الشوارع والطرقات في القرى والمدن العراقية القديمة

د. محمد طه محمد الأعظمي
كلية الآداب – جامعة بغداد

في تخطيط المستوطنات السكنية القروية أو المدنية على حد سواء فأن من البديهي أن يضع المصممون والمخططون أو المستوطنون أنفسهم نصب أعينهم الوسائل الكفيلة التي تتيح لهم حرية الحركة والتنقل بين مكان وآخر في داخل الحي السكني ، ويبدو أن أفضل ما يمكن عمله هو ترك فضاءات أو مساحات من الأرض الخالية من البناء بين المباني السكنية أو الخدمية توفر للمستوطنين حرية الحركة والتنقل لهم ولدوابهم وعرباتهم . ومن البديهي أيضاً أن سعة تلك الفضاءات وامتداداتها يتناسب طردياً مع الكثافة السكانية في المستوطن ومع نشاطاتهم وفعالياتهم الاقتصادية ووسائل المواصلات المتاحة لهم. فظهرت تبعاً لذلك الشوارع الرئيسية والطرق العريضة والأزقة ، وامتدت بمسارات وخطوط أملتها في الغالب أساليب توزيع المباني وانتشارها في المستوطن مع الأخذ بنظر الاعتبار علاقة المستوطنين بعضهم مع بعض وعلاقتهم بما شيد في مستوطنهم من مبان عامة دينية أو دنيوية .

ومن أجل أن نلم – أن أمكننا ذلك – بما تشعب من جوانب هذا الموضوع، رأينا أن نوجه دراستنا هذه إلى محورين رئيسين ، نعرج في المحور الأول منه على ما ورد بشأن الشوارع والطرقات في النصوص المسمارية ، المصدر الرئيسي الذي يمدنا بمعلومات غاية في الأهمية عن مجمل المظاهر الحضارية العراقية القديمة . أما المحور الثاني فقد تناولنا فيه دراسة تخطيط الشوارع والطرقات كما كشفتها لنا الحفائر الاثارية في أنحاء متفرقة من قرى ومدن بلاد

وادي الرافدين منذ أقدم أدواره في العصر الحجري الحديث بحدود الألف الثامن ق.م وصولاً إلى العصر البابلي الحديث بحدود القرن السادس ق.م .

الشوارع والطرقات في النصوص المسمارية :

١ - أنواع الشوارع والطرقات :

ورد في النصوص المسمارية منذ العصر الأكدي وإلى العصور اللاحقة ذكر الشوارع والطرقات كواحدة من معالم البارزة للقرى والمدن العراقية القديمة، وقد أطلق العراقيون القدماء تسميات مختلفة عليها كل حسب سعته وأهميته في المدينة ، ومنها الشوارع الرئيسة التي تتسم بعرضها وسعة امتداداتها وقد أطلق عليها في اللغة السومرية . E.SIR.DAGAL.LA. يقابلها في اللغة الأكدية Sūqu rapšu أي الشارع العظيم أو الشارع العريض . ويبدو من النصوص المسمارية المكتشفة في مدينة سبار مثلاً أن البيوت الكبيرة العائدة للأغنياء والمتنفذين في المدينة كانت تشيد على جانبي تلك الشوارع العريضة[١] . أما الشوارع الاعتيادية فقد أطلق عليها تسمية E.SIR أو Sila يقابلها في اللغة الأكدية كلمة Sūqu[٢] ، وكان بعض هذه الشوارع وبخاصة في العصر البابلي الحديث يوصف بأنه mutaqu أي معبر أو ممر أو ممشى وهي نعت أكثر من كونها نوعاً خاصاً من الشوارع[٣] . أما الطرقات الضيقة فقد أطلق عليها في اللغة السومرية تسمية .E.SIR.SIG أو SIL.SIG.GA والتي يرادفها في اللغة الأكدية كلمة sūqāqû[٤] ، القريبة في لفظها ومدلولها من الكلمة العربية زقاق . كذلك فقد أطلق على تلك الطرقات الضيقة وبخاصة الملتوية منها تسمية pāsûm[٥] . ومن المسميات الأخر التي ورد ذكرها منذ العصر الأكدي القديم وبخاصة الأزقة والطرقات الضيقة التي تتخلل بين البيوت السكنية مصطلح DAL.BA.AN.NA يقابلها في الأكدية لفظة birtum[٦].

وقد ورد ذكر هذه الشوارع والطرقات في عدد من النصوص المسمارية التي يشير قسم منها إلى اهتمام ملوك وأمراء بلاد الرافدين بتخطيط الشوارع

وتوسيعها وأكسائها ، ومن ذلك مثلاً ما يذكره سنحاريب في معرض حديثه عن تجديده لمدينة نينوى (وسعت ساحات نينوى وجعلت شوارعها وأزقتها الضيقة مضيئة)[٧]. وهي إشارة ربما تدل على استخدام وسائل اصطناعية لإضاءة الشوارع وإنارة الطرقات باستخدام مشاعل أو مسارج خاصة تعلق في أماكن بعيدة في الشوارع أو ربما يمكن تفسير هذه المقولة بأن سنحاريب قام بتوسيع الشوارع فأصبحت مضيئة بعد إن كانت ضيقة مظلمة لا تنفذ إليها أشعة الشمس.

ولأهمية الشوارع بالنسبة لأصحاب البيوت السكنية . فقد كان يصار إلى ذكر منافذ ومسالك البيوت المؤدية إلى الطرقات والساحات العامة في بعض عقود البيع والإيجار وبخاصة أن كانت دورهم تلك تقع وسط حارة سكنية مكتظة بالدور ، ويذكر فيها مثلاً أن للبيت حق المرور أو منفذ صغير يوصل مدخلها مع أحد شوارع أو ميادين المدينة[٨].

ويستشف من أحد نصوص الفأل الذي جاء فيه ((إذا كانت الثعابين منتشرة في كل من الشوارع الرئيسية والطرقات)) إلى أن الطرقات الترابية كانت تأوي كثيراً من تلك الزواحف المؤدية وبخاصة إذا انتشرت فيها القمامة والنفايات ، كذلك يرد في بعض النصوص أن تراب الشوارع كان يستخدم لأغراض سحرية[٩].

ومن أنواع الطرقات الأخرى هي الأزقة ذات النهايات المغلقة أو غير النافذة وهي من الأنواع الشائعة تقريباً في المواقع العراقية القديمة لما تضيفه من خصوصية على أصحاب الدور السكنية كما سنوضح ذلك لاحقاً. وقد أطلقت النصوص المسمارية على هذا النوع من الأزقة تسمية sūqu la āṣû أو birti la aṣiti ، أي زقاق ليس له منفذ[١٠] . ويرد نص في وصف مكان أحد البيوت أنه يحاذي شارعاً ضيقاً ليس له منفذ (ita sūqi qatnu la āṣû)[١١] .

وبسبب كثرة الشوارع والطرقات في المدن العراقية القديمة ورد في اللغة السومرية مصطلح E.SÍR KA. LIMMU. BA الذي يقابله في اللغة الأكدية كلمة sūq erbetti الذي يعني ملتقى أو تقاطع طرق(١٢).

كذلك يرد منذ العصر الأكدي القديم مصطلح آخر استخدم بشكل خاص للدلالة على الطرق الخارجية التي توصل ما بين المدن والمستوطنات بأسم KASKAL في اللغة السومرية والذي يرادفه كلمة HARRĀNUM في اللغة الأكدية(١٣).

وتذكر النصوص المسمارية أن الطرق الخارجية تلك كانت تغلق أو يتعذر المرور فيها وبخاصة عند حدوث اضطرابات سياسية أو حروب ((أنها أوقات خطيرة نحن لا نستطيع أن نسلك الطريق إلى منطقة كاصو)) ، الا أنه بعد استتباب الأمن تعود الحركة فيه وتصبح سالكة آمنة ((عم السلام وفتحت الطرق))(١٤) . كذلك يستشف من نصوص أخرى أن أجور نقل البضائع كانت ترتفع وتتضاعف أحياناً وبخاصة في فصل الشتاء موسم سقوط الأمطار وذلك لعدم صلاحية الطرق الخارجية لسير القوافل التجارية ، وتحول أقسام كبيرة منها إلى برك من المياه والأوحال.

وفي العصر البابلي الحديث يرد مصطلح آخر بهيئة daraggum للدلالة على الطرقات والممرات الجبلية ، وجاء في أحد النصوص ((ليس هناك ممر daraggum بينها (أي بين الجبال) للعبور حتى بالنسبة للجنود المشاة))(١٥).

كذلك عرفت المدن العراقية القديمة نوعاً آخر من الشوارع يمكن أن نطلق عليها تسمية شارع الموكب أو الشوارع الأحتفالية التي كانت تمر فوقها المواكب الدينية أو الملكية الرسمية في مناسبات خاصة وقد أفردنا لهذا النوع فصلاً خاصاً في الصفحات اللاحقة من بحثنا هذا .

٣ - أسماء الشوارع والطرقات :

من سمات الحضارة العراقية القديمة ما يطلق عليها تسمية ((مبدأ الاسم، والذي مفاده أنه لا يمكن أن يوجد شيء دون أن يكون له اسم)) وأن لكل شيء اسم وما لا اسم له ولا وجود له[١٦].

وتبعاً لذلك فقد كان العراقيون القدماء يستبشرون بالاسم الحسن أو النعوت ذات المعاني والدلالات الجميلة ليتفاءلوا بها وليطلقوه على انفسهم وعلى كل ما كان يحيط بهم من حيوان وجماد وهوام ونبات ، أو ظاهرة كونية طبيعية . وكان من الطبيعي أن يطلق على الشوارع أسماء وصفات توحي بالأنعام والحماية الإلهية وصفات القوة وقهر الأعداء ونعوت استنزال الخير ودفع طالع السوء .

وفي نصوص في العصر البابلي القديم من سبار نجد أن الشوارع الرئيسية في المدينة كانت تحمل أسماء إلهية للتبرك بها أو ربما لأن معبد الإله المذكور كان يقع على ناحية ذلك الشارع ، مثل شارع الإله أمن أو شارع عشتار. أما شارع الإله بونيني فقد كان من نوع الشوارع العريضة والذي تتابع ذكره في النصوص المسمارية لمدة زمنية تقرب من ١٦٠ عاماً[١٧] . كذلك كانت الشوارع تسمى أحياناً بأسماء شخصيات معروفة آنذاك كان يكونوا من المتنفذين في المدينة الذين يقطنون ذلك الشارع أو ربما كانوا من المسؤولون عن صيانة الشارع والحفاظ عليه مثل شارع شوننسون وشارع ورد - شمش و (شارع الحي السكني لإماء القصر) ، ومن الطريف ذكره أن بعض الشوارع كانت تسمى باسم ساكنيها وبخاصة أن كانوا من الغرباء عن المدينة والقاطنين في تجمعات أو في حي سكني خاص داخل المدينة مثل الشارع المسمى شارع الأيسنيين في سبار نسبة إلى القاطنين فيه من سكان مدينة آيسن[١٨].

وفي كثير من الأحيان كان يطلق على الشوارع وبخاصة تلك المتجهة إلى بوابات المدينة اسم تلك البوابة ((شارع البوابة العظيمة)) .

وكانت الطرق الخارجية تسمى أحياناً باسم المدينة التي يتجه إليها ذلك الطريق مثل KASAL ZIMBIRHI أي طريق مدينة سبار أو KASKAL KIŠHI أي طريق مدينة كيش(١٩).

ومن العصر الآشوري الوسيط بحدود القرن الرابع عشر ق.م يرد في نصوص من مدينة نوزي (يورغان تبه) أن المدينة كانت مقسمة إلى عدد من الأحياء السكنية يتخللها شوارع وأزقة أطلق على بعضها اسماء مثل ((شارع الرجال – الطيور)) ، ((شارع نوباري وسط المدينة)) ، وشارع ((الخب – شاري)) وهناك شارع آخر يرد اسمه بهيئة ((الشارع الجانبي))(٢٠).

وفي العصر البابلي الحديث عصر ازدهار مدينة بابل وغيرها من مدن العراق القديم بعد أن قام الملك نبوخذ نصر الثاني بإعادة المدن وبتجديد وصيانة مبانيها ومعابدها ، عثر على عدد من النصوص المسمارية التي تتحدث بشكل مفصل عن طبغرافية مدينة بابل في العصر البابلي الحديث وكان مما ورد في واحد من تلك النصوص ، أسماء الشوارع الرئيسة التي كانت تخترق مدينة بابل طولا وعرضا ، ويبدو من تلك الاسماء ان لكل شارع أسم ونعت يغلب عليه الطابع الديني ، ونذكر على سبيل المثال بعضا منها ((شارع نابو قاضي شعبة شارع بوابة أوراش)) وهناك ((شارع زبابا مدمر أعدائه شارع بوابة زبابا)) و ((شارع مردوخ راعي بلاده شارع بوابه أكيئو)) ، ((شارع انليل مؤسس ملوكيته شارع بوابه انليل)) ، ((شارع شمش حامي شعبة شارع بوابة شمش)) وهذه الشوارع على الأغلب كانت تتصل ببوابات المدينة كما يبدو من اسمائها، وهناك شوارع أخرى لها اسماء مثل ((شارع دامق اليشو)) ، ((شارع تقاطع الطرق)) ، ((شارع يجعل بلده ممتنه)) وشارع آخر باسم ((الذي يستمع للشخص البعيد ، شارع مردوخ)) . وفي خاتمة سرده لاسماء الشوارع يذكر كاتب النص أن هذا هو ((المجموع – اربعة وعشرون شارعا لمدينة بابل)) وهو يقصد بذلك على أغلب الظن الشوارع الرئيسة التي كانت تخترق مدينة بابل(٢١).

عمارة وتخطيط الشوارع والطرقات عبر العصور :

من المستوطنات السكنية العراقية القديمة التي تعود بتاريخها إلى بدايات العصر الحجري الحديث بحدود الألف الثامن ق.م نذكر مثلاً قرية نمريك في محافظة دهوك ناحية فليدة وفيها نجد أن المستوطنين كانوا يعرفون أهمية الفضاءات المكشوفة بين البيوت وإمكانية استغلالها لإنجاز أعمالهم اليومية المختلفة وإقامة بعض الفعاليات والنشاطات الجماعية . لقد تمت تسوية أرض الموقع بعناية ثم كسيت بطبقة من الحصى والحجارة الكبيرة ، وقد توزعت البيوت بين إرجاء المستوطن بمسافات تقرب من ٨-١٢ م ويعد هذا النموذج من الشوارع والساحات المبلطة أقدم ما اكتشف لحد الآن في المنطقة[٢١] (أنظر شكل ١) .

ومع تعقد مخططات القرى العراقية القديمة التي صاحبت حركة التطورات الحضارية والثقافية في العصر الحجري الحديث فقد برزت أهمية الفضاءات المكشوفة بين البيوت في المستوطنات السكنية ، وأصبح قسم منها يمتد بشكل ممرات أو طرقات متعرجة توصل بين البيوت واتخذ جانب منها عند الأماكن المفتوحة الواسعة لتكون ساحات صغيرة بين الأحياء السكنية استغلت أرضها لإنجاز بعض الأعمال الجماعية وللأشغال الحرفية المختلفة ، ومن عصر حسونة في الألف السادس ق.م من موقع حسونة الطبقة الثالثة منها والتي تتوضح فيها معالم قرية منتظمة بمبان ذات مساحات واسعة نسبياً نجد أن هذه البيوت كانت مقامة على جانبي أزقة بعضها واسع نسبياً وأخرى ضيقة غير نافذة بلغ عرض قسم منها قرابة ١م-١,٥٠م[٢٢] (أنظر شكل ٢) .

كذلك فقد وجد في موقع يارم تيه من العصر ذاته وبخاصة في الطبقات ٤-٦ أن المجمعات البنائية التي كانت تنتشر في الموقع كانت مفصولة بعضها عن بعض بواسطة طرق وأزقة عريضة نسبياً بلغ عرض قسم منها أكثر من ٢م، وكان قسم من تلك المجمعات مشيد في نهاية أزقة غير نافذة . وكانت تلك

الطرق والأزقة تفضي أحياناً إلى ساحات أو فضاءات واسعة بين الأحياء السكنية، وقد كسيت تلك الأزقة والطرق بطبقة سميكة من الجص[٢٣] (أنظر شكل ٤) .

أما في عصر سامراء من نهايات الألف السادس ق.م العصر الذي يعد بحق عصر نضوج معالم القرية العراقية القديمة بأشكال مبانيها التي تقترب من أشكال المباني الريفية في الوقت الحاضر ، حيث تتوزع تلك المباني في إرجاء القرية على جوانب أزقة وطرق بعضها ملتوية أو أحياناً مستقيمة نسبياً . ففي موقع جوخه مامي نجد أن المستوطن كان محاطاً بسور دفاعي مع بوابة كبيرة يحف بها برج ضخم وهناك طريق واسع يمر عبر هذه البوابة يفضي إلى داخل المستوطن وكان على الأغلب يتفرع إلى عدد من الأزقة الضيقة التي تمتد بين البيوت ، وقد وجد زقاق ضيق بين حيين تم اكساؤه بملاط من الجص لمرات متعاقبة وقد غطي الجص اسافل جدران البيوت المقامة على جانبيه أيضاً[٢٤].

ومن قرية تل الصوان من العصر ذات نجد أن الطبقة الثالثة من الموقع كان يتخلل مبانيها عدد من الأزقة والساحات المكشوفة أكتشف منها ما لا يقل عن ثلاث ساحات موزعة في أنحاء الموقع استخدمت أرضها لأغراض جماعية عامة ، إذ اكتشف فيها ثمانية تنانير وكور كبيرة لشي الفخار وكانت الطرق والأزقة تتخلل المستوطن وتمتد بين مرافقه المعمارية بمسارات واتساعات مختلفة وقد بلطت أرضياتها بالحصى وقد أعيد تبليط قسم منها ثلاث مرات تقريباً بطبقات من الحصى الواحدة فوق الأخرى ، ومما يلفت النظر أن تلك الطرقات بقيت على مساراتها دون تغيير يذكر منذ زمن الطبقة الثالثة (السفلى) إلى المراحل الأحدث في الطبقتين الرابعة والخامسة[٢٥] ، وهي ظاهرة تشير إلى تقيد المستوطنين بمخطط طرقات القرية وعدم تجاوزهم على الفضاءات ذات الوظائف الجماعية وربما كان هناك نوعاً من الضوابط أو الأعراف التي كانت تمنع أي تجاوزات محتملة . (شكل ٥)

ومن موقع الأربحية الذي يعود بتاريخه لعصر حلف (بحدود الألف الخامس ق.م) نجد أن بيوت المستوطن وبخاصة في الطبقات العليا منه كانت تنتشر على جانبي طرقات وأزقة بعرض يصل إلى ١,٢٠ م وقد بلطت أرضياتها بطريقة فريدة من نوعها إذ رصفت أولاً بطبقة من كسر فخارية ثم وضعت فوقها قطع من الصخور والحصى الكبيرة التي جلبت من ضفة نهر دجلة أو الخوصر القريب من الموقع وقد رصف الحصى ودق بشدة وسويت سطوحه لجعل هذه الطرقات صالحة لسير المستوطنين وحيواناتهم[٢٦] . ويبدو أن رصف الطرقات بكسر فخارية كان أفضل وأنجح وسيلة لتسريب مياه الأمطار وجعلها تغور في الأرض بدلاً من تجمعها فوق الطرقات وتحولها إلى برك من الطين والأوحال . ومما تجدر الإشارة إليه في تخطيط المستوطن وبخاصة في الطبقات العائدة إلى الفترات المتأخرة لعصر حلف آن أمتداد مسارات طرقاته وأزقته قد بقيت دون تغيير إلى الطبقات العليا من الموقع والتي تعود بتاريخها إلى عصر العبيد . (شكل ٦) .

وإذا ما أنتقلنا إلى عصر الوركاء في النصف الثاني من الألف الرابع ق.م وهو العصر الذي بدأت فيه طلائع المدينة العراقية بالتبلور وشاعت فيه مظاهر الحياة المدنية الجديدة ، نجد في المواقع التي تعود إلى تلك الفترة تقدماً ملحوظاً في التخطيط القروي والمدني على السواء ، وأخذت الشوارع والطرقات تخترق المستوطنات السكنية بامتدادات واتساعات مختلفة وتتفرع منها الأزقة والطرقات الجانبية . ومن مواقع ذلك العصر نذكر مثلاً موقع تبه كورا الطبقة ١١ حيث نجد العديد من الشوارع التي تقسم الموقع إلى عدد من الأحياء السكنية وكان الشارع الرئيسي فيها يمتد من الشمال الغربي نحو الجنوب الشرقي فيوصل بذلك بين مدخلي المستوطن الرئيسي وتتفرع من الشارع الرئيسي عدد من الطرقات بامتدادات واتساعات متباينة كان قسم كبير منها مبلط بالحجارة[٢٧] . أما في الطبقة ١٠ التي تعلوها فقد كان تخطيط المستوطن أكثر وضوحاً وانتظاماً يبدو منه أن المدينة كانت مخططه أصلاً حول المعبد الرئيسي الذي كان يمثل مركز

التجمع الحضري – الديني فيها وكانت الشوارع الرئيسة تفضي إليه وتتفرع من حوله لتخترق أحياء المدينة بمسارات متعرجة[٢٨] . (شكل ٧)

ومن موقع فالينج آغا من العصر ذاته فأن المخطط الحضري للطبقة الثالثة منه يظهر أن المدينة كانت مقسمة إلى عدد من الأحياء السكنية يفصل بينها شوارع عريضة كشف عن واحد منها كان بطول يزيد على ٦٠ م وبعرض يتراوح بين ٢-٣ م . ويتفرع من تلك الشوارع عدد من الطرقات والأزقة الضيقة. وكان الشارع مرصوفاً بالحصى الناعم ويصل الرصف أحياناً إلى عتبات المداخل الخارجية لبعض الدور[٢٩].

ومن موقع حبوبة الكبيرة في أعالي الفرات وهو مستوطن تجاري وركائي نجد أنه كان بمخطط مدني متطور جداً ، لقد كان المستوطن بمساحة ٨,٥ هكتار أحيط بسور دفاعي من جهات ثلاث وكان نهر الفرات يحف به من الجهة الرابعة وقد توزعت مرافقه العمارية على هيئة حارات سكنية مفصولة بعضها عن بعض بشوارع رئيسية كانت تخترقه وتمتد باستقامة تقريباً من الشمال إلى الجنوب وتتعامد عليها من الشرق والغرب شوارع فرعية صغيرة[٣٠].

ومن عصر فجر السلالات في بدايات الألف الثالث ق.م تشير على سبيل المثال إلى واحدة من المدن السومرية التي تعرف بقاياها حالياً باسم تل أبو الصلابيخ ، حيث أظهرت التنقيبات الأخيرة فيها أن المدينة كانت واسعة المساحة محاطة بسور دفاعي فتحت فيه عدة بوابات تفضي إلى شوارع رئيسية بعرض ١٠م تخترق المدينة وتقسمها إلى عدد من الأحياء السكنية المنفصلة الواحدة عن الأخرى وتتعامد على تلك الشوارع الرئيسة طرقات مختلفة الاتساعات يبلغ عرضها ٢-٣ م ويصل عرضها إلى ٤.٥ م ويتفرع منها أزقة ضيقة تمتد بين البيوت السكنية بعرض يتراوح بين ٧٥سم – ١٢٥ سم كما انتشرت بين الأحياء السكنية العديد من الميادين والساحات المكشوفة[٣١].

ومن العصر ذاته من مدينة اشنونا (تل اسمر) وجد في واحدة من حاراتها السكنية أن الطرقات كانت بمسارات مستقيمة أو ملتوية أحياناً تتفرع منها أزقة ضيقة ، وأن كثيراً من مداخل البيوت السكنية كانت تقع على تلك الأزقة غير النافذة منها ، وذلك على الأغلب لتضفي على البيت وساكنيه خصوصية واستقلالية أكبر . وكانت تلك الشوارع تتميز بعرضها الواسع وباستقامة امتداداتها تقريباً وأنها بقيت على مساراتها الرئيسية وسعتها تلك لأزمان طويلة ولعدة طبقات سكنية امتدت لتشمل عصر فجر السلالات وحتى نهاية عصر سلالة أور الثالثة أي ما يقرب من سبعة قرون[٣٢] . وكان التغيير الوحيد الذي يمكن تشخيصه في مسارات الأزقة والطرقات الضيقة وفي توزيع البيوت حولها هو أثناء حدوث تبدلات جوهرية في السكن وبخاصة عند محاولة تجديد الموقع أو عند حدوث تغييرات سياسية أو حضارية جذرية ، حينئذ يصار إلى تسوية الأرض السابقة وطمس معالمها بما فيها البيوت والأزقة ثم يعاد تخطيطها من جديد . (أنظر الشكل ٨، ٩، ١٠) . وقد وجد ذلك في حارة الكتبة في مدينة نفر أن المستوطنين في عصر سلالة أور الثالثة قاموا بمثل هذه الإجراءات للطبقة السكنية العائدة إلى العصر الأكدي حيث خططت الحارة السكنية بشوارع وبيوت جديدة بمساحات وامتدادات مختلفة[٣٤] . وربما كان لذلك دلالة تشير إلى وجود تخطيط مدني منظم يتم فيه تحديد مسارات الشوارع والأزقة وقطع الأرض قبل المباشرة في البناء . (أنظر شكل ١١) .

ويمكن أن نعد العصر البابلي القديم (٢٠٠٤-١٥٩٤ ق.م) من أقدم العصور التي ظهرت فيها مخططات مدينة جديدة لم تكن شائعة في السابق ومنها الشوارع العريضة التي يتجاوز عرضها ستة أمتار والتي تمتد باستقامة ملحوظة تتفرع منها طرقات وأزقة بمسارات أو اتساعات مختلفة ففي نفر مثلاً كانت بعض الشوارع الرئيسية بسعة تتجاوز ٦,٥م ويصل عرض الطرقات والأزقة المتفرعة منها بين ٢-٢,٥ م . ومن الجدير بالذكر أن بعضاً من تلك الشوارع

بقيت على ذات مساراتها منذ بداية العصر البابلي القديم وحتى العصر الكشي ١٥٩٥ ق.م أي ما يقارب من اربعمائة سنة دون تغيير أو تبديل[٣٥].

أما في مدينة أور من العصر ذاته فقد كانت الأحياء السكنية مقسمة إلى عدد من القطاعات بشوارع رئيسية يتراوح عرضها بين ٣-٥ م تقريباً تتعامد عليها طرقات ضيقة ملتوية تتوزع على جانبيها بيوت بمخططات ومساحات متباينة مستغلين بذلك جميع الفضاءات في الموقع بشكل مكثف مع ترك بعض المساحات المفتوحة لتكون ساحات أو ميادين تستغل لأغراض جماعية على الأغلب[٣٦] (أنظر شكل ١٢) . ومن مدينة سبار (أبو حبة) ، طبقات ٣-٤ ، نجد أن الأحياء السكنية فيها كانت تخترقها شوارع رئيسية تتميز بسعتها وإمتداداتها المستقيمة تقريباً ، وقد كشف عن شارع رئيسي بعرض لا يقل عن ٦ م أكتشف من طوله قرابة ٣٦ م يمتد باستقامة بين حيين سكنيين ويتعامد عليه عدد من الشوارع الملتوية والأزقة غير النافذة[٣٧].

ومن مواقع حوض سد حمرين نجد أن مدن العصر البابلي القديم هناك كانت بمخططات مدنية مشابهة تقريباً مع مثيلاتها في وسط وجنوب العراق ، ومنها مثلاً موقع تل سليمة وموقع مدينة ميتوران (تل السيب وحداد) حيث نجد فيها الطرقات الرئيسية المتميزة بعرضها الواسع تتخلل تلك المواقع بمسارات متعرجة وتتفرع منها أزقة ضيقة تتوزع على جانبيها البيوت السكنية[٣٨].

وهناك عدد من المواقع أو المراكز الأدارية الصغيرة من العصر ذاته كانت مخططات أحيائها السكنية ومسارات شوارعها وأزقتها مشابهة للمدن الرئيسية السابقة الذكر الا أنها في هذه المراكز الأدارية كان المعبد الكبير هو بؤرة التجمع المدني وإليه تتجه الشوارع الأكثر سعة وعرضاً في الموقع يتعامد عليها أزقة وطرقات ضيقة . ومن تلك المراكز الأدارية نذكر على سبيل المثال موقع شادبوم (تل حرمل) وموقع بنايا (تل محمد) وموقع زار الولو (تل الضباعي)[٣٩].

ومهما قيل من آراء حول بدائية ومساوئ مثل هذا النمط من التخطيط الحضري قياساً إلى المخططات المدنية المنتظمة التي ظهرت في فترة لاحقة في بلاد اليونان والرومان الا أن حقيقة الأمر كما يعتقد ذلك معظم الباحثين في الوقت الحاضر ، ترجح أن شيوع هذا النمط من الشوارع والأزقة ذات المسارات الملتوية لم يكن عن جهل بالمخططات المدنية المنتظمة ، كما سنستعرض ذلك لاحقاً ، بل كان التزامهم بتلك المخططات عن علم ودراية بمزاياها وأهميتها في الحياة اليومية . فقد كانت الطرقات الضيقة والأزقة الملتوية أفضل وسيلة لمجابهة الظروف البيئية المتطرفة لبلاد وادي الرافدين إذ تحد التواءات الشارع وضيق مساراتها من سرعة الرياح الباردة والحارة على السواء وتقلل من تأثيراتها السيئة على السكان ، كذلك فأن الطرقات الضيقة تساهم بتوفير مساحات واسعة مظللة محمية من أشعة الشمس المحرقة في الصيف وتعمل على تلطيف حرارة الجو داخل الحي السكني ، أما من الناحية الاجتماعية وطبيعة العلاقات بين المستوطنين فأن الأزقة الضيقة وغير النافذة وتشييد الدور السكنية على جانبيها وفق نمط خاص بحيث لا تتقابل فيه الأبواب الخارجية للبيوت بعضها مع البعض ، تساهم بخلق أجواء من العزلة والأنفرادية بين حي وآخر مما يحد من دخول الغرباء إليها ويضفي على ساكني البيوت ظلالاً من السرية بعيداً عن عيون الفضوليين وهي سمة محببة من سمات المجتمع الشرقي بشكل عام ومنه المجتمع العراقي القديم بشكل خاص .

وما تجدر الإشارة إليه أن هذا النوع من المخططات المدنية والمتميز بشوارعه وأزقته ذات المسارات الملتوية والمتعرجة لم يكن هو النمط الوحيد السائد في جميع مواقع العصر البابلي القديم بل ظهر في هذا العصر مخطط مدني جديد يتميز بتخطيط شبكة الشوارع فيه على وفق نمط هندسي منتظم مخطط له مسبقاً بشكل مشابه إلى حد كبير بالتخطيط الأغريقي المعروف بالهيبوديمي ويتميز هذا النمط من المخططات بالشوارع المستقيمة التي تخترق الموقع طولاً وعرضاً بشكل يتعامد إحداهما على الآخر . ومن نماذج هذا النوع من الشوارع

ما عثر عليه في مدينة سبار لحارة سكينة في منطقة التنقيبات المعلمة بالرقم/ ١٠٨ كانت الشوارع الرئيسية بعرض ١,٥٠-١,٧٠م تمتد من الشمال الشرقي نحو الجنوب الغربي ، ويبدو مما عثر عليه في بعض أقسام هذه الأزقة والطرقات أنها كانت مبلطة بالأجر من قياسات مختلفة ومونة من الطين[٤٠] تسمح بتسريب مياه الأمطار إلى باطن الأرض . (أنظر شكل ١٣)

في مدينة بابل من العصر ذاته كشفت اعمال التنقيبات التي أجريت في منطقة المركز (منطقة الحارات السكنية) عن وجود شبكة من الشوارع المستقيمة تتقاطع مع بعضها بزوايا حادة تقريباً يبدو منها أن مدينة بابل في العصر البابلي القديم ((كانت على أغلب الظن قد شيدت على وفق مخطط ثابت))[٤١] ومما يلفت النظر في مخطط تلك الشوارع أن مساراتها لم تتبدل إلا بشكل طفيف لفترة زمنية طويلة تمتد لأكثر من ألف سنة وصولاً إلى العصر البابلي الحديث . ولم تكن للشوارع أرضيات أو تباليط إلا أن مستوياتها كانت ترتفع باستمرار بسبب تراكم الطين والأتربة والرمال والقمامة وفضلات الحيوانات[٤٢].

ومما يلفت النظر في مخطط المدينة وجود مساحات من الأرض كانت خالية من البناء استخدمت كميادين أو حدائق عامة وقد بقيت تلك الفضاءات على حالها دون بناء إلى نهاية العصر البابلي الحديث[٤٣].

كذلك نجد في موقع خرادوم (خربة الدينية) أنه كان مخطط على وفق خطة دقيقة محكمة حيث يخترق وسط المدينة/عبر بوابتها الرئيسية / شارع عريض نسبياً يمتد باستقامة من الشمال الشرقي نحو الجنوب الغربي ويتعامد عليه من الجنوب الشرقي وإلى الشمال الغربي خمسة شوارع أقل عرضاً من سابقتها الا أنها تمتد باستقامة واضحة وبهذا التقسيم من الشوارع المتعامدة المستقيمة فأن الموقع قد قسم إلى ثمانية أحياء سكنية[٤٤] . (أنظر شكل ١٤)

ومن المواقع الأخرى التي نجد فيها مثل هذه المخططات المدنية ذات الشوارع المستقيمة المتعامدة نشير إلى موقع تل حلاوة في حوض سد حمرين حيث عثر في الطبقة الثالثة على عدد من الوحدات العمارية المنتشرة على جانبي شوارع مستقيمة تشبه إلى حد كبير ما عثر عليه في مدينة سبار في الحي السكني v/108 الذي عرضنا له سابقاً[٤٥].

ومن مواقع حوض حمرين الأخرى نشير إلى موقع تل سليمة الطبقة الثالثة والتي وجد فيها حي سكني تخترقه أزقة ضيقة تمتد باستقامة واضحة وتقسمه إلى ثلاث حارات سكنية[٤٦].

ويبلغ فن التخطيط الحضري ذروته في العصر البابلي الحديث وبخاصة في العاصمة بابل . بعد الازدهار السياسي والاقتصادي الذي شهدته المدينة أبان حكم نبوخذ نصر الثاني (٦٠٤-٥٦٢ ق.م) . ومما يلفت النظر في مخطط شوارعها هو في علاقة تلك الشوارع باتجاه ومسار مجرى نهر الفرات الذي كان له أثر كبير على تحديد اتجاهات الشوارع الرئيسية في المدينة ، فمن المعروف أن نهر الفرات كان يشطر المدينة إلى قسمين شرقي وغربي وتبعاً لذلك فأن الشوارع الرئيسية التي كانت بعرض يقرب من ٥-٨ أمتار وفي بعض الأماكن يصل عرضها إلى ٢٠ م تقريباً تفضي إلى النهر وتوصل بين قسمي المدينة بمسار شرق غرب . أما الشوارع الأخرى الأقل سعة والتي كانت بعرض يتراوح بين ٣-٥ م فكانت تخترق المدينة بمسار شمال جنوب ، وبين هاتين المجموعتين من الشوارع تمتد طرقات وأزقة بسعات ومسارات مختلفة . وقد تبين من نتائج التنقيبات في تلك الشوارع أن قسماً كبيراً منها كان يمتد على ذات مساره دون تبديل يذكر لفترة زمنية طويلة تزيد على ١٥٠٠ سنة حيث وجد أن الطبقات السفلى لبعض الشوارع ترجع إلى العصر البابلي القديم وشوارع أخرى كانت موجودة قبل ذلك التاريخ بكثير[٤٧] . ويبدو من مخطط مسارات شوارع

مدينة بابل أنها كانت تنتهي بساحات أو ميادين واسعة استخدمت لأغراض عامة أو كأسواق موسمية أو حتى دائمية . (أنظر شكل ١٥)

مما تجدر الإشارة إليه أن أغلب شوارع مدينة بابل بشكل عام لم تكن مبلطة بأي نوع من التباليط ، الا أن هناك بعض الأمثلة القليلة على تبليط الشوارع وبخاصة قرب المعابد أو الأماكن المهمة مثلما عثر عليه قرب معبد Z ومعبد عشتار وكان تبليطها يتم برصف طبقة أو عدة طبقات من الآجر ومونة من الطين أو القار وكان يعاد التبليط وتجدد كلما ارتفعت مناسيب الشوارع الرئيسية . كذلك هناك بعض الأمثلة النادرة على تبليط أقسام من الشوارع وذلك حين يعمد بعض الأغنياء من أصحاب البيوت الواسعة المطلة على الشارع بتبليط أقسام صغيرة منه بالأجر وخاصة أمام مداخل بيوتهم[٤٨] . أما أغلب الشوارع فكانت غير مبلطة ، تتحول إلى كتل وبرك من الطين في الأوقات الممطرة وكانت تمتزج مع الفضلات وكسر الأحجار والفخار والرماد وفضلات الدواب وتكدس بشكل طبقات متعاقبة تتسبب في رفع مستويات الشوارع باستمرار حتى يصبح أحياناً أعلى بكثير من مستوى مداخل البيوت المطلة عليها .

شارع الموكب :

عرفت المدن العراقية القديمة نوعاً آخر من الشوارع استخدمت لأغراض خاصة في مناسبات خاصة يمكن أن نطلق عليها تسمية الشارع الاحتفالي أو شارع الموكب . لقد كان لتلك الشوارع أهمية وقدسية واضحة حيث صممت أساساً لمرور المواكب الدينية بشكل خاص في احتفالات عيد رأس السنة أو غيرها من المناسبات الدينية أو استخدمت لمرور السرايا العسكرية الملكية عند ذهابها أو رجوعها من حرب ظافرة . وفي مثل تلك المناسبات الدينية كانت تخترق الشوارع الاحتفالية مواكب تحمل تماثيل الإلهة وأسلحتها ورياتها وجملة من النذور والقرابين المختلفة مستبشرين بمقدم عام جديد ومحتفلين بانتصار قوى الخير على قوى الشر والتدمير وبأستباب الأمن والنظام الكوني وتجديد

الولاء للإلهة العظام وبخاصة الإلهة مردوخ إله مدينة بابل بطل أسطورة الخليقة البابلية .

وقد كشف عن عدد من تلك الشوارع الاحتفالية في مدن أور والوركاء وبابل وبورسبا وسبار ونينوى وآشور وتعتقد الباحثة هلكاتر نكفالدر استناداً إلى نصوص مسمارية تعود بزمنها إلى العصر البابلي الحديث أن مدينة بابل كان لها أكثر من شارع موكب واحد وربما ينطبق هذا الرأي على العواصم الرئيسية الأخرى(٤٩).

لقد كانت تلك الشوارع الاحتفالية تخترق مركز التجمع الحضري الديني في المدينة وتمتد إلى خارج أسوارها حيث بيت الاحتفالات بعيد رأس السنة (بيت أكيتو) كما في بابل والوركاء وآشور وربما سبار أيضاً . أو ينتهي عند مدينة لها مكانة سياسية أو دينية خاصة . مثل الشارع الواصل بين العاصمة نينوى ومدينة تربيصو (شريخان) من العصر الآشوري الحديث .

ويبدو من سعة تلك الشوارع والاهتمام الواضح بتبليطها وأكسائها وتزيين جوانبها أن لشارع الموكب أهمية وقدسية خاصة ليس فقط من الناحية ((الاستعراضية)) أن جاز لنا التعبير بل يتعدى ذلك إلى استنفار سكان المدينة وتعبئة المجتمع وتوجيههم للمشاركة في تلك المناسبات الدينية(٥٠).

وقد أطلقت النصوص المسمارية على مثل هذا النوع من الشوارع تسميات مختلفة منها المصطلح الذي جاء ذكره في نصوص العصر البابلي القديم من سبار بهيئة SIL akitum أي شارع بيت أكيتو (بيت عيد رأس السنة)(٥١).

أما في العصر الآشوري الحديث فقد استخدم المصطلح السومري KASKAL LUGAL والذي يرادفه harrān šarri في اللغة الأكدية بمعنى الشارع الملكي(٥٢) ، ويبدو من اسم هذا النوع من الشوارع أنه أنشئ خصيصاً لمرور المواكب الملكية في المناسبات الدينية أو الرسمية ولم يكن على الأغلب طريقاً اعتيادياً يستخدمه العامة من الناس . ويرد عن سنحاريب في معرض

حديثه عن أعماله العمرانية في مدينة نينوى أنه وسع شارع المدينة الرئيسي الذي أطلق عليه تسمية الشارع الملكي harrān šari ليصبح عرضه ٥٢ ذراعاً (أي حوالي ٢٠ مترا) وزين جانبيه بمسلات ونصب تذكارية وأصدر أمراً بالحكم بالموت على كل من يتجاوز عليه أو يبني داراً فوقه . ويذكر في مناسبة أخرى أنه عمل طريقاً ملكياً يبدأ من بوابة قصره الجديد في نينوى ثم يخترق المدينة ويعبر جسراً بني من الآجر وحجر الكلس الأبيض(٥٣).

وقد أظهرت التقنيات الأثارية في مدينة نينوى شمالي بوابة ثركال في الجانب الشمالي من المدينة ، أظهرت قسماً من الشارع الاحتفالي الذي كان يربط العاصمة نينوى بمدينة تربيصو (شريخان) التي تبعد ثماني كيلومترات تقريباً شمال نينوى والتي كانت مقراً لولي العهد (مركزاً دينياً هاماً بالنسبة للملوك الآشوريين ، ومع صغر مساحة الجزء المستظهر من الشارع الا أنه يبدو منها أنه كان شارعا عريضاً مبلطاً بقطع من الرخام الأزرق من الحجم الكبير(٥٤) ، وعلى أغلب الظن فأن هذا الشارع كان يصل ما بين بوابة ثركال ويتجه إلى مدينة تربيصو (شريخان) بعد أن يمرا أولاً ، بوادي الخرازي ثم وادي القاضية وعلى الأغلب فقد كان الشارع يعبر هذين الواديين فوق جسرين حجريين كبيرين يتلاءمان مع سعة الشارع وأهميته السياسية والدينية .

وفي العصر البابلي الحديث أطلقت الكلمة mašdaḫum المشتقة من الفعل šadnḫum كمصطلح لغوي بمعنى شارع الموكب والذي يكتب عادة بالمقطع ((E.SIR))(٥٥).

ومن النصوص المسمارية والمخلفات الأثرية العائدة لذلك العهد نجد أن الملك نبوخذ نصر الثاني قد أولى أهتماماً كبيراً لشارع الموكب في بابل لما له من أهمية دينية وبخاصة أثناء احتفالات عيد رأس السنة البابلية . وقد دون هذا الملك أعماله العمرانية الخاصة بشارع الموكب في عدد من النصوص المسمارية التذكارية والتي ورد فيها ذكر شارعين استخدما على الأغلب للاحتفالات الدينية

وهمال شارع نابو – ديان . نيشيشو Nabu – dayyan – nišeš المؤدي إلى بوابة أوراش جنوب مدينة بابل والثاني شارع عشتار لاماسي اوماتيشا Ištar-Lamassi ummanišа المؤدي إلى بوابة عشتار شمالي المدينة والذي وصفه الملك بقوله ((ليهزم عدوه دائماً ajibur-sabu)) ويذكر من جملة ما قام به تعلية الشوارع المذكورة عدة مرات ورصفها بالآجر والقار في كل مرة حتى بلغت التعليات قرابة ٤١ ذراعاً (أي ما يقارب ٢٠,٥ م) إضافة إلى توسيع الممشى على جانبي الشوارع المذكورة[٥٦] ، وفي نص آخر للملك نبوخذ نصر الثاني يذكر فيه أنه كسى شارع الموكب بصفائح من حجارة الكلس وحجارة ذكرها باسم دورميناندا وهي على الأغلب نوع من الرخام المعرق[٥٧] .

وقد أظهرت التنقيبات في مدينة بابل أقساماً واسعة من شارع الموكب الذي يبدأ من معبد ايساكيلا المعبد الرئيسي في قصر المخصص لعبادة مردوخ ثم يخترق المدينة متجها إلى بوابة عشتار شمالي المدينة حيث بيت اكيتو المخصص لاحتفالات عيد رأس السنة البابلية خارج المدينة . وكان عرض الشارع في أقسامه الممتدة داخل المدينة قرابة ٢٢ م وعلى جانبيه أرصفة أو ممرات للسابلة[٥٨] . وكان الشارع مبلطاً عدة مرات بثلاثة مستويات على الأقل دلالة على تجديده وتعليته باستمرار وكان التبليط في المستويات السفلى من الآجر والقار أما التبليط الأخير أي المستوى الأعلى فقد كان مبلطا بصفائح من حجر الكلس من قياس ١٠٥ × ١,٥ سم بثخن ٣٣-٣٥ سم وله ممران جانبيان رصفا بصفائح من حجر كلسي معرق باللونين الأحمر والأبيض من قياس ٦٦×٦٦×٢٠ سم ، وربما كان هذا النوع من الحجارة المعرقة التي ذكرها نبوخذ نصر في كتاباته باسم أحجار دور ميناندا . أما القسم الآخر من شارع الموكب والممتد شمالي بوابة عشتار فقد أستظهر منه ما يقارب ٤٤٠ م وكان بعرض يتراوح بين ٦-٦,٥ م وكان أيضاً مبلطا بعدة مستويات على غرار أقسامه الأخرى في داخل المدينة وكان مكسياً أيضاً بالآجر والقار في مستوياته السفلى وبصفائح من حجر الكلس في دوره الأخير . وهنا كان يمتد على جانبي

الشارع جدار مزدوج مرتفع مزين بحلية من الطلعات والدخلات الكبيرة على غرار حلية المباني المقدسة كما كانت واجهته مزدانة بادئ الأمر بمنحوتات عمارية تمثل مشاهد لأسود وثيران وتنين الموشخوشو وهي رموز عشتار وادد ومردوخ . ثم كسي في الفترات المتأخرة بآجر مزجج ملون عليه مشاهد لأسود وثيران وتنين الموشخوشو بأشكال ونماذج وألوان مشابهة تقريباً للمشاهد التي كانت تزين بوابة عشتار ، والتي يبدو أنها عملت في فترة زمنية واحدة في زمن الملك نبوخذ نصر الثاني . ويبدو لنا أن أهمية هذا الجدار المزدوج أنه كان يشكل حاجزاً منيعاً يحد من تجاوز هذا الشارع الاحتفالي المهم وبخاصة في أقسامه الممتدة خارج سور مدينة بابل وكذلك يقدم حماية فعالة للمواكب الدينية المارة فوق ويضفي عليه هالة من القدسية والخصوصية حيث لا يسمح بالسير فوقه إلا للمواكب الدينية أو الرسمية وفي أوقات محددة من السنة .

الخاتمة :

يعد هذا العرض اللغوي والحضاري لمخططات الشوارع والطرقات في العراق القديم عبر فترة تزيد عن ستة آلاف من السنين . نختتم بحثنا هذا بعرض لأهم ملامح وسمات الشوارع والطرقات والتي يمكن أن نستشفها من مجمل ما عرضناه ، ومن ذلك معرفة سكان بلاد وادي الرافدين لأهمية الشوارع والطرقات واستخداماتها منذ أن ظهرت القرى الزراعية بحدود الألف السابع ق.م . ومن المظاهر الحياتية الهامة التي تزامنت مع ظهور الشوارع هو الاهتمام بتبليطها وإكسائها بالحجارة أو بكسر من الفخار أو بالآجر والقار . واستناداً إلى النصوص والشواهد الأثارية فقد عرف العراقيون القدماء أنواعاً من الشوارع منها الشوارع الرئيسة التي تمتاز بسعتها وإمتداداتها المستقيمة كما عرفت أنواع أخرى من الطرقات الملتوية والأزقة الضيقة بالإضافة إلى الشوارع الاحتفالية والطرق الخارجية .

ومع تعدد هذه الأنواع فأنه يمكن القول أن هناك علاقة بين سعة المستوطن وأهميته وبين سعة وتعدد شوارعه وطرقاته ، فكلما ارتفعت أهمية ومكانة المدينة توسعت طرقاتها وازداد عددها وظهر الاهتمام الواضح بإكسائها ومنع التجاوز عليها . ويبدو لنا كذلك أن أكثر الشوارع سعة وانتظاماً في المدينة كانت تلك التي تؤدي إلى المعبد الرئيسي منها أو المتجهة إلى القصر الملكي أو المركز الحضري السياسي – الديني للمدينة . وفي هذا الصدد فأن ما عرضناه من بقاء كثير من الشوارع والطرقات على نفس مساراتها داخل المدن لعشرات وأحياناً مئات السنين على الرغم من تتابع الأدوار والطبقات السكنية دون تغير يذكر ، يدفعنا إلى الاعتقاد بأن من أولويات تخطيط المدينة هو تثبيت مسارات الشوارع والطرقات داخل المدينة ومحاولة الإبقاء عليها ما أمكن ذلك . وهذا يجعلنا نتساءل أن كانت هنالك أعرافا اجتماعية متداولة أو قوانين رسمية أو سلطة ذات نفوذ كانت تتابع حركة العمران في المدن والقرى وتشرف على حرية الحركة والمرور في الطرقات وتحد من أي تجاوز محتمل على الشوارع يمكن أن يقوم به أصحاب البيوت والمحلات المطلة عليه ، على غرار نظام الحسبة والمحتسبين في المدن العربية الإسلامية أو المجالس البلدية في الوقت الحاضر.

الهوامش :

1. Labat, R. Manuel d' Ebigraphie Akkadienne, Paris, 1976 , P. 312 . Harris, R. Ancient Sippar, Belgium, 1975, P. 17 .
2. Labat, R. Op. Cit. P. 312 , Borger R. Assyrisch – babylonish Ezechenliste, Germany, 1978, P. 60.

أن التسمية suqu تقرب في لفظها من كلمة سوق في اللغة العربية وهي إشارة ربما تدل على أن كلمة سوق مشتقة من كلمة suqu وذلك يرجع إلى أن الأسواق كانت تقام على جانبي الشوارع والطرقات ولم تكن لها أماكن محددة في المدينة العراقية القديمة .

3. Oppenheim (edi) . The Assyrian Dictionary of the Oriental Institute of the University of Chicago (CAD) 1956 ff. vol. M2 P. 279.
4. Labat, R. Op. Cit. P. 312 / Harris, R. Op. Cit. P. 17.
5. Harris, R. Op. Cit. P. 17.
6. CAD – B P. 252.
7. Luckenbill, D. Ancient Records of Assyria & Babylonia Vol. 2 U.S.A. 1975 , P. 195-CAD-B-P.252.
8. CAD – A2 – P. 360.
9. CAD – H – P. 107.
10. CAD – A2 – P. 360//CAD – M2 – P. 298.
11. CAD – A2 – P. 384 .

12. Harris, R. Op. Cit. P. 17//Labat, R. Op. Cit. P. 312.

13. CAD – H – PP. 100-107 // AHW P. 326.

14. CAD – H – P. 107 .

15. CAD – D – P. 108 .

١٦. كونتينو، جورج الحياة اليومية في بلاد بابل وآشور / ترجمة : سليم طه وبرهان عبد / بغداد ١٩٧٩ (ص٢٧٦) .

17. Harris, R. Op. Cit. P. 19 .

18. Ibid. P. 19.

19. CAD – K – P. 107 // Harris, R. Op. Cit. P. 21.

20. Starr, R.F. Nuzi Vol. 1 , U.S.A. 1939 , P. 530.

21. Kozlowski, S. Nemrik . Warszawa 1990 , P. 52.

22. Llioyd, S. & Safar, F. "Tell Hassuna" JNES, Vol. 4 – 1945 , P. 274 .

23. Merpert, N. & Munchaev, M. "The Earliest levels at yarm Tepe I & Yarm Tepe II" Iraq vol. 49 , 1987 , P. 98.

24. Oates, J. "Choga Mami 1967 – 1968 A Preliminary Report" IRAQ , vol. 31 , 1969 , P. 116.

٢٥. أبو الصوف، بهنام ((التنقيب في تل الصوان الموسم الرابع)) سومر ١٩٦٨، ص٣٩ . أبو الصوف ، بهنام ((التنقيب في تل الصوان الموسم الخامس)) سومر ١٩٧١ ، ص٣٨-٣٩ .

26. Mallowan, M.E. & Rose, J. "Excavations at Tall Arpachiyah" IRAQ vol. 2 , 1935 , P. 6.

27. Perkins, A.L. The comparative Archeology of Early Mesopotamia U.S.A. 1959 , P. 173.

28. Tobler, A. Excavations at Tepe Gawra, vol. 2 U.S.A. 1950, P. 10 .

٢٩. حجارة، اسماعيل ((التنقيب في قالينج أغا الموسم الرابع)) سومر ٢٩، ١٩٧٣ ، ص١٧ .

30. Weiss, H. The Origins of the Cites in Dry – Farming Syria & Mesopotmia in the third Millennium B.C. U.S.A. 1986 , P. 17-22 .

31. Matthews, R. & Postgate, J. "Excavations at Abu Salabikh" IRAQ 49 , 1987, P. 110.

32. McCown, D. Nippur I OLP. Vol. 78 , U.S.A. 1967 , P. 164-182 .

33. Ibid. , P. 43 .

34. Ibid., P. 54.

٣٥. حول مخطط الحارات السكنية لمدينة أور في العصر البابلي القديم أنظر Woolley, L. Excavation at Ur , vol. 7 , London, 1963.

٣٦. الجادر ، وليد ورجب زهير "تنقيبات جامعة بغداد في سبار (أبو حبه).

٣٧. حول تنقيبات تل سليمة أنظر : شاكر، برهان ((تل سليمة)) سومر ٣٥، ١٩٧٩ ، ص٤٢٠ . صلاح، رميض ((تل سليمة)) سومر ٤٠ ، ١٩٨٤، ص٤٣-٤٥ النجفي ، حازم ((الكشف عن مدينة ميتوران في تل السيب)) سومر ٤٥ ، ١٩٨٨ ، ص٦٥ حنون ، نائل ((تل السيب) سومر ٣٥ ، ١٩٧٩، ص٤٣٣-٤٣٤.

٣٨. باقر، طه ، تل حرمل بغداد ١٩٥٩ ص٣ ، متاب ، أمل ((تل محمد)) سومر ٤٦ ، ١٩٩٠ ، شاكر ، محمد محمود ((تنقيبات تل الصناعي)) سومر ٤٣ ، ١٩٨٤ ص٥٠-٦٠.

٣٩. الجادر، وليد . أحداث من تاريخ المدينة ، سبار ٢ ، بغداد ١٩٨٨، ص١٣٣-١٣٥ .

٤٠. رويتر، أوسكار ، بابل المدينة الداخلية المركز ، ترجمة نوال خورشيد، بغداد ، ١٩٨٥ ، ص ٤٩ .

٤١. نفس المصدر ، ص٤٨ .

٤٢. نفس المصدر ، ص٤٩ .

٤٣. كبنسكي ، كرستين ((قلعة على ضفاف الفرات)) ترجمة مؤيد عباس ، سومر ٤٥ ، ١٩٨٨ . ص٢٩٢ .

٤٤. القيسي، كهلان خلف . البيت العراقي في العصر البابلي القديم في ضوء تنقيبات سبار . رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة بغداد ، غير منشورة، ١٩٨٩، ص١١٣-١١٤ .

٤٥. نفس المصدر ، ص١٦٢-١٦٣ .

٤٦. رويتر ، أوسكار المصدر السابق ، ص٧٣-٧٥ .

٤٧. نفس المصدر ، ص٨١ .

٤٨. ترنكفالدر ، هلكا ((شارع موكب مردوخ في بابل بعض الملاحظات حول مصطلحاته ووظيفته)) ، سومر ، ٤١ ، ١٩٨٥ ، ص٥٩ .

٤٩. نفس المصدر ، ص٥٨ .

50. Harris, R. Op. Cit. P. 18 .

51. CAD – 11 – P. 108 .

52. Luckenbil, D. Op. Cit. P. 165-195.

٥٣. سليمان، عامر ((اكتشاف مدينة تربيصو الآشورية)) مجلة آداب الرافدين العدد ٢ ، جامعة الموصل ، ١٩٧١، ص١٩ هـ ٦ .

54. CAD – MI – P. 40.

٥٥. ترنكفالدر ، هلكا ، المصدر السابق ، ص٥٩ .

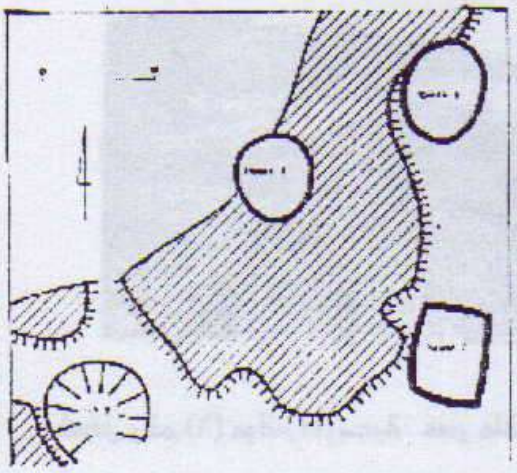
٥٦. اسماعيل ، بهيجة خليل ((نصوص جديدة من شارع الموكب)) سومر ٤١، ١٩٨٥ ص٥٥-٥٦ .

٥٧. نفس المصدر السابق ص ٥٧ // ترنكفالدر ، هلكا المصدر السابق ص٦٠.

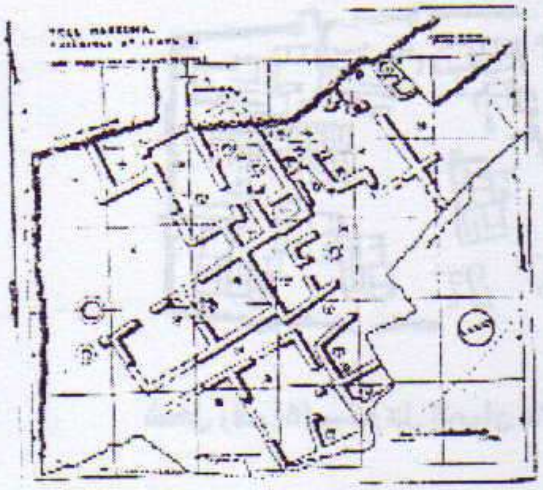
٥٨. رويتر، أوسكار ، المصدر السابق ، ص٧٥ .

٥٩. مهدي، علي محمد ((بابل في ضوء تنفيذ الخطة المعتمدة لأحيائها أثريا)) سومر عدد ٤١ ، ١٩٨٥، ص٢٠ .

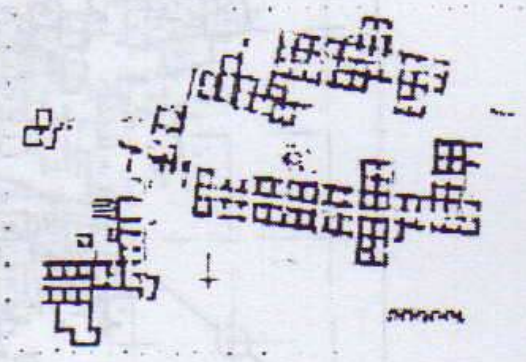
٦٠. عوديشو ، دانيال اسحاق ((تنقيبات القسم الجنوبي من شارع الموكب ومعبد نابو شخاري)) . سومر ٤١ ، ١٩٨٥ ، ص٤٨ .



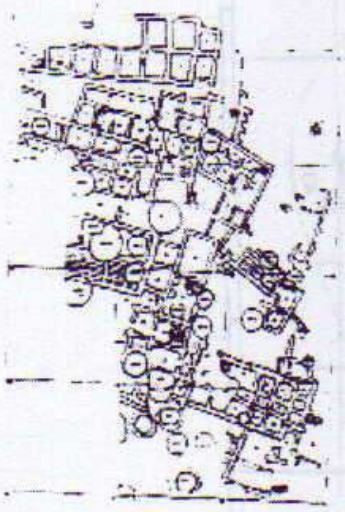
شكل رقم (١) موقع نمريك يلاحظ المناطق المظللة حدود التبليط بالحجر



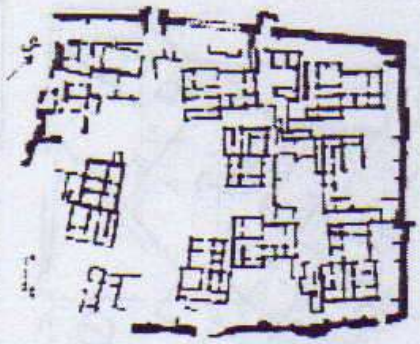
شكل رقم (٢) الطبقة الثالثة – تل حسونة –



شكل رقم (٣) أم الدباغية الطبقة ٤

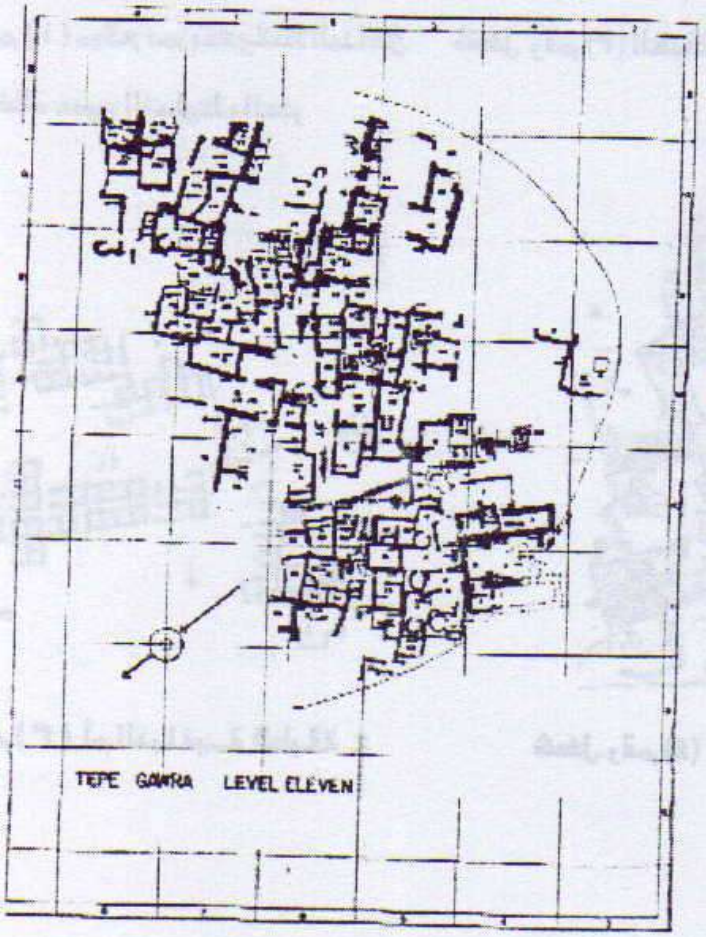


شكل رقم (٤) يارم تبه ١ طبقة ٥

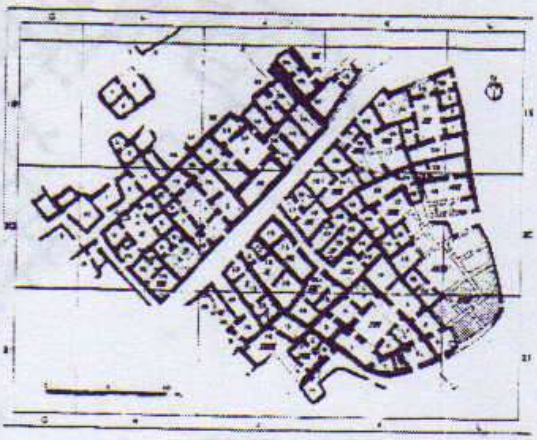


شكل رقم (٥) موقع تل الصوان ط٣

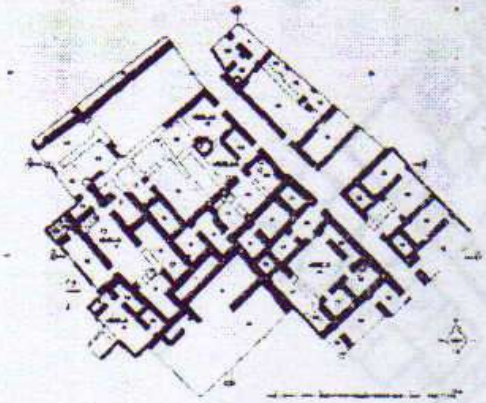
شكل رقم (٦) موقع الاربجية، عصر حلف



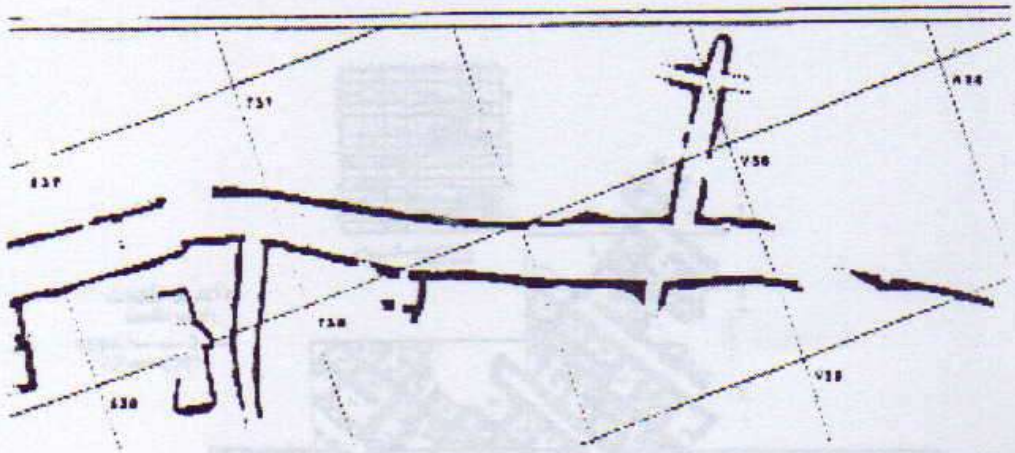
شكل رقم (٧) تبه كورا، ط١١ عصر الوركـــاء



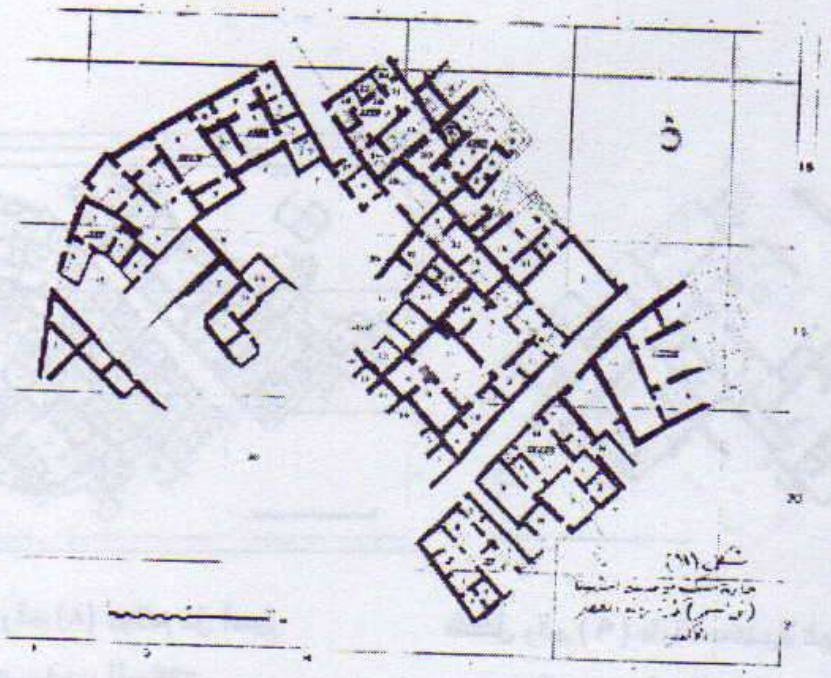
شكل رقم (٨) موقع تل أسمر
عصر فجر السلالات



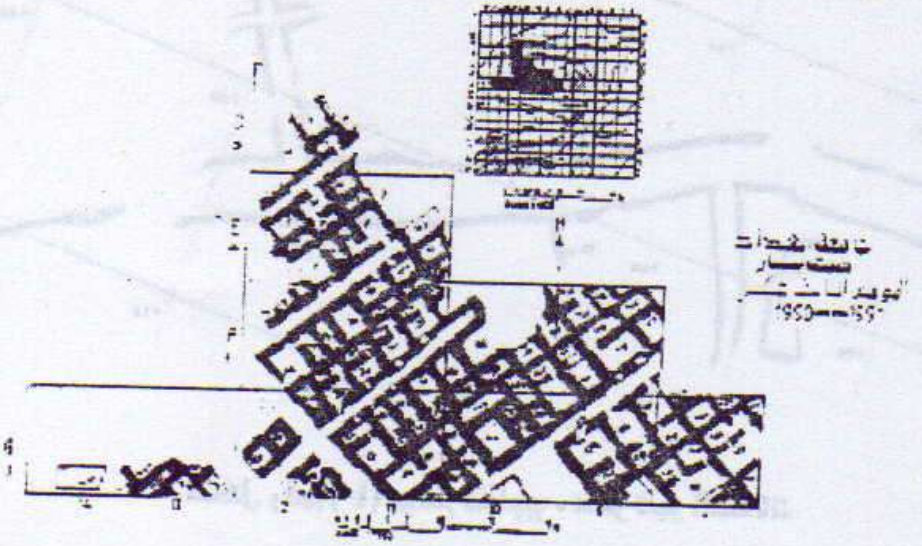
شكل رقم (٩) حارة سكنية في مدينة
نفر ، عصر فجر السلالات



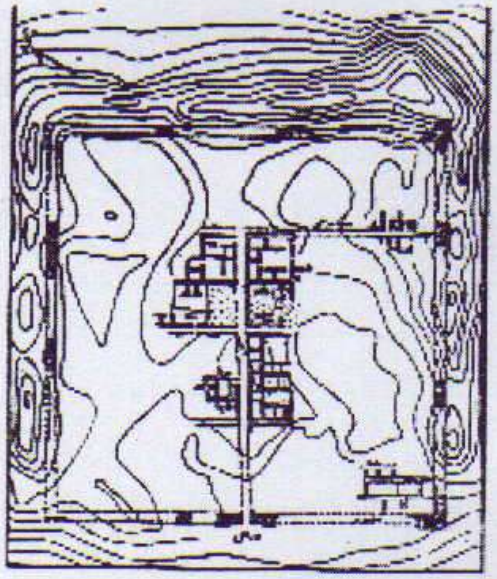
شكل رقم (١٠) موقع خفاجي ، عصر فجر السلالات



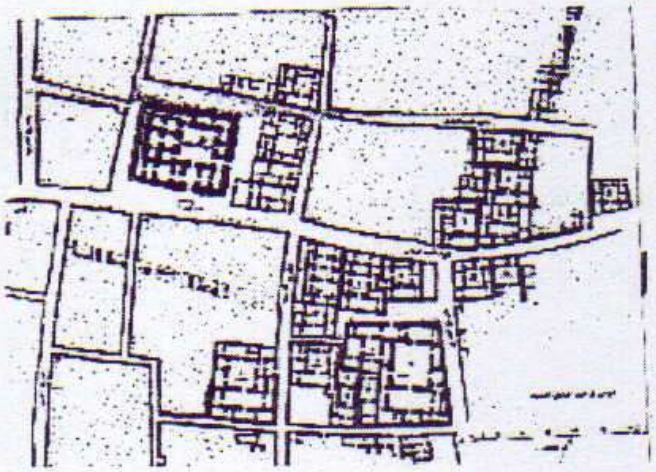
شكل رقم (١١) حارة سكنية في مدينة أشنونا (تل أسمر)
طـ نهاية العصر الأكدي



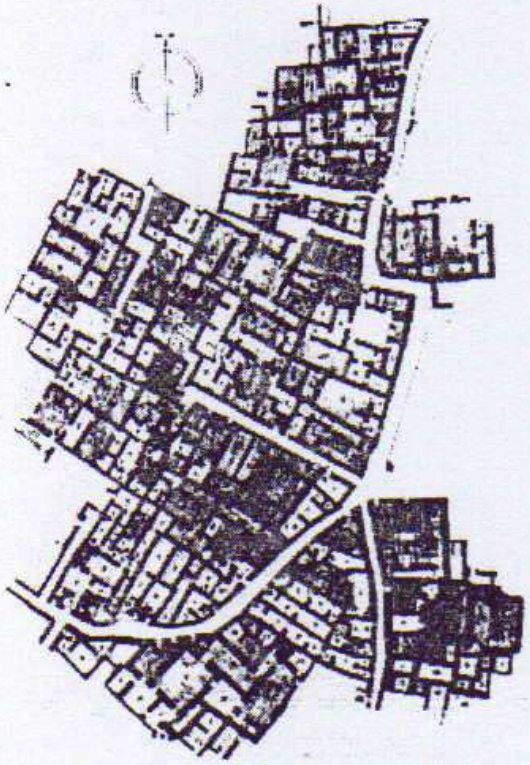
شكل رقم (١٣) حارة سكنية في مدينة سبار (أبو حبة)
العصر البابلي القديم



شكل رقم (١٤) موقع حرنة الدينية، العصر البابلي القديم



شكل رقم (١٥) مدينة بابل ، العصر البابلي الحديث



شكل رقم (١٣) حارة سكنية في مدينة أور في العصر البابلي القديم