

بزرگراه رومی افریقای شمالی

نوشته اوجنیا اکوئینی شنایدر

در دوران رومی، بزرگراهی ساحلی وجود داشت که استانهای افریقای کنار دریای مدیترانه را از اسکندریه مصر تا ستونهای هرکول بهم وصل می کرد؛ البته از روی آثار باستانی نمی توان چندان به وجود این بزرگراه پی برد، اما دو سند معروف به نامهای راهنامه آنتونین و جدول پوئینگر در مورد بزرگراههای باستانی وجود دارد.

تاریخ هر دو سند به اواخر امپراتوری روم بازمی گردد، ولی به نظر می رسد که کویای حقایق تاریخی متأخرتری هستند. در این سندها به دو راه شرقی - غربی اشاره شده است که مسیرهای متفاوت داشته اند. راهنامه آنتونین از مسیری سخن می گوید که هر چند در برخی نقاط با تلافی و صعب العبور به دزون خشکی متمایل شده است، تقریباً همواره موازی خط ساحلی است. مسیری که در جدول پوئینگر آمده است، به طور کلی موازی خط ساحلی است ولی بیش از مسیر قبلی از ساحل فاصله می گیرد. گذشته از این دو سند، سنگ نبشته هایی نیز کشف شده اند که منبع اطلاعاتی با ارزشی درباره ساختمان قسمتهای مجزای بزرگراه اصلی به شمار می روند.

اوجنیا اکوئینی شنایدر: ایتالیایی است و در دانشگاه رم باستانشناسی ایالات رومی درس می دهد.

پی تردید بزرگراه ساحلی اسکندریه به طنجه [تینگیس]، از ابتدا به گونه ای طرح ریزی شد که راحتی جغرافیایی در آن منظور شده بود و در خدمت تأمین نیازهای نظامی و تجاری و نیز پیشبرد تمدن بود. این راه در عهد تیبریوس هنوز ناقص بود ولی در پایان قرن اول میلادی توسعه فراوان یافته بود. احتمالاً در عهد تراپانوس و هادریانوس کامل شد.

در دوران روم، قسمتهای متعددی از بزرگراه در همان مسیری بود که قبلاً فنیقیان و یونانیان ساخته بودند؛ با گسترش یا تثبیت سلطه روم در هر ناحیه این قسمتها بهم وصل یا مرمت شدند. در حقیقت، در آن موقع نیز مانند امروز، کرانه شمالی افریقا دو نقطه با اهمیت داشت: دلتای نیل در شرق که بندر بزرگ اسکندریه در قرن چهارم قبل از میلاد بر آن ساخته شد؛ و دماغه بلند بنزرت در غرب که فنیقیان بر آن، کارتاژ را بنهادند و تا زمان نابودی به دست رومیان در سال ۱۴۶ قبل از میلاد، بر کل تجارت در غرب مدیترانه سیطره داشت.

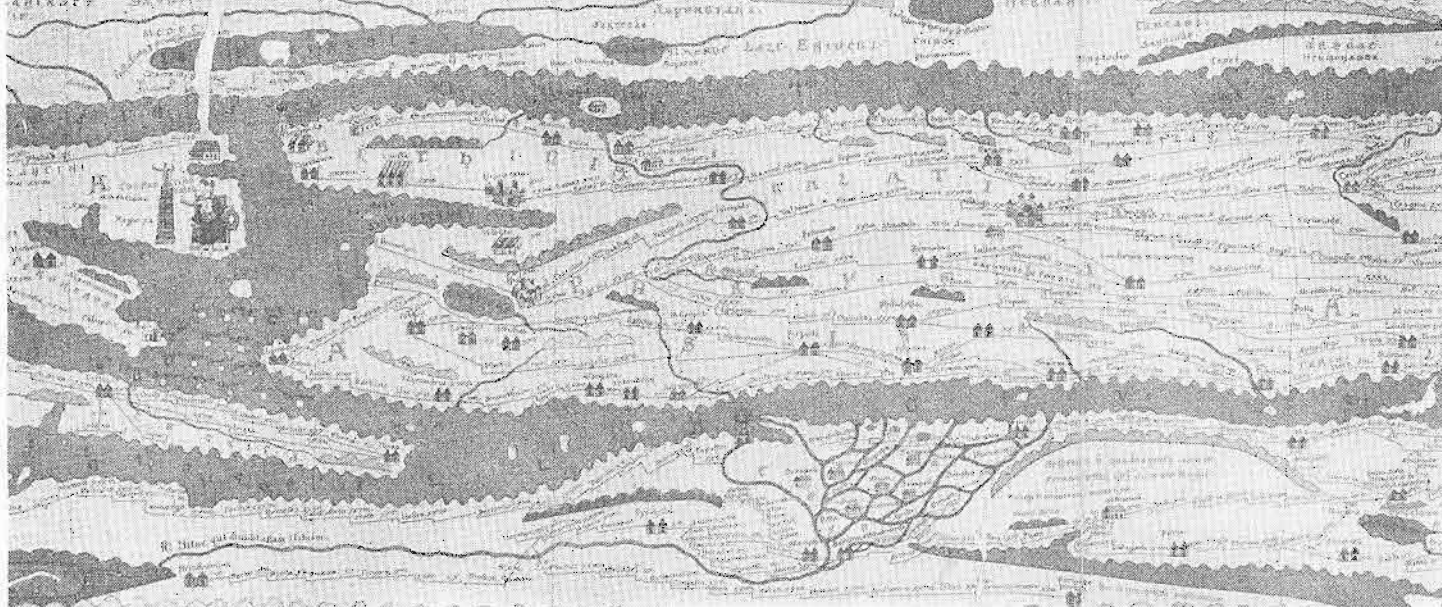
در روزگار باستان، تجارت میان اسکندریه و کارتاژ از طریق سیرنائیک [برقه] و منطقه پایگاههای تجاری کارتاژی (صیراته، طرابلس - غرب، لپتیس) بسیار رونق داشت. وجود جریان دریایی از شرق به غرب که به گفته برخی

کارشناسان مانع حرکت کشتیهای می شد که از مصر می آمدند، قاعدتاً باعث پیشرفت حمل و نقل زمینی کالاها حداقل از اسکندریه تا سیرن شد.

با این حال، منابع اطلاعات درباره شبکه راههای پیش از دوران رومیان بسیار پراکنده است. یگانه سند قابل اعتمادی که به ما رسیده، دریاگشت اسکولاکس متعلق به قرن چهارم پیش از میلاد است. از این سند پیداست که در آن روزگار یا یک راهنامه دریایی ساحلی چند تکه از مصر تا هسپریدس (بنغازی) وجود داشت یا راهنمایی برای راههای طولانی تر زمینی در امتداد کرانه های سیرنائیک و سرت. از سال ۳۰۸ تا ۳۰۵ قبل از میلاد افلا و سپاه یونانی اش به عنوان متحد آگاتوکلس سیراکوزی، این راههای زمینی را طی کردند تا از سیرن علیه کارتاژ دست به حمله زنند. اما این سفر نمی توانسته ساده باشد، زیرا دیودوروس سیسیلی روایت می کند که سپاه افلا در سرزمینی خشک و سوزان و پر از جانور وحشی به سختی پیش می رفت. و تعداد زیادی از آنان در مسیر سرت کبری (خلیج سیدره) تا لپتیس از شدت مصائب تلف

عکسی از منظره بندر اسکندریه که فلیکس بوتیل در نیمه دوم قرن نوزدهم آن را گرفته است.





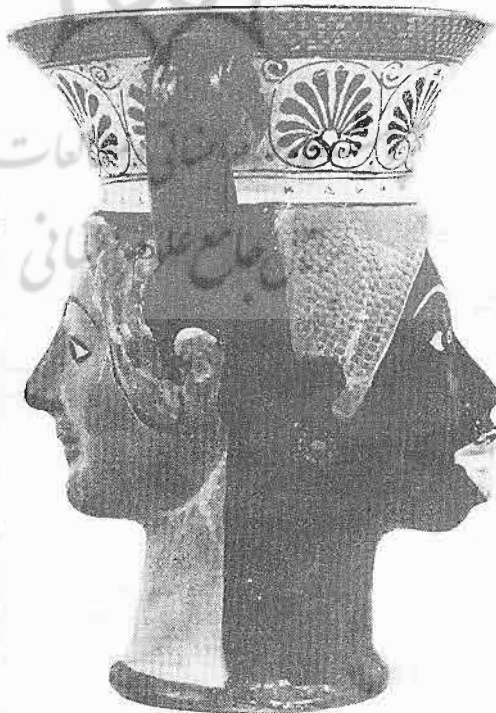
در امان نگه می‌داشت. این بندر در قرن اول میلادی مجهز بود و تجارت در آن رونق داشت اما چندان قابل استفاده نبود. طرح‌بندی آن به دست امپراتور سپتیمیوس سوروس صورت گرفت که اهل لیتیس بود. طرح او مشتمل بود بر احداث یک موج‌شکن برای تخفیف جریان آب سیلابها، ایجاد دیواره‌های محکم سنگین از تخته‌سنگهای عظیم برای حفاظت لنکرگاه در سمت دریا، و تعدادی بارانداز برای بارگیری و تخلیه کشتیها. در انتهای موج‌شکن، یک فانوس دریایی قرار داشت. به این ترتیب ارتباطات زمینی و دریایی رفته رفته کارآمدتر شد و از آن پس تجارت وسیع درون‌مرزی و بین‌المللی بر شالوده‌های استوار سازمان یافت.

بزرگراه ساحلی از لیتیس شروع می‌شد و در امتداد ساحل شنی در شرق شهر تا محرابهای فیلیس که مرز طرابلس غرب و سیرنائیک بود پیش می‌رفت. در این مسیر طولانی بین دماغه‌های بلند کارتاز و سیرنائیک، پسرقتیهای سیرت‌گیری قرار دارد که به خاطر ساحل ناامن و زمین پر خزه خود در دلها وحشت می‌اندازد. توصیف Dissio-aqua amara (دآب شور) در جدول پوینتنگر نشان می‌دهد که دستیابی به آب شیرین در «ایستگاههای» مختلف بزرگراه همواره امکان نداشته است.

بزرگراه، پس از عبور از چندین شهر و پیش از رسیدن به سیرن که بندر آپولونیا (مارسوسا) در آن موقعیت جغرافیایی بسیار مناسبی داشت و تقاطع استراتژیک مهمی بود، از برینک (بنغازی)، هادریانوپولیس (زدریانا)، توشیرا (تکره)، پتولیمائیس (طلیمنه) می‌گذشت. در قرون قدیم نوار ساحلی وسیعی از طرابلس غرب حداقل تا فاصله شصت کیلومتر از ساحل زیر کشت رفته بود و فلات را شبکه‌ای بهم فشرده از راههای فرعی میان مراکز ساحلی و پست‌راهها پوشیده بود. کاروانسرای مهمی متعلق به قرن دوم قبل از میلاد که قدرت‌پذیری از بیشتر قافله‌های تجاری روانه بندر را داشت، اخیراً در نزدیکی دروازه شهر کشف شده است. این می‌رساند که سیرن مرکز تجمعی بود برای انواع فرآورده‌های پسرکانه‌های قبل از صحرا و مناطق مجاور به قصد صدور به سرزمینهای دیگر.

از این‌جا، بزرگراه از طریق آنتیپورگوس

گوشه‌ای از جدول پوینتنگر، نسخه‌ای که در سال ۱۴۶۵ میلادی توسط راهبی از کولمار (آلزاس) از روی یک نقشه قدیمی راههای امپراتوری روم در قرون سوم و چهارم میلادی تهیه شد. این نسخه در سال ۱۴۹۴ میلادی در ورمرز پیدا شد و بعدها به دست ادیب آلمانی کوزراد پوینتنگر (۱۴۶۵ - ۱۵۴۷) افتاد. نقشه از دوازده برگه پوستی تشکیل شده که درازی آن $۶/۸۴ \times ۴۴/۷$ (متر) موجب تغییر فاحش مقیاسها می‌شود. در سمت چپ، نمایش «کمشده»‌ای از جزیره کرت و در پایین (تقریباً در وسط) دلتای نیل قابل تشخیص است. جدول پوینتنگر اینساک در هوفیلینویک (ویسن) نگهداری می‌شود.



سر دو زن، یکی سیاهپوست و دیگری سفیدپوست، که بهم وصل شده‌اند و «تراکونا کاتاروس» یا پیاله یونانی درست کرده‌اند؛ اواخر قرن ششم قبل از میلاد (ارتساع ۱۹/۴ سانتیمتر).

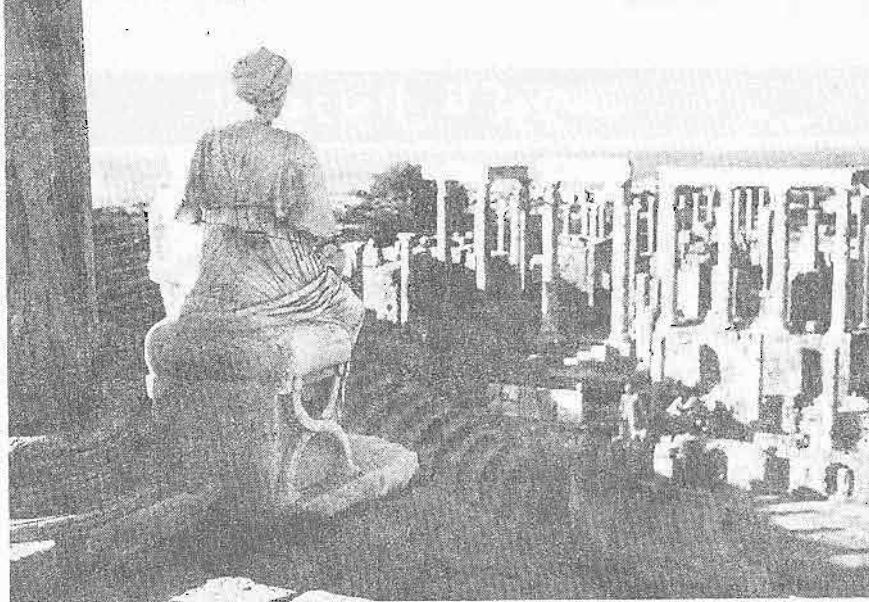
شدند. استرابون، جغرافی‌دان یونانی نقل می‌کند که در فاصله سالهای ۴۸ و ۴۷ قبل از میلاد، کاتوی اوتیکایی نیز طی سی روز با ده هزار مرد جنگی، شاید از مسیر راه دشوار ساحلی از منطقه سرت کبری گذشت.

بازسازی کارتاز که به فرمان یولیوس قيصر آغاز شد و در زمان آوگوستوس پایان یافت و بازسازی بندرگاه آن که اندکی بعد سیل فراورده‌های آفریقای شمالی و به ویژه گندم برای پایتخت امپراتوری (سالانه یک و نیم میلیون bushel) گندم که برای تغذیه ۶۰۰ هزار نفر در سال کافی بود بهرم حمل می‌شد) را به سوی آن روانه کرد، موجب احیای تجارت شد. همین باعث بهره‌برداری از بزرگراه ساحلی نیز شد که از تونس فعلی با عبور از صحرای لیبی به صبراته، غربی‌ترین شهر طرابلس غرب گسترده بود. رخساره جغرافیایی اصلی این منطقه جبل است که فلاتی است سنگی به ارتفاع ۷۰۰ متر که درست در کنار ساحل دیده می‌شود. در این منطقه بود که آب و هوای مدیترانه‌ای و بارانهای موسمی، مایه حاصلخیزی خاک می‌شد و مراکز تجاری بزرگ صبراته، طرابلس غرب و لیتیس سر برآوردند. این مراکز کانونهای امپراتوری دریایی کارتاز و برونراههای طبیعی برای داد و ستد تجاری بودند (حتی در دوران روم) که از سودان و مرکز آفریقا و از طریق صحرا تا مدیترانه جریان داشت. تجارت عاج و حیوانات وحشی مورد نیاز سیرکهای روم، همانگونه که از پیکره مرمرین یک فیل که در لیتیس ماکنا پیدا شده و تصویر خاتم کاری قبلی (که نشانه تاجران صبراتی است) در میدان اصناف اوتسیا، بندرگاهی در روم باستان، برمی‌آید قاعدتاً باید پررونق بوده باشد.

در شصت کیلومتری صبراته، طرابلس-غرب لنکرگاه طبیعی زیبایی با آب شیرین کافی و درختان زیتون در پسرکانه داشت. تولید روغن به قدری زیاد بود که یولیوس قيصر برای تنبیه اهالی شهر به جرم کمک به دشمن می‌توانست آنان را به پرداخت خراجی معادل یک میلیون پیمان و ادا کند. لیتیس ماگنا سومین شهر طرابلس بود و بی‌شک در میان شهرهای کرانه مدیترانه از کارتاز تا اسکندریه بیشترین اهمیت را داشت. لیتیس رود بندر طبیعی و کوچکی داشت که در دهانه دره لبده به وجود آمده بود و دماغه‌ای بلند آن را از ورزش‌بادهای موسمی

دیوانه‌های رومی در لبتیس-
 مانئا (لبنة امروزی) در
 ساحل مدیترانه در شرق
 طرابلس غرب، لبتیس مانئا،
 پایتخت استان باستانی
 طرابلس غرب، در قرن سوم
 میلادی رونق فراوان یافت.
 این شهر مرکزی برای
 تجارت با منطقه‌های داخلی
 افریقا و نقطه شروع راه‌های
 کاروان رو بود.

Photo: Edouard © AAA, Paris



ساحلی بیش می‌رفت و از شهرهای ساحلی
 می‌گذشت و آنها را به هم می‌پیوست؛ و از
 شیلو، در کنار ساحل از طریق موریتانی به
 طرف غرب می‌رفت و به ایکوسیوم (الجزیره)
 و قیصریه (شوش) که مرکز موریتانی قیصری
 بود می‌رسید و تا رومسیدر (ملیله) و طنجه
 ادامه می‌یافت. سپس در امتداد ساحل آقیانوس
 اطلس با عبور از زیلیس (اصیله) و لیکوس
 (المراسی) و سلا (تزدیک رباط) باز هم ادامه
 می‌یافت. زومیان از موریتانی جنوب مشهور سرو
 برای ساختن میزهای نفیس و نیز مروارید،
 عاج، رنگینه آذغوانی، قیر و مس وارد می-
 کردند.

از جنبه اکتوینی شنایدر

بلکه برای شیشه، کتان، انواع مسوجات،
 پاپیروس، چرمهای قیمتی، عاج و سنگهای
 گرانها نیز بازار بزرگی به‌شمار می‌رفت.
 در سال ۴۲ پس از میلاد امپراتور
 کلودیوس رسماً موریتانی را ضمیمه امپراتوری
 روم کرد. موریتانی منطقه کوهستانی و صحرایی
 پهناوری بود که مراکش امروزی و تمام کرانه
 الجزایر را در بر می‌گرفت. در میان با احیا و
 تعریف یک جاده کاروانی و بسط تدریجی
 آن به طرف غرب تا سرحد طنجه و طرف جنوب
 تا رباط، بزرگراه ساحلی پیوسته‌ای درست
 کردند که از آقیانوس اطلس تا رود نیل ۲۶۵۰
 مایل طول داشت. شبکه راهها در غرب کاروان
 بسیار ساده بود. حتی الامکان از امتداد خط

(طریق فعلی) به سوی مصر می‌رود. در این
 مرحله، راه را نه به وسیله فرسنگ‌شمار
 بلکه با کپه سنگهایی در فاصله‌های سی
 کیلومتر از یکدیگر (مبادل یک روز سفر)
 مشخص می‌کردند که محل ایستگاهها و چاه-
 های آب شیرین بود. در آن روزگار، مسافران
 می‌بایست ابتدا از تاپوسیریس در خلیج بزرگ
 سینوس پیلینتینوس (ماریکا) که اولین شهر
 مهم ساحلی در مصر بود عبور کنند؛ و انگاه
 پس از یک روز سفر، به حومه‌های اسکندریه
 برسند. در دریای کنار مصر جزیره‌های هست
 بنام فساروس. در این جا خلیجی هست بسا
 لنگرگاه مناسب که از آنجا کشتیها پس از
 گرفتن آب شیرین عازم دریا می‌شوند. این
 توصیف هومر در اودیسه بود از دماغه‌ای که
 روی آن فانوس دریایی عظیم اسکندریه در
 زمان بطلمیوس دوم در قرن سوم قبل از میلاد
 به‌افتخار یوبیتر نجات‌بخش، برای دریا-
 نورداشت، ساخته شده بود. بندر بزرگ
 اسکندریه که زیباترین و مجهزترین بندر
 دنیای قدیم بود، در غرب دلتای نیل قرار داشت.
 در عهد روم، این شهر که موقعیتی استثنایی
 داشت و بین دریای مدیترانه و دریای سرخ،
 در مسیر هند قرار گرفته بود، نه تنها به این
 مواد غذایی (مصر انبار غله امپراتوری روم بود)



Photo: W. Huentobler © Museum of Ethnography, Neuchâtel, Switzerland

گوشه‌ای از یک موزاییک
 مرمری از توسدروس (الجم
 امروزی در تونس). کسل
 موزاییک نشانگر حرکت یک
 قافله دیونوسیایی درزمینه‌ای
 روستایی است. در اینجا،
 در پس قافله دو نفر دیده
 می‌شوند: یک سیتوس‌مست
 که بر پشت ستری لیده
 است، و یک زن عیاش که
 در کنارش بوزیلنگی به
 آرامی ران می‌رود. صوزة
 یازدی، تونس.