

مقترحات حول تخطيط مدينة بابل

روبرتو باربتي

حماية التراث الحضاري : الايديولوجية

لقد شهدنا منذ بداية القرن العشرين تطوراً تدريجياً لمعنى الأثر التاريخي من وحدة منعزلة إلى كل تاريخي . اتنا منح المصطلح (الأثر التاريخي) أهمية أكبر بحيث يشمل الأشياء او المباني أو المواقع وهو لا يمكن ان ينظر اليه بمعزل عن المحيط الذي يقوم فيه .

يصبح هذا المبدأ مع النظريات النسبية والتاريخية سلسلة لتحسنا بالتغيرات الحتمية التي تقع للتراث والمحيط والتاريخي بسبب التطور السريع للانتاج ونظام الاستمتاع والانماط ذات الصلة في العالم المعاصر .

وحتى لوقت قريب كان موقف المسؤولين ازاء العناية بالملكية التاريخية مكرساً فقط للأدلة على القيمة الفنية . فالأثر المخرب اذا كان يعتبر مهماً يجري ترميمه الى حالته الأصلية حتى ولو تم ذلك في معظم الحالات بدون معلومات تاريخية واثارية معينة وأدى إلى تزييفات . لقد شهدنا نتيجة لمثل هذا الموقف تدمير عدد كبير من الآثار التي اعتبرت غير مهمة او بدون أهمية فنية وفك ارتباط المباني بمحتواها التاريخي والطبيعي .

بعد الحرب العالمية الثانية مباشرة احدث الدمار واسع النطاق إلى تطور معين في الطرق . ونشاهد الآن شبكات كاملة من مباني المدينة التي دمرت لكنها لم تتعرض للنسيان واعيد بناؤها كما كانت . وفي حالات أخرى نشاهد تعبير الأعمدة وشبكة الشوارع لاجياء او قرى مدمرة بدون الدخول في شكلها السابق لاستعادة قيمة المحتوى المدني .

وسبب العملية المتسارعة جداً للتطور الصناعي والفني والتطور الاجتماعي في السنوات الثلاثين الماضية فقد نشأ المستوى السياسي ولدى الرأي العام ادراك بضرورة التخطيط في العمل . واصبح التراث التاريخي هدف المزيد من اجراءات الحماية .

لم تعد الآثار المنفصلة تلقى الحماية وحدها بل شبكات ومواقع كاملة . ولا تقتصر الفكرة على الأعمال الاثرية الكبرى وحدها بل تعدتها الى الآثار المتواضعة التي اكتسبت أهمية حضارية كاملة للتراث ونشطت قيام المؤسسات الحكومية والهيئات الدولية بتقديم الدعم بهدف الدفاع عن مثل هذه القيم .

ولغرض تحديد المبدأ نفترض ان الاهتمام التاريخي يشمل الاشياء والمباني والمواقع كما تحدد طبوغرافيا ومعيارياً وجغرافياً . ان المواقع التاريخية مثلاً تمثل دائماً بجانب المباني الغربية جداً مجموعات ذات منشآت أكثر بساطة لا يمكن اعتبارها منفصلة اثارية بالمعنى العام بل لها قيمة جماعية واضحة .

ان الكل متجانس وليس الآثار المميزة حصيلة الميزات الانسانية وكل تغيير في مثل هذا التراث يؤدي الى خسارة محددة . فالتراث الحضاري لا يمكن تعويضه ولا يمكن تكراره .

اتنا نعرف جيداً كيف حقق التوسع السريع لظاهرة توسع المدن الازدحام الشاذ في المدن وهجر او استيعاب المراكز الصغيرة التي كان لكل

منها يحيطها الخاص في الماضي . لقد ادت زيادة وسائل النقل الخاصة والعامة وفو البنى الأساسية الفنية والصناعية ومكننة الزراعة وما نشأ عن ذلك من تلوث و مواد البناء وانتشار الاعشاب ادى الى خلل قاس في التوازن المنسجم الذي أقامه الانسان في محيطه .

ان الرأي العام السائد الآن هو ان الكل التاريخي يجب ان يلعب دوراً في الحياة الحاضرة والمقبلة ولذا لا شك اننا يجب ان نتعامل مع التراث الحضاري بمعنى التكامل اكثر منه مجرد صيانة . ويجب ان يكون الهدف الأساسي تحويل موقف الصيانة السلبية الى موقف فعال عن طريق بعث النشاط في العاصمة القديمة واستخدام ادوات الاستشارة طويلة الأمد والمريح من خلال اجراءات اقتصادية وسياسية .

ان اجراءات التخطيط على النطاق الاقليمي والمدني هي العمليات الفعالة الوحيدة .

(تقييم بابل : مقترحات للتخطيط)

ان التساؤل حول كيفية معالجة برنامج التدخل في بابل يشير قبل كل شيء مسألة المصير المستقبلي للموقع ؟ ان وزنه التاريخي ليس موضع نقاش ولكن هجرة بشكل تام منذ ظهور الاسلام جعل الموقع يمر في ظروف تكاد تكون صحراوية كما ان اقامة القرى الصغيرة القليلة مؤخراً ضمن منطقة المدينة القديمة ترتبط بالتأكيد بتغير مجرى النهر اكثر منه بعلاقة تاريخية حقيقة . ان الطريقة المعقولة الوحيدة لاهياء بابل هي جعلها مفهومة واضحة . لذا يجب تحديد منطقتها وضواحيها وربطها بمنطقة تحمي اثارها تخصص للنشاطات الثقافية والآثرية والزراعية والتسلية . ان على اطلاع كاف حالياً بامتداد المدينة بينا لا تزال الأحياء المجاورة والبنى الأساسية في المنطقة كالطرق والقنوات غير محددة . لقد انشئت مدينة بابل في العهد البابلي الحديث على الجانبين الشرقي والغربي من نهر الفرات الذي يجري من الشمال الى الجنوب وهي حالة لا تختلف عن الوضعية الراهنة وكانت تحيطها الأسوار . انشئت في الجانب الشرقي من المدينة اسوار دفاعية مزدوجة بينا انشئ في الجانب الغربي سور منفرد .

لذا يجب ان تكون الخطوة الأولى للتدخل هي تحديد المنطقة التي تقع ضمن أسوار المدينة والتي سبق تحديدها بسن قوانين الحماية .

يجب ان تتلوهذه العملية تحريات باستخدام الأجهزة المناسبة لتحديد البنى الأساسية الخارجية للمدينة وتحريات عن وضعية الأحياء القديمة أيضاً .

ان النشاط العمراني في مدينة الحلة في ازدياد سريع وقد وصل مسافة تقل عن كيلومتر واحد عن اسوار المدينة من الجنوب . ولا تزال لقرية كويريش وجمجمة اراض على الجانبين الشرقي والغربي من المدينة القديمة . يقطع طريق بغداد - سماوة وخط سكة الحديد من بغداد الى البصرة الموازي له بقايا بابل من الشمال الى الجنوب . ان طريق السيارات وخط السكة الحديدية يتجاوزان على الامتداد الشمالي الشرقي للأسوار الخارجية للمدينة على الجانب الشرقي من السور الداخلي . وقد أدى توسيع الطريق البري مؤخراً الى زيادة الأضرار بالزاوية الشمالية الشرقية مسناة القصر الصيفي وجنوباً بجزء من تل الحميرة قريب من الطريق المذكور .

ير طريق جديد يربط الطريق الرئيسي بقرية برنان الى الجنوب من القصر الصيفي على بعد عشرة أمتار من زاويته الجنوبية الغربية . ان المر الحالي الى الخرائب يتفرع قرب بوابة كيشو ويجتاز منطقة واطئة ويصل مكاتب ومتحف المؤسسة العامة للآثار والمنشآت السياحية وعلى بعد ٨٠٠ متر يصل الطريق الى قرية كويريش بينا قرية جمجمة مباشرة بالطريق الرئيسي بطريق يمر على الخط الجنوبي من الأسوار الخارجية للمدينة .

ومن المفروض ان يتفرع طريق مقرر ربما تحت الانشاء الآن يستهدف تجاوز وسط الحلة من غربي بوابة زبابا ويعبر المنطقة القائمة في الزاوية الجنوبية الغربية من سور المدينة الداخلي الأشكال (١ ، ٢ ، ٣ ، ٤)

(مقترحات للتدخل تتعلق بالبنى الأساسية)

ان مقدار تدخلات البنى الأساسية المذكور اعلاه يتطلب إعادة ترتيب هيكل طرق السيارات والسكة الحديدية كله . لذا نقترح سلسلة من التدخلات لغرض اقامة المنطقة المحمية آثارياً .

يجب تحويل خط السكة الحديد الى الشرق من السور الخارجي المرتبط بالطريق الحالي نحو الشمال على بعد (٥٠٠) متر من القصر الصيفي وجنوباً قبل بضعة مئات من الأمتار من محطة قطار الحلة .

يجب تقسيم الطريق البري الرئيسي الحالي الى ممرات متخصصة حسب نوعية المرور يجب توجيه حركة المرور بين المناطق من الشمال الى الجنوب في طريق يتجاوز بابل والحلة الى الغرب من النهر . ان الطريق الرئيسي الحالي يخترق مدينة الحلة مع ما يسببه ذلك من مضايقات ان هذا الطريق سيخدم قريتي سنجان وعناية . ويجب توجيه حركة المرور من وإلى الحلة طريق يتجاوز بابل ويمتد خارج اسوار المدينة ويجب ان يتبع هذا الطريق معالم السور الخارجي ويجب ان ترتبط شمالاً وجنوباً بالطريق الحالي خارج سور المدينة . ويجب ان يرتبط الطريق بحركة المرور التي تخدم كيش أيضاً .

ان الاستمتاع بالمنطقة الأثرية يجب أن يتحقق بإقامة طريق محلي يتفرع من الطريق الرئيسي جنوبي بابل ويتبع المجرى المعروف للنهر في العهد البابلي الحديث . وسوف يمتد الطريق الى الغرب من النهر القديم ما عدا مسافة بين (بابل) النهر الحالي ولذا فإن الطريق سوف يتبع الجانب الشرقي من الطريق القديم ويمتد بهرتين . وسيتمكن لهذا الطريق ان يربط قريتي كويريش وجمجمة وبامكان طريق دائري يرتبط بالطريق المذكور اعلاه يمر حول السور الداخلي للمدينة اكمال شكل مخطط المدينة (الشكل ٥) .

يجب تصور الوصول الى منطقة آثار المدينة من خلال طرق للمشاة تبدأ من نقاط توقف على الطريق الدائري للسيارات وعلى طريق النهر القديم .

مركز تحقيقات كابتوير علوم إردني

بالنظر للمرحلة الراهنة من معرفتنا بالمنطقة السكنية القديمة يمكن إقامة عدد صغير فقط من نقاط التوقف الملائمة . يمكن اقامة النقطة الأولى في الشمال قرب القصر الصيفي في المنطقة التي كان يشغلها مقر النهر القديم وبذلك تسهل الوصول الى خرائب القصر نفسه وإلى الامتداد الشمالي من السور الخارجي بالقرب منه . ويمكن تحديد ثلاث نقاط عبور ترتبط الواحدة بالأخرى باستخدام شبكة الشوارع القديمة التي جرى الكشف عنها بصورة جزئية وذلك لتسهيل الوصول الى ابيمانكي وقصور المدينة . ويمكن تحديد نقطة توقف رئيسة بجانب الطريق الدائري لتؤدي الى النهاية الشمالية من شارع الموكب القديم . ويمكن ان تقام عند هذه النقطة وفي بستان النخيل الحالية منشآت ثقافية وللتسلية . يمكن اقامة نقطة توقف ثانية على الطريق النهري ليخدم الراس الغربي من جسر نبوخذ نصر . أما النقطة الثالثة وهي الحالية وتقع بالقرب من الزاوية الجنوبية الغربية من القصر الجنوبي فهي تخدم منطقة المركز بصورة رئيسية .

يجب أيضاً التخطيط لاقامة نقاط توقف اخرى على الطريق بالقرب من بوابات المدينة وبالقرب من المسرح الاغريقي .

(إعادة المناظر الطبيعية للمدينة)

لغرض إعادة وضوح المنظر الطبيعي المدني لبابل هناك حاجة انية لاعادة سور المدينة . ورغم اننا نعلم أنه كان بلا ريب أبرز معالم المدينة القديمة على الأقل في زمن عظمة بابل في العهد الحديث اذ ان طول السور الخارجي للمدينة كان لا يقل عن (٧) كيلومترات ونصف الكيلومتر ولكن ليس من العملي اعادته برمته . ولا تقل اهمية عن ذلك حقيقة ان أجزاء السور التي تم فحصها في السابق بحالة سيئة جداً .

لقد كان كل من السور الداخلي والسور الخارجي محاطين بخندق عثر على ادلة واضحة لها ويمثلان في المنطقة المنبسطة معالم مميزة واضحة .
لقد فقد سور المدينة حالياً كل معالمه تقريباً ولا يكاد يمكن تمييزه لكن الآثار معروفة على وجه التأكيد ومن الأهمية بمكان إعادة ميزتها كحاجز .
ونقترح زراعة صف مزدوج من اشجار النخيل لتمثيل السور الداخلي للمدينة وصف منفرد من الأشجار لتمثيل السور الخارجي على قمة الخط
المرتفع كله . ويجب التنقيب بصورة تامة عن البوابات المعروفة وصيانتها بانه لم يتم تحديد مواقع بعضها . وستوضح البوابات والبقايا المحتملة
للطرق والقنوات العلاقات بين المدينة والمنطقة كلها .

وبنفس الروح يمكن استعادة السطح الافقي لمجرى الخندق بعرضه كشریط اخضر من حقول النباتات الواطئة (اشجار الكروم مثلاً) كما
يمكن استعادة المجرى القديم لنهر الفرات بأسلوب متشابه بإقامة بساتين (للمشمش والرمان واللوز .. الخ) .

يمكن أيضاً الاستفادة من مجرى الخندق والمجرى القديم للنهر لتحقيق شبكة البزل وليست لدينا في الوقت الحاضر اية معلومات عن طبيعة
النطاق المائي بل نعرف فقط انه لم يتم الوصول الى اوطأ المستويات للمدينة بسبب الماء الضحل وانه تم هجر منخفضات واسعة وهي غير
صحية بسبب الملوحة .

يجب ان يمر الطريق الدائري وطريق الاجتياز المذكوران أعلاه والذان يفترض ان يتبعاً مخطط الأسوار بجانب الخندق لتحقيق الاستمتاع
بقيادة السيارة حول المنطقة .

بالإضافة الى ذلك فإن الأراضي بين سوري المدينة يجب ان تستغل بصورة رئيسية للتطوير الزراعي بعد تحديد المناطق التي يمكن بناؤها .
وبوسعنا ان نفترض ان المنطقة كانت مخصصة للحقول حتى في الماضي (الاشكال ٦ ، ٧ ، ٨ ، ٩) .

(استعادة الأدلة الأثرية)

كان شارع الموكب وقد لا يزال يمثل البناء الرئيسي للاستمتاع بزيارة المدينة . ويشاهد الشارع حالياً فقط بجانب الامتداد الذي يمر بموازة
قصور المدينة . وهو مرتفع بشكل مصطنع اذ ان مستواه رفع خلال المراحل الأخيرة من القصور نفسها . وقد دمر الامتداد الواقع بين القصر
الصيفي وإيتمانكي بفعل عدة فيضانات وتغيرات لمجرى نهر الفرات . وقد كان هيرودوتس شاهداً على حالة مجرى النهر بين القصور
وإيتمانكى . واليوم يحتل بستان جزءاً من موقع الشارع الأقرب الى القصر الجنوبي . وقد دفن الجزء الواقع على طول الجانب الشرقي والجنوبي
من سور إيتمانكى . ولم يتم التحري عن إمتداد شارع الموكب على الجانب الآخر من النهر القديم عبر الجسر كما لم يتم التحري عن امتداد
الرأس الآخر من الجسر عبر الخندق الى الشمال من سور المدينة .

ولكي تستعاد وحدة الشارع وتقيم الادلة البنائية على امتداده يجب إعادة بناء الامتداد المخرب بملء الفجوة الحالية . كما يجب إظهار الأجزاء
الأخرى منه . وقد يكون المستوى الذي يمكن المشي عليه حسب ظروف الصيانة هو المستوى الذي يعود الى المرحلة الثانية من عهد نبوخذ نصر
وقد طمست المرحلة معالم المرحلة الثالثة والرابعة فيما عدا بقايا قليلة جداً .

ومن الواضح أن بوابة عشتار مرت بنفس تغيرات المستوى في شارع الموكب الذي يجتازها . واليوم لا تشاهد سوى اجزاء من المباني التي
تتبع سلسلة رفع مستوى المسناة القريبة للقصور .

ويصل صفان متقابلان من السلالم على طريق شارع الموكب الى اخفض ارضية ممكنة . استناداً إلى النية في استعادة وحدة الشارع يجب
التخطيط لاقامة مبنى يغطي الفجوة الحالية . ان مثل هذا المبنى يجب ان يكمل الطريق الفعلي المقطوع وفي نفس الوقت يسمح بالاستمتاع
بالزخارف على جدران البوابة وباستخدام الأسلوب المناسب قد يصبح بالامكان الوصول الى مستوى أقدم استخدام للبوابة . ومن اجل تقييم
افضل وفهم احسن للمزايا المعمارية للأثر يجب إعادة بناء قسم من جدران البوابة يظهر المستويات الأخرى لحد المستوى الذي يمكن

مشاهدته . ويمكن وضع صفين فقط من نماذج الحيوانات المزججة في الموقع . من حيث المبدأ لا ينصح بمثل هذه العمليات ولكن ملازمة مثل هذا العمل في تراث الفن التشكيلي حتى لو كان ذلك في فترة حديثة امر مؤكد ولذا فإنه يستحق الاهتمام وعلى اية حال فالأفضل ان نضع نسخة في الموقع وليس في مكان آخر . بالإضافة الى ذلك فإن إعادة انشاء الشارع على المستوى المقترح سوف يمكن من مشاهدة اجزاء قليلة جداً من جدران البوابة الحالية وذلك من الشارع نفسه . ان مثل هذه الخسارة الجزئية لا ريب فيها . كما يمكن انشاء غرف على طرفي المبنى المذكور لتوفر مكاناً لعرض كافة الوثائق المتيسرة لتفسير الاثر كالنماذج والمخططات ووسائل الايضاح السمعية والبصرية الخ ..

لقد تعرضت القصور واشهرها القصر الجنوبي الى النهب لعدة قرون وتشاهد الآن اجزاء من الساحات وارضيات الغرف بينما ضاعت آثار جدران الأجر الى عمق يصل الى خمسة أمتار وبالأخذ بنظر الاعتبار القدر الضخم من فن العارة العالية احد اوضح خصائص القصر فإن نبوخذ نصر رفع القصر الجنوبي عشرة امتار باستخدام التسوية الأرضية كوسيلة لجعل مخطط المنشآت كلها مفهومة ويجب انجازها لاعادة تأسيس وحدة السطوح الأفقية على مستوى احسن الأرضيات صيانة ويجب تعميم أو إعادة بناء الساحات والمرات المكشوفة وأرضيات الغرف حيثما كانت ضائعة . ورغم ان القسم الجنوبي مهدم يمكن لمباني جديدة ان تستعيد الأرضيات توفر في نفس الوقت مكاناً لعرض الغرف لغرض فهم القصر نفسه . ويجب استخدام وسيلة من اجل التمييز بين الأرصعة المكشوفة والأرضيات المغطاة .

ان منطقة ايتمانكي أيضاً غير معروفة جيداً . وليست لدينا أية معلومات حول المنطقة المكشوفة الواسعة المسورة اذ جرى فقط التحري عن جوانب جدران الزقورة . هنا يجب ان نتوجه مقترحات التدخل نحو استعادة ارضيات المجال المكشوف وصيانة البقايا المهتمة جداً للمباني .

تقودنا دراساتنا الأخيرة الى عدد من المشاكل المعينة المحيرة يمكن مثلاً مراجعة التسلسل التاريخي للزقورة مثيراً بصورة أساسية نتيجة لذلك مسألة إعادة تكوين الاثر ومراجعة تقليد معرفة القراءة والكتابة . الخ ولكن المسألة على اية حال مفتوحة امام أية فرضية عمل .

ومن الأمور المهمة جداً استعادة الجانب الغربي من المدينة الذي لم يجري التحري عنه لحد الآن وجسر نبوخذ نصر أيضاً .. ان مباني الجسر معروفة نوعاً ما ويجب ان تحسم بإعادة انشاء الأرضية الخشبية القديمة ان ربط جانبي المدينة واعادة بناء مدينة تقوم على كلا ضفتي النهر هو في رأيي ما يجب ان يكون ضمن التدخلات الرئيسية (الشكلان ١٠ و ١١)

ان المشاكل المشار اليها لحماية وصيانة بابل والحلول العملية المقدمة تمثل فقط مساهمة في منع المزيد من التهديدات التي قد تقع بسبب التدخلات التي لا تخضع لسيطرة واصلاح الأعمال السابقة اقدمها الى السلطات المختصة .