

ЮЖНАЯ АЗИЯ: ИСТОРИЯ И КУЛЬТУРА

DOI: 10.31857/S086919080013500-7

ГОРОДА И ТОРГОВЫЕ ПУТИ В ДОЛИНЕ ИНДА
ДО АНГЛИЙСКОГО ЗАВОЕВАНИЯ

© 2021

В.Я. БЕЛОКРЕНИЦКИЙ^а^а – Институт востоковедения РАН, Москва, Россия
ORCID: 0000-0001-8471-928X; enitsky@yandex.ru

Резюме: В статье прослеживается история городов, торговли и торговых путей, пролежавших в предколониальный период через три исторические области долины Инда – Синд, Белуджистан и Западный Панджаб с примыкающими к нему землями восточных пуштунов. Из этих областей ныне состоит Пакистан – возникшая после окончания колониального правления страна, обладающая, по мысли автора, особым географическим положением транзитного, промежуточного типа. Она располагается между Индией, с одной стороны, Ближним и Средним Востоком, с другой. К тому же, северные ее границы выводят в материковую часть Азии, а южные соединяют с мировым океаном. Используя значительное число источников, принадлежащих перу разведчиков и офицеров британской Ост-Индской компании, а также работы отечественных и зарубежных исследователей, написанные в разное время, автор характеризует номенклатуру и стоимость ввозимых и вывозимых из региона товаров, приводит оценки численности городского населения, особенности его конфессионального, профессионального и кастового состава. Особое внимание уделено городу Карачи, «морским воротам» региона, и его сухопутному аналогу, Шикарпуре, соединявшему долину Инда с Афганистаном, а через него – с Персией и Средней Азией. Автор подчеркивает, что промежуточность географического местоположения отразилась на исторической судьбе долины Инда, реминисценции чего мы можем наблюдать и сегодня, наиболее ярко в форме инвестиционного проекта Китайско-пакистанского экономического коридора. Основное внимание в статье уделено состоянию городов и транзитной торговли в первой половине XIX в., накануне колониального завоевания, но рассказу об этом предшествует краткий экскурс в более отдаленные исторические эпохи – периоды империи Великих Моголов, завоевания региона мусульманами в начале VIII в. н.э. вплоть до похода Александра Македонского в IV в. до н.э. Упоминается в статье и история открытия городов древней Индской цивилизации.

Ключевые слова: города, торговые пути, долина Инда, Пакистан, Синд, Белуджистан, Западный Панджаб.

Для цитирования: Белокреницкий В.Я. Города и торговые пути в долине Инда до английского завоевания. *Восток (Oriens)*. 2021. № 1. С. 70–81. DOI: 10.31857/S086919080013500-7

TOWNS AND TRADE ROUTES IN THE INDUS VALLEY
BEFORE THE ENGLISH CONQUEST

© 2021

Vyacheslav Y. BELOKRENITSKY ^a^a – Institute of Oriental Studies, Moscow, Russia

ORCID ID: 0000-0001-8471-928X; enitsky@yandex.ru

Abstract: *The article traces the history of towns, trade and trade routes that ran through three regions of the Indus Valley – Sindh, Baluchistan and West Punjab with adjacent lands of eastern Pashtuns. Pakistan consists now of these areas and, according to the author of the article, has a special geographical position of transitory, intermediate type, being located between India, on one hand, and the Middle East, on the other. In addition, its northern borders lead to the mainland of Asia, while the southern shores connect it with the world ocean. Taking advantage of factual data found in the works published by agents and military officers of the British East India Company and research done later the author characterizes the nomenclature and value of imported and exported goods, gives estimates of the urban population, its confessional, professional and caste structure. Special attention is paid to Karachi, “maritime gates” of the region, and to Shikarpur, playing the similar role in the land trade by linking the Indus valley with Afghanistan and via it with Persia and Central Asia. The author underlines that the geographical intermediateness has played a significant role in the historical destiny of the region and its impact can be observed until today, most vividly in the shape of the investment project called “China Pakistan Economic Corridor”. Although the bulk of the material in the article deals with the situation in the first half of the 19th century, it is preceded by short notes concerning historically more distant epochs (the campaign of Alexander the Great in the 4th century BC, the conquest of the region by Muslims in the early 8th century AD, period of the Mughal Empire)*

Keywords: towns, trade routes, the Indus valley, Pakistan, Sind, Baluchistan, West Punjab.

For citation: Belokrenitsky V.Y. Towns and Trade Routes in the Indus Valley before the English Conquest. *Vostok (Oriens)*. 2021. No. 1. Pp. 70–81. DOI: 10.31857/S086919080013500-7

Раздумывая о судьбе Пакистана, нельзя не заметить некую промежуточность, или транзитность, его географического положения. Страна вытянута, как струна, вдоль долины Инда, которая и в современную эпоху, и в прошлом была окраинной по отношению к Индостану и Ближнему Востоку. К этому надо добавить еще и «нависающую» над ней с севера Центральную и Восточную Азию. Такая промежуточность характерна и для периода, предшествующего появлению в регионе элементов цивилизации Нового времени. Территория современного Пакистана, или, условно, Индский регион, состоит из трех историко-географических областей – Синда, южной низменной части долины великой реки, примыкающего к нему с запада пустынного Белуджистана и Панджабской равнины по среднему и верхнему течению Инда с притоками, упирающейся на западе в отроги Гиндукуша, а на севере – в высочайшие горные хребты западных Гималаев. В недавно опубликованной статье автор отметил феноменально быстрый рост населения Индского региона, возросшего за два столетия с менее пяти до более 210 млн человек [Белокреницкий, 2020]. Данная статья развивает тему пространственной обусловленности исторических явлений, затрагивая не более близкие к нам, а, напротив, удаленные исторические эпохи.

Долина Инда была, как известно, основным ареалом распространения одной из древнейших мировых цивилизаций, существовавшей во второй половине 3-го и первой половине 2-го тысячелетия до н.э. Она известна как Индская или Хараппская. Последнее название дано по местечку Хараппа в западной части области Панджаб (букв. «пять вод»), где строители одной из первых железных дорог на территории современного Пакистана в 1850-х гг. обнаружили разбросанные на площади в 7 кв. км остатки построек из прочного обожженного кирпича. Строительный материал, и раньше и впоследствии использовавшийся для своих целей местными жителями, пригодился при сооружении полотна железной дороги. Пришедшие в эти места спустя три четверти века археологи обнаружили контуры большого укрепленного города и лучше сохранившуюся его цитадель [Фридланд, 1968, с. 113–118]. Холмы ниже по течению Инда, в исторической области Синд, сохранились почти неповрежденными. Один из них, известный среди местных жителей как Мохенджо-Даро (город мертвых), вскоре после окончания Первой мировой войны привлек внимание археологов, которые, работая под общим руководством главы археологической службы Индии Д. Маршалла, открыли миру жемчужину древней цивилизации, закрепив за ней название Индской. По мнению современных специалистов, Мохенджо-Даро и Хараппа были крупнейшими городскими центрами цивилизации, хотя ее территория простиралась и к западу от Инда (нынешний Белуджистан) и к востоку, охватывая полуостров Катхиавар, современный Гуджарат, на юге, и долину Ганга (Ганго-Джамнское междуречье) на севере [Dyson, 2018, p. 25–27].

В середине 1-го тысячелетия до н. э. западная часть громадного полуострова на юге Евразийского материка была включена в состав персидской империи Ахеменидов. Именно благодаря персам закрепилось название и реки, и области в нижнем ее течении (Синдху, Синд), и Индии (Хинду, Хиндуш – название персидской сатрапии) [Ганковский, 1964, с. 66]. Власть Ахеменидов была сокрушена Александром Македонским в конце IV в. до н. э.

На протяжении тысячи лет после похода Александра и вплоть до утверждения на берегах Инда арабов-мусульман в начале VIII в. н. э. в дельте реки процветали города Патала, Барбарикон, Дебал, Бамбура (Банбхор) [Lambrick, 1973, p. 128; Sorley, 1968, p. 320–321]. В удаленных от дельты районах нижнего течения Инда известными городами были столицы индусских княжеств: северного – Алор – и южного – Бахманабад, или Брахманабад [Sorley, 1968, p. 331; *McMurdo's Account*, 1985, p. 12].

После арабского завоевания в VIII в. н. э. центром мусульманской власти и влияния в Синде стало княжество со столицей в городе Мансура (бывший Бахманабад) [Ганковский, 1964, с. 105, 118]. Алор и Бханбор продолжали некоторое время быть крупными городскими центрами. Торговые пути соединяли Синд того времени с Персией и Ближним Востоком через Кандагар и Газни. Морем в Синд доставлялись товары из Аравии (главным образом лошади), а также из портов Малабарского побережья Индии, Цейлона и даже Китая [Sorley, 1968, p. 149].

С XI в. Синд становится окраинной областью Газневидского государства, а затем Делийского султаната, но из-за периодического ослабления центральной власти и удаленности от центра его зависимость часто оказывалась номинальной. Ю.В. Ганковский полагал, что после 750 г. Синд оставался фактически независимым вплоть до 1591 г., когда Великий Могол Акбар включил страну в границы своей империи [Ганковский, 1964, с. 119].

Синд в составе империи Великих Моголов переживал хозяйственный подъем. Средоточием его политической и экономической жизни становится Татта, крупнейший торговый город в дельтовой части Инда. В Татте чеканилась императорская монета, проживало большое число богатых купцов. Город был крупным ремесленным, главным образом ткацким, центром. В 1631 г. там имелось около 30 тысяч ручных ткацких станков. Число ткачей превышало 80 тысяч, а производившиеся ими шелковые ткани, ситец и миткаль

вывозились морем в Аравию, Персию и европейские страны [Sorley, 1968, p. 91–93]. Город являлся также значительным культурным центром, где насчитывалось более 400 школ при мечетях (медресе) [Chablani, 1951, p. 54]. Население города на рубеже XVII–XVIII вв. превышало 250 тыс. человек, а в свои лучшие годы, по некоторым сведениям, достигало 300 тыс. [Chablani, 1951, p. 133; Burton, 1851, p. 5].

Единственный порт в дельте Инда – Лари-Бандер – был расположен в 60 км к югу от Татты. Навигация по Инду была главным средством сообщения с основным центром Панджаба – Лахором. На берегах Инда и вдоль его русла располагалось большинство городов Синда – Суккур, Баккар, Рохри, Сехван, Назарпур. Последний был вторым после Татты городом ткачей [Sorley, 1968, p. 41, 88–89].

Основными предметами вывоза, кроме тканей из хлопка и шелка, были индиго (краситель из возделываемого растения), селитра, кожа и изделия из нее, сушеная рыба. Морская торговля находилась по преимуществу в руках купцов-мусульман и связывала Лари-Бандер с портами Персидского залива (Басрой, Маскатом, Бахрейном) и Малабарского побережья Индостана (Камбеем, Суратом) [Sorley, 1968, p. 93–100].

В торговле участвовали также португальцы и англичане. В 1635 г. британская Ост-Индская компания основала факторию в Татте и вела торговлю, закупая и вывозя в Европу ткани из хлопка и шелка. Фактория просуществовала до 1662 г., когда военные действия между претендентами на шахский престол в Дели братьями Аурангзебом и Дара Шикохом и победа первого из них, приведшая к ослаблению государственного покровительства, подорвали торговлю Синда [Duarte, 1976, p. 32–34].

Сухопутные торговые пути соединяли Синд с Гератом, Исфаганом, Самаркандом и Бухарой. Торговля велась в основном купцами-индусами [Hasan, 1976, p. 11].

В начале XVIII в. империя Моголов фактически распалась. Синдом стали управлять местные правители из рода Кальхоров. В 1742 г., уже после взятия и разграбления в 1739 г. Дели, его захватили и подвергли опустошению войска персидского шаха Надира Афшара. Спустя десятилетие Синд подвергся нападению отколовшейся от Персии афганской империи во главе с Ахмадом Шахом Дуррани. Кальхоры признали власть афганцев, но это им не помогло. В 1778 г. между Кальхорами и вождями белуджского племени Тальпур началась борьба за власть над Синдом. Она закончилась победой Тальпуров, но те вплоть до начала XIX в. (1808 г.) выплачивали номинальную, по большей части, дань афганским шахам [Ганковский, 1964, с. 121–125].

Центр власти во времена Кальхоров находился первоначально в Верхнем (северном) Синде, но вслед за переходом главного города севера Шикарпура в руки афганцев сместился южнее. Гулам Шах Кальхор в 1768 г. основал Хайдерабад, сделав город своей столицей. Значение Татты постепенно падает. Ввиду засорения илом был оставлен сначала Лари-Бандер, а затем и пришедший ему на смену Шах-Бандер. Вывоз синдских тканей, изготовленных на ручных станках, во второй половине века быстро сокращается из-за конкуренции со стороны фабричных изделий. Помимо Татты, приходят в запустение прочие ткацкие города – Назарпур, Сехван и др. [Masson, 1974, p. 467].

В 1758 г. англичане восстановили свою факторию в Татте, но на этот раз они были заинтересованы в продаже, а не закупке хлопчатобумажных тканей. Фактория просуществовала недолго (до 1775 г.), главным образом по причине разорения страны вследствие междоусобных войн [Duarte, 1976, p. 41–43].

В первой половине XIX в. Тальпурам, управлявшим областью из трех центров, Хайдерабада, Мирпура и Хайрпура, удалось раздвинуть границы своих владений. Они, в частности, отбирают у афганцев контроль над Шикарпуром. Несмотря на военные успехи, при Тальпурах наблюдался дальнейший упадок ремесла, торговли и городов. Торговля стра-

дала от многочисленных сборов. Тальпуры в значительной степени подорвали навигацию по Инду, установив огромные пошлины [Chablaní, 1951, p. 115]. Караваны купцов не пользовались защитой и протекцией властей и постоянно подвергались опасности разграбления кочевыми белуджскими племенами. Ремесла и внутригородская торговля также облагались тяжелыми поборами и налогами. По оценкам агентов Ост-Индской компании, посещавших Синд в 1810–1830-е гг. и собиравших разведывательные данные о состоянии тамошних дел, численность горожан в Сехване, Суккуре, Татте, Рохри постоянно сокращалась. Медленнее, но происходило снижение численности в Хайдерабаде, Хайрпуре и других городах – военных ставках [Burnes, 1973, p. 49; Eastwick, 1973, p. 21; Westmacott, 1841, p. 401–403, 410].

Несмотря на неблагоприятные условия для торговли и ремесла, и та, и другое продолжали оставаться главными функциями городов. Торговые пути пересекали территорию Синда главным образом в меридиональном направлении – от моря и обратно к морю. Отправным пунктом при этом служил порт в дельте Инда. К началу XIX столетия им стал Карачи. Его основание относят к 30-м гг. XVIII в., связывая это событие с перенесением купцом-индусом Бходжумалой своей торговой колонии в рыбацкую деревушку Калачи (Кулачи)-джо-готх и постройкой там причала [Duarte, 1976, p. 58–59].

Преимущества Карачи сводились к наличию удобной гавани, которая, впрочем, была слишком мелкой и непригодной для больших судов, а также расположению вне устья Инда (к западу от него), что устраняло опасность засорения и заиливания. Крупные суда избегали заходить в карачинскую гавань и становились на якорь у о. Манора. Там их груз перекладывался на плоскодонные суда и лодки и доставлялся на таможенную о. Кеамари. Менее крупные суда заходили в гавань, бросали якорь у Кеамари и разгружались также с помощью лодок. В 1839 г. порту Карачи принадлежало 28 судов водоизмещением 5–150 тонн. Кроме того, в Карачи насчитывалось более 100 рыбацких лодок [Haider, 1975, p. 8–9].

По имеющимся сведениям, относящимся к концу 1830-х гг., ввоз в Карачи по стоимости значительно превышал вывоз (1.5 млн против 547 тыс. рупий). Предметами импорта были европейские, главным образом английские, готовые изделия из текстиля (более половины по стоимости). Из Китая ввозились шелк-сырец, простые шелковые ткани и полотна в цветах. Из Персидского залива ввозился жемчуг. Из Бенгалии и с Малабарского побережья Индии – шелковые сари, муслины (тонкие хлопчатобумажные ткани ручной работы) и др. Некоторое число рабов ввозилось из Африки, в частности, Абиссинии (помимо взрослых, ввозили девочек легально, мальчиков по специальному заказу и незаконно) [Baillie, 1890, p. 35–36; Haider, 1975, p. 21–22].

Основными статьями экспорта были шерсть, *ghi* (очищенное животное масло), индиго, пшеница, селитра, а также опиум. В 1837–38 г. опиум составил три четверти экспорта по стоимости. Он вывозился из Раджпутаны в Китай через Диу и Даман на португальских судах. В конце 1830-х гг. опиум перевозился на верблюдах круглым путем через Карачи, чтобы избежать высоких пошлин в Бомбее [Mariwalla, 1940, p. 133]. Вывоз опиума отличался нестабильностью. В 1837 г. в Карачи прибыло 500 груженых опиумом верблюдов, ранее в год прибывало по 80–150 верблюдов [Haider, 1975, p. 21].

Подавляющая часть ввезенных товаров оседала в Синде. Лишь небольшое количество, не превышавшее по стоимости 150 тыс. рупий (восьмая часть импорта), перевозилось за пределы области. Это были прежде всего английские фабричные изделия, а также металлы, сахар, перец и специи [Mariwalla, 1940, p. 131–132].

Несмотря на относительно небольшой объем транзитной торговли Синда, ее значение было велико. По заключению А. Хайдера, на Карачи еще до английского завоевания приходилась «львиная доля» морской торговли обширного региона, включавшего Панджаб, Белуджистан, Хорасан, Кандагар и Раджпутану [Haider, 1975, p. 8].

Главный сухопутный торговый путь пролегал по правому берегу Инда. Караваны верблюдов направлялись из Карачи в Татту, далее в Котри (напротив Хайдерабада), затем через Сехван и Даду в Ларкану. Отсюда шли караванные пути в Панджаб (Мултан, Джанг и Лахор), а также в Афганистан – через Шикарпур, Сиби, Боланский и Ходжакский перевалы в Кандагар. С противоположной от Синда стороны, из Раджпутаны, грузы в Карачи доставлялись по караванным тропам, проложенным через Лакхпат и Умаркот. Они сходились в Хайдерабаде с переправой у Котри. Часть грузов шла вверх по Инду водным путем вплоть до Аттока, причем это путешествие занимало от 45 до 107 дней в зависимости от сезона (силы ветра) [Haider, 1975, p. 18].

Большая часть жителей Синда исповедовала ислам. Меньшинство, по некоторым оценкам, примерно четвертую часть, составляли индуся. Они проживали главным образом в городах, образуя среди горожан значительную прослойку. Карачи вначале был, очевидно, индуским городом. Это обстоятельство отмечал в 1813 г. Г. Поттингер [Pottinger, 1816]. В 1839 г. капитан С. Харт насчитал в городе около 14 тыс. жителей, из которых 9 тыс. были индусами. Они держали в своих руках морскую торговлю [Baillie, 1890, p. 29–30]. Купцы-индусы принадлежали в основном к кастам лохана и бхатиа. Правда, уже с начала XIX в. в торговой общине Карачи появляются мусульмане – меманы и ходжа-исмаилиты [Haider, 1975, p. 26]. В торговле, по сведениям С. Харта, было занято 2/3 индуского населения Карачи. Кроме того, в состав общины входили брахманы, *амилы* (государственные чиновники, в основном по сбору налогов) и ремесленники (ювелиры, парикмахеры, обувщики, красильщики тканей) [Haider, 1975, p. 13–16].

Особое место в торговле Синда занимал Шикарпур. Если Карачи был его морскими воротами, то Шикарпур – сухопутными. Шикарпур, как отмечал Т. Постанс, получал из Карачи, Мултана, Бахавалпура, Хайрпура, Лудхианы (Восточный Панджаб) и Марвара (Раджпутана) европейские текстильные изделия, шелк-сырец, слоновую кость, специи и т. д. [Postans, 1843, p. 22]. Из Кандагара в Шикарпур доставлялось значительное количество шелка-сырца туркестанского, среднеазиатского происхождения.

Вывоз из Шикарпура шел не только в Кандагар, но и в Кабул. С помощью шикарпурских купцов в Афганистан, Персию и Среднюю Азию переправлялись английские ткани, а помимо того, перец, имбирь, сахар и другие товары [Lal, 1846, p. 411]. Кроме того, в Хорасан из Шикарпура вывозились некоторые товары, произведенные в Синде, прежде всего индиго (самая крупная по стоимости статья вывоза), хина, грубые хлопчатобумажные ткани [Postans, 1841, p. 22].

Население Шикарпура, самого крупного в Синде города на момент английского завоевания, состояло на 2/3 из индусов. Среди них подавляющее большинство занимались торговлей и ростовщичеством. По данным Т. Поста́нса, в 1840 г. в городе насчитывалось 923 торговые лавки и банковско-ростовщические конторы. Из них около 100 принадлежали богатым дельцам (*сахукарам*) и банкирам (*ироффам*) [Postans, 1841, p. 18]. Шикарпурские торговцы, в основном из каст бхатиа, лохана и кхатри, сумели приобрести во многих городах Индии и Центральной Азии славу и положение ведущих банковских домов.

Как считал Ч. Мэссон, Шикарпур был обязан своим подъемом включению в империю Дуррани и торгово-ростовщическим операциям индусов при дворах афганских правителей [Masson, 1974, p. 353]. По утверждению А. Бернса, процветание Шикарпура началось с 1786 г., во время правления Тимур Шаха Дуррани, который первым поселил индусов в городе, после того как утвердил Тальпуров в качестве правителей Синда [Burnes, 1973, p. 57].

По тому же свидетельству шикарпурские дельцы к середине XIX в. имели свои конторы во всех торговых центрах, от Калькутты до Астрахани. На имя банкиров, проживавших в Шикарпуре, там выдавались *хунди* (векселя) [Lal, 1846, p. 438]. Некоторое число шикар-

пурцев, выполнявших роль агентов и посредников, временно или постоянно переселялись в города Индии, Пенджаба, Афганистана и Средней Азии [Chablan, 1951, p. 63; Burnes, 1973, p. 58]. В крупнейших центрах севера региона (Бухаре, Астрахани и др.) «шикарпури», видимо, составляли существенную часть выходцев из Индии, жителей «индийских рядов и кварталов» [Юхт, 1957, с. 138–143].

БЕЛУДЖИСТАН

Огромная область, расположенная в юго-восточной части Иранского нагорья к западу от Синда, на протяжении веков оставалась пустынной территорией с чрезвычайно редким населением. В середине 1-го тысячелетия н.э. восточная часть области входила в состав Синда и синдский раджа Чач основал город Калат [Lambick, 1973, p. 136–137].

С VII–VIII вв. территория Белуджистана находилась под управлением арабских завоевателей. Немногочисленные оазисы, существовавшие там с той поры, в том числе крупнейший земледельческий район Кач-Гандава, пришли в запустение после походов Газневидов и Гуридов в начале 2-го тысячелетия и монгольских вторжений XIII в. [Ганковский, 1964, с. 153]. К периоду упадка относится появление и расселение на обширной площади кочевников-белуджей из Персии. Центральную часть нынешнего пакистанского Белуджистана занимали тогда, как и в дальнейшем, племена брагуев, говорящие на дравидском языке, а северную – пуштуны. В XVI–XVII вв. на территории области существовали небольшие государственные образования, зависимые от шахов Персии и Великих Моголов. В середине XVIII в. распад персидской державы и ослабление империи Моголов позволили объединить Белуджистан под властью князя Калата. С укреплением афганской державы хан Калата признал верховную власть Кабула, но его зависимость сводилась лишь к обязанности посылать отряд конницы в афганскую армию [Ганковский, 1964, с. 155; Пикулин, 1959, с. 69]. Расцвет княжества пришелся на последнюю треть XVIII в., когда его столица превратилась в важный пункт на караванном пути в Кандагар и Кабул. С 1785 по 1795 г. в состав княжества входил Карачи. В начале XIX в. в результате междоусобицы произошло ослабление и фактический распад Калатского ханства.

Преобладающей сферой хозяйственной деятельности в Белуджистане накануне прихода англичан было скотоводство, при этом значительная часть белуджей и брагуев (последние, включая правителей Калата, отождествляли себя с белуджами) вела образ жизни, основанный на перекочевках на небольшие расстояния. Земледелие было возможно в немногих долинах, где земля орошалась благодаря речным потокам внутреннего стока, дождевой воде и подземным источникам воды – *кяризам*. В долинах и подгорных районах вокруг земледельческих оазисов располагались укрепленные поселения – города. Основная их функция заключалась в выполнении роли военно-административных и торговых центров.

Абсолютные размеры торговли были невелики. В страну ввозились небольшое количество английских тканей, рис, специи, красящие вещества. Незначительный по объему экспорт состоял из вывоза масла, шкур, шерсти, сухофруктов и рыбы [Thornton, 1844, p. 91]. Существенно большее значение имела транзитная торговля.

После перехода Карачи в конце XVIII в. вновь в руки правителей Синда главным морским портом Калата стал Сонмиани, расположенный менее чем в 100 км к западу от Карачи. Товары из Сонмиани перевозились на верблюдах через Белу и Вад в столицу княжества, а оттуда через Кветту в Афганистан. Иногда товары доставлялись морским путем в Карачи, оттуда направлялась караваном в Сонмиани и по упомянутому маршруту в Афганистан. Еще один торговый путь пролегал от Белы в порт Гвадар, находящийся в отдаленной части Макранского побережья, через местечко Турбат [Haider, 1975, p. 15–17]. Стоит заметить,

что ныне хорошо известный Гвадар был передан в конце XVIII в. ханом Калата южноаравийскому княжеству Маскат и возвращен Пакистану в 1958 г.

В конце 30-х гг. XIX в. значение Сонмиани для кандагарской торговли возросло. Это произошло вследствие захвата Карачи английскими военными моряками в 1839 г. Они поддерживали с моря операцию экспедиционного корпуса, направившегося через Синд в Афганистан. Вследствие напряженных отношений между англичанами и правителями Синда торговля Карачи переживала кризис, число жителей сократилось почти вдвое, до 8 тыс. человек. Между тем правитель Калата, находясь в подчиненном положении по отношению к Кабулу, где в течение почти 4 лет правил ставленник англичан Шах Шуджа, воспользовался ситуацией и способствовал росту торговли через Сонмиани. Своего пика почти в 1.6 млн рупий она достигла в 1841–1842 г., накануне изгнания английских войск из Кабула и бесславного их бегства из афганских земель. Однако после завоевания англичанами Синда в 1843 г. торговля Сонмиани быстро пришла в упадок, не выдержав конкуренции со стороны Карачи. Впрочем, и в период своего подъема Сонмиани не переставал быть фактически рыбацкой деревней, состоящей из 200 глинобитных домов. В 1840 г. ему принадлежали всего шесть судов небольших размеров и 20 рыбацких лодок [Thornton, 1844, p. 91].

Другой заметный торговый путь, пересекавший Белуджистан, соединял Шикарпур с Кандагаром. Опорными пунктами на этом пути, часто становившемся опасным из-за грабежей и разбоя местных племен, были небольшие города Багх, Гандава, а также укрепления Джалл, Канда и Шахпур [Eastwick, 1973, p. 91; Thornton, 1844, p. 96]. Дорога в Кандагар вела через Боланский перевал. С западной стороны от него располагался афганский город Дадар, а с восточной – Кветта. Этот очень небольшой тогда город чаще назывался по-брагуйски Шал (Шалкот). Побывавший в нем в 1820-х гг. Ч. Мэссон сделал следующую запись: «Город Шал, или как часто говорят, Кветта, окружен невысокой глинобитной стеной и имеет, возможно, домов 300. Базар – довольно богат, город является центром транзитной торговли между соседними странами» [Masson, 1974, p. 330].

Население городов в значительной степени состояло из торговцев-индусов. Они почти полностью контролировали транзитную оптовую торговлю, обладали зачастую монополией на розничную торговлю. Купцы-индусы пользовались покровительством властей и свободой вероисповедания. Кварталы, населенные индусами, нередко располагались отдельно и даже на некотором расстоянии от мест проживания мусульман [Thornton, 1844, p. 287].

ЗАПАДНЫЙ ПАНДЖАБ И ПУШТУНСКИЕ РАЙОНЫ

Выше мы упоминали о ранней истории Панджаба. После похода Александра Македонского в 327 г. до н. э. область последовательно становится частью империи Маурьев, Греко-Бактрии, Греко-Индийского царства, сакских владений, Кушанской империи, государства Гуптов и державы эфталитов (белых гуннов). Крупнейшими городскими центрами тех эпох, расположенными на территории Западного Панджаба, были Таксила (недалеко от современного Исламабада) и Сакала (близ Сялкоты).

После распада эфталитского объединения Панджаб оказался раздробленным на небольшие княжества. Южный Панджаб в VIII в. подпал под власть арабов-мусульман, и Мултан стал политическим центром одного из раннемусульманских государств. Во второй половине X в. Панджаб был завоеван мусульманскими эмирами Газни (города на востоке современного Афганистана), а в 1161 г. Газневиды перенесли столицу своего государства в Лахор. В конце того столетия Западный Панджаб вошел в состав обширного государства Гуридов, преемников династии Газневидов, а с 1206 г. – Делийского султаната. Являясь западным аванпостом султаната, «воротами в Индию» для монгольских, среднеазиатских

и афганских завоевателей, Панджаб в XIII–XVI вв. подвергался частым опустошениям, а его города – полному разрушению.

Западный Панджаб в середине XVI в. так обезлюдел, что правитель Дели афганец Шер Шах Сури, по некоторым сведениям, вынашивал план превращения всей территории к западу от Лахора в полностью незаселенную, чтобы создать непреодолимое препятствие (нехватку продовольствия) для вторгающихся армий. Охраняемая граница проходила в тот период по линии Лахор – Дипалпур – Мултан [Abdulla, 1973, p. 133–134].

В эпоху расцвета империи Великих Моголов (середина XVI – начало XVIII в.) Панджаб перестал быть ареной постоянных сражений и военных походов и там наблюдался хозяйственный подъем. Впрочем, он охватил в основном районы к северу и востоку от Лахора. Изучая экономическое состояние Индии конца XVI в., известный английский историк позднеколонизального времени У.Х. Морленд, отмечал, что междуречье Ганга и Джамны и земли к западу от Джамны, вплоть до Лахора были населены весьма плотно, чего нельзя сказать о южных и западных областях Панджаба [Moreland, Chatterjee, 1947, p. 19].

Во времена Моголов городской характер мусульманской Индии стал более выраженным [Maddison, 1971, p. 16]. По свидетельству побывавших там европейцев, ведущие городские центры Индии превосходили по числу жителей самые большие города Европы того времени. Одним из трех столичных городов империи был Лахор. Основу его величия заложил император Акбар, перенесший туда на время свою резиденцию, но главные архитектурные сооружения (за исключением крепости-форта) были построены при его преемниках в XVII в.

Лахор обладал всеми чертами большого торгового центра. Его отличали оживленные базарные улицы, кварталы ремесленников, караван-сарай купцов. Город в могольский период стал западными торговыми воротами империи. Он был первым крупным пунктом назначения для караванов с Ближнего Востока, Персии и Средней Азии. С ними привозились золото, серебро и изделия из этих драгоценных металлов, сухофрукты и другие товары, среди которых особое место занимали лошади, не разводившиеся в Индии. Из Дели, Агры, Патны, Бенареса, а также из Бенгалии, Гуджарата и других областей в Лахор стекались товары для отправки в страны к западу от него – набивные и гладкие хлопчатобумажные ткани, шелковые ткани, перец, специи, изделия из слоновой кости, индиго, сахар [Naqvi, 1974, p. 50–52].

При Моголах возросло также торгово-ремесленное значение Мултана и Сялкоты. От Мултана, где работало большое число ткачей и ковроделов, начинали свой путь караваны, направлявшиеся в Кандагар [Moreland, Chatterjee, 1947, p. 166, 206]. В Сялкоте, помимо тканей, изготавливались кашмирские шали и оружие. Город был одним из немногих центров в Могольской Индии по изготовлению бумаги высокого качества. Ко времени Моголов относится становление ряда городов к западу от Лахора – Вазирабада, Шейхупуры, Эминабада, Гуджарата [Masood-ul-Hasan, 1965, p. 121, 127, 130].

С закатом Могольской империи наступает упадок Лахора и других городов Западного Панджаба. Область в XVIII в. вновь подверглась нашествиям с запада – сначала персидских войск Надира Шаха Афшара, затем афганских Ахмада Шаха Дуррани. В Панджабе во второй половине того столетия разворачивается борьба сикхов против власти Моголов и афганцев. Мирное на первых порах движение последователей проповедника XV–XVI в. Гуру Нанак превратилось в сплоченное воинское братство, сумевшее утвердить свою власть в Панджабе. Междоусобная борьба, которую вели между собой сикхские предводители (сардары) в последней трети XVIII в., сильно препятствовала торговле и ремеслу. Некогда процветавшие города пришли в запустение. Площадь Лахора к концу века сократилась в размере более чем в 15 раз по сравнению с периодом расцвета при Моголах. Все его население размещалось в пределах крепостных стен [Baqir, 1952, p. 328, 564].

Во второй половине XVIII – начале XIX в., когда юго-западная часть Панджаба входила в состав империи Дуррани, произошло укрепление городов по правому берегу Инда (в среднем его течении), прежде всего Дера Гази Хана, Дера Фатех Хана и Дера Исмаил Хана. Они были основаны в конце XV в. вождами белуджских племен, а вся область получила название Дераджат. Эти города превратились в перевалочные пункты на торговых путях из Мултана, Шикарпура и Бахавалпура вглубь афганской территории. Особенно выделялся среди них Дера Гази Хан, ставший важным административным и торгово-ремесленным центром афганского государства [Ганковский, 1958, с. 65].

Между тем большая часть Панджаба к концу XVIII в. стала частью единого сикхского государства. Объединение и усиление сикхов в период правления Ранджит Сингха (1799–1839) создали благоприятные условия для сельского хозяйства, ремесла и торговли, роста городов [Семёнова, 1958, с. 60–71]. Наиболее ощутимо явления хозяйственного подъема наблюдались в 1820–1830-х гг. В это время в области Мултан проводятся значительные ирригационные работы, приведшие к расширению базы земледелия. Вслед за восстановлением и развитием системы орошения увеличиваются посевные площади в области Лахор и в подгорных районах междуречий Рави и Чинаба, Чинаба и Джелама. Вместе с тем на большей части территории Западного Панджаба, в засушливой, полупустынной местности, напоминающей африканскую субтропическую саванну, население продолжало вести скотоводческое хозяйство с элементами земледелия [Ганковский, 1964, с. 115].

К концу правления Ранджит Сингха внушительных размеров достигла торговля Панджаба с Британской Индией и Афганистаном. Из Индии доставлялись в основном хлопчатобумажные, шелковые и шерстяные ткани, а также металлы и металлоизделия (медная и железная посуда, домашняя утварь), сахар, специи, красящие вещества, стекло, фарфор, слоновая кость и драгоценные камни. Со стороны Афганистана ввозили золото, серебро, шелк, шерсть, фрукты, лошадей, некоторые русские товары (ткани и скобяные изделия, самовары). Вывоз из Панджаба, помимо транзитных товаров, включал и некоторые местные товары – зерно, хлопок, индиго, табак, масло, шкуры, ткани, ковры и шали [Thornton, 1844, p. 132].

Главные торговые пути пересекали Западный Панджаб в широтном направлении. Один из них пролегал севернее – через Лахор и Атток на Пешавар, другой – южнее, через Бахавалпур и Мултан. Имели определенное значение и караванные тропы, пересекавшие Панджаб по диагонали, от Амритсара и Лахора через Джанг и Лейа и далее через местечко Таламб в Мултан [Lal, 1846, p. 396].

Роль речных путей была ограниченной. Дорога вниз по Инду от Аттока и Калабага до Карачи занимала 20–40 дней, но в торговых целях почти не использовалась [Haider, 1975, p. 18]. Более оживленной была речная торговля зерном, тканями и рядом других товаров между областями Мултан, Бахавалпур и Верхний Синд. Речным путем осуществлялась некоторая часть торговли между Панджабом и Кашмиром [Masson, 1974, p. 22].

Одним из крупнейших городов афганской империи Дуррани был Пешавар (в древности – Парашавара) [Ross, 1976, p. 186]), занимающий выгодное место в долине р. Кабул недалеко от ее слияния с Индом. Воспользовавшись ослаблением афганского государства, Ранджит Сингх в 1834 г. захватил Пешавар и прилегающую к нему территорию вплоть до Хайберского прохода, построив для контроля над ним крепость Джамруд. Накануне британского завоевания Панджаба в 1840-х гг. области между Аттоком на Инде и Джамрудом были заняты в основном восточными пуштунами, или пахтунами (согласно местному мягкому наречию), за которыми в колониальный период закрепилось название патаны. Часть пуштунских племен под названием *повинда* были кочевниками и занимались перевозкой грузов в Афганистан и обратно. Летом они мигрировали со своим скотом и караваном верблюдов в афганские горы,

а зимой направлялись торговать в Индостан, добираясь до Дели, Агры и даже Калькутты. Опорным пунктом повинда был город Дера Исмаил Хан [Ross, 1976, p. 89].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Предлагаемый вниманию читателей исторический очерк позволяет считать, что географическое местоположение может способствовать формированию особых локальных цивилизаций. Причем речь в данном случае идет не о хорошо известной древней цивилизации долины Инда, а о возникшей на том же месте, но, по всей видимости, в существенно иных природно-климатических условиях промежуточной цивилизации, расположенной на окраине Индийской, с центром в Ганго-Джамнском двуречье (индийской Месопотамии), и Ближневосточной, с рядом центров классической и мусульманской эпох.

Выявляется при этом любопытная особенность судьбы региона, который оказывается зажатым между обычно разрушительным воздействием, исходящим с запада, и более конструктивным влиянием сил, «наползающих» на него с восточной стороны. Впрочем, автор далек от мысли абсолютизировать подмеченную закономерность. Благоприятное цивилизующее воздействие оказал на Индский регион ислам, а наступавший с востока британский колониализм принес наряду с прогрессом и закрепление многих элементов ретроградного, социально консервативного характера.

Хорошо известно, что регион часто становился «проходным двором» для вторжений на Индостанский полуостров. Меньше внимания обычно уделяется тому, что он одновременно служил зоной транзитной торговли между Северной Индией, Персией, Афганистаном и Средней Азией. С моря его «подпирали» маршруты, выводящие на Африку, Аравию, Китай, а также на европейские страны, прежде всего Англию.

При этом население региона вплоть до середины XIX в. остается редким, с невысоким уровнем цивилизованности, измеряемой образованием, духовной и бытовой культурой. В рассмотренной исторической ретроспективе промежуточность цивилизации Синда и Панджаба, Белуджистана и пуштунских земель предстает с достаточной очевидностью и служит, как нам кажется, ключом к пониманию некоторых черт социальной психологии пакистанцев с осознаваемой ими сильной зависимостью от внешних сил и надеждами на выгодное для себя включение в региональные торгово-экономические системы. Наиболее ярко это проявляется в начавшейся недавно реализации масштабного инвестиционного проекта под названием Китайско-пакистанский экономический коридор.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

Белокреницкий В.Я. Долина Инда в современную эпоху – от редкого населения к перенаселенности. *Вестник Института востоковедения РАН*. 2020. № 2. С. 37–50 [Belokrenitsky V.Y. The Indus Valley in the Modern Times – from Sparse Population to Overpopulation. *Journal of the Institute of Oriental Studies RAS*. 2020. No. 2. Pp. 37–50 (in Russian)].

Ганковский Ю.В. *Империя Дуррани*. М.: Восточная литература, 1958 [Gankovsky Y.V. *The Empire of Durrani*. Moscow: Vostochnaia literatura, 1958 (in Russian)].

Ганковский Ю.В. *Народы Пакистана*. М.: Наука, 1964 [Gankovsky Y.V. *Peoples of Pakistan*. Moscow: Nauka, 1964 (in Russian)].

Пикулин М.Г. *Белуджи*. М.: Восточная литература, 1959 [Pikulin M.G. *The Baluchis*. Moscow: Vostochnaia literatura, 1959 (in Russian)].

Семёнова Н.И. *Государство сикхов*. М.: Восточная литература, 1958 [Semyonova N.I. *The State of Sikhs*. Moscow: Vostochnaia literatura, 1958 (in Russian)].

- Фридланд В.М. *Между Гималаями и Аравийским морем*. М.: Мысль, 1968 [Fridland V.M. *Between the Himalayas and the Arabian Sea*. Moscow: Mysl', 1968 (in Russian)].
- Юхт А.И. Индийская колония в Астрахани. *Вопросы истории*. 1957. № 3. С. 135–143 [Yuht A.I. The Indian Colony in Astrakhan. *Voprosy istorii (Issues of History)*. 1957. No. 3. Pp. 135–143 (in Russian)].
- Abdulla A. *Historical Background of Pakistan and its People*. Karachi, 1973.
- Baillie A.F. *Kurrachee – Past, Present and Future*. Calcutta, 1975 (first published in Calcutta, 1890).
- Baqir M. *Lahore: Past and Present*. Lahore, 1952.
- Burnes A. *A Voyage on the Indus*. Karachi, 1973 (first published in London, 1834).
- Burton R.F. *Sindh and the races that inhabit the valley of Indus with notes on the topography and history of the province*. London, 1851.
- Chablani S.P. *Economic Conditions in Sind, 1592–1843*. Calcutta, 1951.
- Duarte A. *A History of British Relations with Sind*. Karachi, 1976.
- Dyson T. *A Population History of India: From the First Modern People to the Present Day*. New York: Oxford University Press, 2018.
- Eastwick E.B. *A Glance at Sind before Napier*. Karachi, 1973 (first published in 1851).
- Haider A. *Economic History of the Region Constituting Pakistan from 1825 to 1974*. Karachi: Afro-Asian Research Center, 1975.
- Hasan S.S. Book Review. An Apology for British Relations with Sind. *Dawn*. 14.08.1976.
- Lal M. *Travels in the Punjab, Afghanistan, and Turkistan*. London, 1846.
- Lambrick H.T. *Sind Before the Muslim Conquest*. Hyderabad. 1973.
- Maddison A. *Class Structure and Economic Growth. India and Pakistan since the Moghuls*. London, 1971.
- Mariwalla C.B.L. Karachi Town, its trade and taxation in the first half of the 19th century. *The Journal of the Sind Historical Society*. Karachi, Vol. IV, March 1940. Pp. 128–139.
- Masson C. *Narrative of Various Journeys in Balochistan, Afghanistan and the Punjab*. Vol. 1. Karachi, 1974 (first published in London, 1842).
- Masud-ul-Hasan. *Handbook of Important Places in West Pakistan*. Lahore, 1965.
- McMurdo's *Account of Sind*. Ed. M. Ali. Jamshoro: Institute of Sindhology, 1985.
- Moreland W.U., Chatterjee A.C. *A Short History of India*. London, 1947.
- Naqvi H.K. *Mughal Hindustan. Cities and Industries, 1556–1803*. Karachi, Oxford University Press, 1974.
- Postans T. Memorandum of the City of Shikarpoor in Upper Sind. *Journal of the Asiatic Society of Bengal*. Calcutta, 1841. Vol. X, part 1. Pp. 17–26.
- Postans T. *Personal Observations on Sindh*. London, 1843.
- Pottinger H. *Travels in Belochistan and Sinde*. London, 1816.
- Ross D. *The Land of Five Rivers and Sindh*. Lahore: Al-Biruni, 1976 (first published in 1883).
- Sorley H.T. *Gazetteer of the Former Province of Sind*. Lahore: Government of West Pakistan, 1968.
- Thornton E. *Gazetteer of the countries adjacent to India on its North-West*. London, 1844. Vol. 1.
- Westmacott G.E. Roree in Khyrpoor; its Population and Manufactures. *Journal of the Asiatic Society of Bengal*. Calcutta, 1841. Vol. X, part 1. Pp. 393–414, 479–499.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT AUTHOR

БЕЛОКРЕНИЦКИЙ Вячеслав Яковлевич, д.и.н., к.э.н., профессор, Зав. Центром стран Ближнего и Среднего Востока Института востоковедения РАН, Москва, Россия. Vyacheslav Y. BELOKRENITSKY, DSc (History), PhD in Economics, Professor, Head of the Centre for Near and Middle Eastern Studies, Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Sciences; Moscow, Russia.