



## Arab Coffee Trade from the 16th to the 19th Century AD

Dr. Saeed Ali Abdullah Al-Shahrani\*

[saeedsh@ub.edu.sa](mailto:saeedsh@ub.edu.sa)

### Abstract:

The study aims to highlight the importance of Arab coffee trade from the 16th to the 19th century AD. It is divided into an introduction and four sections covering the role of Yemenis in coffee trade during the 16th and 18th centuries AD, the routes of this trade, the prominent Egyptian, Levantine, and Moroccan merchant families who contributed to this trade, and finally, the role of Europeans in shifting the center of coffee production from Yemen to European colonies in the New World. The analytical and investigative approach was followed for fulfilling the study purposes. The study key findings showed that the emergence of coffee trade was associated with Sufis in Yemen and spread to Egypt through scholars studying at Al-Azhar. It was also revealed that Coffee was linked to the ancient trade route known as the Incense Route. The Ottoman administration, in collaboration with Yemeni rulers and certain Egyptian, Levantine, and Moroccan families, played a significant role in this trade until the 16th century when Europeans recognized its importance and shifted the center of coffee production from Yemen to European colonies in the New World.

**Keywords:** Coffee trade, Coffee production, Trade routes, Yemen.

\*Assistant Professor of Modern History - College of Arts and Sciences - Bisha University - Kingdom of Saudi Arabia.

**Cite this article as:** Al-Shahrani, . Saeed Ali Abdullah, Arab Coffee Trade from the 16th to the 19th Century AD, *Journal of Arts*, 12(1), 2024: 109 -126.

© This material is published under the license of Attribution 4.0 International (CC BY 4.0), which allows the user to copy and redistribute the material in any medium or format. It also allows adapting, transforming or adding to the material for any purpose, even commercially, as long as such modifications are highlighted and the material is credited to its author.



## تجارة البن العربي من القرن السادس عشر إلى القرن التاسع عشر الميلادي

د. سعيد بن علي عبدالله الشهراني \*

[Saeedsh@ub.edu.sa](mailto:Saeedsh@ub.edu.sa)

ملخص:

يهدف البحث إلى إبراز أهمية تجارة البن العربي من القرن السادس عشر إلى القرن التاسع عشر الميلادي. وتم تقسيمه إلى مقدمة وأربعة مباحث هي: دور اليمانيين في تجارة البن خلال القرنين السادس عشر والثامن عشر الميلاديين، ومسارات طرق تلك التجارة، وأبرز أسر التجار القاهريين والشوام والمغاربة الذين أسهموا في تلك التجارة، وأخيرًا دور الأوربيين في انتقال مركز الثقل في إنتاج البن من اليمن إلى المستعمرات الأوروبية في العالم الجديد. واستخدم البحث المنهج الاستقصائي التحليلي في دراسة المصادر التي تتناول موضوع البحث بهدف رصد تطور تلك التجارة خلال مدة الدراسة، والعوامل التي أثرت فيها، والنتائج المترتبة عليها. وقد توصل البحث إلى أن ظهور تجارة البن ارتبط بالمتصوفين في اليمن، وانتقل إلى مصر مع الطلاب الذين كانوا يدرسون في الأزهر. وقد ارتبط البن بالطريق التجاري القديم المعروف بطريق البخور. ولعبت الإدارة العثمانية بمشاركة حكام اليمن وبعض الأسر القاهرية والشامية والمغربية الدور الأبرز في تلك التجارة حتى القرن السادس عشر عندما أدرك الأوربيون أهميتها، وانتقل مركز الثقل في إنتاج البن من اليمن إلى المستعمرات الأوروبية في العالم الجديد.

الكلمات المفتاحية: تجارة البن، إنتاج البن، طرق التجارة، اليمن.

\* أستاذ التاريخ الحديث المساعد - كلية الآداب والفنون - جامعة بيشة - المملكة العربية السعودية.

للاقتباس: الشهراني، سعيد بن علي عبدالله، تجارة البن العربي من القرن السادس عشر إلى القرن التاسع عشر الميلادي، مجلة الآداب، 72 (1)، 2024: 109-126.

© نُشر هذا البحث وفقًا لشروط الرخصة Attribution 4.0 International (CC BY 4.0)، التي تسمح بنسخ البحث وتوزيعه ونقله بأي شكل من الأشكال، كما تسمح بتكبير البحث أو تحويله أو إضافته إليه لأي غرض كان، بما في ذلك الأغراض التجارية، شريطة نسبة العمل إلى صاحبه مع بيان أي تعديلات أجريت عليه.



المقدمة:

يتناول البحث تطور تجارة البن العربي خلال الفترة من القرن السادس عشر إلى القرن التاسع عشر. وقد تناولت الموضوع عدة دراسات سابقة لعل أبرزها:

1 - Tuchscherer, M., Coffee in the Red Sea Area from the Sixteenth to the Nineteenth Century, Leila Fawaz and C. A. Bayly Modernity and Culture from the Mediterranean to the Indian Ocean, Columbia University Press 2002.

ويتناول الكتاب ظهور البن في نهاية القرن الخامس عشر، وتطور إنتاجه في اليمن خلال النصف الثاني من القرن السادس عشر وظهور شبكة الطرق التي ربطت موانئ اليمن بجدة والقاهرة وتطور تلك التجارة خلال القرن السابع عشر، وتلقي تلك الدراسة الضوء على تقلص دور اليمن في تجارة البن العالمي منذ القرن الثامن عشر.

2 - Keiko, O., Coffee as a Global Beverage before 1700, Institute of Comparative Economic Studies, Journal of International Economic Studies, 32 (2018).

بحث منشور في مجلة الدراسات الاقتصادية الدولية عام (2018 م) يتناول تجارة البن العالمية قبل القرن الثامن عشر.

3 - Greeney, A., Yemen's Traditional and Resilient Coffee Sector: Production Totals Steady from 1690 to Present, Master of Harvard University (2022).

أطروحة ماجستير مقدمة إلى جامعة هارفارد في عام (2022م)، تتناول معدلات إنتاج البن اليمني منذ عام 1690 وحتى نهاية القرن العشرين.

يركز هذا المقال على دراسة تجارة البن باعتباره ثالث أهم سلعة تجارية دولية في العالم خلال فترة الدراسة، منذ بداية ظهوره في الحبشة وتحوله إلى اليمن، ودور الصوفية في استخدام القهوة كمشروب منبه يساعد على العبادة، وانتقال عادة شرب القهوة إلى مصر عن طريق الطلاب اليمنيين الذين يدرسون في الأزهر، ويناقش إشكالية موقف الدولة العثمانية ورجال الدين الإسلامي من شرب القهوة من الناحية الدينية والاقتصادية.

ويركز البحث على دور العثمانيين في انتشار تجارة البن في المناطق الخاضعة لسيطرتهم، ويتتبع أهم مراكز تلك التجارة في اليمن والجزيرة العربية ومصر، ومشاركة حكام اليمن ورجال الإدارة



العثمانية في تجارة البن وأبرز التجار الذين شاركوا فيها من المشرقيين والمغاربة، وكيف تحولت تجارة البن من تجارة محدودة إلى تجارة عالمية خلال القرن السادس عشر عندما أدرك الأوروبيون أهميتها والعوامل التي ساعدت على انتقال مركز الثقل في إنتاج البن من اليمن إلى المستعمرات الأوروبية في العالم الجديد وتضاؤل دور اليمن في تجارة البن العالمية منذ القرن الثامن عشر.

### دور اليمنيين في تجارة البن خلال القرنين السادس عشر والثامن عشر

يرى الكُتَّاب أن موطن البن هو الحبشة ومنه انتقل إلى اليمن مباشرة ف" الحبشة هي الموطن الأصلي لشجرة البن ونشأت في مدينة تدعى كافا" kaffa ، "فمن المؤكد أن أصل شجرة البن هو كافا café إحدى المحافظات في الحبشة" (مقشر، 2016، ص 245).

وخلال القرن الخامس عشر للميلاد انتقلت زراعة البن من إثيوبيا إلى اليمن (عياشي، 2006: 238/1؛ John 1987, p. 65-66)، حيث نمت على سفوح الجبال. وسرعان ما انتشرت عادة شرب القهوة في جميع أنحاء شبه الجزيرة العربية في العقد الأخير من القرن الخامس عشر، ووصلت إلى مكة ومدن أخرى، وفي العقد الأول من القرن السادس عشر، شقت طريقها إلى القاهرة (al-Jazīrī 1973, p. 45).

تشير المصادر إلى أن تجارة البن بدأت على نطاق ضيق بين الحبشة واليمن في منتصف القرن الخامس عشر حيث كان يتم نقل البن من المزارع الإثيوبية إلى اليمن عبر البحر الأحمر، وكانت الجماعات الدينية الصوفية أول من قاموا بشرب القهوة في أواخر القرن الخامس عشر، كنوع من المنبهات التي تساعدهم على التعبد في طقوسهم الدينية الليلية للتقرب إلى الله، وكان هدف الصوفية هو العبادة لأطول فترة ممكنة (Smith, 2001, P.45).

وعلى الرغم من أن الموطن الأصلي للبن هو الحبشة، فإن شرب القهوة لم يظهر بشكل ملحوظ إلا عندما استخدمه المتصوفون المسلمون اليمنيون، ولم يشربه الأحباش المسيحيون أو يستخدموه بكميات كبيرة حتى القرن العشرين (Hattox, 1996, p. 24; Anthony, 2021, p.86).

انتشرت عادة شرب القهوة إلى السلطنة الرسولية في اليمن، التي كانت لها علاقات تجارية وحضارية قوية مع الممالك الإسلامية في الحبشة. وبالإضافة إلى شرب القهوة، تناول بعض الناس فاكهة القهوة كنوع من الطعام في بعض الأماكن.

فقد أفاد كاتب جلبي (1609-1657) أن بعض المشايخ المسلمين الذين كانوا يسكنون في جبال اليمن مع دراويشهم الصوفيين يسحقون ويأكلون توت (ثمار) القهوة الذي كانوا يطلقون عليه اسم "قلب وابون: وهو طعام جاف بارد يناسب حياة الزهد، ومسكن للشهوة" (Ota Keiko, 2018, p.



ويروي الجزيري حادثة وقعت في مكة عام 1511م، حيث كان الناس يجتمعون في المسجد الحرام بعد صلاة الجمعة يجلسون في دائرة ويتشاركون في شرب القهوة في وعاء كبير، وأدى ذلك إلى جدل بين علماء الإسلام حول شرعية شرب القهوة (Anthony2021, pp. 84-85).

وكان الطلاب اليمينيون الذين يدرسون في الأزهر هم أول من أدخل عادة شرب القهوة إلى القاهرة. وبعدها بدأ عامة الناس بخلاف المتصوفين وطلاب الأزهر يشربون القهوة، وتم افتتاح أول مقهى في القاهرة، ثم انتشرت عادة شرب القهوة في دمشق وحلب وإسطنبول، حيث تم افتتاح أول مقهى في إسطنبول في منتصف القرن السادس عشر، أي بعد نحو أربعين عامًا فقط من الجدل الذي دار حول صحة شرب القهوة في مكة.

وقبل نهاية القرن السادس عشر، كان يوجد نحو (500) مقهى، كانت بمثابة أماكن اجتماعات عامة. وما لبثت القهوة أن وصلت إلى أوروبا، لكنها كانت في البداية مشروبًا للطبقات العليا والمتوسطة بسبب سعرها المرتفع وندرتها. وهناك رواية تقول أن البابا كليمنت الثامن (1592-1605) عندما شرب القهوة لأول مرة، اندهش من مذاقها، و"عمدها" ليجعلها "مشروب المسيحيين" على الرغم من المعارضين الذين زعموا أن شرب القهوة هو "شراب الشيطان"، وسرعان ما انتشرت عادة شرب القهوة بين الطبقات الوسطى، وافتتحت المقاهي في العديد من المدن الأوروبية (Ota Keiko, 2018, pp. 49 – 50).

من الجدير بالذكر أن انتشار مشروب القهوة في المنطقة العربية سبق انتشاره في أوروبا، بسبب قربها من مصادر زراعة البن، وكانت أسعاره في متناول عامة الناس مقارنة بالأسعار المرتفعة للبن في أوروبا نتيجة ارتفاع تكاليف النقل. كما أن المشروبات الكحولية كانت محرمة شرعًا في العالم الإسلامي، وكانت القهوة مشروبًا منها بديلا عن المشروبات الكحولية.

كما لعب العثمانيين دورًا مهمًا في انتشار القهوة (Ota Keiko, 2018, p. 50)، يقول ميشيل توتشر إن "الغزو العثماني لدولة المماليك في مصر عام (1516-1517م) أتاح الفرصة لانتشار القهوة في المناطق الشاسعة الخاضعة للحكم العثماني" (Michel, 2003, p 53)، وبخاصة عن طريق الحجاج القادمين إلى مكة، حيث انتقلت القهوة من مكة إلى جاوة والهند وبلاد فارس وتركيا والمغرب وغرب أفريقيا. كان رجال الإدارة وقادة الحاميات العسكرية العثمانية يفضلون المقاهي، حيث وصل أولها إلى إسطنبول في خمسينيات القرن السادس عشر بعد نجاح سابق في القاهرة ودمشق وحتى مكة.



وعادة ما يرجع تاريخ أول مقهى أوروبي إلى أربعينيات القرن السابع عشر في أكسفورد أو إلى عام 1660 في مرسيلىا، متجاهلاً تماماً منات المقاهي التي أنشئت في إسطنبول. وكانت المكانة والعادات العثمانية لها دور في انتشار مشروب القهوة في المملكة العثمانية، وبخاصة نتيجة السلام العثماني الذي جعل الطرق والممرات البحرية لصادرات البن آمنة" (Tuchscherer, 2001, p. 51-52; Steven Topik, 2003, p.7-8).

كما كان نمو تجارة البن متزامناً تاريخياً مع جهود العثمانيين لبطس سيادتهم على اليمن، وقد عزز سيطرة العثمانيين على مصر (1517 م) من سيطرتهم على البحر الأحمر والحجاز، ومن مصر امتد العثمانيون إلى اليمن مصدر تجارة البن (Winter, 1992, p17).

ويذكر هاتوكس، أن أول ذكر للقهوة في العصر العثماني كان خلال موسم الحج عام (1544م)، عندما حضر السلطان العثماني سليمان القانوني (1520-1566م) استهلاكها وبيعها، بيد أن هذا الحظر، كما يخبرنا الجزيري، لم يتعد اليوم الواحد، وسرعان ما عادت الأمور إلى طبيعتها" (Hattox, 1996, p 38).

وفي ستينيات القرن السادس عشر حاول الباب العالي حظر تجارة البن، مرة أخرى؛ مما أدى إلى اعتراض حاكم مصر الذي ذكر أن كلا من مرؤوسيه أمير جدة وشريف مكة يبيعون البن للحجاج مباشرة بالمخالفة للقانون (Peacock, 2017, P.314).

والحقيقة أن العديد من المراسيم الصادرة من السلاطين العثمانيين في إسطنبول بخصوص تجارة البن لم تكن تنفذ على أرض الواقع مما كان يستدعي إعادة إصدارها عدة مرات. ففي جدة كانت مصالح المسؤولين العثمانيين المحليين تتطابق مع مصالح الشريف وليس مع مصالح الباب العالي مما كان يجعلهم ينفذون ما تمليه عليه مصالحهم الشخصية بغض النظر عن سياسة الدولة (Peacock, 2017, p. 321).

وكانت اليمن، أثناء الحكم العثماني (1538-1636م)، واحدة من أكثر المناطق النائية والمعزولة جغرافياً في الإمبراطورية. خلال هذه الفترة، ربطت الدولة العثمانية بين ولايتي مصر واليمن برباط قوي إداريا وعسكريا واقتصاديا. تم إرسال العديد من ولاة مصر إلى اليمن لتأكيد السلطة العثمانية وإدارة الولاية، وبالمثل، عند نجاح أحد الولاة في اليمن كان يتم إرساله لحكم ولاية مصر. كما لعبت الحاميات العسكرية العثمانية في مصر دوراً فعالاً في تهدئة واستقرار اليمن وتعزيز العلاقات بين الولايتين مما أدى إلى بروز دور الأسر الإنكشارية في تجارة البن في البحر الأحمر. وبسبب



تلك الروابط كان العديد من رجال الإدارة والحكام العسكريين المشاركين في إدارة ولاية اليمن من نفس الأسر التي أصبحت تشارك بشكل كبير في تجارة البن في ولاية اليمن (Hathaway, 2003, p161-171). وقد سجل بعض الرحالة الأوروبيين مشاهداتهم اليومية لمزارع البن على سفوح مدرجات الجبال اليمنية وسجلوا وصفا دقيقا لمظاهر الحياة اليومية في اليمن عام (1712م)، خلال فترة حكم الإمام المهدي محمد (1686-1718م) والاضطرابات السياسية التي نشأت في المناطق الداخلية باليمن ثم انتقلت إلى المناطق الساحلية والصراع الذي اشتعل من عام 1727 إلى 1728 على الإمامة بين المنصور حسين (1727-1748م) و الناصر محمد بن إسحاق (ت 1754) الذي اعتبره الكثيرون الأحق بمنصب الإمامة، وعلى الرغم من أن هذين الخصمين كانا متمركزين في المرتفعات اليمنية، فإنهما أرسلتا جيوشهما للسيطرة على الموانئ الغنية بتجارة البن، التي كانت من الركائز الإستراتيجية في صراعهما للسيطرة على السلطة، كما حدث في حصار ميناء المخا عام (1728م) من أجل السيطرة على تجارة البن المربحة (Niebuhr, 1994, p 291).

وفي منتصف القرن السابع عشر، قام القاسميون بإنشاء سوق مركزي للبن في مدينة بيت الفقيه في السهل الساحلي (تهامة). وبعد حصاد حبوب البن في جبال اليمن، يتم نقله إلى بيت الفقيه. وقد ذكر الرحالة الأوروبي كارستن نيبور الذي كان مع أول رحلة أوربية علمية استكشافية للجزيرة العربية سنة 1762م، وزار مدينة بيت الفقيه في القرن السابع عشر الميلادي، أنها أهم وأكبر سوق لتجارة وتسويق البن في العالم في ذلك الوقت. وكان يتردد على هذا السوق التجار من جدة ووكلاؤهم المحليون، والتجار من البصرة، ومسقط وإيران ومصر وسوريا والحبشة والهند وأوروبا لشراء البن. ويرجع ذلك إلى موقعها القريب من موانئ المخا والحديدة وأيضا لقربها من المناطق المهمة المشهورة بزراعة البن مثل جبال ريمة وجبل برع . وكانت في موقع مناسب للتجارة، إذ كانت تبعد مسافة نصف يوم من مناطق زراعة البن، ومسافة بضعة أيام من المدن الساحلية التهامية مثل اللحية. وكان يتم بيع محاصيل البن في تلك المدينة، وبعد ذلك يقوم التجار بنقلها إلى ميناء المخا لتصديرها إلى الخارج (Niebuhr, 1994, p 272-273).

كما تشير وثائق الأرشيف الوطني الهولندي خلال تلك الفترة، إلى أن حكام اليمن، الإمام المهدي محمد، والمتوكل القاسم والمنصور الحسين، كانوا يشاركون في تجارة البن عبر المحيط الهندي، وكان إمام اليمن يمتلك سفينتين ترسان في ميناء المخا، وتسافران سنويًا إلى ميناء سورات الجوجاراتي.



وكان الهولنديون والإنجليز، على وجه الخصوص، يلجؤون إلى الإمام مباشرة لتسوية النزاعات التجارية. وكان الإمام يعين كبار الموظفين، ولا سيما محافظي الموانئ وبيت الفقيه الذين كانوا مسئولين عن جمع الضرائب والرسوم الجمركية من مناطقهم، وإرسالها مباشرة إلى مقر الإمام، كما كانوا مسئولين عن حفظ الأمن الداخلي وإصدار أوامر للقوات المتمركزة في مدنهم، والحفاظ على تحصينات المدينة.

كما شارك العديد من الموظفين ذوي الرتب الأدنى في إدارة هذه التجارة وتنظيم الصيادين وأصحاب القوارب وغيرهم من المشتغلين بالبحر. وكان رئيس الصيارفة في المخا يتولى مسؤولية تحصيل الرسوم والضرائب من التجار في ختام كل موسم تجاري.

وقد شغل هذا المنصب في أوائل القرن الثامن عشر اثنان من كبار التجار، هما: حسن السوسوه ومحمد ياسين، الذي كان في الأصل من البصرة لكنه توفي في المخا. وكان للإمام وكيل تجاري في الميناء يتولى العملية التجارية نيابة عنه، بجانب المشاركة في مشاريعه التجارية الخاصة. ومن أشهر الشخصيات التي شغلت هذا المنصب خلال ثلاثينيات القرن الثامن عشر، قاسم الجرابي، الذي كان وكيلًا وتاجرًا لفترة طويلة في المخا، وكان يتاجر مع الأوروبيين في المدينة (Nancy Um, op. cit., pp. 6-8).

### طرق البن التجارية :

كانت تجارة البن العالمي قبل القرن الثامن عشر تسير عبر طريقين، الأول هو الطريق الداخلي من اليمن إلى مكة والمدينة ودمشق وحلب وإسطنبول، وهو نفس مسار طريق تجارة البخور والتوابل في العصور القديمة، ويتميز هذا الطريق بقلّة المخاطر التي تتعرض لها القوافل التجارية وبخاصة الظروف المناخية السيئة، والطريق الثاني الرئيسي هو الطريق البحري عبر الموانئ في سواحل شبه الجزيرة العربية الغربية وبخاصة ميناء المخا واللحبة والحديدة وجدة (Ota Keiko, 2018, p. 48).

ومع تزايد الطلب واتساع السوق في جميع أنحاء أوروبا الغربية، أصبحت طرق التجارة في البحر الأحمر بين مصر واليمن هي المنطقة الرئيسية في تجارة البن لأكثر من قرن وشكلت مركز الثقل السياسي والاقتصادي لهاتين المنطقتين (Anthony 2021, p. 87).

وقد شاركت بعض أسر الإنكشارية وضباط الحامية العثمانية الموجودة في مصر في تجارة البن في جميع موانئ البحر الأحمر، وكانوا يمتلكون السفن التجارية، وقد استغلت تلك الأسر نفوذها ودورها في تأمين موسم الحج السنوي إلى مكة لممارسة نشاطها التجاري في البحر الأحمر (Hathaway, 2003, P. 169). وتؤكد هاثاواي أن الواجبات المرتبطة بالحج السنوي إلى مكة زادت من





سيطرة الإنكشارية على نقل البن، حيث كانت السفن تتوقف عادة في ميناء جدة، ويتم بيع البن للحجاج. ومن المفترض أن يتم إعادة تحميل السفن القادمة من مصر بحبوب البن إلى المدن المقدسة في جدة بالبن. وفي بداية القرن الثامن عشر كان يوجد ثلاثة ضباط من القوات الإنكشارية الموجودة في مصر يتولون عملية تأمين قوافل الحجاج من مصر إلى مكة، واحتكر ضباط أسرة كازداجلي تلك المهام، مما أدى إلى تربحهم من الحج وتجارة البن في نفس الوقت (Anthony, 2021, pp. 89-90).

بيد أن تجارة البن لم تكن حكرًا على الأسر الإنكشارية في القاهرة، فإلى جانب هؤلاء الضباط كان هناك أيضًا تجار مديون، فقد جذب البن التجار المصريين مثل التاجر إسماعيل أبو طاقية (ت 1624) إلى اليمن لشراء حبوب البن، مما أدى إلى انتعاش الاقتصاد المصري خلال النصف الأخير من القرن السادس عشر حتى النصف الأول من القرن السابع عشر، بعد التراجع الاقتصادي الخطير الذي شهدته مصر في أواخر العصر المملوكي.

وقد استخدم هؤلاء التجار مثل أبو طاقية شبكة الطرق التي أنشأها التجار المكارمة (Shlomo Walter, 1937, p. 67–82, 1966, p. 351–60)، ونقلوا عن طريقها العديد من السلع التي ساعدت على ذلك الانتعاش وكان من أهمها البن.

بعد أن غزت القهوة مصر عبر الحجاز، انتشرت بسرعة إلى سوريا وإسطنبول ومن هناك إلى إيطاليا وبقية أوروبا.

يذكر حاجي علي، تابع النهروالي، أن رجلاً من هاروت في شرق الأناضول، يسميه تاجرًا يمنيًا يعيش في مصر عام 1623، بينما يذكر مصطفى بن عبد الله كاتب جلبي القسطنطيني المشهور باسم حاجي علي خليفة أو الحاج خليفة بعد حوالي 50 عامًا، أن تاجرًا من سمنهود في دلتا النيل بمصر كانوا يتاجرون بشكل مباشر مع اليمن والهند؛ وبحلول هذا الوقت، كانت الأناضول ومصر واليمن مرتبطة بشبكة طرق دولية للبن.

وبحلول أواخر القرن السابع عشر كانت المقاهي منتشرة في كل مكان في الريف المصري، ففي سبعينيات القرن السابع عشر أنشأ أحد كبار الخصيان العثمانيين محلاً للقهوة في مدينة منية زفتي في دلتا النيل. وقد ترتب على ازدهار تجارة البن اليمني تعويض العثمانيين عن الخسائر الاقتصادية المترتبة على الغزوات البرتغالية وسيطرتهم على تجارة التوابل الهندية بعد حركة الكشوف الجغرافية واكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح (Hattox, 1985, pp. 11, 72).



وبحلول القرن الثامن عشر، كانت تجارة البن قد انتشرت على نطاق واسع مما جعل اليمن ولاية من أهم ولايات الإمبراطورية العثمانية (Hathaway, 2003, pp. 163-164).

كذلك شارك الشوام والمغاربة في هذه التجارة، وكان الشوام في القاهرة كثيرين، وكان العديد منهم يشتغلون بتجارة البحر الأحمر، ولعبوا دوراً أساسياً في نقل البن والسلع الأخرى من جميع أنحاء البحر الأحمر ومصر والشام، في حين أن المغاربة كانوا يجوبون جميع الأنحاء داخل الإمبراطورية العثمانية وخارجها (Raymond, 1998, P.24).

ومن أبرز عائلات المغاربة التي اشتغلت بتجارة البن في القاهرة، عائلة البناني التي لم يقتصر نشاطها التجاري على القاهرة وإنما امتد إلى جدة ومكة. فقد استقر بعض أفراد تلك العائلة في جدة والمدينة المنورة بالقرب من موانئ البحر الأحمر. وساعدت فروع عائلة البناني في تسهيل تجارة البن في البحر الأحمر مع فرع العائلة في القاهرة، مما جعل جميع التجار المشاركين في تلك التجارة من تلك العائلة الممتدة هم الأكثر ثراءً وبروزاً، وكان من بينهم شاه بندر التجار (شيخ تجار البحر الأحمر) في مصر من عام 1695 إلى عام 1697. وظل أفراد العائلة من أبرز التجار خلال الفترة المتبقية من القرن الثامن عشر وحتى منتصف القرن التاسع عشر (Abdul Mu'ti, 2005, P 132- 137).

وقد تمتع تجار عائلة البنانيان بمكانة بارزة في الحياة المالية في المخا ويتضح ذلك خلال عيد النوروز؛ حيث كانت المعاملات خلال العام الجديد تنص على "عدم بيع أي تاجر في المخا أي سلعة نقدًا باستثناء البن. وبالنسبة لجميع السلع الأخرى كان يتم تأجيل السداد ويتم حسابه وفقاً للتقويم البناني. وكان الجميع في المخا يستخدمون عملة حسابية وهمية، تسمى عادةً دولار المخا، وأحياناً دولار البناني على نحو يظهر هيمنة التجار البنانيان على المعاملات المالية في المخا، وقد ابتكر البنانيون عملة معدنية في المخا كانت أقل بنسبة 21 بالمائة من الدولار الإسباني (2022, p181, Bhardwa).

#### مسارات طرق تجارة البن:

في الواقع، إن تجارة البن بلغت ذروتها في اليمن خلال أواخر القرن السابع عشر، وحققت بعض الأسر الإنكشارية منها ثروات طائلة بعد خروج العثمانيين من اليمن (Hathaway, 2003, p. 168) ولعبت تلك الأسر إلى جانب التجار الشوام والمغاربة وغيرهم من تجار القاهرة الدور الرئيسي في نقل البن من اليمن إلى القاهرة عبر البحر الأحمر. وقد قامت عائلات التجار المغاربة في القاهرة بنقل البن خارج الإمبراطورية العثمانية عبر الساحل الشمالي لأفريقيا، بينما ساعد التجار الشوام في نقل البن



شمالاً إلى بلاد الشام وإلى آسيا الصغرى. ومع تحول البن إلى سلعة تجارية بجانب التوابل قامت السفن العثمانية والأوروبية بنقل البن عبر البحر الأبيض المتوسط إلى قلب الأراضي العثمانية في آسيا الصغرى والبلقان، وإسطنبول، وإلى موانئ أوروبا الغربية (Quickel, 2021, P.92).

وقد ساعد على نمو تجارة البن وجود شبكة طرق التجارة العالمية القديمة التي كانت تنقل التوابل من الشرق إلى الغرب عبر المحيط الهندي، مما ساعد على سرعة تحول البن إلى سلعة استعمارية في الأسواق العالمية خلال القرن الثامن عشر (5, 2, p. 2004, Topik).

وبحلول نهاية القرن الثامن عشر كان البن يُنقل من اليمن عبر البحر الأحمر إلى ميناء السويس، ومنها يُنقل براً إلى القاهرة، ويتم حمله في قوارب بنهر النيل إلى رشيد والإسكندرية. وكان معظم البن الذي يُصدر من ميناء الإسكندرية يُنقل على متن السفن الأوروبية.

كما لعبت رشيد دوراً بارزاً في تلك التجارة بسبب صعوبة وصول القوارب من القاهرة إلى الإسكندرية بعد انسداد القناة التي تربط الإسكندرية بنهر النيل نتيجة تراكم الطمي بها، وعدم صلاحيتها للشحن النهري. و عوضاً عن هذا الطريق تم نقل البن إلى رشيد، ومن هناك إلى الإسكندرية.

كان بعض البن الذي يصل إلى مصر يُصدر مباشرة من رشيد ودمياط، مما أكسب هاتين المدينتين أهمية تجارية كبيرة، لكن مدينة رشيد كانت ذات أهمية قصوى في ربط البضائع القادمة عبر النهر من القاهرة بالإسكندرية (Reimer, 1994, PP.107-146, Quickel, 2021, PP.92,93).

ويبدو أن معظم البن المستورد من اليمن كان يأتي من مدينة رشيد، وكان لتجار سالونيك (Ginio, 2006, PP.93-108) وكلاء في ذلك الميناء المصري. ويشير أندريه ريموند إلى عائلة الشرايبي من تجار البن في القاهرة في القرن الثامن عشر على أنهم "من كبار التجار" (Nancy Um, 2017, P.8,9).

يذكر المؤرخ توششيرر أنه: [في أواخر القرن السابع عشر وأوائل القرن الثامن عشر، كان وكلاء تجار القاهرة يشترون سنوياً في المتوسط حوالي (30) ألف حمولة من البن، أي ما يعادل حوالي (4500) طن. وكان هذا يمثل أكثر من نصف إجمالي صادرات اليمن في ذلك الوقت. وعلى هذا النحو يمكن أن نستنتج - أن إنتاج البن كان أكبر من (4500) طن وأقل من (9000) طن؛ وكانت حمولة البن (150) كجم (4500 طن/30000 حمولة).

وقد ناقشت Anda Greeney بشكل عقلاني راقٍ وعلمي آراء Tuchscherer وتوصلت في رسالتها للماجستير بجامعة هارفارد الواردة في الهامش 35 إلى أن Tuchscherer أخطأ في تقدير كمية



الصادرات اليمنية في مجال البن بـ 9000 طن، وأكدت أن النتيجة الصحيحة هي (18000) طن. P, (Greeney, 202235).

وعلى الرغم من أن هذه التجارة كانت تخضع للضرائب من قبل الإدارة الاستعمارية، فإنها كانت لا تزال في مرحلة ما قبل الرأسمالية ولم تكن تجارة البن سلعة رأسمالية تجارية بالمعنى الحقيقي للكلمة (Van Zanden, 1993, p 1-18).

فحتى لو أرادوا السيطرة على السوق الصغيرة - كان إنتاج البن في اليمن خلال القرن الثامن عشر يتراوح ما بين (12.000) إلى (15.000) طن سنويًا - وكان التجار تحت رحمة مزارعي البن الذين كانوا يعرضون كميات صغيرة إلى السوق حسب السعر أو حسب حاجتهم إلى المال.

وتشير المصادر إلى أن إجمالي الصادرات السنوية في حوالي عام (1778م) كان على الأرجح (11700-11100) طن سنويًا (Tuchscherer, 2003, p.55). وفي عام 1777 تحديداً، تم شحن ما يزيد عن (10500-7000) طن من البن من الحديدية إلى جدة، وتم شحن 86% منها (ستة أسابيع أو 6000-9000 طن) من جدة إلى السويس. ومن المفترض أن التجار العثمانيين في السويس كانوا يتاجرون بالبن في جميع أرجاء الإمبراطورية العثمانية (Greeney, 2022, p. 47).

كما تعطي بيانات استيراد البن من اليمن إلى القاهرة خلال الفترة من (1660م) إلى (1798م) رؤية واضحة لإجمالي إنتاج اليمن على مدار قرن من الزمان، حيث كانت الإمبراطورية العثمانية والتجار القاهريون هم المشترين الرئيسيين للبن خلال تلك الفترة. ويدل مجموع تلك الواردات على أن تجار القاهرة استوردوا ما يقرب من نصف هذا الإنتاج وبلغ متوسطه حوالي (3700) طن سنويًا (Raymond, 1998, p.130)، وفي الواقع بلغت تجارة البن في البحر الأحمر ذروتها بعد عدة عقود من نهاية الحكم العثماني في أواخر القرن السابع عشر، وتحققت ثروات بعض أغني الأوسر الإنكشارية بعد مغادرة العثمانيين لليمن (Quickel, 2021, p.90).

في عام 1806، كانت المخا لا تزال تصدر (13.000) حمولة من البن (حوالي 1800 طن)، وكان إجمالي ما وصل إلى جدة يتراوح بين (3000) و (4000) طن من البن سنويًا، وبحلول عام (1857م) تجاوزت صادرات البن (1000) طن، وفي عام (1875-1876م) "استقبلت عدن (6,738) حمولة من الإبل، أي ما يعادل (1,268) طنًا". ووفقًا لهذا الحساب، تبلغ حمولة الجمل (188) كجم. وهذا تقدير منخفض بعض الشيء فعادةً ما تتراوح حمولة الجمل ما بين (200-300) كجم (Tuchscherer, 2003, p. 54, Greeney, 2022, p. 64).



كانت السفن الهندية المتجهة إلى المخا تحمل الملابس والقرنفل والفلفل والهيل والصولجان والكركم والقرفة والزنجبيل المجفف وجوزة الطيب والقصدير والنحاس والحديد والرصاص والسكر والأرز والزيت، وتعود تلك السفن إلى الهند مُحملة بالسبائك والمسكوكات والمنتجات الطبية كالصبار، والعطريات المحلية، والمواد الصبغية خاصة الصبغة الصفراء. وكان البن من أهم السلع التي تم شحنها بكميات كبيرة من المخا إلى الهند، ومن الأمثلة على ذلك أن تاجرا هنديا يُدعى مالك غفور كان يشحن السفن في المخا بأطنان من البن ويقوم بنقلها إلى الهند (Bhardwa,2022, p. 182).

### دور الأوربيين في تجارة البن:

اكتشفت أوروبا مزايا مشروب القهوة عن طريق التجار الذين تناولوها عند مرورهم بميناء المخا في اليمن، ولذلك تم بيعها في المتاجر الأوروبية منذ نهاية القرن السادس عشر. وجاء السير هنري ميدلتون مندوب شركة الهند الشرقية إلى المخا في عام 1600 م لإجراء الترتيبات التجارية لشراء البن، وكان التاجر الهولندي بيتر فان دي بروك أول من افتتح تجارة البن الأوروبية عندما سافر إلى المخا عام 1616م.

وبحلول منتصف القرن السابع عشر بدأت تجارة منتظمة مع عدة موانئ أوروبية، مما ترتب عليه تزايد أعداد أشجار البن المزروعة في اليمن لتلبية الطلب المتزايد على شرائه. وأصبحت تجارة البن هي المصدر الأول للحصول على النقد الأجنبي في اليمن، ومحط أغلب اتصالاته بالعالم خارج شبه الجزيرة العربية (Kennedy, 1987, p. 67).

وفي أواخر القرن السابع عشر، كانت تجارة البن هي المحرك الأول للمصالح الإنجليزية والهولندية في التجارة مع اليمن. وتبعهم الفرنسيون والنمساويون، الذين وصلوا إلى اليمن بين عامي (1709م) و(1719م) على التوالي. ولم يكن بيت الفقيه سوق البن الوحيد في اليمن، لكنه كان بالتأكيد الأكبر والأكثر عالمية، حيث يستأجر جميع تجار الدول الأوروبية أنفة الذكر منازل هناك طوال فترة موسم شراء البن. ولهذا السبب، وصف كريستوف جلامان، مؤرخ شركة الهند الشرقية الهولندية، بيت الفقيه بأنه "مركز تجاري ذو طابع عالمي"، شجع التجار من الشمال والجنوب على شحن البن عبر طرق التجارة في البحر الأحمر والبحر المتوسط، والمحيط الهندي (Nancy Um,2017,P.5) وكان السكان المحليون في اليمن أكثر اعتيادًا على التعامل مع التجار الأوربيين، وهذا يشهد على وجود التجار الأوربيين في المناطق الداخلية من اليمن لشراء البن. لكن عادة ما كانت عمليات بيع حبوب البن المزروعة هناك تتم عن طريق الوسطاء من التجار العرب، أو الهنود، الذين يشترون البن من بيت الفقيه، ويقومون بنقله برا، وبحرا (Ota Keiko, 2018, p. 47).



وفرضت الدولة العثمانية رسوما جمركية على البن اليمني في موانئ البحر الأحمر والبحر المتوسط، وقد لعبت بعض العائلات العسكرية التركية دورا مزدوجا في الحياة السياسية والتجارية، حيث استفاد أفراد تلك الأسر من وضعها في الدولة وتوليمهم مناصب سياسية وإدارية في القاهرة وموانئ اليمن، ولذا اشتغلوا بالتجارة في البحر الأحمر.

وقد حققت تلك الأسر ثروات كبيرة من خلال تولي التزام جباية الضرائب في الموانئ التي شاركت في تجارة البن. وكان كبار ضباط الإنكشارية العثمانية في مصر يحتكرون التزام جباية تلك الضرائب، وجمع الرسوم الجمركية المفروضة على تجارة البن في موانئ البحر الأحمر وموانئ النيل وموانئ الإسكندرية ورشيد ودمياط على البحر الأبيض المتوسط (Hathaway, 2003, p. 169).

ومن الجدير بالذكر أنه قبل أن تتولى تلك الأسر التزام تحصيل الرسوم الجمركية، كان اليهود والأقباط في كثير من الأحيان يعملون كملتزمين لجباية الضرائب. لقد اختلف مقدار سيطرة غير المسلمين على هذه المراكز الجمركية على طول نهر النيل أو على البحر الأبيض المتوسط أو البحر الأحمر بمرور الوقت، وكان يخضع لمراسيم كل من الحاكم العثماني والسلطان (Quickel, 2021, p. 89).

وفي عام (1719م) فرض الإمام المتوكل قاسم (1718-1727م) حظراً على بيع البن في بيت الفقيه إلى الأوربيين بتحريض من العثمانيين. بيد أن هذا الحظر لم يكن له أي أثر ملموس ولم يطبق إلا لفترة قصيرة من الزمن، لكنه يشير إلى أن الأوربيين كانوا منافسين لتجار البن العرب والمسلمين الذين يشحنون البن إلى القاهرة وجميع أنحاء الإمبراطورية العثمانية. (Nancy Um, 2017, pp. 5-6) يروي أندريه ريموند أنه "في عام 1720، عندما وقعت بعض المشاكل التي عرقلت عملية شحن البن، أعرب القنصل الفرنسي في مصر عن أسفه لوفاة جيديك محمد، ضابط الإنكشارية المشرف على الجمارك باعتباره الشخص الوحيد الذي كان يضمن لهم الحماية". و"أن جيديك محمد "سمح للتجار الفرنسيين بتصدير البن من مصر دون دفع ضرائب باهظة، وذلك بلا شك مقابل خدمات متبادلة" (Quickel, 2021, p. 89).

وقد أدت المضايقات التي تعرض لها التجار الفرنسيون في عام 1737، إلى قيام فرنسا بإرسال ثلاث سفن حربية إلى اليمن بدعوى أن حاكم المخا، فقيه أحمد خازندار، قد انتهك الاتفاق التجاري معهم وقاموا بإطلاق النيران على الميناء، مما أدى إلى تدمير المسجد الكبير في المدينة، والاستيلاء على الحصن الجنوبي نظير سداد ديونهم المستحقة، وقد ظل سكان المخا يتذكرون هذا الهجوم لعقود



قادمة، وكثيرًا ما استشهد به المسافرون اللاحقون إلى المخا. على الرغم من أنه حادث فردي (Nancy Um, 2017, p. 6).

ونتيجة تلك المضايقات قام التجار الهولنديون والفرنسيون بتخفيض مشترياتهم من البن المنتج في اليمن، لكن شركة الهند الشرقية البريطانية ظلت العميل الأوروبي الرئيسي طوال القرن الثامن عشر للبن العربي. وبعد أن خفض البريطانيون مشترياتهم حوالي عام 1800 م، ظهرت السفن الأمريكية في موانئ اليمن لشراء البن. وفي بداية القرن التاسع عشر حظر محمد علي والي مصر، استيراد بن الهند الغربية من أجل حماية منتجات البن اليمني، فضلاً عن الأرباح الكبيرة التي كان يحققها من وراء احتكار تجارة البن اليمني، وبخاصة أن التجار الأوروبيين كانوا يفضلون جودة ومذاق البن اليمني (Tuchscherer, 2003, p. 56).

وقد ذكر جون لويس بوركهارت، الذي زار جدة عام (1814م): "أن تجارة جدة تنقسم إلى فرعين رئيسيين - تجارة البن، والتجارة الهندية؛ وكلاهما متصل بمصر. وتصل السفن المحملة بالبن من اليمن على مدار السنة دون التقيد بموسم معين. أثناء الرحلة، يبحرون باستمرار بالقرب من الساحل، وبالتالي يمكنهم الاستفادة من نسائم الأرض خلال الموسم الذي تسود فيه الرياح الشمالية، مما يجعل الرحلة صعبة في منتصف القناة. وهم يبيعون بضائعهم بالدولار، وهي العملة الوحيدة التي يأخذها تجار اليمن في مقابل البن.

إن تجارة البن معرضة لتقلبات كبيرة، ويمكن اعتبارها نوعًا من أنواع البورصة، حيث لا يشارك فيها إلا أصحاب رؤوس الأموال الكبيرة، الذين يمكنهم تحمل خسائر فادحة أحيانًا. سعر البن في جدة، والذي يتم تحديده بناء على التوجيهات والنصائح الواردة من القاهرة، يختلف تقريبًا مع وصول كل سفينة من السويس. وبالتالي فإن السعر في المكان الأخير يعتمد على الطلب على البن في تركيا، وبالتالي فهو متقلب وغير مستقر. عندما وصلت إلى جدة، كان سعر حبات البن خمسة وثلاثين دولارًا لوزن المائة. بعد ثلاثة أسابيع من انخفاضها إلى أربعة وعشرين دولارًا، نتيجة للسلام بين إنجلترا وأمريكا، وتوقع استيراد القسطنطينية البن من الهند الغربية مرة أخرى بكميات كبيرة.

ومن خطورة هذه التجارة أن بعض التجار لم يمارسوها إلا بصفة وكلاء؛ والبعض الآخر يرسلون البن على حسابهم الخاص إلى القاهرة، حيث يسيطر تجار الحجاز المقيمون هناك على الجزء الأكبر من تلك التجارة. خلال السنوات الست الماضية، عانت تجارة البن بين الجزيرة العربية والبحر المتوسط بشكل كبير بسبب اعتماد موانئ تركيا بالكامل على البن المستورد من جزر غرب



الهند وبيعه في مناطق تركيا الأوروبية وآسيا الصغرى وسوريا بدلاً من البن القادم من المخا (Tuchscherer, 2003, p. 53).

وفي أعقاب توقيع معاهدة لندن عام (1840م) سقط نظام الاحتكار الذي فرضه محمد علي ولم يتمكن من توفير الحماية للبن اليمني وهو ما يفسر ما يذكره المؤرخ توششيرر: [أنه بعد عام (1840م)، فجأة تسارع معدل التغلغل الأوروبي في البحر الأحمر، ونمت تجارة البن بشكل ملحوظ] (Tuchscherer, 2003, p. 55).

وعلى هذا النحو سيطر العرب على تجارة البن في أول قرنين من ظهوره كسلعة تجارية، بيد أنه في خلال تلك الفترة لم يكن البن سلعة رأسمالية تجارية، وكان سوقه صغيراً، ولم تستمر سيطرة البن العربي على تلك السوق طويلاً وبحلول عام 1840، لم يتجاوز نسبة استهلاك البن اليمني في السوق العالمية ما بين (2 إلى 3%) (Steven Topik, 2003, p.28-29).

#### النتائج:

لقد توصل البحث إلى ما يلي:

- أولاً - أن ظهور تجارة البن ارتبط بالمتصوفين في اليمن وانتقل إلى مصر مع الطلاب الذين كانوا يدرسون في الأزهر.
- ثانياً - هناك ارتباط وثيق بين طريق تجارة البن والطريق التجاري القديم المعروف بطريق البخور.
- ثالثاً - لعبت الإدارة العثمانية بمشاركة حكام اليمن وبعض كبار التجار في القاهرة والشوام والمغاربة الدور الأبرز في تلك التجارة حتى القرن السادس عشر.
- رابعاً: انتقال مركز الثقل في إنتاج البن من يد المسلمين إلى الأوربيين الذين توسعوا في زراعته في مستعمراتهم بالعالم الجديد، وقد تزامن مع ذلك التغير تحول البن من سلعة تجارية محدودة إلى تجارة عالمية تدر عائداً ضخمة كبيرة.

#### المراجع:

- مقشر، عبد الودود قاسم. (2016). نشأة القهوة العربية وانتشار زراعة البن في اليمن ما بين القرنين الرابع عشر والسابع عشر الميلادي، مجلة أبحاث، (6)، 245-290.
- عياشي، عبد الله بن محمد. (2006). الرحلة العياشية، (سعيد الفاضلي، وسليمان القرشي، تحقيق، ط.1)، دار السويدي للنشر والتوزيع.





#### References

- Abdul Mu'ṭi, Husam Muhammad. (2005). *The Fez Merchants in Eighteenth-Century Cairo,* in *Society and Economy in Egypt and the Eastern Mediterranean, 1600–1900: Essays in Honor of André Raymond,* (ed. Nelly Hanna & Raouf Abbas), The American University in Cairo Press.
- al-Jazīrī, 'Abd al-Qādir b. Muḥammad. (1973). *Umdat al-Ṣafwa fī Ḥill al-Qahwa.* ed. Silvestre de Sacy, Chrestomathie arabe, 2nd ed.
- 'Ayyāshī, 'Abd Allāh ibn Muḥammad. (2006). *al-Riḥlah al' yāshyḥ,* (Sa'īd al-Faḍīlī, wa-Sulaymān al-Qurashī, taḥqīq 1<sup>st</sup> ed.), Dār al-Suwaydī lil-Nashr wa-al-Tawzī', (in Arabic).
- Bhardwa, S. (2022). *Indian Merchants in the Red Sea Port Mocha During Pre-Colonial Times,* J Ph.D., University of Delhi, J. Appl. Soc.
- Bhardwa, S. (2022). *Indian Merchants in the Red Sea Port Mocha During Pre-Colonial Times,* J Ph.D. Research Scholar Department of African Studies, University of Delhi, 9, *J. Appl. Soc. Sci.*
- Clarence-Smith, W. G. (2001). *SOAS paper on the spread of coffee and chapter in Le Caaféavant'l'ere des plantations colonials: espaces, réseaux, sociétés,* Michel Tuchscherer, ed, (XVè - VIIIè siècles) Cairo IFAO.
- Clarence-Smith, W. G. (2001). *SOAS paper on the spread of coffee and chapter in Le Caaféavant'l'ere des plantations colonials: espaces, réseaux, sociétés,* Michel Tuchscherer, ed.,, *XVè (VIIIè siècles) Cairo IFAO.*
- Genio, Eyal. (2006). *When Coffee Brought about Wealth and Prestige: The Impact of Egyptian Trade on Salonica, 1, Oriente Moderno, Nuova,* (1.25/86).
- Greeney, A. (2022). *Yemen's Traditional and Resilient Coffee Sector: Production Totals Steady from 1690 to Present,* Master of Harvard University .
- Hathaway, J. (2003). *A Tale of Two Factions: Myth, Memory, and Identity in Ottoman Egypt and Yemen* Albany, State University of New York Press.
- Hattox, Ralph S. (1996). *Coffee and Coffeehouses: The Origins of a Social Beverage in the Medieval Near East.* Seattle: Washington.
- Keiko, O. (2018). *Coffee as a Global Beverage before 1700,* Institute of Comparative Economic Studies, 32, *Journal of International Economic Studies.*
- Kennedy, J. G. (1987). *The Flower of Paradise, The Institutionalized Use of the Drug Qat in North Yemen* Depts, U.S.A.
- Mqshr, 'Abd al-Wadūd Qāsim. (2016). *Nash'at al-qahwah al-'Arabīyah wa-intishār Zirā'at ibn fī al-Yaman mā bayna al-qarnayn al-rābi' 'ashar wa-al-sābi' 'ashar al-Milādī,* *Majallat Abḥāth,* (6), 245-290, (in Arabic).
- Nancy Um. (2017). *Shipped but Not Sold: Material Culture and the Social Protocols of Trade during Yemen's Age of Coffee, Perspectives on the Global Past Series* Honolulu: University of Hawai'i
- National Regimes, California. (2018). *Coffee as a Global Beverage before 1700,* Institute of Comparative Economic Studies, 32, *Journal of International Economic Studies.*
- Nelly Hanna. (1998). *Making Big Money in 1600: The Life and Times of Isma'il Abu Taqīyya, Egyptian Merchant,* Syracuse .



- Niebuhr, C.(1994). *Travels through Arabia and Other Countries in the East, Performed by M. Niebuhr, Nowa Captain of Engineers in the Service of the King of Denmark.*( Translated into English by Robert Heron with Notes by the Translator; and Illustrated with Engravings and Maps. Edinburgh, 1792), new edition, UK: Garnet Publishing.
- Passim, eadem.(2006). *The Ottomans and the Yemeni Coffee Trade, Oriente Moderno*, 25/86, no.1. *Nuova serie*.
- Peacock, A.(2021). *Jeddah and the India Trade in the Sixteenth Century: Arabian Contexts and Imperial Policy, Human Interaction with the Environment in the Red Sea, Selected Papers of Red Sea Project VI*
- Peacock, Andrew.(2017). *Jeddah and the India Trade in the Sixteenth Century: Arabian Contexts and Imperial Policy, Human Interaction with the Environment in the Red Sea, Selected Papers of Red Sea Project, VI*, Prill
- Quickel, Anthony T. (2021).Cairo and Coffee in the Transottoman Trade Network,Trans ottoman Matters: Objects Moving through Time, Space, and Meaning .
- Raymond, A.(1973-1974). Artisans et commerçants au Caire XVIIIe siècle , Institut français de Damas.
- Raymond, A.(1991). Soldiers in Trade: The Case of Ottoman Cairo, 1(18), *Bulletin of theBritish Society for Middle Eastern Studies*.
- Reimer, M. J.(1994).Ottoman Alexandria: The Paradox of Decline and theReconfiguration of Power in Eighteenth-Century Arab Provinces, 2(37).*JESHO*.
- Samper, M., Fernanddo, R.(2003). Historical Statistics of Coffee Production and Trade from 1700 to 1960" in The Global Coffee Economy in Africa, Asia, and Latin America, 1500-1989 edited (byWilliam Clarence-Smith and Steven Topic, Cambridge) University.
- Shlomo D. Goitein.(1966). *The Beginning of the Karim Merchants and the Character oftheir organization," in Studies in Islamic History and Institutions*, Leiden.
- Tsugitaka, S.(2006). *Slave Traders and Karimi Merchants during the Mamluk Period:A Comparative Study, Mamlük Studies Review* .
- Tuchscherer, M.( 2002).*Coffee in the Red Sea Area from the Sixteenth to the Nineteenth Century, Leila Fawaz and C. A. Bayly Modernityand Culture from the Mediterranean to the Indian Ocean*, Columbia University Press.
- Van Zanden, J.L.(1993). *The Rise and Decline of Holland's Economy. Merchant Capitalism and the Labour Market*, Manchester University Press.
- Walter J. Fischel.(1927). Über die Gruppe der Karimi Kaufleute,14. *Analecta Orientalia*.
- Winter, M.(1992). *Egyptian Society under Ottoman Rule, 1517–1798*, London: Routledge.

