

النشاط الاقتصادي للموانئ الليبية خلال العهد العثماني الثاني (1835 - 1911 م)

د . رجاء محمد عوض الطيرة (*) ، أ . آمال إ محمد الجبو القذافي
قسم التاريخ . كلية الآداب والعلوم . سلوق . جامعة بنغازي

Abstract:

Libya has a distinguished geographical location where it is in the middle North Africa with a coastline overlooks the Mediterranean resorts about 1900km. This location means that Libya has a coast that containing natural ports on the long coastline and this helped Libya to have a main role in boom of its ports and made them famous. Libya was a ring connected between Africa and the most countries of the world. In the Ottoman second era (1835-1911) Tripoli state had seen changes in the

(*) Email: fatahfr20016@gmail.com

المجلة الجامعة - العدد الثاني والعشرون - المجلد الرابع - ديسمبر - 2020م
مجلد خاص بالمؤتمر الدولي الافتراضي الأول للدراسات التاريخية الليبية بجامعة الزاوية

453

political system where the state was divided into the west Tripoli state and Benghazi decorating. The vision of political stability to evolution of economic activity especially in the marine trade area through the ports and the most notably Tripoli port and Benghazi port, this development had produced expansion of internal and external trade traffic. Libya was famous by its exports such as allies and sponge in addition of slave and animals trades and with increase numbers of ships and navigation development several new ports were created and Libya had business relations with many of European countries such as Italy , Britain , Germany and Greece. Libya became a prominent position to theme of European colonialism.

مقدمة

شهدت ليبيا (ولاية طرابلس الغرب) في العهد العثماني الثاني تغييرات اجتماعية و تنظيمات إدارية كان لها الأثر في خلق نوع من الاستقرار السياسي، ساعد على تطور النشاط الاقتصادي وبخاصة في مجال التجارة البحرية من خلال الموانئ التي أبرزها ميناءي طرابلس و بنغازي اللذان كانا الأساس للحركة التجارية ؛ حيث مارس الأهالي حرفة صيد الموارد البحرية و المتاجرة بها ، وعرف عن القبائل الليبية مزاوله مهنة التجارة مع الولايات المجاورة و مع الدول الأوروبية لتصبح الموانئ الليبية من الموانئ المهمة خاصة عند ازدياد عدد السفن و تطور الملاحة ، حيث نشأت موانئ جديدة لتحقق أرباح تجارية و امتيازات سياسية جعلت مكانتها بارزة و لفتت إليها أنظار الأوروبيين .

ترجع أهمية هذه الدراسة كونها توضّح :

- إبراز أهمية الموانئ الليبية في هذه المرحلة كنقطة عبور في حوض البحر الأبيض المتوسط .
- تسليط الضوء على ازدهار النشاط الاقتصادي للموانئ الليبية بعد فترة الضعف السابقة و المتمثلة في تدمير الأسطول الليبي في العهد القرمانلي (تدمير البحرية الليبية).

تتمثل أهداف هذه الدراسة في الإجابة عن هذه التساؤلات :

- ما هي أهم الموانئ الليبية خلال العهد العثماني الثاني ؟
- هل مارست الموانئ الليبية في العهد العثماني الثاني أنشطة اقتصادية تجارية مع الولايات العربية و الدول الأوروبية ؟

- ماهي أهم الأنشطة الاقتصادية للموانئ الليبية و ماهي أهم السلع المتبادلة ؟
- من خلال هذه الدراسة سنتحدث عن النشاط الاقتصادي للموانئ الليبية خلال العهد العثماني الثاني و أهم مميزات هذه الموانئ و ستكون الدراسة مقسمة على النحو الآتي :

. جغرافية الساحل الليبي وتاريخه ؛ عنصر تمهيدي لتبيين أهمية الموقع .

. أهم الموانئ الليبية في العهد العثماني الثاني (1835 . 1911) .

- الأنشطة الاقتصادية للموانئ مع الولايات العربية : (التجارة : أهم السلع و البضائع المتبادلة .
الوكلاء)

- الأنشطة الاقتصادية للموانئ مع الدول الأوروبية : (التجارة : أهم السلع و البضائع المتبادلة .
الوكلاء) .

1- جغرافية الساحل الليبي و تاريخه : تمتد ليبيا بواجهة بحرية على البحر الأبيض

المتوسط تبدأ من رأس أجدير غرباً ، على الحدود التونسية حتى رأس الرملة شرقاً على الحدود المصرية يبلغ طولها حوالي 1900 كم⁽¹⁾ ويعتبر من أطول السواحل العربية المطلّة على هذا

البحر إذ يعادل 9.3% من إجمالي طول السواحل العربية و التي تبلغ حوالى 20400 كم⁽²⁾ وبنسبة 36 % من أطوال السواحل العربية المطلة على البحر المتوسط البالغة حوالى 5271 كم،⁽³⁾ ويتميز الساحل الليبي بأنه قليل التعرجات ويتوغل خليج سرت داخل اليابسة لدرجتين ونصف من درجات العرض، وأدّى ذلك إلى اختلاف الظروف المناخية من منطقة إلى أخرى حيث يسود المناخ الشبه صحراوي سواحل سرت الجنوبية ويقسم الساحل إلى ثلاث قطاعات حيث يتميز كل قطاع بخصائصه وملامحه الطبيعية من حيث الامتداد أو مدى اتساع السهل الساحلي، أو الأودية المنتهية في البحر أو المرفأ والموانئ المنتشرة على طول الساحل.⁽⁴⁾

تاريخ الموانئ خلال الحكم العثماني (1551 . 1911) : بعد دخول الحكم العثماني لطرابلس و تخليصها من حكم فرسان مالطا أهتم العثمانيون بتقوية اسطولهم البحري، وبذلك تحول ميناء طرابلس إلى أهم الموانئ في شمال أفريقيا وخلال الفترة ما بين 1556 . 1565 أثارت السفن الطرابلسية الذعر في البحر المتوسط بسبب حملات الجهاد البحري ضد الدول الأوروبية، ولأجل ذلك حرصت الأخيرة على عقد معاهدات صداقة مع حكومة طرابلسية وبناء على ذلك ألزمت الدول الأوروبية على دفع رسوم مقابل عدم الاعتداء على سفنها. ولقد برزت العلاقات التجارية مع الدويلات الإيطالية خلال هذه المرحلة خاصة " توسكانا، جنوه، البندقية، مالطا " وذلك جزاء ما كانت تدفعه هذه الدول لحكومة طرابلس من رسوم، لقد كان ميناء طرابلس مركز اقتصادي حيث كانت السفن الأوروبية تأتي بمواد مختلفة لعل أبرزها الحرير والزجاج والكبريت والحديد والبرونز ، والرصاص، والنحاس، وكانت هذه البضائع يعاد تصديرها إلى دول جنوب الصحراء و استجلاب مواد و سلع من دول جنوب الصحراء عن طريق القوافل الصحراوية، والتي تأتي محمّلة بالعاج و الذهب و التوابل و العبيد،⁽⁵⁾ واستمر نشاط وازدهار الموانئ خلال عهد الأسرة القرمانلية من عام 1711م حيث اهتم حكام هذه الأسرة بتطوير ميناء طرابلس ليجعلوا من

أحد أهم القواعد الحربية للأسطول الليبي ولكن هناك تغير خلال فترة حكم يوسف باشا القرمانلي، والذي حكم البلاد ما بين عام 1795-1832 حيث ضيّقت الدول الأوروبية الخناق على الأسطول الليبي ولتنتهي حركة الجهاد وتعم الفوضى البلاد ويكون عام 1835 م نهاية للعهد القرمانلي في ليبيا وانتهاء فترة تميزت وبرزت فيها الموانئ الليبية خاصة ميناء طرابلس كميناء تجاري وحربي.⁽⁶⁾

من خلال دراستنا للموقع الجغرافي للساحل الليبي تبين أنه يتميز بأهمية جعلت منه بوابة عبور للبحر المتوسط ومركز للصدارة للربط بين أفريقيا وأوروبا وبين شرق المتوسط وغربه، الأمر الذي جعله محط أنظار الدول الأوروبية.

2. أهم الموانئ الليبية في العهد العثماني الثاني (1835 - 1911) : الميناء هو

حلقة الوصل بين الماء واليابسة، ومكان تغيير وسيلة النقل، والمتمم لعملية النقل التي تمر بها السلعة المستوردة أو المصدرة من منشئها إلى مكان احتياجها، حيث يقع الميناء البحري في منتصف دورة نقل السلعة ، تسبقه وسائل نقل وتأتي بعده وسائل نقل ويستعمل الميناء في أغراض شتى منها ما يتعلق بعمليات الشحن والتفريغ للسلع والركاب وما يتبعها ومنها ما يتعلق بوسيلة النقل من حيث الصيانة والتحويض.⁽⁷⁾ وتكمن أهمية أي ميناء فيما يمتلكه من مزايا طبيعية وبشرية تمكنه من الاستمرار في تأدية دوره المنوط به على أكمل وجه،⁽⁸⁾ وتتمثل أهمية الدراسة التاريخية للموانئ في أنها ترشدنا إلى فهم صحيح نشأة الموانئ وتطورها، فتاريخ الموانئ ينظر إليه باعتباره تاريخ الحضارة نفسها ويرتبط تاريخ الموانئ بنشأة الملاحة وتطورها، فكلما ازدهرت الملاحة وازدادت السفن عدداً وحجماً ، صاحب ذلك ازدهار في الموانئ، حيث تنشأ موانئ جديدة وتتطور الموانئ القديمة لتكون قادرة على خدمة تلك السفن،⁽⁹⁾ باعتبارها المنافذ الرئيسية لحركة التجارة الخارجية، ولكونها تمثل حلقة الوصل بين النقل البحري الخارجي والنقل

الداخلي بمختلف أشكاله، ولهذا فمن صفات الميناء الجيد أن تخدمه شبكة جيدة من الطرق لتسهيل نقل البضائع والأفراد من الظهر الذي يخدمه و إليه.⁽¹⁰⁾

شهدت الموانئ الليبية في العهد العثماني الثاني حركة تجارية نشطة،⁽¹¹⁾ وبرزت تجارة ولاية طرابلس الغرب مع مجموعة محددة من الدول مثل انكلترا، فرنسا، الدولة العثمانية، مصر، تونس، النمسا، الولايات المتحدة، وألمانيا،⁽¹²⁾ وكانت معظم عمليات الشحن والتفريغ تتم بميناء طرابلس فقد كانت طرابلس على اتصال بالموانئ الإيطالية وخاصة بموانئ صقلية التي كانت لها في الماضي صلة بجميع الموانئ الواقعة على الساحل الليبي، وهي موانئ طرابلس وبنغازي ومصراتة، والخمس، وزليطن (زليتن)، ومرسى زوارة، ودرنة،⁽¹³⁾ ومن أهم الموانئ الليبية والتي كان لها دور كبير على مختلف الجوانب ما يلي :

أ. ميناء ولاية طرابلس الغرب : يقع ميناء طرابلس في شمال غرب ليبيا، يتوسط ساحل سهل الجفارة أهم السهول الساحلية في ليبيا، وتعد الأمطار أهم العوامل المسؤولة عن نمو واستمرار ميناء طرابلس، وذلك لتركز السكان وكثير من الأنشطة الاقتصادية في مدينة طرابلس، وما جاورها، ويتميز موقعه بخصائص وسمات ينفرد بها عن بقية الموانئ الليبية منها أنه يقع في أكبر المدن الليبية من حيث الحجم السكاني والأهمية الاقتصادية والسياسية، وقد كان لهذا الموقع أثره الكبير في تطوير الميناء ونموه، وتمكينه من تلبية احتياجات التجمعات السكانية التي يخدمها وتميزه بظهيره الغني بإنتاجه الزراعي والصناعي وبثروته الحيوانية، والذي تربطه بالميناء شبكة جيدة من الطرق البرية. أيضا موقع الميناء المهم وذلك لأن التوجه الجغرافي للموانئ الليبية نحو دول أوروبا الغربية، لذا فإن الخط الواصل بين طرابلس ومالطا أو بين طرابلس وموانئ جنوب إيطاليا وفرنسا، أقصر من الخط الواصل بين ميناء بنغازي إلى نفس تلك الموانئ⁽¹⁴⁾ بدأت طرابلس عاصمة الولاية وأهم مركز حضري وتجاري في الولاية واستحوذت على أغلب

الفائض الزراعي والرعي في الأطراف، القبائل والحرفيون والفلاحون وجدوا فيها الاستقرار النسبي بعد فرض السلطة العثمانية ضمناً للجوء إلى أسواق طرابلس،⁽¹⁵⁾ إلا أن الولاة العثمانيين الذين حكموا ليبيا في العهد العثماني الثاني لم يكن اهتمامهم بتطوير ميناء طرابلس مواكباً لتزايد حركة البضائع بالمدينة، أو التطور الذي شهده العالم آنذاك في بناء الموانئ، رغم أهميته التجارية باعتباره المنفذ الرئيسي لحركة التبادل التجاري وأكبر ميناء في ليبيا، ورغم حدوث عدد من الكوارث الطبيعية التي أدت إلى تدمير عدد كبير من السفن الراسية به، ويمكن حصر أهم أعمال التطوير الذي شهدها ميناء طرابلس في العهد العثماني الثاني في مشروعين رئيسيين، نفذ في العشرين سنة الأخيرة من القرن التاسع عشر، المشروع الأول: وهو بناء منارة طرابلس لإرشاد السفن للميناء ونفذ هذا المشروع بناء على تعليمات الوالي أحمد عزت باشا 1879 . 1880 م، وقد شيدت هذه المنارة ملاصقة لأحد جدران حصن التراب، بحيث عرف هذا الحصن فيما بعد ببرج الفنار،⁽¹⁶⁾ وعن ذلك قال الطاهر أحمد الزاوي: " أحمد عزت باشا عين والياً على طرابلس للمرة الثانية سنة 1879، وأسس الفنار على الميناء شرقي الغلغول، والفنار مبنى عال يشبه الصومعة، يوضع على رأسه مصباح كبير لتتهدي به السفن وهي سائرة في البحر،⁽¹⁷⁾ ويبدو أن أحمد عزت كان من الولاة القلائل المهتمين بميناء طرابلس حيث ذكر عنه أنه قام في فترة ولايته الأولى عام 1857 بشراء باخرة سماها (المولودية) تستخدم للسفر والتجارة (أنظر الزاوي، ص256) أمّا المشروع الثاني: فقد تم تنفيذه في عهد راسم باشا (1882 . 1898 م) الذي أمر ببناء رصيف سوق الثلاثاء الممتد إلى مرسى الحلفاء، كما أنفقت الإدارة العثمانية حوالي 29500 قرش عثماني لإنشاء مرسى خاص لتصدير نبات الحلفاء، يقع بجانب ميدان الغزالة الحالي،⁽¹⁸⁾ وفي رواية أخرى ذكر أن من قام بذلك علي رضا باشا: "علي رضا باشا تولى الولاية سنة 1882 للمرة الثانية وفي أيامه راجت تجارة الحلفاء، وأنشأ لها مرسى خاصاً لتصديرها

مازال موجوداً بقرب ميدان الغزالة، ويعرف بمرسى الحلفاء"،⁽¹⁹⁾ وهذا الميناء لم يكن مهيباً تهيئاً كاملة لحركة الملاحة البحرية، و كان مزوداً برصيف واحد للرسو،⁽²⁰⁾ وكان تتم عبر هذا الميناء مبادلات تجارية مع بلدان أوروبا في مجال التصدير و الاستيراد،⁽²¹⁾ وكان لموقع طرابلس سبباً في نمو الميناء واستمراره في ممارسة نشاطه التجاري عبر تاريخه الطويل الذي أستمر أكثر من ثلاثة آلاف سنة.⁽²²⁾

مما سبق يتضح أنّ السلطة العثمانية أهتمت بتطوير الميناء ولو بشكل محدود من أجل المحافظة على المردود المادي الذي تجنيه من النشاط التجاري للميناء ولاستمرار سيطرتها عليه.

ب . ميناء متصرفية بنغازي : كان ميناء بنغازي ذا أهمية بين مدن المنطقة الشرقية والتي كانت تسمى آنذاك إقليم برقة منذ فترات سابقة لفترة الدراسة والذي تم وصف أهمية موقعه وموانئه كالآتي : " ... أثر موقع إقليم برقة... على نشاطه التجاري، إذ أنه يطل بساحله الطويل على البحر المتوسط... وقد تناثرت على طول هذا الطريق البحري عدد من المراسي والموانئ ... تلجأ إليها المراكب التجارية التي تحمل البضائع والمسافرين للتزود بالبضائع أو إنزال المسافرين، كما تنجح إليها المراكب عند تعذر ظروف الملاحة بسبب اضطراب البحر وانعدام الرؤية ... كما أنّ موانئ برقة عدت كمنازل للراحة و إنزال الحجاج بعد انطلاقها من الإسكندرية ...".⁽²³⁾ مدينة بنغازي اكتسبت مكانة خاصة كعاصمة لبرقة، ومقرّاً للحاكم العثماني، فازداد عمرانها وتكاثر سكانها وعمرت أسواقها وراجت بضائعها خلال هذا العهد، وقامت منذ نشأتها على التجارة التي تركزت في ثلاثة ميادين : تجارة الملح ، تجارة الاستيراد و التصدير، الزراعة وتربية الحيوان، وكانت تجارة الملح هي العامل الرئيسي الذي قامت المدينة أصلاً عليها، وكانت سبباً في وجودها واجتذاب السفن التجارية إليها.⁽²⁴⁾

عرفت بنغازي باسم (كوية الملح) ثم باسم (مرسى بنغازي) كان لموقعها وسط ملاحات كبرى وحاجة أوروبا لمادة الملح، وقرب هذه الملاحات من منطقة رسو السفن أثره على أنتعاش الحركة الملاحية ونمو علاقات تجارية وسياسية مع دول العالم المختلفة، ممّا أدّى إلى ازدهارها، وشجّع أهل البلاد على القدوم والاستقرار، من مناطق مصراتة، وتاجوراء، وزليتن،⁽²⁵⁾ وقد استمرت هذه التجارة قوية ورائجة وذات دخل كبير ليس طوال هذا العهد وحده وإنما حتى النصف الأول من القرن العشرين،⁽²⁶⁾ وكان لهذا الموقع الجغرافي أثره الكبير في قيام صراعات خفية وأخرى علنية بين الدول القوية عبر العصور لمحاولة السيطرة عليها ممّا أدّى إلى خضوع الإقليم لسيطرة القوى الأجنبية في العصر الحديث.⁽²⁷⁾

ممّا سبق نستنتج أنّه قد ساعدها على ذلك الانفتاح والحرية في التعامل الاقتصادي المباشر معها ممّا مكنها من استغلال ذلك لتحقيق سياستها الاستعمارية.

ميناء بنغازي رغم أنّه ثاني ميناء من حيث الأهمية إلا أنّه مثل ميناء طرابلس لم يتلقى اهتماماً من حيث التطوير وعن الاهتمام به ذكر: "والى عهد رشيد باشا الثاني يعود فضل أكبر مشروع عمران قام به السلطات العثمانية ، فمنذ سنة 1889 بدأت عملية إقامة أول رصيف صناعي (غير طبيعي) بالميناء . الرصيف الداخلي القديم، و قد استمر العمل فيه بعد ذلك عدة سنوات و لم ينته إلا في عهد خلفه طاهر باشا، ويذكر مصدرنا نفسه أنّ المشروع كان من مرحلتين، إذ كان التفكير متجهاً إلى إقامة رصيف مقابل لهذا يمتد من رأس جليانة، غير أنّ هذه المرحلة الثانية لم تتجز حتى نهاية العهد العثماني فاقترنت العملية على هذا الرصيف الوحيد"⁽²⁸⁾ وفي بعض المراجع الأخرى ذكر أنّه كان بميناء بنغازي أثناء الأحتلال الإيطالي 32 ماعونة و 24 زورقاً للصيد ونقل الركاب وقيل 26، كما كان بالميناء رافعة قرب رصيف الجمر، كما كانت هناك رافعة أخرى وجدت غير صالحة للاستعمال في سنة 1911. إلا أنّ

هذا لم يقلل من أهميته التجارية فقد كان يربط بنغازي خط بحري بأوروبا وأواسط إفريقيا وجنوبها ويربط كذلك بنغازي خط بحري يمر بجزيرة مالطة وميناء صقلية⁽²⁹⁾ أصبح يطلق عليه ميناء ليبيا الثاني منذ تلك الفترة وحتى وقتنا الحاضر،⁽³⁰⁾ وهنا نجد أنه أهميته تنبثق من قربه من خطوط الملاحة الدولية.

ج . موانئ متصرفية الخمس : متصرفية الخمس تكونت من قائمقيات الخمس و مسلاتة و زليطن (زليتن)، ومصراتة، وتاورغاء، وسرت، ومدينة الخمس هي المقر الإداري للمتصرفية في العهد العثماني الثاني، وهي بلدة صغيرة تطل على البحر مباشرة بها ميناء استراتيجي مهم، وتقع شرق طرابلس.⁽³¹⁾ أما زليتن فتقع على الساحل الغربي لليبيا تحدها من الغرب مدينة الخمس، مصراتة شرقاً وبها ميناء، وكان يتم في هذين الميناءين التبادل التجاري بين طرابلس الغرب والدول الأوربية عن طريق بواخر خاصة مؤجرة لهذا الغرض.⁽³²⁾ أما مصراتة . ثاني أكبر مدن إقليم طرابلس . بها ميناء بحري معروف باسم (مصراتة البحرية) (قصر أحمد) ترسو فيه بانتظام سفن الملاحة التابعة لبنك روما، كما ترسو فيه أيضا بصفة متقطعة بعض سفن الشركات الأخرى العاملة على طول الساحل الليبي، وفيه ثمان ماعونات.⁽³³⁾ افتتح مصرف روما خطأً للملاحة البحرية بين مينائي طرابلس ومصراتة في سنة 1907،⁽³⁴⁾ وكانت لمصراتة علاقات تجارية وهي سوق مهمة لتجارة المنتجات الزراعية للمنطقة التي حولها، ويوجد إلى الشرق منها مرسى صغير خاص بها. أما سرت فهي آخر مركز عمراني مهم في إقليم طرابلس من ناحية الشرق و ترجع أهميتها إلى موقعها المتوسط،⁽³⁵⁾ ويوجد بها ميناء له دور تجاري.

من الملاحظ أنّ سياسة الدولة العثمانية في ضم عدد من المناطق الساحلية المذكورة أنفاً تحت مسمى متصرفية الخمس قد أثر على نشاط الموانئ في هذه المناطق من حيث بروز أهمية بعضها وضعف بعضها الآخر تجارياً

د. موانئ قائمقاميتي درنة وطبرق: ترتبط درنة وطبرق إدارياً بمتصرفية بنغازي،⁽³⁶⁾

أمّا ميناء درنة فلم يكن بها سوى عدد لا يزيد على عشرين قارباً بين صغير وكبير، ويمكن أنّ تنتقل من 4 إلى 12 طناً، كما كانت بها زوارق صيد ونقل الركاب رغم تعذر رسو السفن في مينائها بسبب رصيفها الصغير وكانت خطوط الملاحة الإيطالية العامة وملاحة بنك روما تقوم بخدمة منظمة غير أنّ هذه البواخر ترسو في عرض البحر.⁽³⁷⁾ و طبرق آخر مدينة مهمة في ليبيا من ناحية الشرق و ترجع أهميتها إلى وجود مينائها⁽³⁸⁾ من أكبر المرفأئ الطبيعية وأنسبها للملاحة البحرية على طول الساحل الليبي ، وبالرغم من ذلك يأتي في مؤخرة الموانئ الليبية من حيث الحركة التجارية حيث يقع في منطقة شبه صحراوية قليلة الأمطار، وهذا بدوره أدّى إلى قلة السكان في المنطقة⁽³⁹⁾ ولكنه مع ذلك ذو أهمية استراتيجية إقتصادية وعسكرية حيث ذكر عنه " هاجم الأميرال (أوبري) قائد القوات البحرية الإيطالية ميناء (طبرق) يوم 14 أكتوبر 1911 ... و نزلت أول فرقة من جنود البحارة ... واحتلت طبرق ... فكانت أول بقعة من أرض ليبيا تطوّها أقدام الغزاة الإيطاليين".⁽⁴⁰⁾ فيما ارتبطت موانئ الإقليم (درنة، وبنغازي، وطبرق) تجارياً بخطوط بحرية منتظمة مع مصر وموانئ دول الشمال الأفريقي وجنوب أوروبا والجزر الإيطالية ومالطا من خلال عمليات التبادل التجاري الواسعة بين ضفتي البحر الأبيض المتوسط.⁽⁴¹⁾

يلاحظ الباحثان بروز أهمية ميناء طبرق من الناحية الاستراتيجية قبل الإقتصادية رغم شهرته بتصدير الإسفنج، لذا ركزت الدول الأوروبية وخاصة إيطاليا على هذا الميناء. وإلى جانب

ما ذكر توجد موانئ أخرى مثل ميناء صبراتة وزواره اللذان كانا لهما دور تجاري أما مرسى البريقة وتوكره وخليج البمبا لم يكن لها دور يذكر .

3 . الأنشطة الاقتصادية للموانئ مع الدول العربية (التجارة : أهم السلع و البضائع

المتبادلة، الوكلاء)

لقد حاول الولاة العثمانيون بعد اكتمال السيطرة العثمانية على البلاد في الفترة التي تمتد من 1835 - 1911م، تشجيع التجارة البحرية. تميزت الحركة التجارية في الولاية بالنشاط والحيوية بفضل عامل استقرار الأوضاع العامة في الإقليم، وبسط إدارة الحكومة نفوذها نحو المناطق الداخلية من جهة وأيضا بروز الولاية وخاصة إقليم برقة كموقع حيوي مهم بالنسبة لتجارة القوافل الصحراوية المحملة بالبضائع والسلع المختلفة من جهة أخرى. إذ إن تجارة إقليم برقة مع المناطق الأفريقية كانت تستخدم الطرق والمواصلات ذاتها التي تربط المناطق الساحلية بالمناطق الأفريقية وعبر طرق متفرعة منها، وكان من عوامل ازدهار التجارة البحرية التي عدت من أهم المظاهر الاقتصادية المتطورة آنذاك في إقليم برقة خاصة وطرابلس الغرب عامة.(42) تطور التبادل التجاري الدولي وزيادة البحث عن المواد الأولية وفتح أسواق جديدة، وقد انعكس ذلك على ازدهار التجارة الداخلية بالإقليم من خلال بروز أنماط مختلفة للتعامل التجاري وازدهار العديد من المراكز التجارية والأسواق والفنادق حيث تمتعت طرابلس الغرب بازدهار اقتصادي في بعض الفترات نتيجة تنوع المحاصيل الزراعية من حبوب وفواكه، وما كان ينتجه من صناعات تقليدية مثل الحرير الذي كانت له قيمة عالية ولأجل ذلك أمر الوالي أحمد راسم 1882-1898م بزراعة الألاف من شجر التوت لتربية دودة القز لاستخراج الحرير وصناعته.(43) كما وجدت صناعات أخرى غير المذكورة أنفا علاوة على المنتجات المتعددة التي تم استيرادها من أواسط أفريقيا و الدول الأوروبية.

ارتبطت ولاية طرابلس الغرب بعلاقات ودية متميزة مع دول الجوار، ولاسيما الدول التي تشرف معها على ساحل البحر المتوسط ولم تقتصر العلاقات على الجانب السياسي فحسب. وإنما تتوّعت بحكم قرب المسافة وسهولة الاتصال والتنقل بينها. عبر المسالك البرية وحتى البحرية فكانت تربطها العلاقات الإقتصادية والثقافية والاجتماعية، وما يميز سهولة الإتصال والتعايش بين العرب في هذه الولايات الواقعة في شمال إفريقيا هو بعدها عن السلطة العثمانية وأيضاً انشغال الأخيرة بالاضطرابات الداخلية إضافة إلى إلتزامها بالدفاع ضد التهديد الروسي.⁽⁴⁴⁾

لقد نسجت العلاقات بين الولاية وبين دول الساحل العربية وتوطدت منذ الفتح الإسلامي لتستمر حتى مرحلة العهد العثماني الثاني فكانت للولاية علاقات اقتصادية مع مصر،⁽⁴⁵⁾ كما وأنّ للولاية علاقات اقتصادية مع ولاية الجزائر وعن طريق كلاً من غدامس وغات عبر المسالك الداخلية خلال العهد العثماني الثاني و ذلك بسبب احتلال فرنسا للجزائر في هذه الفترة،⁽⁴⁶⁾ كما كانت للولاية علاقات اقتصادية متميزة مع تونس فبحكم قرب المسافة والجوار إضافة إلى موقع كلاً منهما على الطريق الذي تقصده السفن الأوروبية والأمريكية للتزود بكل ما تحتاجه منها من وقود و سلع.⁽⁴⁷⁾

لقد ارتبطت ولاية طرابلس بخطوط تجارية عبر الساحل مع كل من الاسكندرية وتونس والجزائر وطنجة كما واسهم التبادل الاقتصادي في استمرار العلاقات السياسية التي كانت تؤثر في علاقات أخرى، إلى جانب التجارة كالتبادل الثقافي والاجتماعي، الذي يعتبر نتاجاً لتلك الصلات إضافة إلى التقارب، فرضته ظروف الولايات وما زاد من أهمية التواصل التجاري والإقتصادي هو ملائمة تضاريس سواحل الولايات المطلّة على البحر و اعتدال المناخ (حار جاف صيفاً دافئ ممطر شتاءً)،⁽⁴⁸⁾ لقد كانت أغلب العمليات التجارية خلال مرحلة العهد

العثماني الثاني كان يقوم في الموانئ الآتية وهي ميناء طرابلس وميناء بنغازي الذي أصبح ميناء ليبيا الثاني منذ هذه الفترة وميناء الخمس وزليتين،⁽⁴⁹⁾ ولذا كانت الرحلات البحرية مقتصرة على الموانئ الواقعة على ساحل البحر المتوسط، وقد لا تكون السفن خاصة بالتجار العرب ، وإنما قد تكون سفلاً يونانية أو تركية أو أوروبية يستأجرها الطرابلسيون أو العرب لنقل بضائعهم إلى الموانئ التي يرغبون السفر إليها.⁽⁵⁰⁾

يتضح أنّ الطرق البحرية تشكّل الأساس لتبادل التجارة بين دول ساحل البحر الأبيض المتوسط في خط تجاري يربط موانئ شمال أفريقيا، حيث تميزت الموانئ الليبية في هذه المرحلة بخطوط الملاحة البحرية التي ربطتها مع الولايات العربية المجاورة عبر حركة السفن الصغيرة أو القوارب على طول الشاطئ الممتد من الإسكندرية إلى بنغازي ومنه إلى جهة الغرب .

أهم السلع المتبادلة : لقد تعددت المواد والسلع المتبادلة بين ولاية طرابلس الغرب والولايات العربية وخضعت للظروف التي تمر بها كل ولاية مثل القحط والجفاف والقوانين التجارية، وكانت هناك سلع مطلوبة ومرغوبة، ومن ثم فهي رائجة في السوق، و سلع أخرى، ومنتجات موسمية لها مواسم معلومة، وإلى جانب السلع الطرابلسية المصدرة إلى الدول العربية فإنّ هناك السلع القادمة عبر القوافل والمسالك البرية وتسمى بالسلع المشرقية وهي قادمة من الهند والحجاز وتركيا، وتنقسم إلى السلع الصادرة وتشمل المواد الأولية وهي الحبوب القمح والشعير، والإسفنج والصوف والحلفاء والنطرون والتبر، والمواد الغذائية مثل: الملح والزبد، السمن، والبيض، والعسل، والخضروات المجففة، والفلفل الأحمر، والتمور، والحمضيات،⁽⁵¹⁾ والحيوانات من الأغنام والإبل والغزلان، ومواد الزينة، والعطريات وتشمل المصنوعات الذهبية والفضية، والزعفران، وأنواع من العطور، إضافة إلى الصناعات التقليدية المحلية، وقد كانت الصناعات الطرابلسية رائجة في البلدان العربية لشهرتها وجودة صناعتها ومنها: المنسوجات

الصوفية، والجلود، والمنسوجات الحريرية، والمنسوجات المصنوعة من وبر الأبل، والحصر، والمصنوعات الزجاجية، والنعال والصابون.⁽⁵²⁾ أمّا السلع الواردة تصل إلى ولاية طرابلس خلال هذه المرحلة من الدول العربية يأتي النسيج الهندي والكتان، والصمغ العربي، والسنامكي، والبن اليمني، وبلسم مكة، والمسك والعمور، والبخور، والشالات، والأحجار الكريمة، والبن والفسق، والتوابل، والأساور والأقراط⁽⁵³⁾ وكثير من الأحيان تصل هذه السلع إلى طرابلس ليعاد تصديرها من جديد لباقي الساحل، وقد كان ضمن السلع الواردة من مصدر خلال هذه المرحلة السكر والخضروات المجففة والأرز ومن تونس الخضر المجففة، والصابون، والفلفل الأحمر، والعقاقير والمكسرات والطواقي الحمراء ومن مراكش القمح، والحطب، والفحم، والأدوات المنزلية، ومن تركيا المعادن.

الوكلاء : وجدت الجاليات العربية داخل كل ولاية تتبع الدولة العثمانية بسبب السياسة التي أتبعتها في عدم وضع أي قيود على حركة الناس بين أراضيها، ومع تطور التجارة وانتعاش الطرق البحرية وسن القوانين المنظمة للحركة التجارية داخل كل ولاية من أنشاء أسواق ووضع أمناء لها، وتخصيص كل سوق، كان ضمن التنظيمات وجود الوكلاء العرب وهؤلاء تعينهم دولهم للاهتمام بشؤون رعاياها وتجارها، إضافة إلى مهام أخرى تتعلق بتحديد السلع وكمياتها،⁽⁵⁴⁾ ويعتبر الوكيل متكلماً باسم دولته وممثلاً لها، ووكيلاً اقتصادياً وراعياً لمصالح الجالية، يهتم بأمنهم وحمايتهم. وأيضاً بأعمالهم التجارية وتوجيه النصح والإرشاد لهم، كما كان من مهامه الاعتناء بالسفن الخاصة بجاليته ورعاية شؤون الملاحة البحرية والإشراف على هذه السفن، وحل النزاعات بين أفراد الجالية ومنح التراخيص وتذاكر السفر،⁽⁵⁵⁾ وضمان سلامة الرحلات إضافة إلى استقبال مبعوثي حكومتهم وبذلك يحمل الوكيل الصفة السياسية والاقتصادية معاً، وكل صفة تلزمه بوظائف وأعمال لا تعفيه من مهام الأخرى⁽⁵⁶⁾ وإلى جانب عمله الرسمي المكلف به،

كان للوكيل أعماله الخاصة وتجارته، فقد كانت له الحرية في التجار وإرسال المندوبين عنه في جميع البلاد. وكان ملزماً بالكتابة إلى دولته عن أخبار البلد المعنية.

كان هناك نوعان من الوكلاء ؛ الأول متنقل بين مكان وآخر والثاني مستقر ويباشر أعماله وأعمال باقي التجار، وإلى جانب الوكيل المعين من قبل حكومته بصفة رسمية، هناك وكلاء يعينهم التجار الكبار للاهتمام بتجارتهم والاطمئنان عليها مقابل أجر معين، مع بقائهم في بلدانهم⁽⁵⁷⁾ ولم يتمتع وجود الوكلاء من وجود تجار ينتقلون بأنفسهم لإدارة أعمالهم مباشرة دون الرجوع إلى الوكيل. أمّا عن مكان الوكيل فقد كان دائماً وسط الأسواق حيث تلتقى مختلف الفئات لكونه ملتقى اقتصادياً و سياسياً وثقافياً⁽⁵⁸⁾ ويأتي ذكر تعيين وكيل مغربي يرعى مصالح رعايا المغرب الأقصى في طرابلس كان يرعى مصالح رعاياها الذين لم يلبثوا أن امتزجوا بالسكان حيث مازال الكثير من الأسر الليبية تنتمي إلى أصول مغربية ، كما و أنّه وبسبب الأحتلال الفرنسي للجزائر خلال سنة 1830 م وكيل الجزائر في طرابلس بالرغم من أنّ العلاقات التجارية كانت متميزة بين البلدين ولم يقتصر وجود الوكلاء في مدينة طرابلس فحسب، وأنما تواجد الوكلاء في المدن الأخرى ويأتي ذكر الوكيل التونسي سعيد الباز وكيل تونس في بنغازي عام 1288 هـ إلى جانب رجب بن علي قاسم وكيل تونس بطرابلس في أوائل العهد العثماني الثاني ليخلفه أخاه الصادق بن علي قاسم ، ومثل طرابلس الغرب خلال العهد العثماني الثاني من الوكلاء منهم محمد الخازمي⁽⁵⁹⁾ ومن الوكلاء أيضا أحمد محمد المهدي عام 1292 هـ . كما تبادلت ولاية طرابلس الغرب الوكلاء خلال هذه المرحلة في مصر (وقد لعب التواجد المغربي والليبي) دوراً مهماً في تاريخ مصر السياسي والاقتصادي والاجتماعي والثقافي في العصر الحديث، فوجد وكيل طرابلسي بالإسكندرية المدينة ذات الطابع التجاري البحري المتصل ببقية موانئ البحر المتوسط و يأتي ذكر الوكيل الطرابلسي في الإسكندرية وهو أحمد المغربي عام 1856م.⁽⁶⁰⁾

ونرى بوضوح أنّ انعدام وجود قيود في التنقل عبر الساحل الجنوبي للبحر المتوسط قد ساعد في حرية السفر والمناجزة بين الولايات العربية.

4 . الأنشطة الاقتصادية للموانئ مع الدول الأوروبية (التجارة : أهم السلع و البضائع المتبادلة ، الوكلاء)

المقصود بالتجارة البحرية الخارجية. مجمل النشاط الاقتصادي للإقليم المتمثل في الاستيراد والتصدير والنشاط التجاري للسفن المحلية والأجنبية وما تصدره السلطات من قوانين وقرارات لتشجيع وضبط هذا النشاط وما يترتب عليه من علاقات بين المستوردين والمصدرين وقيام الوكالات التجارية، وأثر كل ذلك في تنشيط تلك الحركة، لقد حاول الولاة العثمانيون بعد اكتمال السيطرة العثمانية على البلاد في الفترة الممتدة من 1835- 1911 تشجيع التجارة البحرية⁽⁶¹⁾ والتجارة مع أوروبا كانت تتم كلها في طرابلس و كذلك في بنغازي . بنسبة أقل من ميناء طرابلس وهذا لا يعني أنّ باقي الموانئ ليس لها دور ولكن دورها ضئيل مقارنة بالمينائين، و كانت البلدان الأوروبية الرئيسية للحركة التجارية تصديرا وتوريدا هي: إيطاليا، إنجلترا، مالطا، فرنسا ، النمسا، هنغاريا، ألمانيا، اليونان وكريت، بلجيكا،⁽⁶²⁾ وقد ظهرت منتوجات طرابلس ودواخلها لأول مرة في معرض أوروبي سنة 1851 وتم فعلاً جمع عروض مختلفة من المنتجات الطرابلسية ومن فزان، وتومبكتو، ومصراتة، وبنغازي، وشحنت إلى الآستانة لإرسالها إلى المعرض الصناعي بلندن.⁽⁶³⁾ أما في إقليم برقة و خاصة ميناء بنغازي فقد تميزت الحركة التجارية بالنشاط والحيوية في النصف الثاني من القرن التاسع عشر بفضل استقرار الأوضاع وكان من عوامل ازدهار التجارة البحرية التي عدت من أهم المظاهر آنذاك تطور التبادل التجاري الدولي وزيادة البحث عن المواد الأولية وفتح أسواق جديدة وقد انعكس ذلك على ازدهار العديد من المراكز التجارية والأسواق والفنادق،⁽⁶⁴⁾ و كانت ترسو بميناء بنغازي بصورة منتظمة

بواخر الشركة الإيطالية العامة للملاحة وبواخر من دول أخرى، ولكن بصورة غير منتظمة.⁽⁶⁵⁾
 وكثيرا ما تصل إليه كذلك كثير من سفن البضائع التي تأتي إليها من جهات مختلفة.⁽⁶⁶⁾
 تتحدث المعطيات التالية عن التوزيع الجغرافي للتجارة الخارجية في ليبيا سنة 1898 (بالآف
 الافرنكات):

التصدير	الاستيراد	البلاد
3500	2168	انجلترا و مالطا
3067	1800	فرنسا
517	1600	تركيا
200	1200	ايطاليا
2654	2272	دول أخرى
(67) 9938	9040	المجموع

مع بداية القرن العشرين ونقلاً عن جريدة الأكسلسيور الإيطالية في عددها الصادر سنة 1911 " إن حركة التصدير في الموانئ الأوروبية تشير إلى أن إيطاليا تأتي في مقدمة الدول التي تتاجر مع ليبيا " : لأن مصرف روما كان قد لعب دوراً أساسياً في عملية تنظيم خطوط ملاحة بحرية ربطت الموانئ الجنوبية الإيطالية بالموانئ الليبية، وكانت الدولة الإيطالية تدعمه مادياً ومعنوياً في ذلك،⁽⁶⁸⁾ ويعود السبب في ذلك إلى رغبتها في الاستيلاء على ثروات البلاد: " عندما زرت طرابلس كنت أشاهد كل يوم أربع بواخر على الأقل راسية في مينائها تشحن منه مختلف أنواع المؤن، و هذا هو السبب في أن الإيطاليين يريدون احتلالها، لأن بلادهم بلاد جذب و بؤس."⁽⁶⁹⁾ الأمر الذي جعلها في موضع منافسة مع الدول الأوروبية الأخرى مثل بريطانيا وألمانيا وهذا ما ذكر في الوثيقة الألمانية رقم (A7842) تاريخ 8 مايو 1905 :

"...وينصح بأن يبادر مصرف ألماني ويفتح فرع له... وبهذا نستبعد فتح فرع لمصرف ايطالي.. ولا شك إلى أن يقوم الإنكليز بتأسيس مصرف في طرابلس... والوثيقة رقم (A8022) تاريخ 21 مايو 1907 : " إلحاقا لتقريرى...أتشرف بأن أضيف شركة الملاحة البحرية الإيطالية... تملك خط تسيير رحلات....عبر سيرا كوزا ومالطا نحو طرابلس ومصراتة وبنغازي ودرنة... كما بلغني، تفكر هذه الشركة بأن تسيير خطأ جديداً يربط الموانئ الليبية ويتابع سيره حتى الإسكندرية " وهذه الوثائق مراسلات قنصلية.⁽⁷⁰⁾

أما أهم السلع والبضائع المتبادلة: تنقسم إلى الصادرات والواردات؛ الصادرات وتشمل المواد المصدرة من طرابلس الغرب الحبوب وأهمها القمح والشعير، والزيت، والتمر، والزعفران، والمواد الأولية مثل الصوف، والجلد البسط، والشمع، والعسل، والمرجان، والإسفننج والحلفاء، والملح والنحاس، فضلا عن الحيوانات والحلفاء الذي بدأ تصديره عام 1868م لعب دوراً أساسيا في اقتصاد الولاية بعد أن تمكنت شركة (يوري باري) البريطانية من تحويله إلى ورق، فضلا عن تجارة الرقيق التي كانت واسعة الانتشار وتم إلغاؤها من قبل الباب العالي عام 1855م بعد إلحاح الدول الأوروبية وخاصة إنجلترا.⁽⁸⁰⁾

إنَّ إلغاء تجارة الرقيق والرقابة الرسمية التي فرضها الرقباء الإنجليز جعلت هذه السلعة نادرة وبالتالي غالية الثمن وأخذ التجار يتحايلون على قانون تحريم المتاجرة في الرقيق وتصديرهم بأساليب شتى،⁽⁸¹⁾ والواردات تشمل بعض المواد الغذائية مثل الحمص والبقول، والقهوة والسكر والخمور، والعطور، والمواد الطبية والكيميائية، والأسلحة، والأقمشة والمنتجات الصوفية.⁽⁸²⁾

أما ميناء بنغازي فكان يستخدم لتصدير الأغنام، والأبقار، والإبل، والمنتجات الحيوانية (الأصواف و الدهن والسمن) والعسل، والحلفاء، ويستوردون المنسوجات

والمأكولات،⁽⁸³⁾ والسكر والشاي الذي لم يكونوا يعرفونه قبل عام 1880 عندما استوردوه لأول مرة.⁽⁸⁴⁾

أمّا مراسي الخمس وزليطن فلا تصلح إلا لتصدير الحلفاء، وكانت تصدر من موانئ مصراتة وسرت، وزوارة، ودرنة البقول، والملح، وبعض البضائع مثل الحصر،⁽⁸⁵⁾ والإسفنج الذي كان صيده نشطا جدا في سواحل برقة وأشتهر بجودته التي تفوق جودة إسفنج ساحل طرابلس. وهذا الجدول يقدم لنا صورة عن حجم ومقدار مستوردات الولاية خلال السنوات الموضحة بالجدول:

الدول	1899	1900	1901	1902
النمسا	1750000	1600000	1450000	1380000
بلجيكا	775000	330000	250000	240000
فرنسا و تونس	1680000	2450000	1200000	980000
ألمانيا	520000	480900	410000	400000
بريطانيا	3250000	3950000	2800000	2450000
إيطاليا	930000	3350000	1300000	1451750
الدولة العثمانية	1200000	900000	1100000	988000
البلدان الأخرى	520000	410000	361000	209000
المجموع	9675000	12470000	8871000	8088750 ⁽⁸⁶⁾

وكنتيجة لهذه الحركة التجارية الواسعة من الخارج وجدت خلال العهد العثماني الثاني مختلف أنواع العملات الأجنبية من الذهب والفضة، وكانت الليرة الذهبية : تركية وإنجليزية وفرنسية ولسبانية نقداً متداولاً بين الناس، غير أنه نشاط للسكان لا تسهم الحكومة العثمانية فيه ولا تشجعه تعوقه بما تفرضه من ضرائب باهظة،⁽⁸⁷⁾ وعائدات الموانئ تعفي منها السفن الأجنبية وكانت السلطات التركية تحتكر صيد الإسفنج، واستخراج الملح، بالإضافة إلى نقل الخطوط

التجارية إلى خارج حدود ليبيا وسنوات الجفاف التي تمنع فيها الحكومة التركية تصدير الحبوب إلى الخارج. (88)

مما سبق يرى الباحثان أنّ المواد الأولية الأتية من أفريقيا عبر الصحراء إلى الموانئ الليبية ذات أهمية بالغة للدول الأوروبية ويتضح ذلك في الإصرار على استيرادها وفي محاولات السيطرة على منابع وصولها أو تصديرها، والتي اخذت تتنافس على إبرام المعاهدات لتتمكن من الحصول على الإمتيازات و التسهيلات التجارية ، كما سعت الدول الأوروبية وخاصة بريطانيا إلى أضعاف دور الموانئ الليبية من خلال تحويل طرق التجارة الداخلية وإيجاد بديل لنبات الحلفا والغاء تجارة الرقيق.

الوكلاء : وجد تجار الساحل في الأمن المفروض من قبل الدولة العثمانية مناخاً مشجعاً على ممارسة التجارة كمستثمرين ومرابين اليهود أو شركاء مع شركات إنكليزية ومالطية وإيطالية بل إن بعض التجار المحليين وخصوصاً اليهود كانوا يحملون جنسيات أوروبية بالإضافة إلى الجنسية العثمانية لتسهيل وحماية مصالحهم. لقد حصلت الدول الأوروبية على هذه الإمتيازات لرعاياها في فترة ضعف الإمبراطورية فوجود التجار المحليين وقبول الجنسيات الإنكليزية والفرنسية أو الإيطالية مثلاً يعني معاملة خاصة فرضتها هذه الدول من خلال معاهدات مع الدولة العثمانية (89) خاصة إيطاليا وذلك بتوقيع الاتفاقيات عن طريق مصروف روما الذي حاول أن يرتبط ببعض أعيان البلاد ويستخدمهم في تحقيق أهدافه رغم الخلافات التركية الإيطالية ويجب ملاحظة أن معظم التبادل التجاري كان يتم بين تجار من افراد الجالية اليهودية والجالية الإيطالية. (90) ومن أهم التجار اليهود الذين حملوا جنسيات أوروبية وعثمانية عائلة أريبب التجارية الطرابلسية والذين كانوا يحملون الجنسيتين الإنكليزية والإيطالية. تاجرت عائلة أريبب بالمواد الغذائية والملابس، والعمود. وقد حملت عائلات يهودية أخرى مثل ناحوم، ولافي، وحنانا

الجنسية الإيطالية، وتاجروا بالقطن، والحلفاء، والسمن، أما عائلة دباش، ولابس، ويرانس، وسرور فقد حملوا الجنسية الفرنسية، وتاجروا بالصابون، والملابس، والقطن، والطور، واستفادت بعض العائلات التجارية المسلمة أيضا من فرص التجارة وخصوصا استثمارات بنك روما الإيطالي مثل عائلة المنتصر من مصراتة، والأزمري من طرابلس، ومصطفى بن قدارة من زليطن. هؤلاء الأعيان التجار بحكم علاقتهم التجارية مع بنك روما كما أشرنا سابقاً، تعاطفوا مع السياسة الإيطالية في الولاية. أطلق على هذه الفئة الاجتماعية (التجار الكمبرادور) لأنهم لعبوا دورا وسيطا بين الشركات والبنوك الأوروبية والاقتصاد المحلي،⁽⁹¹⁾ ولم يقتصر دور اليهود ك (وكلاء) على ولاية طرابلس ومتصرفية الخمس فقط بل، وحتى متصرفية بنغازي حسب ما ذكره بازامه في كتابه بنغازي: "... أن اليهود قد تمكنوا من احتكار معظم صنوف التجارة مع الخارج تصديرا و استيرادا مقابل مبالغ يتقاضاها الباشا منهم سنويا." ⁽⁹²⁾ إضافة إلى الجالية المالطية الذين كانوا يمارسون عمليات البيع و الشراء بوصفهم تجار جملة. أما الجالية الألمانية فقد بدأت منذ بداية القرن العشرين بالبحث على موطئ قدم لها في طرابلس الغرب وبنغازي من خلال تحقيق بعض الاستثمارات التجارية التي بدأت تتوسع في عدة مشاريع.⁽⁹³⁾ من خلال ما سبق نلاحظ أن التجار الليبيين لم يكن لهم دور بارز ك (وكلاء تجاريين) وذلك نظراً لقلّة عدد من قام بلعب هذا الدور، والسبب قلة الإمكانيات، وأيضاً رفض غالبية السكان التعامل مع الأوروبيين لإدراكهم نواياهم الاستعمارية .

الخاتمة.

- ارتبطت ولاية طرابلس الغرب (ليبيا) عن طريق المساحلة بمصر وبلدان المغرب العربي بعلاقات تجارية بحكم قرب المسافة والجوار وحرية التنقل.

. اهمية طرابلس الغرب (ليبيا) كمنطقة تجارية تاريخية خاصة في علاقاتها مع الدول الإفريقية والأوروبية.

. نتج عن عودة الحكم العثماني المباشر إلى ولاية طرابلس الغرب تغيير نظام الحكم فيها حيث انقسمت إلى ولاية طرابلس الغرب و متصرفية بنغازي التي تتبع مباشرة للأستانة إضافة إلى قائمقاميات و متصرفيات أخرى مثل الخمس وطبرق .

. يشكل ميناء طرابلس أهمية كبيرة في شبكة الطرق البحرية في المتوسط، وهو يقع في منتصف الطريق الذي يصل الشرق بالغرب ومنه تتفرع خطوط ملاحية مختلفة أهمها التي تربط طرابلس بدول المغرب .

. من أهم نتائج التنقل عبر الموانئ خاصة بين الدول العربية تطور العلاقات الاجتماعية التي برزت نتيجة التواصل الإقتصادي، والثقافي، والإجتماعي، والاختلاط بين المجتمعات، ولهذا السبب يظهر فيها بوضوح التقاء وامتزاج التيارات الثقافية، والحضارية العربية الإسلامية. لعبت الموانئ الليبية دوراً كبيراً خاصة مينائي طرابلس وبنغازي في التجارة البحرية الخارجية نتيجة لسعي الدول الأوروبية للحصول للبضائع الثمينة والغالية.

. شكلت تجارة الرقيق، والحلفاء، والإسفنج، والملح دخل مادي كبير للولاية نتيجة لأهميتها وازدياد الطلب عليها.

. نتج عن صدور قانون منع تجارة الرقيق في وقت متأخر من العهد العثماني خسائر مادية كبيرة أثرت على دخل الولاية رغم استمرار هذه التجارة في الخفاء.

. التنافس بين الدول الأوروبية للحصول على الإمتيازات من الحكومة العثمانية مقابل دفع الأموال لها . اثرت الضرائب الباهظة المفروضة من قبل السلطات العثمانية على التجارة البحرية على النشاط الإقتصادي للسكان المحليين.

- لعب التجار اليهود دوراً كبيراً في التجارة الخارجية لكونهم الوكلاء بين الحكومة العثمانية وبين الدول الأوروبية مقابل الأموال التي كانوا يدفعونها للوالي العثماني، وأيضاً نتيجة لعلاقتهم مع ممثلي تلك الدول، إضافة إلى وكلاء من الجاليات المالطية والألمانية.

. بعد عودة حكم الدولة العثمانية على ولاية طرابلس الغرب حاولت الحفاظ على التجارة لأهميتها كمورد هام للدولة إلا أنّ التواجد الاستعماري على حدود الولاية من الجهتين الشرق مصر منذ عام 1881، والجزائر وتونس (1830 - 1882م) كان سبباً وراء ضعف وضمحلل التجارة البحرية عدا عن تغيير مسار خط التجارة مع الصحراء عبر الجزائر من قبل الإستعمار الفرنسي عدا عن الخطر الإيطالي الذي بدأ بالتغلغل والتحكم في مؤسسات الولاية.

- الدور الكبير الذي لعبه بنك روما من خلال المعاملات والاتفاقيات في سيطرة إيطاليا على الجزء الأكبر من النشاط الاقتصادي الخارجي للولاية.

قائمة الهوامش.

- 1 . شرف ، جغرافية ليبيا ، ص 10
- 2 . أبومدينة ، الموانئ ، ص 23
- 3 . غالب ، جغرافية النقل ، ص 403
- 4 . أبومدينة ، الموانئ ، ص 25
- 14 . تزدينا ، طرابلس ، ص 196 . 197
- 15 . روسي ، طرابلس ، ص 408 . 414
- 16 . سياسات النقل بأنماطه المختلفة ، ص 10
- 17 . أبو مدينة ، ميناء طرابلس ، ص 15

- 18 . أبو مدينة ، الموائئ ، ص 85
- 19 . أبو مدينة، ميناء طرابلس ، ص 9 ، 66
- 20 . غرارة و آخر ، طرابلس الغرب ، ص 42
- 21 . حميدة، المجتمع والدولة ، ص 68
- 22 . غرارة و آخر، ص 42 . 43 / كورو ، ص 59
- 23 . أبو مدينة، ميناء طرابلس ، ص 18. 20 ، 44
- 24 . حميدة ، ص 96
- 25 . أبو مدينة ، ميناء طرابلس ، ص 107 ، 108
- 26 . الزاوي ، ولاة طرابلس ، ص 270
- 27 . أبو مدينة ، ميناء طرابلس ، ص 108. 109
- 28 . الزاوي ، ص 263
- 29 . كورو ، ص 59
- 30 . غرارة و آخر، ص 43
- 31 . أبو مدينة ، ميناء طرابلس ، ص 66
- 32 . بولبيض ، تاريخ برقة ، ص 145 . 146
- 33 . بازامه ، بنغازي ، ص 259
- 34 . المبروك ، التجارة البحرية1
- 35 . بازامه ، ص 287 ، 292
- 36 . المبروك ، المرجع السابق1
- 37 . بازامه ، ص 308

- 38 . انظر كورو، ص 60 / غرارة وآخر، ص 43
- 39 . غرارة و آخر، ص 42 / أبو مدينة، الموانئ الليبية ، ص 118
- 40 . قناوي ، دور بشير السعداوي ، ص 58 . 59
- 41 . غرارة و آخر، ص 44
- 42 . كورو، ص 112 ، 60 / أبو مدينة، الموانئ ، ص 120
- 43 . الوافي ، الطريق ألي لوزان، ص 46
- 44 . شرف ، جغرافية ليبيا ، ص 247
- 45 . بازامه ، ص 295
- 46 . كورو، ص 251 ، 118
- 47 . شرف، ص 251
- 48 . أبو مدينة ، ميناء طرابلس ، ص 45
- 49 . ريمون ، معسكرات الجهاد ، ص 349
- 50 . المبروك ، المرجع السابق 1
- 51 . المبروك ، التجارة 2
- 52 . رشدي ، طرابلس الغرب ، ص 100
- 53 . عبدالرحيم عبدالرحمن ،العلاقات الإقتصادية ، ص 390
- 54 . الجبرتي ، عجائب الآثار ، ص 214
- 55 . حسن الفقيه ، اليوميات ، ج 1 ص 439
- 56 . عبدالرحيم عبدالرحمن ،العلاقات ،
- 57 . روسي ،طرابلس ، ص 178

- 58 . كاكيا ، ليبيا ، ص 148
- 59 . دائرة المعارف ، ص 439
- 60 . كاكيا ، ص 149
- 61 . بن موسي ، المجتمع العربي الليبي ، ص 178. 192.
- 62 . الفيتوري ، ليبيا ، ص 14
- 63 . الفقيه ، ج 1 ، ص 255، 377
- 64 . عيين ، البحرية ، ص 141
- 65 . جحيدر ، أفاق و وثائق ، ص 129
- 66 . الفقيه ، ج 1، ص 239
- 67 . ابن الضياف ، الإتحاف ، ص 7، 13
- 68 . جحيدر ، 75، 181
- 69 . عبدالرحيم عبدالرحمن ، دور المغاربة ، ص 53 . 68
- 70 . المبروك ، المرجع السابق 1
- 71 . كورو، ص 74 / غرارة واخر، ص 49 . 78
- 72 . روسي ، ليبيا ، ص 446
- 73 . المبروك ، المرجع السابق 1
- 74 . كورو، ص 116
- 75 . شرف، ص 243
- 76 . بروشين ، تاريخ ليبيا من نهاية القرن التاسع عشر ، ص 42
- 77 . الوافي ، ص 40 ، 46

- 78 . ريمون ، ص 229
- 79 . غانم ، المصالح الألمانية ، ص 45 . 46
- 80 . غرارة و آخر ، ص 46 . 48
- 81 . فيرو ، الحوليات ، ص 493
- 82 . غرارة ، ص 49
- 83 . بازامه ، ص 302
- 84 . ريمون ، ص 126
- 85 . كورو ، ص 74 ، 66
- 86 . غرارة و آخر ، ص 53، 49
- 87 . بازامه ، ص 302 . 304
- 88 . بروشين، تاريخ ليبيا من منتصف القرن السادس عشر ، ص 45 ، 337، 339 / روسي ،
447
- 89 . حميدة ، ص 97
- 90 . إمرأج ، المقاومة الليبية ، ص 24
- 91 . حميدة ، ص 97
- 92 . بازامه ، ص 282
- 93 . غرارة وأخر ، ص 55 / للمزيد أنظر غانم ، ص 37 . 70.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: المصادر:

- 1- الجبرتي : عبدالرحمن ، عجائب الآثار في التراجم و الخبر ، د .ط ، دار الجيل ، بيروت ، 1978 .
- 2 . بن أبي الضياف : أحمد ، إتحاف اهل الزمان بأخبار ملوك تونس و عهد الأمان ، تح لجنة من كتاب الدولة للشؤون الثقافية و الأخبار ، ج4 ، د .ط ، تونس ، 1963 .
- 3 . حسن : الفقيه ، اليوميات الليبية 958 . 1248 هـ / 1551 . 1832 م ، تح محمد الأسطى ، عمار جحيدر، مركز دراسات جهاد الليبيين ضد الغزو الإيطالي ، ج الأول ، د .ط ، منشورات مركز جهاد الليبيين ، الجماهيرية العربية الليبية ، 2001 .
- 4 . ريمون :جورج ، من داخل معسكرات الجهاد في ليبيا ، ت محمد الوافي ، ط1 ، مكتبة الفرجاني ، طرابلس ، 1972 .
- 5- فيرو : شارل ، الحوليات الليبية منذ الفتح العربي حتى الغزو الإيطالي ، ت محمد الوافي ، ط4 ، منشورات جامعة قاريونس ، بنغازي ، 1998 .

ثانياً: المراجع :

- 1- أبو مدينة : حسين ، الموانئ الليبية " دراسة في الجغرافيا الإقتصادية " ، د . ط ، منشورات جامعة 7 أكتوبر، مصراتة ، 2008 .
- 2-جغرافية ميناء طرابلس الغرب ، ط1 ، دار و مكتبة الشعب ، ليبيا ، 2005 .
- 3- الأثرم : رجب ، تاريخ برقة السياسي و الاقتصادي من القرن السابع قبل الميلاد و حتى بداية العصر الروماني ، د . ط ، منشورات جامعة قاريونس ، بنغازي ، 1988 .
- 4 . الزاوي : الطاهر ، ولاية طرابلس من بداية الفتح العربي إلى نهاية العهد التركي ، ط1 ، دار الفتح ، بيروت ، 1970 .
5. الفيتوري : أحمد ، ليبيا و تجارة القوافل ، د. ط ، الإدارة العامة للأثار ، ليبيا ، 1972 .

- 6- الوافي : محمد ، الطريق إلى لوزان الخفايا الدبلوماسية و العسكرية للغزو الإيطالي لليبيا ، ط2 ، منشورات جامعة قاربيونس ، بنغازي ، 1988 .
- 7.بازامه : محمد ، بنغازي عبر التاريخ ، ج1 ، د . ط ، دار ليبيا ، بنغازي ، 1968 .
- 8- بروشين : نيكولاي ، تاريخ ليبيا في العصر الحديث من منتصف القرن السادس عشر حتى مطلع القرن العشرين ، ت عماد حاتم ، ط2 ، دار الكتاب الجديد المتحدة ، بيروت ، 2001
- 9 - ، تاريخ ليبيا من نهاية القرن التاسع عشر حتى عام 1969 ، ت عماد حاتم ، ط2 ، دار الكتاب الجديد المتحدة ، لبنان ، 2001 .
- 10- بولبيض : عبدالفتاح ، تاريخ برقة الإسلامي في الفترة من القرن الخامس حتى الربع الأول من القرن العاشر الهجري من 400 . 925 هـ ، ط1 ، منشورات المركز الوطني للمحفوظات و الدراسات التاريخية ، طرابلس ، 2009 .
- 11- بن موسي : تيسير ، المجتمع العربي الليبي في العهد العثماني ، د . ط ، الدار العربية للكتاب ، الجماهيرية ، 1988 .
- 12- تزيرينا : كوستا ، طرابلس من 1510 . 1850 ، ت خليفة التليسي ، د . ط ، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع ، مصراتة ، 1985 .
- 13 . حميدة : علي ، المجتمع و الدولة و الإستعمار في ليبيا دراسة في الأصول الاجتماعية و الإقتصادية و الثقافية لحركات و سياسات التواطؤ و مقاومة الإستعمار 1830 . 1932 ، ط2 ، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1998 .
- 14 . جحيدر : عمار ، آفاق و وثائق في تاريخ ليبيا الحديث ، د . ط ، الدار العربية للكتاب ، ليبيا ، 1999 .
- 15 . رشدي : راسم ، طرابلس الغرب في الماضي والحاضر ، د . ط ، طرابلس ، 1953 .
- 16- روسي : أتوري ، ليبيا منذ الفتح حتى 1911 ، ت خليفة التليسي ، ط2 ، الدار العربية للكتاب ، 1991 .

- 17- — ، طرابلس تحت حكم الإسبان و فرسان مالطا ، ت خليفة التليسي ، د . ط ، المنشأة العامة للنشر و التوزيع و الإعلان ، طرابلس ، 1985 .
- 18- شرف : عبدالعزيز ، جغرافية ليبيا ، ط2 ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1971 ، دار الفرجاني، طرابلس ، 1975 .
- 19- غالب : سعدي ، جغرافية النقل و التجارة ، د . ط ، مديرية دار الكتب للطباعة و النشر ، الموصل ، 1987 .
- 20 . كاكيا : أنتوني ، ليبيا خلال الأحتلال العثماني الثاني (1835 . 1911) ، ت يوسف العسلي ، د . ط ، دار الفرجاني ، طرابلس ، 1975
- 21- كورو : فرانكو: ليبيا أثناء العهد العثماني الثاني ، ت خليفة التليسي ، ط2 ، المنشأة العامة للنشر و التوزيع ، طرابلس ، 1984 .

ثالثا : الدوريات :

- 1- عبدالرحمن : عبدالرحيم ، العلاقات الإقتصادية بين الإيالات العربية إبان العصر العثماني 1517 . 1735 م من خلال وثائق المحاكم الشرعية المصرية ، المجلة التاريخية المغربية ، ع 31 ، تونس ، 1993 .
- 2- - ، دور المغاربة في تاريخ مصر في العصر الحديث القسم الأول ، العصر العثماني ، المجلة التاريخية المغربية ، ع 10 . 11 ، تونس ، يناير 1978 .
- 3 . عبيد : منير ، البحرية التجارية التونسية في ضوء مراسلات وكلاء و قناصل الباي بإسطنبول و مالطا و طرابلس ، المجلة التاريخية العربية للدراسات العثمانية ، ع 21 ، مؤسسة التميمي للبحث العلمي و المعلومات ، زاغون ، د. س
- 4 . غانم: عماد الدين، المصالح الألمانية في ليبيا خلال العقد الأول من القرن العشرين كما تصورها وثائق الأرشيف السياسي الألماني، مجلة البحوث التاريخية، س5، ع1، منشورات مركز الجهاد، طرابلس، يناير 1983.

- 5- قناوي : أرويعي ، بشير السعداوي في مقاومة الأحتلال الإيطالي بمتصرفية الخمس 1907 .
1912 ، مجلة كلية الآداب ، بنغازي ، ليبيا ، 2011 .
6 . دائرة المعارف ، نقلها للعربية أحمد الشناوي و إبراهيم خورشيد و عبدالحميد و حافظ جلال ،
مراجعة من قبل وزارة المعارف العمومية محمد أحمد جاد ، م 6 ، د.ت .

رابعاً : الرسائل العلمية :

- 1 . إمراجع : عبد السيد ، المقاومة الليبية للغزو الإيطالي في الفترة 1911 إلى 1918 في مدن
شرق ليبيا دراسة تحليلية ، جامعة ام درمان الإسلامية ، السودان ، 2012 .
2 . المبروك : سليمان ، التجارة البحرية لإقليم برقة خلال العهد العثماني الثاني (1835 .
1912) (1) ، قسم الجغرافيا كلية الآداب ، جامعة الملك سعود ، موقع الأستاذ الدكتور
عبدالله الوليعي [Http // Srv1 . eulc.edu.eg](http://Srv1.eulc.edu.eg)
3- التجارة البحرية لإقليم برقة خلال العهد العثماني الثاني (1835 . 1912) (2)
[Http : www.alwslaie.com](http://www.alwslaie.com)
4 . غرارة : العايش و آخر ، طرابلس الغرب وتجارها خلال القرن التاسع عشر (19) م ، قسم
العلوم الإنسانية ، كلية العلوم الاجتماعية و الانسانية ، جامعة الشهيد حمه لخضر ، الوادي
، 2017 . 2018 .

خامساً : المواقع الإلكترونية :

- 1 . النقل بأنماطه المختلفة، مجلس التخطيط العام، الجماهيرية العربية الليبية،
[http // documents. drhamida. Ly](http://documents.drhamida.Ly) 2005