مقومات النشأة والتطور وتأثيرها في بناء وتوجيه شبكة الطرق في مدينة المقدادية

أ.م.د. خضير عباس خزعل
كلية التربية (الأصمعي) / جامعة ديالى

أولاً : الأطار النظري :

1- **تمهيد :**

المدينة ظاهرة بشرية تولد وتنمو وتتدهور بفعل عوامل عديدة ، لذا أثارت أهتمام الجغرافيين للوقوف على عوامل النشأة والتطور وصورة التركيب الحضري ، بحيث أصبح محور أساسي للدراسة والتحليل . بلا شك يؤثر في صورة التركيب الحضري للمدينة جملة من المقومات الطبيعية والبشرية التي لها أنعكاسها على البنية والتركيب الداخلي من خلال استعمالات الأرض والوظائف والانظمة الخاصة بالطرق وبأشكالها ، ومن هنا برزت أهمية الطرق خارج وداخل المدينة كأحدى الأستعمالات التي لا يمكن الاستغناء عنها.

2- **مشكلة البحث :**

مدينة المقدادية كغيرها من المدن صنعتها جملة من العوامل ، ومن هذا المنطلق حددت مشكلة البحث للتعرف على مدى دور مقومات النشأة والتطور في بناء وتوجيه شبكة الطرق في المدينة ، هذه المشكلة تحمل في طياتها جملة من المشاكل الثانوية والتي يمكن اجمالها بما يلي :

1- هل للمتغيرات التاريخية دور في بناء وتوجيه شبكة الطرق في المدينة .
2- هل لموضع وموقع المدينة دور في بناء وتوجيه شبكة الطرق .
3- إلى أي مدى تؤثر المتغيرات البشرية في بناء وتوجيه شبكة الطرق.

3- **الفرضية :-**

ان لعوامل النشأة والتطور دور اساسي في بناء وتوجيه شبكة الطرق في مدينة المقدادية ،كما ان المتغيير التأريخي له دور مهم في بناءها ، كما لعب موضع المقدادية ومقوماتها البشرية الدور الاول في تحديد هذه الشبكة واتجاهاتها المكانية.

4- **هدف البحث :**

أن الهدف الاساسي للبحث يرتبط بطبيعة مشكلة البحث ، ومشاكلها الثانوية هي أهداف فرعية تصب في صلب المشكلة الرئيسية ، ويسعى البحث الى تحقيقها .

5- **فرضيات البحث :**

تمثل الفرضيات حل مقترح لمشكلة الدراسة ، وهذا الحل يصوغه الباحث صياغة واضحة ودقيقة بحيث يعطي أكثر من جواب يتم التحقق منه ، وهو ما يعبر عنه تفسير ولي للظواهر ، وهذه الفروض ترتبط بمشكلة الدراسة بشكل عام ومشاكلها الثانوية بشكل خاص ، لذا تم أعتماد المشاكل الثانوية التي وردت للاجابة عليها ومن ثم التحقق من صحتها او عدمه .

6- **حدود البحث :**

حددت منطقة الدراسة بمدينة المقدادية مركز قضاء المقدادية وبحدودها البلدية للعام 2009 والبالغ مساحتها 1800 هكتار (ينظر الخريطة 1 ، 2) .

خريطة (١) موقع منطقة الدراسة بالنسبة لمحافظة ديالى والعراق

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على الهيئة العامة للمساحة، خريطة العراق

ثانيا : مقومات النشأة والتطور :

1- **المتغيرات التاريخية :**

تؤكد الدلائل الاثارية وكتب التاريخ على قدم الاستيطان في منطقة ديالى ، كونها تشكل الجزء الشمالي من السهل الرسوبي ، الذي شهد ظهور حضارة وادي الرافدين ، وكان من بين عوامل تركز الاستيطان في هذه المنطقة هو طرق النقل ، حيث كان طريق (الحرير) محور ذلك فكان طريقاً للتجارة وسمي بطريق خراسان او الطريق الحربي او الملكي ، وسمي بالحرير لأن الفرثيين سنة (88ق.م) كانو ينقلون من خلاله الحرير بين

(فارثا) و (الصين) عبرّ مسالك أسيا ، وكان سوقه الرئيسي (سلوقيا) في حوض ديالى(1). لقد أنشأ على طول هذا الطريق مدن عديدة لتقدم الخدمات للقوافل التجارية ، وكان للنمط السلوقي وجه آخر من انماط السيطرة في منطقة ديالى وهو تركيزهم على تحسين طرق النقل وأقامة شبكة من المدن تخدم هذه الطرق [2] وقد ورد في رحلة المنشىء البغدادي الذي وصف الطريق عام 1820 بأن هناك طريق سلكه الرحالة من بغداد الى بعقوبة ومنه الى قصر شيرين في ايران ماراً بالمقدادية التي كانت من المدن القديمة وكان يطلق عليها (شهربان) [3] [1]* وقد ذكرها ياقوت الحموي بأنها قرية كبيرة من اعمال مدينة الخالص [4] وقال عنها صفي الدين البغدادي بأنها قرية كبيرة تقع قرب (الدسكرة) [5] التي ورد ذكرها عند وصف طريق الحرير بأنها مدينة عامرة تبعد عن (ديرترمة) القريبة من بعقوبة (8 فراسخ) [6] وذكر ابن الفداء ان (الدسكرة) فيها منازل الملوك الفرس وأستخدمت قاعدة للأنطلاق الى جلولاء ، وفي بلدان الخلافة الشرقية تم وصف الدسكرة بأنها مدينة كبيرة وفيها قصر من بناء (الأكاسرة) وحوله سور مشرف [7] .

2- مقومات الموضع Location :

يدل الموضع على الصفات الطبيعية للمنطقة والمساحة التي تحتلها المدينة ، كما يشمل السطح والتضاريس ودرجة انحدار الأرض التي تقوم عليها المدينة ، فضلاً عن التركيب الجيولوجي والمناخ المحلي الذي يسود فيها [8] .

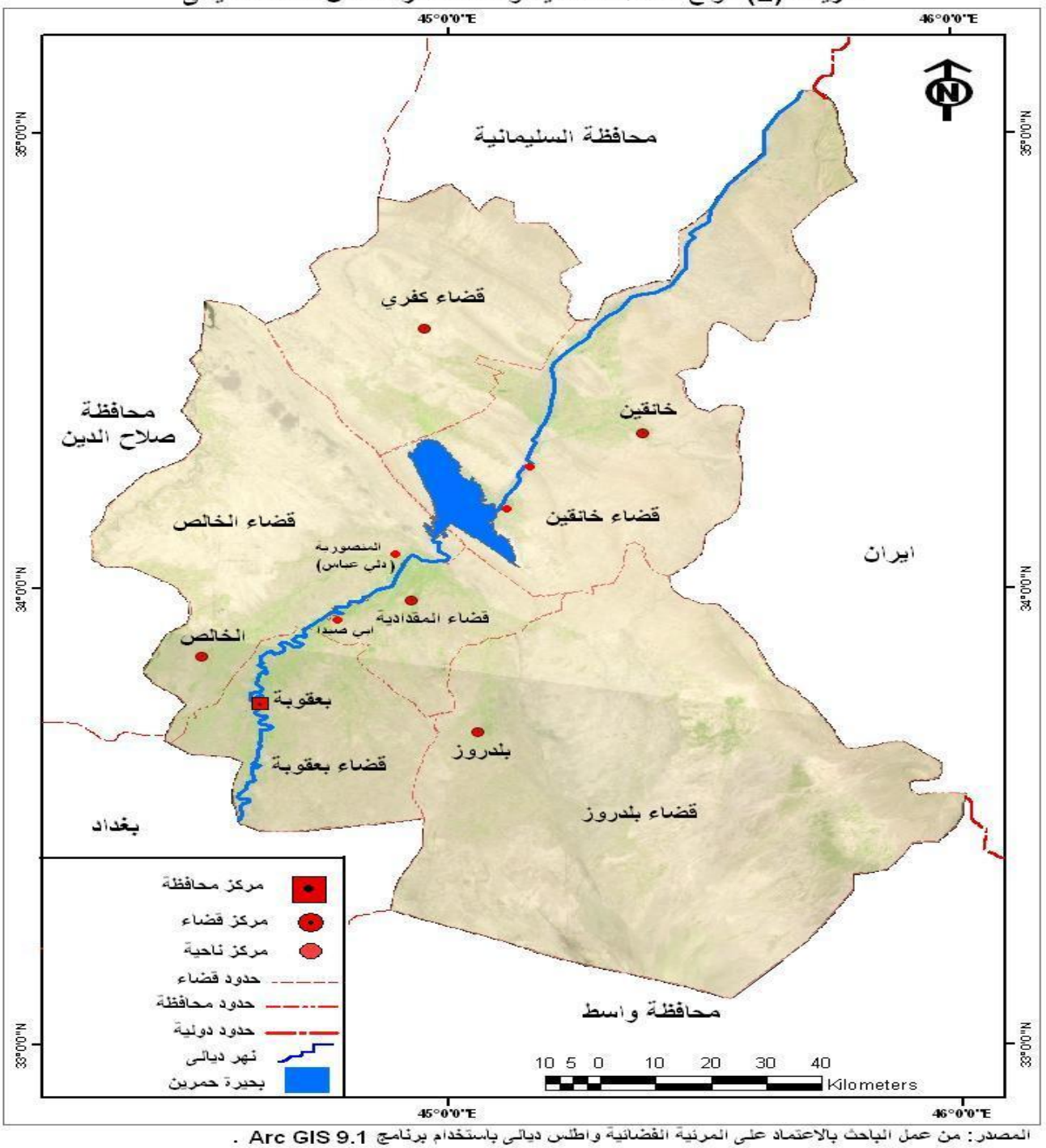
تعد خصائص الموضع من ابراز العوامل المؤثرة على البنية التخطيطية للمدينة ، حيث يتم انتخاب الموضع المثالي الذي يحقق استمرار المدينة في اداءها الوظيفي وفاعلية نشاطها الاقتصادي [9] . تقع منطقة الدراسة في اقليم سهيلي منبسط تبلغ مساحتها 1800 هكتار ، يعد نهر ديالى ونهر المقدادية مصدريها الرئيسين في الارواء ، معدل أرتفاع السطح فيها لا يزيد عن 60م فوق مستوى سطح البحر ، وتؤلف الترسبات الحديثة معظم تربها حيث تعد ترب أحواض الأنهار وكتوفها في طليعة ذلك [10] .

اما بناءها الجيولوجي فهي جزء من الالتواء المقعر الذي تكون نتيجة الحركات الأرضية التي حدثت في أواخر الزمن الثالث وأوائل الزمن الرابع والذي تم ملئه بالترسبات التي جلبتها الأنهار [11] .

يتضح من الخريطة (2) أن منطقة الدراسة تقع فلكياً عند تقاطع خط طول 43 ˚ ، 33 ˚ شرقاً ودائرة عرض 45.00 ˚ شمالاً لذلك فأن المناخ السائد هو جزء من مناخ وسط العراق حيث يبرز وجود فصلين هما الصيف ذو الحرارة المرتفعة والشتاء ذو الحرارة المنخفضة وكانت معدلات أشهر الصيف (39.2م ، 41.7م ، 42م) على التوالي ، في حين كانت معدلات اشهر الشتاء (9.3م ، 7.5م ، 4.5م) وعلى التوالي ، فضلاً عن ذلك أمتازت منطقة

[1]* شهربان : كلمة فارسية مركبة من (شهر) أي مدينة و (بان) وهو رجل شيدت المدينة بأسمه وقيل أن (بان) تعني محافظة المدينة . أما عن اسمها الحالي وهو المقدادية فقد أختلفت الروايات بشأنه فمنهم من ينسبها الى المقداد بن أسود الكندي ومنهم من ينسبها الى المقداد احمد مريدي الشيخ احمد الرفاعي (ينظر) حسن محمد حسن ، المقدادية وظائفها وعلاقاتها الاقليمية ، رسالة ماجستير غير منشورة مقدمة إلى كلية التربية (ابن رشد) جامعة بغداد ، 1989 ، ص38 .

خريطة (2) موقع قضاء المقدادية ومنطقة الدراسة من محافظة ديالى



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على المرئية الفضائية واطلس ديالى باستخدام برنامج Arc GIS 9.1 .

منطقة الدراسة بأتساع المدى الحراري اليومي والفصلي ، وأرتفاع نسبة التبخر في اشهر الصيف ، اما كمية الامطار الساقطة فكان معدلها (262.3ملم) ولكنها كانت تتصف بالتذبذب والتدرج نحو الزيادة بالاتجاه نحو الشمال الشرقي [12]

3- مقومات الموقع Situation :

يعني بيان مركز المدينة وعلاقتها بالنسبة للمناطق المحيطة بها [13] حيث أن لذلك أهمية كبيرة فمن خلاله يتم الكشف عن العلاقات الأقليمية مع ما يحيط بالمدينة ، كما لايخفى أن للموقع دور في النشاط الأقتصادي الذي يؤثر بدوره في بنية وشكل المدينة [14] .

تقع منطقة الدراسة في الطرف الشرقي من قضاء المقدادية الواقع شرق محافظة ديالى ، حيث تبعد عن الحدود الأيرانية (91كم) وعن العاصمة بغداد (101كم) [15] نشأت هذه المدينة بالأساس كاأحدى المحطات التجارية التي رافقت طريق الحرير التجاري والذي أتسم فيما بعد كطريق عسكري سلكته الجيوش والتي أتخذت من منطقة ديالى وما جاورها ساحة للاقتتال بين اكبر الامبراطوريات في التاريخ .
يجاورها من الشرق ناحية السعدية التابعة لقضاء خانقين ، ومن الشمال ناحية المنصورية (دل عباس) التابعة لقضاء الخالص ، ويقع الى جنوبها الشرقي ناحية (الوجيهية) وإلى جنوبها الغربي ناحية (أبي صيدا) التابعتين لقضاء المقدادية والتي تعد منطقة الدراسة مركزه الاداري (ينظر الخريطة 1 ، 2) تمتد في منطقة الدراسة شبكة من الطرق الاقليمية والحضرية ، يعد الطريق الدولي رقم (5) (بغداد – بعقوبة – المقدادية – خانقين – الحدود الايرانية) عمودها الفقري وهي :-

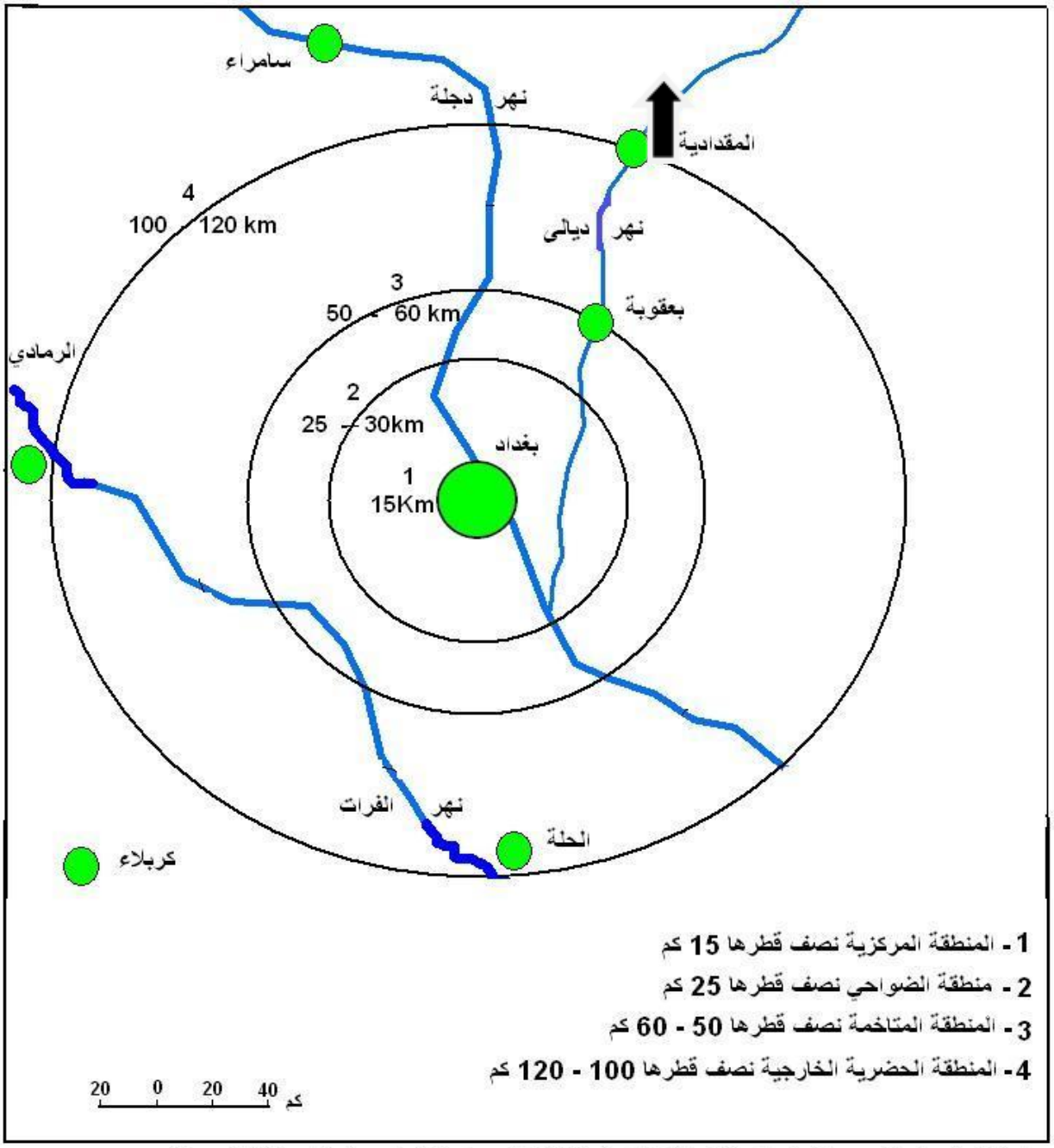
1- الطرق التي تتفرع من الطريق رقم (5)
1- طريق المقدادية – السعدية – جلولاء الحديث طوله 52كم .
2- طريق المقدادية – بلدروز طوله 40كم .
3- طريق المقدادية – المنصورية (دل عباس) طوله 18كم .
4- طريق المقدادية – الوجيهية طوله 20كم .
5- طريق المقدادية – ابي صيدا طوله 15كم .

2- الطرق التي تبدأ من مركز منطقة الدراسة
1- طريق المقدادية – السعدية – جلولاء القديم طوله 47 كم
2- طريق المقدادية – بعقوبة القديم طوله 45كم ويتفرع منه جملة من الطرق الريفية يبلغ طولها 17 كم تربط قرى (العواشق ، بروانة ، ضباب ، ساطي ، أبو خنازير ، الحساوية) [16] (ينظر الخريطة 2) .

نخلص مما تقدم ان طبيعة موقع وموضع منطقة الدراسة جعل منها معبر بين الشرق والغرب ، فضلاً عن موقعها وسط ظهير زراعي رعوي جعلها في موقع أقتصادي يدعو إلى نحو المدينة وتعدد وظائفها وهي بلا شك جزء من حلقة المنطقة الحضرية الخارجية التي نصف قطرها 100-120كم والتي شخصتها دراسة (بول سيرفس) [2]* [17] (ينظر الخريطة 3) وهذا حدد مستقبلها فأهميتها كمركز أداري وتجاري وخدمي ما هو إلا رد فعل وأستجابة لتأثير صفات موضعها وموقعها .

[2]* قسم (بول سيرفس) أقليم وسط العراق ومركزه بغداد إلى أربعة أنطقة دائرية حسب معيار سهولة الوصول حيث تدخل مدينة بعقوبة على حافة النطاق الثالث ومدينة المقدادية على حافة النطاق الرابع .

خريطة (3) موقع منطقة الدراسة بالنسبة للاقليم المتروبولي لمدينة بغداد



امانة العاصمة ، التصميم الامانى الشامل لمدينة بغداد عام 2000، تقرير شركة (بول سيرفس) اب، 1973، ص43 .

3- المقومات البشرية :

بما أن الأنسان هو مادة الجغرافية في جانبها البشري ، لذا فأن دور المقومات البشرية لا يقل أهمية عن دور المقومات الأخرى المسؤولة عن خطة المدينة وطبيعة الاستعمالات وامر بناء وتوجيه شبكات الطرق .

1- **الخصائص الديموغرافية للسكان :**

يهتم الجغرافي بسكان المدن من حيث عددهم وكثافتهم نموهم وتوزيعهم ، كما يهتم في أختلافاتهم الأقتصادية والحضرية .

نمو السكان :

تشير نتائج التعدادات السكانية ومن خلال الجدول (1) أن منطقة الدراسة شهدت زيادة في عدد السكان طيلة مدة الدراسة ولكن بحسابات حقلي الزيادة ومعدل النمو يظهر الانخفاض التدريجي بين تعدادي 1947 و 1987 ثم الانخفاض الكبير ما تلا ذلك .

جدول (1)

سكان مدينة المقدادية للمدة من 1947 – 2005[3]

السنة	عدد السكان	الزيادة	معدل النمو
1947	4203	-	-
1957	7648	3445	6.16
1965	12192	4544	6.0
1977	22153	9961	5.10
1987	37444	15291	5.38
1997	52458	15014	3.40
2005	66637	14179	3.03

تركيب السكان :

يعني تكوين السكان او خصائصهم الكمية ، وقد أهتم بدراسته الجغرافيون لايجاد التباين الاقليمي بين الدول والاقاليم والمناطق الحضرية والريفية فتركيب السكان يؤثر في كافة المظاهر الاقتصادية والاجتماعية للمدينة [18] .

1. **توزيع السكان حسب الفئات العمرية :**

يعد توزيع السكان حسب الفئات العمرية احد المؤشرات المهمة في وصف وتحليل البيانات الديموغرافية ، كما وتتأثر ببياناته العلاقات الاجتماعية وسبل التخطيط لكافة المجالات [19] .

جدول (2)

توزيع السكان حسب الفئات العمرية لمدينة المقدادية للعام 2005 [4]

الفئة العمرية	عدد السكان	%
14 – 0	28176	42.3
64 – 15	36565	54.9
65 – فأكثر	1896	2.8
المجموع	66637	100

تشير نتائج الجدول (2) ان فئة صغار السن كانت نسبتهم 42.3% والذين هم في سن العمل 54.9% في حين كانت نسبة من هم في عمر 65 فأكثر 2.8% يستدل من ذلك ان 45.1% هم في سن الاعالة ، لذلك كانت نسبة الاعالة لصغار السن 77.1% ولكبار السن 2.9% وبذلك اصبحت نسبة الاعالة الكلية 82.2% وهذا يترتب عليه زيادة اعباء على الفئات من هم في سن العمل على الرغم من ان عددهم اكثر من نصف سكان منطقة الدراسة وهذا مبعث للنشاط الاقتصادي لها وما يتبعه في تغيير البنية التخطيطية للمدينة .

2. **توزيع السكان حسب النشاط الاقتصادي :**

---

[3] - الجدول من عمل الباحث بالاعتماد على نتائج التعدادات السكانية للمدة من 1947-1997 وعلى المجموعة الاحصائية للعام 2005 .

[4] - الجدول من عمل الباحث بالاعتماد على :

أ- مديرية الجنسية والاحوال المدنية لمحافظة ديالى ، جداول متفرقة غير منشورة .

ب- مديرية احصاء محافظة ديالى / احصاءات القوى العاملة (بيانات غير منشورة)

ت- وزارة التخطيط والتعاون الانمائي والجهاز المركزي للاحصاء وتكنلوجيا المعلومات ، المجموعة الاحصائية السنوية لمحافظة ديالى ، 2005 ن ص20 .

بما ان المدن لا يمكن ان تعيش لذاتها وانما تخدم المناطق المحيطة بها ، فاذا كانت النشاطات متخصصة وذات مركزية عالية تسمى (الفعاليات الأساسية) لكونها تجلب دخل للمدينة يساعد على تطورها ، اما اذا كانت تلك النشاطات تقدم لسكان المدينة نفسها تسمى (الفعاليات غير الاساسية) وهي رغم اهميتها لكنها لا تعمل على تطوير المدينة [20]

جدول (3)

توزيع سكان مدينة المقدادية حسب النشاط الاقتصادي للعام 2005 [5] 6*

نوع الفعالية	العدد	%
الاولى	**9326**	**25.5**
الثانية	**2963**	**8.1**
الثالثة	**24276**	**66.4**
المجموع	**36565**	

تمتلك منطقة الدراسة قاعدة اقتصادية جيدة ترتكز على انشطة مثل النشاط الزراعي والصناعي والتجاري وهذا جاء بفعل الامكانات الطبيعية والبشرية لها ، حيث أسهم في تعزيز وظائفها وتطور علاقاتها الأقليمية ، ومن أجل تسليط الضوء على هذه الأنشطة ومن خلال الجدول (3) تبين أن (25.5%) من سكان المدينة يشتغلون في الفعالية الأولى ، في حين كانت نسبة المشتغلين في الفعالية الثانية (8.1%) ، بينما أحتلت الفعالية الثالثة أكثر من نصف عدد المشتغلين حيث حققت نسبة (66.4%) مما يشير إلى الدور الوظيفي المهم لمنطقة الدراسة .

ثالثاً : خصائص طرق النقل وطبيعة توزيعها داخل مدينة المقدادية :

الطرق أهم أستعمالات الأرض ، فهي الشرايين التي تربط بين مختلف الأستعمالات ، وهي أحد العوامل التي تؤدي إلى زيادة الأرتباط والتفاعل بين مكونات المدينة العمرانية والوظيفة ، فلولاها لاصبحت الحياة مستحيلة [21] .

أما مقدار ما تشغله الطرق فيختلف بين مدينة وأخرى ، بالمعدل يقدر بـ 33% من مساحة المنطقة المعمورة و 18% من المساحة الكلية للمدينة ، وفي المدن العراقية بلغ 13% في مدينة خانقين و 16% في مدينة بغداد [22] وفي منطقة الدراسة كانت نسبة الطرق 15.2% من مساحة المدينة البالغة 1800 هكتار للعام 2003 [23] .

1- **انماط الطرق :**

مدينة المقدادية كغيرها من المدن تمتاز بوجود اكثر من نمط وتصنيف للطرق ، فالانماط التي ظهرت في الطرق هي :-

1- النمط العضوي : يتصف هذا النمط بعدم الانتظام من حيث الاتجاه والاتساع ، حيث تسود الطرق الضيقة والازقة الملتوية غير السالكة [24] يلاحظ هذا النمط في الاحياء القديمة من منطقة الدراسة على جانبي نهر المقدادية في احياء (النجاجير ، الاكراد ، الرمادية المصاليخ ، الحداحدة) 7* [25] . جاء هذا النمط تجسيد لقدم المنطقة عبر النمو العشوائي البعيد عن التخطيط .
2- النمط الشعاعي : هذا النمط عبارة تركيب مكون من طرق تتفرع من مركز المدينة وتتجه نحو الخارج تسهل عملية التنقل بين مركز المدينة وأطرافها [26] ويظهر على وجه الخصوص في جميع الطرق المتفرعة من منطقة الأعمال المركزية ومن ساحات المدينة.
3- النمط الشبكي : في هذا النمط تقسم أرض المدينة إلى بلوكات مربعة أو مستطيلة منتظمة تفصلها طرق متقاطعة بصورة متعامدة ومنتظمة ، يتفق هذا النمط مع الاحياء الحديثة ومن مزايا انه يساعد

---

[5] - الجدول من عمل الباحث بالاعتماد على :

أ- المجموعة الاحصائية (محافظة ديالى) عام 2005

ب- مديرية احصاء محافظة ديالى ، احصاء القوى العاملة (بيانات غير منشورة)

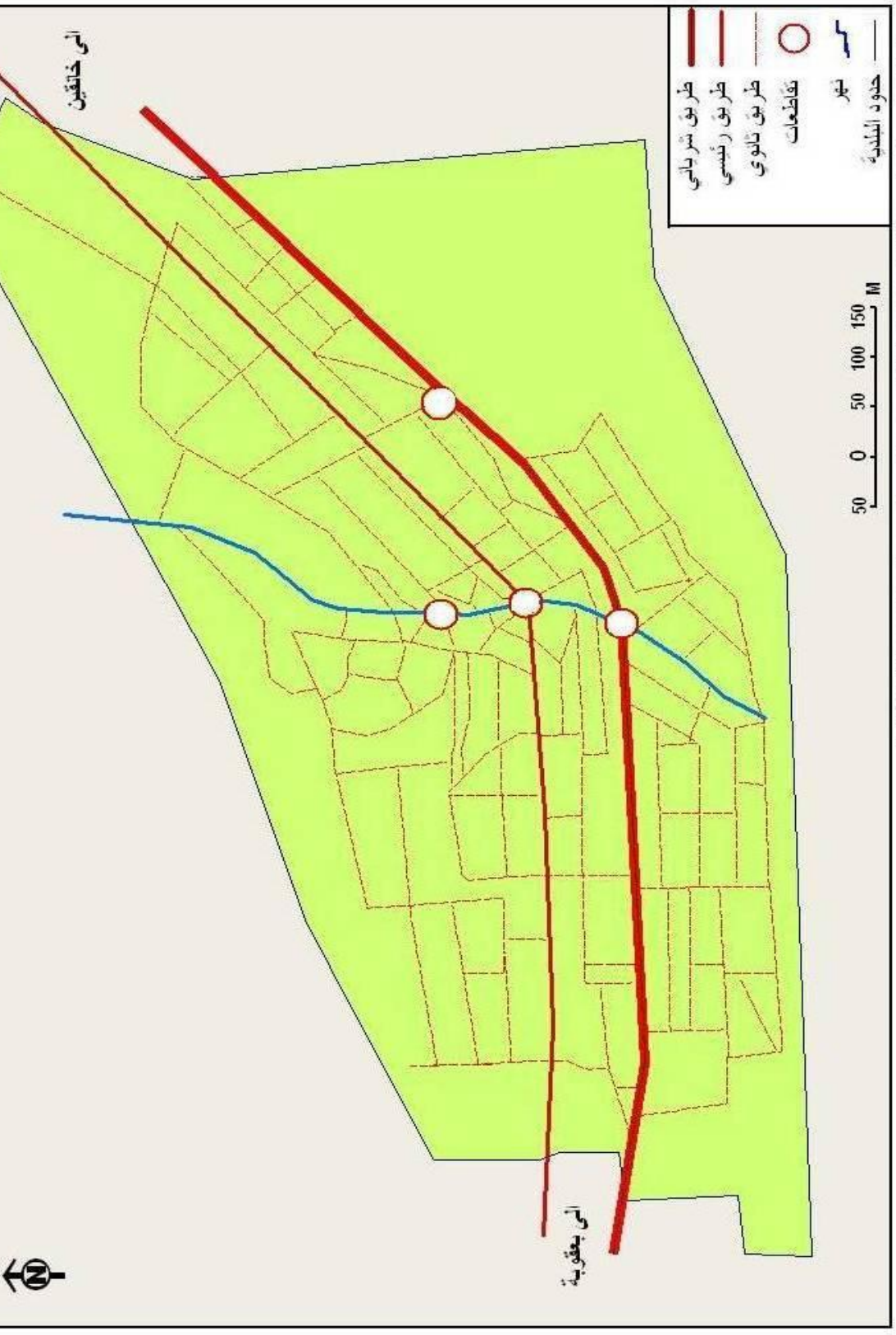
6* تشمل الفعاليات الاولى (الزراعة ، الصيد ، الغابات) وتشمل الفعاليات الثانية (الصناعة ، التعدين ، التشييد ، البناء) وتشمل الفعاليات الثالثة (الكهرباء ، الماء ، الغاز ، التجارة ، الخدمات ، النقل والمواصلات) هذه الفعاليات حسب التقسيم الدولي للنشاط الاقتصادي (ينظر المصدر)

U.N.methods of projection the economically active population , studies , No 46 , New York , 1971 . P: 25 .

7* تسمى هذه الاحياء في الوقت الحاضر (الثائر ، النور ، الفداء ، العروبة ، السلام) .

على سهولة وسلامة مرور وسائل النقل (27)

يظهر هذا النمط في غالبية الاحياء الحديثة من منطقة الدراسة ، ويتجسد على وجه



الخصوص في احياء فلسطين والابرار واشور والكندي والنضال والنصر والسلام ، حيث واكب امتداد الطرق واتجاهها التصميم الهندسي لهذه الاحياء . للاطلاع على هذه الانماط يلاحظ الخريطة (4)

2- **التصنيف المورفولوجي للطرق**

تتباين حركة المرور داخل المدن من طريق إلى آخر ، لذا تصنف هذه الطرق من خلال الاعتماد على عدة معايير تتمثل في سعة الطريق وحجم المرور وعدد الممرات ونوع المرور وعلاقته (8*)
يلاحظ من الخريطة 2 ، 4 أن الطرق في منطقة الدراسة تتكون مورفولوجيا من :-

أ-الطرق الشريانية : وهي التي تربط المدينة وقطاعاتها بشبكة الطرق الخارجية او تكون جزء منها [28] . يعد الطريق رقم (5) (بغداد – المقدادية – الحدود الايرانية) خير من يمثل هذه الطرق في منطقة الدراسة ، حيث يخترقها من جهتها الجنوبية والجنوبية الشرقية ويفصل بين البعض من احياءها كما في (أحياء فلسطين ، الابرار ، أشور ، الكندي ، الجهاد ، الخلود) (ينظر الخريطة 5) . حيث تتعامد عليه أغلب الطرق الثانوية والمحلية .

1- الطرق الرئيس
بخدمة المرور وتعد م
منطقة الدراسة هو (ال
قطاعاته في احياء (الت
التحرير ، بدر الكبرى
الشرياني ، ومن حيث

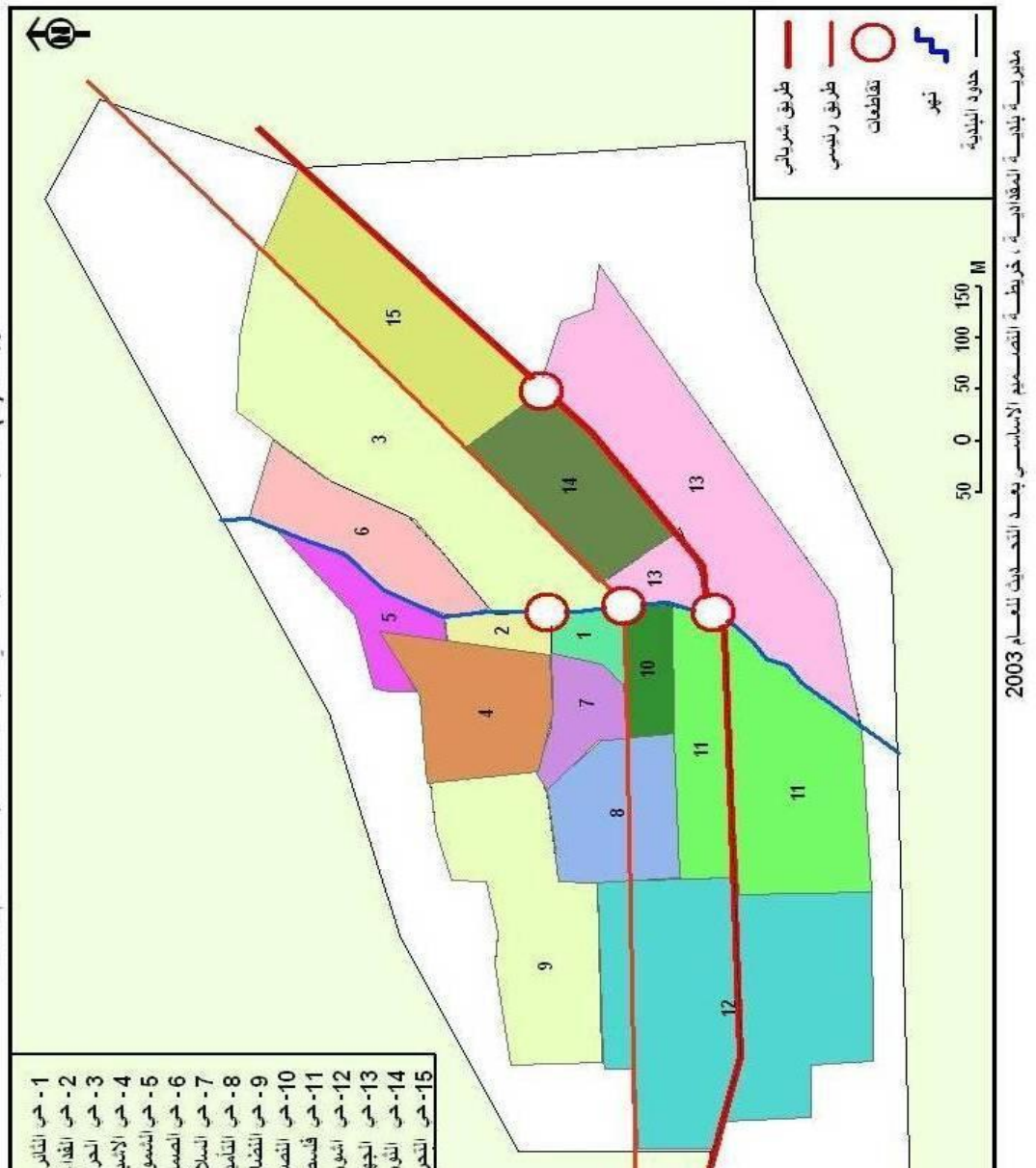
2- الطرق الثانوي
المدينة ، وتش
واتجاهها حيث

3- الطرق المحلي
تخترق الاحي
وشوارع الاح

رابعاً : الخلاصة والاس

لاشك ان ت
المدينة وموقعها ، ناهي
فرضت نفسها على ن
المناسب حيث ان ذلك
ساعدته ظروف الموق
تحدد معالم المدينة وات
تجسد في اقتحام طرق
بالخصائص الديموغر
وازدياد نشاطها الاقتص
الحياة بعد ان واكبه ال

8* للطريق علاقة محلية واقليم
المحافظة .



وبمؤازرة موقعها على اهم طريق يربط بين شرق العراق وغربه ، فهذه الخصوصية دعت الى بناء شبكة من الطرق الاقليمية والحضرية لتواكب حركة البناء في المدينة .

خامساً : المصادر

-1
2- إبراهيم شريف ، الموقع الجغرافي للعراق وأثره في تاريخه العام حتى الفتح الإسلامي ، ط1 ، كلية الآداب ، جامعة الاسكندرية ، 1952 ، ص239-242 .
3- أبي علي أحمد بن رستة ، الاعلاق النفيسة ، ج7 ، مطابع بريل ، ليدن ، 1891 ، ص193 .
4- احمد خالد غلام ، تخطيط المدن ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ، 1983 ، ص511 .
5- أسراء هيثم أحمد صالح ، أنشاء قاعدة معلومات مكانية لأغراض التخطيط وتقويم خدمتي الصحة والتعليم في مدينة المقدادية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، مقدمة إلى كلية التربية ، جامعة ديالى ، 2005 ، ص14 .
6- أمانة العاصمة بغداد ، التقرير الأنمائي الشامل بغداد عام 2000 ، ص93 .
7- (التقرير الأنمائي) ، المصدر نفسه ، ص93 .
8- جاسم محمد خلف ، جغرافية العراق الطبيعية والاقتصادية والبشرية ، ط3 ، معهد الدراسات العربية ، جامعة الدول العربية ، دار المعرفة ، القاهرة ، 1965 ، ص20-28 .
9- جمال حمدان ، جغرافية المدن ، دار الغريب للطباعة ، القاهرة ، 1977 ، ص276 .
10- حسن محمد حسن ، المقدادية وظائفها وعلاقتها الأقليمية ، رسالة ماجستير غير منشورة مقدمة إلى كلية التربية (أبن رشد) جامعة بغداد ، 1989 ، ص74 .
11- خالص حسني الأشعب وصباح محمود محمد ، مورفولوجية المدينة ، مطبعة جامعة بغداد ، 1983 ، ص27 .
12- روبرت ماك ادمز ، اطراف بغداد تاريخ الاستيطان في سهول ديالى ، ترجمة د. صالح احمد العلي وآخرون ، مطبعة المجمع العلمي العراقي ، بغداد ، 1984 ، ص114-115 .
13- صبري فارس الهيتي (مصدر سابق) ص160 .
14- صبري فارس الهيتي وزميله (مصدر سابق) ، ص218 .
15- صبري فارس الهيتي وزميله (مصدر سابق) ، ص235 .
16- صفي الدين بن عبد الحسن البغدادي ، مراصد الاطلاع على اسماء الامكنة والبقاع ، ج2 ، دار احياء الكتب العربية ، الحلة ، 1954 ، ص822 .
17- طه حمادي الحديثي ، جغرافية السكان ، ط2 ، دار الكتب للطباعة والنشر ، جامعة الموصل ، 2000 ، ص610 .
18- عادل عبد الله خطاب ، أثر أستعمالات الأرض على حركة النقل في مدينة بغداد ، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية ، العدد (22) شباط 1988 ، مطبعة العاني ، بغداد ، ص44 .
19- عبد الرزاق عباس حسين (مصدر سابق) ، ص242 .
20- عبد الرزاق عباس حسين (مصدر سابق) ، ص37 .
21- عبد الرزاق عباس حسين ، جغرافية المدن (مطبوع بالرونيو) مطبعة بغداد ، بغداد ، 1973 ، ص37 .
22- عبد الستار البعاج ، ماضي العراق وحاضره ، ج1 ، مطبعة النعمان ، النجف ، 1959 ، ص12 .
23- عبد الناصر صبري الراوي (مصدر سابق) ، ص27 .
24- عبد الناصر صبري الراوي ، دور النقل في البناء الوظيفي والعمراني للمدن ، دراسة لمدن الرمادي والفلوجة والحبانية ، أطروحة دكتوراه غير منشورة ، مقدمة إلى كلية الأداب ، جامعة بغداد ، 1995 ، ص28 .
25- غي لسترنج ، بلدان الخلافة الشرقية ، ترجمة بشير فرنسيس وكوركيس عواد ، مطبعة الرابطة ، بغداد ، 1954 ، ص57 .
26- محمد محمود الصفار وآخرون ، المشاريع الزراعية المتوسطة والكبيرة ، دراسة رقم (3، 5) المجلس الزراعي الاعلى ، مطبعة العاني ، بغداد ، 1977 ، ص233 .
27- مديرية طرق وجسور ديالى (المصدر نفسه) .
28- مديرية طرق وجسور ديالى ، سجل نشاطات المديرية (بيانات غير منشورة) .
29- وزارة النقل ، الهيئة العامة للانواع الجوية العراقية ، قسم المناخ (بيانات غير منشورة لمحطة منصورية الجبل للعام 2008) .
30- ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج3 ، دار الصياد للطباعة ، بيروت ، 1957 ، ص375 .
31- يوسف يحيى طعمة وزميله ، جغرافية النقل والتجارة الدولية ، بيت الحكمة ، جامعة بغداد ، 1989 ، ص105 .
32- يونس حمادي علي ، مبادىء علم الديموغرافيا ، مطابع جامعة الموصل ، 1985 ، ص271 .