

أ.د. جبران اسكندر رفيق الحديثي

عمر سعد منفي الدليمي

جامعة الانبار - كلية الآداب

تاريخ الاستلام: ٢٠٢٤/٨/١

تاريخ القبول: ٢٠٢٤/٨/٢٢

### الملخص

نجحت أمانة العاصمة في تنفيذ التصميم الأساسي لمدينة بغداد عام ١٩٧١، إذ تم التركيز على تطوير مناطق العاصمة كخطوة أولى، ثم أعيد النظر في التخطيط العام للمدينة بناءً على النتائج والتصاميم وأعمال المسح الميداني التي نفذتها كوادر ومهندسو مؤسسة بول سيرفس البولندية التي تولت الإشراف على وضع التصميم، تضمن التصميم الأساسي والتقارير المرفق به توضيحات شاملة لاستعمالات الأراضي المختلفة، ونسبها وكثافة كل منها، فضلاً عن المقترحات لأساليب السيطرة على التنفيذ والمراحل المرتبطة به، وقد حدد التصميم مواقع ومساحات جميع الخدمات في العاصمة بما في ذلك المجالات الصناعية والخدمية والسكنية والتجارية، كما أوجب التصميم الحفاظ على الأبنية الدينية والتراثية، وزيادة المناطق الخضراء في بغداد، وإنشاء الحزام الأخضر حول العاصمة.

الكلمات المفتاحية: التصميم الأساسي، خدمات عامة، توسيع وتطوير المدن، تجارة، صناعة، زراعة، مباني حكومية، طرق وممرور .

### **The Basic Plan of Baghdad, 1971: A Historical Study.**

**Prof. Dr. Gibran Iskandar Rafiq Al-Hadithi**

**Omar Saad Manfi Al-Dulaimi**

**University of Anbar - College of Arts**

### **Abstract :**

The Municipality of the Capital succeeded in implementing the basic design of the city of Baghdad in ١٩٧١, as the focus was on developing the capital's areas as a first step, and then the general planning of the city was reviewed based on the results, designs and field survey work carried out by the cadres and engineers of the Polish Pol Service Foundation, which supervised the development of the design. The basic design and the report attached to it included comprehensive explanations of the different land uses, their proportions and the density of each, as well as proposals for methods of controlling implementation and the stages associated with it. The design specified the locations and areas of all services in the capital, including industrial, service, residential, and commercial areas. The

design also required preserving religious and heritage buildings, increasing green areas in Baghdad, and creating a green belt around the capital.

**Keywords :** Basic design, public services, expansion and development of cities, trade, industry, agriculture, government buildings, roads and traffic.

### المقدمة

نجحت امانة العاصمة بتطبيق التصميم الاساسي لمدينة بغداد عام ١٩٧١ وذلك بعد محاولات عدة فاشلة في هذا الجانب منذ ثلاثينيات القرن العشرين، عد التصميم الاساسي من اهم المنجزات التي حققتها امانة العاصمة، لأنها استطاعت ان توقف زحف وتوسع المدينة كخطوة اولى ومن ثم عادة النظر في التخطيط العام للمدينة على ضوء النتائج والتصاميم واعمال المسح الميداني التي اجريت من قبل كوادر ومهندسي مؤسسة بول سيرفس البولندية التي اشرفت على وضع التصميم، قدمت امانة العاصمة جميع التسهيلات والخرائط الى الشركة البولندية، إذ ادركت امانة العاصمة اهمية التصميم الذي عدته الاساس شرعت من خلاله العديد من المشاريع التطويرية واسهم بشكل ملحوظ للحد من زحف وتوسع المدينة بشكل مبعثر وغير منظم، وضم التصميم الاساسي والتقارير المرفق به توضيحات وافية لاستعمالات الارض المختلفة ونسبها وكثافة كل منها مع مقترحات لأساليب السيطرة على التنفيذ والمراحل المتعلقة بذلك، إذ حدد التصميم مواقع ومساحة جميع جوانب الخدمات في العاصمة سواء كانت شتى المجالات الصناعية والخدمية والسكنية والتجارية، اوجب التصميم على ضرورة الحفاظ على الابنية الدينية والتراثية وزيادة المناطق الخضراء في بغداد وانشاء الحزام الاخضر حول العاصمة وبعد اكمال الشركة البولندية الاعمال التصميمية وعلى اثرها اصدرت الحكومة العراقية قانون رقم ١٥٦ لسنة ١٩٧١ بأسم قانون التصميم الاساسي لمدينة بغداد .

### التصميم الاساسي لمدينة بغداد عام ١٩٧١

تعد بغداد عاصمة الجمهورية العراقية واكبر مدنها من ناحيه الكثافة السكانية وبسبب ما تتمتاز به بغداد من تاريخ وحضارة كبيره وقياسا الى التوسع الكبير في مساحتها، إذ اصبحت الحاجة ماسه الى تخطيط مدروس يمكن بواسطته تقادي الاخطار التي رافقت نمو المدينة وتطورها الكبير<sup>(١)</sup>.

هدفت امانه العاصمة من عمليات تخطيط الارض الحضرية للسيطرة على تنظيم ونمو المدينة، وجاءت اولى المحاولات بهذا المجال عن طريق الشركة الألمانية بقيادة الاستشاري

بريكس ( Brix ) ومساعديه<sup>(٢)</sup> وقدمت الشركة الالمانية تصميمها المقترح لمدينة بغداد عام ١٩٣٦ دون اجراء عمليات مسح ميداني شامل للمدينة ، لذلك جاء تصميم الشركة الألمانية مكتظاً بالعيوب ولا يتماشى مع التطور الحاصل في المدينة والزيادة السكانية المتزايدة، لذلك اهمل التصميم ولم ينفذ منه الا بعض المشاريع<sup>(٣)</sup> .

وعُد مشروع تطوير شارع الرشيد وكذلك مشروع فتح شارعين جديدين موازيين له هما شارع الكفاح وشارع الشيخ عمر اهم ما طبقته امانه العاصمة من التصميم المذكور<sup>(٤)</sup> .

وكانت المحاولة الثانية لتصميم المدينة عن طريق الشركة البريطانية مون برو (Moon Pro)<sup>(٥)</sup> وجاءت الشركة البريطانية عام ١٩٥٤ بتصميم دائري للمدينة وبقطر يقارب ١٨ كم، وتضمن تصميمها فقرات عدة أهمها طرق شعاعية تتجه نحو الداخل مع حزام ريفي يحيط بالمدينة وبناء سدة وقائية لحماية المدينة من الفيضان، وقسم التصميم المدينة الى ثمان قطاعات رئيسية توزع بالتساوي على جانبي النهر، وقدمت الشركة مخططها لتطوير النقل والصناعة والتجارة والزراعة وفق اجتهادات شخصيه من قبل مهندسيها دون اجراء مسح ميداني لاقتصاد المدينة<sup>(٦)</sup> .

رافق تصميم الشركة الغير منتظم عدة مشاكل سياسية في العراق منها انضمام العراق الى حلف بغداد، وكذلك محاولة تشكيل اتحاد العربي الهاشمي أدت جميع هذه الاسباب الى اهمال التصميم وعدم تطبيقه<sup>(٧)</sup> كلف مجلس الاعمار العراقي في مطلع عام ١٩٥٨ مؤسسة دوكسيادس (Doxiades) اليونانية<sup>(٨)</sup> لأجراء تصميم اساسي جديد لمدينة بغداد ، وجاء تصميم المؤسسة مختلفاً بشكل كامل عن التصاميم السابقة ، اذ جاء تصميمها بشكل مستطيل بأبعاد ١٨ كم عرضاً و ٣١ كم طولاً ، واوجب التصميم على الغاء حدود بغداد القديمة ، واكد على ضرورة خلق مدن جديد و احتوى التصميم الجديد على خمس قطاعات رئيسية بطاقه استيعابية لكل قطاع نصف مليون شخص ، واهم مقترحات التصميم جديد حفر ثلاث قنوات اروائية صناعية لدجله نفذت احداها في اوائل الستينات وسميت قناة الجيش الذي رافقها طريقين سريعين موازيين لها سميّ بشارعي القناة وطريق ثالث سميّ شارع فلسطين ، وكذلك حوى التصميم على عدد كبير

من المتغيرات والمشاريع ، وعلى اثر قيام ثوره ١٩٥٨ انهدت الحكومة العراقية الجديدة العقد مع المؤسسة اليونانية في ٢١ / ايلول / ١٩٥٩ والغي التصميم الاساسي للمدينة <sup>(٩)</sup> .

اتفقت امانة العاصمة مع مؤسسه بول سيرفس (Bull serifs) <sup>(١٠)</sup> في عام ١٩٦٥ للقيام بتحضير التصاميم الأساسية لمدينة بغداد ، وبالفعل قامت الشركة بالمسح الميداني واجرت العديد من الدراسات ووضعت الخرائط والتصاميم وقدمتها إلى امين العاصمة مدحت الحاج سري <sup>(١١)</sup> ، إذ كانت مدة المسح الميداني للشركة استغرقت لمدة عامين ووضعت الخطط النهائية للتصميم في مطلع عام ١٩٦٨ ؛ وبسبب قيام انقلاب ١٧ تموز ١٩٦٨ وتغيير نظام في العراق مما أدى إلى سجن امين العاصمة ، وعلى اثر ذلك تم ايقاف المشروع <sup>(١٢)</sup> .

وبعد الاحداث التي شهدتها العاصمة على أثر فيضان عام ١٩٦٨ وانهيار منظومات المياه والمجاري واخفاق الأمانة في تقديم الخدمات للسكان في بغداد، وذلك بسبب عدم وجود دراسة وتخطيط للمشاريع المنفذة ، فضلاً عن ذلك قلة الاموال والكفاءات في أمانة العاصمة، الأمر الذي حتم عليها ضرورة وجود دراسة شاملة وخطط مدروسة لتنفيذ المشاريع وضرورة العمل على تصميم اساسي لمدينة بغداد، وتنفيذ المشاريع عن طريق الخرائط والتصاميم التي قدمتها شركه بول سيرفس إلى أمانة العاصمة قبل الانقلاب <sup>(١٣)</sup> .

شهدت بغداد لأول مرة تخطيط وتصميم يعد من قبل المهندس العراقي هشام المدفعي <sup>(١٤)</sup> الذي التحق رئاسة أمانة العاصمة بطلب من الامين السابق مدحت الحاج سري وتولى رئيس الهيئة الفنية في الامانة <sup>(١٥)</sup> والذي نجح في جمع المعلومات والخرائط والمخططات والتي قدمها إلى مجلس أمانة العاصمة للتخطيط المقترح، وجاءت متطابقة مع العقود المبرمة من قبل أمانة العاصمة الى شركه بول سيرفس، ووضح خلالها شرح تفاصيل التخطيط والخطط المستقبلية للمشاريع، إذ أكد مجلس الأمانة تخطيط بغداد ليس من ضمن صلاحياته بينما اصر مجلس التخطيط ان تصميم بغداد هو امر خاص بأمانة العاصمة .

أضحت مشاريع التخطيط والمخططات المستقبلية لمدينة بغداد محل خلاف بين امانة العاصمة ووزارة التخطيط وتركز الخلاف في مسألة من يتولى مسؤولية اقرار وتبني التصاميم <sup>(١٦)</sup>

بذل ابراهيم محمد اسماعيل الامين العام الجديد للعاصمة جهوداً لمعالجة اقرار مشروع التخطيط ، إذ وعد المدفعي بعرض المشروع إلى رئيس الجمهورية الذي قام بتكليف بعض الجهات والشخصيات للبحث في أمر تخطيط بغداد وتم تحديد موعد الاجتماع مع امين العاصمة والمدفعي في مقر أمانة العاصمة وتم تحضير كافة الخرائط والتصاميم في قاعه خاصه قامت بها الأمانة استعداداً للاجتماع ، لكن الجهات المكلفة من قبل رئيس الجمهورية تخلفت عن حضور الاجتماع ، الأمر الذي دفع المدفعي لتقديم استقالته من الأمانة، وذلك لغياب التخطيط الواضح يستند اليه في عمله القائم على مبدأ تطوير بغداد<sup>(١٧)</sup> وبرغم من استمرار ضعف وتلكؤ في ادارة وتنفيذ المشاريع وغياب التخطيط الواضح لمستقبل بغداد<sup>(١٨)</sup> الا ان بداية عام ١٩٧٠ قد شهدت اصدار الحكومة العراقية لعدة قرارات ابرزها قرار رقم ٢٦٤ في ١١ اذار ١٩٧٠، والذي تضمن الحاق أمانة العاصمة برئاسة ديوان رئاسة الجمهورية وفك ارتباطها من وزاره البلديات وتحويل امين العاصمة الصلاحيات الممنوحة للوزير<sup>(١٩)</sup> أسهم هذا القرار أثر كبير في نهضة مشاريع الأمانة وحقق تطوراً ملحوظاً في خدمات أمانة العاصمة ، فضلاً عن ذلك ان الحكومة العراقية اطلقت اكبر موازنه مالية عرفتھا الحكومات العراقية منذ ذلك الوقت في عام ١٩٧٠، إذ خصصت مبالغ كبيره إلى أمانة العاصمة، وذلك ضمن منهاج عملها لتطوير العاصمة<sup>(٢٠)</sup> بدأت بغداد خلال الاعوام اللاحقة تنمو وتتسع وبدأت الحاجه الماسة في إجراء مسح ميداني للمناطق التابعة إليها وضرورة وضع البرنامج لتطوير العاصمة يستمر الى عشرون عاماً تعتمد عليها الامانة بشكل كبير في سير الاعمال الموكلة اليها<sup>(٢١)</sup> .

وعلى هذا السياق قدم امين العاصمة ابراهيم اسماعيل في اذار ١٩٧١ طلب إلى رئيس الجمهورية في اعادة النظر بمشروع التصميم الاساسي لمدينة بغداد على وفق ما ورد بالاتفاقية الموقعه مع شركه بول سيرفس البولندية لعام ١٩٦٥ ؛ وذلك بسبب الحاجه الماسة اليه في اعمال التطوير التي تقوم بها أمانة العاصمة والسير على مشاريع وخطط مدروسة بدلا من التخطيط في قرارات التي تؤثر بشكل سلبي على العاصمة في المستقبل<sup>(٢٢)</sup> .

وافق مجلس التخطيط الاقتصادي على طلب امين العاصمة بأجراء المسح الميداني للعاصمة ووضع التصميم الاساسي لبغداد، وخولت أمانة العاصمة بإتخاذ الإجراءات المطلوبة لذلك<sup>(٢٣)</sup> وعلى وفق ما ورد قامت أمانة العاصمة بالتعاقد مع مؤسسة بول سيرفس البولندية من جديد وذلك في ٢٧ أيار ١٩٧١ وتضمن الاتفاق الجديد بين المؤسسة البولندية وأمانة العاصمة ما يلي<sup>(٢٤)</sup> :

١- قيام الشركة بالمسح الميداني ومسح استعمال الاراضي لمدينة بغداد بمقياس ١/٥٠٠٠ بدلا عن مقياس ١/٢٠٠٠٠ التي نصت عليها الاتفاقية لعام ١٩٦٥ وشمل هذا المقياس الجديد المرحلة الاولى من التصميم للمدة من ١٩٧١ إلى عام ١٩٧٧ .

٢- تضع الشركة التصميم الانمائي الشامل لبغداد لغاية عام ٢٠٠٠ بدلا عن عام ١٩٩٩ حسب الاتفاقية القديمة وان يكون التصميم الانمائي الشامل الممتد إلى عام ٢٠٠٠ على مقياس المحدد السابق وهو ١/٢٠٠٠٠ .

٣- ان تقوم الشركة بتحضير تصاميم تفصيليه لمناطق مختاره من بغداد بمسافه خمس كيلو مترات مربعه .

٤- خطة العمل والتنفيذ التي قامت بها الشركة في مركز بغداد الكرخ والرصافة بمسافة تبلغ ١٥ كيلو متر مربع .

وبعد موافقة الشركة على جميع اقتراحات الأمانة , قام امين العاصمة برفع كتاب إلى ديوان رئاسة الجمهورية من اجل اصدار قرار حول موضوع التصميم<sup>(٢٥)</sup> .

وبعد اجتماع مجلس قياده الثورة (المنحل) في ١١ كانون الاول ١٩٧١ ناقش موضوع التصميم الاساسي لبغداد وبعد ذلك أعلن المجلس موافقته وأصدر قانون رقم ١٥٦ لعام ١٩٧١ والذي عرف بقانون التصميم الاساسي لمدينة بغداد وتكون من ٢٣ ماده<sup>(٢٦)</sup> .

ونصت ( المادة الاولى ) من القانون قانون التصميم الاساسي لمدينة بغداد ، على إعطاء الصفة القانونية للتصميم والموافقة على المشاريع والخطط التي وضعت من قبل الشركة البولندية ، وجاء في ( المادة الثانية ) من القانون على تصديق المخطط العام لتصميم بغداد بمقياس ١/٢٠٠٠٠ ونصت المادة ايضاً على ان التصميم الاساسي ملزماً ، فيما تضمنه على كافة الاشخاص والمؤسسات والدوائر الحكومية والمصالح الرسمية وغير الرسمية<sup>(٢٧)</sup> .

وقد فرض القانون على تشكيل لجنة ، عرفت باللجنة العليا لتصميم الاساس لمدينة بغداد وكانت برئاسة امين العاصمة وعضوية ستة خبراء في كافه الميادين، وعدت هذه اللجنة مشرفة ومسؤولة امام الدولة في كل قرارات التصميم، وأشرفت على اعمال الشركة والمخططات ، واجتمعت اللجنة العليا بدعوة من الرئيس امين العاصمة على ان لا تقل مدة بين اجتماع واخر عن ستة اشهر، وذلك حسب ما نصت عليه (المادة الثالثة) من قانون تصميم الاساسي لمدينة بغداد (٢٨).

وجاء في (المادة السادسة) من القانون تحديد المرحلة الاولى من التصميم وهي المدة الممتدة من عام ١٩٧٢ - ١٩٧٧ (٢٩) ، بينما نصت المادة ( الحادية عشر والثانية عشر والخامسة عشر) على كيفية استخدام الاراضي في المناطق التي تدخل ضمن منطقته التصميم، ونصت على الالتزام بكافه القوانين والأنظمة التي حددتها الشركة مع أمانة العاصمة على كل الاشخاص الذين ينوون القيام بأعمال عمرانية او انشائية في هذه المناطق، كما أكد القانون على عدم استعمال الارض او البناء الا بإجازة من أمانة العاصمة (٣٠) في حين اشارة المادة ( الحادية والعشرون) الى سماح القانون اصدار انظمة وتعليمات لتنفيذ هذا القانون ، وجاء في المادة ( الثانية والعشرون) على تنفيذ هذا القانون من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية وعلى الوزراء وامين العاصمة تنفيذ هذا القانون حسب ما جاء في المادة (الثالثة والعشرون) (٣١) .

الاسباب التي دعت أمانة العاصمة على اجراء المسح الميداني ووضع التصميم الاساسي لمدينة بغداد (٣٢) .

- ١ - مركز المدينة الذي يتصف بتجمع غالبية الأنشطة السياسية والإدارية والثقافية والاقتصادية والسياحية والترفيهية ، والأمر الذي سبب ضغط سكاني كبير في هذه المناطق.
- ٢ - الازدحام الكبير الذي كانت تعاني منه العاصمة ؛ وذلك بسبب تجمع معظم المصالح العامة والمصالح الخاصة في مركز المدينة .
- ٣ - عدم مقدرة أمانة العاصمة على توفير الخدمات لجميع سكان بغداد وخاصة المناطق البعيدة عن المركز.

- ٤ - سوء استعمال الارض وانتشار البناء بشكل غير منظم والتركيز حول المركز دون المراكز الثانوية .
  - ٥ - محاوله أمانة العاصمة في الحفاظ على الاثار الموجودة في بغداد والمناطق التراثية.
  - ٦ - محاوله أمانة العاصمة السيطرة على الزيادة الكبيرة المتوقعة لسكان بغداد .
  - ٧ - توسيع بغداد من خلال انشاء مدن جديدة على اطراف الحدود الإدارية لأمانة العاصمة
  - ٨ - زياده المناطق الخضراء في العاصمة وانشاء الحزام الاخضر لبغداد .
  - ٩ - محاوله أمانة العاصمة السير على خطط منظمه من اجل تجميل بغداد .
  - ١٠ - استغلال نهر دجله في بغداد وانشاء العديد من الجسور .
  - ١١ - انشاء مدن صناعيه بعيد عن المركز لتخفيف الزخم السكاني وعزل المناطق الصناعية بعيدا عن مركز المدينة .
  - ١٢ - حل مشكله المياه والمجاري التي تعاني منها مناطق العاصمة .
  - ١٣ - فتح طرق جديدة وتعبيد الشوارع وفق تصاميم عالميه .
  - ١٤ - محاوله ايجاد نظام تسميه الشوارع وترقيم العقارات لمدينة بغداد وغيرها الكثير من الاسباب التي دفعت أمانة العاصمة لوضع التصميم الاساسي .
- اولاً- مبادئ ونتائج التصميم الاساسي الجديد للعاصمة بغداد وهي كالاتي (٣٣):**
- ١ - وضع التصميم الجديد بمقياس ١ / ٢٠٠٠٠ اساس التطور لمدينة بغداد وللفترة الواقعة من عام ١٩٧٧ إلى ٢٠٠٠
  - ٢ - وضع هذا التصميم على مبدا التقدم الصناعي والاجتماعي لمدينة بغداد.
  - ٣ - ازدياد مهام مدينة بغداد بنمو الحالة السياسية والاجتماعية فيها والسيطرة على الزيادة الحاصلة في السكان .
  - ٤ - رفع مكانه بغداد بين بقية العواصم وخاصه انها مركز للزوار من مختلف مناطق العالم فضلاً عن ذلك زياره الاماكن المقدسة فيها .
  - ٥ - تطور بغداد كمركز سياحي في البلاد بفضل اثارها التاريخية وفنونها الشعبية والتطور العمراني الكبير الذي تشهده العاصمة .
  - ٦ - دخول بغداد في حقول العلم والمعرفة و تصبح مركزا عالميا في الثقافة .
  - ٧ - ابراز بغداد من ناحيه السكن و الصناعة والتجارة والنقل.
- ثانياً - الاسكان والمساحات المحددة له بموجب تصميم الاساسي الجديد (٣٤) :**

- ١ - أوصى التصميم الجديد اعاده النظر في سياسه الاسكان ، وكذلك فرض على توزيع المناطق السكنية حسب الكثافة السكانية وتوفير كل ما يحتاجه الافراد ضمن مناطق سكناهم.
  - ٢ - ادخل التصميم مبدأ السكن ذات العوائل المتعددة اي زياده بناء العمارات السكنية وجعلها تكفي لإسكان ٢٠% من سكان بغداد .
  - ٣ - فرض التصميم على أمانة العاصمة فكره القطاع السكني او ما يعرف بالمجمعات السكنية وتنظيم السكان في بغداد بشكل متدرج المحلة - الحي - القطاع وعلى الشكل الاتي :
    - أ - القطاع السكني : وهو اكبر وحده سكنيه تتسع للسكان من ٢٠٠ الف إلى ٥٠٠ الف نسمة والتي يجب ان تحوي على احياء سكنيه منظمه لكل منها مركز رئيسي، وكذلك مركز رئيسي للخدمات التجارية والملاعب ومناطق لهو للأطفال وحدائق عامة ومناطق صناعيه ومركز للنقل مع خدمات مع خدمات ملحقه به (٣٥).
    - ب - الحي السكني : ويشمل عدة محلات سكنيه تشغل مساحة نصف قطرها ٨٠٠ متر ويمكن لأي شخص فيها الوصول إلى مركز الحي خلال عشره دقائق وتحتوي على مختلف طبقات السكان ويمكن أن تتسع للسكان ٢٠,٠٠٠ نسمة (٣٦).
    - ج - المحلة السكنية : وهي اصغر وحده سكنيه يمكن ان تستوعب ١٠٠ إلى ٨٠٠ دار وعدد سكانها يتراوح من ٢٠٠٠ إلى ٤٠٠٠ ، واهم مرفق بها هو وجود مدرسه تتوسط المحلة وكذلك مركز تجاري صغير مع عدد من الخدمات الموزعة عليها (٣٧).
- ثالثاً - الصناعة والمساحات المحددة لها بموجب التصميم الاساسي الجديد**
- حدد التصميم الاساسي مجموع مساحات الاراضي المستخدمة في قطاع الصناعة والتي بلغت ٣٠٦٧ ثلاثة الاف وسبع وستون هكتار تقريبا للأغراض الصناعية المختلفة وقسمت ووزعت في مختلف قطاعات العاصمة (٣٨) ؛ وبسبب التوزيع الغير متكافئ للصناعة بين مركز المدينة وبقية المناطق، فضلاً عن ذلك عدد المنشأة الصناعية وعدد العاملين فيها ، وعلى ذلك فقد أوصى التصميم الجديد بتوزيع المناطق الصناعية حسب تواجد الايدي العاملة والظروف البيئية الملائمة (٣٩) .
- وعلى هذا الاساس حدد التصميم الصناعات التي يجوز قيامها في بغداد مركز المدينة وفق ما يلي :

- ١ - الصناعات التي تخدم المدينة بشكل مباشر.
- ٢ - الصناعات ذات التكنولوجيا العالية ( الإلكترونية ) والتي لا تحتاج إلى ايدي عاملة كبيره ، كذلك عدم توفر الكفاءات والكوادر القادرة على تشغيل مثل هذه الصناعات خارج المدينة (٤٠).

ولقد حدد التصميم صناعات التي يجب ان تتقل من مركز المدينة وابعادها في مناطق مخصصه لمثل هذه الصناعات ، كما حدد التصميم الصناعات التي يجب ان تبقى في مركز المدينة ولكن يقوم التصميم بتوزيعها حسب التعداد والحاجه السكانية اليها (٤١).

سمح التصميم بتخصيص اماكن لمحلات التصليح والحرف اليدوية الصغيرة قرب المناطق السكنية في مواقع خاصه (٤٢).

كما سمح التصميم بإنشاء صناعات صغيره يقوم التصميم بتوزيعها على مناطق العاصمة مثل اماكن التسويق الكبيرة والمحلات السكنية في المناطق ومحطات تعبئه الوقود ومعامل الطحين، وكذلك الافران والمخابز والحرف اليدوية ومعامل الخياطة ومحلات التصليح الصغيرة على ان يتم تخصيص اراضي لها ، وكذلك موقف خاص لوقوف السيارات (٤٣).

وعلى هذا الاساس قامت الشركة بول سيرفس مع أمانة العاصمة بتوزيع الخدمات الصناعية التصليحية والضرورية ضمن مراكز الاحياء والقطاعات ، وفق التصميم الاساسي مثل منطقه الصناعات الحرفية في السيدية وغيرها من المناطق التي خصصت لها الشركة وأمانة العاصمة مساحة معينه مع موقف خاص لإنشاء الصناعات الضرورية (٤٤).

اما فيما يخص بعض الصناعات الكبيرة فقد أوصى التصميم الاساسي بما يلي (٤٥):

- ١ - اجراء عمليه الترحيل التدريجي للصناعات الكبيرة من مركز العاصمة ونقلها إلى مراكز اخرى يحددها التصميم .
- ٢ - الابتعاد والامتناع عن انشاء الصناعات الثقيلة والمضرة في مركز المدينة مثل الصناعات الكيمائية والمعدنية .

٣ - حدد التصميم الموقع الاكبر للمناطق الصناعية في الجهة الجنوبية الشرقية من المدينة وخصص مساحة له حوالي (١٠٢٥) ألف وخمسة وعشرون هكتار وقسم هذه المنطقة إلى ثلاث اصناف كل صنف احتوى على عدد من الصناعات وكل صنف يختلف عن الآخر من حيث المساحة والصناعة .

#### رابعاً - تطوير النقل حسب التصميم الاساسي :

خصص التصميم لتطوير النقل مساحة قدرها ( ٦٣٤٦ ) ستة الاف وثلاثمائة وست واربعون هكتاراً وذلك لشبكة المواصلات والنقل والخدمات المتعلقة بهما<sup>(٤٦)</sup> ، وقد اخذ التصميم بنظر الاعتبار تغيرات المتوقعة في استعمال الارض وعدد السيارات الحالية والمتوقعة؛ بسبب الزيادة في الاستيراد وعملية التجميع لبعض انواع السيارات والزيادة المتوقعة في ملكية السيارات والكثافة السكانية والحالة الاجتماعية والاقتصادية لسكان بغداد في مختلف القطاعات<sup>(٤٧)</sup> .

قام التصميم بتصنيف طرق النقل حسب نوعها والمساحة التي يحتاجها وكذلك مقدار تلوث الجو من خلالهما وكذلك دراسة الموقع الملائم لكل طريقة نقل ودراسة جميع انواع النقل مثل المطارات ومطارات الهليكوبتر، وامكن تقريغ وشحن البضائع وامكن الانتظار والنقل البحري والطرق والجسور وغيرها من وسائل طرق النقل<sup>(٤٨)</sup> .

فيما يخص النقل الجوي فرض التصميم الاراضي المخصصة، للنقل الجوي والمطارات فقد حدد التصميم المساحة التي انشئ عليها المطار الجديد الواقع في الجهة الغربية من حدود أمانة العاصمة<sup>(٤٩)</sup> اما النقل المائي، إذ اقترح التصميم منطقة الدورة في بغداد قرب التجمع الصناعي من اجل انشاء ميناء نهري لشحن البضائع تتوفر فيه وسائل التحميل والتفريغ<sup>(٥٠)</sup> ، كما اوجد التصميم استخدام الزوارق المائية لنقل الركاب نهرياً بين الدورة والكاظمية ، وكذلك تخصيص بعض وسائل التسلية النهرية وانشاء محطات لنزول الزوارق في النهر<sup>(٥١)</sup> .

حدد التصميم طرق الامن والسريع تقريبا للركاب، إذ افترض التصميم على ان المناطق التي تبعد عن مركز المدينة بمسافة ١٢ كيلو متر سوف يصل ٩٥% من سكانها إلى مركز العاصمة خلال اقل من ساعه عن طريق حافلات النقل العامة، اما بالنسبة للمسافات الطويلة لحد ١٥ كيلو متر فيمكن ان يصل سكانها إلى مركز العاصمة بأقل من ساعتين عن طريق

استخدام باصات النقل ذات التوقف المحدود على الطريق، ولقد قدر التصميم ان بغداد تحتاج عام ٢٠٠٠ إلى ٣٥٧٠ باصاً حسب الزيادة السكانية المتوقعة والمراكز الصناعية والتجارية التي تقام على اطراف المدينة<sup>(٥٢)</sup>، كما اوجب التصميم على ضرورة اكمال اعمال الانفاق في شوارع بغداد مثل نفق ساحة التحرير<sup>(٥٣)</sup>، كما راعى التصميم حركه المشاة وفق ضرورة ايجاد ممرات ملائمه لمرور المواطنين، لاسيما في مناطق الزخم والطرق السريعة وإيجاد ممرات مسقفة للمشاة في محطات وقوف وسائط النقل العامة وتقاطع الطرق، لذلك أوصت بأنشاء ممرات للعبور في شارع فلسطين وشارع دمشق والجمهورية وساحة المتحف وشارع بغداد - الحلة للسيطرة على النقل من خلال المرحلة الاولى للتصميم التي الممتدة إلى عام ١٩٧٧<sup>(٥٤)</sup>، وفي مجال الشوارع وتصنيفها وعرضها، إذ قام التصنيف على حسب اهمية الشارع من الناحية المجتمعية وحسب التسلسل الوظيفي<sup>(٥٥)</sup>، ويمكن ايضاح ابرز الطرق حسب ما جاء تصميم الاساسي لمدينة بغداد بالجدول الاتي رقم ( ١ )<sup>(٥٦)</sup>:

| الصف                           | الهدف منها                                                                                                                     | عرض الطريق          |
|--------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| طرق رئيسية<br>على نطاق دولي    | الطرق ذات اهمية قطرية او دولية التي تربط المدينة بشبكة العراق الدولية                                                          | ١٠٠ - ٧٠<br>٧٠ - ٥٠ |
| طرق رئيسية<br>على نطاق المدينة | خدمة مهام المدينة ويربط قطاعات المدينة مع بعضها                                                                                | ٧٠ - ٥٠<br>٦٠ - ٤٠  |
| الطرق العامة<br>داخل القطاعات  | خدمة مهام القطاعات مثل مسالك المرور ضمن مراكز المدينة والمناطق السكنية والصناعية والترفيهية وترتبط تلك المناطق بالطرق الرئيسية | ٤٠ - ٢٠             |
| طرق محلية                      | طرق اساسية للمنازل او للملكية                                                                                                  | ٢٠ - ١٠             |

كما اوصى التصميم كذلك بنصب الاشارات الضوئية في شوارع بغداد الرئيسية<sup>(٥٧)</sup>، إذ حدد التصميم نصب ١٥٠ اشارة ضوئية في التقاطعات الحرجة والمزدحمة<sup>(٥٨)</sup> وضع التصميم الخطط الأولية لمشروع مترو بغداد بطول حوالي ٣٢ كيلو متر، إذ شمل الخط الاول الذي يبدأ من

ساحة عنتر مروراً بشارع الامام الاعظم وبشارع علي بن ابي طالب ثم شارع الخلفاء وحتى ساحة الخلائي، محطه شرق بغداد مروراً بشارع الثورة وإلى نهاية مدينة الثورة، ام الخط الثاني من ساحة عقبه بن نافع إلى ساحة الفتح ثم ساحة التحرير والخلائي ثم يعبر النهر بين الجسرين الشهداء والاحرار إلى منطقته العلاوي ومروراً بالمحطة العالمية معرض بغداد ثم شارع المنصور الرئيسي إلى محطه الوشاش<sup>(٥٩)</sup> ، واوصى التصميم بضرورة اجراء دراسة شاملة لموضوع النقل والسريع في العاصمة<sup>(٦٠)</sup> كما أكد على ضرورة ايجاد مواقف خاصه للسيارات العامة والخاصة، إذ حدد التصميم ما تحتاجه العاصمة من المواقف في ٦٠,٠٠٠ موقع منتشرة في ارجاء العاصمة الرئيسية<sup>(٦١)</sup> .

#### خامساً - تطوير التجارة حسب التصميم الاساسي :

لم يقتصر التصميم الجديد للعاصمة على النقل والصناعة انما تناول القطاع التجاري فقد بين التصميم المعد من قبل الشركة بضرورة تخصيص مساحة قدرها (٦٠٣) ستمائة وثلاثة هكتار للقطاع التجاري<sup>(٦٢)</sup>، ولاسيما ان التجارة لا تتطلب مساحة كبيره من الارض ولكن في الوقت ذاته انها تعد اماكن تجمع وزخم كثيف، ولاسيما في ما يتعلق بحركة المرور<sup>(٦٣)</sup> وفي هذا المجال افترض التصميم الاساسي بقاء مركز العاصمة مركز رئيسي للتجارة في بغداد ولتخفيف الضغط عليه أوصى التصميم بأنشاء مراكز تجاريه في الاحياء والقطاعات في عدد من مدن العاصمة<sup>(٦٤)</sup> .

إذ وضع التصميم الاساسي عدد من الخطط والمشاريع، لأنشاء مراكز تجاريه في عدد من مدن العاصمة لتخفيف الضغط عن مركز بغداد ، وحدد التصميم منطقته المنصور لأنشاء سوق مركزي كبير فيها ، وكذلك حدد سته مدن من العاصمة، لأنشاء اسواق مركزيه كبيره فيها ، وقد أوصى التصميم كذلك بأنشاء ٤٠ سوق في مختلف الاحياء والمناطق السكنية في العاصمة<sup>(٦٥)</sup> .

#### سادساً - الزراعة في التصميم الاساسي

شمل التصميم الاساسي الجديد قطاع الزراعة ، إذ خصص التصميم للقطاع الزراعي مساحة قدرها ٤٠٥٤٠ اربعون الف وخمسمائة واربعون هكتار<sup>(٦٦)</sup> لان هذا النوع يختلف عن القطاعات

البقية يحتاج إلى مساحة واسعة فقد حدد التصميم هذه المساحة للبساتين الحالية والمقترحة وبساتين النخيل والمشاتل والمزارع بصورة عامه <sup>(٦٧)</sup> .

كما سمح التصميم وفي احوال خاصه بإنشاء البنايات السكنية الدائمة وتكون بشكل متفرق في المناطق الزراعية، كما سمح بإنشاء البنايات اللازمة لأغراض الزراعة وسمح التصميم باستعمال الاراضي الزراعية للأعمال الاخرى المرتبطة في هذا القطاع مثل تربيته الدواجن والاكوخ والحدائق الخاصة ما يتطلب من هذه الناحية في انشاء أبنية لإيواء القائمين عليها<sup>(٦٨)</sup> ، اما في مجال الارض المقترحة والمناطق الخضراء التي تشمل الباركات ومراكز اللهو والتسلية والملاعب التي تحتاج إلى مساحة خضراء فقط حدد التصميم مساحة قدرها ٤١٨٠ اربعة الالف ومائة وثمانون الف هكتارا<sup>(٦٩)</sup> ، وكذلك درس التصميم اقامة الحزام الاخضر لمدينة بغداد وابرز مميزات هذا الحزام الاخضر هو عدم السماح في انشاء البنايات فيه <sup>(٧٠)</sup> ويتكون من المزارع والغابات ويؤدي هذا الحزام الاخضر إلى الحفاظ والسيطرة على التوسع الناتج في حركه البناء الغير منظمه ، وكذلك حماية العاصمة من المناخ الحار والرياح المثيرة للغبار وعزل المدينة بمسافه كافيه عن بقية المدن والقرى القريبة منها ومنع اندماجها مع العاصمة <sup>(٧١)</sup> .

اعتنى التصميم الجديد ايضا بالمرافق العامة والادارة، إذ خصص التصميم للخدمات والمرافق العامة مثل المراكز الثقافية والصحية ومؤسسات التعليم العالي والمباني التاريخية والدينية مساحة تقدر ب (٦٦١) ستمائة وواحد وستون هكتار<sup>(٧٢)</sup> وقام التصميم بتحديد المواقع والاراضي والمساحات المخصصة لها<sup>(٧٣)</sup> اما الإدارة والاغراض الحكومية، خصص التصميم مساحة ٣٥٠ ثلاثمائة وخمسون هكتارا وتشمل دوائر الدولة الرئيسية والمركزية والمحلية<sup>(٧٤)</sup> وخصص التصميم المساحة الكلية للمراكز المدنية في العاصمة بمقدار ١٥ خمسة عشر هكتار، وحدد الجانب الشرقي من شارع الجمهورية لهذه المراكز، اما في ما يخص المركز الحكومي الوزارات ومجلس الوزراء ، فقد اقترح التصميم تجميعها في مجموعه معمارية واحدة وحدد منطقه كراده مريم موقع لها وحدد لها مساحة كبيرة <sup>(٧٥)</sup> .

ويتضح مما تقدم ان التصميم الاساسي للعاصمة قد تضمن جميع القطاعات الاقتصادية والثقافية والمرافق العامة للإدارة ، تضمن كيفية تنظيم الخدمات وتقديمها إلى المواطنين على اسس علميه وتخطيط حديث ، واخذ التصميم كافة متطلبات المواطنين وتقديم كافة ما يحتاجه في مختلف المجالات الاجتماعية الاقتصادية والثقافية والترفيهية والسياسية وتوفير السكن الملائم للمواطنين وايجاد فرص عمل للعاطلين وتنظيم العاصمة وتقليل الزخم الموجود فيها داخل المركز، كما اوجد التصميم مخطط كامل من اجل حل المشكلة الكبيرة التي تعاني منها العاصمة وهي مشكله الماء والمجاري واصبح التصميم اداة بيد السلطة البلدية في العاصمة المتمثلة بأمانة العاصمة من اجل السير على المخططات التي وضعها وتوجيه الاستثمارات اللازمة لتنمية وتطوير المدينة

### الخاتمة :

- ١- اتضح لنا من خلال التصميم الاساسي لمدينة بغداد عدداً من النقاط المهمة لعل من أبرزها اصبح التصميم الاساسي دليلاً ومرشداً لنمو واعمار مدينة بغداد لغاية عام ٢٠٠٠.
- ٢- نظم التصميم الاساسي النشاط التخطيطي للعاصمة لأمد طويل وكون اطاراً عاماً وشاملاً التطوير والتعدين، إذ آمن اعماراً صحيحاً لمدينة بغداد.
- ٣- حافظ التصميم على العناصر الاساسية التي ميزت سمات المدينة وتاريخها واثارها ولامحها العمرانية المتميزة.
- ٤- لم يغفل التصميم عن اي جانب، إذ درس جميع جوانب الخدمات المقدمة الى سكان بغداد وادرك ما تحتاجه العاصمة في جميع الجوانب سواء كانت تجارية او صناعية او سكنية او خدمية.
- ٥- كرس التصميم العديد من الخرائط والمشاريع للجانب المروري، لاسيما بعد الزيادة السكانية الكبيرة في بغداد الذي رافقها زخم مروري في الطرق العامة والرئيسية .

### الهوامش :

- (١) مجلة امانة العاصمة، دراسات في التصميم الاساسي، العدد التاسع، اذار ١٩٧٧، بغداد، ص ٢١ .
- (٢) بريكس (١٨٥٩ - ١٩٤٣) مهندس الماني كبير له العديد من تصاميم المدن في العالم والمنطقة العربية استعانت ب امانة العاصمة خلال زيارته لبغداد عام ١٩٣٤ من اجل اجراء تصميم اساسي للمدينة : للمزيد ينظر ، امانة بغداد ، المخطط الانمائي الشامل لمدينة بغداد ٢٠٣٠ ، مطبعة امانة بغداد ، ٢٠٠٦ ، ص ٦ ؛ كامل كاظم الكناني ، مدينة بغداد تحليل لأليات الفعل الاقتصادي في النشأة والتطور ، مجلة المخطط والتنمية ، العدد ١٩ ، ٢٠٠٨ ، بغداد ، ص ١١ .

- (٣) خالص الاشعب، مدينة بغداد نموها بنيتها تخطيطها، منشورات دار الجاحظ، بغداد، ١٩٨٤، ص ١١٩
- (٤) المصدر نفسه ، ص ١١٩ .
- (٥) شركة مون برو، شركة انكليزية قدمت اول مقترح لتصميم اساسي لمدينة بغداد شمل جميع قطاعات المدينة ولهذه الشركة العديد من تصاميم المدن في العالم ومقرها لندن: للمزيد ينظر، رفعة عبدالرزاق، عادل العرداوي، امانة العاصمة في ١٠٠ عام، شركة الهاشمي للطباعة ، بغداد ، ٢٠٢٣ ، ص ٢٤٤ .
- (٦) خالص الاشعب ، المصدر نفسه ، ص ١٢١ .
- (٧) عبدالمنعم كاظم عبود ، بغداد منذ تأسيس الحكم الوطني حتى تأسيس الجمهورية ، مجلة امانة العاصمة بغداد ، العدد ١٦ ، ١٩٧٨ ، ص ١٤ .
- (٨) مؤسسة يونانية خاصة بوضع تصاميم المدن استطاعت من وضع عدة تصاميم لعدد من مدن اعالم ومقر المؤسسة في اثينا واسمها مشتق من اسم مؤسسها الدكتور سي - اي دوكسيادس للمزيد ينظر: فؤاد الحسني، النمو العمراني الحضري لمدينة بغداد، مطبعة امانة العاصمة، بغداد، ١٩٨٦، ص ٣ .
- (٩) علاء محمود التميمي ، كنت امينا على بغداد ، منشورات ضفاف ، د ت ، ص ٥٩ - ٦٠ .
- (١٠) مؤسسه بول سيرفس : شركة بولندية خاصة بوضع التصاميم الاساسية للمدن ولها باع كبير في هذا المجال، تعاقدت معها الحكومة العراقية عام ١٩٦٥ لأول مره لوضع التصميم الاساسي لمدينة بغداد؛ وبسبب الاوضاع التي شهدتها العراق عام ١٩٦٨ أدى ذلك إلى ايقاف المشروع ، المزيد ينظر : ساره عبد الكاظم ثجيل، تاريخ أمانة العاصمة بغداد ١٩٥٨-١٩٦٨ ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية تربية بنات ، جامعة بغداد ، ٢٠١٦ ، ص ٧٤ - ٧٦ .
- (١١) مدحت بن الحاج : ( ١٩١٤ - ١٩٧٠ ) احمد سري بن صالح ولد في بغداد وهو من عائلة عربية من الموصل وامه كانت من الانبار -حديثه اكمل دراسته ودخل إلى الكلية العسكرية وتخرج ضابطاً وهو اخو العقيد رفعت الحاج سري احد مؤسسي تنظيم ضباط الاحرار ، وقد تولى مدحت الحاج سري العديد من المناصب منها مدير السياحة العام وبعدها امين العاصمة بغداد للمدة من ١٩٦٦ إلى ١٩٦٨ وبعد انقلاب ١٧ تموز عزل من منصبه وسجن وتم اعدامه عام ١٩٧٠ ، مقابلة شخصية مع نضال مدحت الحاج سري ، بغداد ، ٤ تشرين الاول ٢٠٢٣ .
- (١٢) فؤاد الحسني ، المصدر السابق ، ص ٤ .
- (١٣) رفعت عبدالرزاق ، عادل العرداوي ، المصدر السابق ، ص ١٣١ .
- (١٤) هشام المدفعي : مهندس عراقي ولد في ٢٨ تشرين الاول ١٩٢٨ من عائلة بغدادية عسكرية ، اكمل دراسته الابتدائية في بغداد وقبل في كلية الهندسة عام ١٩٤٦ ، وتخرج نهاية عام ١٩٥٠ وتعين في العام نفسه في مديرية البلديات العامة بصفة مساعد مهندس ، وانجز العديد من المشاريع في عدد من المحافظات العراقية وهو في بداية مسيرته وفي عام ١٩٥٣ ، التحق بأمانة العاصمة لأول مره وكانت له مهمته الخاصة هناك قبل ان يستقيل منها ويلتحق بمهمة ثانية عام ١٩٦٨ ، وقد انجز العديد

من المشاريع والخطط الهندسية سواء على الجانب الحكومي او الخاص وشارك مع المدفعي في اعادة تخطيط وتطوير بغداد في الثمانيات ، للمزيد ينظر : هشام المدفعي ، نحو عراق جديد سبعون عاماً من البناء والاعمار ، دار الاديب ، الاردن ، ٢٠١٧ ، ص ٢٢-٤٥ .

(١٥) المصدر نفسه ، ص ٢٠٤ .

(١٦) ابراهيم اسماعيل محمد : ( ١٩٣٦- ) ولد عام في بغداد واكمل دراسته فيها التحق بالكلية العسكرية وتخرج منها كمهندس عسكري ، تولى أمانة العاصمة في تموز ١٩٦٨ ، ويعد اول من تولى الحكم في أمانة العاصمة لمدة ١١ عام ، وكانت له العديد من الانجازات التي حققها في أمانة العاصمة ، للمزيد ينظر : رفعة عبد الرزاق ، عادل حسون العرداوي ، امانة بغداد في ١٠٠ عام ، دار الانس للطباعة ، بغداد ، ٢٠٢٣ ، ص ١٣٧-١٣٩ .

(١٧) هشام المدفعي ، المصدر السابق ، ص ٢٠٤ .

(١٨) خالص الاشعب ، المصدر السابق ، ص ١٢٠ .

(١٩) محسن محمد حسن واخرون ، دليل المعاملات الرئيسية في أمانة العاصمة ، مطبعة أمانة العاصمة ، بغداد ، ١٩٨٤ ، ص ١٥ .

(٢٠) جريدة الجمهورية ، العراق ، العدد ٧٥٧ ، في ١٢ ايار ١٩٧٠ ، ص ٣ .

(٢١) علاء محمود التميمي ، المصدر السابق ، ص ٧١ .

(٢٢) د ، ك ، و ، وزارة التخطيط ، ديوان رئاسة الجمهورية ، أمانة العاصمة ، رقم التصنيف ، ٥٢١١٠٢ ، رقم الوثيقة ١٤٨ ، ١٧ اذار ١٩٧١ ، ص ٢ .

(٢٣) علاء محمود التميمي ، المصدر السابق ، ص ٧١ .

(٢٤) أمانة العاصمة ، قسم التصميم الاساسي ، مجموعة نشرات قسم التصميم الاساسي لمدينة بغداد ، مطبعة أمانة العاصمة ، د . ت ، بغداد ، ص ٥-٦ .

Journal of Historical Studies

(٢٥) علاء محمود التميمي ، المصدر السابق ، ص ٧٣ .

(٢٦) أمانة العاصمة قانون التصميم الاساسي لمدينة بغداد لعام ١٩٧١ ، مطبعة أمانة العاصمة ، د . ت ، ص ١ .

(٢٧) المصدر نفسه ، ص ١ .

(٢٨) أمانة العاصمة ، مجموعة نشرات قسم التصميم الاساسي ، المصدر السابق ، ص ٦٧ .

(٢٩) أمانة العاصمة ، قانون التصميم الاساسي ، المصدر السابق ، ص ٤ .

(٣٠) مجلة أمانة العاصمة ، دراسات في التصميم الاساسي ، العدد السابع ، ١٩٧٥ ، بغداد ، ص ٣٠ .

(٣١) جريدة الوقائع العراقية ، قانون التصميم الاساسي لمدينة بغداد ، العدد ٢١٢٥ ، في ١٨ نيسان ١٩٧٢ ، ص ١٠ .

(٣٢) أمانة العاصمة ، قسم التصميم الاساسي ، مركز المدينة والمراكز الثانوية ، مطبعة أمانة العاصمة ، ١٩٧٦ ، ص ٢ ؛ المصدر نفسه ، ص ١١ ؛ مجلة أمانة العاصمة ، دراسات في التصميم

- الاساسي ، العدد العاشر ، ١ ايار ١٩٧٧ ، بغداد ، ص ٣٩ ؛ أمانة العاصمة قانون التصميم الاساسي ، المصدر نفسه ، ص ١١-١٢ ؛ المصدر نفسه ، ص ٤ ؛ حنان حسين ، تغيير استخدامات الارضية للتصميم الاساسي لمدينة بغداد ، مجلة كلية التربية الانسانية ، مجلد ٢٥ ، العدد ١٠٥ ، ٢٠١٩ ، بغداد ، ص ١ ؛ مجلة أمانة العاصمة ، دراسات في التصميم الاساسي ، العدد ١٠ ، ايار ١٩٧٧ ، بغداد ، ص ٣٩ ؛ فؤاد الحسني ، المصدر السابق ، ص ٦ .
- (٣٣) أمانة العاصمة ، قسم التصميم الاساسي ، المصدر السابق ، ص ١١-١٢ ؛ حنان حسين ، المصدر السابق ، ص ٢-٣ ؛ المصدر نفسه ، ص ١٢
- (٣٤) مجلة أمانة العاصمة ، دراسات في التصميم الاساسي ، العدد ١٠ ، ايار ١٩٧٧ ، ص ٤٠ ؛ فؤاد الحسني ، المصدر السابق ، ص ٣ ؛ أمانة العاصمة ، مجموعة نشرات قسم التصميم الاساسي ، المصدر السابق ، ص ١١ ؛ جواد كاظم البياتي ، بغداد في عهد الثورة ، مجلة المورد ، العدد الرابع ، ١٩٧٩ ، بغداد ، ص ١٥١
- (٣٥) مجلة أمانة العاصمة ، العدد العاشر ، ١٠ ، ايار ١٩٧٧ ، ص ٤١
- (٣٦) أمانة العاصمة ، قانون التصميم الاساسي ، المصدر السابق ، ص ٤١
- (٣٧) مجلة أمانة العاصمة ، دراسات في التصميم الاساسي لمدينة بغداد ، العدد العاشر ، ايار ١٩٧٧ ، بغداد ، ص ٤١-٤٢ .
- (٣٨) أمانة العاصمة ، قانون التصميم الاساسي ، المصدر السابق ، ص ٤٧ .
- (٣٩) مجلة أمانة العاصمة ، دراسات في التصميم الاساسي ، العدد الثاني عشر ، ايلول ١٩٧٧ ، بغداد ، ص ٢٣ .
- (٤٠) أمانة العاصمة ، مجموعة نشرات قسم التصميم الاساسي ، المصدر السابق ، ص ١١ .
- (٤١) فؤاد الحسني ، المصدر السابق ، ص ٤ .
- (٤٢) جواد كاظم البياتي ، المصدر السابق ، ص ١٥١ .
- (٤٣) مجلة أمانة العاصمة ، دراسات في التصميم الاساسي لمدينة بغداد ، العدد الثاني عشر ، ايلول ١٩٧٧ ، بغداد ، ص ٢٣ .
- (٤٤) أمانة العاصمة ، قانون التصميم الاساسي ، المصدر السابق ، ص ٤٨
- (٤٥) أمانة العاصمة ، مجموعة نشرات قسم التصميم الاساسي ، المصدر السابق ، ص ١٢ ؛ فؤاد الحسني ، المصدر السابق ، ص ٤ .
- (٤٦) أمانة العاصمة ، قانون التصميم الاساسي ، المصدر السابق ، ص ٥٣ .
- (٤٧) مجلة أمانة العاصمة ، دراسات في التصميم الاساسي لمدينة بغداد ، العدد الثاني عشر ، ايار ١٩٧٧ ، بغداد ، ص ٢٤ .
- (٤٨) مجلة أمانة العاصمة ، دراسات في التصميم الاساسي تطوير النقل ، العدد السابع عشر ، ١٩٧٨ ، بغداد ، ص ٣٩ .

- (٤٩) مجلة أمانة العاصمة ، دراسات في التصميم الاساسي لمدينة بغداد ، العدد الثاني عشر ، ايار ١٩٧٧ ، بغداد ، ص ٢٤ .
- (٥٠) أمانة العاصمة ، مجموعة نشرات قسم التصميم الاساسي ، المصدر السابق ، ص ١٠٨ .
- (٥١) أمانة العاصمة ، قانون التصميم الاساسي ، المصدر السابق ، ص ٥٤ .
- (٥٢) مجلة أمانة العاصمة ، دراسات في تطوير الاساسي تطوير النقل ، العدد السابع عشر ، ١٩٧٨ ، ص ٤٠ .
- (٥٣) أمانة العاصمة ، تطور النقل في بغداد ، مطبعة امانة العاصمة ، بغداد ، ١٩٧٢ ، ص ٤ .
- (٥٤) جواد كاظم البياتي ، المصدر السابق ، ص ١٥٢ .
- (٥٥) أمانة العاصمة ، تطوير النقل في بغداد ، المصدر السابق ، ص ٧ .
- (٥٦) أمانة العاصمة ، مجموعة نشرات قسم التصميم الاساسي ، المصدر السابق ، ص ١٠٥ .
- (٥٧) فؤاد الحسني ، المصدر السابق ، ص ٥ .
- (٥٨) أمانة العاصمة ، تطوير النقل في بغداد ، المصدر السابق ، ص ٧ .
- (٥٩) فؤاد الحسني ، المصدر السابق ، ص ٥ .
- (٦٠) جواد كاظم البياتي ، المصدر السابق ، ص ١٥٣ .
- (٦١) مجلة أمانة العاصمة ، دراسات في التصميم الاساسي تطوير بغداد ، العدد السابع عشر ، ١٩٧٨ ، ص ٤٠ .
- (٦٢) أمانة العاصمة ، قانون التصميم الاساسي ، المصدر السابق ، ص ٤٧ .
- (٦٣) مجلة أمانة العاصمة ، دراسات في التصميم الاساسي لمدينة بغداد ، العدد الثاني عشر ، ايلول ١٩٧٧ ، ص ١٣ .
- (٦٤) فؤاد الحسني ، المصدر السابق ، ص ٤ .
- (٦٥) أمانة العاصمة ، مجموعة نشرات قسم التصميم الاساسي ، المصدر السابق ، ص ٣١ .
- (٦٦) أمانة العاصمة ، قانون التصميم الاساسي ، المصدر السابق ، ص ٥٧ .
- (٦٧) مجلة أمانة العاصمة ، دراسات في التصميم الاساسي لمدينة بغداد ، العدد الثاني عشر ، ايلول ١٩٧٧ ، ص ١٤ .
- (٦٨) مجلة أمانة العاصمة ، دراسات في التصميم الاساسي ، العدد التاسع عشر ، ١٩٧٩ ، ص ٣٩ .
- (٦٩) أمانة العاصمة ، قانون التصميم الاساسي ، المصدر السابق ، ص ٥٣ .
- (٧٠) أمانة العاصمة ، قانون التصميم الاساسي ، المصدر السابق ، ص ٥٤ .
- (٧١) محمد طنطاوي ، بغداد ، مجلة العربي ، العدد ١٩٨ ، ايار ١٩٧٥ ، بغداد ، ص ٧٤ .
- (٧٢) أمانة العاصمة ، قانون التصميم الاساسي ، المصدر السابق ، ص ٥٠ .
- (٧٣) أمانة العاصمة ، مجموعة نشرات قسم التصميم الاساسي ، المصدر السابق ، ص ٥٤ .

## التصميم الاساسي لمدينة بغداد لعام ١٩٧١ دراسة تاريخية

---

(٧٤) مجلة أمانة العاصمة ، دراسات في التصميم الاساسي لمدينة بغداد ، العدد الثاني عشر ، ايلول ١٩٧٧ ، ص ١٤ .

(٧٥) أمانة العاصمة ، مركز المدينة والمراكز الثانوية ، المصدر السابق ، ص ١٢ .



مجلة دراسات تاريخية  
Journal of Historical Studies