

جغرافیای نظامی

(قسمت سیزدهم)

سرلشکر پاسدار دکتر سید یحیی صفوی
استادیار دانشگاه امام حسین(ع)

مکانها و سازه‌ها

نقاط یا مناطق اسکان شهری دلالت بر قطعانی از زمین دارد که تراکم جمعیت در آنها برابر یا بیش از سیصد نفر در یکمتر مربع است و متوسط ساختمانها دستکم یک ساختمان در هر هکتار می‌باشد. این تعریف کلیه شهرک‌های کوچک، حومه شهری و نیز شهرهای کوچک و بزرگ با اشکال متفاوت، خواه در مجاورت یکدیگر و یا در فواصل دوری از یکدیگر قرار داشته باشند، را در بر می‌گیرد که بر روی زمین مسطح یا ناهموار بنا شده باشند.

بیکربندی و آرایش شهر^(۱)

برخی از شهرها تأکید بر کارکردهای امور دولتی، امنیت فیزیکی، صنایع، تجارت و بازرگانی یا خدمات دارند، در صورتی که برخی از شهرهای دیگر تنها دویاچند وظیفه عمده و اصلی را برعهده دارند. هر شهری دارای خصوصیات و ویژگیهای مربوط به خودش است و تراکم بناهای هر شهر با توجه به ابعاد افقی و عمودی، ساخت، مصالح ساختمانی، الگوهای خیابان، شبکه دسترسی، جاده‌های کمربندی، کنارگذرها، پارکها و امکانات تفریحی، آرایش و بیکربندی شده‌اند (جدول ۳).
باقت اولیه شهری معمولاً در طی زمانی طولانی دست نخورده باقی

می‌ماند و به مرور در پاسخ به نیازهای جدید توسعه و گسترش پیدامی‌کنند. استفاده از ماشین و توسعه حمل و نقل شهری، تغییرات ساختاری مناسب خود را می‌طلبد. چگونگی استفاده از انرژی و نوع سوخت نیز طرحهای شهری را دستخوش تغییر نموده است.

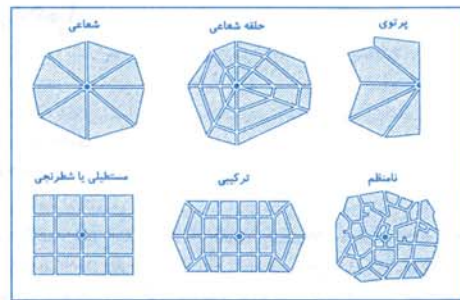
اختلاف شدید طبقاتی شهروندان بر آرایش شهرها تأثیر مستقیم دارد. نوع حکومت و فرهنگ اجتماعی آرایش شهری را متناسب خود ساخته است. قصرها، دژها، قلاع، کلیساها و روی هم رفته ساختمانهای متعلق به قرون وسطی از خیابانها و کوچه‌های بساریک و خمیده و بدشکلی برخوردارند که مشخصه بسیاری از شهرهای مرکزی اروپا می‌باشد.

گاهی اوقات ساکنین ثروتمند و غنی حومه در پیرامون شهرهای مادر زندگی می‌کنند که دارای محله‌های کثیف و مملو از جمعیت می‌باشد. در مناطقی دیگر حلبی آبادها یا حصیرآبادها، بخشهای مرکزی شهرها را که از کامیابی و ثروت بهره‌مند هستند در احاطه و محاصره خود دارند.

طرحها و مصالح ساختمانی به همراه شرایط اقلیمی و منافع اجتماعی، وظایف و عملکردهای شهری را منعکس می‌نمایند. اجرای طرحهای ساختمانی در آب و هوای قطبی سبیری که قسمت اعظم آن پوشیده از جنگل است، با الوارهای چوبی اجرا می‌گردد.

جدول (۳): مؤلفه‌های متفاوت شهری

کاربری	نوع ساختمان	مشخصه‌های خیابان	تأسیسات و تسهیلات	شبکه دسترسی
دولتی	یک طبقه	عریض	برق	جاده
صنعتی	چندطبقه	باریک	گاز	راه آهن
تجاری	بلندمرتبه	پیچ‌وخم‌دار	آب	فرودگاه
حمل و نقل	آجر	سنگفرش	تخلیه زباله	بنادر
آموزشی	سنگ	آسفالت	تلفن	
مسکونی	چوب	خاکی	روزنامه	
پداشست‌ودرمان	فلز	شعاعی	رادیو	
فرهنگی	خشت	حلقه شعاعی	تلویزیون	
	شیشه	شطرنجی	انبارهای پرکنجایش	
	بتونی	آشفته	انبارموادسختی‌وروفنی	
	مترکم	شوسه	نگهداری	
	انقلابی		بیمارستان	
	منظم		هتل	
	پراکنده		مدرسه	
			پادگان	
			فشارریزمینی(مترو)	
			اتوبوس برقی	
			اتوبوس	
			تاکسی	
			مسیرترددکشتی‌داخل‌شهر	



نگاره (۱): طبقه‌بندی الگوی شهری

در مناطق خشک و نیمه خشک برای ساختمان از خشت استفاده می‌گردد که مصالح آن در محیط فراوان می‌باشد. در مناطقی دیگر که از شرایط محیطی متفاوتی برخوردارند، ممکن است از سنگ، بتون و از گیاهانی نی‌دار جهت ساخت‌وساز بناها استفاده گردد. طبقه‌بندی الگوهای خیابانها در نگاره (۱) به نمایش درآمده است. راهها و معابر اصلی و عمده از کوچه‌های باریک و تنگ خاکی شروع شده و به خیابانهای وسیع و شوسه با فضاهای باز ختم می‌گردد که نه تنها با برخورداری از بناهای متعدد، عبور و مرور در طرفه اتومبیل‌ها را میسر نماید بلکه راههای خروجی اتومبیل از مسیرهای اصلی را نیز فراهم می‌آورد.

تأسیسات، امکانات و تسهیلات و خدمات (۲)

شهرهای مدرن و پیشرفته امروزی بدون برق، آب شرب همراه با مخازن ذخیره، غذا، شبکه توزیع و سیستم تخلیه زباله قادر به انجام و اجرای

وظایف و عملکرد یا تداوم استانداردهای موجود زندگی نمی‌باشند. تداوم زندگی اجتماعی در صورت عدم وجود سیستم حمل و نقل عمومی، نیروی انسانی، آتش نشانی، بیمارستان، تلفن و رسانه‌های خبری (روزنامه، رادیو و تلویزیون) به کلی پیش می‌رود و یا متوقف می‌گردد. متخصصان مهندسی رزمی، امور تدارکات و لجستیکی، نیروهای امدادگر و امور اجتماعی همواره بر زیرساختها و تأسیسات زیربنایی تأکید دارند. تأسیسات زیربنایی علاوه بر مصارف نظامی، تسهیلات لازم را برای ساکنین فراهم می‌نماید. از جمله تأسیسات زیربنایی و ساختارهای تعیین کننده‌ای که مورد توجه می‌باشد عبارت هستند از:

- تعداد، نوع و ظرفیت تأسیسات پالایش و تصفیه آب و مخازن نگهداری و سیستم توزیع
- چگونگی جمع آوری زباله‌ها، مکانهای تخلیه، کوره‌های زباله سوزی و امکانات و تأسیسات فرایند زباله‌های شهری و صنعتی
- مجتمع صنایع غذایی، نانواپی‌ها، سیلوها و انبارهای گندم
- تعداد بیمارستان و ظرفیت آنها
- نیروگاههای برق، گاز و حرارت مرکزی به همراه خطوط توزیع آنها
- انبارهای باز، پوشیده، تانکرهای موادسختی، زرادخانه و انبارها و زاغه‌های مهمات.

- امکانات و تسهیلات حمل و نقل عمومی شامل وسایل نقلیه، محوطه پارکینگ‌ها، گاراژها و تعمیرگاه‌ها
- مسکن یا اسکان بالقوه نیروی نظامی (هتل، متل، مدارس، مسجد، پادگان، تالار کنفرانس، مکانهای تفریحی و سایر فضاهای باز)
- نقاط تاریخی و فرهنگی که باید حفظ و صیانت شود.
- امکانات تفریحی مثل سینما، سالن ورزشی و استخر شنا.
- مدارس و دانشگاهها
- مراکز صنعتی و معدنی
- سدها و مخازن آب، سیستم تصفیه خانه آب و لوله کشی
- مراکز مخابراتی، مراکز تلفن و خطوط توزیع
- سیستم های حمل و نقل درون شهری و برون شهری
- فرودگاهها و ایستگاههای راه آهن.

گسترش شهری (۳)

نیمی از جمعیت کره زمین در جوامع شهری زندگی می‌کنند و انتظار می‌رود که این رقم تا سال ۲۰۲۵ میلادی به ۷۰٪ افزایش پیدا کند. براساس پیش‌بینی‌های به عمل آمده، در آن زمان ۴۰٪ شهر بزرگ دنیا جمعیتی بیش از ۱۰ میلیون نفر خواهند داشت. در بسیاری از قاره‌ها به استثنای دو قاره آفریقا و اقیانوسیه، شهرهای بزرگ از بهم پیوستن یکدیگر کلان‌شهرهای عظیمی را تشکیل می‌دهند. جمعیت شهر ستول در کره جنوبی بعد از وقوع جنگ (در سال ۱۹۵۰ میلادی) از ۱/۱ میلیون نفر به ۱۱ میلیون نفر رسید، گسترش شهری بیشترین قسمت پایین دره رودخانه هان (۴) را دربر گرفت و در سال ۱۹۹۷ میلادی به منطقه اینچن (۵) رسید و توسعه شهری به صورتی ادامه یافت که منطقه سوان (۶) را در سمت جنوب نیز در خود جای داد.

جنگ‌های متعارف شهری (۱۷)

هرگاه نیروهای نظامی نتوانند شهری را در بزنند و بدون اینکه وارد شهری شوند و از آن گذر نمایند، با سه گزینه روبرو هستند:

۱) در صورت موافقت دوطرفه درگیر یعنی نیروهای حمله‌کننده و نیروهای تدافعی می‌توانند مراکز خاص و انتخاب شده‌ای را از بالای جنگ درامان بگذارند.

۲) نیروهای تک‌کننده و تهاجمی می‌توانند دست به محاصره بزنند در حالی که نیروهای تدافعی سعی دارند که با مقاومت و ایستادگی به حیات خود ادامه دهند.

۳) مهاجمین می‌توانند مناطق کنترلی را که در اختیار دشمنان است، به تصرف خود در آورند. روی هم رفته می‌توان گفت که نیروهای تهاجمی و تک‌کننده با ورود به درون شهرها خود را با شرایط جغرافیایی متفاوتی روبرو می‌بینند که در آن پیاده کردن طرح‌های عملیاتی از قابلیت اجرا برخوردار نیست و کل عملیات از نظر سیاسی زیر سؤال می‌رود و در نتیجه کشاندن جنگ به درون شهرها را باید از بی‌احتیاطی یا بی‌تدبیری طراحان عملیات دانست.

منابع

1) Collins John M: Military Geography Brassey's, Washington, 1998 , PP 195-2130

۲) صفوی، سیدیحیی، مقدمه‌ای بر جغرافیای نظامی ایران، جلد چهارم (استانهای مرکزی)، تهران، سازمان جغرافیایی، در دست چاپ.

پانویس

- 1) Town and City Configurations
- 2) Utilities, Facilities and Services
- 3) Urban Sprawl
- 4) Han
- 5) Incheon
- 6) Suwon
- 7) Ruhr
- 8) Rhine-Main
- 9) Bonn
- 10) Hooik
- 11) Dakmstadt
- 12) Mannheim
- 13) Karlsruhe
- 14) Hanau
- 15) Alfred von Schlieffen
- 16) Blitzkriegs
- 17) Conventional Urban Combat

جدول (۴): کلان شهرهای فعلی و آینده

۲۰۱۵ میلادی		۱۹۹۵ میلادی	
۲۸/۷	توکیو	۲۶/۸	توکیو
۲۷/۴	بمبئی	۱۶/۴	سائوپائولو
۲۴/۴	لاگوس	۱۶/۳	نیویورک
۲۳/۴	شانگهای	۱۵/۶	مکزیکوسیتی
۲۱/۲	جاکارتا	۱۵/۱	بمبئی
۲۰/۸	سائوپائولو	۱۵/۱	شانگهای
۲۰/۶	کراچی	۱۲/۴	لوس آنجلس
۱۹/۴	بیجینگ	۱۲/۴	بیجینگ
۱۹	داکا	۱۱/۷	کلکته
۱۸/۸	مکزیکوسیتی	۱۱/۶	ستول
۱۷/۷	دلهی نو	۱۱/۵	جاکارتا
۱۷/۶	نیویورک	۱۰/۹	بوئنوس آیرس
۱۷/۶	کلکته	۱۰/۷	تیانجین
۱۷	تیانجین	۱۰/۶	اوراکا
۱۴/۷	مانیل	۱۰/۳	لاگوس
۱۴/۵	کابرو		
۱۴/۳	لوس آنجلس		
۱۳/۱	ستوال		
۱۲/۴	بوئنوس آیرس		
۱۳/۳	استانبول		
۱۱/۶	ریودژانیرو		
۱۰/۸	لاهور		
۱۰/۷	حیدرآباد		
۱۰/۶	اوراکا		
۱۰/۶	بانکوک		
۱۰/۵	لیما		
۱۰/۲	تهران		

شهرهای روهر^(۷) ورین - مین^(۸) به وسعت ۳۲۰ کیلومتر مربع از بن^(۹) تا شهرهوک^(۱۰) هلند گسترش دارد و هنوز هم به گسترش خود ادامه می‌دهد درحالی که شهرهای فرانکفورت، داک ماستات^(۱۱)، من هیو^(۱۲)، کازرو^(۱۳)، اشتوتگارت، هانانو^(۱۴) هم اکنون از بهم پیوستن یکدیگر به یک کلان شهر تبدیل شده‌اند. در بخشهای شرقی امریکا نیز می‌توان کلان شهرهایی را شاهد بود که از پیوستن چند شهر بزرگ تشکیل می‌گردند و تشکیل مناطق شهری را می‌دهند. چنانچه قرار می‌شد که ژنرال آلفرد ون اسکلیفن^(۱۵) طرح حمله بزرگ خود را که از دشت شمال آلمان می‌گذشت و پس از عبور از هلند و بلژیک وارد فرانسه می‌شد، در این قرن (یعنی قرن بیست و یکم) به اجراء نمی‌آورد، حتماً موانع شهری جلوی پیشروی وی را به شدت می‌گرفت. در چنین شرایطی نگهداری و تأمین خطوط تدارکاتی برای منطقه بلژیکین^(۱۶) به شدت دشوار خواهد بود. در نگاه اول حرکت سریع از حومه شهری عملی به نظر می‌رسد. زیرا تراکم جمعیت در حومه‌های شهری پایین بوده و موانع سازه‌ای یا ساختمانی در مقایسه با هسته‌های متمرکز شهری اندک می‌باشد، ولی چیزی نمی‌گذرد که با گسترش حومه‌های شهری موانعی ایجاد می‌شود که همچون سدی بر سر راه پیشروی هر نیرویی قرار می‌گیرد.