

MÉMOIRES
DE LA
SOCIÉTÉ ROYALE DE GÉOGRAPHIE
D'ÉGYPTE

PUBLIÉS SOUS LES AUSPICES

DE

SA MAJESTÉ FOUAD I^{ER}, ROI D'ÉGYPTE

TOME XIV

ALESSANDRO BRECCIA

IL

PORTO D'ALESSANDRIA D'EGITTO

STUDIO

DI GEOGRAFIA COMMERCIALE

IMPRIMÉ PAR L'IMPRIMERIE
DE L'INSTITUT FRANÇAIS D'ARCHÉOLOGIE ORIENTALE
POUR LA SOCIÉTÉ ROYALE DE GÉOGRAPHIE D'ÉGYPTE

LE CAIRE M DCCCXXVII

PREFAZIONE.

Il presente studio sul Porto di Alessandria, che la *Société Royale de Géographie* ha accolto nella serie dei suoi *Mémoires*, era stato da me presentato quale tesi di laurea, alla Regia Scuola Superiore di Commercio in Roma. L'argomento mi fu suggerito dal mio insegnante di geografia commerciale, il Prof. Aldo Blesich al quale va, in questo momento, il mio primo pensiero di riconoscenza.

Accanto al nome del mio maestro non debbo tacere quello di mio padre che mi ha seguito con amorosa premura in tutte le mie ricerche, essendomi largo di consigli, d'incoraggiamenti e di aiuti.

Se io dovessi elencare i nomi di tutti coloro che, a mia richiesta, mi hanno inviato informazioni e notizie, dovrei redigere una lista troppo lunga senza evitare la colpa di qualche dimenticanza. Alcuni ho avuto occasione di citare nel testo o nelle note; qui ricorderò in modo particolare il Signor Enrico Pegna, Direttore generale dell'*Egyptian Bonded Warehouses*, il quale ha avuto anche la grande cortesia di rileggere le bozze; il Signor Umberto Cuniberti, già Direttore della Statistica doganale; il Signor A. Pailhas, *Fondé de pouvoirs* presso la sede di Alessandria del *Comptoir National d'Escompte de Paris*.

S. E. il Ministro delle Comunicazioni ha gentilmente concesso la riproduzione della più recente grande pianta del porto e S. E.

il Ministro delle Finanze il diagramma delle importazioni ed esportazioni dal 1884 al 1924. A tutti vadano i miei vivi ringraziamenti.

Last but not least, devo esprimere la mia gratitudine ai dirigenti della Société Royale de Géographie, in modo particolare al Segretario Signor Henri Munier, per la generosa liberalità e la vigile premura accordata al mio studio, che ha avuto così l'insperato onore di una pubblicazione sontuosa, riccamente e splendidamente illustrata.

Le cure che alla stampa del lavoro ha apportato il Signor G. Rampazzo, direttore della «tipografia dell'Institut Français d'Archéologie Orientale», hanno moltissimo contribuito alla correttezza del testo.

Mentre si stava ultimando la stampa è diventato di pubblica notorietà il Rapporto delle Dogane sui risultati dell'esercizio 1926, ma ho potuto tenerne conto solo per qualche particolare e vi ho accennato qua e là nelle note. Del resto il 1926 rappresenta un periodo di grave crisi nel prezzo del cotone e quindi i risultati dell'esercizio hanno un valore molto relativo per determinare il normale movimento e l'attività del porto di Alessandria. Per quanto io abbia coscienza della modestia delle mie osservazioni, credo di avere dimostrato non solo la grande importanza che questo porto ha avuto per la storia economica e per la civiltà del mondo antico nel periodo greco-romano e perfino nel Medio Evo, ma di avere anche posto in rilievo l'essenziale funzione ch'esso esercita oggi per la prosperità dell'Egitto e le quasi inesauribili possibilità che possiede per diventare un sempre più efficace strumento di ricchezza e di potenza, nei riguardi di Alessandria e dell'intera valle del Nilo.

Perciò chiudo rinnovando l'augurio che le autorità competenti, per raggiungere un tale scopo, s'affrettino ad attuare i lavori indispensabili tanto nello specchio d'acqua, quanto nelle banchine e nelle vie di comunicazione col retroterra.

ALESSANDRO BRECCIA.

LISTA

DELLE OPERE PIÙ FREQUENTEMENTE CITATE.

- ANONIMO, *Le Port d'Alexandrie et ses annexes fluviales. — Insuffisance du canal Mahmoudieh* (in *Bulletin de la Chambre de Commerce française d'Alexandrie*, n° 176).
- BRECCIA (Ev.), *Alexandrea ad Ægyptum*, Bergamo, Istituto d'Arti Grafiche, 1917 (ediz. inglese).
- BUTLER (R.), *The Arab conquest of Egypt and the last thirty years of the Roman Dominion*, Oxford, 1902.
- DOUIN (G.), *Les Ports et la navigation maritime*, p. 320-350, dans le volume *L'Égypte, Aperçu historique, etc.*, publié à l'occasion du XIV^e Congrès Intern. de Navigation, Le Caire, 1926, Imprimerie de l'Institut français.
- HEYD (Guglielmo), *Storia del Commercio del Levante nel Medio Evo* (Vol. X della *Biblioteca dell'Economista*), Torino, Unione Tip. Editr. 1913.
- JONDET (G.), *Les Ports submergés de l'ancienne île de Pharos (Mémoires présentés à l'Institut égyptien, t. IX)*, Caire, 1916.
- VOIR MALAVAL.
- *Le Port d'Alexandrie — Projet d'amélioration* (Publications spéciales de la Société royale de Géographie d'Égypte), Caire, 1921.
- LEHMANN-HARTLEBEN, *Die antiken Hafenanlage des Mittelmeers*, Leipzig, Dieterich, 1923.
- LÉVI (I. G.), *Le Commerce et l'industrie*, in *L'Égypte, Aperçu historique, etc.*, Caire, 1926, p. 261-297.
- LORIN (Henri), *L'Égypte d'aujourd'hui. Le Pays et les Hommes*, Le Caire, 1926 (p. 76-92; 92-97; 175-179).
- MALAVAL (B.) et JONDET (G.), *Le Port d'Alexandrie* (Le Caire, 1912. Due volumi in-4°: I^o Texte p. 153, 2 planches).
- MALAVAL (B.), *Le Port d'Alexandrie*, Conférence in *Bulletin de la Chambre de Commerce française d'Alexandrie*, 1911.
- QUELLENEC (E.), *Brise-Lames et Jetées des Ports d'Égypte, Rapport spécial au XIV^e Congrès Intern. de Navigation*. Bureau Exécutif. — Secrétariat Général, Bruxelles, 1926.
- ROUILLARD (Germaine), *L'Administration civile de l'Égypte byzantine*, Paris, 1922.
- SCHAUBE (A.), *Storia del Commercio dei Popoli Latini nel Mediterraneo* (vol. XI della *Biblioteca dell'Economista*, Torino, Unione Tip., Editr. 1910).
- Statement (Annual) of the Foreign Trade of Egypt* (Ministry of Finance, Egyptian Customs Administration, Government Press, Cairo).
- Summary (Monthly) of the Foreign Trade of Egypt*, N° 12 December 1923 (Ministry of Finance, Egyptian Customs Administration, Government Press, Cairo, 1924).
- TOUSSOUN (S. A. le Prince Omar), *Mémoire sur les anciennes branches du Nil* (Caire-Alexandrie, 1922).
- TOUSSOUN (S. A. le Prince Omar), *Les Finances de l'Égypte depuis les Pharaons jusqu'à nos jours*, Caire-Alexandrie, 1924.

IL
PORTO D'ALESSANDRIA D'EGITTO
STUDIO DI GEOGRAFIA COMMERCIALE

DI
ALESSANDRO BRECCIA.

CAPITOLO PRIMO.

CENNI STORICI DALLE ORIGINI AI NOSTRI GIORNI.

Il grande filosofo ed orientalista Ernesto Renan aveva creduto di poter affermare che le grandi navigazioni avevano avuto principio nel ix° secolo avanti l'era nostra con i Greci, ma tale affermazione è stata da tempo dimostrata erronea da Victor Bérard⁽¹⁾. I meravigliosi risultati degli scavi compiuti nell'isola di Creta nell'ultimo trentennio, hanno arricchito di alcuni secoli le nostre conoscenze intorno alla civiltà del Mediterraneo orientale rivelando che tutta la storia della Grecia continentale è stata preceduta da quella d'una potente talassocrazia che aveva per centro l'isola di Minos⁽²⁾.

Il luogo presso la spiaggia d'Egitto, all'estremità occidentale del Delta nilotico, che poco più di tre secoli prima di Cristo il genio d'Alessandro Magno sceglieva come sede d'una delle città più importanti del suo vasto impero e che divenne, in realtà, la capitale famosa dell'Egitto sotto i Tolemei, rimanendo la più ricca metropoli del prossimo levante anche sotto il dominio romano, ebbe forse qualche importanza nello svolgersi della civiltà egeo-cretese?

⁽¹⁾ V. BÉRARD, *Les Phéniciens et l'Odyssée*, Paris, Colin 1902-1903, due volumi, v. t. I, p. 14; J. BRUNHES, *La Géographie de l'Histoire*, in *Revue de Géographie*, t. VIII (1914), 1^{er} fasc., p. 31.

⁽²⁾ Sono da ricordare anzitutto i lavori dell'inglese Evans che ha posto in luce l'oramai non più mitico palazzo di Gnosso; ma altrettanto importanti sono gli scavi della missione italiana a Festos e ad Haghia Triada. Esiste già una ricchissima bibliografia in proposito: v. DUSSAUD, *Les civilisations préhelléniques de la mer Égée*. A. Evans ha dato in luce, poco fa, il primo volume d'una vasta opera illustrativa dei suoi scavi *The Palace of Minos at Knossos*, London, Macmillan 1921, in-8°, p. xxiv, 721.

O dovremo pensare che la civiltà egiziana non fu essenzialmente potamica, come ad esempio l'assiro-babilonese?

Infatti se fossero vere le conclusioni a cui sono pervenuti alcuni studiosi, l'Egitto già avrebbe costituito, sotto i Faraoni, una grande potenza marittima « *entretenant des flottes considérables et spécialement maritimes dont le service exigeait des ports de mer véritables* ⁽¹⁾ ».

Sebbene il problema non possa essere risolto in modo definitivo o debba presumibilmente essere risolto in senso negativo, tuttavia esso non può essere ignorato. Fino a pochi anni or sono un vago ed impreciso accenno dell'Odissea, costituiva il più antico documento che parlasse dell'isola di Faro e d'un suo « *seuro porto* ».

(1) G. JONDET, *Les Ports submergés de l'ancienne île de Pharos (Mémoires présentés à l'Institut égyptien, t. IX)*, Caire 1916, in-4°, p. 101; W. SCHUBART, *Aegypten von Alexander dem Grossen bis auf Mohamed*, Berlin 1922, v. p. 1. Quando l'Egitto era dominato dai Faraoni era certo in vivaci rapporti marittimi a traverso il Mediterraneo con Cipro e Creta e forse anche più lontano verso occidente, ma noi non sappiamo da quale porto le navi prendevano le mosse per il viaggio che secoli dopo sembrava lontano e pericoloso al poeta dell'Odissea. Difficilmente era la baia aperta sull'insignificante villaggio Racotis all'estremità occidentale del Delta. Più avanti citeremo l'opinione di Lehmann-Hartleben, del Dussaud e del Köster i quali negano l'esistenza di porti marittimi nell'età faraonica. Ugualmente negativi sono: John I. Myres e K. T. Frost, nel loro studio *The Historical Background of the Trojan War*, pubblicato in « *Klio* », *Beiträge zur alten Geschichte*, Band, XIV, v. p. 450 e seg. « ... But a fleet is no natural product of Egypt, an almost timberless country and devoid of ports... Egypt as a rule had no sea-going fleet ». Cf. A. PHILIPPSON, *Das Mittelmeergebiet*, Leipzig-Teubner, 1907, p. 75. « Die Hafenorte der alten Aegypten waren sämtlich Flusshäfen von Pelusium und Tanis von Osten bis Canopus und Naukratis im Westen », p. 76 « Wir wissen zwar jetzt, dass die Aegypten schon in uralten Zeiten Beziehungen über das Mittelmeer hin nach den aegeischen Meer gehabt haben; aber eine seefahrende und seemächtige Nation sind sie nie gewesen, und, in Seehandel scheint, wenigstens auf dem Mittelmeer, vornehmlich in den Händen der Ausländer — in späteren Zeit der Griechen — gelegen zu haben ». Vedi ora il poderoso lavoro di CHARLES BOREUX, *Études de Nautique égyptienne*, in *Mémoires Inst. franç. d'Arch. orient.*, t. L, Caire 1924, p. 460 et seq. Dopo avere accennato al fatto che già la razza predinastica aveva probabilmente intrattenuto rapporti per via di mare coi popoli del Mediterraneo e delle isole, rapporti determinati dalla necessità di procurarsi l'ossidiana necessaria a tanti suoi vasi in pietra dura e il legno di abete, soggiunge che peraltro neppure in età storica si conoscono porti di mare sulle coste egiziane: « *Lorsqu'il s'agissait de gagner les rivages de Syrie, les bateaux nécessaires étaient évidemment construits en un point quelconque de l'embouchure du Delta, et longeaient la côte, à partir de ce point, jusqu'à l'endroit fixé comme terme du voyage, endroit d'où ils revenaient ensuite de la même façon. Au sujet des expéditions en Méditerranée, la seule question qui se pose est donc celle de savoir si chaque expédition entraînait la construction d'embarcations nouvelles, ou bien si des bateaux construits, une fois pour toutes, en vue d'une navigation maritime étaient établis à demeure — de façon à pouvoir être rapidement utilisés, le cas échéant — dans une ou plusieurs anses du Delta constituant de véritables ports.* »

È Menelao che parla narrando a Telemaco quel ch'egli sa del padre suo Ulisse ⁽¹⁾.

Me tratteneano in Egitto, per quanto il ritorno io bramassi,
ancora i Numi : chè avevo le sacre ecatombe obliate
e memori essi braman degli ordini loro i mortali.
E un'isola c'è poi nel fitto ondeggiare del ponto,
chiamata Faro, e sorge dinanzi alle coste d'Egitto
tanto lontana, quanto di mare un battello panciuto
cui la fischiante brezza sospinga, percorre in un giorno.
E c'è sicuro un porto, dal quale i nocchieri le navi
poscia che l'acqua bruna v'attinser, sospingono al mare.

Poichè la distanza di un giorno di navigazione dalla costa egiziana sembra non poter trovare logica spiegazione nelle condizioni geografiche e l'isola di Faro non ha certo mai posseduto sorgenti d'acqua potabile nè si è mai trovata traccia di civiltà prealessandrina nel suo territorio, gli storici s'erano sempre accontentati di notare di passata il brano omerico ritenendo in ogni caso che Faro e il luogo a lei di fronte sul continente Africano, Racotis, fossero stati assai insignificanti per tutta l'età anteriore ad Alessandro Magno.

Ma una diecina di anni fa il Signor G. Jondet ⁽²⁾, Ingegnere Capo dell'Amministrazione dei Porti e Fari, annunciava l'impressionante scoperta di grandiosi porti preellenici : « Nous avons retrouvé, au nord-ouest et au sud de l'ancienne île de Pharos, les restes submergés de travaux maritimes grandioses, qui prouvent d'une manière incontestable l'existence de ports antiques.

« Certains ouvrages se rencontrent à 600 mètres du rivage actuel, leur largeur au sommet dépasse 15 mètres et leur développement total atteint 4 kilomètres. Leur importance est considérable, car ils fermaient des baies, aujourd'hui partiellement comblées par les sables, et protégeaient des ports dont la superficie et la disposition ont été pour nous une véritable surprise; l'aménagement de ces ports est nettement indiqué par les restes subsistants. Le Port Occidental Antique, qui fait l'objet principal de notre étude, nous révèle la hardiesse de sa conception, la profondeur de ses mouillages, la sécurité de son abri et la facilité de son entrée.

« Ces travaux maritimes ne se réduisent pas à des fondations plus ou moins apparentes ou dont la présence est douteuse; bien au contraire, leur superstruc-

⁽¹⁾ Canto quarto, v. 351 e seg. Cito la nuova e, a detta dei competenti, bellissima traduzione di Ettore Romagnoli (Bologna Zanichelli, 1922).

⁽²⁾ G. JONDET, *op. cit.*, p. 2 e seg.

ture subsiste in grande parte depuis la fondation jusqu'à l'arête des murs de quai, le dallage supérieur existe en plusieurs endroits; certains ouvrages plus directement exposés à l'action de la mer ont eu leur partie supérieure démolie et emportée, mais encore dans ce cas des témoins nombreux sont restés en place et jalonnent l'alignement de la puissante digue du large.

« La côte actuelle se relie aux quais submergés par une pente assez faible; sur cette plage, la mer a fait son œuvre d'érosion, les vents, les tempêtes et bien plus encore les hommes au cours des siècles, n'ont plus laissé que les fondations des nécropoles et de grands édifices qui ont dû être des magasins d'armement, des remises pour appareils, des casernes, etc. Tous ces restes prouvent qu'une civilisation probablement très ancienne, à coup sûr très importante et florissante, a existé dans l'île de Pharos; leur étude raisonnée doit être féconde en résultats qui éclaireront d'un jour nouveau la topographie et l'histoire d'Alexandrie. »

L'ingegnere Jondet pur astenendosi da affermazioni precise ritiene che il porto risalga all'età faraonica e ne attribuisce la costruzione a Ramses II, le *Roi Maçon*.

L'egittologo Raymond Weill ha dedicato alla scoperta dello Jondet uno studio assai ampio⁽¹⁾, nel quale peraltro giunge alla conclusione che gli antichi porti di Faros non sono affatto egiziani: « Ce sont des travaux étrangers, organisés par une puissance extérieure et l'idée se présente alors, qu'ils pouvaient n'être point faits « pour l'Égypte » mais « à côté de l'Égypte » non point contre elle, sans doute, mais en quelque manière en dehors d'elle ». Ed il Weill attraverso una lunga serie di constatazioni e di deduzioni giunge ad attribuirli ai Cretesi, nel periodo più splendido della loro storia, tra il 2000 ed il 1500 av. Cristo.

La tesi del Weill è stata accettata e sviluppata dall'illustre scopritore di Gnossos⁽²⁾ ed anche Camillo Autran, con tono anzi più lirico, riconosce in quelle costruzioni marittime, un porto di origine egea⁽³⁾.

⁽¹⁾ R. WEILL, *Les ports antéhelléniques de la côte d'Alexandrie et l'empire crétois* (Bull. Inst. franç. d'Arch. orient., t. XVI, 1919).

⁽²⁾ A. EVANS, *The Palace of Minos at Knossos*, (London 1921), p. 292 e seg.

⁽³⁾ C. AUTRAN, *Les Phéniciens*, 1920, v. anche G. GLOTZ, *La civilisation égéenne*, Paris 1923, p. 221, v. la recensione del Dussaud (cf. *Syria*, 1922, p. 84 et 1923, p. 253) assolutamente contrario all'ipotesi di Minoici venuti a costruire a Faro (*Syrie*, t. V, p. 326).

Il QUELLENEC, *Brise-Lames et Jetées des Ports d'Égypte*, p. 2 e il DOUIN, *Les Ports et la navigation maritime* (nel volume *L'Égypte, Aperçu historique et géographique, etc.*, per diversi autori, Cairo 1926, p. 320 e seg.) non sollevano alcuna obbiezione contro il carattere e la cronologia delle opere marittime scoperte da Jondet, per quanto il Douin si stupisca che questo porto sia stato arditamente costruito « à l'ouest de l'île du côté du large, en bordure du rivage battu du vent et des flots ».

Ma non tutti gli studiosi hanno creduto di poter assegnare alla città di Alessandria un'origine tanto più antica di quella tradizionale e un posto tanto cospicuo nella storia della civiltà preellenica.

Già Ey. Breccia⁽¹⁾ recensendo la memoria dell'ingegnere Jondet, aveva osservato come manchi ogni base letteraria ed archeologica per considerare come faraoniche e prealessandrine le costruzioni sommerse attorno all'isola di Faro e più tardi il Thuile⁽²⁾ nei suoi *Commentaires sur l'Atlas Historique d'Alexandrie* dello stesso Jondet, negava che le dighe sommerse avessero mai costituito un porto e ne abbassava la cronologia fino all'età ellenistica, identificandole coi «quais de défense» segnalati dallo storico ebreo Giuseppe Flavio, il quale in un passo del libro quarto nella storia dei Giudei, così si esprime: «per difendere quest'isola (Faro) dalla violenza del mare essa è stata contornata da dighe con muri di grande spessore, ma quando il mare nel suo furore, s'irrita sempre più per questo ostacolo che incontra, le sue onde che si elevano le une sulle altre, restringono ancora maggiormente l'entrata del porto e la rendono più pericolosa».

Indipendentemente dal Thuile la questione è stata ripresa e discussa in senso negativo da Karl Lehmann-Hartleben nell'interessantissimo volume dedicato agli antichi porti del Mediterraneo⁽³⁾.

Quest'autore sostiene contro l'Evans, che mancano ovunque, sulle coste cretesi, rovine di porti risalenti al secondo millennio, e poichè quelli dell'età classica sono conservati dappertutto nell'Egeo ed in parte ancora sporgono sopra la superficie delle acque, si deve concludere che lavori portuali in grande scala e in ogni caso con materiale duraturo, non sono stati conosciuti neppure durante il maggiore splendore della civiltà egeo-cretese nel secondo millennio av. Cristo. Più oltre afferma che l'Egitto fino alla fondazione d'Alessandria, ogni qualvolta cercò un più rapido scambio per mare coi territori di altre civiltà verso il nord, utilizzò le foci del Nilo, che erano accessibili alle navi di allora, senza possedere un porto di mare vero e proprio⁽⁴⁾.

(1) *Bull. Soc. Arch. d'Alex.*, 1918, p. 137 et seg.

(2) HENRI THUILE, *Commentaires sur l'Atlas historique d'Alexandrie* (Publications spéciales de la Société royale de Géographie du Caire), 1922, p. 37 e 66-70.

(3) K. LEHMANN-HARTLEBEN, *Die Antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres*, Leipzig, Dieterich'sche Verlagsbuchhandlung, 1923, p. 10 e seg., v. A. KÖSTER, *Schiffahrt und Handelsverkehr des östlichen Mittelmeeres im 3 und 2 Jahrtausend*, Beihefte zum Alten Orient, Heft I, Leipzig, 1924, p. 33... «Es handelt sich um Anlagen die der hellenistisch-römischen Zeit angehören...»

(4) *Op. cit.*, p. 27. Non è, credo, da trascurare, in quest'ordine di idee, il fatto che quando sotto Amasis, attorno alla metà del VI° secolo, i Greci di Mileto furono autorizzati a fondare una fattoria commerciale in Egitto, Naucratis sorse sul ramo più occidentale del Nilo, all'interno nel Delta.

Di fronte ai discordi pareri di autori tanto competenti non spetta a me di pronunciare un giudizio e in attesa che nuove scoperte permettano di risolvere il problema in uno od altro senso, basterà averne esposto i dati e le soluzioni proposte. Del resto trattandosi di un porto sommerso da millenni, la cui attività ed importanza potrebbero essere soltanto indirettamente ed in modo generico supposte, sarebbe poco opportuno che mi dilungassi a parlarne oltre lo stretto necessario.

In realtà la vera origine del porto che farà oggetto del presente studio, risale alla iniziativa del grande conquistatore macedone Alessandro Magno. Questi nel 332 av. Cristo dopo essersi impadronito di Tiro che assediava da sette mesi e di tutta la Siria meridionale, tolse ai Persiani il dominio dell'Egitto e quivi trascorse un inverno decretando, tra l'altro, la fondazione di Alessandria.

La nuova città in poche decine di anni raggiunse un grande splendore. Dal 322, dopo la morte del suo fondatore, rimase la capitale dell'Egitto durante la Satrapia di Tolemeo Lago, il quale del resto non tardò molto a proclamarsi Re della provincia a lui affidata.

Già sotto Tolemeo I°, Alessandria s'avviò a divenire un centro commerciale importantissimo e sotto i Tolemei II° e III°, conquistò una preminenza assoluta su tutte le città del Mediterraneo come porto in cui entravano e da cui uscivano le merci del mondo allora conosciuto. La spiegazione è facile ed evidente: dato il fattore uomo che entrava in giuoco (cioè sovrani politicamente forti, energici, attivi, fastosi e una popolazione greca e in parte semitica, fornitissima di attitudini al traffico), la felice posizione geografica della città tra l'Oriente e l'Occidente, provvista d'un retrotterra fertile e ricco, e provvista inoltre di facili comunicazioni col Mar Rosso, non poteva non dare i suoi frutti.

E infatti Alessandria divenne e per parecchi secoli rimase la città più ricca e popolosa della terra.

Il piano tracciato dall'architetto Dinocrate comprendeva la formazione di due vasti e magnifici porti⁽¹⁾ i quali si ottennero unendo con un potente molo lungo sette stadi (il famoso Eptastadio, cioè circa 1200 metri), l'isola di Faro alla costa.

Dei due Porti così formati quello Orientale o Porto Grande (Megas Limen) divenne il principale, quello Occidentale (Eunosto)⁽²⁾ rimase secondario durante

⁽¹⁾ Per la topografia della città e la bibliografia relativa, v. EV. BRECCIA, *Alexandrea ad Aegyptum*, 1917 (ediz. inglese), p. 59-85.

⁽²⁾ Assai probabilmente non dal nome del genere di Tolemeo I°, ma dall'essere più facile entrarvi che non uscirne, o come auspicio (Buon ritorno). Il Thuile che ammette l'esistenza d'un porto

l'età ellenistica, ma andò acquistando sempre maggiore importanza dopo l'era volgare e dopo la conquista araba fu di preferenza frequentato.

All'interno dell'Eunosto si trovava un altro piccolo porto detto «La Scatola» forse destinato a scopi di guerra. Ma non basta; la città possedeva un porto interno nel lago Mariut, dove convenivano le navi che portavano le merci dalla valle del Nilo e dalla regione a occidente del lago, allora molto fertile e ricca. Secondo Strabone il movimento di questo porto era assai grande ed anzi superiore a quello dei porti marittimi.

Il bacino del porto grande era limitato a oriente da un promontorio detto Lokhias; a occidente dall'Eptastadio e dall'isola di Faro.

L'entrata che sarebbe stata naturalmente amplissima, troppo ampia per garantire alle navi un tranquillo rifugio, fu ristretta mediante la costruzione di due moli in prolungazione del promontorio Lokhias e della punta nord-est dell'isola di Faro. Su questa punta sorse la celebre torre a tre piani, fortezza e guida luminosa a un tempo⁽¹⁾ alta circa 120 metri, così grandiosa, architettonicamente bella e così ricca di decorazioni e sculture da essere annoverata fra le sette meraviglie del mondo. Sul promontorio Lokhias si ergeva un palazzo reale e più indietro si stendeva la vastissima residenza dei sovrani, alla quale era annesso un piccolo porto privato, e il quartiere della reggia. Di fronte al porto privato era un isolotto: l'Antirrhodos. Sulla spiaggia a fianco dei palazzi reali s'innalzava un tempio di Posidone dinanzi al quale si protendeva una diga, il Timonium. Sul Timonium era una palazzina isolata dove Marco Antonio andava a cercare, forse invano, quiete e riposo. Dalla base del Timonium partiva la lunga linea, più o meno spezzata, di banchine: l'Emporion, centro principale dell'enorme traffico. Presso l'Eptastadio erano i Neoria o cantieri ed arsenali. Sappiamo che anche le più grandi navi del tempo potevano accostare alle banchine e ve ne erano di assai grandi, capaci per esempio di trasportare gli

preellenico a sud dell'isola di Faro, mostra di credere che la designazione di Porto Vecchio per l'Eunosto risalga alla fondazione di Alessandria, ma ciò non mi sembra possibile. I nomi di Porto Vecchio (Eunosto) e di Porto Nuovo (Megas Limen) devono essere sorti nel Medio Evo quando fu deciso che il primo fosse esclusivamente riservato alle navi mussulmane, il secondo, fino allora quasi abbandonato, alle cristiane. I due porti divennero quindi rispettivamente, soprattutto pei cristiani, Vecchio e Nuovo di fronte alla preesistente situazione.

⁽¹⁾ K. LEHMANN-HARTLEBEN, *op. cit.*, p. 133-134. Su questa torre che ha dato il nome a tutti i fari, ha scritto un'opera voluminosa e doviziosamente illustrata HERMANN THIERSCH, *Der Pharos, Antike Islam und Occident*, Leipzig 1903, v. inoltre, A. MONNERET DE VILLARD, *Il Faro d'Alessandria secondo un testo e disegni arabi inediti da codici milanesi*, in *Bulletin Société Archéol. d'Alexandrie*, fasc. 18, p. 13 e seg.

obelischi che ancora adornano alcune delle piazze di Roma. Tutta la tradizione letteraria è concorde nel celebrare Alessandria come «mercato di tutto il mondo».

I Tolemei si adoperarono assai per allacciare l'Egitto alle ricche regioni del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano. Viaggi d'esplorazione erano stati iniziati già sotto Tolemeo I° e numerose fattorie commerciali sorsero lungo le coste del Mar Rosso sotto il suo immediato successore. Per tale guisa si riattivarono quei rapporti che i Faraoni specialmente sotto la XVIII^a Dinastia avevano avuto col Sudan e con le coste della Somalia, il meraviglioso Punt, i cui ricchi prodotti sono con tanta profusione riprodotti nei bassorilievi del tempio di Deir-el-Bahari.

Per stabilire una via di comunicazione fra la nuova capitale e il Mar Rosso, fu riscavato e reso navigabile anche per grossi battelli da trasporto, il canale che Dario I° aveva deviato dal ramo orientale del Nilo verso i laghi Amari. Inoltre Tolemeo II° Filadelfo aveva fatto costruire una strada fra Copto, nella Tebaide, e Berenice. Quindi tutte le merci rare e preziose dell'Africa e dell'Oriente affluivano in Alessandria che le esportava poi in tutte le regioni del Mar Nero e del Mediterraneo.

Nel movimento commerciale alessandrino l'esportazione superava di gran lunga l'importazione e ciò si spiega facilmente essendo pochissimi i generi che gli Egiziani dovevano introdurre dall'estero pei loro bisogni, data l'incomparabile prosperità agricola del paese e il tipo di civiltà allora prevalente.

Alessandria era un centro industriale di primissimo ordine⁽¹⁾; si può anzi dire che quasi soltanto la necessità di rifornirsi di materie prime per lavorarle, alimentò l'importazione. Roma entrò in rapporti commerciali con l'Egitto tolemaico assai presto, già nel III° secolo; e già nel II° troviamo stabilite in Alessandria aziende romane. Tali rapporti si andarono facendo sempre più regolari ed intensi e naturalmente si accrebbero in misura straordinaria quando nel 30 av. Cristo, Augusto conquistò l'Egitto.

⁽¹⁾ M. ROSTOVZEFF, *Zur Geschichte der Ost und Südhandels im ptolemaisch-römischen Aegypten*, v. *Archiv für Papyrusforschung*, IV, p. 298 e seg. Il Rostovtzeff prende le mosse da un'opera pubblicata in russo del 1907 da M. CHWOSTOW, *Storia del commercio orientale nell'Egitto greco-romano*. Di quest'opera che sembra molto importante l'autore aveva promesso un'edizione in lingua più accessibile, ma non ha attuato, per quanto io so, il suo proposito. Il Rostovtzeff pur lodando il lavoro e sviluppandone poi da maestro alcuni punti, osserva che il Chwostow ha avuto il torto di non studiare l'argomento in relazione col commercio egiziano in occidente e coll'industria egiziana. E contro il Chwostow crede che il commercio di transito fosse secondario e che i prodotti industriali, derivati in parte da materie prime indigene, in parte da materie importate, costituissero la base principale del commercio alessandrino.

Se la conquista romana distrusse l'importanza politica di Alessandria, riducendola da capitale d'un potente regno a capoluogo di provincia, non ne danneggiò affatto la prosperità materiale. Si può anzi ritenere che sotto Roma per i primi due secoli e per una parte del terzo, Alessandria superò per movimento commerciale e ricchezza i periodi della maggiore prosperità sotto i Tolemei.

I principali prodotti di esportazione erano il grano, gli schiavi, le carni salate, gli uccelli ed animali rari e selvaggi, gli unguenti e i profumi, le vetrerie e i cristalli, i lini, i tappeti, i gioielli e vasi preziosi, i marmi colorati, i papiri e i libri su carta di papiro. Non è necessario aggiungere che tutto ciò importava un assai complesso commercio di denaro, per regolare il quale funzionava una vasta organizzazione bancaria.

Si pensi al movimento ed al traffico portuale di una città che aveva raggiunto il milione di abitanti, che aveva dietro a sé un paese fertile e popoloso, che da Roma e dall'Occidente riceveva incessanti richieste di derrate e di preziose merci delle lontane regioni d'Oriente.

La nobiltà romana, i nuovi e vecchi ricchi erano pervasi dalla mania d'una vita sontuosa, dalla mania del fasto e del lusso; fin le classi meno provvedute di denaro anelavano ai piaceri ed ai giuochi.

È noto che l'Egitto forniva a Roma un terzo del grano necessario al nutrimento della capitale dell'impero, certo oltre mezzo milione di quintali; che furono organizzate spedizioni di caccia e spedizioni d'esplorazione scientifica e commerciale verso il cuore dell'Africa e verso l'Oceano Indiano; che furono riativate antiche miniere e nuove ne furono scoperte nell'Alto Egitto. Sotto Augusto muovevano da Mios Hormos verso l'India flotte di 120 navi, quindi assai più numerose di quelle che facevano il viaggio negli ultimi tempi dei Tolemei. Sappiamo d'altra parte che Alessandria, sede della *classis alexandrina*, divenne una delle basi principali della flotta romana.

Traiano (97-117) ripulì e restaurò il canale che partendo dalle vicinanze di Cairo andava a sboccare nel Mar Rosso presso Kolzum (Suez), canale che iniziato da Necho (609-593 avanti Cristo) e riscavato come ho detto, dai primi Tolemei, s'era rinterrato nel 1° secolo avanti Cristo. Dall'imperatore il canale prese il nome di Fiume Traiano (Amnis Traianus). Una lettera attribuita a torto all'imperatore Adriano, ma ad ogni modo contemporanea di lui (117-138 dopo Cristo), dipinge in modo mirabile la febbrile attività di Alessandria: città grassa, ricca, prolifica, nella quale niuno vive ozioso; chi soffia vetri, chi fabbrica carta, chi tesse lini; tutti hanno qualche occupa-

zione, perfino i podagrosi lavorano, perfino i ciechi, perfino gli storpi ⁽¹⁾.

Non c'è bisogno di molta fantasia per farsi un'idea dell'enorme movimento da cui dovevano essere animati in conseguenza di tanta industria e di tanto traffico, i porti alessandrini.

Ma nel III° secolo cominciò la decadenza. Le vicende generali dell'impero in tale periodo e più nei secoli susseguenti, l'impoverimento generale dell'Italia e dell'Europa a causa delle invasioni barbariche, lo spirito stesso del cristianesimo man mano prevalente, spirito di ascesi e di rinunzia; la pessima amministrazione bizantina, le condizioni locali di Alessandria dove la lotta fra i pagani e i seguaci della nuova religione divenne feroce e potremo dire quotidiana ⁽²⁾, le persecuzioni e gli esili che fanatici cristiani, come il vescovo Cirillo, fecero subire ai pagani ed alla numerosa colonia israelitica tutta dedita ai traffici; le risse tremende tra le varie sette di cristiani stessi, tutto ciò non potè non esercitare una funesta influenza sulla prosperità della città, sul suo graduale spopolamento e sulla vita dei suoi porti.

Nondimeno anche nel periodo bizantino la floridezza d'Alessandria fu relativamente notevole, poichè l'Egitto rimase una provincia preziosissima per i *Basileis* di Costantinopoli e la via più importante, se non più la sola, pel commercio del Bosforo con le regioni dell'Oriente. Le cave della catena arabica continuarono a fornire marmi colorati e porfido alle costruzioni di Bisanzio e soprattutto la valle del Nilo «grâce à son incomparable fertilité, était un des plus riches greniers à blé, d'où la populeuse Byzance tirait sa nourriture ⁽³⁾».

Infatti dacchè Costantinopoli era diventata la residenza imperiale, una grande quantità di frumento egiziano veniva spedito a Bisanzio a titolo di *annona* trasportovi ogni anno da un convoglio di navi, parte alessandrine, parte di Carpato, parte della Siria. Ma il porto d'Alessandria s'avvia a diventare sempre più un porto per il solo commercio di transito. Questa, a mio parere, sarà la caratte-

⁽¹⁾ EV. BRECCIA, *op. cit.*, p. 30-33, bibliografia, ivi.

⁽²⁾ ROUILLARD GERMAINE, *L'Administration civile de l'Égypte byzantine*, p. 181, e seg. «Les habitants de l'Égypte byzantine naturellement portés aux violences sont en outre dans un état de perpétuelle effervescence religieuse... Le foyer de désordre le plus redoutable de tous les pays est évidemment la grande ville tumultueuse d'Alexandrie, cité cosmopolite où les Syriens, les Juifs et les Arabes se mêlent aux Grecs de Byzance et aux Indigènes. Alexandrie n'est pas seulement une ville d'études et un vaste entrepôt de commerce : c'est un lieu de plaisir et sa réputation est des plus fâcheuses. «Aussi vicieux qu'un Alexandrin», disait alors le proverbe «ou davantage, ajoute Eunape, s'il y a quelque chose de plus vicieux qu'un Alexandrin».

⁽³⁾ ROUILLARD, *op. cit.*

ristica essenziale d'Alessandria nel Medio Evo fino alla sua decadenza completa, dopo la scoperta del Capo di Buona Speranza.

La città sarà popolata da soli mercanti e non più da cittadini che la considerino e la amino come la loro patria, come il suolo sacro dove riposano gli avi e dove prospereranno i figli. Sono tutti o quasi tutti abitanti provvisori e di passaggio, bramosi di arricchire per andare a godere altrove la vita⁽¹⁾.

Il famoso Editto XIII promulgato da Giustiniano per mettere un freno all'anarchia finanziaria ed amministrativa, ed al permanente disordine pubblico che infierivano in Egitto, a dispetto delle numerose cause di decadenza, dimostra quanto ancora importante fosse la città nella prima metà del vi° secolo. L'Editto parla di Alessandria come d'una grande città, e le fa una posizione a parte conservandole l'*alimonia* o provvista d'una certa quantità di grano da essere distribuita gratuitamente ai poveri, *alimonia* concessale da Diocleziano⁽²⁾.

E indubbiamente il traffico attraverso il porto alessandrino era tuttavia notevole, poichè è questo porto che fornisce al lusso di Bisanzio la merce e i profumi dell'Arabia felice, le spezie e le perle dell'India, gli smeraldi, l'avorio e l'oro dell'interno dell'Africa⁽³⁾.

⁽¹⁾ Di questo male ha sofferto ed in parte soffre ancora la città moderna, poichè la popolazione immigrata, quasi mai pensa di stabilirsi in permanenza e sogna, o la patria d'origine o una grande città europea, dove potere andare, nel più breve tempo possibile, a spendere il denaro che qui spera di accumulare. Da ciò un amore spesso soltanto platonico per l'abbellimento e per il progresso edilizio, igienico, etc. della città o l'indifferenza per le sue istituzioni di cultura. Bisogna inoltre tenere conto della varietà enorme dei gruppi nazionali che la popolano, i quali agiscono per proprio conto con sforzi isolati e non sentono tutti egualmente la necessità di studiare concordî, problemi d'interesse generale per l'intera cittadinanza. Moltissimo certo si è fatto nell'ultimo secolo e molto più si farà in avvenire per l'accrescersi di famiglie che si van man mano radicando in Alessandria e soprattutto per l'impulso illuminato di cui ha già dato evidente prova il Re Fuad I°.

⁽²⁾ Per ringraziare appunto questo imperatore del beneficio, la grande colonna granitica che impropriamente la leggenda chiama di Pompeo, gli fu dedicata, come dice l'epigrafe tuttora leggibile sulla base del lato occidentale.

⁽³⁾ Il tentativo fatto da Giustiniano di sottrarsi ai Persiani come intermediari delle sete cinesi, contraendo un'alleanza con gli Etiopi, se non ottenne un effettivo risultato per questo scopo specifico (v. ROUILLARD, *op. cit.*, p. 73-74), riuscì assai vantaggioso sotto altri rapporti: G. HEYD, *Storia del commercio del Levante nel Medio Evo*, p. 29. Perciò molti mercanti dei territori bizantini andavano in Etiopia sia per via di Silo (Shaba) e per il golfo dello stesso nome, sia per Alessandria a prendervi tanto i prodotti dell'Africa quanto quelli dell'India.

Secondo J. MASPERO, *Histoire des Patriarches*, etc., p. 39, Alessandria nel vi° e vii° secolo era ancora «une des principales stations du commerce mondial. Des lignes de navigation régulière la mettaient en relation avec Constantinople, avec l'Italie; ses marchands allaient dans tous les ports du monde connu, jusqu'en Grande Bretagne où ils chargeaient l'étain, jusqu'en Éthiopie où ils faisaient un commerce actif par la mer Rouge et le port de Klysma. La population, qui s'élevait

Importante rimaneva il traffico dei tessuti, dei tappeti, dei prodotti ceramici e quello del papiro la cui cultura subiva crisi frequenti, ma che veniva esportato non solo a Bisanzio e in Italia, bensì anche nelle Gallie e nella Spagna.

L'industria della fabbricazione delle navi se non era più quella dei bei tempi, poteva nondimeno considerarsi come fiorente⁽¹⁾.

Se i provvedimenti presi da Giustiniano non eliminarono gli abusi, la corruzione dei funzionari, il disordine e il conseguente impoverimento dell'Egitto, non si può negare che quando il paese cadde in potere degli Arabi (643), la valle del Nilo godeva d'una relativa prosperità, mantenuta da certe industrie ancora fiorenti e dall'attività commerciale d'Alessandria. La conquista araba non favorì certo una rinascita di quest'ultima. Fino ad allora Alessandria pur essendo decaduta dall'antico splendore, era rimasta la città più importante dell'Egitto, ma gli Arabi non tardarono a fondare la nuova capitale del paese oltre duecento chilometri più a sud, quasi là dove il Delta comincia, presso l'antica Babilone.

Fostat prima e Misr el-Kahira più tardi, accentrarono naturalmente molta popolazione, molte forme di attività politica, molti affari, con danno inevitabile di Alessandria. Ma il suo porto non giacque nell'abbandono; esso rimase ostinatamente un centro notevolissimo del commercio durante tutto il Medio Evo, come cercherò di dimostrare attingendo a piene mani dal mirabile studio che Guglielmo Heyd ha dedicato alla storia del commercio del Levante, e attingendo anche a qualche opera più recente⁽²⁾.

Subito dopo la conquista gli Arabi (643) riattivarono il canale che negli antichi tempi univa il punto più settentrionale del Mar Rosso (Kolsum) con la

peut-être à un total de 600.000 âmes environ... etc.» E più oltre (p. 51): «L'Église alexandrine possédait une flotte de plus de treize grands vaisseaux, qui faisait pour elle du commerce dans la Méditerranée et l'Adriatique». Cf. HENRI GRÉGOIRE, *Les premières «maternités» d'Alexandrie* (VII^e siècle après J.-C.) in *La semaine égyptienne*, 27 mai 1927, p. 9. Mettendo in rilievo l'importanza che la vita di S^t Jean l'Aumonier ha per la conoscenza della vita alessandrina al principio del VII^o secolo osserva: «On y voit par exemple, que le Patriarcat d'Alexandrie entretenait une flotte marchande très puissante, et que l'«humble patriarche» personnellement tout à fait détaché des biens du monde, dirigeait une entreprise vraiment capitaliste de navigation.»

(1) BUTLER, *The Arab conquest of Egypt*, p. 111, «But of the industrial arts practised at Alexandria perhaps the most important was ship-building, Alexandria was the busiest port and largest market in the world», ma quest'affermazione va intesa in senso relativo e con molte riserve.

(2) G. HEYD, *Storia del commercio del Levante nel Medio Evo* (vol. X della *Biblioteca dell'Economista*, 5^a serie, diretta da P. Jannacone), Torino Un. Tip. 1913, — e inoltre A. SCHAUBE, *Storia del commercio dei popoli latini nel Mediterraneo*; G. LUZZATTO, *Storia del commercio*; A. SEGRE, *Manuale di storia del commercio*, etc.

città del sole (Eliopolis). Nel periodo in cui questo canale fu praticabile⁽¹⁾ gli Arabi se ne servirono per trasportare le loro mercanzie al Cairo di dove poi le rispedivano per il Nilo verso il Mediterraneo.

Sia che tali mercanzie seguissero la via del canale, sia che fossero trasportate attraverso il deserto a dorso di cammello, la maggior parte di esse affluiva ad Alessandria.

Il pellegrino Arculfo che traversò l'Egitto verso il 670, parla ancora di Alessandria come di un punto di ritrovo del commercio universale, dove moltitudini di popoli vengono ad approvvigionarsi. Più tardi la riputazione della città si offuscò alquanto di fronte alla fama di Bagdad, ma non vi ha dubbio che la prosperità goduta dall'Egitto sotto la dinastia dei Tulumidi (871-904) non potè non riflettersi su di lei.

Non mancano del resto le prove che nel ix° secolo molti prodotti, o transitanti per Alessandria o quivi od in Egitto lavorati, specialmente i tessuti, si diffondevano ancora in lontane regioni ed erano ricercati persino a Roma. Il Prof. Monneret de Villard in un articolo pubblicato recentemente col titolo : « *Le transenne di S. Aspreno e le stoffe Alessandrine* »⁽²⁾ osserva : « queste stoffe (stoffe di cui ha prima parlato traendone notizie dal *Liber Pontificalis*) del ix° secolo non hanno forse tutta l'iconografia dei prodotti alessandrini? La grande città rimane dunque uno dei più grandi centri del commercio dei tessuti, che in parte fabbricava negli opifici della città, in parte accentrava da quelli della valle del Nilo e dalle regioni vicine diffondendoli poi per tutto il mondo : li troviamo in Italia come li troviamo in Armenia⁽³⁾ ».

Nel xii° secolo si ha, fra l'altro, notizia che persino negozianti di Ragusa frequentavano il mercato cosmopolita di Alessandria e Guglielmo di Tiro ripeteva all'incirca, certo con minor ragione, la definizione che della città avevano dato scrittori greci, per i tempi del suo più alto splendore « mercato dei due mondi » (*forum publicum utrique orbi*).

Nel xiii° secolo il Sultano Kelaun s'impadroniva (1270) del forte marittimo

⁽¹⁾ Venne interrato di nuovo e distrutto nel 761 per impedire l'invio dei viveri alla città di Medina diventata un focolare di rivolta.

⁽²⁾ *Aegyptus*, Anno IV (1923), p. 64-71.

⁽³⁾ Cf. G. HEYD, *op. cit.*, p. 110, « Le biografie dei Papi, specialmente dei Papi del viii° e ix° secolo, così avare di dettagli negli avvenimenti storici, abbondano invece di particolari del maggior interesse sull'argomento di cui ci occupiamo. E ciò che vi tiene maggior posto sono le liste dei doni offerti dai Papi alle diverse chiese di Roma, ornamenti preziosi, stoffe magnifiche, paramenti, tappeti... ma la maggior parte esce dalle mani di operai alessandrini o bizantini ».

di Laodicea in Asia Minore «per dare soddisfazione ai mercanti di Alessandria che ne guardavano con gelosia la prosperità del commercio⁽¹⁾».

La floridezza economica⁽²⁾ era dunque ancora notevole. Per tacere di Guglielmo di Tiro, il cui giudizio d'iperbolica ammirazione abbiamo già ricordato, basterà citare l'impressione provata da Beniamino di Tudela⁽³⁾ e dal Buscardo, nel 1175 ambasciatore in Egitto di Federico Barbarossa, vedendo l'enorme quantità di spezie (di pepe soprattutto) che le navi del Nilo trasportavano in Alessandria⁽⁴⁾. Ma non si deve tacere che già una parte del suo commercio deviava verso Damietta e verso Rosetta. Oltre la causa d'indole generale, doveva contribuirvi il difetto che il porto d'Alessandria aveva fin d'allora, cioè la mancanza d'un'ampia, costante e profonda via acqua di comunicazione con l'interno. Nella migliore delle ipotesi le navi provenienti dal Nilo dovevano arrestarsi a sei miglia dalla città; in quest'ultimo tratto le merci dovevano essere trasportate a dorso di cammello⁽⁵⁾.

Contrariamente a quanto sembrerebbe logico di supporre, le crociate non arrestarono, favorirono anzi il movimento commerciale del grande porto egiziano. Prima esso era frequentato quasi esclusivamente dai Veneziani, dagli Amalfitani e dai Genovesi; di poi vi si affacciarono e vi furono rappresentate continuamente buon numero di altre nazioni: Pisa in primo luogo, la Sicilia, Marsiglia, la Catalogna. Beniamino di Tudela ne nomina ben ventotto, certo esagerando. Egli dovè essere stato tratto in errore dalla folla variopinta dei mercanti occidentali presenti⁽⁶⁾. Di questi lo storico arabo Makrizi dà, per il 1215-1216, la cifra di tremila.

(1) G. HEYD, *op. cit.*, p. 369.

(2) Per contro la rovina e la spogliazione dei monumenti era cominciata da un pezzo sia per opera dei cristiani che ne avevano tratto materiali per le loro chiese anche fuori d'Alessandria — esempio cospicuo la basilica dei marmi dedicata a S. Menas nel deserto mareotico — sia per opera degli Arabi dopo la conquista, sia per opera dei numerosi e diversi naviganti che frequentavano per secoli il porto e che non ebbero certo un grande rispetto per le vestigia dell'antica città abbandonata a se stessa ed incustodita. Più tardi alla rovina contribuirono i Crociati, soprattutto i vandalici compagni di Pietro Lusignano, Re di Cipro (1365), v. EV. BRECCIA, *Etiam periere ruinæ?* nel volume miscelaneo in onore di G. Lumbroso.

(3) HERREROS (DE) H. GARCIA, *Quatre voyageurs espagnols en Égypte*, Alexandrie 1922.

(4) La città aveva una Porta del Pepe. Il Peschel osserva che nel Medio Evo, il pepe era per Alessandria un articolo di commercio tanto importante quanto possono esserlo oggi per l'Inghilterra il thè ed il cotone insieme.

(5) Sulle vicende del canale di Alessandria nel Medio Evo vedere i particolari in HEYD, *op. cit.*, p. 1003).

(6) Nell'inverno 1187-1188, erano nel porto trentasette navi mercantili, venute da Genova, Pisa, Venezia, etc. e l'Heyd ne deduce, trattandosi di cattiva stagione, che durante la primavera, l'estate e l'autunno le navi riunite nel porto fossero centinaia (*op. cit.*, p. 412).

Le principali nazioni avevano in Alessandria uno o due consoli e uno o più fondachi : cioè edifici che servivano per abitazione dei mercanti e per l'immagazzinamento delle mercanzie; talvolta vi era annessa una panetteria ed una chiesa ⁽¹⁾. Nella prima metà del xiv° secolo i Papi proibirono ai cristiani di commerciare col Soldano, ma anche nel periodo di maggiore severità Alessandria non perdette interamente l'importanza che le assicurava la sua posizione, sotto l'aspetto del commercio generale. Più grave colpo le arrecò nel 1365 la conquista compiuta da Pietro I°, Re di Cipro. Questi la tenne poco, ma la mise terribilmente a sacco, suscitando quindi la vendetta del Sultano, la quale si esercitò soprattutto contro i Veneziani ed i Genovesi. Per qualche tempo nessuna nave osò mostrarsi nel porto egiziano e solo più tardi, lentamente, il traffico ricominciò, fra sospetti e rappresaglie.

Una nuova ripresa di relativa prosperità si ha alla fine del xiv° e nel xv° ⁽²⁾ secolo, ma poi il decadimento s'accentua per l'errata politica dei Sultani, anche prima che la scoperta del Capo di Buona Speranza dia il colpo mortale.

Durante il periodo su accennato vengono utilizzati entrambi i porti: il Porto Nuovo (antico Porto Grande od Orientale) era il solo in cui potessero entrare le navi cristiane, il Porto Vecchio (antico Eunosto o porto Occidentale) era riservato alle navi mussulmane e i cristiani non potevano entrarvi neppure dalla parte di terra ⁽³⁾.

Quando la nave aveva gettato l'ancora ⁽⁴⁾ le venivano tolti il timone e le vele. La restituzione avveniva soltanto il giorno in cui il capitano e i passeggeri, avendo pagato tutti i diritti prescritti, avevano ricevuto l'autorizzazione di partire.

⁽¹⁾ Quella dei Veneziani dedicata a S. Michele, quella dei Genovesi a Nostra Signora, dei Pisani a S. Nicola.

⁽²⁾ ACHILLE NORSI, *Il fattore economico nella grandezza e nella decadenza di Venezia* in *Nuova Rivista Storica*, Anno VIII° (1924, 1° fasc., p. 33). «Tre erano le principali vie seguite nel nostro Medio Evo dal traffico fra l'Asia e l'Europa: una prima dall'India per la Persia, la Bocaria e la Georgia portava a Trebisonda e a Costantinopoli; una seconda dall'Oceano Indiano al Golfo Persico, Bassora e Bagdad, a Beirut, Damasco, Aleppo in Asia Minore e in Siria; una terza, la più battuta durante il xv° secolo, ad Alessandria per il Mar Rosso e l'Egitto. Principali merci: gomme, perle, avorio, marmi rari, legni fini, penne di struzzo, pellicce, stoffe preziose dell'India, cotone, zucchero, articoli di farmacia, spezie ed altri prodotti rari dell'Asia come: pepe, zenzero, cannella, garofani, noce moscata, gomma arabica, indaco, canfora, manna di Persia, ecc.»

⁽³⁾ Il Porto Vecchio corrisponde al porto commerciale attuale. Le designazioni di Porto Vecchio e di Porto Nuovo datano, a mio modo di vedere, dal momento in cui i cristiani furono obbligati a frequentare il solo porto orientale, che in realtà era il più antico.

⁽⁴⁾ Riassumo o addirittura trascrivo dall'opera di G. HEYD, *op. cit.*, p. 994.

Le mercanzie, dopo sbarcate, entravano per la porta della Dogana trasportate a dorso di cammello, d'asino, d'uomo. I mercanti prima di varcare la porta subivano un rigoroso interrogatorio; dovevano far riconoscere la loro nazionalità per mezzo del rispettivo console e di altri connazionali; pagare un ducato, (più tardi due) ciascuno, e una tassa del 2 o/o sul denaro monetato di cui erano in possesso. Compiute queste formalità non incontravano più ostacoli. Essi trovavano alloggio per sè e ricovero per le mercanzie, nel fondaco della propria nazione⁽¹⁾.

Per le galere di Venezia sappiamo che si mettevano in viaggio fra l'8 ed il 23 settembre e che erano pronte a ripartire, con il loro carico di spezie, tra la metà d'ottobre e i primi di novembre, ma vi erano arrivi e partenze anche in marzo. Con ogni verosimiglianza erano questi i periodi di maggiore attività anche per le altre nazioni.

A malgrado dell'inabile politica commerciale dei Sultani d'Egitto, il porto d'Alessandria ancora verso la fine del xv° secolo aveva un traffico non trascurabile, per opera specialmente dei Veneziani e dei Genovesi i quali ultimi, alleatisi coi Catalani, cercavano di eliminare i primi dai mercati del Levante.

Quando nel 1483 Felice Fabri visitò il fondaco dei Genovesi, lo trovò popolato di molti mercanti e provvisto di molte spezie. Ed egli ammirò la vastità e la bellezza del fondaco. Ma quando vide le provviste di cui i fondachi dei Veneziani erano colmi fino ai tetti, la sua meraviglia si mutò in stupefazione.

Erano però questi gli ultimi bagliori d'uno splendore che volgeva a rapido tramonto per molteplici cause. Principali fra queste :

1° La scoperta dell'America (1492) che attrasse l'attenzione e l'avidità di tanta parte d'Europa verso il nuovo ricchissimo continente.

2° La conquista dell'Egitto compiuta dai Turchi Osmanli, l'amministrazione dei quali fu lungi dal portare incremento alle sorgenti di ricchezza del paese.

3° L'espansione commerciale dei Portoghesi i quali avendo scoperto la via marittima tra il Portogallo e le Indie, poterono subito fare una vittoriosa concorrenza ad Alessandria, dove un quintale di zenzero si pagava il triplo del prezzo originario a Calcutta.

Venezia ebbe la sensazione che erano minacciate le fondamenta stesse della sua ricchezza e della sua potenza, poichè il commercio del Levante correva grave pericolo e tentò di riparare al disastro intavolando trattative col Sultano, ma non seppe perseguire ed attuare con coraggiosa energia il solo progetto, più

⁽¹⁾ Per la descrizione, l'organizzazione e il numero dei fondachi, v. HEYD, *op. cit.*, p. 407 e seg.

volte ventilato, capace di salvare la situazione, cioè il taglio dell'istmo di Suez. Parecchi vi pensavano a Venezia verso il 1500, e la Signoria stessa nelle istruzioni redatte in quel tempo per l'ambasciatore Francesco Teldi, introdusse un passo nel quale raccomandava tale supremo provvedimento, ma infine s'indusse a sopprimerlo, per paura che il Sultano vi scorgesse un attentato alla sua sovranità.

Nel 1529 i Turchi tentarono essi di dare una forma d'attuazione a tale progetto cercando di riparare il canale che nell'antichità aveva messo in comunicazione il Mar Rosso col Nilo, ma soltanto nel XIX° secolo, dopo i rinnovati progetti e varî tentativi di Leibniz sotto Luigi XIV°, del Sultano Mustafa III°, del capo mammalucco Alì Bey e di Napoleone, potè essere attuato il sogno millenario di mescolare le acque del Mediterraneo con quelle del Mar Rosso, riunendole direttamente per mezzo d'un magnifico canale lungo 161 chilometri profondo 11 metri, largo da 80 a 135 e navigabile quindi da navi del più forte tonnellaggio (17 novembre 1869). Molti profetarono allora che Alessandria, sorta da meno di mezzo secolo a nuova vita, avrebbe perduto d'importanza a vantaggio di Suez e di Porto Said, ma invece, come vedremo, essa camminò, da allora, a passi giganteschi sulla via del ripopolamento e della ricchezza.

Si può dunque dedurne che se nel XVI° secolo i Veneziani avessero saputo attuare l'idea geniale del taglio dell'istmo, non solo avrebbero aperto nuove sorgenti alla loro ricchezza e dato nuove armi alla loro potenza, ma avrebbero contribuito pure ad accrescere o rinnovare fin d'allora la prosperità d'Alessandria, la quale invece da una mediocre città commerciale di abitanti d'occasione, vegetante accanto alle desolate rovine dell'antica metropoli del mondo, s'avviò a ridursi un povero villaggio dormiente fra i due porti abbandonati e squallidi, sulla lingua di terra formatasi attorno e sopra l'antico Eptastadio. Il 2 luglio 1798 Napoleone non conquistò una potente fortezza, ma un piccolo paesotto di seimila abitanti, sperduto dentro la vasta cinta di mura. Ma il fatto stesso che Napoleone per annientare il commercio inglese nel Mediterraneo, pensò d'impossessarsi anzitutto d'Alessandria, dimostra che la posizione geografica di questo magnifico porto conservava ancora, in potenza, i suoi grandi vantaggi.

Purchè fosse sorto l'uomo che volesse e sapesse metterli in valore, il miracolo della resurrezione si sarebbe compiuto. Quest'uomo di genio sorse. E fu il grande Mohamed Alì, fondatore dell'Egitto moderno e padre dell'odierna Alessandria.

*
* *

« Il est fâcheux qu'il n'y ait pas à Alexandrie un port où une escadre puisse entrer; mais le Port Vieux tant vanté, est formé par des recifs hors de l'eau qui forment des passes fort étroites et entre lesquelles il n'y a que vingt-trois, vingt-cinq et cinquante pieds d'eau: la marée y est ordinairement élevée; d'où l'on voit qu'un vaisseau de 74 canons y serait fort exposé, d'autant qu'il serait brisé un quart d'heure après avoir touché. J'ai offert, pour satisfaire au désir du général en chef, dix-mille francs au pilote du pays qui ferait entrer l'escadre, mais aucun n'a voulu se charger que d'un bâtiment qui tirerait au plus, vingt pieds d'eau ». Così scriveva il 9 luglio 1798, dalla rada d'Abukir, l'Ammiraglio francese Brueys, al Direttorio.

D'altra parte le navi che avevano trasportato in Egitto l'esercito francese, erano arrivate presso Alessandria la sera del 29 giugno ed a causa dell'incertezza dei fondali erano sbarcate col mezzo di scialuppe, a cinque o sei chilometri ad Ovest del Porto, presso il Promontorio Agami o Marabut.

Basterà aver citato questi due fatti per convincersi dello stato d'abbandono in cui si trovavano i già famosi e ricchissimi porti.

Pochi anni più tardi Mohamed Alì intraprendeva quei lavori che dovevano ridestarli a nuova e prospera vita. Nel 1819 il grande Vice-Re fece ripulire e riattare il canale che fin dalle origini della città, vi portava l'acqua del Nilo, fornendola così d'acqua potabile e d'una comoda via di comunicazione con l'interno. Ma mentre prima del disseccamento del ramo canopico del Nilo il canale prendeva origine a Schedia, un poco più a Sud dell'odierna Kafr-el-Dawar, ed aveva quindi un percorso di circa 25 chilometri, il canale attuale si distacca dal ramo di Rosetta, a Fuah, ed ha un percorso di 78 chilometri.

L'esistenza d'un buon canale è condizione essenziale per la prosperità d'Alessandria e del suo porto, ed io sono convinto che per assicurarne la futura floridezza è necessario migliorare, sotto molti rapporti le condizioni presenti del « Mahmudieh ». Savary, giustamente osservava nel 1799: « Le canal de Faouè, le seul qui communique maintenant avec Alexandrie et *sans lequel cette ville ne pourrait subsister* puisqu'elle n'a pas une goutte d'eau douce, est à moitié rempli de limon et de sable ».

Sembra che la cifra degli operai impiegati nei lavori del Mahmudieh sia stata lontana dai 250 o 300.000 comunemente accettata e che in realtà non abbia mai superato i 100.000. La spesa totale fu di circa 8.000.000 di franchi.

Naturalmente Mohamed Ali volse la sua attenzione anche ai porti; al Porto Vecchio specialmente che allora possedeva per banchina due soli pontoni di legno. Il Vice-Re fece progettare e man mano eseguire : un faro sulla punta di Ras-el-Tin, presso al quale edificò un palazzo per la sua residenza; un arsenale; un ufficio quarantenario a Sciatbi, presso il porto orientale.

I lavori relativi all'arsenale furono progettati e diretti dall'ingegnere francese Lefèvre de Cerisy⁽¹⁾. A quest'ingegnere spetta il vanto d'aver fatto traversare il passo di Boghaz a navi di ottanta cannoni. Quando verso il 1840 Cerisy lasciò il posto, erano pronti quattro scali in muratura coi rispettivi avanscali per vascelli di prima classe, per fregate, magazzini, officine, hangars, e un pontone di carenaggio.

Il successore di Cerisy, Mougel, diresse la costruzione del primo bacino di carenaggio (1839)⁽²⁾. Tra il 1819 e il 1849 (data della morte di Mohamed Ali) il porto era andato acquistando sempre maggiore attività e Alessandria si era venuta rapidamente ripopolando tanto da passare da sei mila ai centomila abitanti. Nel 1854 fu iniziata la costruzione della ferrovia Alessandria-Cairo.

I progressi da allora diventano giganteschi. Nel 1854 la popolazione ammontava a 100.000; nel 1866 era di 250.000. Intanto la sponda orientale del canale si abbelliva di ville e giardini e l'interno della cinta fortificata si andava intersecando di strade fiancheggiate da spessi gruppi di case.

Nel 1869 dopo che durante parecchi anni erano stati esaminati parecchi progetti volta a volta respinti, la Commissione ufficiale nominata a questo scopo, sotto la presidenza di Linant de Bellefonds, approvò l'esecuzione dei seguenti lavori : grande gettata di protezione per il Porto Vecchio, bacino di carenaggio per navi mercantili, nuove banchine a grandi profondità (fino ad allora le navi dovevano effettuare il carico e scarico delle merci col mezzo di zattere ormeggiate lungo il bordo). L'esecuzione di questi lavori fu affidata alla Ditta William Bruce Grienfield et Co. Nel 1870 il frangionde ed il molo di protezione erano incominciati; nel 1871 le banchine a grande profondità. I lavori felicemente modificati durante il loro sviluppo, furono ultimati e collaudati nel 1880. La spesa totale si elevò a 75.284.000 franchi.

(1) Cominciato da Mazhar Pascià nel 1842, fu acceso nel 1848.

(2) Il Cerisy aveva compiuto in breve tempo una serie notevolissima di lavori «En six ans, un arsenal complet, des cales de constructions, des ateliers, des magasins, une corderie de 1040 pieds de longueur, 10 vaisseaux de ligne de 100 canons dont 7 armés et 3 sur chantiers, prêts à être lancés, des frégates et des corvettes» v. *Cerisy Bey* par M. le Commandant J. VIVIELLE in *Bull. Inst. Ég.*, t. VIII (1925-1926), p. 71-91.

La rivolta di Arabi Pascià nel 1882, il bombardamento inglese, l'incendio di cui furono vittime intieri quartieri della città ne arrestarono lo sviluppo, ma per poco.

Cinque anni più tardi nessuna traccia restava più del passato disastro. Tra il 1880 ed il 1890 la larghezza del molo pei carboni passa da 30 a 90 metri, le banchine si estendono, i magazzini della dogana si moltiplicano, la linea ferroviaria si dirama e si allunga.

Nel 1890 furono costruiti al Mex i due fari-guide accesi soltanto nel 1894, per il passo del Boghaz; il passo stesso fu approfondito da 23 a 30 piedi, reso rettilineo ed allungato fino a 300 piedi.

I grandi lavori compiuti tra il 1900 ed il 1917 hanno completamente trasformato l'aspetto del vecchio porto e della rada.

Il frangionde esterno prolungato di 600 metri e la nuova gettata della quarantena, lunga 415 metri, se hanno ristretto l'entrata del porto, ne garantiscono assai meglio la tranquillità dello specchio di acqua. Il molo di protezione allargato da 90 a 130 metri è diventato il ramo principale del bacino del carbone, comprendendo sette approdi a grande profondità. Il terrapieno è percorso da strade ferrate, e sette scaricatori a vapore fatti venire dall'America, assicurano alle navi carbonifere uno scarico quotidiano di 350 tonnellate per scaricatore.

Uno scalo di raddobbo in muratura di cemento, lungo 150 metri, scavato nella roccia, a Gabbari, può ricevere navi che peschino sette metri.

All'ovest del passo del Boghaz ne è stato apprestato uno nuovo, largo 183 metri e profondo 10 m. 67. Il commercio del legname che prima era all'interno del porto, è stato trasferito tra lo scalo di raddobbo e la gettata della quarantena. Vi sono adibiti nuovi approdi e i terrapieni retrostanti guadagnati col livellamento della collina di Kom-el-Kubebbeh; un frangionde interno, costruito davanti alle banchine per i legnami, protegge gli approdi contro l'azione del mare grosso. Ad occidente di questo frangionde, alla base della gettata che chiude il porto, un bacino provvisto di banchine, riceve le navi cariche di bestiame.

Il commercio dei petroli è stato del pari allontanato dalla città e confinato al Gabbari; gli sono state adibite alcune banchine di piccola profondità e due pontoni.

Nel porto interno alcuni vecchi moli sono stati ampliati e provvisti di magazzini, il bacino d'arsenale è stato completamente trasformato e in ultimo è stato creato da cima a fondo un enorme molo guadagnando nel mare i suoi vasti

terrapieni. Tenendo conto di altri lavori accessori, la spesa totale ha raggiunto i tre milioni di lire egiziane.

Se nel 1798 l'ammiraglio Brueys arretrò dinanzi alle incognite che presentava la rada di Alessandria per le sue navi a vela di 74 cannoni, si pensi quale è stato il fantastico progresso raggiunto, considerando che nel 1915, a un dato momento, il porto ospitava 137 navi di commercio e trasporti militari, parecchie delle quali sebbene spostassero da 20.000 a 30.000 tonnellate, potevano accostare alla banchina, e 77 velieri ancorati a ridosso del frangionde esterno presso Ras-el-Tin.

Ma il nostro porto, come cercherò di dimostrare, offre molte possibilità per un'attività assai maggiore, pur senza tener conto del porto orientale, anch'esso parzialmente utilizzabile. Infatti nel 1901 il Municipio decise ed iniziò i lavori di sistemazione di questo porto, ultimati nel 1907, costruendo una linea semicircolare di banchine da Silsileh (alla base del promontorio Lokhias) a Kait-Bey od antico Faro. Questi lavori integrati dall'interramento della retrostante spiaggia, hanno fatto guadagnare non solo una splendida passeggiata, ma anche una notevole superficie di terreni fabbricabili; 310.000 metri quadrati, ai quali vanno aggiunti altri 216.000 per le strade e la passeggiata al mare, larga 35 metri, cioè, in totale, 526.000 metri quadrati.

Il molo principale, a forma semicircolare, è lungo quattro chilometri, quello secondario, da Kait-Bey a Ras-el-Tin, 1180 metri.

Il molo principale è per gran parte della sua lunghezza costruito mediante blocchi sovrapposti di 3 metri \times 2 metri \times 1 m. 50 piantati alla quota - 2 m. 50 del fondo ed elevatisi alla quota + 4 m. 50 ed è coronato da un parapetto in pietra da taglio, alto 1 m. 08 e largo 1 m. 16. Il molo è traversato dal grande collettore principale per il drenaggio della città, collettore che la sistemazione di questa zona aveva lo scopo di creare, ma che si è rilevato insufficiente al bisogno.

I lavori eseguiti dall'impresa italiana Almagià hanno importato una spesa di L. Eg. 367.694 cioè oltre nove milioni di franchi. Forse la sistemazione di questo porto è stata progettata ed eseguita senza che si avesse una chiara idea della destinazione da dare al nuovo specchio d'acqua⁽¹⁾, il quale avendo un'enorme apertura verso nord, era, ed in parte è ancora, spesso, agitato da violenti

⁽¹⁾ « Dans son état actuel le Port Est n'est encore qu'une rade foraine, fréquentée seulement par les barques de pêche et visitée parfois par les bateaux de plaisance et les voiliers en relâche; le véritable port d'Alexandrie est le Port Ouest où se concentre tout le mouvement maritime et commercial ». E. QUELLENEC, *Brise-Lames et Jetées des Ports d'Égypte*. Rapport spécial pour le XIV^e Congrès International de Navigation, Le Caire 1926.

marosi che s'infrangono contro le banchine danneggiandole e superandole. Si è pensato perciò di costruire due frangionde, uno in prolungazione della punta di Kait-Bey, l'altro in prolungazione dell'antica punta Lokhias.

I pareri dei tecnici sono stati molto discordi sull'opportunità di attuare tale proposta, ma il ramo occidentale del frangionde essendo ormai già eseguito⁽¹⁾, non si può tardare troppo a costruire anche il ramo orientale. La città potrà allora usufruire d'un secondo assai vasto e magnifico porto, il quale potrà subito avere una destinazione rispondente alla scarsità dei suoi fondali e che potrà in avvenire, occorrendo, essere reso accessibile anche a navi di grande tonnello; nè si deve escludere che possa, mediante un canale, venir posto in comunicazione con l'attuale porto commerciale⁽²⁾. Ma frenando la fantasia verso l'avvenire, esaminiamo quali sono le condizioni presenti del porto ora in funzione ed il suo movimento.

⁽¹⁾ I lavori si svolsero tra il 1913 e il 1917. Questo frangionde occidentale lungo 600 metri prende radice alla punta di Kait-Bey in direzione verso est. La spesa totale si è aggirata attorno alle L. Eg. 130.000. Cf. QUELLENEC, *op. cit.*, p. 12-14.

⁽²⁾ B. MALAVAL, *Projet de création d'un canal maritime*, Alexandrie in-4°, 1906, p. 8; W. N. MC LEAN, *Town-Planning*, 1921, p. 9 e plans 5 e 9.

CAPITOLO II.

DESCRIZIONE DEL PORTO-ATTREZZATURA.

Alessandria, come ho già accennato, fu fondata nel 331 av. Cristo da Alessandro Magno quando questi, conquistato l'Egitto, liberandolo dai Persiani che lo dominavano, volle annettere il regno dei Faraoni all'impero universale che andava creando.

Il posto da lui scelto fu l'estremità occidentale del Delta del Nilo sopra una lingua di terra che separa il Mediterraneo dal lago Mareotide, come con magnifica precisione, nella loro bellezza poetica, dicono i versi della laude Danunziana :

« Su quella zona terrestre
Che si protende arenosa
tra il Mediterraneo mare
e il Mareotide lago
il giovane eroe la premette (Elena di Sparta)
e fu lor prole Alessandria ».

Alessandro non creò forse la città col proposito o neppur prevedendo che sarebbe divenuta la metropoli del mondo greco e grecizzato, ma certo egli intuì la grande importanza che avrebbe assunta una città provvista di due magnifici porti, avente per retroterra la ricchissima popolata valle del Nilo, facile opportuno o necessario punto d'appoggio per le comunicazioni tra il Mediterraneo occidentale e l'orientale, possibile luogo di concentramento e di transito, data la sua posizione, per il commercio col Mar Rosso e con le Indie.

Queste condizioni geografiche favorevolissime che hanno dato tutti i loro frutti nell'antichità, non hanno perduto ai nostri giorni di valore, nonostante le mutate condizioni storiche dell'Europa e la possibilità che ha l'ingegneria moderna di trasformare in parte le condizioni create dalla natura, forando monti e congiungendo oceani.

Invero l'Egitto e Alessandria hanno costituito e costituiscono tuttora il crocevia di quattro continenti ed un elemento di primissimo ordine nel giuoco delle grandi potenze, soprattutto in rapporto alla politica economica e commerciale. Nessuno ignora quale parte preponderante l'Egitto abbia avuto ed abbia tuttavia nelle preoccupazioni politiche dell'Inghilterra.

Se Alessandria durante l'occupazione inglese, che data dal 1882, ha raggiunto una prosperità veramente meravigliosa, non è da ritenere che debba decadere ora che l'Egitto ha riconquistato la sua indipendenza, anzi è lecito sperare una prosperità molto maggiore, data la libertà che il paese avrà, di sviluppare i suoi rapporti commerciali con tutte le altre potenze.

Le coordinate della città o con più precisione, del porto commerciale attuale, eretto sulla costa settentrionale, sono : $31^{\circ} 11' 43''$ di latitudine nord e $29^{\circ} 51' 40''$ di longitudine est del meridiano di Greenwich. La sua popolazione, secondo le ultime statistiche, ammonta a 477.100 abitanti, ma oggi è certo più prossima al mezzo milione.

Il porto d'Alessandria⁽¹⁾ occupa una situazione eccezionale al fondo di una vasta rada assai riparata, lunga dieci chilometri e larga due. Le profondità delle acque presso le coste sono favorevolissime, trovandosi 55 metri a tre miglia di distanza. L'ancoraggio fuori del porto può essere fatto su fondi di 16 metri di profondità; alla quale profondità si trovano sabbia e fango. La profondità media del porto è di 11 metri. La baia non è soggetta ad alcuna causa notevole d'insabbiamento, i depositi che vi portan il canale Mahmudieh non hanno importanza.

Le maree vi sono poco sensibili e le irrilevanti correnti senza corso determinato, sono solo dovute al vento ed alle maree.

Il porto è munito sulla punta di Ras-el-Tin d'un gran faro la cui costruzione fu cominciata nel 1842, ma che fu acceso soltanto nel 1848. È costituito da una torre cilindrica di 55 metri di altezza recentemente dipinta a grandi fasce alternate bianche e nere, la cui lanterna prismatica a 24 facce rotative manda di notte lampi di luce bianca a intervalli di 20 secondi, visibili a 20 miglia di distanza.

Altri fari secondari e fari guide (baliseurs)⁽²⁾ posti sulla costa del Mex e un semaforo, convenzionalmente dipinti o illuminati, guidano le navi attraverso i due grandi varchi, il Passo Grande e quello detto del Boghaz.

⁽¹⁾ Vedere per questi dati : B. E. MALAVAL et G. JONDET, *Le Port d'Alexandrie*, Le Caire, 1912, Imprimerie Nationale, 2 vol. in-4°, I°, Texte, p. 153; II° Planches, ma io ho potuto avere sottocchio anche le risposte che il defunto Delegato commerciale italiano in Egitto, Dottor Lisardi, ha trasmesso il 5 febbraio 1923 al Questionario della Commissione Reale per gli Enti Portuali.

⁽²⁾ Faro esterno del varco grande
 — alto del varco grande
 — basso del varco grande
 — del frangionde esterno
 — — porto interno

Il passo del Boghaz fu approfondito fino a 9 m. 15 e allargato fino a 91 metri su una lunghezza di 1600 metri, tra il 1893 e il 1896, ma esso è oggi trascurato per l'altro che è stato creato un po' più ad ovest. Il Passo Grande è stato dragato fino alla profondità minima di 10 m. 67 sotto il livello delle più basse acque, su di una lunghezza di 2000 metri ed una larghezza di 183 metri. Esso imbocca nell'entrata del porto mediante una curva di 1400 metri di raggio. L'entrata del porto esterno è larga 400 metri.

Questa si apre tra due moli convergenti lunghi rispettivamente : quello settentrionale 3500 metri e quello meridionale 635 metri. Il porto è diviso in due sezioni da sud-est a nord-ovest dal grande molo dei carboni e dal piccolo frangionde interno : la sezione ad occidente si chiama *porto esterno*, la sezione ad oriente, più vicino alla città *porto interno*.

La superficie attuale dello specchio acqueo del porto è di 750 ettari di cui 510 spettano al porto esterno e 240 al porto interno. Oltrepassata l'entrata del porto esterno, le navi hanno, sulla loro dritta, il piccolo porto ed i parchi del Servizio quarantenario, il molo dei nitrati, quello dei legnami, quello dei petroli e delle materie infiammabili.

Sulla punta di Ras-El-Tin si erge, come abbiamo detto, il grande Faro, fatto costruire da Mohamed Ali; ai suoi piedi sorge un ospedale militare, e nella spianata retrostante verso il mare aperto, la stazione radiotelegrafica, verso l'interno il Sailing Club. Più indietro sorge il palazzo di Ras-El-Tin, anch'esso creato dal primo Grande Vice-Re ma ora trasformato ed abbellito, reso degno d'essere una Residenza Reale, per impulso di S. M. Fuad I°.

Attorno al porto interno, da oriente a occidente, sono disposti gli stabilimenti della Khedivial Mail, gli edifici dell'Amministrazione dei Porti e Fari e del Servizio quarantenario; attorno all'Arsenale costruito da Lefèvre de Cerisy e al bacino di raddobbo scavato da Mougel, l'edificio delle Dogane, i grandi magazzini di deposito (*Entrepôts*) dei Tabacchi; la Società dei Magazzini Generali (*Bonded Stores*).

La banchina centrale è divisa, nel mezzo, dalla via di Bab-El-Karasta lungo la quale si accede al Porto direttamente dalla città. Di fronte alla banchina di approdo sta una fila di hangars o grandi capannoni dove vengono accolte le merci sbarcate dalle Compagnie di navigazione che fanno un servizio regolare con l'Egitto e dietro questi una linea parallela di edifici nell'ordine seguente : Nella sezione a nord di Bab-El-Karasta :

1° Taftisch o stazione di visita per passeggeri e bagaglio all'imbarco e allo sbarco;

2°-3° Un capannone aperto ai lati e un Magazzino di deposito per merci generali;

4° Gli uffici centrali delle Dogane e quelli della Dogana locale;

5° Edifici dell'Associazione dei facchini del Porto e una piccola moschea per loro uso.

Nella sezione a sud di via Bab-El-Karasta, sempre dietro la linea dei Capannoni e separata da questa, dalla ferrovia e da strade selciate si trovano :

1° I Magazzini Generali (*Bonded Stores*);

2° Officina dell'Amministrazione doganale.

Seguono poi come abbiamo accennato, sulla sponda del porto esterno, secondo un programma di lavori recentemente attuato :

Le banchine e il nuovo bacino dei carboni; pontoni per lo scarico del petrolio; banchine poco profonde e piccoli porti di rifugio lungo la costa del Gabbari, per lo scarico dei mattoni, calce, cementi e materie infiammabili; il nuovo bacino di raddobbo; le nuove banchine per i legnami, un piccolo porto speciale per lo sbarco del bestiame sottoposto al controllo del Servizio quarantenario; le banchine per i concimi chimici e infine, al nord, un porto rifugio per le chiatte o maone.

ORGANIZZAZIONE TECNICA. — In complesso il porto è fornito d'una superficie di terrapieni oltrepassante 78 ettari (nel 1924 la superficie dei terrapieni era di 783.000 metri quadrati), senza tener conto della superficie adibita a deposito di carboni. La lunghezza totale delle banchine è di 12 km. 137; banchine⁽¹⁾ accostabili con profondità da 7 a 9 metri per una lunghezza di 7300 metri; a piccole profondità 3187 metri; per piccole imbarcazioni 1650 metri. La larghezza media delle banchine è di 459 piedi. Le banchine sono così specializzate :

- | | |
|-------------------------|------------------------------|
| a) per merci generali; | e) per materie infiammabili; |
| b) per carboni; | f) per munizioni; |
| c) per cemento e calce; | g) per legnami; |
| d) per petroli; | h) per concimi chimici. |

⁽¹⁾ Per i sistemi adoperati nella costruzione di banchine a grande profondità sulla melma, v. MALAVAL et JONDET, *op. cit.*, od anche DOUIN, *Les Ports et la Navigation maritime* nel volume *L'Égypte*, p. 322.

La capacità totale dei serbatoi del petrolio installati nel porto è di 78.300 tonnellate. I battelli serbatoi (*tanks*) immettono direttamente il petrolio nei serbatoi situati presso il recinto doganale, a mezzo di apposita tubatura.

Sbarcando con i propri mezzi possono operare contemporaneamente 82 piroscafi, tanti essendo ora gli approdi e accostaggi. In rada possono comodamente sostare oltre 250 piroscafi.

La Direzione generale tecnica è affidata alla Capitaneria del Porto; la Direzione commerciale all'Amministrazione delle Dogane; la manutenzione portuale all'Amministrazione dei Porti e Fari.

Il porto è fornito : 1° di bacini di raddobbo, di un rimorchiatore della forza di 600 cavalli per casi di salvataggio e di un battello-pompa capace di lanciare 240 tonnellate d'acqua all'ora. La Cala secca (*dry dock*) del Gabbari è lunga più di 320 piedi, larga 64, profonda 22; 2° di un bacino di carenaggio; 3° di tre pontili d'approdo; 4° Rimorchiatori (*slip ways*).

Il consiglio Sanitario marittimo e quarantenario d'Egitto che ha finora carattere internazionale essendo costituito da Delegati (convenzione 1881) sanitari delle principali potenze europee, provvede al funzionamento di quattro parchi sanitari e d'un lazzeretto, distribuiti lungo le coste tra il Gabbari e il Mex. Il lazzeretto del Gabbari è capace di contenere 106 passeggeri di prima e seconda classe e 180 di terza.

Il porto è in comunicazione diretta con l'interno del paese per mezzo della ferrovia che giunge all'estremo limite dell'Egitto (Shellal), e collega Alessandria con i centri principali del Delta, quali Mansura o Zagazig che geograficamente appartengono al retroterra di Porto Said.

Quanto ai confini del retroterra che il porto serve, si può affermare che, eccettuata la zona del Canale, l'Egitto intero forma il retroterra del Porto d'Alessandria, ed anzi l'influenza commerciale marittima del porto si estende oltre la prima cataratta del Nilo al nord del Sudan, collegata con comunicazioni fluviali da Shellal a Wadi Halfa, e per mezzo della navigazione costiera con i porti di Rosetta e di Damietta i quali servono il Basso Egitto a traverso i rami del Nilo.

Tutte le strade ferrate del porto convergono fuori della sua cinta alla stazione merci del Gabbari che dista dal Cairo 212 chilometri; una stazione secondaria, detta stazione marittima, trovasi all'est dei magazzini della *Bonded Stores* ed è adoperata per merci diverse di piccole dimensioni che non formano un vagone completo, ed un'altra nel recinto doganale per le merci spedite in regime di transito alla Dogana del Cairo. La lunghezza totale delle vie ferrate che percorrono le banchine è di 20 chilometri.

Il canale Mahmudieh, il quale si stacca dal ramo del Nilo detto di Rosetta, a 25 chilometri a nord di questa città, presso Fuah, sbocca nel porto interno dopo un percorso sinuoso di 78 chilometri.

La profondità del canale non oltrepassa i 2 m. 70 nei periodi di crescita massima e la sua larghezza varia da 25 a 40 metri. La navigazione perciò vi è lenta e difficile, e come dirò più avanti, è urgente di migliorare le condizioni di questo canale se si vuole provvedere ad assicurare la prosperità ulteriore del porto d'Alessandria, tanto più urgente quando si pensi che nonostante le indicate circostanze sfavorevolissime, il canale è percorso attualmente da oltre 4000 barche ogni anno, tanto in salita quanto in discesa, per il trasporto economico di merci pesanti ed ingombranti e per una parte non indifferente del traffico del cotone, dei cereali e dei carboni.

I porti di Rosetta e di Damietta posti sul Nilo, presso le foci dei suoi rami principali, distano da Alessandria rispettivamente 55 e 200 chilometri. La navigazione costiera è fatta con barche di piccolo tonnellaggio che portano in Alessandria mattoni fabbricati a Rosetta, prodotti agricoli e diversi da Damietta, e ripartono cariche di carbone. In media le barche adoperate per questo commercio superano la cifra di 250 l'anno.

I capannoni (hangars) o magazzini appartenenti allo Stato e messi a disposizione del commercio sono oggi 44. Essi occupano in complesso una superficie di oltre 106.983 metri quadrati.

La Compagnia egiziana *Bonded Stores* ha quattro grandi e due piccoli magazzini in cemento armato i quali coprono una superficie di 20.000 metri quadrati, senza contare i depositi fuori del recinto doganale, destinati alle merci che hanno pagato il dazio.

L'amministrazione dei Porti e Fari mette a disposizione del commercio il materiale seguente :

1° Un pontone-biga di 40 tonnellate.

—	20	—
—	12	—
—	8	—

2° Sei trasbordatori per carbone, lunghi 100 metri, i quali possono scaricare ciascuno 350 tonnellate al giorno.

3° 52 pontoni d'accosto collocati lungo le vecchie banchine del porto interno, destinati a facilitare l'approdo dei battelli. I pontoni sono affittati al mese, al prezzo di L. Eg. 16,800, oppure a giornata, a L. Eg. 0,700. L'illuminazione delle banchine dei terrapieni, delle strade di circolazione e del muro di cinta è ottenuto col mezzo di circa 400 lampioni a gas.

L'*Alexandria Water Company* ha installato canalizzazioni su quasi tutte le banchine e alla banchina fornisce l'acqua potabile ai battelli, al prezzo di P. T. 1 e 3/4 al metro cubo; per navi alle boe a P. T. 12.

ORGANIZZAZIONE AMMINISTRATIVA DEL PORTO, TASSE PORTUALI E DOGANALI. — Dalle cifre sopra indicate relative al numero e all'estensione delle banchine d'approdo e dei depositi delle Dogane e dell'*Egyptian Bonded Warehouse Co. Limited* concessionaria dei magazzini generali, è facile dedurre che il governo egiziano ha provveduto a ricevere le merci sbarcate in questo porto con mezzi superiori a quelli in uso nei meglio forniti porti europei.

Invero mentre in Europa le merci vengono ricevute da speciali organismi spesso sotto la sorveglianza delle compagnie di navigazione e delle camere di commercio, in Egitto, secondo le norme del regolamento doganale e dei trattati di commercio, la Dogana è obbligata a ricevere le merci sbarcate accordando loro una sosta gratuita di otto giorni sotto la sua responsabilità, salvo casi di forza maggiore o d'incendio.

Dopo gli otto giorni, la dogana percepisce un diritto di sosta (*ardieh* in arabo)⁽¹⁾. L'imbarco dei prodotti del paese esportati, in primissima linea il cotone, e quello delle merci rispediti dopo un soggiorno in Egitto (in transito nel recinto doganale, o fuori di detto recinto, dopo pagato il dazio) è fatto direttamente dagli interessati, sotto la sorveglianza della Dogana.

Per il porto di Alessandria non esistono nè tariffe cumulative, nè globali, nè differenziali; ogni servizio ha tariffa propria ed una propria amministrazione la quale percepisce i diritti che le spettano.

Le tasse portuali⁽²⁾ sono le seguenti :

a) *Diritti di faro* nella misura di 5 millesimi di lira egiziana (pari a centesimi 12,5 oro) per ogni tonnellata turca⁽³⁾ fino ad 800 tonnellate; e di 2 mill. 1/2 per ogni tonnellata addizionale. Ai piroscafi adibiti a servizi postali regolari è accordata una riduzione del 50/o; una riduzione del 250/o è accordata sui diritti di faro ai piroscafi adibiti ai servizi di cabotaggio. I velieri di servizio costiero pagano 375 millesimi una volta al mese e le barche da pesca 750 millesimi all'anno.

⁽¹⁾ Questo diritto di *ardieh* costituisce una fonte di utile non indifferente per le Dogane egiziane, data l'apatia orientale di molti destinatari, anche occidentali, nel ritirare le loro merci.

⁽²⁾ V. *Code financier* e *Code des Douanes égyptiennes*.

⁽³⁾ La tonnellata turca è la tonnellata stabilita dalla commissione internazionale di Costantinopoli e corrisponde a 100 piedi cubi.

I limiti del porto per l'applicazione delle tasse portuali (Decreti 23 settembre 1880, 5 maggio 1881, 7 aprile 1910) sono costituiti da una linea immaginaria su le estremità dei due frangionde.

b) Diritti supplementari :

Tutte le navi mercantili pagano :

30	millesimi	per il permesso di partenza.
200	—	per la legalizzazione di ogni documento.
400	—	per il diritto di copia.
30	—	per il diritto di marche per ogni foglio.

c) Diritti di tonnellaggio :

Ogni nave mercantile all'entrata e all'uscita del porto, se scarica, paga 15 millesimi per ogni tonnellata, se in zavorra 7 millesimi per tonnellata.

Ogni piroscapo entrando nel porto soltanto per fare carbone, paga all'entrata e all'uscita un diritto di 7 mill. $\frac{1}{2}$ per tonnellata.

I vapori di 400 tonnellate o meno, battenti bandiera straniera, non possono commerciare tra porti egiziani. I battelli in servizio costiero, anche se in zavorra, pagano 3 mill. $\frac{3}{4}$ per tonnellata. Velieri per commercio con l'estero, se in zavorra, 1 mill. $\frac{7}{8}$.

I postali facenti servizio regolare pagano 12 mill. $\frac{1}{2}$ per tonnellata turca; se in zavorra 6 mill. $\frac{1}{2}$.

I battelli da guerra, yachts di piacere d'uso personale (non noleggiati) e battelli da 10 tonnellate o meno sono esenti da tasse.

Le chiatte pagano 35 millesimi all'anno per ogni tonnellata turca in quattro rate trimestrali.

d) Diritto di accostaggio :

L'accostaggio non è obbligatorio. Ogni nave che accosta alla banchina paga per ogni giorno di 24 ore o frazione di giorno, un diritto di 20 millesimi, (i vapori di cabotaggio 10; velieri e navi per il Nilo 5) per ogni metro della propria lunghezza. I velieri in servizio costiero (cabotaggio) 10 millesimi. Le navi mercantili che accostano la prua o la poppa, pagano, indipendentemente dalle loro dimensioni, un diritto fisso giornaliero di 400 millesimi (i vapori di cabotaggio 200; velieri e navi del Nilo 100).

Le navi che accostano alla banchina prua o poppa, e contemporaneamente vengono fissate ad una boa, pagano soltanto il diritto di boa.

Il diritto di boa, nel porto, per ogni giorno di 24 ore (dalla mezzanotte alla mezzanotte successiva) è di una lira egiziana pari a franchi oro 26, yachts di piacere non noleggiati o noleggiati per una sola persona, sono esenti da tale tassa per un periodo di 7 giorni.

Le compagnie di navigazione possono ottenere una banchina speciale pei loro piroscafi e in tal caso per ogni metro lineare della lunghezza della banchina occupata, pagano L. Eg. 6,500 all'anno.

Ogni battello che accosta di fianco ad un altro per compiere le consuete operazioni commerciali, paga i diritti di accostaggio come se fosse alla banchina, eccettuati i battelli del Nilo.

I vapori noleggiati battenti bandiera della Compagnia che ha in affitto una banchina, sono considerati come appartenenti alla Compagnia. Ogni battello mercantile non della Compagnia, che accosta all'approdo speciale col permesso della Compagnia, paga 20 millesimi per ogni metro lineare, ma la metà dell'importo viene accreditato alla Compagnia.

Le chiatte non pagano diritti di approdo e neppure le navi da guerra, i trasporti del governo, ecc.

La lunghezza è calcolata nella linea d'acqua e la frazione di metro non viene calcolata.

Nel bacino dell'arsenale, le lance, i rimorchiatori, ecc., pagano un diritto fisso di 480 millesimi al mese o frazione di mese; nel bacino di carenaggio ugualmente; le chiatte con carico sono peraltro esenti del diritto mensile di 300 millesimi che devono invece pagare se sono scariche :

I velieri fino a 50 tonnellate pagano	L. Eg. 0,380
— da 50-100 tonnellate pagano	— 0,630
— — 100-250 —	— 0,780
— — 250-500 —	— 1,250
— — 500 e oltre —	— 1,500

e) Diritti di pilotaggio :

Un diritto di pilotaggio è dovuto da tutte le navi che all'entrata o all'uscita del porto fanno uso del pilota, secondo una tariffa che va da un minimo di 630 millesimi per navi fino a 150 tonnellate, a L. Eg. 4,500 per navi oltre le 10.000 tonnellate. I velieri pagano da un minimo di 380 millesimi per 50 tonnellate, fino a L. Eg. 1,500 per 500 tonnellate ed oltre.

Il servizio di pilotaggio dentro la zona del porto è regolato dalla seguente

tariffa : Piroscafi fino a 2000 tonnellate L. Eg. 1; da 2000 e più L. Eg. 1,500. Se le operazioni non sono finite prima del tramonto, i diritti vengono aumentati del 50 o/o. Questi diritti di pilotaggio comprendono il servizio di un pilota del porto, le barche e l'equipaggio necessario, ma non includono l'uso dei rimorchiatori.

Se il capitano lascia il porto con pilota, oltre i diritti di pilotaggio deve pagare L. Eg. 15 se il pilota è sbarcato a Marsiglia, 12 se in altri porti del Mediterraneo, 7,500 se in un porto egiziano, oltre il rimpatrio col primo battello in partenza per l'Egitto, nutrimento, ecc.

I battelli in arrivo sono pilotati da un punto ben determinato al di là del faro esterno fino alla parte interna del molo dei carboni; in partenza, viceversa.

Fuori di questi limiti cessa la responsabilità del pilota. In caso di tempesta viene segnalato al battello in arrivo, da Kom el-Nadura (forte delle segnalazioni), con la bandiera nera, che il pilota si tiene al di qua del frangionde esterno; il pilota segnala al battello di seguirlo nella sua rotta e lo guida precedendolo. I diritti in questo caso sono gli stessi come se il pilota fosse imbarcato.

Per battelli che entrano nella cala secca (*dry dock*) del Gabbari L. Eg. 2. Questa tassa comprende il servizio di pilota, battelli e personale, ma non il rimorchiatore. Il governo è esente da ogni responsabilità nel pilotaggio.

Le dimensioni del *dry dock* del Gabbari sono le seguenti :

Lunghezza esterna.....	520 piedi
Larghezza all'ingresso.....	64
Attraverso l'estremità superiore del dock.....	86
Profondità d'acqua sulla soglia.....	22
Lunghezza sui blocchi.....	475
Larghezza al fondo del dock.....	59

Le tasse per l'uso del *dry dock* sono :

	L. Eg.				L. Eg.
Diritto fino a 100 tonnellate.....	60	per il primo giorno; per ogni giorno successivo	30		
— da 1001-1500 tonnellate.	65	—	—	—	31
— — 1501-2000 — .	70	—	—	—	32
— — 2001-2500 — .	75	—	—	—	33
— — 2501-3000 — .	80	—	—	—	34
— — 3001-3500 — .	85	—	—	—	35
— — 3501-4000 — .	90	—	—	—	36
— — 4001-4500 — .	95	—	—	—	37
— — 4501-5000 — .	100	—	—	—	38

Nessun battello può rimanere nella cala secca più di 7 giorni, tranne speciali convenzioni.

Le spese per accostaggio, movimenti e rimorchio nel porto, non possono eccedere la seguente tariffa massima: rimorchio generale con un rimorchiatore, entro il porto tanto interno che esterno L. Eg. 9; con due rimorchiatori L. Eg. 18; però non si possono superare le 10 miglia nel porto esterno, nè le 5 miglia nel porto interno.

DIRITTI DOGANALI. — I dazi doganali d'importazione e d'esportazione sono ora regolati e lo saranno fino al 1930, se non interviene nel frattempo qualche convenzione nuova speciale, dall'ultima convenzione in vigore tra l'Italia e l'Egitto, che scade appunto nel 1930 e che fu firmata il 14 luglio 1906, ratificata il 5 giugno 1908 e 16 febbraio 1909. Questa convenzione vale anche per le altre nazioni, in base alla clausola della nazione più favorita. Il testo di questa convenzione, relativamente al dazio d'importazione, dice:

«Le Gouvernement égyptien s'engage à ne soumettre les produits du sol ou de l'industrie à aucun droit excédant 8 o/o *ad valorem*, à l'exception des articles ci-après:

a) Alcools dulcifiés ou aromatisés (liqueurs) ne contenant pas plus de 50 degrés d'alcool pur, sucres raffinés, bois de construction et autres qui pourront être portés à 10 o/o *ad valorem*.

b) Alcools au-dessus de 50 degrés, pétroles, animaux, qui pourront être portés jusqu'à 15 o/o *ad valorem*.

Il Governo egiziano vorrebbe, si dice, aumentare fin d'ora i dazi doganali dall'8 al 15 o/o e sarebbe entrato o starebbe per entrare in trattative con l'Italia e con le altre potenze a questo proposito.

È probabile che le potenze non consentano ad un tale aumento, ma è certo che se non si addiverrà ad un compromesso per un periodo di qualche anno, su una cifra un poco inferiore al 15 o/o, fin d'ora bisogna attendersi, allo scadere della convenzione con l'Italia (1930), di vedere il Governo egiziano fare ogni sforzo per ottenere che i dazi doganali siano elevati almeno al 15 o/o.

Per evitare contestazioni e complicazioni tra la dogana e gli importatori od esportatori, vengono stabilite di comune accordo tariffe dei prezzi delle varie merci. Tali tariffe restano in vigore per un periodo non superiore ad un anno, e spesso hanno valore per 4 mesi e rimangono in vigore successivamente automaticamente per altri periodi di tre in tre mesi, se non vengono denunziate da una

delle parti (cioè Amministrazione Doganale e Commercianti). In questo caso si procede ad una revisione ed alla determinazione di nuove tariffe di prezzi. Sulle basi della indicata convenzione dunque e delle tariffe dei prezzi, i dazi doganali sono attualmente :

Diritti di importazione. — 8 o/o *ad valorem* per tutte le merci, tranne per le seguenti che sono soggette ad un diritto speciale⁽¹⁾ :

- a) Legna da ardere e petrolio da illuminazione (*kérosène*) 4 o/o;
- b) Legname di qualunque specie che non sia da ardere, mobili di legno e legno lavorato 10 o/o;
- c) Zucchero raffinato 10 o/o;
- d) Benzina ed olii minerali lubrificanti 15 o/o.
- e) Tutti gli alcool e i prodotti a base di alcool pagano un diritto di P.T. 20 per ogni litro di alcool, indipendentemente dall'8 o/o sul valore generale del prodotto diminuito del valore dell'alcool che essi contengono.
- f) Tabacco in foglia, P. T. 100 al chilogrammo se non accompagnato da un certificato dell'autorità del paese di origine; P. T. 80 se con dichiarazione di origine di un paese che ha concluso accordi con l'Egitto. Tale tariffa è applicabile se le foglie di tabacco non hanno gambo; altrimenti la tariffa è rispettivamente di P. T. 110 e P. T. 90.
- g) Tabacco lavorato (trinciato o compresso, da naso o in sigarette) P. T. 120 al chilogrammo se privo della dichiarazione sopra indicata; altrimenti P. T. 100.
- h) I sigari d'ogni qualità e provenienza pagano L.Eg. 1 al chilogrammo.

Diritto di transito. — Sui carboni o combustibili liquidi depositati alla banca per trasbordo è incassato un diritto di 1 o/o *ad valorem*.

Diritto di consumo. — Un diritto di consumo del 2 o/o *ad valorem*, pagabile contemporaneamente a quello di importazione, si applica ad alcune specie di liquidi, di commestibili e di materiali da costruzione⁽²⁾.

⁽¹⁾ Per una provvida disposizione del Governo egiziano tendente a favorire lo sviluppo dell'istruzione e della coltura, i libri stampati, a meno che non siano pubblicazioni di lusso rilegate, sono affatto esenti da dazio.

Sono anche esenti da dazio i tagliandi dei titoli e, dal 1° luglio 1924, i francobolli per collezione.

⁽²⁾ Vedere l'elenco nel *Code de l'Administration des Douanes*, t. I, p. 1; al quale rimando anche pei particolari relativi ad alcuni diritti accessori, etc.

Sugli oggetti antichi di cui il Servizio competente autorizzi l'esportazione, si deve pagare un diritto del 2 1/2 o/o sul valore ad essi attribuito.

Diritti di esportazione. — Un diritto di esportazione dell'1 o/o *ad valorem* deve essere pagato su tutti i prodotti del suolo o industriali d'Egitto.

Per le merci riesportate i diritti doganali, incassati al momento in cui entrano in Egitto, sono rimborsati a condizione che la merce non sia avariata, non sia stata trasformata e ne sia accertata l'identità.

Diritti di banchina. — Merci importate, sbarcate alla banchina, pagano un diritto di *quai* del 4 1/2 o/o *ad valorem* tranne il tabacco che paga un millesimo per chilogrammo.

Esportate 12 o/o *ad valorem*.

Le tariffe quarantenarie, da 40 millesimi di L. Eg. per battello di 25 tonnellate ad un massimo di 660 millesimi per 750 tonnellate e più all'arrivo.

Alla partenza, da un minimo di 60 millesimi per 25 tonnellate ad un massimo di 820 millesimi, per battelli superiori a 875 tonnellate.

Questi diritti di partenza sono ridotti del 15 o/o se il porto era non di destinazione ma di scalo.

In caso di quarantena vi sono tariffe speciali giornaliere e tariffe di disinfezione.

Tasse Sanitarie. — Nei riguardi del Servizio Sanitario e Quarantenario il regolamento prescrive le norme seguenti :

Il medico quarantenario si reca a bordo di ogni nave in arrivo nei porti egiziani per constatare la provenienza e le condizioni sanitarie nelle quali si presenta. Quest'operazione consiste in un interrogatorio verbalizzato denominato *Reconnaissance Sanitaire*.

La tassa che viene percepita per questo interrogatorio non è superiore alle L. Eg. 1,660 ed è quindi gradualmente inferiore per le navi di piccolo tonnellaggio.

La presentazione di una patente sanitaria d'arrivo in un porto dell'Egitto è obbligatoria⁽¹⁾.

I passeggeri pagano una tassa di sbarco nelle misure seguenti.

Passeggeri di I ^a e II ^a classe.....	P. T. 15 per persona.
— III ^a e IV ^a —	— 6 —

⁽¹⁾ Le navi indenni, provenienti da porti infetti da peste, sono ammesse in libera pratica previa visita medica e disinfezione. I passeggeri sono tenuti a dare il loro indirizzo esatto all'autorità sanitaria locale (*Service de l'Hygiène publique*) per essere sottoposti, per un periodo di 5 giorni, ad una visita medica a domicilio.

Sono esonerati dal pagamento di questa tassa gli Agenti Diplomatici e Consolari, i militari ed i fanciulli di età inferiore ai 7 anni.

ALLA PARTENZA. — Le navi in partenza a qualunque categoria appartengano (da guerra, postali, commerciali o velieri) devono munirsi di una patente sanitaria, lo scopo della quale è di menzionare, in una formula precisa, lo stato sanitario del paese e particolarmente l'esistenza eventuale, di malattie capaci di fare adottare precauzioni sanitarie.

Questo documento è soggetto al pagamento di una tassa non superiore alle P. T. 82, la quale tassa subisce delle variazioni a seconda della capacità cubica della nave.

Le navi da guerra sono esonerate dal pagamento di tale tassa.

I passeggeri in partenza, prima del loro imbarco, devono presentarsi al medico quarantenario in servizio permanente al *Teftisce* mostrando il passaporto ed il biglietto di passaggio rilasciato dalla Compagnia di Navigazione.

Il diritto quarantenario per l'imbarco è stabilito come segue :

Passeggeri di I ^a e II ^a classe	P. T. 20 per persona.
— III ^a e IV ^a —	— 11 —

Vengono esonerati dal pagamento di tale diritto : le Autorità Diplomatiche, Consolari, i militari, i fanciulli di età inferiore ai 7 anni e gl'indigenti muniti di una dichiarazione rilasciata dalle autorità competenti.

EGYPTIAN BONDED WAREHOUSES CY. LTD.

A parte i magazzini della dogana di cui abbiamo già parlato, il porto di Alessandria è provveduto di *magazzini generali* che sotto la denominazione inglese di *Bonded Warehouses* (gli Inglesi li chiamano anche *Docks : bonded* in relazione al vincolo doganale cui le merci sono soggette) sono gestiti da una società per azioni. Ma mentre i magazzini generali veri e propri ricevono tanto le merci importate quanto quelle prodotte o fabbricate nel paese per l'esportazione, quelli della *Bonded Stores*, sono in realtà magazzini generali « sui generis » poichè ricevono soltanto merci proveniente dall'estero, sia destinate al consumo dell'Egitto, sia destinate ad essere riesportate per altri paesi.

La società compie tutte le operazioni relative al ricevimento, alla manutenzione ed alla consegna delle merci, rilasciando *Certificats de dépôt* e *Récépissés à ordre*.

In mancanza di leggi che regolino l'emissione di *Warrants*, non ammette titoli di deposito corrispondenti a quelli in uso nei paesi più evoluti.

Il *Certificat de dépôt* è una semplice attestazione che la merce esiste nei magazzini; il *Récépissé à ordre* è negoziabile mediante girata.

La società s'incarica del transito delle merci da una dogana all'altra, delle vendite pubbliche per conto di terzi, di tutte le operazioni doganali, manutenzione, trasporti, sbarco, imbarco, spedizioni e altre simili operazioni. S'incarica inoltre, se richiesta, dell'assicurazione per conto di terzi.

La società è stabilita in Egitto da 40 anni e non tenendo conto delle sue diramazioni in altri porti, possiede in Alessandria depositi in cemento armato i quali coprono una superficie di oltre 20.000 metri quadrati senza contare quelli situati fuori del recinto doganale destinati alle merci che hanno pagato il dazio. Ponti scorrevoli e montacarichi facilitano il traffico dei piani superiori.

Il movimento giornaliero oltrepassa, spesso, i 40.000 colli : il totale annuo di colli ricevuti, è di 5 a 6 milioni.

Il traffico consiste principalmente in riso indiano, farina, caffè, zuccheri e cotonate. Speciali reparti sono adibiti agli olii ed alle merci infiammabili. Come ho accennato, i locali servono in pari tempo come magazzini di deposito e di transito.

Infatti una parte considerevole delle merci viene riesportata, franca da ogni dazio, per gli altri porti del bacino del Mediterraneo.

Bisognerà che l'Egitto vigili affinchè il posto principalissimo ora occupato da Alessandria come porto di transito, assuma una maggiore importanza e non ne perda per l'inevitabile non lontana concorrenza dei Porti della Siria e della Palestina, dove Francia ed Inghilterra cercano di creare (ed ora in parte hanno già creato) organizzazioni simili a quelle che l'Egitto possiede e che ivi esistono appena in embrione.

CAPITOLO III.

MOVIMENTO DELLA NAVIGAZIONE E DEL COMMERCIO ⁽¹⁾.

Quale sia stato il movimento della navigazione nel porto d'Alessandria nell'anteguerra, dal 1880 al 1910, con speciale riguardo agli ultimi tre anni, è stato minutamente esposto dai signori Malaval et Jondet nel lavoro più volte citato. Dai quadri statistici ivi esposti ed analizzati, risulta che per il tonnellaggio delle merci, il solo che sia utile per determinare la vera importanza commerciale d'un porto, Alessandria occupava il terzo posto fra i porti del Mediterraneo, venendo immediatamente dopo Marsiglia e Genova.

Questa situazione rispettiva d'Alessandria, il cui traffico è andato aumentando negli anni successivi fino alla grande guerra, si è mantenuto. Infatti il Dott. A. Chiaruttini ⁽²⁾ nel suo eccellente studio sulla funzione economica del porto di Trieste, nella tabella redatta per determinare la posizione dei tre porti adriatici nei traffici europei, indica il tonnellaggio entrato ed il valore delle merci importate ed esportate via mare nei principali porti d'Europa nel 1912.

Da tale tabella risulta che se per il tonnellaggio (e si tratta non di tonnellaggio delle merci sebbene di quello dei battelli) Alessandria occupa il settimo posto; nel valore delle merci occupa ancora il terzo posto, con le seguenti cifre in centinaia di migliaia di lire italiane :

Marsiglia	92.150
Genova	73.688
Alessandria	40.772
Trieste	30.239
Napoli	24.615

⁽¹⁾ Fonte principale per questo capitolo mi è stato naturalmente l'*Annual Statement of the Foreign Trade of Egypt*, pubblicato dal Ministero egiziano delle finanze. Mi è grato segnalare che, fino agli ultimi tempi, il Dipartimento della statistica presso il Ministero delle Finanze è stato diretto da un italiano, il Dott. I. G. Levi, e che il servizio della statistica doganale, creato da un italiano e diretto per molti anni da due italiani, Amici Bey e Randone, è stato fino al 1923 diretto da un altro italiano il Cav. Cuniberti. Per il volume *L'Égypte* pubblicato in occasione del XIV° Congresso Internazionale di Navigazione tenutosi in Cairo, il Dott. I. G. Levi ha scritto un sostanzioso capitolo, *Le Commerce et l'Industrie*, ricco di dati e di utili suggerimenti (p. 261-297).

⁽²⁾ ARTURO CHIARUTTINI, *La Funzione economica del porto di Trieste*, nella *Rivista delle Tre Venezie*.

Negli ultimi anni l'ascesa continua del porto di Genova ha modificato la sua posizione di fronte a quello di Marsiglia, che è passata al secondo posto, mentre Genova ha occupato il primo⁽¹⁾, ma Alessandria è rimasta al terzo, diminuendo la distanza con il secondo ed essendo accresciuta quella che la separa dal quarto, tuttora occupato da Trieste.

Gli anni della grande guerra e quelli immediatamente successivi all'armistizio fino a tutto il 1921, non possono costituire un elemento di giudizio per il traffico normale del porto, traffico che dopo una breve depressione nel triennio 1914-1916⁽²⁾ ha una straordinaria ripresa ascensionale nel 1917, ascesa che diventa così anormale nel 1919-1920, da determinare una crisi ed un ristagno.

Invero disponendo di considerevoli ricchezze accumulate durante la guerra, e dei facili subiti guadagni con ogni genere di merce, il paese non esitò ad ingolfarsi nella speculazione delle importazioni, ma gli stocks si accumularono in quantità eccessive e non poterono essere smaltiti prima che si delineasse un notevole ribasso nei prezzi. D'altra parte date le condizioni dell'industria tessile nel mondo intero, il cotone greggio subì un tracollo formidabile, dal quale per il momento non tende a sollevarsi.

Ma se la crisi assai preoccupante colpì in grave misura il commercio ed il traffico fluviale, non diminuì l'importanza del traffico marittimo, perchè essendo il porto d'Alessandria sempre più o meno fornito di carico, vi approdarono, in cerca di nolo, molti piroscafi con destinazione ai porti del Levante e del Mar Nero. Nel 1922, 1923, 1924, e 1925 il commercio, pur segnando una linea

(1) Non sono in possesso delle cifre in valore monetario — elemento assai incerto ed infido, del resto, data la ridda dei cambi — ma in tonnellate di merci si ha nel 1924, per Genova un totale di 7.455.094, per Marsiglia 7.171.308, per Alessandria 3.994.995.

Nel 1925 Genova balza a 8.248.830, Marsiglia scende a 7.414.639, Alessandria sale a 4.551.765. Nel 1926, contrariamente alle previsioni che calcolavano il traffico di Genova a un totale di 9 milioni, si è avuto un notevole regresso, dovuto principalmente all'episodio del lungo sciopero minerario inglese, ma anche ad un ristagno industriale verificatosi in quasi tutto il mondo.

Infatti per Genova si hanno 7.553.945 tonnellate, contro le quali Marsiglia presenta 6.844.218. Marsiglia per altro conserva sempre il vantaggio di una non notevole differenza fra merce imbarcata e merce sbarcata, mentre a Genova l'esportazione rappresenta solo un settimo del totale, con grave disquilibrio nel movimento ferroviario e quindi con più gravose spese di trasporto. Nel 1926 anche Alessandria scende dall'alta cifra del 1925, a 4.051.767 tonnellate.

(2) *Annual Statement of the Foreign Trade of Egypt*, 1920-1922 e *Rapporto* del Dott. Lisardi addetto commerciale italiano in Alessandria, pubblicato dal Ministero del Commercio nel *Bollettino di notizie commerciali*, 2 febbraio, 1922, p. 81 e seg. Nel volume *Mercati d'Oriente*, Napoli, 1923, Corrado Moschetti, utilizza larghissimamente questo rapporto.

ascendente, si va normalizzando e perciò le statistiche di questi quattro anni analizzerò in modo particolare ⁽¹⁾.

Per indicare con qualche cifra l'anormale situazione precedente dirò che il valore delle merci importate ed esportate :

Nel 1919 era salito a..... L. Eg. 110.751.103 ⁽²⁾
 — 1920 — — 165.482.792
 Nel 1921 si ebbero..... — 84.327.263, cifra del resto
 più che doppia di quella ottenuta nei migliori anni dell'anteguerra.

Nel 1922 si hanno L. Eg. 83.602.725 così divise :

Importazione. — L. Eg. 34.899.577 con una diminuzione in confronto del 1921 (L. Eg. 45.191.215) di L. Eg. 10.291.638.

Esportazione. — L. Eg. 46.679.823 con un aumento in confronto del 1921 (L. Eg. 34.316.779) di L. Eg. 12.363.044.

Riesportazione. — L. Eg. 1.875.907 con una diminuzione in confronto del 1921 (L. Eg. 4.583.049) di L. Eg. 2.707.142.

Transito. — L. Eg. 47.418 con una diminuzione di L. Eg. 188.802.

Ponendo in confronto i risultati degli esercizi 1922-1923, si hanno i dati seguenti :

ALESSANDRIA.		1922.	1923.	DIFFERENZA 1923.
		L. Eg.	L. Eg.	L. Eg.
Importazioni	{ Merci.....	33.673.045	35.877.273	+ 2.206.228
	{ Tabacco.....	1.226.532	1.110.508	— 116.024
	TOTALE.....	34.899.577	36.987.781	+ 2.090.204
Esportazioni.....	{ Merci	46.507.463	56.657.855	+ 10.150.392
	{ Sigarette	172.360	150.478	— 21.882
	TOTALE.....	46.679.823	56.808.333	+ 10.128.510
Riesportazioni		1.975.907	997.145	— 978.762
Transito.....		95.298	132.021	+ 36.723

⁽¹⁾ La crisi attuale ha già cominciato a determinare per il 1926 una diminuzione, che sarà maggiore nel 1927, tanto nell'importazione quanto nell'esportazione, ma nell'immane e non lontana ripresa, il movimento generale si manterrà superiore a 100 milioni di lire egiziane, con tendenza ascensionale.

⁽²⁾ Se eguagliamo a 100 tanto il valore delle importazioni quanto quello delle esportazioni del 1884, primo anno in cui si hanno attendibili dati statistici, il commercio delle prime, nel 1920, anno di gran lunga il più febbrile, è uguale a 1245, e quello delle seconde a 681.

ALESSANDRIA.		1923.	1924.	DIFFERENZA 1924.
		L. Eg.	L. Eg.	L. Eg.
Importazioni.....	{ Merci.....	35.879.273	39.897.007	+ 4.017.734
	{ Tabacco.....	1.110.508	1.266.542	+ 156.034
	TOTALE.....	36.989.781	41.163.549	+ 4.173.768
Esportazioni.....	{ Merci.....	56.657.855	64.025.490	+ 7.367.635
	{ Sigarette.....	150.478	127.799	- 22.679
	TOTALE.....	56.808.333	64.153.289	+ 7.344.956
Riesportazioni.....		997.145	996.768	+ 437
Transito.....		132.021	52.565	- 79.456

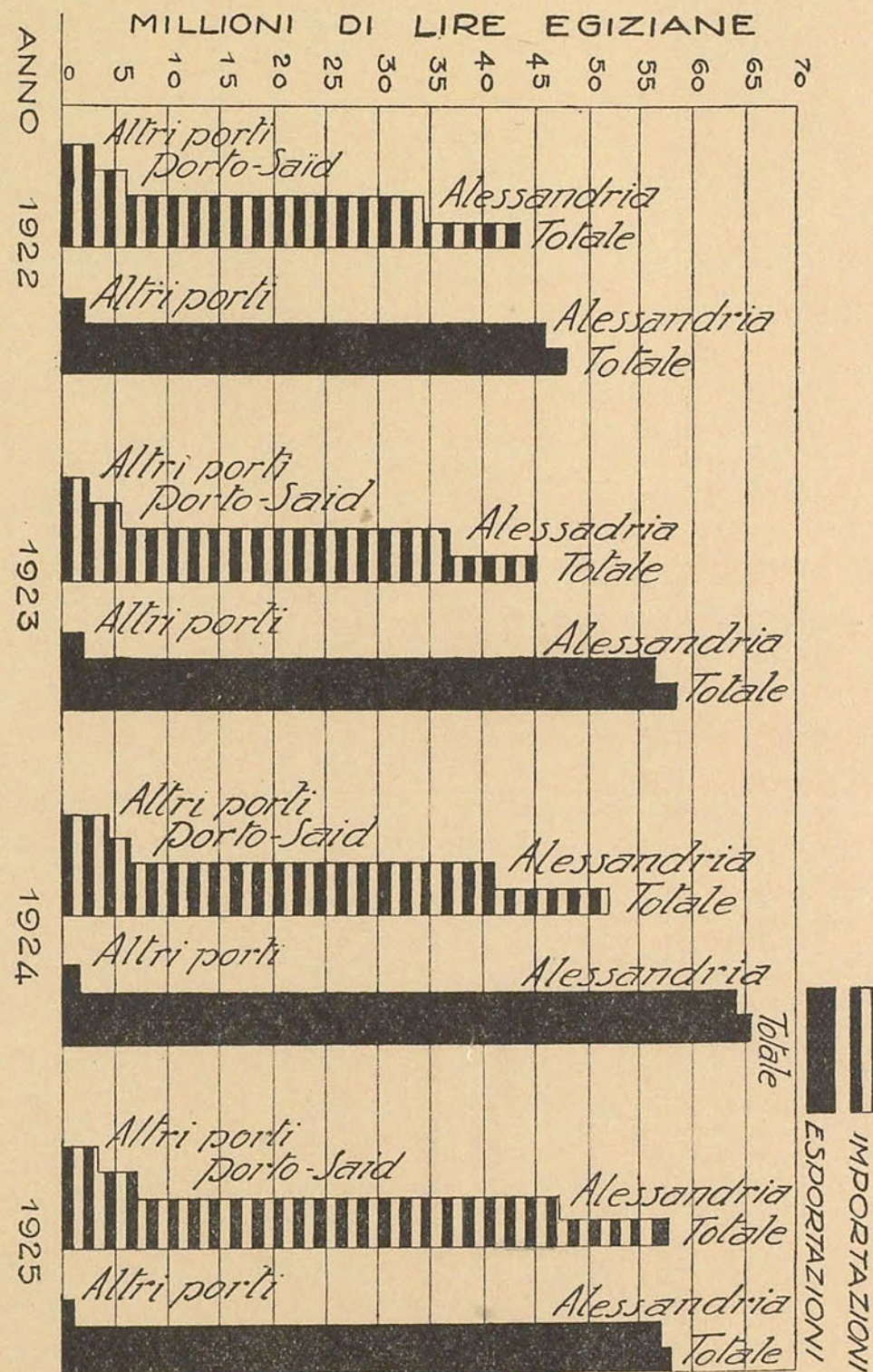
ALESSANDRIA.		1924.	1925.	DIFFERENZA 1925.
		L. Eg.	L. Eg.	L. Eg.
Importazioni.....	{ Merci.....	39.897.007	46.348.860	+ 6.451.853
	{ Tabacco.....	1.266.542	1.111.221	- 155.321
	TOTALE.....	41.163.549	47.460.081	+ 6.296.532
Esportazioni.....	{ Merci.....	64.025.490	57.780.064	- 6.245.426
	{ Sigarette.....	127.799	155.528	+ 27.729
	TOTALE.....	64.153.289	57.935.592	- 6.217.697
Riesportazioni.....		996.768	871.299	- 125.469
Transito.....		52.565	50.422	- 2.143

Le deduzioni più salienti che mi sembra di poter ricavare da queste tabelle sono che il valore totale del traffico marittimo nel porto di Alessandria si va stabilizzando, per gli anni del dopo guerra, attorno ad una cifra prossima ma superiore ai 100 milioni di lire egiziane; che di fronte ad un notevole aumento nelle importazioni se ne ha uno notevolissimo nelle esportazioni e che assai considerevole è la diminuzione nell'importazione del tabacco (benchè nel 1924 si noti un aumento sulle cifre del 1923 e 1922, aumento effimero poichè nel 1925 si rileva una forte diminuzione) e nella esportazione delle sigarette.

Avendo sottocchio i dati relativi alle principali categorie del commercio coll'estero si avrebbe la conferma di questo fatto notorio e non privo di preoccupazione, e cioè che l'Egitto si è ingolfato sempre più nella via della sua dipendenza dall'importazione pei prodotti alimentari e pei manufatti. Di qui la necessità di pensare ad una politica economica capace di ovviare ai pericoli di una troppo esclusiva monocultura e di provvedere alla creazione ed allo sviluppo dell'industria nazionale su larga base.

Passiamo ora ad analizzare in modo più particolare le statistiche del 1922,

1923, 1924 e 1925 tenendo conto dei principali paesi d'importazione e d'esportazione e delle principali categorie di merci. Queste statistiche si riferiscono all'intero Egitto, ma dalla tabella che premetto, relativa ai vari porti egiziani, sarà facile constatare che quasi tutto il commercio egiziano passa attualmente per Alessandria. Si noterà pure come negli ultimi anni la percentuale del commercio egiziano spettante a questa città sia andata sempre aumentando in suo favore.



SOMMARIO COMPARATIVO DEL COMMERCIO ESTERO DI CIASCUN PORTO DURANTE GLI ANNI 1922-1923.

TOTALE DI TUTTI I PORTI.		1923.	1922.	DIFFERENZA 1923.
		L. Eg.	L. Eg.	L. Eg.
Importazioni	Merci.....	43.767.077	41.777.616	+ 1.989.461
	Tabacco.....	1.509.864	1.556.322	- 46.458
TOTALE.....		45.276.941	43.333.938	+ 1.943.003
Esportazioni.....	Merci.....	58.020.379	48.085.098	+ 9.935.281
	Tabacco.....	366.948	631.320	- 264.372
TOTALE.....		58.387.327	48.716.418	+ 9.670.909
Riesportazioni		1.466.660	2.661.246	- 1.194.586
Transito.....		3.936.669	4.969.131	- 1.032.462
PORTO D'ALESSANDRIA.		1923.	1922.	DIFFERENZA 1923.
		L. Eg.	L. Eg.	L. Eg.
Importazioni	Merci.....	35.879.273	33.673.045	+ 2.206.228
	Tabacco.....	1.110.508	1.226.532	- 116.024
TOTALE.....		36.989.781	34.899.577	+ 2.090.204
Esportazioni.....	Merci.....	56.657.855	46.507.463	+ 10.150.392
	Tabacco.....	150.478	172.360	- 21.882
TOTALE.....		56.808.333	46.679.823	+ 10.128.510
Riesportazioni		997.145	1.975.907	- 978.762
Transito.....		132.031	95.298	+ 36.723
PORTO DI PORTO-SAID.		1923.	1922.	DIFFERENZA 1923.
		L. Eg.	L. Eg.	L. Eg.
Importazioni	Merci.....	5.765.653	5.994.401	- 228.748
	Tabacco.....	350.445	277.493	+ 72.952
TOTALE.....		6.116.098	6.271.894	- 155.796
Esportazioni.....	Merci.....	244.477	334.863	- 110.386
	Tabacco.....	192.760	301.966	- 109.206
TOTALE.....		437.237	636.829	- 199.592
Riesportazioni		226.804	278.287	- 51.483
Transito.....		1.989.968	2.468.870	- 478.902

PORTO DI SUEZ.		1923.	1922.	DIFFERENZA 1923.
		L. Eg.	L. Eg.	L. Eg.
Importazioni	{ Merci.....	1.356.416	1.373.979	— 17.563
	{ Tabacco.....	47.841	51.222	— 3.381
TOTALE.....		1.404.257	1.425.201	— 20.944
Esportazioni.....	{ Merci.....	736.735	789.777	— 53.042
	{ Tabacco.....	10.796	14.777	— 3.981
TOTALE.....		747.531	804.554	— 57.023
Riesportazioni		48.893	54.382	— 5.489
Transito.....		1.814.680	404.963	— 590.283
PORTO DI DAMIETTA.		1923.	1922.	DIFFERENZA 1923.
		L. Eg.	L. Eg.	L. Eg.
Importazioni	{ Merci.....	83.540	93.828	— 10.288
	{ Tabacco.....	259	527	— 168
TOTALE.....		83.799	94.355	— 10.456
Esportazioni.....	{ Merci.....	22.446	44.825	— 22.379
	{ Tabacco.....	"	"	"
TOTALE.....		22.446	44.825	— 22.379
Riesportazioni		485	563	— 78
TERRITORIO AI CONFINI ORIENTALI.		1923.	1922.	DIFFERENZA 1923.
		L. Eg.	L. Eg.	L. Eg.
Importazioni	{ Merci.....	679.661	637.667	+ 41.994
	{ Tabacco.....	711	548	+ 163
TOTALE.....		680.372	638.215	— 42.157
Esportazioni.....	{ Merci.....	307.816	382.077	— 74.261
	{ Tabacco.....	12.914	142.194	— 129.280
TOTALE.....		320.730	524.271	— 203.541
Riesportazioni		193.329	352.104	— 158.775

PORTO D'EL-QUSSEIR.		1923.	1922.	DIFFERENZA 1923.
		L. Eg.	L. Eg.	L. Eg.
Importazioni	Merci.....	2.534	4.699	— 2.162
	Tabacco.....	"	"	"
TOTALE.....		2.534	4.699	— 2.162
Esportazioni.....	Merci.....	71.050	26.093	+ 44.957
	Tabacco.....	"	23	23
TOTALE.....		71.050	26.116	+ 44.934
Riesportazioni		4	3	+ 1

SOMMARIO COMPARATIVO DEL COMMERCIO ESTERO DI CIASCUN PORTO DURANTE GLI ANNI 1923 E 1924.

PORTO D'ALESSANDRIA.		1923.	1924.	DIFFERENZA 1924.
		L. Eg.	L. Eg.	L. Eg.
Importazioni	Merci.....	35.879.273	39.897.007	+ 4.017.734
	Tabacco.....	1.110.508	1.266.542	+ 156.034
TOTALE.....		36.989.781	41.163.549	+ 4.173.768
Esportazioni.....	Merci.....	56.657.855	64.025.490	+ 7.367.635
	Tabacco.....	150.478	127.799	— 22.679
TOTALE.....		56.808.333	64.153.289	+ 7.344.956
Riesportazioni		996.331	996.768	+ 437
Transito.....		132.021	52.656	— 79.546

PORTO DI PORTO-SAID.		1923.	1924.	DIFFERENZA 1924.
		L. Eg.	L. Eg.	L. Eg.
Importazioni	Merci.....	5.756.653	6.068.936	+ 303.283
	Tabacco.....	350.445	484.260	+ 133.815
TOTALE.....		6.107.098	6.553.196	+ 437.098
Esportazioni.....	Merci.....	224.477	261.012	+ 36.535
	Tabacco.....	192.760	181.470	— 11.290
TOTALE.....		417.237	442.482	+ 25.245
Riesportazioni		226.804	232.115	+ 5.311
Transito.....		1.989.968	1.722.629	— 267.339

IL PORTO D'ALESSANDRIA D'EGITTO.

47

PORTO DI SUEZ.		1923.	1924.	DIFFERENZA 1924.
		L. Eg.	L. Eg.	L. Eg.
Importazioni	Merci.....	1.356.438	2.113.923	+ 766.620
	Tabacco.....	47.841	31.307	— 16.588
TOTALE.....		1.404.279	2.145.230	+ 750.032
Esportazioni.....	Merci.....	736.735	775.033	+ 38.298
	Tabacco.....	10.796	18.114	+ 7.318
TOTALE.....		747.531	793.147	+ 45.616
Riesportazioni.....		48.893	53.068	+ 4.175
Transito.....		1.814.680	982.796	— 831.884
PORTO DI DAMIETTA.		1923.	1924.	DIFFERENZA 1924.
		L. Eg.	L. Eg.	L. Eg.
Importazioni	Merci.....	83.540	93.857	+ 10.317
	Tabacco.....	359	51	— 308
TOTALE.....		83.899	93.908	+ 10.009
Esportazioni.....	Merci.....	22.446	22.307	— 139
	Tabacco.....	"	"	"
TOTALE.....		22.446	22.307	— 139
Riesportazioni.....		485	256	— 229
TERRITORI AI CONFINI ORIENTALI.		1923.	1924.	DIFFERENZA 1924.
		L. Eg.	L. Eg.	L. Eg.
Importazioni	Merci.....	679.661	770.067	+ 90.406
	Tabacco.....	711	13	— 698
TOTALE.....		680.372	770.080	+ 89.708
Esportazioni.....	Merci.....	307.816	259.983	— 47.833
	Tabacco.....	12.914	4.658	— 8.256
TOTALE.....		320.730	264.641	— 56.089
Riesportazioni.....		193.329	187.936	— 5.393

PORTO D'EL-QUSSEIR.		1923.	1924.	DIFFERENZA 1924.
		L. Eg.	L. Eg.	L. Eg.
Importazioni	Merci.....	2.534	1.874	— 660
	Tabacco.....	"	"	"
TOTALE.....		2.534	1.874	— 660
Esportazioni.....	Merci.....	71.050	58.069	— 12.981
	Tabacco.....	"	"	"
TOTALE.....		71.050	58.069	— 12.981
Riesportazioni		4	"	4
TOTALE DI TUTTI I PORTI.		1923.	1924.	DIFFERENZA 1924.
		L. Eg.	L. Eg.	L. Eg.
Importazioni	Merci.....	43.767.099	48.954.799	+ 5.187.700
	Tabacco.....	1.509.864	1.782.119	+ 272.255
TOTALE.....		45.276.963	50.736.918	+ 5.459.955
Esportazioni.....	Merci.....	58.020.379	65.401.894	+ 7.381.515
	Tabacco.....	366.948	332.041	— 34.907
TOTALE.....		58.387.327	65.733.935	+ 7.346.608
Riesportazioni		1.465.846	1.470.143	+ 4.297
Transito.....		3.936.669	2.758.081	— 1.178.588

SOMMARIO COMPARATIVO DEL COMMERCIO ESTERO DI CIASCUN PORTO DURANTE GLI ANNI 1924 E 1925.

PORTO D'ALESSANDRIA.		1924.	1925.	DIFFERENZA 1925.
		L. Eg.	L. Eg.	L. Eg.
Importazioni	Merci.....	39.897.007	46.348.860	+ 6.451.853
	Tabacco.....	1.266.542	1.111.221	— 155.321
TOTALE.....		41.163.549	47.460.081	+ 6.296.532
Esportazioni.	Merci.....	64.025.490	57.780.064	— 7.245.426
	Tabacco.....	127.799	155.528	+ 27.729
TOTALE.....		64.153.289	57.935.592	— 7.217.697
Riesportazioni		996.768	871.299	— 125.369
Transito.....		52.656	50.422	— 2.234

PORTO DI PORTO-SAID.		1924.	1925.	DIFFERENZA 1925.
		L. Eg.	L. Eg.	L. Eg.
Importazioni	Merci.....	6.068.936	7.440.033	+ 1.372.097
	Tabacco.....	484.260	341.516	— 142.744
TOTALE.....		6.553.196	7.781.549	+ 1.229.353
Esportazioni.....	Merci.....	261.012	231.938	— 29.074
	Tabacco.....	181.470	219.658	+ 38.188
TOTALE.....		442.482	451.596	+ 9.114
Riesportazioni		232.115	193.605	— 38.510
Transito.....		1.722.629	1.320.457	— 402.172
PORTO DI SUEZ.		1924.	1925.	DIFFERENZA 1925.
		L. Eg.	L. Eg.	L. Eg.
Importazioni	Merci.....	2.113.923	2.034.218	— 79.705
	Tabacco.....	31.307	20.176	— 11.131
TOTALE.....		2.145.230	2.054.394	— 90.836
Esportazioni.....	Merci.....	775.033	502.607	— 272.426
	Tabacco.....	18.114	7.265	— 10.849
TOTALE.....		793.147	509.872	— 283.275
Riesportazioni		53.068	23.939	— 29.729
Transito.....		982.796	1.482.401	+ 499.705
PORTO DI DAMIETTA.		1924.	1925.	DIFFERENZA 1925.
		L. Eg.	L. Eg.	L. Eg.
Importazioni	Merci.....	93.857	75.639	— 18.218
	Tabacco.....	51	89	+ 38
TOTALE.....		93.908	75.728	+ 18.180
Esportazioni.....	Merci.....	22.307	24.780	+ 2.473
	Tabacco.....	"	"	"
TOTALE.....		22.307	24.780	+ 2.473
Riesportazioni		256	304	+ 75

TERRITORI AI CONFINI ORIENTALI.		1924.	1925.	DIFFERENZA 1925.
		L. Eg.	L. Eg.	L. Eg.
Importazioni	{ Merci.....	770.067	850.651	+ 80.584
	{ Tabacco.....	13	4	— 9
TOTALE.....		770.080	850.655	+ 80.575
Esportazioni.....	{ Merci.....	259.983	241.871	— 18.112
	{ Tabacco.....	4.658	782	— 3.876
TOTALE.....		264.641	242.653	— 21.988
Riesportazioni		187.936	181.009	— 6.527
PORTO D'EL-QUSSEIR.		1924.	1925.	DIFFERENZA 1925.
		L. Eg.	L. Eg.	L. Eg.
Importazioni	{ Merci.....	1.874	2.488	+ 614
	{ Tabacco.....	"	"	"
TOTALE.....		1.874	2.488	+ 614
Esportazioni.....	{ Merci.....	58.069	34.169	— 23.900
	{ Tabacco.....	"	"	"
TOTALE.....		58.069	34.169	— 23.900
Riesportazioni		"	18	+ 14
TOTALE DI TUTTI I PORTI.		1924.	1925.	DIFFERENZA 1925.
		L. Eg.	L. Eg.	L. Eg.
Importazioni	{ Merci.....	48.954.799	56.751.889	+ 7.797.090
	{ Tabacco.....	1.782.119	1.473.006	— 309.113
TOTALE.....		50.736.918	58.224.895	+ 7.487.977
Esportazioni.....	{ Merci.....	65.401.894	58.815.429	— 6.586.465
	{ Tabacco.....	332.041	383.233	+ 51.192
TOTALE.....		65.733.935	59.198.662	— 6.535.273
Riesportazioni		1.470.143	1.270.174	— 199.969
Transito.....		1.758.081	2.853.280	+ 1.095.199

Da questi specchietti e considerando le rispettive proporzioni in rapporto a 100 si ha che l'*esportazione* nel 1922 va attribuita ad Alessandria per il 94/95 o/o mentre l'altro 6 o/o va diviso fra Suez, Porto Said e gli altri porti.

Nei riguardi dell'*importazione* nel 1922 l'80 o/o spetta ad Alessandria, il 15 o/o a Porto Said, il 3 o/o a Suez e il resto agli altri porti.

Dai dati del 1923 si rileva la crescente preponderanza di Alessandria. Infatti l'*esportazione* in tale anno va attribuita ad Alessandria nella misura del 98 o/o, mentre a Porto Said 3/4 o/o, a Suez 1/4 o/o.

All'*importazione*, sebbene l'aumento sia minore, tuttavia esiste, ed infatti spetta ad Alessandria nella misura dell'82 o/o, a Porto Said in quella del 13 o/o, a Suez in quella del 4 o/o.

Nel 1924, Alessandria segna una leggera diminuzione di fronte al 1923; per l'*importazione* 81 o/o, compensata da un leggero aumento nell'*esportazione*, che le va attribuita nella misura di quasi 99 o/o.

Nel 1925 si hanno i dati seguenti :

Importazione : Alessandria di nuovo 82 o/o, Porto Said 13 o/o, Suez 3 1/2 o/o.

Esportazione : Alessandria 98 o/o, il restante 2 o/o va diviso fra Suez 1 o/o, Porto Said e gli altri porti minori.

Anche nella riesportazione, Alessandria è in grande prevalenza. Nel 1925 le spetta il 68 o/o, a Porto Said il 15 o/o, alle frontiere orientali il 14 o/o. Queste cifre sono eloquenti per se stesse e non abbisognano di commento.

L'Inghilterra occupa sempre il primissimo posto tanto nell'*importazione* che nell'*esportazione*, distanziando di gran lunga tutte le altre potenze, ma l'Italia, che nel 1922 occupava nell'*importazione* il terzo posto a notevole distanza dalla Francia con le cifre rispettivamente di L. Eg. 3.149.907 e L. Eg. 4.020.633, passa nel 1923 al secondo posto aumentando le sue importazioni a L. Eg. 4.268.458, mentre la Francia scende al terzo diminuendo il suo totale a L. Eg. 3.827.644, e sebbene segni una ripresa nel 1924 che la riporta a L. Eg. 4.688.718 pure non riesce a togliere il secondo posto all'*importazione* italiana che aumenta di quasi 1.000.000 di sterline distanziandosi sempre più⁽¹⁾.

Nel 1925 si accentua ancora il progresso dell'Italia nel commercio di esportazione che sale a L. Eg. 6.130.000. La Francia, in aumento, passa da L. Eg. 4.688.718 a L. Eg. 5.400.000.

⁽¹⁾ Nel 1926 la situazione è cambiata, avendo la Francia ripreso il secondo posto, e la Germania sta avanzando rapidamente per occupare il terzo.

La Germania ha fatto progressi anche più notevoli di quelli dell'Italia, ma resta tuttavia al quarto posto venendo dopo la Francia. L'Austria ha veduto diminuire nel 1923 la sua importazione da L. Eg. 509.063 a L. Eg. 439.188, nel 1924 risale a L. Eg. 503.309 ed a L. Eg. 607.009 nel 1925.

Un notevole aumento presenta il Belgio che da L. Eg. 1.408.822 sale a L. Eg. 1.544.102, a L. Eg. 1.898.354 ed infine nel 1925 a L. Eg. 2.124.393.

Gli Stati Uniti salgono da L. Eg. 1.590.945 a L. Eg. 1.702.334 a 1.798.542 ed a L. Eg. 2.116.000.

La Rumenia scende da L. Eg. 1.051.006 a L. Eg. 1.026.505 a L. Eg. 998.758. Ma nel 1925 segna una ripresa che la riporta a L. Eg. 1.344.088.

Diminuiscono le loro importazioni la Jugoslavia, l'Ungheria e la Turchia⁽¹⁾ ma è da prevedere, credo, una ripresa nei traffici di questi stati, assai prossimamente, previsione confermata dai risultati del 1924 e 1925 che fanno segnare a tali stati e specialmente all'Ungheria (da L. Eg. 3.349 sale a L. Eg. 13.427 ed a L. Eg. 27.559 nel 1925) notevoli aumenti.

Da segnalare per contro l'aumento, salito nel 1925 a L. Eg. 1.111.000, del commercio d'importazione dalla Siria e dalla Palestina.

Anche nell'esportazione il primo posto è occupato dall'Inghilterra che è salita da L. Eg. 22.996.211 a L. Eg. 28.314.293 ed a L. Eg. 31.955.313 nel 1924.

Nel 1925 (L. Eg. 26.168.000) si nota una diminuzione, generale del resto a tutti i paesi in relazioni commerciali con l'Egitto durante questo anno.

Da segnalare, la lotta per il secondo posto tra gli Stati Uniti e la Francia la quale con un salto poderoso da L. Eg. 4.896.578 nel 1922, sale a L. Eg. 8.614.073 nel 1924. Nel 1925 gli Stati Uniti riprendono la prevalenza con L. Eg. 8.411.000 contro le L. Eg. 7.469.000.

Notevolmente aumentata è anche la esportazione italiana, che da L. Eg. 2.613.658 passa a L. Eg. 3.649.192 ed a L. Eg. 4.069.022. Però anche l'Italia subisce, nel 1925, il fenomeno quasi generale di decrescenza.

L'Austria ha di molto accresciuto i suoi acquisti passando da L. Eg. 76.051 a L. Eg. 215.418 nel 1923, con leggera diminuzione nel 1924 (L. Eg. 204.554) e così pure la Germania che da L. Eg. 1.909.543 sale a L. Eg. 2.490.549; a L. Eg. 3.971.656, per ripiegare a L. Eg. 3.545.751 nel 1925.

Il Belgio ed il Giappone invece non segnano un'ascesa continua. Ad un notevole aumento nel 1923 corrisponde una quasi uguale diminuzione nel 1924.

⁽¹⁾ La Turchia ha importato nel 1925 per L. Eg. 1.111.000.

Nel 1925 il primo continua la sua diminuzione, mentre il Giappone fa un vigoroso salto in avanti portando le sue L. Eg. 1.509.480 del 1924 a L. Eg. 2.166.888 del 1925.

Cifre considerevolmente basse segnano tanto la Siria quanto la Palestina. E non è da trascurarsi, per l'avvenire del Porto di Alessandria, il fatto che il traffico con questi paesi è caratterizzato da una considerevole diminuzione anche per quello che concerne la riesportazione.

AMMONTARE DELLE IMPORTAZIONI ED ESPORTAZIONI NEGLI ANNI 1922-1925.

PAESE DI PROVENIENZA E DI DESTINAZIONE.	ANNI.	TOTALE IMPORTAZIONI.	TOTALE ESPORTAZIONI.
		L. Eg.	L. Eg.
Regno Unito.....	1925	14.660.664	26.167.972
	1924	13.993.584	31.955.625
	1923	14.771.677	28.354.293
	1922	14.731.622	23.035.915
Possessi inglesi del Mediterraneo.....	1925	278.176	46.540
	1924	279.414	55.015
	1923	269.714	59.863
	1922	290.892	54.381
Indie inglesi.....	1925	2.840.158	50.863
	1924	1.781.785	216.315
	1923	1.790.923	189.527
	1922	1.391.742	133.661
Australia e Nuova Zelanda.....	1925	2.440.328	29.144
	1924	1.642.156	39.961
	1923	1.361.901	3.095
	1922	872.508	4.452
Austria.	1925	675.009	226.667
	1924	503.309	204.554
	1923	439.170	215.418
	1922	509.063	76.051
Belgio.....	1925	2.124.393	223.049
	1924	1.898.354	284.554
	1923	1.544.457	526.155
	1922	1.408.822	291.348
Francia.....	1925	5.399.682	7.461.940
	1924	4.688.718	8.614.073
	1923	3.825.716	6.686.681
	1922	4.020.633	4.896.578
Germania.....	1925	3.348.143	3.545.752
	1924	2.946.739	3.971.656
	1923	2.652.720	2.490.549
	1922	2.815.786	1.909.543

PAESE DI PROVENIENZA E DI DESTINAZIONE.	ANNI.	TOTALE IMPORTAZIONI.	TOTALE ESPORTAZIONI.
		L. Eg.	L. Eg.
Grecia	1925	739.231	286.645
	1924	792.488	404.849
	1923	831.378	173.332
	1922	1.202.956	207.831
Ungheria	1925	27.559	33.809
	1924	13.427	1.758
	1923	3.349	78
	1922	9.727	122
Italia	1925	6.129.939	3.613.795
	1924	5.230.772	4.069.082
	1923	4.267.657	3.649.456
	1922	3.149.907	2.613.658
Palestina	1925	799.182	575.180
	1924	736.871	376.491
	1923	663.167	461.039
	1922	531.328	743.941
Rumenia	1925	1.344.088	56.469
	1924	998.758	35.638
	1923	1.026.505	18.339
	1922	1.051.006	9.624
Siria	1925	966.863	285.796
	1924	848.048	332.702
	1923	793.860	303.352
	1922	719.762	411.000
Turchia	1925	1.111.359	132.100
	1924	827.285	142.183
	1923	747.020	225.510
	1922	881.036	206.604
Stati Uniti d'America	1925	2.116.238	8.411.246
	1924	1.798.542	7.085.911
	1923	1.702.675	7.246.787
	1922	1.590.945	9.190.906
Jugoslavia	1925	321.682	7.634
	1924	264.161	9.767
	1923	138.282	8.772
	1922	196.036	7.094

Aggiungendo le importazioni da altri paesi meno importanti, e l'esportazione verso i medesimi, raggiungiamo i totali seguenti :

ANNI.	TOTALE IMPORTAZIONI.	TOTALE ESPORTAZIONI.
1925	58.224.895	59.198.662
1924	50.736.918	65.733.935
1923	45.276.963	58.387.327
1922	43.333.938	48.716.418

SOMMARIO DELLE IMPORTAZIONI ED ESPORTAZIONI CLASSIFICATE PER CATEGORIE.

CATEGORIE.	1922.	1923.	1924.	1925.
	L. Eg.	L. Eg.	L. Eg.	L. Eg.
IMPORTAZIONI.				
I. Animali e prodotti alimentari animali	1.779.130	1.613.456	1.822.800	1.867.752
II. Pellami e cuoi	585.130	612.777	565.010	662.895
III. Altri prodotti animali	52.421	58.510	65.777	66.102
IV. Cereali, fiori e prodotti agricoli	3.907.157	4.490.792	4.536.725	7.101.278
V. Prodotti coloniali e droghe	1.377.058	1.707.037	2.940.826	3.168.274
VI. Spirito, bevande ed olii	2.829.104	2.899.485	3.271.309	3.558.357
VII. Carta e oggetti stampati	910.080	852.312	910.846	1.031.621
VIII. Legna e carbone	3.842.567	3.962.381	4.174.094	4.840.035
IX. Pietre, vasellame e vetrerie	1.256.955	1.222.667	1.454.093	1.637.928
X. Materiali per tintoria concia e colori	441.132	425.812	466.926	387.536
XI. Prodotti chimici, medicinali e profumerie	2.964.771	2.508.599	3.411.701	14.304.739
XII. Filati e tessuti	14.865.308	16.522.512	17.118.307	17.862.629
XIII. Metalli e oggetti di metallo	5.357.161	5.357.413	6.118.411	8.742.477
XIV. Varie	1.600.642	1.533.324	1.474.974	1.777.266
TOTALE delle merci	41.777.616	43.767.077	48.954.799	56.761.889
TOTALE del tabacco	1.556.322	1.509.864	1.782.119	1.473.006
TOTALE delle Importazioni	43.444.838	45.276.941	50.736.918	58.224.895
ESPORTAZIONI.				
I. Animali e prodotti alimentari animali	550.089	524.629	618.747	526.926
II. Pellami e cuoi	244.066	252.077	307.982	247.768
III. Altri prodotti animali	84.600	50.003	85.791	68.116
IV. Cereali, fiori e prodotti agricoli	5.573.397	5.018.747	5.760.758	4.795.344
V. Prodotti coloniali e droghe	342.647	1.070.146	543.205	204.129
VI. Spirito, bevande ed olii	632.511	621.563	479.116	394.175
VII. Carta e oggetti stampati	70.881	62.180	70.956	74.956
VIII. Legna e carbone	43.489	30.482	25.188	24.054
IX. Pietre, vasellame e vetrerie	7.561	7.141	5.144	5.945
X. Materiali per tintoria concia e colori	54.095	47.525	26.483	18.274
XI. Prodotti chimici, medicinali e profumerie	151.597	164.471	216.892	154.993
XII. Filati e tessuti	39.937.017	49.763.063	56.864.736	52.024.761
XIII. Metalli e oggetti di metallo	345.889	42.985	333.934	224.785
XIV. Varie	57.259	65.367	62.862	51.505
TOTALE delle merci	48.085.098	58.020.379	65.401.894	58.815.429
TOTALE delle sigarette	631.320	366.948	332.041	383.233
TOTALE delle Esportazioni	48.716.418	58.387.327	65.733.935	59.198.662

SOMMARIO DELLE RIESPORTAZIONI CLASSIFICATE PER CATEGORIE.

CATEGORIE.	1922.	1923.	1924.	1925.
	L. Eg.	L. Eg.	L. Eg.	L. Eg.
RIESPORTAZIONI.				
I. Animali e prodotti alimentari animali	16.028	14.920	10.605	9.475
II. Pellami e cuoi	49.999	16.518	18.769	15.637
III. Altri prodotti animali	2.215	1.077	1.824	1.082
IV. Cereali, fiori e prodotti agricoli	1.002.328	9.327	8.666	7.799
V. Prodotti coloniali e droghe	18.364	15.578	16.886	17.607
VI. Spirito, bevande ed olii	290.286	275.390	294.728	310.650
VII. Carta e oggetti stampati	42.537	52.764	284.391	251.718
VIII. Legna e carbone	290.654	260.311	39.558	23.936
IX. Pietre, vasellame e vetrerie	25.214	25.329	24.124	24.975
X. Materiali per tintoria concia e colori	3.634	5.124	4.144	3.141
XI. Prodotti chimici, medicinali e profumerie	33.674	24.173	22.772	20.957
XII. Filati e tessuti	382.169	288.764	281.011	229.290
XIII. Metalli e oggetti di metallo	299.566	268.313	246.761	181.459
XIV. Varie	200.735	198.299	213.071	163.997
TOTALE delle merci	2.657.403	1.455.887	1.467.420	1.261.723
TOTALE delle sigarette	3.843	10.773	2.723	8.451
TOTALE delle Riesportazioni	2.661.246	1.466.660	1.470.143	1.270.174

Da quanto precede risulta evidente il grande sviluppo della ricchezza dell'Egitto, ormai fondata su basi non caduche; ma che è indispensabile (non sarà male ripetere) rafforzare, liberando il paese dal pericolo d'una troppo esclusiva monocoltura e creando industrie nazionali. Se eccettuiamo gli anni 1920 e 1921 in cui il mercato già fornitosi sovrabbondantemente di merci dovè sottostare alle crisi del loro deprezzamento e ad un inevitabile ristagno, dalla bilancia commerciale risulta un'eccedenza crescente dell'esportazione, eccedenza che nel 1923 si è concretata nella cifra di L. Eg. 9.670.000 (nel porto di Alessandria l'eccedenza è stata di L. Eg. 10.128.510) e nel 1924 un'eccedenza di L. Eg. 7.346.608 sulle cifre dell'anno prima (nel porto di Alessandria L. Eg. 7.344.956).

Nel commercio d'esportazione il primissimo posto è occupato dal cotone. Basti osservare che nel 1922 su una esportazione di L. Eg. 48.716.418 il cotone e i prodotti derivati del cotone figurano per L. Eg. 39.937.017. Nel 1923 su un totale di L. Eg. 58.387.327 figura per L. Eg. 49.763.063, e nel 1924 su un totale di L. Eg. 65.733.935 figura per L. Eg. 56.864.736.

Nel 1925 su L. Eg. 59.198.662 figura per L. Eg. 52.024.761.

Sarebbe superfluo insistere per dimostrare l'enorme importanza che il cotone ha per l'Egitto, la sua prosperità essendo quasi essenzialmente legata alla cultura di questa pianta, forse, o certo, troppo essenzialmente legata.

E invero il caso di chiedersi se l'Egitto che per moltissimi prodotti naturali e manufatti è tributario dell'estero, fa bene a restringere ad una sola sorgente la fonte della sua ricchezza o se non dovrebbe piuttosto preoccuparsi di estendere e variare le sue culture (esso che era il granaio di Roma importa oggi molta farina) per sottrarsi alle conseguenze, o limitarle almeno, d'una eventuale non improbabile crisi della produzione e di quella purtroppo già verificatasi, del commercio del cotone, e se non dovrebbe volgere anche la sua attenzione al possibilissimo sviluppo delle sue industrie.

Oltre il cotone che è prevalentissimo, si esportano anche i suoi derivati, cioè: *seme di cotone*, *olio di cotone*, *tortoni* (specie di pasta fatta con i residui della fabbricazione dell'olio e che è richiesta soprattutto dall'Inghilterra per nutrimento dei cavalli).

La stagione del commercio del cotone non coincide con l'anno solare, ma va dal settembre all'agosto dell'anno successivo. Il cotone dopo la raccolta viene sgranato in apposite officine esistenti in diversi centri presso i villaggi e quindi, sommariamente imballato, viene spedito in Alessandria, dove è accolto in grandi magazzini di deposito detti *sciune*. Da qui passa alle officine di pressatura, dove grandi torchi (*presse*), macchinari speciali assai perfezionati, comprimono il cotone e lo chiudono in balle legate con striscie di lamina di acciaio, tutte approssimativamente d'uno stesso peso determinato (circa sette cantari $1/2 =$ kg. 336,960⁽¹⁾).

Queste balle, caricate su lunghi carri bassi (questo è tutt'ora il mezzo di trasporto più adoperato, ma i carri automobili o *camions* hanno già cominciato a soppiantarli) vengono trasportate alla banchina per essere caricate sui battelli.

Anche le officine per la fabbricazione dell'olio di cotone ed altri derivati sono principalmente in Alessandria.

Fra i prodotti esportati che meritano d'essere ricordati sono i cereali ed altri prodotti agricoli (nel 1925 L. Eg. 4.795.344).

Le sigarette che nel 1922 erano state esportate per un valore di L. Eg. 631.320, nel 1923 sono discese a L. Eg. 366.948 e nel 1924 a L. Eg. 332.041; segnano una ripresa nel 1925 con L. Eg. 383.233. L'esportazione di questo

⁽¹⁾ Il cantaro è uguale a chilogrammi 44,928.

prodotto, così caratteristico per un paese in cui il tabacco non si coltiva affatto, è in continua decrescenza. Essa fioriva per la rinomanza delle sigarette egiziane le quali vengono fabbricate con tabacco turco, macedone, ecc., importato in Egitto mediante pagamento del dazio che viene rimborsato in gran parte al momento dell'esportazione delle sigarette (*drawback*).

Per fare rifiorire la decadente industria d'importazione, i sigarettai vorrebbero che il Governo egiziano restituisse per intero il dazio *drawback*, ma è da temere che seppure tale provvedimento venisse adottato, non varrebbe a rialzarne in modo stabile le sorti, poichè gli stati europei tendono tutti a fabbricarsi sigarette per conto proprio e ne stanno già importando in Egitto.

Questo cespite di commercio è dunque, molto probabilmente, destinato a deperire e languire.

Nelle *importazioni* predominano in modo assoluto i prodotti tessili; nel 1925 figurano per le cifre di L. Eg. 17.965.629; seguono i metalli e manufatti di metallo (L. Eg. 6.747.416) i cereali, farine, frutta, ed altri prodotti agricoli (L. Eg. 4.536.725).

INDUSTRIA TURISTICA. — Sebbene in modo assai improprio, e poco simpatico sia comunemente designata come industria l'attività che si volge ad attirare in un paese i forestieri, non possiamo non farne cenno, perchè rappresenta per l'Egitto una tutt'altro che trascurabile sorgente di ricchezza.

Il movimento turistico aveva raggiunto prima della guerra cifre notevolissime e se durante la guerra le cifre dei passeggeri transitati per Alessandria (non tenendo conto dei militari) è stato quasi nullo, fin dal 1919 si è avvertita una considerevole ripresa accentuatasi sempre più negli ultimi anni.

La città di Alessandria non ha finora fatto molto per favorire l'afflusso dei turisti e per trattenerli, e i treni speciali per il Cairo che l'amministrazione delle ferrovie organizza fino alle banchine, non sono tali da indurre i viaggiatori a sostare per un soggiorno più o meno lungo, ma è sperabile che le autorità cittadine si occupino seriamente di questo problema e lo risolvano secondo i veri interessi della cittadinanza.

Vogliamo ora fare qualche considerazione intorno ai mezzi che l'Egitto deve escogitare per aumentare la sua produzione ed i suoi traffici: ciò che determinerà senza dubbio un ulteriore sviluppo nella prosperità del porto di Alessandria.

CAPITOLO IV.

POSSIBILITÀ FUTURE DEL COMMERCIO EGIZIANO E DEL PORTO D'ALESSANDRIA.

NECESSITÀ PER L'EGITTO D'INDUSTRIALIZZARSI.

La valle del Nilo, dono di questo fiume a ragione divinizzato dagli antichi, comprende una superficie coltivabile di 7.100.000 feddani⁽¹⁾, senza considerare in questa cifra 200.000 feddani riservati alla piscicoltura.

Dei 7.100.000 feddani attualmente sono soggetti ad imposta e quindi possiamo ritenere coltivati, 5.600.000; restano dunque incolti 1.500.000 feddani i quali potranno essere bonificati e sottoposti a coltura. Questi terreni si trovano soprattutto nella parte settentrionale ed in quella lacustre del Delta, è quindi chiaro che la popolazione la quale vi prenderà sede, dovrà dipendere principalmente, per gli scambi commerciali e per rapporti economici, da Alessandria: ammettendo che ogni feddano possa alimentare $2\frac{1}{4}$ abitanti avremo un'accrescimento di popolazione che sale alla cifra ragguardevolissima di 3.750.000.

Secondo il censimento del 1917 gli abitanti dell'Egitto ammontano a 12.718.255; cifra che è certo inferiore al totale dell'odierna popolazione che può essere calcolata 13.800.000, cosicchè, compiute le bonifiche, avremo una popolazione vivente in un paese sempre più ricco, di oltre 17.500.000. E questa cifra è assai moderata poichè le provincie più fertili dell'Egitto (come ad esempio la Menufieh) alimentano, oggi, fino a 3 abitanti per feddano ed il Principe Omar Tussum in un suo studio recente, calcola che la popolazione dell'Egitto potrà salire, volendo, in meno di 30 anni, a circa 21.000.000⁽²⁾.

⁽¹⁾ Il feddano è uguale a metri quadrati 4200,8333. La superficie totale dell'Egitto è di 900.000 chilometri quadrati ma la superficie agricola è di soli 30.000 chilometri quadrati. Sull'agricoltura egiziana vedi l'eccellente studio sintetico che ne ha dato L. Jullien nel più volte citato volume *L'Égypte*, p. 219-260.

⁽²⁾ S. A. le prince Omar TUSSUM PACHA, *Les finances de l'Égypte depuis les Pharaons jusqu'à nos jours*, Alessandria-Cairo 1924.

E non si tratta di pura ipotesi poichè i lavori di drenaggio delle regioni lacustri del Delta sono già allo studio, e si imporranno in un breve lasso di tempo. Del resto per piccola parte sono già in corso d'esecuzione ed essi per se soli richiedono macchine e strumenti che devono tutti essere importati. Senza parlare delle successive importazioni di concimi, di fosfati e nitrati, del carbon fossile, del petrolio, ecc.

Della necessità che il suo governo si preoccupi di migliorare le condizioni e di favorire lo sviluppo dell'agricoltura, estendendo anzitutto il sistema d'irrigazione e di drenaggio, ha fatto parola il Re Fuad nel suo discorso del Trono pronuziato nel marzo 1923, inaugurando il primo parlamento dell'Egitto indipendente.

Il calcolo dell'aumento probabile della popolazione non è sufficiente a dare un'idea adeguata del prevedibile accrescimento del traffico nel porto di Alessandria.

Infatti bisogna tener conto del fatto che la grandissima maggioranza dei *fellahin* (plurale di *fellah* termine specifico che designa l'agricoltore egiziano) vive attualmente in condizioni igieniche deplorevoli e anche quando non è povero, vive in case generalmente prive d'ogni comodità.

Le abitazioni, non solo nei piccoli villaggi e nelle ezbeh ma anche nei grossi paesi o nelle città di provincia, sono quasi ovunque di mattoni crudi e provviste di scarsa o meschina suppellettile. È indubitato che col progredire del tempo, per gli accresciuti contatti con la vita delle grandi città di Cairo e di Alessandria, per la maggiore indipendenza ed istruzione che acquisterà la donna, s'andrà sviluppando il gusto prima ed il bisogno poi, di abitazioni più confortevoli, di suppellettili più numerose e meno primitive.

Non fa mestieri dilungarsi molto su queste considerazioni intorno alla graduale e secondo me inevitabile trasformazione della vita egiziana, per farsi un'idea delle grandi prospettive che in un prossimo avvenire si aprono al commercio d'importazione.

E non è tutto. Finora noi abbiamo parlato di un Egitto essenzialmente per non dire esclusivamente agricolo, ma non è detto che l'Egitto non possa divenire anche un paese industriale. Il principe Tussum nello studio sopra citato così si esprime: « Au point de vue industriel, l'Égypte manquant des matières premières nécessaires pour faire une industrie, il est absolument impossible qu'elle prenne assez d'extension pour donner une occupation suffisante à un grand nombre de ses habitants; en admettant même le contraire, combien d'individus pourrait-elle occuper à cette industrie? Un demi-million ou un million

même⁽¹⁾. » Ma nei riguardi della ricchezza e del movimento del traffico determinato dalle industrie, l'aumento della popolazione ha un'importanza relativa. E che le industrie in Egitto siano suscettibili di grande sviluppo, molti competenti sostengono con poderosi per quanto non tutti accettabili argomenti⁽²⁾.

E i differenti organismi economici del governo si vanno da tempo occupando attivamente dei mezzi per sviluppare appunto l'industria nazionale.

È evidente che in un prossimo avvenire questi studi e questi sforzi daranno pratici risultati, e quindi fin d'ora l'argomento può interessare non solo i finanziari europei, ma anche e specialmente gli industriali, per la fornitura dei materiali e del macchinario indispensabile alla creazione delle nuove industrie. In una relazione presentata dalla «Sous-Commission de l'Industrie du Conseil Économique» si suggerisce la soppressione dei diritti di dogana e di banchina per le materie prime importate ai fini dell'industria, soprattutto per il combustibile. Identica esenzione si propone per le macchine e per gli utensili destinati all'industria con speciale riguardo alle macchine ed utensili destinati alla creazione d'ogni nuova industria.

Da ultimo si suggerisce la soppressione d'ogni tassa (che ora va fino al 2 1/2 o/o) sui prodotti dell'industria nazionale esportati.

Ma a chiarire quanto il movimento in favore dello sviluppo delle industrie egiziane sia notevole ed attivo nella prospettiva di un'immediata azione pratica, basterà citare alcuni brani del discorso che il Signor Naus Bey, Presidente dell'Associazione delle Industrie Egiziane, ha pronunciato in Cairo il 2 marzo 1924 durante un ricevimento offerto dall'Associazione a S. E. Zaglul Pacha ed altri ministri del Governo, nell'Hotel Semiramis.

Il signor Naus Bey dopo aver rilevato che: S. E. il primo ministro aveva fatto una distinzione felice e profondamente vera insieme, classificando gli abitanti di questa bella terra d'Egitto in due categorie; quelli che sono utili al paese e che perciò sono egiziani e quelli che sono inutili e che non possono venir quindi considerati come egiziani, ha detto fra l'altro:

(1) *Op. laud*, p. 185.

(2) Vedi per esempio ingegnere G. MATTIOLI, *Dall'Egitto, Industrie-Fosfati-Deserto arabico*, in *Ingegneria*, Rivista tecnica mensile 10 novembre 1923, anno 2°, n° 11, p. 321 e seg. Molti dei vantaggi enumerati dall'ingegnere Mattioli sono veri ma non credo per esempio che per il fatto che oggi la legge non prevede l'obbligo di assicurare gli operai contro gli accidenti e contro la disoccupazione non si debba volere che tale obbligo venga presto sancito. E in verità sembra certo che il Parlamento voglia giustamente risolvere questo problema di elementare giustizia e di previdenza sociale. Il ricordato studio del Dott. I. G. Levi (*L'Égypte*, p. 283-297) prospetta il problema dell'industria egiziana con grande competenza.

« Nous sommes tous Égyptiens : quel que soit le ciel qui nous ait vu naître, nous sommes tous des hommes de volonté, consacrant utilement leurs énergies au développement des ressources reconnues ou latentes de l'Égypte.

« Fils de cette terre ensoleillée et féconde ou fils de climats moins cléments, nous apportons à ce Pays, sans réserve, la contribution de notre expérience, de notre labeur et de nos capitaux; nous avons placé en lui notre confiance, nous y travaillons comme les membres d'une famille qui veulent embellir la maison, développer ses ressources, fortifier ses assises.

« Nous sommes les abeilles d'une même ruche.

« Jusqu'hier, chacun d'entre nous apportait individuellement sa contribution personnelle à la prospérité générale.

« Notre Association est née du désir de grouper les énergies et les efforts pour faciliter la rude tâche et l'essor des industries en Égypte.

« Le but est donc d'intérêt général, il est de recueillir et de mettre à la portée de tous, qu'ils soient ou non membres de l'Association, les études, recherches et renseignements généraux et d'économie industrielle que chacun, livré à ses seules forces, ne réaliserait qu'imparfaitement.

« Notre volonté est de travailler à aplanir les obstacles qui paralysent souvent les initiatives les plus louables dans le chemin de leurs entreprises.

« Notre Association veut, par ses travaux et par l'élévation de ses buts, être digne d'être entendue et comprise des hommes, à qui la Nation a confié ses destinées; elle veut être en état de signaler les conditions favorables à l'expansion de l'activité industrielle, elle veut être admise à solliciter des pouvoirs publics l'interprétation la plus large de sympathies et des possibilités gouvernementales.

« Elle veut déraciner l'injuste préjugé que l'Égypte ne serait pas apte à l'industrie et que ses produits — dans toutes les branches que raisonnablement nous envisageons — ne sauraient égaler les produits du dehors.

« Si l'Agriculture est la fille aînée de l'Égypte et nous la saluons avec amour, l'Industrie en est la sœur cadette, qui doit grandir encore et compléter la mission de l'aînée.

« La raison même indique l'intérêt qu'a l'Égypte, à transformer sur place tous ses produits agricoles et tous ses gisements, à traiter sur les lieux, ses matières.

« La population de l'Égypte s'accroît providentiellement; elle double en 30 ans... L'Agriculture n'a pas à craindre un manque de main-d'œuvre et la formation d'une classe industrielle se développant et prospérant avec l'extension des industries réalisera le plus beau programme de Prévoyance Nationale.

« Pourquoi la terre de ce Pays qui produit le coton ne pourrait-elle pas soutenir les assises d'usines qui tisseraient ce coton pour l'usage de ses habitants ?

« Pourquoi les flancs de ses collines qui contiennent minerais et minéraux devraient-ils indéfiniment expédier à l'étranger ses phosphates bruts pour les ramener transformés ?

« Pourquoi ce peuple qui révèle à tout œil attentif d'admirables qualités d'adaptation aux professions, devrait-il toujours attendre du dehors ses matériaux de construction, ses vêtements et son ameublement essentiel ?

« Un Pays doté d'une terre fertile et d'une population féconde comme celles de l'Égypte, ne doit-il tendre à satisfaire par sa propre industrie aux besoins principaux de sa vie quotidienne ?

« Certes oui, lorsqu'il a l'heureux privilège que beaucoup d'industries y seront sainement viables, pour peu qu'elles jouissent du minimum d'appui auquel elles aspirent et que recommande l'intérêt général.

« C'est la voie d'un affranchissement économique, consolidant, positivant l'indépendance sociale et politique.

« J'ose estimer à plus de 50 millions de L. Eg., l'économie que l'Égypte a réalisée durant la guerre sur les produits que sa jeune industrie a manufacturés, au lieu qu'il eût fallu les importer de l'étranger.

« Mais la création d'organismes de production n'est pas l'œuvre d'un jour ni d'une volonté isolée, il faut susciter, encourager beaucoup d'animateurs, il faut des années d'efforts constants, il faut des capitaux, il faut affronter des déceptions et des risques.

« L'association des Industries s'est groupée pour travailler dans les limites de ses moyens à solutionner les difficultés d'ordre général qui se dressent devant les entreprises en développement.

« Elle éprouve qu'il est des lois d'économie générale qui ne peuvent pas être méconnues sans dommages pour la situation morale et matérielle d'un Pays, elle demandera qu'il n'y soit pas contrevenu.

« Elle sait combien est parfois difficile l'introduction dans ce Pays, d'une industrie nouvelle.

« Comme une plante naissante demande à être spécialement soignée par celui qui la cultive, l'industrie à son début appelle dans le jardin de l'État toute la sollicitude des Gouvernants.

« Notre Association n'ignore point qu'en la personne du Vénéré Président, dont le cœur déborde pour la belle Égypte, aussi bien qu'en ceux qui l'entourent

elle s'adresse à des hommes éclairés qui placent passionnément leur volonté et leurs aspirations au service du pays.

« Aussi, elle demandera avec confiance à être entendue d'eux dans les questions intéressant l'Égypte par le moyen de son Industrie.

« Elle signalera des réformes à préparer pour l'Avenir comme celle du régime douanier, pour que les taxations uniformes et conséquemment aveugles discernent les matières qui peuvent ou doivent les supporter de celles qu'elles écrasent.

« Elle sollicitera des mesures plus modestes et de réalisation plus immédiate telles des facilités dans les transports ferroviaires et fluviaux, des réductions raisonnées de taxes et tarifs, des titres de préférence pour les produits nationaux lorsqu'ils sont offerts à égalité de mérites.

« Elle présentera — après les avoir approfondies, les doléances de certaines industries en danger de succomber, telle l'industrie cigarettièrre et d'autres, elle proposera des moyens.

« Elle demandera le soutien de l'État pour déjouer les manœuvres du dumping ou des cartels étrangers.

« Si sa devise ne revendique aucun protectionnisme ni assistance artificiels, elle invoquera pourtant, ce minimum d'égoïsme national éminemment respectable, que commandent l'intérêt et les besoins collectifs.

« Elle suggérera que les traités futurs ne forment pas obstacle, que les accords et règlements amis comportent toujours au moins la réciprocité.

« Elle vise à la grandeur de l'État en grandissant les individus par leur éducation dans le travail et le développement de leurs facultés de production; elle désire accroître les forces et l'outillage économiques de l'Égypte.

« Mais l'Association sait que le succès de sa mission est subordonné à l'appui des mandataires de la nation, elle s'en montrera fière et digne ».

A questo discorso S. E. Wassif Pacha Gali allora Ministro degli Affari Esteri, rispose a nome del governo, dando i più ampi incoraggiamenti ed affidamenti.

In verità il problema merita di essere studiato profondamente ed avviato il più presto possibile verso la soluzione, poichè come è un errore il cristallizzare la produzione agricola in un solo tipo di coltura, così è un errore l'affidarsi pressochè totalmente alla pur meravigliosa fecondità del suolo. L'Egitto che può utilizzare molte forze idrauliche (soprattutto quelle che potrebbe trarre dal Serbatoio di Assuan) e i combustibili liquidi delle miniere del Mar Rosso, creando alcune industrie capaci di trasformare in oggetti lavorati i suoi propri prodotti o di trasformare alcune materie prime importate, non solo alimenterebbe una nuova sorgente di ricchezza ma anche e soprattutto creerebbe un

potente regolatore per l'equilibrio della sua situazione economica. L'industria infatti eliminerebbe o ridurrebbe gli effetti delle eventuali e purtroppo sempre possibili variazioni nella quantità, nella qualità e nel valore dei raccolti agricoli.

Nè le prospettive di maggiore attività per il porto di Alessandria si fermano qui. Una campagna è stata iniziata, perchè il Governo favorisca lo sviluppo del commercio di transito in Egitto. È indubitabile che questo commercio già considerevole, può diventare assai più importante. La posizione geografica dell'Egitto è tale che molte materie e molti manufatti troveranno la convenienza, quando siano loro concesse convenienti facilitazioni, a transitare nei porti egiziani per essere quindi distribuiti nei vari paesi del Mediterraneo Orientale.

Alessandria può diventare il centro principale per la riesportazione di merci nel Levante, mentre a Porto Said potranno confluire le correnti che dall'Europa e dall'America tendono verso alcune regioni del più lontano Oriente e viceversa, poichè potranno essere diminuite di molto le spese assai gravi per il transito nel canale di Suez ed i mercanti potranno ritirare successivamente ed a brevi intervalli le merci in quantità modeste, senza essere obbligati a caricare uno speciale battello ogni tanti mesi.

L'iniziatore della campagna ⁽¹⁾ soggiunge :

« The prosperity of ports such as London, Hamburg, Antwerp and Rotterdam does not depend so much upon the cargoes with which they deal for their own hinterlands as upon those which they handle and tranship for other ports, and by the recognition of the fact that charges upon cargoes are, in a way, something for nothing, and are therefore, cut down to the lowest possible limit, to the great benefit, not only of the merchants, but also of the ports and the community generally. »

Il problema è meno semplice di quanto l'autore dell'articolo citato non mostri di credere, poichè mancano all'Egitto quei sistemi di fiumi e di canali che uniscono i grandi porti del nord con altre regioni che non sia il proprio immediato retroterra, e poichè è facile prevedere la concorrenza dei porti di quelle regioni del Levante che sono ora sotto l'influenza di potenze quali l'Inghilterra, la Francia, l'Italia, ed i porti della rinnovata battaglia Turchia, ma queste difficoltà non devono indurre ad ignorare il problema, sibbene a risolverlo con maggiori cautele per la garanzia del successo. L'ultima difficoltà anzi potrà risolversi in una condizione favorevole, poichè Alessandria verrà a trovarsi al

(1) Vedi *Egyptian Gazette* del 6 febbraio 1924.

centro di regioni in passato poverissime e, nel prossimo futuro, certo assai prospere.

L'Italia per esempio aveva già istituito una linea di navigazione che allacciava la Tripolitania e la Cirenaica con l'Egitto. Questa linea è stata ora sospesa ma dovrà senza dubbio essere riattivata. Del pari le linee francesi di navigazione per la Siria e quelle inglesi per la Palestina, comprendono Alessandria nel loro itinerario.

Non va neppure trascurato l'allacciamento ferroviario dell'Egitto con la Cirenaica, da Alessandria a Sollum, attraverso la regione mareotica. L'ex Khedive Abbas Hilmi che aveva estesi possedimenti nel Mariut, aveva costruito, verso la fine del secolo scorso, una linea a scartamento ordinario che da Alessandria per l'Amrieh, Bahig ed Hammam si prolungava verso ovest fino ad El Amaida ed oltre, per 180 chilometri.

Durante la guerra mondiale, sia per rendere meno facili eventuali ostilità dei Beduini e dei Senussi contro l'Egitto, sia soprattutto per i bisogni che la guerra aveva creato alle truppe in Palestina, una grande parte di questa linea fu demolita ed asportata, ma tuttora funziona da Alessandria ad Hammam (70 chilometri). Subito dopo l'armistizio alcuni uomini d'affari, in prevalenza italiani, cercarono di creare una Società che acquistasse la ferrovia mareotica, ma il governo inglese intervenne e fece sì che la detta ferrovia passasse in mano del governo egiziano. Ed infatti ora fa parte del suo sistema di ferrovie egiziane.

Non si può prevedere prossimo il prolungamento di questa linea fino al confine nè si ha notizia di grandi costruzioni di linee dalla Tripolitania e dalla Cirenaica che muovano verso le frontiere egiziane, ma è facile convincersi che una tale ferrovia nord-africana sarà in un futuro non troppo lontano un fatto compiuto. Ed Alessandria, costituendone il grande capolinea orientale, ne trarrà grande vantaggio.

Tutto questo indipendentemente dallo sviluppo agricolo che potrà prendere il Mariut. Il Mariut è ora una regione desertica nella quale vivono alcune decine di migliaia di beduini nomadi e semi nomadi i quali si danno alla pastorizia ed alla coltura dell'orzo. Sono forse troppo rosei i sogni di coloro che progettano di riportare il Mariut all'antica prosperità, mediante il costoso innalzamento ed incanalamento dell'acqua del Nilo, ma è indubitato che molto si potrà ottenere sia utilizzando meglio le acque piovane che potrebbero venire raccolte in grandi e numerose cisterne come nell'antichità⁽¹⁾ sia scavando pozzi artesiani, sia intro-

⁽¹⁾ Tutto il Mariut è cosparso di cisterne la cui costruzione risale all'epoca romana. È certo che

ducendo questi sistemi di coltura per regioni desertiche che in California hanno dato, si assicura, tanto mirabili risultati. Ed è chiaro che estesa la coltura, e introdotta per quanto sia possibile la coltura arborea, queste determineranno una favorevole modificazione nella quantità e nella concentrazione del vapore atmosferico.

Tutto ciò accresce evidentemente le cause della prevedibile prosperità futura del porto alessandrino. Nè d'altra parte va taciuto che Alessandria sarà inevitabilmente capo linea della grandiosa ferrovia, in gran parte già costruita, che da Cape Town risalirà verso il nord e, attraversando tutta l'Africa, andrà a sboccare nel Mediterraneo. Questa ferrovia è chiamata comunemente Cape Town-Cairo, ma in realtà sarà Cape Town-Alessandria e porterà nuovo incremento all'attività del nostro Porto.

E neppure va trascurato il movimento dei passeggeri, soprattutto dei ricchi turisti europei ed americani valetudinari o sani, i quali accorrono ed accorreranno in Egitto ogni anno in quantità ragguardevolissima, sia per cercare sotto questo cielo incomparabilmente sereno, un clima non solo mite e salubre, ma delizioso per circa sei mesi dell'anno, nei più freddi in Assuan e Luxor e quindi in Cairo, sia per godervi l'affascinante spettacolo delle molte bellezze naturali o dei meravigliosi monumenti dell'antichità, dalle Piramidi alle Tombe dei Re, dai colossali templi di Karnak ai pittoreschi conventi del deserto.

Alessandria dove il clima non ha uguali verso la fine della primavera e sul principio dell'estate, e che non è priva di monumenti interessanti, se vorrà compiere le trasformazioni edilizie necessarie e creare i passatempi richiesti, potrà attrarre e trattenere anch'essa, per un certo periodo di tempo, un numero non indifferente di turisti lungo le meravigliose spiagge di Ramleh e di Abukir.

Nel 1913 il numero dei passeggeri transitati nel porto di Alessandria era stato di 91.872 arrivi e 84.015 partenze, in totale 175.887, cifra notevolissima quando si pensi che Alessandria non è un porto dove sbarchino passeggeri a destinazione d'altri paesi che non siano l'Egitto. Se durante la guerra le cifre

le condizioni climatiche devono essere mutate e che la regione era allora ricca di una maggiore quantità d'acqua dolce che s'attingeva a pozzi oggi a secco (sembra che il suolo abbia subito un fenomeno di sollevamento) ma è anche indubbio che gli antichi utilizzavano in modo mirabile le acque piovane. Del resto un tentativo fatto recentemente dal Principe Tussum nell'isoletta lacustre di Mahar el Sciaran dimostra quali vantaggi si possono ricavare dal sistema, utilizzando senza quasi nessun lavoro d'adattamento, una piccola superficie in leggero pendio. Il Principe può incanalare in una cisterna, 600 metri cubi d'acqua, e non ne immagazzina di più, soltanto perchè la cisterna è una sola e non è più grande.

sono divenute naturalmente irrisorie, già nel triennio 1920-1921 s'è notata una confortevole ripresa; nel 1922 si è raggiunta la cifra di 45.929 arrivi e 44.600 partenze, nel 1923: 46.506 arrivi e 44.662 partenze. Di soli *turisti* la statistica dà per la stagione 1925-1926 la cifra di 15.000.

Quando si pensi che ciò è avvenuto mentre imperversa ancora, più o meno in tutti gli Stati, la crisi politica ed economica, è facile farsi un'idea dell'importanza di questo cespite di ricchezza, non soggetta ad esaurirsi ed anzi capace di maggiori attrattive per le nuove sbalorditive scoperte di monumenti, come quella recente della tomba di Tutankamon.

Ad ogni modo risulta chiaro, mi sembra, da quanto ho detto, che il porto d'Alessandria ha dinanzi a sé un avvenire che si presenta molto prospero e tale da moltiplicare più che accrescere il suo traffico. Un tale stato di cose rende indispensabile che la sua organizzazione tecnica ed amministrativa, il numero dei suoi moli, il numero e la qualità dei suoi mezzi di carico e scarico, le sue vie di comunicazione con il retroterra, non rimangano quali sono ora, ma siano accresciuti e migliorati⁽¹⁾.

Nel seguente capitolo esporrò appunto quali siano i miglioramenti più necessari e necessariamente di prossima attuazione.

⁽¹⁾ Il Governo egiziano persuaso della necessità di trasformare e migliorare il Porto d'Alessandria, ha recentemente approvato a questo scopo un credito di tre milioni di lire egiziane. A quanto si dice i progetti preparati dall'ingegnere Jondet saranno abbandonati o modificati, e si attueranno più o meno integralmente quelli della commissione composta da tre noti specialisti ingegneri Kirkpatrick, Laroche, Luiggi. Il progetto ideato da questa commissione è riprodotto nella grande pianta del Porto che posso riprodurre grazie alla squisita cortesia di S. E. il Ministro delle Comunicazioni.

CAPITOLO V.

DEFICIENZE ESISTENTI E MIGLIORAMENTI NECESSARI NEL PORTO DI ALESSANDRIA.

Il porto d'Alessandria nel suo stato attuale è, quanto a superficie, il più grande porto del Mediterraneo, ed uno dei più grandi del mondo poichè il suo specchio di acqua, ben protetto, misura 750 ettari, cifra questa di gran lunga superiore a quella dei porti di Genova (ettari 200) e di Marsiglia (ettari 150). Esso è anche uno dei meglio organizzati, ma ha tuttavia alcuni difetti tecnici e insufficienze nei mezzi di lavoro, cui occorre portare rimedio, e soprattutto il gravissimo inconveniente di non essere allacciato al retroterra con adeguate vie di comunicazioni per via fluviale, inconvenienti questi la cui eliminazione s'impone, se non si vuole pregiudicarne la prosperità.

Già da parecchio tempo si è constatato che nei periodi di maggior traffico gli attuali terrapieni erano spesso ingombri, che la Dogana si trovava nell'impossibilità di ricevere tutte le merci e che i battelli dovevano talora attendere all'ancora prima che fosse libero qualche accostaggio. Se, come ho cercato di dimostrare, l'importanza grande del traffico andrà, come credo, sviluppandosi per tutte le ragioni anzidette, soprattutto per i lavori di bonifica già progettati o in via d'esecuzione, le deficienze del porto diverranno sempre più gravi.

I tecnici hanno dimostrato⁽¹⁾ che l'immensa superficie del porto determina il riformarsi, entro di esso, del moto ondoso spezzato dai frangionde, durante le tempeste provenienti da sud-est. Questo non è peraltro un difetto che crei gravissimi imbarazzi alle navi ed è facilmente rimediabile. Con aggiunte ai frangionde esistenti e con qualche frangionde secondario si potrà assicurare la tranquillità e la sicurezza degli accostaggi e ottenere con qualunque tempo la calma perfetta all'interno del porto.

Assai più grave è l'insufficienza della lunghezza delle banchine e della superficie dei terrapieni. Infatti su ogni metro lineare di banchina vengono attualmente manipolate in media 700 tonnellate di merci all'anno, mentre un carico e scarico

⁽¹⁾ GASTON JONDET, *Le Port d'Alexandrie. Projet d'amélioration* (Publications spéciales de la Société Royale de Géographie d'Égypte), Le Caire 1921, p. 30; G. DOUIN, *op. cit.*, p. 328-333.

regolare, non consentirebbe di oltrepassare la cifra di 500. Inoltre sui terrapieni sovente si determinano dannose congestioni delle merci scaricate.

« On pourrait, à la rigueur, observa l'ingegnere Jondet, résumer la critique du Port d'Alexandrie dans cette formule concise : c'est qu'il y a disproportion entre la surface d'eau considérable offerte aux navires et celle des terre-pleins déplorablement exiguë affectée au déchargement de leur cargaison. Le développement des terre-pleins est la question la plus importante à résoudre; à l'heure actuelle le commerce général en souffre et elle engage l'avenir du trafic ».

E un competente quale il Signor Douin, controllore della navigazione nel canale di Suez, commenta : « En réalité le port éclate dans le corset trop étroit de son enceinte douanière ». È chiaro che è urgente portare rimedio ad alcuni almeno di tali inconvenienti.

Purtroppo però le condizioni economiche generali, la crisi finanziaria traversata dall'Egitto e i gravi problemi politici del momento, hanno finora impedito che ai lavori fosse dato principio; tuttavia sembra certo che non tarderanno ad essere iniziati.

Bisognerà pure provvedere ad accrescere il numero dei moderni strumenti meccanici che facilitano e rendono rapidi il carico e lo scarico.

Qualche cosa in questo campo s'è fatto negli ultimi tempi ed i vastissimi magazzini della Dogana impiantati nel nuovo molo con le loro potenti gru elettriche costituiscono un modello del genere.

Anche i nuovi *Entrepôts* costruiti da una società ora assorbita dalla *Bonded*, sono assai vasti, rispondenti ai più moderni sistemi, e provvisti di macchinario perfetto.

Considerare soltanto le condizioni del porto e migliorarle, significa esaminare e risolvere un solo elemento del problema assai complesso.

Uno dei lati più importanti è quello delle vie di comunicazione col retroterra.

Da un lato le linee di via ferrata sono insufficientemente raccordate con i punti d'imbarco, quelle del porto interno son troppo lontane dal margine delle banchine obbligando a manovre che ritardano il movimento delle merci, e lo sfruttamento di tutte, in generale, è reso malagevole dalle curve di raggio troppo deboli e dalle ristrettezze e sinuosità di talune banchine.

La stazione di Gabbari utilizzata per lo smistamento dei treni è divenuta insufficiente, e se la nuova linea di raccordo che passa sotto la strada del Mex ha già contribuito a sconggestionare la circolazione, bisognerà in breve prendere altri analoghi provvedimenti

Ma assai più grave è, per il nostro porto, l'insufficienza degli annessi fluviali, come fin dal 1907 è stato posto in rilievo da un notevole articolo pubblicato nel *Bulletin de la Chambre de Commerce française d'Alexandrie*⁽¹⁾.

« Certes le port d'Alexandrie, pris dans son entité, va devenir un des plus beaux de la Méditerranée... »

« Le port a cependant un vice, qui, si l'on n'y remédie, arrêtera toujours le développement ultérieur. Ce port n'a pas d'issue ou, pour être plus exact, il n'a qu'une issue dérisoire. C'est sa condamnation dans l'avenir ».

Senza arrivare a una conseguenza così catastrofica bisogna riconoscere che il canale Mahmudieh, nonostante le 4000 barche da cui è annualmente percorso, costituisce una via di comunicazione affatto sproporzionata all'importanza del porto d'Alessandria.

Questo canale lungo ottanta chilometri, si stacca dal ramo nilotico di Rosetta a Fuah e sul tratto più prossimo ad Alessandria segue, in gran parte, il percorso dell'antico canale esistente fin dalle origini della città e sopravvissuto, in più o meno cattive condizioni, per tutto il Medio Evo. Nel suo stato attuale è una creazione del grande Mohamed Ali. Come ho già accennato, la sua larghezza varia da 25 a 40 metri e la profondità non oltrepassa i 2 m. 70. Non li oltrepassa, ma spesso è di molto inferiore e la parte navigabile non supera in larghezza i sei metri, cioè diviene un vero ruscello invaso dal fango e non di rado da costruzioni parassitarie ed ostacoli d'ogni sorta. La navigazione vi è lenta e difficile, le barche dovendo per lunghi tratti del loro percorso essere mosse esclusivamente coll'aiuto della trazione di uomini legati a lunghe corde e marcianti lungo le sponde (tav. XIV, fig. 1).

La navigazione non di rado vi è interrotta quattro giorni su sette, di guisa che una barca impiega talvolta fino a cinque settimane per andare da Alessandria al Cairo.

Un tale stato di cose sembra incredibile quando si consideri che Alessandria ha alle sue spalle il Delta del Nilo e il corso superiore del grande fiume che discende dal cuore dell'Africa.

Quali prospettive non si intravedono per la prosperità del porto alessandrino, quando lo si supponga riunito ad un conveniente sistema di canali attraverso il Delta e al ramo principale del Nilo, con un canale capace di accogliere battelli che trasportino un carico assai superiore a quello delle cento tonnellate di cui

⁽¹⁾ An 16, n. 176, p. 11-20. *Le port d'Alexandrie et ses annexes fluviales. Insuffisance du canal Mahmoudieh.*

ora sono caricate le più grandi barche, o delle 300-400 affidate alle rare chiatte a vapore che lo percorrono?

Un'opera di urgenza immediata è il ripulimento del canale e l'eliminazione di tutti gli ingombri parassitari in modo da renderlo effettivamente navigabile per tutta la larghezza compresa fra le sponde.

Poichè l'allargamento di esso nel tratto di percorso che attraversa la città, non potrebbe essere eseguito senza spese enormi per le necessarie espropriazioni e per la trasformazione dei ponti esistenti, l'ingegnere Malaval fino dal 1906 aveva proposto la creazione d'un nuovo canale navigabile, largo da 60-100 metri, il quale partendo dal porto all'ovest di Gabbari presso Om el-Obeba penetrasse nel lago Mariut nel punto più prossimo, per raggiungere quindi, con percorso in gran parte rettilineo e parallelo alla strada ferrata⁽¹⁾, il canale Mahmudieh fuori della città, un poco a monte del giardino Nuzha. Col progetto Malaval potrebbe collegarsi quello della «*Création d'un port franc au Gabbari*» che trovo preconizzato in un opuscolo anonimo edito in Alessandria nel 1909⁽²⁾.

⁽¹⁾ Posseggo una copia del progetto tracciato dall'ingegnere Malaval, favoritami cortesemente dalla Direzione Generale dei Porti e Fari, la quale conserva l'originale.

⁽²⁾ Non stimo inutile riprodurre le linee generali del progetto :

«Le projet d'établissement d'un port franc consiste en la création d'un bassin sur la rive du lac Maréotis, dans lequel pourront tourner les bateaux et qui sera bordé de quais à grande profondeur d'une largeur suffisante pour le débarquement des marchandises, la pose de voies ferrées, le roulement d'appareils de manutention, la construction de vastes magasins d'entrepôts et au besoin de bâtiments industriels.

«La communication entre le port actuel et le port franc serait établie sur un canal de 30 mètres de largeur partant de la côte en un point situé immédiatement au sud-ouest de la digue de protection du fort de Kamariéh à côté des nouveaux quais à bois.

«Un pont tournant serait construit sur le bord de la mer pour le passage des voies de chemin de fer allant des quais au Mex.

«Le canal passerait ensuite sous la route du Mex au-dessous d'un pont tournant à établir au sud-est de la station du Wardian. De là il se dirigerait dans la propriété du Gabbari Land et passerait sous la voie du chemin de fer du Mex au moyen d'un troisième pont tournant.

«A partir de ce point le canal aurait 80 mètres de largeur et serait bordé de quais à grande profondeur permettant l'accostage de 4 bateaux, de 150 mètres de longueur, tout en laissant au centre une large voie de 50 mètres de largeur.

«Les ponts tournants pourront laisser passer les remorqueurs et petites embarcations sans arrêter la circulation sur la route, ni sur la voie du chemin de fer; celle-ci ne sera interrompue que pour le passage des grands bateaux, ce qui se présentera très rarement dans la journée, et qu'on pourra établir à des heures fixes.

«A la sortie de ce canal, on entrera dans un bassin rectangulaire de 340 mètres de longueur pour 270 mètres de largeur, qui permettra l'accostage de 5 grands bateaux et dans lequel ceux-ci pourront aisément évoluer. Le quai Est sera exécuté à faible profondeur et recevra les embarcations de faible

Finora peraltro nè questo, nè altro progetto è in via d'esecuzione.

A bene sperare conforta tuttavia l'affermazione che ho trovato a pagina 30 della memoria che S. A. il Principe Tussum ha dedicato agli antichi rami del Nilo ⁽¹⁾.

Il Ministero egiziano dei Lavori pubblici avrebbe allo studio «une grande voie de navigation et d'irrigation à travers le Behera jusqu'à Alexandrie».

Avendo fatto chiedere notizie di questo progetto al Ministero dei Lavori pubblici non ho potuto avere alcuna informazione; mi è stato anzi risposto che nessun progetto esiste per l'allargamento del canale Mahmudieh.

Tuttavia dall'egregio ingegnere Carter, ispettore del 3° Circolo d'irrigazione ho potuto avere il chiarimento seguente :

«Tussum si riferisce probabilmente al proposto ingrandimento dell'esistente linea del canale Rayah-Behera-East Khandak che è oggi la principale arteria d'irrigazione nella provincia del Behera».

Il «Rayah Behera» inizia il suo corso presso la diga del Delta, e corre con andamento più o meno irregolarmente parallelo al fiume, verso Cenfigia, località situata sulla principale linea di Alessandria-Cairo, delle ferrovie dello Stato egiziano. A questo punto il canale si divide in diversi rami, il più importante dei quali è il «East Khandak» che segue la linea ferroviaria fino a Samauhan e, finalmente, si scarica nel Mahmudieh a pochi chilometri a nord-ovest della città. Il canale «Rayah-Behera-Khandak» non è interamente navigabile.

È dunque chiaro che il governo egiziano non vuole ignorare il problema della navigabilità di almeno alcuni dei principali canali del Basso Egitto gravitanti

tirant d'eau. Il est appelé à être démolí plus tard pour livrer passage aux bateaux allant vers l'Est, si la nécessité de la construction de nouveaux bassins se fait sentir.

«Les remblais qui accompagnent les quais auront 100 mètres de largeur se décomposant comme suit :

«8 mètres de largeur pour débarquement des marchandises et pour les voies de roulement des grues,

«30 mètres de magasins,

«9 — pour voies de chemin de fer,

«12 — de route,

«9 — pour autres voies de chemin de fer,

«30 — pour une nouvelle ligne de magasins.

«Le terrain libre du quai Nord pourra être utilisé par les constructions nécessaires aux industries diverses que le port franc suscitera.

«Toutes ces dispositions pourront changer suivant les nécessités, les commerces, ou les industries qui se créeront».

(1) Prince Omar Toussoun, *Mémoire sur les anciennes branches du Nil*, Le Caire 1922.

verso Alessandria e dobbiamo perciò sperare ed augurare che anche il problema del canale Mahmudieh venga presto studiato e risolto.

Per il Mahmudieh d'altra parte esiste, oltre quello del Malaval, un secondo progetto, per attuare il quale gl'iniziatori pensavano di costituire una società che mirerebbe non a creare un ramo nuovo di esso, ma ad allargare ed approfondire il letto attuale.

Il progetto concepito e preparato dal Sig. Wilbucheich (russo)⁽¹⁾ e dall'ingegnere italiano Ugo Dessberg prevede il dragaggio e la sistemazione delle sponde del canale fino all'Atfeh dove esiste la stazione di pompe idrauliche regolatrici. Il canale verrebbe reso navigabile da navi di piccolo cabotaggio e la navigazione avverrebbe per mezzo di *trolley* su conduttura elettrica aerea.

Non vi è più dunque intorno a questo problema vitale per la prosperità d'Alessandria l'indifferenza e il disinteressamento, ma bisognerà che non si tardi troppo ad entrare nella via delle realizzazioni pratiche poichè è forse vero che la prosperità d'un porto dipende in gran parte dall'importanza dello sbocco fluviale che lo continua, e poichè se la minaccia di possibili concorrenti (Porto Said e Damietta per esempio) è ancora lontana, essa potrebbe divenire col tempo assai grave, nè va perduto di vista lo sviluppo certo e prossimo dei porti della Palestina, delle Siria e dell'Asia Minore.

⁽¹⁾ Debbo osservare che il Wilbucheich che dirigeva l'industria egiziana della fabbricazione di olii (*Egoline*) finanziata in gran parte dal Banco di Roma, è adesso in processo coi dirigenti della società dalla quale si è staccato, e che è stato poi espulso dall'Egitto sotto l'accusa di propaganda comunista. Il progetto quindi corre rischio di rimanere tale per un pezzo.

CONCLUSIONE.

Dall'esame per quanto mi è stato possibile completo, delle condizioni geografiche e storiche, e dell'organizzazione tecnica ed amministrativa del porto d'Alessandria, mi sembra di poter concludere che questo porto già di primissima importanza e celebratissimo nel mondo antico, è risorto, nel corso del XIX° secolo, a nuova florida vita e si stà avviando ad essere fra i più belli e i più ricchi di tutto il mondo.

Se già occupa il terzo posto tra quelli del Mediterraneo dopo Marsiglia e Genova a non molta distanza da questa, vi sono molte ragioni per credere che Alessandria diminuirà sempre più la distanza che la separa dalle sue consorelle. L'Egitto dono del Nilo, come lo ha definito con grande precisione e verità il padre della storia, è un dono che non ha ancora dato tutti i suoi frutti.

Grandi zone di terreno attendono ancora d'essere prosciugate e bonificate, soprattutto nel Delta. La popolazione che al principio del XIX° secolo non raggiungeva i 5 milioni d'abitanti è oggi salita a oltre 14 milioni, e come abbiamo visto, il paese, senza tenere conto del fattore industriale, può comodamente nutrirne 20 milioni.

D'altro lato le prevedibili iniziative industriali presentano condizioni favorevoli di sviluppo e di successo.

Per forza di cose tanto i nuovi terreni coltivabili e l'accresciuta popolazione quanto le nuove industrie, dovranno soprattutto gravitare verso la parte centrale e occidentale del Delta, cioè nella zona che per necessità geografica e storica ha così il suo sbocco naturale come il suo più prossimo, facile e ben provvisto centro di approvvigionamento, nel porto d'Alessandria.

Ad Alessandria inoltre continueranno a far capo e potranno essere trattenute per qualche tempo gran parte delle molte migliaia di turisti che il paese del sole e delle Piramidi attrae ogni anno sempre più numerosi.

Di fronte a queste molteplici circostanze favorevoli non molti nè minacciosi sono i pericoli. L'eventuale sviluppo di Porto Sudan nel Mar Rosso non danneggerà Alessandria o solo in minima parte; anzi il Sudan ripopolato ed arricchito potrà aumentare i rapporti di scambio col nostro porto.

La creazione di nuovi porti ed il miglioramento di quelli esistenti in Palestina ed in Siria, regioni in pieno sviluppo e sotto l'impulso di capitali ed iniziative

europee, non potranno neppur deviare da Alessandria una percentuale notevole del suo traffico, o potranno anzi accrescerlo perchè Alessandria è uno scalo quasi inevitabile per i vapori che dal Mediterraneo occidentale vadano nel Levante, ed Alessandria potrà quindi diventare un centro ragguardevolissimo per il commercio di transito.

Nè gravi nè in ogni caso prossimi si presentano i pericoli di concorrenza per la marina mercantile da parte della navigazione aerea, concorrenza la cui possibilità del resto il grande inventore Edison esclude in modo assoluto.

Ma nè il favore delle condizioni naturali e geografiche, nè quello delle circostanze storiche bastano di per sè ad assicurare la prosperità di un porto. Anche in questo caso principalissimo fattore è l'elemento uomo.

Un genio conquistatore e politico, Alessandro Magno, intuì l'importanza che avrebbe avuto una città costruita attorno ai due magnifici porti naturali tra l'isola di Faro e la retrostante vicinissima costa, e fondò Alessandria. I Tolemei attuarono i propositi del giovane Eroe morto quando la città cominciava appena la sua vita di poi così fulgida, ed Alessandria nei tre ultimi secoli avanti Cristo divenne il centro del commercio, il vero emporio mondiale, dove affluivano tutte le più ricche e varie merci dall'India, dal Sudan, dall'Etiopia, dall'Arabia, dove affluivano verso il ricco Egitto gli scambi del Mediterraneo.

Nè questa importanza diminuì per oltre i primi tre secoli dopo la conquista romana, ma nel Medio Evo pur non essendo mutate le condizioni geografiche, Alessandria andò decadendo per mutate vicende storiche, e soprattutto per incuria di uomini.

Rimase tuttavia città rovinata e impoverita ma ragguardevole sede per il commercio di transito fino alla scoperta dell'America e soprattutto del Capo di Buona Speranza. Ma anche allora, se i Sultani avessero voluto ed i Veneziani avessero osato, il porto di Alessandria avrebbe potuto continuare a vivere e forse tornare a prosperare. Invece fu la morte quasi completa, tanto che Napoleone, sbarcando nella città fondata dal conquistatore macedone, «fratel suo grande», la trovò ridotta a un misero villaggio di sei mila abitanti.

Ma la volontà di un altro grande e genialissimo uomo doveva di lì a poco ridestare Alessandria a nuova vita. E la moderna città deve invero salutare in Mohamed Alì il restauratore della sua fortuna.

Nè contro la sua nuova floridezza hanno potuto gran fatto il taglio dell'istmo di Suez e la fondazione di Porto Said, anzi il traffico del porto alessandrino ha fatto, dopo di allora, passi da gigante e la popolazione della città ha superato il mezzo milione d'abitanti.

Tanto è vero che accrescere il numero delle fonti di ricchezza d'un paese non determina impoverimento di nessuna delle sue parti.

Bisogna tuttavia che gli uomini veglino e che governo e cittadini nulla trascurino per attuare quelle provvidenze che abbiamo dimostrato essere necessarie all'ulteriore sviluppo del porto.

Non è lecito dubitare di ciò. Il nuovo Egitto che ha testè riconquistata la propria indipendenza dopo secoli e millennii di soggezione a una od altra potenza straniera, considererà come suo indeclinabile dovere quello che è un suo essenziale interesse: *dare tutte le migliori condizioni di sviluppo al più vitale polmone della sua esistenza economica.*

APPENDICE I.

LE INDUSTRIE EGIZIANE⁽¹⁾.

Soltanto quando saranno noti i risultati del censimento che deve essere effettuato nel corso di questo anno (1927) potremo aver modo d'orientarci senza troppe probabilità di gravi errori sull'attività industriale dell'Egitto, poichè il governo si propone appunto di profittare di tale occasione per compiere un'inchiesta in questo campo.

Considerando il censimento del 1917 si può constatare che su un totale di 5.100.000 persone che hanno dichiarato la loro professione, 677.000 (comprendendovi 150.600 addetti ai trasporti in comune) esplicavano la loro attività nelle industrie. La cifra è notevolissima, ma bisogna tener conto del fatto che in Egitto sono in piccolissima parte rappresentate le industrie a base meccanica e che vi ha prevalenza l'artigianato. In realtà l'industria locale non solo non è capace di esportare, ma è anche insufficiente ai bisogni del paese, ed ha avuto uno sviluppo non corrispondente alla meravigliosa ascesa demografica ed alla prosperità generale.

Tuttavia anche sotto il riguardo industriale, Alessandria (e quindi il suo porto) costituisce il più vitale polmone dell'esistenza economica dell'Egitto. A conferma di questa verità basterà osservare che dal 1915 al 1924 si sono costituite 81 Società Anonime e che di queste più dei due terzi hanno la loro sede in Alessandria.

Tali Società si suddividono nel modo seguente :

- 6 Società di Credito o di Banca per L. Eg. 2.391.875.
- 8 — Agricole ed Immobiliari per L. Eg. 338.750.
- 7 — di Navigazione e Trasporti per L. Eg. 202.000.
- 60 — Industriali e commerciali per L. Eg. 2.205.515.

⁽¹⁾ Vedi p. 61, consultare I. G. LEVI, *op. cit.* e ED. PAPASIAN, *L'Égypte économique et financière. Études financières 1922-1923*, Paris, 1923; la seconda serie 1924-1925, Cairo, Imprimerie Misr, 1926. Io ho potuto consultare anche un rapporto manoscritto dell'avvocato Grandguillot, addetto commerciale della Legazione Francese in Cairo, rapporto che, pur essendo vecchio di quattro o cinque anni, ha conservato gran parte del suo valore d'attualità.

All'infuori dell'industria dei trasporti che comprende oltre le ferrovie, i tramvai, la navigazione fluviale e marittima e le automobili in crescente diffusione, non sarà fuori di luogo segnalare le industrie seguenti esercite da più o meno potenti e prospere Società Anonime :

Tessuti. — L'industria dei tessuti è stata sempre assai sviluppata in Egitto fin dai tempi più remoti, non solo nei periodi di grande potenza politica, ma anche durante il Medio Evo, come ho già avuto occasione di notare (p. 13). Essa occupa oggi intorno ai 100.000 operai in prevalenza uomini (circa 20.000 donne).

La *Filature Nationale d'Égypte*, con sede in Alessandria è una Società egiziana fondata nel 1911 con capitale di L. Eg. 50.000 per continuare la gestione dell'*Anglo Egyptian Spinning and Weaving Cy.* creata nel 1899 con capitale di L. Eg. 150.000 e che aveva fatto pessimi affari. Capitale attuale L. Eg. 150.000. Riserva L. Eg. 183.038. Occupa oltre 2000 operai.

La produzione totale dei tessuti lavorati in Egitto è calcolata a circa 22.000.000 di metri, così divisi : 15.000.000 di cotone; 3.000.000 di seta tessuta con telai a mano; 3.000.000 di tessuti di lana; 500.000 di lino.

Progetti di nuove filature sono allo studio per opera del Sindacato degli agricoltori egiziani.

Tappeti. — La fabbricazione dei tappeti che aveva preso notevole sviluppo fra i Beduini del Mariut durante la guerra, è andata rapidamente declinando, ma ora si fanno tentativi per riattivarla.

Vestiario. — Tra sarti, sarte e modiste questa industria occupa circa 65.000 operai distribuiti generalmente in piccoli laboratori sparsi un po' dovunque ma, specialmente, s'intende, tra Alessandria e Cairo.

Esiste una sola grande fabbrica di abiti in Cairo la quale impiega 800 operai, adibiti soprattutto a fabbricare uniformi per l'esercito e per le pubbliche amministrazioni.

Concerie di pelli. — A parte piccoli laboratori tenuti da indigeni, ve ne sono notevoli e forniti di macchinario moderno in Cairo e soprattutto in Alessandria (una a Mansura) possedute da Greci. La produzione è peraltro inferiore al fabbisogno per la difficoltà di rifornimenti in materia prima.

Lavori in cuoio. Scarpe. — La fabbricazione di valigie, borsette, bauli e altra simile suppellettile ha raggiunto una considerevole perfezione in grazia della *Scuola d'arti e mestieri*, tanto da fare vantaggiosa concorrenza ai simili prodotti

importati. La calzoleria occupa oltre 20.000 operai, ma la fabbricazione industriale delle scarpe è agli inizi e i primi tentativi non hanno avuto finora risultati molto incoraggianti.

Mobili. — Quest'industria a cui attendono ora più di 80.000 operai, si sviluppa rapidamente e presenta sul mercato prodotti paragonabili a quelli delle migliori fabbriche d'Europa. Occupa 50.000 persone. Soprattutto i mobili arabi che sono una produzione originale dell'Egitto, potranno molto alimentare l'esportazione.

Tintorie. — Importanti officine in Cairo ed in Alessandria; minori sparse dappertutto in Egitto. Negli ultimi anni hanno consumato in media, all'anno, circa 300.000 chilogrammi d'indigo sintetico e 40.000 d'indigo naturale.

Olii e Saponi. — L'Egitto produce oltre 20.000 tonnellate di olii estratto dal seme di cotone. L'esportazione dopo un grande sbalzo ascendente nel 1923 è andata diminuendo. Nel 1922 ne sono stati esportati chilogrammi 4.506.140 per un valore di L. Eg. 182.873; nel 1923 chilogrammi 11.367.710 per un valore di L. Eg. 435.786; nel 1924 chilogrammi 7.226.938 per L. Eg. 297.650; nel 1925 chilogrammi 3.604.842 per L. Eg. 142.717.

Centri principali delle saponerie sono Cairo, Alessandria e Tanta. Esse utilizzano soprattutto l'olio di seme di cotone, l'olio di cocco e quello di palma. La qualità dei prodotti è assai apprezzata.

La più importante Società Anonima legata con tale industria è « *The Egyptian Salt and Soda Co. Ltd.* » Società inglese fondata nel 1889 per la vendita ed esportazione di nitrati e sali, per la fabbricazione del sapone e delle materie coloranti. Capitale attuale L. Eg. 500.000, Riserva oltre L. Eg. 100.000. Viene poi la *Kafr-el Zaïat Cotton Cy-Ltd.* (1894) che oltre a sgranare e pressare il cotone, fabbrica olii e saponi (Alessandria). Capitale L. Eg. 320.000. Riserva L. Eg. 131.580. L'*Egoline* sorta dopo la guerra in Alessandria, dopo varie vicende sembra ora organizzata su basi stabili ed avviata verso prospere condizioni.

Nel 1923 si è fondata una società « *Usines Réunies d'Égrenage et d'Huilerie* » (Alexandrie) con un Capitale di L. Eg. 60.000.

Cementi. — Esistono due fabbriche importanti: La *Société des ciments d'Égypte* (Cairo) che produce in media 50.000 tonnellate all'anno; La *fabbrica di Cementi A. Fusignani* (Alessandria) che ne produce circa la metà. La quantità prodotta non basta ai bisogni locali.

Nel 1922 sono state importate in Egitto tonnellate 62.962 di cemento; nel

1923, tonnellate 83.730; nel 1924, tonnellate 123.993; nel 1925, tonnellate 190.595.

Materiali da costruzione e ceramiche. — Tale industria è assai sviluppata. Si calcola a 40.000.000 all'anno la fabbricazione di mattoni. Sono da segnalare specialmente le *Officine Sornaga* (Cairo), provviste di macchinario moderno e che producono in grande quantità: tegoli, mattoni, tubi per condutture, mattonelle, ceramiche, gessi.

Vi sono anche parecchie altre fabbriche meno considerevoli, ma la produzione totale non è sufficiente ai bisogni del paese, che ne importa una notevole quantità.

Zucchero. — L'industria dello zucchero è monopolizzata dalla *Société Générale des Sucreries et de la Raffinerie d'Égypte* fondata nel 1892 con sede in Cairo. Il capitale al 31 ottobre 1924 consisteva in L. Eg. 417.898 azioni ordinarie, L. Eg. 923.635 azioni privilegiate, oltre 38.600 parti di fondatore. Vi sono inoltre delle obbligazioni per L. Eg. 1.469.182.

Questa industria occupa circa 30.000 operai quasi tutti indigeni. Lavora la canna da zucchero e raffina zuccheri greggi importati da Giava e dalla Cecoslovacchia. La Società possiede cinque officine nell'Alto Egitto ed una importantissima raffineria a Hawamdieh presso Cairo. La produzione annua si aggira attorno alle 90.000 tonnellate. Nel 1921 sono state esportate tonnellate 7.500 per L. Eg. 313.041; nel 1922 tonnellate 13.000 per L. Eg. 332.456; nel 1923 tonnellate 37.549 per L. Eg. 1.057.767; nel 1924 tonnellate 15.627 per L. Eg. 461.282; nel 1925 tonnellate 6.023 per L. Eg. 143.038. Anche per questa categoria di merci dopo il 1923 l'esportazione diminuisce.

Saline. — Da notare la *Port-Said Salt Cy.* e l'*Egyptian Salt and Soda Co.*

Distillerie. — Ve ne sono molte in Cairo ed in Alessandria. Sono state floridissime durante la guerra, ma oggi traversano una crisi che, data la chiusura di alcuni mercati importanti ed il diminuito consumo locale, non accenna ad attenuarsi.

Alcool. — Esiste una grande fabbrica a Turah appartenente alla ditta Cozika ed una in dipendenza delle *Sucreries* che utilizza i residui delle canne da zucchero (*melassa*) e la cui produzione annua media è di 11.000 tonnellate all'anno.

Birra. — La fabbricazione della birra è una industria assai fiorente, specialmente dopo la fusione avvenuta delle varie fabbriche.

Le tre officine principali sono di prim'ordine e fornite di macchinario moderno. Oltre a soddisfare più che la metà del consumo locale, la birra egiziana è ora esportata in Siria e in Palestina.

Sigarette. — Come ho già accennato (p. 57-58) quest'industria già floridissima tende a decadere. L'esportazione delle sigarette egiziane è, per varie cause, molto diminuita. Nondimeno essa occupa ancora circa 5000 operai e il valore della produzione si aggira attorno a L. Eg. 12.000.000. Nel 1921 l'esportazione è stata di chilogrammi 397.958 per L. Eg. 703.520; nel 1922 chilogrammi 353.386 per L. Eg. 631.320; nel 1923 chilogrammi 187.914 per L. Eg. 366.948; nel 1924 chilogrammi 171.910 per L. Eg. 332.041; nel 1925 chilogrammi 197.744 per L. Eg. 383.233.

Sgranatura e pressatura del cotone. — Industria attivissima durante la stagione in cui si deve svolgere. Le officine di sgranatura sono 140 circa con 170 torchi idraulici. La pressatura del cotone si fa esclusivamente in Alessandria ed è perfettamente organizzata.

Con questa industria sono legate le seguenti principali Società anonime:

Société Générale de pressage et de dépôts (1889) Capitale L. Eg. 400.000. Capitale Obbligazioni L. Eg. 50.900. Riserva L. Eg. 324.957.

Société des Presses libres Égyptiennes (1892) Capitale L. Eg. 128.200. Capitale obbligazioni L. Eg. 15.600. Riserva L. Eg. 67.658.

The Associated Cotton Ginners of Egypt Lmtl. (1905) Capitale attuale L. Eg. 270.000.

Société anonyme de nettoyage et pressage du coton (1923) Capitale L. Eg. 60.000.

Fosfati. — L'importante industria dell'estrazione dei fosfati è quasi esclusivamente in attività a Kosseir ed è gestita da una società italiana. La produzione annua si aggira in media attorno alle 120.000 tonnellate.

Industrie minerarie. — Per quanto già tutt'altro che trascurabile, l'industria mineraria è ancora suscettibile di molto sviluppo.

La più importante è finora quella del petrolio, che possiede a Suez una modernissima raffineria. S. E. Ismail Sidki Pascià, quand'era Ministro delle Finanze, si occupò della messa in valore delle miniere egiziane, in una conferenza tenuta

alla *Société Royale de Géographie* il 5 maggio 1922, alla quale rimando per maggiori particolari⁽¹⁾.

Naturalmente oltre le più notevoli qui sopra enumerate, esistono molte piccole industrie gestite da privati, come per esempio le industrie chimiche, quella del vetro, la fabbricazione dei vasi in terra cotta, ecc.

Sarebbe troppo lungo e forse fuor di luogo parlare in modo particolare dell'industria alberghiera, intimamente legata col movimento turistico, colle industrie alimentari, ecc.

Dell'*Egyptian Bonded Warehouses Cy. Ltd.* (1888) che gestisce i magazzini generali e che, strettamente parlando, non è una società industriale, ho già avuto occasione di parlare in modo particolare. Questa società possiede un capitale di L. Eg. 179.400 in azioni ordinarie, L. Eg. 44.860 in azioni privilegiate. Riserva L. Eg. 33.105.

⁽¹⁾ *Les mines d'Égypte*, par S. E. ISMAIL SIDKY Pacha, *Bulletin de la Société royale de Géographie d'Égypte*, t. XI, p. 147-170.

APPENDICE II.

PRINCIPALI BANCHE AVENTI LA SEDE PRINCIPALE

O UNA SUCCURSALE IN ALESSANDRIA.

L'incertezza e l'instabilità della situazione politica dell'Europa, conseguenza ancora perdurante della grande Guerra e le incontestabili anormali condizioni economiche e finanziarie che dalla guerra e dal nervosismo politico derivano, turbano tuttavia dove più, dove meno, il ritmo del movimento commerciale e degli affari nel mondo intero. Il deprezzamento della moneta di parecchie grandi potenze e le oscillazioni dei capitali hanno provocato e provocano inconsuete emigrazioni di capitali e anomalie nel commercio del denaro, ma l'Egitto ha risentito in minima parte gli effetti di tale situazione, quando non ne ha ricevuto, sotto certi aspetti, un vantaggio. Posizione geografica, ricchezza di suolo, sobrietà degli abitanti e particolarità di condizioni politiche, hanno conservato all'Egitto una prosperità economica invidiabile, nonostante qualche passeggera crisi commerciale dovuta a qualche errata speculazione (eccesso d'importazioni nel 1919-1920) e nonostante qualche crisi economica e conseguentemente commerciale, come quella tuttora in corso, dovuta al ribasso nel prezzo del cotone. Nel 1923 la bilancia commerciale presentava un'eccedenza di L. Eg. 4.500.000 e il Bilancio dello Stato si saldava con un avanzo di L. Eg. 5.000.000. Nel 1923-1924 il raccolto del cotone è rimasto al buon livello della precedente campagna, ed è stato venduto a prezzi soddisfacenti, ma già nel 1924-1925 il ribasso assai sensibile aveva determinato la formazione di stocks e un ristagno nelle importazioni. Nel 1925-1926 la crisi s'è aggravata, ma i provvedimenti presi dal Governo, riducendo l'area seminabile a cotone, favorendo lo sviluppo di altre colture, migliorando i tipi del cotone e sorvegliando la selezione delle sementi, insieme con altri fattori dipendenti dall'economia di altri Stati, contribuiranno a risolvere la crisi in un avvenire prossimo.

Il certo è che l'attività bancaria, già ragguardevolissima durante la guerra, si sta svolgendo con sempre grande intensità, soprattutto in Alessandria. Non sembrerà inutile l'elenco delle principali Banche esercenti in Alessandria poichè esse sono un indizio ed un'essenziale condizione per la prosperità del suo porto.

1. — BANCO ITALO-EGIZIANO.

Società Anonima Egiziana.

Sede : Alessandria. — Succursali : 9. — Uffici cotonieri : 14.

Capitale sottoscritto	Lstg.	1.000.000
— versato	—	500.000
Riserva	—	6.750

Il bilancio del 1924 si riassume nelle cifre seguenti :

Attività	L. Eg.	7.987.490,531
Passività	—	7.952.155,507

ciò che rappresenta un utile netto di L. Eg. 35.335,024.

Per accordi intervenuti tra il « Banco di Roma », il « Credito Italiano » e la « Banca Nazionale di Credito », questi due ultimi istituti hanno assunto una larga partecipazione nel capitale azionario dell'Istituto.

2. — BANCA COMMERCIALE ITALIANA PER L'EGITTO.

Società Anonima Egiziana.

Sedi : Alessandria-Cairo. — Succursali : Damanhur-Mansurah. — Agenzie : 5.

Capitale sottoscritto	L. Eg.	1.000.000
— versato	—	500.000

Il bilancio del 1925 si riassume nelle cifre seguenti :

Attività	L. Eg.	2.451.835,141
Passività	—	2.450.379,299

ciò che rappresenta un utile netto di L. Eg. 1.455,842.

La Banca Commerciale Italiana per l'Egitto è stata costituita per decreto reale in data del 1° maggio 1924.

3. — COMMERCIAL BANK OF EGYPT (BANQUE COMMERCIALE D'ÉGYPTE).

Società Anonima Egiziana.

Capitale Lstg. 150.000 interamente versato
Riserva — 89.500

Sede Sociale : Alessandria. — Succursali : Parigi-Cairo. — Subagenzie : Tantah-Minieh.

Il bilancio del 1925 si chiude con un beneficio di Lstg. 16.782,16/7.

4. — BANQUE D'ATHÈNES.

Società Anonima.

Sede Sociale : Atene. — Agenzie in Egitto : Alessandria, Cairo, Porto-Said.

Capitale Dr. 72.000.000
Riserva — 28.600.000

Nell'Assemblea generale straordinaria del 29 dicembre 1923 è stata accordata al Consiglio, inoltre dell'aumento del capitale da Dr. 48.000.000 a 72.000.000, l'autorizzazione di portarlo quando lo credesse opportuno a drachme 100.000.000.

Beneficio 1923-1924 : Dr. 56.516.381,83.

5. — EX-LLOYDS BANK LTD.

Capitale autorizzato Lstg. 72.500.000
— sottoscritto — 71.864.780
— versato — 14.372.966
Riserva — 10.000.000

Sede Sociale : Londra. — Succursali in Egitto : 10.

Questa Banca è entrata in liquidazione per quanto riguarda le succursali egiziane ed è stata fusa con la National Bank of Egypt.

6. — THE NATIONAL BANK OF EGYPT.

Fondata per Decreto Khediviale del 25 giugno 1898.

Sede Sociale : Cairo-Alessandria. — Agenzia a Londra. — Agenzie in Egitto : 19.

Sotto Agenzie : 2. — Agenzie nel Sudan : 5. — Sotto-Agenzie : 3.

Capitale..... Lstg. 3.000.000

Riserva..... — 2.425.000

Utili disponibili dell'esercizio 1924 : Lstg. 554.559.-/11.

Questa Banca ha comprato le attività del «Lloyds Bank» e sta liquidandone gli affari.

7. — EX-ANGLO EGYPTIAN BANK LTD.

(Barclays Bank, Dominion, Colonial and Overseas).

Capitale sottoscritto..... Lstg. 1.800.000

— versato..... — 600.000

Riserva..... — 720.000

Succursali in Egitto : Alessandria, Cairo ed altre 11 località.

Succursali nel Sudan : 5.

Il profitto netto dell'ultimo esercizio 1923-1924 è stato di Lstg. 108.211.
19/11.

8. — IONIAN BANK LTD.

Capitale autorizzato..... Lstg. 1.000.000

— versato..... — 600.000

Riserva..... — 220.000

Sede Sociale : Londra. — Ufficio Centrale in Egitto : Alessandria.

Sotto-agenzie : 9.

Il bilancio del 1924 si è chiuso con un profitto netto totale di Lstg. 63.076.
14/9.

9. — OTTOMAN BANK.

Sede Sociale : Costantinopoli. — Succursali in Egitto : Alessandria,
Cairo, Porto-Said. — Sotto-Agenzie : 6.

Capitale sottoscritto	Lstg. 10.000.000
— versato	— 5.000.000
Riserva	— 1.250.000

Il bilancio del 1925 presenta un beneficio di Lstg. 410.040/-.

10. — BANCA MISR.

Società Anonima Egiziana.

Capitale sottoscritto e interamente versato	Lstg. 720.000
Riserva	— 137.041,997.

Sede Sociale : Cairo. — Succursale : Alessandria. — Agenzie : 10.
Sotto-Agenzie : 5. — Delegazione : 1 (Damietta).

L'esercizio 1925 (sesto della gestione) si è chiuso con un beneficio netto di L.Eg. 116.375,992.

Lo stato ha concesso a questa Banca i depositi delle Sezioni locali e di alcuni dipartimenti governativi, che erano prima riservati alla National Bank.

11. — THE AGRICULTURAL BANK OF EGYPT.

Società Anonima.

Banca costituita secondo la legge egiziana.

Capitale autorizzato	Lstg. 3.740.000 = L.Eg. 3.646.500 interamente emesso.
Riserva	— 1.127.903,061.

Sede sociale : Cairo. — Succursale : Alessandria.

L'esercizio 1925-1926 si è chiuso con un beneficio netto di L.Eg. 435.130,588.

Questa Banca ha chiuso alcune sue agenzie ed ha ridotto gli affari.

12. — EX-BANK OF BRITISH WEST AFRICA.

Capitale autorizzato.....	Lstg. 4.000.000
— sottoscritto.....	— 3.000.000
— versato	— 1.200.000
Riserva	— 400.000

Sede sociale : Londra.

In Egitto le succursali d'Alessandria e di Cairo sono state fuse con la « Lloyds Bank Ltd ».

Il bilancio del 1924 si è chiuso con un utile netto di Lstg. 95.989.15/8 al quale va aggiunto l'eccedente del 1923 in 34.689.19/6.

13. — BANQUE BELGE POUR L'ÉTRANGER.

Società Anonima.

Filiale della Société Générale de Belgique.

Sede Sociale : Bruxelles. — Succursali in Egitto : Cairo, Alessandria.

Capitale.....	Franchi 100.000.000
Riserva	— 40.000.000

Il rapporto dell'esercizio chiuso il 30 giugno 1926 nota : « En Égypte, nos opérations ont été limitées. »

L'esercizio s'era chiuso con un beneficio netto di franchi 18.099.208.

14. — COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE DE PARIS.

Società anonima.

Capitale.....	Franchi 250.000.000 interamente versato
Riserva.....	— 73.000.000

Sede Sociale : Parigi, n° 14, Rue Bergère.

Succursali in Egitto : Alessandria, Cairo e Porto-Said.

Il rapporto sull'esercizio del 1925, chiusosi con un beneficio netto di franchi 37.027.508,76, ha per l'Egitto la nota seguente :

« In Egitto, dove il cotone ha una delle parti più importanti nella vita economica, abbiamo assistito, sin dall'inizio della campagna, ad un ribasso molto sensibile, il quale determinò la formazione di stocks e non mancò di produrre la sua ripercussione sulle importazioni ».

« Il disponibile lasciato da parecchie annate felici esclude d'altra parte ogni grave preoccupazione ».

« Malgrado la concorrenza sempre più tenace delle banche locali e delle potenti Istituzioni inglesi ed italiane installate di recente, il nostro gruppo egiziano ha saputo mantenere il suo prestigio ».

15. — CRÉDIT LYONNAIS.

Società Anonima.

Capitale Franchi 255.000.000 interamente versato

Rapport exercice 1925 : « Les Agences de Londres et d'Égypte se maintiennent avec des résultats modérés ».

16. — THE LAND BANK OF EGYPT.

Sede sociale : Alessandria. — Succursale : Cairo.

Capitale Lstg. 1.000.000

Riserva — 410.750

Banca esclusivamente ipotecaria.

Benefici netti d'ell'esercizio 1925-1926 : L. Eg. 200.107,143 = franchi 5.187.482,64.

17. — BANQUE D'ORIENT.

Società Anonima.

Sede centrale : Atene. — Succursali in Egitto : Alessandria, Cairo.

Agenzia : Zagazig. — Uffici cotonieri : 6.

Capitale Franchi 35.000.000 interamente versato

Riserva — 7.283.932,75

Benefici netti dell'esercizio 1925 : Franchi 9.284.935,35.

18. — CASSA DI SCONTO E DI RISPARMIO.

Società Anonima.

Sede sociale : Alessandria.

Capitale versato Franchi 9.000.000 ossia : L. Eg. 347.175
 Riserva — 132.340,028

Benefici netti dell'esercizio 1925 : L. Eg. 40.935,679.

19. — DEUTSCHE ORIENT BANK.

Società Anonima.

Riaperta nel 1926 : ha preso il seguito degli affari della Banca Hassan Said Pacha.

20. — YOKOHAMA SPECIE BANK.

Capitale sottoscritto . . . Yen 100.000.000 interamente versato
 Riserva — 89.500.000

Sede sociale : Yokohama.

Nel 1926 ha aperto in Alessandria un bureau.

Profitto netto al 30 giugno 1926 : Yen : 9.156.177,17.

21. — COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.

Sede Sociale : Londra.

Capitale autorizzato e versato Lstg. 200.000
 Riserva — 2.000

Rappresentante della Banque Commerciale de Grèce.

Succursale : Alessandria.

Profitto netto dell'esercizio 1925 : Lstg. 9.889.11/8.

APPENDICE III.

TABELLA DIMOSTRANTE IL MOVIMENTO DEL PORTO DI ALESSANDRIA NEL PERIODO 1913-1925.

ANNO.	NAVI.				ANNO.	PASSEGGERI.	
	ENTRATE.		USCITE.			ARRIVI.	PARTENZE.
	QUANTITÀ DEI PIROSCAFI.	TONNELLATE DI REGISTRO.	QUANTITÀ DEI PIROSCAFI.	TONNELLATE.			
1913.....	1932	3.718.660	1927	1.180.692	1913.....	91.872	84.015
1914.....	1687	3.299.099	1699	944.004	1914.....	76.816	80.173
1915.....	958	1.576.756	989	1.185.301	1915.....	31.450	30.511
1916.....	554	966.673	705	887.053	1916.....	7.107	11.877
1917.....	346	641.060	366	606.304	1917.....	2.391	3.619
1918.....	339	738.062	395	731.866	1918.....	827	2.092
1919.....	726	1.330.702	735	803.701	1919.....	20.653	25.212
1920.....	1242	2.527.436	1216	705.775	1920.....	40.328	25.891
1921.....	1468	2.776.193	1445	1.042.594	1921.....	37.403	38.886
1922.....	1574	3.107.966	1564	1.215.693	1922.....	45.929	44.600
1923.....	1766	3.729.446	1772	1.210.947	1923.....	46.506	44.662
1924.....	1881	4.206.769	1881	1.306.813	1924.....	49.774	51.712
1925.....	2102	4.781.305	2102	1.141.517	1925.....	48.553	50.258

APPENDICE IV.

PRINCIPALI MISURE IN USO IN EGITTO.

Picco	Metri lineari	0,75
Kassabah	—	3,55
Kamel	Metri quadrati	175,034722
Kassabah (quadrata)	—	12,6025
Feddan (suddiviso in 24 kirats)	—	4.700,83333
Sahm (1/576 di feddan)	—	7,293113
Kubar (capacità)	Litri	0,064453
Ardeb —	—	198,-
Tonnellata	Chilogrammi	1016
—	—	1000
Cantaro (100 rotolis)	= 36 oke = chilogrammi	44,928
Oka	Chilogramma	1,248
Rotolis	—	0,449280
Kibar	Grammi	0,195

La tonnellata base nei calcoli dell'amministrazione portuale e doganale è la tonnellata turca, cioè quella stabilita dalla commissione di Costantinopoli e pari a 100 piedi cubici.

L'ettolitro equivale a 22 galloni (il gallone = litri 4,5454).

Il peso delle balle idrauliche (cioè di quelle provenienti dall'Interno) varia dai 7 agli 11 cantari. Quello delle balle pressate per le esportazioni si aggira sulle 720 libbre inglesi.

PRINCIPALI MONETE EGIZIANE⁽¹⁾.

Lira = 100 piastre tariffa = 1000 millesimi	pari a franchi oro	25,92.
Tallero	pari a franchi oro	5,20.
Piastra tariffa	—	0,26.
Piastra corrente	—	0,13.

⁽¹⁾ La sterlina o ghinea non è moneta egiziana, come tutti sanno, ma è spesso presa a base di molti contratti. Equivale a piastre tariffa 97,5 = millesimi 975, pari a franchi oro 25,34.

APPENDICE V.

TARIFFA PER L'AFFITTO DELLE BARCHE NEL PORTO DI ALESSANDRIA.

Dal 1° novembre al 31 marzo : dalle 7 a. m. alle 7 p. m.

— 1° aprile al 31 ottobre : — 5 — 9 —

	SERVIZIO DI GIORNO. — millesimi.	SERVIZIO DI NOTTE. — millesimi.
Dai punti di sbarco (marina a quais) a qualunque piroscafo nel bacino di carenaggio o in quello dell'Arsenale o vice-versa :		
Per uno, due o tre passeggeri (sola andata)	030	045
Andata e ritorno con 15 minuti di attesa	050	075
Per ogni passeggero in più	010	015
Dai punti di sbarco (marina o quais) a qualunque piroscafo nel porto interno (bacino di carenaggio e piroscafi in quello dell'Arsenale eccettuati) o al Faro o vice-versa :		
Per uno, due o tre passeggeri (sola andata)	050	075
Andata e ritorno con 15 minuti d'attesa	080	120
Per ogni passeggero in più	015	020
Dai punti di sbarco (marina o quais) a qualunque piroscafo o punto sulla riva nel porto esterno o vice-versa :		
Per uno, due o tre passeggeri (sola andata)	080	120
Andata e ritorno con 15 minuti di attesa	140	210
Per ogni passeggero in più	020	025
NOTA. — Quando la barca deve aspettare più di 15 minuti saranno applicate le seguenti tariffe :		
Per la prima ora	150	200
Per ogni ora seguente o frazione di ora	100	125

CUTTERS.

	SERVIZIO DI GIORNO. — millesimi.	SERVIZIO DI NOTTE. — millesimi.
Per la prima ora.....	250	300
Per ogni ora seguente o frazione di ora.....	200	250
Per ogni baule o portamantello.....	020	020
Per ogni pacco non portato dal passeggiere.....	010	010
Ogni pacchetto portato dal passeggiere.....	gratuito.	gratuito.
Fanciulli fino a 7 anni.....	gratuito.	gratuito.

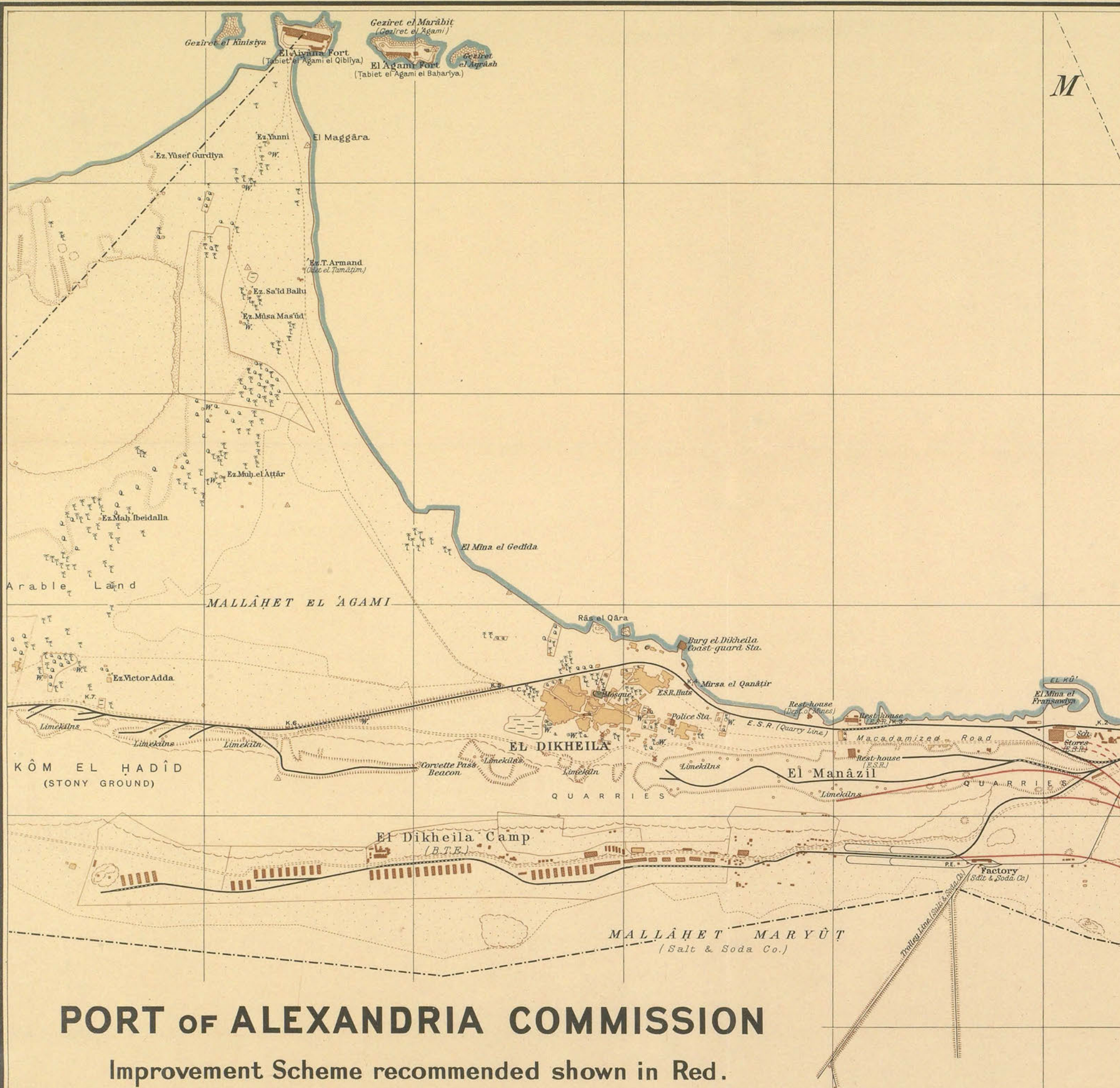


INDICE DELLE TAVOLE.

- TAVOLA I. — Pianta del Porto d'Alessandria d'Egitto, coi miglioramenti proposti dalla commissione speciale nominata nel 1926.
- II. — Il Porto Vecchio ed il Porto Nuovo fotografati da un aeroplano dell'aviazione militare inglese.
- III. — Fig. 1 : I porti d'Alessandria nell'antichità (dal volume di KARL LEHMANN-HARTLEBEN, *Die antiken Hafenanlage des Mittelmeers*); Fig. 2 : Il Porto Nuovo dopo i recenti lavori.
- IV. — Diagramma indicante in milioni di lire egiziane il valore delle merci importate ed esportate dall'Egitto dal 1884 al 1924.
- IV bis. — Diagramma indicante le tonnellate di merci imbarcate o sbarcate in Alessandria dal 1913 al 1925, e le tonnellate di registro delle navi.
- V. — Fig. 1 : Il grande Faro sulla punta di Ras el-Tin (visto da terra). Fig. 2 : Il Faro di Ras el-Tin (visto dal mare).
- VI. — Fig. 1 : Il Promontorio di Ras el-Tin visto dal Faro; Fig. 2 : Il Palazzo Reale e una sezione del Porto visti dal Faro.
- VII. — Fig. 2 : I Docks e il Porto visti da Kom el-Nadura; Fig. 2 : Battelli attraccati alle banchine.
- VIII. — Fig. 1 : Pittoresca veduta di velieri nel Porto; Fig. 2 : Il Porto presso il Sailing Club.
- IX. — Fig. 1 : Piroscalo all'ingresso del Porto interno; Fig. 2 : In attesa dello sbarco dei passeggeri.
- X. — Fig. 1 : Bacino dell'Arsenale e officine; Fig. 2 : Porto Est. Il Forte di Kait Bey (antico Faro).
- XI. — Fig. 1 : Le nuove banchine del Porto Est (nuovo); Fig. 2 : Barche pescherecce nel Porto Est (nuovo).
- XII. — Fig. 1 : Il canale Mahmudieh presso la Foce; Fig. 2 : Barche in attesa dell'apertura d'un ponte sul Canale Mahmudieh.
- XIII. — Fig. 1 : Lungo il Canale Mahmudieh; Fig. 2 : Barche cariche ancorate lungo le sponde del Canale.
- XIV. — Fig. 1 : Risalendo il Mahmudieh (barche tirate da uomini marcianti sulle sponde); Fig. 2 : Barcone con vele ammainate.
- XV. — Barche naviganti a vele spiegate, sul Canale.
- XVI. — Fig. 1 : Cammelli che trasportano cotone sgranato o sommariamente sgranato, all'imbarcatoio sul canale; Fig. 2 : Barche cariche di sacchi di cotone e sacchi pronti per il carico, sulla sponda.
- XVII. — Fig. 1 : Balle compresse avviate al Porto; Fig. 2 : Battelli sotto carico e balle di cotone sulle banchine, pronte per essere caricate.

INDICE DEI CAPITOLI.

	Pagina.
PREFAZIONE.....	V
LISTA DELLE OPERE PIÙ FREQUENTEMENTE CITATE.....	VIII
 CAPITOLO I. — Cenni storici dalle origini ai nostri giorni.....	 1
CAPITOLO II. — Condizioni tecniche attuali del Porto (superficie, estensione delle banchine, ferrovie, attrezzature, ecc.). Sua posizione di fronte agli altri Porti del Mediterraneo.....	23
CAPITOLO III. — Movimento della navigazione. (Analisi dell'importazione e dell'esportazione), Cotone, pressatura, imballaggio, ed imbarco del cotone. Considerazioni che derivano dall'esame delle statistiche in rapporto all'Egitto come Stato produttore ed esportatore.....	39
CAPITOLO IV. — Possibilità future del commercio egiziano del porto d'Alessandria. Necessità per l'Egitto d'industrializzarsi.....	59
CAPITOLO V. — Deficienze esistenti e miglioramenti necessari nel Porto d'Alessandria.....	69
CONCLUSIONE.....	75
 APPENDICI I. — Cenni sulle principali industrie dell'Egitto.....	 79
— II. — Le principali banche.....	85
— III. — Tabella relativa al movimento dei battelli e tonnellaggio delle merci.....	93
— IV. — Principali misure e monete in uso in Egitto.....	94
— V. — Tariffa per l'affitto delle barche nel porto di Alessandria.....	95
 INDICE DELLE TAVOLE.....	 97



PORT OF ALEXANDRIA COMMISSION

Improvement Scheme recommended shown in Red.

February, 1926.

SCALE 1:15,000

Metres 500 0 1 2 Kilometres

REFERENCE

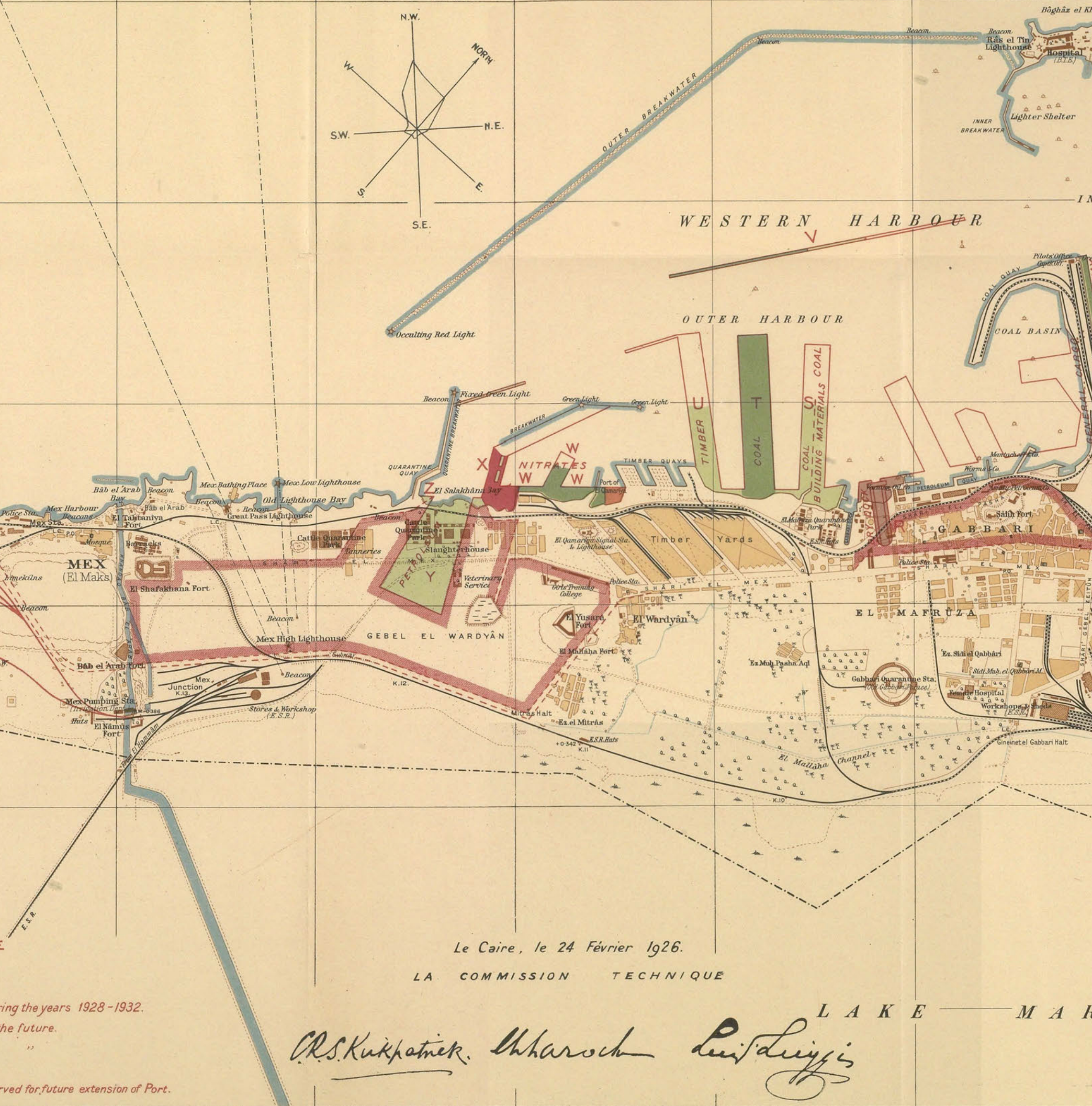
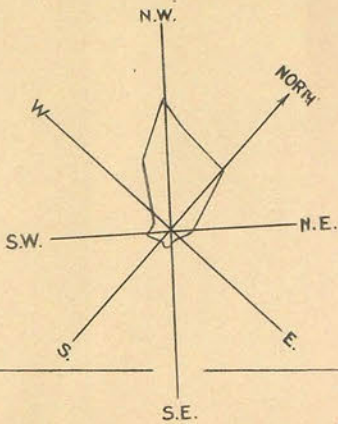
Railways, double line	Mosques & Zawyas	Cemeteries, Mohammedan
" single "	Churches	" Christian
Tramways	Synagogues	" Jewish
Municipal Boundary	Cultivation	Lights
Trees & Palms	Marsh	Mooring Buoys
Public Gardens	Sand & Sandhills	Light Buoys
Antiquities, Græco-Roman Catacombs	Heights in Metres	

REFERENCE

I Stage	:- Works to be carried out in 1926
II	:- " " " " " 1927
III	:- Large works to be carried out in 1928
IV	:- " " " " " in 1929
V	:- " " " " " in 1930
VI	:- Subsequent future works.
VII	:- The area edged in red to be reserved for future works.

E D I T E R R A N E A N

DIAGRAM OF WINDS

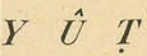


Le Caire, le 24 Février 1926.

LA COMMISSION TECHNIQUE

L A K E — M A R Y O U T

A. S. Kukhatnik, Khavoch, L. S. Leppis





Il Porto Vecchio od Occidentale (a sinistra) e il Porto Nuovo od Orientale (a destra) fotografati da un aeroplano dell'aviazione militare inglese.

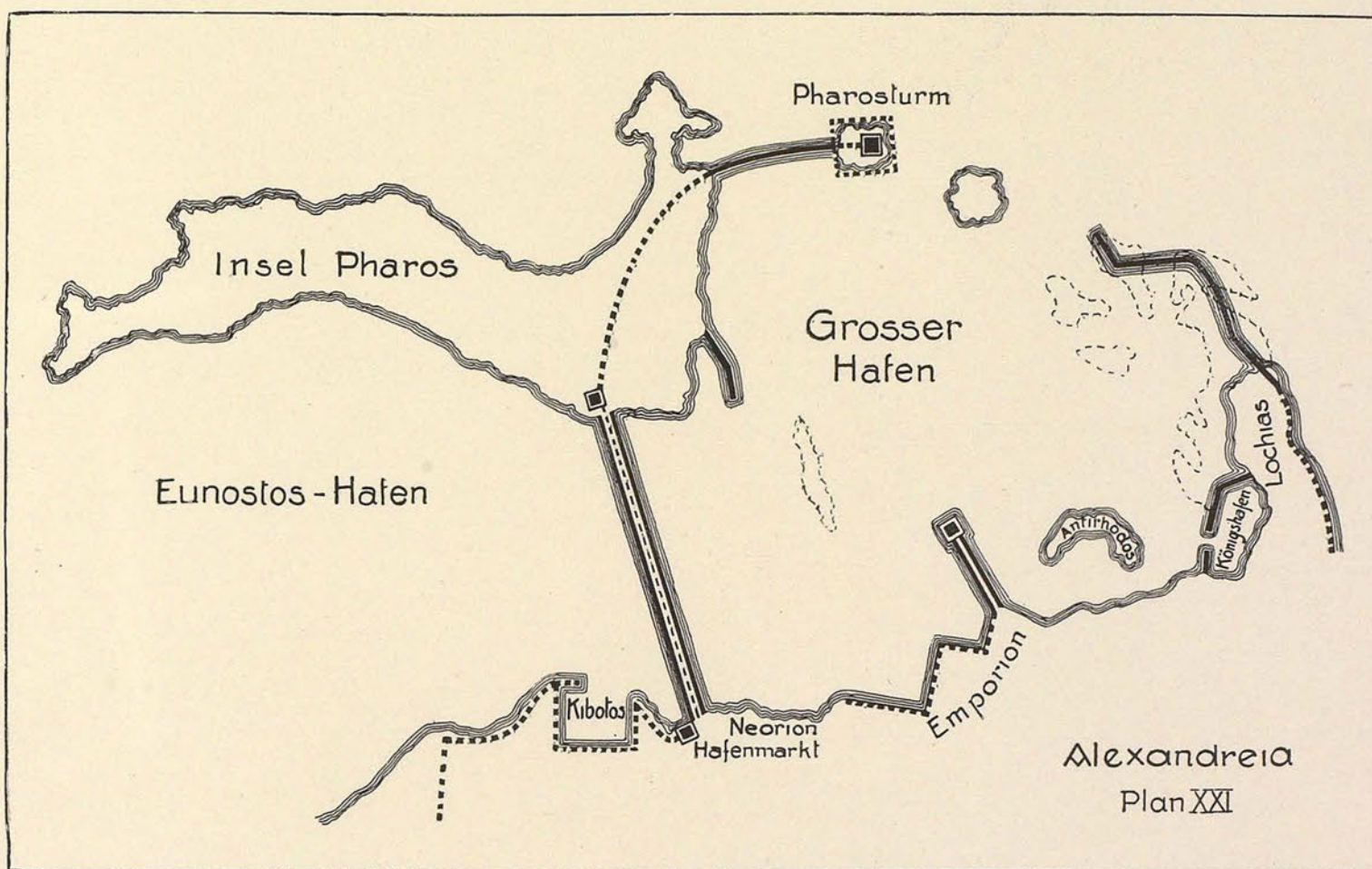


Fig. 1 (dal volume di KARL LEHMANN-HARTLEBEN, *Die antiken Hafenanlage des Mittelmeers*).

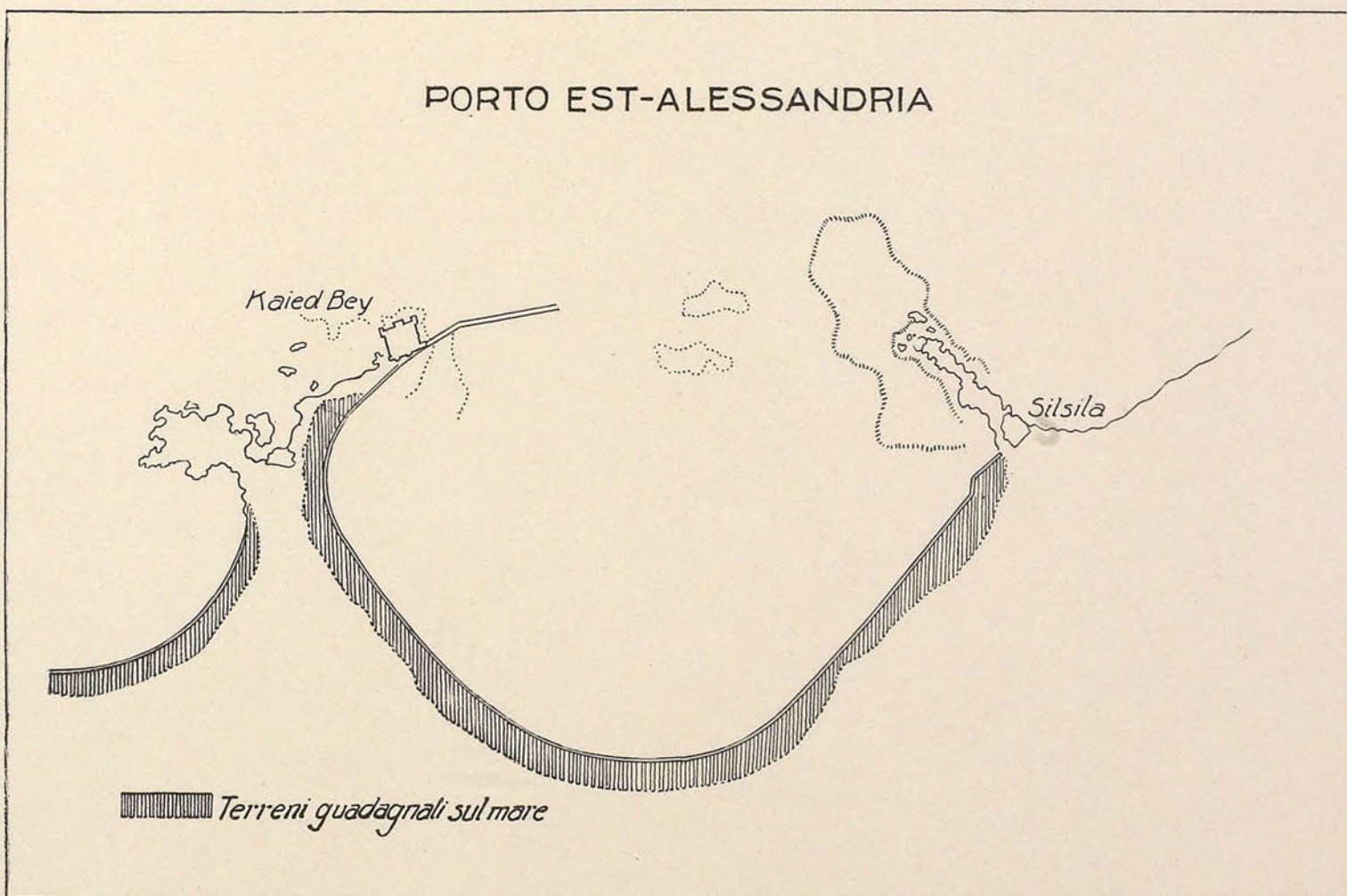
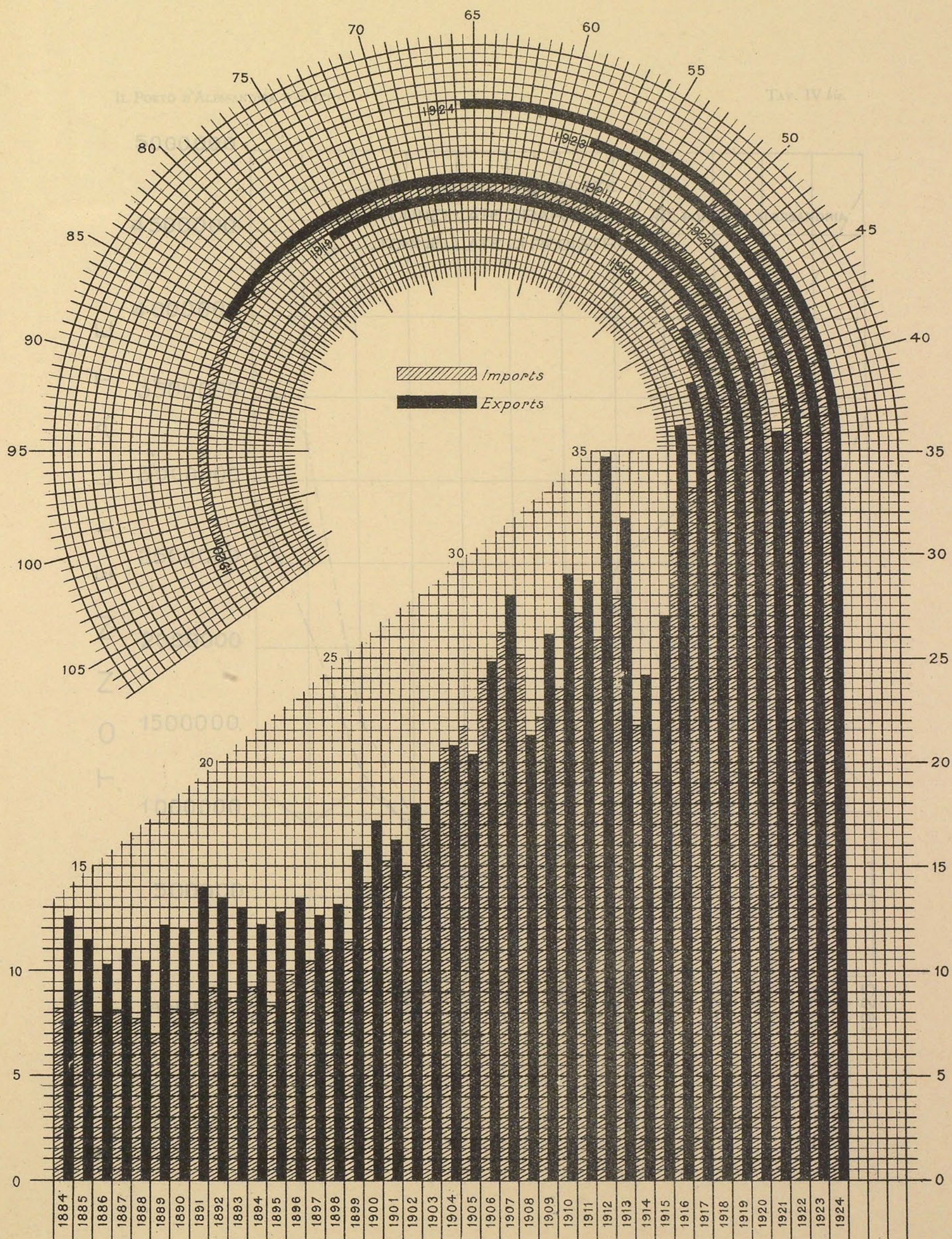
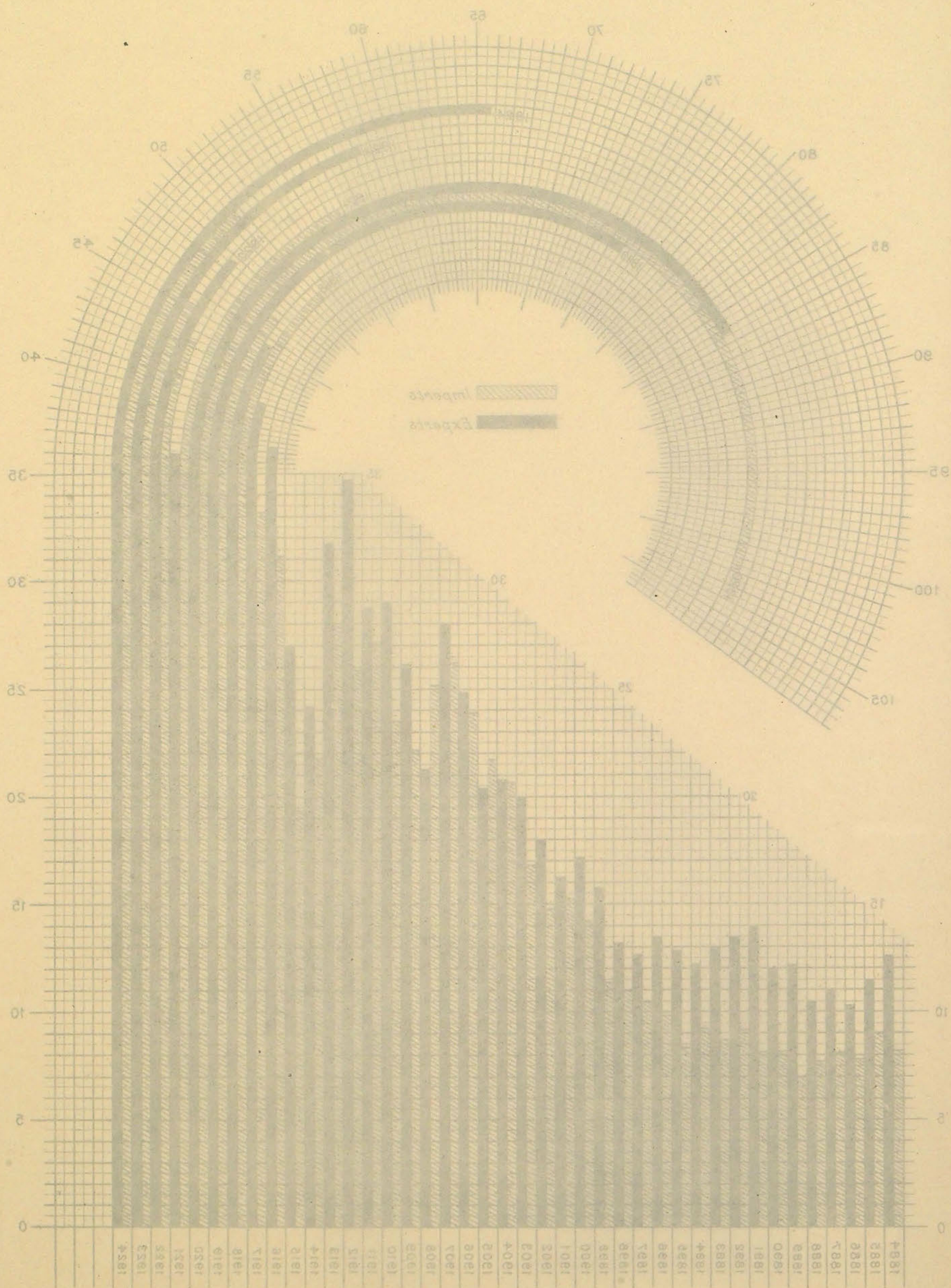
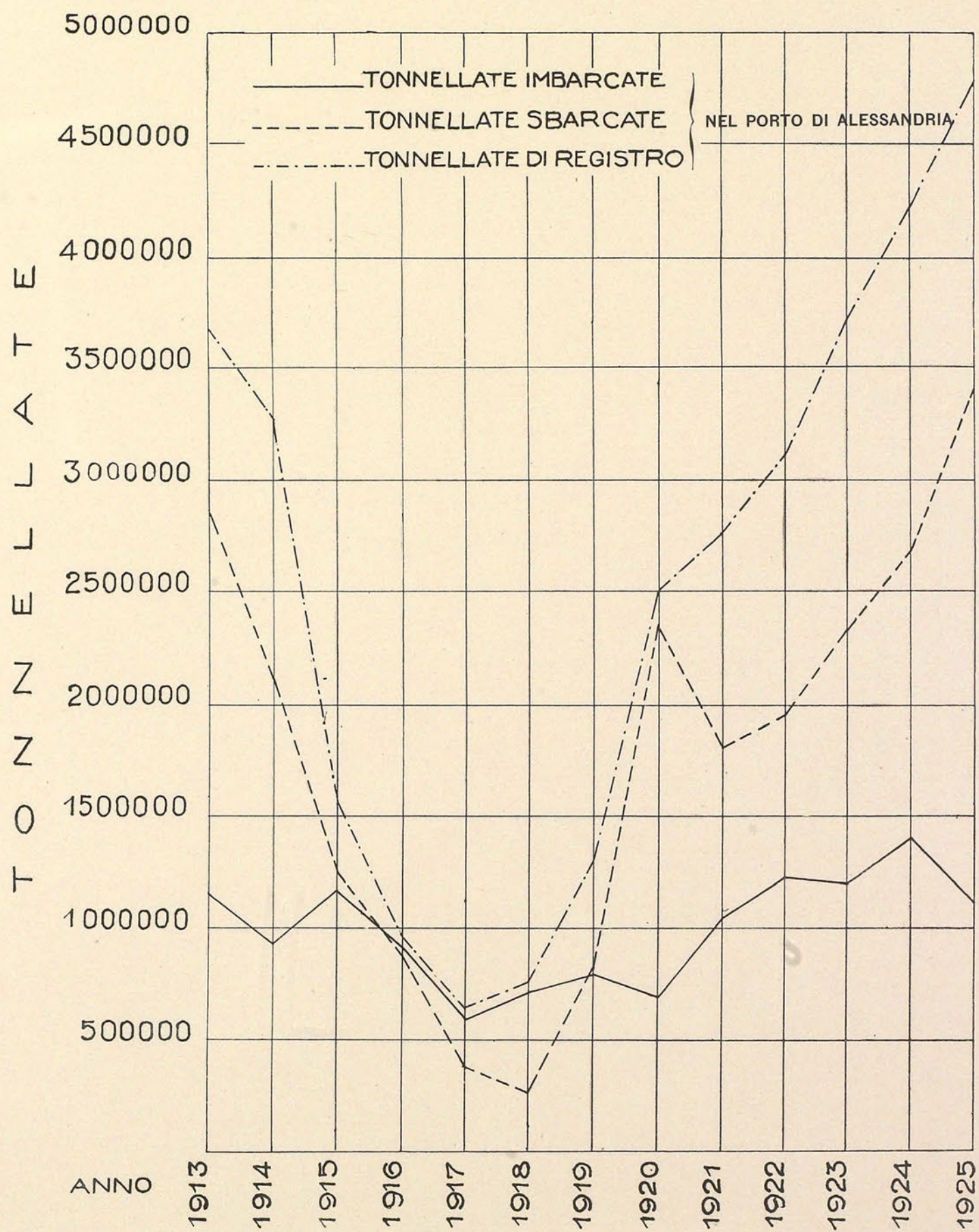


Fig. 2 (dai piani dell'Impresa Almagià che eseguì i lavori).



Valore in milioni di lire egiziane delle merci importate ed esportate dall'Egitto.





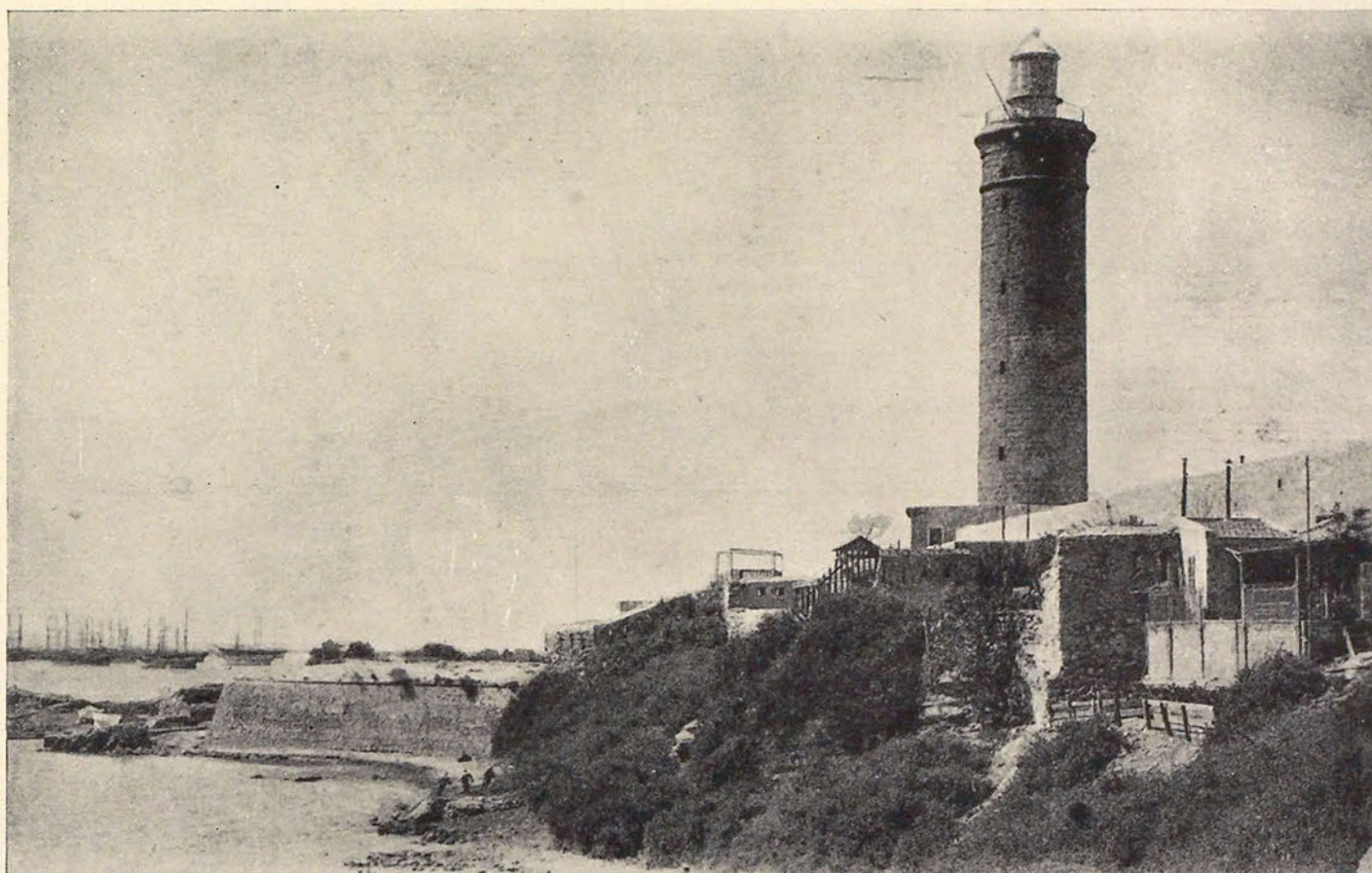


Fig. 1. — Il grande Faro sulla punta di Ras el-Tin (visto da terra).

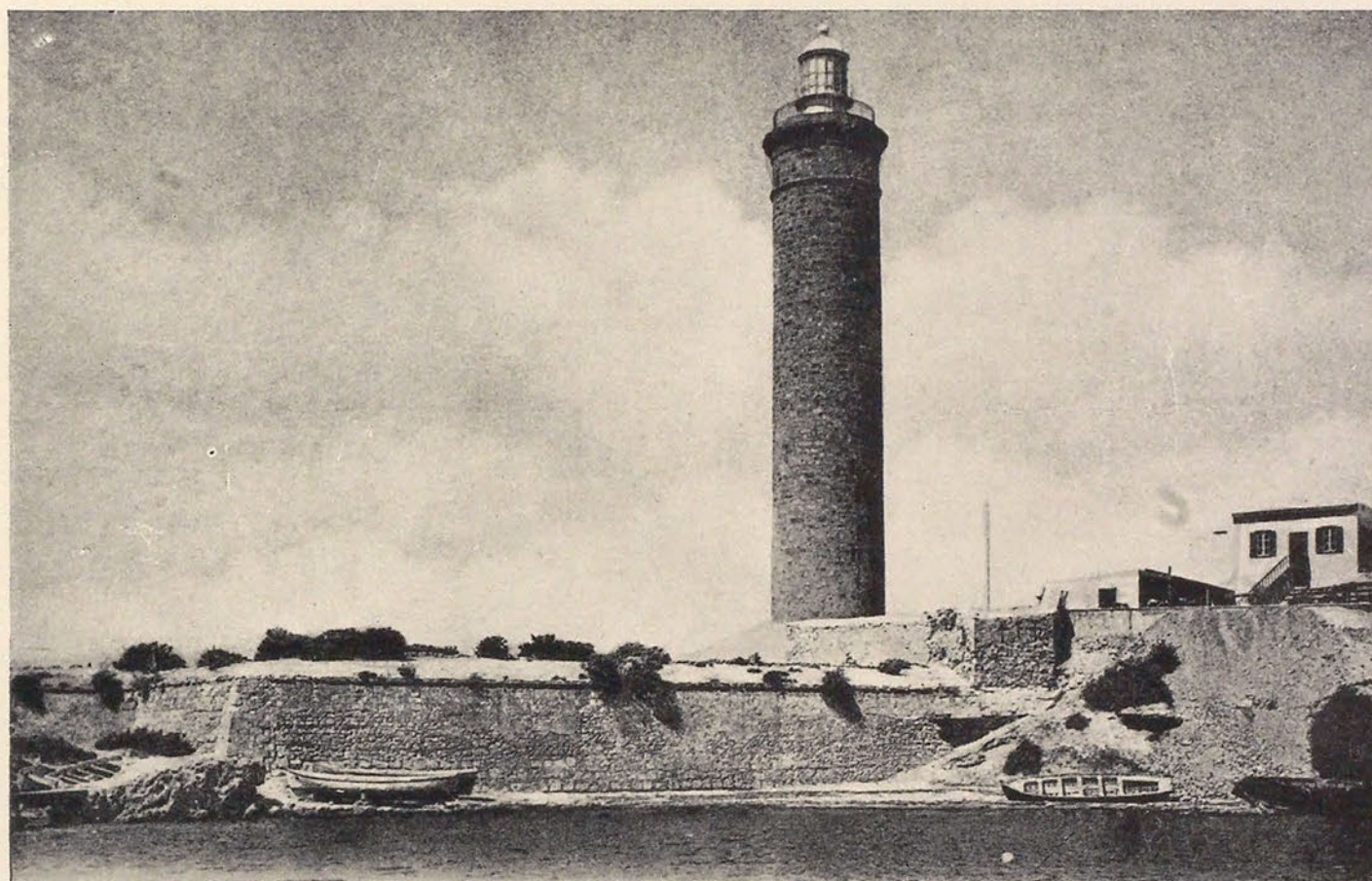


Fig. 2. — Il Faro di Ras el-Tin (veduta presa dal mare).



Fig. 1. — Il Promontorio di Ras el-Tin visto dal Faro (a sinistra in alto, la baia di Anfusi).

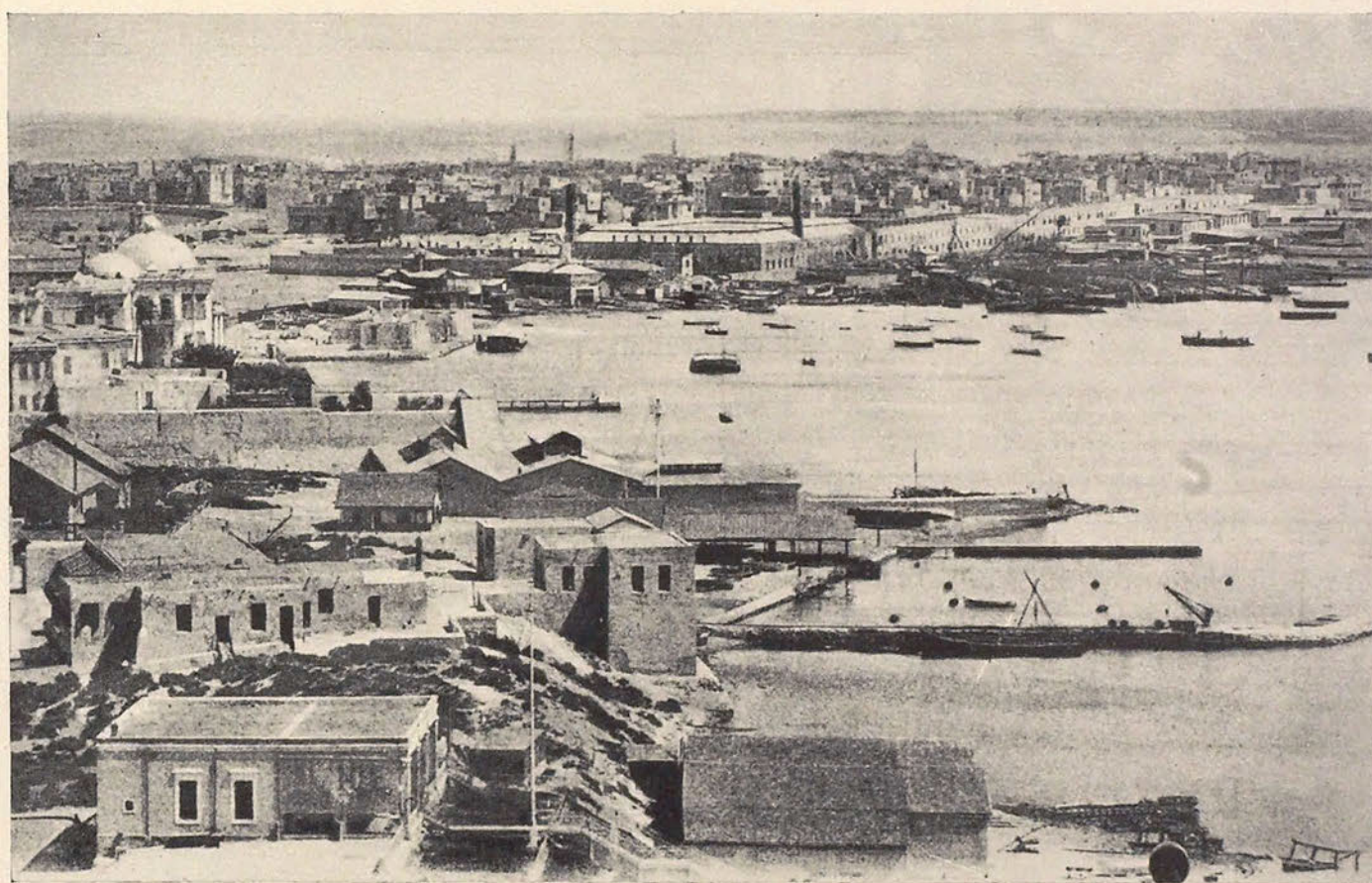


Fig. 2. — Il Palazzo Reale e una sezione del Porto visti dal Faro.

Établissements Lévy et Neurdein réunis.



Fig. 1. — I Docks e il Porto visti da Kom el-Nadura.

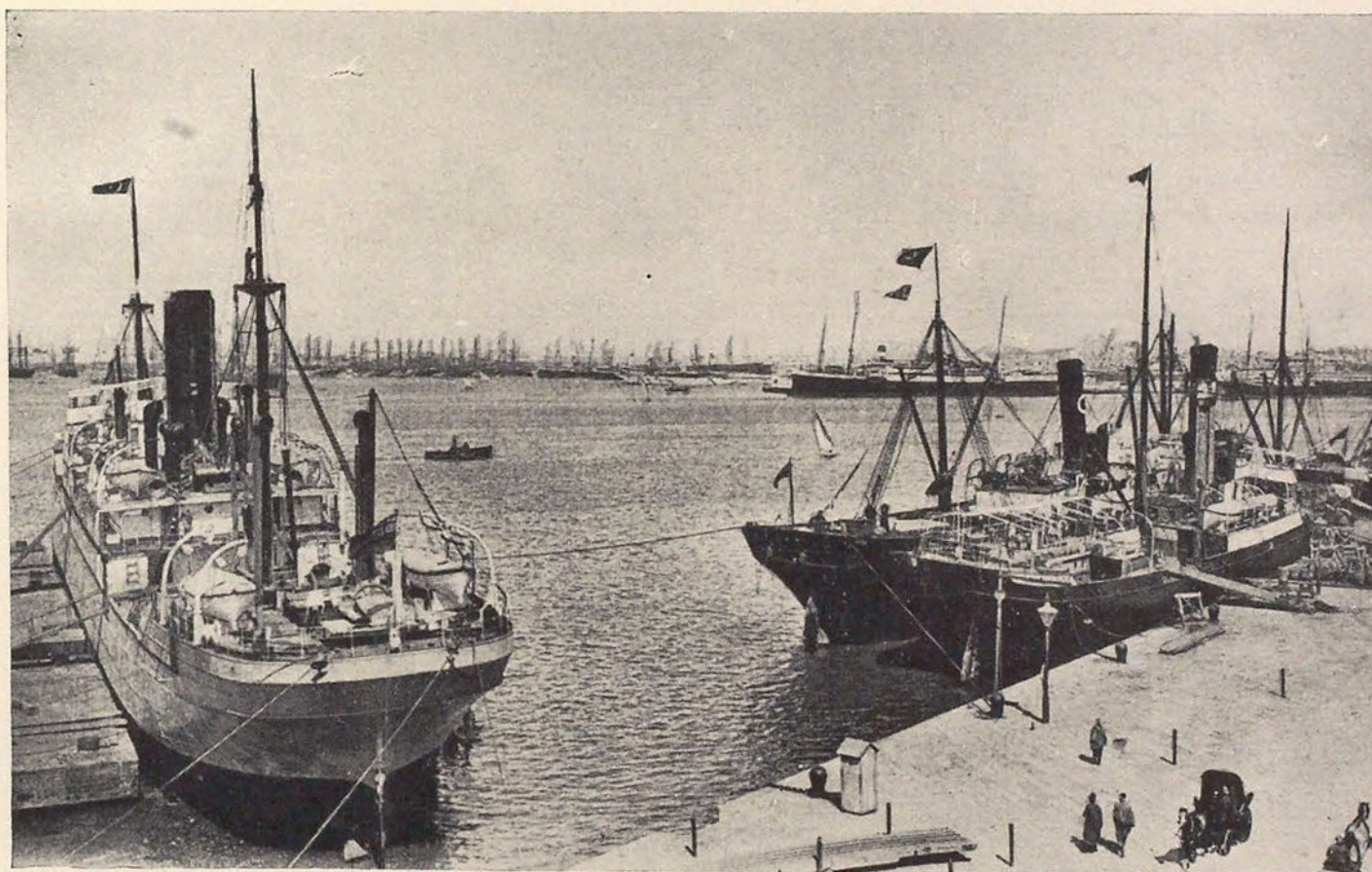


Fig. 2. — Battelli attraccati alle banchine.

Établissements Lévy et Neurjein réunis.



Fig. 1. — Pittoresca veduta di velieri nel Porto.

Cliché C. Mamluk.



Fig. 2. — Il Porto presso il Sailing Club.

Cliché Dorès.



Fig. 1. — Piroscalo all'ingresso del Porto interno.

Cliché Racine.



Fig. 2. — In attesa dello sbarco dei passeggeri. Un battello sta per attraccare.



Fig. 1. — Bacino dell'Arsenale e Officine.

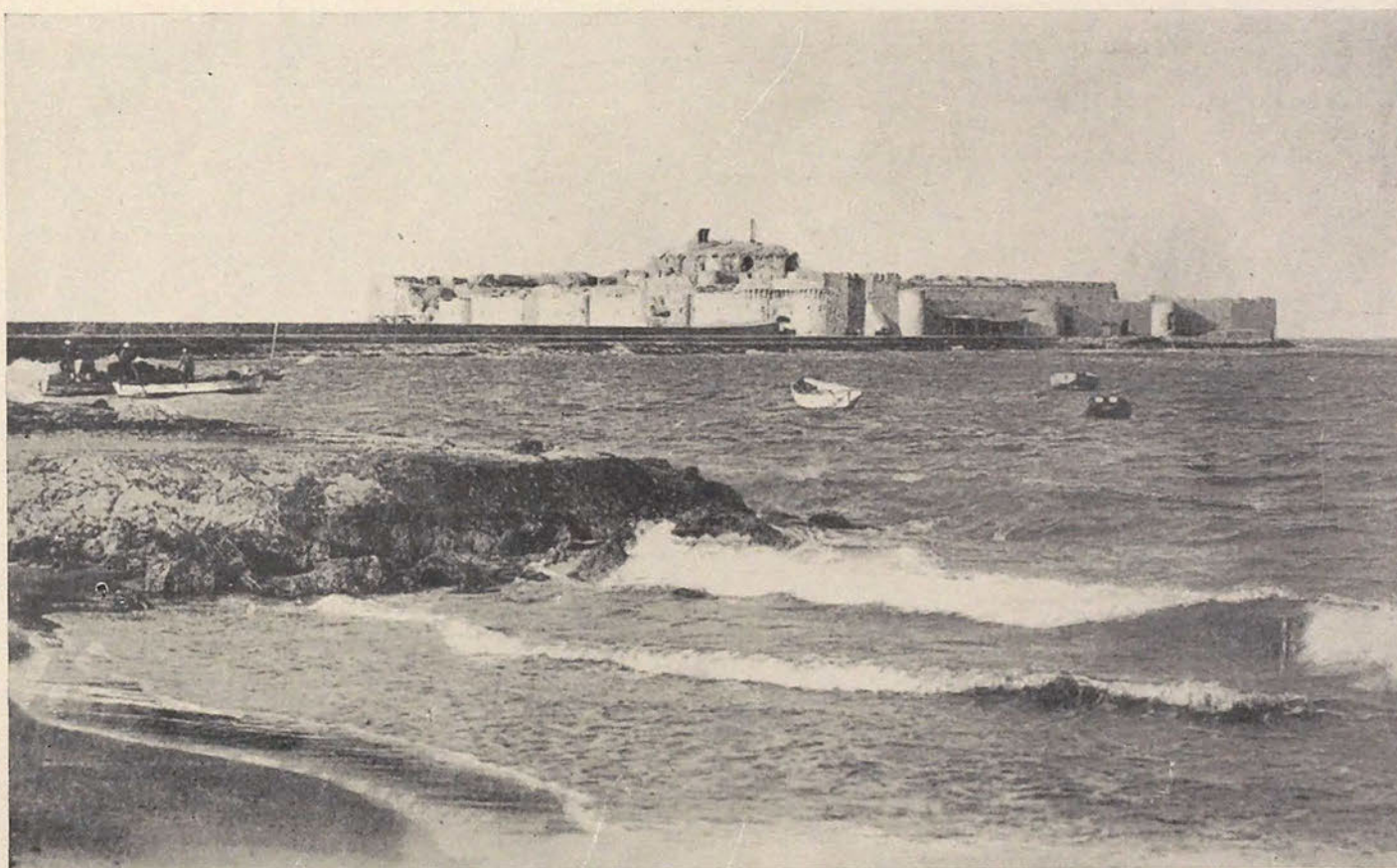


Fig. 2. — Porto Est. Il Forte Kaït Bey (antico Faro).

Établissements Lévy et Neurdein réunis.



Fig. 1. — Le nuove banchine del Porto Est.



Fig. 2. — Barche pescherecce nel Porto Est.

Établissements Lévy et Neurdein réunis.

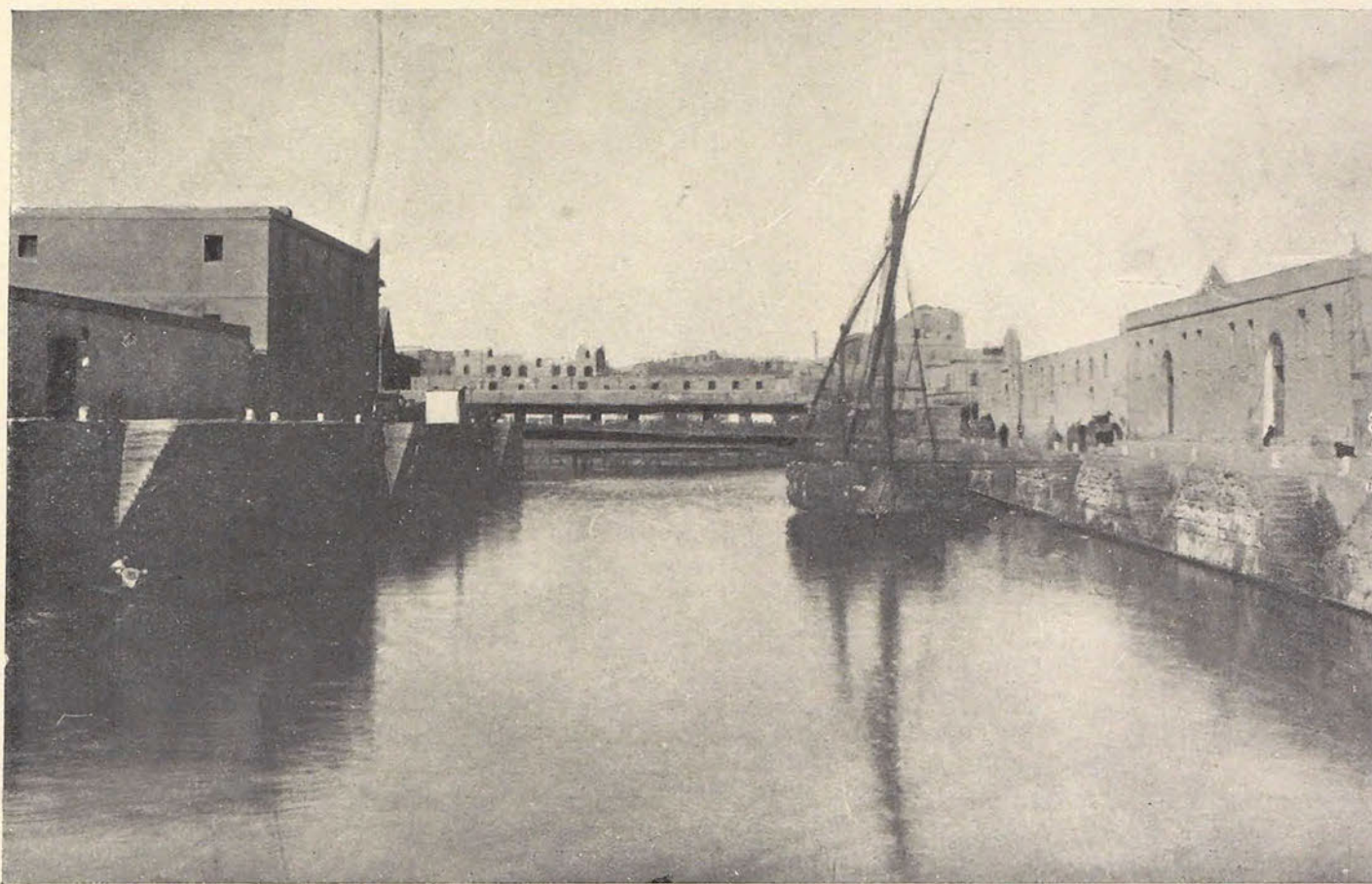


Fig. 1. — Il Canale Mahmudieh presso la foce.



Fig. 2. — Barche in attesa dell'apertura d'un ponte sul Canale Mahmudieh.

Cliché C. Mamluk.

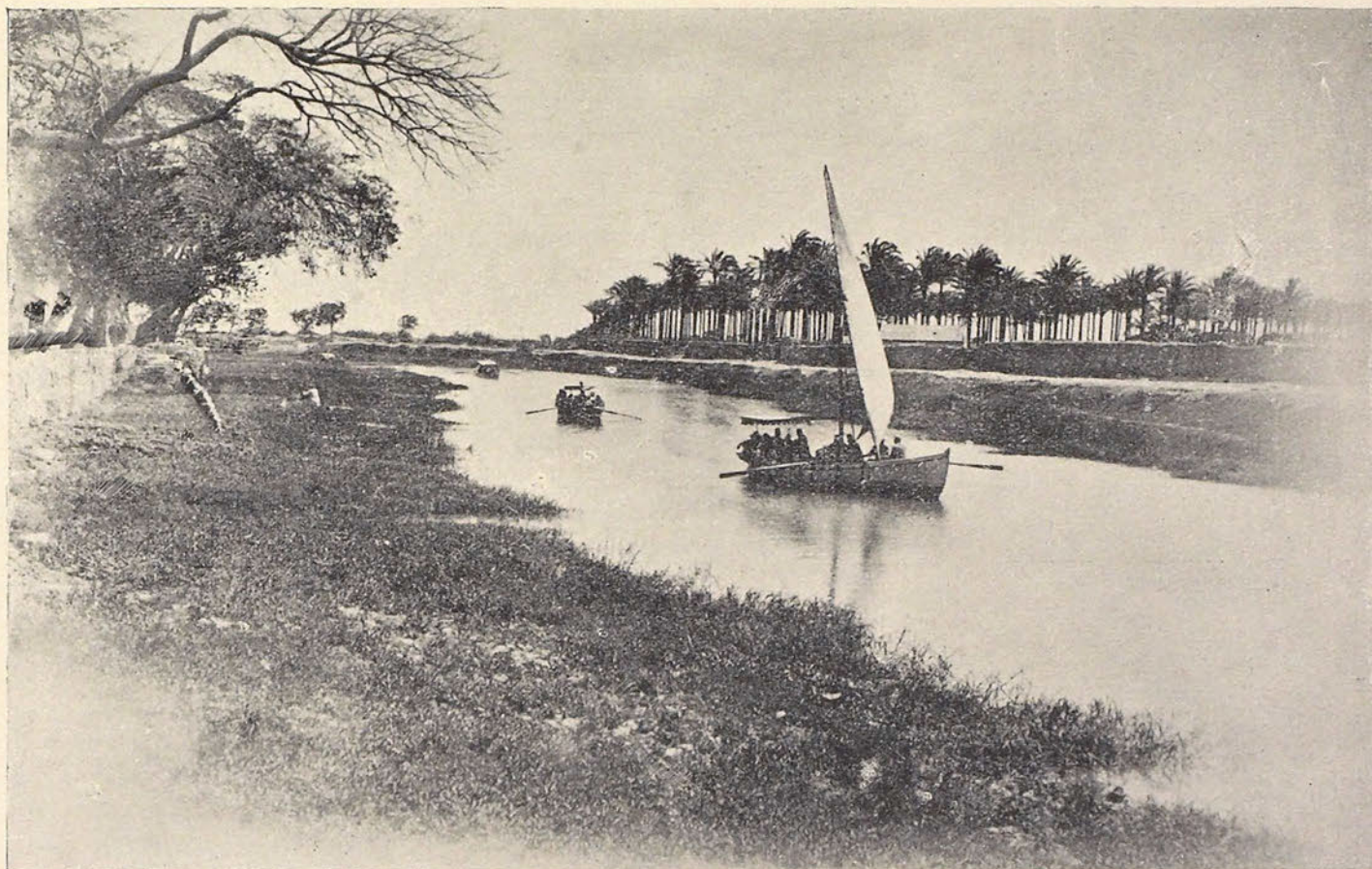


Fig. 1. — Lungo il Canale Mahmudieh, in gita di piacere.



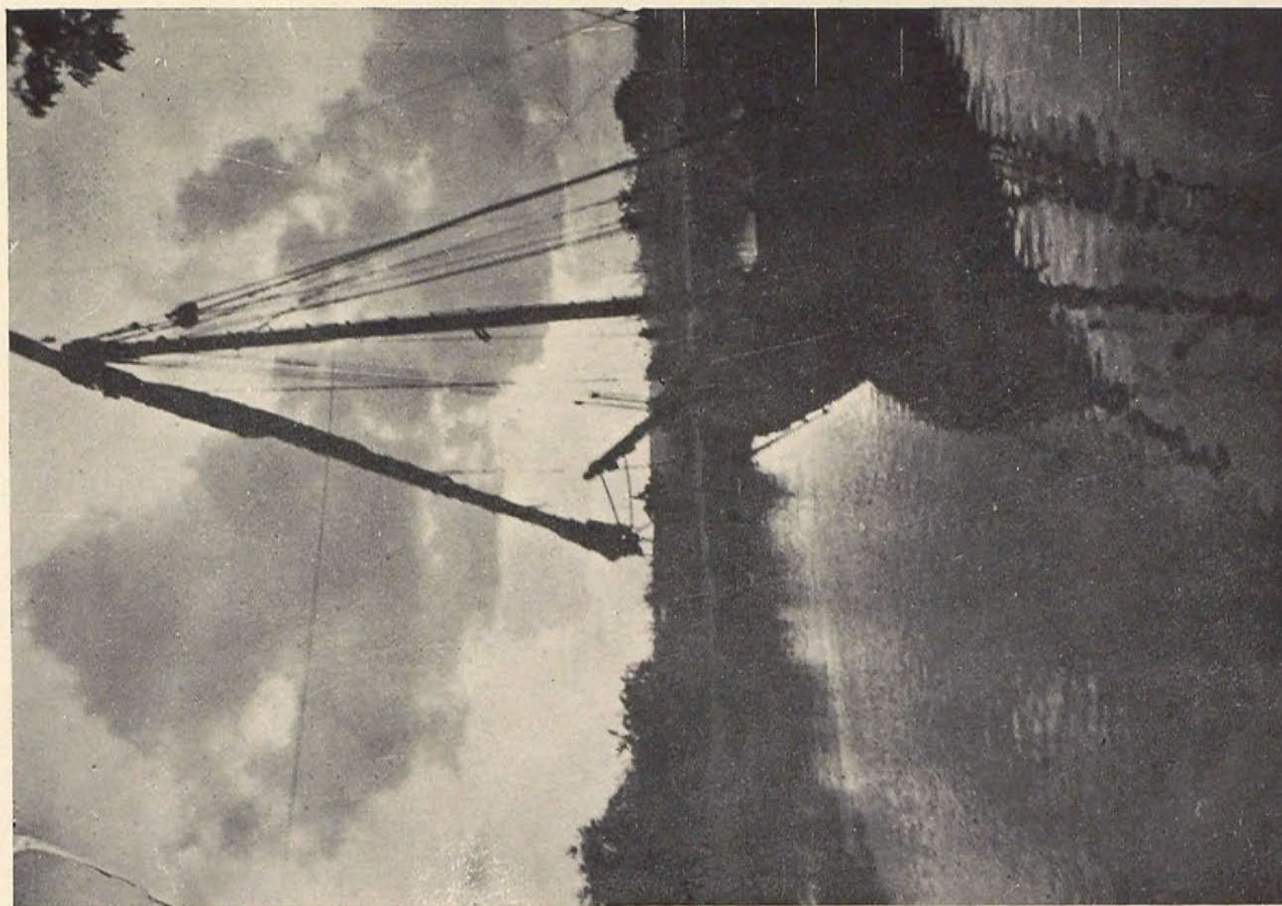
Fig. 2. — Barche cariche ancorate lungo le sponde del Canale Mahmudieh.

Clichés Dorès.



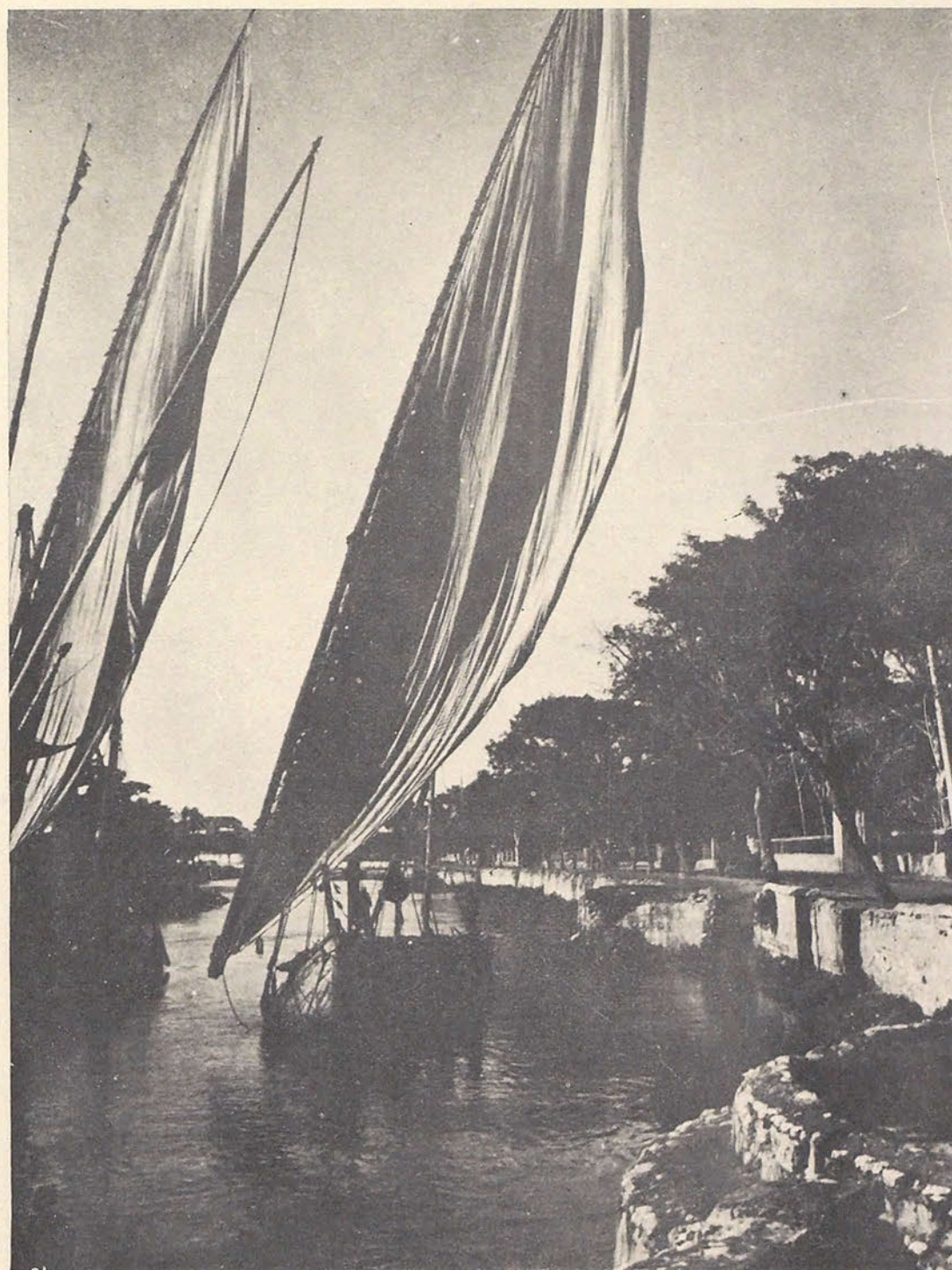
Cliché C. Mamluk.

Fig. 1. — Risalendo il Mahmudieh.



Cliché C. Mamluk.

Fig. 2. — Barcone con vele ammainate.



Navigando sul Mahmudieh.

Cliché C. Mamluk.

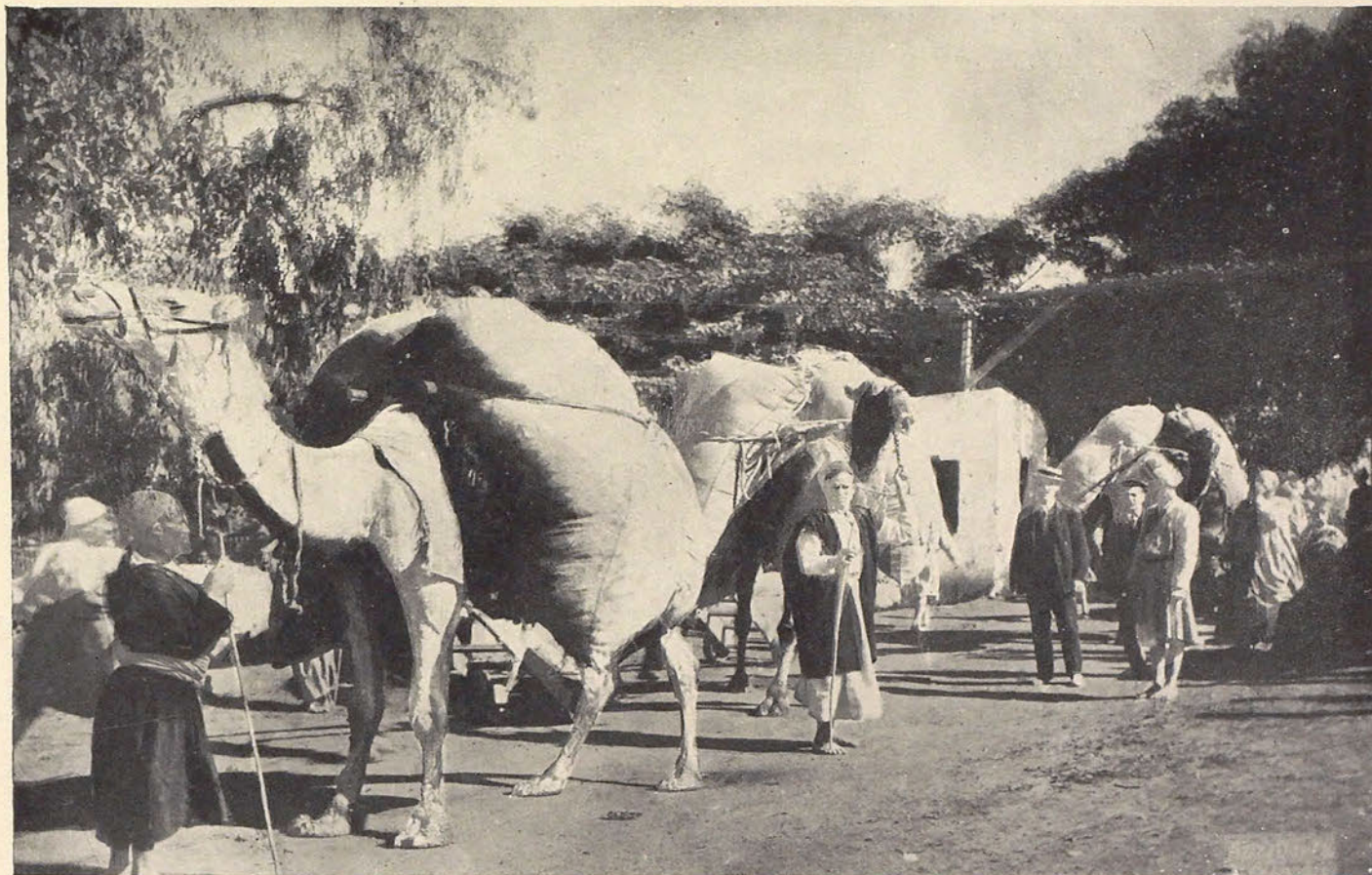


Fig. 1. — Il cotone sgranato e sommariamente imballato viene trasportato a dorso di cammello, alla sponda del canale.

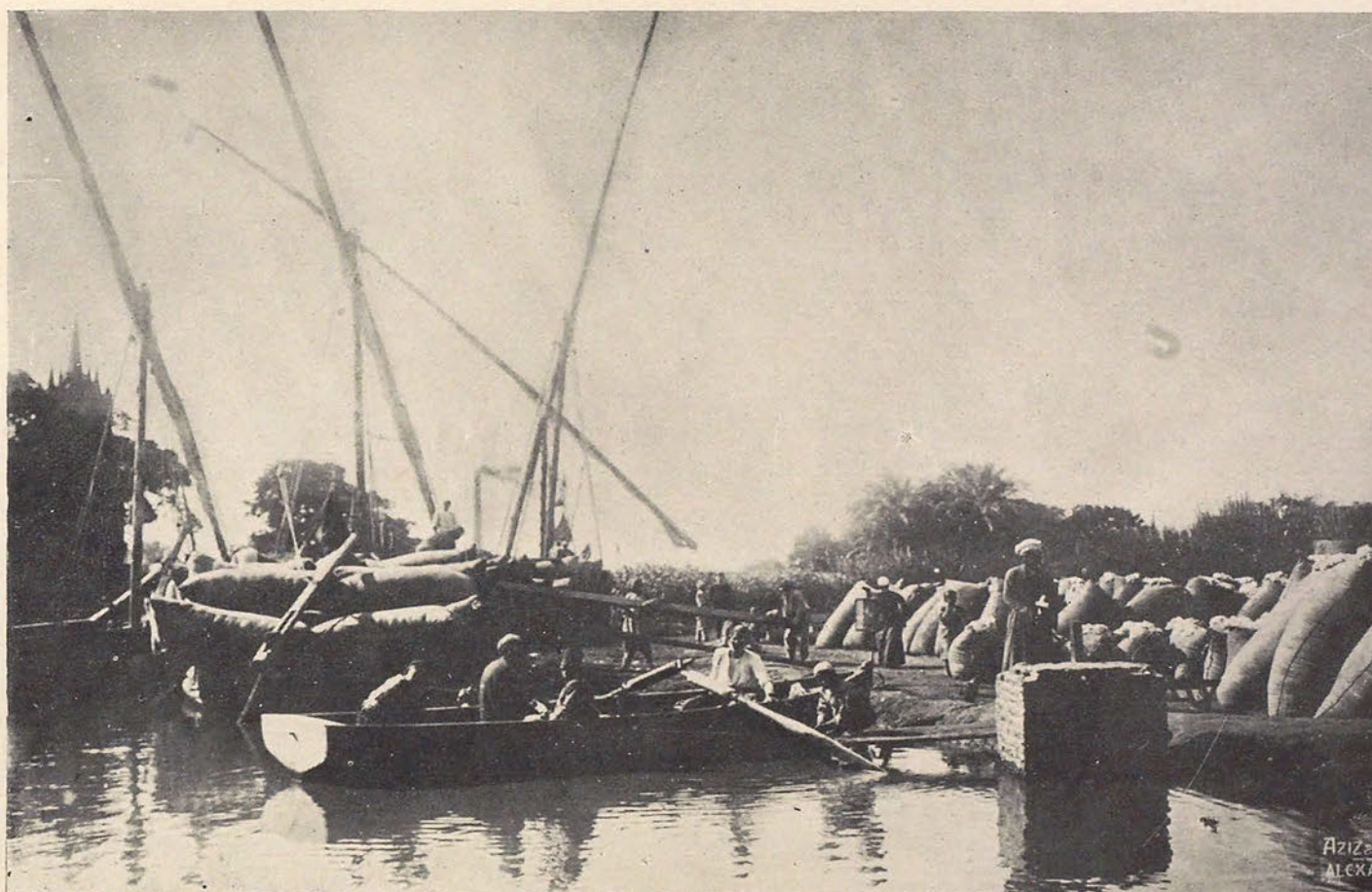


Fig. 2. — Barche cariche di balle di cotone e balle in attesa di essere caricate a destinazione delle sciune e delle *Presses* d'Alessandria.

Clichés Dorès.

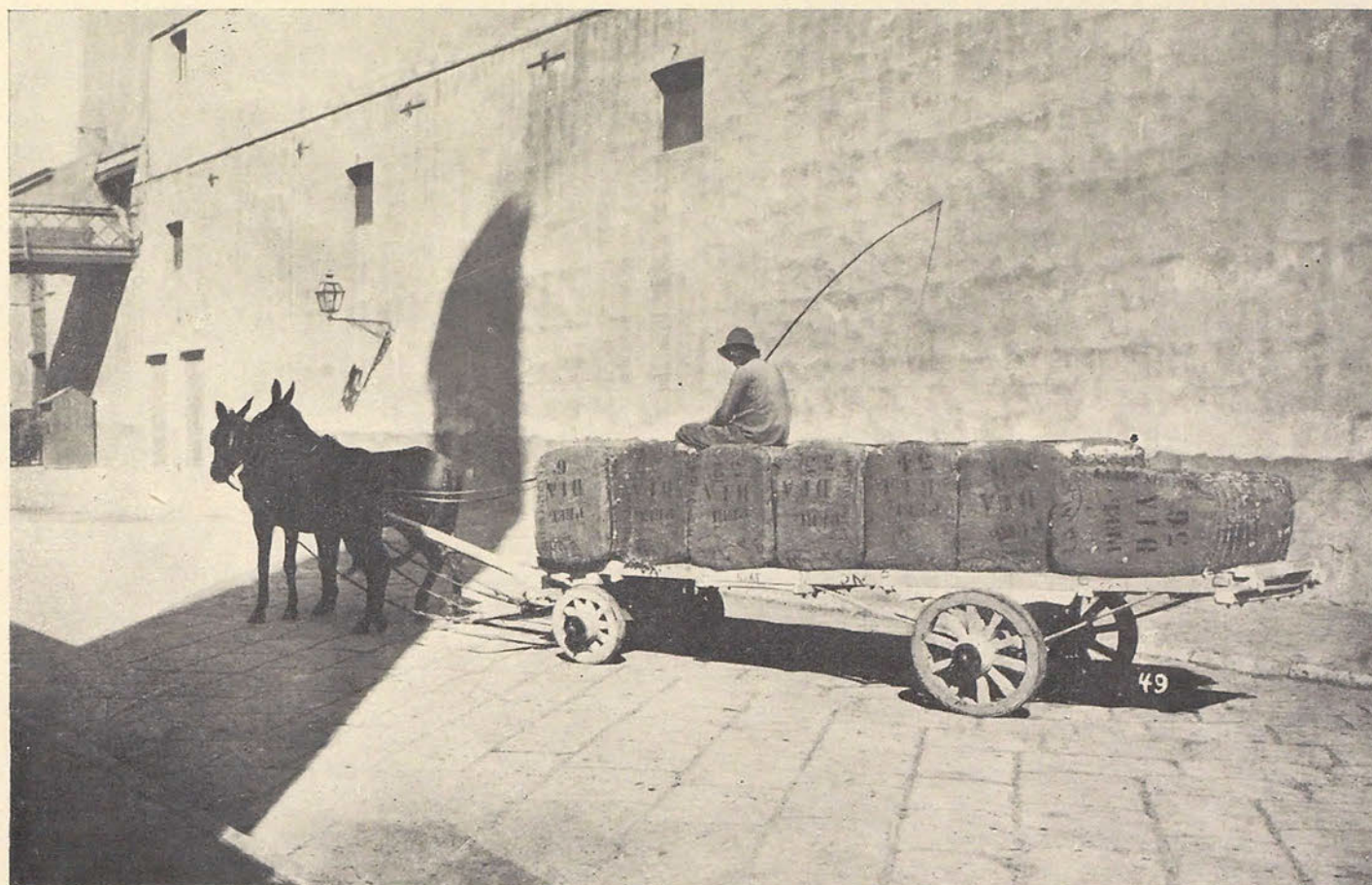


Fig. 1. — Balle compresse avviate all'imbarco nel Porto.
(I carri automobili stanno soppiantando questo antico sistema di trasporto.)

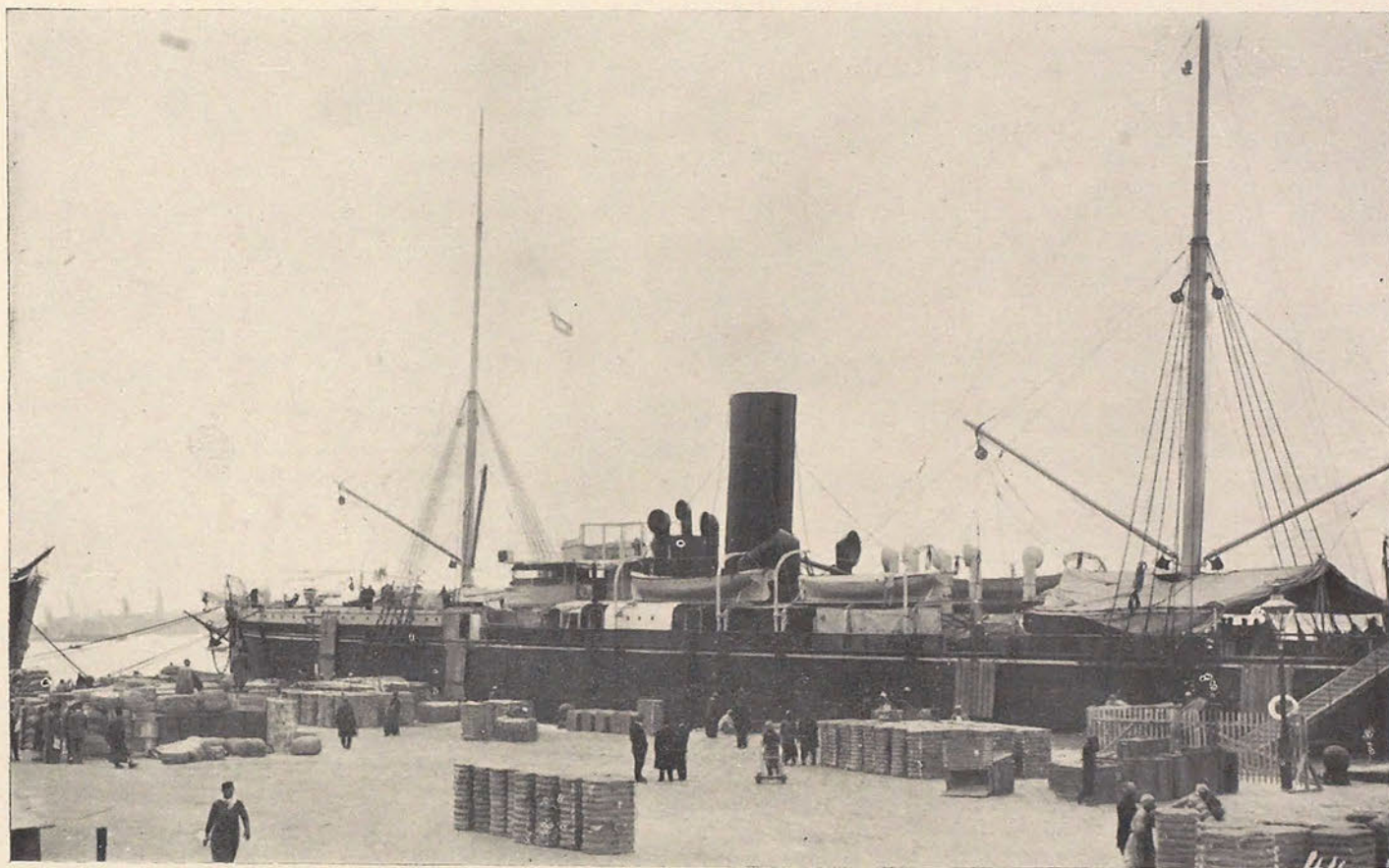


Fig. 2. — Battelli sotto carico e balle di cotone sulle banchine pronte per essere caricate.

Clichés Dorès.

