العرب
الإثنين 2020/08/17
السنة 43 العدد 11792

ملكة الطريق تتنحى عن عرشها

صدقة المحسنين ليست حلا

كورونا يدفع سائقي مركبات «جيبني» في مانيلا إلى التسول

السيارة المحببة لدى الفلبينيين تتحول إلى مساكن لأصحابها

أجبر وباء كورونا العديد من الناس على تغيير مهنتهم التي توقفت بسبب الحجر الصحي، لكن في الفلبين لم يجد سائقو مركبة جيبني، أشهر وسيلة نقل، ما يشتغلونه فأصبحوا مشردين بعد أن عجزوا عن دفع إيجار بيوتهم ما أجبرهم على السكن في "ملكة الطريق" والتسول في الشوارع بحثا عن صدقة يعيلون بها عائلاتهم.

مانيلا - بعدما أرغمه وباء كورونا على التخلي عن قيادة حافلته "جيبني"، وهي وسيلة نقل مشترك محببة في الفلبين، بات دانييل فلوريس يجوب شوارع مانيلا متسولا المال لتوفير القوت لعائلته.

هذا السائق البالغ 23 عاما لم ينقل راكبا واحدا منذ مارس إثر فرض الرئيس رودريغو دوتيرتي تدابير الحجر على العاصمة للحد من تفشي الوباء.

وجيبني أو ملكة الطريق كما يفضل السائقون تسميتها، هي مركبة رباعية الدفع معدّلة بشكل خاص وتستخدم في المواصلات العامة. ومع مرور السنوات أصبحت وسيلة نقل محببة ويسيرة التكلفة للملايين من الفلبينيين وجزءا أساسيا من نسيج الثقافة الفلبينية.

وتمتاز هذه المركبة بقدرتها على الوصول إلى أماكن يصعب الوصول إليها باستخدام وسائل مواصلات أخرى، وبأشكالها المزينة التي تجذب الأنظار، ويفضل سائقو جيبني تزيين مركباتهم بالديكورات والألوان.

وتسرد زينة كل مركبة قصة خاصة بالسائق أو المجتمع الفلبيني. مثلا، قد تشير رسوم الباخرات على مركبة جيبني إلى العمالة الفلبينية على متن البواخر والسفن، فيما رسومات المزارع، قد ترمز إلى تراث أسرة السائق في الزراعة. كما تتكرر رسومات لاعبي كرة السلة والشخصيات الكرتونية.

وظهرت جيبني للمرة الأولى في مانيلا في أعقاب معركة مانيلا في العام 1945، وانتشرت كوسيلة جديدة للتجول حول المدينة بعد أن دُمّرت وسائل المواصلات العامة الأخرى.

ويشار إلى أن ليوناردو ساراو، الذي كان ميكانيكيا وكان يعمل سائقا للعربات التي تجرها الخيل، قام بتصنيع الحافلة الشهيرة من خلال سيارات الجيب العسكرية التي تركها الأميركيون بعد الحرب العالمية الثانية. وقام ساراو بشد جسد السيارة الجيب لاستيعاب مقعدين متوازيين للركاب، بحيث يجلسون وجها لوجه.

وقام بإضافة سقف معدني لتوفير الظل، ووضع بابا في المؤخرة من أجل تسهيل النزول والصعود، كما وضع حواجز على الجانبين وفي أعلى الحافلة لمساعدة المزيد من الركاب على الإمساك بالحافلة، أو لاستخدمها في أغراض الشحن.

وعلى غرار باقي السائقين، فقد فلوريس مورد رزقه بعد أشهر من القيود التي شلت الاقتصاد المحلي. وإثر طرده من شقته بسبب عجزه عن تسديد قيمة الإيجار، بات يعيش حاليا في مركبته جيبني مع زوجته واثنين من أطفاله وسائق آخر.

وبدل تمضية يومه خلف مقود حافلته الصغيرة، يحاول رب العائلة هذا الصمود من خلال التسوّل.

ويجوب سائقون آخرون في وضعه الشوارع حاملين لافتات ورق حول الرقبة لجذب انتباه المارة أملا في استعطافهم.

> **هناك أكثر من 240 ألف حافلة جيبني مسجلة في الفلبين من بينها 70 ألف حافلة في مانيلا**

ويقول فلوريس "لم يعد لدينا مال"، وذلك لدى جلوسه في مركبته التي استعارها من مديره وحيث تتكدس أواني الطهو والملابس وقطع شتى بل قيمة.

وعلى سطح المركبة لافتة يطلب فيها الرجل المساعدة.

وتصنف الفلبين أكثر بلدان جنوب شرق آسيا تضررا جراء كورونا مع أكثر من 157 ألف إصابة مؤكدة. وقد أعيد فرض الحجر على سكان مانيلا. وفي ظل هذا الوضع، تبددت آمال فلوريس في العودة قريبا إلى قيادة مركبته.

ومن حين إلى آخر، يوافق فلوريس على القيام بأعمال بسيطة بينها بيع الخردة والطلاء والتلحيم، غير أن هذه الأنشطة كلها لا تكفي لإعالة عائلته.

ويقر "في أحيان كثيرة، لا نأكل سوى مرة واحدة يوميا، أو حتى لا نأكل البتة أحيانا إذا لم يعطف علينا أحد".

وفي ظل الوضع الصعب، أرسل الزوجان طفلهما البالغ سبعة أشهر للعيش لدى أقارب لهما خارج مانيلا. بدأ سيسينادو بوندوك (73 عاما) قيادة جيبني في سن الـ28، لكنه يقف اليوم تحت أشعة الشمس الحارقة في شارع مكتظ بالمارة متسولا المال بجانب سائقين آخرين.

ويقول بوندوك بصوت منكسر ووجه حزين وعينين تلمع فيهما الدموع، "كدنا نتعرض للصدم في إحدى المرات، لكن ليس أمامنا أي خيار آخر. علينا الخروج لنجرب حظنا في الشوارع علّنا نجد ما نسدّ به جوعنا".

وحصل السائقون على بعض الطعام والمال المقدم من الحكومة، غير أن هذه المساعدات قاصرة عن تعويض الموارد الضائعة.

وعيب جيبني أنها تطلق انبعاثات من الدخان، وكانت الحكومة الفلبينية أطلقت عام 2018 برنامجا مدته ست سنوات، للاستغناء عن سيارات جيبني التي لا يقل تاريخ تصنيعها عن 17 عاما، وإحلال حافلات صغيرة «ميني باص» تعمل بالكهرباء أو بمحركات تنتج انبعاثات أقل سمية محلها.

وتجدر الإشارة إلى أن هناك حاليا أكثر من 240 ألف حافلة جيبني مسجلة في أنحاء البلاد، من بينها 70 ألف حافلة في العاصمة مانيلا.

وفي يونيو، خففت مانيلا تدابير الحجر لكنها لم تسمح سوى لقلة من مركبات جيبني البالغ عددها حوالي 55 ألفا بالسير مجددا.

كذلك فُرضت تدابير مشددة بينها إقامة عوائق بلاستيكية بين المقاعد، ما يقلص عدد الركاب.

واضطر السائقون الذين كانوا يجنون ما يصل إلى 1500 بيزو (حوالي 30 دولارا) في اليوم، إلى الاكتفاء بأرباح أدنى بكثير.

وفرضت السلطات الفلبينية مطلع أغسطس حجرا جديدا على سكان مانيلا الذين يشكّلون ما يقرب من ربع سكان البلاد، ما أرغم السائقين على التوقف مجددا عن العمل.

ويخشى البعض من أن يكون هذا التوقف نهائيا، ليصبح الكسر مصيرا حتميا لهذه المركبات التي تشكّل رمزا وطنيا.

وقررت الحكومة العام الماضي الدفع في اتجاه الإنهاء التدريجي لاستخدام وسيلة النقل هذه بسبب أثرها البيئي السلبي وخطرها.

وقد باع ريناتو غانداس وهو في السابعة والخمسين من العمر ويقود حافلات جيبني منذ ثلاثة عقود، إحدى مركباته.

وفي ظل التهديدات التي تتربص بمورد رزقه، يفقد غانداس الأمل. ويقول "قد نضطر إلى الاكتفاء بطلب الصدقة من الناس طيلة حياتنا".

سكن لمن شردهم الوباء

بعد الفودكا.. روسيا تبحث عن مكانة في سوق النبيذ العالمية

موسكو - تسعى روسيا التي تعد قوة عظمى في مجال إنتاج الفودكا، إلى الدخول بقوة في السوق العالمية للنبيذ، مستثمرة إنتاجها من الأعناب بالمناطق الجنوبية معتدلة المناخ على طول نهر الفولغا وبالقرب من البحر الأسود.

وصارت وحدات إنتاج النبيذ الروسي تتخصص الآن في النوعيات ذات الدرجة الأولى، بهدف تحقيق الشهرة والمكانة على الخارطة العالمية لهذا الشراب، وتحقق لها ذلك بقدر من المساعدة من جانب الخبراء الفرنسيين والإيطاليين، ويتم حاليا التوسع في مساحات بساتين الكرم.

كما أصدرت موسكو قانونا جديدا يقضي بإضفاء علامة تجارية على النبيذ الروسي، كما ينظم للمرة الأولى عمليات الإنتاج.

وحصلت بعض أنواع النبيذ خاصة من منطقة كراسنودار الجنوبية بالفعل على جوائز دولية، وهي تصل إلى أسواق مختلف دول العالم، وفي هذا الصدد يقول ديمتري كيسيليوف وهو من أبرز الشخصيات في المشهد الإعلامي الذي تديره الدولة، وأهم الشخصيات التي تتولى الدعاية في الكرملين، ورئيس رابطة مزارعي العنب "لدينا كل الإمكانات التي نحتاجها لنجعل هذا الشراب أهم صادراتنا".

وأنتج كيسيليوف فيلما وثائقيا بعنوان "يجب أن نتوقف عن تقديم السم للناس"، ويصف الفيلم كيف تسعى روسيا للتخلص من صورة الدولة التي تقوم بغش النبيذ، وهي فكرة تعود إلى العهد السوفيتي، كما تقوم روسيا حاليا بمنع الواردات الرخيصة منه.

وينص القانون الجديد الذي تم إقراره في 2020 على أن يصنع النبيذ الروسي من الأعناب المحلية فقط، ويحظر استخدام الأعناب المستوردة في إنتاجه مستقبلا.

ويصف مزارعو الأعناب المخصصة لإنتاج النبيذ الروسي هذا القانون بأنه يمثل ثورة.

ويرجع تقليد إنتاج النبيذ في روسيا إلى مئات الأعوام، مثلما هو الحال في الجمهوريات السوفيتية السابقة مثل جورجيا ومولدوفا.

ومن بين الخسائر الكبيرة التي تعرضت لها هذه الصناعة مؤخرا، تدمير مساحات واسعة من بساتين الكرم قبل 30 عاما، وذلك في إطار حملة مضادة للكحوليات في ظل زعامة الرئيس السوفيتي الأسبق ميخائيل غورباتشوف، ويقول كيسيليوف في فيلمه الوثائقي "كانت هذه عملية انتحار تحت رعاية غورباتشوف"، ويضيف بأن "القانون الجديد بدأ يشير إلى عصر جديد من النبيذ ذي النوعية الروسية عالية الجودة".

ويظهر في الفيلم أيضا الناقد البريطاني أوز كلارك، الذي يشهد على الإمكانات الواعدة لروسيا، ويقارن بينها وبين نيوزيلندا التي بدأت إنتاج هذا الشراب من نقطة الصفر.

غير أن البعض وجهوا انتقادات للقانون الجديد، ومن بين التساؤلات التي طرحها الكثير من مزارعي الأعناب، هو كيف يمكن إنتاج كميات كبيرة من النبيذ من أعناب زرعت في روسيا فقط.

ففي العام الماضي أنتجت روسيا نحو ثلاثة مليارات ليتر من النبيذ، وتم تصنيع أقل من ثلث هذه الكمية من أعناب زرعت في التربة الروسية.

وعلى سبيل المثال تنتج روسيا كميات أقل من النبيذ اعتمادا على إنتاجها المحلي من الأعناب مقارنة بألمانيا.

بينما قال بافل تيتوف رئيس مجموعة "أبراو دورسو" المنتجة للنبيذ، "إننا نعتقد أن القانون سيؤدي إلى إنتاج أنواع أفضل من النبيذ مستقبلا".

وأضاف أن المجموعة تصدر كميات من النبيذ إلى 22 دولة من بينها ألمانيا وبريطانيا واليابان والصين، وزادت صادراتها عام 2019 بنسبة 50 في المئة مقارنة بالعام السابق.

وتحت سفوح التلال بالقرب من تشيسيناو، عاصمة مولدوفا، يوجد ثاني أكبر قبو نبيذ في العالم، والذي يعد الملعب المفضل للرئيس الروسي فلاديمير بوتين، وفق تقرير لموقع "فوربس" الأميركي.

ففي سنة 1950 تم تحويل كهوف التعدين في بلدة "كريغوفا" التي يعود تاريخها إلى القرن 15، إلى أقبية للنبيذ تملكها الدولة.

وعلى مساحة 130 فدانًا من مصنع النبيذ، تمتد خمس غرف تذوق كبيرة مع مفروشات وخشب منحوت من قبل الحرفيين المولدوفيين، وفق تقرير الموقع.

ويشير الموقع إلى أن مصنع النبيذ تم إنشاؤه عندما كانت مولدوفا عضوا في الاتحاد السوفيتي في عام 1952. وهي تنتج الآن أكثر من 150 نوعا من النبيذ.

ويحتوي القبو على أنواع من النبيذ الفاخر الذي يعود تاريخها إلى 1954، وتضم المجموعة 1.3 مليون قنينة نبيذ.

ويقول الخبراء الروس إن وضع روسيا على خارطة النبيذ العالمية سيستغرق وقتا.

وكان الطريق أكثر سهولة أمام الفودكا التي تعد المشروب الوطني لروسيا، لكي تدافع عن وضعها الريادي في مواجهة المنافسة الخارجية.

وتحتل الجعة المرتبة الأولى في قائمة صادرات المشروبات الكحولية، حيث تم بيع 67.650 مليار لتر في عام 2019. بينما احتلت الفودكا المرتبة الثانية بصادرات تبلغ 8 مليارات لتر، ليأتي النبيذ في المرتبة الثالثة.

الخبرة فرنسية وإيطالية

> **حصلت بعض أنواع النبيذ، خاصة من منطقة كراسنودار الجنوبية، على جوائز دولية وتصل إلى أسواق مختلف دول العالم**