

تنظيم مدينة بغداد في 1921-1939 (الشوارع) انموذجا

المدرس المساعد : بتول انور علي

batoolanwar1994@uomustansiriyah.edu.iq

تعد تنظيم مدينة بغداد من الضرورات الملحة في الحياة العصرية وبخصوص الشوارع فمدينة بغداد مشهورة بضيق شوارعها وقلتها ولولا وجود بعض الشوارع الجديدة لكانت بغداد عديمة الشوارع .

وتشير المصادر التاريخية بان الوالي عبد الوهاب باشا (1904-1905) اوجد جادة مستقيمة من مقر الحكومة الى رأس القرية، في حين يعتبران اول شارع في بغداد هو شارع النهر الذي افتتح الوالي ناظم باشا في عام 1910 والذي لا يستحق ان يسمى شارعاً لضيقه وكثرة التوائته ويبدو ان هذه كانت دروباً أكثر من كونها شوارع بالمعنى الصحيح لكنها دروب واسعة نسبياً لكن من الثابت بان اول اول شارع حقيقي بالمعنى الصحيح في بغداد هو جادة خليل الباشا التي افتتحت عام 1912 ويظهر ان اهم اثريان للامان في تحديث وتطوير بغداد، كانا سكة حديد بغداد في الجانب الغربي وجادة خليل باشا هذا الذي اقره الوالي العثماني عملاً، بنصيحة بعض الاستشاريين العسكريين الالمان وذلك بضرورة فتح شارع في بغداد ، اما الدوافع الكامنة وراء فتح هذا الشارع فهو المتطلبات العسكرية والاعتبارات الاقتصادية اضافة الى الدوافع الشخصية.

ولما دخل البريطانيون عام 1917 عملوا على تبليط الشارع المذكور كباكورة للعمل العمراني وللإستفادة منه حيث اوصلوه الى الباب الشرقي بعده ان حشدوا له جمهره من السجناء المحكومين بالاشغال الشاقة المؤبدة وهم بملابس السجن.

ويبدو ان من الاهتمامات الرئيسية للبريطانيين كانت الشوارع وتسويتها وتبليطها ومنها جادة خليل باشا التي اصبحت تعرف باسم (الشارع الجديد) وهو اول شارع ظهرت فيه الاضاءة الكهربائية في بغداد ، وبعد تأسيس الحكم الاهلي في العراق عام 1921 سمي شارع الرشيد وحتى الان وتحديداً بعد انتهاء الانتداب البريطاني عام 1932 ويذكر ان اول سيارة عراقية مرت في شارع الرشيد هي سيارة الملك فيصل الاول بعد عوده من اوربا ويشير المؤرخ عبد الرزاق الحسيني ان الشارع المذكور لم يعرف التبليط الحقيقي الا في اواخر عام 1928 حيث شرع في تعبيد الشارع وتزفيتته، لقد اصبح شارع الرشيد بمرور الزمن مفتاح تطور بغداد اللاحق وكما سنرى، فقد عين اتجاهات العمران بل واتجاهات شق الشوارع اللاحقة لقد دخلته السيارات كمنافس للخيل والعربات ثم تغلبت عليها في النهاية ، مع التطور المدينة بالتوسع والعمران اضافة الى تطور وسائل النقل ودخول المركبات للاستعمال قد تطلب وجود شوارع تسهل حركة المركبات فيها لذا فقد تم التفكير بشق شوارع جديدة، وبالتالي فان من الاحداث الرئيسية التي اسهمت في تطوير واحداث تغيير في انماط شوارع بغداد في هذه المرحلة هو اقامة اوشق بعض الشوارع الجديدة لكي تخدم وسائل النقل الحديثة (السيارات) وذلك في جانبي المدينة ففي الكرخ تم شق الشارع الموصل بين جسر المأمون (الشهداء جالياً) والكاظمية لقد احدث هذا الشارع تطويراً وظيفياً وبالتالي عمارياً على جانبيه.

اما في الرصافة فقد رؤي تسهلاً للمواصلات ان يتم تمديد جادة الاعظمية- بغداد على سعتها حتى تصل جسر الاعظمية ، في حين صادقت وزارة الداخلية على صرف (4500) روبية لتعبيد الطريق المؤدي الى الكرادة ، وكانت تعيق فكرة فتح الشوارع الجديدة وما يرافقها من عمران وتطور على عموم المدينة هو كثرة المقابر في بغداد وانتشارها وتبعثرها دون تحطيط هنا وهناك مما شكل عائق كبير بل ومشكلة امام عقلية وتفكير المواطن الاعتيادي حينذاك عن هذا يقول (شريف يوسف) الذي عمل بصفة رئيس مهندسين في امانة العاصمة منذ الثلاثينات كانت هنالك مقبرة الشيخ عمر ثم مقبرة الغزالي وتأتي مقبرة اليهود في الرصافة ونفس الصعوبة لاقيناه في المقابر في فتح شارع الشيخ معروف بالكرخ حيث كانت عملنا ينصب بنقل رفات الاموات ودفنها في جهة اخرى من المقبرة وكذلك فتح شارع في وسط مقبرة الامام ابو حنيفة بالاعظمية حيث كانت مقبرة واحدة وعند فتح الشارع اصبحت مقبرتين ولم يتم العمل وانجازه الا بحجة فتوى من الشيخ (نعمان الاعظمي) حيث قال ((في سبيل خدمة المسلمين يجوز رفع المقابر وتحويلها الى مكان اخر)) واما استمرار توسيع المدينة وامتدادها نحو الجنوب والشمال وتساوع نمو عدد سكانها وعدد المركبات فقد تطلب شق الشوارع الجديدة بل واصبحت حاجة ملحة حيث دعت الضرورة الى التوسع داخل المدينة و ايجاد منافذ رحبة لتسهيل حركة باتجاه

الضواحي والاطراف ففي اوائل الثلاثينيات افتتح شارع السعدون وكان ينحصر في البداية بين الباب الشرقي وموقع نصب الجندي المجهول ((في ساحة الفردوس وعند جامع 14 رمضان حالياً)) ولهذا جرى ازالة شريط من اشجار البساتين الكثيفة من تلك المنطقة ويحتوي الشارع على تمثال (عبد المحسن السعدون) الذي اقيم في عام 1933 وسمي الشارع بأسمه ، وفتحت شوارع اخرى كشارع ابي نواس المحاذي دجلة بطول ثلاثة كيلومترات في البداية وذلك في عام 1934 وكان هذا الشارع عبارة عن سدة ترابية تمتد الى اقصى الكرادة وكذلك شارع الكرادة الخاخي بطول عديدة فتحت في جابني الرصافة والكرخ مع تشجير الكثير من الشوارع الرئيسية والفراعية .

وطراً تغيير جذري على وضعية المدينة من حيث الشوارع اذ تحولت بغداد في فترة الثلاثينيات من حالة الازقة الى شوارع الكبيرة ومن جملة هذه الشوارع الكبيرة شارع الصالحية الذي يعتبر اول شارع في بغداد ذو ممرين واحد للذهاب واخر للاياب تتوسطها اشجار النخيل لذلك كان يعتبر من اجمل شوارع بغداد يغص بالمارة ويزدحم بالناس الذين يخرجون اليه للترفيه والتمتع بالمناظر الجميلة لاسيما بعد ان شيدت على جانبيه المقاهي والكازينوهات ، وبعد معالجة المشاكل المدينة دفع التفكير بضرورة اعداد تصميم اساسي اخر لمدينة بغداد يساعد على تطور المدينة وفق اسس معتمدة فعهد عام 1936 الى المهندسين الالمانيين (ف. بريكس وبرونو واينر) فمن جملة ما اقترحه فتح شارعين جديدين عريضين موازيين لشارع الرشيد عرف احدهما بشارع الملك غازي والاخر بشارع الشيخ عمر فامتد شارع غازي ويبلغ طوله اربعة كيلو مترات بموازية كل من نهر دجلة وشارع الرشيد الذي ساعد على امتصاص الزخم المروري المتدفق على شارع الرشيد بعد ان زادت الشكوى من ضيق شارع الرشيد وعدم استيعابه لوسائل النقل ، على الرغم من تاثير شارع غازي على النسيج المعماري المتماسك للمنطقة في حين سرعان ما تطور شارع الشيخ عمر بفضل محطة سكة الحديد شرقي بغداد الواقعة قربها الى منطقة صناعية مهمة مخصصة بصورة رئيسية لتصليح السيارات اضافة الى ورش السباكة والحدادة ، لذا اصبح في جانب الرصافة في بغداد منذ منتصف الثلاثينيات ثلاثة شوارع رئيسية كبرى متوازية على الاقل. فقد تحسنت حال بغداد من حيث الشوارع العامة الحديثة التي تقطعها شوارع فرعية مبلطة ومنارة بالكهرباء حيث بعض شوارع فرعية عرضانية مثل شارع الامين وشارع الملك فيصل الثاني (شارع الوثبة حالياً) فتم بذلك ارتباط شارع الرشيد وغازي كما تم شق شارع المصارف (البنوك) بالاضافة الى توسيع شارع الرشيد الذي ينتهي بساحة يتفرع منها شارعان هما ابو نواس والسعدون بالاضافة الى شوارع التي كانت قائمة اصلاً مثل شارع السراي وجسر المأمون والسموال والمستنصر (النهر).

وبالرغم من افتتاح عدة شوارع فقد بقي شارع الرشيد هو المتنفس الوحيد لبغداد ومركز نشاطها واستمر في اداء دوره كمركز رئيسي للحياة التجارية والاقتصادية واصبحت احيائه مثل باب الاغوا والشورجة وشارع البنوك تضم اهم الاسواق والبيوت التجارية في المدينة.

وبعد ان تحولت مسارات الحركة الرئيسية في بغداد من الازقة الضيقة الملتوية المظلمة الى الشوارع العريضة المستقيمة المفتوحة تلبية لمتطلبات استخدام السيارات والعربات برزت الحاجة الى توفير مسارات حركة مناسبة للمشاة فظهر مفهوم الرواق المعتمد على جانبي الشارع الذي تؤشر بداياته في شارع الرشيد حيث صدرت تعليمات توجب الحفاظ الوجودات المعمارية على شارع الرشيد بمظلة او تسقيف وهي الصنف المعمارية الجميلة التي ينفرد بها لحد الان ثم ظهر الرواق في الشوارع الاخرى.

وفيما يخص ابواب بغداد القديمة او ما تبقى منها كان جانب الرصافة خلال فترة العشرينات يحتفظ بذكرى العضم منها بينما مو اقع الكرخ عفى عليها النسيان فقد زال سورها المبني باللبن فيما خلا بقايا هنا وهناك ، ومن ابواب سور بغداد في الرصافة هو باب المعظم ابواب السلطان فقد ظل حتى عام 1923 حيث هدمته الحكومة العراقية ليتسع الدخول الى بغداد وفي عام 1925 هدم ما تبقى من قبل دائرة البلدية لغرض توسيع شارع الرشيد.

اما باب كلواذا او كما يسمى بالباب الشرقي فقد استخدم اولاً لمذبغة ثم اتخذه البريطانيون عند احتلالهم لدينة كنسية لجنودهم سميت بكنسية القديس جورج ، ويذكرناجي معروف ان الباب الشرقي هدمت في عام 1937 ايام امانة (ارشد العمري) لبغداد الذي امر بهدمه لغرض توسيع الشارع وادخال ترصه في الطريق العام فتكون ارضه ضمن ساحة التحرير حالياً قبالة مدخل جسر الجمهورية ولم يبق من السور غير باب واحد في جهته الشمالية الشرقية وهو (باب الظفيرة) او الباب الوسطاني كما يسمى وهو الاثر الوحيد المتبقي من ابواب بغداد القديمة.