

عمارة المطارات في مدينة البصرة وتطوراتها في القرن العشرين

تحسين علي العزاوي أرمين سر كيس خسروف فرح أحمد ذياب

قسم هندسة العمارة، كلية الهندسة، جامعة البصرة، العراق

eng.lect.016@avicenna.uobasrah.edu.iq

Armin_khsrof@uobasrah.edu.iq

tahseen.majeed@uobasrah.edu.iq

قدم للنشر في ٢٨ / ٩ / ١٤٤٢ هـ؛ وقبل للنشر في ٤ / ٤ / ١٤٤٣ هـ

ملخص البحث. يتناول البحث التطور التاريخي لإنشاء أبنية المطارات في مدينة البصرة خلال القرن العشرين، والتي لم تحظَ بمعرفة نظرية مختصة تشير لها بصفاتها موضوعاً انفردت به مدينة البصرة عن سواها من مدن العراق، وهكذا كان هدف البحث التعرض لوصف المسار التاريخي لإنشاء وتطور المطارات الثلاثة (قاعد الشعبية، ومطار المعقل، ومطار البصرة الدولي) ومحاولة تحليل هذه المنشآت العمرانية المميزة على مستويين يتمثلان بالمستوى الحضري المتمثل بثلاث مفردات هي (أثر موقع المطار على نمو المدينة، وعلاقة المطار بمنظومات النقل الأخرى، والتشكيل الحضري لأبنية المطار)، والمستوى المعماري المعني بدراسة الجوانب المعمارية من خلال ثلاث مفردات أيضاً هي (الناحية التقنية والإنشائية، والناحية الوظيفية والتكوين الفضائي، والناحية الرمزية والتعبيرية للتكوين المعماري)، ومقارنة ذلك مع عمارة المدينة من ناحية التشابه والاختلاف، ليخلص البحث من ذلك إلى عدد من الاستنتاجات التي أوضحت الأهمية الحضرية والمعمارية التي مثلتها أبنية تلك المطارات وحادثة تلك الأبنية على الواقع المحلي لنسيج المدينة وعمارتها كل حسب فترة إنشائه.

الكلمات المفتاحية: قاعدة الشعبية، مدينة البصرة، المطارات، مطار شط العرب، مطار البصرة الدولي، النسيج الحضري.

١ . المقدمة

اقتصرت وسائل النقل في جميع المدن العراقية وحتى بداية القرن العشرين على الوسائل التقليدية من مشاة، وعربات النقل التي تجرها الحيوانات، والنقل النهري بواسطة المراكب والعبارات عبر القنوات المائية العديدة التي تميزها عدد من المدن العراقية ومنها مدينة البصرة، حيث استخدمت تلك الوسائل في نقل الأشخاص والبضائع بين المناطق المختلفة، ومع مطلع العقد الثاني منه بدأت الوسائل الحديثة بالظهور وتطورت وانتشرت بشكل ملحوظ بعد الحرب العالمية الأولى واحتلال الإنكليز للعراق، إذ ظهرت السيارات والقطارات والطائرات، والتي كانت تحتاج إلى بنى تحتية ساندة لها مثل: الطرق والجسور والسكك الحديدية والمطارات. وقد أدى استخدام هذه الوسائل إلى تطور ملحوظ في مختلف جوانب الحياة الاجتماعية والاقتصادية فضلاً عن الجوانب المعمارية والحضرية التي تأثرت بدورها بتلك المنشآت والبنى الساندة وحدثتها على واقع تلك المدن. وبالرغم من حداثة جميع الوسائل المذكورة على الواقع الاجتماعي العراقي وحداثة البنى التحتية المرتبطة بها على الواقع المعماري والحضري، إلا أن النقل الجوي وأبنية المطارات كانت لها أهمية خاصة وتأثير مميز على الجوانب الحضرية والعمرانية للمدينة وبما يبرز أهمية دراستها والتعرف إلى أبرز خصائصها وسماتها وتأثيراتها على المدينة. ولما كانت البصرة هي المدينة العراقية الوحيدة التي حظيت بإقامة

ثلاثة مطارات فيها خلال القرن العشرين، تبرز أهمية دراسة هذه المطارات وتطورها خلال هذا القرن. ويحاول البحث التعرض لهذا الموضوع بالوصف والتحليل بما يتناسب مع تلك الأهمية.

٢ . الدراسات السابقة والمشكلة البحثية

تطرق العديد من الدراسات المحلية إلى تحليل أبنية المطارات على المستوى المعماري والمستوى الحضري مثل: دراسة (خالد، ١٩٩٠)، ودراسة (بهجت، ٢٠١١)، ودراسة (الحيالي، ٢٠٠١)، ودراسة (بهجت، ٢٠١٣)، وقد تطرق جميعها إلى المطارات ونظمها الإنشائية والتعبيرية والمعايير الخاصة بالمطارات بالوصف والتحليل، بالإضافة إلى التوسع بدراسة طرق الوصول إليها وارتباطاتها مع المدينة، كما تطرق بعضها إلى مطارات مدينة البصرة بصورة جزئية ولم تشمل جميع تلك المطارات، أما الدراسات التي تخص مطارات البصرة فقد تمثلت بدراسة (الهارون، ٢٠٠٢) إذ تطرق الهارون إلى الوصف التاريخي لمطار الشعبية دون التطرق إلى الجوانب العمرانية والحضرية للمطار، ودون تناول المطارين المدنيين اللاحقين (مطار المعقل، ومطار البصرة الدولي). ودراسة (سكينة، ٢٠١٥) التي تطرقت إلى واقع النقل الجوي في البصرة لم تتطرق إلى أهمية هذه الإنشاءات معمارياً أو حضرياً، وكذلك دراسة (Cecil، 1935) التي ركزت على دراسة مطار المعقل ومكوناته وأجزائه دون التطرق إلى خصائصه ومميزاته المعمارية. ودراسة (الأسدي،

جدول رقم (١) خلاصة الدراسات السابقة

الدراسة	نوع الدراسة	مستوى الدراسة		الدراسة	نوع الدراسة
		تخطيطية	هندسية		
١	Al-Haroun 2002	x	o	o	x
٢	sokina 2015	o	x	o	x
٣	Cecil 1935	o	o	x	o
٤	Alasdi	o	o	o	x
٥	Shatha Abbass	x	o	x	o

الخلاصة: جميع الدراسات تناولت المطارات بشكل جزئي حيث ركزت كل منها أو تناولت أحد هذه المطارات ضمن سياقه التاريخي وبمفاهيم خاصة بالدراسة تجمع بينه وبين أبنية أخرى، دونها وجود دراسة معنية بالتعرض للمطارات الثلاثة ضمن مفاهيم معيارية أو حضرية مشتركة، يمكن من خلالها المقارنة بين تلك المطارات، وتتبع تطوراتها بمسار تاريخي يبين أثر وظيفة أو فكرة المطار بوصفه نمطاً وظيفياً خاصاً وجديداً على واقع المدينة من الناحيتين الحضرية والمعمارية، وبما يؤشر مشكلة البحث بتلك الفجوة المعرفية ويحدد أهدافه بمحاولة توفير المعرفة النظرية اللازمة.

والنمو العمراني والحضري لمدينة البصرة.

٣. هيكلية البحث ومنهجيته

تناول البحث هذه الأنماط الوظيفية بالتطرق إلى تاريخ نشأتها وتطورها مع الزمن، ومن ثم تحليل هذه الأبنية معمارياً وبيان تأثيراتها في الواقع الحضري للمدينة. حيث اختص البحث بدراسة أبنية المطارات متناولاً أهم مفاهيمها العامة وبيان أنواع هذه الأبنية وتقسيماتها المختلفة، والتعرض بتلك المفاهيم إلى مطارات البصرة الثلاثة وهي (مطار الشعبية، ومطار المعقل، ومطار البصرة الدولي) وبحسب تسلسلها التاريخي، وبيان أبرز سماتها المعمارية والحضرية وفقاً لثلاثة محاور أو مستويات هي: المحور الأول: وهو الوصف العام للمطار وفيه يتم توثيق واستعراض جميع المعلومات التاريخية والعامة الخاصة بالمطار ومكوناته وهو مستوى وصفي عام لا يعنى بأكثر من التوثيق، أما المحور الثاني: فهو المستوى الحضري والذي ركز فيه البحث على الجوانب الحضرية للمطار والمتمثلة بثلاث مفردات رئيسة هي (أثر موقع المطار على نمو المدينة، وعلاقة المطار مع منظومات النقل الأخرى، والتشكيل الحضري لأبنية المطار). أما المحور الثالث: فتمثل بالمستوى المعماري والذي يعنى بدراسة الجوانب المعمارية للمطار وفقاً لثلاث مفردات رئيسة أيضاً هي (الناحية التقنية والإنشائية، والناحية الوظيفية والتكوين الفضائي، والناحية الرمزية والتعبيرية للتكوين

(٢٠١٧) حيث ركزت على واقع النقل الجوي المتضمن كلاً من مبنى المطار والطرق الملاحية الجوية الخاصة بمطار البصرة الدولي، وماله من أهمية في مستقبل المدينة دونما إشارة إلى الجوانب المعمارية للمطار. ودراسة (شذى، ٢٠١٨) التي تطرقت إلى مطار شط العرب ولم تتطرق إلى المطارات الأخرى. أي: أن تلك الدراسات أيضاً كانت تتعامل جزئياً مع أحد المطارات دونما غيره. وبذلك برزت الفجوة المعرفية من خلال نقد الدراسات السابقة - كما في الجدول رقم (١) - بعدم وجود دراسة مختصة بمطارات البصرة الثلاثة تتناولها مجتمعة بوصفها نمطاً وظيفياً مهماً وجديداً على واقع المدينة، وتبين أبرز خصائصها المعمارية وعلاقتها مع المدينة من الناحية الحضرية، لتمثل مشكلة البحث في ضوء ذلك (بعدم وجود معرفة نظرية مختصة بدراسة التطور التاريخي لعمارة المطارات في البصرة خلال القرن العشرين وأثر ذلك في النمو والتطورات الحضرية، والعمرانية للمدينة). فيكون هدف البحث هو (توفير المعرفة النظرية الخاصة لوصف مطارات البصرة الثلاثة (قاعدة الشعبية الجوية، ومطار شط العرب، ومطار البصرة الدولي) وتتبع المسار التاريخي لحركة إنشاء تلك المطارات وتطوراتها في الحقب الزمنية الخاصة بها، وبيان خصائصها العمرانية وسماتها وبيان مدى تأثير هذه المباني في حركة العمران في المدينة على المستوى المعماري والحضري)، وذلك بتبني فرضية البحث بوجود علاقة تبادلية التأثير بين تطور أبنية المطارات

٤. تعريف المطارات وأقسامها وأنواعها

تعني كلمة مطار في اللغة الدارجة أي سطح معد لاستقبال الطائرات بما في ذلك مرسى الطائرات الجومائية أو مطار الطائرات العمودية، وتعرف منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) المطار بوصفه «عبارة عن سطح محدد على الأرض أو على الماء يحتوي على أبنية المطار والتجهيزات اللازمة، ومعد لكي يستعمل كلياً أو جزئياً للهبوط والإقلاع ولعمليات مناورة الطائرات على اختلاف أنواعها (خالد، ١٩٩٠)، ويقابله في اللغة الإنكليزية مفردة (n) Airport. التي تترجم إلى ميناء جوي، في حين يشير مصطلح (air terminal) إلى المبنى وسط المدينة لنقل المسافرين، أي أنه يشير إلى محطة المطار ذاتها، أما المصطلح (n) airstrip فيشير إلى مهبط الطائرات أو ما يعرف بالمدراج (N.S.Doniach & others. 1982)، Airport (n.) large area where civil aircraft land and take off with facilities for passengers, goods, and customs to and from an airport (A.P.Cowie. 1989).

وبشكل عام يتكون المطار من ثلاثة أجزاء رئيسية هي (المدراج، ومبنى المطار (المسافرون)، وبرج المراقبة)، إذ لا يمكن لأي مطار أن يعمل بصورة صحيحة بدون هذه الأجزاء، (<http://www.icao.int/Pages/default.aspx>). ويصنفها نيو فيلا وأدورد إلى قسمين هما أولاً: المنشآت الأرضية، وتشمل أبنية محطة الانتظار، واستراحة المسافرين،

المعماري)، إذ مثلت هذه الجوانب مفردات الإطار النظري للبحث، واعتمد البحث لكل من هذه المفردات الرئيسة مفردات ثانوية بعضها قابل للقياس النوعي والآخر للقياس الكمي وبحسب ما تمليه طبيعة المفردة، كما سوف يتبين إجمالاً من خلال مناقشة المطارات وتحليلها في الفقرة (٥)، وتفصيلاً في الملحق رقم (١) الخاص بتلك المناقشة. واستند البحث في تحديد تلك المستويات ومفرداتها الرئيسة والثانوية وكذلك آلية القياس إلى ثلاثة محددات أساسية هي: ما طرحته الدراسات السابقة من مفاهيم ومؤشرات في تناول تلك الأبنية وأنهاطها الوظيفية من جهة. وسعة وحدود وإمكانية البحث من جهة ثانية. وكمية ونوعية البيانات والمعلومات والوثائق المتوفرة حول الموضوع من جهة ثالثة. فضلاً عن الاختلافات الكبيرة بين تلك المطارات الثلاثة وسياقاتها التاريخية المتباعدة وأغراضها المختلفة والتي لم تسمح بوجود مفاهيم مشتركة للقياس والمقارنة أكثر من تلك المفردات العامة أو الأساسية المعروفة في الدراسات المعمارية عند تحليل العمارة وأشكالها. وقد توصل البحث إلى العديد من الاستنتاجات والتوصيات الخاصة بأبنية المطارات في مدينة البصرة، وطرح العديد من التوصيات التي من الممكن الاعتماد عليها مستقبلاً في مجالات حضرية ومعمارية خاصة بالمدينة.

وغيرها. وهذا التعريف ينطبق على المطارات الثلاثة في البصرة كل حسب تصنيفه.

٥. مطارات البصرة الثلاثة

تأسست الخطوط الجوية العراقية سنة ١٩٤٥، ومنها فرع البصرة، وكانت تملك أربع طائرات (أمين، ١٩٥٥). ولكن إنشاء مطارات البصرة سبق هذا التأسيس. إذ شيد أول مطار في البصرة في العشرينيات لأغراض عسكرية وهو مطار الشعيبية، والذي يقع بالقرب من مدينة الزبير. وأعقب ذلك تشييد مطار شط العرب في الثلاثينيات في منطقة المعقل، وقد أخرج من العمل منذ عام ١٩٧٦، أما مطار البصرة الدولي فقد أنشئ عام ١٩٨١ غربي مدينة البصرة، ويعد مطار البصرة الدولي ثاني أكبر المطارات العراقية، ويبعد عن مركز مدينة البصرة حوالي (١٧) كم وبمساحة قدرها (٣٥) كم، وقد دخل الخدمة عام ١٩٨٨، ولكنه توقف مرات عديدة بسبب الظروف التي مر بها العراق (سكينة، ٢٠١٥). إلا أنه يعمل حالياً بصفته المطار الدولي الوحيد في البصرة وعموم محافظات جنوب العراق. ويبين الشكل رقم (١) مواقع هذه المطارات بالنسبة لمخطط مدينة البصرة.

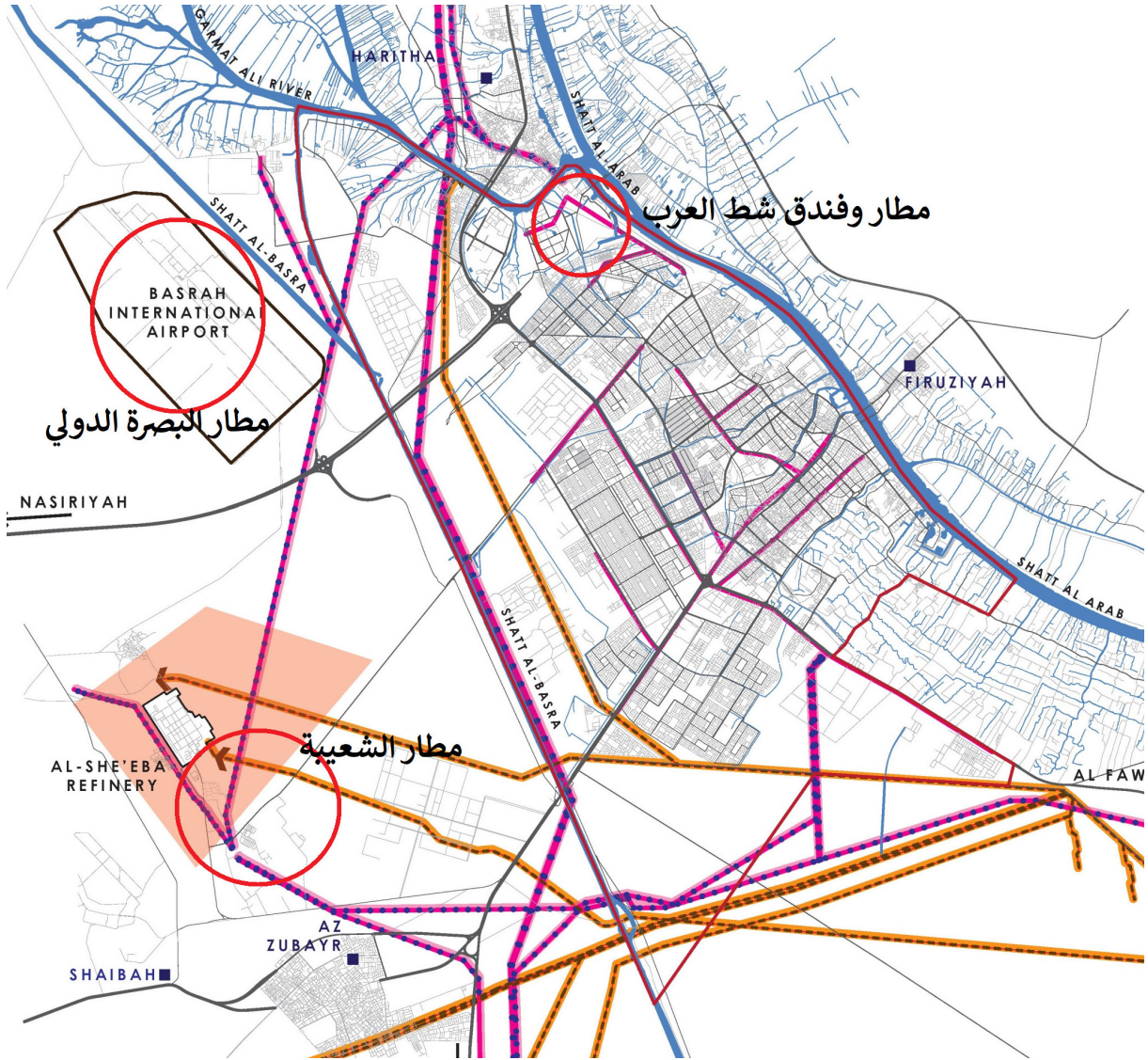
١, ٥ مطار الشعيبية العسكري والأبنية الملحقة به:

١, ١, ٥ الوصف العام:

ويعرف باسم (قاعدة الوحدة) وقد شيده

والخدمات الملحقة بها، ومراقبة الجوازات، وقسم الأمتعة، ومواقف السيارات، والحافلات للمسافرين، ومواقف سيارات الموظفين، والمحاور الطرقية، إضافة إلى أماكن إقامة الركاب، وقاعة شرف لاستقبال كبار الشخصيات، والمكاتب الإدارية، ومقرات الخبراء والعمال التقنيين. والقسم الآخر مجالات حركة الطائرات وهي جميع المساحات المتاحة للطائرة كالمنحدرات ومدارج الإقلاع والهبوط وحظائر الطائرات وأبراج المراقبة (Edwards، 2005) (Neufville، 2011)

وتختلف أنواع المطارات في السعة والحجم، والغرض الذي صممت لأجله والخدمات التي تقدمها وهي بذلك تنقسم إلى: المطارات التجارية، والمطارات العسكرية، ومطارات الملاحة العامة التي تخدم الطائرات المدنية الصغيرة، والمطارات الجوية وتكون على هيئة أحواض مائية لهبوط الطائرات (القرة، ٢٠١٤). ومما تقدم يمكن تعريف المطار بأنه أي سطح يشكل مساحة على الأرض أو الماء معد لاستقبال أي نوع من أنواع الطائرات المختلفة، يتوافر بشكل أساس على أقسام رئيسة هي المدرج وما يتضمنه من ملحقات خاصة بحركة الطائرات، وبرج المراقبة وما يلحق به من محطات الملاحة والفعاليات الخاصة بالطيران، ومبنى المسافرين (للمطارات المدنية) وما يتوافر فيه من خدمات تمثل شرطاً من شروط عمل المطار بشكل صحيح، والمطارات عدة أنواع بحسب الغرض الذي شيدهت لأجله منها مطارات مدنية، وعسكرية، وتجارية....



الشكل رقم (١) يوضح موقع المطارات الثلاثة بالنسبة إلى مدينة البصرة توضيح الباحث عن المصدر

Strategy for the development of the city of Basra and the modernization of its design. The third stage,)

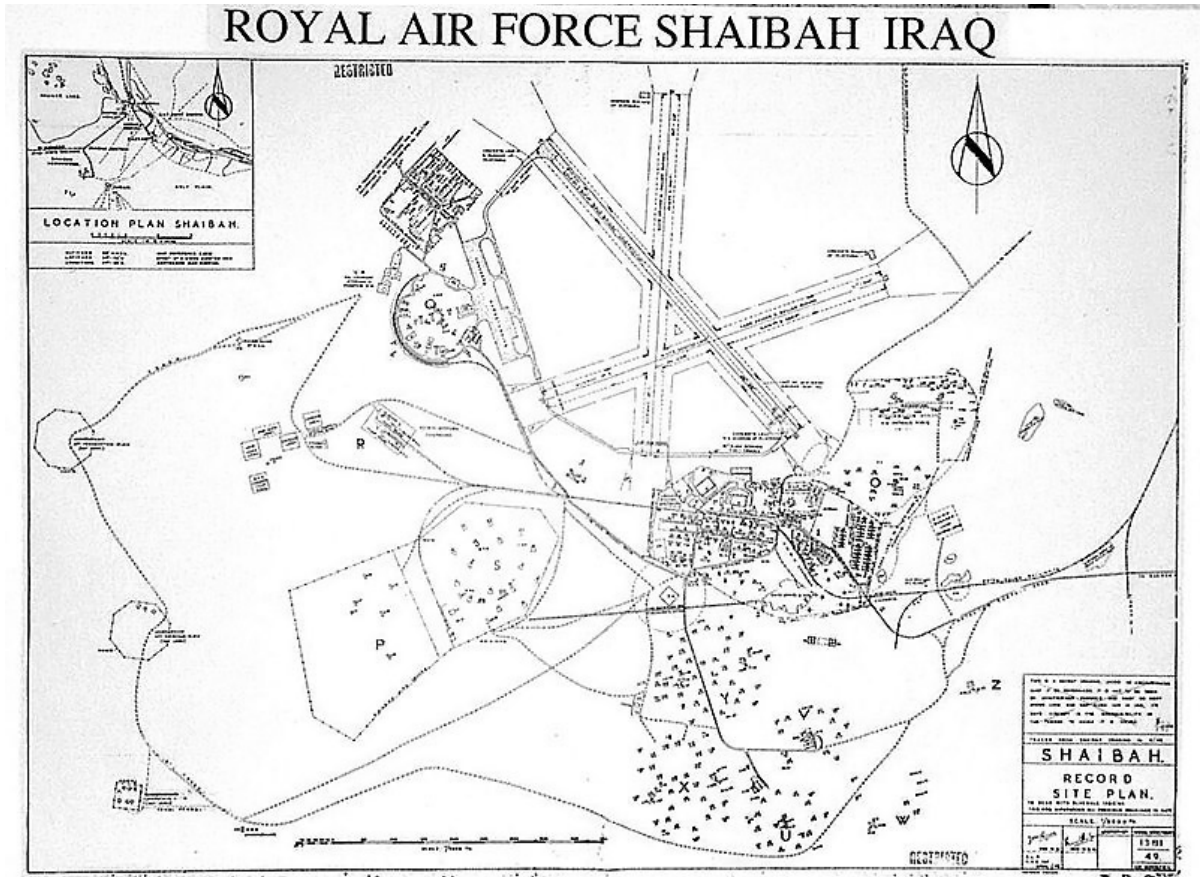
(July 2010

مشرفاً رئيساً على أعمال البناء والأعمار في القاعدة. وقد شملت تلك الأعمال بناء مسجد في عام ١٩٣٥ وفي سنة ١٩٤٢ شيدت كنيسة (كنيسة القديس مارتين) أو ما يعرف بكاتدرائية الشعبية، شيدها (J.R. Sinf) بعد أن كانت مجرد خيمة، كما شملت الإضافات مدرسة ابتدائية

القوة الجوية البريطانية (R.A.F.) بوصفة مطاراً عسكرياً واتخذته مقراً لها منذ سنة ١٩٢٠ إلى ١٩٥٦، حيث سلمته إلى القوة الجوية العراقية. وانتشرت عام ١٩٣٤ أعمال العمران في القاعدة إذ خصصت المبالغ لتعمير الأبنية القديمة وإنشاء أخرى جديدة. وعين السيد سويفت (J.R. Sarft)

بطول ٩٨٠٠ قدم، وبالرغم من كونه مطاراً عسكرياً إلا أنه استخدم للأغراض المدنية في فترة لاحقة، حيث تشير المصادر إلى استقبال المطار للطائرات المدنية بعد إخراج مطار شط العرب من الخدمة، كما سيأتي ذكره لاحقاً. وخلال فترة احتلال العراق ما بعد ٢٠٠٣ اعتمدت قاعدة الشعبية مقراً للقوات متعددة الجنسيات لغاية ٢٠٠٧ (السويدي، ٢٠١٤). ثم شهدت القاعدة في الفترة الأخيرة عمليات تأهيل واسعة شملت المباني ومدجج الطائرات وتم إعادة افتتاحها بتاريخ ٢٥-٤-٢٠١٨، الشكل رقم (٢).

شيدت من الطابوق واللبن وكذلك مستوصفاً وصيدلية فضلاً عن ثلاثة نوادٍ اجتماعية (نادٍ للأرمن، ونايٍ لليهود، ونايٍ للباكستانيين) (الهارون، ٢٠٠٢). واتسعت بعد ذلك الحاجة إلى السكن، وقد بلغ عدد المساكن سنة ١٩٥٥ (٢٨٨) مسكناً وشُيد جميعها من الصفيح والطين والطابوق وصُنّف ما بين الأول والسادس حسب نوع البناء، ويتراوح ما بين غرفة واحدة إلى أربع غرف، كما شيدت لاحقاً مدرسة لتدريب الطيارين العسكريين العراقيين (عماد، ٢٠١٥). ويحتوي مطار الشعبية العسكري على مدرج



الشكل رقم (٢) مخطط موقع مطار وقاعدة الشعبية يوضح مباني وحدود القاعدة الجوية. المصدر

(https://en.wikipedia.org/wiki/Shaiabah_Air_Base)

٢, ١, ٥ المستوى الحضري:

ب) علاقة المطار مع منظومات النقل الأخرى: بسبب كون المطار مطاراً عسكرياً، لم تكن له علاقة مباشرة مع منظومة النقل في مخطط المدينة إلا أنه ساهم في ربط مناطق البصرة المختلفة، فالموقع كان معزولاً نسبياً عن المدينة حتى استخدم مهبطاً للطائرات المدنية، وكان يتم نقل المسافرين من مطار الشعبية إلى مبنى مطار المعقل لغرض إكمال معاملات الوصول والذهاب وهو ما ساهم في تعزيز العلاقة بين أجزاء المدينة المختلفة وربط المطار بالمدينة مروراً بالمناطق المجاورة عبر خط نقل للسيارات. أي: أن المطار لم تكن له علاقة مباشرة بمنظومات النقل الأخرى نتيجة لعزلته التي فرضتها الضرورات والدواعي الأمنية.

ج) التشكيل الحضري لأبنية المطار: فرضت الوظيفة العسكرية على المطار نوعاً من التطبيق (Zoning) حيث قسم المطار إلى عدة أقسام حسب الاستعمال، منها مناطق خاصة بالطائرات والخدمات المرتبطة بها من أوكار ومخازن ومدراج، ومنها مناطق خاصة بالجنود وأهمها الثكنات العسكرية والخدمات الخاصة بها، والجزء الأخير هو السكن الخاص بالعسكر، والعديد من الخدمات المساعدة لجعل المعسكر مدينة متكاملة، وبالرغم مما سبق يمكن ملاحظة أن الأجزاء الرئيسية الخاصة بالجنود والطائرات والخدمات الملحقة بها تمتاز بتشكيل حضري مميز، وموقع مركزي ضمن المعسكر، أما السكن فقد وضع

أ) أثر موقع المطار على نمو المدينة: تم اختيار موقع المطار في منطقة الشعبية القريبة على مدينة الزبير (المركز الحضري القديم لمدينة البصرة) حيث يبعد عنها حوالي (٦) كم بين خطي عرض ٣٠-٢٥ شرقاً وطول ٤٧-٣٩ شمالاً وهو ما جعله يمثل موقعاً وسطياً بين الأهواز والكويت وجنوب العراق وبما يحقق السيطرة الجوية على تلك المناطق (Royalairforce, p ١٥٤). وأهم مميزات الموقع في الشعبية أنه بعيد عن التجمعات السكانية، وذلك للأغراض الأمنية لكون المطار من المطارات العسكرية، وقد وفرت هذه الميزة حرية التوسع المستقبلي للقاعدة، وقد تم إنشاء العديد من المباني فيها على اختلاف استعمالاتها لتكون مدينة مكتفية ذاتياً، كما تم ذكره في الفقرة السابقة. بالإضافة إلى توفير فرص العمل الذي ساهم في توسع القاعدة والتشجيع على السكن بقربها واستقطاب العمالة، كما أن العديد من الدراسات التي خصت توسع مدينة البصرة الحديثة، قد أشارت إلى التوسع باتجاه المطارات ومنها التوسع باتجاه مطار الشعبية والمطارين الآخرين كما ستأتي الإشارة إليه. وهنا يمكن القول: إن المطار لم يكن له أثر مباشر وقوي في نمو المدينة بقدر ما كان له أثر في نمو مستوطنة بشرية اتسعت مع الزمن لتصبح في اعتبارات خطط التوسع المستقبلي للمدينة بعد قرابة العقد من الزمن.

٣, ١, ٥ المستوى المعماري:

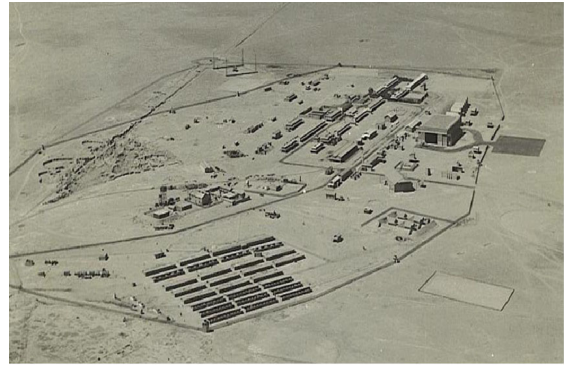
(أ) الناحية التقنية أو الإنشائية: تم اعتماد المواد المحلية في بناء غالبية أبنية القاعدة الخدمية منها والعسكرية، إذ شكل الطابوق واللبن والقيير والطين إضافة إلى الصفائح الحديدية المعروفة بالعامية (الجينكو) مواد بناء أساسية في هذه الأبنية. حيث استخدم الطين والطابوق واللبن في الجدران الحاملة التي بنيت منها الأبنية في قاعدة الشعبية وغطيت السقوف بالمسمن الحديدي، كما بني بعض الأبنية تحت الأرض لأغراض

الحماية والأغراض المناخية. أي إن المطار اعتمد في إنشائه بشكل رئيس على النظم والمواد الإنشائية التقليدية التي كانت شائعة في العمارة العراقية وقتذاك، على الرغم من استخدام نظام المسمن الحديدي في التسقيف، حيث إن هذا النظام لم يكن غريباً على العمارة في البصرة، إذ سُقف العديد من الأبنية بهذا النظام في تلك المرحلة. كذلك فإن البناء تحت الأرض كان من الأساليب الشائعة في العمارة العراقية والذي غالباً ما يتم تبريره بالظروف الأمنية والنواحي المناخية. وقد استخدمت كذلك الخيام في بعض المنشآت لكون المطار أنشئ أساساً لأغراض عسكرية إذ يكون معظم الأبنية وقتية، الشكل رقم (٤).

ب) الناحية الوظيفية والتكوين الفضائي:

يعد نمط المطار من الأنماط الوظيفية غير الشائعة التي ظهرت في العراق بعامة وفي مدينة البصرة بخاصة، إذ لم يكن هذا النمط معروفاً سابقاً في

في مكان معزول بعيداً عن بقية أجزاء المعسكر لتوفير الخصوصية، وقد امتازت الأبنية بأنها منفردة ضمن سياقها الحضري وهي غير متصلة كما هو متعارف عليه في العمارة التقليدية، وبذلك فقد ظهر المطار بتشكيل حضري مخالف لما هو معهود في النسيج التقليدي للمدينة باستخدام الأبنية المنفصلة عن بعضها والتي تحيط بها فضاءات من الجهات الأربع. فضلاً عن عدم وجود كتلة بنائية مهيمنة. وهكذا كان التشكيل الحضري للمطار عبارة عن مجموعة من الكتل البنائية المنفصل بعضها عن الآخر بتوسطها المدرج لكونه قاعدة عسكرية بوظائف مختلفة منها أبنية المطار. كما مبين في الشكل رقم (٣).



الشكل رقم (٣) صور جوية لقاعدة الشعبية بكل ملحقاتها

المصدر / <http://www.warrelies.eu/forum/after-battle/shaibah-then-no>

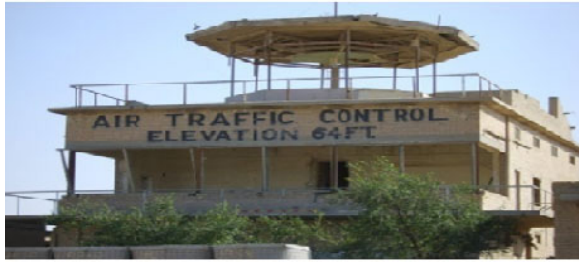
وإنما اقتصر على فكرة الفضاء الأحادي ذي الشكل المستطيل أو المربع الذي يرتبط بالخارج عن طريق الأبواب والشبابيك، وفي أقصى حالات تجميع هذه الفضاءات فإنها كانت تظهر بانتظام خطي يجمعها ممر طولي خارجي مسقف فقط كما يظهر في صورة المركز الصحي. كما أن هذه التكوينات الفضائية كانت صغيرة الحجم وعندما تتطلب الفعالية فضاءً أوسع فإنها تظهر بفضاءات مفتوحة كما هو الحال في مبنى السينما. وهكذا يتبين أثر الناحية الإنشائية على سعة وتكوين الفضاءات الخاصة بتلك الوظائف.

(ج) الناحية الرمزية والتعبيرية للتكوين المعماري: تميز أغلب المباني التي بنيت في قاعده الشعبية ببساطة التكوين المعماري، إذ ظهر أغلب الأبنية بمسقط مستطيل الشكل يخلو من التعقيدات، وذلك بسبب التركيز على الجوانب الوظيفية من جهة ولطبيعة النواحي التقنية والإنشائية المستخدمة من جهة أخرى، ولكونها قاعدة عسكرية مؤقتة من جهة ثالثة. وقد تم بناؤها بارتفاع يتراوح بين الطابق الواحد وثلاثة طوابق، ولم تظهر أبنية المطار تكوينات معمارية مميزة للربط بين مكوناتها سوى تلك التشكيلات الهندسية التي تظهرها الأبنية وهي ترتبط معاً عن طريق الممرات الخارجية ذات التخطيط الشبكي الذي تفرضه الوظيفة العسكرية، فضلاً عن بعض التكوينات الفضائية الانتقالية بين الداخل والخارج من خلال ما يعرف بالأروقة في الطابق الأرضي والشرفات في الطابق الأول التي



الشكل رقم (٤) الأبنية الأولى المهتمة تظهر في بقاياها بوضوح تقنيات ومواد البناء التقليدية (الطابوق واللبن) والتي استخدمت بشكل واسع في أبنية مطار الشعبية (الباحث)

العمارة العراقية، وكان يتكون من المدرج الخاص بالمطار الذي أنشئ للأغراض العسكرية، وأبنية المطار الأخرى لكونها أنشئت لتلبي احتياجات الجنود والضباط البريطانيين في وقتها. إذ تم استحداث أنماط وظيفية لم تكن موجودة مسبقاً في العمارة التقليدية كالمسارح والمسابع والنوادي بالإضافة إلى المطار ومدرجه. ويتضح مما ذكر أنه إضافة إلى كون المطار نمطاً وظيفياً جديداً في صياغته فإن العديد من ملحقاته كانت وظائف جديدة أيضاً مستحدثة بالنسبة للواقع المعماري العراقي، ومع ذلك فإن تلك الأنماط الوظيفية الجديدة لم تظهر بتكوينات فضائية مميزة أو معقدة



الشكل رقم (٥)



الشكل رقم (٦) السينما المفتوحة (أسترا سينما) عام ١٩٥٦
والمركز الصحي بالشعبية ١٩٥٤ في قاعدة الشعبية الجوية
royal air force historical society، journal 48 first)
(publish in UK 2010 by R.A.F

تخطيط بالمبنى. يمكن ملاحظة بعض العناصر المعمارية المميزة في مبنى حجرة الحراسة الذي يمثل أحد المباني المميزة في القاعدة. إذ يحتوي على برج من الطابوق مثبت فيه ساعة بالاتجاهات الأربعة ويمثل البرج مدخل حجرة الحراسة. وفي ذلك محاكاة أو استعارة واضحة تمثل العمارة الكلاسيكية التي كانت شائعة في مختلف البلدان الأوربية وقتها وفي عمارة المستعمرات أيضاً. كما يتميز البناء ذاته بوجود عنصر المدفأة أو المدخنة، وهذا ما يشير إلى ارتباط بعض أبنية المطار بطرز العمارة الكلاسيكية التي كانت شائعة في عمارة المستعمرات الإنكليزية ذلك الوقت. ويبقى التكوين المعماري الوحيد المميز بتعبيره عن وظيفته هو ما ظهر في حجرة السيطرة حيث الشرفة الكبيرة وأعمدتها الحديدية وما يعلو المبنى من مسقف حديدي يوحى أو يعبر عن وظيفة المبنى ومهمة مراقبة الطائرات، الأشكال (٥) (٦).

٢, ٥ المطار القديم (مطار المعقل):

١, ٢, ٥ الوصف العام:

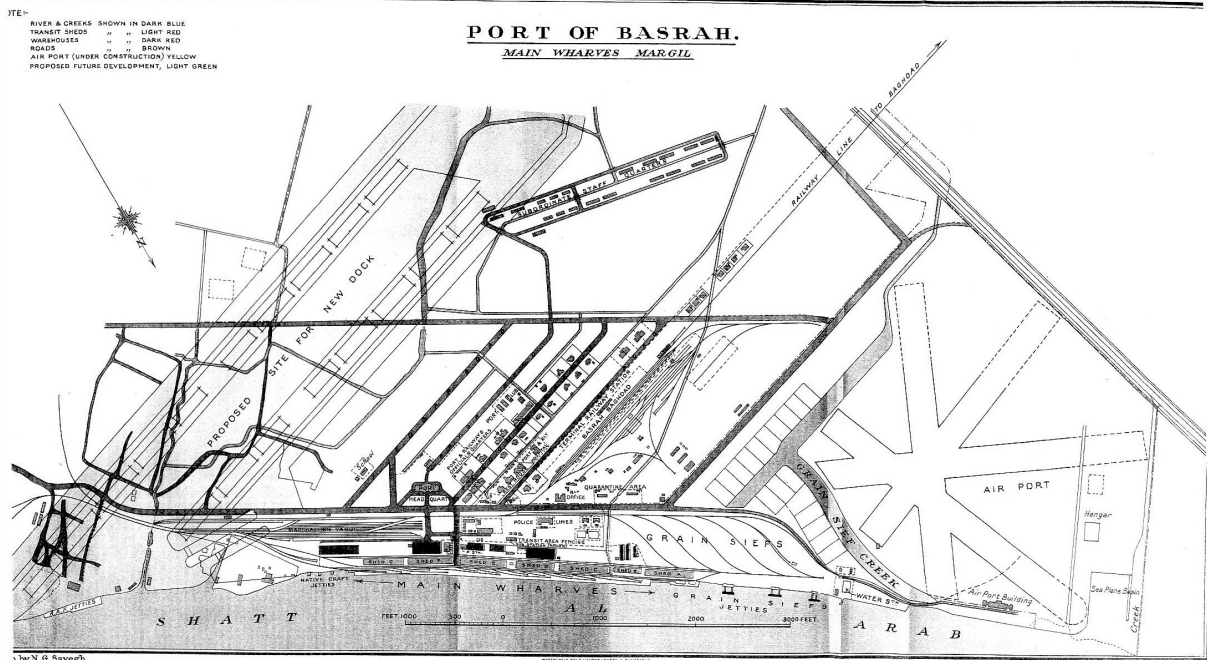
قام بوضع تصميم مطار المعقل (مطار شط العرب أو مطار البصرة) المهندس المعماريان جي. إم. وليسون، وأج. سي. ميسون سنة ١٩٣١، وشيد في الثلاثينات، وهو مشابه إلى حد كبير لمطار بغداد الذي شيد في الفترة ذاتها والفرق بينهما هو وجود فندق في مطار البصرة (السلطاني، ٢٠٠٠)، وقد بني المطار على شط العرب، حيث تم دفن وتعبيد أرضه بالحصى

الرئيس الثاني. وقد تم إغلاق المطار سنة ١٩٧٦ لأسباب فنية وحل محله مطار الشعبى بصورة مؤقتة (الجبوري، ٢٠١٦). وأعدت التصاميم لأجل تعميره وتأهيله واستحدثت أجزاءً بناية أخرى سنة ٢٠٠٠، إذ احتوت الأجزاء المضافة على العديد من المتطلبات التي كان بحاجة إليها المواكبة العصر وفقاً للوظيفة الجديدة التي اقترحت له كفندق سياحي (ماركاريان، ٢٠١٢)، الشكل رقم (٧).

٢, ٢, ٥ المستوى الحضري:

(أ) أثر موقع المطار على نمو المدينة: أسهم وجود المطار على شط العرب في حفر الأنهر بصورة تحيط بالمطار وهو ما وفر عزلاً لمنطقة المطار وقت الحاجة، إضافة إلى سهولة الوصول

المجلوب من الشعبية بعد مزجه بالزفت من قبل دائرة الهندسة المدنية التابعة لإدارة الميناء البحري، إذ إن لهذا الموقع خصوصية في جعل المطار يستقبل الطائرات الاعتيادية والطائرات الجومائية، وبذلك اختار المصمم هذا الموقع متمشياً مع هذه الخاصية، بالإضافة إلى قرب الموقع من محطة سكة القطار وهو ما جعل الموقع حلقة وصل بين الطرق الداخلية للمدينة والمدن المجاورة (Iain، 2016). ويتكون المطار من جزئين رئيسيين بالإضافة إلى الأجزاء الخدمية. إذ يمثل المدرج الجزء الرئيس الأول الذي يحتوي على أربعة مسارات متجهة نحو الاتجاهات الأربع، وتلحق به حظيرة الطائرات لتوفير الأماكن لصيانة وخدمة الطائرات، وعدد من المخازن (خليل، ماركاريان، ٢٠١٤). ويمثل مبنى المسافرين الجزء



الشكل رقم (٧) خريطة مطار المعقل سنة ١٩٣٥ المصدر أرشيف م.م. أمين سر كيس ماركاريان

في وسائل النقل، إذ تم إنشاء العديد من الطرق لربط المطار مع المناطق المجاورة لسهولة الوصول إلى هذا المطار. فقد صمم مبنى المطار ليرتبط مع الطريق الرئيس في مدينة المعقل المار بمصلحة الموانئ العراقية، ولم يقتصر ذلك على الطرق البرية وإنما تم إنشاء طريق نهري لاحتواء المطار على مهبط بحري، بالإضافة إلى ربطه مع مطار الشعبية لاحقاً للاستفادة من الخدمات المدنية المقدمة من هذا المطار في عقد السبعينات عندما أخرج من الخدمة وتم الإبقاء على المبنى فقط لإكمال معاملات السفر كما تمت الإشارة. كما تم ربط جزيرة السندباد بالقرب من المطار بجسر تم إنشاؤه سنة ١٩٤١ سمي بجسر هول وهو ما ساعد على ربط جانبي شط العرب بالقرب من مطار البصرة؛ لما يشكله مبنى المطار من أهمية كبرى لخدمات النقل داخلياً وخارجياً. وهكذا فقد كان لمطار شط العرب علاقة تكاملية وقوية ومباشرة مع منظومات النقل المختلفة البرية والنهرية وهي علاقة مخطط لها منذ بداية تأسيس مدينة المعقل وتخطيطها من قبل البريطانيين مطلع الثلاثينات حيث شكل المطار مع السكك الحديدية الموجودة في منطقة المعقل فضلاً عن ميناء المعقل المقام على شط العرب بالقرب من المطار نواة لتكوين منظومة نقل متكاملة تربط بين العديد من مناطق البصرة من جهة والبلدان المجاورة من جهة أخرى.

(ج) التشكيل الحضري لأبنية المطار: يمثل مبنى المسافرين الكتلة الرئيسة المهيمنة في التشكيل

إلى موقع المطار من جميع أجزاء مدينة البصرة التي كانت عبارة على نواتين رئيسيتين هما البصرة القديمة والعشار، أما المعقل فما هي إلا مدينة كانت في طور الإنشاء، وضع المطار بعيداً عن المساكن وقريباً من مركز المدينة الحديثة المتمثلة بالسكك الحديدية والأرصنة ودائرة مصلحة الموانئ العراقية. ولم تكن النواة الجديدة المتمثلة بمدينة المعقل سوى إحدى المناطق ذات الكثافة السكانية قليلة حيث إن أغلب الساكنين فيها يعملون في المباني المهمة التابعة أغلبها إلى مؤسسة الموانئ العراقية (السكك الحديدية، المطار، ومصلحة الموانئ العراقية)، وبقية الموقع عبارة عن مناطق خضراء، إذ أسهم المطار في توسع مدينة المعقل وتعزيز مكانتها بوصفها نواة حضرية مهمة في مدينة البصرة، بالإضافة إلى كونها أيقونة معمارية فريدة من نوعها، وساهم بربط مدينة البصرة بالمدن المجاورة، وهو ما ساعد على توسع مدينة المعقل وازدهارها وأصبحت المعقل بفضل المطار والسكك الحديدية والميناء النواة الثالثة التي نمت منها مدينة البصرة الحديثة باتجاه النواتين القديمتين. وهنا يمكن القول: إن لموقع المطار والأبنية المهمة الأخرى في المعقل أثراً مباشراً وقوياً في نمو المدينة باتجاه المعقل وتوسع المعقل ذاتها باتجاه النواتين التقليديتين لتتشكل بذلك مدينة البصرة الحديثة خلال النصف الثاني من القرن العشرين.

(ب) علاقة المطار مع منظومات النقل الأخرى: شكل مطار شط العرب نقطة تحول

كاستخدام نظام الجدران الحاملة واستخدام المواد الإنشائية المحلية المتمثلة بالطابوق، ومنها الجديدة مثل السقوف التي نفذت بنظام العقادة باستخدام المقاطع الحديدية (الشيلمان) والتي تعتبر من الطرق الحديثة في التسقيف وقتها، كما استخدم المسنم الحديدي (الجملون) في بهو الفندق، كما استعملت في شرفة فندق مطار البصرة الخرسانة المسلحة التي تعد من المواد الجديدة على نظم الإنشاء المحلية في ذلك الوقت، أي أن المزاوجة بين التقنيات المحلية أو التقليدية والتقنيات والمواد الحديثة أو المستوردة كانت هي السمة الغالبة في إنشاء المبني. علماً بأن الحديث عن حداثة تلك المواد إنما يخص فترة إنشاء المطار حيث إن تلك التقنيات استخدمت فيما بعد وأصبحت من تقاليد العمارة المحلية التي لا تزال قائمة حتى اليوم، الشكل رقم (٨).



الشكل رقم (٨) شرفة المدخل الأمامي، والشرفات الخرسانية في الواجهة الخلفية المطلة على المدرج المصدر (https://www.google.com/search?q=مطار+البصرة+القديم&tbm=isch&ved

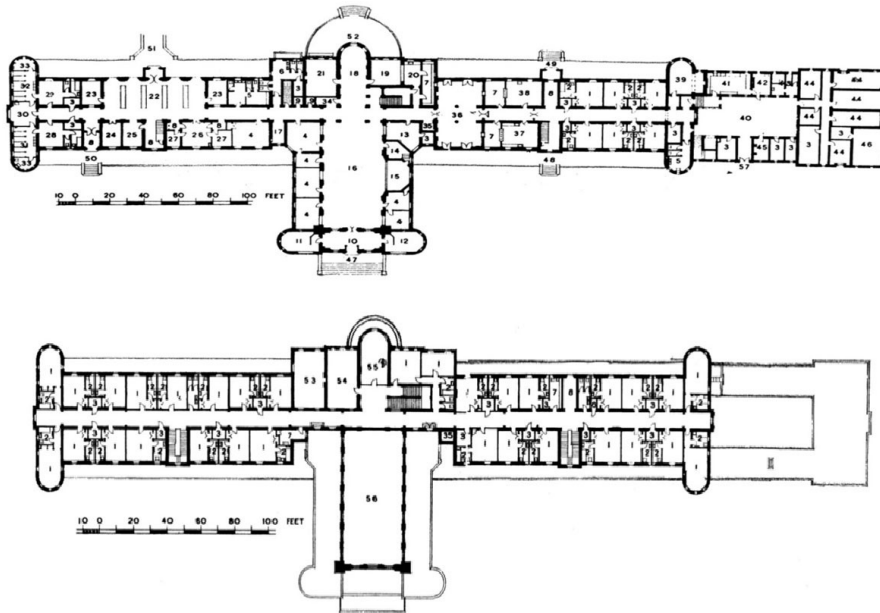
الحضري للمطار، ويضم فندقاً وبرجاً للملاحة الجوية إذ عمل المصمم على دمج الفعاليات المختلفة معاً في مبنى واحد وهو ما أدى إلى هيمنة المبنى على التشكيل الحضري للمطار، فظهر بشكل مبنى متفرد ضمن سياقه على الرغم من وجود أبنية خدمية أخرى مثل: المخازن وغيرها والتي أصبحت ذات أهمية محدودة مقارنة مع المبنى الرئيس، وامتاز مبنى المطار بكتلة شريطية أحادية محاطة بالفضاء من جميع جهاتها الأربع، بما أظهرها بشكل بناية متفردة لا تحتوي على أي فضاء سوى فضائها المركزي المتمثل بهو الدخول وهو فضاء داخلي. أي: أن التشكيل الحضري لأبنية المطار كان وفقاً لنمط الكتلة المركزية المحاطة بالفضاء من جميع الجهات في بداية التصميم. ولكن ما تبدو عليه هذه الكتلة اليوم من إحاطة أو احتواء للفضاء بين أجنحتها إنما ظهر نتيجة التوسعة والإضافات البنائية التي تمت بعدما تغيرت وظيفة المبنى إلى فندق عُرف لاحقاً بفندق شط العرب. ونتيجة لذلك ظهرت كتلة المبنى بسياق مخالف للسياقات الحضريّة التقليدية في نسيج المدينة سواء من ناحية المقياس أو نمط التشكيل المتمثل بالكتلة المركزية المحاطة بالفضاء.

٣, ٢, ٥ المستوى المعماري:

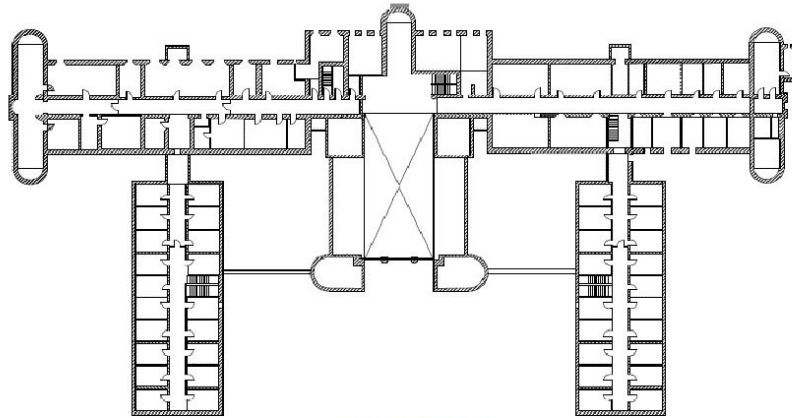
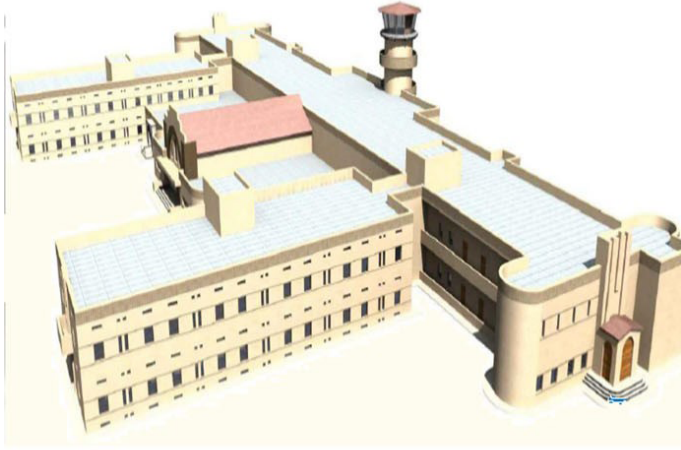
أ) الناحية التقنية أو الإنشائية: امتلك مبنى فندق المطار (المبنى الرئيس) مميزات وخصائص إنشائية عديدة، منها ما هي متعارف عليها محلياً

جناحي الفندق. وقد شغلت خدمات المطار الأخرى الفضاءات المتنوعة الممتدة على جناحي الكتلة امتداداً طويلاً وهو ما ساعد على إعطاء المخطط حرية التوسع المستقبلي. عمل المصمم على فصل خطوط الحركة في المبنى من خلال اعتماد فكرة دخول وخروج المسافرين والمغادرين والمودعين عن طريق مدخل القاعة الرئيسية، أما دخول الطيارين وخروجهم فكان يتم عبر أبواب خاصة بهم، وثمة أبواب أخرى تستخدم لتقديم الخدمات الضرورية لمبنى المطار، الشكل رقم (٩). ونتيجة لهذا التكوين الشريطي والعزل الحركي ووجود الأبواب والمداخل المتعددة كانت التوسعات المستقبلية متاحة، وهذا ما حصل فعلاً إذ توسع المطار بامتدادات وإضافات أفقية. كما يظهر في المخططات بعد الإضافة عام ٢٠٠٠، الشكل رقم (١٠).

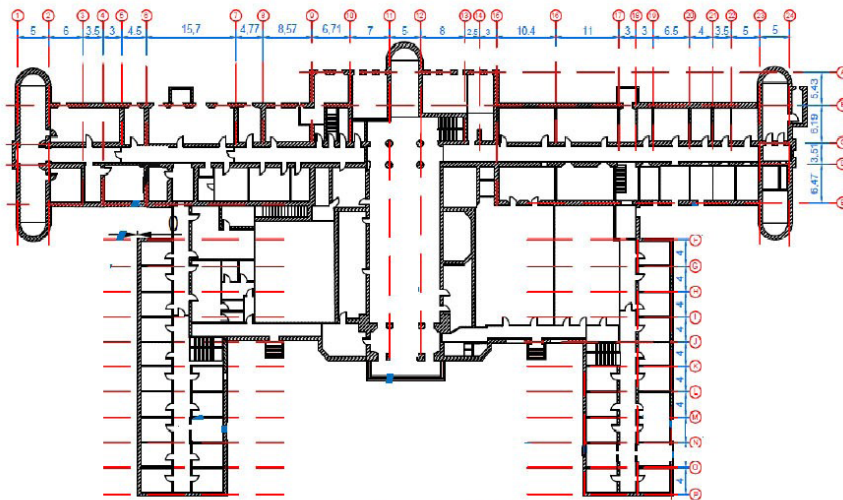
ب) الناحية الوظيفية والتكوين الفضائي: يتميز مطار شط العرب بمبنى المسافرين، والذي يتكون من طابقين، يشتمل الطابق الأول على خدمات المسافرين، أما الطابق الآخر فيشتمل على فندق من ٢٨ غرفة نوم. ويتكون الطابق الأرضي من قاعه رئيسة بأبعاد تزيد عن ١٠ م عرضاً و٢٠ م طولاً وتقع في مقدمة منتصف المبنى وكتلته الشريطية، إذ يعتمد النمط الفضائي لمخطط المبنى على فكرة الاتريوم أو القاعة المركزية التي حلت محل الفناء الوسطي في أغلب الأبنية المصممة بعد سنة ١٩١٨، وقد وظفت هذه القاعة بوصفها مدخلاً رئيساً وهواً للاستقبال في المطار. وقد اعتمد مخطط الفندق وكذلك الطابق الذي في أسفله على نظام الممر المركزي، إذ تقع الغرف على جانبي الممر الداخلي وتطل من الجانبين على شرفتين ممتدتين بامتداد



الشكل رقم (٩) مخططات المبنى الرئيس الأصلية لمطار المعقل (الأرضي والأول) قبل الإضافة (المصدر أرشيف: دائرة الموانئ)



FIRST FLOOR



GROUND FLOOR

الشكل رقم (١٠) مجسم ومخططات فندق مطار شط العرب. بعد الإضافة عام ٢٠٠٠ المصدر أرشيف: دائرة الموانئ

٣, ٥ مطار البصرة الدولي:

١, ٣, ٥ الوصف العام:

شيد عام ١٩٨١ وبمساحة قدرها ٣٥ كيلومتراً مربعاً، من قبل شركتي ستراباك وبلفنكر بيركنز (الألمانيتين الغربيتين) (Strau- bagBau AG, Bilfiger Berger and Universale) ويونفرسال (النمساوية) وبكلفة ١٧٢, ٥ ملايين دينار عراقي. ويعد ثاني أكبر مطار في العراق بعد مطار بغداد الدولي، وقد اختير موقع المطار الجديد غرب مدينة البصرة، بمسافة ٢٠ كم تقريباً، في منطقة أبو صخير (الحيالي، ٢٠١٠).

سقف
الفضاء
الداخلي
المقوس
للقاعة



السقف
الجمالي
للقاعة
المغاير
للأقواس
الداخلية



محاكاة واجهة
مضيف
القصب في
تفاصيل
مدخل القاعة



الشكل رقم (١١) النواحي التعبيرية لقاعة الاستقبال في مطار المعقل (شط العرب) (مصادر متعددة)

ج) الناحية الرمزية والتعبيرية للتكوين

المعماري: يرمز شكل المبنى بوضوح إلى نمط الطائرات التي كانت سائدة في تلك الفترة، والتي تشبه شكل الطائرات الشراعية في وقتنا. إذ كانت تعبيرية الشكل عن الوظيفة هي الخاصة الأبرز للتكوين المعماري لكتلة المبنى الرئيسي. وذلك من خلال استعارة شكل الطائرة بصفتها رمزاً الطيران وتجريد الشكل في مخطط المبنى ومسقطه الأفقي، كما حاول المصمم أن يعكس شكل أو مفهوم المضيف العراقي في تصميم بهو المطار سواء على مستوى تفاصيل واجهة المدخل أو على مستوى شكل الفضاء الداخلي الذي ظهر بشكل قبوة تستند إلى عقود بشكل نصف دائري وبصورة مغايرة لشكل السقف الجملوني كما يظهر من الخارج. وقد أعطى المصمم لشكل الفضاء الداخلي للقاعة أهمية كبيرة من ناحية التشكيل والتفاصيل التي تحاكي شكل المضيف في عمارة القصب المحلية في جنوب العراق، ومن ناحية التأثيث والإكسسوار التي تحاكي طراز الأرت ديكو الذي كان شائعاً عالمياً في تلك الفترة. وهكذا ظهرت التعبيرية بشكل واضح على مستويين هما المسقط الأفقي وفيه تعبير عن الوظيفة من خلال استعارة شكل الطائرات الشراعية. والتصميم الداخلي الذي جاء بشكل يحاكي شكل مضيف القصب في العمارة المحلية فضلاً عن بعض لمسات الأرت ديكو في التأثيث، الشكل رقم (١١).

الأرضي (قاعة الأجهزة الهوائية، قاعة أجهزة السيطرة، غرفة البطارية، غرفة الكهربائيات، مكتب الرادار، غرفة الإلكترونيات، مخزن الإلكترونيات، الإدارية، قاعة الاجتماعات، التدريب، غرفة النظام الأمني، المكتبة، غرفة التلفون، والخدمات العامة) (USAID، 2003).

٢, ٣, ٥ المستوى الحضري:

(أ) أثر موقع المطار على نمو المدينة: بُني موقع المطار معزولاً نسبياً عن المدينة، إلا أن أثره في نمو المدينة واضحاً من خلال المقترحات المستقبلية التي قدمت لتطوير مدينة البصرة، فقد تضمنت خطة توسيع المدينة خمسة بدائل تصميمية باتجاه مواقع كلٍّ من: مطار البصرة الدولي، جنوب مطار البصرة الدولي، الجنوبي الشرقي من البصرة على امتداد شط العرب، الضفة الشرقية من شط العرب، شمال البصرة الهارثه (Basra Report. 2010). ويتضح من تلك الخطة أن موقع المطار من أهم الأماكن المقترحة للتوسع المستقبلي لمدينة البصرة، إذ نجد أن اثنين من تلك البدائل الخمسة يقعان باتجاه موقع مطار البصرة الدولي. وهناك مقترح ثالث منها باتجاه المناطق المحاذية لموقع المطار القديم (مطار شط العرب)، وهو ما يوضح أهمية المطارات في صياغة نواة حضرية جديدة للمدينة. من جهة أخرى تم اقتراح مشروع لتوسعة مطار البصرة ذاته إلى مدينة متكاملة من قبل شركة التصميم الدولية Benoy، حيث قدمت مخططاً لتجديد مطار

وقد تسلمت وزارة النقل والمواصلات المطار عام ١٩٨٧، وتم افتتاحه رسمياً نهاية الحرب العراقية الإيرانية عام ١٩٨٨ ولكن لم يعمل المطار دولياً طوال تلك المدة بسبب غزو العراق للكويت عام ١٩٩٠ وفرض العقوبات الدولية عليه، وتوقفت الحركة فيه بعد التاسع من نيسان ٢٠٠٣ (توفيق، ١٩٨٨). بدأ العمل بالمطار في حزيران عام ٢٠٠٥ بعد أن أجريت عمليات إعمار شاملة للأبنية والأجهزة والمعدات المتقادمة والمتضررة. إذ بني المخطط العام لمطار البصرة على أساس قدرته على استيعاب حركة الطيران لغاية العام ٢٠٠٠، ويشتمل المخطط العام للمطار على إنشاءات أساسية أهمها مدرج المطار بطول (٣٥٠٠) متر، وعرض (٦٠) متراً، وطرق الزوغان بعرض (٤٥) متراً، وساحة عمليات الطائرات، وبنية المسافرين بسعة ٢ مليون مسافر سنوياً، وبرج المراقبة، وبنية الشحن الجوي وأبنية الخدمات، والطرق الرئيسة المؤدية إلى المطار أمام بناية المسافرين فضلاً عن مواقف السيارات الأربعة البعيدة عن البناية والتي لم تنفذ وقت الإنشاء (خالد، ١٩٩٠).

يتكون المبنى الإداري للمطار من أربعة طوابق. ومبنى المسافرين من طابقين، أما برج السيطرة فيتكون من هيكل دائري الشكل ارتفاعه ٤٥ متراً، وتكون قمته مضلعة يبلغ عدد الأضلاع فيها ١٦ ضلعاً، ويحتوي البرج على مصعد وسلم، وتتكون قاعدة البرج من طابقين إداريين بمسقط أفقي مربع. ويحتوي الطابق

وعلى مستوى العراق وليس البصرة فقط.

ج) التشكيل الحضري لأبنية المطار: يشكل المطار أهمية حضرية كبيرة في النسيج الحضري للمدينة، إذ يمثل مساحة كبيرة من الأرض ذات الوظيفة المميزة، والمغزولة بشكل واضح عن هذا النسيج. وقد تميز التشكيل الحضري لمطار البصرة الدولي باحتوائه على أبنية منفردة بمساقط هندسية مربعة محاطة بالفضاء من جهاتها الأربع كما في المطارين السابقين. لكن تلك الأبنية تميزت بأحجامها الكبيرة وامتداداتها الأفقية والعمودية على السواء بمقياس أكبر مما هو سائد في نسيج المدينة. ولعل ذلك يبدو واضحاً بتميز كتلة المبنى الرئيسي وبرج المراقبة وطغيانها على سائر الملحقات في المشهد الحضري. حيث احتوى المبنى الرئيسي على جميع فعاليات المطار في كتلة واحدة ذات امتداد أفقي واضح رغم ارتفاعها لأكثر من طابقين وبشكل مستطيل المسقط الأفقي دون أن يتضمن أي علاقة مميزة مع الفضاء المحيط سواء بالاحتواء أو الإحاطة، الشكل رقم (١٢).

٣, ٣, ٥ المستوى المعماري:

أ) الناحية التقنية أو الإنشائية: تميزت أبنية المطار بارتفاعها العالي بوضوح نسبة إلى أبنية المطارين الآخرين، وقد تطلبت هذه الميزة استخدام أساليب ونظم بنائية تختلف عن الأساليب البنائية التقليدية المستخدمة محلياً حيث كان لتطور مواد البناء وتقنيات الإنشاء في فترة إنشاء المطار مساهمة في اعتماد مطار البصرة

البصرة والمناطق المحيطة به بمساحة كلية تبلغ ١٢ مليون متر مربع، وبواقع (٦ كم × ٢ كم)، منها حوالي ٨ ملايين متر مربع مساحة بنائية. وقد تم تقسيم المخطط الرئيسي لتطوير المطار إلى خمس مراحل تشمل التصميم والبناء، حيث يتم التخطيط لتنمية المقترح كمدينة صغيرة مكثفة ذاتياً ومستدامة بيئياً من شأنها أن توفر مركزاً وطنياً ودولياً يتوافر على العديد من المناطق الثقافية والتجارية، التي تتمحور حول المطار الموسع، وبما يخلق مدينة جديدة نواتها المطار.

ب) علاقة المطار مع منظومات النقل الأخرى: بالرغم من ابتعاد المطار عن المجمعات السكنية في مركز مدينة البصرة؛ لما للمطار من خصوصية وظيفية، ولتجنب الضوضاء الناتجة عن الملاحة الجوية، يمتاز مطار البصرة الدولي بوقوعه بمحاذاة الطريق الرابط بين بغداد والبصرة والمعروف محلياً بالطريق الدولي أو السريع الذي يربط جنوب العراق بشماله مروراً ببغداد، وهو ما وفر للمطار سهولة الوصول وإمكانية استخدامه من قبل سكان المحافظات الأخرى بسهولة، إضافة إلى سهولة وصول مستخدمي المطار من سكان مدينة البصرة عن طريق ربطه بالطريق نفسه مع داخل المدينة، والطريق الدولي هو ذاته الذي ينتهي بتفرعات تصل إلى طرق الموانئ العراقية على الخليج، وأهمها طريق ميناء أم قصر، كما ينتهي الطريق الدولي شمالاً إلى حدود كل من الأردن وسورية. وهكذا نجد ارتباط المطار بمنظومات النقل بصورة غير مباشرة

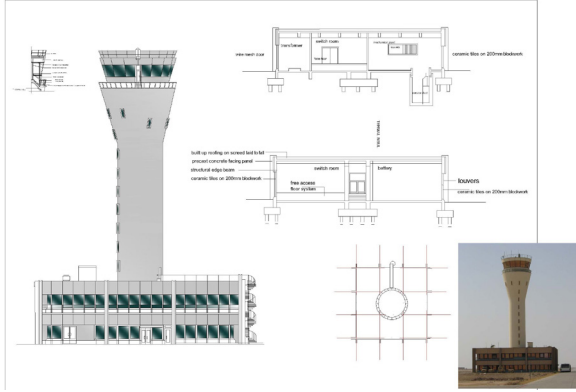
ب) الناحية الوظيفية والتكوين الفضائي:
 يمتاز المخطط العام لمبنى المسافرين بالبساطة وسهولة حركة المسافرين حسب أنواعهم (مغادرة، قدوم، دولي، محلي)، إضافة إلى الفصل الجيد بين حركة المغادرين والقادمين بحيث لا يسمح باختلاطهم وبما يسهل من إجراءات السيطرة الأمنية. وقد تم تحقيق ذلك من خلال اعتماد فكرة التكوين الفضائي القائم على فضاء مركزي واسع ومفتوح يمتد على مساحة المبنى تقريباً يمثل القاعة الرئيسة لاستقبال المسافرين وحركتهم، إذ يحاط هذا الفضاء بسائر الفعاليات الأمنية والخدمية والإدارية الخاصة بالمسافرين. إذ يضم مبنى المسافرين طابقين رئيسيين، وهناك فصل أفقي بين فعاليات المغادرة والقدوم، وتشغل فعاليات الرحلات المحلية إحدى نهايتي المبنى وفعاليات الرحلات الدولية النهاية الأخرى، وتخدم الصالة العامة على طول المبنى وبمستوى واحد المغادرين والقادمين معاً، ووضع فضاء تجمع المغادرين في وسط المبنى تقريباً، حيث يخدم حركة المرور المحلي والدولي في آن واحد، ويقود هذا الفضاء إلى صالة فحص التذاكر والأمتعة المشتركة لنوعي الرحلات، بينما وضعت مكاتب الخطوط الجوية والتذاكر والفعاليات الخدمية حول هذه المنطقة، مع سلام ومساعد تقود إلى المطاعم وشرفات المشاهدة في الطابق الأول، وبعد إجراء فحص التذاكر والأمتعة للمغادرين ينفصل المغادرون الدوليون عن المحليين، فالمحليون يتجهون يساراً ليمروا من خلال سيطرة أمنية



الشكل رقم (١٢) مخطط موقع مطار البصرة الدولي المصدر:

Google earth

على النظم الهيكلية التي تتكون من الأعمدة والجسور في أغلب مباني المطار، وذلك بسبب ارتفاع المباني لأكثر من طابقين، فضلاً عن سعة أحجام ومساحات الفضاءات الداخلية للمطار، إذ استخدمت الخرسانة المسلحة بوصفها مادة بنائية في تنفيذ أبنية المطار لكل من الهيكل الإنشائي والسقوف على السواء، فضلاً عن واجهات وجدران الأبنية التي نفذت بأسلوب الصب المسبق فظهرت تلك الأبنية نتيجة ذلك بأسطح صقيلة وتفصيل هندسية دقيقة تعبر عن تلك التقنيات الحديثة. كما تضمن برج السيطرة معالجات تقنية حديثة ومتطورة في وقتها للفتحات في كابينة المراقبة والمتمثلة بكاسرات الشمس المتحركة التي تعمل بواسطة الطاقة الشمسية.

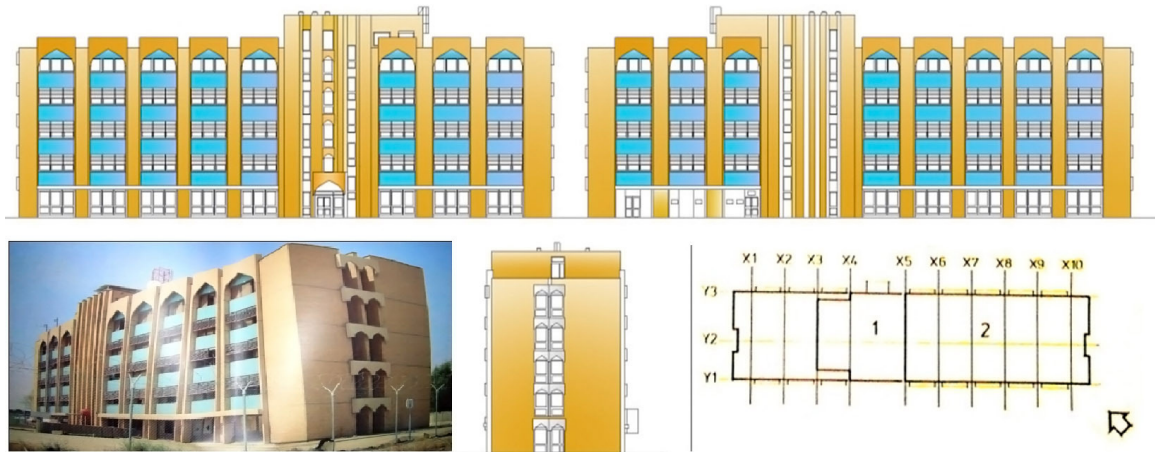


الشكل رقم (١٣) برج المراقبة في مطار البصرة الدولي المصدر
رسم م.م. أرمين سر كيس استناداً إلى المخططات الأصلية

ما هو موجود في العمارة المحلية التقليدية، منها الأقواس المدببة في الواجهة الأمامية والجانبية لكل من مبنى المسافرين والمبنى الإداري. كذلك احتوى المبنى على بعض التفاصيل التي تعزز من الانتفاء المكاني، منها اللون الأصفر القريب إلى لون العمارة التقليدية (عمارة الطابوق). أما على مستوى التصميم الداخلي فقد كان لمواد الإنهاء المميزة والتي نفذت في التصاميم الداخلية

ثم إلى صالة المغادرة المحلية في الطابق الأول، بينما يتوجه الدوليون يميناً ليمروا من خلال فحص الجوازات والفحص الأمني إلى صالة المغادرة الدولية في الطابق الأول أيضاً، ثم يتجهون إلى صالات بوابات المغادرة وعددها خمس ثم منها إلى ممر الجانب الجوي فجسور التحميل فالطائرة. ويتكون مخطط المبنى الإداري لطوابقه الأربعة من ممر وسطي تتوزع على جانبيه الغرف، وينتهي الممر في نهايته بأبواب جانبية، وهو ما يعزز من إمكانية التوسع المستقبلية، حيث يقع المدخل الرئيس في وسط البناء تقريباً.

(ج) الناحية الرمزية والتعبيرية للتكوين المعماري: ظهرت أبنية المطار بتكوينات هندسية بسيطة وبمساقط رباعية غايتها تحقيق الوظيفة بعيداً عن التعقيدات الشكلية ذات البعد الرمزي أو التعبيري. وقد اقتصر النواحي التعبيرية للمباني على تفاصيل الواجهات والتصميم الداخلي، إذ استخدمت عناصر شكلية تحاكي

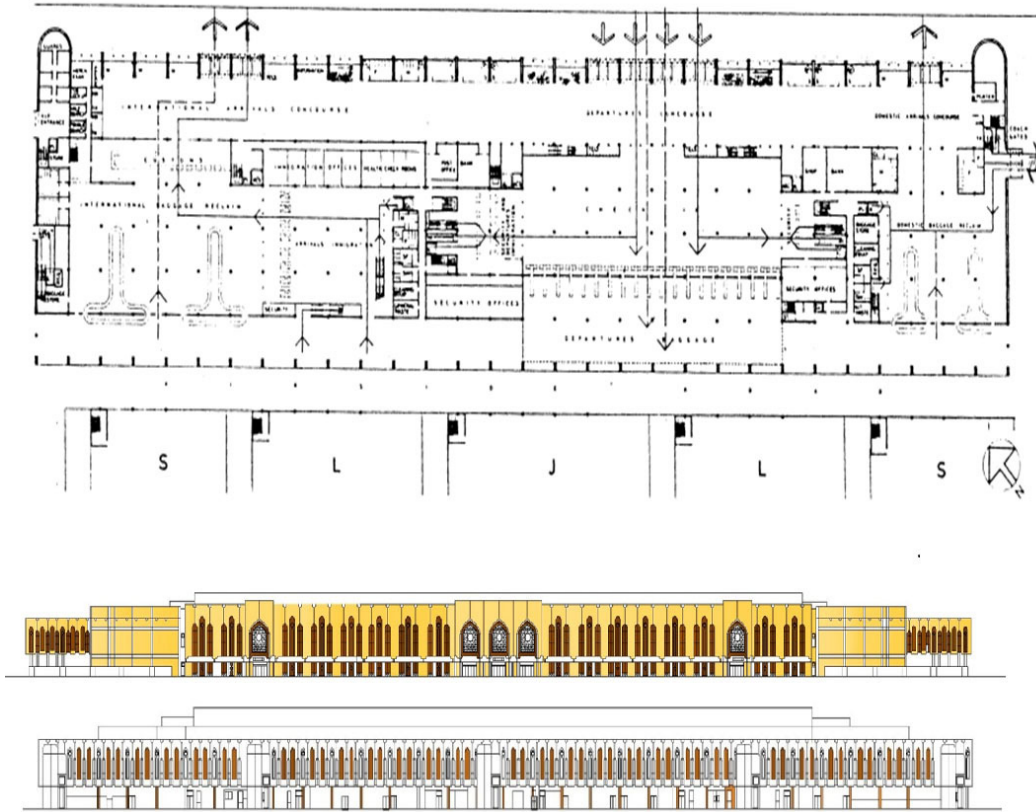


الشكل رقم (١٤) مخطط الموقع وواجهات المبنى الإداري في مطار البصرة الدولي المصدر: أرشيف مطار البصرة الدولي

٦. الخلاصة والاستنتاجات

١. الوصف العام: نشأت المطارات الثلاثة وتطورت وتم تحويلها مع الزمن، بما في ذلك مطار البصرة الدولي، إذ أعدت المخططات لتطويره وتوسيعه. ونشأ بعض المطارات في بادئ الأمر لأغراض عسكرية، وأقيمت بعيداً عن المدينة لدواعٍ أمنية (مطار الشعبية)، أما المطاران المدنيان فإن نشأتها ارتبطت مع ازدياد الحاجة الاقتصادية والتجارية والسياحة وعوامل أخرى متعددة. وقد مثل كل مطار الحقة الزمنية التي نشأ فيها، وبذلك فإن أبنية المطارات الثلاثة يمكن اعتبارها نموذجاً ريادياً لسياقات العمارة

لصالة مبنى المطار أن تعكس بصورة واضحة نوعاً من المحاكاة للنماذج المحلية في التصميم. إذ استخدمت الأخشاب في عمل النقشات التي تحاكي الشناشيل (المشربيات) المميزة للعمارة التقليدية المحلية، وقد احتوى أغلب الأبنية على مثل هذه الخصائص والمميزات وهو ما جعل التكوين الشكلي للمطار على الرغم من استخدام الشكل المستطيل في المخططات يحاكي العمارة المحلية ذات الطابع التراثي الغني بالتفاصيل البنائية ذات المقياس الإنساني في فضائه الداخلي ومحاوله محاكاة عناصر تلك العمارة في تفاصيل واجهاته من الخارج.



الشكل رقم (١٥) مخطط وواجهات مبنى المسافرين في مطار البصرة الدولي المصدر: المخطط أرشيف مطار البصرة الدولي، الواجهات رسم م.م. ارمين سر كيس خسروف استناداً إلى المخططات الأصلية

العراقية وتطوراتها خلال القرن الماضي.

٢. الأهمية الحضريّة للمطارات: اختيرت أماكن مطارات البصرة بصورة ثلاثم الطابع الوظيفي الخاص لهذه الأبنية، على أن تمتلك سهولة وصول بالإضافة إلى بعدها عن المجاميع السكّنية في الوقت نفسه، وهو ما جعل موقع هذه المطارات مميزاً بالمدينة مع مرور الزمن. ومثلت المطارات الثلاثة نقاط جذب لنموّ المدينة وتطوّرها وتوسّعها من جهة، ونمو مواقعها والمناطق المجاورة لها من جهة أخرى، وهو ما يوضح أهمية المطارات في صياغة نواة حضرية جديدة للمدينة (كما حصل مع مطار شط العرب في المعقل ومع خطة التوسع المستقبلي للبصرة باتجاه المطار الدولي)، وتأثيراتها في صياغة ونمو مدينة جديدة (كما حصل مع موقع مطار الشعبية سابقاً وخطة توسيع مطار البصرة الدولي إلى مدينة جديدة مستقلة نواتها المطار). وقد تفاوتت المطارات الثلاثة بالعلاقة مع منظومة النقل الأخرى، حيث كانت العلاقة قوية وتكاملية ومباشرة بالنسبة لمطار شط العرب الذي شُيّد مجاوراً لميناء المعقل ومحطة السكك الحديدية ومحطاً بطرق النقل البرية والنهرية. بينما كانت غير مباشرة واقتصرت في المطار الدولي على محاذاته الطريق الدولي السريع الرابط شمال العراق بجنوبه، وكانت ضعيفة أو غير موجودة في مطار الشعبية بسبب موقعه العسكري المعزول نسبياً.

٣. التشكيل الحضري للمطارات: ساهم الجانب الوظيفي الخاص بالمطارات في أن تظهر

التكوينات الحضريّة لأبنية المطارات الثلاثة بتشكيلات حضرية مختلفة ومغايرة للسياق الحضري التقليدي في المدينة سواء على مستوى علاقة المبنى بالفضاء الحضري، أو على مستوى تشكيل المبنى بحد ذاته. وظهر ذلك بوضوح على مستوى التنظيم العسكري الذي نظقت به قاعدة الشعبية وظيفياً إلى مجموعة كتل بنائية منفصل بعضها عن الآخر أو على مستوى نمط الكتلة المركزية المهيمنة في المطارين الآخرين، حيث ظهرت أبنية المطارات محاطة بالفضاء من جهاتها الأربع بخلاف نمط إحاطة الكتلة بالفضاء في العمارة التقليدية المحلية. فقد ظهرت الأبنية بهيئة كتل هندسية محاطة بالفضاءات من الجوانب الأربعة ولم يظهر فيها أي استخدام للفناء الوسطي أو للكتل المتراسة، فضلاً عن اختلافات الحجم والمقياس.

٤. التقنيات الإنشائية: تم اعتماد النظم الإنشائية السائدة والمواد البنائية المعتمدة في وقت كل منها مع بعض الإضافات والتقنيات الجديدة وهو ما جعل مباني المطارات ريادة على المستوى المحلي، إذ برز استخدام المسنّات الحديدية في مطار الشعبية وهو ما ساعد في تغطية فضاءات ذات بحور واسعة، واستخدم نظام العقادة بواسطة الروافد الحديدية في مطار المعقل والتي تعد من التقنيات الإنشائية المتقدمة في ذلك الوقت، فضلاً عن استخدام الشرفات الخرسانية والتي كانت جديدة على عمارة المدينة في الثلاثينيات. أما مطار البصرة الدولي فقد اعتمد على النظام الهيكلي

المطار، وتنظيم الفضاء الداخلي بما يحقق الفصل بين المسافرين القادمين، والمغادرين، وكذلك بين فضاءات المسافرين والأجزاء الخدمية، كما تم إعطاء المباني إمكانية التوسع المستقبلي من خلال استخدام أنماط المخططات الهندسية ذات الشكل المستطيل أو الشريطي.

٦. الرمزية والتكوين المعماري: امتازت الأشكال المعمارية لأبنية المطارات الثلاثة بالهندسية والبساطة بشكل عام، وجاءت لتعبر عن وظيفتها بالدرجة الأساس. ومع ذلك فقد أظهرت تكويناتها بعض الجوانب الرمزية والتعبيرية الأخرى التي تمثلت ببعض أبنية المطار أو بعض أجزائها. وباستثناء ما اعتمد في مطار شط العرب من شكل تجريدي للطائرة في مسقط كتلة المبنى الرئيسي فقد اقتصر النواحي الرمزية والتعبيرية على تفاصيل الواجهات ومعالجات الفضاء الداخلي من خلال إظهار جماليات المواد البنائية وتقنيات إنشائها بما يحاكي بعض العناصر والتفاصيل كالأقواس وتفاصيل وألوان الطابوق وشناشيل الخشب وغيرها من العناصر المميزة للعمارة التقليدية وهويتها المكانية. بالإضافة إلى ذلك فقد احتوى أغلب المباني على عنصر مميز وهو برج الساعة أو مناطق توضع فيها الساعات للإشارة إلى الوقت، وكذلك ظهرت المداخل في بعض الأبنية وهي في الغالب بسبب تأثير المصمم الأجنبي بالتصميم في بلده الأم.

٧. التوصيات: يوصي البحث بضرورة الاهتمام بأبنية المطارات الموجودة بطريقة ملائمة،

باستخدام الأعمدة والجسور تماشياً مع التطورات التقنية الحاصلة بمرور الزمن على العمارة في المدينة، وما يوفره هذا النظام من إمكانية تعدد الطوابق البنائية، والتعامل مع الفضاءات الواسعة من جهة أخرى فضلاً عن دقة التفاصيل التي تظهرها تقنيات الصب المسبق لعناصر الواجهة. ولكن جميع المطارات صممت ونفذت بخبرات أجنبية، وساهم ذلك في إعطاء الشكل نوعاً من الغرابة عن الواقع المعماري العراقي، رغم مراعاة الجانب المحلي في بعض التفاصيل المتعلقة بالمادة البنائية.

٥. الناحية الوظيفية والتكوين الفضائي: تبرز أهمية الجوانب الوظيفية لأبنية المطارات، بسبب عدم شيوع هذا النمط الوظيفي في العمارة التقليدية، ولم تقتصر حاشية النمط الوظيفي على المطار فقط وإنما على ملحقاته من أبنية خدمية كأبراج المراقبة ومعدات المخازن، وكذلك أبنية المسرح والسينما والنوادي الاجتماعية في الشعبية، حيث لم تألف العمارة التقليدية مثل تلك الأنماط الوظيفية في السابق. وقد ظهرت أبنية المطارات بتكوينات وأنماط فضائية مختلفة تمثلت بالفضاءات الأحادية البسيطة المرتبطة معاً عبر ممرات خارجية في مطار الشعبية ذي الوظيفة العسكرية، والفضاء ذو القاعة المركزية مع الممر (الأتريوم) في مطار المعقل، والفضاء المفتوح الممتد على طول الكتلة في المطار الدولي. مع ملاحظة أن المصمم قد ركز في جميع المطارات على عدة مبادئ أهمها: العزل الوظيفي في أغلب مباني

الاساسية، المجلد ٢٢، العدد ٩٤.

الخيالي، محمد هاشم. (٢٠١٠)، امكانية الوصول للمطارات الرئيسية في العراق باستخدام ال GIS مركز الدراسات الاقليمية، دراسات اقليمية (١٠).

خالد، كامل سبع. (١٩٩٠) «الاسس والمحددات التصميمية للمطارات الدولية والمحلية»، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الهندسة، القسم المعماري.

خليل، ابراهيم علي. ماركاريان، ارمين سر كيس. (٢٠١٤)، «مفهوم التوثيق في العمارة» دراسة توثيقة لعمارة الاجانب في مدينة البصرة»، مجلة الهندسة والتكنولوجيا، الجامعة التكنولوجية، العراق، المجلد ٣٢، العدد ١١.

السامرائي، احسان وفيق. (٢٠١٠) «لوحات من البصرة عبير التوابل والموانئ البعيدة»، مطبعة جامعة البصرة.

سكنية، جبهة فرج. (٢٠١٥)، «واقع النقل الجوي في العراق» والرؤى المستقبلية له مع اشارة الى محافظة البصرة، مركز دراسات الخليج البصرة والخليج العربي، جامعة البصرة، مجلة دراسات البصرة، السنة العاشرة، العدد (١٩).

القران، يوسف سلمان احمد. (٢٠١٤)، «دراسة تحليلية للاعتبارات التخطيطية لموقع مطار

والحفاظ عليها لما لها من أهمية تاريخية في واقع عمارة المدينة وتطوراتها، ويوصي بترميم بعض الأبنية لتقادم عمرها على أن يتم ذلك بالمواد والتقنيات ذاتها التي أنشئت بها دون تغيير لمعاملها. كما يوصي بتوسيع مطار البصرة الدولي دونما حاجة لإنشاء مطارات أخرى.

٧. المراجع

المراجع العربية

بهجت، رشاد شاهين، اسامة، صباح محمد. (٢٠١٣). «النظم المنشئية والوظيفة التعبيرية في ابنية محطات المطارات»، مجلة الهندسة، العدد ٣، مجلد ١٩، اذار.

بهجت، رشاد شاهين، دينا، جمعة عبد الكريم. (٢٠١١). «التوجهات التكنولوجية الحديثة وتصميم محطات المطارات المعاصرة»، مجلة الهندسة، العدد ٦، كانون الاول مجلد ١٧.

امين، لطفي. (١٩٥٥-١٩٥٦)، «دليل البصرة» الطبعة الاولى، مطبعة الخبر، البصرة.

توفيق، عبد الله هجول. (٢٠١٥)، ندوه هلال جودة، «التنمية المكانية في محافظة البصرة» مجلة كلية الادارة والاقتصاد للدراسات الاقتصادية العدد ١٧.

الجبوري، شروق نعيم جاسم. (٢٠١٦)، «النقل الجوي في مطار بغداد الدولي (دراسة في جغرافية النقل)»، مجلة كلية التربية

- Al-Qara, Youssef Salman Ahmed.** (2014) "An analytical study of planning considerations for the Yasser Arafat International Airport site in the Gaza Strip". A thesis submitted for the purpose of obtaining a master's degree in architecture, the Islamic University of Gaza.
- Amin, Lotfi.** 1955-1956. «Basra Guide». First edition. Al-Khobar newspaper press in Basra.
- Sokina Jahia Faraj.** (2015) «The reality of air transport in Iraq «. and future visions for it with a reference to Basra Governorate «, Center for Gulf Studies Basra and the Arab Gulf, University of Basra, Journal of Basra Studies, tenth year, No. (19).
- Khaled, Kamel Saba.** (1990) «Principles and design determinants for international and domestic airports». Unpublished Master Thesis, University of Baghdad, College of Engineering, Architectural Department.
- Markarian, Armin Sarkis.** (2012) "The concept of success for the architecture of foreigners in the city of Basra and its role in local architecture". Master Thesis, University of Technology, Baghdad.
- Bahjat, Rashad Shaheen, Dina, Jumaa Abdul Karim.** (2011) «Modern technological trends and the design of contemporary airport terminals». Engineering Journal, Issue 6, December 17th volume.
- Bahjat, Rashad Shaheen, Osama, Sabah Muhammad.** (2013) «Structural systems and expressive function in airport terminal buildings». Engineering Journal, Issue 3, Volume 19, March.
- Khalil, Ibrahim Ali, Markarian, Armen Sarkis.** (2014) «The concept of documentation for the architecture of foreigners in the city of Basra, an analytical study of its role on local architecture». Unpublished Master Thesis, submitted to the Department of Architecture, University of Technology, Baghdad, No. 32.

ياسر عرفات الدولي بقطاع غزة»، رسالة مقدمة لغرض نيل درجة الماجستير في الهندسة المعمارية، الجامعة الإسلامية غزة.

ماركاريان، ارمين سر كيس. (٢٠١٢) «توثيق عمارة الاجانب في مدينة البصرة، وبيان دورها في العمارة المحلية»، رساله ماجستير الجامعة التكنولوجية، بغداد.

مصبح، زكي كاظم. (١٩٩٠) «انهار مدينة البصرة واثرها على المكونات الحضريّة والمعماريّة للمدينة»، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الهندسة، لجامعة التكنولوجية .

الهارون، ياسين طه هارون. (٢٠٠٢) «القاعدة الجوية في الشعبية دراسة تاريخية ١٩٢١-١٩٥٥»، اطروحة دكتورا مقدمة الى كلية الآداب، جامعة البصرة.

Arabic References

- Al-Haroun, Yassin Taha Haroun.**(2002) "Air Force Base", Shuaiba, historical study 1921-1955. PhD thesis submitted to the Faculty of Arts, University of Basra,.
- Al-Hayali, Muhammad Hashem.**(2012) «Access to the main airports in Iraq using the GIS «, Center for Regional Studies,Regional Studies (10).
- Al-Jubouri, Shorouk Naeem Jasim,** "Air Transport at Baghdad International Airport (Study in the Geography of Transport» (2016) Journal of the College of Basic Education, Volume 22, No. 94.

plan.php.

Imad, Alt. (2105). "Al-Shuaiba Base and Its Strategic Importance", 20-February. <https://www.azzaman.com/?p=101672>.

Shatha Abbass Hasan. "Effect of Colonial British Architecture in the Iraqi Modern Architecture", (<https://www.researchgate.net/publication>)

The Royal, Khalid. (2006). "Basra Air Port: Bahaa Optical Architecture" <http://www.akhbaar.org/home/2016/2/206797.html>

Tawfiq, Abdullah Hajoul, seminar Hilal Joudeh, without history.(2017). «Spatial development in Basra Governorate». Journal of the College of Administration and Economics for Economic Studies. NO. 17.

English References:

Alseed ,ali , Alasdi , assad. (2019) "Air transportation at Basra International Airport for the period (2003-2018)", Master's degree, College of Education, Geographical Department of Human Sciences, University of Basra.

N.S.Doniach & others. (1982) "Concise Oxford". English – Arabic dictionary. Oxford University. Pares.

The Royal, Khalid. (2000) "Architectural visions. A book published by the Arab Institution for Studies and Publishing", Beirut, first edition

Royal air force.(2010) "historical society", Journal_48_Seminar_the_ME_Mespot_Iraq_NW_Frontier_4_FTS, printed by Windrush group.

USAID. (2003) "Sky Link Air and Logistic Support (USA) Inc"., BASRAH INTERNATIONAL AIRPORT, Initial Airport Management Assessment, Draft Report – May 7.

Basra Report. (2010) «Basrah City Development Strategy and Basic Design Modernization», Basra Municipality», Third Phase, July 9-12.

Cecil Bayford. (2013) "Basra Port" 1938 «, translated by Sahar Ahmed Iraq, Basra.

Web References:

Iain Jackson. (2016). "The architecture of the British Mandate in Iraq: nation-building and state creation", The Journal of Architecture, 17 May. (<https://doi.org/10.1080/13602365.2016.1179662>) <http://www.alburhangroup.com/future-projects-master->

Basrah Airports Architecture and Developments in the 20th Century

Tahseen Ali Alazzwi Armin sarkis markarian Farah Ahmed Thaib

University of Basrah, Architecture Department, College of engineering, Iraq

tahseen.majeed@uobasrah.edu.iq

Armin_khsrof@uobasrah.edu.iq

eng.lect.016@avicenna.uobasrah.edu.iq

Received 10/5/2021 ; accepted for publication 9/11/2021

Abstract. This research discusses the historical development of airports in the city of Basrah during the twentieth century. To date, there is no theoretical knowledge that refers to this subject unique to the city of Basrah and distinguishing it from other cities in Iraq. The aim of the research is to describe the historical timeline of construction and development of three airports (Al-Shiaba air base, Al-Marqal airport and Basrah International airport), in an attempt to analyze these special facilities on two levels; first, the urban level with regard to three key elements (the impact of the airport location on city's growth, relationship between the airport and other transportation facilities and urban form of airport building), second, on the architectural level with regard to three key elements as well (the technical and construction, functional and space composition, symbolic and expressive architectural form). The analysis will compare all the above with the architecture of Basrah city, seeking similarities and differences between the two. Thus the study will summarize a number of conclusions that clarify urban and architectural significance of these structures represented by their modernity and impact on the local urban fabric, each according to its establishment period.

Key words: Airport, Architectural fabric, Basra city, Shaibah Air Base , Shatt al - Arab airport urban fabric.