العدد (1900) السنة الثامنة - الأحد (5) ايلول 2010 ◆ http://www.almadapaper.com - E-mail: almada@almadapaper.com

يوميات (المدى) في باريس

تكلفة النقل من منطقة الى أخرى في باريس باهظة الثمن، خاصة إذا ما اتخذت سيارة الأجرة (التاكسي) ذات العداد اليوروي المرهق للجيب سبيلاً للتنقل، لكن في المترو يجد أصحاب الدخل المحدود، سواء من الفرنسيين، أو المقيمين الأجانب فيه الحل، حيث ان تكلفة التنقل في المترو تبلغ (١,٦٠) يورو ولأية منطقة تشاء بينما تجدها في التاكسي تتجاوز الـ(٢٠) يورو أحياناً.

توجهنا أنا والزميل سيف الخياط نحو ذلك الشبح الذي لم أره إلا من خلال الأفلام السينمائية، ولم أسمع عنه إلا من خلال تصريحات أمانة العاصمة بشأن مترو بغداد المزمع إنشاؤه بعد وصول التصاميم الخاصة به من قبل الشركة الاستثمارية الفرنسية.

باريس / يوسف المحمداوي

محطة بابيلون داخل المترو

يخاصم النفق ويظهر على السطح

مع عودتنا لخدمات (الستوتة)

مترو باريس يحتضن (٤,٥) ملايين راكب يومياً بعطر المادلين

المدى مع كهنة إلهة التبت

(٣٨٠) محطة و(١٤) خطاً

الطريق الى المترو يمر من خلال بوابات تجدها في أغلب ساحات باريس، خاصة القريبة من المعالم المهمة في العاصمة الفرنسية، والبوابة عبارة عن سلم يقودك الى كابينة قطع التذاكر، وتلك الكابينات التي تشبه الكشك بتصميمها تدار من قبل موظفين وموظفات وأحياناً لا تحظى بوجود تلك الكابينات، وتجد بديلاً عنها جهازاً الكترونياً تدفع المبلغ له ويعطيك التذكرة، مشابهاً في عمله كابينة التلفون الذي تدفع له المبلغ ليفتح الخط، وإذا كان المبلغ الذي دفعته أكثر من الثمن المقرر للتذكرة سيعيد لك المتبقي.

من كراس توضيحي حصل عليه أخي كاظم من إحدى الموظفات العاملات في المترو وقام بترجمته، ان مترو باريس الذي افتتح عام ١٩٠٠ ميلادية يتكون من (٣٨٠) محطة يعمل عليها (١٤) خطاً على مساحة (٢١١)كم، وجميع تلك المحطات هي تحت الأرض، وما يدلك عليها هي بوابات الدخول التي ذكرناها والتي تعلق في كل واحدة منها قطعة كبيرة كتب عليها (مترو) أو (ريـر) ويقصد بـ(ريـر) المترو الذي يذهب الى الريف الباريسي، علماً أن خطوط الـ(ريـر) غير داخلة ضمن الأرقام التي ذكرناها عن خطوط مترو باريس.

أثناء قطعي للتذكرة لم ألاحظ قيام زميلي سيف بقطع التذكرة، لكنه استخدم كارتاً خاصاً ثبتت عليه صورته أدخلها بالجهاز ليحصل على التذكرة، وعرفت من حديثه أن هذا الكارت هو اشتراك شهري ويكون أرخص وأنسب للمقيم في المدينة وله فترة نفاد، ومن الممكن تجديد العمل فيه مرة أخرى، تذكرت حينها الاشتراك الشهري لمصلحة نقل الركاب الشهرية التي كان الموظف وطلبة الجامعات يواظبون على اقتنائها.. نعم تذكرتها وأنا أعرف تماماً أن تلك الحمراء لم يبق منها غير مصطبات حفرها الخراب بأظفاره، أما مظلاتها الحمر فقد انهارت تضامناً مع انهيار الاتحاد السوفييتي.

تشكيل الحكومة قيد الانجاز

توجهنا بعد كابينة القطع الى الباب الدائري الذي تنفذ من خلاله الى إنفاق المترو، يستقبلك جهاز مسطح في بدايته شق بقياس نفسه التذكرة، وكذلك في نهايته ترمي التذكرة في الشق الاول وتقوم باستلامها من الشق الثاني فيفتح لك باب الدخول ثم يغلق برمشة عين، وإذا ما تباطأت ولم تنفذ العملية بالسرعة التي حددها الجهاز فما عليك إلا أن تعود للكابينة لقطع تذكرة أخرى لأنه من غير الممكن استخدام التذكرة مرتين بعد أن دخل رقمها ضمن حاسبة الدخول، والسبب في ذلك كما عرفت هو لتفادي مرور شخصين ببطاقة واحدة في الوقت نفسه.

(١,٦٠) يورو من شانها أن تضر باقتصاد فرنسا وكم من المليارات في بلدي تهدر على مشاريع وهمية يدعي المسؤولون عنها انها قيد الانجاز، حتى أصبح مصطلح قيد الانجاز واجهة حضارية لدوائر ومؤسسات الفساد، والمصيبة ان هذا المصطلح انتشرت عدواه الى عملية تشكيل الحكومة، فهي لا تزال تراوح تحت يافطته.

الخلل في تفكيري

أدخلت تذكرتي بعد أن فعلها قبلي سيف وهرولت مسرعاً كما أوصاني ودخلنا النفق ونزلنا من سلم ودخلنا الى ممر واتجهنا يميناً ثم يساراً، وأنت تسير بالنفق تجد على جدرانه الإشارات الدالة على المحطة، أرقام الخطوط فيها، وترى الدعايات الإعلانية لأفلام سينمائية، لوحات ملونة لفنانين كبار، لافتات لعروض مسرحية وحفلات غنائية، تذكرت حينها لافتاتنا السود لضحايا العصابات والتفجيرات ونادراً ما تجد لافتة لوفاة طبيعية الا ما ندر، حتى أصبح الأمر طبيعياً حين يتصلون بك عن مأتم تجيبهم فوراً "في أي انفجار قتل"، ولا أدري ماذا تشمل مقارنتي إزاء ما قاله شكسبير "ليس هناك جميل أو قبيح، إنما تفكير الإنسان هو الذي يصور الجمال والقبح".. نعم يا وليام قد يكون الخلل في تفكيري خاصة عندما يكون الواقع الذي تعيشه مخبولاً.

مترو من ذهب وآخر من خشب

دخلنا عالم المترو، جلسنا على مساطب الانتظار دقائق.. نعم دقائق وجاء ذلك الذي كأنه قارب تدفع به الرياح والأمواج على بر سكته باتجاه شواطئ مريديه، قمت على الفور، أجلسني سيف قائلاً: ليس الخط الذي نريد، فخطوط المترو مرقمة من (١) الى (١٤) وكل مترو له لون معين وخط معين مثبت داخل لوحات موجودة ومؤشرة على جدران محطات الانتظار، وكذلك داخل المقطورة التي تستقلها حتى لا تجهل غاية وصولك.

وجاء قاربنا الأصفر الذي سيقلنا الى الحي العربي، شكله وتصميمه الرائع من الخارج يحيلك الى لوحة حديد سريالية الألوان بالنسبة لي في الأقل، وأنا أحاول أن أطرد عن ذهني مشهد (الستوتة) الهندية المنشأ والتي هي عبارة عن درجة كهربائية حورت لتكون ناقلة للركاب، خاصة في الأماكن المقدسة كالنجف وكربلاء والكاظمية، لنقل وتسهيل حركة الزائرين او صورة لعربات الحمل الخشبية وهي تنقل المواطنين من الرصيف الأيمن الى الأيسر بعد ان غرقت الشوارع في أول زخة مطر يتيمة في الشتاء الماضي، او تخرجهم من مناطقهم التي غرقت.. المهم قلت مع نفسي هذا مترو من ذهب وذاك مترو من خشب.. لا فرق، الاثنان مادتان محترمتان.

يعمل آلياً ومن غير سائق

صاح بي سيف.. أسرع يا يوسف وبالفعل صعدت ولأول مرة في حياتي الى المترو.. مترو باريس جلست على كرسي مصنوع من البلاستيك السميك وبلون رصاصي.. الصمت يسود المقطورة شابان يلهوان بهواتفهم الخلوية.. عجوز انشغلت بعد مفردات بضاعة تسوقها، وهناك على جانبي الأيمن ولكنها بالمقعد الذي يقابلني حورية مستغرقة بقراءة كتاب.. وانا استغرقت بالنظر الى مفاتن ذلك الجسد، كم عشقتها.. كم وددت ان أتملقها بالحديث.. ووددت تقبيل الحروف لأنها لمعت كبارق ثغرك المبتسم.. اوقفني عن ذلك التفكير غير المنطقي ما قاله الشاعر الراحل نزار قباني "في بعض الأحيان نحب حرباً من الفراغ والضجر، فنعشق أول امرأة نصادفها في المصعد او القطار، هذا ليس حباً وإنما هو كالعثور على محفظة في الشارع بعد الإفلاس".

قال لي سيف: أنظر الى تلك الخطوط والأرقام والأسماء المثبتة على لوحة في كل مقطورة من المترو، وهي تحدد منطقة تواجدنا، المنطقة التي تليها، المنطقة التي تقصدها، وفي كل محطة يقف فيها المترو يشتعل ضوء يشير الى اسم تلك المحطة، ووقوفه فيها لا يستغرق سوى دقيقة واحدة فما على الصاعدين إليه او النازلين منه إلا الإسراع والا سيتركه المترو، ومرد ذلك ان المترو يعمل ضمن توقيتات معينة من المستحيل تجاوزها، ولكونه يوجه آلياً من قبل دائرة التحكم بحركة الخطوط وبالطبع من غير سائق.

الثاني بعد مترو لندن

يعد مترو باريس الثاني من حيث القدم التاريخي بعد مترو لندن الذي دخل الخدمة عام ١٨٦٣ وكان مترو لندن في بدايته يعمل وفق نظام القاطرات البخارية، وفكرة تصميمه هي لحل قضية الاختناقات المرورية لسكان لندن، وكان أول خط انطلق في ذلك العام طوله (٦,٥)كم، لكن في عام ١٨٩٠ دشن مترو لندن بأول خط كهربائي ما سمح بالقضاء ونهائياً على مشكلة التهوية، فضلاً عن النتائج السليمة التي يعكسها على أنفاق المترو دخان القاطرات البخارية، بينما في مترو باريس استخدمت الشركة الحكومية (رتيب) التي تدير النقل العام في باريس عطراً خاصاً لمترو باريس منذ عام ١٩٩٩ يسمى بعطر (مادلين) وهو مزيج من عطور البرتقال والليمون وتمزج مستحضرات أخرى مع (١,٥)طن من ذلك العطر، ويقوم عمال متخصصون بهذا العمل بتنظيف أرضيات محطاته وأنفاقه شهرياً.

احدى بوابات المترو

عمل لمدة (٢٤) ساعة

وعلى الرغم من قدمه، يعد مترو باريس لنظافة مقطوراته وجمالية تصميمه الخارجي من المنافسين لأحدث المتروات الأوروبية، ويبدأ العمل في المترو من الساعة الخامسة صباحاً ليستمر حتى الساعة الواحدة بعد منتصف الليل وعلى مدار السنة، والشركة المعنية بإدارة النقل تضيف أحياناً بعض الساعات لعمل المترو، خاصة في الأيام التي تسبق العطل الرسمية، أما في أيام أعياد الميلاد ورأس السنة فتقوم الشركة بتسمية عدد من الخطوط للعمل (٢٤) ساعة من دون توقف.

ماجدة المنداوية

ونحن بانتظار وصولنا الى المحطة التي نريد صعد الى المقطورة أكثر من عازف ليسمعنا موسيقاه وعلى أنغام آلات مختلفة، مبتغياً من ذلك ما تجود به جيوبنا من مال وباختيارنا، لقبعته أو لكيس مصنوع من القماش يحمله بيد، كانت بجانبي فتاة ملامحها تدل على انها شرقية المنشأ وأنا أرمي نصف يورو في قبعة احدهم نظرت الى الفتاة والى القطع المعدنية التي في القبعة، تذكرت ماجدة المنداوية وأنا أجلس معها في رحلة واحدة عام ١٩٦٧ بمدرسة الكوثر المختلطة في مدينة العمارة، ونحن نتناول الفطور دخلت علينا المعلمة ومعها المعينة حاملة الكسوة الشتوية لتوزيعها علينا، قالت المعلمة: تعرفون انا خياطة فمن لديه الرغبة بترك قطعة قماشه معي فليتقدم ويسجل اسمه، قمنا أنا وماجدة وسجلنا اسمينا وأخذت مقاساتنا لخياطة البجاما كما طلبنا أنا وماجدة، عدت الى البيت وابلغت والدتي بما حدث، فلطمت على خدودها وصرخت (والدك بزاز وخياط وبجامتك تخيطها المعلمة.. شوف اليوم شيسوي بيك)، وبالفعل أتى والدي وعمل بي كما وعدتني أمي، ومع ذلك كم أنا مشتاق اليوم لضرباته تلك.. ليس انتصاراً لعدالته ولا استحقاقاً على خطئي، وإنما لأبكي واشتكي له، ماذا فعلوا بأطفالنا اليوم، بمدارسنا، عزل الطلبة عن الطالبات، فرض الحجاب.. نحن لا نريد منهم حليب الكارنيشن ولا الكيك ولا كسوة الشتاء أو الصيف كما كان يوزع علينا في ستينيات القرن الماضي، ما نريده منهم ان لا يعقدوا أطفالنا بمناهج اكل عليها الدهر وشرب، بنصائح تقود الطفل الى عشق الموت بدلاً من الحياة.. نعم لا نريد منهم ان يصرفوا على طلبتنا ما يصرف من موازنة ١٩٦٧ لأننا نعرف بأنها أضعاف موازنة ٢٠١٠! (والله مصيبة).

المطاعم العربية

سحبني سيف مسرعاً للنزول بعد وصولنا الى ضالتنا، صعدنا باتجاه أنفاق الخروج التي لا تختلف كثيراً عن أنفاق الدخول بإعلاناتها وتصاميمها، بشرها، بعطرها، دخلنا في شارع المطاعم وما أثلج صدري حقاً، فضلاً عن وجود المطاعم العربية، أن أغلب الأشخاص الذين التقيتهم يتكلمون العربية وبالذات اللكنات المغربية والجزائية والتونسية، وما يفرحك أكثر هو توفر الأكلات العراقية، حيث تجد الباجا، دجاجاً مشوياً، كباباً، كص لحم، كص دجاج، تمن ومرق، وحتى الفلافل، حينها قلت لن أجوع مثلما جعت في إيطاليا، قمنا بالتبضع ثم عدنا باتجاه مدخل لمحطة مترو تعيدنا الى الفندق، وعند نزولي أول عتبة السلم المؤدي الى النفق قلت مع نفسي، لعل هذه الفتحة هي فوهة المترو التي نام فيها والد الرئيس الفرنسي نيكولاي ساركوزي في أول ليلة من وصوله عندما جاء الى فرنسا مهاجراً من بلده الأصلي هنغاريا عام ١٩٤٨، ولا أظنه كان يحلم وهو نائم هناك أن ولده سيصبح يوماً ما رئيساً لجمهورية فرنسا.

مترو بغداد بانتظار التصاميم

هذه المداخل والأنفاق التي تأخذنا الى محطات المترو قام بتصميمها المهندس هيكتور جويمارت عام ١٨٩٩ واستغرق العمل فيها مدة عام لتكون جاهزة ونفذ العمل فيها عام ١٩٩٠، ومنذ عام ٢٠٠٦ ووزارة النقل وأمانة العاصمة تعلن بين الحين والآخر عن مشروعها مترو بغداد وبكلفة ثلاثة مليارات دولار، حيث تتنافس ثماني شركات عالمية على إنشاء أول مترو في بغداد، بينها شركات فرنسية وبريطانية وأميركية وألمانية وتركية ولبنانية، وفي حوار مع (المدى) ذكر أمين العاصمة أن المترو خطط لإنشائه وفق مسارين الأول سيكون بطول (١٨)كم ويضم (٢٠) محطة ويبدأ من نهاية مدينة الصدر، حيث يتكون مركز القطارات عبر شارع الجوادر وصولاً الى ساحة الخلاني وساحة الوثبة، ثم يتجه نحو شارع الخلفاء وصولاً الى شارع الإمام الأعظم وينتهي عند ساحة عنتر.

أما المسار الثاني فيبلغ طوله (٢١)كم ويضم (٢١) محطة يبدأ من ساحة الفتح بمنطقة المسبح مروراً بشارع السعدون عبر ساحة الخلاني وبعد وصوله ساحة الوثبة يتجه الى منطقة المنصور عن طريق شارع (دمشق) وعند وصوله الى تقاطع معرض بغداد الدولي يتفرع الى مسارين، أحدهما باتجاه المنصور ويصل الى منطقة الوشاش والآخر باتجاه منطقة البياع عبر شارع الجنوب وينتهي عند تقاطع الشارقة.

أنفاق مترو باريس أنجزت خلال عام

ومنذ عام ٢٠٠٦ وما يزال مترو بغداد مجرد حبر على ورق، وفي آخر تصريح للأمين في تموز الماضي ذكر فيه أن الأمانة بانتظار ان تستكمل شركة (سيسترا) الفرنسية النموذج الأفضل من بين الشركات المتنافسة، علماً ان تلك الشركة قد تعاقدت مع الأمانة كشركة استثمارية للإشراف على مشروع مترو بغداد، فضلاً عن ذلك ستكون تلك الشركة هي المشرفة أيضاً على عمل الشركة الفائزة بالتنفيذ.

وهنا تقف نقطة استفهام كبيرة- المصمم الفرنسي عام ١٨٩٩ قام بتصميم نفق باريس خلال عام واحد وشركة فرنسية ومنذ عام ٢٠٠٦ لم تستطع اختيار النموذج الأفضل من بين الشركات المتنافسة، وإذا كان المنطلق من منطقة الجوادر في مدينة الصدر فأين ذهب مشروع (١٠×١٠)، لا ندري هل يقع اللوم على (سيسترا) أم على من يطلقون الوعود.

بعد وصول أخي كاظم تجولنا تقريباً في أغلب معالم باريس المهمة من خلال المترو، قوس النصر الذي وصلناه من خلال محطة شارل ديغول، الشانزليزيه، ساحة الكونكورد، المسلة المصرية، متحف اللوفر، قصر توليري، تمثال يوليو اوبر الباستيل، برج ايفل، قصر فرساي، ولكن ثمن تذكرته يختلف لكونه يقع خارج حدود مركز باريس حيث يبلغ ثمن التذكرة ذهاباً وإياباً (١٣) يورو، أما بالنسبة للأطفال فلهم تخفيضات خاصة فسعر التذكرة لهم هي نصف سعر تذكرة الشخص البالغ.

وأنت تسير عبر تلك الأنفاق لا تجد اقصاءاً أو تهميشاً لأي جنس بشري، الهندوسي، البوذي، المسلم، المسيحي، حتى كهنة هضبة التبت الذين يعبدون ربهم (الدالاي لاما) الذي هجرته الحكومة الصينية الى أوروبا ليمارس ربوبيته من هناك التقطنا معهم الصور بعد التحايا.

أصل كلمة المترو

في إحدى الرحلات التي كانت وجهتنا فيها غابات بولونيا تفاجأن وأنا أقرأ في محطة الانتظار لافتة كتب عليها محطة (بابليون).. نعم بابليون أين هي الآن؟ وأنا أغازل حروفها بكيت بصمت ورددت بصراخ أخرس مقاطع من ديوان الشاعر كاظم غيلان (عرس الماي):

جفلت روحي
اسمع حس (حضيري) ابروحي
و(سيد محمد) و(النواب)
اليا باب أنويت اليا باب
جرحين امن الروح انطيتك
واحد يم (نصب الحرية)
او واحد جاي من (السياب)

أصل كلمة المترو تأتي من مصطلح (مترو بوليتان) وتعني سكة حديد التجمعات الحضارية، وأغلب مسارات المترو تكون تحت أنفاق أرضية قد تظهر في بعض الأحيان وتراها على سطح المدينة وهي تسير على جسور خصصت لها.

تلزمني غابة للصراخ

يستخدم مترو باريس يومياً أكثر من (٤,٥) ملايين راكب متمتعين بعطر مادلين وبمبلغ مقنع لا يساوي شيئاً إزاء ما يقدمه لهم، وبذا تكون فرنسا قد قضت على الاختناقات المرورية الحاصلة في العاصمة، والأمر الآخر ساهمت تلك الأنفاق في إيجاد بيئة نقية بعيداً عن إفرازات الوقود الذي تخلفه المركبات الأخرى، ونحن نعيش أزمة الاختناقات المرورية وتزاحم السيطرات والحواجز الكونكريتية ووصول مستويات نقاء البيئة في البلد الى الصفر.. نقول متى يرى أحفادنا مترو بغداد؟

حينها ظل يلاحقني سؤال الشاعر عدنان الصائغ في ديوانه (تحت سماء غريبة):

– أين نسيت القصيدة؟
– لم انسها
كان محض جنوح الى عزلة الروح
تلزمني غابة للصراخ ومحبرة من دم
كي اتم القصيدة

تزاحم على كابينات القطع

منظر جانبي لمحطات الانتظار