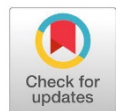


Research Article

Open Access



تطور الحركة التجارية عبر طريق بنغازي - واداي (1809-1909)

محمد محمود محمد عبيدالله*

الباحث الأول*: قسم التاريخ، جامعة
عمر المختار، ليبيا

المستخلص: يهدف هذا البحث إلى دراسة تطور الحركة التجارية عبر طريق بنغازي - واداي في الفترة بين عامي (1809-1909)، وذلك من خلال التعرف على مرحلة اكتشاف الطريق، وكيف تم افتتاحه، وما مدى تأثير الطريق في سياسة سلاطين واداي أثناء النصف الأول من القرن التاسع عشر، كما يهتم البحث بدراسة العلاقة بين السنوسية وبلاط واداي خلال النصف الثاني من القرن التاسع عشر والعقد الأول من القرن العشرين، وما مدى تأثيرها في الحركة التجارية عبر الطريق، وكذلك التعرف على حجم التبادل التجاري بين بنغازي واداي، وأهم السلع المتبادلة. وقد خلص البحث إلى نتائج مهمة أثبتت أن هذا الطريق لم يشهد استقراراً إلا بعد منتصف القرن التاسع عشر، وأن ذروة التجارة عبر الطريق كانت في الربع الأخير من القرن، وأن الحركة التجارية عبر الطريق استمرت أطول من أي طريق آخر ربط الصحراء بالبحر الأبيض المتوسط.

الكلمات المفتاحية: بنغازي، واداي، السنوسية، النشاط التجاري.

***Corresponding author:**
Muhammad M. Ubaidullah
Obidallamohamed@gmail.com
Department of History, Omar
Al-Mukhtar University, Libya

Received:
23/09/2025

Accepted:
11/10/2025

Publish online:
31/12/2025

The development of commercial activity along the Benghazi-Wadai Road (1809-1909)

Abstract: This research aims to study the development of trade along the Benghazi-Wadai Road between 1809 and 1909. This research explores the development of the road, its opening, and the impact it had on the policies of the Wadai Sultans during the first half of the nineteenth century. The research also examines the relationship between the Senussi and the Wadai Court during the second half of the nineteenth century and the first decade of the twentieth century, its impact on trade along the road, and the volume of trade between Benghazi and Wadai, as well as the most important commodities exchanged. The research concludes with important findings that demonstrate that this road did not stabilize until after the mid-nineteenth century, that the peak of trade along the road occurred in the last quarter of the century, and that trade along the road lasted longer than any other route linking the Sahara to the Mediterranean.

Keywords: Benghazi, Wadai, Senussi, commercial activity.



المقدمة

إن الباحث في التاريخ الاقتصادي لإقليم برقة بوجه عام، وبنغازي على وجه الخصوص، خلال القرن التاسع عشر والعقد الأول من القرن العشرين، سيجد نفسه ملزماً بالدراسة والبحث في الطريق التجاري الذي ربط بنغازي بسلطنة وادي⁽¹⁾ مروراً بواحات أوجلة وجالو والكفرة، هذا من جهة. ومن جهة أخرى فإن الباحث في تاريخ الحركة التجارية عبر طريق بنغازي- وادي سيلاحظ أن هناك ارتباطاً وثيقاً بين تاريخ هذا الطريق وتاريخ الطريقة السنوسية، خاصةً بعد منتصف القرن التاسع عشر.

لقد ظهرت العديد من الأبحاث والدراسات التي تناولت حركة المرور عبر طريق بنغازي- وادي، لعل أهمها ذلك البحث الذي قدمه الباحث الإنجليزي دينس كورديل (Dennis Cordell) عام 1977 في مجلة التاريخ الأفريقي (The Journal of African History) بعنوان: شرق ليبيا، وادي والسنوسية: الطريقة والطريق التجاري،⁽²⁾ (Eastern Libya, Wadai and the Sanusiya: A Tariqa and a Trade Route)، وعلى الرغم من أهمية هذا البحث في تناول الدور الذي لعبته الطريقة السنوسية عبر طريق بنغازي- وادي، وفي إثبات مدى هيمنة الطريقة على هذا الطريق وارتباطها به، فإنه لم يوضح بدقة المراحل التي مرّ بها الطريق، ومدى تطور الحركة التجارية عبره، والنتائج المترتبة على افتتاحه.

قدم المؤرخ الإنجليزي جون رايت (John Wright) في عام 1992 بحثاً بعنوان: طريق وادي- بنغازي للعبيد (The Wadai- Benghazi Slave Route)⁽³⁾ سلط فيه الضوء على تجارة الرقيق عبر هذا الطريق، وقد استهلك المؤرخ جزءاً كبيراً من هذا البحث في عرض شهادات الرحالة والقناصل الأوروبيين حول تورط السنوسية في تهريب الرقيق إلى أسواق الشمال، مقابل تهريب السلاح إلى سلاطين وادي. في عام 1996 كتب المؤرخ الفرنسي جان لويس تريو (Jean Louis Triaud)⁽⁴⁾ بحثاً مهماً ومتوازناً حول دور السنوسية في تشاد، وخاصةً في وادي، بعنوان: (Les (trous de memoire)) dans l'histoire africaine. La Sanusiyya au Tchad: le cas du Ouaddai)⁽⁵⁾ استطاع من خلاله إعادة تقييم ونقد المصادر السابقة التي تحدثت عن علاقات السنوسية بسلاطين وادي، وكان أكثر يقظةً في تعامله مع المصادر الفرنسية المتمثلة في تقارير القناصل والرحالة الذين أنتجوا صورة سلبية عن دور السنوسية في وادي، وأسأوا فهم طبيعة ذلك الدور وتوجهه.

تكمن أهمية هذا الطريق في كونه يُعد شرياناً مهماً للحركة التجارية في إقليم برقة بوجه عام، ومدينة بنغازي على وجه الخصوص، وقد أطلق عليه بعض الباحثين اسم الطريق الشرقي أو طريق برقة.⁽⁶⁾ كما تكمن أهمية هذا الطريق بالنسبة لسلطنة وادي في كونه يُعد المنفذ التجاري الأهم الذي يربطها بموانئ البحر الأبيض مباشرة، ويخلصها من الحصار الاقتصادي الذي تفرضه عليها كل من برنو ودارفور.⁽⁷⁾

على الرغم من أن طريق بنغازي- وادي المباشر لم يُفتتح إلا مع بداية القرن التاسع عشر، وهو يُعد طريقاً حديثاً إذا ما قورن بالطرق التجارية التي تربط طرابلس بغرب ووسط السودان، فقد ظل هذا الطريق مستعملاً لمدة

من الزمن أطول من أي طريق آخر، حيث استمرت القوافل التجارية الكبيرة بالتنقل على طوله حتى العقد الأول من القرن العشرين. وبحسب أدو بوهين (Adu Boahen) فإنه منذ منتصف القرن التاسع عشر أصبح طريق بنغازي- واداي من أهم الطرق ثقافياً وتجارياً، بفضل دخول الطريقة السنوسية إلى برقة في عام 1843 على يد مؤسسها السيد محمد بن علي السنوسي.⁽⁸⁾

وبناءً على ما تقدم فإن هذا البحث سيسلط الضوء على تطور الحركة التجارية عبر طريق بنغازي- واداي (1809-1909)، من خلال المحاور الآتية:

- 1- اكتشاف الطريق وافتتاحه (1809-1813).
- 2- تأثير بلاط واداي على الحركة التجارية عبر الطريق (1814-1858).
- 3- علاقة السنوسية بسلاطين واداي وأثرها على الطريق (1858-1909).
- 4- حجم السلع والبضائع المنقولة من بنغازي إلى واداي.
- 5- حجم السلع والبضائع المجلوبة من واداي إلى بنغازي.

1) اكتشاف الطريق وافتتاحه (1809-1813):

قبل اكتشاف الطريق المباشر بين بنغازي ووادي في بداية القرن التاسع عشر، كانت قوافل تجار برقة المتوجهة إلى ممالك السودان الأوسط، وخاصة برنو، ووادي، تضطر للتوجه غرباً من واحة أوجلة إلى زويلة ومرزق مروراً بواحة كاوار، وبرنو، ومنها إلى واداي.⁽⁹⁾ وبالتأكيد فإن هذا الطريق يُعد أطول من الطريق المباشر الذي يربط بنغازي بوادي عبر واحات أوجلة- جالو- الكفرة، ويترتب عليه سفر شاق، وعليه، فإن الحركة التجارية عبر هذا الطريق القديم كانت محدودة.⁽¹⁰⁾

اكتشف طريق بنغازي- الكفرة- واداي المباشر⁽¹¹⁾ في بداية القرن التاسع عشر، حوالي عام 1811،⁽¹²⁾ وقد اتفقت أغلب المصادر على أن تأسيس هذا الطريق كان في المقام الأول بسبب جهود سلطان واداي عبد الكريم الملقب بـ(صابون) (1803-1813)،⁽¹³⁾ والذي نجح في بناء مملكة قوية، وأخذ يبحث عن كل فرصة ممكنة لتأسيس اتصال مباشر مع موانئ ساحل البحر الأبيض المتوسط من أجل تزويد مملكته بمنتجاتها الصناعية،⁽¹⁴⁾ وذلك بعد توتر العلاقات مع برنو في الغرب، ودارفور في الشرق، ما دفعه إلى تسيير القوافل التجارية مباشرة إلى الشمال نحو الكفرة- بنغازي، لاختراق الحصار الاقتصادي الذي فرضته برنو ودارفور على واداي، والتخلص من الرسوم الجمركية الباهظة التي تُجبر على دفعها قوافل واداي التجارية.⁽¹⁵⁾

أدت الصدفة دوراً كبيراً في اكتشاف السلطان صابون هذا الطريق الجديد، ففي عام 1809 أو 1810 اكتشف (شحيمة) وهو تاجر مجبري من واحة جالو طريقاً مباشراً من برقة إلى واداي، فبينما كان مسافراً من جالو إلى مرزق لمواصلة طريقه إلى واداي عن طريق خط السير المتبع في ذلك الوقت، ضل شحيمة الطريق، حيث انحرف نحو الجنوب. وبعد تيه استمر لعدة أيام وجده بعض أفراد قبيلة البديات ودلوه إلى وارا⁽¹⁶⁾ عاصمة

واداي في ذلك الوقت عن طريق أوجانقا، وبمجرد وصوله إلى بلاط واداي، اقترح شحيمة على الحاكم فتح طريق مباشر إلى بنغازي يمر عبر الكفرة، جالو، أوجلة. وبما أن السلطان صابون كان مهتماً بأي ممر إلى الشمال يتجنب برنو ودارفور الجارين القويين اللذين سيطرا على الطرق الموجودة العابرة للصحراء الكبرى، فقد وافق على تسير قافلة ورعايتها بقيادة شحيمة وبمساعدة مرشدين من البديات، حيث وصلت القافلة في نهاية المطاف إلى بنغازي.⁽¹⁷⁾

هكذا ولد طريق جديد في بداية القرن التاسع عشر يربط بين بنغازي وواداي، يبدأ من بنغازي، ويمر عبر واحات أوجلة، وجالو، والكفرة، ومنها إلى بئر بشرى، ثم السارة، ومنها إلى تكرو، ثم أوجانقا، وفايا، وصولاً إلى أبشة⁽¹⁸⁾ وكانت مدة الرحلة على الطريق تتراوح من ثمانية إلى عشرة أشهر ذهاباً وإياباً مع فترات التوقف والراحة.⁽¹⁹⁾

خلاصة القول: إن هذا الطريق الجديد - على الرغم من بعد مسافته، وصعوبته⁽²⁰⁾ - قد أتاح لواداي غير الساحلية منفذاً مباشراً إلى البحر الأبيض المتوسط بديلاً عن الطريق الذي يعبر دارفور ومصر، أو الطريق الدائري الذي يمر عبر فزان.⁽²¹⁾

2) تأثير بلاط واداي على الحركة التجارية عبر الطريق (1814-1858):

رغم أن طريق بنغازي - واداي افتتح في الفترة ما بين (1809-1811)، كما ذكرنا سابقاً، إلا أن الحركة التجارية عبر هذا الطريق لم تشهد استقراراً خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر، ومرت بمراحل مختلفة من الانقطاع، والاضطراب والتذبذب،⁽²²⁾ ولم يشهد الطريق انتعاشاً واستقراراً في الحركة التجارية إلا بعد منتصف القرن، وذلك بفضل توسع الحركة السنوسية في عهد المهدي نحو الجنوب،⁽²³⁾ فقد سيطرت السنوسية منفردة على هذا الطريق بأكمله ووفرت المرشدين والخبراء والحماية والأمن للقوافل عبر الطريق حتى الاحتلال الفرنسي لواداي في عام 1909 والغزو الإيطالي لبرقة عام 1911.⁽²⁴⁾

بعد انتهاء عهد السلطان صابون اعتلى عرش واداي السلطان يوسف (خورفن) وهو لا يزال طفلاً في عام 1814، ولكنه لم يحكم باستقلالية إلا بعد عام 1820. خلال الفترة ما بين عامي (1820-1835) تعطلت الحركة التجارية بين بنغازي وواداي، بسبب تعرض الطريق في عشرينيات القرن التاسع عشر لهجمات قبائل فزان على الحدود المحاذية لشمال واداي، فضلاً عن الأوضاع السياسية غير المستقرة في واداي، فقد اعتلى العرش خلال هذه الفترة ستة سلاطين، أبتليت فترات حكمهم بالثورات والصراعات على السلطة، وانتهى اثنان منهم على الأقل نهاية عنيفة. اتخذ حكام واداي خلال هذه الفترة موقفاً عدائياً تجاه تجار الشمال، فقد كانوا يخشون من أن يكون هؤلاء التجار متورطين في جهود (المكني) الحاكم القرماني لفزان، الذي كان يسعى للسيطرة على واداي. لذلك أمروا بسجن التجار الشماليين في واداي وسلب قوافلهم، الأمر الذي أدى إلى توقف التجارة مع الشمال.⁽²⁵⁾

في عام 1835 رجعت القوافل التجارية للمرور عبر طريق بنغازي- واداي من جديد بفضل اعتلاء السلطان محمد الشريف (1835-1858) عرش واداي. وكان هذا السلطان قد التقى بمؤسس الطريقة السنوسية في مكة، قبل توليه العرش بفترة وجيزة،⁽²⁶⁾ وقد كان لهذا اللقاء أثره الإيجابي على الطريق فيما بعد. فبعد عودته من مكة استقر محمد الشريف في دارفور وأصبح صديقاً مقرباً من حاكمها. بعد ذلك، في عام 1834 قام سلطان دارفور- في مسعى لقلب مشاكل واداي الداخلية لمصلحته- بغزو أراضي سلطنة واداي، ونصب محمد الشريف على العرش في العام التالي. في السنوات الأولى من حكمه حاول محمد الشريف إعادة الاتصالات التجارية مع الشمال، فأرسل وفداً من أهل واداي إلى بنغازي في عام 1836 للتأكد من وجود سوق فيها يستوعب البضائع الجنوبية، وفي السنة التالية وصلت قافلة من واداي إلى بنغازي، ومنذ ذلك الحين استمر تدفق القوافل التجارية عبر الطريق والتي تألف أغلبها من 200 إلى 300 جمل تحمل العاج والجلود والعبيد، وفي هذا الوقت تحديداً أصبحت بنغازي مركزاً تجارياً مهماً بفضل دورها في التبادل التجاري عبر هذا الطريق.⁽²⁷⁾

وفي فترة تولي هذا السلطان عرش واداي تأسست الطريقة السنوسية في برقة عام 1843، وتجددت الصداقة بين مؤسسها والسلطان محمد الشريف، الذي كان متأثراً بتعاليم السنوسية، وقد حافظ سلاطين واداي اللاحقون على هذه العلاقة الخاصة عبر الصحراء حتى عام 1909، ويبدو أن هذه العلاقة تأثرت بالمصالح الاقتصادية والدينية في الوقت نفسه⁽²⁸⁾.

خلال السنوات الأخيرة من حكم السلطان محمد الشريف تعثر الطريق من جديد، فقد تعرض السلطان لسلسلة من الثورات التي حاولت الإطاحة بحكمه، نتيجة لذلك أصبح معادياً للغاية لكل من رعاياه والأجانب، ولا سيما تجار الشمال الذين تعرض عدد منهم للسلب والقتل.⁽²⁹⁾ وفي هذا الصدد ذكر الفرنسي شارل فيرو أن إحدى القوافل تعرضت للسلب على يد هذا السلطان عام 1955 وكانت تحمل بضائع تخص بعض الرعايا الإنجليز المقيمين في بنغازي، الذين عهدوا بها إلى عدد من تجار بنغازي لبيعها في واداي، وبسبب الشكوى التي قدمها القنصل الإنجليزي (هيرمان) لحاكم طرابلس عثمان باشا (1855-1859) أمر هذا الأخير بمصادرة قافلة قادمة من واداي في فبراير 1856 تخص سلطانها لصالح الرعايا الإنجليز، ما أدى إلى تفاقم الأزمة، وبالتالي أدى إلى انقطاع الحركة التجارية بين بنغازي وواداي.⁽³⁰⁾

من المهم ملاحظة أن تجار بنغازي يلجؤون في السنوات التي تتعرق فيها الحركة التجارية عبر طريق بنغازي- واداي المباشر، إلى استعمال الطريق القديم الذي يربط بنغازي ببرنو عبر فزان، فقد ذكر نائب القنصل الإنجليزي في بنغازي (فرانسيس جلبرت) في تقرير له عام 1847 أن القوافل الصغيرة كانت تصل إلى بنغازي على فترات غير منتظمة مرتين أو ثلاثة سنوياً قادمة من فزان، تجلب كل منها ريش النعام، وتبر الذهب، ونحو 150 عبداً.⁽³¹⁾ كما أشارت رسالة موجهة من حسن باشا قائمقام مرزق في عام 1854 إلى مصطفى نوري باشا (1852-1854) حاكم طرابلس يخبره فيها عن وصول قافلة التجار المجابرة إلى فزان قادمة من برنو، تحمل الرقيق وتتوي التوجه بهم إلى مصر⁽³²⁾.

(3) علاقة السنوسية بسلاطين واداي وأثرها على الطريق (1858-1909):

في عام 1858 توفي السلطان محمد الشريف فجأة وأصبح ابنه علي (1858-1876) سلطاناً على واداي، وخلال عهده الذي استمر ثمانية عشر عاماً أصبح طريق بنغازي- واداي من أهم الطرق الرئيسية العابرة للصحراء،⁽³³⁾ فقد رحب هذا السلطان بالتجار الأجانب في مملكته، وبعد سنة من توليه العرش، أصبح السيد المهدي زعيماً للطريقة السنوسية.⁽³⁴⁾ وهكذا رجع التجار من جالو والكفرة للسفر على طريق بنغازي- واداي من جديد، وقد توسعت تجارة واداي في عهد هذا السلطان بفضل قدرته على تهدئة المجموعات المتصارعة في واداي، ومحاربة قطاع الطرق، وتوفير الأمن للقوافل التجارية القادمة إلى مملكته. وبحلول ستينيات القرن التاسع عشر أصبحت الحركة التجارية على طول الطريق بين بنغازي وواداي مستقرة وآمنة على امتداد العقود الأربعة الأخيرة من القرن⁽³⁵⁾.

تجدر الإشارة إلى أن قرارات حظر تجارة الرقيق في ولاية طرابلس في منتصف القرن التاسع عشر، وفتح تجارة غرب وجنوب أفريقيا مع سواحل المحيط الأطلسي، قد تسببت في عرقلة الحركة التجارية وكسادهما في الطرق الغربية، وبذلك تحول مركز النقل التجاري إلى الطريق الشرقي الذي يربط واداي جنوباً بأسواق بنغازي في الشمال عبر واحات الكفرة، جالو، أوجلة⁽³⁶⁾؛ لأن هذا الطريق لم يتأثر بقرارات حظر تجارة الرقيق، خاصة أن المناطق الجنوبية النائية في برقة كانت خارجة عن سيطرة الحكومة العثمانية، وعن نفوذ القناصل الأوروبيين⁽³⁷⁾.

على أية حال فقد شهدت الحركة التجارية عبر طريق بنغازي- واداي خلال الربع الأخير من القرن التاسع عشر أوج قوتها، وذلك بفضل تعاون سلاطين واداي مع السنوسية في المحافظة على أمن هذا الطريق واستقراره⁽³⁸⁾ ويجب ملاحظة أنه منذ تولي السيد المهدي السنوسي قيادة الطريقة السنوسية في عام 1859، شهدت الحركة التجارية مع واداي تطوراً وازدهاراً ملحوظين، فقد ركز المهدي اهتمامه على التجارة مع واداي، وسعى لتوطيد علاقته بسلاطينها.

في عام 1876 كان تأثير السنوسية في واداي كبيراً، خاصة في الدوائر الحاكمة، فعند وفاة السلطان علي في هذا العام قاموا بدور رئيس في حل أزمة وراثته العرش، من خلال مساعدة يوسف (1876-1898) ليصبح سلطاناً لواداي.⁽³⁹⁾ لقد تطورت الحركة التجارية بين بنغازي وواداي في عهد هذا السلطان تطوراً كبيراً، فقد ذكر تريو أن عام 1976 يمثل الحد الأقصى في قيمة الصادرات الأفريقية وكمياتها عبر ميناء بنغازي بحسب ما جاء في تقارير نائب القنصلية الفرنسية في المدينة، التي أشارت لأول مرة إلى المبادلات بين سلطان واداي والسنوسية.⁽⁴⁰⁾ وفي هذا الصدد تشير إحدى الوثائق المحلية التي ترجع إلى عام 1297هـ/ 1880، أن السلطان يوسف كان يوكل تجارته في الشمال لبعض التجار المجابرة،⁽⁴¹⁾ فقد كان يرسل القوافل التجارية المحملة بريش النعام والعاج من واداي إلى بنغازي، ويتولى أولئك التجار مهمة بيعها في أسواق بنغازي أو إرسالها إلى الأسواق المصرية، في المقابل يوفرون لهذه القوافل البضائع من أسواق بنغازي وطرابلس ومصر، للرجوع بها إلى

واداي.⁽⁴²⁾ وفي أثناء رحلته إلى الكفرة عام 1895 ذكر الجنرال الصادق مؤيد العظم أنه التقى بقافلة عند بئر (بو الطفل) وهي عائدة من بنغازي تحمل بضائع لسلطان واداي باعتها في بنغازي، وأخذت حمولة أخرى من البضائع لنقلها إلى واداي، وكانت هذه القافلة تتكون من خمسة وعشرين تاجراً، وما يقرب من مئة جمل.⁽⁴³⁾

تجدد الإشارة إلى أن قيام الثورة المهدية في السودان في الفترة (1881-1884) وما ترتب عليها من فوضى واضطرابات عرقلت المرور عبر طريق درب الأربعين الشهير الذي يربط أسبوط ودارفور، ما اضطر قوافل تجار مصر التي كانت تتعامل مع واداي إلى تجنب هذا الدرب، واستعمال طريق بنغازي- واداي،⁽⁴⁴⁾ كذلك فإن معظم تجار القوافل في مرزق وطرابلس في أواخر القرن التاسع عشر تحولوا إلى ممارسة نشاطهم التجاري عبر طريق بنغازي- واداي بسبب غزو رابح الزبير لبرنو عام 1992.⁽⁴⁵⁾

نقل المهدي مقر السنوسية من الجغبوب إلى الكفرة في عام 1895، وكان هذا الانتقال يمثل فاتحة عصر جديد في تاريخ الواحة وسكانها، وتاريخ السنوسية، وتاريخ تجارة القوافل عبر طريق بنغازي- واداي، فصار الطريق الوعر الخالي من الماء بين بئر (بو الطفل) بالقرب من جالو وبئر (الزيغن) شمال الكفرة تعج بالقوافل التجارية، ويرتادها المسافرون لزيارة الكفرة مقر السنوسية، وبلغت الحركة عبر هذا الطريق حداً قيل فيه إنه كان في وسع الإنسان أن يسير نصف يوم بين بداية القافلة ونهايتها.⁽⁴⁶⁾

في عام 1897 أرسل المهدي السنوسي إلى أبشة عاصمة واداي، بناءً على طلب من سلطانها يوسف، ممثلاً ومندوباً رسمياً ودائماً للسنوسية، وهو محمد السني، وكان يُعد بمنزلة سفير ووكيل تجاري في الوقت نفسه، وتركزت مهامه في حفظ التوازن السياسي الداخلي لواداي، مع تعزيز القوى التي اكتسبتها السنوسية، وتطوير العلاقات التجارية مع بنغازي، وكذلك التجارة مع كانم، وبرنو، واندي. وقد أدى دوراً مهماً في أزمة الخلاف على عرش واداي خلال الفترة من 1898 إلى 1901، فبعد وفاة السلطان يوسف خلفه ابنه إبراهيم (1898-1900) سلطاناً على واداي، لكن البلاد دخلت في فترة من الفوضى والاضطرابات انتهت بمقتل السلطان إبراهيم، ودخلت واداي في صراع على العرش بين أحمد الغزالي وابن عمه محمد صالح (دودمة) أخ السلطان إبراهيم، انتهت بتنصيب دودمة (1901-1909) سلطاناً لواداي.⁽⁴⁷⁾

استأنف السلطان دودمة الحركة التجارية بين واداي وبنغازي، في فترة قيادة أحمد الشريف للسنوسية، والذي خلف عمه المهدي عام 1902، وفي هذه الفترة أصبح التاجر المجبري المعروف محمد فتية المكيسري⁽⁴⁸⁾ ممثلاً رسمياً للسنوسية في أبشة. وهكذا استمرت الحركة التجارية عبر طريق بنغازي- أبشة حتى عام 1909 عندما وصل الغزو الفرنسي لواداي.⁽⁴⁹⁾

ومما تقدم يمكن القول إن العلاقات بين السنوسية وسلطين واداي منذ عهد السلطان علي (1858-1876) حتى السلطان دودمة (1901-1909) كانت عاملاً مهماً في نمو وتطور الحركة التجارية عبر طريق بنغازي- واداي، والذي ظل مستمراً بفضل علاقة السنوسية ببلاط واداي.

(4) حجم السلع والبضائع المنقولة من بنغازي إلى وادي:

إن عدم وجود إحصائيات دقيقة لحجم التبادل التجاري بين بنغازي ووادي خلال القرن التاسع عشر، سيجعل أية محاولة منا للتحديد الكمي الشامل تصل إلى نتائج غير دقيقة، خاصة فيما يتعلق بالسلع والبضائع التجارية المتبادلة بين الشمال والجنوب، لأنه لا توجد أية وثائق إحصائية تسمح بالتمييز بين السلع الأوروبية التي كانت تستهلك محلياً في أسواق بنغازي، وتلك التي يُعاد تصديرها إلى وادي،⁽⁵⁰⁾ كذلك فإن البضائع الأفريقية القادمة من وادي إلى بنغازي لم تصل كلها إلى أسواق المدينة؛ لأن جزءاً كبيراً منها يتجه من الواحات الواقعة جنوب بنغازي إلى أسواق طرابلس أو أسواق مصر. لذلك فإن حجم التبادل التجاري عبر هذا الطريق ربما يكون أعلى مما قد توحي به الأرقام الموجودة في ميناء بنغازي، أو تقارير القناصل الأوروبيين⁽⁵¹⁾.

على أية حال فإن الأرقام التي حصلنا عليها حول حجم الصادرات والواردات عبر طريق بنغازي- وادي، سواء من خلال الإحصائيات التي قدمتها بعض الدراسات الأوروبية المعتمدة على تقارير القناصل، أو من خلال الوثائق المحلية غير المنشورة الخاصة بالتجار المجاورة، ستسمح لنا فقط بالتحديد النوعي، وربما التحديد الكمي الجزئي لأهم المنتجات المتبادلة عبر هذا الطريق. وعليه، فقد ركزنا على عدد من البضائع والسلع المصدرة من بنغازي إلى وادي، مثل الملح، والأقمشة القطنية، والأسلحة النارية، والسكر، والشاي، وإذا استثنينا الملح فإن جميع هذه البضائع مستوردة في الأصل من أوروبا عبر البحر.

اشتهرت بنغازي بإنتاج الملح، وكانت أهم سوق تتجمع فيه كميات كبيرة منه قابلة للتصدير، حيث يُعد الملح من أهم المنتجات المحلية المصدرة من بنغازي إلى وادي ودول السودان الأوسط. ومن المعلوم أنه كلما ابتعدنا عن الساحل متجهين إلى دواخل أفريقيا زادت أهمية الملح وارتفعت قيمته، ولو أراد أي تاجر من تجار الشمال أن يقدم هدية لأحد حكام الممالك الأفريقية فلن يجد أفضل من الملح، وكان تجار بنغازي يجنون من تجارته أرباحاً خيالية وصلت في بعض الأحيان إلى حد أنهم كانوا يقايضون حفنة منه بحفنة من تراب الذهب، وفي أواخر القرن التاسع عشر كانت الأقة من الملح في وادي تعادل أقة من العاج⁽⁵²⁾.

باستثناء الملح وبعض أنواع التمور التي تنتجها واحات الجنوب البرقي، تكاد تكون أغلب السلع والبضائع التجارية المصدرة من بنغازي إلى وادي سلعاً أوروبية واردة عبر ميناء بنغازي، أو سلعاً مجلوبة من أسواق طرابلس ومصر عبر الطرق البرية. فقد كانت بنغازي تمثل محطة استيراد وتصدير (transit) للسلع المتبادلة بين الشمال والجنوب، فقد ذكرت تقارير القنصلية البريطانية في بنغازي عام 1878 أن أهم السلع الواردة لميناء بنغازي في ذلك الوقت، وفي أغلب الأوقات، هي البضائع القطنية الإنجليزية بجميع أنواعها، التي كانت مرغوبة في وادي، وتباع بأسعار مرتفعة، في المقابل تجلب القوافل القادمة من وادي إلى بنغازي كل سنة كميات كبيرة من ريش النعام والعاج يتم مقايضتها بمصنوعات إنجليزية، وأشارت تقارير القنصلية أيضاً أنه لولا تلك البضائع الأفريقية القيمة، لكانت الواردات الأوروبية التي تأتي إلى ميناء بنغازي محدودة جداً، ولم يكن للتجارة فيها أية أهمية⁽⁵³⁾.

تُعد الأقمشة القطنية الإنجليزية وأقمشة الشيت من أهم البضائع التجارية المنقولة عبر طريق بنغازي- واداي خلال النصف الثاني من القرن التاسع عشر، فقد وصلت نسبة استيرادها في بنغازي وطرابلس معاً خلال الفترة ما بين عامي 1850-1855 حوالي 10% من إجمالي البضائع المستوردة، وزادت هذه النسبة في الفترة ما بين عامي 1868-1870 لتصل إلى حوالي ثلث إجمالي البضائع المستوردة، ثم وصلت في عام 1875 إلى نسبة 47%، وفي عام 1876 ارتفعت النسبة إلى أكثر من 50% من إجمالي البضائع المستوردة.⁽⁵⁴⁾ في الربع الأخير من القرن التاسع عشر كانت المنتجات القطنية الإنجليزية مرغوبة لدى تجار بنغازي وغيرهم من تجار برقة، فكانت تمثل البضائع الرئيسة القابلة للمقايضة على طول طريق بنغازي- واداي. فقد أشارت التقارير القنصلية لعامي 1893 و1894 إلى مغادرة سبع عشرة قافلة من بنغازي إلى واداي محملة بـ(2880) حمل (الحمل يعادل 423 رطلاً) من البضائع، بلغت حصة القطن (1894) حملاً، أي ما يعادل 64% من إجمالي البضائع المصدرة من بنغازي إلى واداي.⁽⁵⁵⁾

شكلت الأسلحة النارية (المسدسات، البنادق، الذخائر) صادرات ذات أهمية خاصة في التجارة الصحراوية بشكل عام، وتجارة بنغازي مع واداي على وجه الخصوص⁽⁵⁶⁾، فقد كان حكام الممالك الأفريقية وسلاطينهم يتنافسون لاقتناء كميات كبيرة منها لفرض سلطاتهم ولإستخدامها في حروبهم وصراعاتهم. لا يوجد تاريخ محدد لبداية استخدام البنادق في ممالك السودان الأوسط، ولكن من المؤكد أن مملكة برنو سبقت واداي في هذا المجال، فقد كانت الأسلحة النارية تصلها عن طريق الحكومة العثمانية في طرابلس، وهو ما يُفسر تفوقها العسكري على الممالك المجاورة طوال القرنين التاليين⁽⁵⁷⁾.

يبدو أنه لم تكن هناك تجارة أسلحة منتظمة مع واداي حتى عهد السلطان عبد الكريم صابون في أوائل القرن التاسع عشر، عندما افتتح الطريق المباشر بين بنغازي وواداي، إذ أقنع التجار السلطان صابون باستبدال الأسلحة (الببضاء) التقليدية بالأسلحة النارية، فاشترى صابون عدداً صغيراً من البنادق ودرب عبيده على استخدامها.⁽⁵⁸⁾ خلال النصف الثاني من القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين أصبحت الأسلحة النارية من أهم البضائع التجارية المنقولة من بنغازي إلى واداي، ويلاحظ ارتفاع أعداد البنادق التي تحصل عليها سلاطين واداي خلال هذه الفترة، ففي حين امتلك السلطان محمد الشريف (1835-1858) 300 بندقية، كان خليفته السلطان علي (1858-1876) يمتلك 4000 بندقية، بينما تحصل السلطان دودمرة (1901-1909) على 10000 بندقية،⁽⁵⁹⁾ ويرجع امتلاك حكام واداي لأعداد كبيرة من الأسلحة والذخائر إلى نجاح السنوسية في جعل برقة شبه مستقلة عن السلطات العثمانية في طرابلس، إذ كانت تهرب من مصر على يد التجار المجاورة عبر الجغبوب والكفرة ثم تنقل إلى واداي⁽⁶⁰⁾، من جهة أخرى فقد هُرب مسحوق البارود إلى مينائي بنغازي وطبرق على يد البحارة المالطيين واليونانيين، ويرجع دخوله سراً إلى التواطؤ وتفشي الرشوة بين موظفي الجمارك العثمانيين، وقد قُدرت كمية المسحوق الذي هُرب عبر ميناء بنغازي في عام 1864 بحوالي 2500 كيلو جراماً،

وكانت أسعاره مرتفعة جداً في بنغازي ووادي.⁽⁶¹⁾ وقد أشارت إحدى الوثائق المحلية الخاصة بالتجار المجاورة إلى أن سعر البندقية في بنغازي في عام 1882 يصل إلى 200 قرش تركي⁽⁶²⁾.

يمثل كل من السكر والشاي سلعة تجارية مهمة في تجارة بنغازي مع وادي، خاصة خلال الربع الأخير من القرن التاسع عشر والسنوات الأولى من القرن العشرين. في عام 1875 احتل السكر - تبعاً للتقارير القنصلية - مكانة كبيرة بين السلع المعاد تصديرها إلى دواخل أفريقيا، فقد أُشير إليه بصفته أحد المنتجات المهمة في التجارة، وبسبب تزايد الطلب عليه في الأسواق الأفريقية ارتفعت صادراته من أوروبا إلى بنغازي وطرابلس في نهاية القرن التاسع عشر، ما أدى إلى انخفاض نسبة استيراد الأقمشة القطنية⁽⁶³⁾.

لا شك أن استيراد الشاي ارتبط بشكل مباشر باستيراد السكر، فقد ظهرت أول المؤشرات التي تخص استيراد وتجارة الشاي في ميناء بنغازي في عام 1870، لكن استيراده ظل محدوداً حتى عام 1875، إذ كان إجمالي الواردات لا يتعدى 30000 فرنك فرنسي، (ما يعادل 12000 جنيه استرليني)⁽⁶⁴⁾، بالنسبة لبنغازي وطرابلس معاً، وكانت هذه الكمية لا تسمح بإعادة التصدير سوى بكميات قليلة نحو الجنوب. في الفترة من 1875 إلى 1880 ارتفعت نسبة استيراده في بنغازي، وتغزو بعض المصادر ذلك إلى تزايد نشاط التجارة البريطانية من جهة، وتقاليذ الزوايا السنوسية من جهة أخرى، إذ كان شيوخ السنوسية يفضلون شرب الشاي على شرب البنّ، ما أدى إلى انتشار استخدامه ضمن القبائل التي تقع تحت تأثير السنوسية على طول الطريق من بنغازي إلى وادي. وقد لاحظ نائب القنصل الفرنسي في بنغازي أن زيادة واردات الشاي كانت تنمو بالتوازي مع توسع السنوسية وانتشارها، فقد زادت قيمة الشاي المستورد ضعفين ونصف فيما بين عامي 1875 و 1885 من 15000 فرنك إلى 37000 فرنك، وانخفضت قيمة واردات البنّ خلال الفترة نفسها إلى حوالي النصف، من 80000 فرنك إلى أقل من 40000 فرنك. في تسعينيات القرن التاسع عشر ارتفع الطلب على الشاي في وادي بشكل كبير، إذ بلغت قيمة الشاي المعاد تصديره من بنغازي إلى وادي في عام 1893، 2884 كيلو جراماً، وارتفعت في العام التالي إلى ما يقارب ثلاثة أضعاف الكمية، إذ بلغت 8531 كيلو جراماً. في عام 1906 بلغت الكميات المعاد تصديرها من بنغازي إلى وادي 14250 كيلو جراماً، وفي عام 1907 و 1908 زادت إلى أكثر من 18000 كيلو جراماً، فتضاعفت القيمة إلى أكثر من ستة أضعاف خلال خمسة عشر عاماً⁽⁶⁵⁾.

5) حجم السلع والبضائع المطلوبة من وادي إلى بنغازي:

أما أهم البضائع المطلوبة من وادي إلى أسواق بنغازي خلال القرن التاسع عشر والعقد الأول من القرن العشرين فقد شملت الرقيق، والعاج، وريش النعام، شكّل الرقيق الجزء الأكبر والأهم من صادرات وادي، وكان العاج مرغوباً طوال القرن التاسع عشر، في حين أصبح الطلب على الريش مهماً بعد عام 1870، عندما أصبح مسائراً للموضة في أوروبا⁽⁶⁶⁾.

يُعد الرقيق سلعة ذات قيمة تجارية كبيرة في أسواق بنغازي وغيرها من أسواق الشمال⁽⁶⁷⁾، والجدير بالذكر أن حجم الرقيق لم يعد يُذكر في الإحصائيات التجارية لميناء بنغازي خلال النصف الثاني من القرن التاسع عشر، بسبب صدور فرمان عثماني يحظر تجارة العبيد في عام 1857، فقد أصبحت هذه التجارة تتم بشكل سري عن طريق التهريب، ما جعل القناصل الأوروبيين يجهلون الأرقام الحقيقية لحجم الرقيق المصدر، بالإضافة إلى أن كثيراً من العبيد لم يصلوا مطلقاً إلى أسواق بنغازي، وإنما تم تصديرهم عبر الكفرة وجالو إلى أسواق مصر، فضلاً عن أن بعضهم أُعطي هدايا للسُوسيين من تجار وادي وسلاطينهم، وفي كثير من الأحوال اعتنق هؤلاء العبيد الإسلام، وانضموا إلى الطريقة، واستقروا في مناطق مجاورة للزوايا السنوسية في الدواخل⁽⁶⁸⁾.

أظهرت إحصائية العبيد السنوية التي ذكرها نائب القنصل البريطاني في بنغازي عن الفترة من 1846 إلى 1856 أن إجمالي الصادرات على مدى هذه الفترة بلغ 9138 عبداً، بمتوسط 830 عبداً سنوياً، في المقابل بلغ إجمالي الصادرات من مدينة طرابلس خلال الفترة نفسها 12048، بمتوسط 1095 عبداً سنوياً. ويلاحظ من خلال هذه الإحصائية تراجع صادرات الرقيق من بنغازي في الفترة ما بين عامي 1853-1856.⁽⁶⁹⁾ ويبدو أن ذلك يرجع إلى تعثر طريق بنغازي- وادي في السنوات الأخيرة من عهد السلطان محمد الشريف بسبب تعرضه لسلسلة من الاضطرابات والثورات التي حاولت الإطاحة بحكمه، كما أشرنا سابقاً.

في عام 1876 أصدر السلطان العثماني عبد الحميد فرماناً آخر أكد فيه حظر هذه التجارة، وفي أواخر عام 1879، أي بعد أكثر من عشرين عاماً على أول قرار يحظر الرقيق، بدأ الإلغاء يؤثر في طرابلس⁽⁷⁰⁾، في حين كانت بنغازي تستقبل الجزء الأكبر من حركة مرور العبيد بحلول منتصف سبعينيات القرن التاسع عشر، وازداد التدفق في بداية الثمانينيات من القرن نفسه بسبب المعاهدة الأنجلو-مصرية عام 1877 التي حظرت هذه التجارة في مصر، فضلاً عن مجهودات حاكم طرابلس أحمد راسم (1881-1883) لإبطال هذه التجارة، ما جعل بنغازي نقطة التصدير الأكثر أمناً لقوافل العبيد القادمة من الجنوب، لعدم وجود نقاط تفتيش يديرها عثمانيون في الواحات الجنوبية لبرقة، وعدم وجود حامية عسكرية دائمة كما هو الحال في الواحات الغربية، غدامس، وغات، ومرزق⁽⁷¹⁾.

خلال العقد الأخير من القرن التاسع عشر بدأت تجارة الرقيق في بنغازي تشهد تراجعاً كبيراً، بسبب تشديد السلطة العثمانية قبضتها على المنافذ البحرية تحت زيادة ضغط القناصل الأوروبيين، بالإضافة إلى الحرب التي شنتها السلطات المصرية على هذه التجارة، وتعبها للقوافل القادمة من برقة عبر صحرائها الغربية. وهكذا فبعد أن كانت هذه التجارة تصدر حتى سبعينيات القرن التاسع عشر ما متوسطه 2000 عبد في السنة، تدهورت في نهاية القرن وأصبحت تتراوح من عشر هذا العدد إلى ريعه، إلا أن هناك بعض الاستثناءات، ففي عام 1890، وصلت قافلة تتراوح بين 1500-2000 عبد إلى جالو، وكان أمراً غير عادي إلى حد كبير، لدرجة أن نائب القنصل الفرنسي في بنغازي، الذي تجاهل موضوع هذه التجارة معظم مسيرته المهنية، قد كتب تقريراً بذلك⁽⁷²⁾.

كان العاج (سن الفيل) من أهم السلع التجارية الأفريقية خلال القرن التاسع عشر، وقد زادت أهميته بعد صدور قرارات إلغاء تجارة الرقيق، فأصبح بنداً مهماً في التجارة بين وادي وبنغازي، وكان جزء صغير من هذه الواردات يُستهلك للاستخدام المحلي، أما الجزء الأكبر فيُصدّر إلى أوروبا، لذلك فإن ارتفاع وانخفاض الطلب في الأسواق الأوروبية كان له تأثير مباشر على حجم هذه التجارة، وعلى الأسعار، وبسبب زيادة الطلب على العاج في لندن، ارتفعت أسعاره 20% في الأعوام من 1861 إلى 1865، ثم زادت إلى 80% بين عامي 1866-1872.

منذ العقد الخامس من القرن التاسع عشر (1840-1850) كان العاج يمثل جزءاً رئيساً من صادرات طرابلس، وارتفعت قيمة صادراته في عام 1869 حتى بلغت 2200000 فرنك فرنسي تقريباً، ما جعل من طرابلس واحدة من أكبر الأسواق الأفريقية لهذه السلعة، لكن صادراتها بدأت في الانخفاض بعد عام 1877 لتصل إلى أدنى مستوياتها في العقد الأخير من القرن التاسع عشر.⁽⁷³⁾ ويرجع هذا التدهور إلى توقف طريق طرابلس- فزان- برنو، نتيجة لتعرض الأخيرة لغزو رابع الزبير عام 1893⁽⁷⁴⁾.

يبدو أن تجارة العاج عبر طريق وادي- بنغازي لم تشهد نشاطاً كبيراً قبل عام 1880، لأننا لم نجد أية إشارات على حجم هذه التجارة في المصادر، أو في إحصائيات الميناء، أو تقارير القناصل، ولا حتى في الوثائق المحلية.

خلال العقدين الأخيرين من القرن التاسع عشر أخذت بنغازي تؤدي دوراً أكثر نشاطاً في هذه التجارة، ويرجع السبب في ذلك إلى ارتباطها بمنطقة وادي ودارفور، ونشاط التجار السنوسيين وعلاقاتهم بهذه المناطق، وقد تأكد دور بنغازي بوصفها مركزاً مهماً لتجارة العاج بعد انقطاع عاج السودان عن مصر خلال الثورة المهدية في عام 1885، ما ساعد على تدفق العاج القادم من دارفور إلى بنغازي عبر واحات الكفرة وجالو، ثم يتوجه إلى أسواق بنغازي، أو أسواق مصر عبر واحة سيوة.

أشارت الوثائق المحلية للتجار المجاورة أن تجارة العاج كانت رائجة في عام 1880، وأن السلطان يوسف سلطان وادي كان يوكل تجاراً من جالو لبيع العاج والريش الخاص به في أسواق بنغازي، كما بينت هذه الوثائق أن التجار المجاورة كانوا يصنفون العاج الذي يجلبونه من وادي إلى نوعين: (السن السمكة- السن الرقيقة)،⁽⁷⁵⁾ كذلك أوضحت الوثائق أسعار العاج في تلك السنة، فكانت الأقة من السن السمكة تساوي خمسة ريالات بوطيرة⁽⁷⁶⁾ (ما يعادل 125 قرشاً تركياً)، في حين بلغت الأقة من السن الرقيقة ثلاثة ريالات بوطيرة (ما يعادل 75 قرشاً)⁽⁷⁷⁾.

على أية حال، ففي الوقت الذي قلّت فيه أهمية العاج على طول الطرق المؤدية إلى طرابلس، ظل مهماً على طول طريق بنغازي- وادي حتى نهاية القرن التاسع عشر، إذ أشارت الإحصائيات إلى أن واردات طرابلس من العاج قد بلغت في عام 1893 حوالي 27800 جنيه إسترليني، في حين وصلت واردات بنغازي في العام نفسه إلى 35800 جنيه، وفي عام 1897 بلغت واردات طرابلس 7000 جنيه، في المقابل جلبت بنغازي ما

قيمته 14750 جنيهًا، أي ما يزيد على نصف واردات طرابلس، وفي عام 1899 لم تتجاوز واردات طرابلس 4500 جنيه، في حين بلغت واردات بنغازي 11984 جنيهًا.

في الوقت الذي تراجعت فيه واردات العاج، زادت واردات ريش النعام بشكل كبير⁽⁷⁸⁾، فازداد الطلب في أوروبا على هذه السلعة منذ سبعينيات القرن التاسع عشر، بسبب تطور صناعة الزينة، والصناعات الترفيهية الأخرى التي تعتمد على الريش بوصفه مادة خاماً رئيسة في تلك الصناعات، ما أدى إلى رواج التجارة في هذه السلعة⁽⁷⁹⁾، وقد استخدم الريش في صناعة مراوح اليد، وتزيين قبعات النساء، والكتابة، وتزيين الخيل، وأغراض الزينة بصفة عامة. لم يكن الريش من السلع الضرورية، وإنما من الكماليات، لذا كان استيراده مرتبطاً بالطلب عليه في الأسواق الأوروبية⁽⁸⁰⁾.

كان ريش النعام يُجلب عبر القوافل التجارية من بلاد السودان إلى موانئ بنغازي وطرابلس محملاً في أكياس، دون تصنيف أو فرز، وأحياناً يصل الريش عالقاً بجلد الطائر المسلوخ، ويُسلم إلى عمال يهود وظيفتهم نزع (تنظيف) الريش وغسله، ثمّ فرزه عن طريق اللون والحجم، وحزمه في رزم محددة تجهيزاً لتصديره. وجدير بالذكر أن تنظيف وفرز وتعبئة ريش النعام من الممكن أن يدمر من 10% إلى 20% منه، لذلك فإن الاعتماد على فارزين مهرة كان أمراً ضرورياً وحاسماً لتجارة الريش⁽⁸¹⁾.

ازدهرت تجارة ريش النعام في طرابلس منذ عام 1870، وقد بلغت ذروتها في عام 1883، إذ بلغت وارداتها 236000 جنيه إسترليني، ثمّ أخذت في التراجع منذ عام 1885 حتى نهاية القرن⁽⁸²⁾. في المقابل لم تظهر تجارة ريش النعام في بنغازي بشكل واضح إلا بعد عام 1875، وعلى الرغم من استمرار وارداتها من الريش حتى نهاية القرن التاسع عشر، لكنها ظلت أقل من واردات طرابلس⁽⁸³⁾، فقد أشارت الإحصائيات إلى أن واردات بنغازي من الريش قد بلغت في عام 1893 (49220) جنيهًا إسترلينيًا، في الوقت الذي بلغت فيه واردات طرابلس في العام نفسه (56000) جنيه، وفي عام 1896 بلغت واردات بنغازي (16800) جنيه، في حين وصلت واردات طرابلس (55000) جنيه، وفي عام 1899 لم تتجاوز واردات بنغازي (13680) جنيهًا، في المقابل بلغت واردات طرابلس (58000) جنيه⁽⁸⁴⁾.

على أية حال فإن حجم واردات السلع الأفريقية إلى أسواق بنغازي بدأ في الازمحلال والهبوط خلال السنوات الأولى من القرن العشرين، فكما أدى غلق طريق السودان - مصر في منتصف ثمانينيات القرن التاسع عشر إلى تطور حركة التجارة عبر طريق بنغازي - وادي، فإن افتتاح سكة الخرطوم الحديدية أدى إلى تدهور الحركة التجارية على طول طريق بنغازي - وادي⁽⁸⁵⁾.

الخاتمة:

مما تقدم يمكن القول: إن اكتشاف طريق بنغازي- واداي وافتتاحه في بداية القرن التاسع عشر، كان حدثاً تاريخياً مهماً في تاريخ بنغازي من جهة، وتاريخ واداي من جهة أخرى، ومن خلال البحث في هذا الموضوع يمكن أن نستنتج الآتي:

- (1) أن طريق بنغازي- واداي كان يمثل العمود الفقري لاقتصاد مدينة بنغازي عاصمة إقليم برقة، خاصة في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، فقد ازدادت أهمية المدينة بفضل نمو تجارتها بين الساحل والصحراء، ما أدى إلى استقطاب التجار الأجانب. وهذا ما يُفسر تنافس الدول الأوروبية على فتح قنصليات لها في المدينة، وإرسال البعثات الاستكشافية والرحالة خلال تلك الفترة.
- (2) أن طريق بنغازي- واداي يُعد شرياناً حيوياً مباشراً لمملكة واداي مع أسواق البحر المتوسط، إذ جعل هذا الطريق واداي تستقل سياسياً واقتصادياً عن الممالك المجاورة التي كانت تتحكم فيها.
- (3) أن هذا الطريق لم يشهد استقراراً خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر (1814-1858)، وأنه قد مرّ بمراحل من التذبذب والانقطاع، نتيجة لهجمات قطاع الطرق، والأوضاع السياسية غير المستقرة في بلاط واداي.
- (4) أن الحركة التجارية عبر طريق بنغازي- واداي شهدت تطوراً وازدهاراً خلال النصف الثاني من القرن التاسع عشر، بفضل ازدهار الطريقة السنوسية وارتباطها بسلاطين واداي، ووصلت الحركة التجارية ذروتها خلال الربع الأخير من القرن التاسع عشر، بسبب ارتقاء سلطان واداي يوسف في أحضان السنوسية وشراكتهم معهم، وكذلك بسبب تعرقل الطرق التجارية المرتبطة ببرنو ودارفور.
- (5) من خلال الفحص والتدقيق في الإحصائيات المتوفرة والوثائق المحلية، وجميع مصادر البحث، تبين أن حجم الصادرات والواردات عبر طريق بنغازي- واداي لم تظهر بشكل واضح إلا بعد عام 1875، وهذا يعزز ما أكدناه في النقطة السابقة من الخاتمة.

طريق القوافل بين برقة ووادي
في نهاية القرن التاسع عشر



نقلًا عن : Glauco ciammichella, op.cit, p.28
مع بعض التعديلات

الحواشي:

(1) شرق تشاد حالياً.

(2) Dennis D. Cordell, **Eastern Libya, Wadai and the Sanusiya: A Tariqa and a Trade Route**, (in): The Journal of African History, Cambridge University press, Vol. 18, No. 1, 1977, PP. 21-36.

(3) John Wright, **The Wadai- Benghazi Slave Route**, (in): Slavery and Abolition: A Journal of Slave and Post-Slave Studies, Vol. 13, No. 1, 1992. PP.174-184.

(4) يُعد المؤرخ الفرنسي جان لويس تريو من أهم المؤرخين الأوروبيين المعاصرين الذين تصدوا لكتابة تاريخ السنوسية بإنصاف وتجرد، ولم يتأثر بتلك الشائعات التي أطلقها المستكشف الفرنسي دوفيرييه وغيره من مصادر القرن التاسع عشر عن السنوسية، انظر:

Jean Louis Triaud, **La Legende Noire de la Sanusiyya- une confrerie Musulmane Saharienne Sous le Regard Francais (1840-1930)**, Editions de la Maison des Sciences de l'home, Paris, 1995, P.80-81.

(5) Jean Louis Triaud, **Les ((trous de memoire)) dans l'histoire africaine. La Sanusiyya au Tchad: le cas du Ouaddai**, (in): Revue francaise d'histoire d'outre-mer, Vol. 83, N0. 311, 1996, PP. 5-23.

(6) Abdallah Ali Ibrahim, **Government and society in Tripolitania and Cyrenaica (Libya) 1835-1911**, The Ottoman impact, Markaz Al-Jihad, Tripoli, 1989, P.262.

(7) محمد مصطفى بازامة، واحات الجنوب البرقي بين الأسطورة والتاريخ، دار الحوار، بيروت، 1994، ص 399.

(8) A. Adu Boahen, **The Caravan Trade in the Nineteenth Century**, (in): Journal of African History, Cambridge University press, Vol. 3, No. 2, 1962. PP. 352-353.

(9) A. Adu Boahen, **Britain the Sahara and the Western Sudan 1788-1861**, Clarendon press, oxford, 1964, P.113.

(10) محمد مصطفى بازامة، المرجع السابق، ص 399.

(11) قبل هذا التاريخ لم تظهر الكفرة على أية طرق تجارية شمالية-جنوبية، مرت التجارة في اتجاه شرقي- غربي عبر الواحة في القرنين الحادي عشر والثاني عشر. انظر:

Dennis D. Cordell, Op. Cit, P. 23.

(12) غيرهارد رولفس، *رحلة من طرابلس إلى الإسكندرية*، ت: عماد الدين غانم، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، طرابلس، 2002، ص 210.

(13) غوستاف ناختيجال، *الصحراء وبلاد السودان*، ت: عبد القادر مصطفى المحيشي، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، طرابلس، 2007، مج1/ ص 249؛

Heinrich Barth, *Travels and Discoveries in North and Central Africa in the years 1849- 1855*, Frank Cass, London, Vol. 3, 1965, PP. 530-531.

(14) Ahmed Said Fituri, *Tripolitania, Cyrenaica, and Bilad as-Sudan: Trade Relations during the Second Half of the Nineteenth Century*, PH.D. University of Michigan, 1982, P. 90.

(15) محمد مصطفى بازامة، المرجع السابق، ص 399.

(16) ظلت وارا عاصمة لسلطنة وادي حتى عام 1850، ثم أصبحت أبشة العاصمة الجديدة لوادي في عهد السلطان محمد السريف (1835-1858)، انظر:

Glauco Ciammichella, *Libyens et Francais au Tchad (1897-1914): LaConfrerie Senoussie et le Commerce Transsaharien*, Editions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris, 1987, P. 60.

(17) Dennis D. Cordell, Op. Cit, PP. 22-23.

(18) محمد محمود محمد عبيد الله، *واحة أوجلة وتجارة القوافل خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر*، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة قاريونس، بنغازي، 2005، ص 81.

(19) محمود ناجي، *تاريخ طرابلس الغرب*، ت: عبد السلام أدهم- محمد الأسطى، منشورات الجامعة الليبية، بنغازي، 1970، ص 65؛ فرانتسكو كورو، ليبيا أثناء العهد العثماني الثاني، ت: خليفة محمد التليسي، المنشأة العامة للنشر والتوزيع، طرابلس، 1984، ص 88.

(20) عانت القوافل التجارية المارة عبر طريق بنغازي- وادي خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر من نقص شديد في المياه، خاصة المسافة التي تربط مابين الكفرة في الشمال وتكرو في الجنوب، والتي كانت تعاني من عدم وجود آبار مياه، لكن الأوضاع اختلفت خلال النصف الثاني من القرن التاسع عشر بفضل جهود السيد المهدي السنوسي الذي قام بحفر بعض الآبار على امتداد الطريق من بنغازي إلى وادي، مثل بئر (بشرى) الذي تم حفره على يد محمد بن شفيق بناءً على تعليمات المهدي، وهو يقع جنوب الكفرة بمسافة ثلاثة أيام، كذلك بئر (السارة) الذي أمر المهدي بحفره على نفقة السيد سالم المحيشي أحد تجار السنوسية الأثرياء من بنغازي، وهو يقع جنوب بئر السارة بحوالي مئة كيلو متر، انظر: محمد الطيب الأشهب، *برقة العربية أمس واليوم*، مطبعة الهواري، القاهرة، 1947، ص 237؛

John Wright, *The Trans-Saharan Slave Trade*, Rutledge Taylor and Francis Group, London and New York, 2007, P. 106.

(21) John Wright, *The Wadai- Benghazi Slave Route*, P. 174.

(22) Dennis D. Cordell, Op. Cit, P. 23.

(23) A. Adu Boahen, *The Caravan Trade in the Nineteenth Century*, PP. 352-353.

(24) Glauco Ciammichella, Op. Cit, P. 31.

(25) Dennis D. Cordell, Op. Cit, P. 23.

(26) لتفصيل أكثر حول علاقة السلطان محمد الشريف (1835-1858) سلطان وادي بالطريقة السنوسية ومؤسستها، ومدى تأثيره بالطريقة، انظر:

Jean Louis Triaud, *Les ((trous de memoire)) dans l'histoire africaine. La Sanusiyya au Tchad* PP.10-12.

(27) Dennis D. Cordell, Op. Cit, PP. 23-24.

(28) John Wright, *The Wadai- Benghazi Slave Route*, P. 175.

(29) Dennis D. Cordell, Op. Cit, P. 24.

(30) شارل فيرو، *الحواليات الليبية*، ت: محمد عبد الكريم الوافي، منشورات جامعة قاريونس، بنغازي، 1994، ص 489-490.

(31) John Wright, *The Trans-Saharan Slave Trade*, P. 104.

(32) وثائق المركز الوطني للمحفوظات التاريخية (طرابلس)، ملف الوثائق الاقتصادية، وثيقة رقم (52) رسالة موجهة من قائمقام مرزق إلى باشا طرابلس بتاريخ 1270 هـ/ 1854.

(33) Dennis D. Cordell, Op. Cit, P. 24.

(34) Ahmed Said Fituri, Op. Cit. P. 90.

(35) Dennis D. Cordell, Op. Cit, P. 24,26.

(36) شارل فيرو، المصدر السابق، ص 528.

(37) John Wright, *The Trans-Saharan Slave Trade*, P. 109.

(38) على الرغم من أن العلاقة بين سادة السنوسية وأبشة كانت علاقات قوية جداً، فإن حكام واداي لم يسمحوا في أي وقت من الأوقات للسنوسيين التحكم في البلاد، ومن جانبها لم تسعى السنوسية إلى فرض الدخول بالقوة، بل كانت حريصة على الاحتفاظ بدعم مثل هذا الشريك المهم على المستويين السياسي والاقتصادي. انظر:

Jean Louis Triaud, Les ((trous de memoire)) dans l'histoire africaine. La Sanusiyya au Tchad P. 9.

(39) Dennis D. Cordell, Op. Cit, P. 30.

(40) Jean Louis Triaud, Les ((trous de memoire)) dans l'histoire africaine. La Sanusiyya au Tchad P. 13.

(41) على خلاف الوضع الذي كانت عليه الطرق الليبية الغربية، حيث كانت تتشارك عدد من القبائل في السيطرة على طريق طرابلس- النيجر، وطريق طرابلس - تشاد، فإن طريق بنغازي - واداي كان تحت إشراف وهيمنة تجار المجاورة والأواجلة والزوية. وهذا يرجع إلى أن الطرق في المنطقة الغربية تمر بمناطق متقاربة ذات كثافة سكانية مرتفعة، في حين أن طريق بنغازي - واداي يمر عبر منطقة صحراوية من أوجلة إلى جالو إلى الكفرة وهي منطقة قليلة السكان. ولم يكن نشاط التجار المجاورة والأواجلة مقتصرًا على الفترة التي فتح فيها طريق برقة - واداي المباشر، فقد سبق لهما المشاركة في الحركة التجارية على الطريق المؤدي بين أوجلة وفزان. لكن تجار الزوية لم يدخلوا هذا المجال إلا في أواخر القرن التاسع عشر، حيث كانوا قبل عام 1860 يغيرون على القوافل التجارية المسافرة على هذا الطريق، إلا أنهم بعد ذلك استجابوا لتعليمات السنوسية وانخرطوا في الحركة التجارية على طول الطريق بين بنغازي - واداي. انظر:

Ahmed Said Fituri, Op.Cit, P.68; Dennis D. Cordell, Op.Cit, PP.26-27.

(42) مجموعة وثائق محمد فتية (جالو)، سجل تجاري رقم (1)، وثيقة توضح تكليف السلطان يوسف لبعض التجار المجاورة لشراء بعض السلع من أسواق بنغازي وطرابلس والقاهرة، بتاريخ 1297هـ/1880.

(43) الصادق مؤيد العظم، رحلة في الصحراء الكبرى بأفريقيا، ت: عبد الكريم أبو شويرب، مركز جهاد الليبي للدراسات التاريخية، طرابلس، 1998، ص 79، 103.

(44) Dennis D. Cordell, Op. Cit, PP. 21-22.

(45) A. Adu Boahen, Britain the Sahara and the Western Sudan 1788-1861, P. 111.

(46) أحمد محمد حسنين، في صحراء ليبيا، مطبعة مصر، القاهرة، د.ت، ج 1/ص 57-58.

(47) Glauco Ciammichella, Op. Cit, PP. 45,105,106.

(48) حول سيرة هذا التاجر ونشاطه التجاري، انظر: محمد محمود عبيد الله، النشاط التجاري في واحة جالو خلال القرن التاسع عشر، مجلة المختار للعلوم الإنسانية، جامعة عمر المختار، البيضاء، ع29، 2015، ص 18-19.

(49) Glauco Ciammichella, Op. Cit, P. 108.

(50) Jean Louis Miegé, **Le Commerce Transsaharien au XIXe siècle Essai de quantification**, (in): Revue de l'occident Musulman et de la Méditerranée, Vol. 32, No. 1, 1981, PP. 98-99.

(51) Dennis D. Cordell, Op. Cit, P. 21.

(52) الصادق مؤيد العظم، المصدر السابق، ص 181.

(53) Ahmed Said Fituri, Op.Cit, P. 94.

(54) Jean Louis Miegé, **La Libye Et Le Commerce Transsaharien Au XIXe siècle**, (in): Revue de l'occident Musulman et de la Méditerranée, Vol. 19, No.1, 1975, P. 148.

(55) Dennis D. Cordell, Op. Cit, P. 34.

(56) بدأ نقل الأسلحة عبر الصحراء إلى الممالك الأفريقية في أوقات مبكرة، حوالي القرن السادس عشر، ولكن كانت تنقل بكميات محدودة نظراً لارتفاع أسعارها. في القرن التاسع عشر ازدادت كميات الأسلحة المنقولة عبر الصحراء بعد انخفاض أسعارها، في حوالي عام 1870 بدأت الجيوش الأوروبية في استبدال أسلحتها القديمة من المسدسات والبنادق القديمة ببنادق متطورة أسرع وأسهل في الاستعمال، وهكذا أصبح هناك كميات كبيرة من الأسلحة القديمة متاحة للشحن إلى أفريقيا، انظر:

John Wright, The Wadai- Benghazi Slave Route, PP. 176-177.

(57) John Wright, **Libya, Chad and the central Sahara**, Hurst and Company, London, 1989, P. 45.

(58) John Wright, The Wadai- Benghazi Slave Route, PP. 176-177.

(59) H. J. Fisher and V. Rowland, **Firearms in the Central Sudan**, (in): The Journal of African History, Cambridge University press, Vol.12, No. 2, (1971), pp.218, 221,223.

(60) Ahmed Said Fituri, Op.Cit, P. 137.

(61) فرانثيسكو روفيري، عرض للوقائع البرقاوية - التاريخ الكرونولوجي لبرقة (1551-1911)، ت: إبراهيم أحمد المهدي، مركز جهاد الليبي للدراسات التاريخية، طرابلس، 2003، ص 122-123.

(62) مجموعة وثائق محمد فتية (جالو)، سجل تجاري رقم (1)، قائمة ببعض السلع التجارية المجلوبة من بنغازي إلى جالو، بتاريخ 1299هـ/1882م.

(63) Jean Louis Miege, *La Libye Et Le Commerce Transsaharien Au xixe siècle*, P. 149.

(64) يعادل الجنيه الاسترليني خمسة وعشرون فرنكاً فرنسياً في ذلك الوقت.

(65) Jean Louis Miege, *La Libye Et Le Commerce Transsaharien Au xixe siècle*, PP. 149-150.

(66) Dennis D. Cordell, *Op. Cit*, P. 34.

(67) تناول عدد من الكتاب والرحالة الأوروبيين موضوع الرقيق في ليبيا خلال القرن التاسع عشر، و ربط كثير منهم هذا النوع من التجارة بالإسلام، محاولين إبراز بلدانهم وقناصلهم في موضع المدافعين عن حقوق العبيد والساعين دائماً إلى حظر وكبح هذه التجارة غير الأخلاقية، متناسين أن أكبر عمليات شحن للعبيد من سواحل أفريقيا إلى العالم الجديد حدثت على أيدي التجار الأوروبيين منذ القرن السادس عشر وحتى نهاية القرن الثامن عشر. بل حتى خلال القرن التاسع عشر أثبتت المصادر تورط بعض قناصل الدول الأوروبية في هذه التجارة المشينة. وهذا لا يفي ممارسة التجار الليبيين لهذه التجارة غير الإنسانية، ولكن يجب التمييز بين نظرة هؤلاء للعبيد، وتلك النظرة العنصرية التي يضرها الأوروبيون لهم على أساس اللون والجنس. انظر: غيرهارد رولفس، المصدر السابق، ص 118؛ غوستاف ناختيجال، المصدر السابق، ص 103؛

John Wright, *The Trans-Saharan Slave Trade*, PP. 104-108.

(68) Dennis D. Cordell, *Op. Cit*, PP. 34-35.

(69) John Wright, *The Trans-Saharan Slave Trade*, PP. 115-124.

(70) *Ibid*, PP. 124-125.

(71) Michel F. Le Gall, **Pashas – Bedouins and Notables: Ottoman Administration in Tripoli and Benghazi, 1881-1902**, PH.D. Princeton University, New Jersey, 1986, P. 146.

(72) *Ibid*, P. 148.

(73) Jean Louis Miege, *Le Commerce Transsaharien au xixe siècle Essai de quantification*, P.102; Jean Louis Miege, *La Libye Et Le Commerce Transsaharien Au xixe siècle*, P. 146.

(74) Ahmed Said Fituri, *Op.Cit*, P. 125.

(75) صنف تجار طرابلس وفزان العاج المستورد من بلاد السودان إلى نوعين: (البرناوي) الذي كان يجلب من برنو، وهو يتميز بنعومة ملمسه وطواعيته وبباضه الناصع، وسهولة تقطيعه وتشكيله. أما النوع الآخر يطلق عليه (السوداني) ويستورد من بلاد الهوسا وواادي، وكان أكثر صلابة وأقل بياضاً من النوع السابق. لذلك كانت قيمة النوع الأول أكبر من النوع الثاني، انظر: أنتوني جوزيف كاكيا، ليبيا في العهد العثماني الثاني 1835-1911، ت: حسن العسلي، مطبعة إحياء التراث، بيروت، 1946، ص 172؛ سلفاتور بونو، *تجارة طرابلس عبر الصحراء في العقد الأول من القرن العشرين*، مجلة البحوث التاريخية، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، طرابلس، س 3، ع 1، 1981، ص 86.

(76) وهي تسمية محلية لعملة (ماريا تيريزا) النمساوية، بسبب وجود نسرين على وجهي القطعة المعدنية، انظر: غوستاف ناختيجال، المصدر السابق، ص 116.

(77) مجموعة وثائق محمد فتية (جالو)، سجل تجاري رقم (1)، وثيقة توضح تكليف السلطان يوسف لبعض التجار المجبرة لشراء بعض السلع من أسواق بنغازي وطرابلس والقاهرة، بتاريخ 1297هـ/1880؛ وثيقة توضح كمية من العاج وریش النعام المجلوب من وادي، بتاريخ 1297هـ/1880.

(78) P. 168; Ahmed Said Fituri, *Op.Cit*, 125.

(79) Sarah Abrevaya Stein, **Mediterranean Jewries and Global commerce in the Modern Period: on the trail of the Jewish Feather Trade**, (in): *Jewish Social Studies: History, Culture, Society*, No. 2, 2007, P. 5.

(80) ماريون جونسون، *تجارة ريش النعام في النصف الأول من القرن التاسع عشر*، مجلة البحوث التاريخية، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، طرابلس، س 3، ع 1، 1981، ص 34.

(81) Sarah Abrevaya Stein, *Op. Cit*. PP. 11-12.

(82) Ahmed Said Fituri, *Op.Cit*, P. 128.

(83) Jean Louis Miege, *Le Commerce Transsaharien au xixe siècle Essai de quantification*, P. 101.

(84) Ahmed Said Fituri, *Op.Cit*, P. 128; Jean Louis Miege, *La Libye Et Le Commerce Transsaharien Au xixe siècle*, P. 168

(85) Ahmed Said Fituri, *Op.Cit*, P. 127.

مصادر ومراجع البحث

أولاً: الوثائق

- وثائق المركز الوطني للمحفوظات التاريخية (طرابلس)، ملف الوثائق الاقتصادية، وثيقة رقم (52) رسالة موجهة من قائممقام مرزوق إلى باشا طرابلس بتاريخ 1270 هـ/1854م.
- مجموعة وثائق محمد فتية (جالو)، سجل تجاري رقم (1):
- وثيقة توضح تكليف السلطان يوسف لبعض التجار المجاورة لشراء بعض السلع من أسواق بنغازي وطرابلس والقاهرة، بتاريخ 1297 هـ/1880م.
- وثيقة توضح كمية من العاج وريش النعام المجلوب من وادي، بتاريخ 1297 هـ/1880م.
- قائمة ببعض السلع التجارية المجلوبة من بنغازي إلى جالو، بتاريخ 1299 هـ/1882م.

ثانياً: مصادر ومراجع باللغة العربية

- أحمد محمد حسنين، في صحراء ليبيا، الجزء الأول، مطبعة مصر، القاهرة، د.ت.
- أنتوني جوزيف كاكيا، ليبيا في العهد العثماني الثاني 1835-1911، ت: حسن العسلي، مطبعة إحياء التراث، بيروت، 1946.
- سلفاتور بونو، تجارة طرابلس عبر الصحراء في العقد الأول من القرن العشرين، مجلة البحوث التاريخية، مركز جهاد الليبي للدراسات التاريخية، طرابلس، السنة الثالثة، العدد الأول، 1981.
- شارل فيرو، الحوليات الليبية، ت: محمد عبد الكريم الوافي، منشورات جامعة قاريونس، بنغازي، 1994.
- الصادق مؤيد العظم، رحلة في الصحراء الكبرى بأفريقيا، ت: عبد الكريم أبو شويرب، مركز جهاد الليبي للدراسات التاريخية، طرابلس، 1998.
- غوستاف ناختيجال، الصحراء وبلاد السودان - الكتاب الأول: طرابلس وفزان - تيبستي أوتو، ت: عبد القادر مصطفى المحيشي، مركز جهاد الليبي للدراسات التاريخية، طرابلس، 2007.
- غيرهارد رولفس، رحلة من طرابلس إلى الإسكندرية، ت: عماد الدين غانم، مركز جهاد الليبي للدراسات التاريخية، طرابلس، 2002.
- فرانثيسكو روفيري، عرض للوقائع البرقاوية - التاريخ الكرونولوجي لبرقة (1551-1911)، ت: إبراهيم أحمد المهدي، مركز جهاد الليبي للدراسات التاريخية، طرابلس، 2003.
- فرانثيسكو كورو، ليبيا أثناء العهد العثماني الثاني، ت: خليفة محمد التليسي، المنشأة العامة للنشر والتوزيع، طرابلس، 1984.
- ماريون جونسون، تجارة ريش النعام في النصف الأول من القرن التاسع عشر، مجلة البحوث التاريخية، مركز جهاد الليبي للدراسات التاريخية، طرابلس، السنة الثالثة، العدد الأول، 1981.

- محمد الطيب الأشهب، برقة العربية أمس واليوم، مطبعة الهواري، القاهرة، 1947.
- محمد محمود عبيد الله، النشاط التجاري في واحة جالو خلال القرن التاسع عشر، مجلة المختار للعلوم الإنسانية، جامعة عمر المختار، البيضاء، العدد التاسع والعشرون، 2015.
- محمد محمود محمد عبيد الله، واحة أوجلة وتجارة القوافل خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة قاريونس، بنغازي، 2005.
- محمد مصطفى بازامة، واحات الجنوب البرقي بين الأسطورة والتاريخ، دار الحوار، بيروت، 1994.
- محمود ناجي، تاريخ طرابلس الغرب، ت: عبد السلام أدهم - محمد الأسطى، منشورات الجامعة الليبية، بنغازي، 1970.

ثالثاً: مصادر ومراجع باللغتين الإنجليزية والفرنسية

- A. Adu Boahen, **Britain the Sahara and the Western Sudan 1788-1861**, Clarendon press, Oxford, 1964.
- -----, **The Caravan Trade in the Nineteenth Century**, (in): Journal of African History, Cambridge University press, Vol. 3, No. 2, 1962.
- Abdallah Ali Ibrahim, **Government and society in Tripolitania and Cyrenaica (Libya) 1835-1911, The Ottoman impact**, Markaz Al-Jihad, Tripoli, 1989.
- Ahmed Said Fituri, **Tripolitania, Cyrenaica, and Bilad as-Sudan: Trade Relations during the Second Half of the Nineteenth Century**, PH.D. University of Michigan, 1982.
- Dennis D. Cordell, **Eastern Libya, Wadai and the Sanusiya: A Tariqa and a Trade Route**, (in): The Journal of African History, Cambridge University press, Vol. 18, No. 1, 1977.
- Glauco Ciammichella, **Libyens et Francais au Tchad (1897-1914): La Confrerie Senoussie et le Commerce Transsaharien**, Editions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris, 1987.
- H. J. Fisher and V. Rowland, **Firearms in the Central Sudan**, (in): The Journal of African History, Cambridge University press, Vol.12, No. 2, 1971.
- Heinrich Barth, **Travels and Discoveries in North and Central Africa**, 3 Vols, Frank Cass, London, 1965.
- Jean Louis Triaud, **La Legende Noire de la Sanusiyya- une confrerie Musulmane Saharienne Sous le Regard Francais (1840-1930)**, Editions de la Maison des Sciences de l'home, Paris, 1995.
- -----, **Les ((trous de memoire)) dans l'histoire africaine. La Sanusiyya au Tchad: le cas du Ouaddai**, (in): Revue francaise d'histoire d'outre-mer, Vol. 83, N0. 311, 1996.
- Jean Louis Miegé, **La Libye Et Le Commerce Transsaharien Au xixe siècle**, (in): Revue de l'occident Musulman et de la Mediterranee, Vol. 19, No.1, 1975.

-
- , **Le Commerce Transsaharien au xixe siècle Essai de quantification**, (in): Revue de l'occident Musulman et de la Mediterranee, Vol. 32, No. 1, 1981.
 - John Wright, **The Trans-Saharan Slave Trade**, Rutledge Taylor and Francis Group, London and New York, 2007.
 - , **The Wadai- Benghazi Slave Route**, (in): Slavery and Abolition: A Journal of Slave and Post-Slave Studies, Vol. 13, No. 1, 1992.
 - , **Libya, Chad and the central Sahara**, Hurst and Company, London, 1989.
 - Michel F. Le Gall, **Pashas – Bedouins and Notables: Ottoman Administration in Tripoli and Benghazi, 1881-1902**, PH.D. Princeton University, New Jersey, 1986.
 - Sarah Abrevaya Stein, **Mediterranean Jewries and Global commerce in the Modern Period: on the trail of the Jewish Feather Trade**, (in): Jewish Social Studies: History, Culture, Society, No. 2, 2007.