

هذه ترجمة كتاب :

G E O G R A P H Y
B E H I N D P O L I T I C S

تأليف :

A. E. M O O D I E

obeykandl.com

obeykandl.com

تمهيد

ان من يضع كتابا في الجغرافيا السياسية يتعرض لا محالة للنقد ، لأنه لا توجد حتى الآن حدود واضحة المعالم مقبولة بصفة عامة لموضوعها ، ومع ذلك لا يستطيع أحد أن ينكر وجود علاقات هامة بين الشؤون السياسية والبيئات الطبيعية التي تنشأ فيها ، ومنذ وقت قريب خطب أحد زعماء العمال في اجتماع كبير عن العلاقات بين بريطانيا وشرق أوروبا فقال : « انكم لا تستطيعون اهمال الجغرافيا في علاقاتكم » . ومهما تكن فكرة الخطيب عن « الجغرافيا » محدودة ، فان عبارته تدل على التقدير المتزايد للمؤثرات الجغرافية على نواحي النشاط السياسي القومي والدولي . غير أن الصعوبة تكمن في وضع حد فاصل بين الجغرافي منها وغير الجغرافي ، واني في هذا الشأن أقر شاكرا بديني للأستاذين : ايست وولدريدج لما لقيت منهما من عون .. ولكني أرى لزاما عليّ أن أقول بوضوح اني مسئول وحدي عن الآراء الواردة في هذا الكتاب ..

obeykandl.com

مجال الجغرافيا السياسية

تبين خريطة العالم السياسية نمطا توزيعيا للدول بأنواعها المختلفة ، لا يتفق الا قليلا والاقاليم الطبيعية المعروفة لرجال الجغرافيا أو لا يتفق معها اطلاقا . والظاهرة التي تتميز بها كل هذه الدول هي أنها لا شيء مشترك بينها في الظاهر ، ومع ذلك فكل منها تمثل المجهود المنظم الذي يبذله سكانها للملاءمة بين نشاطهم ، سواء أكان سياسيا أم غير سياسي ، وبين أحوال بيئتهم ، مما ترتب عليه أن قارىء الخريطة يواجهه منظر متعدد الألوان يدعو الى الحيرة ، وقد تزداد حيرته عندما يعلم أن التفاصيل التي يراها على الخريطة معرّضة للتغير في فترات كثيرة متقاربة نسبيا .. وعلاوة على ذلك فان نسبة التغير وحدوثه يختلفان زمانا ومكانا ، ذلك أن الدول لها صفة الثقل بدرجة واضحة

وميدان دراسة الجغرافيا السياسية يعنى باعتبارين أساسيين : أولهما ، وهو ذو أهمية رئيسية ، تحليل العلاقات بين المجتمع والبيئة الطبيعية ، وبما أن كل الدول ، بطبيعة كونها عناصر مكونة للتركيب السياسى العالمى ، لها علاقات وثيقة نوعا ما بدول أخرى ، فان هذه العلاقات تنقسم الى مجموعتين ، أو مظهرين ، كثيرا ما يكون ترابطهما محكما لقدرة المسؤولين على رسم سياستها . غير أنه لا يجب المبالغة في تقسيم هذه العلاقات الى علاقات داخلية وأخرى خارجية ، لأنه يهيبىء لنا طريقة نافعة لمعالجة الموضوع بطريقة تحليلية . ففي كل دولة منظمة أقسام ادارية شبيهة بوزارة الداخلية ووزارة الخارجية فى بريطانيا . ويبدو أنه ليس هناك تعاون كاف بين هاتين الهيئتين الحكوميتين ، ومع ذلك فان مجرد وجودهما يدل على الازدواج فى

وظيفة الدولة . وفشل الزعماء السياسيين في التنسيق بين النشاط الداخلي وبين نشاط الدولة على اعتبار أنها أحد العناصر التي يتكون منها النظام الدولي ، هذا الفشل هو الى حد كبير السبب في ذلك التفكك وعدم الاستقرار اللذين قد ينتهيان بحرب عالمية . وهذا التقسيم يستعمل هنا فقط لتسهيل التحليل ، ولكن يجب أن نحتاط فنقول ان العصر الحديث يحتم قبل كل شيء وجود التكامل بين العلاقات الداخلية والخارجية للدولة ان اليابس من سطح الكرة الارضية بما يحتويه من بيئات جغرافية لا حصر لها ، ينقسمه الآن عدد كبير من الدول التي لا تنتمي جميعا الى أى نوع محدد المعالم ، ولكن لكل منها ثلاثة عناصر رئيسية : أرضها ، وشعبها ، وأنظمتها ، التي يمكن تحليلها ووصفها ورسمها على خرائط بقدر كبير من الدقة . ومهما كان الاقليم الذي يعيش فيه الشعب ، ومهما كان النظام السياسي الذي يخضع له ، فان نشاط هذا الشعب يمثل جزءا على الأقل الاستجابة لظروف البيئة ، التي تحد بدورها وتؤثر في ذلك النشاط البشرى الذي يقوم به الشعب داخل الاطار الاقليمي

والدولة لا يمكن أن توجد في فراغ ، أى دون أرض تعيش فوقها ، وكذلك لا يمكن أن تتكون من الأرض دولة دون شعب . وقد يكون هناك أناس بلا جنسية ، ولكن لا يمكن أن تكون هناك دول بلا سكان ، مع أن بعض الوحدات السياسية الحديثة بها مساحات تقل فيها كثافة السكان جدا . فالدعامتان اللتان تقوم عليهما الدولة اذن هما : الأرض ، والشعب ، وترتبط بينهما صلات وثيقة . وليس هذا مجرد حتمية جغرافية اذ ليس من الضروري أن شعبا يقطن أرض دولة ما يتفاعل مع ظروف بيئتها بطريقة معينة ، ومن ثم كان التنوع العظيم في التنظيمات السياسية والاقتصادية القائمة في العالم ، والتي يحتمل أن تستمر قائمة . وما يمكن أن يقال بصفة عامة عن هذه الناحية من الجغرافيا السياسية ، هو أن كل بيئة تقدم فرصا معينة يستطيع سكانها أن ينتفعوا أو لا ينتفعوا بها . وقد تبقى ساكنة ولا يقدرها الشعب حتى يصل في نموه الى مرحلة ملائمة

وينعكس مدى تحقيق فرص البيئة والانتفاع بها على نجاح الخطط الاقتصادية والأساليب السياسية لدولة معينة ، ولكن هذا لا يستلزم أن نفس أساليب هذه الدولة وطرقها يمكن تطبيقها كما هي على مجموعة أخرى من ظروف البيئة . ومن النتائج النافعة المستمدة من دراسة الجغرافيا السياسية انه ليس من الحكمة فرض نظم ثبت نجاحها في حالة ما على دول أخرى وبخاصة في المجال السياسي

فكل دولة حديثة ، اذن ، تمثل اندماج ثلاثة عناصر هي : أراضي الدولة ، وشعبها ، والعلاقات الكائنة بينها . فأما العنصران الأولان منها فكثيرا التنوع ، وأما الثالث فمعتد الى أبعد حدود التعقيد ، ولا يخضع في أى مكان لقوانين رياضية ، لكن له في كل مكان صفة ديناميكية نظرا لأن هذه العلاقات تخضع لتطور ونمو لا ينقطعان . وواضح أن دراسة كل ناحية من هذه العناصر الثلاثة تقع خارج نطاق الجغرافيا السياسية . فان فن الحكم يتناول فرعا من أفرع نشاط الدولة ، ويمكن أن يضاف الى ذلك أن من يارسونه كثيرا ما يبدون جهولا فاضحا ليس بالعلاقات بين البيئة والشعب فحسب ، بل أيضا بهذين العنصرين ذاتهما . فالبيئة الجغرافية يقع معظمها في مجال الجغرافيا الطبيعية ، بينما توزيع السكان واختلاف كثافتهم ميدانها دراسة الديموجغرافيا (الجغرافيا السكانية). وكل من رجال التاريخ والاقتصاد والاجتماع وعلم النفس يهتم بعنصر أو أكثر من العناصر الأساسية للدولة

ومع اعترافنا بما لهذه الدراسات وغيرها من فضل ، فان رجل الجغرافيا السياسية له حقا مجال أوسع . ذلك أنه يرى كل دولة كأنها وحدة لها مظاهرها المميزة لها التي تربطها مع العلاقات الداخلية للدولة . غير أنه يراها في نفس الوقت جزءا من اطار أعظم ، هو العالم الذي نعيش فيه ، والذي يدرك هو طبيعته المشتركة نظرا الى العلاقات الكائنة بين أجزائه المكوّنة له ، ويحاول أن يحلّها ..

على ان هذا الادراك لازدواج الدولة اجمالا وعلى اعتبار أنها جزء من

كيان أكبر ، هو أحد العوامل التي تميز الجغرافيا السياسية عن الدراسات الأخرى . فليست هناك أية حالة نجد فيها حدا فاصلا دقيقا بين وظيفتي الدولة في الداخل والخارج ، ذلك أن مجموعتي العلاقات مرتبطنان في الواقع ارتباطا وثيقا . فمرحلة النمو التي تصل اليها الدولة عن طريق العلاقات الداخلية وعمل هذه العلاقات معا في سهولة ويسر ، وخير العنصر البشري في الدولة هذه كلها تؤثر لا محالة في علاقاتها الخارجية

وعلى العكس من ذلك فإن العلاقات الخارجية اذا اضطربت فانها قد تفلت بالعلاقات الداخلية لدرجة لا يستطيع السكان احتمالها ، فتدفعهم الى اتخاذ اجراء قد يبدو مستحيلا في ظروف أخرى . وقصارى القول ان البيئة المباشرة لأية دولة لا يكون لها بقاء الا داخل نطاق بيئة أكبر وأوسع منها تشملها . فاذا كان هدف رجال السياسة ايجاد التناسق بين علاقات المجتمع وبين هاتين المجموعتين من ظروف البيئة المرتبطين معا ارتباطا وثيقا ، فان هدف الجغرافيا السياسية تحليل وتسجيل الأسس الجغرافية للعلاقات البشرية التي من غيرها لا يمكن للمجتمعات أن تعيش

هذا عن الاعتبار الأساسي الأول في الجغرافيا السياسية . أما الاعتبار الأساسي الثاني فهو أن الدول عرضة للتغير وبخاصة خلال فترات مثل القرن الحالى ، قد ثبت أنه أعظم عصر للتجارب والكشوف عرفه التاريخ . وليس تعرض الدولة للتغير مقصورا بأية حال على ظروفها الداخلية ، ولكنه يتناول أيضا علاقاتها الخارجية . ومع أن فكرة التغير ليست كشيء حديث العهد ، فليس هناك شك في أن سرعة التغير في الوقت الحاضر قد ازدادت كثيرا فأصبحت أعظم وأوسع نطاقا منها في العصور السابقة . ولربما كانت النتيجة الرئيسية هي الإدراك المتزايد للعلاقات بين المجتمعات وبيئاتها ، يصحبه تقدم مشترك في تكييف البشر لأنفسهم وفق بيئاتهم ، وهو ما يوصف أحيانا وصفا غير دقيق « بالسيطرة على الطبيعة »

وهذه العبارة بعيدة عن الدقة برغم الأعمال العظيمة التي توصل اليها الانسان في نواح كثيرة . ومع ذلك يجب أن نسلم بأن الانسان قد وصل

الى ظروف تمكنه على الاقل من الحصول على حاجاته المادية بدرجة ثم
تكن قط ميسورة من قبل ولا تزال الملايين من الصينيين تسوت جوعا
كل عام ، كما أن الرخاء المادى لملايين أخرى من الهنود لا يسكن أن يقال
عنه انه وصل الى مستوى مرض ، ولكن حتى في مثل هذه الحالات
القصوى فان تحسين وسائل النقل والقدرات التنظيمية قد أدت الى بعض
التحسن . على أنه ليس من التفاؤل السهل أن يرجو الانسان أن تطورات
أخرى في أنواع النشاط الزراعى والصناعى قد تسهل الوصول الى
مستويات معيشية أفضل في الأقاليم التى لم تلق فيها الجماعات اجمالا غير
عناية قليلة

ومهما تكن القوى الدافعة وراء هذه التغيرات فان لها أهميتها ، حتى
ولو كان السبب الوحيد هو أنها يصحبها تطورات واسعة في التفكير
السياسى والاقتصادى ، مما يؤثر لا محالة في العلاقات الداخلية والخارجية
للدول . فاذا كان السلم لا يتجزأ فكذلك الحال في العلاقات الخارجية
للدول ، وهذه بدورها لا يمكن فصلها فصلا تاما عن الاحوال الداخلية .
فان جفافة ينتاب أمريكا الشمالية له انعكاساته على أوروبا ، و « سياسة
استراليا البيضاء » قد تشجع قيام الروح العسكرية في اليابان . كما أن
اندلاع نيران الحروب في المكان الذى وقعت فيه مألوف لنا لدرجة انه
لا يحتاج الى مزيد من التنويه

وكذلك الآراء ، سواء أكانت أخلاقية أم سياسية أم اقتصادية في
طبيعتها ، لا يمكن عزلها داخل حدود أية دولة بمفردها . ذلك انه لم يحدث
قط في الماضى أن تعددت وسائل الاتصال بالطريقة التى نراها بها اليوم .
فاختراع الطباعة قد ساعد بلا شك على انتشار الآراء ، ونتائج هذا
الاختراع لا تزال لها أهميتها غير أن التأثيرات المحتملة للراديو والسينما
قد فاقت كل تقدير في وقتنا الحاضر . وحتى الهند بما فيها من مئات الملايين
من الأميين قد أقامت « استوديوهات » أفلامها الخاصة ولها ممثلوها
وممثلاتها ودور السينما التى أنشئت في معظم مدنها الهامة ، وما زالت

النتائج المباشرة وغير المباشرة لمثل هذا النمو العجيب ، وهو نمو غير مقصور بأية حال على دولة واحدة ، ولا على أى جزء من الكرة الأرضية ، ما زالت تجل عن الحصر ، ولكن احتمالاتها عظيمة القدر

ان رجل الجغرافيا السياسية لا يمكنه أن يتجاهل الصورة الخلفية للاضطراب والتغير لأنها جزء من البيئة التى يعيش فيها الناس . وهى بهذه الصفة ذات أثر موجه على أنماط الدول وطبيعة العلاقات بينها . والمعرفة المتزايدة لا تعنى بالضرورة حكمة متزايدة ، ولكن زيادة الحصول على المعلومات ، وقد أصبحت الآن ممكنة دون حاجة الى وسيلة الكلمة المكتوبة ، قد تؤدى الى نمو رغبات ومطالب فتزيد من سرعة التغير فى أنواع الدول ووظائفها بدرجة تفوق ادراكنا الحالى ، وذلك عن طريق زيادة سرعة التطور

كتب عالم جغرافى مشهور منذ سبعة وعشرين عاما يقول :
 « ... ان المجتمع القومى يمكن تشكيله وهو حديث التكوين لحياة مرجوة ، أما اذا تقادم به العهد فان طباعه تصبح غير قابلة لأى تغيير فى نظام حياته » (١)

وفي ضوء الأحداث والتطورات التى حدثت منذ كتبت هذه العبارة ، هل يمكن ترديد مثل هذا القول اليوم ؟.. لقد كانت روسيا دولة عجوزا فى عام ١٩١٩ ، ولكن ما أعظم التطورات التى طرأت على « نظام حياتها » منذ ذلك التاريخ !.. وماذا عن الصين ؟.. ان الوحدة السياسية قد تبدو مستحيلة التحقيق فيها اليوم ، ولكن أى تنبؤ بشأن الأحداث الكبرى خلال السنوات العشرين القادمة فى تلك البلاد ستثبت الأيام بكل تأكيد تقريبا عدم دقته

والحقيقة الأساسية فيما يتعلق برجل الجغرافيا السياسية ، وفى الحقيقة بالسياسى والمؤرخ أيضا ، هى أن الدول وعلاقاتها تتغير تبعا لتغير الحياة

(١) ص ١٢ من كتاب : « المثل الديمقراطية والحقيقة » للمير هالفورد ماكيندر
 Sir Halford Mackinder - صدر بلندن سنة ١٩١٩

البشرية بأوسع معانى الكلمة . ولا يبقى منها شيء دائما دون تغيير حتى الاطار الجغرافى نفسه . ونظرا للجهود المثابرة المتواصلة للبشرية سعيا وراء التوفيق بين وسائل المعيشة وظروف البيئة يتعرض الشكل الطبيعى للأرض للتعديل . على أن سرعة تغير التنظيم السياسى للمجتمعات أعظم ، سواء فى الداخل أو فى الخارج . وحتى هذه السرعة فى التغير لم تستطع أن تساير التطورات الاقتصادية ، اذ يبدو أن التطور السياسى يتخلف من ناحية الزمن عن التطورات الاقتصادية التى تحدث أولا لأنها تمثل - من وجهة عامة - الوظيفة الأولى للبشرية ، ألا وهى توفير الضروريات الأولى للحياة ، من مأكلا ، وملبس ، ومسكن ، وما إليها ، بينما تأتى التطورات السياسية عادة بعد ذلك لأن احدى الوظائف الرئيسية لكيان الدولة السياسى هى تنظيم أنواع نشاط السكان الاقتصادى وتسييرها

فاذا كان على السياسى والاقتصادى أن يدركا فكرة الظروف المتغيرة فى عالم متغير مع كل ما يترتب على ذلك التغير ، فان رجل الجغرافيا السياسية يهتم بملاحظة تلك التغيرات التى حدثت ، وتسجيلها وتحليلها ، وكذلك تلك التى تستمر الى الوقت الحاضر ..

وفى ضوء ما تقدم يتضح أن الجغرافيا السياسية هى احدى نواحي الدراسة الأوسع مدى والمعروفة بالجغرافيا البشرية ، ولكن فيها عنصرا مميزا له كل الأهمية يعطيها طابع التخصص . ذلك أن الجغرافيا البشرية تتناول العلاقات بين المجتمعات وبيئاتها الطبيعية دون أى قيد ضرورى بالأنواع السياسية الخاصة التى تتخذها تلك المجتمعات . فالوحدة المساحية للجغرافيا البشرية ، اذن ، هى الاقليم الجغرافى عموما ، كبر أو صغر ، وهو يعتبر وحدة طبيعية لها شخصيتها النابعة من تكامل العناصر الطبيعية والبشرية ، ذلك التكامل الذى بدوره يجعل الاقليم له كيانه المميز ، مع أن تخطيط حدوده قد يكون صعبا بل قد يكون مستحيلا

ومن الناحية الأخرى فان الوحدة المساحية للباحث فى الجغرافيا السياسية هى الدولة . وهى وحدة مصطنعة تقريبا ، نظرا لأنها نتيجة

للمجهدات الواعية التي يبذلها السكان لخلق وحدة سياسية ، قد تختلف ، وهي عادة تختلف ، اختلافا كليا عن الاقليم الجغرافي . فمن الناحية العملية قد أظهرت البشرية حتى الآن عجزها التام عن ايجاد أنموذج للدول يتفق مع الانموذج الطبيعي الذي تفترضه الاقاليم الجغرافية . فالجغرافيا السياسية لأوروبا مثلا تبين التضارب بطريقة خاصة . فمن وجهة النظر الجغرافية هناك الكثير مما يؤيد اعتبار أراضي الشواطئ الجنوبية للبحر المتوسط ضمن قارة أوروبا . وكذلك حد أوروبا الشرقي لا وجود له ، في الحقيقة ، في المحيطين : السياسي ، والاقتصادي ، بل انه ليس حدا اداريا داخليا في الاتحاد السوفيتي . ومع ان الحوض الأوسط لنهر الدانوب بين اطارا مدهشا لدولة واحدة ، فانه منقسم الى وحدات سياسية كثيرة ، يبدو أن الأمل في اتحادها مما قليل

وهناك أمثلة كثيرة مماثلة ليست في أوروبا فحسب ، بل أيضا في أجزاء أخرى من العالم ، وكلها تشير الى نفس النتيجة . ذلك أن الانسان بسبب رغبته الملحة في تكوين دول ، والاحتفاظ بها ، قد تجاهل الاطار الممكن للأقاليم الجغرافية تجاهلا كبيرا ، وهو في سبيل الاحتفاظ بسلامة الدولة اضطر الى أن يفرض حدودا تصفية كثيرا ما تسبب تصادما بين الدول

فالمناطق التي تتناولها الجغرافيا السياسية هي اذن مناطق محددة واضحة المعالم . ومع أنها تختلف كثيرا في الحجم والشكل والمساحة فانها تمثل وحدات مصطنعة ، وبهذه الصفة يجب الاعتراف بها على أنها حقائق في عالم كثيرا ما يختلط فيه الحقيقي بغير الحقيقي . على ان النقطة الجديدة بالتسجيل هي أن رجل الجغرافيا السياسية في اهتمامه بالدول لديه ميزة الحصول على بيانات احصائية كثيرة جمعت على أساس الدولة ، بينما رجال الجغرافيا البشرية والاقليمية كثيرا ما يتفرون لعجزهم عن الوصول الى أدلة احصائية تؤيد النتائج التي يتوصلون اليها ، وذلك لعدم وجود جهاز واف لجمع المعلومات المماثلة الخاصة بالاقاليم الجغرافية . وتقضى طبيعة التنظيم السياسي للدول، كما تقضى الاغراض الادارية ، بجمع نتائج

التعدادات وما شاكلها للمناطق الواقعة داخل حدود سياسية معينة . ومن ثم أصبحت دراسة الجغرافيا السياسية ميسرة وأكثر دقة بسبب سهولة الحصول على المعلومات الاحصائية المجموعة التي دونها لا تقوم الحجة يؤيدها الدليل القوي

ولا ينبغي أن يفهم من قولنا هذا أن مجال الجغرافيا السياسية ضيق النطاق . فالعكس هو الصحيح ، لأن عظم تنوع الدول والتعقيد غير المحدود الذي يلازم علاقاتها الداخلية والخارجية يتطلبان نظرة عريضة ، يمكن أن تقوم فقط على المأم واسع أصبح الآن فقط في متناول اليد ، وان لم يكن قد استكمل بعد بأية حال . وفي نفس الوقت تتطلب دراسة الجغرافيا السياسية درجة عالية من الموضوعية وعدم التحيز ، اذا أردنا تجنب الاستنتاجات الكاذبة . وقصارى القول انها تتطلب موقف التفكير العلمى من جانب القائمين بها ، الذين يجب أن يزنوا الأدلة المعروضة بعناية ويتجنبوا التعميم الجزافى . فليس هناك بيئتان متشابهتان تمام التشابه ، ولا دولتان متماثلتان من كل الوجوه فى العالم . وليس هناك قوانين معروفة مضبوطة تحكم علاقات الشعوب وبيئاتها . اننا يمكن أن نلاحظ ميولا عامة معينة ، ولكن حتى قوة الحافز على اكتساب وسائل العيش ، تلك القوة التي لا ينكرها أحد ، يمكن اخضاعها لبواعث أخرى ، كما ظهر جليا من حركات المقاومة المتنوعة فى بلاد أوروبا المحتلة ابان الحرب الاخيرة

ويستتبع هذا ، اذن ، أن الجغرافيا السياسية لايسكن أن تصير علما صميما . ومن الخطأ الزعم بأن مشاكلها قابلة للحل كمسائل العلوم البحتة . وبالرغم من ذلك يمكن للطلاب أن يصل الى استنتاجات صحيحة اذا اتبع الاسلوب الموضوعى فى دراسته ، واذا كان راغبا فى اتباع خطط الملاحظة والتسجيل والتحليل التي تتميز بها الدراسات الجغرافية الحديثة . ان هذا مستوى عال نصبو اليه ، ولكن أى انحراف عن الموقف الموضوعى سيؤدى بكل تأكيد - تقريبا - الى الخطأ والاضطراب . ولم يكن هناك مفر من أن يقع فى هذا المنزلق أنصار « الجيوبوليتيكا » (الجغرافيا

(السياسية) في ألمانيا ، وإيطاليا ، واليابان ، قبل الحرب الثانية

ان الدراسة الموضوعية يجب أن تكون النور الذي يهتدى به الجغرافي السياسي . فليس هناك طريق سهل لحل مشكلات الدولة لا في اطارها السياسي الداخلي ، ولا في علاقاتها مع الدول الأخرى . والواقع أن تبيان هذه المشكلات كثيرا ما يكون مهمة شاقة وبخاصة لأن استعمال لفظ «مشكلات» يوحي بأن الحلول ممكنة . ويؤكد الاستاذ « ازكارانى » Azcarate بما له من معرفة دقيقة وخبرة شخصية بالشئون الدولية يؤكد أهمية هذه النقطة فيقول : « كأن مشكلة الأقليات (أو أمة مشكلة ذات طابع سياسى أو اجتماعى) قابلة للحل مثل مسائل الطبيعة والرياضة » (١) . فأساليب الحياة وطرق التفكير والتكيف وفق الظروف الطبيعية هي نتاج الاختبار والتجربة والخطأ ، ولا يمكن تقديرها بدقة الا اذا نظرنا اليها نظرة موضوعية بعيدة عن التحيز . كما أنه يجب الاعتراف بوجودها ، وان لم تكن بالضرورة دائمة أو غير متغيرة

ثم ان المجتمعات السياسية في حاجة الى حق وضع نظمها الخاصة وتطبيقها ، على شريطة ألا تشكل تلك النظم خطرا على بقاء المجتمعات الأخرى . ويجب أن تسبق هذه الدرجة من التسامح أى مجهود يبذل لايجاد الترابط بين النظم السياسية المتنوعة والمتفاوتة في العالم ، وهو شرط جوهرى كثيرا ما يغفل ، وأكثر من يغفله المؤمنون «بالجيوبوليتيكا» (الجغرافيا السياسية) التي بلغت ذروتها في ألمانيا فيما بين الحربين العالميتين ، حين ارتكب الألمان خطأ جسيما هو اخضاع الوسيلة للغاية التي لم تكن سوى السيادة الألمانية . ذلك أن نظرتهم وكتاباتهم كانت كلها ذاتية تمثل تشويه أساليب الجغرافيا السياسية ونتاجها . ومما زاد الطين بلة أن أساتذة الجامعات الألمانية ، ورجال الابحاث فيها ، وقفوا كثيرا من وقتهم وجهدهم على مهمة الكشف عن أدلة تؤيد النظريات الألمانية الزائفة

(١) نقلا عن كتاب « عصب الامم والاقليات القومية » للمؤلف ب . دى ازكارانى - نشر في واشنطن سنة ١٩٤٥

والمأمول أن تكون هذه الخرافات التي لا أساس لها قد انمحت من الوجود . ولكن « الجيوبوليتيكا » (الجغرافيا السياسية) ، وهي تحاول اضعاف الطابع العلمى على النظريات الكاذبة أضرت بالتفكير الجغرافى السياسى ، وهو أمر يؤسف له أكثر ، لأن أول من درس الجغرافيا السياسية بين الكتاب العصريين على أسس علمية كان « راتزل » *Ratzel* الألماني الذى قال عنه الأستاذ « ديمانجيون » *Demangeon* (١) : « لقد كان « راتزل » أول من أدرك تعقيد حياة الدول ووظيفتها ، وأعطى لدراستها الطابع العلمى » . وهذا الجغرافى الفرنسى النعذ لايساوره شك فى أهداف الجغرافيا السياسية اذ يقول :

« يجب أن نقرر أن الجغرافيا السياسية الألمانية تستنكر عن عمد كل روح علمية ، وأنها لم تحرز أى تقدم منذ أيام « راتزل » ، بل انحرفت وسلكت سبيل المشاحنات والبغضاء القومية . لقد كان هناك زمن كان فيه كل جغرافىي أوروبا يصغون الى ما كان يجيء من ألمانيا على أنه صوت العلم نفسه . ولكن هذا الزمن قد انقضى اذا كان قد أظهر لنا أن الحق يتغير تبعا لتغير الأوطان ، وأن الجغرافيا السياسية أشبه بمؤامرة أو أداة من أدوات الحروب . فاذا أرادت أن توضع فى عداد العلوم ، فلقد حان الوقت لأن تعود الى الجغرافيا السياسية » (٢)

هذا الاستنكار الضار له ما يبرره . وقيمته فى أنه انذار لكل الجغرافيين السياسيين أن يسيروا بحذر فى دراساتهم لعلاقات الدول

على أنه لم يتضح بعد مقدار أثر أبحاث هوشوفر *Haushofer* (٣) وكتاباتة هو وزملائه على الجهود الألمانية الحديثة فى سبيل اقامة نظام

(١) نقلا من « الجغرافيا السياسية » تاريخ الجغرافيا ، المجلد الحادى والأربعين ص ٢٣ - الصادر سنة ١٩٣٢ - تأليف ا . ديمانجيون

(٢) ص ٣١ من كتاب « الجغرافية السياسية » لنفس المؤلف

(٣) انظر كتاب « الاستراتيجية الألمانية لغزو العالم » مؤلفه د . هويتليزى *Whittlesey* وصدر بنيويورك سنة ١٩٤٢ للاطلاع على قائمة بالكتب الألمانية عن « الجيوبوليتيكا » . أمان لا يستطيع قراءة اللغة الألمانية فيجد فى هذا الكتاب مجموعة قيمة من المبررات المقتبسة والترجمة من كتابات هوشوفر وزملائه

عالمى جديد . ولكن مما لا شك فيه انه كانت هناك علاقة وثيقة بين الجغرافيا السياسية والتفكير والتخطيط السياسيين فى المانيا قبل الحرب . فكثير مما كتب ونشر يشمل معلومات واقعية كافية ، توضحها فى كثير من الأحيان خرائط ورسوم مدهشة ، تترك فى نفس القارىء انطباعا بصحتها وصوابها ، وهو أمر غير صحيح فى كثير من الأحيان . غير أنه يبدو أن الخطأ الأساسى الذى تقوم عليه نظرية الجغرافيا السياسية مبعثه سوء فهم عامل الزمن . فجميع الدول وكذلك النظام العالمى السياسى كله نتيجة التطور التاريخى ، وجميعها تمثل ، الى حد متفاوت ، تراثا من الماضى ، كما أنها متصلة فى ذلك الماضى الى حد ما

ولا ينبغى أن يوحى هذا بأنه تجب المبالغة فى التنويه بالمنجزات الماضية . فكثيرا ما « يعيش الناس فى التاريخ الماضى وذكرياته أكثر مما يجب ، ولا سيما فى الدول الاوربية » ، فتؤدى محاولاتهم لاهياء عظمة الماضى ومجده الى الفشل الذريع ، وما حدث فى ايطاليا فى الزمن الحديث خير شاهد على ذلك ..

علاوة على ذلك فان العيش على ذكريات الماضى يؤدى الى جمود فى النظرة الى الحياة ، ويشجع على عدم الرغبة فى تغيير أشكال الدول وحدودها . وتكون النتيجة احتمال حدوث الاحتكاك والمصادمات . غير أننا بادراك وتقدير صفة الدوام فى نمو الوحدات السياسية فى أى شكل كانت يمكننا أن نفهم أن أى نظام جديد يجب أن يطعم فى أصل كائن فعلا . ذلك أنه لا يمكن أن نخلق نظاما جديدة دفعة واحدة ، لأن أية محاولة لفرض نظام جديد ، بغض النظر عن الظروف الماضية والحاضرة ، يكون معناها سوء تأويل للأحداث التاريخية ، وعجز عن فهم الأنماط والعلاقات السياسية . فالألمان لم يخطئوا فقط فى تقدير الوقت لمحاولة غزو العالم ، بل أيضا أساءوا تقدير قوى التماسك والمقاومة التى تغلبت عليهم . فان نظرتهم الذاتية التى كانت أقوى ، ولكن أشد عمى من أنانية موسولينى ، حالت بينهم وبين تنمية نظرة توازن بين ظروفهم الخاصة

وظروف الدول الأخرى . ويبدو أنه كانت تنقصهم القدرة على تقدير الأوضاع من حيث الزمان والمكان

ان دراسة تطور الأشكال القائمة للدول وعلاقتها بعضها مع بعض تقع في دائرة الجغرافيا التاريخية . أما دراسة الجغرافيا السياسية فتختص مبدئيا بالظروف الحالية ، ولكن بالنظر الى أهمية الأحداث الماضية في تكييف ما هو كائن اليوم ، لا مفر من أن يكون هناك تداخل في ميداني البحث . فلا يمكن والحالة هذه القيام بتحليل العلاقات الداخلية والخارجية للدول تحليلا مرضيا دون الإلمام بالأحوال السابقة عليها . ولا يمكن وضع حد فاصل بين الجغرافيا التاريخية والجغرافيا السياسية . فبينما تتناول الجغرافيا التاريخية دراسة العلاقات بين الشعوب والبيئات في مراحلها الماضية المختلفة ، تختص الجغرافيا السياسية غالبا بدراسة الأحوال الحاضرة التي يمكن اعتبارها مرحلة من مراحل التطور الديناميكي للدول . وهدف الجغرافيا السياسية الرئيسى هو تحليل العلاقات بين الدول وتكييفها الداخلى وفق ظروف بيئاتها . فهى لاتتطلع بوضع سياسة الدولة أو السياسات بين الدول المختلفة ولا بالتحكم فيها ، ولكن النتائج التى تصل اليها عن طريق الدراسات الجغرافية السياسية اذا ضمت الى نتائج البحث فى الميادين الأخرى لا يستطيع أن يتجاهلها رجال السياسة . وبينما ترمى الجغرافيا السياسية الى زيادة تفهم القوى والنظم السياسية بإسهامها ، بطريقتها الخاصة بها من وجهة نظرها المحددة ، فانها لاتحاول أن تخلط بين الوسيلة والغاية تحت ستار الشعارات أو الأساطير التى لا تتركز على أساس ، أو ان ارتكبت فعلى أساس واه

تطور الدول

يعيش البليونان ونصف البليون (١) من سكان العالم فى عدد كبير من الدول ، منها أكثر من سبعين دولة مستقلة تقريبا ، وان اختلفت فى الشكل والمساحة وعدد السكان ونظام الحكم . وبالرغم من تنوع جميع هذه الدول ، فانها تتشابه فى شىء واحد هو أنها قائمة على ضرورة التنظيم السياسى بصورة أو بأخرى . ومن ثم تمثل الدول جهود شعوبها فى تنظيم أنواع نشاطها . ونرى الأعراب عن محاولات التنظيم هذه فى وضع وتطبيق نظم أو قوانين ، تيسر عادة فى قالب دستورى ، والمظهر الهام لمثل هذه المجموعات من القوانين هو ، من الناحية النظرية على الأقل ، أن واضعها هو المجتمع الذى يعمل عن طريق الهيئات التشريعية والتنفيذية والقضائية ، وأنها تعتبر أسمى من النظم التى تتطور عن طريق كل الهيئات الأخرى فى الدولة

ومع أن عمليات وضع القوانين وتنفيذها هى ميدان دراسة خبراء القانون ولا مجال لبحثها هنا ، فان الحقيقة التى تهتم رجل الجغرافيا السياسية ، هى أن نشاط السكان فى أية دولة تملئها العلاقات القائمة بين البيئة الطبيعية أو البيئة الجغرافية ، وبين هؤلاء السكان . ويترتب على هذا ، إذن ، أن الدولة لا تتكون من أراضيها فقط ، ولا من الشعب الذى يسكن فى تلك الأراضى ، ولكنها نظام أكثر تعقيدا يندمج فيه الشعب وأرض الوطن ويرتبطان معا بعلاقات لا تنفصم عراها ، فيكونان

(١) سكان العالم اليوم يبلغون ثلاثة آلاف مليون نسمة (المترجم)

وحدة لها شخصية ومطابع يميزانها عن غيرها من الدول جميعا والدليل الظاهر على هذه الوحدة السياسية نراه في درجة الرضا العام بقبول القوانين التي تضعها الهيئات الحكومية للدولة ، بينما البلاد التي ترفض قطاعات كبرى من مجتمعتها قبول نظام الحكم الذي يعمل عن طريق دستور قضائي ، تضرب الفوضى فيها أطنابها . كما أنه لن يكون هناك استقرار في أى بلد تقوم الدولة فيه متحدية تلك العلاقات الكائنة بين الشعب وبيئته . ذلك أن السبب الوحيد في وجود الدولة هو أنها يجب أن تيسر عمل هذه العلاقات في هدوء . فالدولة ، إذن ، لا يمكن أن تكون غاية في ذاتها ، بل يمكن فقط أن تكون وسيلة لغاية . وبهذه الصفة يجب أن تكون عرضة للتغيير تبعا لزيادة المعرفة وزيادة تحكم العنصر البشرى في العنصر الطبيعي

وإذا نظرنا الى الدولة من هذه الزاوية ، وجدنا أنها غالبا شيء مصطنع من حيث كونها تمثل جهود المواطنين لايجاد اطار يمكن فيه تنظيم أنواع نشاطهم ، داخلية كانت أو خارجية ، بحيث تعود بأكبر نفع على المجتمع . فالدولة وحدة سياسية واضحة المعالم ، وان يكن هذا بطريقة تعسفية ، تنطبق على مساحة من الأرض . ويندر أن توجد منطقة أو مساحة تنطبق على اقليم جغرافي ، ولذلك فالجزء من سطح الأرض الذي تشغله دولة ما ينقصه عادة التجانس في التكوين الجيولوجي أو في الجغرافيا الطبيعية ، أو في الأحوال المناخية . وربما كان هذا في صالح الدولة ، لأن التنوع في الصخور التي تتكون منها التربة ، وفي التضاريس والمناخ يؤدي الى تنوع في البيئات المحلية والاقليمية التي قد ينشأ عنها وفرة في الموارد المادية أعظم مما لو كان الاقليم كله ذا طبيعة واحدة لا تنوع فيها . ومن الممكن أن يكمل هذا التنوع الاقليمي والموارد المترتبة عليه ، بعضه بعضا ، بطريقة تخدم مصالح السكان على شريطة الاعتراف بها ومراعاتها في التنظيم السياسى . على أن هذا لا يعنى أن الدولة يجب أن تشغل منطقة من الأرض متصلة لايفصلها فاصل . صحيح ان أساس الدولة

يجب أن يكون منطقة من الأرض معترفا بها ، واضحة المعالم ، ولكنها يمكن أن تتكون من مناطق تفصلها المياه كمجموعة الجزر مثلا .. وبما أن البحر لم يعد عائقا كبيرا في سبيل التنقل البشرى ، أمكن أن تتكون الدولة من مناطق أكثر انفصالا بعضها عن بعض كتلك التي كانت تتكون منها جمهورية البندقية يوما ما أو الاتحاد الفرنسى فى الوقت الحاضر . وبينما تشغل بعض الدول مناطق صغيرة من الأرض نجد البعض الآخر ينتشر فى أجزاء كبرى من سطح الكرة الأرضية

وقصارى القول أنه ليس هناك مقاييس طبيعية جامدة لشكل الدول وطابعها الجغرافى . والمقياس الوحيد للحكم على نضج الدولة هو مدى رغبة العنصر البشرى فيها .. فى قبول سيادتها عن طريق استخدام سلطتها فى وضع القوانين وتنفيذها . وقد يقول البعض ان هذا ليس من اختصاص الجغرافى ، ولكن لما كان الاستقرار والنجاح فى استنباط موارد البيئة واستغلالها يتوقفان الى حد كبير على قبول « سيادة القانون » فانه يترتب على ذلك أن التكيف البشرى وفق أحوال البيئة مرتبط ، على الأقل ، ارتباطا وثيقا بالتنظيم السياسى للدولة . واذا كان لابد للجغرافيا السياسية أن تكون أهم من الجغرافيا الطبيعية ، فلا ينبغى أن يغفل دعاة الأولى هذا الجانب من الشؤون البشرية (١)

ويتضح مما سبق انه من المستحيل تقسيم الدول تقسيما طبيعيا جامدا ، بسبب التنوع العظيم الذى ينشأ جزئيا على الأقل عن التنوع فى سطح الكرة الأرضية . زد على ذلك أن رقعة أرض الدولة بما يصحبها من تغير فى الحدود والموارد المادية تتغير زيادة ونقصانا ، والنمط المعاصر للدول يختلف عما كان عليه فى الماضى ، كما أنه سيختلف أيضا عن نمط

(١) ومن المهم ان نلاحظ بهذه المناسبة ان الاستاذ « فان فولكنبرج (Van Volkenburg) يبدأ الفصل الذى كتبه عن « الحكومة » بالقول : « ان المؤلف يدرك ان فصلا يكتب عن الحكومة لا يتلف جيدا مع دراسة جغرافية ، فان نوع الحكم ، بالرغم من ذلك ، فى بلد ما عامل واضح فى التقدير الجغرافى السياسى لذلك البلد ، لانه يؤثر تأثيرا كبيرا على علاقته بالدول الأخرى » . نقلا عن كتاب عناصر الجغرافيا السياسية ص ٣٠٢ للمؤلف المذكور والذى صدر بمدينة نيويورك سنة ١٩٣٩

المستقبل . وهذا هو أحد الردود على أولئك الذين يسلّمون بالحتمية الضيقة . ولو جاءت الدول نتيجة للظروف الطبيعية البحتة فقط لكان مدى المجهود البشرى محدودا بطريقة لا تطاق ، ولأصبح الانسان في الواقع محصورا في حيز ضيق محدود

على أن هناك رأيا أقرب الى المعقول ، وهو اعتبار الدولة نتيجة وقتية لعملية تطور طويلة ، يصبح فيها تناسق أنواع النشاط البشرى مع البيئة الطبيعية أكثر ترابطا عن طريق الخبرة المتزايدة التى هى فى نفس الوقت جماع التراث الاجتماعى . وانكار قيمة وهدف القوة الموجهة للبشرية ، مهما بدت عديمة الأثر أحيانا ، انما هو انكار لحقائق التاريخ . ولذلك يجب أن نأخذ فى الاعتبار عند دراسة الدول - كما نجدتها فى العالم اليوم - ما حدث فى الماضى . بيد أنها لا تكون دراسة مفيدة الا على اعتبار أنها تقرير للنظم الحالية التى تفسح بدورها المجال أمام نظم أخرى فى المستقبل . وبعبارة أخرى ان النظام العالمى الحاضر هو ثمرة حقب طويلة من التجارب البشرية التى لم تكن بأية حال توجه دائما عن وعى نحو هدف موحد . ولربما كانت الصفة البارزة لعصرنا الحاضر هى الادراك المتزايد لوجود نظام عالمى متنوع وايمان متزايد بأن هذا النظام يمكن أن يتحسن لفائدة البشرية اجمالا

لقد كان الانسان منذ أقدم عصور التاريخ البشرى مدفوعا الى البحث عن يونس وحشته من بنى جنسه ، ويكون معه مجموعة من الناس . ولا يزال على علماء السلالات البشرية أن يصلوا الى اتفاق تام فيما بينهم على اقتصاديات تلك المجتمعات الأولى . ولكن عادة التآلف مع الغير عند الانسان نشأت منذ البداية ، وقد يكون ذلك نتيجة الغريزة والصفات المكتسبة مجتمعة . فالانسان لا يجد أنه من المستحب أن يعيش مع الجماعة فحسب ، بل انه يجنى أيضا منافع مادية من اختلاطه بغيره ، اذ تصبح حياته أكثر أمنا ، وتسهل عليه الأعباء الاقتصادية تدريجا عن طريق تقسيم العمل

ومن الناحية الأخرى يبرز الاختلاط بالجماعة أفراداً يتميزون بالقدرة على القيادة ، فيسعون الى فرض ارادتهم على رفقاءهم وبذلك يعملون على توثيق الربط بين الجماعة . والشجاعة المكتسبة من النضال أو الناتجة عن مهارة أعظم في ادارة الشؤون العامة ، تزيد من سلطة الزعيم فتتوفر له بذلك القدرة على أن يجمع من حوله أتباعه معا ، بفرضه النظام من أجل تيسير شؤون الحياة ، وكذلك عن طريق ابحاثه الشخصية الخاص . فتتنظيم الجماعة اذن ينشأ على مستوى بدائي ، ولكنه ذو طابع معقد أكثر مما يظن ، كما تدل على ذلك الابحاث التي أجريت على تصرف الشعوب البدائية في وقتنا الحاضر

ومن هذه البدايات الاولى للحياة الاجتماعية المنظمة ، التي تقوم معظمها على الاتصالات الشخصية ، تطورت المدينيات الاولى تدريجاً ، مستعينة في ذلك بالنمو الطبيعي للسكان مقروناً بالمهارة المتزايدة في توفير حاجات الحياة المادية ، غير أن تطور المدينيات كثيراً ما يكون نتيجة تفوق القوة العسكرية التي مكنت جماعة أقل عدداً من أن تفرض سلطانها على مجموعات أكبر من الشعوب . ولما انتشرت الزراعة المستقرة وما يلازمها من صناعات منزلية وتجارة محلية أصبحت الأرض المأهولة بالسكان أكثر إنتاجاً ، والمجتمعات أكثر ارتباطاً بالأرض التي عاشوا عليها . وكذلك نشأ عن ميل الشعوب الى التجمع والتكتل معاً نمو الحياة في المدن القديمة وبخاصة عندما تركز تداول البضائع ، واجتماع الشعب في نقط مركزية مختارة

وبهذه الطريقة نشأت « حكومات المدن » ، وتمكن الفتح العسكري حينئذ من أن يؤدي الى ادماج المدن بعضها ببعض ، كما حدث في اليونان القديمة ، ثم الى تأسيس ما سُمي فيما بعد بالامبراطوريات . وما أن تفتتت فكرة التوسع الاقليمي بنجاح حتى ترتب عليها ضرورة الاهتمام بالتنظيم الداخلي نظراً لأن الاراضي الجديدة المكتسبة لم يمكن ربطها معاً الا بمد خطوط المواصلات . كما أنه لم يمكن الدفاع عنها ضد الغزو

الخارجي أو التفكك الداخلي دون هذه الشرايين الحيوية

وهنا يصبح من الميسور تمييز أولى الدول السياسية العظمى بعناصرها الثلاثة ، ألا وهى : الشعب ، والأرض ، والتنظيم ، التى نراها ممثلة أحسن تمثيل فى الامبراطورية الرومانية . فقد كان مستوى التنظيم وقتئذ كما هو الآن - ونعنى بذلك المهارة وقوة الابتكار والنبوغ فى التكيف البشرى المشترك وفق مقتضيات البيئة الطبيعية - كان العامل الذى يميز بين دولة وأخرى . ذلك أن الشعب والأرض موجودان منذ زمن طويل ، ولكن العامل الحاسم فى نجاح الامبراطوريات القديمة أو فشلها كان الدور الذى يلعبه السكان فى تنظيم العلاقات ، سواء آكان بين بعضهم البعض أم بينهم وبين البيئة الطبيعية التى كانوا يعيشون فيها . ومما له مغزى فى هذا الصدد أن اليونانيين القدماء كانوا من بين الأوائل الذين وضعوا النظريات عن الدولة ، وأن رجال الفكر منهم كانوا أول من أولى العلوم السياسية والجغرافيا السياسية اهتماما جديا

وكانت العصور المظلمة مظلمة أولا ، لأن الحطة الموضوعة للتنظيم السياسى فيما يتعلق بأوروبا قد انهارت أمام سلسلة الغارات غير المنظمة تنظيما سياسيا ، التى قامت بها شعوب متأخرة نسبيا . ومع ذلك لم تكن تلك العصور المظلمة سوى مقدمة لجانب آخر من جوانب تطور الدولة . وبهذه الصفة كانت قبسا من الجهد للوصول الى تنظيم للدولة يعتبره المؤرخون أساسا لتطورات تالية . وقد ظلت المجتمعات فى الوجود خلال كل تلك المدة الطويلة ، لكنها لم يتوفر لها أية سلطة مركزية لأن وسائل المواصلات كانت قد انهارت ، ولم يكن بد من أن تسيطر الروابط الشخصية على العلاقات البشرية ، كما ظهر فى النظام الاقطاعى . وكان ذلك يرجع فى المحل الأول الى أن الاتصال بسلطة مركزية كان مستحيلا أو بطيئا بدرجة غير عملية . وفى العصور الوسطى حل الولاء للأسرات محل العلاقات الشخصية بالقادة المحليين تعززه فى كثير من الأحيان نظرية الحق الالهى وماشابهها

ويبدو أن مبدأ الزعامة لقي قبولا عاما خلال هذين العصرين ، كما قبلت معه الفكرة بأن الزعيم كان مصدر القانون والسلطة . وما معظم التاريخ السياسى للعصر الحديث الا قصة النضال الناجح لانتزاع هذه الأهلية الكلية من الفرد أو من القلة المحظوظة ، ومنح الحكم الذاتى عن طريق نمو الحكم البرلمانى واتساع حق الانتخاب . وهذه العملية لم تكمل بعد بأية حال . ومع ذلك فما أكثر الطرق التى لاتزال المجتمعات المختلفة تحاول بها بناء نظم سياسية تدعو الى الرضا . لكن ليس من الحكمة اعتبار الدولة الحديثة قد بلغت حد الكمال ، أو أن ننظر اليها على أنها وصلت الى غايتها النهائية . ومع ذلك نستطيع أن نقول بحق ان الانسان قد تحرر فى حماها من القيود المعوّقة لأثر البيئة الطبيعية أكثر من أى وقت مضى

أما وقد تتبعنا فى ايجاز تطور الدولة الحديثة فاننا يمكن أن نوجه النظر الى بعض خصائصها البارزة . وفوق كل شىء نقول ان الدولة الحديثة دولة ذات سيادة بمعنى أنها تملك السلطة المطلقة على الأراضى والشعب (مع بعض التحفظات الصغيرة) داخل حدودها . وهى فى هذا الشأن ليست مسئولة أمام أية سلطة أخرى ، فهى لذلك مستقلة استقلالاً سياسياً كاملاً . ويهتم رجل الجغرافيا السياسية بسيادة الدولة بنوع خاص بسبب الطرق التى بها تستخدم سلطة السيادة لتوجيه العلاقات الداخلية والخارجية للسكان والتحكم فيها . ومن الواضح أن أثر الدولة يتوقف على الأقل فى الشؤون الخارجية على السلطة المطلقة التى تستطيع ممارستها . وما التقسيم الأكثر شيوعاً للدول الى كبرى وصغرى الا دليلاً على الأهمية الفائقة للسلطة من الناحيتين العسكرية والاقتصادية ، مع أنه قل أن يمكن فصل هاتين الناحيتين فى هذه الأيام التى نظم فيها التصنيع تنظيمًا دقيقًا

على أنه ليس هناك حد فاصل واضح بين نوعى الدول كبرى وصغرى . وقد أظهرت الأحداث الأخيرة أن دولة عظمى قد تنزل الى

مرتبة أدنى بسبب الحرب مثلاً . ولا يمكن أن يقال ان قوة أية دولة تعتمد على عنصر مادي واحد ، بل تتوقف بالحري على درجة تنظيم كل مواردها الموجودة من مادية وروحية على السواء . فروسيا بعد أن افتقرت وأصبحت لا حول لها ولا طول من جراء اشتراكها في الحرب العالمية الأولى ، لم تعد تعتبر دولة كبرى الى حين . ومن الواضح أن عظم المساحة وحدها لا يصلح أساساً مناسباً تبني عليه المطالبة باعتبار الدولة دولة كبرى . ولكن عندما تبعاً كل موارد أية دولة ذات مساحة كبرى وتنظم فحينئذ يحق لتلك الدولة أن توضع في مصاف الدول الكبرى . وعندما تجتمع المساحة الكبيرة والموارد الوفيرة وبخاصة اذا كانت هذه الأراضي الغنية بالثروة المادية كثيرة السكان ذوى النشاط ومستوى الانتاج العالى ، ففي هذه الحالة تكون الدولة التي تجمع بين هذين العنصرين دولة كبرى حقاً

وبالرغم من ذلك فان من المهم أن نؤكد أن عظمة الدولة تتوقف في النهاية على درجة التنظيم في كل دوائر النشاط التي تمارسها . وما ان ينهار هذا التنظيم لأى سبب من الأسباب حتى لا يبقى هناك مفر من أن تفقد الدولة مركزها . فقوة الدولة اذن هي ، قبل كل شيء ، من عمل التنظيم ، وهو الذى يفرق بين الدولة الحديثة وبين كل ماسبقها . وهذا هو السبب في أن الادارة والقدرة على التنظيم عاملان أساسيان في كل الدول الجديرة بهذا اللقب

ومن الجلى أنه ما من قدرة على التنظيم ، مهما بلغ مقدارها ، تكون ذات قيمة مالم تسندها موارد الدولة من مادية وبشرية فلا يبقى أمام الدول الصغرى اذن الا أن تختار بين أن تقنع بالبقاء صغيرة وضعيفة نسبياً ، وبين أن توسع تخومها . وقد بلغت الدول الكبرى عظمتها باختيار السبيل الثانى في وقت من الاوقات ، بمعنى أنها جميعاً اجتازت أو تحاول الآن أن تجتاز مرحلة التوسع لكى تكتسب أراضى أو موارد تنظم قوتها على أساسها . على أن السبل التي اتبعتها قد تنوعت . ففي الماضى كانت

أبسط الطرق وأكثرها استعمالاً ضم أراضٍ متاخمة أو نائية عنها ، وبخاصة في المناطق التي تجد فيها الدولة سد حاجاتها الخاصة ، أما من الموارد المادية وأما من إيجاد أسواق خارجية . ولنا في الامبراطورية البريطانية ، وفي توسع الولايات المتحدة الأمريكية غرباً ، وفي ضم ما يسمى الآن آسيا السوفييتية إلى الاتحاد السوفييتي ، أمثلة على ذلك وكانت أمثال صور التوسع هذه ممكنة لعدم وجود مقاومة نسيباً في الأراضى المكتسبة حديثاً ، علماً بأن انعدام المقاومة يعزى سببه غالباً إلى عدم كفاية التنظيم . وحيث وجدت المقاومة كانت الدول التوسعية تستخدم أساليب أخرى ليس أقلها شأناً الفتح والاحتلال بقوة السلاح ، وكثيراً ما كانت تلجأ إلى انتزاع ميزات تجارية . غير أن هناك حداً لهذا التوسع ، ويبدو أن هذا الحد قد تم الوصول إليه . ذلك أن « مجالات العالم الشاغرة » قد « تم احتلالها » بمعنى أنها قد ضمت إلى الأراضى التي تسيطر عليها الدول . ومن الآن لن يكون التوسع بالحرب ممكناً غير أنه في مقابل هذا يجب التسليم بأنه لا يزال هناك نوع من الاستعمار الاقتصادي ، تسعى به الدول إلى التحكم في المواد والأسواق باستخدام نظم نقدية ووسائل أخرى متنوعة . والنتيجة الحالية لكل الاتجاهات والجهود التوسعية ، هي أن عدداً صغيراً من الدول يعتبر في مصاف الدول الكبرى وله نفوذها وهيبتها ، بينما بقية الدول تقف في مراتب أدنى من حيث الأهمية العالمية . ولكن كلا من الدول الكبرى والصغرى تدعى السيادة ، فهي لذلك متساوية جميعها من الوجهة القانونية ، في حين أن أية دراسة واقعية لعلاقاتها يجب أن تدخل في حسابها عدم تساويها في القوة والشراء

ولقد كان نمو الدولة في صورتها الحديثة مرتبطاً بتطور القومية لدرجة أن لفظي « دولة » و « أمة » أصبحا اليوم يستعملان أحدهما بدل الآخر مما يؤدي إلى بلبلة في التفكير والمعنى . فالدولة ، كما بينا آنفاً ، تتكون من الشعب والأرض ، يربطهما معاً تنظيم على مستوى سياسى .

فالوصول الى مرحلة الدولة يكون عندما يتحد سكان اقليم ما تحت حكومة واحدة . والقومية ، من الناحية الأخرى ، يمكن أن توجد ، بل هي موجودة فعلا مستقلة عن أية صورة من صور التنظيم السياسى ، وقد تمتد الى ما وراء الحدود الاقليمية لدولة معينة . وبينما يكون المظهر المميز لأفراد الدولة ولاءهم لسلطة ذات سيادة ، فان أعضاء الأمة يميّزهم شعور بالانتماء بعضهم الى بعض يوحد بينهم ، مع أنهم قد تفصلهم حدود سياسية . وبالاجمال يمكننا أن نقول ان الدولة مجتمع سياسى بينما تتميز الأمة بروابط ثقافية يغلب أن تعرب عنها اللغة المشتركة بينهم

وأما « الدولة القومية » فلا تكون الا حين تكون الأمة والدولة شيئاً واحداً . الا أننا لو فحصنا الظروف القائمة فحسباً سطحياً تبين لنا أن تعدد الدول القومية ليس أمراً غير شائع بأية حال . فحتى في الدول صغيرة المساحة مثل بريطانيا وبلجيكا ، ان لم توجد أهم واضحة فهناك العناصر القومية المميزة ، بينما في الدول الأكبر مساحة كاتحاد روسيا السوفيتية الاشتراكية مثلاً قد يكون هناك قوميات كثيرة . ولذلك فان الدولة التى لا تواجه مشكلات القومية دولة سعيدة فعلاً ، ولكن أسعد منها تلك التى قد تغلبت بنجاح ، وبفضل نظامها السياسى المتين ، على عوامل الفرقة التى تنشأ عن الخلافات القومية التى كانت توجد فى وقت من الأوقات داخل حدودها الحالية

وقد تكون الدولة ذات السيادة المطلقة وليدة الجهاد الدينى فى القرن السادس عشر ، كما يقول الاستاذ لاسكى (Lascki) (١) ، ولكنها فى الغالب اكتسبت طابعها الحالى نتيجة الجهود البشرية الواعية فى سبيل تأسيس وحدات سياسية . ومن الناحية الأخرى تنشأ الدول عن نمو طبيعى على مدى فترات طويلة ، تصاغ خلالها روابط العادات واللغة والدين . ولا ريب أن الجماعة القومية لها علاقة برقعة من الأرض محددة

(١) ص ٤٥ من كتاب « نحو السياسة » للاستاذ ه . ج . لاسكى الصادر بلندن سنة ١٩٢٥

نوعا ، ولكن ليس لها حدود بارزة المعالم ، لأن تحركات الجماعات البشرية لم تكن مقيدة الى أن وضعت حدود الدولة الحديثة . وما أن قبلت فكرة الدولة ذات السيادة المطلقة حتى قامت ضرورة التوفيق بين الدولة والأمة . ومن وجهة عامة أصبحت المناطق التي يشغلها سكان من قومية واحدة تتفق في الاتساع مع أراضى الدولة . غير أنه في حالات كثيرة لم يشغل الشعب الذى اعتبر نفسه منتبيا الى أمة واحدة مناطق متصلة بعضها ببعض ، ولذلك كثيرا ما كانت هناك « أجزاء منفصلة » من القومية لم يكن من السهل أن تشملها دولتها القومية ، دون أن يلحق ظلم بيّن بالرعايا الآخرين الذين يعيشون بينهم . وقد قامت صعوبات مماثلة ، وان تكن أكثر تعقيدا ، فى الأقاليم ذات القوميات المختلطة حيث كان وضع الحدود السياسية يثير المشاعر القومية ، كما يثير الاستياء والمشاحنات التى هى أساس مشكلات الأقليات

يبد أن هناك دولا قليلة ذات قومية واحدة تامة ، وعلى هذا يكون مصطلح « دولة قومية » تسمية خاطئة . ولكن بما أن القومية تعتبر عاملا قويا فى العمليات الموحدة للدولة ، وجدت هذه التسمية تشجيعا عن عمد فى حالات كثيرة حتى الى حد محاولة فرض التجانس القومى المزعوم . غير أنه لايسهل استئصال طرق التفكير ولا اللغة ولا العادات ولا المذاهب ، لا باستخدام القوة ولا الدعاية المركزة لأن هذه كلها جاءت نتيجة لنمو دام أجيالا كثيرة

وليس هناك ما يهاب على القومية فى طبيعتها . وفى ذلك يقول « تشادويك » Chadwick (١) :

« لاشك أن القومية قوة حيوية ملهمة . فهى تعمل على الوحدة الوطنية . وعندما تكون القومية خالصة وليست مجرد ثوب يخفى تحته أطماعا سياسية ، فانها تكبح جماح غرائز الأثرة فى الأفراد والطبقات وأصحاب المهن . ولا يظهر جانبها القبيح الا عندما يصحبها العدوان على

(١) ص ٧ من كتابه « القوميات الاوربية ونمو المذاهب القومية » - طبعة كمبردج سنة ١٩٤٥

الدول المجاورة ، أو استخدام القوة والعسف مع الأجانب أو العناصر المنشقة في الوطن نفسه »

ولو كانت النماذج العالمية للدول والأمم متشابهة تمام التشابه لقلت مشكلات ادارة الشؤون العالمية . ولكن بما أنه من المتعذر نقل السكان من مكان الى آخر على نطاق واسع بحيث تصبح الدول والأمم القائمة شيئا واحدا فانه من الميسور على الأقل التخفيف من بعض الصعاب بأحد طريقين .. ففي أوروبا التي تبلغ فيها مشكلة القوميات على أشدها ، بذلت محاولات في فترة ما بين الحربين لتطبيق مبدأ تقرير المصير الذي أدى الى قيام دول جديدة على أساس من القومية

بهذه الطريقة ظهرت تشكوسلوفاكيا ويوغوسلافيا الى حيز الوجود . وقامت بولنדה من جديد ، وأجريت عدة تعديلات بين أراضى الدول وبين مناطق يسكنها على الأغلب أناس ذوو قومية مشتركة . وقد تطلبت هذه الترتيبات الجديدة عناية دقيقة ومساعي صادقة . فالتنقلات الاقليمية وحدها استلزمت قدرا هائلا من البحث والتنظيم كما بينت الآنسة « صوفيا سوسرمان » Saucerman (١) . فالمنطقة الوسطى في أوروبا بنوع خاص أعيد تنظيمها تنظيما تاما ، وان كان لا يزال هناك بعض الأقليات القومية . وكانت النتيجة النهائية ازدياد عدد الدول المستقلة سياسيا ، التي لم يتوفر لها جميعا العدد الكافي من السكان ذوى الحنكة والحكمة السياسيتين الملائمتين لتسيير دفة الشؤون الخارجية والداخلية بطريقة مرضية . وبدا من هذه النتيجة أن الدول الجديدة أثبتت أنها أضعف من أن تقاوم عدوان الجيران الأقوى منها ، ولذلك فقدت استقلالها الى حين

وعلاوة على ذلك يبدو أن هذه الدول الجديدة بعد أن استعادت كيائها السياسى الأول ظلت تنقصها الموارد التي تمكنها من البقاء دون مساعدة دولة أو أكثر من الدول الكبرى . وقد يترتب على هذا اعتداء على حقوق

(١) انظر كتابها « النقل الدولى للأراضى في أوروبا » الصادر في واشنطن سنة ١٩٣٧

سيادتها . (١) ويبدو اجمالاً أنه ليس من الحكمة الاكثار من عدد الدول سواء أكان على أساس القومية أم أى مصالح مشتركة أخرى ، وبخاصة في قارة مثل أوروبا حيث المساحة محدودة والموارد المادية يمكن استخدامها بطريقة أفضل تحت سيطرة عدد أقل من التنظيمات السياسية . ويمكن الاهتداء الى طريقة أفضل للتخفيف من صعوبات القوميات وذلك بضمها معا على اعتبار أنها دول ذات موارد اقتصادية كافية ، مع وجوب احتفاظ كل منها داخليا بدرجة كبرى من الاستقلال الذاتى الثقافى على الأقل (٢) . وقد طبقت هذه الطريقة في اتحاد روسيا السوفيتية الاشتراكية بقدر كبير من النجاح على قدر ما يستطيع الانسان أن يحكمه ، وان يكن من الانصاف أن نبين أن أساس المشكلات القومية يختلف عما هو عليه في أوروبا الوسطى

ولاشك أن دعاة تقرير المصير القومى ، وبخاصة خلال السنين التى أعقبت الحرب العالمية الأولى مباشرة ، كانوا مشبعين بالمثل العليا ، على أن السياسة الذين لم يكونوا ملمين الماما دقيقا بمثل المناطق الواقعة في وسط أوروبا وشرقها أظهروا درجة كبرى من الايثار ، ولكن يبدو أنهم غفلوا عن أن الحقوق المزعومة للقومية تتبعها أيضا التزامات وتبدو هذه الحقيقة أكثر جلاء في ميدان الشؤون الاقتصادية . وبينما العلامة المميزة للدولة السياسية هي سلطة سيادتها وما يترتب عليها من استقلال ، وبينما يبين الاختبار أن أى اعتداء على هذه السيادة يقابل بالمقاومة العلنية أو السرية ، فإن العالم اجمالا لايزداد اعتمادا بعضه على بعض في النواحي الاقتصادية . وهنا تكمن معضلة هي أس كثير من العقبات التى تقف في سبيل السلم والرفاهية الدوليين

(١) يذهب الاستاذ ا . هـ . كار E.H. Carr أبعد من هذا إذ يقول في ص ٥٥ من كتابه « شروط السلم » المنشور في لندن سنة ١٩٤٤ : ان البلد الصغير لا يمكنه البقاء الا بالسى في ايجاد علاقات دائمة مع دولة كبرى

(٢) يتناول هذه النقطة الاستاذ اركاراتى بما له من خبرة عملية واسعة في بحث مشكلات الاقليات في ص ٨ من كتابه : « عصبة الأمم والاقليات الوطنية » المنشور في واشنطن سنة ١٩٤٥ فيقول : يمكن الاحساس الان بأزمة القانون الكلاسيكى القائل : « كل امة دولة وكل دولة امة » . فهناك علامات كثيرة تدل على ان أوروبا تسير نحو انشاء انواع سياسية جديدة مبنية على ركيزات « دول » سياسية اكثر اتساعا ، تجد الأمم داخلها ظروفًا ملائمة للمحافظة على القيم القومية وتنميتها

ويترتب على الاستقلال الذاتى التام للدولة حقها فى الظروف القائمة فى وضع سياستها الاقتصادية وبخاصة تنفيذ تلك السياسة . وليس هناك طريقة معروفة ، حتى ولا الحرب ، بها ترغم الدولة على التعاون مع الدول الأخرى فى الأمور الاقتصادية ، ومع ذلك فإن مثل هذا التعاون هو إحدى حاجات العالم البارزة فى الوقت الحاضر . وربما تظل الحال كذلك زمنا طويلا فى المستقبل

وقد يقول قائل أيضا ان هذا ليس من شأن الجغرافية السياسية . ومع ذلك يجب ادراك الموقف اذا أردنا الوصول الى أى تقدير صائب للعلاقات بين بعض الدول وبعض . وتصبح الحاجة أكثر إلحاحا بالنظر الى نمو ما يسمى بالقومية الاقتصادية التى ترمى الى جعل الدولة مستقلة اقتصاديا بقدر ما هى مستقلة سياسيا . وقد تغالى الدولة فتستهدف الاكتفاء الذاتى الاقتصادى الذى لا يمكن تحقيقه كاملا الا باستغناء الدولة عن كل الموارد الخارجية

وبما أنه ليس من الميسور أن يتوفر لأى وحدة سياسية ما يكفى من العناصر الضرورية للرخاء المادى لشعبها ، وبما أن طرق الإنتاج الصناعية تكلف أكثر مما يمكن أن يسمى بالطرق الطبيعية ، فإن القومية الاقتصادية الكاملة تؤدي الى انخفاض مستويات المعيشة . فهو لذلك نظام يعود بالبلاد القهقرى، ويؤنتج أثرا عكسيا عاجلا أو آجلا على سكان الدولة التى تبغى اكتفاء ذاتيا ، ولكنه فى نفس الوقت يقف عائقا فى طريق النمو الكامل للتجارة العالمية . غير أن تكوين المجلس الاقتصادى والاجتماعى للأمم المتحدة يوفر قدرا من الرغبة ، ان لهم تكن الضرورة المطلقة ، فى نشر التعاون الاقتصادى بين الدول ، وبطريقة ضمنية ، تقوية الشعور بالحاجة الى الاقلاع عن الاكتفاء الاقتصادى الذاتى . وقد يجدر بنا أن نذكر المادة الرابعة من ميثاق حلف الاطلنطى ونصها :

« مع مراعاتهما التامة لالتزاماتهما القائمة ، سيسعيان (الرئيس روزفلت (١) ومستر ونستون تشرشل (٢) فى زيادة حصول الدول

الصغيرة والكبيرة ، الغالبة والمغلوبة على قدم المساواة ، على نصيب من التجارة العالمية والمواد الخام اللازمة لنجاحها الاقتصادي »

ومن الواضح أن تطور الدول قد وصل الى مرحلة حرجة . ويلزم هذه الأزمة ، بدرجة ليست قليلة ، نمو سريع للقومية في كل صورها ، وبنوع أخص منذ منتصف القرن التاسع عشر . وكذلك من الواضح أيضا أن النمو السريع كان له علاقة بسرعة نمو التصنيع وانتشاره ، ولا يرجع ذلك الى أن كل الدول بلغت درجة عظمى من التصنيع فحسب ، بل يرجع كذلك الى أن نمو المجتمعات الصناعية ، الذي يحدث عادة في صورة تركيز على دراسة الديموجرافيا ، قد شجع التجارة والمواصلات العالمية لدرجة أنه حتى الدول الزراعية أصلا تشعر برد فعل كفاح الدول الصناعية المتنافسة للحصول على المواد والأسواق . ولا مجال لاختفاء الصراع القائم بين الاستقلال السياسي للدول من جهة وبين ترابطها الاقتصادي من جهة أخرى . ويمكن وضع المشكلة في أبسط صورها في صيغة سؤال هكذا : هل تستطيع الدولة ذات السيادة - بغض النظر عن حجمها وقوتها - أن تأخذ نصيبها كاملا من الموارد العالمية ، فتوفر بهذا الرخاء المادى لشعبها ، وفي نفس الوقت تحتفظ باستقلالها السياسى؟ ومما لاشك فيه أن القومية الاقتصادية لا تستطيع أن تجيب عن هذا السؤال الهام اجابة يستيفها العالم . ولا يبدو أن النظام الدولى القائم على الدبلوماسية والمعاهدات والاتفاقيات قد وجد سبيلا الى التوفيق بين صعب الانتاج والاستهلاك والتوزيع على نطاق دولى كما دلت على ذلك أحداث فترة ما بين الحربين ..

على أن المطلوب هو وضع مشروع يقبله العالم أجمع لتنظيم الانتاج والاستهلاك . ولكن مثل هذا المشروع ينطوى على تضحية بعض السيادة من جانب كل دولة . والدليل الموجود لدينا يوحى بأن هذا هو السبيل الذى تأباه معظم الدول . وليس معنى هذا أن الموقف أصبح ميؤوسا منه كل اليأس ، فان من خرق رأى أن نتظر من كل الدول أن تتخلى

بين عشية وضحاها عن المبادئ التي قامت عليها . ذلك أن تغير نظرة الدولة الى الشؤون الداخلية والخارجية على السواء يستغرق بعض الوقت ، وبخاصة اذا أردنا تجنب الصراع . ومع ذلك فهناك ما يدل على أن شعوب العالم آخذة في التحول الى الاقتناع بضرورة زيادة التعاون بين الدول . ان عصبة الأمم لم تفشل تماما لأن بعض منجزاتها ، وبخاصة فيما يتعلق بهيئة العمل الدولية وفي مشكلات الاقليات بدرجة أقل ، كانت ذات نفع خالد . ثم جاءت خليفتها هيئة الأمم المتحدة (الأمم المتحدة الآن) فأصبح لها سلطات كبرى لمعالجة المشكلات الاقتصادية والاجتماعية مع أنها كانت في الأصل معنية بالآثار العاجلة للحرب في تلك المرحلة

ونفس الاسم الذي أطلق على المنظمة الأخيرة يوحي بأن أنصارها يدركون الحاجة الملحة الى تنظيم العلاقات العالمية . وقد يكون تأكيد التنظيم هذا فألا حسنا للمستقبل . وبالرغم من ذلك يبدو أنه لا يزال هناك اهتمام كبير بأهمية سيادة الدولة . وقد انتهت محادثات « دومبارتون أوكس » *Dumbarton Oaks* بشأن التنظيم العالمي ، وهي المحادثات التي تمخضت عن ظهور هيئة الأمم المتحدة ، بوضع مبادئ ستة كان أولها ينص على « أن الهيئة تقوم على مبدأ المساواة في السيادة بين كل الدول المحبة للسلام » . ولربما كان هذا نتيجة محاولة إيجاد حل وسط واعتراف بالأمر الواقع . وبهذه الصفة قد يثبت أنه الوسيلة للتغلب على الصعاب العاجلة التي تعترض العرف الدولي المقبول . لكن يبدو أنه من الضروري اتخاذ خطوة أخرى قبل أن يمكن وضع نظام عالمي أكثر وفاء بالغرض . فان ما نحتاج اليه هو هيئة فوق مستوى القومية تكون لها سلطة فرض نظام متفق عليه يلجأ اليه العالم في بعض الحالات . غير ان دستور مثل هذه الهيئة وسلطاتها تقع خارج نطاق الجغرافيا السياسية . ومع ذلك فان قيامها قد يكون ذا أثر عظيم على الشؤون العالمية عامة ، لدرجة أنه يبدو أنه المرحلة الهامة التالية في تطور الدول الذي تناولناه في هذا الفصل بايجاز

الجغرافيا السياسية الداخلية

ان العلاقات الداخلية والخارجية للدول الحديثة لا تقبل الفصل ، بأى معنى دقيق ، لأنها متشابكة معا تشابكا وثيقا فى عالم يتزايد اعتماده الاقتصادى بعضه على بعض ، لدرجة أنه لا يمكن اعتبار هذه العلاقات عناصر منفصلة . فنوع اقتصاد الدولة ودرجة تنظيمها وصورة الحكم التى تطورت فيها .. كل هذه لابد أن تؤثر فى علاقاتها مع الدول الأخرى القريبة منها والبعيدة عنها بمسافات شاسعة . ومع ذلك فمما يساعدنا على البحث أن نفحص العلاقات السياسية الجغرافية للدولة من وجهة نظر العلاقات الداخلية والخارجية كلا على حدة

فكل دولة لها فى داخل حدود أراضيها صورة خلفية أو بيئة طبيعية . غير أنه مامن دولتين يمكن أن تتشابهما تمام التشابه فى هذا الوضع . وبسبب هذه الاختلافات فى الظروف الطبيعية الداخلية تختلف طرق التكيف البشرى من دولة الى أخرى كثيرا . ويمكن أن نلاحظ فى كل مكان هذا المبدأ العام لتجاوب الانسان وبيئته الطبيعية لأن البشرية مضطرة الى كسب وسائل البقاء باستخدام الموارد التى توفرها لها البيئة . ولكن بمجرد الحصول على المطالب المذكورة تتغير صورة الاستجابة وتفصيلها تغيرا كبيرا . وهناك أيضا تنوع عظيم فى مستويات التنظيم التى وصلت اليها الدول المختلفة فى كل من البيئات المتشابهة والأزمنة المختلفة ..

ويبدو اجمالا أنه كلما علا مستوى التنظيم والكفاية الفنية اللذين

تبلغهما الدولة ، قلت فاعلية التأثير الحتمي للبيئة الطبيعية . ولكن يجب أن نسلم بأنه مامن دولة من الدول الحديثة أفلحت في التخلص من آثار الظروف « الطبيعية » تخلصا تاما ، مما يبين ضرورة محاولة تقدير العناصر الطبيعية الأكثر أهمية في تكوين الدولة مع العلم بأن أى نوع معين من الظروف الطبيعية لا يستدعى بالضرورة تجاوبا خاصا . فمن النادر بل من المستحيل التكهن بأنواع النشاط البشرى

يعتقد الكثيرون من الناس أن علم الجغرافيا يعنى بالموقع الجغرافى أكثر مما يعنى بأى شىء آخر سواء أكان بالإشارة الى دولة ما أم الى أى جزء من سطح الكرة الأرضية . ومع أن الجغرافيين يرفضون قبول صحة هذا الرأى الناقص ، فانهم يسلمون بأن عامل الموقع ذو أهمية بالغة في دراسة دولة ما . ولكنهم يوافقون أيضا على أن قيمة الموقع تتغير بتغير الظروف من نواح كثيرة . فالدولة في بدء تاريخها قد تفيد من العزلة ، وبخاصة اذا كانت في فترة تكوينها محاطة بمناطق دفاع مثل البحر أو الصحراء أو الغابات . ولكن هذه الحواجز المحيطة بالدولة يمكن أن تنهار ان عاجلا أو آجلا ، ثم يبدأ الاتصال بينها وبين أجزاء أخرى من العالم

بيد أن هذا قد ينطوى على خطر للدولة الناشئة اذا لم تكن الطبيعة قد حبتها بوسائل الدفاع عن النفس . ولكنها تؤدي أيضا الى الحصول على وسائل تنمية أخرى ، فتضاف الى غذاء شعبها أنواع جديدة من الطعام ، والى صناعاتها مواد لم تكن في متناول اليد من قبل . كما ان أسواقها تتسع بسبب سلعها الجديدة الزائدة عن حاجتها ، وسكانها يحصلون على آراء جديدة ومهارات جديدة . وفي الواقع انه ما أن تستخدم الدولة موقعها بالنسبة للدول الأخرى حتى ينفصح أمامها المجال الكامل للمكاسب الثقافية والمادية . وسيتسع هذا المدى تبعا لعدد الصلات ووثاقتها ، وتبعا لاتجاه الاستجابة المتبادلة بين شعبها وبين جيرانهم . غير أن الاتصالات البرية ليست ضرورية لهذا الغرض ، ولا

ملاصقة الدول بعضها لبعض ، فانه بمجرد تذليل صعاب النقل البحري يمكن الحصول على كل ميزات الاتصال المباشر ، بينما يمكن تجنب مساوئ شدة القرب من البلاد المجاورة

وأحسن مثل لهذا النوع من الموقع نجده في بريطانيا حيث استغلت العزلة وسهولة الاتصال بالقارة الأوروبية استغلالا أدى الى نتائج باهرة النجاح . ونستطيع أن نلخص حقيقة موقع الجزر البريطانية بأنها جزء من أوروبا منفصل عنها . فاذا قال البعض ان البحار الضيقة لم تكن لتكفي وحدها لحمايتها ما لم تستند الى البحرية الملكية ، كان الجواب أن هذا الفرع من وسائل دفاع بريطانيا ان هو الا نتيجة جهود الشعب لتكييف أنواع نشاطهم وفق ظروف هذه البيئة الخاصة

ثم ان الموقع يقرر نوع أو أنواع المناخ السائد . ومن الأقوال المأثورة ان كل الدول العظيمة المستقلة الحديثة ، اما انها واقعة فيما يسمى بالمنطقة المعتدلة واما ان أوطانها الأصلية واقعة فيها . ويبدو مما يتوفر لدينا من أدلة أن هذه الأراضي المعتدلة ، حتى وان كانت أحيانا بعيدة عن الاعتدال ، تتوفر فيها أحسن بيئة مناخية ملائمة لأنواع النشاط البشرى الذى يعد مظهرا لأرقى أنواع التنظيم السياسى

ان مالدينا من معلومات فى الوقت الحاضر عن العلاقة بين الناس والأحوال المناخية .. أقل من أن يمكننا من أن نبدى حكما قاطعا فى هذا الموضوع . ذلك أنه يجب جمع كثير من البيانات العلمية الموثوق بها قبل أن يمكن الاعراب عن يقين عن أفضل أنواع الأحوال المناخية للتقدم البشرى ، ولكن تبقى أمامنا الحقائق التى لا يمكن انكارها ، ألا وهى أنه مامن دول هامة نشأت فى مناطق ذات مناخ قارس البرد مثل المناطق التى تحيط بالقطبين . كما أنه مامن دول حديثة مستقلة وجدت حتى الآن فى أجزاء الأرض التى تشتد فيها الحرارة طوال العام . ففى المناطق القطبية نجد النوع الاكثر دواما ، الذى يحد من النشاط البشرى بالرغم من الأعمال العظيمة التى قام بها الروس فى المناطق القطبية فى أوراسيا .

ولكن التطورات السياسية الحديثة في جزر الهند الشرقية التي كانت تابعة لهولندا (اندونيسيا المستقلة حاليا) وفي شبه القارة الهندية ، قد تشير الى تغيير الرأى الذى كان سائدا والقائل بأن شدة الحرارة على مدار السنة ذات أثر معوق للنمو السياسى . وسوف نتناول هذا الموضوع بإفاضة فيما بعد . ويكفى هنا أن نقول ان موقع الدولة الجغرافى يزيد أهمية عن طريق الظروف المناخية التي تنشأ عن هذا الموقع

على أن موقع الدولة له نتيجة أخرى تؤثر على جغرافيتها السياسية تأثيرا كبيرا .. ففي أوروبا التي تشمل دولا مستقلة أكثر من أية منطقة أخرى تساويها في المساحة .. تلقى الناحية الاستراتيجية للموقع قدرا كبيرا من الاهتمام . فما من شخص ملم بألمانيا في المدة الواقعة بين الحربين العالميتين ينكر آثار الذعر الذى تركز على أخطار «التطويق» في شئون البلاد الداخلية . فقد اقتنع الشعب الالمانى - عن طريق الخرائط والرسوم التي وضعت بمهارة والخطب المثيرة والكتب والمقالات التي لم يكن لها نهاية - بسياسة الاشتراكية الوطنية الخاصة باعادة التسليح التي كان لها نتائج خطيرة على الاقتصاد الداخلى للبلاد

كذلك كانت الحكومة الفرنسية يقض مضجعها موقع البلاد المواجهة لألمانيا . فما من فرنسى كان يخامرہ الشك أبدا في ضرورة الخدمة العسكرية الاجبارية - وكثيرون منهم لم يستطيعوا أن يفهموا السبب في عدم تنفيذ التجنيد للخدمة العسكرية في بريطانيا - وكانت النسبة المخصصة لأغراض الدفاع من الدخل القومى عقبة خطيرة في طريق تقدم البلاد الاقتصادى . وفي نفس الوقت كان لروح هزيمة « عقلية خط ماجينو » نتائج مدمرة على كيان الحياة الفرنسية بأكملها

علاوة على ذلك فان السياسة الفرنسية فيما يختص بالصناعة قد طرأ عليها تعديل كبير بسبب وجود ألمانيا على حدودها الشرقية . ويستطيع القارئ أن يلاحظ أن الصناعات نمت بعيدا عن موارد الفحم الكبيرة الوحيدة للبلاد في « بادي كاليه » و « لى نورد » (الشمال) ، وأن

المصانع الكهربائية الكيماوية ، ومصانع المعادن الكهربائية ، أقيمت في جبال الألب الفرنسية وبخاصة محطات توليد الكهرباء في جبال الألب والبرانس والهضبة الوسطى . كما نشأ أيضا عن مخاوف الفرنسيين من العدوان الألماني أن تقوم صناعة الحديد في نورمانديا ، مع أن أكبر الموارد الأوروبية لهذه السلعة موجودة في اللورين .. وحتى الاتحاد السوفيتي بأراضيه الشاسعة ، وموارده المادية الهائلة ، يشعر بأثر عامل الموقع على تنظيمه الداخلي . وأبرز مثل على التكيف السريع للاعتبارات الاستراتيجية نراه في نمو الوحدات الصناعية على نطاق واسع في آسيا السوفيتية ، أي فيما وراء جبال الأورال ، بعيدا عن التهديد بالهجوم من مصادر أوروبية . ومع أنه يصعب على المراقب الأجنبي أن يقدر كل التقدير حقيقة مثل هذه المخاوف ، ولكننا نجد الدليل في الاتجاهات التي تظهرها السياسة الداخلية لكثير من الدول التي ضربنا لها بعض الأمثلة

وترتبط اعتبارات حجم الدولة وشكلها ارتباطا وثيقا بعامل الموقع باعتباره عنصرا جغرافيا في شئونها الداخلية . فكل دولة قد بلغت حجمها الحالي من بداية صغيرة نسبيا في شكل منطقة تعتبر بمثابة النواة التي منها حدث التوسع والتي تحتفظ عادة بمركز المسيطر على التنظيم الداخلي . ففرنسا نشأت من « جزيرة فرنسا » ، والولايات المتحدة الأمريكية من الولايات الثلاث عشرة الأصلية الواقعة على ساحل المحيط الاطلسي ، والاتحاد السوفيتي من ولاية موسكو . وليس هذا الأمر مقصورا على العصور الحديثة فقط ، فقد نمت الامبراطورية الرومانية من نواة صغيرة هي مقاطعة « لاتيوم » . ولا مفر من أن يلعب الحجم أو المساحة دورا كبيرا في تنظيم الدولة ، ان لم يكن بسبب آخر فلأن علاقاتها بالنواة يجب أن تيسر وتنظم حتى لا تتعرض الاطراف البعيدة لتهديد الدول المنافسة . كذلك هنالك رغبة في الغالبية العظمى من الحالات في ضم أراض جديدة ، وأحيانا تكتسب تلك الأراضى على أنها وسيلة للتوسع في موارد الدولة أو لأسباب استراتيجية . ولم تظهر نظرية

الوصاية ، مع ما يعتورها من نقص ، الا في السنين الاخيرة جدا ..
وبمقتضى هذه النظرية تضطلع الدولة المتقدمة بمسئولية تنظيم الاقليم
التأخر مراعاة لمصلحة سكانه

ان الدولة الكبيرة تجد في متناول يدها قوة هائلة اذا كانت موارد
تستغل استفلا كاملا على أساس منظم . ففي داخل حدودها سيكون
هناك تكوينات جيولوجية مختلفة وأنواع كثيرة من الصخور ، ولذا
سيصبح من المؤكد تقريبا توفر المعادن لديها . علاوة على ذلك فان دولة
كهذه ستضم أنواعا من المناخ ، التي وان تكن هامة في حد ذاتها الا أن
لها قيمة أعظم للنشاط البشرى ، عن طريق أنواع النباتات طبيعية كانت أو
زراعية ، تساعد على النشاط البشرى . وأبرز مثلين على هذا النوع من
الدول الكبرى هما الاتحاد السوفييتى والولايات المتحدة الأمريكية ،
اللتان تمتلكان ثروة وقوة هائلتين وتعملان بجد على تنظيم ماحبتهما به
الطبيعة . وتتشابه هاتان الدولتان أيضا في نواح أخرى . فكل منهما
تشغل مساحة شاسعة متصلة ، وكل منهما دولة مترامية الأطراف كأنها
قارة قائمة بذاتها حيث لا يخطر على بال أن تقوم مشكلات ضيق المساحة أو
ازدحام البلاد بالسكان لمدة طويلة من الزمن ، ولكل منهما منافذ الى
المحيطات شرقا وغربا . فلم يعرف قط من قبل مثل هذا النوع من
« الامبراطوريات » الشاسعة المتصلة . ومن المؤكد أن مثل هذه القدرات
الفعلية والكامنة لانتاج سلع عظيمة التنوع داخل حدود دولة برية متصلة
الأراضي لم توجد من قبل . ومن الواضح أن هناك مجالا لا يخطر بالبال
تقريبا لاجراء التجارب في التنظيم الزراعى والصناعى والتجارى والسياسى
في كل من هاتين الدولتين الخياليتين . ومن المنتظر حدوث تطورات عظيمة
في المستقبل غير البعيد . ويعد أثرهما الحالى في الشؤون العالمية علامة على
الدرجة التي وصلت اليها في تكييف تنظيمهما الداخلى وفق مشكلات
المساحة

ويجب الاعتراف بأن حجم الدولة وحده ليس دائما العامل الحاسم في

عظمتها .. فالصين ، والبرازيل ، وكندا ، واستراليا ، كل منها ذات مساحات كبيرة من الارض ، ولكن هناك في كل منها عناصر حددت حتى الآن من تنظيمها الداخلى لدرجة أنه ليس بين هذه الدول الارباع المستقلة تقريبا واحدة يمكن أن تعتبر دولة عظمى . فالصين يبدو أنها تملك الموارد الاساسية من مساحة وسكان ، ولكنها لم تفلح في استخدام قوتها الكاملة - وذلك غالبا - لأسباب سيكلوجية كما يبدو . وأما البرازيل وكندا واستراليا فكلها تعاني من موارد السكان غير الملائمة في أجزاء كبيرة من أراضيها . فان خريطة السكان في كل من هذه البلاد الثلاثة تبين أن المناطق الأكثر ازدحاما بالسكان هي في الاطراف الخارجية ، وأن مناطق كبيرة خالية تقريبا من السكان لأسباب مناخية . فالحرارة المرتفعة التي يصحبها عادة مطر غزير وغابات كثيفة في البرازيل ، والبرد الشديد في كندا والجفاف في استراليا .. كل هذه العوامل توضح السبب الذي من أجله توجد في هذه الدول مناطق غير آهلة بالسكان وبالتالي متأخرة عمرانيا ، ولكنه لن يكون من الحكمة أن يؤكد الانسان أن هذه الظروف المناخية التي كانت حتى الزمن الحاضر تتحكم في مصير هذه المناطق ، ستظل تحدد من تطورها الاقتصادي والسياسي . فالولايات المتحدة الامريكية والاتحاد السوفييتي يشملان كذلك مناطق لا تلائم سكنى البشر وتنظيمهم ، ولكن امتدادهما في عروض كثيرة أكثر ملاءمة يوفر لهما مساحات واسعة من الارض يستطيع الانسان فيها أن يجد لجهوده جزاء أوفر ومع أن مثلى الولايات المتحدة الامريكية ، والاتحاد السوفييتي ، يبيان ميزات الارض المتصلة لدولة كبيرة المساحة ، فان أراضى بعض الوحدات السياسية الكبرى الاخرى ليست متصلة ، بل هي في بعض الحالات مشتتة على سطح الكرة الارضية . وهذه الوحدات السياسية هي الدول الاستعمارية الكبرى التي تقارن بالدول بالمعنى الدقيق الذي عنيناه في هذه الصفحات . فالامبراطوريات البريطانية والفرنسية والهولندية والبلجيكية ، وغيرها من الامبراطوريات الاستعمارية ، هي دول فقط من

حيث انها تدين بالولاء لسلطة مركزية تديرها وتخول فيها سلطة السيادة ، ولكن هذه السلطة تظل في دولة الاستعمار التي هي دولة قائمة بذاتها . ومن الناحية العملية تعتبر المستعمرات ملحقات للدولة المستعمرة . ولا يمكن للمستعمرات أن ترتفع الى مرتبة الدول المستقلة الا عن طريق الانفصال كما في حالة المستعمرات الأولى في أمريكا الشمالية ، أو اكتساب « حالة الدمينيون » كما نرى في الكومنولث البريطانى . وفي الحالة الثانية فقط تبقى بعض الروابط وبنوع أخص في أمر العلاقة بالعرش البريطانى ، وكذلك ربط المشاعر والأحاسيس . والعلاقة الشرعية بين البلد المستعمر والمستعمرات التي يمكن أن تشمل التوابع والمحميات ومناطق الانتداب - هذه العلاقات تختلف باختلاف الامبراطوريات المختلفة ، ولكن ليست هناك مساواة بين الأجزاء المكونة لمثل هذه الامبراطوريات

وبالرغم من ذلك فان امتلاك المستعمرات ، وبخاصة عندما تفصلها مسافات كبيرة ، ولكنها في مجموعها ذات مساحات كبيرة ، له آثار هامة على الشؤون الداخلية في الدولة المستعمرة . فهذه المستعمرات لا توفر أعمالا للاداريين وأسواقا ومواد للتجار وأصحاب المصانع فحسب ، ولكنها أيضا تجعل من الضروري صيانة طرق المواصلات وتوفير قوات الدفاع التي كثيرا ما يترتب عليها استنفاد جزء كبير من ايرادات الدولة المستعمرة

على أنه قد يسمح البحث هنا بذكر ملاحظة ختامية عن الآثار التي يمكن أن تترتب على حجم الدولة . ان الحجم الكبير للدولة ، سواء أكانت الأرض كلها متساوية في الجودة أم لم تكن ، موضع اعتزاز وتفاخر لسكانها . وهذا ينطبق على الدول المستعمرة كما ينطبق على غيرها مما لا تملك مستعمرات . فالرغبة في مثل هذا الاعتزاز مضافا الى أشياء أخرى قد دفعت الدول الى التوسع حتى ولو كان الكسب المادى ضئيلا . ولنا في استيلاء ايطاليا على أرترية وليبيا مثل على ذلك ، حيث التوسع فيما وراء البحار لم يعد على ايطاليا الا بقليل من الفائدة سوى التظاهر بالعظمة ، الذي كلف الشعب الايطالى خسائر كبيرة في الرجال والمال .

غير أن نفس التوسع في السلطة على مساحة متزايدة يولد شعورا بالرضا واشباع الغرور لدى الشعوب التي تنجح في توسعها ، كما كان له في بعض الحالات أثر منشط على الأقل على بعض العلاقات الداخلية للدولة . ومن الصعب الحكم على مدى نفع عامل حب العظمة أو ضرره على التنظيم الداخلي للدولة ، ولكن قلَّ أن ينكر أحد أن له قوة حافزة في نمو الدول ومهما يكن من أمر موقع الدولة وحجمها فلأرضها خواص طبيعية لايسع الجغرافى السياسى أن يتجاهلها ، لأن هذا الأساس الطبيعى ، بغض النظر عن العلاقات الداخلية للدولة ، هو مصدر القوام المادى لسكانها ، ولذلك يجب أن تكون هناك علاقات وثيقة بين الأرض والشعب . ثم ان هذه العلاقات لاتخضع للتحليل الكامل ما لم تقدر أثر كل من هذه العناصر فى الدولة ، ولكن تقديرنا لأثر البيئة الطبيعية فى الدولة أقرب الى الصواب من تقديرنا لأثر العامل البشرى . ذلك أن الأرض التى تنشأ عليها الدولة تتغير بنسبة أبطأ جدا من تلك التى تتميز بها التغيرات البشرية ، وبخاصة فيما يتعلق بالتنظيم ، لأنها ملموسة لا تدعو الى كثير من التفكير

ويجب أن نبين بادية ذى بدء أن أى اطار طبيعى ، سواء أكان اطار دولة أم لم يكن ، هو دائما نتاج مجموعة من العوامل تعالج فى أغلب الأحيان منفصلة بعضها عن بعض لتسهل دراستها ، ولكنها فى الواقع تتجمع بطرق مختلفة فتصبح هى المساحة التى تقوم عليها دولة أو عدة دول . ولذلك فالتضاريس التى هى نتيجة الكيان الجيولوجى الذى هو نفسه نتيجة أحداث التاريخ الجيولوجى تتغير بالمؤثرات المناخية عن طريق النحت الجوى ، فينتج نوعا من البيئة الطبيعية هنا ونوعا آخر هناك

ثم ان الأنهار هى الى حد ما من عمل المناخ ، ولكنها تتأثر بطريقة مباشرة من حيث الحجم وسرعة الجريان واتجاهه بأنواع الصخور التى تمر بها والتى يتوقف وجودها على عدد من العوامل الجيولوجية . ومن الواضح أن الدراسة المفصلة للتضاريس بما فى ذلك علة وجودها تقع

خارج نطاق الجغرافيا السياسية ، ولكن معرفة طبيعتها تساعد على تقدير الدور الذى تلعبه فى العلاقات الداخلية للدولة ، تماما كما تساعد الدارس فى الميدان الأوسع للجغرافيا البشرية

على أن التركيب الجيولوجى يستحق أن نفرده له مكانا فى دراسة الجغرافيا السياسية لدولة ما وذلك لسببين : أولهما أن الموارد المعدنية للدولة هى نتيجة مباشرة لتكوينها الجيولوجى ، ولا حاجة بنا الى التنويه بأهمية قرب الموارد المعدنية من السطح فى هذه الأيام التى أصبحت فيها الصناعات الكبرى التى تتوقف كثيرا على المعادن بصورة أو بأخرى ، الدعامة الرئيسية لقوة الدولة

ثم ان التكوين الجيولوجى يتوقف عليه توزيع المعادن ودرجة سهولة الحصول عليها ، كما يتوقف عليه وجودها أو عدم وجودها . ولن نخالى مهما قلنا فى التنويه بأهمية هذا العامل مثلا فى الجغرافيا السياسية الداخلية لبريطانيا . ففى هذه الدولة بالذات ساعد الانقلاب الصناعى قرب وجود موارد الفحم والحديد الخام ، والمعادن الأخرى وسهولة الحصول عليها . ومهما افترضنا من العبقرية المبدعة عند بعض أفراد الشعب البريطانى فمن العسير أن نرى كيف كان يمكن استخدام قوة البخار واستعمال الحديد والصلب فى العمليات الصناعية لو لم توجد مثل هذه المواد الأساسية . ولا ينكر أحد أن التصنيع قد أحدث انقلابا فى الشؤون الداخلية لبريطانيا . وفى الواقع أن نمو الصناعات كان عاملا كبيرا فى تنمية العلاقات الداخلية لكل الدول العظمى الحديثة ، وبخاصة منذ صار إنتاجها الصناعى عاملا حاسما فى الحرب

والسبب الثانى لعلاقة التركيب الجيولوجى بالجغرافيا السياسية هو أنه يعين المظاهر الكبرى لسطح الدولة . فمظاهر السطح هذه ، مع ماقد يطرأ عليها من تعديل بسبب قوى أخرى غير تلك التى ترتبط ارتباطا مباشرا بالتكوين ، تلعب دورا هاما فى أنواع النشاط البشرى . فالسهول وبخاصة السهول الساحلية منها كانت بمثابة القلب لكثير من الدول .

أما المناطق الجبلية فكثيرا ما تتوافر فيها موارد عظيمة من الأخشاب والمعادن والقوى المائية التي أفلحت عبقرية الإنسان في استخدامها في تنمية قوة الدولة سياسيا واقتصاديا . ثم اذا كانت الدولة الجبلية تقع بين مناطق كثيفة السكان وذات انتاج اقتصادى عظيم ، فقد تتقوى مواردها الداخلية عن طريق التحكم في الطرق التى تربط المناطق التى تفصل بينها ، كما هى الحال فى سويسرا

وجملة القول ان التوحيد السياسى أيسر فى مناطق السهول مما هو فى الأراضى الجبلية . فكثير من المناطق الجبلية الحقيقية عديدة السكان ، لأن السكى تقتصر على الأودية . ولذلك ينتشر السكان انتشارا غير منتظم فى مجموعات موزعة لايسهل الاتصال بينها . ولهذا السبب تجنح الوحدة الاجتماعية الى أن تكون قبلية . وقد ينشأ عنها نظام اقليمى مثل نظام المقاطعات . ولا تجتمع هذه الوحدات المنفصلة فى دولة واحدة الا بعد أن يتم التطور السياسى للدولة . ومن الناحية الأخرى نجد أن التحرك والاتصال بين سكان المناطق الكبرى يسهل توافرها فى السهول ، ولذلك تسهل التجارة وانتشار الآراء الى حد أعظم منه وسط الجبال . ولكن تلك التسهيلات ذاتها التى تساعد على نمو الدول فى السهول تساعد أيضا على توسع الدول المجاورة ، وبذلك تؤدى الى التنافس بينها . ومن ثم يصبح من الضرورى بذل مجهود أعظم لصيانة سلامة أراضى الدول التى يتكون معظمها من السهول . والسهولة التى بها يمكن حدوث توسع دولة قوية فى مثل هذه المناطق توضح السبب الذى من أجله أصبحت كل سهول العالم دولة واحدة أو أصبحت ميدانا للتنافس بين الدول المتنازعة . ويمكن أن نرى أمثلة للحالة الأولى (الضم) فى ضم سهول سيبيريا الى الاتحاد السوفيتى والغرب الأوسط فى الولايات المتحدة الأمريكية . وأما سهل أوربا ففيه أوضح مثل على موقع نزاع قديم العهد بين مجموعات متنافسة .. نزاع تنعكس صورته بوضوح على النظام الحالى للدول . ففى كل من الوحدات السياسية بذلك الميدان من ميادين

القتال يوجد الخوف من اعتداء الدول المجاورة ، بما له من آثار على تنظيمها الداخلي . وعلى النقيض من ذلك ، كثيرا ماتكون الأراضي الجبلية ملاذا للاجئين اليها ، وليس فقط حاجزا يحول دون التوسع الاقليمي ، أو قد يكون لها أثر وقائي تستطيع الدولة خلفه أن تحرر الأمن السياسي مع أنها تعاني من العزلة الاقتصادية والثقافية

وقد لعبت الأنهر في الماضي ، والى حد أقل في الحاضر ، دورا مزدوجا في تطور الدول ونشاطها الداخلي معا . وفي هاتين الوظيفتين اللتين تبدوان متناقضتين بدت أهمية طبيعة المناطق الشاطئية . وتتوقف قيمة النهر في أهميته لدولة أو دول الى حد ما على طبيعة الوادى الذى يشغله ، وكذلك على الأحوال الطبيعية للأراضي الملاصقة مباشرة لشاطئيه . وقبل أن يستطيع الانسان أن يقيم الجسور على الأنهار وأن يجفف المناطق النهرية ، كانت الأنهار تعتبر فى الغالب حدودا للدولة لأنها تسهل تحديدها من جهة ولأنها مظاهر دائمة نسبيا فى الطبيعة من جهة أخرى ، وأكثر من ذلك لأنها مع سهولها الفيضية بما فيها من مستنقعات كانت تكون مناطق دفاعية طبيعية . وبهذا المعنى كانت الأنهر تؤدي مهمة فصل الدول بعضها عن بعض ، ولكن ليس بالضرورة على طول مجراها ، كما يتمثل ذلك فى استخدام أجزاء من نهري الرين والدانوب فى نظام حدود الامبراطورية الرومانية

بيد أنه حتى فى أقدم الدول ، وبالتأكيد فى حالة الدول الحديثة ، كانت الأنهار عوامل ربط وتوحيد فى حالات كثيرة . ذلك أن الأنهار أو أوديتها توفر عادة أسهل خطوط انتقال الانسان حتى على السهول . ولذلك فالتطواف فى دولة ما وهو جزء أساسى فى تنظيمها الداخلى يميل الى اتباع خط سير الأنهار ، وبخاصة قبل دخول السكك الحديدية الى البلاد . وعندما أصبحت السكك الحديدية وسائل عامة للنقل ، استخدم منشئوها الانحدار الاسهل لأودية الأنهار ، وهكذا عادوا فأكدوا أثر الأنهار فى التوحيد بما أنها بالاضافة الى التكوين الجيولوجى للأرض

من أسباب تشكيل أنواع الاودية . وفي المناطق ذات الجفاف الدائم أو الموسمي قد تكون الأنهار دم الحياة الحقيقي للدولة ، وتترك أثرا لايمحى على تنظيمها .. فمصر الحديثة مثل سالفها مصر القديمة ، والعراق ، بهتمدان كثيرا على مياه النيل والدجلة والفرات على التعاقب في رى محصولاتهما ، ولذلك يمكن أن نسميهما دولتي الري . وأما في البلاد الأخرى فليس استخدام مياه الأنهار لأغراض الري عاملا أساسيا في حياة الدولة الى هذا الحد . وأما نهر السند والكنج في الهند وهوانج هو في الصين فهي أمثلة بارزة على الطرق التي بها تسهم الأنهار في موارد الدولة الفعالة . ويمكن ذكر أمثلة كثيرة أصغر من هذه في كل القارات

ومنذ مطلع القرن العشرين أصبح للأنهار وظيفة أخرى في أنواع النشاط البشرى للدولة . فقد ظلت الأنهار زمنا طويلا مصدرا للطاقة الميكانيكية . ولكنها لم تقو على منافسة البترول والفحم باعتبارهما مصدرين للقوة الصناعية والاضاءة الا بعد كشف استخدام الماء الجارى وسيلة لتوليد الكهرباء . وبما أن قدرة النهر في هذا السبيل تتوقف على حجم مياهه وسرعة جريانه ، فيمكن اعتبار طاقته نتيجة للتضاريس والمناخ معا . ولذلك فالدول التي بها مناطق جبلية غزيرة المطر قد حبتها الطبيعة نعماء كبرى في هذا الصدد ، وتزداد أهمية هذه النعم في حالة انعدام الفحم والبترول . ولنا في سويسرة والسويد والنرويج أحسن الأمثلة على الدول التي تمكنت ، على فقرها في موارد القوى الأخرى ، من التغلب على الصعاب الكامنة في البيئة الطبيعية باستخدام أنهارها في توليد الكهرباء

والأنهار بصفتها طرقا عامة وموارد للطاقة الكهربائية وتوفير المياه للرى هي من الواضح عنصر هام في الجغرافيا السياسية الداخلية للدول . وكثيرا ما يؤدي الصراع من أجل التحكم فيها لغرض أو أكثر من هذه الأغراض الى الصراع بين الدول المتجاورة ذوات الأنهار مما يؤثر على العلاقات الخارجية أيضا عن طريق المصالح الناشئة عن الرغبة في التحكم

في النهر . وتعتبر بعض الدول ذات الأنهار أنه من الضروري أن تمتد سيادتها الى مصابّ الانهار التي تجرى في أراضيها ، بدعوى أن تطورها الداخلي يتوقف على وصولها دون عائق الى البحر بهذه الوسيلة ..

على أن هذا يثير مشكلة عنصر آخر في البيئة الطبيعية للدولة ، وهو امتلاك شواطئ البحار والانتفاع بها . فاعتماد الأجزاء المختلفة من سطح الأرض اقتصاديا على بعضها البعض ، وهو الموضوع الذي نوهنا بأهميته في فصل سابق ، هو أكثر ما يكون نتيجة نمو النقل البحري وسرعته ورخصه النسبي ، الذي يحدث عن طريقه معظم التبادل التجاري العالمي . ولكي تشترك الدولة اشتراكا كاملا في هذه التجارة الدولية ، وتتمكن بذلك من تنمية اقتصادها الداخلي ، فمن المرغوب فيه الى درجة قصوى أن يكون لها ساحل على البحر حتى يمكنها أن تحتفظ بأسطولها التجاري . ومن هذا يتضح أن موقع الدولة في داخل القارة ضار بمصلحتها ، ولذلك تبذل الجهود للتغلب على هذا النقص ، كما كانت الحال في المنطقة الحرة السابقة لتشكوسلوفاكيا عند ميناء هامبورج

فاذا سلمنا بأن الدولة لا يمكنها أن تنمو نموا كاملا دون سهولة الوصول الى الأسواق العالمية والحصول على السلع اللازمة ، اتضحت لنا قيمة الشواطئ البحرية ، وان اختلفت هذه القيمة تبعاً لموقع الشاطئ وطبيعته . وعلى هذا الأساس تكون الشواطئ الشمالية لكندا والاتحاد السوفيتي قليلة القيمة الى الآن ، بينما تلك الشواطئ التي تواجه الطرق البحرية العالمية العظيمة لها قيمة كبرى . ففرنسا بما لها من شواطئ على المحيط الأطلنطي والبحر المتوسط ، عرفت كيف تنتفع بهذه الميزة المزدوجة لتنظيمها الداخلي ، بينما أدى التنافس بين انجلترا وألمانيا الى تأييد انجلترا لبلجيكا وهولندا لتحولا دون توسع ألمانيا ووصولها الى بحر الشمال في جبهة أكبر من جبهتها الحالية . ويظهر لنا مبلغ أهمية الواجهة البحرية من المبدأ السائد وهو امتداد سيادة الدولة الى مسافة ثلاثة أميال أو أكثر في البحر . أما الصنفة الطبيعية

لساحل الدولة فقد فقدت شيئا من قيمتها الأصلية الى حد معين . فاذا فرضنا أن الشاطئ يعين على الوصول الى الطرق البحرية الهامة والى داخل الدولة المعنية ، فان مهارة الانسان الهندسية كفيلا باقامة المرافئ حيث لاتساعد الظروف الطبيعية كثيرا على انشاء الأرصفة البحرية

ومع ذلك فان موانئ العالم العظمى قد نشأت في مواقع طبيعية ملائمة . غير أن العامل الرئيسى كان الوصول الى البحار من ناحية والى داخل البلاد من ناحية أخرى . ومما يجدر ملاحظته أخيرا أن الوصول الى البحر عن طريق امتلاك الشواطئ البحرية يؤدي في بعض الحالات الى نمو صناعة صيد الأسماك التى قد تلعب دورا هاما في الحياة الداخلية للدولة . وعلى هذا الأساس تعتبر المصائد المجاورة أو حتى البعيدة منها امتدادا اقليميا للدولة من حيث انها تمتد الدولة بموارد جديدة ، لا من المواد الغذائية والسلع التجارية فحسب ، بل توفر لها أيضا قواعد للأغراض البحرية

ذكرنا في مجال آخر العلاقة بين الأحوال المناخية والنشاط البشرى ، ونوهنا بأهمية الحاجة الى البحث العلمى المنظم في هذا الميدان . ويمكن أن نقول صراحة دون الاقلال من شأن أعمال الباحثين من أمثال « الزورث هنتنجتون » (١) و« جريفث تيلور » (٢) ان هذا الفرع من الدراسات الجغرافية لايزال في مرحلته التمهيدية . ومن المحتمل أن يترتب على زيادة التقدم فيه الحصول على معلومات كثيرة قيمة ، ليس أقلها ما نحصل عليه من الأبحاث الدقيقة في علم المناخ التى تجرى في عدد متزايد من المناطق . وحتى مع ذلك فلايكاد يكون هناك شك في أن

(1) Ellsworth Huntington (2) Griffith Taylor

(٣) قال ب. جالليكو المراسل الأمريكى لـ «مجلة صانداى جرافيك» في العدد الصادر بتاريخ ٣ نوفمبر سنة ٤٦ : يبلغ معدل سقوط المطر في ولاية داكوتا الجنوبية ١٨ بوصة في العام . فاذا انخفض المعدل الى ١٦ بوصة ضرب الافلاس اطنابه ، واذا زاد فبلغ ١٩ بوصة اشعل الزراع السيجاد بورق البنكنوت من فئة مائة دولار

(١) Vidal de la Blache ص ١٤ من كتابه «مبادئ الجغرافيا البشرية» الصادر في باريس سنة ١٩٢١

المناخ من أهم العناصر في البيئة الطبيعية للدولة . ومع أننا لانسلم بشدة تحكمه في أنواع النشاط البشرى ، كما ذكر مؤخرا صحفى أمريكى (٢) ، فان الجغرافيين متفقون على أن الأحوال المناخية تستدعى درجة كبرى من التكيف من جانب الانسان ، وأنهم أصبحوا يدركون ادراكا متزايدا أن الانحرافات عن المعدلات المناخية هي في كثير من الأحيان أهم من التعميمات التي توحى بها أرقام المعدلات . قال فيدال دى لابلاش (٤) :

« ان المناخ نتيجة تتأرجح حول معدل أكثر من مفهوم المعدل »

وهذا التغير ، الذى كثيرا مايكون غير كبير ، يستدعى مواءمة للنشاط البشرى أكثر دقة مما تستدعى الأحوال المناخية العامة المميزة للدولة . ذلك أن أصغر الدول وحدها هي التى يسودها مناخ موحد في كل أراضيها بينما الغالبية العظمى للدول تشمل أنواعا مختلفة من المناخ . وحتى في الدولة الصغيرة مثل المملكة المتحدة هناك اختلاف في المناخ يكفى لايجاد تنوع في مواطن السكنى .. على ان أقوى مؤثرات المناخ على الانسان هو مايتعلق بالمهن الزراعية عن طريق النبات . فالنباتات في حالتها الطبيعية أكثر تأثرا بعامل المناخ منها بأى عامل فرد آخر ، ومع أن ما أحرزه الانسان من نصر في زراعة النباتات وتنميتها نصر عجيب يدل على قدر عظيم من المهارة والذكاء ، فان الزراعة مازالت تعتمد على المناخ الى حد كبير . فالأقاليم التى تحيط بالقطب وأطرافها التى تكون جزءا من « التندرا » في نصف الكرة الشمالى ، والصحارى الكبرى وهى تشغل معا مساحات كبيرة من سطح الكرة الأرضية لاتزال الى اليوم خالية من السكان ، وذلك لأسباب مناخية . وكذلك في الأراضى المسماة بالمعتدلة ، فان الأحوال المناخية عموما تحدد أنواع الزراعة

فاتنتاج المواد الغذائية وكذا المواد الأولية الخضرية التى تستخدم في غير أغراض الاستهلاك البشرى ترتبط ارتباطا وثيقا بالأحوال المناخية من حرارة ومطر وغيرهما ، لا في مجموعها فقط بل في حدوثها الفصلى أيضا . ولما كان توفير الكفاية من الطعام من الأهداف الأساسية للتنظيم

الداخلي للدولة في الوقت الحاضر ، وجب على الدولة أن تمد السكان بالتموين الكافي وبما هو أهم من ذلك وهو الغذاء المتوازن ، اذا توافرت لديها المساحة الكافية بالقياس الى عدد سكانها ، وحظيت بأنواع المناخ المختلفة حتى اذا كان الاختلاف قليل المدى . وفي هذه الأحوال المناخية الملائمة تزيد الطاقة الانتاجية لسكانها على ما هي عليه في البلاد ذات المناخ الأقل ملاءمة . ومعنى هذا أن الأحوال المناخية ذات أهمية أساسية في الجغرافيا السياسية للدول ، بما أن قوتها السياسية تعتمد غالبا على مقدار انتاج سكانها

ثم اذا لم يكن لدى الدولة المساحة الكافية لأغراض انتاج الأطعمة في ضوء النظم الزراعية القائمة ، تحتم عليها أن تستورد السلع الضرورية أو أن تزيد من انتاجها الخاص . على أن تكثيف زراعة المحاصيل والتوسع فيها مرتبطان بالمناخ ارتباطا وثيقا . فقليل من الدول مثلا تستطيع أن تنتج بانتظام أكثر من محصول واحد في السنة دون الاستعانة بالوسائل الصناعية ذات النفقات الباهظة . وينطبق هذا بنوع خاص على تلك البلاد التي يطول فيها الشتاء ويشتد برده فتتوقف فيه الحياة النباتية . وأما الدول كثيفة السكان مثل المملكة المتحدة التي تتمتع بأحوال أكثر ملاءمة في الشتاء ، فلم تستطع زيادة انتاجها الداخلي الا بوسائل أخرى مثل المعونة المادية والاجراءات الوقائية التي لا تؤثر على تنظيمها الداخلي فحسب بل على علاقاتها الخارجية كذلك

ومن الناحية الأخرى فان المناخ غير المنتظم ، الذي يؤثر بنتائجه على النشاط الزراعي ، قد يكون عاملا مضادا وبخاصة في البلاد التي تجمع بين عدة أنواع مختلفة من المناخ . ففي الولايات المتحدة الأمريكية كثيرا ما يقوم الخلاف بين المجتمعات الزراعية في الغرب الأوسط وبين الحكومة الفدرالية في واشنطن ، اذ تزعم تلك المجتمعات أن الادارة المركزية غير ملمة بمشكلات الزراعة وتسويق المحاصيل ، وهي أهم مايعنى به سكان الغرب الأوسط . وفي كندا نجد كذلك موقفا مماثلا . ذلك أنه يبدو أن

الشكوى الرئيسية للزراع في ولايات المراعى هى أن حكومة « أتاوة » لاتعير مصالحهم اهتماما كافيا . ولاشك أن هذه المنازعات الداخلية لها علاقة بالمسافات الشاسعة التى تفصل بين العاصمة الادارية وبين الأقاليم المعارضة . ولكن النزاع الأساسى نزاع بين اقتصاديات مختلفة تتعلق باختلاف فى المناخ

يبد أن مثل هذه المنازعات تنطوى فى أوقات الشدة على تهديد للوحدة الاقتصادية والسياسية للدولة . ففى حالتى دولتى « الدمينيون » : كندا و استراليا ، ذهبت مديرية «البرتا» فى الاولى و استراليا الغربية فى الثانية الى حد طلب الانفصال . وهذان المثالان وغيرهما توحى بأنه اذا كان هناك اختلاف كبير فى الاحوال الجوية ، فيجب أن يُنظر الى هذه الأحوال وما يترتب عليها من نتائج زراعية بعين الاعتبار ، اذا أرادت الدولة أن تسيّر الامور فيها سيرها الطبيعى . وبالأجمال لا تستطيع أية دولة أن تتجاهل آثار عنصر المناخ فى بيئتها الطبيعية . ولا يسع الادارة الحكيمة الا أن تنظم الانتفاع بموارد مناخها بحيث تعود بأعظم نفع على السكان

فى الصفحات السابقة كان تحليل العناصر الوثيقة العلاقة بعضها ببعض التى يتكون منها الاطار الطبيعى للدول تحليلا ناقصا كل النقص ، غير أن هذه الأحوال لاتعنى شيئا للجغرافى السياسى اذا لم تقترن بدراسة السكان الذين ينظمون أنواع نشاطهم وعلاقاتهم وفقا لتلك الأحوال ، وفى داخل الحدود الاقليمية للوحدات السياسية . وهذا العنصر البشرى فى الدولة هو أكثر تعقيدا حتى من العناصر الطبيعية للبيئة التى يقطنها . ذلك أن التنوع لايزال مفتاح استجابة الانسان لعوامل البيئة بالرغم من « انتشار الثقافة » الذى ساعد عليه التحسن العظيم فى وسائل المواصلات . فلا تستطيع دولة ما أن تزعم أن العنصر البشرى فيها كامل التجانس . والتشابه الوحيد الذى نجده فيها انما هو ذلك الذى ينشأ عن تنظيمها السياسى الذى به يدين أعضاؤها للسلطات الحاكمة ، من وجهة نظرية على الأقل ومما يجدر ذكره حتى فى هذه المناسبة الأخيرة

أن الولاء السياسى فى مساحات كبرى من سطح الأرض مثل وسط أفريقيا والهند والصين وأجزاء من أمريكا الجنوبية ان هو الا خيط دقيق ، ولا يجب أن تقاس العلاقات البشرية الداخلية للدول دائما بالمستويات التى وصلت إليها أمريكا الشمالية أو غرب أوروبا ومن العناصر الجوهرية فى كيان الدولة مجموع السكان وطريقة توزيعهم ودرجة تكاثرهم . فان تنظيم أنواع النشاط الداخلى لا يتم الا على أساس قدر من المعلومات كالتى تمدنا بها الاحصاءات المنتظمة . ولكن هذا لايعنى أن حجم السكان وحده هو العامل النهائى فى تحديد عظمة الدولة ، اذ أن المعلومات الخاصة بالنوع يجب أن يكون لها اعتبارها . ولكن من الحقائق المقررة أيضا أن الدولة التى لا تتوافر فيها الأيدى العاملة التى تعمل على الاستفادة بمواردها تعجز عن الوصول الى مستوى المعيشة المنشود ، ولا يحتمل أن تستطيع ادارة شئونها الداخلية فى سهولة ويسر . ولا يمكن أن يكون هناك شك فى أن تطبيق العمليات الميكانيكية على الصناعة والزراعة والتجارة قد زاد من معدل انتاج العامل فى الساعة ، وساعد أيضا على تخفيض الساعات المطلوبة للعمل فى البلاد الأكثر تقدما . ومع ذلك مازال العنصر البشرى ذا أهمية حيوية ، ولا يحتمل أن التطورات التى يمكن التكهن بها سوف تغير من صحة هذه الدعوى . ومن ثم كان التكوين الديموجرافى للدولة ذا دلالة جوهرية للجغرافى السياسى ، سواء كان مهتما اهتماما مباشرا بالعلاقات الداخلية أو الخارجية (أنظر الفصل السابع)

على أن نوع هذا العنصر البشرى يتوقف على نتائج عدد من العوامل مجتمعة كل منها يسهم بنصيبه الخاص ، لكن بدرجات متفاوتة تبعا للظروف الخاصة الموجودة فى وقت معين . فالتغير فى مساحة الدولة أو فى عدد السكان أو فى نظام الحكم يؤدي الى تعديل فى أثر هذه العوامل . فان الشكل والحجم الحاليين لدولة ما يمثلان مرحلة من مراحل تطورها ، ولذلك تلعب العناصر التاريخية دورا هاما فى تنظيمها الراهن .

فليس من الممكن محو تاريخ الدولة وما ارتبط به من أعمال . والخبرة المكتسبة في الماضي تستخدم بطريق مباشر أو غير مباشر في الاسترشاد بها في الوقت الحاضر . وقد تنف التقاليد الكثيرة والسوابق العديدة حائلا دون التقدم ، ولكن في الدولة القائمة على أساس متوازن تلقى ماتستحق من اعتبار . على أن العمل التربوي لتطور مستقر غير متعرض لهزات مفاجئة ذو ميزة لا تقدر في تنمية علاقات داخلية حسنة . وما المقصود بالقول « الثورة عن طريق التطور » الا تمكين شعب دولة ما من أن يوفق بين نشاطه وبين الظروف المتغيرة ، دون القيام بأعمال عنف واسعة النطاق

وأما الأمر الثاني فهو أن التكوين العنصرى للدولة يجب أن يعتبر عاملا بشريا في جغرافيتها السياسية . وهنا يصطدم طالب العلم بقدر من الصعاب والمشكلات التي قد تبدو عسيرة الحل والتي يتطلب تحليلها مجالا أكبر مما يتوافر في هذا الكتاب

ومع ذلك فهناك بعض الحقائق الواضحة ، منها أنه ليس في الوجود دولة ذات تكوين عنصرى متجانس وجنس واحد خالص بالمعنى البيولوجى الصحيح . ذلك أن الهجرة المستمرة على نطاق واسع والزواج المختلط المتواصل قد ترتب عليهما اختلاط الشعوب لدرجة أنه ، مع أن علماء الأجناس يقسمون الشعوب الى مجموعات عامة مختلفة على أساس صفات طبيعية معينة ، فلا يمكن تحديد هذه المجموعات بحدود ثابتة مقبولة . غير أن الدولة بطبيعتها يجب أن تحدد بوضوح ، بمعنى أن الأرض التي تمارس فيها سلطة سيادتها يجب أن تحدد تحديدا دقيقا مضبوطا . وجملة القول ان الدول يجب أن تشمل مناطق يقطنها أناس من أصول عنصرية مختلفة .. ومن ثم كانت كل الدول منوعة الاجناس

وعلى هذا النحو قد تأثرت أوروبا بنوع خاص بسبب صلاتها الوثيقة بقارة آسيا التي نزع منها الى أوروبا عدد كبير من المهاجرين خلال مدة طويلة من التاريخ من ناحية ، ولأنها مقسمة بدرجة معقدة أكثر من غيرها من

ناحية أخرى . وفي نفس الوقت نجد أن الأمريكتين وآسيا الموسمية وإفريقيا لها مشكلاتها العنصرية . وإذا توافرت النية الحسنة والتفكير السليم فلا يجب أن تقف الفوارق العنصرية حائلا دون الوحدة الداخلية للدولة . ولكن يبدو في معظم الحالات أن هذه الفضائل غير متوافرة حيث أن تضارب الأساطير والمذاهب الفكرية التي تلخص في «الوعي العنصري» قد تراكت حتى أصبحت الآن حائلا منيعا دون اندماج العناصر البشرية اندماجا ناجحا . وأضحى التحيز والنفرة في المعاملة ، الناشئان عن الاختلافات العنصرية ، حائلين دون حسن الإرادة . وحيث توجد الأقليات العنصرية محرومة من المساواة تصبح مصدر ضعف واحتكاك في كيان الدولة ، وقد تؤدي في بعض الحالات إلى التفكك والانحلال كما كانت الحال في إمبراطورية النمسا والمجر السابقة ..

وبينما توجد بعض العلاقة بين المجموعات العنصرية الحالية وبين الأجناس التي نشأت عنها أصلا في الماضي السحيق فإن الصفات الطبيعية التي تتميز بها الأجناس لم تعد تطبق على اعتبار أنها عوامل مفرقة في تحديد التوزيع العنصري ، ومن ثم كان البحث عن مظهر مميز آخر ، وهو يوجد عادة في اللغة . على أن سلوك هذا السبيل على العموم له ما يبرره لأن وجود اللغة واستعمالها هما من أيسر الأدلة المعترف بها على وجود أصل جنسي مشترك وثقافة مشتركة . والواقع أن مدى إصرار الجماعات على الاحتفاظ بلغاتها لما يدعو إلى الدهشة . فلو أخذنا أسلاف يوغسلافيا مثلا وجدنا أنهم احتفظوا بلغتهم تحت حكم النمسا قرونا ، ولو أن الغزاة لم يعترفوا بتلك اللغة . وتوحي الأدلة بأنه من المستحيل إزالة لغة بالقوة أو بوسائل أخرى إلا إذا كان هذا عن طريق الاضمحلال التدريجي . وتتمثل الأهمية التي تعلق على اللغة ، باعتبارها عنصرا في تكوين الدولة ، في الجهود التي تبذل لأحيائها كما هي الحال في أيرلندا الجنوبية . وبما أن الدول غير متجانسة جنسيا ، والجماعات العنصرية تتميز بمظهر الاحتفاظ باللغة ، فيترتب على ذلك أن دولا قليلة جدا لها لغة واحدة . وقد تكون عدم

الوحدة اللغوية عاملا آخر يتعارض مع تماسك الدولة ووحدتها وبخاصة إذا كانت الصعوبات اللغوية تمثل تنوعا ثقافيا وجنسيا بصورة فعالة وإذا غضضنا النظر عن استعمال الاختلافات اللغوية استعمالا يؤسف له لأغراض سياسية لا مبرر لها ، مثل نشر المذاهب الفكرية غير السليمة ، وجدنا أن الدور الذي تقوم به اللغة في الجغرافيا السياسية الداخلية للدولة يتوقف على وظيفتها باعتبارها وسيلة للصلات الاجتماعية . فاللغة وسيلة نقل الآراء ، وكما يبين «س . راندل» (١) أن استعمال لغة خاصة يعمل على فرض قيود معينة على القدرة على التفكير وتنميتها . علامة على ذلك « ان الناطقين بلغات مختلفة لهم تكوين عقلي مختلف نوعا ما ولا يتبعون في تفكيرهم نفس الاسلوب (٢) » . ومن ثم فإن الدولة التي يتكلم سكانها أو غالبيتهم العظمى لغة واحدة من المحتمل أن يكون تحقيق وحدتهم أيسر . ولذلك تميل علاقاتهم الداخلية الى أن تكون أكثر انسجاما . وعلى العكس من ذلك اذا كان في الدولة أكثر من لغة واحدة مستعملة قامت العوائق في سبيل علاقات المواطنين بعضهم ببعض ونشأت الصعوبات في تنظيم أنواع نشاط الدولة ..

ومن هذا يتضح السبب في فرض استعمال لغة رسمية على البلاد المقهورة أو التابعة ، وذلك لأغراض رسمية على الأقل مثل الأغراض المتعلقة بالقانون والادارة وما اليهما . ولكن بالرغم من هذه الجهود فإن استعمال لغات مختلفة يشجع انقسام المجتمع الى طبقات لغوية تبقى كل منها بمعزل عن الأخرى حتى ولو تساوت كلها أمام القانون . وهنا يكمن ضعف واضح في كيان الدولة متعددة اللغات ، وهو وضع لا يصححه فرض استعمال لغة واحدة مختارة . ويكون حل المشكلة في « حرية التخاطب » وتنمية لغتين بدلا من ارغام الشعب على قبول الوحدة اللغوية الرتيبة

(١) S. Rundle في الفصل الثالث من كتابه : « اللغة عامل سياسي واجتماعي في أوروبا » الصادر بمدينة لندن سنة ١٩٤٦
(٢) ص ٢٨ من نفس الكتاب

هناك أيضا عنصر بشري آخر يؤثر على الجغرافيا السياسية الداخلية للدول ، وهذا العنصر هو الدين . ان الدول الناضجة يسودها في العادة التسامح في الأمور الدينية ، ونتيجة لذلك لا يكون للخلافات المذهبية أثر يذكر على تنظيمها ، ولكن الدول الأقل تقدما قد تتأثر باحدى طريقتين . فاذا كانت غالبية الشعب تعتنق دينا مشتركا كان لهذا الايمان قوة موحدة قوية بالقدر الذي به تثير اختباراتهم المشتركة شعورا « برابطة تربطهم معا » ، وهو شعور قد ينتقل الى الشئون الدنيوية . وحتى في هذه الحالة لا تنفق المناطق التي تقطنها جماعات تعتنق دينا واحدا ، تماما مع حدود دولة واحدة . ذلك أن كل ديانات العالم العظمى قد انتشرت قبل أن تتخذ الدول أشكالها الحالية وقبل أن تعين حدودها أو تخطط بطريقة واضحة ، ولهذا لا يكون من غير المألوف أن نجد أتباعا لأكثر من دين واحد في دولة واحدة . وأما في البلاد التي لا تراعى التسامح الديني فقد تثير الخلافات الدينية نزاعا داخليا وانقساما خارجيا

ومع أنه ليس من شأن الجغرافي السياسي أن يقدر فضائل المعتقدات الدينية ومساوئها ، فانه مرغم على أن يدرك أن هذا العنصر البشري عامل تمزيق في بعض الحالات ، بقدر ما هو عامل توحيد في البعض الآخر . فبينما في الدولة اليوغسلافية قد أوجد الصدام بين الكنيسة الرومانية الكاثوليكية والكنيسة السربية الارثوذكسية اختلافا في النظرة كالاخلاف بين السلافيين والكرواتييين من ناحية ، وأهل السرب من ناحية أخرى ، فان شعب بولندا قد قويت رابطتهم عن طريق العضوية الشاملة في الكنيسة الرومانية الكاثوليكية في بلادهم . وهناك أيضا يبدو عجز الجماعات الدينية في الهند عن التفاهم عقبه كئودا في سبيل الوحدة السياسية في هذه القارة المصغرة ..

كل هذه العناصر في سكان الدولة تجعل للكيان السياسي فيها لونا وتغيرا وتنوعا وتعقيدا . فماضيها وعدد السكان وكثافتهم وأصولهم الجنسية وما يتصل بها من تقاليد ثقافية ولغة ودين ، كل هذه تسهم بأصبغتها في الطابع

المتنوع الذي يبدو في كل دولة صغيرة كانت أم كبيرة . وقد نجد المحك الصحيح لدرجة نضجها في استخدامها لهذه العناصر استخداما بنشأ لتوفير الخير المادى والروحى لسكانها . ولنا فى الماضى والحاضر الدليل الكافى على أن الاضطهاد والكتب لا يتفقان ومصالح البشر ، بينما التسامح أو حتى تشجيع المصالح الطائفية يزيد حياة الدولة نماء وحيوية ، ويمكنها من السعى وراء السعادة التى يمكن اعتبارها الهدف النهائى . غير أن هذه الاعتبارات الاجتماعية والجنسية ليست أهم مايعنى به طالب الجغرافية السياسية لأن مجال دراسته يتناول العلاقات بين العناصر البشرية وبيئتها الطبيعية وبخاصة مدى توزيعها . وهو فى بحثه فى هذه العلاقات الداخلية يواجهه لغز واضح فى كل دولة دون استثناء

أكدنا فيما سبق أن العلامة المميزة للدولة هى سلطة سيادتها وما يترتب عليها من ولاء السكان لها . وفى الواقع أن السيادة تمارسها حكومة مركزية بصورة أو بأخرى . وهذه الحكومة تجمع فى يديها سلطات أعظم مع مرور الزمن ومع تطور تنظيمها . ومالم تكن هناك سلطة مركزية مسئولة عن السياسة العامة فى الشؤون الاجتماعية والاقتصادية والسياسية ، لا تستطيع الدولة أن توفر أحسن الظروف الملائمة للتوفيق بين نشاط الشعب وبيئته الطبيعية . وقد كان هذا صحيحا بدرجة كافية فى أيام الاقتصاد الحر ، ولكن له قوة أعظم فى تلك الدول التى تحاول تنمية اقتصاد مخطط ، وأما الدول ذات الحكم المطلق فتشتت فيه الى أبعد حدود الشطط

والنتيجة التى لا مفر منها أن نمو التنظيم يقترن بالزيادة فى تركيز السلطة حتى تصبح السلطة المركزية مثقلة بمهام الإدارة لدرجة تعرض الأداة الحكومية للانحيار . وهذا صحيح بنوع خاص فى عصرنا الحاضر بسبب التعقيد العظيم فى الإدارة والكثرة المتزايدة فى المشكلات التى يضطلع بها رجال الإدارة . غير أن أعضاء الحكومة المركزية لا يمكن أن ينتظر منهم الامام الكافى بكل مطالب الأجزاء المختلفة للدولة ، وبخاصة إذا كانت واسعة الرقعة . ومن ثم نمت عادة تفويض السلطة للمسؤولين المحليين

عن طريق التشريع الاجبارى أو الاختيارى

ويختلف هؤلاء المسؤولون المحليون اختلافا كبيرا فى السلطة التى تخوّل لهم والمناطق التى يديرونها ، وتبعا لتكوين الدولة التى هم جزء منها . ومع ذلك فهم يجنحون الى اكتساب سلطة متزايدة كلما أصبح تنظيم الدولة أكثر دقة ، فينشأ عن ذلك موقف متناقض تزداد فيه المركزية بتطور الدولة ، وفى نفس الوقت يصبح نقل السلطة الى أشخاص آخرين أمرا لازما . وهذا التشابه واضح فى كل الدول الحديثة ، وان كان الأنموذج الإدارى الذى ينشأ عنه يختلف اختلافا كبيرا . ففي دول العالم الفدرالية العظمى مثل الولايات المتحدة الأمريكية وكندا وأستراليا ، تحظى الولايات أو المديريات الإدارية بقدر كبير من الاستقلال الذاتى ، وأما فى الدول الصغرى الأقل مساحة مثل غالبية الدول الأوروبية فلا تتمتع الأقسام الداخلية والمقاطعات وما إليها بالاستقلال الذاتى ، بل لها سلطة إدارية كبرى فى داخل الإطار العام

وفى بعض الحالات تمثل الأقسام الداخلية اندماج الإدارات الإقليمية خلال مدة طويلة من الزمن . وفى حالات أخرى فرضت الحكومة المركزية مثل هذا التقسيم لتيسير مهمة الإدارة عموما ، وان لم تكن له علاقة بالبيئة الاجتماعية والاقتصادية والتاريخية للسكان . ولكن باحلال النظام القائم على الاقتصاد المخطط محل الاقتصاد الحر ، أصبح من الضرورى إيجاد نوع من التقسيم الداخلى لا يكون أكثر ملاءمة لحاجات الدولة اجمالا فحسب ، بل أكثر تلاؤما مع حاجات الدولة عموما .. لكن يعمل على تنسيق النشاط البشرى المحلى بدرجة لم تكن ميسرة من قبل . وليست هذه بالمهمة السهلة ، لأن الجهاز الحكومى جميعه قائم على وجود مناطق واضحة المعالم ، يؤدى التغيير فى حدودها الى اختلال وصعوبات ، ليس أقلها من وجهة نظر الجغرافى أنه يصبح من العسير جدا عمل مقارنات احصائية لأية مدة طويلة من الزمن اذا حدث تغيير فى الحدود

على أن من مظاهر الضعف الخطير فى معظم الدول أن التقسيم الداخلى

تم في ضوء الماضي السحيق أو البعيد ، ولم تحدث تغييرات كافية لتتلاءم مع الظروف المتغيرة . على أن أخطر نقط الضعف هي أن مطالب الإدارة ، على الأقل فيما يتعلق بتعيين الحدود ، تعتبر غاية في حد ذاتها ، لا وسيلة لتحقيق وحدة الاقليم . وهذا أحد الأسباب التي قسمت بريطانيا على أساسها الى مقاطعات (١) . على أن هذا الإدراك للطابع الزمني الخاطيء للأقسام الإدارية القديمة أخذ في الانتشار ، ويدل على ذلك التغييرات الحديثة التي أدخلها الاتحاد السوفيتي وألمانيا ويوغسلافيا ، وكذلك الحركة الانفصالية في أقاليم فرنسا . وما ان يقدر الناس ان الاقليمية لا تقتضى اضعافا لقوة الحكومة المركزية ، بل قد تكون قوة خلاقة في تنسيق أنواع النشاط البشرى داخل الاقليم ، كما في توحيد الشؤون الاقليمية في داخل الدولة ما ان يقدر الناس هذا ، حتى يروا صلاحية الجهود التي تبذل للتغلب على الصعاب التي تصحب تغييرات الحدود الادارية القائمة

(١) قارن هذا بسلسلة الخرائط الخمس والعشرون التي تمثل الاقليمية العملية في إنجلترا وويلز ا.و. جلبرت E. W. Gilbert في المجلة الجغرافية التي تصدر بلندن ، المجلد الرابع والتسعون لشهر يولية سنة ١٩٣٩

العلاقات بين الدول

ان العلاقات الداخلية والخارجية للدول تكمل بعضها بعضا . ومع أنها تبحث في فصول منفصلة في هذا الكتاب ، ولكنها غير منفصلة من الناحية العملية ، لأنها تنشأ وتنمو جنبا الى جنب وفي آن واحد . وكلما سارت بعضها بعضا ، زادت الفوائد التي يجنيها سكان البلاد المختلفة . ولا نكون في الواقع مبالغين اذا قلنا ان الوصول الى التناسق بين العلاقات الداخلية والخارجية لكل الدول مطلب ضروري لخير البشرية جميعا

وهناك عاملان يمثلان هذه النقطة بوضوح ، أحدهما الاعتماد الاقتصادي المتزايد للدول بعضها على بعض ، وهو ما يبدو بأجلى وضوح في الموقف العالمي من نقص في معظم السلع . وثانيهما ازالة الحواجز بين الدول بالتدريج مع نمو المعرفة وانتشارها عن طريق التوسع السريع في وسائل المواصلات . وفي الحالة الثانية لعبت حربا القرن العشرين العالميتان ولاشك دورا ان لم يكن لسبب آخر سوى انتقال الملايين من الرجال والنساء خارج حدود بلادهم ، وكانت أقل فائدة جنوها علمهم بوجود شعوب أخرى غير شعوبهم

أضف الى هذا أن الاعتبارات الاستراتيجية قد عدلتها التغيرات التي طرأت على الحروب الحديثة . وليس من العسير النظر بعين التقدير الى أن العلاقات الخارجية للدول لم تعد مسئولية حفنة من رجال الدولة وحدهم بل أصبحت تهم كل المواطنين في كل الدول بطريقة وثيقة مباشرة . وبهذا المعنى يحق لنا أن نتحدث عن رأى عالمي بدأ يتكون ببطء لكنه لم يتشكل بعد ، ويشوبه في كثير من الحالات مخاوف وشكوك كثيرة أساسها تجاربهم

في الماضي ، ولكنه جدير بأن يحدث ضغطا على الشؤون العالمية ، بل أصبح له فعلا نصراء يؤيدونه من فوق المنابر في المحافل الدولية المختلفة التي تم انشاؤها

وبعد هذه المقدمات يجدر بالجغرافي السياسي أن يطلب تعريفا لمحيط دراسته في هذه المناهة من المشكلات الصعبة العسرة الحل ، في كثير من الأحيان ، التي تعرف عادة بالشؤون الدولية . والجواب الأول عن هذا السؤال هو أنه لا يمكن أن يكون هناك حد معين دقيق يفصل بين النواحي الجغرافية البحتة للعلاقات بين الدول وبين النواحي الأخرى . وإذا فكرنا أن العلاقات بين الدول محصورة فيما يشبه الغرف المحكمة ، كان معنى هذا أننا ننكر الدليل المتوافر لدينا من الملاحظة والاستنتاج المتسمين بالذكاء . وفي الواقع أن هذه العلاقات وما يصحبها من مشكلات ومنازعات ، كغيرها من العلاقات البشرية ، لها طابع مركب فيه تمتزج عوامل كثيرة بعضها ببعض ، لدرجة لا يمكن معها فصلها بوضوح

ومع ذلك فالسياسة الخارجية للدولة تسيطر عليها ناحية أو أكثر من علاقاتها بالدول الأخرى . فالاتحاد السوفيتي ، مثلا ، يبدو أنه وقع صريح الرغبة في الأمن العسكري الذي يرجو من ورائه تحقيق الانشاء الاجتماعي والاقتصادي الذي يتمشى مع نظرياته السياسية الخاصة . وهناك أيضا علاقات فرنسا الخارجية وكذلك شؤونها الداخلية ، ومعظمها لا تزال يسيطر عليها الخوف من احتمال عدوان ألماني

ومن الناحية الأخرى نجد بلاد الشرق الأقصى ومن بينها الهند والصين وأندونيسيا ما زالت تهتم بتنمية استقلالها وتخلصها من السيطرة السياسية والاقتصادية للدول غير الآسيوية ، كما تهتم أيضا بنمو بارز للميول القومية . ويترتب على ذلك أن علاقاتها الخارجية تتأثر بهذه الاعتبارات . هذه الدول وغيرها كثير يمكن ضرب الأمثلة بها على تعقد وتنوع العلاقات الخارجية للدول ، وهي تدل على أنه بينما لا يوجد حد فاصل واضح فإن كثيرا من عناصر العلاقات الخارجية تقع خارج نطاق البحث الجغرافي

أما وقد سلمنا بقصور الجغرافيا السياسية في ميدان الدراسة الخاص هذا ، فاتنا نستطيع أن نعطي الاجابة الثانية - وهي الأهم - عن السؤال الذي قدمناه آنفا . فمهما يكن الشكل الذي يتخذه النمط العالمي للدول ، ومهما تكن المرحلة التي تصل اليها العلاقات بين الدول .. فان الحقيقة هي أن كل دولة يجب أن تشغل أرضا ، وأن نشاط سكانها يجب أن يتكيف بالخواص الطبيعية لتلك الارض الى حد ما

وهذه البيئة الطبيعية للدولة ان هي الا جزء من بيئة عالمية أعظم ، تلعب فيها اعتبارات المساحة والمسافة والموقع دورا حيويا ، لافى مسائل الاستراتيجية العسكرية فحسب بل في الانتاج الزراعى والصناعى كذلك ، وفي توزيع كل أنواع السلع . ومن ثم فان هناك ما يمكن أن يسمى بيئة طبيعية عالمية هي الهيكل الذى يقوم عليه النشاط بين الدول بنفس الطريقة التى بها تهيم البيئة الطبيعية للدولة الواحدة مسرح نشاطها الداخلى ، وان يكن على نطاق أوسع كثيرا

وعلى ذلك يكون ميدان الدراسة الذى يدعيه الجغرافى السياسى فى هذا المجال هو العلاقات بين أنواع النشاط الخارجى للدول وبين المسرح الطبيعى العالمى الذى يمارس فيه النشاط . والجغرافى السياسى مضطر فى نفس الوقت الى أن يدرك اختلافا جوهريا واحدا بين النشاط الداخلى والخارجى ويعترف به . ففي حالة النشاط الداخلى تستخدم الدولة سلطة سيادتها ، فتحدد السرعة فى الانجاز وتوجه نشاط مواطنيها . وفى حالة النشاط الخارجى فلا وجود لمثل تلك السلطة المطلقة . وليس هناك حتى الآن سلطة عالمية توجه الشؤون بين الدول وتوجد الترابط بينها . والواقع أن أعظم مشكلة سياسية فى وقتنا هذا هي ايجاد طريقة للتوفيق بين الحاجة الى عمل تتفق عليه كل الدول أو بعضها وبين ممارسة السيادة فى كل دولة من الدول . وقد يقال أيضا ان هذا ليس من شأن الجغرافى . فاذا قبل هذا وجب أن يكون الجواب ، أن ممارسة سلطة السيادة كثيرا ما سببت تعديلا فى كلتا السياستين الداخلية والخارجية ، اللتين يجب على الجغرافى أن يلم

بآثارهما ، اذا كان لا بد له أن يصل الى ذلك الرأى المتوازن ، عن أنواع النشاط البشرى ، وهو الأمر الذى يجب أن يكون هدفه الذى يسعى اليه . .

يتضح اذن أن الجانب من العلاقات بين الدول ، الذى يوليه الجغرافى السياسى اهتمامه الأساسى ، هو ذلك الذى ينشأ عن العلاقة بين الأحوال الطبيعية وأنواع النشاط البشرى على مستوى عالمى ، والذى تعبر عنه السياسات الخارجية للدول الأصلية . وهذه العلاقات تتخذ انماطا عالمية قابلة للتغير ، ولكنها تكشف عن ظروف أساسية جديرة بالتحليل . لقد كان المرحوم السير هالفورد ماكندر (Halford Mchinder) بين الجغرافيين الأول ، الذين اقترحوا أنموذجا عالميا كهذا ، وأكد الحاجة الى ادراك « الحقائق الجغرافية » ، وخلص من هذا الى أن نمو الدول غير المتعادل هو السبب المباشر أو غير المباشر للحروب العظمى فى التاريخ . كما أنه ، الى حد كبير ، نتيجة للتوزيع غير المتساوى للخشب وللفرص الاستراتيجية على وجه الكرة الأرضية

وقد أعاد الأستاذ « فوست » (١) « Fawcett » فيما بعد تمحيص آراء « ماكندر » فأبان أن « ماكندر » كان على حق حين أكد « أن من يحكم شرق أوروبا يتسلط على قلب القارة » ، وأن عبارته المشهورة الثانية : « ان من يحكم قلب القارة هذا يسيطر على جميع العالم » (٢) أبعد عن الحقيقة ، لأن داخل العالم القديم هو فى الوقت الحاضر قليل السكان وتعوزه التنمية التى توفر له الأيدى العاملة والموارد المادية التى يستطيع بها أن يسيطر على البلاد الكثيفة السكان ، والواقعة فى أطراف العالم القديم المكتظة بالسكان ، وينتهى الأستاذ « فوست » الى النتيجة التالية :

« لكن اذا قدر للدولة الداخلية أن تمد حكمها الى سائر أوروبا فعندئذ

(١) نقلا عن محاضرة هيربرتسون التذكارية « ل . س . ب . فوست » « O. E. Baker » المنشورة فى مجلة « الجغرافيا » ، المجلد الثانى والثلاثون ، فى شهر مارس سنة ١٩٤٧
(٢) صفحة ١٠ من المجلد المذكور

يوفر الجمع بين أوروبا وقلب القارتين أى الامتداد الى أوسع قلب قارى -
يوفر الموارد الكافية للسيطرة على الأقاليم الأخرى فى أطراف الأرض وحكم
العالم أجمع ..

ان صحة هذه الفكرة عن الأنموذج العالمى لا يختلف فيها اثنان ، وقد
يصبح التباين بين الأراضى فى داخل القارة وفى أطرافها أكثر بروزا عندما
يحين الوقت للاتحاد السوفييتى أن يفيق من آثار الحرب .. ويبدو أيضا
أن الانحياز الحالى للدول الكبرى يعكس هذا الأنموذج الجغرافى . فدول
الكومنولث البريطانى والامبراطورية البريطانية والولايات المتحدة الأمريكية
وفرنسا ، وهى جميعا ينطبق عليها وصف « ماكندر » للدول الواقعة فى
أطراف القارات ، يبدو أنها جميعا متحدة فى وجه روسيا السوفييتية فيما
يتعلق بمؤتمرات السلام العالمية . واذا نظرنا الى هذا الترتيب نظرة
استراتيجية ، وجدنا أن للاتحاد السوفييتى ميزات كثيرة : من خطوط
مواصلات داخلية الى أراض مندجة متصلة بعضها ببعض الى موارد ضخمة
موجودة فعلا أو كامنة الى نظام سياسى موحد الى حد ما . أما الدول التى
تحيط بقلب القارة العظيم هذا فأبعد ما تكون عن الاتحاد السياسى ..
ويحول دون وحدتها فعلا فى السلم أو فى الحرب أن خطوط مواصلاتها
مع قلب القارة ملتوية ، يقع معظمها فى البحر - بحكم توزيع اليابس
والماء - وتمر معظمها بشمال الاطلنطى وبالبحر المتوسط والبحر الاحمر
والمحيط الهندى

وهذه الطرق البحرية ذات فائدة كبرى للدول التى تستخدمها ، لو كان
السلام يسود العالم ، لان النقل البحرى لا يزال أقل وسائل النقل نفقة
وأيسرها استخداما لنقل كميات كبيرة من السلع التجارية ، ولذلك كانت
العلاقات بين الدول وثيقة الاتصال بحرية الملاحة البحرية . ولكن بسبب
طبيعتها الجغرافية ، وبخاصة فى حالة الطريق المار بالبحرين المتوسط
والأحمر ، وهو الطريق الذى يضيق فى أماكن كثيرة ، تتعرض هذه الطرق
للعدوان . ومن ثم يستلزم التهديد بقطعها الاحتفاظ بقوات دفاعية فى المناطق

التي يكمن فيها الخطر ، واقامة قواعد مزودة بالجنود ، والحاجة الى نفقات كبيرة قد تكون لها آثار خطيرة على السياسات المالية للدول التي تنشئها ويمكن أن تضرب مثلاً مناسباً لهذه الحالة بروسيا التي لم تكن قط دولة بحرية ، بينما احتفظت كل من المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية وفرنسا وألمانيا واليابان ، وكلها دول واقعة في الأطراف بالمعنى الذي تقصده هنا ، بأساطيل ومراكب حربية عظيمة في الماضي الحديث . وقد اعتمدت بريطانيا بصفة خاصة - مدة تزيد على مائة عام - على البحرية الملكية باعتبارها وسيلة لبقاء هذه الطرق البحرية العظيمة الأهمية ، مفتوحة للانتفاع بها . وقد أفلحت بعملها هذا ، وبصرفها مبالغ طائلة على معدات رأسمالية ، في اعتناق فكرة « حرية البحار » لتخدم مصالحها ، لكن مما لاشك فيه أن هذا قد خدم مصالح مواطني كل الدول الاخرى الذين استفادوا من الابقاء على حرية التجارة البحرية . وهكذا اكتسبت بريطانيا باضطلاعها بهذه المسؤوليات والتعهدات العالمية مركزاً مرموقاً ، فضلاً عن الميزات الاقتصادية ، يحسدها عليه دول أخرى سعت الى أن تحذو حذوها ، فأدى ذلك الى قيام التنافس والنزاع الشديد اللذين أمكن إيقافهما مؤقتاً فقط عن طريق اتفاقات لوضع قيود على التسليح البحري لذلك فانه بينما يوحى الطابع العالمي بوجود مجموعة من المصالح المشتركة بين الدول « المتطرفة الموقع » بالرغم مما يبدو عليها من اختلاف في مستويات التنمية الاقتصادية والثقافية ، فان علاقاتها قد كشفت عن فشلها في ادراك هذه « الحقيقة الجغرافية » الجوهرية . ومما لاشك فيه أنه لم يكن هناك ما يدل على بذل مجهود مشترك واع لاستغلال التسهيلات التي وفرتها عوامل الموقع العالمي وسهولة استخدام الطرق المائية ، وتنوع الموارد بقصد انماء مصالح هذه الدول المتطرفة الموقع اجمالاً . وقد أمكن استئصال نقطة الضعف هذه بتكوين هيئة حلف شمال الأطلسي التي تمثل مجهوداً فردياً يرمى الى توحيد أربع عشرة وحدة سياسية غير متكافئة من وجوه أخرى

وأما العلاقات الخارجية للاتحاد السوفييتي فكانت على النقيض تتميز منذ البداية بتقدير لموقعه الجغرافي في المجال العالمي .. واذا استثنينا اشتراكه في الحرب العالمية الثانية ، وهو الاستثناء الوحيد الذي يمكن أن نين أن الذي دفع الاتحاد السوفييتي اليه دفعا ، هو الغزو الألماني في سنة ١٩٤١ ، فإن الادارة الروسية كانت تسعى دائما الى تنمية اقتصادها الداخلي مع المحافظة على صلاتها بالدول المحيطة بها . ولقد أفلح الاتحاد السوفييتي في تثبيت أهميته ، على اعتبار أنه دولة عالمية ، وذلك عن طريق الكسب الاقليمي كما في حالة لتوانيا ولاتفيا واستونيا ، وعلى حساب فنلندا وبولندا ورومانيا ، أو التأييد الاقتصادي والسياسي لدول مثل بولندا وتشكوسلوفاكيا ويوغوسلافيا وبلغاريا . وبهذا أصبح لروسيا لأول مرة في التاريخ شيء أكثر من « نافذة على بحر البلطيق » . ومن المحتمل أن تكتسب روسيا موقعا أفضل فيما يتعلق بالمضايق عن طريق اعادة النظر المنتظرة في معاهدة « موتريه » ، وتحسين العلاقات القائمة بين الاتحاد السوفييتي من جهة وبين تركيا وايران من جهة أخرى ، فتوحى بأن هناك تعزيزا لموقع روسيا الاستراتيجي في تلك البلاد . وبالرغم من ذلك فإن الاتحاد السوفييتي اما أنه مد سيادته واما انه نمى دوائر مصلحته في جانبه الغربي ، والجنوب الغربي ، بقدر أعظم من أي وقت مضى ..

وليس الموقف العام أقل ملاءمة لروسيا على الطرفين الشرقي والجنوبي منه في قلب القارة . وأول كل شيء وأهمه أن ظهور الصين الشيوعية وسقوط اليابان قد أزالا من شرق آسيا خطرا كان يهدد الأمن السوفييتي . وثانيا - وربما كان هذا أعظم أهمية الى أمد بعيد - التغير الذي حدث في العلاقات بين أجزاء من جنوب شرق آسيا ودول غرب أوروبا . فالهند لم تعد تحكمها لندن . وأندونيسيا قد نالت قدرا كبيرا من الحكم الذاتي . والمستعمرات الفرنسية في جنوب شرق آسيا تهدد بالانفصال في كل وقت . وبقي أن نرى اذا كانت الروابط الاقتصادية بين الدول الاستعمارية في غرب أوروبا وبين ممتلكاتها السابقة في جنوب شرق آسيا ستضعف أو تقوى

نتيجة لهذه التغيرات ، غير أن تقدم الخطوات التي خطتها تلك المناطق الآسيوية نحو الاستقلال السياسى يلائم السياسة الخارجية الروسية

ويرى الروس أنه كلما عظمت الوحدة الاقتصادية ، والسياسية والعسكرية والثقافية بين الدول الواقعة فى الأطراف ، اشتد الخطر على أمن قلب القارة . وأما التنافر ، وهو مايشجع عليه موقع تلك البلاد الجغرافى ، فمن صالح الروس لأنه يقلل من فرص القيام بعمل موحد ضد السياسة السوفييتية . وقل أن يكون هناك شك فى أن الدافع على تلك السياسة الخارجية السوفييتية هو ادراك الروس لهذا الاتحاد الجديد من قبل جاراتها من الدول بعضها مع بعض ، ويوضح موقف التشدد الذى يقفه ممثلو الاتحاد السوفييتى على موائد المؤتمرات العالمية المختلفة

ولا ينبغى أن يؤخذ هذا التحليل الأولى ، للاطار الجغرافى للشئون الدولية ، على أنه دليل على حتمية النزاع السياسى أو العسكرى بين دول قلب القارة العظيمة وجاراتها . ذلك أن الاتحاد السوفييتى لم يصل اطلاقا الى حالة المناعة ضد الهجوم والتخريب الجزئى . واقتصاده الداخلى لم يصل بعد الى درجة كافية من التنمية ، وقد أتت الحرب العالمية الثانية على كثير مما أنجزته الجهود المركزة خلال السنوات الأربع والعشرين السابقة . ولعل ما هو أهم من هذا أنه لم يبذل حتى الآن الا جهد قليل نسبيا لاستغلال أعظم ميزة جغرافية له ، وهى خطوط مواصلاته الداخلية .. اذ ليست هناك طرق مائية من الشرق الى الغرب ، ولم تصبح الطائرة بعد الوسيلة الملائمة لنقل البضائع والسلع الثقيلة على نطاق واسع ، فلا يمكن القول بأن الأجزاء الأوربية والآسيوية من الاتحاد السوفييتى تتمتع بمواصلات ملائمة

يضاف الى هذا أن السرعة الزائدة فى تحويل الشعب الروسى من الحالة الريفية الى الحالة الحضرية تجعل البلاد أكثر تعرضا للهجوم الجوى من أى وقت مضى . ومن ثم فانه يكون من مجرد التسليم بالقدرية أن نفسر النموذج العالمى للدول على أنه مقدمة لحرب عالمية أخرى قادمة . فانه

بالحرى يوحى باطار يسكن أن يحقق الاستمتاع السلمى بشار الأرض . وبالرغم من اتساع رقعة الاتحاد السوفييتى ، وعظم موارده ، بل وثروته الكامنة ، فانه وسكانه يستطيعون أن يحققوا مستوى معيشة أفضل عن طريق التعاون الوثيق فى التجارة والثقافة بينهم وبين جيرانهم

ويجب أن تقع مهمة انماء مثل هذه العلاقات الايجابية البناءة على عاتق رجال الدولة المسئولين . ولا يستطيع الجغرافى السياسى الا أن يبين ، عن طريق التحليل والوصف ، ذلك الاطار الجغرافى الذى يجب أن تتلاءم معه هذه العلاقات الداخلية . ووجود هذا الاطار يوحى بإمكان تحقيق وحدة عالمية فى المستقبل . أما « سقالات » هذا الصرح وهيكله فموجودة فعلا ، ومع ذلك فبعد ربع قرن من تكوين عصبة الأمم وبالرغم مما بدا على منظمة هيئة الأمم التى خلفتها من تباشير الأمل فإن الوحدة العالمية لم تتحقق . ذلك أن العلاقات بين الدول لم توجه بعد توجيهها كاملا لتحقيق الوحدة العالمية ، بل لا تزال معنية بمصالح محلية واقليمية قد تمثل مرحلة ضرورية تجريبية قبل تحقيق الهدف الأعلى والأعظم ، ولكن كلا منها تعكس بدورها تأثير الأحوال الجغرافية ..

لقد كانت الشئون بين الدول حتى نهاية القرن التاسع عشر تتحكم فيها غالبا اعتبارات استعمارية . فالشعوب النشيطة التوسعية كانت تسعى الى ايجاد مخارج لتجاريتها ومنتفسا لأطماعها الاقليمية بالاستيلاء على الأراضى الواقعة خارج حدودها الخاصة . وكانت النتيجة أن تكونت امبراطوريات شاسعة الأرجاء بطرق عارضة عادة ، حدثت فى كثير من الأحيان لأن ممثلى احدى الدول كانوا سابقين فى ميدان بناء الامبراطوريات . وقرب نهاية ذلك القرن كانت الدول المختلفة تدعى ، على الأقل بالاسم فقط ، ملكية معظم الجزء اليابس من سطح الكرة الارضية . ولم يكن من الممكن بعد ذلك القيام بأى توسع اقليمى الا على حساب دولة منظمة أخرى ، وكان لا بد أن يؤدي الى مقاومة تلك الدولة . ولذلك حل محل التوسع الاقليمى توسع اقتصادى كانت الدول القوية ، التى منعها التهديد بالحرب من كسب

أراض جديدة ، تسعى به لكسب مزايا اقتصادية عن طريق التوغل السلمى وباستخدام مجموعة كاملة من الترتيبات التجارية والنقدية

وقد أدى التنظيم الصناعى المتزايد بسرعة ، وما ترتب عليه من نمو فى التجارة العالمية الى نوع من التطور أصبح معروفا « بدوائر النفوذ » التى عرفتها الدول ذوات المصلحة فى كثير من الأحيان ، تعريفا غامضا وان يكن تعسفيا تبعا لمقدار الضغط الذى يمكن أن تمارسه . ولقد اكتشفت بريطانيا وفرنسا وهولندا وبلجيكا وألمانيا وإيطاليا ، وأخيرا الولايات المتحدة الأمريكية أن لها « مصالح حيوية » فى أجزاء مختلفة من العالم . وكانت الوسائل التى بها تحدد العلاقات الاقتصادية بين الدول معاهدات تضمنت فى غالب الأحيان مواد خاصة « بالدول الأكثر تفضيلا » واتفاقات تجارية ، وشبكة متسعة من التمثيل القنصلى

وكان النظام يتوقف من الناحية الفعلية على مفاوضات واسعة النطاق تستلزم قدرا كبيرا من المساومة والتفاهم ، ولكنه كان نظاما لا يمكن تنفيذه فى ظروف غير تلك التى كانت قائمة طوال المائة السنة الماضية . فأولا كانت العلاقات التجارية المعقدة تتوقف على النمو السريع لوسائل النقل ، التى لولاها لبقى حجم التجارة العالمية عند المستوى السابق أو قريبا منه .. فانتشار السكك الحديدية والبدء باستخدام المراكب البخارية واختراع الآلات الخاصة برفع البضائع كانت كلها أمورا ضرورية للتوسع فى التجارة الدولية . وثانيا كان النظام التجارى فى القرن التاسع عشر يعتمد على وجود دول فى مستويات مختلفة من النمو الاقتصادى والاجتماعى والسياسى . وكانت دول القرن التاسع عشر تنقسم الى نوعين من وجهة نظر التجارة بينها وما يتصل بها من علاقات بغض النظر عن مجرد التبادل الداخلى للسلع . ذلك أنه كان هناك بلاد « ايجابية » تقوم بمهمة القيادة وتنظم التجارة العالمية ، وبلاد « سلبية » كانت توفر معظم المواد الخام كما كانت تعد الى حد ما تابعة اقتصاديا للدول الايجابية . وكان فى طبيعة المجموعة الأولى بريطانيا وفرنسا وهولندا وبلجيكا ، ثم انضم إليها فيما

بعد ألمانيا والولايات المتحدة الأمريكية . وكانت الممتلكات الأوروبية في أفريقيا وآسيا وأمريكا وأستراليا سلبية بوجه عام ، بينما كانت الصين وأمريكا الجنوبية تؤديان وظيفة مماثلة من غير أن تكونا مرتبطين ذلك الارتباط السياسى الوثيق بالدول الايجابية

على أن هذه الشركة غير المتكافئة والقائمة مباشرة على وجود الطرق البحرية بين العناصر المترابطة ، كانت تدر ربحا كبيرا على الدول الايجابية ، وبخاصة بعد أن تقدمت الثورة الصناعية ، ولكن دوام نجاح هذه الشركة كان يتوقف على بقاء الاقاليم « السلبية » مكثفة بأن تكون « محتطبة حطبا ومستقية ماء » (١) ، وقبولها لوضعها الاقتصادى الأدنى . ومن الضرورى فى هذا المقام أن نشير الى فرق آخر . ذلك أن الهند والصين وجنوب شرق آسيا فى العالم القديم لم تكن موردا للمواد الأولية اللازمة لدول غرب أوروبا فقط ، بل كانت أيضا على وجه العموم مناطق كثيفة السكان تتوافر فيها الاسواق للصناعات الاوربية والاستثمارات « المأمونة » لفائض رأس المال الذى كان يتراكم فى البلاد الايجابية . ومن ثم لم يتطلب استعمار تلك الاراضى ، باستثناء جزائر الهند الشرقية الهولندية ، الا قليلا من الجهد . وفى العالم الجديد فى أوسع معناه ، أى بما فى ذلك استراليا وكذلك فى أفريقيا كانت الأقاليم « السلبية » قليلة السكان فى مطلع القرن التاسع عشر ، ولم تستطع أن تساهم فى التجارة العالمية الا عندما احتلها القادمون الجدد الذين جاءت غالبيتهم العظمى أصلا من غرب أوروبا ووسطها

وهذا الفرق فى البيئة الجغرافية بين البلاد الكثيفة السكان ذات الاقتصاديات والتقاليد القديمة العهد ، وبين البلاد ذات الكثافة المنخفضة والسكان القليلين ، والى سرعان ماعمرها مهاجرون مشربون بالآراء الأوروبية - هذا الفرق أثار فروقا أساسية فى النظرة السياسية والاقتصادية،

(١) آية كتابية

مما مهد السبيل لعلاقات مختلفة مع الدول « الايجابية » وكانت الولايات المتحدة الأمريكية أول دولة تخاضت من السيادة الأوروبية . ثم حذا حذوها جمهوريات أمريكا الجنوبية ، وأصبحت كل من كندا وأستراليا ونيوزيلندا واتحاد جنوب أفريقيا عضواً في «الدومنيون» ، وهى فى الواقع خطوة تعتبر سبيلاً وسطاً بين الاستقلال التام والبقاء فى نطاق المستعمرات . ومجمل القول ان بلاد العالم الجديد التى كانت « سلبية » أصلاً قد أصبحت دولاً وذلك بطريقة ايجابية . وفى عدة حالات أقفلت أبوابها الى حد ملحوظ أمام مهاجرين آخرين من أوروبا ، ولم تعد كلها تابعة لغيرها سياسياً أو اقتصادياً

وأما فى العالم القديم فلم يكن هناك مفر من أن تكون عملية الارتفاع الى « مستوى الدول » بين البلاد « السلبية » أبطأ . فالمناطق الزراعية الموجودة كانت محتلة احتلالاً ما منذ مدة طويلة ، كما كانت الاقتصاديات الداخلية تتعارض مع التطورات السريعة . ولم يكن فى هذه البلاد الزراعية أراض فضاء شاسعة ممهدة تستطيع فيها قوة ابتكار القادمين الأوربيين أن تطبق أساليب الإنتاج الزراعى والمعدنى الحديثة على نطاق واسع . كما أن تكوينها السياسى والاقتصادى والثقافى ، على ما كان عليه ، حال دون تسرب الآراء الأوروبية الغربية وأساليب الحياة فيها . فالغالبية العظمى من الهنود والصينيين والأندونيسيين ، وهى تقدر اجمالاً بنصف سكان العالم، كانت ولا تزال حاجزا دون انتشار المؤثرات الأوروبية ، أعظم مما كان يمكن لمناطق العالم الجديد الكبرى أن تكون

ولذلك فحتى لو وجدنا تعليلاً لتقدم زراعة المزارع فى أفريقيا وجزائر الهند الشرقية ، فان بلاد العالم الجديد قد بدا عليها قوة دافعة خلال تطورها فى السنوات المائة والخمسين الأخيرة ، بينما كانت المناطق الموسمية المزدحمة بالسكان فى آسيا ، باستثناء اليابان ، فى حالة جمود . ولم تبدل هذه المناطق ما يقرب من أن يكون مجهوداً حقيقياً واسع النطاق للتخلص من نير الاستعباد لسيادة أوروبا الغربية سياسياً واقتصادياً الا فى وقت حديث

جدا . ولأول مرة في التاريخ ، وكان ذلك في شهر ابريل سنة ١٩٤٧ ، عقد مؤتمر العلاقات الآسيوية في مدينة نيودلهي ، وقال عنه مراسل جريدة «التيمس» (١) : « انه يمكن اعتباره نتيجة لتدهور النفوذ السياسي الأوربي في الشرق ، وبنوع أخص في جنوب شرق آسيا ، وما لازمه من نمو في الوعي القومي بين الشعوب الآسيوية »

ولذلك يبدو أن الطابع السابق للعلاقات بين الدول الايجابية التقدمية والمجتمعات السلبية الأقل سرعة في التطور يفسح المجال لمجموعة جديدة من العلاقات بين الدول . ذلك أن فكرة القرن التاسع عشر عن الاستعمار والاستغلال الاقتصادي للبلاد الأقل احكاما في التنظيم لا يلائم النسق الحالي للأمر . فاذا كان القرن العشرون هو « عصر الرجل العادي » ، كما يؤكد الكتاب في كثير من الأحيان فإن الملايين الذين يعانون من سوء التغذية وغير المنظمين سياسيا في آسيا وأفريقيا لهم الحق تماما ، كأمثالهم المتحررين في أوروبا وأمريكا وأستراليا ، في مزايا مثل هذا العصر

ولعل هذه الثورة في العلاقات بين الدول تتمثل أقوى ما تتمثل في أن الهند والبرازيل ، ومصر والأرجنتين أصبحت الآن بلادا دائنة ، مع أنها كانت الى آخر القرن التاسع عشر ، وحتى بعد هذا التاريخ في بعض الحالات ، تعتمد بكثرة على توافر رأس مال أوروبا الغربية وبخاصة بريطانيا في تميمتها الداخلية . والواقع أن النصف الأول من القرن العشرين يتميز بزيادة التشابه في تنظيم الدول السياسي بدرجة لم تكن معروفة من قبل . ففي الماضي كان النضج في دولة واحدة أو أكثر يتفق دائما في الزمن مع عدم النضج وعدم التنظيم في سائر العالم ، ولذلك كان الطريق الى التوسع الاقليمي أسهل نسبيا . فالدولة التي توافرت لها القوة مصحوبة بالتنظيم السياسي والعسكري والاقتصادي ، وقائمة على موارد بشرية ومادية كافية ، على أن تشمل الموارد المادية امتلاك الاراضي . تلك الدولة كانت قادرة على فرض ارادتها على الدول التي لم تبلغ مبلغها من التنظيم

وقد أدى تطور عدة دول استعمارية أو الدول الكبرى خلال عصر الكشف وبعده الى التنافس حتى أصبح الموجه لها في علاقاتها نظاما عرف «بتوازن القوى» . ولا يزال التوزيع المتباين للقوة باقيا الى اليوم .. فهناك دول كبرى ودول صغرى . أما التوازن فمسألة أكثر دقة لأن الدول الصغرى تؤكد مطالبها بالاشتراك في الشؤون الدولية بدرجة لم يحلم بها أحد حتى منذ خمسين سنة مضت ، فكثيرا ماتتشر الصحف أنباء عن مؤتمر دولي تمثل فيه خمسون دولة أو أكثر . وما الاعراب عن الاستياء من منح الدول الكبرى حق الاعتراض على قرارات جمعية الأمم المتحدة الا دليلا على الرغبة المتزايدة من جانب الدول الصغرى في القيام بما تعتبره وظيفتها في العلاقات الدولية

ومن وجهة نظر رجل الجغرافيا السياسية يتوقف معنى ظاهرة القرن العشرين هذه في الشؤون العالمية وقيمتها على امكانية تشكيل جديد للدول . فقد كان تقسيم الوحدات الاقليمية الى مجموعات في الماضي تفرضه الدول الأقوى ، واتخذ شكل امبراطوريات أو تحالف لأغراض عسكرية ، هجومية كانت أو دفاعية . واذا استثنينا الامبراطورية البريطانية وحدها ، وهذا في السنين الاخيرة فقط ، لم نجد هناك أى ارتباط بين الدول قائم على الرغبة ، وحتى الامبراطورية البريطانية جاءت نتيجة الفتح مضافا اليه ثمار الكشف والبحث . ذلك لأنها قامت قبل صدور قانون وستمنستر ، وكذلك كانت الحال مع امبراطوريات فرنسا وبلجيكا وهولندا وألمانيا . وأما الولايات المتحدة الأمريكية فقد وجدت من الضروري أن تخوض غمار الحرب الأهلية لتفرض الوحدة على البلاد . وأما في الاتحاد السوفييتي فقد استخدم الضغط الاقتصادي والسياسي على الأقل لتدعيم الاتحاد

بيد أن العالم اليوم مقسم الى دول قد تكون لها حرية الاتصال في علاقاتها بعضها ببعض على المستوى السياسي ، وان كانت علاقاتها الاقتصادية ستظل موجهة بضرورة اطعام شعوبها وكسائها واسكانها ،

الأمر الذى يترتب عليه تبادل السلع بأنواعها الكثيرة . وفى عالم مثالى تتوحد العلاقات بين هذه الوحدات المستقلة سياسيا فى نظام عالمى يقصد منه تيسير نمو « كومنولث » عالمى . غير أن هذا التوحيد ، مهما اشتدت الرغبة فيه ، لا يجب أن تتوقع حدوثه فى وقت أقصر مما ينبغى ، ذلك أن طريق الوحدة الكاملة لا تزال تعترضه عقبات كثيرة . فالخلافات فى المذاهب السياسية ، وفى الثقافة والنظرة التقليديتين .. ناهيك عن تنوع اللغات والأديان - كل هذه نشأت خلال مدد طويلة من الزمن ، ولا يمكن محوها سريعا . بل يكون أقرب الى الحكمة أن تتدرج عن طريق مرحلة وسطى قد نصفها بإيجاز بالقول انها تعاون عملى على أساس اقليمي

ويقترح « ماكندر » (Machinder) فى كتابه « حقائق جغرافية » الاطار الذى يمكن أن يحدث فى داخله مثل هذا التقسيم للدول ، ويكون مقدمة لنشأة وحدة عالمية فيما بعد ، على شريطة أن تدرك كل من المجموعات الاقليمية أن أحسن ما يخدم مصالحها هو التعاون بين المجموعات . فأما اتحاد روسيا السوفيتية الاشتراكية فقد تم فعلا ، بل انها قد كوَّنت مجموعة اقليمية تشمل مايسميه الاستاذ فوست «Fawcett» اقليم الانتقال الغربى . وأما غرب أوروبا ، أى أوروبا الواقعة غرب خط يمتد من ستتن «Stettin» الى تريستا «Trieste» ويشمل شبه جزيرة ايبيريا وشبه جزيرة ايطاليا وقد يشمل أيضا بلاد جبال الأطلس فى شمال افريقيا ، فبينها كثير من العوامل المشتركة . وأما الشرق الأوسط ، وهو ما يتفق الى حد كبير مع العالم العربى ، فيشمل سوريا ولبنان والعراق والأردن والجمهورية العربية المتحدة ، وفلسطين المحتلة ، وربما باكستان ، ويكون المجموعة الثانية بين الدول الواقعة على أطراف القارة بما لها من روابط متزايدة ، وقوة اقتصادية أكثر من أى وقت مضى بفضل توافر البترول فيها . وأما فى الشرق الأقصى فهناك أوجه شبه

عريضة في الأحوال المناخية يصحبها تشابه في الانتاج الزراعى وكثافة السكان الزراعيين ، وكالها تدل على وجود علاقات وثيقة بين أجزائه . وقد يسهل هذه العلاقات كسب كل من الهند ، وبورما ، وأندونيسيا ، لاستقلال التام تقريبا (١) . وكل من هذه المجموعات الأخيرة الثلاث تتلاقق أجزاءها بدرجة كبيرة ، ويضاف الى ذلك ملاءمة الطرق البحرية سبب أشكالها وتنظيمها . وأما الكومنولث البريطانى فيمكن أن يكون المجموعة الخامسة لأنه متحد سياسيا فعلا . وأخيرا وليس آخرا اطلاقا تبقى أمانا الأمريكتان وهما تكونان المجموعة السادسة الهامة وكل من مجموعات الوحدات هذه تمتلك موارد بشرية ومادية هائلة ، وتشمل في داخلها مصالح مشتركة كافية لأن تجعل الأساس المرضى للتعاون العملى ممكنا . ولكن من الواضح أن كلا منها ستعانى من أية محاولات للوصول الى الاكتفاء الذاتى فى المسائل الاقتصادية لأنه من مصلحة كل مجموعة أن تعمل على خير باقى المجموعات . وبمعنى آخر يحول تكوين المجموعات بطريقة محكمة دون تبادل المنافع وهو أمر غير مرغوب فيه لسببين بارزين : أولهما أن التجارة العالمية التى يتوقف عليها ، فى نهاية الأمر ، خير البشرية لا يمكن القيام بها اذا كانت هناك حواجز اقتصادية بين الدول أو بين المجموعات المكونة منها . وثانيهما أن هناك عرى بين الدول فى المجموعات المختلفة توازن أى اتجاه الى التنمية الاقتصادية الاقليمية المقيدة . ويكون من الافراط أن ننتظر من الدول التى تتكون منها المجموعة أن تضحي بسيادتها وخصوصا فى الحالات التى نالت فيها الدول سلطات السيادة حديثا فقط . وما تقترحه هنا هو أن كل مجموعة يجب أن تنمو على أنها اتحاد سياسى واقتصادى يمهّد الطريق لعلاقات اقليمية بين الدول ولعلاقات عالمية بين المجموعات . غير أنه لا يكون من الحكمة أن نقلل من شأن الصعاب التى يجب تذليلها ولا الأخطار التى يجب تجنبها ، وأعظم تلك الأخطار هو خطر

(١) لقد نالت البلاد المذكورة استقلالها التام بعد صدور الكتاب. المترجم

يسط احدى الدول سيادتها على الدول الأخرى الواقعة في مجموعتها .
ولكن هذه المشكلات موجودة فعلا في الأنموذج القائم الذي لا يستطيع
فيه دول صغيرة كثيرة أن يراودها الأمل في أن تقاوم بنجاح محاولة
احدى الدول السيطرة عليها دون مساعدة دولة أخرى لها . ومن الناحية
الأخرى يكون توزيع السلطة الدولية أكثر تعادلا بين المجموعات
المختلفة . ومتى أمكن اتخاذ اجراء مشترك داخل كل اقليم فقد يقل خطر
العدوان في الشؤون العسكرية أو الاقتصادية . ومن الواضح أن اقامة
نظام من الأقاليم الفدرالية يقع خارج نطاق الجغرافية السياسية - فهذا
يجب أن يظل مهمة رجال السياسة . وكل ما يستطيع الجغرافي السياسى أن
يفعله هو أن يبين الصورة الجغرافية الخلفية التى يجب أن يرتكز عليها أى
نظام للعلاقات بين الدول . على أنه يمكن القول ان الحصول على المعلومات
الخاصة بتلك الصورة الخلفية يزداد يوما بعد يوم . ونتيجة الامام المتزايد
بنظام توزيع الدول على سطح الكرة الارضية أن ندرك أن البيئة الطبيعية
للكرة الارضية لها صفة النظام والترتيب التى يبدو أنها تنقص التنظيم
الحالى للدول

الخوم واحد

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

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

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

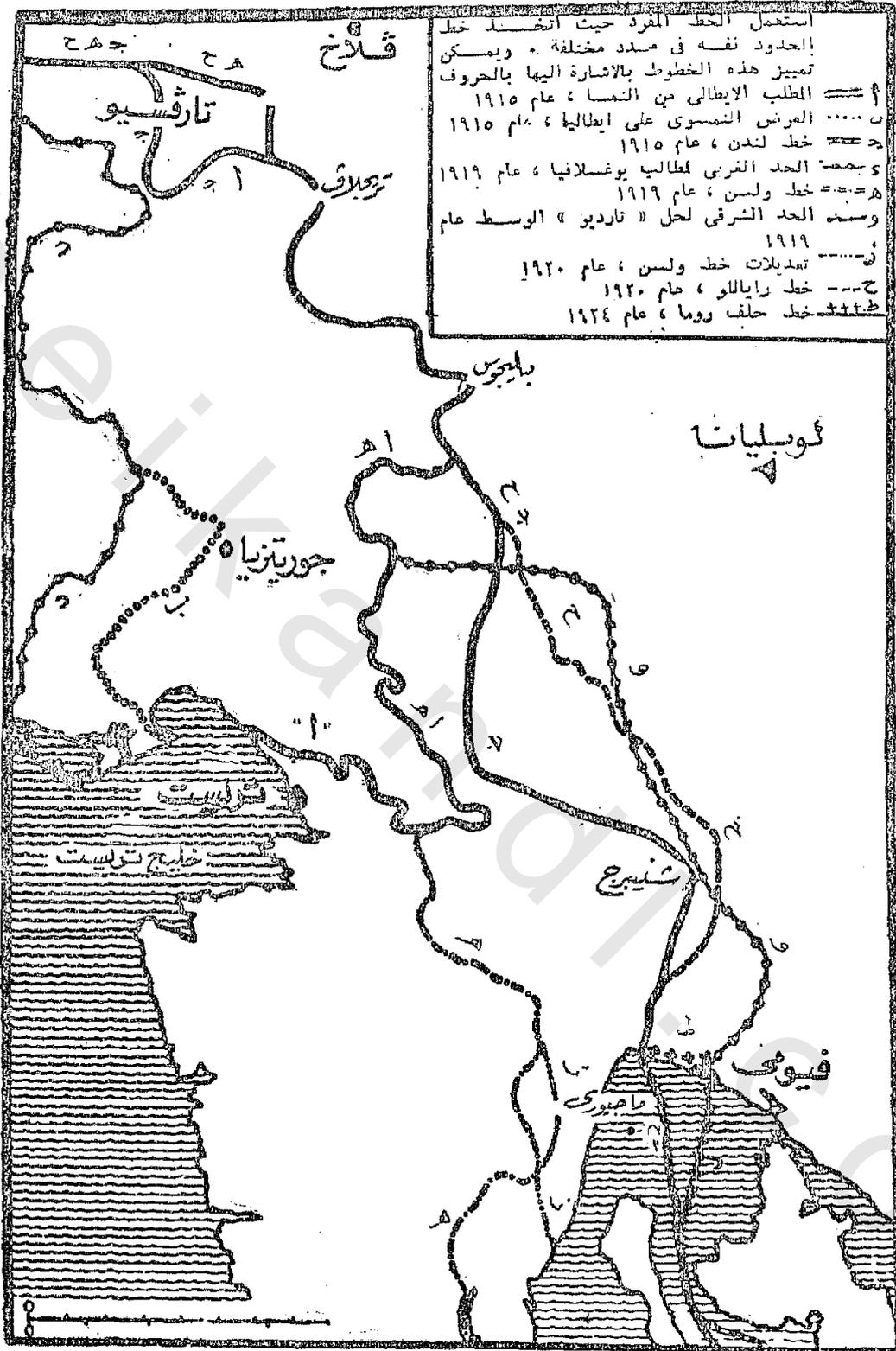
وبينما ندرك استمرار وجود المناطق الحديدية بالمعنى الذى استعملنا فيه التعبير فيما تقدم ، فانه من الضرورى كذلك ادراك أن طبيعة الدولة الحديثة تستلزم اقامة حدود واضحة للمنطقة التى تشملها سلطتها وتنظيمها . ولأجل كل أنواع نشاطها المتعددة من ادارة الى ضرائب الى دفاع الى تجارة الى غير ذلك يجب أن تكون أرضها محددة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

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

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

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

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



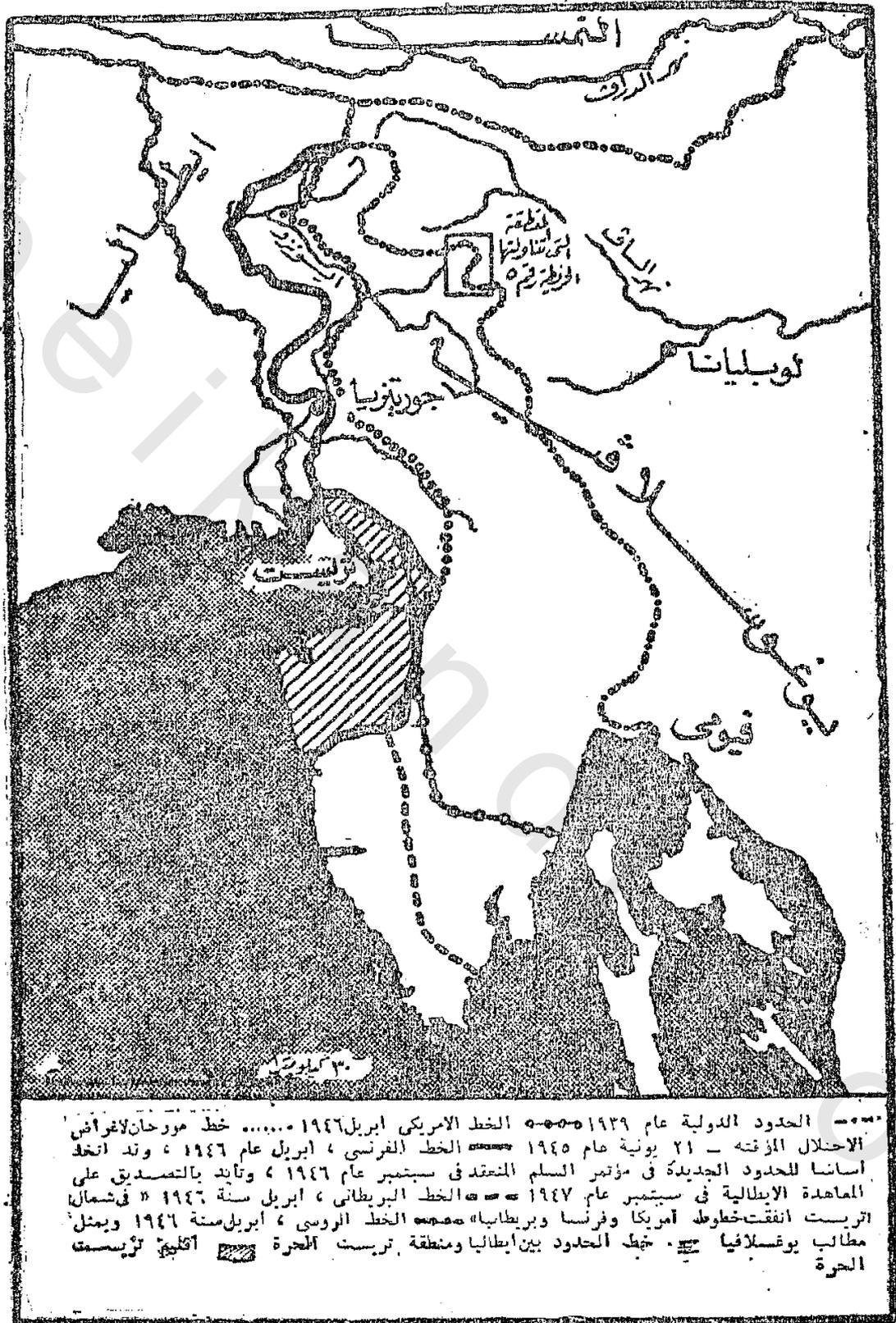
خريطة رقم (١)

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

(٢) انظر شكل «١» وشكل «٢»

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

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

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

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

(١) صفحة ٩ من كتابه المذكور سابقا

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

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

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

Twilight of Treaties
(٢) من كتابه المذكور آنفا

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(١) ص ١٦ من كتابه السابق ذكره

(٢) ص ١٣ من كتاب بوجز السالف الذكر

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

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

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

(١) أوروبا غرب الاتحاد السوفيتي «١٤٠٨٤٦ ميلا» ، وأفريقيا « ٢٨١١٣ ميلا » ، وآسيا
« ٢٦١١٣ ميلا » ، وأمريكا الجنوبية « ١٨٩٦١ ميلا » وأمريكا الشمالية « ١١٥٤٣٣ ميلا »

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

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

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

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

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

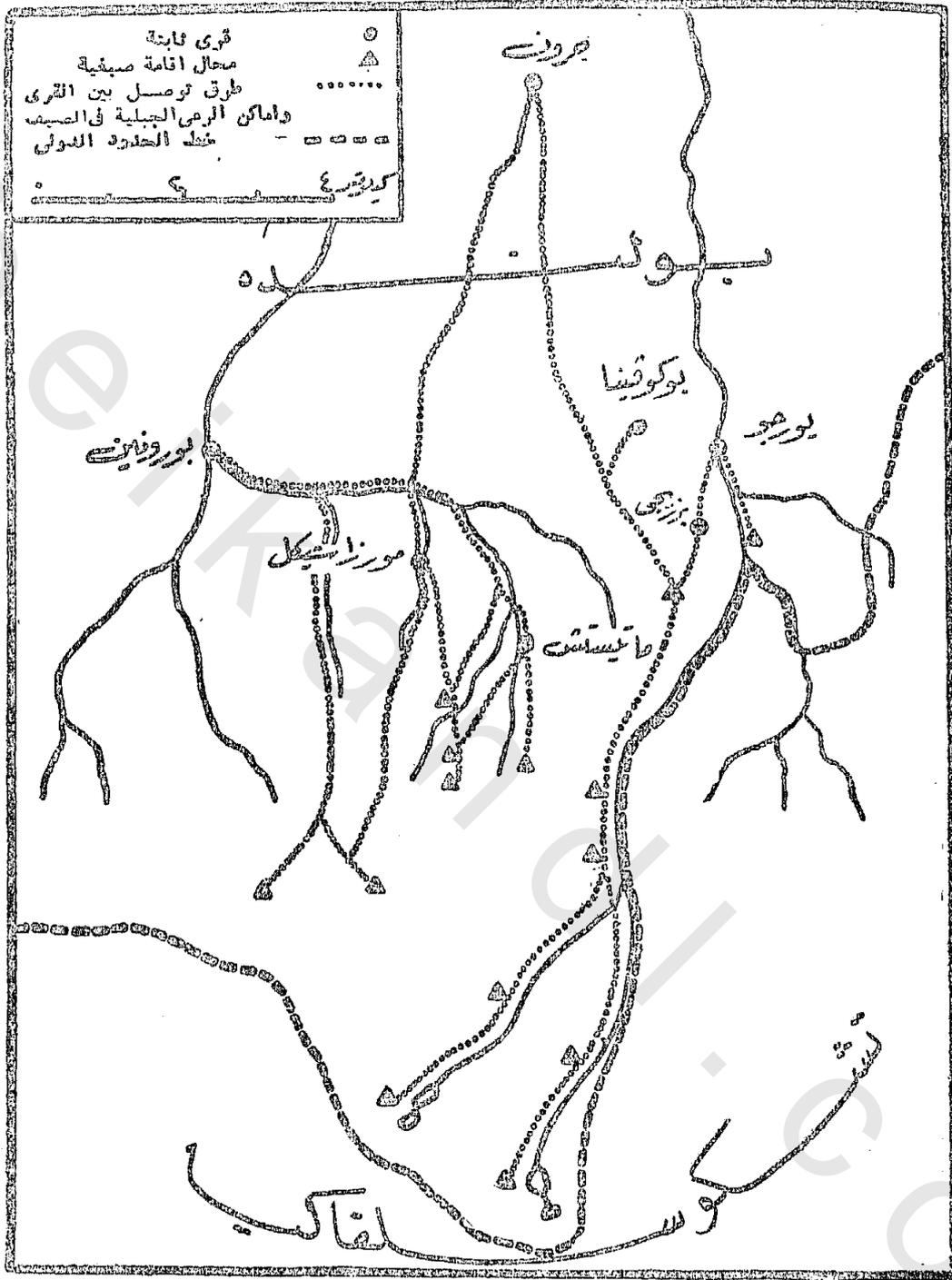
ولما اتخذت الدول الأوروبية الحديثة شكلها وطابعها الحاليين بدت الحاجة الى حدود فاصلة . وبسبب عدم وجود معلومات مفصلة وسجلات خريطية لسطح القارة تمسك الناس بالظواهر الطبيعية التي يمكن تمييزها بوضوح خطوطا حدية . فخطوط الشواطىء والأنهار وقمم الجبال وبخاصة في الاماكن التي تقوم فيها بوظيفتها الفاصلة ، كانت فواصل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

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

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

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

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



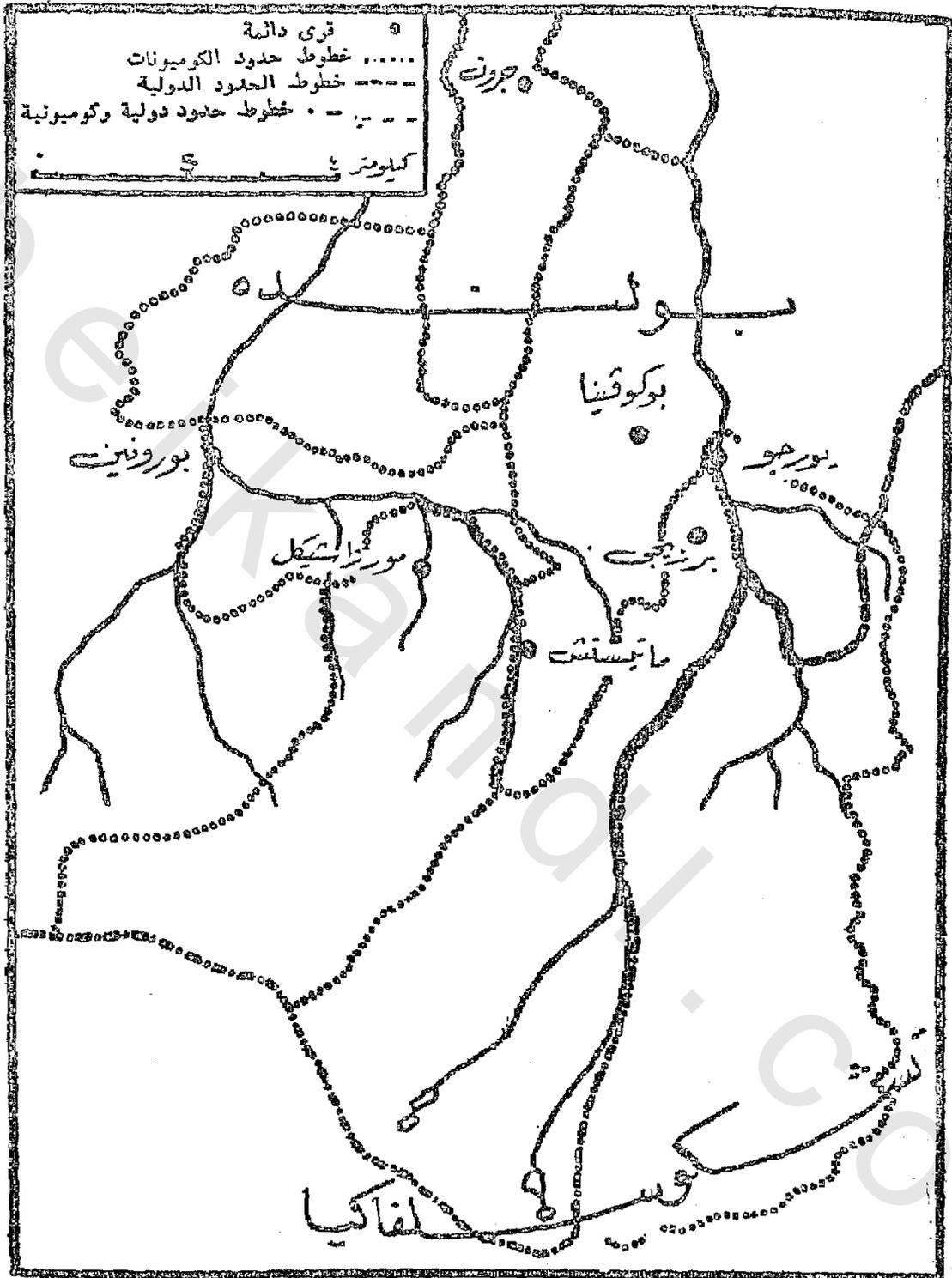
خريطة رقم (٣)

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

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

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

وعلى هذا النمط لا تحول المناطق الجبلية بالضرورة دون انتشار اللغة



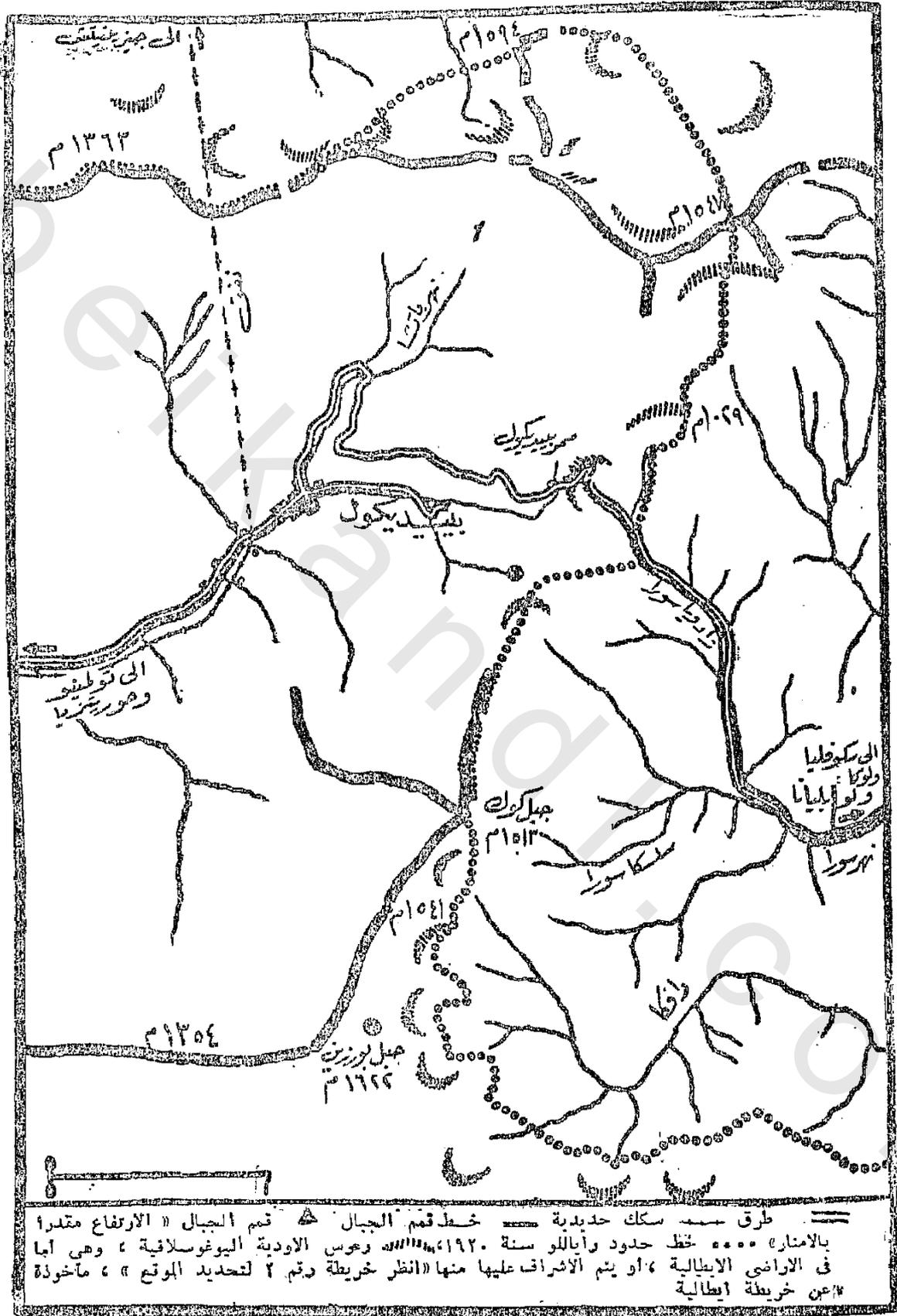
خريطة رقم (٤)

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

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

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

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



مراعاة الميزة العسكرية للدولة الأقوى

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

يوغسلافيا على استخدام تسهيلات المرافئء في ميناء فيوم الذى تمتلكه ايطاليا . وأما النتيجة الفعلية فكانت ارغام اليوغسلافيين على مد مرافئهم ومعداتهم حتى ميناءى « سبليت Split » وميتكوفتش «Metkovic»

الواقعين الى الجنوب كثيرا على شاطئء الادرياتيكى وتقوم الصعوبات أيضا في تحديد واستخدام الخطوط الوسطى والمجارى الصالحة فى البحيرات ، وبخاصة فى الحالات التى تكون فيها الاجزاء المائية شرايين قيّمة للتجارة ، أو تحتوى على مصائد أسماك غنية . ولنا فى البحيرات الكبرى فى أمريكا الشمالية أحسن الأمثلة لأكثر من سبب . فهى أولا تكون اجمالا أكبر مساحة من الماء العذب فى العالم . وهى ثانيا المنطقة الحديدية الجغرافية بين كندا والولايات المتحدة . ثم ثالثا وهو الأهم ان المنازعات على الحدود المتعلقة بها قد سويت سلميا

على أنه من الخطأ الظن بأن الحدود المائية تثير المشكلات فقط حينما يتعلق الأمر بحدود دولية فاصلة ، وان تكن مثل هذه الحالات تثير اهتماما أعظم وتنتشر أنباؤها على نطاق أوسع . ومع كل ذلك فالخطوط الحديدية الداخلية ، أى حدود الأقسام الادارية الداخلية للدول ، كثيرا ماتكون مرتبطة بالأنهر ، كما يتبين من فحص وجيز للخرائط ذات المقياس الكبير المرسومة على أساس مسح قومى لأراضى الدولة . ففى بريطانيا تعين حدود المقاطعات (والأبروشيات) بهذه الطريقة ، ويستدل أحيانا على أى تغير فى مجرى نهر أن الخط الحديدى ينحرف من حين لآخر عن المجرى الحالى ويتبع طريقا أقدم منه . وتستخدم الأنهار والبحيرات فى البلاد الأخرى بنفس الطريقة التى تتمثل أخطارها ، اذا لم تتخذ الاحتياطات الملائمة ، فى الدراسة التى قام بها لورنس مارتن خط الحدود بين ولايتى ويسكونسن وميتشجان حيث يجرى الخط فى بحيرة ميتشجان (١) . وفى هذه الحالة استمر النزاع أربع سنوات مطروحا أمام أعلى محكمة فى البلاد قبل أن

(١) ل . مارتن « القضية الثانية الخاصة بخط الحدود بين ويسكونسنه وميتشجان أمام المحكمة العليا للولايات المتحدة الامريكية فى المدة من سنة ١٩٢٢ - ١٩٣٦ ، المنشورة فى أخبار جمعية الجغرافيين الامريكية عدد شهر يونيو سنة ١٩٣٨ مجلد ٢٨ نمرة ٢

يمكن تصحيح حكم قضائي سابق

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

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

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

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

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

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

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

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

أما البديل للخط الحدي « الطبيعي » وللخط الهندسي فهو الحدود الأثروبوجرافية التي تتزايد أهميتها ليس في أوروبا فحسب ، بل في أجزاء أخرى من العالم وبخاصة في الشرق الاوسط والهند . وكان قبولها

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(١) ص ٧ من كتابه المذكور سابقا

المواصلات

قليلة هي ميادين المساعي البشرية ، ان وجدت ، التي سجلت تقدمها أعظم مما سجله ميدان انشاء وسائل المواصلات وصيانتها . فقد أصبحت في متناول يد البشرية سبل وفيرة لنقل الناس والبضائع والآراء في عصرنا الحاضر ، وهذه السبل تقوم بدور حيوى في أنواع النشاط البشرى في كل مستوى ، سواء أكان محليا ، أم إقليميا ، أم قوميا ، أم دوليا . وهى ذات أهمية عظيمة للجغرافى السياسى ، لأنها وسائل يتحسن بها وعن طريقها تنظيم الدول والشئون الدولية على السواء ، ولولاها لما أمكن النشاط الداخلى للدول أن يصل الى مرحلته الحالية من التطور ، ولتعرفت العلاقات الدولية .. بل ان المدنية ذاتها ان هى الا نتاج المواصلات ..

ومما يدل على قيمة وسائل المواصلات ذلك المدى الواسع الذى يشملته التعبير نفسه .. فتلك الوسائل لا تشمل أنواع النقل العادية بالبر والبحر والهواء فحسب ، بل تشمل أيضا المواصلات السلكية واللاسلكية وخطوط الانابيب التى يتزايد استخدامها فى توزيع المياه والزيوت والغاز الطبيعى وأمثالها من السلع . كما تشمل أجهزة الأسلاك لنقل الكهرباء .. وبهذا المعنى الأوسع تيسر وسائل المواصلات الحديثة انتقال الناس ، والسلع ، والآراء فى الدول وبينها . كما أن لها أثرا موحدا يختلف بنسبة طردية مع وفرة أجهزة النقل المتنوعة وطاقة حملها . ومع أنه لا تزال هناك بعض العقبات التى لم تذلل بعد ، فانه من التناقض حقا أن الحواجز المصطنعة لا تزال شائعة وتكون أعظم عائق يحول دون الحركة الحرة التى بدونها لا يمكن للمواصلات أن تصل فى أثرها الخير الى أقصى مداه ،

ولهذا السبب كانت دراسة وسائل المواصلات ناحية هامة من نواحي الجغرافيا السياسية . ذلك ان انشاءها ونموها لهما علاقة وثيقة بسياسات الدول داخليا وخارجيا ، اذ أنها تشمل كل العوامل السياسية والاستراتيجية والاقتصادية والثقافية . والتعقيد المتزايد في العلاقات القومية والدولية يتطلب العمل الهادىء لوسائل المواصلات بكل أنواعها وليست فكرة الأهمية الأساسية للمواصلات في تنمية أنواع النشاط البشرى بالأمر الجديد . فمنذ فجر التاريخ كانت المجتمعات التى لها القدرة على الحركة فى مركز أفضل بالنسبة للشعوب الأخرى . فكانت امبراطوريتنا مصر وما بين النهرين (العراق) والصين تستخدم أنهارها طرقا عامة لأغراض تجارية وعسكرية . كذلك كانت « الدول - المدن » فى بحر ايجيه رائدة فى النقل البحرى ، ثم اقتفت روما أثرها . على أن روما ، على العكس من الدول السابقة ، وضعت مستوى جديدا فى بناء الامبراطوريات والادارة بالجمع بين التنظيم فى البر والنقل فى البحر على نطاق واسع . فالرومان بعد أن دمروا قرطاجنة ، أصبحت لهم السيطرة على البحر الأبيض المتوسط ومسالكه ، وأوجدوا ترابطا بين فتوحاتهم بانشاء نظام للطرق لم يسبق له مثيل ، ولم يتفوق عليه نظام آخر لمدة قرون كثيرة بعد ذلك وعلى هذا الاعتبار أسهم الرومان اسهاما فريدا فى المعرفة والخبرة البشريتين ، وبخاصة من ناحية التنظيم الاقليمى ، فكانت العبارة التى تقول : « كل الطرق تؤدى الى روما » صحيحة حرفيا . فمن الناحية الاولى لم تكن هناك طرق أخرى تشبه تلك التى كانت تربط الاجزاء المكونة للامبراطورية بالاقليم النووى فى سهل لاتيا . ومن الناحية الثانية كانت تشمل كل الطرق البرية والبحرية التى كانت وسائل المواصلات الوحيدة المعروفة فى ذلك الوقت . غير أن اله السلم الرومانى قد اختلف لأسباب كثيرة أبرزها حلول مجتمعات كثيرة منفصلة من « البرابرة » المهاجرين محل الخطة الرومانية للتنظيم الامبريالى . ومن مستعمراتهم وفتوحاتهم نشأ عدد كبير من المجتمعات الصغيرة بطرق منحرفة أليمة

وربما كان احلال الفوضى محل النظام فى العالم المعروف احسن مثل على الدور الحيوى الذى تقوم به المواصلات المنظمة فى حياة الناس . فبعد قرون من سقوط روما اختفى استخدام النقل المنظم على معظم الطرق الواضحة المعالم . ولكن كان لا يزال هناك بعض حركات التنقل المتفرقة على البحار المجاورة وبخاصة فى الجهات التى كانت فيها وفرة الجزر ووضوح معالم الشواطىء تساعد الملاحين . غير أن المهارة الفنية فى بناء السفن وفى الملاحة كانت تتقدم تقدما بطيئا جدا

وفى هذه الظروف لم يمكن المحافظة على القانون والنظام الا حيث يمتد سلطان قطب محلى ، ولذلك فالمجتمع اذا كان به شىء من التنظيم وقع تحت عبودية النظام الاقطاعى الذى كان يتميز بتجزئة اقليمية تجاوزت الحد وانعدام الصلة تقريبا حتى بين المجتمعات المتاخمة . ان عصرا مظلما كهذا كان لا يمكن تنويره واستبداله أخيرا بغيره الا بالعودة الى انشاء وسائل المواصلات على نطاق واسع . ولكن هذا كان يتضمن ثورة فى وسائل النقل وتغييرا فى تفكير الناس ونظرتهم الى الأمور . وهكذا يكون القياس الذى تقاس به الأعمال العظيمة التى قام بها الرواد من أمثال هنرى الملاح وفاسكو دى غاما ، اللذين مهدت رحلاتهم البحرية الطريق لعصر الكشف وبدء دور جديد فى تنمية المواصلات ، انتهى بالدوران حول العالم ..

ان كشوف القرنين الخامس عشر ، والسادس عشر ، وما ترتب عليها من فتح أراض جديدة أطلقت العنان لسلسلة من التحسينات لم تحصد كل ثمارها بعد . فعلاوة على توفير مدى جديد عظيم للامكانيات التجارية ومجال فسيح للهجرة وطلب أوطان جديدة ، فان تلك الكشوف قد قضت نهائيا على ما كان قبل أعظم عقبة طبيعية وحيدة فى سبيل التنقل ألا وهى المحيطات . فلاول مرة اتحدت البحار المجاورة والمحيطات المفتوحة اتحادا فعلا ، بمعنى أنه أمكن استخدامها للوصول بين الكتل الارضية المجاورة . والدول التى كانت قد أخذت تنمو على شواطىء البحار والمحيطات لم

تتباطأ في ادراك مزاياها السياسية ، وفي هذا يقول فيدال دي لا بلاش (١) « وقد تلا ادماج البلاد البحرية في مجموعة غير محدودة من البحار والمحيطات ذات الموقع السياسي الجديد بزوغ فجر العصر الحديث . وان أحلام السيادة العالمية التي كانت تصطدم دائما عند تحقيقها بصغر القارات وبالحدود التي يفرضها السطح الجغرافي لا تبدو أبدا ضربا من الخيال » ولقد وضع رواد عصر الاستكشافات أسس النظم السياسية التي لم يكونوا يتوقعونها . فبالإضافة الى التطورات التجارية والبحرية التي أعقبت رحلاتهم واستكشافاتهم ، فانهم قد مهدوا السبيل لقيام الأمبراطوريات البحرية العظيمة التي قدر زعمائها على الفور قيمة القوة البحرية باعتبارها وسيلة لتأمين ممتلكاتهم وتوسيعها . وأصبحت المحيطات لأول مرة في التاريخ طرق العالم العامة . فتأسست المستعمرات ، ونشطت التجارة بسرعة ، وأصبحت سفن الدول البحرية لغرب أوروبا حلقة الوصل بين الأراضى التي كانت قبل لا صلة بينها . وقد تطلب تطور ثورى كهذا إعادة التفكير من جانب المسؤولين في وضع السياسات التي يهتدى بها في نمو العلاقات العالمية الجديدة . فتحولت أنظارهم مؤقتا من الأرض الى المحيطات التي أدرك المستثمرون منهم أن عظمة بلادهم في المستقبل تتوقف عليها ..

ولكن ما ان اكتشفت الاراضى وأنشئت المستعمرات ، حتى اتضح أن زيادة التوسع الاقليمي والتجارى تستلزم تطورا موازيا في المواصلات البرية ، اذا أريد استخلاص أعظم الفوائد من أنواع النشاط البشرى على المحيطات والبلاد الواقعة على شواطئها مباشرة . فتركزت الجهود في هذا الاتجاه أولا على الطرق غير الممهدة التي لم تزد على أن تكون سبلا مطروقة . وما ان أدت اختراعات القرن التاسع عشر الى استخدام الحديد أولا ثم الصلب حتى أصبحت السكك الحديدية والمراكب البخارية عاملى الترابط في شبكة عالمية جديدة شاسعة من المواصلات التي يسرت التقدم

(١) ص ٢٦٩ من كتاب مبادئ الجغرافيا البشرية Principes des géographie Humaine المؤلفه فيدال دي لا بلاش Vidal de la Blache الصادر بباريس سنة ١٩٢٢

في القدرة على الانتاج والرفاهية المادية ، والتي خلقت في نفس الوقت مشاكل تتعلق بانشاء وسائل السفر الجديدة وتنظيمها

وترتب على كل هذا التقدم زيادة حدة التنافس الدولي على كسب الاراضى والاسواق الجديدة . وليس ذلك فقط ، بل أيضا على التفوق في التجارة الدولية عن طريق التحكم في الطرق البحرية والبرية . فباستثناء الصين ، وهو الاستثناء الوحيد وذلك لأسباب خاصة ، حاولت كل دول القرن العشرين الكبرى ، بنجاح متفاوت ، أن تنشئ أساطيل تجارية قوية تحرسها أساطيل حربية ملائمة ، كما صممت أيضا نظم طرقها الحديدية على أساس ربطها بطرق المواصلات فيما وراء البحار . وكان من أثر هذا السباق الجنونى بين الدول الكبرى تحت الرعاية المباشرة للحكومات في بعض الحالات ، وفي البعض الآخر بسبب المشروعات الخاصة ، انه عاد على البشرية بفوائد مبعثها الانتعاش الذى أوجده في انتاج كل أنواع السلع وفي توزيعها ، ولكن نظرا لأن القوة الدافعة الى التنافس كانت من جانب واحد ، كانت النتيجة اقامة حواجز كثيرة مصطنعة في طريق المواصلات ومما لاشك فيه أن القرن العشرين قد أقام الدليل على الطابع الانتحارى لهذا النزاع الدولي ، وبالتالي على الضرورة التى لا تفوقها ضرورة الى ازالة العوائق التى تحول دون حرية تنقل الناس والبضائع . ذلك أن عدم التساوى في توزيع قوة الانتاج في العالم والاختلاف في مستوى التنظيم الاقتصادى والسياسى في الدول المتنوعة يدعو الى زيادة تبادل الصلات بين الدول لا الى تقصصها . أما الوسائل فموجودة وستزداد حين يمكن التغلب على النكسات التى سببتها الحرب العالمية الثانية . وما المطلوب الا مشاركة دولية أعظم ، بغية الانتفاع بالتسهيلات الموجودة فعلا الى أقصى حد

من هذه اللوحة التاريخية عن نمو طرق المواصلات نستطيع أن نفهم أن درجة تنظيم الشؤون الداخلية للدولة ، اقتصاديا وسياسيا وثقافيا ، تتوقف الى حد كبير على تسهيل وسائل المواصلات الموجودة . وباستثناء آثار

المواصلات الدولية التي سنتناولها فيما بعد ، يكون عمل المواصلات الداخلية ربط أجزاء الدولة معا بطريقة لا يعتورها نقص . وتتعرض صحة المفهوم « الجيوبوليتيكي » للدولة باعتبارها تركيبا عضويا لنقد خطير في كثير من الاستنباطات التي تقدم بها « الناقدون » ، ولكن هناك مبررا أعظم للتشابه البيولوجي باعتبار أن نظام المواصلات في الدولة يشبه الدورة الدموية التي دونها لا يمكن بقاء الحياة في أى تركيب عضوى . ومع أن وسائل المواصلات أصبحت عامة في الدول المتقدمة لدرجة أنه يكون من نافلة القول ، محاولة لفت النظر الى أهميتها فإن على رجل الجغرافيا السياسية أن يقدر أن انشاء هذه الطرق وصيانتها وتحسينها أمور جوهرية لنشاط الدولة وخيرها . ولا شك ان المجتمعات تستطيع البقاء دون أجهزة جيدة التنظيم من الطرق والسكك الحديدية وما الى ذلك كما فعلت في الماضي ، ولكن هذه المجتمعات لا يمكن أن تدعى أنها دول بمعنى الكلمة الحديث ، وقل أن يرتفع الشعب في معيشتته عن مستوى الكفاف

علاوة على ذلك لا يمكن أن يكون هناك جهاز حكومى فعال دون وسائل مواصلات ملائمة ، مهما كان نوع النظام السياسى للحكم . فالمركية في السلطة السياسية ، وهى طابع كل الدول الى حد كبير ما كانت لتتحقق لولا وسائل المواصلات المنظمة . وهنا يصعب الفصل بين السبب والنتيجة . ذلك ان محاولة تركيز السلطة السياسية في عاصمة الدولة سبقت انشاء الطرق والسكك الحديدية ، ولكن حين تصبح هذه السياسة الداخلية أمرا مقروا ، ويمر انشاء المواصلات بمرحلته الاولى ، وذلك بسد المطالب الاقليمية أو المحلية ، فلا مفر من أن خطوط المواصلات حين تتخذ طابعا قوميا يجب أن تعزز التأثير التوجيهى لكل من الدولة وأقسامها الاقليمية . ولما قدرت السلطات الحكومية هذا العمل الموحد لوسائل المواصلات وضعت مشروعات للتوسع فيها وتحسينها ، وهدفها من هذا زيادة تركيز كل أنواع نشاط وسائل المواصلات ، حتى ان النقط المركزية

للطرق الرئيسية اكتسبت قوة جديدة

على أننا لا نرمى من وراء هذا الى أن أجهزة المواصلات الداخلية أقيمت كلها لأغراض ادارية ، فربما كان للاعتبارات التجارية والاستراتيجية أهمية أعظم في بادئ الأمر . ففي حالة السكك الحديدية والقنوات كانت كل العناية موجهة تقريبا في مراحل نشأتها الاولى الى سد المطالب التجارية والصناعية . ولم يظهر ما يقرب من أن يكون جهازا قوميا كاملا من المواصلات البرية الا بعد انقضاء شطر من القرن التاسع عشر (1) ومع ذلك فما أن حل العقد الأول من القرن العشرين حتى توفر لكل دولة جيدة التنظيم على الاقل عناصر الشبكة القومية للطرق والسكك الحديدية ، تكملها في كثير من الاحيان طرق مائة داخلية . ولقد ازدادت الخدمات التي توفرها وسائل المواصلات زيادة عظيمة . كما ازدادت الحركة في طرق المواصلات حجما ومسافة بطريقة لم يعهد لها مثيل . وبالاجمال ، ان فالمواصلات الداخلية بلغت حدا من الأهمية في تنظيم الدولة لم يسبق له مثيل

أما دورها الحالي في الشؤون القومية فحيوي لدرجة أنه يبدو أن هناك ميلا متزايدا نحو الاشراف القومي عليها . وحتى في البلاد التي لا تدير المواصلات فيها مصالح حكومية بطريقة مباشرة هناك الاعانات وطرق المعاملات الاخرى في كثير من الاحيان . والنتيجة أن وسائل المواصلات الداخلية تعكس السياسة القومية بدرجة متزايدة مباشرة أكثر فأكثر ، اذ أنه ليس هناك عامل واحد أسهم في توحيد الدول أكثر من الانتشار السريع لوسائل المواصلات . وقل جدا أن يدرك الناس أن القومية مع ممارسة السيادة القومية ما كان يمكن أن تصلا مرحلتها الحالية دون أن يصحبها انتشار وسائل المواصلات . وهذا من الاسباب الرئيسية التي تدعو الى أن تشمل الجغرافيا السياسية دراسة وسائل المواصلات . على أنه لا يفهم من هذا أن التقدم التكنولوجي في وسائل النقل يجب بحثه

(1) باستثناء الطرق القومية في فرنسا

بالتنصيل ، ولكن المقصود هو أن طاقة النقل ، ونطاق الخدمات ، وتوزيع الوسائل وسيرها في هدوء واستقرار .. كل هذه تكون عنصرا جوهريا في الاساس الجغرافي السياسى لكل دولة

ومع أن تخطيط خطوط المواصلات وانشاءها يعكسان بطريقة جازمة نبوغ الانسان ومهارته ، فان هناك مع ذلك مجموعتين من الظروف لهما أثر موجه على وسائل النقل الداخلية . أما المجموعة الاولى فهى العوامل الطبيعية للموقع والمناخ ، وهذه وان كانت أقل تأثيرا الآن مما مضى ، ولكنها لا يمكن أن يقال عنها انها فقدت كلية كل تأثير لها على نمو وسائل المواصلات . ويقول « كابوراي » (١) « Capot Rey » فى هذا الصدد : « ربما كان المناخ هو العدو الوحيد الذى لا قبل لنا به ، والذى يفوق طاقتنا البشرية » . ومع ذلك لا يزال ازدحام المواصلات والارتفاع بها أعظم فى السهول منها فى المناطق الجبلية من العالم . فالمستنقعات والانهار والغابات والصحراوات والجبال قد تغلب عليها الانسان ، بمعنى أن الطرق قد أنشئت عبرها أو مخترقة لها ، ولكنها مع ذلك لا يزال لها أثر « منفس » ، من حيث أن منشئ الطرق والسكك الحديدية والقنوات يبحثون عن أيسر السبل للتغلب على هذه العقبات .. ذلك أن سهولة التنقل برا تتوقف على نسبة انحدار الارض المرتفعة ، ومن ثم كان استخدام الاودية والممرات فى المناطق الجبلية

وبالرغم من الاعمال الهندسية العظيمة التى تمت فى بلاد مثل سويسرا حيث أنشئت الطرق والسكك الحديدية لأغراض خاصة ، فان شرايين النقل الكبرى تتبع أسهل المنحدرات ، وحتى فى الاقاليم الاقل ارتفاعا نلاحظ أيضا تكييف الطرق وفق طبيعة الارض ، بينما نجد فى السهول أن أى تضرس بسيط فى السطح ، يكفى لتحويل خطوط المواصلات ثم ان نقط اقامة الجسور على الانهار ، كما يعلم الجغرافيون والمهندسون ، تعمل على تجميع الطرق عند أماكن ملائمة طبيعيا ، وان

(١) ص ٢٧٣ من كتابه : « جغرافية النقل فى القارات » Géographie de la Circulation sur les Continents الصادر بباريس سنة ١٩٤٦ .

حدود الملاحظة على الانهار تبين عمق المياه وحجمها . كل هذه وكثير غيرها من الاحوال الطبيعية تمثل الاثر الذى لا تزال البيئة تحدثه على تطور المواصلات ، كما تساعد على تفسير الاستمرار فى استخدام خطوط المواصلات الاولى التى يشير اليها « كابوراي »

بيد أنه يجب التسليم بأنه عند ما نتجاوز عن الاثر الموجه للعوامل الطبيعية على طريقة تخطيط المواصلات نجد أن المجموعة الثانية من الظروف ذات أهمية أعظم . فهى تتكون من مطالب الدولة الاقتصادية والاستراتيجية التى قد لعبت ، سواء أكانت مجتمعة أم متفرقة ، دورا فى تحديد النمط الداخلى ، أعظم من أية مجموعة أخرى من الظروف ..

وليس هناك ما يدعو الى بحث ما اذا كان التنقل سبق الطريق أم الطريق سبق التنقل . ذلك لأن منشأهما وتطورهما متشابكان تشابكا دقيقا ، ويكشفان عن درجة عظيمة من التبادل بحيث لا يمكن فصلهما . وأما الأمر الهام فهو أن الطرق تصبح شرايين كبرى فقط حيث توجد حركة مرور كافية ، سواء أكانت حالية أم مستقبلية ، تبرر صيانتها وتحسينها . ومن الواضح أن الاقاليم المكتظة بالسكان ، وبخاصة اذا كانت على درجة عظيمة من التصنيع ، تحتاج الى طرق مواصلات أكثر من البلاد القليلة السكان التى لا تحتاج الى تيسيرات فى النقل

ثم ان نوع الاقتصاد القومى يؤثر فى المواصلات الداخلية للدولة . فالبلاد التى معظم سكانها من الفلاحين ، الذين يعتمدون على زراعة الغلات الغذائية ، ليست فى حاجة الى مثل المواصلات الملائمة للدولة ، ذات أساليب التخصص الزراعية وزراعة الغلات التجارية التى تجعل التبادل الداخلى للسلع أمرا جوهريا .. فالبلاد المنظمة تنظيما عاليا أكثرها شعورا بالحاجة الى المواصلات ، ويتوقف دوامها الموفق على أوثق الترابط بين أنواع النشاط الصناعى والزراعى والتجارى التى توفر القوت لعدد كبير من السكان على مستوى عال من المعيشة (١) .. ولذلك تحتل بريطانيا

(١) انظر ص ٢١٧ - ٢٣١ من المجلد الرابع من « الجغرافيا الاقتصادية » حيث تجد
٢ • جيفرسون M. Jefferson كتب من الخطوط الحديدية المدينة «The Civilizing Rails»

وفرنسا ، وألمانيا ، والولايات المتحدة الأمريكية مكانة بارزة في العالم ، باعتبارها مالكة لمستويات من المواصلات تميزها كوحدات مترابطة سياسيا ، بالإضافة الى اسهامها بدرجة كبرى في توفير الخير المادي لسكانها . لذلك يجوز التحدث عن الاستراتيجية الاقتصادية للدول فيما يتعلق بالمواصلات الداخلية ، وتهدف السياسة من وراء هذه الاستراتيجية الى توفير أقصى حد للكفاية في التنقل

وتهتم الدول أيضا في نفس الوقت بالناحيتين السياسية والعسكرية في نظم مواصلاتها ، وان اختلفت الاهمية المعلقة على هاتين الناحيتين اختلافا كبيرا تبعا لأهداف البلاد التي يعينها الأمر ، وتحددها اعتبارات خارجية لا داخلية . وبالأجمال نقول ان احدى وظائف الدولة الرئيسية هي الاحتفاظ بالمواصلات في أعلى مستوى ممكن لها ، وتأدية هذه الوظيفة بنجاح تدعو الى التخطيط . وما دامت الدولة الوحدة السياسية الأولية فان بقاءها كوحدة يتوقف الى حد كبير على المدى الذي تجعله ممكنا ، ليس فقط من ناحية نقل السلع والناس ، بل أيضا من ناحية تبادل الآراء . ومن الصعب تجنب المغالاة عند بحث أهمية الراديو والمواصلات السلكية واللاسلكية والصحافة بهذه المناسبة . فكلها وسائل اتصال وقوتها في تكوين الرأي العام ، سواء أكان عن سوء اطلاع أم لم يكن ، عامل حاسم في نشوء السياسات القومية وتطور الثقافة القومية ، وفي نمو شعور الفرد بارتباطه بغيره ، ذلك الشعور الذي به يتميز شعب دولة ما عن شعوب الدول الأخرى

لقد كنا نبحث حتى الآن المواصلات من وجهة نظر الجغرافيا السياسية الداخلية للدول ، ولكن « الدول المتمدنية » كما يذكرنا « اوبنهايم » Oppenheim « تكوّن مجتمعا من الدول لأنها مرتبطة معا عن طريق مصالحها المشتركة واتصالاتها المتنوعة التي تخدم تلك المصالح » (١) . ووسائل المواصلات المتنوعة تجعل تلك الاتصالات ممكنة بل وتشجع

(١) ل . اوبنهايم I. Oppenheim - القانون الدولي الطبعة الخامسة ص ٢٦٢ - اعده للنشر بلندن ه . لوتر باخت سنة ١٩٢٧

عليها وتزيدها . ولكن هناك فرقا أساسيا بينها وبين المواصلات الداخلية على اعتبار أن هذه متحررة من أية رقابة أجنبية أو خارجية ، بينما تلك تخضع لحالة العلاقات الدولية وفي الواقع تقررها جزئيا النظم الدولية على أن هناك أيضا فرقا هاما آخر ، وهو أنه اذا استثنينا وسائل النقل داخل الامبراطوريات الاستعمارية كانت الغالبية العظمى للنقل الداخلي بوساطة الطرق البرية ، وتشمل الأنهار والقنوات والتجارة الساحلية . ومن الناحية الأخرى « ان ما يزيد على ثلاثة أرباع التجارة الدولية بما فيها المواد الأولية التي تتوقف عليها المدنية الحديثة كثيرا » (١) تنقلها سفن تمخر عباب محيطات العالم وبحاره . فالشحن من أقدم وسائل النقل ، والبحار والمحيطات التي تسير عليها السفن هي الحلقات الكبرى في سلسلة النقل العالمية للسلع والمسافرين . ومن المحتمل انها تواصل هذه المهمة الأساسية في المواصلات العالمية بالرغم من ادخال الوسائل السلكية واللاسلكية في نقل الأنباء والمعلومات الأخرى ، فهي لذلك عامل جغرافي رئيسي في الشؤون الدولية . ولعل أحسن الأمثلة التي تدل على أهميتها العالمية نراها في التسابق الشديد الذي نشأ بين الدول البحرية المتنافسة ، وكذلك بين شركات الشحن الخاصة . كما نراها أيضا في الجهود المتواصلة التي تبذلها البلاد التي لا سواحل لها بقصد الحصول على منفذ على البحر . وفي هذا يقول ا . مانس O. Mance : « ان احدي مسائل المستقبل البارزة هي : الى أى مدى يمكن دون بعض التخطيط الدولي أن تجنب التنافس غير الاقتصادي الذي تدعمه الحكومات والذي امتاز به الماضي »

وبالإضافة الى أهمية النقل البحري باعتباره أعظم وسيلة وحيدة للتجارة والاتصال الدوليين ، فانه يمتاز ببعض الظواهر التي تفرق بينه وبين النقل البري ..

وأول كل شيء هو أن مياه المحيطات والبحار المجاورة لها متصلة بعضها

(١) ا . مانس O. Mance - النقل البحري الدولي International Sea Transport أكسفورد سنة ١٩٤٥ ص ١٠

بعض . فالواقع أنها تكون اقليما متسعا للتنقل يشغل أربعة أخماس سطح الكرة الأرضية تقريبا . يقول « ماكندر » : « لقد كانت المحيطات في جميع العصور وحدة متصلة ، ولكن المعنى الواقعي لهذه الحقيقة العظمى لم يفهم تماما الا منذ سنوات قليلة مضت . ولعل الناس أخذوا يدركونه الآن فقط في جملته (١) . ذلك أن المحيط بسبب امتداده المتصل مع عدم وجود عوائق طبيعية جسيمة ، باستثناء الأقاليم القطبية ، يكون في وقت السلم العامل الموحد العظيم في المواصلات العالمية . فهو يوفر الاتصال بين العروض العالية والواطنة ، وبين الأقاليم المتفاوتة في الاقتصاد والثقافة . ولذلك فهو ذو أهمية حيوية لكل الدول ، ومنها تلك التي لا جبهة ساحلية لها . انه يجتذب التجارة والمسافرين الى موانئه لدرجة ان خطوط المواصلات التي تمر عبر القارات تكمل في معظم الحالات نظام النقل البحري . وبهذا المعنى يحدد تكوين المحيطات وسهولة الانتقال على مياهها مظاهر أنموذج المواصلات على الكرة الأرضية . ولم يعد المحيط يفصل بين الدول البرية ، بل يوحدتها بطريقة تفوق طاقة الطرق البرية

أما المظهر الثاني المميز للمواصلات البحرية ، فينشأ عن أن النقل البحري كان متحررا نسبيا من الرقابة السياسية المثبطة التي حالت دون تقدم المواصلات البرية الدولية . ذلك أنه ليس هناك حدود سياسية مبينة على البحار ، كما أنه ليس هناك قيود قانونية خاصة بالطرق التي تسلكها السفن ما خلا الاتفاقات الخاصة باستعمال طرق معينة كما هي الحال في شمال المحيط الاطلسي . فحين تغادر السفينة « المياه الإقليمية » يصبح لقبطانها مطلق الحرية في تصرفاته ، ومن ثم كان عظم المسؤولية المرعبة أحيانا والتي تلقى على عاتق قباطنة السفن عابرة المحيطات

وحرية البحار المزعومة هذه لا مثيل لها على البر ولا في الهواء . وما ان قدر الناس امكانيات التجارة البحرية حتى أصبح لا مفر من التنافس،

فنشأت الاساطيل التجارية الاهلية بسرعة ، وكان لها نتائج بعيدة الأثر ، اذ نشط تبادل السلع على نطاق عالمي بما له من آثار على السياسات التجارية ، كما ظهر في نفس الوقت اعتماد الدول بعضها على بعض اقتصاديا على مستوى عالمي . وأصبحت للمستعمرات أهمية جديدة في نظر الدول التي تمتلكها . وتمكنت بعض الدول الصغيرة ، مثل النرويج ، واليونان التي تفتقر الى الموارد المادية الداخلية ، من زيادة دخولها القومية زيادة كبرى عن طريق النقل البحري لسلع الدول الاخرى والمسافرين منها واليهما . وسعت كل الدول الكبرى ، وكثير من الدول الاقل منها أن يكون لها نصيب متزايد في هذا النشاط المربح . وكانت النتيجة أن عدد المراكب التي تبلغ حمولتها مائة طن فأكثر قد زاد بنسبة ٥٠ ٪ فيما بين عامي ١٩١٣ ، ١٩٣٨ . وأما في وقت الحرب فمما يدل على الدلالة على أهمية النقل البحري فيه ذلك الجدول الذي جمعه « ج . س . ماكلاي » MacLay والذي يبين أن الحمولة الاجمالية للسفن ازدادت من ٥٦٨ مليون طن في سبتمبر عام ١٩٣٩ الى ٦٩٠٠ مليون طن في سبتمبر عام ١٩٤٥ بالرغم من الخسارة الهائلة في السفن بسبب الحرب (١) على أن انتشار الاهتمام بتنمية الاساطيل التجارية كان له انعكاسات كثيرة على سياسات الدول المعنية . فقد بذلت كل دولة جهودا كثيرة في سبيل انعاش النقل البحري بها . ومن هذه الوسائل ما هو قديم مهجور ، مثل قوانين الملاحة التي صدرت في أيام أسرتي تيودور واستوارت بانجلترا ، ومنها ما هو أحدث عهدا مثل محاولات التفرقة التي صاحبها تدخل الدولة في صورة اعانات لبناء السفن و « تخريدها » ، بينما سلكت بعض الدول سبيل الرقابة المباشرة على أساطيلها التجارية وقد بنى تبرير هذه السياسات على أساس الأمن القومي ، والضرورة الاقتصادية ، ولكن كانت النتيجة زيادة الصعوبات في العلاقات الدولية في

(١) ج . س . ماكلاي J. C. MacLay - الموقف العام للشحن The General Shipping Situations المجلد الثاني والعشرون من الشؤون الدولية والعدد الرابع ، اكتوبر سنة ١٩٤٦ ، ص ٤٨٩

النقل البحري ، وهي صعوبات لا تحل الا عن طريق التعاون آتدولى . وهكذا بلغت المواصلات الاقتصادية للعالم عامة درجة من الاهمية بحيث أصبحت حرب الاعانات أو أية صورة أخرى من صور التنافس غير الاقتصادية أمورا يجب تجنبها . ويوضح هذا نشأة نظام المؤتمرات (١) ، ويتطلب منظمة دولية على نطاق عالمى تضمن أن حرية البحار ستعود بأقصى المنافع على الجنس البشرى

وقد كان انتشار المواصلات على المحيطات الى الآن فى ظل الاعلام القومية (باستثناء الترتيبات المؤقتة المشتركة فى أثناء الحروب) ، وحاولت كل دولة بحرية أن تحمى تحركات سفنها باستخدام القوة البحرية . وكان لا بد من هذا الاجراء ما دامت المنافسة الدولية قائمة ، ويمكن أن يترتب عليها التدخل ، مع ان القرصنة قد اختفت . واننا لنرى النتيجة ممثلة فى بناء الاساطيل البحرية الكبيرة التى لا عمل لها الا ضمان استخدام الطرق الملاحية فى أعالى البحار . وعلى هذا تقاس القوة البحرية لأية دولة بمجموع السفن الحربية والتجارية ، على أن يخدم النوعان الدولة بطريقة تكمل بعضها بعضا ..

أما المظهر الثالث الذى تمتاز به تجارة النقل البحري فهو الانموذج الخاص الذى تتخذه طرقها . ذلك أننا اذا استثنينا لأغراض حالية حركة الشواطىء القومية و « المعديات » وجدنا أن الخطوط البحرية العظمى تتبع ثلاث مجموعات مما يمكن أن توصف بحق بالظروف الجغرافية وأول كل شىء ان هذه الخطوط تربط بين الاقاليم المزدحمة بالسكان ، والتى لها قدرة عظيمة على الانتاج المادى . وهذه الاقاليم هى الاراضى المنخفضة التى لها « واجهة » على المحيط ، مثل سهول شمال غرب أوروبا ، وأحواض الانهار العظمى فى الصين ، والهند ، والسهول الساحلية لأمریکا الشمالية والجنوبية . وهذه الاقاليم الساحلية المنخفضة تجذب اليها فائض

(١) انظر كتاب « مانس » السابق الذكر عن المنظمات الدولية للرقابة على الشحن

المناطق الداخلية في القارة الذي يمكن تصديره ، كما ترد إليها السلع المرسلة الى الأسواق الداخلية . فهي لذلك تعتبر مناطق مركزية للنقل . ولما كانت هذه المناطق قليلة العدد نسبيا ، ولما كان هناك اتجاه قوى أن يتم الشحن في الموانئ الكبرى حيث يمكن الانتفاع بالوسائل الأفضل الموجودة فيها ، وتتوفر تسهيلات أعظم لنقل البضائع ، وأسعار للتأمين أكثر ربحا ، فإن الجزء الأكبر من التبادل التجارى على المحيطات يتركز في عدد صغير نسبيا من الطرق الكبرى ، ولذلك تكتسب نقط نهاية هذه الخطوط أهمية متزايدة

على أن الموضوع حتى الآن يتعلق بالجغرافيا الاقتصادية ، ولكن عندما ندرك أن الاراضى الساحلية المنخفضة مقسمة بين دول مستقلة ، وان الاقاليم الخلفية للموانئ العظمى قلَّ أن تكون مقصورة على اراضى دواة واحدة ، أمكننا أن نقدر أن مشكلة النقل البحرى هذه لها ناحية سياسية بارزة ، نظرا لأنها تلعب دورا في تحديد السياسات التجارية والبحرية للدول المعنية . فاهتمام بريطانيا بحياد بلجيكا لا يمكن فصله عن رغبتها في أن ترى ميناء « انتورب » يظل متحررا من سلطة دولة عظمى أخرى . وكذلك جهود ايطاليا للحصول على « تريستا » و « فيوم » ، والاحتفاظ بهما فيما بعد ، مرتبطة ارتباطا وثيقا بسياسة الدولة التى ترمى الى زيادة نصيبها في التجارة العالمية . كما أن موانئ المعاهدات المزعومة قل أن تظل بهذه الصفة حين يمكن أن تدعى الصين أنها تكون وحدة سياسية منظمة في مقدورها أن تضع سياستها التجارية الخاصة وتنفذها

وبهذه المناسبة يجدر بنا أن نلاحظ أن الولايات المتحدة هي أعظم دولة تملك بمفردها اراضى منخفضة شاطئية ، كثيرة الانتاج ، غزيرة السكان ، يسهل اتصالها بالداخل بطريقة جيدة التنظيم . ومما يوحى بتقدير الحكومة لهذه الهبة الطبيعية أنها أصبحت أكثر من متعادلة في القوة البحرية مع منافستها البحرية الرئيسية ، ألا وهى بريطانيا ، وأنها حلت محل بريطانيا

باعتبارها في مقدمة الدول في الحمولة الاجمالية لسفن الشحن التجارية (١) أما النقطة الثانية فهي أنه اذا وفرت الأحوال الاقتصادية والديموجرافية والسياسية للأراضي الواقعة على شواطئ المحيطات القوة الدافعة الى تنمية الطرق البحرية ، فان الخواص الطبيعية للمحيطات تقوم بدور لا شك فيه في تحديد اتجاه الطرق التي تسلكها السفن . أما العوائق الموجودة في الاقاليم القطبية فتقتصر كل الحركة التجارية ، الا القليل منها ، على المنطقة الواقعة بين خطي عرض ٦٠ ° شمالا وجنوبا . ومن المحتمل أن النقل في هذه المنطقة كان يمكن أن ينشأ في ثلاثة نظم مقفلة ومستقلة لولا المياه المفتوحة التي توصل بين المحيط الهادى والمحيط الاطلسى الى الجنوب من أمريكا الجنوبية ، وبين المحيط الاطلسى والمحيط الهندى عند رأس الرجاء الصالح ، وبين المحيط الهادى والمحيط الهندى اما عن طريق مياه جزائر الهند الشرقية أو الى الجنوب من استراليا . وقد كان من أثر هذه الطرق المائية المفتوحة أن جعلت من الممكن توحيد النقل البحرى الذى يتوقف عليه أكثر من أى عامل آخر بمفرده ، يتوقف عليه الترابط الاقتصادى أكثر من أى عامل فرد آخر . وقد نشأ عن استخدام هذه المحيطات بضعة قرون سيطرة غرب أوروبا على التجارة البحرية ، وأهم من ذلك ، أنه يسر انتشار المدينة الغربية بكل نتائجها مما يحصى وما لا يحصى

وهناك مظهر بارز آخر في تكوين المحيطات وهو أن الوحدات الكبرى تقترب كثيرا بعضها من بعض في مكانين في منطقة العرض السالفة الذكر . فعند « بنما » يقترب المحيط الهادى من المحيط الاطلسى بدرجة كافية مكنت من بناء القناة . وعند السويس يفصل البحر المتوسط ، الذى يعتبر لأغراض التجارة العالمية امتدادا للمحيط الاطلسى ، عن البحر الأحمر ، وهو فرع من المحيط الهندى ، ببرزخ ضيق يسمى بنفس الاسم . وقد أدى انشاء هاتين القناتين الى تعديل في خطوط حركة تجارة المحيطات .

(١) المملكة المتحدة سنة ١٩٣٩ ١٦٥ مليون طن ، سنة ١٩٤٥ ١٢٥ مليون طن
الولايات المتحدة سنة ١٩٣٩ ٨٥ مليون طن ، سنة ١٩٤٥ ٤٠٠ مليون طن
انظر ص ٤٨٩ من كتاب ج . س . ماكلای السالف الذكر

ويحتفظ شمال المحيط الاطلسى بأكبر جزء من الحركة التجارية ، ولكن يتفرع منه الآن خطان محوريان يتجه أحدهما غربا ليصل مواصلات المحيط الاطلسى والمحيط الهادى عند بنما ، ويتجه الآخر شرقا ليربط بين تجارة المحيط الهندى وبعض تجارة غرب الهادى وبين شمال الاطلسى

وقد كان لهذه الثغرات التى صنعها الانسان فى الحواجز البرية التى تعيق التجارة البحرية ، أثر هائل على اتجاه التجارة العالمية وحجمها ، كما يتبين من احصاءات حركة مرور القنوات (١) . فلقد تركزت حركة النقل عند هاتين النقطتين لدرجة أنهما اكتسبتا أهمية عالمية ، إذ أنهما خرجتا منذ زمن طويل من نطاق السياسة القومية المصرية أو البنمية . ذلك أن الانتفاع بهما وحرية المرور فيهما أمران هامان لكل الدول المهتمة بالتجارة البحرية (٢) ..

على أن طبيعة المحيطات وشواطئها لها علاقة بنمو النقل البحرى والاحتفاظ به . ولكى يمكن شحن الاساطيل التجارية والسفن البحرية بطريقة ملائمة ، تتطلب سلسلة كبيرة من الخدمات الثانوية وهذه تتراوح بين قواعد تزود السفن بالوقود والمؤن ، وتسهيلات الاصلاح والصيانة ، ووسائل المواصلات السلكية واللاسلكية والمنظمات التجارية ، وأحدث تطور لخدمات الارصاد الجوية . كذلك يجب ضمان عدم تعطيل سير السفن ، وبخاصة حيث تمر الطرق العالمية فى «مضايق» والمياه المؤدية اليها . ومن ثم نشأت الرغبة من جانب كل الدول البحرية العظمى فى اقامة قواعد استراتيجية

وليس هناك مثال على ضرورة تنفيذ سياسة ترمى الى ضمان حرية المرور أوقع من المثل الذى تضربه بريطانيا

لقد كتب أحد الثقات الفرنسيين من محبى الاسفار يقول : « كلنا نعلم

(١) انظر التفاصيل الاحصائية فى كتاب ا . سيجفريد A. Siefrid : السويس - بنما والطرق البحرية العالمية الصادر بباريس سنة ١٩٤٥
(٢) هذا يتنافى مع قانونية تأميم قناة السويس الذى اعترف به العالم اجمع (المترجم)

مدى ما بذلت انجلترا من ذكاء ومثابرة ودقة في سبيل السيطرة على منافذ البحار»

فتعين استراليا واليابان منتدبتين على جزائر المحيط الهادى عقب الحرب العالمية الاولى ، وجهود الاتحاد السوفيتى للحصول على قواعد فى بحر البلطيق والمضايق، والمصالح الامريكية والبريطانية فى بحر كاريب .. كل هذه أدلة على صحة هذا الرأى . والدول المهتمة بالاحتفاظ بالموصلات البحرية تتبع ما يمكن أن يسمى بسياسة الموصلات ، وفيما يتعلق بالطرق البحرية توجه هذه السياسة الأحوال الطبيعية للكتل المائية وشواطئها وجزرها .. ونتيجة ذلك تظهر بوضوح على الخريطة السياسية للعالم .. وأما النقطة الثالثة ، وهى ناجمة عن الجمع بين مجموعتى الظروف اللتين تناولناهما بالبحث آنفا ، فهى أن شبكة الطرق البحرية تشغل جزءا صغيرا جدا من سطح المحيطات ، اذ أن هناك تركيزا للحركة التجارية على « الخطوط الرئيسية » أعظم جدا مما نجد فى داخل القارات ، وان شبكة الموصلات البحرية أقل ازدحاما من مثيلتها على البر . ويعزى هذا الفرق جزئيا الى أن وحدة النقل البحرى ، ألا وهى المركب ، سعتها أكبر من سعة القطار أو القارب أو عربة النقل (١) . غير ان السبب الأولى يكمن فى طبيعة المحيطات الخالية من السكان ، اذ أن وظيفتها الاساسية فى نظام الموصلات العالمى هى أن تربط بين عدد صغير نسبيا من المناطق المسكونة ، على اليابس وخدماتها مباشرة بغض النظر عن المطالب المحلية . وهذه الخدمة المباشرة تعكس عدم وجود حدود سياسية ، ويوجهها وجود قواعد وتوزيع النقط النهائية لخطوط الموصلات

وبالنظر الى كل هذه الاعتبارات لا تستطيع أية دولة أن تتجاهل ما للموصلات البحرية من آثار على تكوينها الاقتصادى . ذلك انه حتى الاتحاد السوفيتى ، وهو أقل الدول الكبرى توفيقا من ناحية الموقع

(١) وما هو جدير بالملاحظة ايضا ان حجم السفن قد ازداد زيادة ملحوظة . الامر الذى يبين من الارقام التالية الواردة فى ص ١٧٢ من كتاب ا . مانس سنة ١٩١٣ - مجموع السفن : ٣٠.٥٩١ واجمالى حمولتها ٤٦.٩٧ مليون طن سنة ١٩٢٠ - مجموع السفن ٣٠.٩٩٠ واجمالى حمولتها ٦٧.٨ مليون طن

الجغرافي والاشترك في التجارة الدولية البحرية ، قد بذل جهودا مضية في ظل نظام الحكم الحالي والسابق لاكتساب مخارج أخرى الى المحيطات . وسياساته في البحر الاسود وبحر البلطيق ، وفي الاقليم القطبي ، وفي غرب المحيط الهادى ، كلها توحى بأنه لا يدرك فقط ميزات المواصلات البحرية بل انه مصمم أيضا على أن يوطد نفسه في مركز مشابه على الاقل للدول المنافسة له . وسنرى نتيجة ذلك في المصادمات التي تقع بين الدول المتنافسة - مع أن هذه المصادمات لم تكن منعدمة في الماضى - على أن المشكلات السياسية في الشرق الأوسط بنوع أخص ، حيث تشتد المنافسة بين مصالح غرب أوروبا وروسيا السوفيتية وحاليا أمريكا ، مستمد الجغرافي السياسى بمادة تسترعى اهتمامه

ثم ان جهاد الدول غير البحرية للوصول الى البحر هو مثل آخر على قوة جاذبية النقل البحرى . فقبل مؤتمر برشلونة المنعقد فى عام ١٩٢١ اضطر أصحاب السفن فى الدول الداخلية أن يسجلوا سفنهم فى بعض الموانئ الاجنبية تحت أعلام أجنبية وقوانين تجارية أجنبية . وتعترف اتفاقية برشلونة التى قبلها حتى الآن نحو أربعين دولة بحقوق مثل هذه الدول فى امتلاك علم قومى لسفنها . وقد كان للبلاد الداخلية فيما حصلت عليه من تسهيلات فى الموانئ الحرة ، أو المناطق الحرة فى بعض الموانئ مع تيسير المرور لها بين أراضيها والموانئ الاجنبية ، كثير من التعويض عن حرمانها من شواطئ على المحيطات

ان مثل هذه الترتيبات تخضع لاتفاقات بين الدول ، ويتوقف نجاح تنفيذها على الاحتفاظ بالعلاقات الطيبة . وفى أوروبا تتوافر الأمثلة فى المعاهدات التى عقدت بعد الحرب العالمية الاولى . وبمقتضاها منحت تشيكوسلوفاكيا تسهيلات منطقة حرة فى ميناء هامبورج ، وكذلك يوغسلافيا لقيت نفس المعاملة فى ميناء سالونيك ، وكان حصولها على « سوزاك » يقصد منه تعويضها عن فيوما وتريستته . وأما النمسا والمجر ، وقد أصبحتنا دولتين داخليتين بعد عام ١٩١٨ ، فمنحتنا شروطا خاصة على

خطوط السكك الحديدية التي توصل الى هذين الميناءين غير أن هذه الترتيبات السياسية لم تصادف كلها نجاحا . فيوغسلافيا لم تنتفع فعلا بمنطقتها الحرة في سلانيك ولكنها اهتمت باستخدام موانئها الأخرى على بحر الادرياتيك مما أدى الى تعطيل ميناء «سوزاك» وتريسته . وكذلك بولندا ، مع ما لها من تسهيلات في ميناء دانزج ، فضلت أن تنشئ ميناء عند «جدينيا» وتنميتها . ومنح الاستقلال لميناء تريسته مع الأراضي الملاصقة لها بعد الحرب العالمية الثانية لن يقدر له النجاح حتى مع توفير التسهيلات في الميناء للدول التي تتكون منها منطقتها الخلفية ، ما لم تتم العلاقات الطيبة بين الدولة الحرة الجديدة ويوغسلافيا ، لأن الأخيرة تتحكم في مواصلات الأراضي الخلفية للميناء مثل هذه الامثلة الاوربية تعمل على استرعاء النظر بسبب ما لها من رد فعل سياسى واقتصادى قد يحدث نتيجة لتطبيقها ، ولكن يجب ألا تنسى أن محاولات بوليفيا للوصول الى البحر كانت سببا في حدوث الانقسامات في أمريكا الجنوبية مدة طويلة من الزمن . وأفريقيا ، ومثلها مثل أمريكا الجنوبية ، بها دولة داخلية واحدة (١) مستقلة في الوقت الحاضر ، وهى الحبشة التى كانت تسعى لايجاد مخرج لها الى البحر عن طريق أرض أجنبية . وأما الحكومة البلجيكية فقد عملت بعض الترتيبات مع الحكومة البريطانية لاستخدام موقع في ميناء دار السلام يكون مخرجا لتجارة الكونغو البلجيكي (٢) . كما اتخذت ترتيبات مماثلة بها تمكنت روديسيا الشمالية ونياسالاند من استخدام ميناء «بيرا» في موزمبيق البرتغالية . ومن الواضح أن الاشتراك في النقل البحرى سواء أكان يؤيده امتلاك أراض منخفضة شاطئية كثيفة السكان ، وفي موقع طبيعى ملائم ، أم يتطلب مفاوضات معقدة مع الدول المجاورة بقصد تمكين البلاد الداخلية من الوصول الى الشاطئ .. هذا الاشتراك ذو أهمية حيوية في الجغرافيا السياسية باستثناء الدول قليلة الأهمية

(١) لا ينطبق ذلك على أفريقيا الحالية بمدان مستقل كثير من دولها - المترجم
(٢) كان هذا بطبيعة الحال قبل استقلال الكونغو - المترجم

على أن رجل الجغرافيا السياسية عند بحث وسائل المواصلات في القارات تواجهه مجموعة مختلفة من الظروف . ذلك أن موضوع « حرية البحار » قد طالت مناقشته عند بحث المواصلات الدولية البحرية ، و « حرية الهواء » أصبحت في السنين الأخيرة موضوعا يكاد يشارك سابقه في الاستعمال في عبارة لطيفة . غير أن دراسات الأوجه المتعددة للشئون الدولية ، ومنها النقل يندر دائما أنها تتناول « حرية الأرض » . أما السبب في ذلك فواضح لكل ذي عينين . فالمواصلات البرية أنشئت مبدئيا لسد مطالب التنظيم الداخلي للدولة ، ولذلك كان لها علاقة وثيقة بالسياسة الداخلية . وبما أن كل الدول ما عدا الجزرية منها على اتصال طبيعي بجاراتها ، فإن شبكات الطرق القومية المتنوعة ارتبطت بالتدرج بعضها ببعض ، وأصبحت متوفرة عن طريق كثير من أنواع الخدمات .. ولكن تبقى هذه الحقيقة الجوهرية قائمة ، ألا وهي أن الهدف الأول في كل بلد أن يتبقى على الرقابة على وسائل المواصلات في داخل أراضي الدولة حتى تصبح حركة المرور الدولية ممكنة فقط في حالة الاتفاق المتبادل من جانب الوحدات السياسية المعنية

وكل شبكة مواصلات قومية بلا استثناء يمكن أن تكون نظاما مقفلا . وقد ساعد نمو القومية الاقتصادية في القرن العشرين على تدعيم طابعها هذا عن طريق خلق حواجز مصنعة عند المناطق الحدية السياسية . علاوة على ذلك فإن الصفة القومية لوسائل المواصلات قد شجعت الفوارق في النواحي الفنية . فروسيا ودولتا شبه جزيرة ايبيريا قد استعملت خطوطا حديدية مختلفة المقياس عن خطوط الدول الأوروبية الأخرى . كما ان فئات أجور السفر ونظم الإدارة تتعدد وتختلف باختلاف البلاد التي تمتلكها ، وفي بعض الدول تشرف الحكومة اشرافا مباشرا على خطوط السكك الحديدية ، بينما في البعض الآخر تملك مرفق النقل هذا شركات خاصة وتديره . وحيث يكون ضروريا لأسباب استراتيجية أو لسبب الأمن الاقتصادي تقدم لخدمات النقل اعانة مباشرة أو غير مباشرة عن طريق

أسعار شحن ملائمة

لذلك تتعطل التجارة البرية الدولية بخضوعها لقوانين الدولة التي تمر فيها (١) وبما يعترضها من صعوبات تتعلق باختلاف المعدات الفنية والادارة . وبالنظر الى هذه الظروف المعيقة فانه لما يثير بعض الدهشة أن المواصلات البرية الدولية قد وصلت الى مستواها العالي الراهن الذي يدل على ما يبذله منظمو الاتفاقات الدولية من جهد في هذا الميدان . على أن عملهم يتعرض للتعديل مع كل تغيير حدى ، ومع تطورات المذاهب السياسية للدول

ومما يعوق تنسيق المواصلات فى القارات أيضا وجود أنواع مختلفة من النقل البرى . فبينما تنقل كل التجارة على المحيطات بالسفن ، فان السكك الحديدية والطرق ، والطرق المائية الداخلية تنافس بعضها بعضا على البر ، وكل منها كان لها دافع عظيم من الثورة الصناعية وما ترتب عليها من تطور فى النقل ، ولكن كلا منها قد تقدمت مستقلة عن الأخرى ، مما يجعل التنسيق الداخلى صعبا بدرجة كافية ، كما يتبين من الصدام بين مصالح السكك الحديدية والطرق فى بريطانيا

ثم ان كل الأنواع الثلاثة للنقل البرى مرتبطة بطرق ثابتة ، تستدعى انفاقا عظيما من جهد ومواد ورأسمال . وهى ليست مخصصة لأغراض النقل الدولى ، ويندر أنها تتبع أعظم الخطوط الدولية وضوحا ، وكثيرا ما تمتاز بانحرافات لخدمة المصالح القومية . ولهذا تكون الطرق البرية أقل مرونة من الطرق البحرية ، فانها لا يسهل تغييرها ، مع أن حجم التجارة قد يتغير بدرجة كبيرة . وتظهر نتيجة هذا فى أن وسائل المواصلات أكثر كثافة فى القارات ، وبخاصة فى الأقاليم الصناعية للدول الأكثر تقدما ، وأما التعامل الدولى فمقصود على نقط معينة حيث قدمت التسهيلات لعبور الحدود السياسية

(١) وقد وضمت معظم الدول المجاورة ترتيبات لمرور بضائع « الترانسيت » ، وتشحن عادة فى عربات مختومة ، ولا تخضع مثل هذه البضائع لتفتيش الجمارك بل يجب أن تقدر على أساس قائمة للسلع متفق عليها . على ان مثل هذه التسهيلات لا وجود لها فى النقل البرى ويندر ان تمنح للبضائع بالطرق المائية الداخلية

ولنا في قارة أوروبا مثل بارز للقارة التي لم تتم فيها بعد تسوية الصدام بين المواصلات القومية والدولية . ومع أن نشاطها الاقتصادي المنظم تنظيماً عالياً ، واعتمادها على المصادر الخارجية في المواد الخام والأسواق ، يوحيان بأن أقصى حرية للمواصلات في القارات أمر مرغوب فيه ، ولكنها بسبب تجزئتها السياسية تعاق المواصلات بقيود تفرض لأسباب سياسية على طول كل ميل من خطوط دولها الحديدية البالغ طولها ١٥٠٠٠ ميل . وأما الخطر من نظام كهذا فيمكن في الفرص التي يتيحها لدولة قوية تسيطر على البلاد الأصغر منها عن طريق تجارتها الدولية

وكانت سياسة ألمانيا في الماضي تتلخص في عبارة «التوسع شرقاً» تنفذ عن طريق اتفاقات تجارية أدت أخيراً إلى السيطرة الاقتصادية على أراضي نهر الدانوب وجنوب شرق أوروبا ، كما يبين باخ «Basch» (١) . وقد حاولت إيطاليا في فترة ما بين الحربين توسعاً اقتصادياً مماثلاً ، وإن كانت مبرراته وفرص نجاحه أقل بكثير . ويقوم الاتحاد السوفيتي الآن بتنفيذ سياسة مماثلة في شرق أوروبا ، وقد عاد فعلاً يوجه العلاقات التجارية لذلك الإقليم المضطرب . فبولنده ، وتشيكوسلوفاكيا ، والمجر ، ورومانيا ، تربط الآن بعجلة النظام الروسي الاقتصادي ربطاً وثيقاً دائماً . ولا مفر من أن مثل هذه الرقابة الاقتصادية على شؤون الدول الأخرى يلازمها تأثير سياسي متزايد . وهكذا تنقسم أوروبا التي مزقتها الحروب إلى معسكرين (٢) وسيقدر الجغرافي السياسي أن من أهم العوامل في تنمية مثل هذه السياسة هو وجود المواصلات الدولية التي يمكن للدول إذا أرادت أن تستخدمها سلاحاً للأغراض الاقتصادية والسياسية ، لأنها تخضع للرقابة القومية . أما في العالم المثالي فالمواصلات الدولية تتحرر من العوائق المصطنعة حتى يمكن أن يكون لها أثر موحد يشبه الأثر الذي تحدثه في وقت السلم الطرق العامة البحرية العظمى . ولكن هذا لا يمكن تحقيقه

(١) ١ . باخ A. Basch مؤلف كتاب « حوض الدانوب والمجال الألماني الاقتصادي »
 (٢) للحصول على تفاصيل أخرى انظر الفصلين الثالث والرابع من كتاب « العالم المتغير » لمحرريه : و . ج . ايست ، ا . ا . مودي ، لندن ١٩٥٦

بينما تحتفظ الدول ذات السيادة بسلطة وضع القيود على التنقل الدولي لمواجهة الأغراض القومية . وهنا نجد حجة أخرى لتضحية الدول بجزء من سلطة سيادتها

ان كل الادلة الموجودة لدينا تشير الى أن سرعة دنونا من توحيد المواصلات العالمية أمر مرغوب فيه أن نصل سريعا اليه ، فان النقل البري والنقل البحري ليسا متنافسين ولكنهما يمثلان عنصرين يكمل أحدهما الآخر في النظام العالمي . وقد كتب « فيدال دي لابلاش » *La Blache* عقب الحرب العالمية الاولى مباشرة يقول : « ان آخر صورة لتاريخ المواصلات تمتاز بالتعاون الوثيق بين الخطوط الحديدية والملاحة البخارية » . ومنذ ذلك التاريخ ازداد انشاء الطرق البرية وحركة النقل زيادة كبرى . ويعزى أكثر هذه الزيادة الى التوسع في استخدام الآلة ذات الاحتراق الداخلى ، ولكن هذا لم يكن له الا أثر قليل على المواصلات الدولية . وعلى وجه الاجمال يقتصر النقل البري للبضائع على مسافات قصيرة نسبيا ، والاتجاه في مثل هذه الحركة التجارية هو تغذية السكك الحديدية التي لا تزال الوسيلة الرئيسية لنقل البضائع على نطاق قارى

لذلك يتوقف الهدف الرئيسى لتوحيد أعظم للنقل العالمى على ايجاد ترابط أوثق بين النقل بالسكك الحديدية والنقل بالبحر . غير أن هذا يتوقف أيضا على ازالة القيود الجمركية أو على الاقل الاقلال منها فانها لا تزال - بلا شك - العقبة الكئود في طريق تنمية التجارة الدولية . واننا لنتساءل : ماذا كان الغرض اذن من اخضاع الفضاء وتقصير زمن السفر ، اذا كان لا يمكن الانتفاع بالمميزات التي هيأها لنا نبوغ الانسان ومهارته أتم انتفاع ؟ .. ان هذه مسألة أعظم من أن تكون قومية فقط ، ذلك انه مالم يكن هناك توزيع ملائم ، تعطل الانتاج الدولي للسلع وانحطت مستويات الاستهلاك . أما أولئك الذين يقولون ان هذا ليس من شأن رجل الجغرافيا السياسية ، فيتجاهلون أن التكوين السياسى للدولة يعكس نجاح أو فشل النشاط الاقتصادى لشعبها

والعكس صحيح ، فانه ما من شيء يعوق التنمية الاقتصادية أكثر من عدم الاستقرار السياسى والشعور بالقلق

وقد كتب « جان برون » (١) « Jecm Brunhes » فى هذا الصدد يقول :
كلما ازدادت المدنية أخذنا بالطابع الاقتصادى ، ازداد امتزاج السياسة بالاقتصاد . وكذلك كلما كثرت وسائل المواصلات وازدادت تقدما أصبح تنقل الانسان المرتبط بالاستغلال الكامل المركز للأرض كثيرا أولا ثم متنوعا

ومجمل القول ان المواصلات من أهم الوسائل التى بها يؤدي المجتمع البشرى وظيفته بصفته هيئة نشطة ، وكذلك يجب ازالة كل عقبة تقف فى طريق نجاح عملها

ان السكة الحديدية والسيارة وافدان حدیشان نسبيا على وسائل المواصلات القارية ، أما الانهار فتستخدم طرقا عامة منذ أقدم العصور . فالغزاة الساكسون حين فتحوا انجلترا استغلوا أنهار جنوبها الشرقى . وروسيا كانت تعتمد مدة طويلة من الزمن على أنهارها لأغراض النقل . والانهار الكبرى فى العالم الجديد أرشدت المهاجرين الاوربيين الى التوغل فى تلك القارة . غير أن الانهار الصالحة للملاحة تختلف عن الطرق العامة الأخرى المنافسة لها ، من ناحية أن الانتقال بوساطتها سبق تطور الدول الى شكلها الحديث . وكل ما يستطيع الانسان أن يعمل هو أن يزيد من صلاحية الانهار للملاحة ، ومن طاقتها للنقل ، ويمد فى دائرة نفعها بتوصيلها بعضها ببعض أو بالشواطىء بشق القنوات

وإذا كان نظام نهر كبير يقع كله داخل أراضى دولة واحدة فانه يمكن أن يكون ذا عون كبير للمواصلات الداخلية ، ولكن اذا تقاسمت دولتان أو أكثر مجراه الصالح للملاحة تعرضت الحركة التجارية للتدخل حين لا يكون هناك نظام للرقابة الدولية . على أن نهرا كهذا لا يسهم فى التجارة الخارجية الا قليلا ، مالم يكن هناك اجراء تعاونى بين الدول التى يمر بها

(١) « الجغرافيا البشرية » La Géographie Humaine ، المجلد الاول ص ٢٨١ الطبعة الرابعة : نشر بباريس سنة ١٩٤٣

النهر لادخال تحسينات على صلاحية النهر للملاحة ووحدة النظم الملاحية . علاوة على ذلك ، فان حركة النقل على مثل هذا النهر تهم ليس فقط الدول التى يمر بها ، حتى يكون أكمل انتفاع بالتسهيلات الملاحية أكثر احتمالا حين يدول النهر بمعنى أنه يوضع تحت رقابة لجنة تكونها كل الدول المعنية . ومما لاشك فيه أن هذا التصرف يؤدي الى الغاء بعض سيادة دول النهر ، ولكن يبرر هذه التضحية الفوائد المادية المستمدة من زيادة الحركة التجارية على مجراه

على أننا نجد في أوروبا عدة أنهار تدرج تحت هذا النوع بسبب تجزئتها السياسية ، وكان الدانوب أول نهر « تدول » . وبعد الحرب العالمية الاولى اتخذت اجراءات مماثلة بالنسبة لنهرى الراين والالب ، الا أن عمل اللجنتين اللتين كوتتا لتيسير النقل الدولى ، لم يكن سهلا ميسرا بل أعاقته اعتبارات سياسية ، وكان لألمانيا نصيب في هذه الاعاقة

وستحتاج أوروبا في المستقبل ، كما احتاجت في الماضى ، الى خدمات كل وسيلة ممكنة من وسائل النقل القارى ويمكن للأنهر الدولية أن تلعب دورها في هذا المجال . فميزتها العظمى تكمن في أجور الشحن المنخفضة . ويقتبس « كابوت - راي » « Capot Rey » نتائج بحث فرنسى خبير بالملاحة الداخلية عن النفقات النسبية للنقل الداخلى ، فيقول : ان النقل بالماء يكلف ثلث النقل بالسكة الحديدية ، وخمس النقل بالطرق البرية (١) . على انه يجب ذكر ما يقابل هذه الميزة من ببطء شديد فى النقل المائى الداخلى . ومن الناحية الاخرى نجد أن السفن المنبسطة القاع (صنادل) تلائم نقل السلع الضخمة غير القابلة للتلف مثل الفحم ، والحديد الخام ، والبترول ، والحبوب ، والخشب ، وهى نفس السلع التى يشتد عليها الطلب فى أوروبا وهناك أيضا نظم أخرى للمواصلات الدولية تهم الجغرافى السياسى نظرا لأنها تيسر العمل الهادىء بين الدول ، وتوسع دائرة توزيع الموارد من كل الانواع . ويعتبر الاتحاد العام للبريد مثلا بارزا على التعاون الدولى . فقد

(١) ص ٢١١ من كتاب كابوت - راي السالف الذكر

أشياء في عام ١٨٧٤ ، ومما جاء في اتفاقية البريد أن كل بلاد الاتحاد (ويشمل كل بلاد العالم ما عدا عددا قليلا من البلاد الصغرى) تكون اقليما بريديا واحدا يتبادل الرسائل على أساس متماثل . أما الاتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية ، فكان أقل توفيقا في عمله لتنمية التعاون الدولي بسبب اصطدامه بالمصالح السياسية وبخاصة فيما يتعلق بالتلغراف اللاسلكى . على أن كل الدول الهامة بها نظم الراديو الخاصة بها . ولهذه النظم تأثير سياسى قوى وبخاصة منذ استعمال أجهزة الاستقبال الرخيصة الثمن

ومع أنه لا يمكن بعد تقدير آثار التلغراف اللاسلكى تقديرا مضبوطا ، ولكن لا يمكن أن يكون هناك شك في أنه أصبح عاملا هاما في العلاقات الدولية . ذلك أن نشر الأخبار والدعاية السياسية وما يمكن أن يسمى المواد الثقافية يمكنها أن تكون بعيدة الأثر في كسر شوكة سوء التفاهم الدولي . ومن الناحية الأخرى يستعمل التلغراف اللاسلكى في تغذية الروح القومية ، وكل دولة تهتم بالحصول على موجات تناسب أطوالها أغراضها . فانه ما لم يكن هناك اتفاق دولى على توزيع أطوال الموجات حدث اضطراب « فى الجو » . ولكى يمكن تجنب هذه الورطة يعقد الاتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية مؤتمرات بانتظام ، يتخذ فيها قرارات بتعديل أطوال الموجات ، وبشأن مسائل فنية أخرى . كذلك يجب أن نذكر أن المواصلات السلكية واللاسلكية تساعد مساعدة عظيمة فى تعميم تبادل السلع وبذلك تقوم بدورها فى الاتاج والتوزيع العالميين ان أحد العوامل المسيطرة فى اقتصاد كل دولة هو وجود الطاقة الميكانيكية . ومصادر هذه الطاقة من فحم ، وحديد ، وبتروول ، والمياه الجارية ، ثم المواد التى تستخرج منها الطاقة الذرية معروفة بعدم التساوى فى توزيعها . ولذلك يتوقف النجاح المادى وما يصحبه من قوة سياسية الى حد كبير على امتلاك موارد كافية من احدى هذه السلع أو أكثر ، أو الحصول عليها . وحتى الآن كانت الدول التى تنقصها هذه

السلع تسد حاجاتها منها باستيراد الفحم أو البترول عن طريق المصادر التجارية العادية . ولكن تدخل الدولة المتزايد أصبح أمرا عاديا فيما كان يسمى أصلا ترتيبات تجارية حماية لهذه الواردات . وقد ازداد عدد الاتفاقات التجارية زيادة كبرى منذ عام ١٩١٨ . فأحيانا تدمج هذه الاتفاقات في معاهدات ، وفي حالة النقل في الوصول الى اتفاق يتولى الاشراف على السلع والتفاوض بشأنها هيئات حكومية مناسبة ، ومعنى هذا أن التجارة الدولية يتزايد توجيهها لتلائم السياسة القومية . ويصدق هذا القول على معظم السلع التي تنقل بوسائل المواصلات الدولية من برية وبحرية ، ولكن الامر يصبح ذا أهمية خاصة في حالة الوقود ، لأن هذه السلع والطاقة التي تولدها عوامل أساسية في تنمية الصناعة والنقل ، والى حد متزايد ، تنمية الزراعة . وكلا الفحم والبترول سلعة ضخمة تكلف كثيرا حين تنقل مسافات طويلة حتى لو كان موقع المصدر والسوق ملائما فيما يتعلق بالمواصلات المائية قليلة التكاليف

بيد أنه حدث في القرن العشرين تطوران يمكن أن يخففا كثيرا من مساوئ عدم المساواة في توزيع الموارد العالمية للطاقة . ذلك أن استنباط الكهرباء على نطاق واسع باستخدام الفحم والبترول والمياه الجارية ، وكذلك التحسينات في وسائل الارسال من مسافات بعيدة قد أدت الى النظم الشبكية القومية . ففي الولايات المتحدة مناطق كبرى تربطها معا شبكة متسعة ، وفي أوروبا ليس هناك من عوائق ظاهرة تقف في طريق نظام دولي للتوزيع على مناطق كبرى متساوية ، سوى تلك التي ترتبط بالخطوط الحديدية القومية . فالقوة الكهربائية تستورد الآن من بلاد مختلفة للبلاد المجاورة لها المحتاجة اليها . وكانت ثلاثة مشروعات اقليمية تعمل قبل عام ١٩٣٩ : فالنرويج والسويد كانتا ترسلان الكهرباء الى دنمرك ، وكانت بافريا تحصل على جزء من تيارها الكهربائي من محطات توليد الكهرباء في النمسا . وأما المشروع الثالث فمشارك بين ألمانيا وفرنسا ، وبدأ بمعاهدة فرساي بقصد الانتفاع بالكهرباء المستتبطة من نهر الراين

ومن الناحية الفنية ليس هناك عقبات خطيرة تحول دون التوسع في النظام الشبكي في ميدان دولي . وأكثر الاساليب شيوعا في أوروبا هو الارسال ذو الثلاثة الواجه ، ويمكن التغلب على الاختلافات في «الفولت» عن طريق محطات التحويل . ولاشك في عظم الميزات التي تجنى من وراء هذا . ويبين مانس (١) «Mance» الفوائد المستمدة بالقول :

« ... من موازنة مصادر القوة المائية التي تصل الى حدها الاقصى في فصل الصيف مع تلك التي تصل اليه في الشتاء ، ومن الانتفاع بموارد قوة الفحم والحديد أعظم ارتفاع ، وربما الى حد ما من تسعير الشحنات القصوى نتيجة التغير في الزمن على مساحة متباعدة الأطراف »

لقد وضع الخبراء الألمان مشروعات لأوروبا الوسطى في أثناء فترة ما بين الحربين العالميتين ، واقترح جغرافي بولندي كيف يمكن كهرة دول وسط أوروبا الشرقي بالجمع بين القوة الحرارية من مناجم فحم سيليزيا والقوة الكهربائية من نهر الدانوب توزعهما شبكة دولية . غير ان مشروعات كهذه وامتدادها الى مناطق أوسع لا يمكن أن تنفذ تنفيذا كاملا ما لم تكن الدول مستعدة أن تمنح هيئة دولية السلطات اللازمة ويشبه نقل الكهرباء تقريبا نقل السوائل والغازات في خطوط أنابيب

وقد أنشأت الولايات المتحدة أيضا شبكة من مثل هذه الخطوط لتوزيع البترول والغاز الطبيعي . وفي أوروبا اكتسب الناس خبرة ذات قيمة حين مدت خطوط الانابيب في انجلترا على نطاق واسع ، ومدت كذلك بينها وبين فرنسا . وأما أولى الخبرات في خطوط الأنابيب الدولية فكان الخط الذي يوصل بين حقول البترول في كركوك (العراق) وبين الساحل الشرقي للبحر المتوسط ، وهو الخط الذي قضت الاعتبارات السياسية والحربية بتفريعه الى خطين عند « الحديثة » ينتهي فرع الشمالى عند طرابلس والجنوبى عند حيفا . ووقعت الاتفاقيات اللازمة لعبور الخطين لسوريا ولبنان وشرق الاردن وفلسطين بين شركة البترول العراقية

(١) مانس مؤلف كتاب : « النقل البرى بالطرق ومسائل البريد والكهرباء وغيرها » ص ١٤٠ ، وصدر بلندن سنة ١٩٤٧

والسلطات الفرنسية والانجليزية باعتبارها ممثلة لدولتي الانتداب في البلاد
المعنية (١)

وبالرغم من الاحوال السياسية المسببة للاضطراب في الشرق الاوسط
منذ افتتاح هذه الخطوط في عام ١٩٣٤ ، فقد كانت التجربة ناجحة بدرجة
كافية لتبرير الاستعداد لمشروع آخر يوصل بين حقول الزيت بالخليج
الفارسي والبحر المتوسط ، بالرغم من أن موقع هذا الحقل بالقرب
من شاطئ بحر . ان مشروعات كهذه تفيده ولا شك في توزيع البترول
والغاز ، ومد خطوط أنابيب دولية مضافا الى شبكات الكهرباء القارية
يؤدي الى سهولة أعظم في توزيع الطاقة الميكانيكية والى مساواة أكثر في
انتشار الصناعات ، والى التوسع في استخدام الآلات في الزراعة ، وبالتالي
الى قوة أعظم على الانتاج الذي دونه لا يحتمل تحقيق الاستقرار
السياسي في الاجزاء الاقل حظا من الموارد الطبيعية في العالم

بقي أمر واحد يجب أن يشمل البحث ألا وهو مكان النقل الجوي في
المواصلات الدولية . ان النقل الجوي ، وهو أحدث وسائل المواصلات
وأسرعها ، أحد التطورات في القرن العشرين ، وقد أدخل الى العلاقات
الخارجية للدول عنصرا جديدا نما بسرعة على حداثة العهد به بحيث انه
يكون من المستحيل تقدير آثاره القريبة والبعيدة بشيء من الدقة . لقد
حاول الكثيرون أن يتكهنوا بها ، ولكن تكهناتهم لم تكن خالية من المبالغة
ان الطائفة في أي شكل كانت يجب حتما الاعتراف بها على أنها وسط
بين المواصلات الداخلية والخارجية ، ولكن يبدو أنه ليس من المحتمل
أنها تنافس بنجاح وسائل النقل الاخرى في نقل البضائع بسبب ارتفاع
تكاليف تشغيلها . وينسب ج . س . ماكلاي J. S. Maclay الى خير
آخر بالنقل يدعى لسلي رانسيمان «Leslie Runciman» انه قال :

« ان سفينة شحن واحدة متوسطة الحجم نقلت في سنة واحدة من سنى
السلم ثلاثة أمثال البضائع مقدرة على أساس الشحنة والمسافة التي نقلتها

(١) كان هذا عندما أصدر المؤلف كتابه ، وهو لا ينطبق على الاوضاع الحالية (المترجم)

كل الخطوط الجوية الاهلية المنظمة تنظيما عاليا في الولايات المتحدة .
ثانيا : ان تكاليف النقل بالطائرة للطن ميل كان ٣٠ بنسا ، بينما كانت نفس
التكاليف بالسفينة قبل الحرب نحو جزء من ثلاثين من البنس « (١) »
ولاشك أن النقل الجوي سيجد مجالا للتنافس في نقل البضائع الخاصة
ذات الحجم الصغير والقيمة العالية ، وقد أثبت فعلا أهميته في نقل البضائع
الى أماكن لا يمكن الوصول اليها بالوسائل الاخرى . وميدانه الرئيسي في
وقت السلم يختص بنقل المسافرين بسرعة عظيمة

وهناك ظاهرة جغرافية بارزة للمواصلات الجوية ألا وهي أنها جاءت
للنقل فوق البر بعنصر الاتجاه المستقيم الذي تمتاز به طرق النقل البحري .
ومع أن هناك أخطارا تحيق بالطيران فوق الاقاليم الجبلية ، وكثيرا ما تضطر
التقلبات الجوية الطائرات الى التحول عن طرقها العادية اما في اتجاه
عمودى واما في اتجاه أفقى ، ولكن فيما عدا ذلك تستطيع الطائرات اتباع
أقصر الطرق بين أماكن هبوطها التي يحدد موقعها أنموذج الخطوط
الجوية . ومع ذلك فالمطارات لا تتوزع على طول « الدوائر العظمى »
حتى اذا كانت تخدم خطوطا دولية طويلة المسافة وذلك لسببين :

أولهما : ان النقل الجوي مثله في ذلك مثل كل أنواع النقل الأخرى ،
ينشأ غالبا استجابة للطلب سواء أكان واقعا أم محتملا . وطلب التوفير
المنظم لهذه الوسيلة المكلفة من وسائل السفر مقصور عادة على الطرق التي
توصل بين الأقاليم كثيفة السكان ، كثيرة الانتاج ..

وثانيهما : ان النقل الجوي الدولي يشتمل على الطيران فوق أراضي
دول غير تلك التي تملك الطائرات الا اذا كان لابد من انحرافات غير
اقتصادية ، يترتب عليها احتمال الاعتداء على حقوق السيادة للدول التي
يطير فوقها ، وقد أدى الى مناقشات مطولة لموضوع « حرية الهواء »
ويقول كوبر (٢) « Cooper » في هذا الصدد : « وبعد أربعين سنة من

(١) ج . س . ماكلای - ص ٤٩٠ من كتابه السابق الذكر
(٢) أنظر مقاله عن « بعض النواحي التاريخية لسياسة الطيران المدني الدولي البريطاني »
في مجلة « الشؤون الدولية » المجلد ٢٣ العدد الثاني بتاريخ ٢ أبريل سنة ١٩٤٧ ، ص ١٨٩

المباحثات لم تتفق دول العالم بعد على أى قانون عام يتعلق بالميزات التي يجب أن تتمتع بها طائرات دولة ما عند طيرانها فوق أرض أجنبية أو هبوطها فيها للتزود بالوقود أو لأغراض تجارية «

غير انه من الناحية العملية ومن زاوية النظرية القضائية فإن حق كل الدول فى الرقابة على مجالها الجوى والممتد الى حدود مياهها الاقليمية أمر معترف به عموما . وهذا يجعل الدولة وحدة ذات ثلاثة أبعاد . وفيما يتعلق بالطائرات لا يمكن انشاء خطوط دولية الا باتفاق الدول التي تطير فوقها الطائرات التجارية . ومن ثم وجدت الدول سلاحا قويا فى أيديها وبخاصة تلك الدول الواقعة بين الاقاليم التي يغلب الاحتمال بانشاء المواصلات الجوية بينها لأن موقعها يمكنها من ارغام الطائرات على اتخاذ طرق ليست هى الاكثر ملاءمة

لقد ظلت الطرق الجوية البريطانية بين بريطانيا والهند واستراليا عدة سنوات لايسمح لها بالمرور عبر الاراضى الايطالية أو الفارسية . وقبل الحرب العالمية الثانية تشتت الخطوط الجوية بين لندن ونيجيريا والتي تمر بالقاهرة والخرطوم بسبب احتكار شركة اير فرانس للطرق الجوية فوق الصحراء الكبرى . ولهذا السبب طالت الرحلة بما يزيد على ٣٨٥٠ كيلومتر (١). والنتيجة أن انشاء الطرق الجوية واستخدامها كثيرا ما كانت تقرهما ترتيبات متبادلة بين الدول ، أو كما يقول كوبر Cooper « وكانت المساومة السياسية الصريحة هى القاعدة المتبعة » (٢) خلال فترة ما بين الحربين . وهنا أيضا نجد الدليل على التصادم بين المصالح السياسية الملازمة لوجود عدد كبير من الدول ذات السيادة وللتسمية الكاملة للمواصلات الجوية كما يتبين من تحليل الظروف الجغرافية

وقد بذلت المساعي مؤخرا للتغلب على بعض الصعاب التي تصحب هذا الصدام .. فمؤتمر شيكاغو للطيران المدني الدولي المنعقد فى أواخر عام ١٩٤٤ اقترح اتفقا دوليا على « خمس حريات » : حرية الطيران عبر

(١) انظر كتاب كابوت راي السابق الذكر ص ٢٧٢

(٢) كتاب J. C. Cooper ج. س. كوبر السالف الذكر ص ١٩٦

أراضى الدول المتعاقدة دون هبوط ، وحرية الهبوط لأغراض غير تجارية مثل التزود بالوقود ، وحرية تفريغ وشحن البضائع على التوالى بين دولة تدير خطا جويا وأية دولة أخرى طرف فى الاتفاقية ، وحرية شحن وتفريغ بضائع بين دول واقعة فى طريق خط جوى دولى . غير أنه بسبب التعارض وبخاصة بين سياستى المملكة المتحدة والولايات المتحدة (لم يكن الاتحاد السوفيتى ممثلا فى المؤتمر) فشلت المفاوضات واستمر النظام الثنائى الذى كان متبعا . وفى عام ١٩٤٦ وقّعت المملكة المتحدة والولايات المتحدة (وهما أهم دولتين لهما مواصلات جوية دولية) اتفاقية برمودا ، ولكن هذه الاتفاقية كانت وثيقة ثنائية . ومع أنها قد تمهد السبيل لاتفاق دولى أوسع نطاقا ، فان نصوصها مقصورة حاليا على الطيران المدنى الانجلو أمريكى وبالنظر الى الطابع الهدام المخيف للحرب الجوية ، بالإضافة الى قدرة الطائرات على نقل الحرب الى قلب أراضى الأعداء فان المشكلة الاساسية للمواصلات الجوية هى : أيهما أفضل الأمن القومى أم حرية الطيران . أما سياسة الدولة بهذا الخصوص فيجب أن تخضع لأحكام خبراء الجيش والطيران . ويدرك الجغرافى السياسى فى هذه الناحية من المواصلات الجوية ، كما فى نواح أخرى ، الطابع العميق للسياسات القومية حين يكون القصد منها مواجهة ضرورات حرب محتملة الوقوع

وقصارى القول ان طبيعة سطح الارض ، وتوزيع الكتل المائية واليابسة عليه ، وطبيعة الجو بكل ما يشتمل عليه ، وكذلك التوزيع غير المتساوى لجموع السكان ، والقدرة على الانتاج الاقتصادى .. كل هذه تشير الى الطريق نحو الهدف ، وهو وجود مواصلات عالمية مترابطة . ومن المتناقضات أن هذه الرغبة فى الاتصال العالمى تصطدم بالمصالح الخاصة لكل دولة . وهكذا أصبح أهم مشكل سياسى فى القرن العشرين هو التوفيق بين هاتين الرغبةيتين المتناقضتين ، يدل على ذلك عدد المؤتمرات الدولية التى عقدت منذ مطلع هذا القرن مما يبين مدى ادراك الدول لأهمية هذه المشكلة

النواحي الديمجرافية

نوهنا في الفصلين الاول والثاني بأهمية الطبيعة المثلثة لكل الدول التي تتكون كل منها ، من اندماج الأرض والشعب والجهاز التنظيمي الذي يقام لتوجيه العلاقات بين الشعب وبيئته الطبيعية . وأما هذا الفصل فمخصص لتحليل بعض النواحي الجغرافية للعنصر الديمجرافي داخل الدولة وفي علاقاتها الخارجية . . وقلّ أن يكون من الضروري توكيد أهمية هذا العنصر في الدولة وبين الدول . غير أن رجل الجغرافيا الديمجرافية يجب أن ينبه الى ما ينطوى عليه هذا الموضوع من تعقيد عظيم

وأما عن حالة معرفتنا الراهنة ، فالمعلومات الاحصائية الملائمة عن أكثر من نصف سكان العالم غير موجودة ، والمواد الخاصة بتعداد حتى أكثر البلاد تقدما لا تفي بكل مطالب الديمجرافيين . علاوة على ذلك فإن مشكلات السكان تتعلق بمدى واسع من الأسباب المساعدة ، من بيولوجية واجتماعية واقتصادية وسياسية ونفسية ، وهي أسباب لا نجد بينها سببا واحدا جغرافيا خالصا ، ولكن كلها يجب الاعتراف بها عند تقدير التكوين الديمجرافي للدولة . وما هذا بالطبع الا طريقة أخرى للاعراب عن الحقيقة المعروفة جيد المعرفة ، ألا وهي أن العلاقات البشرية أكثر تعقيدا من علاقات كل الكائنات الأخرى ، وان الانسان هو النوع الوحيد للحياة الذي حاول التنظيم السياسي

ويمتاز النمط التوزيعي لسكان العالم بعدم مساواة بارزة في المجموعات الكلية والكثافة على السواء . ويشترك في هذه الظاهرة توزيع المناطق ، والتنمية الاقتصادية والسياسية للدول . وعدم الانتظام في التوزيع هذا

ليس اعرابا مباشرا عن مجرد المساحة ، سواء آكانت القارات أم الدول تعتبر وحدات اقليمية. ومع أن الاستاذ «فوست» (١) «Fawcett» قد أبان في رسمه البياني المبسط للمناطق الأرضية وسكانها ، أن هناك ارتباطا عريضا بين هذين العنصرين الجغرافيين ، فان هناك عاملا حاسما هو أن سكان القارات نفسها موزعون بطريقة غير متعادلة ، ويعزى السبب عموما الى وجود التفاوت في القدرة على سد حاجات السكان . وبرغم ذلك يتركز السكان تركيزا يلفت النظر في قارة آسيا ، وكذلك في قارة أوروبا التي ظلت هكذا مدة القرون الثلاثة الماضية . ويبين السير اسكندر كارسوندرز (٢) Carr-Saunders في احصائته أن قارتي آسيا وأوروبا كان بهما ٧٨٩٩٪ من مجموع سكان العالم وقدره ٥٤٥ مليوناً وذلك في عام ١٦٥٠ ، ٧٩٧٣٪ من ٢٠٥٧ مليوناً في عام ١٩٣٣ . وازدادت في أوروبا نسبتها من مجموع سكان العالم من ١٨٣٪ في عام ١٦٥٠ الى ٢٥٣٪ في عام ١٩٣٣ بالرغم من صغر مساحتها نسبيا ، مع أن الهجرة كانت تستنفد عددا كبيرا من سكانها طوال القرن التاسع عشر وخلال العقد الأولين من القرن العشرين

وهناك أيضا فارق كبير بين الدول في المساحة وعدد السكان . والدول العظمى نفسها غير متشابهة في هذا الاعتبار ، كما بيّن الاستاذ إيست East (٣) . وليس من المحتمل ، لأسباب مختلفة تبحث فيما بعد ، أن يحدث التعادل في عدد سكان الدول في المستقبل . ومن ثم فالجغرافي السياسي تواجهه مجموعة من الظروف الديمجرافية قد تجعله أهميتها ينعم النظر بطريقة جديدة . ومع ذلك فلا يمكن أن يكون هناك شك في أن هذه الظروف ذات أهمية أساسية في الشؤون الداخلية والخارجية للدول جميعا بيد أنه لا الضخامة في مجموع السكان ولا الكثرة في الاعمال التي

(١) س.ب. فوست مؤلف : « أسس الكومنولث العالمي » الصادر بلندن سنة ١٩٤١ - شكل ٥ ، ٦ - ص ٢٨ - ٢٩
 (٢) مؤلف كتاب World Population سكان العالم « طبعة اكسفورد سنة ١٩٣٦ - شكل ٨ ص ٤٢
 (٣) في مقال عنوان The Nature of Political Geography « طبيعة الجغرافيا السياسية » نشر بمجلة « بوليتيكا » المجلد الثاني العدد السابع بتاريخ شهر مارس سنة ١٩٣٧ ص ٢٧٣

يمارسونها بكافية وحدها ، لأن تعطى للدولة أهمية سياسية كبرى .. إذ أنه لا مفر من أن يزرع الناس الحقول ، وأن يمدوا الصناعات بالرجال وما الى ذلك .. فهتم من وجوه كثيرة « الموارد الرئيسية » لكل دولة ، ومع ذلك فالمستوى العالى للقدرة على الانتاج الاقتصادى ليس بالضرورة نتيجة كثافة السكان . ولنضرب لذلك مثلا بالصين ، فهى مشهورة بأنها تملك أكبر مخزون من الفحم فى باطن الأرض فى العالم ، ولا شك أيضا أن بها أكبر عدد من السكان ، ومع ذلك لم تصبح بعد دولة صناعية كبرى على أن الكم ، فيما يتعلق بعدد السكان ، أقل أهمية من النوع للحصول على القوة السياسية ، ذلك أن نوع السكان يتمثل فى تصميمه على أن يحرز مكانة قيادية فى الشؤون الدولية وأن يحتفظ بهذه المكانة ، ومن المسلم به أن دولة لا تكتظ بالسكان ومجموع عدد سكانها قليل هى دولة تنعدم فرصتها ، أو تقل ، لأن تصبح دولة عظمى . وقد يكون هناك حد أقصى لعدد السكان بالنسبة الى مرحلة التنمية ومجموع موارد الدولة ، ولكنه لا يبدو أن هناك أى حد مماثل للنجاح فى الصراع للوصول الى السيادة فى الشؤون الدولية. والدول التى تترعّم العالم فى الوقت الحاضر ، وهى الاتحاد السوفييتى ، والولايات المتحدة ، وبريطانيا ، وفرنسا ، تتفاوت تفاوتًا ملحوظًا فى عدد سكانها ودرجة كثافتهم . فليس هناك دولة كان لها من النفوذ العالمى - ولمدة طويلة من الزمن - ما كان لبريطانيا ، ومع ذلك فلم يزد مجموع سكانها قط عن خمسين مليون نسمة . غير أن مثل هذا العدد ما كان يكفى لأن يستغل أرضًا تبلغ فى المساحة أراضى الاتحاد السوفييتى أو الولايات المتحدة استغلالًا كاملاً

ومن الواضح من وجهة نظر التنافس للحصول على مكان بين الدول الكبرى ، أن كل دولة تنفرد بين الدول بما حبتها به الطبيعة من بيئة جغرافية وموارد مادية وموقع جغرافى وعدد سكان . وأهم ظاهرة بشرية تتميز بها هى ارادة شعبها المقترنة بقدرتهم ، أعنى نوع الشعب . وهذا يمثل الجمع بين خصائص بيولوجية وسيكلوجية ، وهذه لا يوجد عنها معلومات

إحصائية . وكثيرا ما تتلون آراءنا عن نوع شركائنا في القومية وعن الشعوب الاخرى بروح التحزب . ولا شك أن هذا الموقف المتأثر بالعاطفة — ويزيده قوة أن الانسان عادة لا يشعر به كل الشعور — معاد لأية تسوية صائبة سلمية لمشكلات السكان الدولية . ويجب على الجغرافى السياسى أن يدرك وجوده ان لم يكن لشيء فأنه على الأقل يمدنا بجزء من ايضاح الوسائل التى بها كان زعماء دول معينة قادرين على أن يكسبوا تأييد شعوبهم فى النشاط التوسعى

وهناك ظاهرة أخرى للظروف الديمجرافية ، وهى أن أعداد السكان تزيد وتنقص لأسباب ليست واضحة دائما أو قابلة للتأكيد . فاذا نظرنا أولا الى العالم اجمالا وجدنا أن سكانه من البشر ، قد ازدادوا بصورة لم يسبق لها مثيل (١) فى التاريخ الحديث .. أو لنكون أكثر دقة ، بين عامى ١٦٥٠ ، و ١٩٣٣ ، ولم يبد للعيان بعد نهاية هذه العملية ، ولم يكن معدل الزيادة ثابتا لا فى العالم ولا فى الأجزاء التى يتكون منها ، ولكن الزيادة المطلقة من ٥٤٥ مليوناً فى عام ١٦٥٠ الى ٢٠٥٧ مليوناً فى عام ١٩٣٣ تواجه العالم بأعظم مشكلة دولية بمفردها فى الوقت الحاضر ، لأن هناك علاقة مباشرة بين حاجات هذه الملايين من الناس ، والقدرة الانتاجية لسطح الارض . وتنعكس هذه العلاقة بأعظم وضوح على الثغرة الهائلة الموجودة الآن بين الانتاج الفعلى للأغذية والمقادير المطلوبة منه لجعل مستويات الاستهلاك لنسبة كبيرة جدا من سكان العالم ملائمة . وهذه الثغرة لا يمكن تخطيها ، لو كان ذلك ممكنا ، عن طريق التنظيم القومى . « اذا اتخذنا الحاجة الكلية للعالم مقياسا لنا كان القول بوجود اكتفاء عالمى فى أية مادة تنتج بيولوجيا سواء أكانت للطعام أو الصناعة بعيدا عن الحقيقة » (١) ومن الواضح أن التخطيط الدولى لازم لمواجهة هذا النقص الهائل والسريع فى مواد التغذية ، وذلك ليس بالضرورة بدافع من حب الايثار ، بل لأن المشكلة تشمل كل المصالح المادية لكل الدول ، بما أنه حتى أغنى

دولتين في العالم ، وأعنى بهما الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي ، ليستا بقادرتين على أن تسد كل حاجات جميع شعبيهما بطريقة كافية . فما بالك بالبلاد الأقل موارد منهما ؟ .. انها لا تزال تعتمد أكثر على الانتاج خارج أراضيها ..

زد على ذلك أن أساس التجارة الدولية يقوم على مطالب عامة من الطعام وغيره من السلع . فاذا كان لا بد من مواجهة هذه المطالب حتى على المستوى المنخفض الحال السائد في كثير من المناطق الكبرى تطلبت الحال اقتصادا عالميا متوسعا يصحبه تحسن في التوزيع . وما هيئة الاغذية والزراعة التابعة للأمم المتحدة والتي نشأت عن مؤتمر دولي عقد في هوت سبرنجز «Hot Springs» عام ١٩٤٣ الا خطوة في الاتجاه الصحيح . ولقد تقدمت هذه الهيئة باقتراحات لها قيمتها لمعالجة المشكلة ، الا أن مشروعاتها لن تحقق نجاحا كاملا ما لم ترضخ كل الدول المنتجة والمستهلكة لسياسة اغذية مقبولة عموما . ويجب أن يظل « التحرر من العوز » الأمل المرجو لمعظم سكان العالم المتزايد حتى يعاد تنظيم انتاج الاغذية وتوزيعها بطريقة جذرية . والى أن يحدث هذا التغيير سيقتى ضغط السكان على أراضي الدول ، كل بمفردها وعلى حدودها القومية ، قوة دافعة قوية في الشؤون العالمية . وطالما بقيت آثارها ، بما في ذلك السياسات التي تنشأ عنها ، توجه اتجاهات من جانب واحد ستظل المشكلة الكبرى دون حل

وهناك عامل آخر معقد في المشكلات الكثيرة الناشئة عن سرعة ازدياد عدد سكان العالم ، هو عدم التساوي في توزيع معدلات التناسل ، مع استثناء آثار الهجرة مؤقتا . والزيادة الطبيعية لعدد السكان تنتج عن زيادة المواليد عن الوفيات ، وعلى هذا الأساس لا يزال عدد سكان العالم في ازدياد . ويرجع معظم السبب الى تقدم العلوم الطبية وتحسن الاحوال الاجتماعية ، والتخلص من المجاعات في مناطق شاسعة كانت متوطنة فيها .

(١) ج.س. بيرترام (G. C. Bertram) « اتجاهات السكان وموارد العالم » Population Trends and the World's Resources ، المجلة الجغرافية ، المجلد ١٠٧ والعددان الخامس والسادس لشهرى مايو ويونيو سنة ١٩٤٦ ص ١٩٣

أما الحقيقة البارزة هنا فهي الفرق بين أوروبا والممتلكات الأوربية وسائر العالم .. قال نوتشتين (١) (F. W. Notestein):

« ان النمو السريع لعدد سكان أوروبا قد وصل الى حده . ذلك أن أوروبا من الوجهة الديمجرافية قد بلغت حالة النضوج .. ولقد كان في أوروبا وممتلكاتها فيما وراء البحار خلال قرنين سكان ذوو قوة دافعة يتزايدون في العدد ، وذلك في عالم يتغير ببطء نسبيًا . وأما الآن فسكان أوروبا يقتربون من الاستقرار السكاني في عالم يتزايد بسرعة »

وأما الفترة التي كانت فيها زيادة عدد سكان أوروبا ملحوظة فبدأت حالاً عقب عام ١٧٥٥ ، ولكن الوقت الذي بلغت فيه الزيادة أشدها كان القرن التاسع عشر . وأما في الوقت الحاضر فزيادة المواليد عن الوفيات لاتزال تكفي لظهور بعض الزيادة في الاعداد المطلقة ، ولكن « الرسم البياني » لاعداد السكان يبين نقصا كبيرا في المستقبل القريب . وأهم من هذا من وجهة النظر الديمجرافية هو الصورة المتغيرة لأسنان سكان دول غرب أوروبا حيث هناك مؤقتا نسبة كبيرة من الناس في المجموعات ذات الأسنان المتقدمة ، وذلك نتيجة الجمع بين عاملي النقص في التناسل وزيادة الاعمار . وبموت الجماعات ذوات الأسنان المتقدمة تظهر الآثار الكاملة لنقص الاخصاب ، بما أن صافي معدل التناسل (٢) ليس عاليا بدرجة تكفي لضمان التعويض في عدد السكان . وفي شمال غرب أوروبا لا يوجد سوى هولندا ، وجمهورية ايرلندا الشمالية التي يزيد فيهما صافي معدل الاخصاب على الواحد الصحيح . وبالمقارنة نجد أن دول البحر المتوسط في أوروبا (ما عدا فرنسا) ، وشرق أوروبا بما فيه الاتحاد السوفييتي (ما عدا تشيكوسلوفاكيا) كلها تزيد فيها المعدلات على الواحد الصحيح ، مع أن هناك ما يدل على أن درجة الاخصاب في

(١) ألف هو وآخرون كتابا بعنوانه The Future Population of Europe and the Soviet Union مستقبل عدد سكان أوروبا والاتحاد السوفييتي . صدر بجنيف سنة ١٩٤٤ . ونحيل القارئ الى ص ٦٩ وكذا الى الاشكال والخرائط الموجودة فيه
(٢) يجد القارئ معلومات عن ايجاد معدلات التناسل في ص ٢٨٣/٧ من كتاب دوف . جلاس (Glass) وعنوانه : سياسة السكان ونهضاتهم في أوروبا - مطبعة اكسفورد سنة ١٩٤٠

تناقص حتى هناك . وبالإجمال نقول ان سكان كل غرب أوروبا تقريبا ومعظم وسط أوروبا لا يعوضون النقص ، بينما سكان سائر القارة انما يسدون النقص بنسبة آخذة في التناقص

ونتيجة هذه الاتجاهات السكانية في أوروبا ، هي أن بلاد شمال غرب أوروبا بها أعداد من السكان تقدمت بهم السن وليس من يعوض عنهم ، بينما الدول الشرقية والجنوبية يشغلها سكان لايزالون في تزايد مع درجة اخصاب أعظم ونسبة أعلى من الشباب . أما الدلالات السياسية لهذه التفرقة فكثيرة ونشأ عنها سياسات سكانية في بلاد معينة . واتجهت هذه السياسة الى زيادة درجة الاخصاب ، وكانت تقوم على التجارب . وقد استخدمت مؤخرا جدا فلا يمكن الحكم عليها بالفشل أو النجاح . وكتب د . ف . جلاس يقول : « وعلينا أيضا أن ندرك أن المسائل السياسية قد تلعب دورا أهم كثيرا من المسائل الاقتصادية في التأثير على القرارات (في السياسة السكانية) .. » (١) وكان رأيه صوابا بلا شك في حالات المانيا وايطاليا وفرنسا . وسيقدر رجال الجغرافيا السياسية العلاقة بين التكوين الديمجرافي والشئون الأوروبية ، تلك العلاقة التي توحى بها خريطة نوتشتين بشأن توزيع صافي معدلات التناسل في هذا الجزء من العالم (٢)

وفي الاجزاء الاخرى من العالم ، ما عدا تلك البلاد التي استوطنت فيها ونمتها شعوب من أصل أوربي ، تواجه المناطق كثيفة السكان الكثيرى العدد ، مثل الصين واليابان والهند وجاوه ومصر .. تواجه صعوبات تصحب الكثرة الزائدة في عدد السكان . وجاءت فترات الزيادة السريعة للسكان فيها بعد الفترات المعادلة لها في غرب أوروبا ، وربما تكون لها صلة بانتشار المعرفة اليها من المناطق الأوروبية في العالم . ومع أن المعلومات اللازمة لحساب معدلات التناسل فيها غير موجودة فان معدل الوفيات قد نقص عن طريق ادخال المعرفة الطبية العالمية .. كما كان هناك أيضا

(١) ص ٣٦٨ من كتابه السالف الذكر

(٢) شكل ١ ص ١٨ من كتاب ف . و . نوتشتين السالف الذكر . نقل مع بعض التعديلات البسيطة في شكل ٦ في صفحة تالية

بعض النقص في آثار المجاعات ، ليس لأن مجموع انتاج الأغذية قد زاد بدرجة كافية بل لأن الوسائل الحديثة للمواصلات قد يسرت نقل الأغذية الى مناطق كان يمكن أن تجتاحها المجاعات

لقد ازداد عدد سكان الهند في السنوات العشرين الواقعة بين سنتي ١٩٢١ ، ١٩٤١ بما يقرب من مائة مليون نسمة ، وهي نسبة خيالية مقدارها خمسة ملايين نسمة كل عام ، حتى ولو نسبت الى عدد السكان في عام ١٩٢١ وقدره ٣٣٠ مليون نسمة . وأما عن الصين فليس لدينا عنها الا تقديرات فقط ، ومنها نعلم أن عدد سكانها يربو على عدد سكان الهند . ومن المرجح أن معدل الوفيات في الصين أعلى منه في تلك البلاد التي كانت أكثر صلة بالمؤثرات الأوروبية ، كما يوحي بذلك عدم وجود نظم للرعى على النسق الأوربي وزراعة المزارع ، ولذلك فنسبة السكان الذين يعيشون قرب « هامش عيش الكفاف » قد تكون أعلى منها في البلاد الأخرى . ومهما تكن أعداد السكان الفعلية فلا بد أن أجزاء الصين المكتظة بالسكان تعرقلها مشكلات الازدحام . وفي هذا يقول كار سوندرز (١) : « ومن الممكن ، ان لم يكن من المحتمل ، أن عدد سكان الصين قد بلغ أو قارب الحد الذي يجب عنده استخدام وسائل ضبط النسل » . علاوة على ذلك فانه في كل هذه البلاد غير الأوروبية تقريبا ، ومع التجاوز عن عدم وجود معلومات ، نجد أن درجة الاخصاب مرتفعة ، والا كانت معدلات الوفيات التي تدل على قصر الأعمار تؤدي الى نقص كبير في المجموع الكلي لعدد السكان

لذلك نجد تباينا أساسيا في أعداد ونسب التناسل للسكان ، كما هي الحال بين البلاد الأوروبية ، بما فيها المستعمرات الأوروبية ، والبلاد غير الأوروبية . فأما الأولى فاما أنها وصلت الى حالة الاستقرار واما أنها بدأت الطور الأول من أطوار تناقص السكان ، وأما الأخرى باستثناء اليابان فتبدو عليها علامات تناقص الاخصاب ، ومع ذلك تظهر عليها كل أعراض

(١) Carr-Saunders ص ٢٩٠ من كتابه السالف الذكر

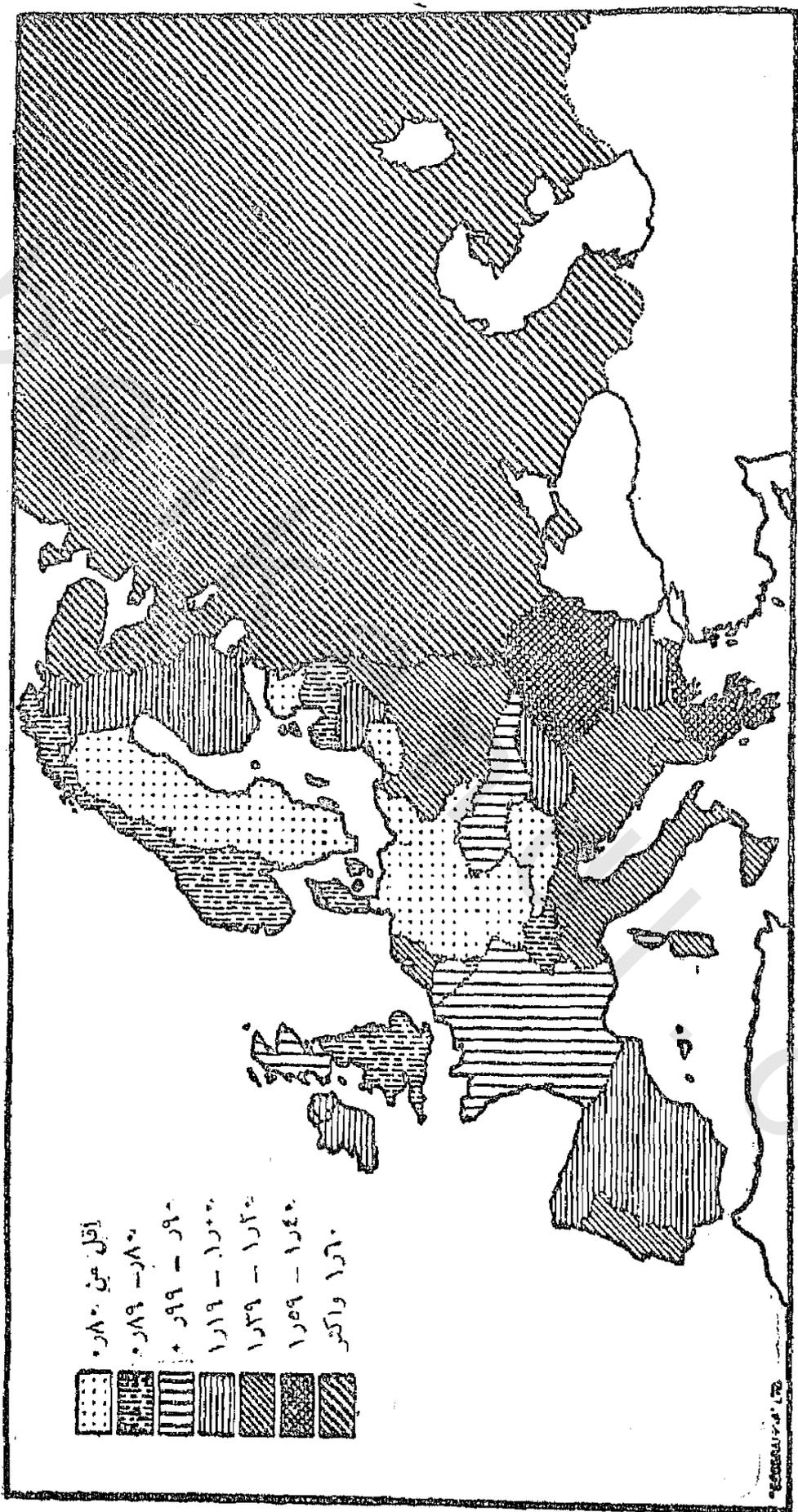
الازدحام

وهنا يجابه الجغرافى السياسى ورطة من الطراز الاول ، ويشاركة فيها كل رجال الشئون القومية . فاما من الناحية الانسانية فيحق للملايين من الهنود والصينيين وغيرهم من سيئى التغذية أن يحصلوا على الغذاء الملائم وعلى فوائد خدمات تحسين الصحة . وأما من الناحية الاقتصادية ، فالأجزاء التى يغلب فيها السكان الزراعيون من هذه البلاد المزدهمة جديرة برفع مستوى المعيشة فيها عن طريق توفير الاسواق المتسعة للبلاد التى بلغت شأوا عاليا فى التصنيع

فاذا توافرت هذه الميزات الثلاث ، فلا شك تقريبا فى نقص نسبة الوفيات بين الأطفال والبالغين بسرعة ، وزيادة التناسل والأعمار، والزيادة العظيمة فى سكان البلاد المختلفة . وهذا هو ما حدث فى غرب أوروبا خلال القرن التاسع عشر ، مع ملاحظة الفرق . فأوروبا فى ذلك الوقت سم تكن مزدهمة بالسكان ، والصناعات النامية كانت تستوعب أعدادا متزايدة من الناس ، كما كانت هناك مهاجر على الجانب الآخر من المحيط الأطلسى للزيادة فى السكان . والآن ونحن فى منتصف القرن العشرين نجد على الأقل جنوب شرق آسيا مكتظا فعلا بالسكان ، والهجرة تكاد تكون محظورة تماما . وعلى أية حال فوسائل المواصلات الممكنة لأغراض الهجرة غير كافية اطلاقا بالنسبة لضخامة وسائل النقل اللازمة لأكثر من مجرد خدش سطح المشكلة

لقد بدأ التصنيع فى اليابان والهند وبدرجة أقل فى الصين ، الا أن أسواقها المحلية محدودة بسبب الانخفاض السائد للقدرة الشرائية الذى تمتاز بها تلك البلاد . وفى نفس الوقت بدأت القومية تخطو خطوات واسعة ، ولذلك ستكون هناك فى القريب العاجل مطالب آسيوية معادلة للمجال الحيوى ، وهى مطالب لها من المبررات أكثر مما كان لمطالب ألمانيا القومية الاشتراكية

وقد يكون الحل الطويل الاجل لهذه المشكلة المعقدة عن طريق وسائل



(شكل ٦)

توزيع معدلات صافي الانتاج في أوروبا حوالي عام ١٩٣٠ - ١٩٣٥ وضع على أساس كتاب « سكان أوروبا والاتحاد السوفيتي في المستقبل » لولفد نوتشتاين - صادر بجنيف عام ١٩٤٤

مماثلة لتلك التي تستخدمها أوروبا الغربية ، وذلك بالحد الاختياري من حجم الأسرة مع التوسع في استخدام وسائل ضغط النسل ، إلا أن الورطة العاجلة تظل كما هي . ومما لا شك فيه أن قوة جديدة قد ظهرت على مسرح الشؤون العالمية سواء أكان المتفائلون (أم لم يكونوا) على حق في تنبئهم بأن الحل سيكون عن طريق عملية تكيف سريعة نوعا ما .. أكثر من المتشائمين الذين اعتادوا أن يعلنوا أن العالم أصبح في مواجهة « خطر أصفر »

يقول اوين لاتي مور Owen Lattimore^(١) الباحث القدير الذي قضى سنين كثيرة في آسيا :

« انها أهمية قارة آسيا التي تجعل من هذه الحرب حدا فاصلا . ذلك ان آسيا ظلت قرونا كثيرة منطقة يحدد التاريخ السياسي والمصير الاقتصادي لمئات الملايين من الأنفس فيها ، أمور تحدث في أماكن خارج القارة نفسها . وأما الآن فقد تخطينا تلك الفترة ودخلنا فترة أخرى فيها تحدد بدرجة كبرى الامور التي تحدث في آسيا ، والآراء التي تكون في آسيا والقرارات التي تتخذ في آسيا سير الأحداث في أماكن أخرى من العالم »

وهناك نقطة هامة بالنسبة للجغرافي السياسي . وهي أن ضغط السكان في آسيا قد أصبح مشكلة مزمنة وذلك في زمن لا تزال فيه مناطق شاسعة من سطح الكرة الارضية ، وبخاصة تلك التي تقع تحت سيطرة أوروبا ولكن خارج القارة ، بعيدة عن التنمية .. أو في أحسن الحالات متخلفة ، ثم ان التنظيمات الداخلية للهند ، والصين ، وأندونيسيا ، واليابان ، وبورما ، وسيام ، والهند الصينية ، تمر في نفس الوقت في مرحلة من التغير الخطير . ويذكرنا بذلك الاستاذ فليير^(٢) اذ يقول :

« ... ان حياة الشعوب المتمسكة بالتقاليد تستلزم أقل قدر من التنظيم

(١) ح ط من كتابه : Solution in Asia « الحل في اسيا » الصادر بلندن سنة ١٩٤٥
(٢) ص ٩ من كتاب Some problems of Society end Environment « بعض مشكلات المجتمع والبيئة » لمؤلفه هـ جـ فليير (H. J. Fleure) - صدر بلندن سنة ١٩٤٧

على نطاق واسع ، وكانت شعوب تلك البلاد عاجزة عن مواجهة الأجانب المنظمين تنظيماً عالياً حتى حين لم تنظر مسألة الأسلحة إلا بطريقة غير مباشرة. وكان الصينيون يوصفون في القرن التاسع عشر بأنهم أقل شعباً متمدين خضوعاً للحكم في العالم»

إن الحروب الأهلية المدمرة في الصين ومطالبة أندونيسيا بالاستقلال السياسي ، والمقاومة التي تلقاها السلطات الفرنسية في ممتلكاتها الآسيوية (١) ، واكتساب الهند وباكستان لعضوية الدومنيون كلها دلائل ظاهرة على رغبات الشعوب الآسيوية في أن يجدوا هم بأنفسهم خلاصهم السياسي . وقد يترتب على هذه التغيرات التي تتعلق بأكثر من نصف سكان العالم تغييرات للتكوين القومي والاقتصادي والسياسي ، ولكن تظل مشكلة ضغط السكان عنصراً رهيباً في الشؤون العالمية

وقبل أن تتخذ الدول شكلها الحالي ، وحين كانت كل منها محصورة داخل حدودها الخطية الدقيقة لم يكن للزيادة في عدد السكان رد فعل سياسي عاجل . وحين لم يمكن الوصول إلى التوفيق الملائم بين عدد السكان والموارد المادية عن طريق نسب المواليد والوفيات كانت الهجرة هي الإجراء العادي سواء أكانت داخل مناطق محدودة أم على نطاق قارى . وأحسن مثل على النوع الأخير هو هجرة شعوب آسيا الوسطى التي أدت إلى غزوات البرابرة للقارة الأوروبية في القرون الأولى للعصر المسيحي . وأما في القرن العشرين فليس هناك إلا نوعان من حركة الهجرة في حيز الأماكن . الأول هو الهجرة داخل الدول وهذا لا يعيقه عائق سياسياً ، وقد يجد التشجيع رسمياً . والثاني بين الدول وهو يخضع لقوانين دولة المهاجر . وفي بعض الأحيان تحظر الهجرة قصداً أو تمنعها الحكومات . ولن تغير الهجرة بالغة ما بلغت مجموع عدد سكان العالم في أي وقت معلوم ، ولكن وجود الدول قد أنشأ العوائق في طريق حرية تنقل الناس ، ولذلك ألغى إمكانية تخفيف الضغط حتى لو توافرت وسائل النقل الكافية

(١) لقد تبدلت الحال الآن فاستقر النظام الشيوعي في الصين واستقلت أندونيسيا وصفي الاستعمار الفرنسي في آسيا - المترجم

ان فرض القيود على الهجرة تطور حديث جدا . ذلك أن عدد المهاجرين الاوربيين الذين عبروا المحيط الاطلسي غربا فيما بين عامى ١٨٤٦ ، ١٩٣٣ قدر بما يزيد على خمسين مليون مهاجر (١) . وقد بلغ سيل الهجرة مداه فى السنوات العشر السابقة على اندلاع الحرب العالمية الأولى . ولكن الحركة تناقصت بسرعة بعد الحرب .. ويعزى معظم السبب الى ادخال نظام الحصص فى الولايات المتحدة . وخلال نفس المدة كانت حركة الهجرة للشعوب غير الاوربية قليلة نسبيا بين القارات . وكان جزء من السبب عدم وجود تيسيرات لنقل تلك الجماهير التى وقعت فريسة الفقر . وأما السبب الرئيسى فكان الخوف من آثار قبول أعداد كبيرة من الاسيويين أو غيرهم على النظام الاقتصادى والسياسى والثقافى للدول التى كان يمكن أن يهاجروا اليها ، سواء أكانت تلك المخاوف حقيقية أم تصورية . لذلك قلت حركة تنقل السكان بين القارات لدرجة منخفضة جدا . والبلاد المكتظة لا تستطيع أن تنتظر غوثا فى نضالها ضد الازدحام من البلاد الاقل سكانا . والنتيجة أن التنافس سيتجدد ان عاجلا أو آجلا بين الدول الغنية والدول الفقيرة . ومن الممكن أيضا أن يكون هناك تشدد فى القومية ما لم تجد للدول حلولاً أخرى لمشكلاتها السكانية

أما وقد بحثنا فى ايجاز بعض الظواهر البارزة لسكان العالم فيمكننا الآن أن نلفت النظر الى تلك المشكلات الداخلية التى لها علاقة بأعداد السكان وكثافتهم واتجاهاتهم . ومن الواضح أن حجم سكان الدولة وتكوينهم لهما أهمية أساسية لها ، ولكن العناية الزائدة لم توجه الى التكوين الديمجرافى القومى الا فى السنوات الأخيرة . والنتيجة أن تنمية السياسات السكانية لم تعد بداية مرحلتها الأولى . فأكثر الدول تقدما قد جمعت احصاءات تعدادية لمدة قصيرة نسبيا ، بينما هناك نسبة مئوية كبرى من سكان العالم لم يجر عليهم تعداد اطلاقا . وفى حالة عدم وجود معلومات موثوق بها يصبح تخطيط السكان مستحيلا . ولكن من المهم

(١) ص ٤٩ من كتاب كار سوندرز سالف الذكر

ملاحظة انه حينما أصبحت المعلومات في متناول اليد في أوروبا الغربية وجهت فوائدها أولا الى التغيرات الاجتماعية والاقتصادية ، كما يظهر من شرح مالثوس «Malthus» - صاحب مبدأ ضبط النسل للأحوال الديمجرافية

ولم تقدر الاهمية السياسية لعدد السكان الا في أول القرن العشرين لدرجة أنه طبق في وضع السياسة السكانية . وكانت أولى الدول التي اتخذت خطوات كهذه تلك التي لم تعان من زيادة السكان بل من النقص الخطير الفعلى فيها . والمشكلة الأساسية هنا هي الاحتفاظ بالتوازن بين السكان من الناحية الواحدة وموارد ومطالب الدولة من محلية وخارجية من الناحية الاخرى . ويصح هذا سواء أكانت الاعتبارات الفلسفية التي تقوم عليها سياسة الحكم تهتم أولا بمصالح الفرد أم بمصالح الدولة اجمالا . وبمعنى آخر ، ان هناك حدا أعلى لسكان كل دولة (١) ، ولكن بسبب التنوع العظيم بين الدول يصبح هذا الحد الاعلى خاصا بكل واحدة منها ، وليس هناك حالة يصلح فيها لممدد طويلة جدا بسبب التغيرات التي لا مفر من حدوثها في عدد السكان أنفسهم وكذلك في الموارد القومية ، لأن استخدام الاخيرة يخضع بنوع خاص لتأثير التتميات الفنية

فلهذه الاسباب ولعدم وجود معلومات ديمجرافية مفصلة تفصيلا كافيا يصعب ، بل قد يستحيل ، حساب الاعداد المضبوطة للحد الاقصى لسكان دولة ما ، ولكنه يتضح أنه من الضروري بذل الجهود لتحقيق حالة التوازن التي يتضمنها اذا أردنا تجنب الآثار السيئة للزحام أو المعدلات غير الملائمة للتعويض . على أننا لم نصل بعد الى المرحلة التي فيها تحدد الأهداف المضبوطة لعدد السكان ، كما أنه ليس هناك اتفاق كاف بين الديمجرافيين على أحسن الوسائل للوصول الى الحد الاقصى . ولا تزال الحال تستلزم كثيرا من الابحاث قبل أن يمكن للسياسات القومية أن تنتشر وتطبق

(١) نجد بحثا مستفيضا عن الحد الاعلى للسكان في ص ٥٦٧ - ٥٨٨ من كتاب لاندرى A. Landry بعنوان : معاهدة الديمجرافية Traité de Démographie الصادر في باريس سنة ١٩٤٥

بنجاح مدة طويلة من الزمن . لقد كانت فرنسا ، وألمانيا ، وإيطاليا ، وبلاد اسكنديناوه ، رائدات في بذل الجهود لتكييف أعداد سكانها وفق مطالب الدولة (١) ، غير أن البواعث والاساليب كانت تختلف اختلافا بينا . ومن بين الاساليب التي استخدمت لوقف نقص السكان دفع رواتب للأسر ، وفرض ضريبة على الدخل ، ومنح ميزات للمتزوجين مع زيادة المبالغ أحيانا عند زيادة الاطفال تحت سن معينة ، وسن تشريع ضد الاجهاض ، ومنع ضبط النسل رسميا ، وتشجيع الزواج المبكر ، والاهابة بالوالدين أن يزيدوا من حجم الأسرة لأسباب قومية . ولكن لم يلاحظ أى عكس ذى بال في الاتجاهات . وفي الواقع أن معظم الخطوات التي اتخذت حتى الآن ان هي الا مجرد « ملطفات » ، يمكن تلخيصها في كلمات ديمجرافى بريطانى معروف قال : « ومهما كانت الاهمية التي أضفتها الحكومات على اعلانها لرغبتها في زيادة المواليد فانها مع ذلك حاولت في اصرار أن تبتاع الاطفال بأسعار متهاودة (٢) »

وإذا كانت السياسة السكنية القومية لم تصادف نجاحا ملحوظا حتى الآن ، فانها قد لفتت النظر الى قيمة المعلومات الديمجرافية للدولة . فالتنظيم الداخلى يتوقف على وجود الأيدي العاملة لمواجهة حاجات الدولة . وهذا العنصر البشرى يمثل شيئا أكثر من المجموع الكلى الناتج عن زيادة المواليد على الوفيات . فالبلاد التي يزداد عدد سكانها بسرعة لا يقلقها موضوع النقص فى الأيدي العاملة ، اذ تصبح مشكلتها ايجاد عمل للسكان . أما البلاد التي تساوى نسبة التناسل فيها « المعدل المفروض » أو أقل منه ، فكثيرا ما يكون فيها نقص واقعى أو محتمل فى العمال ، وهو نقص جدير بأن يثير الذعر . ومع أنه قد يمكن تحسين الموقف عن طريق الزيادة فى تشغيل المرأة ورفع انتاج الفرد فى الساعة ،

(١) تجده فى الفصلين الثالث والسابع من كتاب : سياسة السكان والتنقل لمؤلفه د.ف.جلاس وصفا كاملا لسياسة السكان فى تلك البلاد

(٢) ص ٣٧١ من كتاب د.ف.جلاس D. V. Glass سالف الذكر

ولكن هذه الوسائل المؤقتة لها حدود تقف عندها ، ولذلك يمكن أن يصبح « توجيه » العمل عنصرا هاما من عناصر التخطيط الاقتصادي على أن هذا يثير عددا من المشكلات الاجتماعية والسياسية وبخاصة في البلاد المصنعة تصنيعا عاليا حيث توحى تقلبات الاسواق المحلية والخارجية بأنه من المرغوب فيه زيادة امكانية تنقل العمال . لقد اضطرت ألمانيا خلال الحرب العالمية الثانية الى تنظيم نقل السكان على نطاق واسع وحاولت أن تحتفظ بمستواها الانتاجي عن طريق « التوجيه » الالزامي للملايين من « العمال الأرقاء » بوسائل لا يقبلها الناس في وقت السلم . وبريطانيا تلجأ الى اعادة وسيلة « التوجيه » التي تستخدم في أثناء الحرب لاستعادة مكائنها الاقتصادية . أما فرنسا ، فبالرغم من أنها اتبعت سياسة سكنية مدة أطول من أية دولة أخرى ، قد اضطرت منذ بضع سنين الى تشجيع الهجرة باعتبارها وسيلة لدعم قوة عمالها القومية المتناقصة

وما هذه التعديلات في التوزيع المهني للسكان بتوجيه الحكومة الا دلائل على التحول في تنظيم الدولة من حال ترك الأمور للصدف و « عدم التدخل » ، وهي الحال التي كانت سائدة في القرن التاسع عشر . ففي أوروبا بما فيها الاتحاد السوفييتي تشمل الاقتصاديات الموضوعة بشكل تدريجي التوزيع التخطيطي للسكان ، كما تشمل أيضا محاولات للرقابة على تكوينهم الديمجرافي .. ذلك أن هذه هي الوسائل التي بها تكيف بعض الدول نظمها الاجتماعية والاقتصادية والسياسية وفق تغيرات ظروف السكان ، وهي بين الظواهر التي لا بد للجغرافيين السياسيين أن يراعوها في تحليلهم للشئون الداخلية للدولة

وعلاوة على العلاقات بين الظروف الاقتصادية والاجتماعية وبين السكان هناك أيضا تأثير المطالب العسكرية للدولة ، وهو أمر يجب أن يؤخذ بعين الاعتبار . فالتهديد بالحرب ، بطريقة أو بأخرى ، لم ينقطع قط من العالم ، ويبدو أنه ليس من المحتمل انقطاعه في المستقبل القريب . فمن

زاوية النظر هذه تنقسم الدول الى قسمين : أولهما تلك الدول العدوانية فعلا أو احتمالا ، وثانيهما تلك الدول المعرضة أو التي قد تتعرض لعدوان الدول الأخرى . ولكن في كلتا الحالتين يخصص جزء من الموارد القومية ومنها السكان للقوات المسلحة ، مع ملاحظة أن هيبة الدولة كثيرا ما تقاس بقوتها العسكرية ، ومعنى هذا أن نسبة مئوية متفاوتة من الأيدي العاملة في كل دولة تسحب من العمل الانتاجي المباشر وبخاصة في أوقات التوتر الدولي . وإذا كان على دولة ما ، مثل بريطانيا أو فرنسا ، ارتباطات فيما وراء البحار، وكانت يدها في نفس الوقت تقصر عن سد النقص في السكان المحليين.. اشتد الصدام بين المطالب الاقتصادية والحربية الخاصة بالأيدي العاملة . ومع أن الاستعانة بجنود المستعمرات ان وجدوا قد يخفف من حدة الموقف ، ولكن القوات في جملتها تجنّد من سكان الدولة الأصلية وإذا غضضنا النظر عن ظروف الحرب الواقعية بما لها من آثار خاصة على الاتجاهات السكانية ، فان الاحتفاظ في وقت السلم بالجيش والبحرية والطيران يستنزف جزءا كبيرا من السكان في مجموعات الأعمار التي قل أن يمكن الاستغناء عنها بسهولة . علاوة على ذلك فان العمال المشتغلين في صناعات التسليح بجميع أنواعها لا يؤدون عملا انتاجيا مباشرا بالمعنى الاقتصادي الدقيق ، الا اذا كانت المنتجات تصدر للبيع . ان بريطانيا تمر الآن (في وقت كتابة هذا الكتاب) في أزمة اقتصادية قاسية تعزى جزئيا الى النقص في الأيدي العاملة ، ولكن بريطانيا تحتفظ بقوات مسلحة وخدمات مساعدة قوامها أكثر من مليون شخص . ويمثل الجدول الآتي ، وقد جمع من نشرة رسمية (١) ، الوضع في هذه البلاد التي قل أن توصف بأنها دولة معتدية :

(١) مسح اقتصادي «Economic Survey» لسنة ١٩٤٧ - أمر ٧٩٤٦ مطبوعات الحكومة البريطانية فيما وراء البحار - فبراير سنة ١٩٤٧ - جدول ٣ ص ٣٣

توزيع مجموع الأيدي العاملة في بريطانيا

ديسمبر ١٩٤٧ بالآلاف	ديسمبر ١٩٤٦ بالآلاف	يونيه ١٩٤٦ بالآلاف	يونيه ١٩٤٥ بالآلاف	يونيه ١٩٣٩ بالآلاف	
١٨٠٤٠٠	١٨١٢٢	١٧٠٤١٥	١٦٠٢١٦	١٨٠٠٠٠	مجموع المشتغلين بالاممال المدنية
١٠١٧٠	١٠٤٢٧	٢٠٠٣٢	٥٠٠٩٠	٤٨٠	القوات المسلحة والخدمات الإضافية
١٩٠٥٧٠	١٩٠٥٤٩	١٩٠٤٤٧	٢١٠٣٠٦	١٨٠٤٨٠	المجموع الكلى
١٠٠	٢٠٠	٧٠٠	٤٠	—	المرحون من رجال وسيدات ولم يوظفوا بعد
٤٠٠	٢٩٨	٣٧٦	١٠٣	١٠٢٧٠	متعطلون مؤمن عليهم
٢٠٠٠٧٠	٢٠٠٢٤٧	٢٠٠٥٢٣	٢١٠٦٤٩	١٩٠٧٥٠	مجموع المشتغلين من السكان

في هذا الجدول تشمل الأيدي العاملة ، حسب تعريفها ، الذكور من سن ١٤ - ٦٤ سنة ، والانات من سن ١٤ - ٥٩ سنة . ويلاحظ أنه في ديسمبر عام ١٩٤٧ كان أكثر من ٥ ٪ من هذه الأيدي العاملة تقوم بأعمال غير إنتاجية . كما تجب الإشارة هنا الى أن وضع بريطانيا يمثل حالة خاصة بالنظر الى ارتباطاتها العظيمة الناشئة عن مركزها باعتبارها قوة عالمية ، وعن اشتراكها الموفق في الحرب العالمية الثانية ، غير أن هذا لا يخفف من مهمة رجال السياسة المسئولين عن توزيع العمل

ولنا في فرنسا مثل آخر على آثار المطالب الحربية . فمنذ اندحارها في الحرب البروسية الفرنسية عام ١٨٧٠ - ١٨٧١ ، والخوف من غزو ألماني آخر يسيطر على سياستها السكانية . وكان من نتيجة ذلك أن فرنسا أكثر من تجنيد الجيوش الملونة في قواتها المسلحة وأصبحت البلد الرئيسي للهجرة في أوروبا . وفيما بين عامي ١٨٥١ ، ١٩٣١ ، زاد عدد الغرباء ونسبتهم المئوية من ٣٧٥ر٢٨٩ (١٠٦ ٪) الى ٢ر٨٩١ر١٦٨ (٦٩١ ٪) . ولكن حتى هذه الأرقام لا تعطينا الصورة كاملة لعدد

المهاجرين ، لأن كثيرين من الغرباء يتجنسون بالجنسية الفرنسية (١) .
وقد كتب «كارسوندورز» (٢) تقريرا عن نتائج بحث أجرى في عام ١٩٢٨
— ١٩٢٩ فدل على أن ٤٧٪ من المشتغلين في المناجم والمهاجر في فرنسا
كانوا أجانب ، وأن أكثر من ٤٠٪ من المشتغلين بمصانع الاسمنت
والكيماويات والأشغال العامة والمقاولات ومعامل تكرير السكر كانوا
من الغرباء أيضا . وفي الحقيقة : « أن الفرنسيين يتركون الأعمال الثقيلة
للأجانب . وهذا هو أساس الشكوى التي نسمعها أحيانا في البلاد
الأجنبية من أن الفرنسيين يقيمون نوعا جديدا من دولة العبيد » (٣)
وفي مقابل هذا النقد يجب أن نضع المعاهدات والاتفاقات المماثلة التي
تعقدها فرنسا مع البلاد الاوربية الاخرى وبخاصة بولندة ، والتي فيها
ضمان لظروف العمل ونسب الأجور وشروط الهجرة
ولا شك ان العوامل العسكرية والاجتماعية والاقتصادية التي تؤثر في
تكوين الدولة الديمجرافى ، تلعب دورا حيويا في الشئون الداخلية ، غير
أن هناك ناحية أخرى لمسألة السكان تهم الجغرافى السياسى بنوع خاص ،
ألا وهى التوزيع الجغرافى للعنصر البشرى . فكما أن سكان العالم
موزعون توزيعا غير متعادل، هكذا الحال مع كل دولة .. ونقول من وجهة
عامة ان الفرق في كثافة السكان يتوقف على قدرة الارض على اعالة من
يسكنون فيها ، ولكن العلاقة العددية بين منطقة ما وسكانها عرضة
للتغير . فالاحوال الجغرافية من تكوين جيولوجى وتضاريس ومناخ
ونباتات كلها تحدد بصورة جزئية قدرة الارض ، كما يحددها أيضا حجم
الوحدة السياسية المعنية ، ولكن الاستجابة البشرية للفرص التى تتيحها
هذه العوامل تتكيف أيضا تبعا لأسلوب الحياة كما يعرب عنه التنظيم
الاقتصادى والسياسى والاجتماعى وتبعا للتطورات التكنولوجية
ثم ان موضوع « اعالة » السكان يفسح فيه المجال لتفسيرات متنوعة
تقوم بدورها عموما على مستويات المعيشة الشائعة في المنطقة . ولذلك

(١) ص ١٥٤ من كتاب كار سوندرز سالف الذكر

(٢) ص ١٥٨ من نفس الكتاب

(٣) ص ١٥٨ من نفس الكتاب

لا يمكن أن يكون هناك حد أقصى دائم للكثافة أو الحجم الكلى ،
فالتعبيران « قلة السكان » و « زيادة السكان » يصدقان فقط حين ينسبان
الى الظروف في وقت معين . ويترتب على ذلك أن كثافة السكان ، كما يعبر
عنها بالأعداد لكل وحدة مساحة لا تعنى الا قليلا ما لم تقترن بالطاقة
والتنظيم ومستوى المعيشة السائد في الدولة ، وهذا النقد يصبح أكثر
أهمية حين يتعلق الأمر « بمعدل الكثافات » في مناطق كبيرة

ويقول الاستاذ فلير (١) : « .. اننا في حاجة الى أبحاث وتجارب
على طرق الاعراب عن الكثافات . فالمعدلات تضلل كالمعتاد ، والجهود
لعمل خرائط « كنتورية » للسكان قد أظهرت قصور الفكرة »

وقد أمكن ادخال بعض التحسين على ما توضحه الخرائط خاصة بتوزيع
السكان بطريقة النقط ، ولكن نقطة الضعف الكامنة في هذه الطريقة ، كما
في طريقة استخدام الرسم البياني ، منشؤها أن أرقام التعداد قائمة على
الأقسام الادارية ، وأن الخطوط الحدية لهذه الوحدات الاقليمية ، حتى
الاصغر مساحة منها ، يندر أن تتفق مع حدود المناطق المساوية لها في كثافة
السكان . ولذلك فينما نسلم بأن خريطة توزيع السكان للدولة من أحسن
ما يعين على تفسير النواحي الديمجرافية لجغرافيتها السياسية ، فانه من
الضرورى أيضا أن نحترس من قبول كل ما جاء بها على علته

وفي الواقع أن توزيع السكان على المناطق داخل الخطوط الحدية للدولة
تقرره امكانيات ايجاد عمل مجز مع توفير مزايا اجتماعية مرغوب فيها .
ومن وجهة النظر هذه نجد أن الحرفتين الرئيسيتين اللتين يحترفهما الناس ،
وهما الزراعة والصناعة ، لهما آثار مضادة على توزيع السكان . فالزراعة
تبعث على توزيع متساو نسبيا للناس الذين يزاولونها ويعتمدون عليها ،
مع أن القرب المكاني الناتج يختلف اختلافا كبيرا تبعا لنوع الزراعة
والاقتصاد الذى يصحبها . فالزراعة البعلية كما نجدها في أجزاء من الصين
والهند وشرق أوروبا ، والزراعة بالرى في مصر والبنجاب قد ينشأ عنهما

كثافة عالية . وأما انتاج الغلات التجارية ، وبخاصة حيث تكون الزراعة آلية ، فيعول عادة سكانا أقل كثافة بطريق مباشر . وأما مناطق الرعى : ونجدها في أجزاء من استراليا ونيوزيلندا وأمريكا الشمالية ، فتعتبر قليلة الكثافة في السكان

ومن الناحية الأخرى ، فإن الحرف الصناعية تصحبها عادة تكتلات بشرية . وفي البلاد المصنعة تصنعا عاليا ، يشتد ميل السكان الى التركيز في مناطق انتاج المواد الخام وبخاصة مواد القوة الميكانيكية . ومع أن عامل تحديد الموقع هذا أخذ يفقد بعض أهميته بسبب النمو السريع لوسائل المواصلات ولكن مناطق تعدين الفحم لا تزال أكثر أقاليم الدنيا كثافة . من هذا نرى أن أنموذج توزيع السكان يعكس مقدار الأهمية التي تعلق على أحد هذين النوعين من أنواع النشاط البشرى . وليس هناك بالطبع دول تهتم فقط بالمهن الصناعية دون غيرها . وحتى تلك البلاد التي يشتغل جزء كبير من سكانها بالزراعة بها بعض الصناعات . علاوة على ذلك فكل الدول الكبرى تشمل مناطق لا تصلح للتنمية الزراعية أو الصناعية لأسباب متعددة ، غير أن الأقاليم المكتظة بالسكان التي هي ، على أى اعتبار ، أهم أجزاء الدولة تعزى أنماط سكانها الى نوع المهنة السائدة على أن مقدم الصناعات الكبرى ، لم يكن كله بركة من هذه الناحية ، وبخاصة في الدول الواقعة في شمال غرب أوربا حيث حلت تلك الصناعات محل الزراعة باعتبارها الوسيلة الرئيسية للمعيشة . ولقد خفضت هذه الصناعات كثيرا من ضغط السكان - ويرى كثيرون من المراقبين أن زيادة التصنيع هي السبيل الوحيد لتخفيف مشكلات الازدحام - كما كانت السبب في زيادة الثروة المادية زيادة كبرى . علاوة على ذلك كانت السبب في تغيير توزيع السكان وبخاصة عن طريق تركيزهم في المدن « ... ذلك التركيز الذى تميز بالاحياء الحقيرة المكتظة بالسكان وما يترتب عليه من مساوئ مرعبة من مرض ، ونمو بطيء ، وشقاء بشرى ، عانت منها الأمة في منتصف العهد الفكتورى ، ولا تزال تعاني منه اليوم ، وان يكن بدرجة

أقل لحسن الحظ (١) . ولقد كان ازدهام المدن من الأمور التي صاحبت التصنيع في كل دولة انتشر فيها هذا النوع من العمل ، وهو ظاهرة ديمجرافية استرعت التفات رجال السياسة والجغرافيين وغيرهم كثيرون . والدول التي تتنوع فيها الاقتصاديات والمذاهب السياسية تنوعها في بريطانيا ، والاتحاد السوفييتي ، والولايات المتحدة ، تشترك في أن « تدفق الناس الى المدن » قد سبب تعديلات هامة في نماذج توزيع سكانها

وتحتل بريطانيا مكانة غير عادية لسببين : أولهما ، أنها باعتبارها مركز نشأة الثورة الصناعية كانت أول بلد خبر النمو السريع للمدن بدون رقابة وأن هذه الظاهرة لم توقف بعد ، وفي مدنها الكبرى يعيش ما يقرب من نصف مجموع السكان . ففي لندن الكبرى وحدها قدر مجموع السكان بـ ٨٠٠٠٠٠٠ أو ١٨٠٠٠٠٠٠ . من سكان بريطانيا في عام ١٩٣٧ . وكانت لندن أول مدينة يبلغ عدد سكانها المليون . ففي عام ١٨٠١ ، وهو أول عام تعداد تم في بريطانيا ، زاد عدد سكان لندن عن مليون يمثلون ١٠٠٦٪ من شعب بريطانيا .. وقد أطررت زيادة هذا الجزء خلال الـ ١٤٠ عاما التالية . والمدن الكبرى الأخرى الباقية ، مثلها مثل لندن ، ازدادت كلها بنسبة أعلى من معدل الزيادة للبلاد كلها . ومعنى هذا أنه لا يد أن الناس كانوا ينتقلون الى تلك الجهات الكبرى المكتظة بالسكان ان كثافة السكان في المدن الكبرى وما يصحبها من انتشار غير منظم في المباني لها آثار أخطر في بريطانيا منها في كثير من البلاد بسبب مساحتها الصغيرة نسبيا . ذلك أن تقدير المسجل العام لسكان بريطانيا في عام ١٩٣٧ كان ٤٦ مليون نفس في مساحة قدرها ٨٨٠٧٥٠ ميلا مربعا بمعدل ٥١٨ نفسا لكل ميل مربع (والارقام المماثلة لانجلترا وحدها كانت ٣٨٠٥ مليون نفس في مساحة قدرها ٥٠٠٣٣٠ ميلا مربعا بمعدل ٧٦٦ نفسا للميل المربع) . وباستثناء بلجيكا بسكانها البالغ عددهم ثمانية ملايين وربع من الانفس

(١) تقرير اللجنة الملكية عن توزيع السكان الصناعيين - أمر /٦١٥٣ ، مطبوعات الحكومة البريطانية فيما وراء البحار ، سنة ١٩٤٠ ، ص ٨
Report of the Royal Commission on the Distribution of the Industrial population

لا نجد بلدا بلغ ما بلغته بريطانيا من كثافة السكان واستمرار نمو مناطق المدن وما يترتب عليه من تعدد على الارض الثمينة التي لم تعد ملايين الافدنة منها تستغل في الزراعة

وفي الاوقات التي يسهل فيها استيراد الاغذية المنتجة في البلاد الاجنبية بنفقات قليلة ، لم يسبب « تعقيم » الاراضى الزراعية واستخدامها لأغراض الاسكان والتنمية الصناعية قلقا عاما خطيرا . ولكن منذ نهاية الحرب العالمية الاولى تدهور موقف بريطانيا المالى والاقتصادى لدرجة أنه تحتم انتاج أغذية أكثر في بريطانيا ذاتها والاحتفاظ بالاراضى المجاورة للمدن العظمى للأغراض الزراعية . ولهذين الغرضين ، ضمن أغراض أخرى ، أنشأت بريطانيا وزارة لتخطيط المدن والريف ، وكلت اليها مهمة التوفيق بين المطالب المختلفة للأرض في هذه البلاد الكثيفة السكان ، والصغيرة المساحة نسبيا

أما الاتحاد السوفيتى ، فمع أنه على نقيض ملحوظ من بريطانيا في المساحة وحجم السكان ، والتنظيم الداخلى الاقتصادى والسياسى فان توزيع السكان فيه يبين نموا واضحا للمدن . ويقول ف . لوريمر (١) : « ان النمو السريع للمدن في كل أجزاء الاتحاد السوفيتى قد كان العامل البارز والمسيطر في إعادة توزيع السكان تحت حكم السوفيت ... ويلاحظ أن المدن التي تتميز بالنمو الفائق السرعة موجودة في كل من المراكز الأوروبية القديمة ، وبخاصة حول مدينة موسكو وكرانيا ، وفي الاقاليم الجديدة التي كانت متخلفة من قبل »

وفي فترة ما بين التعدادين ، عامى ١٩٢٦ - ١٩٣٩ ، ارتفع عدد المدن التي زاد فيها عدد السكان على ٢٠٠٠٠٠٠ نسمة من ١٢ مدينة الى ٣٩ مدينة ، وبلغ عدد سكانها جميعا ١٣٣٥٥٧٠٠٠٠ نسمة ، وهو رقم يزيد بمقدار ٩٠ ٪ من مجموع سكانها في عام ١٩٢٦ . وكان نمو بعض هذه التكتلات البشرية بسرعة مذهشة بحيث أن تلك المدن كانت « كالعرايين » .

(١) ص ١٤٥ من كتابه : The Population of the Soviet Union « سكان الاتحاد السوفيتى » الصادر بجنيف سنة ١٩٤٦ .

وتتبين صدق هذه الحقيقة اذا قارنا بين سكان بعض المدن في عامى ١٩٢٦ و ١٩٣٩ بالنسبة المئوية : فمدينة تشيليا بنسك : زادت بمقدار ٤٦٠٥ ٪ / ومدينة ألما آتا : ٥٠٧٨ ٪ / ، ومدينة نوفوسبيرسك : ٣٣٧٦ ٪ / . على أن هناك دليلا أعظم على نمو المدن وهو انه في عام ١٩٣٩ كان هناك ١٧٤ مدينة يزيد عدد سكانها على ٥٠٠٠٠ نسمة ، منها ٤٩ مدينة بلغ عدد السكان فيها ثلاثة أمثال ما بين عامى ١٩٢٦ ، ١٩٣٩ . وترجع معظم هذه الزيادة في سكان المدن الى الهجرة من الريف حيث بلغ عدد من هاجر من الفلاحين الى المدن ٢٣ مليون نسمة ، وهو عدد يوازي ٢/٥ الزيادة في سكان المدن في عام ١٩٣٩ ومع أن نمو المدن جاء متأخرا في الاتحاد السوفييتى عنه في بريطانيا ، ولكن الأسباب كانت واحدة . ويشير لوريمر الى النمو الحديث للمدن في الاتحاد السوفييتى فيقول : « انه بالطبع يبين التوسع السريع في الصناعة والتجارة والخدمات » (١)

وينتقل لوريمر الى نصف الكرة الغربى فيقدر أن مساحة الارض الواقعة داخل حدود الاتحاد السوفييتى في عام ١٩٣٩ (٨٠١٧٦٠٠٠٠ ميل مربع) تساوى مساحة أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى فيما عدا جزائر بحر كريب وجرينلاندا ، وأن عدد سكان الاتحاد السوفييتى في أوائل عام ١٨٣٩ (١٧٠٤٦٧٠٠٠٠ نسمة) كان يساوى ١٠٠٥ ٪ / من سكان أمريكا الشمالية والوسطى (نفس المساحة السابقة) (٢) . وأما في الولايات المتحدة فكان عدد السكان ١٣٧ مليون نسمة يعيشون في رقعة مساحتها ٣٧٣٨٠٠٠٠ ميل مربع . وخلال المدة التى انتهت بانتهاء الحرب العالمية الاولى ، كان هناك عاملان يحددان أنموذج عدد السكان عموما هما اطراد انتقال السكان ناحية الغرب ، وتدفق المهاجرين من أوروبا الى أمريكا بطريقة فريدة في بابها . غير أنه في أوائل العقد الثالث من القرن التاسع عشر توقف هذان العاملان ، وكان ذلك في نفس الوقت الذى أخذ فيه معدل المواليد القومى في النقصان السريع . ولكن نوعا ثالثا من الهجرة

(١) ص ١٤٥ من كتابه سالف الذكر

(٢) ص ٢ من نفس الكتاب

كان قد توطدت أركانه فيما بين عامي ١٩٢٠ ، ١٩٣٠ . ويقول ا . ا . بيكر «O.E. Parker» (١) : « ان الهجرة الى المدينة خلال ذلك العقد بلغت تقريبا خمسة ملايين نسمة وان ٨٦ ٪ من زيادة عدد سكان أمريكا كانت في المدن » . وبينما ينقص هذا الرقم عن الـ ٣٣ مليونا من السوفييت الذين هاجروا الى المدن (وان يكن في مدة أطول قليلا) ولكننا يجب أن نذكر أن الولايات المتحدة كانت قد تقدمت الاتحاد السوفيتي كثيرا في التصنيع ونمو المدن قبل عام ١٩٢٠

ان هذه الأمثلة الثلاثة تبين بكل وضوح أن نمو المدن ، باعتباره ظاهرة ديمجرافية وكذلك « حقيقة » جغرافية بدالاتها الكثيرة المتنوعة ، مستقل عن مساحة أراضي الدولة ، وحتى الآن مستقل كذلك عن أى نظام سياسى خاص . كما أنه لاشك أيضا أنه مرتبط ارتباطا وثيقا بالنمو السريع للنشاط الصناعى وأنواع النشاط المساعدة له . على أننا نجد الدليل المؤيد لهذه العبارة الاخيرة في النسبة المئوية القليلة نسبيا لسكان المدن في البلاد الزراعية أصلا والمكتظة بالسكان ، مثل بلاد الصين وبلاد الهند اللتين تعتبر القرية لا المدينة في كل منهما الوحدة الاجتماعية الحقيقية . وفي هذا يقول ه . ج . فلير : « ان قيام كلكتا وبومباى ومدراس مؤخرا قد وصف بأنه قلب للهند ظهرا لبطن » . واذا « نظرنا الى الصين .. وجدنا كذلك الدليل على عملية القلب هذه » (٢)

ومعظم المدن الكبرى في الشرق الاقصى تعكس قوة التأثير الاوربي عن طريق التجارة والادارة . فان التقليد الخاص بالاقامة في المدن تقليد قديم العهد جدا كما هي الحال في بلاد البحر المتوسط . الا أن وظيفة المدن كانت سد حاجات الدفاع ، والتسويق الزراعى الاقليمى ، ومراكز ادارة للحكام . وبهذه الصفة لم تتركز فيها الجموع الغفيرة من سكان

(١) ص ٦٠ - ٦١ من مقال له بعنوان Rural-Urban Migration and the National Welfare « الهجرة من الريف الى المدن والمصلحة القومية » ظهر في الكتاب السنوى لجمعية الجغرافيين الامريكية مجلد ٢٣ عدد ٢ الصادر في شهر يونيه سنة ١٩٣٣
Annals of the American Association of Geographers.
(٢) ص ١٦ من كتابه المشار اليه سابقا

الحضر . فلا مفر اذن من الوصول الى النتيجة التي أعربت عنها اللجنة الملكية السالفة الذكر بالقول : « انها أوروبا وبلاد العالم الجديد التي استعمرتها أوروبا ، هي التي لا تزال نجد فيها مدنا بلغ سكانها مليون نسمة ، وانه في المدينة الغربية ، وبخاصة في بريطانيا ، قد ضمنت التنمية الحديثة للمدن استمرار هذا التركيز » (١)

على أن الآثار الاقتصادية والاجتماعية الكثيرة لنمو المدن ، وهي الآثار التي تنشأ عن التعديلات التي يدخلها نمو المدن على توزيع السكان ، هي من التعقيد بحيث يتعذر بحثها هنا ، ولكننا نكتفي بذكر اعتبارين منها ، أولهما أن تطورات الحرب الجوية بما فيها القنابل الذرية تجعل المدن الكبرى أهدافا يسيرة المنال ، وقد تدعو الى تطوير السياسات الاستراتيجية والعلاقات الداخلية للدول . وعلى قدر ما نستطيع الحكم ، ليس هناك مدن في العالم تقع خارج نطاق الاسلحة الحديثة التي تدل القنبلة التي ألقيت على هيروشيما على ما لهذه الاسلحة من قدرة على التدمير ، وأما الاعتبار الثاني فهو أن مشكلات شدة تركيز السكان في المناطق الحضرية قد أصبحت من الخطورة في بلاد كثيرة بحيث انه يبدو أن العلاج الوحيد هو تخطيط توزيع السكان . ان هذا رأى جديد في تنظيم الشؤون الداخلية للدول ، ولا شك أنه سيثير معارضة شديدة . ذلك أن قوة جاذبية المدن عظيمة جدا بسبب ما يجده سكان المدن الكبرى من تيسيرات كثيرة ، منها اتساع المجال لاختيار العمل ، وتوافر الخدمات في التعليم والعلاج والترفيه وما اليها

على أن قوة « الجذب » هذه قد بلغت درجة يبدو معها أن الإقامة في المدن الكبرى المكتظة ، بالرغم مما فيها من مساوئ ليست بقليلة ، قد أصبحت أسلوب الحياة المقبول لدى غالبية الناس في أوروبا وفي الدول التي أنشأتها فيما وراء البحار . وأى محاولات لاعادة توزيع السكان يجب أن تكون على أساس هذه الاعتبارات ، اذا كان يقدر لها النجاح . وربما كان

(١) ص ١٢ من تقرير اللجنة الملكية عن توزيع السكان الصناعيين الصادر سنة ١٩٤٠

أنسب حل هو وضع نظام لتخطيط الاقاليم ، أو على أية حال للدول الصغيرة المساحة مثل بريطانيا (١)

وبمجرد الوصول الى اتفاق على تحديد هذه الاقاليم ، وهو عمل لا يستهان به ، تنشأ على الفور مشكلات أخرى متعلقة بالمسئولية وجهاز التخطيط . ومن الناحية السياسية سترتب على هذه المشكلات إعادة النظر في التمثيل الانتخابي على نطاق واسع . وتستلزم اتفاقا على تقسيم السلطة بين المسؤولين المركزيين والاقليميين . وفي هذه المناسبة يجدر بنا أن نذكر أن ما يمكن عمله بسهولة نسبية في ظل النظام المطلق يستغرق عادة وقتا أطول ويتطلب مجهودا أعظم في ظل الديمقراطية . وفي مقابل هذا يجب أن نسجل أن أعظم تجربة أجريت بمفردها في تاريخ التخطيط الاقليمي ، وهي تلك التي أشرف عليها مجلس وادي تيسى بالولايات المتحدة الأمريكية ، وضع تصميمها ونفذت في بلد يفخر سكانه بشخصية قوية بارزة

لقد وجهت العناية حتى الآن الى نمو المدن من زاوية اكتظاظها بالسكان وما يصحبه من مشكلات ، ولكن هناك نواح أخرى للمدن لا يغفلها الجغرافي السياسي . ان عادة السكنى في المدن قديمة كقدم المدنية ذاتها ، كما يتبين من الدليل المستمد من مصر ، وبابل ، والصين ، والهند ، وان الدول المنظمة لا تستطيع البقاء على الدوام بهذه الصفة بدون « مراكز العصب » فيها . ومن ثم كان تركيز الضرب بالقنابل على لندن ، وبرلين ، ووارسو ، وبلغراد ، وغيرها خلال الحرب العالمية الثانية

ان المدن تنمو وتؤدي وظيفتها لأسباب متنوعة . ففي نموها تنسق وتعرب عن النشاط السياسي والاجتماعي والاقتصادي للمناطق التي تخدمها . وعن طريق عملية تبلور أساليب الحياة ، وحاجات ورغبات شعب

(١) وفي هذه النقطة نحيل القارئ الى « بحث النواحي الجغرافية للتخطيط الاقليمي Discussion of the Geographical Aspects of Regional Planning of the Geographical Aspects of Regional Planning المنشور في المجلة الجغرافية مجلد ٩٩ ، عدد ٢ ، لشهر فبراير سنة ١٩٤٢ و الى Practical Regionalism in England and Wales المنشور في المجلة الجغرافية مجلد ٩٤ ، عدد ١ ، لشهر يوليو سنة ١٩٣٩ و الى The Provinces of England المنشور في المجلة الجغرافية مجلد ٩٤ ، عدد ١ ، لشهر يوليو سنة ١٩٣٩ و الى المقاطعات انجلترا » بقلم س.ب. فوست ، والمنشور بلندن سنة ١٩١٩ و الى اقاليم ألمانيا بقلم ر.ا. ديكينسون R.E. Dickinson والمنشور في لندن سنة ١٩٤٥ . The Regions of Germany

المناطق التي تعتمد عليها تأتي المدن لتبين اجمالاً الفوارق الإقليمية . فهناك تنوع المصالح ليس بين المدينة والريف فحسب بل أيضا بين مدينة ومدينة . ولما كانت هذه العناصر تعتبر أجزاء أساسية من نسيج الدولة التي تخصها ، فإن المثل الأعلى للوحدة في التنوع يمكن بلوغه فقط عن طريق التوفيق بين هذه المصالح على أساس عادل . وفي الدول التي بلغ تقدم المدن فيها شأوا عظيما ، يكون لساكني المدن تأثير قوي في الشؤون الإقليمية والقومية على الأقل لتفوقهم العددي . ولذلك يغلب أن تسيطر مصالح المدينة على دول ما يسمى بالعالم الغربي ، وكذلك دول شرق أوروبا ومنها الاتحاد السوفييتي . ومما يدل على أن هذه ليست ظاهرة جديدة تماما ، الأصل اللغوي لكلمة « سياسة » ، ولكن سيطرة المجتمعات الحضرية على شؤون الوحدات السياسية المستقلة أكثر وضوحا الآن مما كان في الماضي بسبب وجود وسائل المواصلات على نطاق أوسع . ويبدو تصدع المصالح جليا بنوع خاص في البلاد الديمقراطية لأسباب منها أن عدد الأصوات الانتخابية في المدن يفوق عددها في المناطق الريفية ، ولذلك كثيرا ما يفتقر المجتمع الى التوازن على وجه الاجمال

غير أن المدن التي تهتم الجغرافي السياسي بنوع خاص هي التي يقوم فيها الناس بنشاط تنظيمي على نطاق واسع . وهذه العواصم ، قومية كانت أو اقليمية أو محلية - ويقصد بالأخيرة مقر الحكومة المحلية - هي النقط الأساسية في تكوين الدولة . وهي تشارك مع كل المدن الاخرى في أنها لها طابع وظيفي ، ومع أن طابع هذه العواصم قل أن يكون مقصورا فقط على الشؤون الادارية ، فانه يساعد على وضعها في مرتبة تختلف عن مرتبة باقي المدن المزدهمة الاخرى

وهناك عاملان جغرافيان يرجع اليهما معظم السبب في موقع عواصم الدول الموحدة ، وكلها نمت من مناطق تعتبر بمثابة النواة أو القلب . وأول هذين العاملين هو أن العاصمة تقع على الاغلب دائما في النواة الأصلية للدولة . واذا حدث اندماج لأقاليم كانت مستقلة من قبل أصبحت نواة

الوحدة الظاهرة موقع عاصمة الاقليم الموحد عادة . ولنا في لندن وباريس وموسكو وبيكين أمثلة على هذا النوع ، ولكن هذه القاعدة لا تنطبق على كل الحالات ان كانت هناك قاعدة . فإيطاليا الحديثة توحدت تحت حكم أسرة سافوي التي استمدت قوتها وسلطانها من مقاطعة «بيدمونت» ، ولكن مدينة روما اختيرت عاصمة للدولة الايطالية . لأسباب تاريخية وسياسية . وأما العامل الثاني فان قيام العاصمة بوظيفتها بطريقة مرضية يتوقف الى حد كبير على درجة سهولة الوصول اليها . واذا سلمنا أن سهولة الوصول اليها يمكن تحقيقها عن طريق الوسائل الصناعية مثل انشاء السكك الحديدية والطرق والخطوط الجوية ، فان معظم العواصم الأقدم عهدا وصلت الى مركزها السياسي قبل انتشار الوسائل الاضافية لتيسير الوصول اليها . وفي الواقع كان المتبع بين الدول أن تختار العاصمة أولا ثم تجعلها نقطة مركزية تتجمع فيها كل نظم المواصلات . ومعنى ذلك اختيار موقع ثبتت فعلا سهولة الوصول اليه أولا ثم العمل على زيادة ميزات الموقع الجغرافي بالطرق الصناعية

غير أنه لا يجب الخلط بين سهولة الوصول الى مكان ما وبين المربع المتوسط . فقل أن نجد دولة اتسعت على أبعاد متساوية من المركز . فما أقل الدول التي امتدت في جميع الجهات بالتساوي من «نوياتها» الأصلية . فالعواصم تقام عادة في مكان خارج عن النقط المتوسطة بالنسبة لأراضي الدول اجمالا في بعض الحالات . وقد يرجع اختيار العاصمة في غير المركز المتوسط الى « سياسة متطرفة » من جانب الدولة في جعل مقر حكومتها ناحية رأس حربة التوسع (١) . لقد كانت هذه حال روسيا القيصرية عندما نقلت العاصمة القديمة الى بيترسبورج ، الا أن الحكومة السوفيتية أظهرت تقديرا أعظم للجغرافيا السياسية بإعادتها العاصمة الى موسكو وعندما تتفق التقاليد (وتعتبر في هذه الحالة دوام سلطة الاقليم الاصلى « النواة ») مع أقصى حد ممكن لسهولة الوصول الى عواصم البلاد فمن

(١) فارن هذا بما ذكره (ف . كورنيش (V. Cornish) في كتابه The Great Capitals « العواصم الكبرى » الصادر بلندن سنة ١٩٢٣

أعظم الاحتمالات أن تحتفظ تلك العواصم بمراكزها حتى إذا كان عدد سكان تلك المناطق وقدرتها الانتاجية قد تغيرت . فمدينة لندن كانت عاصمة إنجلترا قبل الثورة الصناعية بزمن طويل . ولكن لم يكن هناك ما يوحى بالتهديد بتغيير وظيفتها . وهكذا الحال مع الدول الأخرى ما لم تسيطر التغيرات السياسية التي تستدعيها الظروف الداخلية أو الخارجية على الاعتبارات القائمة . فلقد غيرت الهند والصين عاصمتيهما عدة مرات . زد على ذلك أنه عند اختيار مدينة لتكون المركز السياسي للدولة ، فإن الناس لا يألون جهدا في ابراز محاسنها بقصد التأثير على الزائرين الاجانب من ناحية ، واشباع الميل الى الظهور الذي لا يخلو منه أى شعب من شعوب الدول المختلفة من ناحية أخرى . لهذا تعكس العاصمة ، وهى المركز الادارى للدولة ، ثراء الدولة وقوتها وتنظيمها السياسى الى حد غير صغير وأما فى حالة الدول الفدرالية فالعاصمة القومية تأتى فى المحل الثانى بعد العواصم . فالاتحاد ، سواء أكان اتحاد دول مستقلة تتمتع بالحكم الذاتى من قبل مثل الولايات المتحدة الأمريكية أم بلادا كانت تابعة لدولة أخرى فيما مضى مثل استراليا وكندا عضوى الدومنيون البريطانى .. هذا الاتحاد يحتم اندماج المجتمعات التى كانت موجودة من قبل ، هى وعواصمها فى الوحدة الجديدة التى يجب أن يكون لها مقر للحكومة الفدرالية . على أن اتخاذا العاصمة فى مدينة موجودة أصلا قد يثير الحسد بين العناصر المكونة للاتحاد . وقد تغلبت كل من الولايات المتحدة واستراليا على هذه الصعوبة باختيارها منطقة صغيرة أقامت عليها عاصمة الاتحاد ، عرفت فى الولايات المتحدة باسم « قسم كولومبيا » ، وفى استراليا « بأرض الاتحاد » . وتتمتع كل منهما بقسط من الحكم الذاتى يشبه ما كانت تتمتع به أقسام الاتحاد القديمة . والعاصمة فى كلتا الحالتين مدينة جديدة تهتم فوق كل شىء بإدارة شئون الاتحاد ، وهى بهذه الصفة ، تختلف عن عواصم الدول الموحدة

أما كندا فاختارت وسيلة أخرى فى تعيين موقع عاصمة الاتحاد

فبينما تقع مدينة « اوتاوا » في مديرية اتاريو فهي أيضا على الشاطئ
الايمن لنهر « اوتاوا » الذي يفصل بين مديرتي اتاريو وكويبك ، وهما
كندا العليا وكندا السفلى، الأصلين اللتان كانتا أهم مديرتين في الوقت
الذي تكون فيه الاتحاد . ولمدينة « اوتاوا » كذلك صلة وثيقة بالحدود
بين الناطقين بالفرنسية والناطقين بالانجليزية في كندا . فموقعها اذن أقرب
ما يكون الى الحياد . وتبين دراسة الخرائط السكنية الملائمة أن كل هذه
العواصم الثلاث تقع ناحية حافة أكثر الاقاليم ازدحاما بالسكان في دولها .
لهذا فهي كغيرها من معظم عواصم الدول في مواقع غير متوسطة ، ولكن
تيسر الوصول اليها عن طريق وسائل المواصلات بالطرق والهواء والسكك
الحديدية والسلكية واللاسلكية

والعواصم الاقليمية هي النقط المركزية لمناطق داخل الدول التي لها نوع
من الوحدة خاص بها . بيد أن هناك اضطرابا في معنى كلمة « اقليم »
منشؤه العرف المتبع في المصالح الحكومية بجمع المناطق الادارية معا
واطلاق لفظ أقاليم عليها بعد ذلك . فمثلا ، نجد في الولايات المتحدة الاقاليم
التعددية عبارة عن اندماجات متفق عليها للولايات تخدم أغراض مكتب
الاحصاء التابع للحكومة الفدرالية . وأما في بريطانيا ، فأقاليم الدفاع
المدني التي أنشئت في شهر فبراير عام ١٩٣٩ كان القصد منها مواجهة
مقتضيات الحرب التي كانت على وشك الوقوع ، كما كانت قائمة على
أساس النظام الاداري للمقاطعات . وأما في حالة الدول نفسها ، فقل أن
تنفق هذه الاقاليم مع الاقاليم الجغرافية . ولكن لسوء الحظ لا يتفق
الجغرافيون الا قليلا على الحدود المضبوطة للأقاليم الجغرافية

ومما يزيد في البلبلة الكثرة الزائدة من الاقاليم بأنواعها المختلفة ،
ولكننا نقول دون دخول أكثر في موضوع الحدود الاقليمية المثير
للسخط ، ان هناك اتفاقا عاما على أن كل دولة تشمل عددا من المناطق
تختلف كل منها عن باقى الاقليم القومى بطابعها الموحد الذي قد يكون
نتيجة عامل أو أكثر من العوامل الباتة .. وكل من هذه الاقاليم باستثناء

تلك التي تتكون من أرض قليلة السكان تشمل منطقة حضرية تكون لها بمثابة العاصمة الاقليمية . ومن المعتاد أن مثل هذه المدن تكون مقر الحكومة المحلية . ولكن كثيرا ماتقوم الصعوبات نتيجة لعدم اتساق الحدود الادارية مع الحدود الاقليمية . فهي (المدن) البؤر التي تتجمع فيها « الخدمات » من جميع الانواع كالتعليم والتجارة والمهن والنقل . وفي كثير من الاحيان تكون المراكز الكنسية والقضائية والاجتماعية . وبها على الدوام مكاتب وأعمال الصحافة الاقليمية . ومجمل القول أنها تبلور « حياة » الاقليم وتعبّر عنها . ومن أمثلة النوع الاكبر من العواصم الاقليمية الانجليزية : نيوكاسل وليدز ومانشستر وبرمنجهام ، بينما تمثل نورويتش واكستر وجلوستر وأكسفورد النوع الأصغر . وبكل الدول أمثلة مشابهة تختلف في الحجم والطابع والعمل تبعا للأقاليم التي توجد بها ، وكلها لها خاصية جغرافية مشتركة هي أنها نقط مركزية . وأما مواقعها المضبوطة فربما قررتها بعض اعتبارات محلية كالدفاع أو ملاءمة المكان . وأما نجاحها كهواصم فيتوقف الى حد كبير على سهولة الوصول اليها من كل أجزاء الأقاليم التي تقع فيها

وفي بريطانيا وغيرها من البلاد كثيرا ما يتردد الاقتراح بأن إعادة تنظيم الادارة الحكومية على أساس اقليمي قد يكون اصلاحا جديرا بالاهتمام . وقد جربت ألمانيا الاشتراكية الوطنية إعادة تقسيم البلاد الى مقاطعات جديدة . واستبدلت فرنسا بنظام المديرية القديم نظام «المصالح» ، وفي انجلترا اقترح وضع نظام المديرية (١) . وكان من نتيجة التغيرات التي طرأت على النمط السكنى ونشاط شعبها الاقصادى وكذلك التعديلات السياسية والاقليمية في الدولة ذاتها أن الترتيبات الادارية السابقة قد فات أوانها . ولكن مهما تكن الاقاليم التي تنشأ لمواجهة مطالب الوقت الحاضر يجب النظر في وجود عواصم اقليمية . ذلك أن أثرها التكاملى قد رسخ فعلا ، والكل يعترف بها باعتبارها النقط المركزية لمناطق قد تكون سيئة

(١) انظر كتاب مقاطعات إنجلترا مؤلفه س . ب فوست C. B. Fawcett صدر بلندن سنة ١٩١٩

التحديد ، ولكن من المستطاع تقرير حدود لها بشيء من الدراسة
وبما أن السلطة المركزية لها الكلمة العليا في مثل هذه الخطط فإن الخطر
يكمن دائما في المغالاة في زيادة الاهتمام بتوفير وسائل الراحة للقائمين على
الادارة . وهذه تتوقف الى حد ما على مقدار سهولة الوصول الى العاصمة
المختارة والعودة منها . غير أن الجغرافيين ينادون دائما بأن الاقليم يجب
أن يظل وحدة قائمة بجميع عناصرها ، من طبيعية وبشرية ، وما سهولة
الانتقال الا احداها ، مهما كان الأثر المتبادل بين الأجزاء الأخرى التي
يمثلها ..

والمناطق الادارية الحالية قل أن يكون لها هذه الصفة الاقليمية ، لأنها
في أغلب الاحيان وجدت وحددت لمواجهة مطالب التكوين السياسى الذى
قد تغير الآن بدرجة تكاد تضيع معها معالمه . ففي انجلترا مثلا جعل تنقل
السكان وتغير نظام الانتخاب حدود المقاطعات لا تتفق والتاريخ ، ولكن
مجالس المقاطعات لا تزال تحتفظ عادة بمقر عملها في « مدن المقاطعة »
القديمة التى احتفظت لهذا السبب بمركزها ، باعتبارها عواصم حكومية
حتى ولو كانت مراكز حضرية أخرى في نفس المقاطعة قد تفوقت عليها في
الحجم والاهمية . وكانت النتيجة التى لا مفر منها أن المدن الجديدة قد
طالبت بالاستقلال الذاتى فيما يتعلق بالحكم المحلى وأجيبت الى مطلبها ،
مما ترتب عليه تداخل السلطات وتكرار المسؤوليات ، ولذا كثرت المنازعات
وفي بعض الاقاليم حاول الناس الوصول الى حل وسط بتكوين هيئة
التخطيط المشتركة . وكذلك في كل المقاطعات كان هناك مشاركة عادلة في
مسئوليات الادارة بين مجلس المقاطعة وبين المجالس القروية ومجالس المدن
الأصغر منها . غير أن مثل هذا النظام الجزأ والمكون من أنواع متعددة من
الوحدة ، كلها تختلف اختلافا كبيرا بعضها عن بعض في الحجم وعدد
السكان والاقتصاد ، ضار بأى نوع من التخطيط بالمعنى القومى مهما
كانت الاسباب التى تبرره من مشابهة في المصالح والتقاليد المحلية

خلاصة ونتائج

« ان الموضوع .. خطير بالنسبة للعالم لأنه يتأثر بالأهواء السياسية وتوقف في طريقه « البواعث الخفية » (١)

تشير هذه الكلمات في السياق الاصلى الى جغرافية الحدود ، الا أنها تنطبق بنفس القوة على الموضوع الأعم : الجغرافيا السياسية . وهى تدل على ضرورة « الموضوعية » فى كل أفرعها ولا تخلى من المسئولية الجغرافى السياسى الذى يراعى بدون تحيز تلك العناصر الموضوعية الموجودة فى تكوين كل الدول . وهى العناصر التى قد تنشأ بل تنشأ فعلا عن جهل البشرية وتقاليدها وضعفها الخلقى والسياسى الفطرى - تنشأ عن كل هذه أو أحدها . وهناك جغرافى فرنسى مشهور آخر ، بعد أن بحث الآراء الأساسية للجغرافيا السياسية الالمانية بما فيها الفكرة القائلة بأن الدولة نظام عضوى وكائن عاقل مثل الانسان له حياة ونفس ، كتب يقول :

« ان هذا التشبيه يهدم الجغرافيا السياسية من أساسها لأن الدولة ، كما يدل تعريفها ، ليست انسانا بل مجموعة من الناس الذين ليست قوانين البقاء سهلة بالنسبة لهم لأنها تتحدد كلها مرة واحدة عن طريق الموقع الجغرافى ونوع الاقتصاد والحضارة ، وعن طريق العلاقات الماضية والحاضرة بالمجموعات المجاورة » (٢)

ان قوانين بقاء الكائنات البشرية هذه نوع قائم بذاته . فانها تتعلق بالبيئة الطبيعية التى يعيش فيها الانسان - ولا شك فى هذا - الا أن

(١) A. Siegfried . اسيجفريد فى مقدمة كتاب : «La Géographie des Frontières» جغرافية الحدود » مؤلفه G. Ancel . ج . أنسل والصادر فى باريس سنة ١٩٢٨ .

(٢) ص ٢٤ من كتاب A. Demangeon . ا . ديمانجيون سالف الذكر

البيئات كثيرة الانواع . ولا يستتبع هذا بالضرورة أن تتشابه مجموعات الناس في تكيفها وفق بيئاتها حتى لو كانت الأرض التي يسكنونها متشابهة إذ أن هناك قوانين بيولوجية معينة تطبق عاما — فاذا امتنع الانسان عن الأكل مات بلا شك ، واذا كانت تنقص غذاءه الكميات الملائمة من العناصر الاساسية بدرجة خطيرة فانه لن يستمتع بصحة جيدة — ولكن لم يكتشف أحد مثل هذه القوانين المعروفة ، والواضحة التعريف ويطبقها على العلاقات بين الدول

ان كل دولة قانون لنفسها الى حد كبير جدا ، لأن شعب كل دولة يسعى دائما الى تكييف أساليب حياته وفق الظروف التي بينها «ديمانجيون» . وهذا هو السبب في أن العالم ، بالرغم من وحدته الطبيعية ككوكب سيار، منقسم الى عدد كبير من الوحدات السياسية . وبالرغم من جهود المشرفين في وضع وتنظيم « القانون الدولي » ، لا تصادف نتائج هذه الجهود قبولاً عالمياً بعد . ومع أن دولاً كثيرة تشترك في اتفاقات دولية كثيرة ، ولكن ما لم يكن هناك قبول عالمي « لسيادة القانون » على أساس متفق عليه عموماً فإن العلاقات الدولية تكيفها الحلول الوسط التي تعرب عن نفسها في المساومات السياسية . هذا هو العامل الحيوي في الشؤون العالمية الحاضرة . والجغرافي السياسي مضطر الى الاعتراف بوجودها ، لأنها تقرر أكثر من أي عامل آخر بمفرده كلا من العلاقات بين الدول ، والى حد أقل ، تنظيمها الداخلي . ومع أن السلم قد يكون واحداً لا يتجزأ ، ولكن العالم منقسم الى أقسام كثيرة سياسياً واقتصادياً ، ويمكن أن نضيف الى ذلك أنه منقسم على ذاته . وهذه التجزئة السياسية لكل الطبيعي المتحد شذوذ عظيم في الشؤون العالمية ، ولكن يبدو أن هذا قد غاب عن نظر الناس . فانه « حقيقة » لاشك فيها بالنسبة لرجل الجغرافيا السياسية الذي يرى رد فعلها يؤثر على رسم السياسة بطرق مباشرة وغير مباشرة ان القوى المؤثرة معقدة وغير ملموسة لدرجة أنه لا يمكن تحويلها الى قوانين ثابتة. وهناك اجراءات عامة معينة بين مجموعات من الدول ، ولكن

هذه الاجراءات سيئة التحديد وتنشأ عادة لا عن ظروف موضوعية بل ذاتية . لهذا لايمكن أن يكون أى فرع من الدراسة يختص مبدئيا بالدول وعلاقتها علما صحيحا ، لأن أساليب بحث الشئون الدولية والمحلية لايمكن أن تقارن بأساليب المعمل العلمى ، كما أن مشكلات العلاقات بين الدول لايمكن معالجتها فى غرفة التشريح ، ولا بتبويبها تبويبا منظما . لذلك كان كثير من الاسلوب العلمى للجغرافيا السياسية ذا طابع تجريبى . فحيث لا يوجد الترتيب لايمكن لأى مقدار من الفحص العلمى أن يوجد ، غير أنه باستخدام التحليل والتركيب ، وهما يمثلان الاساليب الجغرافية الحديثة ، يمكن اظهار طبيعة الاضطراب العالمى . ويبدو أن هذا هو الشرط الاول لاقامة نظام عالمى

ان الدولة تمثل نتائج الجهود البشرية لتحويل الفوضى الى نظام فى منطقة محدودة . ولقد كان « ديماجيون » على حق حين قال ان كثيرين من الكتاب يبالغون فى ذكر ما « للأحوال الطبيعية » من أثر على التكوين السياسى ، ويقللون من شأن مساهمة الانسان نفسه . فان أمكنة اقامة المجتمعات تظل ثابتة نسبيا . واما الانسان فهو العنصر الديناميكى . فهو مسئول مبدئيا عن التغييرات التى نوهنا بأهميتها فى الفصول السابقة ، ومن أهم أعمال الانسان العظيمة ذلك الجهود المتواصل الذى بذله ليوسع دائرة النظام ، مع أن البواعث لم تكن خالية من حب الاثرة ، والاساليب قلما كانت فوق مستوى اللوم . فما أكثر ما سعى الى استخدام القوة لاختضاع الشعوب التى لم يكن تنظيمها كافيا لمقاومة الحكام العتيديين بنجاح . كما أن امبريالية كثير من الدول لم تكن ، وليست الآن فوق مستوى النقد على الاساس الانسانى . غير أن أحدا لاينكر أنه كان هناك تقدم عن طريق توسيع دائرة النظام ، بالرغم من النكبتين اللتين هزتا كيان العالم فى جيل واحد لعودته الى حالة البربرية

وانه لمن الاهمية بمكان عظيم أنه قد بذلت محاولات فى القرن العشرين لأول مرة فى التاريخ لوضع نظام عالمى وتوطيد أركانه . غير أنه يمكن

استبعاد اثنتين من هذه المحاولات باعتبارهما جهودا أسىء تقديرها لفرض الفتح العسكرى على العالم . وأما قيمتهما الرئيسية للخير البشرى فهى أنهما كاتتا النسب المباشر فى ايقاظ وعى البشرية الى أن نظاما عالميا جديدا ليس أمرا مرغوبا فيه فحسب بل ضروريا أيضا . وهذه اليقظة مظهر جديد للشئون العالمية ، فانها تتضمن وعيا سياسيا متزايدا ، وتبرر بعض الأمل فى أن التناسق قد يخرج من التنافر القائم

أما أسباب فشل عصبة الأمم باعتبارها المحاولة الاولى لخلق نظام عالمي موحد بالاتفاق فليس من السهل تقديرها ، ولكننا يجب ألا ننسى أن كثيرا من أنواع نشاطها ، مثل الاهتمام ببعض الاقليات القومية ، ظهر نجاحها كخطوة الى الامام فى العلاقات الدولية . ثم تبعتها منظمة الامم المتحدة فورثت عنها نتائج هذه الأعمال القيمة ، ولكنها وجدت نفسها فى مواجهة نفس نوع العقبات التى أعاقت عمل عصبة الامم . وأخطر هذه العقبات جميعا ، لأنها تقف سدا منيعا ، هى تلك التى تنشأ عن وجود دول مستقلة لا ترضى بأن تضحي بشيء من سلطات سيادتها . ومهمة منظمة الامم المتحدة ، محولة الى أبسط جوهرياتها ، ايجاد خطة للعمل على حل النزاع بين المصالح القومية والمصالح العالمية عامة . وقد اضطلع أعزى الجمعية وأعضاء هيئاتها التابعة لها بأعظم تجربة فى التنظيم عرفت حتى الآن . وستؤثر قراراتهم فى خير الانسانية فى كل العالم قاطبة . ولهذا السبب يتحتم أن تكون كل المعلومات الممكنة تحت تصرفهم . وما تكييف الناس لأنفسهم وفق بيئاتهم الطبيعية داخل أراضى دولهم ، وكذلك العلاقات التى تربط بينهم ، بأقل أفرع تلك المعرفة أهمية بأية حال ..

وهذا يمثل الاسهام الذى يمكن للجغرافيا السياسية أن تسهم به فى نشوء نظام عالمي جديد . ومما يتضح للعيان أيضا أن تلك « الاهواء السياسية » و « البواعث الخفية » تعجل بحدوث المصادمات فى مناقشات

منظمة الامم المتحدة (١) ، وهي المناقشات التي تتميز بها السياسة المحلية والدولية . ورجل الجغرافيا السياسية يهتم بالحقائق الجغرافية ، « بحالة المكان » ، بنمط وشكل الدول وأساليب الحياة فيها ، وكل هذه عوامل متأصلة تأصلا عميقا في الوجود الانساني . وهدف رجل الجغرافيا السياسية البحث في ظروف المعيشة هذه ، وتقديرها ، ولكنه قد يزعم بحق أن المعرفة الناتجة عن أبحاثه لها قيمتها في الوصول الى نتائج تتعلق بطبيعة النظام والوحدة العالميين

لقد كان التوسع في الماضي ، سواء أكان بمساعدة القوة المسلحة أم بغيرها هو الاجراء الطبيعي المتبع في السعى لتصحيح أنماط غير متناسقة من الناس والاشياء . ولقد شاهد القرن العشرون تجارب موجهة الى ايجاد طريق جديد يحقق التناسق في العالم . وهذه التجارب تقوم على أساس احلال التعاون العام محل التوسع الاقليمي من جانب واحد ، ولكن يجدر بنا أن نبين هنا أن التناسق لا يمكن أن ينشأ بين كمّين غير معلومين . وكما أبان الاستاذ تيلور «Taylor» بقوة في اجتماع الجمعية البريطانية لتقدم العلوم المنعقد في « دندي » ، « ان التقدير الصحيح لجغرافية الولايات المتحدة وجغرافية الاتحاد السوفيتي يصبح له من الاهمية ما لفهم مذهبيهما السياسيين فهما صحيحا » (٢) . ومما يزيد الحجة قوة أن الدولتين المذكورتين هما بلا مرأى أقوى دولتين أثرا في العالم ، ولكن الامام بالاساس الجغرافي لتكوين كل الدول يعد من الشروط الجوهرية لبناء نظام جديد

وترتكز المطالبة بالمزيد من المعرفة الجغرافية على الاعتبارات التالية . ان كل الدول تمثل المساعي المنظمة لشعوبها لتكيف أنواع نشاطها وفق الاحوال الطبيعية لبيئاتها . وهذه البيئات عظيمة التنوع ، وأنواعها المتشابهة لا تثير بالضرورة استجابات متشابهة ، كما أن العلاقات بين

(١) ان تغيير الاسم أمر له دلالة . فكلمة « منظمة » تعني نظاما عالميا قائما على ترابط وثيق . لقد كان هناك عصب أم كثيرة ولكن الدول الاعضاء المشتركة فيها كانت تحتفظ دائما بالاستقلال في التصرف

(٢) نشر بجريدة « التايمز » The Times بتاريخ ٢٩ أغسطس سنة ١٩٤٧.

البيئات الطبيعية وسكانها لا تظل ثابتة بل تتغير من وقت الى آخر .
والنتيجة أن سطح الارض تشغله أنواع مختلفة من المجتمعات كل منها له
مميزاته ومصالحه الخاصة ، ولكننا اذا أطرحنا جانبا أى نظريات جامدة
عن الحتمية الجغرافية أو مجرد الاحتمال وجدنا علاقة وثيقة بين كل
مجتمع واقليمه . وللأسباب التى تناولناها بالشرح فى الفصول السابقة
أضحت الأجزاء الصالحة للسكنى من الكرة الارضية فى الوقت الحاضر
تضمها دول كلها على صلة بعضها ببعض ، أحيانا عن طريق الجوار المباشر
وأحيانا عن طريق تشابك المصالح

هناك ، اذن ، مجتمع عالمى بالمعنى الصحيح جدا ، ولكن بسبب القوة
المركزية الطاردة الهائلة لروح الانفصال القومية لم يكن ذلك المجتمع قادرا
أن يتخذ شكل دولة عالمية بما لها من صفات النظام العام للحكم ، والقانون ،
والتنظيم الاقتصادى .. وكل دولة تكون جزءا من هذا المجتمع العالمى ،
ولكن ليس فى نظام وضع فى صيغته القانونية بل كمنشأة قائمة . وتدل
التقديرات الدقيقة لجغرافية كل من هذه الدول المنفصلة على خطأ محاولة
فرض التشابه على هذه الوحدات المنفصلة . ذلك أن المثل الاعلى هو
الوحدة مع التنوع ، والنظام دون تشابه عقيم جامد هو « الوسيط
الكيميائى » فى العملية التركيبية للتكامل العالمى . ولكن التركيب يجب
أن يسبقه التحليل . وما من خطة واحدة للبحث بقادرة أن تمدنا بكل
الاجابات عن كل الاسئلة التى تثار ، ولكن رجل الجغرافيا السياسية
باتجاهه وأساليبه التخصصية يجعل اسهامه فى هذا المجال جديرا بالاعتبار
وقد اخترنا من بين الأمثلة الكثيرة الموجودة ثلاثة قد تلقى ضوءا على
اهتمامات الجغرافيين السياسيين وأساليبيهم فى دراسة المشكلات العالمية .
أما المثل الأول ، فهو أن الجغرافى الصحيح - مثله مثل الجندى الصحيح -
تنمو فيه قوة ملاحظة لما يدور حوله « فى أية دولة » . وهو اما أن
يوجه اهتمامه الى التضاريس واما أن يكون من الداعين الى دراسة الفرع
الذى يتناوله هذا الكتاب . وفى هذه الحالة يشمل مدى نظره مناطق أكبر

ويعتبر هو سطح الكرة الارضية موطن الوحدات السياسية . واذا استطاع أن يوسع دائرة نظره بالاسفار الطويلة فانه سيلاحظ أن « المظاهر الثقافية » تطراً عليها تعديلات من عمل الانسان ، وان نمط استخدام الأرض مثلا قد يتغير فجأة كما هو المشاهد عند عبور خط حدود عام ١٩٣٩ بين بولنده وروسيا

وما هذا الا واحد من تغييرات كثيرة تلازم عبور الحدود القومية التي تلخص الفوارق الطبيعية بين الدول المتاخمة .. وحيث تبرز الفوارق بين الظروف عامة على جانبي حد سياسي فاصل فهناك ينتظر وجود التوتر . ولذلك تصبح الاطراف المتاخمة لدول متغايرة ، ولكنها متجاورة مناطق توتر . وهذه المناطق هي المناطق الحدية بالمعنى الجغرافي . وقد تطمع فيها الدول ذات المصالح لأسباب استراتيجية أو عنصرية أو اقتصادية بحتة . وكان التصرف فيها يسوى في الماضي بالحرب وأما اليوم فهي موضوع مناقشات في المؤتمرات الدولية . فسيليزيا العليا (١) والالزاس (٢) والاقليم اليولياني عند رأس البحر الادرياتيكي (٣) أمثلة حقيقية على سوء التوفيق بين الدول . والجغرافي السياسي ، اذ يعلم بوجود العلة يبحث عن الاعراض . وعن طريق دراسته في المكتبات وأبحاثه الميدانية يحلل كل نواحى الحالة ، ويحاول أن يكشف أسباب وجود العلة كقرحة تنتشر في المجتمع السياسى

على أنه من سوء الحظ ، لم يجمع عدد كاف من تواريخ حالات هذا النوع .. ولكن الجغرافيا السياسية موضوع حديث . وحتى تكون لها قيمتها يجب أن تكون أبحاث كهذه طويلة ومفصلة وموضوعية . ومما يبرر

(١) مقال R. Hartshorne ر. هارتشورن عن الجغرافيا والحدود السياسية فى سيليزيا ولعليا *Geography and Political Boundaries in Upper Sielsia* نشر فى « الكتاب السنوى للجمعية الامريكية للجغرافيين *Annals of the American Association of Geographers* مجلد ٢٣ سنة ١٩٢٣

(٢) انظر الفصلين الثالث والرابع من « *Manuel Géographique de Politique Européenne* » الكتيب الجغرافى للسياسة الاوربية تأليف J. Ancel ج. أنسل الصادر فى باريس سنة ١٩٤٠

(٣) « الحدود الايطالية اليوغسلافية » المؤلفه *The Italo-Yugoslav Boundary* A. E. Moodie ١٠١ مودى والصادر بلندن سنة ١٩٤٥

حتى الآن الا مبادئ هذه البيانات ، ونلفته كذلك الى أهمية خرائط المسح القومى الرسمى للدراسات المستفيضة ..

لقد قيل كثيرا ان الاحصاءات يمكن عملها للبرهنة على أى شىء ، وان الخرائط يمكن رسمها للتمثيل على أى شىء . ومما لاشك فيه أن بعض الأمثلة بالخرائط التى رسمها جغرافيو ألمانيا السياسيون ، مع اتخاذها شكل الخرائط ، كانت تشويها فظيحا لحقائق معروفة . فكل الخرائط باستثناء الخرائط ذات أكبر مقياس ، وقل أن تكون لهذه قيمة كبرى للجغرافيا السياسية لأنها تمثل مناطق صغيرة ، كل الخرائط تجنح الى التعميم والتبسيط الزائد عن الحد ، ولهذا يحتمل أنها تمسخ الحقائق ، ولكن اذا أدركت أوجه النقص هذه وروعت أعظم دقة ممكنة فى رسمها كانت وسيلة ممتازة . وليس بالأمر القليل الأهمية أن المصالح الحكومية ومراكز الرياسة العسكرية يزداد باستمرار ادراكها لأهمية الخرائط

أما المثل الثالث على اهتمام الجغرافيين السياسيين ، فنجده فى العلاقات بين الشعوب « المتأخرة » وشعوب أوروبا أو الشعوب ذات الاصل الاوربى ، نظرا لأن هذه العلاقات تحددتها اعتبارات سياسية . لقد كانت المستعمرات والبلاد التابعة تعتبر فى الماضى ذيو لا للدول الاستعمارية التى كان هدفها الرئيسى استغلال الاقاليم التابعة لها ، واستغلال شعوبها ومواردها لمصالح المستعمرين فى البلد الأم . وأما الميزات التى يجنيها الشعب التابع فكانت أموراً عرضية فى عملية الاستغلال وبخاصة اذا كانت تلك البلاد تقع فى العروض المدارية التى كان سكانها يعتبرون متأخرين وفى مرتبة أدنى من غيرهم . ومن ثم كانت التفرقة بين «البيض» و «الملونين» التى كانت تسيطر على السياسة الاستعمارية الأولى ولا تزال حية فى التفرقة العنصرية التى نراها بين الجانبين والتى كثيرا ما كانت تشجعها الأغراض الاستعمارية

وفى المناطق التى كانت ادارتها فى أيدي عدد قليل نسبيا من الاداريين والمشرفين الذين كانت سلطنتهم تركز على الافتراض الضمنى لتفوقهم

فربما كانت هناك أسباب اجتماعية وغير اجتماعية لمعارضة معاملة « الأهالي » على قدم المساواة . وكانت النتيجة أن الفكرة الأساسية للحكم الاوتقراطى التى تمسكت بها جماعة الاقلية غرست فى المستعمرات مع التعديل بأن الطبقة الحاكمة كانت من أصل أجنبى ، وكان التبرير المألوف لهذا التصرف أن الوطنيين غير أكفاء ولا قدرة لهم على حكم أنفسهم . وكان هذا الرأى الساذج نوعا ما مبنيا على افتراض أن أسلوب الحياة الاوربى أحسن صورة للتنظيم ، أو بتعبير أدق ، أن مستويات وأساليب الحياة فى الدولة المستعمرة أحسن ما يلائم أى جزء من أجزاء العالم يكون من المناسب تطبيقها فيه . وقد أغفل هؤلاء أن المجتمعات الوطنية قد تطورت فى تكيفها وفق ظروف البيئة التى تختلف كثيرا عن ظروف أوطان حكامهم

على أن هذا النقد لا ينفى عظمة المساهمة الأوربية فى توفير الخير المادى (١) للبشرية ، وكذلك فى المدنية عامة فى واقع الأمر . ويجمل اندريه سيجفريد ما انتهى اليه بعد أن زار عدة قارات فى العبارة التالية : « ان عبقرية الغرب - أوروبا وأمريكا الشمالية - هى معنى الادارة العظيمة بما تشمل من حسن ادراك للأمر وتنظيم واضطلاع بمشروعات كبرى تتعدى بتنفيذها المصلحة الخاصة بل حتى المصلحة القومية . هذا اذن هو الأمر الذى عجز كثيرون من أصل أوربى ولا من الاوربيين أنفسهم أن يبرهنوا على جدارتهم به »

ان حكمه هذا حكم سليم ، ومن المحتمل أن هذه المشروعات الكبرى مثل قناتى السويس وبنما اللتين توصلان بين المحيطات ما كان يمكن لشعوب أخرى أن تحققها . ولكننا لا يمكن أن نزع من ان السياسة والمشروعات الاستعمارية كانت توجه مبدئيا الى مصالح شعوب البلاد التابعة بالغا ما بلغت الفائدة العرضية التى يمكن أن يكونوا قد استمدوها

(١) هذا من وجهة نظر مؤلف هذا الكتاب وهو انجليزى وهو رأى لا يقره الوعى الحاضر للشعوب التى انفتحت أعينها على مساوىء الاستعمار واستغلاله لخيرات البلاد المستعمرة « المترجم »

مها . والأمثلة على أن مصالح تلك الشعوب تأتي في المرتبة الثانية ، نجدها مثلا في سياسة قمع الأهالي التي يسير عليها اتحاد جنوب افريقيا ، والاحتفاظ بأخصب الأراضي لليبيض في أجزاء أخرى من افريقيا ، وهذه الأمثلة هي من بقايا الفكرة التي كانت سائدة قبل بأن « الأهالي » يجب أن يشغلوا مراكز « محطبي حطب ومستقى ماء » خدمة لمصالح حكامهم البيض

غير أن اثنتين من الدول الاستعمارية أدخلتا تعديلات على هذا التصرف . فطبقت بريطانيا مبدأ الحكم غير المباشر في أجزاء كثيرة من امبراطوريتها ، وأما فرنسا التي تتبع سياسة مختلفة فمنحت القومية الفرنسية بميزاتها والتزاماتها لشعوب مستعمراتها ، ولكن العلاقات بين البيض والملونين - مع ملاحظة أن الملونين يكونون غالبية سكان العالم - ظلت حتى نهاية الحرب العالمية الاولى تسيطر عليها الهوة التي تمثل الفوارق المتضمنة في تفوق البيض وانحطاط الملونين . وبعلان مبادئ ولسن الخاصة بحق تقرير المصير في المؤتمرات الدولية التي عقدت بين عامي ١٩١٨ ، ١٩٢٠ ، حرك منح الحرية السياسية للشعوب ، التي كانت خاضعة قبل لامبراطورية هابسبورج ومناطق أخرى ، الرغبة في الحصول على حقوق مماثلة في نفوس بعض الشعوب الملونة في الامبراطورية البريطانية وغيرها ♦

ومما يدل على حدوث تغيير في النظرة العامة الأخذ بنظام الانتداب الذي كان القصد منه ، اسما على الأقل ، منع الدولة المنتدبة من استيعاب الاقليم الموضوع تحت الانتداب وابقائه أمانة في عنقها حتى يبدى شعبه الدليل على قدرته على ادارة شئونه الخاصة . وأما تطبيق فكرة الوصاية فتنوعت نتائجها التي كان بعضها يغاير رغبات الداعين اليها ، ولكنها وضعت الأساس لعلاقة جديدة وجدت أحدث تعبير عنها في تكوين مجلس الوصاية التابع لهيئة الأمم المتحدة ، والذي يتكون من ممثلين بنسب متساوية من كل من دول الوصاية والدول التي لا وصاية لها . وفي وقت

كتابة هذا الكتاب كانت العراق وشرق الأردن وسوريا ولبنان قد حصلت على الاستقلال ، كما أصبحت كل من الهند وباكستان عضوا في «الدومنيون» . وتجرى المفاوضات لاتخاذ تدبير مماثل مع بورما . وفي سيلان صدر مؤخرا دستور به آراء ثاقبة . أما الاتحاد السوفيتي فهو بالاسم اتحاد سياسي بين جمهوريات يقال انها مستقلة استقلالاً ذاتياً . وتشجع فيها الثقافات الاقليمية المتنوعة . أما المسائل الاقتصادية والاستراتيجية فمنسقة في نظام مخطط شامل لا توجهه الحكومة المركزية في موسكو فحسب بل تفرضه فرضاً

فلا يمكن أن يكون هناك شك اذن في أن الشعوب المتأخرة قد أحرزت تقدماً عظيماً نحو الحكم الذاتي . ونتيجة ذلك أن فكرة انحطاطها في طريقها الى التغير ، ويعزى ذلك الى تراكم المعلومات عن الظروف التي يعيشون تحتها . فالدراسات التي قام بها اللورد هيلي Hailey عن افريقيا والتقارير الرسمية الحكومية بما فيها التعدادات ، وأبحاث الجغرافيين وعلماء التاريخ الطبيعي والجيولوجيين الروس وغيرهم في آسيا السوفيتية ، قد أمدت العالم بالمعلومات الأساسية التي دونها لا يمكن اقامة النظم السياسية بنجاح الا ربما باستخدام القوة العسكرية . وقد قام الجغرافيون السياسيون ، بهذه الصفة ، بقليل من هذا العمل ، ولكن مادة الموضوع التي تتجمع بسرعة تضع أسساً متزايدة القيمة لتقديراتهم للشئون العالمية وبخاصة للعلاقات بين الشعوب المتقدمة والمتأخرة . هذه الأمثلة الثلاثة التي تشمل تحليل الظروف البشرية والطبيعية التي تقوم عليها العلاقات بين مجموعات من الناس ، وادراك وجود مناطق خطر حيث التعديلات السيئة لم تصحح بعد ، والتمثيل الخريطي لنتائج هذه الدراسات تدل على بعض العناصر الرئيسية في ميدان بحث الجغرافي السياسي في الشئون الدولية . على أن نواحي كثيرة للمشكلات التي تكمن في النمط السياسي العالمي فوق مقدوره . فمثلاً تفاصيل شئون المذاهب السياسية والمسائل التكنولوجية والقضائية تقع خارج نطاق

بحثه. كما أنه لا يهدف الى وضع مشروعات رنانة بقصد الفتح العسكرى. ومن الناحية الأخرى يرى أن الشؤون الدولية هي بالضرورة نتائج العلاقات بين الدول تعرض على المسرح الاقليمى ، وستظل هكذا بينما العالم مقسم الى وحدات سياسية كثيرة مستقلة استقلالاً تاماً . ومن ثم كان اهتمامه أيضاً بالشؤون الداخلية ، ومصادر القوى المنماة والمحتملة ، والنظام السياسى وأساليب حياة الدول الفردية حيث انها تحدد العلاقات المتبادلة بينها الى حد كبير جدا

لقد ظلت معظم المجتمعات ، أيا كان شكل تنظيمها ، أجيالا طوالا وحدات اقتصادية واجتماعية مكتفية اكتفاء ذاتيا . وكانت التجارة بينها فى سلع الكماليات . واذا انقطع التبادل التجارى بينها لسبب من الأسباب استطاعت تلك المجتمعات البقاء دون أن تعاني الغالبية العظمى من أعضائها مشقة زائدة . وبمجيء الثورة الصناعية وما صاحبها من تحسينات فى القدرة على الانتاج وفى المواصلات ، انقضى ذلك الطور الأول . فمنذ مطلع القرن التاسع عشر ، اذن ، لم تصبح الدول ذات تنظيم عال داخليا فحسب ، بل أصبحت أيضا أكثر اعتمادا بعضها على بعض من الناحية الاقتصادية . وخلال تلك المدة حازت بريطانيا وفرنسا ميزات عظيمة القدر بسبب موقعهما الجغرافى ، وبدئهما فى عمليات التدعيم الداخلى فى وقت مبكر

على انه كان من المحتم أن تتطور الدول الأخرى بطرق مماثلة تقريبا لتكون منافسة لهما ، فحطم التنافس الآمال فى نجاح سياسة العزلة لأن مصالح الدول المتنافسة أصبحت منتشرة فى كل أنحاء العالم . ومع ذلك حاولت كل دول القرن العشرين أن تحمى مصالحها الفردية باقامة الحواجز ضد بعضها البعض . فأصبحت الحدود الدولية أكثر من أى وقت مضى خطوط عدوان كثيرا ما تقام فيها الاستحكامات المتينة . ولكن ربما كانت الحواجز الجمركية التى أقامتها كل دولة لحماية اقتصادها الداخلى أهم من ذلك ، اذ احتدم الصدام ، الذى كان ينمو نموا مطردا ، بين المصالح

القومية والدولية . وقد أزال الحربان العالميتان الحواجز مؤقتا ، ولكن في كل من فترتي ما بعد الحرب كانت السياسة الجمركية تحول دون الانشاء المنشود

ومن الواضح أن العقبة الرئيسية في طريق الوحدة السياسية العالمية وجود الدول التي تمارس وظائف أشبه بالحواجز في مصالح سكانها القصيرة الأجل . ولنا في المشروعات التي لا حصر لها والتي تقدم بها واضعوها للتغلب على هذه العقبة دليل واف على الاعتراف بها . ويمكن خطأ معظم المدافعين عن هذه المشروعات في أنهم يطالبون بتطبيقها بسرعة أكثر مما ينبغي ، ولا يدركون أن التنوع في تنظيم الدول جاء نتيجة عملية طويلة من التكيف ، وأن التقاليد تناضل نضال المستميت ، وأن الناس « يتقون التاريخ حيا في أذهانهم » . ان نظاما عالميا جديدا يعنى ثورة عظيمة جدا في الشؤون الداخلية تقبل بسرعة - وانه لهذا السبب اعتبرنا هنا أن كلا من عصابة الأمم ومنظمة الأمم المتحدة تجربة . فهما ليستا ترياقا يشفى جميع العلل ويحل المشكلات العالمية بين عشية وضحاها . فليس سوى الخيالي أو المثالي المندفع ، هو الذي يمكن أن يتوقع نجاحهما في أول محاولة . ذلك أن الامام بالجغرافيا السياسية الداخلية للدول يوحي بأن نظاما عالميا ناجحا كل النجاح لن يتحقق الا عن طريق عملية تعديل بطيئة تجعل تضحية كل دولة بشيء من سلطات سيادتها أمرا ضروريا . وهذا بدوره يتطلب نمو رأى عام مطلع مساعد ، لأن النظام الجديد اذا لم يقبل بحرية فليس من المحتمل أن يكتب له البقاء

وهنا نجد مجالا لذكر اقتراحين ختاميين : أولهما ، أن ازالة الخوف من الحرب قد يسهل نمو نظام عالمي جديد ، ذلك لأن كثيرا من الحواجز التي تقيمها الدول هي نتيجة السياسة القائمة على الخوف والريبة من العدوان . ان العالم لو قضى قرنا واحدا في سلام فقد يجد الجيل الذي بعد الجيل القادم انه يعيش في مجتمع عالمي منظم أزيلت منه مخاطر الحروب الشاملة المتكررة . ومع انه صحيح أن الحربين العالميتين الماضيتين قد كان لهما بلا

شك أثر دافع على عقول الناس فيما يتعلق بالترتيبات السياسية الجديدة في العالم ، ولكنهما قد أظهرتا بكل تأكيد عدم جدوى محاولة فرض نظم جديدة بالقوة العسكرية . أما الاقتراح الثاني فهو أن الهدف النهائي وهو تحقيق الصلات الحرة بين كل الشعوب ، من بيض وملونين ، قد يسهل الوصول اليه بعد تجربة تقسيم الدول الى مجموعات اقليمية كالتى أشرنا اليها في الفصل الرابع من هذا الكتاب

على أن هناك صعوبات عظيمة حتى في ترتيبات كهذه ، فانه ليس من السهل تعديل الاتفاقات والمعاملات التجارية ، كما ظهر من مؤتمر التعريفة الجمركية المنعقد في جنيف في عام ١٩٤٧ ، كما أن اتحادات الجمارك تتطلب مزيدا من التغييرات في الشؤون الداخلية أكثر مما يظن عادة . على أن الكثير يتوقف على مقدار النجاح الذى تحرزه الدول الفردية فى التغلب على العوائق الاقتصادية التى تجابهها خلال الخمس الى العشر السنين القادمة . فاذا أمكن التغلب على الآثار التى ترتبت على حربين عالميتين فى جيل واحد ، فان بقاء الدول باعتبارها وحدات مستقلة قد يستمر مدة طويلة ، ولكن هذا لن يغير العامل الأساسى وهو أن النظام السياسى الحالى ، اذا جاز أن تطلق عليه هذه التسمية ، غير كاف لمجابهة ما يتطلبه مجتمع عالمى متحد . ان المسرح معد لتمثيل أكبر مسرحية فى التاريخ . وأما القائمون بالادوار فى هذه التمثيلية فهم أرباب السياسة فى كل الأمم . أما الاثر المتبادل للقوى العاملة فى المسرحية فتكيفه الحالة الطبيعية للمسرح سواء أكان اعداد المنظر الخاص مكانه لندن ، أم واشنطن ، أم موسكو .

مفردس

صفحة

٥	تمهيد	الفصل الأول :
٦	مجال الجغرافيا السياسية	الفصل الثاني :
١٩	تطور الدول	الفصل الثالث :
٣٥	الجغرافيا السياسية الداخلية	الفصل الرابع :
٦١	العلاقات بين الدول	الفصل الخامس :
٧٨	التخوم والحدود	الفصل السادس :
١١١	المواصلات	الفصل السابع :
١٤٤	النواحي الديمجرافية	الفصل الثامن :
١٧٧	خلاصة وتناج	