

الأهمية المصدرية لكتب الرحلات المغربية في التاريخ البحري الليبي خلال العصر الحديث والمعاصر

د. ربيع عوادي (*)

جامعة سيدي محمد بن عبد الله . فاس

المخلص

تعتبر كتب الرحلة المغربية وخصوصا الرحلات الحجية من أهم المصادر التي عالجت التاريخ البحري الليبي، ذلك أن الرحالة يجتهد في تصوير البلاد والمناظر التي يرتحل إليها، فينقل أخباره ومشاهداته عن تلك البلدان.

ظل المتوسط الليبي طوال العصر الحديث مسرحا لعمليات القرصنة المسيحية والجهاد البحري الاسلامي برا وبحرا، قادته شبكات منظمة تحتضنها دول متنافسة؛ وكان للقطر الليبي

(*) Email: ra.aouadi@gmail.com

دورا هاما في هذا النشاط، فكم من سفينة تعرضت للقرصنة، وكم من بحارة وركاب أسروا من كلا الطرفين.

لم يكن الإبحار في المتوسط الليبي من السهولة بمكان، فانفتاح ساحله على الرياح القوية واضطراب أمواجه يضاعف من المخاطر التي تواجه السفن أثناء اجتيازه، فكان الغرق وانحراف المسار وهلع الركاب أهم تجليات صعوبات الإبحار، وقد تمرس الرحالة المغاربة بالساحل الليبي بعدما اجتازوا بره من أقصى الغرب إلى أقصى الشرق على الإبل والأرجل ذهابا وإيابا، مما أهلهم لمعرفة جغرافية الساحل الليبي بشكل دقيق مع رصد مختلف الأنشطة المتصلة بالحياة البحرية الليبية.

الكلمات المفتاحية: المتوسط الليبي، الرحلات المغربية، الساحل الليبي، القرصنة البحرية، التاريخ البحري الليبي.

Summary:

The books of the Moroccan voyage, especially the one about Pilgrimage travels, are considered one of the most important sources that treated the Libyan maritime history, as the traveler strives to depict the country and the scenery to which he travels, thus transmitting his news and observations about those countries.

Throughout the modern era, the Libyan Mediterranean has been the scene of Christian piracy and Islamic maritime jihad on land and at sea, led by organized networks embraced by competing countries. The Libyan country played an important role in this activity, as how many ships were subjected to piracy and how many sailors and passengers were captured by both sides.

Sailing in the Libyan Mediterranean was not that easy, the openness of its coast to strong winds and turbulence of its waves doubles the dangers facing ships while crossing it, so drowning, deviation of the course and panic of passengers were the most important manifestations of the difficulties of sailing.

Moroccan travelers practiced the Libyan coast after they crossed it by road from the far west to the far east on camels and on their legs back and forth, which

enabled them to know the geography of the Libyan coast accurately while observing the various activities related to the Libyan marine life.

Key words: Libyan Mediterranean, Moroccan travels, Libyan Coast, maritime piracy, Libyan Maritime history.

مقدمة

تعرف الرحلة بصفة عامة انتقالا في الزمان والمكان قصد الاطلاع على آفاق جديدة ومناطق مجهولة، يسجل صاحبها أهم ما يتعلق بها في تقرير يصبح وثيقة تاريخية وجغرافية واجتماعية، تفيد بعد ذلك في معرفة مرحلة دقيقة من تاريخ الجهة التي زارها الرحالة وخلدها في سجلاته، وهكذا فالرحلة عملية تكشف النقاب عن المجهول من الأرض والناس⁽¹⁾.

رصدت كتب الرحلة المغربية المتجهة شرقا للحج مختلف المشاهدات والمعانيات التي اطلع عليها الرحالة وكذا الأحداث والوقائع التي كان له احتكاك مباشر بها أو سمعها، ولما كان القطر الليبي في طريق الحج فإن الرحلات المغربية خلال العصر الحديث والمعاصر كانت في معظمها تمر عبر مجالاته البرية والبحرية والجوية، لذلك اجتهد الرحالة في كتابة تقارير عن رحلاتهم يصفون من خلالها حياة البحر، التي لا تأخذ الجزر والسواحل في شباكها فحسب بل هي تخترق الأعماق القارية البعيدة والمقفلة على نفسها⁽²⁾.

ومن هنا تأتي الأهمية المصدرية لكتب الرحلات، فهي تشكل مصادر لا غنى عنها لأي باحث في حضارات وثقافات الشعوب، كما أنها تقرب الواقع المراد دراسته باعتبارها أهم قناة لمعرفة الآخر⁽³⁾.

لما كانت ليبيا عنصرا نشيطا وفاعلا داخل البحر الأبيض المتوسط خلال العصر الحديث، كان من الطبيعي أن تتعرض بحكم موقعها للتأثير السلبي للقرصنة بسبب شساعة أراضيها وانفتاح ساحلها الذي كان مسرحا لعمليات القرصنة في البر والبحر، قبل أن تستدرك الأمر وتوفر

الأسطول اللازم لتحويل عمليات الجهاد البحري لصالحها، غير أن هذا لم يمح طابع الانفتاح والتسامح مع الآخر.

تميز المتوسط الليبي المنفتح على الرياح الشرقية والغربية القوية شتاءً بأمواجه العاتية وبحره المضطرب، الذي تجد معه السفن الشراعية والبخارية على حد سواء صعوبة كبيرة في الإبحار خصوصاً بالمجالات المفتوحة.

لم يكن الانتقال في البحر الليبي أحسن حالاً من الانتقال في البر، وإن كان التنقل بالساحل في معظمه أيسر من الضرب في الفيافي والقفار، لذلك انحاز الرحالة المغاربة للبحر قصد السير بجانب، فوصفوا مراحلهم ومقاطعهم بدقة متوقفين عند النتوءات الصخرية والشواطئ الرملية والموانئ التجارية والحواضر البحرية.

ومن هنا تبرز أهمية كتب الرحلات المغربية؛ لأنها تضم بين ثناياها معلومات مهمة حول التاريخ البحري الليبي، فهي تزخر بمعطيات كثيرة تبين دور المتوسط منذ القدم في انتقال حضارات كبرى تعاقبت على حكمه، كما أنها تحدثت بإسهاب عن الأهمية الاقتصادية للبحر والمبادلات التجارية عبره والتجهيزات البحرية التجارية والحربية، هذا مع توقف كتب الرحلة عند الأنشطة المختلفة لسكان وأولياء الساحل وغير ذلك.

كثيرة هي المواضيع التي عالجتها كتب الرحلة المغربية حول المتوسط الليبي، لذلك سنركز في مساهمتنا هاته على المحاور الآتية فقط:

1. أهمية كتب الرحلات المغربية في دراسة التاريخ البحري الليبي.
2. نشاط القرصنة بالساحل الليبي.
3. الإبحار بالمتوسط الليبي: الصعوبات والمخاطر.
4. جغرافية الساحل الليبي.

1. أهمية كتب الرحلات المغربية في دراسة التاريخ البحري الليبي.

تتمتع ليبيا بموقع جغرافي مميز، فهي تقع وسط الشمال الإفريقي على البحر المتوسط، يبلغ طول ساحلها 1955 كلم، وتعتبر جسرا مهما يربط بين إفريقيا وأوروبا وآسيا. تظل موانئها صالحة لاستقبال السفن على مدار السنة مثل مينائي طرابلس وابن غازي⁽⁴⁾. وقد أهل الموقع الجغرافي القطر الليبي بأن يساهم في بناء الثقافات المتوسطية، وأن يستمد أصالته من التداخل بين الشعوب والحضارات منذ أقدم العصور؛ بحيث كان مجالا خصبا للتأثير والتأثر بين مختلف الحضارات الإفريقية والأوروبية والآسيوية المتنافسة حول المتوسط والمتعاقبة على حكمه.

اعتاد المغاربة منذ القدم الترحال والضرب في الآفاق؛ لأنهم يرون في السفر رمزا للتحرر بمفهومه الوجودي والطبيعي، لذلك ركزنا في هذه الدراسة على الرحلات المغربية خلال العصر الحديث والمعاصر لما توفره من أرضية خصبة مواتية للاكتشاف والاطلاع على عادات الليبيين وعلاقاتهم بالبحر أثناء الحكي، وإخبار القارئ أيضا عن عوالم مجهولة تتصل بحضارات ما وراء البحر وجسارتها على البر والبحر الليبي، مع ما يعتري ذلك من دهشة وغرابة تثير الفزع أحيانا عديدة لما يمثله البحر من خطر الإبحار فيه وخطورة القادمين عبره، خصوصا مع استئناف عمليات القرصنة التي تجاوزت في مناسبات عديدة البحر مقتحمة البر في عمليات منظمة لاصطياد البشر.

تعتبر الرحلات المغربية من أهم مصادر التاريخ البحري الليبي، لأنها أرخت لعلاقات الليبيين مع مجالهم المتوسطي طوال عصور عديدة، نقلت صوراً حية مُعاشة من الواقع الليبي المُدرك للمعطيات الطبيعية والسياسة التي لم يكن يتحكم في دواليبها غالبا، سيما وأن المتوسط عرف صراعا بين حضارات عظمى رومانية وبيزنطية وإسلامية ثم عثمانية وأخيرا إيطالية كانت ليبيا مسرحا لها.

هكذا يخبرنا ابن جبير أثناء إبحاره من جزيرة كريت في اتجاه الإسكندرية بظهور البر الكبير المتصل بالإسكندرية والمعروف ببر الغرب، وقد اقتربوا كثيرا من موضع يعرف بجزائر الحمام (يقع بين السلوم وطبرق)، حيث استمروا في الإبحار نحو أربعمئة ميل اتجاه الإسكندرية والبر المذكور على يمينهم⁽⁵⁾، في حين يخبرنا الرحالة ابن طيب الشرقي بالتقسيم الذي خصه أبي سالم العياشي حول أرض برقة التي كانت مقسمة في عرف أهلها إلى أقسام: أولها من حسان إلى وراء الأحمر وتسمى سرت، ومن هنا إلى قرب المنعم وتسمى برقة البيضاء، ومن هناك إلى سوك تسمى برقة الحمراء، ومنه إلى التميمي يسمى الجبل الأخضر، ومنه إلى العقبة الكبرى يسمى البطنان، وأضاف أن هذا التقسيم هو الجاري العمل به في الغالب على اصطلاح عصر الرحالة⁽⁶⁾، مما يبرز حرصه الشديد على إبراز المعالم الجغرافية للساحل الليبي عن طريق ذكر التقسيمات الجغرافية المتعارف عليها لدى السكان.

نعلم أن المتوسط الليبي حيز متحرك لا تقتصر دائرته على حدوده الجغرافية البرية أو البحرية لذلك يتسع تحديده ليشمل التاريخ والبشر، حدود ترسمها السياسة والحضارة والاقتصاد والتاريخ⁽⁷⁾.

قاربت الرحلات المغربية من هذا المنطلق المتوسط الليبي في حدوده المختلفة وعوالمه المتجانسة على المستوى التاريخي، فمنها ما ركز على كثافة الحركة البحرية بالمتوسط، حيث ساهمت الأنشطة البحرية إلى حد كبير في نسج خطوط العلاقات سواء بين الشرق والغرب أو الضفة الشمالية والجنوبية، ومنها ما ركز على دور الساحل الليبي وحواضره البحرية في التفاعل مع الحضارات المختلفة التي وسمت التاريخ الليبي، مبددين إعجابهم وانبهارهم بالآثار والمدن الأثرية التي خلفتها الحضارات القديمة أثناء زيارتهم لمواقع لبدة وشحات وغيرها، مبرزين في الآن ذاته السمة الإسلامية والعثمانية التي كانوا شاهدين على أحداثها، فوصفوا طرابلس مثلا إذ

اعتبرها الناصري "أشهر من أن يعرف بها (...)"، ومحصل الأمر أنها مدينة مساحتها صغيرة وخيراتها كثيرة ونكايتها للعدو شهيرة، مآثرها جليلة ومعايها قليلة، وأهلها من أحسن خلق الله معاشرة"⁽⁸⁾.

في حين وصفها الطيب الشرقي بصغر مساحتها وخصوبة أراضيها، لها بابان واحد إلى البر وآخر إلى البحر، ويحيط البحر بالكثير من جهاتها، قصر أميرها متصل بباب البر بينه وبين البحر، تتخذها الأركب الحجية للتوقف والاستراحة من عناء السفر والتزود بالمؤن الكافية لاستئناف الطريق، وقد تطول إقامة الأركب بها إذا صادفهم موسم الشتاء، وكانت كذلك نقطة التقاء جميع الأركب الحجية المغربية والجزائرية المتجهة شرقا مع الأركب العائدة من حج الموسم الماضي، فيجتمع فيها الركبان والثلاثة والأربعة، ويكون كذلك عسكر البحر خارجا في البحر بعض الأحيان ورغم ذلك تبقى المؤن متوفرة بأسعار ثابتة وقد تنقص⁽⁹⁾، وقد عبر الناصري على ذلك بأبيات قائلا:

وإني لمكدود الحجيج استراحة فهم يرودوني الدهر فوجا على فوج
وإني إلى البيت العتيق كسلم به يرتقي من في الحضيض إلى الأوج⁽¹⁰⁾

وقد استمرت طرابلس كذلك على عاداتها في استقبال الأركب الحجية البرية إلى حدود ثلاثينيات القرن التاسع عشر مع تحول طريق الحج من البر إلى البحر بعد الاحتلال الفرنسي للجزائر، وتقدم المواصلات البحرية مع ظهور السفن البخارية وتنظيم النقل البحري بواسطة شركات دولية متنافسة، آنذاك قل ورود السفن للبر الليبي وإن كانت تمر بمحاذاة سواحلها، لكن خلال ثلاثينيات القرن العشرين رست سفينة إسبانية تقل حجاجا مغاربة بمرسى طرابلس، استغلها الحجاج فرصة سانحة لإحياء أمجاد الماضي بزيارة القطر الليبي، واللقاء بالعلماء، والتفسيح بالمدينة، وزيارة معالمها الجغرافية والدينية، لذلك وصفها الرحالة بالقول: "هي مدينة جميلة ذات

أشجار ونخيل تتخللها الدور والرياض وفيها مساجد رفيعة⁽¹¹⁾، خرج سكانها لاستقبال الحجاج بالفرح والسرور؛ لأنهم متعطشين لرؤية إخوانهم المسلمين، سيما وأن البلدين معا المغرب و ليبيا لا زالا يرزحان تحت الاستعمار.

واستؤنفت رحلات المغاربة صوب القطر الليبي المستقل في شتبر 1956 عبر الجو من لندن، حيث شارك عبد الله الجراري بأمر من محمد الخامس في الاحتفالات التي أقامها الملك الليبي محمد إدريس الأول، بمناسبة الذكرى المئوية لوفاة جده الشيخ محمد بن علي السنوسي، وفي هذا الصدد أشار الرحالة إلى أن ليبيا المملكة المتحدة تبلغ مساحتها 1.750.000 كيلومتر مربع، عدد سكانها حوالي 1.300.000، تنقسم إلى ثلاث ولايات هي ولاية طرابلس، ولاية فزان، ولاية برقة، ولكل ولاية من الولايات حاكم وهيئة مصغرة من الحكومة تنظر في مصالحها⁽¹²⁾.

2. نشاط القرصنة بالساحل الليبي.

شكلت الاكتشافات الجغرافية الكبرى المنعطف ونقطة تحول في موازين القوى، فرجحت كفة المسيحيين، ولم يعد البحر الأبيض المتوسط بحيرة إسلامية⁽¹³⁾، وهذا ما حول نظرة المسلمين اتجاه البحر بعدما أصبح مصدر خطر بالنسبة إليهم.

يمكن اعتبار القرصنة شكلا من أشكال الحرب ضد السفن، بحيث لم تكن نشاطا فرديا بل نشاط جماعات واسعة وشبكات تشترك المدن والدول في تنظيمها، ولهذا توغل نشاط القرصنة المسيحية إلى شرق وجنوب المتوسط أي إلى طريق الحج والحريير والقمح، وهي الطريق التي تمتد من رودس إلى الإسكندرية⁽¹⁴⁾، وكان المالطيون أسياد هذه القرصنة وما أسر الحسن الوزاني سنة 1518م إلا دليلا على ذلك، فأثناء رحلته الثانية إلى القسطنطينية وقع أسيرا في يد بعض قراصنة البندقية عند جربة بتونس، فحملوه لما تبينوا علمه إلى البابا ليو العاشر الذي قربه منه بعدما نصره ومنحه اسمه فأصبح يحمل اسم ليون الإفريقي، عاش في روما حيث ألف كتابه

الشهير وصف إفريقيا⁽¹⁵⁾، ويمكن أن نرى في مصيره طبيعة التداخل الحاصل بالبحر المتوسط خلال هذه الفترة، فسيرة الحسن الوزان مرآة لتاريخ العالم الإسلامي، فبعدما عاش هذا العالم ازدهارا واشعاعا خلال القرون السابقة أخذ ينحدر شيئا فشيئا إلى أن أصبح يعيش الانعزال والانكماش، على العكس من ذلك أصبحت أوروبا تتخذ المبادرات فاستطاعت أن تفرض سيطرتها على البحار والمحيطات⁽¹⁶⁾.

هكذا انفتحت أبواب المتوسط على مصراعيها للنهب والقرصنة في منتصف سبعينات القرن السادس عشر، حيث اشترك قراصنة مالطة وصقلية ونابولي جنبا إلى جنب في نهب السفن الإسلامية وإغراقها وأسر ركابها، إنها حقبة ضعف الإمبراطورية العثمانية بعد هزيمتها البحرية⁽¹⁷⁾.

لم يعد الليبيون يفكرون خلال هذه الفترة في المجالات البحرية على أساس على أنها مجالات هامة وحيوية بالنسبة إليهم، بل صارت مصدر قلق وانشغال لذا ابتعد السكان عن السواحل واستوطنوا المناطق الداخلية خوفا على أنفسهم وعقيدتهم، وفي هذا الصدد يشير الحسن الوزان إلى خشية سكان مدينة زوارة الموجودة على ساحل البحر، وهؤلاء القوم بؤساء يعيشون من صنع الجير والجبص ونقلهما إلى طرابلس، يتوجسون دائما من هجوم القراصنة النصارى عليهم لا سيما بعد سقوط الأندلس⁽¹⁸⁾.

ظلت السفن الشراعية المسيحية تقوم بأعمال القرصنة خلال فصل الصيف على امتداد الشواطئ الليبية، وتزداد عمليات القرصنة في البر والبحر ليس على سواحل المدن البحرية الكبرى بل على سواحل الأطراف والحدود، حيث يجوب القراصنة السواحل بكل حرية ويتوغلون في البر الليبي كذلك لاصطياد الرجال واغتنام الفرص لأسرهم بعيدا عن أعين السكان، وكانت المنطقة الساحلية بين الزوارات وزواغة مكانا مفضلا لاختباء واستراحة القرصنة والتزود بالمياه

العذبة وممارسة أنشطة القرصنة البرية، حيث يوجد مسجد صغير على تل مرتفع يظهر من مكان بعيد قريباً من البحر، اتخذته القراصنة طعماً مفضلاً لقنص الرجال الذين يتخذونه مكاناً للاستراحة من عناء السفر، لذلك ذكر العياشي بعض الرجال داهمهم الليل فباتوا بالمسجد، وحينما جاء مركب النصارى إلى مقابلتهم في البحر نزلوا لأخذ الماء أو لغير ذلك، فوجدوهم في المسجد وأسروهم، ولم يشعر بهم أحد لبعده المكان عن العمران⁽¹⁹⁾.

أدرك الليبيون أن البحر أصبح مصدر كل الأخطار، ولم يعد الساحل في مأمن كما كان، فالمسلم ما إن يركب البحر حتى يتعرض للأسر أو الغرق، وإن أقام أو مر جوار السواحل خشى على نفسه من الاسترقاق، وهذا الأمر شائع في قصر "وزدر" قرب الزوارات الغربية الذي كان مشهوراً ببيع من يجتازه من الحجاج وغيرهم إلى النصارى، ولم تنزل الأركب الحجية تحتس وتخاف منهم إذا مرت بهم، بل كان "خوفهم على سرقة الرجال أكثر من خوفهم على سرقة الرحال، فإذا جازوا عليهم ولم يفقدوا ممن معهم أحداً هنا بعضهم بعضاً بذلك"⁽²⁰⁾، وهكذا صار البحر والسواحل الليبية بمثابة الفخ الذي تصطاد به القوى المسيحية المسلمين فوق المياه وعلى اليابسة أيضاً.

لهذا حاولت الدولة العثمانية استغلال طاقتها البحرية التي تتوفر عليها باعتبارها أعظم سلطة إسلامية آنذاك، فاشتد الصراع العسكري البحري ابتداء من النصف الثاني من القرن السابع عشر بينها وبين التحالف الأوروبي المسيحي، وهو ما كان له انعكاس خطير على الطرق البحرية بالمتوسط⁽²¹⁾، وفي ظل هذه الظروف كانت المراكب الحربية العثمانية توفر الحماية الأمنية الخاصة للسفن الإسلامية، وفي المقابل كانت تشجع أساطيل الجهاد بإيالتها في الشمال الإفريقي. وإذ كان الأسطول الجزائري قد اكتسب شهرته من الرعب الذي أدخله في نفوس المسيحيين، فإن الأسطول الليبي كان يقام له ويقعد ويحسب له ألف حساب نظير عملياته

الجهادية الناجحة التي أصبح ينفذها في المياه الليبية، بعدما وفر لها الأسطول الكافي وجهزه بالمعدات اللازمة والبحارة المتمرسين المهرة، وهذا ما جعل العياشي يتحدث سنة 1661م عن أسطول الجهاد لحاكم طرابلس بقوله: "ولأمير هذه المدينة نكاية في العدو دمرهم الله، وله مراكب قل نظيرها معدة للجهاد في البحر، قلما تسافر وترجع بغير غنيمة، وقلما أسرت لهم سفينة إلا أن تكون من سفن التجارة لا من سفن الجهاد"⁽²²⁾.

تزايدت أهمية حضور الجهاد البحري في التاريخ الليبي في إطار التنافس بين العثمانيين والمسيحيين للسيطرة على المبادلات التجارية وخطوط الملاحة بالمتوسط الأمر، الذي جعل تجهيز الأسطول الجهادي بالأسلحة النارية ضرورة فرضها التطور الحاصل مع اكتشاف السلاح وتحول ظروف وآليات القتال، وكذا الالتحام والمواجهة التي أصبحت عن بعد ولم يعد هناك مجالاً للأسلحة التقليدية التي تعتمد السيوف والالتحام المباشر، والليبيون بدورهم اكتشفوا هذا السلاح منذ وقت مبكر مع الدولة العثمانية، وكان الحكام بليبيا يملكون ما يكفي من هذه الأسلحة التي تضم المدافع والبنادق للدفاع عن أنفسهم وحماية سواحلهم أولاً ثم استعمالها في عمليات الجهاد البحري ثانياً، وكذا استخدامها في استقبال الوفود لإبراز مظاهر العظمة والقوة وحفاوة الاستقبال، فحينما حل الوفد الرسمي المغربي لركب الحاج سنة 1730م والذي يضم الأمير محمد ابن السلطان عبد الله والأميرة خناتة بنت بكار زوجة المولى إسماعيل، خرج حاكم طرابلس وابنه وبعض من أصحابه وأهل البلد رجالاً ونساء لاستقبال الوفد السلطاني، ولإظهار مزيد فرحه وسروره بركب الحاج "أخرج مدافع كبار سلاماً على ولد السلطان على عادة أهل البحر في التسليم والتوديع بالمدافع"⁽²³⁾، وللإشارة فإن جيش عبيد البخاري المرافق للركب الأميري كان بدوره يتوفر على السلاح الناري لتوفير الحماية من الكرب في الذهاب والإياب، فاستغل مناسبة استقبال حاكم طرابلس لهم "ولعبوا بالبارود لعباً قضاوا منه ترك البلد وغيرهم العجب"⁽²⁴⁾.

استمرت عادة استقبال حكام طرابلس للوفود الرسمية المغربية بالأسلحة النارية، فخلال سنة 1796م أرسل حاكم طرابلس يوسف بن علي جيشا يقارب خمسمائة فارس لاستقبال الרכب والترحيب بابني السلطان مولاي سليمان، فكان "كل فارس على مركب برايته فأظهروا من الفرح والسرور واللعب بالخيل وإخلاء البنادق، والباشا على سور الثغر يأمر بإخلاء المدافع زيادة في الفرح والسرور"⁽²⁵⁾.

نحن نعلم أن القرصنة ظاهرة قديمة في المتوسط، رغم أن المؤرخين أكثرها في الحديث عن قرصنة إسلامية خصوصا بالجزائر والمغرب وليبيا، وقرصنة مسيحية قادها قراصنة مالطة وصقلية ونابولي، إلا أن القرصنة كانت منتشرة في مختلف أنحاء المتوسط دون أن تعرف دينا أو وطنا، فهي مهنة للعيش تتوسل أحيانا الدين كذريعة حملها المؤرخون على محمل الجد فأنت استنتاجاتهم متسعة⁽²⁶⁾.

رغم شساعة البحر فهو لا يقبل سوى سيد واحد، وإن تجاوزه ينشأ الصراع والتنافس، إلى أن ينتهي بسطوة طرف على آخر، وفي أحسن الحالات التعايش الصعب، ولا شك أن السلطان مولاي سليمان فهم واقع البحرية المغربية فهما عميقا، وتيقن أن بناء أسطول قوي جري وراء السراب لما يثيره الأمر من مشاكل مع الدول الأوروبية، فأوقف الجهاد في البحر، ومنع رؤساءه من القرصنة، وفرق بعض قراصينه على الإيالات المجاورة، إذ بلغ عدد القطع البحرية التي سلمها إلى الجزائر وطرابلس سبعة وأربعين قطعة⁽²⁷⁾، وهذا ما يدل على استمرار عمليات القرصنة خلال القرن التاسع عشر في ليبيا المسندة بالدعم العثماني، الذي بدأ يفتر بسبب تغير موازين القوى لصالح الغرب المسيحي، لا سيما بعد سلسلة الهزائم التي مني بها الجيش العثماني في البر والبحر.

3. الإبحار بالمتوسط الليبي: الصعوبات والمخاطر.

تتنفس الوحدة المناخية للمتوسط الليبي من رئة الصحراء، ففي بداية كل صيف تهب الرياح الحارة من الصحراء الجنوبية وتجتاح البحر لتصل طلائعها حتى ساحل المتوسط الشمالي، ويظل البحر كله سماء صافية زرقاء ترصعها النجوم بالليل، وقد وصف لنا هذا المنظر صاحب الرحلة المعينية سنة 1938م حينما كان عائداً من مرسى بورسعيد متوجهاً إلى طرابلس، ففي إحدى الأيام سعد الرحالة رفقة الشيخ محمد الإمام وجلسا على سطح المركب الإسباني "ماركيس دي كومياس" الذي يسير بهم سيرا رقيقاً: فأعجبه المنظر كثير وأتشد قائلاً:

ته جمالا لا مسك الدهر باس وابتهج ماركيز دي كومياس⁽²⁸⁾.

وفي فصل الشتاء الذي يدوم ستة أشهر بعد دوام الصيف أشهر مماثلة تبتعد الصحراء ورياحها الحارة؛ فيتدخل الأطلسي برياحه الرطبة الباردة، التي تجتاح المتوسط من الغرب إلى الشرق⁽²⁹⁾، وغالبا ما تكون رياحاً قوية تسبب متاعباً كثيرة للسفن، بعضها يغرق، والبعض الآخر ينجو بصعوبات بالغة في الإبحار، يذوق فيها الركاب ويلات وأهوالاً كثيرة، وفي هذا الصدد يذكر ابن طوير الجنة أن البحر ليهيج أشد الهيجان فيرمي بموج كالجبال، مستحضرا الآية الكريمة "وهي تجري بهم في موج كالجبال" سورة هود الآية 42، وبالفعل واجهت هاته السفينة أمواجاً عاتية تدخل من أعلاها، حتى ابتلت القمرة التي تضم الركاب وأمتعتهم⁽³⁰⁾.

عُرف المتوسط الليبي بصعوبة الملاحة حيث تهب رياحٌ قوية منذ بداية الخريف، مما يعوق عملية الإبحار بالسواحل الليبية، وكذا الرسو بموانئها، لذلك كان الرحالة يخشون البحر، وكيف لا يخافون على أنفسهم من الغرق وهم يرون بحر طرابلس يضطرب اضطراباً شديداً حتى تعلق أمواجه وتتكاثر فيستولي الفرع على الركاب، لذلك خاطب ماء العينين البحر لَمَّا هاله اضطرابه بالقول:

لا تزوع بكثرة الأمواج أيها البحر أنفس الحجاج

إنهم في نهج العبادة فاخش الله في أهل المنهاج.⁽³¹⁾

تمثلت أهمية المعينات الطبيعية للإبحار بالمتوسط في امتداده شبه الخطي، وانفتاحه على الرياح الشرقية والغربية، إضافة إلى تشكل خط مسترسل من الأمواج القوية بموازاة الشاطئ على فترات طويلة من السنة⁽³²⁾، لا سيما خلال فصل الشتاء، حيث تشتد قوة الأمواج في غالب الأحيان، وينذر أن تجد السفن بعض الفجوات المناخية يهدأ فيها البحر قصد مواصلة الإبحار وضمان الرسو بشكل آمن، وقد كان الرحالة أحمد الرهوني حريصا على توثيق دخول وخروج المركب الذي يقلهم من وإلى وبين الموانئ الليبية بالساعة واليوم والسنة مبرزاً أحوال البحر، فيقول: "أقلع المركب [من طرابلس] قاصدا مدينة ابن غازي، فسرنا 24 ساعة متواصلة إلى أن وصلنا ... الساعة 4 صباحا يوم الخميس 5 فبراير 1937م، وكان البحر متحركا منذ ركبنا طرابلس إلى أن وصلنا ابن غازي، ثم سكن البحر وهدأت حركته وطاب هواؤه"⁽³³⁾.

فرض الواقع المستعصي للسواحل الليبية على أصحاب المراكب والفاعلين البحريين ضرورة مضاعفة الجهود من أجل تطوير الأسطول البحري بنوعيه التجاري والحربي، وتزويده بالمعدات والتجهيزات الأساسية لضمان أمن وسلامة الركاب، مع ما يقتضيه الموقف من اختيار أمهر الرياس الذين خبروا الإبحار بالمتوسط طوال فصول السنة، وعرفوا طرق الإبحار وسبل المناورة مع الصعوبات المناخية والأمواج العاتية، فضلا عن تمرسهم باجتباب المراحل البحرية التي تنشط فيها القرصنة، وقبل كل هذا معرفتهم وخبرتهم بالإبحار بالسواحل المتوسطية وعدم التيه والانحراف عن المسار، وقد استمرت هذه الصعوبات إلى حدود ثلاثينيات القرن العشرين في البحار المفتوحة قبالة الساحل الليبي رغم تطور السفن والملاحة، وقد كان الرحالة الرهوني أكبر شاهد

على ذلك بالقول: "أقلع المركب من طرابلس في بحر هائج بالرياح الشرقية، ولم نزل نعاني مشاق هيجانه ... فسكن قليلا ثم عاد الهيجان إلى أن وصلنا مرسى نابولي"⁽³⁴⁾.

لا نحتاج إلى عناء كبير حتى نتبين مساحات المتوسط الشاسعة ومسافاته الهائلة، وهي في نفس الوقت مجال فائدة واتصال، ومجال حواجز ومعيقات، فإنسان تلك العصور لم يسعه السيطرة على المكان إلا بصعوبة بالغة، لأن المتوسط كان في نظرهم متراميا شاسعا وليس من السهل التحكم به⁽³⁵⁾. ونظرا لشساعة الساحل الليبي كان قادة السفن يجدون صعوبة بالغة في الإبحار عبره، بل أن بعضهم يتيه في المتوسط ولا يستطيع إتمام الطريق إن لم تكن له دراية وسابق معرفة بالإبحار في السواحل الليبية، ومن ذلك المركب الذي ذكره الغيغائي الناقل لحجاج المغرب من الإسكندرية إلى مالطة، والذي تاه في المتوسط الليبي وعاد إلى الإسكندرية بعدما أشرف على الوصول إلى مالطة لأن رئيسه لم يعرف طريق البحر إلى المغرب⁽³⁶⁾.

لم يكن الانتقال في البحر الليبي أحسن حالا من الانتقال في البر، فإذا نظرنا إلى البحر المتوسط بعيني إنسان العصر الحديث لبرز لنا مجالا مائيا لا حد لاتساعه بالقياس إلى حركة السفن الشراعية وسرعتها التي كانت دائما تحت رحمة الرياح، فكان الانتقال بين المدن المتوسطية يستغرق شهورا وأسابيع، وإن كانت الرياح قوية يضطرب البحر وتكثر الأمواج الشديدة التي تنكسر عندها المراكب، لا سيما بمقطع الكبريت، المقابل للسواحل الليبية الذي أخبر عنه الرحالة اليوسي بالقول: "هناك موضعا وسط البحر يسمونه مقطع الكبريت مقابل للذي في البر لا تجاوزه السفن حتى يرون المشاق العظام ... وكثيرا ما يغرق هناك"⁽³⁷⁾، ولهذا السبب يهاب الناس البحر لأنه يفرض عليهم أسلوب عيش مخالف لما تعودوا عليه باليابسة.

هذا الإحساس بالعجز والضعف أمام هذه القوة جعل العامة تلجأ إلى تبسيط الظواهر التي ترعبها فتلحقها بعالمها الساذج والبسيط، وهكذا يخبرنا الرحالة اليوسي بما حكى له أحد البحارة

أنهم إذا بلغوا مقطع الكبريت لا بد من ذبح شاة في ذلك الموضع ويمزقونها قطعاً صغيرة ثم يلقونها في البحر⁽³⁸⁾، وبعبارة أخرى يحاول الإنسان الشعبي أن يحد من وقع التجريد وكل ما هو فوق الطبيعة ليجعله في متناول إدراكه والتحكم فيه⁽³⁹⁾.

وقد اطلع عدد من الرحالة المغاربة على هذا المقطع عن قرب، وأبحروا فيه، يقول محمد بن جعفر الكتاني: "دخلنا موضعا في البحر يقال له جو كبريت من أصعب المواضع في البحر، فسرنا فيه قريبا من اليومين ورأينا فيه هولا عظيما، ثم خرجنا منه فخف الحال"⁽⁴⁰⁾. تجسد البحار الخوف والرهبنة عند العامة وتذكر الإنسان بضعفه أمام هذه القوة الهائلة التي تجعل الأمواج جبالا تموج المراكب وسطها، لذلك عبر عبد القادر السوداني عن مشاعره بهذين البيتين بالقول:

لا أركب البحر أخشى علي منه المعاطب
طين أنا وهو ماء والطين في الماء ذائب⁽⁴¹⁾

وحيثما تحدث مع رئيس المركب أخبره بضرورة الصبر وتحمل تسع ساعات من العذاب في بحر جو كبريت، فلا بد من ميل جميع السفن هناك، آنذاك لم يبق للرحالة سوى تحويل هذه القوة وردها إلى قوة خالقة ربانية تستدعي الاستغفار والإكثار من الأدكار وقراءة القرآن إلى أن هدأ البحر وسكن.

4 . جغرافية الساحل الليبي.

لا شك أن كتب الرحلة الحجية المغربية تظل من أهم مصادر كتابة تاريخ وجغرافية الساحل الليبي، وما يدل على صحة قولنا المقاطع والمراحل والفصول التي يضرب فيها الرحالة المغربي بعيدا في أقصى بلاد المشرق العربي، وما الساحل الليبي إلا فصل من هاته الفصول يرتاد فيه الرحالة الشاطئ والصحارى والمدن الداخلية والمدن البحرية، فتتنوع المشاهد والمشاهدات وتتعدد وسائل السفر، والطريق ليس كله أمان ولا يخلو من صعوبات ومغامرات.

قسم الرحالة المغاربة الساحل الليبي إلى مراحل يسهل الانتقال عبرها، ومقاطع متداولة ومعروفة باستحضار ما تواتر لدى السكان المحليين، أو ما تم نقله عن الرحالة السابقين، لأن القاعدة العامة في أدب الرحلة الحجة المغربية ذكر المناسك والمواقع، ونظرا لأهمية الجغرافيا في كتب الرحلة فقد توسع الرحالة في هذا المجال على اعتبار أن الرحلة دليلٌ للسفر. كان أول اتصال للرحالة المغاربة بالمتوسط الليبي بعد مغادرتهم تونس منطقة الزوارات الغربية ثم الزوارات الشرقية ثم الزاوية وذنزورة ثم الدخول لطرابلس، وبعد مغادرة الركب طرابلس يمر بعدد من القرى في الطريق إلى مصر مثل تاجوراء، والمسيي، والنكازة، وزليتين ومصراته، والمعصر والزعفراني والجبل الأخضر وأخيرا وادي سمالس، ثم ينطلق الركب من جديد مارا بقرى درنة والعقبة الكبرى إلى بكبك ثم السلوم ومنها إلى الديار المصرية.

خبر الرحالة المغاربة مسالك الساحل الليبي؛ لأنهم اجتازوه من أقصى الغرب إلى أقصى الشرق ذهابا وإيابا، بل إن عددا لا يستهان منهم كرر الرحلة مرات ثلاث، لذلك كانت تنقلهم بفيافي وقفار وحواضر الساحل الليبي مثل تنقلهم في مدنهم وقراهم، اللهم بعض الممرات الصحراوية التي يستعينوا في تجاوزها بالدليل من سكان المنطقة العارف بأحوال الرمال الصحراوية المتحركة، وهذا ما جعل أوصافهم للساحل الليبي أكثر دقة، فتحدثوا عنه ببراعة، لأن التنقل البطيء على الدواب والأرجل يفسح مجالا أوسع للرؤية والمشاهدة المتأنية، وفي هذا الصدد تحدث اليوسي مثلا عن شعاب النكيزات "وهي مرحلة فسيحة صلبة ذات حجر"⁽⁴²⁾، مثلها مثل العقبة الكبيرة المشرفة على ساحل البحر بالقرب من البطان؛ "وهي عقبة وعرة ذات أحجار عظيمة، ترجل فيها الناس كلهم ولحقهم فيها تعب"⁽⁴³⁾، أما منطقة المنعل بمقطع الكبريت فإنها لا تقل صعوبة عن سابقتها، فهذه المفازة من "أقبح مفاوز هذه الطريق لخشونة أرضها ونفخ رياح مضرة غالبا بها"⁽⁴⁴⁾، باستثناء هاته المقاطع الوعرة التي تحدث عنها الرحالة المغاربة فإن الساحل

الليبي تميز في مجمله بانبساط أراضيه والتقاء رمال الصحراء في كثير من المناطق بالبحر، فمن الزعفران الى المنعل مروراً بمورد النعيم سواحل رملية ممتدة على حاشية البحر⁽⁴⁵⁾، أما ساحل "السميدة" الواقع بين طرابلس وسرت سمي بهذا الاسم لتشابه رماله بسميد القمح في الحجم، وهذا ما أكده كل من رأى ليونة رماله ودقتها ممن الرحالة وغيرهم من مر بتلك النواحي⁽⁴⁶⁾.

امتنع المسافرون عن التنقل برا في السواحل الليبية خلال فصل الشتاء، ولاسيما في المنخفضات حيث تكثر السيول والأوحال، إلا إذا كانوا مضطرين مثل الحجاج خشية فوات وقت الحج، فالبر بدوره يصبح معادياً حينما تغمر الأرض بماء المطر، فيضر ذلك الإبل أثناء سيرها من كثرة الوحل، وتمتلئ الأودية والشعاب بالمياه، مثل وادي المسير قرب النكازة الذي قاسى الناس في عبوره مشقة عظيمة، بل منهم من بات في عدوته الأخرى⁽⁴⁷⁾. لذلك نجد الرحالة يحتاطون كثيراً في السفر ويخططون لاختيار المسالك السهلة الرملية أو الخصبية خصوصاً مع هطول الأمطار، فركب الرحالة العياشي أصابه مطر بأرض مسترملية في مقطع الكبريت لم يمنعهم من السير، ثم بعد ذلك عدلوا عن السبخة يساراً، وسلكوا أطراف الشعاب التي تشرف على الساحل، وهي طريق "غير معتادة للركب إلا أنها مخصبة صلبة لا يخشى فيها من وحل السباح"⁽⁴⁸⁾.

أقامت حركة انتقال البشر وما نجم عنها من روابط وحدة المتوسط، الذي كان عبارة عن شبكة من الطرق البرية والبحرية المعروفة والمشهورة، وكان البحر المنارة التي يهتدي بها كل من ضل سبيله من مسافري البر.

وحينما تخلف الشيخ الناصري وجماعته عن الركب تاهوا عن الطريق إلى أن لحقوا بالركب بعدما استقر رأيهم على الذهاب لناحية البحر، ولما ساروا قليلاً عثروا على أثر الركب فتبعوه⁽⁴⁹⁾،

وهكذا اعتبر الساحل الدليل والمخلص الذي يُستتار به لمعرفة الدرب اللببي، فكلما واجه الركب مطبا من المطبات بسبب الظروف المناخية أو البشرية يلجؤون إلى البحر لإعادة ترتيب الصفوف والانطلاق من جديد، نفس الأمر تكرر مع الرحالة الناصري قرب التميمي، حيث تفرق الناس ليلا بعد هطول أمطار كثيرة، بعضهم لم يظهر له أثر، والبعض الآخر تلاحقوا على الساحل إلى أن التأم شملهم فكانوا من الناجين⁽⁵⁰⁾، فالساحل كان دائما نقطة الالتقاء بعد التفرق والتشتت الاضطراري.

في فصل الصيف تزداد وثيرة العيش وتزيد سرعتها على نحو مفاجئ في الساحل اللببي، فتنشط التجارة وإن كانت حرارة البر عدو قوافلها الأول، الأمر الذي يحمل المسافرين على تأجيل مسيرهم إلى الليل أو الفجر، وغالبا ما كانت قوافل الحج تغير مسارها للمرور على الموانئ قصد شراء المؤن الضرورية لاستئناف رحلتهم البرية، فركب الرحالة الناصري عرج على طريق الساحل من المنعل إلى مرسى ابن غازي مروراً بأكيمينيس (قمينس) تاركين طريق أجدايبا المختصر بأربعة مراحل من أجل التسوق من ابن غازي⁽⁵¹⁾، والتزود بجميع ما يحتاجه الركب من شعير وسمن وعسل ودقيق وفواكه وغيرها من خيرات الجبل الأخضر التي يؤتى بها إلى ابن غازي.

في تلك المساحات الشاسعة من الصحراء حيث الفراغ الموحش والمعادي كان الدور الأول للجمال، ولأن المسار صحراوي بامتياز والعين قد تعودت طوال أشهر من المسير على مناظر القحط التي ألفها الراكب والمركوب على حد سواء، حتى غدا منظر الماء مما ينفر منه الإبل ويثير روعها⁽⁵²⁾، كما هو الشأن في الرحلة العياشية التي وصف صاحبها بدقة متناهية شعور الإبل وقد استحاشت برؤية البحر، إذ يقول: "لم تزل الطريق تقرب منه إلى أن مرت بإزائه كرمية بحجر عند برج الملح ... فلم يسيروا إلا قليل حتى ظهر في الإبل إجفال ونفور، ورفع كل بغير رأسه وكأنه قناة نفور، فأكثروا العدو"⁽⁵³⁾، ولم يفهم الناس سبب ذلك، واختلفوا في الأمر، فمنهم

من ذكر أن منظر البحر وهدير أمواجه أفجعها فارتاعت لشيء لم تره من قبل، وهناك من أرجع الأمر إلى شعبها من الأرض الخصبة، لكنهم استقروا على الرأي الأول وتأكدوا منه بعدما زاد نفورها لما شاهدت البحر من جديد. ولعل السبب الذي ذكر سابقاً من كون البيئة الصحراوية للحجاج والطابع القاحل للطريق الممتد لشهور قد جعل الرحالة بدورهم يندهشون لرؤية المسطحات المائية الكبرى كالبحر فما بالك بالإبل، لذلك نلاحظ أن الحجاج بمجرد دنوهم من البحر حتى "تسارع إليه من لم يعرفه، ... ونزل غالب الناس هناك عن رواحهم للوضوء ولأخذ المحتاج إليه من الملح"⁽⁵⁴⁾.

الخاتمة:

لم يحظ البحر الأبيض المتوسط بالاهتمام الكافي من قبل الباحثين والدارسين بجميع البلدان المتوسطية العربية؛ وليبيا من ضمنها، نظراً لقلّة المصادر والوثائق والأرشيفات العربية التي تعالج قضاياها، وهكذا انصب اهتمام أغلب الباحثين على البر عوض البحر. كما أن المتوسط ظل لفترات طويلة خلال العصر الحديث تحت السيطرة الخارجية لذلك أدار الليبيون ظهرهم للمتوسط، وهذا ما يحيلنا في دراسة التاريخ البحري الليبي إلى أرشيفات الدول المتنافسة التي تبادلّت الريادة على المتوسط، مثل الإمبراطورية العثمانية وإيطاليا وإنجلترا وفرنسا وغيرهم. لا يمكن دراسة التاريخ البحري الليبي بمعزل عن العلاقة التفاعلية للمتوسط، باعتباره شرياناً وشبكة اتصال وانتقال لحضارات وثقافات مختلفة، سيما وأن القطر الليبي يتوسط البحر الأبيض المتوسط في ضفته الجنوبية، وبالتالي كان نقطة وصل وطريقاً بين الشرق والغرب، لهذا فإن دراسة المتوسط الليبي تقتضي الانفتاح على مظان المعلومات المنبثقة في أرشيفات الدول التي كان لها اتصال بالمتوسط الليبي.

ومن هنا تأتي الأهمية المصدرية لكتب الرحلات المغربية لأنها تزخر بمعطيات كثيرة تؤرخ لعلاقة الليبيين بمتوسطهم منذ الحقبة الإغريقية والقرطاجية والرومانية والبيزنطية، كما تشهد على ذلك الآثار التي خلفتها هاته الحضارات والتي وصفها الرحالة في مؤلفاتهم، مروراً بالفترة الوسيطة الإسلامية والعثمانية التي كان الرحالة شاهدين عليها، انتهاءً بالتاريخ الحديث والمعاصر الذي نشطت فيه الرحلات المغربية بشكل خاص.

لهذا فإن دراسة المتوسط الليبي انطلاقاً من بعده الإقليمي وفي إطار وحدة المتوسط يستوجب الانفتاح على أرشيف مختلف الدول، لاسيما المتوسطية منها لكتابة التاريخ البحري الليبي بشكل متكامل، كما أن الاهتمام برصد العلاقة التفاعلية - التأثير والتأثر - لليبيين مع متوسطهم عبر العصور يجب أن يأخذ بعين الاعتبار إدماج المتوسط الليبي في عمقه القاري؛ إذ لا يمكن فصل البر عن البحر لأنهما وحدة متجانسة، وبالتالي يجب تعزيز البحوث والدراسات حول التاريخ البحري الليبي من زوايا مختلفة وبمقاربات مغايرة.

قائمة الإحالات والهوامش

- (1) فهم حسين محمد، أدب الرحلات دراسة تحليلية من منظور إثنوغرافي، عالم المعرفة، عدد 138، شوال 1409هـ/ يونيو - حزيران 1989م، مطابع الرسالة، الكويت، ص 15.
- (2) فرنان بروديل، المتوسط والعالم المتوسطي، تعريب وإيجاز مروان أبي سمرا، دار المنتخب العربي للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، 1993م، ص 48.
- (3) ابن الأحرش سعيد، الرحلات المغربية إلى الديار المقدسة وتركيا خلال القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين مصدر للمعلومات عن العالم الإسلامي، ضمن ندوة "مصادر المعلومات عن العالم الإسلامي"، سلسلة الأعمال المحكمة (55)، طبع ونشر مكتبة الملك عبد العزيز العامة، الرياض، 1424هـ/ 2004م، المجلد الأول، ص 31.

(4) سالمة سالم ياسين سالم، الحياة الاقتصادية في إيالة طرابلس الغرب في عهد الأسرة القرمانلية 1711. 1835م،

<https://platform.almanhal.com/files/2/22961>

(5) ابن جبير محمد، رحلة ابن جبير، منشورات دار ومكتبة الهلال، بيروت، ص 12.

(6) الشرقي محمد الطيب، رحلة ابن الطيب من فاس إلى مكة المكرمة، تحقيق عارف أحمد عبد الغني، دار الغرب الاسلامي للدراسات والنشر والترجمة، دار نور حوران للدراسات والنشر والترجمة، دمشق، سوريا، 2014، ص 124.

(7) فرنان بروديل، م س، ص 50.

(8) الناصري الدرعي محمد بن عبد السلام، الرحلة الناصرية الصغرى، دراسة وتحقيق محسن أخريف، منشورات وزارة الأوقاف والشؤون الاسلامية، المملكة المغربية، دار أبي رقرق للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، 2019م، ص 181.

(9) الشرقي محمد الطيب، م س، ص 115.

(10) الناصري الدرعي محمد بن عبد السلام، م س، ص 181.

(11) الرهوني أحمد، رحلة المواهب الإلهية بالرحلة الحجازية من أمر الحضرة الحسنية والمساعدات الإسبانية، تقديم وإخراج نور الدين خويدي، بحث لنيل دبلوم الدراسات العليا المعمقة في التاريخ، جامعة سيدي محمد بن عبد الله، كلية الآداب والعلوم الإنسانية ظهر المهرز فاس، 2007م، ص 90.

(12) الجراري عبد الله، الرحلة الليبية، دراسة وتحقيق عبد المجيد بنجلالي، منشورات النادي الجراري، مطبعة بني يزناسن، سلا، الطبعة الأولى، 2009، ص 40.

- (13) لحمداني حميد، البر والبحر في الرحلة المغربية، مجلة جذور، عدد 6، شنتبر 2001، ص 362.
- (14) فرنان بروديل، م س، ص 151.
- (15) المساتي يوسف، بين الاسلام والمسيحية من الحسن الوزان إلى ليون الإفريقي، <http://marayana.com/laune/2020/01/28/13999/>
- (16) القدوري عبد المجيد، البحر في المتخيل المغربي، مجلة الملتقى، عدد 4، السنة 3، 1999، ص 10.
- (17) فرنان بروديل، م س، ص 153.
- (18) الوزان الحسن، وصف إفريقيا، ترجمة محمد حجي ومحمد الأخضر، دار الغرب الاسلامي، بيروت، لبنان، الطبعة الثانية، 1983، ص 96.
- (19) العياشي عبد الله بن محمد، الرحلة العياشية، تحقيق سعيد الفاضلي وسليمان القرشي، دار السويدي للنشر والتوزيع، أبو ظبي، الإمارات العربية المتحدة، الطبعة الأولى، 2006، الجزء الأول، ص 132.
- (20) الإسحاقى الشرقي بن محمد، رحلة الوزير الإسحاقى الحجازية، دراسة وتحقيق محمد الأندلسي، منشورات وزارة الأوقاف والشؤون الاسلامية، المملكة المغربية، دار أبي رقرق للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، 2017م، ص 322.
- (21) الغاشي مصطفى عبد الله، طرق الحج خلال القرن التاسع عشر "من الصحراء إلى بوغاز جبل طارق". قراءة في التحول، مجلة التاريخ العربي، العدد الثامن والثلاثون، خريف 1427هـ/ 2006، ص 314.
- (22) العياشي عبد الله بن محمد، م س، ص 135.

- (23) الإِسْحَاقِي الشَّرْقِي بن مُحَمَّد، م س، ص 325.
- (24) نَفْسُهُ وَنَفْسُ الصَّفْحَةِ.
- (25) النَّاصِرِي الدَّرْعِي مُحَمَّد بن عَبْدِ السَّلَام، م س، ص 168.
- (26) فَرْنَانَ بَرُودِيل، م س، ص 152.
- (27) عِلْمِي أَحْمَد، النُّقْلُ وَالتَّنْقُلُ فِي المَغْرِبِ خِلَالَ القَرْنِ التَّاسِعِ عَشْرَ، أَطْرُوحَةُ لَنْبِيلُ دَكْتُورَاهُ الدَّوْلَةُ فِي التَّارِيخِ المَعَاوِرَ، جَامِعَةُ سَيِّدِي مُحَمَّد بن عَبْدِ اللَّهِ، كَلِيَّةُ الآدَابِ وَالعِلْمِ الْإِنْسَانِيَّةِ ظَهَرَ المَهْرَازَ فَاوَسَ، 2000م، صص 339-340.
- (28) ابْنُ العَتِيْقِ مَاءُ العَيْنِيْنَ، الرِّجْلَةُ المَعِينِيَّةُ، تَحْقِيقٌ وَتَقْدِيمٌ مُحَمَّدُ الظَّرِيفُ، دَارُ السُّوَيْدِي لِلنَّشْرِ وَالتَّوْزِيعِ، المَوْسَسَةُ العَرَبِيَّةُ لِلدِّرَاسَاتِ وَالنَّشْرِ، التَّنْفِيزُ الطَّبَاعِي رِشَادُ بَرَسَ، الطَّبْعَةُ الْأُوْلَى، بِيْرُوتَ، لِبْنَانَ، 2004م، ص 241.
- (29) فَرْنَانَ بَرُودِيل، م س، ص 64.
- (30) ابْنُ طَوْبِرِ الجِنَّةِ الطَّالِبِ أَحْمَدُ المَصْطَفَى، رِجْلَةُ المَنَى وَالمَنَةِ، تَحْقِيقٌ وَدِرَاسَةٌ حَمَاهُ اللَّهُ وَوَلَدُ السَّالِمِ، دَارُ الكُتُبِ العِلْمِيَّةِ، بِيْرُوتَ، لِبْنَانَ، الطَّبْعَةُ الْأُوْلَى، 2013، ص 98.
- (31) ابْنُ العَتِيْقِ مَاءُ العَيْنِيْنَ، م س، ص 242.
- (32) اَرُويْحَنُ جُودَا، المَغْرِبُ وَالبَحْرُ 1860-1956م، أَطْرُوحَةُ لَنْبِيلُ الدَكْتُورَاهُ فِي التَّارِيخِ المَعَاوِرَ، جَامِعَةُ سَيِّدِي مُحَمَّد بن عَبْدِ اللَّهِ، كَلِيَّةُ الآدَابِ وَالعِلْمِ الْإِنْسَانِيَّةِ ظَهَرَ المَهْرَازَ فَاوَسَ، 2003م، ص 51.
- (33) الرُّهُونِي أَحْمَدُ، م س، ص 91.
- (34) نَفْسُهُ، ص 229.
- (35) فَرْنَانَ بَرُودِيل، م س، ص 85.

- (36) الغيغائي محمد بن عبد الله، رحلة الغيغائي، دراسة وتحقيق حسن أنشاد، أطروحة لنيل الدكتوراه في التاريخ، جامعة محمد الخامس، كلية الآداب والعلوم الإنسانية الرباط، 2006م، ص 408.
- (37) اليوسي محمد العياشي بن الحسن، رحلة اليوسي، تحقيق أحمد الباهي، المجمع التونسي للعلوم والآداب والفنون، بيت الحكمة، قرطاج، 2018، صص 103. 104.
- (38) نفسه ونفس الصفحة.
- (39) القدوري عبد المجيد، م س، ص 14.
- (40) الكتاني محمد بن جعفر، الرحلة السامية إلى الإسكندرية ومصر والحجاز والبلاد الشامية، تخريج محمد حمزة بن علي الكتاني، تقديم وتعليق محمد بن عزوز، مركز التراث الثقافي المغربي، الدار البيضاء، دار ابن حزم للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 1426هـ / 2005م، ص 121.
- (41) السوداني عبد القادر، الرحلة الميمونة الغرا في بعض ما شاهده برا وبحرا، (الرحلة الكبرى في أخبار هذا العالم برا وبحرا)، مطبعة رأس الشراطين، فاس، 1350هـ، الجزء الأول، ص 8.
- (42) اليوسي محمد العياشي بن الحسن، م س، ص 97.
- (43) الشرقي محمد الطيب، م س، ص 137.
- (44) اليوسي محمد العياشي بن الحسن، م س، ص 103.
- (45) نفسه، ص 102.
- (46) الشرقي محمد الطيب، م س، ص 126.
- (47) العياشي عبد الله بن محمد، م س، الجزء الثاني، ص 500.

(48) نفسه، ص 497.

(49) نفسه، ص 498.

(50) الناصري الدرعي محمد بن عبد السلام، م س، ص 191.

(51) الناصري الدرعي محمد بن عبد السلام، م س، صص 219 . 220؛ الشرقي محمد

الطيب، م س، ص 132.

(52) القرشي سليمان، الماء في الرحلات الحجية المغربية بين الحقيقة والرمز، مجلة فكر ونقد،

السنة التاسعة، عدد 87، مارس 2007، ص 80.

(53) العياشي عبد الله بن محمد، الجزء الأول، م س، ص 130.

(54) نفسه ونفس الصفحة.