العرب
الجمعة 2021/03/26
السنة 43 العدد 12011

التخريب والتجريف يطولان مدينة قورينا الأثرية في ليبيا

البناء العشوائي يتحدى قوانين حماية الموقع المصنف تراثا عالميا

الفوضى والحروب تجعلان البعض من المواطنين يتجاوزون القوانين وحرمة المواقع الأثرية التي تمثل هوية البلاد وتراثها كما يحدث في ليبيا، حيث كثرت في السنوات الأخيرة الاعتداءات على مدينة قورينا، فبنيت حولها منازل عشوائية على أراض تحتوي على الآثار بحجة الملكية الخاصة، كما ازدهر نشاط تهريب القطع الأثرية.

انتهاكات لمدينة موغلة في التاريخ

شحات (ليبيا) - نجت آثار مدينة قورينا أو قورينا القديمة من العنف الذي رافق الثورة الليبية والصراعات التي تلتها والفوضى، لكنها تواجه اليوم تهديدا من نوع آخر يتمثل بالعبث بها وتخريبها وجرف أراضيها.

وتتوسط المدينة الأثرية المعروفة أيضا باسم شحات أو "سيرين" شرق ليبيا، وقد وتأسست المدينة التاريخية الليبية سنة 631 قبل ميلاد المسيح عن طريق رحالة وتجار يونانيين كانوا يترددون على السواحل الشرقية لشمال أفريقيا، أي المنطقة الواقعة ما بين أقصى شرق بلاد النيل من ناحية البحر الأبيض المتوسط وصولا إلى خليج سرت الليبي.

وما يقع بعد سرت من ناحية الغرب الليبي وصولا إلى سواحل المحيط الأطلسي، كان خاضعا لنفوذ قرطاج التي أقامت المستعمرات في غرب القارتين السمراء (أفريقيا) وفي الكثير من جزر المتوسط التابعة لأوروبا.

وقورينا واحدة من خمسة مواقع في ليبيا أدرجتها منظمة اليونسكو ضمن قائمة التراث العالمي قبل عقود.

هنا تتوسد قورينا منطقة الجبل الأخضر الخلابة التي تتميّز بالتنوع النباتي وبحزام من الأشجار يمتد لعشرات الكيلومترات حولها، ولا تزال أعمدتها وجدرانها التاريخية قائمة، في تشكيل هندسي إبداعي، وكأنه بني في الأمس القريب.

كذلك لا تزال ترتفع تماثيل وجدران وأعمدة مشيدة من صخور ضخمة باللونين الأبيض والأصفر.

ويتجوّل في المكان عدد محدود من السياح المحليين تحت شمس الربيع الدافئة يزورون معبد أبولو أو معبد زيوس الأوسع مساحة من آثار بارثنيون على هضبة أكروبوليس في أثينا.

لكن مصير كل هذه الآثار الضاربة في التاريخ القديم مهدد اليوم بفعل تعديات بشرية مختلفة، من عمليات تخريب عبر الحفر والسرقة والبناء العشوائي.

يقول المسؤول المراقب لآثار شحات عادل أبوفجرة، من المدينة الأثرية، "المشكلة الأكبر تتمثل بتعديات المواطن، إذ يقوم أشخاص كثيرون بجرف بعض المواقع التي تضمّ آثارا، وتقسيمها وبيعها، ويتم بناء منازل سكنية فوق هذه المواقع التي لا تقدر بثمن".

وتعود ملكية أجزاء كبيرة من الأراضي المحيطة بالمدينة الأثرية إلى مواطنين يرفضون قرارات حكومية بوقف استخدامها لأغراض سكنية وتجارية، بسبب أن معظمها تتواجد تحتها آثار محمية.

ويشير إلى أنه من الصعب تحديد حجم التعديات، "فالمواقع التي تتعرض لاعتداءات ليست ضمن المنطقة المسيّجة الواقعة تحت حمايتنا (...)، بعض الناس دخلوا إلى أراضيهم التي كانت بحوزة الدولة، وقاموا بتقسيمها وبيعها وبناء مساكن فوقها".

ويرى مسؤول المتاحف في شرق ليبيا إسماعيل دخيل، أن السنوات العشر الأخيرة شهدت أبرز التعديات على المواقع الأثرية في شحات.

ويضيف "تعرضت شحات للكثير من الانتهاكات، من الكتابة على المباني الأثرية إلى تعرضها للكثير من عمليات الحفر العشوائي، واستخرجت منها قطع أثرية هُربت إلى الخارج".

ويتابع "نعاني أيضا من البناء العشوائي، إذ امتدّ الزحف العمراني إلى المواقع الأثرية ما أدى بدوره إلى انتهاكها وتدميرها بنسبة تصل بين 20 و30 في المئة من إجمالي مساحتها".

وأدرجت منظمة اليونسكو مدينة شحات الأثرية وأربعة مواقع ليبية أخرى على قائمة التراث العالمي المهدد بالخطر في يوليو 2016، بسبب الأضرار التي لحقت بها والتهديدات الكثيرة المحيطة بها.

وأشارت المنظمة آنذاك، إلى أن ليبيا لا تزال تعاني من "عدم الاستقرار" الذي يجعل هذه المواقع في دائرة "التهديد الأمني" و"التعديات البشرية".

ويعتقد الباحث التاريخي الليبي أحمد فرج أن ضعف القانون من أهم أسباب استمرار التعديات التي تطول المواقع الأثرية، مشددا على ضرورة مراجعتها وإعادة النظر فيها.

ويقول فرج العضو في اتحاد بلديات التراث العالمي في ليبيا "قانون حماية الآثار في الحقيقة رغم عراقته وقدمه في ليبيا (...) يحتوي ثغرات وضعفا".

ويضيف "القوانين لم تعدّل وبقيت على حالها، إلى جانب ضعف آليات تطبيق القانون في حق المخالفين".

ويعود قانون الآثار وحمايتها في ليبيا إلى العام 1995. وبالرغم من معاقبة المخالفين والمعتدين على المواقع الأثرية بغرامات مالية والسجن، يظل القانون بحاجة إلى مراجعة تتماشى وحجم التعديات الحديثة وشكلها.

ويشاطر مسؤول المتاحف في شرق ليبيا إسماعيل دخيل الباحث رأيه، مؤكدا أن ضعف العقوبات جعلت المواطنين "يستسهلون" الاعتداء على المواقع الأثرية.

ويشير إلى أن "القانون وضع قديما ويعتبر ضعيفا جدا حاليا، لأن الغرامات المالية بسيطة جدا وعقوبة السجن كذلك، وبالتالي لا تردع الانتهاك الذي نشاهده بصورة مستمرة".

ويطالب فرج بفصل مصلحة الآثار والجهات التابعة لها عن السلطة الحكومية المباشرة، وإنشاء مجلس أعلى مستقل للآثار.

> مواطنون يطالبون السلطات المعنية بوضع مخطط يوضح المواقع المحتملة للآثار المدفونة للحفاظ عليها

ويقول "وجود مصلحة الآثار تحت سلطة الحكومة يعدّ قصورا، لذلك طالبنا مرارا بتأسيس مجلس أعلى للآثار، ليكون مرجعية تحدد ماهية الأثر من عدمه في المواقع، وأن تكون هذه المرجعية مكونة من خبراء في علم الآثار".

وفي المقابل يرى سعد محمود وهو صاحب أرض زراعية في المنطقة أن على السلطات وضع حلول لقضية أصحاب الأراضي في محيط المدينة الأثرية.

ويوضح قائلا "يطالبوننا بوقف استخدام أراضينا الواقعة في محيط الآثار بدعوى أن آثارا غير مكتشفة مدفونة تحتها (...). هذه أرضنا ولكل شخص الحرية في استغلالها".

ويشدد على ضرورة منح تعويضات لأصحاب الأراضي حتى يتمّ إنهاء هذه القضية.

ويقول "على الدولة وضع الحلول المفقودة وتعويض أصحاب الأراضي بما يتوافق وارتفاع الأسعار الذي جعل شراء أراض بديلة صعبا".

كما يطالب بوضع مخطط يوضح للمواطنين المواقع المحتملة للآثار المدفونة، "لكي ينتبه المواطن ولا يتسبب دون قصد في أعمال حفر عشوائية تدمّر الآثار".

قطار لبنان ربط الشرق بالغرب وانتهى خردة من الماضي

بيروت - قبل 125 عاما، انطلق أول قطار في لبنان من بيروت نحو دمشق، فأصبحت العاصمة اللبنانية بفضله مركزا اقتصاديا وتجاريا هاما في المنطقة، وأُطلق على البلاد لقب "بوابة الشرق".

أما اليوم، فعجلات القطار متوقفة، فيما تئن بيروت ألما من واقع اقتصادي أرهقها، وسط طموحات متجددة بإعادة إحياء المشروع لتستعيد دورها الرائد تاريخيا كواحدة من أبرز عواصم المنطقة.

وزاد معاناة العاصمة، الانفجار الكارثي الذي وقع بمرفئها في 4 أغسطس الماضي، وهو ذات اليوم من عام 1895 الذي انطلق فيه القطار الأول من لبنان ومن محطة المرفأ نفسه.

> لبنان يحتاج إلى إعادة تسيير القطارات لتنشيط النقل الداخلي وربط البلد بالعالم ليزدهر مجددا

وأُنشئت سكك الحديد في لبنان منذ نهايات عهد السلطنة العثمانية، أي أواخر القرن التاسع عشر 1895، من ثمّ تطورت وازدادت الخطوط الداخلية وأنواع القطارات خلال عهد الانتداب الفرنسي (1920–1943). بعدها انتقلت إدارة مصلحة سكك الحديد إلى السلطات الوطنية، وأمّمت العام 1961. لكن في مرحلة ما بين 1945 و1975، عرف هذا القطاع مشاكل عديدة وسوء إدارة، حتى توقّف العمل به جزئيًا خلال الحرب في لبنان (1975–1990).

وجرت عدة محاولات بعد انتهاء الحرب لإعادة دوران عجلة القطار ومروره في مختلف المناطق اللبنانية، لكنها فشلت وجرت آخر رحلة بين بيروت وشكا العام 1994، وبعدها اندثر وانتهى خردة لا من يصونها.

وبقيت حركة القطارات بين مختلف المناطق اللبنانية، جنوبا وشرقا وشمالا، إلى أن توقفت عن العمل خلال الحرب الأهلية (1975 – 1990) مع أنه من وسائل المواصلات المهمة على الصعيد السياحي والتجاري والثقافي.

اليوم، وفي ظل الأزمة الاقتصادية ينظر اللبنانيون بحسرة إلى قطارهم المتوقف عن العمل منذ أكثر من 3 عقود، ويأملون أن يعود إلى سكته في أسرع وقت، علّه ينتشلهم من واقعهم المرير.

يقول كارلوس نفاع رئيس جمعية "ترين ترين" (غير حكومية تدعو لإحياء خدمة القطارات في لبنان)، إن "القطار قبل 125 عاماً جعل من مرفأ بيروت بوابة للمشرق، لكن بعد توقفه خسرنا محيطنا الإقليمي وأصبحنا في عزلة اقتصادية واجتماعية تامة".

ويلفت نفاع، إلى أن القطار كان يجذب السياح من الدول المحيطة للاستمتاع برحلاته، لاسيما بين بيروت والشام، الأمر الذي خلق انتعاشة سياحية للكثير من المدن والبلدات التي كان يمر عبرها.

"كان القطار يربط المناطق ببعضها، معززاً الاقتصاد والروابط الاجتماعية ومن خلال بطاقة سفر واحدة كان يمكن الوصول عبره إلى أوروبا" وفق ما يفيد نفاع.

ويضيف "أما اليوم فكل ذلك تلاشى، ولن يعود الازدهار طالما أن القطار متوقف"، لافتا إلى أنه "في ظل الأزمة الاقتصادية التي نعيشها، من الضروري جداً أن يكون لدى لبنان رؤية من أجل إعادة تسيير القطار داخلياً، وربط لبنان بالعالم، ليزدهر مجدداً".

وإلى جانب أهميته الاقتصادية، يُعد القطار حاجة معيشية للبنانيين اليوم، لاسيما بعدما انهارت قدراتهم الشرائية، وبات التنقل في السيارات الخاصة ليس بالأمر اليسير سواء لناحية غلاء أسعار السيارات أو المحروقات على السواء.

وأخيراً، ارتفعت أسعار المحروقات في لبنان بنحو 40 في المئة ما دفع أصحاب سيارات وحافلات الأجرة إلى مضاعفة سعر تعرفة التنقل.

ويقول شادي فرج مدير جمعية "حقوق الركاب" (غير حكومية معنية بتشجيع الناس على استخدام وسائل النقل المشترك)، "نحتاج اليوم إلى نظام نقل مشترك كما كان سابقا؛ فالقطار يصل المناطق ببعضها ويخفف تكلفة التنقل على الناس".

ويرى، أنه "ثمة حاجة شعبية ملحّة إلى القطار في ظل هذه الظروف الاقتصادية القاسية والضائقة المالية التي يعيشها اللبنانيون اليوم، فضلاً عن كونه يخفف من زحمة السير وتأثيراتها السلبية".

وفكرة النقل العام في لبنان بدأت مع "تراموي" بيروت عام 1892 وبنيت على خطوطه المدن والمرافق العامة مثل المستشفيات والجامعات، قبل أن يتوقف سيره عام 1964 وفق فرج.

بلد بلا قطارات

والترامواي أو الترام هو أشبه بقطار صغير، وأقرب إلى حافلة تسير على سكة حديد بواسطة الكهرباء.

وكان ترامواي بيروت يصل أحياء بيروت ببعضها، وثمة أغنية لبنانية شهيرة تقول "رزق الله على إيامك يا ترامواي بيروت"، في إشارة إلى حنين سكان العاصمة لوسيلة التنقل تلك التي تذكّر اللبنانيين بماضيهم الجميل.

غير أن "عودة انطلاق القطار في لبنان ليست مستحيلة"، وفق المدير العام لمصلحة سكك الحديد والنقل المشترك (السلطة الحكومية التي تدير النقل العام) زياد نصر.

ويشير نصر في حديث للأناضول، إلى "وجود دراسات جاهزة لإعادة إحياء بعض خطوط سكك الحديد داخل البلاد".

ويقول، "وضعت أخيرا دراسة متكاملة لإعادة أحد خطوط سكك الحديد الذي يربط بين مدينتي بيروت وطرابلس (شمال)، وصولاً إلى الحدود الشمالية مع سوريا".

ووفق الدراسة، فإن هذا المسار خصص لنقل الركاب والبضائع، لكن الوضع المالي المتعثر في البلاد حال دون تمويل هذا المشروع، بحسب نصر الذي يرى أن الأمر يحتاج إلى تعاون خارجي.

ويطالب نصر الحكومة "بوضع هذه المشاريع على سلّم أولوياتها وأن يكون هناك سعي جدي لتنفيذ هذا المشروع الحيوي".

ورغم مرور أكثر من قرن وربع على إنشائها، لا تزال خطوط سكك الحديد اللبنانية قائمة حتى اليوم، بطول أكثر من 400 كيلومتر على امتداد الساحل ونحو شرق البلاد، فضلاً عن مسارين يعبران الحدود باتجاه سوريا.