

أثر تطور شبكة النقل على نمو مدينة بعقوبة وتوسعها المساحي
(١٩٠٠ - ١٩٧٢) م

The impact of the development of the transport network on
the growth of the Baqubah city and its spatial expansion
(1900-1972)

Asist.Lecturar Rajaa khalil Ahmed

college of Education

Dpt.geography

E.mile.dr.rajaa14@yahoo.com

م.م رجاء خليل احمد

كلية التربية للعلوم الإنسانية

قسم الجغرافية

الملخص

تناول هذا البحث موضوع تطور شبكة النقل وأثرها على نمو مدينة بعقوبة وتوسعها المساحي من خلال الفترات الزمنية التي تمثلت المراحل المورفولوجية حيث أن لكل مرحلة طابع مورفولوجي معين والذي هو نتاج مادي للظروف الاقتصادية والاجتماعية التي طرأت على المدينة والتي تنعكس بدورها على مخطط المدينة وأنماط الشوارع فيها ونسيجها الحضري ، وقد تم التركيز على تطور شبكة النقل وخاصة الشوارع وعلاقتها بتغير التركيب الداخلي للمدينة إضافة إلى تسليط الضوء على المتغيرات التي لها الأثر الأساسي في التطور الوظيفي والعمراني وهي أنظمة الشوارع وأشكال قطع الأراضي ومساحتها ونمط البناء .

الإطار النظري للبحث

- ١- مشكلة البحث : يمكن تحديد مشكلة البحث بالسؤال الآتي هل لتطور شبكة النقل أثر على نمو مدينة بعقوبة وتوسعها المساحي؟
- ٢- فرضية البحث : يعتبر النقل أحد أهم العوامل المؤثرة على تطور التركيب الداخلي لمدينة بعقوبة وتوسعها المساحي.
- ٣- حدود البحث : يتحدد البحث بحدود مدينة بعقوبة منذ نهاية القرن التاسع عشر وحتى عام (١٩٧٢).
- ٤- مبررات البحث وهدفه : يعد النقل الحضري وشبكته من العوامل المؤثرة في نمو المدن وتوسعها لذا جاء البحث ليبين أثر تطور شبكة النقل على نمو مدينة بعقوبة وتوسعها الماضي عبر مراحلها التطورية من خلال تحليل اثر فتح الشوارع الجديدة على التركيب الداخلي للمدينة ونموها المساحي.
- ٥- منهجية البحث : تم إتباع المنهج العلمي التاريخي في تتبع المراحل التطورية (المورفولوجية) للمدينة ومعرفة الشوارع التي تم فتحها في كل مرحلة وتأثير ذلك على التركيب الداخلي فيها ، فضلاً عن المنهج الوصفي (الرقمي) في عرض البيانات الخاصة بمتغيرات البحث.

تمهيد

تنشأ المدينة وتتمو بفعل عوامل جغرافية سواء كانت طبيعية او بشرية ، وتمر بمراحل تطويرية متعددة تتسم كل منها بطابع وظيفي وعمراني خاص يكون إنعكاسا للظروف الاقتصادية والاجتماعية للفترة التي تعبر عنها المرحلة وبالتالي تكون ذات طابع مورفولوجي خاص يميزها عن غيرها من المراحل من خلال أنماط شبكة الشوارع والطابع العمراني السائد الذي يتأثر بأنواع الوظائف التي تؤديها المدينة .

مرت مدينة بعقوبة بعدد من المراحل التطورية (المورفولوجية) * المتباينة تبعا للمعايير المعتمدة وأختلاف حقبتها الزمنية ، فلكل مرحلة طابع مورفولوجي معين والذي هو تعبير عن النتاج المادي الذي يأتي أنسجاما مع المتغيرات (الطبيعية والبشرية) التي تعمل متفاعلة لتعطي كلا من هذه المراحل معالمها منعكسة على مخطط المدينة وأنماط الشوارع فيها ونسيج بنائها ودرجة توسعها والوظائف التي تقدمها لسكانها وسكان أقليمها ^(١).

سيتم في هذا البحث تناول مراحل تطور وسائط النقل وصولاً إلى السيارة وعلاقتها بتغير الداخلي لمدينة بعقوبة (Internal Structure Of Baquba City) كذلك تسليط الضوء على المتغيرات الأساسية (كمعايير) التي لها أثر أساسي في التطور الوظيفي والعمراني للمدينة ، ويأتي في مقدمة هذه المعايير أنظمة الشوارع وأشكال قطع الأراضي ومساحتها ونمط البناء ، لذا يمكن تمييز أربع مراحل مورفولوجية مرت بها مدينة بعقوبة.

* يقصد المرحلة المورفولوجية (أي فترة من التاريخ الحضاري لمنطقة ما تخلق نماذج أو أشكالاً مادية متميزة في المظهر الحضاري للأرض لتسد حاجات اجتماعية واقتصادية لمجتمع منطقة أو مدينة في تلك المرحلة وتبقى هذه النماذج المادية التي تمثل الوحدات المعمارية المميزة كظاهرة موروثية)، صبري فارس الهيتي وصالح فليح حسن ، جغرافية المدن ، ط ٢ ، دار الكتب للطباعة والنشر ، بغداد ن ص ٣٠

يعد النقل من أهم العوامل البشرية المؤثرة في نشوء المراكز الحضرية ونموها ^(٢) فعند تتبع المراحل التطورية ، التي مرت بها مدينة بعقوبة واتساع النمو المساحي لها يلاحظ أن لوسائل النقل أثرا كبيرا في ذلك فحين كانت وسيلة التنقل الأساسية الأقدام والعربات التي تجرها الحيوانات كان مدى الحركة قصيراً لذا فإن مساحة المدينة كانت محددة بهذا المدى وعلى الرغم من إنشاء سكة الحديد في بداية القرن العشرين التي دفعت بمجال الحركة إلى آفاق أبعد من الوسيلة السابقة إلا أن هذا المجال بلغ منتهاه عند ظهور السيارة التي عملت على زيادة وتيرة التحضر بشكل لم يسبق له مثيل في التاريخ فأصبحت المدينة تعيش في مرحلة ما قبل السيارة وما بعدها ^(٣) لأنها تتمتع بمرونة عالية للحركة تتفوق فيها على الأنواع الأخرى من وسائل النقل التي جعلت النمو العمراني لمدينة بعقوبة يسير باتجاهات مختلفة وبامتدادات أبعد من الامتداد المساحي للمدينة عند ظهور القطار والتي أدى ارتفاع معدل ملكيتها إلى تشتت استعمالات الأرض داخل المدينة ^(٤).

كان لدخول السيارة في المدينة العربية أثرا كبيرا في تغير مورفولوجيتها فبعد أن كانت شوارعها ضيقة وملتوية ومتشعبة والتي تتلاءم مع وسائل النقل التي كانت سائدة آنذاك بعد شق وإنشاء الشوارع الحديثة الطويلة والعريضة فيها ، تأثرا ملموسا على شكل المدينة (town scape) وتركيبها الداخلي الوظيفي فسهولة الوصول التي يتمتع بها مركز المدينة أثرت في بناء العمارات والأسواق الحديثة ^(٥)، كما بدأ التوسع العمراني يسير مع الشوارع الرئيسية ثم يبدأ بالانخفاض التدريجي بالابتعاد عن مركز المدينة وعلى الشوارع الثانوية ، كما أن النسبة المئوية لاستعمال النقل من أرض المدينة قد ارتفعت نتيجة لزيادة الطلب الذي يتناسب طرديا مع زيادة حجم المدينة وتوسعها المساحي وارتفاع أعداد السيارات .

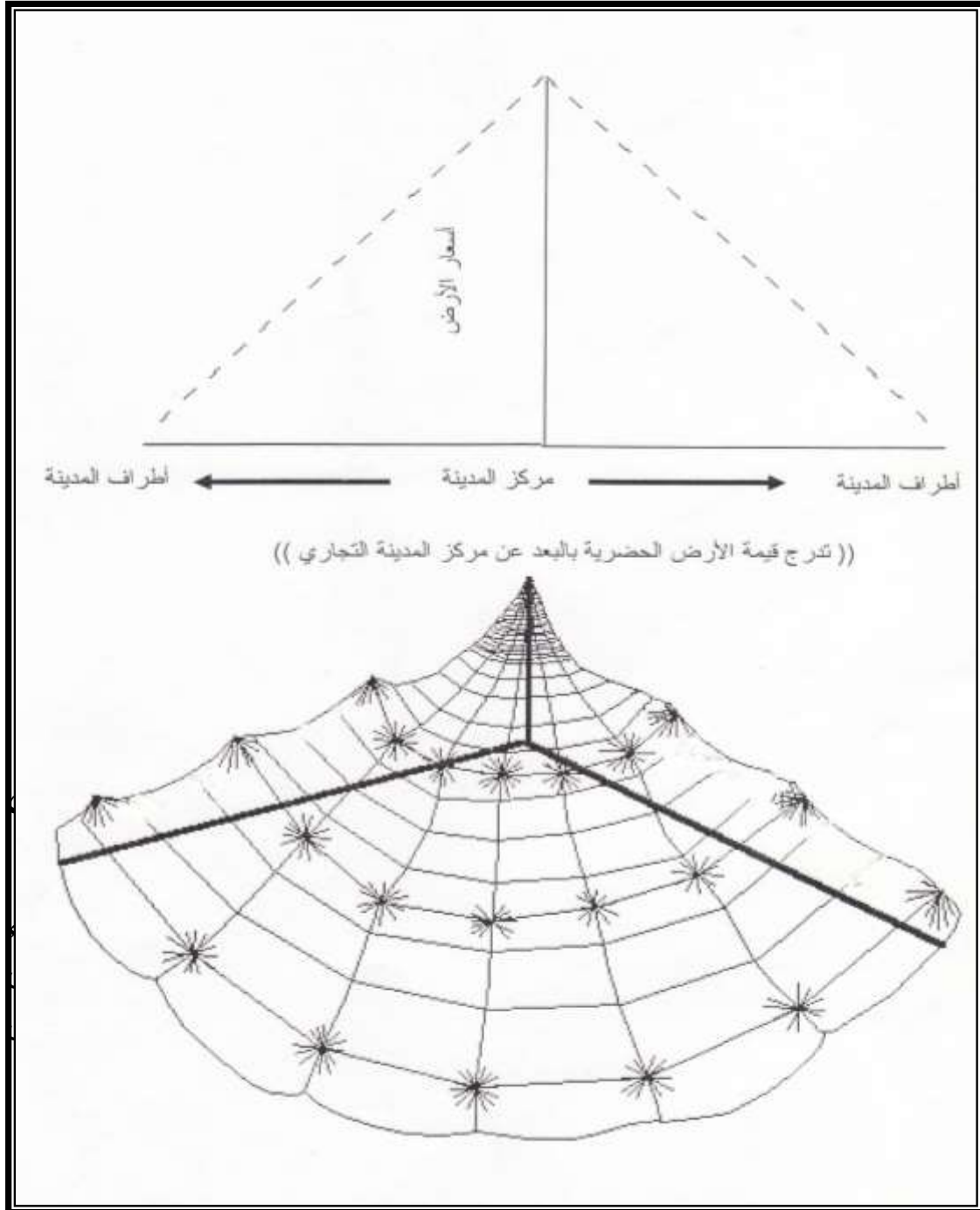
أما استعمالات الأرض الأخرى فقد أصابها التغير أيضا فلم يعد مركز المدينة المنطقة التجارية الوحيدة ، بل امتدت مراكز ثانوية أخرى مع بعض الشوارع الرئيسة وتقاطعاتها ، على سبيل المثال المنطقة التجارية في حي المفرق وشارع الحسن في حي التحرير، أو في داخل المناطق السكنية الحديثة كذلك ظهور الاستعمال الصناعي في بعض أطراف المدينة.

كما برزت ظاهرة التبدل الوظيفي خاصة في مركز المدينة الذي استحوذ على أعلى سعر للأرض كما في الشكل (١) نتيجة المنافسة الشديدة بين الاستعمالات الوظيفية ذات المردود العالي التي تؤدي بالنهاية إلى حالة التغير المستمرة في نوع استعمال للأرض في المواقع التي تتميز بسهولة الوصول والحركة ^(٦) ، وهكذا فان سعر الأرض ينخفض بالابتعاد عن مركز المدينة.

نستنتج مما سبق أن للنقل أثرا كبيرا ليس في التشتت الوظيفي وإنما في التركيز أيضا والذي يكون اتساع مساحة المدينة المحصلة النهائية له.

الشكل (١)

اختلاف قيمة الأرض بالبعد عن مركز المدينة



المصدر: صلاح حميد الجنابي ، مركز المدينة الحضري دائرة في المركب الحضري ، مجلة الجمعية الجغرافية ، المجلد ١٦ ، ١٩٨٥ ، ص ٥٥

المبحث الأول : التطور الوظيفي والعمراني لمدينة بعقوبة في المرحلة المورفولوجية الأولى قبل عام ١٩٢١

بدا ظهور مدينة بعقوبة كمحطة للقوافل التي تميزت بكثرة الخانات لإيواء المسافرين وخزن البضائع ، فضلا عن طابعها الريفي الواضح من خلال تداخل وظيفة السكن مع الأراضي الزراعية ، وكان لإنشاء الجسر الحديدي القديم في أقصى جنوب المدينة عام ١٩١٨ وبناء محطة القطار القديمة عام ١٩١٩ أهمية كبيرة ليس لغرض النقل فحسب وإنما أسهم في توسع المدينة ونموها العمراني ، وبقيت بعقوبة على هذا الحال حتى أصبحت عام ١٩٢١ مركزا إداريا للواء ديالى بموجب التقسيم الإداري الجديد للعراق^(٧).

أ- أنظمة الشوارع Street Systems

تتمثل في هذه الرحلة شبكة شوارع المدينة بالنظام العضوي تنظر الخريطة (١) الذي يتميز بالشوارع الضيقة والأزقة المتعرجة غير النافذة في بعض الأحيان لتمييز أزقة عن بعضها البعض إذ كانت تقي بمتطلبات المرور من سابلة ووسائل النقل السائدة آنذاك ، لكن الشوارع التي تفصل الأزقة الصغيرة عن بعضها كانت أكثر اتساعا مثل الشارع الرئيس لمحلة السراي القديمة ، وتتماز هذه المرحلة بانعدام التخطيط العمراني والبلدي والنمو العشوائي .

ب- السكان Population

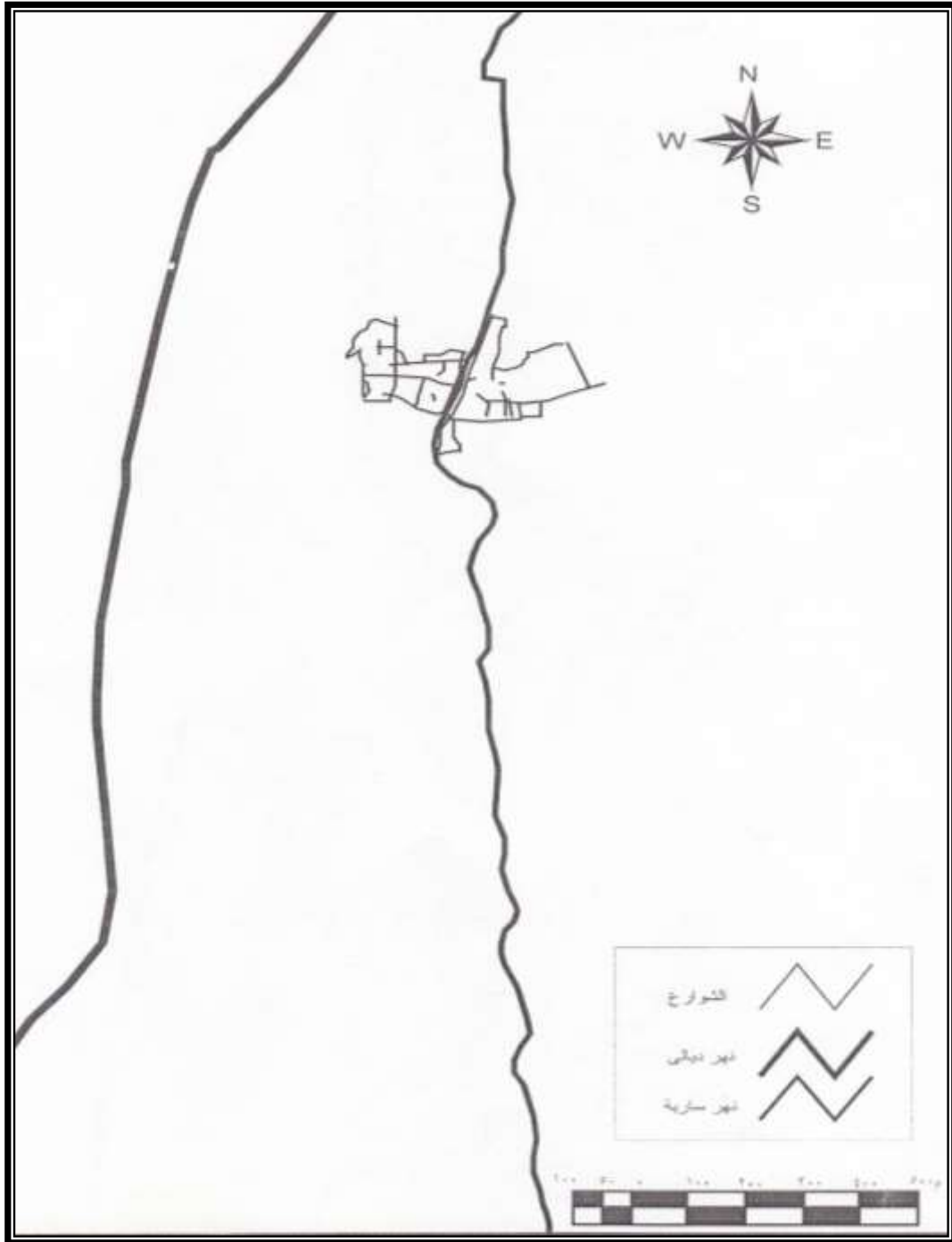
من الصعوبة في هذه الحقبة تحديد العدد الحقيقي لسكان مدينة بعقوبة والسبب يعود إلى عدم إجراء التعدادات الرسمية ، لذا فان كل ما وصل إلينا من معلومات حول عدد السكان تعود إلى التقديرات التي اجتهد بها الباحثون ومنها ما ورد في دائرة المعارف الإسلامية التي قدر فيها عدد سكان مدينة بعقوبة ب(٣٠٠) نسمة في نهاية القرن التاسع عشر كما قدره المستشرق كيما ب(٢٠٠٠) نسمة وعلى الرغم من أن هذه الأرقام تقديرية إلا أنها تعطي فكرة عن حجم السكان في تلك الحقبة ويمكن تقدير سكان مدينة سكان مدينة بعقوبة في نهاية المرحلة ب(٦٥٤٠) نسمة من خلال اعتماد معدل النمو بين تعدادي (١٩٤٧-١٩٥٧) والبالغ (٥,٩)^(٨).

ت- البنية الوظيفية Functional Structure

لا يمكن إعطاء نسب دقيقة لاستعمالات الأرض لمدينة بعقوبة في هذه الحقبة لعدم توفر خرائط التصميم الأساسي التي توضح نوع استعمال الأرض فضلا عن التداخل الوظيفي بين هذه الاستعمالات والتي استحوذ الاستعمال السكني على الحصة الكبرى منها، أما الاستعمال التجاري فإنه يتركز في منطقة صغيرة المتمثلة بالسوق تنظر الخريطة (٢)

الخريطة (١)

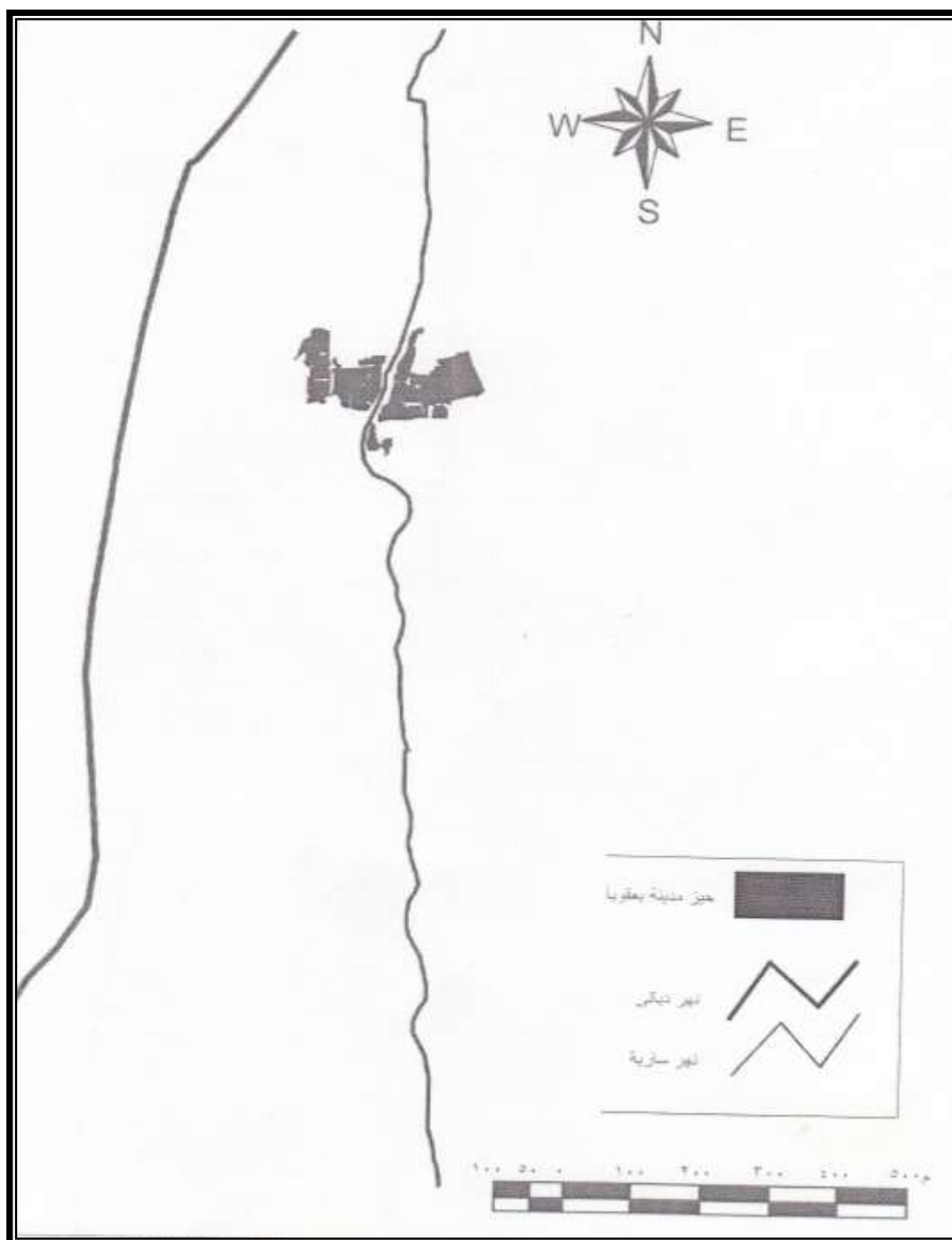
شبكة الشوارع في مدينة بعقوبة في المرحلة الاولى قبل عام ١٩٢١



المصدر: من عمل الباحثة اعتمادا على : محمد يوسف حاجم الهيتي ، مدينة بعقوبة دراسة لتركيبها الداخلي الوظيفي ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، كلية التربية (ابن رشد)، قسم الجغرافية ، جامعة بغداد ، ١٩٨٩، ص ٦٤

الخريطة (٢)

مدينة بعقوبة في المرحلة الاولى قبل عام ١٩٢١



المصدر: من عمل الباحثة اعتمادا على : محمد يوسف حاجم الهيتي، مصدر

سابق ، ص ٦٤

د- البنية المعمارية والتخطيط

لقد تميز النسيج في هذه المرحلة بالطراز العربي التقليدي المتماسك من حيث نوع الأبنية المكملة لنظام الشوارع العضوي والتي تكون متلاصقة أي مشتركة الجدران فضلا عن ندرة وجود الحدائق المنزلية كذلك صغر مساحة الدار التي تتراوح بين (١٠٠-٢٠٠م^٢) ، أما نمط الأبنية فقد جاء ممثلا لفلسفة الإنسان العربي الانسان الدينية والاجتماعية وصيغة من صيغ علاجه لظروف البيئة ومشاكلها وانجازاً معمارياً متميزاً فمن أهم ما يميزها وجود الحوش^(٩).

المبحث الثاني : المرحلة المورفولوجية الثانية (١٩٢١-١٩٥٠)

بعد أن صبحت مدينة بعقوبة مركزا للواء ديالى ، طرأت عدة تغيرات على بنية المدينة وتركيبها الداخلي والوظيفي فقد شهدت المدينة تطوراً نسبياً في استعمالات الأرض مما انعكس على التوسع النسبي للمدينة فقد بلغت مساحتها (٩٧) هكتاراً وبدأ نمو المدينة باتجاه الشوارع الجديدة التي تم فتحها .

١- أنظمة الشوارع Street Systems

لقد شهدت هذه المرحلة نمطاً جديداً من الشوارع التخصصية لنوع جديد من وسائل النقل وهو السيارة التي بدأت بالظهور في الثلاثينيات بشكل محدود الا أنها أصبحت واسعة الانتشار فبدأت المدينة تتسع شمالا وجنوبا مع أمتداد الشوارع المفتوحة حديثا والتي ساعدت بشكل كبير في التوسع الحضري للمدينة ، كما أن التغير شمل زيادة في سعة الشارع وشكله (استقامته) ولم يقتصر هذا النوع من الشوارع على المناطق الجديدة فقط بل تم شق شوارع في المدينة القديمة لخدمة وسائل النقل الحديثة ومن أهم الشوارع التي تم فتحها هو شارع النصر عام ١٩٤٥ ليربط بين المدينة والمستشفى القديم ودار المعلمين الريفية التي أنشئت حديثا كما تم فتح شارع المسمى حاليا ب(شارع الأسواق المركزية) كذلك تم توسيع الشارع المطل على جدول سارية في أجزائه الواقعة في المدينة القديمة أما بقية أجزائه فقد تم فتحها في المرحلة اللاحقة^(١٠) تنظر الخريطة (٣) .

الخريطة (٣)

شبكة الشوارع في مدينة بعقوبة في المرحلة الثانية (١٩٢١-١٩٥٠)



المصدر: من عمل الباحثة اعتمادا على : محمد يوسف حاجم الهيتي، مصدر

سابق ، ص ٦٤

ب- السكان Population

تزايد سكان مدينة بعقوبة في هذه المرحلة التي تضاعف فيها ما يقارب المرة الواحدة فبعد أن كان عدد السكان (٦٥٤٠) نسمة عام ١٩٢١ أزداد ليصبح نهاية المرحلة ما يقارب (١٢٤٢٢) نسمة وبمعدل نمو (٥,٩) كما هو مبين في الجدول (١) ولم يطرأ على الوضع المعاشي والصحي لسكان المدينة أية تغيرات ايجابية.

الجدول (١)

سكان مدينة بعقوبة للمدة (١٩٢١ - ١٩٥٠) ومعدلات نموهم السنوية

السنة	عدد السكان	الزيادة العددية المطلقة	معدل النمو
١٩٢١	٦٥٤٠	—	—
١٩٤٧	١٠٣٧١	٣٨٣١	٥,٩
١٩٥٠	١٢٤٢٢	٢٠٥١	٥,٩

المصدر: ١- محمد يوسف حاجم ، مصدر سابق ، ص ٣٠

٢- تقديرات الباحثة من خلال استخدام قانون الاسقاط السكاني وهو:

$$ل = أ + (ن - ١) د$$

حيث ان : ل = عدد السكان في التعداد اللاحق

أ = عدد السكان في التعداد السابق

ن = عدد السنوات بضمنها سنوات التعداديين

د = المقدار الثابت للزيادة السكانية السنوية

ج- البنية الوظيفية Functional Structure

لقد شهدت المدينة خلال هذه المرحلة تغيراً في البنية الوظيفية فأخذت الوظيفة السكنية تتجاوز حدود المدينة القديمة نحو الشمال باتجاه منطقة السوامة وجنوباً عندما قسمت أراضي البساتين إلى قطع سكنية منذ منتصف الثلاثينيات في محلة التكية التي يصل امتدادها حتى شارع مدرسة الازدهار حالياً الذي يربط ساحة الشباب بشارع مصطفى جواد.

ويلاحظ من الخريطة (٤) أن مدينة بعقوبة بدأت تتوسع حتى وصلت مساحتها (١٧٩) هكتاراً كما اتسعت الوظائف الخدمية (التعليمية والصحية والإدارية) فقد أسست العديد من الأبنية للدوائر الحكومية كبنية السراي القديم عام (١٩٣١) ودائرة البريد والبرق كذلك بناء المستشفى القديم عام (١٩٤٣) كما تم فتح أول مدرسة ابتدائية وتحديث بناء محطة القطار عام (١٩٤٦) كذلك إنشاء دار المعلمين الريفية عام (١٩٤٥)^(١١) وشهدت المدينة أيضاً تطوراً في الاستعمال الصناعي والتجاري وإن بدا الاستمرار في الخلط الوظيفي واضحاً بينهما وما زال كلا الاستعمالين يحتلان المركز التجاري والصناعي في قلب المدينة القديم فقد أقيمت بعض الورش الحرفية للتجارة والحدادة ومعامل لطحن الحبوب^(١٢).

كما أن لإنشاء الشوارع الجديدة دوراً في إقامة بعض المحلات عليها لذا ارتبط تطور المدينة إلى حد كبير بعملية فتح هذه الشوارع وتطور البنية الوظيفية لها .

د- البنية المعمارية والتخطيطية

على الرغم من حدوث تغيرات في مخطط المدينة من فتح شوارع وإنشاء العديد من الأبنية الحكومية فلا زالت الوحدات المعمارية المدينة يغلب عليها الطابع العربي لاسيما في بداية هذه المرحلة (العشرينيات - الثلاثينيات) كما أن التطور الاجتماعي والاقتصادي لازال بطيئاً أيضاً ، لكن لا يمكن إغفال دور الشوارع الجديدة والمستقيمة التي اتسمت الوحدات المعمارية المطلة عليها بأنها ذات طابع عربي تقليدي محوّر والتي لها مواصفات خاصة في المظهر ومواد البناء والتصميم وهذا ما يميز الأحياء

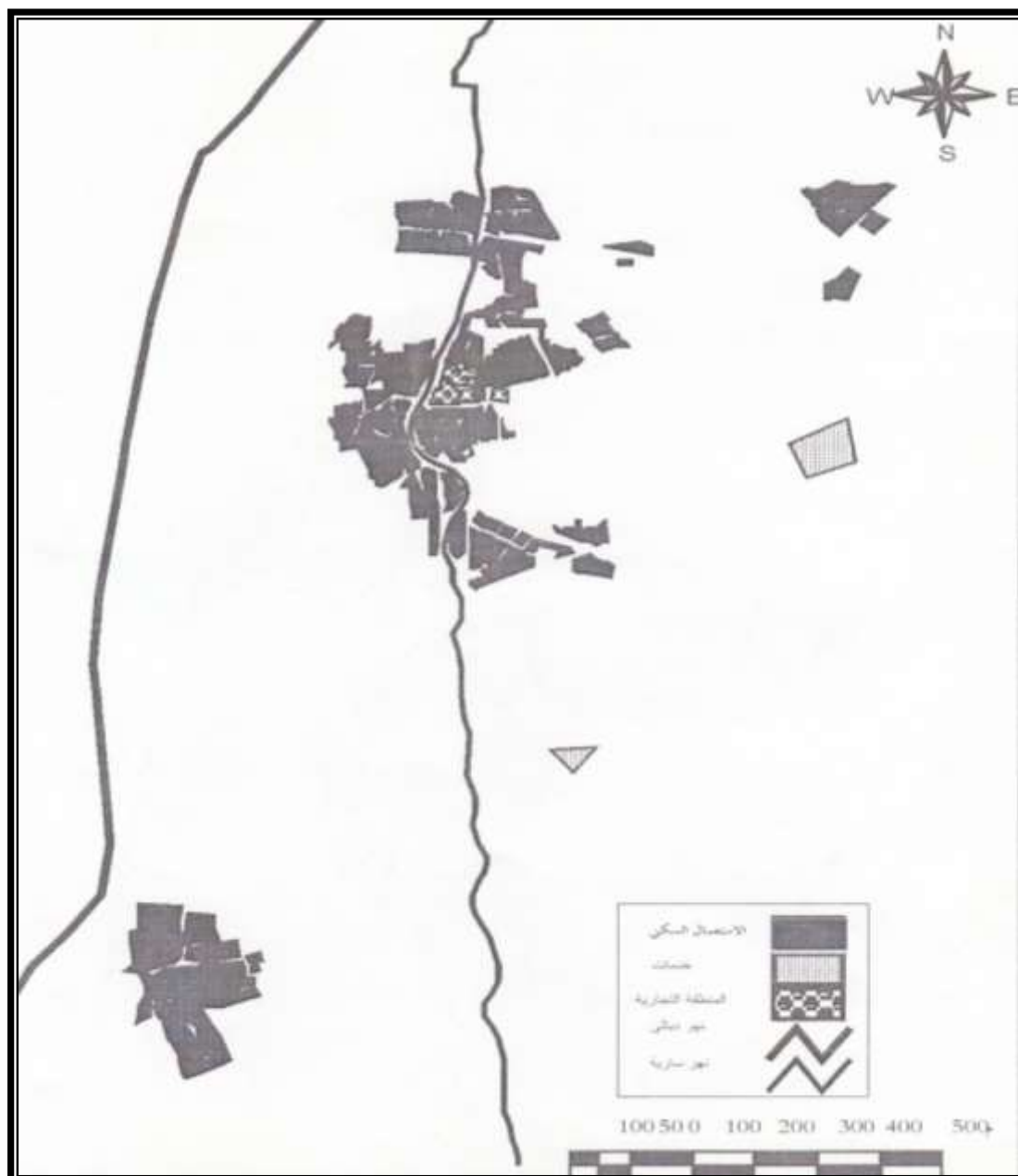
الجديدة في المدينة عن مناطقها القديمة ذات التراث القديم فبدأ استعمال الطابوق والجص في عملية البناء كذلك بدت فضاءات البناء أكثر اتساعاً وانفتاحاً على الخارج لكنه بقي محافظاً على أهم مقومات الأصالة في بيت المرحلة السابقة رغم تطوره النسبي إلى الأفضل أما بالنسبة للأنشطة البلدية فعلى الرغم من أن تاريخ تأسيس بلدية بعقوبة يعود إلى (١٨٨٢) إلا إنه ما زال دورها محدوداً جداً فضلاً عن غياب التخطيط العمراني والتصميم الأساسي للمدينة إذا كان نمو المدينة عشوائياً .

المبحث الثالث :. المرحلة الثالثة (١٩٥١ - ١٩٧٠) م

دخلت مدينة بعقوبة مرحلة جديدة منذ عام (١٩٥١) فقد تم إنجاز العديد من الشواخص العمرانية التي لا تزال تمثل أهم ما في المدينة من أبنية التي ساعدت في التطور الوظيفي والعمراني الذي عمل على تفاعل بين الوظائف والشكل مما طبع على المدينة صورة مورفولوجية جديدة ميزتها عن المراحل السابقة وكان لانتشار السيارة على نطاق واسع نتيجة للتطور الاقتصادي والاجتماعي دوراً كبيراً في اتساع رقعة المدينة وتباعد أطرافها وتشتت استعمالات الأرض فيها كما عملت طرق النقل على جذب الاستعمالات الوظيفية على شكل أشرطة عمرانية تسير معها لقد تميزت هذه المرحلة بظهور ممارسات التخطيط العمراني كما في كثير من المدن العراقية ، فقد برز أثر الشركات الاستشارية الأجنبية بصورة خاصة وأبرزها شركة دوكسيادس (Doxiadis)، التي وضعت أول تصميم أساسي قطاعي للمدينة عام (١٩٥٩) والذي غلبت عليه المسحة التصميمية البحتة دون التعمق في الدراسات الاجتماعية والاقتصادية وافتقاره للمسحة الواقعية للبيئة الجغرافية للمدينة ، وعلى الرغم من ذلك فإنه أدخل بعض المعايير التخطيطية في تحديد المساحة السكنية وإيجاد نسيج عمراني متجانس متميز بعلاقات وظيفية بين مختلف الفعاليات الخدمية والأنشطة في المنطقة الواحدة^(١٣).

الخريطة (٤)

استعمالات الأرض في مدينة بعقوبة في المرحلة الثانية (١٩٢١ - ١٩٥٠)



المصدر: من عمل الباحثة اعتمادا على : محمد يوسف حاجم الهيتي، مصدر

سابق ، ص ٦٤

١- أنظمة الشوارع Street System

تتصف الشوارع في هذه المرحلة بأنها أكثر اتساعاً موازنة مع المرحلة السابقة رغم عدم الأخذ بنظر الاعتبار الزيادة المستقبلية لأعداد السيارات مما عمل على حدوث الاختناقات المرورية في المرحلة اللاحقة ، فضلاً عن ذلك ظهر نمط جديد لشبكة الشوارع وهو النظام الشعاعي الذي يمكن رؤيته بوضوح في مركز المدينة كساحة الشهداء ومنظومة الشوارع الخارجة منها كذلك ساحة الفاروق وساحة الأمين تنظر الخريطة (٥).

من أهم الشوارع التي تم فتحها هي أكمال الشارع المطل على جدول سارية من الجهتين (مصطفى جواد ، فهمي سعيد) وشارع الحسينية عام (١٩٥٦) الذي يعد من أهم الشوارع التجارية في المدينة كذلك شارع النخيل وشارع الأمام علي وشارع سيف سعد وشارع عمر بن عبد العزيز، لقد عمل فتح هذه الشوارع على جذب الكثير من الاستعمالات الحضرية وخاصة التجارية والصناعية كما أن الشوارع الرئيسية التي تربط المدينة بالطرق الإقليمية بدأت تجذب أيضاً الاستعمالات الحضرية خاصة السكنية والتجارية التي عملت بدورها على زيادة كثافة المرور على هذه الشوارع التي تربطها بمركز المدينة ^(١٤) الشوارع التي تربطها بمركز المدينة فضلاً عن فتح الشوارع الجديدة قد تم بناء جسرين على نهر ديالى ، الأول حديدي لمرور القطار عام (١٩٥٩) نفذته شركة هولواي والثاني لمرور السيارات بالقرب من الاول عام (١٩٦٥).

نستنتج مما سبق أن في نهاية المرحلة قد ازدادت أطوال الشوارع المعبدة إذ بلغت (١٢٥) كم ، التي عملت على تنشيط دانيمية المدينة وجاذبيتها للسكان والوظائف المختلفة.

الخريطة (٥)

شبكة الشوارع في مدينة بعقوبة في المرحلة الثالثة (١٩٥١-١٩٧٠)



المصدر: من عمل الباحثة اعتمادا على : محمد يوسف حاجم الهيتي، مصدر سابق
، ص ٦٤ .

ب- السكان Population

يتضح من الجدول (٢) ان سكان مدينة بعقوبة ازداد بقفزات سريعة فبعد ان كان (١٢٤٢٢) نسمة عام ١٩٥٠ ازداد إلى (١٨٤٧٠) نسمة عام ١٩٥٧ بزيادة قدرها (٦٠٤٨) نسمة وهذا يدل على ارتفاع المستوى المعاشي والصحي لسكان المدينة

الجدول (٢)

سكان مدينة بعقوبة للمدة (١٩٥٠ - ١٩٧٠)

السنة	عدد السكان	الزيادة العددية المطلقة	معدل النمو
١٩٥٠	١٢٤٢٢	—	—
١٩٥٧	١٨٤٧٠	٦٠٤٨	٧,٢
١٩٦٥	٣٤٧٩٠	١٦٣٢٠	٦,٦
١٩٧٠	٤٦٢٧٠	١١٤٨٠	٦,٦

المصدر : ١- محمد يوسف الهيتي ، مصدر سابق ، ص ٣٠

٢- تقديرات الباحثة باستخدام القانون السابق

ج- البنية الوظيفية Functional structure

تأثرت البنية الوظيفية لمدينة بعقوبة بدرجة كبيرة بتوسع المدينة العمراني الذي سبب التباين الوظيفي بين قطاعات المدينة التي ترتبط بروابط مكانية تعطي للمدينة وحدتها وشخصيتها ومظهرها الخارجي .

لقد زادت في هذه المرحلة كفاءة مركز المدينة وإمكاناته الوظيفية بسبب تطور وسائل النقل (السيارة) والتنافس الوظيفي بين استعمالات الأرض الأمر الذي أنعكس على ارتفاع سعر الأرض كذلك توسع المنطقة المركزية التجارية على حساب تراجع الوظيفة السكنية ويظهر ذلك بوضوح في محلة التكية الأولى ، كما أن الوظيفة الصناعية قد اتسعت أيضا فظهرت منطقة صناعية صغيرة شرق المدينة في نهاية الخمسينيات شملت معمل النسيج والورق والمواد الإنشائية والغذائية ^(١٥) كذلك ظهرت نواة المنطقة الصناعية في حافة المدينة الغربية عند تقاطع المفرق عندما تم إنشاء عام ١٩٦١ مكبس التمور .

أما بالنسبة إلى الخدمات الإدارية والثقافية فقد توسعت كثيرا لتقدم خدمات لسكان المدينة وسكان المحافظة بصورة عامة ففي منتصف الخمسينيات تم بناء مصرف الرافدين على الضفة اليسرى لجدول سارية وملعب لإدارة المحلية شرقي المدينة عام ١٩٥٦ .

لقد بدأت بعض الشوارع تبرز فيها الوظيفة الإدارية مثل شارع زين القوس في جزئه الواقع بين تقاطع سارية حتى تقاطع الشباب ، فقد تم إنشاء مبنى المحافظة الجديد عام ١٩٦١ وإلى جانبه مبنى المحكمة عام ١٩٦٢ والمصرف العقاري ومبنى البلدية مقابل المحافظة في شارع البلدية ، أما بالنسبة إلى الوظيفة السكنية فقد شهدت هي الأخرى توسعا شمل حتى الجانب الغربي من نهر ديالى وتحديد عام ١٩٥٨ عندما أخذت بلدية بعقوبة بتقسيم الأراضي الزراعية وتحويلها إلى قطع سكنية أو بناء دور لموظفي الدولة بعد تزويد المنطقة بالخدمات الضرورية والتي سميت ب(حي بعقوبة الجديدة) التي بدأت بالتوسع منذ ذلك الحين ، والجدول (٣) يوضح مساحة المدينة والمساحات والنسب المخصصة لاستعمالات الأرض ومنها استعمال الأرض لأغراض النقل الذي توسع بشكل كبير نظرا لزيادة الطلب على السيارات

وفتح الشوارع الجديدة ، وقد وصلت مساحة المدينة في نهاية المرحلة إلى (٢٨١٢) هكتار يلاحظ الخريطة (٦).

د- البنية المعمارية - التخطيطية

لقد تطورت البنية المعمارية والنسيج العمراني لمدينة بعقوبة في هذه المرحلة نتيجة لظهور التخطيط العمراني وارتفاع المستوى الاجتماعي والاقتصادي فقد ظهرت المساكن بأنماط تخطيطية تختلف عما هو معروف في مساكن المرحلة السابقة تمثلت بدخول الصميم الغربي للبيوت في المناطق الجديدة مما أوجد نوعاً من الكيان المهجن للمدينة بين العربي التقليدي والغربي الدخيل .

كما أن للجهات البلدية والرسمية دوراً كبيراً في فرز وتوزيع قطع الأراضي ذات الأشكال المنتظمة المنسجمة مع تخطيط الشوارع الشبكي التي تتراوح مساحتها بين (٢٥٠ - ٦٠٠) م^٢.

الجدول (٣)

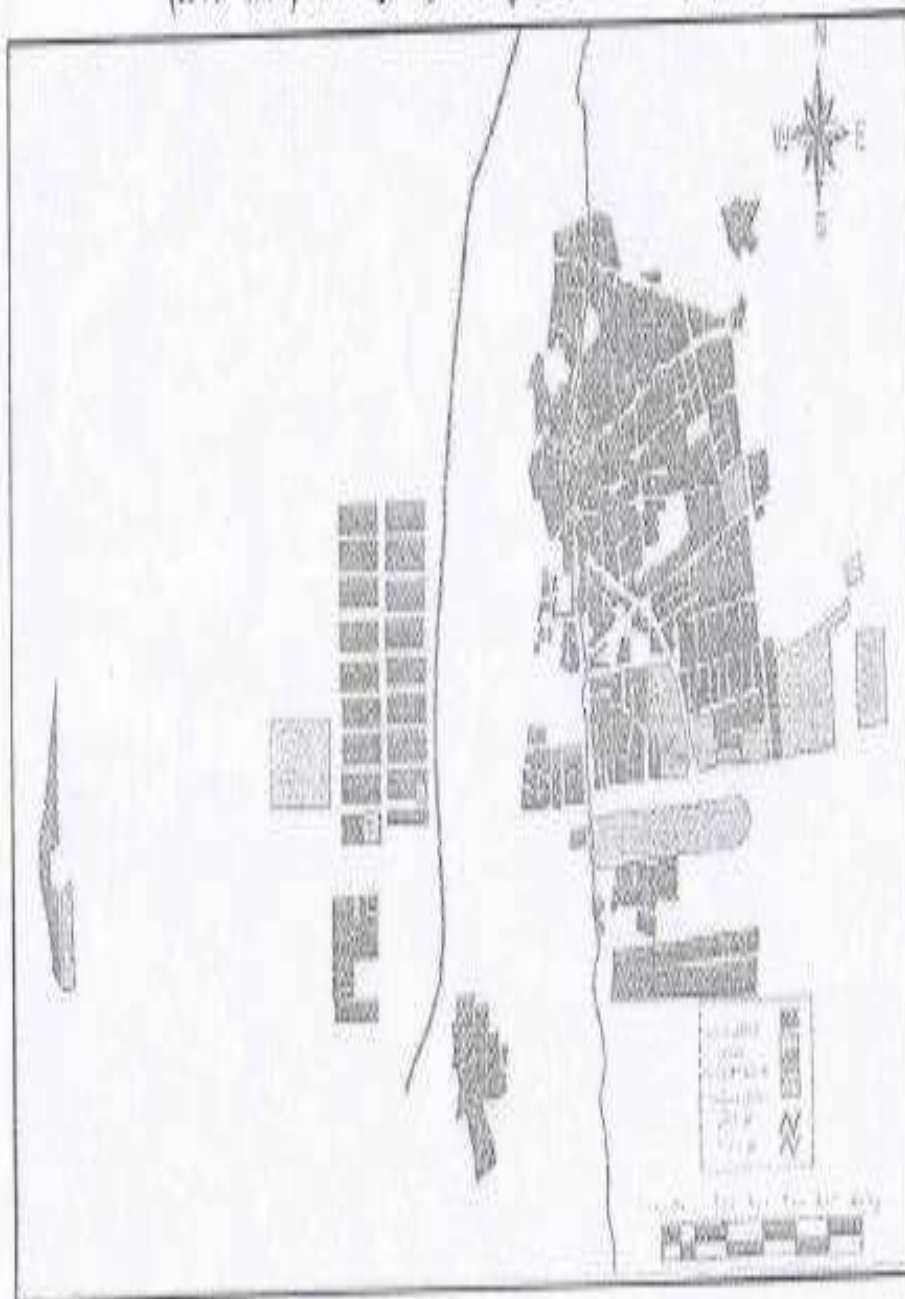
المساحات والنسب المخصصة لاستعمالات الأرض في ضمن التصميم الأساسي
لعام (١٩٥٩)

ت	نوع الاستعمال	المساحة/ هكتار	النسبة المئوية
١-	السكني	٣٧٥	٤٤,١
٢-	الترفيهي والنقل	٢١٥	٢٥,٢
٣-	الصناعي	١١٠	١٢,٩
٤-	التجاري والأعمال	٣٥	٤,١
٥-	الاستعمالات الخاصة	١١٥	١٣,٥
	المجموع الكلي	٨٥٠	%١٠٠

المصدر : محمد يوسف الهيتي ، مصدر سابق ، ص ١٩٢.

أما نمط الأبنية فقد ظهر نمط الوحدات المعمارية السكنية الغربي والذي يتميز باختفاء الساحة الوسطية ووجود شبابيك واسعة التي تطل على حديقة الدار هذا ألى جانب بقاء النمط العربي المحور للبيوت المتصلة وهذا النمط انتشر بصورة خاصة في محلة التكية في المناطق التي توسعت بشكل ممتد للمدينة القديمة في محلة التكية مثل منطقة أم النوى ونتيجة لذلك تباين النسيج المعماري للمدينة بين المناطق القديمة والحديثة .

الخريطة (6) استعمالات الارض في مدينة بعقوبة المرحلة الثالثة (1951 - 1970)



المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على محمد يوسف حاتم الهنسي، مدينة بعقوبة دراسة لتركيبها الداخلي الوظيفي، رسالة ماجستير (غير منشورة) قسم الجغرافيا، كلية التربية (بن رشد)، جامعة بغداد، 1989، ص 64.

الاستنتاجات

توصل البحث إلى إن لتطور وسائل النقل دورا كبيرا في التطور الوظيفي والعمراني لمدينة بعقوبة وخاصة السيارة التي ساعدت على التوسع المساحي لها فضلا عن تغير التركيب الوظيفي حيث عملت على تشتت بعض وظائف المدينة (السكنية والصناعية) وتركز البعض الآخر (كالتجاري) في مركز المدينة الذي يتمتع بسهولة الوصول ، لذا فان هذا التطور قد مر بعدة مراحل هي:

١- **المرحلة الأولى:** قبل عام ١٩٢١ التي سبقت الحكم الوطني في العراق ، إذ كانت مدينة بعقوبة أشبه بقرية منها الى مدينة ذات طابع ريفي لم يتجاوز سكانها وقت ذاك (٦٥٤٠) نسمة ، تميزت خلالها بالخط الوظيفي وبنية معمارية تجسد فيها الطابع العربي الأصيل وشوارعها العضوية الضيقة

٢- **المرحلة الثانية:** هي التي تلت عام ١٩٢١ حتى عام ١٩٥٠ ، وتمثلت مرحلة دخول السيارات إلى مدينة بعقوبة واستقامة شوارعها التي تم فتحها مؤخراً ، وزيادة عدد سكانها الذي وصل إلى (١٢٤٢٢) نسمة ، اما البنية الوظيفية فقد تطورت نتيجة لتطور المدينة العمراني والوظيفي مع الطابع المعماري العربي المحور .

٣- **المرحلة الثالثة:** بدأت منذ عام (١٩٥١-١٩٧٠) ظهرت فيها بوادر للنشاط والحركة الاقتصادية والاجتماعية والتخطيطية التي تميزت عن سابقتها ، من حيث نمط الشوارع الجديد (الشعاعي) وبرز ظاهرة الفصل الوظيفي نوعا ما ودخول الطابع المعماري الجديد (الغربي) في المناطق الحديثة من المدينة ، كما وصل عدد سكانها إلى (٤٦٢٧٠) نسمة .

التوصيات

- ١- ضرورة الأخذ بنظر الاعتبار التوسع المستقبلي عند إنشاء الشوارع الجديدة من حيث الطاقة الاستيعابية لعدد السيارات واستعمالات الأرض الأخرى .
- ٢- يجب الاهتمام بالجانب التطبيقي عند وضع الخطط او التصاميم الاساسية.

Abstract

Address the subject of this research the development of the transport network and its impact on the growth of the city of Baquba and spatial expansion through time periods, represented by the morphological stage since each stage of the character of a particular morphological which is the product of a material for economic and social circumstances that have occurred in the city , which in turn reflected on the plan the city and the street patterns and urban fabric , the focus was on the development of the transport network and private street and their relationship to change the internal structure of the city in addition to focus attention on variables that have a primary effect in career development and urban systems are forms of the streets and plots with an area of construction and style .

الهوامش والمصادر

- ١- الاشعب ، خالص حسني ، مدينة بغداد - نموها - بنيتها - تخطيطها ، الموسوعة الصغيرة ، العدد ٨ ، دار الجاحظ للطباعة والنشر ، ١٩٨٢ ، ص ٢٦
- ٢- الدليمي ، صفاء جاسم محمد ، تطوير المراكز الحضرية وأثره في النمو الإقليمي ، أطروحة دكتوراه (غير منشورة) ، كلية الآداب جامعة بغداد - قسم الجغرافية ، جامعة بغداد ، ١٩٩٥ ، ص ١١١
- ٣- كمونة ، حيدر عبد الرزاق ، مشكلات النقل والمرور في المدينة العراقية ، الموسوعة الصغيرة العدد ١٩٤ ، دار الحرية للطباعة ، ١٩٨٦ ، ص ٧.
- 4- T,A,Broad – Bent , planning and profit in the urban economy, London ,1971,p14.
- ٥- النقاش ، محمد حسن ، المدينة العربية الإسلامية وعوامل ظهورها وتطورها ، مجلة الدراسات القومية والاشتراكية ، الجامعة المستنصرية ، العدد ، ٢٥١ ، نيسان ، ٢٠٠٢ ، ص ٣٣ .
- ٦- حسين ، عبد الرزاق عباس ، جغرافية المدن ، طبع مكتب بغداد ، ص ٥٩.
- ٧- الخشالي ، علاوي عبد الرزاق ، لمحات من تاريخ بعقوبة القديم ، مطبعة أسعد ، بغداد ، ١٩٨٠ ، ص ٢١ .
- ٨- الهيتي ، محمد يوسف حاجم ، مدينة بعقوبة دراسة لتركيبها الداخلي الوظيفي ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، قسم الجغرافية ، كلية التربية (ابن رشد) ، جامعة بغداد ، ١٩٨٩ ، ص.
- ٩- الأشعب ، خالص حسني ، أصالة المدينة العربية ، مجلة أفاق عربية ، العدد ١ ، أيلول ١٩٧٧ .
- ١٠- الخشالي ، علاوي عبد الرزاق ، مصدر سابق ، ص ٣٧-٣٨ .
- ١١- الخشالي ، علاوي عبد الرزاق ، مصدر سابق ، ص ٢١-٣٧ . ١٢.
- ١٢- الهيتي ، محمد يوسف حاجم ، مدينة بعقوبة دراسة لتركيبها الداخلي الوظيفي ، مصدر سابق ، ص ١١٤ .

- ١٣- زينل ، نمير يوسف ، ممارسات التخطيط العمراني في العراق ، مجلة البناء الحضاري ، وزارة الأسكان والتعمير ، العدد الثامن ، السنة الثالثة ، مطبعة أديب البغدادي ، حزيران ، ١٩٨٠ ، ص٤٦-٤٧ .
- ١٤- هادي ، عادل مرزة ، متطلبات تخطيط النقل ضمن التصميم الاساسي لمدينة الحلة ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، مركز التخطيط الحضري والاقليمي، جامعة بغداد ، ١٩٨٢، ص٥٩ .
- ١٥- مرزا ، محمد علي ، الاقاليم الوظيفية وتأثير العلاقات الإقليمية في الاتجاهات المكانية النمو في مدينة بعقوبة ، اطروحة دكتوراه (غير منشورة) ، قسم الجغرافية كلية الاداب ، جامعة بغداد ، ١٩٩٧ ، ص٢١٦ .