

شبه القارة الهندية: في الطرق إلى كل مكان

THE INDIAN SUBCONTINENT: ON THE WAY TO EVERYWHERE

في العصور الوسطى لعبت شبه القارة الهندية، ولاسيما طرفها الجنوبي، دور همزتي الوصل والقطع في الوقت ذاته بالنسبة إلى الطريق البحري العظيم الذي يربط منطقة البحر الأبيض المتوسط والشرق الأوسط بالصين. كان جنوب الهند البر الأساس والمنطقي الذي ترسو على ساحله الغربي السفن القادمة من إفريقيا والعراق، أما السفن القادمة من الصين والجزر وأشباه الجزر الإندونيسية، ومن ماليزيا أو تايلاند فكانت تجد ملاذاً آمناً على شواطئه الشرقية. وتشير الأدلة من العصور القديمة، وحتى من حقبة ما قبل التاريخ، إلى أن جنوب الهند، شكل "مفصلاً" حقيقياً⁽¹⁾ (ولو لفترات أقصر) حتى قبل اتصال أبعد المحطات بعضها ببعض بشكل مباشر، بين أحواض المحيط الهندي المنفصلة - ذلك "الطريق السريع الرئيس" لهجرات الشعوب، والانتشار الثقافي والتبادل الاقتصادي.

ولا يشكل جنوب الهند، على حد قول ستاين Stein (١٩٨٢م) وحدة "طبيعية" متجانسة وغير متميزة، مع أنه يعرف بكونه المنطقة الدارفيديه Darvidian جنوب نهر كريشنا ومستجمع مياه الأمطار لرافده الرئيس، لكنه يحتوي على منطقتين بيثيتين كبيرتين هما ساحل مالابار (الذي يتركز الآن عند إقليم كيرالا الهندي) - وهو منطقة

ساحلية ضيقة ومنعزلة على امتداد السهل الساحلي، والسهول الواسعة في الشرق، وهي أراضي التاميل التي تعرف منطقتها الساحلية باسم كورومانديل^(٢) وتفصلها عن مالابار جروف صخرية عالية (الشكل رقم ١٢).

لقد ركز معظم الباحثين في شؤون الهند، وبالأخص المهتمون منهم بالعصور الوسطى، على سهل التاميل، حيث تطورت سلسلة من الحضارات "العالية" بدءا بالبلافا Pallavas في القرن الثالث للميلاد (انظر نيلاكانتا ساستري Nilakanta Sastri ١٩٧٦م: ص ١٠١ وما بعدها). فالبلافا الذين قدموا غزاة من الشمال، أطاحت بهم أسرة محلية هي التشولا Chola، الذين طوروا بين القرن الخامس والثالث عشر مجتمعا زراعيا، وتجاريا، وصناعيا على درجة كبيرة من التقدم. ومن السهولة بمكان أن ندرك السبب الذي حمل الباحثين على حصر انتباههم في هذا الإقليم الشرقي لأن الأشكال الإجتماعية واللغوية والثقافية لحضارة تشولا "تركت أعمق الأثر في جزء كبير من شبه الجزيرة الجنوبية" (ستاين، ١٩٨٢ أ: ص ١٦).

ويحجم ستاين، وله الحق في ذلك، عن الجمع بين مالابار وهذا الإقليم "المتحضر" الزراعي، لا بسبب اختلافهما في المناخ والتنظيم الاجتماعي وحسب،^(٣) بل لأن مالابار "بعد القرن العاشر، ومعها بقية مقاطعة تشيرا Chera (كيرالا)، كانت منطقة منعزلة تماما عن الأجزاء الأخرى من شبه الجزيرة الجنوبية. "لكن لا يسعنا إغفال مالابار نظرا لدورها البارز في نظام التجارة (ستاين، ١٩٨٢ أ: ص ص ١٤-١٥). وهذا هو أكثر ما يعيننا.

ومن المهم أن نعرف أن كلتا المنطقتين الفرعيتين من جنوب الهند كانتا معنيتين باقتصاديات العالم البدائية قبل القرنين الثالث عشر والرابع عشر بزمان طويل، يحتم علينا إلقاء نظرة إلى الوراثة لكي نتبع علاقاتهما بالنظم إلى الغرب والشرق منهما.



الشكل رقم (١٢). خريطة الهند القارية وتبين المناطق والمدن.

بواكير الصلات غربا بالبحر الأبيض المتوسط Early Links Westward to The Mediterranean

كانت الدائرة الغربية من ساحة المحيط الهندي، وهي ما يعنينا الآن، التي واظبت على أداء وظيفتها على الوجه الأكمل في القرنين الثالث عشر والرابع عشر، موجودة على الدوام رغم المد والجزر الذي شهدته الحركة التجارية في ذلك الطريق الأولي تبعا لظروف المجتمعات التي تصل فيما بينها.

قبل ٤٠٠٠ سنة كانت التجارة البحرية من كوجارات وإليها، وربما من ساحل مالابار أيضا، جزءا على ما يبدو من نظام تجاري يربط بين غرب آسيا وجنوبها (ستاين، ١٩٨٢ أ: ص ٨١). لذا فإن حلقة الاتصال البحري بين بلاد ما بين النهرين (أي العراق اليوم) وما يعرف عند العرب ببلاد السند (أي باكستان اليوم) كانت قائمة، وقد تواصل امتدادها جنوبا ربما بوساطة هجرات الشماليين.

فبادئ ذي بدء، حظيت التجارة، والاتصالات الثقافية، وربما التبادل السكاني، باهتمام الشعوب التي سكنت السهول الخصيبة حيث ظهر مجتمعان من أقدم المجتمعات المدنية المعروفة في العالم - وهما بلاد ما بين النهرين (دجلة والفرات) اللذين يصبان في الخليج العربي، والوادي بين فرعي نهر الإندوس Indus الذي يصب في شمال بحر العرب. فالدليل على التبادل التجاري بين هاتين الحضارتين لا يأتي من وجود مصنوعاتهما على الأرض وحسب (تبيتس، ١٩٥٦ م: ص ص ١٨٣-١٨٤)، بل من وجود الأحافير أيضا في نقاط بينهما مثل جزيرة دلمون (وهي الآن البحرين) التي كانت وظيفتها الرئيسة خدمة التجارة العابرة.

أما الحضارة النهرية الثالثة التي تطورت في وادي النيل فقد أقامت على ما يبدو صلات بحرية مع مراكز أخرى كانت في طور النمو سواء في شرق البحر المتوسط (مثل إيبلا إلى الشمال من مدينة حلب اليوم) أو الصواب أنها تبعد حوالي ٥٥ كيلومترا إلى

الجنوب من مدينة حلب على الطريق بين حلب ودمشق. المترجم]، وييلوس إلى الشمال من بيروت اليوم، وربما في جنوب شرق الأناضول في تركيا اليوم) وعلى امتداد مختلف سواحل بحر العرب مثل بُنت Punt (ويفترض أنها الحبشة) والسهول الساحلية الجنوبية من شبه الجزيرة العربية، وربما حتى الطرف الغربي من شبه القارة الهندية، رغم ضعف الدليل على هذه المناطق.

ومن المؤكد أن التجارة في الألفية الأولى ق.م. كانت مزدهرة بالفعل بين البحر الأحمر وشمال غرب الهند. وربما كان عرب الجزيرة العربية هم المسيطرون على هذه التجارة منذ القرن الثالث ق.م. وبرغم تنامي اشتراك اليونانيين في التجارة، إلا أن هؤلاء البحارة استمروا في سيطرتهم عليها على مدى قرون عدة (سبنسر Spencer، ١٩٨٣م: ص ٧٦؛ بالارد Ballard، ١٩٨٤م: ص ١٥-١٦).^(٤) فقد كانوا على الأغلب وسطاء في العلاقات التجارية المتنامية بين عالم البحر المتوسط والشرق.

وتزداد طبيعة هذه الاتصالات توثيقا في العصور "الكلاسيكية" الهلنستية، والرومانية رغم بقائها أسيرة التخمين في الفترات التي سبقتها. كانت الخطوط آنذاك قد تعمقت ولو بشكل انتقائي، من البحر المتوسط إلى الأجزاء الشمالية والغربية من شبه القارة الهندية. وامتدت الطرق برا وبحرا، لا عن طريق الخليج العربي وحسب، بل عن طريق القناة المصرية التي تصل بين البحر الأبيض المتوسط والنيل بالبحر الأحمر.

خلال تلك المرحلة من اكتشاف أوروبا للأجزاء الغربية من ساحة المحيط الهندي، أصبح بحر العرب طريقا معروفا ومستغلا، وربما حاول عدد من الأوروبيين الوصول إلى الدائرة الثانية التي تصل جنوب شرق الهند بوحداث جنوب شرق آسيا المتعددة. ويبين كتاب مخاطر البحر الأحمر *The Perilus of the Erythrean Sea* الذي وضع في القرن الأول للميلاد مدى دقة كتب الملاحة الخاصة بالطريق البحري إلى الهند آنذاك وأنها تؤكد التجارة الأوروبية القديمة مع شبه القارة،^(٥) كما أن المراجع الأدبية

تشير إلى تلك التجارة. وهكذا يذكر بترونيوس Pertonius (في أوائل القرن الأول) باستنكار الأثواب الرقيقة الفاضحة من الأقطان الهندية التي تزين بها نساء روما، كما أن بليني Pliny (في منتصف القرن الأول) يصف بالتفصيل الطريق إلى الموانئ الهندية عبر مصر؛ أما جغرافية بطليموس في القرن الثاني فتتضمن وصفا لساحل مالابار (لوجان Logan، طبعة ١٩٨١، ١: ص ص ٢٨٨-٢٩٣). وربما دخلت المسيحية ساحل مالابار (وهي اليوم كيرالا) منذ أواخر العصر الروماني، وهذا من العوامل التي أذكت نار الشائعات الصليبية حول مملكة برستور جون Kingdom of Prestor John (بكنغهام وهنتنغفورد Buckingham and Huntingford ١٩٦١ م).

استورد الرومان من شبه القارة الحيوانات الغريبة، والأحجار الكريمة، والأخشاب والعاج، والحريير الصيني، والتوابل، وحتى السكر، والقطن، والفاكهة. لكن "بما أن ما أراده الرومان من الهند كان أكثر بكثير مما أراده الهنود من الرومان، فقد كان على الرومان التعويض عن الفارق بالمعادن الثمينة" (سبنسر، ١٩٨٣، ٧٧: ٧٧) فمخائب الذهب الروماني^(٦) التي عثر عليها في سواحل شبه القارة تثبت أن الميزان التجاري كان آنذاك، وظل فيما بعد،^(٧) يميل إلى صالح الهند بنسبة كبيرة (سبنسر، ١٩٨٣ م: ص ص ٧٦-٧٧؛ ريتشاردز، ١٩٨٦ م: في عدة مواقع ولاسيما ص ص ٣١-٣٤؛ توسنت، ١٩٦٦ م: ص ٤٠).

كان لسقوط روما مضامين خطيرة على التجار العرب الذين تراجعت تجارتهم بشكل حاد في القرنين الخامس والسادس (سبنسر، ١٩٨٣ م: ص ٧٩). وقد دخل جنوب الجزيرة العربية مرحلة من الكساد الاقتصادي، تاركا للساسانيين الفرس مهمة الإبقاء على خطوط الشرق مفتوحة إلى أن عاد العرب الذين اعتنقوا الإسلام حديثا من العاصمة العباسية في بلاد ما بين النهرين إلى تجارة المحيط الهندي في القرن الثامن. فمنذ ذلك التاريخ، وحتى هزيمتهم على يد البرتغاليين في العقد الأول من القرن السادس

عشر،^(٨) سيطر التجار المسلمون على دائرة أو دائرتين وأحيانا على الدوائر الثلاث كلها في المحيط الهندي.

وكما رأينا سابقا في الفصل السادس، فإن السفن العربية الفارسية كانت منذ القرن الثامن تقوم برحلة كاملة من الخليج العربي إلى موانئ الصين في بحر جنوب الصين. لكن مردود هذه الرحلة الطويلة، لم يكن كبيرا، على اعتبار أن أنماط الرياح كانت تقرر فترات الرسو في أماكن التقاء مختلف أنماط الرياح الموسمية في اتجاهات دائرية متعكسة. فالوانئ على ساحل الهند الجنوبي الغربي وفي مضيق مالاقا المحاط بسومطرة وشبه جزيرة ملاوي، كانت من تلك الأماكن. وفي القرن العاشر، كانت الرحلة تقطع في الهند، ومرة أخرى في المضيق، وتتوقف في أماكن تحددها مواسم السفر، أي الرياح الموسمية.^(٩) وشيئا فشيئا تأسست المستعمرات الدائمة للتجار الأجانب في هذه المواقع. (للاطلاع على طبيعة التجارة في الشتات، انظر كيرتن Curtin ١٩٨٤م). والسبب واضح. فالمقيمون الذين واجهوا فترات رسو تتراوح بين ثلاثة وستة أشهر في الميناء أقاموا العديد من المؤسسات الخاصة بهم التي يحتاجون إليها في حياتهم مثل المساجد والمعابد لأداء الصلاة، والمؤسسات القانونية والاقتصادية التي تحكم تعاملهم بعضهم مع بعض ومع أهالي البلاد الذين اهتموا إلى الإسلام على أيديهم وتزوجوا نساءهم، حتى إنهم أقاموا أسواقا وأحياء سكنية كاملة فيها يخزنون بضائعهم ويعقدون صفقاتهم التجارية. ويذكر البلاذري، المؤرخ العربي في القرن التاسع، مستوطنات التجار المسلمين في مصب نهر الإندوس وساحل مالابار وسيلان (توستن، ١٩٦١م: ص ٤٩). أما جواتين (١٩٦٣م) فيذكر مستعمرات تجارية يهودية لا في مالابار وحسب، بل على ساحل كورومانديل أيضا.

كان العملاء المقيمون، الذين لم يستخدمهم الإيطاليون حتى القرن الرابع عشر، من أوائل سمات التجارة في المحيط الهندي. ومع توسع مدى العمليات التجارية

في القرن التاسع، وبالأخص في القرن العاشر، حين انضمت الحركة التجارية الفاطمية القادمة من البحر الأحمر إلى التجارة القادمة من الخليج العربي، قلّ من يكملون الإبحار حول الدائرة من أصحاب السفن، كما قل عدد التجار الذين يصحبون بضائعهم حتى الصين، لأنهم فضلوا البقاء في مستعمراتهم الهندية.

وقد أقيمت أول مستعمرات تجار الشرق الأوسط على الساحل الشمالي الغربي من الهند حيث اندمج هؤلاء التجار بالسكان المحليين. وبدأ اعتناق التجار في كوجارات للدين الإسلامي في القرون الأولى بعد ظهور الإسلام، وازداد اعتناقهم للإسلام في نهاية القرن الثاني عشر وبداية القرن الثالث عشر مع إنشاء السلطنة التركية الإسلامية أو سلطنة العبيد في دلهي. ومنذ العهد الفاطمي، أقام التجار المسلمون واليهود مستعمرات تجارية في الجنوب في المنطقة المعروفة باسم ساحل مالابار.^(١١) وفي منتصف القرن الثالث عشر، أصبحت إحدى هذه المستوطنات أكبر ميناء استعماري للتجار المسلمين في ذلك الجزء من جنوب الهند.

لكن قبل أن نخوض في تفاصيل التطورات التي تلت، نتوقف قليلا للبحث في تاريخ الساحل المقابل في جنوب الهند، أي ساحل كورومانديل، الذي لعب دورا قديما في التجارة البحرية مع جنوب شرق آسيا مثله مثل الساحل الغربي مع الشرق الأوسط.

الصلات الأولى شرقا مع جنوب شرق آسيا

Early Links Eastward to Southeast Asia

تعود الصلات بين الهند وجنوب شرق آسيا إلى زمن أبعد مما ظنه الباحثون الأوائل إذ اعتقدوا في البداية أن الصين والهند كانتا عامل الحضارة في جنوب شرق آسيا (حتى دج. ي. هول D. G. E. Hall، ١٩٨١م، أيد هذا الرأي)؛ فقد كان ينظر إلى أهالي جزر جنوب شرقي آسيا على أنهم متلقون سلبيون، أو في أحسن الأحوال، مقلدون إيجابيون للثقافات والتقنيات المتقدمة الآتية من المناطق الداخلية في القارة ذاتها.^(١١)

لكن هذا تغير الآن. فسبنسر (١٩٨٣م: ص ٦٧) يؤكد أهمية مكتشفات فلهلم ج. سولهايم الثاني Wilhelm G. Solheim II في تايلاند التي تشير إلى أن "سكان جنوب شرق آسيا ربما كانوا أول من استخدم الأدوات الحجرية المسنونة والمصقولة، وأول من زرع الأرز، وصنع الأواني الفخارية، وصب البرونز". فنتائج الاكتشافات في منتصف الستينيات بالغة الأهمية. وقد عثر سولهايم على ما يثبت ممارسة زراعة النباتات في تايلاند قبل ١٠٠٠٠ سنة قبل الميلاد، كما عثر على أحفورة من حبة أرز دل التحليل بنظائر الكربون على أنها تعود إلى ٣٥٠٠ سنة قبل الميلاد، أي قبل إثبات وجودها في الصين والهند بألف عام، وأن نوعية جيدة من البرونز كانت تنتج في الألف الثالث قبل الميلاد، أي قبل العثور على البرونز في الهند بمخمسائة عام، وقبل العثور عليه في الصين بألف عام. ويبدو أن هذا أطلق هجرات كبيرة عن طريق البحر. خلال الألف الثالث قبل الميلاد، وفي سلسلة من الهجرات الواضحة، وصل أهالي القوارب إلى الجزر الإندونيسية وإلى الفلبين، وأمجروا غربا حتى وصلوا إلى مدغشقر قبل حوالي ٢٠٠٠ عام" (سبنسر، ١٩٨٣م: ص ص ٦٩-٧١).

إذا كان البحارة من جنوب شرق آسيا، كما يرى سولهايم، يبحرون إلى المحيط الهندي وبحر جنوب الصين ويمارسون التجارة في تلك المناطق في الألف الأول قبل الميلاد، فإن الاحتمال الأكبر أن يكون تأثير الحضارة الصينية والهندية في هؤلاء البحارة الذين حملوا الثقافة المتنقلة أكثر من التأثير المعاكس (سبنسر، ١٩٨٣م: ص ٧٢). أما ستاين فيعترف (١٩٨٢ أ) بأن الاتصالات البحرية عن طريق ساحل كورومانديل مغرقة في القدم، حتى إن التركيبة العرقية الأساس في شبه الجزيرة ربما تأثرت بالهجرات من جنوب شرق آسيا.

ومع ذلك، ورغم احتمال صحة أن يكون أولئك البحارة التجار من جنوب شرق آسيا قد "احتكروا بالفعل السيطرة على المياه هذه حتى وصول التجار العرب"

(سولهايم، كما ورد في سبنسر، ١٩٨٣م: ص ٧٢) فإن احتكارا كهذا لم يكن ممكنا، فمنذ القرون الأولى من العصر المسيحي، كانت هناك تأثيرات ثقافية قوية تمارس عملها في الاتجاه المعاكس (ستاين، ١٩٨٢ أ: ص ص ١٧-١٨).

لقد امتدت الثقافة الهندية شرقا على طول الطرق ذاتها، حتى قبل عهد البلافا مما يجعل السؤال عن متى وكيف تم "تهنيد" الأرخييل الإندونيسي لا محل له إلى حد ما. فالصلات لم تنقطع قط من الناحية العلمية. والقول بوجود كون التأثيرات في أوائل العصور الوسطى هندية من خلال الهندوسية والبوذية التي شكلت ما يعرف بمملكة سري فيجايا Srivijaya على امتداد مضيق مالاقا لم يكن سوى امتداد للتأثيرات المتنقلة ذهابا وإيابا على طول الطرق البحرية القديمة.

(الفصل التاسع يتناول هذه النقطة بمزيد من التفصيل).

وما إن بدأت التجارة تلتقط أنفاسها في القرنين العاشر والحادي عشر حتى توسعت الاقتصاديات في طول آسيا وعرضها. فبرزت قوى جديدة مثل التشولا في جنوب الهند، والخمير في أنغور Angkor، والبورميين في باغان Pagan ولي Ly في شمال فيتنام، والسنغ Sing في أرض الصين. "ومن النتائج الأخرى أن هذه الجماعات كما يبدو حفزت التجارة البحرية في آسيا، وفجرت طاقة هائلة في صفوف التجار الدوليين الذين كانوا يتنقلون في قنوات الملاحة التي تصل بين شرق آسيا وغربها". (هول، ١٩٨٠م: ص ١٦٢).

أما سبنسر فيتبنى فكرة: "أرخييل المدن" لافتنا انتباهنا إلى ضرورة عدم النظر إلى هذه التجارة ضمن إطار "الدول" وتعليقاته ذات أهمية خاصة.

حين نتحدث عن الصلات الهندية مع جنوب شرق آسيا في القرون التي سبقت الألف الأولى قبل الميلاد، فإننا نقصد مجموعة متباينة من العلاقات تتألف قاعدتها المشتركة من شبكة رقيقة لكنها مترامية الأطراف من التجارة البحرية. وبرغم الفائدة التي تتحقق من الحديث عن العلاقات بين

"الهند" و"جنوب شرق آسيا"، علينا أن نتذكر أن كلتا المنطقتين كانت متنوعة إلى حد بعيد، ولم تكن تعمل أو تتفاعل كوحدة ثقافية موحدة ثقافيا أو سياسيا ... ويحتمل أن يكون لسكان بعض المستوطنات الساحلية في جنوب شرق آسيا صلات أفضل ومصالح مشتركة مع مستوطنات أخرى في الهند أو جنوب الصين أكثر مما لهم مع الأراضي الداخلية في بلادهم ... لقد سبق "تهنيد" جنوب شرق آسيا وواكبه نحو مجتمعات الموانئ متعددة الأعراق ... وبصفة عامة فإن البضائع كانت تقطع مسافات أبعد من الناس؛ والقليل هم الذين قطعوا كامل القوس في أسفارهم!

وبرزت مجموعات مختلفة من التجار وفي أوقات مختلفة، وغالبا ما كانت السفن ذاتها تنقل تجارا من أماكن متعددة، إذ كان باستطاعة السفن الكبيرة استيعاب مئات المسافرين (سبنسر، ١٩٨٣م: ص ٧٥).

في القرن العاشر والحادي عشر والثاني عشر كان التجار الهنود من ساحل كورومانديل يحضرون شرقا. وهناك بعض الدلائل على وجود تبادل بين التشولا وحكام سري فيجايا في القرن الحادي عشر منها قصة عن غارة شنها التشولا على موانئ سري فيجايا عام ١٠٢٥م. وتشير مصادر صينية يعود تاريخها إلى القرن الثاني عشر إلى أن موانئ تشولا كانت شركاء تجاريين من الطراز الأول، وتذكر تلك المصادر اللؤلؤ، والمرجان، والهيل، والقطن، وبزرة الكوثل على أنها من الأصناف المستوردة من كورومانديل. أما المصادر الغربية فتذكر التوابل والعطور، ونباتات الأصبغة، والتلميع، والأعشاب الطبية، والحزير، وبالأخص القطن (هول ١٩٨٠م: ص ١٦٣). وكانت هذه البضائع تحمل على سفن يملكها تجار من التاميل لهم "مكاتب رئيسة" في سيلان وساحل كورومانديل (ديجيبي Digby ١٩٨٢م: ص ١٢٧). ومن الواضح أن صادرات جنوب الهند كانت بحاجة إلى شبكة من العلاقات مع المناطق الداخلية الزراعية والمدن التجارية (هول، ١٩٨٠م: ص ١٦٤)، وهذا ما سنعود إليه فيما بعد حين نناقش التطورات الصناعية والممارسات التجارية تحت التشولا.

ساحل الهند الغربي: كوجارات ومالابار في العصور الوسطى

The Western Coast of India: Gujarat and Malabar in Medieval Times

نظرا إلى انقسام جنوب الهند بصورة طبيعية إلى منطقتين فرعيتين مختلفتان بقاعدتيهما البيئية، وأنماط التنظيم الاجتماعي، والساحات الدولية التجارية، فإن من الضروري مناقشة كل منهما في معزل عن الأخرى. لكن هذا لا ينفي وجود علاقات ثقافية ووحدات سياسية معينة بينهما. فبصفة عامة، كانت كل منطقة تتجه إلى جهة معاكسة للأخرى: فالساحل الغربي كان يتجه نحو الشرق الأوسط، وهي المنطقة التي وصفناها في الفصلين السادس والسابع، أما الساحل الشرقي فكان يتجه نحو جنوب شرق آسيا، وهذا ما سنعرضه بمزيد من الإسهاب في الفصل التاسع. لذلك سنبدأ بكوجارات ومالابار

كوجارات

دأبت شبه جزيرة كوجارات الممتدة في البحر منذ أقدم العصور على استقبال السفن والبحارة والتجار. وتقع كوجارات على الساحل الشمالي الغربي من الهند، ويحدها شمالا خليج كوتش Kutch وجنوبا خليج كامباي Cambay، ويشتهر أهلها حتى يومنا هذا ببراعتهم الحرفية والتجارية. وأغلب الظن أن العدد الضئيل من التجار الهنود الذين ورد ذكرهم في السجلات المصرية وربما في سجلات روما أيضا خلال العصور الكلاسيكية كانوا من تلك المنطقة (توسنت، ١٩٦٦م: ص ٦٠). وقد حافظ أهالي كوجارات على علاقاتهم بالموانئ الأخرى في الخليج العربي وعلى امتداد السواحل العربية نظرا لأن الوثائق المحلية تذكرهم تحديدا. ففي أوائل عهد الإسلام، كانت كامباي وسيمور بالفعل قد امتصت مستعمرات التجار العرب، وكان بعضهم قد بالغ الثراء، بالإضافة إلى البحارة من صيراف، وعمان، والبصرة، وبغداد الذين لاحظ المسعودي وجودهم واندماجهم في المجتمع من خلال التزاوج في القرن العاشر حين أقام في كوجارات (شودهوري Chaudhuri ١٩٨٥م: ص ٩٨).

شهد ازدهار كوجارات تقلبات كثيرة بحسب الظروف السائدة في النظام الواسع، وتبعاً لتأثره بالتجارة العابرة وبالطلب على المواد الخام والمصنوعات الجاهزة التي تنتجها المناطق الداخلية. لكن هذه القوى ولدت تيارات متعاكسة بدلاً من أن تعمل في الاتجاه ذاته. ويقول ريتشاردز (١٩٨٦م: ص ١) "إن تفرق القوة، والفاقة التي تلتها وقفا حائلاً دون اجتذاب المعادن الثمينة إلى شمال الهند في الفترة بين القرنين الثامن والثاني عشر بنفس القوة التي اجتذبت فيها في الفترات السابقة". ويمكن أن يعزى هذا إلى أن بغداد في القرنين التاسع والعاشر لم تكن تستورد سوى الكماليات من الهند والصين. لكن الطلب ازداد تنوعاً في القرنين الحادي عشر والثاني عشر، حين كان التجار من بغداد والقاهرة يشترون كميات كبيرة من الفلفل والتوابل والمنسوجات الأخرى التي كان بعضها يصدر إلى أوروبا (ريتشاردز، ١٩٨٦م: ص ص ٢-٣).

حدث التغير الرئيس الحقيقي بعد ١٢٠٠. ففي ذلك الوقت كانت القدرة التحميلية والتجارية للطرق البحرية العظيمة قد زادت عما كانت عليه قديماً... وفي القرن الثالث عشر سرت كميات كبيرة من السلع الضرورية في شرايين التجارة العظيمة هذه. وتذكر الأوصاف المعاصرة المنسوجات، والمعادن، والأدوات المنزلية، والأسلحة، بالإضافة إلى المواد شبه الخام، والقطن الخام، ومنتجات الغابات أو البحر.... حتى الخيل كانت تشحن في هذه التجارة. أما أغرب التحولات فهو إدخال المواد الغذائية مثل الحبوب، والسكر، والزبدة، والملح، والأطعمة المجففة.

لكن ما هو السبب في هذا التحول الذي حدث في القرن الثالث عشر؟ لقد كان التوسع الكبير في تجارة البحر المتوسط سبباً رئيساً بالتأكيد. وبما عزز هذه العملية العالمية التغيرات المحلية أيضاً التي أسهم فيها ظهور دول إسلامية قوية في شمال الهند. فالعملات الجديدة الواسعة، والهيكل الضريبية الحكومية الجديدة، وتنامي عدد السكان والأسواق كل ذلك ساعد على تدفق المعادن الثمينة.... (إلى الهند) بسبب دور الهند المتجدد في علاقات اقتصاد العالم في العصور الوسطى في القرن الثالث عشر والرابع عشر والخامس عشر" (ريتشاردز، ١٩٨٦م؛ لكن انظر أيضاً حبيب، ١٩٨٢م: ص ص ٨٢-٨٥).

لكن كانت هناك أيضا قوى معاكسة. فالغزو المغولي لبلاد فارس والعراق في منتصف القرن الثالث عشر حول مسار جزء من التجارة التي كانت فيما مضى تمر عبر موانئ كوجارات، على اعتبار أن جزءا من الحركة التجارية في البحر الأبيض المتوسط انتقل إلى البحر الأحمر، وبالتالي إلى موانئ جنوبية في مالابار مثل قيلون ثم كلكتا. لكن انضمام كوجارات إلى سلطنة دلهي الإسلامية بين عامي ١٣٠٣-١٣٠٤م أعاد إليها حيويتها، لأنها أصبحت المستورد الرئيس للبضائع الكمالية التي يطلبها مجتمع النخبة الاستهلاكي في دلهي. (شودهوري، ١٩٨٥م: ص ٨٥). وقد سيطر التجار الأجانب على التجارة. ففي أوائل القرن الرابع عشر، وصف ابن بطوطة (ترجمة حسين، ١٩٥٥م: ص ١٧٢) كامباي، أكبر موانئ كوجارات، بأنها من أجمل المدن من حيث الفنون المعمارية في بيوتها ... ومساجدها؛ "وقد قام بتشييد هذه المباني سكانها من التجار الأجانب".

وفي أواخر العصور الوسطى، استمرت كوجارات في لعب دور مهم في التجارة الدولية والشحن، فسيطرت تدريجيا على التجارة في شرق إفريقيا وموانئ كورومانديل أيضا. وكان تجار كوجارات وبحارتها في ذروة نشاطهم في المحيط الهندي حين ظهر البرتغاليون فجأة وبشكل مخيف في نهاية القرن الخامس عشر. ويبدو أن الملاح الذي أرشد فاسكو دا غاما من مالندي على الساحل الشرقي لإفريقيا إلى كالكتا كان فعلا كوجاراتيا (جوبال، ١٩٧٥م: ص ١؛ تيتس، ١٩٨١م: ص ١٠).^(١٣)

ولم يكن وجود الكوجاراتيين في شرق إفريقيا أمرا جديدا أو غير مألوف. فالأقمشة القطنية كانت تصدر إلى إفريقيا منذ القدم، واستمرت في الوصول إليها حتى القرن السادس عشر، على اعتبار أن باربوزا Barbosa الرحالة البرتغالي الذي وصل إلى الهند حوالي عام ١٥٠٠م شاهد سفنا من مملكة كامباي في ميناء مومباسا وماليندي... ووجد أن حاكمي مملكتي زنجبار ومافيا جنوب مومباسا يلبسان ثيابا من

الحريز ومن القماش القطني الناعم ابتاعها في مومباسا من تجار كوجاراتيين" (جوبال ١٩٧٥م: ص ٢). كما لاحظ باربوزا سفنا كوجاراتية محملة بالمنسوجات راسية في عدن (جوبال ١٩٧٥م: ص ٣) مثلما فعل ابن بطوطة قبله بمائة وخمسين عاما (ترجمة حسين، ١٩٥٥م: xliv). وحين استولى البرتغاليون على ميناء هرمز في الخليج العربي عام ١٥٠٧م أوقف الغزاة تصدير الخيل إلى كوجارات "بهدف إضعاف قوة السلطنة الهندية" (جوبال، ١٩٧٥م: ص ٤) على اعتبار أن الخيل كانت بمثابة "الدبابات" في الحرب في العصور الوسطى. ومما يؤكد وجود علاقات وثيقة بين مصر الماليك وكوجارات أن البرتغاليين هزموا في ديو Diu عام ١٥٠٩م أسطولهما المشترك. مالابار - كلكتا

على الرغم من أن تجار ساحل مالابار ينتمون إلى عصر متأخر نوعا ما، إلا أنهم كانوا "أجانب" مثل تجار كوجارات، ولا يقلون عنهم ثراء وقوة وخبرة. فمنذ القرن التاسع على الأقل، كانت قيلون في الطرف الجنوبي ميناء مهما للسفن العربية والصينية حين بدأت أسرة سنغ تجوب البحار. وظل الميناء يمارس نشاطه في الثلاثينيات من القرن الرابع عشر حين غرقت سفينة ابن بطوطة في موقع قريب، مع أن أهمية كلكتا طغت آنذاك على أهمية قيلون. وكانت كلكتا، المنافس لميناء قيلون في الشمال، قد اكتسبت أهميتها في منتصف القرن الثالث عشر.

ويقول داس جوتا Das Gupta (١٩٦٧م: الاقتباس من ص ص ٤-٥) إن صعود كلكتا وانحدارها يعكسان التغيرات في طرق التجارة الآسيوية، وهذا ما أشرنا إليه في الفصل السادس.

برزت كلكتا ذاتها على أثر تغيرات شديدة في تجارة آسيا في منتصف القرن الثالث عشر. قبل ذلك كانت موانئ الخليج العربي هي المسيطرة على تجارة بحر العرب، وكانت السفن تبحر عادة من البصرة وهرمز إلى قيلون وكولومبو. أما قيلون... فكانت مركزا لكثير من السفن الصينية. وامتدت

خطوط التجارة البحرية الطويلة عبر قارة آسيا حين كانت المراكب العربية (dhouws) والصينية (junks) تبحر ذهاباً وإياباً بين شواطئ الصين وبلاد فارس. لكن هذا النظام انهار بانتهاء الخلافة العباسية (هكذا) في الطرف الغربي. ففي فبراير ١٢٥٨م اجتاحت المغول بغداد... وقد أدى هذا الانهيار السياسي إلى انحدار تجاري فقدت على أثره منطقة الخليج العربي أهميتها بالنسبة إلى تجارة بحر العرب، وانتقلت السيطرة إلى مصر تحت حكم سلاطينها المماليك، كما بدأ تجار القاهرة العرب الذين يعرفون باسم تجار الكارم بركوب البحر من عدن، بعد انتعاشها مجدداً، إلى كلكتا التي أنشئت حديثاً. وقد شهدت مالابار تغيرات سياسية خطيرة قبل تحول التجارة، فقد تم تقسيم الساحل، واستطاعت بعض الأسر الشابة النشيطة امتلاك شريط صغير من الأرض...

وبذلك برزت كلكتا تحت سيطرة ملك البحار سامودري راجا Samudri Raja (الذي حُرف إلى زامورين فيما بعد) في النصف الثاني من القرن الثالث عشر حين تهافت التجار المسلمون القادمون من البحر الأحمر على الميناء لأن الزامورين عرضوا عليهم شروطاً تجارية مغرية لقاء منحهم التأييد المالي والسياسي (كريشنا أيار Krishna Ayyar ١٩٨٣م، لمزيد من التفاصيل).^(١٣)

صحيح أن السفن المبحرة بين البحر الأحمر ومضيق مالاقا كانت ترسو أحياناً في سريلانكا (وهي سيلان المسماة سرنديب عند الجغرافيين العرب) لكن أغليتها كانت تتوقف في المجمع التجاري في كلكتا حيث كان التجار اليهود والكوجارات يشتركون في التجارة الرابحة، مع أن داس جويتا (١٩٦٧م: ص ٦) يذكر أنه لا جدال في أن العرب كانوا هم المسيطرين لاسيما في تجارة بحر العرب. "وليس ثمة جدال أيضاً حول التأثيرات المهمة لبروز كلكتا المفاجئ. ويقول داس جويتا (١٩٦٧م: ص ٥-٦):

إن ازدهار كلكتا دلالة على انحدار قبيلون وانتصار تجار القاهرة على منافسيهم من جنوب الصين. فقد اتخذ العرب من كلكتا وطناً لهم، وآزروا السمودري في توسعته الإقليمية وحصلوا على دعمه لهم في طموحاتهم التجارية. وقد راقب الصينيون تجارتهم الراسخة منذ القديم في بحر العرب وهي تتراجع أمام التحالف العربي - الهندي. "في القرن الخامس عشر، كانت بعض المراكب الصينية لا تزال تصل إلى الهند، لكن معظمها كان يتوقف في مالاقا، فقد كانت السفن الهندية تغطي القطاع

بين مالاقا وسواحل الهند؛ كما سيطرت سفن العرب على بحر العرب وبذلك قل استخدام الشبكة طويلة المدى للتجارة الآسيوية، مع أن المراكب العربية ظلت تبحر من عدن إلى مالاقا" (و. هـ. مورلاند W. H. Moreland، كما ورد في داس جويتا).

نهاية (؟) الهيمنة العربية - الهندية في غرب المحيط الهندي

احتفظ التجار العرب والسفن العربية في العصور الوسطى بسيطرتهم على الدائرة الغربية بين الخليج العربي والبحر الأحمر والسواحل الجنوبية من الهند حيث انضمت إليهم السفن الهندية التي تشاطر الصينيين سيطرتهم على الدائرة الثانية حتى المضيق. وفي أول عهد السنغ، كانت المراكب الصينية تفضل أن تلقي التجار الهنود في المضيق، لكن الصينيين سمحوا بين فينة وأخرى لسفن الفرس والعرب والملاويين والهنود بدخول عدد من الموانئ المنتقاة حيث كانت عملياتهم التجارية تخضع لمراقبة صارمة من جانب موظفي الحكومة. وفي أواخر عهد السنغ واليوان، لم يكتف الصينيون بفتح المزيد من الموانئ الهندية لاستقبال السفن الأجنبية، بل كانت المراكب الصينية تبحر إلى الموانئ الهندية للقاء السفن العربية هناك. كما أن تأسيس أسرة منغ عام ١٣٦٨م لم يقلب هذه الأوضاع على الفور (لو، ١٩٥٨م). ففي أوائل عهد أسرة منغ، كان للصينيين قوة بحرية تستحق الإعجاب، وهذا ما أثبتته الأسطول الضخم بقيادة الأميرال تشنغ هو Cheng Ho في العقود الأولى من القرن الخامس عشر. ومع ذلك، انسحبت الصين من المحيط الهندي انسحاباً نهائياً مفاجئاً وكاملاً في منتصف الثلاثينات من القرن الخامس عشر.

هذا الفراغ في القوى الذي خلقه اختفاء أفضل القوات البحرية تنظيمياً وتسليحاً في كل المنطقة، ترك أسطول الممالك الهزيل (بصرف النظر عن حلفائهم الكوجارات) يقف وحده في مواجهة الغزاة البرتغاليين. ومن منظور البحر الأبيض المتوسط كان هذا الفراغ غير مألوف. ففي البحر الأبيض المتوسط بدأت الحروب البحرية ولم تنقطع منذ

القرن التاسع ، لذلك كانت السفن التجارية تبحر دوما في قوافل عسكرية. لكن هذا لا ينطبق على المحيط الهندي لأن الحروب البحرية لم تكن من سمات التجارة هناك. ولا بد لنا من أن نتساءل عن السبب.

وعلى الرغم من اشتراك أربع قوى بحرية على الأقل في أجزاء من منطقة المحيط الممتدة من بحر العرب إلى بحر جنوب الصين فإن مثل هذه التجارة كانت "مسألة بالدرجة الأولى" (داس جويتا، ١٩٦٧م: ص ٧؛ انظر أيضا توسنت، ١٩٦٦م: ص ١٠١). وعلى غرار القوافل التجارية التي كانت تمنح حصانة متبادلة من النهب في البر، كان تجار البحر من مختلف الأرجاء يحترمون سفن الآخرين، وكثيرا ما كانوا يحملون بضائع وركاب بعضهم بعضا. لكن هذا لا يفي وقوع أعمال قرصنة باتت خطرا يهدد الملاحة في المحيط الهندي (ولاسيما في منطقة المضائق) وتتطلب يقظة مستمرة، وغارات عقابية، وأحيانا دفع الإتاوات. لكن السفن التابعة لمختلف الدول المشتركة في التجارة لم يكن بعضها مصدر تهديد لبعضها الآخر، كما أنها لم تلق تهمة القرصنة بعضها على بعض. وفي كلمات تشودهري أصدق تعبير عن ذلك (١٩٨٥م: ص ١٤) إذ يقول:

لم تحاول أية قوة سياسية قبل وصول البرتغاليين في ١٤٩٨م ... بشكل منظم أن تفرض سيطرتها على الخطوط البحرية والتجارة النائية في آسيا ... فالمحيط الهندي بأكمله بمختلف مناطقه لم يخضع لأية شعوب أو إمبراطوريات بعينها.

فالتجار، على نقيض الإيطاليين، لم يعتمدوا عادة على القوافل المسلحة الحكومية في حراسة طريقهم. بل كانت السفن تميل إلى الإبحار معا بهدف تبادل المعونة من جهة، وجهة أخرى لأن مواسم الإبحار المواتية كانت محدودة تماما بالرياح الموسمية التي يعتمد عليها الجميع بصرف النظر عن العوامل العرقية.

إن نظام الشحن الحر متعدد الأعراق الذي ترسخ على مدى قرون من السلام وتقبل الآخر لم يكن على استعداد لمواجهة اقتحام لاعب جديد يطبق قواعد مختلفة

للعبة. لذا حين قرر القبطان البرتغالي كاربال Carbal في نهاية ديسمبر عام ١٥٠٠م الهجوم على سفينتين من سفن المسلمين في أثناء تحميلهما في كلكتا (وكانت آنذاك مدينة يسكنها ١٥٠٠٠ من التجار المسلمين (توست، ١٩٦٦م: ص ١٠١)، فإنه خرق هذا القانون غير المكتوب (داس جويتا، ١٩٧٦م: ص ٧). ويخلص داس جويتا إلى نتيجة مفادها (١٩٦٧م: ص ص ٨-٩):

إن أهمية البرتغاليين ليست نابعة من ولعهم بالعنف (مع أنهم كانوا يمارسونه بالفعل) بل من كونهم مبدعين. فقد جلبوا معهم نوعا جديدا من التجارة مختلفا بشكل جوهري عن التجارة الآسيوية. صحيح أن كليهما كان لا يزال وليد العصور الوسطى، وأن العنصر البرتغالي الجديد لم يكن يوسعه تغيير نظام الإنتاج والتوزيع السائد في آسيا، لكن كان هناك فارق مهم لفالتجار العرب في كلكتا كانوا مقتنعين بأن البرتغاليين ليسوا تجارا بل قراصنة ... وقد ثبتت صحة مخاوفهم. إذ طور البرتغاليون شيئا فشيئا نظاما معقدا من الإكراه.

أما في البر، فقد فرض البرتغاليون سلسلة من المعاهدات تكفل لهم الحق في شراء المنتجات بسعر أدنى من سعر السوق، وأما في البحر فقد أحدثوا نظام مرور يقوم على العنف ويجبر السفن الآسيوية على شراء "ترخيص" برتغالي. وباستخدام قوتهم العسكرية، أعاد البرتغاليون هيكله الموانئ التجارية في سائر أنحاء المحيط الهندي مما ألحق الضرر بكلكتا ولو أن ذلك حدث تدريجيا وبصورة جزئية فقط.

صحيح أن الطبقة الأرستقراطية من التجار المسلمين (العرب والهنود) كانت لا تزال في مجبوحة من العيش في أوائل القرن السادس عشر (داس جويتا، ١٩٦٧م: ص ١١) لكن كلكتا كانت في المحدار. فما إن حول البرتغاليون معظم التجارة إلى مينائي كوتشين Cochin وجوا Goa اللذين يسيطرون عليهما تمام السيطرة، حتى تراجعت الموانئ الهندية الأخرى إلى درجة ثانوية تعتمد على سماح البرتغاليين. وفي القرن الثامن عشر، وصف زائر إنجليزي كلكتا بأنها قرية لصيادي الأسماك ذات أكواخ من القش،

رغم بقائها مدينة أولى في مالابار حيث ثابر من بقي من التجار المسلمين "المهندين" على استغلال التجارة المحتضرة (داس جوتنا، ١٩٦٧م: ص ١) ولو تحت وطأة الهيمنة الأوروبية.

تنظيم المجتمعات في جنوب شرق الهند في العصور الوسطى

The Organization of Southeast Indian Societies in The Middle Ages

أسهمت المجتمعات الزراعية في السهول الشرقية في إنعاش التجارة الذي بدأ في القرنين الثامن والتاسع، وتضم هذه المجتمعات البلافا والتشولا والبانديا وحتى الفيجاياناغار، مع أنه ليس بينها مجتمع منعزل أو معني بالتجارة مثل نظيراتها على ساحل مالابار. ويذكر لنا ستاين، (١٩٨٢ أ: ص ١٩) أنه:

منذ حوالي القرن التاسع، كانت جمعيات التجار (التاميل) الأثرياء والبارزين الذين يمارسون تجارتهم في مساحة شاسعة من جنوب شبه الجزيرة وما وراءها، مرتبطة ارتباطاً عضوياً بالمؤسسات الزراعية. وكان التجار المتجولون أحد الوسائط التي تربط المجتمعات الزراعية المتطورة والمبعثرة بعضها ببعض.

وفي القرن الحادي عشر، تم تنظيم التجار التاميل في شركات تجارية تدعمها دولة التشولا (ستاين، ١٩٨٢ أ: ص ٢٠). وقد أولع التشولا بحب المغامرة، وتسلموا زمام الأمور مؤقتاً في سيلان والمالديف، وشنوا غاراتهم حتى سري فيجايا، على الرغم من عدم امتلاكهم "تقاليد تحقيق العائدات للدولة، ولا الجهاز الملائم لذلك، من خلال نظام إداري منظم". (ستاين، ١٩٨٢ أ: ص ٢٠) وانشغالهم الدائم بأراضيهم الزراعية في الداخل أكثر من انشغالهم بالرحلات البحرية.

وفي القرن الخامس، بدأ التاميل يفقدون مكانتهم البارزة بعد أن جردهم التجار المسلمون في الأقاليم الغربية (وكثير منهم هنود) من أدوارهم (ستاين، ١٩٨٢ أ: ص ٤٠).

ومن اللافت أن "التوابل، والحرير، والقطن من الهند والشرق الأوسط كانت تصل في ذلك الوقت إلى موانئ الصين بكميات أكبر" (ريتشاردز، ١٩٨٦م: ص ٣)، لكن حكومة التشولا لم تستفد كثيرا من هذه الطفرة إذ انقطع اهتمامها بالتجارة الخارجية على ما يبدو في القرن الثالث عشر (ستاين ١٩٨٢ أ: ص ٤٠).

وكما لاحظنا من قبل، وعلى النقيض من حرية العمل والنظام السياسي المتصدع في ساحل مالابار، فإن الدول الزراعية في جنوب الهند، وبالأخص تشولا التي صمدت حتى ١٢٧٩م (تبعثها فترة فراغ سياسي) ودولة فيجايانغار العسكرية الإقطاعية التي أعقبها أخيرا حوالي عام ١٣٥٠م، كانت متجهة نحو تحقيق الفائض الزراعي أكثر من اتجاهها نحو التجارة النائية. ويقدم لنا ستاين (١٩٨٢ أ: ص ٢٤-٢٥) تفسيراً مفيداً للعلاقة بين الأرض والتنظيم السياسي عند التاميل:

لقد أكسبت مزرعة الأرز المروية كما وجدت في سهول كوروماندا الأعمال الزراعية صفة روتينية إلى أبعد الحدود ... فقد كانت تشكل الأعمال الرئيسة لدى السواد الأعظم من الناس في تلك الظروف، إذ انحصرت في الحفاظ على سيطرتهم على الأرض والعمل، وفي توسعة نظام الري الذي تعتمد عليه الزراعة المروية. فحيث وجدت تلك الظروف في جنوب الهند، ظهر مجتمع زراعي قوي، ومؤسسات هندوسية، وطبقة من البراهما بوصفهم من أكبر مثلي الفائض الزراعي، وظهرت سيادة إقليمية مثل سيادة التشولا.

لقد نتج عن ذلك تركيبة مختلفة عما كان في مالابار. صحيح أن العمل الزراعي في المجتمعات المائية في جنوب الهند لم يقترن بالعبودية، لكنه شكل "ارتباطاً" بالأرض (ستاين، ١٩٨٢ أ: ص ٢٧، ص ٣٠-٣١)، وهذا ما أدى إلى مناقشات لا حصر لها حول إذا كانت الهند دولة إقطاعية في العصور الوسطى (انظر مثلاً مخيا Mukhia، ١٩٨١م؛ شرما Sharma، ١٩٦٥، ١٩٨٥م؛ ستاين، ١٩٨٥م). أضف إلى ذلك، أنه نادرا ما كان الحكام جزءاً من طبقة منغلقة من المحاربين على عكس ما كانت عليه الأوضاع في شمال الهند أو في مالابار.^(١٤)

وعلى النقيض من نظام "الاستبداد الشرقي" الذي طرحه فيتفوجل Wittfogel (١٩٧٥م) للمجتمعات التي تعتمد على الري، فإن ممالك جنوب الهند لم تكن مركزية أو استبدادية. فعلى الرغم من وجود سلسلة من الممالك الكبيرة في المنطقة الشاملة، إلا أن السيطرة المركزية على مساحات شاسعة لم تتحقق على الإطلاق. وقد كان الاعتراف بشرعية الملوك يتم بمراسم خاصة، لكنهم لم يمتلكوا الصلاحيات الإمبراطورية. وهكذا تعايشت المملكة مع درجة عالية من الاستقلال المحلي المتمثل في الجمعيات المحلية من مختلف الأنواع.^(١٥) ويقول ستاين (١٩٨٢م: ص ص ٣٢-٣٥):

في جنوب الهند، وحتى القرن الرابع عشر، ليس ثمة ما يدل على أن الموارد المحلية كانت تنقل بصورة شرعية وغير منتظمة من مناطق محلية نوية في التنظيم والإنتاج الزراعي إلى "الدولة". فنحن لا نسمع عن سجلات الأراضي، وضرائب الأراضي، وضرائب التجارة إلا على مستوى الموقع المحلي، أو على مستوى تجمعات المواقع المحلية... لكننا لا نجد سجلات منتظمة وكبيرة للموارد المالية إلا فيما يخص ضرائب الري التي كانت تنفق محليا.

وكما أن الحكومة لم تسيطر تماما على الإنتاج الزراعي، فإنها عجزت أيضا عن استغلال التجارة الخارجية استغلالا كاملا وهي التي ربطت أجزاءها بالسوق العالمية. وبدلا من ذلك، كانت منظمات ساما يام Samayam^(١٦) التي تضم عددا من التجار المتجولين تساعد على إدارة شؤون موانئ تشولا وتسلمت السيطرة الإدارية على مراكز التجارة الكبيرة في المناطق الداخلية. ويذكر هول (١٩٨٠م: ص ١٦٥) أن موانئ تشولا كان يديرها "موظفون ملكيون يسيطرون، بالتعاون مع مجموعة من التجار المتجولين والجمعيات المحلية، على نشاطات التجار الأجانب واتصالاتهم بالشبكات التجارية المحلية".

ورغم كون التجارة العابرة (وهي مدعومة بمحاصيل الفلفل المحلية) مركزية بالنسبة إلى ازدهار مالابار، فإن مثل هذه التجارة ارتبطت في سهل التاميل بشكل أوثق

بالإنتاج الزراعي ومعالجة المنتجات الزراعية. وكان القطن أحد تلك المنتجات. فمنذ القدم أعطى إنتاج النسيج المرتبط بالقطن بعض مدن المنطقة الشرقية سمة صناعية، أو بالأحرى صناعية أولية أقرب إلى فلندرة منها إلى مالابار.

إنتاج النسيج في كانتشيورام

منذ القرن السادس للميلاد، كانت عاصمة بالافا كانتشيورام Kanchipuram (القريبة من مدراس اليوم) مركزا مدنيا مهما اشتهر بمكانته التجارية والدينية (ماهالينغام Mahalingam، ١٩٦٩م). ويعتقد كينث هول Kenneth Hall (١٩٨٠م: ص ص ٨٨ - ٨٩) أن بروزها يرجع إلى موقعها الاستراتيجي في إحدى مناطق إنتاج القطن الرئيسة في جنوب الهند القديم، وهو ما أدى إلى تطورها بصفتها مركزا للحياكة.

ومن الواضح أن النشاط النسيجي استمر إلى زمن تشولا، حتى حين لم تعد كانتشيورام العاصمة. ويقول هول (١٩٨٠م: ص ص ٨٩-٩٠):

تصف نقوش كولا Cola (هكذا وردت في الأصل - المترجم) نظاما دقيقا من إنتاج القماش يتسم بالتخصص: بعد الحصول على القطن أولا يوزع على الغزاليين لتحويله إلى خيوط تسلم بعدئذ إلى الحائكين الذين يصنعون القماش بمختلف أنواعه. بعدئذ يباع القماش الجاهز بالتجزئة (المفرق) أو بالجملة عن طريق تجار محترفين متخصصين ببيع القماش. وكل ذلك النشاط يتركز على كانسيورام (وردت Cancipuram).

ولا نعرف على وجه الدقة حتى الآن كيفية تنظيم صناعة النسيج في عهد تشولا، كما أن شرح هول (١٩٨٠م: ص ١١٥) مختصر في هذا الخصوص. ويرى أن تجار القماش الأثرياء كانوا يسيطرون على كميات القماش التي ربما اشتملت على نقل المواد الخام إلى بيوت الغزاليين والحائكين حتى تحول إلى مصنوعات جاهزة. أما في صناعة الحياكة فقد كان من الممكن لمجموعة من التجار مثل الكاليا - ناغاراتار caliya-nagarattar أن تقدم الخيوط للحائكين المحليين لإعادة المنتجات الجاهزة إلى موردي المواد الخام - الذين يتولون تسويق القماش. وليس في السجلات ما يدل على إذا كان الحائك يتقاضى جزءا من الأرباح، أو إذا كان التجار يتحكمون في أجور الحرفيين، وإذا كانت هناك معايير محدودة بجودة المنتج أو غرامات تترتب على سوء الصنع.

وهناك بعض الجدل حول مدى إتقان المنسوجات الهندية. فعرفان حبيب المتخصص في الهند في عصر المغول كان من أنصار الرأي الذي يقول إن التقنية ظلت بدائية حتى وقت متأخر، وإنها لم تتقدم إلا من خلال استيراد التقنيات من الشرق الأوسط أولاً ثم من أوروبا. (انظر حبيب، ١٩٦٩م، وهو رأي تم تعديله عام ١٩٨٠م، وحبيب ١٩٨٢م). لكن الدليل المتوافر من جنوب الهند يكشف عن صورة مختلفة.

لقد بين راما سوامي Ramaswamy (١٩٨٠م: ص ٢٢٧) أن قوس الصوف استخدم في الجنوب في القرن السادس الميلادي، وأن النول العمودي، وهو قديم على ما يبدو، استخدم في القرن الثاني عشر (راما سوامي ١٩٨٠م: ص ٢٣٠). وهناك أيضا دليل على استخدام الجاكار، أو نول القماش المنقوش، منذ القرن الحادي عشر (راما سوامي، ١٩٨٠م: ص ٢٣١) واستخدام الطباعة على القماش منذ القرن الثاني عشر (راما سوامي، ١٩٨٠م: ص ٢٣٧). لكن ادعاءات حبيب لم تثبت صحتها إلا فيما يخص استخدام عجلة الغزل. فقد ظلت النسوة في جنوب الهند حتى القرن الثالث عشر تستعملن المغزل، على اعتبار أن عجلة الغزل لم تدخل الهند من تركيا قبل القرن الرابع عشر (راما سوامي، ١٩٨٠م: ص ص ٢٢٧-٢٢٨). (لكنها لم تدخل أوروبا إلا في القرن السادس عشر، (راما سوامي، ١٩٨٠م: ص ٢٤١). ويشير كل ما تقدم إلى أن "تقنية النول في الهند لم تكن أدنى مستوى من نظيرتها في الغرب أو في الصين كما يفترض كثير من المؤرخين" (راما سوامي، ١٩٨٠م: ص ٢٣١).

صحيح أننا قد لا نعرف بالضبط كيف كان تنظيم صناعة النسيج في تشولا، لكننا نعرف أن الإنتاج كان واسع النطاق، وأن الحائكين، على الأقل في كانتشيورام، كانوا يشغلون المدينة بأكملها (هول، ١٩٨٠م: ص ٩١) وأن ثروة طبقة التجار وقوتهم ازدادت مع توسع القاعدة الصناعية للنسيج.

طبقة التجار

تأسست المدن التجارية، وتسمى ناغارام^(١٧) في كل منطقة من المناطق الإدارية (نادو) في مملكة بالافا حيث كان من الممكن ممارسة التجارة النائية والدانية بحرية نسبية لقاء دفع الضرائب المستحقة على التعاملات التجارية إلى السلطة الحاكمة. واستمر هذا العرف حتى عهد التشولا. ففي كانتشيورام، حافظ ملوك التشولا على تلك العلاقة بالناغارام (عصبة التجار) التي تأسست في عهد بالافا لتعطي التجار السيطرة على الجوانب الاقتصادية والإدارية وحتى الدينية في قطاعات التسويق في المدينة لقاء جباية الضرائب المحلية (هول، ١٩٨٠م: ص ٩٣). ومن الواضح أن مثل هذا الاستقلال لم يواجه بأية اعتراضات بسبب سيطرة عصبة التجار (الناغارام) كانت على "ولاء شبكة تجارية محلية واسعة" تحصل منها عائدات ضريبية تجارية للخزانة الملكية" (هول، ١٩٨٠م: ص ٩٤).

ذلك الدخل كان يعتمد بشكل جزئي على إنتاج النسيج. وكانت الأسرة المالكة تستفيد من الضرائب المفروضة على بيع القطن، وغزل الخيوط، والحياكة، وعلى تصاريح الأنوال وبذلك كان "النشاط التجاري في كنتشيورام يحقق فائدة مباشرة لتجار تشولا" وفي القرن الثاني عشر، حققت هذه التجارة والإنتاج مزيدا من التقدم، حين حلت الروابط المجردة محل العلاقات بين العميل ورب العمل، وصار المنتجون "يبيعون بضائعهم بأنفسهم، أو يدخلون طرفا في علاقة مع طبقة من التجار المحترفين الذين يقومون بدور الوسيط" (هول: ص ص ٩٦-٩٧).

وفي أواخر القرن الثاني عشر، كان التجار الدوليون يتوقفون بانتظام في موانئ ساحل كورومانديل، كما كان التجار المتجولون المحليون يطبقون نظاما جيدا يوفر اللؤلؤ، وبذور الكوثل، والتوابل والقطن المطلوبة في الخارج. أما حكام التشولا، فأتخذوا موقفا إيجابيا من هذه التجارة لما كانت تدر عليهم من فوائد مالية جمة (هول،

١٩٨٠م: ص ص ٢-٣)، لكنهم فقدوا سيطرتهم شيئاً فشيئاً لصالح طبقة التجار التي أصبحت مع المخطاط دولة التشولا أوضح للعيان، وشكلت في بعض الحالات نواة المراكز الجديدة للسلطة السياسية" (هول، ١٩٨٠م: ص ٤).^(١٨)

التمدن

يعد القرن الثالث عشر في جنوب الهند، وفي غرب أوروبا أيضاً، فترة تمدن سريعة نتيجة للوضع الصحي لصناعة المنسوجات والإقبال العالمي المتزايد عليها. ويقول ستاين (١٩٨٢ أ: ص ٣٦) "لم يشهد التاريخ منذ عهد التاميل الكلاسيكي في القرون الأولى من المسيحية، فترة حظيت فيها الأماكن المدنية بالأهمية مثل التي حظيت بها بعد القرن الثالث عشر".

لكن التوسع المدني لا يعزى إلى التجارة النائية التي كانت تنتقل إلى أيدي التجار المسلمين من الساحل الغربي بقدر ما كان يعزى إلى تركيز السلطة داخل الدولة. ومن وسائل دعم السيطرة المركزية كان المعبد الهندوسي، حيث بنيت كثير من المعابد في القرن الثالث عشر (ستاين، ١٩٨٢ أ: ص ٣٧). ويرى ستاين (١٩٨٢ أ: ص ص ٣٨-٣٩) أن بناء المعابد أتى بكثير من الحرفيين والعمال فإسهامه في إنشاء المدن لا يقل عن إسهام الدول المركزية التي بدأتها. وقد حافظ خلفاء التشولا على هذا النمط.

التحولات في منتصف القرن الرابع عشر

في معرض مناقشتنا لساحل مالابار رأينا أن تواريخ النهضة والانحدار بما لها من أهمية بالغة في تحليل أوروبا في العصر الوسيط والنظم الفرعية في الشرق الأوسط، تبدو أقل أهمية بالنسبة إلى ساحل الهند، الذي ارتبطت تجارته بمصر - وهي القوة الوحيدة في الشرق الأوسط التي قاومت عمليات الانحسار في القرن الرابع عشر التي خلفها انفراط عقد إمبراطورية المغول وأهوال وباء الطاعون.

وفي المقابل، يمثل عام ١٣٥٠م تاريخاً حاسماً مهماً لشمال الهند وجنوبها الشرقي ولو اختلفت الأسباب. ففي منتصف القرن الرابع عشر، اجتمعت حادثتان إحداهما في الشمال والأخرى في الجنوب على تغيير دور هاتين المنطقتين في النظام العالمي. وقد أدت كلتا الحادثتين إلى تقليص أهمية التجارة في المنطقتين المذكورتين وبالتالي أسهمت في فراغ القوى الذي بدأ يتكون في ساحة المحيط الهندي.

أما في الشمال، فقد بدأت إمبراطورية دلهي في الانقسام في النصف الثاني من القرن الرابع عشر؛ ثم جاءت القشة التي قصمت ظهر البعير حين اجتاحت جحافل تيمورلنك المدينة عام ١٣٩٨م ونقلت إلى سمرقند محتويات المخازن الكبيرة من الذهب والفضة التي تكدست من خلال اختلال الميزان التجاري (ريشاردز، ١٩٨٦م: ص ١٥) ولم تمتلئ مجدداً حتى العهد المغولي.

وأما في الجنوب، فقد ظهرت دولة الهندوس المعروفة باسم فيجاياناغار "أي بيت النصر" ولم تكثف بالاستيلاء على السلطنات الإسلامية، الصغيرة على امتداد الساحل، بل استولت أيضاً على معظم أجزاء التشولا التي كانت منقسمة منذ وقت طويل بين الهوسايلاس Hosaylas والباندياس Pandyas المتنازعتين (انظر أيضاً أعمال ماهالينغام، ١٩٤٠، ١٩٥١م، دالايكولا Dallapiccola ولاليمانانت Lallemant، ١٩٨٥م؛ وكريشنا سوامي بيلاي Krishnaswami Pillai، ١٩٦٤م). ولم تكن القوة الجديدة، التي تقع عاصمتها في العمق في هضبة ديكان Deccan (للاطلاع على المكتشفات الحديثة، انظر فريتز وآخرين Fritz et al.، ١٩٨٥م) متجهة للنواحي الزراعية أو النواحي التجارية. وللمرة الأولى في تاريخ جنوب الهند، يحكم المنطقة نظام مركزي من الإقطاع العسكري منح فيه الجنود الأجانب حق الحصول على الفوائد الذي يستطيعون انتزاعه من الأراضي ومن التجارة مقابل الولاء والخدمة العسكرية.^(١٩)

وقد أبلى هؤلاء بلاء حسنا في الحالة الأولى، وبالإضافة إلى ارتفاع الإنتاج الزراعي، ازدهرت الصناعة أيضا لاسيما صناعة المنسوجات. ففي عهد الفيجاياناغار اكتسبت صناعة النسيج كثيرا من سمات الرأسمالية (راما سوامي، ١٩٨٥ أ)، بالإضافة إلى طبقة من التجار من أصحاب المصانع الصغيرة، والتقنيات الحديثة، وطبقات اجتماعية كثيرة. وقد كان هذا جليا في مدن المعابد، لكنه وجد أيضا في قرى الحياة التقليدية (راما سوامي، ١٩٨٥ أ؛ ص ص ٣٠٢-٣٠٣). وعلى الرغم من أن كثيرا من المنسوجات كانت تصدر إلى الأسواق الخارجية فإن الفيجاياناغار على ما يبدو فقدت سيطرتها على توزيعها الخارجي. ومرة أخرى يقول ستاين (١٩٨٢ أ؛ ص ١٩) بكل وضوح:

إن التغييرات في التنظيم السياسي والاقتصادي في جنوب الهند في القرن الرابع عشر حرم جمعيات التجارة المتنقلة من مكانتها السابقة حتى إنها اندمجت آخر الأمر بمجماعات التجار المحليين في التجارة الداخلية. وقد أصبح كثير من التجار المتجولين السابقين جزءا من المجتمع التجاري المسلم على الساحل، مستفيدين من نظام التجارة الذي يسيطر عليه المسلمون في المحيط الهندي. وحتى القرن الرابع عشر ... يجب أن ينظر إلى التجارة الخارجية بوصفها امتدادا لاقتصاد جنوب الهند المحلي؛ أما بعد القرن الرابع عشر، فإن اقتصاد جنوب الهند، بعد أن توسع وازداد تمدنا، قلص الاعتماد على هذه الشبكة التجارية القديمة وامتداداتها باتجاه البحر. ولم يحظ البحر بالأهمية ذاتها مرة أخرى حتى مرحلة متأخرة من السيطرة الأوروبية في جنوب الهند.

وشيثا فشيثا، بدأ التجار المسلمون في كوجارات ومالابار (من العرب ومن أهالي البلاد) بالسيطرة على التجارة بين كورومانديل وجنوب شرق آسيا. هذا الامتداد المفرط لتجار الحوض الغربي نحو الدائرة التي كانت على الدوام مستقلة إلى حد ما، في خليج البنغال ربما أسهم في نمو الفراغ الذي كان يلوح في الأفق في تلك المنطقة - وهو الفراغ الذي أصبح على أثر انسحاب المنغ فيما بعد واضحا بصورة مؤلمة. لكننا سنؤجل هذه القصة إلى الفصلين التاسع والعاشر.

العبر المستخلصة من قضية الهند

Lessons from The Indian Case

لو كان بوسع الموقع الاستراتيجي وحده أن يكفل للبلد الهيمنة الدائمة، لتمتعت الهند بسيادة لا منافس لها على النظام العالمي سواء قبل القرن الثالث عشر أو بعده. فجنوب الهند كان بمثابة المفصل بين حوضي المحيط الهندي الشرقي والغربي، ومركز الطرق البحرية التي تصل بين البحر الأبيض المتوسط والصين.

لكن الأمر ليس كذلك. فبعد القرن الثالث عشر، لعبت الهند الجنوبية دورا أكثر سلبية. صحيح أنها شكلت مقصدا لا بد منه بالنسبة إلى القوى المعنية بالإبحار غربا (وهم العرب) وشرقا (الصين) وأنها كما سنرى في الفصل التاسع مارست تأثيرات ثقافية مهمة على القوى البحرية في شبه الجزر الواقعة في جنوب شرق آسيا، وكان لها موانئ حيوية على امتداد سواحلها كانت مقصدا لكثير من التجار الذين قدموا إليها بهدف شراء المنتجات المحلية أو الأجنبية غالبا تحت رعاية الحكام المحليين أو مصالحهم المادية. لكن باستثناء الكوجارات وبعض الهنود المسلمين الذين اختلطوا بالعرب أو الفرس ممن كانوا يعملون بعيدا عن شواطئ كورومانديل ومالابار، لم يكن الهنود نشيطين بشكل ملحوظ في التجارة البحرية ذاتها. صحيح أن هناك تجارا تعود أصولهم إلى التاميل كانوا يعيشون في مستعمرات كبيرة تأسست منذ أقدم العصور في سيلان (إندرابالا Indrapala، ١٩٧١م) وفي سومطرة (نيلاكانتا ساستري Nilakanta Sastri، ١٩٣٢ ب) لكنهم يعدون مستوطنين أكثر من بحارة متجولين. ويعود السبب في دور الهند السلبي في التجارة النائية إلى أنها كانت خلال تاريخها تفتقر للفائض التجاري.

كانت الهند (بما فيها سري لانكا) تنتج سلعا وبضائع مطلوبة كثيرا في السوق العالمية ... مثل المنسوجات القطنية والحريرية، والأصبغة، وحمض التنيك، والتوابل، وبذور الزيت والعقاقير المخدرة ... وبالإضافة إلى منتجات الغابات مثل اللك، والقار، والعسل، والعاج ... ومن ناحية أخرى، نجد أن لائحة المستوردات الرئيسة أقصر بكثير. فقد استورد التجار الهنود الخيل للمعارك

والركوب (كما استوردوا التوابل التي لا تزرع في الهند مثل القرنفل، وجوز الطيب من جنوب شرق آسيا. وكان هناك زجاج غربي وخزف صيني كما استورد التجار الهنود المعادن وبالأخص النحاس - وأنواعا متعددة من الدروع والأسلحة بالإضافة إلى ماء الورد وصنوف العطور الأخرى من الشرق الأوسط. وأخيرا العبيد وخاصة من إثيوبيا ... والعبيد الشراكس من الشرق الأوسط. (ريتشاردز ١٩٨٦م: ص ص ٣٣-٣٤)

ويستنتج ريتشاردز (١٩٨٦م: ص ٣٤) "أن الهند حققت الاكتفاء الذاتي أو لم تكن تكثرث بالسلع الرائجة في السوق العالمية في العصور الوسطى." إن ثروات الهند، والمواد الخام بدءا بالأحجار الكريمة وانتهاء بالتوابل، ومستوى زراعتها المتقدم، وجودة مصنوعات جعلها هدفا للآخرين. فقد كان ما يتبعه يفوق ما تشتريه، وكانت مأخوذة بجنوب شرق آسيا مثلما أخذت بها أوروبا فيما بعد. ومن المفارقات الغربية أن ثروة الهند، وليس فقرها، هو ما منعها على ما يبدو من أن تلعب دورا أكثر إيجابية في النظام العالمي الذي ساد في القرن الثالث عشر، فقد كان نظاما تحركه الحاجة أكثر من الاكتفاء. وبالفعل، كلما اقتربت الهند من النظام العالمي الذي كان يتوحد خلال القرنين الثاني عشر والثالث عشر، قل نشاطها في ممارسة تلك التجارة.

لقد كانت الهند، وبسبب موقعها الجغرافي الاستراتيجي، في خطر دائم يهدد وجودها وهو التوسع في القوى البحرية التي يملكها من هم على طرفيها. وقد حدث هذا على ما يبدو في أواخر القرن الثالث عشر وأوائل القرن الرابع عشر حين وسع التجار المسلمون في الغرب (بمن فيهم الكوجارات الذين اعتنقوا الإسلام) سيطرتهم على النقل البحري إلى المضيق؛ أما في الشرق، فقد وسع الصينيون خطوطهم التجارية إلى شبه القارة.^(٢٠) وهكذا تدهور النشاط البحري في المركز، حين أدار جنوب الهند، وبالأخص بلاد التاميل تحت فيجاياناغار الملتفة حول ديكان، ظهره للبحر للتركيز على تطوير الزراعة على نطاق واسع. وقد انتشر هذا الانحدار إلى المنطقة "المهندة" في مضيق مالاقا التي طغى عليها النقل البحري الصيني المباشر إلى حد ما.

وهكذا أصبح السبيل ممهدا لنشوء فراغ القوى في المحيط الهندي الذي كان حكرا على المسلمين في الغرب وعلى الصينيين في الشرق. فبدلا من وجود أربع قوى بحرية تشترك في المحيط الهندي، لم يبق هناك في النصف الثاني من القرن الرابع عشر إلا قوتان فقط. وحين انسحبت إحداهما (الصين) خلت الساحة أمام البرتغاليين الذين أحسنوا استغلال الفرصة فيما بعد. وسوف نبحث في الفصلين القادمين بمزيد من التفصيل كيف تطور هذا الفراغ في الحوض الشرقي من المحيط الهندي.

الهوامش

Notes

- ١ - وهنا نرى أن العبارة التي استخدمها مكنيل McNeil لوصف البندقية ملائمة أكثر.
- ٢ - إن أوضح شرح للفوارق بين هاتين المنطقتين يمكن رؤيته في فصل بيرتن ستاين "جنوب الهند South India" (١٩٨٢ أ) في تاريخ الهند الاقتصادي - الجزء الأول: من حوالي ١٢٠٠ حتى ١٧٥٠ تحقيق تابان ريتشودهوري Tapan Raychaudhuri وعرفان حبيب. وفي القسم التالي سأعتمد على هذا الكتاب إلى حد كبير.
- ٣ - كما ذكر ستاين (١٩٨٢ أ : ص ص ٢٢-٢٣) فإن هناك اختلافا كبيرا بين السهول الزراعية الخصبة في كورومانديل التي تتطلب السقاية بالقنوات والخزانات، والسهول الساحلية الغربية في كيرالا حيث تهطل الأمطار الموسمية الشائبة. وقد أدى هذا التناقض البيئي إلى فوارق كبيرة في التنظيم الاجتماعي بين النظام الأبوي المركزي في دولة التاميل "المائية"، والمجتمع الأموي الزراعي الأصغر في كيرالا (مع أنه محمي بالمقاتلين).
- ٤ - يقول الأميرال بولارد Ballard (١٩٤٨م : ص ١) إن السفر العابر للبحار نشأ على الأغلب من شبه الجزيرة لأن مناخها الجاف جعل من التجارة وصيد الأسماك

ضرورة لا يشاطر أهلها فيها أهالي المناطق التي تتمتع بمناخ أكثر اعتدالا. لكن علينا أن نتوخى الحذر إزاء ما يقول لأنه ليس سوى فرضية تقوم على التخمين وحسب.

٥- يحتوي الدليل على تفاصيل دقيقة عن الساحل الغربي، ومعلومات شحيحة عن المناطق الواقعة خلفه. "كانت سيلان غير معروفة، ولا يزورها كثير من الناس. كما كان أرخبيل مالايو ومدغشقر (...إلخ) أرضا بكرًا (بالنسبة إلى اليونان)" (توسنت، ١٩٦١م: ص ٣٩).

٦- هناك دليل على أن ساحل كورومانديل كان في العصور الكلاسيكية على علاقة بالتجارة الرومانية، ولو بشكل غير مباشر وعن طريق البر من مالابار. ومن المهم أن نلاحظ "أن معظم المواقع التي عثر فيها على النقود الرومانية تقع جنوب الهند، لاسيما في بلاد التاميل" أي ما يعرف اليوم باسم بونديشري Pondicherry إلى الجنوب من مدراس (سبنسر، ١٩٨٣م: ص ٧٧).

٧- بحسب ما جاء في رواية ريتشاردز (١٩٨٦م: ص ص ١٠-١١) فإن المعادن الثمينة المتوجهة إلى مصر والشام كانت تنقل من أوروبا عبر الموانئ الإيطالية. لقد كان انتقال *الدوقيات* الذهبية بكثافة من البندقية إلى الإسكندرية أكثر العناصر وضوحا للعيان لانتقال المعادن النفيسة من أوروبا إلى الشرق الأوسط. "وقد حدث شيء مماثل في الإسكندرية حين توجه فائض التجارة المصرية مع أوروبا نحو الشرق. لقد أصدرت دور سك العملة المملوكية أعدادا ضخمة من *الأشرفيات* الذهبية و*الدنانير* الفضية التي كانت قيد التداول في منطقة المحيط الهندي حتى مالاقا وساحل إفريقيا الشرقي. (ريتشاردز، ١٩٨٦م: ص ١٢). "على الطريق الرئيس المتجه شرقا ... كانت *الدوقيات*، و*الأشرفيات*، و*الغروسيات*، و*التكنات* أو *السباتك* تندفق على الموانئ الرئيسة في غرب الهند إلى كامباي والموانئ التابعة لها في كوجارات؛ وكذا الحال إلى جوا Goa وقيلون وموانئ مالابار. أما جاله Galle وهي أكبر موانئ سريلانكا (سيلان) فكانت

تتلقى هذا التدفق من الغرب". ريتشاردز، ١٩٨٦م: ص ١٣). وقد تم اجتذاب قسط كبير من السبائك إلى عواصم الدخول الهندي على شكل إتاوات وغنائم. ومن الصين في الجهة الأخرى، كانت تأتي النقود النحاسية لتغطية عجزها التجاري. "كانت الممالك الكثيرة في جنوب شرق آسيا تفتقر إلى القدرة على سك نقود معدنية دقيقة وهكذا كانت السبائك الذهبية من درجة نقاء ثابتة المقدره بحسب الوزن تكفي لعملياتها الكبيرة (ريتشاردز، ١٩٨٦م: ص ١٦). "ومن منطقة مالاقا انتقلت العملة الآسيوية إلى المراكز التجارية على الساحل الهندي وسيلان" (ريتشاردز، ١٩٨٦م: ص ١٨).

٨- ستاين (١٩٨٢ أ: ص ص ١٨-١٩) بسبب تركيزه على ساحل كورومانديل بشكل رئيس، يتحدث عن مراحل مختلفة. فهو يرى أن النظام التجاري الذي يربط الهند في الجنوب بالعالم الخارجي قد استمر منذ بداية المسيحية حتى القرن الثالث عشر حين وضع تطوراً نهائياً له. الأول كان ازدياد سيطرة المسلمين على تجارة المحيط الهندي لمصلحة صعود التجارة الإسلامية من غرب الهند تحت قدر أكبر من سيطرة المسلمين فقد استمر مسلمو كورومانديل في الإسهام في شبكة المحيط الهندي، لكن دور كورومانديل في انحسار نسبياً بعد ذلك الوقت في حين أن دور غرب الهند استمر في النمو.

٩- انظر تشودهوري، ١٩٨٥م: ص ص ٢٣: ١٠٣، ١٠٧ أما تومي بيريس Tome Pires (انظر كورتسانيو Cortesão ١٩٤٤) الكاتب البرتغالي من أوائل القرن السادس عشر الذي وصف التجارة والملاحة في المحيط الهندي بكثير من الدقة والتفصيل، فلم يكن أول من لاحظ عدم إمكانية قطع المسافة كاملة في موسم رياح واحد، مع أنه كان أكثر دقة في شرح السبب من الجغرافيين المسلمين الذين سبقوه. فالإدريسي على سبيل المثال، ذكر نقلاً عن قباطنة السفن التي تبحر في بحر الهند وبحر الصين أن "المد والجزر في المياه يحدثان مرتين في السنة؛ بحيث إن المد في أشهر الصيف

يحدث نحو الشرق، وبالتالي يحدث الجزر في الجزء الغربي من البحر؛ وفي الأشهر الستة التالية، يحدث المد نحو الغرب" (الإدريسي، ترجمة أحمد، ١٩٦٠م: ص ٣٥).

١٠- كان جواتين (١٩٦٣م: ص ١٨٩)، الذي استخدم مادة من أوراق جنيزا للتعرف على دور مستعمرات تجار اليهود في الهند، أول من لاحظ "تواضع نصيب التجار اليهود في الهند". ومع ذلك، كشف جواتين عن سلسلة من الرسائل المكتوبة في القرن الحادي عشر بين التجار اليهود في عدن وساحل مالابار جاء فيها ذكر القطن والحرير الهندي، والخزف الصيني والبضائع المعدنية الصينية (الحديد، والفولاذ، والنحاس، والبرونز) بالإضافة إلى التوابل، والأصباغ، والعطور، والعقاقير الطبية، واللؤلؤ، وجوز الهند، والخشب (جواتين، ١٩٦٣م: ص ١٩٦) مما يدل على أن صادرات آسيا حتى قبل القرن الثالث عشر كانت تشمل قسطا كبيرا من البضائع الصناعية. كما كانت المواد المرسله من البحر الأحمر أو من عدن إلى الشرق تركز بكثافة على المصنوعات، أما المواد الغذائية فلم تشكل سوى عُشر السلع المذكورة (جواتين، ١٩٦٣م: ص ص ١٩٧-١٩٨، انظر أيضا مقالاته لعام ١٩٥٤ و١٩٨٠م). ولا بد من الإشارة إلى أن هذه الوثائق تشير إلى فترة كان فيها اليهود بارزين في التجارة المصرية أكثر من بروزهم في أواخر العصر الأيوبي والمملوكي، وأنها ترجع إلى فترة سبقت بروز التجار المسلمين في كلكتا.

١١- ويتهم سبنسر (١٩٨٣م: ص ٦٨) الباحثين الهنود والغريين المعنيين بتأثير الصين والهند على "الشعوب الأقل تقدما في جنوب شرق آسيا بالوقوع في فخ المواقف الأوروبية الاستعمارية، على اعتبار أن المناقشات الخاصة بالاستعمار الهندي والهند الكبرى هي في حقيقة الأمر مشابهة في النغمة لما ذكره المؤلفون البريطانيون في معرض وصفهم لمهمة "جلب الحضارة المزعومة إلى الهند".

١٢- إن الشائعة عن قيام المعلم العربي الكبير أحمد بن ماجد النجدي، مؤلف الدليل الملاحي المفصل في القرن الخامس عشر (انظر تيبسي، ١٩٨١م) كان هو الذي أُرشد البرتغاليين إلى المحيط الهندي مستحيلة تماما على اعتبار أنه كان طاعنا في السن في عام ١٤٩٠م حين وضع "كتاب الفوائد".

١٣- استخدمت استراتيجية مشابهة تماما بعد قرن ونصف من الزمن حين أنشأ أمير مزعوم من أسرة بالمبانغ ميناء منافسا في مالاقا، وجمع تحت سلطته، تارة بحجة الحماية وتارة أخرى بالإغراء المالي، مجتمعات التجار المنتشرة في منطقة المضيق.

١٤- كانت الحالة الاستثنائية في كيرالا حيث كانت هناك "أسر من المحارين" (ستين، ١٩٨٢ أ: ص ص ٣٢-٣٣)، وخلال العصر الإقطاعي العسكري في فيجاياناغارا من منتصف القرن الرابع عشر وما بعده. (انظر نيلاكانتا ساستري، ١٩٧٦م).

١٥- أكد الباحثون في الشؤون الهندية أهمية الهيئات التي تحكم ذاتها في المدن والقرى في المنطقة في عهد تشولا، مع التأكيد في الوقت ذاته على الدرجة العالية من الإدارة الحكومة المركزية. انظر مثلا مختلف مؤلفات نيلاكانتا ساستري (١٩٧٦، ١٩٧٨م وبالأخص ١٩٥٥م) بالإضافة إلى مسرا Misra (١٩٨١م). ويوجه ستين اللوم إليهم في مقاله الرائعة "الدولة والنظام الزراعي في جنوب الهند في العصور الوسطى: نقد تاريخي *The State and the Agrarian Order in Medieval South India: A*

Histoigraphic Critique (١٩٧٥م: ص ص ٦٤-٩١)، وفيها يقول إن حكومة تشولا لم تكن مركزية ولا كفتا بالدرجة التي تحدث عنها بعضهم، وإن الحكم الذاتي المحلي في القرى "العلمانية" والبراهمانية، لم تكن نتاج الإيديولوجية بقدر ما كانت نتاج الحاجة.

١٦- في عهد تشولا ازدادت سيطرة أخويات التجار التي شكلها أصحاب التجارة النائية المعروفون باسم *سامايام Samayam* على التجارة المتقلة - وتمثل هذه الأخويات شبكة التسويق المحلية ضمن النظام الواسع للتجارة الآسيوية (هول،

١٩٨٠م: ص ١٤١). "كان المرشحون للتصويب يقسمون على الالتزام بقانون التعامل التجاري الذي كان يميزهم عن بقية التجار الجوالين. وقد أصبح أعضاء السامايام الموسرون "تجارا أمراء" يسمح لهم باتباع سبل العيش الرغيد ... ويمنحون الحق في احتكار بضائع محددة" (هول، ١٩٨٠م: ص ١٤٧). وقد بدأت جماعة السامايام كجماعات صغيرة من التجار الجوالين الذين كانوا يخدمون مجتمعات معزولة من المناطق الداخلية ويساند بعضهم بعضا طلبا للحماية. وكان التجار الجوالون يحملون أسلحتهم ويتصرفون تصرف رجال العصابات" (هول، ١٩٨٠م: ص ١٥١). أما البضائع الأجنبية التي تصل إلى ناغارام اعتيادية فكانت بحاجة إلى رعاية رئيس السوق، على العكس من الباتانا *pattana* أو الميناء وهو مكان مخصص بشكل رسمي ليكون مركزا لتبادل السلع التي تصل بالراكب أو بالقوافل ... فهذا التعريف الواسع لكلمة "ميناء" في سياقه الجنوبي الهندي كان محمدا إلى درجة ما. ففي عهد تشولا كانت الباتنام *Pattinam* مرتبطة بصفة عامة بأسماء المدن حيث كانت التجارة الدولية مباحة، سواء في المدن الساحلية والمراكز التجارية في الداخل" (هول، ١٩٨٠م: ص ١٤٢-١٤٣). ويبدو أن التجار الأجانب والمحليين لم ينافس بعضهم بعضا، فقد كان التجار المحليون يتعاملون بالسلع المحلية في حين كان التجار المتجولون مختصين بسلع معينة متعلقة بالتجارة النائية (هول، ١٩٨٠م: ص ١٤٤). "أما في الموانئ الساحلية فكان التجار المتجولون يتمتعون بمكانة خاصة، فقد كانت مكائهم في المناطق الداخلية تعتمد على تشكيل تحالفات مع المؤسسات المحلية مثل جمعيات الناغارام" (هول، ١٩٨٠م: ص ١٤٦).

١٧- حسب ما أورده هول (١٩٨٠م: ص ٥٢) فإن الناغارام "منطقة محددة تسكنها جماعة من الناس تعرف باسم الناغاراتار وهم أعضاء في جمعية تجارية" وكان أهمهم تجار القماش والزيت (هول، ١٩٨٠م: ص ٥٣-٥٤). ويبدو أن جمعية

الناغارام كانت ترأسها لجنة توظف مشرفا على الأراضي المشاع، وكاتباً ومحاسباً (هول، ١٩٨٠م: ص ٥٦). وكانت الجماعة تستملك أرضاً من التاج وتدفع الضرائب لقاء ذلك وتحقق منها دخلاً أيضاً (هول ١٩٨٠م: ص ٥٧). وبسبب التوسع في التجارة النائية في عهد التشولا بدأ التجار المحليون في تطوير روابط مؤسساتية مع منظمات التجار الجوالين. وكانت مثل هذه الاتصالات تضمن الاستقرار الاقتصادي للناغارام المحلية، حتى إنها كانت تسمح للمراكز التجارية بتشكيل نواة لتطوير مراكز جديدة للسلطات السياسية" (هول، ١٩٨٠م: ص ٨١). وبدأت جمعية الناغارام بعد تعاضد قوتها في الظهور من تحت السلطات المحلية وتحقيق عائدات مباشرة مع التشولا. وبالإضافة إلى ما تقدم، شكلت جمعية الناغارام في عهد التشولا "وحدات عسكرية خاصة بها من الجنود الذين عينوا أصلاً لحراسة السوق وطرق التجارة البرية" (هول، ١٩٨٠م: ص ٨١). لكن مع تدني قدرة سلطات الكولا Cola، بدأت هذه المؤسسات التجارية في ممارسة ضغطها على مجالها المحلي، وبدأت في ممارسة السيطرة المستقلة على المسؤوليات الإدارية المحلية التي كانت فيما سبق تتقاسمها مع المؤسسات الزراعية مثل أور ur، والنادو nadu" (هول، ١٩٨٠م: ص ٨٢).

١٨- يفترض (هول، ١٩٨٠م: ص ٢) أن التجارة منحت صفة المؤسسة من خلال الناغارام لكي تحدد من التغلغل التجاري من جانب التجار الأجانب في السوق المخصصة للمنطقة، وهي الناغارام ذاتها. ومع أن هذا ربما كان الهدف الأصلي، لكنه تمخض في النهاية عن نمو طبقة برجوازية مدنية تجارية - صناعية ومستقلة نسبياً، غير موجودة خارج نطاق أوروبا في العصور الوسطى.

١٩- يعطينا النظام الإقطاعي العسكري الذي كان سائداً في إمبراطورية فيجاياناغار مقارنات مهمة بالنظام المملوكي في مصر. فقد جمع على ما يبدو دولة قوية تمارس السيطرة المباشرة على المدن والمناطق الزراعية المهمة مع نظام زراعة ضرائبي

عسكري لا مركزي يمنح فيه كبار العسكر (وسيمون ناياكا) مساحات من الأرض في المناطق المتطرفة حيث يستخلصون منها أكبر قسط ممكن من الفائض؛ ومقابل هذه الإقطاعات كانوا ملزمين بتقديم عدد محدود من الخيالة والمشاة. (انظر ستاين، ١٩٨٢ ب؛ وكريشنا سوامي بيلاي ١٩٦٤م؛ وماهالينغام ١٩٤٠م؛ ونيلاكانتا ساستري، وفينكاتيرامانايا Venkataramanayya ١٩٤٦م).

٢٠- كان تفوق الصين التقني من أحد الأسباب دون شك. ويؤكد ديجبي Digby أن "المراكب الصينية في القرنين الثالث عشر والرابع عشر كانت من الناحية التقنية الأكثر تقدما والأقوى على الإبحار في ذلك العصر،" وفي الوقت ذاته أكبر حجما (ديجبي، ١٩٨٢م: ص ص ١٣١-١٣٣).