانوس" SEVERIUS ALEXANDER (218-235) زيادة على طبيعة المراكز والأسوار المحاطة بها، ميزة خاصة، أما تحت حكم الإمبراطور "قورديانوس" GORDIANUS III (238-244) فقد تم تحسين معسكرات منجزة سابقا، كما تم تأسيس أخرى جديدة ازدادت في العدد والأهمية (BENSEDDIK, 1977, p. 239).

كانت منطقة القبائل في القرن الثالث مغلقة داخل الحد العسكري الذي يتواجد جنوب أوزيا (GSELL, 1901, p. T01 P11) اهتمام الإمبراطورية بالمراكز الدفاعية يظهر من خلال تعيين مسؤولا لدى الحاكم العام لموريطانيا القيصرية لضمان الاتصال بين الشارع العام لقيصرية والمراكز الدفاعية المنتشرة عبر المقاطعة يسمى SINGULARES (BENSEDDIK, 1977, p. 250). كلما استحوذ الرومان على أراضي جديدة سارعوا إلى حمايتها و تحصينها بإقامة حدودا دفاعية تسمى LIMES تكون على شكل مراكز عسكرية محصنة أو مستعمرات عسكرية، و على شكل شبكة من الطرقات تربط كل منطقة وصلوا إليها بمراكزهم المتواجدة في الشمال (شارن، 2007، صفحة 136).

كانت منطقة القبائل مراقبة بخطوط الليمس وهي:

- Limes Bidenses : يتواجد مقره في جمعة الصهاريج

- Limes Tubusubditanus : يتواجد شمالا على واد الصومام مقره تكلات

- Limes Auziensis : نجد في الجنوب مقره أوزيا (DESSOMMES, 1992, p. 46)

- Limes Taugensis : مقره Tigris (تورقا) جنوب دلس (BERBRUGGER, 1857, p. 263)

- Limes Tablastensis : يتواجد في الغرب، مقره على بعد 3 كلم من تازمالت (DESSOMMES, 1992, p. 46)



الخريطة رقم 01: شبكة الطرقات الرومانية و المنشآت المنتشرة عليها بالجهة الشمالية الشرقية لموريطانيا القيصرية، نقلا عن Pierre Salama بتصرف من الباحثة. (SALAMA, 1951)

5. خاتمة

إن الهدف من خلال إقامة الرومان للطرقات في منطقة القبائل محاولة منهم لتفادي الخسائر من اجل فرض تواجدهم وخاصة استغلال ثروات البلاد في مأمّن و أمان، حيث اعتبرت هذه المنطقة همزة وصل بين السهول و الهضاب الغنية بالمنتجات التي كانت تعتبر أساسية في حياتهم ، لكن المحليين لم يسمحوا بمثل هذا الاستغلال ، فشنوا ضدهم العديد من الثورات و الحروب، عرفت النجاح أحيانا، و الخسارة أحيانا أخرى، لكنهم اقلقوا كثيرا المسؤولين الرومان، وحتى أنهم اجبروا الأباطرة على التنقل شخصيا، ولما فهموا ان هذا الشعب جاد في رفضه، طبقوا معهم مبدأ فرق تسد بتفرقة القبائل المحلية و محاصرتها في المرتفعات الجبلية الوعرة، وقامت بمراقبتها جيدا بواسطة تحصينات و مراكز مراقبة موزعة على طول الطرق، هذا ما يعني أن شق الطريق في هذه المنطقة كان لهدفين: ربط مراكز المراقبة لفرض الأمن بمحاصرة الأهالي بحزام أمني قائم على الطرقات

كونهم سببوا لهم مشاكل كثيرة بالثورات و المعارك التي أقاموها ، وكذا تأمين الجسر الطبيعي لمرور منتجاتها الآتية من السهول متجهة نحو الموانئ.

كانت الطرقات فعلا في خدمة مختلف المجالات، فتضمن تنقل الأفراد، نقل المنتوجات، تمركز الجيوش، جمع الضرائب، فيمكن أن يؤدي طريق واحد مهمة واحدة، كما يمكن أن يؤدي طريق آخر كل المهام ، ما يعني انه أن وجد طريق فهو لأداء خدمة ما مهما كانت أهميتها، وهو فعلا عامل يحقق أهداف كثيرة، كما انه عملة رومانية أحسنت استغلالها، فعادت إليها بالفائدة و يظهر ذلك جليا في مختلف المنشآت و المرافق المرافقة لهذه الطرقات، خاصة آبار المياه و أماكن للاستراحة و مختلف التحصينات.

6. قائمة المراجع

- BENABOU, M. (2005). *La résistance africaine à la romanisation*. édition La découverte.
- BENSEDDIK, N. (1977). *Les troupes auxiliaires de l'Armée romaine en Maurétanie Césarienne sous le haut empire*. 280. paris.
- BERBRUGGER, A. (1857). *Les époques militaires de la grande Kabylie*. Paris.
- BIREBENT, J. (1962). *AQUAE ROMANAE, recherche d'hydraulique romaine dans l'est Algérien* . Algérie.
- BOULIFA, S. A. (1925). *Le Djurdjura à travers l'Histoire (depuis l'antiquité jusqu'à 1830)*. Alger.
- BOUSQUET, G. H. (1961). *Les Berbères, Histoire et institution*. paris.
- CAGNAT, M. R. (1890). *L'Armée romaine d'Afrique et l'occupation militaire de l'Afrique sous les empereurs*. Paris: Imprimerie Nationale.

- CAT, E. (1891). *Essai sur la province romaine de Maurétanie Césarienne..* PARIS.
- CHEVALLIER, R. (1972). *Les voies romaines.* Paris.
- Dahmani, M. (2004). kabylie: géographie. *ENCYCLOPIDIE BERBERE.*
- DAUMAS, M., & FABAR, M. (1847). *La grande Kabylie étude historique.* Hachette.
- DECRET, F., & FANTAR, M. (1981). *L'Afrique du nord dans l'Antiquité.* PARIS: PAYOT.
- DESPOIS, J., & RAYNOL, R. (1975). *Géographie de l'Afrique du nord ouest.* PARIS: Payot.
- DESSOMMES, F. (1992). *Note historique des Kabylies.* tizi ouzou: Tira.
- FERAUD, L. (1858). "Note sur Bougie". *Revue Africaine.*
- GSELL, S. (1901). , *Les monuments antiques de l'Algérie.* (Vol. T2). Paris.
- GSELL, S. (1911). *Atlas Archéologique de l'Algérie* (Vol. 81). Paris.
- HAQUARD, G. (1952). *Guide romain Antique.* 162. paris: Hachette.
- JACQUOT, L. (1907). *Les voies romaines de la région de Sétif. Recueil des notices et mémoires de la société archéologique du département de Constantine.*
- JAQUOT, L. (1907). *Les voies romaines de la région de Sétif. recueil de constantine.*
- LEPELLEY, C. (2003). *La période romaine :pouvoir et institutions politique. Algérie Antique, Musée de l'Arles et de Provence antique.*

- MARTIN, J. (sans date). *Bida Municipium en Maurétanie Césarienne*(Djemaa Saharidj).
- MERCIER, M. (1885). Notes sur les ruines et les voies antiques de l'Algerie. *BCTH*.
- Mesnage, J. P. (1913). *romanisation del'Afrique, Algérie, Tunisie, Maroc*. paris.
- SALAMA, P. (1951). *Les voies romaines de l'Afrique du nord* . Alger.
- VIGNERAL, M. D. (1868). *Ruines romaines de l'Algérie, Kabylie de Djurdjura*. Paris.
- شافية شارن. (2007). الاحتلال الاستيطاني و سياسة الرومنة، سلسلة المشاريع الوطنية للبحث.
- شنياتي، م. أ. (1999). *الجزائر في ظل الاحتلال الروماني* .-الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية.
- فؤاد، م. أ. (2007). *إطلالة على منطقة القبائل* .الزيتونة: دار الأمل.
- م ال شنياتي. (1982). *سياسة الرومنة في بلاد المغرب من سقوط الدولة القرطاجية إلى سقوط موريطانيا(146ق م-40م)*، . الجزائر: الشركة الوطنية للنشر و التوزيع.
- م. مزالي & ب. بن سلامة(1985): *(تاريخ إفريقيا الشمالية)* ,Trad. تونس: الدار التونسية للنشر.