

ساختار داخلی مادرشهر در کره جنوبی

یانگ - وو - نام
استاد دپارتمان آموزش جغرافیا، دانشگاه کره جنوبی
ترجمه: ناهید فلاحیان

در کشور ما نیز آثار منتشر شده، عمدتاً به مطالعه شهرهای غربی و یا شهرهای خاورمیانه اختصاص دارند. به همین خاطر، مترجم با توجه به موضوع مقاله، یعنی بررسی ناحیه بندی و نواحی همگن و کارکردی مادر شهرهای کشور کره و این که بخشی از برنامه درسی جغرافیای سال سوم متوسطه را مفاهیم مربوط به ناحیه تشکیل می دهند، مقاله حاضر را به زبان فارسی برگردانده است. (نقشه ۱)

چکیده

هدف از این مقاله، روشن کردن ساختار درونی مادرشهرها در کره جنوبی مثل «ستول» و دیگر نواحی وسیع متروپلیتن است. نخست درباره سابقه تاریخی ظهور نواحی وسیع متروپلیتن و همچنین فرایندهای شکل گیری درونی ساختار مادر شهرها بحث می شود. سپس می کوشیم که زمینه های ساخت نواحی همگن یا متجانس و نواحی گرهی^۱ یا کارکردی در ناحیه متروپلیتن ستول را بررسی کنیم. به عبارت دیگر، این بحث با ساخت فضایی شهرهای بزرگ از دو منظر متفاوت، یعنی نواحی کارکردی و نواحی همگن، مربوط است.

واضح است که «نواحی کارکردی» که به طور همزمان، از نواحی همگن با

سال ۱۹۶۲ به بعد، با یک سلسله برنامه های موفقیت آمیز پنج ساله و با استفاده از سرمایه گذاری خارجی و الگوی صنعتی شدن متکی بر صادرات، به توسعه و رشد اقتصادی چشمگیری دست یافته است. امروزه کره جنوبی با پیشرفت های اقتصادی چشمگیر خود، نقش مهمی در منطقه آسیا و اقیانوسیه بازی می کند و یکی از ۱۰ کشور بزرگ جهان به حساب می آید.

در سال ۱۹۹۷، کره جنوبی با ۴۷ میلیون نفر جمعیت و تراکم ۴۴۹ نفر در کیلومتر مربع، از پر تراکم ترین کشورهای جهان از نظر جمعیت بوده است. صنعتی شدن و پدید آمدن فرصت های شغلی فراوان، سبب جذب نیروی کار خارجی به این کشور شده و مهاجرت از روستا به شهرها را در این کشور شدت بخشیده است؛ به طوری که نرخ جمعیت شهری آن در سال ۱۹۹۰ به ۷۸٫۵ درصد رسید.

مقاله حاضر، یک مطالعه جغرافیایی درباره ساخت داخلی مادرشهرهای کشور کره جنوبی است.

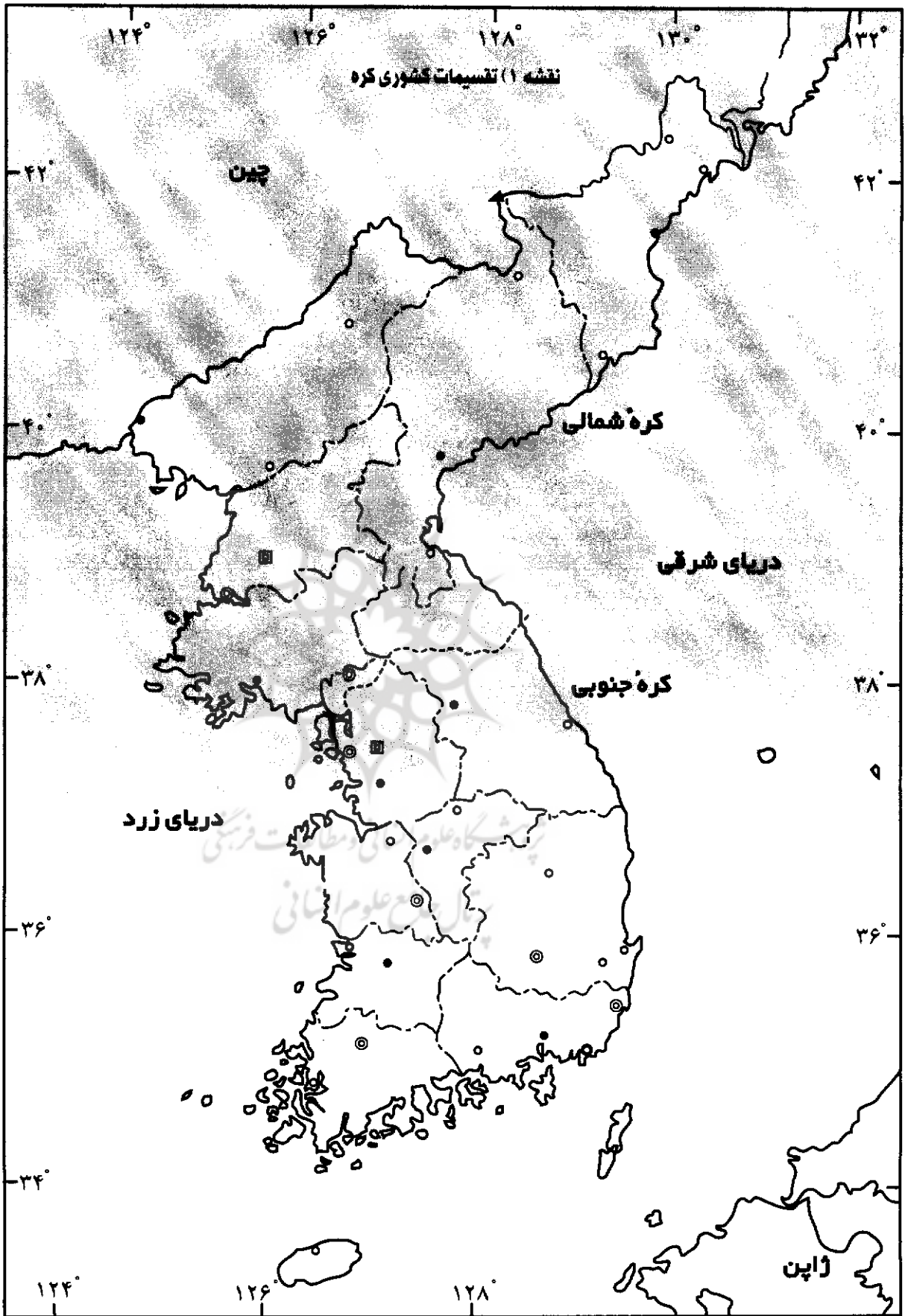
همچنان که خود مؤلف گفته است، پژوهش های اندکی درباره شهرهای آسیای جنوب شرقی انجام گرفته است.

مقدمه ی مترجم

شبه جزیره کره در شرق آسیا قرار دارد و از شمال به جنوب، به سمت مجمع الجزایر ژاپن امتداد یافته است. از نظر تاریخی، کره همواره پل اتصال بین قاره آسیا و ژاپن بوده و موقعیت جغرافیایی آن، رقابت روسیه و ژاپن را برای تصاحب آن در اواخر قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم برانگیخته است.

نام کره، ترجمه ادبی از دو کاراکتر چینی به معنای «کوه های بلند - رودخانه های زیبا» است. شبه جزیره کره و ۳ هزار جزیره آن ۲۲۱ هزار کیلومتر مربع وسعت دارند که از این مقدار، ۹۹ هزار کیلومتر مربع به کره جنوبی اختصاص دارد. پس از جنگ جهانی دوم، این کشور به دو قسمت شمالی و جنوبی تقسیم شد و قسمت اعظم منابع زیرزمینی و طبیعی آن به کره شمالی اختصاص یافت.

تادهه^۲ ۱۹۶۰، کره جنوبی یکی از کشورهای فقیر جهان با فناوری بسیار ضعیف بود و نیروی کار خود را به کشورهای دیگر گسیل می داشت. اما از



ویژگی‌های متفاوت به وجود آمده‌اند، به وسیله الگوهای کنش متقابل فضایی تعریف می‌شوند. این نواحی، یک الگوی موزائیکی را با فضای گوناگون و ناهمگن چیده شده در کنار یکدیگر، پدید می‌آورند. الگوی قطاعی یا بخشی^۳ نیز در ساخت شهری مادر شهر کره‌ای که تحت تأثیر فرایندهای شهرنشینی و اشکال زمین شهری ایجاد شده است، به طور برجسته‌ای مشاهده می‌شود.

واژگان کلیدی: ساخت شهری، مرکز ناحیه‌ای، ناحیه همگن، ناحیه گرهی، الگوی قطاعی (بخشی)

۱. پیدایش مادر شهر در کره جنوبی

از نظر تاریخی، از قرون وسطا، در زمان سلسله‌های پادشاهی کره تا سلسله «چوسون»^۴، هیچ مکان شهری وسیعی پدید نیامد. شهرهای بزرگ - برحسب اندازه جمعیت - که تحت نظام حکومت مرکزی توسعه یافته بودند، بسیار اندک بودند. با این همه، در آغاز دوره استعمار ژاپن، تعداد اندکی شهرهای جدید، غیر از شهرهای سنتی قدیمی در بندرگاه‌ها یا تقاطع خطوط آهن بنا شدند. زمانی که شهرهای سنتی، کارکرد اداری - مدیریتی مرکزی را برعهده داشتند، شهرهای جدید با محوریت بازرگانی، کارکرد اقتصادی پیدا کردند. این امر بعدها به پدید آمدن سیستم دوگانه در شهرهای کره منجر شد. تنها سئول توأمأ در نقش‌های بازرگانی و اداری تخصص یافته بود (Kitada and Nam 1997).

در اوایل دهه ۱۹۴۰، توسعه صنایع عمدتاً در شهرهایی که در بخش شمالی کره واقع بودند، متمرکز شد. علاوه بر این، جنگ چین و ژاپن، سیستم دوگانه عملکرد اقتصادی و عملکرد اداری را در شهرهای کره تقویت کرد. در نتیجه، شهرهای کره در زمینه وابستگی‌های درون شهری، پیچیدگی‌های بیش‌تری

یافتند.

با این همه، از دهه ۱۹۱۰، ساخت دوگانه در شهرهای کره به تدریج رو به زایل نهاد؛ اگرچه شهرهای سنتی هنوز عملکرد مدیریتی - حکومتی مرکزی قوی‌تری نسبت به شهرهای جدید داشتند. در دهه ۱۹۲۰ زمانی که سئول هنوز موقعیتی قوی در کنترل و فرماندهی داشت، نه تنها پیونگ یانگ^۵ در ناحیه شمالی، بلکه پوسان^۶ و دااگو^۷ در ناحیه جنوبی نیز با شدت کم‌تری به مراکز ناحیه‌ای بدل شدند. به ویژه پیونگ یانگ در شبه جزیره کره شمالی، تحت تأثیر اقتصاد زمان جنگ، به مرکز ناحیه‌ای قدرتمندتری تبدیل شد.

دوره سلسله چوسون و استعمار ژاپن، نشانگر وابستگی شدید بین توسعه شهری و پیشرفت‌های مربوط به حمل و نقل بود. توسعه سیستم جاده‌ای، دقیقاً با توسعه شهری در زمان سلسله چوسون ارتباط داشت و در دوره استعمار ژاپن این ارتباط بین سیستم خط آهن و توسعه شهری بوجود آمد. در واقع، سئول تنها شهر بزرگ آن زمان برحسب جمعیت بود. در سال ۱۹۴۲، سئول به شهری با جمعیت بیش از یک میلیون نفر تبدیل شد. پوسان در سال ۱۹۵۵ و به دنبال آن دااگو در ۱۹۷۰ و اینچون^۸ در ۱۹۸۰، به شهرهایی با بیش از یک میلیون نفر جمعیت تبدیل شدند.

۲. تکوین ساخت شهری

۱-۲. شکل‌گیری فرایند ساخت شهری
ساخت داخلی شهرهای سنتی کره، همان ویژگی‌های متعارف شهرهای ماقبل صنعتی را داشتند که به وسیله قشریندی اجتماعی بر مبنای طبقه اجتماعی متمایز می‌شدند. با وجود این، اصلاحات "kap-o" در سال ۱۸۹۴ و ضمیمه‌سازی ژاپنی کره در سال

۱۹۱۰، تغییرات زیادی در ساخت درونی شهرهای کره به همراه آورد؛ ساختی که شهرهای کره آن را به مدت بیش از ۵۰۰ سال به عنوان میراث تاریخی خود حفظ کرده بودند. عواملی که موجب این تغییرات شدند، عبارت بودند از: انحلال سیستم طبقاتی سخت و جامد، شکل‌گیری بخش‌های مسکونی خارجیان (به ویژه ژاپنی‌ها و چینی‌ها) و رشد قطاع‌های صنعتی داخل شهرها. جنگ کره در سال ۱۹۵۰ که همه شالوده‌های شهری را نابود کرد، رویداد سیاسی دیگری بود که ساخت درونی شهرهای کره را دگرگون ساخت.

از اوایل دهه ۱۹۸۰، ناهمسانی‌های فضایی درون شهرهای بزرگ کره آغاز شده بود. برخی شهرهای بزرگ چون سئول، پوسان و دااگو به واسطه روند شهرنشینی، ناهمسانی‌های فضایی را در کانون و پیرامون خود تجربه کردند. زمانی که در این شهرهای بزرگ، به دلیل پایگاه‌های اقتصادی - اجتماعی، جدایی‌گزینی سکونتی رخ می‌داد، شهرهای دیگر الگوهای انتقال و گذار را با ترکیب شدن عناصر شهری و روستایی در درون، تجربه می‌کردند.

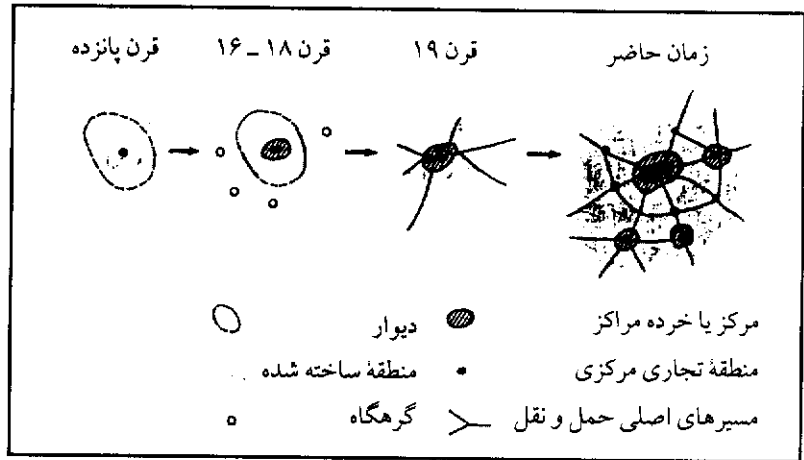
ناحیه درون شهری شهرهای بزرگ از قطاع‌های اداری، تجاری و بازرگانی تشکیل می‌شد که منشأ آن‌ها سلسله چوسون و دوره استعمار ژاپن بود. برای مثال در دوره سلسله چوسون، باریکه یا نوار بازرگانی سئول در یوک - ای - جنون^۹ (فروشگاه‌هایی که ۶ نوع کالای متفاوت می‌فروختند) واقع شده بود که در اواخر قرن نوزدهم به اشغال تاجران ژاپنی و چینی درآمد.



مجتمع های فروشگاهی همجوار و گسترش محدوده های اداری و اجرایی را شامل می شد. شهرهای دیگر نظیر: داگو، اولسان^{۱۲}، ماسان^{۱۳}، تاجون^{۱۴} و کوانگ جو^{۱۵} نیز بر مبنای رشد اقتصادی کره توسعه یافتند. (شکل ۲)

۲-۲. شکل های ساخت شهری

بنابر نظر بورن^{۱۶}، ساخت شهر به عنوان روابط متقابل درون مکانی، بین عوامل اجتماعی و طبیعی در یک ناحیه شهری تعریف می شود. برای مطالعه ساخت شهر، باید توزیع فضایی این عوامل و همچنین روابط بین این عوامل را فهمید. (Bourne, 1976 pp - 4 - 5). در یک فضای شهری به طور چشمگیر، تعداد اندکی فضاهای فرعی یا خرده فضا^{۱۷} نیز وجود دارند. در چنین فضایی به طور عینی، می توان فضاهای بازارگانی، فضاهای صنعتی، فضاهای تجاری و فضاهای مسکونی را یافت. وقتی که شهر به اندازه شهری قابل ملاحظه ای می رسد، این خرده فضاهای با الگوهای متفاوت کاربری زمین در یکدیگر ادغام می شوند و کل فضای شهری را پدید می آورند. مشکل بتوان گفت که مایک مدل مقایسه ای یا چهارچوب نظری عامی که قادر به توجیه ساخت شهری عمومی همه شهرهای کره باشد، در دست داریم. با



شکل ۲) نمودار شماتیک روندهای تکوین ساخت شهری

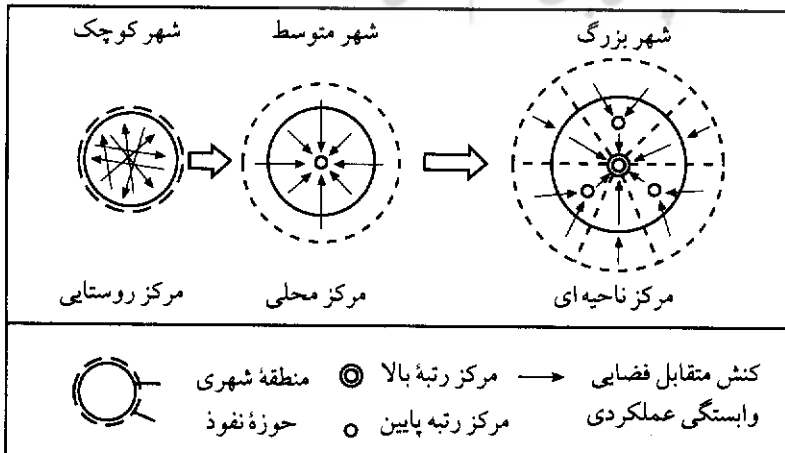
اقماری توسعه یافتند. شکل گیری یک منطقه تجاری مرکزی، سرمایه گذاری تجاری و فراهم آوردن سیستم حمل و نقل عمومی توأم با گسترش چرخه ای از حمل و نقل رایگان، رشد شهری را ترغیب کرد.

تا اوایل قرن بیستم، ستول به عنوانی یک متروپل توانمند، هم از حیث افزایش تقاضای نیروی کار برای توسعه کارخانجات شهری و هم مهاجرت ژاپنی ها به شبه جزیره کره، توسعه یافت. از دهه ۱۹۶۰، ستول و پوسان ساخت داخلی خود را از ماقبل صنعتی به صنعتی تغییر داده اند. این تغییر گسترش افقی و عمودی منطقه داخلی شهر، ظهور مراکز فرعی (زیر مرکزها) تجاری، ایجاد

همچنین منطقه اداری، هم در دوره سلسله چوسون و هم در دوره استعمار ژاپن، در همان مکان قصرهای سلطنتی و ادارات حکومتی واقع شدند.

با وجود رشد جمعیت شهری و دگرگونی های کیفی، تغییرات بنیادی چندانی در ساخت شهری پدید نیامد. در عمل ناهمسازی های فضایی در شکل پیچیده تر و آشکارتر از دهه ۱۹۷۰ افزایش یافت (Lee, 1979).

شکل ۱ نمودار شماتیک روند شکل گیری ساخت شهر ستول را نشان می دهد. در زمان سلسله چوسون، اغلب مکان های شهری از جمله ستول، در دیوار محصور بودند. در مراحل اولیه، نواحی مسکونی و مملو از ساختمان های شهری به داخل این دیوارها منحصر می شدند. اما با افزایش جمعیت شهری، ناحیه ساخت و ساز، به حومه های خارج از دیوارها گسترش یافت. نقاط گرهی^{۱۱} در نواحی پیرامونی با جاده ها و مجاری حمل و نقل، به سمت شهرک های



شکل ۳) الگوهای کلی دگرگونی شهری در شهرهای کره

این همه وقتی توسعه شهری و تبدیل شهرهای کوچک سنتی به شهرهای بزرگ یا متروپول‌ها را در چهل سال آخر دوره شهرنشینی سریع در کره، در نظر بگیریم، مدل شهری تک هسته‌ای بر دیگر مدل‌ها غالب است. الگوی عمومی دگرگونی شهری در شهرهای کره را می‌توان در شکل ۳ مشاهده کرد.

ابتدا یک شهر کوچک، ساختار ساده‌ای از یک فضای شهری را بدون هیچ ناهمسازی درون ناحیه‌ای و در اندازه "EUP"، به عنوان مرکز یک ناحیه روستایی، آشکار می‌سازد. هیچ مکان مرکزی برای به وجود آمدن نقاط گرهی داخل شهر کوچک وجود ندارد. علاوه بر آن، حوزه نفوذ شهر نیز بسیار کوچک است زیرا که در آن از تسهیلات شهری فوق‌العاده خبری نیست. کنش متقابل فضایی به قدری ضعیف است که مهاجرت بین ناحیه‌ای به ندرت اتفاق می‌افتد. وقتی این شهر کوچک به شهر متوسط تبدیل می‌شود، آن وقت می‌توان به وجود آمدن یک منطقه مرکزی شهری و یک منطقه بازرگانی مرکزی را که به مرکز شهر ضمیمه شده‌اند، مشاهده کرد.

در مناطق مسکونی که اطراف ناحیه تجاری مرکزی واقعند، تمایز نواحی کم درآمد و ثروتمند، بر مبنای ویژگی‌های اقتصادی-اجتماعی آغاز می‌شود. وقتی عملکردهای شهری توسعه بیش‌تر یافتند و قدرت کافی برای کنترل بیش‌تر حوزه نفوذ خود پیدا کردند، شهر به مرکز محلی^{۱۸} با الگوی کاملاً مرکزیت محور^{۱۹} تبدیل می‌شود که دارای کنش متقابل فضایی بین هسته و پیرامون است.

وقتی شهر متوسط در جهت تبدیل شدن به شهر بزرگ رشد می‌کند، آن‌گاه منطقه مرکزی شهری که عملکردهای شهری آن فشرده‌تر شده است، خرده مرکزهایی را در منطقه پیرامونی به وجود

می‌آورد که در عملکردهای مرکزی سهیم هستند. خرده مرکزها یا مرکزهای فرعی، در مکان‌های مناسب و با قابلیت دسترسی بالا، مسافت‌های کوتاه‌تری را برای آمد و شد روزانه شهروندان فراهم می‌آورند و می‌توانند، داخل منطقه شهری، به شیوه‌ای پیچیده‌تر، چندین قلمروی «مرکز-حوزه نفوذ»^{۲۰} ایجاد کنند.

وقتی منطقه مرکزی و مرکزهای فرعی شهرهای بزرگ، نفوذ شهری خود را تقویت می‌کنند و گسترش می‌دهند، به مراکز ناحیه‌ای قوی‌تری تبدیل می‌شوند. «یانگ دانگ پو» در سئول و «پوجون دونگ»^{۲۱} در پوسان، مثال‌های خوبی در این مورد هستند. همچنین مناطق مسکونی اطراف این مناطق مرکزی و خرده مراکز، به واسطه خصوصیات اقتصادی-اجتماعی، ناهمسازتر می‌شوند و به سمت نواحی بیرونی گسترش می‌یابند. با این حال، شهرهای کره الگوی کاملاً متفاوتی از فرایند حومه‌نشینی در شهرهای آمریکا را نشان می‌دهند. یکی از دلایل این امر، وجود کمربند سبز در شهرهای کره است که از سال ۱۹۷۱ از روی عمد، به منظور مهار گسترش ناحیه پرتراکم مسکونی و مملو از ساخت و ساز شهری، کشیده شده است. کمربند سبز یک راه‌حل مؤثر برای جلوگیری از گسترش بی‌رویه شهری در شهرهای بزرگ، شناخته شده است.

۳. عواملی که ساخت شهری را به وجود می‌آورند

تا دهه ۱۹۶۰، سئول و پوسان تغییراتی را در مناطق مرکزی‌شان، از الگوهای ناهمساز کاربری زمین، توأم با خانه‌سازی با کیفیت ضعیف، از حلقه‌های تجاری و نواحی مسکونی قدیمی گرفته تا ناهمسازی‌های ناحیه‌ای و پیدایش بخش مرکزی تجارت شهر "CBD"، تجربه کردند و به علت زوال

و افول کیفیت زندگی و لزوم انجام پروژه‌های تجدید حیات شهری، حجم قابل ملاحظه‌ای از مهاجرت از بخش داخلی شهر، به خصوص "CBD"، به سمت حلقه‌های خارجی شهر سوق یافت. این امر به رشد شهرک‌های اقماری و ایجاد خانه‌های جدید در ناحیه پیرامونی منجر شد.

همراه با گسترش ناحیه پرتراکم مسکونی، مهاجرت درون شهری از طریق فرایندهای پالایش اجتماعی، ناهمسازی‌های سکونتی را تقویت کرده است. به ویژه برنامه‌های حکومتی نظیر پروژه "Land clearance" و احداث مجموعه‌های آپارتمانی بزرگ، نقطه عطفی در گسترش ناهمسازی‌ها و تمایزات مسکونی طبقات اجتماعی بود. علاوه بر این‌ها، احداث مجتمع‌های صنعتی در بیش از ۳۰ شهر این کشور از دهه ۱۹۶۰، و ایجاد کمربند سبز، نقش مؤثری در تعیین ساختار داخلی شهرهای کره داشته‌اند (Nam, 1998).

البته عوامل دیگری نیز چون پروژه‌های بازسازی مسکن به منظور بالا بردن کیفیت خانه‌سازی و پروژه‌های تجدید حیات شهری برای بخش داخلی شهر، تأثیر قدرتمندی بر روند بازسازی شهری داشته‌اند. با وجود این، تلفیق و همگونی ضعیفی بین نواحی ساخته شده جدید و نواحی موجود شهری وجود داشت که به دلیل ناهمسازی‌های ناحیه‌ای در زمینه دسترسی به عایدات توسعه حاصل از پروژه‌های تجدید حیات چند منظوره، تشدید شد. این پروژه‌ها که در مناطق گوناگون درون شهری به ویژه در مرکز یا هسته (Core) و پیرامون، در زمان‌های متفاوتی اجرا شده‌اند، مشکلات بیش‌تری را از نظر تلفیق ضعیف میان بخش‌های جدید و قدیم شهری پدید آوردند. در نتیجه، به نظر می‌رسد که ساختار شهری، یک الگوی

ساخت صفحه‌ای^{۲۲} یا موزائیکی را نشان می‌دهد که به طور افقی با نواحی عملکردی که اطراف هسته شهر متمرکز شده‌اند، اتصال دارد.

تمایل به سمت الگوی «زون متحدالمرکز» و ترکیب الگوی «قطاعی» با «زون متحدالمرکز» در چندین مورد، موجب ایجاد تفاوت دسترسی از هسته شهر به نواحی پیرامونی شد. الگوی ترکیب قطاعی با زون متحدالمرکز، به طور مشترک در شهرهایی نظیر پوسان، دااگو، تاراگون، کوانگ‌جو وجود دارد. این الگوی ترکیبی و در هم، زمانی که استفاده از اتومبیل شخصی به عنوان شیوه اصلی حمل و نقل شهری به شهرهای کره معرفی شد، مشکلات شهری غیر قابل انتظار دیگری را به خود آورد.

از میان متروپل‌های بزرگ کره، سئول و پوسان به وضوح به ساخت‌های چند هسته‌ای تبدیل شده‌اند و شهرهای بزرگ دیگر نیز بسته به محیط

طبیعی شان، تمایل به تغییر از ساخت تک هسته‌ای به چند هسته‌ای را نشان می‌دهند. در مورد سایر متروپل‌ها، کلید تشریح ساخت شهری، فهم این نکته است که چگونه آن‌ها مراکز ثانوی و سوم خود را توسعه و آرایش می‌دهند. بنابراین مراکز فرعی و مراکز فرعی ثانوی^{۲۳} در ناحیه متروپلین با حوزه نفوذ وسیع، باید توسعه یافته باشند.

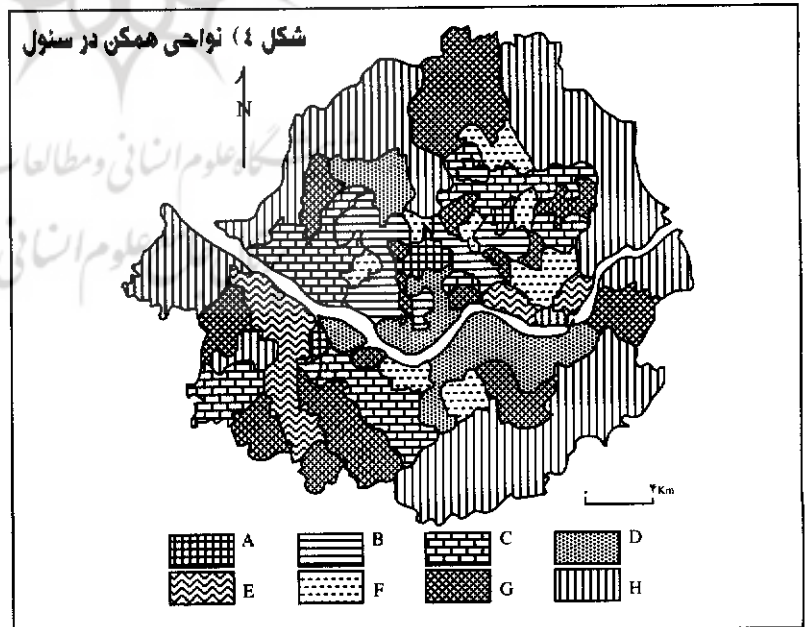
در واقع، سایر متروپل‌ها به استثنای سئول و پوسان، جدا از ساخت تک مرکزی سنتی شان، به صورت ساخت‌هایی چند هسته‌ای در نیامده‌اند. در "CBD" های آن‌ها به دلیل مقررات سختی که در زمینه ایجاد ساختمان‌های مرتفع وجود دارد، ساختمان‌های بلند مرتبه دیده نمی‌شود و به طور چشمگیری با شهرهای آمریکای شمالی و استرالیا تفاوت دارند.

ویژگی دیگر ساختار شهری کره، قرار گرفتن در سیستم منطقه‌بندی^{۲۴} است که شهرهای جدید نظیر چانگ‌ون^{۲۵}

کومی^{۲۶}، آن‌سان^{۲۷}، و کوچ‌آن^{۲۸}، بر اساس آن ایجاد شده‌اند. از آن‌جا که این شهرهای جدید از نظر عملکردی برای مقاصد اداری یا صنعتی طراحی شده‌اند و از نظر برنامه‌ریزی با شهرهای دیگر متفاوتند، ناحیه مسکونی آن‌ها به طور فضایی، به عنوان مراکز حوزه نفوذ عملکردهای مرکزی، سازمان یافته است. چنین مصداق‌هایی را در شهرهای جدید نظیر پوندانگ^{۲۹}، ایلسان^{۳۰} و پیونگ‌چه آن^{۳۱} نیز که در دهه ۱۹۹۰ ساخته شده‌اند، می‌توان یافت. در این شهرها، ساخت‌های شهری، روندهای توسعه کاملاً متفاوتی را با شهرهای متوسط سنتی و شهرهای بزرگ داشته‌اند (Nam, 1994).

سیستم منطقه‌بندی در متروپل‌های کره، برعکس سیستم آمریکا، در امتداد جاده‌های مبادلاتی اجرا شده است. در طراحی زون‌های تجاری و بازرگانی به جای بلوک‌های ساختمانی، از جاده‌های وسیع کامیون‌رو استفاده شده است که در شهرهای «کانگ‌نام-دارو»^{۳۲}، «تهران-رو»^{۳۳} و «دوسان-دارو»^{۳۴} قابل مشاهده است. در نتیجه درهم آمیختگی منطقه مسکونی با منطقه تجاری و بازرگانی، این منطقه با مشکل افول کیفیت زندگی، عدم کارآیی و کاهش ظرفیت کاربری زمین روبه‌روست.

تحریر در حفاظت از ساخت‌های شهری قدیمی، از دیگر ویژگی‌های متروپل کره‌ای است. ساخت شهری کره، تاریخی طولانی از ناتوانی در خلاصی جستن از ساخت تثبیت شده اولیه دارد. یکی از دلایل آن را در استدلال اسکار جیل (D.J. Scargill, 1979) می‌توان یافت که معتقد است: «زمینه و استعداد مقاومت در برابر تغییرات کاربری زمین شهری و محافظت از تجانس و همگونی شهر، تحریر به همراه می‌آورد.» بنابراین در مرحله شناخت و فهم ساختار



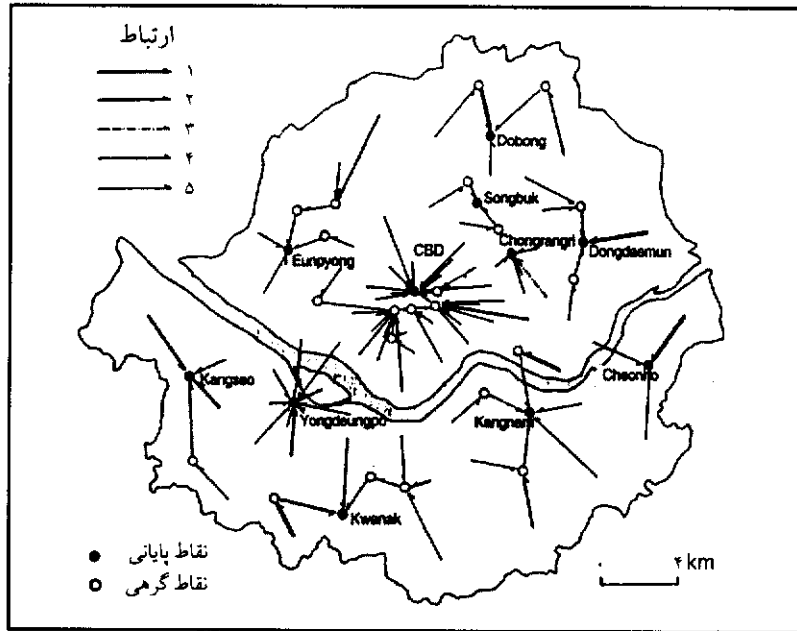
A بخش مرکزی تجارت
B مسکونی پر تراکم سنتی
C مسکونی با درآمد پایین
D مسکونی با درآمد بالا
E منطقه صنعتی
F منطقه آموزش - محور
G منطقه چند نقشه
H منطقه حومه نشین

خوشه‌ای با ۸ عامل به دست آمده از تجزیه به عوامل به وسیله چرخش متعامد^{۳۷}، معین شدند. این هشت گروه به دلیل داشتن خواص مشابه در درون گروه، نواحی همگن فرض شده‌اند.

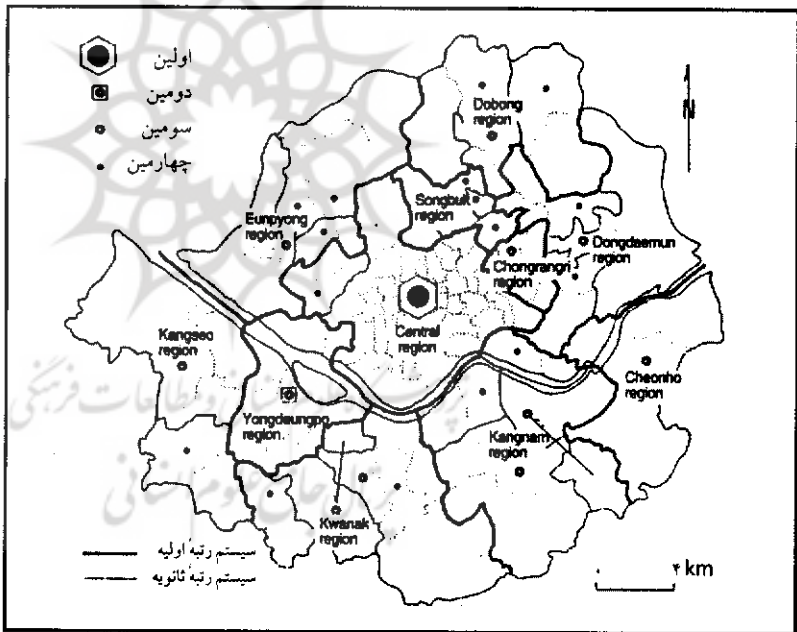
ناحیه نوع A در شکل ۳، بخش تجارت مرکزی شهر "CBD" و جایی است که در آن فعالیت‌های تجاری و بازرگانی و داد و ستد فعال انجام می‌گیرد و مرکز شهر و خرده مرکزها در آن واقع شده‌اند. ناحیه نوع B که ناحیه A را احاطه کرده است، جمعیت متراکم زیادی دارد و منطقه پرتراکم مسکونی نامیده می‌شود. این ناحیه شامل مسکن‌های نسبتاً قدیمی است که در حدود دهه ۱۹۴۰ ساخته شده‌اند. ناحیه نوع C که منطقه مسکونی کم درآمد نامیده شده است، در خارج از ناحیه نوع B و در امتداد منطقه حاشیه نشین، تقریباً در سرازیری تپه‌ها واقع است و تراکم جمعیت نسبتاً زیادی دارد.

ناحیه نوع D الگوی قطاعی پراکندگی را نشان می‌دهد. قطاع غالب در اطراف "CBD" در جهت شمالی-جنوبی و قطاع دیگر در امتداد رودخانه هان^{۳۸} واقع است. قطاع آخری در امتداد رودخانه هان، منطقه نسبتاً جدیدی است که در آن، غلبه با بلوک‌های آپارتمانی است که از دهه ۱۹۷۰ ساخته شده‌اند و به همین دلیل منطقه مسکونی پردرآمد جدید نامیده می‌شود. هرچند به نظر می‌رسد که نواحی نوع B، C و D در داشتن ویژگی‌های مناطق مسکونی سهیم هستند، اما نوع B به منطقه مسکونی پردرآمد و نوع C به منطقه مسکونی کم درآمد و نوع D به منطقه مسکونی با درآمد متوسط نزدیک‌تر است.

ناحیه نوع E به منطقه صنعتی معروف است و با تعداد زیادی واحدهای کارخانه‌ای اشغال شده است. برای مثال، ناحیه «یانگ دانگ پو» از دهه



شکل ۵) سیستم‌های اتصال ناحیه‌ای در سنول



شکل ۶) نواحی گرهی (کارکردی) در سنول

آرایه R^{۳۵} و «تحلیل خوشه‌ای سلسله مراتبی» با «روش‌های اتصال میانگین»^{۳۶} بین گروه‌های ترکیبی که در مورد ستول به کار رفته، استفاده شده است (Nam, 1993).

بنا بر تحقیق نام مؤلف مقاله، هشت گروه از نواحی همگن از طریق تحلیل

شهری کره، باید تاریخ طولانی شهرهای آن را در نظر گرفت.

۳. ساخت فضایی متروپل کره‌ای
۱-۳. ساخت نواحی همگن
در این مقاله به منظور تعیین نواحی همگن از تحقیقی که در آن «آنالیز عامل

۱۹۳۰، از زمانی که استعمار ژاپنی قصد ایجاد کمربند تولیدات نظامی را در این ناحیه داشت، توسعه یافته است. «کوردونگ»^{۳۹} از سال ۱۹۴۹، از نظر اداری و اجرایی به ستول پیوسته است و به عنوان زون پیچیده صنعتی غالب، در سال های ۱۹۷۳ - ۱۹۶۳ توسعه یافته است. ناحیه نوع F که آموزش محور^{۴۰} است، در سطح هشت ناحیه دیگر و در میانه شهر ستول پراکنده شده است. (شکل ۴)

ناحیه نوع G به ناحیه کاربری گوناگون زمین^{۴۱} معروف است که در آن کاربری های متفاوت مسکونی، تجاری، آموزشی و صنعتی وجود دارد. اگرچه به نظر می رسد نواحی نوع B، C و D کاربری مسکونی خالصی دارند، اما در نواحی نوع C نمایش کاربری مسکونی، کاذب و ساختگی است.

ناحیه نوع H به دلیل کمربند سبز و برخی ویژگی های روستایی، منطقه حومه نشین داخلی نامیده می شود. هرچند این ناحیه در حلقه خارجی ستول واقع

شده، اما سریع ترین روند شهرنشینی را تجربه کرده است. نواحی حومه نشین در کره به مناطق مسکونی خانوارهای کم درآمد اختصاص یافته اند که این امر کم و بیش با خاستگاه حومه ها در آمریکا مغایرت دارد. با ملاحظه ایجاد نواحی همگن به عنوان اجزای ترکیب کننده شهری که ویژگی های اجتماعی - اقتصادی دارند،^{۴۲} ستول الگوی مختلط یا ترکیبی زون متحدالمرکز برجس (E.W. BURGESS, 1927) و الگوی قطعی یا بخشی هویت (H.Hoyt, 1939) را نشان می دهد.

به طور عینی، وقتی فاصله ها از "CBD" افزایش می یابند، هشت ناحیه همگن مختلف، نشانه ها و خواص ناحیه ای خود را از طریق آشکار ساختن الگوهای قطعی یا بخشی، در امتداد خطوط حمل و نقل و رودخانه ها، تغییر می دهند. اگرچه برخی از نواحی همگن الگوی چند هسته ای را به نمایش می گذارند، اما الگوی خطی^{۴۳} در شهرهای بزرگ کره، غالب است؛ زیرا

زمینه و طرح بندی شهری از هدایت توسعه شهر و فرایندهای شهرنشینی تبعیت می کند.

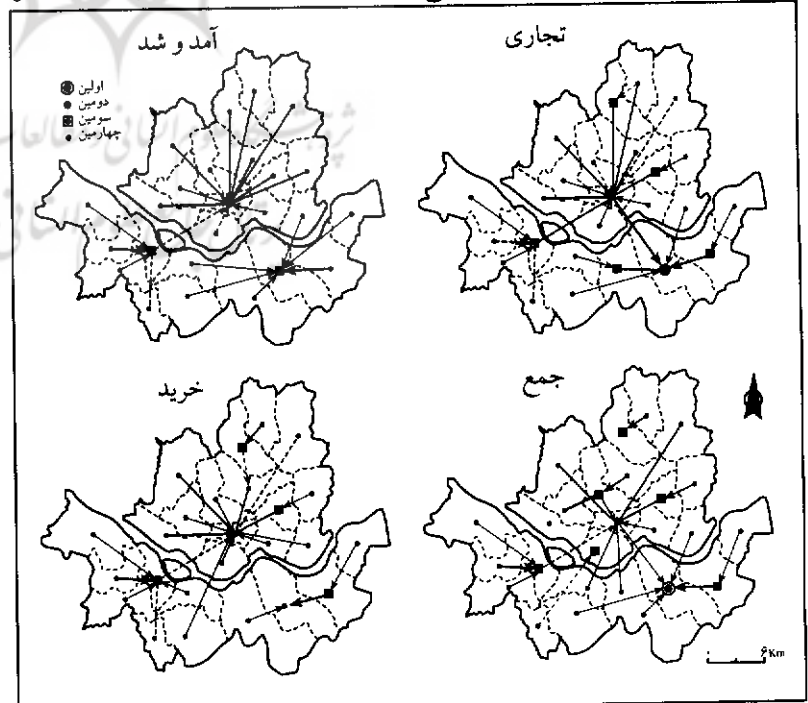
۲-۳. ساخت نواحی گرهی

در این مقاله برای تعیین و تشریح نواحی گرهی در ستول، از روش آنالیز نیستون و دیسی (M.F. Dacey & J.D. Nystuen, 1961) با داده های ماتریکس OD برای سفرهای فردی، استفاده شده است. روش ایشان این حسن را دارد که بر اساس «تثوری گراف» جریان های مستقیم را به خوبی جریان های غیرمستقیم تحلیل می کند. بنابر تحقیق نام (Nam) مجموع یازده سیستم اتصال ناحیه ای برای حداکثر جریان هایی که سیستم های اتصال ناحیه ای مستقل با نقاط پایانی^{۴۴} جداگانه دارند، قابل شناسایی هستند. (شکل ۵ و ۶).

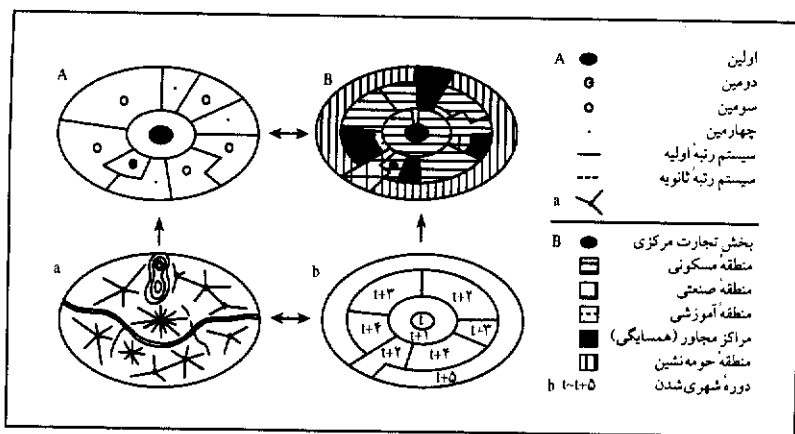
نواحی گرهی که تقریباً دهه ۱۹۸۰ در ستول به وجود آمدند، از یازده سیستم رده اولیه و بیست و شش سیستم رده ثانویه تشکیل شده اند. عنوان ناحیه گرهی، همان نام سیستم های اتصال ناحیه ای است. در این عنوان، از سیستم های فرعی (زیر سیستم ها) در زیر رده های ثانوی، به دلیل این که ممکن است درجه اتصال برای یافتن نواحی گرهی خیلی ضعیف باشد، صرف نظر می شود.

ساختار نواحی گرهی در ستول شامل ناحیه مرکزی اطراف "CBD"، «دویونگ»^{۴۵}، «سونگ بوک»^{۴۶}، «دانگ دا امون»^{۴۷}، «چون هو»^{۴۸}، «کانگ سئو»^{۴۹}، «ای اون پیونگ»^{۵۰} و خرده مرکزهای اطراف «چونگ رانگری»^{۵۱} و ناحیه «یانگ دانگ پو» است. نواحی گرهی به جز «چونگ رانگری» و «چون هو» و «یانگ دانگ پو»، خرده نواحی خودشان را دارند. ناحیه «کانگ نام» رشد سریع تری در دهه ۱۹۹۰ داشته است.

شکل ۷، نتیجه تحلیل ماتریکس OD



شکل ۷) سیستم های اتصال ناحیه ای مقاصد سفر در ستول



شکل ۸. ساختار داخلی متروپل کره ای

عملکردی قوی با دیگر نواحی دارند. در حالی که در مقایسه با آن‌ها، مسکن‌های حومه نشین کنش عملکردی ضعیفی با دیگر نواحی دارند. این نتیجه، به تئوری اولمن (۱۹۵۴) شبیه است که در آن کنش متقابل فضایی، پیامد کامل سازی عملکردی بین نواحی گوناگون است.

نتیجه گیری

به منظور تشریح ساختار شهری در کره جنوبی و دیگر کشورهای آسیایی، به ویژه از دو منظر نواحی همگن و نواحی گرهی، تئوری‌های اندکی ارائه شده‌اند. در این تحقیق، سعی بر آن بوده است که ساخت شهری شهرهای بزرگ کره بر حسب کنش متقابل فضایی و ویژگی‌های ناحیه‌ای و بر اساس تئوری میدانی عام رفتار فضایی بررسی شود. در نتیجه، این مقاله قادر است ارتباط و وابستگی نزدیک بین نواحی گرهی (A) و نواحی همگن (B) را همان‌طور که در نمودار ساده شکل ۸ نشان داده شده است، به نمایش بگذارد.

به طور عینی، در شهرهای بزرگ کره، نواحی گرهی از نواحی همگنی که ویژگی‌های مختلفی به شکل الگوی موزائیکی دارند، تشکیل شده‌اند.

همگن و نواحی گرهی، منطقه درون شهری متروپل کره‌ای را می‌توان به ۴ تا ۷ ناحیه، مانند شکل‌های ۴ تا ۶ که نمونه‌هایی از مورد ستول هستند، تقسیم کرد. ناحیه مرکزی که در مرکز شهر واقع است، به وسیله نواحی متمم یا مکمل احاطه گردیده است؛ جایی که چند ناحیه همگن مختلف واقع شده‌اند. ناحیه مرکزی، CBD، مناطق مسکونی با درآمد متوسط و کم درآمد و با درآمد بالا، و مناطق آموزشی را در برمی‌گیرد. نواحی پیرامونی نیز از مراکز همسایه یا مجاور (که برای زیر مرکز یا مرکز فرعی بودن به قدر کافی توسعه نیافته‌اند)، مناطق مسکونی کم درآمد و با درآمد متوسط و با درآمد بالا، مناطق مسکونی حومه نشین و مناطق صنعتی تشکیل شده‌اند. نواحی گرهی مختلف، می‌توانند ویژگی‌های ناحیه‌ای متفاوتی، همچون زیر سیستم‌هایی که سیستم فوقانی متروپل را به وجود می‌آورند، داشته باشند.

شکل ۸ کنش متقابل درون ناحیه‌ای و بین نواحی را در نواحی همگن نشان می‌دهد. درجه کنش متقابل به ویژگی‌های منحصر به فرد هر ناحیه همگن بستگی دارد. برای مثال CBD و مراکزهای مجاور، کنش متقابل

را در سطح «Ku» در سال ۱۹۹۷، به منظور بررسی ساختار اتصال، با استفاده از همان تکنیک نشان می‌دهد. از آن‌جا که داده‌های ماتریکس OD با مقاصد گوناگون سفر، نظیر سفرهای مربوط به آمد و شد، سفرهای تجاری، و سفر به منظور خرید کُدبندی شده‌اند، این تحلیل می‌تواند، ساختار اتصال برای سفرهای گوناگون را نشان بدهد (Nam, et al., 2000). نتایج حاصل به شرح زیر است (شکل ۷).

دو اتصال برای سفرهای مربوط به جابه‌جایی‌های روزانه وجود دارد (چونگ کو^۲ و کانگ نام کو^۳)، یک اتصال برای سفرهای تجاری (کانگ نام-کو)، دو اتصال برای منظور خرید (چونگ-کو و کانگ نام-کو)، و سرانجام چهار اتصال برای مجموع مقاصد (کانگ نام-کو، یانگ دانگ بو-کو، کانگ بوک-کو، ماپ او-کو^۵). یکی از پدیده‌های برجسته در این زمینه، رشد سریع کانگ نام-کو است؛ حتی اگر برای تحلیل، سطح «کو» «Ku» به جای «دانگ» که واحد کوچک تری است، مورد استفاده قرار بگیرد.

۳-۳. رابطه بین ناحیه همگن و ناحیه گرهی

ساخت شهری ترکیبی از آرایش اجزا و عناصر شهری با ویژگی‌های متنوع اقتصادی-اجتماعی و نهادهای فضایی در هم تنیده‌ای است که در آن اجزا و عناصر گوناگون شهری به طور کارکردی با یکدیگر مربوطند. اولی به نواحی همگن مربوط می‌شود، در حالی که دومی به ناحیه گرهی اشاره دارد. ساختار شهر باید از هر دو منظر ناحیه همگن و ناحیه گرهی که به طور جداگانه به شکل تغییر کاربری زمین و کنش متقابل فضایی ظاهر می‌شوند، فهمیده شود. با توجه به وابستگی بین نواحی

19. center - Oriented
20. center - Hinterland realms
21. Pujon - dong
22. a pattern of plate structure
23. sub - sub - centers
24. zonning
25. chángwon
26. Kumi
27. Ansan
28. Kwachön
29. pundang
30. ilsan
31. pyongchón
32. Kangnam - dae - ro
33. Teheran - dae - ro
34. Dosan - dae - ro
35. R - mode
36. Average linkage methods
37. varimax rotation
38. Han river
39. Kuro - dong
40. education oriented
41. mixed land use

۴۲. این مطالعه، ماتریکس نمره‌عامل را که در مقاله نام (Nam) در سال ۱۹۹۳ درج شده است، نشان نمی‌دهد.

43. Linear pattern
44. terminal points
45. Dobong
46. song buk
47. Dongdaemum
48. chonho
49. kangseo
50. Eunpyong
51. ch ongrang ri
52. chung - ku
53. kangnam - ku
54. kangbuk - ku
55. Mapo - ku

۵۶. در مورد سفرهای تجاری و مجموع سفرها، مواردی که مقصد نهایی آن‌ها به جای CBD، ناحیه کانگ نام است، امکان دارد به دلیل شکل داده‌های OD یا بررسی واحدها، اشتباه ثبت شده باشد. به هر حال نمی‌توان گفت CBD به کانگ نام منتقل شده است.

57. multi functional

پیرامونی هدایت شده است. هر یک از موارد a و b در شکل ۷، نواحی A و B را معلوم می‌کنند و می‌توانند ارتباط نزدیکی بین این دو به وجود بیاورند.

نتیجه این‌که: ساخت شهری متروپل‌های کره با ساخت متروپل‌های غربی کاملاً متفاوت است. تئوری مکان مرکزی کریستالر که می‌پسنداشت، مرکزهای بارتبه بالا، همه فعالیت‌های کارکردی مرکزهای بارتبه پائین را دارند، بدون اصلاح، برای بررسی ساختار شهرهای کره قابل استفاده نیست. تئوری مکان مرکزی راگوست‌لش بیش‌تر از تئوری کریستالر برای بررسی ساختار شهر متروپل کره‌ای، مناسب به نظر می‌رسد؛ زیرا در آن، خرده‌نواحی شکل‌دهنده نواحی گرهی، نه تنها از نظر کارکردی متفاوت هستند بلکه بین خودشان روابط مستقلی نیز دارند. (شکل ۸)

منبع

**Journal of the Korean Urban
Geographical Society Volume 3
No.1 June 2000**

زیرنویس

1. Homogeneous region
2. Nodal region
3. Sector pattern
4. chosun
5. pyong yang
6. pusan
7. Daego
8. Incheon
9. Social class
10. Yuk - Ei - Jeon
11. Nodal Points
12. Ulsan
13. Masan
14. Taejon
15. Kwangju
16. Bourne
17. sub - space
18. Local - center

درون نواحی گرهی، الگوهای نواحی همگن را در مناطق داخلی داخلی شهر و مناطق حومه نشین قدیمی، بیش از حلقه خارجی و مناطقی که به تازگی به حومه مبدل شده‌اند، می‌توان مشاهده کرد. علاوه بر این، هم در نواحی مرکزی و هم در خرده مرکزها، مرکز هر ناحیه گرهی، دارای یک CBD یا خرده CBD است. در سایر موارد مراکز مجاور و با کاربری مختلط زمین، چندگونگی عملکردی^{۵۷} (چند نقشی) را نشان می‌دهند.

نواحی همگن با در نظر گرفتن مناطق مسکونی کم درآمد، "CBD"ها و مناطق صنعتی، مهم‌ترین بخش ساختار شهری را تشکیل می‌دهند و سایر مناطق نظیر منطقه مسکونی با درآمد متوسط و درآمد بالا، مناطق آموزشی و مراکز همسایه‌ای را دربردارند. این نواحی همگن، الگوهای متفاوت توزیع فضایی را به نمایش می‌گذارند. به عنوان مثال، الگوی «زون متحدالمرکز» برای منطقه مسکونی با درآمد متوسط و مسکن‌های حومه نشین، الگوی قطاعی یا بخشی برای مناطق صنعتی و مراکز همسایه‌ای (مجاور) و الگوی خوشه‌ای یا چند هسته‌ای برای سایر نواحی. غالب‌ترین پیکربندی فضایی، الگوی بخشی یا قطاعی مجزا از همه الگوی متداول است. این سه الگوی مختلف، به طور فضایی در راستای گسترش شهری و فرایندهای شهری که در شکل ط - ۷ نشان داده شده است، شکل گرفته‌اند. الگوی موزائیکی در شهرهای کره را می‌توان از طریق همان استدلال درک کرد. گسترش شهر و روندهای شهرنشینی تحت تأثیر شدید شکل زمین شهری و سیستم حمل و نقل، از هسته‌های قدیمی شهر که در دیوارهای سنتی محصور بودند، به سمت نواحی