

2 L'EGITTO E LE GRANDI VIE COMMERCIALI

Nelle pubbliche conferenze date a Napoli a beneficio della Spedizione italiana nell'Africa equatoriale vennero lette varie ed interessanti memorie, delle quali ci affrettammo a dare un riassunto in uno dei precedenti Bollettini (1). Di una di queste memorie ci eravamo proposti di pubblicare più che il semplice riassunto, per farla conoscere ai nostri lettori in tutta la sua importanza. Ma lo spazio ha le sue leggi, e noi, neanche dopo un lungo indugio, possiamo superare quello massimo segnato al Bollettino.

Tuttavia diamo quella parte della conferenza che offre un maggior interesse geografico, riassumendo quanto ad essa precede in brevi parole.

L'autore incominciò la sua esposizione segnando a grandi linee la posizione occupata dall'Egitto nella storia del mondo. Sorprese gli abitatori della valle del Nilo dapprima isolati, poi nei loro rapporti coi Greci e con altri popoli circostanti, da ultimo sotto il dominio Macedone ed il Romano. Qui si diffuse a parlare dei floridi commerci tra Roma e l'Egitto, e di quelli che passavano per questa classica terra, diretti a più remote contrade. Narrò delle merci sontuose che i Romani traevano dall'oriente: aromi, pietre preziose, sete, tappeti, tele d'India, mostrando qual contributo portava a questi commerci il Regno dei Tolomei.

Venendo poi ai commerci fra l'Italia e l'Egitto nei secoli di mezzo, narrò come fossero dapprima quasi affatto interrotti, e poi riprendessero lena, non così tuttavia da raggiungere lo sviluppo toccato nell'epoca romana. Disse d'Amalfi, di Pisa, di Venezia, delle conseguenze derivate dalle crociate riguardo ai commerci egiziani, e si fermò con cura speciale sugli oggetti che davano fin d'allora a questi commerci maggiore alimento. Toccò da ultimo delle scoperte geografiche che sviarono gran parte di questi commerci, e delle ragioni per le quali l'Italia anzichè vantaggio, n'ebbe danni gravi, e per lungo tempo irreparati. E così s'apri la via a parlare dei tempi moderni, che è la parte della memoria più importante ed utile ad essere conosciuta, e quella che pubblichiamo qui appresso nella sua integrità.

Eccoci pervenuti dopo lunga peregrinazione al tempo d'oggi, ed al compito delle presenti generazioni. Dopo una soluzione di continuità, che si stende per più di due secoli, nei quali il commercio del-

(1) Boll. III. Marzo, p. 143-145.

L'Italia e quello dell'Egitto quasi non hanno storia, ecco che il genio dei due paesi alquanto risorge. Il miglioramento delle condizioni economiche dell'Egitto ebbe due cagioni potentissime, le quali dovranno recare i più effettivi mutamenti nell'industria locomotrice dei due mondi. La prima di esse fu l'uso della vaporiera, che rese più frequenti e più certe le comunicazioni marittime. Dopo lo stabilimento dei piroscafi di Francia, di Austria e d'Italia, che si avvicinavano regolarmente nel Mediterraneo e nei mari dell'Asia meridionale, il passo dell'Egitto ridivenne ancora per la più breve de' viaggiatori e per la corrispondenza di Europa la via più corta per giungere all'Indostan. Giammai il Mediterraneo fu tanto solcato da grosse navi come ai dì nostri: la pace europea, la cessazione della pirateria, l'ingerimento delle grandi potenze nelle cose di Turchia, e conseguentemente le relazioni più molteplici e più vive con essa e col Regno di Grecia, l'occupazione francese dell'Algeria, la rigenerazione d'Italia ed infine il rinnovamento delle comunicazioni di Europa con l'Oceano indiano per il Golfo Arabico, son cose tutte che dischiusero ancora a questo immenso bacino di navigazione dei popoli antichi un'era interminabile di prosperità.

Il massimo obbiettivo dei commercianti e degli Stati più ricchi, la massima provveditrice di molte derrate e materie prime sarà sempre per i moderni, come per gli antichi popoli, la penisola del Gange, i cui prodotti fanno temibile concorrenza a quelli del nuovo mondo, i quali si trovano a gran pezza più lontani dai mercati europei. Essa offre tutte le varietà di suolo, di clima, di prodotti naturali, è tutta di inenavigliosa fertilità di qua dal deserto del nord-ovest e dalle più alte regioni dell'Imalaja: vi nascono oltre i cereali e la vigna, la canna da zucchero, il caffè, il legno di sandalo che viene dalla costa del Malabar, il sesamo, la senapa, il cotone, di cui la sola provincia del Bengala fornisce 90,000 quintali annui, il gelso, l'indaco, la robbia, il banano, l'oppio di Bahar, di Benarès, di Malna. Racchiude nelle sue viscere di ogni sorta minerali: carbon fossile, oro, argento, rame, ferro specialmente; senza i suoi contributi gran parte delle industrie di Europa tornerebbero in nulla. La valigia inglese dell'Indo-Cina prese oggi a passare, mercè l'uso del vapore, per l'Egitto e per i nostri mari. Un vapore due volte in ciascun mese, il 15 e il 30, parte da Southampton per Gibilterra, Marsiglia, Malta, ad Alessandria, poi per il Canale di Suez traversa il Mar Rosso e tocca Aden, grande stazione navale, poi Ceylan, Madras ed infine Calcutta. A suo tempo questa linea commerciale verrà pel Gottardo e per Brindisi. Ma per contrario le mercanzie provenienti dall'India, quelle almeno che sono voluminose, a cansare la spesa di codesto itinerario, dovuta pel pedaggio di Suez, compiono tuttora, in attesa di men costosi tramiti, il gran giro Oceanico per il Capo di Buona Speranza.

Altro principale fattore dei progressi economici dell'Egitto fu l'opera riformatrice di Mehemet-Ali, non meno grande amministratore che capitano, continuata poscia dai suoi successori e massime dal figliuol suo Said, il *gran Bascià*, secondo che i suoi soggetti l'appellarono, che legò il suo nome all'intrapresa immortale del canale di Suez; e beneficio per la civiltà fu il trattato del 13 luglio 1841, che assicurò il Vicereame alla successione del giannizzero della Rumelia, poichè egli ebbe rinunciato alla Siria ed a Creta: e seguendo il consiglio del Commodoro Napier, ebbe rinviata la squadra turca a Costantinopoli. Mehemet-Ali, uomo singolare che imparò a leggere a 45 anni, ebbe tempra eroica: ordinò un esercito ed una armata, aprì strade e canali, fondò scuole ed opifici, creò quasi un Regno, e per una strana congiuntura era nato Macedone come Alessandro e ben meritò la statua che gli alzarono sulla piazza di Alessandria, la quale non senza scandalo dei veri Islamiti, guarda al nord l'Europa, invece di guardare, come dovrebbe, al sud-est verso la tomba del Profeta!

La valle del Fiume Bianco, serba ancora tutta la fertilità singolare del suo terreno e rimase soprattutto, qual'era, paese agricolo: produce riso, gomma, papiro, loto; Mehemet-Ali vi educò il gelso. Le sue piante fruttifere sono quelle delle regioni tropicali; della sua industria tessile non servava più, fino a pochi anni indietro, che l'opificio governativo di Bulach. Conta poco più di tre milioni di abitanti. La mercatura nell'interno dell'Africa si fa per carovane che recano derrate europee ed egizie, come avorio, polvere aurea, pelli, metalli e qualche merce lavorata. Le principali relazioni con l'Arabia sono a Cosseir ed a Suez. Riceve altresì per la Siria qualche prodotto indiano rimasto al passaggio della carovana della Mecca. Ma la principale via di comunicazione sono il Nilo ed i canali. L'Egitto va debitore a Mehemet-Ali della costruzione di gran numero dei canali che lo solcano; il solo Mahmudieh, l'antico canale di Cleopatra, può considerarsi come adatto al commercio: gli altri sono propriamente da irrigazione. Il restauro dell'antico canale dal Nilo al Mar Rosso, di cui l'esercito della spedizione francese trovò pure qualche rudero, sarebbe stato per fermo intrapreso, se non vi avessero sopperito la via ferrata da Porto-Said a Suez e l'opera colossale del perforamento dell'Istmo.

Secondo un computo di statistica che io trovo in una commendevole monografia del mio carissimo ed egregio amico il conte Guglielmo Ludolf (1), ecco in una media proporzionale di quanto il tragitto dall'Europa all'isola di Ceylan riesca abbreviato per effetto del canale:

(1) *Del perforamento dell'istmo di Suez, in quanto principalmente rifluirà sull'odierno commercio dell'Italia.* — Napoli, Museo di Scienza e Letteratura, 1856.

Per i porti del Baltico	di giorni 46 su 110
» » dell'Oceano	» 50 »
» » del Mediterraneo	» 65 »

Da questi semplici riscontri si deduce di leggieri qual vasto orizzonte sia per aprirsi alla navigazione dei porti meridionali. E di ciò particolarmente si deve rallegrare il Regno italiano. Tutto c'induce a coltivare le relazioni col Governo del Cairo: abbiamo in Egitto colonie numerose e considerevoli: quella sola di Alessandria conta settemila cittadini, che esercitano quivi non meno di 152 industrie, professioni, ed ufficii diversi, con un collegio, un Comitato consolare di beneficenza, ed una Società operaia, la quale mercè le grandi intraprese di lavori ottenute da Governo egiziano adopera parecchie centinaia di operai italiani, tra i quali non pochi riuscirono a formarsi peculii tali, da consentir loro di ridursi in patria a condizioni ben'altre da quelle in cui emigrarono. È tuttavia desiderabile che in Alessandria il Comitato consolare di beneficenza si costituisca in modo ufficiale e definitivo e vi si aggiunga la Cassa di risparmio, come la Giunta di statistica raccomandava (1). Oggidi il commercio di uscita da quel distretto Consolare per l'Italia è specialmente di cotone, di coloniali, di lini, di tamarindo, di medicinali, di natrone, che si estrae principalmente da otto laghi, nella parte sud-ovest della provincia di Behera adoprasi in Enropa per le fabbriche di sapone e di vetrami, mentre l'Italia ne è fra tutte la più forte consumatrice. Il commercio di entrata consiste segnatamente in legnami, vini, marni, paste, olii, riso, vestiarii, carrozze ed arnesi diversi. Dai documenti pubblicati dalla Giunta di Statistica di Alessandria, la cui relazione trovasi nell'opera infrascritta, si calcola che la proporzione dei cambi è in aumento, poichè le merci esportate in Italia nel 1870 asciesero a L. 12,597,000, nel 1871 a L. 17,669,000 con un sovrappiù d'intorno a L. 5,071,000; le cifre poi della importazione furono nel 1870 di L. 9,400,000 e nel 1871 di L. 12,050,000, il che presenta una eccedenza di L. 2,630,000.

Scorgesi per le notizie sovraccennate che se i commercii italiani con l'Egitto troppo si dipartono ancora dall'esser quello che dovrebbero, non lasciano però di avere qualche importanza. Nessun'altra nazione, tranne la Francia e l'Inghilterra, supera la cifra delle nostre esportazioni. Si vuol per altro avvertire, a dileguare le troppo liete illusioni, che la maggior parte di queste merci uscenti con ricapito per l'Italia, specialmente i cotonei, non sono che merci di transito con destinazione per vicini paesi, come la Svizzera e la Germania. Scarsa poi del tutto e manchevole è la navigazione a vela. Nel-

(1) *Commerci ed industrie dell'Italia all'Estero*, pubblicate dal Ministero degli Affari Esteri. Roma. 1874. Relazione della Giunta di Statistica di Alessandria d'Egitto. § V. p. XXX.

l'anno 1870, sopra 1899 velieri, non ne entrarono nel porto di Alessandria che 98 con bandiera italiana, e nel 1871, soli 74 sopra 1838. Meno sfavorevole in quella vece è la proporzione quanto alla navigazione a vapore: di 898 navi a vapore nell'anno 1870, 88 erano italiane, e 95 fra 905 nell'anno seguente.

Quali sarebbero i mezzi per volgere in meglio un tale stato di cose, che certamente sino ad oggi è difettoso per qualche rispetto, e quali ne sarebbero le ragionevoli speranze? Fuor di dubbio il fattore principalissimo di questo, come di qualsiasi commercio nazionale, non potrà mai essere altro, che la operosità dei cittadini promossa dalla coltura popolare e dal genio delle associazioni, che accrescerebbe la forza industriale, massime nel caso nostro per la filatura dei cotonei delle Indie e dell'Egitto, e forse darebbe luogo alla novella industria della estrazione degli olii dal seme del cotone, a quel modo che si pratica in Francia, nell'Inghilterra e nel Belgio. Ma ciò riguarda, a ver dire, più l'avvenire che il presente del nostro ordinamento economico e commerciale. Pure alcuni provvedimenti pronti e immediati potrebbero soccorrere, i quali apparecchierebbero codesto grande svolgimento, e vi potrebbero sopperire l'opera del Governo e la buona volontà dei commercianti. Per prima cosa, uopo è raccomandare l'uso dei campioni, a quella guisa che adoprano gli agenti degli altri paesi, ai quali non basta ricevere commissioni sul campionario, ma ciascuno di essi nel giro della sua specialità studia i bisogni e le consuetudini del mercato, e cerca per la propria mercatura nuovi mezzi di alimento, anzi modifica e migliora i suoi prodotti dietro l'esame e la notizia che prende di quelli dei suoi concorrenti. Ora nulla di somigliante si vede praticare dagli agenti delle fabbriche italiane. Utilissimo potrebbe tornare siffatto metodo in particolar modo per i tessuti di seta, in cerca dei quali è gran ressa sui mercati di Egitto, e a cui provvedono quasi del tutto le fabbriche di Lione, con lieve concorrenza della Svizzera e della Germania: dei nostri non sono in qualche voga che i tessuti leggieri di color nero, i quali per uso antico e per tradizione ci vannò da Firenze. Ad aiutare tal riforma sarebbe necessaria l'istituzione di grandi case commerciali destinate a favorire gli scambi internazionali ed il credito, quel credito ch'è fautore del commercio serio ed effettivo, di nuovi prodotti industriali e di nuovi aumenti della pubblica prosperità. E gioverebbe poi oltremodo l'attuazione di un progetto, che fu agitato in alcune sue parti dal nostro Console generale in Alessandria, quello cioè di una Mostra industriale italiana al Cairo, per cui non solo S. A. il Khedive promise l'assenso, ma con quella benevolenza che ha sempre manifestata alla patria nostra, offrì eziandio la costruzione a sue spese di apposito locale.

È mestieri soprattutto accelerare e facilitare i mezzi di trasporto quanto alla navigazione non pure, ma sì ancora al servizio delle vie ferrate, della cui negligenza e dei prezzi eccessivi è generale il lamento, quanto alle tariffe esorbitanti imposte dalle ferrovie francesi e svizzere sui cotonei trasportati per la via del Cenisio, e finalmente agli statuti sanitari nei porti italiani, specialmente per la introduzione delle pelli, nei quali sarebbe desiderabile una maggior condiscendenza, secondo che si pratica negli scali di altre nazioni. Si esportarono nel 1870 per l'Italia circa 14,000 pelli, ove la Francia ne ebbe sole 10,000, e 10,000 l'Inghilterra. Mezzo supremo di rigenerazione per il commercio fra l'Italia e l'Egitto è poi l'incremento della navigazione. Non si vogliono amplificare ora coll'immaginativa i guadagni immediati che l'Italia odierna può trarre dal perforamento dell'istmo; certo l'apertura del canale non può far sì, ad un tratto, che la stragrande quantità di cotone, di sete, e delle altre derrate, destinate per l'Inghilterra, per la Francia, e per gli Stati più ricchi, facciano per ora scalo in Italia; ma subito ed immediato profitto potrebb'essere quello di aumentare gli introiti del transito; nè sarebbe lieve cosa, ove si pensi che il commercio di transito rende alla Francia non meno di 115 milioni annui; lasciando stare l'occasione eventuale per noi di molteplici scambi e della creazione d'industrie novelle. Il bisogno urgentissimo d'Italia si è ben questo, di stabilire una linea di navigazione la quale visiti regolarmente i vicini paesi: Soria, Asia minore, isole dell'Arcipelago, Egitto, e Barberia; paesi di doviziosi scambi, essi ci offrono i benefici della vicinanza e dell'uso predominante della nostra favella. Eppure, mentre sono regolarmente visitati da compagnie di navigazione austriache, francesi, russe, inglesi ed egiziane, delle quali alcune toccano nel tragitto i porti italiani, la nostra marineria non vi è nessun mezzo diretto di comunicazione, con grave pregiudizio delle importanti colonie italiane che sono nell'impero ottomano ed ai confini della Persia. Alessandria stessa altre relazioni marittime non ha con l'Italia che i tre viaggi mensili insufficienti della Compagnia Rubattino sovra battelli di ben piccola portata. E avvertasi che per ciò fare in Italia, vi è pericolo nell'indugio; poichè prossima è la eventualità che essa corre di veder perduto il frutto delle grandi spese erogate per la stazione di Brindisi, contro di cui si prepara la concorrenza della linea di Salonico. Se i lavori da quella parte saranno forniti prima che l'Italia si sia dato pensiero di ordinare tutto un sistema perfezionato di comunicazioni e d'incontri, ben può accadere che le stesse valigie delle Indie si trasportino su quella linea, la quale offrirebbe il vantaggio di aver regolari comunicazioni coi punti sovra indicati, oltre al beneficio di qualche ora abbreviata per l'arrivo in Inghilterra.

Degniissima di speciale attenzione è poi la navigazione del Mar Rosso. Intorno a questo grave argomento la nostra Commissione di statistica riferisce le proposte e le informazioni di un italiano che qui merita onorevole menzione, di Angelo Castelbolognesi, che da molti anni si trovava nell'Egitto o nel Sudan per ragioni di commercio. « Dove più crediamo, egli dice, che sia necessario di attirare l'attenzione del Governo italiano, si è sulla creazione di una società italiana di navigazione mercantile per i porti del Mar Rosso. Il commercio già esistente fra essi, l'Egitto e l'Europa, ha una grande importanza, e sarà maggiore in seguito, facilitato il passaggio del canale. » Oltre agli scambi fra i diversi porti di scalo, dei quali potrebbero vieppiù far loro guadagno le colonie ivi stabilite, il commercio nostro verrebbe posto per tal guisa in relazioni dirette con quelli, e potrebbe non solo procacciarsi in quei paraggi tutte le ricche e innumerevoli derrate onde le sue industrie abbisognano, ma rinvenirvi altresì utile smaltimento ai prodotti suoi. Deposito centrale fra quei porti è Gedda: da Aden, da Massaua e da Suakim colà si spedisce gran parte delle mercanzie che poi fanno scalo in Egitto, e di quivi sono tramutate in Europa, come cera, caffè, gomma, essenze, incensi, pellami, madreperle, tartarughe, penne di struzzo, avorii; e da quel porto medesimo si partono i prodotti europei destinati ad altro litorale del Mar Rosso, come telerie, sete filate, cotonei filati, conterie di Venezia, terraglie, vetrami, rame battuto, armi, munizioni, candele, zuccheri, saponi. Sedici giorni di viaggio bastano per muovere da Suez e farvi ritorno, toccando i quattro porti del Mar Rosso mercè l'itinerario qui appresso: da Suez a Gedda, da Gedda ad Aden, da Aden a Massaua, da Massaua a Suakim, e di nuovo da Suakim a Gedda, e da Gedda a Suez. La compagnia egiziana *Asizit* fatto e fa tuttora viaggi circolari tra Suez e quei porti, e un piroscafo del Lloyd austriaco parte una volta al mese da Suez e viceversa, ma solamente al tempo del passaggio dei pellegrini per la Mecca. Non è a dire quanto una Compagnia italiana provvista di piccole vaporiere atte alla navigazione dell'Eritreo potrebb'essere feconda inventrice di nuovi scambi al commercio della penisola, se retta e amministrata per bene. E a noi pare di non aver conchiuso inutilmente il nostro dire col segnalare alla sollecitudine del Governo ed all'opera procacciante dei nostri concittadini la splendida opportunità di codesta intrapresa.

Ed eccoci ritornati a traverso il ricordo dei secoli, a quel luogo onde eravamo partiti, al tramite del golfo arabico, solcato forse in quest'ora medesima da quegli italiani illustri alla cui onoranza fu ordinato questo scritto; e ciò ne ammonisce come sia tempo ormai di far punto e di finire.

A noi non appartiene sollevarci a troppo sublimi e pronte spe-

ranze, finchè l'interno ordinamento amministrativo e finanziario non sia perfezionato. Ma non dimentichiamo i nostri futuri destini e accompagniamo intanto co' nostri voti e col nostro possibile aiuto codesti intrepidi esploratori, che prendono sì periglioso cammino a traverso ad una terra a noi collegata per una grande armonia d'interessi politici, ov' essi gioveranno non solo alla scienza, ma alla patria, col rendere amato e rispettato il nome italiano.

CAMILLO CARACCIULO.