دراسة تحليلية لتأثير الامتداد العمرانى الحديث على المناطق السياحية الاثرية فى مدينة الاسكندرية

(تطبيق على منطقتى عمود السوارى ومقابر كوم الشقافة الاثريتين)

سلوى مصطفى شحاته * يسرى عبد القادر عزام **

*قسم الهندسة المعمارية ، جامعة المنوفية - ** قسم الهندسة المعمارية -جامعة الاسكندرية

الملخص

الهدف من الدراسة محاولة الوصول الى محاور رئيسية للارتقاء بمستوى الاداء الوظيفى والمرئى للمناطق الاثرية السياحية والمناطق العمرانية المحيطة بها فى مدينة الاسكندرية . ولتحقيق ذلك تناول البحث دراسة وتحليل العوامل الايجابية والسلبية المؤثرة على رفع الاداء الوظيفى والمرئىللمناطق الاثرية السياحية باتباع المنهج الميدانى والمتمثل فى رفع حالة الطرق المؤدية اليها ، دراسة الوضع الحالى للمناطق الاثرية السياحية ، وللمناطق العمرانية المحيطة بها كما سيأتى توضيحه .

وقد انتهجت الدراسة ثلاثة محاور رئيسية:

المحور الاول: تناول هذا المحور الدراسة التاريخية لتحليل البعد التاريخى لمدينة الاسكندرية مرتكزا على نشأتها والتطور العمرانى للمدينة على مر العصور والمناطق الاثرية التى بقيت حتى يومنا هذا مع توضيح مواقعها الحالية على خريطة التكوين الحالى لمدينة الاسكندرية.

المحور الثانى: تضمن هذا المحور الدراسة الميدانية لرفع وتحليل الوضع الحالى للمناطق السياحية الاثرية والمناطق العمرانية المحيطة بها مع القيام بدراسة مقارنة تحليلية بين المناطق وبعضها للتعرف على العوامل المؤثرة على تنمية المناطق السياحية الاثرية وبيان مدى تأثيراتها الايجابية والسلبية واستنتاج المشاكل التى تعوق من الارتقاء بمستوى الكفاءة الوظيفية والمرئية لتلك المناطق.

المحور الثالث: الدراسة التطبيقية التفصيلية للمناطق العمرانية المحيطة بمنطقتى عمود السوارى ومقابر كوم الشقافة الاثريتين والمسار السياحى المقترح المؤدى اليهما، للتعرف على المشاكل العمرانية والمعوقات الادارية المتواجدة بمنطقة الدراسة.

كلمات كاشفة : الامتداد العمرانى - المناطق الاثرية السياحية - الحفاظ على التراث - الارتقاء بالمناطق العمرانية - مدينة الاسكندرية

المقدمه

على الرغم من ان مدينة الاسكندرية - عروس البحر الابيض المتوسط - كانت فى وقت من الاوقات واحدة من اعظم عواصم العالم، وساعد موقعها الجغرافى ومناخها المميز على تلاقى الحضارات المختلفة وتعاقبها على مر العصور مما خلف لديها العديد من المناطق الاثرية ذات التراث الضخم ، الا انها لم تحظى مثل مثيلاتها من مدن البحر الابيض المتوسط بمستوى

© Faculty of Engineering, Alexandria University - Egypt AEJ 1998

سياحى ثقافى عالمى ، بل لم توضع حتى وقتنا هذا على خريطة مصر السياحية كغيرها من مدن جمهورية مصر العربية التى تتمتع بالسياحة الاثرية ذات الاهمية الثقافية .

وقد ادى القصور فى تنمية المناطق الاثرية سياحيا الى ظهور العديد من المشاكل التى ساعدت بدورها على ضياع التراث المحلى. هذا القصور يتمثل فى عدم تحديد طرق الربط بين المناطق الاثرية واعدادها كمسارات سياحية ، وترك المناطق الاثرية على حالتها دون ترميم واصلاح وتوفير كافة الخدمات والمرافق والعناصر التنسيقية ....الخ ، بالاضافة الى النمو العمرانى السريع والغير مخطط وسلبيات القوانين والتشريعات وعدم التزام البناء العمرانى المحيط بالمناطق السياحية الاثرية بالقيم المعمارية والتخطيطية ، هذا الى جانب قلة الوعى الثقافى الاثرى لدى الافراد وعدم تهيئة المجتمع حضاريا للتعامل مع المناطق السياحية الاثرية .

يرجع تاريخ جبانة كوم الشقافة الى نهاية القرن الاول وبداية القرن الثانى الميلادى حيث انشأت فى بادىء الامر كمقبرة خاصة ثم اضيفت اليها اجزاء اخرى فى عصور لاحقة عندما اصبحت جبانة عامة . تعد جبانة كوم الشقافة من اكبر الجبانات الرومانية العامة ومن اهم الجبانات التاريخية واحد معالم الاسكندرية، وتعتبر مثالا فريدا من حيث التخطيط والتصميم والنحت والزخرفة والنقوش والتماثيل . كما انها من اوضح الامثلة على امتزاج الفن الفرعونى بالفن الرومانى وتعتبر من اروع نماذج العمارة الجنائزية فى الاسكندرية [١].

تحديد المشكلة

شهدت الاسكندرية مرحلتين للنمو العمرانى تقارب المائة وتسعين عاما (١٨٠٧ - ١٩٩٠) . ففى النصف الثانى من القرن التاسع عشر (١٨٥٥ - ١٩٠٠) اتسعت رقعة المدينة وامتدت فى ثلاثة محاور اساسية ، اولهما نحو الجنوب حيث شملت المبانى منطقة اللبان ومنطقة كوم الشقافة وغربى كرموز وباب سدرة ، كما شملت منطقة محرم بك ، ويحد هذا العمران جنوبا ترعة المحمودية [٢] .

كما صحب الامتداد العمرانى الحديث الغير مخطط تغيرات عمرانية داخل النسيج العمرانى للمدينة فى السنوات الاخيرة طغت على المناطق الاثرية القائمة ، من اهمها ظهور مناطق اثرية داخل النسيج الحالى الذى لايتناسب شكله العام مع الطابع التاريخى الخاص بهذه المناطق مما يقلل من قيمتها التاريخية ويضعف من شأنها، كذلك عدم تناسب الطرق المؤدية الى تلك المناطق الاثرية تخطيطيا اذ يتسم بعضها بضيقها او بكونها غير ممهدة.

ويرتكز البحث المقدم على دراسة و تحليل العوامل الايجابية والسلبية المؤثرة على رفع مستوى الكفاءة الوظيفية والمرئية لمنطقتى عمود السوارى و مقابر كوم الشقافة الاثريتين كما يلى :

١. دراسة المسار السياحى وحالة الطرق المؤدية الى منطقتى عمود السوارى ومقابر كوم الشقافة الاثريتين.
٢. دراسة حالة منطقة كوم الشقافة الاثرية.
٣. دراسة الوضع الحالى للمناطق العمرانية المحيطة بمحور الارتباط المقترح بين منطقتى عمود السوارى ومقابر كوم الشقافة.
٤. التوصيات وتشتمل على محاور الارتقاء لرفع وتحسين مستوى الاداء الوظيفى والمرئى للمناطق الاثرية السياحية

دراسة المسار السياحى وحالة الطرق المؤدية إلى منطقتى عمود السوارى ومقابر كوم الشقافة الاثريتين

دراسة أسباب عدم ملآئمة المسار السياحى الحالى وملائمة المسار المقترح المؤدى إلىالمنطقتين الاثريتين

- من خلال الدراسة الميدانية للوضع القائم للمسار السياحى الحالى والمتمثل فى شارع عمود السوارى اتضح عدم ملائمته كما هو موضح بالصور (١-٣) للأسباب التالية :-
- عدم ملائمة عرض الشارع (يتراوح ما بين ١٥ - ٢٠ متر) نظرا لارتفاع كثافة المرور عليه بجميع أنواع وسائل النقل حيث أنه يعد محور ربط رئيسى بين منطقة كرموز وبين المنطقة المركزية وساعد على عدم ملائمته حركة الترام عليه فى اتجاهين .
- ارتفاع نسبة التعديات عليه وتحويله الى سوق وإشغال الرصيف المخصص للمشاة على جانبى الطريق بالبضائع والمنتجات وتجاوزها الى ما قبل القضبان بالاضافة إلى وجود الباعة الجائلين مما يدفع المشاة الى النزول فى نهر الطريق وتعرضهم لمخاطر جسيمة.
- مخالفة حركة المركبات لاتجاه المرور وذلك بالدخول إلى شارع عمود السوارى من شارع شريف فى الاتجاه المضاد بالرغم من وجود اللافتة الارشادية التى تمنع ذلك.
- مجاورة المنطقة للمدافن الامر الذى يؤدى الى تكدس حركة مرور المشاة والمركبات خاصة فى الفترة من بعد صلاة الظهر وحتى صلاة العصر الامر الذى يزيد من صعوبة توافقه مع الحركة السياحية .

وعلى ضوء الاسباب السابقة يقترح مسارا سياحيا اخر يبدا من شارع شريف الى شارع راغب باشا ثم الى شارع باب سدرة ومنه الى شارع عمود السوارى المؤدى الى المنطقة الاثرية والموضح بالصورة (٤) والشكل (١) ، بهدف تيسير حركة النقل السياحى ونظرا لتوافر بعض العوامل الايجابية المتمثلة فى اتساع الشوارع ، وملائمتها من الناحية البصرية كعنصر جذب حيث اتضح وجود عمود السوارى فى محور طريق باب سدرة وهو يعد علامة مميزة يمكن رؤيتها بوضوح من على بعد ويزداد عامل التشويق والاثارة بالاقتراب ثم الاحتواء الكامل للصورة البصرية فى نهاية شارع باب سدرة الى جانب كون المرور فى اتجاه واحد .

اما فيما يختص بمحور الارتباط بين منطقة عمود السوارى ومنطقة مقابر كوم الشقافة فمن خلال الدراسة الميدانية للوضع القائم للمسار السياحى الحالى والمتمثل فى حارة ابو مندور، فلقد صدر قرار من مجلس محافظة الاسكندرية فى ١٩٦٥/٥/٢٧ طبقا للمادة ١٢ من القانون ٤٥ لسنة ١٩٦٢م فى شأن توسيع حارة أبو مندور الى عرض ١٢ متر، ولكن لم يتم تنفيذه حتى الان، كما اتضح عدم ملائمته للاسباب التالية :

١- ضيق الحارة بعرض يتراوح مابين ٤ - ٦ متر مما يعوق مرور الاتوبيسات السياحية بها ، صورة (٥).

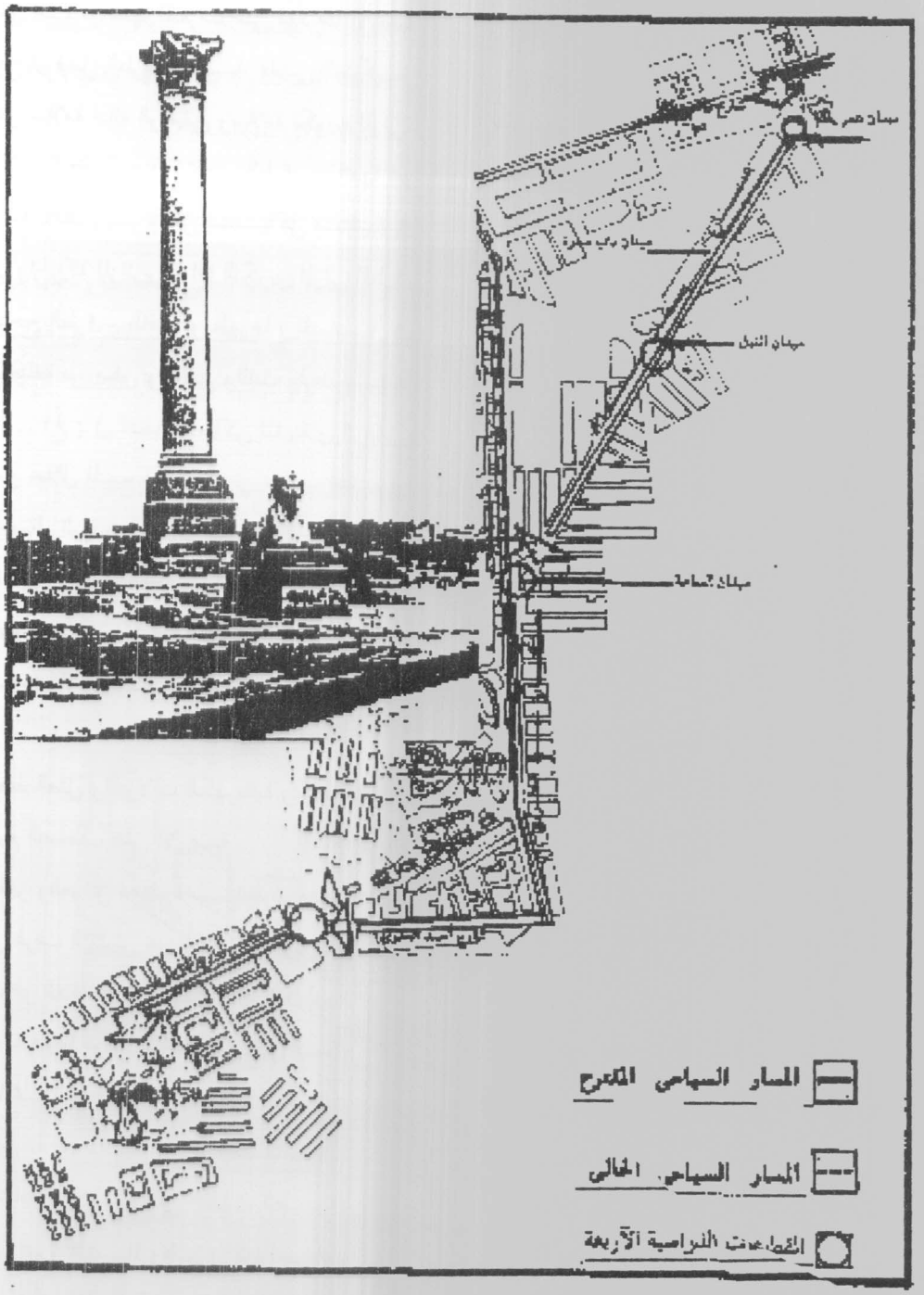
٢- تراكم اكوام القمامة ومخلفات المبانى على جانبى الحارة.

٣- وجود المبانى العشوائية المتدهورة ذات الحالة السيئة والعشش الخشبية واكواخ الصفيح .

وعلى ضوء ما سبق يقترح استخدام شارع احمد العدوى بدلا من حارة ابو مندور والذى يقع الى الشمال من الحارة كما هو موضح بالشكل (١) ، نظرا لاتساعه وامتداده بشارع الناصرية للوصول الى منطقة كوم الشقافة الاثرية صورة (٦).

الصور (١ – ٣) عدم ملاءمة طريق عمود السوارى كمسار سياحى لوجود الإشغالات الغير حضارية والمتمثلة فى تناثر الباعة الجائلين بمنتجاتهم فوق الرصيف وبينه وبين القضبان، إنتظار السيارات على جانبى الطريق، إزدحام الطريق بمختلف حركات ووسائل النقل العام والخاص فى إتجاهين وكذلك العربات التى تجرها الدواب.

الصورة (٤) ملاءمة طريق باب سدرة كمسار سياحى لإتساعة ولكونه طريق حركة فرعى فى إتجاه واحد كما يتمثل فيه عمود السوارى عنصر جذب بصرى لظهوره كعلامة مميزة فى محور الطريق.



شكل (١) المسار السياحى الحالى والمقترح

دراسة حالة الطرق

تعتبر دراسة حالة الطرق المؤدية الى المنطقتين الاثريتين من العوامل الهامة التى يجب دراستها للتعرف على مؤثراتها الايجابية والسلبية ، فنجاح او فشل الطريق يعتمد على التشكيل الجمالى الناتج عن سلامة ادائه الوظيفى وسلامة تكوينه المرئى.

يتحقق الاداء الوظيفى عندما تؤدى الطرق وظائفها نحو ساكن وزائر المدينة بامان ويسر وباقل مشاكل متمثلة فى سهولة الانتقال والحركة للزائرين . اما التكوين المرئى للطرق فيتحقق عندما تنجح الطرق بنظافتها ومظهرها (المتمثل فى عناصر الطرق المختلفة من مبانى وميادين واثاث وارضيات وعناصر طبيعية .... الخ) فى اعجاب ساكن المدينة وزائرها

ولقد تبين من خلال المسح الميدانى بعض مظاهر افتقار هذه الطرق الى الجمال الوظيفى والمرئى كمايلى : -

١- اشغال رواد المقاهى واصحاب المحلات التجارية لارصفة بعض الطرق مما يعوق حركة المشاة فيضطرون للنزول الى نهر الطريق مما يؤدى الى تعطل حركة السيارات وتعرضهم للخطر

٢- تناثر غرف الضغط العالى والمحولات الكهربائية واكشاك الخدمة السريع وبيع الصحف على الارصفة .

٣- كثرة المطبات والحفر والعوائق الخطيرة بالطرق مثل ارتفاع او انخفاض غرف التفتيش عن مستوى الطريق .

٤- تفتقر الطرق الى توافر اللافتات الارشادية والخرائط لمدينة الاسكندرية موضحا عليها مواقع المناطق الاثرية واسماء الطرق المؤدية اليها مما يؤدى الى فقد الاتجاهات الصحيحة للسائحين .

٥- عدم توضيح الارشادات الارضية على اسفلت الطرق لتحديد الاتجاهات وعبور المشاة وطرق الدراجات والسرعات المسموح بها، ايضا النقص الشديد لعلامات المرور التى توضح وتسهل اتجاهات السير .

٦- تفتقر غالبية الطرق الى الاشجار والتى تعتبر عنصر هام واساسى فى عملية تنسيق الطرق وكذلك احواض الزهور والنباتات التى تعمل على اضفاء الشكل واللمسة الجمالية الى الطرق .

٧- تفتقر الطرق الى النظافة العامة حيث تكثر بها المخلفات التى يلقيها المارة وسكان المبانى المطلة على الطرق ونتج ذلك لعدم وجود صناديق لجمع القمامة ولعدم وجود توعية مستمرة بالاضافة الى عدم كفاءة الجهاز القائم على نظافة المدينة وضعف امكانياته .

دراسة الميادين

اتضح من خلال الدراسة الميدانية ان المنطقة تتميز بتوافر العديد من الميادين على طول المسار السياحى متمثلة بداية من ميدان عمر باشا وميدان باب سدرة كميدانين فرعيين ، ميدان النيل وميدان الساعة كميدانين رئيسيين، و تمثل هذه العقد نقط تجمع لحركة المشاة والمركبات والباعة الجائلين بطول الطريق . ويوضح الشكلان (٢،٣) والجداول (١-٣) كثافة واتجاهات حركة وسائل النقل المختلفة بميدان الساعة والطرق المؤدية الى المنطقتين الاثريتين .

دراسة حالة منطقة كوم الشقافة الاثرية

الموقع العام

تقع منطقتى عمود السوارى ومقابر كوم الشقافة الاثريتين فى قسم كرموز بحى غرب بالاسكندرية ، ويعتبر الحى من المناطق الشعبية المتدهورة القديمة عمرانيا ذات الكثافة السكانية والبنائية المرتفعة والمستوى الاجتماعى المنخفض ، حيث وصل تعداد السكان بقسم كرموز فى عام ١٩٩٢ [٣] الى ٢٢٨٧٩٩ الف نسمة ، بكثافة سكانية ٦٩٣٣٣نسمة/كم٢، ومتوسط حجم الاسرة ٤,٦٣ ومعدل

التزاحم ٢,٠٣ ، وذلك مقارنة بتعداد مدينة الاسكندرية فى نفس العام حيث وصل تعداد سكانها الى ٣٣٨٠٠٠٠ الف نسمة ، بكثافة سكانية ١٢٦٢ نسمة/كم٢ ، ومتوسط حجم الاسرة ٤,٥١ ومعدل التزاحم ١,٥١ .وتوضح الخريطة (١) والصورتان (٧ ، ٨) الموقع العام لمنطقتى عمود السوارى وكوم الشقافة الاثريتين .

الحالة العامة

١- ان الحالة العامة لبعض اجزاء من المنطقة الاثرية تتدهور وتزداد سوءا حيث اتضح مدى تأثر الاسقف والجدران والاعمدة والسلالم والنقوش والافاريز والتماثيل والتوابيت وفتحات الدفن بالمقابر بالرطوبة ، الاملاح ، وشدة الحرارة من كشافات الاضاءة .

٢- تشويه الاثار عند ترميمها باستخدام مواد مثل الاسمنت تتعارض مع طبيعة الحجر الرملى من حيث المادة والشكل واللون .

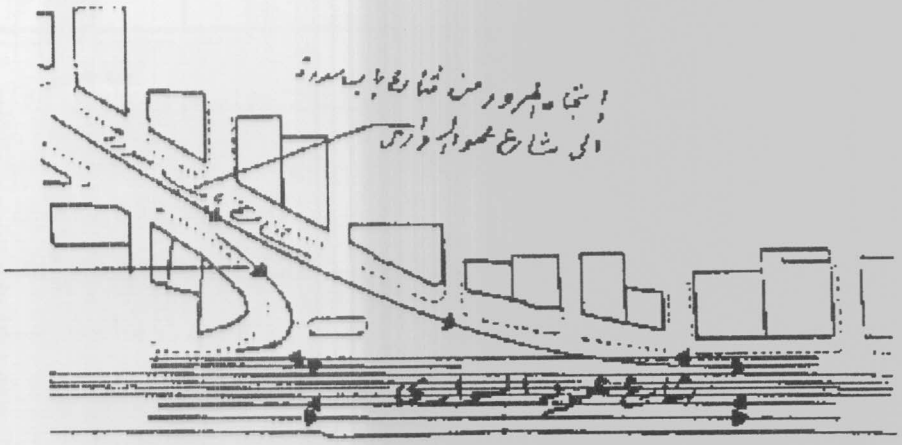
٣- وجود مياه الرشح التى تغطى ارضية المقابر مما يشكل خطورة كبيرة على المقابر وقد يعرضهم جميعا للانهيار المفاجىء فلقد شكلت لجنة من اساتذة كلية الهندسة - جامعة الاسكندرية بتاريخ ١٩٩١/٨/١٤ لمعاينة الحالة وابداء الراى للمعالجة .

الخدمات

يتوافر بالمنطقة الاثرية بعض الخدمات ولكنها ليست على المستوى السياحى اللائق ، كما تفتقر الى العديد من الخدمات التالية والتى تؤثر سلبيا على جمال المنطقة الوظيفى والمرئى كما يلى :

١- وحدات الهاتف ووحدات اطفاء الحريق .

٢- دائرة تليفزيونية لمتابعة حركة الزوار داخل المنطقة ، ودائرة صوتية لشرح ووصف الاثار .



شكل (٢) دراسة كثافة واتجاهات حركة وسائل النقل المختلفة بميدان الساعة والشوارع المحيطة

جدول ١ كثافة المرور المتجهة من شارع باب سدرة الى شارع عمود السوارى والمتجهة من شارع باب سدرة الى محطة مصر . التوقيت : من ٢,٣٠ - ٢,٤٥ ظهرا .

الشارع	انواع النقل المختلفة										العدد الكلى
	ملاكى	تاكسى	ميكروباس	اجرة	اتوبيس عام	ترام	نصف نقل	نقل ثقيل	دراجة	موتوسيكل	اسعاف	كارو	
من ش باب سدرة الى ش عمود السوارى	٢	٧	١٠	١	١				٣	١	١	١	٢٧
من ش باب سدرة الى محطة مصر	١	١	١				١		١				٥

جدول (٢) كثافة المرور المتجهة من شارع عمود السوارى الى شارع محطة مصر وفى الاتجاه المضاد التوقيت : من ٣,٠ - ٣,١٠ ظهرا .

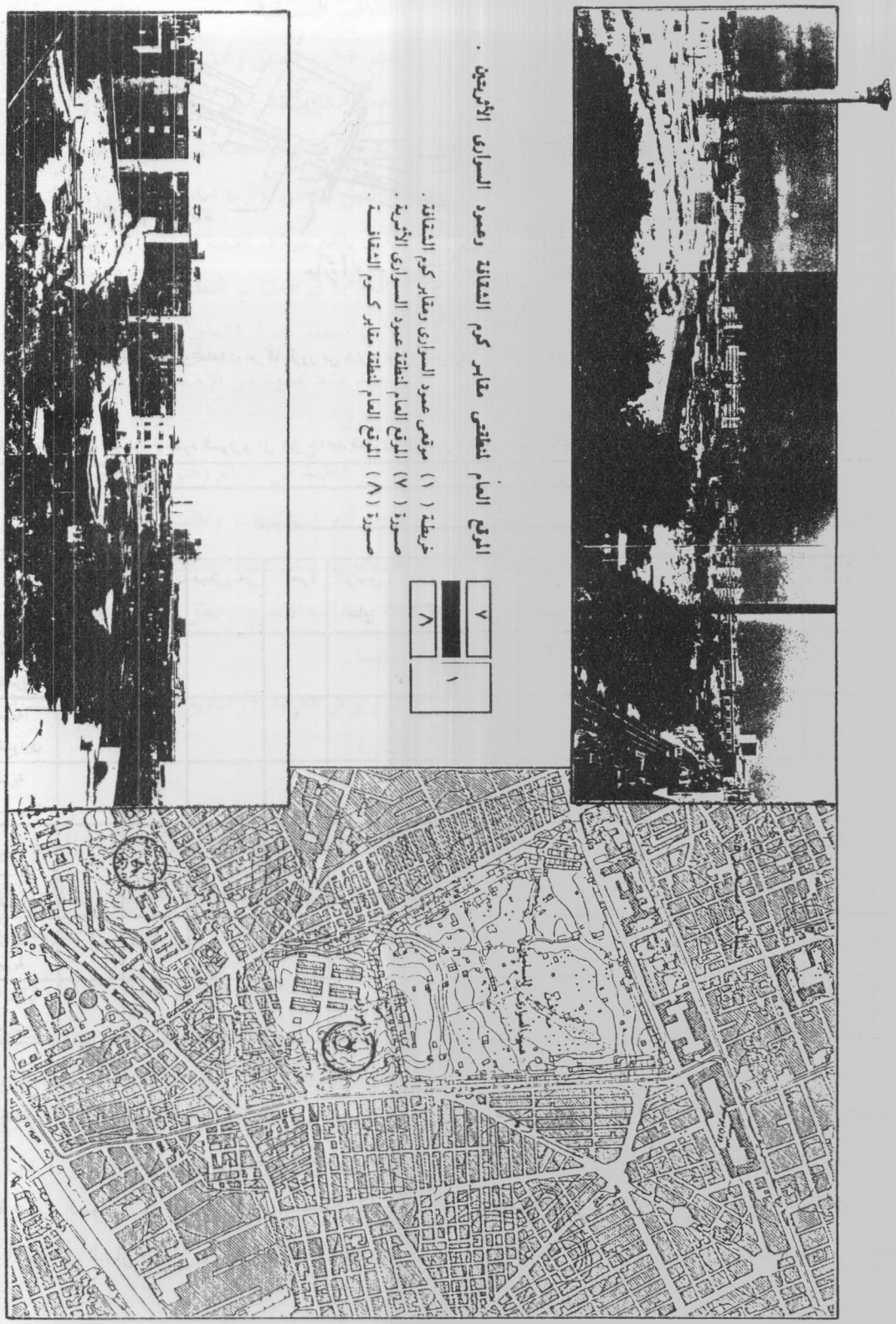
الشارع	انواع النقل المختلفة										العدد الكلى
	ملاكى	تاكسى	ميكروباس	اجرة	اتوبيس عام	ترام	نصف نقل	نقل ثقيل	دراجة	موتوسيكل	اسعاف	كارو	
من ش عمود السوارى الى محطة مصر	٩	١٩	١٧	٤	٣	١	٥	٢	١	٣		١	٦٥
من محطة مصر الى ش عمود السوارى	٥	٥	١٠	١	٢	٢	٢	١			٢	٢	٣٢

ولقد تبين من خلال الدراسة الميدانية والتحليلية لكثافة واتجاهات حركة المرور لميدان الساعة شكل (٢) ما يلى:-

- تزداد كثافة المرور فى شارع عمود السوارى بسبب مرور ترام المدينة وجميع وسائل النقل المختلفة الالية والبطيئة فى اتجاهين كما هو موضح بالجدولين (١) (٢) ، صور (١ - ٣) . تصب حركة المرور القادمة من شارع باب سدرة فى شارع عمود السوارى فى اتجاهين متضادين ويتقاطع كل اتجاه مع الاتجاه العكسى الموجود فى شارع عمود السوارى . سببت الاشغالات الغير حضارية الموجودة بالقطاع الاخير من شارع باب سدرة وميدان الساعة وشارع عمود السوارى بالاضافة الى تقاطعات اتجاهات الحركة المختلفة الغير مدروسة والفوضى المرورية واعاقة عربات الكارو والمرور البطىء للمرور الآلى الى اختناق حركة المرور وازدحام الميدان والطرق المحيطة به وينتج عن ذلك صعوبة التحرك ووقوف الحركة .

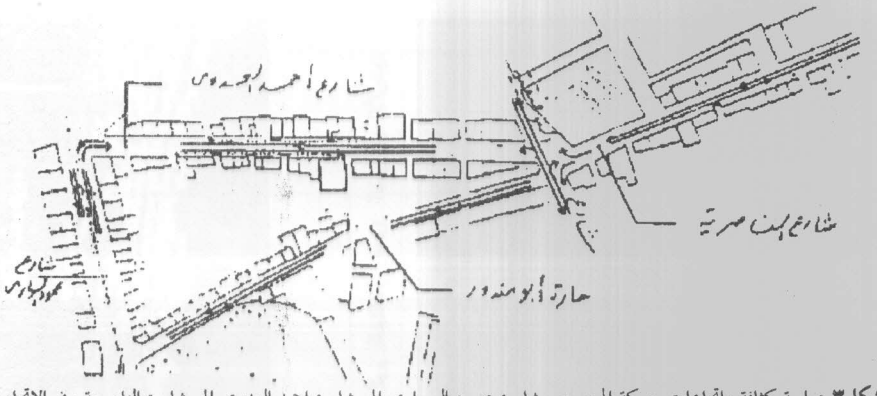
الاشغالات : المشاة والباعة الجائلين وجميع انواع وسائل النقل المختلفة وترام المدينة وعربات الدواب والحنطور .

السرعة : تنخفض تماما سرعة المركبات عند تقاطع شارع باب سدرة مع شارع عمود السوارى عند ميدان الساعة وتكاد تكون السرعة صفر فى اوقات الذروة او عند مرور جنازة - اى فى فترة ما بعد الظهيرة الى ما بعد صلاة العصر - اما عن سرعة المشاه فتتراوح ما بين بطيئة ومتوسطة متوقفة على ما يفعله الشخص



الموقع العام لنطقتى مقابر كوم الشقافة وعمود السوارى الأثريتين .

خريطة (١) موقعى عمود السوارى ومقابر كوم الشقافة .
صورة (٧) الموقع العام لنطقة عمود السوارى الأثرية .
صورة (٨) الموقع العام لنطقة مقابر كوم الشقافة .



شكل٣ دراسة كثافة واتجاهات حركة المرور من شارع عمود السوارى الى شارع احمد العدوى الى شارع الناصرية وفى الاتجاه المضاد

جدول(٣) كثافة المرور المتجهة من شارع عمود السوارى الى شارع احمد العدوى والى شارع الناصرية وفى الاتجاه المضاد التوقيت : من ١٢,٠ - ١٢,١٠ ظهرا

الشارع	انواع النقل المختلفة										العدد
	ملاكى	تاكسى	ميكروباس	اجرة	اتوبيس عام	اتوبيس سياحى	نصف نقل	نقل ثقيل	دراجة	موتوسيكل	حنطور	كارو	الكلى
من ش عمود السوارى الى شارع الناصرية	٤	٥				١	١	٢	١	١			١٥
من ش الناصرية الى ش عمود السوارى	٢	٦		١		١							١٠
من ش الناصرية الى ش التوفيقية		٢											٢
من ش التوفيقية الى ش عمود السوارى	١	٥					١						٧
من ش التوفيقية الى ش الناصرية	١	٤					١		١				٧
من حارة ابو مندور الى شارع الناصرية		٢											٢

يوضح جدول (٣) أن كثافة المرور تزداد من شارع عمود السوارى الى شارع الناصرية وفى الاتجاه العكسى نظرا لوجود منطقة عمود السوارى فى الشارع الاول ومنطقة مقابر كوم الشقافة الاثرية فى الشارع الثانى ، ويلاحظ ان الكثافة تقل فى شارع التوفيقية المتعامد مع شارع الناصرية وفى حارة أبو مندور الموازية لشارع أحمد العدوى .

يوضح شكل (٣) اتجاهات المرور ونقطة تقاطع الحركة عند تعامد شارع الناصرية مع شارع التوفيقية وتقاطعهما مع

حارة أبو مندور ويؤدى هـذا التقـاطع الى بـطء حركـة المركبات.

الاشغالات :

المشاة والمركبات بأنواعها المختلفـة وعربـات الـدواب والحنطور .

السرعـة :

يلاحظ أن سرعة المركبات المارة فى شارع الناصريـة وامتداده شارع أحمد العدوى متوسطة نظرا لمرور الحركـة فى اتجاهيـن ولعدم اتساع عرض الشـارع وتنخفـض السرعة تماما عند تقاطع شارع الناصرية مع شارع التوفيقية .

الخدمات (تابع)

٣ - انعدام الحراسة الامنية مما يسمح بالتعدى على المنطقـة مـن خلال الاسوار الخلفية المنخفضة ومضايقة الزائرين .

٤ - الارائك الخشبية المظللة .

المرافق العامة

١- لم يتم امداد المساكن الشعبية المحيطة بالمنطقـة الاثريـة بشبكة الصرف الصحى بل يتم صرف هذه المسـاكن علـى مصارف مكشوفة بطريقة عشوائية وهـى دائمـا فى حالـة انسداد، وينتج عن ذلك طفح مياه المجارى حول البلوكـات الشعبية التى اثرت على اساسات المنطقة الاثرية مما كان له اثره السلبى والضار علىالمنطقة والتى اصبحت فى حالة سيئة للغاية مما يستدعى ضرورة ايجاد حل جذرى ضمانا لحماية الاثـار الموجودة بالمنطقة من التلف والانهيار.

٢- تم امداد المنطقة الاثرية بشبكة الكهرباء، محول ومولـد كهربى. المولد الكهربائى معطل ومهمل منذ فترة طويلة على الرغم من كثرة انقطاع التيار الكهربى داخل المقابر اثناء الزيارة مما يضيق الزوار.

العناصر التنسيقية

- تعتبر عناصر تنسيق وتجهيز المناطق الاثرية مـن العنـاصر الجمالية التى تضفى على المنطقة الطابع والاحساس المميز وتعكس السلوك الحضارى للمدينة ومدى اهتمام المحافظـة لتجميل المناطق الاثرية امام سكان وزوار المدينة . الامـر الذى يدفع سكان المدينة او الحى نحو ضـرورة الاهتمـام والمساهمة فى عمليات التجميل والمحافظة على هذه المناطق.

الا ان منطقة الدراسة تعانى من الاتى :

١- وجود عدد محدود من الاشجـار واحـواض الزهـور بالمنطقة.

٢- وجود العديد من القطع والتوابيت الاثرية والتى تحتاج الى ترميم لتعرضها للكسر ولظهور فطريات عليها .

٣- عدم توافر عنصر المياه .

٤- قلة وحدات الاضاءة وعطل بعضها وعدم توزيعها توزيعا مناسبا .

٥- عدم توافر اللافتة الارشادية الدالة على اسـم المنطقـة الاثرية .

دراسة الوضع الحالى للمناطق العمرانية المحيطة بمحور الارتباط المقترح بين المنطقتين الاثريتين

نظرا لطول الشريان المعنى بالدراسة ، فقد تم تقسيم مبانى المسار والمبانى المحيطة بمنطقتى عمود السوارى ومقابر كـوم الشقافة الى اربع قطاعات دراسية كما هو موضح بـالشكل (١) ، حيث تم تحليل ودراسة مبانى كل قطاع على حدة من حيث الحـرم المحيـط ، الطـابع العـام ، الاسـتعمالات، الارتفاعات، الحالة العامة (انشائيـا ومعماريـا) ومظـاهر التلوث البصرى .

الحرم المحيط بالمنطقة الاثرية

بالرغم من صدور قانون حماية الاثار رقم ١١٧ لسنة ١٩٨٣ [٤] ، والمادة ٢٠ ، ٢١ ، ٢٢ بخصوص حماية الاثار من الامتدادات العمرانية الحديثة والنمو العشوائى ، لم يتم التزام الجهات الرسمية من الاحياء المختصة بما جاء فيه ، فجاءت المبانى العمرانية مخالفة له مع عدم مراعاة ترك حرما مناسبا يحمى المناطق الاثرية وكانت النتيجة ان طغى العمران على الاثار وافسد مظهرها وحجب عنها الرؤية .

الطابع العام

ادى سوء التخطيط العمرانى الى انشاء مجموعة من المبانى السكنية الشعبية لذوى الدخل المنخفض والمتراصة على صفى شوارع متوازية خالية من الطابع المعمارى مما يفسد ويضر بطابع المنطقتين الاثريتين . وتوضح الصور (٩-١٧) المبانى ذات الطابع المميز بمنطقة الدراسة ومواقعها على الخريطة الخاصة بالمنطقة للحفاظ عليها وحمايتها.

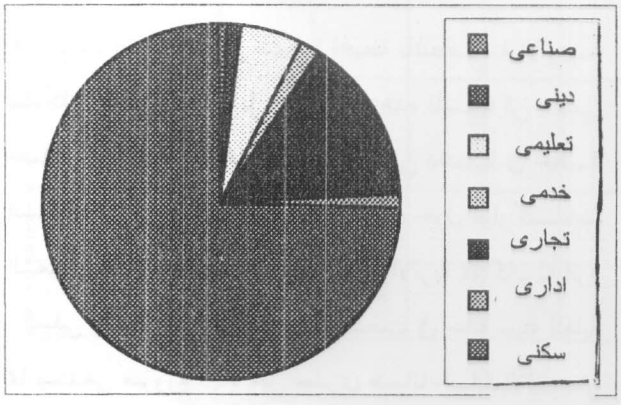
أمكن من خلال الدراسة الميدانية والتحليلية للوضع الحالى لمبانى المسار السياحى المقترح والجوار المصاحب للمنطقتين الاثريتين الوصول الى النتائج التالية :

الاستعمالات

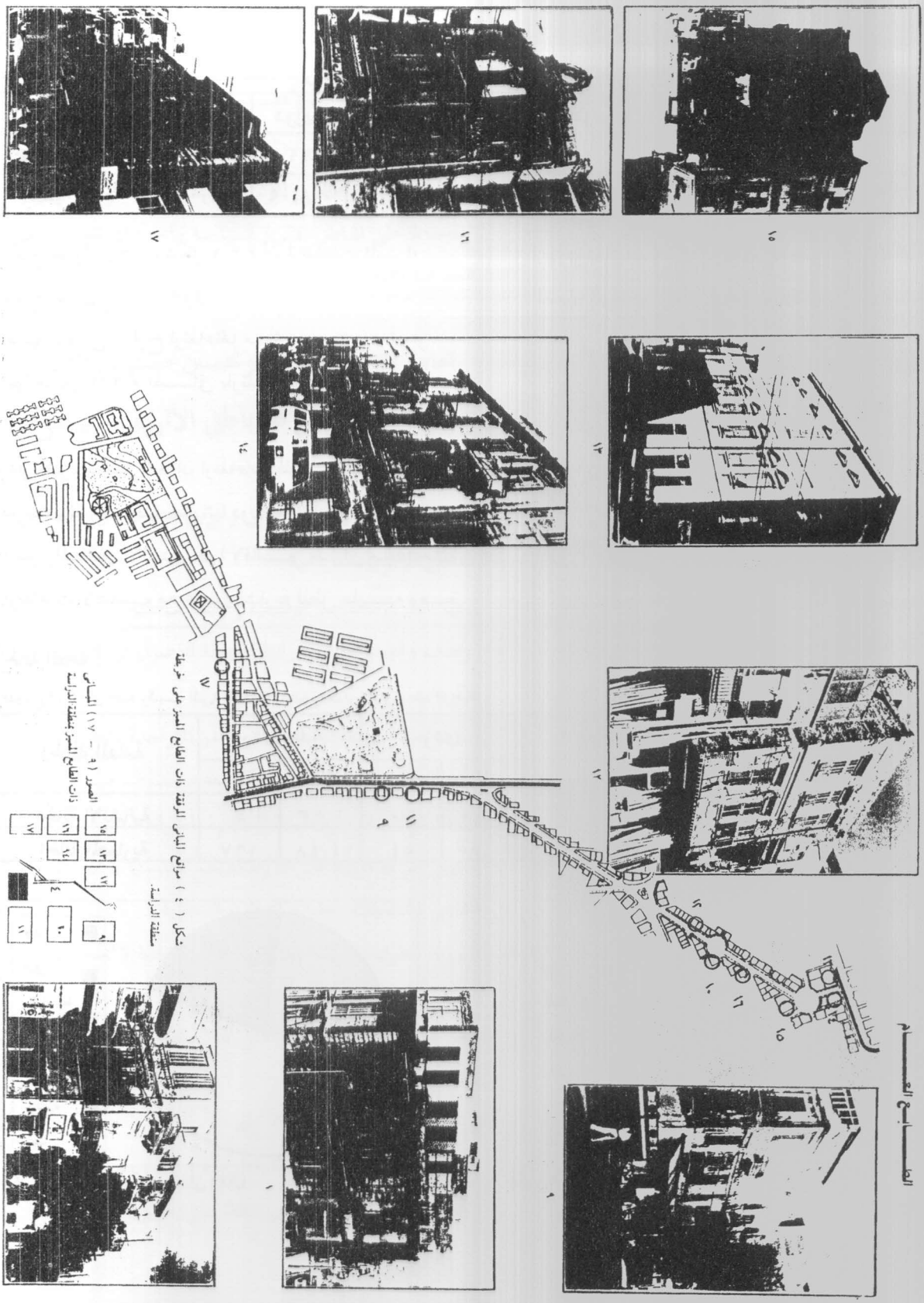
جدول (٤) أجمالى المسطح والنسب المئوية لاستعمالات المبانى بمنطقة الدراسة

السكنى		الادارى		التجارى		الخدمى		التعليمى		الدينى		الصناعى	
اجمالى المسطح	%	اجمالى المسطح	%	اجمالى المسطح	%	اجمالى المسطح	%	اجمالى المسطح	%	اجمالى المسطح	%	اجمالى المسطح	%
١٥٩٠,٩	٧٣,٧١	٣٠,١٧	١,٤	٣١٢,٦	١٤,٤٨	٤٣,٠٩	٢	١١٥,٦	٥,٣٦	٢٨,٤٢	١,٣٢	١٥,٩٢	٠,٧٤

- يوضح جدول (٤) وشكل (٥) ان الاستعمالات الغالبة هى السكنى والتجارى المتمثل فى بيع الاخشاب والادوات الصحية والاقمشة ، كما يوضح تداخل الاستعمالات مع بعضها بشكل واضح وبالاخص تداخل الاستعمالات التجارية والمهنية مع الاستعمال السكنى ويرجع ذلك لقصور القوانين المنظمة للعمران .
- تفتقر منطقة الدراسة الى الخدمات السياحية بكافة أنواعها على الرغم من تواجد المنطقتين الاثريتين .
- قلة النشاطات الحرفية بمنطقة الدراسة ، كما تفتقر المنطقة الى الاستعمال الترفيهى والى المسطحات المفتوحة والخضراء



شكل (٥) نسب توزيع استعمالات المبانى



شكل (٤) مواقع المبانى المرفقة ذات الطابع المميز على خريطة منطقة الدراسة.

العصر (٩ - ١٧) المبانى ذات الطابع المميز بمنطقة الدراسة

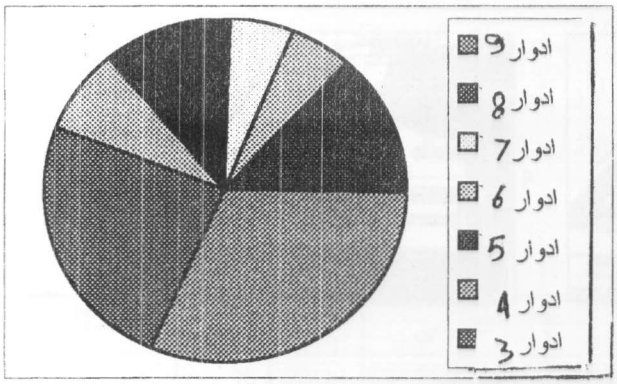
الارتفاعات

جدول (٥) اجمالى العدد والنسب المئوية لارتفاعات المبانى بمنطقة الدراسة

ارتفاعات المبانى	دور	دورين	٣ ادوار	٤ادوار	٥ادوار	٦ادوار	٧ادوار	٨ادوار	١٠ادوار
اجمال عدد المبانى	٢٩	٢١	٦٤	٨٠	٣٦	١٤	١٥	١	١
النسبة المئوية	١١,١١	%٨,٠٤	%٢٤,٥٢	%٣٠,٦٥	%١٣,٧٩	%٥,٣٦	%٥,٧٥	%٠,٣٨	%٠,٣٨

- يوضح جدول (٥) وشكل (٦) أن ارتفاعات المبانى تتراوح ما بين ١- ١٠ أدوار .
- الغالبية العظمى تتراوح ارتفاعاتها ما بين ٣ : ٥ ادوار يليها ما بين ١:٢ ثم المبانى بارتفاع ٦،٧، ثم المبانى بارتفاع ٨ ، ١٠ أدوار .

وعلى ضوء ما سبق نجد ان ارتفاعات المبانى بمنطقة الدراسة غير متناسقة ومتواجدة عشوائيا دون تخطيط يتناسب مع المسار والمنطقتين الاثريتين نظرا لاقامة مبانى مستحدثة بارتفاعات لاتتناسب مع عرض الشارع المطل عليه ومع ارتفاعات المبانى القديمة بالمنطقة مما يسىء الى الشكل العام للمسار السياحى ويضغى على المنطقتين الاثريتين .

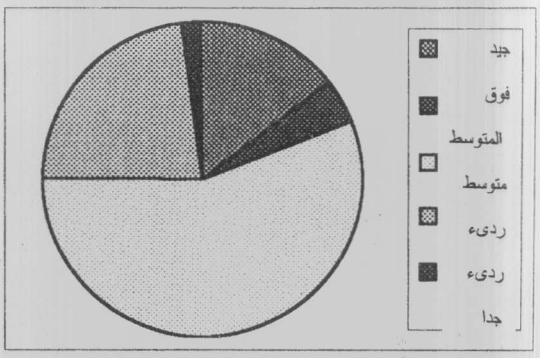


شكل (٦) نسب توزيع إرتفاعات المبانى المبانى

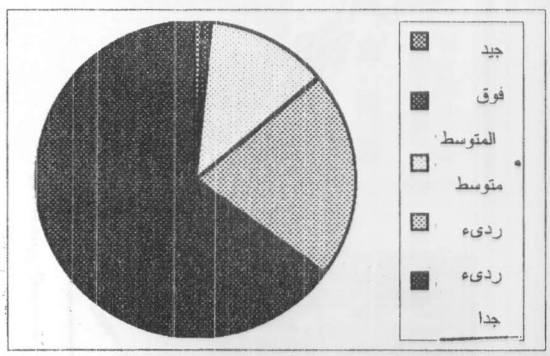
الحالة العامة :

جدول (٦) اجمالى العدد والنسب المئوية للحالة الانشائية والمعمارية لمبانى منطقة الدراسة .

الحالة العامة	ردئ جدا		ردئ		متوسط		فوق المتوسط		جيد	
	عدد المبانى	%	عدد المبانى	%	عدد المبانى	%	عدد المبانى	%	عدد المبانى	%
الحالة الانشائية	٥	١,٩٣	٦٠	٢٣,١٧	١٤٤	٥٥,٦	١٢	٤,٦٣	٣٨	٤,٦٧
الحالة المعمارية	١٦٧	٦٤,٤٨	٥٤	٢٠,٨٥	٣٤	١٢,١٣	٢	٠,٧٧	٢	٠,٧٧



شكل (٧) نسب توزيع حالات المبانى إنشائيا



شكل (٨) نسب توزيع حالات المبانى معماريا

يوضح جدول (٦) والشكلين (٧، ٨) ان غالبية المبانى انشائيا تتراوح ما بين متوسط وردىء ، وان غالبية المبانى معماريا ما بين ردىء جدا وردىء وذلك للاسباب التالية :

١. يوجد بعض الشروخ بالواجهات نتيجة لهبوطالاساسات ويرجع ذلك الى خلخلة التربة اسفلها نتيجة لتسرب مياه الصرف او من مواسير المياه ذات الحالة السيئة بالدور الارضى او من غرف التفتيش الغير محكمة العزل .

٢. اتلفت عوامل التعرية بياض معظم واجهات المبانى مما ادى الى سقوط بعض اجزائها .

٣. الاهمال المستمر وعدم نظافة وصيانة مرافق وجدران المبنى.

٤. قدم المبانى وتهالكها وانهيار وسقوط اجزاء منها .

٥. ترك غالبية المبانى على حالتها الانشائية دون تشطيب ، كذلك الاضافات نتيجة أعمال التعلية .

٦. تنافر أشكال المبانى نتيجة لاستخدام مواد مختلفة وتعدد ألوان الدهانات الخارجية للمبنى الواحد من حوائط وشبابيك بطريقة غير مقبولة ، ولاختلاف طابع وشكل الدور الارضى عن المبانى التى تعلوه .

٧. نظرا لتلاصق المبانى فعند انهيار احدها تظهر جوانب المبنى الملاصق فى صورة سيئة للغاية .

٨. - التعديات والاضافات فوق اسطح المبانى والعمل على تغطيتها بألواح من الصاج أو الخشب مما يشوه الحالة المعمارية للمنشأ .

٩. - الحالة العامة لتشطيبات الجدران الخارجية سيئة جدا نظرا لوجود مواسير الصرف الصحى المكسورة على بعض الواجهات مما أدى الى اتلاف النهو الخارجى، أيضا تهالك معظم شبابيك المبانى .

١٠. تساقط البلكونات ،وعدم مطابقة الشكل الخارجى لأدوار نفس المبنى لوجود دور به تراس والآخر لايوجد به

التوصيات

تشتمل التوصيات على ثلاثة محاور رئيسية وهى الارتقاء بمستوى الاداء الوظيفى والمرئى للطرق، المعالجة العلمية للحفاظ على المناطق الاثرية السياحية وأخيرا الارتقاء بالمناطق العمرانية المحيطة بتلك المناطق كما يلى.

محاور الارتقاء لرفع وتحسين مستوى الاداء الوظيفي والمرئي للمناطق الاثرية السياحية

تحسين مستوى الاداء الوظيفى والمرئى للطرق المؤدية الى المناطق الاثرية السياحية

تزويد الطرق بالعناصر الوظيفية والجمالية التالية :

أ - رصف وتمهيد الطرق الترابية لسهولة الوصول الى المناطق الاثرية .

ب - اصلاح ومعالجة المطبات والحفر المتواجدة بالطرق .

ج - تزويد الطرق بالعدد الكافى من قنوات صرف مياه الامطار والاصلاح والصيانة المستمرة للمتواجد منها

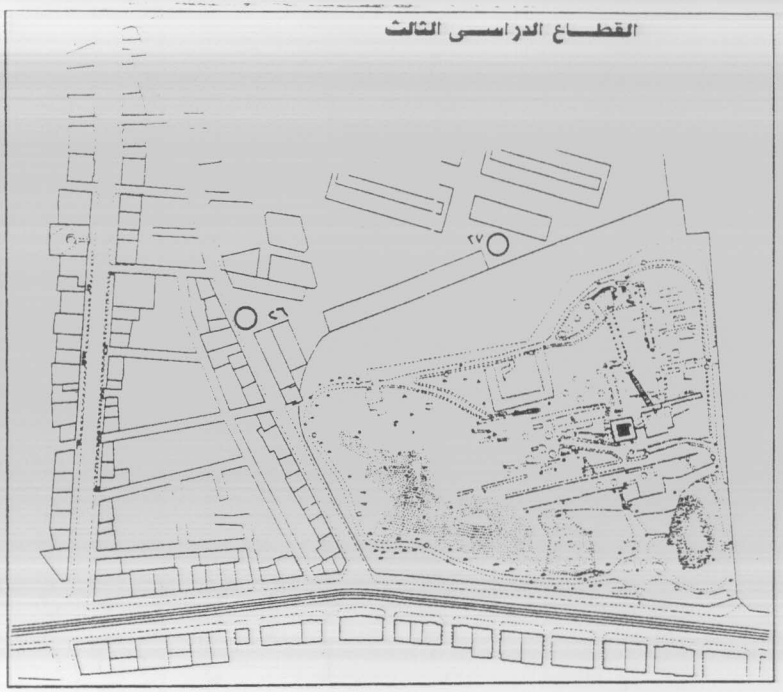
د - تسهيل حركة المشاة على الارصفة بمنع تكدسها برواد المقاهى وبمنتجات وبضائع المحلات التجارية .

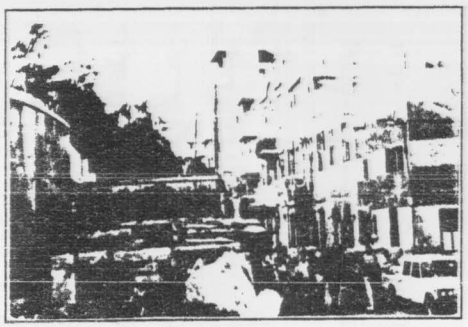
هـ- تزويد الطرق باللافتات الارشادية التوضيحية لاسماء الطرق والميادين والمناطق الاثرية .

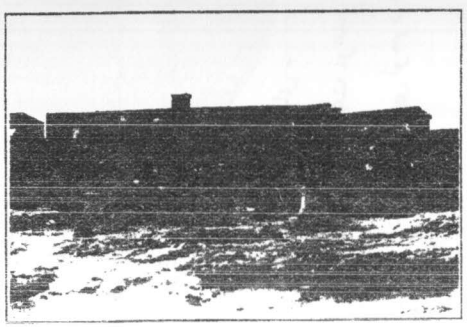
و - توفير اماكن مظللة للجلوس على طول الطرق التى تسمح بذلك .

ز - النظافة الدورية لجميع الطرق .

حـ - مراعاة التوافق بين اشكال وطرز والوان ومواد البناء وتقسيمات وارتفاعات المبانى المطلة على جانبى الطرق



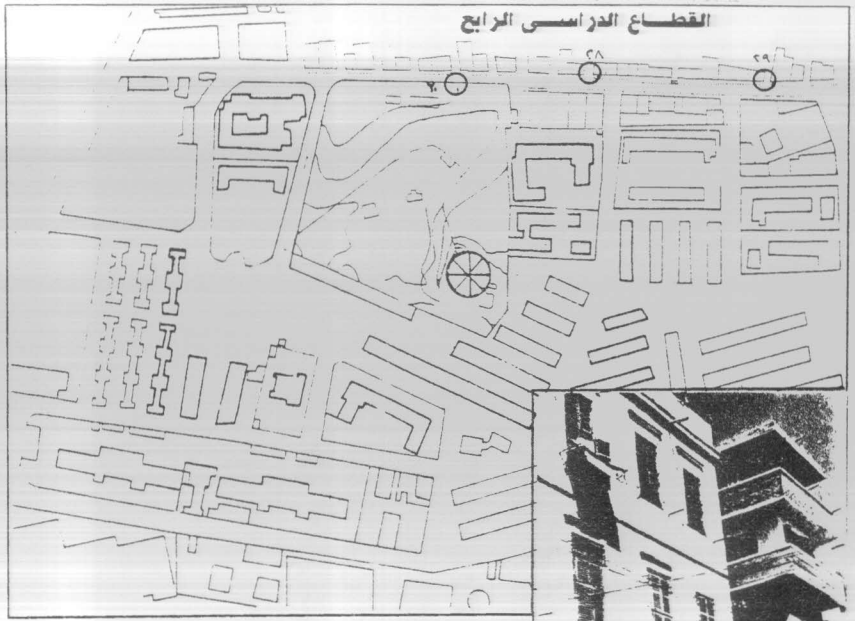


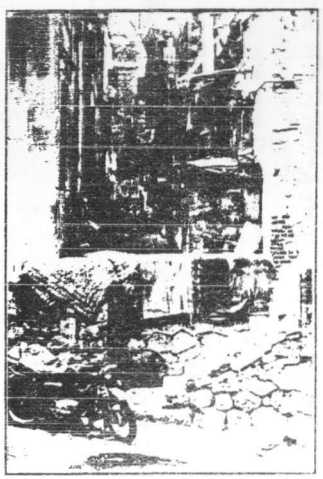


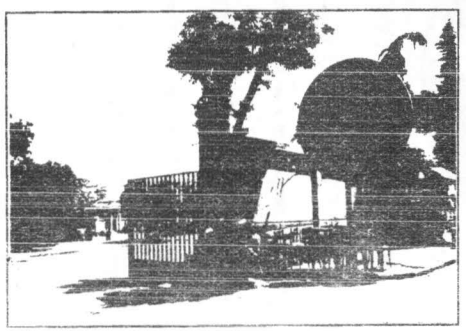
شكل(١١) مواقع المظاهـــر الســـلبية والتلوث البصـــرى بالقطـــاع الدراسى الثـالث.

صورة(٢٦) مجـالات الرؤيـــة السيئة والمتمثلة فى ملاصقـة دورة ميـــاه عمومية والعشش العشـــوائية بسـور منطقة عمود السوارى.

صورة(٢٧) البلوكات السكنية الشعبية ذات الأشكال المتنافرة والحالة السيئة المتدهورة خلف سور منطقة عمود السوارى مباشرة.





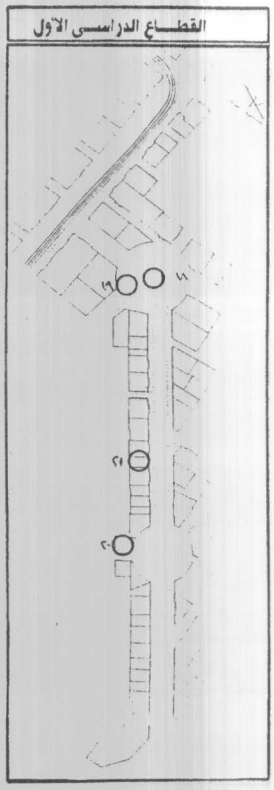


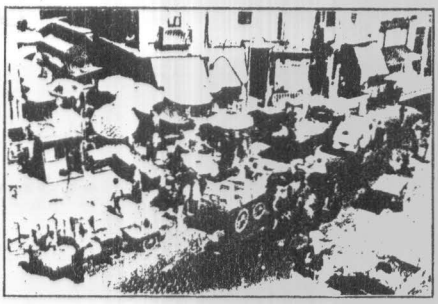
شكل (١٢)مواقع المظاهر السلبية والتلوث البصرى بالقطـاع الدراسى الرابـع.

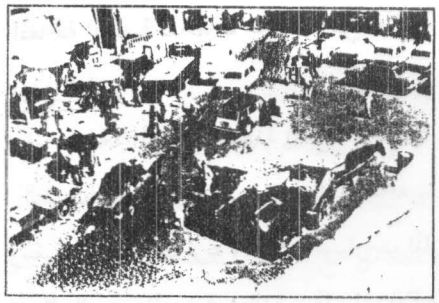
صورة (٢٨) التنوع الفوضوى بين طـرر المبانى القديمة وأنظمة المبانى الحديثة

صورة (٢٩) نشر الغسيل والمستلزمات المنزلية على جـدار السلالم بشـارع أحمد العـدوى وتربيـة الدواجـن والحيـــوانات.

صورة (٣٠) لافتات الإعلان الغير ملائمة عند مدخل المنطقة الأثرية وكيف خفت على اللافتة الإرشادية الخاصة بالمنطـــقة الأثـــرية .

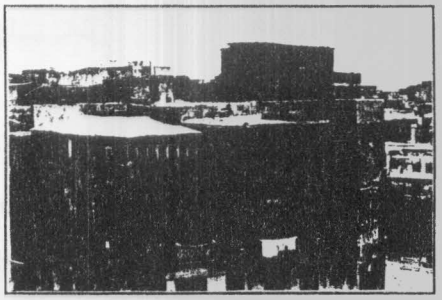


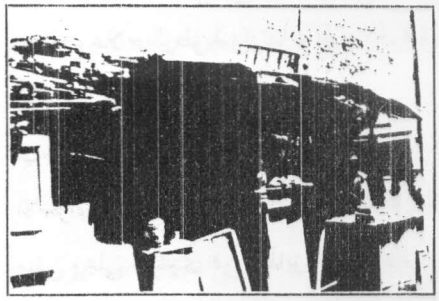


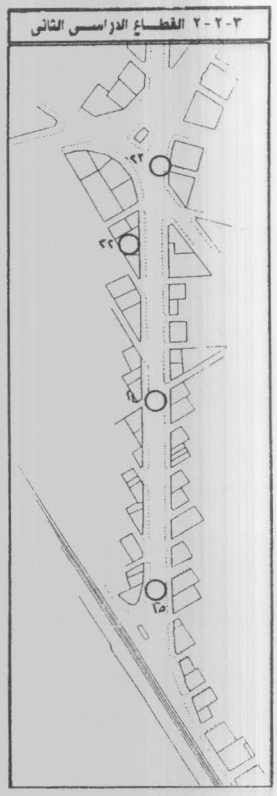


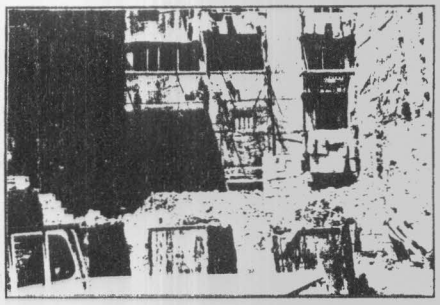
٣ - ٦ المظاهر السلبية والتلوث البصرى بمنطقة الدراسة

شكل (٩) مواقع المظاهر السلبية والتلوث البصرى بالقطاع الدراسى الأول.
الصورتان (١٨)(١٩) إنتشار العربات الكارو والباعة الجائلين بسوق عمر باشا مما يربك حركة المرور وتسبب مخلفاتها تلوثاً .
صورة (٢٠) تعلية المبنى القديم باضافات حديثة تختلف تماماً فى الشكل والإرتفاع ومواد النهو الخارجى مما ينتج عنه تشويه كامل لشكل المبنى القائم.
صورة (٢١) تشويه الشكل العام للمسار نتيجة للإستغلال السئ والمتمثل فى وجود الأكشاك الغير رسمية المتداعية.

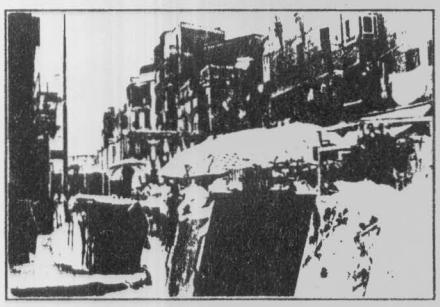


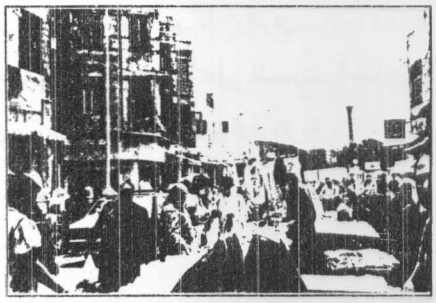






شكل (١٠١) مواقع المظاهر السلبية والتلوث البصرى بالقطاع الدراسى الثانى.
صورة (٢٢) الخرابات والمناطق المهدمة وإنتشار مقالب الزبالة على جانبى المسار دون الإهتمام بتفريغها.
صورة (٢٣) تناثر عربات الباعة الجائلين بسوق الروضة والمطل على ميدان النيل ـ أحد المهادين الرئيسية بالمسار ـ .
صورة (٢٤) إشغال طريق باب سدرة بالإشغالات الغير حضارية مثل(مقالب الزبالة - الشادر - منتجات المحلات).
صورة (٢٥) إزدحام الطريق بسوق لبيع الأقمشة والمشاة مما يعرقل من حركة مرور السيارات ويسبب الكثير من الإضطرابات.





المعالجة العلمية للحفاظ على المناطق الاثرية السياحية

الموقع العام

توفير المعالجة المناخية بالمنطقة الاثرية وحمايتها من مصادر التلوث مثل تزويدها بسواتير نباتية للتخفيف من حدة الرياح وتنقية الهواء من الاتربة وعوادم السيارات المارة .

اعمال الترميم المعمارى والدقيق للمبانى الاثرية

تختلف اعمال الترميم باختلاف حالة الاثر فقد يحتاج الى:-

أ- الترميم المعمارى : يشمل المعالجة الهندسية من عزل الاسطح ومعالجة الشروخ والتشققات للجدران والاسقف وما خلافه وعلاج الرطوبة وارتفاع المياه الجوفية ببعض المناطق الاثرية .

ب- الترميم الدقيق : يشمل اعمال الصيانة الدورية ، اعادة الاجزاء المنهارة كلية او جزئية الى الشكل الاصلى بشكل متقن وعلى مستوى فنى مطابق لطابع الاثر ومستواه الفنى والتاريخى مع اظهار الفرق بين الاجزاء القديمة والحديثة من الاثر ، مما يتطلب الى مهارة فنية عالية ومتخصصة .

رفع مستوى الخدمات بالمناطق الاثرية

أ- اعداد ادارة متكاملة داخل كل منطقة اثرية تتعايش مع الاثر وتشمل التخصصات المتعلقة بخدمة زائرى المكان مع مراعاة التنسيق التام بين هذه التخصصات .

ب- تزويد المناطق بمواقف لانتظار سيارات الزوار و الاتوبيسات السياحية .

جـ- توفير دائرة صوتية فى الاماكن المختلفة لشرح ووصف المكونات الاثرية المختلفة بالاضافة الى دائرة تليفزيونية لمراقبة ومتابعة حركة الزائرين .

د- تجهيز دورات المياه على المستوى السياحى اللائق .

هـ- اعداد ركن للهدايا التذكارية .

و - توفير وحدات الهاتف .

ز- توفير سلات المهملات .

حـ- توفير وحدات اطفاء الحريق .

ط- توفير الدوافع الامنية المتمثلة فى شرطة السياحة والاثار .

ك- توفير وحدات الاضاءة للمنطقة الاثرية بحيث تكون ملائمة لها فى الطابع كما تضفى عليها رونق متميز واعدادها للزيارات الليلية باستخدام اشعة الليزر فى حالة عدم الاضرار بالاثر بعد الاستعانة بخبراء الاثار الفنيين فى ذلك من اجل رفع كفاءة المناطق وزيادة عائداتها الاستثمارية فى مجال السياحة بمدينة الاسكندرية .

تحسين مستوى المرافق العامة بالمناطق الاثرية

أ- تهيئة وتعبيد الطرق والممرات الداخلية التى تسهل الوصول الى المبانى الاثرية التى تضمها المنطقة التاريخية .

ب- توفير الشبكات المختلفة من مياه الشرب والصرف الصحى وصرف مياه الامطار للمناطق الاثرية التى لايتوافر بها مع تجديد الشبكات القديمة .

جـ- تزويد المناطق بحنفيات اطفاء الحريق .

د- ضرورة توصيل شبكة الكهرباء الى المناطق الاثرية الغير متواجد بها .

هـ- استخدام الاضاءة الباردة لاتؤثر على مناخ الجو المحيط بالاثر ولا تأتى بحرارة تعمل على تكثيف البخار على الجدران

تزويد المناطق الاثرية بالعناصر التنسيقية

أ- الاشجار واحواض الزهور التى تساعد على تجميل المناطق الاثرية من ناحية وعلى امتصاص ثانى اكسيد الكربون الناتج من عادم السيارات فى حالة المناطق المحاطة بالطرق من ناحية اخرى ، مع مراعاة ان تكون عملية الرش مدروسة .

ب- توفير اللوحات الارشادية داخل المناطق الاثرية موضحا عليها المسقط الافقى للمنطقة مع ارفاقها بالمعلومات التاريخية والتطورات التى تلاحقت عليه على مر العصور وتدعيمها بالصور المختلفة .

جـ - توفير الاماكن المظللة ومناطق جلوس لراحة الزائرين

الارتقاء بالمناطق العمرانية المحيطة بالمناطق الأثرية

الجانب العمرانى

أ - الحرم المحيط :

حيث انه يتم فى غفلة من القائمين على تنفيذ القانون رقم ١١٧ لسنة ١٩٨٣ بمنح رخص للبناء فى الأراضى المتاخمة للمناطق الأثرية وهو ما يتعارض بما جاء بالمادة ٢٠،٢١،٢٢ من قانون حماية الآثار ولا يضمن حرما مناسبا للآثار لذا يجب:-

- الالتزام بما جاء بالمادة ٢٠،٢١،٢٢ من قانون حماية الآثار
- عدم إجراء اية اعمال ترميمية للمبانى الواقعة فى حرم المناطق الأثرية لحين إنتهاء عمرها الافتراضى .
- عدم منح رخص لأعمال بناء جديدة فى الحرم المخصص للمناطق الأثرية .

ب- الطابع العام :

ايجاد طابع متميز للمبانى العمرانية المحيطة والمستحدثة بالمناطق الأثرية تربط بين الماضى والحاضر من خلال البحث عن القيم المعمارية والقيم الفنية الجمالية التى تعكس الاحساس بالطابع التراثى القديم فى إطار معمارى معاصر.

جـ - استعمالات المبانى :

تحديد الاستعمالات الملائمة للمنطقة التاريخية سياحيا ونقل الاستعمالات المتعارضة وخدمات النقل الثقيل التى تؤدى الى تلوث المنطقة الأثرية مما يضر بالآثار والمعالم التاريخية ، مع توفير الاحتياجات الضرورية لخدمة الأغراض السياحية مثل الخدمات التجارية المتمثلة فى المحلات والمطاعم والمكتبات ..... الخ .

د - ارتفاعات المبانى :

ابراز المعالم الأثرية من خلال تحديد ارتفاعات المبانى المتدرجة حول المناطق الأثرية بما لا يطغى على الأثار ويتناسب مع ارتفاعها .

هـ - حالات المبانى :

أختيار انسب الاساليب التخطيطية (الحماية - المحافظة - الترميم - الازالة - الاصلاح والتجديد) او استخدام الاساليب مجتمعة بما يتناسب مع ظروف المنطقة اجتماعيا ومع المشاكل الموجودة للتعامل مع الحالات المختلفة للمبانى من اجل رفع وتحسين الشكل الخارجى للمبانى.

و - الصورة البصرية :

إبراز وتأكيد الايجابيات من خلال العناصر البصرية المتواجدة حول المناطق الأثرية والتى من خلالها يمكن للانسان التعرف وادراك البيئة المحيطة وتكوين صورة ذهنية متكاملة عن المواقع المختلفة ، والغاء السلبيات التى تعوق الحركة السياحية ومعالجتها .

الجانب الانسانى

- تنمية وزيادة الوعى الثقافى والسياحى من خلال أجهزة الاعلام المختلفة من صحافة وإذاعة وتليفزيون لتوعية جميع أفراد الشعب بأهمية المناطق الأثرية والحفاظ عليها لمحاولة الانتماء إليها وحسن معاملة السائح .
- تشجيع السياحة الداخلية بين الأطفال والتلاميذ بالمدارس لتنمية المدارك وزيادة الوعى السياحى لديهم .

الجانب التشريعى

- مراجعة اللوائح والتشريعات التخطيطية التى طبقت ولا تزال تطبق لمعرفة أثرها على التشكيل العمرانى ، الأمر الذى يتطلب ضرورة وضع لوائح وتشريعات تنظيمية خاصة بالمناطق الأثرية ذات الأهمية الحضارية أو التاريخية تشمل دراسات تفصيلية لكافة الجوانب العمرانية والقانونية والتى تهدف الى رفع مستوى الكفاءة الوظيفية والمرئية للمناطق الأثرية .

الجانب الادارى

- تشكيل لجنة مكونة من ممثلين عن الجهات المعنية بالمناطق الأثرية (هيئة الآثار – الهيئة الاقليمية لتنشيط السياحة – الادارة الهندسية والتخطيطية للاحياء المختلفة التابعة لمحافظة الاسكندرية) ، وهذة اللجنة تتبع سلطة عليا من شأنها توفير التنسيق اللازم بين تلك الجهات وتوزيع المهام وتحديد المسئوليات والعمل فى إطار موحد من شأنه رفع الكفاءة الوظيفية والمرئية للمناطق السياحية الأثرية .
- الاستعانة بمراكز البحث والخبراء المتخصصين فى مجالات السياحة والآثار والعمارة بالتعاون مع الجهات المعنية السابق ذكرها .

الجانب المالى

- للتغلب على صعوبات التمويل وتدبير الأموال اللازمة وهى العقبات التى تقف عثرة فى سبيل ملاحقة هيئة الآثار لرفع الكفاءة الوظيفية والمرئية للمناطق السياحية الآثرية ، الأمر الذى يستلزم زيادة الاعتمادات للجهات المعنية بالمناطق الأثرية تدعيما للجنة المقترح تشكيلها .

المراجع

١. رياض، هنرى. **دليل اثار الاسكندرية**. مراجعة داود عبده داود ويوسف مفيد الغريانى. ط٢؛ الاسكندرية: الهيئة الاقليمية لتنشيط السياحة، ١٩٨٧ م.

٢. عبد الحكيم ، محمد صبحى. **مدينة الاسكندرية** . رسالة دكتوراة منشورة . جامعة القاهرة، ١٩٥٨ .

٣. الجهاز المركزى للتعبئة العامة والاحصاء. **السكان واهم الانشطة السكانية عن محافظة الاسكندرية**. الاسكندرية: الجهاز المركزى، ١٩٩٢ .

٤. عبد الله، فؤاد حسن. وخليل ، عبد الستار فرج. **القانون رقم ١١٧ لسنة ١٩٨٧ باصدار قانون حماية الاثار**. القاهرة : الهيئة العامة لشئون المطابع الاميرية ، ١٩٨٤ .

٥. احمد عبد اللطيف، محمود. "نظافة وتجميل المدينة". **المجلة المعمارية** ، العددين ٧-٨ (١٩٨٧)، ص ٢٠.

٦. الشيال، جمال الدين. الاسكندرية – **طبوغرافية المدينة وتطورها منذ اقدم العصور الى الوقت الحاضر**. مصر: دار المعارف، ١٩٥٢.

٧. الفلكى، محمود. **الاسكندرية القديمة**. ترجمة محمود صالح الفلكى. الاسكندرية: دار نشر الثقافة، ١٩٦٦.

٨. الهيئة الاقليمية لتنشيط السياحة. **الاسكندرية**. القاهرة: الهيئة العامة للاستعلامات، ١٩٨٥.

٩. سالم، السيد عبد العزيز. **تاريخ الاسكندرية وحضارتها فى العصر الاسلامى**. الاسكندرية : مؤسسة شباب الجامعة ، ١٩٨٢

١٠. سيف اليزل، سمير. "وسائل الحفاظ على التراث المعمارى ". **مجلة عالم البناء** ، العدد ٣١ (١٩٨٣)، ص ٣٠ .

١١. سيف، مدحت. " دور التراث المعمارى فى التنمية السياحية ". **مجلة عالم البناء** ، العدد ١١٢ (١٩٩٠)، ص ٣ .

١٢. شحاته ، سلوى مصطفى. **دراسة تحليلية لتاثير الامتداد العمرانى الحديث على المناطق السياحية الاثرية فى مدينة الاسكندرية** (تطبيق على منطقتى عمود السوارى ومقابر كوم الشقافة) ، رساله ماجستير غير منشورة . جامعة الاسكندرية ، ١٩٩٢.

١٣. لمزيد من التفاصيل فى هذا المجال او فى هذا الموضوع يتم الرجوع الى المرجع رقم [١٢].

ANALYTIC STUDY ON THE EFFECT OF URBAN EXTENSION UPON ARCHEOLOGICAL TOURISTIC ZONES

Y.A. Azzam and S. M. Shehata

ABSTRACT

Historical areas, represent an unequaled cultural fortune every where, likewise they display the bright aspects in the development of those societies. If adequately invested, such areas can contribute in the increase of national income.

The antiquated areas in Alexandria are rich with their intellectual heritage, they can be utilized in many activities, particularly tourism. Unfortunately they are declining, and worsening.

The objective of this study was exploring the factors of decline to redevelop archeological areas from the standpoint of tourism , by securing general principal axes for upgrading functional and visual efficiency of antiquated tourist areas and their surrounding urban zones.

The study was divided into three main axes:

Theoretical review: covered the historic development of Alexandria through different eras, and illustrated the antiquated tourist monuments locations on a new chart of contemporary Alexandria.

Field study: survey of the contemporary position of antiquated tourist zones, to determine the factors which can affect upgrading their functional and visual efficiency.

Applied study: This set out study and analysis of urban neighborhood, surrounding the antiquated areas of Pompey's Pillar and Kom el Shukafa catacombs, and the proposed tourist route having access to both areas.

The current research concentrates upon the study and analysis of positive and negative factors affecting the functional and visual efficiency of Pompey's Pillar and Kom el Shukafa areas including the following :

The touristic route and the case of roads leading to the area of Pompey's Pillar and Kom el Shukafa.

The Kom el Shukafa area.

The current status of the areas surrounding the proposed touristic route.

Recommendation including the principal axes for upgrading the functional and visual efficiency of antiquated touristic areas.

Keywords: Urban growth- Archeological touristic areas- Conservation of heritage -Upgrading - Alexandria city

Received September 29, 1997
Accepted March 11,1998