

## النجوم والكود

لقد أصبح من المقرر أن دراسة المناطق الحدية والخطوط الحدية فرع هام من الجغرافيا السياسية . ومن ثم فانه من المرغوب فيه بادىء ذي بدء توضيح مدلول التعبيرين . أما في الاستعمال العادى فالتعبيران مترادفان فى كتابات السياسيين والمؤرخين ومن اليهم . وقد نجد ايضا لهذا التبادل فى استعمال الألفاظ فى هذه الحقيقة ، وهى أنه حتى العصور الحديثة نسبيا كانت حدود الدول والأمبراطوريات العظمى ، باستثناء واحدة أو اثنتين سيئة التحديد بسبب نقص المحميات المفصلة عن تلك البقاع وعدم وجود خرائط مضبوطة لها . ولكن نتقدم أساليب مسح الأراضى ورسم الخرائط وتطور الدولة الى شكلها الراهن أصبحت الغالبية العظمى للحدود الآن ليست فقط واضحة المعالم بل أيضا مخططة تخطيطا مضبوطا على الأرض

كذلك ، قبل أن يقسم العالم كله بين الدول الكثيرة ، كانت أجزاء كبيرة من سطحه متروكة فى كثير من الأحيان بسبب عدم صلاحيتها لسكنى الانسان بالنسبة لأحوالها الطبيعية كأن تكون مستنقعات أو غابات — متروكة على أنها حواجز واقية تستطيع خلفها الدولة الحديثة أن تنمو فى أمن نسبي . غير أنه أمكن التغلب على هذه الحواجز بالتدرج بطريقة أو بأخرى ، واندمجت فى أراضى الدول . وحتى فى الصحارى الكبرى كان سلطان الدولة يمتد حتى يلتقى بمصلحة دول أخرى ، وعندئذ تصبح الحدود الفاصلة أمرا ضروريا . وعلى هذا تكون المناطق الحدية مساحات

من الأرض كما يفهم من التعبيرات « حدود أماكن الاستيطان » و « الأطراف الريادية » وغيرهما . فهي اذن لها مساحة كبرت . و صغرت وتعرض للتغير المستمر لأن الوسائل البشرية تحدث تعديلات في طبيعتها واستخدامها . ولقد مضى وقت التوسع الاقليمي على نطاق واسع في مثل أقاليم الحدود هذه ، وما تبقى منه انما هو فترة زيادة المستوطنين والانتفاع بالأرض وادماج المنطقة الحديدية داخل نطاق الدولة . وليس معنى هذا أن الحدود في العالم قد اختفت ، بل لاتزال على العكس ، مناطق أطراف . وفي بعض الحالات لاتزال تكون مناطق نزاع بين البلاد المتجاورة . وهي بهذه الصفة عناصر شقاق في العلاقات بين الدول لا يمكن للجغرافى السياسى تجاهلها

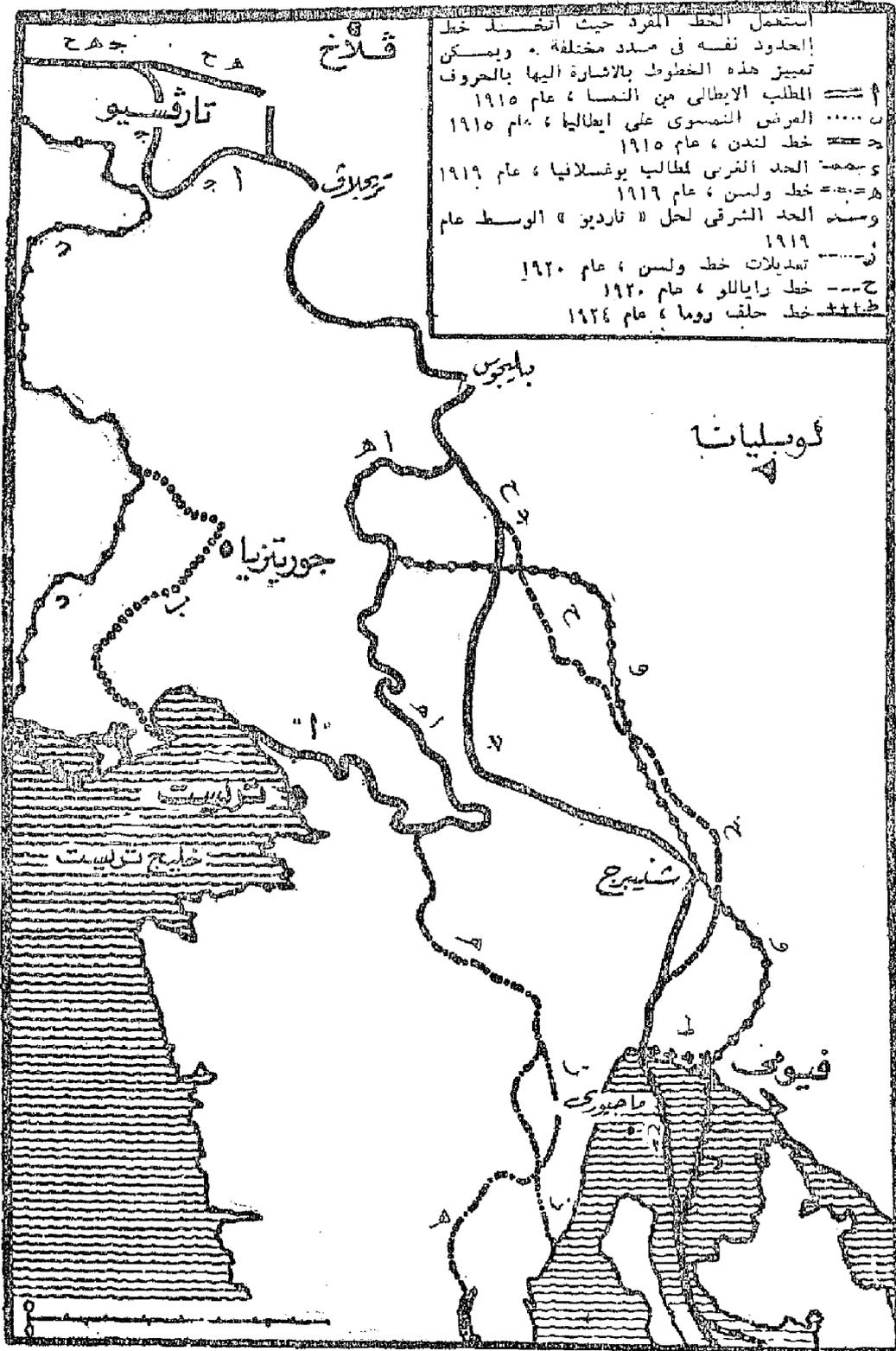
وبينما ندرك استمرار وجود المناطق الحديدية بالمعنى الذى استعملنا فيه التعبير فيما تقدم ، فانه من الضرورى كذلك ادراك أن طبيعة الدولة الحديثة تستلزم اقامة حدود واضحة للمنطقة التى تشملها سلطتها وتنظيمها . ولأجل كل أنواع نشاطها المتعددة من ادارة الى ضرائب الى دفاع الى تجارة الى غير ذلك يجب أن تكون أرضها محددة تحديدا واضحا ليس بالمناطق الحديدية ، بل بخطوط غير قابلة للخطأ . ومثل هذه الخطوط هى الحدود بين الدول ، ولولاها لتحول النظام الحالى للدول الى حالة من الفوضى ، اذ أنه يكون من المستحيل معرفة مكان انتهاء سيادة دولة ما وابتداء سيادة الأخرى . كما أنه لم يعد هناك مكان متسع « لمناطق الحياد » أو « الأرض الحرة » . وباستثناء الدول الجزرية مثل أستراليا ونيوزيلندا وأيسلندا نجد أن كل البلاد لها صلات برية مع دولة أخرى أو أكثر . ولنا بعض الدليل على مقدار هذه الصلات وتجزئة سطح الارض في تقديرات (١) بوجز S. W. Boggs التى تبين أن طول الخطوط الحديدية بين الدول ( ماعدا السواحل ) يبلغ ١٠٣٥٣٤ ميلا ( ١٦٥٠١٣ كيلومترا )

(١) س . و . بوجز مؤلف كتاب « الحدود الدولية » وهو دراسة لوظائف الحدود ومشاكلها  
طبعة نيويورك سنة ١٩٤٠ - ملحق « ١ » صفحات ٢٠٧ - ٢١٨

غير أنه لا يمكن عمل تقدير كهذا لمناطق العالم الحدية لسبب بسيط ، هو أنه ليس هناك اتفاق على مدى هذه المناطق ، لأنها مناطق انتقال بين أقاليم جغرافية وليست بين الدول ، مع أن الخطوط الحدية كثيرا ماتر بها . ولذلك فانه من المرغوب فيه ، والمفيد أيضا ، أن نحدد استعمال هذين التعبيرين تجنباً للاضطراب في التفكير والتأويل . فمناطق الحدود بطبيعتها مساحات ، وأما الأخرى فخطوط .. ويمكن أن نصف النوع الأول وصفاً صحيحاً بأنه حدود « طبيعية » على اعتبار أنها أجزاء من سطح الأرض ، وفي بعض الحالات توضع في قائمة المناطق الجغرافية نظراً لما لها من صفة الذاتية القائمة على وظائفها باعتبارها مناطق انتقال . أما النوع الثاني فهو حدود « صناعية » يختارها الانسان ويحددها ويخططها . وهي أحيانا تتفق مع الظواهر الطبيعية للاقليم ، وأحيانا أخرى لا تقم وزناً اطلاقاً لمثل هذه العوامل الجغرافية

وبسبب هذا الفرق ، حقاً لنا مثلاً أن نصف قاع أخدود نهر الراين بأنه حد طبيعي بين ألمانيا وفرنسا ، ولكن اختيار نهر الراين واستعماله جزءاً من خط الحدود الألمانية الفرنسية يعطى ذلك الخط طابعاً صناعياً . ومع أن النهر ظاهرة طبيعية ، فإن استخدامه على أنه حد سياسي أمر صناعي . كذلك هناك ما يبرر بعض التبرير وصف جبال الألب بأنها المنطقة الحدية الطبيعية بين إيطاليا وفرنسا ، ولكن الخط الحدي بين البلدين يمثل نتيجة بعض القرون من التعديل بين الإيطاليين والفرنسيين . ولعل هذا الفرق يمثله أقوى تمثيل أن المنطقة الحدية ، سواء أكان طابعها طبيعياً أم لغوياً أم دينياً أم جنسياً لا يمكن نقله . انها قد تغير طابعها وقد تفقد كثيراً من وظيفتها الحدية ، ولكنها يجب أن تظل في مكانها الأصلي . وأما الخطوط الحدية ، فعلى النقيض من ذلك ، لا يمكن أن تكون غير متحركة على الإطلاق ، كما يستدل من دراسات الآنسة س. سوسرمان (١) (S. Saucerman)

(١) انظر كتاب Boundary Making « وضع الحدود » للمؤلف س. ب. جونز S. B. Jones وقد صدر بمدينة واشنطن سنة ١٩٤٥ ، وبه بحث تفصيلي للتعبيرات الفنية المستعملة بمناسبة الخطوط الحدية



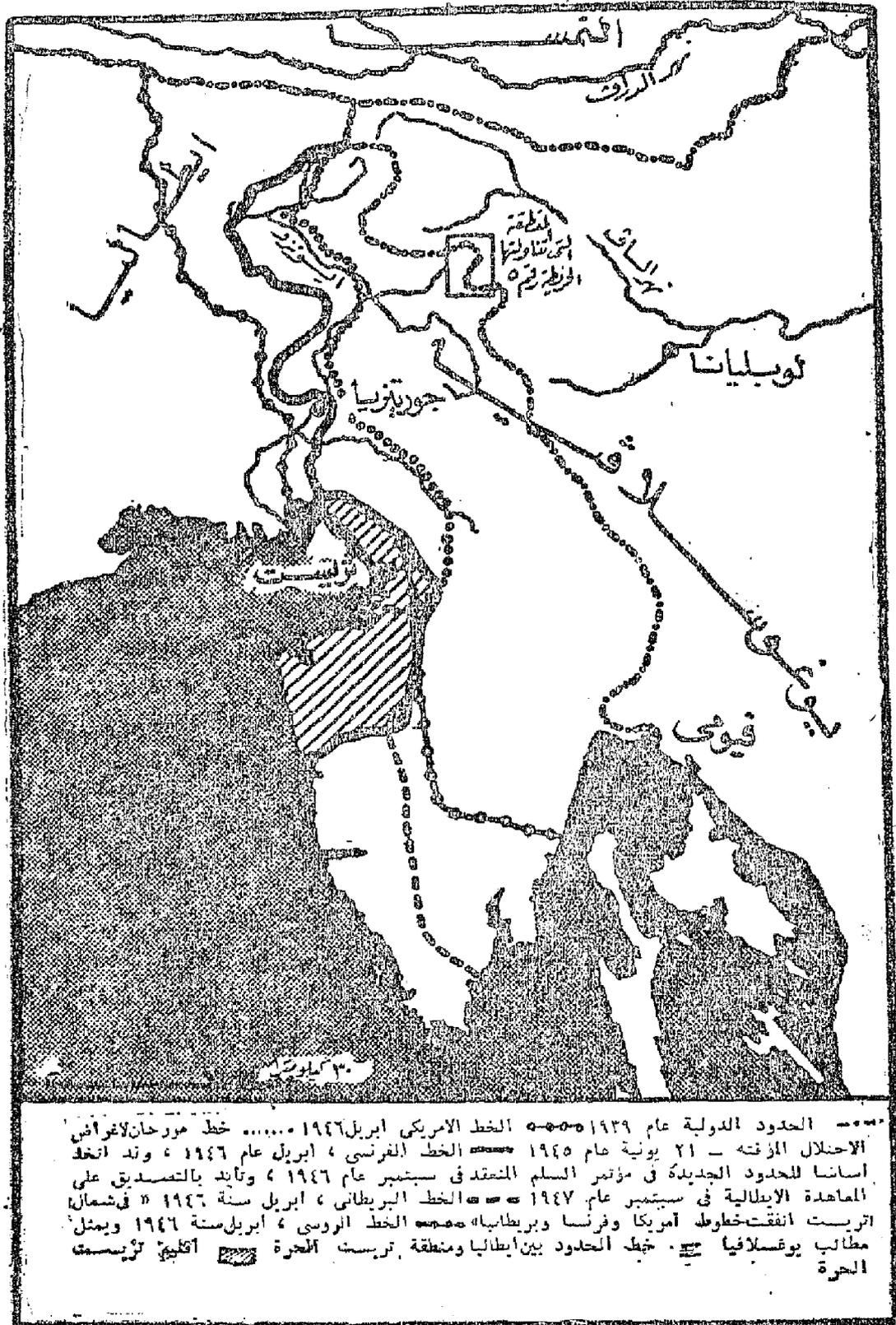
خريطة رقم ( ١ )

جهود دامت عشرين سنين، محاولة تسوية خط الحدود اليوناني ١٩١٤-١٩٢٤

التي تقدر أن التغييرات في الخطوط الحديدية وهي التغييرات الناشئة عن الحرب العالمية الأولى في أوروبا وحدها أدت الى نقل آلاف كثيرة من الاميال المربعة من الارض

ان هذه التفرقة في المعنى بين المنطقة الحديدية والخط الحديدى تساعد على جلاء كثير من الصعاب المتصلة بالعلاقات التي تنشأ عن تجاوز الدول ، فالمناطق الحديدية موجودة دائما . وما الجغرافيون الا ملسبون بشساكل وجودها حين يحاولون تعريف الأقاليم . ومع أنه كان لها دائما امتداد أرضى ، وكانت تشغل دائما أجزاء من سطح الكرة الأرضية ، ولكن بسبب طابعها الانتقالي تحدثت التعريف المضبوط

وكانت البحار ، والغابات العظيمة ، والمناطق الجبلية ، والمستنقعات الواسعة ، والصحارى الحارة والباردة ، تقوم حواجز تحول دون التوسع والاختلاط بين البشر . ولكن بفضل قوة ابتكار الانسان واقدامه خف كثيرا أثر وظيفتها الفاصلة . وظهر ذلك بدرجة أبرز ماتكون في تلك الجهود التي بذلت لتنظيم أنواع النشاط البشرى والانتفاع بالموارد ، الأمر الذى يبدو جليا في الدولة الحديثة . فهكذا كانت جبال «الابلاش» ، المنطقة الحديدية للثلاث عشرة مستعمرة الأصلية في أمريكا الشمالية. وما ان اكتشفت طرق الاودية في هذا الحاجر ، واستخدمت استخداما فعلا حتى تولت عنها وظيفتها الحديدية منطقة « البرارى » ( الحشائش ) في الغرب الأوسط ، وهذه بدورها حلت محلها سلاسل الجبال في الغرب الأقصى ، حتى وصل « انتشار الامبراطورية غربا » في نهاية الأمر الى المحيط الهادى . ومثل هذا الامتداد لسلطة الدول عبر القارة الذى يجد مثيلا له تماما في تحرك السلطة الروسية بالتدريج شرقا في قارة آسيا .. مثل هذا الامتداد لم يعد ممكنا بعد . ذلك لأنه في الأماكن التي لم تدمج فيها المناطق الحديدية في الدول تصبح مشكلة القرن العشرين ، مشكلة التعديل الاقليمي ، وتتمثل بأجلى وضوح في الجهود التي تبذل لوضع الخطوط الحديدية في المناطق المتنازع عليها



خريطة رقم ( ٢ )  
 خطوط الحدود المقترحة في المجاز اليولياني ١٩٤٦ - ١٩٤٧

وهالك ثلاثة أمثلة توضح هذه النقطة .. أما المثل الأول فهو المنطقة الوسطى في أوروبا الواقعة بين بحر البلطيق والبحر الأدرياتيكي والتي سميت بحق « المستنقعات الشرقية في أوروبا » (١) . في هذه المنطقة أراض يقطنها ما يقرب من مائة مليون نسمة من متعدد الأجناس ومختلف الثقافات . وقد ظلت هذه المنطقة الحد الفاصل بين الشرق والغرب كما بقيت مفتوحة للمؤثرات الاقتصادية والثقافية من الجانبين ، وعرضة للفتح العسكري ومداومة الجيوش والتجار على اجتياحها . كل ذلك بسبب موقعها الجغرافي .. فيئتها الجغرافية خالية من الحواجز عسرة الاجتياز ، مع أنها ساعدت على توجيه وتسيير التحركات البشرية في اتجاه خطوط معينة . فهذا الاقليم اذن لم يكن منطقة حدية ذات عقبات كما يبين تاريخها بالادلة الوفيرة ، ولكنها بالاحرى كانت جسرا للعبور . ولم تنجح الجهود لتحويلها الى « محجر صحى » بطريقة ملحوظة . وكانت طريقة القرن العشرين لتكييفها وفق أحوال المنطقة الحدية هنا ، اقامة سلسلة من الدول المستقلة والضعيفة في نفس الوقت ، والتي لم تزد الا قليلا على أن تكون معادلة للحدود الكارولنجية ( شارلمانية ) في القرن التاسع . وربما كانت هذه الدول مستقلة من الناحية السياسية ، وأما من الناحية الاقتصادية والناحية العسكرية فلم تكن أكثر من دول تابعة للدول المسيطرة الى الشرق والغرب منها

على أننا نرى نوعا آخر من التعديل في الطرف الشمالى الشرقى للبحر الأدرياتيكي ، حيث يدنو عالم البحر المتوسط من بلاد نهر الدانوب ويصبح تقريبا ملاصقا لها . هذان الاقليمان المختلفان اختلافا عظيما بيئنا ، تفصل بينهما شقة ضيقة من الأرض يبلغ اتساعها نحو خمسة وعشرين ميلا ، وبها فجوة من أيسر الفجوات عبورا في الحافة الجبلية الشمالية

(١) انظر كتابه ه.ج. وانكلين Wanklyn بعنوان « اراضى الحدود الشرقية لأوروبا » والصادر بلندن سنة ١٩٤١ .

للبحر المتوسط والجزء الشمالى لهذا الاقليم اليولياني (١) اقليم جبلى (البى) بينما نصفه الجنوبى أرض طفلة منخفضة . والاقليم كله قليل السكان وليس به الا اليسير من الموارد المادية للزراعة أو الصناعة . ولولا أهمية موقعه لما كان له شأن يذكر فى تاريخ أوروبا . ولكن لأنه يقع بين اقليمين كبيرين متباينين ، فأى توسع من أحد الجانبين الى الآخر يحتم عليه الدخول من أبواب ذلك المعبر . ولذلك أصبح من أيام الرومان فصاعدا منطقة حدية يقوم بسببها النزاع . فاستولت عليها دول من البحر المتوسط وأوروبا الوسطى والدانوب على التوالى . وسعت كل دولة تحتل الاقليم اليولياني أن تحدد سيادتها الاقليمية بوضع خطوط حدية . ومما يدل بعض الشئ على صعوبات التعديل عدد الخطوط الحدية التى اقترحت سنة ١٩١٩ - ١٩٢٠ وكذلك سنة ١٩٤٦ - ١٩٤٧ (٢) وأما المثل الثالث عن المنطقة الحدية ، فهو ما يسميه أنسل (٣) (Ansel) « الحدود الغربية لأوروبا الجرمانية » التى يعرفها بأنها : « ... كل المنطقة الحدية الممتدة من سويسرة الى الأراضى الواطئة » ثم يصف هذه المنطقة بالقول :

« تنوع فى المناظر الطبيعية ومقاومة لكل أنواع الحياة ، وتقاليد مختلفة فى العمل .. تلك ، لأول نظرة ، هى أسباب وجود التباين التى تنكرها الجغرافيا ويؤيدها التاريخ » (٤)

ولقد نشأ عن تكييف الانسان نفسه وفق هذه الظواهر الحدية اقامة دول مستقلة سياسيا على الطرفين الشمالى والجنوبى لهذا الاقليم الحدى ، وأما فى القسم الأوسط الجنوبى منه فتتصل فرنسا وألمانيا معا اتصالا مباشرا ، وكان من نتيجة تنافسهما التغيير المتكرر فى موقع حدودهما المشتركة

(١) انظر كتاب « الحدود الايطالية اليوغوسلافية » للكاتب ، وقد صدر بلندن سنة ١٩٤٥ يقصد تحديد هذا الاقليم

(٢) انظر شكل «١» وشكل «٢»

(٣) ج . أنسل مؤلف كتاب جغرافية السياسة الاوربية الصادر فى باريس سنة ١٩٤٠ المجلد الثانى وعنوانه « أوروبا الالمانية وحدودها » (٤) صفحة ٩ من نفس الكتاب

ويبدو أنه لم يمكن الوصول الى تعديل مَرَض في ذلك الموقع ، كما يتبيّن جيدا من تاريخ الألزاس . فالدليل المستمد من أسماء الأماكن ومن لغة أغلبية الألزاسيين تظهر عراهم الوثيقة بألمانيا ، تلك العرى التي تدعمها الصلات الاقتصادية بتلك البلاد التي تربطهم بها طرق نهر الراين وواديه ، ولكن علاقاتهم الروحية ، كما بيّن (١) « أنسل » ، هي مع المدينة الفرنسية . ولذلك فاقليم الألزاس من النواحي اللغوية والاقتصادية والثقافية ، متطرف الموقع عرضة للمؤثرات من الشرق والغرب ، وشعبه بالضرورة تمزقه أنواع الولاء المتعارضة

وأما ظروف الحياة البشرية فليست سهلة في أراضي الحدود هذه وما شابهها . فتغييرات الخطوط الحديدية المحتملة الوقوع دائما وما يصحبها من اضطراب في الولاء السياسي تتعارض مع الأمن والتنمية السلمية ، وقما كانت تراعى رغبات الشعب عندما كانت تتخذ القرارات بشأن تقسيم أراضيها . وفي الواقع كانت الخطوط الحديدية عادة تفرض في أراضي الحدود هذه تبعا لنجاح أو فشل الدول المجاورة في نشاطها التوسعي . ولأن أماكن الاستيطان هذه قل أن يكون قبولها متبادلا فانها تزيد الأمور صعوبة . ويحدث هذا بنوع خاص عندما تشتد حملات الدعاية بقصد اقناع سكان المناطق الحديدية بأن أحسن مصالحهم تتحقق بارتباطهم بالدولة التي قد نجحت مؤقتا في ادماج أرضهم بأرضها ، لأنهم يحركون مطالب « إعادة النظر » بوساطة الدولة التي تعتبر ان خطأ أو صوابا - أن الأرض المتنازع عليها أرض معتصبة ..

وليست هناك ناحية من الشؤون الدولية تظهر قصور البشرية أكثر من الجهود المبذولة لحل مشكلة التصرف في هذه المناطق الحديدية . فحتى الوقت الحاضر كثيرا ما اتخذت القرارات باستخدام القوة . ولم تفلح هذه القرارات الا في غرس بذور عداوات أكثر ، تزداد مرارة بالمطالب الخيالية التي تدعيها الأطراف المتنازعة . وما عبارات : « الحقوق التاريخية » ،

(١) صفحة ٩ من كتابه المذكور سابقا

و « مناطق الحدود الطبيعية » ، والأرض التي يجب استرجاعها إلا شعارات أكثر استعمالها لتبرير التوسع . ويمكن أن تسهم الجغرافيا السياسية اسهاما قيما في المعرفة البشرية في هذا المجال ، عن طريق الدراسة الدقيقة لهذه المناطق الحدية على أساس جغرافي . على أن تحليل الحالات الفردية ، كتلك التي قام بها كل من « جوبليه » (١) و « أنسل » (٢) بمدنا بالأسس لتقدير كل العناصر الداخلة في تكوين هذه الأراضي المتنازع عليها

ومن المسلم به أن هذه الدراسة تتطلب قدرا كبيرا من العمل ، فالحقل جد متسع ، ولكن مما يدل على أن التشخيص الموضوعي المفصل للداء أمر جوهري هو ذلك الفشل الذريع في تقرير مصير المناطق الحدية دون الرجوع الى طابعها الجغرافي . وانه لهذا السبب يسمى « جوبليه » الجغرافيا السياسية « علم السلام » . ذلك أنه في الحماسة التي تولدها الحرب ، أو حتى حول مواعيد المؤتمرات الدولية ، يصعب توفّر الموضوعية في البحث وعدم التحيز . والأبحاث الحقلية تؤيدها الدراسات في المكتبات هي الشروط الجوهرية لجمع الأدلة الواقعية . على أنه ليس هناك منطقتنا نزاع متشابهتين تمام التشابه ، وانما وجه الشبه الوحيد بينهما هو أنهما كائتا أو قد تكونان منطقتي نزاع وعناء وخصومة بين الدول ذوات المصالح . كما أن تلك المناطق ليست كلها نوعا واحدا ، بل كل منها يجب أن تبحث بمفردها . ومن الواضح أن الباحث يجب أن يتحرر من التحيز القومي ، كما يجب أن تتوافر له الاستطاعة الكاملة للوصول الى الوثائق المتعلقة بموضوع البحث ومن بينها الخرائط ، والنتائج التي يصل اليها يجب أن تكون في متناول يد الجمهور . ولعل الخطة المثلى أن تنظم هذه الأبحاث تحت اشراف الأمم المتحدة حتى يمكن ، في الوقت المناسب ،

(١) ي . جوبليه G. Goublet مؤلف كتاب « شفق المعاهدات Crepuscule des Traités الصادر بباريس سنة ١٩٢٤ وترجم الى الانجليزية وصدر بلندن سنة ١٩٣٦ باسم

Twilight of Treaties  
(٢) من كتابه المذكور آنفا

الحصول على الحقائق المطلوبة المتعلقة بكل المناطق الحديدية الكبرى في العالم بكل حرية للرجوع اليها

وينطبق كثير مما قيل فيما سبق - بنفس القوة - على الخطوط الحديدية نظرا لأنها يكثر وقوعها داخل المناطق الحديدية ، ولكن يبقى أمامنا فرق أساسي ملازم لطبيعة هذه الخطوط ووظيفتها . وهذا الفرق هو بما أنها خطوط فهي لذلك لا مساحة هامة لها ، ولا يمكن أن يسكنها الناس أو أن تكون مناطق انتقال.. انما هي تمثل فاصلا فجائيا بين دولتين متاخمتين، وأن القصد الخاص منها هو الفصل ، فهي بهذه الصفة لا مثيل لها في الطبيعة حيث تنعدم الخطوط الحديدية الطولية بطريقة ماحوطة . وهدفها ليس هدف المناطق الحديدية الجغرافية التي تسمح بتداخل مجموعة من الاحوال الطبيعية في مجموعة أخرى ، بمعنى الانتقال من بيئة طبيعية الى بيئة أخرى . وانما هدفها تعيين حد الاراضى التي فيها تمارس الدولة سلطة سيادتها بطريقة ليست عرضة للخطأ ، وبكل المظاهر السطحية البراقة التي تصحبها ممارسة هذه السيادة . وبعبارة أخرى ، الخط الحديدى هو الذى يعين المنطقة التي ينشأ فى داخلها النظام الداخلى للدولة ، وعلى طوله يحدث الاتصال بين أنواع مختلفة من نظم الدول . فهو لذلك ظاهرة سياسية لا جغرافية . وتتوقف وظيفته الفاصلة كثيرا على درجة الاختلاف أو التشابه بين النظم التي يقع بينها . وفى هذا الصدد يقول بوجز : Boggs (١)

« ان موقع الخط الحديدى ، اذن ، يقرر للملايين من الناس اللغة والآراء التي سيتعلمها الأطفال فى المدارس ، والكتب والجرائد التي يمكن للشعب أن يشتريها ويقرأها ، ونوع النقود التي سيتعامل بها ، والأسواق التي يجب أن يشتري ويبيع فيها ، وربما حتى أنواع الأطعمة التي قد يسمح له بتناولها . انه يحدد الثقافة القومية التي سيشارك في بثها ، والجيش الذي قد يرغم على قضاء مدة الخدمة العسكرية فيه ، والترية التي قد يدعى للدفاع عنها بحياته سواء أراد الدفاع عنها أم لم يرد »

(١) صفحة ٥ من كتابه المذكور آنفا

بيد أنه ليس هناك شيء سيء أو ضار أصلا في الخطوط الحديدية .  
 فما دام سكان العالم يصرّون على أن يتجمعوا في عدد من الدول تطلب  
 كل منها الاستقلال السياسى وان تكن غير متساوية في المساحة والموارد  
 والقوة ، ولكل منها اقتصاديات وطرق تنظيم مختلفة ، فستبقى الخطوط  
 الحديدية لازمة للفصل بين مناطق دوائر الاختصاص . والا فكيف يستطيع  
 سكان دولة ما وبخاصة أولئك الذين يعيشون في الأقسام الخارجية  
 بالقرب من الأطراف أن يميزوا القانون القضائى الذى يعيشون في ظله ،  
 ويدفعون ضرائبهم للجهة الصحيحة ، ويطلبون الحماية من السلطة  
 الملائمة ؟.. هذا هو السبب فى أن الخطوط الحديدية الداخلية ضرورية حتى  
 فى حالة الدولة المنظمة تنظيما عاليا والتي يسير فيها العمل بهدوء مثل  
 المملكة المتحدة حيث واجهت لجنة الحدود الحكومية المحلية صعوبات  
 شديدة فى التوصية ببعض التغييرات الجوهرية . وقد يتساءل البعض :  
 لماذا ، اذن ، يكثُر حدوث المنازعات على الخطوط الحديدية وفى أجزاء كثيرة  
 من العالم ؟.. ان الاجابة عن هذا السؤال تتعلق بمجموعتين من الأحوال  
 الجغرافية

أولاهما أن الخط الحديدى المعين بوضوح بين الدول قد أضيف حديثا  
 الى « الطابع الثقافى » ، وهو يجمل نشأة تركيز السلطة والقوة فى الدولة  
 على اعتبار أنها الأداة الطبيعية لتنظيم أنواع النشاط البشرى . وكلما  
 كان الترابط أوثق بين أنواع النشاط الداخلى ، اشتدت الحاجة الى حدود  
 تقام وتميز بوضوح . ولم يشعر أحد بالحاجة الى هذه الخطوط الا حين  
 أصبحت الدولة منظمة تنظيما كافيا يتطلب تعيين المناطق الواقعة فى دائرة  
 اختصاصها . وعلى العموم لم يصل العالم الى هذه المرحلة الا فى القرن  
 التاسع عشر ، مع أن الأطالس التاريخية تترك فى نفس القارىء انطباعا  
 مضللا بأن أجزاء سطح الكرة الأرضية كانت فيما مضى مقسمة تقسيما  
 مضبوطة بخطوط حديدية سياسية كما هى اليوم . فلا بد أنه كان هناك  
 « نقط مرور » مقامة لفحص البضائع لأغراض التعريف الجمركية ، ولكن

قلة التجارة ذاتها كانت من الأسباب الرئيسية التي لأجلها لم تنشأ الخطوط الحديدية كما هي الآن . فلما اتخذت الدول شكلها الحالي وازدادت التجارة العالمية أصبح تنظيم العلاقات بين الدول أكثر لزوماً ، الأمر الذي استدعى تحديد أراضيها تحديداً مبسوطاً

غير أن هذه العملية لم تكمل بعد ، والمنازعات على الخطوط الحديدية تبدو واضحة إذا نظر إليها على أنها « الآلام المتزايدة » لنظام عالمي متطور لا يزال بعيداً عن الوصول إلى درجة النضج . ولذلك لا يكون من المعقول أن نتظر اختفاء هذه المنازعات في الحال ، ولكن إذا أدركنا أن هذه المنازعات جاءت نتيجة للجهود المبذولة لتنظيم أنواع النشاط الداخلية والخارجية للدول المتجاورة تحسنت الفرصة لإيجاد حلول للمشاكل التي ثبت حتى الآن أنها عسرة الحل

أما ثانيتهما فهي أن الخطوط الحديدية السياسية ليست حدوداً اقليمية فقط . فقد نوهنا في فصل سابق بأن كل دولة مزيج من الأرض والشعب ، ولذلك فخطوطها الحديدية تشمل أيضاً سكانها وأنواع نشاطهم الداخلية . وهذان العنصران في بيان الدولة يختلفان داخل مجال واسع جداً حتى في البلاد المتاخمة . وحيث تختلف النظم ومستويات التنظيم اختلافاً كبيراً على جانبي الخط الحدي يستخدم الضغط على الخط الفاصل فيصبح مكان العداوة . والعكس بالعكس ، فوجود النظم المتشابهة جنبا إلى جنب يخفف من التوتر على أطراف كل

وتدل هاتان الحالتان المتطرفتان على أن وجود المنازعات أو عدم وجودها هو نتيجة لوظيفة الخط الحدي ، وتلك الوظيفة ناشئة عن طبيعة المجتمعات التي يفصلها أكثر منها عن طابع الخط نفسه وموقعه . فإذا كانت المجتمعات لا تتفق بعضها مع بعض فقد يثور النزاع . أما إذا كان بينها مصالح مشتركة كافية ، وبدا منها حسن النية نحو بعضها البعض ، أمكن تجنب النزاع . لذلك يتوقف الدور الذي تقوم به الخطوط الحديدية في الشؤون الدولية على درجة تكييف الدول المختلفة لنفسها وفق ظروف بيئتها ، كما

يتوقف على مستوى النمو التنظيمي داخل كل منها  
 فاذا نظرنا الى الموضوع من هذه الزاوية ، أصبحت كل مشكلة خط  
 حدى تمثل محاولة من جانب دولة أو أكثر ، لايجاد طريقة فعّالة فى العملية  
 المطولة للوصول الى مجموعة من المصالح المشتركة المتشابكة تشابكا  
 وثيقا ، بحيث تصبح الحدود الفاصلة غير ذات موضوع . غير أن حالة  
 الكمال البشرى هذه فى العلاقات الداخلية والخارجية على السواء لم تبد  
 فى الأفق بعد ، ولذلك يجب توقع المنازعات على الخطوط الحديدية اذا لم  
 يكن هناك اتفاق بين البلاد المتاخمة . ولكننا قد نجد بعض ما يدعو الى  
 التفاؤل فى تلك الحالات التى قامت فيها الحدود باتفاق دولتين متجاورتين  
 أو عدة دول مجاورة بدلا من فرضها من جانب واحد . هذه خطوة فى  
 الاتجاه الصحيح نحو ازالة العداوة والمرارة بين الدول فيما يتعلق  
 بحدودها المشتركة ، لأنها توحى بأن الأهمية معلقة على طبيعة الدولة  
 وحاجاتها وامكانياتها أكثر منها على طابع خطوطها الحديدية وموقعها بالضبط  
 ويمكن أن نقول بعبارة أخرى ان الاتجاه الفكرى للسياسة حيال  
 الدولة وحدودها أصبح أكثر شبيها بموقف الجغرافى من الاقاليم الجغرافية .  
 فأول ما يشغل تفكير الجغرافى هو وحدة الاقليم ومساحته وشكله  
 ومحتوياته ، ثم يبحث بعد ذلك فى تعريف حدوده . أما رجال السياسة  
 فكانوا طوال القرن التاسع عشر يحاولون اقامة حدود خطية اقليمية أولا  
 ثم بعد ذلك يركزون على تنمية الدولة داخل تلك الحدود . وكانت النتيجة  
 أن كثر الاحتكاك ، لا لسبب الا لأن هذه الحدود الفاصلة ، اذا ما أقيمت ،  
 أفضى ذلك الى اعتبارها حدودا ثابتة لا تتغير الا نتيجة للحرب . وقد أثار  
 عدم ادراك امكانية تغيير الخطوط الحديدية ، أو ربما المخاوف التى يسببها  
 ادراك هذه الحقيقة أثار المحاولات لتدعيم وظيفتها كحدود فاصلة ،  
 فأقيمت الحواجز الجمركية والاستحكامات فى محاولة لا رجاء فيها لتحقيق  
 الانفصال المتبادل بين الوحدات السياسية ، بينما تطلب زيادة عدد  
 السكان واتساع دائرة التجارة بين الدول ونمو وسائل المواصلات التى

يسرت التجارة ، ازالة هذه العقبات . ومما له دلالة أن جوازات السفر لم تكن معروفة حتى آخر القرن التاسع عشر ، وأن الناس كانوا ينتقلون بحرية من بلد الى آخر دون حاجة الى الاجراءات المتعبة التي يلزم اتخاذها في الوقت الحاضر

من هذا نرى أن الخطوط الحديدية الدولية أصبحت الدليل الخارجى الواضح كل الوضوح على سوء تنظيم العلاقات السياسية والاقتصادية بين الدول . يتبع هذا أنه كلما كثر عدد الدول فى أى جزء معلوم من سطح الكرة الأرضية تحتمت زيادة أطوال الخطوط الحديدية مجتمعة ، فعظم احتمال حدوث احتكاك بين الدول ، وبالتالي قلّ الأمل فى ايجاد ترابط سياسى واقتصادى بنفس النسبة . ولما كان عدد الوحدات السياسية المستقلة موزعا توزيعا غير متساو فى العالم ، فان أعظم الاجزاء تقسيما هى المناطق التى يعظم فيها احتمال حدوث المنازعات على تلك الحدود

على أن رجال الجغرافيا السياسية مدينون لمستر س . و . بوجز Boggs الذى حول هذا التعميم الى تعبيرات حسابية أكثر دقة وذلك بتقديره لمجموع أطوال الخطوط الحديدية الدولية ، لا للعالم اجمالا فحسب ، بل أيضا لكل قارة بمفردها . ولما كان «بوجز» يدرك عدم الأهمية النسبية لمجرد الطول فانه نسب أقيسته الطولية الى المساحة وعدد السكان . وبضرب عدد أميال الخط الحديدى لكل ألف ميل مربع فى عدد السكان لكل ميل مربع توصل الى خط بيانى مبدئى للعامل المعطل - الأثر المزعج - للخطوط الحديدية (١) ، ويعرب فى صورة أرقام عن درجات التباين فى تقسيم القارات ، الذى يبدو فى الخريطة السياسية للعالم أقل وضوحا لأن القارات ذاتها تختلف اختلافا كبيرا فى المساحة . وانه اذ يدرك كذلك عدم صحة العرف التقليدى لسلسلة جبال أورال باعتبارها الخط الحديدى بين آسيا وأوربا ، يتجاوز عن الطابع الأوراسيوى للاتحاد السوفيتى ، وفيما يلى نورد مدلولات أرقامه حسب الترتيب التالى (٢)

(١) ص ١٦ من كتابه السابق ذكره

(٢) ص ١٣ من كتاب بوجز السالف الذكر

- أوروبا ( باستثناء الاتحاد السوفيتي و ايسلندا ) ١٤٠٠  
 آسيا ( باستثناء جزائر الفيلبين ) ١٩٠  
 أمريكا الجنوبية ٣٣  
 افريقيا ( باستثناء مالا جاس والحدود الواقعة بين اتحاد جنوب  
 افريقيا والممتلكات البريطانية الأخرى ) ٣٠  
 أمريكا الشمالية ( بما في ذلك أمريكا الوسطى وجزائر الهند  
 الغربية ، ولكن باستثناء جرينلندا والحدود الخطية بين كندا  
 و لبرادور ) ٣٣

ومن هذا التقسيم تبرز نقطتان تهمان رجل الجغرافيا السياسية .  
 النقطة الاولى ، هي أن التباين التام بين قلب القارة والاراضي الواقعة  
 في الأطراف المشار اليها في الفصل الرابع ، يجعل من الممكن تسمية الاتحاد  
 السوفيتي اقتصاديا وسياسيا دون أن تتف الخطوط الحديدية عقبة في  
 سبيله .. فقلب القارة ، وتمثله الاراضي الروسية ، يشغل أكبر مساحة من  
 سطح الأرض المتصلة ، ولا تشبهه أية منطقة أخرى تحت نظام سياسي  
 واحد . وهذا أحد الأسباب التي مكنت الاتحاد السوفيتي من استخدام  
 أساليب التنمية الاقتصادية على نطاق واسع أسرع مما كان ممكنا في أى  
 مكان آخر . كما أنه يوضح جزئيا الامكانيات العظيمة للتأثير الروسى  
 في العالم

والنقطة الثانية هي أن قارة أوروبا غرب حدود الاتحاد السوفيتي  
 مقسمة الى أجزاء صغيرة أكثر من أية قارة أخرى، كبيرة كانت أم صغيرة .  
 وحتى في المجموع الكلى لطول الحدود بالأميال تفوق أمريكا الشمالية  
 بأكملها بما في ذلك جزائر الهند الغربية (١) . وأما عندما تقارن الطول  
 بالمساحة وعدد السكان فان أوروبا تصبح فريدة بين القارات من ناحية  
 مدى تقسيمها الى دول مستقلة

(١) أوروبا غرب الاتحاد السوفيتي «١٤٠٨٤٦ ميلا» ، وأفريقيا « ٢٨١١٣ و ٢٨ ميلا » ، واسيا  
 « ٢٦١١٣ ميلا » ، وأمريكا الجنوبية « ١٨٩٦١ ميلا » وأمريكا الشمالية « ١١٠٤٣٣ ميلا »

وأسباب هذه التجزئة غير العادية كثيرة ومعقدة . وهى تتعلق بعوامل تاريخية أكثر منها جغرافية ، وان تكن بعض الأسباب الجغرافية قد لعبت دورها فى التجزئة . ذلك أن شكل القارة شبه الجزرى قد جعلها مفتوحة من الناحية الشرقية ، أى برا ، لتسلسل شعوب كتلة الأرض الآسيوية . أما الاسباب الحقيقية لهجرة الشعوب من الشرق ، فلا تزال موضع جدل ولكن لا نزاع فى أن سببها هو السهولة النسبية التى تمكنوا بها من التحرك غربا الى أوروبا . ثم اتخذوا بعد ذلك من سهل أوروبا وأراضى نهر الدانوب ممرات يسرون فيها

وهناك أيضا الاختلافات فى التكوين الجيولوجى وفى طبيعة الأرض المترتبة عليها ، مما يوجد فى أوروبا تنوعا عظيما فى البيئات الطبيعية ، بينما الأحوال المناخية التى لاتعرقل النشاط البشرى بسبب شدة الحر أو قسوة البرد ، متعددة لدرجة تكفى لتشجيع نمو عدد كبير من النباتات وبالتالي الانتاج الزراعى . كما أن توغل أجزاء البحار الى داخل القارة بكيفية أبرز مما نرى فى أية قارة أخرى ، مما يبرر وصفها بأنها « شبه جزيرة أشباه الجزر » ، تضافر مع تعدد الظواهر الطبيعية والآثار المناخية ليوفر لأوروبا البدائية عديدا من المواطن لايعرف لها مثيل فى أى مكان آخر . وكذلك عدم التشابه الطبيعى مهد السبيل أمام تطور مختلف الدول بالتدرج . وفى داخل المواطن المختلفة ، ثبتت المجتمعات المختلفة أقدامها ، وامتلكت الأرض عن طريق الجهود المضنية التى بذلت فى فلاحه الأرض وازالة الغابات وتجفيف المستنقعات . وقد كوفئت هذه المجتمعات اجمالا على جهودها مكافأة تدعو الى الرضا ، فتوثقت صلتها بأراضيها لدرجة أن بذور نوع من روح الوطنية قد غرست فى صدور أفرادها

ومع أن هذه العلاقات لم تكن اطلاقا مقصورة على أوروبا وحدها ، ولكن فى هذه القارة كانت العلاقات الوثيقة بالأرض وأسلوب الحياة المشترك فى كل موطن من تلك المواطن المتعددة هى التى أوجدت الظاهرة المعروفة بالقومىة التى كانت خلال القرنين الماضيين العامل الحاسم فى

تكوين الدول الأوروبية التي لاتساوى في عددها المواطن الاقليمية الأصلية لأن تجاوز الحدود والضم كانا الصفة المميزة لذلك العصر الذي كانت فيه المجتمعات الأولى تعمل على السيطرة على المناطق الحدية التي تفصل بينها . وبالرغم من ذلك فان الخطوط الأولية لأنموذج التملك كما يتبين من الجغرافيا الطبيعية لقارة أوروبا من قبل، لاتزال بادية في اكتناظ القارة بالدول اليوم . وما فكرة الدولة القومية وما ترتب عليها من خطوط حدية دولية بأقل ما اسهمت به أوروبا في التقدم الانساني

وهذا الأنموذج الأوربي يقلد في كل مكان في العالم المسكون مع ادخال بعض التعديلات التي تتطلبها الاختلافات في البيئة الطبيعية . ولقد أدخل المهاجرون من أوروبا هذا النظام الى العالم الجديد وأنموه . وأما في آسيا الموسمية ( الجنوب والشرق ) فقد تأصلت القومية في البلاد المحتلة والمستقلة على السواء . وأما في افريقيا جنوب الصحراء الكبرى فقد بدأت الشعوب الوطنية تتطلع الى الوقت الذي فيه تتمكن من الاستمتاع بالنعم المختلفة للاستقلال القومي .. ولا شك أن انتشار ما يعتبر في واقع الأمر أسلوبا للحياة في كل أنحاء العالم ، قد يؤدي الى نشوء منازعات أخرى على الحدود ، وان يكن في أوروبا منها من قبل عدد يتناسب مع درجة تقسيمها . على أنه يمكن التخفيف من مثل هذا التهديد للسلم والخير العالميين بادراك أن مشاكل النزاع على الحدود ان هي الا أعراض لسوء التنظيم الداخلي أو الخارجي

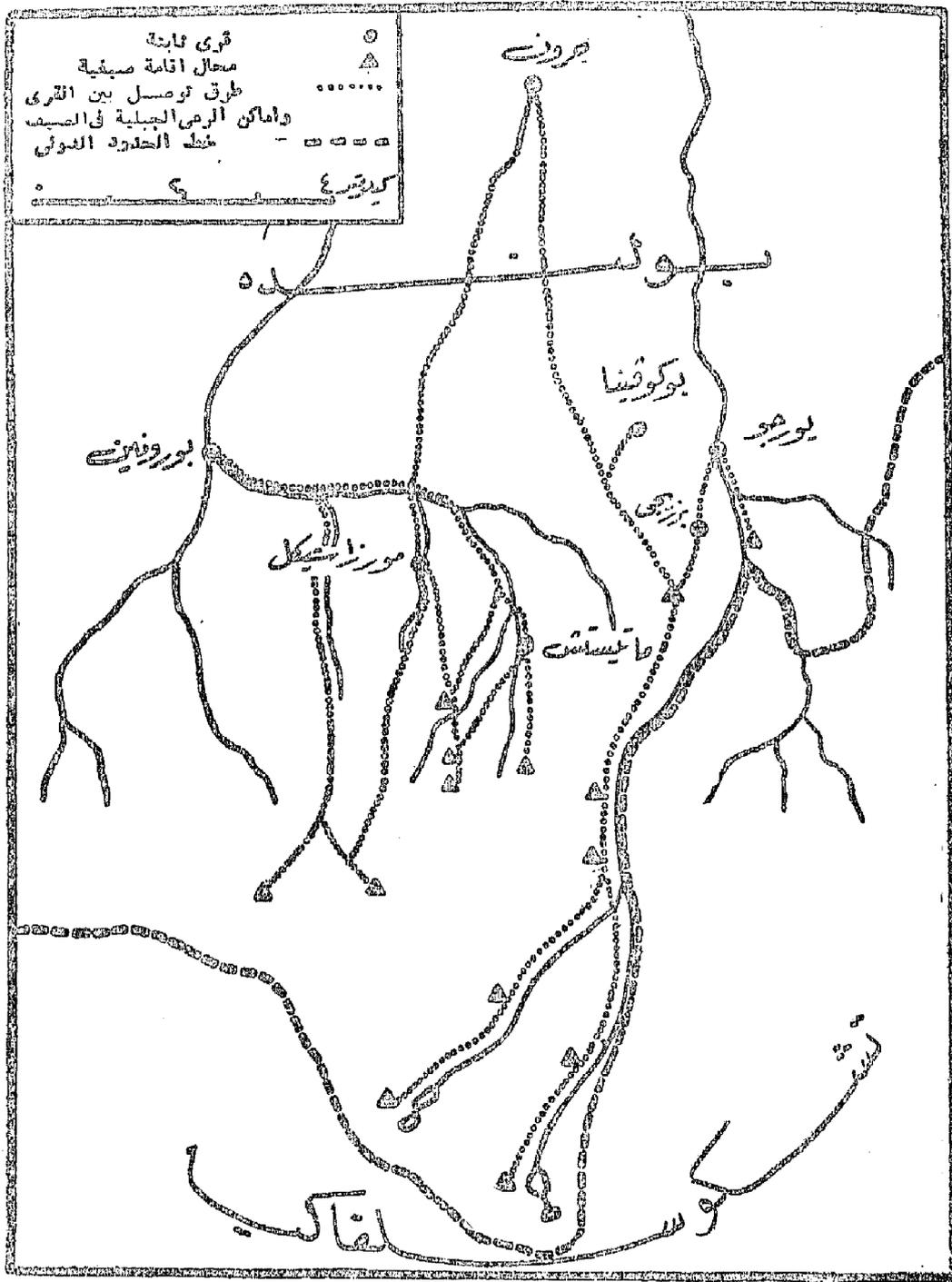
ولما اتخذت الدول الأوروبية الحديثة شكلها وطابعها الحاليين بدت الحاجة الى حدود فاصلة . وبسبب عدم وجود معلومات مفصلة وسجلات خريطية لسطح القارة تمسك الناس بالظواهر الطبيعية التي يمكن تمييزها بوضوح خطوطا حدية . فخطوط الشواطىء والأنهار وقمم الجبال وبخاصة في الاماكن التي تقوم فيها بوظيفتها الفاصلة ، كانت فواصل دائمة نسبيا وموجودة من قبل ، ولذلك فلا غرابة اذا اقتطعت على الفور لتكون حدودا « طبيعية » . ولقد كانت هناك لتكون على مرأى من الجميع .

وبينما كانت الدولة مفككة الأوصال ، ومازالت بعيدة عن المرحلة التي فيها تستغل كل مواردها استغلالا كاملا وينظم نشاط شعبها على مستوى عال ، فمما لاشك فيه أن بعض هذه الحدود كانت كافية مؤقتا

بيد أنه من سوء الحظ أنها اختيرت لتكون حدودا بين الدول لسبيين على الأقل . أولهما أنه متى وضعت الحدود تعذر تغييرها ، كما تثبت ذلك الجهود الفاشلة لاعادة النظر فيها خلال السنين التي توسطت الحربين العالميتين . ومتى نجحت دولة ما في تحقيق ما يعتبره الشعب حدا ملائما ، مهما بدا ذلك الحد غير ملائم لغيرهم من الناس ، قاوم المجتمع الذي نجح في اقامة الحدود أية تغييرات كبرى بكل الوسائل الممكنة لديه . أما السبب الثاني والأهم من وجهة نظر الجغرافى السياسى فهو أن مناطق الامتلاك البشرى ، سواء أكانت دولا أم لم تكن ، لا تحدّها بدقة ظواهر طبيعية فى أى مكان مع احتمال استثناء خطوط الشواطىء (١) . ومهما يكن أساس التفرقة بين المجتمعات البشرية ، سواء أكان من ناحية الأصل الجنسى أو الدين أو اللغة أو النشاط الاقتصادى أو النظم السياسية أو الجمع بين اثنين أو أكثر من هذه الفروق ، فان هذه العوامل الممكنة للعلاقات لا تتوقف فجأة عند نهر أو سلسلة جبال أو بحيرة أو مستنقع . وأقل من ذلك لا يتوقف أثرها عند أى خط قد يوضع بالنسبة الى الظواهر الطبيعية ، فاننا نذكر أن الصفة الجوهرية للخط الحدى هى طابعه الخطى

وبسبب هذا التداخل والاختلاط فى أنواع النشاط البشرى ، يجب أن يصحب تثبيت الحدود شىء من التعسف ، ولكن يقل احتمال قبول الطرفين لمثل هذه الحدود قبولا متبادلا اذا ما ارتبطت بظواهر طبيعية لا تؤدى وظيفة الفصل بين الدول . والطريقة الأوربية التقليدية لاستعمال الخطوط الحدية الطبيعية المزعومة أصبحت مهجورة . ومما يدل على عدم كفايتها ، تدعيمها بالحواجز الجمركية والأعمال العسكرية .. فهى على وجه العموم لا تفصل بين الدول بطريقة فعالة ، ولا توفر تسهيلات بغير عوائق

(١) الشواطىء على اية حال خطوط حدبة قومية وليست دوليه



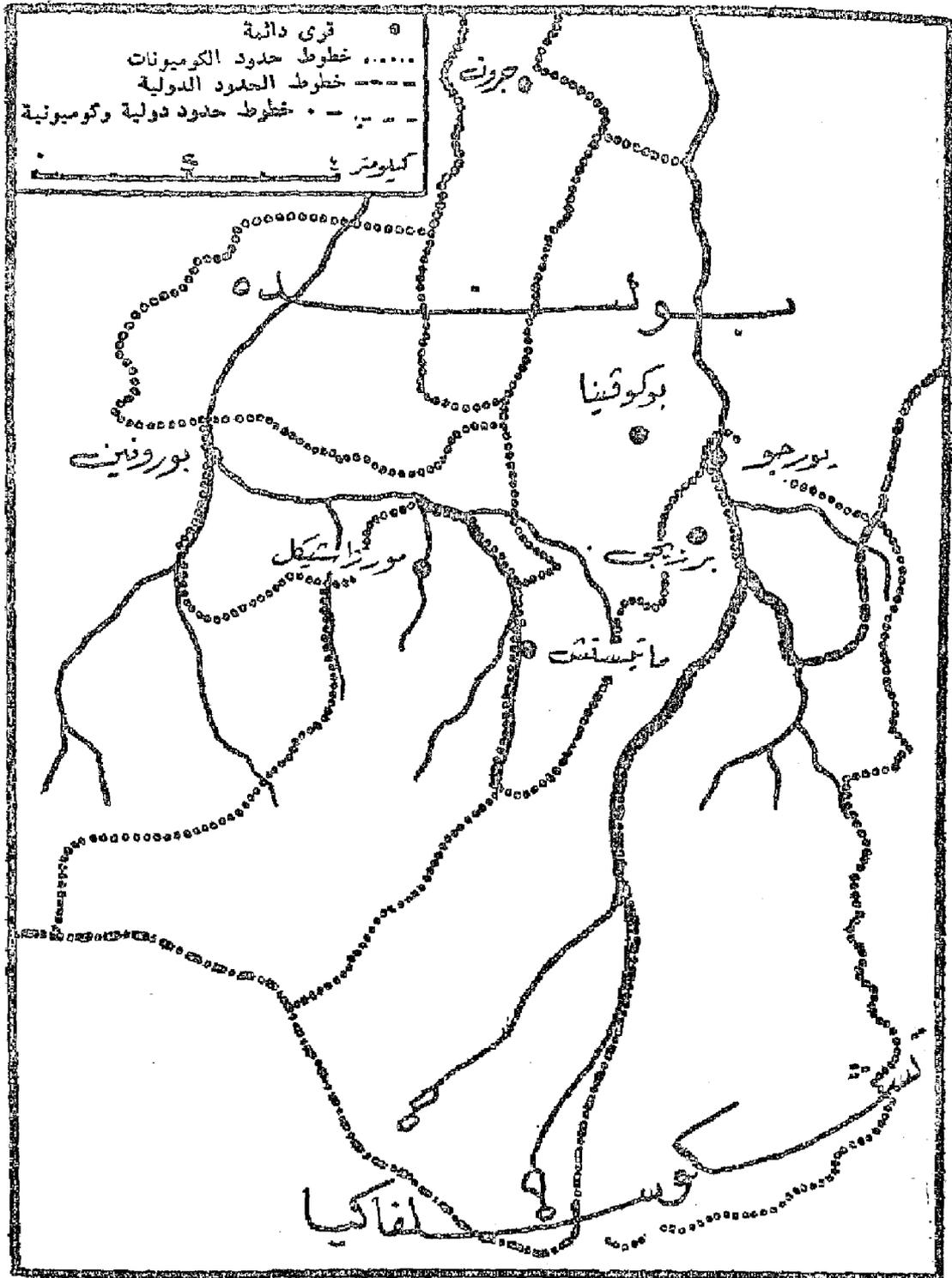
خريطة رقم ( ٣ )

حدود الكوميونات في جزء من جبال تاترا البولندية . وقد رسم خط الحدود البولندي اليوغسلافي سنة ١٩١٩ بحيث قسم كوميون « بورجوجو » الى قسمين غير متساويين وحرم القرويون من حقوق الرعى في الجزء الجنوبي الجبلي من الكوميون

للاختلاط ، بل هي عرضا سبب الاحتكاك لأنها في كثير من الأحيان لا تقسم وزنا للنشاط ولا للمصالح البشرية

وإذا نظرنا الى الأنهار وسلاسل الجبال على خريطة طبيعية ذات مقياس صغير، تكوّن لدينا الانطباع بأنها تصلح حدودا فاصلة .. ولكننا حين نحصل على معلومات أكثر شمولا نتبين أن المناطق التي تقع فيها هذه الأنهار والجبال كثيرا ما يشملها نوع من الوحدة لا تظهرها الخريطة الطبيعية . فالأقاليم الجبلية لا تؤدي دائما وظيفة الحواجز التي ترتبط بها في معظم الأحيان ، فانه حين تشعر الجماعات المتاخمة بضرورة الاتصال عبر الجبال ، فسرعان ما تجد الوسائل لتحقيق هذا الاتصال أو إيجادها . وليس من الضروري أن يكون هذا عن طريق الأعمال الهندسية المعقدة ، مثل الطرق وبنفق السكك الحديدية التي تصل ألمانيا بإيطاليا أو فرنسا بأسبانيا ، ولا عن طريق الخطوط الجوية كتلك التي كانت توصل بين الهند والصين « فوق السنام » خلال الحرب العالمية الثانية . فمثلا طبيعة الصخور في المناطق الجبلية تحد من النشاط الزراعي عن طريق عدم كفاية الأرض الصالحة للفلاحة ، ولذلك يستخدم سكانها المراعي الجبلية عنصرا في اقتصادهم الزراعي . على أن هذه المراعي ليست مقصورة على ناحية واحدة أو أخرى من ناحيتي قمة الجبل . والحشائش تنمو عادة على القمة ذاتها ، إذا لم يحتل الارتفاع دون نموها . وعلى مرّ القرون وحّد سكان الأودية ارتفاعهم بهذه المناطق في النظام المعروف «بموسم الرعي الجبلي» . وعندما يقام خط حدى بين الدول في منطقة كهذه فقد تنفصل المراعي عن قيعان الأودية التي يقيم فيها الناس اقامة دائمة ، مما يسبب خسارة كبرى للمزارعين هناك . ولنا في الحدود البولندية التشيكوسلوفاكية في «تاترا» والحدود الايطالية اليوغسلافية في جبال الألب اليوليانية ، وهي الحدود التي تكونت عقب الحرب العالمية الأولى ، أمثلة كثيرة على هذا الفصل بين العناصر في الاقتصاد الريفي للمناطق الجبلية

وعلى هذا النمط لا تحول المناطق الجبلية بالضرورة دون انتشار اللغة



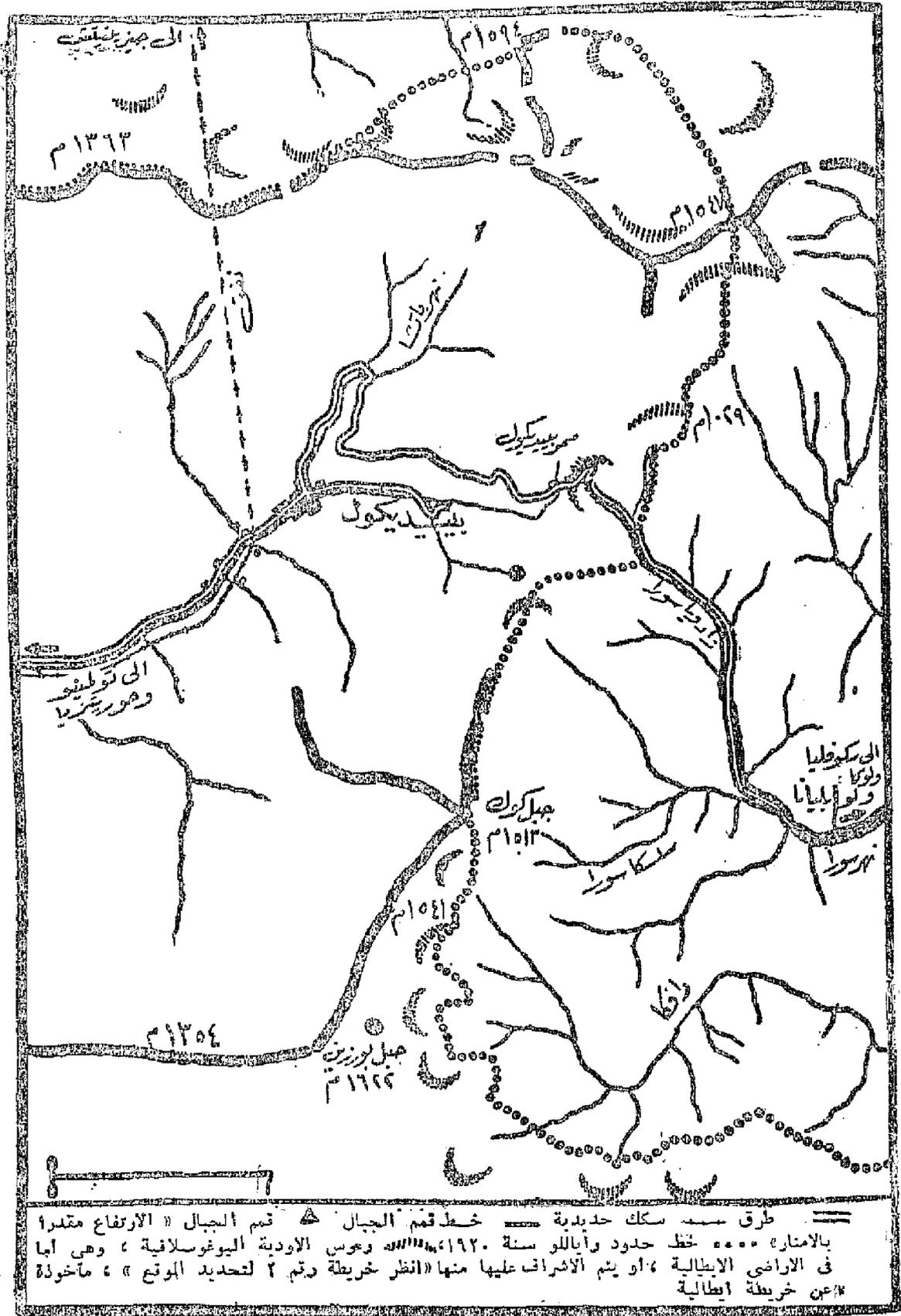
خريطة رقم ( ٤ )

تبين القرى الدائمة وأماكن الإقامة الصيفية في جزء من جبال تاترا البولندية وقد أرغم سكان قرية « يورجو » على الاشتراك في الانتفاع بمراعي الألب التي كان يملكها تقليدياً أهالي بوكوفينا وبرزيجي فعانوا من جراء ذلك كثيراً

أو الدين أو العادات كما يتبين ذلك من الأمثلة الكثيرة في أوروبا وغيرها .  
 ففي سويسرة ثلاث لغات ، فالألمانية لغة النمسا ، والرومانية تستعمل في  
 الجانِب المجرى من ألب تراسلفانيا ، بينما يمثل لنا توزيع « الياسك »  
 على عرض جبال « البرنات » الغربية عدم قدرة الجبال ، ماعدا أعلاها ،  
 على فصل الشعوب التي من أصل جنسى متشابه . ويبدو أن استعمال  
 سلاسل الجبال لاقامة خطوط حدية من بقايا الزمن الذي كانت فيه مثل  
 هذه المناطق حدودا جغرافية ، قليلة السكان ولا أهمية لها نسبيا ، أى  
 قبل نشأة نظام « موسم الرعى الجبلى » وقبل أن تصبح السياحة وتوليد  
 الكهرباء من المساقط المائية موارد هامة لثروة ساكنى الجبال . وما ان  
 تنتقل الأهمية من المناطق الحدية الى الخط الفاصل حتى تنشأ التعقيدات ،  
 وقد يؤدي مجموع المظالم المحلية الى نزاع خطير بين الدول المعنية

علاوة على ذلك فان وضع الخط الفعلى ليس أمرا هينا اطلاقا ، وكثيرا  
 ما يتطلب مفاوضات معقدة . فهل يكون هذا الخط غير منتظم يوصل بين  
 أعلى القمم أو هل يكون خط تقسيم المياه ؟ على أنه قل أن ينطبق الاثنان  
 أحدهما على الآخر تمام الانطباق . وعلى أية حال فان خط تقسيم المياه  
 ماهو الا خط على الخريطة ، ولكنه على الطبيعة منطقة ذات عرض يتغير  
 تبعا للعلو ودرجة الانحدار ونوع الصخور الجهة التى يقع فيها . وينطبق  
 هذا بنوع أخص على الأودية التى تمر بالجهة كلها ، اذ يكون هناك عادة  
 منطقة ، تصريف المياه فيها غير محدود ، أو على الجبال الجيرية حيث تجرى  
 المياه تحت سطح الأرض ويكون خط تقسيم المياه غير محدد أيضا

وحين تقام الخطوط الحدية فى المناطق الجبلية تصبح للعوامل الاستراتيجية  
 أهميتها أيضا . فاذا فرضت دولة قوية خطا مثل هذا على دولة أخرى ، فان  
 الدولة الأولى ستسعى للحصول على موقع له ميزة عسكرية بغض النظر  
 عن الحقوق التقليدية للشعوب وطريقة توزيعهم . وأفضل مثل على هذا  
 هو خط الحدود الايطالية اليوغسلافية ، كما حددته معاهدة « رابالو »  
 المعقودة عام ١٩٢١ .. فانه يبيّن كيف أن الحد الفاصل قد وضع مع



خريطة رقم ( ٥ ) قسم « بيبيديكول » من خط رايالو

## مراعاة الميزة العسكرية للدولة الأقوى

وأما الحدود النهرية فهي أقل ملاءمة من الحدود الجبلية . فأحواض الأنهار تعمل على أن يكون لها أثر موحد لا فاصل لأن الأنهار والأودية تيسر سبل التنقل التي تشجع الاختلاط الاجتماعي والتجاري . وفي الواقع كانت أحواض الأنهار ، مثل حوض نهر التيمس الأدنى ونهر السين وحوض فينا ، مناطق نووية لبعض الدول الحديثة . ثم ان الأراضي المجاورة لمعظم الأنهار ، وعلى الأقل في مجراها الأوسط والأدنى منخفضة ، وهي عادة أقدر من الأقاليم الجبلية على توفير الحاجات لعدد أكثر من السكان . ولذلك فعندما يصبح حوض نهر منطقة حدية ، كما هي الحال في حوض نهر الراين ، فان مرور خط حدى فيه يصبح مفعما بالصعوبات

صحيح أن الأنهر الواسعة ، وبخاصة اذا كانت تحفّ بها المستنقعات ، كانت تقوم بعمل الحواجز الواقية والمناطق الفاصلة معا ، ولكن الأعمال الهندسية قد تحكمت في احتمالات الفيضان وجففت مساحات كثيرة من المستنقعات ، وحسنت التسهيلات الملاحية في مجارى الأنهار ، وكانت النتيجة عموما زيادة في عدد السكان وتحسينا في قوة الانتاج الزراعى والاقتصادى ، وسيلا عظيما متزايدا من الحركة التجارية سواء في الأنهر ذاتها أو في الطرق والسكك الحديدية الممتدة على طول أوديتها . ولذلك تجنح أحواض الأنهار اليوم ، حتى أكثر مما مضى ، الى أن تكون وحدات مترابطة ديموجرافيا واقتصاديا . واقامة خطوط حدية دولية في داخلها معناه خلق حواجز تحول دون هذا الترابط . وما خضوع نهر الراين والدانوب والالب لرقابة لجان دولية في أوقات مختلفة الا دليلا على أن التقسيم السياسى في أحواضها أمر غير مرغوب فيه .. فالخطوط الحدية التي تتبع مجرى النهر، وتلك التي تقطعه عرضا ، تسبب نفس العوائق حيث لا يكون هناك اجراء مشترك من الدول النهرية . فتحسن الملاحة والزيادة في استهلاك الماء في أغراض الري والصناعة مثلا في احدى الدول قد يكون لهما آثار خطيرة في أقاليم واقعة في جزء آخر من الحوض أو قد

تتخفف قيمتها بسبب عدم الرقابة على النهر في مكان آخر  
ومن الواضح أن اهتمام مصر بالسودان متصل باستخدام مياه النيل  
واحدى الطرق الممكنة لتحسين الانتاج ورفع مستوى المعيشة في حوض  
نهر الدانوب هي زيادة الانتاج وتنويعها بالاستعانة بنظم الري بمياه نهر  
الدانوب . ولكن الافراط في سحب الماء من النهر في المجر يثير احتجاجات  
شديدة من جانب يوغسلافيا ورومانيا

ثم ان ضبط مياه النهر في احدى الدول قد يسبب بسهولة فيضانا  
زائدا في الدول التي يجرى النهر من الأولى اليها وذلك بزيادة نسبة  
تصريف مياه النهر . وليس من العسير مثلا أن تتصور الصدام الذي  
ينشأ عن اقامة خط حدى عبر نهر الميسيبى عند خط طول مدينة ممفيس ،  
وأن نظام الري العظيم في السند كان يمكن أن يعاق اعاقه خطيرة لولا  
وجود سلطة سياسية موحدة في كل حوض نهر السند (١) تقريبا . وما لم  
يكن كل حوض كبير في دولة واحدة ، وكذلك ما لم يتوافر التعاون الصادق  
بين الدول فالحل الوحيد لهذه المشكلات هو الرقابة الدولية . ولكن حتى  
هذا الحل الوسط لايزيل كل العوائق التي تسببها الحدود النهرية

على أن هناك ناحية جغرافية أخرى هامة من فواحي استخدام الأنهار  
على انها حدود فاصلة ، ولهذا الغرض قد تعتبر البحيرات ومصاب الأنهار  
وأفرع البحر الصغيرة امتدادا للأنهار . فحيث يتقرر أن يكون النهر حدا  
تقوم مشكلة تحديد موقع الخط الفاصل الذي يتضح أنه لايمكن أن  
يكون المجرى المائى بأكمله . ويتحتم تحديده بالنسبة الى جزء أو أجزاء  
من النهر (٢) . وفي هذه الحالة يتخذ عادة أحد خطوط ثلاثة : أما الخط  
الأوسط أو الخط الذي يمر في وسط المجرى الملاحي أو أحد الشاطئين ،  
فأما في الحالة الأولى ( وقل أن يستعمل هذا التعبير في اتفاقات الحدود )

(١) ان تقسيم بنجاب بين الهند وباكستان قد يكون له اثار مفجعة في هذا الجزء من شبه  
القارة الهندية الذي يعتمد على نهر السند في المياه اللازمة للري ، ما لم تتخذ اجراءات وقائية  
ضمن مشروع تقسيم الهند سياسيا - الكاتب

(٢) أنظر كتاب « بوجز » السالف الذكر - الفصل العاشر عن الانهار باعتبارها حدودا

فالخط ينسب الى السطح الأفقى للنهر ويمكن تعريفه بأنه الخط الذى يصل كل النقط التى تقع على مسافة متساوية من أقرب النقط على الشاطئين المتقابلين . ويتطلب تحديد موقعه عملية حسابية دقيقة . ويؤدى اختياره الى تقسيم متساو لسطح الماء ، لا لحجمه ..

وأما فى الحالة الثانية ، وهى المجرى الملاهى ، فمن المعتاد أن المنطقة الأبعد غورا على الدوام تتخذ طريقا ذا منحنيات ، فتترب تارة من أحد الشاطئين ، ثم تتجه تارة أخرى نحو الشاطئ الثانى ، ومن ثم تقطع الخط الأوسط فى كل مرة تغير اتجاهها . وعلاوة على ذلك فالمجرى الملاهى قد يغير موقعه فى النهر بنفس العملية التى قد يغير بها النهر ذاته مجراه . ومن هذا نرى أن استخدام أحد الخطين المذكورين يسبب بالضرورة تعقيدات تتعلق باستخدام النهر وبالوصول الى شاطئيه ، واذا دعت الحال بصيانة أعمال منع الفيضانات والتسهيلات الملاحية

وأما شط النهر فيقل استخدامه خطأ حديا عن المجرى الصالح للملاحة . فهو معرّض أيضا للتغير ، ولكنه عادة يظهر بوضوح أكثر من الخطين السابقين . ويكفى ذكر حالة هامة واحدة تبين الصعوبات الكامنة فى اختيار كهذا . فحلف روما المعقود فى سنة ١٩٢٤ (١) عين الخط الحدى بين ايطاليا ويوغسلافيا بجوار « فيوم » وقرر أن الخط يجب أن يتبع شاطئ قناة « فيومارا » الغربى التابعة لنهر « انيو » ، وبذلك منحت يوغسلافيا سلطة السيادة على المجرى الأدنى الصالح للملاحة . ولكن ... هذه السيادة لن تمتد الى الشاطئ الأيسر (٢) من القاعدة حتى أقصى حد الشكل الهرمى حيث ان هذا الشاطئ يكون آخر المنطقة الحديدية للأراضى الايطالية . ومعنى هذا أن شاطئ نهر يوغسلافى من كل الوجوه كانت تحتفظ به أيد ايطالية ، وأن الشاطئ الأيمن لم يمكن لأحد الطرفين استخدامه فى إقامة أرصفة . أما الأثر المقصود من هذا فكان ارغام

(١) سلسلة معاهدات عصبة الأمم المجلد الرابع والعشرون سنة ١٩٢٤  
 (٢) من الواضح ان كلمة « ايسر » هنا تصدبها « أيمن » . وهذا يمثل خطأ استعمال الالفاظ الذى نجده أحيانا فى ترتيبات المعاهدات

يوغسلافيا على استخدام تسهيلات المرأفىء فى مينااء فىوم الذى تملكه ايطاليا . وأما النتيجة الفعلية فكانت ارغام اليوغسلافيين على مد مرافئهم ومعداتهم حتى مينااءى « سبليت Split » وميتكوفتش «Metkovic» الواقعين الى الجنوب كثيرا على شاطيء الادرياتيكى وتقوم الصعوبات أيضا فى تحديد واستخدام الخطوط الوسطى والمجارى الصالحة فى البحيرات ، وبخاصة فى الحالات التى تكون فيها الاجزاء المائية شرايين قيّمة للتجارة ، أو تحتوى على مصائد أسماك غنية . ولنا فى البحيرات الكبرى فى أمريكا الشمالية أحسن الأمثلة لأكثر من سبب . فهى أولا تكون اجمالا أكبر مساحة من الماء العذب فى العالم . وهى ثانيا المنطقة الحديدية الجغرافية بين كندا والولايات المتحدة . ثم ثالثا وهو الأهم ان المنازعات على الحدود المتعلقة بها قد سويت سلميا على أنه من الخطأ الظن بأن الحدود المائية تثير المشكلات فقط حينما يتعلق الأمر بحدود دولية فاصلة ، وان تكن مثل هذه الحالات تثير اهتماما أعظم وتنتشر أنباؤها على نطاق أوسع . ومع كل ذلك فالخطوط الحديدية الداخلية ، أى حدود الأقسام الادارية الداخلية للدول ، كثيرا ماتكون مرتبطة بالأنهر ، كما يتبين من فحص وجيز للخرائط ذات المقياس الكبير المرسومة على أساس مسح قومى لأراضى الدولة . ففى بريطانيا تعين حدود المقاطعات (والأبروشيات) بهذه الطريقة ، ويستدل أحيانا على أى تغير فى مجرى نهر أن الخط الحديدى ينحرف من حين لآخر عن المجرى الحالى ويتبع طريقا أقدم منه . وتستخدم الأنهار والبحيرات فى البلاد الأخرى بنفس الطريقة التى تتمثل أخطارها ، اذا لم تتخذ الاحتياطات الملائمة ، فى الدراسة التى قام بها لورنس مارتنر خط الحدود بين ولايتى ويسكونسن وميتشجان حيث يجرى الخط فى بحيرة ميتشجان (١) . وفى هذه الحالة استمر النزاع أربع سنوات مطروحا أمام أعلى محكمة فى البلاد قبل أن

(١) ل . مارتنر « القضية الثانية الخاصة بخط الحدود بين ويسكونسن وميتشجان أمام المحكمة العليا للولايات المتحدة الامريكية فى المدة من سنة ١٩٢٢ - ١٩٢٦ ، المنشورة فى أخبار جمعية الجغرافيين الامريكية عدد شهر يونيو سنة ١٩٢٨ مجلد ٢٨ نمرة ٢

يمكن تصحيح حكم قضائي سابق

هذه هي فقط بعض الصعوبات الكامنة في استخدام الظواهر الطبيعية خطوطاً حدية سياسية ، لأنها لا تكون حدوداً فاصلة كاملة مستمرة في أى مكان . والميزة الوحيدة الظاهرة في استخدامها لهذا الغرض هي أنها يسهل تمييزها في الطبيعة ، كما أنها معروفة عموماً لسكان الحدود . ولكن هذه الميزة يمكن الحصول عليها تماماً بالاساليب الحديثة لتخطيط الحدود . لقد استخدمت الظواهر الطبيعية لهذا الغرض حين كانت الدولة تقوم بوظيفة تختلف عنها اليوم ، وحين كانت المعلومات لا تكفى لتعيين الحدود وتخطيطها . ومما يؤسف له أن استعمالها قد أصبح تقليداً وبخاصة في قارة أوروبا . فإن تجزئة هذه القارة تجزئة زائدة عن الحد جاءت نتيجة لتطور طويل تاريخي معقد ، لا يمكن اعتبارها مبرراً لبقاء هذا التقليد . وإذا كانت الظواهر الطبيعية غير مرضية ولا تصلح أن تكون حدوداً سياسية ، فماذا يمكن أن نستخدم بدلاً عنها ؟ ان الاجابة عن هذا السؤال مزدوجة ولكن كل جزء من الجزئين وثيق الصلة بطابع الوحدات السياسية وأسسها التي تتطلب تحديداً في الظروف الحالية

وقل أن يبدو على الجغرافيين ورجال العلوم السياسية أنهم يدركون أن الانموذج العالمى للدول وبخاصة خطوطها الحدية قد فرض على بيئة طبيعية كانت موجودة من قبل ، وان هذا الفرض كان متسماً بالتعسف نتيجة للاتفاق المتبادل . وكان البحث عن حدود طبيعية عبثاً لا جدوى منه لأن الحدود الطبيعية لا وجود لها في الطبيعة ، مع ان الاعراب عن الرغبة فيها كان في كثير من الحالات ستاراً للنشاط التوسعي وبخاصة حيث يبدو أن للظواهر الطبيعية ميزات استراتيجية أو اقتصادية

ويصدق هذا القول بنوع خاص على أوروبا بمجموعتها من الدول العظيمة التنوع مساحة وسكاناً ، حيث لا تزال ذكريات التاريخ ماثلة في الأذهان أكثر مما ينبغي لدرجة أن الادعاءات الخاصة بالخطوط الحدية كثيراً ما تبنى على أنموذج سابق للتنظيم الذى يتنافر مع الظروف الحالية .

وفي العالم الجديد بما في ذلك الأمريكتان وكذلك في أفريقيا وأستراليا ترتب على الأرض وانعدام القومية والنقص التام تقريبا في المعرفة الجغرافية إقامة حدود هندسية كانت وافية بالعرض في المرحلة الاستعمارية حيث انه كان هناك مجال فسيح للتوسع ولم يكن للضغط على هذه الحدود الفاصلة المتفق عليها وجود . وعلى وجه الاجمال استمرت هذه الخطوط الحديدية سواء أكانت دولية أم داخلية تقسيمات مرضية وان لم يكن ذلك لقيمة خاصة فيها . وسواء أكانت هذه الخطوط أجزاء من خطوط الطول أم من دوائر عظمى أخرى ، أم من خطوط العرض ، أو رسمت موازية للشواطئ كما هي الحال في الخط الحدي بين ألسكا وكولومبيا البريطانية فإن نجاح مهمتها كان اعرابا عن طابع الدول التي تفصلها وعلاقاتها . وهذه كانت بوجه عام تهتم بالتنظيم والتدعيم الداخليين

بقي أن نرى اذا كانت هذه الخطوط الحديدية سيستمر قبولها متبادلا حين تصبح البلاد أعظم نموا وأكثر ازدهاما بالسكان وأوفر نصيبا في الثنون العالمية . فالحد بين كندا والولايات المتحدة ما زال يرفرف عليه الهدوء . أما في أمريكا الجنوبية ، حيث من المهم ملاحظة أن معظم حدود الدول لها علاقة بالظواهر الطبيعية ، فكان هناك منازعات كثيرة بعضها لم تفض بعد . لذلك تكوّن الخطوط الهندسية حدودا ملائمة ، تعتبر بديلا عن الأنهار وقمم الجبال وما شابهما على شريطة أن تكون العلاقات بين الدول المتاخمة بحيث يمكن تجنب الضغط الشديد على أطرافها . ولا يمكن اعتبار الخطوط الهندسية بديلا ملائما في أقاليم مثل أوروبا حيث تعزى قلقة التوازن بين البلاد - الى حد ما - الى تطورها التاريخي ، وكذلك الى كونها محصورة في مساحة صغيرة نسبيا

ومن الضروري في قارة أوروبا ، أكثر من أية قارة أخرى ، أن نأخذ بعين الاعتبار طاقة الدول وطابعها عند تعيين خطوطها الحديدية وبخاصة من زاوية تسهيل سير العلاقات بينها سيرا لنا هادئا . وأما مشكلة التحديد الاقليمي فيمكن التخفيف منها بلا شك بالنجاح في خلق ولايات متحدة

أوربية نظرا لأنها تحول حالة الحدود من المستوى الدولى الى المستوى الداخلى ، ولكن يبدو أن الأمل فى هذا التغيير ضئيل حتى فى الأجزاء غير السلافية من القارة . على أنه من الضرورى فى نفس الوقت أن تكون هناك خطة للعمل ، فان الخطوط الهندسية والظواهر الطبيعية لا تصلح أن تكون حدودا ملائمة فى هذه الحالة لأنها لا تطابق مطالب الدول المختلفة ان معظم الخطوط الحديدية فى أوربا هى ما يسميه « بوجز » بالحدود « الأثروبوجرافية » ( تطورت مع تطور تاريخ الانسان ) فى طبيعتها ، لأنها تمثل محاولات لوضع جماعات من الناس وأراضيهم معا طبقا لناحية أو أكثر من نواحي التجانس فى كل مجموعة . وأما الحقيقة المدهشة عن هذه الخطوط فهى أنها ، وان تكن أدق جميع الحدود تحديدا وتخطيطا وأدعاها للحراسة والحماية ، فان وحدة المجموعات التى تعينها أمر مشكوك فيه ويصعب دائما اثباته وتقديره ، علاوة على ذلك فان درجة الوحدة تميل الى الضعف كلما اقتربنا من أطراف الدولة ، ان لم ينن شىء فبسبب اتصال الشعب بالدول الأخرى . ومع ذلك فان تلك المناطق الاتقالية بالذات التى يصب فى كثير من الأحيان تعيين حدودها بالضبط هى التى تتطلب فيها الأغراض السياسية بما فى ذلك الناحية الادارية ، اقامة خطوط حديدية مضبوطة

انه لتناقض بارز ذلك الذى يواجهه رجل الجغرافيا السياسية ويساعده على ايضاح الطابع المعقد لكثير من منازعات الحدود . كما ان ذلك التناقض يوضح أيضا السبب فى أن كل الفواصل الدولية ، ما خلا تلك التى تفرضها دولة عسكرية أقوى ، تعرب عن عنصر التوفيق بين المطالب المتعارضة ، ثم عن السبب فى أن توصيات لجان الخبراء المكونة لارشاد مؤتمرات السلام قلما تقبل أو تنفذ تنفيذا كاملا ..

أما البديل للخط الحديدى « الطبيعى » وللخط الهندسى فهو الحدود الأثروبوجرافية التى تتزايد أهميتها ليس فى أوربا فحسب ، بل فى أجزاء أخرى من العالم وبخاصة فى الشرق الاوسط والهند . وكان قبولها

متضمنا في وضع مبدأ تقرير المصير الذي عرض أولا على أنه نظرية عامة في مؤتمر الصلح الذي تبع الحرب العالمية الاولى . وهذه النظرية ، مهما كانت ثورية ومهما بلغت الصعوبات التي تتسبب عنها في العلاقات بين الدول ، هي العنصر الفعال في استمرار الدول القائمة وفي خلق وحدات سياسية جديدة . وأهميتها للجغرافي السياسي تتوقف على الاعتراف بالأسس الجغرافية للدول المستقلة استقلالاً ذاتياً ، سواء أكانت تلك الأسس طبيعية أم بشرية ، كما تتوقف ضمنا على تعيين هذه الأسس بحدود سياسية . وهذه ليست بالمهام اليسيرة بأية حال

وقل أن يكون للوضع الطبيعي للدولة وحدة سياسية ، وأما من تحويهم من البشر فهم حتى أكثر تنوعا ، وكثيرا ما تكون العوامل التي تفرق بين سكان أحد البلاد وسكان البلاد الأخرى غير ملموسة ولا تلاحظ مباشرة الا عن طريق مظاهرها الخارجية . ولأن هذه العوامل تقع في دائرة الآراء أكثر من أي شيء آخر لا يمكن قصرها على أية منطقة اقليمية واحدة مختارة . ويعرب جولد «Gould» (١) عن هذه النقطة بمهارة فيقول : « ان ما يربط الشعب ويجعل منه أمة موحدة هو مركب مكون من العاطفة والتقليد والجوار الجغرافي » . أما « العاطفة » فتظهر في اللغة والدين وحب الوطن والآراء السياسية . وأما « التقليد » فهو ما ينتج عن العوامل والاحوال التاريخية ، ولكن قل أن يوجد في أي وقت شعب يشترك في هذه التقاليد في جوار جغرافي قريب في منطقة طبيعية واضحة المعالم

وقد يكون نقل الأراضى والسكان على نطاق واسع سبيلا الى القضاء ضوء أفضل على الحالة الراهنة المضطربة لتوزيع « القومية » . غير أن هذا يتطلب ثمنا فادحا بالنظر الى الصعوبات التي يتكبدتها الشعب الذي يعنيه الأمر . وعلى أية حال فإن الهجرات الجماعية المنظمة ، سواء أكانت اختيارية أم اجبارية ، لا تعطى الضمان لحل كل مشاكل الحدود لنفس

(١) ص ٢٠٤ من كتاب و ١٠ . جولد بعنوان « الانسان والطبيعة والزمن » الصادر بلندن سنة ١٩٤٦ .

السبب المبين آنفا ، ألا وهو أنه لم يتكرر بعد المقياس الذى يمكن أن تقاس به العوامل النفسية قياسا مضبوطا

ومن الناحية الأخرى ، اذا اكتشفت مقاييس لتحديد توزيع هذه الظواهر النفسية ، فلن يخف توتر الموقف العام كثيرا نظرا لأن المناطق التى تحتلها شعوب مختلفة اللغات والأديان وأساليب الحياة وما الى ذلك لا تتشابه ظروفها ، ولذلك فستظل على الأقل مشاكل الاقليات باقية .

ويبين ازكراتى (١) هذه الحقيقة فيقول : « انه لا يمكن لوضع المناطق الحدية أن يزيل الأقليات القومية ويضمن التجانس القومى للشعوب »

على أن التجانس ، على ما هو عليه من بعد المنال ، يجب أن يعتبر المثال الذى يحتذى فى تنظيم المجتمعات البشرية . وكما أن عدم التجانس فى أحوال البيئة الطبيعية والموارد المادية من العوامل التى تساعد على رفاهية البلاد ، هكذا التنوع البشرى يمكن أن يعتبر مصدرا للخير المادى والادبى على شريطة أن يسنده التسامح والحرية . ويترتب على هذه الحقيقة أن استخدام الدين واللغة والتقاليد والجنس على أنها قواعد يقوم عليها تعيين الحدود بين الدول أمر قد فات أوانه . وفى واقع الأمر أن هذه العناصر لم تكن أبدا أكثر من قناع تخفى وراءه الرغبة فى التوسع الاقليمى . غير أن الخطوط الحدية لا تزال ضرورية فى العالم كما كانت ، وستظل ترسم فى مناطق الحدود . وما دام روح العداة مسيطرا على الدول فى علاقاتها ، فلا بد أن تقوم الخصومات بينها على الحدود

ولن يبطل عمل الخطوط الحدية باعتبارها حواجز بين الدول الا حين يقدر سكان كل الدول أن أحسن خدمة لمصالحهم ، ثقافية كانت أم اقتصادية ، تأتى عن طريق اعتمادهم بعضهم على بعض اعتمادا وثيقا ، ويضعون هذا التقدير موضع التنفيذ . ومع التسليم دون تردد بأن هذا الأمل بعيد ، ولكن تحقيقه هو السبيل الوحيد لتجنب المنازعات المستمرة باهظة التكاليف