



بسام الكلباني

التواصل التجاري في عهد الدولة العثمانية

لا ريب أن الدولة الإسلامية بلغت أقصى قدراتها السياسية والجغرافية والاقتصادية والحربية في عهد الدولة العثمانية منذ القرن الثامن حتى القرن السادس عشر الميلادي، وقبل الكشوفات الجغرافية الكبرى؛ كان العالم الإسلامي مركزاً للتجارة بين الشرق الأقصى والأوسط وأوروبا، حيث كانت تجول سفنه مياهاً المحيطين الهندي والأطلسي وبحر العرب وبحار العالم متوسطها وأبيضها وأحمرها، وكانت القوافل مليئة بالبضائع لتصل إلى الموانئ الكبرى آنذاك؛ مصر والشام والأندلس وصقلية وجنوة والبندقية.



ومما لا شك فيه أن سقوط القسطنطينية على أيدي العثمانيين في عهد السلطان محمد الفاتح كان له أثره الكبير على حلول تغيير جذري في خارطة التجارة البحرية في المتوسط بالتحديد، فقد أكد شمس الدين الكيلاني في مقالته "المتوسط وعلاقات الإسلام بالغرب" تلك التحولات التي حدثت في البحر المتوسط الذي كان عنصر الربط مع مركزية العالم الدينية والثقافية، فعلى حواف هذا البحر كان الناس يتلاقون ليتبادلوا المنافع والأرزاق، بعدما شهد هذا البحر عبر التاريخ تقلبات عديدة كسيطرة الفينيقيين عليه ثم المقدونيين ثم الرومان، حتى تداولت السيطرة بين البيزنطيين وآخرها العرب والأتراك.

وكان لا بد أن يحسن محمد الثاني أثناء رغبته في السيطرة على المتوسط أسطوله البحري، فبعدما فضل العثمانيون التوسع أوروبا بعد فتح القسطنطينية؛ كان ذلك يحتم عليهم إتقان مهنة صناعة الأسطول البحري، الذي عدّه الإستراتيجيون شرطاً أساسياً لعبور الدردنيل ولطرد العدو من مناطق البحر المتوسط وللمواجهة المباشرة مع القوى الأوروبية التي سادت البحر لعقود، ومن أبرزها الإمبراطورية الرومانية وعلى وجه التحديد جيشها الأسباني، الذي تشير معظم الدراسات التاريخية إلى أن أسطوله البحري كان الأعظم في القرون الأخيرة الماضية، وأنه سبق كولومبوس في الوصول إلى الأمريكتين لكنه تفاوض عنها لاكتفائه جغرافياً.

وليشرع العثمانيون في السيطرة على المتوسط؛ قام السلطان مراد الثاني بدوره على أكمل وجه في بناء نواة الأسطول العثماني من خلال تقليد الصناعات والطرائق الإيطالية في بناء السفن، ومن خلالها تمكن العثمانيون من طرد البنادقة من مناطق ساحلية في شبه جزيرة البلقان، فتنامت قوة الأسطول في عهد بايزيد الثاني الذي ثبت نفوذه على شرق المتوسط، بعدما أجزت البنادقة على عقد صلح عام ١٥٠٣م، وكانت تلك مراوغة حكيمة؛ حيث قام بعد الصلح بإجراء تعديل شامل للأسطول، ومضاعفة عدد سفنه ليتدارك مخاطر الظهور البرتغالي والصفوي على الخليج والمحيط الهندي، وقد أكمل بناء القطع الحديدية والمدافع الحربية المصنوعة من الحديد والبرونز وقام بمساعدة السلطان سليم لمواجهة البرتغاليين.

وفي القرن العشرين، إبان ثورة السينما، نجحت هوليوود في تزييف أهم مفهومين كانا الأبرز في البحار، أولهما وقوع تزييف كبير في شخصية برباروسا، فقد عرفت أوروبا خير الدين برباروساً في عهد سليمان القانوني، ذلك القائد البحري الذي وصّف بأنه أحد أعظم القادة في تاريخ البحار، حيث لامس الأسطول العثماني في قيادته ذروته وقوته ومكانته وفاعليته، حتى جالت سفنه في عباب بحار العالم القديم جميعها. وقد نجحت هوليوود في تجسيد برباروسا في أفلامها على أنه قرصان قبيح بلا رحمة وبلا ميادئ إنسانية، وكان ذلك جلياً في فيلم (Pirates of the Caribbean) والذي قام الممثل الأسترالي غيوغوري رش بتجسيد دوره، ومن جهة أخرى، نجحت أيضاً هوليوود في ربط لون أسود وجمجمة في علم القرصنة - بمفهومها الحالي - حيث

الأسباني الخطير، والانتقاض في النهاية على أسبانيا نفسها بالتعاون مع المسلمين الباقين هناك. فهزم برباروسا (العصبة المقدسة) مجتمعة أمام الشواطئ الإيطالية، حتى بلغت قوة الأسطول العثماني ذروتها زمنه، إلى درجة لم تعد فيها أية نقطة في المتوسط خارج نطاق حملاته.

إلا أن المتوسط لم يكن مسرحاً للحرب فحسب، بل كان أيضاً جسراً قامت عليه التبادلات التجارية، مقايضة المنافع والتبادلات الثقافية والدينية، فقد ورث العثمانيون دور العرب كوسيط للتجارة الشرقية ومبشر للإسلام وناقل لحضارة وثقافة شرقية. فمن جانب اقتصادي، كانت أوروبا بحاجة لمحاصيل الشرق، وفي مقدمتها التوابل كاللفل الأسود من الملابار في الهند، وزنجبيل الجزيرة العربية والهند، وسكر الشام ومصر والهند، والأفيون من وادي النطرون، والقرفة من الصين، والنعبر من عُمان، والنباتات النسيجية كالقطن والحبر من العجم والعراق والشام، والأقمشة والمصنوعات الزجاجية والأسلحة الدمشقية، والياقوت من الخليج العربي، كل هذه الاحتياجات تصل أوروبا عبر المتوسط.

وشهد القرن الحادي، توارثاً اقتصادياً للحضارة العثمانية، فالموانئ العربية كميناء دبي، احتلت مكانة اقتصادية عالمية، فهو يُصنّف السابع عالمياً، ومما لا شك فيه أنه لعب دور الوسيط بين صادرات جنوب الشرق الآسيوي وبين الشرق الأوسط، كذلك ميناء صلالة الذي لعب دوراً هاماً في الواردات الأفريقية للخليج العربي، وقد يتحقق للمسلمين دور الريادة الاقتصادية في البحار لو أتقنوا أدوار الأجداد، في إيجاد سبل تواصل أكثر ديناميكية، كالتواصل الحضاري والانفتاح الثقافي، وأيضاً من خلال اتفاقيات السلام والتفاهم. فهل من أمل قادم لبربروسا آخر بحلة عربية؟

إن القرصنة لم تكن بهذا الصيت، فقد انتشرت هذه الجماعات في شمال المغرب العربي وبحر إيجة لحماية السفن التجارية المحلية، وتأمين مسيرها مقابل نقد زهيد.

ويصّف شمس الدين الكيلاني المشهد البحري للأساطيل الحربية العثمانية والأوروبية فيقول "تحت سطح أحداث التجارة في البحر، كان هناك تسابق تقني في ورشات أحواض السفن، وفي القرن السادس عشر استمر المتوسط في استعمال السفينة التقليدية ذات المجاديف، من ذوات الصفوف الثلاثة التي تعلق بعضها، لذا سميت (ثلاثية) ويقوم بالتجديف عليها عادة رجال أسرى أو عبيد، بمجاديف طويلة، وتسمى تلك السفن (الشوان) وتستعمل الشراع المثلث الكبير عند الإبحار الاعتيادي، وترمي من المدفع الثقيل الموجود على سطحها الأمامي، وتنطج بكبشها الضخم ذي الرأس البرونزي، ولكنها لا تتمكن من حمل أرزاق تكفي لثلاثة أيام أو أربعة في البحر، وكانت هذه السفينة التقليدية لا تزال معتمدة عند العثمانيين والبنادقة في القرن السادس عشر، في هذا الوقت بدأ الأسبان والبرتغاليون صنع السفن الشراعية، من عابرات المحيط ذات الجانبين المرتفعين، وبطاريات مدافع جانبية، تعرف باسم (كرافيل)؛

وحتى يتصدى العثمانيون لهذا التفوق التقني، ولهذه السفن المتطورة بدأوا ببناء سفن مشابهة إلا أن نقص البحارة وعدد المدربين واصطدام النظم الجديدة بالأطر القديمة كان العائق، فقرر القبطان (بربروسا) فور تعيينه، القيام بما يلزم لتجهيز أسطول جبار يقارع به حضارات سادت العالم لقرون طويلة، فتعين عليه حين إذن القيام بعدة أشياء ابتداء باستعادة الموانئ الإفريقية التي احتلها الأسبان، والاستيلاء على الجزر التي تؤمن لعدو قواعد حربية، وإقامة حصار بحري على طول الساحل