



فسحة على عجلة التاريخ

## صناعة «الكاليس» في تونس يطويها النسيان

### عربة نقل تجرها الخيول تتراجع أمام السيارات والدراجات



حرفة مهددة بالانقراض

وكان السياح يفضلونها في مدينة سوسة والحمامات على السيارات العصرية للقيام بجولة قبل الغروب في الشوارع الرئيسية و«الكورنيش». إضافة إلى هذه العوامل، فإن السلطات المعنية بالصناعة التقليدية والسياحة لا تبدي أي نوع من الإحاطة بمثل هؤلاء الحرفيين، لذلك عزف عنها الشباب مما يعني أنها في مسار الاندثار، وفق الشرفي.

وتعد صناعة العربات المجرورة بالخيول إحدى أبرز الصناعات التقليدية اليدوية الكثيرة التي تواجه خطر الاندثار والتلاشي، إذا لم تقابلها وقفة حازمة من السلطات المعنية، فبناء المستقبل يبقى رهين المحافظة على التاريخ.

ويخشى الشرفي على هذه الحرفة من الاندثار، إذ أن الشباب لم يعد يقبل البتة على توارثها، مما دفعه إلى تلقين ابنه خريج المعهد العالي للرياضة أصول الحرفة وتفصيلها، وحثه على عدم تركها للحفاظ على استمرار حرفة الأجداد.

ومن بين أبرز مشكلات هذه الحرفة أن عدد المقلين على شرائها في تقلص، مقابل ارتفاع كلفتها وأسعار المواد الأولية المكونة لها، خاصة وأن الحركة السياحية قلت في السنوات الأخيرة وباتت شبه منعدمة مع تفشي فيروس كورونا في أنحاء العالم وشغل حركة السياح القادمين إلى البلاد التونسية.

ومن الشباب اليوم من يتخذ من «الكاليس» وسيلة نقل له في ليلة زفافه بدل السيارات الفخمة ليتجول مع عروسه في شوارع المدينة ليجعل هذا الحدث السعيد في حياته مختلفا عن بقية حفلات الزفاف، فيضفي عليه مناسخة أسطورية ليظل عالقاً بالذاكرة.

ومن عادات سكان بعض المدن خلال حفلات الختان أن تطوف العائلة بابنها في الشوارع وهو مزهو في لباسه التقليدي، وكأنه باي صغير.

ويتراوح سعر المجرورة بين 2 و15 ألف دينار تونسي (بين 730 دولارا و5.5 ألف دولار)، حسب حجمها ومميزاتها.

هل علينا أن نتخلى عن وسائل النقل التقليدية البطيئة في ظل عصر السرعة الذي لم يعد يحتمل تضيق الوقت؟ نعم لكن علينا ألا نتخلى عمّا يميز البلاد من هذا الوسائل. ف«الكاليس» في تونس باعتباره عربة فخمة تجرها الخيول قد بدأت صناعتها تندثر.

مع هجرة الأندلسيين للبلاد التونسية (سنة 1609)، وراج بكثرة في صفاقس صناعة واستعمالا باعتباره وسيلة النقل الوحيدة آنذاك.

واحتفظ الشرفي بطرق النقل التقليدي التي كانت متداولة في ولاية صفاقس خلال خمسينات القرن الماضي، فاقبض المشاهد والروايات وحافظ على صناعة الأجداد للمجرورات بالخيول، رغم تقلص أعداد مستعمليها.

ولفت إلى أنه بعد ذلك تأتي مرحلة تحضير الحديد بدويا، وهي أن يقوم الحرفي بتدويره والتحكم في أشكاله واتجاهاته بواسطة التسخين بالنار تحت درجة عالية، سرعان ما تغير لونه إلى الأحمر القاتم، ثم وضعه بين المطرقة والسندان للتحكم في أشكاله ومقاساته ورسم زواياه.

تأتي إثرها مرحلة التركيب، وهي أن يثبت الخشب بالحديد من خلال الجمع بين الثقوب التي في كليهما بواسطة المسامير والبراغي الحديدية السميكة، ثم وضع الكرسي وتثبيتته جيدا على الحديد.

إضافة إلى تثبيت العجلات المطاطية بالنسبة إلى المجرورة التي تحمل البضائع الثقيلة كالمسماة «الكريطة الكبرى» و«الجريونة»، أما العجلات الحديدية فهي مخصصة لـ«الكاليس» كونه لا يحمل سوى الركاب والأشياء الخفيفة.

وينتقل بعدها الحرفي إلى مرحلة الطلاء، وهي أن تزخرف المجرورة بالألوان من أجل المحافظة على سلامتها وجمالها حتى تضفي رونقا وطابعا مميزا وجذابا.

ويستعمل «الكاليس» اليوم للنجول وتزيينها بالنواقيس في صورة تحاكي الأساطير والحكايات والقصص الخيالية، حيث لم يعد من الضروريات بحلول السيارات والدراجات النارية.

صفاقس (تونس) - رغم صعوبة صناعة «الكاليس» (العربة المجرورة بالخيول) وقساوة ظروف العمل في هذا المجال، لا يزال التونسي محمد الشرفي أو «ملك صناعة الكاليس» كما يسميه أهالي صفاقس، محافظا على حرفة صناعة الأجداد.

و«الكاليس» عربة البايات والأغنياء في القديم تجرها الخيول وتقاليلها «الكريطة» التي تجرها الحمير للفقراء والفاحين وتستعمل لنقل الأشخاص والأمتعة وغيرها من الأثقال.

في ورشة صغيرة تقليدية تقع على أطراف مدينة صفاقس جنوبي تونس، استطاع الخمسيني محمد الشرفي بتفانيه تطوير الحديد وصهره بالنار وتقطيع السواح للحصول على عربات وبيعها لزيائن يستخدمونها إما لنقل الأشخاص أو كوسيلة نقل تروق للسياح في مدن عديدة أخرى مثل قابس وتوزر وسوسة وبنزرت ونابل والحمامات.

ولا تزال ذكريات عقود خلقت عالقة بمخيلة الحرفي التونسي عندما كانت ولاية صفاقس تعج بالعشرات من محترفي صناعة هذا الصنف من العربات، حين كانوا يشكلون خلية نشاط ويتقنون في صناعة المجرورات بمختلف ألوانها وأشكالها.

ويعد الشرفي أحد القلائد الذين لا يزالون يمارسون هذه المهنة التي تكاد تندثر، بعد أن توفي أغلب العاملين فيها مع ما حفظته أناملهم من حرفة نادرة. ويعود أصل كلمة «الكاليس» إلى اللغة الإسبانية «كاليزا»، وقد انتشر استخدامه

## الوباء يهدد المنازل التاريخية في بريطانيا بالإفلاس

بريطانيا في القرن السابع عشر، يقول كورتينا إن المياه الحقت أضرارا بالسقف وصلت إلى نقطة «مرحلة أزمة تقريبا».

**ثلاثة آلاف عامل في المنازل التاريخية يواجهون الآن خطر الطرد على الرغم من خطة المساعدات الحكومية للعمال**

لكن مؤسسات تعنى بالتراث الوطني مثل «هستوريك إنغلاند» ساعدت أصحاب المنازل من خلال تمويل الصيانة في فترة الشتاء، ما حد من تفاقم المشاكل وتراكم الأعباء المادية.

وقال كورتينا إن شركة باوردهام ستعيد فتح حدائقها «بأسرع ما يمكننا ذلك»، مشيرا إلى أن عددا قليلا جدا من المنازل التاريخية تملك فائضا ماليا.

وأضاف «كل ما تم جنيهه يعاد استثماره في البناء أو الإدارة».

تمثل 1500 منزل الحكومة بالتزامها بالنصائح العلمية، دون فرض أعباء غير ضرورية على أصحاب هذه المنازل.

وقال جيمس بروبيرت مدير الجمعية للتسويق والتنمية، «إنها أعمال حيوية وعليها تأمين مساهمات مادية حيوية أيضا». مضيفا، «لم نقل إنه يجب عليكم السماح لهذه الأعمال بأن تفتح في 12 أبريل، بل قلنا هل بإمكانكم النظر في هذا الأمر، والتأكد من أن كل شيء يجري على ضوء النصح العلمية المنطقية».

وترتب على أعضاء جمعية مالكي المنازل التاريخية

وليست المنازل التاريخية في بريطانيا وحدها من يدفع ثمن الجائحة، بل أيضا 34400 عامل وظائفهم أصحاب المنازل، ويواجه 3 آلاف منهم الآن خطر الصرف التعسفي على الرغم من خطة المساعدات الحكومية للعمال المضربين.

وعاشت عائلة تشارلز كورتينا، الإيرل 19 المقاطعة ديفون، في قلعة باوردهام منذ 600 عام.

وفي حين أنه لا يمكن مقارنة تداعيات أزمة كوفيد بالاضرار التي أصابت القلعة خلال الحرب الأهلية في

وشبه فيليبس المباني التاريخية بقطاع الضيافة، معتبرا «نحن جميعا نعاني بلا أي داع».

وكشفت الحكومة في فبراير عن خطة وصفها رئيس الوزراء بوريس جونسون بأنها «حذرة لكن لا عودة عنها» للخروج من الأزمة التاريخية تطالب باجوبة عن سبب اضطرارها إلى الانتظار حتى مايو لفتح أجزاء من أعمالها، وحتى يونيو لإعادة الفتح بالكامل، بينما من المقرر إعادة فتح متاجر التجزئة في 12 أبريل.

وتطالب جمعية المنازل التاريخية التي

بعد تراجع الموارد المالية للمنزل بمعدل 90 في المئة في عام 2020 بعد أن بلغت 1.5 مليون جنيه (2 مليون دولار) عام 2019.

وأضاف «محاولة إدارة هذا المنزل بدون عائدات تشكل عبئا هائلا جدا»، مشيرا إلى أن معظم الأموال التي يدرها المنزل التاريخي جاءت من استئجاره لإقامة المناسبات والزوار.

لكن غياب أي مصدر مالي في الأشهر الـ12 الماضية يعني تعليق أعمال أساسية، مثل صيانة حائط خندق مائي حول المنزل يبلغ طوله 731 مترا.

وقال فيليبس إن محاولة إصلاح حائط الخندق الذي تداعى في منطقة حساسة هو «كارثة بالمطلق» في غياب التمويل والدعم الحكومي.

وأضاف «هذا الجزء يشكل خاص يدعم مبنى قديما مشيدا في القرن الخامس عشر»، لافتا إلى أنه «قبل أن نتكمن من دخوله وإلقاء نظرة، لا يمكننا أن نعلم مدى خطورة الأمر».

مالك المنزل التاريخي كان واضحا في انقاده لخطط الحكومة بإعادة فتح الاقتصاد، قائلا إنهم «يتبعون المسار الخطأ».

باري سانت ادموندز (المملكة المتحدة) - يواجه كتويل هول التاريخي المشيد خلال حكم أسرة تيودور بريطانيا خطرا وجوديا مثل مبان تاريخية كثيرة اضطرت إلى الإقفال مع فرض إجراءات الإغلاق عقب تفشي كورونا.

والمنزل المشهور ببرابجه قرب منطقة باري سانت ادموندز في شرق بريطانيا صمد على مدى 450 عاما تخللتها الكثير من الاضطرابات التاريخية، لكنه الآن بحاجة ماسة إلى أعمال صيانة ضرورية لا يمكن تأمين تكلفتها بسبب تراجع عائدات المنزل المالية منذ بدء الجائحة.

وفي وجه هذه المضاعف المالية المتنامية، لم يكن أمام أصحاب المباني التاريخية مثل باتريك فيليبس الذي اشترى كتويل عام 1971 سوى مبادأة الحكومة السماح لهم بإعادة فتح المنازل أمام الزوار في أسرع وقت.

وتحتوي هذه المنازل على تحف فنية وتماثيل وهندسة معمارية فريدة شاهدة على تاريخ بريطانيا، فهي بمثابة متاحف تاريخية يجب المحافظة عليها.

وقال المحامي العريق السابق الذي تولى عملية ترميم المنزل لعقود، إنه اضطر للتقشف إلى أقصى الحدود

متاحف توثق التاريخ