

المضيق والضيقة

THE STRAIT AND NARROW

إن من يسيطر على مالاقا يمكسك بخناق البندقية. (تومي بيريس، ترجمة كورتسيانو، ١٩٤٤م، ج ٢: ص ٢٨٧)

لو أن كامباي منعت من التجارة مع مالاقا لفارقت الحياة. (تومي بيريس، كما ورد في جوبال، ١٩٧٥م: ص ٨).

بالمبانغ ومالاقا اليوم

Palembang and Malaca Today

حلقت بنا الطائرة بعد إقلاعها من مطار بيكانبارو الدولي في وسط سومطرة باتجاه الجنوب فوق غابة استوائية مطيرة مترامية الأطراف، لا تتخلها طرقات ولا تشوهها مستوطنات. فخطوط الفلاحة المنتظمة صارت بعيدة وراءنا، واختفت كل معالم الحياة الآدمية، ولم يعد أمامنا شيء سوى أنهار تتبعها أنهار تتلوى كالأنفى باتجاه الشرق نحو مضيق مالاقا الهادئ الذي يفصل سومطرة الفطرية عن المزارع الخضراء ومزارع المطاط التي يعتني بها أصحابها في شبه جزيرة الملايو Malay. ويعرض كل نهر من هذه الأنهار عند مصبه فيشكل مستقعا باهت اللون لا يصلح للملاحة. وحتى الآن يعد نهر هاري Hari أطول الأنهار التي مررنا بها وأعرضها وتقوم على ضفافه مدينة جامبي Jambi التي يعود تاريخها إلى العصور الوسطى (ويبلغ عدد سكانها الآن حوالي ١٠٠٠٠٠٠ نسمة).

وهنا يبدو لنا نهر موسي Musi، وهو أجمل هذه الأنهار، نهرا واعدة، يندفع في مجراه العميق ليصب في البحر وعلى ضفتيه المستنقعات التي تشكل الدلتا من حوله. وتحمي مصب النهر جزيرة كبيرة قبالة الشاطئ، وهي تدعم مصداقية الروايات من القرن الثالث عشر التي تصف سلسلة تمتد عبر القناة لتمنع مراكب الدخلاء من الدخول.

هبطت بنا الطائرة في مساحة خالية على بعد ٧٥ ميلا من مصب نهر موسي عند مدينة بالمبانغ جنوب شرق سومطرة، حيث يعيش نصف مليون إندونيسي حياة هادئة. فما زال هؤلاء السكان يتسلمون البضائع المستوردة عبر النهر في قوارب طويلة جدا. ويفرغون حمولة هذه القوارب على ضفاف النهر بأيديهم، ويحملونها بالتعب والنصب إلى أعلى الضفة لتوضع على المباسط، أو لتعرض في المساحات المخصصة للعرض في الأسواق المجاورة المكشوفة. أما الآلات والبضائع المصنوعة فتصل إلى المطار البدائي على متن بضع طائرات بشكل يومي.

ويصعب على المرء تصديق أن بالمبانغ كانت من القرن السابع حتى القرن الثاني عشر عاصمة إمبراطورية سري فيجايان^(١) وأن أمير بالمبانغ، الذي اكتسب احتكاراته وتشبث بها من خلال دفعه الإتاوات إلى حكام الصين وتملقه إياهم، كان يملئ شروط عبور المضائق إلى مالاقا وسوندا Sunda على أصحاب السفن العربية والإيطالية الذين كانوا عصب الحياة في التجارة الدولية البحرية.

وعلى الجانب المقابل من المضيق، أي في ماليزيا، تقع مدينة مالاقا الصغيرة الإقليمية، حيث أقام أمير منفي من بالمبانغ^(٢) في نهاية القرن الرابع عشر مركزا تجاريا منافسا عند مصب نهر مالاقا في المضيق. وعلى مسافة بعيدة من الشاطئ الحالي، تقوم أطلال بوابة خربة تحت حصن مرتفع بناه الغزاة البرتغاليون. في هذه البقعة الجافة الآن، كانت السفن البرتغالية والهولندية، سواء التجارية أم الحربية، تلقى بمراسيها في القرنين السادس عشر والرابع عشر.

أما الممر المائي فقد انحسر الآن، وامتلات "منطقة الميناء" بمساحة من اليابسة في وسطها حديقة عشبية يرتفع وراءها سياج يحجب رمال الشاطئ الذي يشغل البقعة التي

كانت مرسى السفن من قبل. أما المنطقة الجنوبية التي امتلأت، ففيها الشقق السكنية، والمكاتب، والمطاعم ومحلات لبيع أجهزة التلفزة الحديثة. أما إلى الشمال من الشاطئ الرملي، فتجد ما تبقى من مجرى نهر مالاقا، وقد ضاق بسبب الرواسب والوحول بلونها الأخضر الرمادي. ويرسو على الأرصفة الخشبية البالية عدد من القوارب المصنوعة على شكل "الدو" في العصور الوسطى، وقد تدلت على أطرافها إطارات السيارات القديمة بشكل غير متناسق. أما المخازن التي كانت سلالها تؤدي مباشرة إلى النهر فتقع الآن معزولة فوق مستوى الماء. وعلى مسافة قريبة من مصب النهر، ترسو بعض القوارب مربعة الشكل وكأنها مراكب صينية، وهي مستعدة لاصطحاب السياح في رحلة مائية في أرجاء هذا المركز التجاري الميت. فهل يعقل أن يكون هذا هو الميناء الذي كانت ترسو فيه السفن من مناطق النظام العالمي الأربع، وكل منها خاضعة لرعاية رئيس ميناء خاص بها؟ في مالاقا، كما هي الحال في بالمبانغ وجامبي، يستحيل على المرء الإحساس بأي مكان لعب في السابق دورا حيويا في الإنتاج والتجارة العالمية.

لا شيء يعبر تعبيرا صادقا عن تقلبات التاريخ أكثر من زيارة هذه المواقع التي كانت تسيطر على النظام العالمي قبل أوروبا. وليس أدل على سرعة تحول النظم العالمية وعدم استقرارها من الحالة الراهنة "لمدن العالم" هذه.

وتفتح حالة الانحدار السريع عيوننا على السمة غير المألوفة نسبيا للمنطقة وتمدنها. فمن الصفات البارزة للمدن الكبرى نزوعها إلى البقاء عبر العصور، ولو تحولت وظائفها. وليس غريبا في المكتشفات الأرخيولوجية العثور على طبقات من المستوطنات يتلو بعضها بعضا. ويبدو أن وراء هذا الإصرار على البقاء عامل ثابت أوجده الموقع الاستراتيجي، أو مكانة رمزية مقدسة، أو حتى مجرد الثبات وعدم التحرك. ومع ذلك، فإن المراكز التجارية في المضيق لا تبدي أيا من هذه العوامل. لكننا نجد أن الميناء يظهر ويزدهر، ثم يمحو ويذبل حين ينتقل التجار من ميناء إلى آخر. (تعد سنغافورة اليوم لؤلؤة ذلك الموقع) لكن الثابت هو وجود مركز تجاري معين في "حلق"

العالم (كما يسميها بيريس)؛ أما أيها سيكون المركز فهذا لا يتوقف على العوامل البيئية، بل على العوامل السياسية.

إن العوامل البيئية معروفة في المنطقة: مياه هادئة لا أمواج فيها (حتى أطلق عليها اسم "البحيرة السعيدة") توفر ممرا هادئا إلى نقطة تلتقي عندها بحار تهب عليها رياح متعاكسة، مما أنتج دورة سنوية من مواسم الإبحار تتخللها فترات تسكن فيها الرياح؛ وشاطئان منخفضان ترتفع وراءهما تلال تكسوها الغابات الاستوائية؛ وسلسلة من أنهار تجري نحو المضيق استطاع الحكام السياسيون الأكفاء، رغم ضعفهم، أن يقيموا عند مصباتها موانئ كانت مدنا وحصونا تتلقى البضائع القادمة في الأنهار، وأن يتحكموا بمصادرها في المناطق الداخلية، وأن يبادلوا هذه المنتجات، إذا واتتهم الظروف، بمنتجات مصنعة في أماكن أخرى؛ ومن داخل سومطرة (وكان يسميها الهنود في العصور الوسطى "جزيرة الذهب") كانت تأتي خامات المعادن، والكافور، والراتنج، والأشجار الأخرى.

جنى السكان الأصليون كثيرا من ثروات البحر والغابات، فبعضهم وصل في وقت مبكر برا من تايلاند، وبعضهم بحرا من الجزر الإندونيسية. وقد كان هؤلاء إما من القبائل الرحل (انظر كاري Carey ١٩٧٦م، حول رحل البر؛ سوفر Sopher ١٩٦٥م، حول رحل البحر) أو ممن يمارسون الزراعة المتقلة التي تعتمد على قطع الغابات وإحراقها. وفي المقابل كان في المراكز التجارية الصغيرة المنتشرة على مصبات الأنهار غرباء يمارسون نشاطات تجارية. وهكذا نجد أن علاقة التعايش هذه بين المناطق الساحلية والداخلية لا تزال قائمة حتى اليوم، حيث تعيش في المناطق الداخلية جماعات تجمعها رابطة العرق، في حين أن المدن الساحلية تحتوي على جماعات مختلفة الأعراق هي في الأساس - وبترتيب تنازلي: شعوب الملايو، والصينيون، والهنود والعرب (وقد أصبح وجودهم نادرا الآن).

ومن غير المتوقع أن نجد في هذا المناخ البيئي بنية هرمية مدنية مستقرة (وهي نقطة اعترف بها برونسون Bronson ١٩٧٧م؛ ويتلي Wheatly، ١٩٨٣م؛ ليم Lim ١٩٧٨م).

فليس هناك أرض داخلية زراعية واسعة يمكن لمدينة أن تكون لها مركزا للوظائف، ولا تضاريس مختلفة بحيث يمكنها إعطاء ميزة مقارنة لنقطة خاصة معينة - كما في حال نقطة التقاء الطرق والأنهار. وهنا يكمن التناقض في المضيق. فسواحل سومطرة وشبه جزيرة المالايو، ولكونها واقعة على طريق التجارة العالمية، تشكل مقصدا طبيعيا لا يمكن تجنبه، لكن ليس في تلك المنطقة نقطة توقف بعينها تتمتع بجاذبية فريدة. لقد وقع اختيارنا في هذا الفصل على مركزين مهمين متتالين من العصور الوسطى، وهما بالمبانغ ومالاقا. لكن من الخطأ الاعتقاد بعدم وجود مراكز غيرهما، فهناك في الشمال كداه (كاله)^(٣) على شاطئ المالايو، وبازيه Pasc على شاطئ سومطرة، وكان من الممكن اختيارهما، لولا أن معرفتنا بهما لا ترقى إلى معرفتنا بمدنيتي بالمبانغ ومالاقا. (الشكل رقم ١٣).

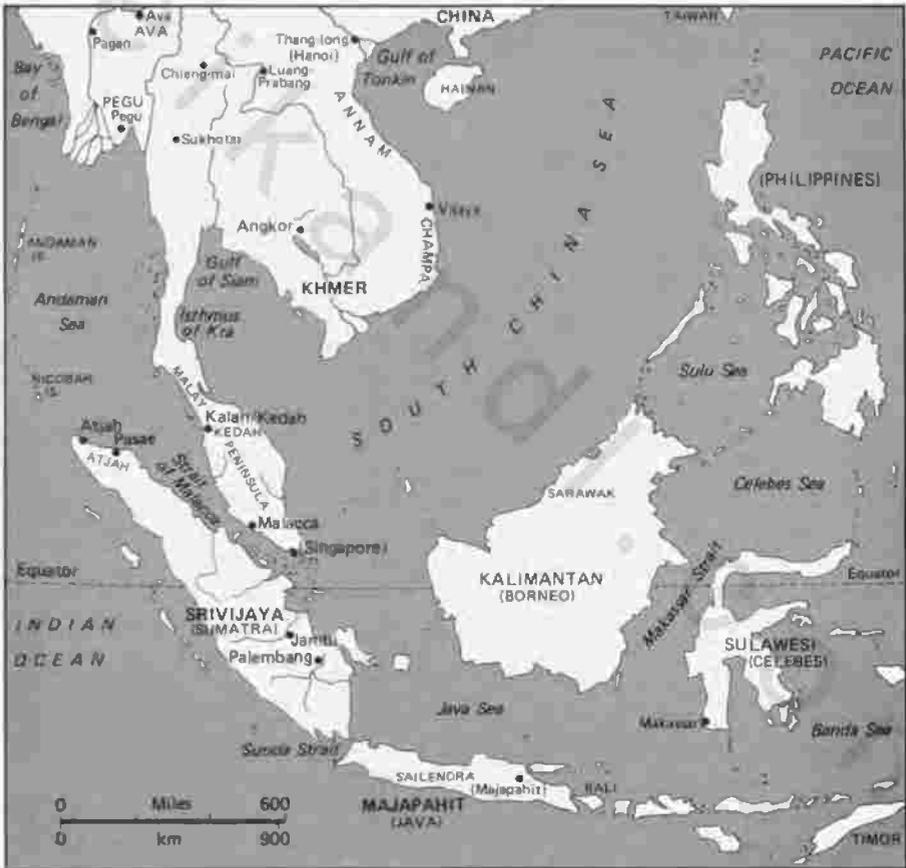
الصلات مع الخارج

The Links to Outside

كانت منطقة المضيق على الدوام نقطة التقاء البحار مثلما كانت شواطئ المضيق نقطة التقاء الثقافات. وكما رأينا في الفصل الثامن، فإن شعوب جنوب شرق آسيا لعبت دورا أساسا ونشطا في التاريخ القديم في نقل الثقافة أكثر مما هو معروف بصفة عامة (ماك نايت MacKnight، ١٩٨٦م: ص ٢١٧) فمنذ الألف الأولى للميلاد، دأبت تلك الشعوب على تلقي العادات والتقاليد من أماكن أخرى.

فبحكم موقعها الجغرافي بين أكبر كتلتين زراعتين في القارة - وهما الصين والهند، خضعت شعوب جنوب شرق آسيا إلى تأثيرات ثقافية ودينية (الهندوسية والبوذية) من كلتا الجهتين، وكانت منذ القرن الرابع عشر، تتلقى آخر تحولاتها من خلال الإسلام، الذي يشكل اليوم الدين الرئيس في كل من سومطرة - إندونيسيا - وشبه جزيرة مالايو. وقد تعمق التحول وازداد قوة في بنية المجتمع مع كل اعتناق للمذهب

جديد. فقد تبنى الحكام المؤسسات الهندوسية، لكنها، باستثناء الكلمات التي دخلت اللغة، لم تستطع الدخول إلى الحياة الاجتماعية، إلا في مجتمعات الأجانب في الموانئ الدولية. أما المعتقدات البوذية فقد تغلغلت بين الطبقات الفقيرة، لكن الإسلام هو الذي ضرب بجذوره الدائمة في المنطقة. فإندونيسيا اليوم هي أكبر البلاد الإسلامية، والإسلام هو الدين السائد في إندونيسيا وماليزيا.



الشكل رقم (١٣). مضيق مالاقا: حلق الطريق البحري.

وفي الفترة التي نحن بصدددها، كانت التأثيرات الهندية والصينية هي الأهم، ولاسيما في الملباغ. فالإسلام لم يترسخ بقوة في هذه المنطقة إلا بعد اعتناق مؤسس مالاقا الدين الإسلامي في شيخوخته.

عودة إلى مشكلة المصادر

The Problem of Sources Revisited

من اللافت أن لا يكون هناك الكثير مما تتحدث به منطقة معينة عن ذاتها رغم أنها شكلت نقطة تقاطع الطرق البحرية العالمية لمدة طويلة من الزمن. فبرغم كل النوايا الطيبة في البحث في أكبر عدد من الوثائق المحلية، أدركت أن هذا مستحيل بالنسبة إلى منطق المضيق. فالمختصون في تلك المنطقة الواحد تلو الآخر، يأسفون لأن بواكير معرفتنا تأتي حصريا تقريبا من تقارير الآخرين.^(٤)

وإذا كانت السجلات المحلية المعاصرة قد حفظت ذات مرة، فإنها كتبت إما على لحاء الشجر الرقيق، أو على شرائح الخيزران التي أصابها التلف منذ ذلك الحين بفعل الحرارة والرطوبة في مناخ الغابات الاستوائية المطيرة. أما سومطرة، فلا تملك عنها أية سجلات محفوظة قبل وصول الأوروبيين باستثناء حفنة من النقوش الحجرية. وأما بالنسبة إلى شبه جزيرة المالايو فليس هناك سوى *سيجارا مالايا* (أي حوليات المالايو) التي كانت لايدن Leyden أول من ترجمها عام ١٨٢١م؛ أعاد بروان Brown ترجمتها، (١٩٥٢م)، لكن المخطوطة الموجودة ذاتها (رفلز Raffles رقم ١٨) تعود إلى فترة أقرب بكثير. وتبدأ هذه الوثيقة بتأسيس مالاقا، حيث يكرس الفصل الأول إلى نسب تحوم حوله الشكوك أعد لا ليضفي الشرعية على مطالبة الحاكم بوراثة إمبراطوريات سري فيجايا، وتشولا، وسيلندرا Sailendra (على جاوا) وحسب، بل، وهذا ما يثير السخط أكثر من الادعاء الأول، ليتبع نسبه إلى الإسكندر الأكبر! (لتقويم هذه المخطوطة، انظر ولترز Wolters ١٩٧٠م، وتريجونينج Tregonning ١٩٦٢م).

وهناك وثائق صينية وتواريخ أسرية (بحث فيها وانغ Wang بعناية عام ١٩٨٥م، فيما يخص الفترة التي سبقت أسرة سنغ) ورد فيها ذكر ما يسمى بمملكة سري فيجايا وعاصمتها المتتاليتين بالمبانغ وجامبي، لكنها تعطي عن غير قصد روايات جزئية ومشوهة. وتظهر هذه الوثائق أن أمراء بالمبانغ، رغم كونهم "حكاما" لعدد كبير من الدول التابعة، ليسوا سوى تابعين أذلاء للصين، يأتونها وهم يحملون الإتاوات في شكل هدايا ملكية. لكن هذا عار عن الصحة، لأننا نعلم أن بالمبانغ لم تكن تتعامل مع الصين وحسب، بل مع العرب والهنود أيضا، ونعلم أن عبارة "الإتاوة" في الصينية كانت عبارة ملطفة للتبادل التجاري في ذلك الوقت فالصين لم تكن تشجع التجارة الخاصة آنذاك (انظر الفصل العاشر).

إن معرفتنا بأهمية التعاليم البوذية في بالمبانغ مستقاة من مصدر واحد يعود تاريخه إلى القرن السابع عشر، وهو رواية راهب ومفكر صيني توقف هناك وأقام شهورا عدة وهو في طريقه إلى الهند. ويذكر أنه كان في المدينة آنذاك ما يقرب من ألف راهب بوذي، لكن دقة ملاحظته ودوافعه ليست فوق مستوى الشبهات.

وكانت آخر وثيقة صينية هي التي كتبها أحد موظفي الميناء في القرن الثالث عشر ويدعى جو - كوا (ترجمها هيرث وروكهيل Hirth and Rockhill ١٩١١م) ويصف فيها الأماكن التي كان أصحاب السفن الأجنبية في زيتون (تشوآن - تشو) يأتون منها. ويلاحظ أن جزءا من عرضه مأخوذ من مصدر يعود إلى قرن من الزمان، في حين جاءت الأجزاء الأخرى من مقابلات أجراها مع التجار أنفسهم، وكان بعضهم بادي الخداع. زد على ذلك أن تاريخ هذا المصدر يعود إلى ما بعد فترة انحذار سري فيجايا التي يقر الجميع بحدوثها.

ويرافق السمة غير الحاسمة لهذه المصادر المتفرقة مشكلة كتابة أسماء الأماكن العربية والصينية. فحتى الآن لسنا متأكدين من مواقع كل الأماكن التي وردت في الوثائق،

هذا بصرف النظر عن كثير من الجدل حول الأسماء الصينية لبعض الأماكن المعينة. وقد كرس مقالات وكتب بأكملها (مثل دوجلاس Douglas ١٩٤٩م، طبعة ١٩٨٠م؛ ويتلي ١٩٦١م) لمحاولة إزالة اللبس الناشئ عن التسميات في مختلف اللغات الأجنبية.

وثمة أوصاف لمضيق مالاقا أعدها رحالة وجغرافيون عرب وضعوا مؤلفاتهم بين القرنين التاسع والرابع عشر (منهم سليمان التاجر، كما زاد عليه أبو زيد الصيرافي، يفترض أنه في القرن التاسع أو العاشر، ومسهودي، من القرن العاشر، والإدريسي، من القرن الثاني عشر، وابن بطوطة، من النصف الأول من القرن الرابع عشر)، لكن يبدو أن كثيرا من هؤلاء المؤلفين لم يكونوا ذوي خبرة مباشرة في المناطق التي يصفون؛ فبمجرد أن تترك أوصافهم ساحل الهند أو جنوب شرق آسيا، إن لم نقل قبل ذلك، فإنها تجنح نحو الخيال باطراد. ويبدو أن ابن بطوطة هو الوحيد الذي ذهب إلى الصين، ورجع منها. فأوصافه أغزر ما تكون عن الهند (وعمل قاضيا مسلما في دلهي لعدة سنوات) والصين. لكنه لا يذكر الكثير عما بينهما.

وتتحدث بعض الوثائق الهندية بمزيد من التفصيل عن سومطرة ومالايا اللتين كانتا على ما يبدو تتمتعان بمكانة رفيعة في الخيال الهندي^(٥) واللتين كانتا منذ زمن البلافا منفذين لتبشير البراهما. وتنزع الأعداد الكبيرة من الروايات الهندية (لكن بالمقارنة فقط مع ندرة المصادر المحلية والمصادر الأخرى) إلى وصف "الأرخبيل الهندي" (بما في ذلك جزيرة جاوا) بأنه خاضع للتأثيرات الهندية، وهي نقطة عولجت مسبقا في الفصل الثامن. زد على ذلك، أن البراهما المتعلمين، المنشغلين بالطقوس والدين، هم الذين أوجدوا الأدب السنسكريتي في المنطقة. فالتجار المقيمون بأعدادهم الكبيرة من كوجارات أو كورومانديل لم يتمكنوا من إضافة ملحوظاتهم الواقعية (والثيرة للاهتمام بالنسبة إلينا) الخاصة بالمدن والتجارة.

وأخيرا، فإن ظهور البرتغاليين في المحيط الهندي واستيلاءهم على مالاقا عام ١٥١١م أنتج وثائق من نوع مختلف، وذات توجه تجريبي، وتهدف إلى التطبيق العملي. ومن أبرز هذه المصادر هي ما كتبه تومي بيريس؛ وكتابه: كل شيء عن المشرق Suma Oriental (ترجمة كورتسيانو، ١٩٤٤م) يعتمد على ملحوظاته الخاصة في العقد الثاني من القرن السادس عشر، وعلى كل ما تمكن من جمعه عن الخلفية التاريخية الخاصة بالمنطقة. وعلى الرغم من أن هذا يشكل مصدرا غنيا يعتمد عليه الجميع، لكنه يشترك مع رحلات ماركو بولو *Travels of Marco Polo* في الرؤية الغربية للمعلومات المفيدة، وهذا غالبا ما يكون انقائيا غير واعي، وميلا لافتراض أن الماضي كالحاضر، وهذا ما يدحضه وجودهم ذاته على الفور.

فبدلا من المعلومات والمصادر الواقعية عن منطقة المضائق في العصور الوسطى، جمع المؤرخون وأعادوا جمع العدد ذاته من بقايا المعلومات بالاعتماد على مخيلتهم. وحيث إنني أفترق إلى سعة المعرفة وسداد الرأي اللازمين لوضع وصف خيالي آخر، فسأحاول أن أستخلص من آراء المختصين المتضاربة - وجميعهم من ذوي الخبرة العالية والاحترام البالغ - الحقائق الأساس اللازمة لوصف نهوض هذا الجزء من نظام العالم قبل القرن السادس عشر ثم انحداره.

التأثير الهندي في منطقة المضائق

The Indian Influence on The Straits Region

يعد جورج كوديه George Coedes من أشد المفكرين تأثيرا في ميدان التاريخ في العصور الوسطى في جنوب شرق آسيا، فقد رسخ كتابه: *دول الهندوس في الهند الصينية واندونيسيا Les etats hindouises d'Indochine et d'Indonesie* (الأصل عام ١٩٤٩م، ثم جرى تنقيحه وترجمته إلى الإنجليزية عام ١٩٦٨م) المبدأ الأساس في

تفسير تأثير الثقافة الهندية في المنطقة، وهو المبدأ الذي أيده المفكرون الهنود المزهرون بأنفسهم (انظر مثلاً نيلا كائتا ساستري، ١٩٤٩م؛ وماجومدار Majumdar، ١٩٣٧-١٩٣٨م، ١٩٦٣م، الذي يتحدث عن المستعمرات الهندية) وتبناه توسنت دون أي نقد (١٩٦٦م). ويذكر هؤلاء المؤلفون الدليل القاطع الذي يقوم على انتشار التماثيل والمعابد ذات الطراز الهندي في سائر أنحاء جنوب شرق آسيا (في أنغور وأيضاً في جاوا).^(١٦) وكانت مقالة كودية التي نشرها عام ١٩٨١م أول عمل يشير إلى وجود إمبراطورية سري فيجايا التي تأثرت بالثقافة الهندية إلى حد بعيد.

قامت هذه المدرسة الفكرية بعملية إعادة توطين حقيقية لمجتمعات جنوب الهند في جنوب شرق آسيا في القرن الرابع عشر. ويقول كوديه (١٩٦٦م: ص ٢٤٧) إن وجود النقوش الهندية في "الممالك الهندية في بورنيو وجاوا" في القرن الخامس لا يمكن تفسيرها إلا من خلال عمليات انتقال السكان. ويرى كوديه أن التأثيرات الثقافية انطلقت منها.

أما الشخصية الرئيسة الثانية، في دراسة التجارة في جنوب شرق آسيا فكانت فان لور J. C. van Leur (١٩٥٥م). ويركز الجزء الأول من مجموعته على التجارة قبل القرن الخامس عشر. ويقسم فان لور مناطق جنوب شرق آسيا إلى الدول الكبيرة الزراعية المنتجة للأرز ومناطق التسويق التجاري قليلة السكان، وأهمها منطقة المضائق. لكن تفسيره لكيفية "تهنيد" المنطقة الأخيرة هذه يتعارض مع الحل الذي ارتآه كوديه.

ويعبر فان لور عن شكوكه في وجود مستعمرات لمستوطنين هنود في وقت مبكر، ويقول إنه حتى لو كان ذلك صحيحاً، فإن من المستبعد أن تكون هذه المستوطنات مسؤولة عن نشر "ثقافة عالية" لأن من الممكن أن تضم تجاراً وبخارة لا دراية لهم بالسنسكريتية. ويرى بدلاً عن ذلك أن رهبان البراهما هم الذين نشروا الديانة الهندوسية (والبودية فيما بعد) والمهارات الإدارية في بلاط الحكام المحليين الذين كانوا يسعون لنيل الخطوة عندهم. فلما أدرك هؤلاء الحكام مدى فائدة الشرعية الدينية

والتنظيم الإداري في منحهم مزيدا من السيطرة على رعاياهم، تبنا إعادة إنتاج هذه المؤسسات في مجتمعاتهم. لويتلي (١٩٦١م: ص ص ١٨٥-١٨٧) يوافق مثل هول (١٩٨٥م: ص ص ٨٣-٩٣). أما الدليل على هذا فهو استخدام السنسكريتية في النقوش الملكية ذات الصلة بدلا من اللغات العامية التي ربما تكون قد استخدمها صغار التجار والمنتجات الفنية المرتبطة بالثقافة العالية (مثل النحت والهندسة).

ويتتبع مؤيدو هذه النظرية التأثيرات الهندية إلى زمن البلافا على الأقل (حتى القرن السادس) ويؤكدون الصلات الدينية المستمرة بين ثقافة البراهما على ساحل كورومانديل وبلاد الحكام في سري فيجايا وسيلندرا (في جاوا). ويعتقد هؤلاء أن ظهور بالمبانغ على رأس إمبراطورية سري فيجايا في القرن السابع يرتبط ارتباطا مباشرا بهؤلاء الهنود الذين حملوا لواء الثقافة.

وفي المقابل، لا يستبعد سبنسر (١٩٨٣م: ص ٨٢) أن يكون للتجار الهنود دور في نشر الثقافة الهندية رغم صعوبة تتبعها. ويرى أنه لولاها لما انتشرت الثقافة العالية.

إن تحرك الثقافة الهندية شرقا يفترض تحرك البحارة والتجار الهنود والاندونيسيين والمغامرين على امتداد الطرق التجارية. فشبكة التجارة البحرية هي التي ولدت الحركات المكوكية للسفن عبر جنوب آسيا، وأوجدت ذلك الزخم من المهارات الملاحية التي استخدمها البراهما والمبعوثون الثقافيون الآخرون في حمل رسالتهم عبر البحار.

وردا على تحفظات فان لور حول كيفية تمكن التجار والمغامرين البسطاء من نقل "المعرفة السنسكريتية الخاصة بفئة معينة من الناس التي ميزت ثقافة البلاط المنمقة في الممالك الهندية" يذكرنا سبنسر (١٩٨٣م: ص ص ٨٣-٨٤) بأن:

تحرك الأشكال الفنية الهندية، وهي لا تقل عن تحرك ممارسات الطقوس، ... يعكس تحرك الحرفيين وليس مجرد تحرك الفن ... فمن المستبعد أن يكون البراهما، مثلهم مثل التجار، قد حازوا على المهارات الحرفية المطلوبة ... فهجرة الأساليب الفنية الهندية ربما كانت استمرارا في الخارج لحركة الحرفيين الهنود الطبيعية نحو مراكز رعاية جديدة.

ويؤكد سبنسر أن الناشر — التاجر ربما كان في العصور الوسطى القوة الأولى في تهنيد — وهندوسنة جنوب شرق آسيا في المراكز التجارية الساحلية التي ظهرت أساسا في التجارة مثل سري فيجايا.

إننا نعرف وجود التجار التاميل المستمر على امتداد المضائق. فحين بلغت مملكة سري فيجايا ذروة مجدها، كان التجار من كورومانديل يسيطرون على صلة الوصل، وهذا متوقع، إذا ما أخذنا باعتبارنا الدور النشط الذي لعبته تشولا في التجارة الدولية قبل القرن الثالث عشر. ومع أنه لم يكن لدى تشولا البحرية التي لا تقهر التي شكلها موكرجي Mookerji إلا أن أسطولها كان من القوة بحيث تمكن في أوائل القرن الحادي عشر من شن غارة تآديبية مدمرة على بالمبانغ والمراكز التجارية الأخرى في الاتحاد السري فيجاياني. وكما رأينا في الفصل الثامن، فإن التشولا بدأوا خلال قرن من الزمن يفقدون سيطرتهم على التجارة النائية التي تمر عبر موانئهم لصالح التجار المسلمين من غرب الهند والبلاد العربية.

إذن لا عجب، والحال هذه، أن تزداد أهمية أهل كوجارات في تجارة المضائق بعد تأسيس مالاقا واعتماد حكاهما الدين الإسلامي. ويؤكد جوبال Gopal (١٩٧٥م: ص ٦) أن:

بحلول القرن الخامس عشر، إن لم يكن قبله، كان تجار كوجارات مشهدا مألوقا في شبه جزيرة الملايو والأرخبيل الإندونيسي وبالأخص مالاقا، وكدها، وبرواز، وسيلانغور، ومجم جم، وباسه، وبدير. وكانوا يهتمون بالحصول على القصدير، والفلقل، والتوابل. لكن مالاقا كانت نقطة التقاء هؤلاء التجار والبضائع الكوجاراتية في تلك المنطقة.

ومن مالاقا انطلق التجار الكوجارات إلى سومطرة، وجاوا، وتيمور، وبورنيو وإلى الملوكاس Moluccas حتى وصلوا إلى الصين. وأما الأرقام التي يذكرها بيريس حول قيمة التجارة بين كوجارات وحجمها فتثير الإعجاب، كما أن تعليقاته عن

ثروات تجار كامباي ومركزيتهم لا يرقى إليها الشك (انظر جويال، ١٩٧٥م: ص ص ٧-٨). لكن المعلومات من أوائل القرن السادس عشر، بعد انسحاب الصينيين من المحيط الهندي بوقت طويل، وبعد أن جعل الإسلام من مالاقا وكوجارات حليفين متضامين، لا يمكن استبدالها بمعلومات عن الفترات السابقة. وكما سنرى لاحقا، فإن المصادر الصينية تقدم لنا رؤية شديدة الاختلاف ليس فيها للتأثيرات الهندية الإسلامية فعالية تذكر. أما الصين فتلعب فيها دورا حاسما، ولو أنه مختلف نسبيا.

الصين والمضيق

China and The Strait

رغم أننا سنناقش دور الصين في التجارة الدولية في القرنين الثالث عشر والرابع عشر بمزيد من التفاصيل في الفصل العاشر، لكن لا بد من عرض الخطوط العريضة لهذا الدور لشرح التناقض المحير أولا وهو أهمية سري فيجايا بين القرنين السابع والثاني عشر حين كان النظام العالمي في طور التشكل، ثم اختفاؤه عمليا (على الأقل من الوثائق) في أواخر القرن الثالث عشر والرابع عشر حين بلغ النظام العامي أوجه. إن ما يبدو للوهلة الأولى حالة شاذة ربما يحمل في الحقيقة المفتاح إلى تفكك النظام فيما بعد. وإليك التناقض: احتفظت منطقة المضيق عبر القرون بموقعها الفريد على امتداد طرق التجارة البحرية بين الصين والهند، وبالتالي، وبصورة غير مباشرة مع العالم العربي وأوروبا المطللة على البحر الأبيض المتوسط. وقد ازدادت قيمة موقعها بالفعل مع كل توسع في حجم التجارة. ومع ذلك، هناك ثغرة محيرة امتدت لقرون عدة بين "سقوط" سري فيجايا، و"ظهور" مالاقا، لا يمكن تفسيرها بالكامل بظهور جاوا المنافسة. والطريف، أن دورة الالحدار هذه هي عكس القرنين اللذين كانت فيهما الصين شريكا نشطا في التجارة العالمية.

فمنذ أن توجهت السنغ Sung إلى البحار في أواخر القرن الثاني عشر حتى انسحاب المنغ Ming منها في أواخر القرن الرابع عشر اختفت ممالك المضيق الصغيرة من سجلات المسرح الدولي. ففي تلك الفترة لم تفقد الموانئ المنتشرة على امتداد المضيق وجودها المادي ولا ميزاتهما التي اكتسبتها بفضل مواقعها الاستراتيجية، لكنها فقدت على ما يبدو دورها "السياسي" كواسطة تحتكر المداخل إلى الموانئ الصينية. فقد تحولت المنطقة من "بوابة" إلى إقليم تابع يقع تحت رحمة شركاء في التجارة من ذوي الحول والطول. وفي اعتقادي أن حالة التبعية هذه ربما كانت حالة "طبيعية" وأن دور البوابة هو الدور الشاذ الذي يحتاج إلى تفسير. لذلك سنلقي نظرة خاطفة على الحالة الأولى قبل أن تنتقل إلى الثانية.

وبرغم أهمية المراكز التجارية في المضيق، إلا أنها ظلت جانبية إلى حد ما بالنسبة إلى النظام العالمي لأن البضائع الصناعية لم تكن تنتج وتعالج في المنطقة ذاتها، بل في مناطق مركزية أخرى مثل الهند والصين. ويرى ريتشاردز (١٩٨٦م: ص ص ٢٥-٢٦) أن جنوب شرق آسيا كان على الدوام في منزلة أدنى من منزلة المناطق المركزية لأنه لم يكن ينتج البضائع المصنوعة ولا ينقلها بكميات كبيرة. فالاقتصاديات الآسيوية، على أهميتها بالنسبة إلى التجارة العابرة، لم توفر سوى "المنتجات الزراعية والمواد الخام للصناعات الصينية والهندية".

وكما أن وجود اليورانيوم في إفريقيا أو قناة السويس في مصر لا يكسب هذه الأماكن صفة المركزية في النظام العالمي اليوم، فإن الإقبال على توابل جنوب شرق آسيا وحتمية المرور بممراتها المائية لم تستطع أن تكسب المنطقة صفة المركزية في القرن الثالث عشر. فإذا كان تعريف التبعية هو أن يكون لقرارات تتخذ في الخارج أثر بالغ في الأحداث الداخلية ليس للبلد فيها حول ولا قوة، وجب اعتبار منطقة المضيق تابعة إلى الصين بصورة جزئية على الأقل في القرون السابقة.

كانت المناطق الداخلية في العصور الكلاسيكية "مركز الثقل" بالنسبة إلى الشعب الصيني. فالتجارة الخارجية كانت تنقل بأكملها برا على طريق الحرير العظيم. لكن الطريق البري تراجع على أثر سقوط روما، وبدءا من القرن السادس انتقل سكان الصين نحو الساحل الجنوبي. وكانت كل المحاولات الهادفة إلى إعادة استخدام الطريق البري خلال فترة الهيمنة الإسلامية عرضة للخطر باستمرار بسبب القبائل الشمالية التي بنى سور الصين العظيم لصدها عن البلاد. (ولم تختف هذه الأخطار حتى تمكن جنكيز خان من الاستيلاء على شمال الصين في العقود الأولى من القرن الثالث عشر) وقد أدى تعسر عبور السهول بالصين إلى التوجه نحو البحر ونشوء تجارة متواضعة تستتر تحت مسمى "الإتاوة" من البلدان "البرية" بالأخص مع الدول القائمة في جزر جنوب شرق آسيا.

ويبدو أن ظهور سري فيجايا في القرن السابع كان مرتبطا بتجارة الإتاوة هذه. فهذه التجارة في رأي ولترز (١٩٧٠م) رفعت إمبراطور الصين إلى منزلة رفيعة فيما يخص أتباعه الذين كان عليهم إثبات شرعيتهم وخضوعهم. ويبدو أن ممثلي سري فيجايا نجحوا في إقناع الأباطرة على مدى قرون عدة بأنهم يملكون هاتين الميزتين، مع أن الدليل الوثائقي لم يقنع كثيرا من الباحثين.^(٨) أما إذا كانت إمبراطورية سري فيجايا قد وجدت بالفعل (مثلما يدعي كوديه، ١٩٨١م) فإن الوثائق الصينية تثبت الاعتقاد الصيني بوجود مثل هذه الإمبراطورية التي يطلقون عليها اسم سان - فو - تشي San - fo - Chi. وتفيد تلك الوثائق بأن عاصمة سري فيجايا كانت في المبانغ وأنها حكمت أربع عشرة أو خمس عشرة إمارة. كان الكثير من عمليات التبادل التجاري تتم باسم زيارات سنوية يقوم بها أمير المبانغ أو ممثلوه إلى الصين. وذات مرة، حسبما ورد في أحد السجلات، وصل ثلاثة وثمانون طنا من الفلفل باسم "هدية"! ويبدو أن دور سري فيجايا الفعلي كان تسويق بضائع جنوب الهند بالإضافة إلى بضائعها وتلك القادمة من الشرق الأوسط.

لكن تجارة الإتاوة المستترة لم تكن لتمر دون تحديات. فحين اتحد البحارة العرب والفرس في القرن الثامن للقيام بزيارات مباشرة للموانئ الصينية، لم يكن التانغ مستعدين لاستقبال هؤلاء التجار المختلفين غير العابثين بالمظاهر. ففي بادئ الأمر، اقتصرت زيارات التجار الجدد على ميناء كانتون، حيث وضع التجار المسلمون الأسس لجالية كبيرة. وكما ذكرنا في الفصل السادس، فإن المتاعب ما لبثت أن اندلعت، وكان رد الصين عليها بسيطا، حيث فرضت حظرا على دخول سائر التجار الأجانب إلى موانئها. وكان باستطاعتهم الوصول حتى منطقة المضائق وحسب. أما ممثلو سري فيجايا الذين ظلوا على خضوعهم وطاعتهم للصين، فلم يحظر عليهم الدخول إلى موانئها، وهذا ما يفسر قوتهم "الغامضة" ولو كانت مؤقتة.

وما إن رفع الحظر التجاري عن دخول الموانئ الصينية في عهد أسرة سنغ، وبالأخص بعد تفهقر ما يسمى "سنغ الجنوبية" أمام الغزاة المغول حتى تقلص دور إمبراطورية سري فيجايا، ولم تعد هناك ضرورة لوجود الإمارات الصغيرة التي كانت تقوم بدور الوساطة بعد السماح للسفن الهندية والعربية بدخول العديد من الموانئ الصينية تحت المراقبة (مثل كانتون، وكنساي، أو هانغشو، وتشوان أو زيتون)، وشروع سفن الصين وتجارها في لعب دور أكثر نشاطا وحيوية في التجارة البحرية. وقد استمرت هذه السياسة التجارية المفتوحة وازدادت قوة بعد استيلاء أسرة يوان التي يحكمها المغول على سنغ الجنوبية. وكما رأينا سابقا، فإن ماركو بولو تحدث عن وجود أعداد كبيرة من التجار المسلمين في مدن الصين وموانئها في عهد كويلاي خان.

حين أصبحت السفن الصينية تبحر حتى قيلون، والسفن العربية (وربما الهندية) تبحر إلى الموانئ الصينية، دبت الحياة من جديد في خطوط الملاحة عبر المضيق، لكن على حساب احتكارات قوة سري فيجايا. فبعد أن فقد تجارها دور الوساطة انتقلوا إلى

ممارسة السطو المسلح والقرصنة في أعالي البحار وإلى انتزاع الإتاوة من السفن العابرة لممر نهر موسي لحمايتها. وفي تلك الفترة، عرفت بالمبانغ بأنها مركز القرصنة الصينية. لكن هذه الفترة من المغامرات التجارية الصينية التي دامت زهاء مائتي عام والتي سنعرضها في الفصل العاشر، لم تدم طويلا. فبعد قيام حكم أسرة منغ على أنقاض الأسرة المغولية البائدة، رجعت الصين إلى موقفها السابق من التجارة والأجانب، ولو أن هذا رأي يَحتمل الجدل. فقد كان لسكان منطقة المضائق من الفطنة ما جعلهم يدركون الفرص التي أتاحتها لهم عودة تجارة الإتاوة، وسرى الاعتقاد بأن هناك منافسا لإمبراطورية سري فيجايا.

ويرى ولترز (١٩٧٠م) أن السلالة المطولة التي تقدم "حوليات الملايو" هي محاولة جدية لربط مؤسس مالاقا (حوالي ١٣٩٨م) بسلالة بالمبانغ الملكية (وبسلالة الهند في عهد التاميل وجاوا في عهد سيلندرا) بهدف إضفاء الصبغة القانونية على مالاقا بوصفها الوريثة الشرعية لسري فيجايا التي اعتقدت أنها ما زالت تحظى بسمعة طيبة لدى الصينيين. كانت مالاقا تطمح في أن تصبح البوابة الجديدة للصين، أي مكان التقاء التجار القادمين من كافة البلدان، لكن قلة مختارة هم الذين يستطيعون عبورها.

لقد نجح إسكندر شاه أي الملك الإسكندر (الأكبر) وهو الاسم الذي اختاره مؤسس مالاقا بعد اعتناقه الإسلام، في اجتذاب التجار من الخارج الذين كانوا من قبل يتوقفون في مراكز تجارية أخرى. وقد أثبتت شروطه المواتية، وتعرفته المنخفضة، ومياهه المحروسة جيدا أنها لا تقاوم. فباعتناقه الإسلام على وجه الخصوص، تمكن من جذب التجار المسلمين الذين كانوا من قبل يفضلون الموانئ المنتشرة على الساحل الشمالي الشرقي من سومطرة أو كداه - كالا في شمال ساحل الملايو.

صحيح أنه حقق نجاحا باهرا في تأسيس مالاقا بوصفها سوقا مركزية أولية، لكنه لم يحقق النجاح التام في احتكار تجارة الإتاوة. ففي فترة القرنين التي غامرت

الصين في الخروج خلالها، اكتسب الصينيون مزيدا من الخبرة في العالم وتخلصوا من الأوهام فيما يخص قوة الممالك الصغيرة المنتشرة على امتداد المضائق.

صلات العرب بمالقا وبالمبانغ والمناطق الأخرى

The Arab Connections to Malacca, Palembang, and Beyond

علمنا للمرة الأولى بوجود تجار البحار العرب والفرس في موانئ الصين من المصادر الصينية (هوي تشان Hui-Ch'an) واليابانية (٧٤٨م) (دي مغلينو Di Meglio ص ص ١٠٨-١٠٩). ومن اللافت أن هذه المصادر العربية الموجودة وهي أخبار سليمان التاجر (أخبار الصين والهند، يعتقد أنها تعود لعام ٨٥١م)، وهي التي أدرجت في نص أبو زيد الصيرافي في القرن العشر.

وإذا صح ما جاء في المصدر الأخير، فإنه يبين طريقا مباشرا من الخليج العربي إلى الصين، حيث يصف خط سير سليمان رحلة تستغرق شهرا واحدا انطلاقا من مسقط إلى قيلون، ومنها إلى كاله أو كالابار على الساحل الشمالي الغربي من شبه جزيرة مالوي عبر مضيق Palk في شمال سيلان في رحلة تستغرق المدة ذاتها عبر خليج البنغال مروراً بجزر نيكوبار، ثم إلى جزيرة تيوما Tiyuma في رحلة تستغرق عشرة أيام عبر المضيق، وأخيرا إلى كانتون في رحلة مدتها شهران عبر شبه جزيرة الهند الصينية مروراً بالمضيق المسمى "بوابة الصين" (انظر فيراند، ١٩٢٢م: ص ص ١٣-١٩). ويعرف أبو زيد في شروحه مدينة كاله بأنها "السوق التي تتمركز فيها عصارة المر، والكافور، وخشب الصندل، والعاج، والقصدير، والأبنوس، وخشب البرازيل، وسائر التوابل العطرية" ويذكر أيضا أن "السفن القادمة من عمان تسلك هذا الطريق." (فيراند، ١٩٢٢م: ص ٩٦).

وفي القرن العاشر، يؤكد المسعودي أهمية كاله بوصفها الميناء الرئيس الذي تستخدمه السفن العربية، لكن لا بد من الاعتراف بأن تجرته المباشرة انتهت في الهند.

فهو يعتمد على أبي زيد وسليمان وغيرهما من التجار والبحارة الذين قابلهم في صيراف وأماكن أخرى في وصفه للمناطق الشرقية الأخرى. ومع ذلك، تعد شهادته إضافة للروايات السابقة. ويذكر أنه بعد المشكلات التي حدثت في كانتون وأواخر القرن التاسع (والحظر الذي فرض على إثرها على دخول التجار العرب إلى ذلك الميناء) ازدادت أهمية كاله - المدينة المهيبة ذات الأسوار العالية والبساتين الوفيرة - بعد أن أصبحت نقطة الاتصال بين السفن الإسلامية والسفن الصينية (انظر شبول Shboul ١٩٧٩م: ص ١٦٢، دي مغليو، ١٩٧٠م: ص ١٠٩) وقد ورد في كتاب بوزرق Buzurg "عجائب الهند" ذكر كاله وتعاملاتها التجارية مع العرب (دي مغليو، ١٩٧٠م: ص ١١٢) كما أن الإدريسي يعرف، ولو بصورة غير مباشرة، كاله بأنها آخر محطات السفن العربية القادمة من سيلان وجزر النيكوبار (ترجمة أحمد، ١٩٦٠م: ص ٣٤).

صحيح أن بالمبانغ أصبحت هي الأخرى ميناء ترسو فيه السفن العربية في ذلك الوقت، إلا أن قلة ذكرها في المصادر العربية تسترعي الانتباه. ويبدو أن كلمة زبيج التي تستعمل غالبا مقابل كاله، تعني سومطرة أو سري فيجايا أو بالمبانغ، لكن مغليو (١٩٧٠م: ص ١١٣) ترى أن الكلمة التي استعملت غالبا للدلالة على سري فيجايا هي *Maharaja* [هكذا] وعاصمتها *سري بوزا* التي تعرفها بأنها بالمبانغ. ويصف بوزوغ سري بوزا (سري فيجايا) بأن فيها خليجا واسعا وآمنا^(٩) وشوارع تنتشر فيها المحلات التجارية (هناك ٨٠٠ صراف في شارعهم الخاص) وأن الضرائب فيها مواتية.

ويذكر الجغرافيون العرب والفرس الذين عاشوا في أواخر القرن الثاني عشر والقرن الثالث عشر، ومنهم ياقوت، والقزويني، وابن سعيد منطقة المضائق هذه، لكنهم ينزعون نحو إحلال أوصاف مستلة من أعمالهم السابقة التي سبقت الإشارة إليها محل الملاحظات المباشرة، ويضيفون جاوا إلى وصفهم مما يعكس تعاضم أهمية تلك القوة التي فاقت في ثروتها ونشاطها التجاري سري فيجايا في أواخر القرن الثاني

عشر. وفي القرن الثالث عشر، أحكمت مملكة ماجاباهيت Majabahit في جاوا سيطرتها على شمال شرق سومطرة وعلى أجزاء من شبه جزيرة المالايو حتى طغت على سري فيجايا في منتصف القرن الرابع عشر (دي مغليو، ١٩٧٠م: ص ص ١١٤-١١٥).

وقبل ذلك بفترة وجيزة، أي في ١٣٤٥-١٣٤٦م، سافر ابن بطوطة من ساحل الهند الغربي إلى الصين (ونزل في موانئ عدة منها كامباي، وكلكتا، وقيلون وقدم لنا بعض الملاحظات المباشرة) لكنه لم يذكر سوى معلومات ضئيلة، على عكس الروايات الكثيرة المتوافرة عن الصين والهند، حول مختلف المجتمعات التجارية في المضائق والأرخبيل الهندي. ويرى بعض الباحثين أن قلة اكتشافه بهذه الأماكن المتوسطة دلالة على عدم أهميتها كدول تجارية. ولعل هذا صحيح؛ لكن مروره بالمضيق كان على ما يبدو سريعا، وأنه لم يتوقف إلا في عدد قليل من الموانئ.

وما يعكس اهتمامات ابن بطوطة الأخرى بوصفه شيخا مسلما، أنه وجه قدرا كبيرا من اهتمامه نحو نشر الإسلام في المنطقة. فهو الذي أخبرنا عن اعتناق حاكمي باسيه وبيراك في شمال شرق سومطرة، والمدن المنتشرة على امتداد ساحل جاوا للدين الإسلامي (دي مغليو، ١٩٧٠م: ص ص ١١٦-١١٧). وتثبت المكتشفات والنقوش في الأرخبيل أنه اعتبارا من الثلث الأخير من القرن الثالث عشر أحرز الإسلام تقدما كبيرا في تلك المناطق.

لكن هذه التحولات الدينية والثقافية، كانت على ما يبدو من نتاج التجار والبحارة المسلمين أكثر من عملية "التهنيد" السابقة، مع أننا لا نعرف كم من هؤلاء التجار المسلمين قدموا فعلا من الشرق الأوسط. وبالنظر إلى تجارة الشتات التي طبعت المنطقة بطابعها الخاص، فإن المجتمعات "العرقية المسلمة العربية والهندية (ومعظمها من الكوجارات) انتشرت بكثافة على امتداد المناطق الساحلية. وقد تزوج هؤلاء من الأسر المحلية، ووظفوا العمال واستقطبوا العملاء، ورسخوا ضمن مجتمعاتهم الفنية والرفيعة

أسس الأمانة في التعاملات التجارية ومبادئ الإحسان في الخدمات الاجتماعية المرتبطة بالدين مما شجع المزيد من الناس على اعتناق الإسلام.

ومن هؤلاء عدد من الحكام الذين ربما كان إسلامهم مرتبطا بهدف عملي ألا وهو اجتذاب التجار المسلمين في فترة الخطاط الإمارات الصغيرة. ومن أهم هؤلاء الحكام، مؤسس مالاقا وهي المدينة التي استطاعت في القرن الخامس عشر أن تغطي على الموانئ المنافسة كافة. صحيح أن تأسيس مالاقا يعود إلى فترة تاريخية تالية للحقبة التي يبحث فيها هذا الكتاب، لكن لا يمكن إغفالها لأن عملية التقسيم إلى فترات تاريخية التي لاءت عالم البحر المتوسط لا تتوافق تماما مع الفترات التاريخية في تجارة المحيط الهندي. وليس بوسعنا أن نقف في منتصف القصة لاسيما ونحن نتبع تطبيق الإسلام وانتشاره في سائر أنحاء جنوب شرق آسيا.

ولعل خير طريقة لإبداء الدور المركزي الذي لعبه ميناء مالاقا في التجارة الدولية في القرن الخامس عشر قبل استيلاء البرتغاليين عليه عام ١٥١١م وتحويله بما يلائم أغراضهم هي وصف تنظيم نشاطاته البحرية. كان في الميناء أربعة مشرفين، كل واحد منهم يتولى الإشراف على السفن القادمة والمغادرة، وجباية الرسوم المستحقة على حمولاتها وتوفير المخازن والأرصفة لتنزيل البضائع وتحميلها، وتوفير أماكن الإقامة لأصحابها، وكان كل من هؤلاء المشرفين مسؤولا أمام وزير المالية المحلي عن حسن سلوك التجار في منطقة نفوذه وأمانتهم. لكن لم أربعة مشرفين؟ الإجابة هي أن موظفا واحدا لم يكن كافيا للتعامل مع هذا الحجم الهائل من التجارة (مع تنوع أصحاب السفن والتجار).

كانت كل منطقة من المناطق الكبيرة التي يأتي منها التجار تدخل ضمن نطاق سلطة أحد المشرفين الموكلين بها. فواحد ينحصر عمله في السفن القادمة من الشرق الأوسط، وبلاد فارس، والهند، وسيلان، والثاني مختص بالسفن القادمة من سومطرة

والمناطق الأخرى على المضيق - وهذا ما يسمى بالتجارة المحلية، والثالث يتعامل مع السفن القادمة من الجزر القريبة، مثل جاوا، وبورنيو، ومكسر، والرابع والأخير يتعامل مع التجار من سيام (أي تايلاند) وكمبوديا، وريو كيو، وبيروناي، والأهم من هذه وتلك - الصين. وليس أدل على "شكل" النظام العامي في القرن الخامس عشر من توزيع الأدوار هذا، فلم يكن بينهم واحد هو المسيطر، بل كان على الجميع العمل في ميناء على المضيق.

لكن هذا سرعان ما تبدل. ففي القرن السادس عشر، ظل الميناء محتفظا بسيطرته - لكن تحت سيطرة البرتغال، وهي القوة البحرية الجديدة التي نصبت نفسها، لفترة وجيزة على الأقل، سيدة على المحيط الهندي والمضائق المؤدية إلى الصين. ومع أن الهولنديين والبريطانيين تحدوا البرتغاليين، لكن أحدا من الدخلاء الأوروبيين لم يواجه تحديا من جانب النظام الذي فرضته. أما الصين، وهي القوة الوحيدة التي كان بوسعها مقاومة الهيمنة الأوروبية، فقد انسحبت من الصراع قبل ذلك بسبعين عاما!

ويقدم الفصل العاشر تحليلا لمصادر القوة الصينية وإحجامها المحير، أو عجزها، عن استخدامها. لكن قبل أن نعرض هذه المسألة المركزية، لا بد من تقويم العبر التي نستخلصها من بحثنا في منطقة المضائق عن النظام العالمي قبل الهيمنة الأوروبية.

العبر المستخلصة من المضائق

Lessons from The Straits

تعتمد دول الوساطة التجارية التي كانت بمثابة البوابات أو نقاط التبادل للآخرين اعتمادا كلياً على الإنتاج الصناعي والمصالح التجارية للمناطق التي تستخدمها. فنهوضها وتحداها لا يتحقق بشكل مستقل في معزل عن مصادرها المحلية أو موقعها الاستراتيجي.

كما أن توافر السلع المنتجة محليا (حتى العطور، والتوابل، والمعادن الثمينة التي كانت رائجة في القرن الثالث عشر) لا يضمن وجود سوق لها على الإطلاق، لكنه يجعل وجود السوق ممكنا. فهذا الفارق بين ما هو موجود على الأرض أو في باطنها (من الموارد الممكنة مستقبلا) وبين ما يمكن تعريفه بأنه مورد حقيقي إنما هو غاية يحفزها "التقويم". فالثانية هي ظاهرة السوق. فالمناطق التابعة هي المناطق التي لا تستخدم أو لا تطور مواردها الخاصة، بل تقدمها للآخرين. وهذا هو سبب بقاء دول النفط اليوم دولا "تابعة".

وبهذا المعنى، شكلت منطقة دول المضائق تبعية طبيعية في النظام العالمي في القرنين الثالث عشر والرابع عشر - فموارد المنطقة - مثل المعادن بما فيها القصدير، والنحاس، وبالأخص الذهب، والمنتجات العضوية مثل الخشب، والفاكهة، والتوابل، والمكسرات، والراتنج، والكافور، والعطور، والعقاقير الأخرى - كانت متوافرة بكثرة محليا، ولا تحتاج إلى اليد العاملة لاستخلاصها. فاليد العاملة التي قدمها سكان المناطق الداخلية بمهارة فائقة،^(١١) استجابت بدرجة عالية إلى مستوى الطلب في الموانئ على امتداد الساحل. فإذا زاد الطلب، أعيد تعريف المنتجات الطبيعية كموارد للتصدير؛ وإذا تراجع الطلب، تحول السكان إلى اقتصاد الحياة اليومية. لكن الحقيقة المهمة هي أن الطلب كان يأتي أساسا من الخارج. لقد كان ازدياد الطلب على المنتجات بشتى أنواعها، الذي نشأ في النظام العالمي في القرن الثاني عشر وما بعده، هو الذي غير منطقة المضائق من منطقة متواضعة تابعة للصين إلى مجموعة من مجتمعات الوساطة التجارية.

ولا يمكن لأحد أن ينكر أن الدور "الطبيعي" الذي لعبته الموانئ المنتشرة على امتداد المضيق كان دور الوسيط التجاري (أي الكومبرادور)، وهو دور تتحكم فيه الظروف السياسية، ولا يتمتع بالاستقرار الاقتصادي. فعلى سبيل المثال، نرى أن سنغافورة وهونغ كونغ، وهما أفضل مثالين على النظام العالمي اليوم في تلك المنطقة -

كلاهما تدينان بازدهارهما إلى "حرية التجارة"؛ فسنغافورة ميناء حر يتبادل فيه التجار بمختلف فئاتهم البضائع المنتجة خارج البلاد في منأى عن القيود والضرائب الباهظة، ويودعون أموالهم بأمان، ويحولون رؤوس أموالهم من دائرة تجارية إلى أخرى كما يحلو لهم. وبذلك تكون سنغافورة أشبه بسابقتها مالاقا. أما هونغ كونغ فهي منطقة تجارة حرة مشابهة، وتتنحصر مهمتها الأساس في أن تكون "بوابة" للصين التي كانت حتى فترة قريبة تضع القيود على التجار الأجانب، وتحول التجارة الخارجية حتى اليوم إلى الموانئ الدولية مثل شانغهاي وكانتون. فازدهار هونغ كونغ يرتبط بقدرتها على الوصول إلى سوق هي في الأصل محظورة. وبذلك تشبه هونغ كونغ بالمبانغ أو جامبي اللتين تستمدان أهميتهما من علاقاتهما الخاصة بتجارة الإتاة التي كانت هي المفضلة لدى الأسر الحاكمة قبل أسرة سنغ.

ونجد أن من السهل أن نفهم سبب الضعف السياسي لهذه المواقع. فاحتلال موقع الصدارة بين الموانئ الدولية على امتداد طريق بحري يسلكه الجميع لا يعتمد على الميزة الجغرافية وحسب، بل على قدرة ذلك الميناء على جذب مختلف أنواع الشركات الأجنبية من خلال ضمان سلامة الناس والبضائع وحرية الحركة. والأهم من هذا وذاك، قدرة المركز التجاري على ضمان استعمال التجار الآخرين للمنفذ ذاته. ومن الواضح أن هذه المتغيرات لا تتوافر كلها في إدارة الميناء ذاته.

لقد بدأ هذا الفصل بوصف لدولة مالاقا الأسطورية التي ظلت على مدى قرون عدة الميناء الرئيس على المضيق دون منازع. لكن انحسار دور مالاقا يوضح لنا تبعيتها السياسية. وقد استعاد الميناء أهميته السابقة في عهد البرتغاليين ولو أن كثيرا من التجار المسلمين غيروا ميناءهم المفضل إلى آجه Atjah. وما إن رسخ البريطانيون دعائم حكمهم في المنطقة، حتى قرروا بناء موانئ عند الطرف الذي يمكن الدفاع عنه من المضيق؛ لذلك فإن بناء موانئ من الطراز الأول في بنانغ Penang وسنغافورة حكم على

مالاكا المهملة بالنسيان الذي تعاني منه حاليا.^(١١) وقد ورثت ماليزيا المستقلة حديثا في الستينيات هذين الميناءين المتنافسين حين خضعا لسياسة سيطرة مشتركة. أما هيمنة سنغافورة الأخيرة فلم تتحقق إلا بعد انفصال تلك الجزيرة عن الاتحاد الماليزي لتقيم دولة وساطة مستقلة.

أما قصة هونغ كونغ فتعطينا رؤية تحليلية لموت ما يسمى بإمبراطورية سري فيجايا التي بلغت ذروة مجدها حين كانت قادرة على الوصول إلى الهند - وهذه ميزة محظورة على الأعراب. أما مصير هونغ كونغ فقد تحدد الآن. فخلال وقت قصير نسبيا سينتهي عقد استئجار بريطانيا لهذا الجيب الذي تحكمه من بعيد، وسيعود الميناء إلى الإدارة الصينية. إن نتائج هذه الخسارة المتوقعة لهذه العلاقة الخاصة مع أسواق الصين بدأت تظهر بالفعل في إخراج رؤوس الأموال المحلية والأجنبية من هونغ كونغ وانتقال التجار وشركائهم إلى أوروبا والولايات المتحدة وكندا. (وهذا ما حدث بالفعل بعد خروج بريطانيا من هونغ كونغ وتسليمها إلى الصين - المترجم). ومن ناحية أخرى، بدأت المصالح الأجنبية في إقامة علاقات مباشرة مع الاقتصاد الصيني لتحل محل العلاقات التي كانت المدينة الدولة تتوسط فيها. وربما كانت الظاهرة ذاتها وراء انهيار سري فيجايا. ومن اللافت أن يخبئ المرء حال هونغ كونغ بعد خمسين سنة من الآن، رغم استبعاد رجوعها إلى ما كانت عليه دولة بالمبالغ المتخلفة.

لكن ما هي مضامين هذه الحقائق بالنسبة إلى نهوض النظام العالمي في القرن الثالث عشر والمخاداره؟ من الواضح أن منطقة المضيق كانت قوة سلبية نسبيا في مرحلتي الدورة كليهما. فمكائنتها مستمدة بشكل كامل تقريبا مما يجري في بقية النظام الذي اقتصر عمله على التسهيل حين كان في أفضل حالاته، لكنه لم يستطع أن يمارس الحل والعقد على الإطلاق. ولم تتمكن الإمارات الصغيرة على المضيق من أداء دور فعال في توجيه التجارة العالمية إلا خلال الفترات حين كانت القوى المهيمنة على النظام تسمح بذلك.

حتى في تلك الحالة، كان تأثير نشاطات الإمارات الصغيرة محليا بشكل واضح. فدولة من دول المدن تستطيع أن تنافس أخرى على حصة من سوق العبور. فالتجار الرعاع - أي البحارة الرحل، الذين يمكن لعصابتهم أن تنطلق دون سابق إنذار من الجزر الصخرية التي لا حصر لها والمنتشرة في كافة أرجاء المنطقة - قد يرفعون أحيانا رسوم الحماية المفروضة على العبور أو يجبرون السفن على تحويل مسارها عبر مضيق سندا أو حتى على عبور شبه جزيرة تايلاند عند برزخ كرا. لكن "حلق العالم" كان باستطاعته اعتراض سبيل التجارة أو السماح بمرورها بسهولة وريح، لكنه لم يستطع توليدها.

لكن الممالك الصغيرة على طول الممر المائي فشلت في أن تكون قوى بحرية في حد ذاتها. وبرغم آراء نوتبوم (١٩٥٠-١٩٥١م) المعاكسة، فإن معظم النقل البحري في الفترة التي نحن بصدها كان يتم على السفن العربية والهندية القادمة من الغرب وعلى المراكب الصينية القادمة من الشمال الشرقي. وكلما تحرك الصينيون نحو الخارج بقوة وجراً، ازدادت رفاهية الموانئ الوسيطة لكن على حساب أهميتها. وكلما انسحب الصينيون من الدائرة الغربية، أو حظروا وصول السفن الأجنبية إلى موانئهم، ازدهرت الموانئ على المضيق لأن المراكب الصينية امتصت التراخي في الدائرة الشرقية من خلال شركاتها في التجارة في بالمبانغ، وكدهاء أو مالاقا فيما بعد. وما إن انسحب الصينيون من تلك الدائرة في القرن الخامس، حتى نشأ فراغ في المنطقة. لكن حين ملأ الأوروبيون ذلك الفراغ وهو خال من أية نظم دفاعية في القرن السادس عشر، صار نظام العالم القديم الذي ساد في القرن الثالث عشر نواة للنظام الجديد الذي ما زال يشكل عالمنا اليوم، ولو أن قوته في المخدار.

الهوامش

Notes

١ - هناك كثير من الجدل حول ما إذا كانت بالمبانغ رأس شيء يمكن أن يسمى

"إمبراطورية" (انظر بالأخص الحاشية رقم ٨).

٢- مرة أخرى فند ولترز (١٩٧٠م) هذه النقطة تفنيدا منطقيا إلى أبعد الحدود، وذكر أن النسب الذي ورد في حوليات المالايو Malay Annals (الترجمة الإنجليزية، ١٨٢١م وما بعدها، مخطوطة رافلز رقم ١٨) يجب ألا يؤخذ على أنه صحيح. لكننا سنعود إلى هذه النقطة فيما بعد.

٣- هناك خلاف بين الباحثين حول موقع هذا الميناء الذي كثيرا ما تأتي المصادر العربية على ذكره. ومع أن هناك إقليما في ماليزيا اليوم يسمى كداه، وأن كثيرا يعتقدون أن ذلك الميناء كان في تلك المنطقة بصفة عامة، لكن بعض الباحثين (ويتلي Wheatly، ١٩٦١م) يحدد موقعه بالقرب من برزخ كرا Kra في تايلاند.

٤- على الرغم من أن المؤرخين جميعهم يشيرون إلى ندرة الوثائق المكتوبة المحلية، فإن من النادر أن يشير أحدهم بوضوح ألسيتر لام Alstair Lamb (في وانغ، ١٩٦٤م: ص ص ١٠٠-١٠١) إلى مخرج من هذه العضلات. ويرى لام أنه لا شيء يستطع أن يقدم الإجابات المطلوبة سوى "تحليل دقيق للدليل اللغوي والآثاري والأثروبولوجي". لكن حين نجمع أنماط الدليل الثلاثة هذه، لا بد لنا من توخي الحيلة والحذر واستبعاد عناصر التشويش.

إن التاريخ المستمد من النصوص هو تاريخ يبحث عن بلد. فالنصوص المكتوبة عن موقع أسماء الأماكن من المصادر الصينية والعربية والهندية غزيرة جدا لكنها تتسم بالتخمين والتضمين. أما التاريخ المستخلص من البحث في الآثار فيتسم بالدقة التامة لكنه لا يعطينا شيئا ملموسا فيما يخص الأسماء والتواريخ ... وبوسعنا تتبع صعود المستوطنات والمخارها. ونستطيع أن نرى مدى التأثير من الصين والهند، لكننا لا نستطيع اكتشاف أسماء المستوطنات على وجه الدقة. (في وانغ، ١٩٦٤م: ص ١٠١).

٥- كما يذكر سبنسر (١٩٨٣م: ص ص ٨٠-٨١) بدقة فإن "آراء الهنود حول جنوب شرق آسيا في العهود الغابرة متشابكة في نسيج المعرفة الدينية التي توفر وسيلة لتحديد الآفاق الجغرافية للهند القديمة". فالجزيرة الذهبية في الملاحم تعود إلى

جنوب شرق آسيا. "ولطالما وصفت جزيرة سومطرة باستمرار بأنها جزيرة الذهب. فالمنتجات المحلية كانت عوامل الجذب الرئيسة وهي: الذهب والفضة، والأحجار الكريمة، والكافور.... (وبذلك نعرف أن) الهنود كانوا يترددون على جنوب شرق آسيا بحثا عن الثروة حتى قبل وجود تجارة واسعة النطاق مع الصين."

٦- إن عدم وجود معابد ضخمة على الطراز الهندي في منطقة بالمبانغ وجامبي مخيب للأمال. وقد حمل هذا بعض الباحثين على القول إن "تهنيد" هندسة جنوب شرق آسيا سلك طريقا مختلفا إلى حد ما. فبدلا من أن تتحرك الثقافة الهندية المادية بحرا بصورة مرحلية، ربما انتشرت برا إلى منطقة الهند الصينية (تشامبا وفيتنام) ثم انحدرت جنوبا عبر تايلاند وشبه جزيرة الملايو قبل انتقالها إلى جاوا الشرقية، (أي في بورو بودور Borobudur). وحتى في هذه الحالات يبدو أنه كانت هناك عملية تضمين متدرجة أو توطين النماذج التي يعود أصلها إلى شبه القارة الهندية بدلا من عملية زراعة شاملة جامعة للأشكال الأجنبية. ويقدم لنا نوتبوم Nooteboom (١٩٥٠-١٩٥١م: ص ١٢٥) دليلا رائعا على عملية التوطين هذه قائم على دراسته الفنية للقوارب. فبناء على دراسته للإفريز المنحوت في معبد بورو بودور، يخلص إلى نتيجة مفادها أن القوارب المرسومة هي قوارب معقدة ذات مقدمة مزدوجة (أي إنها قابلة للتحرك نحو الأمام والخلف)؛ وهذه القوارب معروفة في جاوا، لكنها لم تستعمل قط في النقل البحري الهندي.

إن ندرة المعالم هندية الطراز في منطقة بالمبانغ اليوم لا ترقى إلى كونها دليلا قاطعا على عدم وجود مثل تلك العاصمة؛ فطبيعة الأرض ذاتها لا تسمح بمثل هذه المعالم الضخمة. فالتاريخ الكلاسيكي لسومطرة الذي كتبه وليم مارسدن William Marsden في حوالي نهاية القرن الثامن عشر (الطبعة الثالثة، ١٨١١م، طبعة عام ١٩٦٦م: ص ٣٦١) يصف بالمبانغ بأنها واقعة في "منطقة سبخية مسطحة" وبأنها تمتد مسافة ثمانية أميال على ضفتي النهر والوادي المجاور. "والمباني مصنوعة من الخشب والخيزران، ومبنية على

أعمدة، وسقوفها من سعف النخيل" وإلى جانبها أعداد كبيرة من المساكن العائمة، ومعظمها من المحلات والقوارب هي وسيلة المواصلات الوحيدة تقريبا. لذلك فإن من المستبعد جدا العثور على القطع الأثرية في مثل هذه الظروف".

٧- يذكر نوتبوم (١٩٥٠-١٩٥١م) وهو من أبناء سومطرة، مثلما أن كوديه Coedes معجب بالهند، أن التأثيرات الهندية في سومطرة وجاوا يجب ألا تعزى إلى الاستعمار الهندي بل إلى انتشار النقل البحري من سري فيجايا ذاتها (نوتبوم، ١٩٥٠، ١٩٥٠-١٩٥١م: ص ١٢٧). ويشير إلى سجل متصل للملاحة الجاوية (قوارب في الأنهار، والقوارب المزدوجة في البحار المفتوحة) منذ ما قبل التاريخ، ويؤكد الدور الإيجابي الذي لعبته القوارب السومطرية في التواصل مع الهند في العصور الوسطى (نوتبوم، ١٩٥٠-١٩٥١م: ص ص ١١٩-١٢٣).

٨- إن مسألة وجود امبراطورية سري فيجايا أو عدم وجودها من المسائل المهمة في التاريخ. ويفترض كل من وانغ (١٩٨٥م) وكوديه (١٩١٨-١٩٦٨م)، وبالطبع نيلاكانتا ساستري Nilakanta Sastri (١٩٤٩م) أنها كانت موجودة مثلهم مثل هول (١٩٨٥م)، مع أنه يختلف عنهم حول موقعها. أما سينسر (١٩٨٣م) فيشارك بعض الباحثين الآخرين، بمن فيهم أنا، ارتياهم، حيث يعتقد هؤلاء بأنها ربما كانت "واجهة". وتأتي أشد المعلومات ضررا من النتائج المخيبة للأمال التي تمخضت عنها عمليات التنقيب المكثفة عام ١٩٧٤م في منطقة بالمبانغ، إذ إنها لم تسفر عن اكتشاف أية قطعة أثرية يعود تاريخها إلى فترة الهيمنة المقروضة لإمبراطورية سري فيجايا المزعومة. فإما أن سري فيجايا لم تكن سوى أوهام (أو من صنع خيال كوديه وفيراند)، أو أن عاصمتها بالمبانغ تقع في مكان آخر. وتجدر الإشارة إلى أن ولترز وضع كتابه حول سقوط سري فيجايا قبل أعمال التنقيب هذه، مما يجعل مصدره أقل حسما - ولولا ذلك لكان مصدرا ممتازا، على عكس هول الذي اشترك في عمليات التنقيب ووضع كتابه بعد انتهائها.

٩- إن ذكر خليج يجعل الوصف محل شك ولاسيما إذا كان موقع بالمبانغ الحالي هو موقعها القديم ذاته. وربما كانت هناك مدينة تسمى بالمبانغ معروفة للعرب باسم سريوزا Sribuza لكنها كانت في مكان آخر. إن هول (١٩٨٥م) يلجأ إلى هذا الموقف.

١٠- يبين مثال الكافور مدى المهارة التي يتطلبها مثل هذا الاستخراج؛ فالمسألة ليست بسيطة مثل قطاف الجوز والتوت. فالكافور مادة راتنجية متكلسة تتكون في باطن الأشجار بسبب إصابتها ببعض الأمراض، ولا يمكن معرفة أنها موجودة من الخارج. ومع أن مارسدن Marsden (١٨١١م، طبعة ١٩٦٦م) قال إن التعرف على الشجرة التي تحتوي على الكافور يتطلب قدرا كبيرا من التجربة والخطأ والقطع، لكن هناك قدرا كبيرا من المعرفة المحلية الخاصة بتحديد مواقع هذه المادة الثمينة. وبالمثل، فإن دقائق الذهب كانت تستخرج أحيانا من جداول الماء، أما القطع الكبيرة فكانت تستخرج من المناجم في مناطق أخرى من جزيرة سومطرة، وهذا يدل على مهارة فائقة في عمليات التنقيب.

١١- لا بد من الاعتراف بوجود أسباب أخرى تكمن وراء القرار البريطاني. فمع تطوير السفن ذات الغاطس العميق لم تعد المنشآت في ميناء مالاقا بالكفاءة المطلوبة؛ واضطر الناس إلى استعمال الصنادل في نقل البضائع والركاب بين السفن الضخمة الراسية قبالة الميناء والميناء ذي المياه الضحلة الذي لم يعد قادرا على استقبال تلك السفن. فإنقاذ ميناء مالاقا كان شبه مستحيل من دون الاستثمارات الهائلة.