

في الختام: انظروا وتصوّروا حلب بطريقة مختلفة

سمير العيطة

ترجمة عربية لـ «En guise de conclusion – Penser Alep autrement»، منشورات المعهد الفرنسي للشرق الأدنى (Ifpo)، ص 521-

531. نشر هذا النص كخاتمة لكتاب "حلب ومجالها"، تحقيق جان-كلود دافيد وتييري بواشير، في حزيران 2014.

ولاية حلب وطرق مواصلاتها

«كانت جالية الأوروبيين كبيرة في ولاية حلب، لكن عددها تناقص، لا بسبب تراجع الأعمال بين حلب وأوروبا، بل على العكس، فقد نمت العلاقات واتسعت المبادلات يوماً بعد يوم. والواقع أن التجارة كانت من قبل محصورة في أيدي التجار الفرنسيين والإنكليز والإيطاليين والألمان المقيمين في حلب، ولم يكن من سبيل للتواصل مع البيوتات التجارية الأوروبية الكبرى من دونهم. فلما سهّلت المواصلات بفضل الملاحة البحرية والسفن التجارية التي كانت ترسو على السواحل السورية، ولا سيما ميناء الإسكندرونة الذي كان صلة الوصل بين حلب والبلاد الأوروبية، قصد تجار حلب المراكز التجارية في أوروبا، وبخاصة في فرنسا وإنكلترا (...). وشرع كبار تجار حلب بجرأة في فتح وكالات لبيوتاتهم في مختلف المدن الأوروبية، ولا سيما في مانشستر وليفربول، كبريات المدن التجارية في إنكلترا، وفي مرسيليا بفرنسا، وكذلك في النمسا وألمانيا وإيطاليا. والجدير بالذكر أنهم كُتلوا بالنجاح، وصاروا هم أنفسهم الوسطاء الذين لا غنى عنهم بين تجار حلب وتجار أوروبا، مما جعل هؤلاء يستغنون عن الأوروبيين المقيمين في حلب».¹

نحن في عام 1865. كانت ولاية حلب «تضم الزور [دير الزور والجزيرة] وأورفة ومرعش وعينتاب وأضنة² حتى ولاية أنقرة، وكانت الإسكندرونة هي الرئة التي تتنفس بها حلب» (إنطابي وعثمان 1993، ص 52). وكان في حلب 21% من المسيحيين و8% من اليهود (إنطابي وعثمان 1993، ص 124). وكان الطريق الحديث بين حلب والإسكندرونة سيفتح في العام التالي، ومعه حي العزيزية الجديد، فيما كان خط التلغراف مع إسطنبول قد أُطلق عام 1861 وإنارة الشوارع العامة عام 1863. ولم يكن السلم الأهلي سائداً: نزاعات مع بدو الجزيرة، واضطرابات في حلب عام 1850 ثم عام 1860. لكن البنى التحتية للمواصلات فكّت يومها عزلة المدينة وصنعت ازدهارها لحين. ازدهار عابر للأسف؛ فنحن بعيدون عن قوافل الاتني عشر ألف جمل التي كانت المدينة تسيّرها في القرن السابق³، والدينامية التي انطلقت لن تدوم. فافتتاح قناة السويس

عام 1869 غيّر طرق التجارة العالمية تغييراً دائماً، وصار «طريق الحرير» بحرياً بالكامل. ومن سخرية التاريخ أن عائلة دوليسبس (صاحب فكرة قناة السويس) كان من أبنائها عدد من القناصل في حلب.⁴

وهذا يعني أن مجد حلب مرتبط بمواصلاتها وبتوسع مجال نفوذها. وسوف يتم البتر منه تدريجياً منذ الحرب العالمية الأولى، ولا سيما المدن المذكورة أعلاه؛ ولن يبقى من مجال حلب، بعد زوال السلطنة العثمانية، سوى دير الزور.⁵ أما بقية المدن فستقطع العلاقات معها تسعين عاماً. ولم تُرسَم الحدود مع تركيا نهائياً إلا عام 1930⁶ وأين بالتحديد؟ سخرية أخرى من سخریات التاريخ والجغرافيا: في وسط سهلها، على امتداد سكة الحديد، أي الطريق الرئيسي الذي يربط أوروبا وإسطنبول ببغداد والهند مروراً بحلب. ثم يتم البتر الأخير عام 1938 حين تخلّت سلطة الانتداب الفرنسي عن لواء الإسكندرونة لتركيا.⁷ هكذا لم يعد لحلب منفذٌ بحريّ. وهكذا ستحوّل حلب من قطبٍ اقتصاديٍّ إقليميٍّ ودوليٍّ إلى طريقٍ مسدود، وستغرق المدينة حتماً في حنين يرمز إلى الأزمنة الغابرة.

حلب، حاضرة اقتصادية في قعر طريقٍ مسدود

ستبقى حلب طويلاً تحنّ إلى زمن عظمتها، لكنها ستعرف أيضاً كيف تتفاعل. ستعرف في مناسبات عدة كيف ترفض الانحدار وتستفيد من الفرص الجديدة التي ستُفتَح أمامها. وستكون سكة الحديد التي تربطها بدمشق وبيروت العمود الفقري لعلاقة اقتصادية متينة. فتحالفها مع دمشق وبيروت سيتوطّد بقوة، وستكون سكة الحديد التي تصلها بهاتين المدينتين عموده الفقري.

ثم سينطلق المجتمع الحلبّي، بدنياميته، منذ ثلاثينيات القرن الماضي، في ظلّ الانتداب الفرنسي، في مغامرته الصناعية، ليبقى حتى اليوم هو القطب الصناعي الأول في سوريا. وسيساعد طريق حلب-اللاذقية، رغم صعوبته، على فكّ العزلة في مرحلة أولى. لكن بيروت وطرابلس هما اللتان ستستقطبان 74% من بضائع «دول المشرق»، ثم كلّها تقريباً بعد خسارة الإسكندرونة⁸ (يذكر فابريس بالانش أنه في عام 1930 كان يعبر 461 ألف طن عبر بيروت، و200 ألف عبر الإسكندرونة، و180 ألفاً عبر طرابلس، و31 ألفاً عبر اللاذقية).

وستتيح لها خمسينيات القرن الماضي فرصاً جديدة، ولا سيما عبر تكثيف المبادلات مع ميناء اللاذقية بعد فك الاتحاد الجمركي مع بيروت عام 1951. فإن كانت بيروت قد انتزعت منها دور المنصّة التجارية الإقليمية، فلا بأس! لن تكون حلب

«الصناعية» فحسب، بل ستكون بعد الاستقلال وراء مغامرة ثانية: التطور المذهل للصناعات الزراعية في الجزيرة، التي ستسمى لذلك «كاليفورنيا الشرق». وهكذا ستتنبس حلب بأقاليم جديدة وبطرق مواصلات جديدة.

لكن الازدهار الحلبى سينتأثر هنا أيضاً بالتحوّلات الاجتماعية والسياسية الكبرى في سوريا: الإصلاح الزراعي والتأميم. وستهاجر النخب (عباسة وآخرون 2007)، وستأتي نخبٌ أخرى لتحلّ محلها. بل أكثر من ذلك، ستغرق المدينة في نوع من العزلة. هكذا وطوال خمسة وعشرين عاماً تقريباً، لن يفعل إلا القليل لتحديث بنى النقل التي تربطها، لا بدمشق فحسب، بل خصوصاً باللاذقية والجزيرة، رنتها وقلبها الاقتصاديين على التوالي. وسيستغرق إنجاز أوتوستراد حلب-اللاذقية أكثر من خمسين عاماً، ولم يكتمل حتى اليوم.

ينتقل محور سوريا التجاري نحو الساحل، ليصبح محور دمشق-اللاذقية. وحتى حين سبّنى الأوتوسترادات الكبرى، سيتعيّن على شاحنات حلب أن تنزل حتى حمص، لتمر بطرطوس وتبلغ اللاذقية. وإلى الشرق، صحيح أن سد الفرات سيبنى، لكن ستستغرق قنوات الري واستصلاح الأراضي عقدين كي يتمّ تحقيقهما. ولن تعرف حلب، ومثلها الجزيرة وحماة، وتيرة التنمية نفسها التي عرفتها المدن الواقعة على محور دمشق-اللاذقية؛ وأحداث 1979-1982 التي كانت حلب وحماة مسرحاً لها شاهدة على ذلك، وهي في الوقت نفسه سبب في هذا التأخر.

وقد لزم الأمر انتظار الاكتشافات النفطية الكبرى حول دير الزور، والإرادة في ضمان «الأمن الغذائي» بعد الأزمة المالية عام 1986، كي تبدأ الأمور بالتحوّل. وستستعيد حلب على الفور نفّسها الصناعي وتنخرط في الثغرة التي فتحتها الاتفاقات التجارية مع الاتحاد السوفييتي السابق، ثم أولى خطوات التحرير الاقتصادي (منذ 1990)، لتنتعش من جديد في النصف الأول من عقد التسعينيات. وسيكون دعم الزراعة وحماية الصناعة حاسمين. وهكذا ستصبح حلب، مع دمشق، قطب التمدّن الحضري في الثنائية السورية.⁹ وسيتنامى عدد سكانها ومساحتها تنامياً كبيراً، وتصبح مركز الهجرات الريفية الجديدة، لا من محافظتها¹⁰ فحسب، بل من إدلب والجزيرة أيضاً.

أما الدولة السورية، رغم أن خطابها مشبّع بـ«الاشتراكية» و«التخطيط»، فلم تضع الثقل لا على تطوير البنى التحتية ولا على تخطيط المدن والأقاليم. سيتمّ خلق أوتوستراد حلب-دمشق، لكن المحاور بين حلب والجزيرة ستبقى طويلاً بدائية، ولا ينتهي العمل في الأوتوستراد نحو اللاذقية، في حين أنّ مساره وعُرّ بالفعل. أما القطر فلم يكن قط أولوية للدولة السورية. وهكذا يلزم خمس ساعات للوصول إلى دمشق¹¹ انطلاقاً من حلب، إذ يتعين على القطارات المتعاكسة أن ينتظر بعضها بعضاً؛ وساعتان ونصف للوصول إلى اللاذقية (186 كم)؛ وسبع ساعات للوصول إلى القامشلي¹² (نحو 400 كم بخط مستقيم)،

إن لا بد في هذه الحالة الأخيرة من المرور بدير الزور. وقلة الجهود المبذولة لربط حلب برئتيها الاقتصادية ليست من قبيل المصادفة، ولا كذلك حين يتعلّق الأمر بربط الجزيرة مباشرة بدمشق. وقد أدى ضعف البنى التحتية للمواصلات دوراً أكثر من حاسم في تأخّر تنمية البلاد عموماً، وإقليمي حلب والجزيرة خصوصاً. فهذان الإقليمان يسجّلان اليوم أدنى مؤشرات التنمية البشرية في سوريا.¹³ دمشق تستطيع أن تستفيد من بيروت¹⁴ ومن اللاذقية بسهولة أكبر مما تستطيع حلب ودير الزور والحسكة والقامشلي. ومع ذلك، فإن الجزء الأكبر من الناتج المحلي الإجمالي السوري يتحقّق في محافظات الشمال والشرق هذه.

ولا تغيّر الموجة النيو-ليبرالية الأخيرة في البلاد، تحت شعار «اقتصاد السوق الاجتماعي» (العيطة 2007)، المعادلة. ففي طرق النقل البرية المزمع إنشاؤها، يوضع الثقل استراتيجياً على المحاور الطرقية التي تربط الموانئ السورية واللبنانية ببغداد والبصرة في العراق عبر حمص¹⁵، وعلى المحور الرئيسي تركيا-سوريا-الأردن¹⁶، وكذلك على مقطع القامشلي-اليعربية لحركة المرور بين تركيا والعراق عبر الموصل. وحلب، رغم التطور الجديد لتجارتها مع تركيا، ليست في قلب ذلك. وعليه، فلا تزال المحاور الطرقية مفضّلة على القطار، بل إن هذه المشاريع الطرقية لا تُطرح كاستثمار عام ضروري، بل بصيغة الشراكة «بين القطاعين العام والخاص»¹⁷ (PPP)، أي بتمويل خاص في الأساس ومكلف للاقتصاد المحلي ولل سكان، ورهين تقلبات الاستثمارات الأجنبية في سوريا. صحيح أن تجارب منح امتيازات أرصفة الموانئ للقطاع الخاص جارية بالفعل في طرطوس واللاذقية؛ لكن من الحقّ أن نتساءل إن كان منطق السوق الذي سيسمح بتمويلها، إن تحققت فعلاً في مستقبل منظور، قادراً على أن يعيد إلى الأقطاب التاريخية السورية، ومنها حلب، أدوارها الإقليمية والدولية.

حلب: إقليم؟ في قلب أقاليم أخرى؟

ليس فتح حدود ظلّت مغلقة طويلاً بين بلدين بالأمر الهين. وهكذا، بعد ما يقارب قرناً من العلاقات المتوتّرة، غير إلغاء تأشيرات الدخول بين سوريا وتركيا في أيلول/سبتمبر 2009 المعادلة بين البلدين وفي المنطقة كلها. وسيغيّر بالتالي حلب. وقد أبدى المسؤولون الأتراك حماساً لذلك إلى حد تسمية اتفاقات فتح الحدود حتى الأردن ولبنان «شامغن»¹⁸، في إشارة إلى بلاد الشام وإلى فضاء شنغن لحرية تنقل الأشخاص والبضائع.¹⁹

لكن أبعد من التصريحات الكبيرة، وتحديدًا بالنظر إلى ما جلبته حرية التنقل لأوروبا، ينبغي اليوم إعادة التفكير في انعكاساتها على حلب وإقليمها، ولا سيّما إن اتسعت حرية التنقل هذه. ذلك أنه إن كان ما يُبنى اليوم بين تركيا وسوريا ولبنان والأردن

يحتمل بشكل ما المقارنة بالبناء الأوروبي، فإن المؤسسات الكونفدرالية التي أتاحت لهذا البناء الأوروبي تطوير المؤسسات الإقليمية والبنى التحتية، وإرساء سياسة للأقاليم، غير موجودة في الشرق الأدنى.

فقد نصّت معاهدة روما في ديباجتها على أن تعمل الدول الموقعة «على تعزيز وحدة اقتصاداتها وضمان تنميتها المتناسقة بتقليص الفوارق بين مختلف الأقاليم وتأخر الأقل حظاً منها».²⁰ وهكذا أنشئت عام 1967، داخل المفوضية الأوروبية، المديرية العامة السادسة عشرة (DG REGIO) التي أتاحت وضع أدوات لتقليص الفوارق بين الأقاليم، رغم صعوبات بعض الدول في تقليص فوارقها الإقليمية الخاصة، وبسببها. وكانت هذه الأدوات مالية في الأساس، في شكل صندوقين قطاعيين: الصندوق الاجتماعي الأوروبي والصندوق الأوروبي للضمان الزراعي. وكان المقصود تحديداً العمل على مكافحة الآثار السلبية لـ«التبادل الحر»: إغلاق الصناعات غير التنافسية والنزوح الريفي.²¹ وفي عام 1975 استُكمل بالصندوق الأوروبي للتنمية الإقليمية²² «الهادف إلى الإسهام في تصحيح الاختلالات الإقليمية الرئيسية في الجماعة، بالمشاركة في تنمية الأقاليم المتأخرة في التنمية وتكييفها البنيوي، وفي إعادة تأهيل الأقاليم الصناعية المتراجعة». وإلى هذه الأدوات البنيوية، التي تعمل بشكل دائم ووفق خطط متعددة السنوات، أنشأت معاهدة الاتحاد الأوروبي أداة إضافية لتمويل مشاريع محددة: صندوق التماسك. وكان الهدف من ذلك كنهه أساساً تطوير البنى التحتية، ولا سيما بنى النقل، وخلق فرص العمل. وكان معيار إنفاق هذه الصناديق نسبة الناتج الإقليمي إلى متوسط أقاليم أوروبا، ولم يكن الأمر يتعلّق بميزانيات صغيرة.

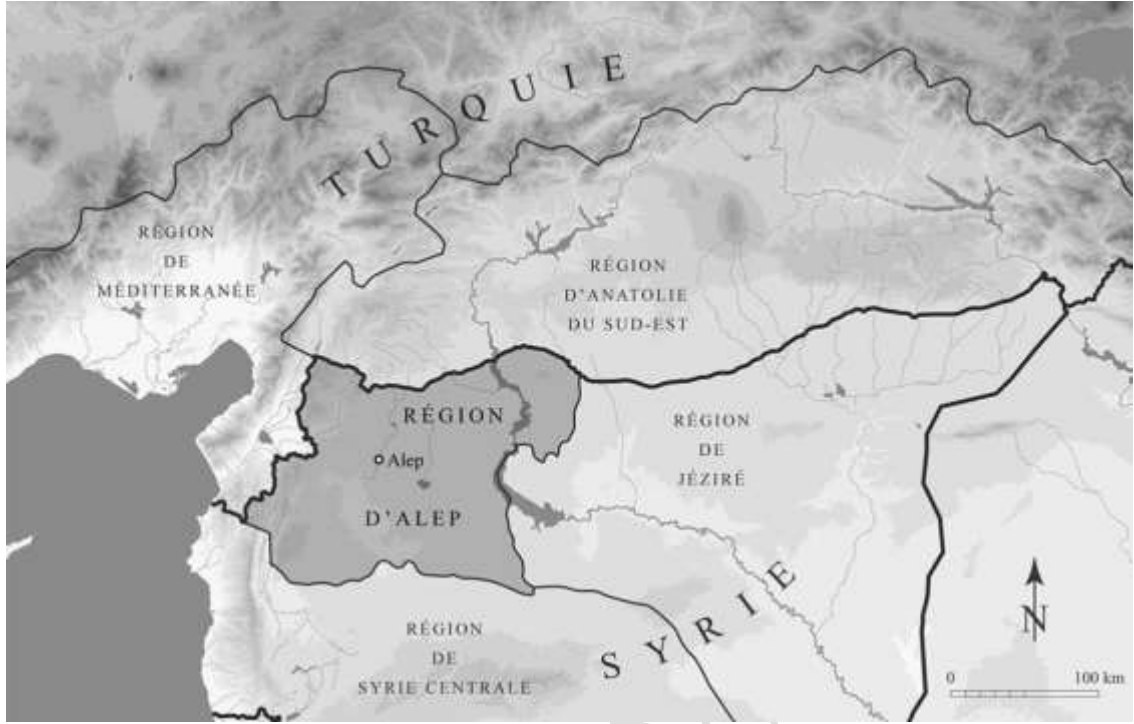
غير أنه لا توجد بين تركيا وبلاد الشام أدوات تمويل مشتركة ذات شأن، كما لا توجد هيكلة فعلية للبلدان في أقاليم.

فمفهوم «الإقليم» (bölgesi بالتركية) لم يتطوّر في تركيا إلا منذ وقت قريب. وتضمّ تركيا سبعة أقاليم رئيسية، اثنان منها²³ متاخمان لحلب: جنوب شرق الأناضول والمتوسط. وهذان يضمّان خصوصاً الأراضي والمدن القديمة التي كانت ضمن النفوذ التاريخي لحلب. لكن «الأقاليم» التركية لا تشكّل بعد كيانات إدارية فعلية²⁴؛ فالوحدة الإدارية في البلاد هي «الولاية» (il) مفرداً و iller جمعاً بالتركية، وهي ما يعادل المحافظة السورية). ولم تتقدّم الأمور إلا منذ عام 2006، في إطار ترشّح تركيا للاتحاد الأوروبي، بإنشاء «وكالات التنمية الإقليمية». ومع ذلك فنحن بعيدون عن الهياكل القائمة في البلدان الأوروبية، حيث تتمتع الأقاليم، التي تضم عدة مقاطعات، بصلاحيات انتخابية وإدارية حقيقية. ولا تزال هناك صعوبات كبرى في مسار منح هذه الأقاليم صلاحيات حقيقية، بما في ذلك من الناحية الدستورية. ذلك أن تركيا، لأسباب تتعلّق بالهوية الوطنية، لا تزال بلداً شديد المركزية.²⁵ والاستثناء الوحيد في هذا المجال هو إدارة التنمية الإقليمية لجنوب شرق الأناضول²⁶ (ومقرها أورفة «المجيدة» أو شانلي أورفة، الرّها أو إديسا القديمة): أنشئت عام 1989، ويديرها المجلس الأعلى لمشروع GAP

برئاسة رئيس الوزراء، وجميعها في أنقرة. ويتعلق الأمر في هذه الحالة ببرنامجٍ تركي استثنائي لإنشاء السدود والري على الفرات ودجلة، وبانعكاساته على تطوير البنى التحتية والمدن والقرى المرتبطة به. وأثره في جنوب شرق الأناضول كبير جداً، إذ خلق فارقاً تنموياً ملموساً مع الأقاليم المتاخمة في سوريا.

وفي سوريا، أُدخل مفهوم «الإقليم» هو الآخر منذ وقتٍ قريب، ولا سيما عبر الجهد الكبير الذي مثّله تقرير مشروع «سوريا 2025». فقد قُسمت سوريا فيه إلى أربعة أقاليم²⁷: الإقليم الجنوبي (حول دمشق²⁸)، والإقليم الشمالي (حول حلب، ويضم محافظتي حلب وإدلب)، وإقليم الوسط والساحل²⁹ (محافظات حمص وحماة واللاذقية وطرطوس)، وإقليم الجزيرة (محافظات الرقة والحسكة ودير الزور). بل تمّ اقتراح إنشاء إقليم خامس يتشكل من البادية السورية، مراعاةً لخصوصيتها. ولم يكن لوثيقة هذا المشروع في البداية سوى طابع استرشادي، رغم أنها صدرت عن هيئة تخطيط الدولة.³⁰ لكنها تمثل سابقة في البلاد للتفكير بمنطق الإقليم ذي الوظائف المكانية والبشرية والاقتصادية المتماصة³¹: إذ يُقدّم الإقليم فيها بوصفه «رأسماً مكانياً» يتمحور حول «حاضرة» (أو حواضر) تنظّمه (باروت 2007، ص 61). لكن وثيقة سوريا 2025 لا تذهب إلى حدّ استخلاص النتائج المؤسسية بشأن ضرورة إيجاد هياكل لحكومة هذه الأقاليم، وبشأن انعكاسات ذلك على التنظيم الإداري والانتخابي للبلاد. وكذلك غاب مفهوم حوكمة الأقاليم هذا عن القانون الذي أنشأ هيئة التخطيط الإقليمي عام 2010³². رغم أنّ هذه الهيئة نتجت جزئياً عن مشروع «تحديث الإدارة (المحلية)» الذي مولته المفوضية الأوروبية³³، والذي أجرى طوال سنوات دراسات حول جوانب حضرية ومكانية، منها دراسة أوليّة حول إقليم الجزيرة.³⁴ لذا، هنا أيضاً كما في تركيا، أقصى ما يمكن أن نأمله حالياً أن تفضي الأمور إلى إنشاء وكالات للتنمية الإقليمية، من دون هياكل انتخابية وإدارية حقيقية لكل إقليم.

لكن هل ستستطيع وكالات التنمية الإقليمية، إن أنشئت، العمل على تقليص التفاوت التنموي بين أقاليم البلد الواحد، وبين هذه الأقاليم والأقاليم المتاخمة لها في البلدان المجاورة؟ لا شيء أقلّ يقيناً من ذلك.



الشكل 1: حلب: إقليم في قلب مجال إقليمي. (تصميم: س. العبيدة، تنفيذ: ه. دافيد)

والحال أنّ من حقنا أن نتخيل سياسة حقيقية لتنمية «الأقاليم» في سوريا. ولنتصوّر ما الذي يمكن أن يعنيه ذلك بالنسبة إلى حلب. إذ يمكن تخيل المدينة في قلب إقليمها الطبيعي (الإقليم الشمالي لسوريا أو إقليم حلب)، الذي يقطنه في سوريا 5.4 ملايين نسمة.³⁵ وهو محاط مفهوماً بأربعة أقاليم: اثنان في الجانب السوري، إقليم الوسط والساحل (4.6 ملايين) وإقليم الجزيرة (3.2 ملايين)؛ واثنان في الجانب التركي: جنوب شرق الأناضول (7 ملايين) والمتوسط (9 ملايين). لكن حلب، بأكثر من مليوني نسمة، ستكون أكبر حاضرة في هذا المحيط، تنافسها أضنة (1.5 مليون) وغازي عنتاب (عنتاب «المنتصرة»، 1.2 مليون). وستكون كذلك مركز الإقليم الأكثر كثافة سكاناً: 220 نسمة/كم²، مقابل 101 لجنوب شرق الأناضول، و75 للمتوسط في تركيا، و41 نسمة/كم² فقط للجزيرة.

وتعني سياسة متمحورة حول التنمية الإقليمية أن تعمل حلب في آنٍ معاً على مواجهة التحديات داخل إقليمها، وعلى العلاقات مع الأقاليم الأربعة المتاخمة. في الداخل، المطلوب هو تقليص الفوارق بين حاضرة حضرية نمت حتى الاختناق وبين المدن الأخرى (إدلب، وكذلك أعزاز وعفرين وسراقب والباب ومنبج وجرابلس وعين العرب)، الأقدر من حلب على حمل نموّ حضري متناسق. والمطلوب أيضاً هو العمل كي تصبح القرى والأرياف أطراً حقيقية للحياة ذات أنشطة متنوعة.

وخارج حلب، المطلوب كذلك هو الاستفادة من العلاقات التي يخلقها القرب، سواء مع الجزيرة التي تحتاج اليوم إلى دفعة تنموية جديدة (بعد انهيار تعداد سكانها وزراعتها في العقد الأول من الألفية الجديدة)، أو مع الوسط والساحل السوري، رئة البلاد وعمودها الفقري، أو مع إقليم المتوسط التركي، الغني والديناميكي، أو مع جنوب شرق الأناضول، المهمل تاريخياً لكن الذي يعيش حالياً طفرة حقيقية.

هل ستفك عزلة حلب أخيراً وتستعيد إشعاعها؟

يقول المثل الحلبي: «إن أردت أن ترى العجائب، فهات البحر إلى حلب»، (باروت 2007، ص 304). هكذا يُمكن لتشكيل إقليمي جديد أن يمنح حلب منفذين تنافسيين نحو البحر المتوسط. فلا يقتصر الأمر على أن الأوتوستراد نحو اللاذقية الذي سيكمل قريباً، فاكاً العزلة وواصلأ أخيراً بين هذين القطبين السوريين. بل إن الإسكندرونة يمكن أن تعود منفذاً تفضيلاً إلى البحر إن حدث الأتراك الأوتوستراد انطلاقاً من باب الهوى وبسطوا الإجراءات الجمركية.³⁶ سيعود البحر إذن إلى حلب، ومضاعفاً. وستنطلق إدلب وسراقب نحو الألفية الجديدة بسرعة. وستستعيد أنطاكية، عاصمة مسيحيي المشرق، شيئاً من برقيها؛ وستعقد مصالحات في أضنة ومرعش (قهرمان مرعش، مرعش «البطلة» عند الأتراك) بين الأتراك والأرمن. وفي البعد القريب، ستكون مرسين، وأنطاليا الروسية³⁷، والساحل السياحي. وإن كان مثل آخر يقول: «إن أردت أن ترى جنون الحلبيين فخذهم إلى اللاذقية»، فيوسعنا منذ الآن أن نتخيل ما سيعيشه الحلبيون وهم يكتشفون هذه المواقع البديعة الأخرى!³⁸

نحو الشمال، ينبغي أن تعرف حلب وعينتاب ربطاً مباشراً، بالأوتوستراد وبالقطار. ولن تستعيد أعزاز وكلّس وظيفتهما التاريخية كمدينتي عبور فحسب، لا سيما أن عينتاب هي عقدة ربط النقل التركي نحو خيارات مشروع GAP وأبعد منها نحو شمال العراق وإيران. ويمكن بذلك إحياء «محور الفستق»، وستعرف عفرين وجبل الأكراد نهضة جديدة.

بل هناك محور آخر نحو الشمال الشرقي: «رئة» أخرى لحلب تتيح الوصول المباشر إلى الجزيرة العليا وإلى قلب مشروع GAP، وأبعد منه نحو شمال العراق وإيران وطريق الشرق. وللمدن المصطفة على طول هذا المحور إمكانات تنموية حقيقية، إن تمّ تخديمها وتخطيطها عمرانياً بشكل سليم. فهي أفضل المدن المرشحة لتخفيف الاكتظاظ السكاني عن عاصمة الشمال (باروت 2007، ص 291-332). هكذا سيمتد محور النقل من حلب إلى الباب، ثم منبج وعين العرب وجرابلس، قبل أن يتابع نحو قرقيش ومرشد بينار، ثم أورفة وماردين وديار بكر. ومن منبج، يضاعف تفرع هذا المحور متابعاً، مباشرة هذه المرة، حتى عقدة القامشلي ونصيبين، ليلبغ شرقاً شمال العراق وإيران، أو لينحدر نحو الجنوب الشرقي والموصل، المدينة الأخرى الشريكة تاريخياً لحلب.

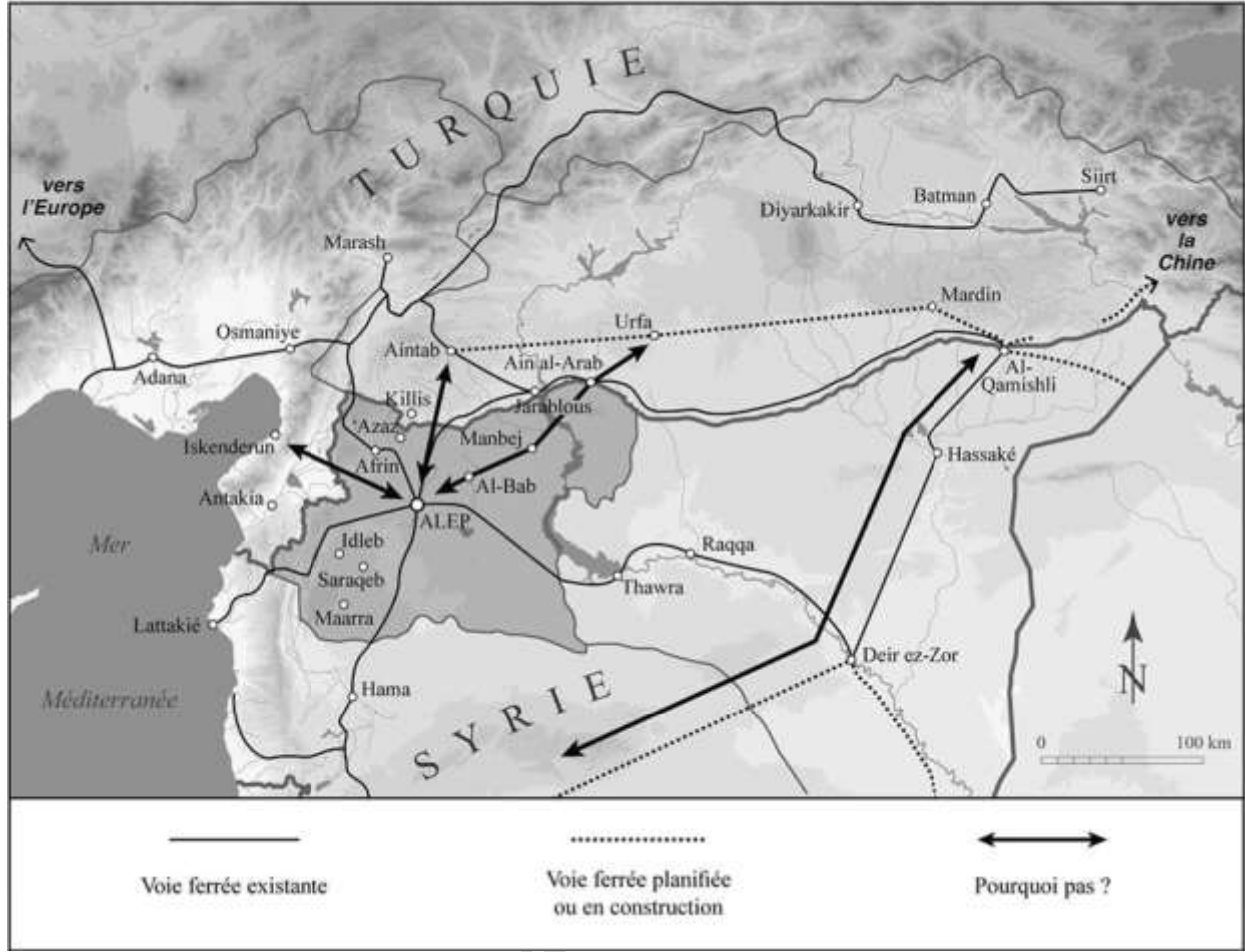
وهكذا لن تستعيد حلب دورها في الخمسينيات في تطوير الزراعة الصناعية فحسب³⁹، بل أيضاً وظيفتها كمحطة رئيسية على طريق الشرق، طريق الحرير الشهير، متصلةً هذه المرة بخط القطارات السريعة المزمع إنشاؤه بين تركيا و... الصين.

وتتوزع على جوانب هذه الطرق رموز مهمة: حرّان، حيث انتقلت الفلسفة اليونانية إلى العالم العربي الإسلامي، بعد أن مرّرت بلاد الرافدين أساطيرها عبرها قبل ذلك بقرون في الاتجاه المعاكس؛ وماردين، العاصمة السريانية، ومئات المواقع التاريخية المرتبطة بها، المنتشرة في الشمال الشرقي السوري، مثل تل موزان. وسيُحتفل هناك بالنوروز مع الفصح الشرقي.

ونحو الشرق، هناك أيضاً المحور نحو الجزيرة والعراق: مسكنة، والثورة، والرقّة، ودير الزور، ستكون محطات العبور نحو بغداد والبصرة. ونحو الجنوب، سيكون العمود الفقري للمدن السورية الكبرى: من سراقب إلى إدلب ومعرّة النعمان وحماة والريستن وحمص ثم دمشق ودرعا، من دون نسيان التفرّع نحو لبنان.

كل هذه المحاور موجودة في المخيّلة وعلى الخرائط. لكن الطرق التي تحملها كثيراً ما تكون صعبة السلوك خارج المحور الرئيسي حلب-دمشق. ينبغي إذن إعادة التفكير فيها انطلاقاً من حلب، ودراسة أيها يستحقّ التحديث ووفق أي أولويات. لكن أكثر من الطرق نفسها، يستحق المجموع أن يُعاد التفكير فيه خطوطاً للسكك الحديدية، من أجل خفض تكاليف النقل خفضاً جذرياً⁴⁰، وخلق حراك بشري حقيقي، حراك في الشغل يُضمّم على نحوٍ مختلف من هشاشة العمل الحاليّة. عندها يمكن لحلب أن تصبح حاضرة جاذبة حقاً، بشرياً واقتصادياً.

وفيما يخصّص الربط السككي، لماذا لا نفكر سريعاً جداً في إعادة إطلاق خط الإسكندرونة-حلب وتحديثه، مع منطقة تخلص جمركي مرفئية على مقربة من الحاضرة الكبرى؟ وهل نحن متأكدون من أننا لا نستطيع أن نفعل أكثر لربط اللاذقية وحلب ربطاً فعالاً بخط سككي للبضائع والركاب؟ ولماذا لا نفكر في وصل حلب مباشرة بعين العرب ثم أورفة، ثم بالشبكة التركية الرئيسية نحو الصين؟ بل يمكن خدمة القامشلي بهذه الطريقة مباشرة. فهل يمكن أن نستمرّ طويلاً في تخيل القامشلي على بعد سبع ساعات بالقطار من حلب؟ ولماذا لا نفكر في تحديث الشبكة السورية بأكملها؟ لكن ذلك يقتضي تغيير طريقة فهم دور النقل في التنمية الاقتصادية. فالمفهوم الحالي يفضّل الحراك في العمل بمعنى تسهيل التسريح؛ في حين أن الحراك الحقيقي ينبغي أن يشجّع بالأحرى على تسهيل التشغيل. فالمدينة الثانوية التي تخدمها انطلاقاً من عاصمة الإقليم بضع حافلات صغيرة لا تستطيع فعلياً أن تخلق وظائف، ولا يمكنها إلا أن تكون طاردة للسكان نحو الحاضرة. أما حاضرة كبرى مرتبطة بالمدن الثانوية بشبكة قطارات فيمكن أن تكون أساساً لتنمية تتوزّع فيها الأنشطة الاقتصادية، بما يتيح خلق أقطاب ذات كفاءات متميزة.



الشكل 2: حلب و«طرق الحرير» السككية. (تصميم: س. العيطة، تنفيذ: ه. دافيد)

يمكن لمنطق كهذا أن ينطبق على الرؤية الشاملة لتنمية حلب بوصفها إقليماً، في داخلها وفي إشعاع تفاعلها مع الأقاليم المحيطة.

بالتالي إن تصوّر حلب بطريقة مختلفة هو إذن إعادة التفكير فيها، لا عبر تنميتها الحضرية فحسب، بل بوصفها حاضرة إقليم تعنى بتنمية مدنها وأريافها. وكذلك إعادة التفكير فيها في علاقاتها بالأقاليم المحيطة بها، سواء تلك التي في سوريا والتي طال التأخر في ربطها بها ربطاً فعالاً، أو تلك التي في تركيا والتي ستخلق لها فرصاً هائلة.

لكن من سيقرّر أولويات مستقبل حلب؟ الحكومة المركزية، أم وكالة افتراضية للتنمية الإقليمية، أم مجلس منتخب لإقليم حلب الكبير يتمتع بالشرعية الانتخابية وبالموارد المالية وبالصلاحات التنفيذية؟ اطرحوا السؤال على الحلبيين، وامنحوهم وسائل العمل من أجل مستقبلهم. سيعرفون كيف يفعلون الباقي، وكيف يُظهرون أن سوريا يمكن أن تعود بوتقة للشرق والغرب.

تصوّر حلب بطريقة مختلفة هو إعادة التفكير فيها حاضرةً مُهيكلّة تستعيد منافذها إلى البحار الكبرى: البحر الأزرق، المتوسط، والبحر الأصفر، وفق صورة أرنولد توينبي⁴¹، المفضي إلى الصين.

الهوامش

1. تعليق الأب اليسوعي فرديناند توتل على يوميات نعم بخاش، مذكور في إنطابي وعثمان 1993، ص 57-58.
2. هذه المدن الأربع تقع حالياً في تركيا، وتُسمى على التوالي شانلي أورفة وقهرمان مرعش وغازي عنتاب وأضنة. وإسكندرون هي الإسكندرونة القديمة.
3. انظر رحلة فرانسيس رودون (Chesnay 1850).
4. http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/article_imprim.php3?id_article=43678
5. جُعِلت دير الزور وإدلب على التوالي محافظتين مستقلتين عن محافظة حلب.
6. بين سلطة الانتداب الفرنسي وتركيا الكمالية؛ انظر رباط 1937.
7. انظر العيطة 2000. والكتاب أطروحة في القانون الدولي نوقشت في جامعة لاهاي، تدافع عن السيادة السورية على اللواء، آخذةً في الحسبان الاستفتاء الذي نظمته عصبة الأمم وإبطال آثاره بالاحتلال العسكري.
8. انظر بالانش 2005.
9. بالانش 2005.
10. الوحدة الإدارية في سوريا الحديثة، وهي ما يعادل المقاطعة (département) الفرنسية. ويتمتع المحافظ فيها بصلاحيات واسعة جداً.
11. تقلصت هذه المدة مؤخراً إلى أربع ساعات مع قطارات «سي تي»، على مسافة لا تتجاوز 355 كم. وخطوط السكك أحادية، تسلكها القطارات بالتناوب. وقد رُفِع عدد القطارات من اثنين يومياً إلى خمسة مؤخراً.
12. مما يجعل الرحلة بين دمشق والقامشلي تستغرق 12 ساعة.
13. SCFA 2009 و 2010 (هيئة شؤون الأسرى السورية).
14. تبقى العلاقة بين بيروت ودمشق قوية جداً دائماً، مهما كانت الاضطرابات السياسية بين البلدين؛ إذ تتقدم التجارة غير الرسمية دائماً على التجارة الرسمية. وهكذا أدى النظام المصرفي اللبناني دائماً دور الوسيط المالي الحاسم للاقتصاد السوري. انظر سمير العيطة 2008.
15. يعرب بدر، «قطاع النقل وتأثيره الاقتصادي والاجتماعي في العالم الحديث»، محاضرة في الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، أيار/مايو 2009 (بالعربية).
16. على نحو مستغرب، لا يمر المسار المقرر حالياً بحلب، بل بإدلب.
17. يعرب بدر، «PPP in the Syrian Transportation Sector: Successful Stories and Future Opportunities»، مؤتمر الشراكة بين القطاعين العام والخاص، دمشق، 30 تشرين الأول/أكتوبر – 1 تشرين الثاني/نوفمبر 2009.
18. الحياة، 13 كانون الثاني/يناير 2010.

19. تجدر الإشارة إلى أن حرية التنقل هذه، خلافاً للحالة الأوروبية، ليست كاملة. فالبضائع ذات المنشأ في البلدين تنتقل بحرية (اتفاقية التبادل الحر)، لا البضائع ذات المنشأ في بلدان أخرى؛ ويخضع الأشخاص لرقابة حدودية، وقد يُردّون بالتالي.
20. معاهدة روما، الديباجة، ص 31.
21. انظر Pavlina Koubska، La place des régions dans l'Union Européenne، رسالة ماجستير في الإدارة العامة، المدرسة الوطنية للإدارة (ENA)، باريس، شباط/فبراير 2005.
22. ثم بصندوق لصيد الأسماك. وتشكل هذه الصناديق الأربعة منذ ذلك الحين أدوات التمويل الأوروبية الأربع لتقليص التفاوت الإقليمي في أوروبا.
23. الأقاليم الخمسة الأخرى هي: مرمرة (حول إسطنبول)، وبحر إيجه (إزمير)، والبحر الأسود، ووسط الأناضول (أنقرة)، وشرق الأناضول.
24. باستثناء بعض الأقاليم التي أنشئت لأسباب أمنية أو اقتصادية، مثل جنوب شرق الأناضول لمشروع GAP.
25. لنقاش حول هذا الجانب انظر Zahid Sobaci، «Regional Development Agencies in Turkey: Are They Examples of Obligated Policy Transfers?»، Public Organization Review، المجلد 9، العدد 1، آذار/مارس 2008.
26. على الإنترنت: <http://www.gap.gov.fr/>
27. لكن بشكل غير مباشر في الواقع، إذ جرى التطوير المفهومي على أساس مفاهيم «المجال» (الفضاء أو الحيز) حول حواضر-أم (سُمّيت «متروبولينات»)، ومنها حلب.
28. مع محافظات دمشق وريف دمشق (الذي ليس ريفياً إلى هذا الحد) ودرعا والسويداء.
29. تتعامل وثيقة «سوريا 2025» أحياناً مع المجموع بوصفه إقليمياً واحداً، وأحياناً أخرى بوصفه إقليمين منفصلين. ونحتفظ هنا بقراءة الإقليم الواحد.
30. نُشرت كاملة على موقع هذه المؤسسة، علماً أن المشروع أنجز باستقلالية تحت مظلة برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، ومن هنا حرّيته الاستثنائية في المقترحات والتحليلات، وريبة السلطات تجاه مقترحاته. على الإنترنت: <http://www.planning.gov.sy>
31. تجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أن خطة ترتيب الأراضي التي وُضعت لمجلس الإنماء والإعمار في لبنان تقسم لبنان، وهو أصغر مساحة بكثير من سوريا وتركيا، إلى أربعة أقاليم وظيفية. على الإنترنت: <http://www.cdr.gov.lb> أو <http://charbelnahas.org/spip.php?article14>
32. القانون رقم 26 تاريخ 24 حزيران/يونيو 2010. ينشئ هذا القانون نوعاً من وكالة لترتيب الأراضي. وهو ابتكار في سوريا، يكرّس رسمياً مصطلح «الإقليم»، لكنه مصمّم بمنطق التخطيط فقط (مع تفاعلات لم تُحدد بعد مع الحكومة وهيئة التخطيط).
33. انظر المشروع الذي أدير بالاشتراك مع وزارة الإدارة المحلية السورية. على الإنترنت: <http://www.mam-sy.org>
34. على الإنترنت: <http://www.mam-sy.org/userfiles/file/AP2/Reg-Plan-Easter-Governorates-eng.pdf>
35. بيانات السكان لعام 2005.
36. يمكن أن نتخيل في هذه الحالة، كما في العلاقة بين مرفأ بيروت ودمشق، نقلاً بالسكك الحديدية تحت الختم الجمركي إلى مرفأ جاف عند الحدود تُخلّص فيه البضائع جمركياً.
37. يُعرف أن جزءاً مهماً من سكان أنطاليا روس.
38. وقد لوحظت بالفعل زيادة كبيرة في السياحة السورية نحو إقليم المتوسط في تركيا منذ إلغاء إجراءات التأشيرة.

39. من الواضح أن التحولات الجارية، في تركيا كما في سوريا، تمهّد الأرض لتطور جديد للزراعة الصناعية في مزارع كبيرة جداً تمتد على آلاف الهكتارات، تستخدم خصوصاً أساليب ري حديثة واقتصادية. انظر سمير العيطة، «إقليم الجزيرة في سوريا بين التحديات الاجتماعية-الاقتصادية والتخطيط الإقليمي» (مداخلة)، ثلاثاء جمعية العلوم الاقتصادية السورية، دمشق، 12 كانون الثاني/يناير 2010.

40. على بعض المحاور داخل سوريا، قد تتجاوز تكاليف النقل البري قيمة المنتجات المنقولة.

41. انظر محاضراته في الندوة اللبنانية عام 1959.

الكاتب: سمير العيطة، اقتصادي، رئيس تحرير الطبعة العربية من لوموند ديبلوماتيك ورئيس منتدى الاقتصاديين العرب، باريس.