

الطرق والمواصلات في المغرب القديم

تعد الطرق أو المواصلات شريان الحياة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والعسكرية، فبواسطتها تنقل البضائع وتنشر الأفكار ويتنقل الساسة والعسكريون في ظروف حسنة نسبيا، كما تعتبر الأساس الذي تقوم عليه الحياة الاقتصادية.

أ/ وضعية الطرق والمسالك قبل الاحتلال الروماني:

رغم غياب الشواهد الأثرية الواضحة، إلا أنه يمكننا القول أنه قبل قدوم الرومان وبالعودة للازدهار العمراني بالمراكز الداخلية في العهدين القرطاجي والنوميدي فقد وجدت بلاشك طرق ومسالك، كما أن الحديث عن بسط السلطة المركزية (قرطاجية كانت أو نوميديية) سيادتها على المناطق الداخلية فلا بد أنها اعتمدت على طرق ومواصلات، الأخيرة أيضا يجب أن تكون موجودة لتفسير ذلك الازدهار التجاري الذي وفر صادرات مهمة من المغرب القديم إلى خارجه، حيث لا بد من توقع توفر طرق ودروب بين مراكز الإنتاج الداخلية والموانئ المعدة للتصدير خارجا

وعموما وبتحفظ فقد تميزت الطرقات في المغرب القديم ببساطتها، حيث كانت عبارة عن مسالك أو طرق تكونت بفعل التنقل الدائم خاصة لقرون من طرف القبائل البدوية والمرتحلة، حيث نجدها تعبر عبر معالم هامة كتوفر المياه (آبار وينابيع...) وأيضا أسواق وغيرها، تلك التي نجدها في التل حيث تنتقل القبائل الرعوية بشكل دائم عبر مسالك معينة طوال السنة لكن دون أن يدخل عليها الإنسان أي تغيير، أو تغييرات طفيفة كنزح الحجارة الكبيرة أو الأشجار والغصون لتكون كمسالك طبيعية.

لكن الوضع تغير مع الاحتلال الروماني الذي أدرك أهمية المواصلات، ولذلك كانت روما أينما وصلت تشق طرقات، كما يتجلى اهتمام الرومان بهذا القطاع من النصب الميلي الذهبي الذي أقامه الإمبراطور أغسطس في ساحة روما (Forum) كنقطة انطلاق رمزية لكل الطرقات التي تعبر روما.

ب/ أهداف روما من شق الطرقات:

تحتل شبكة الطرق الرومانية في المغرب القديم منزلة معتبرة، حيث تميزت شبكة الطرقات في العهد الروماني بكثافتها بحيث ربطت كل المقاطعات الافريقية من طرابلس إلى فولبيلي Volubilis

(بالمغرب الأقصى قرب مكناس الحالية) كما ربطت كل المراكز الاقتصادية والحضرية والعسكرية وهذا من أجل تحقيق مجموعة من الأهداف:

1=الأهداف العسكرية (الأمنية): (وجه الهاجس الأمني سياسة الطرقات الرومانية، فأدركت روما أن العمليات العسكرية مهما كانت سعتها لا تستطيع أن تقضي على ثورات الأهالي، وأن القلاع والحصون عاجزة عن إيقاف تسرب الثوار الذين يهددون المراكز الرومانية، لذا ارتبط تاريخ شبكة الطرق بالحالة العسكرية، فكان إنشاء الطرق في البداية عبارة عن إجراء عسكري محض، لكووا الوسيلة الأكثر فعالية من أجل إخضاع السكان المحليين وضمان الأمن، لذلك فتحت طرقات بمختلف المناطق الحساسة لتسهيل حركة الجيش بسرعة في كل الاتجاهات وفي ظروف جيدة ولذلك سايرت الطرقات التوسع العسكري فجاءت على شكل خطوط مستقيمة ولم يتردد الرومان في اختراق مناطق تعد صعبة مثل طريق سطيف-جيجل عبر جبال البابور.

2=الأهداف الاقتصادية: عرفت منطقة المغرب القديم تغيرا في وضعها الاقتصادي، حيث وقعت السيطرة على أراضيها وتوجيه انتاجها لتلبية حاجة روما ولتسهيل حركة أصحاب المزارع، وفي هذا الشأن يقول "Narrom: ترتفع قيمة الأرض إذا كانت معاذية لطريق صالحة لاستعمال العربات..."، وهذا يعني أن الطرقات تساعد على تطوير الإنتاج وتنشيط التجارة حيث تسهل انتقال السلع ونقل الإنتاج إلى الأسواق بأقل التكاليف، ولذلك اهتم الرومان بالطرقات الريفية والحضرية حيث مكنت الطرق المنتشرة عبر الأرياف بالمدن من استثمار الريف وإنمائه لصالح مجتمع المدينة، أي أن الطرق أتاحت الفرصة للبرجوازية المقيمة بالمدن بالتواصل مع مجتمع الريف واستغلاله. ونذكر على سبيل المثال تلك التي الطرق التي تعبر حوض مجردة وقسنطينة وهكذا ساهمت الطرقات في وصول إنتاج المقاطعات الإفريقية إلى روما لتأمين الغذاء للرومان مثل طرقات وادي مجردة - قرطاج وتبسة - عنابة وسطيف - بجاية.

3=الأهداف الحضرية والإدارية: من جهة أخرى ساهمت شبكة الطرق في تنشيط حركة الاستيطان عبر المناطق الزراعية، وتشجيع المستوطنين الوافدين إلى بلاد المغرب على الإقامة بالمناطق النائية بتوفير الحماية العسكرية ووسائل النقل والاتصال، كما تسمح الطرقات بتنقل الأشخاص ومعهم العادات والتقاليد الرومانية والثقافة اللاتينية، وهذا يساعد على بروز مراكز حضرية رومانية قد تجلب لها الأهالي وكذلك تساهم الطرقات في ربط مختلف مناطق الامبراطورية الرومانية مثل الطريق الساحلي : طرابلس - فوليلي عبر قرطاج - قسنطينة -

شرشال القيصرية، كما تساعد الطرقات على حركة البربر وتنقل جامعي الضرائب وتنقل المسؤولين.

ج/ أهم الطرقات :

تأثر فتح الطرقات في المغرب القديم باتجاه التضاريس لذلك جاءت موازية للسلاسل الجبلية تتجه من الشرق إلى الغرب، وقد تم إنجازها بفضل الفرق العسكرية الأوغسطية التي كانت تشقها أثناء زحفها نحو الغرب، ومع مرور الوقت صُنفت هذه الطرق حسب أهميتها وعمليات صيانتها، إلى طرق خاصة بالجيش، وأخرى خاصة بالمزارعين والقرى وثالثة التي تقود إلى المراكز العمرانية الكبرى، كما بنيت الجسور الطويلة والمرتفعة عند الضرورة ونذكر منها جسر باجة بتونس الذي يبلغ طوله 70 متر يمر على واد باجة فوق ثلاث حنايا بني في القرن الأول للميلاد.

أما عن أهم الطرق فنجد غالبيتها في البروقنصلية حيث قرطاجة هي رأس الانطلاق، ويبين صلاما أن أول طريق في الشرق النوميدي أنشأ عام 14م على يد الفيلق الأوغسطي الثالث يربط خليج قابس بشمال الأوراس مروراً بقفصة وتبسة وبطول 300كم ، و طريق أخرى جنوب غرب باتجاه تبسة (تيفيست) والتي كانت أحد أسباب ثورة الموزلامي 17-24م بعد انتزاع أراضيهم .

وبدأت أعمال توسيع شبكة الطرق مع اعتلاء العائلة الفلافية العرش الروماني، وابتدأ هذا مع نقل الفيلق الأوغسطي إلى تيفيست عام 75م حيث مدت عدة طرق لربط معسكرهم بالمراكز الرومانية في قرطاجة، عنابة، مادور، ماسكولة، لامبيز (تازولت)، لامازيا (مروانة)، زاري ومنها إلى مراكز الليمس الموريطاني.

نجد طريق طرابلس إلى موريطانيا الطنجية مروراً عبر قرطاجة ونوميديا وموريطانيا القيصرية، كما فتح طريق ثان موازي للأول تقريباً ينطلق من قرطاجة في اتجاه الغرب وعند مستوى مدينة الكاف Sica Nenoria يتفرع في اتجاهين بحيث:

-يتجه الطريق الأول نحو شرشال عبر قسنطينة - سطيف - سور الغزلان. Auzia

-يتجه الطريق الثاني نحو سور الغزلان عبر تبسة (Thevest) ولامباز (Lambèse) تازولت 10 كلم قرب باتنة) وسطيف.

وفي موريطانيا القيصرية يمتد الطريق تتبع حوض وادي الشلف وسهول وهران حتى مدينة فوليلي بموريطانيا الطنجية ويتفرع منه طريق نحو سلا.

-شبكة الطرق في الجنوب

في أقصى جنوب المقاطعة الرومانية نجد طريق الليمس وهو يمتد من مدينة Leptis Magna (مقرب مدينة الخمس حاليا في الموزاق) إلى مدينة قابس Tacape ، ومنها طريق رئيسي يمتد من قابس إلى طبنة.

وفي نوميديا تمتد بين طبنة ومسعد) Castellum بالجلفة) إلى شط الحضنة مروراً بسدوري والقهرة وعين الريش والبرج وصولاً إلى مسعد، وهو طريق معبد تنطلق منه أو تأتي إليه عدة طرق ثانوية عبر مرتفعات أولاد نايل والسهوب والصحراء مروراً بقصر الفج والأغواط.

وفي جنوب مقاطعتي موريطانيا تمتد الطريق السابقة نحو الغرب إلى ماكري) Macri مقرة الحالية) ومنه نحو تارمونت Aras ليفترق بها الطريق إلى طريقين يمتد الأول بمحاذاة السهوب نحو تيارت والثاني ينحرف شمالاً إلى سور الغزلان . Auzia

ولقد ربطت هذه الطرقات بعضها بأخرى متعامدة معها تتجه من الشمال إلى الجنوب وتتميز أحياناً باختراقها تضاريس صعبة مثل الطرقات التي تعبر جبال البابور وجرجرة والونشريس.

وتتميز الطرقات في تونس عن غيرها من بقية المستعمرات (المقاطعات) باتجاهها من الجنوب نحو الشمال، وكذلك باتجاهها من الغرب إلى الشرق نحو ميناء سوسة Hadrumète ، كما نجد مراكز تمثل ملتقى طرق عديدة وهي قرطاجة وتبسة في مقاطعة البروقنصلية، قسنطينة – لامباز – سطيف – سور الغزلان في موريطانيا القيصرية. كما ربطت المقاطعات الإفريقية ببقية العالم الروماني بطرقات تربط ليبيا ومصر وكذلك جنوب المغرب القديم بدول جنوب الصحراء عن طريق ما يعرف بطرق القوافل خاصة التي كانت تصل إلى طرابلس وفزان.

ونظراً لأهمية الطرقات فقد سنت روما قوانين خاصة صارمة ضد كل من يعرقل حركتها فقد كان يحكم على قطاع الطرق بالسجن المؤبد والأعمال الشاقة، ومع تردي الوضع أكثر أصبح يحكم عليه بالإعدام بحيث يقدمون أحياء للحيوانات المفترسة أو يحرقون أو يصلبون.

د/ شكل الطرقات:

أما عن شكل هذه الطرق فإننا نعرف أن للرومان طريقة خاصة لبناء مدنهم وذلك عبر وضع خطان متعامدان سرعان ما يتحولان إلى الطريقين الرئيسيين يعرفان بالكاردو ماكسيموس (الكبير) والديكومانوس ماكسيموس، وحدد القانون الذي أصدره أغسطس عرض الطريق

ب12 متر للدركومانوس ماكسيموس و6 إلى 7 أمتار للكاردو ماكسيموس، ويتناقص هذا العرض كلما تناقصت أهمية هذا الطريق أو المسافة التي تعبرها أو حتى التضاريس التي تمر عبرها، وإن كانت العادة ألا يقل عرض الطريق عن المترين ونصف .

أم عن طريقة تشييدها ففي العادة تشمل الطرق أربع طبقات في الطبقة الأولى نجد الرمل الغليظ خاصة، ثم طبقة ثانية الحجارة الصلبة الملتحمة بالملاط (وأحيانا الملاط وحده)، ثم طبقة من الحصى وأخيرا الطبقة السطحية والتي نجدها على عدة أشكال أهمها حجارة متفاوتة الحجم مترابطة، وأحيانا أخرى توضع صفائح حجرية ملساء والتي نجدها في المدن أو قرىها، وأحيانا أيضا اسمنت الطبيعي ممزوج بالحجارة الصلبة أما عن الفئة التي تقوم بتعبيدها فكما ذكرنا كان ذلك من طرف الجند رغم احتمال مساهمة الأهالي في ذلك وإن كان رغما عنهم طبعاً.

كما يجدر بنا ذكر إقامة الرومان للجسور التي تحمل الطرقات، والتي تعتبر من أفضل فنون العمارة الرومانية، مثل الجسر بين جزيرتي قرقنة، والجسر العابر لوادي باجة، وجسر شمتو، حيث كانت جسورا محملة على أقواس.

أما عن وظيفه ودور هذه الطرقات فنجدها على ثلاث أنواع:

- طرقات عامة Viae Publicae تمر بأراضي الدولة وتنقل عبرها مختلف السلع
- طرقات عسكرية ضيقة في مناطق جبلية ونائية للتغلغل فيها
- طرقات تجارية واسعة أو طرقات عسكرية وتجارية في آن واحد بحكم موقعها الاستراتيجي وأهميتها الاقتصادية.

هـ/ المنشآت العسكرية والمرافق القائمة على الطرق:

عمل الجيش الروماني على إقامة منشآت عسكرية مكتملة للطرق لحمايتها وخاصة منها الجسور التي كانت دوم ترابط دورية لحمايتها من التخريب لصعوبة صيانة أو إعادة بنائها، كما قام بإقامة خنادق وأسوار لتأمينها، وكذلك إقامة قلاع وحصون وأبراج مراقبة ومراكز حراسة، كما أن الرومان لم يهتموا فقط بحمايتها بل بتوفير كل السبل المساعدة للانتقال عبرها وذلك بتوفير المياه على جوانب الطرق الطويلة خاصة، حيث عثر على بقايا لمحطات للتزود بالماء على خزانات تكون مغطاة حتى تبقى صالحة للشرب سواء للأشخاص أو الحيوانات التي تجر العربات،

وأيضاً محطات استراحة ومحطات بريد ومخازن ، ولتسهيل التعرف على الطرقات جهزت روما هذه الأخيرة بنصب ميلية تعرف بـ Milliarium

حيث دعمت الطرقات البرية بالنصب الميلية بغرض إرشاد المسافرين وتحديد المسافات بين المدن، وقد شرع في إقامتها بالمغرب الروماني منذ القرن الأول ميلادي، وتعتبر النصب المكتشفة بالمغرب القديم من بين الأكثر عدداً في العالم الروماني.

ومجمل القول أن هذه الشبكة من الطرق الجنوبية مكنت الرومان من حماية الأقاليم الواقعة خلفها، وبهذا مثل إنشاء هذه الطرق المرحلة الأولى للاستيطان تلتها تشتيت السكان المحليين والاستيلاء على أراضيهم، لتوطين المعمرين الرومان وتوزيع الأراضي عليهم.

و- وسائل النقل التجاري

عند التطرق لوسائل النقل في المغرب القديم، نجد لها دوراً حيوياً في الحياة الاقتصادية والنشاط التجاري بصفة خاصة، وتنقسم لنوعين : وسائل النقل البرية ووسائل النقل البحرية.

1=العربات: كان النقل في البداية يتم على ظهر الحيوانات الضخمة مثل الثور ثم الحصان، لكن تجد الرسوم الصخرية تشير لاستعمال الليبيين القدماء العربات التي يجرها حصانان أو أربعة أحصنة أو مجموعة من الثيران، وهو ما يؤكد هيرودوت ، واستعملت لأغراض عديدة كالنقل والصيد والحروب. وبصفة عامة نجد عدة أنواع من العربات، مدنية وعسكرية، وكذلك وفق حمولتها حيث استعملت لنقل الخشب ومواد البناء، وكذا الجرار المحملة للمنتجات الزراعية... وشقت الطرقات لتسهيل حركة الأشخاص والعربات بمختلف أنواعها العسكرية والمدنية وهي تنقسم إلى نوعين كبيرين: واحدة لنقل الأشخاص والآخرى لنقل البضائع.

- عربات لنقل العبيد.

- عربات لنقل الحيوانات المفترسة والأليفة كالخيل أساساً.

- عربات لنقل الأثقال مثل الرخام.

كما استعملت الحيوانات في عملية النقل.

وفي محاولة من السلطة الرومانية لتنظيم هذا القطاع سنت عدة قوانين تحدد حمولة كل حيوان وهي كما يلي:

الجمل 200 كلغ – البغال 150/120 كلغ – الحمير 100 كلغ – العبيد 40 كلغ.

=الموانئ: إن شبكة الطرقات البرية وحدها لا معنى لها بالنسبة للرومان إذا لم تتصل بالموانئ لأن أهداف الطرقات إيصال الإنتاج الإفريقي إلى روما عن طريق البحر، لذلك سهر الرومان على تجهيز السواحل الإفريقية بعدد من الموانئ تتصل بمينائي أوستي Ostie وبوزولي Pouzzoles وكذلك ميناء بومبي Pompée. مع الإشارة أن وضع الموانئ اختلف عن وضع شبكة الطرق فقد وجدت روما عددا كبيرا منها تعود إلى العهد الفينيقي والقرطاجي، واستغلتها روما في النشاط التجاري الخارجي الذي يقوم على تصدير مختلف المنتجات.

ومن أهم الموانئ التي استغلتها روما نجد موانئ قرطاجة – سوسة – عنابة في افريقية البروقنصلية، ومينائي سكيكدة والقالبة في نوميديا إضافة لموانئ موريطانيا القيصرية والمتمثلة في جيجل – بجاية – دلس – تيبازة – شرشال – تنس – Cartennac تيبوة Portus Magnus ، وفي موريطانيا الطنجية مينائي طنجة وليكسوس.

كما نشير إلى وجود موانئ مختصة في تصدير مادة أو مواد متعددة مثل ميناء عنابة لتصدير الحبوب، الرخام نحو مينائي أوستي وبوزولي، وميناء طبرقة لتصدير رخام شمتو والذي بني عهد هادريانوس، وميناء سكيكدة لنقل الزيت إلى ميناء بومبي قبل دماره، وميناء بجاية لتصدير منتوجات المناطق الداخلية (سطيف – سور الغزلان).

=3أنواع السفن:

لقد تنوعت مثل العربات، إذ نجد سفنا مخصصة لنقل الأشخاص، ونوع ثاني لنقل الحيوانات كالخيل مثلا، ونوع آخر لنقل الجرار والأمفورات، كما نجد سفن مخصصة لنقل الحبوب وسفن لنقل الرخام وقد اختلفت حمولة هذه السفن حيث منها ما يصل إلى 60 طن وفي حالات نادرة إلى 250 طن كما نذكر أنه كان للنوميديين سفن مصنوعة من القصب.