

تطور الفراغات العمرانية في مصر الجديدة (النواة الأولى - واحة هليوبوليس)

د. محمد تامر الخرازاتي
مدرس بقسم التخطيط العمراني
كلية الهندسة - جامعة عين شمس

د. عمر الحسيني عبد السلام
مدرس بقسم التخطيط العمراني
كلية الهندسة - جامعة عين شمس

1- ملخص البحث :

تعتبر مصر الجديدة (هليوبوليس) من أهم التجارب على مستوى العالم في مجال إنشاء المدن الجديدة التابعة (Satellite Cities) في النصف الأول من القرن العشرين . وكان نجاح التجربة ينبع أساساً من الابتكار في الفكر التخطيطي ومواكبة مراحل التعمير لمتطلبات التنمية في ذلك الوقت بأبعادها الاقتصادية والإجتماعية ولكن مما لا شك فيه إنه قد بدأ يحدث تغيير كبير في البيئة العمرانية لمصر الجديدة بداية من النصف الثاني من هذا القرن لأسباب عديدة يتم تناولها في سياق هذا البحث مما أدى حتماً إلى قصور في كثير من النواحي العمرانية والتي سيستلزم دراستها وتحليلها من عدة أوجه للوصول إلى نتائج وتوصيات يمكن على أساسها إعادة تأهيل مصر الجديدة لاستعادة رونقها ومكانتها التي سبق أن تبوأها كإحدى أنجح التجارب العمرانية في النصف الأول من القرن العشرين .

يتناول البحث بالتحليل(1) التطور لجانب من الجوانب المؤثرة في الفراغات العمرانية وهو البعد الشكلي و الفراغي ومدى إرتباطه بالمتغيرات الاقتصادية والإجتماعية وذلك بهدف التعرف على الجوانب الإيجابية والسلبية لهذا التطور على أن يكون هذا البحث بداية لسلسلة أبحاث عن مصر الجديدة تهتم بالأبعاد التحليلية الأخرى كالبعد الوظيفي والإقتصادي والبعد الإجتماعي والثقافي والبعد البيئي أملاً في الوصول إلى رؤية متكاملة عن المقومات والمحددات للبيئة العمرانية لمصر الجديدة (هليوبوليس) في الوقت الحاضر .

المصطلحات الرئيسية "Keywords" :

واحة هليوبوليس - التشكيل العمراني - البعد الفراغي - البعد الرأسي وخط السماء - التراث العمراني - والتراث المعماري.

2- خلفية تاريخية :

في أوائل القرن العشرين وبالتحديد عام 1905 م راودت البارون البلجيكي إدوارد إيمان (2) فكرة إنشاء مجتمع حضري جديد في الصحراء على بعد حوالي 15 كيلو متر شمال شرق القاهرة متأثراً في ذلك بأفكار المدن الحدائقية و الجديدة التي نشأت في أوروبا منذ نهايات القرن الماضي والتي جاءت تحت شعار "مجتمع صحي ونظيف " كرد فعل عملي لتدهور البيئة العمرانية للمجتمعات القائمة إثر قيام وتطور الثورة الصناعية على حساب المجتمعات السكنية.

وقد واكبت فكرة إنشاء مصر الجديدة "واحة هليوبوليس" (3) إرتفاع أسعار الأراضي والإيجارات في وسط مدينة القاهرة في ذلك الوقت بالإضافة إلى التكدس السكاني وظهور عوامل التلوث وكانت تجربة غير مألوفة فلم يكن المشروع خاصاً لتقسيم وبيع قطع أراضى مثلما كان الحال بالنسبة لحي الزمالك أو عملية للمضاربة على الأسعار مثل تلك التي أسفرت عن إنشاء حي السكاكيني ولا حتى مشروعاً سكنياً واسع النطاق كضاحية المعادي وإنما إقامة مجتمع عمري متكامل له أبعاد اقتصادية وإجتماعية متعددة و متشابهة.

(1) سيتم التحليل بتقسيم مراحل تطور الفراغات العمرانية في منطقة مصر الجديدة إلى :

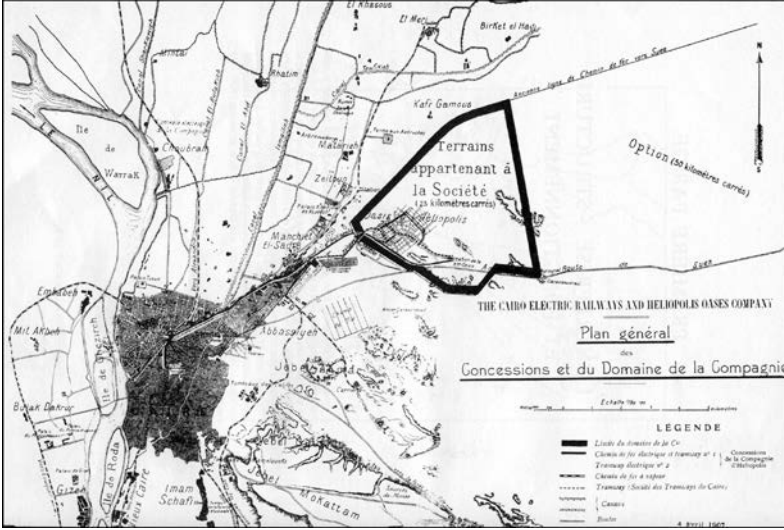
أ - الطور الأول : منذ بداية إنشاء ضاحية مصر الجديدة 1906 وحتى منتصف القرن العشرين .

ب - الطور الثاني : منذ منتصف القرن العشرين (وبالتحديد منذ قيام ثورة 1952) وحتى الوقت المعاصر .

(2) كان الرأسمالي البلجيكي " البارون إدوارد إيمان " على رأس مجموعة شركات صناعية في أوروبا تخصصت في تصنيع وتنفيذ خطوط الترام الكهربائي في عدة مدن أوروبية قبل أن يأتي إلى مصر في أواخر القرن الماضي للبدء في تنفيذ خطوط الترام في وسط القاهرة وما يذكر أن تنفيذ خط الترام الرابط بين وسط المدينة ومصر الجديدة كان من أهم أسباب نجاح هذه التجربة وإكتسابها المصداقية لدى سكان القاهرة في تلك الفترة .

(3) هليوبوليس تعني " عين شمس " باللغة اليونانية وهو نفس الإسم الفرعوني للمدينة "أون" القديمة .

إختيار الموقع:

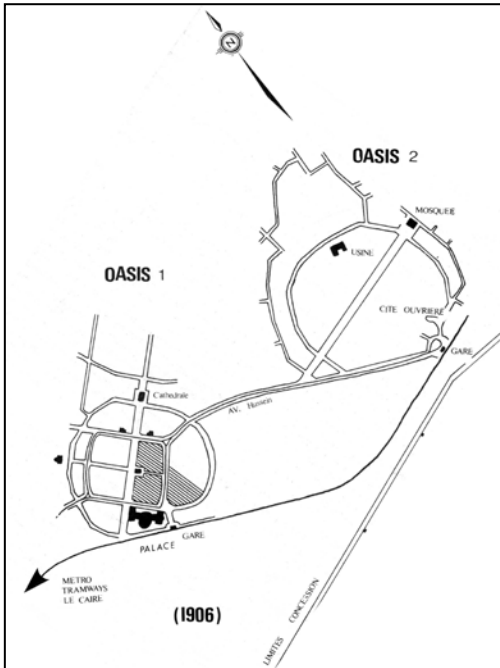


لم يكن إختيار موقع واحة عين شمس (أنظر شكل رقم 1) التي تقع في قلب الصحراء قد تحدد بطريق الصدفة إنما جاء إحياء وتخليد لمدينة (أون) تلك المدينة المصرية القديمة والتي عاش في معبدها وجامعتها بعد ذلك أرسطو وسقراط وأفلاطون والتي لا تزال آثار تلك المدينة المقدسة باقية حتى اليوم ". ولتأكيد أن الإختيار لم يكن صدفة ، فقد كان البارون أمبان مؤسس هذه الضاحية من عشاق فلاسفة الإغريق . إضافة إلى أن الرغبة كانت في موقع يتسم ببعض المزايا المناخية (الجفاف التام) وأيضاً ملائمة التربة الرملية وكونتورية الأراضي المنبسطة للإتشاء والتعمير .

شكل رقم 1 : موقع الامتياز لشركة هليوبوليس على بعد 15 كيلومتر في اتجاه الشمال الشرقي من وسط القاهرة

وكانت صحراء العباسية هي الإمتداد الطبيعي لمدينة القاهرة

في اتجاه الشمال الشرقي ، ولكن ثكنات الجيش البريطاني ظلت حجر عثرة في طريق الإمتداد . لذلك رؤى الابتعاد عن الثكنات وإنشاء ضاحية مصر الجديدة (هليوبوليس) وتكون تابعة للقاهرة على بعد 15 كيلو متر منها. وعقب منح الإمتياز للبارون أمبان (حوالي 25 كيلو متر مربع) أنشأ في فبراير 1906 شركة واحات هليوبوليس أو ما عرفت فيما بعد باسم شركة مصر الجديدة وفي عام 1908 ظهرت البنائيات الأولى فوق



شكل رقم 2 : مشروع الواحتين

سطح الأرض وأفتتح في نفس الوقت أول خط للترام حيث حصلت الشركة مجاناً على إمتياز مدته ستون عاماً لإنشاء خط مترو كهربائي وخطان للترام للوصول إلى القاهرة وكان هناك شروط للإمتياز يجب تنفيذها ، منها فرض شرط بعدم تخصيص أكثر من سدس المساحة المباعة في الإمتياز للحيز العمراني (لشق الشوارع وتشبيد المباني ، وزرع الحدائق) وقد زادت هذه النسبة إلى الربع في عام 1907. وقد كان من المقرر في بادئ الأمر إنشاء واحتين " Oasis " تفصلهما منطقة صحراوية . تضم الواحة الأولى منطقة فيلات راقية وشقق فاخرة ومناطق أخرى سياحية حول فندق هليوبوليس بالاس " قصر الرئاسة اليوم " ، مع تزويدها بكاتدرائية ، في حين تضم الواحة الثانية مدينة عمالية ومنشآت صناعية وجامع (أنظر شكل رقم 2) . وبناءً عليه فقد كانت فكرة " واحات هليوبوليس " تقوم على إنه في حالة نجاح هاتين الواحتين يتم إنشاء واحات أخرى داخل أراضي الإمتياز في اتجاه الشمال الشرقي بحيث تأخذ هذه الواحات الشكل الدائري (لإحتواء الإمتدادات الملاصقة) مع الفصل بأراضي فضاء لا يتم البناء عليها وبحيث تكون لكل واحة طابعها المميز والمرتبط بالمستوى الإقتصادي والإجتماعي لسكانها .

تطور الفكر التخطيطي (إكتمال النواة الأساسية) :

ولكن تعثر تنفيذ المخطط السابق للأسباب الآتية:

أولاً توزيع التنمية والتعمير على عدة أماكن وعدم تركيز الإستثمارات في منطقة واحدة كانت مخاطرة كبيرة في الوقت الذي كانت أصلاً فكرة التنمية في الصحراء بعيداً عن العمران القائم مستغربة على الغالبية العظمى من سكان القاهرة في ذلك الوقت ثم يأتي العامل الثاني وهو تقسيم المجتمعات وتصنيفها وعزلها عزلاً كاملاً من حيث المستوى الإقتصادي والإجتماعي كان أشبه بنظرية " الجيتو " ودخيلة على سكان القاهرة الذي كان (ولا يزال) يعتمد على التكامل بين فئات المجتمع في أوجه الحياة المختلفة بما فيه من أقليات وديانات وعرقيات مختلفة في ذلك الوقت وبناء عليه تم تعديل المخطط الهيكلي لواحاحات مصر الجديدة في عام 1908 وتم التركيز على " الواحة " الأولى وتنميتها بحيث تستوعب أيضاً إلى جانب الحي المتميز أحياء متوسطة المستوى وأحياء لإسكان محدودي الدخل (أنظر شكل رقم 3) - إلى جانب ذلك دعمت شركة مصر الجديدة التنمية بالقيام بعدة خطوات كان أهمها :

- القيام ببناء أنوية متعددة في الأحياء المختلفة لإضفاء الطابع العمراني والمعماري وذلك من خلال شركات متخصصة منبثقة من الشركة الأم (شركة مصر الجديدة) والذي سوف يتم الإلتزام به في كافة المناطق.
 - تزويد التجمع العمراني بأنشطة متميزة ومبتكرة لجذب الناس للسكنى بها : أرض للطيران (مطار هليوبوليس) - مضمار الخيل - أرض الجولف - ملاهي لونابارك (....).
 - إعطاء الأولوية لتنفيذ المسطحات الخضراء والمفتوحة لتأكيد التميز البيئي للتجمع الجديد مع توفير الخدمات اللازمة بكافة أنواعها طبقاً للتقسيم الإقتصادي الإجتماعي للأحياء والتي يتم التعرض له في سياق البحث.
- وكانت نتيجة ما سبق أن إكتملت التنمية للنواة الأساسية لمصر الجديدة نحو عام 1929 (والتي هي موضوع هذا البحث) وبدئ التخطيط للإمتدادات المستقبلية والتي لم تتوقف حتى الآن.



شكل رقم 3 : موقع عام و التنمية العمرانية لهليوبوليس عام 1931

3- تطور التشكيل العمراني العام:

الطور الأول :

من تحليل علاقة تشكيل الفراغات والكتل التجريدية للنواة الأساسية لمصر الجديدة طبقاً لنظرية الشكل والأرضية يلاحظ أن تشكيل الفراغات العمرانية لمنطقة هليوبوليس هو نموذج مختلط من الشبكي Grid والشعاعي متحد المركز Radial Concentric. وهذا التشكيل جعل من نسيج منطقة هليوبوليس نسيج دقيق Fine Grain ذو ملمس منتظم Uniform Texture (شكل 3) و المنحى الغالب لنسيج نواة مصر الجديدة (منطقة هليوبوليس) هو الفراغ ، حيث الأبنية مقروءة كعناصر منفردة ومنعزلة والفراغات الحقيقية بينها غير مشكله خلال الطور الأول. نلاحظ أيضاً تحديد الشكل العام للضاحية وظهور المحاور الرئيسية التي تحدد مناطق الإمتداد العمراني المستقبلي للضاحية .

. وفي هذا الطور بدأ تأكيد تشكيل هليوبوليس بتجريد الكتل
ما بين حدود الأرصفة والمباني من الداخل والتي تمثلها الفراغات
ضرورة تكثيف الإستخدام والتوظيف الكامل لهذه الأراضي المرتفعة
من التحول إلى النسيج

شكل رقم 5 : هليوبوليس اليوم و الزيادة في الكثافة البنائية التي آكدت

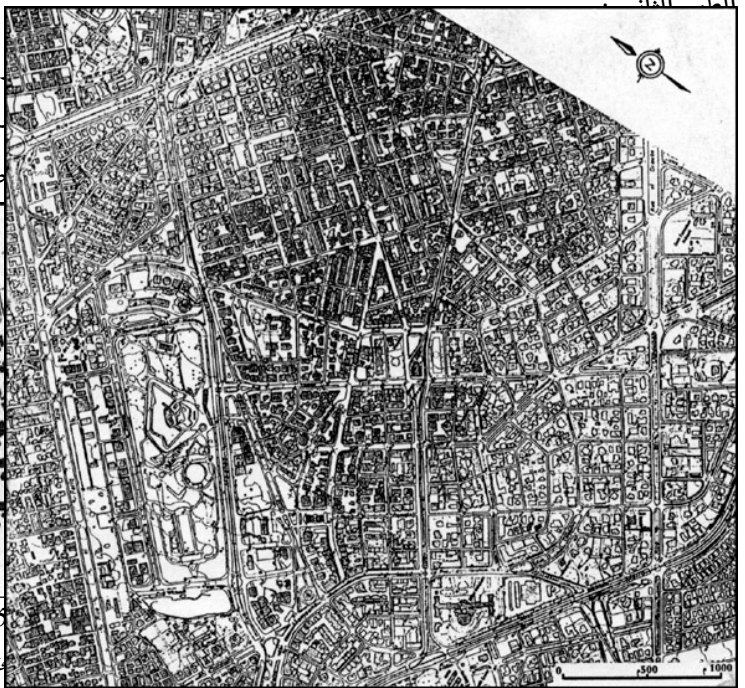
علي تشكيل الفراغات العمرانية



مخطط عام 1978

195 و 1978 لاحظ الزيادة في الكثافة البنائية داخل

التي آكدت الفراغات العمرانية



4- تطور البعد الشكلي لفراغات هليوبوليس :

من خلال مفهوم العلاقة بين كتل المباني والفراغات المفتوحة التي تتضمنها تصنيفات نظرية الشكل والأرضية فإنه يمكن التمييز بين خمسة أنواع للفراغ العمراني التي تشكل وظائف متعددة في فراغات هليوبوليس في طورها ، وهذه الأنواع الخمسة : هي شبكة الشوارع الرئيسية وتقسيمات الأراضي ، الميادين والمساحات المفتوحة ، والفراغات الطولية ، والفراغات الإنتقالية ، والفراغات الداخلية المفتوحة داخل الكتل الصماء ، والحدائق والمنتزهات وكما يلي تفصيلها :

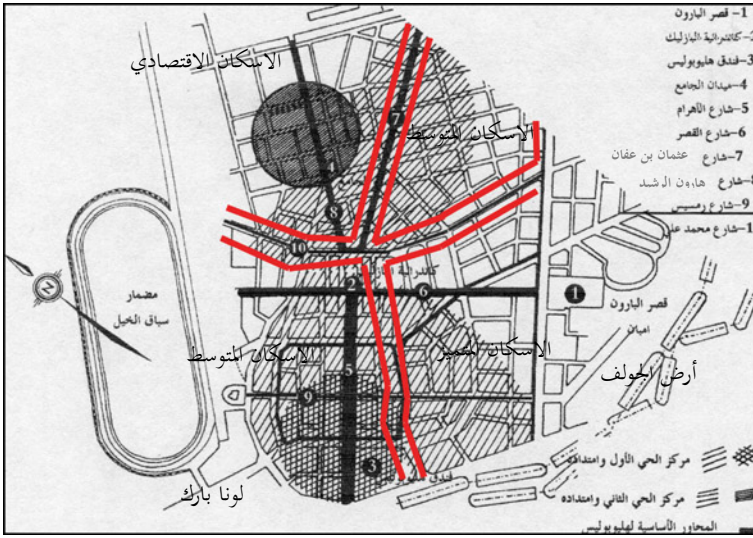
4-1 شبكة الشوارع وتقسيمات الأراضي:

الطور الأول :

من تحليل مخطط النواة الأساسية لهليوبوليس يلاحظ أن تخطيطها مستوحى من المدن الحدائقية ، التي شيدت في أوروبا في نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين ، فكان إنتشار الفراغات الحضرية الكبيرة والشوارع المستقيمة والمتسعة وخططت شوارع منطقة هليوبوليس الرئيسية على هيئة نجمة قلبها كاتدرائية البازليك بحيث تلاقت عندها الشوارع الرئيسية ، وساد نمط التخطيط الشبكي بالمناطق السكنية و الشوارع الفرعية .. وعند

تخطيط هليوبوليس قسمت إلى حينين كالآتي:

الحي الأول : يقع في غرب الموقع وتم تخصيصه للإسكان فوق المتوسط (شمال شارع الأهرام) والتميز (جنوب شارع الأهرام) معاً ، ويشمل تخطيطه محور رئيسي (شارع الأهرام) متعامد مع محور ثانوي (شارع رمسيس) وشبكة من الشوارع الفرعية المتعامدة والموازية لهذين المحورين مع تميز الطريق الدائري التجاري (منطقة الكوربة) و تقسيم الأراضي إلى قطع للبناء بمساحات تتفاوت من 800 إلى 1200 متر مربعاً مع إحاطة الحي بشوارع واسعة دائرية تعطي تحديداً قوياً للحي شكل (6) .



شكل رقم 6 : تخطيط هليوبوليس بحيها الأول والثاني ، و الميدان المركزي المستقطب للمحاور الرئيسية

الحي الثاني : و يقع في شرق الموقع و يفصله عن الحي الأول شارع محمد علي (بيروت) وهو مخصص للإسكان المتوسط (جنوب شارع عثمان بن عفان) والإسكان الإقتصادي والمناطق الحرفية (في الشمال) حيث يتوسطه ميدان الجامع . والشوارع الفرعية في الحي موازية ومتعامدة على الشوارع الرئيسية به مع تقسيم الأراضي إلى قطع للبناء متفاوتة المساحات. وقامت هليوبوليس على نواحي عمرانية تحمل أساساً مواصفات الكيان الغربي المستحدث بحيث تنمو وتطور وفق الملامح الوظيفية والتشكيلية للنواة العمرانية كما أراد لها البارون أمبان . فإشتملت الملامح الرئيسية على كاتدرائية البازليك وميادنها الفسيح على حديقة ملاهي لونا بارك والفندق الكبير (فندق هليوبوليس) ، وانتشرت الكنائس المسيحية في الميادين المختلفة ، علاوة على القصر (قصر البارون أمبان) ذو الموقع البارز والذي يعد من أهم العلامات المميزة للضاحية وفي النهاية يأتي ميدان الجامع والسوق كعنصر شرقي وإسلاممكمل . ولتأكيد التأثير الإتصالي لنقاط الإتقاء والتجمع كمراكز إشعاع حضري ذات طابع خاص ، جاءت الشوارع الرئيسية على هيئة عناصر ربط بين هذه العلامات المميزة. وتميز تخطيط هليوبوليس بالوضوح في هذه الشرايين الرئيسية للحركة مثل : الأهرام ، وطنطا (عثمان بن عفان) وسان ستيفانو (هارون الرشيد) ، ورمسيس والبازليك ، والقصر (البارون) ، ومحمد علي (بيروت) . وحيث تصب فيها أو تنبع منها الشوارع الثانوية في صور مستقيمة أو قليلاً شبه دائرية (كشارع إبراهيم اللقاني ودمشق) . وكانت الأبنية مقروءة كعناصر منفردة ومنعزلة والفراغات بينها غير مشكله ، ويجدد فراغات الشوارع والميادين خطوط الأرصفة والشوارع وأسوار المباني أنظر شكل (7).



شكل رقم 7 : ميدان البازيليك المتفرد الذي انطلقت منه المحاور الأساسية لهليوبوليس و منه كان الفكر التخطيطي

وكان نظام المرور المتمحور حول ميدان الكاتدرائية (البازيليك) يشتمل على شوارع كبيرة يتراوح عرضها بين 30 و 40 متر ولا جدل بأن شبكة الشوارع بعمومها تميزت بالإستقامة و الإتساع المتدرج (رئيسي-ثانوي - فرعي) كي تناسب و سائل المواصلات الجديدة (الترام الكهربائي و السيارات) وتنسجم مع الأنشطة و الطابع الغالب للحياة العامة السائدة والتي تغيرت نتيجة للعوامل الإقتصادية والثقافية والإجتماعية. وبأي حال من الأحوال لا يمكن إنكار الجانب الأوروبي

المستورد في هذا النمط مع الرؤية المتعددة الثقافات (Cosmopolite) للتركيبية الإجتماعية لمجتمع مصر الجديدة ، فكل شئ ينم عن ذلك إبتداء من جعل الكاتدرائية مركزاً للمدينة الجديدة وإنتهاء بالأشكال التي إتخذتها الحياة اليومية بين نوادي الرياضة و الفروسية ودور السينما ومختلف ألوان الترفيه الغربي من جهة والمدارس التابعة للكنائس والطوائف المسيحية المختلفة مروراً بالجامع والميدان الملحوق به والسوق وإنتهاء بالمعبد والدير اليهودي من جهة أخرى .

وأستخدم في تخطيط هليوبوليس نفس القواعد التي بدأ في تطبيقها في أوربا (مثل حي دوفين في باريس) فقد نظم إرتفاع المباني تنظيمياً بالغ الدقة شأنه شأن إرتفاع الطوابق أو النسبة المئوية لإشغال الأراضي وتحدد عرض الشوارع ، كما تحددت الزوايا المرسومة عند تقاطعات الطرق وفقاً لمعايير تأخذ في اعتبارها (منذ عام 1906) حركة مرور السيارات . وكان لهليوبوليس طابع خاص وإشتراطات بنائية تهدف إلى إنشاء حي على مستوى عالي من العمارة والتخطيط ومن أمثلة هذه الإشتراطات وجوب أن يحتوى كل منزل على حديقة خاصة به بحيث لا تزيد المساحة المبنية عن 50 % من مساحة الأرض ، وعدم زيادة نسبة إشغال المبنى عن 3 أو 4 أدوار وأن يرتد المبنى عن حد الطريق وعن الجيران بمقدار 3 أو 4 أو 7 متر .. وغيرها، ونفذت هذه الإشتراطات طوال فترة التنفيذ بدقة - أثناء الاحتلال الإنجليزي - فخرج هذا الحي في مستوى عمراني يفوق أي حي راقى في أوربا .

وفي مراحل لاحقة خلال الطور الأول ظهر في المشروع تحديد للشوارع الرئيسية والحدائق بطريقة تفصيلية في الحيين المجاورين للمنطقة المعمرة في الإتجاهين الشمالي والشرقي بإعتبارهما مناطق للتوسع القريب المدى ، وتم تحديد مواقع للأنشطة الحرفية والإسكان الإقتصادي بهما . وإقتصر التخطيط للمناطق الجديدة على تحديد الشكل العام ومواقع الحدائق العامة والمتنزهات بإعتبارها مناطق إمتداد على المدى الطويل ، أنظر شكل (3) .

الطور الثاني :

ظلت هليوبوليس لأمد طويل غرساً منفصلاً عن القاهرة يتجه في نموه نحو الشمال الشرقي ، ولكن منذ منتصف هذا القرن تقريباً أدى نمو النسيج العمراني إلى ملئ المساحات الخلاء الكبيرة التي كانت تفصل بينهما . وتطورت شبكة شوارع مصر الجديدة نفسها كي تندمج في مجموعها في إطار تصميم متحد المركز . وفي هذا الطور تم التخلي عن فكرة " المدينة الخضراء " لتلبية الإحتياج إلى مساكن ، والتخلي كذلك عن مشروع الواحة الأصلي من أجل تنمية مساكن متوسطة وإقتصادية وإستمرت شبكة فراغات الشوارع والميادين كما خطط في حي النواة الأولى ، وزاد عليها تخطيط مناطق جديدة في الشرق تمثل إمتداد للمنطقة ، وإزداد الإحساس في بعض المناطق بإحتواء فراغات الشوارع والميادين نتيجة البناء المتزايد وإرتفاع أسعار الأراضي مما أدى إلى إحتفاء معظم الفراغات الخاصة المتمثلة في حدائق المباني السكنية وغيرها كما يظهر في شكل (5) . وبدأت تتغير ملامح شبكة الطرق ووظائفها حيث تحولت كثير منها إلى شوارع تجارية. وبينما يوضح الشكل (4) النسيج العمراني للنواة الأساسية بأنه نسيج ديناميكي حر غير منتظم في إمتدادات الطرق والفراغات وهو ما يتضح في طريق إبراهيم اللقاني شبه الدائري و منطقة الكوربة (La courbe) . نجد إنه خلال هذا الطور الثاني تبلورت شبكة الشوارع وزادت أهميتها نتيجة للإستخدام المكثف لها وأصبحت أكثر وضوحاً نتيجة الإستغلال شبه الكامل للأراضي ونتيجة لإستقامة خطوط البناء والشوارع (أنظر شكل رقم 8) وعدلت مسارات كثير من الشوارع في إتجاه واحد وأيضاً خطوط الترام بغرض إدماج مناطق الامتداد الجديدة في الشرق والإلتحام مع القاهرة من الغرب و أيضاً لحل مشاكل الكثافة المرورية المتزايدة و قد أثر ذلك كثيراً على النفاذية والإرتباط العضوي الأصلي بين المناطق وبعضها البعض.



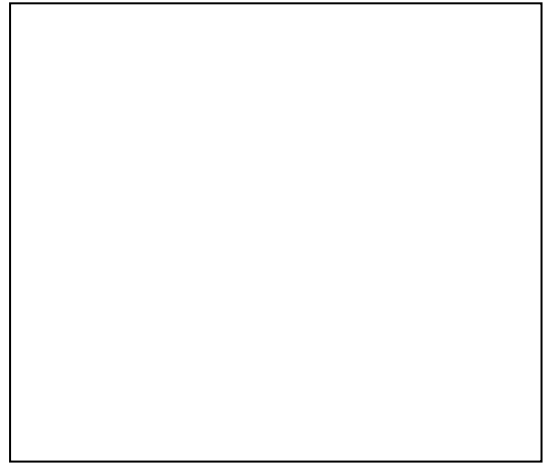
شكل رقم 8 : صورة جوية لهليوبوليس من الغرب باتجاه شارع الأهرام في أوائل السبعينات توضح تبلور شبكة الطرق و امتدادها لاستيعاب مناطق الامتداد في اتجاه الشرق

2-4 الميادين والمساحات المفتوحة :

الطور الأول :

كان التركيز منذ تخطيط هليوبوليس على وجود ميدان رئيسي تنطلق منه مركزية هليوبوليس وكانت هذه الفكرة مناظرة لفكرة الميدان الرئيسي والمركزي في مدينة ليشبورت الحداثكية شكل (9) وظهرت الميادين والفراغات الأخرى بمنطقة هليوبوليس نتيجة تقاطع الشوارع الرئيسية ولم تكن مصممة كميادين أو فراغات تماثل ميدان البازليك المتفرد . وتعددت أشكال فراغات الميادين في مسقطها ما بين مستطيلة (مثل ميدان البازليك وميدان الجامع والإسماعيلية) ، وهندسية التشكيل (مثل ميدان صلاح الدين والكورية) شكل (10) وكثير من الميادين ليس لها أسماء وهذا دليل أن الميادين لم تخطط منذ البداية كفراغات عمرانية تراعى المعالجة الخاصة لأركان المباني المطلة على الميادين وإيجاد أشكال تزيد من أهمية تقاطع الشوارع ببساطتها وحتى لم يكن هناك أماكن للراحة أو الإسترخاء للمشاة . والواقع أن معظم الميادين إحتوت على عمل درامي يتركز على مبنى معماري هام أو عمل تذكاري على أحد الأبنية المطلة على الميدان، مثل كاتدرائية البازليك، والجامع في ميدان الجامع ، وكاتدرائية الأرثوذكس في الكورية وفندق هليوبوليس عند تقاطع الأهرام مع شارع عباس (اللقاني) . وحيث أن الميادين ترتبط ببعضها بشوارع رئيسية أو سكك الترام ، فقد كان ذلك له أكبر الأثر في وضوح الهيكل العام للتصميم العمراني والفراغات العمرانية. ومن أهم الميادين التي ظهرت في هذا الطور ميدان البازليك الذي وضعت في مركزه كاتدرائية البازليك ، وإنتشرت منه الشوارع الرئيسية وكذلك صبت إليه ، فتعددت مداخله ومخارجه الشعاعية وعددها سبعة مداخل ستة منها متناظرة متعددة . وهو يتميز بتنسيقه الحداثكي المتناظر حول محور الكاتدرائية الطولي ، وتوزعت المباني حوله بإرتفاعات بسيطة

تصل إلى 4 أدوار كحد أقصى مما عمل على عدم الإحساس بإنغلاق الميدان شكل رقم (11) .



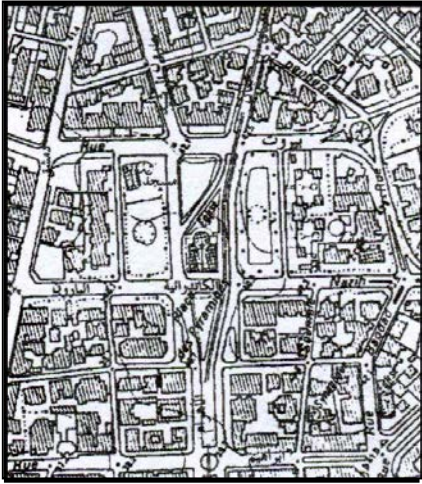
شكل رقم 9 : مدينة ليشبورت المأخوذ عنها فكرة الميدان الرئيسي و المركزي في هليوبوليس



شكل رقم 11 : ميدان الكاتدرائية

الطور الثاني :

مع التطور العمراني وإزدیاد الكثافة البشرية والمرورية في مصر الجديدة ، طرأت تغيرات عديدة لميادين هليوبوليس ، فظهرت ميادين جديدة بوظائف جديدة كميدان ومنتزه روكسي مكان لونا بارك وأصبح المفصل الرئيسي لنقل الحركة داخل هليوبوليس من ناحية القاهرة ، وتبلورت ميادين أخرى (ميدان الأوتوييسات في نهاية شارع رمسيس) وإنحسرت وظائف ميادين أخرى نتيجة تغير خطوط سير الترام (كميدان البازيليك) الذي أخذ فيما سبق أهميته من موقعه المركزي وأهميته المرورية مع الاحتفاظ بوظيفته الدينية وإعتبره (الكاتدرائية) وإعتبره أساس تخطيط هليوبوليس ، وإزدادت أهمية ميادين أخرى نتيجة إلغاء مرور الترام منها (ميدان الجامع) ، ونتيجة لتغيرات في إتجاهات المرور في مرحلة معاصرة فقدت بعض الميادين أهميتها الحركية ولكنها زادت من أهميتها التجارية (ميدان الكورية) وتطور عمران معظم الميادين بتطور العمارات التي تشكله فظهرت مباني جديدة في بناءها وطرزها كميدان البازيليك ، ومن خلال مقارنة الميدان في طوره الأول في الشكل (12) والشكل (13) للميدان اليوم ، يلاحظ تغير شكل الميدان ، حيث بنى فيه جامع حفيظة الألفي وبنى في جزء من مناطقه الخضراء (عند مدخل الأهرام) مباني سكنية وتجارية حديثة (منها مبنى الحرية مول بعمارة ما بعد الحداثة) شكل (14) ، وأصبح يمر الترام من محوره منكسراً نحو الشرق بإتجاه شارع عثمان بن عفان ، وقسم الميدان إلى جزر تفصل بين حركة المرور ، عملت على الإحساس بتقسيمه .



شكل رقم 13 : الموقع العام لميدان البازيليك اليوم



شكل رقم 12 : ميدان البازيليك (1931)



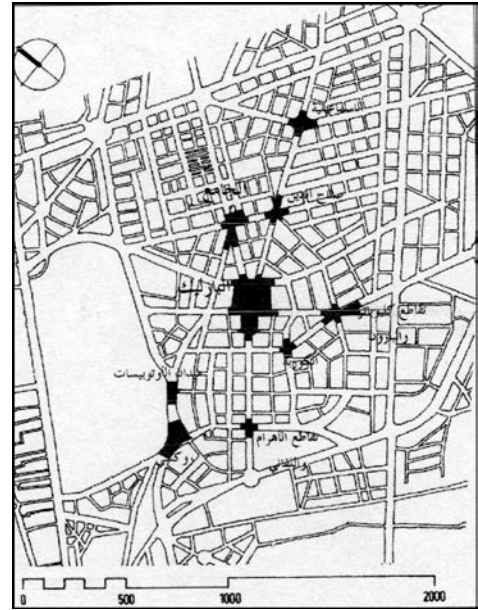
شكل رقم 14 : ميدان البازيليك اليوم و خليط عمراي متراكم في اطار الميدان المنفرد في هليوبوليس

وعموماً يمكن أن تقسم الميادين الرئيسية (شكل 15) إلى نوعين هما :

- 1- فراغات وميادين رئيسية ذات وظيفة محددة (ميدان البازليك وميدان الجامع الدينيين/ منتزه روكسي الترفيهي/ وميدان صلاح الدين وميدان الكورية للتسوق) (شكل 16) .
- 2- فراغات وميادين لنقل الحركة ونقط لالتقاء الشوارع : (ميدان روكسي / وتقاطع الأهرام مع اللقاني / وتقاطع كيلو باترة والبارون / الإسماعيلية (شكل 17) .



شكل رقم 16 : ميدان الكورية اليوم

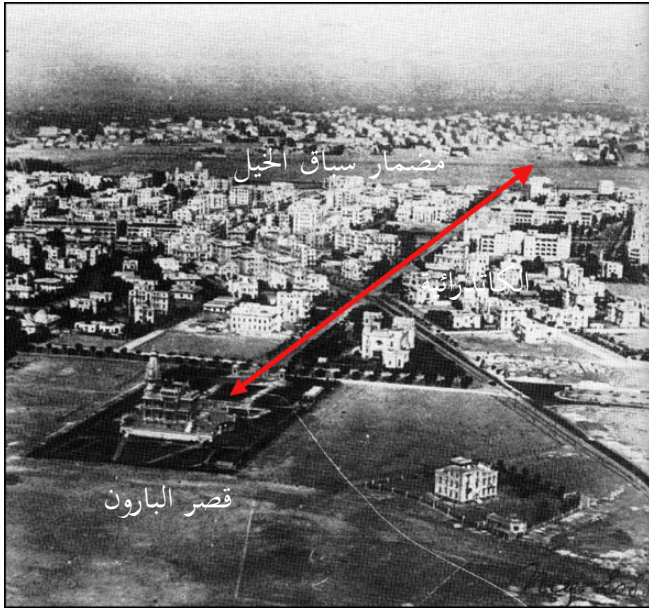


شكل رقم 15 : ميادين هليوبوليس في طورها الثاني



شكل رقم 17 : ميدان الإسماعيلية اليوم

الطور الأول :



من أسس تخطيط المدينة الحدائقية الإعتماد على شوارع رئيسية طوليه تمثل العمود الفقري للتصميم العام لشبكة الطرق الفرعية ، فكان التفكير في شارعي رمسيس والأهرام في الجزء ناحية الغرب وشارعي عثمان بن عفان وهارون الرشيد ناحية الشرق، ونتيجة لإنتشار الترام وإعتباره وسيلة المواصلات الرئيسية والأهم في هليوبوليس كان لابد من وجود فراغات تحقق الفائدة القصوى من إستخدام هذه الوسيلة فكان الشارعين الطوليان ، شارع طنطا (عثمان بن عفان) وشارع السيد الميرغني أنظر شكل (6) و(7) . ونتيجة لرغبة البارون أمبان في وضع قصره على محور عرضي مع ميدان سباق الخيل والكاتدرائية كان شارع البارون (البازليك أو القصر) شكل (18) . وبالتالي لعبت عوامل متعددة في وجود فراغات شوارع طولية .

شكل رقم 18 : شارع قصر البارون (أو الكنيسة) عام 1929 ، لاحظ استمراره من قصر البارون امبان حتى مضمار سباق الخيل مع مرور أمام الكاتدرائية و تقاطعه مع شارع الأهرام ، و لاحظ بدايات ظهور شارع العروبة (طريق المطار)

الطور الثاني :

إستمرت الفراغات الطولية من الطور الأول (هارون الرشيد ورمسيس واللقاني) بنفس الأهمية لإستخدام المترو لإستمرارية حركة المواصلات إلا أنه لقصر حركة السيارات بإتجاه واحد نتيجة الكثافة المرورية ، تولد الإحساس بقصر هذه الفراغات وتحديد دورها الوظيفي. أما بالنسبة لحركة المشاة فلم يتغير الشعور بإستمرارية هذه المحاور على الأقل بصرياً . ومع التغير الحاصل في مسارات الترام كون شارع الأهرام مع شارع عثمان بن عفان فراغاً طويلاً يحدده مسار المترو بطول هليوبوليس ، وظهرت الشوارع المحيطة بهليوبوليس كفراغات طوليه تفصل هليوبوليس عن باقي مناطق مصر الجديدة ومحيطها فكان شارع العروبة وشارع أبو بكر الصديق والحجاز المسائر لحديقة الميرلاند وشارع الميرغني وتميزت الفراغات الطولية الثلاثة الأخيرة بوجود الترام في أجزاء منها ما يخدم هليوبوليس محيطياً شكل (19).



شكل رقم 19 : شبكة الشوارع الرئيسية في مصر الجديدة، و التي لم تتغير أوضاعها منذ نشأتها و لكن اختلفت مساراتها و أهميتها تبعاً للأنشطة وكذلك حركة المرور بما ، لاحظ الفراغات الطولية الهامة

4-4 الفراغات الإنتقالية:

الطور الأول :

لم يكن يوجد فراغات إنتقالية في الطور الأول على غير ما خطط للمنطقة من فراغات شوارع رئيسية وأخرى ثانوية وما قسمت عليه قطع الأراضي المتوسطة والكبيرة المخصصة للسكن الفاخر والمتوسطة والشعبي .

الطور الثاني :

مع إزدياد عدد السكان وزيادة الكثافة البنائية وتغير الأنشطة والإستعمالات، بدأت الفيلات والقصور تدم وتقسم أراضيها إلى مجموعة من الأراضي (أسلوب الفرز والتقسيم) يفصل بينها " بأسلوب عشوائي غالباً " فراغات ثانوية عمودية على الطرق والمسارات الآلية لزيادة الواجهات التجارية للمشاة ويتضح ذلك حالياً في شوارع رئيسية مثل شارع الأهرام وإبراهيم اللقاني .

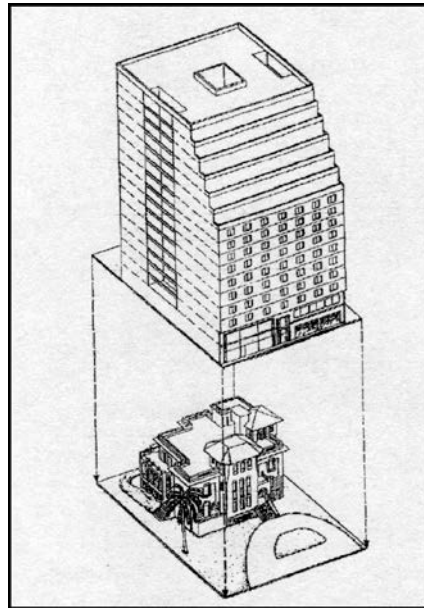
4-5 الفراغات المفتوحة داخل الكتل الصماء (الأحواش):

الطور الأول :

غابت هذه الفراغات لغياب بناء المساحد على النموذج التقليدي وندرتها أصلاً في مصر الجديدة ، وكذلك عدم إستخدام هذه الفراغات الداخلية في تصميم مختلف النماذج السكنية والتجارية حيث التأثر بفكر العمارة الغربية والإنتفاح على الخارج بدلاً من الداخل . ولكن يمكن إعتبار فراغات الحدائق الخلفية والخاصة والقصور والفيلات وأيضاً العمارات السكنية هي الفراغات المفتوحة التي تتمتع بالخصوصية ، هذا بالإضافة إلى وجود الحدائق الأمامية الناتجة عن ردود المباني كما ذكرنا .

الطور الثاني :

صممت هليوبوليس كضاحية ذات طاقة إستيعابية محددة وفقاً لكثافات بنائية وإستعمالات أرضى محددة ينتج عنها كثافات سكانية تتناسب مع الرغبة في تطبيق نظريات المدينة الحدائقية ، ولكن ظاهرة هدم الفيلات وبناء مباني عالية والتشييد بكامل قطعة الأرض دون ترك مسافات جانبية أو عمل ردود أمامية أو خلفية شكل (20) ، والإستعاضة عن مناطق الردود الواجب تطبيقها بعمل مناوور داخلية تمثل أبعادها أقل من الحد الأدنى المطلوب ، غيبت فكرة الإعتماد على الأفنية والفراغات الداخلية في الحلول المعمارية وزاد إتجاه الحياة للخارج وتركزت وظيفة المناور الداخلية في وضع عناصر الخدمات وتركيزها داخل المباني وما تحتاجه تلك المباني من فراغات يدمج بالفراغ الخارجي بما فيه فراغات الشوارع .



شكل رقم 20 : تكثيف الاستخدام الرأسي
فوق تقاسيم أراضي الفيلات

الطور الأول :

منذ أنشئت فكرة واحات هليوبوليس كانت الفكرة الأساسية في تخطيطها هي أفكار نظريه المدينة الحدائقية وحتى عندما تم تعديل فكرة الواحات المنفصلة إلى مجتمع حضري متكامل كانت فراغات الحدائق (العامة والخاصة) والمتنزهات تحتل مكاناً بارزاً في أولويات التنمية. توزعت الحدائق الخاصة في تقسيمات الفيلات والقصور شكل (21،22) فقد كان القانون يفرض عدم البناء على أكثر من 50 % والباقي يترك حدائق و فراغات مفتوحة ، وأحيطت الحدائق حول المباني الهامة كفندق هليوبوليس وقصر البارون ، وبالنسبة للمناطق الخضراء العامة فقد توزعت في الميادين (كميدان البازليك) وفي وسط أرصفة الشوارع الرئيسية الكبيرة (كشارع الأهرام وشارع عباس اللقاني) اليوم شكل (23) ، وبالنسبة لفراغات التنزه فكانت ملاهي لونا برك (مكان روكسي اليوم) شكل (24). وكذلك مضمار سباق الخيل الذي طور لمنتزه مصر الجديدة (الميرلاند) وتوزعت الحدائق العامة على التكوين الحضري مبدءاً ألا يبعد أي مسكن بمسافة أكثر من 300م عن الحديقة العامة.



شكل رقم 22 : قصر السلطان (على شارع العروبة)



شكل رقم 21 : منطقة الفيلات



شكل رقم 24 : ملاهي "لونا برك"



شكل رقم 23 : شارع الأهرام

الطور الثاني :



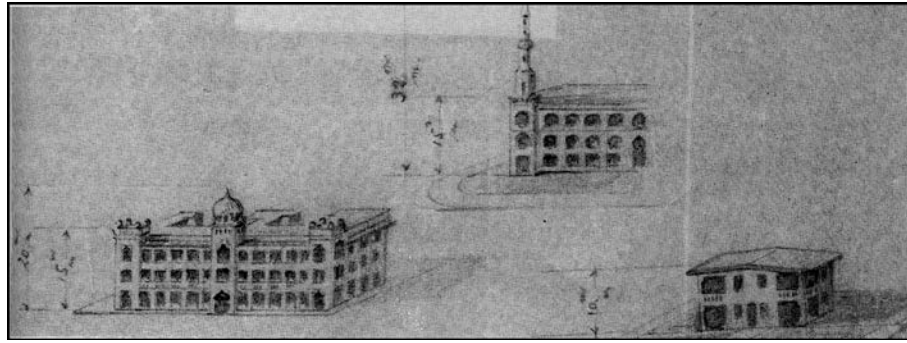
شکل رقم 25 : فراغات المناطق الخضراء في هليوبوليس اليوم

بدأت تختفي المناطق الخضراء الخاصة بالقصور والفيلات نظراً لتغير الإستعمالات والأنشطة والزيادة السكانية و إرتفاع الكثافة البنائية بكامل مسطحات الأراضي ، وكثيراً ما خلت مشروعات البناء الجديدة من المساحات الخضراء حيث الإستغلال المكثف لإرتفاع أسعار الأراضي وغلبت قيم الإستغلال الإقتصادي على القيم الجمالية (بعد تطبيق سياسة الإنفتاح في فترة ما بعد 1973) . و قل الإهتمام بالمسطحات الخضراء العامة القائمة وإنحسرت المناطق الخضراء الجديدة في الأندية الرياضية مثل نادى هليوبوليس و هليوليدو و هي أندية و أماكن مخصصة لطبقات إجتماعية معينة وليست عامة . (شكل 25).

5- تطور المستوى الرأسي لفراغات هليوبوليس مصر الجديدة :

الطور الأول :

كان إهتمام شركة مصر الجديدة كبير بتنظيم البناء و توحيد الطابع العام في المنطقة ، لذلك وجب الحصول على موافقة الشركة على التصميم و



شکل رقم 26 : الواجهات و تغير الأرتفاعات

الواجهات وتحديد مواد البناء و الألوان و مواد النهو قبل الشروع في البناء . فقد كانت المباني تخضع لقواعد صارمة وفقاً لمعايير ونظم أوربية (تحديد الإرتفاعات، الطابع المعماري ، المحافظة على المساحات الغير مبنية ..) أنظر شكل (26).

بالإضافة إلى ذلك كانت تحتفظ الشركة لنفسها بحق دراسة المشروعات والموافقة عليها أو رفضها إذا كانت غير مطابقة أو غير متناسقة مع المظهر العام للضاحية . وكان هذا الحق يضمن للشركة التنسيق بين المباني التي تقوم بها والمباني التي يقيمها الأفراد . وكان يشترط أن تكون عقود البيع مؤقتة ولا تصبح نهائية إلا بعد الإنتهاء من البناء ومراجعته من قبل الشركة.

وكما ذكرنا فإن البارون أمبان (مؤسس هليوبوليس) أمر أن يضفي على هليوبوليس مزيج من الطابع المعماري الشرقي و الغربي والذي لم يكن تغليفاً بقدر ما كان رغبة واعية في تحقيق المواءمة من خلال ما بذلته الشركة من جهود لإقامة أنواع سكنية تناسب مستخدميها المفترضين وتوالت الدراسات من عام 1905 حتى 1921 كل منها ينقح نتاج الآخر . فمثلاً توصلت دراسات أجريت في عام 1916 إلى ضرورة أن تأخذ النوافذ شكل المشربيات ، ولكن إزاء كثرة التلغيات تقرر التخلي عن هذا النظام ، وكانت العودة إلى فتحات أكثر شيوعاً . وتم تعديل إرتفاع النوافذ بما يحفظ للحياة الخاصة حرمتها . وكذلك من الإشتراطات وجوب البدء في البناء في مدة لا تزيد عن عشرة أشهر من تاريخ البيع على أن يتم الإنتهاء من المبنى خلال سنتين و أربع أشهر وفي حالة التأخير تفرض الغرامات . وخلال هذا الطور وضعت إشتراطات عمرانية مراعية تحديد الإرتفاعات لعدم إعاقة حركة الطيران في المنطقة المحاورة : مطار هليوبوليس أولاً (نادى الغابة حالياً) و أيضاً مطار ألماتة فيما بعد.

ومن تحليل واجهات بدايات هذا الطور يمكن ملاحظة ما يلي :

- إختيار البارون أمبان طابعاً معيناً لواجهات المنطقة بحيث تعطى إيجاءات شرقية عربية إسلامية مع ملامح من العمارة الغربية (خاصة الإيطالية) .

- تميزت حدود الواجهات بالبساطة ، والتناظر في معالجتها ، والتأكيد على الأركان ، ونهايات المباني معقدة ومعنى بتصميمها ومختلفة الإرتفاعات.



شكل رقم 27 : المباني ذات العقود بشوارع عباس

- تميزت الواجهات في البدايات بالحذر وعدم البروز بالفرنسات كثيراً عن الواجهة ، وفيما بعد حملت البروزات الكبيرة الأعمدة مكونة البواكي في مباني مستمرة مكونة مسارات وممرات مسقوفة مستمرة في بعض الشوارع كشوارع عباس وبغداد شكل (27) ، مع أن نظام البواكي لم يعرف في الطرز العربية لكنه إستعمل بديلاً للشوارع المغطاة ، وظل هذا الطراز غالباً على معالجات المنطقة .

- تأثرت أنماط وأنواع المساكن وتطورها بالتغيرات السياسية والإقتصادية التي مرت على الفترات والحقب الزمنية ، فمع بداية إنشاء الضاحية صاحبها إسكان متميز سواء شريطي مجمع أو فيلات منفصلة أو عمارات سكنية . وفي فترة الثلاثينيات والأربعينيات تميز نمط إسكان الفيلات التي تميزت بالفخامة والثراء في المعالجة المعمارية وكثرة العناصر الزخرفية .

- تميزت معالجة بعض الواجهات بكثرة الإيقاعات وتركيبها بإستخدام العقود والبوايك في محاور بصرية مع باقي عناصر التكوين وذلك في توافق مع نهايات المباني وإتخذت نسب وأبعاد الحوائط الحاملة من الحجر ، وتنتمي للمقياس الحميم لمراعاة نسب وأبعاد العناصر وكثرة التفاصيل. وتمثلت معظم المعالجات حول محور رأسي. (شكل 28)



شكل رقم 28 : عمارتين بنيتا في فترتين مختلفتين خلال الطور الأول في ميدان الإسماعيلية و محاولة لإيجاد طابع واحد

وفي فترة ما بعد 1940 أصبحت البروزات صغيرة ، والشرفات الكبيرة محمولة على أعمدة (شكل 28) وبسطت الإيقاعات أكثر من الفترة السابقة وتميزت بمراعاة نسب وأبعاد الإنشاء الحجري عن بعضها بينما وضع الإنشاء الهيكلي في الأخرى . وفي كل فترات الطور الأول كان الإتجاه للخارج بفتحات كبيرة على الشارع . وتزييف الإحساس الخارجي للواجهة حيث غطيت من الخارج بمونة أسمنتية قسمت على هيئة حجر . ويصف روبرت ألبرت مؤرخ مدينة هليوبوليس هذه المدينة بقوله " بالرغم من خليط الأنماط وبالرغم من التشكك في سلامة ذوق بعض المباني ، إلا أن هليوبوليس تمثل وحدة أكثر عمقاً نتيجة الوحدة الناتجة عن قواعد تنظيم المدينة ، وسادت الزخارف المسماة بالإسلامية (لأنها مأخوذة في أغلب الأحوال عن الجوامع) تضيء على المدينة سحراً خاصاً.

الطور الثاني :

تسارعت عملية البناء في هذا الطور (وخاصة ما بعد فترة الإنفتاح إلى الآن) وتم هدم كثير من المباني وفيلات الطور الأول وإقامة مباني حديثة عالية الكثافة والإرتفاع مكانها ، و بالنسبة لواجهات المباني التي بنيت قبل هذا الطور فقد شابها بعض التغيرات نتيجة تطور إستخدام هذه المباني والزيادة في إستثمارها فمثلاً غطيت بعض الأروقة العلوية فوق البواكي لزيادة إستثمار المباني مما شوه من جمالياتها التي صممت لها . وكان للعوامل

الإقتصادية والإجتماعية وتقنية البناء الأثر الكبير في تغيير عناصر التشكيل البصري وأسس التشكيل المعماري للواجهات ، وبالذات في تغيير أنماط



شكل رقم 29-أ و 29-ب : لقطه من نفس المكان في شارع الأهرام - اللقطه الأولى عام 1929 و اللقطه الثانية عام 1999 و

توضح بجلاء هدم الفيلات و بناء العمارات العالية على كامل مسطحات الأراضي و غياب الطابع المعماري المتجانس

العمارات العالية. والزيادة في الإرتفاعات بحيث أدى إلى زيادة الإستغلال الإقتصادي للمباني.(شكل 29-أ و 29-ب)

ومن التحليل لواجهات هليوبوليس خلال هذا الطور يلاحظ ما يلي :

- نتيجة لإختلاف أنماط المباني فقد تغيرت عروض واجهاتها بالنسبة لبعضها مما عمل على عدم الإستمرارية البصرية.
- يلاحظ في بعض المناطق وليس كلها أن خط البناء غير منتظم وبالتالي فعلاقة المباني بالشارع تختلف من واحد للآخر مما يخلق فراغات غير محددة لا تعطى إتجاهاً معيناً ، شكل (30).



شكل رقم 30 : مبنى حرية مول التجاري بطابع ما بعد الحداثة في ميدان البازيليك

- تميز الواجهات بالبساطة وكبر المساحات لزيادة الإرتفاعات ، وقلة الإعتناء بتصميم النهايات ، وبدت الردود والبروزات موحدة في معظمها لتطابق قوانين البناء .
- تنوعت الإيقاعات إما بتأكيد الأفقيات أو تداخل الأفقيات مع الرأسيات في تناغم مختلف أو بإستعمال عناصر بارزة في التصميم . وبدأ يظهر عدم الإعتناء في نسب العناصر لبعضها .
- إستمر نمط الفيلات والقصور حتى بعد قيام ثورة يوليو 1952- 1973 ويعزى ذلك للرخص النسبي لأراضي البناء في هذه المنطقة بالنسبة للمناطق الأخرى . و لم يظهر نمط العمائر شديدة الإرتفاع إلا في الفترة الأخيرة (بعد 1973) أي بعد تطبيق سياسة الإنفتاح ، كما يلاحظ في معظم مباني هذه النوعية إتباع نظم إنشائية متطورة.
- وخلال هذا الطور في فترة الخمسينات والستينات وخصوصاً بعد قيام الثورة تميزت بعض أجزاء هليوبوليس بإسكان إقتصادي سواء كان شريطي أو بلوكات منفصلة . كما قامت الدولة ببناء مشروعات الإسكان الإقتصادي في الأماكن المميزة بالضاحية تمشياً مع أيدلوجية الدولة وسياستها آنذاك . وفي فترة السبعينات وما بعدها أوجدت أنماط معمارية وسكنية جديدة تتماشى مع فترة الإنفتاح والإزدهار الإستثماري

العقاري فوجد المجمعات السكنية المتكاملة بدأت بالظهور ولعل أبراج عثمان في ميدان روكسي وبعض أبراج شارع الأهرام بداية هذه الظاهرة العقارية .

- واليوم هناك إتجاهات في العمارة الحديثة والدولية ، وإن ظهرت بعض المحاولات الفردية في الفترة الأخيرة ما بعد 1973 للتأصل بالعودة للجذور العربية . ولكن بدأت تظهر الأفكار المعمارية الحديثة المستخدمة لتكنولوجيا العصر من إستخدام الزجاج والألوميتال والإرتفاعات العالية وتحير الواجهات من العناصر الزخرفية و إستخدام مبادئ عمارة ما بعد الحداثة ، أنظر شكل (30) . فكان هذا الخلط المعماري في عمران هليوبوليس مصر الجديدة . و من التحليل أيضاً لإرتفاعات المباني في ضاحية مصر الجديدة نجد أن مباني المنطقة الجنوبية من هليوبوليس والمسيرة لطريق المطار تتركز فيها المباني ذات الإرتفاع المنخفض الذي لا يتجاوز أربعة أدوار وذلك لوجود محور حركة رئيسي بالضاحية (طريق العروبة) حيث بالرغم من كونه شرياناً حيويماً للحركة وعرض الطريق حوالي 50 متراً إلا أن إرتفاعات المباني به منخفضة و غالبيتها عبارة عن فيلات سكنية فهو يعد مدخل القاهرة عن طريق الجو نظراً لوجود المطار و قانون المباني الخاص قد شدد على إرتفاع المباني بهذه المنطقة على ألا يتعدى أربعة طوابق بأي حال من الأحوال ، و لما يشكله المطار من محددات قانونية لإرتفاعات المباني .

تطور خط السماء

الطور الأول :



لإنتشار الفيلات والقصور بإرتفاع دور أو دورين جنباً إلى جنب مع العمارات المنخفضة الإرتفاع (2-5 أدوار) ، والتي كانت موزعة وغير متراسة مع بعضها ، كان إنعكاس خط السماء الغير مستمر واضحاً نتيجة لإنقطاع إستمرارية كتل الفيلات والمباني وكان يمتاز خط السماء في بعض الشوارع بإيقاع منتظم نتيجة معالجة نهايات المباني وظهور الأبراج وأشبه المآذن في كتل شريطية متقطعة . وعموماً إتصف خط السماء في هليوبوليس بطورها الأول بوضوح دراسة العلاقات وقطع الملل ببعض الأبراج والبروزات ومعالجة النهايات وإهتمام بالعلامات المميزة العليا كأبراج الكنائس والمآذن الحقيقية والوهمية (فوق المباني العامة). أنظر شكل (31-أ).



الطور الثاني :

إستمر معدل (2-5 أدوار) في إرتفاع المباني في فترة الخمسينات والستينات دون تغير يذكر ، مع إستمرار بناء هذه الأنماط نظراً للرخص النسبي في أسعار أراضي البناء في ذلك الوقت كما أن نمط العمائر المرتفعة (حتى 9 أدوار) لم يظهر إلا في الفترة الأخيرة بعد عام 1973 أي بعد تطبيق سياسة الإنفتاح وعموماً فإن معظم مباني هليوبوليس من أنماط المباني المنخفضة والمتوسطة

الإرتفاع (حتى 9 أدوار) إلا أن هناك حالات فردية للأبراج العالية شديدة الإرتفاع خاصة في شوارع (الأهرام - بيروت - بطرس غالي - وعثمان بن عفان) . ونتيجة لإختلاف الواجهات التي تشكل مزيجاً من عمارات مختلفة الأطوار والطرز بدت خطوط السماء مركبة لإختلاف نظم البناء وزمن الإنشاء و الطابع المعماري . وأصبح خط السماء متكسر ولم يعد يتصف بالجمال والعناية وتنسيق التصميم الذي كان يتمتع به من

شكل رقم 31-أ و 31-ب : لقطة من نفس المكان في شارع إبراهيم القاني - اللقطة الأولى عام 1925 و اللقطة الثانية عام 1999 - لاحظ البرج في شارع الأهرام و قطعه لخط السماء المستمر و المتجانس

قبل ذلك من ناحية دراسة علاقاته و قطع الملل ببعض الأبراج و البروزات و ذلك نتيجة تغير العلاقات بإضافة مباني عالية دون دراسة واعية لعلاقتها بالمحيط العمراني (شكل 31- ب) .

الخلاصة :

كمبدأ عام فإن العملية التخطيطية هي عملية ديناميكية وتتطور بتطور المجتمع ومتطلباته بأبعادها المختلفة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية وحتى التكنولوجية و مما لا شك فيه أن هليوبوليس كما خطط لها مؤسسها (البارون أمبان) ليست هي التي نراها اليوم ،ولكن تقييم التطور سواء إيجابياً أو سلبياً يجب أن يخضع لإعتبارات ومعايير محددة وبالتكامل مع الأبعاد الأخرى للتطور (الوظيفية والاقتصادية – الإجتماعية والثقافية – البيئية) كما سبق وذكرنا في مقدمة هذا البحث، إذن فهذه الدراسة تعطي مؤشرات و علامات التغيير في البعد الشكلي والفراغي، وليس مسطرة للتقييم ومن ثم تقديم الحلول للمشاكل القائمة، وهذه المؤشرات يمكن من خلالها فقط تشخيص أوجه القصور في البيئة العمرانية لمصر الجديدة في الوقت الحاضر مقارنة بالتخطيط الأصلي وذلك من منظور البعد الفراغي والشكلي للفراغات العمرانية لمصر الجديدة (النواة الأساسية) ويمكن تلخيصها بصورة عامة فيما يلي:

بالنسبة للتشكيل العمراني العام :

- فإن التحول الرئيسي جاء نتيجة زيادة الكثافة البنائية وملاً كثير من الفراغات (المفتوحة والخضراء) وقد أثر ذلك على شكل النسيج العمراني الذي تحول من النسيج الدقيق (Fine Grain) المتجانس إلى النسيج الخشن الغير متجانس (Coarse Grain) .

بالنسبة للبعد الشكلي الأفقي للفراغات العمرانية :

- الشوارع وتقسيمات الأراضي : زاد الإحساس بالإغلاق (Enclosure) نتيجة زيادة الإرتفاعات في بعض المناطق بالنسبة لعروض الشوارع وكان لتأثير زيادة الكثافة المرورية وتعديل مسارات كثير من الشوارع إفتقاد الربط العضوي الأصلي بين المناطق وبعضها البعض
- الميادين والمساحات المفتوحة : تغيرت وظائف كثير من الميادين الأصلية نتيجة تغير إستعمالات الأراضي في كثير من المناطق (خاصة زيادة الأنشطة التجارية) كما أدى زيادة المشاكل المرورية إلى تقسيم بعض الميادين إلى جزر صغيرة و إفتقدت الإحساس بوحدة التصميم وعدم ممارسة الأنشطة المرتبطة بالفراغات العمرانية (الراحة – الإسترخاء – التجمع ...)
- الفراغات الطولية : بالرغم من وجودها وتقويتها في بعض المناطق إلا أن تحديد المسارات في إتجاه واحد في مناطق أخرى أثر كثيراً على دورها ووظيفتها بالرغم من أهميتها في التكوين الحضري.
- الفراغات الإنتقالية : لم تكن موجودة أصلاً في التخطيط الأصلي لهليوبوليس ثم نمت مؤخراً بصورة شبه عشوائية نتيجة فتح واجهات للمحال التجارية على مسارات للمشاة وتكون في الغالب عمودية على المسارات الآلية و الشوارع الرئيسية .
- الحدائق والمتنزهات : قلت نسبة مساحات الحدائق العامة سواء نتيجة البناء في أجزاء منها أو لعدم خلق مساحات جديدة بالرغم من زيادة الكثافة السكانية .ولكن التأثير الأكبر كان في الحدائق الخاصة والتي حدث فيها تقلص شديد نتيجة هدم كثير من الفيلات والقصور وبناء العمارات على كامل مساحات الأراضي .

بالنسبة للمستوى الرأسى وخط السماء :

حدث تغير كبير في الطابع المعماري المميز لمباني لمصر الجديدة كما تنوعت الإيقات الرأسية والارتفاعات (دون الإلتزام بقواعد وشروط البناء) بالإضافة إلى زيادة الكثافة البنائية وملاً الفراغات المفتوحة بين المباني مما كان له أكبر الأثر في إحتفاء التشكيل البصري المتناغم في كثير من مناطق هليوبوليس الأصلية .

والجدير بالذكر أنه بالرغم مما سبق فإن منطقة مصر الجديدة لا تزال مجتمع عمراني متميز وبه الكثير من ملامح التراث العمراني القديم (هليوبوليس البارون أمبان) و أيضاً تطورت فيها الأنشطة و الإمكانيات الخدمية بشكل جيد و لا تزال بها ديناميكية كبيرة لإمكانية التطوير وإعادة التأهيل والسؤال يدور حول كيفية الإستفادة من الإمكانيات الحالية للمواءمة بين الحفاظ على ما تبقى من مقومات البيئة العمرانية القديمة من جهة والتنمية المستقبلية من جهة أخرى بهدف ألا يتعارضوا معاً كما حدث خلال العقود الماضية وهنا لابد من وقفة جادة وواعية للإعداد لهذا المخطط المتكامل ذو الأبعاد المختلفة والمتشابهة ، و الإستفادة من التجارب العالمية في هذا المجال (خاصة الأوروبية منها) ، حتى لا يتم طمس تاريخ هذا التراث العمراني والمعماري الجميل والذي كان في وقت من الأوقات نموذج يحتذى به عالمياً في مجال تخطيط و تصميم المدن الحديثة.

المراجع :

- (1) **Robert ILBERT** - Heliopolis (Le Caire 1905-1922) .
- (2) شركة مصر الجديدة - ضاحية مصر الجديدة (ماضيها ومستقبلها) - 1962 .
- (3) د. يحيى شديد - التلوث البصري وأثره على مركز الكتلة السكنية ودوا خلها الجمالية (ضاحية مصر الجديدة) - ندوة التلوث البصري جمعية المهندسين المصرية - 1988 .
- (4) أكاديمية البحث العلمي - تقييم التجارب العمرانية في ضواحي القاهرة وأثرها على وسط المدينة " دراسة حالة مصر الجديدة ، - التقرير النهائي - 1996 .
- (5) منظمة أجاخان - تحديات التوسع العمراني - حالة القاهرة - 1984 .