

الأرض ليست لك .. الماء هو وطنك



البحر يضحك ليه؟

نبيل الملحم

الأرض ليست لك .. الماء هو وطنك

البحر يضحك ليه؟

نبيل الملحم

برلين - شتاء ٢٠٢٥

الأرض ليست لك .. الماء هو وطنك
البحر يضحك ليه؟

لوحة الغلاف: لقمان أحمد

اخراج: حسين خان

جميع الحقوق محفوظة للمؤلف

إلى القباطنة الأرواديين
وأحفادهم
ربما آل بهلوان
وسفينتهم المعجزة

لماذا البحر بيضحك ليه؟

لأنه:

لا يضحك سخريةً أو خفة، بل لأنه يعرف ما لا نعرفه؛ يعرف الحكايات التي عبرته، والدماء التي سالت فيه، والسفن التي نجت، والأحلام التي غرقت ولم تصل.

ذاك البحر نفسه الذي كان في يوم ما الطريق الأول للدهشة، والنافذة التي تطل منها الأمم على بعضها البعض، والأفق الذي يدفع الإنسان إلى السؤال عمّا وراء الحدود.

ليس جديدًا أن يكون الماء محور الصراع والمجاز معًا، فهذه بلقيس، ملكة سبأ، (وربما قبلها)، حوّلت الماء إلى قوة قابلة للتهذيب، فبنت سدًا عظيمًا تحدت به الطبيعة، وغيّرت به مسار التاريخ والأسطورة معًا.

منذ زمن أبعد منها ومنا، أدرك الإنسان أن الماء ليس عنصرًا حياديًا، بل قوة مؤسّسة، تبني حضارة، وتغمر مدينة، وتفتح طريقًا، وتخلق آخر.

لقد كان سدّ مأرب أكثر من منشأة هندسية، كان بيانًا مبكرًا بأن الدولة يمكنها أن توجد من الماء، وأن النظام الاجتماعي والسياسي والروحي يمكن أن ينتظم حول نهرٍ أو بحرٍ أو بحيرة، ومن يومها، صار كل شعبٍ يسكن الماء يحمل صورته الخاصة للعالم.

- من عاش على ضفة النهر يفهم الزمن كجريان.

- ومن عاش على شاطئ البحر يفهم الحياة كرحلة.

- ومن عاش في الصحراء ينظر إلى الماء بوصفه الحامر كله.

وفي كل الحالات، كان الماء الذي ينبثق منه كل حيٍّ، محوراً للصراع، فعبر الأزمنة المتعاقبة، كان الصراع على الممرات البحرية، ولم يكن صراعًا

على الجغرافيا فقط، بل صراعًا على الحركة، وعلى من يمرّ ومن يُمنع،
ومن يبيع ومن يشتري، ومن يعبر ومن يتوقف، فالإنسان لم يبحث عن
البحر ليستحمر فيه، بل ليعبره، فالعالم لا يقاس بحجم اليابسة فيه،
بل بكيفية اتصالها ببعضها البعض.

- لم كل ماسبق؟

لأقول، إن هذا البحث هو محاولة لقراءة النهر أو البحر كقوة سياسية
واقصادية وروحية، وككائن حيّ يضحك لأنه رأى كل شيء، وتعب
من أن يشرح ما يعرفه لمن لا يزال يظن أن الحدود تُرسم على اليابسة.

من قناة السويس، إلى فنار الإسكندرية إلى مضيق هرمز، ومن البحر
الذي ضحك، إلى المحيطات التي لا تزال تبتلع الأساطيل:

- يبقى الماء، هو المسرح الأكبر للصراع والدهشة والإنسان.

لم يكن البحر يومًا من عوالم خبرتي، أنا ابن البادية الذي لا يرى الأفق
إلا بامتداده الرمليّ، لا بموجه، ولأنتي جهلت البحر، صار سؤال البحر
أكثر إغواءً.. أجهل عمقه، أجهل صمته، أجهل رائحته حين تتناهى في
المراكب، ومع ذلك ظلّ هذا المجهول يستدعيني كنداءٍ غامضٍ من زمنٍ
مُتخيلٍ لم أعشه، ولكنه يستنطقني.

انطلقتُ إلى هذا البحث من رغبةٍ في تفكيك الخيال الذي نسجته الأزمنة
حول البحر، أساطيله، موانئه، وشبله التي عبرتها المحاضرات بأحلامها
ودمائها وأشرعتها.. كان البحر بالنسبة لي أوسع المجاهيل، والمجهول هو
أول أبواب الحكاية.

المجهول الذي هو:

- الخوف الذي يُغوي.

فكان العنوان:

- البحر يضحك لي.

«البحر بيضك ليه»، أغنية قديمة كانت تتردد في رأسي وأنا أبدأ هذا الطريق، هي كلمات لأستاذي الشاعر والمسرحي المصري نجيب سرور، لا أتذكر لحنها بقدر ما أستعيد نبرة صاحبها، كأنها نداء بعيد من أعماق تجهلني وأجهلها.. تلك الأغنية كانت مدخلي الأول إلى تخيل البحر، لا إلى فهمه.

ولأنتي أشتغل «الرواية» بالأساس، اعتدت أن أرى العالم من خلال الخيال، من أحداث أنا صانعها، ويشرك كذلك، لا من خلال الخرائط، غير أن هذا البحث أخذني إلى الجهة الأخرى من السرد:

- جهة الوثيقة، حيث تغدو الحكاية أكثر حساسية، والخيال مطالبًا بأن يلبس عباءة المؤرخ دون أن يفقد نَفْس الحكاية.

السرد بالتوثيق، لتحلّ الحقائق مكان الخيال دون أن تنتزع من الخيال طاقته.

سؤال البحر قادني إلى استقصاء ما استطعت من الأبحاث والمراجع، وإلى تتبع الأفلام الوثائقية التي جعلتني أرى ما لم أره بعيني، ولم يكن ممكنًا تجاوز العقل الصناعي، الذي منحني أفقًا واسعًا للاطلاع والاستقصاء، وفتح لي من المصادر ما لم يكن متاحًا في المكتبات الورقية.

هكذا وجدت نفسي أكتب نصًا يتناوب فيه الراوي والمؤرخ، ويتقاطع فيه الواقع بالأسطورة، والمعلومة بالخيال، في محاولة لتقصّي أثر البحر لا كمكان جغرافي فحسب، بل كذاكرة إنسانية هائلة عبرت من خلاله الأمم، والديانات، والتجارات، والأحلام، ذلك أنه، وبلسان التاريخ وشهادته، فمنذ أن تعلم الإنسان ركوب الماء، تغبّر شكل العالم.. لم تعد الجغرافية قدرًا صامتًا، بل أصبحت معبرًا ومجالًا للصراع والمساومة.. كان البحر في بداياته لغزًا ومخافة، ثم تحوّل إلى طريق، ثم صار غاية في ذاته:

- من يملك الطريق يملك من يصل ومن لا يصل، ومن يذبل ومن يزدهر.

في التاريخ، لم تكن الممرات المائية مجرد فضاءات للتجارة والتنقل، بل كانت أوعية للسلطة، فبين ضفتي النيل قامت أول دولة مركزية منتظمة

عرفها الإنسان، وعلى شواطئ المتوسط تدافعت حضارات كبرى من أجل السيطرة على المرافئ والمزرى. كان الإغريق يدركون أن التفوق البحري هو تفوق سياسي، كما فهم الرومان أن من يحتكر البحر يكتب قانون العالم.

غير أن السيطرة على البحر لم تكن يوماً مسألة سفن فقط، بل كانت دائماً مسألة خيال سياسي، بل رؤية العالم بوصفه شبكة طرق يمكن فتحها أو إغلاقها، خنقها أو تحريرها، ولذا، فإن تاريخ الصراع على الممرات المائية هو:

- تاريخ البحث عن الهيمنة.

من هيمنة مدن صغيرة مثل صور وصيدا، إلى إمبراطوريات عظمى مثل بريطانيا، وصولاً إلى القوى المتصارعة اليوم في الخليج العربي، البحر الأحمر، البحر الأسود، شرق المتوسط، المحيطين الهندي والهادئ.

مع العولمة، ظن البعض أن السيطرة على الماء فقدت معناها، لكن العولمة لم تلغ الصراع، بل مأسسته، فالمر المائي اليوم لم يعد مجرد معبر للسفن، بل هو شريان لسلاسل الإمداد، ومستودع للطاقة، ومعبر لقوات الأساطيل، ومجال تنافس استخباراتي واقتصادي، ولذا فإن أي اضطراب في مضيق صغير يمكن أن يغير أسعار النفط، ويهز أسواق العالم، ويعيد رسم خرائط التحالفات.

إن هذا البحث ينطلق من فرضية أساسية مفادها أن:

- الذي يسيطر على الممرات المائية لا يسيطر على التجارة فقط، بل يضع يده على حركة التاريخ نفسها.

ولذلك، فهو لا يقدم سرداً زمنياً فحسب، بل يحاول تتبع منطق القوة الذي يتكرر، من معارك قرطاجة وروما في المتوسط، إلى صراع بريطانيا وفرنسا في مصر، إلى سباق النفوذ الأمريكي-الصيني اليوم على المحيط الهادئ.

سنتتبع هذا المسار عبر الانتقال من جذور الصراع في الحضارات القديمة،

إلى تحوُّله مع الإمبراطوريات البحرية الحديثة، ثم وصولاً إلى معادلات الطاقة والجغرافيا العسكرية في عالم اليوم، حيث لم يعد البحر فضاءً للعبور فحسب، بل أصبح ساحة حاسمة في تحديد شكل النظام الدولي القادم. هذا بحثٌ عن الماء، لكنه في العمق بحث عن السلطة والمعنى والمصير، عن الطريق الذي يربط المدن، لكنه يربط أيضاً مَنْ يحكم بمن يُحكم. هذا البحث، ليس بحثاً أكاديمياً بقدر ما هو محاولة لكتابة وثيقة بلغة الراوي، وهو:

- محاولة لاستعادة العلاقة الأولى بين الإنسان والمجهول، بين الموجة والنظرة الأولى إليها، حين لم يكن البحر بعدُ سوى فكرة مائية عن الخوف والعبور.

- البحر من حضاراته الأولى، إلى التنافس على ممراته وعلى شطآنه، بما حمل من احتضارات أمر ونشوة أمر أخرى.

كل ما أرجوه من القارئ، أن لا يعاملني بدلالة المؤرخ، بل بتسامح القارئ المنشغل مثلي بالسؤال.. سؤال القارئ الـ :

- متسائل.

المنشغل بالسؤال، مع تذكيره أن هذا البحث (إن جاز لي تسميته بحثاً، وقد اشتغلت عليه بالشراكة مع منتجات «العقل الصناعي» مُستثمراً خرائنه المعرفية) لا بد وأنه مُهدى إلى «المتوسط»، ذاك الماء الذي لم أخرج من ملحه أبداً ودون أن أدخله.

كل ماسبق، لا يُبغى أن الأفكار هي الجزء السهل، فيما تجسيدها لا بد ويكون:

- الجزء الأصعب.

الفصل الأول

الممرات المائية في نشأة الحضارات القديمة

لم يكن وجود الماء وحده كافيًا لظهور الحضارة، فالماء في ذاته حيادي؛ يمكن أن يكون سبب حياة أو سبب غرق، سبب وفرة أو سبب خراب، ما حوّل الماء إلى سلطة هو قدرة الإنسان على تنظيمه، ضبطه، توزيعه، تسخيرها، ومن هنا وُلدت الدول، فالأنهار الكبرى (النيل، دجلة والفرات)، ليست مجرد مجاري مائية، بل محاور لظهور أول شكل من أشكال الحكم، فحين يكون بقاء الجماعة مشروطًا بقدرتها على حفر القنوات، وردع الفيضانات، وبناء السدود، يصبح التعاون ضرورة، وتصبح الإدارة فنًا، وتتحول السلطة من فكرة عائمة إلى هندسة يومية للحياة.

وهكذا، فإن الدولة الأولى لم تولد من فلسفة ولا من عقد اجتماعي، بل من الطين والماء.

١- النيل: الماء الذي صنع وحدة السياسة

النيل ليس نهرًا عاديًا، هو نهر إيقاعي، يأتي في مواعده، يرتفع وينخفض بانتظام، كأن له ذاكرة مستقلة.. هذا الانتظام خلق شعورًا مبكرًا بأن الكون قابل للإدراك والتنظيم، فبدل أن يعيش الإنسان في فوضى الطبيعة، صار يعيش في نظام الماء، ومن هنا نشأت الدولة المركزية الفرعونية.

- سلطة هرمية، متراسة، تمتد على ضفتي نهر واحد.

إن توحيد مصر العليا والسفلى لم يكن انتصار قائد عسكري فقط، بل كان انتصار تصوّر واحد للنهر:

- نهر واحد، إذن سلطة واحدة.

ما الذي جعل النيل نواة للاستقرار؟

انتظام الفيضانات، انتظام المواسم، انتظام الحياة الاقتصادية، وفرة الإنتاج الزراعي، دولة قادرة على التخزين والإنفاق، مركزية جغرافية، مركزية سياسي.

النيل لم يصنع الدولة فقط، بل صنع فكرة العالم المتماusk، ومن هنا خرج مفهوم السلطة كضامن للحياة، لأكقاهر لها.

٢- دجلة والفرات: الماء بوصفه صراعًا لا ينتهي

على عكس النيل، كان دجلة والفرات نهريْن متقلبين: فيضانات غير منتظمة، مجاري متبدلة، أرض خصبة لكن صعبة التدبير، هذه الفوضى المائية خلقت شكلاً مختلفاً من السلطة، يصح معها عنوان: - السلطة بوصفها قسراً وتنظيماً قهرياً.

ولذلك ظهرت في بلاد الرافدين:

- مدن . دول متنافسة (أور، أكد، بابل).

- مشاريع ري ضخمة تتطلب عملاً جماعياً هائلاً.

- حكم يميل إلى المركزية الشديدة والانضباط العنيف.

كان على السلطة هنا أن تفرض النظام، لا أن ترعاه، فبينما كان النيل يعاَم المصريين معنى التناسق، كان الرافدان يعاَمان أهلها معنى الصراع.

- في مصر: الاستقرار يصنع السلطة.

- في الرافدين: الصراع يصنع السلطة.

هذا الاستخلاص القديم، المبني على قدم المثال، قد ينطبق على أيامنا هذه، فهذا أماننا مثالين:

- مصر، العراق.

مصر التسوية، الوسطية، مقابل العراق الانتحاري ودوران العنف.

هل يستدعي ماسبق بعض الإيضاح؟

- أظن نعم.

فالسطة لم تولد في التاريخ من الأفكار ولا من الكتب، بل ولدت من الأرض.. من الماء قبل كل شيء، فحين يعيش الإنسان قرب نهر، لا يكون النهر مجرد مورد، بل يصبح طبيعة للعالم، طريقة في التفكير، ونبرة في الروح، وهكذا اختلف الناس باختلاف أنهارهم.

على ضفاف النيل، كان الماء يأتي في موعده كما لو أنه عهد بين الطبيعة والإنسان، فيضانه سنوي ودقيق، هب الأرض خصبها بلا مفاجآت.. هذا الانتظام جعل الحياة هناك هادئة في جوهرها؛ الزراعة مضمونة، والمخاوف أقل، والسماء تبدو أقرب إلى الابتسام، ومع الزمن، نشأت السلطة بما يشبه هذا الإيقاع:

- سلطة أبوية، متسامحة أحياناً، صارمة أحياناً، لكنها تقوم على رتبة الزمن واستقرار الزراعة.

حاكم مصر في الذاكرة التاريخية يشبه نهره:

- منتظم، ثابت، يفيض ولا يندفع.

أما بين دجلة والفرات، فلم تكن العلاقة مع الماء علاقة طمأنينة.. على عكس النيل، كان دجلة والفرات نهريْن متقلبين:

- فيضانات غير منتظمة، مجاري متبدلة، أرض خصبة لكن صعبة التدبير. كانت الأرض تمنح وتبتلع، تبني وتدمر.. لا وعد هنا، ولا ضمان، كل موسم كان يمكن أن يكون نجاة أو هلاكاً.

هذه الفوضى المائية خلقت شكلاً مختلفاً من السلطة.. لم تكن السلطة خياراً تنظيمياً، بل ضرورة لحماية الحياة نفسها، هي سلطة يقودها القسر والتنظيم القهري، حيث تُصبح الإدارة ضبّاً دائماً للفوضى، ويصبح الحاكم سداً يقف بين الناس وبين كارثة تنتظر عند أول خطأ.

- أليس هذا حال العراق في ماضيها وحاضرها:

ربما نعم، يشبه العراق نهره في رجاله الذين بالغوا في العنف، من نبوخذ نصر بفتوحاته القاسية، إلى صدام حسين بقبضته الحديدية، مروراً بعنف عُدي وقُصي، وصولاً لأمرأ الفوضى بعد ٢٠٠٢.. جميعهم جارفون، لا يهدأون، يتركون خلفهم ماءً مضطرباً وتاريخاً لا يستقر.

لم يكن الإنسان في الرافدين بزرع فقط، كان يقاوم الماء كي يعيش.. كان يعمل ضد الزمن وضد احتمالات الانهيار، لذلك بدت السلطة هناك أقرب إلى اليد المرفوعة لا اليد الممدودة.. ممدودة إلى الصرامة لا الخنوع. إلى القانون الذي يفرض لا الذي يتوافق الناس عليه.

ومن هنا نفهم أن السلطة ليست شكلاً محجّراً، بل هي صدى الأرض.. هي الطفل الذي تُنجبه الجغرافيا قبل أن تُنظره الفلسفة.. كل نهر كان منهج حكم، كل مناخ كان روحاً سياسية، فالاستقرار يلد الطمأنينة، والاضطراب يلد الحراسة، والفرد الذي ينام قرب ماء يمكن التنبؤ به، ليس كالفرد الذي يعيش في عالم يستيقظ فيه كل صباح ولا يعرف إن كان الغد موسم حصاد، أم موسم غرق.

ربما لهذا، حين يسأل الإنسان اليوم عن الحرية والقيود، عن القسوة واللبن، عن الدولة بوصفها رعاية أو بوصفها قمعاً، تعود المسألة دائماً إلى أصل قديم، أصل لم نخلعه تماماً:

- الأرض التي سكنتها أجسادنا قبل أن تسكنها أفكارنا.

- الأرض التي كتبت فينا شكل السلطة، قبل أن نكتب نحن شكل التاريخ.

٣- من الماء إلى الإدارة... ومن الإدارة إلى الدولة

التحول الجوهري هو أن السيطرة على الماء استلزمت:

. معرفة دقيقة بالجغرافيا والهيدرولوجيا.

- تقسيم العمل.

- تنظيم السكن.

- إدارة الموارد والمخزون.

وبالضرورة نشوء البريرقراطية.

ومن هنا:

- بدأ الكتاب تسجيل الضرائب والمحاصيل.

- ظهرت الكتابة نفسها كأداة لإدارة الماء.

- نشأت القوانين لتنظيم الأرض والري والملكية.

وتحوّلت المدينة إلى كيان سياسي لا إلى تجمع بشري.

يمكن القول إن:

- الدولة الأولى لم تكن اختراعاً نظرياً، بل كانت آلة هيدروليكية، وهيدروليكية هنا، والتي لم أكن أعرف معناها، قادتني إلى التحقق من المصطلح لأكتشف بأن «الهيدروليكية» ماهي إلا الهيدروليك ، الذي يعني «عمر أو تقنية استخدام ضغط السوائل لإنتاج حركة أو قوة».

٤- الماء كمعنى للسلطة

عندما تنظر الحضارات القديمة إلى ملوكها، فإنهم لا يُمجّدون لأنهم فتحوا بلداناً بعيدة، بل لأنهم:

- أوقفوا الفيضان.

- منعوا الجفاف.

- حفروا قناة.

- بنوا سداً.

وهكذا مازال اسم بلقيس ملكة سبأ قد ارتبط بمجد السد الهائل الذي بنته.

أي أن معنى السيادة كان:

- القدرة على جعل الماء يستجيب للإرادة البشرية.
هذا التعريف سيبقى معنا طويلاً، وسنراه يتكرر لاحقاً حين تنتقل
السيطرة من النهر إلى البحر.
بالنتيجة:

- الماء ليس سبب ولادة الحضارة، بل تنظيم الماء.
- النيل أنتج دولة مستقرة تستند إلى انتظام الطبيعة.
- دجلة والفرات أنتجا سلطة مركزية صارمة تستند إلى مواجهة الطبيعة.
- من إدارة الماء وُلدت البروقراطية والكتابة والقانون.
- أصبح التحكم بالمجاري المائية هو الأساس الأول لفكرة السيادة.

الفصل الثاني :

البحر المتوسط بوصفه مسرحًا للتجارة والصراع

لم يكن البحر المتوسط مجرد مسطح مائي بين قارات، بل كان مسرحًا لتخلق الوعي بالعالم.

بحر صغير نسبيًا، لكنه مفتوح على آلاف السواحل والتلجان والجزر.. بحر لا يحكمه مركز واحد، ولا يمكن لأي قوة أن تبتلعه كاملاً.. إنه البحر الذي لا يُحتكر، ولذلك صار بحر المشاركة والصراع معًا.

في هذا البحر، ظهرت حضارة اختارت ألا تتهدد بجدد السيف، بل بجدد الإبحار، وكان اسمها:

- الحضارة الفينيقية.

١- الفينيقيون: البحر كجغرافيا بديلة عن الأرض

نشأت المدن الفينيقية (صور، صيدا، جبيل) على شريط ساحلي ضيق بين الجبال والبحر.

لم تكن الأرض كافية للزراعة أو لتأسيس دولة برّية واسعة، كانت الطبيعة تقول لهم:

- الأرض ليست لك، البحر هو وطنك.

فابتكروا السفينة كأداة نقل، بل ك أفق وجودي.

لم يذهبوا نحو البحر كخطر، بل كفرصة.

بينما كانت الحضارات النهرية تبني السلطة على ضبط الماء، كان الفينيقيون يبنونها على الانفتاح على المجهول.

٢- التجارة كقوة لا تحتاج إلى جيوش

كان سلاح الفينيقيين بسيطًا:

- شبكة موانئ تمتد من شرق المتوسط إلى غربه، من قبرص إلى قرطاجنة إلى سواحل إسبانيا.

- لم يحتلوا الشعوب بالقوة، بل ربطوها بعلاقات تبادل:

خشب الأرز

الأرجوان (صبغة الملوك)

الزجاج

الحبوب والمعادن

ثمر الأهم: الحروف.

كانت المدينة الفينيقية مرفأ قبل أن تكون إمبراطورية.

القوة هنا ليست، حدودًا تُرسم على الأرض، بل:

- مسارات تُرسم في البحر.

وهذه فكرة ستظل تتكرر لاحقًا عند:

البندقية، جنوة، هولندا، ثم بريطانيا.

٣- اللغة كأثر للبحر

الفينيقيون لا يُذكرون فقط بما أحضروه من بضائع، بل بما تركوه من بنية للثقافة:

- حروفهم: بسيطة، صوتية، مرنة، ستصبح أساس اليونانية.. كما اللاتينية.

ثم كل الأبجديات الأوروبية تقريبًا.

هنا تظهر فكرة بالغة الأهمية في تاريخ الصراع على الممرات المائية:

- من يسيطر على التبادل، يسيطر على المعنى.
والتبادل لا يعني فقط بضائع، بل مفاهيم، أسماء، أساليب تفكير، لقد
نشر الفينيقيون شيئاً أخطر من البضائع:
- وحدة ذهنية للعالم المتوسطي.

٤- قرطاجة: حين تحول التجارة إلى قوة عالمية

في غرب المتوسط تأسست قرطاجة، بدأت كمستوطنة تجارية للفينيقيين،
ثم تحوّلت إلى قوة بحرية كبرى، لكن قرطاجة لم تكن دولة إقليمية؛
كانت دولة موانئ:

- لحدود ثابتة.

- لاعمق بري.

فقط سلسلة عقد من المرافئ.

هذه البنية جعلتها قوة مرنة وخطيرة في آن:

مرنة لأنها لا تحتاج جيشاً ضخماً.

خطيرة لأنها تستطيع خنق التجارة المتوسطية.

وهنا يظهر لأول مرة في التاريخ سؤال سيعود لاحقاً مراراً:

أيهما أقوى؟

إمبراطورية المرافئ

أم

إمبراطورية البرّ والجيش؟

هذا السؤال سيتجدد في:

قرطاجة كما في روما، وكذا الحال في البندقية وكذلك مع القوى الأوروبية
كما حال بريطانيا، ألمانيا، أمريكا والصين اليوم.

٥- من البحر كتبادل إلى البحر كصراع

كان البحر بالنسبة للفينيقيين مساحة اتصال، لكن بالنسبة لروما لاحقًا سيكون مساحة سيطرة، وهكذا تنتقل الممرات المائية من فضاء علاقات إلى فضاء صراع، ومن شبكة تجارة، إلى شبكة جيوش، ومن السفينة كتاجر، إلى السفينة كقطعة أسطول عسكري، وهذا الانتقال سيحدد تاريخ المتوسط لألفي عام قادم.

وهكذا ف:

- الفينيقيون لم يبنوا إمبراطورية أرض، بل إمبراطورية مسارات.

- كانت السفينة عندهم هوية وليست وسيلة.

- التجارة صنعت شكلًا من القوة مختلفًا عن الجيش.

- البحر لم يكن مجرد طريق، بل جسر ثقافي ولغوي.

الصراع البحري اللاحق (قرطاجة / روما) لم يكن صراع مدينتين فقط، بل صراع نموذجين للعالم، وهو أمر يستدعي التوسع فيه.

الحرب بين قرطاجة وروما لم تكن مجرد صراع بين مدينتين على السيادة في البحر المتوسط، بل كانت مواجهة بين رؤيتين للعالم لاتلتقيان إلا للتصادم.

قرطاجة، ابنة البحر، كانت ترى الوجود شبكة من المعابر والمرافئ والتبادل؛ مدينة تنمو على الساحل وتمتد عبر الأمواج، علمها ميناء قبل أن يكون مدينة، علاقة قبل أن يكون حدودًا، وصفقة قبل أن يكون جيشًا.

كل شيء في روحها يتحرك، يتغير، يتنفس بحسب الريح، فالفينيقي ابن الطريق، لا يخشى المجهول بقدر ما يخشى الانغلاق، ولا يرى الوجود مُلْكَاً لأحد، بل مسرحًا لتجاورات لا تنتهي، أما روما فكانت ابنة اليايسة، الأرض الصلبة التي لا تستقيم إلا إذا رُسِمت حدودها وقامت عليها سلطة تحرسها.

كانت ترى العالم مساحة يجب تنظيمها قبل عبورها، وإخضاعها قبل فهمها.

لم تكن المرافئ وجهتها الأولى، بل الطرق التي تشق التراب مستقيمة نحو المركز، حيث القانون يمسك بالناس كما يمسك السيف بالأرض.. الإنسان في روحها مواطن قبل أن يكون تاجرًا، وجندي قبل أن يكون رحالة، وحارسًا لنظام يتقدم على رغباته وتجاربه. البحر بالنسبة للروماني ليس وعدًا، بل خطرًا لا بد من وضعه تحت هيبة الأساطيل.

وهكذا وقفت الرؤيتان متقابلتين:

- إحداهما ترى الوجود حركة وتبادلًا، والأخرى تراه أرضًا يجب أن تُدار وتُخضع.

كانت قرطاجة تبحث عن العالم لتمد معه علاقة، فيما كانت روما تبحث عن العالم لتفرض عليه مركزها. وفي هذا التباين العميق، وُلد صراع لم يكن فيه غالب ومغلوب بقدر ما كان صراعًا بين نمطين للإنسان نفسه، بين من يعيش العالم كميناء يتسع، ومن يراه كحد يجب أن يُثقل بالحراسة والقانون.

ثروة قرطاجة جاءت من التجارة، من المغامرة البحرية، من أن العالم يمكن أن يُدار بالعقود لا بالسيوف، حتى الحرب لديها كانت وسيلة، مؤقتة، تُشترى وتحسم وتُنسى، لذلك كانت جيوشها غالبًا من المرتزقة، تمامًا كما يستأجر التاجر سفينة أو قافلة.. الحرب ليست بيتها، بل غرفة عابرة في نزل الطريق.

أما روما، فقد نشأت في الداخل. في الحقول، بين الريّ والفصول.. الأرض هناك لا تتحرك، بل تنتظر من يجرسها ويحمل عبء بقائها، ومن هنا خرجت روح الجمهورية الرومانية:

- الانضباط، الولاء، القانون، والحدود التي يجب دفعها دائمًا خطوة أبعد.

أقول مجزن:

لهذا انسحقت الأولى تحت حراب الثانية، وانتصر الرومان على القرطاجيين، ليقول لنا التاريخ، بأن «الجمال» لا ينتصر على الدوام،

وإن كان «أجمل»، ولهذا أعادت قرطاجة النظر إلى نفسها فأنجبت «هانيبعل» لهزم روما هزيمة كل الذاكرة لها، متجاوزين ما آل إليه التاريخ في حربهما الثالثة..

لم يكن الروماني تاجرًا، بل جنديًا حتى لو لم يحمل سيفًا.. كانت الحرب جوهر كيانه لا مناسبة طارئة، وكان العالم بالنسبة له ليس تبادلًا، بل نظامًا. ليس ممّرًا، بل امتدادًا يجب السيطرة عليه.

حين اشتعل الصراع على صقلية لم يكن الأمر يتعلق بجزيرة.. كان يتعلق بما إذا كان العالم مرفأً أم حصنًا؟. ما إذا كانت العلاقة مع الآخر تقوم على المساومة أم على الإخضاع؟ ولحظة أن اصطدم النموذجان، كان لا بد أن يبدأ التاريخ أحد فصوله الأكثر قسوة.

في الحرب الثانية تجلت المأساة الكبرى.. هنيبعل الذي كان ابن قرطاجة الحق، ابن البحر، اختار طريق اليابسة، قاد جيشه عبر جبال الألب بفيلة الحرب، ليحدث الصدمة التي لن ينساها الخيال الأوروبي، وفي «كاناي» هزم روما هزيمة لا شبيه لها.

العالم كله ظن أن روما انتهت، لكن روما لا تنتهي حين هُزم جيشها، روما تنتهي فقط إذا استسلمت.. وهذا ما لم تفعله.

كان الفارق بين المدينتين هنا:

- قرطاجة تقيس الحرب بحساب الربح والخسارة، وروما تقيسها بحساب البقاء والفناء، ولذلك عادت روما وانتزعت من قرطاجة مستعمراتها وخنقتها اقتصاديًا ثم وصلت إلى أبوابها نفسها.

وفي الحرب الثالثة، لم تعد روما تحارب مدينة، بل كانت تحارب فكرة.

كانت تريد ألا تعود في التاريخ أمة ترى العالم طريقًا للتبادل لا حدودًا للسيطرة، لذلك حين انهزمت قرطاجة، لم تُترك مدمرة فقط، بل مُسحت.. سُويت بالأرض ونثر الملح في تربتها كي لا تنبت.. كان ذلك

إعلانًا لانتصار نموذج روما على نموذج قرطاجة، إعلانًا بأن العالم سيُدار من هذه اللحظة بالقوة، لا بالعلاقات.. بالقانون المسنود بالسيف، لا بالصفقة المضمونة بكلمة.

لكن السؤال يبقى، بعد أكثر من ألفي عام:

- أي عالم خسرناه حين اختفت قرطاجة؟ هل خسرنا فكرة أن البشر يمكن أن يلتقوا دون أن يخضع أحدهم الآخر؟ أن البحر يمكن أن يكون طريقًا لا حاجزًا؟ أن العلاقة لا تحتاج دائمًا إلى سلطة تحرسها؟ هل ما يزال في العالم مكان لتلك الروح التي كانت تقول:

- العالم واسع بما يكفي للجميع، ما دمنا نستطيع أن نتبادل؟ أم أننا لا نزال أبناء روما، نعيد إنتاج النموذج نفسه في كل عصر، ونبني عالمًا لا يتحرك إلا تحت ظل القوة؟

ربما السؤال ليس عن الماضي، ربما هو عن الآن، وربما، في زمن الاقتصاد الشبكي والعوالم الرقمية، بدأت قرطاجة تخرج من تحت الرماد بصمت، لتقول للعالم من جديد:

- البحر لا يزال ممكنًا. الطريق لا يزال مفتوحًا. المهم فقط أن نجرؤ على أن نراه.

الفصل الثالث:

قرطاجة وروما - البحر كروح والبر كقدر

لم يكن الصراع بين قرطاجة وروما صراعًا على مساحات الأرض، بل كان صراعًا بين صورتين للعالم:

- قرطاجة كانت تنظر إلى المتوسط بوصفه بحيرة واسعة للتبادل والتجوال.

- أما روما فكانت تنظر إليه بوصفه مركزًا يجب إخضاعه وتنظيمه.

لقد كانت المواجهة بينهما مواجهة نموذجين حضاريين:

- قرطاجة، مدينة وُلدت من السفن، وتمددت عبر المرافئ، وتتنفس بالمغامرة.

- روما، مدينة وُلدت من الأرض، وتمددت عبر الفتح، وتتنفس بالنظام والانضباط.

- لم تكن قرطاجة تريد أن تملك البحر، كانت تريد أن تبقى فيه، أما روما فكانت تريد أن يتحوّل البحر إلى ظلّ لجدرانها.

لم تكن لقرطاجة «أرض» بالمعنى العميق للكلمة، كانت أراضيها مجرد نقاط رسوّ وعبور.

قرطاجة ليست مدينة في المركز، بل شبكة تمتد على السواحل.. روحها ليست في القلاع، بل في الأمواج.. القوّة عندها موزعة، والثروة فيها متنقلة، والهوية عندها مرنة.

- إنها حضارة تعرف أن العالم لا يُمسك من مركز، بل يُمسك من المسارات.

ولهذا كانت السفينة رمزها الأسمى:

- خفيفة، ذكية، غير قابلة للثبات.. إنها حضارة تثق بالرحيل مثلما تثق بالبقاء.

- ماذا عن روما؟

روما؟ الوجود عندها بوصفه أرضًا وحدودًا، روما، على النقيض، كانت مدينة مرساة، ترى العالم من خلال البر، الحقول، الطرق البرية، الجيوش، الحصون، الحدود.

روما تفهم السيطرة من خلال:

- الاحتلال، التشريع، الدمج الإداري.. قوتها ليست في الحركة، بل في الترسخ، والبحر في نظرها، قوة يجب إخضاعها كما تخضع الأرض. البحر بالنسبة للروماني ليس بيتًا، بل:

- حاجز، خطر، مجال يجب جعله خاضعًا، تابعًا.

البحر عند روما يصبح امتدادًا للبر بعد أن يتم تروييضه.

الحرب بوصفها مواجهة بين تصورين للسيادة.

عندما اندلعت الحروب البونية، لم تكن مجرد حروب موارد، بل كانت اختبارًا للسؤال:

- من يكتب قانون العالم؟

- من يعبر أم من يسيطر؟

قرطاجة قالت: العالم شبكة علاقات.

روما قالت: العالم نظام يُدار من مركز واحد.

وهذا الفارق هو الذي جعل هانيبال — رجل البحر بالحس، بلجأ إلى عبور الجبال.. كان يريد أن يثبت أن الحركة يمكن أن تهزم الثبات، لكن، بينما كان البحر يعاين قرطاجة الانفتاح، كانت الأرض تعاين روما الصبر، وفي النهاية، القدرة على التحمل الطويل، هزمت القدرة على المناورة الواسعة، هكذا انتصرت روح البر على روح البحر.

ولكن ألا ينبغي أن أعطي فكرة مختصرة عن «الحرب البونية» لقارئ هذا

النص، وكان قد أحاط بها «حسبن مؤنس» في كتابه «حروب قرطاجنة وروما»؟

الحرب البونوية هي اسم الصراع الطويل الذي دار بين روما وقرطاجنة على النفوذ في غرب البحر الأبيض المتوسط.. امتدت هذه المواجهة قرناً ونيفاً من ٢٦٤ ق.م إلى ١٤٦ ق.م، وكانت واحدة من أكثر الصراعات تأثيراً في تشكيل تاريخ العالم القديم.. كانت قرطاجنة آنذاك قوة تجارية بحرية ثرية وذات نفوذ، فيما كانت روما قوة برية صاعدة تبني مؤسساتها باجتهد ونفس طويل.

بدأ الصراع في الحرب البونوية الأولى حول السيطرة على جزيرة صقلية، انتصرت روما في النهاية، وأدركت أنها لن تستطيع مواجهة قرطاجنة دون أسطول بحري قوي، فبنت أسطولها وتحولت تدريجياً إلى قوة بحرية أيضاً.

أما الحرب البونوية الثانية فهي الأشهر، وفيها لمع اسم هانيبعل، الرجل الذي بدا وكأنه يتجاوز الحدود البشرية. كان طويل القامة، عريض الكتفين، وعيناه تحملان وهج الحزم والشجاعة والذكاء.. شعره أسود كثيف، ووجهه خطه التعب والمعارك المبكرة، لكنه كان يجمل في قلبه عزيمة لا تعرف الانكسار.

قاد هانيبعل جيشه عبر جبال الألب مع الفيلة الضخمة، في رحلة تكاد تكون أسطورية، متجاوزاً الثلوج والجروف والمخاطر التي استسلم لها الآخرون. هزم الرومان في معارك عظيمة مثل كاناي، وكاد يضع روما على ركبتيها، لكن الرومان صمدوا بفضل قدرتهم على الاستنزاف الطويل، ونقلت المعركة إلى شمال إفريقيا بقيادة سكيبيو الإفريقي، مما أجبر هانيبعل على العودة إلى بلاده، لينتهي الأمر بهزيمته في معركة زاما سنة ٢٠٢ ق.م.

- وهكذا أبطال خيالنا، طالما كانوا من المهزومين (لمرينج أي من أبطال خيالي أبدأ).

وفي الحرب البونية الثالثة، كانت روما قد عقدت العزم على إنهاء التهديد القرطاجي تمامًا.. حوصرت قرطاجة وقاومت مقاومة بطولية، لكن الغلبة كانت لروما، التي دمرت المدينة عام ١٤٦ ق.م، فاختفت قرطاجة من التاريخ كقوة مستقلة، وبدأت روما في التحول إلى إمبراطورية متوسطة كبرى.

حين سقطت قرطاجة، لم يسقط ميناء فقط.. سقط شكل معين من الحرية، حرية أن يكون العالم مفتوحًا بلا مركز.. حرية أن تكون السلطة شبكة لا هرمًا.. حرية الانتقال بدل الاستقرار.

روما لم تكتفِ بالانتصار العسكري، أرادت إلغاء القرطاجية كفكرة:
- أحرقت المدينة.

- محت اسمها.

- حرثت أرضها، ونثرت الملح في تربتها كي لا تعود إلى الحياة.

كان ذلك إعلانًا رمزيًا:

- البحر لم يعد فضاءً للتجوال، بل أصبح البحر الإمبراطوري.

منذ تلك اللحظة، أصبح المتوسط:

طريقًا موحدًا، تحت سيادة واحدة، له شرطة واحدة، وقانون واحد.

البحر الذي كان أفقًا مفتوحًا أصبح بحيرة روما الخاصة، وبات من الصعب على الناظر إليه أن يتساءل:

- البحر يضحك ليه؟

ما جرى بين قرطاجة وروما لم يكن حدثًا تاريخيًا عابرًا، لقد رسم مسارًا طويلًا سيعود لاحقًا في:

- البندقية / جنوة.

- البرتغال / العثمانيين.

- بريطانيا / فرنسا.

- أمريكا / الصبن اليوم.

الصراع الأبدي هو نفسه، والسؤال هو نفسه كذلك:

- هل يُدار العالم من شبكة أم من مركز؟

- من مرافئ أم من عاصمة؟

- من بحر أم من برّ؟

- من حركة أم من ثبات؟

ومن ثمّ؟

- قرطاجة تمثل العالم كمسار.

- روما تمثل العالم كهيكل.

- انتصار روما كان انتصارًا لفكرة المركز الواحد.

- البحر تحوّل من فضاء حرّ إلى فضاء خاضع.

- هذا التحوّل سيعيد تشكيل الجغرافيا السياسية آلاف السنين، وسيجعل

السيف يجرّ عنق الشاعر.

الفصل الرابع :

الإمبراطوريات البحرية الكبرى - من المرافئ الفينيقية إلى الأساطيل البرتغالية والبريطانية

لا توجد مدينة تشبه البندقية، ليست مبنية على الأرض بل فوق الماء، ليست لها ضواح ولا ريف يسندها ولا جيش بري يحمها، مدينة علقت نفسها بين الماء والسماء، كأنها تقول للعالم:

- السلطة يمكن أن تُبنى من الممرّ لا من المساحة.

البندقية ليست دولة كغيرها، إنها مرفأ صار دولة، أو بالأحرى دولة صارت مرفأ.

بين القنوات والأرخبيلات والبحيرات الضحلة، البندقية غير قابلة للغزو بالأساليب التقليدية، الجيوش البرية تغرق قبل أن تصل، الأساطيل الكبيرة لا تستطيع المناورة في المياه الضحلة، والأعداء لا يعرفون جغرافيتها المائية.

لقد صنعت المدينة من الماء جدارًا، ومن الجدار صنعت سيادة.

بينما كانت روما تقول:

- السيادة في الأرض.

كانت البندقية تقول:

- السيادة في الممر.

كانت البندقية كاثوليكية في الدين، لكنها كانت تتاجر مع المسلمين، وكانت جمهورية، لكنها كانت تعقد صفقات مع الملوك، وكانت مجرد مدينة، لكنها كانت تحكم طرق التجارة بين الشرق والغرب، لم يكن لديها

مبدأ واحد أعلى من استمرار المعمر.

- في نظر البندقية، لا عدو دائم، ولا صديق دائم، فقط طريق دائم.

كانت وفية لشيء واحد:

- التدفق.

وهنا تكمن عبقريتها.

- الأسطول ليس جيشًا... بل جهاز تنفس.

البندقية لم تصنع سفنًا للحرب أولاً، بل للتجارة، وحين احتاجت إلى الحرب، لم تغبّر نموذج السفينة، بل غبّرت نيتها.

السفينة في البندقية، تحمل البضائع، تحمل الجنود، تحمل الرسائل، تحمل المعلومات.

- إنها مركز أعصاب الدولة، تمامًا كما كانت القافلة في الصحراء مركز أعصاب القبيلة.

البحر عندها ليس امتدادًا خطرًا، بل مكانًا منزليًا.

- البندقية كجهاز إداري.

ربما كانت البندقية أول دولة حديثة بالمعنى الحقيقي، سجلات دقيقة، محاكم منظمة، مالية مستقرة، علاقات خارجية ممتنجة، ودبلوماسية مكتوبة.

إنها ليست دولة تعتمد على الفتوحات، بل على التوازن.

لم تكن تسعى للسيطرة على الشرق، بل للسيطرة على طريق العبور إليه.

كانت تدرك أن من يسيطر على الطريق، لا يحتاج لامتلاك الأرض.

- هذه الفكرة ستصبح لاحقًا قلب العقل البريطاني.

- البندقية كفلسفة.

إذا كانت روما قد قالت: «العالم هرم وله رأس واحد»، فإن البندقية قالت: «العالم شبكة».

وإذا كانت قرطاجة قد سقطت لأنها اعتمدت الحركة دون صرامة، فإن البندقية نجت لأنها ربطت الحركة ب النظام.

إنها (البندقية) هي قرطاجة التي نجت من مصيرها.. مدينة بحرية، لكنها دقيقة، مرنة، دون أن تفقد صفة «صلبة في الحسابات»، مفتوحة، ومحكومة بنظام معقد.

من البندقية إلى الإمبراطوريات الكبرى.

حين بدأ العالم يتوسع وراء المتوسط، نحو الأطلسي، ثم نحو المحيط الهندي، ثم نحو العالم الجديد، انتقل نموذج البندقية إلى جنوة، ثم البرتغال، ثم هولندا، ثم بريطانيا، وصولاً إلى الولايات المتحدة اليوم، فالعالم لم يربث روما وحدها.

- لقد ورث أيضًا البندقية.

في الخلاصات فإن:

- البندقية ليست مدينة على البحر، بل مدينة من البحر.
- السلطة هنا ليست في الأرض، بل في العبور والسيطرة على الطرق.
- الأسطول جهاز سيادي، لا مجرد قوة عسكرية.
- التجارة نظام سياسي بحد ذاتها.
- البندقية ليست لحظة تاريخية، بل نموذج للعالم الشبكي الحديث.

الفصل الخامس:

البرتغاليون ورحلات الاكتشاف - الإنسان في مواجهة المجهول

حين انطلقت السفن البرتغالية نحو الأطلسي، لم تكن تعرف سوى شيء واحد:

- أن البحر يمتد بلا نهاية.

لم تكن هناك خرائط موثوقة، ولا ضمان للعودة، ولا معرفة بما ينتظر البحارة بعد الأفق.

كان الأفق نفسه خصماً.. لقد كانت رحلة ضد الخوف.

فما الذي يجعل أمة صغيرة وفقيرة في أقصى غرب أوروبا، أمة لا أرض لها تُذكر، ولا نفوذ سياسي كبير، هي التي تقرر أن تبدأ أكبر تحوّل في تاريخ الممرات المائية؟

الجغرافيا بوصفها قدرًا يحفز المغامرة:

البرتغال شريط ضيق من الأرض، ظهره إلى أوروبا وصدره إلى الأطلسي لا مجال للتوسع البرّي:

شمالاً قشتالة، شرقاً مملكة إسبانيا الوليدة، جنوباً البحر المتوسط المحتكر من القوى الإسلامية آنذاك.

- لم يكن أمام البرتغال إلا الماء الذي لا حدود له.

لقد كان البحر بالنسبة للبرتغاليين مخرجًا من الخناق الجغرافي، جسر نجاة، لا بجمرة خوف:

- أرض قليلة .. بحر كثير.
- موارد محدودة .. فضاء مفتوح.
- ضيق العالم .. اتساع المجهول.

ولذلك:

- كان البحر قدراً لا خياراً.

ولكنه القدر الذي يخافه جبرانه، ويحتاط منهم بترسانات دفاعية، لقد حكمت معمارية لشبونة بعض الحكاية، حكاية الترسانة البرتغالية.

ربما ستكون معمارية «لشبونة» واحدة من نماذجه أو لنقل نموذجها، فقد بُنيت مدينة لشبونة كمدينة متاهة، لا صدفة في ذلك ولا نزوة معمارية.

كانت المتاهة درعاً وجداراً من وهم، يخفي المدينة عن العيون القادمة من البحر، عن البحارة الذين قد يكتشفون طريقها فيعودون إليها غزاة.. الأزقة الضيقة، المتشابكة، التي تتحد ثم تصعد، لم تكن وليدة الجمال وحده، بل وليدة الخوف أيضاً، خوف المدينة من أن تُكتشف، من أن يُفكَّ سرّها كما يُفكَّ لغز بحرٍ لم تُعرف أعماقه بعد.

وهكذا، كانت لشبونة متاهة لتضليل الغريب، ومأوى للأهل، مدينة تحفظ نفسها في غموضها.

لكن ما بدا حيلة دفاعية تحوّل لاحقاً إلى قدر بحري، فمن بين تلك الأزقة الملتوية، خرج أسطول البرتغال العظيم، كأنّ المتاهة نفسها أنجبت البحر. رجالها الذين كبروا في طرقٍ لا تُفضي إلى نهاية، حملوا في صدورهم توقفاً لاكتشاف النهايات.. أبناء مدينة خائفة من الغزو صاروا غزاة البحار، يبحرون نحو المجهول لا بحثاً عن أعداء، بل عن يقين يليق بمن عاشوا في مدينة تُخفي وجهها.

وهكذا انقلبت المفارقة:

المتاهة التي صُنعت لتمتع الاكتشاف، أنجبت أمة من المكتشفين.. من داخل أزقة لشبونة الملتبسة خرجت البوصلة، ومن قلب الضياع تشكل الطريق. لقد كانت لشبونة، في جوهرها، معادلة معكوسة:

- كما احتمت من العالم، ازداد العالم اتساعاً على يد أبنائها.

الأمير هنري الملقب بـ «البحار»، لم يكن بحاراً، بل كان صانع المحام البحر.

فهم شيئاً لم يفهمه العالم من قبله:

أن السيطرة على البحر تبدأ من المعرفة لا من الأسطول، فأسس:

- مدارس الملاحة.

- ورش بناء السفن.

- أرسيفاً للخرائط والملاحظات البحرية.

- مرصداً فلكياً لمعرفة الاتجاهات.

لقد كان يصنع الخريطة قبل أن توجد، والخريطة ليست رسماً بل تصوّر للعالم، ومن يملك تصوّراً للعالم، يملك قدرة السيطرة عليه.

- هل نضيف بعض المعلومات عن هذه الشخصية التي رست في مراكب

التاريخ؟

- حسناً:

هنري الملقب بالبحار، وُلد عام ١٣٩٤ في بورتو بالبرتغال، ويُعدّ أحد رواد عصر الاكتشافات الجغرافية الأوروبية.. لم يكن بحاراً فعلياً، بل كان راعياً للمستكشفين ومُلهماً لرحلاتهم. أنشأ مدرسة للملاحة جمعت علماء وفلكيين ورسامين للخرائط، فأصبحت مركزاً للمعرفة البحرية في زمانه.. تحت رعايته انطلقت البعثات البرتغالية على الساحل الغربي لأفريقيا، فاكتشفت جزر ماديرا والأزور ورأس بوجادور، مما مهد الطريق

قيام الإمبراطورية البحرية البرتغالية.. كان يسعى إلى توسيع التجارة ونشر المسيحية ومحاصرة العالم الإسلامي من الجنوب.. توفي عام ١٤٦٠، لكنه ترك إرثًا جعل البرتغال بوابة أوروبا إلى البحار البعيدة.

- معه باتت السفينة البرتغالية جسداً، يخوض تجربة الوجود.

السفينة البرتغالية - الكارافيل - لم تكن سفينة حرب، كانت سفينة محسوبة بحكمة:

- خفيفة بما يكفي لمواجهة الرياح.

- عالية بما يكفي لتحمل الأمواج.

- صغيرة بما يكفي للدخول في أنهار غير معروفة.

- سريعة بما يكفي للهروب عند اللزوم.

إنها سفينة المتردد الشجاع

كان البحّار فيها يعيش على الحافة:

- حافة الجوع.

- حافة العاصفة.

- حافة الجنون.

لكنها كانت السفينة التي تغامر لتعود.

الخوف كرفيق دائم - وتكنيك السيطرة عليه

لم يكن الخوف أمرًا عابراً، كان المادة اليومية في حياة الملاحين، ظلام لا نهاية له، أساطير عن وحوش في البحر، دوامات، أمواج أعلى من الصواري، سفن لا تعود أبداً، بجارة يفقدون عقولهم عند اللامرئي، وكان الموج يختبر قوة الروح لا قوة البدن.

لكن البرتغاليين تعلموا:

- قراءة الرياح.

- قراءة السماء.

- قراءة حركة الأمواج كما تُقرأ اللغة.

كان البحر كتابًا، ومن ينجو هو من يتعلم قراءته.

- لحظة الوصول إلى الغرب الأفريقي: بداية العالم الحديث

عندما تمكنوا من الالتفاف حول رأس بوجادور، وهو كان يعتبر «نهاية العالم» انكسرت أسطورة الخوف.

وفجأة:

البحر لم يعد مجهولاً.. الأفق لم يعد نهاية.. العالم أصبح قابلاً للفتح.
هذه اللحظة ليست جغرافية فقط، إنها لحظة تغيّر نفسي في علاقة الإنسان بالكون.

وَمَا كَانَ مِنْ حَقِّ «غاليليو غاليليه» أَنْ يَخْبِطَ الْأَرْضَ بِقَدَمِهِ وَيَصْرُخُ:
- إنها تدور.

كان من حق هنري، الملقّب بالبحّار أن يهمس للأمواج:

- انتهى عصر العالم كما هو، وبدأ عصر:

العالم كما يمكن أن يكون.

من المغامرة إلى النظام البحري:

بعد أن تعلّم البرتغاليون عبور المجهول:

- وضعوا محطات بحرية (مراكز إمداد).

- سيطروا على سواحل أفريقيا.

- فتحو الطريق البحري إلى الهند.

- ثم وصلوا إلى الشرق الأقصى.

وهنا ينتقل البحر من:

- حيز المغامرة إلى حيز النظام.

ومن:

- الخوف إلى السيادة.

هذا التحول هو إعلان ولادة العصر البحري للعالم.

وهكذا وفي الخلاصة :

- البحر بالنسبة للبرتغاليين كان ضرورة وجودية لارتقاء.

- المعرفة كانت السلاح الأول، قبل السفينة.

- السفينة كانت تجربة جسدية وروحية في مواجهة المجهول.

- لحظة تجاوز الخوف هي نقطة ولادة العصر العالمي.

- البحر تحول من نهاية العالم إلى أفق العالم.

الفصل السادس:

هولندا وبريطانيا - حين تحوّل المرافئ إلى إمبراطوريات

هولندا: المرفأ الذي أصبح دولة.

كانت هولندا أرضاً منخفضة تستردّ نفسها من البحر، أرض على قشرة ماء، تبني الياسة بدل أن تمشي فوقها، لم تملك ثروات طبيعية، ولا جيوشاً كبرى، ولا مساحات واسعة..

كانت:

- مدينة-مرفأ، أو مرفأ-مدينة لافرق.

لكنها امتلكت شيئاً أخطر من القوة، وأعني هنا «الثقة بالسوق» فكانت أمة التجار، ومن هلك التجارة، يستطيع أن يشتري الحرب.

في أمستردام:

- السفن تأتي من كل مكان.

- البضائع تتقاطع مثل الحكايات.

- العملات تحوّل مثل الماء.

- اللغات تتصادم ثم تتفاهم.

والربح يصبح أكبر من الهوية.

هنا ظهر لأول مرة مفهوم:

- أن العالم سوق واحدة

- السوق لا يعرف الدهن، ولا القومية، ولا النسب.

- السوق لا يريد سوى الربح.
وهكذا، وُلدت العولمة الأولى.

ولادة شركة الهند الشرقية — حين يصبح التاجر دولة:

كانت هولندا في أواخر القرن السادس عشر تبحث عن طريقها الخاص إلى الثروات الشرقية بعد أن انفصلت عن الإمبراطورية الإسبانية ودخلت في صراع اقتصادي مرير مع البرتغال، التي كانت تحتكر طرق التجارة مع الهند وجزر التوابل في الشرق، ومع ازدهار مدنها التجارية مثل أمستردام وروتردام، بدأ التجار الهولنديون بمولون رحلات بحرية إلى آسيا بحثًا عن طريق بديل وعن فرصة لكسر الاحتكار البرتغالي، ومع كثرة هذه الرحلات وتنافسها، رأت الحكومة الهولندية أنه من الأفضل توحيدها ضمن كيان واحد قادر على تنظيم التجارة وحماية المصالح الهولندية، فصدر عام ٢٠٦١ مرسوم بإنشاء شركة الهند الشرقية الهولندية.. كانت هذه الشركة أول كيان تجاري عابر للقارات يمتلك صلاحيات سياسية وعسكرية، إذ مُنحت حق احتكار التجارة باسم الدولة الهولندية في آسيا، وحق توقيع المعاهدات، وامتلاك السفن والجيوش، وحتى إعلان الحرب، ومن هنا يمكن القول إن ولادة الشركة كانت ثمرة مباشرة لطموح هولندا البحري والتجاري في مرحلة صعودها كقوة استعمارية جديدة، فالشركة لم تكن مجرد مشروع اقتصادي بل كانت أداة لتوسع هولندا وبناء نفوذها الإمبراطوري في الشرق.

كانت الشركة:

- جيشًا، أسطولًا، جهاز تجسس، محكمة، سلطة ضريبية، أسلوب حياة.

لقد منحتها الدولة الهولندية حقًا لم تمنحه دولة لأي كيان قبلها:

- حق إعلان الحرب وعقد السلام.

- أي أن الشركة كانت دولة بلا جغرافيا.

- وجودها ليس في الأرض، بل في الممرات المائية.

الشركة لم تُقاتل من أجل الأراضي، بل من أجل: مضائق، موانئ، جزر، مراكز عبور، مواضع إعادة التزويد بالماء والمؤونة.

لم تكن تريد السيطرة على الشعوب، بل على حركتها، والذي يتحكم بالحركة، يتحكم بالحياة الاقتصادية.

بريطانيا تدخل المسرح من البحر كحدود، إلى البحر كهوية.

إنجلترا نظرت إلى هولندا بدهشة أولاً، ثم بحسد، ثم بتفهم، كانت إنجلترا جزيرة، والجزيرة لا تحيا بالجيوش البرية، الجزيرة تحيا بالبحر، وفهمت لندن الحقيقة الكبرى، وهي :

- أن البحر ليس فراغاً بين القارات، بل شبكة تربطها.

- وأن السفن ليست أدوات نقل، بل أدوات حكم.

ومن هنا تبدأ بريطانيا ببناء: ترسانات سفن، موانئ محصنة، مدارس ضباط بحرية، أسطول دائم لا يُسرح.

هكذا تتحول الدولة إلى سفينة، والأسطول إلى حدود وطنية.

- من هولندا إلى بريطانيا — انتقال مركز العالم

لم تسقط هولندا بالسلاح، سقطت بالديون، ولكن كيف كان لها هذا السقوط؟

نعم، سقوط هولندا لم يكن عسكرياً بل اقتصادياً؛ إذ كانت في القرن السابع عشر إمبراطورية تجارية ضخمة، اعتمدت على القروض لتمويل توسعها وحروبها، ومع الوقت، أثقلها الدين العام، وتحول رأس المال الهولندي إلى تمويل الدول الأخرى بدل الاستثمار في الداخل، ففقدت

قدرتها على المنافسة والإنتاج، وهكذا انهارت قوتها لانهزيمة عسكرية، بل بتآكلها المالي من الداخل.

حينذاك بدأت بريطانيا تسيطر على خطوط التجارة الأطول، حدث هذا ما بعد أن خسر الهولنديون قدرتهم على تمويل أسطولهم، وتراجعت أسعار غلالهم، وارتفعت أسعار الفائقة، لتتحول مرافئهم إلى أطلال رسائل قديمة، وهكذا انتقل مركز العالم من أمستردام إلى لندن.

- لم يُطلق على أسطولهم طلقة واحدة، لقد أسقطته امبراطوريته بفعل «الجنرال دفتر الحسابات»، والفواتير المالية.

مع هذا التحول والانحدار الهولندي، ظهرت شركة الهند الشرقية البريطانية، وهي الشركة الـ:

- أكثر تنظيمًا.

- أكثر قسوة.

- وأكثر صبرًا على الزمن.

هذه الشركة لن تكتفي بالموانئ:

- ستسيطر على الهند كاملة.

- وستنشئ جيشًا من السكان المحليين.

- وستحكم باسم «التاج» ثم تُسلم الحكم للتاج.

لم تعد الشركة أداة دولة، أصبحت الدولة أداة شركة.

الفصل السابع:

القرن البريطاني — الأسطول بوصفه اقتصادًا لاجيشًا

لم تكن بريطانيا بحاجة إلى أن تملك العالم، كانت تحتاج فقط إلى ضمان حركة العالم، أي أن السفن تتحرك، والموانئ تعمل، والبضائع تصل، والضرائب تجري، والشركات تبيع وتشتري.

لقد فهمت بريطانيا مبكرًا القاعدة التي ستصبح لاحقًا أساس العولمة: القوة ليست في امتلاك الأرض، بل في التحكم بالممر الذي يصل بين الأراضي، فأصبحت البحار عملتها السياسية.

- الممر المائي بوصفه شريان الاقتصاد.

إذا كان الاقتصاد هو دم الأجساد الاجتماعية، فإن الممرات المائية هي شرايين هذا الدم.

- من لا يتحكم بالبحر، لا يتحكم بالتجارة.

- ومن لا يتحكم بالتجارة، لا يتحكم بالأسعار.

- ومن لا يتحكم بالأسعار، لا يتحكم بقيمة العملة.

- ومن لا يتحكم بالعملة، لا يتحكم بالسياسة.

وهكذا تحولت بريطانيا من جزيرة إلى قلب العالم المالي.. وهكذا ف:

- الأسطول ليس جيشًا — الأسطول هو شبكة توزيع.

كانت الدول القديمة تفهم القوة بمعناها الأرضي: «الأسطول هو قوة الدولة الصاعدة من خارج أثار الدولة القديمة، وهو الأثاث المؤلف من قلاع وحصون وجيوش».

لقد انتقلت بريطانيا إلى القوّة ولكن:

- عبر السفن.

فالسفينة ليست سلاحاً فقط، إنها منظومة اقتصاد مستمرة.

الفحم: القلب الأسود الذي يصنع الشمس البريطانية.

لكي تتحرك السفن البخارية، تحتاج إلى فحم، ولكي يظل الفحم فعالاً، تحتاج السفن إلى محطات إمداد موزّعة، وإلى طرق آمنة، وموانئ يمكن الوثوق بها، لذلك انتشرت بريطانيا عبر العالم كما ينتشر النظام العصبي، نقاط صغيرة لكنها تتحكم بكل الجسد:

. من صحرة عدن في باب المندب، إلى سنغافورة في مضيق ملقا، إلى جزر فوكلاند في جنوب الأطلسي، إلى قبرص ومالطا في المتوسط
كانت هذه ليست قواعد عسكرية فقط:

- كانت محطات قلب اقتصادي.

وكانت الأسطول بوصفه تأميناً بحرياً عالمياً، فكل تجارة تحتاج إلى أمان وتأمين ووضوح في مساراتها.

بريطانيا وفّرت هذه الشروط لنفسها وللآخرين مقابل الخضوع، فأصبح العالم مُجبراً على:

- استخدام السفن البريطانية

- المرور بالممرات البريطانية

- قبول الأسعار التي تحددها لندن

- دفع رسوم التأمين للشركات البريطانية

هكذا تولد الإمبراطورية المالية:

- السفينة نفسها تتحول إلى عملة تبادل.

لندن: المرفأ الذي أصبح ميزان العالم.

لم تنتصر بريطانيا في البحر فقط، انتصرت في المصرف حين أصبحت السفن تحت علمها، فتحولت لندن إلى:

- مركز أسعار المعادن

- مركز تمويل السفن

- مركز نقل التأمين البحري

- مركز سعر الفائدة العالمي

كل رحلة بحرية في العالم كانت تُحسب في دفاتر لندن، وهكذا لم يعد البحر مجرد طريق، بل أصبح البحر دفتر حساب وطابعة نقود.

- الاستعمار ليس استيلاءً على الأرض — بل على الحركة

من يسيطر على البحر فإنه:

- يتحكم بوصول الغذاء.. يتحكم بوصول المواد الخام.. يتحكم بصادرات الشعوب.. يتحكم بقدرتها على النمو.

وهكذا، كانت بريطانيا تستطيع أن تخنق أو تُنعش أي دولة، ليس عبر الجيوش، بل عبر إغلاق أو فتح الممرات، هذا هو جوهر الإمبراطورية البحرية:

- السيطرة على الحركة لا على المكان.

الفصل الثامن:

قناة السويس — الكوكب يضيق فجأة

كان العالم واسعًا، واسعًا لدرجة أن البحارة كانوا يموتون قبل أن يتمكنوا من الالتفاف حوله، وكان البحر يربط الشرق بالغرب عبر رحلة تُقاس بالأعوام.

ثمر، فجأة:

ظهر خط واحد على الخريطة، خط مستقيم يزيل ما كان يبدو أبدًا:

- الدهشة.

- المسافة.

- وطول الزمن.

ذلك الخط اسمه: قناة السويس.

الفكرة التي وُلدت قبل الإمكان:

لم تكن قناة السويس مشروعًا هندسيًا فقط، كانت فكرة قديمة، سبق وتناولها جمال حمدان في كتابه «شخصية مصر»: دراسة في عبقرية المكان»، ليؤكد الرجل بأن القناة كانت تحقيقاً لفكرة استراتيجية قديمة حلم بها الفراعنة والفرس والعرب والفرنسيون.. فكرة حاول الفراعنة تنفيذها، ثم الإسكندر، ثم الرومان، ثم نابليون، لكن الزمن لم يكن قد نضج بعد.. لقد كانت الفكرة سابقة لعصرها، وكان على العالم أن يصل إلى لحظته المناسبة:

- حاجة أوروبا للشرق الحريري والتوابل ثم لاحقًا القطن.

- انتقال مركز التجارة من البحر المتوسط إلى المحيطات.

- الثورة الصناعية التي تحتاج زمنًا أسرع لنقل الفحم والمواد الأولية.

هكذا، لم تولد القناة من الماء، بل من سرعة الزمن.

مصر — الجغرافيا التي صنعت التاريخ دون أن تحكّمه.

مصر كانت ولا تزال بَرًا ينظر إلى البحر بقلق.. نهر داخلي عظيم، وجهة بحرية تتلقى الرياح من كل جهة، لكن موقع مصر لم يكن موقع دولة فقط،

بل مفصل حركة، إنها:

- الكتف التي وصل بها العالم نفسه.

- نقطة التقاء ثلاث قارات.

- أقرب قوس بين محيطين.

- القصيدة التي كتبها النيل ثم وقعها البحر.

بل، من يملك مصر، لا يملك أرضها فحسب، يملك العبور عبر العالم.

دي لسبس — رجل قرأ الزمن لا الهندسة.

لم يكن فرديناند دي لسبس عبقرًا في البناء، كان عبقرًا في الإقناع، فهم شيئًا أساسيًا وهو:

- أن الدول تتحرك بالرغبة قبل المصلحة، فأقنع الخديوي سعيد بالحم

والحم، إذا وُضع داخل قلب حاكم، يصبح ممّرًا قابلاً للحفر.. هكذا بدأ المشروع لا بآلة، بل باللغة.

القناة بوصفها اختصارًا للتاريخ.

قبل القناة، كان على السفن أن تلتف حول رأس الرجاء الصالح، رحلة طويلة، ممتة، مليئة بالعواصف، وكانت أوروبا تحتاج إلى الشرق ولكن الزمن كان خصمها.

بعد القناة، اختُصر الطريق البحري بين أوروبا والهند بآلاف الكيلومترات، لم يعد الزمن عقبة، صار العالم فجأة أصغر.. القناة لم تختصر المسافة فقط

بل أعادت كتابة خريطة القيمة في العالم.

بريطانيا تفهم اللعبة، واللعبة ليست في الحفر بل في الحراسة.

لم تكن بريطانيا تريد بناء القناة، كانت تريد السيطرة على من يمرّ عبرها، لذلك دخلت بثقلها المالي، ثم بثقلها العسكري، ثم بثقلها السياسي، وفي سنة ٢٨٨١ لم تعد مصر تملك القناة في أرضها بل صارت القناة تملك مصر، فلقد أصبحت القناة، حدودًا سياسية لا ممرًا مائيًا.

أدى افتتاح قناة السويس إلى:

- عودة البحر المتوسط إلى مركز التجارة.
- تراجع أهمية طريق رأس الرجاء الصالح.
- ازدهار موانئ مثل الإسكندرية وبورسعيد.
- صعود مصر بوصفها بوابة الاقتصاد العالمي.
- دخول العالم في مرحلة الاعتماد المتبادل السريع.

لكن هذا أيضًا يعني أن من يسيطر على القناة يستطيع خنق عالمه بأكمله خلال ساعات، وهكذا ولدت لحظة هشاشة العالم.

الفصل التاسع:

من قناة السويس إلى البترول — شرايين الحياة تتحرك ببطء

بعد أن شقَّ الإنسان قناة السويس، بدأ العالم وكأنه ينظر إلى نفسه من جديد، لم تعد المسافات تحدّد الوقت الذي يحتاجه الإنسان لبلوغ الآخر، بل أصبح البحر أداة للزمن نفسه، الممرات المائية لم تحوّل بين ليلة وضحاها إلى مناطق استراتيجية، بل تكوّنت مع الزمن بوصفها شرايين حياة، تحرك البضائع ببطء في البداية، ثم تعالمت الدول كيف توزّع قواتها حول هذه الشرايين، ثم اكتشف التجار كيف يربطون بين نقاط البداية والنهاية بطرق متعددة، ثم دخلت الجار في زمن «الطاقة».

هنا يبدأ صعود مفهوم جديد تحمله «الطاقة» والطاقة هنا ليست مجرد مورد، بل نبض هذه الشرايين.

القناة تنفّس مع التجارة، والتجارة تنفّس مع الطاقة.

في البداية، كانت السفن لا تزال تحمل الحرير والتوابل والقطن، لكن بعد الثورة الصناعية، بدأ العالم يحتاج لشيء أكثر ثباتًا وقوة:
- الفحم أصبح المحرك الجديد.

بعدها النفط أصبح شريانًا أكثر حيوية.

قناة السويس لم تتوقف عن لعب دورها، لكنها صارت ممراً للطاقة لا للبضائع فقط، وهكذا بدأ الإنسان يكتشف أن التحكم بالممر المائي يساوي التحكم بنبض الاقتصاد العالمي.

التحول التدريجي: من الشحن إلى الطاقة.

لم يكن الانتقال مفاجئًا:

في البداية، السفن لا تزال تستخدم الفحم، وكانت المحطات تتوزع على طول الممرات البحرية، ثم جاء النفط، وأصبحت القنوات والموانئ بحاجة إلى تخزين، نقل، وتأمين مستمر، ومع كل انتقال، تعلمت الدول أن السيطرة على الممرات تعني السيطرة على حياة الدول، وليس مجرد تحريك السفن.

الاقتصاد أصبح تنفس البحر، والأسطول أصبح قلبًا ينبض في شرايين التجارة والطاقة.

- البترول: سائل الحرب والاقتصاد

مع اكتشاف النفط في الشرق الأوسط، أخذت القناة بعدًا جديدًا، لقد أصبح التحكم بالممر تحكمًا بالمصير الاقتصادي للغرب والشرق معًا، ومن هنا بدأت الصراعات الحديثة على الممرات المائية تتخذ أبعادًا مختلفة عن الماضي:

- لم تعد المعركة فقط على السفن أو الموانئ، بل على حركة الطاقة نفسها.

الانتقال ببطء: من القناة إلى العصر الحديث.

الانتقال إلى القرن العشرين جاء كعملية تراكمية:

- القناة أعادت تشكيل موازين القوى في المتوسط.

- اكتشاف النفط أعطى القناة بعدًا اقتصاديًا جديدًا.

الأساطيل التي كانت تحمي التجارة أصبحت الآن تحمي مصادر الطاقة الحيوية.

كل خطوة كانت أصغر، أبطأ، لكنها أكثر تأثيرًا من أي قفزة تاريخية سابقة.

الفصل العاشر:

القرن الحادي والعشرين — الممرات المائية بين النفط والتوترات الجيوسياسية

في القرن الحادي والعشرين، لم تعد الممرات المائية مجرد طرق تجارية أصبحت شرايين حياة العالم، تحرك فيها البضائع والطاقة والقوة السياسية معًا.

من قناة السويس إلى مضيق هرمز، ومن باب المندب إلى مضيق ملقا، أصبح كل ممر بؤرة صراع محتملة.

النفط لم يعد سلعة فحسب، بل رمزًا للنفوذ والقدرة على تحديد مصائر الدول:

- مضيق هرمز، يمر عبره حوالي ثلث إنتاج النفط العالمي.

- السيطرة على هذا الممر، تعني القدرة على تحريك الاقتصاد العالمي أو شلّه.

كما كان القرن التاسع عشر مليئًا بالممرات التجارية، أصبح القرن الحادي والعشرين مليئًا بالممرات الحيوية للطاقة:

الأساطيل لم تعد فقط لحماية السفن، بل لحماية مصالح الطاقة والاستثمارات العالمية.

صعود تحديات جديدة، من بينها:

- الصراعات الإقليمية بين دول الخليج وإيران حول السيطرة على المضائق.

- التنافس الاستراتيجي بين القوى الكبرى، الولايات المتحدة، الصين،

وروسيا تسعى لضمان وصول سفنها بحرية.

- الحرب الاقتصادية، العقوبات والحصار البحري أصبح وسيلة ضغط على الدول المعادية.

- أصبحت الممرات البحرية ميداناً للتفاوض قبل أن تصبح ميداناً للحرب، فالتحكم بالممرات يعني القدرة على فرض شروط اقتصادية وسياسية على العالم بأسره.

التكنولوجيا والرقمنة: البحر يتحول إلى شبكة ذكية.

لم تعد السيطرة على البحر تعتمد فقط على الأسطول والعدد، الآن هناك أنظمة مراقبة رقمية، أقمار صناعية لتتبع السفن، أمن سيبراني للموانئ، نظم إدارة الشحن العالمية، وهكذا بات البحر شبكة متصلة، والتحكم فيه أصبح تكنولوجياً بقدر ما هو عسكري.

الخطر والتوازن.

لكن هذه القوة تأتي مع هشاشة عناوينها ما يلي:

- أي اضطراب في مضيق هرمز أو قناة السويس يؤدي إلى ارتفاع أسعار النفط عالمياً.

- أي تهديد لأمن الملاحة الدولية يعني شل حركة الاقتصاد العالمي.

- أي احتكاك بين القوى الكبرى قد يتحول إلى أزمة دولية.

هنا يظهر درس التاريخ بوضوح:

السيطرة على الممرات لم تعد فقط مسألة نفوذ، بل مسألة بقاء اقتصادي وسياسي.

الفصل الحادي عشر:

الصراع المستمر على الممرات المائية ودروسها

من قرطاجة وروما إلى قناة السويس والممرات الحديثة، ظلّ الصراع على الممرات البحرية خيطًا مستمرًا في تاريخ القوة الإنسانية، ليس صراعًا على الأرض فقط، بل صراع على الحركة، على الوقت، على الموارد، وعلى القدرة على التأثير في مصير الآخرين.

دروس التاريخ:

- قرطاجة كانت تتنفس البحر، وروما أرادت إخضاعه.
- البندقية صنعت من الماء دولة، والبرتغاليون والملاحون جعلوا البحر وسيلة لاكتشاف العالم.
- هولندا وبريطانيا حولت المرافئ إلى مراكز قوة اقتصادية، والأساطيل أصبحت أدوات إدارة الاقتصاد والسياسة.
- قناة السويس اختصرت الزمن وأعدت رسم موازين القوة، بينما الممرات الحديثة تحكمها الطاقة والتكنولوجيا.

بالنتيجة:

يبين التاريخ أن السيطرة على البحر هي السيطرة على ما يربط الأرض بالآخرين، وليس الأرض نفسها.

أخيرًا:

- الصراع على الممرات المائية لم ينتهِ، ولن ينتهي، هو صراع على الحرية والحركة والقدرة على النفوذ. صراع يظهر في الحروب، في التجارة، وفي

تحركات الأساطيل، لكن التاريخ يعاّمننا شيئاً جوهرياً هو:

- ليس المهم أن تمتلك الأرض، بل أن تفهم البحر والممرات التي تربط العالم.

- ليس المهم أن تملك القوة، بل أن تضمن استمرار الحركة.

وهكذا، تبقى الممرات البحرية، منذ قرطاجة وحتى اليوم، المحك الحقيقي للسلطة، وأفقاً مستمراً للتنافس الإنساني على العالم نفسه.

هذا بحثٌ عن الماء، لكنه في العمق بحث عن السلطة والمعنى والمصير.. عن الطريق الذي يربط المدن، لكنه يربط أيضًا مَنْ يحكم بِمَنْ يُحكَم. هذا البحث، ليس بحثًا أكاديميًا بقدر ما هو محاولة لكتابة وثيقة بلغة الراوي، وهو: - محاولة لاستعادة العلاقة الأولى بين الإنسان والمجهول، بين الموجة والنظرة الأولى إليها حين لم يكن البحر بعدُ سوى فكرةٍ مائية عن الخوف والعبور. - البحر من حضاراته الأولى، إلى التنافس على ممراته وعلى شطآنه، بما حمل من احتضارات أمم ونشوة أمم أخرى. كل ما أرجوه من القارئ، أن لا يعاملني بدلالة المؤرخ، بل بتسامح القارئ المنشغل مثلي بالسؤال.. سؤال القارئ الـ: .متسائل.