



شارع الرشيد حكايته معمارية مثيرة



جامع الحيدرخانة احد معالم شارع الرشيد

لكن هذا الشارع الراقى المتميز والفريد من نوعه فجا العالم العربي بدا بالتحول والتفكك منذ الخمسينات

للبناء والطرق في عام ١٩١٩ وشكلت لأول مرة بتاريخ البلدية (لجنة تخطيط المدينة) الا انها لم تنجح في مهمتها وانفكت بعد فترة قصيرة ويسبب شق شارع الرشيد عبر احياء سكنية كثيفة هدمت المئات من البيوت وبقي العديد منها مطلا على جانبي الشارع وهو مهدم حزنيا مما اعطى الشارع منظرًا ردينا غير لائق بمكانته المهمة في المدينة ومن هنا يبرز اهم سؤال معماري وتخطيطي عن شارع الرشيد ماهي الاسباب والعوامل التي جعلت من البلدية او الادارة الانكليزية ان تتخذ قرارا بتنظيم وتوحيد الشارع بالصورة التي نراه عليها الان ان الاجابة على هذا السؤال ليس بالسهل لان هذا القرار غير محدد او متوقف تاريخيا او على الالف قانه لم يكتشف لحد الان نحن نعلم بان امانة العاصمة كانت قد حددت من ابعاد الانبئية التي تطل عليه خلال النظام الذي اعتمدته في ١٩٣٤ ولكن هذه الفترة تعتبر متأخرة نسبيا لانها جاءت بعد تشييد العديد من الانبئية ذات الرواق في الطابق الارضي ان الاجابة على هذا السؤال تكمن في عدة اعتبارات منها محلي ومنها اجنبي

١- وجود بعض الاعرنيات واستبدلت الزخارف من الجص الى الاسمنت حيث استعملت القوالب المعدنية مما مكن المعمار العراقي على الحصول على زخارف معقدة والتصميم المعماري احد الاعتبارات المهمة في تعبيرية الشكل المعماري فالتيجان كان لها نظام خاص في العمارة الاغريقية والرومانية وكان ايضا لها نظام معقد خاص في العمارة العراقية حيث استعمل المقرنص الى اقصى احتمالاته التكوينية في الاعمدة الخشبية اما شارع الرشيد ففي البداية كانت هناك اعمدة اجرية ذات تيجان مقرنصة على الطريقة العراقية ثم بدأت تحول ال اعمدة (السدرن) الاغريقية البسيطة و (الايونيك) و (الكورنثين) ثم الى ابتكارات خلطية عديدة بعضها فريد من نوعه في العالم وبالرغم من وجود هذا التنوع المدهش في الانبئية والزخارف السطحية واشكالها الا ان هناك ميزات عامة تغطي وحدة واضحة (في ما يتبقى) من شارع الرشيد حاليا واهمها :

١-المقياس الانساني
ان عرض شارع الرشيد في اغلب الاحوال عن ١٢ مترو هو بذلك يساعد على اعطاء الشعور بالانفة (والانتماء) الانساني امر ارتفاعه الذي يتراوح بين عشرة امتار واربعة عشر مترا (عدا الانبئية الحديثة) يساعد ايضا على ابقاء المقياس الانساني للمارة فيه وهذا الارتقاء هو اقل من ثلث ارتفاع شارع الخلفاء الحديث والذي لايتميز بانسانيته لانه صمم للسيارات وليس للانسان

١- الرواق
ان الرواق المخصص للمارة على طول الشارع وعلى جانبيه بما في ذلك الاعمدة المدورة التي تشكل ايقاعا ثم انشئ على القسم المطل على النهر (يهو الامانة) وهو مبنى عرفناه باسم (يهو الامانة) وهو اليوم ضمن مباني وزارة الدفاع. وقد شاهد الازدي عملية تليط شارع الرشيد في ذلك العام ١٩٢٤ وكان يتفرج على عملية تسوية ارضه بالحدالات التي لم يسبق له ان رآها قبل ذلك وكانت للحدادة منذنة طويلة شبيهة بمداخن القطارات التي تعمل بالفحم الحجري يومذاك ثم رأى المبطلين وهم يضعون فوق الاقسام التي جرت تسويتها شبكة من الاسلاك الحديدية ويغطونها بالاسمنت المخلوط بالحصى والرمل واخيرا فرشها بالخراب الحار الذي يجلبونه في اوان خشبية قريبة النبه بعبء اللين التي كانت الغلابيات يجلبهن بها على رؤوسهن وكان تسخين القار يتم في افران زبونية في اوان يمكن يصلح لذلك وتوقد تحتها جذوع النخيل التي يزيدونها

في شق طريق رئيسي مستقيم في الكرخ لاحتواء خط (الترامواي) او (الكاري) الذي ربط الكاظمية ببغداد لأول مرة بخط مواصلات حديث ويراينا ان مدحت باشا كان اول من فكر في شق شارع مستقيم وعريض نسبيا يربط باب المعظم وباب الشرقي ليوفر السرعة والسهولة في التنقل للحيث العماني عبر المدينة الكثيفة وكذلك للعربات التي بدأت بالانتشار الطيء منذ تلك الفترة

وعلى كل حال كان تنفيذ الفكرة من نصيب خليل باشا في ١٩١٥ لذلك سمي في بادئ الامر باسمه (خليل باشا جاده سي) وكان القرار بالبدء بالشارع قد دم بشكل مباشر من قبل بعض المستشارين العسكريين الالمان وكذلك من رئيس البلدية اذذاك رؤوف بك الجادرجي والذي كان قد تآثر بالحاضرة الاوربية لانه درس في المانيا ايضا

وقبل البدء بعمليات الشق والهدم كانت هناك ثمة صعوبات تعترض طريق استقامة هذا الشارع هذا بالرغم من السهولة التي كانت توفرها وجود بعض الازقة الرئيسية والعيضة نسبيا خلال هذه الاستقامة واهمها الميدان والطريق الذي يبدأ من شريعة الباجي مارا بجامع السيد سلطان على ومن ثم الى بناية القيفية البريطانية الجديدة في السنك ويعددا الى مناطق مفتوحة وبساتين الى باب الشرقي وتركزت هذه الصعوبات في ثلاث نقاط رئيسية: اولا والكبير نسبيا في مستويات المدينة عبر استقامة الشارع حيث بلغ من متر الى ثلاثة امتار ثانيا مسالة تعويض اصحاب الاملاك والعقارات التي تعترض الشارع والتي كان ولا بد من هدمها جزئيا او كليا وثالثا المعارضة الشديدة التي ابداهها الاهالي ورجال الدين في فكرة هدم بعض الاملاك القوفية مثل سوق الحيدرخانة الذي كان يلاصق الجامع وجوامع اخرى مثل جامع مرجان والسيد سلطان على

وبالنسبة للصعوبات الاولى استخدمت البلدية مهندسين فرنسيين كانا قد عملا لها منذ عدة سنوات اما بالنسبة لمسالة التعويض فان رؤوف بك الجادرجي نجح في اقناع اصحاب هذه الاملاك في دفع مبلغ اولي يعادل ايجار السنوي الواحد شرط ان تدفع لهم المبالغ المتبقية بعد الحرب مع الانكليز وعلى مايبدو ان رؤوف بك كان من النفوذ القوي والدهاء الذي مكثه من اقناعهم بهذا العرض الفئير اما بالنسبة للصعوبة الثالثة فلم تتمكن الادارة العثمانية ولا ئيس البلدية من اقناع رجال الدين ولذلك عمد الى هدم سوق الحيدرخانة ليلا ويوم معرفتهم واصبحوا امام الامر الواقع في اليوم التالي وبعد الضجة الكبيرة التي احدثها هذا الهدم لم يجرأ رئيس البلدية في هدم جامع مرجان والسيد سلطان على حيث اقتنعت البلدية بابقاء الانعطاف الفجائي للشارع امام جامع مرجان على امل ان تعدل الاستقامة في وقت مناسب اخر

٢- هدمت واجهة شارع جامع السيد سلطان على في ١٩٢٤ وهدم اغلب جامع مرجان في عام ١٩٤٦) وعند اندلاع الحرب العالمية الاولى توقف العمل فبع طيعا وبعد احتلال الانكليزي في عام ١٩١٧ وباضرت الادارة الانكليزية باكمالها جنوبا وتليطه واعادة تسميته ب (الشارع الجديد) ويبدأت السيارات بالظهور فيه لأول مرة يستعملها الضباط والعسكريون للتنقل بسرعة من القلعة والسراي والى القيفية البريطانية الجديدة والتي كانت قد انتقلت من شارع النهر حيث كانت تشغل دار الثواب والى مكانها الجديد في عام ١٩٥٥

٣- وبداية العشرينات اعد المهندس العماري (ويلسون) اول مخطط اساسي للمدينة اقترح فيه اعادة تنظيم شبكة الشوارع الرئيسية وفتح مناطق سكنية جديدة في العلوية والسعدون والهنديي كما بدأ العمل باعداد نظام

٤- هدمت واجهة شارع الرشيد لاحتواء خط (الترامواي) او (الكاري) الذي ربط الكاظمية ببغداد لأول مرة بخط مواصلات حديث ويراينا ان مدحت باشا كان اول من فكر في شق شارع مستقيم وعريض نسبيا يربط باب المعظم وباب الشرقي ليوفر السرعة والسهولة في التنقل للحيث العماني عبر المدينة الكثيفة وكذلك للعربات التي بدأت بالانتشار الطيء منذ تلك الفترة

وعلى كل حال كان تنفيذ الفكرة من نصيب خليل باشا في ١٩١٥ لذلك سمي في بادئ الامر باسمه (خليل باشا جاده سي) وكان القرار بالبدء بالشارع قد دم بشكل مباشر من قبل بعض المستشارين العسكريين الالمان وكذلك من رئيس البلدية اذذاك رؤوف بك الجادرجي والذي كان قد تآثر بالحاضرة الاوربية لانه درس في المانيا ايضا

وقبل البدء بعمليات الشق والهدم كانت هناك ثمة صعوبات تعترض طريق استقامة هذا الشارع هذا بالرغم من السهولة التي كانت توفرها وجود بعض الازقة الرئيسية والعيضة نسبيا خلال هذه الاستقامة واهمها الميدان والطريق الذي يبدأ من شريعة الباجي مارا بجامع السيد سلطان على ومن ثم الى بناية القيفية البريطانية الجديدة في السنك ويعددا الى مناطق مفتوحة وبساتين الى باب الشرقي وتركزت هذه الصعوبات في ثلاث نقاط رئيسية: اولا والكبير نسبيا في مستويات المدينة عبر استقامة الشارع حيث بلغ من متر الى ثلاثة امتار ثانيا مسالة تعويض اصحاب الاملاك والعقارات التي تعترض الشارع والتي كان ولا بد من هدمها جزئيا او كليا وثالثا المعارضة الشديدة التي ابداهها الاهالي ورجال الدين في فكرة هدم بعض الاملاك القوفية مثل سوق الحيدرخانة الذي كان يلاصق الجامع وجوامع اخرى مثل جامع مرجان والسيد سلطان على

وبالنسبة للصعوبات الاولى استخدمت البلدية مهندسين فرنسيين كانا قد عملا لها منذ عدة سنوات اما بالنسبة لمسالة التعويض فان رؤوف بك الجادرجي نجح في اقناع اصحاب هذه الاملاك في دفع مبلغ اولي يعادل ايجار السنوي الواحد شرط ان تدفع لهم المبالغ المتبقية بعد الحرب مع الانكليز وعلى مايبدو ان رؤوف بك كان من النفوذ القوي والدهاء الذي مكثه من اقناعهم بهذا العرض الفئير اما بالنسبة للصعوبة الثالثة فلم تتمكن الادارة العثمانية ولا ئيس البلدية من اقناع رجال الدين ولذلك عمد الى هدم سوق الحيدرخانة ليلا ويوم معرفتهم واصبحوا امام الامر الواقع في اليوم التالي وبعد الضجة الكبيرة التي احدثها هذا الهدم لم يجرأ رئيس البلدية في هدم جامع مرجان والسيد سلطان على حيث اقتنعت البلدية بابقاء الانعطاف الفجائي للشارع امام جامع مرجان على امل ان تعدل الاستقامة في وقت مناسب اخر

٤- هدمت واجهة شارع جامع السيد سلطان على في ١٩٢٤ وهدم اغلب جامع مرجان في عام ١٩٤٦) وعند اندلاع الحرب العالمية الاولى توقف العمل فبع طيعا وبعد احتلال الانكليزي في عام ١٩١٧ وباضرت الادارة الانكليزية باكمالها جنوبا وتليطه واعادة تسميته ب (الشارع الجديد) ويبدأت السيارات بالظهور فيه لأول مرة يستعملها الضباط والعسكريون للتنقل بسرعة من القلعة والسراي والى القيفية البريطانية الجديدة والتي كانت قد انتقلت من شارع النهر حيث كانت تشغل دار الثواب والى مكانها الجديد في عام ١٩٥٥

٣- وبداية العشرينات اعد المهندس العماري (ويلسون) اول مخطط اساسي للمدينة اقترح فيه اعادة تنظيم شبكة الشوارع الرئيسية وفتح مناطق سكنية جديدة في العلوية والسعدون والهنديي كما بدأ العمل باعداد نظام

٤- هدمت واجهة شارع الرشيد لاحتواء خط (الترامواي) او (الكاري) الذي ربط الكاظمية ببغداد لأول مرة بخط مواصلات حديث ويراينا ان مدحت باشا كان اول من فكر في شق شارع مستقيم وعريض نسبيا يربط باب المعظم وباب الشرقي ليوفر السرعة والسهولة في التنقل للحيث العماني عبر المدينة الكثيفة وكذلك للعربات التي بدأت بالانتشار الطيء منذ تلك الفترة

٤- هدمت واجهة شارع الرشيد لاحتواء خط (الترامواي) او (الكاري) الذي ربط الكاظمية ببغداد لأول مرة بخط مواصلات حديث ويراينا ان مدحت باشا كان اول من فكر في شق شارع مستقيم وعريض نسبيا يربط باب المعظم وباب الشرقي ليوفر السرعة والسهولة في التنقل للحيث العماني عبر المدينة الكثيفة وكذلك للعربات التي بدأت بالانتشار الطيء منذ تلك الفترة

٤- هدمت واجهة شارع الرشيد لاحتواء خط (الترامواي) او (الكاري) الذي ربط الكاظمية ببغداد لأول مرة بخط مواصلات حديث ويراينا ان مدحت باشا كان اول من فكر في شق شارع مستقيم وعريض نسبيا يربط باب المعظم وباب الشرقي ليوفر السرعة والسهولة في التنقل للحيث العماني عبر المدينة الكثيفة وكذلك للعربات التي بدأت بالانتشار الطيء منذ تلك الفترة

٤- هدمت واجهة شارع الرشيد لاحتواء خط (الترامواي) او (الكاري) الذي ربط الكاظمية ببغداد لأول مرة بخط مواصلات حديث ويراينا ان مدحت باشا كان اول من فكر في شق شارع مستقيم وعريض نسبيا يربط باب المعظم وباب الشرقي ليوفر السرعة والسهولة في التنقل للحيث العماني عبر المدينة الكثيفة وكذلك للعربات التي بدأت بالانتشار الطيء منذ تلك الفترة

٤- هدمت واجهة شارع الرشيد لاحتواء خط (الترامواي) او (الكاري) الذي ربط الكاظمية ببغداد لأول مرة بخط مواصلات حديث ويراينا ان مدحت باشا كان اول من فكر في شق شارع مستقيم وعريض نسبيا يربط باب المعظم وباب الشرقي ليوفر السرعة والسهولة في التنقل للحيث العماني عبر المدينة الكثيفة وكذلك للعربات التي بدأت بالانتشار الطيء منذ تلك الفترة

٤- هدمت واجهة شارع الرشيد لاحتواء خط (الترامواي) او (الكاري) الذي ربط الكاظمية ببغداد لأول مرة بخط مواصلات حديث ويراينا ان مدحت باشا كان اول من فكر في شق شارع مستقيم وعريض نسبيا يربط باب المعظم وباب الشرقي ليوفر السرعة والسهولة في التنقل للحيث العماني عبر المدينة الكثيفة وكذلك للعربات التي بدأت بالانتشار الطيء منذ تلك الفترة

٤- هدمت واجهة شارع الرشيد لاحتواء خط (الترامواي) او (الكاري) الذي ربط الكاظمية ببغداد لأول مرة بخط مواصلات حديث ويراينا ان مدحت باشا كان اول من فكر في شق شارع مستقيم وعريض نسبيا يربط باب المعظم وباب الشرقي ليوفر السرعة والسهولة في التنقل للحيث العماني عبر المدينة الكثيفة وكذلك للعربات التي بدأت بالانتشار الطيء منذ تلك الفترة

٤- هدمت واجهة شارع الرشيد لاحتواء خط (الترامواي) او (الكاري) الذي ربط الكاظمية ببغداد لأول مرة بخط مواصلات حديث ويراينا ان مدحت باشا كان اول من فكر في شق شارع مستقيم وعريض نسبيا يربط باب المعظم وباب الشرقي ليوفر السرعة والسهولة في التنقل للحيث العماني عبر المدينة الكثيفة وكذلك للعربات التي بدأت بالانتشار الطيء منذ تلك الفترة

متسلسلا من الظل والضوء والفرغ والكتلة يعطي حماية جيدة من الشمس والمطر ويفصله حسيا وبصريا عن ضوضاء الشارع ويدونه يفقد الشارع اهم خصائصه المحيوية الطويلة

٢- يبلغ طول شارع الرشيد من موقع باب المعظم والى بداية ساحة التحرير ٣,١٢٠ كيلو مترا ان محدوديته الطويلة والتي قررتها اسباب تخطيطية تاريخية تبدأ بباب المعظم وتنتهي بباب كلوذا او بالعكس ويعمى اخر ان له بداية ونهايه وله طرفين مستقيمين وهما البويتان وان ازيل فانهما لايزالان ليعبان دورا مهما في (سيكولوجية) الشارع غير المرئية

٤- التفاصيل المعمارية
بالرغم من اختلاف الانبئية فيه واختلاف طرازها واعمارها فان اغلب التقليدية منها تتماز بمكونات معمارية موحدة ذات طباقين فيها شرفات حديدية مزخرفة وتفاصيل زخرفية دقيقة تعطي الشارع اثارة حسية وجمالية مستمرة ومن منطلق مبدا (الملمس) الجمالي والمعماري فان شارع الرشيد كان قد بدأ (ناعما) في تكوينه العام (وخشنا) في تفاصيله الزخرفية الا انه الان وبعد التجاوزات العديدة التي سمح لها بان تترك تكوينه وجماليته لدرجة خطيرة فانه اصبح الان (خشنا) في تكوينه العام ايضا مما افقده الكثير من انسانيته وجماليته

عندما اكتمل اغلب شارع الرشيد في الخمسينات كان تأثيره على الدروب المتعقدة مع النهر تأثيرا مباشرا وكبيرا ومن الناحية التخطيطية فانه فصل المدينة وعزلها عن النهر وقطع مجمع اسواق باب الاعا والشورجة الى جزئين منفصلين والاهم من ذلك ادى الى زوال المحطات النهرية التي كانت قد تساعد على تلاحم النهر بصريا ووظيفيا بالمدينة وحول اتجاه الاستمالات التجارية من المدينة بزارية تسعين درجة واصبحت شمالية جنوبية بعد ان كانت شرقية غربية وادى شق شارع الرشيد ونجاحه التجاري الى شق شوارع اخرى مماثلة وموازية له وللنهر وعبر الاحياء التراثية الكثيفة وربطها به بشوارع فرعية خاصة في مناطق مقربتا الحسور الحديدية التي تم نصها منذ بداية الاربعينات وهذه الشوارع هي شارع الملك غازي (الكفاح حاليا) في ١٩٣٦ وشارع الشيخ عمر السهرودي في ١٩٣٦ وشارع الملكة عالية (الخلفاء حاليا) في ١٩٥٤ اما الحسوران وهما جسر الخلفاء والاحرار فانهما حثا على شق شوارع عمودية تخترق الرصافة والكرخ شرقا وغربا وبالرغم من تشييد هذه الشوارع المماثلة الا انها جميعا ولحد الان لا تضاهي شارع الرشيد وجماليته وانسانيته ولعل احد سبب فشل شارع الكفاح من الناحية المعمارية والتخطيطية يرجع بعيدا نسبيا عن مراكز المدينة الذي يستقطب عادة اغلب النشاطات الاستثمارية والتي تتطلب مبالغ كثيرة تنعكس ايضا في جودة التصاميم المعمارية للانبئية المشيدة اضافة الى تعرقل تنفيذها ما بعد الحرب العالمية الثانية ممل جعل اغلب انبئته خارج ايارج على فترة الخمسينات التي افترقت الفن المعماري واعتمدت على تصاميم من الاجر والكونكرت ويتفاصيل معمارية ساذجة وقاحلة

لكن هذا الشارع الراقى المتميز والصيد من نوعه في العالم العربي بدأ بالتحول والتفكك منذ الخمسينات بعد ان ضفقت امانة العاصمة امام الضغوط الاستثمارية القوية من القطاعين الخاص والعام وسحبت تدريجيا بانشاء انبئية عالية جدا ان للامانة كانت قد وضعت تصميما اوليا لبناية المواصلات الحالية يحتوي على رواق مغطى للصميين الى التراجع بالكتلة المعمارية العالية الى الوراء وحذف الرواف المقترح وكان ذلك في عام ١٩٦٧

وتشير المساحات الموقعية التي تمت في شارع الرشيد بان عدد الانبئية في جانبه الشرقي يبلغ ١٤٩ بناية وفي جانبه الغربي لامت با صلء بخصائص هذا الشارع الجميل فابتنبا من منطقة البنوك والشورجة سمحت الامانة لانمعية تجارية وادارية مرتفعة مثل بنك الرافدين (١٥٠٥ طابق) والعمارة المقابلة لجامع مرجان(٨ طوابق) البديوي للوقلاف (١٢ طابق) وعمارة الوقلاف في شارع سينما الخيام للوقلاف (١٢ طابق) وعمارة المواصلات (١١ طابق) وعمارات مواقف السيارات بامانه العاصمي نفسها (٦ طوابق) انى اعتقد بان السماح لمثل هذه الابئية المرتفعة مباشرة على شارع الرشيد قد افسد الكثير من خصوصية الشارع ولا انطق هنا من موقف مبدئي ضد المباني العالية ولكن ارى بان السحاح لطابقين (فوق الطابق الارضي) يجب ان يكون الحد الاعلى بشكل عام ومما يؤسف له ايضا ان الامانة لم تبادر في انبئتها (السوق العربي مواقف السيارات في ساحة الرصاة) في الالتزام بمبدا العروق بل والاعراب من ذلك ١٢٩ بناية اى بجموع قدرة ٢٨٨ بناية ويبلغ عدد الانبئية التي تقل عن ثلاثة طوابق ١٧٢ بناية اى بنسبة ٦٠٪ من جميع الانبئية التي تقل عن ستة طوابق والى ثلاثة طوابق تبلغ ١٠٢ بناية والانبئية التي تتراوح من ستة طوابق الى ١٥ طابق بنسبة ٣٥٪ والانبئية بنسبة ٥ ٪ من المجمع وتشير هذه الارقام الحقيقية الى مدى الخطورة التي تهدد الان هذا الشارع بالزوال شارع اخر في بغداد ومن المهم ايضا الاشارة هنا الى حقيقة اخرى الا وهي الحالة الانشائية والبصرية لمعظم الانبئية المطلة عليه فهي في حالة تمسدة جدا وتحتاج الى تعديلات واجراءات صيانة مستعجلة ان هذا الشارع العريق الذي يسمى بشار الرشيد بعد انتهاء الامجاد البريطانية عام ١٩٢٣ اصبتا بهارون الرشيد والامجاد العباسية يستجيد ضمائرنا للحفاظ عليه هذا الشارع الذي يطوي طفولتنا وذكريات سينما الرويال والزوراء وعلاء الدين الرشيد ومقهى البرازيلية والسويسرية وحسن العمري والزهاوي وذكريات المظاهرات الشعبية التي كانت تنطق من جامع الحيدرخانة اجل انه حكاية بغدادية مثيرة ونامل ان يكون بدون نهاية حكاية حلوة نقضا لحياتنا القاندة؟

٤- هدمت واجهة شارع الرشيد لاحتواء خط (الترامواي) او (الكاري) الذي ربط الكاظمية ببغداد لأول مرة بخط مواصلات حديث ويراينا ان مدحت باشا كان اول من فكر في شق شارع مستقيم وعريض نسبيا يربط باب المعظم وباب الشرقي ليوفر السرعة والسهولة في التنقل للحيث العماني عبر المدينة الكثيفة وكذلك للعربات التي بدأت بالانتشار الطيء منذ تلك الفترة

متى تم تسليم (جساده سي) خليل باشا؟

سيمر بها وانما لسبب اخر وقد ذكر المرحوم (رؤوف الجادرجي) ان العوائل البغدادية المتنفذة تدخلت لحرف الشارع حتى تظل دورها عليه او لانها حريصة على دورها الحسنة البناء والموازنة عن الالباء وربما الاجداد وهكذا لم يات شارع الرشيد مستقيما كما ينبغي وكان الجزء الواقع منه مقابل سوق الشورجة من اضيق الامكنة فيه فتعذر تنظيم المرور فيه جراء وجود ذلك السوق وشارع السمواال ومصارفة فعمد الى توسيعه ولكن ليس من الجهة التي تقوم على بعض المباني مرجان بواجبهه وقيابه الاثرية فهدمها ربما لان تعويض الوقلاف ايسر من تعويض اصحاب المباني الحديثة وهكذا تكونت طوائف المنحنيات الاخرى قائمة حتى يومنا هذا!!

٤- هدمت واجهة شارع الرشيد لاحتواء خط (الترامواي) او (الكاري) الذي ربط الكاظمية ببغداد لأول مرة بخط مواصلات حديث ويراينا ان مدحت باشا كان اول من فكر في شق شارع مستقيم وعريض نسبيا يربط باب المعظم وباب الشرقي ليوفر السرعة والسهولة في التنقل للحيث العماني عبر المدينة الكثيفة وكذلك للعربات التي بدأت بالانتشار الطيء منذ تلك الفترة

بحكم عمله في الصحافة فقد راقى الاستاذ (صادق الازدي) مشاريع امانة العاصمة منذ عام ١٩٣٦ وعرف بعض منجزاتها قبل ذلك بحكم الواقع الذي عاشه كقيد الولاية والدراسة قبل ان يزاول الصحافة وقد عرف الكثيرين من اماء العاصمة ذلك لانه كان يكتب عن بغداد ومشاكلها البيومية في الجرائد والمجلات التي عمل فيها او اصدرها وكانت انتقاداته تقابل بالرفض من بعض الامناء والترحيب من آخرين وفي الاثنان كان يجد الازدي نفسه عند امين العاصمة ينشر لديه فنجان قهوة ويتحدثان عن بغداد الامس واليوم والغد

وهكذا تعرف (الازدي) على كل من المرحومين ارشد العمري والدكتور فائق شاكرو وعبد الله القصاب وفخري الطبطبجي وفخري الفخري والسيد حسام الدين جمعة