

دنيا جي وڌندڙ طاقت

**آسيا**  
**Asia**

oboeikandi.com

obeikandi.com

## نظام المحيط الهندي : وله ثلاثة أقسام

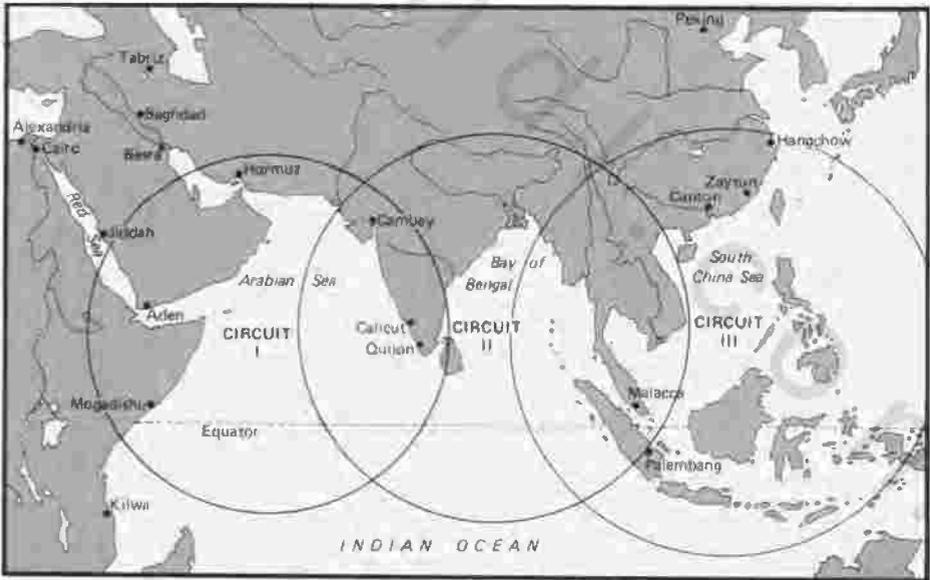
### THE INDIAN OCEAN SYSTEM: DIVIDED INTO THREE PARTS

في القرن الثالث، وحتى قبله بفترة طويلة، كانت التجارة التي تمر في بحر العرب، والمحيط الهندي وبحر جنوب الصين تنقسم إلى ثلاث دوائر متقاطعة تسيطر على كل منها مجموعة من العوامل السياسية والاقتصادية المشتركة كانت بالاشتراك مع غيرها من العوامل مسؤولة إلى حد كبير عن التبادل التجاري في المناطق المجاورة. (الشكل رقم ١٠). وقد بنيت هذه التقسيمات على أسس جغرافية، مع أن المناطق الجغرافية هذه تحولت شيئا فشيئا إلى مناطق ثقافية أيضا.

أما الدائرة الواقعة في أقصى الغرب فكانت ذات أغلبية مسلمة تجتذب إليها أصحاب السفن، وكبار التجار، ووكلاءهم المقيمين من موانئ الجزيرة العربية أو من العواصم الداخلية مثل القاهرة وبغداد، التي تحدثنا عنها في الفصلين السادس والسابع. وكما سبق أن رأينا، فإن السفن التجارية الإسلامية التي تخرج من الخليج كانت تتوقف على امتداد الساحل الشمالي الغربي للهند (عادة في كوجارات) قبل أن تتابع إبحارها جنوبا إلى ساحل مالابار. أما السفن التي تخرج من البحر الأحمر، فكانت تبخر مباشرة إلى مالابار بعد أن تتوقف في عدن أو حضرموت. وفي ميناء كومباي وكوجارات وفي مراكز ميناء مالابار التجارية مثل قيلون وكلكتا، كانت تمارس أعمالها من خلال

"مستعمرات" كبيرة من التجار المسلمين المقيمين. فبعض أولئك التجار قدموا أصلاً من الشرق الأوسط ثم استقروا وتزوجوا وتأقلموا مع وطنهم الجديد؛ وبعضهم كانوا من أبناء المنطقة، لكنهم اعتنقوا الإسلام وتبنوا ثقافة المسلمين ولغتهم من خلال علاقاتهم التجارية الطويلة مع المسلمين.

وأما الدائرة الوسطى فهي التي تربط الساحل الجنوبي للهند - مالابار في الغرب وكورومانديل في الشرق - بمنطقة سومطرة والملايو التي تحيط بمضيق مالاقا، وجزيرة جاوا وبقية الجزر الإندونيسية. كانت هذه المنطقة ذات ثقافة هندوسية في أغلبيتها، على الأقل في دوائرها الحاكمة، رغم وجود صلات بوذية وتأثيرات صينية. صحيح أن الإسلام حقق إنجازات كبيرة بدءاً من القرن الرابع عشر، لكن نفوذ المسلمين بقي ثانوياً حتى القرن الثالث عشر.



الشكل رقم (١٠). الدوائر الثلاث في تجارة المحيط الهندي (حسب شوهوري).

وأما الدائرة الواقعة في أقصى الشرق فكانت منطقة صينية، وهي البحر الذي يربط الساحل الشرقي للهند الصينية والشواطئ الشمالية لجزيرة جاوا بالموانئ الكبيرة جنوبي الصين التي كانت تخضع لهيمنة بحرية السنغ ثم اليوان. كانت تلك منطقة الطائفة البوذية، ولاسيما الكومفوشية، والتي أطلق عليها الباحثون منطقة "تجارة الإتاوة" بامتياز.

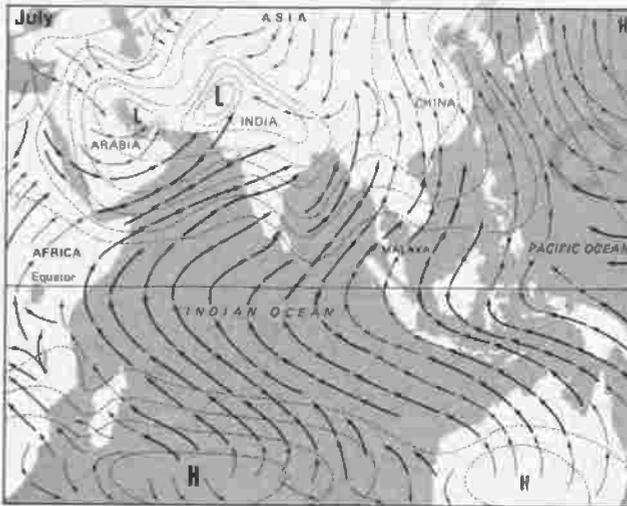
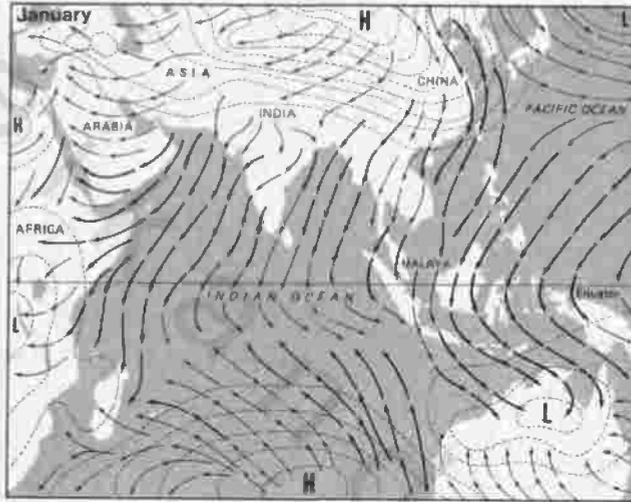
وعلى الرغم من إمكانية تحديد ثلاث عقائد ثقافية في أرجاء المحيط الهندي، لكن الذي رسم الحدود بين المناطق الثلاث لم يكن الثقافة في حد ذاتها، إذ انتشرت التأثيرات الثقافية بكل حرية ضمن حدود كل منطقة من هذه المناطق الثلاث التي كانت أنماط الرياح الموسمية المنفصلة ترسم حدودها بشكل أساس. فتلاقى أنماط الرياح التي تدور باتجاهات متعاكسة، كما هو موضح في الشكل رقم (١١)، يقسم المنطقة الواسعة إلى نظم فرعية منفصلة.

صحيح أن أرياب السفن في أي من النظم الفرعية قد يغامرون في دخول الدائرة المجاورة لممارسة تجارتهم، أو حتى في التجوال بحرية في الدوائر الثلاث، لكن الحالة "الطبيعية" للمحيط الهندي هي التعايش بين العديد من القوى المهيمنة محليا، إذ لم يكن هناك قوة وحيدة تسيطر على النظام بأكمله. (لمزيد من الشرح انظر شودهوري Chaudhuri ١٩٨٥م، وغيره).

كان الممثلون من المناطق الثقافية الثلاث يلتقون لتبادل الأفكار والبضائع في المراكز التجارية وهي أماكن لاجتماع التجار والمبعوثين. فرؤوس الجسور التي أقيمت في تلك المراكز التجارية لتكون أماكن لاجتماع التجار والمبعوثين كانت مسؤولة عن التبادل الثقافي بين مختلف المناطق، مثلما حدث حين انتقل الإسلام إلى الملايو وإندونيسيا، (انظر مناقشة مالاقا في الفصل التاسع) على عكس المناطق الداخلية المنتشرة حول الموانئ والبعيدة عن "طريق التجارة" الرئيس التي بقيت في عزلة عن هذه التيارات الدولية.

وبما أن الحدود بين النظم الفرعية الكبيرة كانت تتبع قوى الطبيعة بدلا من القوى العسكرية، فلا بد من أن تكون نقطة الانطلاق في الباب الثالث ضرورات الرياح الموسمية التي قسمت الرحلة الطويلة في المحيط الهندي إلى دوائر ثلاث هي المينة في الشكل رقم (١٠):<sup>(١)</sup>

الدائرة الواقعة في أقصى الغرب ، من البحر الأحمر — الجزيرة العربية — الخليج العربي إلى الرأس الجنوبي الغربي من القارة الهندية ؛ <sup>(٢)</sup> الدائرة الوسطى ، وتمتد من الساحل الهندي الجنوبي الشرقي إلى مضيق مالاقا وجزيرة جاوا ؛ <sup>(٣)</sup> الدائرة الواقعة في أقصى الشرق والتي تمتد من مضيق مالاقا وسندا والأرخبيل الهندي (جاوا وما وراءها) إلى الموانئ الكبيرة في جنوبي الصين.



الشكل رقم (١٩). أنماط الرياح الموسمية في المحيط الهندي.

ويعد كتاب ابن ماجد الذي وضعه في نهاية القرن الخامس عشر قبل وصول البرتغاليين إلى المحيط الهندي خير دليل عن الرياح الموسمية. صحيح أنه لا يحوي أية إضافة جديدة؛ أو وصفا لطرق جديدة، لكنه كان ترميزا للخرائط البحرية العربية السابقة وتوسعة مفصلة لها. ففي الفائدة الحادية عشرة من هذا العمل (انظر تيبس Tibbetts ١٩٨١م: ص ص ٢٢٥-٢٤٢) يعطي ابن ماجد نصيحة مفصلة عن "الرياح الموسمية (مواسم الإبحار) التي يجب على المرء الإبحار فيها، وعن فترات هبوب الرياح، وبداياتها ونهاياتها، مينا مساوئ كل منها" (تيبس، ١٩٨١م: ص ٢٢٥). ويضع ابن ماجد فجوة بين الدوائر، وكما سنرى، فإن ما حذفه لا يقل أهمية عما أورده (الجدول رقم ١).

فقبل كل شيء ينظر ابن ماجد إلى الدائرة الممتدة من الجزيرة العربية إلى الهند، ويناقش توقيت الانطلاق من سواحل الجزيرة العربية (اليمن وجدة) مينا أن الوصول إلى مالابار في الهند، يحتم أن تتم هذه الرحلة في نهاية شهر مارس أو أوائل أبريل، لكن ليس في أوائل مايو بأية حال من الأحوال. (من الممكن تأخير الرحلة قليلا إذا كانت كوجارات المحطة النهائية، وتأخيرها شهرا كاملا إذا كان ميناء هرمز أو الخليج العربي هو المحطة النهائية). لكن المهم في الأمر "أن يكون الوصول إلى الهند قبل إغلاق المحيط الهندي" (تيبس، ١٩٨١م: ص ٢٢٦) على اعتبار أن في السنة تسعين يوما يكون فيها الإبحار في البحار المفتوحة في الدائرة الغربية من المحيط الهندي انتحارا. أما نتائج تفويت الموسم المحدد للإبحار فعادة ما تكون خطيرة لأن الرياح المعاكسة قد تمنع السفن المتجهة شرقا من الحركة لمدة قد تصل إلى سنة كاملة.

اعلم أن الرجل المتجه إلى الهند حين يضطر إلى الرسو بسبب العيزب Ayzab (الرياح الموسمية) في الشهر أو فترت Partak ويريد الذهاب إلى الهند... عليه ألا يبقى هناك أكثر من أربعة أشهر، أما من يضطر إلى الرسو في اليمن فعليه البقاء فيها عاما كاملا إذا كان متجها إلى الهند، أما إذا كان يقصد هرمز فيكفيه سبعة أشهر.

الجدول رقم (١). مواعيد الإبحار حسب الرياح الموسمية.

المصدر	المواعيد المعطاة	خط السير
موسمان من الغرب إلى الشرق (الجزيرة العربية إلى مالاقا)		
موسم الرياح الطويل (قوس) بين فبراير ومايو		
الجزيرة العربية إلى ساحل الهند الغربي		
ابن ماجد	٢٠/٤-١١/٤	مسقط إلى مالابار
ابن ماجد	غادر حتى ١/٥	مسقط إلى كوجارات
ابن ماجد	غادر حتى ١١/٥	مسقط إلى السند
سليبي وسليمان	غادر حوالي ١٧/٣-١٨	مسقط إلى مالاقا
سليبي	١٧/٣-٦/٥	عدن إلى كوجارات
سليمان	١٨/٣-٧/٥	عدن إلى كوجارات
من ساحل الهند الغربي إلى مالاقا		
ابن ماجد	١١/٤-٢٨/٩	كوجارات إلى مالاقا
سليبي	غادر حوالي ١٧/٣-٢٦/٤	كوجارات إلى مالاقا
سليمان	غادر حوالي ١٨/٣-٢٧/٤	كوجارات إلى مالاقا
ابن ماجد	غادر حوالي ٢١/٤	مالابار إلى مالاقا
سليبي	غادر حوالي ١٦/٤	مالابار إلى مالاقا
سليمان	غادر حوالي ١٧/٤	مالابار إلى مالاقا
موسم الرياح القصير (دماي) منتصف أغسطس حتى نهاية سبتمبر		
الجزيرة العربية إلى ساحل الهند الغربي وما وراءه		
ابن ماجد	١٨/٩-٢٩/٨	عدن إلى الهند
سليبي	غادر ٢٨-٢٤/٨	عدن إلى الهند
سليمان	غادر ٢٥/٨	عدن إلى الهند
سليبي	غادر ١٥-١٤/٨	عدن إلى مالاقا
سليمان	غادر ١٥/٨	عدن إلى مالاقا
ابن ماجد	غادر ١١/٨	هرمز إلى مالاقا

تابع الجدول رقم (١).

المصدر	المواعيد المعطاة	خط السير
ساحل الهند الغربي إلى مالاقا		
سليبي	غادر ٣/٩	كوجارات إلى مالاقا
سليمان	غادر ١٤/٩	كوجارات إلى مالاقا
ابن ماجد	غادر ٢٤/٩	كوجارات إلى مالاقا
سليبي	غادر ٢٣/٩	مالابار إلى مالاقا
سليمان	غادر ٢٤/٩	مالابار إلى مالاقا
ابن ماجد	غادر ٢٨/٩	مالابار إلى مالاقا
موسم طويل واحد من الشرق إلى الغرب (الصين إلى الجزيرة العربية)		
موسم عيزب (منتصف أكتوبر حتى منتصف أبريل)		
الصين ومالاقا إلى الهند وما وراءها		
ابن ماجد	٢/٣-٢٣/١١	الصين إلى مالاقا
ابن ماجد	٢٠/٢-١/١	مالاقا إلى عدن
سليبي	١٥/٢-٢٧/١٢	مالاقا إلى عدن
سليمان	١٦/٢-٢٨/١٢	مالاقا إلى عدن
سليبي	٥/٢-٧/١٢	سومطرة إلى عدن
سليمان	٦/٢-٨/١٢	سومطرة إلى عدن
ابن ماجد	١١/٤-٢٠/٢	سومطرة إلى بنغال
سليبي	٦/٤-١٥/٢	سومطرة إلى بنغال
سليمان	٧/٤-١٦/٢	سومطرة إلى بنغال
الهند إلى الجزيرة العربية		
ابن ماجد	٣١/١-٢/١	بنغال إلى عدن/هرمز
سليبي	٢٦/١-٢٧/١٢	بنغال إلى عدن/هرمز
سليمان	٢٧/١-٢٨/١٢	بنغال إلى عدن/هرمز
ابن ماجد	أكتوبر - إبريل	كلكتا إلى كوجارات

تابع الجدول رقم (١).

المصدر	المواعيد المعطاة	خط السير
سليبي	١٦/٤-١٣/١٠	كوجارات إلى عمان
سليمان	١٧/٤-١٤/١٠	كوجارات إلى عمان
ابن ماجد	١١/٤-١٨/١٠	كوجارات إلى الجزيرة
سليبي	٢٧/٣-١٣/١٠	كوجارات إلى الجزيرة
سليمان	٢٨/٣-١٤/١٠	كوجارات إلى الجزيرة

من معلومات وردت في تبيتس، ١٩٨١م.

وعلى النقيض من الجدول الصارم الخاص بالإبحار في البحار المفتوحة، فقد كان من الممكن دوما الإبحار بمحاذاة الساحل وبين الخليج العربي وكوجارات (تبيتس، ١٩٨١م: ص ٢٢٧) على اعتبار أن هذا الطريق يبقى مفتوحا طوال السنة تقريبا. أما رحلة العودة من الهند إلى الجزيرة العربية فمن الضروري أن تكون بين أواخر الخريف وأوائل الربيع مع توقف في منتصف الشتاء، ويقول ابن ماجد إن من الممكن الإبحار من كوجارات اعتبارا من ١٨ أكتوبر، لكن لا بد من تأخير رحلة العودة لفترة قصيرة إذا كان الانطلاق من المالابار، لأن الأمطار التي تهطل هناك في تلك الآونة تفسد البضائع على ظهر السفن. ومن ناحية أخرى، يجب تجنب السفر بعد العاشر من فبراير، مع أن من الممكن الإبحار بمحاذاة الساحل إلى كوجارات ولو أن ذلك يبطئ سرعة السفينة. لكن ابن ماجد (تبيتس، ١٩٨١م: ص ٢٣١) يضيف الملاحظة المشائمة التالية:

إن من يغادر الهند في اليوم المائة (٢ مارس) رجل حكيم، ومن يغادرها في اليوم العاشر بعد المائة يكن في الأمان، ومن يغادرها في اليوم العشرين بعد المائة إنما يمدد حدود الممكن، أما من يغادر الهند في اليوم الثلاثين بعد المائة فرجل تعوزه الخيرة ومقامر جاهل.

أما الجزء الثاني من دليل ابن ماجد فيخصص للإبحار في خليج البنغال (أي الدائرة المركزية الثانية بين الهند والمضيق). ويقول إن شهر يناير هو الشهر الوحيد الذي يكون

فيه الطقس موافقاً لإتمام الرحلة إلى شبه القارة الهندية. لكن بعد الوصول إلى الساحل الجنوبي الشرقي، هناك موسم إبحار طويل (من ٢٠ فبراير إلى نهاية أبريل) يمكن فيه السفر عبر خليج البنغال إلى مضيق مالاقا. ومن المستحيل تقريباً إتمام الرحلة ذهاباً وإياباً في موسم إبحار واحد. فالسفن القادمة شرقاً من الهند تصل إلى منطقة الخليج إما في وقت وصول السفن المتجهة غرباً من المضائق إلى الهند أو بعدها بوقت قصير مما يعني أن التأخر في المضائق قد يستغرق سنة كاملة.

في الوقت الذي كان ابن ماجد يكتب فيه، لم تكن السفن العربية تبحر إلى أبعد من منطقة المضائق (الجزء الثالث والأخير من فصله يتناول الإبحار إلى الساحل الشرقي من إفريقيا). وعلى الرغم من أن دليله الضخم يذكر بالتفصيل مجموعة متنوعة من الخطوط الملاحية - بما فيها تعليمات الإبحار على امتداد السواحل الشرقية لإفريقيا والدوران حول رأس الرجاء الصالح، والإبحار على امتداد السواحل الغربية لإفريقيا ودخول البحر الأبيض المتوسط عبر مضيق جبل طارق، أي باتجاه معاكس للرحلة التي قام بها فاسكو دا غاما فيما بعد - فإن ابن ماجد يهمل الدائرة الشرقية من المحيط الهندي - وهي بحر جنوب الصين، وبالتحديد من جاوا إلى الموانئ الجنوبية في الصين. صحيح أننا نعلم أن السفن العربية والفارسية قطعت تلك الدائرة منذ القرنين الثامن والتاسع، لكن هذا الخط الملاحى محذوف من هذه الوثيقة التي لولا ذلك لكانت وثيقة شاملة من وثائق القرن الخامس عشر.

لكن تفسير ذلك بسيط كما سنرى في الفصول القادمة. فالبحارة العرب لم يعودوا بحاجة إلى تعليمات في القرن الخامس عشر، وسفنتهم لم تعد تبحر إلى الموانئ الصينية في النصف الثاني من القرن الرابع عشر لأنها مغلقة في وجه التجار الأجانب، وهذه حقيقة في منتهى الأهمية بالنسبة إلى تفسير انهيار النظام العالمى ما قبل الحديث. وسوف نتناول هذا الموضوع في الباب الثالث لأنه المفتاح على ما يبدو لانهيار النظام القديم والفرصة

التي أتاحها هذا لنشوء نظام عالمي جديد محوره أوروبا. فحين سحبت أسرة منغ بعد عام ١٤٣٥م الأسطول الصيني القوي من المحيط الذي كانت سفنها تجوب أرجاءه وتقوم بزيارات منتظمة إلى جنوب غرب الهند وتصل أحيانا إلى الخليج العربي، حدث فراغ هائل في القوى ملأه البرتغاليون الدخلاء بعد ٧٠ سنة بقوة نيرانهم المتوحشة.

لذلك يجب أن ننظر إلى المحيط الهندي بوصفه منطقة تجارة منقسمة إلى ثلاث دوائر أو نظم فرعية تشترك فيها جماعات متعددة وهي الفرس والعرب الذين كانوا يعملون لمصلحتهم الخاصة، وفي الوقت نفسه يقومون بدور الوسيط لأوروبا المطللة على البحر المتوسط؛ ثم الهنود على الساحل الغربي من شبه القارة الهندية الذين منحتهم عقيدتهم الإسلامية قريبا خاصا من أهالي الشرق الأوسط، والهنود على الساحل الشرقي الذين شكلت ثقافتهم البوذية والهندوسية جسرا على خليج البنغال؛ ثم سكان المالايو وسومطرة وجاوة على اختلاف أنواعهم، والأجانب المقيمون منذ فترة طويلة الذين جعلوا من منطقة مضيق مالاقا بوتقة انصهار ثقافي على الأقل في المخازن التجارية العديدة المنتشرة على السواحل؛ والصينيون ثم المغول / الصينيون الذين سيطروا على الدائرة الشرقية بين جاوا والصين. أما أنماط الرياح التي قسمت المسافة بأكملها إلى دوائر ثلاث فنتج عنها نقطتا تبادل بقيتا ثابتتين نسبيا، وهما الساحل الهندي الجنوبي وسيلان حيث تتقاطع الدائرتان الأولى والثانية، ومضيق مالاقا حيث تتقاطع الدائرتان الثانية والثالثة.

وهكذا فإن الباب الثالث موزع بهذا الترتيب. فالفصل الثامن يتناول ساحلي جنوب الهند: كوجارات / مالابار الذي يتجه غربا نحو العالم العربي، وساحل كورومانديل الذي يتجه شرقا نحو مضيق مالاقا وما يسمى بأرخبيل الهند، أي إندونيسيا. أما الفصل التاسع فيبحث في منطقة المضيق ذاتها (التي وصفها الكاتب البرتغالي تومي بيريس Tome Pires في القرن السادس عشر، وله الحق في ذلك، بأنها

"حلق" التجارة البحرية العالمية) ويبين مدى قوتها في التأثير في النظام العالمي الشامل. أما الفصل العشر فيعالج اللغز الذي حير الناس أكثر من أي شيء آخر، ألا وهو الصين، التي بدا مؤكدا في عهد السنغ المحليين وخلفائهم اليوان الذين خضعوا للمغول أنها ستصبح القوة المهيمنة، إن لم نقل في العالم ففي جزء كبير منه على الأقل - من خلال الطريق البري العظيم عبر آسيا الوسطى، والطريق البحري العظيم عبر المحيط الهندي وملحقاته. لقد تناول الفصل الخامس بالتحليل أثر البحر الأسود في انهيار الطريق البري الشمالي. أما الفصل العاشر فيحكي قصة انهيار الطريق البحري الذي لا يمكن فصله عن الطريق البري. وهذا يوصلنا إلى السؤال الأخير في هذا الكتاب الذي سنطرحه في الفصل الحادي عشر ألا وهو: هل نهض الغرب أم سقط الشرق؟ في الباب الثالث نعزم أن نبين أن الشرق تردى في الهاوية قبل ظهور السفن الحربية البرتغالية في المحيط الهندي بزم من طويل. فذلك العالم الذي هدّه الضعف كان ثمرة أينعت وحن قطفها. ولم يكن للغزاة أي فضل في ذلك؛ فقد آلت إليهم بقايا نظام عالمي سابق سخّروه بكل وحشية لخدمة مآربهم الخاصة.