

## دور الطرق الصحراوية الليبية في الاقتصاد الليبي القديم وتوطيد الوحدة الوطنية

أ. ابتسام عبد السلام الديباني

محاضر بقسم التاريخ كلية الآداب جامعة بنغازي

## المخلص:

هدف هذا البحث للتعرف على دور الطرق الصحراوية الليبية في الاقتصاد الليبي القديم وتوطيد الوحدة الوطنية، واستخدمت الباحثة المنهج الوصفي التحليلي لملائمته وهذا البحث وكانت اهم النتائج التي توصلت إليها الورقة البحثية، وفقاً للآتي :

1. ساهم الموقع الجغرافي للصحراء الليبية في اكتساب المنطقة نشاطاً تجارياً داخلياً وخارجياً.
2. ساهمت الطرق في ربط القبائل الليبية ببعض ثقافياً وحضارياً.
3. ساهمت الواحات الليبية في تكوين حلقة وصل بين الشمال والجنوب والشرق والغرب، ومن أهم هذه الواحات واحة جرما وأوجيلا وفيابلو الكفرة) وغيرها.
4. ساهم تداخل البحر والصحراء في خلق نشاط تجاري بين إفريقيا والعالم.

## المقدمة:

بما أن الصحراء الليبية تصل مناطق الساحل وشواطئ البحر المتوسط بمناطق السافانا الإفريقية. فقد اقتضى ذلك عبورها باستخدام القوافل التي كانت تنطلق من الجنوب إلى الشمال والعكس، حيث كان الإنسان قديماً يستطيع الترحال من مكان إلى آخر في المنطقة التي تُعدُّ في العصر الحالي من أكبر الصحاري، وكانت هذه المنطقة قديماً منطقة تسقط عليها الأمطار بغزارة مما هيا للإنسان الانتقال فيها بأبقاره وقطعانه وماشيته من مكان لآخر، وبهذا تعد الصحراء ذات أهمية خاصة بالنسبة للمدن الساحلية من الناحية التجارية، حيث اعتمدت تلك المدن التي أسسها الإغريق وبالتحديد المدن الخمس (برقة) والمدن الثلاثة (الغرب الليبي) التي أسسها الفينيقيون في ثرواتها ورخائها على تجارة العبور.

كما لعبت المناطق الجنوبية الليبية دوراً مهماً في تجارة القوافل، ومن أهم هذه المناطق (الواحات) التي أصبحت حلقة وصل لتسويق التجارة الداخلية والخارجية ونقلها من أسواق إفريقيا مروراً بالمدن الساحلية الداخلية إلى أوروبا. وتهدف هذه الدراسة إلى إبراز الأهمية الاقتصادية في ترابط التراب الليبي والتوسع التجاري مع إفريقيا وأوروبا.

وستتناول في هذه الورقة البحثية أهم المحاور الآتية:

1. الموقع الجغرافي.
2. أهمية الصحراء الليبية في الدور الاقتصادي الداخلي.
3. أهم الطرق الصحراوية التي ربطت الشمال الليبي بالجنوب ومنها إلى الخارج.
4. العلاقات الاقتصادية الليبية الخارجية.

5. دور الطرق الصحراوية في تعزيز الوحدة الوطنية.

### 1. الموقع الجغرافي:

تحتل ليبيا الجزء الأوسط من ساحل البحر المتوسط، أو ما يسمى المتوسط الأفريقي<sup>(1)</sup>، وتشغل مساحة قدرها 1,709,540 كيلومتر مربع في شمال القارة الإفريقية<sup>(2)</sup>، وقسم هيرودوتس ليبيا إلى قسمين شرقي وغربي، حيث يبدأ الشرقي من بلونس حتى بحيرة تريتون<sup>(3)</sup>.

لقد ساهم هذا الموقع الجغرافي الهام في اكتساب نشاط تجاري داخلي وخارجي، كما ساهم سهولة اتصال القبائل الليبية بعضها ببعض في التبادل التجاري والثقافي والحضاري<sup>(4)</sup>.

وتعد مدينة كورينكا الواقعة في الشرق الليبي أفضل المناطق الليبية من حيث المساحة ووفرة المياه، ولوحظ ذلك بسبب وجود العديد من الينابيع الممتدة عبر الجبل الأخضر، التي ساهمت في نمو الزراعة<sup>(5)</sup>.

وتعد مدينة كورينكا المميز جعلها ملتقى الطرق التجارية القادمة من أوروبا والمغرب ومصر ووسط أفريقيا<sup>(6)</sup>، كما تمتعت المدن الثلاث بأسهل وأيسر الطرق التي ربطت ما بين الشمال والجنوب، منها واحات فزان ومناطق خلف الظهير - أي ما وراء الصحراء الكبرى - وذلك بسبب تداخل البحر في الصحراء، وبهذا جعلها<sup>(7)</sup> من أكثر مناطق الشمال الأفريقي الأقرب لدواخل أفريقيا.

وتعد "جرما" ذات أهمية اقتصادية، فقد لعبت دورًا هامًا في تجارة القوافل، ويرجع ذلك لوجود العديد من الواحات بها التي شكّلت حلقة وصل لتسويق منتجات أفريقيا ونقلها إلى أسواق أوروبا<sup>(8)</sup>.

### 2. أهمية الصحراء الليبية في الدور الاقتصادي الداخلي:

حدثنا هيرودوت "أنه يعيش في ليبيا أربع أمم، اثنان منهما أصليان واثنان غير أصليين، فالليبيون في الشمال والأثيوبيون في جنوب ليبيا أصليون، أما الفينيقيون والإغريق فإنهم استقروا فيها فيما بعد<sup>(9)</sup>، وعرف عن الليبيين القدماء أنهم مارسوا التجارة قبل الاستقرار الفينيقي والإغريقي<sup>(10)</sup>، كما لعبت القبائل الليبية دورًا هامًا في التجارة، حيث إن قبيلة النسامونيس قد شاركت الجرمنت في تجارة قوافل الصحراء، ازدادت أهمية سكان كورنيكا بسبب موقع إقليمهم؛ إذ لعبوا دور الوسيط بين بلاد الإغريق ومنطقة شرق المتوسط من جهة ومنطقة الواحات من جهة أخرى<sup>(11)</sup>، كما قامت قبيلة المكاي التي تقيم على ساحل البحر في منطقة المدن الثلاث بالسيطرة على الطرق التجارية القادمة من داخل الصحراء، ويرجع ذلك لأهمية موقعها إذ يذكر: (إن تداخل البحر في الصحراء بمسافة

1 المهدوي محمد المبروك، جغرافية ليبيا البشرية، بنغازي، منشورات جامعة قاريونس، 1990، ص9.

2 - شرف، عبد العزيز طريح، جغرافية ليبيا، الإسكندرية، دار الجامعات المصرية، ط2، 1971، ص9.

3 - نصوص ليبية، ترجمة على فهمي خشيم، طرابلس، دار مكتبة الفكر، 1975، ص61.

4 - انديشة، أحمد حمد، التاريخ السياسي والاقتصادي للمدن الثلاث، مصراتة، دار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان، ط1، 1993، ص118.

5 - باتيس، أوربك، الليبيون الشرقيون، ترجمة محمد أمادي وآخرون، طرابلس، دار الفرجاني، ط1، 2015، ص22.

6 - نفسه.

7 - أيوب، محمد سليمان، "جرما في عصر ازدهارها من عام 100 إلى عام 450" في "مجلة ليبيا في التاريخ"، بنغازي، كلية الآداب، 1968، ص182.

8 - بعيو، مصطفى، دراسات في التاريخ اللوبي، الإسكندرية، مطابع عابدين، 1953، ص168.

9 - نصوص ليبية، مرجع سابق، ص70.

10 - انديشة، مرجع سابق، ص115.

11 - نفسه.

تقدر حوالي ألف وتسعمائة كيلومتر، ما جعلها تقوم بدور الوسيط ما بين الشمال والجنوب ومناطق ما وراء الصحراء<sup>(12)</sup>.

ويخبرنا باشو نقلاً عن هيرودوت عن واحة أوجيلا قائلاً إن موقع واحتي آمن وأوجيلا جعل منها محطتين تجاريتين ملائمتين، فواحة آمن كانت جزءاً لا يتجزأ من الأراضي الليبية إبان الحكم الرومان<sup>(13)</sup>.

ويصف ليو الأفريقي واحة أوجيلا "بأن لها أهمية تجارية لكونها محطة تجارية تقع في الصحراء وهي منطقة مسكونة يكثر فيها النخيل وتنعدم بها زراعة الحبوب، وهي حلقة وصل بين موريتانيا ومصر<sup>(14)</sup>".

أضف إلى ذلك أن الترابط في المساحات بين الواحات مثل "زلة" و"ودان" جعلها تمثل حلقة الوصل بين طرق التجارة مع السودان إلى واحات الجفرة ثم إلى بونجيم<sup>(15)</sup>، مما ساعد الجرمنت السيطرة على الواحات ونقاط الراحة والتي انتعشت التجارة منها في المدن الساحلية<sup>(16)</sup>، ويرجع إلى الجرمنت أنهم أول من عرفوا الطرق الصحراوية<sup>(17)</sup>، وترجع أسباب بسط الجرمنت سيطرتهم على طرق القوافل أنهم أصبحوا أصحاب السيادة بها إلى ما يلي:

- أ. يعتبر الطريق المار بجرما أسهل المسالك لوسط أفريقيا، وذلك لقرب الواحات بعضها ببعض<sup>(18)</sup>.
- ب. موقع جرما وسط واحة خضراء تتصل بمسالك من الأراضي الصخرية التي تربطها بمدن البحر المتوسط من جهة، وبلدان وسط أفريقيا من جهة أخرى<sup>(19)</sup>.
- ج. قوة البنية والصبر والخلفية الثقافية لهذه القبائل العريقة التي كانت لها علاقات متبادلة مع الفراعنة القدماء ومع بلاد امنوبة ومع المستوطنات الإغريقية في كورينكا، ما ساعدهم على تكوين تجارة اقتصادية، وروح تجارية فضلاً عن الإلمام بأحوال المناطق المجاورة لهم التي يتمتع بها الجرمنت، فكل هذا كان من العوامل الفعالة لنجاح رحلاتهم الطويلة عبر الصحراء<sup>(20)</sup>.
- د. قوة الجرمنت إذ كانوا يتميزون بقوة الشخصية، ما دعا الرومان إلى عقد التحالف معهم، لالتقاء شرهم من ناحية، والاستفادة منهم من الناحية التجارية<sup>(21)</sup>.

12 - نفسه.

13 - باشو، جان رمون، رواية رحلة إلى مرمرة وقورينا، واحتي أوجلة ومرارة، ترجمة: مفتاح المسوري، بيروت، دار الجميل، 1998م، ص305.

14 - ليو الأفريقي، نصوص ليبية، (ترجمة: علي فهمي خشيم)، طرابلس، دار الفكر، ط2، ص221.

15 - بعيو، مصطفى، دراسات في التاريخ اللوبي، الإسكندرية، مطابع عابدين، 1953، ص168.

16 - المهدي، مرجع سابق، ص306.

17 - حركات، أيوب، دور الصحراء الليبية في التبادل والتسويق خلال العصر الوسيط، مجلة البحوث التاريخية، العدد الثالث، يناير، طرابلس، مركز جهاد الليبيين، 1981، صص27، 28.

18 - انديشة، مرجع سابق، ص178، البرغوثي، مرجع سابق، ص376، أيوب، مرجع سابق، ص182.

19 - دانليز، تشالز، الجرمنتين سكان جنوب ليبيا القدماء، (ترجمة: أحمد اليازوري)، طرابلس، دار الفرجاني، ط1، 1991، ص40.

20 - انديشة، مرجع سابق، صص179، أيوب، مرجع سابق، ص182.

21 - دانليز، مرجع سابق، ص38.

وقد كانت التجارة في ليبيا تقوم على المقايضة، وتتصف بالبدائية<sup>(22)</sup>، وكان لها أثر على السكان المحليين، فسكان المناطق الساحلية متقدمين قليلاً عن سكان المناطق الداخلية وخاصة عندما بدأوا يتعاملون مع الأجانب<sup>(23)</sup>، وخاصة وجود القوافل من وإلى السودان، أدى إلى النمو السريع والمستمر للمدن التجارية مثل غدامس<sup>(24)</sup>. هـ. أما عن السلع التي قام الليبيون بتجارها فمنها نبات السلفيوم، والقمح، والشعير، وزيت الزيتون، وبيض النعام، والحصير، والسلال العشبية.

ويعتبر النبيذ من أهم السلع التي يقايضونها مع سلع أخرى، وتحدث استرابو عن أهمية النبيذ فيقول: (إن القرطاجيون استخدموا ميناء كراكراكس فكانوا يحملون إليه الخمر ويتسلمون في مقابله السلفيوم<sup>(25)</sup>).

وأما الحديث عن وسائل النقل قديماً فقد اعتمدت على الثيران التي تعتبر أول وسائل النقل، وكذلك الحمير<sup>(26)</sup> ثم الجمال، ويُنسب إلى سكان جبل نفوسة هم أول من قام باستيراد الجمال، كما اشتهرت قبائل لواتة ومزدة بتربية الجمال واستعملتها في نقل القوافل، أما في الصحراء فكان المزانين والهوراريون أول من توغلوا بجمالهم في الصحراء، وكان للجمال ميزتان هما:

1. تحمل العطش.

2. قطع المرود وبحار الرمال، هذا علاوة على قدرتها في حمل البضائع أثقل مما يحمله

الحصان أو الحمار<sup>(27)</sup>.

وتبرز أهمية هذه التجارة للاقتصاد الليبي في العلاقات الودية بين المدن الداخلية والمدن الساحلية ومساعدتهم على الإثراء، ومما زاد في أهمية (جرما) الاقتصادية، وكانت القبائل الليبية تنظر إلى نوميديا كمثال يحتذى به؛ ولكن عندما سقطت نوميديا أصبحت جرما النموذج المثالي الذي يحتذى به<sup>(28)</sup>.

وبالإضافة إلى أن التجارة لعبت أهمية كبيرة في إثراء الاقتصاد الليبي، فإننا لا ننسى أهميتها في توطيد العلاقات بين المدن الداخلية والساحلية.

### 3. أهم الطرق الصحراوية التي ربطت الشمال الليبي بالجنوب ومنها إلى الخارج:

إن المدن الثلاث اعتمدت على تجارة القوافل عبر الصحراء، وكانت جرما تربط مدن الساحل الشمالي بالجنوب، وكذلك الشرق بالغرب، فساهمت هذه الطرق في التواصل السكاني بين هذه المناطق<sup>(29)</sup>.

وقد نتج عن عدم وجود أنهار في ليبيا إلى أهمية وجود طرق داخلية-طرق التجارة الصحراوية-تربط بين مراكز المدن الساحلية ودواخل إفريقيا عبر المراكز التجارية في الواحات الليبية.

22 - أوربك، مرجع سابق، ص111.

23 - البرغوثي، مرجع سابق، ص160، أوربك، مرجع سابق، ص112.

24 - أوربك، مرجع سابق، ص112.

25 - استرابو، نصوص ليبية، وترجمه علي فهمي خشيم، دار الفكر، ط2، ص83.

26 - انديشة، مرجع سابق، ص179.

27 - أيوب، مرجع سابق، ص187.

28 - البرغوثي، مرجع سابق، ص321.

29 - انديشة، مرجع سابق، ص159.

يقول "لاروند": إن "رينيه ريبوفات" قام بدراسة تحت عنوان (الطريق إلى مصر عبر دواخل ليبيا)، تحدث فيها عن وجود طريق من واحة أمون حتى جرما والسودان، إذ تبرز واحة أوجيلا في هذه الطرق، كأنها قطب الرحي لشبكة من الطرق الصحراوية على بعد مسافة تقدر بحوالي سبعمائة وسبعة عشر كيلو متراً من أوجله تقع واحة فيبالو (الكفرة) (30).

ويفترض "رينيه ريبوفات" وجود طريق مباشر بين واحة (فبيانو) وواحة (فايا) و(بحر الغزال) وتشاد ويربطها بالنيل عند منطقة الشلال الثاني بواسطة جبل العوينات (31).

ويعدد "سليبي" المسافة بين الجرمنتش باثنتي عشر يوماً (32) ويقدر "ديودور الصقلي" المسافة بين الجرمنتش والأثيوبيين بحوالي تسعة أو عشر أيام وعلى بعد خمسة عشر يوماً من أمون (33).

ويقول "لاروند": "لقد اتفقت العديد من المصادر وأولها مذكرة (حول وادي) من خلال دراسة قام بها "فرانسو فرنيل" على أن هناك طريقاً يربط واحة (جالو) بواحة (تازربو) بواحات (كيبايو) و(نيكرو) و(أونيجا) (34)، كما كانت واحة (زلة) تمثل حلقة وصل ما بين طرق أويات وكورينكا وعن طريقها يتم تحويل طرق التجارة مع السودان إلى واحات (الجفرة) التي من أهمها واحة (ودان) ثم إلى نقطة بونجيم نحو المحطات التجارية البونيقية (35).

وننتج عن ترابط هذه الواحات بعضها ببعض إلى توطيد العلاقات التجارية بين التراب الليبي في الشمال والجنوب والشرق والغرب، وفيما يلي أهم الطرق التي ربطت الشمال بالجنوب:

#### أ. الطريق الساحلي:

يمتد من الإسكندرية إلى قرطاج (36)، ولهذا الامتداد أهمية اقتصادية كبيرة، ففي المناطق الداخلية للساحل الليبي نجد هذا الطريق يربط لبة بأويات بصبراتة في الغرب، كما يربط كورينكا بتوليماس بتوخيرا ببرنيق في المناطق الشرقية (37)، ويتحدث هيردوتس عن تلك المناطق بأنها عبارة عن سلسلة من الآبار والمسافة بين كل منها حوالي عشرة أيام (38).

#### ب. طريق صبراتة النيجر:

تبدأ من صبراتة ثم تتجه نحو الجنوب الغربي مارة بسهل الجفارة، ثم تتصاعد نحو منحدر الجبل إلى كيدامس (39) وعن طريق جادو تتجه جنوباً إلى النيجر، وخير دليل على ذلك مجموعة من رسوم عربات الجرمنتش، ففي بعض الرسومات تبدأ الطريق من حوالي 1 إلى مائة وستين كيلومتر شرق تمبكتو (40).

30 - لاروند، أندريه، برقة في العصر 215، (ترجمة: عبد الكريم الوافي)، بنغازي، منشورات جامعة قاريونس، 2002م، ص 215.

31 - نفسه، ص 217.

32 - نصوص ليبية، مرجع سابق، ص 102.

33 - نفسه، ص 149.

34 - لاروند، مرجع سابق، ص 217.

35 - نفسه، ص 224.

36 - أيوب، مرجع سابق، ص 183.

37 - ولفورد، تجارة قورينا وطرابلس في شرق حوض البحر المتوسط أو غربه في العصور القديمة، ترجمة: مصطفى الترجمان، مجلة آثار

العرب، العدد الرابع، 1992، ص 30.

38 - نصوص ليبية، مرجع سابق، ص 58.

39 - نصوص ليبية، مرجع سابق، ص 109.

40 - انديشة، مرجع سابق، ص 166.

**ج. طريق أويات جرما ومنها إلى النيجر:**

يبدأ هذا الطريق من أويات ثم يسير على طول سهل الجفارة وجبل نفوسة مروراً بغريان، ومزدة، والمناطق الخاضعة لها ثم تدخل في صحراء النيجر (41)، ونظراً لموقع أويات الهام ما بين لبدة وصبراتة ما جعلها تمثل حلقة وصل بينهما، وبالتالي لعبت دوراً في توثيق الروابط التجارية والاجتماعية بينهما (42).

**د. طريق لبدة - جرمان - تشاد:**

يسير هذا الطريق من لبدة إلى بونجيم إلى سوكنة إلى مرزق ثم يسير جنوباً عبر هون وغدوة، ومن جرمة إلى بحيرة تشاد وعبر المرتفعات الجنوبية (43).

ويشير بليني إلى أن الحملة التي قادها كورنيليوس بالبوس انطلقت من لبدة إلى بلاد الجرمنت (44)، كما يحدّد هيرودوت المسافة التي تربط بين بلاد الجرمنت وأكلة اللوتس بثلاثين يوماً، كان هذا الدرب يسير من جرما إلى تشاد، ومنها نتجه شرقاً إلى البدير، وتراغن، ثم الواوات، فالكفرة، ويتجه جنوباً إلى العوينات وجبل أندي المحيط ببحيرة تشاد (45).

**هـ. طريق يربط جرما بأواسط أفريقيا:**

أهم الدروب التي سارت عليها قوافل الجرمنتس بين بلاد جرما وبلاد السافانا الإفريقية، هو ذلك الطريق الذي كان يمتد من جرما إلى تساو ثم إلى مدينة جرمة ثم يخترق من صحراء مرزق (التي كانت قديماً منطقة جبلية ثم زحفت عليها الرمال إلى جبال تبستي ومنها إلى مرتفعات كوار إلى آجذز إلى ضفاف نهر النيجر، وكان هناك طريق يتّجه من أندي إلى جبال ميدوب (بكردفان) بالسودان (46). كما أن أهم ما تتميز به هذه الطرق الآتي :

- قرب المسافات بين مناطق الساحل وكذلك الواحات، ساهمت وسهّل على القبائل للتواصل والترابط فيما بينهما (47).
- توفر أماكن المياه القريبة من بعضها.
- تداخل البحر في الصحراء ساعد على قصر المسافة بين أواسط أفريقيا والبحر. (48)
- مرور هذه الطرق بالمناطق الصخرية التي ساعدت العربات والخيول والحمير على الحركة والتنقل من مكان إلى آخر، بعكس الرمال التي كانت تغوص فيها أقدام هذه الحيوانات، وعلى الرغم من كثرة التعاريف فإنها كانت أسلم الطرق من حيث السير (49).

**4. العلاقات الاقتصادية الليبية الخارجية:**

نتناول العلاقات الاقتصادية الليبية الخارجية، وفقاً للنقاط التالية:

41 - Good child، (R.G) "The Roman Roads of Libya (T) and their milestones" Libyan in History، Benghazi، 1968، P:159.

42 - الميار، عبد الحفيظ الميار، مرجع سابق، ص188.

43 - Mattingly D، J، "Tripolitania"، B.T.Bastsford Limited، London، 1995، P:156.

44 - نصوص ليبية، مرجع سابق، ص 109، 110.

45 - نفسه، ص59.

46 - انديشة، مرجع سابق، ص169.

47 - باشو، مرجع سابق، ص305.

48 - أيوب، مرجع سابق، ص183.

49 - البرغوثي، مرجع سابق، ص156.

### أ. العلاقات التجارية الليبية المصرية:

ساعدت سهولة المواصلات بين مصر وليبيا على قيام تبادل تجاري بين المنطقتين في العصور القديمة، وخاصة بين كورينكا<sup>(50)</sup> ومصر لقرب المسافة بينهما، وتؤكد الوثائق المصرية أن هناك علاقات تجارية بين البلدين، من خلال ما تحصل عليه الملك مرنبتاح من غنائم من الكؤوس الفضية والفؤوس والمنجنيق<sup>(51)</sup>، ومما يدل أيضًا على وجود علاقات تجارية بين القطرين المؤثرات الدينية لقورينايتة قبيل القرن السادس ق.م ومن أهمها التطور السريع للاله الليبي (زيوس أمون)<sup>(52)</sup>.

كذلك كانت ليبيا غنية بمواردها الزراعية والحيوانية حتى نهاية الألف الثانية ق.م، حيث جلب سامور ألف رأس من الماشية وأكثر من مائتي ألف من الحمير والماعز والغنم<sup>(53)</sup>، كما كانت سلعة زيت الزيتون من السلع الهامة التي تؤكد أهمية المنطقة من الناحية التجارية بين مصر وليبيا، حيث جلب المصريون زيت الزيتون من ليبيا ولأهميته كان يقدم في موائد القرابين، ومن السلع التي تصدر إلى مصر أيضًا الخيول والعطور التي اشتهرت بها كورينا، وكان يجلب من مصر الكتان والزجاج<sup>(54)</sup>.

### ب. العلاقات التجارية الفينيقية:

قام القرطاجيون برحلات تجارية برية عبر الصحراء إلى منطقة نهر النيجر والسنغال، وربما كانت عن طريق لبدة وصبراتة، هما المدينتان الواقعتان في منطقة تكاد تخلو من عوائق التضاريس الوعرة، ومن المحتمل أن القرطاجيين قد احتكروا التجارة الصحراوية مع الجرمنت، كتجارة العاج الذي يعتبر من السلع التي تنقل عبر الصحراء منذ عهد الجرمانيين والفينيقيين<sup>(55)</sup> وعملوا وسطاء لحمل سلع بلدان جنوب الصحراء التي يجلبها الجرمانتيون إلى الإغريق الذين ابتعدوا عن تجارة القوافل التي كان ينعشها جلب سلع كالذهب والفيروز الذي كان موردًا للثروة في المنطقة الصحراوية<sup>(56)</sup>، إلى جانب الفيروز كان هناك الملح الذي كانت تجارته قدر الذهب للجرمنتين وكانت هذه السلعة معدومة في جنوب الصحراء، ومن أجل ذلك طلب ملك جرما (مرسيس) مساعدة جوليوس مايترنس بجعل المقايضة أساس التعامل بين الطرفين<sup>(57)</sup>.

ويؤكد "هيرودوت" في قوله: "إن القرطاجيين كانوا يأتون بسفنهم ويتركون بضاعتهم على الساحل ثم يتراجعون بعد أن يوقدون نارًا يبرز منها دخان، علامة مميزة لقدمهم وعرضهم لبضاعتهم، ثم ينتظرون قدوم الأهالي الذي يضعون قرب تلك البضاعة كمية من الذهب، ويتراجعون بدورهم ليعود القرطاجيون للنظر في كمية الذهب، فإذا كانت متساوية يأخذون الذهب ويعودون إلى سفنهم، وإن لم تكن متساوية لبضاعتهم لا يأخذوه وينتظرون موقف

50 - عبد النبي، صالح ونيس، ليبيا وجذورها الحضارية والثقافية الموعلة في القدم، في (مجلة آثار العرب)، العددان السابع والثامن، 1993-1994، ص32.

51 - الأثرم، رجب عبد الحميد، تاريخ برقة السياسي والاقتصادي، بنغازي، مكتبة قورينا، 1976، ص35.

52 - شامو، فرانسوا، الإغريق في برقة، (ترجمة: عبد الكريم الوافي)، بنغازي، منشورات جامعة قاريونس، 1999، ص298.

53 - عبد النبي، مرجع سابق، ص298.

54 - الأثرم، مرجع سابق، ص35.

55 - مهران، محمد بيوس، المغرب الكبير، الإسكندرية، دار المعرفة الجامعية، 1990، ص234.

56 - دانليز، مرجع سابق، ص83.

57 - الميار، عبد الحفيظ، الحضارة الفينيقية، طرابلس، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، 2001، ص186.

الأهالي من ذلك<sup>(58)</sup>، كما يؤكد "سترابو" على علاقات تجارية بين كورينكا والقرطاجيين، وأنه هناك تبادل سري بين القرطاجيين في النبيذ والسلفيوم<sup>(59)</sup>.

وقد عثرت البعثة الفرنسية التي تقوم بتنقيبات في منطقة ميناء أبولونيا على سفينتين تحت عمق البحر فيها أوان فخارية، وعملة فينيقية من قرطاجة، مما يعزّز على أن هناك تبادل تجاري بين الطرفين إن لم تكن هاتان السفينتان قد أسرتا في حرب بين المنطقتين<sup>(60)</sup>، ولا يستبعد أن تكون تجارة قوريني وقرطاجة مكملتها لبعض لأن كلا منها تمثل مخرجًا لدواخل أفريقيا<sup>(61)</sup>.

### ج. العلاقات التجارية الليبية الرومانية:

من العوامل التي ساهمت في النشاط التجاري بين روما والمدن الثلاث قرب هذه المدن من أوروبا، وكذلك وجود السوق الرومانية، وأيضًا استقرار رجال الأعمال الرومان في لبدّة التي يبدو من خلالها بداية انطلاق العلاقات التجارية بين المدن الثلاث والرومان<sup>(62)</sup> وازداد هذا النشاط خاصة بعد عقد لبدّة معاهدة مع الرومان، ما شجع رجال الأعمال من الرومان لاستغلال هذه المعاهدة في الاستفادة التجارية<sup>(63)</sup>، وفي عهد يوليوس قيصر أهدت أويا كمية من الزيت إلى الإمبراطور سبتيموس سيفيروس شكرًا له على منحه الحقوق الإيطالية، واعتمدت لبدّة وصبرانة وأويا على تجارة زيت الزيتون الذي سبب في ثراء تلك المنطقة<sup>(64)</sup>.

يقول "عبد الحفيظ الميار" في كتابه الحضارة الفينيقية: "إن الحظر الذي فرضته قرطاج على الإقليم لن يؤثر على قيام علاقتها الخارجية، حيث تشير الأدلة إلى أن من خلال القرن الثاني ق.م وقبل سقوط قرطاجة كانت هناك علاقات تجارية ما بين صقلية وكورينكا<sup>(65)</sup>".

ومن أهم السلع التي تاجر بها الليبيون مع الرومان السلفيوم، فقد تحصل الرومان على كميات كبيرة من هذا النبات أثناء الحرب الأهلية، حيث يذكر أن قيصرهم الذي وصف بالعنف في سياسته قد تحصل على الذهب والفضة و1500 رطل من عصير السلفيوم، كما يعتبر القمح عنصرًا مهمًا في ثراء المدن الساحلية الليبية، فهو سلعة مهمة تم تصديره إلى بلاد الرومان عن طريق الموانئ الليبية<sup>(66)</sup>، حيث قام "بومبيوس" وهو أحد الشخصيات ذات النفوذ في أوروبا في القرن الأول ق.م بتقديم القمح الآتي من كورينكا لتموين جيشه أثناء الحروب التي يتزعمها<sup>(67)</sup>.

وفي عهد الإمبراطورية الرومانية كان قمح كورينكا يصل إلى عدة موانئ إيطالية، خاصة المناطق الجنوبية منها ومن موانئ بوازي وكابوا؛ كما وصل أيضًا إلى الشواطئ الشمالية الشرقية لشبه الجزيرة الإيطالية في ميناء أكوكلا، وبذكر فسباري أنه كانت عملية الاستيراد ما بين كورينكا تقدر بحوالي 6000 بالا من القمح و300 مبيزورا من الزيت<sup>(68)</sup>.

58 - نصوص ليبية، مرجع سابق، ص 69.

59 - نفسه، ص 95.

60 - ونيس، مرجع سابق، ص 33.

61 - الأثرم، مرجع سابق، ص 69.

62 - انديشة، مرجع سابق، ص 157.

63 - نفسه، ص 158.

64 - ب.ه، تاريخ ولايات شمال أفريقيا الرومانية، (ترجمة: عبد الحفيظ الميار)، طرابلس، الفاتح، ط 1، 1994، ص ص 92-93.

65 - الميار، عبد الحفيظ الميار، مرجع سابق، ص 191.

66 - الميار، عبد الكريم فضيل، قوريني في العصر الروماني، طرابلس، الشركة العامة للنشر والتوزيع، 1973، ص 89.

67 - نفسه.

68 - فسباري، اليونورا، اقتصاد برقة، محاضرة تم إلّاؤها في مركز الفكر الجماهيري، بنغازي، 11 يونيو، 2004.

وهناك سلع أخرى اتخذت طريقها إلى إيطاليا عبر الصحراء، ويبدو من العثور على الأواني الزجاجية والكؤوس والأقداح الرومانية في بلاد الجرمنتس والمدن الثلاث أن الزجاج كان يتمتع بأهمية كبيرة بالنسبة للسلع المستوردة من روما<sup>(69)</sup>؛ إلا أن المدن الثلاث لم تكن المنطقة الوحيدة بشمال أفريقيا التي اشتغلت بتجارة الطرق الطويلة عبر الصحراء<sup>(70)</sup>.

#### د. العلاقات التجارية الليبية الأفريقية:

وكما سبق الذكر: كان لتجارة القوافل أهمية أساسية في دعم الدن الساحلية، حيث كان يصل إلى كورينكا من تجارة القوافل عن طريق واحة أوجيلا منتجات جنوب الصحراء مثل الذهب وريش النعام وتجارة الدقيق، كما وفرت القوافل من أمونيوم (سيوه) الملح، ويشير "هيرودوت" إلى وجود الحيوانات البرية المجلوبة من بلدان جنوب الصحراء مثل الذئب وبقر الوحش والأسود والثعالب والضباع والنمور، التي بدورها كانت تشكل عنصراً أساسياً في التجارة، كما يؤكد "بلينيوس" عن كثرة الحيوانات المجلوبة من بلدان جنوب الصحراء في بلاد الجرمنت<sup>(71)</sup>.

وقد انتعشت المدن الثلاث بسبب سيطرة الجرمنت على الواحات التي سهلت التجارة في المدن الثلاث كسهولتها في فزان<sup>(72)</sup>.

#### 5. دور الطرق الصحراوية في تعزيز الوحدة الوطنية:

تعتبر طرق القوافل الصحراوية مفتاح الترابط والتواصل بين القبائل الليبية شمالاً وجنوباً، فهي تمثل حلقة الوصل في التواصل وتعزيز الروابط بين القبائل الليبية التي ارتبطت فيما بينها بروابط تجارية وثقافية ودينية، ويقول باشو يحدثنا هيرودوت عن واحة أمون وأوجيلا كانتا تمثلان محطتان تجاريتان ملائمتين، فواحة أمون كانت جزء لا يتجزأ من الأراضي الليبية وكانت لا تزال تابعة لليبيا خلال حكم الإمبراطور حستيا<sup>(73)</sup>.

وقد اتسم المجتمع الليبي بأنه مجتمع قبلي، حيث تناثرت القبائل الليبية في جميع التراب الليبي، فسكان السواحل كانت حياتهم مستقرة بسبب سقوط الأمطار لأداء أعمالهم الزراعية، وينتقلون في الصيف للرعي، وخير مثال على ذلك قبيلة الناسامونيوس الذين كانوا يقيمون حول خليج سرت لجني التمور، وكذلك كانت قبيلة المكاي ينتقلون بمواشيهم على الشريط الساحلي في الشتاء، فإذا حل الصيف وقلت المياه بالقرب من الشاطئ ابتعدوا عنه إلى الداخل<sup>(74)</sup>.

وعن "لا روند" يقول أكثر الكتاب الكلاسيكيين بأن قبيلة المارمايدي كانوا يرابطون عبر كل الجزء الشرقي من الصحراء الليبية بين مصر ومرابض قبيلة النسامونيس الليبية، إذ لا بد وأنه كانت توجد علاقات بين هاتين القبيلتين القديمتين أثناء ما يسمى بالحروب المرامية خلال حكم الإمبراطور الروماني أغسطس<sup>(75)</sup>.

<sup>69</sup> - Tag rat, cH., "A glass Fish beaker from Fezzan", Libyan studies, Vol, 13-1983, P.84.

<sup>70</sup> - ولفورد، مرجع سابق، ص 24.

<sup>71</sup> - نصوص ليبية، مرجع سابق، ص 73.

<sup>72</sup> - الميار، الحضارة الفينيقية، ص 362.

<sup>73</sup> - باشو، مرجع سابق، ص 305.

<sup>74</sup> - الأثرم، مرجع سابق، ص 78.

<sup>75</sup> - لاروند، مرجع سابق، ص 220.

وقد مرت ليبيا قديماً إلى بحقب استعمارية متنوعة ففي الشرق سيطر الإغريق على إقليم برقة وكورينكا أي المدن الخمس، وفي الغرب سيطر الفينيقيون على إقليم المدن الثلاث، ورغم هذا التقسيم إلا أن الروابط وتعزيز الوحدة الوطنية كان سائداً في تلك الفترة، فالحروب التي كانت بين النسامونيس والإغريق والرومان بسبب إجبار السلطات الرومانية لهذه القبيلة على الإقامة في مناطق محدودة، أدت إلى حرمان قبيلة النسامونيس من حرية التنقل بين السواحل من أجل الرعي والزراعة، فنشبت الحرب، ولم تقف عند تشكيل خطر على طرق التجارة مع الدواخل، بل امتدت إلى البحر، فتعرض أفراد قبيلة النسامونيس للسفن الإغريقية والرومانية، وقد فسرت هذه الظاهرة عند بعض المؤرخين بأنها قرصنة ولكنها في الواقع كانت مقاومة ضد الوجود الاستعماري<sup>(76)</sup>.

بعد سقوط قرطاج أصبحت روما سيدة غرب البحر المتوسط، حيث استولى الرومان على ممتلكات الإغريق في برقة، على ممتلكات الفينيقيين في المدن الثلاث، أما مناطق الدواخل فقد ظل بعيداً عن السيطرة حتى عام 19 ق.م كانت سياسة الرومان تهدف إلى التحكم في الطرق التجارية المتجهة جنوباً، والسيطرة على شؤون القبائل<sup>(77)</sup>.

قام الرومان بتحذير الجرمنت بأن الوصول إلى معاقلم في قلب الصحراء ليس مستحيلاً، كانت نتائج هذا التحذير عكسية إذ لم يمض أربع سنوات<sup>(78)</sup> على حملة بالبوس حتى تحالف الجرمنت مع المارمريدياي وقاموا بغزو قوريني<sup>(79)</sup>.

عندما تولى قيصر الحكم اخترق طابور روماني حدود مملكة جرما، مستولياً على غدامس المقابلة لصيراته، ثم اخترق الصحراء إلى أدرى بوادي الشاطئ، واستمرت هذه الحرب بين الطرفين حتى ظهور قواد جرما فجأة على أبواب أويا لمساعدة هذه المدينة، وهذا أكبر الدلائل على أن وحدة الشعب الليبي كانت من أقدم العصور<sup>(80)</sup>.

### الخاتمة:

وبعد، فهذه الورقة البحثية الموسومة بـ (دور الطرق الصحراوية الليبية في الاقتصاد الليبي القديم وتوطيد الوحدة الوطنية)؛ قد ناقشت موضوعاً مهماً يوضح بجلاء أهمية الطرق الصحراوية، التي قد يغفل عن أهميتها الكثيرون.

فالصحراء الليبية التي تمتد من البحر الأبيض المتوسط شمالاً إلى تشاد جنوباً بمسافة 1,709,540 كم<sup>2</sup> قد لعبت دوراً مهماً في ربط الشمال بالجنوب والشرق بالغرب، وقد توزعت عليها بمسافات متقاربة، تقريباً الواحات التي كانت مراكزاً تجارية ونقاط تواصل مجتمعي، وذلك عبر شبكة من طرق القوافل التي حملت البضائع، كما نقلت الثقافات والموروثات الدينية.

وفيما يلي أبرز النتائج التي توصلت إليها الورقة البحثية، وفقاً للآتي:

5. ساهم الموقع الجغرافي للصحراء الليبية في اكتساب المنطقة نشاطاً تجارياً داخلياً وخارجياً.
6. ساهمت الطرق في ربط القبائل الليبية ببعض ثقافياً وحضارياً.

76 - شلوف، عبد السلام محمد، قبيلة النامونيس، (في مجلة قاريونس العالمية)، بنغازي، منشورات قاريونس، السنة الرابعة، العددان 1، 2، 1991، ص ص 160، 161.

77 - أيوب، مرجع سابق، ص 178.

78 - انديشة، مرجع سابق، ص 98.

79 - نفسه.

80 - أيوب، مرجع سابق، ص 178.

7. ساهمت الواحات الليبية في تكوين حلقة وصل بين الشمال والجنوب والشرق والغرب، ومن أهم هذه الواحات واحة جرما وأوجيلا وفيابلو الكفرة) وغيرها.
8. ساهم تداخل البحر والصحراء في خلق نشاط تجاري بين إفريقيا والعالم.
9. كانت التجارة في ليبيا تقوم على المقايضة، وأهم السلع المصدرة عندهم الزيتون والقمح والسلفيوم والشعير وبيض النعام والسلال العشبية.
10. تتضح أهم الطرق التجارية في التالي:
  - أ. الطريق الساحلي يربط بين الإسكندرية وقرطاج.
  - ب. طريق صبراتة والنيجر مدورًا بسهل جفارة.
  - ج. طريق لبدة جرمان وتشاد.
  - د. طريق جرما ووسط أفريقيا.
11. كما أن أهم ما تمتاز به هذه الطرق:
  - أ. قرب المسافة ووفرة المياه وتداخل البحر والصحراء بالمناطق الصخرية، التي ساعدت على سهولة التنقل كل ذلك دعا إلى نشوء علاقات تجارية بين الليبيين والبلدان المجاورة مثل مصر وقرطاج، والرومان، وإفريقيا.
  - ب. وأكدت هذه الورقة البحثية الدور المهم بتعزيز الوحدة الوطنية لدى الليبيين، وهذه أهم الإستنتاجات التي توصلنا إليها في هذا البحث.

### المراجع:

1. الأثرم، رجب عبد الحميد، تاريخ برقة السياسي والاقتصادي، بنغازي، مكتبة قورينا، 1976.
2. استرابو، نصوص ليبية، وترجمه علي فهمي خشيم، دار الفكر، ط1، 1975، م2.
3. انديشة، أحمد حمد، التاريخ السياسي والاقتصادي للمدن الثلاث، مصراتة، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان، ط1، 1993.
4. أيوب، محمد سليمان، "جرما في عصر ازدهارها من عام 100 إلى عام 450" في "مجلد ليبيا في التاريخ"، بنغازي، كلية الآداب، 1968.
5. بعيو، مصطفى، دراسات في التاريخ اللوبي، الإسكندرية، مطابع عابدين، 1953.
6. ب.ه، تاريخ ولايات شمال أفريقيا الرومانية، (ترجمة: عبد الحفيظ الميار)، طرابلس، الفاتح، ط1، 1994.
7. باتيس، أوربك، الليبيون الشرقيون، ترجمة محمد أمادي وآخرون، طرابلس، دار الفرجاني، ط1، 2015.
8. دانليز، تشالز، الجرمنتين سكان جنوب ليبيا القدماء، (ترجمة: أحمد اليازوري)، طرابلس، دار الفرجاني، ط1، 1991.
9. شامو، فرانسوا، الإغريق في برقة، (ترجمة: عبد الكريم الوافي)، بنغازي، منشورات جامعة مهران، محمد بيوس، المغرب الكبير، الإسكندرية، دار المعرفة الجامعية، 1990.
10. شرف، عبد العزيز طريح، جغرافية ليبيا، الإسكندرية، دار الجامعات المصرية، ط2، 1971.
11. شلوف، عبد السلام محمد، قبيلة النامونيس، (في مجلة قاريونس العالمية)، بنغازي، منشورات قاريونس، السنة الرابعة، العددان 1، 2، 1991.
12. عبد النبي، صالح ونيس، ليبيا وجذورها الحضارية والثقافية الموعلة في القدم، (في مجلة آثار العرب)، العددان السابع والثامن، 1993-1994.

13. لاروند، أندريه، برقة في العصر الهلينيستي، (ترجمة: عبد الكريم الوافي)، ط1، بنغازي، منشورات جامعة قاريونس، 2002.
14. ليو الأفريقي، نصوص ليبية، (ترجمة: علي فهمي خشيم)، طرابلس، دار الفكر، ط2، 1975.
15. مسباري، اليونورا، اقتصاد برقة، محاضرة تم إلقاؤها في مركز الفكر الجماهيري، بنغازي- ليبيا في 11 يونيو، 2004.
16. المهدي، محمد المبروك، جغرافية ليبيا البشرية، بنغازي، منشورات جامعة قاريونس، 1990.
17. الميار، عبد الحفيظ، الحضارة الفينيقية، طرابلس، مركز جهاد الليبي للدراسات التاريخية، 2001.
18. الميار، عبد الكريم فضيل، قوريني في العصر الروماني، طرابلس، الشركة العامة للنشر والتوزيع، 1973.
19. نصوص ليبية، ترجمة على فهمي خشيم، طرابلس، دار مكتبة الفكر، 1975.
20. هيرودوت، نصوص ليبية، ترجمة علي فهمي خشيم، طرابلس، منشورات مكتبة دار الفكر، ط2، 1975.
21. ولفورد، تجارة قورينا وطرابلس في شرق حوض البحر المتوسط أو غربه في العصور القديمة، ترجمة مصطفى الترجمان، مجلة آثار العرب، العدد الرابع، 1992.
22. Good child, (R.G) " The Roman Roads of Libya (T) and their milestones" Libyan in History, Benghazi, 1968.
23. Mattinglm D, J, "Tripolitania", B.T.Bastsford Limited, London, 1995.
24. Tagrat, cH., "Aglass Fishbeaker from Fazzan", Libyan studies, Vol, 13-1983.