

المتوسط وعلاقات الإسلام والغرب على مشارف الحقبة المعاصرة

شمس الدين الكيلاني *

1) السفن، وصراع الاستراتيجيات على المتوسط:

ما كانت أمريكا أو العالم الجديد، حتى عصر (هيجل) سوى "أرض المستقبل" حسب تعبيره، وما زال المتوسط يشكل بطريقة ما- قلب العالم الذي تتوزع منه الطاقات الخلاقة على الكون بأسره، ولا يزال هيجل بإمكانه يقول في القرن الثامن عشر: "البحر المتوسط كان باستمرار عنصر ربط، ومركز للتاريخ العام بالنسبة إلى ثلاثة أرباع الكرة الأرضية. فهنا تقع اليونان منارة التاريخ، وهنا أيضا القدس في الشام، وهي مركز اليهودية والمسيحية، وفي الجنوب الشرقي تقع مكة والمدينة، مهد الديانة الإسلامية، نحو الغرب تقع دلفي وأثينا، وإذا سرنا أبعد في طريق الغرب، وجدنا روما، وعلى شاطئ المتوسط، وهو قلب العالم القديم، الذي يتحكم فيه ويشيع فيه الحياة وآسيا الشرقية والبلاد التي تقع حول البحر الأبيض المتوسط، التي هي بداية التاريخ ونهايته، وظهوره وانهاره" (1).

على حواف هذا البحر سيتلاقى الناس، ليتبادلوا المنافع، والأرزاق، والتأثيرات الثقافية، وأيضا ليتحاربوا. سيشهد هذا البحر، عبر التاريخ تقلبات موازين القوى على أطرافه، فمن سيطرة الفينيقيين، إلى سيطرة المقدونيين ثم الرومان، وبعد تداول السيطرة بين بيزنطة ثم العرب المسلمين سيتوزع النفوذ قوى إسلامية ومسيحية: الأيوبيون في مصر والشام، والكومينون في بيزنطة، والمرابطون في الأندلس، والتي ظلت، على اختلاف أوزانها، تتميز بطابع محلي، فلا جدال كما يقول أرشيبالد: "إن هذه القوى الثلاث ظلت في عنفوانها من الناحية الحضارية ولكنها لم تهدد بصفة جدية سلطان غرب أوروبا وسيادته على البحر المتوسط وتجارته، بل إن الذي نافس بيزا وجنوه والبندقية منافسة يعتد بها، كانت المراكز البحرية الجديدة في الغرب أمثال برشلونة ومونبلييه ومرسيليا. وصارت بعد عام 1100م. أنفذ منافسة من البيزنطيين، ومسلمي الأندلس ومصر. على أن هذه المراكز البحرية الجديدة لم تزحزح السفن الإيطالية والتجار الإيطاليين عن البحر المتوسط: فظل أهل بيزا وجنوه والبندقية حتى عام 1500م على ما كانوا عليه في سنة 1100م، أي أصحاب النصيب الأوفر من ملاحه المتوسط وتجارته ولم يتأثر مركزهم هذا إلا في القرن السادس عشر" (2).

إذ منذ عراك الحروب الصليبية حتى القرن السادس عشر- كما يشير إلى ذلك بروديل، صارت مراكز المدن الإيطالية سيدة على سطح البحر كله، دون منازع: البندقية، جنوه، بيزا... (3). فقط مع نهاية القرن الخامس عشر استعادت الدول البرية دون شك عزمها،

فنشهد بروز قوة جديدة: إسبانيا، فرنسا، الإمبراطورية الرومانية، الدولة العثمانية فلن يصبح لهذه المدن، حتى أقواها البندقية، وزن "أمام هؤلاء الضخام، وهكذا أخذت السياسة تأرها من الاقتصاد" (4).

تفضيل العثمانيين التوسع على حساب أوروبا سيدفعهم، مرغمين، على إتقان مهنة صناعة الأسطول. الذي هو الشرط اللازم لعبور الدردنيل، ولطرد البندقية والجنوبيين من مناطق البحر المتوسط لملاقاة مقادير الصراع مع القوى الأوروبية البحرية: إسبانيا التي كانت الجزء الهام من الإمبراطورية الرومانية حتى عام 1559م، والتي ظلت حتى نهاية القرن أبرز الدول البحرية الأوروبية في المتوسط، وما وراء الأطلسي.

كان لعهد مراد الثاني دوره الافتتاحي في بناء نواة الأسطول العثماني، قلد فيه الطرائق الإيطالية في بناء السفن، والذي استطاع العثمانيون به طرد البنادقة من مناطق ساحلية منيعة في شبه جزيرة البلقان (5)، وتنامت قوة الأسطول في عهد محمد الثاني، بمناسبة الاستيلاء على القسطنطينية، وقد حول البحر الأسود إلى بحيرة عثمانية. إلا أنهم لم يتحولوا إلى قوة بحرية كبرى إلا زمن (بايزيد الثاني) الذي ثبت نفوذه على شرق المتوسط، بعد أن أجبر البنادقة وفرسان رودس على عقد صلح عام 1503م، وسيأمر بعدها بإجراء تجديد شامل للأسطول، ومضاعفة عدد قطع الأسطول لتدارك مخاطر الظهور البرتغالي والصفوي في الخليج والمحيط الهندي، وقد اكتمل بناء القطع الجديدة عام 1505م، إلا أنه واصل إنتاج المدافع البحرية من الحديد والبرونز لإمداد السلطان سليم لمواجهة البرتغاليين (6)، وفي عام 1513م، أمر السلطان سليم (1512-1520م) ببناء مائتي سفينة جديدة، واشترط على البندقية لتجديد الاتفاقية معها. إعطاء أسطوله الحق في التزود من مرافئها عند الحاجة، وثابر في منح المماليك الذخيرة اللازمة، وربما لإدراكه عجز المماليك عن تحدي البرتغاليين (7). وقد لامس الأسطول العثماني ذروة قوته ومكانته وفاعليته أيام (خير الدين بربروسا) في عهد (سليمان القانوني) حيث ستمخر سفنه عباب بحار العالم القديم جميعها.

تحت سطح أحداث والتجارة 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 تغلوع بعضها، لذا سميت (ثلاثية) ويقوم بالتجديف عليها عادة رجال أسرى أو عبيد، بمجاديف طويلة، وتسمى تلك السفن (الشوان) أو (Galere) وتستعمل الشراع المثلث الكبير عند الإبحار الاعتيادي، وترمي من المدفع الثقيل الموجود على سطحها الأمامي، وتتطح بكبشها الضخم ذي الرأس البرونزي، ولكنها لا- تتمكن من حمل أرزاق تكفي لثلاثة أيام أو أربعة في البحر، وكان رقيق (الشونة) المربوطون بالسلاسل إلى المجاديف يشكلون معضلة، إذ، ينبغي إطعامهم وحر استهم.

كانت هذه السفينة التقليدية لا تزال معتمدة عند العثمانيين والبنادقة في القرن السادس عشر (8)، في هذا الوقت بدأ الأسبان والبرتغاليون صنع السفن الشراعية، من عابرات

المحيط ذات جانبيين مرتفعين، وبطاريات مدافع جانبية، وتعرف باسم (كرافيل)، اقتضى مرور قرن من الزمن لتكسب السيطرة على البحر المتوسط(9)، فبقى الأتراك والبنادقة، والأسبان، قبل تقدمهم التقني يستعملون السفينة الثلاثية، ذات المجاديف، في حروبهم في القرن السادس عشر على المتوسط. وكانت السفن التي تسير على الشراع وحده تستعمل على الأغلب- إن لم يكن كلية في النقل(10)، قبل أن يتقدم استعمالها في الحرب. وسيجري التنافس بين هذين الصنفين من السفن: الشوان، أي السفينة التقليدية ذات الصفوف الثلاثة Gaere، وبين السفينة الشراعية (الكرافيل) التي تستعين بالشراع فقط للإبحار، وكان لها عدة صوار، وحافتها تعلو جدا على سطح الماء، وسعتها كبيرة 200-500 برميل. تقضي الشتاء في الرافئ، ولها أنواع مختلفة، منها سفينة Hapques الصالحة للركوب في جميع الفصول، وسفينة Galions وهي سفينة ضخمة، استعمالها الأسبان في النقل فيما وراء الأطلسي(11). وفي هذا القرن انتقلت نقطة الثقل في المواصلات البحرية من المتوسط إلى المحيط أو الأقيانوس، واشتدت المنافسة بين السفينة الثلاثية، أداة الملاحة في المتوسط، والسفينة الشراعية أو المركب (الكرافيل) وما إن مالت شمس القرن للمغيب حتى كانت الأفضلية لكرافيل(12). سيؤكد هذه الحقيقة الفشل الذريع الذي أصاب الأرمادا الإسبانية والتي أعدها فيليب لغزو إنجلترا من جراء نواقص الثلاثية، ونجاح أساطيل الدول المسيحية في معركة (ليبانتو) حيث عرف الأوروبيون كيف يعبئون سفنهم ضد الأسطول العثماني بوضع مراكبهم في الطليعة، فبدت خطوطهم الأمامية لا تقهر على أيدي الثلاثية العثمانية(13).

وحتى يتصدى العثمانيون لهذا التفوق التقني، ولهذه السفن المتطورة، بدأوا ببناء سفن مشابهة، إلا أن نقص البحارة وعدد المدربين واصطدام النظم الجديدة بالأطر القديمة، أفقد تلك التجديدات قيمتها. إذ إن استعمال السفن الشرعية قد حتم تنظيم هيئة منفصلة في الإمبراطورية، فأوجد هذا معارضة من الطاقم القيادي القديم، ولهذا أهمل بناء السفن الشراعية في اسطنبول بعد إقرار السلام مع البندقية، على الرغم من استمراره في (بايات) المغرب العربي، وفي مصر. ولم يعاودوا العمل في اسطنبول، حتى لاح خطر الحرب مع البنادقة من جديد عام 1681م، فجاء بعد فوات الأوان، من هنا أصبح الأسطول العثماني لا يكاد يزيد كما يشير جب- على ربع الأسطول الذي كان عليه منذ قرن مضى، وأصبح العدد الكلي لسفنه أقل مما كان عليه منذ قرن(14)، بل إن بروكلمان يشير إلى أن الأسطول العثماني اقتصر نشاطه، بعد (ليبانتو) شيئا فشيئا على خفر السواحل.. حتى إذا دخلت سنة 1576م لم يكن قد بقي عند الدولة غير أربعين قارباً كاملة التسليح، من أصل الثلاثمائة التي كانت تمتلكها سابقاً(15)، وبقيت مسألة تأمين العنصر البشري المناسب للأسطول مشكلة قائمة، ولم تجد الحلول المناسبة لها، بل ستتفاقم على مر الأيام، إذ لم يحرز العثمانيون سمعة بارزة بوصفهم بحارة، فاعتمدوا في ركوبهم للبحر -ولا- نقول على الحرب في البحر- على اليونانيين من سكان جزر وسواحل إيجه، وعلى المسلمين الذين يتكلمون العربية من سكان نيابات شمال إفريقيا(16).

إذ كانت القرصنة في هذه الفترة- قد طبعت أحداث المتوسط، فلأن هذا البحر كاد يكون أكثر المناطق عرضة للتنازع بين المسلمين والمسيحيين، وكل منهما يعتبر نفسه في حالة حرب مع الآخر، ويجيز لنفسه الغارة على تجارة خصمه.

في غرب المتوسط، ومع بداية القرن السادس عشر، حين التجأ الأندلسيون بعد طردهم من (غرناطة)، صارت شواطئ المغرب العربي الكبير مصدر نزاع وتهديد دائمين للملاحة الإسبانية والفرنسية، ولسفن جنوه والبندقية، والإنجليزية. هذه هي الفترة التي تميزت بالنشاط الجبار لهؤلاء القراصنة المغاربة بما كان لهم من سفن محكمة الصنع والإعداد وموارد ضخمة، وجرأة على المغامرات، ودراية بحرية كاملة، وقواعد بحرية على الشواطئ أحكمت حمايتها، وظل هؤلاء يمارسون القرصنة التي بلغت من العنف مبلغاً استلزم حشد جهود الدول البحرية الكبرى في أوروبا حتى الربع الأول من القرن التاسع عشر (17).

فحين قام بعض رجال الجهاد البحري، من أصل عثماني، بدعم مركزهم في الجزائر عام 1516م التجأ إليهم الكثير من البحارة، فنشأت دولة جديدة قوية بإمكاناتها البحرية وأنشأت أسطولاً جعل منها دولة بحرية عظمى، في المتوسط، وغدت في الصف الأول لخط نار الدولة العثمانية في الحوض الغربي للبحر المتوسط (18).

كانت أوروبا لا تزال تملك ذراع الأدرياتيكي الطويلة، وفي الغرب يقع الممر الضيق بين رأس بون ورأس القدم الإيطالية، وخلف هذا الحاجز، يرقد النصف الغربي من البحر المتوسط، وبه سردينية الصخرية، وكورسيكه، وسلسلة جزر البليار... وكان هذا القسم، من جميع الوجوه، بحراً إسبانياً، حتى الصخرة الجبارة في جبل طارق، ولكنه، الآن، سيصبح مهدداً من القوة العربية/ الإسلامية في المغرب العربي، التي اتخذت نقطة هجومية لها في الجزائر.

سينصب (سليمان القانوني) زعيم القراصنة في غرب المتوسط- خير الدين بربروسا قائداً عاماً للأسطول العثماني في عام 1533م، في وقت "كان فيه الأسطول التركي عاجزاً عن الخروج لمواجهة (دوريا)، ودوريا (قائد الأسطول الإسباني-الإمبراطوري) عاجزاً عن التوصل إلى نتيجة إزاء بربروسا" (19).

قرر (بربروسا) فور تعيينه، إعداد ما يلزم لتجهيز أسطول جديد جبار، والقيام بأربعة أشياء: استعادة الموانئ الإفريقية التي احتلها الأسبان، وقد تحقق له ذلك، والاستيلاء على الجزر التي تؤمن (لدوريا) قواعد، وإقامة حصار بحري على طول الساحل الإسباني الخطير، والانقضاض في النهاية على إسبانيا نفسها بالتعاون مع المسلمين الباقين هناك.

هزم بربروسا (العصبة المقدسة) مجتمعة أمام الشواطئ الإيطالية، وكادت تنجح خطته لغزو إيطاليا من الجنوب، لولا- تراجع حليفة الفرنسي المتذبذب، فبلغت قوة الأسطول العثماني ذروتها زمن بربروسا، إلى درجة لم تعد فيها أية نقطة في المتوسط خارج نطاق

حملاته. إلى حد بدا فيه العثمانيون وكأنهم سادة الموقف في المتوسط. وخاصة بعد أن رتبوا البيت الإسلامي، وأصبحت "سواحل المتوسط عثمانية في ثلثيها" (20).

ظل دور الأسطول العثماني في تصاعد مستمر حتى معركة (ليبانو) 1572م، حيث شكلت معلماً فارقاً أسس لمرحلة انحدار دور هذا الأسطول في المتوسط والبحار الأخرى، على المدى الطويل، بالمقابل ستواجه الأرمادا الإسبانية ضربة موجة على يد الإنجليز في نهاية القرن السادس عشر، وفي هذه الفترة نفسها سيتوجه العثمانيون والأسبان "بأنظارهم نحو المحيطات، وأصبح البحر المتوسط بمنأى عن الطرق البحرية الكبرى، وأصبح في المرتبة الثانية من النشاط التجاري، بعد أن كان من قبل، قطب الحركة ومحورها الرئيسي" (21)، إلا- أن هذا لا- يعني انتهاء الأساطيل الإسلامية في المتوسط، ففي الحوض الغربي للمتوسط، بقي من الصعوبة بمكان حماية التجارة الأوربية بدون دفعهم الأتاوة اللازمة، أو الضريبة المقررة إلى البايات، الذين أمسكوا بزمام السلطة في المغرب العربي نيابة عن السلطان، مما أجبر ملوك أوروبا على إتباع الطرق الدبلوماسية للإفراج عن السفن المحتجزة، وتأمين سلامة التجارة، وهذا ما سلكته الملكة اليبابات الإنجليزية (22). واضطر (كرومويل) لأن يرسل الأميرال بلا -أعظم قواده- في مهمة ضد تونس 1655م، ولكن تلك الحملات الفردية لم تؤد إلى نتيجة تذكر.

بعد عشر سنوات من حملة بلاك، أرسل (توماس ألن) على رأس أسطول إلى الجزائر، واضطرت فرنسا لدفع (دوكيه) على رأس عمرة بحرية إلى بحر إيجه، حيث الخطر يهدد التجارة الفرنسية من القرصان المغربي، وعاد (دوكيه) عام 1682م لضرب الجزائر، لكن كان من العسير عليه الاستيلاء عليها، كان للباب العالي فيها خمسمائة مدفع، وكان قرصنة الجزائر لا يزالون يحتفظون بمدمراتهم وسفنهم الحربية (23).

لكن مع نهاية القرن الثامن عشر، ستتغير أحوال غرب المتوسط، فبعد أن كانت دول المغرب العربي قادرة في القرن السادس عشر والسابع عشر على إحداث الاضطراب في التجارة الدولية الأوربية، ونشر الذعر في شواطئ إسبانيا وإيطاليا، حدث العكس "فربما كان نشاط القرصان الأوربي أحد أسباب الركود الاقتصادي، بل أقول بعض مناطق العالم العربي/ التركي في ذلك العصر" (24).

وفي شرق المتوسط، كان لا- يزال في مقدور الأسطول العثماني في منتصف القرن السابع عشر- هزيمة العمارة البحرية للبندقية، التي غدت بكل الأحوال دولة صغيرة من حيث مقدراتها العسكرية بمناسبة الصراع على كريت. إلا أنهم سينهزمون عام 1770م في معركة (تشسمه) في بحر إيجه أمام روسيا التي تحتل المرتبة الرابعة بين الدول من حيث الوزن العسكري البحري، فكان "لهذه الموقعة أهميتها، إذ تبرهن على التأخر التكنولوجي الذي راكمه الأتراك" (25).

(2) التبادلات التجارية على أطراف المتوسط:

إلا أن المتوسط ليس مسرحاً للحرب فحسب، بل كان أيضاً جسراً قامت عليه التبادلات التجارية، مقايضة المنافع والاقْتباسات. وقد ورث العثمانيون دور العرب كوسيط للتجارة الشرقية، كما ورثوا وزنهم ووضعهم وإمكاناتهم الاقتصادية التي جعلت منهم مقصداً للتجارة الأوروبية.

وكانت أوروبا بحاجة لمحاصيل الشرق، وفي مقدمتها التوابل والأفاوية التي دخلت أنواع كثيرة منها في صناعة (الأقرباذين)، وتركيب العلاج، أوفي الاستهلاك المطبخي، كمقبلات ومشهيات. فالفلفل الأسود من الملابار في الهند، وجزيرة سرنديب، وزنجبيل الجزيرة العربية والهند، والمحمودية من بلاد الشام، والفوه من جزيرة العرب وسكر الشام ومصر والهند، والأفيون من وادي النطرون، والقرفة من الصين، وكبش القرنفل، والأهليلج، والراوند من الصين، وتوتياء الهند والصين للكحل وللقطرة، والأزرق والنيل من بغداد أو البنغال، والصفراء من بلاد الشام، والعنبر من عمان، والنباتات النسيجية كالقطن، والحريير من العجم والعراق والشام، والأقمشة والمصنوعات الزجاجية والأسلحة الدمشقية، والياقوت من الخليج العربي، والماس من الهند. كل هذه الاحتياجات تصل أوروبا عبر طريق المتوسط، والتي لن تغير من اتجاهاتها الفتوحات العثمانية وضمها البلاد العربية(26).

فمن أقدم العصور عبرت تجارة الشرق الأقصى الأرض العربية، وعلى موانئها في المتوسط متجهة إلى أوروبا، كما كانت المنتجات العربية الإسلامية هدفاً للتجارة الأوروبية ليس لها غنى عنها، وإذا كان العرب المسلمون، قد سيطروا على التجارة الشرقية: إدارة ونقلًا وتسويقاً، فإنهم في المتوسط تركوها لغيرهم، لينقلها ويسوقها. وحتى عندما كان العرب المسلمون مهيمنين على المتوسط في القرن التاسع والعاشر، لم يتحكموا ويسيظروا على التجارة المتوسطية وانتقلت إلى أيدي الإيطاليين: بيزا وجنوه، البندقية، فلورنسا.. مع بداية القرن الحادي عشر، تعززها سيطرة الأساطيل المسيحية في هذا القرن(27).

ولعل هيمنة العثمانيين، في فترات مختلفة من القرن السادس عشر، على المتوسط، لم تغير من هذه الحقيقة شيئاً، فقد لاحظ(لوتسكي): "إن التجارة العثمانية كانت بيد الأجانب، على الضد من الخلافة الإسلامية، مثلاً، حيث لعبوا دوراً رئيسياً في هذه التجارة الدولية"(28).

فأبناء جنوه وكتالونيا هم من سيطر على الطرق التجارية لحوض المتوسط الغربي، أما الفرنسيون فإنهم لم يكونوا -حتى ذلك الوقت- يقومون بدور له أهمية إلا مع مصر(29)، ومرسيليا بالكاد قد انضمت إلى فرنسا، ولعبت البندقية دور (الملك) في تجارة الحوض الشرقي، وشبهه محتكرة لها، فكانت سفنها تذهب لإحضر التوابل من الإسكندرية، والحريير والمنسوجات القطنية، ومنسوجات الوبر وشعر الماعز من موانئ الشام وآسيا الصغرى، وتحمل إليها المنتجات الأوروبية: منسوجات الفلاندر، وفلورنسا، والمعادن والأدوات المصنوعة من ألمانيا، وإذا كان موقعها في الشرق(الإسكندرية) وسواحل الشام،

قد تأثر بضم العثمانيين للبلاد العربية، إلا أنها ما لبثت أن استأنفت دورها المعهود (30). لكن، ومع منح الامتيازات السلطانية لفرنسا 1536م، ستأخذ فرنسا المكانة التجارية الأولى بعد البندقية (31).

وابتاع الإقطاعيون العرب والأتراك الأقمشة الصوفية الانجليزية والهولندية، والحرير والنبيد الفرنسي، والفراء الروسي، والزجاج البندقي، والبللور البوهيمي، كما صَدَّروا إلى أوروبا الحبوب والحرير والمنسوجات والجلود والصوف الخام، والفواكه والجوز، وزيت الزيتون (32).

وحول العثمانيون البلقان ومصر، وبعض الممتلكات الأخرى إلى مواطن للسلع والحبوب التي استخدموها في التجارة، وحولوا المحاصيل الزراعية من الاقطاعات إلى سلع للتجارة المربحة، ودفعهم احتكارهم لتجارة الحبوب إلى رفع أسعاره إلى الضعفين بين عامي (1567 و1589م) "فكان العثمانيون يملكون مواد أولية وسلعاً طبيعية وصناعية، يتجرون بها، ويجنون أرباحاً هائلة، في ظل حماية أساطيلهم لتجارتهم ولتجارة حلفائهم، كانوا يتجرون بالحبوب في منطقة الجزيرة- الساحل، وبالحرير في منطقة الأناضول- الشام، وبالنحاس، والتوابل في شرق البحر المتوسط والمحيط الهندي. أما التجارة نفسها فكانت خاصة أو من جانب الدولة، أو بالمشاركة بين الطرفين. ولا شك أن الطبقة العسكرية الحاكمة كانت تمتلك الحظوظ والوعي" (33).

لكن إيفانوف يلاحظ أن السياسية الاقتصادية العثمانية لم تشجع التجارة، إذ كانت في إحدى جوانبها تستخف بمصالح التجار وتعاملهم كمضاربين، وقد أدى تطبيق النظم العثمانية إلى الحد من إمكانات تراكم الرأسمال التجاري وتتميته. فأفلس معظم التجار وزادت شكايتهم من كساد أعمالهم، ومن الالتزامات المالية المفروضة عليهم (34).

ولم يشدد العثمانيون على حماية الإنتاج المحلي، أو يفرضوا الرسوم الواجبة لهذه الحماية، وفتحوا السوق الداخلية بسهولة لاختراقات البضائع الأجنبية التي استفادت من (الامتيازات) المعطاة لها، بالإضافة إلى ما احتله الأجانب من موقع السيادة على التجارة المتوسطية: مثل الأرمن واليونانيين، وقاموا بالنسبة للتجار الأوروبيين بدور الوكيل، ومارسوا تجارة الوساطة والترانزيت التي كانت أكبر مراكزها: القاهرة، وحلب، ودمشق، وبغداد، وطرابزون والقسطنطينية، التي تدفق السجاد الفارسي والموسلين الهندي واللؤلؤ البحريني، وجلبت القهوة اليمنية، والعبيد والذهب والعاج والمسك وريش النعام من سنار ودارفور، وصدّرت بضائع المنتجات المحلية بواسطة هذه المدن نفسها، إلى المرافئ البحرية، حيث يبتاعها التجار الأوروبيون (35).

وما من مجال للشك في أن تجارة المتوسط قد عانت كثيراً من يقظة التجارة عبر الأطلسي.. ولكن التفهق النهائي لم يحصل-كما يقول لوفران- إلا من بداية القرن السابع عشر (36).

فمع بداية القرن السابع عشر سيتزحزح الموقع السيد للمتوسط في التجارة العالمية. وهذا التهديد لدور المتوسط، لا- يرتبط بنشوء الدول الكبرى على أطرافه. فلا- جبروت العثمانيين، ولا- قوة نيران الأسبان، أو ثقل فرنسا، من قلب الأسس الاقتصادية لتفوق المتوسط، بل "إنّ التطور الذي هدد البحر المتوسط وانتصر في النهاية عليه، لم يكن إلاّ انتقال مركز العالم من هذا البحر الداخلي إلى المحيط الأطلسي. وفي مطلع هذا التطور يقع اكتشاف أميركا 1492/ ورحلة رأس الرجاء الصالح (1497-1498م)" (37)، ومع ذلك فإن هذه الأحداث لم تأخذ أهميتها كلها بين عشية وضحاها. فطالما أن من يملك الفضة والمعدن الأبيض يستطيع التوصل إلى منتجي الفلفل والبهارات، وأن هذه المعادن الثمينة، التي بدأت ترد بكاملها من أمريكا، منذ عام 1530م، إلى إسبانيا، بدأت تتسرب منذ عام 1550م إلى إيطاليا، بعد أن شارك الصيارفة والتجار الطليان في إقراض شارل الخامس لتمويل حروبه، بالإضافة إلى ما أسهم به الحصار الإنجليزي ثم الهولندي منذ عام 1568م للطريق الأطلسي نحو بحر الشمال والبلاد المنخفضة الثائرة من إجبار إرساليات الفضة على أن تتبع، حصراً طريق المتوسط بين برشلونة وجنوه (38). وما إن عادت إيطاليا تزود نفسها، بالمعدن الأبيض، حتى جددت حوالي عام 1560م تزويد نفسها بالفلفل والبهارات عن طريق السبل الشرقية القديمة "وكان معدل هذا الطريق يوازي في جملته معدل طريق رأس الرجاء الصالح، وبما أنّ الاستهلاك الأوربي قد ازداد زيادة مهمة، حتى وصل إلى ما يقارب الضعف، فإنّ البندقية أعادت بوجه عام بناء أسس تجارتها القديمة" (39).

وقد تمّ بنجاح فتح الطريق القديمة للتجارة الشرقية المارة بفارس عبر العراق إلى حلب ثم بيروت ليتم تجاوز الدور السلبي الذي لعبه البرتغاليون على التجارة الشرقية.

وخلال القرن السادس عشر كما تشير (سيميليا نسكايا)- بدأت تظهر تجارة متواضعة الحجم في مراكز قديمة مهملّة: كاللاذقية، طرطوس وبناباس، وجبيل وبيروت، وصيدا وصور وعكا، وأكبرها مدينة طرابلس التي كانت مركزاً للولاية والتي عبر مرفئها كانت تتاجر دمشق وحلب. ويقوم فيها القناصل الأوربيون. "وكانت تصل إلى المدينة (طرابلس) الأقمشة والحريير والتوابل، وغيرها من البضائع المستوردة من الشرق، إلى جانب المنتجات السورية والأقمشة المحلية والحريير الخام اللبناني، وغزل القطن، الوارد من شمال سوريا، وغيرها، وكانت تستورد إليها الأجواخ الأوربية والمعادن والبضائع الكيماوية" (40).

وبقيت حلب، حتى نهاية القرن الثامن عشر مركزاً مهماً لتجارة الترانزيت وأضخم المراكز التجارية الحرفية "ولاسيما في مجال إنتاج الأقمشة المعدة للتصدير إلى الأسواق الخارجية: وضمت المدينة عشرات الأسواق المتخصصة، قدرها (باربي دوبروكاج) بخمسة وأربعين سوقاً كبيرة، وأكثر من خمسمائة فندق- خان، وحوالي مائتي قيسارية حيث السوق التجارية، ومنشآت كبيرة لمشاغل الحرفيين" (41). وكما هو معروف، فقد اشتهر الحرفيون العرب بإنتاج الأقمشة والسجاد والسختيان والأسلحة والمصنوعات

النحاسية وغير ذلك.. وكان العديد من هذه المصنوعات يُصدر إلى أوروبا حتى القرن الثامن عشر، قبل أن يزيحها الانقلاب الصناعي الأوروبي (42)، واستمر النسيج، ومنتجاته، بأنواعها الثلاثة: الكتانية، والحريرية، والقطنية، من أهم صادرات المجال العربي- العثماني، إلى أوروبا بالإضافة إلى الزجاج، والسكر، واللؤلؤ، والبن.

وعلى الرغم من طول باع القرصان فإن سبل التجارة لم تنقطع في الحوض الغربي للمتوسط، ستدخل فرنسا، بعد بروز مرسيليا إلى جانب جنوه في التجارة المتوسطية، مستفيدة من الامتيازات السلطانية، فنجحت (مرسيليا) في الحصول على امتيازات صيد الأصداف عام 1552م، التي كانت تعد عنصراً مهماً للتبادل التجاري مع توابل الشرق الأقصى. واستطاع الفرنسيون تصدير حبوب شمال إفريقيا العربية. وأنشأوا عدة مراكز تجارية لهم هناك، إلا أننا مع بداية القرن السابع عشر سنشهد تصفية وجود تلك المراكز، كرد فعل على اضطهاد الأسبان وطردهم للمسلمين هناك، ولكنها لا تلبث تلك المراكز أن تعود (43).

لكن لم يبلغ النشاط التجاري في (الجزائر) الدرجة التي بلغها في موانئ الشام. ربما بسبب القرصنة، وكان الأوروبيون يستوردون من الجزائر المصنوعات الجلدية والصوفية، وقايض الإنجليز والهولنديون الأسلحة بالمنتجات الغذائية.. وفي تونس نشط التجار الفرنسيون تحت رعاية القنصل الفرنسي، وتتافس معهم الإنجليز. وشملت صادرات تونس: الجلود والأصواف والإسفنج والبلح وريش النعام، واستوردت: الأصواف والخمور، والأسلحة، وبلغت تجارتها ضعف تجارة الجزائر، وأحياناً ثلاثة أضعاف (44).

سينتهز الإنجليز نزاع البنادقة والعثمانيين حول قبرص، وغيابهم المؤقت عن المجال العثماني بعد معركة (ليبانو)، ويحصلوا من السلطان أحمد الأول على امتيازات مشابهة لمثيلتها الفرنسية مستثمرين عداوتهم المشتركة لإسبان أيضاً. ثم "تمتع أهل البندقية عام 1580م وإنكلترا عام 1599م وكذلك الهولنديين بامتيازات مشابهة لمزايا الامتيازات الفرنسية" (45).

ودخلت السفن الإنجليزية 1580م، والهولندية 1590م البحر المتوسط فالنزاع الذي شهده المحيط (بين إنكلترا وإسبانيا- وضم البرتغال إلى إسبانيا) سنة 1580م حتى 1600م أدى إلى إحياء التجارة المتوسطية (46).

وأخذت سفن البلاد البروتستانتية تفرض نفسها في المتوسط مستغلة الوضع العثماني- الإسباني- البندقي بعد معركة ليبانتو 1572م "وكانت مراكبهم أحسن تسليحاً، وأحسن تجهيزاً بالرجال، وأقدر على الحمل، وأكثر انتظاماً، وتقبل بأجور أكثر تواضعاً.. فأمسكوا شيئاً فشيئاً بتجارات هامة" (47).

عندما تمكن الهولنديون في البحار الشرقية، وحلّوا محل البرتغاليين في جزر الصوند وفي المحيط الهندي، نصّبوا أنفسهم حراساً مرهوبين -إن لم يكن على الحرير الذي كان

يصل دائماً إلى الشرق- فعلى الفلفل والبهارات على أقل تقدير.

وتضاعل مرور الفلفل والبهار عن طريق البحر الأحمر "ولم يعد البحر المتوسط في مركز العالم، بعد عام 1620م أو عام 1650م، بل أصبحت تخترقه تجارة الآخرين وحروب الآخرين، حتى هذه المبادلات وتلك الحروب كان للمتوسطين أدواراً صغيرة فيها" (48).

وعلى الرغم من تقلص تدفق التجارة الآسيوية عبر البحر الأحمر عن الشكل الذي كانت عليه سابقاً، فقد استمر خط البصرة -بغداد- حلب ناشطاً، وفوق هذا بقي المجال العثماني-العربي شبه القاري بسوقه الداخلية الواسعة النطاق، يجتذب إليه التجار، وبقيت واردات أوروبا، من هذه السوق كما في السابق- تفوق صادراتها، وتضطر لسد عجزها التجاري مع العثمانيين بالاستعانة بالذهب (49) بالإضافة لذلك فإن البحر الأحمر ذاته سينتفش ثانية بتجارة القهوة، وتعود الإسكندرية مرفأً مطروحاً كما كانت أيام الفلفل والبهارات (50).

واستمر تدفق النسيج ومنتجاته إلى أوروبا، كما في السابق - الحرير، والصوف الخام، وازداد تدفق المنتجات القطنية والكتانية. كما استمر تصدير بعض الصناعات الزجاجية، وبعض المواد الكيماوية المستعملة في الصناعة، كحجر الشب من مصر، والفوه وبنات العفصة والبلوط المستخدمين في الدباغة، بالإضافة للحبوب والسكر، والبن (51). إلا أننا بدأنا نلاحظ منذ القرن السادس عشر- بروز ظواهر جديدة على العلاقة بين الطرفين: فالعرب الذين اعتادوا تصدير الورق إلى أوروبا بدأوا يستوردونه منها، مع النصف الثاني للقرن الخامس عشر، وبعد أن اعتمدت أوروبا طويلاً على سكر الشام ومصر، استزرعت قصب السكر في جزر الأزور، والرأس الأخضر، وأخيراً في البرازيل عام 1550، وسوف يستغنون تدريجياً عن (حجر الشب) المصري بعد اكتشافه في (شيفيتافيكيا) ففتباً المفوض البابوي على أثره "بأن هذا الاكتشاف سوف يقود إلى تحرير أوروبا من اعتمادها القوي على الشرق الأدنى" (52) وبدأت الصادرات العثمانية -وهي المجال الإسلامي الأوسع- تتسم بتزايد المواد الخام، والسلع نصف المصنعة (53).

وعلى الرغم من كل هذه المظاهر السلبية على التجارة الخارجية للمجال العربي العثماني، وبروز بعض مظاهر الركود الصناعي، التي يعزوها بعضهم إلى استبدال المشروعات الحرة التي كانت مُعتمَدة أيام العباسيين بمشروعات احتكارية اعتمدها العثمانيون بعد المماليك، نقول: على الرغم من هذا فقد ظل الميزان التجاري الأوربي/الإسلامي يميل لصالح الأخير، حتى نهاية القرن السادس عشر، بل استمر هذا الحال حتى القرن الثامن عشر، قبل أن تستخدم أوروبا الطاقة البخارية في صناعاتها على نطاق واسع ويصبح تقدمها التقني حقيقة واقعة.

لقد حافظ الميزان التجاري العثماني/ الأوربي على ميلانه لصالح العثمانيين حتى القرن الثامن عشر. وبقيت الصادرات العثمانية تفوق وارداتها من حيث الرقم المطلق لأسعارها. فميشيل دوفيز لا- يتردد في الاعتراف "بأن الميزان التجاري التركي (العثماني) كان

رابعاً" في القرن الثامن عشر (54). إذ إنَّ فرنسا -أكبر المتعاملين مع الدولة العثمانية- بلغت مستورداتها من السوق العربية- العثمانية عام 1789م، عشية الثورة، 27.7 مليون ليرة، بينما كانت صادراتها 25.6 مليون ليرة، بواقع خسارة ما يقارب المليون ليرة، وكانت البندقية في الوقت نفسه تبيع أقل مما تشتري للعثمانيين (55).

الحواشي

(* مفكر من سوريا.

- (1) ج.ف.ب. هيجل، محاضرات في فلسفة التاريخ، ج1، عبد الفتاح إمام، التنوير، بيروت 1981، ص155/156.
- (2) أرشيبالد. ر. لويس، القوى البحرية والتجارية في حوض المتوسط، أحمد محمد عيسى، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، بدون تاريخ، ص400/401.
- (3) فرنان بروديل، البحر المتوسط، المجال والتاريخ، يوسف شلب الشام، وزارة الثقافة، دمشق 1990، ص124.
- (4) المصدر السابق، ص134.
- (5) هاملتون جب، المجتمع الإسلامي والغرب، ج1، د. أحمد عبد الرحيم مصطفى، دار المعارف، القاهرة، ص130.
- (6) د. رضوان السيد، القوى البحرية العثمانية والصراع على المحيط الهندي، بالمر أبروميت، العددان السادس والعشرون والسابع والعشرون، السنة السابعة، 1995، ص366-367.
- (7) المصدر السابق، ص368.
- (8) هارولد لامب، سليمان القانوني، شكري محمود نديم، شركة النبراس، بغداد 1961، ص149.
- (9) المصدر السابق، ص182.
- (10) هاملتون جب، المجتمع الإسلامي والغرب، مصدر سابق، ص139.
- (11) روسلان موسينيه، بإشراف: موريس كروزيه، تاريخ الحضارات العام، مجلد رابع، ترجمة: أسعد داغر، عويدات، بيروت 1966، ص133.
- (12) المصدر السابق، ص184.
- (13) المصدر السابق، ص187.

- (14) هاملتون جب، مصدر سابق، ص 140.
- (15) كارل بروكلمان، تاريخ الشعوب الإسلامية، نبيه فارس، منير بعلبكي، ط 4، 1965، دار العلم للملايين، بيروت، ص 471.
- (16) راجع: أحمد عبد الحليم مصطفى، في أصول التاريخ العثماني، مصدر سابق، ص 9.
- (17) كميل تشاترتون، تاريخ العالم، نشره السير جون.أ.هامرتون، الفصل السادس والأربعون بعد المائة، المجلد السادس، إدارة الثقافة بوزارة التعليم العالي، مكتبة النهضة المصرية، مصر، بدون تاريخ، ص 618.
- (18) د. جلال يحيى، تاريخ العلاقات الدولية، مصدر سابق، ص 87.
- (19) هارولد لامب، سليمان القانوني، مصدر سابق، ص 184.
- (20) د. جلال يحيى، تاريخ العلاقات الدولية، مصدر سابق، ص 90.
- (21) روسلان موسنييه، تاريخ الحضارات العام، مجلد رابع، مصدر سابق، ص 199.
- (22) كميل تشاترتون، تاريخ العالم، مجلد سادس، مصدر سابق، ص 619.
- (23) المصدر السابق، ص 620.
- (24) د. ماثيو اندرسون، تاريخ القرن الثامن عشر في أوروبا، دنور الدين حاطوم، دار الفكر، دمشق، ط 1، 1977، ص 309.
- (25) ميشال دوفير، أوروبا والعالم في نهاية القرن الثامن عشر، جزء أول، الياس مرقص، دار الحقيقة، بيروت 1980، ص 33.
- (26) روسلان موسينييه، تاريخ الحضارات العام، مجلد رابع، مصدر سابق، ص 120-121.
- (27) شارل عيساوي، تأملات في التاريخ العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت 1991، ص 20.
- (28) لوتسكي، تاريخ الأقطار العربية الحديث، دار التقدم، موسكو، 1970، ص 19.
- (29) د. جلال يحيى، تاريخ العلاقات الدولية، مصدر سابق، ص 102.
- (30) المصدر السابق، ص 102.
- (31) راجع: جورج كيرك، موجز تاريخ الشرق الأوسط، عمر الاسكندري، سلسلة ألف كتاب 114، مركز كتب الشرق الأوسط، القاهرة، دار الطباعة الحديثة، ص 120.

- (32) لوتسكي، تاريخ الأقطار العربية الحديث، مصدر سابق، ص19.
- (33) رضوان السيد، القوى البحرية العثمانية والصراع على المحيط الهندي (بالميرا بروميت)، مصدر سابق، ص371.
- (34) راجع: إيفانوف، الفتح العثماني للبلاد العربية، مصدر سابق، ص271.
- (35) راجع: لوتسكي، تاريخ الأقطار العربية الحديث، مصدر سابق، ص20.
- (36) راجع: جورج لوفران، تاريخ التجارة، هاشم الحسيني، دار مكتبة الحياة، بيروت، بدون تاريخ، ص78.
- (37) راجع: فرنان بروديل، البحر المتوسط، المجال والتاريخ، مصدر سابق، ص135-136.
- (38) المصدر السابق، ص136.
- (39) راجع: د. جلال يحيى، تاريخ العلاقات الدولية، مصدر سابق، ص106.
- (40) إيرينا سميليا نسكايا، البنى الاقتصادية والاجتماعية في المشرق العربي على مشارف العصر الحديث، يوسف عطا الله، الفارابي 1989، ص173.
- (41) المصدر السابق، ص169.
- (42) راجع: لوتسكي، تاريخ الأقطار العربية، مصدر سابق، ص22.
- (43) راجع: د. جلال يحيى، تاريخ العلاقات الدولية، مصدر سابق، ص105.
- (44) راجع: رافق، العرب والترك، مصدر سابق، ص188.
- (45) ميشال دوفيز، أوروبا والعالم في نهاية القرن الثامن عشر، الجزء الأول، ترجمة الياس مرقص، دار الحقيقة 1980، ص18.
- (46) راجع جورج لوفران، تاريخ التجارة، مصدر سابق، ص79.
- (47) فرنان بروديل، البحر المتوسط، مصدر سابق، ص137.
- (48) المصدر السابق، ص138.
- (49) راجع: شارل عيساوي، تأملات في التاريخ العربي، مصدر سابق، ص72.
- (50) فرنان بروديل، البحر المتوسط، مصدر سابق، ص140.
- (51) راجع: شارل عيساوي، تأملات في التاريخ العربي، مصدر سابق، ص91-98.
- (52) المصدر السابق، ص93.

- (53) راجع: المصدر السابق، ص69.
- (54) راجع: ميشيل دوفيز، أوروبا والعالم...، مصدر سابق، ص68.
- (55) راجع المصدر السابق، ص62.