

نادين أبو رومي وإفراات شالوم- "حيفا خارج الأسوار في القرن العشرين" (حيفا)

بدأ المجمع المدينيّ لساحة فيصل ومسجد الاستقلال في حيفا بالتطوّر في مطلع القرن التاسع عشر، عندما بدأت المدينة بالتمدّد خارج أسوار ظاهر العمر. لا يمكن تعيين حدود هذا المجمع بشكل دقيق، لكنه يمتد في المنطقة التي بين الشوارع كيبوتس جلويوت، شيفات تسيون، بال يام ومنتزون. ساحة فيصل، التي أقيمت مطلع القرن العشرين، هي ساحة مركزية في حيّ وادي الصليب. في عام 1904، أقامت السلطات العثمانية قرب الساحة محطة سكة الحديد الحجازية. بعد ذلك، تمّ تغيير موقع الساحة بحسب الحركة في المنطقة. في الوقت الحالي، يصبّ في الساحة شارع بال يام وشارع شيفات تسيون (سنتاتون سابقاً). على جوانب ساحة فيصل هناك المقبرة الإسلامية القديمة، مسجد الاستقلال الذي بني مطلع القرن العشرين، ومبانٍ سكنية تدمج طابقاً تجارياً، وهي مكوّنة من طابقين إلى خمس طوابق. قبل العام ١٩٤٨ استخدمت الطوابق الأرضية كامتداد لسوق البذور الذي كان في شارع العراق (كيبوتس جلويوت حالياً).

حيفا خارج الأسوار في القرن العشرين

منطقة دوار فيصل وجامع الاستقلال ندين أبو رومي وإفراش شالوم مقدمة

تتناول هذه الوظيفة الحيز العام المدني الذي تطور مع بداية القرن التاسع عشر في البلدة التحتي من حيفا، وهو حي وادي الصليب.

لقد باشرت هذه المنطقة تطوراً متأخراً عن منطقة ساحة الحناطير (ساحة باريس اليوم)، نتيجة تمدد مدينة حيفا خارج أسوار ظاهر العمر في القرن الثامن عشر. جزء كبير من هذه المنطقة بملكية الوقف الإسلامي، كالجامع وقسم من العمارات السكنية المجاورة له. بشكل منهجي، كان الوقف الإسلامي يحرص على تأجير العقارات الممنوحة له كي تعود عليه بالمنفعة المالية. في الحالة التي أماناً، تمّ تأجير الطابق الأرضي لأغراض تجارية، حولت المنطقة لجدار تجاري عبارة عن إمتداد للسوق. يمكننا في الصور الجوية رؤية أن مقبرة الاستقلال الإسلامية وأيضاً صفت البنايات المكوّن للسوق، قد سبقا بناء الجامع. وكانت المقبرة موجودة على طرفي الشارع منذ بداية القرن العشرين. كذلك، سنأتي على ذكر محطة القطار في حيفا بشكل سريع، بغية توضيح العلاقة التجارية التي ربطت هذه المنطقة بالدول المجاورة مع بداية القرن العشرين. هذا الحيز الذي تتناوله الوظيفة غير قابل للتحديد الدقيق وهو موجود في المنطقة الواقعة بين الشوارع التالية: كيبوتس غلوبوت، شيفات

تسيون، باليام وبتانزون. المنهجية

قمنا بكتابة الوظيفة على صيغة محتوى في الويكيبيديا وتشمل خلاصة المواد التي اشتغلنا فيها المتعلقة بعمارات هذه المنطقة وأهميتها في الحياة العامة للعرب قبل العام 1948. وقد جاء فهمنا للمشهد عقب مقابلات أجريناها باللغة العربية مع عثمان شمبور وهو من سكان حيفا، مواليد 1938. راجعنا أيضاً بعض المواد المأرشفة كالخرائط والصور (والجوية منها) وملفات البناء الموجودة بأرشيف بلدية حيفا والأرشيف البريطاني الرقمي. إضافة لذلك، أجرينا جولة في المكان بغية فهم النمط العمراني الذي يميّز المنطقة، بما فيها من معالم حضرية وتاريخية بارزة. **الخروج من داخل أسوار ظاهر العمر**

حتى القرن الثامن عشر، إمتدت حيفا القديمة على طول المنطقة الواقعة بين مستشفى ربام والكرمل [1]. سنة 1761، قام حاكم الجليل، ظاهر العمر بهدم المدينة في هيئتها القديمة ليعيد بناءها ضمن المنطقة المسماة اليوم البلدة التحتي، وكانت محاطة بالأسوار. أما في القرن التاسع عشر، فطرات تغييرات جذرية عميقة بكافة أرجاء الإمبراطورية العثمانية، جلبت معها تغلغل الثورة الصناعية من الدول الغربية والإصلاحات التي فرضها الحكم العثماني، كمجموعة من التحولات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، استفادت منها حيفا وكان ازدهارها الإقتصادي سبباً في تمدد المدينة خارج الأسوار القديمة، وذلك بعد العام 1850 تقريباً. بينما تحولت حيفا في السنوات الأخيرة من القرن التاسع عشر إلى مركز تجاري رئيسي بالنسبة لشمال فلسطين وحوار (جنوب سوريا)، وذلك بسبب مينائها. وقد تعززت مكانتها كمركز تجاري بحري وبري بعد ربط سكة حديد الحجاز سنة 1905 مع درعا ودمشق. شجّع هذا التطور عوائل التجار ورجال الأعمال من بقية مدن البلاد، ومن سوريا ولبنان على الانتقال إليها. من هنا، نجد أن أحد أسواق حيفا قد سُمي بسوق الشوام، نسبة للتجار السوريين الذين أتوا ببضاعتهم إليها. كما هاجر إليها الفلاحون من كل منطقة الشمال ليعملوا فيها تجاراً. وقد تضاعف عدد سكانها من 1000 نسمة في العام 1800، ستّ مرّات حتى العام 1880، ليصل تعدادهم قبيل الحرب العالمية الأولى إلى 22,000 نسمة.

انعكس ازدهار حيفا بصورة عمرائها والعناصر المكوّنه له، وكذلك بزخرفاتها المعمارية وظهور الأنماط العمرانية الجديدة. وكان الأسلوب المعماري الجديد غنياً بالزخارف والمنمنمات، المصنوعة بأيدي حرفيي بناء مهرة: نحاثو رخام وحجر، حدادون، نجارون، رسّامو أسقف ودهانون. فعكست البيوت الفخمة التي ظهرت داخل النسيج الحضري المبكر وبعد ذلك خارج نطاق الأسوار، التحولات الجديدة الحاصلة في القرن التاسع عشر. بُنيت هذه البيوت لأولئك المنتمين للطبقة البرجوازية الحضرية الجديدة التي نشأت مع ظهور الفرص الاقتصادية المستجدة في التجارة وسوق العقارات، وعلى أثر الإصلاحات العثمانية المسماة "تنظيمات". إستمرت وتطورت تقاليد البناء التي ميّزت الإمبراطورية العثمانية، أيضاً في القرن العشرين تحت الحكم البريطاني. إلا أن استخدام مواد البناء الجديدة (الباطون المسلّح) وتقبّل الذوق المعماري المستحدث (الحركة الحديثة بفن العمارة) بعد 1930 تقريباً، قد أدّى لتلاشي هذا الفن المعماري العثماني الجديد. بينما أدّت حرب 1948 و"عملية شكموننا" (الحملة العسكرية التي قامت بهدم البلدة القديمة في حيفا عند إنتهاء المعارك داخل المدينة في نيسان 1948) إلى محو جزء كبير من هذا الموروث العمراني [2]. لكن ثمة نماذج متأخرة لأنماط البناء من أواخر العهد العثماني وبداية الحكم

البريطاني، موجودة في وادي النسناس ومحيط جامع الاستقلال. دوار فيصل

دوار فيصل عبارة عن ميدان مركزي في حي وادي الصليب بحيفا، أنشئ مع بداية القرن التاسع عشر [3]. متاخماً لأسوار البلدة القديمة. وفي العام 1904، أقام العثمانيون محطة قطار الحجاز بجوار الدوار. ولاحقاً، كان موقع الدوار يتغيّر بحسب الحركة الحاصلة داخل المنطقة، في حين تتصل به اليوم الشوارع التالية: بال يام، شيفات تسيون (ستانتون سابقاً)، هعتسمووت وحطيفات چولاني (فيصل سابقاً). الجدران المحيطة بدوار فيصل هي عمارات سكنية تحوي قسماً تجارياً، مكوّنه من إثنين

إلى خمسة طوابق. وكان الطابق الأول قبل العام 48 تنتم لـ "سوق الحبوب" الواقع بشارع العراق (كيبوتس غلويوت حالياً). عمود فيصل

في العام 1930، مرّ جثمان فيصل الأول ملك العراق من حيفا وتخليداً لذكراه، تغيّر أسم الدوار وأقيم في وسطه نصب تذكاري عبارة عن عمود مقطوع. كذلك، أقيمت حول النصب باحة مرصوفة. وقد تغيّر موقع الباحة والعمود خلال السنوات نتيجة لتغيرات حركة المرور في الشوارع المحيطة بالدوار: في البداية شكّلت الباحة دواراً مرورياً ألغى لاحقاً ونُقل العمود إلى الجهة الشرقية من الشارع (بمحاذاة المقبرة اليوم). يقع النصب التذكاري غربي شارع بال يام تحيطه باحة، ونُقشت على العمود عبارة منسوبة للملك فيصل: "يؤخذ الإستقلال ولا يُعطى - إستقلال الشعب بيده". **سوق الحبوب**

سوق الرابض الحالي هو جزء من الجدار التجاري المركزي الذي امتد على طول الطابق الأرضي في الشوارع المجاورة. كانت البضاعة في السوق بمعظمها من منتجات زراعية وعلى ما يبدو هذا هو مصدر الأسم (سوق الحبوب). في هذا الشارع بقيت عمارات سكنية مكوّنة من طابق أرضي له قناطر مصلّبة حُطّطت مداخلها على شكل أقواس واسعة تطلّ على واجهة الشارع. **جامع الإستقلال**

يقع في الحي الشمالي بجانب مقبرة الإستقلال من بناية ذات طابقين ومنذنة. وقد بُني الجامع من حجارة وملاط وباطون. طابقه الأول مقسّم إلى 18 مخزناً لها فتحات واسعة ذات عرقات إسمنتية، أستخدمت لأغراض تجارية، حيث عادت أموال إيجار المخازن إلى خزينة الجامع. الدخول للطابق الثاني عبر درجات تنزل من باب في الواجهة الغربية، وهي مصنوعة من الحجر ومقسّمة لثلاثة مقاطع. مساحة الطابق الثاني 830 م² وتضم ساحة كبيرة أستخدمت جزء منها كمكتبة ومرحاض وبهو صلاة. نوافذ الطابق الثاني مستطيلة ومنخفضة مع قليل من الفتحات العالية مستطيلة الشكل أو دائرية. في الجزء الجنوبي من الجامع تجويفة وبجاندها محراب خشبي. سقف المبنى مشيد من الحديد والباطون بطريقة مسطّحة، وفي وسط قاعة الصلاة قبة تتكى على أربعة حجارة، بنيت من 12 ضلعاً ارتفاعها 3.5 م، لكل ضلع نافذة زجاجية صغيرة. أما المنذنة فهي من حجارة تأخذ شكل قلم الرصاص المدبب، ترتفع عن سطح المبنى 8 أمتار ويظهر فيها التأثير العثماني بوضوح. داخل المنذنة درج لولبي من حجارة، مدخلان وفتحات صغيرة نسبياً. جرت في العام 2003 أعمال صيانة للمسجد، ممولة عن طريق جمعية الأقصى التي تحافظ على المقدّسات الإسلامية بمقبرة الإستقلال

تقع مقبرة الإستقلال قرب الجامع، وتنقسم لجزئين: علوي وسفلي بحيث يفصل بينهما الشارع الرئيسي هناك. لقد تمّ تعبيد هذا الشارع داخل المقبرة بعد إخلاء المئات من القبور. المقبرة محاطة بجدار يبلغ ارتفاعه 2.5 متراً، وفي داخلها ماكنة كانت مستخدمة في السابق لحفر الأرض، وفي محيطها أيضاً برج ماء، إلا أن الحاوية حالياً غير موجودة والبرج غير مستعمل. لم نتوصل في بحثنا لسنة بنائه، ومن مقابلة مع عثمان شمبور، نعرف أن المقبرة كانت موجودة خارج الأسوار قريباً من الحقول الزراعية. بعد ذلك، نمت المدينة نحو الأسوار فأصبحت المقبرة جزءاً من النسيج البلدي. من هنا، يمكننا الإستنتاج بأن برج الماء هو إضافة متأخرة زمنياً.

محطة قطار الحجاز

سنة 1904، دشّن العثمانيون محطة القطار الأولى في حيفا، كجزء من قطار المرح (قطار الحجاز). وفي العام 1946، قام البريطانيون بتوسيعها حتى شملت ثلاثة أرصفة. بقيت المحطة تنقل الركاب لغاية العام 1948 ليتمّ إغلاقها نهائياً سنة 1951. لقد ربطت سكة الحديد مدينة حيفا مع الدول المجاورة وكانت تنقل البضائع والركاب، مما ساهم في نمو المدينة وتطورها. تقع محطة القطار بجانب الجامع والسوق، الأمر الذي جعل البضائع التي حملها القطار من سوريا والسعودية وبقيّة الدول، جزءاً مما كان يباع في السوق القريب.

العمارات السكنية

من مكوّنات النسيج البلدي في المنطقة، كانت العمارات السكنية التي شكّلت معالم التطور الذي شهدته حيفا، إذ ارتفعت لعلو طابقين حتى خمسة، وحُصّص طابقها الأرضي للإستخدامات التجارية، موفراً إستمرارية للسلسلة الواقعة بين جامع الإستقلال والسوق.

نمط البناء

شُيّدت المباني السكنية في هذه المنطقة حسب النمط العربي الحضري الذي يجمع بعض العناصر الحديثة أيضاً. في العديد من البيوت، يمكن رؤية العناصر العربية التقليدية - [4]فتحات مقوّسة، شرفات، نوافذ تريפור، زخرفات جمالية معدنية وخشبية - مشريبات نموذجية لنفس الفترة وإفريزاً منحوتاً بالحجر.

مواد البناء

لقد بُني عدد كبير من المباني المخصصة للسكن في هذه المنطقة قبل 1948، سنوات الثلاثين والأربعين، بتقنيات حديثة ومواد مبتكرة قياساً بتلك الفترة. في وادي الصليب، يمكن رؤية تطور تقنيات البناء والمواد المستعملة فيها - [5] الباطون و عرقات الفولاذ في أسقف المبني وشرفاته، الطوب في بنائه، وذلك خلافاً لطرق البناء العربية التقليدية التي استخدمت الحجر والكتل الضخمة إضافة للقناطر. رغم ذلك، نلاحظ وجود الصلة مع أسلوب البناء التقليدي عبر تلبيس الجدران الخارجية للمبني بالحجر الطبيعي.

التخطيط المعماري

هناك عدد كبير من عمارات هذا المكان، التي قام بتخطيطها المهندس المعماري أحمد فارس، المعروف بأعماله المشيئة خلال ثلاثينيات وأربعينيات القرن العشرين في أنحاء مختلفة من مدينة حيفا. إتبع فارس الحداثة في تخطيطه [6] ومنح معنى مبتكراً للعناصر العربية التقليدية - المعالجة الحديثة للتريفور وتركيبات الأرت نوفو المتداخلة ضمن الكتل الضخمة بأسلوب عالمي، إضافة لتلبيس الحجر.

المهندس المعماري

نجد أسم المهندس المعماري أحمد فارس في العديد من خرائط المباني المجاورة لجامع الإستقلال. لكننا لا نعلم إذا ما كان هو الذي خطط الجامع أيضاً. درس فارس، أوائل القرن العشرين، في كندا ثم عاد للبلاد واستقر في حيفا، وكان شريكاً في المكتب مع المهندس توفيق منسى بأوائل الثلاثينيات. من المشاريع المعاصرة التي قاما بهندستها سنة 1935 بيت فضيل شبلاق [7].

الدور الذي لعبته المنطقة في النسيج الحضري لمدينة حيفا

لقد وجدت هذه المنطقة تسلسلاً حضرياً مكوناً من مبانٍ عامة وأخرى دينية وتجارية، تداخلت إستخداماتها ما بين السكن، المدارس، الحمام العمومي والمسجد وغير ذلك.

أما القطار الذي نشط في الجوار، فأتاح التواصل بين حيفا والدول العربية المحيطة، ما يعني نشوء العلاقات التجارية والإجتماعية، إضافة لتناقل المعلومات ما بين هذه الدول كوحدة واحدة.

مع ازدهار المجتمع العربي الحضري في حيفا إقتصادياً، بدأت موجة تشييد العمارات السكنية الفاخرة ذات الثلاثة وأربعة طوابق، ببناء حدائقي تتخلله عناصر تقليدية مختلفة الأشكال والتصاميم. وهذا شبيه بما حصل في مدن أخرى قطنها العديد من السكان العرب كالد ويافا. سنة 1948 ونتيجة للحرب، هُجر المكان وانتقلت ملكية بناياته للوصي على أملاك الغائبين، ثم أسكنوا فيها جماعات من المهاجرين الجدد لتهجر مرة أخرى. تُستثنى من ذلك بنايات الوقف الإسلامي التي بقيت بملكيتها والمستخدمه اليوم إما جزئياً أو بشكل كامل. في يومنا هذا وطيلة السنوات الماضية، يُعرف سوق الحبوب بسوق الرايش. بينما أُقيمت في الحوانيت المجاورة ورش عمل ومعامل حرفية جعلت الجدار التجاري في المنطقة يؤدي دوراً شبيهاً لما كان عليه قبل 1948.

لقد شكّل مركز البلدة التحتى قلب حيفا من الناحيتين الإجتماعية والإقتصادية، وعلى الرغم من تطور المدينة شرقاً وغرباً، إلا أنها حافظت على جوهر روحها وأهميتها السياسية. حيث ضمّ نسيج المكان عدداً من المواقع الدينية (الجامع الكبير، الجرينة وجامع الإستقلال) بالإضافة لمجموعة من الكنائس التي خدمت المسيحيين هناك. ومن حولها مساحات كبيرة مفتوحة استخدمت كأسواق وللتجارة، مثل: سوق السمك، سوق الحبوب، سوق الشوام، سوق اللبن. أما ساحة باريس التي عُرفت آنذاك بساحة الخمرة (والحناطير لاحقاً) فلعبت دوراً هاماً جداً ليس فقط تجارياً واقتصادياً، بل أيضاً في تطور الطابع الإجتماعي والسياسي للمجتمع العربي الحيفاوي الحديث. من هنا ليس مستغرباً أن القسم الأكبر من البلدة التحتى قد تمّ هدمه بالكامل، خاصة وأن المرافق والمواقع الإجتماعية تنطوي على أهمية بالغة وجوهريّة في تطور أي مجتمع والتحاقه بركب الحداثة.

في مذكراته، كتب شفتاي ليفي، رئيس بلدية حيفا حينه، أن قسماً من المدينة قد هُدم خلال الحرب، لكن القسم الأكبر هُدم بعد احتلال المدينة. إذ أمر بن غوريون بهدم البيوت المتضررة وأخرى لم تتضرر، لصالح خطة مستقبلية جديدة لحيفا [8].

قائمة الصور والإيضاحات

صورة من الجو (1916). المصدر: الأرشيف الأسترالي للحرب

صورة من الجو (1918). المصدر: الأرشيف الأسترالي للحرب

مقطع من خريطة حيفا 1920. المصدر: ويكيشيوتوف

مقطع من مخطط هيكلي بريطاني لوادي الصليب - يرمز الخط الأحمر للجدار التجاري المركزي، 1934. المصدر: أرشيف حيفا البلدي

مقطع من خريطة أرض إسرائيل، 1920. الأرشيف البريطاني الرقمي

دوّار فيصل 1932. المصدر: أرشيف حيفا البلدي. المصوّر: مجهول وكما يبدو بريطانيّ

قاعدة عمود فيصل

سوق الحبوب، التاريخ مجهول. المصدر <http://www.palestineremembered.com> :

القصف الإيطالي على حيفا، المقبرة الإسلامية وفي الخلفية جامع الإستقلال، 1940. المصدر AWM :

بئر ماء قرب الجامع، التاريخ مجهول. المصدر <http://www.palestineremembered.com> :

البرج المائي داخل المقبرة. تصوير: يوآف إيتنيل

توسيع محطة القطار من قبل البريطانيين، 1946. المصدر: أرشيف حيفا البلدي

واجهة كيبوتس غلويوت 2-4، المهندس المعماري أحمد فارس، 1946. المصدر: أرشيف حيفا البلدي

بيت شبلاق، شارع اللد 1، 2011

جامع الإستقلال، التاريخ مجهول. المصدر: أرشيف حيفا البلدي

[1] يعنكفتش ش، 1993

[2] ابن هلال ق. درور لكس ع. 2009.

[3] هناك.

[4] فوكس، ر 1998.

[5] هناك.

[6] شك، ن 2012.

[7] Yazbak, M. and Weiss, Y. 2011

[8] سياسات الحيّز ومحو عروبة المدن : حيفا نموذجا، همّت زعبي، 2016/06، موقع العربي.