



Ramia Hadi Marhej Ministry
of Education - General
Directorate of Education in
Maysan
Ali Al-Gharbi Secondary
School for Girls

*** Corresponding Author
Email:**
ramyaaldahbiu85@yahoo.com

Keywords:
Ports, Barqa, Exports,
Africa.

Article history:
Received: 2024-09-08
Accepted: 2024-10-11
Available online:2025-02-01



Barqa Ports and Their Role in African Exports to Europe (1835-1911)

A B S T R A C T

Ports are of utmost importance to Libya, its economy and national security, as they work to develop cities and surrounding areas, roads and facilities that connect the port to the city. The research aims to demonstrate the role and importance of Barqa ports in African-European trade exchange, so it sheds light on the following axes: The first axis presented the historical and geographical framework of the Barqa region, while the second axis highlighted the definition of Barqa's ports and commercial cities, including the port of Benghazi, which is the second most important port in Libya after the port of Tripoli, the port of Tobruk and Derna, and its most important cities represented in the oases, including Awjila, Ajlo, and Kufra, and the most important commercial markets that played a major and prominent role in activating the movement of commercial ports through their traditional markets, as there were several types, including permanent markets, seasonal markets, and temporary markets. As for the third axis, it unveiled the most important African exports to Europe through its ports, especially ostrich feathers, slave trade, leather, elephant ivory, and other goods, as well as touching on the customs duties imposed by the Ottoman government on those goods.

© 2025 wjfh.Wasit University
DOI: <https://doi.org/10.31185/wjfh.Vol21.Iss1/Pt1.838>

موانئ برقة ودورها في الصادرات الأفريقية إلى أوروبا (1911-1835)

م.د رامية هادي مرهج
وزارة التربية المديرية العامة محافظة ميسان
ثانوية علي الغربي للبنات

المستخلص

تمثل الموانئ أهمية قصوى لليبيا واقتصادها وأمنها الوطني ، إذ تعمل على تطوير المدن والمناطق المجاورة لها والطرق والمرافق التي تربط الميناء بالمدينة ، يهدف البحث إلى بيان دور وأهمية موانئ برقة في التبادل التجاري الإفريقي - الأوربي ؛ لذلك سلط الضوء على المحاور التالية ، عرض المحور الأول الإطار التاريخي والجغرافي لإقليم برقة في حين سلط المحور الثاني التعريف بموانئ برقة ومدنها التجارية منها ميناء بنغازي الذي يعد ثاني ميناء في ليبيا من حيث الأهمية بعد ميناء طرابلس ، وميناء طبرق ودرنة وأهم مدنها المتمثلة في الواحات منها اوجلة واجلو والكفرة، وأهم الأسواق التجارية التي أدت دورا كبيرا وبارزا قي تنشيط حركة الموانئ التجارية؛ إذ كانت هناك عدة أنواع منها الأسواق الدائمة ، والأسواق الموسمية ، والأسواق المؤقتة ، أما المحور الثالث فقد أمارت اللثام عن أهم الصادرات الأفريقية الى أوروبا عبر موانئها لاسيما ريش النعام وتجارة الرقيق والجلود وعاج الفيل وغيرها، وكذلك تطرق الى الرسوم الجمركية التي فرضتها الحكومة العثمانية على تلك البضائع.

الكلمات المفتاحية: موانئ ، برقة ، صادرات ، أفريقية.

المقدمة

تعد الموانئ أحد أهم المرافق الحيوية للدولة باعتبارها المنفذ الرئيس الذي تمر من خلاله التجارة الخارجية من صادرات وواردات، وترجع أهمية الموانئ إلى صلتها الوثيقة بالتنمية الاقتصادية والاجتماعية للدولة فالموانئ بكفاءتها وحسن وإدارة تنظيمها تعد واجهة أمامية تعكس مدى التقدم الاقتصادي؛ إذ تملك ليبيا ساحلا طويلا على البحر الأبيض المتوسط الذي يعد من أهم البحار التجارية الذي يربطها مع معظم الدول الأوربية المطلة عليه، تناول هذا البحث ثلاثة محاور عرض المحور الأول الإطار التاريخي والجغرافي لإقليم برقة في حين سلط المحور الثاني على التعريف بموانئ برقة، وأهم المدن التجارية والأسواق للإقليم منها ميناء بنغازي الذي يعد ثاني ميناء في ليبيا من حيث الأهمية بعد ميناء طرابلس ، وميناء طبرق ودرنة أما المحور الثالث أمارت اللثام على أهم الصادرات الأفريقية الى أوروبا عبر موانئها لاسيما ريش النعام وتجارة الرقيق والجلود وعاج الفيل إضافة الى الرسوم الجمركية التي فرضتها الإدارة العثمانية على البضائع المصدرة من أفريقيا الى أوروبا عبر موانئها .

أهمية الدراسة

1- إبراز أهمية موانئ برقة في هذه الحقبة التاريخية كمنفذ عبور في حوض البحر الأبيض المتوسط.

المحور الأول : الإطار التاريخي والجغرافي لإقليم برقة :

برقة: بفتح الباء وسكون الراء وفتح القاف غير مضافة ، وهي أحد الأقاليم الليبية الثلاث (طرابلس، فزان، برقة) وبينها وبين البحر الأبيض المتوسط ستة أميال (نجم؛عباس، ص9) ، نشأت قبل مجيء اليونان إلى ليبيا بقرون عديدة(عبده ، 2002، ص22) ، بل يشير بعضهم إلى أن وجودها قبل وصل الفينيقيين كونها كانت ملتقى لتجارة بلاد الصحراء وما وراءها وتجارة المشرق والمغرب، وهذه الطرق لم تكن من إنشاء الفينيقيين وإنما هي طرق قديمة اختطها الإنسان منذ بدأ يرتقي سلم الحضارة الإنسانية وفضل الفينيقيين على برقة إنما كان في توسعها وإنمائها وجعلها مركزا من مراكز التجارة العالمية وكان لهم لنشر اسمها في عالم البحر المتوسط(الزاوي ، 1968، ص22) .

أما موقعها الجغرافي فيقع في الجانب الشرقي من ليبيا يحدها من الشرق مصر (بازرمه ، 1951، ص1) ومن الغرب تاجوراء او سرت، ومن الشمال البحر المتوسط ومن الجنوب الحدود الشمالية الغربية للسودان (ابن حوقل ، 2002، ص22) ، تقع بين خطي طول (18-25) ، ودائرة عرض (20-33)، وبمساحة (670000) كم² أي ما يعادل (49%) من المساحة الكلية لليبيا، وقد استعمل العرب في تعريفهم له التسمية الرومانية بعضاً من الوقت وهي بنطابلس نسبة الى المدن الخمسة التي أسسها الإغريق (قورنيا، ابولونيا، بركا، توكيرا، بوسبريدس) (بولبيص، 2009، ص26) ، ومن أشهر مدن برقة (بنغازي، درنة، شحات، المرج، سوسة، طبرق، اجدابيا، الكفرة، الجغبوب، جالو، واجلة) (الادريسي ، 1947، ص30) .

المحور الثاني: التعريف بموانئ برقة وأهم مدنها التجارية وأسواقها .**1- تعريف الميناء :**

- الميناء مشتق من الكلمة اللاتينية القديمة (porta) التي تعني البوابة (العميثلي، 1991، ص9)
- كل مكان مهياً للاحتماء وقبول السفن ورسوها بما في ذلك المساحات البحرية والبرية الداخلة ضمن الملك العمومي للميناء (الرويني ، 1983، ص128) .

- المكان الذي يتم فيه نقل البضائع والمسافرين بصورة منتظمة بين البحر واليابسة ، وهو مهياً لقبول السفن ورسوها لشحن وتفريغ البضائع، ولا يقتصر أهميته على النقل الداخلي بل إنه يمارس نشاطا خارجيا يربط الدولة بموانئ العالم الخارجي(احمد، 1995، ص69)

- عبارة عن منشأة ساحلية تقام على شواطئ البحار والمحيطات والأنتهار (الاجود ، د.ت، ص17) يتم فيها تحميل السفن بالركاب والبضائع، وتكون مجهزة بالرافعات والأرصفة والمخازن التي يحتاجها في تعامله مع السفن (النحراوي ، 2009، ص25) ، فضلا عن العلامات الضوئية وغير الضوئية مهمتها إرشاد التحرك الملاحي واستقبال السفن (حبيب، طعماس، 1989، ص156) ، وخدمات إصلاح وصيانة السفن التي لا تقتصر على إصلاح بدن السفينة فقط بل تتعدى إلى إصلاح الأجهزة الحساسة في السفينة مثل أجهزة الملاحة التي تستعمل الأقمار الصناعية وأجهزة الرادار اللاسلكي والسونار وأجهزة القيادة الأخرى (الاسدي ،

2005، ص79) يتضح من ذلك أنه لا يوجد تعريف محدد للموانئ ويعود ذلك للتنوع الكبير في إسهام تلك الموانئ في تقديم وظيفة أو أكثر من الوظائف التي تؤديها .

اهم موانئ برقة :

2- **ميناء بنغازي:** بنغازي مركز إقليم برقه وأساس نشاطه الاقتصادي؛ إذ ارتبطت بنغازي تجارياً بالمناطق المجاورة لها لاسيما المناطق الأفريقية من خلال طرق القوافل التجارية القادمة من إفريقيا هذا من جهة ومن جهة أخرى فإن ميناءها يعد ثاني ميناء من حيث الأهمية بعد ميناء طرابلس ، إذ يقع على الساحل الجنوبي للبحر المتوسط على دائرة عرض (30,6) شمالاً، وعلى خط طول (20,4) شرقاً ، وقد جعل من موقعه هذا حلقة وصل مع القارة الأفريقية والدول البحرية، وتميز بأنه منفذ دائم لمنتجات أوسط إفريقيا وأوروبا (البوري، 2004، ص69) ، ومن أشهر الخطوط الملاحية التي ارتبط بها ميناء بنغازي بموانئ مالطا وليفورنو (إيطاليا) ومرسيليا (فرنسا) وأزمير (تركيا) ونافارين (اليونان) فضلا عن خطوط ملاحية أخرى (كورو، 1971، ص76)، وتكمن أهمية الميناء فيما يملكه من مزايا طبيعية وبشرية؛ وذلك لتأدية دوره على أكمل وجه ، وكان للولاة العثمانيين دور كبير في تطوير الميناء لاسيما الوالي رشيد باشا (1882-1893) وظاهر باشا (1893-1904) إذ أقيم أول رصيف صناعي في ميناء بنغازي (بازرمة، 1968، ص310) ، ويرتبط الميناء بظهيره (hinterland) (المجال الأرضي اليابسة أي المنطقة الواقعة خلف الميناء وتكون منظمة ومتطورة ذات أنشطة اقتصادية غنية ومتنوعة) (ابو مدينة ، 2008، ص188) الذي يوفر له ما يحتاج إليه ، ونظيره (foreland) المجال البحري، منطقة اليايس المواجهة للميناء عبر الماء او تلك المناطق من اليايس تتصل بالميناء بواسطة السفن المحيطية وهو نقيض الظهير، فإنه ينطبق على المناطق التي تتبادل البضائع مع الميناء عبر البحار والمحيطات الذي يرتبط بالظروف المناخية ، والظهير والنظير يقدمان أكبر الخدمات للموانئ، وما الميناء إلا حلقة وصل بينهما (ابو مدينة، 2008، ص202) .

3- **ميناء درنة:** تقع درنة شرقي بنغازي بنحو (185) كم وشرقي شحات بنحو (79) كم ولأهلها نشاط في التجارة وعد مينائها مركزا تجاريا كبيرا للاستيراد والتصدير (اغسطسني، 1990، ص322) إذ يشرف على سهل ساحلي ضيق لا يزيد عرضه عن خمسة كيلومترات؛ فقد توفر له الحافة الجبلية الحماية من الرياح الجنوبية (القبلي) ونشأ هذا الميناء في رأس صخري بارز في البحر، ويعرف باسم (رأس المتاريس) وقد مد حاجز الأمواج الرئيس بطول (500) متر تقريبا من هذا الرأس في اتجاه شمالي غربي جنوبي شرقي وحاجز ثانوي بطول (600) متر، ويضم هذا الميناء أرصفه بطول (975) م وبعمق يتراوح ما بين (6-7,5) متر ويصل إلى عمق المدخل إلى (9) أمتار وعمق القناة الملاحية الخارجية (10) أمتار (أبو مدينة، 2008، ص137)، ويأتي ميناء درنة بالمرتبة الثانية بالنسبة لموانئ برقة من حيث الحجم وزود بمكتب للحجر الصحي لرصد عملية دخول وخروج السفن وخلوها من الأوبئة، كما زود بمركز للجمارك وفنار يبلغ ارتفاعه 28 متر مهمته إرشاد السفن وتسهيل إبحارها من وإلى الميناء (الأحول، 2007، ص25)

4 - **ميناء طبرق:** تعد طبرق آخر المدن الليبية من جهة الشرق تبعد عن شرق بنغازي (455) كم، وشرقي درنة بنحو (167) كم وتقع على رأس الخليج المعروف بخليج طبرق الذي يعد من أفضل الأماكن لقيام ميناء

كبير على طول الساحل الليبي فهو محمي حماية طبيعية من الشمال بواسطة شبه جزيرة طبرق ومن الجنوب بواسطة هضبة البطنان التي تحده بجروف شديدة الانحدار و توفر الأعماق القريبة من الشاطئ، وهي بذلك معقل حصين ومأوى مهم جدا للسفن البحرية من هيجان البحر ، يقع مينائها على الساحل الجنوبي للبحر المتوسط، الذي يعد من أهم البحار في التجارة العالمية، بين خطي طول (23،59-24،00) شرقا ودائرتي عرض (32،04-32،25) شمالا، وتم التدخل الصناعي ببناء الأرصفة التي بلغ طولها (1090 متر) وبعمق يتراوح ما بين (4-9) أمتار يبلغ طول الأرصفة المستغلة في مناولة البضائع العامة حوالي 300 متر والباقي مستغل من قبل الصيادين (ابو مدينة ، 2008،ص134)، والميناء على شكل شبه جزيرة في اتجاه الجنوب وأطرافه محاطة بالرمال؛ وبذلك فإن موقع الميناء محمي طبيعيا من الرياح وهي ميزة جيدة لا تتوفر إلا في عدد محدود من الموانئ الطبيعية ، كما زود الميناء بعلاجات إرشادية تطفو على سطح البحر موضحة طرق دخول السفن وخروجها (ناجي،1970، ص77) .

اما اهم المدن والاسواق التجارية في الإقليم هي:

- 1- **واحة اوجلة** : مدينة جنوب برقة وتقع على بعد (400) كم عن بنغازي باتجاه الجنوب الشرقي (الحموي، 1990، ص296) فهي من الواحات الضاربة في عمق الصحراء ، وتقع على طرق القوافل التجارية الكبرى الرابطة بين الشرق والغرب من مصر حتى موريتانيا مرورا بصحراء ليبيا ومن الشمال الى الجنوب على الطرق الرابطة بالممالك السودانية(شرف، 1971، ص 73)، أما موقعها الفلكي فتقع على خط الطول 21 شرقا وخط العرض 29 شمالاً وتبعد عن شاطئ البحر المتوسط بحوالي 250 كيلومتر (الاوجلي، 1998، ص65).
- 2- **واحة جالو** : تقع الى الجنوب مدينة اجدايا بمسافة (250) كم وشمال مدينة الكفرة بمسافة (600) كم وهي تقع من ضمن مثلث يسمى مثلث الواحات، يشمل كل من واحات اوجله وجالو والكفرة التي تقع ضمن نطاق الصحراء الكبرى التي تمتد من الشرق الى الغرب ، وتقع على خطي طول (21-33) شرقا، وخط عرض(02-29) شمالاً) بازرمة ، 1973، ص163).
- 3- **واحة الكفرة**: وهي مجموعة من الواحات واقعة في قلب صحراء برقة أكثرها أهمية هي الكفرة ذاتها ، وقد اكتسبت أهمية مؤكدة نتيجة لموقعها الجغرافي على الطريق من دارفور الى البحر المتوسط (تيري، 2004، ص299-300) وتقع جنوب بنغازي بنحو 995 كم ، وهي مركزا تجاريا لسكان المناطق الصحراوية لاسيما بعد اتخاذها مركزا للدعوة السنوسية سنة 1895 بدلا من الجغبوب (رولفس، 2000، ص462) وأخذ التجار والمريدين ووفود القبائل يترددون عليها (العظم ، 1998ص126) ، وتبلغ مساحة الجزء الماهول منها بالسكان نحو 110 كيلو متر بقمطه نحو 500 نسمة وهذه الواحات غزيرة المياة وتنتج القمح والشعير والذرة وان المنطقة تكتظ بشجر النخيل، فضلا عن أن هذه الواحات مراكز هامة للقوافل التي تحمل المتاجر من أواسط أفريقيا الى الشمال والشرق (زيادة، 1952، ص 17)
- 4- **الجغبوب**:تقع الجغبوب جنوب مدينة طبرق بحوالي 280كم وذلك عن طريق بري معبد؛ إذ إن ذلك يساعد على الاستفادة من ميناء طبرق، إما فلكيا تقع بين خطي طول (30-25) شرقا ودائرتي عرض (40-50) شمالا) الحديثي، 2014 ، ص409).

أما الأسواق التجارية فقد أدت دورا كبيرا وبارزا في تنشيط حركة الموانئ التجارية من خلال أسواقها التقليدية إذ كانت هناك عدة أنواع منها الأسواق الدائمة ، والأسواق الموسمية ، والأسواق المؤقتة، فضلا عن أسواق أخرى تتخذ لتخصص في نشاطها سواء كان تجاريا او صناعيا مثل سوق الحدادة او سوق العطور وسوق المنسوجات وغيرها ، وطبيعة الأسواق تتكون من طرق رئيسية، ثم تتشعب منها بعض الطرق الفرعية التي تتضمن بعض الدكاكين التي تمتد من الميدان الى الموانئ (شرف الدين ، 1998 ص80)، ويشرف على السوق أمين السوق الذي يتم تعيينه من قبل السلطة العثمانية للقيام بمهام الإشراف على السوق، ويجب أن تتوفر فيه صفات خاصة لاسيما أن يكون عارفا في الموازين والمقاييس (لودينغ، 2005 ، ص80) (لومس، 1985، ص41-42) ، وإن ما يخص الدراسة إنشاء الأسواق المكشوفة او (سوق الظلام) الذي يتميز ببيع جميع أنواع الحبوب والسلع وريش النعام والجلود التي اشتهرت بتجارة الرقيق الذي يصدر الى بقية المدن الأخرى من البحر المتوسط عن طريق مينائها الذي يربط بمرانئ الشرق والغرب (الفيتوري، 1972، ص 14) وجميع السلع المجلوبة من أفريقيا، لكن السوق تعرض للحرق في عام 1906 (المهدي، 2008، ص 143)، وهذه الأسواق تحت إشراف السلطة العثمانية وفرض الضرائب ووجود ممثلين ينبون عنها، فضلا عن التدخل للسيطرة على حركة المبادلات فيها(تود، 1985، ص41-42)

ثالثا:- أهم الصادرات الأفريقية الى أوروبا عبر موانئ برقة :

كانت الأراضي الليبية في العهد العثماني الثاني واحدة من أهم مصادر التوزيع التجاري الدولي ففيها تحط البضائع المستوردة من أواسط إفريقيا وأوروبا والشرق ومنها يتم تسويقها مرة أخرى الى البلدان التي تحتاجها ، إذ أسهمت العديد من الواحات الليبية في ازدهار وتنشيط تجارة القوافل عبر الصحراء وذلك نتيجة لموقعها الاستراتيجي بين دول ساحل البحر الأبيض وإفريقيا، ومن اهم الواحات جالوا وجلة والكفرة التي لها صلات مع السودان الشرقي والسودان الاوسط(دياب ، ، 1881 ، ص44-45) ، وقبائل هذه الواحات من المجاورة والزوية (القشاط، 2008، ص 138-139) تربطهم علاقة تجارية مع وداي ودارفور، ومنذ القرن السابع عشر، وخصهم فردريك بالذكر: "إنه هؤلاء التجار كانوا يوسسون بيوت تجارية في البلاد المجاورة لليبيا ويتواجد فيها افراد القبيلة لتسهيل اعمالهم التجارية وتكون حلقة وصل مع القبيلة الام في ليبيا" (هورنمان ، 1974 ، ص59) ومن أهم الصادرات :

1- ريش النعام:

إن تجارة ريش النعام في ليبيا عرفت منذ عصور سحيقة ضاربة في القدم ، وقد اندفع التجار البرقاويون وراء إغراءات الكسب فأخذو يتوغلون نحو الدواخل للحصول على هذا الريش الثمين فأعطو بذلك حياة جديدة لتجارة القوافل مع بلدان منقطعة الصلة بالعالم المتمدن، ومن ذلك التاريخ رسمت ثلاث طرق رئيسية: الأولى نحو كانو والثانية نحو برنو والثالثة نحو الواداي (كورو، 1971، ص83)، يعد ريش النعام من السلع الكمالية؛ لذلك كان أكثر الطلب عليه من العائلات الغنية والأسر الحاكمة، وأكد جونسون ماريون أنه (من جمل السلع التي شملتها تجارة القوافل الصحراوية ريش النعام الذي كان اسهل تلك السلع تتبعاً، حال خروجها من إفريقيا الى أسواق الاستهلاك الأوروبية) (جونسون، 1981، ص133) ، تشير المصادر التاريخية إلى أن طير النعام موجود

بكثره بأفريقيا وعلى الأراضي الليبية لاسيما جبل غريان وسهل جفارة (ابو مدينة، 2008، ص137) إذ كان يتم اصطياده بعدة طرق منها عن طريق الفخاخ والشباك او عن طريق المطاردة فيسقط أراضاً غير قادر على الفرار او عن طريق الأسلحة النارية بتصويبها على أوكارها فتقتل الكبير والصغير وتحطم بيضه).
(Lyon,1966,p.222)

أما عن طريق تحضير ريش النعام فيتم عن طريق جماعة متخصصة اذ يقومون بسلخ جلد النعام وبيعه كاملاً، ولكن حفاظاً على الطير اكتفى بنزع (بنتف) الريش فقط، بمعدل ثلاث مرات كل سنتين، ويحمل الريش في طرود على الجمال من أفريقيا زنة كل طرد (60) كيلو غرام، ويحمل الجمل طردين، وحين يصل الريش الى موانئ برقة للتصدير يخضع لعملية تنظيف مبدئي، ثم فرزه إلى أصناف حسب جودته، ثم يكون بعد ذلك جاهزاً للشحن، ويتفاوت ريش النعام في لونه وأسعاره فأجود أنواعه ريش جناح الذكور ذات اللون الأبيض ، ويحتوي الجناح الواحد على ثلاثين الى أربعين ريشة ، أما ريش الإناث فرمادي أو بني، ويكون اقل سعراً، أما ريش الذيل فيكون أعلى من ريش الأجنحة، إذ إنه يباع بعشر ثمن ريش النعام، والنعام تضع بيضها في حدود 40 يوماً، وإن مدة التفريخ أيضاً يستغرق مثل هذه المدة ، وبعد مضي سنة من عمر الطير تقريباً يصبح جاهزاً لمنح الريش (كاكيا ، 1975، ص172).

ويزن ريش الطائر كله بين (3- 4) لبييرة، أما ريش الأجنحة فيعادل سدس مجموع وزن ريش الطائر كله او ثمنه. واستعمل ريش النعام في عدة أغراض ترفيهية وتزيينية منها تزيين الأقلام لتبدو أكثر اناقة ، وتزيين القبعات النسائية ، وكانت بعض النساء تضعه في شكل قوائم على قبعاتها لتبدو قامتها أطول من قامتها الحقيقية، وتزيين الخيول، ويستعمل في صناعة مراوح اليد ، كما استعمله الرجال بوضع ريشة او اكثر على قبعاتهم، واستخدم الريش الاسود في مواكب الجنائز، ويشير على الحزن (ماربون ، 1981، ص133) . وفي العام 1835 احتكر اليهود في بنغازي تجارة ريش النعام، وأصبحت صنعة محلية لهم، وقاموا بتصديره الى ليفورنو ومنها إلى بريطانيا وقيمة الرطل الواحد (نصف كيلو غرام) ما بين (20-30) فرنكا فرنسياً ، يعد ريش النعام أهم صادرات ميناء بنغازي الذي يصدر الى بريطانيا ويدخل في صناعة الملابس النسائية والقبعات إضافة الى تزيين عربات الموتى دلالة على الحزن (الزاوي، 1980، ص69).

أما وداي فقد قامت هي الأخرى بتصدير ريش النعام الى بنغازي عام 1868 وذلك لتصديره عبر مينائي بنغازي ودرنة وطبرق الى الدول الأوروبية ، وفي العام 1869 كان ريش النعام من أبرز صادرات موانئ برقة وكانت ترتاد ميناء درنة قرابة (300) سفينة في المتوسط سنوياً واقتصرت الخطوط الملاحية على البلدان المطلة على البحر المتوسط (رولفس، 2002، ص118) وازدهرت التجارة البحرية في موانئ برقة وإنها في تزايد مستمر .

شهدت تجارة ريش النعام انتعاشاً ما بين عام (1878-1882) فقد زاد الطلب على الريش في أوروبا وازدهرت تجارته، وإن واردات بريطانيا من الريش في هذه المدة تقدر (476، 146) جنيهاً استرلينياً (ماربون، 1981، ص140)، وبعد عام 1892 أخذت كميات تصدير ريش النعام في الانخفاض سنة تلو الأخرى حتى توقف نهائياً ، وتعزو بعض المصادر الغربية إلى اضمحلال تجارة ريش النعام الى جمعيات الرفق بالحيوان التي

انتشرت في أوروبا في القرن الماضي ونجاحها في إقناع الناس أن نزع الريش عن الطائر يتسبب في تعذيب هذا الحيوان ومن جهة أخرى أن موضة استعمال الأوربيين للريش توقف، غير أن حقيقة الأمر ليس تماما كما زعمت تلك المصادر الغربية، فمجلة الترقى الطرابلسية التي عاصرت ضموماً تجارة ريش النعام التي أفردت مقالا في أعدادها الصادرة عام 1910، جاء فيها أن سبب تراجع تجارة ريش النعام الليبية تعود للحرب الاقتصادية التي شنها الغربيون على العرب المسلمين، فقد قام عدد من التجار البريطانيين بعد حصولهم على مجموعة من طيور النعام الحية بنقل هذه الطيور الى منطقة مناسبة من جنوب أفريقيا وأسسو عام 1856 شركة انكليزية اسمها (شركة الكاب) لتربية النعام وبدأت هذه الشركة بتربية 80 نعامة واستمرت بها حتى بلغ عدد النعام المرابي عام 1904 (358) ألف طير بلغ صافي أرباحها مليوناً من الفرنكات، ثم انتشر تأنيس النعام في أستراليا ونيوزيلندا وفرنسا، ولكي تحافظ شركة الكاب على احتكارية تربية هذا الحيوان فرضت غرامة قدرها (2500) فرنكا على كل طائر و(125) فرنكا على كل بيضه تضبط مهربة من مزارع الشركة (موسى ، 1988، ص184-185).

ازدادت صادرات ريش النعام من وداي الى بنغازي عام 1897 بحدود (22) قافلة كانت هذه القوافل خاصة بالأفراد، وبعضها يخص القبائل لاسيما المجابرة والزوية، ويرجع سبب الزيادة في توفير ريش النعام من وداي وبرنو الى انخفاض أسعاره، هذا من جهة، ومن جهة أخرى تشجيع شيخ برنو لهذه التجارة الأمر الذي تضاعفت به الإرباح، إذ بلغت الكمية المصدرة من ريش النعام إلى فرنسا عبر ميناء بنغازي قرابة (3975) قابية وبقيمة تقدر (200، 41)، جنيه (الدجاني، 1974، ص21).

وفي العام 1899 انخفضت تجارة ريش النعام وذلك لعدة أسباب منها (كورو، 1972، ص84)

أ- التغيير في الأوضاع السياسية للبلدان الأفريقية ، مثل السيطرة البريطانية على السودان؛ إذ أخذت البضائع الأفريقية تأخذ طريقها للتصدير عبر سواحل البحر الأحمر؛ الأمر الذي أثر على موانئ برقة في تجارتها لفتح طرق جديدة الى دواخل أفريقيا أرخص ثمناً مثل ربط السودان الأوسط بخطوط حديدية سهل عملية النقل وقلل التكاليف ووفر الوقت، فكانت ضربة قاضية لتلك التجارة، كما تمكن الفرنسيون سنة 1906، من ربط كل من نهر النيجر والسنگال بخط حديدي وقام البريطانيون سنة 1911 بربط مدينتي كانو ولاجوس بخط حديدي (بوفل، 1988، ص404).

ب- هبوط أسعار المنتجات السودانية بسبب المنافسة على الأسواق العالمية مع بعض البضائع المتشابهة الواردة من مراكز أخرى من أفريقيا.

ت- انكماش التجار البنغازيين والتقليل من نشاطهم وإيقاف بعضهم لهذا النشاط بسبب ضآلة الكسب الذي تدره هذه التجارة، ويؤكد ذلك أنه عندما احتلت إيطاليا ليبيا سنة 1911م، كان عدد القوافل التي تصل سنوياً من مناطق النائية بالسودان وبرنو والوداي قليلاً، وكانت تلك البلدان هي المراكز الرئيسية لهذا الضرب من التجارة (كورو، 1972، ص84).

كان الأوروبيون والأمريكيون يتهافتون على استيراد هذه المادة لاسيما جلد الماعز التي تجلب من أواسط إفريقيا، وكانت تعالج هذه الجلود في بادئ الأمر بوضعها في الملح ونشرها في الشمس لعدة ايام، ثم خزنها وصول القوافل وطريق النقل تكون على شكل لفات، كل لفة تحتوي على عشرة جلود زنة كل لفة من (40-50) كغم، وكانت تُعبأ على شكل بالات تصل وزن الباله الواحدة حوالي (320) كغم، تكون جاهزة للتصدير؛ وذلك لعدم تمكن الأسواق المحلية من سد الطلب المتزايد عليها (الدجاني، 1974، ص128) (موسى، 1988، ص184-185) بلغت صادرات برقة من هذه المادة (60,960) ليرة عثمانية خال المدة (1899-1902) وكان التصدير عبر ميناء بنغازي الى مرسيليا وليوسطن في الولايات المتحدة ولندن، وفي عام 1903 قدرت قيمة عوائد الصادرات من هذه المادة عبر ميناء بنغازي الى نيويورك بقيمة تقدر (4108) جنيهات، والذي يمثل ربع قيمة الصادرات الكلية للإقليم واستمرت الزيادة في قيمة الصادرات حتى بلغت عام 1905 بنحو (6500) جنيه إسترليني (ماتوزيو، 2002، ص188)، وكانت تصل الى برقة بعض الوسائد الجلدية الجيدة الصنع والمذبوغة والتي كانت ذات شكل خاص وتستعمل بكثرة في بيوت العرب، وكذلك القرب الجلدية التي يستعملها أفراد القوافل لحفظ مياههم أثناء سفرهم من السودان وإليهم (كاكيا، 1975، ص171).

اما الصوف فقد كان يصدر إلى فرنسا عن طريق موانئ برقة بمعدل عشرة آلاف قنطار سنويا وبقيمة تقدر ثمانون ألف فرنك، وقد أصدرت سنة 1910 حوالي (2899) باله من الصوف بما يقدر قيمة (434,850) ليرة إيطالية (كاكيا، 1975، ص102).

3- تجارة الرقيق:-

الرق معناها العبودية، وهي ملكية الإنسان للإنسان، ملكية لا تقف عند استغلال المالك لعبده، وإجباره على العمل إنما تمتد لتمنحه الحق في التصرف فيه بيعا وشرأ وقبض ثمنه. والعبودية مؤسسة اجتماعية واقتصادية وسياسية ذات أسس ارتبط ظهورها بتطور الاقتصاد والمجتمع، ويقال رق فلان أي صار عبداً (الشمري، 2010، ص79) وكل من كان في الرق صار عبدا سواء كان أبيض أم أسود (ابن شاهين، د.ت، ص43).

أدت برقة دورا كبيرا في عملية تجارة العبيد و جلبهم من إفريقيا، لاسيما وداي وبرنو وكانو وتمكبتو وأرض الهوسا (السودان) (El tounisi , 1851 , p.558)، وغيرها وذلك لتصديره عبر موانئ برقة للدول الأوروبية إما عن طريق الشراء إذا تم الاعتداء عليها من قبل الشاري أو المقايضه أو عن طريق الاتجار ليلاً (ام، 2021، 162) او عن طريق المهدة (الاهداء) (العلمي، 2011، ص19)، واقرن امتلاك الرقيق بعمل بشع وهو (الخصي) ومعناها استوصل ذكره وخصيته (ابن منظور، د.ت، ص149)، ويشترى الرق كخدم للمنازل او المزارع وللرعي، ومن المتعارف عليه عند شراء خدم للمنازل ذكرا كان او أنثى يدفع المشتري عربونا من الثمن المتفق عليه، ويقوم باختباره ثلاثة أيام (كالشخير في النوم او التبول او المرض فإذا وجده صالحا قبله ودفع باقي الثمن، تتم عملية البيع والشراء عن طريق كتابة وثائق تسمى (وثيقة ملكية)، أما الأنثى فإذا تم الاعتداء عليها خلال مدة الاختبار فإنها لا ترد (ابن اسماعيل، 1988، ص197).

بلغ عدد الرقيق القادم من إفريقيا الوسطى إلى ميناء بنغازي وتم تصديره إلى أوروبا (2708) فرداً عام 1850، وتقدر أثمانهم (759,000) فرنكا ومن وداي قرابه (2400) فردا (روسي، ص146). يقسم الرق حسب الفئات العمرية الخماسي الذي يتراوح عمره بين العاشرة الحادية عشرة، والسداسي الحادية عشرة الى الرابعة عشرة، السباعي بين الخامسة عشرة وما بعدها وتعد هذه الفئة الاكثر ثمناً (رولفس، 2000، ص257).

وفي العام 1858 قل وصول عدد السفن الأجنبية إلى ميناء بنغازي وذلك لتقشي مرض الطاعون والجدري في برقة (الهدار ، 2009، 76) ، ولا يقتصر الأمر على تقشي الأمراض بل كانت للصراعات ونشوب الحرب بين أكبر قبائل برقه (البراعصة والعبيدات) إذ وصلت سنة 1860 إلى ميناء بنغازي ورست فيه (12) سفينة، وخرجت دون حمولة (روفيو، 2003 ، ص123). لقد ظلت تجارة العبيد من أهم الواردات من السودان الشرقي ووادي، وأشار الى ذلك رولفس: " إنه شاهد في اوجلة قافلتين بهما مجموعة من الرقيق تتراوح إعدادهم بين (1000-2000) وان معظمهم من الأطفال " (رولفس، 2000، ص265).

أصدرت الدولة العثمانية العديد من القوانين وذلك محاولة منها لتنشيط الحركة التجارية في مدينة بنغازي ومينائها منها القانون التجاري البري عام 1860، وذلك لزيادة حجم البضائع وتصديرها الى الدول الأوروبية عبر خطوط ملاحية تربط ميناءها بعدة موانئ أوروبية على البحر المتوسط (ناجي، 1970، ص87) إذ كان مينائها أكبر الموانئ التي تتم فيها عمليات الاستيراد والتصدير؛ الأمر الذي انعكس إيجابيا على زيادة الدخل، فنتيجة الجفاف الذي أصاب المدينة عام 1862 قل النشاط التجاري للميناء إذ لم تصله سوى تسعين سفينة غادر قسم منها فارغة والقسم الآخر محمل ببضائع لا قيمة لها (برنيا، 1985، ص308 (روفيو، 2003، ص122) ، وفي العام 1864 أصدرت الدولة العثمانية قانون التجارة البحرية وذلك لإنعاش الحركة التجارية في ميناء بنغازي (اشتوي، 2005، ص46).

لقد انخفضت هذه التجارة في ميناء بنغازي ولكن ظلت مستمرة في المراكز النائية الخارجة عن الرقابة وكانت تجري بدون مضايقة تقريباً في أوجلة وجالو والجغبوب ويجلب العبيد من من السودان الأوسط وبورنو وبقرمي والوادي وبلاد الهوسا ولاكاتا وقد قدر في العام 1889 ما بين (500-1000) في العام، وكان يجري استبدال هؤلاء العبيد بالابل والبقر والمعز (روسي، 1973، ص451) وبما ان بنغازي تمثل المنفذ الرئيسي فقد قامت لجنة مقاومة الرق بتعيين الأب كارلو بورفو رئيس الإرسالية الفرنسكمانية ضمن أعضائها عام 1891 قام الأب بتوزيع عملائه السريين كي يراقبوا السفن التي تحمل العبيد من موانئ برقة ، ولم يقتصر الأمر على هذه البعثة بل أرسلت بعثات أخرى استقرت في بنغازي ومنها القديس يوسف منذ سنة 1904، تولت هذه الجماعة التخفيف عن العبيد المعتمدين حتى تم الإلغاء النهائي لهذه التجارة (روسي، 1973، ص452) ،والجدير بالذكر أن الولاة العثمانيون قد أوصوا جميع تجار الرقيق بضرورة الاهتمام بهم من خلال توفير الطعام والشراب وتخصيص ما يركبون عليه أثناء ترحالهم (الفيتوري، 1972، ص39) .

فقد كان يصل الى ميناء بنغازي سنويا قرابة (2500) من الرقيق من كانو ومرزق واولجة؛ وذلك لتصديره إلى الولايات المتحدة الأمريكية للعمل في مزارع القطن وقصب السكر وبريطانيا و كريت وأزمير واليونان، وتعد الأخيرة من أكثر الدول التي تشتري الرقيق من هذا الميناء (الفيتوري، 1972، ص39) .

من الأصناف التجارية التي تدر ربحاً وفيراً، كانت هذه السلعة كسابقتها من السلع التي نجد لها رواجاً كبيراً في أسواق أوروبا وكانت استعمالات العاج في صناعة التماثيل ومقابض السكاكين والملاعق وصناعة أواني الشرب وأدوات الزينة ومقابض السيوف وفي صناعة أحجار الشطرنج ، كان ينقل في أكياس من إفريقيا غير مصنف ، وهو على نوعين الأول البرناوي الأكثر شهرة إذ يتميز بنعومته وبياضه الناصع وسهولة تشكيله ونقطيعه، ويجلب هذا النوع من برنو، ويكون غالي الثمن ويتراوح سعر القطار الواحد من هذا النوع ما بين (0400-500) فرنك فرنسي، بل أحياناً أخرى يصل إلى (800) فرنك (موسى ، 1988، ص186) أما الآخر السوداني فأكثر صلابة وقل بياضاً والمجلوب من السودان او الهوسا ، وكانت أنياب فيلة برنو على العموم قصيرة دقيقة في مقدمتها وعريضة من الداخل، أما النوع الثاني فكان أكثر انحناء من النوع الأول (كاكيا، 1975، ص172).

تميز سكان اوجلة وجالو بتصنيف سن الفيل القادم من وداي الى بنغازي الى نوعين الرقيقة والغليظة، بلغ وزن الأوقية (47) أوقية سعر الأوقية من السن الرقيق (3) ريالاً أي ما يعادل (75) قرشاً، أما النوع الغليظ فقد وصل وزنها (59) أوقية سعر الأوقية من هذا النوع بلغ (5) ريالاً أي ما يعادل (125) قرشاً (عبدالله ، 2005، ص127) ، وخلال عام 1845 قدرت البضائع الواردة من بلاد السودان والأوسط والغربي الى إقليم برقة بقيمة (60,000) فرنك وكان يعاد تصديرها الى الأسواق الأوروبية عبر مؤانها لتتضاعف قيمتها مرة أخرى (ريتشاردسون، 1996، ص385) أما كمية العاج المصدر عبر ميناء بنغازي الى أوروبا يقدر بقيمة (000,759) فرنكاً فرنسياً وذلك في العام 1846 (فياض ، 1998، ص209).

وخلال عام 1850 صدر ميناء بنغازي (77,000) كيلو من العاج وبقيمة تعادلية تقدر (754,000) فرنك فرنسي، كما وصلت كميات أخرى من العاج من تمكبتو (مالي) الى برقة (40) حملاً ليعاد تصديرها إلى أوروبا عبر ميناء بنغازي في العام 1851، وبقيمة تقدر (41,000) فرنك فرنسي (الشركسي، ، ص264) ، أخذت قيمة العاج في الزيادة خلال الأعوام (1862-1872) بقيمة تقدر (500,000) ليرة عثمانية ، واستمرت في الزيادة حتى وصلت عام 1882 الى (900,000) ليرة عثمانية، ورجع سبب ذلك الى استقرار الأوضاع الأمنية في الإقليم ، وبعد ذلك أخذ بالتدني حتى عام 1892؛ وذلك لعدة أسباب منها الاستيراد الأوروبي من الهند الأمر الذي أدى إلى انخفاض الطلب على العاج من برقة (الأبيض ، 2009، ص268).

أما مالطة فقد شهدت هي الأخرى الى عدم استقرار قيمة العاج القادم من وداي، فقد بلغت عام 1894 (30) ألف جنيه إسترليني واستمر في التراجع حتى عام 1897 إذ بلغ (14,075) جنيه إسترليني والسبب في ذلك الى التحول نحو استخدام الممرات المائية الجديدة والسكك الحديدية نحو السودان الأوسط نحو غينيا حيث سهلت تلك الممرات وصول البضائع الى أوروبا في أقل من شهر (الأبيض، 2009، ص268) .

وفرضت السلطات العثمانية الرسوم الجمركية على البضائع المصدرة عبر موانئ برقة؛ إذ تعد تلك الرسوم أبرز أنواع الضرائب لتغطية نفقاتها، ويحصل الرسم على (9%) رسم الاستيراد، أما رسم التصدير (3%)، وارتفعت الرسوم الجمركية لاسيما في عهد الوالي عشق باشا (1838-1842) على تجارة الرقيق وناب الفيل وأغلب

البضائع المستوردة بنسبة (10%) والمصدرة بنسبة (5%) الأمر الذي دفع أهالي برقة برفع شكوى للسلطان العثماني ضده؛ يتضح من ذلك أن الرسوم لم تكن ثابتة وإنما حسب سياسات الولاة او ظروف الدولة المالية (مروان، ص 452) (علي ، 1966، ص165)

إن هذه البضائع ليست وحدها بل كانت هناك بضائع أخرى مثل الاسفنج؛ إذ احتل ميناء طبرق شهرته بتصدير الإسفنج للدول الأوروبية وخاصة إيطاليا، وبضائع أخرى أغلبها يستخدم للاستهلاك المحلي منها العسل والصبغ والنظرون لزبد وبعض الحيوانات الحية والمنسوجات والآنية الزجاجية والفخارية وأدوات القطع والأسلحة لكنها ليست بالكميات الكبيرة (نيقولا، 1952، ص 273) لذلك اقتصرَت الباحثة على الأنواع الأربعة السالفة الذكر.

الخاتمة

- 1- أدى موقع برقة الجغرافي والإستراتيجي دوراً مهماً في حركة التجارة الوسطية بين أفريقيا وأوروبا لاسيما خصوصية الإقليم في علاقة مع بلدان حوض البحر المتوسط.
- 2- ركزت الدراسة على النشاط التجاري لموانئ برقة ودورها في الصادرات الأفريقية.
- 3- عدت الأسواق الداخلية في المدن مركزاً للنشاط التجاري الحرفي إذ ظهر نوع من الأسواق التخصصية.
- 4- شكلت تجارة الرقيق وريش النعام والعاج والجلود دخل مادي كبير للإقليم نتيجة لأهميتها وازدياد الطلب عليها.
- 5- كان للتجار اليهود دور كبير في التجارة الخارجية وذلك لارتباطهم بعلاقات متينة مع ممثلي الدول الأوروبية.
- 6- ارتبطت مدن الإقليم بعلاقات تجارية مع العديد من المدن الأوروبية الأمر الذي دفع الولاة العثمانيين للاهتمام بالموانئ وصيانتها بين حين وآخر.
- 7- فرضت الدولة العثمانية رقابتها على حركة الأسواق والإشراف عليها وفرض الرسوم الجمركية.

- قائمة المصادر

أولاً: الكتب العربية والمعرّبة:

- 1- ابن حوقل ، ابو القاسم بن محمد (1994) ،صورة الارض، مج1 ،دار صادر، بيروت .
- 2- ابو مدينة ،حسن مسعود (2008) ،دراسة في الجغرافيا الاقتصادية ، منشورات جامعة 7 أكتوبر ، مصراته .
- 3- الأبيض رجب نصير(2009) ،طرابلس الغرب في كتابات الرحالة خلال القرن التاسع عشر الميلاد ي المركز الوطني للمحفوظات والدراسات التاريخية، طرابلس.
- 4- الأجود، فضيل ابراهيم(2000) ،المدخل الى جغرافية النقل ،الدار العربية للنشر والتوزيع ، القاهرة.

- 5- الاحول ، خليفة محمد (2007)، بحوث ومقالات في مصادر تاريخ ليبيا ، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية ، ليبيا.
- 6- اشتوي ، نوري عمر (2005) التجارة البحرية في ولاية طرابلس الغرب في العهد العثماني الثاني (1835-1911) ، منشورات المركز الوطني للمحفوظات والدراسات التاريخية .
- 7- الاشهب محمد الطيب بن احمد الإدريسي (1947) ، برقة العربية بين الأمس واليوم ، مطبعة الهواري، مصر.
- 8- اغسطيني ، هنريكو دي (1990) ، سكان ليبيا، ترجمة خليفة محمد التليسي، ج1، الدار العربية للكتاب، ليبيا.
- 9- الاوجلي، محمد صالح (1998) ، السدير الفاتح المنتخب، دراسة وتحقيق محمد بشير ، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية ، طرابلس.
- 10- بارازمه ، محمد مصطفى (1973) ، تاريخ ليبيا في عصور ما قبل التاريخ، منشورات الجامعة الليبية، بنغازي.
- 11- بازرمه محمد مصطفى (1968) ، بنغازي عبر التاريخ، دار ليبيا، بنغازي.
- 12- برنيا ،كوستانزيو، طرابلس من 1510-1850، ترجمة خليفة محمد التليسي، منشورات الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع، 1985.
- 13- البوري وهبي احمد (2004) ، مجتمع بنغازي في فترة الاستعمار الايطالي ، المكتبة الوطنية ، بنغازي.
- 14- بولبيض ، عبد الفتاح رجب حمد (2009) ، تاريخ برقة الإسلامي ، في الفترة من القرن الخامس عشر حتى الربع الاول من القرن العاشر الهجري (400-925هـ)، الجماهيرية العربية الليبية الاشتراكية العظمى ، ص26.
- 15- تود، مابل لومس (1985)، اسرار طرابلس ، دار المحدودة، لندن.
- 16- تيزي، جاك (2004) ، تاريخ الصحراء الليبية في العصور الوسطى ، ترجمة جاد الله عزوز الطلحي، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والاعلان ، ليبيا.
- 17- حبيب؛ طعماس عبد العزيز محمد ويوسف يحيى (1989) ، جغرافية النقل والتجارة الدولية ، دار الكتب للطباعة والتشر ، جامعة الموصل .
- 18- الحموي ، ياقوت (1990)، معجم البلدان، تحقيق فريد عبد العزيز الجندي، دار الكتب العلمية ، بيروت- لبنان.
- 19- خالد محمد الهدار ، مدونات الرحالة الأجانب عن الأوضاع الصحية في برقة منذ القرن الثامن عشر حتى اوائل القرن العشرين ، منشورات مركز جهاد الليبيين التاريخي، طرابلس، 2009، ص76 .
- 20- الدجاني احمد صدقي (1974) ، وثائق تاريخ ليبيا، ترجمة عبد السلام ادهم ، منشورات جامعة قاريونس ، بنغازي ،
- 21- روسي ، اتوري (1974) ، ليبيا منذ الفتح الاسلامي حتى سنة 1911، ترجمة خليفة محمد التليسي ، دار الثقافة ، لبنان.

- 22- روفيري،فرانثيسكو(2003) ، عرض الوقائع التاريخية البرقاوية التاريخ الكرونولوجي لبرقة (1551-1911)، ترجمة ابراهيم احمد المهدي، منشورات المركز الوطني للمحفوظات والدراسات التاريخية ،طرابلس
- 23- رولفس،غيرهارد (2000) ، رحلة الى الكفرة ، ترجمة عماد الدين غانم، منشورات مركز جهاد الليبيين والدراسات التاريخية ،طرابلس.
- 24- رولفس،غيرهارد،(2002)، رحلة من طرابلس الى الإسكندرية، ترجمة عماد الدين غانم، منشورات مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، الجماهيرية العربية الليبية الاشتراكية العظمى.
- 25- الرويني ،احمد محمد (1983) ، الموانئ السعودي في البحر الأحمر، دراسة في الجغرافية الاقتصادية ،مؤسسة الرسالة، السعودية.
- 26- الزاوي وجلي صالح (1980) ، البادية الليبية ، منشورات جامعة قاريونس ، بنغازي.
- 27- الزاوي ، الطاهر احمد (1968) ، معجم البلدان الليبية ، مكتبة النور طرابلس -ليبيا.
- 28- شرف الدين ،انعام محمد(1998)، مدخل الى تاريخ طرابلس الاجتماعي والاقتصادي دراسة في مؤسسات الندينة التجارية (1711-1835)، منشورات مركز جهاد للدراسات التاريخية ، طرابلس.
- 29- شرف،عبد العزيز طريح (1971) ، جغرافية ليبيا، دار الجامعة المصرية ،القاهرة.
- 30- عبدالله، محمد محمود(2005)، واحة اوجلة وتجارة القوافل خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر ، رسالة ماجستير، كلية الاداب جامعة قاريونس ، ليبيا.
- 31- عبده،عبد الله كامل موسى(2002) ، دراسات في الحضارة الاسلامية في ليبيا ،دارالافاق العربية ،القاهرة
- 32- علي، ابن اسماعيل عمر(1966)، انهيار حكم الاسرة القرمانيية 1795-1835، مكتبة الفرجاني ، مطبعة دار العلم للملايين، بيروت
- 33- العظم،صادق مؤيد(1998)، رحلة في الصحراء الكبرى بافريقيا ترجمة صلاح ابو شويرب منشورات مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية طرابلس ليبيا.
- 34- الفيتوري ،احمد.سعيد(1972) ليبيا وتجارة القوافل ، دار العامة للاثار ، طرابلس.
- 35- كاكيا، انتوني جوزيف (1946) ، ليبيا في العهد العثماني الثاني 1853-1911، ترجمة يوسف حسن العسلي ،دار احياء الكتب العربية ،طرابلس الغرب .
- 36- كورو، فرانثيسكو (1971)، ليبيا اثناء العهد العثماني الثاني تعريب خليفة محمد التليسي، المنشأة العامة للتوزيع والنشر، طرابلس،.
- 37- لودينغ، سلفاتور(2005)، السواحل الليبية التونسية ترجمة عماد الدين حاتم ، منشورات جامعة الفاتح ، طرابلس
- 38- لومس، تود مابل (1985)، إسرار طرابلس ، منشورات دارف المحدودة، لندن.
- 39- موسى، تيسير (1988) ، المجتمع الليبي في العهد العثماني الثاني، الدار العربية للكتاب.

40- ناجي ، محمد (1970) ، تاريخ طرابلس الغرب ، ترجمة عبد السلام ادهم محمد الاسطى ، منشورات الجامعة الليبية، بنغازي.

41- نجم؛عباس، محمد يوسف، احسان (1968) ، ليبيا في كتب الجغرافية والرحلات ، دار ليبيا للنشر والتوزيع، بنغازي.

42- النحراوي، ايمن(2009) ،الموانئ البحرية العربية ، دار الفكر الجامعي ،الاسكندرية.

43- الهدار ، خالد محمد (2009) ، مدونات الرحالة الاجانب عن الاوضاع الصحية في برقة منذ القرن الثامن عشر حتى اوائل القرن العشرين ، منشورات مركز الجهاد الليبي التاريخي، طر

ثانيا :الكتب الاجنبية

El tounisi ,mohammed ibn omar,voyage au ouaday ,paris,1851

g,f. Lyon travels in northern africa1818-1819,1966,p.222

ثالثا: الرسائل والاطارح الجامعية

44- ادم، وليد شعيب(2021) ، تجارة الرقيق عبر الصحراء ايالة طرابلس الغرب خلال القرن التاسع عشر (رسالة ماجستير)، كلية الاداب ، جامعة عين شمس

45- الاسدي ، اسعد عباس هندي (2005) ، النقل البحري في دولة الامارات العربية المتحدة ومشاركة من خلال الندة (1970-2001)أطروحة دكتوراه ،كلية الاداب ،جامعة البصرة.

46- العثملي، قائد عائض (1991) ،خدمات الموانئ البحرية اليمينية- المحددات الاقتصادية للعرض والطلب عليها ووسائل تنميتها ،اطروحة دكتوراه، كلية التجارة، الجامعة الاسكندرية،

47- العلمي ، غباشي عامر(2011) ، مسالة الرق وتجارته في ممتلكات مصر الأفريقية (1820-1863)، رسالة ماجستير كلية الاداب جامعة عين شمس القاهرة.

رابعا: المجلات

- الشمري، احسان علي حسين(2010)، الغاء الرق في بريطانيا، (

2010). .. <https://doi.org/10.31185/lark.Vol1.Iss3.980>.

- الحديثي، عبد النبي(2014)0 عباس غالي، احمد عبد السلام ، الاتجاهات المكانية المستقبلية للتنمية السياحية في منطقة الجغبوب ، مج10، العدد 26، مجلة واسط للعلوم الانسانية .

1- صقر محمد احمد ، دور الموانئ في النقل والتجارة واللوجستيات الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري (مجلة) مجلد 20 ،العدد 39، يناير 1995.

2- ماربون جونسون ، تجارة ريش النعام في النصف الاول من القرن التاسع عشر البحوث التاريخية (مجلة) طرابلس السنة 3 العدد 1، يناير 1981، ص133

List of sources

First: Arabic and translated .

books-

- Ibn Hawqal, Abu al-Qasim bin Muhammad (1994), The Image of the Earth, Vol. 1, Dar Sadir, Beirut ,,,
- Abu Madina, Hassan Masoud (2008), A Study in Economic Geography, Publications of the University of October 7, Misurata
- Al-Abyad Rajab Nasir (2009), Tripoli in the Writings of Travelers during the Nineteenth Century AD, National Center for Archives and Historical Studies, Tripoli
- Al-Ajwad, Fadil Ibrahim (2000), Introduction to the Geography of Transport, Arab House for Publishing and Distribution, Cairo
- Al-Ahwal, Khalifa Muhammad (2007), Research and Articles in the Sources of Libyan History, Jihad Libyan Center for Historical Studies, Libya
- Ishtiwi, Nouri Omar (2005) Maritime Trade in the State of Tripoli in the Second Ottoman Era (1835-1911), Publications of the National Center for Archives and Historical Studies
- Al-Ashhab Muhammad Al-Tayeb bin Ahmad Al-Idrisi (1947), Arab Cyrenaica - between Yesterday and Today, Al-Hawari Press, Egypt
- Agustini, Henricodi (1990), The People of Libya, translated by Khalifa Muhammad Al-Talisi, Vol. 1, Arab House for Books, Libya
- Al-Awjali, Muhammad Salih (1998), Al-Sadr Al-Fateh Al-Muntakhab, Study and Investigation by Muhammad Bashir, Jihad Center for Libyan Historical Studies, Tripoli
- Barazma, Muhammad Mustafa (1973), History of Libya in Prehistoric Times, Publications of the Libyan University, Benghazi
- Bazma Muhammad Mustafa (1968), Benghazi Through History, Dar Libya, Benghazi
- Bernia, Costanzio, Tripoli from 1510-1850, translated by Khalifa Muhammad Al-Talisi, Publications of the Jamahiriya House for Publishing and Distribution, 1985
- Al-Bouri Wahbi Ahmed (2004), Benghazi Society during the Italian Colonial Period, National Library, Benghazi
- Boulabid, Abdul Fattah Rajab Hamad (2009), Islamic History of Barqa, from the Fifteenth Century to the First Quarter of the Tenth Century AH (400-925) AH, The Great Socialist Libyan Arab Jamahiriya,
- Todd, Mabel Lums (1985), Secrets of Tripoli, Dar Ltd., London
- Terry, Jack (2004), History of the Libyan Desert in the Middle Ages, translated

by Jad Allah Azouz Al-Talhi, Jamahiriya House for Publishing, Distribution and Advertising, Libya

- Habib; Taamas Abdul Aziz Muhammad and Youssef Yahya (1989), Geography of Transport and International Trade, Dar Al-Kutub for Printing and Publishing, University of Mosul

- Al-Hamawi, Yaqut (1990), Dictionary of Countries, edited by Farid - Abdul Aziz Al-Jundi, Dar Al-Kutub Al-Ilmiyyah, Beirut-Lebanon

- mKhaled Muhammad Al-Hadar, Foreign Travelers' Records on Health Conditions in Barqa from the Eighteenth Century to the Early --- - Twentieth Century, Publications of the Libyan Historical Jihad Center, Tripoli, 2009.

- Al-Dajani Ahmad Sidqi (1974), Documents of the History of Libya, translated by Abdul Salam Adham, Publications of the University of Garyounis, Benghazi

Rossi, Aturi (1974), Libya from the Islamic Conquest until 1911, translated by Khalifa Muhammad Al-Talisi, Dar Al-Thaqafa, Lebanon

Roveri, Francesco (2003), Presentation of the historical facts of Cyrenaica, - the chronological history of Cyrenaica (1551-1911), translated by Ibrahim Ahmed Al-Mahdawi, Publications of the National Center for Archives and Historical Studies, Tripoli

Rolfes, Gerhard (2000), A Journey to Kufra, translated by Imad Al-Din Ghanem, Publications of the Libyan Jihad Center and Historical Studies, Tripoli

Rolfes, Gerhard, (2002), A Journey from Tripoli to Alexandria, translated by Imad Al-Din Ghanem, Publications of the Libyan Jihad Center for Historical Studies, the Great Socialist Libyan Arab Jamahiriya

Al-Ruwaini, Ahmed Mohammed (1983), Saudi Ports in the Red Sea, A Study in Economic Geography, Al-Risala Foundation, Saudi Arabia

- Al-Zawi and Jali Saleh (1980), The Libyan Desert, Publications of the - University of Garyounis, Benghazi

- Al-Zawi, Al-Taher Ahmed (1968), Dictionary of Libyan Countries, Al-Nour Library, Tripoli - Libya

- Sharaf Al-Din, Enaam Mohammed (1998), Introduction to the Social and Economic History of Tripoli, A Study of the Commercial Institutions of the City (1711-1835), Publications of the Jihad Center for Historical Studies, Tripoli

- Sharaf, Abdul Aziz Tareeh (1971), Geography of Libya, Dar Al-Jamia Al-Masryia, Cairo

- Abdullah, Muhammad Mahmoud (2005), Awjila Oasis and Caravan Trade - during the Eighteenth and Nineteenth Centuries, Master's Thesis, Faculty of Arts, University of Garyounis, Libya

- Abdo, Abdullah Kamel Musa (2002), *Studies in Islamic Civilization in Libya*, -
.Dar Al-Afaq Al-Arabiya, Cairo
- Ali, Ibn Ismail Omar (1966), *The collapse of the Karamanli dynasty 1795-1835*,
Al-Farjani Library, Dar Al-Ilm Lil-Malayin Press, Beirut
- Al-Azm, Sadiq Mu'ayyad (1998), *A Journey in the Sahara Desert in Africa*, -
translated by Salah Abu Shuwairb, Publications of the Jihad Libyan Center for
.Historical Studies, Tripoli, Libya
- Al-Fituri, Ahmed. Saeed (1972), *Libya and the Caravan Trade*, General House -
.of Antiquities, Tripoli
- Kakia, Anthony Joseph (1946), *Libya in the Second Ottoman Era 1853-1911*,
translated by Youssef Hassan Al-Asali, Dar Ihya Al-Kutub Al-Arabiyya, Tripoli,
.Libya
- Coro, Francesco (1971), *Libya during the Second Ottoman Era*, translated by -4
Khalifa Muhammad Al-Talisi, General Establishment for Distribution and
.Publishing, Tripoli
- Loding, Salvatore (2005), *The Libyan-Tunisian Coasts*, translated by Imad al-Din
Hatem, Al-Fateh University Publications, Tripoli
- Looms, Todd Maple (1985), *Secrets of Tripoli*, Darf Publications Limited,
.London
- Musa, Tayseer (1988), *Libyan Society in the Second Ottoman Era*, Arab House for
.Books
- Naji, Muhammad (1970), *History of Tripoli*, translated by Abdul Salam Adham
.Muhammad al-Usta, Libyan University Publications, Benghazi
- Najm; Abbas, Muhammad Yusuf, Ihsan (1968), *Libya in Geography and Travel*
.Books, Libya House for Publishing and Distribution, Benghazi
- Al-Nahrawi, Ayman (2009), *Arab Seaports*, Dar Al-Fikr Al-Jami'i, Alexandria
- Al-Hadar, Khaled Mohammed (2009), *Foreign Travelers' Blogs on Health
Conditions in Barqa from the Eighteenth Century to the Early Twentieth Century*,
Publications of the Libyan Historical Jihad Center, Tripoli

Second: Foreign Books

- ,El Tounisi, Mohammed Ibn Omer (1851), *Voyage au Ouaday*, Paris
,,g.f. Lyon (1966) *Travels in Northern Africa 1818-1819*

Third: University Theses and Dissertations

- Adam, Walid Shuaib (2021), Trans-Saharan Slave Trade, Tripoli Province, - Western Libya during the Nineteenth Century (Master's Thesis), Faculty of Arts, Ain Shams University
- Al-Asadi, Asaad Abbas Hindi (2005), Maritime Transport in the United Arab Emirates and Comprehensive Through the Conference (1970-2001), PhD Thesis, .Faculty of Arts, University of Basra
- Al-Othaimli, Qaed Aid (1991), Yemeni seaport services - economic - determinants of supply and demand and means of their development, PhD thesis, ,Faculty of Commerce, Alexandria University

- Al-Alimi, Ghabbashi Amer (2011), The issue of slavery and its trade in Egypt's - African possessions (1820-1863), Master's thesis, Faculty of Arts, Ain Shams .University, Cairo

Fourth: Magazines

- Al-Shammari, Ihsan Ali Hussein (2010), Abolition of slavery in Britain, -- Larshmari I. A. H. (2019). Abolition of slavery in Britain. Larkh, 2(2), 79-90. <https://doi.org/10.31185/lark.Vol1.Iss3.980>
- Al-Hadith, Abdul Nabi (2014)0 Abbas Ghali, Ahmed Abdul Salam, Future - Spatial Trends for Tourism Development in the Jaghbub Region, Vol. 10, No. 26, .Wasit Journal of Humanities
- Ahmed, Saqr Mohammed (1995.), The Role of Ports in Transport, Trade and - Logistics, Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport (Journal), Vol. 20, No. 39, January
- Marbon Johnson (1981), Ostrich Feather Trade in the First Half of the - Nineteenth Century, Historical Research (Journal), Tripoli, Year 3, Issu