

مصراتة والنقل البحري خلال القرن التاسع عشر الميلادي وفقاً لكتابات الرحالة والمؤرخين

د. مفتاح بلعيد اغويطة

أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر - جامعة المرقب

Moftahb2014@yahoo.com

منذ أن ظهر التنافس الدولي على أشده في منطقة البحر المتوسط بعيد الحملة الفرنسية على مصر والشام 1798م ظهرت أهمية المدن الاستراتيجية المطلة على ضفاف البحر المتوسط، وخاصة الجنوبية منها والشرقية. لم تكن المدن الساحلية الليبية استثناء من هذا مثل: طرابلس وبنغازي ودرنة وطبرق وزوارة ومصراتة. كان موقع مصراتة الساحلي المميز شرق العاصمة طرابلس قد جعلها تبدو مهمة لدى شركات النقل البحري الدولية منذ بدايات القرن التاسع عشر الميلادي، لذا فإن أهمية مصراتة للملاحة في المتوسط - موضوع الدراسة - كان له تأثيره في التنافس الدولي حول طرق التجارة عبر المتوسط، إذ حاولت دول كبرى في زمانها إقامة وكالات تجارية في المدينة، بل حاولت من خلال شركات النقل البحري الاستفادة من موقع ميناء مصراتة في تنشيط حركة النقل البحري عبر المتوسط بما يخدم مصالحها، في وقت كانت فيه أساطيل تلك الدول تجوب البحر المتوسط طولاً وعرضاً.

نظراً لما تقدم تطرح هذه الدراسة المتواضعة إشكالية محددة تتمثل في معرفة ما الأهمية التي حظيت بها مدينة مصراتة الليبية في عمليات النقل البحري عبر المتوسط خلال القرن التاسع عشر الميلادي؟، وما العوامل المساعدة على ذلك؟. معتمدة الدراسة على المنهج التاريخي المعتمد على الوصف والسرود والتحليل، ومستعينة بعلم الإحصاء والمقارنة كلما كان ضرورياً، وبالاعتماد على كتابات ومدونات بعض الرحالة الذين زاروا ليبيا خلال الفترة المحددة للدراسة، وعلى كتابات بعض المؤرخين، الذين أشاروا إلى تلك الأهمية عند تأريخهم لتاريخ ليبيا الحديث في تلك الفترة.

حددت الدراسة مكانياً مصراتة، وزمنياً بالقرن التاسع عشر الميلادي؛ نظراً لما تمتعت به المدينة من أهمية في عالم النقل البحري خلال ذلك القرن، وكان ما شهدته المدينة من مساهمة في النقل البحري دعامة لتلك الأهمية خلال القرن التالي، سواء خلال الحكم الاستعماري (1912-1951م)، أو خلال أنظمة الحكم الوطنية بعد الاستقلال.

بادي ذي بدء يجدر بنا إعطاء لمحة موجزة عن علاقة مصراتة بالنقل البحري قبل القرن التاسع عشر الميلادي، فمنذ إن وجدت مصراتة على الخريطة المتوسطية لم تكن استثناء في عمليات النقل البحري بالمتوسط؛ ففي هذه الفترة تطالنا مدونات رحالة عدة، كتبوا عن مصراتة وأهميتها التجارية والاقتصادية والديمغرافية، وما توفر لها من إمكانيات جعلها نقطة تجارية مؤثرة في عمليات النقل عبر البحر في هذه الفترة والفترات التالية لها، فالموقع الجغرافي جعلها مدينة تتوسط المسافة بين خليج سرت الكبير وخليج سرت الصغير، وبمعنى أكثر دقة نقطة ومركز مهم يتوسط المسافة بين مواني سرت وطرابلس والأخيرة وبنغازي؛ لذا فإن المتتبع لمدونات الرحالة والمؤرخين عن علاقة مصراتة بالنقل البحري قبل القرن التاسع عشر يجد أن المدينة التي تقطنها قبيلة مسراتة عرف عن أبنائها منذ بدايات العصور الحديثة ممارسة التجارة البرية والبحرية، وخاصة مع مدن شرقي المتوسط مثل: الإسكندرية وبعض مدن الساحل الشامي والتركي⁽¹⁾.

وعلى الرغم من ضعف إمكانياتها البحرية لم تكن بمعزل عن النقل عبر البحر المتوسط خلال العصر الوسيط، بل على العكس عرف أهلها بالثراء والمنعة، بحيث كانوا لا يدفعون الضرائب عن تجارتهم مع الدول المتوسطية والأفريقية، وكانوا وسطاء بين تجار أفريقيا، الذين يتخذون منها محطة رئيسية لاستبدال سلعهم بسلع تجار العالم

(1) أحمد النائب الأنصاري، المنهل العذب في تاريخ طرابلس الغرب، منشورات مكتبة الفرجاني، دبت، ج/1، ص17. عرفت الإسكندرية خلال فترة الحكم العثماني ظهور بيوتات تجارية طرابلسية، أصل بعضها من مدينة مصراتة. للمزيد انظر: سامح إبراهيم، التنظيم التجاري للطرابلسيين في الإسكندرية القرن 12/18م من خلال وثائق محكمتي الإسكندرية وطرابلس الشرعيتين، مجلة الروزنامة الحولية المصرية للوثائق، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، 2008، ع/5، 2007، ص373-401.

المتوسطي، ويستفيدون من حركة النقل البحري التي كانت تقدمه لهم سفن البندقية، المناطق بها حمل سلعهم لعدة مراكز بحرية في المتوسط⁽¹⁾، تحت إشراف نائب القنصل البندقي، الذي كان مقيماً بمصراتة لرعاية مصالح بلاده⁽²⁾.

لم تسقط أهمية مصراتة في النقل البحري من مخططات العثمانيين 1520-1551م لاحتلال طرابلس الغرب، وعندما خضعت طرابلس الغرب فعلياً لحكمهم سنة 1551م كانت مصراتة دائماً بما جاورها من مناطق ساحلية أو جبلية أو شبة صحراوية، ونعني بها زليطن وبني وليد وتاورغاء والجفرة، وحتى أجزاء من سرت وساحل الأحامد تشكل لواء في الإدارة العثمانية/القرمانلية في ليبيا. وفي أواخر القرن السابع عشر الميلادي وصفت مصراتة بأنها مدينة متوسطة الحجم، كثيرة السكان، غنية بزيت الزيتون والحبوب كالقمح والشعير والفواكه، تمتاز بوفرة صوف الأغنام، مما أوجد صناعة مميزة للجرود (لباس رجالي محلي)، وشجع على تجارة رائجة في المتوسط عبر ميناء المدينة المعروف برأس مصراتة، رغم عدم مقدرته على استيعاب المراكب الكبيرة⁽³⁾، لصغر حجمه ونقص إمكانياته.

أولاً: الرحالة والمؤرخون وكتاباتهم مصادر الدراسة:

قبل الإشارة إلى كتابات المؤرخين والرحالة عن علاقة مصراتة بالنقل البحري كان حرياً بنا إعطاء بعض المعلومات عن هؤلاء الرحالة والمؤرخين وعن كتاباتهم، التي شكلت مصدراً مهماً لدراسة موضوع مصراتة والنقل البحري خلال القرن التاسع عشر الميلادي. فبالنسبة للرحالة الذين كتبوا عن علاقة مصراتة بالنقل البحري فهم قلائد، رغم أن ليبيا شهدت قدوم رحالة كثر في القرن التاسع عشر، ومن عدة دول أوربية كآلمانيا وأسبانيا وإنجلترا وفرنسا وإيطاليا والنمسا، وحتى عرب وخاصة من المغرب العربي، حرص هؤلاء على تدوين ما سمعوه وما رأوه حال مرورهم بليبيا في طريقهم للمشرق العربي، أو في طريقهم نحو بلدان جنوب الصحراء.

مع مستهل القرن التاسع عشر وبعد توقف الحرب بين الولايات المتحدة وحكومة طرابلس الغرب عام 1805م شهدت مدينة طرابلس زيارة الرحالة الأسباني دومنغو فرانثيسكو باديا ليلبيك (1767-1818م) Doming Francisco Badia Libehich، والمعروف بعلي بي أو علي بك العباسي، الذي زار طرابلس خلال الفترة 11 نوفمبر 1805-26 يناير 1806م، وعلى الرغم من أنه لم يزر مدينة مصراتة إلا أنه ذكر معلومات قيمة عن تجارتها وعلاقة ميناء المدينة بالنقل البحري في كتابه المعنون: رحلات علي بي في المغرب وطرابلس وقبرص ومصر وسوريا وتركيا⁽⁴⁾.

وبسبب تعاضم عمليات القرصنة أوائل القرن التاسع عشر وبسبب الاشتباكات الدائرة بين قرصنة بحارة شمال أفريقيا وقرصنة بحارة أوربا في عرض المتوسط لم تسجل الفترة 1806-1815م أية زيارات لطرابلس على ما أعلم، لكن بعد حزمة القرارات الدولية الصارمة ضد أسر البحارة المسيحيين والإتجار بهم في سوق النخاسة وصياغتها في مؤتمر فيينا 1815م، وما تم التأكيد عليه في مؤتمر أكس لاشابيل بفرنسا 1818م بتحريم تجارة الرق واسترقاق المسيحيين⁽⁵⁾، أصبحت طرابلس الغرب مقصداً للرحالة الأجانب اللهاتين حول معرفة طرق الوصول الآمنة للذهب الأفريقي، ومدى إقامة مستعمرات لبلدانهم في أفريقيا جنوب الصحراء.

(1) ليون الأفريقي، الحسن الوزان، وصف أفريقيا، ترجمة: عبد الرحمن حميدة، مكتبة الأسرة، القاهرة، 2005، ص 482-483؛ أيضاً: مارمول كربخال، إفريقيا، ترجمة: محمد حجي وآخرون، الجمعية المغربية للتأليف والترجمة والنشر، الرباط، 1984، ج/3، ص130؛ أيضاً: هنري وفريدريك بينشي، الأخوان بينشي والساحل الليبي 1821-1822، ترجمة: الهادي مصطفى بولقمة، جامعة قاريونس، بنغازي، ط/1، 1996، ص 85.

(2) فرانثيسكو كورو، ليبيا أثناء العهد العثماني الثاني، تعريب وتقديم: خليفة محمد التليسي، المنشأة العامة للنشر والتوزيع والإعلان، طرابلس، ط/2، 1984، ص111.

(3) جبرار البروفصالي، تاريخ طرابلس الغرب، ترجمة: عبد الحكيم عبد السلام الأريدي، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، طرابلس، 2007، ص62-63.

(4) Abbassi, Ail, Travels of Ali Bey, in Morocco, Tripoli, Cyprus, Egypt, Arabia, Syria, and Turkey, Vol. 2 of 2: Between the Years 1803 and 1807, Philadelphia: printed for John Conrad, at the Shakespeare Buildings, James Maxwell, Printer. 1816.

لقد ترجم بعض الباحثين ما يخص ليبيا من هذا الكتاب انظر: خالد محمد الهدار، زيارة الرحالة الأسباني علي بك العباسي لطرابلس في أوائل القرن التاسع عشر، مجلة تراث الشعب، العدد: 1-2، 2003، ص98-132؛ أيضاً: قاسم الجميلي، صفحات من تاريخ ليبيا الحديث والمعاصر، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، طرابلس، 2003، ص149-182.

(5) رودلفو ميكاكي، طرابلس الغرب تحت حكم أسرة القرمانلي، نقله للغة العربية طه فوزي، دار الفرجاني، طرابلس، دبت، ص175-185.

ولما كان هؤلاء الرحالة على علم بتحريم الاسترقاق وخاصة للجنس الأوربي، وفقاً للقرارات الدولية المشار إليها آنفاً، خاصة وأن الأسطول الإنجليزي والأسطول الفرنسي كانا يجوبان السواحل الأفريقية الشمالية ويلزمان ولاية الأمور فيها على التقيد بتلك القرارات، كما فعل أكسموث Exmouth قائد الأسطول الإنجليزي عندما ألزم باشا طرابلس سنة 1816م بإبرام اتفاق مع مملكة سردينيا، نص على ضرورة التوقف عن المغامرات البحرية واسترقاق المسيحيين⁽¹⁾. وعليه فلم تكن الحاجة تدعو أولئك الرحالة للنظائر بأنهم مسلمون، تحت أسماء مستعارة، كما فعل الرحالة الأسباني علي العباسي. ففي سنة 1816م زار طرابلس الرحالة الإيطالي الطبيب بوللو دي لاشيلا Paulo de la Chila، ونشاء الصدق أن يختاره يوسف باشا القرماني مرافقاً لجيشه الذي أرسله في العام التالي لإخضاع بنغازي لسلطانه، وطبيباً معالجاً لمن قد يصاب بأي مرض من عناصر الجيش خلال تلك الحملة؛ فأتى له في لاشيلا اجتياز الطريق الساحلي طرابلس - بنغازي مروراً بمصراته والعكس، في سابقة لم تتح من قبل لغيره من الأوربيين، الذين اعتمدوا على معلوماته ومدوناتهم عن طرابلس الغرب في رحلته تلك⁽²⁾.

وفي ذروة التنافس الفرنسي الإنجليزي الذي اشتد حول النفوذ والحظوة لدى باشا طرابلس القرماني، ومن خلال إدراكهم لحاجة الباشا للمال والسلاح بعد توقف القرصنة منذ سنة 1815م حاول قنصلا البلدين البحث عن موطأ قدم لنفوذ حكومتيهما في طرابلس بشكل خاص، وأفريقيا بشكل عام؛ فشهدت الفترة قدوم الرحالة الإنجليزي جون فرنسيس ليون John Francis Lyon والكسندر غوردون لاينج (1793-1826م) Alessandro Gordon Laing والأخوان بيتشي (1818-1822م) Bechey. كان الإخوان هنري وفريدريك بيتشي قد زارا طرابلس والساحل الليبي 1821-1822م، ومكثا قرابة تسعة أشهر في ليبيا قبل أن تغادر بعثتهم ميناء بنغازي عائدة إلى بلادها، لقد تنقل هذا الأخوان عبر الساحل الممتد من طرابلس حتى درنة، فدونا رفقة البعثة المرافقة لهما انطباعاتهم عن نقاط الساحل الطرابلسي بما فيها مصراته، نشرت أعمال البعثة سنة 1828م في مجلد ضم 600 صفحة، ذيل بملاحق وخرائط توضيحية وصوراً⁽³⁾.

وبخلاف الإخوان بيتشي فإن ليون ولاينج لم يكتبوا شيئاً عن مصراته، فأولهما لم يزر المدينة، وكان جل همه الوصول إلى غات وغدامس وفزان بشكل عام، وأما ثانيهما فقد توغل فيما وراء الصحراء وانقطعت أخباره، حتى تبين أنه قتل قرب غدامس سنة 1826م⁽⁴⁾؛ فكان مقتل لاينج سبباً في عزوف الرحالة الأجانب عن زيارة طرابلس الغرب حتى سنة 1844م⁽⁵⁾. ناهيك عن تسارع الأحداث بعد احتلال فرنسا للجزائر سنة 1830م وعودة عودة طرابلس للحكم العثماني سنة 1835م، وما ترتب عليه من جهود بذلت لإعادة النظام والقضاء على الفوضى التي ترتبت على اندلاع الحرب الأهلية في طرابلس سنة 1832م، وكانت سبباً في زوال الحكم القرماني.

خلال عامي 1845-1846م وصل طرابلس الرحالة الألماني هنريش بارث (1821-1866م) Heinrich Barth وتزامنت زيارته للإيالة مع زيارة الرحالة الإنجليزي جيمس ريتشاردسن (1806-1851م) James Richardson. بارث بعد مكوثه أياماً بمدينة طرابلس زار وهو في طريق رحلته البرية للشرق مصراته، وتصادف وجوده فيها مع بدء سفر قوافل حجاج بيت الله الحرام الذين تجمعوا في المدينة من عدة مناطق في وسط وغرب طرابلس، وربما بعضهم قدم من بلدان المغرب العربي في وقت سابق⁽⁶⁾. أما الرحالة الإنجليزي جيمس ريتشاردسن فقد انطلق من طرابلس في رحلة برية حتى غدامس وفزان، فزار مصراته ضمن رحلة العودة إلى

(1) المصدر نفسه، ص 175-176. انظر نص الاتفاق الملحق رقم 11 من ذات الكتاب.

(2) الإخوان بيتشي، مصدر سابق، ص 16-17، 41.

(3) انظر مقدمة المترجم لكتاب الإخوان بيتشي، مصدر سابق، ص 18.

(4) بخصوص رحلة فرانسيس ليون أنظر: جون فرانسيس ليون، مذكرات فرانسيس ليون من طرابلس إلى فزان 1818، تعريب: مصطفى جودة، الدار العربية للكتاب، ليبيا تونس، 1976. وأما بخصوص قضية مقتل الكسندر لاينج وما ترتب عليها من اتهامات من قبل القنصل الإنجليزي بطرابلس وارانجتون لعناصر في حكومة يوسف باشا في الضلوع في ارتكابها بالتعاون مع القنصل الفرنسي نكابة في بريطانيا العظمى انظر: عبد الجليل التميمي، بحوث ووثائق في تاريخ المغرب العربي 1816-1871م، الدار التونسية للنشر، تونس، دت، أنظر الفصل الخاص بحسونة الدغيس الطرابلسي وقضية الماجور لاين، ص 261-274.

(5) كويستانتزيو برنيا، طرابلس من 1510 إلى 1850م، تعريب: خليفة محمد التليسي، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان، مصراته، ط 1، 1985، ص 275، 310؛ أيضاً: ميكاكي، مصدر سابق، ص 214-218، وملحق الوثائق رقم 17 من ذات الكتاب.

(6) هنريش بارث، جولات في البلدان المطلة على البحر المتوسط خلال السنوات 1845-1847، ترجمة وتقديم: عماد الدين غانم، جمع وترتيب ومراجعة: نصر الدين البشير العربي مخطوط تحت النشر من قبل جامعة المرقب، ص 402.

طرابلس، التي وصلها براً رفقة قافلة تجارية بعد أن كان راغباً في السفر بحراً نحو العاصمة عبر ميناء مصراته⁽¹⁾.

في أبريل سنة 1873م زار ليبيا الرحالة النمساوي الأمير لودفيغ سلفاتور (1847-1915م) Ludwig Salvator، وبخلاف الرحالة السابقين الذين وصلوا طرابلس عبر تونس أو مالطا فإن الأمير النمساوي سلفاتور جاء من الشرق بحراً، منطلقاً من ميناء الإسكندرية، حيث كان في رحلة استجمام في مصر، وشاهد من على ظهر سفينته مدينة مصراته عندما اقترب من ساحلها، فرأى ميناء المدينة وسجل انطباعاته عن جغرافيته وإمكانياته لاستقبال السفن والبواخر التجارية والناقلة للركاب⁽²⁾.

عندما كانت الأجواء في منطقة البحر المتوسط مضطربة بسبب الاحتلال الفرنسي لتونس سنة 1881م، والاحتلال الإنجليزي لمصر في العام التالي، واستناداً على دعوات من بعض الساسة الفرنسيين والتجار في طرابلس وغيرها بضرورة ضم طرابلس إلى المستعمرات الفرنسية في أفريقيا شجعت الحكومة الفرنسية بعض الفرنسيين إعلاميين وصحفيين وغيرهم على زيارة طرابلس الغرب، وكتابة التقارير عنها، ودراسة إمكانية تحقيق تلك الغاية، وقد نصح أكثر هؤلاء حكومتهم بعدم الإقدام على ضم طرابلس عسكرياً، والاكتفاء بتقوية النفود الفرنسي فيها دبلوماسياً وتجارياً، كان من بين هؤلاء الرحالة الصحفي والكاتب غابريال شارم Gabriel Charmes الذي زار طرابلس سنة 1882م قادماً إليها من تونس، وكتب معلومات عن تجارة الولاية وشركات النقل عبر البحر التي كانت على صلة بمصراته ومواني الولاية الأخرى، تلك المعلومات تضمنتها أربعة عشرة رسالة أرسلها من طرابلس إلى الصحيفة جورنال دي ديبات Journal des Debats الصادرة بباريس، والتي كان شارم يعمل كاتباً محرراً فيها⁽³⁾.

وفي أواخر القرن التاسع عشر وتحديداً سنة 1895م زار طرابلس وبعض المناطق الليبية الرحالة التونسي محمد بن عثمان الحشائشي، وبالاعتماد على المشاهدة والاستماع لبعض العلماء والفقهاء وأعيان طرابلس وبرقة، وما عثر عليه من مؤلفات مصدرية ككتب لرحالة زاروا طرابلس في عقود مضت ودونوا معلومات عن تاريخها دون الحشائشي ملاحظاته عن مصراته وغيرها من المناطق الطرابلسية، في عرض مشوق وسلس إلى حد ما، في كتابه أسماء جلاء الكرب عن طرابلس الغرب أو النفحات المسكية في أخبار المملكة الطرابلسية⁽⁴⁾.

بالاستناد على مدونات الرحالة وتقارير الجهات والحكومات والورقات الأهلية نالت مصراته بشكل عام وأهميتها للنقل البحري في القرن التاسع عشر حيزاً كبيراً لدى المؤرخين عند تأريخهم للتاريخ الليبي في القرن التاسع عشر، ولكي تكون الصورة أكثر وضوحاً فإنه يمكن تقسيم المؤرخين ومدوناتهم إلى صنفين، أولهما المؤرخون العرب والمسلمون الذين دونوا مدوناتهم باللغة العربية أو العثمانية، والصنف الثاني المؤرخون الأجانب، وهؤلاء يتصدرهم المؤرخون الإيطاليون والفرنسيون، وبطبيعة الحال سنعتمد على مدوناتهم المترجمة إلى العربية بشكل أساسي.

فيما يخص المدونات المكتوبة باللغة العربية والعثمانية فإن المؤرخين الطرابلسيين والعثمانيين كان لهم نصيب في هذا، ولعل من أبرزهم المؤرخ حسن الفقيه حسن صاحب كتاب اليوميات الليبية، المكتوب أصلاً بلغة عفوية تمثل لهجة عامة أهل طرابلس الغرب آنذاك، تتحفنا هذه اليوميات بالكثير من الحقائق والمعلومات عن مصراته وعلاقتها بالنقل البحري خلال العقود الأربعة الأولى من القرن التاسع عشر. لقد توفرت للمؤرخ حسن الفقيه حسن إمكانيات ربما افتقدها غيره من المؤرخين والرحالة؛ فبالرغم من عدم إتقانه للغة العربية فيما يبدو، الأمر الذي جعله يدون يومياته باللهجة العامية فإنه كان تاجراً مقرباً من يوسف باشا القرمانلي، ومن ثم كان مطلعاً على الكثير من الأمور السياسية والمالية والتجارية ونحوها، وكان قبل هذا مهتماً بحالة السوق في طرابلس تعنيه الحركة التجارية والنقل البحري بين مواني البحر المتوسط والمواني الطرابلسية بما فيها ميناء مصراته. لقد أفاض حسن الفقيه حسن في اليوميات الحديث عن مصراته وعلاقتها بالنقل البحري، التجاري وغير التجاري

(1) جيمس ريتشارد سن، ترحال في الصحراء، ترجمة: الهادي مصطفى بولقمة، منشورات جامعة قارونس، بنغازي، ط/1993، ص572-573.

(2) الأمير النمساوي لودفيغ سلفاتور، السواحل الليبية التونسية في الرحلة البحرية للأمير النمساوي لودفيغ سلفاتور 1873، ترجمة عماد الدين غانم، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، طرابلس، 2005، ص100-101.

(3) غابريال شارم، رسائل فرنسية من ليبيا (1882) تعريب: الأسعد بن محمد الواعر، البراق للطباعة والنشر، المنستير تونس، 2010، ص9-155.

(4) محمد بن عثمان الحشائشي التونسي إلى ليبيا المعروفة بجلاء الكرب عن طرابلس الغرب، تحقيق: على مصطفى المصرتي، دار لبنان للطباعة والنشر، بيروت، ط/1، 1965، انظر تقديم المحقق ص7-24.

كنقل الركاب وكبار الشخصيات المسؤولة بحكومة يوسف باشا القرمانلي، وإيصال المراسلات الإدارية ونقل المهمات الحربية من أسلحة وجنود وضباط ونحوهم⁽¹⁾. كان من بين أبرز مؤرخي القرن التاسع عشر من الطرابلسيين والأتراك أيضاً المؤرخان أحمد النائب الأنصاري ومحمود ناجي. فالأنصاري يعد من كبار أعيان طرابلس، استقرت أسرته آل العسوسي بها بعد رحيلها عن الأندلس فيما يعتقد خلال القرن السادس عشر الميلادي، وهو مؤرخ كان معاصراً لأحداث طرابلس الغرب في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، وصاحب كتاب نفحات النسرين وكتاب المنهل العذب في تاريخ طرابلس الغرب، والأخير المعني في هذه الدراسة طبع لأول مرة في اسطنبول سنة 1899م⁽²⁾. وأما المؤرخ التركي محمود ناجي صاحب كتاب تاريخ طرابلس الغرب فهو كان معاصراً للأنصاري، وكان وشقيقه نوري من المقربين للوالي العثماني بطرابلس رجب باشا، مما مكنتها من تأليف كتابهما المذكور باللغة العثمانية سنة 1907م، لكن الكتاب بقي مخطوطاً مدة خمس سنين، ولم يطبع وينشر بسبب اندلاع الحرب العثمانية الإيطالية حول ليبيا أكتوبر 1911م، وبحلول العقد السابع من القرن الماضي نشر بترجمته العربية⁽³⁾، وحظيت محتوياته باهتمام كبار الأدباء والمتقنين والمؤرخين والباحثين شأنه شأن كتابي الأنصاري ويوميات حسن الفقيه حسن.

أما فيما يخص الصنف الثاني من المؤرخين، فهم في الواقع مؤرخون أجانب، يتصدرهم المؤرخ الفرنسي لوران شارل فيرو أو فيرود Charles Féraud، صاحب كتاب الحوليات الطرابلسية (الليبية)، كان هذا المؤرخ قنصلاً لبلاده في طرابلس 1878-1884م، في وقت حساس جداً؛ ففرنسا كانت تقترب من التهام تونس وقد تحقق لها ذلك في سنة 1881م، كما أنها كانت تخطط لالتهايم طرابلس، رغم الغضب الإيطالي من احتلالها لتونس، وبريطانيا بسطت سيطرتها على مصر 1882م. وبالاتتماد على مخطوطات هامة ومصادر ووثائق وصلت لحوزته بطرق مختلفة وضع فيرو كتابه القيم، والذي ترجم حديثاً باسم الحوليات الليبية، مشتملاً على معلومات هامة عن تاريخ طرابلس الغرب⁽⁴⁾، كما أعد ونشر دراسات أخرى تضمنت إحصائيات عن تجارة ولاية طرابلس الغرب في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، اعتمد عليها الكثير من الرحالة والمؤرخين الفرنسيين وغيرهم⁽⁵⁾.

لقد كانت مؤلفات ودراسات المؤرخ الفرنسي شارل فيرو مصدراً رئيساً لكل الرحالة والمؤرخين الذين كتبوا عن مصراتة ولبيا بشكل عام خلال القرن التاسع عشر الميلادي، بل عد من أهم المصادر الأجنبية التي أرخت لولاية طرابلس الغرب في العصر الحديث، بحيث عندما أسندت الحكومة الإيطالية لبعض المعنيين بجمع معلومات عن التراث الثقافي والحضاري الليبي من ضباط ومرافقي جيشها العامل في ليبيا مهمة إعداد مؤلفات ودراسات عن تاريخ ليبيا الحديث فإن هؤلاء اعتمدوا بشكل أساسي على مؤلفات فيرو وإحصائياته، إضافة إلى محفوظات القنصليات والسفارات والإرساليات المسيحية في كبريات المدن الليبية وخاصة طرابلس وبنغازي، ناهيك عن مؤلفات مؤرخي طرابلس كابن غلبون والأنصاري ومحمود ناجي وغيرهم⁽⁶⁾. ومن خلال الجهد الإيطالي في مجال التأليف عن تاريخ ليبيا برزت مصادر أصيلة، استنقت منها هذه الدراسة مادة قيمة، أعدها مؤرخون مشهود لهم بالكفاءة مثل: المؤرخ إتوري روسي Ettore Rossi صاحب مؤلفات عدة عن تاريخ طرابلس الغرب من أبرزها كتاب ليبيا منذ الفتح العربي حتى سنة 1911م، والأب كوستانزيو برنيا Padre Costanzo Bergna

(1) انظر: حسن الفقيه حسن، اليوميات الليبية ج/1، 958-1248هـ/1551-1832م، تحقيق محمد الاسطى وعمار جحيدر، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، طرابلس، ط/2، 2001، انظر مقدمة التحقيق: ص13-42. أنظر أيضاً: إنعام محمد شرف الدين، ملاحظات حول الكتابة التاريخية في ليبيا من خلال نموذجين من القرن التاسع عشر اليوميات الليبية والمنهل العذب في تاريخ طرابلس الغرب، ضمن كتاب المؤرخ أحمد النائب الأنصاري (1264-1336هـ-1848-1918م) حياته وأثاره وعصره أعمال ندوة علمية تحرير: عمار محمد جحيدر، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، طرابلس، 2008، ص392-400.

(2) الأنصاري، مصدر سابق، ج/1، ص5. بتوسع انظر عفاف أحمد الباشا، المؤرخون الليبيون في القرن التاسع عشر دراسة في الثقافة والمنهج، دار المدار الإسلامي، بيروت، ط/1، 2008، ص107-117؛ أيضاً: الأبحاث المنشورة في كتاب الندوة العلمية الخاصة بالمؤرخ أحمد النائب الأنصاري (1264-1336هـ-1848-1918م) حياته وأثاره وعصره، مرجع سابق، ص63-81.

(3) محمود ناجي، تاريخ طرابلس الغرب، ترجمة عبد السلام أدهم ومحمد الأسطى، دار الفرجاني، طرابلس، ط/2، 1995، ص5، 7.

(4) ذكر المؤرخ الليبي محمد عبد الكريم الوافي في دراسة نشرت بالفرنسية عن فيرو أنه ولد بمدينة نيس الفرنسية في 5 فبراير 1829م، وصل طرابلس للعمل بالقنصلية الفرنسية سنة 1876م، وما لبث أن أصبح قنصلاً عاماً لفرنسا في طرابلس (1878-1884م)، وحال وجوده بطرابلس ألف كتاب الحوليات الطرابلسية، توفي بالمغرب سنة 1888م. أنظر:

Mohamed A, El-Wafi, Charles Féraud et La Libye, ou portrait d'un Consul de France à Tripoli au XLX siècle, 1876-1884, ED. Dar Al-Farjani, Tripoli, 1977, pp183-185.

وللمزيد عن كتاب الحوليات ومدى أهميته لتاريخ طرابلس أنظر: مقدمة مترجم ومحقق كتاب شارل فيرو، الحوليات الليبية منذ الفتح العربي حتى الغزو الإيطالي، نقلها عن الفرنسية وحققها بمصادر العربية ووضع مقدمتها النقدية محمد عبد الكريم الوافي، منشورات جامعة قاريونس، بنغازي، ط/3، 1994، ص5-28.

(5) غابريال شارم، مصدر سابق، ص37-154، 38-155.

(6) رودلفو ميكاي، مصدر سابق، ص1-4؛ أيضاً: فرانثيسكو كورو، مصدر سابق، ص59.

صاحب كتاب طرابلس 1510-1850م، ورودلفو ميكافي Rodolfo Micacchi صاحب كتاب طرابلس الغرب تحت حكم أسرة القرمانلي، وفرانشيسكو كورو Francesco Coro مؤلف كتاب ليبيا أثناء العهد العثماني الثاني، والميجور انتوني جوزيف كاكيا Major Anthony Joseph Cachia صاحب كتاب ليبيا خلال العهد العثماني الثاني وغيرهم⁽¹⁾.

ثانياً: أهمية مصراتة للنقل البحري خلال القرن التاسع عشر الميلادي:

بعد أن استعرضنا بإيجاز كتابات ومدونات الرحالة والمؤرخين الذين شكلت مدوناتهم مصدراً مهماً لهذه الدراسة، المعنية بإبراز أهمية مصراتة للنقل البحري عبر المتوسط فإن العلاقة بين مصراتة والملاحة البحرية تتحدد من خلال إشارة الرحالة والمؤرخين لإمكانيات المدينة الاقتصادية، وحتى البشرية، وموقعها الجغرافي، ومينائها، وكل ماله علاقة بمسألة النقل البحري عبر المتوسط. قد يكون إدراج التوافق بين الكتابات والمدونات التي أعدها الرحالة وتلك التي أعدها المؤرخون سهلاً في الظاهر، لكن ذلك قد يكون من الصعوبة بمكان من الناحية الجوهرية؛ لاختلاف مناهج التأليف واختلاف الثقافات واعتماد الرحالة غالباً على المشاهدة الحية لفترة وجيزة حال مكوثهم بطرابلس الغرب سواء زاروا مدينة مصراتة أم لا، في مقابل ذلك لا يكتفي المؤرخ بشكلية المعلومة، وإنما بالاطلاع على جل المصادر، التي أرخت لعلاقة مصراتة بالملاحة في المتوسط، من خلال استقراء مصادر تاريخ ليبيا الحديث.

وكيفما كان الأمر نكتفي هنا بإدراج التوافق بين الرحالة والمؤرخين كلاً في موضعه، وحرصاً على المعلومة والحقيقة التاريخية نفرد إدراجاً توثيقياً للمعلومات والحقائق أحادية الذكر والإشارة. فيما يخص اقتصاديات مصراتة كرافد للتجارة البرية والبحرية وكداعم للنقل البحري، وعامل جذب للمستثمرين والتجار وخاصة القادمين بالتجارة البحرية، فجل مصادرها أجمعت على أن مصراتة كانت في تلك الفترة تتميز بخصوصية تربتها، وكثرة خيراتها وثرواتها المتعددة حيوانية كالضأن والمعز ونباتية وزراعية وعلى جودة عالية مثل: الشعير والقمح والفاكهة ووزيت الزيتون والنخيل وثمره، وبالاستفادة من إمكانيات منطقة مصراتة ازدهرت صناعات وحرف عدة كصناعة الصوف والجلود والحصر والفخار ونحوها⁽²⁾. مقروناً هذا بنشاط وحركة لسكانها وحبهم لتنمية إمكانياتهم الاقتصادية في الزراعة والصناعة والتجارة⁽³⁾، رغم أن هناك بعض الرحالة من أشار إلى أنه نظراً لقساوة طرق الصحراء وعدم خيرة تجار مصراتة بها فإن التجار الزوج من جنوب الصحراء كانوا يقومون بنقل وتسويق المنتجات الأفريقية في مصراتة، نظير ما كان يمدهم بها تجار المدينة من منتجات محلية أو أوروبية مستوردة دخلت بحراً إلى السوق المصري⁽⁴⁾.

كل هذا جعل مصراتة ملتقى للتجار والباعة والمتسوقين ومقصداً لتجار البر والبحر، ولما كان استهلاك أهالي المنطقة من الأصناف ذاتية الإنتاج أو المستوردة محدوداً فإن الفائض يتم تصديره للخارج، أو يكون مصدراً لتوفير قوت سكان بعض المناطق الليبية الأخرى مثل: سرت وطرابلس والجبل الغربي والجنوب وخاصة من اللحوم والشعير والقمح⁽⁵⁾. كما جعل المدينة مقصداً للأجانب واليهود، الذين ما انفكوا يسيطرون على التجارة والمال وحركة التصدير والاستيراد، وحتى النقل، ومنهم من افتتح محلاً للمتاجرة في السلع المنتجة في مصراتة كالقمح والشعير، ساعد في هذا أن بعضهم كانوا مشمولين بحماية القنصليات الأجنبية بطرابلس، إضافة إلى أن الدول الأجنبية كانت تمتلك سفناً أكثر مناسبة للتجارة والسفر عبر البحار من سفن أهالي مصراتة بشكل خاص، وسفن الولاية بشكل عام⁽⁶⁾.

(1) بتوسع عن أعمال هؤلاء في كتابة تاريخ ليبيا الحديث بالاعتماد على مصادر أصيلة محفوظة في الأرشيف الأوربية أنظر: بولو توسكي، المصادر غير المنشورة لتاريخ طرابلس، ترجمة: إبراهيم أحمد محمد المهدي، منشورات جامعة قارونس، بنغازي، 2003، ص 183-198.

(2) بولو دي لاشيلا، أخبار الحملة العسكرية التي خرجت من طرابلس إلى برقة سنة 1817م، ترجمة: الهادي مصطفى بولقمة، دار مكتبة الفكر طرابلس، دت، ص 42-44؛ أيضاً: الأخوان بيتشي، مصدر سابق، ص 84-92؛ أيضاً: هنريش بارث، مصدر سابق، ص 405؛ أيضاً: جيمس ريتشارد سن، مصدر سابق، ص 574-575؛ أيضاً: الحشاشني، مصدر سابق، ص 102-104؛ أيضاً: شارل فيرو، مصدر سابق، ص 340؛ أيضاً: محمود ناجي، مصدر سابق، ص 49-51؛ أيضاً: فرانشيسكو كورو، مصدر سابق، ص 111؛ أيضاً: أنتوني جوزيف كاكيا، ليبيا في العهد العثماني الثاني، تعريب: يوسف حسن العسلي، دار روافد المعرفة للطباعة والنشر والتوزيع، دن، دت، ص 129، 134-135، 142.

(3) الأخوان بيتشي، مصدر سابق، ص 92؛ أيضاً: الحشاشني، مصدر سابق، ص 101-102.

(4) بولو دي لاشيلا، مصدر سابق، ص 44.

(5) المصدر نفسه، ص 44؛ أيضاً: الأخوان بيتشي، مصدر سابق، ص 69، 84-85؛ أيضاً: جيمس ريتشارد سن، مصدر سابق، ص 574-575؛ أيضاً: الحشاشني، مصدر سابق، ص 101.

(6) الحشاشني، مصدر سابق، ص 103. وعن سيطرة الأجانب واليهود على قطاع كبير من التجارة والمال في مصراتة بشكل خاص والإيالة/الولاية بشكل عام انظر: ماتويزيو، رحلة إلى طرابلس وبرقة، ترجمة: جمعة عطية حسين المحفوظي، جامعة قارونس،

وبالحديث عن حركة التصدير والاستيراد يتبادر إلى الذهن المنفذ التجاري البحري ونعني به الميناء، وهنا كان الاختلاف والتباين في المعلومات واضحاً بين الفريقيين، فالرحالة اختلفوا في العموم في وصف ميناء مصراتة، فمنهم من وصفه بأن كان صغير الحجم وأن رصيفه كان رديئاً، لا يوفر الحماية للسفن، وخاصة الكبيرة منها والبوارج الحربية، وإذا استثنى قمة خليج الميناء فلا توجد نقاط تصلح لرسو السفن، بسبب عدم وجود مرتفعات تحمي السفن والشراعية منها تحديداً من الرياح العاتية⁽¹⁾. هناك من الرحالة من أشار إلى وجود أكثر من نقطة بحرية في مصراتة كميناء أبي شعيفة (كفالاي بالإغريقية)، على اعتبار أنه كان ولياً صالحاً فكان مزاراً للأهالي، وكانت تهتدي به السفن استثناءً بأولئك الزائرين، وميناء قصر حمد ومرسى القصور ومرسى زريق وهن ثلاثة مرافئ وبالأحرى مراسي تستخدم تبعاً لطبيعة الفصل السنوي واتجاه الرياح⁽²⁾.

أكد بعض الرحالة على أن التجويف الذي كان عليه مرسى مصراتة يعرف بمرسى الصويرة، وهو أفضل من غيره لرسو السفن على شاطئ مصراتة، لذا كان به في منتصف القرن التاسع عشر بعض السفن الشراعية كما شاهدها الرحالة النمساوي سلفاتور⁽³⁾. ونظراً لاشتداد وطأة الأمراض والأوبئة كالتوابع ونحوها وخوفاً من انتقالها عبر المنافذ البحرية، وخاصة مع تزايد أعداد التجار وغيرهم المسافرين عبر ميناء مصراتة فإن من الرحالة من ذكر بأنه كان بالميناء مراقبون أجانب مشرفون على الحجر الصحي، وكان قائماً بهذه المهمة عند زيارة هنريش بارث للمدينة مالطي يدعي فرانثيسكو رجينى Francesco Regeni⁽⁴⁾.

لقد أجمع جل الرحالة على أن ميناء مصراتة هو الواقع في منطقة قصر حمد، المعروف برأس مصراتة (مصراتة البحرية)⁽⁵⁾. واتفقوا في هذا مع جل المؤرخين، الذين أكدوا على أن الميناء يعرف بمرسى رأس مصراتة، وهو على شكل نصف دائرة يقع بين قصر أحمد وضريح الولي بوشعيفة، الذي كان يتخذ مكاناً لرسو السفن الصغيرة في العهد القرمانلي، ويعتبر جمرک مصراتة أكبر ثاني جمرک في غرب البلاد الليبية من حيث حركة الصادر والوارد؛ استناداً على حركة النقل البحري في الميناء، وحركة الشحن والتفريغ المميزة في ميناء مصراتة، مقارنة بمواني زليطن وزوارة على سبيل المثال⁽⁶⁾. كل هذه التطورات كانت نتيجة الإصلاحات التي أدخلت على المواني الطرابلسية أوائل العهد العثماني الثاني، بما في ذلك ميناء مصراتة بسبب تزايد الطلب الدولي على الحبوب كالشعير والقمح والبقول⁽⁷⁾، وتزايد الطلب على نبات الحلفاء، الذي كان يدخل في صناعة الورق قبل اكتشاف بدائل عنه أواخر القرن التاسع عشر الميلادي⁽⁸⁾.

وفيما يخص علاقة مصراتة بالنقل البحري (الملاحة البحرية) التجاري منه وغير التجاري، فإنه لتكون الصورة أكثر وضوحاً فإننا نقسم الحديث عن فترتين مختلفتين من القرن التاسع عشر، بسبب تغيرات الوضع السياسي في طرابلس الغرب، وكان الفصل بينهما من واقع استقرار تلك المدونات، الفترة الأولى كانت متعلقة بأهمية مصراتة بالنقل البحري حتى انهيار الحكم القرمانلي سنة 1835م، واختصت الفترة الثانية بالمرحلة المتبقية من القرن التاسع عشر بأهمية مصراتة لذات الحركة والنقل عبر البحر المتوسط.

خلال الفترة الأولى (1800-1835م) وعندما كانت الحرب على أشدها بين الفرنسيين والإنجليز والعثمانيين حول مصر كانت مدينة طرابلس تقصف بالقنابل بين الحين والحين من قبل بوارج الأسطول الأمريكي العامل بالمتوسط، هنا ظهرت أهمية ميناء مصراتة في عمليات النقل البحري، سواء نقل رسائل المسؤولين لأطراف النزاع المشتعل في البحر المتوسط، والذين لم يكن بمقدورهم الوصول إلى ميناء طرابلس بسبب الحرب أو

بنغازي، ط/2002، ص100. وعن الاستعانة بالسفن الفرنسية واستخدامها في النقل البحري بين مواني الإيالة انظر: حسن الفقيه حسن، مصدر سابق، ج/1، ص529.

(1) بابلو دي لاشيلا، مصدر سابق، ص47-48؛ أيضاً: الأخوان بيتشي، مصدر سابق، ص90؛ أيضاً: لودفيغ سلفاتور، مصدر سابق، ص100-101؛ أيضاً: علي العباسي، ترجمة قاسم الجميلي، مصدر سابق، ص170-171.

(2) الأخوان بيتشي، مصدر سابق، ص83؛ أيضاً: هنريش بارث، مصدر سابق، ص403-404.

(3) لودفيغ سلفاتور، مصدر سابق، ص100-101.

(4) هنريش بارث، مصدر سابق، ص403؛ أيضاً: جيمس ريتشارد سن، مصدر سابق، ص572-573.

(5) بابلو دي لاشيلا، مصدر سابق، ص47-48؛ أيضاً: الأخوان بيتشي، مصدر سابق، ص83؛ أيضاً: جيمس ريتشارد سن، مصدر سابق، ص574-575.

(6) محمود ناجي، مصدر سابق، ص62-63، 98؛ أيضاً: فرانثيسكو كورو، مصدر سابق، ص61.

(7) فرانثيسكو كورو، مصدر سابق، ص74؛ أيضاً: كاكيا، مصدر سابق، ص181؛ أيضاً: أحمد النائب الأنصاري، مصدر سابق، ج/1، ص382.

(8) محمود ناجي، مصدر سابق، ص35-36. وللمزيد عن تجارة نبات الحلفاء في ولاية طرابلس الغرب في هذه الفترة انظر: فتحيه عيد الله المريمي، نبات الحلفاء كمورد اقتصادي بولاية طرابلس الغرب، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، طرابلس، 2006، ص79-134.

لأسباب أخرى، أو من خلال عمليات شحن المواشي والغلال من مواني غرب البلاد مثل مصراتة للقوات المتحاربة، وخاصة تلك التابعة لدول كانت صديقة ليوسف باشا القرماني، شمل الإمداد القوات المرابطة في جزيرة مالطا، التي كانت دائماً على تواصل دون انقطاع مع مينائي طرابلس ومصراتة في أحلك الظروف⁽¹⁾. كما شمل الإمداد أيضاً مشاة القوات البحرية والعاملين على ظهر سفن وبوارج طرفي النزاع الدولي الفرنسي/الإنجليزي، والتي كانت تجوب البحر المتوسط ذهاباً وإياباً، وتقترب من السواحل الليبية أحياناً للتزود بالتموين ونحوه.

وأما بقية الفترة فتسعفنا اليوميات الليبية لحسن الفقيه حسن بتفاصيل مهمة عن التجارة ونقل الركاب والبضائع وحركة الميناء والعلاقة البحرية بين مصراتة والمتوسط، كنقل البريد والرسائل المستعجلة والشخصيات المهمة، فاليوميات تكشف عن تبادل تجاري ونقل للركاب بين بنغازي وطرابلس، شكلت فيه مصراتة مركزاً أساسياً للنقل البحري؛ فجميع السفن والبواخر التي انطلقت من ميناء بنغازي رست في ميناء مصراتة، وأفرغت حمولتها من البضائع أو الركاب، والذين كان عددهم في بعض الرحلات قد بلغ مائتي راكب، مما يدل على مدى سعة حجم تلك البواخر، وسواء حملت بعض البواخر بالبضائع أو لم تحمل فإنها أكملت طريقها نحو ميناء طرابلس، وتعود ملكية وقيادة تلك البواخر لشخصيات تعد من كبار تجار مصراتة كالأمين بن شتيوي، ومحمد بن رحال، أو من بنغازي كمحمد العقوري، أو من طرابلس نفسها كانوا مقربين من يوسف باشا القرماني⁽²⁾.

وفيما يخص خط الملاحة البحري طرابلس مصراتة والعكس فإن اليوميات تكشف عن نشاط ملحوظ عبر هذا الخط بين المدينتين، وإن كان وفقاً لمذونات حسن الفقيه حسن مخصصاً في عموه لإرسال الشخصيات المسؤولة في حكومة الباشا وكبار القيادات الأمنية والعسكرية، مثل: القائد مفتاح وأحمد المصراطي، ومحمد ولد أحمد الكبير، والتي كان منوطاً بها جمع المعلومات عن أحوال المدينة وما جاورها من المناطق، ناهيك عن تتبع النشاطات المعادية، كما أن الخط كان مخصصاً لإرسال بعض الجنود والضباط؛ لتنفيذ عمليات خاصة بالمنطقة، وأحياناً لنقل ركاب وشخصيات مقربة من مصراتة إلى طرابلس، ونظراً لحساسية وضع هؤلاء المتقلبين كانت تسند مهمة نقلهم لرياس بحر معروفين بولائهم الشديد للباشا مثل: الرايس محمود ولد قميرة، كما أن الخط كان مستخدماً من قبل تجار يتبعون الباشا أو شركاء له أو لكبار الشخصيات المسؤولة في طرابلس مقر الحكم مثل: التاجر أحمد الباسي، وكان قد استعان بعضهم بسفن تجارية أجنبية في رحلة الذهاب والعودة من مصراتة إلى طرابلس، وهي سفن كان قادتها قائمين بالنقل البحري بين المدينتين، كما اتخذ ميناء مصراتة نقطة للملاحة بالمتوسط من أجل ممارسة عمليات الجهاد البحري واسترقاق المسيحين، كما فعل الرايس صالح زغيط المصراطي والريس محمد قره باش الطرابلسي المستأجرين سفناً للقيام بالمهمة تعود ملكيتها للريس علي القرقاشي⁽³⁾، وخاصة بعد توقفها بموجب قرارات مؤتمري فيينا وأكس لاشابيل المنوه عنهما سابقاً، وحيث أن ميناء طرابلس كان مراقباً من قبل الأوروبيين لمنع بحارة الباشا من القرصنة فإن الضائقة المالية التي كان تعاني منها حكومة الباشا القرماني دفعته لإحياء مشاريع الجهاد البحري، انطلاقاً من ميناء مصراتة دون غيره.

فيما يخص النقل البحري بين مصراتة ومواني متوسطة غير ليبية فإن اليوميات بينت حجم النقل البحري عبر خطوط ملاحية بين مصراتة وبعض مواني المتوسط لدول إسلامية وأخرى مسيحية، واستقبلت مصراتة سفناً من تلك الدول، أفرغت بعض حمولتها في الميناء وأكمل البعض منها طريقه نحو ميناء طرابلس وأحياناً نحو بنغازي، وكانت تلك البواخر التي رصدها اليوميات قد أتت ببضائع أو ركاب من إسطنبول وأزمير وليفورنو وتسانيا، وكانت السفن الطرابلسية مملوكة لشخصيات مقربة من الباشا، ومستأجروها كانوا من كبار الشخصيات اليهودية والأجنبية المقيمة بمصراتة أو من كبار الشخصيات الطرابلسية، فيتردد اسم مركب الحاج علي ولد

(1) رودلفو ميكاي، مصدر سابق، ص142-143، 201، ملحق الوثائق الوثيقة رقم 33 ص84. للمزيد عن إمداد مالطا بالمواشي والغلال من المواني الليبية خلال ذات الفترة انظر: محمد عبد الكريم الوافي، يوسف باشا القرماني والحملة الفرنسية على مصر، منشورات جامعة قارون، بنغازي، ط/1، 1998، ص107-139.

(2) حسن الفقيه حسن، مصدر سابق، ج/1، ص239، 244؛ أيضاً: حسن الفقيه حسن، اليوميات الليبية ج/2، الحرب الأهلية ونهاية العهد القرماني 1248-1251هـ/1832-1835م، تحقيق عمار جيدر، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، طرابلس، ط/1، 2001، ص43-58، 44-59، 104-105، 293، 308-309.

(3) حسن الفقيه حسن، مصدر سابق، ج/1، ص530، 569؛ أيضاً: حسن الفقيه حسن، مصدر سابق، ج/2، ص36-38، 63-64، 68-69، 273، 287، 306، 303، 290، 497، 507، 580، 588. بخصوص نقل بعض المسؤولين بحراً إلى مصراتة من طرابلس أنظر: رسالة أحمد القليبي إلى محمد شلبي بيت المال وزير مالية يوسف القرماني سنة 1832م ضمن كتاب علي مصطفى المصراطي، رسائل أحمد القليبي بين طرابلس وتونس، المؤسسة العامة للثقافة، طرابلس، ط/2، 2009، ص153-154.

رجب آغه وقدم فيه: شاولش قيطان باشا والسيد محمد بن الخضرة ومحمد المغربي ومحمد الغاوي وسليمان السموني والحاج محمد الدربالي، ويتردد أيضاً ذكر سفن تتبع شركة التاجر مصطفى قرجي وهكذا⁽¹⁾.

لقد اتضح من بيانات المؤرخ حسن الفقيه حسن عظمة وأهمية حركة النقل البحري بين مصراتة ومعظم المواني المتوسطية الأخرى. لقد أكدت بعض مدونات الرحالة والمؤرخين على بيانات حسن الفقيه حسن السالفة الذكر، فالطبيب باولو دي لاشيلا ومن قبله علي العباسي أشادا بحركة النقل البحري في المواني الطرابلسية وميناء مصراتة بتأكيدهما على أنه كانت تصدر منه الأصواف والبسط والجلود والحبوب والزيت والتمور والمنتجات الأفريقية والسنامي والنساء الزنجيات والفراء وريش النعام إلى مواني متوسطة عدة مثل: بنغازي والإسكندرية ومالطا وليفورنو وجربة ومرسيليا والبندقية ومالطا وغيرها، ومنه تدخل المنتجات الأوربية التي تسوق إلى داخل إيالة طرابلس الغرب، بل وإلى بلدان جنوب الصحراء كوداي وتمبكتو وغيرها⁽²⁾.

أما المؤرخ الإيطالي روسي فذكر في معرض حديثه عن تجارة طرابلس في العهد القرمانلي أن منتجات الإيالة كانت تصدر من مواني طرابلس ومصراتة، وتشمل تلك السلع المصدرة البسط المصراية والجلود والزيت والقمح والشعير والعسل والشمع والتمور والحيوانات والزعفران والإسفنج والبوتاس والملح والصبغة⁽³⁾. وقد ذكر المؤرخ روسي عدد البواخر والسفن التجارية وسفن النقل البحري المحلية والأجنبية التي وصلت أو غادرت المواني الطرابلسية بما فيها مصراتة في سنة 1824م لوحدها قد بلغ 195 سفينة، وكانت نقاط الرسو أو الانطلاق من عدة مواني متوسطة مثل: مالطا وليفورنو وبنغازي والإسكندرية وتريستا وتونس وجربة وسردينيا وحتى مواني فرنسية وإنجليزية⁽⁴⁾.

وفيما يخص الفترة الثانية فإنها شملت السنين المتبقية من القرن التاسع عشر (1835-1900م) فإن بعض كتابات ومدونات الرحالة والمؤرخين أسعفتنا بشيء من التفاصيل عن أهمية مصراتة للنقل البحري، وخاصة في العهد العثماني الثاني، عندما أخضعت المدينة سنة 1836م، وافتكت من بين يدي الثوار الرافضين لعودة الحكم العثماني للإيالة، رغم عدم رضاهم عن حكم الباشا القرمانلي العجوز يوسف باشا ومن بعده ابنه علي آخر الحكام القرمانليين، فقد استغل مرسى مصراتة (بوشعيفة) لرسو البوارج الحربية العثمانية والمراكب التجارية التي استغلت لنقل الجنود والمدافع في الحملة العثمانية على مصراتة⁽⁵⁾.

كانت عودة مدينة مصراتة لحضن الحكم العثماني في طرابلس فرصة ثمينة لعودة النشاط التجاري للمدينة، واستئناف النشاطات البحرية بين موانئها ومواني المتوسط الأخرى، ومما زاد من أهمية مصراتة للنقل البحري استفادتها من الإصلاحات العثمانية للمواني وغيرها، والإصلاحات والتنظيمات التي عرفتها البلاد بعد سنة 1865م، والتي أصبحت بموجبها طرابلس ولاية تسمى بولاية طرابلس الغرب وبرقة، وقسم إقليم طرابلس إلى خمسة ألوية، كل لواء يضم عدة أقضية ونواح، وبموجبه صارت مصراتة قضاء من أبرز أقضية متصرفية الخمس أو لواء الخمس⁽⁶⁾.

اتسم النقل البحري في هذه الفترة بين مصراتة وغيرها من المواني المتوسطية المحلية والأجنبية كمالطا والمواني الإيطالية والفرنسية والإنجليزية وبنغازي والإسكندرية وتونس والمواني العثمانية في شرقي المتوسط بفاعلية ملحوظة⁽⁷⁾، خاصة وأن مصراتة قد صارت في هذا الوقت تعد أكبر ثاني مدينة في إقليم طرابلس؛ سكاناً ورواجاً للتجارة والنقل البحري، ونظراً للفائض في الإنتاج المحلي الحيواني والإنتاج المصنوع والمزروع فإنه كان يصدر للخارج، ويستورد بقيمه الخيوط الحريرية وبعض اللوازم في الصناعة المحلية في المدينة وضواحيها،

(1) حسن الفقيه حسن، مصدر سابق، ج/1، ص255؛ أيضاً: حسن الفقيه حسن، مصدر سابق، ج/2، ص44-43، 262-263، 436، 529-530.

(2) باولو دي لاشيلا، مصدر سابق، ص44؛ أيضاً: علي العباسي، ترجمة: قاسم الجميلي، مصدر سابق، ص171.

(3) إتوري روسي، ليبيا منذ الفتح العربي حتى سنة 1911، ترجمة وتقديم: خليفة محمد التليسي، الدار العربية للكتاب، ليبيا-تونس، ط/1991، 2، ص415.

(4) المصدر نفسه، ص417.

(5) المصدر نفسه، ص425-426؛ أيضاً: شارل فيرو، مصدر سابق، ص452-453؛ أيضاً: الأنصاري، مصدر سابق، ج/1 ص341-342؛ أيضاً: محمود ناجي، مصدر سابق، ص171-172.

(6) إتوري روسي، مصدر سابق، ص456؛ أيضاً: محمود ناجي، مصدر سابق، ص84.

(7) سجلت التقارير العثمانية عن حركة السفن بمواني ولاية طرابلس الغرب في شهر أغسطس 1868م رسو 11 سفينة وباحرة تجارية بميناء مصراتة كنقطة وصول من ميناء بنغازي فقط، وأن تلك السفن قد أبحرت بعد إفراغ حمولتها إلى مواني أخرى، من أبرزها ميناء جزيرة مالطا. أنظر: بيان بالسفن التي غادرت ميناء بنغازي خلال شهر أغسطس 1868م ضمن الوثائق العثمانية المنشورة، المجموعة الأولى، ترجمة: محمد الأسطي، إعداد: خليفة محمد الدويبي، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، طرابلس، 1990، ص54-56.

عبر حركة نقل بحري نشطة قدرت بمرور ورسو السفن في ميناء مصراتة مرتين على الأقل في الأسبوع الواحد⁽¹⁾. وربما هذا كان في بداية عودة الحكم العثماني للإيالة سنة 1835م. لكن بعد منتصف القرن التاسع عشر فإن عمليات النقل البحري ازدهرت من خلال تصدير الحبوب والأغنام ومنتجاتها وزيت الزيتون والتمور، وقد ظهرت هذه المنتجات بما فيها المصدرة من مصراتة في معرض لندن الأول سنة 1851م⁽²⁾. يؤكد هذا أيضاً أن ميناء مصراتة قد كان معتمداً في نقل الركاب والمسافرين، وخاصة الحجيج الذين كانوا يتخذون من مصراتة نقطة تجمع قبل سفرهم بحراً إلى بنغازي ثم الإسكندرية، ومنها إلى البقاع المقدسة، وكانوا يستفيدون من النقل البحري المجاني في بعض الفترات من قبل وجوه وأعيان المنطقة، أو وكلاء حكومة طرابلس العثمانية فيها⁽³⁾.

إن الثابت إنه عند رجوع الإيالة الطرابلسية مجدداً للحكم العثماني سنة 1835م فقد نمت التجارة البحرية وازدهر النقل البحري في ميناء مصراتة والمواني الطرابلسية الأخرى، وإن ظلت في أيدي الأوربيين والإيطاليين بشكل أساسي، الذين احتكروا وسائل النقل البحري عبر المتوسط⁽⁴⁾. وفي ظل الظروف الدولية المتقلبة وبسبب وبسبب التنافس الاستعماري وأهمية تجارة الحلفا منتصف القرن التاسع عشر، برزت أهمية مصراتة في عملية النقل البحري، بل وكانت مقصداً لشركات النقل البحرية، وأصبحت عمليات النقل البحري تسير وفقاً لما أشار إليه بعض الرحالة والمؤرخين في النصف الثاني من القرن التاسع عشر عبر خطوط تمتلكها شركات أجنبية وخاصة من فرنسا وإيطاليا، ففي هذه الفترة كما يذكر المؤرخ الإيطالي كورو كان الاتصال البحري بين ميناء مصراتة والمواني الطرابلسية بمواني تونس يتم بواسطة البواخر الفرنسية وخطوط الملاحة البحرية العامة التابعة للحكومة الإيطالية، وكان ميناء مصراتة المعروف باسم مصراتة البحرية (قصر حمد) أكثر اتصالاً ويسراً مع المواني الإيطالية كميناء صقلية، ومن ثم كانت ترسو في ميناء مصراتة السفن الإيطالية، وبصفة متقطعة سفن بعض شركات النقل البحري العاملة على طول الساحل الليبي⁽⁵⁾.

لقد أكد على ما ذكره المؤرخ كورو زميله المؤرخ كاكيا والرحالة الفرنسي غابريال شارم، فبالنسبة للمؤرخ الإيطالي كاكيا فقد ذكر أن شركات النقل البحري الإيطالية وعبر الخط البحري مالطا مصراتة كانت تنقل منتجات مصراتة من زراعة الحبوب وصناعة الحصر ونحوها، وكانت البواخر الإيطالية تستأجر من قبل بنك دي روما، في حين كان هناك شركات نقل فرنسية تنتقل سفنها بين المواني التونسية والطرابلسية⁽⁶⁾. بما في ذلك ميناء مصراتة.

وأما الرحالة الفرنسي شارم الذي زار طرابلس سنة 1882م كما مر بنا فقد أشار إلى أن شركات النقل البحري الفرنسية مثل: الشركة العابرة للأطلسي كانت تشرف على النقل البحري بين تونس وطرابلس ومصراتة، وأن هذه الشركة الفرنسية أسست بالمراكز الساحلية الطرابلسية منارات لهداية السفن ليلاً، وكانت منارة مصراتة منارة ذات ضوء ثابت وليس دواراً كما هو عليه الحال في منارات طرابلس ودرنة⁽⁷⁾. وأضاف الرحالة إلى أنه إلى جانب شركات النقل البحري الفرنسية كان هناك شركات نقل بحري إيطالية، من أبرزها شركة روباتينو Rubattino Company، التي تأسست في ميلانو، وكانت تسعى إلى الاستثمار التجاري من خلال إقامة مراكز تجارية بحرية وغير بحرية في نقاط مميزة من الساحل الليبي وفي وسط أفريقيا، هذه الشركة كانت منظمة أفضل من الشركات الفرنسية، مما مكنها من الاستحواذ على عمليات النقل البحري، وربطت مصراتة بمواني المتوسط التي تسير لها الشركة المذكورة رحلات أسبوعية وشهرية وحتى نصف شهرية، وأن الشركة المذكورة دشنت ونفذت خطأً ملاحياً ربط طرابلس ومصراتة بمواني تونس وبرقة ومصر⁽⁸⁾.

وأخيراً فإن مدونات الرحالة والمؤرخين في مجملها رسمت صورتين للتجارة البحرية في مصراتة بشكل خاص والولاية بشكل عام، تقلل من فرص ازدهار النقل البحري، ففي العهد القرمانلي اعتبرت سياسة يوسف باشا القرمانلي وخاصة بعد تجفيف مصادر دخل حكومته من القرصنة سبباً في القضاء على سبل التجارة البرية

(1) محمود ناجي، مصدر سابق، ص 50-51، 98.

(2) إتوري روسي، مصدر سابق، ص 446.

(3) هنريش بارث، مصدر سابق، ص 402؛ أيضاً: ماتويزيو، مصدر سابق، ص 100.

(4) برنيا، مصدر سابق، ص 308، 310.

(5) فرانثيسكو كورو، مصدر سابق، ص 59، 78، 112.

(6) كاكيا، مصدر سابق، ص 186-188.

(7) غابريال شارم، مصدر سابق، ص 39، 155.

(8) المصدر نفسه، ص 139-147.

والبحرية على حد سواء، ناهيك عن احتكار الجالية اليهودية وبعض الأجانب للنشاطات التجارية، مما قضى على إمكانية تطوير العنصر المحلي، ومن ثم تطوير التجارة الطرابلسية الوطنية⁽¹⁾. وأما الصورة الثانية فرسمت عن مصراتة أحيات القرن التاسع عشر وبدايات القرن التالي له في وقت انهارت فيه التجارة العابرة للصحراء، بسبب التدخلات الاستعمارية في بلدان جنوب الصحراء وتغيير مسارات الطرق عن ولاية طرابلس الغرب، فقبل عن تجارة الولاية والنقل البحري الطرابلسي عبر المتوسط أن علاقات مصراتة البحرية انهارت مع بلدان البحر المتوسط، والتي كانت قائمة منذ القرن السابع عشر الميلادي⁽²⁾.

ثالثاً: الخلاصة والاستنتاجات:

هكذا بعد هذه الدراسة المتواضعة، والتي لم يتح لها الوقت الكافي في الإعداد والصياغة لظروف تتعلق ببرنامج هذه الندوة، ويتعلق بعضها الآخر بالظروف غير الطبيعية التي تمر بها بلادنا هذه الأيام، ويمكن تحديد النتائج والخلاصات التي توصلت إليها في النقاط التالية:

أولاً: برزت مصراتة منذ بداية القرن التاسع عشر الميلادي كمدينة ساحلية مهمة في النقل البحري التجاري وغير التجاري، ولم تسقط من اهتمامات الدول الاستعمارية ومصالح الدول كافة، ولما كانت منطقة البحر المتوسط الشق الجنوبي وأواسط أفريقيا مقصداً ومثار اهتمام للدول الاستعمارية فإن مصراتة بشكل خاص وليبيا بشكل عام كانت مثار اهتمام مؤرخي القرن التاسع عشر الميلادي، ومثار اهتمام وزيارة ومدونات وكتابات الرحالة الذين جابوا الشمال الأفريقي طويلاً وعرضاً، بغض النظر عن أهدافهم ونواياهم؛ فمنهم المستكشف ومنهم عابر السبيل، ومنهم المستقصي المخبراتي، كان مطلوباً منه تحت غطاء البحث والاستكشاف تقديم تقارير دقيقة عن ليبيا وأفريقيا جنوب الصحراء. وهكذا حظيت باهتمام أولئك الرحالة الآثار والتربة والمواقع والمباني والموانئ والسهول والجبال والهضاب والزروع والثمار والأشجار والحيوان والطيور، وقبل هذا البشر وما يتعاطونه من تجارات وأعمال ووظائف، وما يتحلون به من صفات وما يمارسونه من عادات وعلاقاتهم الاجتماعية وحروبهم ومواقفهم من السلطة الحاكمة، ومواقفهم من المسيحيين ومدى تعاونهم معهم، وإشارات للنشاط اليهودي والأجنبي، ومواطن القوة والضعف في مصادر الثروة المحلية الليبية ونحوها.

ثانياً: لقد تباينت ثقافات الرحالة وكتابتهم، وانعكس هذا على مدوناتهم التي نقلوها لبني جلدتهم وترجم بعضها للعربية حديثاً. هؤلاء الرحالة تباينوا في كتاباتهم عن مصراتة وأهميتها في النقل البحري، طبقاً لعوامل عدة يتعلق بعضها بأهداف الرحالة وخطة الرحلة نفسها، فمن الرحالة من كان مكلفاً بدراسة كيفية الوصول إلى منابع الثروة في ما وراء الصحراء الأفريقية، وبالتالي لم يعر مصراتة ذلك الاهتمام، ومنهم من لم يزر المدينة إطلاقاً، مكثفاً بزيارة مدينة طرابلس وضواحيها، والتي انصببت عليها جل كتابات الرحالة والمؤرخين دون غيرها، على أساس موقعها الجغرافي وكونها حاضرة الدولة ومركز ثقلها السكاني والتجاري والمالي، كلها عوامل جعلت طرابلس تبرز دون غيرها، ولا يناظرها إلا بنغازي التي تشكل حاضرة الجزء الشرقي من ولاية طرابلس الغرب.

ثالثاً: تبين من خلال الدراسة أن مصراتة كانت مدينة استراتيجية مهمة لحكام طرابلس الغرب في القرن التاسع عشر الميلادي، اتضح هذا من خلال كل الإجراءات التنظيمية والتقسيمات الإدارية التي سنت في تلك الفترة، كما أن ميناءها كان نشطاً خلال الفترة، ومزاراً للسفن المحلية والأجنبية في حركة تجارية شحن وتفريغ واستيراد وتصدير، مما جعل من مصراتة مرتكزاً مهماً في النقل البحري عبر المتوسط؛ مستفيدة من الإمكانيات الذاتية للمدينة، من حيث اقتصاديات المدينة المبنية على الثروة الحيوانية والنباتية والصناعة اليدوية والحرف، ووجود الموقع البحري المتميز، الذي يتوسط المسافة بين شرق الإيالة/الولاية وغربها، ونقطة على الطرق الساحلية والبرية العابرة للصحراء، خطوط النقل البحري عبر شركات النقل البحري استفادت من موقع مصراتة في الملاحة عبر المتوسط، وحظيت باهتمام كبيرات شركات النقل البحري، وخاصة الإيطالية والفرنسية وحتى العثمانية والإنجليزية، ناهيك عن شركات النقل التابعة لبعض القوى المسيحية كالبندقية وتوسكانيا ومالطا.

رابعاً: إن الظروف التي أحاطت بالمدينة والولاية ككل حروب وفتن وسوء إدارة من حكام طرابلس ونقص في الخبرة الوطنية وهيمنة للعنصر الأجنبي واكتفاء مزارعي وصناع وتجار مصراتة بتطوير الإمكانيات المادية الاقتصادية داخل المدينة وضواحيها وجعل أسواقها تعج بالبضائع ذات المنتج المحلي والمستورد دونما التفكير بشكل فعال في الهيمنة على عمليات النقل البحري إدارة وتجهيزاً واستغلالاً لخطوط الملاحة البحرية، كل هذا أسهم في الحد من فاعلية مدينة مصراتة في النقل البحري خلال القرن التاسع عشر الميلادي، ولكن رغم هذا كله فإن مستقبل تطوير مساهمة مصراتة في النقل البحري عبر المتوسط ليس مستحيلاً، فقط يحتاج قليلاً من الإمكانيات، ويحتاج عناية من أهالي المدينة ومن المسؤولين في بيت صناعة القرار بالعاصمة طرابلس.

(1) باولو دي لاشيلا، مصدر سابق، ص86؛ أيضاً: الأخوان بيتشي، مصدر سابق، ص85؛ أيضاً: رودلفو ميكاي، مصدر سابق، ص201-203.

(2) فرانثيسكو كورو، مصدر سابق، ص111؛ أيضاً: غابريال شارم، مصدر سابق، ص136-137؛ أيضاً: ماتويزيو، مصدر سابق، ص100-101.

المصادر والمراجع

أولاً: الوثائق المنشورة:

- رسالة أحمد القليبي إلى محمد شلبي بيت المال وزير مالية يوسف القرماني سنة 1832م ضمن كتاب علي مصطفى المصراطي، رسائل أحمد القليبي بين طرابلس وتونس، المؤسسة العامة للثقافة، طرابلس، ط/2، 2009.
- الوثائق العثمانية المنشورة، المجموعة الأولى، ترجمة: محمد الأسطى، إعداد: خليفة محمد الدويبي، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، طرابلس، 1990.

ثانياً: الكتب العربية:

- الأنصاري، أحمد النائب، المنهل العذب في تاريخ طرابلس الغرب ج/1، منشورات مكتبة الفرجاني، طرابلس، د.ت.
- الباشا، عفاف أحمد، المؤرخون الليبيون في القرن التاسع عشر دراسة في الثقافة والمنهج، دار المدار الإسلامي، بيروت، ط/1، 2008.
- التميمي، عبد الجليل، بحوث ووثائق في تاريخ المغرب 1816-1871م، الدار التونسية للنشر، تونس، د.ت.
- الجميلي، قاسم، صفحات من تاريخ ليبيا الحديث والمعاصر، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، طرابلس، 2003.
- حسن، حسن الفقيه، اليوميات الليبية ج/1، 958-1248هـ/1832-1551م، تحقيق محمد الأسطى وعمار جحيدر، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، طرابلس، ط/2، 2001.
- حسن، حسن الفقيه، اليوميات الليبية ج/2، الحرب الأهلية ونهاية العهد القرماني 1248-1251هـ/1832-1835م، تحقيق عمار جحيدر، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، طرابلس، ط/1، 2001.
- الحشاشي، محمد بن عثمان التونسي، رحلة الحشاشي إلى ليبيا المعروفة بجلاء الكرب عن طرابلس الغرب، تحقيق: علي مصطفى المصراطي، دار لبنان للطباعة والنشر، بيروت، ط/1، 1965.
- المريمي، فتحية عبد الله، نبات الحلفا كمورد اقتصادي بولاية طرابلس الغرب، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، طرابلس، 2006.
- الوافي، محمد عبد الكريم، يوسف باشا القرماني والحملة الفرنسية على مصر، منشورات جامعة قارونس، بنغازي، ط/1، 1998.

ثالثاً: الكتب المترجمة:

- الأفريقي، ليون الحسن الوزان، وصف أفريقيا، ترجمة: عبد الرحمن حميدة، مكتبة الأسرة، القاهرة، 2005.
- البروفنصالي، جيرار، تاريخ طرابلس الغرب، ترجمة: عبد الحكيم عبد السلام الأربد، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، طرابلس، 2007.
- بارث، هنريش، جولات في البلدان المطلة على البحر المتوسط خلال السنوات 1845-1847، ترجمة وتقديم: عماد الدين غانم، جمع وترتيب ومراجعة: نصر الدين البشير العربي كتاب تحت النشر جامعة المرقب.
- برنيا، كوستانزيو، طرابلس من 1510 إلى 1850م، تعريب: خليفة محمد التليسي، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان، مصراتة، ط/1، 1985.
- بيتشي، هنري وفريدرك، الأخوان بيتشي والساحل الليبي 1821-1822، ترجمة: الهادي مصطفى بولقمة، جامعة قارونس، بنغازي، ط/1، 1996.
- توسكي، باولو، المصادر غير المنشورة لتاريخ طرابلس، ترجمة وتعليق: إبراهيم أحمد إمام المهدي، منشورات جامعة قارونس، بنغازي، 2003.

- روسي، إتوري، ليبيا منذ الفتح العربي حتى سنة1911، ترجمة وتقديم: خليفة محمد التليسي، الدار العربية للكتاب، ليبيا-تونس، ط/2، 1991.
- ريتشارد سن، جيمس، ترحال في الصحراء، ترجمة: الهادي مصطفى بولقمة، منشورات جامعة قاربيونس، بنغازي، ط/1، 1993.
- سلفاتور، الأمير النمساوي لودفيغ، السواحل الليبية التونسية في الرحلة البحرية للأمير النمساوي لودفيغ سلفاتور1873، ترجمة عماد الدين غانم، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، طرابلس، 2005.
- شارم، غابريال، رسائل فرنسية من ليبيا(1882) تعريب: الأسعد بن محمد الواعر، الوراق للطباعة والنشر، المنستير تونس، 2010.
- فيرو، شارل، الحوليات الليبية منذ الفتح العربي حتى الغزو الإيطالي، نقلها عن الفرنسية وحققتها بمصادرها العربية ووضع مقدمتها النقدية محمد عبد الكريم الوافي، منشورات جامعة قاربيونس، بنغازي، ط/3، 1994.
- كاكيا، أنتوني جوزيف، ليبيا في العهد العثماني الثاني، تعريب: يوسف حسن العسلي، دار روافد المعرفة للطباعة والنشر والتوزيع، دن، دت.
- كربخال، مارمول، إفريقيا، ج/3، ترجمة: محمد حجي وآخرون، الجمعية المغربية للتأليف والترجمة والنشر، الرباط، 1984.
- كورو، فرانثيسكو، ليبيا أثناء العهد العثماني الثاني، تعريب وتقديم: خليفة محمد التليسي، المنشأة العامة للنشر والتوزيع والإعلان، طرابلس، ط/2، 1984.
- لاشيلا، بولو دي، أخبار الحملة العسكرية التي خرجت من طرابلس إلى برقة سنة1817م، ترجمة: الهادي مصطفى بولقمة، دار مكتبة الفكر طرابلس، دت.
- ليون، جون فرانسيس، مذكرات فرانسيس ليون من طرابلس إلى فزان 1818، تعريب: مصطفى جودة، الدار العربية للكتاب، ليبيا تونس، 1976.
- ماتويزيو، رحلة إلى طرابلس وبرقة، ترجمة: جمعة عطية حسين المحفوظي، جامعة قاربيونس، بنغازي، ط/1، 2002.
- ميكاكي، رودلفو، طرابلس الغرب تحت حكم أسرة القرمانلي، نقله للغة العربية طه فوزي، دار الفرجاني، طرابلس، دت.
- ناجي، محمود، تاريخ طرابلس الغرب، ترجمة عبد السلام أدهم ومحمد الأسطى، دار الفرجاني، طرابلس، ط/2، 1995.

رابعاً: الأبحاث والمقالات:

- إبراهيم، سامح، التنظيم التجاري للطرابلسيين في الإسكندرية القرن 12 هـ/18م من خلال وثائق محكمتي الإسكندرية وطرابلس الشرعيتين، مجلة الروزنامة الحولية المصرية للوثائق، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، 2008، ع/5، 2007.
- شرف الدين، إنعام محمد، ملاحظات حول الكتابة التاريخية في ليبيا من خلال نموذجين من القرن التاسع عشر اليوميات الليبية والمنهل العذب في تاريخ طرابلس الغرب، ضمن كتاب المؤرخ أحمد النائب الأنصاري(1264-1336هـ-1848-1918م) حياته وآثاره وعصره أعمال ندوة علمية تحرير: عمار محمد جحيدر، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، طرابلس، 2008.
- الهدار، خالد محمد، زيارة الرحالة الأسباني علي بك العباسي لطرابلس في أوائل القرن التاسع عشر، مجلة تراث الشعب، العدد: 1-2، 2003.

خامساً: كتب باللغات الأجنبية:

- Abbassi, Ail, Travels of Ali Bey, in Morocco, Tripoli, Cyprus, Egypt, Arabia, Syria, - and Turkey, Vol. 2 of 2: Between the Years 1803 and 1807, Philadelphia: printed for John Conrad, at the Shakespeare Buildings, James Maxwell, Printer. 1816.
- El-Wafi, Mohamed A, Charles Féraud et La Libye, ou portrait d'un Consul de France à Tripoli au XLX siècle, 1876-1884,ED. Dar Al-Farjani, Tripoli,1977.
