

أضواء جديدة على طريق تراجان

يونس محمد الشديفات (*)

الملخص

يتناول هذا البحث دراسة لواحد من أهم الطرق الرومانية القديمة في الأردن ، الذي أنشأ في زمن الإمبراطور تراجان في المدة (111 - 114 م) ، وبقي في طور الصيانة والتجديد حتى أواخر القرن الرابع الميلادي ، و يناقش البحث فيما إذا كان الطريق إنشأً جديداً أم إنه يتابع مسارات لطرق أقدم منه كطرق العصر الحديدي أو ما يعرف بطريق الملوك ، أو طرق التجارة النبطية ، و يناقش بنية الطريق وأهم محطاته ، والطرق المتفرعة منه ، كما يناقش وظيفة الطريق وهل هو طريق عسكري أم طريق تجاري ، أم إن الوظيفة الأساسية له كانت لغايات البريد الإداري الروماني (Cursus Publicus) ، وخدم لاحقاً أغراضاً عسكرية وتجارية .

* جامعة مؤتة - قسم الآثار والسياحة

Shedding New Lights on "VIA NOVA TRAIANA"

Younis M. Shdaifat

Abstract

This paper is a study of the Via Nova Traiana; which is the most important Roman road in Jordan. Built during the reign of Emperor Trajan (ca.111-114 AD), this road was refurbished and maintained through the late fourth century. The paper discusses the origin of the road and whether it was a Trajanian initial project or it followed the paths of ancient roads dating specifically to the Iron Age, namely the King's Road, and/or the Nabataean caravan roads. Also, the paper outlines the construction of the road, its stations, and branches. The main purposes of the road are also reconsidered here; whether it had a military, trade, and/or administrative functions. The possibility that the road was part of the Roman administrative postal services (Cursus Publicus) is also suggested here.

اشتهر الرومان بإنشاء الطرق وتبليطها ، وارتبطت إمبراطوريتهم بشبكة هائلة من الطرق ، حتى اشتهر المثل القائل " كل الطرق تؤدي إلى روما " ، وقد سهلت لهم هذه الطرق السيطرة على المناطق الشاسعة التي ضمتها دولتهم ، وتوجد شبكة من هذه الطرق في الأردن من أقدمها وأشهرها ما يعرف باسم طريق تراجان ، أو طريق تراجان الجديد حسب اسمه اللاتيني VIA NOVA TRAIANA ، ويعد هذا الطريق وما تفرع عنه فيما بعد الأساس لمجموعة الطرق القديمة والحديثة في الأردن بل وفي بلاد الشام بما في ذلك طريق الحج الشامي (الخرابشة والنعيمات 2011 : 12) ، كما يعد الطريق واحداً من أفضل الطرق التي حافظت على بقائها بشكل كبير ، واحتفظ بعدد كبير من أعمدته الميلية ، ويمكن ملاحظة آثاره على الأرض لمسافة عشرات الكيلومترات ، وبخاصة في شمال الأردن (بوزو 1988 : 213) (لوحة 3) .

أنشئ هذا الطريق الحيوي المهم في عهد الإمبراطور تراجان (98 - 117 م) ليصل ما بين مدينة بصرى في جنوب سوريا ، ومدينة أيلة (العقبة) على رأس خليج العقبة على البحر الأحمر (لوحة 1) ، وذلك في المدة ما بين عامي 111 - 114 م ، كما تشير الكتابات المؤرخة على أعمدته الميلية (70 : 1990 Kennedy and Riley) ، وأطلق عليه تسمية طريق تراجان الجديد ، تمييزاً له عن طريق آخر باسم الإمبراطور تراجان موجود في

إيطاليا يعود في تاريخه إلى عام 109 م (Casson 1994 : PL.10) ،
وتذكر الكتابات المنقوشة على أعمدته الميلية بأن طريقاً جديداً (via{m})
(nova{m}) ، فتح وبلط (aperuit et stravit) من حدود سوريا إلى البحر
الأحمر (a finibus Syriae usque ad mare rubrum) ، عندما أخضعت
العربية إلى مستوى ولاية (redacta in formam provinciae Arabia)
(Germer – Dunand 1897 : 584)
لفت الطريق أنظار كثير من الباحثين منذ نهاية القرن التاسع عشر ،
ومن بينهم جيرمر دوناند ، وبرونو ودوماسفسكي ، وبعثة جامعة برنستون ()
Germer – Donand 1897 ; Brunnow and Domaszewski 1905 ;
Butler 1910) ، وقام ثومسن بنشر الكتابات التي حملتها أعمدته الميلية
حتى تاريخه (Thomsen : 1917) ، ومنذ مطلع السبعينات من القرن
الماضي بدأت دراسات مستفيضة للطرق والتحصينات الرومانية في المنطقة
(Parker 1986 ; Kennedy 1982 ; Bowersock 1983 ; Bauzou 1986
Graf 1995 ; Borstad 2008) . وعلى الرغم من أن الكتابات التي حملتها
الأعمدة الميلية لهذا الطريق تشير بشكل واضح بأنه طريق جديد ، إلا إن
كثيراً من الباحثين يرون بأنه ليس كذلك (Wiseman 2000: 14) بل هو
استمرار لطرق القوافل النبطية (Isaac 1990: 120; Kennedy 1995: 221)
، حيث يرى بعضهم إن الوضع الجغرافي في الأردن يفرض وجود
طريق رئيس يمتد من الشمال إلى الجنوب ، وأن هذا الطريق أصبح لاحقاً
طريق تراجان الجديد (Parker 1986: 110) ، وأن الطريق الجديد هو
مجرد إعادة تشكيل لطريق القوافل الموجودة أصلاً (Graf 1997: 32) ،
ويرى كثير من هؤلاء الباحثين بأن هذا الطريق يقع على امتداد طريق
الملوك ، الذي يعود بتاريخه للألف الأول قبل الميلاد في الأقل
(Bowersock 1983: 91; Kennedy 1995: 221; Freeman 1996: 109
) ، وقد ورد ذكر طريق الملوك في العهد القديم (سفر العدد 20: 17 ؛ 21 :
22) ، أثناء هجرة العبرانيين من مصر ، واعتبر غلوك (Glueck) بأن
طريق الملوك هو الذي أصبح فيما بعد طريق تراجان الجديد (Glueck 1970
: 21) ، وورد في مسلة الملك المؤابي ميشع ، والتي تعود في تاريخها إلى
حوالي منتصف القرن التاسع قبل الميلاد قوله " وأنا مهدت الطريق بأرنون
(وادي الموجب) " (الشديفات 2011 : 251) ، ولكن هل يعني ذلك فعياً أنه
جزء مما يعرف بطريق الملوك أم أنه طريق محلي ؟ ، وربما كان لطريق

تراجان سلف آشوري أحميني ، حيث توجد مكتشفات أثرية لبقايا إخمينية في مواقع على امتداد الطريق مثل عمان ، وبصيرا ، وطويلان ، والعقبة ، وهذا هو المسلك الرئيس عبر الأردن من الشمال إلى الجنوب (Graf 1992: 459) فيما يرى بعض الباحثين بأن طريق الملوك يسير على امتداد حافة البادية وليس على امتداد طريق تراجان (Carrol 1992: 48) ، وأنه يقع إلى الشرق من طريق تراجان (Dearman 1989: 185) ، حيث إن الطريق في العصر الحديدي من مادبا عبر وادي الموجب يسير بفرعين الأول من مادبا - لب - ذيبان - عراعر ، والفرع الثاني من مادبا - خربة الرميل - أم الرصاص - اللهون ، ويلتقي الفرعان بعد عبور وادي الموجب في خربة البالوع ، وجميع المواقع السابقة تعود في تاريخها للعصر الحديدي ، وتشكل نقاط مراقبة للطريق ، ويذكر ميشع في نقشه بأنه قام ببناء عراعر (سطر 26) ، وكلا الطريقان يقعان إلى الشرق من طريق تراجان (Dearman 1997: 206) ، كما إن دراسة ممالك العصر الحديدي (1200 - 332 ق . م) أدوم ، ومؤاب ، وعمون تؤكد على انفصالها واختلافها ، فالوضع السياسي لا يسمح بوجود تعاون مشترك لإنشاء وصيانة طريق على امتداد أراضيهم ، على الرغم من الحاجة لوجود طريق يربط هذه المجتمعات من الشمال إلى الجنوب (Borstad 2008: 56 - 60) ، وربما وجدت مثل هذه الطرق ولكن إلى الشرق من مسار طريق تراجان ، فقد وجدت طرق قديمة عديدة تمتد عبر هذه الممالك من الشرق إلى الغرب مبنية بأكوام حجرية وكتل صخرية لتحديد مسارات هذه الطرق (Worschech 1985, Pls. 26, 27; Worschech 1992: 86)

يلاحظ من دراسة مسار طريق تراجان وخاصة في الجزء الأوسط منه والذي يمر عبر أودية الوالة ، والموجب ، والحسا (لوحة 4) بأنه يمر بتضاريس صعبة جداً ، بينما توجد تضاريس أسهل قريبة إلى الشرق منه (Borstad 2008: 56) ولذا فإن مسار الطريق في هذه المناطق ، وعبر هذه الأودية من الصعب جداً أن يشكل طريقاً للقوافل التجارية التي تضم أعداداً كبيرة من الجمال المحملة بالبضائع ، فضلاً عن مرور الجيوش بأعدادها الكبيرة ، وأسلحتها ، وعرباتها ، بل تمر بالطريق الأسهل إلى الشرق من طريق تراجان ، وبذلك فإن طريق تراجان هو انشاء جديد وليس امتداداً للطرق السابقة في المنطقة ، أما في الجزء الشمالي فمن الواضح أن الطريق انشاء حديث (Kennedy 1995: 221) .

وظيفة الطريق

دأب كثير من الباحثين على عد طريق تراجان طريقاً عسكرياً بالدرجة الأولى ليسمح للقوات الرومانية بالتحرك السريع من مركز الولاية العربية في مدينة بصرى حيث يتمركز الفيلق الروماني الثالث في المدينة ، بعد أن ضمت المملكة النبطية للإمبراطورية الرومانية عام 106 م على يد الإمبراطور تراجان ، وتشكيل الولاية العربية (Arabia Provincia) على أنقاضها ، وجعلت مدينة بصرى مركزاً لها . ويرى البعض أن إنشاء الطرق الرومانية في الأصل كان للاستخدامات العسكرية ، وربط أجزاء الإمبراطورية مع بعضها ، فضلاً على استخدامها للأغراض المدنية والتجارية (الخرابشة والنعيمات 2011: 5) ، وكان الغرض من إنشاء الطريق ليكون طريقاً للسير من أجل التدخل السريع فيما إذا حدثت اضطرابات أو قلاقل في جنوب الأردن حيث قلب المملكة النبطية سابقاً (بوزو 1988: 225) ، وكان أفراد الجيش الروماني يقومون بأعمال إنشاء الطرق وصيانتها كما تشير إلى ذلك الكتابات التي عثر عليها (بوزو 1988: 231) ، ولذا فقد سار طريق تراجان بشكل مستقيم في الجزء الشمالي في شمال الأردن انطلاقاً من مدينة بصرى ، ولذا تجنب المرور ببلدة مهمة هي أم الجمال التي ربطت معه بطريق فرعي (Kennedy 1995: 103) ، كما ارتبطت بالطريق مجموعة من التحصينات الدفاعية على شكل شبكة من أبراج المراقبة والقلاع والحصون (Bowersock 1983: 103) ، وهذه الشبكة من التحصينات الدفاعية عرفت باسم التخوم العربية (Limes Arabicus) (Parker 1986: 1) ، وكانت موضوعاً للبحث الأثري بشكل مكثف ، ومعظمها تقع على خط مواز لطريق تراجان ، وعلى مسافة 20 - 30 كم إلى الشرق منه (Parker 1986: 127) ، ولكن من الصعوبة عد طريق تراجان خطاً دفاعياً (تخوم Limes) فالمصادر القديمة لا تشير إلى أن الطريق هو خط دفاعي (Bowersock 1983: 221) ، كما إن الطريق بعيد كثيراً إلى الغرب ليكون حداً بين الولاية العربية والأراضي الصحراوية إلى الشرق (Mayrson 1986: 262) ، أما خط التحصينات الدفاعية على امتداد الطريق في المنطقة الجنوبية في القويرة ، خربة الخالدي ، وخربة الكثارة فتقوم بحماية الجزء الجنوبي الشرقي من الولاية العربية ، وعلى امتداد الطريق من حسمى إلى جبال الشراة حددت القلاع الرومانية في نقب

عشتار ، وقرب خربة القرانة ، بالإضافة إلى قلعة الحميمة ، والمطبخ شمال شرق معان ، مما يجعل وجود حوالي 70 كم من طريق تراجان امتداداً من العقبة دون حماية دفاعية عسكرية من الجانب الشرقي (3: Graf 1978) مما يعزز فكرة أن وظيفة الطريق لم تكن وظيفة عسكرية .

تقترح دراسة بورستاد (Borstad) أن طريق تراجان الجديد هو طريق مختصر يمتد من الشمال إلى الجنوب ، وبني لربط مراكز الإدارة الحكومية الجديدة في الولاية العربية (Borstad 2008) ، فبحسب النظام القضائي الروماني كان معروفاً أن الحاكم ينتقل عبر المراكز الإدارية ، ولذا فإن الطريق يخدم وظيفة طريق جديد عبر النظام الإداري الروماني في البترا العاصمة النبطية السابقة ، والربة التي أصبحت إحدى مدن الولاية العربية المهمة ، وعمان (فيلادلفيا) ، إحدى مدن الديكابولس ، والتي نقلت إدارياً من ولاية سوريا إلى الولاية الغربية الجديدة ، وبصرى مركز الولاية العربية والتي أصبحت (بصرى التراجانية الجديدة) (Via Traiana Bostra) (Borstad 2008: 67) .

وهذا النظام هو جزء من ما عرف عند الرومان (Cursus Publius) ، والذي نقترح ترجمته هنا بالبريد الإداري الروماني ، وهو عبارة عن بنية تحتية للنقل طورت للموظفين الإداريين الرومان منذ عهد أوغسطس (63 ق . م - 14 م) ، وهو نظام اتصالات يستخدم من قبل البريد الإمبراطوري ، ومن قبل الموظفين الحكوميين ، الذين يحملون الأوامر (Diplomata) ، والذين يسمح لهم حصرياً باستخدام الطريق (Kolb 2001) ، ولذا فإن طريق تراجان الجديد بني ليكون طريقاً سريعاً مباشراً عبر مراكز الإدارة النبطية التي أصبحت مدناً رومانية (Borstad 2008: 68-69) ، حيث نلاحظ مروره بمناطق وعرة في الجزء الأوسط من الطريق حيث الأودية العميقة الوعرة في الوالة والموجب والحسا من أجل السرعة المطلوبة ، وتخفيف الانحدار الشديد لهذه الأودية ، وكذلك نجد أنه تجنب المرور بكثير من البلدات على امتداده ، فقد عثر على بقايا لطريق في هضبة الكرك يفترض بأنها جزء من طريق تراجان تتألف من صفوف من الحجارة البازلتية المغروسة في الأرض ، وتتشابه طريقة بنائها مع طريقة بناء طريق تراجان ، وهو بعيد عن المواقع الاستيطانية الواقعة إلى الغرب منه ، وبذلك فهو مبني ليتجنب المرور في البلدات للسفر من الشمال إلى الجنوب عبر هضبة الكرك ، حيث

أن المسافرين عبر طريق تراجان يحتاجون إلى الابتعاد عن الطرق المخصصة للمجتمعات المحلية حيث تكون مزدحمة لاستخدامها للأغراض الاقتصادية والاجتماعية (Borstad and Haron 2010: 490) .

تاريخ الطريق :

تعود أقدم الأعمدة الميلية المؤرخة إلى زمن الإمبراطور تراجان (98 - 117 م) ، وقد بني الطريق واكتمل في عهده في المدة ما بين 111 - 114 م ، ويظهر بأن أقدم الأعمدة الميلية للطريق التي تعود إلى عامي 111 - 112 م وهي الأعمدة ذات الأرقام (127a , 126b , 121a) ، تقع على تقاطعات الأودية حيث يقع العمود الأول 121 على وادي الوالة بينما يقع العمودان الآخران على وادي الموجب (Thomsen 1917: 89) وهذا أول ما أنشئ من الطريق ، أما آخر جزء أنشئ فهو الواقع إلى الجنوب الغربي من بصرى ويعود في تاريخه إلى عام 114 م ، ومن أعمدته 71 ، 76 ، 79 ، 81 ، 87 ، 90 ، 99 (Thomsen 1917: 89) ، واهتم الرومان بأعمال الصيانة والترميم لهذا الطريق ، وكانت هذه الأعمال تؤشر من خلال الكتابات على الأعمدة الميلية التي عادة ما تنصب إلى جانب الأعمدة الأقدم ، ولذلك نجد أكثر من عمود واحد عند كل ميل روماني ، وتصل في عديدها أحياناً إلى أكثر من عشرة أعمدة (بوزو 1988 : 215) ، وقد استمرت أعمال الصيانة والترميم إلى عهد الإمبراطور جوليان (360 - 363 م) (Kennedy and Riley 1990: 77)

بنية الطريق :

كان العديد من الطرق الرومانية تؤشر من خلال الأعمدة الميلية (Milestones) (لوحة 5) ، ومعظم هذه الأعمدة عبارة عن عمود أصم من حجر واحدة بارتفاع حوالي مترين ، وبقطر 50 - 60 سم ، وتحمل عادة كتابات منقوشة يذكر فيها اسم الإمبراطور ، والمسافة بين المواقع ، وأعمال الصيانة والترميم ، أما الأعمدة غير المنقوشة فربما كانت تحمل كتابات بالدهان (VIII: Butler 1910) وتنصب هذه الأعمدة على مسافة كل ميل روماني والذي يعادل 1481,5 متراً ، أما على طريق تراجان فإن وحدة القياس المستخدمة تتراوح بين 1480 - 1500 متر (بوزو 1988 : 215) ، وعلى بعد حوالي 100 متر من هذه الأعمدة عادة ما توجد أبراج

صغيرة مربعة بقياس 6 - 8 م ، مبنية بجدران مزدوجة من حجارة كبيرة غير مشذبة .

يبلغ عرض الطريق سم بشكل من 5,5 - 6 م ، وينقسم بشكل متساو إلى ممرين من خلال صف من الحجارة التي ترتفع إلى الأعلى من 15 - 20 سم فوق رصفة الطريق ، وهذه الرصفة مستوية وهي مرصوفة بحجارة بازلتية صغيرة غير منتظمة الشكل ، وسطح الطريق ينحدر بشكل خفيف من المنتصف إلى الجانبين حيث يوجد صف من الحجارة على كل جانب مغروز جيداً في التربة وترتفع من 15 - 20 سم فوق سطح الطريق ، أما فوق رصفة الحجارة فتوجد طبقة من التربة البركانية المجروشة بسمك حوالي 10 سم ، أما الطبقة العلوية فتتكون من الطين المضغوط لتصل في ارتفاعها إلى مستوى صف الحجارة الوسطي والصفان الجانبيان (X : Butler 1910) . ويمكن إعادة تركيب الطريق بالشكل التالي :

- 1 - طبقة ترابية .
- 2 - طبقة من الكتل الحجرية الكبيرة المصفوفة بطريقة أفقية .
- 3 - طبقة من الحجارة الصغيرة المرصوفة بإحكام بسمك 15 - 20 سم .
- 4 - طبقة الكساء الخارجي المؤلفة من الرمل والحصى بسمك 15 سم (بوزو : 1988 : 220) (لوحة 7) .

ويصف المؤرخ الروماني بلوتارخ الطرق الرومانية بقوله " تسير الطرق بشكل مستقيم خلال البلاد دون انحراف ، وهي مرصوفة بالكتل الصخرية ، وأساساتها من الرمل ، وكانت المنخفضات تردم ، وكانت الجسور تبنى فوق قاطعات السيول والمياه ، وكان جانبي الطريق مستويان ومتساويان في الارتفاع ، وكانت الطرق تبدو بأجمل وأعلى منظر ، وكانت مسافة الطريق تقاس بالأميال ، وينصب عمود ليؤشر للمسافة " (Plutarch, Life of Gaius Gracchus, VII.1-2)

مسار الطريق ومحطاته :

من أهم المصادر التاريخية لطريق تراجان الجديد هو الخريطة المعروفة باسم خريطة تابيولا بوتنجريانا (Tabula Peutingeriana) (لوحة 6) ، وهي خريطة للطرق الرومانية تعود في تاريخها إلى النصف الأول من القرن الخامس الميلادي ، والخريطة الموجودة حالياً هي نسخة عن

الأصل منسوخة في نهاية القرن الثاني عشر الميلادي ، وتصور الطرق الرومانية في ذلك الوقت ، والمسافات بينها ، ويرى بعض الباحثين بأنها خريطة لطرق البريد الإداري الروماني حيث إنها لم تصور البحر ، واتجاهها من الشرق إلى الغرب ، ويمكننا أن نضيف على ذلك أنها لم تسجل كافة الطرق والمواقع التي كانت معروفة ومشهورة أيضاً في ذلك الوقت ، فقد وثقت طريقاً واحداً فقط في شرق الأردن هو طريق تراجان الجديد ما بين بصرى والعقبة ، ولم تسجل سوى مدينة عمان من بين مدن الديكابولس المشهورة ، فيما لم تسجل باقي المدن كجرش وأم قيس وغيرها .

وقد سجلت الخريطة المواقع التالية بين بصرى وعمان وهي : ثانتيا (Thanntia) وحددت بموقع ثغرة الجب، وحديثة (Hatita) وحددت بموقع الخربة السمراء ، وجادا (Gaddda) وحددت بموقع خربة الحديد ، فيلادلفيا (Philadelphia) وهي مدينة عمان (34 – 32 Parker 1986) ، وما بين عمان والبترا سجلت المواقع التالية : رباباتورا (Rababatora) ، وحددت ببلدة الربة ، وثورما (Thorma) ، وحددت بموقع التوانة ، ونجلا (Negla) ، وحددت بمنطقة الشوبك (174-175 Bowersock 1983) ، ومن البترا إلى العقبة سجلت المواقع التالية : بترس زاداقاتا (Petris Zadagatta) وحددت بموقع صدقة ، وحوارا (Hawaraa) وهي الحميمة ، وبرائسيديو (Paraesidio) وحددت بخربة الخالدي ، وحايلا (Haila) وهي أيلة (العقبة حالياً) (لوحة 1) (Graf 1999: 227-229) .

الطرق الفرعية المرتبطة بطريق تراجان (لوحة 2)

يوجد عديد من الطرق الفرعية المرتبطة بطريق تراجان ، ولكن ليس من الضروري أن تكون استخدمت في نفس الفترة التي بني فيها الطريق ، فأغلب هذه الطرق استخدمت في مرحلة لاحقة لبنائه ، وإن كانت قد استخدمت في معظمها في العصر الروماني .

يبدأ الطريق من البوابة الغربية لمدينة بصرى ، وهي البوابة التي ينطلق منها الطريق المتجه إلى درعا غرباً ، ويسير باتجاه الجنوب الغربي إلى كوم المنارة عند العمود الميلي الثامن من بصرى حيث يتفرع طريق باتجاه الفدين (المفرق) ، ثم غرباً عب رحاب إلى جرش ، أما الطريق الرئيس فيكمل مساره باتجاه قصر الباعج حيث توجد القلعة ، ويجاورها برج

لحماية الطريق عند الميل الرابع عشر ، وتوجد آثار لطريق فرعي باتجاه الشمال الشرقي يصل إلى أم القطين فدير الكهف ، ومن أم الجمال يوجد طريق يتجه جنوباً إلى الحلابات . ومن عمان يوجد فرع رئيس يصل إلى جرش ، ومنها إلى طبقة فحل ، ثم إلى بيسان ، ومنها إلى باقي مدن الديكابولس والبحر المتوسط . وقبل الوصول إلى عمان يوجد فرع باتجاه خريبة السوق ، ثم اليادوده ، إلى أم العمدة فمادبا ، ومن اليادوده يتجه فرع إلى الثريا ، فقصر بشير ، فالقترانة ، إلى اللجون ، ويصل إلى جرف الدراويش ، فالدعجانية ، إلى أذرح . ومن الربة يربط فرع باللجون . وتوجد حول مدينة البترا شبكة من الطرق : من البترا إلى أذرح ، ومنها إلى الجفر فالجوف ، ومن البترا إلى أيل ، ومن البترا إلى وادي عربة عبر بير مذكور ، ومن البترا إلى صدقة ، ومن البترا إلى قانا (درب الرصيف) (Roll (1999:109-113 (لوحة 2) .

الخاتمة :

يتضح من خلال هذا البحث إن طريق تراجان هو طريق جديد في معظمه إن لم يكن كله ، وقد بني زمن الإمبراطور تراجان في المدة 111 - 114 م ، وبقي في طور الصيانة والترميم حتى القرن الرابع الميلادي في الأقل بحسب الكتابات المنقوشة على أعمدته الميلية ، ولم يتبع طرقاً قديمة سابقة له في المنطقة ، وكان الغرض منه أن يكون طريقاً مختصراً مباشراً لربط مراكز الإدارة الرومانية في الولاية الجديدة (الولاية العربية) التي أنشأها الإمبراطور تراجان بعد أن قام بضم مملكة الأنباط في عام 106 م ، وخدم الطريق وظيفة البريد الإداري الروماني (Cursus Publicus) ، ولذلك فهو الطريق الوحيد في شرق الأردن الذي وثقته خريطة طرق البريد الإداري الروماني المعروفة باسم (Tabula Putingarina) ، وعلى الرغم من هذه الوظيفة الأساسية للطريق إلا أنه خدم وظائف أخرى من أهمها الأغراض العسكرية والتجارية ، ولذلك فقد ارتبطت به شبكة واسعة من الطرق لخدمة هذه الأغراض .

قائمة المصادر والمراجع

المصادر والمراجع العربية

- بوزو، ث. 1988 ، " طرق المواصلات في حوران في العصر الروماني ".
حوران 1 ، ص 207-250.
- الخرابشة ، ممدوح ؛ والنعيمات ، سلامه . 2011 ، طرق التجارة في بلاد الشام في العصر البيزنطي من القرن الأول إلى القرن السابع الميلادي .
المجلة الأردنية للتاريخ والآثار ، المجلد 5 ، العدد 2 ، ص 1 - 22 .
- الشديفات ، يونس 2011 ، نقش ميشع وأهميته الحضارية ، أبحاث اليرموك (سلسلة العلوم الإنسانية والاجتماعية) ، مجلد 27 ، العدد الأول أ ، ص 247 - 260 .

Bowersock, G. (1971), "A Report on Arabia Provincia".
Journal of Roman Studies 61,Pp.219-242.

Bowersock, G. (1984), "Nabataians and Romans in the Wadi Sirhan" **Studies in the History of Arabia**, II, Pp. 133-135.

Bowersock, G. (1983), **Provincia Arabia**, Cambridge.

Brunnow, R. und Domaszewski, Von. A. (1904-1909), **Die Provincia Arabia**. Strassburg..

Butler, H., (1910) Trajan's Road from Bosra the Red Sea : The Section Between Bosra and 'Amman. Pp. vii-xvii in E. Littman, D. Magie, Jr. and D. Stuart (eds.), **Greek and Latin Inscriptions in Syria**. E.J Brill: Leiden.

Carroll, S., (1992), King's Highway. Pp. 48-49 in N. Freedman (eds.), **Anchor Bible Dictionary**., Vol. 4.

Doubleday: New York.

Casson, L. (1994), **Travel in the Ancient World**. The Johns Hopkins University Press: Baltimore.

Dearman, A., (1989), Historical Reconstruction and the Mesha' Inscription. Pp. 155-210, in A. Dearman (ed.), **Studies in the Mesha' Inscription and Moab**. Atlanta: Scholar's Press.

Dearman, A. (1997), Roads and Settlements in Moab, **Biblical Archaeologist** 60(4), 205-213.

Dorsey, d., (1991) **The Roads and Highways of Ancient Israel**. The Johns Hopkins University Press: Baltimore.

Doughty, Ch., (1979) **Travels in Arabia Deserta**. Vol.1, New York.

Dunand, M. , (1931)"A Propose de La Strata Dioclitiana". **Revue Biblique** 40, Pp. 227-248and 579-584.

Eadie, J. (1986), the Evolution of the Roman Frontier in Arabia. in Freeman, Ph. and Kennedy, D. (eds.), The Defense of the Roman and Byzantine East, Part 1. **British Archaeological Reports** 297 (1), Pp. 243-249.

Fiema, Z., (1997) At- Tuwana-The Development and Decline of a Classical Town in Southern Jordan (with a Note on the Site Preservation). **Studies in the History and Archaeology of Jordan** 6, 313-316.

Freeman, P. (1996) The annexation of Arabia and imperial Grand Strategy. Pp.91-118 in D. Kennedy (ed), The Roman Army in the East. **Journal of Roman Archaeology**, Supp. 18. Ann Arbor, MI.

Germer-Durand, J., (1897) Mélanges II-La Voie Romaine de Betra a' Madaba. **Revue Biblique** 6, 574-592.

Germer-Durand, J. 1904, "Rapport sur L'exploration

Arch'eologique en 1903 de La Voie Romaine Entre Amman et Bostra (Arabie)" . **Bulletin Arch'elologique du Comite des Travaux Historiques et Scientifiques.**, Pp. 3-43.

Glueck, N. (1970) **The Other Side of the Jordan.** American School of Oriental Research: Cambridge, MA.

Graf, D., (1978), "The Saracens and the Defense of the Arabian frontier". **Bulletin of the American Schools of Oriental Research** 229. Pp. 229-230.

Graf, D. (1992), "The Syrian Hauran". **Journal of Roman Archaeology** 5, Pp.455-465.

Graf, D. (1997), the Via Nova Traiana in Arabia Petraea. Pp. (VI)1-35 in **Rome and the Arabian Frontier: from the Nabataeans to the Saracens.** Ashgate Publishing Company: Brookfield, VT.

Graf, D. (1999), Roman Roads East of the Jordan, **The Madaba Map Centenary**, Jerusalem, Pp. 227-229.

Graf, D., Isaac, B. and Roll, I. (1992) Roads and Highways: Roman Roads. Pp. 782-787 in D. Freedman (ed.), **Anchor Bible Dictionary.** Vol.5. Doubleday: New York.

Gregory, S.; and Kennedy, D., (1985)"Sir Aurel Stiens Limes Report". **British Archaeological Reports**, 272.

Kennedy, D., (1982) "Archaeological Explorations on the Roman Frontier in North Eastern Jordan", **British Archaeological Reports** , 134.

Kennedy, D., (1995)"The Via Nova Traiana in Northern Jordan : A Cultural Resource under Threat". **Annual of the Department of Antiquities of Jordan** 39, P. 221-227.

Kennedy, D. (1997) Roman Roads and Routes in North-East Jordan. **Levant** 29,71-93.

Kennedy, D (2000) **The Roman Army in Jordan.** CBRL: London.

- Kennedy, D., and Riley, D., (1990) **Romes Desert Frontier from the Air**. Londod..
- Kennedy, D. and Al - Husan, A., (1996)"New Milestones from Northern Jordan: 1992-1995" **Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik**, 113, Pp.257-262.
- Kennedy, D., and Bewley, R.,(2004), **Ancient Jordan from the Air**, CBRL, London.
- Kirkbride, D. (1990) The Nabataeans, Trajan, and the Periplus. **ARAM** 2,253-265.
- Kolb, A. (2001) Transport and Communication in the Roman State: the cursus publicus. Pp. 95-105 in C. Adams and R. Laurence (eds), **Travel and Geography in the Roman Empire**. Routledge: London.
- MacAdam, H. (1986),"Bostra Gloriosa". **Berytus** 34, Pp. 169-192.
- MacDonald, B. (1996) The Route of the Via Nova Traiana Immediately South of Wadi al Hasa. **Palestine Exploration Quarterly** 128, 12-15.
- Magie, D., JR. (1910) Milestones Found on Trajan's Road Between Bosra and 'Amman. Pp. xvii-xxviii in E. Littiman, D. Magie and D.R. Stuart (eds.), **Greek and Latin Inscriptions in Syria**. E.J. Brill: Leiden.
- Parker, S., (1976)"Archaeological Survey of the Limes Arabicus :A preliminary Report". **Annual of the Department of Antiquities of Jordan**,21, Pp. 19-31.
- Parker, T., (1986) **Romans and Saracens: A History of the Arabian Frontier** . Eisenbrauns: Winona Lake.
- Parker, S., (1987)"The Roman Limes in Jordan". **Studies in the History and Archaeology of Jordan** III, P. 151-164.
- Roll, I. ,(1999), The Roads in Roman-Byzantine Palaestina and Arabia, **The Madaba Map Centenary**, Jerusalem, Pp.

109-113.

Smith, H. (1904) The Roman Road Between Kerak and Madeba. **Palestine Exploration Fund Quarterly Statement** 36, 367-377.

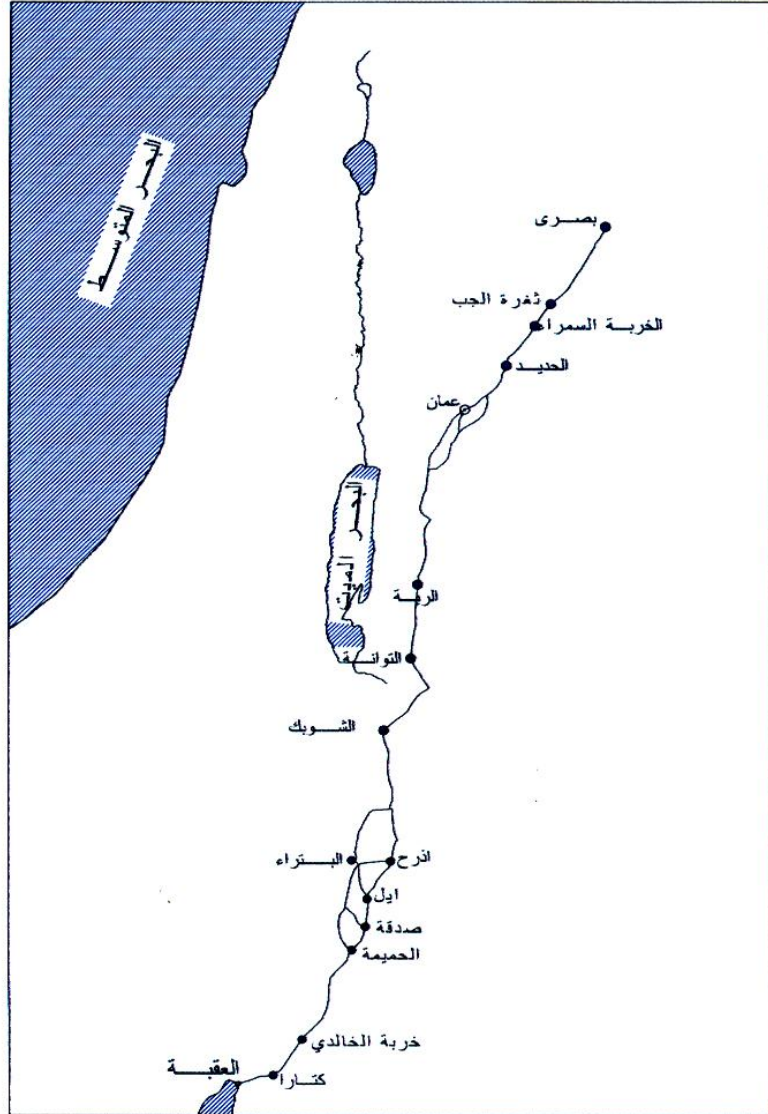
Smith, H. (1905) The Roman Road Between Kerak and Madeba. **Palestine Exploration Fund Quarterly Statement** 37, 39-48.

Stien, Sir M., (1982)"Limes Report " in Kennedy, D. **British Archaeological Reports** 134, Pp. 221-298.

Thomsen, P. (1917) Die Romischen Meilensteine der Provinzen Syria, Arabia und Palaestina. **Zeitschrift des Deutschen Palästina-Vereins**, 40,1-103.

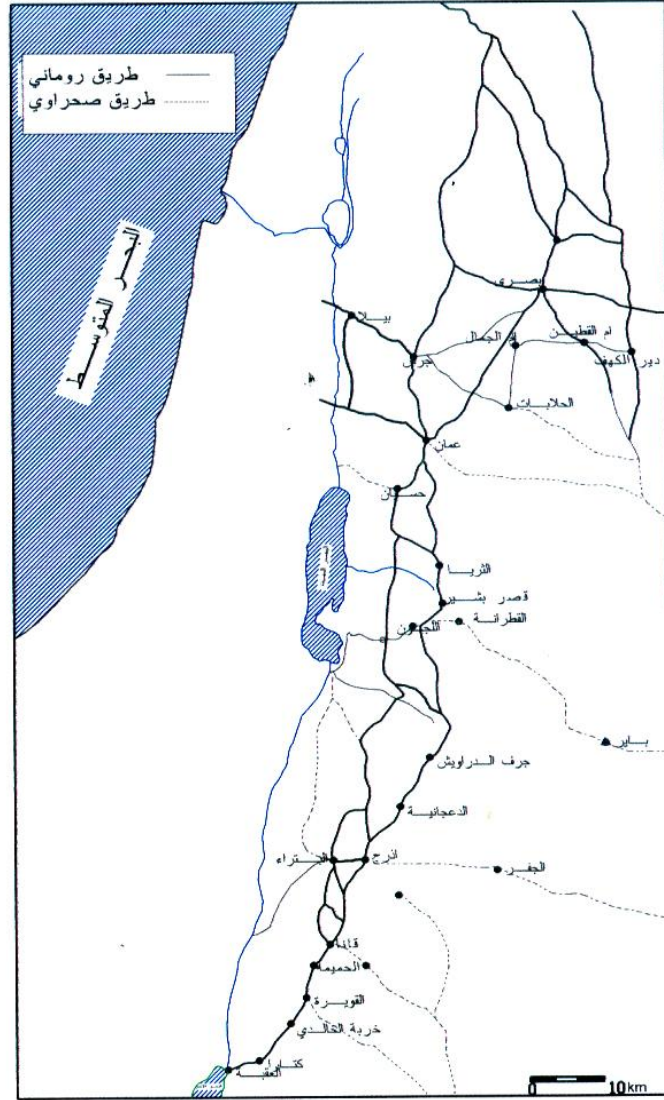
Wiseman, J. (2000) Barbarians at the Gate: Roman frontiers from Britain to Arabia, **Archaeology**. November/December, 12-14.

Worschech, U. (1985) Preliminary Report on the Third Survey Season in the North-West Ard el-Kerak, 1985. **Annual of the Department of Antiquities of Jordan** 29,161-173.



طريق تراجان الجديد

لوحة (1) مسار طريق تراجان



الطرق الفرعية المرتبطة بطريق تراجان

لوحة (2) ، مقتبسة من (Roll, 1999)



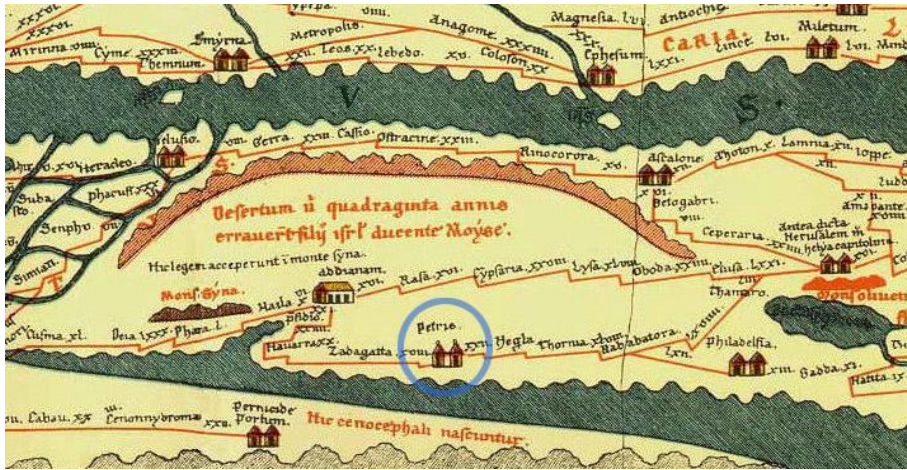
لوحة (3) آثار الطريق في شمال الأردن (Kennedy and Bewley
2004 : 168)



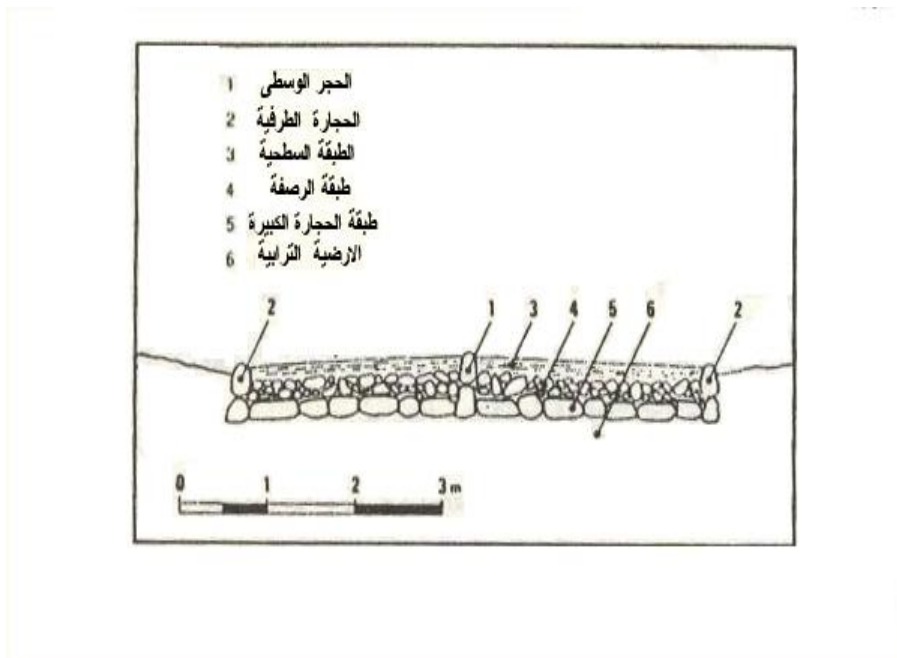
لوحة (4) التضاريس الصعبة في وادي الموجب



لوحة (5) أعمدة مائلة على طريق تراجان



لوحة (6) جزء من خريطة بيوتنجريانا تاييولا ممثل عليها طريق تراجان والبترا



لوحة (7) مقطع في طريق روماني مقتبسة عن (بوزو 1988 : 222)

