I rapporti economici fra Trieste e Alessandria d'Egitto nell'Ottocento

GIOVANNI PANJEK
(Università di Trieste)

Trieste viene spinta sulla scena della storia europea nel 1719 dalla decisione di Carlo VI che volle farne la principale via di collegamento marittimo dell'impero asburgico con le proprie terre d'oltremare e con il resto del mondo. Gli inizi non furono né facili né rapidi, ma nel corso del '700 la città ebbe modo di consolidare la sua struttura portuale e commerciale. Lo Stato creò con appropriati provvedimenti legislativi le condizioni favorevoli per lo sviluppo, ma coloro che diedero corpo ad esso furono soprattutto gli immigrati, che arrivarono numerosi dal retroterra continentale e da tutti gli angoli del Mediterraneo per cogliere le opportunità che venivano offerte loro.

Più arrivavano da lontano e più sentivano il bisogno di difendere la propria identità mantenendo legami con i luoghi d'origine. In un'epoca in cui le comunicazioni erano difficili e scarsa la circolazione delle informazioni, la conoscenza diretta di piazze lontane e dei loro usi mercantili era un ottimo punto di partenza per intraprendere attività di importazione ed esportazione con minimi rischi. Molti furono coloro che utilizzarono queste situazioni per esercitare a Trieste fruttuose attività commerciali.

Mentre l'influenza economica di Venezia andava diminuendo, Trieste ne raccoglieva progressivamente la funzione mediatrice nei traffici col Levante. L'Egitto aveva richiamato ben presto l'attenzione come regione suscettibile di generare occasioni di scambio. Nel 1781 all'impero d'Austria fu concesso di aprire ad Ales-

sandria un proprio consolato. I prodotti dei paesi ereditari esportati in Egitto da porti austriaci vennero assoggettati ad un dazio di favore del 3%, tranne il legname[1]. Già nel 1768 era stata fondata a Trieste una Compagnia d'Egitto, e nel 1782 una Nuova Compagnia d'Egitto ad opera di mercanti triestini, alcuni residenti al Cairo, e di capitalisti ottomani fra cui il gran doganiere d'Egitto Antonio Cassis Faraone, che qualche anno dopo si sarebbe trasferito a Trieste. Le iniziative non ebbero grande successo ma non mancarono di preoccupare le autorità veneziane, che fecero ricorso anche alle indagini segrete di Giacomo Casanova per avere informazioni sugli sviluppi della concorrenza triestina[2].

Trieste e Alessandria, per quanto su opposte sponde del Mediterraneo, l'una all'estremo nord e l'altra sulla costa meridionale, si trovano quasi *vis-à-vis*, distanziate come sono da una rotta quasi rettilinea di circa 1200 miglia marine che taglia obliquamente il mare da nordovest a sudest.

Nel passaggio fra Settecento e Ottocento le due città subirono entrambe l'occupazione francese: Trieste nel 1797 ma poi ancora nel 1805 e dal 1809 al 1813 con l'esperienza delle Province Illiriche; Alessandria dal 1798 al 1801, quando venne liberata dagli inglesi.

La storia dell'Egitto moderno prende le mosse proprio da quest'ultimo episodio. L'impero ottomano per riprendere in mano la situazione invia nella regione un contingente militare, del quale fa parte un ufficiale albanese che si mette in evidenza per le indubbie capacità militari e diplomatiche unite a grande ambizione: Muhammed Alì. Nel 1805 ottiene per i suoi meriti l'investitura a governatore. Respinto nel 1807 un tentativo di invasione degli inglesi, nel 1811 stermina la casta militare dei mamelucchi, che da lunghissimo tempo dominavano in Egitto, solo formalmente soggetto alla Turchia. Muhammed Alì agisce in modo spregiudicato per rafforzare il suo potere personale ed estenderlo anche territorialmente. Occupa il Sudan e in seguito sfida anche la Sublime Porta invadendo la Siria e marciando su Istanbul. La preoccupazione per il possibile sconvolgimento dei delicati equilibri politici in Levante fece intervenire la Francia e la Gran Bretagna che bloccarono l'iniziativa. In cambio della rinuncia ad espandersi in Asia, Muhammed Alì ottenne nel 1841 il diritto alla trasmissione ereditaria del titolo di governatore d'Egitto, diventandone così di fatto il sovrano assoluto[3]. Suo figlio Ismāʿīl otterrà nel 1867 dal sultano il titolo di viceré *(khedive)* d'Egitto, e un altro firmano imperiale del 1873 gli garantirà l'indipendenza finanziaria[4].

---

1 Cfr. Giovanni Panjek, "Una 'commercial officina' fra vie di mare e di terra", in *Storia economica e sociale di Trieste*, vol II, *La città dei traffici, 1719-1918*, a cura di R. Finzi, L. Panariti, G. Panjek, Trieste, LINT Editoriale, 2003, p. 268. Prima del 1781 gli interessi austriaci ad Alessandria erano gestiti da un viceconsole.

2 Pierpaolo Dorsi, "Trieste e la conquista dei commerci del Levante", in *Trieste e la Turchia*, a cura di G. Pavan, Trieste, Graphart, 1996, p. 35. Paolo Preto, *I servizi segreti di Venezia*, Milano, Il Saggiatore, 1994, pp. 511-12, 528.

3 Massimo Campanini, *Storia dell'Egitto contemporaneo*, Roma, Edizioni Lavoro, 2005, pp. 13 sgg.

4 *Ibidem*, p. 31.

Nel primo periodo della sua ascesa militare e politica, Muhammed Alì ebbe come importante e influente consigliere il conte Carlo de Rossetti (1736-1820), negoziante veneziano trasferitosi da giovane in Levante. Nominato nel 1784 console generale d'Austria in Egitto, Rossetti seppe svolgere una delicata azione di mediazione fra coloro che si alternarono al potere in quel confuso cambio di secolo: i mamelucchi, Napoleone e infine Muhammed Alì[5].

La storia delle relazioni dell'Egitto e del porto di Alessandria con i paesi europei ha una duplice matrice: una è rappresentata dalla posizione geopolitica del paese, che si pone a cerniera fra Europa e Asia, l'altra è legata strettamente allo sviluppo che il governo di Muhammed Alì e dei suoi successori impresse al paese. Il modello di sviluppo economico al quale i nuovi governanti si ispirarono fu quello europeo, d'altronde l'unico a quel tempo a poter mostrare concretamente l'efficacia dei risultati. Dell'Europa si ammiravano i progressi economici, culturali, scientifici e tecnologici, e il riconoscimento di questa superiorità aprì le porte all'influenza dei paesi europei in Egitto. Gradualmente il paese viene integrato nel sistema commerciale mondiale. Alessandria dopo secoli di declino si avvia a una nuova prosperità.

Nel 1838 fra Gran Bretagna e impero ottomano viene conclusa una convenzione che segna l'inizio di una maggiore apertura verso i mercati europei, mentre la progressiva adozione di politiche di libero scambio nell'Europa occidentale incrementa il volume dei commerci internazionali[6].

Nel frattempo cresce l'interesse di Gran Bretagna e Francia, che possedevano colonie nell'Oceano Indiano, per trovare un'alternativa al lungo viaggio di circumnavigazione dell'Africa. Si tratta dell'ipotesi della *overland route* che implica l'attraversamento dell'Egitto per transitare dal Mediterraneo al Mar Rosso, al posto della *all-sea route* per la via del Capo di Buona Speranza, aperta da Vasco de Gama nel 1497. La distanza fra Londra e Bombay per la via del Capo era di 22000 km mentre con la *overland route* si riduceva a 14000 km. Quest'ultima rendeva però necessari numerosi trasbordi per il passaggio da Alessandria a Suez, che avveniva per via di terra usufruendo ove possibile di vie d'acqua interne, ma senza poter evitare un tratto ragguardevole di deserto. Il percorso inaugurato nel 1835 fu via via adeguatamente attrezzato per le soste e i cambi degli animali da tra-

5 Angelo Sammarco, *Il Regno di Mohammed Alì nei documenti diplomatici italiani inediti*, vol. I, Il Cairo, Société Royale de Géographie d'Egypte, 1930, pp. XVIII-XX; A. Sammarco, *Gli italiani in Egitto. Il contributo italiano nella formazione dell'Egitto moderno*, Alessandria d'Egitto, Edizioni del Fascio, 1937, pp. 51 sgg.

6 Gelina Harlaftis – Vassilis Kardasis, "International shipping in the eastern Mediterranean and the Black Sea", in Sevket Pamuk, Jeffrey G. Williamson (editors), *Mediterranean Response to Globalization before 1950*, Routledge, 2000, p. 233. Le immunità, i diritti e i privilegi previsti dai contratti di commercio conclusi dalla Sublime Porta con l'Inghilterra il 16 agosto 1838 e con la Francia il 25 novembre dello stesso anno furono estese all'Austria dalla nota dell'Internunziatura imperiale di Costantinopoli del 27 agosto 1839 e dalla controdichiarazione della Sublime Porta del 13 Sciaban 1255 (21 ottobre 1839). Cfr. Bollettino generale delle leggi dell'Impero, XXI, 12.7.1862, n. 12.

sporto e divenne percorribile con regolarità fino al 1869, data dell'apertura del canale di Suez[7]. Il tempo totale di percorrenza da Londra a Bombay si ridusse progressivamente da 45 a 35 giorni circa. L'itinerario andava da Londra a Parigi e da qui a Marsiglia, imbarco per Alessandria, traversata egiziana (2-3 giorni) e infine nuovo imbarco a Suez. A metà secolo erano circa 6-7000 i viaggiatori, in gran parte inglesi, che annualmente si servivano di questa comunicazione.

Anche Trieste tentò di inserirsi con il Lloyd Austriaco di navigazione nella gestione di questo trasporto. Nel 1842 vennero fatte delle prove sul percorso Londra-Trieste (passando per Dover, Ostenda, Liegi, Colonia, Francoforte, Augusta, Innsbruck, Sacile, Palmanova), che fu compiuto in 136 ore. Aggiungendo il tratto marittimo da Trieste ad Alessandria risultava evidente che il viaggio si poteva compiere in 14 giorni, contro qualche giorno in più richiesto normalmente per la via di Marsiglia. Il governo inglese però non volle rompere gli impegni assunti con la Francia e continuò a instradare l'*overland route* per la valle del Rodano. I tentativi furono ripetuti anche successivamente per accaparrarsi il trasporto della posta, la cosiddetta *Valigia delle Indie*. Il Lloyd impegnò sulla rotta di Alessandria i suoi piroscafi più veloci e quasi sempre riuscì a consegnare all'ufficio della Compagnia delle Indie di Londra la posta proveniente da Bombay con anticipo rispetto alla concorrenza francese. Neanche in questa occasione però si riuscì a cambiare le cose: il tragitto terrestre europeo per la via di Trieste richiedeva l'attraversamento di troppe frontiere. Col trascorrere del tempo si fece anche sentire la mancanza di una linea ferroviaria che collegasse Trieste con la rete germanica e oltre, mentre la Francia si stava attrezzando rapidamente con strade ferrate che riducevano i tempi di percorrenza sul proprio territorio[8]. Ad ogni modo, a riprova dell'importanza che la rotta di Alessandria andava assumendo per il porto di Trieste e per l'economia asburgica, il Lloyd austriaco nel 1848 istituì una linea diretta mensile con il porto egiziano, dopo che fin dal 1837 due piroscafi da 360 tonnellate avevano operato sullo stesso percorso[9].

Abbiamo visto finora che il problema del collegamento rapido dell'Europa con l'Oceano Indiano era stato affrontato, per quanto riguarda l'attraversamento dell'Egitto, con mezzi palliativi che non corrispondevano all'evoluzione tecnologica che si andava compiendo nel settore dei trasporti terrestri.

L'idea del taglio dell'istmo di Suez era presente da secoli nelle cancellerie dei paesi europei più attivi nell'intermediazione commerciale con le regioni dell'Oceano Indiano, fra cui la Repubblica di Venezia, ma le condizioni politiche, i capitali e i mezzi tecnici non erano ancora maturi per un progetto di tale portata. Nella prima metà dell'Ottocento invece le condizioni apparvero più fa-

---

7 Fulvio Babudieri, *L' "Overland route" dell'Egitto dell'Ottocento e suoi riflessi adriatici*, in "Miscellanea 3", Collana della Facoltà di Lingue e Letterature straniere dell'Università di Trieste, Sede di Udine, Pisa, Pacini Editore, estratto s.d. (1980), p. 36 sgg.

8 *Ibidem*, pp. 51 sgg.

9 Giovanni Panjek, *op. cit.*, p. 301.

vorevoli e gli interessi economici che richiedevano di risolvere con mezzi moderni il problema del collegamento rapido fra il bacino Mediterraneo e l'Oceano Indiano avevano raggiunto una dimensione tale da giustificare la mobilitazione delle risorse necessarie.

Nel 1843 Metternich scriveva che «quello del commercio con le Indie orientali rappresenta per noi un problema politico-commerciale di primaria importanza. Trieste e Fiume potrebbero assumere per la Germania meridionale e la Svizzera lo stessa importanza commerciale che ha Liverpool per l'Inghilterra e Amburgo e Brema per la Germania settentrionale»[10].

Qualche mese dopo la Deputazione di Borsa della Camera di Commercio di Trieste organizzò una missione di esperti in oriente per "esplorare la convenienza di trasporti per l'istmo di Suez in confronto della via di mare attorno al Capo di Buona Speranza nonchè il commercio del Mar Rosso e dell'Indie orientali ed i mezzi onde promuovere le relazioni commerciali dell'Austria con quei paesi". Come viatico la Deputazione chiese a Pietro Jussuf, "negoziante insinuato all'ingrosso" in Trieste, di rilasciare una "commendatizia" da presentare al fratello Boghos, ministro del Pascià d'Egitto, perchè agevolasse l'attività della missione[11]. Cito questo fatto a conferma dei legami, anche di alto livello, che gli immigrati a Trieste intrattenevano con i propri luoghi d'origine.

Non vi era però unità di vedute sulla forma dell'intervento per collegare i due mari. Mentre i francesi erano decisamente a favore dell'escavazione di un canale, gli inglesi propendevano per un collegamento ferroviario fra le due sponde. Non è questa la sede per ripercorrere le complesse vicende che ne sono seguite. Basterà ricordare che entrambe le opzioni ebbero realizzazione.

Gli inglesi costruirono la ferrovia. Il primo troncone da Alessandria al Cairo venne aperto nel 1856 e fu la prima ferrovia costruita in terra d'Africa. Il secondo troncone fino a Suez fu completato entro il 1858, portando il tempo di percorrenza dal Mediterraneo al Mar Rosso da 4 giorni a 8 ore[12].

L'anno seguente la *Compagnie universelle du Canal de Suez,* costituita su iniziativa francese ma con la partecipazione anche dell'Austria, iniziò i lavori sul tracciato del canale, che fu completato e aperto al traffico dieci anni dopo. In corso d'opera l'Austria, per non dispiacere all'Inghilterra che era contraria al progetto, affievolì il suo appoggio. Non così gli ambienti economici triestini, persuasi dell'utilità che la città avrebbe ricavato dalla nuova via d'acqua. Il più convinto di tutti era il barone Pasquale Revoltella, che coinvolse anche il Comune e la Came-

10 Fulvio Babudieri, *op. cit.*, p. 61.

11 AST, Camera di Commercio, serie VII, Carteggio, b. 19, fasc.489, lettera del 19.9.1843.

12 Ahmad Ahmad al-Hitta, "The economic history of Egypt", Cairo, 1957, in Charles Issawi, *The Economic History of the Middle East 1800-1914*, Chicago, Univerzity of Chicago Press, p. 411. Juan R. Cole, *Colonialism and revolution in the Middle East: Social and Cultural Origins of Egypt's Urabi Movement*, Princeton U.P., p. 112.

ra di Commercio e impegnò nell'iniziativa i propri capitali personali, divenendo vicepresidente della Compagnia[13].

Qualche mese prima dell'inaugurazione del canale, nel maggio del 1869, il viceré d'Egitto recandosi a Vienna per incontrare l'imperatore Francesco Giuseppe volle fermarsi a Trieste per conoscere la città. Accompagnato dalle maggiori autorità locali visitò lo Stabilimento Tecnico nella baia di Muggia, dove era in costruzione una corvetta corazzata per la marina egiziana, lo squero Tonello e l'Arsenale del Lloyd. I giornali dell'epoca informano che la giornata si concluse con una gita in carrozza per la città e lungo il passeggio di S. Andrea. Ai poveri di Trieste il khedive fece un'elargizione di duecento sterline[14].

Gli effetti dell'apertura del canale sui traffici portuali di Trieste furono importanti, ma avrebbero potuto esserlo anche di più se la città avesse avuto un più efficiente collegamento ferroviario con il Centro Europa. Il valore delle importazioni dai paesi oltre Suez, che nel 1860 non raggiungeva neppure l'1% del totale, arriva nel 1880 al 19,5%[15].

In Egitto la dinastia al potere si impegnò in un'opera di consolidamento e modernizzazione delle strutture economiche, creando una burocrazia statale per il controllo delle risorse e del prelievo fiscale. La riforma agraria del 1858 istituì la proprietà privata della terra e lo Stato assunse l'esazione diretta delle imposte, che passarono gradualmente dalla forma in natura a quella monetaria. Negli anni '70 venne introdotta una legislazione di ispirazione occidentale anche in campo commerciale e marittimo. Vennero adottate leggi ipotecarie che favorirono lo sviluppo del credito agrario[16]. La riforma eliminò le posizioni di rendita parassitaria di chi aveva lucrato sui sistemi feudali di tassazione, ma per contro colpì gravemente la moltitudine dei contadini arabi che possedevano piccolissimi appezzamenti di terra. La leva militare obbligatoria fu un altro peso di cui fu caricata soprattutto la popolazione rurale, e altrettanto avvenne con le pesantissime corvée obbligatorie per lo scavo del canale di Suez e per altre opere pubbliche.

Gli stranieri godevano di un regime giuridico particolare che si era affermato già secoli prima nelle terre ottomane come presa d'atto delle difficoltà di sottoporre alla legislazione locale i forestieri, diversi per religione, cultura, tradizioni giuridiche, abitudini di vita. Si tratta del sistema delle capitolazioni, atti con i quali il sultano concedeva alle comunità straniere determinati privilegi. In Egitto i più notevoli erano l'inviolabilità del domicilio, la sottrazione degli stranieri alla giurisdizione locale in materia civile e penale (fino all'istituzione dei tribunali misti nel 1876 gli stranieri avevano il diritto di essere giudicati dai tribunali consolari secondo le proprie leggi nazionali), l'esenzione dalle imposte (non però

13 Fulvio Babudieri, *op. cit.*, pp. 69 sgg.

14 "Osservatore Triestino", 29 maggio 1869, p. 1018.

15 Giovanni Panjek, *op.cit.*, p. 307.

16 Tarik M. Yousef, "Egyptian commodity markets in the age of economic liberalism", in Sevket Pamuk – Jeffrey G. Williamson, *op. cit.*, p. 343.

dalle tasse doganali)[17]. Tutto ciò evidentemente favoriva l'arrivo in Egitto di europei attirati dalle prospettive di crescita economica del paese.

La politica di apertura verso i paesi occidentali diede rapidamente i suoi frutti. Si calcola che nel 1848 vivessero in Egitto 10000 europei, mentre all'inizio del decennio 1880 erano circa 100000[18], e che nel 1907 arrivassero a 152.000[19]. Gli europei erano una élite economica protetta e coccolata. Francesi e inglesi costituivano quasi l'aristocrazia degli espatriati, ma molto più numerosa era la presenza di greci e italiani, mentre più contenuta ma economicamente rilevante era quella dei siro-libanesi. Il corpo consolare straniero ad Alessandria costituiva una sorta di senato che riusciva a condizionare il viceré e i suoi ministri nelle scelte di politica economica. Un altro punto di forza della presenza straniera era rappresentato da uno stuolo di circa 1300 funzionari pubblici europei, che nel 1880 erano impiegati nel governo vicereale con lauti stipendi che assorbivano il 5% del bilancio statale[20].

Dal 1860 in poi il cotone rappresenta la più importante componente del commercio mondiale e l'Egitto, integrandosi nel sistema economico internazionale, ne diffonde al massimo la coltura. Un forte impulso alla sua coltivazione nel delta del Nilo venne dalla guerra civile americana (1861-1865), che provocò il crollo della produzione e delle esportazioni dagli stati confederati[21]. Il nuovo clima di sicurezza che si viveva in Egitto e gli alti prezzi raggiunti dal cotone e dagli altri prodotti della terra richiama nel paese un forte flusso di immigrati spinti da motivazioni economiche. L'effetto combinato del boom del cotone e della costruzione del canale esercitò un richiamo che sembra trasformare l'Egitto in una nuova California[22].

A riprova dell'importanza della funzione che la città di Alessandria andava assumendo nell'economia mondiale, basterà ricordare che già nel 1881 vi venne fondata la borsa, l'Alexandria Stock Exchange, terza al mondo dopo Londra e Bruxelles, precedendo di poco quelle di New York e di Bombay [23]. Negli ultimi decenni dell'Ottocento Alessandria era al secondo posto dopo Istanbul per mo-

---

17 Marta Petricioli, *Oltre il mito. L'Egitto degli italiani (1917-1947)*, Milano, Bruno Mondadori, 2007, pp. 2-3.

18 Juan Cole, cit., p. 193.

19 Tarik M. Yousef, *op. cit.*, p. 244.

20 Juan Cole, cit., p. 44.

21 Il cotone americano arrivava in grande quantità anche a Trieste. Nel 1856 ad esempio gli sbarchi diretti dagli USA ammontarono a 36061 balle a cui si devono aggiungere altre circa 8000 balle della stessa origine ma arrivate da Francia e Gran Bretagna. Nello stesso anno da Alessandria erano arrivate 39684 balle e altre 15966 erano quelle provenienti dall'India. Cfr. Sergio Di Giacomo, Dall'Atlantico all'Adriatico. La presenza consolare statunitense nella Trieste preunitaria, Catanzaro, Rubbettino Editore, 2008, p. 120.

22 David S. Landes, *Banchieri e Pascià: finanza internazionale e imperialismo economico*, Torino, Bollati Boringhieri, 1990, p. 87.

23 Bahaa Ali El-Dean, *Privatisation and the Creation of a Marked-Based Legal System: The Case of Egypt*, Leiden, Brill, 2002, p. 38.

vimento di merci fra i porti del Mediterraneo orientale, insidiata solo saltuariamente dal Pireo[24].

Il governo di khedive Ismāʿīl (1863-1879) si impegna in grandi opere pubbliche e tenta di industrializzare il paese avviando la lavorazione in loco del cotone e sviluppando i settori dello zucchero e delle armi. Queste iniziative ebbero però poco successo, lasciando in eredità un forte indebitamento verso l'Inghilterra e la Francia[25].

Per proteggere i propri crediti dal pericolo di una bancarotta dello stato, le due potenze europee assumono il controllo delle finanze egiziane. Questa pesante ingerenza provoca il sorgere di un forte movimento nazionalistico dai chiari contenuti xenofobi. Nel 1882 ad Alessandria scoppiano gravi tumulti antieuropei e la Gran Bretagna, giustificando l'intervento con la necessità di fermare gli insorti, occupa militarmente l'Egitto. Inizia così un periodo di protettorato inglese che durerà fino al 1922. L'economia viene strettamente condizionata dai bisogni della potenza dominante, che vedeva nell'Egitto soprattutto un fornitore di materia prima a buon mercato per le proprie industrie. Non meno del 50% della produzione egiziana di cotone veniva importata dalla Gran Bretagna[26]. Nei 35 anni dal 1882 al 1917 la superficie coltivata in Egitto aumentò di circa il 70% grazie anche a nuove opere di imbrigliamento e regolazione delle acque del Nilo[27].

Nel 1890 fra Egitto e Austria-Ungheria venne stipulato un accordo commerciale mediante il quale i due paesi si concedono reciprocamente la clausola di "nazione più favorita" e convennero che i bastimenti battenti le loro bandiere sarebbero stati trattati nei porti dell'altro paese come le imbarcazioni nazionali per quanto riguardava regolamenti, tasse e diritti portuali. Venne definito un ampio elenco di prodotti prevalentemente industriali che all'importazione in Egitto non avrebbero dovuto essere colpiti da un dazio *ad valorem* superiore al 10%, mentre l'Egitto si impegnava a non riscuotere sulle merci esportate diritti superiori all'1%[28].

Nel primo decennio del nuovo secolo l'interscambio marittimo fra Trieste e i porti egiziani continua ad alimentare una forte corrente di traffici, importanti per la quantità ma ancor più per il valore. Nel 1910 l'Egitto è all'ottavo posto nella classifica degli arrivi dall'estero per quantità sbarcate (3,63% del totale) ma è terzo per valore (10,92%). Come paese di destinazione nello stesso anno si colloca al sesto posto per quantità (5,19% del totale) ma al primo per valore (29,77%). Ciò sta ad indicare che la via egiziana è uno sbocco importante per prodotti ad alto

---

24 Gelina Harlaftis, Vassilis Kardasis, "International shipping in the eastern Mediterranean and the Black Sea", in Sevket Pamuk, Jeffrey G. Williamson, *op. cit.*, p. 242.

25 Fouad N. Ibrahim, Barbara L. Ibrahim, *Egypt: an economic geography*, London, I.B. Tauris Publisher, 2003, p. 158.

26 Gelina Harlaftis, Vassilis Kardasis, *op. cit.*, p. 239.

27 Fouad N. Ibrahim, Barbara L. Ibrahim, *op. cit.*, p. 158.

28 AST, Camera di Commercio, serie VII, Carteggio, b. 123, fasc. 1539.

valore aggiunto ed elevato valore unitario. Le categorie merceologiche più presenti sono infatti birra (15,7%), caffè (13,4%), prodotti dell'industria cartotecnica (13,3%), zucchero (8,3%). I prodotti che arrivano a Trieste sono invece rappresentati sopratutto da cotone (43,9%) e cipolle (35,7%)[29]. Il cotone egiziano era quasi tutto di altissima qualità, a fibra lunga, conosciuto come *makò*.

Dal 1868 fino alla Prima guerra mondiale le esportazioni egiziane di cotone furono in costante aumento. Il surplus della bilancia commerciale egiziana, tolte le risorse investite nel continuo ammodernamento del comparto cotoniero, servì a finanziare largamente le importazioni di beni di consumo che andavano a migliorare il tenore di vita della popolazione.

Durante la guerra e nell'immediato dopoguerra questa favorevole situazione venne meno, benché l'Egitto non fosse direttamente coinvolto nel conflitto. Nonostante l'aumento dei noli marittimi, la domanda internazionale di cotone si mantenne sempre elevata. Dopo un breve cedimento iniziale delle quotazioni, sia i prezzi che le esportazioni di cotone continuarono ad aumentare, tanto da provocare l'accumulo di un ingente saldo commerciale positivo. Il crollo del sistema internazionale di scambio aveva interrotto il flusso di importazioni dell'anteguerra. La produzione interna di generi di consumo era del tutto insufficiente perché era stata sacrificata alla monocoltura cotoniera. Il risultato fu un aumento generale dei prezzi, il cui indice all'ingrosso passò da 100 nel 1914 a 211 nel 1918 e a 312 nel 1920. Le fasce più deboli della popolazione urbana subirono di conseguenza un drammatico peggioramento delle condizioni di vita, tristemente confermato dal sensibile aumento della mortalità[30].

29 Giovanni Panjek, *op. cit.*, pp. 326-328, 347-348.

30 Charles Issawi, *Egypt in revolution: an economic analysis*, London, Oxford University Press, 1963, pp. 27 sgg.

Gospodarski odnosi med Trstom in Aleksandrijo v XIX. stoletju

GIOVANNI PANJEK
(Univerza v Trstu)

Trst je bil potisnjen na evropsko zgodovinsko prizorišče leta 1719, z odločitvijo Karla VI., da ga spremeni v osrednje izhodišče habsburške monarhije za pomorske povezave z njenimi prekomorskimi teritoriji in ostalim svetom. Začetki niso bil ne lahki ne enostavni, a v XVIII. stoletju se je vendarle uveljavila in utrdila pristaniška in trgovska usmerjenost Trsta. S primernimi zakonskimi ukrepi je država ustvarila razvoju naklonjene pogoje, a pravi zagon je mestu dalo veliko število priseljencev iz notranjosti in vseh kotičkov Sredozemlja v želji, da izkoristijo priložnosti, ki jih je Trst ponujal.

Bolj so bili njihovi rojstni kraji oddaljeni, večja je bila želja po zaščiti identitete tudi z ohranjanjem stikov z domačim okoljem. V času, ko je bilo težko komunicirati in je bilo kroženje informacij zelo omejeno, je bilo neposredno poznavanje oddaljenih trgov, njihovih trgovskih navad odlično izhodišče za uvozno izvozno dejavnost, tveganje pa majhno. Številni so izkoristili tedanje razmere in v Trstu uspešno opravljali trgovsko dejavnost.

Medtem ko je ekonomska moč Benetk vedno bolj pešala, je Trst postopoma stopal na njihovo mesto in prevzemal vlogo posrednika v trgovanju z Levantom. Egipt je kaj kmalu pritegnil pozornost, saj se je območje pokazalo kot zelo primerno za vzpodbujanje blagovne menjave. Leta 1781 je dobilo Avstrijsko cesarstvo dovoljenje, da v Aleksandriji odpre svoj konzulat. Proizvodi, izvoženi

iz habsburških dednih dežel v Egipt, so bili, razen lesa[1], podvrženi ugodni davčni stopnji v višini 3%. Že leta 1768 je bila v Trstu ustanovljena Egiptovska družba in leta 1782 Nova egiptovska družba, in sicer na pobudo tržaških trgovcev, nekateri so živeli v Kairu, in osmanskih kapitalistov, tudi Antonia Cassisa Faraoneja, velikega davkarja, zadolženega za kraljeve davke v Kairu, ki se je nekaj let kasneje preselil v Trst. Pobude niso dale pomembnih rezultatov, a so vzbudile zaskrbljenost beneške oblasti, ki je posegla celo po tajnih uslugah Giacoma Casanove, da bi dobila informacije o uspehih tržaške konkurence[2].

Trst in Aleksandrija, čeprav na nasprotnih bregovih Sredozemskega morja, prvi na skrajnem severu, druga na jugu, si stojita skorajda nasproti, loči ju skoraj ravna 1200 morskih milj dolga pomorska pot, ki v smeri od severozahoda do jugovzhoda poševno preči morje.

Na prehodu med XVIII. in XIX. stoletjem je obe mesti zasedla Francija: Trst leta 1797 in nato zopet 1805 ter v letih med 1809 in 1813 v okviru Ilirskih provinc; Aleksandrijo pa med leti 1798 in 1801, ko so jo osvobodili Angleži.

Zadnji dogodek pomeni začetek zgodovine sodobnega Egipta. V želji, da bi ponovno prevzelo nadzor nad razmerami, pošlje osmansko cesarstvo na to območje vojaški kontingent, v katerem je tudi albanski častnik z velikimi ambicijami, ki še posebej izstopa zaradi svojega odličnega vojaškega in diplomatskega talenta: Muhammed Alì. Zaradi velikih zaslug je leta 1805 imenovan za guvernerja. Leta 1807 odbije angleški poizkus invazije, leta 1811 pokonča mameluško vojaško kasto, ki je dolga leta obvladovala Turčiji samo formalno podrejeni Egipt. V želji kar najbolj utrditi svoj položaj in ga ozemeljsko razširiti, Muhammed Alì deluje zelo brezobzirno. Zasede Sudan in izzove tudi vrhove osmanskega cesarstva, vdre v Sirijo in zakoraka proti Carigradu. Zaskrbljeni zaradi možnih posledic za krhko politično ravnotežje na Vzhodu, Francija in Velika Britanija preprečita Muhammedu Alìju njegove namere. Odpove se ekspanziji v azijski prostor, v zameno pa leta 1841 dobi pravico do dednega prenosa naziva egiptovskega guvernerja, kar mu dejansko zagotovi položaj absolutnega vladarja[3]. Njegovemu sinu Ismailu leta 1867 sultan podeli naziv egiptovski podkralj (Khedivè), sultanov ferman iz leta 1873 pa mu zagotovi še finančno neodvisnost[4].

V začetnem obdobju vojaškega in političnega vzpona je bil pomemben in vpliven svetovalec Muhammeda Alija grof Carlo de Rossetti (1736-1820), beneški trgovec, ki se je v mladosti preselil na Vzhod. Rossetti je bil leta 1784 imenovan za

1 Giovanni Panjek, Una "commercial officina" fra vie di mare e di terra, v *Storia economica e sociale di Trieste*, knjiga II, La città dei traffici, 1719-1918, uredil di R. Finzi, L. Panariti, G. Panjek, Trst, LINT Editoriale, 2003, p. 268. Pred letom 1781 je za avstrijske interese v Aleksandriji skrbel vicekonzul.

2 Pierpaolo Dorsi, Trieste e la conquista dei commerci del Levante, v "*Trieste e la Turchia*", uredil di G. Pavan, Trst, Graphart, 1996, str. 35. Paolo Preto, *I servizi segreti di Venezia*, Milano, Il Saggiatore, 1994, str. 511-12, 528.

3 Massimo Campanini, *Storia dell'Egitto contemporaneo*, Rim, Edizioni Lavoro, 2005, str. 13 dalje

4 *Ibidem*, str. 31

avstrijskega generalnega konzula v Egiptu in je opravljal občutljivo posredniško dejavnost med oblastniki, ki so si sledili v tistih burnih letih na prehodu stoletja: mameluki, Napoleon in Muhammed Alì[5].

Zgodovina odnosov med Egiptom in aleksandrijskim pristaniščem in evropskimi državami ima dvojno poreklo: prvo izvira iz geopolitičnega položaja države, ki predstavlja stičišče Evrope in Azije, drugo pa je tesno povezano z razvojem, ki ga je spodbudila vladavina Muhammeda Alija in njegovih naslednikov. Razvojni gospodarski model, po katerem so se zgledovali novi oblastniki, je bil evropski, edini, ki je takrat lahko z rezultati povsem konkretno dokazal svojo učinkovitost. Občudovanje so vzbujali gospodarski, kulturni, znanstveni in tehnološki napredek. Tovrstna premoč je na stežaj odprla vrata Egipta evropskemu vplivu. Država se je postopoma vključila v svetovni trgovinski sistem. Aleksandrija pa je po stoletjih zatona doživela preporod in blaginjo.

Leta 1838 sta Velika Britanija in osmansko cesarstvo sklenila konvencijo, ki predstavlja začetek večjega odpiranja evropskim trgovcem, postopno uvajanje politike svobodne menjave v zahodni Evropi pa prispeva k povečanemu obsegu mednarodne trgovine[6] .

Medtem se povečuje interes Velike Britanije in Francije, ki sta imeli kolonije v Indijskem oceanu za alternativo dolgemu potovanju okrog Afrike. Gre za razmišljanja o *overland route*, ki vključuje prečkanje Egipta in nato po Sredozemskem morju do Rdečega morja, namesto *all-sea route* mimo Rta dobre nade, po smeri, ki jo je leta 1497 otvoril Vasco de Gama. Razdalja med Londonom in Bombajem mimo Rta dobre nade je bila kar 22.000 km, *overland route* pa jo je skrajšala na 14.000 km. Ta smer pa je zahtevala številna premeščanja tovora med prehodom od Aleksandrije do Sueza, ki je potekal po kopnem, kjer se je le dalo pa tudi po notranjih vodnih poteh, pri čemer se ni bilo mogoče izogniti velikemu puščavskemu delu. Leta 1835 otvorjeno smer so postopoma opremili za postanke in zamenjavo tovornih živali, redno so jo uporabljali vse do odprtja Sueškega prekopa leta 1869[7]. Celotno potovanje od Londona do Bombaja se je s 45 skrajšalo na 35 dni. Pot je vodila od Londona do Pariza, od tod do Marseilla,

---

5 Angelo Sammarco, *Il Regno di Mohammed Alì nei documenti diplomatici italiani inediti*, vol. I, Il Cairo, Société Royale de Géographie d'Egypte, 1930, pp. XVIII-XX; A. Sammarco, *Gli italiani in Egitto. Il contributo italiano nella formazione dell'Egitto moderno*, Alessandria d'Egitto, Edizioni del Fascio, 1937, str.51 in dalje.

6 Gelina Harlaftis – Vassilis Kardasis, International shipping in the eastern Mediterranean and the Black Sea, v Sevket Pamuk – Jeffrey G. Williamson (editors), *Mediterranean Response to Globalization before 1950*, Routledge, 2000, p. 233. Imuniteta, pravice in privilegiji, ki so jih predvidele trgovinske pogodbe, sklenjene med osmansko vlado in Anglijo 16.avgusta 1838 in Francijo 25. novembra istega leta, so bile razširjene še na Avstrijo z noto cesarske Internunciature iz Carigrada 27. avgusta 1839 in izjavo osmanske vlade 13 ša'bana 1255 (21. oktobra 1839). Iz Biltena zakonov cesarstva, XXI, 12.7.1862, št. 12.

7 Fulvio Babudieri, L' "Overland route" dell'Egitto dell'Ottocento e suoi riflessi adriatici, v "*Miscellanea 3*", Zbirka Fakultete za tuje jezike in književnost Univerze v Trstu, Sedež v Vidmu, Pisa, Pacini Editore, izvleček s.d. (1980), str. 36 in dalje.

sledilo je vkrcanje za Aleksandrijo, prečkanje Egipta (2-3 dni) in nato ponovno vkrcanje v Suezu. Sredi XIX. stoletja se je te poti posluževalo letno 6–7000 potnikov, pretežno Angležev.

Tudi Trst se je z avstrijskim pomorskim Lloydom poskusil vključiti v upravljanje tovrstnega prometa. Leta 1842 so poskusno uporabili prometno zvezo med Londonom in Trstom (v smeri Dover, Ostende, Liege, Köln, Frankfurt, Innsbruck, Sacile, Palmanova) za kar so porabili 136 ur. Vključno s pomorskim delom poti od Trsta do Aleksandrije naj bi potovanje trajalo 14 dni, nekaj dni več, kot je bilo potrebno za pot preko Marseilla. Angleška vlada pa ni želela prelomiti dogovora s Francijo in obveznosti, ki jih je prevzela, in tako je še naprej usmerjala *overland route* po dolini reke Rodan.

Poizkus so kasneje ponovili še kar nekajkrat v želji, da bi si zagotovili prevoz pošte, tako imenovano »India Mail«. Lloyd je preusmeril svoje najhitrejše ladje na progo za Aleksandrijo in skoraj vedno mu je uspelo izročiti pošiljke iz Bombaja uradu londonske Indijske družbe pred francoskimi konkurenti. Toda niti tokrat ni bilo mogoče spremeniti utečenih navad: evropska kopenska pot via Trst je predvidevala prečkanje prevelikega števila meja. Sčasoma je začela naraščati potreba po železniški povezavi med Trstom in nemško železniško mrežo in še dlje, medtem ko pa je Francija hitro napredovala pri postavljanju železniških tirov, kar je skrajšalo čas potovanja po njenem ozemlju[8]. O pomenu, ki ga je vse bolj imela aleksandrijska smer za Trst in habsburško gospodarstvo, priča odločitev avstrijskega Lloyda, ki je leta 1848 vzpostavil mesečno direktno zvezo z egiptovskim pristaniščem, vse od leta 1837 pa sta na tej progi plula dva 360-tonska parnika.[9]

Do sedaj smo se lahko prepričali, da so se problema hitrih povezav med Evropo in Indijskim oceanom, posebej kar zadeva prečkanje Egipta, lotevali polovičarsko, kar seveda ni odražalo doseženega tehnološkega napredka, ki pa se je kazal na področju kopenskega prometa.

Zamisel o preboju kopenske ožine pri Suezu je bila že stoletja prisotna v vladnih uradih evropskih držav, ki so bile najbolj aktivne v trgovanju z območji ob Indijskem oceanu, tudi v Beneški republiki, a politične razmere, kapital in tehnična sredstva do takrat še niso bili na taki ravni, da bi se zmogli soočiti s tako zahtevnim podvigom. Sredi XIX. stoletja pa je vse kazalo, da je čas dozorel in gospodarski interesi, ki so zahtevali uporabo modernih sredstev pri razrešitvi problema hitre povezave med sredozemskim in indijskim prostorom, so dosegli tako stopnjo, da je bila mobilizacija potrebnih virov videti smiselna.

Metternich je leta 1843 zapisal: »Trgovanje z vzhodno Indijo predstavlja za nas prvovrsten politično-trgovski problem. Trst in Reka bi lahko za južno Nemčijo

8 *Ibidem*, str.51 in dalje.

9 Giovanni Panjek, *navedeno delo*, str. 301

in Švico prevzela enako pomembno trgovsko vlogo, kot jo imata Liverpool za Anglijo ter Hamburg in Bremen za severno Nemčijo«.[10]

Nekaj mesecev kasneje je Deputacija borze tržaške trgovinske zbornice organizirala misijo na vzhod, da bi »preverili upravičenost prometa skozi sueško ožino v primerjavi s pomorsko plovbo okrog Rta dobre nade, kakor tudi trgovino Rdečega morja in vzhodne Indije, ter sredstev za spodbujanje trgovskih stikov Avstrije s temi državami«. Deputacija je zaprosila Pietra Jusufa, »trgovca na debelo« v Trstu, naj izstavi priporočilno pismo (*commendatizia*), ki bi ga predložili bratu Boghosu, ministru egiptovskega paše, da bi olajšal delovanje misije[11]. Ta dogodek navajam v potrditev zvez, tudi na visoki ravni, ki so jih tržaški priseljenci ohranjali v svojem matičnem okolju.

Ni pa bilo enotnega mnenja glede tega, kako povezati obe morji. Francozi so odločno podpirali zamisel o izkopu prekopa, medtem ko so bili Angleži pristaši izgradnje železniške proge med obema obalama. Ta prispevek pa ni namenjen obujanju spomina na zapleteno dogajanje, ki je temu sledilo. Dovolj je spomniti, da sta bili dejansko uresničeni obe zamisli.

Angleži so zgradili železnico. Prvi odsek proge od Aleksandrije do Kaira je bil predan namenu leta 1856 in je predstavljal prvo afriško železnico. Naslednji odsek do Sueza pa so zaključili leta 1858 in tako se je čas potovanja od Sredozemlja do Rdečega morja iz 4 dni skrajšal na 8 ur.[12]

Naslednje leto je Compagnie universelle du Canal de Suez, ustanovljena na francosko pobudo, a v sodelovanju z Avstrijo, pričela z deli na trasi prekopa, ki so se zaključila deset let kasneje, ko je bil prekop predan namenu. Da bi ne prizadela Anglije, ki je načrtu nasprotovala, je Avstrija med gradnjo omejila svojo podporo pobudi. To pa ni veljalo za kroge tržaških gospodarstvenikov, prepričanih v velike koristi, ki bi jih mestu prinesla nova plovna pot, v kar je bil najbolj verjel baron Pasquale Revoltella. Prepričal je tudi Občino in trgovinsko zbornico, v načrt vložil tudi lastna sredstva in postal podpredsednik Compagnie[13].

Maja 1869, nekaj mesecev pred otvoritvijo prekopa, se je egiptovski podkralj na poti na Dunaj, na srečanje s cesarjem Francem Jožefom, želel ustaviti v Trstu in spoznati mesto. V spremstvu najvišjih predstavnikov krajevne oblasti je obiskal ladjedelnico Stabilimento Tecnico v miljskem zalivu, kjer so gradili oklepno korveto za egiptovsko mornarico, škver Tonello in Lloydovo ladjedelnico. Takratni časopisi so zapisali, da se je dan zaključil z izletom po

10 Fulvio Babuderi, *navedeno delo*, str. 61

11 AST, Camera di Commercio, serija VII, korespondenca, b. 19, fasc. 489, pismo z dne 19.9.1843.

12 Ahmad Ahmad al-Hitta, The economic history of Egypt, Cairo, 1957, in Charles Issawi, *The Economic History of the Middle East 1800-1914*, Chicago, Univerzity of Chicago Press, str. 411. Juan R. Cole, *Colonialism and revolution in the Middle East: Social and Cultural Origins of Egypt's Urabi Movement*, Princeton U.P., str. 112.

13 Fulvio Babudieri, *navedeno delo*, str. 69 in dalje.

mestu s kočijo in vzdolž sprehajališča Sv. Andreja. Tržaškim revežem pa je Khedivè poklonil 200 funtov[14].

Odprtje kanala je imelo za pristaniški promet v Trstu velike posledice, učinek pa bi bil lahko še večji, če bi imelo mesto boljšo železniško povezavo s srednjo Evropo. Vrednost uvoza iz držav onstran Sueškega prekopa, ki leta 1860 ni dosegla niti 1,1% celotnega uvoza, se je leta 1880 povzpela na 19,5% [15].

V Egiptu si je vladajoča dinastija zelo prizadevala za utrditev in posodobitev gospodarskih struktur in je ustvarila državni birokratski aparat za nadzor virov in pobiranje davkov. Agrarna reforma je leta 1858 uzakonila pravico do zasebne lastnine zemlje, država pa je prevzela neposredno izterjavo davkov, ki so postopoma prešli iz plačila v naturi na plačilo v denarju. V sedemdesetih letih XIX. stoletja je bila tudi v trgovini in pomorstvu sprejeta zakonodaja zahodnega tipa. Začeli so veljati hipotekarni zakoni, ki so spodbudili razvoj kmetijskih posojilnic[16]. Reforma je odpravila privilegiran položaj vseh tistih, ki so se parazitsko okoristili s fevdalnim načinom obdavčevanja, a je tudi močno prizadela množico arabskih kmetov, lastnikov zelo majhnih koščkov zemlje. Obvezno služenje vojaškega roka je dodatno obremenilo predvsem kmečko prebivalstvo, podobno se je zgodilo zaradi obvezne težke tlake pri izkopu Sueškega prekopa in pri drugih javnih delih.

Za tujce je veljal poseben pravni režim, ki se je uveljavil skozi stoletja v osmanskih ozemljih, ker je bilo zelo težko uveljaviti krajevno zakonodajo pri tujcih, zaradi velikih verskih, kulturnih razlik, njihove pravne tradicije, običajev itd. Gre za sistem aktov, s katerimi je sultan dovoljeval tujim skupnostim določene privilegije. V Egiptu so bili najpomembnejši nedotakljivost stanovanja, izvzemanje tujcev iz pristojnosti krajevnih oblasti glede civilnih in kaznivih dejanj (vse do ustanovitve mešanih sodišč leta 1876 so tujcem smela soditi samo konzularna sodišča na osnovi zakonov svojih držav), bili so oproščeni davkov (ne pa tudi carinskih dajatev)[17]. Seveda je vse to vzpodbujalo prihod Evropejcev v Egipt, privabljali so jih dobri obeti za ekonomsko rast države.

Politika odpiranja proti zahodnim državam je kmalu obrodila sadove. Po izračunih naj bi leta 1848 živelo v Egiptu 10.000 Evropejcev, v začetku leta 1880 jih je bilo 100.000[18], leta 1907 pa se je njihovo število povzpelo na 152.000[19]. Evropejci so bili ljubkovana in zaščitena ekonomska elita. Francozi in Angleži so

---

14 Osservatore Triestino, 29.maj 1869, str. 1018.

15 Giovanni Panjek, *navedeno delo,* str. 307

16 Tarik M. Yousef, Egyptian commodity markets in the age of economic liberalism, v Sevket Pamuk – Jeffrey G. Williamson, *navedeno delo,* str. 343.

17 Marta Petricioli, *Oltre il mito. L'Egitto degli italiani (1917-1947),* Milano, Bruno Mondadori, 2007, str.2-3.

18 Juan Cole, cit., str. 193.

19 Tarik M. Yousef, cit., str. 244.

med priseljenci predstavljali skorajda aristokratski razred, veliko številnejši so bili Grki in Italijani, številčno šibkejši, a ekonomsko močnejši pa so bili libanonski Sirijici. Tuji konzularni korpus je v Aleksandriji predstavljal neke vrste senat, ki je pogojeval celo podkralja in njegove ministre pri odločitvah glede ekonomske politike. Naslednji element moči tujcev je predstavljala armada kakšnih 1300 evropskih javnih uslužbencev, zaposlenih pri vladi podkralja, z odličnimi plačami, ki so požrle kar 5% državnega proračuna[20].

Od leta 1860 dalje je bombaž pomenil najpomembnejšo postavko v svetovni trgovini in Egipt je z vključitvijo v mednarodni gospodarski sistem v največji možni meri razširil njegovo gojenje. Močno spodbudo za njegovo gojenje v delti reke Nil je povzročila ameriška državljanska vojna (1861-1865), zaradi katere je prišlo do upada proizvodnje in izvoza iz konfederativnih držav [21]. Zaradi novega občutka varnosti, ki ga je vzbudilo vzdušje v Egiptu, visoke cene bombaža in drugih kmetijskih proizvodov, je državo zajel velik ekonomski imigrantski val. Kombinirani učinek razcveta bombaža in gradnje prekopa je deloval kot magnet, kot da bi se Egipt spremenil v novo Kalifornijo[22].

V dokaz pomembnosti vloge, ki jo je prevzemala Aleksandrija v svetovnem gospodarstvu, je dovolj spomniti, da je bila že leta 1881 ustanovljena borza, Alexandria Stock Exchange, tretja za Londonom in Brusljem, pred New Yorkom in Bombajem[23]. V zadnjih desetletjih XIX. stoletja je bila po pretovorjenem prometu med pristanišči vzhodnega Sredozemlja Aleksandrija na drugem mestu za Carigradom, občasno jo je ogrožal le Pirej[24].

Vlada Kedivè Ismāʿīla (1863-1879) se je vključila v velika javna dela in poskusila državo industrijsko razviti s predelavo bombaža in z razvojem proizvodnje sladkorja in orožja. Te pobude so bila dokaj neuspešne, so pa povzročile veliko zadolženost države pri Francozih in Britancih [25].

Da bi zaščitili svoje kredite pred nevarnostjo bankrota egiptovske države, sta evropski velesili prevzeli nadzor nad egiptovskimi financami. Ta huda oblika

---

20 Juan Cole, cit., str. 44

21 Ameriški bombaž je prihajal v velikih količinah tudi v Trst. Leta 1856 je bilo na primer raztovorjenih 36.061 bal, prispelih neposredno iz ZDA, dodati moramo še kakšnih 8.000 bal istega izvora, ki pa so prispele iz Francije in Velike Britanije. Istega leta je prispelo iz Aleksandrije 39.684 bal, dodatnih 15.966 je prispelo iz Indije. Cfr. Sergio Di Giacomo, Dall'Atlantico all'Adriatico. La presenza consolare statunitense nella Trieste preunitaria, Catanzaro, Rubbettino Editore, 2008, str. 120.

22 David S. Landes, *Banchieri e Pascià: finanza internazionale e imperialismo economico*, Torino, Bollati Boringhieri, 1990, str. 87.

23 Bahaa Ali El-Dean, *Privatisation and the Creation of a Marked-Based Legal System: The Case of Egypt*, Leiden, Brill, 2002, str. 38.

24 Gelina Harlaftis – Vassilis Kardasis, International shipping in the eastern Mediterranean and the Black Sea, in Sevket Pamuk – Jeffrey G. Williamson, *navedeno delo.*, str. 242.

25 Fouad N. Ibrahim – Barbara L. Ibrahim, *Egypt: an economic geography*, London, I.B. Tauris Publisher, 2003, str. 158.

vmešavanja je sprožila nastanek močnega nacionalističnega gibanja izrazito ksenofobnega značaja. Leta 1882 so v Aleksandriji izbruhnili hudi protievropski izgredi in Velika Britanija je z izgovorom, da je potrebno upornike ustaviti, intervenirala z orožjem in vojaško zasedla Egipt. Tako se je začelo obdobje angleškega protektorata, ki je trajalo vse do leta 1922. Gospodarstvo so povsem podredili potrebam dominante sile, ki je videla v Egiptu predvsem dobavitelja poceni surovin za lastno industrijo. Najmanj 50% celotne egiptovske proizvodnje bombaža je uvažala Velika Britanija [26]. V 35 letih med 1882 in 1917 se je v Egiptu površina obdelane zemlje povečala za kakšnih 70%, nenazadnje tudi zaradi zajezitvenih in regulacijskih del na reki Nil[27].

Leta 1890 sta Egipt in Avstro-Ogrska sklenili trgovinski sporazum, na osnovi katerega sta si državi recipročno priznali status »države prednostne partnerice«, in se dogovorili, da bodo ladje pod zastavo ene ali druge v pristaniščih obeh držav glede predpisov, dajatev in pristaniških pravic obravnavane kot domače ladje. Določili sta tudi obsežen seznam pretežno industrijskih proizvodov, ki naj ob uvozu v Egipt ne bili podvrženi davku ad valorem, višjim od 10 %, medtem ko se je Egipt obvezal, da na izvoženo blago ne bo zaračunaval pravic, višjih od 1% [28].

V prvem desetletju novega stoletja je pomorska blagovna menjava med Trstom in egiptovskimi pristanišči zajetno spodbudila intenziven pretok tovora tako glede količine, še bolj pa njegove vrednosti. V Trstu je bil leta 1910 na lestvici prihodov iz tujine Egipt na osmem mestu po količini raztovorjenega blaga (3,63% celotnega tovora), a po njegovi vrednosti na tretjem (10,92%). Istega leta se kot ciljna država umešča na šesto mesto po količini blaga (5,19%), a po vrednosti na prvo (29,77%). Podatki potrjujejo izjemen pomen egiptovske poti za proizvode z veliko dodano vrednostjo in visoko skupno vrednostjo. Med blagovnimi kategorijami namreč prevladujejo pivo (15,7%), kava (13,4%), proizvodi kartonažne industrije (13,3%), sladkor (8,3%). Med proizvodi, ki prihajajo v Trst pa prevladujeta bombaž (43,0%) in čebula (35,7%)[29]. Skoraj ves egiptovski bombaž je bil izredno kakovosten, dolgovlaknat, znan kot makò bombaž.

Od leta 1868 pa vse do prve svetovne vojne se je izvoz egiptovskega bombaža stalno povečeval. Izključujoč delež, namenjen posodabljanju bombažnega sektorja, je ves presežek v egiptovski trgovinski bilanci služil pretežno za financiranje uvoza dobrin za široko potrošnjo, ki so prispevale k izboljšanju življenjske ravni krajevnega prebivalstva.

Med prvo svetovno vojno in takoj po njej so se razmere zelo poslabšale, čeprav Egipt ni bil vanjo neposredno vpleten. Čeprav se je pomorska prevoznina zelo podražila, je ostalo mednarodno povpraševanje po bombažu zelo veliko.

---

26 Gelina Harlaftis – Vassilis Kardasis, *navedeno delo*, str. 239.

27 Fouad N. Ibrahim – Barbara L. Ibrahim, *navedeno delo*, str. 158.

28 AST, Camera di Commercio, serie VII, korespondenca, b. 123, fasc. 1539.

29 Giovanni Panjek, *navedeno delo.*, str. 326-328, 347-348.

Po začetnem rahlem padcu kotacij, so se tako cene kot izvoz bombaža vseskozi povečevali, kar je povzročilo velik presežek v saldu trgovinske bilance. Propad mednarodnega sistema blagovne menjave je povzročil prekinitev predvojnih uvoznih tokov. Domača proizvodnja blaga za široko potrošnjo je bila nezadostna, kajti zaradi monokulture bombaža so njen razvoj povsem zanemarili. Zaradi tega je prišlo do splošnega naraščanja cen in indeks je iz 100 leta 1914 skokovito narasel na 211 leta 1918 in na 312 leta 1920. Življenjska raven najšibkejšega dela mestnega prebivalstva se je dramatično poslabšala, kar žal potrjuje zelo povečana smrtnost[30].

30 Charles Issawi, *Egypt in revolution: an economic analysis*, London, Oxford University Press, 1963, str. 27.

Economic relations between Trieste and Alexandria in the 19th century

Giovanni Panjek – University of Triest

Abstract

The development of Trieste is linked to the proclamation of the free port (1719) and other privileges with which the Habsburgs created the conditions for the growth of the city. Trieste attracted people from the inner part of the Empire and from the regions along the Mediterranean Sea. Particularly intense were the relationships established with the East, thanks also to the gradual decline of Venice.

After the splendors of the Hellenistic age, Alexandria experienced a long period of decline. The Napoleonic occupation of 1798-1801 paved the way for a political and economic revitalization of the city and of Egypt as a whole. The Ottoman Empire sent a military contingent in the region to restore its sovereignty. The result was achieved, but with an unpredictable outcome. The expedition's leader, the official of Albanian origin Muhammad Ali, nominated governor as a reward for his success, quickly seized the powers and *de facto* introduced a personal dictatorship. In 1841 the title of governor was made hereditary and later on his son Ismāʿīl was nominated viceroy of Egypt.

Muhammad Ali was very committed to the economic revitalization of Egypt and chose the western model of development by opening the country to European financial capitals and international exchange of goods. The opportunities of rapidly gaining huge amounts of money attracted many foreigners to Egypt, mostly British and French. The estimated 10,000 foreigners of the first half of the century increased to 100,000 in the 1880's. From this peculiar class of wealthy merchants and entrepreneurs mainly originated the need for European personnel (for domestic services and children care), which caused the phenomenon of the aleksandrinke.

The important role of Egypt for the trade with Asia, along with the strategic role of the area between the Mediterranean and Red Sea, increased with the opening of the Suez Canal in 1869. In 1882 a financial state crisis accompanied by xenophobic riots forced Great Britain to intervene and to establish a protectorate in Egypt that lasted until the end of World War I.

The relationships between Trieste and Alexandria already began in the 18th century. In 1768 the Company of Egypt was founded in Trieste and in 1781 the Austrian Empire opened a consulate in Alexandria. In the 19th century trade relations between the two cities intensify. In 1837 they were connected with a steamers route and in 1848 the Austrian Lloyd established a direct monthly route. In the same years the Austrian shipping company enters the competition to manage the mail route from Bombay to London (the so-called "Case of the Indies"). The excellent results, achieved also due to the existing sea route between Alexandria and Trieste, are spoiled by the long and uncomfortable terrestrial journey.

The opening of the Suez Canal greatly increased the traffic between Trieste and the countries beyond Suez. In Trieste the percentage of goods from such areas increased from 1.0 to 19.5% of the total. In 1890 Egypt and Austria-Hungary sign a trade agreement that includes a reciprocal granting clause of the "most favored nation." In the first decade of the 20th century the exchange continues to grow. Shipping companies exported to Trieste mainly earth products and cotton (of which Egypt was one of the leading world producers), whereas to Alexandria they sent food and paper products. Alexandria continues to be the most important Egyptian port and one of the most important ports of the Mediterranean. In 1910 Egypt is the first exporter of the port of Trieste as regards the volume of shipped goods (almost 30% of the total amount) and the third (for approximately 11%) as to the value of transported goods.