

أثر زيارة الأربعين في نشوء وتطور المستقرات البشرية

(دراسة جغرافية باستخدام GIS)

م.م. حمزة عباس حمد

مديرية تربية محافظة المثنى

أ.د. حسين عليوي ناصر الزيايدي

جامعة ذي قار - كلية الآداب - قسم الجغرافية

الملخص

دأب الشيعة منذ استشهاد الإمام الحسين (عليه السلام) على جعل الصلة نابضة وحية ومستمرة بينهم وبين كربلاء، وهو أمر يشير إلى حيوية الأمة، وإن الواقعة رسمت بأنامل المأساة فكانت أكثر وقعاً وأشد تأثيراً، فلا يمكن لعوادي الزمن وجور الحكام أن تمحو ذكرها فلم يزل مرقد الإمام سلام الله عليه منذ استشهادهم ملهم الأحرار وكعبة الوفاء ومهوى القلوب.

تناول البحث بعداً جغرافياً مهماً لزيارة الأربعين وهو نشوء المستوطنات البشرية على الطرق الرابطة لمدينة كربلاء. وقد استعانت الدراسة بوسائل مختلفة من الأساليب الإحصائية والتمثيل الكارتوكرافي المتمثل بالتقنيات الحديثة الـ GIS بهدف تحديد اتجاهات الزائرين وأحجامهم السكانية والمسافات والقرى الواقعة على الطريق والتي تفصل المدينة المقدسة عن المراكز الاستيطانية الأخرى المتمثلة بمراكز المحافظات والأقضية الأخرى.

تتمثل المشكلة الرئيسة للبحث بالتساؤل الآتي: ما هو تأثير زيارة الأربعين في عملية نشوء القرى على الطرق البرية التي تربط المحافظات بمركز كربلاء المقدسة؟

وهل هناك مناطق بحاجة إلى خدمات لأنها تعاني من انخفاض في أعداد المراكز الصحية والخدمات.

وقد تبين من خلال البحث أن هناك مراكز ومستوطنات لم يكن لها وجود قبل عام ٢٠٠٥، وقد أسهمت زيارة الأربعين في نشوء وتطور تلك المستوطنات، وتباين أعداد القرى بحسب الموقع الجغرافي، كما تتباين أحجامها تبعاً لعدد السكان، علماً أن بعض تلك القرى تفتقر إلى الخدمات اللازمة.

The Effect of the Arbaeen pilgrimage on the emergence and development of human settlements (GIS-based Geographical study)

Prof. Hussein Aliwi Nasser

Faculty of Literature - Dhi Qar University

Lecturer. Al-Zayadi M. Hamza Abbas Hamad

Directorate of Education Muthanna province

Abstract

Since the martyrdom of Imam al-Husayn, the Shiites have always made the connection vibrant and continuous between them and Karbala, which indicates the vitality of the Ummah, and the fact that the incident was painted with the hopes of the tragedy was more striking and more effective. He has since his death inspired the free and Kaaba al-Wafad and Mahwah hearts.

The research dealt with an important geographical dimension to the 40th visit, namely the emergence of human settlements on the roads connecting the city of Karbala. The study used different methods of statistical methods and representation of the cartography of modern techniques GIS to determine the direction of visitors and their sizes and distances and villages located on the road, which separate the holy city from the other settlement centers represented by the centers of the provinces and other districts.

The main problem of the research is the following question: What is the impact of the visit of the forty in the process of establishing villages on the roads linking the provinces to the holy center of Karbala?

Are there areas in need of services because they suffer from a decline in the number of health and service centers.

The survey found that there were centers and settlements that did not exist prior to 2005. The visit of forty people contributed to the development and development of these settlements. The number of villages varied according to geographical location. The size of the villages varied according to the population. Some of these villages lack the necessary services. .

المقدمة

بين محافظات العراق ومدينة كربلاء وهي الطرق التي يتخذها الزائرون مساراً لهم للوصول الى مدينة كربلاء المقدسة.

اما منهجية البحث فقد تم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي بالاستعانة بخرائط التمثيل الكارتوكرافي لبيان حجم المستقرات البشرية على الطريق الرابط بين كربلاء وبقيّة المدن الواقعة الى جنوب المدينة.

وقد أظهرت نتائج البحث ان هناك العديد من القرى والمستقرات البشرية نشأت على الطرق التي تشهد كثافة عديدة للزوار، فضلاً عن ذلك شهدت العقارات والمساكن القريبة من طريق الزائرين ارتفاعاً ملحوظاً في أسعارها^(*).

طرق النقل البرية بين كربلاء ومدن جنوبي

العراق

إن الحركة والتنقل من أهم الأعمال التي مارسها الانسان سواء كان بحثاً عن الغذاء بالدرجة الاولى او للتنقل والترحال من مكان لآخر بسبب الظروف الجوية او غيرها^(١) ويعود تاريخ نشأة الطرق البرية في العراق إلى عهد الوركاء عند اختراع العجلة لأول مرة في تاريخ البشرية عام (٣٥٠٠ ق.م)، وبحكم التطور الحضاري لسكان وادي الرافدين وظهور الحركة التجارية دعت الحاجة إلى إنشاء طرق جديدة صنعها السومريون^(٢).

ومن الاسباب الرئيسة لنشأة الطرق وازدهارها في العراق تجارة (الحبوب، التمور، الاقمشة والحلي)،

تُعَدُّ زيارة الأربعين من أهم الشعائر الحسينية المقدسة من حيث آثارها وحجمها وتفصيلها ومصادر زوارها، فهي مناسبة إنسانية يشترك فيها الناس باختلاف دياناتهم وطوائفهم متخذين من الحسين (عليه السلام) رمزاً ثورياً ونبراساً للتحرر من الطغيان، ولهذه الزيارة بعدٌ فلسفي عميقٌ فهي تمثل اليوم صورة حية لتشوق الإنسانية إلى الحرية ورفض الظلم، فضلاً عما تحمله الجموع المليونية من حب منقطع النظير لابن الرسول الاعظم سلام الله عليه.

ولزيارة الاربعين آثار وفوائد روحية ومادية لا يمكن الإحاطة الا بالظاهر منها، فهي مناسبة للتلاقي الفكري والتواصل المعرفي بين المسلمين، وهي تمثل نقطة تلاق بين الشيعة أنفسهم من شتى بقاع العالم في تظاهرة دينية تتجلى فيها مشاعر الإخاء والمحبة والوئام والتعايش والايثار والتضحية في سبيل الآخر، وقد شهدت زيارة الاربعين بروز حالات ايجابية من العطاء والتفاني والتضحية والكرم والضيافة.

تتمثل المشكلة الرئيسة للبحث بالتساؤل الآتي: ما هو تأثير زيارة الاربعين في عملية نشوء القرى على الطرق البرية التي تربط المحافظات بمركز كربلاء المقدسة؟ وهل هناك مناطق بحاجة الى خدمات لأنها تعاني من انخفاض في اعداد المراكز الصحية والخدمية.

يهدف هذا البحث إلى بيان دور زيارة الأربعين في نشوء وتطور المستقرات البشرية على الطرق الرابطة

خان وآخر حوالي الـ ٢٠ كم، حيث انه بهذه المسافة يتعب المسافرون وحيواناتهم ما يتطلب الراحة لهم فيلجأون الى الخان ومن هنا تنشأ الخانات عند نهاية مثل هذه المسافة، ومن الخانات التي كانت قد شيدت في محافظة كربلاء هي^(٦):

١. خان العطيشي:

ويقع الى الشمال الشرقي من مدينة كربلاء في مركز ناحية الحسينية على الطريق الثانوي كربلاء- حسينية- سدة الهندية، ويبعد مسافة (٨٧٥) م عن مركز الإمامين بما توضحه الخريطة (١).

ولهذا الخان مدخل واحد يقع في منتصف الواجهة الجنوبية الغربية. إن أرضية الخان الحالية قد دفنت بالتربة وفضلات الحيوانات مما أدى الى ضياع الكثير من معالم الخان، اما البئر فتقع بالقرب من الزاوية الجنوبية الغربية للصحن ومدفونة بالأتربة، أما المواد المستخدمة في بناء هذا الخان فهي الآجر والجص.

٢. خان الربيع أو خان النخيلة:

ويبعد مسافة (١٧,٦) كم عن مركز مدينة كربلاء، وأطلق عليه هذا الاسم لأنه يمثل ربع المسافة تقريباً بين كربلاء - والنجف. ويسمى أيضاً بخان آل سمسة، ويقع الى الجنوبي الشرقي من مدينة كربلاء، ويبعد عن الطريق الرئيس كربلاء - نجف (٢٢٦م) على يسار الذهاب الى النجف وهذا الخان مربع الشكل تقريباً وتحيط به جدران ترتفع عن مستوى سطح الارض الحالية خمسة أمتار^(٧).

أما اهم الطرق التي كانت تسلكها القوافل عبر مرورها في العراق ومنطقة الدراسة هو طريق البصرة

ونمو العلاقات التجارية المتبادلة بين العراق والبلدان المجاورة كبلاد فارس، والاناضول، وبلاد الشام وشبه الجزيرة العربية واستخدمت الابل كواسطة رئيسة للنقل عبر الصحراء الواسعة بين العراق والجزيرة العربية، ومناطق العالم القديم^(٣)، وكانت قوافل التجارة اثناء سفرها تحتاج الى بعض المتطلبات الضرورية كالطعام، والماء ولراحة المسافرين، فكان من الطبيعي أن تنشأ بعض القرى والمدن كمحطات لاستراحة القوافل على امتداد الطرق في اماكن مناسبة لتقديم المتطلبات والخدمات^(٤).

وتتجلى أهمية الطرق الرابطة بين (البصرة - كربلاء) في المناسبات الدينية، إذ ان هذه الطرق تعد الشريان الرئيس في نقل زوار سكان مدن المحافظات الجنوبية والوسطى إلى المراقد المقدسة ذهاباً إلى كربلاء والنجف في مواسم الزيارات وبرزها زيارة أربعينية الإمام الحسين عليه السلام.

شهدت طرق النقل البرية تحسناً كبيراً خلال العهد الاسلامي، فقد أنشئ نظام محكم للطريق ممثل بوضع العلامات الحجرية على الطريق وبناء المنازل (الخانات)، كما تمكنوا من انشاء طرق جديدة لربط أجزاء الدولة، وكانت الدولة تقوم بوضع الحراس على امتداد الطرق لحراستها ولاستتباب الامن والقضاء على الاضطرابات، واقامت الجسور والقناطر وتعددت محطات الاستراحة (الخانات)^(٥) التي كانت تقف عندها وسائط النقل القديمة لتأدية اعمال مختلفة تساعد على استمرار السفر وتوفير الراحة للمسافرين. فهي إذن تقع عند الطريق او قريباً منه لذا كان يراعى بنائها بأن تكون المسافة بين

- كوفة - كربلاء وطريق بغداد - كوفة - كربلاء - عرعر - مكة المكرمة.

العثماني^(٨). وعندما زار الرحالة الانكليزي (موسبيل ألوا) منطقة الدراسة عام ١٩١٥ أشار الى أهمية هذه الطرق من خلال كثرة الحركة والتنقل عبرها (حركة الزوار الى العتبات المقدسة) كما انه شاهد على طريق نجف - كربلاء محطات الاستراحة (الخانات) مثل خان النخيلة (الربع) وخان العطيشي حيث كان يتوقف عندها الزوار المسافرون المتجهون الى العتبات المقدسة في كربلاء والنجف^(٩).

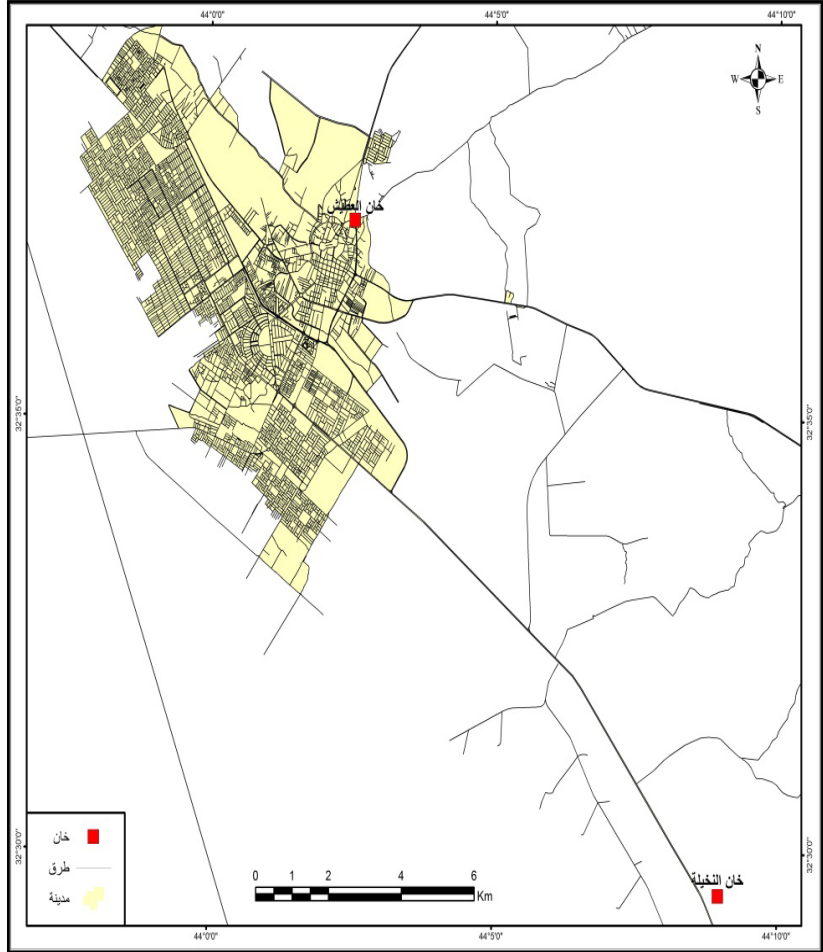
أما المدة بين عامي (١٩٥٠ - ١٩٥٧) فقد شهدت الطرق تطوراً كبيراً تميز بإنشاء الطرق بمواصفات هندسية معتمدة عالمياً وكان أول طريق تم إنشاؤه في منطقة الدراسة، طريق كربلاء - النجف^(١٠) بطول ٤٢ كم، وهو ذو ممرين بكلفة (١٩٥٣) دينار. ثم انجز طريق كربلاء - الهندية - عام ١٩٥٧ بطول (٥٢ كم) وبكلفة (٨٩٤) دينار وأصبح هذا الطريق من الطرق المهمة والرئيسة ذات الممرين والذي يربط محافظة كربلاء بمدينة الحلة.

التصنيف العام للطرق:

يستخدم المختصون في تخطيط الطرق الدولية أسساً ومعايير مختلفة في تصنيف الطرق، وتبعاً

الخريطة (١)

موقع الخانات من مدينة كربلاء



المصدر: الباحثان بالاعتماد على:

١- وزارة الموارد المائية، الهيئة العامة للمساحة، قسم إنتاج الخرائط، خريطة كربلاء، بمقياس ١:٥٠٠٠٠، بغداد، ١٩٨٩.

٢- القمر الأمريكي كويك بيرد، مرئية مدينة كربلاء، ٢٠١٢.

وقد اضمحلت الطرق البرية بين كربلاء - بغداد وكربلاء - الحلة وكربلاء - النجف وبقيت على حالها ترابية لقلة وجود الاحجار لرصفها إضافة الى كثرة الحفر والمطبات فيها نتيجة لسير العربات عليها وهي محملة بالبضائع والمسافرين خلال العهد

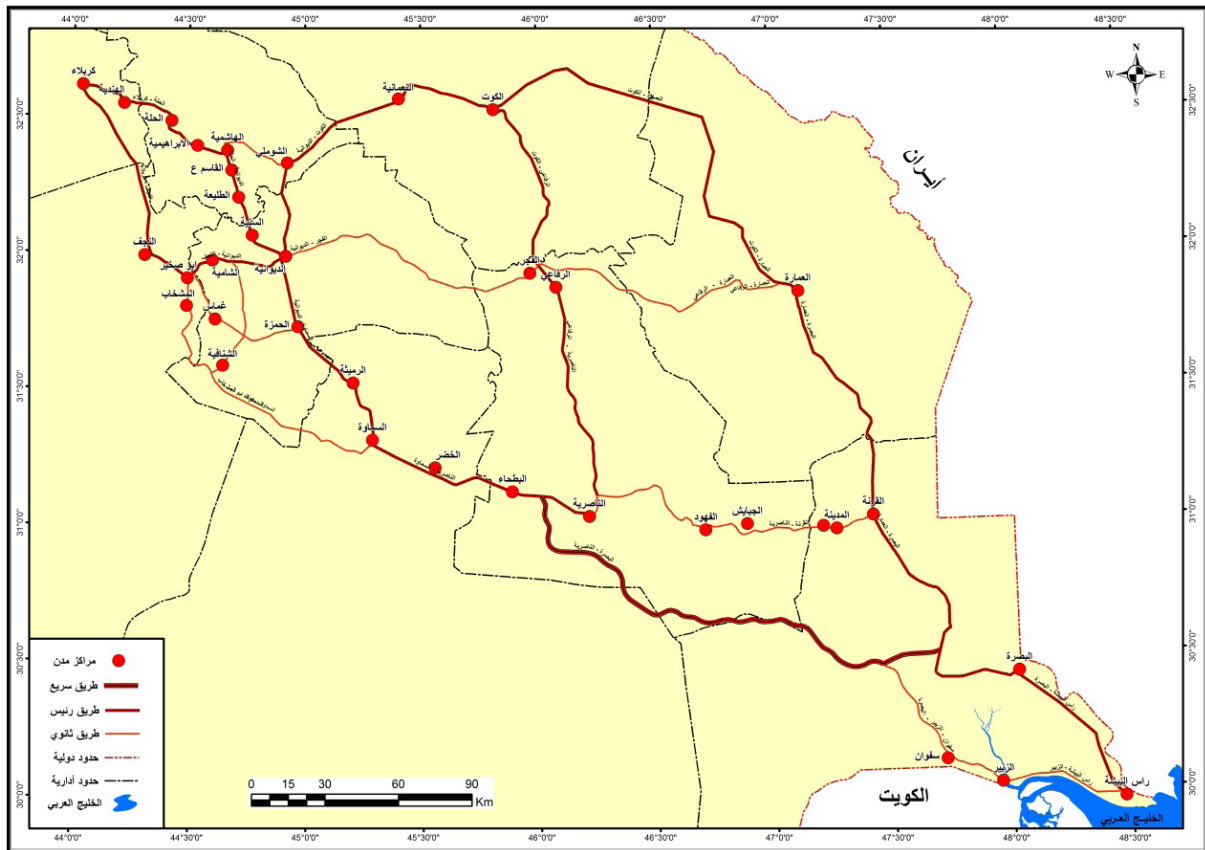
به حالياً في العراق عند الهيئة العامة للطرق والجسور،
اذ تصنف الطرق على أساس طبيعة استخدامها
ودرجة أهميتها في العراق وكما يأتي:

١. الطرق الرئيسية: وهي الطرق الدولية المهمة،
تصمم على وفق قياسات عالية الكفاءة، تربط
مراكز المدن الرئيسية ببعضها، لغرض ربط أجزاء
العراق من جهة، وربط العراق بالبلدان المجاورة
من جهة أخرى يوضح أبعاد ومواصفات الطرق
حسب أصنافها في العراق ضمن دليل تصاميم
الطرق لعام ١٩٨٢.

لذلك فقد تصنف على أساس احتساب عدد ممرات
الطريق، أو تصنف على أساس حركة المرور اليومية
ومدى حجمها أو يمكن تصنيفها حسب صفاتها
النقلية أو حسب أهميتها الاقتصادية^(١) أو على
أساس استعمالها. إن الغرض من هذه التصنيفات
هو الوصول الى انسيابية حركة المرور والانتقال بأقل
مدة زمنية، وعلى وفق شروط اقتصادية معقولة.

وبالرغم من هذا التباين التصنيفي للطرق بشكل
عام إلا أنه يمكن اعتماد تصنيف أساسي يمكن على
أساسه تصنيف الطرق في العراق، هو تصنيف دليل
تصاميم الطرق لعام ١٩٨٢، وهو التصنيف المعمول
الخريطة (٢)

الطرق الرئيسية والثانوية



المصدر: الباحثان بالاعتماد على جمهورية العراق، الهيئة العامة للمساحة، قسم إنتاج الخرائط، خريطة العراق الإدارية بمقياس
١:١٠٠٠٠٠٠٠، بغداد، ٢٠١١.

العلاقة بين توزيع السكان والطرق الاقليمية

تعد طرق النقل والمواصلات من العوامل البشرية المهمة المؤثرة في تطور النشاط الاقتصادي للسكان، وهي عنصر مهم في حركة السكان ونشاطهم، وبذلك يظهر تأثيرها على توزيع المستقرات البشرية لما لها من دور في طبيعة النشاط الاقتصادي والاجتماعي لسكان الريف، ويظهر لها دور بالغ الأهمية خاصة في المستقرات البشرية التي تتميز بصغر حجمها السكاني وانتشارها بشكل خطي.

يرجع الارتباط الوثيق بين كثافة السكان وكثافة شبكات النقل المختلفة إلى وجود نشاط اقتصادي كبير أوجد الحاجة إلى التبادل والحركة سواءً على شكل سلع أو أشخاص اعتماداً على شبكات الطرق، وهو ما يفسر طردية العلاقة بين هذه المتغيرات، فالأقاليم كثيفة السكان تتسم بالنشاط الاقتصادي الكثيف وبالتالي الحاجة لشبكات النقل لتسهيل الحركة والعكس بالنسبة للأقاليم ذات الكثافة السكانية المنخفضة.

يتضح من خلال الخريطة (٢) وجود كثافة عالية لشبكات النقل المختلفة تبدأ من محافظة الديوانية لتتفرع بشكل أوسع في بابل، وتبدأ في التناقص كلما ابتعدنا عن جانبي الطريق الرئيس الرابط بين المحافظات الواقعة جنوب كربلاء حيث تقل كثافة السكان باتجاه المناطق البشرية لتتحول إلى شبكات ثانوية وطرق فرعية، وربما طرق زراعية، وينطبق ذلك أيضاً على طريق (بغداد كربلاء).

تنمو المراكز العمرانية وتتوسع بزيادة أعداد

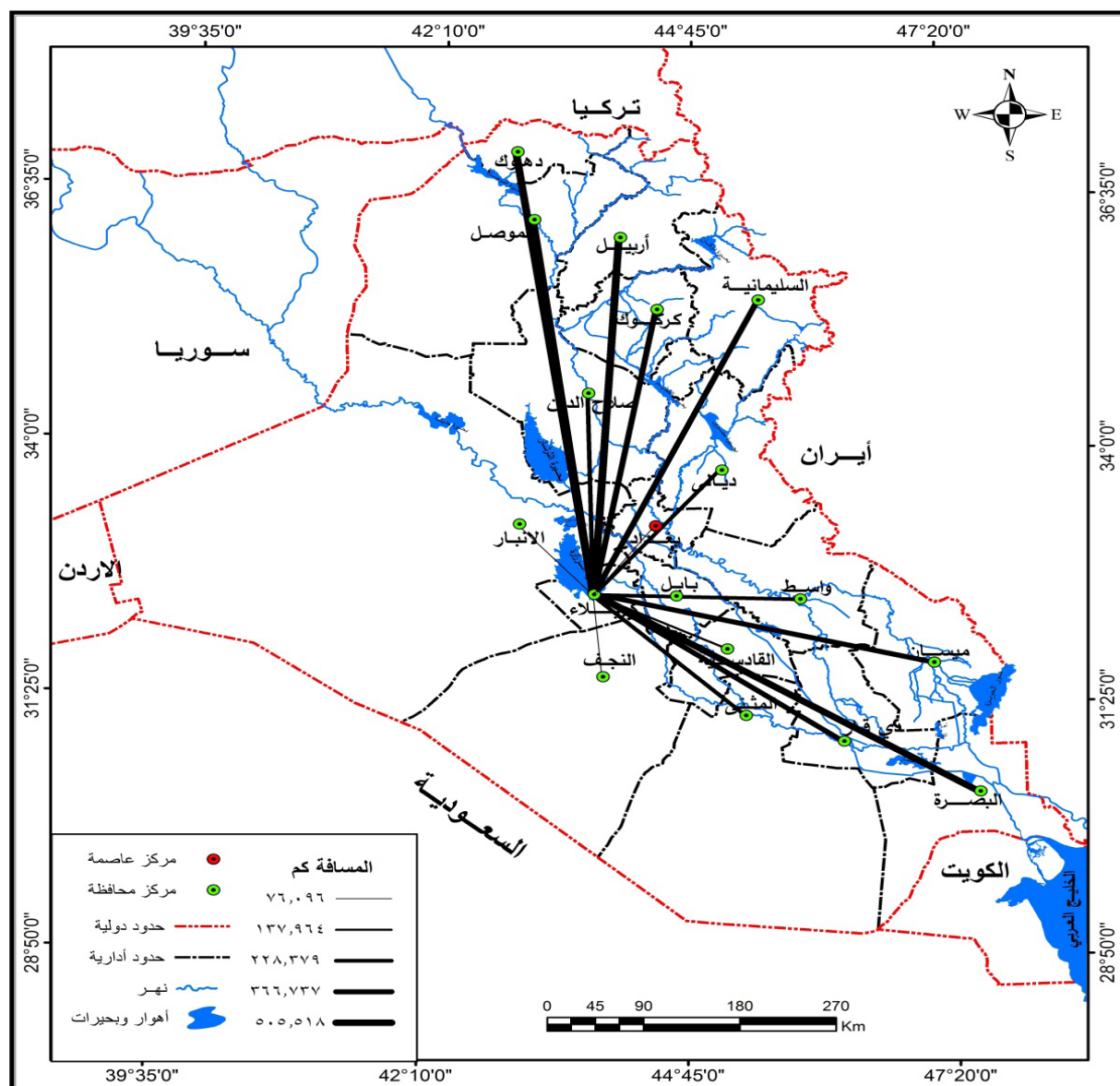
٢. الطرق الثانوية: وهي الطرق التي تربط المدن الرئيسية بمدن أقل أهمية، وخدمتها لأغراض محلية، وتؤدي هذه الطرق عادة الى مراكز الاقضية وتربط المناطق الزراعية والصناعية والتجارية والمواقع السياحية والاثارية المهمة.

٣. الطرق الشريانية: وهي الطرق التي تتفرع من الطرق الرئيسية والثانوية، وتؤدي الى الاقضية والنواحي والقرى، وفي الغالب تؤدي هذه الطرق خدمات محلية.

٤. الطرق السريعة: تصمم هذه على وفق مواصفات عالية السعة والكفاءة، اذ تصل بالطرق الخارجية الدولية وتتجنب معظم هذه الطرق المرور في قلب المدينة المزدهجة بالسكان، اذ تدور حول المدينة متصلة بها بعض الطرق الجانبية الثانوية (الاقليمية) العاملة على تنظيم وانسياب الحركة الى داخل المدينة وخارجها وتتفرد هذه الطرق بخصائص منها استيعاب مديات كبيرة لحركة المرور، وارتفاع نسبة الامان، والسرعة بحيث تمنع السيارات من السير بسرعة اقل من (٤٠ كم، ساعة)^(١٢) لمختلف انواع واحجام المركبات، وتكون مسيجة لمنع دخول الحيوانات على طول المسافة التي تتجاوز أحياناً أكثر من (١٠٠٠ كم) للطريق الواحد. وتجهيزها بالخدمات الضرورية كساحات الاستراحة ومحطات تعبئة الوقود، وورش التصليح والصيانة التي تنتشر على طول الطرق السريعة وأبرزها طريق المرور السريع رقم (١) انجز عام ١٩٨٧، ويبدأ من سفوان عند الحدود العراقية الكويتية وحتى الحدود الاردنية بطول ١١٩٠ كم.

الخريطة (٣)

المسافة بين محافظات العراق ومركز مدينة كربلاء



المصدر: الباحثان بالاعتماد على جمهورية العراق، الهيئة العامة للمساحة، قسم إنتاج الخرائط، خريطة العراق الإدارية بمقياس ١:١٠٠٠٠٠٠، بغداد، ٢٠١١.

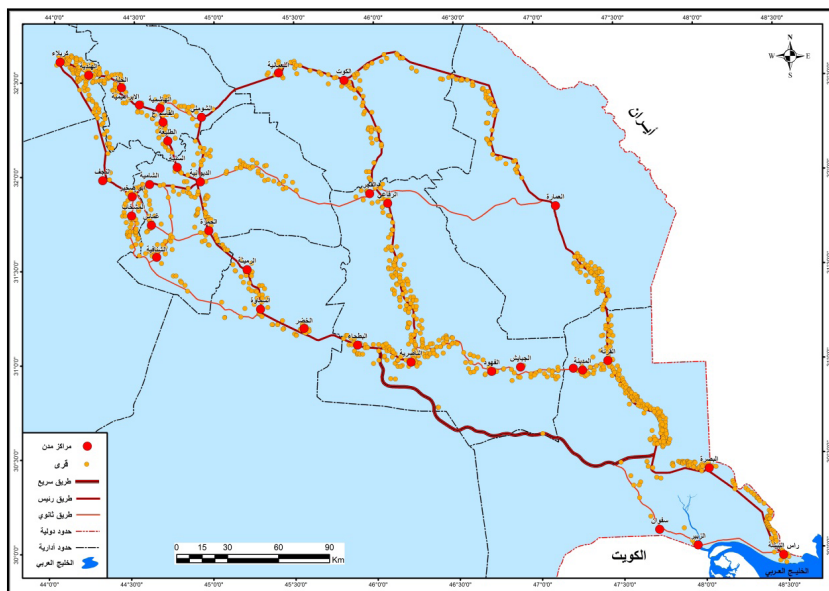
الكثافات السكانية العالية بوجود نشاط اقتصادي كثيف يعتمد بالدرجة الأولى على توافر عامل النقل ونشاط حركة التبادل التجاري وخلاف ذلك صحيح فيما يخص المناطق ذات التواجد السكاني الضعيف، لذا فالارتباط طردي بين كثافة السكان وكثافة شبكات النقل.

السكان وتتخذ من مسارات الطرق مجالاً لتوسعها،
لاسيما بعد توسع نمو المراكز العمرانية وانتشار
المحال التجارية على جانبي الطريق.

إن ازدهار حركة النشاط الاقتصادي ذو ارتباط وثيق الصلة بحجم السكان إذ تتميز المناطق ذات

الخريطة (٤)

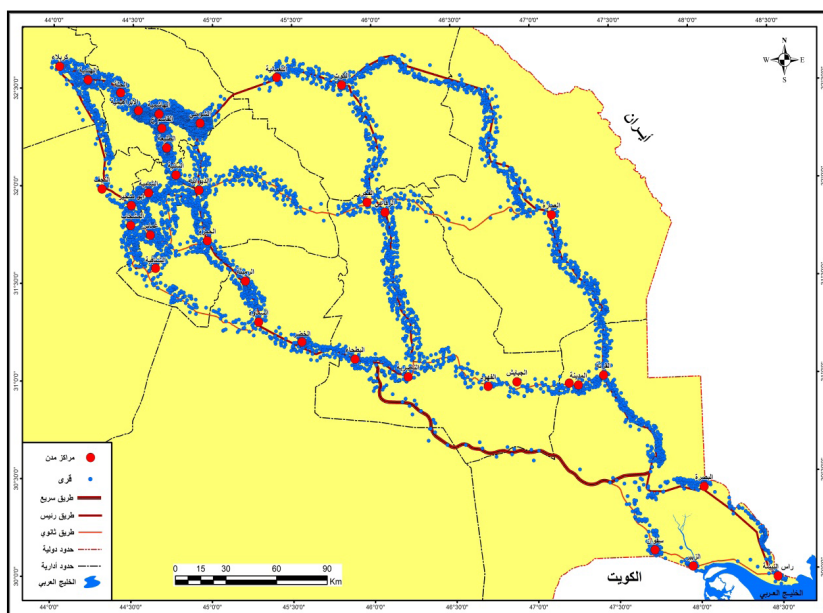
التوزيع الجغرافي للقرى القديمة



المصدر: الباحثان بالاعتماد على وزارة الموارد المائية، الهيئة العامة للمساحة، الخرائط الطبوغرافية لمحافظة البصرة، ذي قار، المثنى، الديوانية، بابل و كربلاء، بمقياس ١:٥٠٠٠٠، بغداد.

الخريطة (٥)

التوزيع الجغرافي للقرى عام ٢٠١٨



المصدر: الباحثان بالاعتماد على المرئية الفضائية لمنطقة الدراسة لعام ٢٠١٨.

مما ينعكس بالتالي على توزيع المستقرات وتطورها وتركيبها الوظيفي حيث يُعد السكان الجانب الأساس في مجالات ذلك التطور وتحقيق التنمية الاجتماعية والاقتصادية.

التوزيع الجغرافي لحجوم المستقرات البشرية

يقصد بحجم المستوطنة البشرية عدد سكانها والركون لهذا المعيار باعتباره يكشف عن ارتباطه بالظروف البيئية المحلية من جهة والمرحلة التي تمر بها الدولة في التنمية الاقتصادية ونوع الوظيفة الاقتصادية التي تؤديها المستوطنة البشرية والطريقة التي يتم فيها استخدام الأرض من جهة أخرى.

وتباين حجوم المستقرات البشرية على طرق الزائرين تبعاً لاختلاف الظروف الطبيعية والبشرية، مما ينعكس ذلك على تباين تركيبها الوظيفي، كما إن التوزيع الجغرافي للمستوطنات البشرية وفق الحجم السكاني يختلف بين مدة زمنية وأخرى نظراً لاختلاف الظروف البشرية المتمثلة بالعوامل الاقتصادية والاجتماعية فضلاً عن الظروف الطبيعية حيث نجد تباين توزيع المستقرات البشرية في منطقة الدراسة لسنوات سابقة بلغت (١٣٢٣) قرية ضمن حدود جغرافية عن الطرق بمسافة (٥ كم) (***) بما توضحها الخريطة (٤).

بينما ازدادت أعداد القرى الى (٦٦٤٧) قرية لنفس نطاق المسافة عن الطريق لغاية ٢٠١٨ من خلال ملاحظة الخريطة (٥).

إذ أن الكثافة السكانية تزداد بشكل ملحوظ بين

إن دراسة التوزيع الجغرافي للمستقرات البشرية والتنبؤ المستقبلي بها تساعد في تخطيط أنواع ومواقع أنماط استخدام الأرض المستقبلية وكذلك الحال بالنسبة لخدمات البنية التحتية والنشاطات الاقتصادية والخدمات المختلفة^(١٣) بما يتبين من الخريطة (٣) والجدول (١).

الجدول (١)

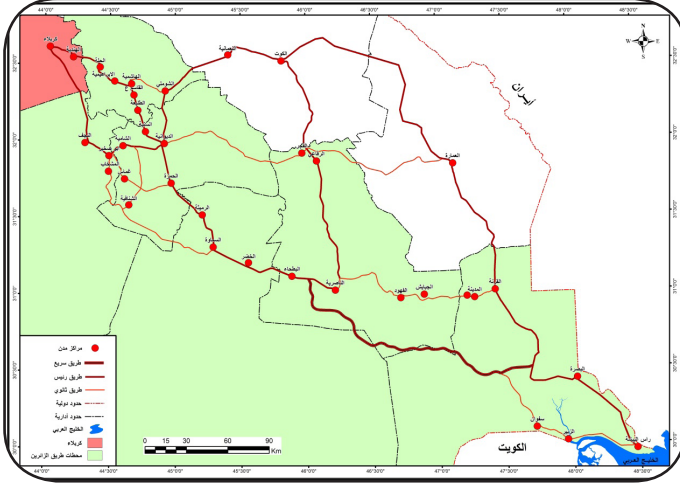
المسافات بين مدينة كربلاء ومحافظات العراق

المسافة كم	المحافظات
٥٠٥,٥١٨	دهوك وكربلاء
٤٢٩,٣٧٥	الموصل وكربلاء
٤٠٧,٤١٦	أربيل وكربلاء
٢٢٨,٣٧٩	صلاح الدين وكربلاء
٣٢٧,٩٤٩	كركوك وكربلاء
٣٦٦,٧٣٧	السليمانية وكربلاء
٩٦,٣١٧	بغداد وكربلاء
١٨٧,٠٠٢	ديالى وكربلاء
١٠٣,٦٥٧	الانبار وكربلاء
٩٤,٠٠٧	النجف وكربلاء
١٣٧,٩٦٤	القادسية وكربلاء
٧٦,٠٩٦	بابل وكربلاء
١٩٣,١٨٧	واسط وكربلاء
١٩٩,٨٦٧	المنشي وكربلاء
٢٨٨,١٥٧	ذي قار وكربلاء
٣٢٨,٧١٣	ميسان وكربلاء
٤٢٨,٠٢٨	البصرة وكربلاء

المصدر: حسابات الباحثين باستخدام برنامج Arc GIS V.10.5.

الخريطة (٦)

محطات الزائرين من البصرة الى كربلاء



المصدر: الباحثان بالاعتماد على: وزارة الموارد المائية، الهيئة العامة للمساحة، قسم إنتاج الخرائط، الخرائط الطبوغرافية لمحافظات البصرة، ذي قار، المثنى، الديوانية، بابل وكربلاء، بمقياس ١:٥٠٠٠٠٠، بغداد.

وعند مدينة الناصرية يلتقي الزائرون الذين سلكوا طريقين للوصول للمدينة ويلحظ ارتفاع نسب المواكب وزيادة مستوى الخدمات المقدمة ضمن مدينة الناصرية لأسباب تتعلق بارتفاع الحجم السكاني للمحافظة.

يتضح من الخريطة (٧) إن كثافة المستقرات البشرية تتفق مع طرق النقل الرئيسية كما انها تتفق أيضاً مع اتجاه نهري دجلة والفرات، ويتضح ان هناك مناطق تزداد فيها كثافة المستقرات البشرية بينما تنخفض كثافتها في مناطق اخرى فيلاحظ ان المنطقة الواقعة بين محافظتي ذي قار والمثنى تمتاز بقلّة المستقرات البشرية وان القرى القليلة الموجودة غير قادرة على توفير ما يكفي من خدمات للزوار ضمن هذا المقطع، وتمتاز هذه المسافة بوجود ناحية البطحاء التي يفصلها ٤٥ كم عن مدينة الناصرية والمسافة الفاصلة في أغلبها عبارة عن مناطق صحراوية، اما

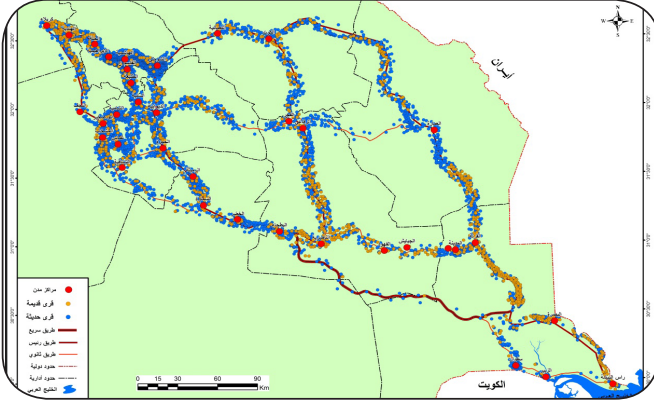
محافظتي بابل والنجف، ويلاحظ من خلال تحليل الخريطة (٦) إن اتجاه الزائرين يكون من محافظة البصرة باتجاه محافظة ذي قار وهؤلاء يتخذون من الطريق المار عبر القرنة - المدينة - الجبايش مساراً لهم لأسباب تتعلق بقصر المسافة وتوفر الخدمات، إلا أن هذا الطريق لا يخلو من صعوبات تتمثل بضيق الطريق وعدم وجود رصيف جانبي لذلك فان الطريق يغلق خلال وقت الزيارة لكثافة أعداد الزائرين.

وعند مدينة القرنة يتخذ الزائرون مسارين، الأول باتجاه محافظة ذي قار مروراً بالجبايش - الحمار - الفهود، حيث تقل نسبة الخدمات المقدمة لصغر النواحي الإدارية وقلة سكانها، فضلاً عن ازدياد أعداد الزائرين ووجود زائرين من الجمهورية الاسلامية الإيرانية، الأمر الذي يتطلب توفير وتركيز الخدمات ضمن هذه المناطق، وما أن ينتهي الزائر من ناحية الفهود ويدخل ناحية كرمه بني سعيد وقضاء سوق الشيوخ فإن نسبة الخدمة المقدمة تكون على أشدها لأن المراكز الحضرية كبيرة الحجم وتنتشر المستقرات البشرية على طول الطريق فضلاً عن إن نسبة من الزائرين اتخذوا من طريق الفهود الاصلاح سيد دخيل مساراً لهم لدخول مدينة الناصرية.

والملاحظ ان هناك مراكز استيطان وقرى جديدة نشأت على طول الطريق الرابط بين قضاء سوق الشيوخ ومدينة الناصرية وقد اسهمت هذه المستقرات في توفير مختلف انواع الخدمة للزائرين، والأمر ينطبق على الطريق الواصل بين كرمه بني سعيد وقضاء سوق الشيوخ.

البشرية تنتشر على ضفتيه، الأمر الذي يهيئ للزائر سبل الراحة. الخريطة (٧)

أنماط توزيع القرى بالقرب من الطرق



المصدر: الباحثان بالاعتماد على الخرائط (٥، ٤).

المنطقة الفاصلة بين ناحية البطحاء والسماءة فتقع فيها ناحية الدراجي وقضاء الخضر والمناطق الفاصلة بينهما بحدود (٣٠) كم وهي مدن لا تستطيع استيعاب الزخم البشري الحاصل خلال موسم الزيارة. وبعد قضاء الخضر تبدأ الخدمات المقدمة بالازدياد بسبب القرب من مركز محافظة المثنى ومجيء اغلب الخدّمة واصحاب المواكب من مدينة السماوة لنصب خيمهم في هذه المنطقة.

وبعد مدينة السماوة تتفرع الطرق التي يسلكها الزوار الى فرعين رئيسيين الاول باتجاه محافظة القادسية مروراً بقضاء الرميثة بمسافة (٩٣) كم من مدينة السماوة الى مركز مدينة الديوانية بينما يتخذ الفرع الثاني من طريق عبد الله بن نجم مساراً له باتجاه محافظة النجف الأشرف بطول (١٢٩) كم من مدينة السماوة الى أبي صخير، ويمتاز الطريق الثاني بقلة الخدمات المقدمة للزائرين لأنه عبارة عن منطقة صحراوية تخلو من وجود المستقرات البشرية، وتزداد مشكلة قلة الخدمة بالابتعاد عن مركز مدينة السماوة إضافة عن كونه طريق باتجاهين ذهاباً وإياباً قد يكون خطيراً على الزائرين. أما الطريق الآخر المتجه نحو الديوانية فهو بالرغم من طوله إلا أنه أفضل حالاً لأن المستقرات

التوزيع الجغرافي لأنماط انتشار المستقرات البشرية

يتخذ امتداد المستقرات البشرية على سطح الأرض أنماطاً (***) وأشكالاً مختلفة وهي حصيلة عوامل طبيعية وبشرية تتمثل بطبوغرافية الأرض والموارد المائية وعوامل طبيعية أخرى بالإضافة إلى العادات والتقاليد والنشاطات الاقتصادية المختلفة التي تؤدي إلى تباين أنماط المستقرات البشرية. وتبعاً لذلك تتباين المستقرات البشرية في منطقة الدراسة بأحجامها وصور انتشارها تبعاً للعلاقة بين نمط الانتشار وتوزيع المستقرات البشرية وعوامل توطنها أو استقرارها^(١٤).

ويتم الكشف عن أنماط المستقرات البشرية بعدة طرق منها الملاحظة المباشرة والأخرى تحليل البيانات والإحصاءات المتعلقة بالمستقرات البشرية وإن هذه الطريقة تم الاعتماد عليها في الدراسة حيث اعتمدت طريقة تحليل الجار الأقرب Neighbor

Analysis وهي من الطرق الشائعة الاستخدام حيث يتم قياس المسافة الفاصلة بين النقطة الأولى وأقرب نقطة مجاورة لها مع أقرب خط مستقيم.

تأثير طرق النقل والمواصلات

ويقتصر النقل في منطقة الدراسة على الطرق البرية المتمثلة بطرق النقل بالسيارات حيث تغطي المنطقة شبكة من الطرق الرئيسية والثانوية وتعمل الطرق الرئيسية على ربط المستقرات البشرية مع بعضها البعض فضلاً عن ربطها مع المراكز الحضرية القريبة منها، كما هو الحال في الطريق الرئيس الناصرية- السماوة الذي يمر بمناطق (الخضر والدراجي).

وأن معظم هذه المستقرات تقدم فيها وظائف خدمية حيث تنتشر المراكز على جانبي الطريق. لقد أسهم طريق بغداد - عمارة في توفير فرص الخدمة لسكان المستقرات البشرية القريبة منه.

وتبين لنا من خلال الدراسة الميدانية أن المقاطعات التي يمر بها الزوار ترتفع فيها نسبة المتسوقين ونسبة السكان وبذلك ازداد إنتاجهم بينما تقل نسبة المتسوقين في المقاطعات البعيدة من الطرق وهذا دليل على أن حركة الزوار لها تأثير في تغير التركيب الوظيفي، إذ أن جميع الفعاليات الوظيفية للمستوطنات البشرية تتعلق بوجود النقل.

العوامل الاجتماعية

للعوامل الاجتماعية دور في توزيع سكان المستقرات البشرية على طول طرق النقل إذ يميل السكان الذين ينتمون إلى عشيرة واحدة أو

عشيرتين للسكن في منطقة معينة لما تتمتاز به الأسر البشرية من تماسك اجتماعي، وهذا ينعكس على شكل المسكن الريفي ونمط الوحدات السكنية، فالعلاقات العشائرية غالباً ما تكون سبباً في ظهور القرى المجمعّة طلباً للأمن والخير المشترك ويؤدي إلى ظهور تجمعات سكنية كبيرة^(١٥). يقوم هؤلاء بتوفير الخدمات للزوار بشكل جماعي. وأن طبيعة الظروف الاجتماعية أثرت في التركيب الاجتماعي للمستوطنات البشرية وفي عاداتهم وبذلك انعكس في مجال نشاطهم الاقتصادي وخاصة ما يتعلق بالنشاط الزراعي، فالسكان الذين ينتمون إلى أسرة واحدة أو أسرتين يميلون إلى التماسك الاجتماعي بين أفراد العشيرة بينما السكان الذين ينتمون إلى أكثر من عشيرة تضعف العلاقات ويهاجرون من مناطق سكنهم وعدم استقرارهم في المنطقة.

الاستنتاجات والتوصيات:

١. تتزايد نسبة المستقرات البشرية بالقرب من المدن الرئيسة وتنخفض أعدادها كلما ابتعدنا عن تلك التي تؤثر لفترة طويلة جداً.

٢. ترتفع اسعار الاراضي بالقرب من الطرق التي يسلكها المشاة، وتبدأ بالانخفاض كلما ابتعدنا عن تلك الطرق، وهذا ما أثبتته الدراسة الميدانية للباحثين.

٣. أظهر عامل بُعد المستقرات البشرية عن الطريق الرئيس تأثيراً مهماً على نمط البناء السكني في الريف، ويعود السبب في ذلك الى أهمية سهولة الوصول الى المراكز الحضرية أو غيرها من مناطق الخدمة التي تحتاجها المستقرات.

الهوامش

(*) تم التأكد من ذلك من خلال المقابلات الشخصية للباحث مع أصحاب محلات العقار في مدن الناصرية والساوة

(١) أحمد حبيب رسول، النقل والتجارة الدولية، جامعة

بغداد، مطبعة الحوادث، ١٩٨١، ص ١٣.

(٢) سعدي علي غالب، جغرافية النقل البري في العراق،

ج ١، أطروحة دكتوراه (غير منشورة)، كلية الآداب،

جامعة القاهرة، ١٩٧٨، ص ١٢٩.

(٣) بشار محمد عويد القيسي، طرق النقل البري في محافظة

كربلاء دراسة في جغرافية النقل، رسالة ماجستير، كلية

الآداب، جامعة بغداد، ٢٠٠٦

(٤) ابن خرداذبة، ابو قاسم عبيد الله بن عبد الله، المسالك

والممالك، ليدن، مطبعة برل، ١٨٨٦، ص ٢٠٠.

(٥) برهان نزر محمد علي، عمارة وتخطيط الخانات العراقية

القائمة على طريق المزارات، رسالة ماجستير، كلية

الآداب، جامعة بغداد، ١٩٧٦، ص ٥٢.

(٦) بشار محمد عويد القيسي، طرق النقل البري في محافظة

كربلاء دراسة في جغرافية النقل، مصدر سابق.

(٧) برهان نزر محمد علي، المصدر السابق، ص ٥٤.

(٨) صلاح الدين الشامي، جغرافية العالم الاسلامي، دار

المعارف، الاسكندرية، ١٩٦٠، ص ٤٨.

(٩) بشار محمد عويد القيسي، طرق النقل البري في محافظة

كربلاء دراسة في جغرافية النقل، مصدر سابق.

(١٠) وزارة التخطيط، دائرة النقل والمواصلات مشروع

دراسة النقل على الطرق البرية، الاساليب المتبعة

حالياً في انشاء الطرق في العراق، بغداد، كانون الاول،

١٩٧٢، ص (٩٦-٩٩).

٤. أظهرت نتائج البحث ان بُعد المستقرة البشرية عن المركز الحضري يرتبط بعلاقة عكسية غير معنوية مع نسبة الوحدات السكنية المبنية من مواد البناء الثابتة وهو ما قد يعود الى توفر وسائل وطرق النقل التي تقلل من عامل البعد او القرب عن المركز الحضري.

٥. لا توجد علاقة بالضرورة بين الحجم السكاني للمستقرة البشرية وتطورها العمراني الممثل بنسبة الوحدات السكنية المبنية من مواد البناء الثابتة.

٦. إن طبيعة الخدمات في معظم مستقرات العينة متشابهة بالرغم من الاختلافات في الجانب السكاني والعمراني لهذه المستقرات.

٧. تخطيط المستقرات البشرية الواقعة على طريق الزائرين بالشكل الذي يؤدي الى توسعة الطرق مستقبلاً، وترك ساحات خاصة لإنشاء الخدمات.

٨. توفير الخدمات الصحية والخدمية وغيرها من الخدمات بما يتلاءم مع وضع المستقرات البشرية من الناحية السكانية والاقتصادية والعمرانية.

٩. يجب تنظيم المستقرات البشرية (وبخاصة تلك البعيدة عن المركز الحضري) بما يتوافق مع قاعدة التراتل الهرمي لإيجاد حالة من التفاعل والتأقلم فيما بينها.

(١١) سعدي علي غالب، جغرافية النقل البري في العراق
اطروحة دكتوراه، ج١، كلية الآداب، جامعة القاهرة،
١٩٧٨، ص ١٢٠.

(١٢) محمد علي حسن الانباري، دور شبكة الطرق السريعة
في التنمية الاقليمية، رسالة ماجستير، مركز التخطيط
الحضري والاقليمي، ١٩٨٥، ص ٦٠-٦١.

(**) تم استخراج أعداد القرى باستخدام برنامج ARC
GIS

(١٣) عثمان محمد غنيم، تخطيط استخدام الأرض الريفي
والحضري، دار الصفاء للنشر والتوزيع، الأردن،
٢٠٠١، ص ٢٠٣.

(***) النمط (Pattern): هو مصطلح يستخدم للدلالة
على التوزيع وهو الشكل الذي تنتظم بموجبه العناصر
فوق سطح الأرض.

(١٤) خليل اسماعيل محمد، أنماط الاستيطان الريفي في
العراق، اطروحة دكتوراه (غير منشورة)، كلية
الآداب، جامعة بغداد، ص ٨٢.

(١٥) جمال فائق عباس، العوامل المؤثرة في استقرار
المستقرات البشرية منطقة الدراسة الصويرة، رسالة
ماجستير، المعهد العالي للتخطيط الحضري والإقليمي،
جامعة بغداد، ٢٠٠٥.

