

"بسم الله الرحمن الرحيم"

التحول في العمارة وال عمران لمدينة الإسكندرية

دراسة حالة طريق الكورنيش قبل وبعد التطوير

بمّ مقدم من المهندسة

مى وهبه محمد مذكور

مساعد باحث بقسم الهندسة المعمارية

كلية الهندسة - جامعة المنصورة

كجزء من متطلبات الحصول على درجة الماجستير في الهندسة المعمارية

إشراف:

أ.د/ أسامة محمد علي فرج

أستاذ بقسم الهندسة المعمارية - كلية الهندسة - جامعة المنصورة

أ.د/ طارق فاروق أبو عوف

أستاذ مساعد بقسم الهندسة المعمارية - كلية الهندسة - جامعة المنصورة

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

المشرفون

التحول في العمارة وال عمران لمدينة الإسكندرية

دراسة حالة طريق الكورنيش قبل وبعد التطوير

اسم الباحثة: مى وهبه محمد مذكور.

لجنة الأشراف:

م	الاسم	الوظيفة	التوقيع
١-	أ.د. أسامة محمد علي فرج	أستاذ بقسم الهندسة المعمارية - كلية الهندسة - جامعة المنصورة	
٢-	أ.م.د. طارق فاروق أبو عوف	أستاذ مساعد بقسم الهندسة المعمارية - كلية الهندسة - جامعة المنصورة	

عميد الكلية

وكيل الكلية للدراسات العليا

رئيس القسم



جامعة المنصورة
كلية الهندسة
قسم الهندسة المعمارية

لجنة المناقشة والحكم

التحول في العمارة والعمران لمدينة الإسكندرية

دراسة حالة طريق الكورنيش قبل وبعد التطوير

اسم الباحثة: مى وهبه محمد مذكور.

لجنة الأشراف:

م	الاسم	الوظيفة	التوقيع
١-	أ.د. أسامة محمد علي فرج	أستاذ بقسم الهندسة المعمارية - كلية الهندسة - جامعة المنصورة	
٢-	أ.م.د. طارق فاروق أبو عوف	أستاذ مساعد بقسم الهندسة المعمارية - كلية الهندسة - جامعة المنصورة	

لجنة المناقشة والحكم:

م	الاسم	الوظيفة	
١-	أ.د. محمد عبد العال إبراهيم	أستاذ ورئيس قسم الهندسة المعمارية بكلية الهندسة جامعة الإسكندرية	
٢-	أ.م.د. محمد محمد طه العزب	أستاذ مساعد بقسم الهندسة المعمارية - كلية الهندسة - جامعة المنصورة	
٣-	أ.د. أسامة محمد علي فرج	أستاذ بقسم الهندسة المعمارية - كلية الهندسة - جامعة المنصورة	

عميد الكلية

وكيل الكلية للدراسات العليا

رئيس القسم

إهداء

إلى رفيق دربي وشريك عمري ونصفي الآخر . . . الدكتور وائل .
إلى مثلي في الحياة وقائدا مسيرة حياتي . . . والدي الحبيب الدكتور وهبه ووالدتي الغالية الدكتورة نادية .
إلى إخوتي الأعزاء . . . محمد، ومنى، وماهي .
إلى أبنائي الأحباء . . . لمى، وأحمد .
إلى جميع أساتذتي ومعلميني وزملائي ومثلي في الحياة .
إلى جميع طلاب العلم ومحبي التعلم .
إلى روح من أفقدت وجودها معنا الدكتورة سلوى رحمها الله وأدخلها فسيح جناته .
إلى كل هؤلاء . . . أهدي هذا البحث .

جعله الله منفعَةً لكل منتفعٍ به .
الباحثة

شكر وتقدير

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف الأنبياء والمرسلين سيدنا محمد صلى الله عليه وسلم وعلى آله وصحبه أجمعين
بدايةً أتوجه بحالص الشكر والتقدير والعرفان لأستاذي الفاضل الأستاذ الدكتور أسامة محمد علي فرج مثلي العلي وقدوتي الحسنة
وقائد مسيرة تقدمي في هذا البحث على مساندته البناءة لي منذ بداية التفكير في اختيار موضوع هذا البحث بالعلم السليم والتوجيه
العلمي البناء في إعداد هذا البحث العلمي وحتى الإنتهاء من إخراجه بالشكل العلمي السليم والمناسب .

كما أتوجه بالشكر والتقدير للأستاذ الدكتور طارق فاروق عبد السلام أبو عوف على مساعداته وتوجيهاته العلمية لي ومساندته
الطيبة لإعداد كل جزء من أجزاء هذا البحث منذ بدايته حتى إتمامه .

كذلك أتوجه بشكر خاص للدكتور شريف أحمد شتا على مساندته البناءة وتشجيعه لي في استكمال مسيرتي في هذا البحث
وتقديرًا مني لمجهوداته الطيبة التي لا تحصى وعرفانًا بحمليه .

كما أتوجه بالشكر الخاص والعرفان والتقدير للأستاذ الدكتور أحمد يحيى راشد المثل والقُدوة التي يتمنى المرء دومًا أن يخطو
خطاها في حياته العلمية وذلك على مساندته المعنوية .

كما أتوجه بالشكر إلى الأساتذة الفاضل أعضاء لجنة الحكم على الرسالة والذين شرفتم بتحكيمهم لهذا البحث العلمي، حيث
يرأسهم الأستاذ الدكتور محمد عبد العال إبراهيم أستاذ العمارة بكلية الهندسة جامعة الإسكندرية ورئيس قسم العمارة سابقاً
وعميد كلية الهندسة بجامعة بيروت، والأستاذ الدكتور محمد طه العزب أستاذ العمارة المساعد بكلية الهندسة جامعة المنصورة،
والأستاذ الدكتور أسامة محمد علي فرج أستاذ العمارة بجامعة المنصورة على توجيهاتهم البناءة في تحسين وتنقيح هذه الرسالة العلمية
وإخراجها بالشكل المناسب .

أيضاً أتوجه بالشكر والعرفان إلى والدي الأحياء مثلي العليا في الحياة على مساندتهما لي بالتوجيه الرشيد للوصول إلى الفضل
دائمًا .

كما أتوجه بحالص العرفان بالجميل والشكر والتقدير لشريكي في الحياة زوجي الحبيب وأطفالي الأحياء لتحملهم معي كل مشقاتي
دون معاناة أو ملل لإتمام هذا البحث، ومياندته البناءة والمحفزة دومًا ووقوفه دائمًا سندا لي وتشجيعه الدائم لي لإتمام هذا العمل
وإخراجه على الوجه الأكمل .

وفي الختام أتوجه بحالص الشكر لكل من عاونني على إتمام مسيرتي في إستكمال هذا البحث ولكل من وقف سندا لي حتى وصل
هذا البحث على ما هو عليه .

وجزى الله عنا وعنكم خير الجزاء وحسن الثواب . . .

والله ولي التوفيق . . .

الباحثة

مى وهبه محمد مذكور

محتويات البحث

XVII	..... المقدمة.
XVII	..... المشكلة البحثية .
XVIII	..... الهدف من البحث.
XIX	..... الفرض النظري.
XX	..... منهجية البحث.
XXI	..... هيكل البحث.

محتويات الباب الأول "التحول في العمارة والعمران"

٣	..... مقدمة.
٣	..... (١-١) مفهوم التحول.
٤	..... (٢-١) نظريات التفسير الحضاري.
٤	..... (٣-١) موقع فترات التحول من خلال النظريات الحضارية.
٦	..... (٤-١) العلاقة بين الفكر المعماري والفكر الحضاري الإنساني.
٦	..... (١-٤-١) أولاً: نقط الالتقاء بين نظريات التفسير الفلسفي المعماري وبين النظريات التاريخية الحضارية.
٧	..... (٢-٤-١) ثانياً: العلاقة بين العمارة والمنجزات الحضارية.
٩	..... (٥-١) المراحل التي يمر بها التحول المعماري.
٩	..... (١-٥-١) مرحلة ظهور العنصر التغييري (أسباب التحول).
١٠	..... (٢-٥-١) مرحلة الصراع وبلورة التحديات (قضايا التحول).
١٠	..... (٣-٥-١) مرحلة التكوين والاستقرار (الوصول إلى التشكيلات والأنماط المعبرة عن التغير والتحول).
١٢	..... (٦-١) التحول المعماري والعمراني للمدن ذات القيمة التاريخية.
١٢	..... (١-٦-١) الاتجاهات النظرية الكلاسيكية التي تناول موضوع التحول العمراني للمدن.
١٥	..... (٢-٦-١) السمات العمرانية للمدن ذات القيمة التاريخية على مدار الزمن.
١٨	..... (٣-٦-١) المراحل التي يمر بها التحول المعماري والعمراني للمدن العربية ذات القيمة التاريخية على مدار الزمن.
١٨	..... (٤-٦-١) تأثير التحولات الفكرية على نمط العمران المحلي.
٢٠	..... (٧-١) صياغة المفاهيم المعمارية والعمرانية في المدينة لتحسين أدائها الوظيفي وقيمها الجمالية.
٢٠	..... (١-٧-١) المؤشرات الاقتصادية لمشاركة السكان في عمليات التحول المعماري والعمراني.
٢٠	..... (٢-٧-١): ملامح العمارة والطابع المعماري بمشاركة السكان.
٢٢	..... خلاصة الباب.

محتويات الباب الثاني "التحول المعماري والعمراني للمدن الساحلية ذات القيمة التاريخية"

٢٥ مقدمة.
----	--------------

٢٥	..... تعريفات عامة . (١-٢)
٢٥	..... تعريف المدينة . (١-١-٢)
٢٥	..... تعريف المناطق (البيئات) الساحلية "Coastal Environments" . (٢-١-٢)
٢٦	..... "Beaches" الشواطئ . (٣-١-٢)
٢٦	..... "The Coast Line" خط الشاطئ . (٤-١-٢)
٢٧	..... "The coastal Road" طريق الشاطئ . (٥-١-٢)
٢٧	..... "The Perpendicular Axis" الطريق العمودي على خط الشاطئ . (٦-١-٢)
٢٧	..... "The hinter Land" المنطقة الخلفية للساحل . (٧-١-٢)
٢٧	..... العلاقة المتبادلة بين البحر واليابسة والمحتوى العمراني . (٢-٢)
٢٧	..... نشأة عمران المناطق الساحلية . (١-٢-٢)
٢٧	Urban Growth Morphology of Coastal Settlements دراسة طبيعة التطور العمراني للتجمعات الساحلية (٢-٢-٢)
٢٨	..... "Growth and Development Dynamics" ديناميكية التطور والنمو للتجمعات الساحلية (٣-٢-٢)
٢٩	..... المناطق الساحلية ذات القيمة التاريخية . (٣-٢)
٢٩	..... "The nature of historic urban coastal environment" طبيعة المدن الساحلية ذات القيمة التاريخية (١-٣-٢)
٣٠	..... مكونات المناطق الساحلية ذات القيمة التاريخية . (٢-٣-٢)
٣٠	..... خصائص المناطق الساحلية ذات القيمة التاريخية . (٣-٣-٢)
٣٢	..... "Water related aspects" المتعلقات بالمياه (السمات) . (٤-٣-٢)
٣٣	..... لمحة تاريخية عن المناطق الساحلية ذات القيمة التاريخية . (٤-٢)
٣٣	..... "Classical maritime cities" المدن الساحلية الكلاسيكية (١-٤-٢)
٣٧	..... "Medieval maritime cities" المدن الساحلية في العصور الوسطى (٢-٤-٢)
٣٩	..... "Post Medieval maritime cities" المدن الساحلية بعد العصور الوسطى (٣-٤-٢)
٤٢	..... خلاصة الباب .

محتويات الباب الثالث "خلفية تاريخية موجزة عن عمارة وعمران مدينة الإسكندرية"

٤٥	..... ملخص عمارة وعمران مدينة الإسكندرية على مدار الزمن . (١-٣)
٤٨	..... مدينة الإسكندرية عند مجيء الإسكندر الأكبر عام (٣٣١ ق.م) . (١-١-٣)
٤٩	..... مدينة الإسكندرية في عصر البطالمة (٣٢٣ ق.م: ٣٠ ق.م) . (٢-١-٣)
٥١	..... مدينة الإسكندرية في عهد الرومان (٣٠ ق.م حتى القرن الثالث الميلادي) . (٣-١-٣)
٥٣	..... مدينة الإسكندرية في عهد المسيحية (من القرن الثالث إلى السابع الميلادي) . (٤-١-٣)
٥٤	..... مدينة الإسكندرية في العصر الإسلامي (من الفتح العربي عام ٦٤٢م : الفتح العثماني في منتصف القرن السادس عشر الميلادي) . (٥-١-٣)
٥٨	..... مدينة الإسكندرية من الفتح العثماني إلى نهاية عصر إسماعيل (١٥١٧: ١٨٧٩م) . (٦-١-٣)
٦٠	..... مدينة الإسكندرية من الحملة الفرنسية حتى عام ١٨٠٧م . (٧-١-٣)

٦١	..... مدينة الإسكندرية في عهد محمد على من ١٨٠٧م إلى ١٨٤٨م..... (١-٣-٨)
٦٣	..... مدينة الإسكندرية في عهد خلفاء محمد على (١٨٤٨م : ١٨٧٩م)..... (١-٣-٩)
٦٦	..... مدينة الإسكندرية منذ الاحتلال البريطاني حتى قيام ثورة ٢٣ يوليو ١٩٥٢م..... (١-٣-١٠)
٦٧	..... مدينة الإسكندرية في ظل ثورة ٢٣ يوليو ١٩٥٢م..... (١-٣-١١)
٦٩	..... مدينة الإسكندرية منذ ثورة ٢٣ يوليو ١٩٥٣م حتى يومنا هذا..... (١-٣-١٢)
٧٥	..... سرد تاريخي وقد لعامة وعمران مدينة الإسكندرية في الفترة من (١٩٠٠م : ٢٠٠٥م)..... (٢-٣)
٧٨	..... مكونات الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية على مدار التاريخ..... (٣-٣)
٧٨	..... مكونات الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية في عهد اليونانيين والرومانيين..... (١-٣-٣)
٨٠	..... الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية في العصور الوسطى..... (٢-٣-٣)
٨٤	..... الواجهة البحرية الحديثة لمدينة الإسكندرية..... (٣-٣-٣)
٨٥	..... المرحلة الأولى: التطور العمراني (١٨٠٧: ١٩٥٨م)..... (١-٣-٣-٣)
٩٣	..... المرحلة الثانية: التطور العمراني الجديد (١٩٥٨م : حتى وقتنا الحالي)..... (٢-٣-٣-٣)
٩٦	..... خلاصة الباب.....

محتويات الباب الرابع "منهج رصد العلاقة بين الطابع المعماري والعمراني والتحول في العمارة والعمران"

٩٩	..... مقدمة.....
٩٩	..... (١-٤) أولاً: منهج الدراسة التحليلية.....
٩٩	..... (١-١-٤) الجزء النظري.....
٩٩	..... (٢-١-٤) الجزء التحليلي.....
١٠٢	..... (٣-١-٤) توثيق الطابع المعماري والعمراني للمنطقة.....
١٠٢	..... (٢-٤) ثانياً: منهج الدراسة التحليلية تفصيلياً.....
١٠٢	..... (١-٢-٤) الجزء النظري.....
١٠٢	..... (٢-٢-٤) الجزء التحليلي.....
١٠٢	..... (١-٢-٢-٤) رصد العلاقة بين الطابع والتحول المعماري والعمراني على مجموعة من المباني.....
١٠٢	..... ١- المسارات "Paths".....
١٠٣	..... ٢- الحدود "الحواف" "Edges".....
١٠٤	..... ٣- الأحياء "Districts".....
١٠٥	..... ٤- نقاط التلاقي "العقد" "Nodes".....
١٠٦	..... ٥- العلامات المميزة "Landmarks".....
١٠٨	..... خلاصة الباب.....

محتويات الباب الخامس "دراسة حالة طريق الكورنيش قبل وبعد التطوير"

١١٢ مقدمة.....
-----	------------------

- ١١٣ (١-٥) كورنيش الإسكندرية عامةً.
- ١١٣ (١-١-٥) تعريف كلمة كورنيش "Corniche" عامةً.
- ١١٣ (٢-١-٥) أهم الأسباب التي أدت إلى توسعة الكورنيش.
- ١١٣ (٣-١-٥) أهداف توسعة كورنيش الإسكندرية.
- ١١٣ (٢-٥) لحظة تاريخية عن كورنيش الإسكندرية.
- ١١٣ (١-٢-٥) نشأة طريق الكورنيش وتطوره على مدار الزمن.
- ١١٧ (٢-٢-٥) تطور كورنيش مدينة الإسكندرية خلال السنوات الأخيرة.
- ١١٩ (٣-٢-٥) أبرز التحولات (التغيرات) (المعمارية - العمرانية - المرورية - الأنشطة) على امتداد كورنيش الإسكندرية.
- ١١٩ (١-٣-٢-٥) قلعة قايتباي.
- ١٢٠ (٢-٣-٢-٥) مسجد المرسي أبو العباس.
- ١٢٠ (٣-٣-٢-٥) أهم وأبرز الميادين.
- ١٢١ (٤-٣-٢-٥) مكتبة الإسكندرية "Bibliotheca Alexandrina".
- ١٢٣ (٥-٣-٢-٥) كوبري ستالي.
- ١٢٥ (٦-٣-٢-٥) فندق سان ستيفانو.
- ١٢٧ (٣-٥) دوافع اختيار منطقة الدراسة.
- ١٢٧ (١-٣-٥) أسباب تناول مشروع تطوير كورنيش الإسكندرية بالنقد.
- ١٢٨ (٢-٣-٥) أسباب إنشاء الكورنيش.
- ١٢٨ (٣-٣-٥) أهداف توسعة طريق الكورنيش.
- ١٢٨ (٤-٣-٥) مميزات ساحل مدينة الإسكندرية.
- ١٢٩ (٤-٥) أهم سلبيات (عيوب - مشاكل - مخاطر حالية - مخاطر مستقبلية) مشروع توسعة كورنيش الإسكندرية وأسبابها.
- ١٢٩ (١-٤-٥) المشاكل الساحلية لمدينة الإسكندرية منذ انشاء كورنيش الإسكندرية عام ١٩٣٤م.
- ١٣٠ (٢-٤-٥) بعض المخاطر المستقبلية لمشروع توسعة كورنيش الإسكندرية خلال العشر سنوات القادمة.
- ١٣١ (٣-٤-٥) التأثيرات السلبية التي قد تنتج عن عدم إتمام الدراسات اللازمة.
- ١٣٢ (٤-٤-٥) سلبيات سرعة تطور كورنيش الإسكندرية خلال السنوات القليلة الماضية وما لحق به بعد نوبة يناير ٢٠٠٤م.
- ١٣٥ (٥-٣-٥) بعض السلبيات الخطيرة التي تم اكتشافها عند تنفيذ مشروع توسيع كورنيش الإسكندرية.
- ١٣٧ (٥-٥) توثيق الصورة البصرية (الذهنية) لمدينة الإسكندرية.
- ١٣٩ (١-٥-٥) توثيق الصورة البصرية (الذهنية) لكورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للمسارات.
- ١٥٠ (٢-٥-٥) توثيق الصورة البصرية (الذهنية) لمدينة الإسكندرية تبعاً للحدود.
- ١٥٤ (٣-٥-٥) توثيق الصورة البصرية (الذهنية) لمدينة الإسكندرية تبعاً للأحياء.
- ١٦٣ (٤-٥-٥) توثيق الصورة البصرية (الذهنية) لمدينة الإسكندرية تبعاً لنقاط التلاقح.

١٦٧	..... (٥-٥-٥) توثيق الصورة البصرية (الذهنية) لمدينة الإسكندرية تبعاً للعلامات المميزة.
١٧٢	..... (٦-٥) أبرز التحولات المعمارية والعمرانية على امتداد كورنيش مدينة الإسكندرية.
١٧٩	..... خلاصة الباب.

محتويات الباب السادس "النتائج والتوصيات"

١٨١	(١-٦) توصيات البحث
١٨١	..... (١-١-٦) أولاً: توصيات عامة .
١٨٣	..... (٢-١-٦) ثانياً: توصيات خاصة بمنطقة الدراسة الميدانية بمدينة الإسكندرية.
١٨٨	..... (٣-١-٦) ثالثاً: أبحاث مستقبلية .
١٨٩	..... المراجع العربية
١٩٣	..... المراجع الأجنبية.

فهرس الأشكال

٥	..... شكل (١-١): نظرية الخط المستمر.
٥	..... شكل (٢-١): نظرية الدورات المنعزلة.
٥	..... شكل (٣-١): النظريات المادية والعقلانية.
٥	..... شكل (٤-١): نظرية التحدي والاستجابة.
٨	..... شكل (٥-١): العلاقة بين العمارة والمعارف الإنسانية.
١٠	..... شكل (٦-١): مرحلة التكوين والاستقرار.

١١	..... شكل (٧-١): مراحل التحول المعماري.
١٤	..... شكل (٨-١): الاتجاهات الكلاسيكية للتغير والتحول العمراني للمدن.
١٥	..... شكل (٩-١): المدينة المصرية القديمة.
١٥	..... شكل (١٠-١): المدينة الإغريقية.
١٦	..... شكل (١١-١): المدينة الرومانية.
١٦	..... شكل (١٢-١): مدينة العصور الوسطى.
١٧	..... شكل (١٣-١): مدينة عصر النهضة.
١٧	..... شكل (١٤-١): المدينة المعاصرة.
٢٦	..... شكل (١-٢): عناصر تكوين المدينة الساحلية.
٣٢	..... شكل (٢-٢): بعض الاستخدامات المختلفة لشاطئ مدينة الإسكندرية (منطقة شاطئ سنانلي في الأربعينات).
٣٤	..... شكل (٣-٢): مسرح ميليتوس الذي بني عام ٢ ق.م.
٣٤	..... شكل (٤-٢): بقايا آثار ميناء ميليتوس.
٣٤	..... شكل (٥-٢): المسقط الأفقي للمدينة ميليتوس.
٣٥	..... شكل (٦-٢): خريطة لمدينة الإسكندرية في عهد اليونان والرومان.
٣٥	..... شكل (٧-٢): المدرج الروماني المكتشف حديثاً بمدينة الإسكندرية.
٣٦	..... شكل (٨-٢): الفورم Leptis Magna Forum.
٣٦	..... شكل (٩-٢): الأمفيتر Amphitheater.
٣٦	..... شكل (١٠-٢): المسرح Theater.
٣٧	..... شكل (١١-٢): ميناء أوستيا "Ostia" الروماني.
٣٧	..... شكل (١٢-٢): الحمامات في مدينة "Ostia".
٣٧	..... شكل (١٣-٢): شكل مقاعد الجلوس في بعض مباني مدينة "Ostia".
٣٩	..... شكل (١٤-٢): خريطة تاريخية لمدينة فينيسيا.
٣٩	..... شكل (١٥-٢): خريطة لمدينة فينيسيا.
٤٠	..... شكل (١٦-٢): مدينة ليفرونو "Livrono(Leghorn)".
٤١	..... شكل (١٧-٢): مدينة جوتنبرج "Gothenburg".
٤٨	..... شكل (١-٣): تخطيط للشارع الرئيسي بمدينة الإسكندرية.
٤٨	..... شكل (٢-٣): مدينة الإسكندرية عند مجيء الإسكندر الأكبر.
٤٩	..... شكل (٣-٣): منارة الإسكندرية.
٤٩	..... شكل (٤-٣): مدينة الإسكندرية في عصر البطالمة.
٥٠	..... شكل (٥-٣): الهيئات ستادיום.

٥٠	شكل (٦-٣): القيصران
٥١	شكل (٧-٣): مراحل نمو مدينة الإسكندرية
٥١	شكل (٨-٣): بعض عناصر الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية في عهد الرومان
٥١	شكل (٩-٣): التطور العمراني لمدينة الإسكندرية في عهد الرومان
٥٢	شكل (١٠-٣): الساديوم
٥٣	شكل (١١-٣): كنيسة "Protestant" (١٨٨٠م)
٥٣	شكل (١٢-٣): الكنيسة المرقسية (١٩٩٦م)
٥٤	شكل (١٣-٣): خريطة توضح الحدود المختلفة لمدينة الإسكندرية
٥٤	شكل (١٤-٣): مدينة الإسكندرية في العصر الإسلامي (١٦١٥م)
٥٤	شكل (١٥-٣): مدينة الإسكندرية في عهد المماليك
٥٤	شكل (١٦-٣): خريطة توضح أسوار مدينة الإسكندرية وبعض معالمها في عهد أحمد بن طولون
٥٤	شكل (١٧-٣): مدينة الإسكندرية في عهد السلطان الأشرف شعبان
٥٧	شكل (١٨-٣): مسجد العطارين
٥٨	شكل (١٩-٣): مدينة الإسكندرية التركية
٥٩	شكل (٢٠-٣): بعض ملامح المدينة العربية
٦٠	شكل (٢١-٣): خريطة توضح مدينة الإسكندرية عند وصول الحملة الفرنسية هام ١٧٩٨م
٦١	شكل (٢٣-٣): خريطة توضح مدينة الإسكندرية عام ١٨٥٥م
٦١	شكل (٢٤-٣): قناة المحمودية
٦٢	شكل (٢٥-٣): حدائق النزهة
٦٢	شكل (٢٦-٣): سراي رأس التين
٦٢	شكل (٢٧-٣): ميدان المنشية
٦٣	شكل (٢٨-٣): خريطة توضح مدينة الإسكندرية في الفترة من ١٨٠٧م-١٨٨٢م
٦٣	شكل (٢٩-٣): خريطة توضح مدينة الإسكندرية عام ١٨٨٢م
٦٤	شكل (٣٠-٣): محطة الرمل قديماً
٦٤	شكل (٣١-٣): محطة الرمل حديثاً (٢٠٠٤)
٦٤	شكل (٣٢-٣): ميناء الإسكندرية
٦٤	شكل (٣٣-٣): الفنار المطل على الميناء الغربي
٦٥	شكل (٣٤-٣): محطة السكة الحديد
٦٥	شكل (٣٥-٣): المدرسة الإيطالية
٦٥	شكل (٣٦-٣): كلية فكتوريا

- شكل (٣-٣٧): خريطة توضح مدينة الإسكندرية في الفترة من ١٨٨٢م-١٩١٩م..... ٦٦
- شكل (٣-٣٨): خريطة توضح مدينة الإسكندرية في الفترة من ١٩١٩م-١٩٥٨م..... ٦٦
- شكل (٣-٣٩): خريطة توضح مدينة الإسكندرية في الفترة من ١٩٥٨-١٩٧٣م..... ٦٧
- شكل (٣-٤٠): كورنيش الإسكندرية في منطقة سبورتنج..... ٦٧
- شكل (٣-٤١): كورنيش الإسكندرية في منطقة ستانلي (١٩٤٠م)..... ٦٨
- شكل (٣-٤٢): طلاء المباني المطلة على الكورنيش باللون الأبيض..... ٦٨
- شكل (٣-٤٣): المتحف اليوناني الروماني..... ٦٨
- شكل (٣-٤٤): متحف محمود سعيد..... ٦٨
- شكل (٣-٤٥): خريطة توضح مدينة الإسكندرية منذ ثورة ٢٣ يوليو حتى يومنا هذا..... ٦٩
- شكل (٣-٤٦): منطقة قصر رأس التين..... ٦٩
- شكل (٣-٤٧): الميناء الشرقي (١٩٣٠م)..... ٧٠
- شكل (٣-٤٨): شارع شريف بالمتنحية (١٩١٦م)..... ٧٠
- شكل (٣-٤٩): محطة الرمل (١٩٥٠م)..... ٧٠
- شكل (٣-٥٠): كورنيش الإسكندرية (١٩٣٥م)..... ٧٠
- شكل (٣-٥١): حدائق الشلالات..... ٧٠
- شكل (٣-٥٢): كنيسة سان مارك..... ٧١
- شكل (٣-٥٣): مبنى البورصة في المنشية..... ٧١
- شكل (٣-٥٤): كلية الهندسة..... ٧١
- شكل (٣-٥٥): المدرسة الإنجليزية للبنات..... ٧١
- شكل (٣-٥٦): مستشفى المواساة..... ٧٢
- شكل (٣-٥٧): محطة الرمل (٢٠٠٠م)..... ٧٢
- شكل (٣-٥٨): محطة الرمل (٢٠٠٣م)..... ٧٢
- شكل (٣-٥٩): إنشاء مكتبة الإسكندرية (١٩٩٧/١١/٢٦م)..... ٧٢
- شكل (٣-٦٠): ماكيت يوضح الفكرة التصميمية لمكتبة الإسكندرية..... ٧٢
- شكل (٣-٦١): مجموعة خرائط توضح التغير والتحول العمراني لمدينة الإسكندرية على مدار الزمن..... ٧٣
- شكل (٣-٦٢): اتجاهات الإمتداد العمراني لمدينة الإسكندرية منذ بداية نشأتها حتى وقتنا الحالي..... ٧٤
- شكل (٣-٦٣): مبنى "Baudort Cafee" قديماً وحديثاً في شارع فؤاد..... ٧٥
- شكل (٣-٦٤): محطة الرمل قديماً وحديثاً..... ٧٥
- شكل (٣-٦٥): مبنى لوريا (إحياء للطرز المعمارية المحلية). من تصميم المعماري "جاكومولوريا"..... ٧٦
- شكل (٣-٦٦): تجميل محطة مصر..... ٧٧

٧٧	شكل (٣-٦٧): طلاء واجهات المباني باللون الموحد وزراعة الأشجار والتخيل على امتداد كورنيش الإسكندرية .
٧٧	شكل (٣-٦٨): مباني يصعب تحديد هويتها أو طابعها .
٧٨	شكل (٣-٦٩): مقابر كوم الشقافة .
٧٩	شكل (٣-٧٠): بعض الأنشطة المائية العامة على الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية في عهد الرومان .
٧٩	شكل (٣-٧١): تخيل لشكل مدينة الإسكندرية في عهد اليونانيين والرومانيين .
٨٠	شكل (٣-٧٢): مدينة الإسكندرية في عهد اليونانيين والرومانيين .
٨١	شكل (٣-٧٣): المدينة التركية .
٨٣	شكل (٣-٧٤): مدينة الإسكندرية في العصور الوسطى .
٨٥	شكل (٣-٧٥): قناة المحمودية .
٨٦	شكل (٣-٧٦): بعض ملامح ميناء الإسكندرية الغربي قديماً .
٨٧	شكل (٣-٧٧): بعض ملامح قصر رأس التين .
٨٧	شكل (٣-٧٨): تمثال نوبار باشا في حدائق الشلالات .
٨٨	شكل (٣-٧٩): ميدان القناصل .
٨٨	شكل (٣-٨٠): فندق سيسيل .
٨٩	شكل (٣-٨١): الواجهة البحرية لغرب مدينة الإسكندرية (١٨٨٢:١٨٠٧م) .
٩٠	شكل (٣-٨٢): الحدائق الفرنسية .
٩٠	شكل (٣-٨٣): الواجهة البحرية لغرب مدينة الإسكندرية (١٨٨٢م:١٩١٩م) .
٩٢	شكل (٣-٨٤): بداية امتداد الكورنيش ١٩١٠م .
٩٢	شكل (٣-٨٥): كبائن شاطيء ستانلي في الثلاثينات .
٩٢	شكل (٣-٨٦): الواجهة البحرية لغرب مدينة الإسكندرية (١٩٥٨:١٩١٩م) .
٩٣	شكل (٣-٨٧): المنشآت الخرسانية المطلة على شاطيء ستانلي وسيدي بشر في الخمسينات .
٩٣	شكل (٣-٨٨): الحرمك (المنتزه) .
٩٥	شكل (٣-٨٩): الأبراج السكنية في منطقة مصطفى كامل .
٩٥	شكل (٣-٩٠): بلوك مكاتب القطن .
١٠١	شكل (٤-١): عناصر تحليل الطابع المعماري والعمراني للمناطق العمرانية وعلاقته بالتحول في العمارة والعمران .
١١٣	شكل (٥-١): جزء من الجدار الدفاعي الذي كان يحيط مدينة الإسكندرية .
١١٤	شكل (٥-٢): طريق الكورنيش (١٩٣٤م) .
١١٤	شكل (٥-٣): بداية امتداد كورنيش مدينة الإسكندرية .
١١٥	شكل (٥-٤): طلاء واجهات المباني المواجهة للبحر باللون الأبيض .
١١٦	شكل (٥-٥): توسعة طريق الكورنيش .

- شكل (٥-٦): خريطة لمدينة الإسكندرية توضح امتداد الكورنيش من سراي رأس التين غرباً حتى قصر المنتزه شرقاً..... ١١٦
- شكل (٥-٧): منظر عام لكورنيش الإسكندرية بعد توسعته صباحاً ومساءً. ١١٦
- شكل (٥-٨): بعض الميادين التي تم تجميلها في مدينة الإسكندرية. ١١٧
- شكل (٥-٩): بعض مراحل توسعة كورنيش الإسكندرية. ١١٧
- شكل (٥-١٠): توسعة وتجميل كورنيش الإسكندرية. ١١٨
- شكل (٥-١١): خريطة لمدينة الإسكندرية توضح أبرز التحولات المعمارية والعمرانية على امتداد كورنيش مدينة الإسكندرية. ١١٩
- شكل (٥-١٢): صورة جوية لقلعة قايتباي عام ٢٠٠٤م. ١١٩
- شكل (٥-١٣): قلعة قايتباي عام ١٩٩٧م. ١١٩
- شكل (٥-١٤): قلعة قايتباي عام ٢٠٠٥م. ١١٩
- شكل (٥-١٥): صورة جوية توضح منطقة مسجد المرسي أبو العباس عام ٢٠٠٤م. ١٢٠
- شكل (٥-١٦): مسجد المرسي أبو العباس. ١٢٠
- شكل (٥-١٧): صورة جوية لميدان سعد زغلول عام ٢٠٠٤م. ١٢٠
- شكل (٥-١٨): ١- صورة قديمة للميدان. ٢- صورة حديثة للميدان. ١٢٠
- شكل (٥-١٩): صورة جوية لميدان الجندي المجهول عام ٢٠٠٤م. ١٢١
- شكل (٥-٢٠): ميدان الجندي المجهول عام ٢٠٠٥م. ١٢١
- شكل (٥-٢١): تخطيط لشكل مكتبة الإسكندرية القديمة من الداخل. ١٢١
- شكل (٥-٢٢): صورة جوية لمكتبة الإسكندرية "Bibliotheca Alexandrina". ١٢١
- شكل (٥-٢٣): مجموعة صور لمكتبة الإسكندرية حديثاً "Bibliotheca Alexandrina". ١٢٢
- شكل (٥-٢٤): مكتبة الإسكندرية. ١٢٢
- شكل (٥-٢٥): مكتبة الإسكندرية عام ٢٠٠٥م. ١٢٢
- شكل (٥-٢٦): المرحلة الأولى من مراحل إنشاء كوبري ستانلي. ١٢٣
- شكل (٥-٢٧): المرحلة الثانية من مراحل إنشاء كوبري ستانلي. ١٢٣
- شكل (٥-٢٨): المرحلة الثالثة من مراحل إنشاء كوبري ستانلي. ١٢٤
- شكل (٥-٢٩): المرحلة الرابعة من مراحل إنشاء كوبري ستانلي. ١٢٤
- شكل (٥-٣٠): يعد كوبري ستانلي امتداداً للكورنيش. ١٢٤
- شكل (٥-٣١): صورة جوية لكوبري ستانلي عام ٢٠٠٤م. ١٢٤
- شكل (٥-٣٢): تطور شاطئ ستانلي على مدار الزمن. ١٢٥
- شكل (٥-٣٣): صورة جوية لمنطقة سان ستيفانو. ١٢٦
- شكل (٥-٣٤): الكورنيش قبل وبعد سان ستيفانو. ١٢٦

١٢٦	شكل (٥-٣٥): فندق سان ستيفانو القديم
١٢٧	شكل (٥-٣٦): الشكل الهلالي والخارجي لفندق سان ستيفانو
١٣٢	شكل (٥-٣٧): صورة ١، ٢ كورنيش الإسكندرية بعد نوبة يناير ٢٠٠٤ م
١٣٨	شكل (٥-٣٨): خريطة لمدينة الإسكندرية توضح توثيق الصورة البصرية لكورنيش مدينة الإسكندرية يبعاً للمسارات
١٤٩	شكل (٥-٣٩): خريطة لمدينة الإسكندرية توضح توثيق الصورة البصرية لكورنيش مدينة الإسكندرية يبعاً للحدود
١٥٣	شكل (٥-٤٠): خريطة لمدينة الإسكندرية توضح توثيق الصورة البصرية لكورنيش مدينة الإسكندرية يبعاً للأحياء
١٦٢	شكل (٥-٤١): خريطة لمدينة الإسكندرية توضح توثيق الصورة البصرية لكورنيش مدينة الإسكندرية يبعاً لنقاط التقاطي
١٦٦	شكل (٥-٤٢): خريطة لمدينة الإسكندرية توضح توثيق الصورة البصرية لكورنيش مدينة الإسكندرية يبعاً للعلامات المميزة
١٧٢	شكل (٥-٤٣): أبرز التحولات المعمارية والعمرانية على امتداد كورنيش الإسكندرية
١٨٣	شكل (٦-١): كورنيش الإسكندرية بعد تدميره أثناء نوبة يناير ٢٠٠٤ م
١٨٤	شكل (٦-٢): فقد الرمال نهائياً من شاطئ جليم
١٨٤	شكل (٦-٣): شاطئ ميامي عام (٢٠٠٥ م)
١٨٤	شكل (٦-٤): قلة عرض شاطئ الإسكندرية في منطقة الأنفوشي عام (٢٠٠٤ م)
١٨٤	شكل (٦-٥): صور توضح قلة المساحة المستغلة للاستمتاع بشاطئ البحر في منطقة الميناء الشرقية عام (٢٠٠٤ م)
١٨٥	شكل (٦-٦): وضع البلوكات الخرسانية في البحر أمام حوائط الكورنيش
١٨٦	شكل (٦-٧): بعض ملامح المنطقة التي تمتد من قلعة قايتباي شرقاً حتى مكتبة الإسكندرية غرباً (٢٠٠٥ م)
١٨٦	شكل (٦-٨): كورنيش الإسكندرية بعد نوبة يناير ٢٠٠٤ م
١٨٧	شكل (٦-٩): بعض مظاهر الإهمال من قبل مواطني ومرتادي الإسكندرية (٢٠٠٥ م)
١٨٧	شكل (٦-١٠): مقياس الكورنيش التعاطمي (٢٠٠٥ م)
١٨٨	شكل (٦-١١): دايجرام يوضح فكرة دراسة التغيرات والتحولات المعمارية والعمرانية الحادثة على عمق مدينة الإسكندرية بالتتابع بعيداً عن كورنيش الإسكندرية وبين مدى صدق وجودها على ما حوّلها من مبانٍ ومناطق عمرانية
١٨٨	شكل (٦-١٢): خريطة لمدينة الإسكندرية توضح فكرة دراسة التغيرات والتحولات المعمارية والعمرانية الحادثة على عمق مدينة الإسكندرية بالتتابع بعيداً عن الكورنيش

فهرس الجداول

٥	جدول (١-١): نظريات التفسير الحضاري للتاريخ وموقع فترات التحول من خلال النظريات الحضارية
٧	جدول (١-٢): آراء بعض المنظرين والفلاسفة عن مسلك الفكر المعماري والعمراني كمكون حضاري
١٩	جدول (١-٣): تأثير التحولات الفكرية على نمط العمران المحلي
٤٩	جدول (٣-١): مدينة الإسكندرية عند مجيء الإسكندر الأكبر
٥٠	جدول (٣-٢): مدينة الإسكندرية في عصر البطالمة (٣٢٣ ق.م: ٣٠ ق.م)
٥٢	جدول (٣-٣): مدينة الإسكندرية في عهد الرومان
٥٣	جدول (٣-٤): مدينة الإسكندرية في عهد المسيحية (من القرن الثالث إلى السابع الميلادي)

- جدول (٣-٥): مدينة الإسكندرية في العصر الإسلامي (من الفتح العربي عام ٦٤٢م : الفتح العثماني في منتصف القرن السادس عشر)..... ٥٧
- جدول (٣-٦): مدينة الإسكندرية من الفتح العثماني إلى نهاية عصر إسماعيل (١٥١٧: ١٨٧٩م)..... ٥٩
- جدول (٣-٧): مدينة الإسكندرية من الحملة الفرنسية حتى عام ١٨٠٧م..... ٦٠
- جدول (٣-٨): مدينة الإسكندرية في عهد محمد علي من ١٨٠٧م إلى ١٨٤٨م..... ٦٢
- جدول (٣-٩): مدينة الإسكندرية في عهد خلفاء محمد علي (١٨٤٨م : ١٨٧٩م)..... ٦٥
- جدول (٣-١٠): مدينة الإسكندرية منذ الاحتلال البريطاني حتى قيام ثورة ٢٣ يوليو ١٩٥٢م..... ٦٦
- جدول (٣-١١): مدينة الإسكندرية في ظل ثورة ٢٣ يوليو ١٩٥٢م..... ٦٨
- جدول (٣-١٢): مدينة الإسكندرية منذ ثورة ٢٣ يوليو ١٩٥٣م حتى يومنا هذا..... ٧٢
- جدول (٣-١٣): الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية في عهد اليونانيين والرومانين..... ٨٠
- جدول (٣-١٤): الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية في العصور الوسطى..... ٨٣
- جدول (٣-١٥): الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية في فترة المدينة الأوروبية الجديدة (١٨٠٧م: ١٨٨٢م)..... ٨٩
- جدول (٣-١٦): إعادة إنشاء الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية بعد انهيارها في يوليو (١٨٨٢م: ١٩١٩م)..... ٩١
- جدول (٣-١٧): التطور العمراني وميلاد الأحياء الجديدة على امتداد الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية (١٩١٩م: ١٩٥٨م)..... ٩٢
- جدول (٣-١٨): التطور العمراني للواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية (١٩٥٨م: ١٩٧٣)..... ٩٤
- جدول (٥-١): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للمسارات بدايةً من القلعة حتى شارع إسماعيل صبري..... ١٣٩
- جدول (٥-٢): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للمسارات بدايةً من شارع إسماعيل صبري حتى شارع السبع بنات..... ١٤٠
- جدول (٥-٣): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للمسارات بدايةً من شارع السبع بنات حتى شارع صفية زغلول..... ١٤١
- جدول (٥-٤): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للمسارات بدايةً من شارع صفية زغلول حتى طريق قناة السويس..... ١٤٢
- جدول (٥-٥): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للمسارات بدايةً من طريق قناة السويس حتى شارع أحمد إسماعيل..... ١٤٣
- جدول (٥-٦): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للمسارات بدايةً من شارع أحمد إسماعيل حتى شارع سوريا..... ١٤٤
- جدول (٥-٧): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للمسارات بدايةً من شارع سوريا حتى الشارع الموازي لفندق سان ستيفانو غرباً..... ١٤٥
- جدول (٥-٨): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للمسارات بدايةً من الشارع الموازي لفندق سان ستيفانو غرباً حتى شارع الإقبال..... ١٤٦
- جدول (٥-٩): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للمسارات بدايةً من شارع الإقبال حتى تقاطع طريق حمال عبد الناصر مع الكورنيش..... ١٤٧
- جدول (٥-١٠): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للمسارات بدايةً من تقاطع طريق حمال عبد الناصر مع الكورنيش حتى المنتزه..... ١٤٨
- جدول (٥-١١): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للحدود (خط السكة الحديد)..... ١٥٠
- جدول (٥-١٢): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للحدود (طريق الكورنيش)..... ١٥١
- جدول (٥-١٣): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للحدود (البحر الأبيض المتوسط)..... ١٥٢
- جدول (٥-١٤): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للأحياء (المنشئية)..... ١٥٤
- جدول (٥-١٥): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للأحياء (محطة الرمل)..... ١٥٥
- جدول (٥-١٦): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للأحياء (النشاطي)..... ١٥٦

١٥٧	..... جدول (٥-١٧): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للأحياء (سيدي جابر)
١٥٨	..... جدول (٥-١٨): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للأحياء (مصطفى كامل)
١٥٩	..... جدول (٥-١٩): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للأحياء (من رشدي حتى لوران)
١٦٠	..... جدول (٥-٢٠): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للأحياء (سيدي بشر)
١٦١	..... جدول (٥-٢١): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للأحياء (من ميامي إلى المنذرة)
١٦٣	..... جدول (٥-٢٢): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً لنقاط التلاقي (ساحة مسجد المرسي أبو العباس، ميدان الجندي المجهول، ميدان سعد زغلول)
١٦٤	..... جدول (٥-٢٣): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً لنقاط التلاقي (تقاطع شارع شامليون مع الكورنيش، مكتبة الإسكندرية، تقاطع طريق قناة السويس مع الكورنيش)
١٦٥	..... جدول (٥-٢٤): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً لنقاط التلاقي (كوبري ستانلي)
١٦٧	..... جدول (٥-٢٥): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للعلامات المميزة (قلعة قايتباي، وميدان الجندي المجهول)
١٦٨	..... جدول (٥-٢٦): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للعلامات المميزة (مبنى القطن، وميدان سعد زغلول)
١٦٩	..... جدول (٥-٢٧): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للعلامات المميزة (مكتبة الإسكندرية، ومسرح وسينما السلام)
١٧٠	..... جدول (٥-٢٨): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للعلامات المميزة (عمارات مصطفى كامل، وأبراج كوبري ستانلي)
١٧٥	..... جدول (٥-٢٩): أبرز التحولات المعاصرة والعمرانية على امتداد كورنيش الإسكندرية (مكتبة الإسكندرية)
١٧٨	..... جدول (٥-٢٩): أبرز التحولات المعاصرة والعمرانية على امتداد كورنيش الإسكندرية (منطقة كوبري ستانلي)

ملخص الرسالة

يهدف البحث إلى محاول رصد التحول المعماري والعمراني لمدينة الإسكندرية عامةً وللكورنيش خاصةً، وذلك طبقاً لما يحدث في المدن الساحلية الشريطية، حيث يعتبر كورنيش هذه المدن هو الطريق الرئيسي الذي يتم التركيز أكثر على تطويره وتحسينه ووضع أهم المعالم المعمارية والعمرانية عليه.

وذلك أيضاً طبقاً لرأي "كفن لنش" "Kevin Lynch" في أن كورنيش المدينة هو أهم عنصر يتم التركيز عليه معمارياً وعمرانياً في المدن الساحلية حيث أنه توصل إلى فكرة كيفية قراءة المكان "Place Legibility".

ويتم تحقيق الهدف من هذا البحث من خلال رصد ودراسة الأسباب والمظاهر التي صاغت ذلك التحول والتغير المعماري والعمراني عن طريق التركيز على دراسة بعض النقاط الهامة والتي يمكن إيجازها فيما يلي:

- دراسة مفهوم ظاهرة التحول والتغير المعماري والعمراني عامةً مع ذكر خاص لعملية تحول المدن الساحلية ذات القيمة التاريخية.
- دراسة أسس التحول والتغير المعماري والعمراني للمدن الساحلية ذات القيمة التاريخية.
- دراسة الخلفية التاريخية لمدينة الإسكندرية ورصد تطورها المعماري والعمراني على مدار الزمن.
- إلقاء الضوء على رصد ودراسة التغيرات والتحولات المعمارية والعمرانية التي طرأت على واجهة الإسكندرية البحرية الرئيسية على مدار الأزمنة المختلفة، وبيان ودراسة التغيرات والتحولات المعمارية والعمرانية التي أجريت على الواجهة البحرية الرئيسية خلال السنوات القليلة الماضية، وبيان الأسس التي بناها عليها حدثت هذه التحولات المعمارية والعمرانية

ومعرفة العوامل التي أثرت على صياغتها بهذا الشكل، ودراسة السلبيات والإيجابيات الناتجة عن هذا التحول والتغير المعماري والعمراني ومدى أثرها على المجتمع السكندري وعلى مدينة الإسكندرية. ويتم ذلك عن طريق التركيز على منطقة الدراسة والتي تشمل كورنيش الإسكندرية بداية من قلعة قايتباي غرباً حتى قصر المنتزه شرقاً. ويتم اختيار الشريط الساحلي للمدينة المحدد بالبحر الأبيض المتوسط شمالاً وبعمق حوالي مائة متر (بجلاف عرض الطريق). ونجد أن ذلك العمق بطول الشريط الساحلي هو الأكثر تضرراً أو انتفاعاً بالتطور الحادث، حيث يمكن أن يمثل ذلك العمق - وإن لم يكن بالغ الدقة في التعبير عن حال المدينة بأكملها - ترمومتر التحول الحادث في عمارة وعمران مدينة الإسكندرية، وذلك على سبيل المثال لا الحصر، حيث استوجب خط التنظيم الذي تم وضعه ضمن مخطط توسعة طريق الكورنيش إزالة العديد من البنايات وأجزاء من البعض الآخر مما تسبب في تغيير خريطة الأنشطة والاستعمالات والارتفاعات والحالات والحركة المرورية والأنفاق حولها.

مقدمة

الإسكندرية عروس البحر الأبيض المتوسط، منارة الفنون و العلوم، قبلة العلماء والأدباء والحكماء والفلاسفة في عهد البطلمة، ومهد الحضارة الوافدة من البحر واليابسة، ومركز للآثار والأفكار الجديدة في عهد الرومان، صاحبة التراث الإسلامي الفريد بعد الفتح العربي.

كانت مدينة الإسكندرية ذات مكانة علمية وثقافية وتراثية وسياسية واقتصادية كبيرة جداً في العالم القديم، حيث كانت تعتبر من أشهر وأعظم المدن في ذلك الوقت. ويعتبر القرن الواحد والعشرين بداية انطلاقة جديدة لمدينة الإسكندرية حيث بدأت هذه المدينة العريقة في استعادة شهرتها العالمية من جديد، وذلك بسبب الإنجازات الحضارية (المعمارية والعمرانية) الهائلة التي تمت بها خلال السنوات القليلة الماضية، والتي كان من أهمها وأشهرها إعادة إحياء مكتبة الإسكندرية القديمة، كذلك مشروع تجميل الكورنيش الذي يعتبر من أبرز التحولات والتغيرات العمرانية التي وجدت مؤخراً في مدينة الإسكندرية.

مرت مدينة الإسكندرية على مدار الزمن بمراحل تحول وتغير عديدة أثرت بشكل مباشر على عمارتها وعمرانها حتى وصلت إلى ما هي عليه اليوم.

لذا جاء التفكير في دراسة هذا التحول والتغير المعماري والعمراني بشكل عام على مدار الزمن ورصد جميع مراحلته التي صاغت هذه المدينة العريقة. ويتم التركيز أكثر على دراسة كورنيش الإسكندرية الذي يعتبر الواجهة البحرية الرئيسية لمدينة الإسكندرية وشريانها الأساسي، والذي يعتبر مرآة تعكس حضارة مدينة الإسكندرية وتوضح تأثيرها المباشر على مدى تحضر مدينة الإسكندرية الآن.

المشكلة البحثية:

شهدت مدينة الإسكندرية خلال السنوات القليلة الماضية تغيراً وتحولاً معمارياً لم يسبق له مثيل. وهذا التغير والتحول ظهر واضحاً بشكل كبير على الواجهة البحرية الرئيسية لمدينة الإسكندرية (كورنيش الإسكندرية) والذي تطور تطوراً سريعاً وتغيرت معظم معالمه، (مثل إقامة بعض المباني الهامة المطلة عليه، وتجميله بعناصر تجميل الموقع، وإزالة بعض المباني المجاورة له، وإعادة ترميم بعض المباني القديمة المطلة عليه، وتوسيع شارع الكورنيش نفسه تحت مسمى توسيع وتجميل كورنيش الإسكندرية). ونجد أن هذه التطورات السريعة كانت سبباً رئيسياً في التغير والتحول المعماري والمحتوى العمراني الذي تعرضت له الواجهة البحرية الرئيسية خاصةً ومدينة الإسكندرية بأكملها عامةً.

ونظراً لمكانة مدينة الإسكندرية العظيمة وشهرتها العالمية الواسعة والتي كانت تحتلها في العالم القديم، ولأنها الآن وبعد أن تم بها من تغييرات وتحولات معمارية وعمرانية هائلة والتي كان من أهمها وأشهرها إعادة إحياء مكتبة الإسكندرية من جديد - ذلك الصرح الهائل الذي قد يعيد مدينة الإسكندرية إلى سابق مجدها الأول- بدأت تستعيد شهرتها العالمية في جميع أنحاء العالم من جديد، كذلك لمكاتها في جمهورية مصر العربية من حيث أنها ثاني أهم وأكبر مدينة والميناء الرئيسية لها. لهذا جاء التفكير في اختيار مدينة الإسكندرية ودراسة ما وصلت إليه من تطور وتغير معماري وعمراني، وذلك من خلال رصد ودراسة أهم الأسباب والمظاهر التي صاغت ذلك التحول والتغير المعماري والمعماري كخطوة على الطريق لمحاولة التوصل إلى أسس ومبادئ ذلك التحول والتغير.

الهدف من البحث:

يهدف البحث إلى محاول رصد التحول المعماري والعمراني لمدينة الإسكندرية عامةً وللكورنيش خاصةً، وذلك طبقاً لما يحدث في المدن الساحلية الشريطية، حيث يعتبر كورنيش هذه المدن هو الطريق الرئيسي الذي يتم التركيز أكثر على تطويره وتحسينه ووضع أهم المعالم المعمارية والعمرانية عليه.

وذلك أيضاً طبقاً لرأي "كفن لنش" "Kevin Lynch" في أن كورنيش المدينة هو أهم عنصر يتم التركيز عليه معمارياً وعمرانياً في المدن الساحلية حيث أنه توصل إلى فكرة كيفية قراءة المكان "Place Legibility"، وقال أنه لفهم المخطط العام "General Layout" لأي مدينة لابد أن يكون الأشخاص بها خريطة ذهنية "Mental Map" للمكان أولاً. وهذه الخرائط الذهنية هي عبارة عن مجموعة من البيانات الذهنية التي تحتوي عليها المدينة ومخططها العام. وهذه البيانات الذهنية والتي تماشى مع المدينة الفعلية تحتوي على العديد من العناصر الفريدة والمختلفة والتي وصفها "كفن لنش" على أنها تكون مع بعضها ما يشبه الشبكة، وتمثل هذه العناصر فيما يلي:

- ١- المسارات "Paths".
- ٢- الحدود "Edges".
- ٣- الضواحي "Districts".
- ٤- العقد "Nodes".
- ٥- العلامات المميزة "Land Marks".

ويتم تحقيق الهدف من هذا البحث من خلال رصد ودراسة الأسباب والمظاهر التي صاغت ذلك التحول والتغير المعماري والعمراني عن طريق التركيز على دراسة بعض النقاط الهامة والتي يمكن إيجازها فيما يلي:

- دراسة مفهوم ظاهرة التحول والتغير المعماري والعمراني عامةً مع ذكر خاص لعملية تحول المدن الساحلية ذات القيمة التاريخية، ورصد أهم الأسباب المؤدية للتحول والتغير المعماري والعمراني ومعرفة جميع مراحلها المختلفة التي تؤدي إلى صياغة شكل المدينة معمارياً وعمرانياً على مدار الزمن.
- دراسة أسس التحول والتغير المعماري والعمراني للمدن الساحلية ذات القيمة التاريخية، بإعتبار مدينة الإسكندرية مدينة ساحلية ذات قيمة تاريخية.
- دراسة المدن المماثلة لمدينة الإسكندرية على مدار الزمن والتي حدث بها تحول معماري وعمراني مشابه لما حدث في الإسكندرية، وذلك تدعيماً ومقارنةً لطرق تحول هذه المدن وبيان ما كانت عليه سابقاً وما آلت إليه الآن وذلك محاولة للتوصل إلى بعض الأسس والمعايير التي تحكم التحول المعماري والعمراني لهذه المدن والتي من خلالها يمكن صياغة عملية التحول.
- دراسة الخلفية التاريخية لمدينة الإسكندرية ورصد تطورها المعماري والعمراني والتركيز أكثر على معرفة مظاهر تطور واجهتها البحرية على مدار الزمن منذ أن أنشأها الإسكندر الأكبر عام ٣٣١ ق.م حتى يومنا هذا، ومعرفة الأسباب والمؤثرات التي أدت إلى تحولها معمارياً وعمرانياً والتي قد تكون أثرت سلبياً أو إيجابياً على اتجاه نمو هذه المدينة.
- إلقاء الضوء على رصد ودراسة التغيرات والتحويلات المعمارية والعمرانية التي طرأت على واجهة الإسكندرية البحرية الرئيسية على مدار الأزمنة المختلفة، وبيان ودراسة التغيرات والتحويلات المعمارية والعمرانية التي أجريت على الواجهة البحرية الرئيسية خلال السنوات القليلة الماضية، وبيان الأسس التي بناء عليها حدثت هذه التحويلات المعمارية والعمرانية ومعرفة العوامل التي أثرت على صياغتها بهذا الشكل، ودراسة السلبيات والإيجابيات الناتجة عن هذا التحول والتغير المعماري والعمراني ومدى أثرها على المجتمع السكندري وعلى مدينة الإسكندرية. ويتم ذلك عن طريق التركيز على منطقة الدراسة والتي تشمل كورنيش الإسكندرية بداية من قلعة قايتباي غرباً حتى قصر المنتزه شرقاً. ويتم اختيار الشريط الساحلي للمدينة المحدد بالبحر الأبيض المتوسط شمالاً وعمق حوالي مائة متر (بخلاف عرض الطريق). ونجد أن ذلك العمق بطول الشريط الساحلي هو الأكثر تضرراً أو انتقاعاً بالتطور الحادث، حيث يمكن أن يمثل ذلك العمق - وإن لم يكن بالغ الدقة في التعبير عن حال المدينة بأكملها - ترمومتر التحول الحادث في عمارة و عمران مدينة الإسكندرية، وذلك على سبيل المثال لا الحصر، حيث استوجب خط التنظيم الذي تم وضعه ضمن مخطط توسعة طريق الكورنيش إزالة العديد من المباني وأجزاء من البعض الآخر مما تسبب في تغيير خريطة الأنشطة والاستعمالات والارتفاعات والحالات والحركة المرورية والأنفاق حولها.

الفرض النظري:

- ١- نفترض أن الفكر المعماري والعمراني لمدينة الإسكندرية يشهد حالياً مجموعة من التحويلات التي يمتد تأثيرها بالسلب أو الإيجاب على الواجهة البحرية الرئيسية لمدينة الإسكندرية، وأن الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية تمثل العمق الفكري والتاريخي الذي يعكس حضارتها والذي يمتد الكورنيش موازياً لها.
- ٢- نفترض أنه كلما اقتربنا من الواجهة البحرية ازداد التحول المعماري والعمراني وكلما ابتعدنا عنها نقص التحول المعماري والعمراني.

٣- بالتفكير في إقامة صرح حضاري يعيد الإسكندرية إلى أيام مجدها الأول مثل مشروع إعادة إحياء مكتبة الإسكندرية على الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية، جعلنا نفترض أنه لحدوث تغير وتحول في شكل وكيان الكورنيش حتى يلبق بمكانة ذلك المبنى الهائل أدى ذلك إلى الاستعجال (إهمال العامل الزمني) في عمليات تغير وتحول الكورنيش خلال السنوات القليلة الماضية دون مراعاة بعض المعايير الهامة (المعايير البيئية - المعايير الفنية - المعايير التصميمية . . .) والتي كان لابد من أخذها في الاعتبار لتلافي الأضرار التي قد يتعرض لها هذا الطريق بمرور الزمن. والتي قد تؤدي إلى نقص المكانة التي تحتلها المباني المقامة عليه.

وفي هذا البحث سيتم إلقاء الضوء على إثبات هذه الفروض أو نفيها، وبيان ما إذا كان وجود مشروع له قيمة تاريخية وحضارية وثقافية عالية مطلقاً على هذا المحور أدى إلى سرعة حدوث التغير والتحول أم أن التغير والتحول الذي تم على هذا المحور هو الذي ساعد على إقامة مثل هذا المشروع مطلقاً عليه.

كذلك سيتم إلقاء الضوء بشكل عام على معرفة ما إذا كانت المؤثرات المختلفة (السياسية - الاقتصادية - الاجتماعية - الثقافية . . .) قد امتد صداها إلى وضع بعض القيود على صياغة هذا التحول المعماري والعمراني لواجهة الإسكندرية البحرية (الكورنيش).

منهجية البحث:

ينقسم البحث إلى جزئين رئيسيين، بهدف محاولة الوصول إلى الأهداف المرجوة من الدراسة:

١- الدراسة النظرية:

تشمل دراسة المفهوم العام لظاهرة التحول، ومفهوم التحول المعماري والعمراني ومعرفة مظاهره وأسبابه، كذلك يتم دراسة بعض الأسس العامة للتحول والتغير المعماري والعمراني للمدن الساحلية ذات القيمة التاريخية، كذلك يتم عمل إلقاء الضوء على الخلفية التاريخية لمدينة الإسكندرية من حيث موقعها وأهميتها وحدودها وملاحظاتها المعمارية والعمرانية والمؤثرات المختلفة التي أثرت على تحولها المعماري والعمراني على مدار الزمن كأساس "Base" يقوم عليه البحث. وذلك من خلال الخرائط والوثائق بالإضافة إلى الصور، والتي توضح جميعها اتجاه التوسع المعماري والعمراني الذي حدث في مدينة الإسكندرية.

٢- الدراسة الميدانية (التحليلية):

يتم فيها رصد وتحليل ودراسة التحولات والتغيرات المعمارية والعمرانية التي نظراً على طول الواجهة البحرية الرئيسية لمدينة الإسكندرية (واجهة الكورنيش) وتطور هذه التغيرات وتحولها من خلال الدراسة التسجيلية للظروف والمؤثرات المصاحبة لهذا التغير، كذلك يتم تحليل بعض الأمثلة المماثلة لمدينة الإسكندرية، ودراسة تغير وتحول الكورنيش على مدار الزمن والتركيز على دراسة مناطق التحول والتغير على امتداد الكورنيش، ورصد ودراسة أهم التحولات خلال السنوات القليلة الماضية ودراسة هل تم مراعاة العامل الزمني في هذه التحولات والتغيرات أم أن إهماله أدى إلى بعض الأخطاء التي كان يمكن تلافيها وذلك وصولاً إلى صياغة مجموعة من النتائج والتوصيات.

هيكل البحث

الأهداف Goals

محاولة التوصل إلى السلبيات والإيجابيات الفعلية الناتجة من تحول وتغير الكورنيش، ومعرفة مدى صداها على المجتمع الإسكندري.

المشكلة

The Problem

سرعة تحول وتغير كورنيش الإسكندرية خلال السنوات القليلة الماضية. وإهمال العديد من الاعتبارات التي كان لابد من أخذها في الاعتبار.

الأسلوب

Methodology

رصد ودراسة التحول المعماري والعمراني لواجهة الإسكندرية البحرية والتركيز على أبرز بؤر التحول الموجودة على امتداد الكورنيش.

الخلفية النظرية

Theoretical Background

تناول مفهوم التحول ومعرفة مراحل وأسبابه، كذلك معرفة المفاهيم العامة للمدن الساحلية ذات القيمة التاريخية، ومعرفة الخلفية التاريخية لعمارة وعمارة مدينة الإسكندرية على مدار الزمن.

الباب الأول

الباب الثاني

الباب الثالث

الإستنتاجات

□ Implication

مجموعة افتراضات

Assumptions

المدخل التحليلي

□ Analytical

تحليل أبرز ملامح تحول الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية على امتداد الكورنيش خلال الفترات الزمنية المختلفة.

تطبيق

Application

دراسة حالة طريق الكورنيش قبل وبعد التطوير والتركيز على أبرز التحولات المعمارية والعمرانية، ومعرفة مدى تأثيرها بتحول الكورنيش ومدى تأثير الكورنيش بها.

التوصيات

Recommendations

تصور لوضع بعض الأسس لتلافي السلبيات التي قد تحدث نتيجة تحول وتغير كورنيش أي مدينة وذلك من خلال صياغة بعض التوصيات لعلاج وتلافي هذه السلبيات.

ملخص الرسالة

يهدف البحث إلى محاول رصد التحول المعماري والعمراني لمدينة الإسكندرية عامةً وللكورنيش خاصةً، وذلك طبقاً لما يحدث في المدن الساحلية الشريطية، حيث يعتبر كورنيش هذه المدن هو الطريق الرئيسي الذي يتم التركيز أكثر على تطويره وتحسينه ووضع أهم المعالم المعمارية والعمرانية عليه.

وذلك أيضاً طبقاً لرأي "كفن لنش" "Kevin Lynch" في أن كورنيش المدينة هو أهم عنصر يتم التركيز عليه معمارياً وعمرانياً في المدن الساحلية حيث أنه توصل إلى فكرة كيفية قراءة المكان "Place Legibility".

ويتم تحقيق الهدف من هذا البحث من خلال رصد ودراسة الأسباب والمظاهر التي صاغت ذلك التحول والتغير المعماري والعمراني عن طريق التركيز على دراسة بعض النقاط الهامة والتي يمكن إيجازها فيما يلي:

- دراسة مفهوم ظاهرة التحول والتغير المعماري والعمراني عامةً مع ذكر خاص لعملية تحول المدن الساحلية ذات القيمة التاريخية.
- دراسة أسس التحول والتغير المعماري والعمراني للمدن الساحلية ذات القيمة التاريخية.
- دراسة الحلفية التاريخية لمدينة الإسكندرية ورصد تطورها المعماري والعمراني على مدار الزمن.
- إلقاء الضوء على رصد ودراسة التغيرات والتحويلات المعمارية والعمرانية التي طرأت على واجهة الإسكندرية البحرية الرئيسية على مدار الأزمنة المختلفة، وبيان ودراسة التغيرات والتحويلات المعمارية والعمرانية التي أجريت على الواجهة البحرية الرئيسية خلال السنوات القليلة الماضية، وبيان الأسس التي بناء عليها حدثت هذه التحويلات المعمارية والعمرانية ومعرفة العوامل التي أثرت على صياغتها بهذا الشكل، ودراسة السلبيات والإيجابيات الناتجة عن هذا التحول والتغير المعماري والعمراني ومدى أثرها على المجتمع السكندري وعلى مدينة الإسكندرية. ويتم ذلك عن طريق التركيز على منطقة الدراسة والتي تشمل كورنيش الإسكندرية بداية من قلعة قايتباي غرباً حتى قصر المنتزه شرقاً. ويتم اختيار الشريط الساحلي للمدينة المحدد بالبحر الأبيض المتوسط شمالاً وبعمق حوالي مائة متر (بجلاف عرض الطريق). ونجد أن ذلك العمق بطول الشريط الساحلي هو الأكثر تضرراً أو انتفاعاً بالتطور الحادث، حيث يمكن أن يمثل ذلك العمق - وإن لم يكن بالغ الدقة في التعبير عن حال المدينة بأكملها - ترمومتر التحول الحادث في عمارة وعمران مدينة الإسكندرية، وذلك على سبيل المثال لا الحصر، حيث استوجب خط التنظيم الذي تم وضعه ضمن مخطط توسعة طريق الكورنيش إزالة العديد من البنايات وأجزاء من البعض الآخر مما تسبب في تغيير خريطة الأنشطة والاستعمالات والارتفاعات والحالات والحركة المرورية والأنفاق حولها.

محتويات الباب الأول "التحول في العمارة والعمران"

٣	..... مقدمة
٣	..... (١-١) مفهوم التحول
٤	..... (٢-١) نظريات التفسير الحضاري
٤	..... (٣-١) موقع فترات التحول من خلال النظريات الحضارية
٦	..... (٤-١) العلاقة بين الفكر المعماري والفكر الحضاري الإنساني
٦	..... (١-٤-١) أولاً: نقط الالتقاء بين نظريات التفسير الفلسفي المعماري وبين النظريات التاريخية الحضارية
٧	..... (٢-٤-١) ثانياً: العلاقة بين العمارة والمنجزات الحضارية
٩	..... (٥-١) المراحل التي يمر بها التحول المعماري
٩	..... (١-٥-١) مرحلة ظهور العنصر التغييري (أسباب التحول)
١٠	..... (٢-٥-١) مرحلة الصراع وبلورة التحديات (قضايا التحول)
١٠	..... (٣-٥-١) مرحلة التكوين والاستقرار (الوصول إلى التشكيلات والأنماط المعبرة عن التغير والتحول)
١٢	..... (٦-١) التحول المعماري والعمراني للمدن ذات القيمة التاريخية
١٢	..... (١-٦-١) الاتجاهات النظرية الكلاسيكية التي تناول موضوع التحول العمراني للمدن
١٥	..... (٢-٦-١) السمات العمرانية للمدن ذات القيمة التاريخية على مدار الزمن
١٨	..... (٣-٦-١) المراحل التي يمر بها التحول المعماري والعمراني للمدن العربية ذات القيمة التاريخية على مدار الزمن
١٨	..... (٤-٦-١) تأثير التحولات الفكرية على نمط العمران المحلي
٢٠	..... (٧-١) صياغة المفاهيم المعمارية والعمرانية في المدينة لتحسين أدائها الوظيفي وقيمها الجمالية
٢٠	..... (١-٧-١) المؤشرات الاقتصادية لمشاركة السكان في عمليات التحول المعماري والعمراني
٢٠	..... (٢-٧-١): ملامح العمارة والطابع المعماري بمشاركة السكان
٢٢	..... خلاصة الباب

من الدراسات والأبحاث التي أجريت سابقاً عن ظاهرة التحول المعماري والعمراني ومن خلال البحث عن مراجع تستند إليها هذه الظاهرة تم التوصل إلى دراسة أجريت في جامعة القاهرة عام ١٩٨٨م^(١)، حيث تم استعراض ما خلصت إليه هذه الرسالة العلمية وإضافة ما يفيد هذه الدراسة البحثية، وتمثل ما خلصت إليه هذه الرسالة فيما يلي:

يمثل الباب الأول من هذا البحث في أجزاءه الأربعة الأولى، الخلفية الفلسفية التاريخية لظاهرة التحول المعماري والعمراني، والتي تم تناولها على مرحلتين:

١- تناول ظاهرة التحول كظاهرة حضارية وذلك بهدف محاولة التوصل إلى المنهج الذي تسلكه هذه الظاهرة في التطور الحضاري من خلال طرح نظريات التفسير الحضاري للتاريخ ثم رصد حقبات التحول على المسارات المختلفة التي فرضتها هذه النظريات.

٢- تناول ظاهرة التحول من الناحية المعمارية والعمرانية، وذلك بهدف طرح منهج أو تصور أولي للمنهج الذي يمكن أن يسلكه التحول كظاهرة معمارية و عمرانية. حيث يتم الربط بين الفكر الحضاري الإنساني والفكر المعماري عن طريق ثلاث علاقات، ويتم التركيز على العلاقة بين العمارة واللغة والتي من خلالها يتم الربط بين مسلك ظاهرة التحول في الفكر الحضاري والمنهج الذي تتخذه لغة الأنساق "Pattern Language" في الوصول إلى التشكيل الأمثل، ومن هذا الربط بين المنهجين نجد في الجزء الخامس أنه يتم وضع تصور أولي لظاهرة التحول المعماري والعمراني على شكل ثلاث مراحل:

١- مرحلة ظهور العنصر التغييري (سبب التحول) "Context".

٢- مرحلة الصراع وصياغة قضايا التحول "Conflict".

٣- مرحلة التكوين والصياغة النهائية للشكل المعماري والعمراني "Configuration".

ويتم تناول هذه المراحل بالشرح والأمثلة مع توضيح المظاهر والمجالات التي يصاغ من خلالها التحول المعماري والعمراني. يتم كذلك ذكر الاتجاهات الكلاسيكية التي تتناول موضوع التحول المعماري والعمراني للمدن ذات القيمة التاريخية، والسمات العامة، ومرحلة تحولها هذه المدن على مدار الزمن، وتأثير هذه التحولات على نمط العمران المحلي وذلك خلال الجزء السادس من هذا الباب. وأخيراً يتم خلال الجزء السابع صياغة المفاهيم المعمارية والعمرانية لتحسين أداء المدن الوظيفي وتحسين قيمها الجمالية، كذلك يتم ذكر المؤشرات الاقتصادية لمشاركة السكان في عمليات التحول المعماري والعمراني للمدن، وبيان بعض ملامح العمارة والطابع المعماري للمدن بمشاركة السكان.

(١-١) مفهوم التحول:

المفهوم اللغوي: التحول هو التغير من شكل إلى آخر ومن حالة إلى أخرى سواء في الشكل أو المضمون أو الفكر أو الأسلوب، ومن ثم فهو مضاد الثبات والاستقرار^(٢).

المفهوم الاصطلاحي: التحول هو الإتيان بعنصر جديد له أثره الفعال في حضارة المجتمع حيث أن الحضارات الإنسانية في تغير دائم مستمر، وتسير في خطوات متتابعة، وهذا العنصر الجديد يخضع للرفض أو القبول من قبل المجتمع، وهذا العنصر الجديد في المجتمع يمكن أن

(١) دراسة قام بها المهندس/ علي محمد عبد الله الصاوي من خلال البحث الذي أعده تحت عنوان "التحولات في الفكر والتعبير المعماري لقاهرة الخديوي لإسماعيل" دراسة نقدية لظاهرة التحول في التعبير المعماري" والذي قدمه لنيل درجة الماجستير من قسم الهندسة المعمارية بكلية الهندسة جامعة القاهرة عام ١٩٨٨م.

يخترع أو يؤخذ من مجتمع آخر ومن حضارة أخرى، وأن التغير الحضاري يعتمد على التخلص من العناصر الحضارية المألوفة واستبدالها بالجديدة، ومن النادر أن نجد العنصر الحضاري الجديد محل محل القديم. وكثيراً ما نرى العنصرين في وقت واحد.

إن التحول والتغير لا يحدث بصورة رياضية بل في عملية كيميائية ينشأ منها مركب له خصائصه الجديدة التي يطبع بها المجتمع وحضارته في كل زمان ومكان، وهذا التغير الحضاري هو تغير إنساني لأن موضوع التغير الحضاري هو الإنسان نفسه، ولأن الحضارة حين تتغير، إنما تعمل على تغيير الإنسان الذي يستعمل منجزاتها ويتفاعل معها.

مما سبق نجد أنه يجب ذكر نظريات التفسير الحضاري والتي من خلالها يمكن تعيين تلك اللحظات الحضارية التي يحدث فيها التحول. ويلاحظ أن موقع تلك الفترات ومفهومها قد يختلف باختلاف النظريات الحضارية.

(٢-١) نظريات التفسير الحضاري:

اعتبر كثير من مؤرخي الغرب في القرن الثامن عشر تاريخ البشرية عملية تطور واحدة مستمرة أو خطأ متصلاً خلال الأجيال والعصور، وهذا التطور أدى أخيراً إلى المجتمع الغربي، ولكن الدراسات التاريخية التي تمت في أواخر القرن التاسع عشر وفي القرن العشرين أظهرت أن الحضارات الغربية ليست مركز التاريخ وأن مفهوم الخط الواحد المتصل للتاريخ لا يتفق والحقيقة. وليس صحيح أن تاريخ البشرية عملية تقدمية واحدة مستمرة^(١)، ولقد استهوى البحث عن الحضارة ونشأتها وتطورها وسقوطها وتحولاتها طائفة من المفكرين والفلاسفة والمؤرخين وكثرت النظريات التي تعالج هذا الموضوع. واختلفت وجهات النظر فيه نتيجة اختلاف الثقافات والأهداف التي كانت وراء الباحثين وأيضاً بعض الملاحظات الغير موضوعية والتعصبية لبعضهم. ومن هذه النظريات:

١- نظرية فيكو "Jean-Patiste Vico" (١٦٦٨: ١٧٤٤) (نظرية الخط المستمر).

٢- نظرية شبنجلر "Spengler" فيلسوف ألماني (١٨٨٠: ١٩٣٦).

٣- النظريات المادية والعقلانية.

٤- نظرية "توينبي" "Toynbee" (نظرية التحدي والاستجابة)^(٢).

(٣-١) موقع فترات التحول من خلال النظريات الحضارية:

بعرض النظريات الحضارية السابقة في صورة (منحنيات) توضيحية لمفهوم الحركة ولتحديد فترات التحول على تلك المنحنيات والتي تختلف باختلاف التفسيرات المختلفة لمسلك هذه الحضارات فإنها تتحدد كالآتي:

١- نظرية الخط المستمر.

٢- نظرية الدورات المنعزلة.

٣- النظريات المادية والعقلانية.

٤- نظرية التحدي والاستجابة^(٣).

^(٢) علي محمد عبد الله الصاوي - التحولات في الفكر والتعبير المعماري لقاهرة الخديوي إسماعيل "دراسة نقدية لظاهرة التحول في التعبير المعماري" - بحث مقدم لنيل درجة الماجستير - قسم الهندسة المعمارية - كلية الهندسة - جامعة القاهرة - ١٩٨٨م - ص ٢، ٣. نقلاً عن نور الدين حاطوم وآخرون - موجز تاريخ الحضارات - دمشق - ص ١٢، ١٣.

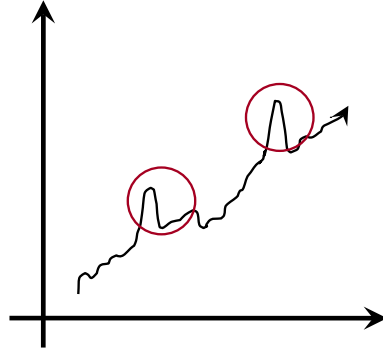
^(١) لمزيد من المعلومات انظر ملحق رقم (١): "نظريات التفسير الحضاري".

^(٢) لمزيد من المعلومات انظر ملحق رقم (٢): "موقع فترات التحول من خلال النظريات الحضارية".

نظريات التفسير الحضاري للتاريخ وموقع فترات التحول من خلال النظريات الحضارية

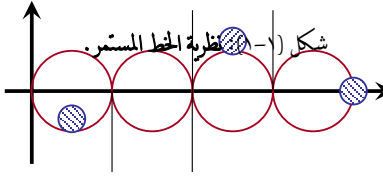
نظرية الخط المستمر

يسير التاريخ في مسار حتمي تقدمي في سبيل الوصول إلى الحضارة، والأحداث والتغيرات التي يمر بها تعطي لهذا المنحنى القوة الدافعة للاستمرارية. يقع التغير والتحول في هذه الحالة في إطار تلك الأحداث التي تمر به. ولقد أقر هذه النظرية "فيكو".



نظرية الدورات المنعزلة

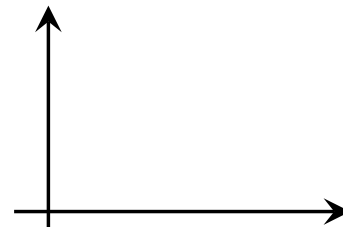
يسير التاريخ في مسار حتمي أي من الفجر إلى النهوض ثم يتغير إلى الأسوأ من النهوض إلى الاضمحلال وهو عبارة عن دورات مغلقة ليس لها علاقة ببعضها. أقر هذه النظرية كل من "فيكو" و"شبنجلر".



النظريات المادية والعقلانية

يسير تاريخ الحضارة الإنسانية في دورات متصلة حلزونية وهي دورات حتمية للانتقال من الأقل إلى الأعلى. نجد أن فترات التحول والتغير هنا ذات بعدين: أفقي في نفس المسار (الزمن) ثم قفزة رأسية حضارية للدورة التي تليها. وهذا المنهج يفترض أن التغير والتحول دائماً في تلك الفترات هو إلى الأفضل. ولقد أقر هذه النظرية كل من "ماركس" و"أنجلز".

شکل (١-٢): نظرية الدورات المنعزلة.



نظرية التحدي والاستجابة

يسير تاريخ الحضارة الإنسانية في دورات متصلة غير مغلقة (قمم وقيعان). تمثل فترات التحول قمم وقيعان المنحنى التي قد تحتوي على تغيرات أو تحولات داخل الدورة نفسها بين التحولين العظيمين (القمة والقياع). ولقد أقر هذه النظرية "تويني".

شکل (١-٣): النظريات المادية والعقلانية.



شکل (١-٤): نظرية التحدي والاستجابة. جدول (١-١): نظريات التفسير الحضاري للتاريخ وموقع فترات التحول من خلال النظريات الحضارية

المصدر: الباحثة فؤاد عن علي محمد عبد الله الصاوي - التحولات في الفكر والتعبير المعماري لقاهرة الخديوي إسماعيل "دراسة نقدية لظاهرة التحول في التعبير المعماري" - مرجع سابق.

نستخلص من دراسة التحول كظاهرة حضارية أو من المنظور الحضاري، ومن خلال طرح تلك النظريات الحضارية وموقع فترات التحول فيها أن هناك سبيل أو مسلك أو منهج تتخذ هذه الظاهرة من واقع التعريفات السابقة للتغير والتحول ومن موقفها من التفسيرات المختلفة للتاريخ وهذا المنهج أو المسلك يمكن إيجازه في الآتي:

١- لكي يحدث التغير هناك ظروف وأسباب يجب أن تتوفر لقيام هذا التحول أو التغير وهي ما يسميه بالعنصر التغييري أو أسباب التغير والتحول. وهذه الأسباب تتباين وتختلف فهي اجتماعية (سياسية - دينية - ثقافية) أحياناً أو هي اكتشافات حديثة أو مواد جديدة تظهر للوجود وقد تكون حلول أو بلورة جديدة وصياغة لمشاكل كانت قائمة ثم أنها قد تكون الثورات والظفرات أو الحروب والكوارث.

٢- ينتج عن ظهور العنصر التغييري أو مسببات التحول ظروف وبيئة وحوادث جديدة وبالتالي تنشأ مشاكل جديدة في حاجة إلى حل وهذه المشاكل تظهر في صورة صراع بين القديم أو المنهج الذي كان سائداً وبين عناصر وأسباب التغير الجديد مما يتبلور في صورة تساؤلات واستفسارات لا تزال باحثة عن حلول، ومحاولة إيجاد تنطبع على العنصر المتغير فتحول حاله إلى حال آخر. هذه الظروف والأحداث أو البيئات الجديدة هي ما يمكن تسميته بقضايا التحول. ونجد أن أهم ما في هذه النظريات هو موقع التحول، وأن التحول الحضاري يحتاج إلى زمن كبير مقارنةً بزمن التحول العمراني. فعلى سبيل المثال نجد أن مدينة الإسكندرية مثلاً حدث لها تحول معماري وعمراني خلال مائة عام أو أقل بينما تحول حضارات الغرب أو الشرق قد يحدث على مدى قرون عديدة.

(١-٤) العلاقة بين الفكر المعماري والفكر الحضاري الإنساني:

يقصد بهذا الجزء هو محاولة الربط بين الفكر المعماري والعمراني والفكر الحضاري الإنساني في سبيل توضيح مسلك ظاهرة التحول في العمارة والعمران من خلال المنهج الذي تم التوصل إليه لهذه الظاهرة من منظور التفسير الحضاري^(١). ولتحديد هذه العلاقة يوجد مدخلين:

(١-٤-١) أولاً: نقط الالتقاء بين نظريات التفسير الفلسفي المعماري وبين النظريات التاريخية الحضارية:

خضع الفكر المعماري من قبل مفلسفيه إلى ما خضع له الفكر الحضاري بصورة عامة، حيث طرحت محاولات كثيرة في هذا الشأن أكدت جميعها أن العمارة تتبع في نموها وتطورها نفس المسلك الذي يتبعه الفكر الحضاري من حيث مراحل النشأة أو الميلاد والنمو والاضمحلال أو الفناء ليبدأ مكون آخر في نفس الدورة وبالتالي تتواجد من خلال هذه الدورات ظاهرة التحول التي تحكم وتعتبر عن هذه الدورات في الفكر المعماري أيضاً^(٢).

(١-٤-١-١) آراء بعض المنظرين والفلاسفة والتي تتحدث عن مسلك الفكر المعماري والعمراني كمكون حضاري:

١- الناقد والحلل المعماري "بيتر كولينز" Peter Collins . ٢- الناقد "فرساي"^(*) . ٣- المفكر المعماري "حسن فتحي"^(#)^(٣) .

(١) علي محمد عبد الله الصاوي - التحولات في الفكر والتعبير المعماري لقاهرة الخديوي إسماعيل "دراسة نقدية لظاهرة التحول في التعبير المعماري" - بحث مقدم لنيل درجة الماجستير - قسم الهندسة المعمارية - كلية الهندسة - جامعة القاهرة - ١٩٨٨م - ص ١٤ .

(٢) علي محمد عبد الله الصاوي - التحولات في الفكر والتعبير المعماري لقاهرة الخديوي إسماعيل "دراسة نقدية لظاهرة التحول في التعبير المعماري" - مرجع سابق - ص ١٤ . نقل عن Peter Collins - Changing Ideas In Modern Architecture - London - Faber & Faber - 1965 - p.67 .

(*) فرساي: هو معماري عاصر فترة بدايات القرن التاسع عشر وساهم في حركة إحياء الطرز الكلاسيكية .

(٣) لمزيد من المعلومات عن "حسن فتحي" انظر ملحق رقم (٣): "حسن فتحي" .

(٤) لمزيد من المعلومات انظر ملحق رقم (٤): "آراء بعض المنظرين والفلاسفة عن مسلك الفكر المعماري والعمراني كمكون حضاري" .

آراء بعض المنظرين والفلاسفة عن مسلك الفكر المعماري والعمراني كمكون حضاري		
أهمية مسلك الفكر المعماري والعمراني كمكون حضاري	النظريات الحضارية التي اتفق معها المنظر أو الفيلسوف	
الناقد والحلل "بيتر كولينز" "Peter Collins"	تساءل) "بيتر كولينز" عما إذا كانت العمارة تخضع في نموها وتطورها إلى مبدأ التقدم في خط مستقيم أم إلى مبدأ النمو على شكل دورات، وهل تتطور من تلقاء نفسها تبعاً للمؤثرات البيئية؟.	اتفق "بيتر كولينز" مع كل من "فيكو" و"شبنجلر" و"تويني".
الناقد "فرساي"	لاحظ "فرساي" أن الفكر المعماري بصورة عامة يعكس ويمثل صورة أخرى من التكوين والتطور الطبيعي الذي يطرأ على الأحياء.	اتفق "فرساي" مع "شبنجلر" على مبدأ الدورات المنعزلة.
المفكر المعماري "حسن فتحي"	قال المفكر "حسن فتحي" أن التغير والتحول في العمارة إما: • تطور في نفس الاتجاه. • تغير كلي بلا رابط بين السابق واللاحق.	اتفق "حسن فتحي" مع "تويني" على مبدأ الدورات المتصلة.

جدول (١-٢): آراء بعض المنظرين والفلاسفة عن مسلك الفكر المعماري والعمراني كمكون حضاري.

المصدر: الباحثة نقلاً عن علي محمد عبد الله الصاوي - التحولات في الفكر والتعبير المعماري لقاهرة الحديوي إسماعيل "دراسة نقدية لظاهرة التحول في التعبير المعماري" - مرجع سابق .

(١-٤-٢) ثانياً: العلاقة بين العمارة والمنجزات الحضارية:

تحدد العلاقة بين العمارة والمنجزات الحضارية كالاتي:

١- التشبيه الميكانيكي "Mechanical Analogy" بالآلات والمنتجات الصناعية بعد عصر التقدم التكنولوجي في العشرينات من القرن العشرين.

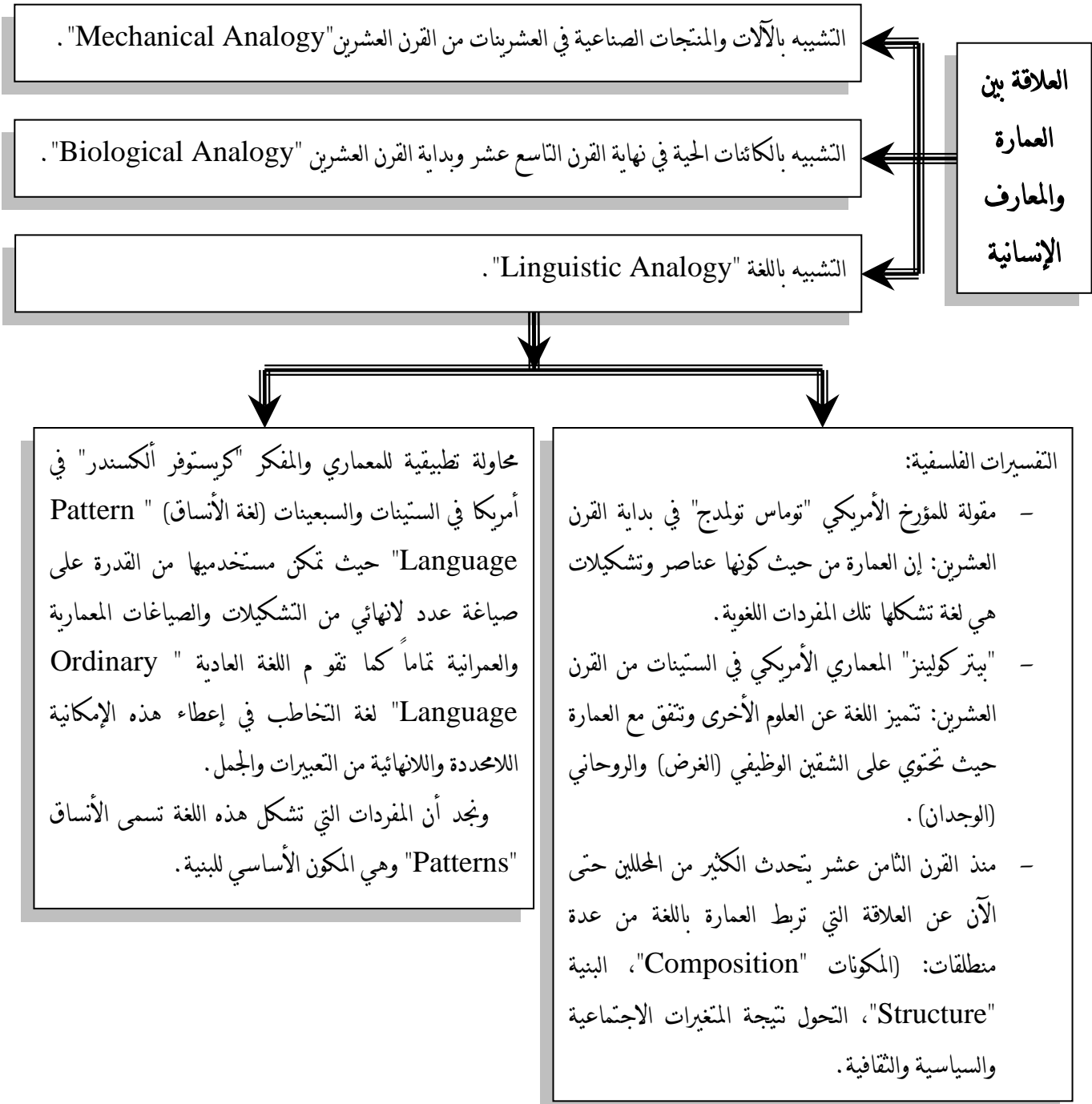
٢- التشبيه البيولوجي "Biological Analogy" بالكائنات الحية وحدث هذا بعد التقدم الهائل في علوم الأحياء في نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين.

٣- التشبيه اللغوي "Linguistic Analogy" كان مع اللغة كأحد المعارف أو الضروريات الأساسية لبقاء الحضارات الإنسانية^(١).

في دراسة المهندس علي محمد الصاوي تم اختيار التشبيه الثالث بين اللغة والعمارة لاستنتاج العلاقة بين الفكر المعماري والفكر الحضاري في سبيل إيجاد تصور مبدئي للمفهوم الذي تنتهجه ظاهرة التحول المعماري. وسبب اختيار هذا التشبيه هو ما ذكره "بيتر

(١) لمزيد من المعلومات انظر ملحق رقم (٥): "العلاقة بين العمارة والمنجزات الحضارية".

كولينز" من أنه بالرغم من أن البديلين السابقين يمكن أن يفيدا الفكر المعماري في إعطاء تفسيرات عن المبنى والنظام الإنشائي له إلا أنهما يقتدان إلى ميزة هامة وضرورية في الفكر المعماري وهي القيم الوجدانية وكيفية التعبير عنهما في العمل المعماري وهذا ما يميز اللغة^(١).



شكل (١-٥): العلاقة بين العمارة والمعارف الإنسانية.

المصدر: الباحثة نقلاً عن علي محمد عبد الله الصاوي - التحولات في الفكر والتعبير المعماري لقاهرة الخديوي إسماعيل "دراسة نقدية لظاهرة التحول في التعبير المعماري" - مرجع سابق.

(١) علي محمد عبد الله الصاوي - التحولات في الفكر والتعبير المعماري لقاهرة الخديوي إسماعيل "دراسة نقدية لظاهرة التحول في التعبير المعماري" - مرجع سابق - ص ١٦. نقلاً عن Collins-Peter - مرجع سابق - ص ١٧٤.

(١-٥): المراحل التي يمر بها التحول المعماري:

يوجد ثلاث مراحل تمر بها ظاهرة التحول المعماري والعماري وهي:

- ١- مرحلة ظهور العنصر التغييري (أسباب التحول).
- ٢- مرحلة الصراع وبلورة التحديات (قضايا التحول).
- ٣- مرحلة التكوين والاستقرار (الوصول إلى التشكيلات والأنماط المعبرة عن التغير والتحول).

ويتم توضيح هذه المراحل بالشرح والأمثلة كما يلي:

(١-٥-١) مرحلة ظهور العنصر التغييري (أسباب التحول):

تعد هذه المرحلة الأولى لعملية التحول والتغير عامة وفيها يولد العنصر التغييري أو ما يمكن تسميته بسبب التحول والتغير.

وتتنوع حالات ظهور السبب التغييري في الصور الآتية:

الحالة الأولى: وهي تفرد السبب أي وجود سبب واحد مباشر يؤثر تأثيراً مباشراً وواضحاً على التشكيل والفكر المعماري والعماري عامة. وفي هذه الحالة يؤثر هذا السبب على جوانب أخرى، وبالتالي تولد عنه أسباب أخرى تعبر عن المجال الذي تنشأ به.

الحالة الثانية: وهي وجود أسباب متعددة تشكل في مجملها إطاراً عاماً مميزاً، ولكن يبرز من تلك الأسباب عنصر أكثر قوة ووضوحاً فيصبح التغير بمميزاته ومقوماته هو كعنصر رئيسي^(١).

(١-٥-١-١) أسباب التغير والتحول المعماري والعماري:

تنوع أسباب التغير والتحول المعماري والعماري وتبان في المجالات المختلفة للفكر المعماري والعماري فهي تتراوح من بين مجرد ظهور نظرية فلسفية أو اتجاه ولو فردي في الفن أو الفلسفة ومروراً باكتشاف حلول جديدة ووصولاً إلى التغيرات الاجتماعية الجذرية كالثورات والعقائد والظفرات الثقافية، ويمكن تقسيم أسباب التغير والتحول المعماري والعماري من حيث نوعيتها إلى ما يلي:

أولاً: أسباب اجتماعية وحضارية:

١- العقيدة والدين.

٢- التغير السياسي (الثورات).

٣- الظفرات الفكرية والثقافية.

٤- الاحتكاك الحضاري.

ثانياً: الاكتشافات والمخترعات الحديثة.

ثالثاً: ظهور اتجاهات علمية وفكرية وفلسفية جديدة^(٢).

أما بالنسبة لدور الاتجاهات الفنية كعنصر وسبب من أسباب التغير والتحول في العمارة فإنها تمثل أكثر الأسباب تأثيراً على تلك التحولات وخاصة في القرن العشرين، حيث أثرت تأثيراً كبيراً على صياغتها خاصة في أمريكا وأوروبا في ذلك الوقت والتي تسيطر حتى الآن في شكل موجات من التغيرات قد تختلف كل بضع سنين.

ولكن يلاحظ في تأثيرات الاتجاهات الفنية كمؤثر على تغيرات الفكر المعماري أنها غير عميقة وأن تأثيراتها لا تتجاوز حدود كونها موضحة في العمارة تماثل موضحة الملابس والسيارات والموديلات، والدليل على ذلك قصر المدة التي تستغرقها سيطرة فكر أو مدرسة فنية معينة على العمارة.

(١) لمزيد من المعلومات انظر ملحق رقم (٦): "المراحل التي يمر بها التحول المعماري".

(٢) لمزيد من المعلومات انظر ملحق رقم (٧): "أسباب التغير والتحول المعماري والعماري".

(١-٥-٢) مرحلة الصراع وبلورة التحديات (قضايا التحول):

وهي المرحلة الثانية والتي تلي ظهور مسببات التغير والتحول المعماري والعمراني ذلك أن ظهور سبب التحول (عنصر التغير) في مجتمع ما يؤدي إلى زعزعة العناصر الراسخة (الموروثة) وبالتالي يحرق القوى التي كانت تنظم النسيج الرابط لهذه العناصر فيخلق حركة مضادة لهذا العنصر الجديد (القانون الطبيعي) وهذه الحركة المضادة تتمثل في العناصر القديمة ومن يناصرها وما يترتب على وجودها. وهذه تمثل الفترة الأولى من الصراع وقد تنتهي بانتصار العنصر التغييري الجديد وبالتالي حدوث التغير وتكلمة المسيرة، وإما أن تنتهي بعودة سيطرة العناصر القديمة الموروثة وهذا يوضح انتهاء التغير. أما الحالة الثالثة فهي إنتاج عنصر جديد يحمل صفات وأصالة العناصر الموروثة وفي نفس الوقت يواءم التكيف مع العناصر والروح التغيرية وهذه الحالة وإن كانت تختلف عن الحالة الأولى إلا أنها تدخل في إطار انتظار التغير وبالتالي حدوث التحول. وفي مثل هذه الحالة تلي تلك الفترة فترة أخرى أو حقبة من صراع عناصر الجديد نفسها في سبيل بلوغ وصياغة التشكيلات المثلى وبالتالي الوصول إلى الشكل أو الوريث المعبر الأمثل عن مثل هذا التغير سواء كان على هيئة مؤسسة أو مدرسة فنية أو اتجاه فلسفي أو سياسي وحسب نوعية التغير.

وهذه المرحلة تعد من أهم مراحل أي تغير أو تحول حادث ذلك لكونها تحدد مسار ذلك التحول في المراحل التالية ولكونها أيضاً مليئة بالديناميكية والحياة وغالباً ما تتمثل فيها أسس ومقومات الروح النهضوية الإبداعية^(١).

وعلى هذا فإنه يمكن تقسيم مرحلة الصراع هذه إلى قطعتين مهمتين:

١- الفترة التي تعقب ظهور العنصر التغييري مباشرةً.

٢- حلقة الوصل بين ظهور قضايا التحول وبين المرحلة الأخيرة مرحلة الاستقرار والتكوين^(٢).

(١-٥-٣) مرحلة التكوين والاستقرار (الوصول إلى التشكيلات والأنماط المعبرة عن التغير والتحول):

تعتبر هذه المرحلة الأخيرة من مراحل التغير والتحول، وتعقب الحقبة الثانية

من الصراع والتي تمثل صراع الجبهات والمدارس المؤيدة والحاملة للتغير مع بعضها البعض في سبيل الوصول إلى التشكيل الدائم. لاقت هذه الفترة جدلاً وتفاوتاً كبيراً من قبل المحللين وفلاسفة التاريخ، فبينما يصورها "هيجل" على أنها الغاية العظمى لأي حضارة وبالتالي لأي تغيير نجد أن أنصار سيطرة القاعدة الشعبية مثل "الجلز" و"ماركس" يروا أن تلك الفترة مرحلة الجمود بعد أن تكونت القواعد وبدأت تسيرو وفق سياق حتمي، ويرى "توينبي" أيضاً أن هذه المرحلة تمثل بداية تحول الحضارة إلى مدينة وهو ما يمثل بداية الانحلال والسقوط.

شكل (١-٦): مرحلة التكوين والاستقرار.

المصدر: الباحثة.

هذا من ناحية موقف تلك المرحلة من آراء فلاسفة الحضارة والحقيقة أن هذه المرحلة لاقت نفس هذا التباين والجدال من مفلسفي العمارة ومفكرها في مختلف الأزمنة والأمكنة:

فبينما يراها المفكرون أمثال المفكر المصري "حسن قححي" أنها فترة الكمال وأن التشكيلات المعمارية الناجمة عن هذه الفترات إنما تمثل البلورة والصياغة النهائية في بحث الجماعات المتوارثة الدءوب للوصول إليها ولنا واجب الحفاظ عليها واتخاذها أصولاً لأي تجديد أو

(١) علي محمد عبد الله الصاوي - مرجع سابق - ص ٢٢، ٣٤.

(٢) لمزيد من المعلومات انظر ملحق رقم (٦): "المراحل التي يمر بها التحول المعماري".

ابتكار على العكس من ذلك يراها البعض الآخر أمثال "فرانك لويد رايت" على أنها إمساكٌ روحي، ويقر أيضاً الحركة العقلانية أن بداية وضع قواعد للفن في مرحلة التكوين إنما يمثل نهايته وأفوله^(١).

مرحلة ظهور العنصر التغييري (أسباب التحول)

من حيث حالتها:

- وجود سبب واحد مباشر مؤثر على التشكيل والفكر المعماري والعماري عامة، مثلما حدث في الفكر المعماري في الحقبة الفاشية (سبب سياسي).
- وجود أسباب متعددة ذات إطار عام مميز ويزر منها عنصر رئيسي قوي وواضح يصنع التغير بمميزاته ومقوماته، مثلما حدث في بدايات القرن التاسع عشر في أوروبا وأمريكا (العودة للطرز الكلاسيكية).

من حيث نوعيتها:

- أسباب اجتماعية وحضارية:
 - العقيدة والدين.
 - التغيير السياسي.
 - الطفرات الفكرية والثقافية.
 - الاحتكاك الحضاري.
- الاكتشافات والمخترعات الحديثة:
 - ذات تأثير مباشر على العمارة والعمارة.
 - ذات تأثير غير مباشر مرتبط باكتشافات أخرى.
- ظهور اتجاهات علمية وفكرية وفلسفية جديدة:
 - الاتجاهات العلمية.
 - ظهور اتجاهات فلسفية فكرية جديدة.
 - الاتجاهات الفنية عنصر رئيسي وسبب لتعدد الفكر المعماري والعماري.

مراحل التحول المعماري

مرحلة الصراع وبلورة التحديات (قضايا التحول)

- الفترة التي تمثّل ظهور العنصر التغييري مباشرة: ينشأ فيها صراع بين سبب التحول (العنصر الجديد) وبين العناصر القائمة المتوارثة في سبيل البقاء والسيطرة والغلبة.
- حلقة الوصل بين ظهور قضايا التحول وبين مرحلة الاستقرار والتكوين: تتمثل في صراع عناصر الجديد في سبيل مواجهة التحديات التي تظهر في صورة قضايا التحول.

مرحلة التكوين والاستقرار (الوصول إلى التشكيلات والأنماط المعبرة عن التغير والتحول)

تمثل هذه المرحلة الصراع بين الجهات والمدارس المؤيدة والحاملة للتغيير مع بعضها البعض في سبيل الوصول إلى التشكيل الدائم. لاقت هذه المرحلة جدلاً وتفاوتاً كبيراً من قبل:

- ١- الحللين وفلاسفة التاريخ: يصورها "هيجل" على أنها الغاية العظمى لأي حضارة، ويرى "أنجلز" و"ماركس" أنها مرحلة الجمود، ويرى "توينبي" أن هذه المرحلة تمثل بداية تحول الحضارة إلى مدينة وهو ما يمثل بداية الانحلال والسقوط.
- ٢- مفلسفي العمارة ومفكرها في مختلف الأزمنة والأممكة: يرى المفكر المصري "حسن قنحي" أنها فترة الكمال، ويرى "فرانك لويد رايت" أنها إمساكٌ روحي وأن بداية وضع قواعد للفن في مرحلة التكوين إنما يمثل نهايته وأفوله.

شكل (١-٧): مراحل التحول المعماري.

المصدر: الباحثة تقياً عن علي محمد عبد الله الصاوي - التحولات في الفكر والتعبير المعماري لقاهرة الحدودي إسماعيل "دراسة نقدية لظاهرة التحول في التعبير المعماري" - مرجع سابق - ص ٣٧.

(١) علي محمد عبد الله الصاوي - مرجع سابق - ص ٣٧.

(٦-١) التحول المعماري والعمراني للمدن ذات القيمة التاريخية:

(١-٦-١) الاتجاهات النظرية الكلاسيكية التي تناول موضوع التحول العمراني للمدن:

تعطي هذه الاتجاهات تفسيراً لنشأة المدن وظاهرة التحضر "Urbanization".

١- الاتجاه التاريخي:

يتناول الاتجاه التاريخي التطور والانتشار الثقافي والحضري. ويتمثل هذا الاتجاه في كتابات "N.S.B. Grass, 1922"، و"Loche, 1957"، و"Harris & Olman, 1945". فقد ناقش هؤلاء الجذور التاريخية للمناطق الحضرية وطبيعتها وتنوعها وخصائصها^(١). وتناول "Fustel de Couange" تاريخ المدينة العتيقة وأرجعها إلى نفوذ الدين الحضري، وعرض "لويس ممفورد" "Lois Memford" المدينة من وجهة نظر تاريخية وألقى الضوء على نموها وكبر حجمها وأشار إلى أنها تمر بمراحل ونماذج معينة:

١- مرحلة النمو والنشأة "Eopolis": يقصد بها المدينة في فجر قيامها، وتتميز بانضمام بعض القرى إلى بعضها واستقرار الحياة الاجتماعية.

٢- مرحلة المدينة "Polis": يتضح فيها التنظيم الاجتماعي والإداري والتشريع، وتنوعت بها الأعمال والوظائف والاختصاصات، وتميزت بالتميز الطبقي، وظهر بها الاهتمام بالعلوم المختلفة.

٣- مرحلة المدينة الكبرى "Metropolis": تعرف بالمدينة الأم، حيث كثر فيها عدد السكان، وتم ربطها بالريف عن طريق شبكة من المواصلات السريعة، وتعددت بها الصناعات والوظائف والمهن.

٤- مرحلة المدينة العظمى "Mega polis": تتمثل في انبثاق المدن العظمى في القرن التاسع عشر، وظهر بها التنظيم الآلي والتخصص ونظام العمل، وظهر فيها تناقضات اجتماعية وفساد في الإدارة، وانتشرت بها الانحرافات والجرائم.

٥- مرحلة المدينة الاقتصادية "التيرونوبوليس" "Tyrannopolis": تمثل أعلى درجات الهيمنة الاقتصادية للمدينة، وتظهر المشكلات الإدارية والفيزيقية والسلوكية الناتجة عن كبر الحجم.

٦- مرحلة المدينة النهائية "مدينة الموتى" النكروبوليس "Necropolis": تمثل نهاية المطاف في مراحل التطور التاريخي.

ونجد أنه ليس بالضرورة أن تتم هذه المراحل لكل المدن حيث يمكن لبعض المدن أن تكبر ثم تذبل مرة أخرى.

يؤخذ على نظرية "ممفورد" أنهل تعمل على تحطيم الحضارة والفنون والعلوم وتدعو إلى الحروب^(٢).

استعرض "يوسكوف" "Yoscouf" الفترات التاريخية لعملية التحضر التي ميزت المجتمع العالمي. وتناول الأشكال الحضرية التي ظهرت في العالم منذ فترة تمتد إلى ما قبل الميلاد وتصل إلى العصر الحديث وحدود هذه الأشكال في ثلاث موجات حضرية تلتخص في الآتي:

١- الموجة الحضارية الأولى (سنة ٤٥٠٠ قبل الميلاد: ٥٠٠ بعد الميلاد): وهي الفترة الكلاسيكية للتحضر حيث ظهرت المراكز

الحضرية حول أحواض الأنهار وأوديتها التي استخدمت لزيادة أنشطة الزراعة ونقل المحاصيل ونشأت هذه المدن تؤدي وظيفتها

لصد هجمات المغيرين.

^(١) محمد صلاح الدين يوسف - تطور الشخصية العمرانية للمدينة العربية المعاصرة - بحث مقدم للحصول على درجة الدكتوراة في تخطيط المدن - قسم التخطيط العمراني - جامعة الأزهر - كلية الهندسة - سنة ١٤١٢/١٩٩٢م - ص .

^(٢) حسين عبد الحميد رشوان - دور المتغيرات الاجتماعية في التنمية الحضرية - دراسة علم الاجتماع الحضري للمكتب الجامعي الحديث - الإسكندرية ١٩٨٨ - ص ٤٧.

٢- الموجة الحضارية الثانية (١٠٠٠م: ١٨٠٠م): تميزت هذه الفترة بامتداد المراكز الحضرية واتساع نطاقها وارتباطها بالنمو الصناعي المكثف.

٣- الموجة الحضارية الثالثة (بعد عام ١٨٠٠م): وفيها زادت المراكز الحضرية وانتشرت بشكل كبير .

اهتم "إيريك لامبارد E.Lampard" بتوضيح أشكال التحضر التي مرت بالعالم. فرأى أنه يمكن التمييز بين ثلاثة أشكال هي^(١):

١- التحضر البدائي "Primordial Urbanization": وتحدث فيه محاولات عديدة من قِبل الإنسان ساكن المركز العمراني بصفة عامة لإحداث التكيف مع البيئتين الفيزيائية والاجتماعية.

٢- التحضر المميز المحدد "Definitive Urbanization": ويبدأ في هذا الشكل ظهور المدن وتحدد وظائفها وتوضح خصائصها وتبرز مشكلاتها .

٣- التحضر الكلاسيكي "Classical Urbanization": وهي المرحلة الأخيرة التي بدأت تتضح معالمها مع بدايات القرن العشرين، حيث سعى سكان المناطق المجاورة للمدينة إلى الهجرة إليها والاستقرار بها سعياً وراء فرص العمل المتاحة والأفضل، ولم يخل هذا الشكل من الظواهر التي ترتبت على تركز العمال بالمدينة.

٢- الاتجاه التنظيمي:

ينظر هذا الاتجاه إلى المدينة باعتبارها شكلاً فريداً من النسق الاجتماعي، ومعنى التحضر هنا هو تراكم التطور والتعقد النظامي. ويحتوي ذلك التعقيد النظامي تاريخياً على تطور الحكومات المركزية القوية وتطوير الأسواق المحلية والإقليمية والعالمية وانتشار الأشكال المختلفة للتنظيمات الرسمية وغير الرسمية فضلاً عن التغييرات التي لحقت ببناء وحدات التنظيم القائمة ووظائفها. ونجد أن تنوع النشاطات والبيئات الاجتماعية والثقافية داخل المجتمع الحضري من شأنه أن يؤدي إلى قدر لا يستهان به في تفكك الشخصية وزيادة معدلات الجرائم. مما يؤثر ذلك بشكل كبير على تغير وتحول شكل العمران بالمدينة.

٣- الاتجاه السيكولوجي:

يحاول هذا الاتجاه أن يفسر المجتمع في ضوء علم النفس الاجتماعي. ويلجأ هذا الاتجاه في مجال التنمية الحضرية إلى اكتشاف الضغوط السيكولوجية ومواقف الأفراد في محاولة لفهم الظروف الإنسانية المعقدة في المناطق الحضرية على وجه الخصوص^(٢). والتي من شأنها أن تؤثر على عمران المدينة. ويؤخذ على هذا الاتجاه السيكولوجي أنه في تحليله للظواهر الاجتماعية يرجعها إلى ظواهر نفسية من صنع الأفراد وكأن المجتمع ليس له وجود^(٣).

٤- اتجاه التوجه القيمي والثقافي "Value – Orientation":

تؤكد هذه الدراسة على متغير القيم الثقافية أو الاجتماعية كمتغير محوري عند دراسة أنماط استخدام الأرض والنباتات الحضرية الاجتماعية. وتدخل كتابات "ماكس فيبر" Max Fiber في إطار تراث هذه المدرسة فقد اعتبر "فيبر" قيم الإنسان الاجتماعية الثقافية المتغير المفسر المستقل على حين اعتبر البناء الاجتماعي للمدينة متغيراً تابعاً. يقر الكثير من علماء الاجتماع أن القيم تدخل في

(٢) محمد صلاح الدين يوسف - مرجع سابق - ص . نقلاً عن محمود الكودي - التحضر دراسة اجتماعية - الجزء الأول - ص ٥٩، ٦٠.

(١) محمد صلاح الدين يوسف - مرجع سابق - ص . نقلاً عن عبد العاطي السيد - علم الاجتماع الحضري - مدخل نظري - دار المعرفة الجامعية - الإسكندرية - ١٩٨٥م - ص ١٠.

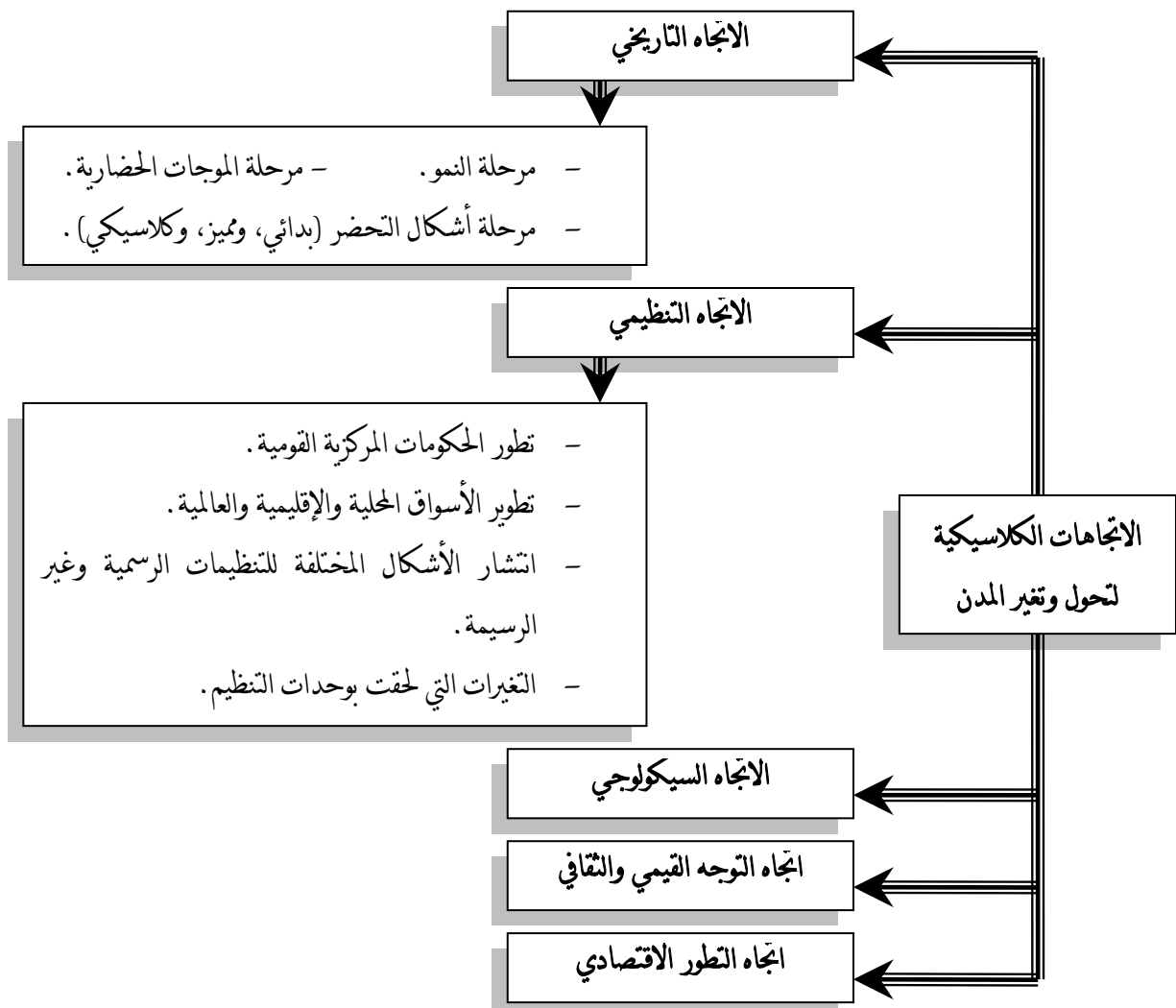
(٢) حسين عبد الحميد رشوان - مرجع سابق - ص ٥٠.

تشكيل كثير من الظواهر الاجتماعية داخل المراكز الحضرية. فقد وظف "فيبر" في كتابه عن المدينة فكرة أن القيم تعد عنصراً مسؤولاً عن كثير من وجوه التباين القائمة بين المدن في العديد من الأوضاع الثقافية المميزة.

٥- اتجاه التطور الاقتصادي:

تمثل الحضرة فيه وفقاً لهذا التصور مرحلة متقدمة من مراحل التطور الاقتصادي البشري وبالتالي ارتبط التحضر والنمو الحضري، بمرحلة الانتقال والتحول إلى التنظيمات الاقتصادية الأكثر تعقيداً أو بمعنى أبسط الانتقال من حالة تقوم فيها الحالة الاجتماعية على أساس العمل أو الإنتاج الأولي إلى حالة تقوم فيها الحياة على أساس العمل الصناعي والتجاري والخدمات^(١).

وفي هذا البحث يتم الدمج بين الاتجاه التاريخي والاتجاه التنظيمي واتجاه التطور الاقتصادي في تحليل التغير والتحول العمراني لمدينة الإسكندرية.



شكل (٨-١): الاتجاهات الكلاسيكية للتغير والتحول العمراني للمدن.

المصدر: الباحثة نقلاً عن محمد صلاح الدين يوسف - تطور الشخصية العمرانية للمدينة العربية المعاصرة - مرجع سابق.

(٢) محمد صلاح الدين يوسف - مرجع سابق - ص . نقلاً عن أحمد محمد النكلاوي - مذكرة في علم الاجتماع الحضري - القاهرة ١٩٨٩ - ص ١٦٤، عبد العاطي السيد - مرجع سابق -

(١-٦-٢) السمات العمرانية للمدن ذات القيمة التاريخية على مدار الزمن:

فيما يلي سيتم عرض بعض السمات العمرانية العامة للمدن على مدار الزمن:

١- المدينة المصرية القديمة:

تميزت المدينة المصرية القديمة بالتخطيط الشبكي المتعامد "Gridiron System" حيث توجه الشوارع للجهات الجغرافية الأصلية، والذي ظهر بعد ذلك في مدن الحضارات الغربية كالإغريقية والرومانية وغيرها .

شكل (١-٩): المدينة المصرية القديمة. المصدر:

٢- المدينة الإغريقية:

تطورت المدينة الإغريقية في اتجاهين: أحدهم تلقائي غير منتظم، والآخر شديد النظام والترتيب. حيث سيطرت على المدينة روح "الأكروبوليس" مثل أثينا في الاتجاه الأول وسيطرت روح الأجرورا في الاتجاه الثاني مثل أثينا أيضاً. وظهر الإفراط في الاهتمام بالبعد التشكيلي حيث استبدلت القيم العقلية والوجدانية بقيم مادية حسية^(١). وتعتبر غزوة الإسكندر الأكبر في القرن الرابع قبل الميلاد نقطة التحول الأساسية نحو انتشار النموذج الهيلينستي للمدينة بالمنطقة العربية. حيث بدأ انتشار النمط الشبكي للشوارع، والمساحات العامة المكشوفة "Agora"، والبازيليكا، الحمامات العامة^(٢). كما تأثرت أغلب تلك المدن بعد ذلك بالحضارة الرومانية.

شكل (١-١٠): المدينة الإغريقية. المصدر:

٣- المدينة الرومانية:

اتسمت المدينة الرومانية بازدواجية عمرانية "Urban Dualism" نابعة من التفرقة بين السادة والعبيد، فكانت المباني العامة وأحياء السادة تتميز بالفخامة والحداثة المزدهرة والمسكن الجميلة، بينما كانت مناطق العامة شديدة الفقر والتخلف. وقد انعدم بمدن المستعمرات الرومانية البعد العضوي نتيجة لسيادة النواحي المادية التشكيلية على فكر بناء هياكلها العمرانية وخاصةً في أوروبا وشمال

(١) محمد صلاح الدين يوسف - تطور الشخصية العمرانية للمدينة العربية المعاصرة - بحث مقدم للحصول على درجة الدكتوراة في تخطيط المدن - قسم التخطيط العمراني - جامعة الأزهر - كلية الهندسة - سنة ١٤١٢/١٩٩٢م - ص ٣٥.

(٢) محمد صلاح الدين يوسف - مرجع سابق. قلاً عن براون ستانلي. جاك ف. وايز - مدن العالم - دراسة في نمو المواطن الحضري في أنحاء الكرة الأرضية - ج ٢ - ١٩٨٣م - ترجمة نظمي لوقا (١٩٨٦م) - مطبوعات كابي.

إفريقيا وآسيا الصغرى، وأبرز ما تميزت به المدينة في ذروة تطورها هو التشكيل التذكاري "Monumental" والذي يعكس مقدار ما بلغه المجتمع من سطحية وذوق حديثي النعمة "Nouveaux Riches" الفخورين بالمظاهر السلبية. ولما كان الفورم "Forum" الروماني كفراغ يشمل وظائف مماثلة لتلك التي توافرت بوحدة الأجورا "الأكروبول" فاقصرت كل السمات المميزة على البعد التشكيلي وبعض الجوانب الوظيفية (كضخامة الحجم، وتنوع وتركيز الأنشطة). ظهرت في المدينة الرومانية الشوارع المتعامدة والمنشآت الرومانية الضخمة، وانتشر مسقط المعسكر الروماني بالعديد من أجزاء المنطقة.

كانت أفكار تخطيط المدن الإغريقية والرومانية مستمدة من الحضارات الشرقية القديمة، وكان لها تأثير واضح في تطور عمارة وعمران أغلب المدن الساحلية في المنطقة العربية قبل الفتح الإسلامي مثل دمشق بسوريا، والإسكندرية بمصر، وتمجادا بالجزائر^(١).

شكل (١-١١): المدينة الرومانية. المصدر:

٣- مدينة العصور الوسطى: "Christian polis"

تميزت مدينة العصور الوسطى بالعديد من السمات مثل: عدد السكان المحدود والروابط الاجتماعية الوثيقة، وخصوصية مناطقها العمرانية، والإحساس بكيانها الداخلي الموحد والذي نتج عن وجود السور حول محيطها، والنمو العضوي لأجزائها، والتفاعل العضوي مع البيئة الطبيعية والثقافة المحلية، علاوة على رمزية الكنيسة واتخاذها محورا للوحدة العضوية لكيان المدينة. طهر العديد من الطرز خلال تلك الفترة وما بعدها (كالروماني والقوطي المتأخر وطرز عصر النهضة والباروكي). تطورت المدينة على مدى خمسة قرون من الوقار والرزانة والصلابة التي اتسمت بها المباني الرومانية إلى الروح الإنسانية التي تجلت في كنائس العذراء. ثم حدث الاضطراب والحلل بعد ذلك نتيجة لفرض الكنيسة الكاثوليكية سلطانها المطلق على المجتمع، فأصبحت المدينة ساحة للتنافس بين الأفكار والأيدولوجيات المتعارضة. واستمر طابع العصور الوسطى مؤثرا على المدينة لمدة ثلاثة قرون تقريبا بعد انتهاء العصور الوسطى ذاتها في القرن السادس عشر الميلادي (*).

شكل (١-١٢): مدينة العصور الوسطى. المصدر:

(١) محمد صلاح الدين يوسف - مرجع سابق - ص ٣٦، ٢٧، ٥٢، ٥٣.

٤- مدينة عصر النهضة:

كان للتخطيط الهندسي ذو الخطوط المستقيمة والشوارع العريضة أثراً سلبياً على المدينة الباروكية حيث أدى إلى تجزئ الكيان العضوي الموحد والشخصية المتجانسة المتميزة للمدينة بطابعها التاريخي. وقد كان لامتداد السوق على محاور الحركة الرئيسية بدلاً من موقعه التقليدي بمراكز الأحياء، أثراً سلبياً على وحدة كيان المدينة. كما كان للمغالاة في تقدير الشكل الهندسي أثراً سلبياً على البعد العضوي للمدينة نتيجة لفرض قوانين تشكيلية جامدة وموحدة. في نهاية القرن السابع عشر أصبحت القيمة العمرانية السائدة هي الهدم وإعادة البناء وتحقيق أقصى ربح مادي. ومع هدم السور العسكري زالت صفة الكيان الموحد للمدينة وأصبحت قطعة الأرض المخصصة للبناء هي الوحدة التخطيطية الأساسية. وأصبح البلوك السكني المستطيل هو وحدة صياغة التشكيل، واستبدلت المهبة والذوق السليم بالأدوات الهندسية بغرض إنجاز التخطيط الشبكي عديم الشخصية في وقت قصير.

شكل (١-١٣): مدينة عصر النهضة. المصدر:

٥- المدينة المعاصرة:

بدأ النمو الرأسمالي والتحول من الحياة المغلقة وسلطة الكنيسة المطلقة، إلى المركزية الإدارية للحكومة المدنية والدولة القومية. وقد تطورت المدينة خلال تلك الفترة في اتجاهين: أحدهم سادته النزعة العسكرية والعقلية الرياضية المنطقية وسيطرت عليه الروح الباروكية، والاتجاه الثاني سادته النزعة المادية وسيطرت عليه الروح المادية الرأسمالية. وقد استمر تأثير الروح الباروكية على المدينة في الكثير من المشروعات العمرانية المعاصرة، حتى أن العديد من أفضل العناصر الباروكية - بل وأسوأها - ظلت أهدافاً رئيسية يسعى إليها المخططون والمعماريون ثم اختلاف البيئة والأيدولوجيات وتغيير متطلبات وظروف العصر^(١).

شكل (١-١٤): المدينة المعاصرة. المصدر:

(١) محمد صلاح الدين يوسف - مرجع سابق - ص ٣٧.

فيما يلي سيتم سرد مراحل التحول المعماري والعمراني للمدن العربية ذات القيمة التاريخية على مدار الزمن بإعتبار مدينة الإسكندرية مدينة عربية ذات قيمة تاريخية.

(١-٦-٣) المراحل التي يمر بها التحول المعماري والعمراني للمدن العربية ذات القيمة التاريخية على مدار الزمن:

أولاً: مرحلة الارتقاء الحضاري "Up-Grading":

يتبلور الشكل المعماري والعمراني للمدن العربية ذات القيمة التاريخية نتيجة لعوامل الثقافة واللغة والجذور العرقية والعقيدة والبيئة وذلك خلال فترتين لكل منهما خصائصها ومظاهرها وهما كما يلي:

١- فترة النمو والتطور: وهي المرحلة التي ظل الفكر العربي خلالها يتنكر ويدع في كافة المجالات الفنية والعلمية، وقد استمرت تلك الفترة نحو خمسة قرون.

٢- فترة الاستقرار والتبلور: ولقد تميزت بالثقة العالية في الذات الحضارية المحلية، وسادت بها عمليات تجميع وتسجيل وترتيب ما سبق وأن أبدعه الحضارة العربية في كافة مجالات الفنون والعلوم، وقد استمرت تلك الفترة نحو ثلاثة قرون.

ثانياً: مرحلة التدهور الحضاري "Down-Grading":

تعتبر فترة الحكم العثماني للبلاد العربية هي نقطة التحول الأساسية في منحى تطور الحضارة العربية بوجه عام، وكانت الحضارة العمرانية في ذروة تطورها قبل الفتح العثماني مباشرة ولكنها بدأت في الانحسار والتدهور والانهايار منذ عام (١٥١٦م) وتؤكد الانهيار مع وصول الحملة الفرنسية في نهاية القرن الثامن عشر والاحتلال البريطاني في نهايات القرن التاسع عشر. وقد مرت عملية التدهور بفترتين أساسيتين لكل منهما خصائصها ومظاهرها:

١- فترة الركود والتجمد: وقد سيطرت عليها عملية محاكاة الماضي وتكراره نتيجة للانغماس في الشكليات وعبادة الماضي وتقديس العادات والتقاليد ورفض التطور والتجديد ووصف الابتكار والإبداع بالحزافة والبدعة، فتحول المجتمع في ظل الحكم العثماني إلى صورة قريبة الشبه من حالة العرب في عصور الجاهلية.

٢- فترة التدهور والانهايار: نتيجة للتحويلات الاقتصادية العالمية والتوسعات الاستعمارية الغربية والثورة الصناعية والتكنولوجية بدأت محاولات للنهضة الحضارية منذ بدايات القرن التاسع عشر وخاصة في مصر ويهدف ملاحقة حضارة العلم كما يعرفها العصر الحديث، إلا أن الاستعمار الغربي لأغلب الدول العربية عمل على إجهاض تلك المحاولات ونجح في إفساد كافة برامج تاريخ تطورها حيث يسودها فقدان الثقة بالذات الحضارية في كافة جوانب الفكر والفن والعلم - باستثناء بعض المحاولات الفردية - مما كان له انعكاساته السلبية على عمارة وعمران المدينة المعاصرة^(١).

(١-٦-٤) تأثير التحويلات الفكرية على نمط العمران المحلي:

يعتبر القرنين الثامن عشر والتاسع عشر بداية التحويلات الجذرية في البنية الاجتماعية لكافة المد العربية، وخاصة بعد سيطرة الدول الاستعمارية على المنطقة والتي أدت إلى خضوع المجتمع العربي للنظام الرأسمالي العالمي بكل سلبياته. وإن تحليل التحويلات المعمارية والعمرانية للمدن يعطي مؤشراً لوجود ظاهرة عامة أو قانون ثابت يحكم عملية تطور عمارة وعمران المدن وهذه الظاهرة تمر بثلاث مراحل أساسية:

(١) محمد صلاح الدين يوسف - تطور الشخصية العمرانية للمدينة العربية المعاصرة - مرجع سابق - ص ١١٧، ١١٦.

- المرحلة الأولى: يتم فيه استخدام نموذج مادي للشكل أو التكنولوجيا المسيطرة على النمط الوظيفي السائد في أحد المجالات "Action".
- المرحلة الثانية: وهي مرحلة التحول التابع في البنية الاجتماعية الثقافية حيث تظهر قيم جديدة وتسيطر على الفكر المحلي "Re-Action".
- المرحلة الثالثة: وهي المرحلة التي تنعكس فيها التغيرات المستحدثة في القيم والسلوكيات والفكر المحلي على العناصر العمرانية المتباينة، مما يؤدي إلى بلورة نمط جديد من الفراغات والتشكيل العمراني للمدينة "Reflection"⁽¹⁾.

تأثير التحولات الفكرية على نمط العمران المحلي		
انعكاس التحول في القيم والفكر المحلي على الشخصية العمرانية للمدينة المعاصرة Reflection	تحول تابع في البنية الاجتماعية والثقافية والقيم والسلوكيات والفكر المحلي Re-action	تحول مادي أساسي في الشكل أو التكنولوجيا أو النمط الوظيفي السائد Action
مشاكل التحضر بالمدن وتضخم نمو الأحياء السكنية الرديئة والعشوائية "Slums" وخاصة في ضواحي المدن. مشاكل مراكز المدن وارتفاع أسعار الأراضي والوحدات السكنية والمبالغة في حجم المباني وظهور منطقة الأعمال المركزية (C.B.D) كبديل عن المركز الروحي للمدينة التقليدية.	تحول الهجرة للحضر إلى فكر جماعي قائم على فلسفة البحث عن الحياة الأفضل، بعد أن كانت الهجرة في الماضي ظاهرة فردية محدودة. التحول الفكري من فلسفة الرزق المشروع والانتفاع والكفاية الذاتية والملكية النسبية إلى فلسفة الاحتكارات والمضاربات والملكية المطلقة "Materialism".	تحولات النظم المادية المتباينة في مجالات التنمية الزراعية والصناعية. تحولات الأنظمة التجارية الرئيسية.
انتشار النماذج الغربية للعمارات والمسارات والفراغات، مع وضوح الفصل الطبقي والوظيفي بين المناطق.	نتيجة لبريق وجاذبية البيئة العمرانية الجديدة بالحي الأوروبي، تحول النموذج الغربي للعمارة والعمران إلى مثل أعلى وهدف أصيل للطبقات الثرية وفوق المتوسطة.	تحولات الأنظمة العمرانية (ظهور الحي الأوروبي)
سيادة الأنماط العمرانية والإنشائية ذات الأصول الغربية غير الملائمة لظروف البيئة والحضارة المحلية مثل ناطحات السحاب وغيرها.	بدلاً من توظيف التكنولوجيا في خدمة الاحتياجات العقلية والنفسية والجسدية للإنسان، أصبحت التكنولوجيا هدفاً في حد ذاتها وتحولت إلى نوعاً من القداسة.	تحولات الأنظمة التكنولوجية في البناء والتعمير. (مثل ظهور الحديد والحرسنة المسلحة).

جدول (١-٣): تأثير التحولات الفكرية على نمط العمران المحلي.

المصدر: الباحثة تقيلاً عن محمد صلاح الدين يوسف - تطور الشخصية العمرانية للمدينة العربية المعاصرة - مرجع سابق.

⁽¹⁾ محمد صلاح الدين يوسف - تطور الشخصية العمرانية للمدينة العربية المعاصرة - مرجع سابق - ص ١١٩.

(٧-١) صياغة المفاهيم المعمارية والعمرانية في المدينة لتحسين آدائها الوظيفي وقيمها الجمالية:

حتى ندرك تأثير قرارات المستخدمين على البيئة العمرانية فإنه لا بد من معرفة ما يحدث من تحولات جراء قراراتهم في البيئة المشيدة. فما أهمية ودور مشاركة السكان في القرارات البيئية - التي تتعلق بهم - على النواحي الاقتصادية للفرد والمجتمع والوطن؟ وما تأثير مشاركتهم على بناء المدينة وصناعة الطابع المعماري والعمراني والحفاظ عليه؟ وبالمقابل ما تأثير عدم مشاركتهم على العملية التصميمية والتخطيطية اقتصادياً وجمالياً؟ وهل يتطلب تطبيق المواصفات القياسية عزل المشاركة؟ أم يمكن الجمع بين الاثنين؟. وفي هذا الجزء نحاول استقصاء قضية مشاركة الساكن في القرارات البيئية التي تخصه وتعلق به، ومناقشتها والإجابة على ما أثير من أسئلة نحوها.

(١-٧-١) المؤشرات الاقتصادية لمشاركة السكان في عمليات التحول المعماري والعمراني:

كيف تحدث التحولات؟ الناس يملون على البيئة من حولهم رغباتهم واحتياجاتهم. حتى تأتي كما رسموها، لكن القوانين تقف عُثرة أمام آمال الناس، فهي نظام واحد والناس متعددون. حيث يحاول السكان إعادة صياغة ما استطاعوا ليملوا أذواقهم وعاداتهم على ما يملكون وسيطرون. ولكن بحسب مركزية القوانين تقلص اختياراتهم. ومتى تمتع الساكن بحرية أكثر كان له حافزاً لتغيير بيئته لتلائم متطلباته. ولهذا فإن أي بيئة تقيد أيدي ساكنيها تعتبر بيئة غير مستغلة^(١).

يرى ترنر "Turner" أنه كلما زادت المركزية كلما تضخمت المشكلة وحصل الانفصام بين التمويلات الإنشائية ومتطلبات السكان^(٢)، وقد توصل ترنر "Turner" في دراسته أنه بحسب المركزية المفروضة تقل التعديلات المطلوبة مستقبلاً أو تزداد. فحيث يزداد نفوذ هذه الأنظمة وتقل بالتالي فيها مشاركة السكان، يزداد التحول. وبالعكس كلما قل نفوذ هذه الأنظمة وبالتالي إزدادت مشاركة السكان وسيطرتهم في القرارات المتعلقة بهم كلما قل التغيير والتحول في هذه البيئة. وكذلك التحولات التي تتعرض لها البيئة العمرانية يكون نتيجتها عمليات هدم وبناء قد تتكلف الملايين. فمشاركة السكان وسيطرتهم على القرارات التي تهمهم في بيئتهم المعمارية والعمرانية لها أثرها الكبير في خفض خسائر المشاريع بعد إستخدامها ورفع الجدوى الاقتصادية لها^(٣). وبصيغة أخرى كم من الأموال يمكن أن توفر بمشاركة السكان في القرارات العمرانية والبيئية التي تهمهم؟ وكما بالمقابل من المليارات يمكن أن تهدر بإهمال وضع السكان والمستخدمين (عموماً) في الصورة في عملية التصميم والتخطيط.

(١-٧-٢): ملاحظ العمارة والطابع المعماري بمشاركة السكان:

تحول الطابع المعماري والعمراني من أهم سمات الأحياء الحديثة التي اقتقرت الى مشاركة السكان في قراراتها. فمثلاً بلغ التحول في واجهات أحد الأحياء (الأقل مشاركة للسكان) في فترة وجيزة تقدر خمس سنوات حوالي ثلاث أرباع الواجهات (٧٢%) . فتحوّلت من واجهات بألوان متعددة إلى واجهات ذات لون أبيض، نتيجة لعملية التحول. وبصيغة أخرى فإن مشاركة السكان في القرارات التي تتعلق

^(١) علي عثمان الناجم - إعادة صياغة المفاهيم العمرانية في المدينة الخليجية لتحسين آدائها الوظيفي وقيمها الجمالية - مقالة في مجلة المهندس البحرينية - العدد ٣٨ ديسمبر ٢٠٠٣م. نقل عن

جميل أكبر - عمارة الأرض في الإسلام - دار الثقافة الإسلامية - جدة - ١٩٩٢م،

<http://www.arch.arabeng.org/forum.php?action=view&id=78&09b60765b5847be79dc8383ceb0daba>

J.F. Turner - Housing by People - London, Morion Boyars^(٢)

^(٣) علي عثمان الناجم - دور مشاركة الساكن وسيطرتهم في التأثير على إقتصادات المشاريع السكنية - ندوة دور التخطيط والتصميم في كلفة المشاريع السكنية - جامعة الدول العربية - تونس

١٩٩٤م - بحث غير منشور.

بسكنهم لها أثرها على جمال الحي والمدينة. أي في المحافظة على طابع الحي دون تحول. والعكس في الأحياء التي تقل فيها مشاركتهم. ولذا نجد صعوبة في الحصول على مثال من البيئة المعاصرة، على ما تقول مثل الأحياء التقليدية التي تزخر بالجمال والتعبير الفني نظراً لمشاركة السكان في قراراتها. فمثلاً أحياء الطراز الخليجي على ضفاف الخليج العربي في المنطقة الشرقية من المملكة العربية السعودية يوجد بها المعالجات المزدوجة. بل إن مقاييس الجمال عند المستخدمين يمكن أن تكون أساساً للمقاييس البصرية الأساسية في التصميم المعماري الحديث. وأيضاً يمكن أن نجدها عند أولئك الذين يستمدون مفرداتهم ومقاييسهم من العمارة القديمة. فمثلاً المساكن الحكومية (في الإمارات العربية المتحدة) والتي تقوم الدولة بتشبيدها ذات التصميم النمطي المتكرر يلاحظ قيام مستخدمي المسكن بتغيير التشكيل البصري للمساكن بما يتوافق مع منظومة الأفكار والتشكيلات والرؤى لديهم^(١). يقول سميثيز "Smithies" في مؤلفه (أسس التصميم في العمارة) " أن تذوق العمارة ليس مقصوداً على المعماريين فحسب بل يمكن القول أن العامة تستخدم مقاييس بصرية بديهية عندما تنقد المباني المعاصرة. وهي مقاييس ينبغي أن تكون من المفردات الأساسية للمعماريين. هذه المفردات التي اشتقت من أمثلة قديمة لا يزال تأثيرها قائماً عند عامة الناس في الوقت الحاضر. وهذا لا يعني أنهم لا يفضلون سوى تصميمات تلك الحقب في تلك الأشكال، بل يعبرون عن تفضيلهم للمميزات الجمالية التي يرونها في تلك الأعمال والتي يفقدونها في أعمال اليوم^(٢). وإذا كان على المعماري أن يحدد توجهها معمارياً له فلا بد أن تكون رسالة المستخدمين انطلاقاً له إليها. يرى سميثيز "Smithies" في كتابه أنه على المعماري أن يعد إطاراً من المفاهيم النظرية التي تمككه من إيجاد تصميمات تجمع بين القيم البصرية المعمارية وتلبي في الوقت نفسه الاحتياجات والوسائل العملية. ولابد للمعماري أن يكون قادراً على رؤية الأهداف العملية في ضوء التوجهات الجمالية أثناء جهوده للجمع بينهما، وأن الأسلوب العلمي لتأسيس توجهات معمارية مقبولة قد يتم من خلال تقييم الأذواق الشخصية. أي يجب استطلاع رأي مجموعة كبيرة من الناس عن متطلباتهم وميولهم المعمارية.

تعتبر الاعتبارات الثقافية والاجتماعية هي روح الحي والمدينة حيث تترك عليها لمستها الإنسانية. حيث أنه بدون هذه اللمسة الإنسانية فلن تشرى المدينة ولن تحيا، فالمدينة الحية هي التي يشارك جميع السكان في اتخاذ قراراتها مع مرور الزمن^(٣).
الاقتراح هو: إضفاء اللمسة الإنسانية - أو المشاركة الإنسانية. بمعنى محاولة الاتجاه نحو وضع قواعد ومبادئ يختار فيها السكان والمستخدمون ما يناسبهم وتلبي احتياجاتهم وفي نفس الوقت تحافظ على طابع عمارة وعمران المدينة. ومحاولة إيجاد مساحة واسعة لللمسة الإنسانية عن طريق المشاركة السكنية في القرارات البيئية التي تمهم. حيث أن لها دور كبير في تحسين البيئة العمرانية. إذ ستحافظ على ثبات طابع المدينة لمدة أطول^(٤)، وستساهم في تحقيق أهداف الجهات التخطيطية بشكل دقيق وستعزز النواحي الاقتصادية لأي مشروع^(٥). وستوفر متطلبات السلامة والأمان للسكان. وستشجعهم على الاستثمار في مجتمعهم برضا واقتناع^(٦).

(١) المسكن الإماراتي - مجلة البناء - العدد ١٣٨ - ٢٠٠٢م.

(٢) سميثيز - أسس التصميم في العمارة - ترجمة محمد الحصين - الرياض - ١٩٩٦م.

(٣) علي عثمان الناجم - سلسلة: إعادة صياغة المفاهيم العمرانية في المدينة الخليجية لتحسين أداءها الوظيفي وقيمتها الجمالية - مرجع سابق. نقلاً عن جميل أكبر - عمارة الأرض في الإسلام - دار الثقافة الإسلامية - جدة - ١٩٩٢م.

(٤) علي عثمان الناجم - طابع الحي المعاصر بين التحول والثبات - المؤتمر الدولي الرابع للبناء والتشييد Inter Build 1997 - مصر - ١٩٩٧م.

(٥) علي عثمان الناجم - التأثير على إقتصادات المشاريع السكنية بفهم آلية التغيير في البيئة العمرانية - المؤتمر العلمي الدولي الخامس لكلية الهندسة - جامعة الأزهر - القاهرة - ١٩٩٧م.

(٦) علي عثمان الناجم - إعادة صياغة المفاهيم العمرانية في المدينة الخليجية لتحسين أداءها الوظيفي وقيمتها الجمالية - مقالة في مجلة المهندس البحرينية - العدد ٣٨ ديسمبر ٢٠٠٣م.

خلاصة الباب:

وضح هذا الباب الخلفية الفلسفية التاريخية لظاهرة التحول المعماري والعمراني وذلك من خلال تناول هذه الظاهرة كظاهرة حضارية وذلك في محاولة للوصول إلى المنهج الذي تسلكه هذه الظاهرة في عملية التطور. وتم ذلك من خلال ذكر مفهوم التحول، وطرح نظريات التفسير الحضاري للتاريخ، كذلك تم تناول ظاهرة التحول من الناحية المعمارية والعمرانية. وذلك لطرح منهج لسلوك التحول كظاهرة معمارية و عمرانية. وتم التركيز على علاقة العمارة واللغة، والتي تم الربط من خلالها بين مسلك ظاهرة التحول والفكر الحضاري والمنهج الذي تتخذ لغة النسايق في الوصول إلى التشكيل الأمثل.

ثم تم ذكر المراحل التي تمر بها ظاهرة التحول المعماري والعمراني وتم تناول هذه المراحل بالشرح والأمثلة وتوضيح المظاهر والمجالات التي يصاغ من خلالها التحول المعماري والعمراني.

كذلك تم تناول عملية التحول المعماري والعمراني للمدن ذات القيمة التاريخية، وذكر أبرز سماتها العامة، ومراحل التحول التي تمر بها ظاهرة التحول المعماري والعمراني لهذه المدن، وتم ذكر الاتجاهات النظرية الكلاسيكية التي تتناول موضوع التغيير والتحول المعماري والعمراني للمدن. ثم تم ذكر تأثير التحولات الفكرية على نمط العمران المحلي الذي يوضح أن تحليل التحولات المعمارية والعمرانية للمدن يعطي مؤشراً لوجود ظاهرة عامة أو قانون ثابت يحكم عملية تطور عمارة و عمران أي مدينة، ومعرفة أبرز آثار انعكاس الفكر المحلي على صياغة التكوين الفراغي.

وأخيراً تم صياغة المفاهيم المعمارية والعمرانية في المدينة لتحسين أدائها الوظيفي وقيمها الجمالية وذلك من خلال ذكر المؤشرات الاقتصادية لمشاركة السكان في عمليات التحول المعماري والعمراني وبيان ملامح العمارة والطابع العمراني بمشاركة السكان وذلك وصولاً إلى وضع اقتراح لإضفاء اللمسة الإنسانية (المشاركة الإنسانية)، حيث أنه بدون هذه اللمسة لن تثرى المدينة ولن تتحيا حيث أن المدينة الحية هي التي يشارك جميع سكانها في إتخاذ قراراتها مع مرور الزمن.

محتويات الباب الثاني "التحول المعماري والعمراني للمدن الساحلية ذات القيمة التاريخية"

٢٥	..... مقدمة.
٢٥	..... (١-٢) تعريفات عامة.
٢٥	..... (١-١-٢) تعريف المدينة.
٢٥	..... (٢-١-٢) تعريف المناطق (البيئات) الساحلية "Coastal Environments".
٢٦	..... (٣-١-٢) الشواطئ "Beaches".
٢٦	..... (٤-١-٢) خط الشاطئ "The Coast Line".
٢٧	..... (٥-١-٢) طريق الشاطئ "The coastal Road".
٢٧	..... (٦-١-٢) الطريق العمودي على خط الشاطئ "The Perpendicular Axis".
٢٧	..... (٧-١-٢) المنطقة الخلفية للساحل "The hinter Land".
٢٧	..... (٢-٢) العلاقة المتبادلة بين البحر واليابسة والمحتوى العمراني.
٢٧	..... (١-٢-٢) نشأة عمران المناطق الساحلية.
٢٧	Urban Growth Morphology of Coastal Settlements (٢-٢-٢) دراسة طبيعة التطور العمراني للتجمعات الساحلية
٢٨	..... (٣-٢-٢) ديناميكية التطور والنمو للتجمعات الساحلية "Growth and Development Dynamics".
٢٩	..... (٣-٢) المناطق الساحلية ذات القيمة التاريخية.
٢٩	..... (١-٣-٢) طبيعة المدن الساحلية ذات القيمة التاريخية "The nature of historic urban coastal environment".
٣٠	..... (٢-٣-٢) مكونات المناطق الساحلية ذات القيمة التاريخية.
٣٠	..... (٣-٣-٢) خصائص المناطق الساحلية ذات القيمة التاريخية.
٣٢	..... (٤-٣-٢) المظاهر (السمات) المتعلقة بالمياه "Water related aspects".
٣٣	..... (٤-٢) لمحة تاريخية عن المناطق الساحلية ذات القيمة التاريخية.
٣٣	..... (١-٤-٢) المدن الساحلية الكلاسيكية "Classical maritime cities".
٣٧	..... (٢-٤-٢) المدن الساحلية في العصور الوسطى "Medieval maritime cities".
٣٩	..... (٣-٤-٢) المدن الساحلية بعد العصور الوسطى "Post Medieval maritime cities".
٤٢	..... خلاصة الباب.

مقدمة:

تعد المناطق الساحلية ذات القيمة التاريخية من أهم مناطق العالم المأهولة بالسكان وتلك هي الحقيقة التي تؤكد على أهمية الحفاظ عليها وتنمية مواردها المختلفة.

يتأكد تميز العديد من المدن الساحلية التاريخية من خلال كل من شخصية المكان والمحتوى الطبيعي من ناحية وعقب التاريخ والناتج المادي الإنساني من ناحية أخرى. وهذه النواحي إضافةً إلى القيم البصرية والمادية والوظيفية تشكل جزءاً متكاملًا يميز هذه المدن. وأهمية هذه المدن تحتاج إلى سياسة واعية تتعامل مع إمكانياتها بدلاً من إهدارها وفقدانها. وتلك السياسة يجب أن تهدف إلى تحفيز التنمية الاقتصادية لتلك المدن من خلال سلسلة من التغيرات والتحويلات المباشرة.

عملية التأهيل تعمل في إطار المناطق المتميزة والتي تعتبر محددًا وإمكانية في الوقت ذاته. وبما أن المناطق العمرانية تتعرض إلى تغير وتحول معماري وعمراني، فإنه من البديهي أن يتلاءم هذا التغير والتحول مع إمكانيات المناطق الساحلية ذات القيمة التاريخية.

تعد المدن الساحلية من أكثر المدن الغنية بالحياة وتتميز عن بقية المدن الأخرى على مستوى العالم. وتطلب بعض المدن الساحلية عمل إعادة تجديد لها وذلك بحماية المحتوى الحيوي والاقتصادي والاجتماعي والأنشطة والموارد البيئية لهذه المدن وقاطنيها. ونجد أن المناطق الساحلية ذات القيمة التاريخية تكون بيئات مميزة في النسيج العمراني ولها إمكانيات عديدة ومختلفة عن المناطق غير الساحلية. وهذه المناطق التي لها نفس النسيج العمراني والطبيعي لا بد أن يكون لها نفس الصفات ونفس المظاهر ونفس طرق إعادة الإحياء.

(١-٢) تعريفات عامة:

(١-١-٢) تعريف المدينة:

المدينة هي بنية معمارية تخضع لعوامل جغرافية في علاقتها بالحيط وعوامل اقتصادية بحكم انتمائها لنمط إنتاج وعوامل اجتماعية نتيجة موضعها في النظام الاجتماعي الذي تختص به الطبقة الاجتماعية المحتوية لها. وارتباط هذه العوامل يكسب معنى يولد وحدة حضارية لها خصوصيتها تتحقق في الثقافة العمرانية^(*) المتجسدة في تكييف الحيط العمراني وفي طبيعة عملية الإنتاج.

بالنسبة للمدينة العربية لم تغير بنيتها حيث أنها ثابتة عبر عصور التاريخ إذ أن السياقات المختلفة المتدرجة فيها كانت تؤثر في نموها سواء كانت وظائفها الأساسية تجارية أو عسكرية أو سياسية. وتغير بنية المدينة العربية حسب علاقتها بالاقتصاد العالمي إلا أن هذا التطور كانت تسيطر عليه القوى الاجتماعية الداخلية ولم يكن هنالك انفصال بين نمو المدينة وتطورها وبين الثقافات الأصيلة المعبرة عن هويتها^(١).

(٢-١-٢) تعريف المناطق (البيئات) الساحلية "Coastal Environments":

تعرف كلمة ساحلية "Coastal" على أنها حد تلاقي البحر باليابسة أو مكان تلاقي اليابسة والمياه والهواء. والمنطقة الساحلية هي المنطقة التي يتفاعل فيها البحر واليابسة بشكل كبير ويشكل سطح هذه المنطقة المساحة المحصورة بين المحور الممتد بامتداد الساحل والمحور العمودي على خط الساحل.

(*) الثقافة العمراني: هي ارتباط الوظائف العمرانية في المدينة بنظام الرموز والقيم المتولد عن التجربة الحضارية الجامعية.

(١) رضا بوكراج - العوامل الاقتصادية والثقافة المحددة لنمو المدينة العربية - أبحاث من ندوة المدينة العربية، خصائصها وتراثها الحضاري الإسلامي المنعقدة بالمدينة المنورة من ٢٤: ٢٩ ربيع-ثاني

١٤٠١، ٢٠٢٨، ٢/٥: ٣/٥ - ١٩٨١م - المعهد العربي لإنماء المدن.

ويمكن تعريف المنطقة الساحلية على أنها همزة الوصل بين اليابسة والمكان المجاور للبحر والتي تؤثر فيها الاستخدامات البرية لليابسة والاستخدامات البحرية للبحر والعكس بالعكس. كذلك يمكن أن تعرف المنطقة الساحلية إدارياً في مصر عن طريق وحدة شؤون البيئة المصرية على أنها: عبارة عن منطقتها تضم اتصال البحر باليابسة وتشمل المياه الإقليمية التي تمتد إلى المناطق التي يحدث بها تفاعلاً حياً مع البيئة الملاحية وتمتد إلى عمق ٣٠ كم على الأقل في المناطق الصحراوية إلا إذا حال دون ذلك عناصر طبوغرافية (كالجبال والتلال... الخ)^(١).

ونجد أن المنطقة الساحلية تحتوي على أراضي متصلة بالبحر وبالفرع الساحلي المتصل باليابسة وبذلك نجد أنها تحتوي على:

- ١- مكونات البحر واليابسة.
- ٢- حدود البحر واليابسة والتي يمكن تحديدها بمعرفة مدى درجة تأثير اليابسة على البحر وتأثير البحر على اليابسة.
- ٣- ليس للمنطقة الساحلية طول أو عرض أو عمق موحد.

(٢-١-٣) الشواطئ "Beaches":

تكون الشواطئ عادةً رمليّة وهي تحد جزء كبير من خط الشاطئ في معظم البلدان. وتكون ملتصقة باليابسة المحيطة بها وغنية بعناصر الإنتاج. ويتغير طابع الشواطئ وملاحمها موسمياً حيث يوجد ارتباط وثيق بين ملامح الشاطئ "Beach Features" مثل زاوية الميل وحجم الأجزاء المجاورة له" وبين درجة تأثير العوامل الجوية (الرياح والأمواج). للشواطئ أهمية كبيرة جداً في الاستخدام الترفيهي كذلك لها دور كبير في حماية خط الشاطئ من التآكل (التعرية) "Erosion". ويمكن استخدام رمال الشواطئ في عمليات البناء، ونجد أن المناطق غير العميقة في داخل وخارج الشاطئ تكون غنية بالكائنات البحرية^(٢).

(٢-١-٤) خط الشاطئ "The Coast Line":

يعتبر خط الشاطئ نقطة منظمه رئيسيه يتم من خلالها أي مستعمرة ساحلية (ومستوطنة بشرية) وهو مرتبط باتصال البحر باليابسة.

شكل (١-٢): عناصر تكوين المدينة الساحلية. المصدر: الباحثة.

(١) S. Fahmy – Approach for an integrated coastal zone management program in Erypt – Unpublished M.Sc. Thesis submitted to the Dept. of Environmental Engineering - Ain Shams University – 1992.

(٢) هشام سمير محمود حسين – إعادة تأهيل المناطق الساحلية الحضرية ذات القيمة التاريخية (دراسة حالة مدينة القصير) – مرجع سابق – ص ١٠٩،

Maragos, J. E., Soegiatro A., Cornez E. D., and Dow M. A. – Development planning for tropical coastal ecosystems In "Natural Systems for Development: What Planners Need to Know" – ed. Carpenter, R. A. – Macmillan, New York – 1983.

(٢-١-٥) طريق الشاطيء "The coastal Road":

يكون طريق الشاطيء موازياً لخط الشاطيء وواقعاً بين المناطق المعدة للمداخل العامة إلى الشاطيء وبين المناطق المبنية من المباني المقامة على الشاطيء "Coastal Settlements".

(٢-١-٦) الطريق العمودي على خط الشاطيء "The Perpendicular Axis":

توجد طرق وممرات عمودية على خط الشاطيء تبدأ جميعها من طريق الشاطيء وتمتد حتى نهاية الكتلة العمرانية.

(٢-١-٧) المنطقة الخلفية للساحل "The hinter Land":

وهي تمثل المنطقة الطبيعية التي تقع خلف الكتلة العمرانية وتشارك معها في تكوين المدينة وقد تكون عبارة عن جبال أو كثبان أو تلال أو أراض زراعية.

(٢-٢) العلاقة المتبادلة بين البحر واليابسة والمحتوى العمراني:

يمكن فهم المحتوى العمراني المحلي جيداً إذا كان مدروساً جيداً من ناحية علاقته بالمحتوى العمراني الأكبر المحيط به. من العوامل التي تشكل طابع وشخصية المدينة: موقعها الجغرافي، وأسباب نشأتها وثرواتها الموجودة بها والأنشطة التي يمكن مزاولتها بها والتي لا بد من معرفتها حيث أن لها جميعاً تأثير على طابع أحيائها^(١).

(٢-٢-١) نشأة عمران المناطق الساحلية:

تعتبر الدراسات الطبيعية والتاريخية للمناطق العمرانية مفتاح فهم نشأتها وتطورها، وبدون فهم تاريخ وطبيعة بيئة المناطق العمرانية لن يمكننا فهم أساسيات العمارة والعمران لها. كذلك لا بد من معرفة مدى التوافق العام للقيم المعمارية والعمرانية لهذه المناطق مع المجتمع. تتصل التجمعات الساحلية بالعلاقات الطبيعية بين البحر واليابسة والتي تميزها عن أي تجمعات غير ساحلية. وهذه العلاقة يمكن ملاحظتها عند دراسة أصل التجمعات الساحلية والتي دائماً ما تأخذ مكاناً على خط الشاطيء في المناطق الساحلية^(٢).

(٢-٢-٢) دراسة طبيعة التطور العمراني للتجمعات الساحلية: Urban Growth Morphology of Coastal**Settlements:**

لم تلعب العلاقة بين البحر واليابسة دوراً مهماً في نشأة التجمعات الساحلية ولكنها أيضاً امتدت لتؤثر على نموها وتطورها عبر الأزمنة المختلفة، وهذا التداخل الطبيعي أخذ أشكالاً مختلفة وأوضح سلسلة من العلاقات المؤثرة على البيئات المبنية للتجمعات الساحلية. يتم وصف دراسة بنية النمو العمراني للتجمعات الساحلية في اتجاهين كما يلي:

- النمو العمراني الكلي "The Wholeness Growth":

يوجد لكل مدينة مميزات ثقافية الخاصة والتي تنفصل عن مكوناتها الطبيعية وتشكل الديناميكية العمرانية "Urban Dynamics" وتؤثر بشكل مباشر على نموها العمراني. ونجد أن جميع المدن التقليدية تنمو مرة واحدة، وهذا يعني أن نموها الكلي هو مكان ميلادها ونشأتها ونموها المتواصل^(٣).

- النمو العمراني التدريجي "The Piecemeal Growth":

^(١) هيثم سمير محمود حسين - مرجع سابق - ص ٦٨ : ٨٠.

^(٢) هيثم سمير محمود حسين - إعادة تأهيل المناطق الساحلية الحضرية ذات القيمة التاريخية (دراسة حالة مدينة القصير) - مرجع سابق - ص ٥٣.

^(٣) Alexander, C., Neis, H., Anninou, A., and King - *A New Theory of Urban Design* - Oxford University Press - New York - 1987.

يتم خلال هذا الاتجاه نمو المكونات الرئيسية للمدن الساحلية والتي في مجملها تحكم عملية النمو وهي (خط الشاطئ "Coast Line"، وطريق الشاطئ "Coastal Road" . . . إلخ)، حيث تنمو كوحدة واحدة مع النمو الكلي للتجمعات الساحلية.

(٢-٢-٣) ديناميكية التطور والنمو للتجمعات الساحلية "Growth and Development Dynamics":

قام "كفن لنش" "Kevin Lynch" بدراسة المفهوم العام للمدينة على أنها كائن عضوي حيث وجد أن التجمعات تولد وتنمو وتأتي لمرحلة النضج مثل الكائنات الحية، ووجد أنه لا بد من دمج الوظيفة والشكل معاً للتجمعات الساحلية. وهكذا نجد أن عملية التطور والنمو للتجمعات الساحلية مماثلة لتطور ونمو الكائنات الحية ونجد أن التجمعات الساحلية تحاول أن تتطابق مع ديناميكيات المحتوى الطبيعي، كذلك تحاول أن تغير شكلها وبنائها طبقاً لتطابقها لتصل إلى مستوى الإتزان البيئي بين البحر واليابسة.

وضع "كفن لنش" نظرية الصورة الذهنية للمدينة حيث قام في أواخر الخمسينات بصياغة نظرية متكاملة تناولت تأثير الخصائص البصرية على الإدراك الذهني للبيئة العمرانية، مع تطبيق وقياس النظرية على ثلاثة مدن أمريكية هي بوسطن "Boston" ولوس أنجلوس "Los Angelus" ومدينة جيرسي. وقام بعرضها في كتابه "الصورة الذهنية للمدينة" حيث كان من أبرز نتائجها ما يلي:

- إن المشكلات الرئيسية التي تواجه تكوين صورة ذهنية "Image" واضحة المعالم عن أي مدينة هي: عدم تكامل العناصر البصرية أو تداخلها واختلاطها، وضعف الحدود البصرية، وعزلة وعدم استمرارية بعض العناصر، وغموض بعض الأجزاء، والتشتيت عند نقاط اتصال المسارات، وعدم وضوح التباين بين أجزاء المدينة، علاوةً عن فقدان الطابع العام المميز للمدينة نتيجة لعدم الإحساس بكليتها "Wholeness". فالمدينة يجب أن تتميز بالهوية الخاصة "Identity" وأن تكون ثرية المعاني "Meaningful" وأن تكون داعية للاحترام "Handsome"، وقادرة على التعليم "Educative" وملفتة للإنتباه "Attention" و مشجعة على المعاشة والمشاركة "Participation" والتفاعل المستمر من خلال تعريض الأفراد للصدمات البصرية "Shocks" والألغاز "Puzzles" والشيء الغامضة "Ambiguities" وغير ذلك.

- تعتبر المسارات "Paths" عنصراً مؤثراً على الإدراك الذهني للمدينة، لذلك يجب أن تكون بداياتها ونهاياتها واضحة، وأن تكون محدودة الفروع "Branching" ومؤكدة لخواص التوجيه "Directional" ومستمرة وذات تشكيل ديناميكي متناغم، بحيث تنتج وحدتها التشكيلية عن ترتيب العناصر في خط إيقاعي متناغم، ما يعطي صورة ذهنية متناغمة، أمث من كونها ساسلة متعددة الأحداث والمواقف غير المتصلة بعضها.

- تتطلب الحدود "Edges" ضرورة تأكيد إستمراريتها ووضوحها بحيث تكسب المنطقة الواقعة خلفها خصوصيتها وطابعها المميز، بحيث تعطي للفرد "إحساس ما بداخلها وما بخارجها" "The Inside – Outside Sense" ويتطلب ذلك وضوح التباين في المواد الإنشائية والمعالجات المعمارية والنباتية ووضوح خواص التوجيه والتباين الوظيفي.

- أما العلامات المميزة "Landmarks"، فيجب أن تتميز بالتفرد "Singularity" والتباين مع النسيج المحيط ووضوح تشكيلها وثراء تفاصيلها، مع اتساع المدى الزمني لرؤيتها، واتمائها للنسيج المحيط، وتكاملها مع مجموعة مترابطة من العلامات المميزة الأخرى.

- نقاط الالتقاء والتجمع "Nodes" يجب أن تتميز بالقدرة على التوجيه في إتخاذ قرارات الحركة، مع وضوح وإستمرارية حوائطها، وجاذبيتها وبساطتها وقوة تأثيرها وتكاملها مع كافة نقاط الالتقاء الأخرى.

- الأحياء "Districts" يجب أن تتميز بشخصية عمرانياً نتيجة لتجانس وتكامل عناصرها واستمرارية الخصائص المعمارية وتآلف فراغاتها وألوانها ومواد بناءها وأرضياتها وإضاءتها ونباتاتها وخط السماء بها. فكلما تزايد عدد العناصر المتداخلة إنسجاماً كلما إزدادت الصورة الذهنية وضوحاً، وتؤكد إدراك الشخصية العمرانية لها، مع ضرورة وفرة التجارب والخبرات الذهنية التي تعطيها تلك الأحياء للأفراد.

وحتى تتكامل الرؤية التخطيطية للعناصر البصرية، يجب أن تتفاعل مع بعضها البعض، فالمسارات يجب أن تلعب دور التمهيد والإعداد الذهني للأحياء، بينما تؤكد نقاط الإلتقال علاقة الإرتباط بينها وبين اتجاهات الحركة بالمسارات، أما العلامات المميزة فيجب أن تتخذ موضع القلب بالنسبة للمجموعة المتكاملة، حيث تعمل الحدود الواضحة على تأكيد الكلية والخصوصية، وهكذا بحيث تبدو جميعها في النهاية ذات شكل عمراني مميز وثرى⁽¹⁾.

(٢-٣) المناطق الساحلية ذات القيمة التاريخية:

يصعب التعامل مع المناطق الساحلية ذات القيمة التاريخية بشكل مباشر، حيث أن طبيعتها المحيطة بها وتكوينها البيئي والاقتصادي والاجتماعي "Socio economic" والثقافي المعقد يتطلب جميعاً اهتماماً وعناية خاصة. وجود الأماكن المنفككة "Degraded" والخطرة الوعرة "Hazardous" في المناطق الساحلية ذات القيمة التاريخية يكون واضحاً ولا يقبل الجدول. ووجود هذه الأماكن قد ساعد على حدوث عواقب اقتصادية وآثار سلبية اجتماعية وإهمال حضري وانهايار في أسس البناء.

ونجد أن هذا الجزء عبارة عن نظرة عامة للمميزات الهائلة والقيم والنتائج الخاصة بالمناطق الساحلية ذات القيمة التاريخية.

(٢-٣-١) طبيعة المدن الساحلية ذات القيمة التاريخية "The nature of historic urban coastal

:environment"

عادةً تستخدم كلمة بيئة (منطقة) لوصف المحيط أو الوسط الذي تعيش فيه الكائنات الحية. ومصطلح أيكولوجي "Ecology" يستخدم كذلك كبديل لكلمة بيئة "Environment" ونجد أن "Ecology" هي دراسة العلاقة بين الكائنات الحية وبيئتهم الحية (الوسط) الذين يعيشون فيه.

من تلك التعريفات نجد أن النظام الأيكولوجي للمناطق الساحلية ذات القيمة التاريخية يتكون من ثلاثة أوساط: البيئة المبنية "Built"، والاقتصادية الاجتماعية "Socio economic" والثقافية "Cultural". ويجب توجيه هذه المكونات (الأوساط) الثلاثة للحصول على مجتمعات صحية ومستدامة.

إن الأنظمة البيئية للمناطق الساحلية ذات القيمة التاريخية تبين بشكل واضح العلاقة بين هذه المناطق الثلاثة وأهمية المنطقة الرابعة "Socio economic" والثقافية، وتوضح لنا فهماً للقيم المتبادلة للحصول على مناطق صحية ومجتمعات مستدامة "Sustainable communities".

من أحد عوامل فشل هذه الأنظمة هو المعاصرة في المدن وتجاهل عامل تنسيق المدن، ومقوماتها، ومبانيها الموجودة.

يمكن الوصول إلى تنسيق المدن "Townscape" الجيد عن طريق احترام ومراعاة المقومات الخاصة للمكان نفسه مثل موقعه الجغرافي ودوره في "Townscape" في موقعه الخاص به وقيمة مكوناته^(١).

(٢-٣-٢) مكونات المناطق الساحلية ذات القيمة التاريخية:

١- مكونات البيئة الطبيعية.

٢- مكونات البيئة المبنية.

٣- المكونات الاجتماعية والاقتصادية والثقافية.

١- مكونات البيئة الطبيعية (المكونات الطبيعية للبيئة) "Natural Environment":

المكونات المناخية، والمكونات البيولوجية، والمكونات المورفولوجية، والمكونات الجيولوجية.

٢- مكونات البيئة المبنية "Built Environment":

١- مورفولوجية العمران (بنية العمران) "Urban Morphology": الفراغات "Spaces"، وشبكة الطرق "Street pattern"، ومقياس البناء "The built scale".

٢- التراث والمناطق الشهيرة "Heritage & Prominent Sites".

٣- الطابع المعماري "The Architecture Character": الواجهات "Facades"، وخطوط السماء "Sky Lines"، وملامح المباني "Building Profiles"، والمسامية "Porosity".

٣- المكونات الاجتماعية والاقتصادية والثقافية^(٢).

(٣-٣-٢) خصائص المناطق الساحلية ذات القيمة التاريخية:

الخصائص المذكورة هنا هي الشائع تواجدها في العديد من المدن الساحلية حول العالم وتكون مختلفة تماماً في بعض المناطق عن بعضها الآخر. لذلك يوجد مستويات مختلفة من الاهتمام بالمناطق المختلفة، لكنها كلها مرتبطة بتطور فهم المشاكل الساحلية ومدخلها لتجنب أو تخفيف أثارها. يتم وصف هذه الخصائص تبعاً للتطور السكاني الجماعي الرئيسي، والاستخدام الساحلي، وتأثير (أثر) الاستخدام الساحلي، والخصائص التاريخية العمرانية والخصائص الإدارية كما يلي:

١- الزيادة السكانية "Population Growth":

إن الزيادة في عدد سكان المناطق الساحلية ليست مقتصرة على تطوير المدن، تم تقدير حوالي ٥٠% من سكان المناطق الصناعية يعيشون الآن على امتداد ٦٠ كم من الساحل. وتستمر اتجاهات الزيادة السكانية وبالتقدير المستقبلي لزيادة السكان وفي خلال الثلاثين عاماً القادمة سوف يزيد عدد سكان المناطق الساحلية عما هو عليه اليوم. يوجد سببان رئيسيان للزيادة السكانية في المناطق الساحلية:

- ينعكس التطور العام لزيادة السكان على تطور المدن ونجده كذلك مرتبط بالهجرة من الريف.

- الهجرة من المناطق الداخلية إلى الساحل والتي عادةً ما يوجد بها سكان ذوي اهتمامات اقتصادية واجتماعية وترفيهية أكبر من في المناطق الداخلية.

^(١) Tugnutt, A. and Robertson M. – Making Townscape: A Contextual Approach to Building in an Urban Setting – Mitchell, London – 1987.

^(٢) هشام سمير محمود حسين – مرجع سابق – ص ٦٨ : ٨٠.

٢- استخدام الساحل "Coastal use": تندرج خصائص استخدام الساحل تحت تقطين:

- مصادر للاستثمار (تشمل صيد الأسماك، وتقطيع أخشاب الغابات "Forestry"، واستخراج الغاز والبتروك وأعمال المناجم).
- السياحة والترفيه.

٣- آثار استخدامات الإنسان للمناطق الساحلية:

- التلوث، والصناعة والصرف الصحي، وماء المطر "Runoff".
- المخاطر الساحلية، والتغيرات المناخية^(١).

٤- الخصائص التاريخية العمرانية: يوجد اليوم تحوف كبير على تقاليد ووظيفة المناطق الساحلية خاصة عند تقدم الدول، ومن ضمن الأسباب المتعددة لاضمحلال وانهايار المناطق الساحلية ما يلي:

- التلف الناتج عن عدم وجود صيانة للمباني القديمة وعدم معرفة مدى قيمتها الثقافية أو الوظيفية وذلك بسبب زيادة الاضمحلال، لذا لا بد من وضع أسس وشروط للصيانة والحفاظ على النسيج العمراني القديم وتطوير كفاءته.
- التحول من إنتاج المنتجات اليدوية إلى المنتجات الصناعية والتي تتطلب إقامة مباني أكبر حجماً كذلك تؤدي إلى حدوث تكس مروري كبير بما لا يتلاءم مع المناطق التاريخية.
- إيجاد بعض المباني ذات الاستخدامات الجديدة والتي لا تتلاءم مع الأصالة التاريخية والثقافية والتراثية للمكان والتي ليس لها أي علاقة بالمنطقة التي توجد بها، وذلك أدى إلى حدوث دمار وخراب وانهايار للمناطق التاريخية حيث لم يراعى عند تصميمها اختلاف مقياس المباني الحديثة عن المباني التاريخية كذلك لم يتم احترام خط الشاطيء مما أدى إلى فقد الكثير من ملامح المكان وضياعها. وعملية عدم احترام وجود المباني القديمة قضيه خطيرة أدت إلى ضياع الهوية التاريخية والثقافية والتراثية في معظم المدن الساحلية ذات القيمة التاريخية اليوم.
- زيادة وكثرة استخدام وسائل المواصلات كالسيارات والعربات وعدم احترامها للمناطق المبنية مما أدى إلى حدوث تلوث جوي وبصري وسمعي وساعدت كثرتها على زيادة عروض الشوارع وزيادة امتدادها وسط الأماكن التاريخية الهامة مما أدى إلى ضياع المقياس الإنساني "Human scale" في المناطق التاريخية وضياع والتقليل من قيمة المباني التاريخية الموجودة في نسيج المدينة العمراني، ونجد أن الشوارع الضيقة للمدينة التاريخية تلاشت وضاعت العلاقة التي كانت موجودة بين فراغاتها العامة والخاصة.

٥- الخصائص الإدارية "Administrative issues": يمكن إستخلاص تقطين هامين جداً:

- لا بد أن لا تعارض المناطق الساحلية ذات القيمة التاريخية عند تطويرها والحفاظ عليها مع العمران الطبيعي "Natural Urban"، والمنظومة الاجتماعية "Social Complexity" وهذه نقطة هامة جداً لوصف وتحليل عملية التطور والحفاظ "Conservation Practices".

(١) هشام سمير محمود حسين - مرجع سابق - ص ٨١: ٨٧.

- تعرف المناطق الساحلية ذات القيمة التاريخية الآن على أنها شيء ثمين ولا بد من التفكير لها في حلول بديلة والنتيجة الرئيسية الآن هي كيفية معالجة هذه المناطق وذلك يؤدي إلى البحث عن إرشادات واضحة لقاعدة سليمة يتم تطبيقها لهذه المناطق.

(٢-٣-٤) المظاهر (السمات) المتعلقة بالمياه "Water related aspects":

١- استخدامات أراضي الواجهة البحرية "Land Uses of the Waterfront":

الاستخدامات التالية تعتمد على وجود المياه "Water Dependent" مثل:

- استخدامات تعتمد على استغلال الموارد المائية مثل (صيد الأسماك، والأنشطة الملاحية، والتجارة الملاحية).
 - أنشطة ترفيهية تعتمد على نزول المياه الساحلية مثل (السباحة، وصيد الأسماك، وركوب المراكب، ومشاهدة قاع البحار).
 - أنشطة علمية وتعليمية والتي تتطلب وجودها في المياه الساحلية مثل (دراسة ومعرفة علم الأرصاد الجوية "Certain Meteorological"، ودراسة علم المحيطات أو الأوقيانوسات وظواهرها "Oceanographic activities").
 - التسهيلات المدعمة "Support Facilities" والتي تعتبر ضرورية لنجاح وظيفة الاستعمالات على المياه والمسموح باستخدامها مثل عمل أماكن انتظار للسيارات والمطاعم.
- من خلال ذكر تلك الاستخدامات المختلفة نجد أنه لا بد من تواجدها في عمق الساحل وليس على الشاطئ مباشرة. أي أن تكون على اتصال مباشر بالساحل وليست ملاصقة له.

٢- الدخول العام للشاطئ "Public access to the foreshore":

هذه المظاهر توفر مدخلاً للعامة إلى الشاطئ وإلى الأراضي المحاذية له والتي قد يمتلكها العامة. ولا بد أن تحتوي هذه الأماكن على الأنشطة المختلفة، والتي يمكن من خلالها رؤية الشاطئ. والأنشطة المتشابهة التي تحتاج مدخل ممكن أن تتضمن ركوب الدراجات، ومشاهدة الطيور، والتصوير، ودراسة الطبيعة، واصطياد الأسماك، والصيد. ويوجد نظريات عديدة لعمل مداخل لهذه الأنشطة. وهي تتضمن تطوير المدخل إلى الواجهات البحرية في المناطق العمرانية وإنشاء التطورات المتداخلة والمختلفة^(١).



شكل (٢-٢): بعض الاستخدامات المختلفة
لشاطئ مدينة الإسكندرية (منطقة شاطئ
ستالفي في الأربعينات)
المصدر: منتدى الحفاظ على التراث الأثري
والمعماري في الإسكندرية وسيوة ورشيد.

(١) هيثم سمير محمود حسين - إعادة تأهيل المناطق الساحلية الحضرية ذات القيمة التاريخية (دراسة حالة مدينة القصير) - مرجع سابق - ص ٨٩، ٩٠، ١٣٥، ١٣٦.

(٢-٤) لمحة تاريخية عن المناطق الساحلية ذات القيمة التاريخية:

كانت العديد من المدن التاريخية ساحلية وأعطيت لها ولمينائها أهمية كبيرة من الناحية التجارية والملاحية. كذلك اتخذت شهرة عالمية. ونجد تاريخياً أن حجم التنقلات البحرية، وتطور التجارة، والرغبة في السيادة البحرية، والحاجة إلى الحماية، كل ذلك شجع على إقامة أرصفة الموانئ والموانئ ودور الصناعة والحصون القلاع.

ويوضح هذا الجزء بعض الملامح المعمارية والعمرانية العامة للمدن الساحلية ذات القيمة التاريخية على مدار الأزمنة المختلفة. ويمكن تقسيم المدن الساحلية ذات القيمة التاريخية تاريخياً كالتالي^(١):

(٢-٤-١) المدن الساحلية الكلاسيكية "Classical maritime cities":

لعبت المدن الساحلية في العالم الكلاسيكي "Classical World" دوراً كبيراً حيث كان لها أهمية في عمليات التجارة والامتداد البحري ونجد أن اتصال هذه المدن بالبحر زاد كثيراً من أهمية أنشطتها ومبانيها القائمة.

١- المدن الساحلية اليونانية "Greek Coastal Cities":

اتخذت المدن الساحلية اليونانية أهمية وشهرة كبيرة حيث كانت تتسم بسمو ورقى العمارة والعمران. وجد بها المناطق الواسعة التي تحتوي على صفوف كبيرة من الأعمدة، كذلك وجد بها الأماكن العامة والأماكن الرئيسية العامة، والأجورا. وكانت تعد منتجعاً دائماً لكل المواطنين. ووجد بها مظاهر الحياة السياسية والعلمية والثقافية والاجتماعية اليومية. وامتدت مبانيها بمحاذاة الموانئ.

ونجد أن المسقط الأفقي للمدن الساحلية اليونانية شطرنجي واعتمد تخطيطها على وجود شارع رئيسي يتوسط المدينة يتجه حسب طبوغرافية المكان كأن يكون موازياً للبحر أو الجبل أو النهر) أو يكون مستو حسب طبيعة المنطقة التي يوجد بها^(٢).

وتكون بداية ونهاية هذا الشارع الرئيسي عبارة عن مداخل (أبواب) لهذه المدينة وتختلف عروض هذه المداخل طبقاً لأهميتها. وكان يتم تحديدها بالوجهات المرتفعة أو المنخفضة، أو السلام، أو المنحدرات، أو المصاطب، أو النوافذ. ونجد أن الأماكن العامة في هذه المدن كان يتم تحديدها بصفوف من الأعمدة. مثل الأجورا "Agora"^(٣) والتي كانت عبارة عن فراغ عام للسوق وكانت تقع في مركز المدينة. ولقد كان الاهتمام بعمليات تخطيط المدن ووصولها إلى قمة التحضر ناتجاً عن العلاقة الوثيقة التي كانت تربط أنشطة الواجهة البحرية بمراكز المدن مثل مدينة (رودس - ميليتوس - الإسكندرية - ثاسوس "Thasos" - ديلوس "Delos").

مدينة ميليتوس "Miletus": كان لهذه المدينة دوراً كبيراً في التاريخ اليوناني، وبعد دفاع طويل دمرت هذه المدينة عام ٤٩٤ ق.م، ولقد تم إعادة تخطيطها وبناءها من جديد. حيث قام المخطط هيبوداموس "Hippodamus"^(*) بإقامة ميليتوس جديدة على جزيرة حجرية وجعل لها مدخلين من جهة البحر. حيث تم توجيه الأجورا المستطيلة باتجاه أحد المداخل وكانت متصلة كذلك بمدخل

(١) Wylson, A. - *Aquatecture* - Architecture press, Cambridge - 1986.

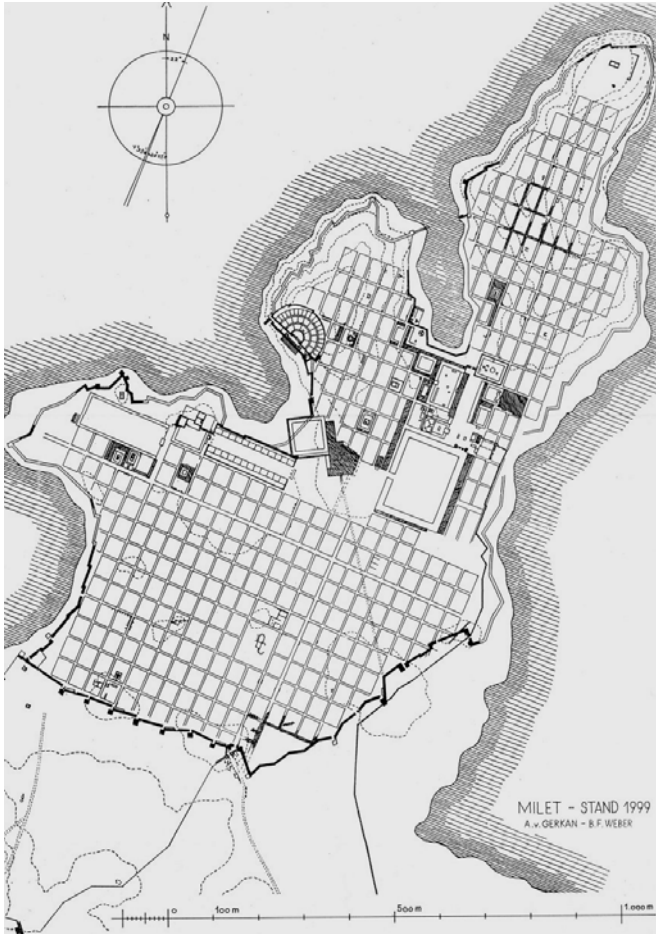
(٢) عبد اللطيف أبو العطا البكري - الموسوعة الهندسية المعمارية - المجلد الأول - الطبعة الأولى - ٢٠٠٦م - ص ٢٥٣.

(٣) Abir Bandyopadhyay - Text Book of *Town Planning* - Lecturer, Department of Architecture, Engineering Collage,

Raipur (M. P.) - 2000 - p.9.

(*) لمعرفة المزيد عن "Hippodamious" انظر ملحق رقم ().

الميناء المحصن. وأقيمت المباني العامة (المسرح، والجمنازيوم، والاستاديوم) عند المدخل الأخر للجزيرة وتم ربط هذه المباني (مباني الواجهة البحرية) بمباني الميناء البحري^(١).



شكل (٢-٥): المسقط الأفقي للمدينة ميليتوس

المصدر: <http://www.ruhr-uni-bochum.de/milet/in/stadt-plan/stadt-pl.jpg>



شكل (٢-٣): مسرح ميليتوس الذي بني عام ٢٠ ق.م

المصدر: <http://www.turkishodyssey.com/gallery/images/s0069.jpg>



شكل (٢-٤): بقايا آثار ميناء ميليتوس

المصدر: <http://www.turkishodyssey.com/gallery/images/s0067.jpg>

مدينة الإسكندرية "Alexandria": أنشئت مدينة الإسكندرية عام ٣٣١ ق.م وكانت ميناءً فريداً، وكان لها أهمية كبيرة في عهد الرومان حيث كانت تعتبر ثاني مدينه على مستوى الإمبراطورية الرومانية. خططت على النمط الكلاسيكي وجاورت مبانيها البحر وكان بها أماكن مجاوره للبحيرة والميناء والواجهة البحرية العمرانية. قام بتخطيط مدينة الإسكندرية المعماري الماسيدوني ديقراطيس في موضع قرية مصرية صغيرة كانت تدعى "راقودة" وكانت واقعه بين ميناءين طبيعيين.

تم تخطيط مدينة الإسكندرية على النظام الشبكي ووجد بها طريقان رئيسيان عموديان على بعضهما البعض بلغ عرضهما حوالي ٦١م (٢٠٠ قدم) وتم تزيينهما بأعمدة الرخام. امتد أحد الطريقين من الشرق إلى الغرب من امتداد قناة ممتدة من النيل إلى قناة أخرى تربط بحيرة مربوط بالبحر المتوسط، وامتد الطريق الآخر من بحيرة مربوط جنوباً إلى الميناء شمالاً ليصل إلى البحر المتوسط. ووجد ميناءان للإسكندرية محميان بجزيرة فاروس. وجد بالإسكندرية الفورم، والقصر الملكي، والمقابر والمسارح والجمنازيوم والمكتبة، ووجدت جميع

^(١) <http://www.turkishodyssey.com>، هيثم سمير محمود حسين - إعادة تأهيل المناطق الساحلية الحضرية ذات القيمة التاريخية (دراسة حالة مدينة القصر) - مرجع سابق -

هذه المباني بجوار تلال الواجهة البحرية. ووجدت منارة الإسكندرية الشهيرة على جزيرة فاروس. وامتد وجود المباني إلى داخل مدينة الإسكندرية، ونجد حالياً أنه لا يوجد أي أثر لأي مباني متبقية من العصر اليوناني الروماني في الإسكندرية ما عدا المدرج الروماني^(١).



شكل (٢-٦): خريطة لمدينة الإسكندرية في عهد اليونان والرومان

المصدر: الباحثة نقلًا عن: M.G. Jondet – *Atlas Historique de la ville et des Ports d’Alexandrie* – Cairo – 1921 – Plate III, Christian De’cobert et Jean-l’ies – *Empereur – Alexandrie medievales*, Awad & Youakin – 1987 – p17.



شكل (٢-٧): المدرج الروماني المكتشف حديثاً بمدينة الإسكندرية.

المصدر: منتدى الحفاظ على التراث الأثري والمعماري في الإسكندرية وسبوة ورشيد. نقلًا عن Michael Haag Book (Alexandria Illustrated)

٢- المدن الساحلية الرومانية:

كانت المدن الرومانية غالباً ما تزين بالسلام والأروقة ذات الأعمدة والمصاطب، وكانت تتميز بالأعمال النحتية. وظهر ذلك واضحاً في "Stabiae" وهو ميناء روماني يقع في خليج نابلس. وظهرت الملاح المعمارية المختلفة للمدن الساحلية الرومانية مثل الورش وأرصفت الميناء والتي كانت تتمتع بقيمة معمارية كبيرة، كذلك تطوير المباني العامة خلال تلك الحقبة. انقسمت المدن الرومانية إلى ثلاثة أنواع:

^(١) لمزيد من المعلومات أنظر الباب الثالث.

١- "Collonia": وكانت عبارة عن مدن ذات مكانة عالية وكانت تتمتع بالعديد من المزايا المختلفة وكان يسكن فيها ذوي السلطة والمكانة الاجتماعية العالية.

٢- "Oppidia": كانت عبارة عن مدن تخضع لمدن أخرى.

٣- "Castrum": كانت عبارة عن مدن ومخيمات عسكرية^(١).

مدينة "ليبتييس ماجنا" "Leptis Magna":

تقع هذه المدينة عند مصب نهر وادي لبدة في ليبيا، أنشئ هذا الميناء واصطفت به الأعمدة على امتداد الأراضي المحاذية له والتي كانت تقلل من رتابة شكل الورش، وكانت تظهر شكل انحناء الميناء. ولقد تم ربط منطقة الميناء بالمناطق العمرانية الداخلية للمدينة. ووجد بها معبد جوبيتر "Jupiter" الذي كان يقع في مكان بارز وكان يعد علامة مميزة للميناء.



شكل (٩-٢): الأمفيثيتر Amphitheater



شكل (٨-٢): الفورم Leptis Magna Forum

المصدر: <http://www.kzu.ch/fach/as/aktuell/1999/Leptis/amphitheater.htm> المصدر: http://www.kzu.ch/fach/as/aktuell/1999/Leptis/forum_01.htm



شكل (١٠-٢): المسرح Theater

المصدر: http://www.kzu.ch/fach/as/aktuell/1999/Leptis/theater_01.htm

ميناء "أوستيا" "Ostia":

تم إنشاء هذا الميناء للإمبراطورية الرومانية، وكانت ملامحه المعمارية قوية حيث تضمنت الأشكال السداسية والأشكال البيضاوية، كذلك وجدت القنوات وأرصفتة تحميل السفن والورش والأسواق وقصر وتمثال شاهق الارتفاع وهو تمثال "Hero".

شكل (١١-٢): ميناء أوستيا "Ostia" الروماني الذي كان يخدم الإمبراطورية الرومانية، ولقد تم حماية مدخل الميناء بمصدات للأمواج مبني فوقها منارة وتمثال "Hero" الشاهق الارتفاع.

المصدر: Wylson, A. – Aquitecture – Architecture press, Cambridge -1986.



شكل (١٢-٢): الحمامات في مدينة "Ostia".

شكل (١٣-٢): شكل مقاعد الجلوس في بعض مباني مدينة "Ostia".



المصدر: <http://www.ostia-antica.org/intro.htm#2>.

(٢-٤-٢) المدن الساحلية في العصور الوسطى "Medieval maritime cities":

أدى انهيار الإمبراطورية الرومانية في القرن الخامس الميلادي حتى ظهور الحملات الصليبية إلى نهوض المدن الساحلية المحصنة في أوروبا. وأصبحت بيزنطة في ذلك الوقت أكبر مركز تجاري في البحر المتوسط. وامتدت كلاً من فينيسيا وجنوا وبيزا مجرباً وتم تأسيس

جمعية التجارة مع بزنطة والشرق الأوسط حيث تطورت القوة الملاحية والأنشطة التجارية مما زاد من حجم الأسطول الأوروبي، ودور الصناعة البحرية. وامتدت هذه المنشآت بطول الواجهة البحرية. ونجد أن الموانئ في فينيسيا وجنوا وبيزا ومرسيليا قد نجحت جميعها في عمليات التجارة البحرية.

دعمت موانئ القرى المحصنة الصغيرة الصناعة المحلية وكونت جزءاً من نظام الحماية للموانئ الرئيسية مثل القرى الساحلية الواقعة بين "La Spezia" وجنوا.

وجدت ملامح معمارية و عمرانية شائعة ومتشابهة ظهرت في القرن السادس عشر الميلادي في الموانئ الأساسية مثل نابلس وجنوا ومرسيليا تتمثل في: المنارة، وكاسرات الأمواج، والأحواض التي كانت تحيط بمحدود البحر. كانت نسبة الأراضي المفتوحة القريبة من الأرصفة محدودة في كل مدينة، وكان من أهم وظائفها خدمة السفن بجانب أهميتها التجارية. وكانت الواجهة البحرية عبارة عن مكان لممارسة الأنشطة والتنزه.

كانت تزدان جوانب بعض أرصفة الموانئ بالعناصر المعمارية الفخمة والتي كانت تحمل سمات عصر الرينسانس ووضوح بعضها فكرة المدينة المثالية "Ideal city" لفلاسفة المعماريين في عصر الرينسانس، حيث كان يلعب موقع المياه بالنسبة للمدينة دوراً كبيراً في وضع ملامحها كما هو الحال في مدينة فينيسيا من ناحية تفرد موقعها حيث فرض وجود البحيرة الضحلة و التفوق الملاحى الحاجة إلى وجود جدران قوية وكبيرة للمدينة، كذلك نجد أنه وجدت الأماكن الحضرية على امتداد الواجهة البحرية^(١).

فينيسيا "Venice":

تكون الشكل الرئيسي للمدينة من قناتين أساسيين هما (نهر Former، مصبات النهر)، وشبكة القنوات الصغيرة، ونسيج المناطق الحضرية الصغيرة "Campi"، وممرات المشاة والأزقة "Calli" الغير منتظمة الشكل. ولم يكن هناك وجود لأي مستوطنات رومانية لكي يوجد تخطيط شبكي ولا حتى عربات للتنقل لكي يوجد مسارات ممهدة أو طرق نقل واسعة.

بني كل جزء من المدينة شارعاً حول الكنيسة وحول المناطق الحضرية الصغيرة "Campi". وحيث أن نمو مدينة فينيسيا كان بهذا الشكل نجد أن شوارعها اتصلت ببعضها في المناطق المستصلحة من المدينة أو عن طريق الكباري وذلك بدون تخطيط مسبق مما أدى إلى ظهور الطرق المنحنية والملتوية والزوايا والنهايات المقفلة.

تطور النسيج العمراني المحكم لمدينة فينيسيا في حدود الامكانيات البسيطة من الأراضي والأماكن المفتوحة المتاحة مع وجود قيود يفرضها موقع البحيرة الضحلة "Lagoon" على اتجاه التطور. كانت تسيطر الأشكال الهندسية على واجهات المباني في المناطق الصغيرة وروعي فيها المقياس الإنساني. ولكي يتم ربط أجزاء المدينة ببعضها ظهرت شبكة غير منتظمة من الطرق المتقاطعة فيما بينها بالكباري والمارة فوق القنوات المائية الضيقة (حوالي ٢كم٤٥ من القنوات يمر فوقها حوالي ٤٠٠ كوبري). ونجد أن القناة الكبيرة فقدت أهميتها كمركز اقتصادي وميناء للمدينة ولكنها طريق مائي يصطف على جانبيه القصور والمباني الفخمة. ونجد أن التنقل المائي يتم بشكل جيد وباستقلالية تامة، ويعتبر عنصراً بصرياً جذاباً سواء في الليل أو النهار. ونجد أن أسطح المياه الساكنة تعكس صورة المباني المتناغمة والمتميزة.

(١) هيثم سمير محمود حسين - إعادة تأهيل المناطق الساحلية الحضرية ذات القيمة التاريخية (دراسة حالة مدينة القصر) - مرجع سابق - ص ٤١.



شكل (٢-١٤): خريطة تاريخية لمدينة فينيسيا: توضح الجزيرة الرئيسة، وأن دار الصناعة هي المنطقة الوحيدة المحمية في المدينة، وأن المباني العامة تشرف جميعها على القنوات المائية.

المصدر: http://www.sims.berkeley.edu/courses/web-design/coursesites/s00/ah108/public_html/Venice/HistoricalGeography/VeniceHistGeography.html



شكل (٢-١٥): خريطة لمدينة فينيسيا

المصدر: <http://www.visitvenice.co.uk/venice-maps.html>

(٢-٤-٣) المدن الساحلية بعد العصور الوسطى "Post Medieval maritime cities":

وجد خلال العصر البيزنطي والروماني وخلال العصور الوسطى حوالي ١٦٠٠ مدينة ساحلية أوروبية، وكان القرن السابع عشر هو فترة ازدهار النشاط التجاري، والتنافس الملاحي، والعدواني بين المدن الأوروبية.

احتلت المدن الملاحية العسكرية العالمية مكانة كبيرة، وخلال ذلك القرن ظهرت مجموعة من المدن الساحلية الشهيرة على امتداد الأنهار الأساسية لإيطاليا وألمانيا وفرنسا، كذلك عبر البحر الباطني (الهندي الأوروبي) والبحر الشمالي والبحر المتوسط.

تلك المدن والتي كان لها نشاط تجاري كان لها مكانة كبيرة في الاقتصاد الأوروبي، علاوة على ذلك ظهر بها تطوراً عمرانياً ومعمارياً كبيراً. ومثل هذه المدن خططت ليس فقط لتغطي متطلبات السفن البحرية واحتياجاتها التجارية ولكن أيضاً لتوضح التفوق العالمي ولتسبق غيرها من المدن الأخرى من الناحية الاقتصادية.

أعاد المعماري فرديناند مديسي "Ferdinand Medici" بناء مدينة ليفرونو "Livrono" (Leghorn) في إيطاليا، كذلك أعاد بناء الواجهة البحرية لمدينة بالرمو "Palermo" وأعاد تخطيطها من جديد ليوضح شكل المدينة وأماكن أرصفة تحميل السفن. خططت المدن الساحلية وطورت لتوضح الخصائص المعمارية والعمرانية وظهر بها ألوان التخطيط المختلفة. وظهرت بعض الأمثلة في هولندا والسويد مثل مدينة جوتنبرج "Gothenburg". ونجد أنه يضرب المثل بتطور مدينة سانتبیترسبرج "St. Petersburg" (Leningrad) في مجال الطموح المعماري لتنافس قوى المدن البحرية في القرنين السابع عشر والثامن عشر الميلادي. علاوة على ذلك التخطيط المحصن المثالي لمدينة سانتبیترسبرج "St. Petersburg" لم يتم معرفته على وجه الدقة، ويعرف هذا المخطط شمول الشكل لكل المدن الملاحية ذات المكانة الكبيرة "Prestigious" وأثر هذا المخطط على امتداد المدن على نهر نيفا "Neva" الكبير على مدى قرنين من الزمان^(١).

شكل (١٦-٢): مدينة ليفرونو "Livrono (Leghorn)"; قام بتصميمها "Bernardo Buotalenti"، وكانت أول مثال لتخطيط ميناء مبني على اعتبارات اقتصادية وتجارية. طور "Cosimo I de Medici" الحدود الدفاعية (الشكل النجمي)، اتجهت الشوارع الرئيسية باتجاه الميناء وكانت تسعة ومستقيمة لتساعد في عملية النقل التجاري، وبنهاية القرن السادس عشر الميلادي كانت مدينة "Livrono" من أكثر المدن الساحلية الجديدة المحصنة تقدماً.

المصدر: Wylson, A. - Aquatecture - Architecture press, Cambridge -1986.

^(١) هيثم حسين - مرجع سابق - ص ٤٣، ٤٤، ٤٦.

بنيت العديد من المدن الساحلية في السويد وذلك لتزويد من القوة البحرية، مثل مدينة جوتنبرج "Gothenburg" وظهر في تطور هذه المدينة استخدام الطراز الهولندي وكانت الشوارع ذات نسيج شبكي.

شكل (٢-١٧): مدينة جوتنبرج "Gothenburg": يضح من تخطيط المدينة أنها من المدن المحصنة دفاعياً وتحترقها فناء مركبة. كانت جوتنبرج من أول المدن السويدية الهامة التي تم تخطيطها خلال القرن السابع عشر الميلادي.

المصدر: Wylson, A. - Aquitecture - Architecture press, Cambridge -1986.

هدفَ تخطيط المدن الساحلية خلال القرن السابع عشر الميلادي إلى إيجاد مدن مناسبة للمساهمة في عملية الاستثمار البحري. وبحلول القرن الثامن عشر الميلادي ارتبطت هذه الطموحات بذبول المدن الساحلية الملاحية. وجد سيبان رئيسيان لإقامة المجتمعات الساحلية أحدهما له علاقة بالناحية المالية والاقتصادية والآخر متعلق بالمدن الملاحية على مستوى العالم، وكل حسب وجهة نظره للبحر^(١).

(١) هيثم حسين - مرجع سابق - ص ٤٩.

خلاصة الباب:

تم تناول دراسة المناطق الساحلية ذات القيمة التاريخية من خلال ذكر بعض التعريف العامة للمدن عامة والمدن الساحلية كخلفية نظرية، وذكر عناصرها وأهميتها . وتم ذكر العلاقة بين البحر واليابسة والمحتوى العمراني من خلال توضيح نشأة عمران المناطق الساحلية، وطبيعة تطورها، وديناميكية هذا التطور والنمو. أيضاً توضيح طبيعة ومكونات وخصائص المدن الساحلية ذات القيمة التاريخية، كذلك تم سرد تاريخي لأهم المدن الساحلية على مر التاريخ، ودراسة علاقة المحتوى الطبيعي للساحل بالمحتوى العمراني للمستوطنات الساحلية. ثم ذكرت أهم خصائص المدن الساحلية ذات القيمة التاريخية على مدار الزمن وتم تدعيم ذلك بالشرح والأمثلة، كذلك تم توضيح قيمة هذه المناطق وأهم المشاكل بها . وذلك تدعيماً ومقارنةً للتحول المعماري والعمراني لمدينة الإسكندرية على مدار الزمن وبيان مدى تأثير هذا التحول بالفترة الزمنية التي تمر على مدينة الإسكندرية، وذلك في محاولة للتوصل إلى بعض الأسس والمعايير التي تحكم التحول المعماري والعمراني لهذه المدن والتي من خلالها يمكن صياغة عملية التحول.

محتويات الباب الثالث "خلفية تاريخية موجزة عن عمارة وعمران مدينة الإسكندرية"

٤٥	..... (١-٣) ملخص عمارة وعمران مدينة الإسكندرية على مدار الزمن
٤٨	..... (١-١-٣) مدينة الإسكندرية عند مجيء الإسكندر الأكبر عام (٣٣١ ق.م)
٤٩	..... (٢-١-٣) مدينة الإسكندرية في عصر البطالمة (٣٢٣ ق.م : ٣٠ ق.م)
٥١	..... (٣-١-٣) مدينة الإسكندرية في عهد الرومان (٣٠ ق.م حتى القرن الثالث الميلادي)
٥٣	..... (٤-١-٣) مدينة الإسكندرية في عهد المسيحية (من القرن الثالث إلى السابع الميلادي)
٥٤	..... (٥-١-٣) مدينة الإسكندرية في العصر الإسلامي (من الفتح العربي عام ٦٤٢م : الفتح العثماني في منتصف القرن السادس عشر الميلادي)
٥٨	..... (٦-١-٣) : مدينة الإسكندرية من الفتح العثماني إلى نهاية عصر إسماعيل (١٥١٧ : ١٨٧٩م)
٦٠	..... (٧-١-٣) مدينة الإسكندرية من الحملة الفرنسية حتى عام ١٨٠٧م
٦١	..... (٨-١-٣) مدينة الإسكندرية في عهد محمد علي من ١٨٠٧م إلى ١٨٤٨م
٦٣	..... (٩-١-٣) مدينة الإسكندرية في عهد خلفاء محمد علي (١٨٤٨م : ١٨٧٩م)
٦٦	..... (١٠-١-٣) مدينة الإسكندرية منذ الاحتلال البريطاني حتى قيام ثورة ٢٣ يوليو ١٩٥٢م
٦٧	..... (١١-١-٣) مدينة الإسكندرية في ظل ثورة ٢٣ يوليو ١٩٥٢م
٦٩	..... (١٢-١-٣) مدينة الإسكندرية منذ ثورة ٢٣ يوليو ١٩٥٣م حتى يومنا هذا
٧٥	..... (٢-٣) سرد تاريخي وتقد عمارة وعمران مدينة الإسكندرية في الفترة من (١٩٠٠م : ٢٠٠٥م)
٧٨	..... (٣-٣) مكونات الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية على مدار التاريخ
٧٨	..... (١-٣-٣) مكونات الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية في عهد اليونانيين والرومانيين
٨٠	..... (٢-٣-٣) الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية في العصور الوسطى
٨٤	..... (٣-٣-٣) الواجهة البحرية الحديثة لمدينة الإسكندرية
٨٥	..... (١-٣-٣-٣) المرحلة الأولى: التطور العمراني (١٨٠٧ : ١٩٥٨م)
٩٣	..... (٢-٣-٣-٣) المرحلة الثانية: التطور العمراني الجديد (١٩٥٨م : حتى وقتنا الحالي)
٩٦	..... خلاصة الباب

مقدمة

بدايةً يعتبر هذا الباب هو الأساس الذي أبنى عليه هذه الدراسة البحثية فهو بمثابة الأساسات التي يرتكز عليها بناء هذا البحث والذي بدون تواجده قد يضعف هذا البناء ويكون مبهماً لدى من يهتم بقراءة هذا البحث. وهذا الجزء عبارة عن ملخص لعمارة وعمران مدينة الإسكندرية على مدار الزمن منذ أنشأها الإسكندر الأكبر عام ٣٣١ ق.م حتى يومنا هذا، ولمعرفة المزيد من المعلومات عن هذا الباب يمكن الرجوع إلى ملاحق الرسالة.

تاريخ نشأة وتطور مدينة الإسكندرية

منذ دخل الإسكندر الأكبر قرية "راقودة" (مدينة الإسكندرية قديماً) غازياً فاتحاً ليضمها إلى إمبراطوريته الكبرى عام ٣٣١ ق.م حتى سُحِرَ بها. فجعل منها درةً وتاجاً للإمبراطورية، وكلف أعظم مهندسي عصره "دينوقراطيس" لبنائها. ووهبها اسمها قطعة من اسمه. شهدت مدينة الإسكندرية بعد وفاة الإسكندر الأكبر ازدهاراً عصورها، فكانت قبلةً للفلاسفة والعلماء، ومركزاً للإشعاع الثقافي والعلمي خاصةً حين جاء "بطليموس الثاني" الذي أقام منار الإسكندرية عام ٢٨٥ ق.م والذي عُدَّ ومجى من عجائب الدنيا السبع في العالم القديم، وبنى مكتبة الإسكندرية ومتحفها مكوناً ما يشبه الجامعة حتى بلغت في عهد بطليموس الثالث عصرها الذهبي، ثم عانت مدينة الإسكندرية من الصراع على السلطة بين حكام البطالمة الإسكندرية حتى بنخ نجم روما وطمع حكامها في الاستيلاء على مصر ونجحوا في ذلك في عهد "كليوباترا السابعة" عام ٣٠ ق.م على يد "أوكافينوس أغسطس" الذي جعلها ولايةً تابعةً للإمبراطورية الرومانية. وعلى الرغم من المحن الكثيرة التي أصابت الإسكندرية في تلك الفترة إلا أنها واصلت النمو وأصبحت مركزاً تجارياً هاماً وثاني مدينة في الإمبراطورية الرومانية بعد روما. وعند دخول العرب مدينة الإسكندرية كانت مكتبة الإسكندرية قد هدمت وزالت معظم قصور الإسكندرية، ولكنها احتفظت ببعض معالم عصورها الزاهرة كالمنازل وعمود السواري ومسكني كليوباترا، ثم أخذت الإسكندرية في الازدهار حتى بنى "أحمد بن طولون" عام ٨٧٥م أسوارها بعد تقلص نطاقها. ثم بنى قلعة قايتباي على أنقاض المنار.

ثم تدهورت أحوال الإسكندرية على يد العثمانيين حتى أتت الحملة الفرنسية فلم يعد بها سوى اسمها وبعض أطلال. وفي عصور التدهور كانت المياه تجف الجزء الأكبر من السنة ولا تصل إلى الإسكندرية إلا في أيام الفيضان حيث كان الفرع الكانوبي المار بالإسكندرية يحتاج إلى تطهير مستمر حتى تصل المياه إلى الإسكندرية، فقلت المياه عنها ونقص عدد السكان حتى آلت مكائنها التجارية إلى رشيد.

تم حفر ترعة المحمودية عام ١٨١٩م وتحولت الملاحة إلى الإسكندرية بدلاً من رشيد. وبعد حفر ترعة المحمودية في عهد محمد علي الذي أدرك أهمية الإسكندرية وعمل على النهوض بها، فشيّد قصر رأس التين ثم أنشأ ميدان القناصل الذي أصبح قلب الإسكندرية النابض فأقيمت القنصليات والفنادق والكنائس ثم بدأت الإسكندرية في الامتداد تبعاً للطراز الأوروبي. فامتد شارع السبع بنات وانتشرت المباني حول عمود السواري ومقابر المسلمين، وحول قناة المحمودية شيّدت بعض السرايات تحيط بها الحدائق مثل حديقة النزهة وحديقة أنطونينادس والتي بناها الثري "جون أنطونينادس" كسكن له وشيّد عليها حدائقها على نمط قصر فرساي في فرنسا. ثم أنشئ بعد ذلك حي الرمل والذي بنى به الخديوي إسماعيل سراية لإقامته في الصيف وهي قصر الصباحية. توالى الأحياء بمدينة الإسكندرية والتي كانت تسمى بأسماء أصحابها أو بأسماء أهم مبانيها مثل مصطفى باشا، بولكلي، باكوس، كامب شيزار، سان ستيفانو.

مرت الأعوام وزاد العمران بمدينة الإسكندرية ونشطت حركة البناء ورجع ذلك إلى نشاط الجاليات الأجنبية التي شكلت ملامح وجه الإسكندرية المعماري في تلك الفترة. وأنشئ المجلس البلدي والذي كان له الفضل في إنشاء حدائق الشلالات، كما أنشأ المجلس

رصيف على الميناء الشرقي في عام ١٩٠٥م وهو بداية الكورنيش حتى كلف المجلس البلدي "Mr. MacLean" بعمل مخطط به رؤية شاملة لامتداد الإسكندرية المستقبلية. وخطط ميدان رأس التين، وميدان المساجد، وقضى على الامتداد العشوائي بالإسكندرية، وطالب بالمحافظة على التراث المعماري وخاصة قلعة قايتباي.

في عام ١٩٢٥م تم تخطيط ميدان المحطة الرئيسي وأقيمت العمارات الفخمة على شارع فؤاد - شارع رشيد سابقاً، كما أنشئ ملعب البلدية والمتحف اليوناني الروماني. وقد أصبحت الإسكندرية في هذه الحقبة ملجأً لكثير من الأجانب. وكانت أقدم الجاليات التي استقرت بالإسكندرية هي الجالية اليونانية التي وفدت إلى مصر منذ عهد محمد علي حيث وجدوا بالإسكندرية الحماية والأمان والثروة. وقد بنى اليونانيون مبانيهم على الطراز الكلاسيكي الحديث ربما لتأكيد هويتهم. وكان من بينهم معماريون كبار مثل "أرسيفيس" الذي صمم منزلاً له في شارع شامبليون حاز على جائزة أجمل الواجهات من البلدية في ذلك الوقت، والمعماري "جري باري" الذي صمم البنك الأهلي المصري. كما ساهم اليونانيون في هذه الحقبة في نشر الطراز الحديث كما ظهر في مستشفى كوتسيكا.

وكان هناك الجالية الإيطالية التي صممت الكثير من المباني مثل وكالة منشأة من تصميم "أطونيو لاشيا" والتي تطل على ميدان محمد علي الذي صممه المعماري الإيطالي "فرانشيسكو ماتشيلي"، وفي نهاية ميدان الحدائق الفرنسية ناحية الكورنيش أقامت الجالية الإيطالية عام ١٩٢٧م نصباً تذكاريًا للخبديوي إسماعيل - الجندي المجهول - فيما بعد من تصميم "أرنستو فيروشي" الذي صمم أيضاً سراي المنتزه. ومن أشهر المعمارين الإيطاليين "ماريو روسي" الذي صمم مسجد المرسي أبو العباس ومسجد القائد إبراهيم. وأيضاً المهندس المعماري "جاكومولوريا" الذي صمم فندق سيسل وبنك مصر وعدة عمارات في محطة الرمل.

وقد كان تأثير الفرنسيين على مدينة الإسكندرية كبيراً خاصة في مؤسساتهم التعليمية مثل الليسيه فرنسيه وكلية سان مارك، وكان للإنجليز على أرض الإسكندرية مدارسهم أيضاً فكانت كلية فيكتوريا، وكان لهم نواديهم مثل نادي سبورتنج ونادي اليخت. ولكن بالرغم من كل ما ذكر نجد أن مدينة الإسكندرية تعاني من عدة أمور حيث تكمن جواهر مدينة الإسكندرية ولآلئها في مجموعتها الفريدة من الآثار ذات الطرز المعمارية المختلفة والتي اقتنتها على مدى عمرها الطويل وقد اندثر معظمها، ولكن الإسكندرية مازالت تحتفظ بمجموعة فريدة من مبان أثرية عظيمة وأخرى ذات قيمة معمارية عالية، ولكن تتعرض الآن ثروة الإسكندرية هذه للضياع سواء بالهدم أو بسوء الاستخدام وذلك مثل منطقة عمود السواري والذي كان يتوسط رواقاً يضم أربعاً عمود قذف بعضها إلى البحر حاكم الإسكندرية عام ١١٦٧م ليزيد من تحصين المدينة، كما تم نقل باقي الأعمدة لاستخدامها في بناء بعض المباني والمساجد في عهد الفتح الإسلامي لمصر، واستخدمت تيجانها في بناء البيوت في العصر العثماني، نشرت أبدان الأعمدة لتستخدم في صنع الرحي. وقد كاد العمود الأخير يلقي نفس المصير وقد عانى كذلك من تآكل أحجاره الصلبة نتيجة لمناخ الإسكندرية المشبع بالرطوبة. وقد عثرت البعثة الفرنسية للآثار الغارقة عام ١٩٩٧م على الكثير من القطع التي تنتمي إلى هذه الفترة. كذلك نجد مقابر كوم الشقافة حيث تعرضت هذه المقابر لمؤثرات خارجية كالرطوبة وارتفاع منسوب المياه الجوفية لذلك فهي تحتاج لترميم وصيانة متواصلة خاصة وأن تبلور الملح في بعض الأحجار أدى إلى إفساد الألوان والرسومات حتى أن بعض الغرف مغمورة في الماء مما أضعف الحجر وأزال ملامح بعض النقوش والرسومات فيها. أما بالنسبة لمنطقة المسرح - المدرج - الروماني ونتيجة لاكتشافه في العصر الحديث ووجوده في وسط نسيج عمراني قائم وشرابن حركة رئيسية فقد أدى كل ذلك لتعرضه للتلوث الناتج عن عوادم السيارات وغيرها وهو يعتبر الثر الوحيد الباقي من المباني الدائرية. ونجد أن مقابر الشاطبي التي تعتبر من أهم مقابر الجبانة الشرقية البطلمية ويرجع تاريخها إلى نهاية القرن الرابع وبداية القرن الثالث قبل الميلاد ولم تسوء حالتها بعد لأنها

من الاكتشافات الحديثة ولكنها تعرض هي الأخرى لعوامل الرطوبة وأملاح البحر والمياه الجوفية. وهناك الكثير من المباني التي ترجع إلى حقبة تاريخية قديمة وحديثة تتعرض للتلف والضياع إما بالهدم أو التشويه أو سوء الاستخدام .

بالرغم من ذلك توجد بالإسكندرية نماذج مشرفة من المباني في الحفاظ على العمارة والتراث المعماري بها وذلك لحسن الحظ حيث تم الحفاظ على بعض النماذج وأعيد استخدامها بطريقة متميزة كمسرح سيد درويش، وقصر فاطمة الزهراء الذي أصبح متحفاً للمجوهرات الملكية، وقصر عائشة فهمي، ومنطقة قايتباي، ومركز الإبداع، ومتحف الإسكندرية القومي، وعدد من الفيلات والقصور ذات الطرز المعمارية الفريدة. وقد تعددت الاكتشافات الحديثة على أرض الإسكندرية مثل معبد "إيزادور" المعروف باسم معبد الرأس السوداء نسبة لمكان اكتشافه. كما تم اكتشاف مجموعة فريدة من الآثار الغارقة تمثل حقبة هامة في تاريخ الإسكندرية الطويل.

وتمت نهضة كبرى على أرض الإسكندرية في الفترة الأخيرة شهدت توسعة الكورنيش، وبناء كوبري ستانلي، وتنسيق وتخطيط الكثير من الميادين بالإسكندرية مثل ميدان محطة مصر، وميدان عبد المنعم رياض، وأيضاً إعادة إحياء مكتبة الإسكندرية القديمة من خلال نموذج فريد من العمارة الحديثة. ولابد لكل من يعيش على أرض الإسكندرية أن يحو من وجهها حزنها وأن يزيل غبار الزمن عن آثارها وتراثها، ليظل ثغرها الجميل باسمًا ووجهها المعماري والعمراني شاهداً على حضارات نمت وترعرعت على أرضها^(١).

(١) منندي الحفاظ على التراث الأثري والمعماري بالإسكندرية وسيوة ورشيد .

(٢-٣) سرد تاريخي وتقد لعامة وعمران مدينة الإسكندرية في الفترة من (١٩٠٠م : ٢٠٠٥م):

ظهرت مظاهر السيطرة التامة للاحتلال البريطاني على مصر وأصبحت مدينة الإسكندرية مركزاً اقتصادياً هاماً في حوض البحر المتوسط وازدهرت فيها حركة التجارة والمال لوجود بورصة القطن ونشأت وتركزت فيها الصناعة حتى أصبحت تحوي ٤٠% من الصناعات الوطنية ولجأ إليها الأجانب وخاصة من بلاد البحر المتوسط وتعددت جنسياتهم ليكونوا فيما بينهم مجتمعاً دولياً متعدد الهوية "Cosmopolitan Community".

وبجانب التأثير الاقتصادي والاجتماعي والثقافي. كان لوجود هذه الجاليات تأثيراً كبيراً على عمران مدينة الإسكندرية حيث أنشئ بها مجلس بلدي الإسكندرية عام ١٨٩٠م لتحسين البيئة العمرانية للمدينة.

في الفترة من ١٩١٨م: ١٩٣٦م شهدت مدينة الإسكندرية مزيداً من الازدهار الاقتصادي بسبب ارتفاع سعر القطن في البورصات العالمية بعد الحرب العالمية الأولى وكان لذلك تأثيراً مباشراً على البيئة العمرانية في الإسكندرية حيث صاحب هذا الازدهار حركة عمرانية قوية. تمثلت في إحياء الطرز التاريخية الأوروبية في المباني لعامة وعمارات وفيلات الطبقة الراقية "Elite" خاصة في شارع فؤاد وصالح سالم ومنطقة الرمل.



شكل (٣-٦٣): مبنى "Baudort"

"Cafee" قديماً وحديثاً في شارع فؤاد.

المصدر: منتدى الحفاظ على التراث الأثري والمعاري في الإسكندرية وسبوة ورشيد.



شكل (٣-٦٤): محطة الرمل قديماً وحديثاً.

المصدر: منتدى الحفاظ على التراث الأثري والمعاري في الإسكندرية وسبوة ورشيد.

وشهدت العشرينات أيضاً بداية ظهور طرز العمارة الحديثة في الإسكندرية حتى أصبح أكثر الطرز شيوعاً في العقود التالية وخاصة بين المعماريين المصريين. واستمر مجلس بلدي الإسكندرية نشاطه العمراني وتمثل ذلك في مشروع التخطيط العمراني الجديد للمدينة الذي قام به المهندس ماك لين "Mac Lean" عام ١٩١٩م.

أما الفترة من ١٩٣٦م: ١٩٥٢م فكانت بداية لضعف النفوذ الأجنبي بسبب إلغاء الامتيازات الأجنبية في مؤتمر مونترو عام ١٩٣٧م. فكان هذا التاريخ له بالغ الأثر على الجاليات الأجنبية في مصر وفي الإسكندرية وفي نفس الوقت شهدت مصر حركة وطنية أقوى من أي فترة أخرى.

أما الطبقة العليا المثقفة من المصريين فقويت وازدهر نشاطها وبدأ انطلاق الاقتصاد الوطني وتمثل هذا الاتجاه في إحياء الطرز المعمارية المحلية "Local Revival Styles" الفرعونية والإسلامية.



شكل (٣-٦٥): مبنى لوريا (إحياء للطرز المعمارية المحلية). من تصميم المعماري "جاكومولوريا".
المصدر: منتدى الحفاظ على التراث الأثري والمعماري في الإسكندرية وسيوة ورشيد.

وتبدأ الفترة الرابعة بقيام ثورة ٢٣ يوليو ١٩٥٢م وتنتهي بانتهاء حكم الرئيس جمال عبد الناصر. ويتضح فيها تأثير السياسة الاشتراكية وسياسة التأميم والتصير وكانت لهذه الظروف السياسية جوانبها السلبية على البيئة العمرانية الإسكندرية حيث أدى نظام الحد الأدنى للإيجارات إلى تدهور حالة المباني لعدم إمكانية صيانتها من قبل مالك المباني ومن جهة أخرى كانت هناك بعض الإيجابيات مثل مشروع تخطيط مدينة الإسكندرية لعام ١٩٥٨م وكانت العمارة السائدة في هذه الفترة عمارة البلاد الاشتراكية (الاتحاد السوفيتي) وهي عبارة عن مباني سكنية من خمسة طوابق لمحدودي الدخل، ومع تولى الرئيس أنور السادات الحكم تبدأ مرحلة خامسة تنقلب فيها القوى السياسية والاقتصادية والاجتماعية في مصر. فيحوض حرب أكتوبر ويواجه مشكلة التكديس والزيادة السكانية فيجد أن سياسة الانفتاح الاقتصادي هي أفضل الوسائل لتوفير رأس مال مصري وعربي وأجنبي وكذلك تشجيع التكنولوجيا المتطورة. إلا أنه صحت تطبيق سياسة الانفتاح شيء من الفوضى فلم تأتي بالنتائج المتوقعة لعدة أسباب منها عدم وجود الخبرات الكافية لاستغلال التكنولوجيا في حل مشكلة الإسكان والروتين المعقد. لعودة الاقتصاد الحر والرأسمالية أثر هام على النسيج العمراني والطابع المعماري أيضاً لمدينة الإسكندرية حيث اجتذبت هذه السياسة الشركات للاستثمار في مصر فبنيت العمارات الشاهقة والفنادق. ومن جهة أخرى أدت هجرة المصريين إلى بلاد الخليج (فترة ما بعد حرب أكتوبر ١٩٧٣م) إلى ظهور طبقة استهلاكية استثمرت أموالها في مجال العقارات وكان لذلك تأثيره أيضاً على تعمير مناطق كثيرة داخل مدينة الإسكندرية وخارجها مثل (منطقة الساحل الشمالي).

أما الفترة السادسة والأخيرة فهي بداية تولي الرئيس محمد حسني مبارك الحكم وتبني حكومته سياسة هادئة ومعتدلة في جميع القطاعات الخدمية والإنتاجية واتجهت خطط التنمية والمشروعات إلى إنشاء وتحسين وترميم البنية الأساسية لمواجهة تقليص القطاع العام وتشجيع الاقتصاد الحر والخصخصة. وفي الإسكندرية كثر الحديث عن موضوع هدم الفيلات فأصدرت الدولة القرار العسكري لعام ١٩٩٦م لحماية تراثنا المعماري.



شكل (٢-٦٦): تجميل محطة مصر

المصدر: منتدى الحفاظ على التراث الأثري والمعماري في الإسكندرية وسيوة ورشيد .



شكل (٢-٦٧): طلاء واجهات المباني باللون الموحد وزراعة الأشجار والنخيل على امتداد كورنيش الإسكندرية.

المصدر: منتدى الحفاظ على التراث الأثري والمعماري في الإسكندرية وسيوة ورشيد .



شكل (٢-٦٨): مباني يصعب تحديد هويتها أو طابعها .

المصدر: الباحثة .

شهدت مدينة الإسكندرية مشاريع جديدة كان هدفها تحسين البيئة العمرانية على سبيل المثال وليس الحصر مثل تجميل محطة مصر، والمنشية، وميدان عبد المنعم رياض، وميدان سيدي جابر، وسموحة، وكذلك المشروع العملاق لتوسيع الكورنيش، وطلاء جميع الواجهات المطلّة عليه باللون الموحد، وزراعة الأشجار والنخيل، وكذلك مشروع إعادة إحياء مكتبة الإسكندرية القديمة. ومن ناحية أخرى تشهد الفترة الحالية درجة عالية من الفوضى والعشوائية تهدد جذورنا الحضارية وتراثنا المعماري الأصيل ولم يقتصر ظهور هذا التخطيط على عمران الإسكندرية فحسب وإنما في المبنى المعماري الواحد الذي جمع العديد من الألوان والطرز في نفس الوقت بحيث يستحيل تحديد أي هوية له أو طابع محدد^(١).

Maye Abbas Yehia – Architectural Trends in the Alexandria Built Environment (1900:2000) – A thesis submitted to ^(١) the department of architecture in partial fulfillment of the requirements for the degree of master of science in Architecture – Department of Architecture – Faculty of Engineering – Alexandria University – September 2000- p. .

(٣-٣) مكونات الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية على مدار التاريخ:

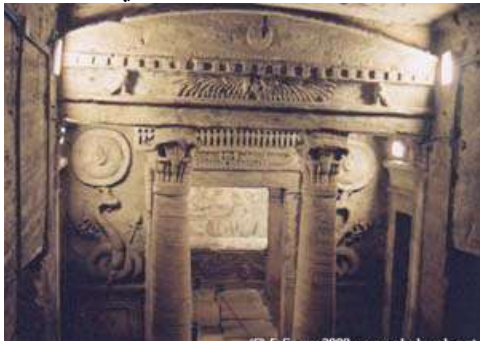
يتم خلال هذا الجزء عرض تحليلي لمكونات وعناصر الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية على مدار الزمن حيث يعد الكورنيش جزءاً لا يتجزأ من الواجهة البحرية. وتوضح مكونات وعناصر الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية على مدار الزمن كما يلي:

(٣-٣-١) مكونات الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية في عهد اليونانيين والرومانين:

نمت مدينة الإسكندرية في عهد اليونانيين والرومانين بسرعة كبيرة ووجدت بها الأحياء الرئيسية مثل (الحي الملكي - المكان العام للسكان - حي اليهود)، ونشأت بعض الأحياء خارج حدود الإسكندرية مثل منطقة إليوسيس "Eleusis"، مدن الموتى "Necropolis"، مدينة النصر "Nicopolis" (انظر شكل (٣-٧٢)).

ووجدت هذه المناطق كما يلي:

- منطقة الحي الملكي: كانت تقع في مركز مدينة الإسكندرية، وكانت على اتصال مباشر بالميناء الكبير " Magnus Portus"، ووجدت بها القصور الملكية والحدائق.
- المنطقة التي وجد بها المباني العامة: كانت تقع في غرب مدينة الإسكندرية في موقع قرية راقودة القديمة، وجد بها مساكن العامة، ووجدت بها الورش وأماكن إصلاح السفن، وكان يتم بهذه المنطقة أنواع مختلفة من التجارة.
- منطقة اليهود: وكانت تقع في الجزء الشرقي من الحي الملكي.
- منطقة إليوسيس "Eleusis": كانت تقع على امتداد القناة في شرق مدينة الإسكندرية، وبنيت تلك المنطقة لأغراض دينية، وضمت أراضيها المعابد والمقدسات، وبحوار هذه المنطقة بنى الأغنياء القصور والحدائق على امتداد قناة المحمودية^(١).
- وجدت مدينتان للموتى "Necropolis": وقعت إحداهما في شرق الإسكندرية والأخرى في الغرب. وضمت مقابر كوم الشقافة والحدائق والمعابد.



شكل (٣-٦٩): مقابر كوم الشقافة.

المصدر: www.ehabweb.net.

- مدينة النصر "Nicopolis": التي بناها الإمبراطور "أغسطس" احتفالاً بنصره على جنود كليوباترا في الشرق بجوار شاطئ البحر. ولم تكن هذه المنطقة عسكرية فحسب بل وجد بها مكان بني به القصور والحدائق والمنازل^(٢). انظر جدول (٣-١٣).

ويمكننا تقسيم الأنشطة المائية الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية إلى أنشطة مائية ملكية، وعامة، ومتعلقة بالأعمال كما يلي:

الأنشطة المائية على الواجهة الملكية "Royal – sea related activities":

- قصر ملكي سمي بقصر لوكياس وجد في الجزء الجنوبي من رأس لوكياس، له ميناء ملكياً ودار صناعة بحرية "Arsenal" خاصة.
- العديد من القصور والحدائق والمناطق الترفيهية على امتداد الشاطئ.

(١) محمد صبحي عبدا الحكيم - مدينة الإسكندرية - مرجع سابق - ص ١٠٤.

(٢) محمود الفلكي - مدينة الإسكندرية القديمة - الإسكندرية - نشر المكتبة الثقافية - ١٨٧٢م - ص ١٠٧.

- تم إنشاء طريق معبد سمي "Emporium" غرباً لتسهيل الوصول إلى معبد "نبتون"، وبني قصر ملكي على هذا الطريق سمي بقصر التيمونيوم "Timonium".
- القيصر "Caesarium" الذي كان بمثابة قصر أو معبد ووجد بمواجهته مسلتين في نفس الموضع الذي يمثل محطة الرمل حالياً.
- قصر على جزيرة أنترووس له ميناء صغير، وما لبث أن غمرته المياه بعد فترة من الزمن.

الأنشطة المائية العامة "Public sea activities":



شكل (٣-٧٠): بعض الأنشطة المائية العامة على الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية في عهد الرومان. المصدر: هاني محمد عياد — مرجع سابق — ص ١٣

- الإمبوريوم "The Emporium" أو مكان السوق ووجد به معبد "نبتون" ومحكمة القضاء، وكان يتردد الناس على هذا المكان كل يوم. حيث كان المشهد اليومي للحياة الاجتماعية والعلمية والسياسية.
- المكان العظيم الذي عرف بـ "Colonnades" ووجد به مينائي الإسكندرية وكان محاط بأرصفت منبسطة محاذية لرصيف الميناء، وجدد به الورش وأماكن بناء السفن والمخازن، وعلى الامتداد الراسي لهذا المكان وجد المدخل الرئيسي للمهيباستاديوم وجزيرة فاروس^(١).

الواجهة المائية المتعلقة بالأعمال "The Working Waterfront":

- وجدت غرباً حول المكان العظيم، ووجدت ملامح هذه المنطقة على شاطئ المينائين من "Emporium" شرقاً حتى أسوار الإسكندرية غرباً، حيث وجد رصيف متدرج ممتد على طول الواجهة المائية استخدم في عملية شحن وتفريغ السفن، كذلك وجدت أماكن لبناء السفن وورش "Apostates" في الأراضي المحاذية لرصيف الميناء^(٢).



شكل (٣-٧١): تخيل لشكل مدينة الإسكندرية في عهد اليونانيين والرومان. المصدر: مجموعة صور وخرائط من مكتبة م/ عادل عبد الحكيم.

(١) محمود الفلكي - مدينة الإسكندرية القديمة - مرجع سابق - ص ١٠٧، ١١٠، ١١١، علي مبارك - الخطط التوفيقية الجديدة - الجزء السابع - القاهرة - بولاق - ١٨٨٧م - ص ١٠٩.

(٢) Mohamed F. Awad - Alexandria's Urban Heritage: a survey & an analysis - (Alexandria University, 1990) - p.1.



شكل (٣-٧٢): مدينة الإسكندرية في عهد اليونانيين والرومانين. المصدر: هاني محمد عياد - الخصائص والمشاكل الحضرية والتعارية على الواجهة البحرية لغرب الإسكندرية - بحث مقدم لنيل درجة الماجستير في الهندسة المعمارية - كلية الهندسة - جامعة الإسكندرية - ١٩٩٢م ص ١٠، نقل عن: M.G. Jondet-Atlas Historique de la Ville et des Ports de Alexanrie- Cairo 1921-Plate III, Christian Decobert et Jean Yves Empereur -Alexandrie medievale I-Etudes Alexandrines 3 1998. Awad & Youkim-1987p.17.

الواجهة البحرية

المتعلقة بالأعمال The Working	العامة The Public	الملكية The Royal	رومانين
<input type="checkbox"/> وجد رصيف متدرج ممتد على طول الواجهة البحرية استخدم في عمليات شحن وتفريغ السفن. <input type="checkbox"/> وجدت ورش بناء السفن.	<input type="checkbox"/> معبد الإمبريوم، ومعبد نبتون، ومحكمة القضاء. <input type="checkbox"/> المكان الكبير "Colonnade" الذي ضم مينائي الإسكندرية. <input type="checkbox"/> الورش وأماكن صناعة السفن.	<input type="checkbox"/> وجد قصر لوكياس وميناء الملكي، وقصر التيمونيوم، القيصرين، وقصر على جزيرة أنترووس وميناء الخاص.	

جدول (٣-١٣): الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية في عهد اليونانيين والرومانين.

(٣-٣-٢) الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية في العصور الوسطى:

خلف انهيار القوة الرومانية العديد من قواعد المستوطنات التي أصبحت نواةً لمجتمعاتٍ عدة. ونشأ اقتصاد ريفي جديد ألزم أهل الحضر بالاعتماد بشكل كبير على الأمن المستمد من الأسوار الحامية لمدينة الإسكندرية. ظهر سكان جدد من العرب بجوار المستوطنات القروية في القرون الوسطى في الجزء الشمالي من البحر المتوسط، واتجهوا ناحية الجنوب واعتمدوا بشكل كبير على التجارة الداخلية والعلاقات الاقتصادية. وانتقلت أهمية الإسكندرية إلى الفسطاط حيث أصبحت الفسطاط هي المركز السياسي والتجاري والإداري للبلاد.

من أهم وأبرز ملامح الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية في العصور الوسطى ما يلي:

- المنارة.
- أرصفة تسليم وتفريغ البضائع، كذلك أرصفة صناعة وصيانة السفن.

- كاسرات الأمواج في الموانئ .
- الشوارع المنظمة والأماكن العامة والتي كانت محاطة بجدار منيع .

التغيرات الطبوغرافية والبيئية:

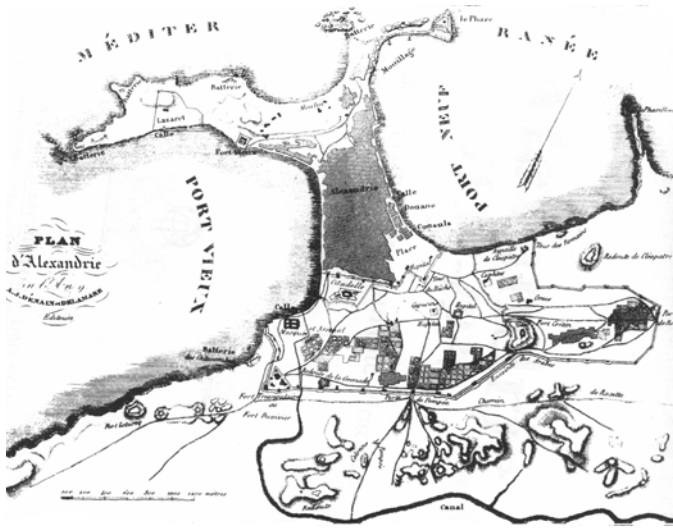
وجدت العديد من الضغوط البيئية والأيكولوجية منذ بداية القرن السادس أثرت على طبيعة مدينة الإسكندرية، ومن أهم الأسباب الهامة لهذه التغيرات هي وجود ظاهرة انخفاض الضغط الجوي، والزلازل، والمشاكل التي تعرضت لها قناة الإسكندرية، وزيادة حجم الهيبتاستاديوم بسبب التحامه باليابسة^(١).

سببت ظاهرة انخفاض الضغط الجوي تحولات طبوغرافية كبيرة. كذلك انخفاض منسوب الأرض ٦ أو ٧ م أدى إلى غمر معظم الجزء الشمالي من الواجهة المائية للمدينة القديمة والتي ضمت الحي الملكي وحي اليهود. ونجد أيضاً من الأجزاء التي غمرت ما يلي:

- جزيرة أنترووس في الميناء الكبير "Magnus Portus" وضمت قصر اليونان والميناء .
- رصيف الميناء المتدرج الذي اكتشفه "Jondet" في الجزء الشمالي الغربي من جزيرة فاروس. حيث وجد مغموراً على عمق ١,٣م، ٨,٣م تحت منسوب سطح الماء^(٢).
- اختفى جزء كبير من مدينتي الموتى الشرقية والغربية تحت الماء .
- وجد حوالي ٦ كم من الفرع الكانوبي غارقاً في خليج أبو قير .

قال بعض المؤرخين مثل "Bettler" أن الزلازل في القرن الحادي عشر كانت السبب الرئيسي لتهدم مدينة الإسكندرية^(٣). كذلك بسبب وجود عدة زلازل أخرى في القرن الرابع عشر الميلادي مما جعل مدينة الإسكندرية في القرن الخامس عشر الميلادي عبارة عن مجموعة من المباني المنهارة والمتهدمة والمحاطة بسور دفاعي.

أتاح التحام اليابسة في مكان بناء الهيبتاستاديوم لمدينة الإسكندرية مساحة زائدة للبناء عليها. وخلال القرن السادس عشر الميلادي حيث وصلت حالة مدينة الإسكندرية إلى وضع غاية في السوء، انتقلت المدينة بأكملها إلى ذلك الجزء الملتحم باليابسة وهي المنطقة التي عرفت في القرن الثامن عشر والتاسع عشر الميلادي بالمدينة التركية.



شكل (٣-٧٣): المدينة التركية. المصدر: M.G. Jondet - Op.Cit - plate XXIV

الظاهرة الطبيعية المهمة والأخيرة للموقع كانت بحيرة مريوط وقناة شيديا والتي كانت المصدر الأساسي لمياه الشرب، لكن في القرن الثاني عشر الميلادي قطع الفرع الكانوبي عملية وصول مياه الشرب لمدينة الإسكندرية مما أدى إلى تضائل عدد سكانها.

(١) محمد صبحي عبدا حكيم - مدينة الإسكندرية - مرجع سابق - ص ١٦، W.F. Hume & F. Hughes - The Soils & Water Supply of the Maryut District - West of Alexandria - Cairo: 1922 - p.100

(٢) (باللغة الفرنسية)، G.Jondet - Les Ports Submergees de L'Ancienne de Ile pharos - (Cairo: L'Institut Egyptien, 1916) - p. 57, 61, 65.

حدود مدينة الإسكندرية العربية:

مرت مدينة الإسكندرية خلال العصور الوسطى بعدة تحولات في شكلها بسبب انكماش رقعتها، وأعاد العرب بناء أسوار دفاعية جديدة للإسكندرية في القرن التاسع عشر الميلادي وضمت هذه الأسوار المناطق السكنية فقط.

مكونات وعناصر الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية في العصور الوسطى:

ازدهرت مدينة الإسكندرية في عهد المماليك في القرن الرابع عشر الميلادي. وأخذت الأنشطة التجارية الكبيرة وضعها في المدينة الأوروبية. ووجه المماليك اهتمامهم لتطوير مدينة الإسكندرية وبناء الأسطول العربي^(١).

استخدمت السفن القادمة للإسكندرية مينائها، حيث استخدم الميناء الغربي لسفن المسلمين والميناء الشرقي للسفن الأوروبية. وأغلب استخدامات الواجهة البحرية في القرن الخامس عشر كانت استخدامات عامة وعسكرية ومتعلقة بالأعمال وسكنية.

الأنشطة المائية العامة "Public sea activities":

وجدت الاستخدامات العامة في ثلاث مناطق:

- خارج جدران مدينة الإسكندرية في جزيرة صغيرة بين المينائين سميت بمنطقة الملاحة "The Maritime Field" ووجد بها العديد من الاستخدامات مثل: الأماكن الترفيهية العامة، ومخيمات استقبال وصول السلطان، وساحة كبيرة للصلاة "Barium"، وفراغ كبير للسوق.

- الحدائق والمزارع المحيطة بقناة الإسكندرية في الشرق والجنوب الشرقي من الإسكندرية.

- المناطق السكنية والزراعية والترفيهية ومناطق التنزه العامة^(٢). انظر شكل (٣-٧٤).

الواجهة المائية المتعلقة بالأعمال "The Working Waterfront":

استقبل مينائي الإسكندرية السفن واشتغل العمال في صناعة السفن، واستخدمت أرصفة الميناء لتحميل وتفريغ البضائع والسلع، واستخدم السكان الميناء الغربي وقناة الإسكندرية ومجرى مريوط لاصطياد السمك.

نمت صناعة السفن في مدينة الإسكندرية خلال القرن الخامس عشر الميلادي ووجد بها دارين للصناعة البحرية واحدة قديمة سميت بدار الصناعة الشرقية ووجدت في الميناء الشرقي، والأخرى دار الصناعة الجديدة الغربية وكانت تشرف على منطقة الملاحة.

منشآت الواجهة البحرية العسكرية "Military Waterfront Construction":

بسبب التهديد المتوقع من جهة البحر وجدت الأسوار المنيعة، والحصون والقلاع. وبنيت قلعة قايتباي في القرن الخامس عشر الميلادي في نفس موضع منارة فاروس القديمة^(٣).

الاستخدامات السكنية المتعلقة بالماء "Residential Water-related Uses":

وجدت المباني السكنية داخل أسوار مدينة الإسكندرية، كذلك وجدت بعض القصور مثل القصر الرئيسي "Principal Palace"، وقصر للسلطان. ووجدت هذه القصور في مكان متميز ومرتفع تطل على البحر والموانيء.

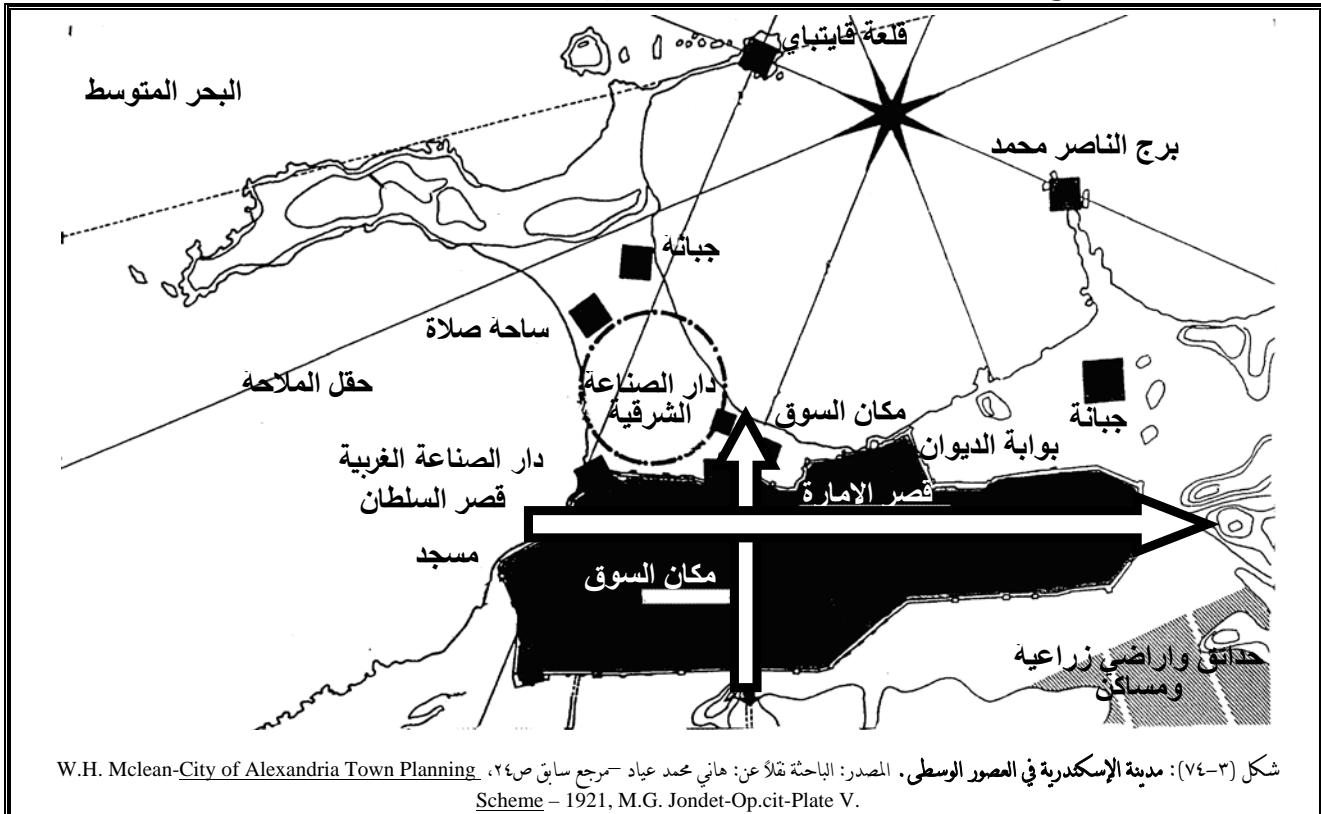
^(١) محمد صبحي عبد الحكيم - مرجع سابق - ص ١٢٥.

^(٢) S.A. Salem - The History of Alexandria and its civilization in the Islamic era - 1961- p428,429

هاني محمد عباد - الخصائص والمشاكل الحضرة والمعاصرة على الواجهة البحرية لغرب الإسكندرية - رسالة ماجستير - قسم الهندسة المعمارية، كلية الهندسة، جامعة الإسكندرية - ١٩٩٢م - ص ٢٥، 494، p.458. Salem - Op. Cit. -

وجدت المدينة التركية (المدينة الجديدة) على شبه الجزيرة بين المينائين في القرن الثامن عشر الميلادي. وكان بها حوالي ٧٠٠٠ نسمة يعملون في صيد الأسماك والتجارة.

لم يتم في ذلك الوقت رصد للآثار الإسلامية التي كانت موجودة في ذلك الوقت. والمعالم الأثرية للمدينة التركية والمتبقية إلى الآن ليست عديدة. وهي تعكس الطابع القروي الخاص وتداخله المتناغم في حيز النسيج العمراني لمدينة الإسكندرية^(١).



الواجهة البحرية

العسكرية The Military	العامة The Public	السكنية The Residential	الملكية The Royal	سطى
<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> وجدت الأسوار المنيعة والحصون والقلاع. <input type="checkbox"/> قلعة قايتباي التي بنيت في القرن الخامس عشر الميلادي في نفس موضع منارة فاروس. 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> وجدت الإستخدامات العامة خارج جدران المدينة في منطقة الملاحة. <input type="checkbox"/> وجدت أماكن الترفيه العامة، ومخيمات استقبال وصول السلطان. وجدت ساحة كبيرة للصلاة، وفراغ كبير للسوق، والحدائق والمزارع. 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> وجدت المباني السكنية داخل أسوار المدينة. <input type="checkbox"/> وجدت المدينة التركية. 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> وجد بعض القصور الملكية مثل القصر الرئيسي "The Principal Palace"، وقصر السلطان. 	

جدول (٣-١٤): الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية في العصور الوسطى

Mohamed F. Awad - Italy in Alexandria: An Account of Italian Influence on the City's Architecture and the Development of its Built Environment - Alexandria: University of Alexandria - 1990 - p. 1.

(٣-٣-٣) الواجهة البحرية الحديثة لمدينة الإسكندرية:

يبدأ الجزء التالي بمناقشة نظريات التطوير في القرن السابع عشر والثامن عشر الميلادي والمتعلقة بتطوير الواجهة البحرية. كذلك يناقش التغيرات والتحويلات في وظيفة الواجهة البحرية في العصر الحديث، وزيادة الاهتمامات العالمية بإعادة تأهيل الواجهات البحرية. ويتضح هنا معالم الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية منذ القرن التاسع عشر الميلادي حتى وقتنا الحاضر. حيث يتم وصف العناصر المعمارية والعمرائية للواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية، وموقع التطور العمراني والآثار السياسية والاقتصادية التي أثرت على تطور الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية. وهذا يلفت انتباهنا إلى التحول والتغير الهام في وظيفة وطابع مكونات الواجهة البحرية. ومن المهم ذكر أن هذا الطابع هو التحليل الناتج من نشأة مكونات الواجهة البحرية والأسباب التي أثرت على تلك النشأة، فضلاً عن الأحداث التي تم ذكرها وتاريخ تخطيط مدينة الإسكندرية.

إعادة إحياء الواجهة البحرية الحديثة "Modern Waterfront Revitalization":

بشكل عام وجد أكثر من ١٦٠٠ ميناء في عصر اليونانيين والرومانين وبدأ تطور هذه المدن خلال القرن السابع عشر الميلادي وذلك طبقاً لوجود نظريتان لتطوير المدن: النظرية المثالية "Ideal"، والتخطيط العملي للمدينة "Practical City Planning"^(١). وأصبحت الواجهة البحرية عنصراً ثابتاً في كيان هندسي معقد.

بدايةً عُرفَ التخطيط العملي "The Practical Planning Tradition" عندما خطط المعمارون تطور الموانئ الموجودة دون نسخ أو تقليد لشكل المدينة المثالية^(٢). ولقد جرت العادة إلى وجود مدخل للسكان إلى الواجهة البحرية، وشجعت المخططين على بناء المدينة حول الواجهة البحرية حتى يصبح الجزء الأحدث عهداً جزءاً من التصميم المعماري الأكبر. ووجد مكان للميناء والأماكن العامة المفتوحة وحركة السفن وأنشطة المراسي في المدينة الأوروبية قبل القرن السادس عشر الميلادي.

تعكس التقاليد العملية والمثالية فهما أكبر وأشمل للواجهة البحرية التي يجب أن توظف بفعالية تجارياً وعسكرياً لإنجاز الأعمال الملاحية. وأظهرت العادات والتقاليد الجديدة طرقاً مختلفة ترفع من كفاءة الواجهة البحرية من عدة نواحي كالتالي:

- لكي يتم تصميم الواجهة البحرية بأكملها لبعض المدن نجد أنه يتم وضع الأنشطة الملاحية عليها مثل دار الصناعة ومراسي السفن والموانئ والقنوات لتعطي تأثير بصري.
- بقيت المدن محصنة في فرنسا لكن غيرها من المدن أزالَت الأماكن المحصنة فيها وأقامت متنزهات وأماكن ترفيهية مكانها أو حولتها هي نفسها لأماكن ترفيهية.
- تم تطوير الواجهة البحرية الصناعية والتجارية لزيادة عملية التجارة الملاحية وانعكس ذلك على قوة المدينة الدفاعية، وتم الإرتقاء بالموانئ وتحسيناتها المبنية على الواجهة البحرية.
- اقتبست المدن الجديدة في بريطانيا تخطيط الـ "Regency" لكي تربط الميادين، والممرات المقنطرة، وواجهات المباني بمشى للتنزه "Promenade" على الواجهة البحرية.

(١) Joseph W. Konvitz – *Cities & the sea* – (London: Johns Hopkins. University Press, 1977) – p. 4.

(٢) A. Wylson – *Aquitecture: Architecture & Water* – (London: The Architecture press, 1986) – p. 51.

نشأة الواجهة البحرية العمرانية الحديثة لمدينة الإسكندرية " Evolution of the Urban Modern Waterfront of Alexandria"

حدث تحول كبير في تاريخ مدينة الإسكندرية بدأ منذ القرن التاسع عشر وأثر هذا على تطورها العمراني وحجمها ومظاهر الحياة المختلفة بها . حيث ظهرت آثار وجود الإنجليز والفرنسيين في مبانيهم وخاصة في مدينة الإسكندرية . وكان عام ١٨٠٧م عندما حكم محمد علي مصر هو نقطة التحول الكبرى في تاريخ مدينة الإسكندرية الحديث، واختلفت صورة وشكل مدينة الإسكندرية وواجهتها بشكل كبير عما كانت عليه في فترة قليلة من الزمان ومنذ ذلك الوقت انقسم تاريخ مدينة الإسكندرية الحديث إلى مرحلتين:

- المرحلة الأولى: بدأت بحكم محمد علي وتبعها حكم خلفائه حيث قاموا بتطوير مدينة الإسكندرية في ظل وجود الأوروبيين وخلال هذه المرحلة انقسم المجتمع إلى قسمين ، أحدهما كان يعيش في مركز الأوروبيين، والآخر كان يعيش في المدينة القديمة بعاداتها وتقاليدها . وهذه المرحلة مرت بثلاث فترات من التطور:

١- ميلاد المدينة الأوروبية بمدينة الإسكندرية (١٨٠٧: ١٨٨٢م) .

٢- إعادة بناء مدينة الإسكندرية بعد انهيارها في يوليو ١٨٨٢م (١٨٨٢: ١٩١٩م) .

٣- التطور العمراني وميلاد الضواحي الجديدة بمدينة الإسكندرية (١٩١٩: ١٩٥٨م) .

- المرحلة الثانية: ظهرت هذه المرحلة عند تخطيط مدينة الإسكندرية عام ١٩٥٨م عند انهيار التدفق الأوروبي وعند تأكيد مقاومة النظام الإمبراطوري والاشتراكي . ويمكن تقسيم هذه المرحلة إلى فترتين مهمتين من التطور:

١- العمران "Urbanization" ، و"Decolonization" والاشتراكية "Socialization" بعد الثورة (١٩٥٨: ١٩٧٣) .

٢- التحضر الذي حدث بسبب سياسة الانفتاح (١٩٧٣م: حتى وقتنا الحالي) .

نجد أنه خلال المرحلتين السابقتين وبالرجوع إلى تاريخ الإسكندرية الحديث أن تطور الواجهة البحرية مر بفترات من الازدهار "Prosperity" وفترات من الانهيار "Decline" .

وسوف تركز الدراسة في هذا البحث على المظاهر المختلفة للواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية خلال هاتين الفترتين ومدى تأثيرهما على عمارة وعمارة الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية .

(٣-٣-١) المرحلة الأولى: التطور العمراني (١٨٠٧: ١٩٥٨م) :

أ- الواجهة البحرية للمدينة الأوروبية الجديدة (١٨٠٧: ١٨٨٢م) :

تم الكثير من الأعمال على الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية تحت قيادة محمد علي وخلفائه والتي كان من أهمها حفر قناة الحمودية، وتجديد الميناء والأرصفت وجعلها مكاناً للتردد عليه، وتدمير أجزاء عديدة من جدران (أسوار) الإسكندرية والتي كانت تجلب رؤية البحر وذلك للسماح بعمل توسعات عمرانية ومباني أخرى جديدة .

• قناة الحمودية: أهم الأسباب التي أدت إلى حفرها:

١- إمداد مدينة الإسكندرية بمياه الشرب العذبة . شكل (٣-٧٥): قناة الحمودية .

المصدر: www.aaha.ch

٢- زيادة مسطح الأراضي الزراعية على جانبي التربة .



٣- ليكون هناك اتصال مباشر بين أجزاء المدينة وخارجها وليتم نقل البضائع من الميناء الغربي إلى داخل الإسكندرية^(١).
تم حفر القناة بإشراف المعماري الفرنسي "P. Coste" وكان لها آثار اقتصادية عظيمة على تطور وازدهار مدينة الإسكندرية،
وتم عمل أرصفة على حدود القناة لتوفير أماكن للترفيه والمناطق الخضراء ولتتيح عمل أندية بحرية عامة ومناطق سكنية وزراعية جديدة
لمدينة الإسكندرية.

• ميناء ورصيف الإسكندرية:

تطور ميناء الإسكندرية كثيراً في الفترة (١٨٢٩: ١٨٣٣م)، وتطورت المنشآت البحرية، والأنشطة التجارية والـ " Human Mobilization" وذلك بسبب وجود المياه غير العميقة والمقاومة الضعيفة للرياح .
كان الميناء الشرقي في ذلك الوقت ميناءً آمناً، وتم تخطيط الميناء الغربي كميناء رئيسي لمدينة الإسكندرية وامتدت على واجهته الأنشطة
التجارية والصناعية والعسكرية والأنشطة الأخرى التي تتعلق بالميناء .
لكي يتاح ازدهار الأنشطة في منطقة الميناء تم العمل على امتداد وتوسيع الميناء ودار الصناعة البحرية. وتم ذلك تحت إشراف
المهندس الفرنسي " Cerisy " . منذ عام ١٨٢٩م وبعد عام واحد من ذلك تم إنجاز منشآت ملاحية كثيرة^(٢).



شكل (٣-٧٦): بعض ملاح ميناء الإسكندرية الغربي قديماً . المصدر: www.aaha.ch.

أصبح لهذا الميناء أهمية كبيرة نظراً لكونه الميناء الرئيسي ومركزاً للأنشطة التجارية والصناعية في مياه مدينة الإسكندرية، كذلك
وجدت منشآت وإنجازات هامة مثل إنشاء خط الملاحـة "Port Railway"، وإقامة الورش على امتداد الميناء لتسهيل عمليات
التخزين والنقل. وإنشاء الأرصفة وكاسرات الأمواج الضخمة. ولقد تم بناءها عام ١٨٧٠م في عهد الخديوي إسماعيل حيث تم تقسيم
الميناء الغربي إلى جزئين بدلاً من جزء واحد .

وفي النصف الثاني من القرن التاسع عشر تم إنشاء نظام السكة الحديدية . حيث تم اكتشاف أراضي جديدة في الجزء الشرقي من
مدينة الإسكندرية، ولقد وهب الخديوي الكثير من هذه الأراضي للأجانب مما أوجد نوعاً من التداخل الأوروبي في الحياة الاجتماعية
والعمرانية والاقتصادية والسياسية لمدينة الإسكندرية^(٣).

(١) هاني محمد عباد - مرجع سابق - ص ٥١، ٥٢، - M.J.Reimer - Les Fondements de la Ville Moderne: Un Tableau Socio-Demographique entre 1820 et 1850 - La revue de l'Occident Musulman et de la Mediterranee, R.O.M.M. 46 - Paris: Imprimerie Tardy Quercy, 1988 - p. 111.

(٢) هاني محمد عباد - مرجع سابق - ص ٥٢، ٥٣، - Reimer - Op. Cit., p.111, 112.

(٣) Mohamed F. Awad - Italy in Alexandria: An Account of Italian Influence on the City's Architecture and the Development of its Built Environment - Alexandria: University of Alexandria - 1990 - p. 1.

وبسبب الحالة الاقتصادية مكث الأوروبيون في مدينة الإسكندرية والتي أصبحت أكبر ميناء في مصر، ومركزاً تجارياً هاماً. ونتيجة لذلك ظهر الكيان الدبلوماسي "Diplomatic body" على امتداد الميناء والميناء الشرقي وبذلك تميزت الواجهة الأوروبية بالطابع الأوروبي الذي يمكن رؤيته واضحاً في تصميم المباني السكنية والحدائق العامة والميادين وفي شكل القصور مثل قصر المنشية، وشكل الميناء وظهرت عناصر جديدة مثل دار الصناعة البحرية، والأرصفت الجديدة، والصناعات وأماكن للجمارك.

مكونات (عناصر) واجهة مدينة الإسكندرية في القرن التاسع عشر :

تركزت مكونات الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية على الميناء الشرقي والغربي بشكل كبير وعلى جانبي قناة الحمودية حيث تتضح المساكن الرئيسية (القصور، المنازل، والمزارع) بالإضافة إلى العناصر الترفيهية العامة على امتداد قناة الحمودية. وتركز الحي الدبلوماسي الأوروبي في منطقة الميناء الشرقي والميناء الغربي. ووجد بواجهته البحرية العناصر الصناعية على حدود القناة في منطقتي كرموز ومحرم بك.

وامتدت مدينة الإسكندرية تجاه الشرق بسبب إنشاء خط السكة الحديد. وتكونت الواجهة البحرية لها مما يلي:

• الواجهة البحرية الملكية والسكنية:

تم بناء قصر رأس التين عام (١٨١٧م) في غرب جزيرة فاروس وقام بإنشائه معماريون إيطاليون على الطراز التركي "Turkish style" وكان يسمى هذا النمط "Kavalla type". وذلك ليكون مشرقاً ومطلاً على دار الصناعة البحرية من قبل الحاكم^(١). كذلك أقيمت مباني سكنية لزوار الحاكم الأجانب وأنشيء الديوان^(٢).



شكل (٣-٧٧): بعض ملامح قصر رأس التين.

المصدر: www.aaha.ch.



شكل (٣-٧٨): تمثال نوبار باشا في حدائق الشلالات.

المصدر: منتدى الحفاظ على التراث الأثري والمعماري في الإسكندرية وسيرة ورشيد.

ووجدت المباني السكنية الملكية على امتداد الواجهة البحرية كما يلي:

- ١- قصر القباري (١٨٢٨م) أنشأه "Cerisy" وكان مبنياً غرب الميناء واشتهر بمجذاته وتم تحويله إلى مكان عام بعد ذلك.
- ٢- المسكن الصيفي في منطقة محرم بك، حيث وجدت فيلا صغيره على جانب قناة الحمودية ووجد به حدائق وتم افتتاح هذه الحدائق لاحقاً للعامة وسميت بمجذاتق نوبار باشا.

(١) Mohamed F. Awad – Le Modele European: L'evolution Urbaine de 1807 a 1958 – La revue de l'Occident Musulman et de la Mediterranee, R.O.M.M. 46 – Paris: Imprimerie Tardy Quency – 1988 – p. 97.

(٢) Reimer – Op. Cit., p. 113.

٣- قصر بني في معسكر مصطفى باشا حيث شجع وجوده على بناء المزيد من الفيلات والحدائق في الاتجاه الشرقي للإسكندرية. وجدت أراضٍ خالية في شرق الميناء وفي منيا البصل تم إعطائها لموظفي وعمال الميناء من قبل محمد علي ليقموا عليها المساكن والورش عام ١٨٦٥م^(١).



شكل (٣-٧٩): ميدان القناصل.

المصدر: منتدى الحفاظ على التراث الأثري والمعماري في الإسكندرية وسبوة ورشيد.



شكل (٣-٨٠): فندق سيسيل.

المصدر: منتدى الحفاظ على التراث الأثري والمعماري في الإسكندرية وسبوة ورشيد.

• **الواجهة البحرية العامة:**
كان مركز المدينة الجديد من أكثر الأماكن العامة شهرةً في مدينة الإسكندرية. حيث وجد به قصر الجيش "Place d'Armes" الذي قام بتصميمه "F. Mancini" عام ١٨٣٤م. وكان يحيط به مبنيان مكونان من طابقين على الطراز الأوروبي وكان يقطنهم القناصل الأوروبيون والعمال المدنيون وسكان الطبقات العليا. أنشأ إسماعيل باشا عام ١٨٧٦م المحاكم الجديدة في نفس المكان الذي سمي في ذلك الوقت بـ "Place de consuls" ثم انهار ذلك المكان وتم وضع تمثال محمد علي في مركز ذلك المكان.

بالإضافة إلى وجود الحدائق الهامة بمدينة الإسكندرية ذكر الأمير عمر طوسون عام ١٨٦٨م حدائق روزتا على قناة المحمودية في منطقة النزهة. حيث أن ما تبقى من الحدائق العامة والمنزهات والقلاع على قناة المحمودية هي

حدائق النزهة العامة التي تم تطويرها على يد "M. Postce" وقصر أنطونينوس مجدائه والذي تم إهدائه لمدينة الإسكندرية عام ١٩١٨م^(٢). في أواخر القرن التاسع عشر الميلادي وجدت الشواطئ العامة على امتداد الميناء الشرقي في المكان الذي يوجد به فندق سيسيل وقبل إنشاء ممشى طريق الكورنيش فيما كان يسمى بـ "Zoro beach".

• **الواجهة البحرية المتعلقة بالأعمال "The working waterfront":**

تسمى هذه الواجهة (متعلقة بالأعمال) نظراً لتركز الأنشطة التجارية والصناعية عليها، وتضمنت أعمال الصيد، وإصلاح السفن في الميناء، ودار الصناعة البحرية، والأعمال والأنشطة الأخرى المتعلقة بذلك المجال. وجدت هذه الواجهة حول الميناء ودار الصناعة البحرية وكانت تضم الصناعات المتداخلة والمشاركة، وأماكن إصلاح السفن، وكذلك عناصر مساندة "supporting utilities" أخرى مثل الأرصفة الكبيرة، و Modern Fright، و Discharge و methods، ونظام الانتقال عبر السكة الحديد، والمنارات على امتداد الشاطئ، ومصدرات المياه "Break waters".

^(١) هاني محمد عياد - مرجع سابق - ص ٥٧، ٥٨.

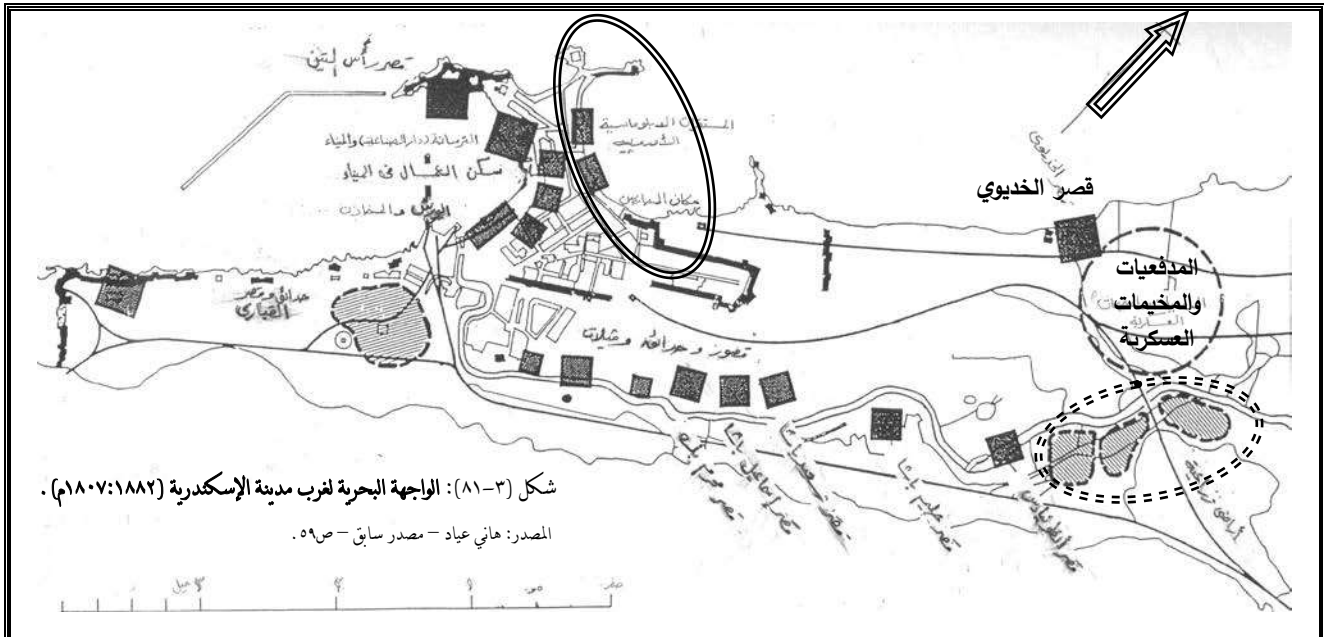
^(٢) Awad 1988 - Op. Cit., p. 99,95.

خلفية تاريخية موجزة عن عمارة وعمران مدينة الإسكندرية

منذ عام ١٨٥٦م تم تطوير منشأ صناعي على امتداد القناة مثل "Lebon Gas Company"، و "Antoniadis Manufacture" وتلاها منشآت صناعية أخرى لعبت دوراً كبيراً في التحول المورفولوجي للموقع.

• المنشآت العسكرية على الواجهة البحرية:

مثل المدفيعات والقلاع التي كانت منتشرة على امتداد الشاطيء والموانيء. وفي ذلك الوقت لم تشغل المنشآت العسكرية أماكن كثيرة على امتداد الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية^(١).



شكل (٣-٨١): الواجهة البحرية لغرب مدينة الإسكندرية (١٨٨٢:١٨٠٧م).

المصدر: هاني عياد - مصدر سابق - ص ٥٩.

الواجهة البحرية

العسكرية The Military	المتعلقة بالأعمال The Working	العامة The Public	السكنية The Residential	الملكية The Royal	
<input type="checkbox"/> وجدت المدفيعات، والقلاع. <input type="checkbox"/> لم تشغل المنشآت العسكرية أماكن كثيرة على امتداد الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية.	<input type="checkbox"/> وجدت هذه المنطقة حول الميناء. ووجد بها دار الصناعة البحرية، والسكة الحديدية، والمنارات، ومصداًت المياه. <input type="checkbox"/> وجدت أماكن للصيد وورش لإصلاح السفن.	<input type="checkbox"/> كان أكثرها شهرةً هو مركز مدينة الإسكندرية. <input type="checkbox"/> وجد قصر الجيش الذي كان محاطاً بمبنيين. <input type="checkbox"/> وجدت كذلك المحاكم الجديدة. <input type="checkbox"/> تم وضع تمثال محمد علي في مركز المكان الذي وجدت به المحاكم بعد تهم تلك المنطقة.	<input type="checkbox"/> وجدت مباني سكنية لزوار الحاكم. <input type="checkbox"/> امتدت الفلل والحدائق في الاتجاه الشرقي لمدينة الإسكندرية. <input type="checkbox"/> بنيت المساكن والورش على الأراضي الخالية في شرق الميناء ومنيا البصل.	<input type="checkbox"/> وجد قصر رأس التين، والديوان. <input type="checkbox"/> قصر القباري. <input type="checkbox"/> المسكن الصيفي وحدائقه في منطقة محرم بك. <input type="checkbox"/> بني قصر في معسكر مصطفى باشا.	١٨٨٢ ١٨٠٧ بدة)

جدول (٣-١٥): الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية في فترة المدينة الأوروبية الجديدة (١٨٠٧م: ١٨٨٢م)

(١) محمد صبحي عبد الحكيم - مرجع سابق - ص ١٧٢، هاني محمد عياد - مرجع سابق - ص ٦٣، ٦٠.

ب- إعادة إنشاء الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية بعد انهيارها في يوليو ١٨٨٢م (١٨٨٢:١٩١٩م):

قام الاحتلال البريطاني لمدينة الإسكندرية في ١١ يوليو عام ١٨٨٢م بتدمير منطقة محمد علي " Place de consuls " ولم يبق منها سوى البورصة وبنك " Ottoman " وكنيسة سانت ماري وتبع ذلك انفجار هائل في عملية البناء وخاصة في منطقة ميدان محمد علي^(١) وذلك لوضع هذه المباني وأنشطتها تحت السيطرة . وأوجد المجلس البلدي لمدينة الإسكندرية عام ١٨٩٠م . وظهرت ملامح عامه للواجهة البحرية الحديثة يمكن ذكرها كآتي:

• الواجهة البحرية السكنية:

زحف العمران تجاه منطقة الرمل في نهاية القرن التاسع عشر واستغلت تلك الأماكن للسكن . في هذه الفترة انتشر وكثر تشييد المباني السكنية على امتداد الواجهة البحرية، وعلى جانبي خط السكة الحديد وتم إقامة الفيلات ذات الحدائق الخاصة ومباني سكنية ثانوية للوجهاء والأعيان وبعض القصور الملكية مثل (قصر زينبينا الذي يعرف بقصر الصفا) .

• الواجهة البحرية العامة:

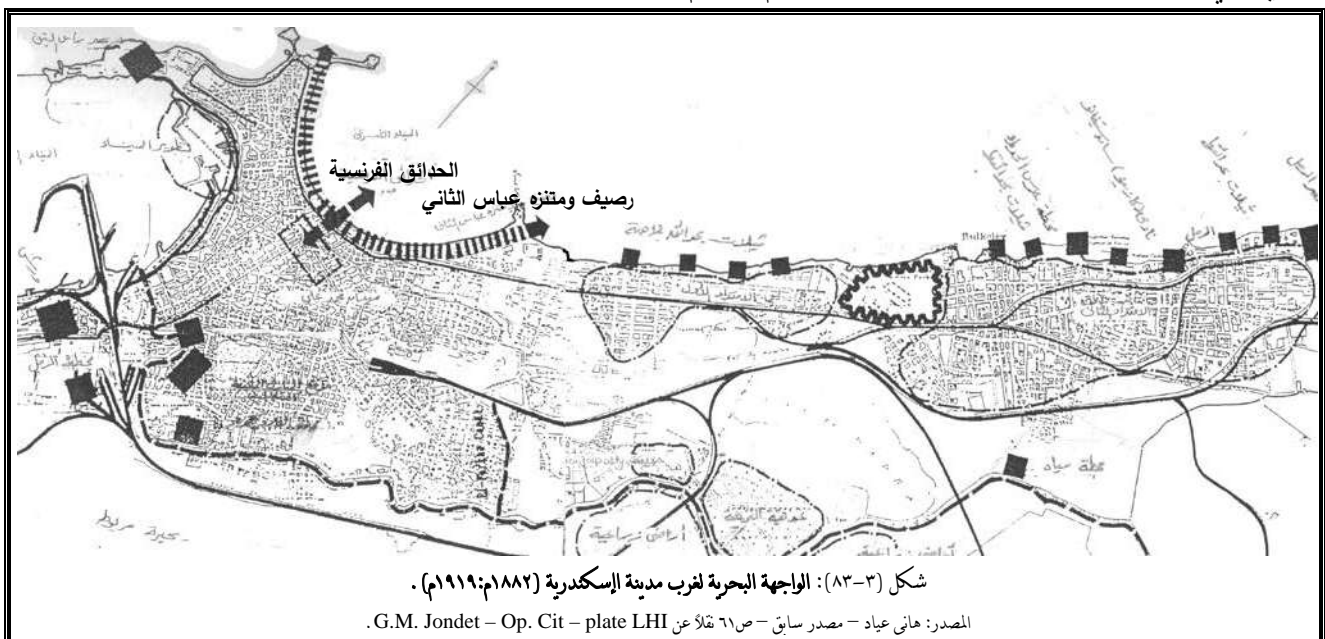
وكان ذلك في المنطقة العامة حيث أظهر تطور الواجهة البحرية تقدماً كبيراً . بدأ إعادة بناء مدينة الإسكندرية أولاً في منطقة محمد علي بـ " okelle " الجديد لـ Manferato & Menasce Passage ثم تم فتح المنطقة على البحر عن طريق ميدان سمي بالحديقة الفرنسية " Jardin des francais " ثم سمي بعد ذلك بمنطقة سعد زغلول

والآن يسمى هذا المكان ميدان عرابي^(٢) . بنيت أرصفة الموانئ من قِبل المجلس البلدي لمدينة الإسكندرية، وكورنيش الميناء الشرقي الذي سمي بـ "Promenade of Abbas II" عام ١٩٠٧م .



شكل (٣-٨٢): الحدائق الفرنسية.

المصدر: منتدى الحفاظ على التراث الأثري والمعماري في الإسكندرية وسبوة ورشيد .



شكل (٣-٨٣): الواجهة البحرية لغرب مدينة الإسكندرية (١٨٨٢:١٩١٩م).

المصدر: هاني عياد - مصدر سابق - ص ٦١ قلا عن G.M. Jondet - Op. Cit - plate LHI .

(١) Awad 1990 - Op. Cit. - p. 9.

(٢) Awad 1988 - Op. Cit. - p102.

الواجهة البحرية			
العامة The Public	السكنية The Residential	الملكية The Royal	تدريج سكوا بنة الإ ١٨٨٢ ها في يوليو
<p>□ أعيد بناء الإسكندرية في منطقة محمد علي، وتم فتح المنطقة على البحر عن طريق ميدان سمي بالحديقة الفرنسية ثم سمي بعد ذلك بمنطقة سعد زغلول والآن يسمى ميدان عرابي .</p> <p>تم بناء الأرصفة وكورنيش الميناء الشرقية "Promenade of Abbas II"</p>	<p>□ زحف العمران تجاه الرمل واستغلت تلك الأماكن للسكن .</p> <p>□ كثر تشييد المباني السكنية على امتداد الواجهة البحرية وعلى امتداد خط السكة الحديد .</p> <p>□ أقيمت الفيلات ذات الحدائق الخاصة .</p>	<p>□ أقيمت مباني سكنية ثانوية للأعيان</p> <p>□ وجدت بعض القصور الملكية مثل قصر زيزينيا وقصر الصفا .</p>	

جدول (٣-١٦): إعادة إنشاء الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية بعد انهيارها في يوليو (١٨٨٢م: ١٩١٩م).

ج- التطور العمراني (ميلاد الضواحي الجديدة) على امتداد الواجهة البحرية (١٩١٩: ١٩٥٨م):

تطورت التجارة والصناعات الثانوية بسرعة كبيرة خلال الحرب العالمية الأولى ، وأدت الحاجة الماسة إلى السكن إلى حدوث حركة بناء كبيرة استمرت حتى عام ١٩٣٨م . وكتيجة لذلك ظهر مخطط ماركين "Mac Lean" عام ١٩١٩م . وكان يهدف إلى تنظيم عمليات الزحف العمراني شرقاً تجاه منطقة الرمل، وغرباً تجاه منطقتي المكس والعجمي، وجنوباً على امتداد قناة الحمودية . وأوضح المخطط فكرة الأحياء السكنية التي قد تساعد على تجديد بعض المناطق مثل القباري ورأس التين ، وساعد ذلك على تطوير الطريق الساحلي " Costal Road " (الكورنيش) .

ولقد تم إضافة بعض المكونات والعناصر عامة إلى الواجهة البحرية خلال الفترة (١٩٥٨: ١٩١٩م) والتي يمكن إيجازها فيما يلي:

• الواجهة البحرية السكنية والملكية:

تعتبر المباني الملكية الموجودة في منطقة الميناء، والمنجعات، وامتداد قصر رأس التين، ومشروع المناطق السكنية في المنتزه (١٩٢٥: ١٩٣٥م) من أكثر الإنجازات أهمية والتي تم إقامتها على الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية من قبل مهندس الملك فؤاد المعماري "Verrucci"، ولقد نتج عن حركة البناء الهائلة الشكل المعماري والعمراني الذي تحول إلى حد كبير . فلقد كانت الحدائق والفيلات هي الطراز السكاني السائد غالباً خاصةً تجاه منطقة الرمل، ولكن ظهرت الشقق الصغيرة والبلوكات السكنية بعد الحرب العالمية الأولى، والتي لعبت دوراً مهماً في تغير شكل المناطق على امتداد قناة الحمودية . واتسمت هذه الفترة بظهور محدودي الدخل وتأثرت المباني بالعمارة الصناعية والبريطانية "The British Industrial Architecture" . كذلك تأثرت بطابع الصناعات النهضوية (النهضة الصناعية للقناة والمدينة) ^(١) .

• الواجهة البحرية العامة:

تطور كورنيش مدينة الإسكندرية من امتداد الرمل حتى المنتزه (١٩٢٧: ١٩٣٤م) على يد المقاولين الإيطاليين " Cartareggia & Dantaman " وساعد ذلك على تطوير منطقة الرمل وإقامة شواطئ جديدة بها .

^(١) Volait – La Communaute Italienne et ses Ediles – La revue de l'occident Musulman et de la Mediterranee – R.O.M.M
46 – Paris: Imprimerie Tardy Quency – 1988 – p. 148.

خلفية تاريخية موجزة عن عمارة وعمران مدينة الإسكندرية



كباين ستانلي



اتسم شكل الواجهة البحرية " Sea front " الجديدة بوجود الكباين والعشش " bungalows " التي انتشرت على امتداد الشاطيء، ليس فقط بين المدينة القديمة والمنتزه (سيدي بشر، المنتزه، ...) لكن أيضا تجاه منطقة العجمي^(١).

شكل (٣-٨٤): بداية امتداد الكورنيش ١٩١٠م. شكل (٣-٨٥): كباين شاطيء ستانلي في الثلاثينات. المصدر: منتدى الحفاظ على التراث الأثري والمعماري في الإسكندرية وسبوة ورشيد.

• الواجهة البحرية المتعلقة بالأعمال "The working waterfront":

نهض التطور الصناعي في مدينة الإسكندرية في النصف الأول من القرن العشرين ونتيجة لذلك تم تشييد عدد كبير من الورش والمصانع على امتداد الواجهة البحرية الشرقية. وكان الميناء يشكل حاجزاً طبيعياً يجنب الرؤية ويمنع الدخول إلى الواجهة البحرية مما جعل المناطق الصناعية غير صالحة لإقامة المناطق السكنية، كذلك غيرت قناة المحمودية هيئتها تجاه التصنيع " industrialization " حيث وجد على جانبيها عدد كبير من الورش والمصانع^(٢).



شكل (٣-٨٦): الواجهة البحرية لغرب مدينة الإسكندرية (١٩٥٨:١٩١٩م). المصدر: الخريطة السياحية لمدينة الإسكندرية ١٩٥١م - هيئة المساحة المصرية.

الواجهة البحرية

الأعمال Working	العامة The Public	السكنية The Residential	الملكية The Royal	١٩٥٨ ١٩١٩ عوية)
<input type="checkbox"/> تم تشييد عدد كبير من الورش والمصانع على امتداد الواجهة البحرية الشرقية.	<input type="checkbox"/> تطور كورنيش الإسكندرية من امتداد الرمل إلى المنتزه في الفترة (١٩٢٧م: ١٩٣٤م). <input type="checkbox"/> ساعد تطوير الكورنيش على تطوير منطقة الرمل، وإقامة شواطئ جديدة. <input type="checkbox"/> وجود الكباين والعشش.	<input type="checkbox"/> وجدت المنتجعات. <input type="checkbox"/> مشروع المناطق السكنية في المنتزه. <input type="checkbox"/> كانت الحدائق والفلل هي الطراز السكي السائد خاصة تجاه منطقة الرمل. لكن ظهرت الشقق الصغيرة والبلوكات السكنية.	<input type="checkbox"/> المباني الملكية في منطقة الميناء. وعند امتداد قصر رأس التين.	

جدول (٣-١٧): التطور العمراني وميلاد الأحياء الجديدة على امتداد الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية (١٩١٩م: ١٩٥٨م)

^(١) هاني محمد عياد - مرجع سابق - ص ٦٧، ٧٢.

(٣-٣-٢) المرحلة الثانية: التطور العمراني الجديد (١٩٥٨م: حتى وقتنا الحالي):

أ- التطور العمراني للواجهة البحرية (١٩٥٨: ١٩٧٣):

أدت ثورة يوليو ١٩٥٢م إلى حدوث انهيار للتدفق الأجنبي. وانعكس بذلك الطابع القومي على الشكل العمراني وظهرت بعض المفردات الأجنبية والمصرية، وتحولت المباني الخاصة إلى هيئات حكومية ومؤسسات عامة وعانت معظم هذه المباني من الانحلال والاضمحلال الذي حدث بالإضافة إلى افتقاد الصيانة وعدم الاهتمام بالتشكيل المعماري أو الامتداد العمراني^(١).

تميزت فترة الثورة بظهور العمران الشائع "Common" والطرز التقليدي "Conventional Style" للمباني، والذي ظهر واضحاً في المناطق السكنية الجديدة المحتوية على بلوكات سكنية. كذلك عدم وجود مناطق جديدة للامتداد العمراني كان سبباً في التحول الكامل لحدائق الضواحي في منطقة الرمل وعلى امتداد الواجهة البحرية إلى صفوف من البلوكات السكنية. وقد كان للمخطط العام لسنة ١٩٥٨م تأثير كبير على التحول المعماري والعمراني للواجهة البحرية العامة.

• التحول للواجهة البحرية العامة:



في منطقة تطوير الجزء المجاور للبحر "Sea side" هدف المشروع إلى اكتشاف الـ ٣٥ كم الممتدة بطول الشاطئ، ليس فقط بإنشاء الكابائن الخشبية لكن بإعادة وضع منشآت خرسانية كبيرة على جميع الشواطئ (ستالي، Saba pasha، وشواطئ ميامي) ووجدت كذلك الكابائن بشواطئ الأنفوشي^(٢).

شكل (٣-٨٧): المنشآت الخرسانية المطلة على شاطئ ستالي وسيدي بشر في الحسينيات.

المصدر: منتدى الحفاظ على التراث الأثري والمعماري في الإسكندرية وسبوة ورشيد.

وجد مشروعان مهمان كان لهما تأثير بالغ وكبير على شكل الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية في تلك الفترة:



- المشروع الأول هو تحول القصور الملكية الخاصة والشواطئ الملكي والحدائق الملكية في منطقة المنتزه إلى منتجع عام مجاور للبحر. وشملت شاطئ عام يمكن الدخول إليه، والكابائن، والعشش، والفندق، واستغل المبنى الرئيسي للقصر كمتحف.

شكل (٣-٨٨): الحورملك (المنتزه).

المصدر: www.alexandria2000.com

- المشروع الثاني كان يحدد فيما مضى الفائدة من شاطئ المعمورة حيث أصبحت القصور الملكية تستخدم من قبل العامة، ومكنت أراضيها الداخلية الناس من بناء مساكنهم وفيلاتهم، ونتيجة لذلك امتد العمران تجاه منطقة أبو قير^(٣).

(١) M.F. Awad – Alexandria's Urban Heritage: A survey and an Analysis – Alexandria: University of Alexandria – 1990 – p. 2,3.

(٢) M.M. El-Sourougy – The History of Alexandria – Alexandria: Governorate of Alexandria – 1963 – part III – p. 459.

(٣) El-Sourougy – Op. Cit. – p. 473.

كذلك ارتقى الكورنيش بإضافة مقاعد مظلة كافية وعشش بامتداد الواجهة البحرية. إلى جانب مشروع شارع النصر الذي كان يعمل كمعبر للميناء، حيث تم إنجازه عام ١٩٥٥م وكان عبارة عن شريان مهم يربط محطة الركاب بمركز المدينة (المنشئية) وبلغ عرض هذا الشارع ٣٠ متر وكان مصطف من على جانبيه بلوكات سكنية ذات طراز تقليدي.

• الواجهة البحرية المتعلقة بالأعمال "The working waterfront":

في الفترة التي عقت ثورة ١٩٥٢م، استمرت سرعة النهضة الصناعية. حيث بني عدد من المصانع والورش على امتداد الواجهة البحرية في المكس والدخيلة وعلى امتداد قناة المحمودية مثل (مصافي البترول، ومصانع الورق، ومصانع الثياب، . . .). وكانت قد بنيت محطة الركاب على الطراز الفرعوني الحديث والتي تعتبر إنجاز آخر يجند العامة والميناء. تكونت الحطة من مؤسسات وإدارات ضمت جميع مهام الميناء، وشملت الأرصفة الكافية التي تتيح عملية وصول العديد من السفن في نفس الوقت.

الواجهة البحرية				
المتعلقة بالأعمال The Working	العامة The Public	السكنية The Residential	الملكية The Royal	
<ul style="list-style-type: none"> □ بني عدد من المصانع والورش على امتداد الواجهة البحرية في المكس والدخيلة وعلى امتداد قناة المحمودية □ بنيت محطة الركاب. 	<ul style="list-style-type: none"> □ تم وضع المنشآت الخرسانية الكبيرة على جميع الشواطئ (سباني Saba - Pasha وشواطئ ميامي). وجدت الكبائن في شاطئ الأنفوشي. □ ارتقى الكورنيش بإضافة المقاعد المظلمة والعشش بامتداد الواجهة البحرية. □ تم إنجاز مشروع شارع النصر الذي اصطفت على جانبيه البلوكات السكنية. □ وجدت مناطق سياحية دائمة على امتداد ساحل الإسكندرية تجاه الغرب. 	<ul style="list-style-type: none"> □ بنيت المساكن والفيلات في الأراضي الداخلية. □ امتد العمران تجاه منطقة أبو قير. □ امتدت حركة إنشاء الأبراج في اتجاه منطقة الرمل. □ ظهرت الأبراج السكنية العالية. □ أنشأ الجيش البلوكات السكنية الخاصة في المناطق العسكرية على امتداد الواجهة البحرية. □ أصبحت المباني المرتفعة هي السمة المميزة التي تميز الواجهة البحرية في منطقة الرمل. 	<ul style="list-style-type: none"> □ تحولت القصور الملكية الخاصة والشاطيء الملكي والحدائق الملكية في منطقة المنتزه إلى منتجع عام. وأصبح الشاطيء عام ووجد به الكبائن والعشش وفندق، واستغل المبنى الرئيسي كمتحف. □ استخدمت القصور الملكية من قبل العامة. 	(١٩٧٣ ١٩٥١ عربية)

جدول (٣-١٨): التطور العمراني للواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية (١٩٥٨م: ١٩٧٣)

تأثير الانفتاح على الواجهة البحرية لمدينة الإسكندرية:

بعد حرب أكتوبر عام ١٩٧٣م وجد نظام اقتصادي وسياسي جديد اعتمد أساساً على "affiliations" العالمية وأوجدت قاعدة الاقتراض وتحت هذه الظروف كان لأي شكل من أشكال التطور أن يأخذ وضعه معتمداً فقط على الموارد الداخلية^(١). استثمرت هيئات الاقتراض والجهات الأجنبية أموالها في أعمال المياه، وشبكات الكهرباء وكذلك في المناطق الصناعية، وحُسينَ الميناء وأنظمة الاتصالات. وفي ذلك الوقت عانت أغلب مناطق الإسكندرية من الازدحام الزائد، حيث زاد عدد السكان كثيراً، ولم تعد هناك مناطق كافية لهم.

• في اتجاه منطقة الرمل:

امتدت حركة إنشاء الأبراج التي ساندتها الملكيات الفردية والمنظمات المتعاونة "Cooperating Organizations" وتم استبدال معظم الفيلات، والكبائن، والقصور، والمباني المنخفضة الارتفاع بالأبراج العالية التي استخدمت في السكن.



شكل (٣-٨٩): الأبراج السكنية في منطقة مصطفى كامل.
المصدر: الباحثة.

كذلك قام الجيش بإنشاء البلوكات السكنية الخاصة به في المناطق العسكرية على امتداد الواجهة البحرية في الأنفوشي ومنطقة مصطفى باشا وسيدي بشر، وأصبحت المباني المرتفعة في ذلك الوقت هي السمة المميزة التي تميز الواجهة البحرية في منطقة الرمل. وبعد فترة كبيرة من الثبات، تطورت الواجهة البحرية الغربية حتى وصلت إلى منطقة العجمي وامتدت على طول الشاطئ الشمالي الغربي لمدينة الإسكندرية.

انعدم وجود التخطيط السليم، والبنية الأساسية، وطرق المواصلات السليمة إلى جانب تعدد الهيئات المسؤولة عن عمليات التطور. ظهرت بعض المصاعب في المناطق المخصصة للامتداد العمراني، ووجدت مناطق سياحية دائمة على امتداد ساحل الإسكندرية تجاه الغرب. وكان التوسع في المناطق السياحية الدائمة في منطقة العجمي مثلاً بسبب رخص ثمن الأراضي، حيث تم البناء في هذه الأراضي عشوائياً وفي غياب مخطط عام^(٢).

• مركز مدينة الإسكندرية:

تم نقد البلوك الذي وجد به مكاتب القطن عام ١٩٨٤م بشكل كبير بسبب شكله الغير متناغم ولقد أثر على طابع عمران مدينة الإسكندرية بسبب قيمه المعمارية العالية حيث أنه عبارة عن بلوك زجاجي يرجع إلى الطرز العمرانية الحديثة^(٣).



شكل (٣-٩٠): بلوك مكاتب القطن.
المصدر: الباحثة.

(١) Awad – 1988 – Op. Cit. – p. 191.

(٢) هاني محمد عياد – مرجع سابق – ص ٧٨، ٧٩.

(٣) Awad – 1990 – Op. Cit. – p. 15.

خلاصة الباب:

من تحليل عمارة وعمران مدينة الإسكندرية على مر العصور المختلفة خلص هذا الباب إلى أن التحول المعماري والعمراني ظهر بصورة واضحة في مدينة الإسكندرية منذ القرن التاسع عشر الميلادي ويتضح ذلك من تأثيره على تطور الواجهة البحرية وعلى حجم مدينة الإسكندرية وعلى مظاهر الحياة المختلفة.

ومنذ تلك الفترة يمكن تقسيم التحول تطور الواجهة البحرية الجديدة إلى مرحلتين مهمتين:

١- المرحلة الأولى: تميزت بتجديد الواجهة البحرية بعد ظهور الطرز الأوروبية، وبناء المباني الهائلة على الواجهة البحرية،

والتطور العمراني وميلاد الأحياء الجديدة على امتداد خط الشاطئ.

٢- المرحلة الثانية: تنتمي إلى مشروع المخطط العام لسنة ١٩٥٨م، وبداية انحطاط التأثير الأوروبي وسياسة الإنفتاح.

وتحت هذه الظروف ساد النمط العمراني المركز والمكثف في عملية الامتداد العمراني الكبير والذي يمثل الوضع الحالي للواجهة

البحرية لمدينة الإسكندرية والذي تم تكوينه خلال هاتين المرحلتين.

ومن ذلك التفسير المرتب زمنياً تم الشرح عن طريق الأمثلة التحول في عناصر الواجهة البحرية والأسباب التي ساعدت على وصولها

إلى وضعها الحالي^(١).

يعتبر طرح هذا الباب بمثابة القاعدة الأساسية التي يركز عليها بنیان هذا البحث والخطوة الأولى لبداية طريق الوصول إلى الدراسة

الميدانية.

(١) هاني محمد عباد - مرجع سابق - ص ٨٢.

محتويات الباب الرابع "منهج رصد العلاقة بين الطابع المعماري والعمراني والتحول في العمارة والعمران"

٩٩	..... مقدمة
٩٩	..... (١-٤) أولاً: منهج الدراسة التحليلية
٩٩	..... (١-١-٤) الجزء النظري
٩٩	..... (٢-١-٤) الجزء التحليلي
١٠٢	..... (٣-١-٤) توثيق الطابع المعماري والعمراني للمنطقة
١٠٢	..... (٢-٤) ثانياً: منهج الدراسة التحليلية تفصيلاً
١٠٢	..... (١-٢-٤) الجزء النظري
١٠٢	..... (٢-٢-٤) الجزء التحليلي
١٠٢	..... (١-٢-٢-٤) رصد العلاقة بين الطابع والتحول المعماري والعمراني على لمجموعة من المباني
١٠٢	..... ١- المسارات "Paths"
١٠٣	..... ٢- الحدود "الحواف" "Edges"
١٠٤	..... ٣- الأحياء "Districts"
١٠٥	..... ٤- نقاط التلاقي "العقد" "Nodes"
١٠٦	..... ٥- العلامات المميزة "Landmarks"
١٠٨	..... خلاصة الباب

مقدمة:

يرتبط الطابع العمراني لأي منطقة بالتكوينات المعمارية للمباني وما تكونه فيما بينها من فراغات وما يظهر فيها من العناصر التي فرض وجودها التحول المعماري والعمراني للمنطقة على مدار الزمن هذا إلى جانب السمات الطبيعية والمناخية للمكان، والخصائص الاقتصادية والاجتماعية والثقافية للسكان .

يتناول هذا الباب بشكل نظري عرض لمنهج الدراسة التحليلية المتبع في توثيق وتحليل الصورة البصرية لمدينة الإسكندرية اتباعاً لمنهج "كفن لنش" "Kevin Lynch"^(١) في تحليل الطابع العمراني لأي منطقة عمرانية .

يتم تلخيص المنهج المتبع في جزئين أحدهما نظري والآخر تحليلي وتم التركيز في الجزء التحليلي على العناصر التي يمكن من خلالها تتبع أثر التحول في العمارة والعمران عليها، حيث نجد أن هذه العناصر قد تزيد أو تقل تبعاً للمكان والزمان وكذلك تبعاً لزيادة أو نقص عملية التحول في العمارة والعمران .

وفيما يلي عرض موجز لمنهج الدراسة المتبع:

(٤-١) أولاً: منهج الدراسة التحليلية:

(٤-١-١) الجزء النظري:

- حجم ووظيفة المنطقة العمرانية .
- الخلفية التاريخية للمنطقة وتطورها ومراحل نموها المعماري والعمراني .

(٤-١-٢) الجزء التحليلي:

- يتم الرصد في هذا الجزء للمنطقة أو للمدينة .
- ويوضح شكل (٤-١) عناصر تحليل الطابع المعماري والعمراني للمناطق العمرانية .

(٤-١-٣) توثيق الطابع المعماري والعمراني للمنطقة العمرانية:

ويشمل دراسة تشكيلات وتكوينات أنماط المباني وذلك من خلال تواجدها في العناصر البصرية الخمسة لرؤية المدينة التي ذكرها "كفن لنش" في مؤلفاته (المسارات - الحدود - الأحياء - نقاط التلاقي - العلامات المميزة) .

ولقد توصل "كفن لنش" إلى فكرة كيفية قراءة المكان "place legibility"، والتي تعتبر ضرورية جداً لتسهيل عملية فهم الناس للموقع العام لأي مكان . وبإيجاد هذه الفكرة استطاع "كفن لنش" أن يوضح الملامح البارزة للمدينة، واستطاع أن يحدد بشكل دقيق مدى اختلافها الكبير ومدى جاذبيتها بالنسبة للأشخاص في المدينة .

ولفهم الموقع العام "Layout" لأي مدينة لابد أن يُكون الأشخاص بها خريطة ذهنية "Mental Map" للمكان أولاً . وهذه الخرائط الذهنية هي عبارة عن مجموعة من البيانات الذهنية التي تحتوي عليها المدينة وموقعها العام، ويرجع ذلك للآراء الذاتية للأشخاص . وهذه البيانات الذهنية والتي تماشى مع المدينة الفعلية تحتوي على العديد من العناصر الفريدة والمختلفة والتي وصفها "كفن لنش" على أنها تكون مع بعضها ما يشبه الشبكة، وتمثل هذه العناصر فيما يلي:

(١) لمعرفة المزيد عن "كفن لنش" انظر ملحق رقم (٩): نبذة مختصرة عن "كفن لنش" .

١- المسارات "Paths": وهي عبارة عن ممرات ينتقل من خلالها الأشخاص خلال سفرهم. ومن أمثلة المسارات (الشوارع، والممرات، وأرصفتها المشاة).

٢- الحدود "Edges": وهي عبارة عن جميع الخطوط التي لا تنتمي إلى مجموعة المسارات. مثل (جدران المدن، وشواطئ البحر).

٣- الضواحي "Districts": وهي عبارة عن جزء من المدينة، وعادةً ما تكون متساوية نسبياً في الحجم، ولها طابع مميز يميزها عن غيرها. مثل بيفرلي هيلز "Beverly Hills" التي تعتبر من الضواحي الثرية.

٤- العقد "Nodes": وهي عبارة عن نقاط أو مواقع استراتيجية، ويوجد عليها تركيز كبير من الملامح المميزة للمدينة. ويوجد أمثلة أساسية تشمل التداخل في الاستعمالات أو المركز التقليدي للمدينة.

٥- العلامات المميزة "Land Marks": وهي عبارة عن عناصر مؤثرة، وتكون على هيئة نقاط بارزة ومميزة. مثل (محل، أو جبل، أو مدرسة، أو أي عنصر بارز يميز المكان الذي يوجد به).

حاول "كفن لنش" معرفة كيفية قراءة المكان وتم ذلك عن طريق:

- عمل استبيان "Questionnaire Survey".

- عمل مقابلات شخصية.

وبذلك يمكن الوصول إلى بعض النتائج عند وجود حالات دراسية. ونجد أن "كفن لنش" قد توصل إلى بعض النتائج من خلال دراسته لبعض المدن كحالات دراسية في كتابه "The Image of the City". حيث استنتج أن المدينة ذات الصورة الذهنية الكبيرة "A Highly Imaginable City" يتم تكوينها جيداً، ونجد أنها تحتوي على أماكن متميزة بصرياً، ويمكن التعرف عليها فوراً عن طريق السكان الموجودين في المدينة. كذلك وضح أن المدينة المكونة جيداً نجدها معتمدة بشكل كبير على العناصر السائدة والمسارات في المدينة. ونجد أن الممرات المصممة جيداً تشمل إضاءة خاصة وتكون اتجاهاتها واضحة. كذلك الحال بالنسبة للحدود والضواحي والعقد والعلامات المميزة حيث تكون قريبة للصورة الذهنية وذلك إذا كانت متميزة وغير مشوشة. وعند وضع هذه العناصر بشكل جيد في المدينة نجد أنها تزيد من قابلية البشر على رؤية وسهولة تذكر الأشكال "Patterns".

يعتبر ما وصل إليه "كفن لنش" طريقة شاملة يمكن تطبيقها عند تخطيط المدن خلال السنوات الحديثة، سواء عند تكوين مدينة جديدة أو عند تطوير مدينة قائمة.

لقد تم عمل دراسات حديثة في نفس هذا المجال "الإدراك البصري للمكان". وضمت نظريات الدراسة الحالية استخدام تكنولوجيا البيئة التخيلية "Virtual Environment Technology" وذلك للاستقصاء عن العديد من المدن. وعن طريق استخدام تكنولوجيا البيئة التخيلية يمكن للمجرب أن يؤثر على هندسة "Geometry" العناصر الموجودة في البيئة، كذلك الحال بالنسبة لمكان وجودهم في العالم التخيلي (حيث تكون هذه البدائل أقرب إلى المستحيل في العالم الحقيقي).

وتعتبر تلك الدراسة إضافة إلى دراسات "كفن لنش"، حيث أنها تساهم في الحساب الدقيق لما يمكن للمدينة أن تتيحه، كذلك تساعد على إعداد خرائط ذهنية أكثر دقة من قبل قاطني المدينة^(١).

وتتلخص دراسة تلك العناصر في الآتي:

١- المسارات "Paths":

يتم دراسة وتحليل المسارات من حيث: العناصر البصرية المميزة لها - والسمة الفضائية للمسارات - وأنماط المباني وتجانسها .

٢- الحدود "Edges":

يتم دراسة حواف المنطقة من حيث: الشكل وعلاقته بالمنطقة - نوع الحافة - نسب ارتفاعات المباني إلى عرض الحافة (خاصةً إذا كانت الحافة عبارة عن مسار مميز) - درجة وقوة الحافة في الفصل بين المناطق العمرانية - خصائص واجهات المباني المطلة عليها .

٣- الأحياء "Districts":

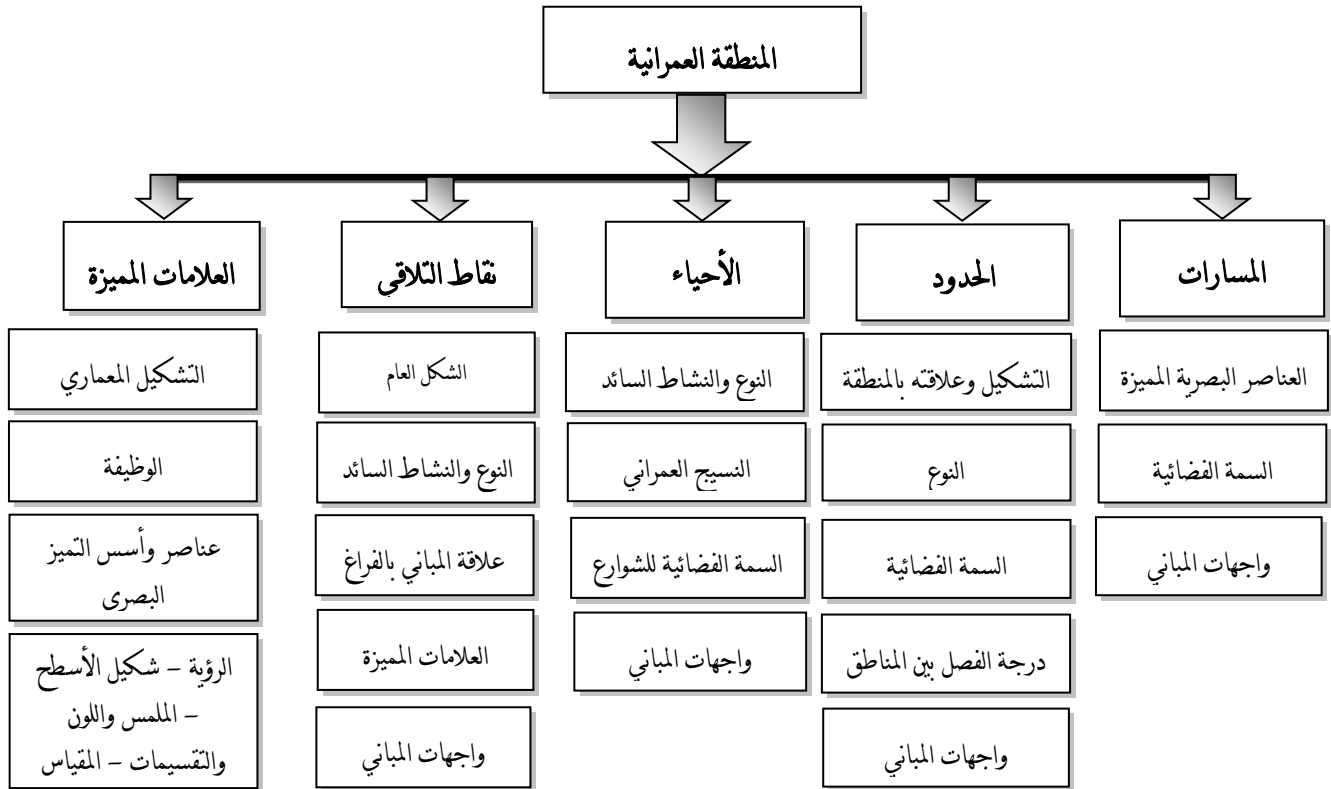
وتشمل دراسة مجموعات المباني المتجانسة - ذات الصفات المتكررة "Clues" من حيث النوع والنشاط السائد - والنسيج العمراني - والسمة الفضائية للشوارع - وخصائص واجهات المباني .

٤- نقاط التلاقي "Nodes":

وتشمل دراسة نقاط التلاقي من حيث العوامل المؤثرة على طابعها وهي: التشكيل العام - النوع والنشاط السائد - علاقة المباني بالفراغ - العلامات المميزة بصرياً الموجودة بها - خصائص واجهات المباني .

٥- العلامات المميزة بصرياً "Landmarks":

وتشمل دراسة: التشكيل المعماري - عناصر وأسس التميز البصري مثل إمكانية الرؤية من مواضع مختلفة وتشكيل الأسطح والملمس واللون والتقسيمات والمقياس "حجم وارتفاع" - الوظيفة التي يؤديها المبنى .



شكل (٤-١): عناصر تحليل الطابع المعماري والعمراني للمناطق العمرانية وعلاقته بالتحول في العمارة والعمران .

المصدر: أسامة محمد على فرج - أثر تكنولوجيا البناء على الطابع المعماري في مصر "تطبيق على منطقة مصر الجديدة" - رسالة ماجستير - جامعة عين شمس - كلية الهندسة - ديسمبر ١٩٩٢م - ص ٨٧،

تقلاً عن فرانسيس شينج وروي ورسكيت وكفن لنش .

(٤-٢) ثانياً: منهج الدراسة التحليلية تفصيلاً:

(٤-٢-١) الجزء النظري:

١- حجم ووظيفة المنطقة أو "المدينة":

حجم المنطقة هو عدد السكان الذين يقطنون فيها ويعبر عنه مجموع المباني بها وعلاقتها بالبيئة المحيطة. يشكل حجم ووظيفة المنطقة العمرانية أساس طابعها إذ يختلف طابع المنطقة باختلاف أحجامها ووظيفتها لاختلاف المقياس "Scale" ونوعية الفراغات والأنشطة والاستعمالات للمباني^(١). مثال ذلك اختلاف منطقة القاهرة الفاطمية القديمة بحجمها المحدود وأسوارها الدفاعية عن القاهرة اليوم بحجمها الضخم ووظائفها المتعددة. ويظهر أثر التحول المعماري والعمراني على تغيير حجم ووظيفة المنطقة العمرانية وبالتالي على طابعها المعماري والعمراني، ويمكن أن نرى ذلك في تتبع التطور التاريخي لمنطقة العمل الميداني (انظر الباب الثالث).

٢- الخلفية التاريخية للمنطقة ونموها المعماري والعمراني:

يرى "كفن لنش" "Kevin Lynch" أنه لتحليل طابع منطقة عمرانية ما يلزم دراسة الخلفية التاريخية لها ومراحل نموها وذلك لسببين:

الأول: أن لكل منطقة نشأتها ومراحل نموها التي تميزها عن المناطق الأخرى والتي تساعد في تحديد طابعها. "فطابع العمران أحسن الوجوه وأوثقها التي يقرأ على صفحاتها التاريخ"^(٢).
الثاني: أن إحدى خطوات تحليل الطابع هي تصنيف مباني المنطقة حسب زمن نشأتها وحسب تجانس ملامح مبانيها حيث يكون أكثر وضوحاً وتفصيلاً مما يلزم معه دراسة الخلفية التاريخية للمنطقة ونموها العمراني.

(٤-٢-٢) الجزء التحليلي:

ويتم في الجزء التالي دراسة طريقة "روي ورسكت" و"هيوارد روبرتسون" و"فرانسيس شنج" و"كريستوفر ألكسندر" في تحديد العناصر البصرية للمبنى، وهي تتضمن الآتي:

(٤-٢-٢-١) رصد العلاقة بين الطابع والتحول المعماري والعمراني للمنطقة:

١- المسارات "Paths":

وهي العناصر الخطية التي يتحرك أو يسير عبرها الشخص سواء بشكل معتاد "Customarily" أو من حين لآخر "Occasionally" وهي إما أن تكون شوارع أو ممرات مشاة أو قنوات أو طرق سكك حديد^(٣).

(١) أسامة محمد علي فرج - أثر تكنولوجيا البناء على الطابع المعماري في مصر "تطبيق على منطقة مصر الجديدة" - رسالة ماجستير - جامعة عين شمس - كلية الهندسة - ديسمبر ١٩٩٢م - ص ٨٨ نقلاً
Roy Worskett - The Character of Towns - p.31, 39, 75

(٢) أسامة محمد علي فرج - مرجع سابق - ص ٨٨ نقلاً عن حسان حلاق - مناهج الفكر والبحث التاريخي والعلوم المساعدة وتحسين المخطوطات بين النظرية والتطبيق - طبعة ثانية - بيروت - ١٩٩١م - ص ٣٨٤.

(٣) Kevin Lynch - The Image of The City - p.47.

وترجع أهمية المسارات "خاصة الشوارع وممرات المشاة" في تحديد طابع المنطقة حيث أنها تعد عنصراً سيادياً "Predominant" في رؤية المدينة لدى الكثير من الناس إذ يمكن من خلالها رؤية العناصر البصرية الأخرى التي تشكل المنطقة. كما تلعب شبكة الشوارع دوراً هاماً في تنظيم الشكل العام والنسيج العمراني للمنطقة.

ويمكن توثيق وتحليل طابع المسارات وعلاقتها بالتحول المعماري والعمراني في النقاط التالية:

أ- العناصر البصرية المميزة للمسار:

• البداية والنهاية المميزة للمسار:

إذ أنها تقوي من شخصية المسار وتساعد في ربط عناصر المدينة بعضها كما أنها تساعد الشخص الملاحظ في إدراك الأماكن التي يتحرك عندها في المنطقة^(١).

ومن أمثلة المسارات ذات الشخصية الواضحة وذات البداية والنهاية المميزة شارع المعز لدين الله الفاطمي بالقاهرة الفاطمية ببوابته الفتح وزويلة. حيث تتسم البوابات بالعمارة الكتلية الضخمة "قلاعية" بما يتناسب مع متطلباتها الوظيفية، كذلك تتميز بوجود الأقبية والقباب النصف دائرية.

• ملامح واجهات المباني:

يؤثر تقارب ملامح واجهات المباني على إعطاء المسار صفتي الوحدة والإستمرارية والتدرج الفراغي.

• تتابع العلامات المميزة:

تمثل العلامات البصرية "Landmarks" المتتابة أداة قوية تساعد في تحديد اتجاه المسار ومقياسه وتدرجه البصري، ويرتبط مفهوم العلامات البصرية وتشكيلها.

• عناصر بصرية أخرى:

وهي غالباً ما تكون خطوط الترامواي لما لها من تأثير على الإحساس بالمسار ونوعه إذ أنها تحول المسار إلى حافة علوية غالباً، كما أن رؤية أسلاك الترامواي في شارع ما على مد البصر تؤدي إلى الإحساس بعدم إنتهاء المسار.

ب- السمة الفضائية للمسار:

ويقصد بها علاقة ارتفاعات المباني بعرض المسار إذ أن حدوث تغيير في هذه العلاقة، وخاصة في الشارع الواحد، يغير من طابع المسار والإحساس به.

ج- تجانس واجهات المباني:

يقصد بها علاقة واجهات مباني المسار ببعضها وبباقي مباني المنطقة، ويظهر هذا من خلال ملامح واجهات المباني. فحدوث هذا النوع من التجانس يزيد من قوة المسار وشخصيته وارتباطه بالمنطقة. حيث عند تواجد مباني حديثة بجوار مباني قديمة فإن ذلك يؤدي إلى حدوث تباين وتنافر للواجهات وبالتالي فقدان الشخصية المميزة للمسار.

٢- الحدود "الحواف" "Edges":

الحافة هي عنصر خطي "Linear" عازل بين منطقتين مختلفتين في الملامح والصفات "Barrier" وتنقسم الحواف إلى نوعين:

(١) أسامة محمد علي فرج - مرجع سابق - ص ٩٦ - قلا عن. Roy Worskett - The Character of Towns - p.140

أ- حواف مستمرة "Continuous":

وهي حواجز تفصل بين منطقتين وغالباً ما تكون ذات سيطرة فراغية ودرجة فصلها بين المناطق قوية ومن أمثلتها البحيرات والأنهار والجبال والأسوار.

ب- حواف مجزأة:

الحافة المجزأة هي عبارة عن عازل يتكون من عدة أجزاء شبه متصلة بعضها بصرياً "وهي أكثر الحواف انتشاراً" وغالباً ما تكون شوارع تفصل بين منطقتين ولكنها تضمها في نفس الوقت في وحدة وعلاقة بصرية بعض الشيء ويمكن أن تكون حافة علوية "Over Head Edge" مثل أسلاك الترامواي.

وتظهر أهمية الحواف في تحديد طابع المنطقة في عدة نقاط أهمها، أنها غالباً ما يتركز حولها الامتداد العمراني للمنطقة أي أنها تؤثر في توجيه الامتداد العمراني وبالتالي في زمن الامتداد وشكله لما لها من سيطرة بصرية، كما يتحدد بها غالباً بدايات ونهايات المنطقة العمرانية، وأيضاً لتأثيرها النسبي على تنظيم الحركة من وإلى المنطقة وبالتالي فهي تعكس طابع المنطقة.

ويمكن توثيق طابع الحدود "الحواف" وعلاقته بالتحول المعماري والعمراني في العناصر التالية:

- الشكل العام وعلاقته بالمنطقة:

يؤثر شكل الحافة على المنطقة وامتدادها العمراني وبالتالي يؤثر على طابعها العمراني، ويظهر هذا واضحاً في أسوار مدينة بغداد الدائرية.

- النوع:

تختلف قوة الحافة ووضوحها تبعاً لنوعها، فالحافة المستمرة أكثر وضوحاً وقوة في العزل بين المناطق العمرانية عن الحافة المجزأة.

- السمة الفضائية للحافة:

يقصد بها علاقة ارتفاعات المباني بعرض الحافة، ويرى "ورسكت"^(١) أن لكل فراغ طابعه الخاص وأن علاقة ارتفاعات المباني بعروض الفراغ تلعب دوراً كبيراً في تحديد طابعه. وتظهر أهمية السمة الفضائية في أنها تعكس، غالباً، السمة الفضائية للمسارات بالمنطقة كما أنها تؤثر على تنظيم الحركة من وإلى المنطقة.

- درجة الفصل بين المناطق:

تظهر أهمية الحافة بصرياً في درجة فصلها بين المناطق، لما لهذا العنصر من أهمية في رسم حدود واضحة لها.

- واجهات المباني:

تعكس الحافة، غالباً، الطابع المعماري للمنطقة ويظهر هذا واضحاً في واجهات المباني المطلة عليها^(٢).

٣- الأحياء "Districts":

الحي في أبسط إحساس به هو منطقة ذات طابع متجانس "Homogeneous Character" ويدرك بواسطة صفات "Clues" مستمرة خلال الحي وغير مستمرة في غيره^(٣).

(١) أسامة محمد على فوج - مرجع سابق - ص ٩٦: ٩٨ نقلًا عن Worskett. P.146, 147.

(٢) Kevin Lynch - The Image of The City - p.62-66.

(٣) Kevin Lynch - The Image of The City - p.103.

وتظهر أهمية الأحياء في تحديد طابع المنطقة في عدة نقاط:

- أنها بمثابة عناصر أساسية في رؤية المدينة لدى كثير من الناس (من نتائج أبحاث "كفن لنش" في مدينة بوسطن ولوس أنجلوس وجيرسي) إذ يستخدمها الناس كدليل لتحديد تحركاتهم في المنطقة لما لها من بداية ونهاية واضحة.
- إن الأحياء ذات سمات "خصائص" معمارية وعمرانية واضحة ومقاربة (الملمس، الفراغات، التشكيل، التفاصيل، الرموز، نوع المباني، الأنشطة، خط السماء...) مما يعكس أثره على الشكل العام والنسيج العمراني للمنطقة ككل.

ويمكن توثيق طابع الأحياء وعلاقته بالتحول المعماري والعمراني في العناصر التالية:

أ- النوع والنشاط السائد:

أي أن يكون للحبي هيكل بنائي محدد "Structure" ونشاط عمراني واضح غير فوضوي لما لهما من تأثير على الإحساس العمراني بالحبي "Physical Sensation"، كما أن النشاط المميز يزيد من شخصية وطابع الحبي ويجعله راسخاً في أذهان الناس لدرجة قد لا تنسى "Unforgettable"⁽¹⁾. ويرى "روبرت فنتوري" أنه من الضروري أن ينبع التشكيل المعماري من المضمون الوظيفي تحقيقاً للغرض منه ومن البديهي تبعاً لذلك أن يتغير التشكيل وتعبيره المعماري بتغير هذا المضمون.

ب- النسيج العمراني:

ويقصد به شبكة الشوارع والهيكل العمراني لأنماط المباني حيث تؤثر بدرجة كبيرة على ترابط الحبي واتصاله بالأحياء الأخرى بالمنطقة وتوقف درجة الترابط على هذه الخصائص البصرية المشتركة بين الحبي والمنطقة.

ج- السمة الفضائية للشوارع:

ويقصد بها كما سبق ذكره علاقة ارتفاعات المباني بعروض الشوارع وتأثيرها على المقياس "الحميم - التعاظمي".

د- واجهات المباني:

ويقصد بها دراسة خصائص واجهات مجموعات المباني⁽²⁾.

٤- نقاط التلاقي "العقد" "Nodes":

هي بؤر إستراتيجية "Strategic spots" في المنطقة يتكثف عندها نشاط معين أو عدة أنشطة، كما أنها تساعد الإنسان على تحديد إتجاه حركته داخل المنطقة⁽³⁾.

وهي إما أن تكون تقاطعات أو ميادين أو على شكل خطي "جزء من شارع" يتركز فيه نشاط معين أو مراكز الأحياء (في حالة المدن الكبيرة) أو يمكن على المستوى الإقليمي تصور المدينة بأكملها على أنها نقطة تلاقي.

وتظهر أهمية نقاط التلاقي في تحديد طابع المنطقة نظراً لحيويتها الوظيفية والمكانية فإنها تشكل سيطرة فراغية على المنطقة (وخاصةً إذا كانت ذات شكل مميز)، كما أنها أماكن يتحتم على الإنسان عندها أن يدرك ما حوله وأن يتخذ قراراً بتحديد إتجاه وزمن حركته

(1) Kevin Lynch – The Image of The City – p.71.

(2) أسامة محمد على فرج – مرجع سابق – ص 99: 101.

(3) Kevin Lynch – The Image of The City – p.72.

وبالتالي تساعد في نقل صورة بصرية للشخص المار عن طابع المنطقة، كذلك إنها أماكن ربط للمسارات المتقاطعة عندها وبالتالي فهي أماكن يحدث عندها تحول وربط لطابع المسارات وبالتالي ينعكس عندها غالباً طابع المنطقة. ويمكن توثيق طابع نقاط التلاقي وعلاقته بالتحول المعماري والعمراني في العناصر التالية:

أ- الشكل العام:

ويقصد به تشكيل الفراغ وما يحويه من مبانٍ مطلة عليه.

ب- النوع والنشاط السائد:

يؤثر نوع نقطة التلاقي على طابعها فتختلف نقط التلاقي فيما بينها تبعاً لنوعها والنشاط السائد بها نتيجة اختلاف تشكيلها العمراني وأهميتها البصرية.

ج- علاقة المباني بالفراغ:

ويقصد بها نسبة ارتفاعات المباني لعرض الفراغ والتي يتحدد بها مدى ترابط وتجانس المباني المطلة عليه، فكلما زاد الحيز الفراغي لنقطة التلاقي وكثرت تقاطعات الشوارع وعناصر الحركة الآلية كلما قل ترابط المباني ببعضها.

د- العلامات المميزة:

يضمن وجود العلامات المميزة بصرياً "Landmarks" طابعاً فريداً على نقطة التلاقي كما تزيد من سيطرتها الفراغية على طابع المكان.

هـ- واجهات المباني:

يقصد بها دراسة خصائص واجهات المباني المجمعة، حيث يؤثر التأثير الجمع لواجهات المباني في نقط التلاقي وتميزها عن بعضها⁽¹⁾.

هـ- العلامات المميزة "Landmarks":

هي عناصر عمرانية بسيطة ذات تشكيل تقي وواضح وتختلف في المقياس عما يحيط بها، وأساس السمات العمرانية لهذا النوع من العناصر هو التفرد "Singularity" وتظهر أهمية العلامات المميزة في تحديد طابع المنطقة في أنها تُستخدم من قبل الأشخاص في تنظيم المنطقة وتحديد بدايات ونهايات تحركاتهم فيها إذ يمكن رؤيتها بسهولة ومن أماكن عديدة، كما أنها تُستخدم أحياناً كرموز للمنطقة "Symbols" مثل برج إيفل وأوبرا سيدني ومكتبة الإسكندرية، وأيضاً تؤثر في تغيير خط السماء للمنطقة كما أنها تميز الأماكن ذات القيمة بها.

ويمكن توثيق طابع العلامات المميزة وعلاقته بالتحول المعماري والعمراني في العناصر التالية:

أ- التشكيل المعماري:

ويقصد به تحديد تشكيلها المعماري الذي تظهر به وهو دائماً تشكيل تقي وواضح ومميز عما يحيط به من مباني.

ب- عناصر وأسس التميز البصري:

ويقصد به التباين مع الوسط المحيط الذي يكسبها السيطرة الفراغية والذي ينشأ من عدة عناصر:

(1) أسامة محمد على فرج - مرجع سابق - ص ١٠٢، ١٠٣.

- إمكانية الرؤية من مواضع مختلفة .
- وجود العلامة المميزة مثلاً يكون أكثر وضوحاً وسط مجموعة مباني منخفضة الارتفاع، بينما عند ظهور مباني عالية تحيط بها فإن إمكانية رؤيتها تضعف وبالتالي تقل أهميتها البصرية وتأثيرها على طابع المكان .
- الشكل الفريد للأسطح "الأسقف والحوائط" .
- الملمس واللون وتقسيمات الأسطح .
- المقياس .

ج- الوظيفة:

ترتبط وظيفة المبنى بالشكل المعماري المكتسب، ويتغير الشكل بتغير الوظيفة . فالوظيفة والشكل شيء واحد فكل شيء شكل وكل شكل وظيفة^(١) وبناءً عليه فمن الضروري أن ينبع التشكيل المعماري من المضمون الوظيفي للمبنى تحقيقاً للغرض منه ومن البديهي تبعاً لذلك أن يتغير التشكيل وتعبيره المعماري وطريقة المعالجة بتغير هذا المضمون^(٢) . وبالنظر إلى وظيفة المباني التي تعد علامات مميزة بصرية في عصور ما قبل الثورة الصناعية وجد أنها تركزت في المباني الدينية بصفة رئيسية بينما ظهرت نوعية جديدة من العلامات المميزة بعد الثورة الصناعية لم تكن معروفة من قبل من حيث الوظيفة وبالتالي من حيث التشكيل مثال ذلك برج إيفل بفرنسا، حيث تم بناؤه كعلامة مميزة لمعرض الماكينات بباريس^(٣) .

(١) قول لـ"فرانك لويد رايت": تقرأ عن كتاب عرفان سامي - عمارة القرن العشرين - جامعة الأزهر - ١٩٧٨م - ص ٨٢٠ .

(٢) قول لـ"فرانك لويد رايت": تقرأ عن دليلة الكرداني - تغيير المعالجات العمرانية المعمارية للتجمعات السكنية في مدينة القاهرة - رسالة ماجستير - كلية الهندسة، جامعة القاهرة - ١٩٨٧م - ص ٢٦ .

(٣) أسامة محمد على فوج - مرجع سابق - ص ١٠٤، ١٠٦ .

خلاصة الباب:

- من العرض السابق لمنهج رصد العلاقة بين الطابع المعماري والعمراني والتحول في العمارة والعمران للمنطقة العمرانية أو المدينة نجد أنه:
- يختلف تواجد عناصر ذلك المنهج ويختلف تأثيرها على الطابع حسب طبيعة وأسباب التحول المعماري والعمراني .
 - يختلف ويتباين تأثير التحول في العمارة والعمران على الطابع المعماري والعمراني، ويزداد ذلك الاختلاف والتباين كلما زاد معدل التحول المعماري والعمراني وخاصةً في المكان الواحد .
 - بالنظر إلى عناصر رصد العلاقة بين الطابع والتحول في العمارة والعمران نجد أن الدلائل تشير إلى أن الطابع المعماري والعمراني سوف يرتبط بمعدل التحول المعماري والعمراني الحادث، وأن تأثير التحول في العمارة والعمران لا يزال يشكل جانباً كبيراً في التحكم في معالم الطابع المعماري والعمراني، مما يدعو إلى الاستفادة من تلك العلاقة في تحليل الطابع المعماري والعمراني للمناطق للمساهمة في توفير بيئة معمارية وعمرانية ذات طابع متجانس . والخطوة الأولى نحو الاستفادة من المنهج المستخدم لرصد تلك العلاقة هي تطبيقه على إحدى المناطق العمرانية ودراسة مدى الاستفادة منه في تحليل طابعها وتوفير بيئة معمارية متجانسة . (وهذا ما سيأتي ذكره في الدراسة التحليلية في الباب التالي) .

محتويات الباب الخامس "دراسة حالة طريق الكورنيش قبل وبعد التطوير"

١١٢	..... مقدمة.
١١٣	..... (١-٥) كورنيش الإسكندرية عامةً.
١١٣	..... (١-١-٥) تعريف كلمة كورنيش "Corniche" عامةً.
١١٣	..... (٢-١-٥) أهم الأسباب التي أدت إلى توسعة الكورنيش.
١١٣	..... (٣-١-٥) أهداف توسعة كورنيش الإسكندرية.
١١٣	..... (٢-٥) لمحة تاريخية عن كورنيش الإسكندرية.
١١٣	..... (١-٢-٥) نشأة طريق الكورنيش وتطوره على مدار الزمن.
١١٧	..... (٢-٢-٥) تطور كورنيش مدينة الإسكندرية خلال السنوات الأخيرة.
١١٩	..... (٣-٢-٥) أبرز التحولات (التغيرات) (المعمارية - العمرانية - المرورية - الأنشطة) على امتداد كورنيش الإسكندرية.
١١٩	..... (١-٣-٢-٥) قلعة قايتباي.
١٢٠	..... (٢-٣-٢-٥) مسجد المرسي أبو العباس.
١٢٠	..... (٣-٣-٢-٥) أهم وأبرز الميادين.
١٢١	..... (٤-٣-٢-٥) مكتبة الإسكندرية "Bibliotheca Alexandrina".
١٢٣	..... (٥-٣-٢-٥) كوبري ستانلي.
١٢٥	..... (٦-٣-٢-٥) فندق سان ستيفانو.
١٢٧	..... (٣-٥) دوافع اختيار منطقة الدراسة.
١٢٧	..... (١-٣-٥) أسباب تناول مشروع تطوير كورنيش الإسكندرية بالنقد.
١٢٨	..... (٢-٣-٥) أسباب إنشاء الكورنيش.
١٢٨	..... (٣-٣-٥) أهداف توسعة طريق الكورنيش.
١٢٨	..... (٤-٣-٥) مميزات ساحل مدينة الإسكندرية.
١٢٩	..... (٤-٥) أهم سلبيات (عيوب - مشاكل - مخاطر حالية - مخاطر مستقبلية) مشروع توسعة كورنيش الإسكندرية وأسبابها.
١٢٩	..... (١-٤-٥) المشاكل الساحلية لمدينة الإسكندرية منذ انشاء كورنيش الإسكندرية عام ١٩٣٤م.
١٣٠	..... (٢-٤-٥) بعض المخاطر المستقبلية لمشروع توسعة كورنيش الإسكندرية خلال العشر سنوات القادمة.
١٣١	..... (٣-٤-٥) التأثيرات السلبية التي قد تنتج عن عدم إتمام الدراسات اللازمة.
١٣٢	..... (٤-٤-٥) سلبيات سرعة تطور كورنيش الإسكندرية خلال السنوات القليلة الماضية وما لحق به بعد نوبة يناير ٢٠٠٤م.
١٣٥	..... (٥-٣-٥) بعض السلبيات الخطيرة التي تم اكتشافها عند تنفيذ مشروع توسيع كورنيش الإسكندرية.
١٣٧	..... (٥-٥) توثيق الصورة البصرية (الذهنية) لمدينة الإسكندرية.

١٣٩	..... (١-٥-٥) توثيق الصورة البصرية (الذهنية) لكورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للمسارات
١٥٠	..... (٢-٥-٥) توثيق الصورة البصرية (الذهنية) لمدينة الإسكندرية تبعاً للحدود
١٥٤	..... (٣-٥-٥) توثيق الصورة البصرية (الذهنية) لمدينة الإسكندرية تبعاً للأحياء
١٦٣	..... (٤-٥-٥) توثيق الصورة البصرية (الذهنية) لمدينة الإسكندرية تبعاً لنقاط التلاقي
١٦٧	..... (٥-٥-٥) توثيق الصورة البصرية (الذهنية) لمدينة الإسكندرية تبعاً للعلامات المميزة
١٧٢	..... (٦-٥) أبرز التحولات المعمارية والعمرانية على امتداد كورنيش مدينة الإسكندرية
١٧٩	..... خلاصة الباب

مقدمة:

تشهد مدينة الإسكندرية خلال السنوات الأخيرة ثورة عمرانية، وتطويراً مواكباً لمشروعات تنمية واستثمارية وصناعية. مما يشكل مستقبل المدينة من جميع النواحي الجمالية والفنية والبشرية. ويجعلنا علي أعقاب رؤية جديدة للتعامل مع هذه الأنشطة والمتغيرات. وحتى يتم ذلك فإن هناك عدة مخططات لتطوير الإسكندرية بدأت بمخطط ماكين عام ١٩٢٨م ثم مخطط المحافظة (١٩٥٨م) ثم المخطط الشامل عام ١٩٨١م وحتى مخطط (٢٠٠٥م) ثم مخطط ٢٠١٧م الذي يتضح فيه تعديل خط الحيز العمراني، وربط مدينة الإسكندرية بمحور الساحل الشمالي الدولي، ويجري حالياً تحديث التخطيط الشامل من ٢٠١٧م إلى ٢٠٢١م كذلك يتم وضع تصور لمدينة الإسكندرية عام ٢٠٥٠م منه عام ٢٠١٧م ولعل أهم المخططات الحالية والتي تنفذها محافظة الإسكندرية هو تخطيط عام ٢٠١٧م.

يظهر التغير والتحول في عمارة وعمران مدينة الإسكندرية منذ أواخر الثمانينات من القرن العشرين واضحاً بشكل كبير على الواجهة البحرية الرئيسية لمدينة الإسكندرية (كورنيش الإسكندرية) والذي تطور تطوراً سريعاً وتغيرت معظم معالمه. وفي هذا الباب سوف يتم التركيز على رصد ودراسة التغيرات والتحويلات المعمارية والعمرانية التي تمت على امتداد كورنيش مدينة الإسكندرية خلال تلك الفترة - (توسعة الكورنيش بدءاً من مارس ١٩٩٨م^(١)، الجداريات، وحدات الإضاءة (الفوانيس)، النخيل، مبنى مكتبة الإسكندرية الجديدة، مبنى مجمع وفندق سان ستيفانو، إنشاء كوبري ستانلي) -، وبيان الأسس التي بناءً عليها حدثت هذه التحويلات المعمارية والعمرانية ومعرفة العوامل التي أثرت على صياغتها بهذا الشكل، وذلك محاولة للتوصل إلى بعض الإيجابيات والسلبيات الناتجة عن هذا التحول والتغير المعماري والعمراني والتي امتد أثرها على المجتمع السكندري ومدينة الإسكندرية خاصة وعلى جمهورية مصر العربية عامة. ويتم ذلك عن طريق التركيز على حدود منطقة الدراسة والتي تشمل كورنيش مدينة الإسكندرية بداية من قلعة قايتباي غرباً حتى سراي المنزه شرقاً بطول حوالي ١٨ كيلومتر. ويتم اختيار الشريط الساحلي للمدينة بعمق حوالي مائة متر (بخلاف عرض الطريق). حيث يمكن أن يمثل ذلك العمق - وإن لم يكن بالغ الدقة في التعبير عن حال المدينة بأكملها - ترمومتر التحول الحادث في عمارة وعمران مدينة الإسكندرية، وذلك على سبيل المثال لا الحصر.

استمر كورنيش مدينة الإسكندرية منذ إقامته عام ١٩٣٤م حتى عام ١٩٧١م في حالة هدوء وثبات، ومع بدايات عام ١٩٧٤م شهد الكورنيش حركة تعمير كبيرة مع سياسة الإنفتاح بعد حرب أكتوبر وظهر ذلك في إقامة العمارات السكنية المرتفعة (من ١٣ دور وحتى ٢٠ دور) والذي يعد مخالفاً لقانون ارتفاع المباني الذي ينص على أن أقصى ارتفاع للمبنى هو ٣٦ متراً مما ترتب عليه إقامة الفنادق المتعددة المطلة على الكورنيش.

ظهرت في الثمانينات محاولة تطويع مدينة الإسكندرية على أساس أنها مدينة بحر متوسطة فأنشأت مكتبة الإسكندرية إحياءً لمكتبة الإسكندرية القديمة والتي وجدت سابقاً في العصور البطلمية والرومانية وذلك في موقع قريب من الميناء الشرقي ومطراً على الكورنيش ويقال أنها أنشئت في نفس الموضع الذي كانت تقع به قديماً، وحدث نقاشات كثيرة حول مبنى المكتبة حيث صمم المبنى بتصور معماري حديث يعبر عن عمارة القرن العشرين وتحديداً عن نصفه الأخير. ويعد مبنى المكتبة الآن من أهم أحد المشروعات التي تم تنفيذها على امتداد كورنيش مدينة الإسكندرية حيث تم افتتاحها في أوائل القرن الواحد والعشريناً ويعتبر ثورة معمارية كبيرة في مدينة الإسكندرية بل في القطر العربي أجمع.

(١) Internet: <http://www.amwague.net/amwague/22/tahkeekat.asp>.

وبدأ من الثمانينات أيضاً شهدت مدينة الإسكندرية زحفاً عمرانياً تجاه الجزء الشرقي من المدينة حيث تركز فيها ما يزيد عن ٦٠% من عدد سكان المدينة حالياً والذين يبلغ عددهم خمسة ملايين نسمة مما سبب ذلك اختناقات مرورية من شرق المدينة حتى قلبها (وسط المدينة)، ونظراً لموضع مدينة الإسكندرية وتكوينها الجغرافي ونظراً لما تم اقتراحه في تخطيط ٢٠٠٥م من الرغبة في توسعة شريان الكورنيش لاستيعاب هذه الحركة المرورية الزائدة جاء مشروع توسعة كورنيش مدينة الإسكندرية من ١٨ متر عرض إبي متوسط ٤٠ متر.

(١-٥) كورنيش الإسكندرية عامة:

(١-١-٥) تعريف كلمة كورنيش "Corniche" عامة:

كلمة كورنيش كلمة فرنسية تعني الشارع أو الطريق الملاصق للمحيط أو البحر أو النهر أو البحيرة^(١).

(٢-١-٥) أهم الأسباب التي أدت إلى توسعة الكورنيش:

أصبحت مدينة الإسكندرية منذ الثمانينات مزدهمة بالسكان والمصطافين والسائحين حيث بلغ عدد سكانها ما يقرب من خمسة ملايين نسمة، مما دفع بالسلطة المسؤولين بمدينة الإسكندرية إلى التفكير في توسعة طريق الكورنيش. وذلك بضم أجزاء من شواطئ البحر أو بردم أجزاء من البحر، حيث لا توجد رمال في بعض الأجزاء، وكذلك إنشاء كوبري ستانلي داخل البحر على غرار كوبري المنتزه، وكذلك من أهم أسباب توسعة الكورنيش ما يلي:

- تسهيل حركة المرور على طريق الكورنيش، وذلك لتسهيل عملية انتقال السكان من أطراف مدينة الإسكندرية إلى قلبها، ولربط أحياء المدينة بمحور رئيسي وسريع.
- بداية لظهور المشروعات المركبة مثل سان ستيفانو.
- إعطاء رؤى أكبر لمكتبة الإسكندرية الجديدة.
- يعتبر هذا العمل من الإنشاءات البحرية التي تقوم بإضافة أراضٍ جديدة لمدينة الإسكندرية.
- تحميل واجهة مدينة الإسكندرية^(٢).

(٢-٥) لمحة تاريخية عن كورنيش الإسكندرية:

في هذا الجزء يتم ذكر بداية نشأة طريق الكورنيش وتطوره على مدار الزمن، وسرد مراحل تطوره خلال السنوات الأخيرة كذلك يتم ذكر أهم التحولات المعمارية والعمرائية عليه من ناحية ما كانت عليه سابقاً وما آلت إليه الآن ويتضح ذلك كالآتي:

(١-٢-٥) نشأة طريق الكورنيش وتطوره على مدار الزمن:

حدثت العديد من التحولات الطبوغرافية لشاطئ مدينة الإسكندرية فترجع ارتفاع سطح البحر عدة أمتار وذلك في القرن الخامس عشر الميلادي حتى بعد حكم محمد علي^(٣).

تم إنشاء كورنيش الإسكندرية ممتداً على طول البحر الأبيض المتوسط في عصر الخديوي إسماعيل عام ١٩٠٥م، وبمرور الزمن ازدحم الكورنيش بالناس والعربات وساءت حالته المرورية^(٤).

لم يوجد طريق الكورنيش إلا خلال القرن العشرين. وكان هذا الطريق ممتلياً بالكازينوهات، والمساحات غير المستغلة منه كانت محصنة بجدار بلغ طوله خمسة أميال ووجدت به

أبراج كانت تحمي مدينة الإسكندرية حتى القرن الثالث عشر

^(١) www.thinkquest.org/C0111760/corniche.htm?tskip1=1

^(٢) www.ahram.org.eg/Archive/2001/5/1/1NVE1.HTM

^(٣) www.ahram.org.eg/Archive/2001/5/1/1NVE1.HTM

^(٤) www.thinkquest.org/C0111760/corniche.htm?tskip1=1

باردة وأصبحت المنطقة معمرة ووجدت الشواطئ بها.



شكل (١-٥): جزء من الجدار الدفاعي الذي كان يحيط مدينة الإسكندرية.

زي في الإسكندرية وسيرة ورشيد .

شكل (٢-٥): طريق الكورنيش

(١٩٣٤م).

المصدر: منتدى الحفاظ على التراث الأثري

والمعماري في الإسكندرية وسيرة ورشيد .



وأصبحت من المناطق الحية بمدينة الإسكندرية^(١).

تمت أول توسعة للكورنيش بجوار

الميناء الشرقي حيث تم الإنتهاء منها عام

١٩١٠م واستغرق امتداد طريق

الكورنيش شرقاً حتى قصر المنتزه حوالي

عشرين سنة^(٢).

يهدف التخطيط العمراني في مخطط ٢٠٠٥م إلى وضع تخطيط معدل لهذا الطريق الحيوي لما له من أهمية كشران رئيسي للحركة ولكونه طريقاً للنزهة يربط بين الشواطئ والمراكز السياحية الساحلية لمدينة الإسكندرية، كما يصل بين هذه المناطق جميعاً وبين الطرق العرضية الرئيسية التي تخدم أجزاء الإسكندرية. يقترح التخطيط المعدل لهذا الطريق توسيع الطريق في الأجزاء التي تسمح بذلك، وغالبية التوسيع ستكون من ناحية البحر لعدم المساس بالمباني والمنشآت القائمة على هذا الطريق. "ولم يتم وضع رد فعل البيئة الطبيعي على ذلك في الحسبان مما ترتب عليه آثار وخيمة ظهر بعضها ومازال بعضها مبهماً لنا وفي علم الغيب". كما أن الهدف هو جعل هذا الطريق من اتجاهين مفصولين بجزيرة في معظم أطواله وفي الأجزاء التي يسمح عرضها بذلك^(٣).

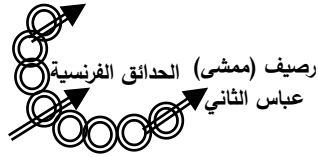
وبتاريخ ١٣ أغسطس ٢٠٠٣م تم التأكيد على أن تطوير الكورنيش يتم بين جليم وكازينو السراي بطول ١٨٠٠م وعرض ٢٦ متراً ليصبح ثمان حارات مرورية بدلاً من ست حارات، وأنه تم استقطاع من ٧,٥ إلى ١٢ متراً بمنطقة النقبات مما استلزم بعض الأعمال المدنية وإنشاء نفقين عند جليم والنقبات، ومحطتي أتوبيس.

خصصت محافظة الإسكندرية ميزانية لإجراء أعمال الصيانة لمشروع تطوير وتجديد طريق الكورنيش مع استكمال أعمال التطوير في الأجزاء المتبقية من المشروع. وشملت أعمال صيانة الكورنيش إعادة رصف بعض الأجزاء من الطريق وصيانة الطبقات الأسفلتية على طول الطريق وتجديد وتطوير الأرصفة والأسوار ووسائل الإنارة العامة المختلفة وتطوير المساحات الخضراء بجزر وسط الطريق بالكامل^(٤).

إقامة الكورنيش: بعد عام ١٩٣٠م ومع زيادة أعداد الأجانب في مدينة الإسكندرية زاد ارتفاع العمارات بعد أن كان ارتفاعها لا يزيد عن دور واحد وتغيرت عملية الارتباط بالبحر فبعد أن كان مصدراً للرزق أصبح فقط للاستجمام والسباحة. وفي نفس الوقت تم الاهتمام بإقامة كورنيش للبحر^(٥).

قلعة قايتباي





شكل (٥-٣): بداية امتداد كورنيش مدينة الإسكندرية.

المصدر: الباحثة قلاً عن www.cultnat.com

شكل (٥-٤): طلاء واجهات المباني المواجهة للبحر باللون الأبيض.

المصدر: الباحثة.

ولقد تم تطوير الكورنيش طبقاً للنقاط التالية:

- جعلت واجهات المباني المواجهة للبحر بيضاء في عهد أحد المحافظين، والذي أصدر قرار بزراعة النخيل على امتداد الكورنيش وعلى امتداد الساحل الشرقي.
- المرحلة الأولى لمشروع تطوير الكورنيش كانت من فندق المحروسة في لوران حتى تقاطع شارع خالد بن الوليد مع الكورنيش في سيدي بشر أي ما يغطي حوالي ٢٦٠٠ م.
- المرحلة الثانية للمشروع كانت تغطي امتداد الكورنيش من تقاطع شارع خالد بن الوليد إلى المنتزه.
- المرحلة الثالثة كانت تبدأ من فندق المحروسة غرباً حيث يبدو أن المشروع يواجه مجموعة جديدة من المشاكل. وعملية توسعة طريق الكورنيش في المرحلة الثالثة وما بعدها سوف ينتج عنها هدم مجموعة من المباني على الشاطئ حدودها من نوادي النقابة مثل نقابة المهندسين أو الفنادق مثل سان جيوفاني إلى الكنائس مثل خليج ستانلي والكارزينوهات.
- تكون خطة تنفيذ مشروع تطوير الكورنيش من خمس مراحل يتم استكمالها على عدة سنوات، تغطي الكورنيش من المنتزه حتى رأس التين مسافة حوالي (١٩,٥ كيلومتر) وتصل تكلفة المشروع حوالي خمسين مليون جنيه.
- عندما قام صدقي باشا رئيس وزراء مصر عام ١٩٣٠م بتفويض المقاولين الإيطاليين "Dentamaro & Cartareggia" لعمل توسعة الكورنيش من السلسلة (نهاية ال Promenade de la Reine Nachi) إلى المنتزه كان في هذا الوقت عدد سكان الإسكندرية حوالي (٣٠٠٠٠٠٠ نسمة)، بعد مرور عشر سنوات وصل عدد سكان الإسكندرية إلى (٣٤٠٠٠٠٠ نسمة) والآن وصل عدد سكان الإسكندرية إلى ما يزيد عن خمسة ملايين نسمة.
- الشرايين الثلاثة الرئيسية والوحيدة في الإسكندرية (طريق الكورنيش - شارع أبو قير - خط المترو) كانت تكتظ في ساعات الذروة في الشتاء وفي أي وقت في الصيف بالزيادة الموسمية في عدد سكان مدينة الإسكندرية.
- أوضح مدير فرع المقاولين العرب بالإسكندرية أن الهدف الرئيسي وراء هذا المشروع هو حل المشاكل التي تسبب الأزمات المرورية حيث قال: "إذا لم يحدث إي شيء حيال مشاكل المرور خلال أربع سنوات فإن المرور سوف يتكدس بالإسكندرية".

- يقول مدير فرع المقاولين العرب بالإسكندرية: "كان اتساع طريق الكورنيش الأصلي حوالي ١٢ متر ووصل اتساعه الآن إلى ١٩,٥ متر بشكل مبدئي، وعرض الرصيف يتراوح بين (٢,٥ : ٢,٧٥ متر) وفي التصميم الجديد وصل عرض الرصيف إلى خمسة أمتار^(١) .

يمتد طريق الكورنيش اليوم بطول شاطئ مدينة الإسكندرية ويبلغ طوله الفعلي مع منحنياته من مدخل سراي رأس التين غرباً حتى أسوار سراي المنتزه شرقاً حوالي ١٨,٥ كيلومتر. ووصل عرضه الآن بعد توسعته إلى ٤٤,٥ متراً مقسم إلى أربع حارات لكل اتجاه، ويوجد جزيرة وسطى في منتصف الطريق بعرض ٢,٠٠ متر في بعض أجزاءه وبدون الجزيرة الوسطى في معظم أجزاءه^(٢) . كذلك يوجد رصيفين بعرض ٤,٠٠ متر، ووجدت المظلات والكراسي على امتداد الطريق^(٣) .



شكل (٥-٥): توسعة طريق الكورنيش.

المصدر: الباحثة.



شكل (٥-٦): خريطة لمدينة الإسكندرية توضح امتداد الكورنيش من سراي رأس التين غرباً حتى قصر المنتزه شرقاً.

المصدر: منبدي الحفاظ على التراث الأثري والمعماري بالإسكندرية وسيوة ورشيد .



net:

brar

fe2.htm. ^(١)

المخطط العام ^(٢)

skip1=1. ^(٣)

شكل (٧-٥): منظر عام لكورنيش الإسكندرية بعد توسعته صباحاً ومساءً.

المصدر: الباحثة.

(٥-٢-٢) تطور كورنيش مدينة الإسكندرية خلال السنوات الأخيرة:

واجهت مدينة الإسكندرية عدد من المشكلات الصعبة خلال الفترات الأخيرة، حيث تبلغ مساحتها المستغلة ١٠% فقط من إجمالي مساحة المدينة. وتمثلت مشاكلها في الامتداد الشريطي وعدم تناسق الأنشطة وقصور الشبكة المرورية لاعتمادها على محور واحد فقط. لذا كان لابد من إنشاء عدة محاور أخرى، وتمثلت تلك المحاور في: الطريق الدائري، والطريق الساحلي الدولي في الجزء الخاص بالإسكندرية وتوسعة الكورنيش. ولقد كانت الأسس الفنية لإنشاء الكورنيش هي إلغاء التقاطعات السطحية وتوفير الحارات الكافية وتأمين المشاة بأنفاق وخدمات واستراحات والالتزام بالمعايير البيئية والفنية. وكان من أهم المصاعب التي واجهت العمل في الكورنيش أنه كان يتم على مدار ٥ شهور فقط من العام بعد انتهاء موسم الصيف.

ولقد تم تأهيل مدينة الإسكندرية

والحركة المرورية بها وتجميل ٢٠٠ ميدان من الكورنيش وصولاً إلى المناطق الشعبية. كذلك تمت إضافة ٤٠٠ فدان حدائق عند تطوير الميادين. وساهم كوبري القباري في نقل ٣٠% من الحركة المرورية من الميناء إلى خارج الإسكندرية مباشرةً وهي حركة النقل الثقيل،



شكل (٨-٥): بعض المباني التي تم تجميلها في مدينة الإسكندرية.

المصدر: الباحثة.

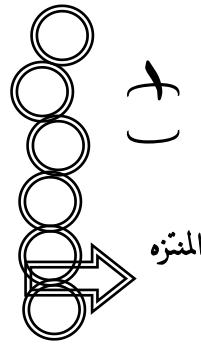
مما يشجع المستثمر على الوصول للميناء والمطار مباشرةً^(١).

من عمليات تجميل الكورنيش قامت شركات المباني بالمشاركة في تجديد جميع المنشآت الواقعة على امتداد الكورنيش حيث تم طلاء هذه المنشآت. ثم قام مقاولو أشهر شركات البناء في مصر بتوسعة الكورنيش وذلك على ثلاث مراحل:

- المرحلة الأولى: كانت من المنتزه حتى سيدي بشر.
- المرحلة الثانية: كانت من سيدي بشر حتى شاطئ ستانلي.
- المرحلة الثالثة: كانت من شاطئ ستانلي حتى الشاطي^(٢).

(١) جريدة الأهرام - عدد ٢٠٠١/٩/٢ - ص ٣.

(٢) [Internet: http://library.thinkquest.org/C0111760/corniche.htm?tqskip1=1](http://library.thinkquest.org/C0111760/corniche.htm?tqskip1=1).



(٥-٢-٣) أبرز التحولات (التغيرات) (المعمارية - العمرانية - المرورية - الأنشطة) على امتداد كورنيش الإسكندرية:
في الجزء التالي يتم ذكر أبرز وأهم التحولات المعمارية والعمرانية والتي وجدت على امتداد كورنيش الإسكندرية بشكل موجز وعام
كما يلي:

شكل (٥-١١): خريطة لمدينة الإسكندرية توضح أبرز التحولات المعمارية والعمرانية على امتداد كورنيش مدينة الإسكندرية. المصدر: الباحثة نقلاً عن
. www.googleearth.com

(٥-٢-٣-١) منطقة قلعة قايتباي:

تقع قلعة قايتباي في الجزء الشمالي للميناء الشرقية على نفس موضع منارة الإسكندرية القديمة. وهي مبنية من الحجارة من حوالي
خمسة عشر قرناً من الزمان، وتأثر تصميم القلعة بعمارة القرون الوسطى وبالموقع العام الأصلي لمنارة الإسكندرية. ونجد أن القلعة تحتوي
على "Naval Museum"^(١).



شكل (٥-١٣):

قلعة قايتباي عام

١٩٩٧م

المصدر: مندي

الحفاظ على التراث

الأثري والمعماري

بالإسكندرية وسيوة

ورشيد .

^(١) Internet: <http://library.thinkquest.org/C0111760/quaiet.htm?tqskip1=1>، رأي عبد العظيم رمضان تحت عنوان إسكندرية

المحجوب <http://www.gom.com.eg/alhomharia/2003/05/07/columns/detail05shtml>



شكل (٥-١٤):
قلعة قايتباي عام
٢٠٠٥
المصدر: الباحثة.



شكل (٥-١٢): صورة جوية لقلعة قايتباي عام ٢٠٠٤م
المصدر: مندي الحفاظ على التراث الأثري والمعاري بالإسكندرية وسيوة ورشيد .

ونجد أن ما حدث في منطقة قايتباي والطابية يعد ذو قيمة عمرانية عالية بكل المعايير وذلك من ناحية المظهر الجمالي ونظافة المكان^(١) حيث أعيد تنسيق المنطقة المحيطة بالقلعة وتطويرها لاستقبال الزوار.

(٤-٢-٣-٢) مسجد المرسي أبو العباس:



شكل (٥-١٥): صورة جوية توضح منطقة مسجد المرسي أبو العباس عام ٢٠٠٤م
المصدر: www.cultnat.com

شكل (٥-١٦): مسجد المرسي أبو العباس

المصدر: www.aaha.ch, www.virtourist.com.

(٤-٢-٣-٣) أهم وأبرز الميادين:

- ميدان سعد زغلول:

(١)

^(١) رأي عبد العظيم رمضان تحت عنوان إسكندرية المحجوب. <http://www.gom.com.eg/althomharia/2003/05/07/columns/detail05shtml>



شكل (٥-١٧): صورة جوية لميدان سعد زغلول عام ٢٠٠٤م.
المصدر: www.googleearth.com.



شكل (٥-١٨): ١- صورة قديمة للميدان. ٢- صورة حديثة للميدان.
المصدر: منتدى الحفاظ على التراث الأثري والمعماري بالإسكندرية وسبوة ورشيد.

● ميدان الجندي المجهول:



شكل (٥-١٩): صورة جوية لميدان الجندي المجهول عام ٢٠٠٤م.
المصدر: www.googleearth.com.

شكل (٥-٢٠): ميدان الجندي المجهول عام ٢٠٠٥م - المصدر: الباحثة.

(٥-٢-٣-٤) مكتبة الإسكندرية "Bibliotheca Alexandrina":

كلمة "Bibliotheca Alexandrina" كلمة لاتينية تعني مكتبة الإسكندرية. قام الحكام المصريون في عهد بطليموس الأول وبطليموس الثاني بإنشائها عام ٢٠٠ قبل الميلاد عندما كانت الإسكندرية وأثينا في تنافس على أن تصبح إحداهما مركزاً للثقافة والعلوم. هذه المكتبة العظيمة التي تم بناؤها في الحي الملكي تخرج منها الكثير من أشهر العلماء مثل "إقليدس". احتوت على أكثر من أربعمئة ألف مخطوطة في مختلف المجالات. وتم تدمير هذا الصرح العلمي الهائل بحرقها على يد "يوليوس قيصر".

وفي عام ١٩٩٥م تعاونت الكثير من دول العالم لإعادة بناء هذه المكتبة مرةً أخرى. وبناءً على ذلك تبرعت جميع الدول العربية لإنشاء هذا المشروع كذلك قامت منظمة اليونسكو بالمساهمة في هذا المشروع.

توجد مكتبة الإسكندرية الجديدة التي تم تشييدها مؤخراً في الجزء الغربي من الكورنيش بالقرب من السلسلة في نفس الموضع تقريباً الذي كانت توجد به مكتبة الإسكندرية قديماً^(١).



المصدر: www.alexandria2000.com



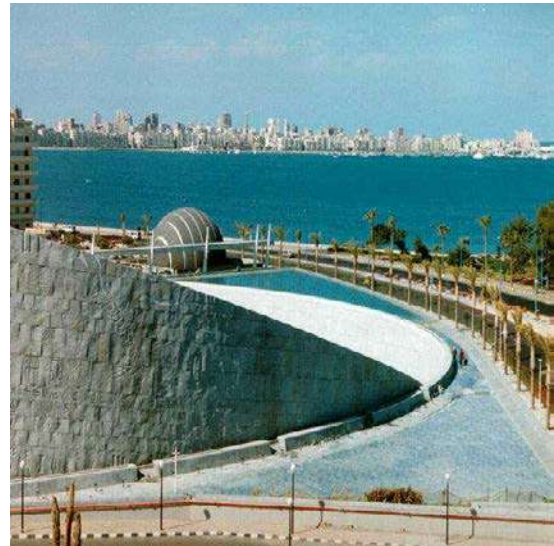
شكل (٥-٢٣): مجموعة صور لمكتبة الإسكندرية حديثاً "Bibliotheca Alexandrina". - المصدر: www.aaha.ch

الفكرة التصميمية للمكتبة ببساطة تتمثل في قرص دائري بسيط موجه ناحية البحر مغمور جزء منه الماء ليوضح شمس الحضارة المصرية القديمة التي سوف تسطع من جديد على العالم وعلى جميع الحضارات الإنسانية. ويوجد ممرات تربط المكتبة بالجامعة والواجهة البحرية. ونجد أن المبنى محاط بجدار مكسو بالجرانيت الأسواني الغشيم ومحفور عليه كتابات وبقوش تمثل الحضارات الإنسانية المختلفة^(٢).



شكل (٥-٢٥): مكتبة الإسكندرية عام ٢٠٠٥م

المصدر: الباحثة.



شكل (٥-٢٤): مكتبة الإسكندرية

com.^(١)

(٥-٣-٢-٥) كوبري ستانلي^(*):

أنشئ كوبري ستانلي بقرار من المحافظ الحالي (قرار سياسي) وذلك لتجنب حدوث انهيار "destruction" لكبائن شاطئ ستانلي بامتداد شاطئ ستانلي كله^(١). وهو جزء من الخطة المتكاملة لتطوير كورنيش الإسكندرية. يبلغ طول كوبري ستانلي ٢٧٦ متراً وعرضه ٣٠ متراً، وبلغت تكاليف إنشائه حوالي ٧٠ مليون جنيه، وهو يربط بين طرفي خليج ستانلي فوق سطح البحر، ويتكون من سبعة محاور، وتم تصميمه على أحدث النظم المعمارية والتكنولوجية، وبلغ ارتفاعه ٢٠ متراً عن سطح البحر^(٢). بدء إنشاء الكوبري في أغسطس ١٩٩٧م وتم افتتاحه يوم السبت الموافق ١/٩/٢٠٠١م^(٣).

تم إنشاء كوبري ستانلي على أربع مراحل:

١- المرحلة الأولى: بدأت بوضع عدد كبير من البلوكات الخرسانية والأسمنتية الضخمة في الأجزاء المراد تغطيتها من البحر ثم تم تغطية طبقات البلوكات باليابسة "earth".



شكل (٥-٢٦): المرحلة الأولى من مراحل إنشاء كوبري ستانلي

المصدر: [Internet: http://library.thinkquest.org/C0111760/stanley.htm?tqskip1=1](http://library.thinkquest.org/C0111760/stanley.htm?tqskip1=1).

٢- المرحلة الثانية: تم ضغط الطبقتين العلويتين (طبقة البلوكات العلوية مع اليابسة "earth") معاً باستخدام تكنولوجيا المعدات الثقيلة "the technology of heavy machinery".



(*) أقيم هذا الكوبري على ٥ آلاف قاعدة خرسانية، وبلغ حجم خرسانة الكوبري ٥٧٠٠ متر مكعب، وخرسانة الأبراج الرئيسية ٥٢٠ متر مكعب، واستخدم فيه ٤ آلاف طن حديد تسليح و٩٠٠ متر مربع رخام للأبراج و٨٠٠ متر مربع من الطوب الحراري.

(١) [Internet: http://library.thinkquest.org/C0111760/stanley.htm?tqskip1=1](http://library.thinkquest.org/C0111760/stanley.htm?tqskip1=1).

(٢) جريدة الأهرام - عدد السبت ١/٩/٢٠٠١م - ص ٣، جريدة الأهرام - عدد الأحد ٢/٩/٢٠٠١م - ص ١.

(٣) مجلة عالم البناء - العدد ٢٠٥ سبتمبر/أكتوبر ١٩٩٨م/٥١٤١٩ - ص ٨، جريدة الأهرام - عدد السبت ١/٩/٢٠٠١م - ص ٣.

شكل (٥-٢٧): المرحلة الثانية من مراحل إنشاء كوبري ستانلي

المصدر: 1. <http://library.thinkquest.org/C0111760/stanley.htm?tqskip1=1>.

٣- المرحلة الثالثة: كانت عبارة عن تهيئة الكوبري لتركيبة بقية أجزاءه حيث تم لحام بعض أجزاءه في المرحلة السابقة.



شكل (٥-٢٨): المرحلة الثالثة من مراحل إنشاء كوبري ستانلي

المصدر: 1. <http://library.thinkquest.org/C0111760/stanley.htm?tqskip1=1>.

٤- المرحلة الرابعة: تكونت هذه المرحلة من لحام الكوبري وذلك بوضع طبقات من البازلت وعزلها.



شكل (٥-٢٩): المرحلة الرابعة من مراحل إنشاء كوبري ستانلي

المصدر: 1. <http://library.thinkquest.org/C0111760/stanley.htm?tqskip1=1>.

أثبت هذا الكوبري كفاءته بالنسبة لمدينة الإسكندرية حيث أنه أصبح امتداداً للكورنيش^(١).



شكل (٥-٣٠): بعد كوبري ستانلي امتداداً للكورنيش

المصدر: 1. <http://library.thinkquest.org/C0111760/stanley.htm?tqskip1=1>.





شكل (٥-٣٢): تطور شاطيء ستانلي على مدار الزمن.

المصدر: www.aaha.ch، الباحثة.

(٥-٣-٦) فندق سان ستيفانو:

أنشئ فندق سان ستيفانو الأسبق عام ١٩١٠م، وكان يستخدم كمقر لعقد الاجتماعات والندوات والمؤتمرات، واستغل أثناء الحرب العالمية الثانية كمستشفى لقوات الحلفاء. بلغت مساحته أكثر من ٣٠ ألف متر مربع وكان معظمها حدائق خضراء. ثم سُجِبَ ترخيص الفندق وتم إخلاءه عام ١٩٩٣م بقرار من وزير السياحة واشتره مجموعة من المستثمرين بمبلغ ٣٧٠ مليون جنيه لهدمه وإعادة بناءه من جديد^(١).

(١) مجلة عالم البناء - عدد نوفمبر/ديسمبر ١٩٩٨/١٤١٩هـ - ص ٨.



شكل (٥-٣٣): صورة جوية لمنطقة سان ستيفانو

المصدر: www.googleearth.com

شكل (٥-٣٤): الكورنيش قبل وبعد سان ستيفانو.

المصدر: http://www.san-stefano.com/san_arabic/Alex.html

فندق سان ستيفانو الجديد مقارنةً بالقديم:

مع حلول القرن الحادي والعشرين برزت احتياجات و متطلبات جديدة للحياة كانت لفكرة بناء مشروع جديد يواكب في طرازه المعماري فلسفة العمارة للقرن الحادي والعشرين و يحتوى على كافة العناصر السياحية و الفندقية و الخدمية و السكنية و التجارية في مكان واحد . وقد تم اختيار موقع سان ستيفانو احياءً للماضي العريق لهذه المنطقة . و إذا عادت بنا عجلة الزمن إلى عام ١٩٢٢ فقد كان فندق سان ستيفانو حينذاك مثاقلاً . ويرجع تاريخ فندق سان ستيفانو إلى عام ١٨٥٤م، حيث قام المصمم المعماري بوجوس نوبار بعمل التصميم الأصلي للمبنى، بينما أشرف على أعمال الإنشاء السيد مير اميتديان من كلية الفنون الجميلة في باريس، و قد قام الخديوي توفيق بافتتاح ذلك الفندق في ٢٦ يونيو ١٨٨٧م.



شكل (٥-٣٥): فندق سان ستيفانو القديم.

المصدر: www.aaha.ch

كان يقع على مساحة ٢٣٠٠٠٠ م^٢ على البحر مباشرة، وكان يتميز بالفرنديات ذات المشربيات الخشبية و كشك الموسيقى و منشآت الشاطئ و الحدائق الخلفية و ملاعب التنس كما قدم العديد من مجالات الأنشطة والرياضات الصيفية الترفيهية إلى جانب توفير مناخ المناسبات الاجتماعية . وكان بتوسط سان ستيفانو أرقى أحياء الإسكندرية (لوران، وزينيا، وجليم، ورشدي)^(١).

Internet: http://www.san-stefano.com/san_arabic/Alex.html.^(١)

موقع سان ستيفانو الاستراتيجي:

يقع مشروع سان ستيفانو الجديد في موقع متميز بمدينة الإسكندرية، حيث يسهل الوصول إليه من محطة سيدي جابر والتي تبعد عنه ٣ كيلو متراً، وعن المطار ٥ كيلو متراً وعن مدخل المدينة ١٠ كيلو متراً، وعن وسط المدينة حوالي ٩ كيلو متراً. كما ينفرد مشروع سان ستيفانو بتوسطه لكورنيش الإسكندرية. تبلغ مساحة مشروع سان ستيفانو ٣٠٠٠٠ م^٢ بواجهة طولها ١٧٠ متراً موازية للبحر وعمق ١٨٠ متراً، ويحد المشروع من الشمال طريق الكورنيش بعرض ٤٥ متراً، ومن الشرق شارع حمام السيدات بعرض ١٤ متراً، ومن الغرب شارع الكازينو بعرض ٢٢ متراً، ومن الجنوب شارع عبد السلام عارف "الترام" بعرض ٤٥ متراً.

تصميم المشروع: قام بتصميم هذا المشروع أكبر المكاتب الاستشارية العالمية لتصل إلى تصميم متفرد و على درجة عالية من الابتكار



شكل (٥-٣٦): الشكل الهلالي والخارجي لفندق سان ستيفانو.

المصدر: http://www.san-stefano.com/san_arabic/Loacation.html

- تمثل مميزات تصميم فندق سان ستيفانو فيما يلي:
- الشكل الهلالي للمبنى حيث يسمح لأكثر من ٩٠% من الوحدات السكنية بالمبنيين برؤية البحر بوضوح.
- الشكل الخارجي للمشروع جاء ترجمة لطراز العمارة الرائعة لمباني البحر الأبيض المتوسط.
- روعي في تصميم المشروع أقصى مقومات الأمان ليكون مقاوماً للزلازل وعوامل الضغط الجوي.
- تحقيقاً لأعلى درجات الخصوصية والراحة فقد صمم المبنى بنظام عزل للوقاية من التلوث السمعي وتباين درجات الحرارة^(١).

(٥-٣) دوافع اختيار منطقة الدراسة:

(٥-٣-١) أسباب تناول مشروع تطوير كورنيش الإسكندرية بالنقد:

- نقص الدراسات العلمية السابقة للإنشاءات (قياس الأمواج والتيارات، ظاهرة المد والجزر، طبيعة مواد القاع، طبوغرافية القاع، معدلات التآكل، مصادر الرمال إن وجدت اللازمة قبل التنفيذ. كذلك مثل (الدراسات العلمية التفصيلية المتكاملة على المدى القصير والطويل يشارك فيها جميع الهيئات والجهات المختصة).
- عدم دراسة التأثير البيئي لهذا المشروع مما أدى إلى خسائر اقتصادية في بعض المواقع على الكورنيش.
- عدم الالتزام بما ورد بقانون حماية البيئة والدراسة التي أجريت بالفعل تمت بعد أن أوشك المشروع على الانتهاء وكانت تخص كوبري ستانلي فقط في مرحلته النهائية.
- تحول طريق كورنيش الإسكندرية إلى طريق سريع.
- ردم أجزاء كبيرة من الشاطئ في بعض المناطق الأثرية الغارقة وإلقاء المكعبات الخرسانية التي تعوق معرفة العلوم الأثرية حيث كان من المفترض عمل عملية مسح للساحل قبل إلقاء هذه الكتل^(٢).

^(١) http://www.san-stefano.com/san_arabic/Loacation.html

^(٢) www.ahram.org.eg/Archive2001/5/1/INVE1.HTM

- حدث انهيار لبعض المناطق من الكورنيش مما أدى إلى البحث عن علاج لحماية شواطئ الإسكندرية بالكامل.
- اختقت بعض من شواطئ الإسكندرية بعد عمليات التوسعة مثل مناطق سبورتنج وكيوباترا وكامب شيزار ومنطقة سان ستيفانو إلى جليم. وأصبح عرض الشواطئ في بعض المناطق غير كاف.
- معظم شواطئ الإسكندرية قبل التوسعة كانت متزنة فنجد الآن أن الشواطئ التي سيتم استرجاعها أو تخليقها ستعود إلى خط غير طبيعي وغير متزن ولن تتزن قبل مرور عشرات السنين عليها إذا تركت بدون حماية^(١).
- توجد ثلاث مشكلات لعملية حماية الشاطئ (العوامل الكونية) :
- ١- المناخ السيئ. ٢- إزالة الشواطئ العريضة. ٣- الدخول في البحر بمشروع التوسعة، حيث كان المشروع يحتاج إلى حماية سريعة تسير بالتوازي مع عمليات التوسيع^(٢).
- تمت أعمال ردم بالأحجار وتغطيتها بالرمال خلال المرحلة الأولى للمشروع والتي تأكلت مع موسم النوات وأدى ذلك إلى:
- ١- ظهور الأحجار التي أضرت بالشواطئ والمصطافين.
- ٢- تفاقمت تيارات السحب مما أدى إلى زيادة عدد الغرقى في المناطق التي تم توسيع الكورنيش بها.
- ٣- ضياع مساحات واسعة من الشواطئ حتى أصبحت واجهة البحر عبارة عن صفوف من المكعبات الخرسانية مما أدى إلى زيادة ارتفاع الأمواج التي تهاجمها.
- ٤- حدوث تغير كامل لحركة الرمال في قاع المنطقة الساحلية مما ساهم في تآكل الشواطئ وزيادة نسبة النحر الذي يمتد إلى أسفل الطريق المنشأ حديثاً^(٣).
- (٥-٣-٢) أسباب إنشاء الكورنيش:
- ازدحام مدينة الإسكندرية بالسكان والمصطافين والسائحين. كذلك بسبب طبيعة مدينة الإسكندرية الساحلية وموقعها المتميز جغرافياً وسياحياً وإمكاناتها ومقدراتها التاريخية والأثرية.
- (٥-٣-٣) أهداف توسعة طريق الكورنيش:
- تسهيل حركة المرور على طريق الكورنيش. ووقوع طريق الكورنيش على امتداد الطريق الدولي الساحلي أدى إلى حتمية إجراء عملية توسعته.
- يعتبر هذا العمل منة الإنشاءات البحرية التي تقوم بإضافة أراضٍ جديدة لمدينة الإسكندرية.
- تجميل واجهة مدينة الإسكندرية.
- تنظيم الحركة السياحية أثناء فترة الاصطيف من خلال زيادة الطاقة الاستيعابية لشواطئ الكورنيش وإضافة المزيد من الخدمات الغذائية لها.
- (٥-٣-٤) مميزات ساحل مدينة الإسكندرية:
- وجود تيارات السحب والتيارات العائدة العمودية على الشاطئ^(١).

(١) www.ahram.org.eg/Archive2004/1/2/INVE1.HTM.

(٢) www.ahram.org.eg/Archive2004/1/9/INVE1.HTM.

(٣) www.ahram.org.eg/Archive2001/5/1/INVE1.HTM

• يقال أن ما حدث في كورنيش الإسكندرية يعتبر معجزة جمالية عمرانية لم تحدث عبر العصور، وأن مدينة الإسكندرية ستكون من أفضل المدن على وجه الأرض^(٢).

• حصلت مدينة الإسكندرية على المرتبة الثالثة كأجمل مدينة عربية وفازت بإحدى جوائز منظمة المدن العربية في مجال تحميل المدن عام ٢٠٠٣م في ختام اجتماعات الدورة السابعة للمنظمة في العاصمة القطرية الدوحة^(٣).

(٥-٤) أهم سلبيات (عيوب - مشاكل - مخاطر حالية - مخاطر مستقبلية) مشروع توسعة كورنيش الإسكندرية وأسبابها:

بعد أن قارب مشروع توسعة كورنيش الإسكندرية علي الانتهاء، يستشعر علماء البيئة والشواطئ والآثار وجود بعض الأخطار:

١- تمت أعمال الكورنيش في سرعة وعجالة ولم يتم مراعاة وتقييم الأثر البيئي حيث كان يتم تعديل التصميم كلما ظهرت مشاكل أثناء عملية التنفيذ. ولم يتم أخذ رأي الجمهور فيما سيحدث (عدم وجود مشاركة شعبية). حيث كان لابد من

عمل جلسات عامة مع مواطني وخبراء الإسكندرية لتصبح الأمور أكثر شفافية ويصبح الناس أكثر مسؤولية.

٢- يمكن أن تهدد آثار النحر والأمواج والتغيرات البحرية هذا الإنجاز الكبير^(٤).

٣- من السلبيات التي نتجت هي عملية خصخصة الشواطئ (ضاع حق المواطن البسيط بالاستمتاع بما وهبته له الطبيعة)^(٥).

(٥-٤-١) المشاكل الساحلية لمدينة الإسكندرية منذ انشاء كورنيش الإسكندرية عام ١٩٣٤م:

• فقد الرمال وتآكل الشواطئ الرملية.

• غرق بعض الأجزاء من الكورنيش بواسطة أمواج وعواصف فصل الشتاء وكذلك أمواج فصل الصيف وخاصة في المناطق التي لا توجد بها شواطئ ورمال.

• تعرض بعض شواطئ الإسكندرية للتلوث بمصادره المختلفة مثل بقع الزيوت والشحوم والجاري وغير ذلك.

• أتضح من الدراسات المتفرقة التي قام بها معهد بحوث الشواطئ لفترات زمنية أن متوسط معدل التآكل في الشواطئ من واقع الخرائط والصور الجوية منذ عام ١٩٢٤م وحتى وقتنا الحالي حوالي من ٣٠: ٤٠ سم كل سنة وهذا المعدل أدبي إلى ضيق الشواطئ الرملية في بعض المواقع مثل المنجرة والعبارة وميامي وسنالي وإلي فقدها نهائيا في بعض المواقع الأخرى مثل شاطئ جليم مما حدا بالهيئة المصرية العامة لحماية الشواطئ للقيام بعمل تغذية بالرمال الحشنة النظيفة التي تم إحضارها من الصحراء وإلقاؤها في البحر.

• هبوط طريق الكورنيش في بعض المناطق مثل جليم وكذلك منطقة الميناء الشرقي، وذلك نتيجة لسحب الرمال أسفله بواسطة الأمواج التي تهاجم سور الكورنيش. مما جعل المسؤولين يقومون بإلقاء مكعبات خرسانية كبيرة أمام الحائط جهة البحر إلا أنها لم تنجح في إبعاد خط الأمواج بل إن هذه الكتل قد هبطت نتيجة لسحب الرمال وغرق الكورنيش الذي يقذف بأواجه بالخارج علي الشوارع والمارة أيام النوات خلال فصل الشتاء.

^(١) www.ahram.org.eg/Archive2001/5/1/INVE1.HTM.

^(٢) www.elkhabar.org.UK/issues/16048/0111.html.

^(٣) <http://news.masrawy.com/masrawynews/07012003/115085news.htm>, 01-07-2003,

^(٤) http://www.mmaa.gov.qa/mmaarb/others/newsm/ndetails.asp?mrel_serial=31&mrel_year=2003.

^(٥) www.ahram.org.eg/Archive2001/5/1/INVE1.HTM.

^(٦) <http://www.ahram.org.eg/weekly/1998/380/fe2.htm>.

- يتسم ساحل الإسكندرية بوجود تيارات السحب والتيارات العائدة العمودية علي الشاطئ في نحو أربعين موقعا بدءاً من المنزه إلي العجمي مثل شواطئ المندره والعصافرة وميامي الشاطبي والتي تؤدي كل عام إلي غرق العديد من المصطافين في تلك الشواطئ^(١).

ينقص هذا المشروع القومي عدة أمور من أهمها الدراسات العلمية السابقة للإنشاءات والتي تتضمن قياس الأمواج والتيارات وظاهرة المد والجزر وطبيعة مواد القاع وطبوغرافية القاع ومعدلات التآكل ومصادر الرمال إن وجدت.

(٥-٤-٢) بعض المخاطر المستقبلية لمشروع توسعة كورنيش الإسكندرية خلال العشر سنوات القادمة:

- تآكل أجزاء من الشواطئ التي تمت التوسعات فيها قديماً والتي قد تمتد إلي الكورنيش وينتهي الأمر بها إلى عمل تآكل أسفل الطريق.

- قام المسئولون بأعمال ردم بالأحجار وتغطيتها بالرمال خلال المرحلة الأولى والتي تآكلت مع موسم النوات، وأدي ذلك إلى:

- ظهور الأحجار التي أضرت بالبلاجات والمصطافين.
- تفاقمت تيارات السحب التي أدت إلي زيادة أعداد الغرقى في تلك المناطق التي تم توسيع الكورنيش بها.
- ضياع الكثير من الشواطئ وأصبحت واجهة البحر عبارة عن صفوف من المكعبات الخرسانية مما يؤدي إلي زيادة ارتفاع الأمواج التي تهاجمها.

- حدوث تغير كامل لحركة الرمال في قاع المنطقة الساحلية مما يسهم بشكل كبير في تآكل الشواطئ وزيادة نسبة النحر الذي يمتد إلي أسفل الطريق المنشأ حديثاً.

- المخاطر المستقبلية أيضاً تؤثر على المناطق الغنية بالأسماك علي طول الساحل نتيجة اقتطاع جزء منه وتحويله إلي ردم وكل أسمنتية وهذا الأمر بالطبع سيؤدي إلي تغير في البيئة البحرية الشاطئية، مما له بالغ الأثر على الثروة السمكية.

كل هذه المخاطر المتوقعة خلال السنوات العشر المقبلة، وذلك نتيجة عدم القيام بدراسة الأثر البيئي للساحل قبل البدء في تنفيذ هذا المشروع العملاق علي طول الساحل^(٢).

أن هذا المشروع يتطلب إجراء دراسات علمية تفصيلية متكاملة علي المدى القصير والبعيد أيضاً يشارك فيها جميع الجهات والهيئات التي يمكنها المساهمة في تلك الدراسات، وبذلك يمكن تكوين بنك للمعلومات يمكن من خلاله التدخل السريع لإتخاذ هذا الإنجاز العظيم، لتجنب الخسائر^(٣).

وإذا لم يتم دراسة الأثر البيئي لهذا المشروع العملاق فلا بد من ضرورة القيام به، حيث يترتب علي عدم إتمام هذه الدراسة خسائر اقتصادية في بعض المواقع علي طول الكورنيش نتيجة تصميم غير مناسب مما يضطر معه في المستقبل إلى القيام بأعمال الصيانة^(٤).

(١) www.ahram.org.eg/Archive2001/5/1/INVE1.HTM.

(٢) مقال لسيد شرف الدين أساذ علوم البحار الطبيعية بقسم علوم البحار بكلية العلوم جامعة الإسكندرية:

www.ahram.org.eg/Archive2001/5/1/INVE1.HTM.

(٣) مقال للدكتور أنفي مرقص: www.ahram.org.eg/Archive2001/5/1/INVE1.HTM.

(٤) رأي الدكتور محمد الراعي عميد معهد الدراسات العليا والبحوث www.ahram.org.eg/Archive2001/5/1/INVE1.HTM.

(٥-٤-٣) التأثيرات السلبية التي قد تنتج عن عدم إتمام الدراسات اللازمة:

• سوف تتأثر نوعية المياه بالرغم من الذي حدث مما يترتب عليه وقوع الآثار السلبية أيضا علي مناطق الصيد ونوعية الأسماك وتغيير الحياة النباتية والحيوانية بالمياه .

• عمليات النحر التي تحدث والتي يمكن أن يصل تأثيرها بعد توسعة كورنيش الإسكندرية إلي حدود مدينة رشيد وذلك علي المدى البعيد ولا يمكن التنبؤ بما قد يحدث رغم وجود مناطق للحماية وهي تنحصر في حماية الأعمال التي تم تنفيذها ولكن التأثير سوف يمتد خارج الإسكندرية .

لم يكن هناك التزام بما ورد بقانون حماية البيئة ورغم ذلك تم تنفيذ المشروع قبل إتمام دراسة الأثر البيئي له . والدراسة التي أجريت بالفعل تمت بعد أن كان المشروع قد أوشك علي الانتهاء وهي تخص كوبري ستانلي فقط وليس علي الكورنيش " وهذه الدراسة أيضا تمت والكوبري علي مشارف الانتهاء منه " .

هذه بالإضافة إلي عدم استطاعة أحد أن يجزم بحدوث مشاكل يمكن أن تحدث مستقبلا لهذا المشروع وذلك بسبب عدم وجود دراسات علمية سابقة علي مراحل التنفيذ .

إن كل الشوارع المطلة علي البحار والأنهار في كل أنحاء العالم والتي تسمى بالكورنيش ينظر إليها علي أنها طريق للنزهة ويمكن للمواطنين استخدامها للسيير والسيارات التي تسير بها تلتزم بسرعة محدودة ولكن ما حدث لشوارع كورنيش الإسكندرية بعد أتمام مشروع توسعته أن تحول إلي طريق سريع . وهذا يمكن أن يكون طريقاً يربط بين مدينة وأخرى وليس طريقاً علي الكورنيش للنزهة، وكان يمكن التغلب علي هذا الأمر بإنشاء أنفاق للمشاة ولكن هذا لم يحدث حيث يوجد بالفعل أنفاق ولكنها قليلة جداً ومتباعدة يفصل بين الواحد والآخر عدة كيلومترات مما ترتب عليه زيادة نسبة حوادث الطريق التي أزهقت أرواح الكثير من المشاة ولذلك يطالب هذا البحث بضرورة زيادة عدد الأنفاق للمشاة علي طول الكورنيش وبالنسبة للساحل يطالب بضرورة إجراء دراسة علمية لتقييم الأثر البيئي خاصة بعد أن فقدت الإسكندرية معظم شواطئها^(١) .

وعلي الجانب الآخر هناك بعض الأبنية يتم إنشاؤها علي شاطئ البحر مباشرة بمنطقة مصطفى كامل وكذا ردم أجزاء كبيرة من الشاطئ في المنطقة الواقعة بين شاطئ مصطفى كامل وسبورتنج وهي مناطق أثرية غارقة تم الكشف عنها بمعرفة الإدارة العامة للآثار الغارقة والبعثات الأجنبية . وهذه الإجراءات الإنشائية تعد مخالفة صريحة لقانون البيئة وكذلك قانون حماية الآثار رقم ١١٧ لسنة ٧٣ والذي ينص في المادة ٢١ منه علي أنه يتعين أن تراعي مناطق الآثار والأراضي الأثرية والمباني والمواقع ذات الأهمية التاريخية عند تغيير تخطيط المدن والأحياء والقرى التي توجد بها ولا يجوز تنفيذ التخطيط المستحدث أو التوسع أو التعديل في المناطق الأثرية والتاريخية، إلا بعد موافقة صريحة من هيئة الآثار كتابة عن ذلك مع مراعاة الحقوق التي ترتبها الهيئة . وما يدعو للأسف أن هذا الاعتداء تقوم به أجهزة تنفيذية ومسؤولة بالدولة دون الرجوع للمجلس الأعلى للآثار هذه بالإضافة إلي التصرفات الخاطئة بإلقاء الكتل الخرسانية بطرق عشوائية كبيع من الحماية دون التنسيق مع إدارة الآثار الغارقة بالرغم من الإعلان وإرسال مخاطبات إلي السادة المسؤولين بضرورة التنسيق حتى يتم مسح الساحل قبل إلقاء هذه الكتل الخرسانية التي تعوق معرفة العلوم الأثرية المطلوبة^(٢) .

(١) رأي الدكتور عادل أبو زهرة أمين عام جمعية أصدقاء البيئة بالإسكندرية www.ahram.org.eg/Archive2001/5/1/INVE1.HTM

(٢) رأي إبراهيم درويش مدير الإدارة العامة للآثار الغارقة بمدينة الإسكندرية www.ahram.org.eg/Archive2001/5/1/INVE1.HTM

(٥-٤-٤) سلبيات سرعة تطور كورنيش الإسكندرية خلال السنوات القليلة الماضية وما لحق به بعد نوبة* يناير ٢٠٠٤م:

إن أجولة الرمال التي وضعت أمام الكورنيش تعتبر من مراحل الحماية الرئيسية التي ستجري بطول الساحل من المنتزه حتى رأس التين، ولكنها حماية مؤقتة وبدائية ولن يعتمد عليها في حماية الشواطئ ولكن بمجرد توفير المبالغ المقررة للحماية سيتم البدء فوراً في عمل الحماية اللازمة. حيث أن الحماية الرئيسية للشواطئ هي من المراحل الرئيسية لتطوير وتوسيع الكورنيش^(١).

ونجد أن أجولة الرمل حماية مؤقتة ولا تفيد لذا لا بد من عمل دراسة وافية ومكاملة لحظ الشاطئ بالكامل من المعمورة والمنتزه حتى رأس التين ودراسة كل التغيرات التي حدثت للأمواج والتيارات البحرية والرمال وحركتها بعد ما تم التوسيع في البحر حيث أن أي تدخل يقوم به الإنسان لتغيير أو توسيع أو تطوير للبحر يرد البحر عليه به بعد ذلك في صورة نحر وترسيب وتغيير اتجاهاته ورماله^(٢).

موضوع الانهيار الذي حدث في شهر يناير ٢٠٠٤م في جزء من سور الكورنيش في الإسكندرية والرصيف في منطقة المنطرة والعصافرة واجتياح الرمال ومياه البحر للطريق. جعل وزير الإسكان يقرر سرعة البدء في تنفيذ مشروع الحماية من المنتزه حتى ميامي وذلك فور توفير التمويل اللازم له علي مرحلتين ومن المفترض أن ينتهي المشروع خلال عامين. لقد تم عمل دراسة متكاملة لحماية الشواطئ في منطقتي المنطرة والعصافرة حتى ميامي، وتم الانتهاء منها منذ أكثر من عام، وكان من المفترض البدء فيها ولكن التمويل تأخر. كان قد تم عمل أسنة صغيرة أمام المنتزه ولكن لم تعالج المشكلة، وبالتالي أرادت وزارة التعمير دراسة المنطقة ككل من داخل المنتزه حتى ميامي حيث أنها ذات طبيعة خاصة حيث تأخذ شكل قوسين،



شكل (٥-٣٧): صورة ١، ٢ كورنيش الإسكندرية بعد نوبة يناير ٢٠٠٤م

المصدر: www.ahram.org.eg/Archive2004/1/2/INVE1.HTM

قوس من المنتزه حتى لسان المنطرة والآخر يأتي من ميامي ويتقابل مع الآخر عند لسان المنطرة أيضاً ولذلك تمت دراسة هذه المنطقة متكاملة حتى لا تؤثر علي ما قبلها وما بعدها. وسيتم عمل لسان عمودي علي اتجاه الموج طوله ١٧٠ متراً ثم يتم عمل حاجز أمواج عرضي يميناً ويساراً مع عمل فتحات في هذا الحاجز حتى لا تتحول المنطقة الي بركة لو تم

إغفال هذا الحاجز كما سيكون هناك جزء ظاهر من الحواجز وجزء غاطس حتى تكون المياه متجددة دائماً، أما في الجزء الآخر من القوسين في منطقة المنتزه فسيتم عمل لسان يخرج من الرأس الموجودة في نهاية شاطئ عابدة حتى يتم حماية سور الكورنيش أمام المنتزه وهذه الأسنة سيكون تأثيرها قويا علي تكسير الموجة كما سيراعى الشكل الجمالي لان هذه منطقة تنزه،

(* النوبة: هي أجواء عاصفة تتردد بين وقت وآخر خلال فصلي الشتاء والربيع، حيث تثار الرياح الشديدة، وتغزر الأمطار، وترتفع أمواج البحر تضرب الشاطئ بقسوة. ويطلق أهل الإسكندرية على هذه العواصف اسم نوبة. (من أشهر النوات الكرم، ورأس السنة، وعوة).

(١) رأي اللواء محمد بسيوني سكرتير عام محافظة الإسكندرية. www.ahram.org.eg/Archive2004/1/2/INVE1.HTM

(٢) رأي الدكتور فتحي عبد ربه رئيس قسم الهندسة الإنشائية بهندسة الإسكندرية. www.ahram.org.eg/Archive2004/1/2/INVE1.HTM

كذلك ستساعد هذه الألسنة علي إيجاد شواطئ جديدة. ورسومات هذا المشروع موجودة ومعتمدة من هيئة حماية الشواطئ^(١). يتم البحث عن علاج لحماية شواطئ الإسكندرية وهذا العلاج يتمثل في عدة نقاط رئيسية لا يختلف عليها أحد، وهي أنه لا بد من استرجاع شواطئ الإسكندرية، بالكامل حتى المناطق التي لم يكن بها شواطئ، فيجب تخليق شواطئ صناعية لها، ليس من أجل السياحة فقط ولكن من أجل الحماية من الناحية الهندسية، فشواطئ الرمال يعتبر خط الدفاع الأول عن الكورنيش وحائطه السفلي وأسواره فوق الأرض لأن الرمال تقوم بامتصاص حركة الأمواج ومنعها من الوصول إلى أساسات الحائط أو الأسوار ويجب ألا يقل عرض الشاطئ عن ٣٠ متراً ليصل إلى ١٠٠ متر عرض الشواطئ. إن بعض شواطئ الإسكندرية اختفت بعد التوسيع وأن عرض بعض الشواطئ يصل إلى صفر الآن مثل مناطق سبورتنج وكليوباترا وكامب شيزار ومنطقة سان ستيفانو إلى جليم أما المنذرة فعرض الشاطئ فيها غير كاف، وبلاحظ أن المساحات غير الكافية والمختلفة والمتباينة للشواطئ الآن في الإسكندرية تؤدي إلى نحر التربة أمام وتحت الحائط، وهذا لا يحدث بين يوم وليلة فقد يكون في شهر ويمتد حتى عشر سنوات ولكنه دائم الاستمرار، والمشكلة هي أن الانهيار يمكن أن يحدث فجأة إذا لم يتم ملاحظة الظواهر قبل حدوثها كما أن استمرار النوة لمدة طويلة وتناجج النوات في مكان ليس فيه حماية كافية يؤدي إلى الانهيار، وأن معظم شواطئ الإسكندرية قبل التوسعة كانت متزنة بحكم عوامل الترسيب وطول الزمان ولم يحدث أي انهيارات بها، أما المناطق التي لم يكن بها شواطئ مثل السلسلة فكانت الأمواج العالية أثناء النوة القوية تخرج إلى الشارع فقط دون حدوث انهيار، ومن المؤكد أن الشواطئ التي سيتم استرجاعها أو تخليقها ستعود إلى خط غير طبيعي وغير متعادل ولن تنزن قبل مرور عشرات السنين عليها إذا تركت بدون حماية، ولذلك لا بد من حمايتها بنجذ حماية داخل البحر يعمل علي تكسير الأمواج وتهذيبها إلى أن تقل طاقتها.

مما سبق يوجد ثلاث مشكلات في حماية الشواطئ يتم ذكرها وهي العوامل الكونية مثل:

- المناخ السيئ الذي يزداد سوءاً في العالم الآن.

- إزالة الشواطئ العريضة التي كانت تمثل حماية طبيعية.

- الدخول في البحر بمشروع التوسعة، الذي كان يحتاج إلى حماية سريعة تسيير بالتوازي مع التوسع.

إن التكلفة الاقتصادية لمشروع الحماية تزداد إذا لم يتم عملها في وقتها أي في نفس توقيت التوسع ولكن يمكن الآن عمل حماية صحيحة إذا كانت الدراسة التي تمت للحماية تضم استعادة كل الشواطئ الضائعة وعمل حمايات متقدمة في البحر لها شكل جمالي ولا تؤثر علي البيئة وأن تؤثر هذه الحماية إيجابياً علي بعض الشواطئ الأخرى القريبة منها، وكذلك أن يتم عمل هذه الحماية بطريقة مرنة يمكن تعديلها في حدود معينة إذا أثبت الواقع أنها ليست بالكفاءة التامة المطلوبة لتحقيق معامل الأمان علي الشواطئ كذلك يمكن أن تتنوع الحماية من منطقة لأخرى ولكن إذا تم عملها دون مراعاة للمناطق المجاورة فستكون النتيجة سلبية علي هذه المناطق^(٢).

لقد أظهرت نوة يناير ٢٠٠٤م سلبيات وعيوب مشروع توسيع طريق كورنيش الإسكندرية الذي تم تنفيذه في الإسكندرية في السنوات القليلة الماضية حيث أجريت به العديد من الأعمال الضخمة، حيث أن طريق الكورنيش كان يعاني من اختناقات مرورية كبيرة، تزايد حدثها في فصل الصيف. ونجد أن الأعمال تمت بسرعة غير اعتيادية، واشتملت على ردم مساحات ضخمة من المياه الشاطئية، كما غيرت من طبيعة الساحل. كانت أعمال توسيع الكورنيش تجري على قدم وساق، وتم ذلك دون أخذ رأي مواطني الإسكندرية حيث

(١) رأي الدكتور عبد القوي خليفة الأستاذ بجامعة عين شمس واستشاري مشروع حماية الشواطئ

بالإسكندرية. www.ahram.org.eg/Archive2004/1/9/INVE1.HTM

(٢) رأي الدكتور بهاء الشرنوبلي أستاذ هندسة الموانئ والمنشآت البحرية بجامعة الإسكندرية. www.ahram.org.eg/Archive2004/1/9/INVE1.HTM

قبل لهم لقد تقرر توسيع الكورنيش، وعندما تقصوا عن الموضوع علموا أنه لم تتم دراسة جدوى، حيث أن جهاز شؤون البيئة لم يعرف شيئاً عن المشروع، وأنه - الجهاز - فوجئ به، مثله في ذلك مثل سائر مواطني الإسكندرية. ونجد مما سبق أن المشروع منذ البداية افتقد عنصر المشاركة، الذي يراه خبراء البيئة مهماً لنجاح أي مشروع يتم تنفيذه ليغير ملامح البيئة، ويمس مصالح السكان المحليين، الذين تتصل حياتهم، بصورة مباشرة، بتلك البيئة. لم يستمع المسئولون لآراء السكان أو على الأقل لصوت ذوي الخبرات العلمية والفنية منهم قبل إقامة هذا المشروع. قال أحد خبراء تخطيط المدن: "إن المشروع يخالف أبسط الأصول التي يعرفها الطالب المبتدئ بكليات الهندسة، وهي أن الطرق السريعة تنشأ خارج نطاق المدن، وليس على كورنيشها، لكي تحمل الرياح العواصف وتلقيها بعيداً عن المدينة، لأن تغمرها بها، كما هو الحال في كورنيش الإسكندرية، الذي تم توسيعه، ليستوعب عدداً أكبر من السيارات. ثم إن أعمال توسيع طريق الكورنيش تمت على حساب البحر، وبدون إجراء دراسة جدوى، وهو أمر لازم، حسب قانون البيئة المصري.

حيث تم الاستيلاء على أجزاء من البحر، وللبحر قانونه الذي لا يرتضي أن يخالفه أحد، وقد تمت مخالفة هذا القانون، فأرسل البحر رسالة احتجاج (صغيرة)، إذ ثار وحمل الرمال من القاع القريب من الشاطئ (المستحدث)، وكان - فيما سبق - يلقيها على الشاطئ الطبيعي، فيضيف إلى رماله فلما ألقاها هذه المرة لم يجد رمال ذلك الشاطئ الطبيعي ووجد مكانها مساحة إضافية من (أسفلت) الطريق، كانت هي التي استقبلت الكميات الضخمة من الرمال، عندما ثار البحر وأبدى احتجاجه. إن ما حدث ليس إلا (أمر بسيط) والخوف الأكبر هو أن تسرب مياه البحر إلى مناطق الردم، وأن تأكل المياه خط الشاطئ المصطنع، فيشهد الطريق المهم مناطق هبوط، فتتوقف الحركة في المدينة الساحلية التي تشبه الشريط، والتي إذا اختنق الطريق الرئيسي بها - الكورنيش - أصابها الشلل". ومن المفارقات الغربية، أن ندوة أقيمت بمكتبة الإسكندرية، احتفت بالمدينة بصفقتها واحدة من المدن "المستدامة"؛ أي التي يجري العمل فيها مع الأخذ في الاعتبار مصلحة الأجيال التالية، والحقيقة هي أن مشروع توسيع الكورنيش، وهو من أهم المشاريع العمرانية التي شهدها تاريخ المدينة العريقة، برغم جميع مميزاته إلا أنه قد يكون قبلة موقوتة، يصدرها الجيل الحالي للأجيال التالية، وهذا ينفي صفة الاستدامة تماماً^(١). وتمت المناداة بضرورة إجراء دراسات للآثار البيئية المترتبة على أعمال توسيع كورنيش الإسكندرية، الذي يبلغ طوله أكثر من ١٦ كيلومتراً. حيث يلزم قانون البيئة المصري، رقم ٤ لسنة ٩٤، بإجراء هذه الدراسات عند إقامة أي منشأة بحرية، وقد تمت أعمال التوسيع بغير دراسة تفصيلية لما يمكن أن تعرض له المنطقة من أخطار، خلال العشرين سنة القادمة، لا يعلم مداها إلا الله، والتي قد تتكلف مئات الملايين من الجنيهات لتلافيها. وأنه بوسعنا أن نقول بأن القصد من وراء مشروع توسيع الكورنيش طيب، بالقياسات الهندسية والمعمارية والتجسيمية، وإن كان هناك من يعترضون عليه، كما أن له أثره الواضح في تسهيل حركة المرور بالكورنيش، غير أن تجاهل دراسة الآثار البيئية المترتبة على هذا المشروع الكبير قد يجلب من العواقب ما يهدد ما تم إنجازه، ويعرض أمن واستقرار مدينة الإسكندرية للأخطار. لقد قامت أعمال التوسيع على ردم مساحات كبيرة من خط الشاطئ، وهذا يعني تدخلاً في أنظمة التيارات البحرية السائدة بالمنطقة والتي قامت على مدى آلاف السنين بتشكيل صورة شاطئ الإسكندرية بتعرجاته ومنحنياته. وكانت الدراسات البيئية التفصيلية المأمولة والسابقة على هذا التدخل تمثل ضرورة ملحة لتحديد المواقع التي توضع فيها الأجسام الكهبلية بتشتيت طاقة الأمواج القادمة مع العواصف، بحيث تصل إلى خط الساحل وقد فقدت الطاقة المؤثرة على حركة الرمال الشاطئية، فلا يحدث تآكل للشاطئ. ولقد قام علماء البحار من خلال قسم علوم البحار، بجامعة الإسكندرية بتقديم مشروعاً متكاملاً لتقدير الآثار البيئية المترتبة على مشروع توسيع طريق

(١) رجب سعد الدين - مقال بعنوان رفقا بالكورنيش النوة تكشف عيوب مشروع كورنيش الإسكندرية - مبدل إيست أون لائن.

الكورنيش، ويستهدف هذا المشروع إيجاد أفضل الترتيبات التي تكفل صون ما تم إنجازه من أعمال التوسيع، وحماية كورنيش الإسكندرية من النحر والتآكل، وأن التجاوز الذي تم في أعمال توسيع الكورنيش تكرر مع مشروع تحمیل منطقة قلعة قايتباي، حيث جرى التعامل مع المنطقة هندسياً، دون أخذ الاعتبارات البيئية في الحسبان، وقد يكون لذلك عواقب وخيمة في المستقبل المنتظر. **وفعلاً تعرضت المنطقة وفي نفس التوقيت، للآثار الدميرية التي ألحقها النوة بالكورنيش^(١).**

(٥-٣-٥) بعض السلبات الخطيرة التي تم اكتشافها عند تنفيذ مشروع توسيع كورنيش الإسكندرية:

كشفت نوةً أخرى عن أخطاء خطيرة في تنفيذ مشروع توسيع كورنيش الإسكندرية عندما ارتفعت معها رمال البحر لتغطي الكورنيش من المنتزه إلى منطقة العصاره بالإضافة إلى انهيار جزء من سور الكورنيش في هذه المنطقة واقتلاع بلاط الرصيف. وكان التساؤل هو هل هذه مجرد نوة اقتلعت الرمال من شاطئ البحر وقذفها على الرصيف أم تغير كلي في المناخ غير مسار الأمواج وتيارات البحر أم خطأ في مشروع توسيع وتطوير الكورنيش أدى إلى هذه المشكلة؟ بالرجوع إلى الجهات المنوط بها هذا الأمر:

أكد الدكتور ألقى فانوس مدير معهد بحوث الشواطئ السابق وأستاذ الشواطئ بالمعهد "أن التوسعات التي حدثت بالكورنيش بجميع مراحلها كان لابد منها، لكنها لم تتم على الأسس العلمية والفنية لحماية الشواطئ وبالتالي ضاقت مساحة الرمال، حيث تم إنشاء رؤوس بحريه لحماية الشواطئ تتكون من الحجارة المتدرجة كنواة ثم الكتل الخرسانية فوقها، ولكن لم يتم وضع " فلتر" مرشح فوق رمال القاع حتى يتم الحفاظ على الرمال ولا يتم سحبها. وهذه الرؤوس التي تم وضعها ولدت تيارات سحب وزاد عدد الغرقى في هذه المناطق زيادةً لم تكن موجودة قبل عمليات التوسيع. وأكد كذلك على أنه لم يُطلب من المعهد أي دراسات عن التوسعة خاصة في المرحلتين الأولى والثانية.

تم إعداد الدراسات وتم تقديمها إلى هيئة حماية الشواطئ وأوصت الهيئة بعمل تغذية صناعية بالرمال على إمتداد ساحل الإسكندرية من المنتزه حتى الأنفوشي وعمل رؤوس خرسانية على شكل حرف (T) لصدا للأمواج وتكسيورها حتى لا تسحب رمال الشاطئ ويحدث الانهيار في الشواطئ وكورنيش الإسكندرية. وكذلك من الضروري متابعة هذا الحل بعد تنفيذه لتفادي وقوع أي مشاكل أخرى".

ذكر المهندس أسامه المر نائب مدير فرع شركة المقاولون العرب بالإسكندرية وهي الشركة المنفذة لمشروع توسيع وتطوير كورنيش الإسكندرية: " إن المرحلة الأولى في توسيع الكورنيش بدأت من تقاطع شارع خالد بن الوليد مع شارع الجيش حتى منطقة سيدي بشر وكان الهدف منها التوسيع دون تقليل حجم الشاطئ، وكان عرض أقل شاطئ موجود بعد التوسعة ٣٠ متراً وتمت إضافة ما بين سبعة إلى تسعة أمتار إلى عرض الشارع وكانت هذه هي منطقة الكبائن القديمة الموجودة على شاطئ البحر في هذه المناطق، أما المرحلة الثانية فبدأت من تقاطع شارع خالد بن الوليد مع الجيش حتى المنتزه وكان التنفيذ مثل المرحلة الأولى تماماً وهذه هي المنطقة التي حدث بها الانهيار واجتياح البحر لها، أما المراحل الثالثة والرابعة والخامسة فهي من سيدي بشر حتى منطقة السلسلة ووجد أن التوسعة ستكون داخل البحر نفسه، وطبيعة البحر في هذه المنطقة صخرية القاع لذلك تطلب الأمر إضافة مرحلة الحماية البحرية لأسوار وطريق الكورنيش والتي تلتخص في إقامة جسر من "الدبش" الحمي مع بلوكات خرسانية زنة الواحدة ٥ - ١٠ طن لحماية هذا الجسر. وقد

(١) رأي الأستاذ الدكتور سيد حسن شرف الدين، الرئيس السابق لقسم علوم البحار بكلية العلوم - جامعة الإسكندرية، وأستاذ علوم البحار الفيزيائية بالقسم، حالياً رتبت المقابلة قبل الثورة الأخيرة للبحر) لرجب سعد الدين - مقال بعنوان رفقاً بالكورنيش النوة تكشف عيوب مشروع كورنيش الإسكندرية - مبدل إبست أون لابن.

وافقت هيئة حماية الشواطئ على هذه المرحلة، وما حدث في شهر ديسمبر عام ٢٠٠٣م كان قد تكرر عام ٢٠٠٢م في منطقة الأنفوشي في الميناء الشرقي. ولقد حدث تغيير في المناخ وفي اتجاه التيارات المائية البحرية التي أصبحت تأتي في اتجاه عمودي على الشواطئ مما يؤدي إلى حدوث انهيار وهجوم الرمال ومياه البحر على الطرق. ولقد تم عمل دراسات لحماية شواطئ الإسكندرية خاصة في مناطق المنتزه والعصافرة وميامي".

كما سبق يمكننا أن نخلص إلى أن مشروع تطوير وتوسيع الكورنيش لم يتم على أسس فنية خاصة في مرحلتيه الأولى والثانية. حيث لم يتم وضع فلتر الدبش أما في المراحل الثالثة والرابعة والخامسة فقد تم وضعه. ونجد أن الأمر يحتاج إلى دراسة بحرية متكاملة ومستفيضة على أسس علمية عن التغيرات في خط الشاطئ والرمل وتحركاتها لدراسة الأسباب ووضع طرق العلاج المناسب. كذلك يلاحظ أن ما تم عمله من أعمال التوسعة على طول الكورنيش قد تم بغير دراسة تفصيلية لما يمكن أن يتعرض له المنطقة من أخطار خلال السنوات القادمة حيث تم التحذير من قبل حينما حدث نفس ما حدث في المنتزه في منطقة الأنفوشي حين تعرضت المنطقة إلى التدمير، حيث تعدت الأمواج سور الميناء الشرقي وقذفت بكل شيء إلى طريق الكورنيش الرئيسي وحينها شوهدت لأول مرة ألواح الأخشاب المكسورة والطوب والرمل التي أتت كلها من داخل الميناء الشرقي إلى الطريق لأنه لم يراعى دراسة الأثر البيئي عند عمل التوسعات على طول هذه المنطقة.

٥-٥) توثيق الصورة البصرية (الذهنية) لمدينة الإسكندرية:

يتم خلال هذا الجزء رصد كورنيش مدينة الإسكندرية عن طريق توثيق الصورة البصرية (الذهنية) لمدينة الإسكندرية طبقاً للنقاط التي تم ذكرها في منهج رصد العلاقة بين الطابع المعماري والعمراني والتحول في العمارة والعمران في الباب الرابع (انظر شكل (٤-١) " عناصر تحليل الطابع المعماري والعمراني للمناطق العمرانية وعلاقته بالتحول في العمارة والعمران" ص .

وتتم عملية التوثيق بإدراج تلك النقاط على هيئة مجموعة من الجداول طبقاً لما يلي:
أولاً: نقاط تحليل توثيق الصورة البصرية (الذهنية) لكورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للمسارات:

١- العناصر البصرية للمسار

٢- أنماط وواجهات المباني .

٣- السمة الفضائية للمسار .

ثانياً: نقاط تحليل توثيق الصورة البصرية (الذهنية) لكورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للحدود:

١- الشكل وعلاقته بالمنطقة .

٢- النوع .

٣- الأهمية البصرية .

٤- واجهات المباني .

ثالثاً: نقاط تحليل توثيق الصورة البصرية (الذهنية) لكورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للأحياء:

١- النوع والنشاط السائد .

٢- الشكل والنسيج العمراني .

٣- السمة الفضائية للطرق .

٤- واجهات المباني .

رابعاً: نقاط تحليل توثيق الصورة البصرية (الذهنية) لكورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للنقاط التلاقي:

١- الشكل العام .

٢- النوع والنشاط السائد .

٣- علاقة المباني بالفراغ .

٤- العلامات المميزة الموجودة .

٥- واجهات المباني .

خامساً: نقاط تحليل توثيق الصورة البصرية (الذهنية) لكورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للعلامات المميزة:

١- الشكل المعماري .

٢- عناصر وأسس التميز البصري .

٣- الوظيفة .



ف

ق

ك

شكل (هـ-٧٨):

المصدر: الباحثه قلاعن .www.googleearth.com

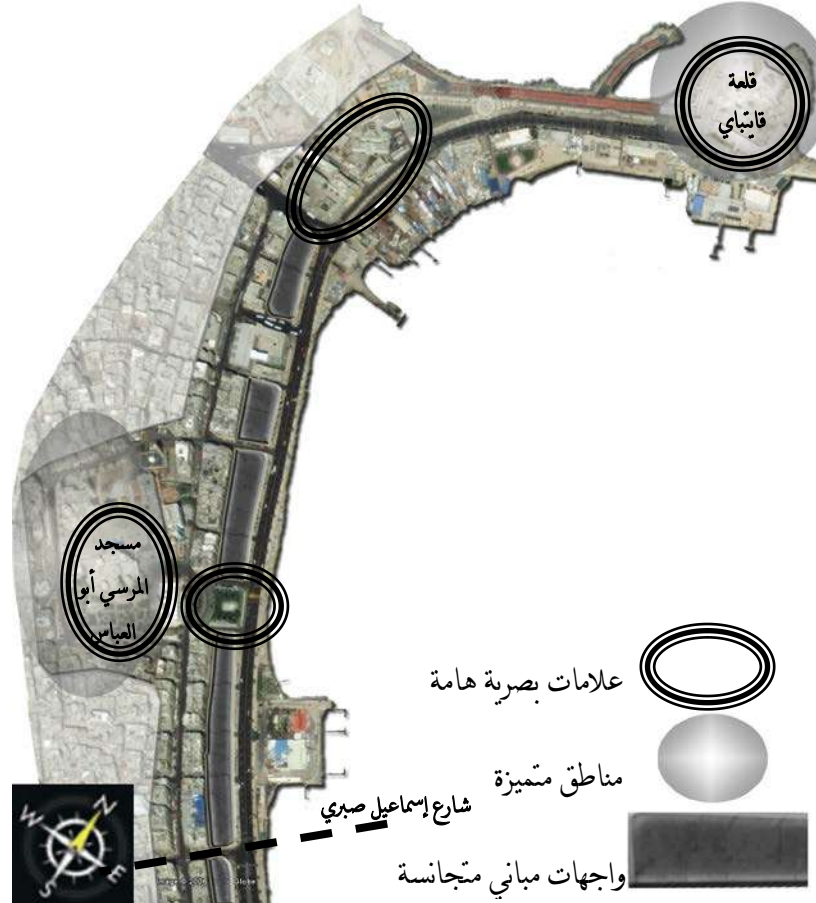
(١-٥-٥) توثيق الصورة البصرية (الذهنية) لكورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للمسارات:

المسار
نقاط التحليل

بداية من القلعة حتى شارع إسماعيل صبري

المسار

١



المباني

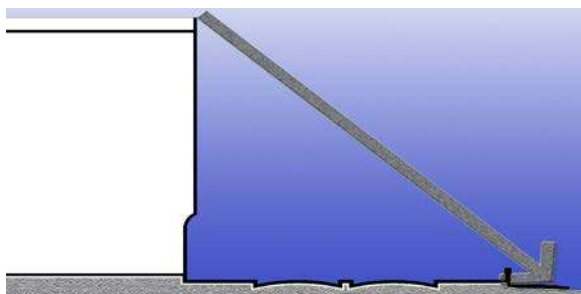
أنماط

٢




أنماط المباني متجانسة (عمارات منخفضة الارتفاع للإسكان المتوسط والمتميز) ولم يحدث تحول كبير لهذه المباني حيث تم طلاء واجهاتها باللون البيج الفاتح وملمس هذه المباني خشن وهي ذات طابع كلاسيكي مميز.

٣- السمة الفضائية للمسار



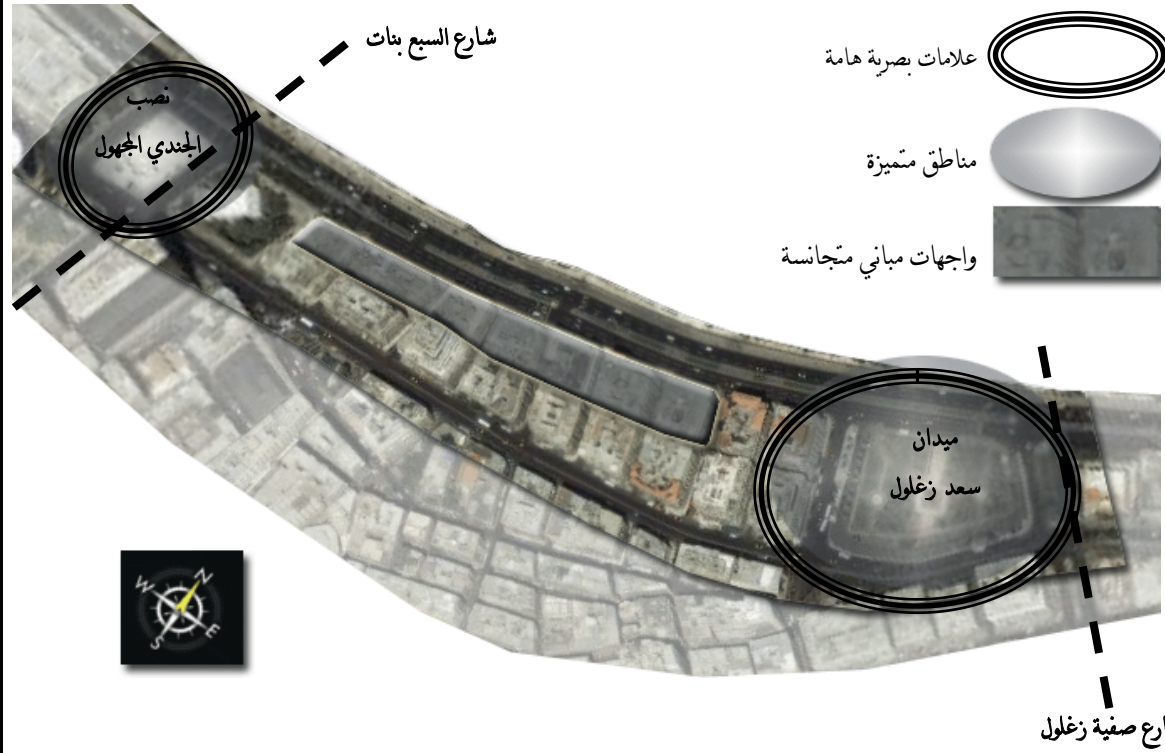
يتميز هذا المسار بانخفاض ارتفاعات المباني المطلة عليه، ويعتبر من الأجزاء التي لم يتم عمل توسعة لها على امتداد الكورنيش ومازال يحتفظ بطابعه الكلاسيكي القديم.

المسار نقاط التحليل	
<p>بدايةً من شارع إسماعيل صبري حتى شارع السبع بنات</p> 	<p>مسار ١</p>
 <p>أنماط المباني متجانسة (عمارات منخفضة الارتفاع للإسكان المتوسط والمتميز) ولم يحدث تحول كبير لهذه المباني حيث تم طلاء واجهاتها باللون البيج الفاتح وملس هذه المباني خشن وهي ذات طابع كلاسيكي مميز.</p>	<p>لمباني نقاط ٢</p>
 <p>يتميز هذا المسار بانخفاض ارتفاعات المباني المطلّة عليه، ويعتبر من الأجزاء التي لم يتم عمل توسعة لها على امتداد الكورنيش ومازال يحتفظ بطابعه الكلاسيكي القديم.</p>	<p>مسار ٣</p>

جدول (٥-٢): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للمسارات بدايةً من شارع إسماعيل صبري حتى شارع السبع بنات

المسار
نقاط التحليل

بدايةً من شارع السبع بنات حتى شارع صفية زغلول



مسار

١

المباني

نقاط

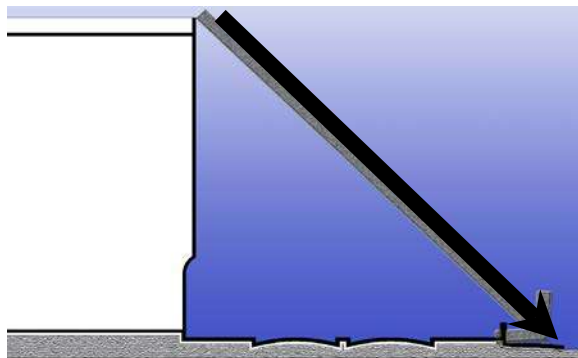
٢



أنماط المباني متجانسة (عمارات منخفضة الارتفاع للإسكان المتوسط والمتميز) ولم يحدث تحول كبير لهذه المباني حيث تم طلاء واجهاتها باللون البيج الفاتح وملس معظم هذه المباني خشن وهي ذات طابع كلاسيكي مميز.

مسار

٣



يتميز هذا المسار بانخفاض ارتفاعات المباني المطلة عليه، ويعتبر من الأجزاء التي لم يتم عمل توسعة لها على امتداد الكورنيش وما زال يحتفظ بطابعه الكلاسيكي الأصيل.

المسار
نقاط التحليل

بداية من شارع صفية زغلول حتى طريق قناة السويس

مسار

١

المباني

نقاط

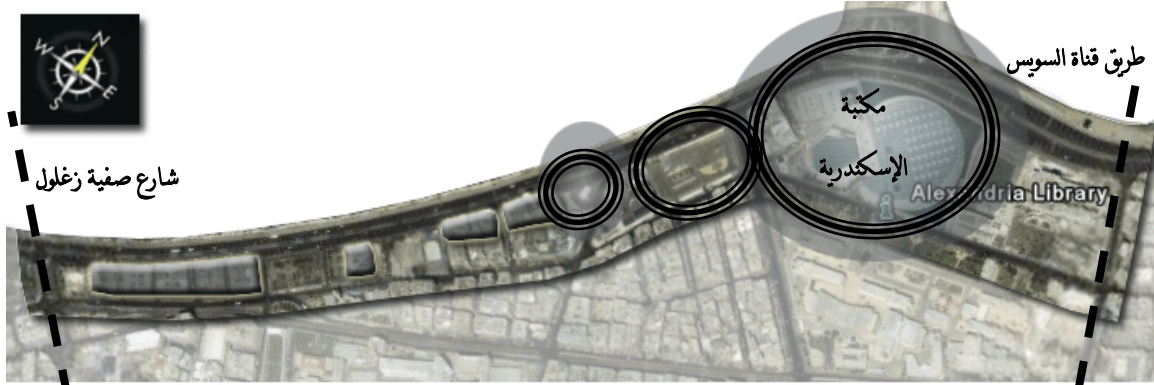
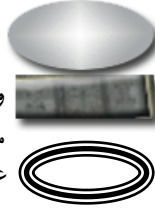
٢

مسار

٣



شارع صفية زغلول

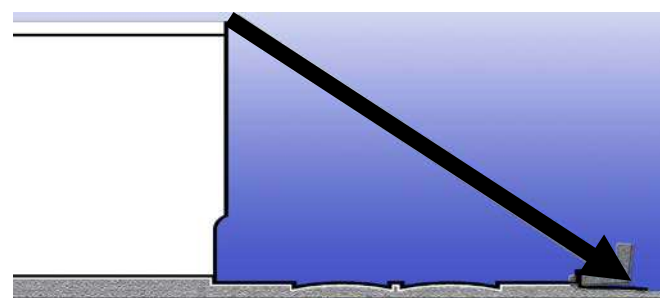
مناطق متميزة
واجهات مباني
متجانسة
علامات بصرية
هامة

المباني

نقاط

٢

أنماط المباني متجانسة نوعاً ما، ولقد حدث تحول معماري وعمراني كبير عند منطقة السلسلة حيث تم إعادة بناء مكتبة الإسكندرية في نفس موقعها القديم. ومعظم المباني المجاورة للمكتبة ذات طابع كلاسيكي أصيل وملبسها أغلبها خشن ومطلية باللون البيج الفاتح.



يتميز هذا المسار بانخفاض ارتفاعات المباني المطلية عليه، ولقد تم توسعة الكورنيش في المنطقة التي تقع أمام المكتبة مباشرةً ونجد أن المباني الواقعة بجوار المكتبة مازالت تحتفظ بطابعها الكلاسيكي القديم.

جدول (٥-٤): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للمسارات بداية من شارع صفية زغلول حتى طريق قناة السويس

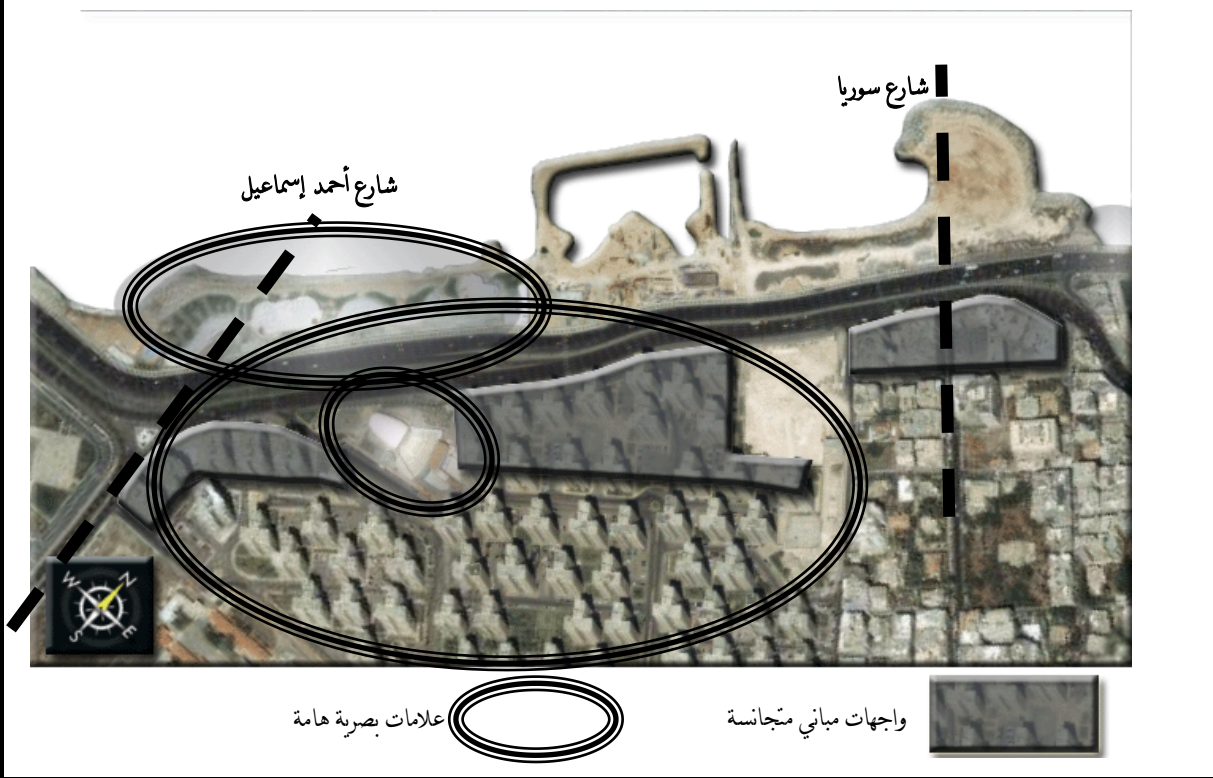
المسار نقاط التحليل	المسار	المباني نقاط	المسار
<p>بدايةً من طريق قناة السويس حتى شارع أحمد إسماعيل</p> 	<p>١</p>  <p>٢</p> <p>أنماط المباني عامة متجانسة وجدت عمارات منخفضة الارتفاع للإسكان المتوسط والتميز يتخللها بعض الأبراج المرتفعة لكن المباني إجمالاً متناغمة مع بعضها وتم توسعة أجزاء كبيرة من طريق الكورنيش في ذلك النطاق.</p> 	<p>٣</p>   <p>يطل على هذا المسار مباني متوسطة الارتفاع وبعض المباني شاهقة الارتفاع ويلاحظ أن عرض طريق الكورنيش يزيد كثيراً في بعض أجزائه ويبقى ثابتاً في أجزاء أخرى.</p>	

المسار
نقاط التحليل

بدايةً من شارع أحمد إسماعيل حتى شارع سوريا

مسار

١



المباني

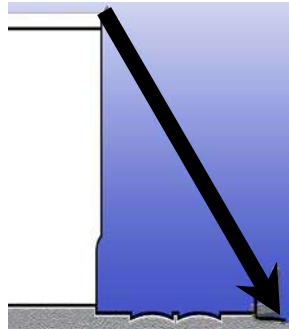
٢



أنماط المباني متجانسة (عمارات مرتفعة) حيث نجد أن جميع العمارات متشابهة من ناحية الكتل والملمس واللون "عمارات مصطفى كامل" فيما عدا القاعة متعددة الأغراض التي تختلف عن كل ما حوّلها من ناحية تشكيلها وارتفاعها المنخفض.

مسار

٣



يتميز هذا المسار بوقوع المباني المرتفعة مظلة عليه، ويعتبر من الأجزاء التي تم عمل توسعة لها على امتداد الكورنيش وتغيرت معالمها على امتداد الزمن حيث كانت من قبل منطقة عسكرية وطابع مبانيها حديث "Post Modern".

جدول (٥-٦): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للمسارات بدايةً من شارع أحمد إسماعيل حتى شارع سوريا .

المسار
نقاط التحليل

بدايةً من شارع سوريا حتى الشارع الموازي لفندق سان ستيفانو غرباً

شارع سوريا



علامات بصرية هامة



واجهات مباني متجانسة



مسار

١



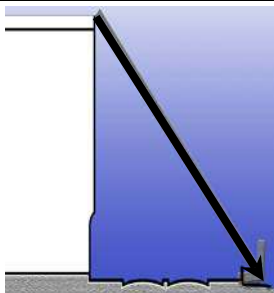
لمباني

نقاط

٢



أنماط المباني غير متجانسة ومعظمها عالية الارتفاع وتتمس بالطابع السكني في الأدوار العليا والتجاري في الأدوار السفلية وتباين وتختلف خامات وألوان المباني، ووجود كوبري ستانلي يعتبر من أهم العلامات المميزة المهمة والتي تقع على هذا الجزء من المسار ونجد أن الطابع المعماري الأصيل قد بدأ يقل كلما اتجهنا شرقاً.



يتميز هذا المسار بالارتفاع الكبير للمباني المطلة عليه، ويعتبر من الأجزاء التي تم عمل توسعة لها على امتداد الكورنيش وبدأ في هذا الجزء فقدان الطابع المعماري الكلاسيكي للمباني.

مسار

٣

المسار
نقاط التحليل

بدايةً من الشارع الموازي لفندق سان ستيفانو غرباً حتى شارع الإقبال

مسار

١



شارع الإقبال

علامات بصرية هامة

واجهات مباني متجانسة

المباني

نقاط

٢



أنماط المباني ليست حيث معظم المباني ارتفاعاتها كبيرة ويوجد بينها بعض المباني متوسطة ومنخفضة الارتفاع وذات طابع حديث.

مسار

٣

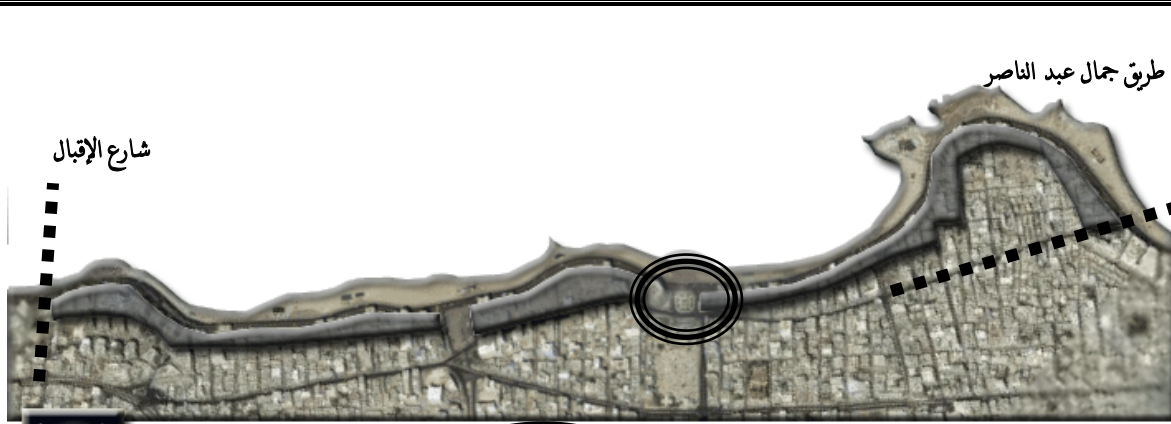


يتسم هذا المسار بارتفاع معظم المباني المطلة عليه، وتم عمل توسعة له على امتداد الكورنيش ونجد عدم وجود سمات مميزة للمباني المطلة عليه، ويمكن اعتبار فندق سان ستيفانو من أهم العلامات المميزة على هذا المسار.

جدول (٥-٨): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للمسارات بدايةً من الشارع الموازي لفندق سان ستيفانو غرباً حتى شارع الإقبال.

المسار
نقاط التحليل

بداية من شارع الإقبال حتى تقاطع طريق جمال عبد الناصر مع الكورنيش



شارع الإقبال

طريق جمال عبد الناصر

مسار

١



علامات بصرية هامة



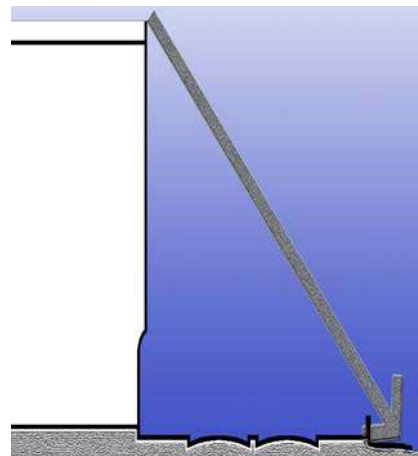
واجهات مباني متجانسة



المباني

٢

أنماط المباني متجانسة في ألوانها حيث تم طلاء واجهاتها بلون موحد (عمارات مرتفعة ومتوسطة الارتفاع) لكن يوجد بعض المباني الحديثة والتي تختلف في شكلها وملامستها والوانها عن المباني المطلة على هذا الجزء من المسار.



مسار

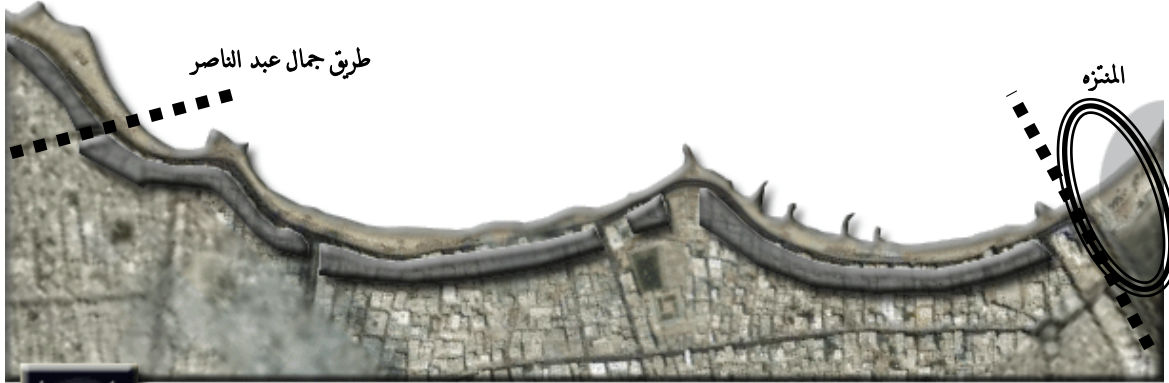
٣

يتسم هذا المسار بارتفاع معظم المباني المطلة عليه، وتختلف المباني من مباني مرتفعة إلى مباني متوسطة الارتفاع ومباني منخفضة، وتم عمل توسعة لهذا المسار ولا يوجد سمات مميزة تميز للمباني المطلة عليه.

جدول (٥-٩): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للمسارات بداية من شارع الإقبال حتى تقاطع طريق جمال عبد الناصر مع الكورنيش.

المسار
نقاط التحليل

بداية من تقاطع طريق جمال عبد الناصر مع الكورنيش حتى المنتزه



مسار

١

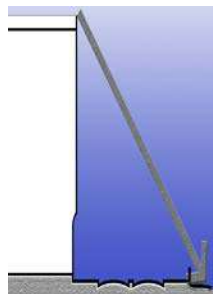


المباني

٢



أنماط المباني متجانسة من حيث شكلها ولكنها متباينة في ارتفاعاتها وألوانها وخاماتها، ووجدت بعض الأبراج المرتفعة مثل الفنادق والتي تختلف في شكلها وملبسها والوانها عن باقي المباني المطلة على هذا الجزء من المسار.



يتسم هذا المسار بارتفاع معظم المباني المطلة عليه، وتختلف المباني من مباني مرتفعة إله مباني متوسطة الارتفاع ومباني منخفضة، وتم عمل توسعة لهذا المسار والسماح المميزة لهذا المسار هو وجود الفنادق ذات الارتفاعات الكبيرة.

مسار

٣

جدول (٥-١٠): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للمسارات بدايةً من تقاطع طريق جمال عبد الناصر مع الكورنيش حتى المنتزه.

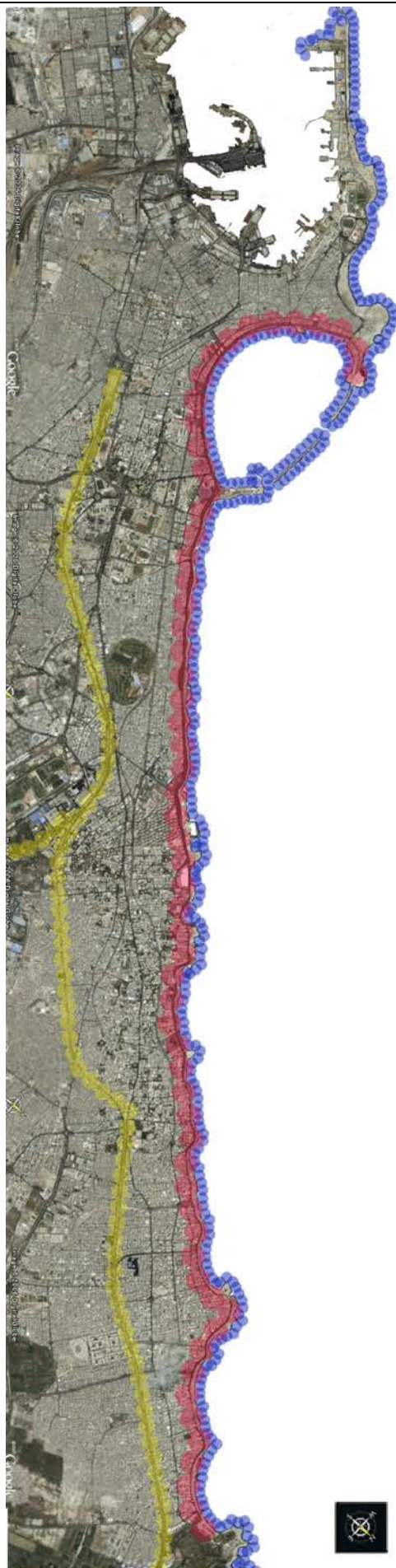
دو ذ
بعاً

بنة

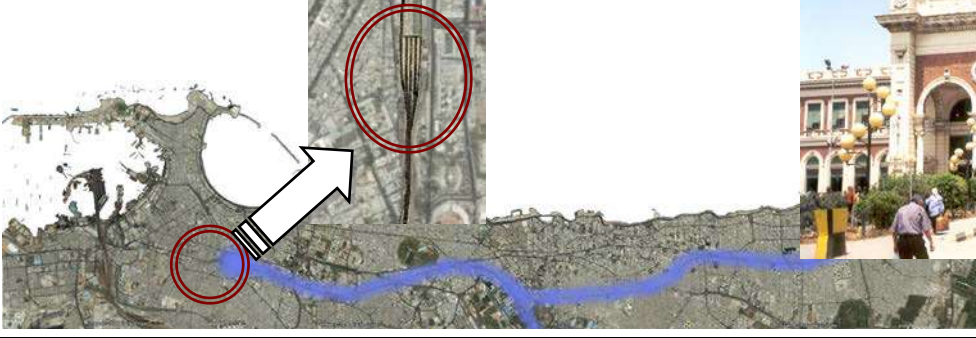
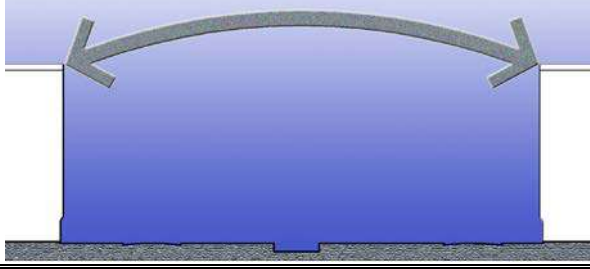
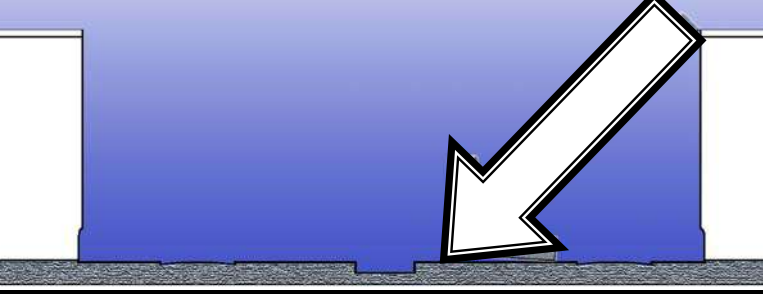
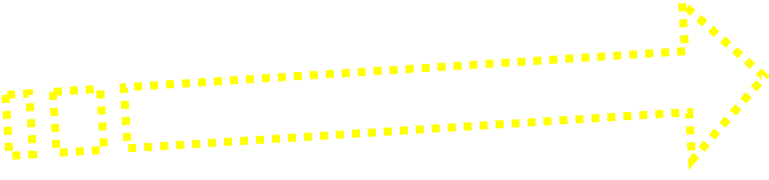

بنة
برة ا

المصدر: الباحثة تالا عن www.googleearth.com


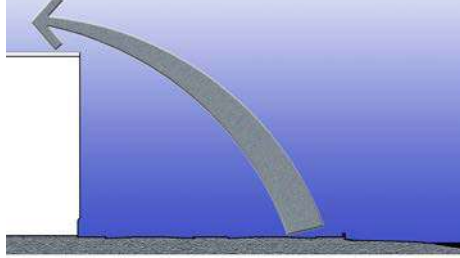
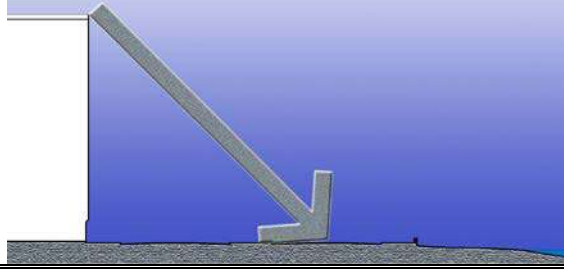


شكل (٥-٣٩):





(٥-٥-٢) توثيق الصورة البصرية (الذهنية) لكورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للحدود:

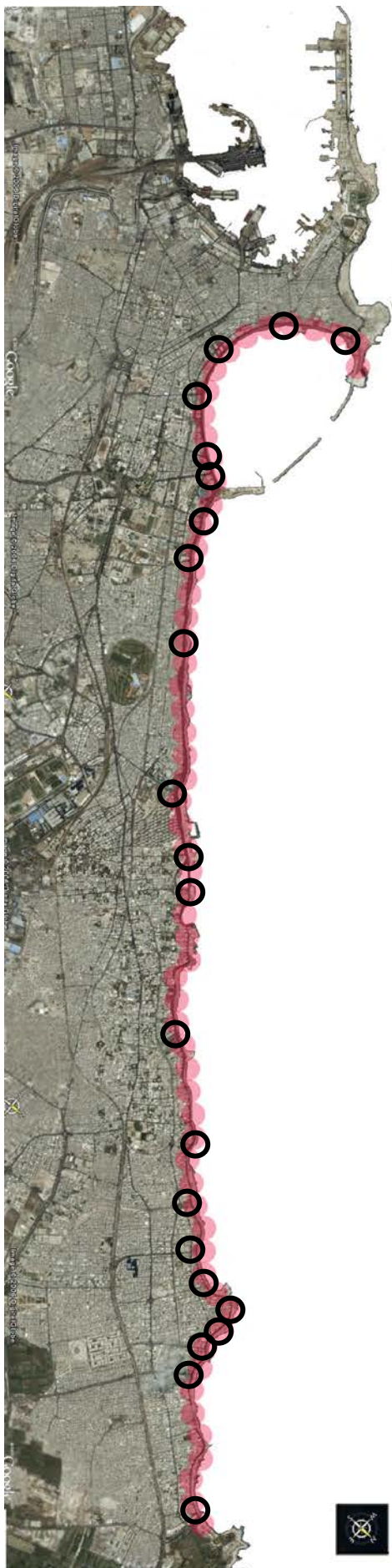
خط السكة الحديد		الحد تقاط التحليل
		<p>بالمنطقة</p> <p>١</p>
		<p>النوع</p> <p>٢</p>
<p>الحافة عريضة وواسعة ونسبة ارتفاع المباني إلى عرض المسار حوالي ٤/١.</p>		<p>ضائبة</p> <p>بصرية</p>
<p>الحافة قوية وواضحة مما يؤكد درجة فصلها بين المناطق.</p>		<p>طقتين</p> <p>٣</p>
<p>واجهات المباني متجانسة من حيث خطوط السماء في أجزاء منها ومتباينة ومتضاربة في التكوين الكلي.</p>		<p>مجمعات المباني</p> <p>٤</p>

جدول (٥-١١): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للحدود (خط السكة الحديد).

طريق الكورنيش		الحد قاط التحليل
		<p>بالمنطقة</p> <p>١</p> <p>الكورنيش حد قوي منع امتداد العمران تجاه الشمال.</p>
<p>الحافة هنا مستمرة حيث أنها عبارة عن طريق يفصل بين المباني والبحر ويعمل على منع امتداد العمران تجاه الجهة الشمالية من مدينة الإسكندرية.</p>		<p>النوع</p> <p>٢</p> 
<p>الحافة عريضة وتعتبر حد فاصل تماماً بين العمران وشاطئ البحر.</p>		<p>هائية</p> <p>صيرية</p> 
 <p>الحافة قوية وواضحة جداً مما يؤكد دورها كحد فاصل.</p>		<p>الفتن</p> <p>٣</p>
 <p>واجهات المباني متجانسة من حيث خطوط السماء والتفاصيل والإقاعات والملمس واللون في أجزاء منها ومتباينة ومتضاربة في التكوين الكلي.</p>		<p>المباني</p> <p>٤</p>

المسار نقاط التحليل		البحر الأبيض المتوسط	
١	بالمنطقة	 <p>الكورنيش حد قوي منع امتداد العمران تجاه الشمال.</p>	
٢	النوع	<p>الحافة هنا مستمرة حيث أنها عبارة عن حد قوي جداً وهو البحر الأبيض المتوسط ويعمل على منع امتداد العمران تجاه الجهة الشمالية من مدينة الإسكندرية.</p> 	
٣	ضائية بصرية	 <p>الحافة عريضة وتعتبر حد فاصل تماماً يمنع امتداد العمران بعده.</p>	
٣	طقتين	 <p>الحافة قوية جداً وواضحة مما يؤكد دورها كحد فاصل.</p>	
٤	ت المباني	 <p>واجهات المباني متجانسة من حيث خطوط السماء والتفاصيل والإيقاعات والملبس واللون في أجزاء منها ومتباينة ومتضاربة في التكوين الكلي.</p>	

جدول (٥-١٣): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً للحدود (البحر الأبيض المتوسط).



توثيق

توثيق














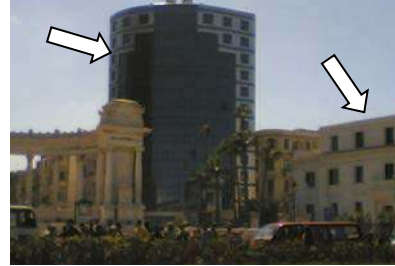

توثيق

توثيق















توثيق (٥-٤١):

المصدر: الباحثه قلاعن .www.googleearth.com










(٥-٥-٤) توثيق الصورة البصرية (الذهنية) لمدينة الإسكندرية تبعاً لنقاط التلاقى:

ميدان سعد زغول	ميدان الجندي المجهول	ساحة مسجد المرسي أبو العباس	نقطة التلاقى نقاط التحليل
			شكل العام ١
			سائد النشاط ٢
			فني بالفراغ ٣
			الموجودة ٤
			المباني ٥
واجهات المباني متجانسة	واجهات المباني متناقضة وغير متجانسة	واجهات المباني متجانسة	

جدول (٥-٢٢): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً لنقاط التلاقى (ساحة مسجد المرسي أبو العباس، ميدان الجندي المجهول، ميدان سعد زغول).

تقاطع طريق قناة السويس مع الكورنيش	مكتبة الإسكندرية	تقاطع شارع شامبليون مع الكورنيش	نقطة التلاقى نقاط التحليل
			شكل العام ١
 <p>تقاطع والنشاط السائد: السكاني والسياحي.</p>	 <p>منطقة ثقافية يتركز فيها النشاط الثقافي والفكري والعلمي والسياحي.</p>	 <p>تقاطع والنشاط السائد: السكاني والسياحي</p>	نشاط السائد ٢
			بي بالعراق ٣
<p>لا يوجد علامة مميزة عند هذا التقاطع</p>	 <p>المكتبة وقاعة المؤتمرات والقبة السماوية</p>	 <p>المبنى الزجاجي على ناصية الشارع</p>	مميزة الموجودة ٤
 <p>واجهات المباني غير متجانسة</p>	 <p>المكتبة مما يميز المكتبة كثيراً في تلك المنطقة.</p>	 <p>واجهات المباني متجانسة</p>	ت المباني ٥

جدول (٥-٢٣): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً لنقاط التلاقى (تقاطع شارع شامبليون مع الكورنيش ، مكتبة الإسكندرية ، تقاطع طريق قناة السويس مع الكورنيش).


التقاطع عند نهاية كوبري ستانلي	كوبري ستانلي	التقاطع عند بداية كوبري ستانلي	نقطة التلاقى نقاط التحليل
			شكل العام ١
 <p>تقاطع والنشاط السائد هو النشاط المروري</p>	 <p>كوبري والنشاط السائد هو النشاط المروري</p>	 <p>تقاطع والنشاط السائد هو النشاط المروري</p>	ط السائد ٢
-----	-----	-----	بي بالصراع ٣
 <p>شكل نهاية الكوبري</p>	 <p>مفردات الكوبري المعمارية</p>	 <p>شكل مدخل الكوبري</p>	ة الموجودة ٤
-----	-----	-----	ت المباني ٥

جدول (٥-٢٤): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً لنقاط التلاقى (كوبري ستانلي).

من العرض السابق لكيفية قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية طبقاً للعناصر البصرية الخمسة التي ذكرها "كفن لنش" لرؤية المدينة وتكوين صورة ذهنية لها وبذلك يمكننا أن نخلص إلى أن كورنيش الإسكندرية كحالة دراسية يمكن قراءته بجميع تلك النقاط ونستنتج أن الكورنيش في حد ذاته بالنسبة لمدينة الإسكندرية يعتبر مسار هام، وحد قوي، ومنطقة مستقلة، ونقطة تلاقي لمعظم الطرق داخل مدينة الإسكندرية وعلامة مميزة جداً ذات طابع خاص تميز مدينة الإسكندرية، وطبقاً لدراسات "كفن لنش" أيضاً في أن المدينة ذات الصورة البصرية الكبيرة تكون مكونة جيداً فإن هذا يشير إلى أن كورنيش مدينة الإسكندرية مكون بشكل جيد جداً ومتميز من حيث تحقيقه للعناصر الخمسة السابق ذكرها جيداً.



لمعرفة مدى ارتباط معدل التحول المعماري والعمراني لكورنيش مدينة الإسكندرية من خلال رصد بعض أبرز نقاط التحول في العمارة والعمران لمدينة الإسكندرية ومدى تأثيرها في التحكم بالطابع المعماري والعمراني للمدينة يتم تحليل بعض أبرز تلك النقاط وذلك على سبيل المثال وليس الحصر (قبل وبعد التحول) على امتداد كورنيش مدينة الإسكندرية ويتضح ذلك بعد تحليل جداول الخمسة عناصر السابقة فيما يلي:

مكتبة الإسكندرية		منطقة التحول	
بعد تطوير الكورنيش	قبل تطوير الكورنيش	نقاط التحليل	
 	 		
منطقة ثقافية يتركز فيها النشاط الثقافي والفكري والعلمي والسياحي .	كانت الأرض المبني عليها المكتبة عبارة عن أرض فضاء .	النوع والنشاط السائد	
يختلف شكل المبنى عن ما حوله من المباني ذات الطابع المعماري الفريد مما يزيد من درجة تميز المكتبة .	-----	علاقة المبنى بالفراغ	
المبنى متميز جداً من الناحية المعمارية ويتضح ذلك في فكرة تصميمه وخاماته المستخدمة، ويعد علامة مميزة لتلك المنطقة بل للإسكندرية كلها .	-----	عمارة	درجة تميز وقوة المبنى
هذه المنطقة متميزة عمرانياً جداً بوجود هذا الصرح الهائل بها .	-----	عمران	المبنى
<p>واجهات المباني متناقضة وغير متجانسة مع المكتبة مما يزيد من قوة تميز المبنى في تلك المنطقة .</p> 		أنماط وواجهات المباني المائل عليها	

<p>القراءة والاطلاع (قاعات الاطلاع)، والمعرفة (المعارض)، (القبة السماوية) أي تعليمية وثقافية وراثية سياحية.</p>	<p>-----</p>	<p>٢- الوظيفة</p>	
<p>الحجم ضخماً إيجاءاً بالمقياس التعاطفي بما يتناسب مع الأهمية الثقافية والعلمية والتراثية والبصرية والسياحية.</p>	<p>-----</p>	<p>الحجم</p>	<p>المقياس</p>
<p>ارتفاع المكتبة قريب نسبياً من المباني المحيطة بها.</p>	<p>-----</p>	<p>الارتفاع</p>	
<p>الملمس خشن وناعم، واللون أزرق فاتح كلون البحر مع اللون البيج للجرانيت الأسواني الغشيم المحفور عليه كتابات ونقوش تمثل الحضارات الإنسانية المختلفة.</p>	<p>-----</p>	<p>ملمس ولون وتقسيمات</p>	
<p>السطح مائل تجاه البحر ووجدت تقسيمات الفتحات المنتظمة في سقف المبنى والحوائط رأسية ذات فتحات ضيقة.</p>	<p>-----</p>	<p>تشكيل الأسطح</p>	
	<p>-----</p>	<p>إمكانية الرؤية من مواضع مختلفة</p>	

ماري

٣

	زاد النشاط الثقافي والتعليمي والسياحي بشكل كبير جداً .	لم يكن هناك أي نشاط ثقافي أو تعليمي .	نشاط المنطقة	منطقة
	لم تتغير أنماط واجهات المباني المطلة عليها المكتبة بشكل كبير يذكر .	واجهات المباني المحيطة بقطعة الأرض متجانسة .	أنماط وواجهات المباني المطل عليها	تأثير
	زادت الحركة المرورية بشكل كبير وزاد عرض الكورنيش وتغيرت معالمه .	الحركة المرورية متوسطة وعرض الكورنيش غير كبير .	مسارات الحركة	٤
		-----	العناصر البصرية للكورنيش	رنيش ٥

جدول (٥-٢٩): أبرز التحولات المعاصرة والعمرانية على امتداد كورنيش الإسكندرية (مكتبة الإسكندرية) .

لاقي

بمعا














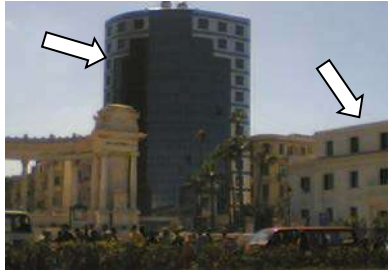

من م

مكلا















شكل (9-38):










المصدر: الباحثه تقياً عن www.googleearth.com.

(٥-٥-٤) توثيق الصورة البصرية (الذهنية) لمدينة الإسكندرية تبعاً لنقاط التلاقى:

ميدان سعد زغول	ميدان الجندي المجهول	ساحة مسجد المرسي أبو العباس	نقطة التلاقى نقاط التحليل
			شكل العام ١
			خط السائد ٢
			نفي بالفراغ ٣
			المتواجدة ٤
			ت المباني ٥

جدول (٥-٢٢): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً لنقاط التلاقى (ساحة مسجد المرسي أبو العباس، ميدان الجندي المجهول، ميدان سعد زغول).

تقاطع طريق قناة السويس مع الكورنيش	مكتبة الإسكندرية	تقاطع شارع شامبليون مع الكورنيش	نقطة التلاقى نقاط التحليل
			شكل العام ١
 <p>تقاطع والنشاط السائد: السكاني والسياحي.</p>	 <p>منطقة ثقافية يتركز فيها النشاط الثقافي والفكري والعلمي والسياحي.</p>	 <p>تقاطع والنشاط السائد: السكاني والسياحي</p>	ط السائد ٢
			بي بالعراق ٣
<p>لا يوجد علامة مميزة عند هذا التقاطع</p>	 <p>المكتبة وقاعة المؤتمرات والقبة السماوية</p>	 <p>المبنى الزجاجي على ناصية الشارع</p>	مميزة الموجودة ٤
 <p>واجهات المباني غير متجانسة</p>	 <p>المكتبة مما يميز المكتبة كثيراً في تلك المنطقة.</p>	 <p>واجهات المباني متجانسة</p>	ت المباني ٥

التقاطع عند نهاية كوبري ستانلي	كوبري ستانلي	التقاطع عند بداية كوبري ستانلي	نقطة التلاقي نقاط التحليل
			شكل العام ١
 <p>تقاطع والنشاط السائد هو النشاط المروري</p>	 <p>كوبري والنشاط السائد هو النشاط المروري</p>	 <p>تقاطع والنشاط السائد هو النشاط المروري</p>	ط السائد ٢
-----	-----	-----	بي بالصراع علاقة المبا ٣
 <p>شكل نهاية الكوبري</p>	 <p>مفردات الكوبري المعمارية</p>	 <p>شكل مدخل الكوبري</p>	ة الموجودة ٤
-----	-----	-----	ت المباني ٥

جدول (٥-٢٤): قراءة كورنيش مدينة الإسكندرية تبعاً لنقاط التلاقي (كوبري ستانلي).

منطقة التحول ←

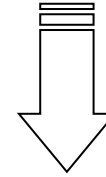
منطقة كوبري ستانلي

بعد بناء الكوبري

قبل بناء الكوبري



نقاط التحليل



ما زال يوجد الشاطيء وأصبح النشاط السائد ترفيهي ومروري.

كانت الأرض المحيطة بالشاطيء تستخدم للتصيف (ترفيه).

النوع والنشاط السائد

يختلف شكل الكوبري عن ما حوله من المباني ويتميز بمفرداته المعمارية الفريدة.

علاقة المبنى بالفراغ

المبنى متميز جداً من الناحية المعمارية ويتضح ذلك في فكرة تصميمه وخاماته المستخدمة، ويعد علامة مميزة من أبرز العلامات المميزة على امتداد الكورنيش.

عمارة

درجة تميز

لعمراني

هذه المنطقة متميزة عمرانياً جداً وقوع هذا الكوبري عليها.


عمران

وقوة المبنى

واجهات المباني متناقضة وغير متجانسة مع الكوبري مما يزيد من قوة تميزه في تلك المنطقة.



أنماط وواجهات المباني
المطل عليها

تسهيل حركة المرور الآلي.	-----	٢- الوظيفة	
الحجم ضخم إيجاءاً بالمقياس التعاطفي بما يتناسب مع الأهمية المرورية والتراثية والبصرية والسياحية للمدينة.	-----	الحجم	المقياس
ارتفاع الكوبري مختلف عن المنطقة المحيطة به.	-----	الارتفاع	
الملمس خشن، واللون أبيض وأحمر، وهو مبني على غرار كوبري المنتزه.	-----	لمس ولون وتقسيمات	
السطح مستوي وبه تشكيلات معمارية متميزة وذات طابع خاص.	-----	تشكيل الأسطح	
	-----	<p>إمكانية الرؤية من مواضع مختلفة</p> <p>ماري ٣</p>	

منطقة	نشاط المنطقة	نشاط ترفيهي وسياحي .	زاد النشاط الترفيهي والسياحي بالإضافة إلى النشاط المروري .
تأثير	أنماط وواجهات المباني المطل عليها	واجهات المباني المحيطة بالشاطيء متجانسة .	لم تتغير أنماط واجهات المباني المحيطة بالكوبري بشكل كبير يذكر .
٤	مسارات الحركة	لم يكن هناك حركة مرور آلي تمر فوق الشاطيء .	زادت الحركة المرورية بشكل كبير .
زيتش مسلا ٥	العناصر البصرية للكورنيش	كبائن ستالي	

جدول (٥-٢٩): أبرز التحولات المعاصرة والعمرانية على امتداد كورنيش الإسكندرية (منطقة كوبري ستالي) .

نستخلص مما سبق أنه توجد نقاط تحول هامة على امتداد كورنيش مدينة الإسكندرية تكونت على مدار الزمن وتلك النقاط أثرت بشكل كبير على صياغة كورنيش مدينة الإسكندرية، ونجد من تحليل بعض تلك النقاط أنه كلما زاد معدل التحول المعماري والعمراني في منطقة ما كمنطقة مكتبة الإسكندرية ومنطقة كوبري ستانلي على سبيل المثال كلما زاد تميز تلك المنطقة بصرياً وثبتت صورتها ذهنياً لدى المشاهد وذلك يرفع من قيمة كورنيش مدينة الإسكندرية بصرياً.

خلاصة الباب:

من خلال عرض الباب الخامس يمكننا أن نخلص إلى:

- السبب الرئيسي وراء مشروع توسعة وتجميل كورنيش الإسكندرية هو تسهيل حركة مرور السيارات.
- كورنيش مدينة الإسكندرية ظهر منذ القرن التاسع عشر الميلادي .
- لكل مشروع متعلق بالظواهر الطبيعية ردود أفعال إيجابية أو سلبية تظهر مع مرور الوقت لذا لا بد من تقويم الإيجابيات ومحاولة معالجة السلبيات لتجنب مخاطرها التي قد تزيد مع مرور الزمن .
- توجد نقاط تحول هامة على امتداد كورنيش مدينة الإسكندرية تكونت على مدار الزمن وتلك النقاط أثرت بشكل كبير على صياغة كورنيش مدينة الإسكندرية، ونستنتج من ذلك أنه كلما زاد معدل التحول المعماري والعمراني في منطقة ما كلما زاد تميز تلك المنطقة بصرياً وثبتت صورتها ذهنياً لدى المشاهد وذلك يرفع من قيمة كورنيش مدينة الإسكندرية بصرياً .
- مشروع توسعة كورنيش الإسكندرية كان لا بد من إقامته لتلافي مشاكل التنقل من شرق المدينة إلى وسطها وحتى لو تم ذلك في عجلة حيث بالرغم من بعض السلبيات التي ظهرت به إلا أنه مشروع هام كان لا بد منه .

محتويات الباب السادس "النتائج والتوصيات"

١٨٢	..... (١-٦) توصيات البحث.
١٨٢	..... (١-١-٦) أولاً: توصيات عامة.
١٨٤	..... (٢-١-٦) ثانياً: توصيات خاصة بمنطقة الدراسة الميدانية بمدينة الإسكندرية.
١٨٩	..... (٣-١-٦) ثالثاً: أبحاث مستقبلية.
١٩٠	..... المراجع العربية
١٩٤	..... المراجع الأجنبية.

(٦-١) توصيات البحث:

(٦-١-١) أولاً: توصيات عامة:

١- التحول في العمارة والعمران:

ناقش البحث مفهوم ظاهرة التحول وعلاقته بالعمارة والعمران وذلك في محاولة للوصول إلى المنهج الذي تسلكه هذه الظاهرة في عملية التطور. وذلك لطرح منهج لسلوك التحول كظاهرة معمارية وعمرانية. وتم ذكر المراحل التي تمر بها ظاهرة التحول المعماري والعمراني، وتم تناول هذه المراحل بالشرح والأمثلة وتوضيح المظاهر والمجالات التي يصاغ من خلالها التحول المعماري والعمراني. كذلك تم ذكر نبذة مختصرة عن المدن الساحلية ذات القيمة التاريخية، وذكر أبرز سماتها العامة، ومراحل التحول التي تمر بها ظاهرة التحول المعماري والعمراني لهذه المدن، وتم ذكر الاتجاهات النظرية الكلاسيكية التي تتناول موضوع التغير والتحول المعماري والعمراني للمدن. وأخيراً تم ذكر تأثير التحولات الفكرية على نمط العمران المحلي الذي يوضح أن تحليل التحولات المعمارية والعمرانية للمدن يعطي مؤشراً لوجود ظاهرة عامة أو قانون ثابت يحكم عملية تطور عمارة وعمران أي مدينة.

وبناءً عليه يوصي البحث في هذا الشأن بالآتي:

أ- الأخذ في الاعتبار ومراعاة الظروف والأسباب التي تتوفر لقيام التحول والتغير.

ب- وضع الظروف والبيئة والحوادث الناتجة عن ظهور العنصر التغييري في الحسبان عند قياس تحول المدن.

ج- من العوامل التي يجب وضعها في الاعتبار عند حدوث تحول معماري وعمراني لتحقيق استدامة طابع المنطقة العمراني ما يلي:

- أن يناسب التحول الاحتياجات الاجتماعية لقاطني المنطقة حتى لا تكون غريبة عنهم وغير مقبولة.
- أن يتناسب ويتواءم التحول الناتج عن المستوى الاقتصادي والثقافي للمنطقة حتى يتسنى استيعابه.

٢- المدن الساحلية ذات القيمة التاريخية:

أوضحت الدراسة النظرية أن المناطق الساحلية ذات القيمة التاريخية تعد من أهم مناطق العالم المأهولة بالسكان وتلك هي الحقيقة التي تؤكد على أهمية الحفاظ عليها وتنمية مواردها المختلفة. ويتأكد تميز العديد من المدن الساحلية التاريخية من خلال كل من شخصية المكان والمحتوى الطبيعي من ناحية وعبق التاريخ والناتج المادي الإنساني من ناحية أخرى. وهذه النواحي إضافة إلى القيم البصرية والمادية والوظيفية تشكل جزءاً متكاملًا يميز هذه المدن. وتوصل البحث إلى أن أهمية هذه المدن تحتاج إلى سياسة واعية تتعامل مع إمكانياتها بدلاً من إهدارها وفقدانها.

وأوضحت الدراسة النظرية أيضاً أنه بما أن المناطق العمرانية تتعرض إلى تغير وتحول عمراني ومعماري، فإنه من البديهي أن يتلاءم هذا التغير والتحول مع إمكانيات ومحددات تلك المناطق.

إن المناطق الساحلية ذات القيمة التاريخية تكون بيئات مميزة في النسيج العمراني ولها إمكانيات عديدة ومختلفة عن المناطق غير الساحلية. والمناطق التي لها نفس النسيج العمراني والطبيعي لا بد أن يكون لها نفس الصفات ونفس المظاهر ونفس طرق إعادة الإحياء. وفي هذا الشأن يوصي البحث بالآتي:

أ- حماية العمران الحيوي والاقتصادي والاجتماعي والأنشطة والموارد البيئية لهذه المدن وقاطنيها حيث تتطلب بعض المدن الساحلية ذلك عند عمل إعادة تجديد لها.

ب - مراعاة وجود الأماكن المتدهورة "Degraded" ومناطق الكوارث "Hazardous" في المناطق الساحلية ذات القيمة التاريخية حيث أن وجودها يكون واضحاً ولا يقبل الجدل ويساعد بشكل كبير على حدوث عواقب اقتصادية وآثار سلبية اجتماعية وإهمال حضري وانهيار في أسس البناء .

ج - احترام ومراعاة المقومات الخاصة للمكان نفسه مثل موقعه الجغرافي ودوره في نمط النسيج الحضري بالمدن "Townscape" في موقعه الخاص وقيمة مكوناته وذلك وصولاً إلى النسيج الحضري "Townscape" الجيد بالمدن الساحلية ذات القيمة التاريخية .

د - الاهتمام بالمستويات المختلفة للمناطق الساحلية حيث أنها مرتبطة بتطور فهم المشاكل الساحلية ومدخلها لتجنب أو تخفيف أثارها . ووصف النتائج تبعاً للتطور السكاني الجماعي الرئيسي، والاستخدام الساحلي، وتأثير (أثر) الاستخدام الساحلي، والوثائق التاريخية العمرانية والوثائق الإدارية .

هـ - محاولة وضع أسس وشروط للحفاظ على النسيج العمراني القديم وتطوير كفاءة لتلافي التلف الذي قد ينجم عن عدم وجود اهتمام بالمباني القديمة وعدم معرفة مدى قيمتها الثقافية أو الوظيفية .

و - مراعاة اختلاف مقياس المباني الحديثة عن المباني التاريخية عند تصميمها وذلك لتجنب حدوث الدمار والحراب والانهيار للمناطق الساحلية ذات القيمة التاريخية . حيث وجدت بعض المباني ذات الاستخدامات الجديدة والتي لا تتلاءم مع الأصالة التاريخية والثقافية والتراثية للمكان وليس لها أي علاقة بالمنطقة التي توجد بها . ومراعاة احترام خط الشاطئ لتلافي فقد ملامح المكان وضياعها . وأيضاً احترام وجود المباني القديمة لعدم ضياع الهوية التاريخية والثقافية والتراثية في المدن الساحلية ذات القيمة التاريخية .

ز - مراعاة عدم تعارض المناطق الساحلية ذات القيمة التاريخية عند تطويرها والحفاظ عليها مع العمران الطبيعي "Natural urban"، والتعقيد الاجتماعي "Social Complexity" وذلك لوصف وتحليل عملية التطور والحفاظ "Conservation Practices" .

ح - مراعاة تواجد الاستخدامات المختلفة للشاطئ في عمق الساحل وليس على الشاطئ مباشرةً . أي أن تكون على اتصال مباشر بالساحل وليست ملاصقة له .

(٦-١-٢) ثانياً: توصيات خاصة بمنطقة الدراسة الميدانية بمدينة الإسكندرية:

بعض النتائج المتعلقة بمنطقة الدراسة الميدانية:

ضرورة القيام بدراسة بيئية لطبيعة الشواطئ التي يتم التعامل معها في المدن الساحلية حيث أدى تجاهل تلك الأبعاد إلى حدوث

مشكلات مثل:

□ إمكانية حدوث دمار لبعض أجزاء من كورنيش الإسكندرية لعدم وضع رد فعل البيئة الطبيعي عند توسعه طريق الكورنيش .



شكل (٦-١): كورنيش الإسكندرية بعد تدميره أثناء نوبة يناير ٢٠٠٤م. - المصدر: www.ahram.org.eg/Archive2004/1/2/INVE1.HTM.

□ إمكانية هبوط طريق الكورنيش في بعض المناطق مثل ما حدث في جليم ومنطقة الميناء الشرقي نتيجة لسحب الرمال أسفل كورنيش الإسكندرية بواسطة الأمواج التي تهاجم سور الكورنيش.



شكل (٦-٢):
فقد الرمال نهائياً
من شاطئ
جليم -
المصدر:
www.google.com/earth.com



شكل (٦-٣): شاطئ ميامي عام (٢٠٠٥م). - المصدر: الباحثة.



شكل (٦-٤): قلة عرض شاطئ الإسكندرية في منطقة الأنفوشي عام (٢٠٠٤م).

المصدر: http://archnet.org/news/view.tcl?news_id=8601

شكل (٦-٥): صور توضح قلة المساحة المستغلة للاستمتاع بشاطئ البحر في منطقة

الميناء الشرقية عام (٢٠٠٤م).

المصدر: http://archnet.org/news/view.tcl?news_id=8601



- ❑ تقسيم الكورنيش في الكثير من أجزاءه على شكل حائط رأسي زاد من سوء الحال حيث أن ذلك يزيد من معدلات سحب الرمال من الشاطيء .
- ❑ قد يؤدي تغير البيئة البحرية الشاطئية إلى إمكانية حدوث إثار سلبية على الثروة السمكية .
- ❑ لا يحد وضع البلوكات الخرسانية في البحر أمام حوائط الكورنيش من تآكل الشواطيء وإن كان يمنع مياه الأمواج من غمر طريق الكورنيش .



شكل (٦-٦): وضع البلوكات الخرسانية في البحر أمام حوائط الكورنيش . - المصدر: الباحثة.

- ❑ في مخطط ٢٠٠٥م لمدينة الإسكندرية تم ذكر أنه لابد من زيادة عرض الشواطيء في الإسكندرية وليس زيادة عرض طريق الكورنيش على حساب الشواطيء وذلك ساعد على وجود السلبيات التي حدثت لطريق الكورنيش .
- ❑ زادت نسبة التلوث البيئي الناتج من عوادم السيارات والتي تضر بالمباني المطلة على الكورنيش .
- ❑ ظهرت مشكلة عبور المشاة لطريق الكورنيش وخاصة من يعتمد منهم على المواصلات العامة، كذلك ظهرت مشكلة عبور الجمهور الطريق للوصول إلى الشواطيء . مما زاد من نسبة الحوادث المرورية على الطريق .
- ❑ عدم كفاية عدد أنفاق المشاة المقامة على امتداد الكورنيش وبعد المسافات بينها .
- ❑ تعويض الشواطيء الطبيعية التي تم استقطاعها من البحر بشواطيء صناعية لتفي باحتياجات المواطنين .

بعض التوصيات المتعلقة بمنطقة الدراسة الميدانية:

١- أوضحت الدراسة الميدانية أن المباني ذات النشأة الأولى على امتداد كورنيش الإسكندرية هي مباني ذات قيمة تاريخية، فهي بطابعها المعماري المتميز تمثل ثروة معمارية يجب الحفاظ عليها والحد من ظاهرة تدهور طابعها المعماري والعمراني ومن ثم يوصي البحث بالآتي:

- أ- أهمية العمل على مراعاة اهتمام الأجهزة والهيئات المسؤولة عن العمران بالمنطقة للقيام بتحديد وإيقاف عمليات هدم المباني ذات القيمة التاريخية ذات الطابع المميز وخاصة تلك التي تعتبر نواة نشأة المنطقة، ومراعاة العوامل والقيم البيئية عند تطور عمران المناطق المجاورة لها حتى لا تفقد صبغتها الأصيلة التي يجب الحفاظ عليها وعدم إهدارها، وإلزام ملاك المباني والأراضي بالحفاظ على الطابع المعماري والعمراني مثل منطقة مقابر الشاطيء .
- ب- توعية السكان ومرتادي المنطقة بأهمية المحافظة على الطابع المعماري والعمراني للمكان ومراعاة الاستفادة من الشراكة الذاتية للسكان في المحافظة على الطابع المعماري والعمراني للمنطقة وذلك بالتنسيق مع الجهات والهيئات المسؤولة عن العمارة والعمران بالمنطقة عن طريق الالتزام بالاشتراطات الخاصة بعمليات البناء من حيث الارتفاعات والملمس واللون

ومعالجات الواجهات وتنسيق الموقع بحيث تتناسب مع الطابع المميز للمكان مع مراعاة العوامل والآثار البيئية وأخذها في الحسبان.

٢- بالنسبة لعملية توسيع الكورنيش يوصى البحث بأن تتضمن قواعد توسعة الكورنيش ما ينص على المحافظة أولاً على الطابع الأصلي للمناطق ذات القيمة التاريخية ومراعاة استخدام معالجات معمارية وعمرانية مماثلة أو مشابهة لطابع المنطقة، وعدم توسعة الطريق في تلك المناطق بشكل كبير مما قد يضر بطابعها المعماري والعمراني حيث يزيد ذلك من نسبة التلوث "عوادم السيارات مثلاً" والتي قد يمتد تأثيرها بالسلب على تلك المناطق مع مرور الوقت (مثل المنطقة التي تمتد من مكتبة الإسكندرية حتى قلعة قايتباي) والتي مازالت تحافظ على طابعها المعماري والعمراني الأصلي والتي يجب أخذ الاحتياطات اللازمة عند عملية تطوير وتوسعة الكورنيش بها حيث أنها تعتبر من أكثر المناطق المطلة على الكورنيش ذات قيمة واثراء وأصالة.



شكل (٦-٧): بعض ملامح المنطقة التي تمتد من قلعة قايتباي شرقاً حتى مكتبة الإسكندرية غرباً (٢٠٠٥م). - المصدر: الباحثة.

٣- كذلك مراعاة دراسة الآثار البيئية عند توسعة الكورنيش في تلك المنطقة لتلافي المشاكل التي نتجت في بعض أجزاء من الكورنيش بعد تطويره.



شكل (٦-٨): كورنيش الإسكندرية بعد نوبة يناير ٢٠٠٤م. - المصدر: www.ahram.org/Archive2004/1/2/INVE1.HTM.

٤- أهمية العمل على أن تسبق عمليات توسعة الكورنيش دراسة رد فعل البيئة (الأثر البيئي) عند الردم في البحر، حيث أدى عدم وضع هذا العامل في الاعتبار والاستعجال في تنفيذ عمليات التوسعة إلى حدوث خسائر يتكلف إصلاحها أكثر بكثير من عمليات التوسعة نفسها.

٥- مراعاة أن تواءم عناصر ومواد تنسيق الموقع المباني المجاورة وتعامل مع ظروف استخدام الأفراد. ومراعاة توعية السكان بالمحافظة على تلك العناصر وعدم إتلافها. وكان من الممكن تلافي ذلك كله من البداية تماماً إذا توفر عنصر الشراكة لقاطني الإسكندرية في عمليات توسعة وتحسين كورنيش الإسكندرية.



شكل (٦-٩): بعض مظاهر الإهمال من قبل مواطني ومرتادي الإسكندرية (٢٠٠٥م) . - المصدر: الباحثة.

فمثلاً كان لابد من زيادة عدد أنفاق المشاة على امتداد الكورنيش والتي لو كانت توفرت بنسبة معقولة لكانت قلت بدون شك من نسبة الحوادث المرورية على امتداد الكورنيش والتي يلاحظ زيادتها بشكل كبير بعد توسعة كورنيش الإسكندرية.

٦- أفقدت عملية توسعة كورنيش الإسكندرية العلاقة الحميمة التي كانت تربط المواطن السكندري بالبحر وذلك من ناحية مقياسه التعاطفي ومن ناحية عمليات خصخصة الشواطئ التي قللت كذلك من درجة ارتباط المواطن البسيط بالبحر. لذا يوصي البحث في هذا الصدد بضرورة العمل على جعل معظم الشواطئ عامة وليس العكس مع محاولة زيادة عروض الشواطئ كما كانت تقريباً سواء بإضافة رمال إلى أجزاء من البحر أو ما شابه ذلك، كذلك لابد من مراعاة سبل عبور الجمهور طريق الكورنيش بأمان.



شكل (٦-١٠): مقياس الكورنيش التعاطفي (٢٠٠٥م) . - المصدر: الباحثة.

٧- أوضحت الدراسة الميدانية أن المنهج المقترح لرصد العلاقة بين التحول في العمارة والعمران والطابع المعماري والعمراني لمدينة الإسكندرية والذي تم شرحه سابقاً يمكن استخدامه كأداة للتعرف على الطابع المعماري والعمراني للمناطق المختلفة كخطوة أولى على الطريق نحو مشكلة ضياع وافتقاد الطابع المعماري والعمراني من منظور التحول في العمارة والعمران، وفي هذا الصدد يوصى بتطبيق ذلك المنهج في مناطق عمرانية أخرى للتعرف على طابعها المعماري والعمراني في حل مشكلة افتقاده أو ضياعه أو تدهوره.

٨- مراعاة وضع نقطة شراكة المواطنين في عمليات التحول المعماري والعمراني في الاعتبار عند تطور أو تحول وتغير المناطق العمرانية حيث أنه من المؤكد أن يؤدي ذلك إلى نتائج أكثر إيجابية على المنطقة العمرانية وسيجد من الآثار السلبية التي قد تحدث - كرد فعل - من قبل قاطني المنطقة.

٩- مراعاة وضع الأثر البيئي دائماً في الاعتبار وتوقع رد فعل البيئة السريع والغير متوقع على تعديبات الإنسان على البيئة حيث قد يتطلب إصلاح ما نتج من ردود أفعال بيئية ميزانية أكبر بكثير من ميزانية عملية التطور والتحول والتغير نفسها مما يؤدي إلى إهدار المال العام.

١٠- التفكير في إقامة مراكز فرعية خدمية على مستوى الأحياء للتخفيف من الضغط على مركز مدينة الإسكندرية القديم - الذي مازال كما هو من القرن التاسع عشر- وربط هذه المراكز بمحور جنوبي.

١١- تدعيم المترو وترام الرمل لتسهيل حركة انتقال الجمهور داخل المدينة وتقليل الضغط المروري على الكورنيش.

١٢- مراعاة الحد من سرعة السيارات التي تمر عبر طريق الكورنيش وذلك بوضع قواعد صارمة للمرور وذلك بزيادة الوعي عند الجمهور وعند قائدي السيارات.

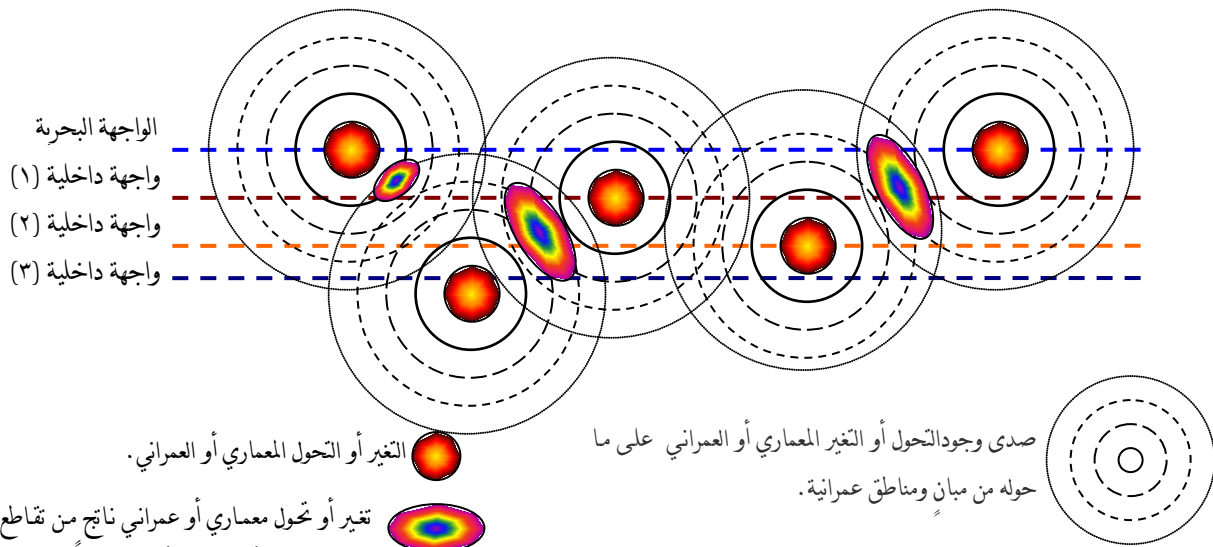
١٣- مراعاة العمل على رصد ووضع حلول مستمرة لتأثير الآثار السلبية للكورنيش وذلك بربطه بالمحاور العمودية عليه للوصول إلى عمق المدينة.

١٤- التفكير في وضع اقتراح طريق جنوبي سريع يجذب مرور مناطق حي المنتزه وشرق الإسكندرية للوصول إلى قلب المدينة.

(٦-١-٣) ثالثاً: أبحاث مستقبلية:

□ عمل دراسة مستقيضة على المنطقة التي تمتد من قلعة قايتباي شرقاً وحتى مكتبة الإسكندرية غرباً (منطقة الميناء الشرقي) على أن تقوم باستكمال الدراسة الحالية لمدينة الإسكندرية والتكامل معها، وخاصة قبل البدء في توسعة طريق الكورنيش فيها.

□ دراسة التغيرات والتحولات المعمارية والعمرانية الحادثة على عمق مدينة الإسكندرية بالتتابع بعيداً عن كورنيش الإسكندرية وبيان مدى صدق وجودها على ما حولها من مبانٍ ومناطق عمرانية.



شكل (٦-١١): دايگرام يوضح فكرة دراسة التغيرات والتحولات المعمارية والعمرانية الحادثة على عمق مدينة الإسكندرية بالتتابع بعيداً

عن كورنيش الإسكندرية وبيان مدى صدق وجودها على ما حولها من مبانٍ ومناطق عمرانية. المصدر: الباحثة.



شكل (٦-١٢): خريطة لمدينة الإسكندرية توضح فكرة دراسة التغيرات والتحولت المعمارية والعمرانية الحادثة على عمق مدينة الإسكندرية بالتتابع بعيدا عن الكورنيش. المصدر: الباحثة.

- ❑ القيام بعمل دراسة تطبيقية لموضوع شراكة المواطنين في تطوير جزء ما من مدينة الإسكندرية ومحاولة التوصل إلى مدى ردود أفعالهم الإيجابية والسلبية على هذا التطور بمرور الوقت.
- ❑ دراسة كيفية معالجة المناطق التي وجد بها آثار غارقة وتم ردمها بالبلوكات الخرسانية الضخمة من ناحية كيفية الحفاظ على تلك الآثار وترميمها والاستفادة من وجودها .

المراجع العربية:

الكتب:

١. إبراهيم نصحي - تاريخ مصر في عهد البطالمة - الجزء الأول.
٢. ابن عبد الحكم السيوطي - حسن المحاضرة - الجزء الأول.
٣. أحمد كمال الدين عفيفي - نظريات في تخطيط المدن - الطبعة الأولى - ١٤٢١هـ، ٢٠٠٠م.
٤. أحمد محمد النكلاوي - مذكرة في علم الاجتماع الحضري - القاهرة ١٩٨٩م.
٥. أحمد مختار العبادي - تاريخ الإسكندرية عبر العصور - محافظة الإسكندرية - ١٩٩٩م.
٦. السيد عبد العزيز سالم - تاريخ الإسكندرية وحضارتها في العصر الإسلامي - كلية الآداب - جامعة الإسكندرية، الطبعة الثانية ١٩٦٩م.
٧. السيد عبد العزيز سالم - تاريخ الإسكندرية عبر العصور - محافظة الإسكندرية - ١٩٩٩م.
٨. السيد عبد العزيز سالم - تخطيط الإسكندرية.
٩. ألفت يحي حمودة - الطابع المعماري بين التأصيل والمعاصرة - ١٩٨٧م.
١٠. المخطط العام لمدينة الإسكندرية - لعام (٢٠٠٥م).
١١. المقريري - الخطط - الجزء الأول.
١٢. المقريري - السلوك.
١٣. براون ستانلي. جاك ف. وايمز - مدن العالم - دراسة في نمو المواطن الحضري في أنحاء الكرة الأرضية - ج ٢ - ١٩٨٣م - ترجمة نظمي لوقا (١٩٨٦م) - مطبوعات كتابي.
١٤. ج. دي بويس - مستقبل الحضارة - ترجمة لمعي المطيعي - القاهرة ١٩٦١م.
١٥. جمال الدين الشيال - الإسكندرية في العصور الملوكي والأموي - مقال في كتاب غرفة الإسكندرية التجارية الذي أصدرته بمناسبة المعرض الزراعي الصناعي سنة ١٩٤٩م.
١٦. جمال حمدان - شخصية مصر - دراسة في عبقرية المكان - الجزء الثاني.
١٧. حسان حلاق - مناهج الفكر والبحث التاريخي والعلوم المساعدة وتحقيق المخطوطات بين النظرية والتطبيق - طبعة ثانية - بيروت - ١٩٩١م.
١٨. حسن فتحي - العمارة والبيئة - العدد ٦٧ - سلسلة كتابك، دار المعارف.
١٩. حسن محمد صبحي - تاريخ الإسكندرية عبر العصور - محافظة الإسكندرية - ١٩٩٩م.
٢٠. حسين عبد الحميد رشوان - دور المتغيرات الاجتماعية في التنمية الحضريّة - دراسة علم الاجتماع الحضري للمكتب الجامعي الحديث - الإسكندرية ١٩٨٨م.
٢١. حسين مؤنس - أثر ظهور الإسلام في الأوضاع السياسية والاقتصادية في البحر المتوسط - مقال بمجلة الجمعية التاريخية المصرية، مايو ١٩٥١م.
٢٢. داود عبده - فن الإسكندرية في العصر البيزنطي - مقال بكتاب محافظة الإسكندرية.

٢٣. راشد البزولي - التفسير الاشتراكي للتاريخ - مختارات مترجمة من فيديريك "أنجلز" و"ماركس" - مكتبة النهضة - القاهرة - ١٩٤٧م.
٢٤. زكي علي - الإسكندرية تأسيسها وبعض مظاهر الحضارة في عصر البطالمة - مجلة كلية الآداب - جامعة الإسكندرية - المجلد الثاني - ١٩٤٤م.
٢٥. سعاد ماهر - محافظات الجمهورية العربية المتحدة وآثارها الباقية في العصر الإسلامي - لجنة الخبراء - يصدرها المجلس العلى للشئون الإسلامية بالقاهرة - الكتاب الرابع - ١٣٨٦هـ - ١٩٦٦م.
٢٦. سعد زغول عبد الحميد - الإسكندرية من الفتح العربي حتى العصر الفاطمي - مقال بكتاب تاريخ الإسكندرية منذ أقدم العصور.
٢٧. عبد العاطي السيد - علم الاجتماع الحضري - مدخل نظري - دار المعرفة الجامعية - الإسكندرية - ١٩٨٥م.
٢٨. عرفان سامي - عمارة القرن العشرين - جامعة الأزهر - ١٩٧٨م.
٢٩. عرفان سامي - نظرية الوظيفة في العمارة - دار النشر للجامعات المصرية ١٩٦٢م.
٣٠. عزت زكي قادوس - مقال بكتاب - تاريخ الإسكندرية عبر العصور - محافظة الإسكندرية - ١٩٩٩م.
٣١. عزيز سوريال عطية - الإسكندرية المسيحية.
٣٢. علماء الحملة الفرنسية - موسوعة وصف مصر - دراسات عن المدن والأقاليم المصرية - ترجمة زهير الشايب - الجزء الثالث.
٣٣. علي عبد المعطي - ملامح الفكر الفلسفي والديني في مدينة الإسكندرية القديمة وتياراتها العلمية والفنية.
٣٤. علي مبارك - الخطط التوفيقية الجديدة - الجزء السابع - (القاهرة - بولاق - ١٨٨٧م).
٣٥. عمر طوسون - تاريخ خليج الإسكندرية القديم - ١٩٤٢م.
٣٦. عمر عبد العزيز - مقال بكتاب - تاريخ الإسكندرية عبر العصور - محافظة الإسكندرية - ١٩٩٩م.
٣٧. فؤاد فنج - الإسكندرية.
٣٨. فاروق عثمان أباطة - مقال بكتاب - تاريخ الإسكندرية عبر العصور - محافظة الإسكندرية - ١٩٩٩م.
٣٩. فوزي الفخراني - مقال بكتاب - تاريخ الإسكندرية عبر العصور - محافظة الإسكندرية - ١٩٩٩م.
٤٠. لطفي عبد الوهاب - مقال بكتاب - تاريخ الإسكندرية عبر العصور - محافظة الإسكندرية - ١٩٩٩م.
٤١. لطفي عبد الوهاب - عصر البطالمة.
٤٢. محمد صبحي عبدا لحكيم - مدينة الإسكندرية.
٤٣. محمد عبد العال إبراهيم - الشخصية المصرية في العمارة المحلية المعاصرة - دار الراءب الجامعية، ١٩٨٦م.
٤٤. محمد فؤاد أبو حديد - ترجمة كتاب فتح العرب لمصر - Alfred G. Bettler - الحياة المصرية للكتاب - القاهرة - ١٩٨٩م.
٤٥. محمد محمود السروجي - مقال بكتاب - تاريخ الإسكندرية عبر العصور - محافظة الإسكندرية - ١٩٩٩م.
٤٦. محمود الفلكي - الإسكندرية القديمة - ترجمة الأستاذ محمود صالح الفلكي - الإسكندرية ١٩٦٧م.
٤٧. محمود الفلكي - مدينة الإسكندرية القديمة - الإسكندرية: نشر المكتبة الثقافية - سنة ١٨٧٢م.

٤٨. محمود الكردي - التحضر دراسة اجتماعية - الجزء الأول.
٤٩. منح خوري - التاريخ الحضاري عند توينبي.
٥٠. نور الدين حاطوم وآخرون - موجز تاريخ الحضارات.
٥١. هنري رياض وآخرون - دليل آثار الإسكندرية - الإسكندرية ١٩٦٥م.
٥٢. و. ه. ماكين - مشروع التصميم العام للتخطيطات أو مشروع لإعداد وتحسين واتساع نطاق مدينة الإسكندرية - ١٩٢١م.
٥٣. وحيد حلمي حبيب - تخطيط المدن الجديدة - الجزء الثاني.

الدوريات:

٥٤. أحمد مسعد الطيبي - الإرتزان العمراني لمدينة الإسكندرية (الخلل وإعادة الإرتزان) - المؤتمر الدولي الرابع حول العمارة والعمران على مشارف الأفقية الثالثة - قسم الهندسة المعمارية - كلية الهندسة جامعة أسيوط - مصر ٢٨ - ٣٠ مارس ٢٠٠٠م.
٥٥. جريدة الأهرام - عدد ٢٠٠١/٩/٢.
٥٦. جريدة الأهرام - عدد الثلاثاء ٧ صفر ١٤٢٢ هجريا، ١ مايو ٢٠٠١م - السنة ١٢٥ العدد ٤١٧٨٤.
٥٧. جريدة الأهرام - عدد الجمعة ١٦ ذي القعدة ١٤٢٤ هجريا، ٩ يناير ٢٠٠٤م - السنة ١٢٧ العدد ٤٢٧٦٠.
٥٨. جريدة الأهرام - عدد الجمعة ٩ ذي القعدة ١٤٢٤ هجريا، ٢ يناير ٢٠٠٤م - السنة ١٢٧ العدد ٤٢٧٦٧.
٥٩. جريدة الأهرام - عدد السبت ١/٩/٢٠٠١م.
٦٠. جمال عبد الغني - مشروعات تنسيق الموقع المتكاملة وأثرها في القضاء على ظاهرة التلوث البصري - المؤتمر الدولي الرابع حول العمارة والعمران على مشارف الأفقية الثالثة - قسم الهندسة المعمارية - كلية الهندسة جامعة أسيوط - مصر ٢٨ - ٣٠ مارس ٢٠٠٠م.
٦١. حاتم الطويل - تأثير الحركة المتعامدة للمشاة على المحاور الحركية الطولية لمدينة الإسكندرية - المؤتمر الدولي الرابع حول العمارة والعمران على مشارف الأفقية الثالثة - قسم الهندسة المعمارية - كلية الهندسة جامعة أسيوط - مصر ٢٨ - ٣٠ مارس ٢٠٠٠م.
٦٢. رجب سعد الدين - مقال بعنوان رفقا بالكورنيش النوة تكشف عيوب مشروع كورنيش الإسكندرية - مبدل إيست أون لاين.
٦٣. رضا بوكراع - العوامل الاقتصادية والثقافة المحددة لنمو المدينة العربية - أبحاث من ندوة المدينة العربية، خصائصها وتراثها الحضاري الإسلامي المنعقدة بالمدينة المنورة من ٢٤: ٢٩ ربيع-ثاني ١٤٠١، ٢/٢٨: ٢/٥/٣/١٩٨١م - المعهد العربي لإنماء المدن.
٦٤. سلوى مصطفى شحاته، ويسري عبد القادر عزام - دراسة تحليلية لتأثير الامتداد العمراني الحديث على المناطق السياحية الأثرية في مدينة الإسكندرية (تطبيق على منطقتي عمود السواري ومقابر كوم الشقافة الأثريتين) - بحث منشور في Alexandria Engineering Journal - Vol.37, No. C15-C35, January 1998- Faculty of Engineering - Alexandria University - Egypt AEJ 1998.
٦٥. سيد حسن شرف الدين، الرئيس السابق لقسم علوم البحار بكلية العلوم - جامعة الإسكندرية، وأستاذ علوم البحار الفيزيائية بالقسم، حاليا (تمت المقابلة قبل الثورة الأخيرة للبحر) لرجب سعد الدين - مقال بعنوان رفقا بالكورنيش النوة تكشف عيوب مشروع كورنيش الإسكندرية - مبدل إيست أون لاين.
٦٦. مجلة عالم البناء - العدد ٢٠٥ سبتمبر/أكتوبر ١٩٩٨م/١٤١٩هـ.

٦٧. مجلة عالم البناء - عدد نوفمبر/ديسمبر ١٩٩٨م/١٤١٩هـ.
٦٨. محمد جمال الخولي، ومحمد عصام شعوط، ومصطفى محمد جبر - دور التمويل والمشاركة الذاتية في الارتقاء بالبيئة العمرانية للمدن: دراسة تجريبية بمدينة الإسكندرية - المؤتمر الدولي الرابع حول العمارة والعمران على مشارف الألفية الثالثة - قسم الهندسة المعمارية - كلية الهندسة جامعة أسيوط - مصر ٢٨ - ٣٠ مارس ٢٠٠٠م.
٦٩. محمد فؤاد عوض - أستاذ العمارة بقسم الهندسة المعمارية، كلية الهندسة، جامعة الإسكندرية - قائمة التراث العمراني في مدينة الإسكندرية - المؤتمر التاسع - التراث المعماري والتنمية العمرانية - المؤتمر الدائم للمعماريين باتحاد المعماريين المصريين.
٧٠. مصطفى العزبي، وخالد الحجلة - بحث منشور في مجلة Alexandria Engineering Journal, vol. 36, No. 3, May 1997.
٧١. منندي الحفاظ على التراث الأثري والمعماري بالإسكندرية وسيوة ورشيد.
- الأبحاث غير المنشورة:**
٧٢. أحمد منير سليمان - الإسكندرية وأثر الصناعة على تكوينها الحضري - بحث مقدم للحصول على درجة الماجستير، قسم الهندسة المعمارية، كلية الهندسة، جامعة القاهرة، سنة ٧٤-١٩٧٥م.
٧٣. أسامة محمد على فرج - أثر تكنولوجيا البناء على الطابع المعماري في مصر "تطبيق على منطقة مصر الجديدة" - بحث مقدم للحصول على درجة الماجستير في الهندسة المعمارية - قسم الهندسة المعمارية - كلية الهندسة - جامعة عين شمس - ديسمبر ١٩٩٢م.
٧٤. دليلة الكرداني - تغيير المعالجات العمرانية المعمارية للتجمعات السكنية في مدينة القاهرة - رسالة ماجستير - كلية الهندسة، جامعة القاهرة - ١٩٨٧م.
٧٥. سلوى مصطفى السيد شحاته - دراسة تحليلية لتأثير الإمتداد العمراني الحديث على المناطق السياحية الأثرية في مدينة الإسكندرية (تطبيق على منطقتي عمود السواري ومقابر كوم الشقافة) - بحث مقدم للحصول على درجة الماجستير في الهندسة المعمارية - قسم الهندسة المعمارية - كلية الهندسة جامعة الإسكندرية - ١٩٩٢م.
٧٦. علي محمد عبد الله الصاوي - التحولات في الفكر والتعبير المعماري لقاهرة الخديوي إسماعيل "دراسة نقدية لظاهرة التحول في التعبير المعماري" - بحث مقدم لنيل درجة الماجستير - قسم الهندسة المعمارية - كلية الهندسة - جامعة القاهرة - ١٩٨٨م.
٧٧. محسن صلاح الدين صلاح الدين يوسف - تطور الشخصية العمرانية للمدينة العربية المعاصرة - بحث مقدم للحصول على درجة الدكتوراة في تخطيط المدن - قسم التخطيط العمراني - جامعة الأزهر - كلية الهندسة - سنة ١٤١٢هـ/١٩٩٢م.
٧٨. محمد صلاح الدين خيرى غنيم - رصد التغيير في عمارة وعمران المناطق ذات القيمة الحضارية مع ذكر خاص لمدينة القاهرة مدخل للحفاظ والتحكم - بحث مقدم للحصول على درجة الماجستير - كلية الهندسة - جامعة القاهرة - ١٩٩٢م.
٧٩. محمد فؤاد بكر - الطابع المعماري والنمط العمراني للمدن الساحلية ج.م.ع - بحث مقدم للحصول على درجة الماجستير في الهندسة المعمارية - قسم الهندسة المعمارية - كلية الهندسة - جامعة الإسكندرية.

٨٠. محمد محمد طه العزب - المعايير البيئية في تشكيل التجمعات الشاطئية - بحث مقدم للحصول على درجة الدكتوراة - كلية الفنون الجميلة - جامعة الإسكندرية.
٨١. هاني محمد عياد - الخصائص والمشاكل الحضرية والمعمارية على الواجهة البحرية لغرب الإسكندرية - بحث مقدم للحصول على درجة الماجستير - قسم الهندسة المعمارية - كلية الهندسة - جامعة الإسكندرية - ١٩٩٢م.
٨٢. هيثم سمير محمود حسين - إعادة تأهيل المناطق الساحلية الحضرية ذات القيمة التاريخية (دراسة حالة مدينة القصير) - مصر - رسالة مقدمة كجزء من متطلبات الحصول على درجة الماجستير في الهندسة المعمارية - قسم الهندسة المعمارية - كلية الهندسة - جامعة القاهرة - نوفمبر ٢٠٠٠م.
٨٣. وليد عدنان صيداوي - تخطيط وتنمية المناطق الساحلية: دراسة حالة المناطق الساحلية المصرية - بحث مقدم للحصول على درجة الماجستير - قسم الهندسة المعمارية - كلية الهندسة - جامعة القاهرة - ١٩٩٤م.
٨٤. ياسر محمد عياد - استشعار النمو الحضري لمدينة الإسكندرية عن بعد: تقييم بيئي - رسالة مقدمة كمتطلب جزئي للحصول على درجة الماجستير في الدراسات البيئية - معهد الدراسات العليا والبحوث - ١٩٩٢م.

المراجع الأجنبية:

الكب:

- 85.A. Wylson - **Aquatecture: Architecture & Water** - (London: The Architecture press, 1986).
86. **Alexandrie 1830-1930 d'une communaute citadine, II** institat francais D'archeologieorientale, Bibliotheque Detude 112/2 - 1996.
87. Christian Decobert et Jean Yves Empereur - **Alexandrie medievale 1** -Etudes alexandrines 3 - 1998.
88. Christopher Alexander - **The Timeless way of Buildings** - Library of Congress Cataloging in Publication Data.
89. Clara Greed - **Introducing Town Planning** - second edition - 1996.
90. Collins, Peter - "**Changing Ideas in Modern Architecture**" - London - Faber &Faber - 1965.
91. D. M. Field - **The World Greatest Architecture Past &Present** - 2001.
92. Delia Pemberton - **Architectural guides for travelers** - Ancient Egypt.
93. Eric P.U Phill - **Egyptian Towns & Cities** - Shire Egyptology.
94. G.M.Dumant (**Sequence of Plans, Sequence of paestum**)' published in 1767.
95. Gaston Jondet - **Les Ports Submerges de L'Ancienne de Ile pharos** - (Cairo: L'Institut Egyptien, 1916).
96. H. Myles Wright - **The Planner's Notebook - A compendium of information on town and country planning and related subjects** - London - The Architectural Press- 2003.
97. J.D.Losoy's (**Ruins of most Beautiful Monuments in Greece**), published in 1759.
98. Jean Wucher King - **Historical Dictionary of Egypt.**
99. Joseph W. Konvitz - **Cities & the sea** - (London: Johns Hopkins. University Press, 1977).
100. Kevin Lynch - **The Image of the City.**
101. M.G. Jondet - **Atlas Historique de la ville et des Ports d'Alexandrie** - Cairo - 1921 - Plate III, Christian De'cobert et Jean-l'ies - Empereur - Alexandria medievales, Awad &Youakin - 1987.
102. M.J.Reimer - **Les Fondements de la Ville Moderne: Un Tableau Socio-Demographiqueentre 1820 et 1850** - La revue de l'Occident Musulman et de la Mediterranee, R.O.M.M. 46 - Paris: Imprimerie Tardy Quercy, 1988.

103. M.M. El-Sourougy – **The History of Alexandria** – Alexandria: Governorate of Alexandria – 1963 – part III.
104. Maragos, J. E., Soegiatro A., Cornez E. D., and Dow M. A. – **Development planning for tropical coastal ecosystems In “Natural Systems for Development: What Planners Need to Know”** – ed. Carpenter, R. A. – Macmillan, New York – 1983.
105. Michael Hang (Alexandria Illustrated).
106. Mohamed F. Awad – **Alexandria's Urban Heritage: a survey & an analysis** – (Alexandria University, 1990).
107. Mohamed F. Awad – **Italy in Alexandria: An Account of Italian Influence on the City's Architecture and the Development of its Built Environment** – Alexandria: University of Alexandria – 1990.
108. Mohamed F. Awad – **Le Modele Europeen: L'evolution Urbaine de 1807 a 1958 – La revue de l'Occident Musulman et de la Mediterranee**, R.O.M.M. 46 – Paris: Imprimerie Tardy Quency – 1988.
109. R. Ilbert – **Alexandrie Entre Deux Mondes** – 1987.
110. Roy Worskett – **The Character of Towns.**
111. S.A. Salem - **The History of Alexandria and its civilization in the Islamic era** – 1961.
112. Stuart and Revelts (**Antiquities of Athens**), published in 1762.
113. Tallmadge, Thomas. **“The Story of Architecture in America”** W.W., Norton & Company, Inc., New York.
114. Tugnutt, A. and Robertson M. – **Making Townscape: A Contextual Approach to Building in an Urban Setting** – Mitchell, London – 1987.
115. Tvidib Baneriee & Michael Southworth – **City Design Writing & Projects of Kevin Lynch** – 1962 – 1964 – 1966 – Isaac Bashevis – third printed – 1996.
116. Volait – **La Communauté Italienne et ses Ediles** – La revue de l'occident Musulman et de la Mediterranee – R.O.M.M 46 – Paris: Imprimerie Tardy Quency – 1988.
117. W. H. Mc Lean – **City of Alexandria Town Planning Scheme** – 1921.
118. W.F. Hume & F. Hughes, **The Soils & Water Supply of the Maryut District – West of Alexandria** – Cairo: 1922).

الدوريات:

119. Khalid S. Al-Hagla – **Alexandria towards Sustainability Evaluation of New Urban Developments** – Under the Conference Key Topic: Sustainable Development in Architectural and Urban Design.

الأبحاث الغير منشورة:

120. Amr Yousef El-Sherif – **Urban gateways and the Access system (Case Study: The City of Alexandria)** – A thesis submitted to the department of Architecture in partial fulfillment of the requirement for the degree of Master of Science – 1991.
121. Maye Abbas Yehia – **Architectural Trends in the Alexandrian Built Environment (1900-2000): A Critical Review** – A thesis submitted to the Department of Architecture in partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Science in Architecture – Department of Architecture – Faculty of Engineering – Alexandria University – September 2000.

مواقع شبكة الإنترنت:

122. <http://www.annahoronline.com>
123. <http://www.ostia-antica.org>

124. <http://www.aaha.th>
125. <http://www.culnat.com>
126. <http://www.alarabnews.com>
127. <http://alexandriatour.com>.
128. <http://library.thinkquest.org>
129. <http://news.masrawy.com>
130. <http://www.ahram.org.eg>.
131. <http://www.Alexandria2000.com>
132. <http://www.annahoronline.com>
133. <http://www.aoc.gov>.
134. <http://www.csiss.org>
135. <http://www.galenfrysinger.com>
136. <http://www.greatbuildings.com>
137. <http://www.kzu.ch/fach/as/aktuell/1999/>
138. <http://www.mmaa.gov.qa>
139. <http://www.ostia-antica.org>
140. <http://www.ruhr-uni-bochum.de>
141. <http://www.sims.berkeley.edu>.
142. <http://www.turkishodyssey.com>
143. <http://www.unesco.org>
144. <http://www.visitvenice.co.uk>
145. <http://www.gom.com.eg>
146. <http://www.san-stefano.com>
147. Internet: www.elkhabar.org.UK



Mansoura University
Faculty of Engineering
The department of Architecture

"بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ"

The Transformation of Architecture and Urban Design for Alexandria

Case Study: Al- Corniche Way Before and After Development

Submitted By

Mai Wahba Mohamed Madkour

Research Assistant in the Architectural Department
Faculty of Engineering – Mansoura University

**In Partial Fulfillment for
The Master's degree in Architecture**

Supervised By

Prof. Dr. Osama Mohamed Ali Farag

Dept. of Architecture – Faculty of Engineering – Mansoura University

Associate Prof. Dr. Tarek Farouk Abou-ouf

Dept. of Architecture – Faculty of Engineering – Mansoura University