

الفصل الثالث عشر

الاقتصاد على صعيد كوكبي



- مقررات (القرنين) الثالث عشر والرابع عشر.
- المقايضة الأمريكية ونتائجها.
- بعض القسّمات المهملة في الاقتصاد العالمي.
- التقسيم العالمي للعمل والموازنة التجارية.
- رسم خريطة للاقتصاد العالمي.
- السكان والانتاج والتجارة.
- الأمريكتان
- افريقيا
- اوربا
- غرب اسيا
- فارس الصفاويه
- الهند و (البحيط الهندي)
- شمال الهند
- جوجات و مالابار
- كروموزال
- البنغال
- جنوب شرق اسيا
- تارنينج
- الارخبيل و الجزر
- واس جبوتا
- هوتيمور
- البر الرئيسي
- اليابان
- الصين

obeikandi.com

"التكامل الاقتصادي العالمي كان واقعا مهما مميّزاً للحياة المنظمة فى القرون الأولى (على الرغم من كل الظواهر المناقضة لذلك) شأنه شأن حاله الآن فى أيام الأسواق المبرمجة الكترونياً للعمل الفورى الذى يتزايد وضوحاً يوماً بعد يوم... ويتعين علينا أن نخلص من هذا إلى أن التغييرات الكبرى انطوت على تحولات فى أشكال التكامل وليس على نشوء التكامل ذاته حسب الزعم السائد... وحرى ألا ننظر إلى تاريخ العالم وكأن خاصيته المميزة هى الحركة من ساحات محلية مغلقة كاملة التكوين إلى المزيد من التكامل والتجانس على صعيد عالمى... وإن المفهوم التقليدى عن ثقافات متباينة اخترقتها قوى كونية طارئة مفهوم غير ذى أساس... لقد كان العالم دائماً كياناً من ترابطات مركبة سواء فى القرنين التاسع والعاشر والثانى عشر والثالث عشر، أو السابع عشر والثامن عشر... وكانت أزمنة العصر الوسيط ومطلع العصر الحديث متصلاً Continuum بدون مركز وحيد له بل ولا حتى بضع مراكز محدودة العدد يمكن تصورها باعتبارها المصادر التى احدثت التكامل. وإنما كانت خاصيته المميزة المتمركزية المتعددة الوافرة Prolific multicentredness.

فمنذ عام ١٥٠٠ فصاعداً اقتصاداً عالمياً كوكبياً واحداً قرين تقسيم العمل على نطاق العالم وتجارة متعددة الأطراف. وتوفرت لهذا الاقتصاد العالمى ما يمكن أن نحدده بقولنا طابعه المنظومى والدينامى، وأن جذوره فى أفرو- أوراسيا ويرجع تاريخها إلى ألف عام. وأن هذه البنية الاقتصادية العالمية وديناميتها هما اللتان حفرتا الأوربيين إلى التماس سبل أكثر للوصول إلى آسيا ذات الهيمنة الاقتصادية منذ الحروب الصليبية الأوروبية. وقادت قوة الجذب الأسيوية نفسها إلى اكتشاف ودمج نصف الكرة الغربى أو العالم الجديد فى اقتصاد العالم القديم والنظام العالمى القديم عقب رحلة كولومبوس عام ١٤٩٢، كما أدت إلى توثيق اواصر العلاقات الأوروبية الأسيوية عقب رحلة فاسكو داجاما فى الدوران حول أفريقيا عام ١٤٩٨. واستمرت الرغبة العارمة وعلى

مدى قرن بعد ذلك فى التماس طريق بديلة إلى الصين عبر الممر الغربى الشمالى حول و/ أو عبر أمريكا الشمالية، وكذلك فى الاتجاه الشرقى عبر البحر القطبى الشمالى.

واستمرت هيمنة الآسيويين على الاقتصاد العالمى لمدة لا تقل عن ثلاثة قرون بعد ذلك حتى عام ١٨٠٠. واستمر كذلك الوضع الهامشى لأوروبا على المستويين المطلق والنسبى فى الاقتصاد العالمى على الرغم من العلاقات الجديدة بين أوروبا والأمريكيتين التى استخدمتها أوروبا لتعزيز علاقاتها مع آسيا أيضا. والحقيقة أن لا شئ البتة سوى قدرة أوروبا التى توفرت لها حديثا وبشكل مستمر للحصول على الأموال الأمريكية، هى التى هيأت لها فرصة المشاركة فى السوق العالمية وإن تعذر عليها أن تشق طريقها عميقا فيها. كذلك فإن الأنشطة الاقتصادية الانتاجية والتجارية، وأيضا النمو السكانى القائم على هذه الأنشطة اطردت فى توسعها داخل آسيا بأسرع وأكثر مما كان عليه الحال فى أوروبا وذلك حتى العام ١٧٥٠. وهذا ما سوف يوثقه هذا الباب والبابان التاليان.

ويحدد هذا الباب الخطوط العامة لنمط يحيط بكوكب الأرض يمثل علاقات التجارة العالمية والتدفقات المالية إقليميا إقليميا. وإن دراستنا لبنية وعمل هذه العلاقات الاقتصادية الكوكبية ستبرهن لنا دون أدنى شك على وجود سوق عالمية خلال الفترة الباكرة من العصر الحديث. وإصرارى على هذا يهدف إلى مناقضة ذلك الإغفال الشائع بل والإنكار شبه الدائم لوجود هذه السوق العالمية، وهو ما نجده لدى كثيرين من الدارسين لهذه الفترة. حقا لقد اصبحت موضة هذه الأيام الزعم بأن الاقتصاد العالمى يتحول إلى الكوكبية أو العولمة. علاوة على هذا فإن الإنكار السافر، ولن نقول الإغفال، للسوق العالمية خلال مطلع الفترة الحديثة وما اشتملت عليه من تقسيم للعمل لا يزال هو الأساس. الذى تخطئه أغلب البحوث التاريخية ونظرية العلم الاجتماعى عن الاقتصاد العالمى

الأوروبي "عند بروديل" و"النظام العالمي / الحديث" عند فاليرشتاين وعند كثيرين من تلاميذهما، ناهيك عن من ينتقصون من قدرهما من أمثال أوبريان الذى ذكرناه فى الباب الأول.

واقترح فريدريك مورو (١٩٦١) "نموذا مشتركا بين القارات inter continental للتجارة العالمية خلال الفترة ما بين ١٥٠٠ و ١٨٠٠ على أساس المنافسة فيما بين الأقاليم فى الانتاج والتجارة. ولكن سبق أن لاحظ دادلى نورث فى عام ١٩٦١ الوجود الباكر لهذا النموذج: "العالم فى شموله بالنسبة للتجارة ليس سوى أمة بالنسبة لشعبها؛ ومن ثم فالأمم فيه اشبه بالأشخاص (ورد الاقتباس عند سيبولا ١٩٧١ - ٤٥١). علاوة على هذا فإن هذه السوق العالمية وتدفق النقود عبر هذه السوق سمح بتقسيمات للعمل وبقيام منافسة فيما بين وفى داخل القطاعات والأقاليم. وامتد هذا ليشمل كل كوكب الأرض وتداخل فيما بين بعضه البعض.

توضح السجلات أنه كانت هناك منافسة... بين منتجات بديلة مثل منسوجات شرق الهند والمنسوجات الأوروبية، وبين منتجات متطابقة تنتجها أقاليم مختلفة تتمتع بمناخ متماثل مثل السكر من جاوة والبنغال، والسكر من ماديرا وساوتوم، والسكر البرازيلى، وسكر غرب الهند؛ أو بين منتجات تنمو فى أقاليم مختلفة مناخيا مثلما كان الحال بالنسبة للتبغ... وكذلك الحرير الصينى والفارسى والإيطالى والنحاس اليابانى والمجرى (المنغارى) والسويدى وغرب الهند؛ والتوابل من إنتاج آسيا وأفريقيا وأمريكا؛ والبن من اليمن وجاوة وجزر الهند الغربية... ؛ جميع هذه المنتجات كانت متنافسة... ولكن أفضل أداة للقياس هى أسعار تبادل السلع فى امستردام.

ولعل سوق امستردام التى خصها سييولا بالذكر هنا كانت أفضل أداة لقياس أسعار السوق فى زمنها، ولكن حرى ألا نخلط بين هذا وبين المناخ نفسه وحالات الصعود والهبوط فى الجو الاقتصادى والمالى المحيط بها والذى كان جوا شاملا العالم باتساعه. وطبيعى أن تقسيم العمل التنافسى والتكاملى أو التعويضى فيما بين وداخل أقاليم الكوكب تجاوز كثيرا الأمثلة المحدودة التى ذكرها سييولا. مثال ذلك أن رينيه باريندس يلحظ فيما يتعلق ببحر العرب وعمل شركة الهند الشرقية الهولندية (فوك ٧٥٢ حسب اختصار حروفها الأولى باللغة الهولندية كما كان شائعا) أن هناك وفى أماكن أخرى:

"كان الانتاج متمركزا فى الأماكن التى بلغت كلفة العمل فيها أدنى حد لها. وليست المسألة اساسا انخفاض كلفة النقل. ويفسر لنا هذا أن مزايا الكلفة المقارنة كانت تجذب الأسواق الآسيوية والأمريكية إلى بعضها بعضا- بغض النظر عن القيود التى يفرضها المذهب التجارى. وحالة أخرى يمثلها إبدال المنتجات الهندية والعربية والفارسية مثل النيلة والحريير والسكر واللؤلؤ والقطن، ثم بعد ذلك البن، وهى أكثر السلع التجارية ربحا التى يجرى الاتجار بها فى البحار العربية خلال أواخر القرن السابع عشر، وكان يتم إبدالها بسلع منتجة فى أماكن أخرى، هى عادة المستعمرات الأمريكية... وبسبب هذه العملية الكوكبية لإبدال المنتجات فإنه بحلول عام ١٦٨٠ اختفت التجارة العابرة "الترانزيت" فى البحار العربية مع أوروبا، أو بدأت فى الانهيار. ودعم هذا لفترة قصيرة صعود تجارة البن. ولكن أسهم هذا الوضع فى حدوث حالة كساد تجارى لفترة طويلة بين الخليج والبحر الأحمر والساحل الغربى الهندى. وخففت التجارة الداخلية فى البحار العربية من وطأة انهيار تجارة العبور. ولكن كان لزاما على الشرق الأوسط أن يدفع مقابل وارداته من الهند عن طريق بيع كميات كبيرة من المنتجات فى البحر المتوسط مثل الحبوب أو الصوف. وأدى الميزان المستقر... إلى حالة تضخم متزايدة فى كل من العملة العثمانية والصفوية".

هذه العلاقة الخاصة بسوق عالمية محيطة بالكوكب وتقسيم العمل الذى ترتكز عليه السوق وحالات التوازن واختلال التوازن المترتبة عليها فى التجارة هو ما نعرض مجمله العام فى هذا الباب ونوضحه من خلال الخرائط المصاحبة.

وعمدنا إلى أن نعرض مرارا وتكرارا فى رواياتنا عن كل إقليم فى هذا الباب كيف وأن التغيير فى مزج وانتقاء الحاصلات، أو هو فى الحقيقة إبدال أراضى الغابات "البكر" بحاصلات زراعية، وكذا اختيار صناعة كل السلع التى سلف ذكرها، والمتاجرة فيها إنما كان استجابة لحوافز وضرورات محلية ونلاحظ فى هذا الباب وما يليه كيف أدى هذا إلى إزالة الأدغال والأحراش فى البنغال، وإلى إزالة الأحراج التى تغطى أراضى جنوب الصين. وحدث نتيجة لذلك تبادل الأرض والأرز والسكر والحريير والفضة والعمالة مع بعضها البعض، ومع الأخشاب أو منتجاتها التى كان يتم استيرادها آنذاك من جنوب شرق آسيا. ومع هذا يبين لنا أيضا كيف أن الكثير من هذه الحوافز المحلية والقطاعية انتقلت بفعل قوى السوق الإقليمية وفيما بين الأقاليم. ونشأت أكثر هذه القوى بدورها نتيجة الأنشطة التنافسية أو التعويضية عن الجانب المقابل من الكوكب. والحقيقة أن بعض هذه الضغوط تلاققت، لنقل مثلا فى قرية من قرى الهند أو الصين عند منتصف الطريق بعد أن تم نقلها فى آن واحد حول الكوكب فى كل من الاتجاهين شرقا وغربا علاوة على تحركها فى اتجاهات متقاطعة. وطبيعى أن استيراد السكر من الأمريكيتين، كما سيؤكد لنا الباب السادس فى حديثه عن أوروبا، واستيراد المنسوجات الحريرية والقطنية من آسيا كان عاملا مكملا للإنتاج المحلى من الغذاء والصوف مما أدى إلى إعفاء وادخار الغابات والأراضى الزراعية. وهكذا فإن المدى الذى ينطبق عليه القول بأن "الماشية تأكل البشر، وإن البشر يأكلون الجميع" كان أيضا دالة من دالات السوق العالمية.

وكان دفع الفضة على النطاق العالمى هو زيت الوقود المحرك لعجلات هذه السوق الكوكبية. وسوف نرى فى البابين الثالث والسادس كيف أن اهتداء الأوربيين إلى سبيلهم الجديدة للحصول على الفضة فى الأمريكتين هو ما سمح لهم بالمشاركة فى هذه السوق العالمية المتوسعة أبدأً. وأرجأنا إلى الباب الثالث الاهتمام بالتفصيلات التى توضح كيف أن انتاج وتدفق النقود الفضية بخاصة حفزت الانتاج والتجارة ووسعت من نطاقها حول الكوكب. ويوضح لنا هذا كيف أن موازنة صرف وتبادل العملات المختلفة وغيرها من صكوك السداد فيما بين بعضها البعض، ومع سلع أخرى، يسرت قيام سوق عالمية لجميع السلع. وطبعى إن لم يكن بالإمكان قيام كل هذه التجارة إلا نتيجة توفر أشكال مشتركة ومقبولة من النقود / او الموازنة بين الذهب والفضة والنحاس والقصدير والأصواف والعملات المعدنية والأوراق المالية والكمبيالات وغير ذلك من صور الائتمان الأخرى. وتم تداول كل هذا عبر أفرو- أوراسيا وفيما حولها على مدى آلاف السنين (وتفيد بعض التقارير أن هذا التداول تم عبر المحيط الهادى أيضا خاصة فيما بين الصين ونصف الكرة الغربى). ومع هذا فإن دمج العالم الجديد للأمريكتين فى اقتصاد العالم القديم، ومساهمة الأمريكتين فى زيادة رصيد العالم وتدفقاته المالية أعطى يقينا دفعة نشاط اقتصادى وتجارى مما أدى إلى حدوث حالة رواج جديدة من القرن السادس عشر فصاعداً.

مقدمات القرنين الثالث عشر والرابع عشر

صدر مؤخرًا كتابان يمثلان بداية لعرض قراءة جديدة للفترة الباكرة من التاريخ العالمي الحديث، وهى قراءة بديلة عن القراءة من منظور المركزية الأوربية. الكتاب الأول من تأليف جانيت أبو لوغد (١٩٨٩)، وعنوانه "قبل الهيمنة الأوربية: النظام العالمى ١٢٥٠ - ١٣٥٠م". والثانى من تأليف إن . كى. شود هورى (١٩٩٠) بعنوان "آسيا قبل أوروبا والذى يدرس بإمعان موضوعه حتى عام ١٧٥٠- وتقدم أبو لوغد نقطة انطلاق ملائمة بوجه خاص للدراسة التحليلية فى كتابنا هذا. وتؤكد أن ثمانية أقاليم متمركزة حول مدن خاصة بها ومتداخلة فى علاقات مشتركة فيما بينها توحدت مع بعضها فى صورة نظام عالمى وتقسيم عمل عالمى أفرو أوراسى واحد خلال القرن الثالث عشر. وتصف الأقاليم الثمانى المتشابهة فى ثلاث منظومات فرعية مترابطة ومتشابهة:

١- المنظومة الفرعية الأوربية وتضم أسواق مزارع إقليم شامبانى والأقليم الفلمنكى الصناعى، والأقاليم التجارية فى جنوة والبندقية.

٢- الأراضى الداخلية الشرق أوسطية وطرقها الموصلة بين الغرب والشرق عبر آسيا المونغولية عن طريق بغداد والخليج الفارسى، ومروراً بالقاهرة والبحر الأحمر.

٣- المنظومة الآسيوية لشرق المحيط الهندى وتشمل الهند وجنوب شرق آسيا والصين. واشترك الجميع بدرجة أو بأخرى فى الثروات والنكبات الكبرى وفى أزمة منتصف القرن الرابع عشر ووباء الطاعون الأسود.

وتؤكد أبو لوغد (١٩٩٩ - ٩ ، ١٧) عن صواب أن أوروبا كانت "محدثنة نعممة، وهامشية بالنسبة" لعملية نشطة جارية فى آسيا؛ بحيث أن "الفشل فى بدء القصة فى وقت مبكر بما يكفى أفضى إلى تفسير سببى مبتسر ومشوه

يفسر لنا صعود الغرب". وترى فى الحقيقة أن تطور أوروبا الخاص فى القرنين الثانى والثالث عشر إنما كان معتمداً على الأقل جزئياً على التجارة مع شرق المتوسط التى كانت ثمرة الحروب الصليبية. وهذه الحروب ربما لم تكن لتحدث، أو أنها كانت عملاً عقيماً، لو لم تكن من أجل ثروات "الشرق". حقا إن التجارة والصناعة والثروة فى البندقية وفى جنوا كانت أولاً مطلباً لأداء أدوارهما كوسيطين بين أوروبا والشرق وهى الأدوار التى احتفظت المدينتان الإيطاليتان ببعضها حتى أثناء العصور المظلمة. وحاولت المدينتان خلال فترات الانتعاش الاقتصادى بعد عام ١٠٠٠م الوصول قدر الاستطاعة إلى تجارة وثروات آسيا. ولقد حاولت جنوة فى الحقيقة الوصول إلى آسيا عام ١٢٩٠ عن طريق الدوران حول أفريقيا.

وبعد الفشل فى هذا اضطرت أوروبا إلى استخدام الطرق الرئيسية الثلاث الموصلة إلى آسيا والتى تبدأ من شرق المتوسط: الطريق الشمالية عبر البحر الأسود وتهيمن عليه جنوة؛ والطريق الأوسط عبر الخليج الفارسى وتهيمن عليه بغداد، والطريق الجنوبى، كبديل للثانى، عبر البحر الأحمر الذى وهب الحياة للقاهرة والبندقية شريكتهما الاقتصادية. وأدى توسع المغول تحت قيادة جنكيز خان وخلفائه إلى تأكيد انهيار الطريق الأوسط بعد سقوط بغداد عام ١٢٥٨، ومن ثم تفضيل الطريق الجنوبى. وسيطر المغول بذلك على الطريق الشمالى ابتداء من البحر الأسود فصاعداً، كما نهضوا بالطريق العابرة فى آسيا الوسطى التى تمر بمدن مثل سمرقند التى ازدهرت فى ظل حماية المغول. ولكن عانت جميع هذه الطرق، مع هذا، من الكساد الاقتصادى العالمى الذى امتد زمناً طويلاً فيما بين منتصف القرن الثالث عشر ونهاية القرن الرابع عشر. وكان وباء الطاعون الأسود من نتائج هذا الكساد، أكثر من أن يكون سبباً له. (جيلز وفرانك ١٩٩٢، وفرانك وجيلز ١٩٩٣). ومع هذا فإن المحددات الاقتصادية لنمو وانحسار كل من التجارة والانتاج والدخل إنما تكمن

بعيداً جهة الشرق حيث جنوب، وجنوب شرق، وشرق آسيا. وسوف نلاحظ فيما يلي أن دورة انتعاش اقتصادى ممتدة بدأت ثانية هناك حوالى عام ١٤٠٠. ولكن قبل هذا، وحسب قراءة أبو لوغد (١٩٨٩) عاش هذا النظام العالمى أوج ازدهاره فيما بين ١٢٥٠ و ١٣٥٠ ثم تدهور إلى حد الاندثار (الفعلى) بعد ذلك؛ ثم ولد من جديد آنذاك فى جنوب وغرب أوروبا خلال القرن السادس عشر. وتقول بنص كلماتها "ثمة حقيقة واقعة حاسمة الأهمية وهى أن "سقوط الشرق" سبق "صعود الغرب" (أبو لوغد ١٩٨٩ - ٣٨٨). ويتعين علينا الاتفاق معها بشأن عبارتها الأخيرة ولكن دون توقيتها الزمنى ولا زعمها بأنه لم تكن هناك استمرارية بين القرنين الثالث عشر والسادس عشر داخل إطار اقتصاد ونظام عالمى واحد. وسبق لى أن انتقدت تفسير أبو لوغد "لإبدال" نظام بنظام آخر، وأن الأصح "إعادة بناء" النظام نفسه فى مكان آخر (فرانك ١٩٨٧، ١٩٩١، ١٩٩٣، فرانك وجيلز ١٩٩٣). واستجابت (فرانك وجيلز ١٩٩٣). ويمكن لنا أن ننهض بدراستنا عن الاقتصاد- النظام العالمى الكوكبى من حيث انتهت أبو لوغد حوالى ١٤٠٠.

كان الاقتصاد العالمى مرتكزا بالأساس على آسيا وكذلك كانت المشروعات الاقتصادية لكل من البندقية وجنوة وما حققته المدينتان من نجاح. واستمدت كلاهما ثروتيهما من خلال وضعها الوسيط بين ثروات آسيا، والطلب عليها داخل أوروبا. وقامت المدينتان بالتجارة مع المحطة الغربية الأخيرة للتجارة الآسيوية فى غرب آسيا ابتداء من البحر الأسود عبر الشرق إلى مصر. وكانت هذه هى الإرهاصة الأولى للتوسع الأوروبى فى المحيط الأطلسى ثم بعد ذلك الدوران حول أفريقيا وصولاً إلى الهند، ومروراً منه إلى الأمريكتين بحثاً أيضاً عن آسيا. والمعروف أن جدالاً طويلاً دار بشأن أسباب رحلة كل من كولومبوس عام ١٤٩٢ وفاسكو دا جاما عام ١٤٩٨. ولكن هذين الحداث لم يأتيا مصادفة. وعلى الرغم من كل ما قيل فإن كولومبوس "اكتشف"

أمريكا لأنه خرج باحثا عن أسواق وذهب آسيا. حدث هذا فى وقت تزايد فيه نقص سبائك الذهب وما ترتب عليه من ارتفاع سعر الذهب فى السوق العالمية الأفرو - أوراسية. ولهذا بدا المشروع جذابا ويبشر بإمكانات مريحة (وهو ما ثبتت صحته). ويقول فى هذا الصدد عالم الدراسات النقدية والمعتزف به من الجميع جون داى ما يلى:

"قادت مشكلة (نقص العملات النقدية) على المدى الطويل إلى حلها. ذلك أن ارتفاع أسعار سبائك الذهب وما ترتب عليه من انكماش. الأرصدة، يفسر إلى حد كبير تكثيف الآمال فى العثور على معدن نفيس فى كل أنحاء أوروبا كما يفسر البحث عن تقنيات جديدة لاستخراج وتنقية هذا المعدن. ولقد كانت "حمى الذهب" الحادة فى القرن الخامس عشر هى القوة الدافعة وراء الاكتشافات الكبرى التى قد تنتهى بأغراق لاقتصاد الأوروبى، المتضور جوعا للنقود، بالكنز الأمريكى مع فجر العصر الحديث (داى ١٩٨٧ - ٦٣)

علاوة على هذا فإن وصول شبه جزيرة أيبيريا إلى هذا الكنز لم يعقبه فى الأساس التوسع الإسلامى وتقدم العثمانيين واستيلائهم على الأستانة عام ١٤٥٣ حسب الزعم السائد. وإنما العائق الأهم على الأرجح هو المنافسة بين البندقية وجنوة على طرق التجارة على شرق المتوسط، ومصالح جنوة فى شبه جزيرة إيبيريا، ومحاولتها تطويق قبضة البندقية الخانقة على التجارة عن طريق مصر. وتؤكد ليندا شافر (١٩٨٩) أن هذه هى أهمية ودلالة الملاحظة التى لا يمل من تكرارها البرتغالى توم بيريس إذ يقول "إن من يسيطر على ملقا يقبض بيديه على رقبة البندقية". ولنتذكر أن كولومبوس كان من جنوة وعرض خدماته أول الأمر على البرتغال لكى يفتح طريقا جديدة نحو الشرق، ولكنه أخيرا فقط ارتضى رعاية أسبانية.

ومع هذا كله، فأياً كانت الحوافز المباشرة التي حفزت إلى رحلتي كولومبوس وفاسكو داجاما ثم من بعدها رحلة مجلان ورحلات آخرين فإنهم جميعاً يحركهم نبض أوروبي مشترك على نطاق واسع وراسخ منذ زمن. ويؤكد هنا كي. إم. بانيكار (١٩٥٩ - ٢١، ٢٢) أن السبيل الوحيد لكي ندرك الدلالة الكاملة لوصول داجاما إلى كالكوتا هو أن نضع في تقديرنا أن وصوله يعنى تحقق حلم عمره مائتاً عام، وجهد متصل عمره خمس وسبعون عاماً. لقد كان حلماً مشتركاً بين كل التجاربيين من أبناء البحر المتوسط باستثناء أبناء البندقية. وكان الجهد أساساً للبرتغال". ومع هذا يورد سي. آر. بوكسر (١٩٩٠ - المقدمة) وثيقة برتغالية رسمية يرجع تاريخها إلى عام ١٥٣٤ تشير إلى أن "كثيرون.... يقولون إن الهند هي التي اكتشفت البرتغال". وسوف نتاح لنا مناسبة أخرى للتفكير في المشروع الأوروبي الخاص بآسيا في الأبواب التالية. ولكن سنشرع الآن في فحص بعض النتائج.

المقايضة الأمريكية ونتائجها:

ثلاث نتائج أساسية ترتبت على رحلتي ١٤٩١، ١٤٩٨ وما تبعها من هجرة وعلاقات تجارية جديدة كلها بأن تحظى باهتمام أكبر من مجرد الإشارة الموجزة. النتيجتان الأوليان هما "المقايضة الأمريكية" للجراثيم والجينات و"الأمبريالية الإيكولوجية Ecological imperialism كما سماها ألفريد كروسبي (١٩٧٢، ١٩٨٦). ذلك أن الجراثيم التي حملها الأوروبيون معهم كانت حتى ذلك الحين أهم أسلحتهم لاحتلال البلاد. لقد كانت أشد أسباب الخراب في العالم الجديد حيث لم تكن لدى سكانه مناعة ضد جراثيم الأمراض التي حملها معهم الأوروبيون. ووصف هذا الخراب كثيرون من بينهم كروسبي (١٩٧٢، ١٩٨٦) ووليام ماكنيل في كتابه "الأوبئة والناس" (١٩٧٧). إن معظم سكان القبائل الأصليين في منطقة الكاريبي تم القضاء عليهم في أقل من خمسين عاماً. انتشرت على القارة جراثيم الأمراض وانتقلت بسرعة تتشر

الخراب بأسرع من جحافل القوات الغازية تحت قيادة كوزتيز وبيزارو اللذين وجدا أن مرض الجدري الذى حملته القوات معها عند شاطئ البحر سبق مسيرتهم إلى داخل البلاد. وحملوا معهم أيضا أعشابا ضارة وحيوانات جديدة وعملت كلها على نشر الدمار ولكن على نحو أبطأ من الجراثيم.

ترتبت نتائج مدمرة فى العالم الجديد للأمريكيتين. ونذكر أن شعوب حضارتى الأزتيك Aztec والمايا Maya فى وسط الأمريكتين نقص عددهم بحلول عام ١٦٥٠ من حوالى ٢٥ مليون نسمة إلى ١.٥ مليون نسمة. وأصاب حضارة الإنكا بالإنديز Andean inca ما أصاب الآخرين من دمار، إذ نقص عدد السكان من حوالى ٩ مليون نسمة إلى ٦٠٠.٠٠٠ نسمة (كروسبى - ١٩٩٤، ٢٢). وفى أمريكا الشمالية أيضا حملت طلائع الوافدين الأوروبيين إليها الجراثيم حوالى عام ١٦١٦ - ١٦١٧ التى حصدت السكان الأصليين ومحتهم من الوجود حتى قبل أن تصل الاعداد الكبرى من المستوطنين الجدد. ويذهب أحد التقديرات للأثر النهائى للأوروبيين فى الولايات المتحدة إلى أنه أدى إلى خفض السكان الأصليين من ٥ مليون نسمة إلى ٦٠٠.٠٠٠ نسمة قبل أن يستعيدوا قدرتهم على الزيادة ثانية. وتذهب بعض التقديرات إلى أن انخفاض السكان فى العالم الجديد بلغ إجماليه من ١٠٠ مليون إلى حوالى ٥ مليون نسمة (ليفى - باكى Livi-Bacci ١٩٩٢، ١٥).

وهذا هو ما حدث أيضا فى المناطق الرعوية داخل آسيا، إذ أن الجراثيم التى حملها الجنود والمستوطنون كانت تحفز تقدم الروس عبر سيبيريا شأن أسلحتهم التى يحملونها. ويلحظ كروسبى (١٩٩٤ - ١١) أن "ميزة الحرب الجرثومية كانت (ولا تزال) ميزة يتمتع بها سكان المناطق ذات الكثافة السكانية العالية فى حركتهم للهجرة إلى مناطق الندرة السكانية". ولكن نجد من ناحية ثانية ان انتقال الجراثيم داخل أفرو- أوراسيا لم يسبب نقصا سكانيا كبيرا بالقياس إلى ما حدث من نقص سكانى فى الأمريكتين والذى بدا مع

الاتصالات الجديدة عبر الأطلسي. والسبب بطبيعة الحال هو الحصانة التي تتمتع بها شعوب أفرو- أوراسيا والتي توارثوها عبر أجيال كثيرة بفضل الاتصالات التبادلية سواء قبل الغزو والهجرة، وكذا من خلال أعمال التجارة على مدى أزمنة طويلة. ونقول بالمثل إن الطاعون الأسود أحدث أثراً أكبر نسبياً في أوروبا. وكان ذلك انعكاساً لحالة العزلة والهامشية التي تعيشها أوروبا داخل أوراسيا.

ولم تقتصر المقايضة الأمريكية للجينات على البشر فقط بل اشتملت على الحيوانات والخضروات كذلك. لم يقدم الأوروبيون أبناء العالم القديم أنفسهم فقط بل أدخلوا معهم الكثير من الأنواع الجديدة من الحيوانات والخضروات إلى العالم الجديد. وأهم هذه الحيوانات، وإن لم تكن الوحيدة، هي الخيل (والتي كانت موجودة هناك من قبل ولكنها انقرضت) والماشية والأغنام والدجاج والنحل. وحمل الأوروبيون معهم من أنواع الخضروات الكثير من بينها القمح والشعير والأرز واللفت والكرنب والخس. وأحضروا أيضاً الموز والبن علاوة على السكر الذي حملوه لأغراض عملية وإن لم نقل وراثية كذلك. وأصبح السكر عنصراً مهماً في كثير من اقتصادات المنطقة بعد ذلك.

ومن خلال هذه المقايضة الأمريكية أسهم العالم الجديد بدوره بالكثير الذي قدمه إلى العالم القديم. مثال ذلك أنواع من الحيوانات منها الديك الرومي، وخضروات عديدة أسهمت أنواع كثيرة منها في زيادة المحاصيل وتغيير أنماط الاستهلاك، وتلاءمت مع الحياة في أنحاء كثيرة من أوروبا وأفريقيا وآسيا. ونذكر هنا البطاطا، والقرع والفاول، والبطاطس والأرز التي أعطت غلة كبيرة جداً وكشفت عن إمكانية الحياة والبقاء في أوروبا والصين لما تتمتع به من قدرة على الحياة في ظروف مناخية قاسية على عكس محاصيل أخرى. وبلغ تأثيرها المطلق، وربما النسبي أيضاً، أقصاه على المحاصيل الجديدة في المناطق السكانية ذات الكثافة العالية في الصين، إذ أسهمت محاصيل العالم الجديد في

مضاعفة الأراضي الزراعية وفي زيادة السكان إلى ثلاثة أمثال. (شافر ١٩٨٩ -١٣). وبلغت زيادة البطاطا رقما قياسيا في الصين خلال ستينات القرن السادس عشر كما أصبح الأرز محصولا غذائيا رئيسيا خلال القرن السابع عشر (هوينج تى ١٩٥٩ - ١٨٦). كذلك أصبحت البطاطس والتبغ وغيرهما من غلال العالم الجديد محاصيل مهمة. وسوف نلاحظ فيما يلي أن الزيادة السكانية المترتبة على هذا كانت في الصين وفي كل آسيا أكبر كثيرا مما كانت في أوروبا. ونجد اليوم أن ٣٧ بالمائة من الغذاء الذى يأكله الصينيون هو من أصل أمريكى (كروسبى ١٩٩٦ - ٥). وأصبحت الصين اليوم هى الدولة الثانية فى العالم، بعد الولايات المتحدة الأضخم انتاجا للأرز؛ كذلك فغن ٩٤ بالمائة من المحاصيل الدرنية التى تنمو فى العالم اليوم ترجع أصولها إلى العالم الجديد (كروسبى ١٩٩٤-٢٠). وتعزز الوجود البشرى فى أفريقيا وطالت الحياة بفضل نبات الكاسافا والذرة علاوة على عباد الشمس والعديد من أنواع نبات الجوز والطماطم والفلفل الحار. وأصبحت أفريقيا أيضا مصدراً رئيسياً للكاكاو والفانيليا والفول السودانى والاناناس وهى جميعها من منشأ أمريكى. وطبيعى أن النتيجة الثالثة المترتبة على المقايضة الأمريكية هى مساهمة العالم الجديد بالذهب والفضة فى أرصدة العالم، وتدفقات النقود. وأدى هذا الإسهام يقينا إلى بث روح جديد للنشاط الاقتصادى وللتجارة فى اقتصاد العالم القديم ابتداء من القرن السادس عشر فصاعداً. ودرسنا فى الباب الثالث هذه التدفقات، وإن كنا عرضنا بعض نتائجها فى مجال التدفقات والموازنات التجارية فى الباب الحالى.

بعض القسّمات المهملة فى الاقتصاد العالمى :

قسّمات عديدة تميز الشبكة التجارية العالمية فيما بين الأقاليم تستحق تعليقا أوليا خاصا (على الرغم من أنها لن تحظ فى هذا الموجز بالاهتمام

الكافى الذى هى جديرة به فى الواقع). وهذه القسماى هى: الإقليمىة، Regionalism والمهجر التجارى Trade diaspora والتوثيق والايكولوجيا.

إن تحديد "الأقاليم" فيما يلى - "الأمريكتان" و"أوروبا" و"الصين" - هو من ناحية مواضعة تحكيمىة ملائمة ومفيدة، وهو من ناحية أخرى تعبير عن واقع. وهذا هو ما يؤكده كل من لويس وويجين Wigen (١٩٩٧) فى كتابهما "أسطورة القارات". لقد كانت هناك ولا تزال أقاليم فى العالم تميزت بأن تقسيم العمل وكثافة العلاقات التجارية داخل حدودها" أكبر مما عبر هذه الحدود أو فيما بينها. والقول بأن كثافة العلاقات التجارية "الداخلىة" أكبر من "الخارجىة" قد يكون مرجعه إلى عوامل جغرافية (الجال أو الصحراء أو البحار التى تفصل فيما بينها ومن ثم تحدها) وعوامل سياسىة (هدف وكلفة الأمبراطورىات والمنافسة بين بعضها البعض)، وعوامل ثقافية (روابط عرقية / أو دينىة ولغوىة). وعوامل أخرى أو أى مجموعة مشتركة منها. ويعتمد تعيين حدود التجمع على الغرض والتغيريات من حين إلى آخر، والذى قد يحدث فجأة أحيانا. وقد تكون "الوحدة" أو "الجماعة" الإقليمىة فرداً أو نواة أو أسرة منتشرة أو قرية أو مدينة أو "اقليماً محلياً أو مجتمعاً" أو بلداً أو منطقة إقليمىة (المنطقة المحيطة بالبحر المتوسط أو منطقة تؤلف عالما "World" region (الأمريكتين وغرب آسيا وجنوب شرق آسيا وجنوب المحيط الهادى). وإن مجرد ذكر هذه الأمثلة يوضح لنا كيف أن هذه الوحدات الإقليمىة أسئ تعريفها (والحقيقة أنها غير قابلة للتعريف) وتنسم بالسيولة، كما توضح لنا مدى التعسف فى تحديدها. ويفيد هذا الأسلوب أيضا فى تأكيد أن الروابط الداخلىة فى الأقاليم أيا كانت كثافتها ليست عقبه تحول دون قيام روابط فيما بين الأقاليم. والحقيقة أن ما هو قائم داخل أو بين الأقاليم إنما هو دالة على الكيفىة التى نبدأ بها لتحديد معنى الإقليم أو الأقاليم. وإذا كان العالم "اقليماً" إذن فإن جميع العلاقات هى علاقات بينىة متبادلة. وبالمثل فإن تأكيد أن هناك، أو كان

هناك، نظام / اقتصاد عالمي لا ينفى أنه الآن أو كان، مؤلفا من وحدات إقليمية. ولكن الأمر في جميع الأحوال رهن بأين وماذا ومتى كانت هذه الأقاليم قائمة؟.

لذلك فإن القول ما إذا كانت الأمريكتان أو أوروبا أو جنوب شرق آسيا أو الصين "أقاليم"، أم لم تكن كذلك خلال فترة دراستنا ١٤٠٠ - ١٨٨٠ إنما هو رهن تحدينا لمعنى الاقليم. والشئ اليقيني أن التجارة داخل الأمريكتين، ناهيك عن الرابطة الثقافية وعلاقات الاتصال المباشر أو العلاقات السياسية، إنما كانت بين غالبية "الاقاليم الفرعية" في نصف الكرة الغربى أقل منها بين هذا الإقليم أو ذاك أو بين كل اقليم فرعى وآخرز وكانت العلاقات بين بعض أجزاء أوروبا وبعضها البعض أقل من علاقاتها مع شعوب ومناطق فى الأمريكتين وآسيا. وربما نجد من ناحية أخرى أن الغالبية العظمى من المناطق الرئيسية (أو ربما المناطق الفرعية؟ فى شبه القارة الهندية أو داخل الصين لها نشاط تجارى بين إقليمى داخل الهند أو داخل الصين (وأیضا خارج الحدود المتغيرة لإمبراطوريتى المغول وأسرة كنج) أكثر كثافة من نشاطها التجارى مع أجزاء أخرى من العالم. (فيما يلى بعض الملاحظات بشأن تجارة الهند داخل الاقاليم وفيما بين الأقاليم ويجدها القارئ أيضا مبينة على الخرائط). ولكن أجزاء من جنوب شرق آسيا خاصة مانىلا وملقا وأیضا عدن وهرمز فى غرب آسيا، كانت مراكز تجارية لتوزيع السلع. وكانت علاقاتها التجارية خلال القرنين السادس والسابع عشر مع كثير من أنحاء العالم أعظم من علاقاتها، والتي لا وجود لها فى واقع الأمر، مع أراضيها الداخلية "الإقليمية" النائية عن الساحل.

وقسمة أخرى بارزة ووثيقة الصلة مميزة للتجارة بين الأقاليم فى الاقتصاد العالمى هى التاجر المغترب وتجارة المهجر. لقد كان لهذين أدوارهما المهمة فى تيسير التجارة خلال العصر البرونزى. وكان لهما هذا الدور يقينا فى مطلع العصر الحديث. ولا يزال دورهما ممتدا حتى اليوم. وشاهدنا على هذا

التاجر "الصيني" عبر البحار الذي يستثمر داخل البلاد، والياباني المغترب والجاليات الأمريكية، بل وصحفهم "المحلية" مثل "انترناشنال هيرالد تريبيون" وهي دورية تحمل جنسية الولايات المتحدة الأمريكية وتصدر في باريس، وتصدر منها الآن أكثر من عشر طبعات في مختلف أنحاء العالم.

وكانت ملقا، خلال الفترة موضوع الدراسة، عامرة بالتجار، وكان أغلبهم تجارا مغتربين. وجددير بالذكر أن بيريس أحصى حوالى أربع وثمانين لغة مختلفة كانت لغات الحديث بينهم. ولعل تجار ماهاراتشى Maharatshi Merchants من كامبالي وسورات كانوا الأكثر عدداً فى ملقا. ولكنهم كانوا أيضاً مقيمين دائمين - هذا عدا الوافدين الموسمييين - فى عشرات المدن الموانئ فى جنوب شرق، وجنوب غرب آسيا. وبلغ عدد المقيمين الصينيين فى مانيل حوالى ٣٠٠٠٠ خلال القرن السابع عشر وكانوا قوة دفع لتجارة الصين من الخزف والفضة عبر المحيط الهادى. ووفد تجار أرمنيون من بلادهم فى غرب آسيا الوسطى التى لا تطل على البحر، واقاموا مركزا لتجارة المهجر فى منطقة غير ساحلية داخل مدينة اصفهان الفارسية الصفوية؛ واستخدموا هذا المركز للتجار عبر كل أنحاء آسيا. وأصدر هؤلاء فى امستردام كتيباً باللغة الأمريكية عن الخبرة الفنية لنشاطهم. وواصل التجار العرب واليهود جهودهم التجارية فى كل أنحاء العالم على نحو ما كانوا يعملون على مدى ألف عام على الأقل ولا يزالون حتى اليوم. ولم يكن سكان نيوانجلاند يبحثون فقط عن موبى ديك وعن الحيتان فى مختلف أنحاء العالم، بل نشطوا فى مجال تجارة الرقيق فيما بين أفريقيا والكاريبى، واعتادوا بانتظام خوض مغامراتهم التجارية قرب ساحل مدغشقر. وهاجر عبر البحار الآلاف إن لم نقل الملايين من الصينيين - دعك من ذكر التجار المسلمين المغتربين الذين صبغوا جنوب شرق آسيا "بطابع هندى". واستمرت وسط آسيا، مثلما كانت منذ زمن سحيق، منطقة مفترق طرق لعبور التجار الطوافيين وغيرهم من المهاجرين.

ومن دواعى السخرية أن الدلائل الوثائقية التى لا تزال موجودة عن تجارة آسيا تأتينا من شركات أوروبية خاصة سجلت فقط، بطبيعة الحال ما كان يهتمها حسب مصالحها التجارية أو غيرها، مع أولوية ما يتعلق بتجارة المهجر. لذلك فإن القسط الأكبر من هذه الدلائل عن التجارة والانتاج فى آسيا أفسدته الرؤية الأوروبية المنحازة. وهذا هو الوضع بوجه خاص بالنسبة للاقتصاديات الداخلية وتجارة القوافل عبر القارات التى لم يكن يتصورها الأوروبيون ولكن ثمة ما يدعونا إلى الاعتقاد بأنها كانت مهمة تماما شأن التجارة البحرية ومكاملة لها طوال هذه الفترة حتى عام ١٨٠٠.

وكان لكل هذا التطور آثار أخرى بعيدة المدى، والتى تسميها الدراسات المعاصرة الأمبريالية الإيكولوجية أو الخضراء. ومن أهم النتائج المترتبة على هذا إزالة مساحات شاسعة من الغابات سواء لتوفير أراض جديدة لزراعة المحاصيل أو لتوفير أخشاب لصناعة السفن وغير ذلك من أعمال التشييد والبناء بل، وهو أكثر إسرافاً وتبديداً، لاستخدامها وقوداً لصهر خام المعادن وتكريرها أو بغير ذلك من مستلزمات الوقود (شو Chew ١٩٩٧). ونجد من ناحية أخرى أن زراعة البطاطس والأرز خففت الضغط على أراض كانت أكثر ملاءمة لحاصلات أخرى. ووجدت أوروبا مدداً لها من السرعات الحرارية عن طريق سكر العالم الجديد؛ إذ لم يكن متوافراً لديها ما يفي بحاجتها. وطبيعى أن وفرت واردات القمح واللحوم من العالم الجديد فى مرحلة تالية الغذاء اللازم للملايين الأوروبيين، وهياً لهم هذا الوضع الفرصة لاستخدام أراضيهم الشحيحة لأغراض أخرى، مثلما حدث بالنسبة لاستيراد القطن الذى حل محل صوف الأغنام. وهكذا بقيت للأغنام المراعى المسورة تتغذى على عشبها. وسوف نعود ثانية إلى موضوع الامبريالية الإيكولوجية فيما يلى وفى الباب السادس.

التقسيم العالمى للعمل والموازن التجارية

طبيعى أن طرأت على العلاقات بين الأقاليم بعض التحولات الفجائية والفريدة قياساً إلى عصرها، خاصة بعد أن أدمج الأوروبيون الأمريكتين، وما ترتب على هذا من تنامي مشاركة أوروبا فى التجارة الأفروأوراسية والعالمية ابتداء من القرن السادس عشر فصاعداً. وحدثت أيضاً فى سياقات أخرى هامة تغيرات دورية، درس بعضها فرانك (١٩٧٨، ١٩٩٤، ١٩٩٥) وفى الباب الخامس فيما بعد. علاوة على هذا بدأ صعود أوروبا على طريق الهيمنة فى نهاية القرن الثامن عشر وهو ما ندرسه تحليلياً فى الباب السادس. ولكن مع هذا كله ظل نمط التجارة العالمية والتقسيم العالمى للعمل ثابتاً بطريقة ملحوظة، وكشف عن تطور مطرد موضوعياً، وإن كان دورانياً، على مدى قرون، إن لم نقل آلاف السنين (على نحو ما تم فى دراسة الفترة السابقة على عام ١٤٠٠ عند جيلز وفرانك ١٩٩٢، وكذلك عند فرانك وجيلز ١٩٩٣). وحدث يقيناً اتصال كاف خلال الفترة من ١٤٠٠ - ١٨٠٠ بحيث يكشف لنا عن طبيعة النمط الذى نعرض له فيما يلى.

رسم خريطة للاقتصاد العالمى:

نقدم فيما يلى عدداً من الخرائط قرين مفاتيح علاماتها ورموزها، وتتضمن رسوماً تخطيطية وغير كاملة، وموجزاً للتقسيم العالمى للعمل وشبكة التجارة العالمية مع بيان حالات التوازن واختلال التوازن. وتبين كذلك كيف أمكن تسويتها عن طريق تدفقات النقود فى الاتجاه المقابل. ويبدو أن الأوفق استخدام الخرائط لتحديد بعض التنوعات الكبرى من السلع - بما فى ذلك الكثير من سلع الجملة مثل الأرز - والتي كان تبادلها عبر شبكة تجارية مركبة بواسطة التقسيم العالمى للعمل خلال الفترة من ١٤٠٠ حتى ١٨٠٠. وتعرض الخريطة ٢-١ صورة عامة للاقتصاد العالمى، وهى صورة تخطيطية إلى

أقصى حد، وتشمل على أقل قدر من التفاصيل. واخترت مسقطا كوكبيا "شمالي / قطبي" كى يسمح لى بعرض صورة تمثيلية موجزة للتجارة المحيطة بالكوكب والتي تتضمن بوجه خاص عمليات شحن الفضة عبر المحيط الهادى على متن سفن الغليون التابعة لمانيللا. وحرى بالقارئ أن يدرك أننا، توخيا للتبسيط والتوضيح، عرضنا جميع طرق التجارة فى هذه الخريطة وفى الخرائط التالية بصورة تخطيطية فقط. ونحن لا ندعى أنها دقيقة على الرغم من الجهود التى بذلناها لكى تعكس الحقائق الجغرافية الكوكبية والإقليمية كما كانت فى الواقع بالفدر الذى يسمح به التمثيل التخطيطى. علاوة على هذا، وعلى نقيض عنوان هذا الكتاب ورسالته، فإن الخريطة الكوكبية ٢ - ١ مثل الخريطة ٣ - ١ ليست ملائمة تماما مع آسيا كما كانت أود. وسبب ذلك أن رسام الخرائط فى قسم الجغرافيا بالجامعة فى غرب كندا لم تكن لديه خريطة أقل درجة من حيث اعتمادها على النظرة المركزية الأوروبية وتكون دليله فى رسم التصميم المطلوب بالكمبيوتر. هذا علاوة على أن برامج رسم الخرائط التى فى حوزته ليست كافية تماما بحيث تفى بما أطلبه وأنسج على منوالها خريطة ملائمة بالنسبة للشرق. وهذا أيضا مثال آخر عن مدى الصعوبة، وكذلك على مدى الضرورة التى تدعونا إلى التوجه شرقا. ويكشف تمثيل اليابسة والمسافات بين الأقاليم عن مشكلات مرتبطة ببعضها. مثال ذلك أن الهند تبدو أصغر، كما تبدو الأقاليم الواقعة شمالها وجنوبها أكبر نسبيا مما هى فى الواقع.

وتعرض الخرائط الإقليمية ومفاتيحها بتفصيل أكثر الطرق التجارية الكبرى داخل الاقاليم وفيما بينها. وتمثل الخريطة ٢-٢ منطقة الاطلسى وتشتمل على الأمريكتين وأفريقيا وأروبا مع بيان التجارة الثلاثية فيما بينهم والتي ذاعت شهرتها، علاوة على عمليات الشحن المهمة للفضة عبر الأطلسى من الأمريكتين إلى أوروبا. وتتداخل الخريطة ٢ - ٣ مع سابقتها وتوضح الطريقين التجاريين الرئيسيين بين أوروبا وغرب وجنوب ووسط آسيا. وكلاهما حول رأس

الرجاء الصالح فى جنوب أفريقيا وعبر البلطيق والبحر الأحمر والخليج الفارسى. وتوضح الخريطة ٢ - ٤ استمرار هذين الطريقين التجاريين الرئيسيين بين الشرق والغرب عبر المحيط الهندى (وبحر العرب) الذى ربطه تجارته البحرية فى شرق أفريقيا بجنوب وشرق آسيا. ولكن الخريطة نفسها توضح كذلك بعض طرق القوافل البرية المهمة عبر أجزاء من غرب ووسط آسيا وفيما بينهما وجنوب آسيا. وسيؤكد الكتاب فيما يلى كيف أن هذه الطرق كانت مكملة أكثر منها منافسة للطرق البحرية. ويتطابق جزئيا ايضا الجزء الغربى من الخريطة ٢ - ٥ مع الخريطة السابقة غير أنه يبرز الطريقين الرئيسيين لخليج البنغال و جنوب بحر الصين اللذين يصلان بين الهند و جنوب شرق آسيا واليابان والصين، كما يبرز ارتباطهما بالتجارة عبر المحيط الهادى فى مانيللا. ولكن من أهدافنا أيضا تأكيد التجارة البحرية والبرية بين الأقاليم الهندية المختلفة مثل البنجاب وجوجارات ومالابار وكوروماندل والبنغال، وكذلك الطريق البرى الذى يغفله الباحثون عادة ويصل بين الصين وبورما وسيام وفيتنام فى جنوب شرق آسيا وكذلك مع الهند.

ووضعنا هذه الخرائط الإقليمية الأربعة لكى نوضح أيضا مظاهر اختلال الميزان التجارى فيما بين الأقاليم وكيفية تغطيتها بشحنات من سبائك الذهب والفضة. لذلك فإن هذه الخرائط تمثل الطرق التجارية للسلع بخطوط متصلة والتي تحمل الأرقام من ١ إلى ١٣ وقرينها المفاتيح الخاصة بها والمرقمة، ومكتوب أهم السلع التجارية على طول كل طريق من هذه الطرق الرئيسية. وكان العجز التجارى المزمن، الناجم عن نقص صادرات السلع وعدم كفايتها لتغطية الواردات من سلع أخرى يتعين سداه وموازنته عن طريق صادرات مقابلة من السبائك أو العملات الذهبية أو الفضة فى الغالب. ويؤكد هذا الباب والباب التالى (عن النقود) غلبة تدفق الفضة فى اتجاه الشرق - والربح الناجم عن تصدير سبائك الفضة أو العملات الفضية ذاتها - لموازنة

العجز التجارى الذى كانت تعاني منه غالبية الأقاليم الغربية فى معاملاتها التجارية، مع أقاليم الشرق البعيدة. وتمثل الخريطة ٢ - ١ وهى خريطة كوكبية عامة هذا التدفق المؤلف من فضة أساسا بأسهم تشير ناحية الشرق فيما عدا أسهم تشير ناحية الغرب خارجة من الأمريكتين واليابان إلى الصين ومرسومة فوق خطوط تجارة السلع.

وتستخدم الخرائط الإقليمية اصطلاحا مغايراً: تدفقات الفضة واتجاهاتها تمثلها خطوط مؤلفة من شرطات؛ وتدفقات الذهب تمثلها خطوط منقطة موازية للخطوط المصمته والمرقمة التى تمثل السلع. لذلك فإن السهم المتجه شرقا على خط مؤلف من شرطات لصادرات الفضة يشير أيضا إلى غلبة فائض الصادرات السلعية فى اتجاه عكسى، من الشرق إلى الغرب على امتداد الخط المصمت الموازى والممثل لطريق السلع التجارية. ونذكر بوجه خاص أن جميع الواردات الأوربية تقريبا من الشرق كان يتم سداد قيمتها بصادرات أوروبية من الفضة (الأمريكية). وهذا ما تمثله الخطوط المؤلفة من شرطات مع أسهم متجهة شرقا بين غرب أوروبا وبحر البلطيق وكذلك غرب آسيا؛ ومن هذه الأقاليم على التتابع إلى جنوب وجنوب شرق آسيا ثم بعد ذلك شرق آسيا الذى تمثله أساسا الصين. وكانت هذه المناطق هى بالوعة أو وعاء التجميع الذى تصب فيه حوالى نصف فضة العالم. وهذا ما سوف نوضحه فى الباب الثالث الذى يعرض خريطة منفصلة عن الانتاج والتدفقات الرئيسة من الفضة فى العالم.

وناقشنا أيضا فى هذا الباب التجارة العالمية متعددة الاطراف حول الكوكب إقليما إقليما. وبدأنا بالأمريكتين متجهين شرقا لنحيط بالكوكب. وسنلاحظ ونحن نتتبع كل إقليم من الاقاليم الرئيسية فى العالم، بعض الخصائص المميزة لكل إقليم، وكيف تدخلت هذه الخصائص وساعدت

فى نشوء علاقاتها مع الأقاليم الأخرى، خاصة ما يقع منها مباشرة فى الغرب والشرق.

وكان الميزان التجارة لصافى صادرات السبائك والعملات الذهبية و/ أو الفضية بالسالب، أو يشير إلى عجز الميزان ربما باستثناء بعض الحالات التى يكون فيها المصدر هو المنتج أيضاً ومصدر تجارى للمعادن النفيسة (مثال ذلك الفضة الأمريكية واليابانية والذهب الأفريقى والجنوب شرق آسيوى). لذلك فإن سجلات شحن وإرسال السبائك و/ أو العملات تعطينا أوضح دليل متاح عن العجز والفائض التجاريين فيما بين الأقاليم. وتبين لنا كيفية تسويتها وموازنتها. ولكننا لسوء الحظ لا نعرف غير القليل عن الكمبيالات وخطابات الائتمان وغيرها من الصكوك الائتمانية التى كانت دون شك مستعملة على نطاق واسع.

وفى هذا العرض سيكون بياننا موجزا نسبيا عن أوروبا والأمريكيتين بل وأفريقيا، وذلك للأسباب القوية التالية: أولاً، وكما لاحظنا فيما سبق، فإن وزنهم الاقتصادى ومشاركتهم وأهميتهم فى الاقتصاد العالمى (فيما عدا ما يخص الدور الاستثنائى للأموال الأمريكية التى وزعها الأوروبيون) كانت أقل كثيراً من مثيلاتها فى العديد من الأقاليم الأخرى فى العالم وبخاصة أقاليم شرق وجنوب آسيا، وربما أيضاً جنوب شرق آسيا وغربها. ثانياً، أن الأدبيات المتاحة التاريخية والاقتصادية والاجتماعية أفاضت فيما سجلته وفيما أعطته من اهتمام بالنسبة لأوروبا والأمريكيتين وبالنسبة لعلاقة أفريقيا بهما بما لا يتناسب مع أهميتها النسبية الضئيلة فى الاقتصاد العالمى قبل ١٨٠٠. علاوة على هذا فإن قدراً هائلاً من الأدبيات (ومنها فرانك ١٩٧٨) تمت كتابته من منظور مسرف فى نزعتة المركزية الأوروبية. وهذا هو ما يهدف الكتاب الحالى إلى العمل على تصحيحه وإبداله. لذلك يبدو لنا أن الشئ الوحيد الصحيح والملائم هو أن نركز على تلك الأقاليم

الأخرى وعلاقتها التي أهملها الباحثون دون اعتبار لوزنها وأهميتها في الواقع والحقيقة. وليس معنى هذا بطبيعة الحال أن جهدنا المتواضع هنا بوسعه أن يصحح الأخطاء التي وقعت. والسبب الثالث لإيجاز البيان عن أوروبا والأمريكيتين وأفريقيا، هو أن هدفي هنا ليس أساساً تصحيح الأخطاء عن طريق دراسة مختلف "الأقاليم" ذلك لأن تحديدها أمر تعسفي كما أشرنا سابقاً. إنما الهدف الأهم هو إثبات التغيرات التي طرأت على العلاقات بين هذه الأقاليم وطبيعة ونوع هذه التغيرات ونوعها.

ومن ثم فإن الهدف الحقيقي والسبب الرابع لاختيارنا فيما يلي هو أن نضيف أساساً يكون ركيزة لبحث بنية ودينامية الاقتصاد العالمي والنظام العالمي باعتبارهما كلا واحداً شاملاً. وأعود لأؤكد ما سبق أن ذكرته مراراً وهو أن الكل (الذي هو أكثر من مجموع أجزائه) والذي هو أكثر من أى شئ آخر، هو الذي يحدد الطبيعة "الداخلية" لأجزائه وعلاقاتها "الخارجية" بين بعضها البعض ، وهكذا نشرع في بياننا التاريخي حول العالم في ثمانين صفحة متجهين أساساً نحو الشرق ونحن نطوف حول العالم بادئين بالأمريكيتين ولكن دون أن ننسى للحظة هذا المنظور الشمولى.

الأمريكتان

درسنا فيما سبق الأسباب الداعية إلى "اكتشاف" الأمريكتين ودمجهما في الاقتصاد العالمي، وأثر ذلك على شعوبهما الأصليين ابتداء بنقص عدد السكان إلى ما يشبه درجة الانقراض من ١٠٠ مليون نسمة إلى ٥ ملايين نسمة - وكانت الآثار المترتبة على ذلك بالنسبة لبقية العالم هي مساهمة الأمريكتين بنباتات جديدة، وتصدير محاصيل زراعية، ومن ثم بطبيعة الحال إنتاج وتصدير الذهب أول الأمر ثم كميات ضخمة من الفضة. وبدأت صادرات الذهب مع "الاكتشاف" في عام ١٤٩٢، وصادرات الفضة بكميات كبيرة مع منتصف القرن السادس عشر. ودار جدال طويل حول مدى انخفاض أو تناقص أو زيادة الإنتاج أو الصادرات الأمريكية من الفضة خلال القرن السابع عشر. وإيا كان الأمر فإن الإنتاج والتجارة استمرتا في الزيادة خلال "أزمة القرن السابع عشر" إما على الرغم من (أو ربما بسبب) أن المال الأمريكي الذي تزودت به أوروبا أضحي حافزا ضعيفا، أو لأن أوروبا كانت لا تزال تحسن استخدام مواردها. ونعرف أن إنتاج وتصدير السبائك زاد ثانية (أو واصل صعوده) خلال القرن الثامن عشر، وكذلك الحال بالنسبة لإنتاج وتجارة السلع الأخرى حول العالم.

والجدير بالذكر أنه على مدى هذين القرنين، وخاصة خلال القرن الثامن عشر تطورت التجارة "الثلاثية" المشهورة وتحولت إلى ملحق مهم للتجارة الأفرو-أوراسية وللتقسيم الاقتصادي للعمل في العالم (أنظر خريطة ٢ - ٢). إذ كانت هناك بالفعل العديد من المثلثات المرتبطة ببعضها والعاملة عبر الأطلسي. وينسق المثلث لأهم الصادرات الصناعية الأوروبية وبخاصة البريطانية، بما في ذلك الكثير من عمليات إعادة تصدير المنسوجات وغيرها من سلع الهند والصين إلى الأمريكتين وأفريقيا؛ والصادرات الأفريقية من العبيد إلى

الكاريبى وإلى المزارع التى تعتمد على العبيد فى شمال وجنوب أمريكا، وصادرات الكاريبى من السكر، وهى الأولى، وتليها صادرات شمال أمريكا من التبغ والفراء وغيرها من السلع التى يعاد تصديرها إلى أوروبا. وأصبحت أمريكا الشمالية والكاريبى وأفريقيا خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر أهم الأسواق (التى لم تكن بعد متاحة فى آسيا) التى تصدر إليها أوروبا صناعاتها بما فى ذلك البنادق التى يتم تصديرها إلى افريقيا بوجه خاص لاستخدامها فى جمع الامدادات من العبيد. وقامت أوروبا أيضا بعمليات إعادة تصدير ضخمة من السلع الآسيوية وبخاصة المنسوجات الهندية إلى أفريقيا والكاريبى وأيضا إلى المستعمرات الأسبانية فى أمريكا اللاتينية.

ولكن كانت هناك مثلثات أخرى مرتبطة ببعضها، والتى تضمنت بوجه خاص المستعمرات الأمريكية الشمالية كمستوردين للسكر والمولاس من الكاريبى مقابل صادرات من الحبوب والأخشاب والمعدات البحرية وتصدير الروم إلى أوروبا والذى يتم انتاجه من المولاس المستورد. وتأتى بعد ذلك فى المرتبة من حيث أهمية التجارة الثلاثية التجارة القائمة على الشحن والخدمات المالية وتجارة العبيد. وأفاد إيراد هذا النوع من التجارة المستعمرين الأمريكيين لتغطية عجز ميزانهم التجارى مع أوروبا، ومن أجل تحقيق تراكم رأسمالى لهم. ونجد مادة وفيرة للغاية فى أدبيات التجارة عبر الاطلسى، وهى أكثر وفرة من الأدبيات المتعلقة بالتجارة عبر أفرو- أوراسيا وحولها على مالها من أهمية، وعلى الرغم من ضخامة كمياتها. ولكن هذه الأدبيات أغفلت إلى حد كبير بيان إلى أى مدى استمرت جاذبية أمريكا الشمالية لتقوم بدورها كمحطة على الطريق التجارية إلى الشرق. والمعروف أن البحث المستمر عن ممر شمالى غربى يصل إلى الصين هو الذى حدد الجانب الأكبر من تاريخ كندا، والذى اعتبر بمثابة توصيلة وإضافة إلى الولايات المتحدة وموقعها المتوسط. ونذكر هنا أن صحيفة حزب الأحرار الكندى نشرت فى عام ١٨٧٣ ترحيبا بعقد اتفاق لإنشأ

خط سكة حديدية يقوم "بنقل تجارة الهند والصين واليابان إلى مونتريال عبر أقصر طريق وبأرخص الأسعار الممكنة" (تاييلور ١٩٨٧ - ٤٧٦).

أفريقيا

كان سكان أفريقيا عام ١٥٠٠ حوالي ٨٥ مليون نسمة. ولكن ثبتت تعدادهم عند ١٠٠ مليون نسمة بعد ذلك وعلى مدى حوالي قرنين ونصف حتى العام ١٧٥٠ من بينهم حوالي ٨٠ مليون و ٩٥ مليون نسمة من سكان جنوب الصحراء في الحقبين المذكورتين على التوالي (أنظر الجدولين ٤-١، ٤-٢ في الباب الرابع). وطبعى أن أسهمت الحروب والاتجار في العبيد فى خفض عدد السكان خاصة الرجال منهم فى مناطق حلب الرقيق (مما أدى إلى تغيير المعدلات لصالح المرأة، ولكن مع نقص فى خصوبة النساء). علاوة على هذا لم يكن الاسترقاق مقصورا على تجارة العبيد عبر الأطلسى من غرب وجنوب غرب أفريقيا، بل اشتمل على أعمال استرقاق داخل أفريقيا ومن شرق أفريقيا إلى الأراضى العربية. ولكن الآراء السابقة التى تذهب إلى أن ١٠٠ مليون من العبيد تم تصديرهم عن طريق تجارة العبيد جرى مراجعتها منذ زمن طويل وخفضها إلى حوالي ١٠ مليون؛ ثم ارتفع الرقم ثانية إلى حوالي ١٢ مليون نسمة. وبهذا يظهر أن الأثر الديموجرافى المباشر لم يكن كبيرا جداً (باتريك ماننج، بناء على اتصال مباشر). ولكن عسير القول بأنه كانت هناك آثار أكبر من ذلك وغير مباشرة على الرغم من أن النمو السكانى والاقتصادى الاجتماعى انخفض نسبيا قياسا إلى القرون السابقة. والشئ اللافت للنظر يقينا هو أن السكان الأفارقة ظلوا ثابتين لا يتغيرون بينما السكان فى معظم أنحاء أوراسيا انتشروا وتكاثروا. ويثير هذا سؤالا عما إذا كانت أفريقيا بغض النظر عن دمجها بعد ذلك أكثر عزلة نسبيا عن القوى المختلفة فى العالم التى حفزت

نمو الإنتاج والسكان فى مواقع أخرى (والتي أدت أيضا إلى إبادة القطاع الأكبر من سكان الأمريكتين).

وفى القرن الخامس عشر فاقت التجارة الداخلية فى أفريقيا التجارة الأفريقية الأوروبية العابرة للأطلسي (كورتن ١٩٨٣ - ٢٣٢). علاوة على هذا تزايدت التجارة عبر الصحراء خلال القرون التالية (أوستن ١٩٩٠ - ٣١٢). واتجهت تجارة غرب أفريقيا للمسافات البعيدة، خاصة الذهب - نحو الشمال عبر الصحراء (خاصة، وليس فقط عبر طريق تيمبوكتو - فز - Timbuktu - Fez) إلى البحر المتوسط. (أنظر الخريطة ٢ - ٣) ووجدت هذه التجارة عنصرا مكملا لها، وليس بديلا عنها، فى التجارة البحرية حول السنغال وفى تجارة العبيد عبر الأطلسي وكلاهما من شمال غرب، وجنوب غرب أفريقيا.

معنى هذا أن مساهمة أفريقيا فى التجارة عبر الأطلسي لم تكن بداية لعلاقتها التجارية البعيدة وتقسيم العمل فيها، ولا كانت بديلا عن التجارة عبر الصحراء، وإنما على العكس من ذلك (وكما سوف نلاحظ فيما يلى عند الحديث عن غرب آسيا وجنوبها، وجنوبها الشرقى، وشرقها) فإن التجارة البحرية الجديدة كانت بدلا من هذا عاملا مكملا بل وحافزا للتجارة البرية العريقة والتي لا تزال قائمة. ويبدى فى هذا الصدد كارن موسى (١٩٩٢ - ٥٣٦) ملاحظة صحيحة إذ يقول "إن التجارة الجديدة - على الأقل حتى القرن الثامن عشر ظلت من حيث الشكل والمحتوى امتدادا أساسيا للأنماط الموجودة قبل ذلك. وعندما تم دمج المنطقة فى كل من النظامين التجاريين الصحراوي و"الأوقيانى" أو البحرى المحيطى Oceanic بلغت التجارة والصناعة فى السودان أوجها (موسى ١٩٩٢ - ٥٣٨ والافتباس من أوستن ١٩٨٧ - ٨٣). وهكذا استمرت التجارة عبر الصحراء فى ازدهارها بعامة، كما ازدهرت بوجه خاص عمليات نقل العبيد من غرب أفريقيا بحيث زاد العدد من ٤٣٠.٠٠٠ خلال القرن الخامس عشر إلى ٥٥٠.٠٠٠ فى القرن السادس عشر ثم إلى أكثر من

٧٠٠٠٠٠٠ في كل من القرنين السابع والثامن عشر (موسلى ١٩٩٢ - ٥٤٣). وكانت هناك دائما علاوة على هذا بعض أعمال التجارة من الغرب إلى الشرق التي كانت تشمل كميات أسطورية من الذهب يحملها معهم الحجاج من أو عبر المغرب عن طريق البر ثم إلى ليبيا، أو عن طريق البحر المتوسط وصولاً إلى مصر وشبه الجزيرة العربية.

وأصبحت أصداف القواقع البحرية وسيطا رئيسا للمقايضة في غرب أفريقيا. كان يجرى إنتاجها في جزر المالديف وتستخدم كنقود في جنوب آسيا، وأحضرها البريطانيون معهم إلى أفريقيا لشراء العبيد لتصديرهم. وزادت أهمية أصداف البحر زيادة كبيرة - ثم هبطت بعد ذلك - في تلازم مع حركة تجارة العبيد. والجدير بالذكر أن الطلب على أصداف البحر كان أفريقياً، لذا كان يجرى استيرادها إلى داخل أفريقيا، حيث تعايشت نقود أصداف البحر مع تراب الذهب Gold dust والعملات الذهبية والفضية، بل حلت محلها أحيانا، وأضحت مهيمنة على نطاق الأقاليم. وأفادت أصداف البحر، شأن المعادن وكل أنواع النقود في توسع وانتشار النشاط التجارى وعمليات الاتجار في الداخل، خاصة بين الشعوب الأفقر حالا. ولكن لم يعد بالإمكان بعد ذلك تصدير الأصداف ثانية حين رفض الأوروبيون وغيرهم قبولهم أداة للسداد. لذلك فإن تجارة الأصداف التي سارت في اتجاه واحد ساعدت على تهميش الأفارقة في مجال التجارة العالمية ككل (سيدر Seider ١٩٩٥ ومزيد من التفاصيل عن الأصداف أنظر الباب ٣ عن النقود). غير أن المنسوجات كانت وسيلة مهمة وربما أهم، للمقايضة داخل أفريقيا، إلا أن الملابس المستوردة ذات النوعية الأرقى كانت قيمتها النقدية أقل من الملابس الأفريقية (كورتن ١٩٨٣ - ٢٣٢).

ونجد وصفا لتجارة شرق أفريقيا في العصر الرومانى فى كتاب عنوانه Periplus of the Erytrea. ويشير الكتاب إلى أن هذه التجارة كانت تتجه

فى الغالب الأعم نحو الشمال حيث منطقة الهلال الخصيب وشرقاً عبر المحيط الهندى. والملاحظ بالنسبة للفترة التى يناقشها كتابنا هذا أن الصادرات كانت فى الأساس منتجات "طبيعية" خاصة العاج والذهب وأيضاً العبيد؛ والورادات منسوجات هندية وحبوب وأنية خزفية عربية وصينية علاوة على الأصداف من جزر المالديف لاستعمالها نقوداً. وعملت موانئ شرق أفريقيا مراكز توصيل للتجارة فيما بين أفريقيا، وبخاصة زيمبابوى وموزامبيق وبين شمال أفريقيا و/ أو موانئ المحيط الهندى. وسيطرت على الشحن البحرى وعلى التجارة أساساً أيداد عربية وأيضاً هندية هذا على الرغم من نشاط الأمريكين الوافدين من نيو انجلاند على سواحل جنوب أفريقيا ومدغشقر ولكن كقراصنة.

كان الأمريكيون يتقلون بين نهب وسلب السفن العربية أو الفرنسية ومقايضة المنسوجات الهندية أو الحبال أو قماش الأشرعة أو الأسلحة أو الذخيرة مقابل المرجان أو الخرز أو غير ذلك من منتجات مستخدمة فى أسواق العبيد. واعتاد الأمريكيون الاتجار فى مدغشقر وموزامبيق وخليج بيلا جواو Bella Goa وشاطئ منطقة السواحلية - هذا إذا ما صدقنا ما قاله ديفو Defoe - بل وتاجروا مع مقديشيو. واشتملت الصفقات علاوة على الأسلحة والروم كسلعتين حتميتين، على تشكيلة كبيرة من السلع الأخرى طالما وأنه لم يكن معروفاً كم تلك المنتجات التى كان يتاجر فيها الفرنسيون والهولنديون ومنافسيهم الإنجليز ولا إلى أين كانت تتجه (باريندس ١٩٩٧ - باب ١).

أوروبا

كان غرب وجنوب أوروبا هما المستوردين الأساسيين اللذين يستوردان، وأيضاً يعيدان تصدير سبائك الفضة والذهب، لتغطية العجز الهيكلى فى ميزانها التجارى الذى كان عجزاً دائماً وكبيراً جداً مع جميع المناطق الأخرى

فيما عدا الأمريكتين وأفريقيا. واستطاع الأوروبيون بطبيعة الحال تلقى السبائك الأفريقية، والأمريكية خاصة، دون دفع مقابل كبير. واستخدموا القسط الأكبر منها كوسائل وسيطة عند إعادة تصدير السلع الآسيوية، وكانت أوروبا الغربية تعاني من عجز في ميزانها التجاري مع المناطق التالية مما دفعها إلى إعادة تصدير الكم الأكبر من الفضة وبعض الذهب إليها، وهي: منطقة البلطيق وشرق أوروبا وغرب آسيا؛ ومع الهند بصورة مباشرة أو عبر غرب آسيا، وجنوب شرق آسيا بصورة مباشرة أو عبر الهند، ومع الصين عبر كل البلدان سائفة الذكر علاوة على اليابان.

وأحد المؤشرات على العجز في هيكل الميزان التجاري الأوروبي يتمثل في أن الذهب والفضة لم يكونا أبداً أقل من ثلثي جملة الصادرات (سيبولا ١٩٧٦ - ٢١٦). مثال ذلك أنه في عام ١٦١٥ كان ٦ بالمائة فقط من قيمة كل الحمولة التي صدرتها شركة الهند الشرقية الهولندية سلعا تجارية بينما ٩٤ بالمائة سبائك (داس جوبتا وبيرسون ١٩٨٧ - ١٨٦). والملاحظ على مدى الأعوام الستين من ١٦٦٠ إلى ١٧٢٠ كانت المعادن النفيسة تؤلف في المتوسط ٨٧ بالمائة من واردات شركة الهند الشرقية الهولندية إلى آسيا (براكاش ١٩٩٤). والملاحظ كذلك ولأسباب نفسها أن الدولة البريطانية والممثلة للصناعة ولآخرين معنيين "بتعزيز الصادرات" ألزمو الشركة الهندية الشرقية البريطانية بناء على عقد الامتياز أن تكون عشر قيمة إجمالي صادراتها على الأقل صادرات من المنتجات البريطانية. ولكن واجهت الشركة دائما وأبداً صعوبة في الحصول على أسواق حتى لهذا القدر المتواضع من الصادرات. وذهب القسط الأكبر منها إلى غرب آسيا. وأخيرا وضعت الشركة في الهند كمية صغيرة من المنسوجات الصوفية لاستخدامها لا كملابس بل كسلع عسكرية ومنزلية مثل السجاد والسروج. وتمثلت الغالبية العظمى من الصادرات الأوروبية في المعادن ومنتجاتها. ونظراً لعجز الشركة عن الوفاء

حتى بحصة العشرة بالمائة من إجمالي صادراتها اضطرت إلى أن تلجأ إلى أسلوب زيادة وخفض قيمة الفواتير لخفض "إجمالي" صادراتها. وعانت من ضغط مستمر لكي تجد تمويلاً لوارداتها الآسيوية داخل أسيا ذاتها. لذلك انخرطت في التجارة القطرية داخل آسيا التي كانت أكثر تطوراً وربحاً من التجارة بين آسيا وأوروبا.

والخلاصة أن أوروبا ظلت طرفاً هامشياً في الاقتصاد العالمي تعاني من عجز دائم على الرغم من حصولها بطريقة سهلة ورخيصة نسبياً على الأموال الأمريكية. ولولا هذه الأموال لظلت أوروبا شبه مستبعدة تماماً من أى مشاركة في الاقتصاد العالمي. وإن عثور أوروبا على موارد جديدة من الدخل والثروة حقق قدراً من الزيادة في إنتاجها الخاص الذي دعم بدوره قدراً من الزيادة السكانية. واستطاعت بفضل هذا أن تفيق خلال القرن الخامس عشر من الانهيار المأساوى الذى أصابها في القرن الرابع عشر. وزاد عدد سكان أوروبا على مدى القرنين ونصف القرن التالية بمعدل حوالى ٠.٣ بالمائة فى العام. وهكذا تضاعف عدد سكانها من ٦٠ مليون نسمة أو أكثر عام ١٥٠٠ إلى ١٣٠ أو ١٤٠ مليون نسمة عام ١٧٥٠. ومع هذا كان نمو السكان فى أوروبا بطيئاً وفقاً للمعايير الأوراسية. وذلك لأن السكان فى آسيا بعامة، وفى الصين والهند بخاصة، زادوا زيادة أكبر وأسرع، وبلغ الإجمالى مستويات مرتفعة للغاية (انظر اللوحتين ٤-١ ، ٤-٢).

غرب آسيا

اشتملت منطقة غرب آسيا (أو بدقة أكثر المناطق والمدن الكثيرة المتباينة والمتناثرة على مدى الأمبراطوريتين العثمانية والصفوية الفارسية وكذا المناطق المتاخمة لهما) على سلسلة متشابكة من المراكز الانتاجية والتجارية

الخاصة بها. وتكاثر سكان الأمبراطورية العثمانية خلال القرن السادس عشر ثم توقفوا عند هذا المستوى حتى ليخيل إلينا، فى ضوء المعايير الأوراسية أن سكان غرب آسيا إجمالاً ثبتوا عند حوالى ٣٠ مليون (أنظر لوحة ٤-١).

واصبحت غرب آسيا، منذ زمن سحيق، بفضل موقعها أشبه بصينية دوارة للهجرة والتجارة بين البلطيق/ روسيا/ آسيا الوسطى فى الشمال وشبه الجزيرة العربية/ مصر/ شرق أفريقيا فى الجنوب، وبخاصة بين المراكز الاقتصادية عبر الأطلس فى غرب أفريقيا/ المغرب/ أوروبا/ البحر المتوسط فى الغرب، وجميع المراكز التجارية والاقتصادية فى جنوب آسيا الشرقى وشرق آسيا ناحية الشرق. وكانت المراكز الانتاجية منتشرة على نطاق واسع وكذا التجارة البحرية والبرية فيما بينها، وايضا بينها وبين بقية العالم. وتوفرت تركيبة من التجارة البرية والبحرية والنهرية التى يتمتد بها شحناتها بالسفن فى مدن كثيرة فى غرب آسيا. ونعرف أن طريق الخليج الفارسى ظل قروناً طريقاً مفتوحاً من وإلى آسيا حيث كانت بغداد محطة اللقاء المفضلة ومركزاً لتبادل شحنات تجارة القوافل والتجارة النهرية والبحرية من وإلى جميع الاتجاهات. وطبيعى أن كان طريق البحر الأحمر، كبديل ومنافس دائم، يعتبر القاهرة ومنطقة السويس المحطة المفضلة، ومما يعدهما بطبيعة الحال ميناء مocha فى اليمن وعدن القريبة من المحيط الهندى. وسيطر التجار العرب والفرس على التجارة سيطرة شبه كاملة - مثلما سيطر عليها فى مناطق أخرى داخل آسيا تجار أرمنيون من المهجر الذين اتخذوا مركزاً أساسياً لهم حيث أنه تعبير عن المنافسة التجارية الواقعية تماماً والتى فرضها العثمانيون على المصالح والطموحات التجارية الغربية. وعلى الرغم من أن بروديل وصف الأمبراطورية العثمانية بقوله "مفترق طرق التجارة" إلا أنها كانت تتمتع بمكانة ودور فى الاقتصاد العالمى وأهم وأكبر مما يعترف به أمثال بروديل.

احتل العثمانيون حقيقة موقعا يمثل تقاطع طرق جغرافية واقتصادية بين أوروبا وآسيا. وبذلوا جهدهم للاستفادة به إلى أقصى حد. واطردت تجارة التوابل والحريير بين الشرق والغرب بالطرق البرية وبالسفن عبر الأقاليم العثمانية. وتطورت القسطنطينية وأدت دورها كمنطقة على مفترق الطرق الرئيسية بين الشمال والجنوب، وكذلك بين الشرق والغرب على مدى ما يقرب من ألف عام منذ تأسيس الإمبراطورية البيزنطية. وهذا ما جعلها تجذب اهتمام العثمانيين لاحتلالها ثم تغيير اسمها إلى استنبول. وتراوح تعداد سكانها آنذاك ما بين ٦٠٠.٠٠٠ إلى ٧٥٠.٠٠٠ وكانت بهذا أكبر مدينة في أوروبا وغرب آسيا وربما الأكبر في العالم. وكانت الإمبراطورية العثمانية إجمالا أكثر تحضرا من أوروبا، (أنالسيك وكواتايرت ١٩٩٤ - ٤٩٣، ٦٤٦). ونذكر من بين المراكز التجارية الكبرى التي تنافست مع بعضها على طرق التجارة مدن بورصة وأزمير وحلب والقاهرة. واعتمدت ثروات القاهرة دائما على طريق البحر الأحمر كبديل عن طريق الخليج الفارسي. وأدت المنافسة في أواخر القرن الثامن عشر بين البن الكاريبي والعربي إلى تفويض دعائم رخاء القاهرة.

وطبيعي أن لم تكن لدى العثمانيين، شأن أي انسان آخر، رغبة في ذبح الدجاجة التي تبيض ذهابا عن طريق التجارة العابرة (الترانزيت). وكانت التجارة العابرة للنقود ذات أهمية خاصة على الرغم من أن التطورات النقدية والاقتصادية العالمية غالبا ما كانت تؤثر على النظام النقدي العثماني.... الذي كان في الغالب عرضة لأخطار التحركات الكبرى للذهب والفضة العابرة من الغرب إلى الشرق وتؤثر عليه تأثيرا سلبيا (باموك ١٩٩٤ - ٤) علاوة على هذا لم يكن العثمانيون مرتبطين فقط بأوروبا ناحية الغرب بل ارتبطوا أيضا وبشكل مباشر بالروسيا ناحية الشمال، وبالفرس ناحية الشرق:

إن الاعتمادية الاقتصادية المتبادلة والتي تمثل حتمية لا مناص منها أجبرت كلا من الطرفين (العثماني والفارسي) على الاحتفاظ بعلاقات تجارية

وثيقة حتى فى زمن الحرب..... وليس لنا أن نغض من قيمة أثر التوسع فى استخدام الأقمشة الحريرية وفى صناعة الحرير فى أوروبا إذ شكلت الأساس الهيكلى لتطور الاقتصاد العثمانى والإيرانى. واستطاعت كل من الأمبراطوريتين أن تحقق عن طريق تجارة الحرير مع أوروبا جانبا مهما من دخلها العام ومن رصيدها من الفضة. واعتمدت صناعة الحرير فى الأمبراطورية العثمانية... على الحرير الخام المستورد من إيران... وأصبحت بورصا سوقا عالمية بين الشرق والغرب ليس فقط للحرير الخام بل وأيضا لسلع آسيوية أخرى نتيجة التحولات الثورية فى شبكة طرق التجارة العالمية خلال القرن الرابع عشر (وظلت كذلك خلال القرن السادس عشر على أقل تقدير) (أنا لسيك وكوتايرت ١٩٩٤ - ١٨٨٠، ٢١٩).

ومع هذا كان للبلاد العثمانى وآخرين مواردهم الخاصة - وروابطهم التجارية عبر القارات لاستيراد كميات من السلع الصينية البعيدة. ويكفى شاهدا على هذا وجود أكثر من عشرة آلاف قطعة من الخزف ضمن مجموعة واحدة. واستمدت الأمبراطورية العثمانية ثروتها أيضا من الانتاج والاستثمار التجارى بكميات كبيرة والتخصص على المستويين المحلى والإقليمى وتقسيم العمل ومهنة التجارة. واشتمل الاقتصاد العثمانى على هجرة عمالة كبيرة فيما بين القطاعات وما بين الأقاليم، بل وهجرة عمالية دولية وسط المشروعات والقطاعات والأقاليم الخاصة والعامة وشبه العامة على اختلافها. وشاهدنا على هذا مستمرة من مصادر عدة من بينها دراسات كل من حورى اسلام أوغلو - عنان (١٩٨٧) وسريا فاروقى (١٩٨٤، ١٩٨٦، ١٩٨٧) وهى دراسات عن الحرير والقطن ومنسوجاتها والجلود ومنتجاتها والزراعة بعامة، وكذلك التعدين والصناعات المعدنية مثال ذلك أن سرىا فاروقى يقول فى إيجاز:

أولا وقبل كل شئ كان نسج الأقمشة الفطنية البسيطة نشاطا ريفيا فى أكثر الأماكن. ثانيا، كانت تجرى عمليات النسج فى أماكن قريبة جدا من السوق. أما عن المواد الخام فكان يلزم توفيرها تجاريا فى حالات قليلة جداً، مع ضمان الروابط بالمشترين الموجودين على مسافات بعيدة. وثمة وثيقة أخرى... تكشف عن وجود فرصة هنا للاستثمار المريح. (فاروقى ١٩٨٧ - ٢٧٠).

وعلاوة على هذا توسع العثمانيون غربا وشرقا. ولم يكن حافزهم إلى هذا التوسع ولا أساسه سياسيا وعسكريا فقط بل كان أولا اقتصاديا. وكان العثمانيون شأن غيرهم، سواء أهل البندقية أو الفرنسيين أو البرتغاليين أو الفرس أو العرب أو أيأ كانوا يحاولون دائما تحويل طرق التجارة الكبرى والتحكم فيها وهى الطرق التى يعيشون عليها وبخاصة الدولة. لذلك فإن المنافسين الرئيسيين للعثمانيين هم نفس القوى الأوروبية ناحية الغرب، وكذا جيرانهم الفرس ناحية الشرق. وحارب العثمانيون، أو أنهم فى الحقيقة سعوا لإزاحة الأوروبيين المسيحيين فى البلقان والبحر المتوسط حيث يتسنى التقاط الثمار الاقتصادية. وواضح أن من بين هذه الثمار السيطرة على طرق التجارة عبر المتوسط. ولكن بلدان منطقة البلقان كانت أيضا مصدراً مهما للأخشاب، والأخشاب الصبغية والفضة وغيرها من المعادن. وضمن احتلال العثمانيين لمصر مورداً للذهب من السودان ومن مصادر أفريقية أخرى.

وقدمت لنا بالميرا بروميت (١٩٩٤) نهجا واقعيا لتناول هذه الإشكالية من منظور اقتصادى عالمى أوسع نطاقا. تدرس بروميت السياسة العثمانية البحرية والعسكرية العامة باعتبارها عاملا مساعداً والكبش الحرى (اسم آلة حربية - المترجم) لمصالحها التجارية الإقليمية أولا وطموحاتها الاقتصادية العالمية.

كان العثمانيون مشاركين واعين بمصالحهم داخل شبكات المشرق التجارية التي ظهرت منها امبراطوريتهم. ويمكن مقارنة دولتهم بالدول الأوروبية على أساس الطموحات والسلوكيات التجارية ودعاوى السيادة العالمية. سلك العثمانيون سلوك التاجر الساعى إلى الربح، وإلى خلق وتعزيز وتصوير أهدافه السياسية. وتضمنت هذه الأهداف امتلاك واستغلال مراكز توزيع تجارية ومواقع إنتاج ولم يكن الباشوات والوزراء يحتقرون مهنة التجارة بل لاعموا بين حياتهم والفرص التجارية وامتلاك الثروات التي تيسرها لهم هذه الفرص وثمة شواهد تدل على المشاركة المباشرة فى مهنة التجارة من جانب أبناء الاسرة العثمانية والطبقة العسكرية الإدارية (عسكرى Askeri) ... خاصة فى مجال تجارة تصدير الحبوب وهى تجارة عريقة ... ومن الأهمية بمكان أيضا الاستثمارات العثمانية فى تجارة النحاس وخشب الأثاث والحريير والتوابل. وواضح أن العثمانيين استهواهم أمل السيطرة على تجارة الشرق ولو عن طريق احتلال الأراضى. وحث المسئولون فى أجهزة الدولة السلاطين على الغزو والاحتلال لتحقيق ثروة تجارية. ولهذا كان الاسطول العثمانى موجها من أجل الحصول على هذه الثروة وحمايتها.

ورأى العثمانيون فى التجار المماليك فى مصر وسوريا العقبة الأولى ناحية الشرق التى تحول دون طموحاتهم للحصول على نصيب أكبر من تجارة جنوب آسيا. ولكن أمكن بمساعدة البرتغاليين إزاحة كثيرين من المماليك إلى خارج مجال التجارة. وواصل التجار العرب بدورهم نشاطهم فى تجارة المحيط الهندى فى ظل السيادة العثمانية، بينما شارك فى التجارة عدد قليل من الأتراك. وكانت الامبراطورية الصفوية فى إيران هى العقبة الكبرى الثانية خاصة بالنسبة لأعمال التجارة التى يقوم بها أترك فى إتجاه الشرق. ولم يتسن التغلب على هذه العقبة على الرغم من الحروب العثمانية - الصفوية، وعلى الرغم من التحالف التاكتيكي لمصلحة مشتركة بين العثمانيين والبرتغاليين ضد الفرس.

ومع هذا كان للبرتغاليين طموحاتهم الخاصة فى المحيط الهندى، وتنافسوا مع كل من العثمانيين والفرس حول هذه التجارة ذاتها. وأدى تدخل البرتغاليين إلى القضاء موضوعيا على الوضع الاحتكارى للبندقية فى مجال تجارة الحرير، وساعدوا العثمانيين على تدعيم أركان وضعهم الاحتكارى على الأقل فى المشرق.

ونذكر عرضا أن هذه التحولات فى التحالفات التاكتيكية الدبلوماسية والسياسية والعسكرية، والمناورات التنافسية أو الحرب السافرة رغبة فى الحصول أولا واساسا على ميزة تجارية إنما تكذب أسطورة الجبهات والمصالح المشتركة المزعومة بين الغرب المسيحى من جهة والشرق المسلم من جهة أخرى. لقد تحارب المسلمون (المماليك والعثمانيون والفرس والهنود) ضد بعضهم بعضا، وأقاموا تحالفات متبادلة طبقا للمصالح مع دول أوروبية مسيحية مختلفة. (مثال ذلك مع البرتغال، وفرنسا، والبندقية، وهابسبورج) والتي كانت بدورها تتنافس مع بعضها حيث كل منها تسعى لنفس الغاية: الريح. ونعرف أن الشاه الفارسى المسلم عباس الأول أرسل مرارا سفراءه إلى أوروبا المسيحية للحث على عمل تحالفات ضد المسلمين العثمانيين باعتبارهم عدوا مشتركا لهم. ونعرف أنه فيما بعد قدم امتيازات تجارية للانجليز مقابل مساعدتهم لطرد البرتغاليين خارج منطقة هرمز. ولكن البرتغاليين قبل هذا زدوا الصفويين المسلمين بالأسلحة من الهند المسلمة لاستخدامها ضد العثمانيين المسلمين.

لهذا نرى أنه فقط حين تستدعى المصلحة يكون "استخدام الخطاب الدينى... باعتباره الاستراتيجية التى يلجأ إليها جميع المتنافسين على السلطة فى الإطار الأوراسى أو الأوروبى الآسيوى. وأفاد هذا الخطاب فى إضفاء الشرعية على بعض الدعاوى السيادة، وحشد التأييد العسكرى والشعبى، والتشكيك فى الدعاوى المناهضة للدول الأخرى". (بروميت ١٩٩٤ - ١٨٠).

وخير مثال على ذلك التحالف الذى تشكل بين العثمانيين المسلمين وشعب

جوجارات فى الهند، وشعب سومطرة فى أسِ Aceh. وقد أرسل العثمانيون إليهم بعثة بحرية كبيرة كجزء من منافستهم التجارية المشتركة ضد البرتغاليين. ونذكر عرضا أيضا أن هذا "العمل التجارى" المتمثل فى التحالفات المصلحية المتبادلة دوماً وفى حروب الكل ضد الكل كانت لها دلالة ضمنية أخرى: أنه لا يوجد فى واقع الأمر أساس للخلافات المزعومة بين الدول الأوروبية ودول الانحاء الأخرى من العالم من حيث السلوك فى العلاقات الدولية. ويدحض هذا خرافة أخرى تركز على النزعة المركزية الأوروبية التى تتحدث عن "التفرد" الأوروبى.

لهذا نرى لزاماً فى ختام العرض، وعلى نقيض الفكر التقليدى المتواضع عليه أن نتفق مع سرىا فاروقى فيما ذهب إليه عندما قال بإيجاز:

"التجارة بين الأمبراطورية العثمانية وشبه القارة الهندية وكذا الاستثمار التجارى العثمانى - الإيرانى، والتجارة بين الأقاليم داخل الأمبراطورية ذاتها... استخدمت (أساساً) الطرق الآسيوية البرية، وسيطرة الدولة العثمانية عليها. وأفاد هذا فى درء خطر التدخل الاقتصادى الأوروبى.... وتم تصنيف الأمبراطورية العثمانية والهند المغولية ضمن فئة "إمبراطوريات البارود". ولكن تجمع بينهما قسمة أهم: إذ كانتا إمبراطوريتى جباية ضرائب نقدية، ولهذا، وبحكم هذا الوضع، تستحيل عليها الحياة بدون تجارة داخلية وخارجية.

فارس الصفوية:

كانت فارس أقل عرضة للأخطار، ربما بحكم موقعها الذى وهبها وضعا تجارياً أكثر منعة وربما أيضاً لأنها تملك الكثير من موارد الفضة التى استخدمتها فى سك العملة - وذلك أيضاً لتداولها بين العثمانيين.

تقاطعت طرق الهضبة الإيرانية التى تربط الشرق بالغرب، وتربط أراضى الاستبس فى آسيا الوسطى وسهول الهند بموانئ البحر المتوسط، وبالشمال والجنوب على طول أنهار روسيا حتى شواطئ خليج السويس حاملة

السلع التجارية من جزر الهند الشرقية والهند والصين إلى أوروبا. وانتشرت المدن الكبرى على طول الطرق، وتحدد مواقعها أساساً بفعل العوامل الجغرافية والاقتصادية وكذا السياسية. والجدير بالملاحظة أن طرق التجارة الرئيسية وإن تباينت أهميتها. إلا أنها ظلت مستخدمة بالكامل على الدوام.

علاوة على هذا فإن التجارة البرية والبحرية الفارسية كانت تجارة متكاملة أكثر منها تجارة متنافسة على نحو ما لاحظنا في الصحراء وما سوف نلاحظه في الحديث عن الهند. وازدهرت تجارة القوافل بين الهند وفارس خلال القرن الثامن عشر وحملت بضائع تجارية بقدر ما حمل الطريق البحري. وعمد التجار إلى تنويع المخاطر وذلك بإرسال بعض الشحنات عن طريق قندهار وغيرها من المحاور الداخلية، وإرسال شحنات أخرى عن طريق هرمز / بندر عباس.

وقبل أن يصل البرتغاليون إلى هرمز بزمن طويل كتب أحد المراقبين خلال القرن الخامس عشر ما يفيد وصول "التجار من الأقاليم المناخية السبع" (جاكسون ولوكهارت ١٩٨٦ - ٢٢). لقد وصلوا من مصر وسوريا والأناضول وتركستان والروسيا والصين وجاوة والبنغال وسيام وتينا سيريم وسوقطره وبيجاور وجزر المالديف ومالابار والحبشة وزنجبار وفيجايا ناجارا وجولبارجا، وجوجارات وكامباي والعربية وعدن وجدة واليمن، وطبيعي كذلك من كل أنحاء بلاد فارس ذاتها. وفدوا ليبادلوا سلعهم أو ليشتروا ويبيعوا نقداً في الأساس وبالنسيئة إلى أدنى حد. وحظى التجار بوضع جيد. وارتفعت تجارة فارس مع الهند والشرق، وبلغت أقصى ارتفاعها في نهاية القرن الخامس عشر. وأصبحت بلاد فارس المنتج والمصدر الأساسي للحريز في غرب آسيا، بأسعار أدنى ربما من أسعار الصين ثم البنغال بعد ذلك (أتمان ١٩٨١ - ٤٠). وضمت قائمة أهم المستوردين: روسيا والقوقاز وأرمينيا والعراق والعثمانيين، وكذلك الأوروبيين عبر العثمانيين. وحققت هذه التجارة مكاسباً مهمة من الفضة علاوة

على دخول أخرى للمنتجين الفرس من روسيا وأوروبا والعثمانيين، وإن عادت بالريح على الوسطاء العثمانيين. وبذل الشاه عباس الأول (١٥٥٨ - ١٦٢٩) وخلفاؤه كل ما فى جهدهم للنهوض بالتجارة وحمايتها، بما فى ذلك خوض المعارك ضد العثمانيين، واستيراد وحماية التجارة والصناع الارمن من الأراضى العثمانية الصحينة، واستعادة هرمز من إيدي البرتغاليين. ونشبت حرب بين العثمانيين والصفويين خلال الأعوام ١٦١٥ - ١٦١٨، علاوة على النزاعات المتواترة التى أخذت تهب وتخف بين الحين والآخر بين فارس والعثمانيين خلال الفترة من ١٥٧٨ - ١٦٣٩. ودارت هذه الحرب وتلك النزاعات جميعها من أجل السيطرة على تجارة الحرير وطرقها البديلة. وسعى الفرس إلى تجاوز الوسطاء العثمانيين، ثم أخيرا إلى دعم مركزهم. وهكذا تحولت التجارة الفارسية أكثر فأكثر صوب الشرق عبر المحيط الهندى. وبعد سقوط الملكية الصفوية عام ١٧٢٣ كان الحرير الفارسى قد حل محل الحرير الوارد من سوريا.

أول الأمر تاجر البرتغاليون، ومن بعدهم الهولنديون، داخل بلاد فارس وحولها. وكان الحرير الفارسى وبعض الصوف هما السلعتين الرئيسيتين موضع الطلب الأوروبى. وتفاضوا مقابلها منتجات آسيوية مثل التوابل والمنسوجات القطنية والخزف وسلعا أخرى متنوعة، علاوة على منتجات معدنية أوروبية وذهب. والملاحظ أن النزاعات التجارية المزمنة والمتواترة بين الأوروبيين والشاه، وكذلك مع التجار الأفراد فى فارس تسببت فى حدوث نزاعات دبلوماسية بل وعسكرية أحيانا، ولكن الأوروبيين أعوزتهم سلطة المساومة التجارية والسلطة العسكرية السياسية لكى يشقوا طريقهم بنجاح.

لكى نقول على سبيل المثال إن شركة الهند الشرقية الهولندية (فوك ٧٥٢) جعلت بلاد فارس تذعن لرباطتها التجارية الممتدة بإتساع العالم، إنما يعنى أننا نقرر عقيدة لم يكن بالإمكان أن يشاركنا فيها لا الهولنديون ولا الفرس. لذلك قد يكون ضروريا أحيانا النظر إلى الحقيقة الواقعية التاريخية

- أى كيف كانت الاحداث فى الواقع على الأرجح... ويوضح لنا هذا أن الأوروبيين لم تكن لهم السيد الطولى على الفرس فى هذا الشأن، بل العكس هو الصحيح... ربما اتخذ الأوروبيون إجراء لمواجهة هذا الموقف، وهو ما فعلوه حقاً، غير أنهم كانوا عاجزين عن إدخال تحسن هيكلى على موقفهم طوال ١٤٠ عاماً، التى عاشتها فوك فى بلاد الفرس.

وكى نلخص ما سبق عن تجارة غرب آسيا فى مجموعها نقول إنها تمتعت بفائض فى ميزانها التجارى مع أوروبا ولكن عانت من عجز تجارى مع جنوب آسيا وجنوبها الشرق، وشرقها. (وربما أيضاً مع آسيا الوسطى التى كانت الفضة تمر عبرها أساساً فى إتجاه الشرق؛ أما الذهب فكان يمر فى اتجاه الغرب). وغطت غرب آسيا حالات العجز فى ميزانها التجارى مع الشرق عن طريق إعادة تصدير السبائك التى توفرت لها بفضل فائض ميزانها التجارى مع أوروبا ومع المغرب وكذا مع غرب أفريقيا عبر المغرب والذهب من شرق أفريقيا علاوة على قدر من إنتاجها الخاص من الذهب والفضة خاصة فى الأناضول وفارس. وكتب أحد المراقبين عام ١٦٢١:

"كان الفرس والمغاربة والهنود يتاجرون مع الأتراك فى حلب وموختا (فى اليمن) والإسكندرية فى الحرير الخام والعقاقير والتوابل والأصباغ وأقمشة الشيت. واعتادوا دائماً وأبداً، فى الماضى، ولا يزالون على أن تكون عوائدهم نقوداً حاضرة. أما عن السلع الأخرى فلم يكن بينها غير القليل الذى يرغبون فى الحصول عليه من التجار الأجانب. إذ كان كل ما ينفقونه سنوياً لا يزيد عن ٤٠ أو ٥٠ ألف جنيه استرلينى (أو فقط ٥ بالمائة من كلفة الواردات سائلة الذكر التى يتعين دفع ثمنها نقداً) (ورد النص فى ماسترز ١٩٨٨ - ١٤٧).

ومع هذا يكتب شاد هورى فيقول:

"من الأمور موضع الجدل القول إن العالم الإسلامى (فى غرب آسيا) كان يعانى من عجز أبدي فى ميزانه التجارى. وثمة شكل قليل فى أن تجارته

مع الهند وأرخبيل أندونيسيا والصين وازنته صادرات بفائض مالى مع الغرب المسيحي وآسيا الوسطى، ومع الدول - المدن فى شرق أفريقيا. وتجسد الميزان التجارى الملائم فى صورة خزانة مالية؛ وما لا يتم الاحتفاظ به داخل البلاد كمستودع للثروة يتدفق ثانية إلى الخارج جهة الشرق.

الهند والمحيط الهندى

يمكن أن نتخيل صورة قلادة تتشكل من موانئ- مدن هى أسواق تجارية تحيط بأسيا. (انظر الخريطة ٢ - ٤).

أهم هذه المدن - الموانئ كانت فى اتجاه حركة عقرب الساعة. عدن ثم بعدها موخا وهرمز وموانئ عديدة فى خليج كامباى (فى أوقات مختلفة ديو Diu وكامباى وسورات) ثم جوا وكاليكوت وكولومبو ومدارس وماسوليياتام وملقا وآسه. وجميعهم ارتفع شأنهم وانخفض خلال حقبتنا الراهنة. ولكن يتعين أن نذكر عدداً من الخصائص المشتركة. إذ نلاحظ فيها جميعا الاختلاف الزائد عن الحد فى السكان، بما فى ذلك عادة ممثلون لجميع الطوائف الكبرى المشتغلة بالملاحة البحرية فى المحيط الهندى، وأحيانا من الخارج: الصينيون فى ملقا، والأوروبيون فى أكثرها... وعملت هذه المدن الموانئ جميعا مراكز لتبادل الشحنات البحرية. وبعضها لم يكن منافذ لمناطق داخلية منتجة مثل هرمز وملقا. ومن ثم كان تبادل الشحنات هو دورها الوحيد تقريبا، علاوة أحيانا على عملها كموانئ تصدير لتوصيل سلع واردة من أماكن أخرى. وتميزت جميع هذه المدن الموانئ سياسيا بتمتعها بقدر كبير، أو ضرورى، من الاستقلال الذاتى. وكان بعضها مستقلا تماما.

وتمثل شبه القارة الهندية ذاتها المركز الاقتصادى والجغرافى لهذا المحيط الهندى. وكان القطاع الأكبر منها متقدما للغاية، وله الهيمنة فى عالم صناعة النسيج قبل غزو المغول. بيد أن هذا الاحتلال المغولى دعم وحدة الهند وتحضرها وضاعف من صبغها بالصبغة التجارية. هذا على الرغم من الزعم بأن أمبراطورية المغول اعتمدت ماليا على الزراعة وعائداتها الضرائبية. وواقع الأمر أنه بحلول القرن السابع عشر أصبحت العواصم المغولية الرئيسية وهى أجرا Agra ودلهى ولاهور تضم كل منها قرابة نصف مليون نسمة. وهذا علاوة على أن بعض المدن الموانئ المذكورة آنفا زاد عدد سكان كل منها عن ٢٠٠.٠٠٠ نسمة وأصبح ١٥ بالمائة من السكان يعيشون فى الحضر داخل مدن تحضرت يزيد عدد سكان كل منها عن ٥٠٠٠ نسمة. وكانت نسبة التحضر هنا أعلى كثيرا منها فى الهند خلال القرن التاسع عشر، كما أنه يقزم وضع المدن المحصورة الخاضعة للسيطرة الأوروبية داخل آسيا وتضم ٣٠٠.٠٠٠ من السكان مثل ملقا البرتغالية وباتافيا الهولندية (ريد ١٩٩٠ - ٨٢). وتزايد إجمالى عدد السكان فى شبه القارة الهندية وأصبح أكثر من الضعف خلال قرنين ونصف إذ زاد العدد من ٥٤ و ٧٩ مليون نسمة عام ١٥٠٠ إلى ما بين ١٣٠ و ٢٠٠ مليون فى ١٧٥٠ (أنظر الجدولين ٤-١، ٤-٢). وتذهب تقديرات أخرى إلى أن السكان ناهزوا ١٠٠ مليون عام ١٥٠٠ وما بين ١٤٠ و ١٥٠ مليون عام ١٦٠٠ و ١٨٥ مليون إلى ٢٠٠ مليون عام ١٨٠٠ (ريتشاردس ١٩٩٦).

ونعود إلى الهند ويفسر لنا شادهورى أن "تجارة الهند عبر القوافل والبحر اتجهت فى مجموعها نحو الصادرات أكثر من إتجاهها إلى الواردات. واستقر ميزانها التجارى لصالحها فى المعادن الثمينة وسيطر على تجارة الهند مع الشرق الأوسط استيراد النفائس، وتوزانت صادراتها إلى جنوب شرق آسيا بالواردات من التوابل والعطور والسلع الصينية.... وكان هناك قدر كبير

من إعادة تصدير الفضة من شبه القارة فى إتجاه كل من جاوه وسومطرة ومالاييا والصين... وجرى تصدير كميات ضخمة من المنسوجات القطنية إلى مانيلا ثم إرسالها بعد ذلك إلى أمريكا الأسبانية عن طريق تجارة سفن الغليون إلى أكابولكو وكانت العائدات أساسا من الفضة (شادهورى ١٩٧٥ - ١٨٥).

وهكذا حظيت الهند بفائض ضخم فى ميزانها التجارى مع أوروبا، وبقدر معقول مع غرب آسيا. واعتمد هذا فى الغالب على إنخفاض كلفة إنتاج منسوجاتها الوطنية مما كان له دوره الفعال، علاوة على صادراتها من الفلفل الأسود. وكانت تتجه هذه السلع غربا إلى أفريقيا، وغرب آسيا، وأوروبا، ثم تنتقل من هناك عبر المحيط الأطلسى إلى الكاريبى والأمريكيتين. وصدرت الهند كذلك سلعا غذائية مثل الأرز والحبوب والزيت النباتى. واتجهت هذه الصادرات غربا (مثلما كان الحال منذ الألف الثالثة قبل الميلاد). (أنظر فرانك ١٩٩٣)، إلى الموانئ التجارية على الخليج الفارسى والبحر الأحمر (التي اعتمدت بدورها على مصر لتوفير إمدادات الحبوب)؛ واتجهت شرقا إلى ملقا وإلى أماكن أخرى فى جنوب شرق آسيا، وتلقت الهند فى المقابل كميات ضخمة من الفضة وبعض الذهب من الغرب، الذى يصلها مباشرة عن طريق رأس الرجاء الصالح أو عن طريق غرب آسيا وكذلك من غرب آسيا ذاتها. وسميت موخا (التي أعطت أسماها للبن اليمن) "خزانة دولة المغول"، إذ كانت مصدر الفضة. ونظراً لأن الهند كانت تنتج قدرا ضئيلا من الفضة فقد اعتادت استيراد الفضة أساسا لسك العملة أو لإعادة تصديرها، وكذلك استيراد الذهب لسك العملة (عملات الباجودا Pagoda Coins) ولصناعة الجواهر والاكتناز.

وصدرت الهند أيضا المنسوجات القطنية إلى جنوب شرق آسيا واستوردت منها التوابل. وجرى استخدام الطريقة ذاتها لمقايضة المنسوجات

القطنية بالحريز والبورسلين وغيره من أنواع الخزف من الصين. ولكن يبدو أن الهند واجهت عجزاً في ميزانها التجارى مع جنوب شرق آسيا، أو على الأقل أن الهند أعادت تصدير الفضة إلى هناك وبخاصة إلى الصين. غير أن القسط الأعظم من هذه التجارة كان في أيدي الهنود المسلمين وعلى متن سفن شحن هندية الصنع؛ وإن كان البعض الآخر في أيدي عرب وتجار من جنوب شرق آسيا وجميعهم مسلمون أيضاً. وكان يجرى شحن جزء ضئيل جداً، وإن تزايد في القرن الثامن عشر، على سفن أوروبية مملوكة لهذه الدولة أو تلك ولكنها استخدمت قباطنة وملاحين وتجاراً أيضاً آسيويين:

وكانت التجارة الداخلية تتحرك عبر المجارى المائية وفوق البر. وتناثرت على طول وحول سواحل الهند وفي كل مكان سفن صغيرة لنقل البضائع. وانتشرت في كثير من أنحاء الهند لطرق المائية الداخلية الصالحة للملاحة، خاصة في الجنوب. ونشأت صناعة الشحن بالسفن في الشمال أيضاً في كثير من المقاطعات بما في ذلك كشمير وتاتا Thatta ولاهور والله أباد وبيهار وأوريسا والبنغال. وتراوحت أعداد القوافل من عشرة آلاف إلى أربعين ألف حمل بضائع و/ أو حيوان من حيوانات حمل الأثقال لتتحرك معا في وقت واحد برأ، وأدت التجمعات المختلفة من كل ما ذكرناه آنفا إلى خلق شبكة طرق متقاطعة تربط شبه القارة ببعضها، بما تحمله من بضائع يجرى تبادلها عن طريق الشحن بالسفن إلى ومن مراكز التجارة البحرية البعيدة. وتبدو لنا العلاقة وكأنها لا تماثلية بين الأنشطة التجارية فوق البر وفنالبحر. ولم تكن للأنشطة البحرية في أغلب الأوقات أثر كبير على الأنشطة البرية بينما العكس صحيح. (داس جويتا وبيرسون ١٩٨٧ - ٥). ويمكن القول إن الغالبية العظمى من المدن والموانئ كانت في حالة تكافل عضوى مع طرق القوافل إلى ومن مساراتها وغاياتها الداخلية. ونجد أحيانا هذا التكافل مع أقاليم بعيدة عبر القارات خاصة في آسيا الوسطى. ويرى شادهورى أن التجارة البرية داخل القارة

والتجارة البحرية فى المحيط الهندى يمكن النظر إلى كل منها باعتباره صورة معبرة عن الآخر.

وظلت العاصمة البرية فيجايا ناجارا فى جنوب الهند محور التجارة إلى ومن جوا فى الغرب وكاليكوت فى الجنوب وماسوليبا تام وبوليكات على ساحل كوروما نديل فى الشرق. واعتمدت أكثر هذه المدن الموانئ، خاصة تلك المحرومة من أراضى منتجة فى الداخل على الواردات من السلع الغذائية. وتأتيها هذه السلع عبر مدن موانئ أخرى من مصدر يقع شمال أو جنوب الساحل ولكن غالبا ما يكون من موانئ لها طرقها للوصول السهل إلى مناطق إنتاج الأرز والحبوب والتي قد تبعد آلاف الأميال. علاوة على هذا فإن المدن الموانئ التي ذكرناها وفيجايا ناجارا كانت لها جميعا روابطها البرية التي تربطها بالشمال سواء إلى مراكز داخلية مثل حيدر آباد وبرهانپور وإلى الغرب حيث ميناء سورات الهندي (وأحيانا إلى كامباي) والتي كانت بدورها مراكز لتوزيع السلع إلى البنجاب وآسيا الوسطى (لمزيد من التفاصيل انظر سوپرا همانيام ١٩٩٥). ولكن:

تجارة آسيا الوسطى لم تكن تملك مثل هذه الروابط المباشرة مع البحر، ومن ثم كان الاقليم كله يؤثر تأثيرا حيويا على حياة الشعوب الأقرب إلى مناطق هبوب الرياح الموسمية فى المحيط الهندي. وفى ضوء العلاقات المباشرة نجد تجارة قوافل آسيا الوسطى تجارة تكميلية مع التجارة البحرية العابرة لقارة أوراسيا.

وكانت هناك علاوة على ما سبق، التجارة بين الهند والصين عبر نيبال والتبت التي اطردت على مدى أكثر من ألف عام، وقامت البنغال وآسام بتصدير المنسوجات والأصباغ والتوابل والسكر وخام الجلود وغيرها من السلع إلى التبت لبيعها للتجار هناك الذين يحملونها بدورهم لبيعها فى الصين، ويتم السداد بسلع صينية مثل الشاي والذهب فى غالب الأحيان وناقشت بعض هذه

الطرق فى آسيا الوسطى وتاريخ "طريق الحرير" فى فرانك ١٩٩٢. وغطيت آسيا الوسطى فى فصل مستقل تال فى هذا الباب.

واشتغلت كذلك أقاليم هندية مختلفة بالتجارة وواجهت فائضا وعجزا فى ميزانها التجارى مع بعضها البعض. ودخلت أهم الأقاليم الساحلية (جوجارات، مالابار، كوروماندىل، البنغال) فى عمليات إتحار متبادلة - مع سيلان. وخدمت بعضها البعض كمراكز تخزين وتوزيع السلع فى تجارة القوافل داخل القارة والتجارة عبر المحيط. وتنافست أيضا مع بعضها البعض "كمصدرين" إلى داخل الهند، حيث تداخلت مجالات التسويق الخاصة بهم. ولكن يمكن القول بوجه عام إن المنطقة الداخلية من البلاد حظيت بفائض فى التصدير مع الموانئ الساحلية. وتلقت بالمقابل سلعا مستوردة وعمليات يجرى سنها من سبائك مستوردة (أو عملات يجرى صهرها) داخل أو قرب الموانئ، وشرعت الفضة فى التحرك شمالا داخل أقاليم يحكمها المغول، وتحرك الذهب جنوبا خاصة إلى مالابار وفيجايا ناجارا. وسوف ننظر فيما بعد وعن كئيب إلى بعض الأقاليم الهندية الكبرى.

شمال الهند

نشط شمال الهند فى مجال التجارة بين الأقاليم وبين الأمم مع وسط وغرب آسيا كما لاحظنا من قبل، ويلخص هذا الوضع بى . آر. جروفر بقوله.

"التجارة فى المنتجات الصناعية لأكثر من إقليم من أقاليم شمال الهند كانت مستقرة وراسخة تماما، فأكثر القرى... كانت تنتج ضروبا كثيرة من السلع التى تباع بالقطعة... ويجرى تصدير المنتجات الصناعية للأقاليم التجارية فى أكثر من مقاطعة من مقاطعات الشمال إلى أماكن أخرى" (جروفر ١٩٩٤-٢٣٥). ووضعنا قائمة بكثير من مفرداتها فى مفاتيح الخرائط.

جوجارات ومالابار

كان الساحل الغربى للهند المطل على المحيط الهندى وبحر العرب قاعدة للمدن الموانئ الكبرى التى تمثل مراكز للتجارة العابرة فى ديو وكامباى (ثم بعد ذلك سورات) فى جوجارات، وبالمثل ساحل مالابار بما فى ذلك المركز البرتغالى للتجارة العابرة فى جوا. وكانت هى الموانئ الكبرى الوسيطة للسفن المبحرة بقوة دفع الرياح الموسمية بمحاذاة الشاطئ من البحر الاحمر والخليج الفارسى؛ وكذلك لبعض السفن المبحرة على الطرق التى تدور حول أفريقيا والوافدة من أوروبا، وللشحن النهري الإقليمى للسفن المتجهة إلى مصب نهر الإندوس والمتجهة شمالا إلى السند. وقامت كامباى وسورات ايضا بدور مركزى التحويل لنقل البضائع من البحر إلى تجارة القوافل البرية مع فارس والروسيا وآسيا الوسطى والبنجاب والمناطق الداخلية فى جنوب شرق الهند، وتزويد أغلبها بالأرز و/أو القمح. واحتفظ ميناء جوجارات ومالابار بعلاقات تجارية مع كوروماندل والبنغال على الجانب الشرقى من شبه القارة الهندية، ومع جنوب شرق آسيا والصين واليابان. وتخصصت الصناعة فيهما فى انتاج وتصدير المنسوجات إلى المغرب وإلى الشمال بخاصة. زد على هذا وارداتهما من الخيول والمعادن والسلع الاستهلاكية وغيرها (أنظر مفتاحى الخريطتين ٢-٣ ، ٣ ، ٤) التى تستوردانها من هذه الجهات نفسها. وأمكن تغطية فائض ميزانها التجارى مع هذه المناطق عن طريق تدفق الفضة. ومع هذا كان يجرى إعادة تصدير بعضها لتغطية عجز تجارة الاستيراد البحرية مع الشرق. وهكذا أصبحت جوجارات مستوردة لنفسها وللمناطق الداخلية من أراضيها وكذلك، وهو الأهم، مركزا للشحن العابر غربا إلى غرب آسيا، والبحر المتوسط وأوروبا ومن هناك إلى أفريقيا والأمريكيتين. ومع هذا كان القسط الأكبر من التجارة فى أيدي

الهنود، على الرغم من بقاء بعضها فى إيدى تجار عرب وفرنس. ونجد حتى أواخر القرن الثامن عشر أن ١٢ بالمائة فقط من تجارة سورات بضائع أوروبية.

كوروماندىل

اشتمل ساحل كوروماندىل المواجه لخليج البنغال فى شرق الهند على كثير من المراكز المهمة للإنتاج والتصدير على الرغم من أن عشر انتاجها فقط كان مخصصا على الأرجح للتصدير. وأهم الصادرات المنسوجات القطنية التى تتجه شرقا إلى جنوب شرق الهند والصين. وتستورد منها كوروماندىل التوابل والبورسلين والذهب. وكان هذا الميناء علاوة على ما سبق مركزاً للتجارة العابرة سواء للتجارة مع وبين أقاليم أخرى فى الهند أو فى العالم على اتساعه وسيطر الهنود على القسط الأكبر من هذه التجارة. ولكن الهولنديين ومن بعدهم أوروبيين آخرين استخدموا أيضا مواقع وموارد كوروماندىل لعملياتهم الخاصة داخل الهند وفى العالم. واتجهت التجارة الهندية "المحلية" لميناء كوروماندىل إلى البنغال فى الشمال الشرقى بخاصة، لتستورد منها حبوب الطعام والحريز. واتجهت كذلك إلى جوجارات فى الشمال الغربى مثلما واتجهت بطبيعة الحال إلى الداخلى. ولكن موقعها الجغرافى وتباين منتجاتها من منسوجات وفلفل وأصباغ وأرز وحديد وصلب والماس وغير ذلك من سلع كثيرة يصعب حصرها هنا (أنظر مفتاحى الخريطتين ٢-٤، ٢-٥ حيث توجد قائمة جزئية) علاوة على العبيد، كل هذا جعل من كوروماندىل أكبر محطة على الطريق للتجارة الدولية، بل والتجارة فيما بين القارات سواء شرقا أم غربا. واستوردت أيضا سلعا استهلاكية ترفية عربية وفارسية وخيولا من الغرب للشحن العابر شرقا.

واستوردت كوروماندىل من الشرق التوابل والأخشاب والفيلة والرصاص والزنك والقصدير وبخاصة النحاس والذهب وتخصص بعضها للشحن العابر إلى الغرب. وتعاملت فى التجارة المتجهة شرقا مع المنطقة القارية وجزر جنوب

شرق آسيا وبخاصة أسه Aceh وملقا والصين واليابان وأيضا مع مانيللا ثم إلى أكابولكو (وطبعى مع سيلان المجاورة سواء كطرف تجارى أو محطة أخرى على الطريق) وفيما يتعلق بالتجارة المتجهة غربا كانت كورومانديل أهم منطقة ليس فقط الشحن العابر، بل وأيضا لإعادة التوريد ومقايضة السلع والمعادن النفيسة للاتجار مع جزر المالديف. ويتجه من هناك النشاط التجارى - وبشكل مباشر- للاتجار مع افريقيا ومع المدن الموانئ المطلة على طول الخليج الفارسى والبحر الأحمر، ثم من هناك إلى البحر المتوسط و/ أو حول جنوب أفريقيا إلى أوروبا- وبعد ذلك عبر الأطلسى إلى الأمريكتين. وتاجرت كورومانديل أيضا مع جوا وكامباى / سورات سواء للاتجار داخل المنطقة الهندية أو كمحطتين على الطريق المؤدى إلى طرق التجارة العالمية. وطبعى أن عملت موانئ كورومانديل كمراكز لتوزيع التجارة العابرة للتجارة الداخلية، ولكن فى تنافس مع موانئ أخرى على الساحل الهندى (أراساراتنام ١٩٨٦).

البنغال:

ظهر أن البنغال أكثر الأقاليم قاطبة إنتاجية. إذ كانت البنغال تصدر القطن والمنسوجات الحريرة والأرز إلى غالبية الأقاليم الهندية الأخرى، واتجهت بعض السلع جنوبا إلى وعلى طول ساحل كورومانديل، وبلغت أخرى إلى كامباى / سورات أو توصلت الطريق على الساحل الغربى، وكذلك عبر البحار غربا إلى غرب آسيا وأوروبا، وشرقا إلى جنوب شرق آسيا والصين. وهكذا استوعبت البنغال الفضة والذهب من جميع الاتجاهات بما فى ذلك البر من التبت/ يونان/ بورما وعبر خليج البنغال من بورما. وزودت البنغال ٢٠ بالمائة من الواردات الهندية و ١٥ بالمائة من إجمالى واردات شركة الهند الشرقية الانجليزية فى عام ١٦٧٠. وبلغت النسبة فى عام ١٧٠٠ لكليهما ٣٥ بالمائة. ولكنها وصلت إلى ٨٠ بالمائة من الواردات الهندية و ٦٦ بالمائة من مجموع الواردات بحلول الأعوام ١٧٣٨ - ١٧٤٠. وبحلول الأعوام

١٧٥٨ - ١٧٦٠، وعقب معركة بلاسى Plassey مباشرة بلغت الحصة الهندية لشركة الهند الشرقية الانجليزية ٨٠ بالمائة. ثم انخفضت الحصة الإجمالية إلى ٥٢ بالمائة بينما ارتفعت الحصة الصينية من صفر قبل قرن سابق إلى ١٢ بالمائة عام ١٧٤٠ و ٣٤ بالمائة بحلول عام ١٧٦٠. ولكن كان جزء من صادرات البنغال آنذاك من الأفيون الذي أبدلته شركة الهند الشرقية الانجليزية ببعض الفضة ليكون وسيلتها للدفع والسداد مع الصين (أتمان ١٩٨١ - ٥١).

وثمة ملاحظة هامة يبيدها شادهورى (١٩٧٨ - ٢٠٠٧) فى ضوء المجاعات المتواترة التى أصابت البنغال. وذلك أن البنغال وحتى مطلع القرن الثامن عشر كان بالإمكان الاعتماد عليها بشكل دائم كمورد للغذاء إذا ما نقصت محاصيل بعض المناطق الأخرى. ملاحظة أخرى مهمة أباها برلين (١٩٨٣ - ٥٣) بشأن "نقص أى دراسات إقليمية جادة فيما يختص بصناعة النسيج فى البنغال أو أى منطقة هندية أخرى خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر، بينما نجد صفوفًا فى التاريخ الأوروبى (راما سوامى ١٩٨٠ وأخيرا شادهورى ١٩٩٥ وهاتان الدراساتان تبدوان استثناء).

جنوب شرق آسيا:

أغفل المؤرخون تماما جنوب شرق آسيا إذ كانوا لا يأتون لها، أو لا يولونها قدرا وافيا من الاهتمام قبل عام ١٥٠٠، وبعد هذا التاريخ ركزوا اهتمامهم أساسا على الأنشطة الأوروبية هناك. لهذا قد يكون من المستحسن أن نلقى نظرة طويلة إلى الوراء، فى تاريخ جنوب شرق آسيا وعلاقاته بأجزاء أخرى من العالم. ويرجع تاريخ استئناس زراعة الأرز إلى حوالى ٣٠٠٠ ق.م، والاكتشافات الأثرية للعصر البرونزى ابتداء من ١٥٠٠ ق.م واكتشافات عصر الحديد من ٥٠٠ ق.م (تاريخ ١٩٩٢ - ١٨٥) كذلك يرجع تاريخ الروابط التجارية لجنوب شرق آسيا إلى عدة آلاف من السنين، ويوضح بيتر فرنسيس

(١٩٨٩ - ١٩٩١ - ٤٠) تأسيسا على بحثه بشأن صناعة الحبوب (والتي تبقى فى السجلات الأثرية فى صورة أفضل من أشياء أخرى كثيرة) أن بلدة أريكاميدو Arikamidu فى الهند الشرقية كانت محطة تجارية هند- رومانية ولكن يغلب عليها طابع الشرق الأقصى أكثر من الطابع الغربى. كذلك تؤكد الوثائق والسجلات فى الصين فى عصر أسرة هان أهمية التجارة مع جنوب شرق آسيا خلال القرن الثامن الميلادى. وهناك شواهد أخرى تؤكد الشئ ذاته من القرن الثانى قبل الميلاد.

"بحلول فجر الحقبة المسيحية امتدت هذه الطرق التجارية لتجمع معا نظم التبادل فى جنوب شرق آسيا التى كانت متفرقة فى السابق. وارتبطت جميعها فى صورة شبكة واسعة ممتدة من غرب أوروبا عن طريق حوض البحر المتوسط، والخليج الفارسى والبحر الأحمر وصولا إلى الهند وجنوب شرق آسيا والصين... فيما سمي النظام العالمى". (جلوفر ١٩٩١)

كان إقليم جنوب شرق آسيا من أغنى أقاليم العالم وأهمها تجاريا. ومن الأمور ذات الدلالة أن أكثر المناطق تقدما من حيث الانتاج والتجارة فى جنوب شرق آسيا كان يقع على الجانب الشرقى من شبه الجزيرة حيث المنطقة المسماة باللغة الصينية فونان المطلقة على جنوب بحر الصين وليست على ضفة المحيط الهندى عند استموس أوف كرا Isthmus of Kra. ولكن من منظور الحضارة الصينية أو الهندية أو العربية أو الأوروبية، ناهيك عن المنظور المعبر عن المصالح البرتغالية والهولندية وغيرها من المصالح الأوروبية فإن جنوب شرق آسيا لم يكن ليعود مجرد محطة على الطريق مأهولة بسكان ليس لهم اعتبار كبير. بل إننا نجد جانبى أبو لوغد (١٩٨٩ - ٢٨٢) لا تولى جنوب شرق آسيا ما يستحقه من اهتمام وتعامله وكأنه أكثر قليلا من منطقة تضم مراكز هامشية للتجارة العابرة بين الصين والهند.

غير أن الشواهد الأثرية والتاريخية تؤكد بما لا يدع أدنى شك أن إقليم جنوب شرق آسيا على اتساعه كان أهلاً لسكان على درجة حضارية عالية وقدرة إنتاجية كبيرة بفضل جداراتهم الخاصة قبل الميلاد وبعده بزمان طويل. ونشأت واندثرت مجتمعات واقتصادات وسياسات متطورة جداً سواء فوق البر الرئيسي أو فوق جزر جنوب شرق آسيا. وأهم هذه المجتمعات قييت Viet وشامبا Champa في فيتنام وأنجكور Angkor في خمير كمبوديا Khmer Cambodia وبيجو Pegu في بورما وأيوتهايا Ayutthaya في سيام وسريفيجايا Srivijaya في سومطرة وماجا باهيت Majapahit. وربطت بينهم جميعاً علاقات اقتصادية وثقافية واسعة، وكذلك مع الهند والصين. وانعقد لواء الهيمنة لمدينة سريفيجايا في سومطرة، وكذلك لحين من الوقت لعاصمتها بالمبانج Palembang على مساحات واسعة من الجزر ومن أراضي شبه الجزيرة ابتداء من القرن السابع وحتى القرن الثالث عشر. واشتهرت جاوة بأنها أغنى أراضي العالم خلال القرن الثالث عشر. وغزا المنغوليون جنوب شرق آسيا سعياً لاستغلال ثرواتها، غير أنهم أخفقوا. وبعد انهيار سريفيجايا أضحت السيطرة لامبراطورية ماجاباهت الجاوية على كل منطقة وسط أندونيسيا تقريباً في القرنين الرابع عشر والخامس عشر. واشتدت المنافسة بينهما مع محاولة كل منهما احتكار الاقتصاد والتجارة في جنوب بحر الصين. ونقرأ تلخيصاً لذلك في تاريخ كيمبريدج عن جنوب شرق آسيا:

"أثنى الباحثون على إقليم جنوب شرق آسيا بوصفها أرضاً وافرة الثراء. وحقق الإقليم تطورات ذات أهمية حاسمة لكل تاريخ العالم فيما قبل عام ١٦٠٠. ويشهد بثروة جنوب شرق آسيا الكتاب والرحالة والملاحون والتجارة والرسميون من كل قارات نصف الكرة الشرقي. وبحلول الألفية الثانية للحقبة المسيحية أصبحت الغالبية العظيمة واعية بقوة الإقليم ومكانته... وحتى عصر الصناعة في القرن التاسع عشر كانت كل التجارة العالمية خاضعة بدرجة أو

بأخرى لما يطرأ من انحسار أو تدفق للتوابل إلى داخل وخارج جنوب شرق آسيا... وفي المقابل نجد أن التاريخ القديم لجنوب شرق آسيا وأهميته الدولية لم يحظ بأى تقدير من العصر الراهن".

(تارلنج ١٩٩٢-١٨٣)

أسهم كذلك الموقع الجغرافى لجنوب شرق آسيا فى جعل المنطقة مفترق طرق طبيعى ومركز التقاء للتجارة العالمية، ناهيك عن الهجرة والتبادل الثقافى. وسبب ذلك أنها تقع بين الصين واليابان. وفى مطلع القرن الخامس عشر استخدم الشريط الضيق من شبه جزيرة الملايو عند استموس أوف كرا مركزا لنقل البضائع بين خليج البنغال وجنوب بحر الصين (وتجرى دراسة الأن لإنشاء خط أنابيب و/ أو حفر قناة). وحل محله طريق بحرى عبر مضائق ملقا وسنغافورة بين الطرف الجنوبى لشبه جزيرة الملايو وجزيرة سومطرة. واستكمل هذا بدوره بطريق آخر يصل إلى بحر الصين ويدور حول سومطره ثم عبر مضيق سوندا Sunda الذى يفصلها عن جاوه (أنظر الخريطة ٢-٥). واستخدمت عمليات شحن السفن وعلى مدى قرون مراكز نقل التجارة العابرة فى جنوب شرق آسيا باعتبارها مراكز تحويل حيث يجرى نقل البضائع وإبدالها بغيرها من البضائع الواردة من الاتجاه الآخر.

وكانت موانئ التجارة الساحلية والمستوطنات النهرية وخلفياتها من الأراضى الزراعية متشابكة مع بعضها دائما. والملاحظ أن النظم الإدارية فى الأراضى الداخلية كانت تقوى او تذوى فى تجاوب مع صعود وانحطاط هذه العلاقات وكذلك مع التغيرات التى تطرأ على طرق التجارة.

بيد أننا إذا ما تأملنا بعمق وحرص العوامل الحاسمة بالنسبة لمطلع الحقبة الحديثة فى جنوب شرق آسيا سيبين لنا أن غالبيتها العظمى بدأت قبل وصول الأساطيل الأوروبية (ريد ١٩٩٣ - ١٠) ولعل توسع "القرن السادس عشر الممتد" (١٤٥٠ - ١٦٤٠) والشهور فى أوروبا والأمريكيتين، بدأ مبكراً

عن التاريخ في جنوب شرق آسيا (في ١٤٠٠) كرد على زيادة الطلب على التوابل والفلل من شرق آسيا خاصة الصين وجنوب وغرب آسيا ثم بعد ذلك من أوروبا أيضا. واندماج عدة مئات من آلاف العمال في حالة رواج الانتاج والتجارة التي امتدت حتى عام ١٦٣٠ على الأقل باستثناء ثلاثة عقود من الهدوء بعد عام ١٥٠٠. وبلغت واردات الفضة الأمريكية والمنسوجات الهندية ذروتها فيما بين عامي ١٦٠٠ و ١٦٤٠ بينما كانت منطقة جنوب شرق آسيا لا تزال طرفا تجاريا مكافئا للآخرين (ريد ١٩٩٣ - ١١، ١٧).

وجدير بالملاحظة أن ذروة الرواج التجاري في جنوب شرق آسيا من ١٥٨٠ إلى ١٦٣٠ تتوافق مع كما تنتج عن، توسعات اقتصادية متزامنة في اليابان والصين والهند وأوروبا وتوسعات في طلبها أيضا. إذ كانت أنواع عديدة من التوابل شبه مقصورة على بعض الجزر، كما أن انتاج جنوب شرق آسيا من الفلفل الأسود أزاح جانبا الفلفل الأسود الهندي بسبب كلفة انتاجه التي كانت أقل من كلفة الفلفل الأسود الهندي بقيمة الثلث. ولكن كان القطن محصولا تجاريا أوسع انتشارا للبيع النقدي وللتصدير. كذلك فإن زراعة المحاصيل التجارية في الريف ونشوء الحضر للاستثمار التجاري فيها يعنى ضمنا أن هناك واردات بحرية ضخمة من السلع الغذائية (ريد ١٩٩٣ - ٧، ١٦) (وأنظر أيضا تارلنج ١٩٩٢ - ٤٦٣). وعقب عام ١٦٦٢ احتلت تونجكين Tongkin مركز السوق العالمية باعتبارها مصدرا رئيسيا للسيراميك.

وبحلول عام ١٦٠٠ بلغ عدد سكان جنوب شرق آسيا ٢٣ مليون (تارلنج ١٩٩٢ - ٣٦٣) أي ما بين خمس وربع مجموع سكان الصين. وراجت التجارة فميا بين بعضهم البعض وكذلك مع أنحاء أخرى في العالم. وبلغ تعداد سكان ست مدن على الأقل من المدن المعتمدة على التجارة - تانج لونج في فيتنام وأيوتهايا في سيام، وأسية في سومطرقن وبانتام وماترام في جاوه وماكاسار في سيليبس Celebes حوالي مائة ألف شخص في كل منها علاوة

على عدد كبير من الزوار السنويين والموسميين. وضمت ملقا أيضا ١٠٠٠٠٠٠٠ نسمة غير أن هذا العدد انخفض إلى ما بين ٢٥٠٠٠ و ٢٣٠٠٠ بعد السيطرة البرتغالية. وهكذا يتضح أن جنوب شرق آسيا خلال هذه الفترة غلب عليه الطابع الحضري بدرجة كبيرة سواء بالقياس إلى أنحاء أخرى كثيرة فى العالم بما فى ذلك أوروبا، وبالقياس إلى القرون التالية (تارلنج ١٩٩٢ - ٤٧٣، ٤٧٥).

الأرخبيل والجزر:

اشتمل تقسيم العمل ونمط التجارة فى أندونيسيا والمناطق المجاورة على ثلاثة محاور متداخلى هى تجارة المسافات القصيرة بين الجزر وشبه الجزيرة، والتجارة الإقليمية مع الهند والصين واليابان وجزر ريوكيو Ryukyu والتجارة العالمية مع غرب آسيا وأوروبا والأمريكتين. ولم تعتمد المحاور الثلاثة فقط على تبادل المنتجات الواردة من مسافات بعيدة بل وأيضا على القدرات الانتاجية وعمليات التصنيع داخل أندونيسيا وجنوب شرق آسيا. ويوجز أشن داس جويتا الوضع خلال القرن الخامس عشر، مقتفيا أثر بى. شريكه Sehriek (١٩٥٥) ويقول:

كان هذا من الناحية الجوهريّة نمطا لتبادل البضائع بين الشرق والغرب داخل الأرخبيل الأندونيسي مع أرز جاوة الذى يتم نقله إلى جميع الأماكن. ويتمثل الواقع الرئيسي للتجارة الأندونيسية فى أن منتجين أساسيين - هما الفلفل الأسود والتوابل - كانا يقعان عند طرفى الأرخبيل. إذ كان انتاج الفلفل الأسود فى سومطرة والملايو وغرب جاوة وبورنيو. ولم تكن التوابل والقرنفل وجوز الطيب والمس Mace (مستخرج من قشرة جوز الطيب - المترجم) منتجات متاحة إلا فى مجموعات الجزر الشرقية فى مولوكاس وبنيداس. واشتملت منتجات جاوة على الأرز والسمك المملح وأنواع مختلفة من المواد الغذائية، وكذلك بعض أنواع القطن والخيوط والمنسوجات ... ويقوم تجار جاوة

وأصحاب سفن الينك (نوع من السفن الشراعية - المترجم) بنقل الأرز ومنتجات جاوة الأخرى إلى سومطرة حيث يبادلونها بالفلفل الأسود وغيره من السلع الأجنبية. ويتم بعد ذلك نقل الفلفل الأسود إلى جاوة ثم بعد ذلك إلى بالى Bali ومقايضته بألياف القطن من إنتاج بالى التى كان الطلب عليها كبيراً فى جزر التوابل... ويبحر تجارة جاوة فى المرحلة الأخيرة إلى مولوكاس وبنداس حاملين معهم الأرز وغيره من منتجات جاوة وأقمشة بالى علاوة على المنسوجات الهندية والبورسلين والعملات المعدنية الصغيرة من الصين... إن القسمة التى ميزت التجارة الأندونيسية هى التشابك بين التجارة التى بين الجزر والتشابك مع التجارة العالمية .

(داس جوبتا ١٩٧٨ - ٢٤٣)

ويوجز أنطونى ريد التجارة الدولية لجنوب شرق آسيا فيقول:

"نمط التبادل فى هذا العصر التجارى كان بالنسبة لجنوب شرق آسيا أن تستورد الأقمشة من الهند، والفضة من الأمريكتين واليابان والنحاس والحديد والخزف وغير ذلك من المصنوعات من الصين وذلك مقابل صادرات جنوب شرق آسيا من الفلفل الأسود والتوابل والأخشاب العطرية والراتنج وورنيش اللك ودرع السلاحف واللؤلؤ وجلد الغزال والسكر الذى يتم تصديره عن طريق فيتنام وكمبوديا. (ريد ١٩٩٣ - ٢٣)

وفى أواخر القرن السابع عشر كانت جاوة تصدر أيضا كميات مهمة من السكر إلى اليابان وسورات وفارس (حيث استطاعت أن تنتزع مكان سكر البنغال وتخرجه من هناك) ووصلت صادراتها إلى أوروبا. (أتمان ١٩٨١ - ٤١).

علاوة على هذا فإن العديد من موانئ جنوب شرق آسيا - مثل جزر ريوكيو آنذاك أو هونج كونج اليوم- أصبحت مراكز مهمة للسلع العابرة للتجارة بين الصين واليابان وأجزاء أخرى من أوراسيا والأمريكتين خاصة بعد أن

فرضت الصين واليابان قيوداً على التجارة المباشرة ولكن دون القضاء عليها. بل إن مركز السلع العابرة المتواضع فى ميناء هوايان Hoi-an الفيتنامى يوضح الروابط بين الأسواق المتداخلة.

وجدت فيتنام نفسها نقطة اتصال للتدفق العالمى من المعادن النفيسة... جلبت السفن من اليابان كميات كبيرة من الفضة والنقود النحاسية. وكانت هذه السفن أبحرت أساسا لجلب الحرير والسكر والقانبك (اسم خشب عطرى، والكلمة فارسية- المترجم) وجلد الغزال وجلد سمك الشفنين البحرى والخزف. وسيطر التجار اليابانيون على أسواق الحرير المحلى والسكر عن طريق دفع النقد المستورد مقدما. واعتاد التجار الصينيون التجمع أثناء "السوق" الممتدة أربعة أشهر للاتجار فى بضاعتهم من الحرير والنقود النحاسية والتوتاج Tutenage (معدن أبيض يتألف من نحاس ونيكل وزنك - قاموس النهضة- إسماعيل مظهر - المترجم) مقابل الفضة اليابانية وبلغ جنوب شرق آسيا. وكان الفيتناميون يرحبون بكل هؤلاء... ويحصلون على عائد من عمليات التبادل التى تتم على أرضهم. وامتزج التجار البرتغاليون مع التجار الصينيين... وجلبوا الفضة الأمريكية والفارسية عبر جوا كما جلبوا الفضة الأمريكية من مانيللا، وجلبوا أيضا الفضة اليابانية. واتصل الهولنديون، ومعهم أيضا أعمالهم من الفضة الأمريكية بالتجار الصينيين فى هوايان....

(هوتيمور Whitmore 1983-380, 388)

وأقام اليابانيون أيضا مستعمرة تجارية عند المركز الإقليمى للتجارة العابرة فى أيوتهايا (قرب بانجكوك حالياً) فى سيام إلى أن تم ذبح أكثرهم وطرد الباقين عام 1632. والحقيقة أنه قبل هذا الحادث بسنوات قليلة كتب زائر برتغالى تقريرا ربما تضمن قدرا من المبالغات، إلا أنه يثبت أن من بين 400000 أسرة مقيمة فى أيوتهايا كانت توجد 100000 أسرة أجنبية من جميع الانحاء (لوريدو 1996-24) وكانت المدينة مركزا لتجارة عابرة واسعة

النطاق غير قاصرة على اليابان، وبطبيعة الحال أيضا ماكاو / كانتون؛ بل اشتملت أيضا على التجارة مع موانئ أرخبيل جنوب شرق آسيا وياتاني Pattani على الساحل الشرقى لشبه جزيرة الملايو. علاوة على هذا احتفظت أبوتهايا بروابط برية مع ميرجوى/ تيناسيريم Mergui/ Tenasserim على الضفة الغربية لشبه الجزيرة لتتجه من هناك شمالا إلى بيجو فى بورما وغربا عبر الخليج إلى البنغال وكورومانل وأنحاء أخرى فى الهند (انظر الخريطة ٢-٥). ولاحظ توم بايريس TomePires الذى يرد ذكره كثيرا أن "أكثر من مائة سفينة من نوع الينك تبحر فى طريقها إلى الصين واينام Ainam وليكوا Lequois وكمبوديا وشامبا... وسوندا وبالمبانج وجزر أخرى كوشنشينا Cochinchina وبورما وجانجوما (أو شيا نجماي Chiangmai). وكانت سيام تتاجر من موقع ضفة تينا سيريم مع كل من باز Pase ويدير Pedir وكيداه Kedah وبيجو والبنغال وجوجاراتى حيث كانت سفنهم تصل إلى موانئها كل عام" (ورد الاقتباس عند لوريدي ١٩٩٦ - ٢٥، ٢٦). ويلخص روى دافيللا لوريديو نفسه الوضع قائلا (١٩٩٦) - (٢٩): "كانت سيام بلغة الاقتصاد" نصف هامشية بالقياس إلى تجارة الصين ولكنها فى الوقت نفسه مركزا لإقليمها التجارى الخاص مع جميع بلدان خليج سيام الذين يعترفون بإقليمها الاقتصادى الخاص".

ولكن كانت ملقا هى المركز الرئيسى للتجارة العابرة. ولاحظ بايريس ان السيطرة عليها تعنى قبضة خانقة حول رقبة البندقية. تأسست ملقا عام ١٤٠٣ مع اتساع القوة البحرية للصين فى عصر أسرة منج. وبدأ آنذاك جنج هى Zheng He (شنج هو) رحلاته السبع المشهورة (من ١٤٠٥ إلى ١٤٣٣) على رأس أسطول مؤلف من ثلاثمائة سفينة وعلى متنه ٢٧.٠٠٠ رجل إلى الهند والعربية بل وإلى شرق أفريقيا. ولكن غالبية سفن الشحن الصينية استخدمت ملقا نقطة تحويل؛ وإن كان هذا قد توقف فى عام ١٤٣٣ عندما

اتجهت الدولة الصينية إلى الداخل للتصدى لتهديدات المنغوليين. ومع هذا استمرت ملقا في ازدهارها، واستهوت أكثر فأكثر تجار جوجارات الذين أتى منهم ألف شخص للحياة هناك علاوة على العديد من الآلاف الذين اعتادوا المجئ والرحيل كل عام للاتجار مع كامباى. وانضم إليهم هناك الأتراك والأرمن والفرس والأفارقة من التجار الذين استخدموا ملقا مركزا تجاريا للاتجار مع جنوب شرق آسيا وشرقها. وأصبحت أضخم سوق تجارية للتوابل التي ترسل أغلبها إلى الصين. غير أن ملقا خدمت أيضا كمركز توزيع للمنسوجات الهندية في كل أنحاء جنوب شرق آسيا- وكذلك إلى الأمريكتين عبر مانيلا. وترد إليها امداداتها الغذائية من جاوة والهند.

وأدى استيلاء البرتغاليين على ملقا عام ١٥١١ إلى نتائج بعيدة الأثر. إذ على الرغم من أن عدد البرتغاليين لم يتجاوز ٦٠٠ مقيم هناك، وبلغ معدلهم ٢٠٠ فقط إلا أنهم سعوا من أجل احتكار تجارة ملقا ثم احتكار مراكز تجارية أخرى من خلالها ولكن خاب مسعاهم. ونجح البرتغاليون فعلا في طرد عديد من المسلمين خارج ملقا إلى جوهور Johore في الملايو وبرونى فى بورنو وبناتام فى جازة وأسيه بوجه خاص فى سومطره. وكانت جميع هذه المراكز تتنافس مع بعضها البعض للاستحواذ على تجارة ملقا. وتمثلت إحدى نتائج هذه المنافسة فى فتح طريق تجارى بديل إلى جاوة وبحر الصين يدور حول الجانب الآخر من سومطرة. وأفادت بانتام فى جاوة من هذا الطريق التجارة الذى كان يغذى تجارة الصين، كما أسهم بخاصة فى تطور أسية على الطرف الغربى الأقصى من سومطرة. وسرعان ما فرضت نفسها خلال القرن السادس عشر وجذبت إليها تجارة كل من جوجارات وكورومانل والبنغال. وضعفت ملقا فى المقابل. وفى عام ١٦٤١ انتزعتها الهولنديون من البرتغاليين بمساعدة جوهور المنافسة لملقا.

ولكن سرعان ما سعى الهولنديون إلى ترسيخ أقدامهم أكثر في مناطق إنتاج التوابل في مولوكاس وفي جاوة حيث أقاموا قواعد قيادتهم المركزية في باتافيا عام ١٦١٩. وحاول الهولنديون ، شأن البرتغاليين من قبل، احتكار إنتاج تجارة التوابل. وضاعت جهودهم سدى. ورغبة منهم في تثبيت أسعارها عمدوا مرارا إلى تدمير أشجار التوابل في الجزر، ومخزون التوابل في باتافيا بل وفي امستردام ذاتها. وهكذا نجد أن الحضور الأوروبي الأبعد مدى، والأقوى أثرا، والأعمق والأضخم في آسيا كان دون شك في جنوب شرق آسيا، أو على نحو أكثر دقة في الملايو وأندونيسيا، وعلى الرغم من هذا اطردهم الانتاج الطبيعي واتصلت التجارة الأصلية ولم ينجح أى من الأوروبيين في محاولاتهم المتكررة للسيطرة عليهما، ناهيك عن احتكارهما.

ويذهب جى. سى. فان لور (١٩٥٥ - ١٢٦) في تقديره لتجارة جنوب شرق آسيا في القرنين الخامس عشر والسادس عشر إلى أنه كانت تحملها قرابة ٤٨٠ سفينة من السفن الكبيرة ومتوسطة الحجم التي تزن حمولة كل منها ما بين ٢٠٠ إلى ٤٠٠ طن. وهناك ما بين ٣٣٠ إلى ٣٤٠ سفينة متوسطة الحجم كانت تعمل في مجال التجارة داخل جزيرة أندونيسيا؛ و ١١٥ سفينة أخرى تعمل في مجال التجارة مع الصين والهند. ويقدر في موضع آخر جملة حمولة السفن في العام ١٦٢٢ بما يلي: "٥٠.٠٠٠ طن سفن أندونيسية"، ١٨.٠٠٠ طن سفن صينية وسيامية و ٣٠٠٠ طن سفن تتبع أسية و ١٠.٠٠٠ طن تتبع كورماندل و ١٤.٠٠٠ طن سفن هولندية (أى أقل من ١٥ بالمائة من إجمالى ٩٥.٠٠٠ طن) (فان لور ١٩٥٥ - ٢٣٥). ويذهب تقدير آخر غير مؤرخ إلى أن الحصيلة ٩٨.٠٠٠ طن من بينها ٥٠.٠٠٠ طن سفن أندونيسية، و ٤٨.٠٠٠ طن سفن لجنسيات أخرى. ويحدد التقرير النسب المئوية التالية: ١٨ بالمائة الصين، ٨ بالمائة سيام، ٨ بالمائة اقصى الهند Far india و ٢٠ بالمائة شمال غرب الهند، و ٢٠ بالمائة كوروماندل

٠.٦ بالمائة أسيه، و ١٠ بالمائة أخرى للتجارة مع اليابان (فان لور ١٩٥٥ - ٢١٢).

بل الملاحظ أنه حتى خلال القرن الثامن عشر كان القدر الأكبر من التوابل لا يزال يجرى تصديره إلى الصين، وظلت غالبيتها في إيدي آسيوية. والجدير بالذكر أن هذه "الأيدى - والرؤوس في جنوب شرق آسيا كانت تضم نساء كن يسافرن بانتظام على متن سفن التجارة ويشاركن في أعمال تجارية ضخمة، وكذلك في عقد صفقات أخرى للسوق المحلية والخارجية. ولكن المهم كان جزءاً كبيراً من تجارة الصين لم يكن في إيدي تجار من جنوب شرق آسيا (ليسوا أوروبيين على وجه القطع واليقين) وإنما في إيدي صينيين. وأطلقت آنذاك على مانيل وباتافيا عبارة "المدن الاستعمارية الصينية (ويلز ١٩٩٣ - ٩٩، ١٠٠). ووفد صينيون كثيرون للإقامة كصناع وحرفيين وتجار وألّفوا ما يعرف الآن باسم المهجر الصيني عبر البحار في جنوب شرق آسيا. وسولا ويزى Sula Wesi وسيليبس ومولوكاس وكالا ماتونون - بورنيو وجاوه وسومطرة وسنغافورة وريو ومع الساحل الشرقي من شبه جزيرة الملايو وسيام وكوشين شيئا وكمبوديا وتونجكين. وربط الطريق الساحلي الشرقي فوجيان المقابلة لتايوان بالفلبين وأندونيسيا. وربط الطريق الغربي جواندونج بشكل خاص على طول الساحل بالبر الرئيسي لجنوب شرق آسيا. ويشير إحصاء (غير مبين التاريخ وإن كان المرجح أنه ليس قبل ١٨٠٠ بزمان طويل) أنه تم حصر ٢٢٢ سفينة من سفن الينك في مرة واحدة، وأبحرت حوالي ١٠ من كل منها إلى الفلبين وبورنيو وسومطره وسنغافورة وكمبوديا. علاوة على هذا أقلعت سفن من الينك الأصغر حجماً من جزيرة هينان . (هاماشينا ١٩٩٤ - ٩٩)

البر الرئيسي:

هذا المسح الاستقصائي للتجارة بين جنوب شرق آسيا والأقاليم الأخرى أبرز لنا ميزة أقاليم الجزر أو الأرخبيل على الأقاليم القارية خاصة التجارة البرية

فيها. وليس السبب هو أن الأولى كانت أكثر نشاطا أو أهمية من الثانية؛ بل لأن الشواهد أكثر وفرة. إذ نعرف أن التجارة البحرية تحظى باهتمام أكبر لدى الأوروبيين ومن احتفظوا بسجلات معاصرة. وتم العثور مؤخرا على آثار تاريخية، خاصة آثارا غارقة متمركزة هناك في هذه الأقاليم. ومع هذا احتفظت كل من بورما وسيام وفيتنام بعلاقات تجارية بحرية بعيدة المدى، وعلاقات تجارية نهرية وبرية مع بعضها البعض ومع أرخبيل جنوب شرق آسيا وربما بعلاقات أهم مع الهند والصين (أنظر خريطة ٢-٥). ولكن هذه التجارة خلقت لنا سجلات أقل عدداً، أو لنقل على الأقل إن المؤرخين والعلماء في القرنين التاسع عشر والعشرين لم يدرسوها دراسة وافية. ونظراً لأن القدر الأعظم من هذه السجلات ليس موضوعياً في متناول يدي و/ أو غريبة عن لغوي، فإنني سأقتصر هنا على الحديث عن الدراسة التحليلية والاستقصائية التي لا يزال يجريها الآن صن لاشين (١٩٩٤) ولوريد و(١٩٩٦) في ضوء تقارير عنها.

يسجل صن (١٩٩٤ أ) ثلاث فترات تتميز بنشاط تجارى خاص بين بورما والصين بعد الاستيلاء على يوان Yuan في أواخر القرن الثالث عشر. والفترة الثانية في أواخر القرن الرابع عشر ومطلع الخامس عشر (وهو ما يتطابق مع ملاحظتنا عن التوسع الانتاجي والتجاري في مناطق أخرى منذ حوالي ١٤٠٠). والفترة الثالثة بدأت مع نهاية القرن الثامن عشر. وعلى الرغم من أن التجارة مع الصين أخذت أيضا صورة بعض البعثات الخراجية (والتي ندرسها في الفصل الخاص عن الصين فيما بعد) إلا أن صن يؤكد أن الباحثين المعاصرين ومن جاءوا بعدهم كانوا واعين تماماً بحوافزهم التجارية. ولقد كان أى توقف مؤقت في بورما لهذه التجارة لأسباب سياسية أو مناخية يجعل "الناس يهرعون إلى الطرقات التماسا لضرورات الحياة اليومية". إذ كانت تستورد من الصين كميات كبيرة من الحرير والملح والحديد والأدوات المنزلية النحاسية، والأسلحة والبارود، وكذلك الأقمشة والساتان والقطيفة والأقمشة المقصبة

والخيوط والسجاد والورق والفاكهة والشاي والعملات النقدية النحاسية. وفي المقابل تصدر بورما إلى الصين الكهرمان والياقوت وغيرهما من الأحجار الكريمة واليشب والعاج والسمك، وأعشاش الطير، وزعانف سمك القرش، والجكر (سكر نخيل غير مكرر أسمر اللون - المترجم) والكاد (مادة تستخرج من شجر السنط لأغراض الطب والصباغة والدباغة- المترجم) وبذرة الفوفل والتبغ وكذلك القطن الخام خلال القرن الثامن عشر على وجه اليقين وربما قبل ذلك.

وتسجل مصادر صن روايات عن قوافل كثيرة من حيوانات حمل الأثقال وقافلة تضم ٣٠ مركبا على نهر إيراوادي وما بين ١٠٠ و ١٥٠ سفينة تعمل بالتجارة في رحلات جيئة وذهابا بين بورما والصين. وهكذا يمكن أن نقول في ضوء القيمة المادية أن حجم تجارة بورما البحرية يعادل ما بين ضعفين إلى ثلاثة أضعاف تجارة القوافل البرية بها على الرغم من أهمية هذه أيضا، وكانت بعضها من الواردات المهرية وتضم معادن وأسلحة محظورة من بين صادرات الصين. وارتبطت هذه التجارة بدورها بالعديد من أسواق التجارة في بورما التي كانت على سبيل المثال في عصر أسرة مونج مت Mong Mit تقام يوميا على مستوى صغير وكل خمسة أيام على مستوى كبير. يضاف إلى هذا أن مناجم بورما استهوت مقاولي الأعمال والتجار الصينيين وكذلك العمال الصينيين الذين بلغ عددهم عشرات الآلاف. وعمل هؤلاء في إنتاج المعادن للسوق المحلية وأيضا للتصدير إلى الصين. واتاح هذا لبورما أن تغطي مدفوعاتها وميزانها التجاري؛ إذ لولا هذا لكان في غير صالحها. وكان ميزانها التجاري ومدفوعاتها بدأت، شأن تجارتها الداخلية، تتحول مرحليا إلى نظام نقدي Monetized من خلال العملات النحاسية، والعملات الصدفية، علاوة أيضا على الفضة وسك العملات الفضية.

وازدهرت بين فيتنام والصين علاقات مماثلة تجارية وهجرات وغير ذلك من علاقات واستوردت فيتنام الحرير والسكر والشاي والأقمشة والأحذية والجوارب والورق والأصباغ وزيت المصباح (الكيروسين) وجوزة الطيب وسكر النبات ومواد التظبيب وكذلك النقد النحاسى كما هى العادة. وصدرت فيتنام بدورها الأخشاب والبامبو والكبريت والعقاقير الطبية، والاصباغ والملح والأرز والرصاص. وكان استخراج المناجم أكثر وأوسع نطاقا فى فيتنام عنه فى بورما، لذلك قدمت النحاس والرصاص وأيضا الزنك والفضة التى كان يجرى تصدير بعضها إلى الصين. وتفيد تقارير بأن عدد العاملين فى المناجم والحرفيين الصناعيين فى فيتنام بلغ عدة مئات الآلاف أكثرهم من الصينيين الذين خرجوا من بلادهم بسبب تزايد البطالة والفقر فى بلادهم واستهوتهم فرص العمل فى فيتنام وفى أماكن أخرى فى جنوب شرق آسيا (صن ١٩٩٤).

وتستحق تجارة سيام اهتماما خاصا. إذ لم يكن القدر الأعظم منها متمركزاً فى السوق الصينية، بل كانت تحملها أيضا سفن الينك الصينية أو سفن شحن سيامية جميع العاملين على متنها من الصينيين. ولهذا كانت السلطات الصينية تعاملها باعتبارها تجارة "وطنية" (كوشمان ١٩٩٣). وساد نمط التجارة العادى. إذ صدرت سيام سلعا عديدة أهمها الأرز والقطن والسكر والقصدير والأخشاب والمصنوعات الخشبية والفلفل الأسود، والهيل "الخبهان"، وبعض السلع الترفية عالية القيمة مثل العاج وقرن حيوان وحيد القرن، وشجر البقم (شجر بقلى ينمو فى مناطق آسيا الحارة ويعطى صبغة حمراء - المترجم). واللبان الجاوى، وجلد الغزال والنمور علاوة على الرصاص والفضة. ولعل القيمة الأساسية المضافة هى انتاج وتصدير السفن السيامية. ويفسر لنا جنيفير كوشمان (١٩٩٣ - ٧٨) قائلا "حرى ألا ننظر إلى صادرات سيام كسلع ترفيه هامشية، بل باعتبارها سلعا انتاجية رئيسية بهدف الاستهلاك العام، وأيضا لصناعة السلع الاستهلاكية التى يمارسها الصينيون، إذ كانت صادرات

الصين أولاً وأساساً صناعات من نوع الخزف "السيراميك" والمنسوجات والمرآح والورق والكتب والسلع النحاسية من نحاس أصفر أو أحمر، والفواكه المحفوظة لغرض الاستهلاك العام في سيام.

وأفادت موانئ سيام خاصة ميناء أيتهايا (على ضفة النهر شمال بانجوك) في العمل كمراكز تسويق تجارية مهمة ما بين الشمال والجنوب وكذا الشرق والغرب لأغراض تبادل الشحن بين الأقاليم. ولكن، كما هو الحال في مناطق أخرى في جنوب شرق آسيا كانت هناك "صادرات" صينية مهمة غير تلك تصدرها الصين إلى سيام خاصة من فوجيان وهي البشر: العمال والصناع ومقاولي المشروعات والتجار (فيرافول Viraphol ١٩٧٧، كوشمان ١٩٩٣).

وخلاصة وضع جنوب شرق آسيا في التجارة الدولية نجد أنها كانت تصدر التوابل والقصدير من إنتاجها الخاص إلى أوروبا و غرب آسيا والهند، وأعدت تصدير وارداتها من الهند إلى الصين عميلها الأساسي الذي استوعب ثمانية أمثال ما تستورده أوروبا. علاوة على هذا صدرت جنوب شرق آسيا منتجات الغابات والقطن والذهب من إنتاجها الخاص إلى الهند والصين واليابان. وتلقت جنوب شرق آسيا الفضة من الهند، والتي كانت تعيد تصدير بعضها إلى الصين عن طريق ملقا. وهكذا تمتعت جنوب شرق آسيا بفائض في ميزانها التجاري مع الهند (وبالطبع مع غرب آسيا وأوروبا) ولكن عانى ميزانها التجاري عجزاً مع الصين.

ويوجز ريد النتائج الاقتصادية "المحلية" بالنسبة لجنوب شرق آسيا فيما

يلي:

تميزت كل الفترة ما بين ١٤٠٠ - ١٦٣٠ بسرعة تحول الاقتصاد إلى اقتصاد نقدي واستثماري تجاري. وبلغت سرعة التحول أقصاها خلال الفترة من ١٥٧٠ إلى ١٦٣٠. واتجهت نسبة كبيرة من السكان، قياساً إلى كل معايير العصر، إلى الانتاج والتسويق لصالح الاقتصاد العالمي. وبدأوا في الاعتماد

على الواردات من مسافات قاصية من أجل الحصول على احتياجاتهم اليومية للاستهلاك مثل الأقمشة والخزف "السيراميك" والادوات المنزلية المعدنية وسك العملة. واستحوذت التجارة على نصيب كبير نسبيا (مرة أخرى بمقاييس العصر آنذاك) من الدخل القومي لجنوب شرق آسيا. وهيأت إمكانية لتحقيق درجة عالية من حركة التحضر ربما أعلى مما تحقق مرة ثانية قبيل القرن العشرين وضمت هذه المدن مجتمعات نذرت نفسها تماما لمهنة التجارة والاستثمار في التجارة. ونشأت مؤسسات لسندات رهن استخدام السفن والمشاركة في الريح والاقتراض بفائدة. ويمكن القول إن الصين والهند واليابان في عدد من المجالات الحاسمة كانت متقدمة اقتصاديا أكثر من بلدان جنوب شرق آسيا على الرغم من أن تقنياتها (بما في ذلك المصارف التي كانت لا تزال جنينية) كانت معروفة لكثيرين من بلدان جنوب شرق آسيا. (ريد ١٩٩٣ - ١٢٩)

ومع هذا كانت لمنطقة جنوب شرق آسيا نظاما ماليا له سوق نقدية متقدمة وموثوق بها، حيث يمكن اقتراض المال بمعدلات فائدة تقارب ٢ بالمائة كل شهر وعلى نحو مماثل لما يجري في أوروبا آنذاك (ريد ١٩٩٠ - ٨٩، تارلنج ١٩٩٢ - ٤٧٩). (لقد كانت "الثورة الحقيقية" في أوروبا، كما أفاد سيبول (١٩٧٦ - ٢١١، ٢١٢) هي الانهيار الحاد الذي أصاب سعر الفائدة على النقد من جراء الزيادة الكبيرة في واردات النقد الأمريكية.

وقدمت مانيليا الأسبانية في الفلبين وفيتنام وتايوان وكذلك ماكاو البرتغالية على الساحل الجنوبي للصين إسهامات إنتاجية أكثر تواضعا بكثير من الإسهامات الانتاجية لبلدان أخرى في جنوب شرق آسيا. بيد أنهم اسهموا بأدوار مهمة كمراكز للتجارة العابرة وإعادة التصدير خاصة بالنسبة لتجارة الصين واليابان. وبلغ عدد المراكب الصينية التي تعمل بالتجارة مع مانيليا وحدها ما بين ثلاثين إلى خمسين في العام الواحد. والملاحظ أن أكثر من ٦٠ بالمائة من الواردات المكسيكية العابرة للمحيط الهادى من مانيليا ذات

أصول صينية، واشتملت على زئبق صيني الذى كان المعروض منه فى حالة عجز دائم على الرغم من حيويته لأعمال استخراج الفضة من المناجم ولتكريرها من الشوائب فى الأمريكتين (التي عاد بعضها آنذاك إلى الصين). ورغبة فى ترويج هذه التجارة مع مطلع القرن السادس عشر استوعبت مانيلا أكثر من ٢٧٠٠٠ صيني (ويقول آخرون ٣٠٠٠٠٠) أقاموا هناك. ولكنهم أصبحوا ضحايا مذابح عديدة يكفى أن حوالى ٢٣٠٠٠٠ (والبعض يقول ٢٥٠٠٠٠) لقوا مصرعهم فى مذبحة واحدة عام ١٦٠٣ ومذبحة أخرى عام ١٦٤٠ (يان ١٩٩١ Yan وكياسون Quiason ١٩٩١).

ونعرض فى الباب الثالث دور مراكز التسويق التجارى التي ذكرناها فى مجال نقل وتحويل الاموال.

اليابان

تقدم البحوث المعاصرة شواهد على حدوث تطورات اقتصادية مهمة فى اليابان منذ مطلع القرن الثالث عشر. وأوضح باحثون عديدون أن اليابان كانت غارقة فى شبكة التجارة الخارجية مع أطراف آخرين من آسيا منذ هذه الفترة الباكرة... وأصبحت التجارة مع الصين وكوريا جزءاً مهماً فى الاقتصاد اليابانى... وخلال القرنين الخامس عشر والسادس عشر نمت التجارة الخارجية بسرعة من حيث كثافتها ومشروعاتها التجارية التي امتدت إلى انحاء أخرى فى الشرق الأقصى حتى بلغت مضائق ملقا.

كانت كوريا واليابان وجزر ريوكيو الواقعة جنوب اليابان بخمسائة ميل وبقالة ساحل الصين، فى الدائرة الأولى لنظام المركز/ الأطراف الخارجى للصين. ولكن كان اليابانيون أيضاً هم المنافس الخطير المحتمل للصين والذين تعجلوا تحصيل أى مزايا تنافسية يقدرّون على تجميعها خاصة عندما واجهت الصين "زمناً عصيباً" على نحو ما حدث مع المغول و/ او فى الداخل.

ويلاحظ ستيفن سندرسون أيضا "أن اليابان فيما يبدو، كانت داخلة في مهام تجارية قوية في الشرق الأقصى في نفس الفترة أساسا التي كانت فيها الصين، وهى تحت حكم أسرة سونج وفى أول عهد أسرة منج تتسحب من التجارة العالمية وأخذة فى الانهيار اقتصاديا. وهذه الاحداث كانت دون أدنى شك مترابطة. لقد نشأ فراغ اقتصادى كبير واسرعت اليابان بملئه. إذ استجمعت اليابان عزمها على الحركة فى الوقت الذى خارت فيه قوى الصين (ساندرسون - ١٩٩٥ - ١٥٤).

وأصبحت اليابان بعد ١٥٦٠ منتجا ومصدرا رئيسيا للفضة ثم للنحاس لكل من الصين وجنوب شرق آسيا. وانتجت كذلك بعض الذهب وكميات كبيرة من الكبريت علاوة على سلع متنوعة مثل الكافور والحديد والسيوف وورنيش اللك والأثاث ومشروب الساكى والشاي ونوعا متميزا من الأرز، وهى سلع تصدرها إلى بلدان عديدة بعيدة حتى وصلت إلى الهند وغرب آسيا. وتلقت اليابان بالمقابل حريرا صينيا ومنسوجات قطنية هندية علاوة على سلسلة كاملة من سلع الانتاج والاستهلاك مثل الرصاص والقصدير والأخشاب والأصباغ والسكر والجلود والزئبق (المستخدم لصهر وتنقية الفضة) من كوريا والصين وجنوب شرق آسيا. ويشير ساتوشى ايكيدا (١٩٩٦) إلى تناظر وضع اليابان وأوروبا مع آسيا وبخاصة الصين: إذ استورد الأوروبيون واليابانيون صناعات من آسيا وبخاصة الصين، وصروا الفضة لدفع الثمن. (وإن كانت اليابان تنتج حاجتها من الفضة فى الداخل بينما أوروبا تنهب الفضة من مستعمراتها الأمريكية). وحملت السفن الصينية القسط الأكبر من شحنات البضائع اليابانية. أما الجزء القليل منها فكانت تحمله أول الأمر سفن برتغالية ثم بعدها سفن هولندية كانت تحضر لجلب الفضة اليابانية والنحاس وغير ذلك من صادرات. وعمل التجار والسفن المتخذين من جزر ريوكيو قاعدة لهم كوسطاء تجاريين مع كل من الصين وجنوب شرق آسيا. واقامت اليابان أيضا مراكز لأعمال

تجارة السيراميك فى الداخل وللتصدير قصد منافسة الصين. وانتهزت اليابان فرصة الانتقال من أسرة منج إلى أسرة كنج، وكذا المقاومات السياسية الجارية آنذاك فى جنوب الصين. وخفضت اليابان بعد عام ١٦٤٥ وارداتها من السيراميك من الصين بنسبة ٨٠ بالمائة، وأصبحت اليابان بعد ١٦٥٨ هى نفسها مصدراً مهماً للأسواق آسيا والخليج الفارسى وأوروبا.

ويلاحظ ريد (١٩٩٣) أنه خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر حققت اليابان تقدماً اقتصادياً جعلها نداً منافساً للبلدان الأوروبية المتقدمة. "كانت الفترة ١٥٧٠ - ١٦٣٠ بالنسبة لليابان لحظة فريدة، إذ توحدت فيها البلاد، وعم الرخاء المدن وأضحت شبه نويات للتجارة الداخلية المزدهرة. وبدأ استخراج كميات استثنائية من الفضة لتشكل أساساً لتجارة قوية مع جنوب شرق آسيا. وكانت سفن اليابان لا تزال ممنوعة من الاتجار مباشرة مع الصين. لهذا فإن تبادل الفضة اليابانية مقابل الحرير الصينى وغيره من السلع لا بد وأن يتم فى موانئ جنوب شرق آسيا خاصة مانىلا وهوايان (والمعروفة لدى الغربيين باسم فيافو فيتنام الوسطى). وعلى مدى الفترة من ١٦٠٤ - ١٦٣٤ حصلت عشر سفن يابانية على ترخيص يسمح لها بالاتجار مع الجنوب خلال العام. وكان العدد الأكبر يبحر إلى فيتنام (١٢٤ سفينة على مدى ٣١ عاماً) والفلبين (٥٦) وسيام (٥٦). وتوقف فجأة هذا النشاط عام ١٦٣٢... ولكن ظلت التجارة اليابانية مزدهرة طوال السنوات الباقية من القرن، ولكن فقط من خلال التجارة الخاضعة بإحكام لإدارة هولندية وصينية فى نجازاكي (تارنج ١٩٩٢ - ٤٦٧، ٤٦٨).

وعلى الرغم من هذا كله ذهبت التقديرات إلى أن صادرات اليابان بلغت ١٠ بالمائة من إجمالى دخلها القومى (هاو Howe ١٩٩٦ - ٤٠). وسجلت اليابان فيما بين عامى ١٦٠٤ - ١٦٣٥ - ابحار ٣٥٥ سفينة بشكل رسمى إلى جنوب شرق آسيا حيث كان اليابانيون يسيطرون على تجارة سيام (كلين

Klein ١٩٨٩ - ٧٦). وخلال هذه الفترة ذاتها تضاعفت واردات اليابان من الحرير الصيني أربع مرات وبلغت ٤٠٠٠٠٠٠ كجم. بل حدث، وبعد أزمة الصين الاقتصادية والسياسية في منتصف القرن أن كانت تصل إلى ناجازاكي ٢٠٠ سفينة كل عام خلال خمسينات القرن السابع عشر (هاو ١٩٩٦ - ٣٧ ، ٢٤).

وتضاعف تعداد سكان اليابان من ١٦ مليون عام ١٥٠٠ إلى ما بين ٢٦ ، ٣٢ مليون نسمة عام ١٧٥٠ (أنظر الجدولين ٤-١ ، ٤-٢). ولكن نجد عند كرستوفر هاو ١٩٩٦ ما يفيد أن النمو السكاني بلغ ٠.٠٨ بالمائة في السنة، وأن تعداد السكان بلغ أكثر من الضعف إذ أصبح ٣١ مليون نسمة فيما بين ١٦٠٠ و ١٧٢٠ فقط. ولكن الدراسة السكانية سالفة الذكر والتي قام بها معا سوزان هانلي وكوزا يامامورا (١٩٧٧) تحدد تعداد السكان بحوالي ٢٦ مليون نسمة عام ١٧٢١. وتكشف جميع المصادر بعد هذا عن ثبات المستوى السكاني في اليابان.

ولكن نجد قدرا من المنازعة في الرأي إزاء مسار التطور الاقتصادي الياباني خلال النصف الثاني من القرن السابع عشر والقرن الثامن عشر. وصححت الأبحاث المعاصرة الرأي السابقة القائل إن "العزلة" أفضت إلى "ركود". وإذ على الرغم من ثبات المستوى السكاني في اليابان (مع اطراد زيادته في كثير من الأنحاء الأخرى من آسيا) فقد اطراد كذلك نمو الانتاج الزراعي وغيره في اليابان. لذلك زاد نصيب الفرد من الدخل خلال القرن الثامن عشر حسبما تفيد أحدث الدراسات التي قام بها كل من هانلي ويامامورا (١٩٧٧) وهاو (١٩٩٦).

ولا يزال هاو (١٩٩٦) يؤيد الافتراض القائل إن تجارة اليابان الخارجية تدهورت خاصة عقب ١٦٨٨ وظلت منخفضة على مدى القرن الثامن عشر. ولكن ايكيدا (١٩٩٦) يستند إلى دراسات يابانية جديدة ومهمة توضح أن

سياسة العزلة لم تتسبب في خفض التجارة الخارجية على الاطلاق. إذ استمرت واردات الحرير الصينى، بل زادت في الحقيقة حتى عام ١٦٦٠ ولم تنته حتى عام ١٧٧٠. علاوة على هذا نجد أن واردات الحرير عبر كوريا وجزر ريوكيو فاقت أحيانا الواردات عبر ناجازاكي. وظلت التجارة غير المرخص بها مع جنوب الصين بعيدة عن الهيمنة الرسمية. واطردت مظاهر الازدهار التجارى فيما بين اليابان وجنوب شرق آسيا بما فى ذلك بورما. وعلى نقيض الافتراضات السابقة يبدو أن صادرات الفضة، بما فى ذلك الفضة اليابانية استمرت حتى منتصف القرن الثامن عشر. وطبعى أن السفن الاجنبية وبخاصة الصينية استمرت فى رحلاتها إلى اليابان.

والخلاصة أن سكان اليابان زادوا سريعا ثم استقر تعدادهم، كما وان اقتصادها اصطبغ بصبغة الاستثمار التجارى والتحول الحضرى على نطاق واسع على نحو ما تشهد به هذه المصادر وغيرها. (مثال ذلك تاريخ كيمبريدج لليابان إشراف - جون هول ١٩٩١). وسوف نستعرض النمو السكانى فى اليابان وبعض مؤسساتها فى الباب الرابع ولكننى أود هنا فقط أن أشير إلى الانتشار الحضرى الكبير فى اليابان. إذ على مدى قرن ونصف بعد عام ١٥٥٠ زاد عدد المدن التى تضم كل منها ١٠٠.٠٠٠ نسمة من واحد إلى خمس مدن، وبحلول القرن الثامن عشر أصبح عدد سكان الحضر فى اليابان أكبر من مثيله فى الصين أو أوروبا المعاصرة لها. إذ بلغ عدد سكان كل من أوزاكا / كيوتو وإيدو (وليس طوكيو) ما لا يقل عن مليون نسمة، بلغ سكان إيدو ١.٣ مليون نسمة (هاو ١٩٩٦ - ٥٥). وما إن قارب القرن الثامن عشر على نهايته حتى كان ما بين ١٥ إلى ٢٠ بالمائة من السكان سكان حضر (هاو ١٩٩٦ - ٥٥، وأيضا ٦٣)، وأن ما بين ١٠ و ١٣ بالمائة حسب تقدير ساندرسون (١٩٩٥ - ١٥١) يعيشون فى مدن كبرى يزيد سكانها عن ١٠٠.٠٠٠ نسمة فى اليابان بينما لم تزد النسبة عن ٢ بالمائة فى أوروبا (هول

١٩٩١ - ٥١٩). والحقيقة أنه في الوقت الذي كان سكان اليابان يمثلون ٣ بالمائة فقط من سكان العالم، كان ٨ بالمائة من سكانها يسكنون مدنا كبرى يزيد تعداد سكانها عن ١٠٠.٠٠٠ نسمة. لهذا، وتأسيسا على الشواهد والبراهين يتعين رفض الرأي القائل إن اليابان كانت في عصر طوكوجاوا بل وقبله كانت "راكدة" و"منغلقة على نفسها" ناهيك عن وصفها بأنها كانت "اقطاعية". ويات لزاما في الحقيقة مراجعة مجرد الفكرة الزاعمة أن وصول كومودور بيرى هو الذى "فتح" أبواب اليابان عام ١٨٥٣؛ وأن الاصلاح فى عصر الميجى عام ١٨٦٨ أحدث قطيعة مفاجئة فصلت اليابان عن ماضيها الممثل فى عصر طوكوجاوا. إن اليابان الحديثة، شأنها شأن روما، لم تقم فى يوم وليلة بل ولا حتى فى قرن واحد.

الصين:

شهدت الصين فى عصر أسرتى منج وكنج زيادات ضخمة فى الانتاج والاستهلاك والسكان. ولم تتوقف هذه الزيادات إلا لفترة قصيرة وقت انتقال السلطة من أسرة منج إلى أسرة كنج فى منتصف القرن السابع عشر. وعرضنا دراسة عن السكان فى الباب الخامس. ونكتفى هنا بدراسة بعض جوانب الانتاج والتجارة فى الصين وخاصة مكانتهما ودورهما فى الاقتصاد العالمى ككل. كانت الصين دون شك المنطقة الأكثر تقدما اقتصاديا فى العالم فى ظل حكم أسرة سونج فى القرنين الحادى عشر والثان عشر. ولكن يخرج عن نطاق بحثنا الآن بيان إلى أى مدى تغير هذا الوضع بسبب غزو المونغولين خلال أسرة يوان Yuan. وإنما المسألة التى يتعين علينا التصدى لها هو مكانة ودور الاقتصاد الصينى فى العالم أثناء حكم أسرتى منج وكنج من ١٤٠٠ إلى ١٨٠٠. وتحدث شواهدنا التالية عن الفرض الذائع الذى يذهب إلى أن الصين كانت عالما اقتصاديا مستقلا بنفسه ولحسابها فقط، خاصة بعد أن عكست أسرة

منح اتجاه حركة التوسع البحرى فى القرن الخامس عشر. وبعد أن فرضت أسرة كنج قيوداً على التجارة البرية فى القرن السابع عشر.

حقا إن التوسع البحرى الصينى توقف تماما عام ١٤٣٤ وبخاصة فى ظل حكم أسرة جنج هى Zheng He عقب عام ١٤٠٣. وكان البحث عن الأسباب موضوع تأمل وتفكر كبيرين. ولكن التوسع الباكر ثم الانحسار ارتباطا يقينا بالعلاقات الصينية مع المونغول وغيرهم فى الشمال الشرقى للقارة، ونقل أسرة منج للعاصمة إلى بكين قرب الحدود بغية التحكم على نحو أفضل فى تهديدات المونغول بعد أن تجددت. وتم شق قناة كبرى عام ١٤١١ لتموين المخافر الحدودية النائية وبخاصة بكين باحتياجاتها من الأرز عن طريق مراكز الانتاج والتجمع السكانى على ضفاف وادى اليانجتسى. وأدى شق القناة إلى خفض الاعتماد السابق على الطريق البحرى الساحلى ومن ثم قل الاعتماد على الأسطول والتجارة البحرية. والجدير بالذكر أن النزاعات الاقتصادية السياسية ذات الأهمية بين التجارة البحرية الجنوبية والتوجهات والمصالح القارية الشمالية تم حسمها بدرجة كبيرة لصالح الطرف الثانى. وتلازم مع هذا زيادة تحدى القرصنة والتهديب من جانب اليابانيين، بل وأيضا الصينيين فى البحر. وعزز هذا من قبضة أولئك الباحثين عن الثروة داخل البلاد، وأفضى إلى فرض مزيد من القيود على التجارة البحرية إلى أن تم رفع هذه القيود ثانية عام ١٥٠٦ استجابة لمصالح الجنوب خاصة فى فوجيان. وحدث فى هذا الوقت بالذات عام ١٥٧١ أن تراجعت الصين عن مواجهة المونغول الآسيويين فى الداخل، وخفضت حجم جيشها بأكثر من الثلثين، وتحولت (ثانية) إلى سياسة التفاوض من أجل التهدئة مع البدو على حدودها الشمالية الغربية.

ومع هذا لم تتوقف التجارة البحرية فى الجنوب الشرقى. حقا ازدهرت آنذاك كثيرا التجارة غير المشروعة التى امتزجت بالقرصنة اليابانية (وكان

أكثرهم صينيين فى الواقع). وتجاوز حجم هذه التجارة حجم التجارة الخارجية وقتها. (هول ١٩٩٠ - ٢٣٨) وشهدت التجارة من وإلى جنوب شرق الصين مظاهر رواج بسيطة تتجدد بين الحين والآخر. وانتعشت وازدهرت فيما بين ١٥٧٠ وحوالى ١٦٣٠ على أقل تقدير، وهو الوقت الذى عانت فيه الحالة المالية لأسرة منج من هبوط مفاجئ. (وهذا هو ما عرضنا له بالدراسة فى الباب الخامس).