

GLI ITALIANI IN EGITTO

CAPITOLO I

SOMMARIO: Situazione privilegiata dell'Italia per le relazioni con l'oriente. — L'Egitto romano. — Relazioni delle Repubbliche marinare italiane del Medioevo con l'Egitto. — Origine delle Capitalazioni. — Decadenza del Mediterraneo al principio dell'era moderna. — Persistenza dei traffici di Venezia e Genova con l'Egitto nei tempi moderni. — Il sorgere e fiorire del commercio orientale di Livorno. — I principali viaggiatori italiani nei secoli XVI-XVIII.

La penisola italiana, per la sua privilegiata posizione nel Mediterraneo, è la naturale intermediaria fra l'oriente e l'occidente. Essa è situata come un immenso molo fra le altre due grandi penisole mediterranee, anzi si può dire che si distenda nel centro stesso di tutti i paesi mediterranei. Saldata, nella parte settentrionale, con le regioni dell'Europa centrale, l'Italia, con la sua forma slanciata e prolungata dalla Sicilia, si avvicina all'Africa, e sembra così congiungere le coste meridionali con quelle settentrionali del Mediterraneo, separandone il bacino di scirocco da quello di maestro. Questi bacini comunicano tra loro solo attraverso i due stretti apertisi a sud ed a nord della Sicilia, e i loro punti estremi, lo stretto di Gibilterra, il Bosforo e le foci del Nilo con il Canale di Suez, sono all'incirca a eguale distanza dall'Italia.

Per questa sua posizione, la nostra penisola, alla facilità di relazioni marittime con l'oriente congiunge una grande varietà di comunicazioni terrestri con l'Europa centrale e anche settentrionale. Si può dire che il Mediterraneo riceva la sua importanza nella storia mondiale, come mare di traffici e per scambio d'influenze civili, soprattutto fra l'oriente e l'occidente, per merito appunto dell'Italia.

*good
described
description*

Questa, infatti, per tale singolarissima situazione, ha fin dalla più remota antichità intrattenuto rapporti con l'oriente, e per lunghi secoli ha esercitato, con grande vantaggio della civiltà, la funzione di paese di transito fra l'oriente ed i paesi dell'Europa centrale e occidentale; e a cominciare dagli ultimi anni della Repubblica romana gli abitanti della penisola hanno avuto quasi ininterrottamente fino ai giorni nostri, cioè per più di due millenni una parte principale, tal volta quasi esclusiva, nelle relazioni frequenti e molteplici, commerciali, politiche, religiose e culturali, che l'occidente ha intrattenuto con i territorî orientali. Tra i quali, quello cui spetta il primo posto, forse più che alla Siria e alla Palestina, nelle relazioni con la nostra regione, è l'Egitto, situato sulla strada più comoda e vantaggiosa delle comunicazioni coll'estremo oriente, ricco esso stesso di prodotti ricercati, e attraente per la sua storia più volte millenaria.¹

L'Egitto divenne provincia romana con la vittoria riportata da Ottaviano, più tardi Augusto, ad Azio, il 2 settembre del 31 av. Cr.: e tale conquista, completando e consolidando i possessi di Roma nell'oriente, determinò il trionfo dell'occidente latino sull'oriente ellenistico.

L'Egitto ebbe nell'Impero romano una posizione eccezionale: era staccato dall'organismo dello Stato e considerato come un dominio esclusivo dell'imperatore, che lo amministrava per mezzo di un prefetto (*Præfectus Alexandreae et Aegypti*). Questo statuto singolare veniva all'Egitto dall'importanza militare e commerciale della sua situazione. Esso era, secondo l'espressione di Tacito, la

¹ T. FISCHER, *La Penisola italiana*, Torino 1902, pp. 1-9, trad. dal tedesco; J. PARTSCH, *Ägyptens Bedeutung für die Erdkunde*, Lipsia 1905 —. Una storia dell'Italia in relazione alla sua situazione nel Mediterraneo è narrata in P. SILVA, *Il Mediterraneo dall'unità di Roma all'unità d'Italia*, Milano 1927. Si veggia anche DE' LUIGI, *Il Mediterraneo nella politica europea*, Napoli 1925; G. AMBROSINI, *L'Italia nel Mediterraneo*, Foligno 1927. Un assai rapido riassunto trovasi in G. VANNUTELLI, *Il Mediterraneo, origine e fonte risorgente della civiltà mondiale*, Bologna 1932. Cenni storici contengono i libri di viaggio di Amy A. BERNARDY, *Vie d'Italia in Levante*, Bologna 1933; e di F. CIARLANTINI, *Viaggio nell'Oriente mediterraneo*, Milano 1935.

chiave della terra e del mare; attraverso il suo territorio i Romani avevano regolari relazioni con l'India, specialmente dopo la scoperta dei monsoni fatta appunto sotto Augusto. Per questo commercio i Romani si servivano dell'antica via fluviale indiretta fra il Mar Rosso e il Mediterraneo, costituita dal ramo più orientale del Nilo e da un canale che seguendo a un di presso il tracciato dell'odierno canale Ismailia congiungeva il Nilo al Mar Rosso. Questo canale veniva tenuto con la massima cura, a fu decorato col nome di Fiume Imperiale, e chiamato anche *Amnis Traianus*, Fiume di Traiano, per i miglioramenti apportativi da questo imperatore.¹ E non solo questa via fluviale, ma anche diversi itinerari, attraverso il deserto orientale, congiungevano con un attivissimo commercio le coste del Mar Rosso con la valle del Nilo.² E i resti imponenti di costruzioni romane che rimangono nelle oasi di Farafra, Dakla e soprattutto di Karga, provano che i Romani intrattenevano un commercio anche fra l'Egitto e il Sudan. (*) Molti furono gl'imperatori che viaggiarono l'Egitto visitandone i monumenti, alcuni

¹ J. CLEDAT, *Notes sur l'Isthme de Suez*, in « Bulletin de l'Institut français d'Archéologie orientale », tomi XVI-XVIII, XXI-XXIII, specialmente *Les voies navigables*, t. XXIII, pp. 52-84; C. BOURDON *Anciens canaux, anciens sites et ports de Suez*, nei « Mémoires de la Société Royale de Géographie d'Egypte », Cairo 1925; C.W. HALLBERG, *The Suez Canal, its history and diplomatic importance*, New-York 1931, pp. 23-46; A. SAMMARCO, *Les règnes d'Abbas, de Saïd et d'Ismail*, citato, pp. 34-35.

² Sulle vie romane attraverso il deserto orientale v. J. LESQUIER, *L'armée romaine d'Egypte, d'Auguste à Dioclétien*, nei « Mémoires de l'Institut français d'Archéologie orientale du Caire », t. XLI (1918), pp. 417-458; G. W. MURRAY, *The Roman roads and station in the Eastern Desert of Egypt*, in « Journal of Egyptian Archaeology », XI. (1925), pp. 128-150; J. RAIMONDI, *Le Désert oriental égyptien, du Nil à la Mer Rouge* nei « Mémoires de la Société Royale de Géographie d'Egypte », t. III (1928), pp. 19-22; P. JOUGUET, *Dédicace grecque de Medamoud*, in « Bulletin de l'Institut français d'Archéologie orientale du Caire », t. XXXI (1931) pp. 14-18; R. PARIBENI, *L'Oriente medio ed estremo nella conoscenza di Roma e dell'Impero di Bisanzio*, nel vol. speciale (41) della « Rassegna Italiana » di T. Sillani, Roma, agosto-settembre 1935.

(*) Una chiara e particolareggiata rappresentazione delle città, monumenti, fortezze, strade, ecc., dell'Egitto romano è data dalla carta geografica in quattro fogli, al milionesimo, dell'« *Aegyptus* » being a portion of the Map of the Roman Empire based on the International Map of the World, Cairo 1934.

dei quali furono da essi restaurati o continuati, e alcuni altri interamente costruiti.¹

Sull'esempio degl'imperatori, numerosi privati visitavano di continuo l'Egitto per ammirarne le antichità. Elio Gallo, delicato poeta che governava assai bene l'Egitto, compì sotto Augusto una spedizione nell'Africa, giungendo fino allo Yemen. Un'altra spedizione, pure al tempo di Augusto, fu intrapresa contro l'Etiopia da Caio Petronio, che si spinse fino a Napata. Una chiara testimonianza di questa spedizione ci è fornita dal bel ritratto in bronzo dell'imperatore Augusto, trovato a Meroe e conservato al British Museum. L'imperatore Nerone, molto energico nella politica orientale, allestì varie spedizioni per esplorare paesi lontani. Una delle più memorabili fu quella che s'inoltrò lungo l'alto corso del Nilo e percorse tutta l'attuale Nubia e parte del Sudan. Un'eloquente testimonianza della molteplicità degli scambi intrattenuti dai Romani nel Mar Rosso ci è fornita da un manuale di navigazione giunto fino a noi, il *Periplus Maris Erythraei*.

Frequenti sono negli scrittori Romani gli accenni all'Egitto e al suo fiume meraviglioso.² E se la conquista romana distrusse l'importanza politica di Alessandria, ne aumentò invece grandemente il commercio e la prosperità, che divennero all'epoca romana superiori a quelli che la città aveva goduto sotto i Tolomei.³

¹ I monumenti romani in Egitto sono particolarmente indicati nell'opera di J. GRAFTON MILNE, *A history of Egypt under Roman Rule*, Londra 1924; v. anche G. LUMBROSO, *L'Egitto dei Greci e dei Romani*, Roma 1895; E. BRECCIA, *Monuments de l'Egypte Greco-romaine*, Bergamo 1926, voll. 2 (in italiano); ID., *Alexandrea ad Aegyptum*, Bergamo 1914 (in francese). Ma la descrizione più compiuta sarà fatta dal monumentale *Dizionario dei nomi geografici e topografici dell'Egitto greco-romano* di Aristide CALDERINI; l'opera, stampata a Milano, è edita dalla Società Reale di Geografia d'Egitto sotto gli auspici e il patronato di S.M. Fouad I; n'è uscito il primo volume, di pp. XII+216, in-4.

² Principe OMAR TUSUN, *Mémoire sur l'histoire du Nil*, Cairo 1925, voll. 3, passim.

³ Sul movimento commerciale di Alessandria nelle varie epoche v. Sandro BRECCIA, *Cenni storici sui porti di Alessandria dalle origini ai nostri giorni*, Alessandria 1925, estratto del « Bulletin de la Société Archéologique d'Alexandrie ».

Agl'inizi del cristianesimo, un vincolo di particolare importanza si stabilì tra l'Italia e l'Egitto, e precisamente tra Roma e Alessandria, centro intellettuale dell'epoca. E in questo centro s'ebbe il primo incontro della tradizione biblica e cristiana con la filosofia greca: ivi, forti pensatori come S. Clemente et S. Attanasio, elaborarono quella dottrina che Roma fece sua e adottò come ortodossia cristiana. Ed è gloria di S. Attanasio l'aver fatto conoscere in Italia la vita monastica egiziana durante un viaggio a Roma nel 340, con una vita di S. Antonio, la quale esercitò una grande influenza in occidente; i suoi primi discepoli furono S. Ambrogio di Milano e S. Girolamo. Questi, e quindi le dame romane Melania e Paola, e i latini Rufino e Pallade si recarono in Egitto per ammirare i monaci egiziani, e, di ritorno in patria, propagarono l'idea monastica.¹

Caduto l'Egitto, alla fine del IV secolo, sotto l'influenza di Bisanzio, e infranta nel quinto secolo l'unità politica dell'Impero romano, è naturale che i rapporti tra l'Italia e l'Egitto si siano, di molto rallentati, specialmente nei primi anni della conquista araba, avvenuta nel 640. Ma fu solo una stasi.

Già nel secolo VIII l'Italia aveva ripreso i suoi rapporti con il levante, e in poco tempo li intensificò tanto, da divenire il centro economico dell'Europa medievale, esercitando l'utilissima funzione di raccordo commerciale fra l'oriente e l'occidente, e precorrendo gli altri popoli nell'opera di colonizzazione, di cui gli Italiani conobbero fin d'allora tutte le forme perfezionate nei tempi posteriori.² Cronache latine, cronache arabe, vite di santi, forniscono

¹ H. MUNIER, *L'Egypte byzantine*, nel vol. II, pp. 12-28 del « Précis de l'histoire d'Egypte ». Cairo 1932; Ch. DIOHL, *L'Egypte chrétienne et byzantine*, nel vol. III, pp. 401-450, dell' « Histoire de la nation égyptienne par G. Hanotaux », Parigi 1933.

² Sul commercio delle repubbliche marinare italiane con l'oriente durante il medioevo v. le due opere classiche: W. HEYD, *Storia del commercio del Levante nel Medio Evo*, Torino 1913, (trad. dal francese); SCHAUBE, *Storia del commercio dei popoli latini nel Mediterraneo*, Torino 1915, (trad. dal tedesco); v. anche SEGRE, *Storia del commercio*, Torino 1923, vol. I; G. MANFRONI, *Il dominio del Mediterraneo durante il Medio Evo*, in « Rivista Marittima », marzo 1900; id., *I colonizzatori italiani durante il Medio Evo e il*

concordi testimonianze della molteplicità di traffici che univano le nostre città marinare con i paesi del Mediterraneo orientale e specialmente con l'Egitto. E prova eloquente n'è data anche dalla leggenda circa il trafugamento che da Alessandria i veneziani avrebbero fatto del corpo dell'evangelista S. Marco, che venerarono poi come patrono della loro repubblica.

La vasta tela della colonizzazione italiana non fu compiuta dall'Italia nel suo complesso, nè fu opera di singoli colonizzatori: essa fu intrapresa da vari suoi Stati, e raggiunse la massima intensità nei secoli XII-XV. Anche sotto tale riguardo il passaggio dall'antichità al Medioevo non fu brusco. Da prima, cioè dalla divisione definitiva dell'Impero romano in due parti, la monarchia bizantina aveva, naturalmente, per effetto della sua situazione geografica, ereditato il commercio con il levante; e le città marittime dell'Italia meridionale, Napoli, Amalfi, Bari, le città di Ravenna e Venezia, che erano le une e le altre, fin dal secolo VI, possedimenti bizantini, furono per questo e anche per la loro posizione in contatto frequente con l'oriente. Ma dopo qualche secolo, per la continua decadenza dell'Impero bizantino e per il rapido prosperare della borghesia delle città marittime italiane, queste si resero indipendenti dal vincolo verso Bisanzio, ed entrarono in diretto e auto-

Rinascimento, citato; N. IORGA, *Relations entre l'orient et l'occident au moyen âge*, Parigi 1923; ID., *Points de vue sur l'histoire du commerce de l'orient*, Parigi 1924; DE LUIGI, *Il Mediterraneo nella politica europea*, cit. cap. I e II; P. SILVA, *Il Mediterraneo dall'unità di Roma all'unità d'Italia*, cit. cap. IV e V; Charles DE LA RONCIERE, *La découverte de l'Afrique au moyen âge*, Cairo 1924-1927, voll. 3, vedi specialmente vol. II, pp. 91-107, nei « Mémoires de la Société Royale de Géographie d'Egypte ». Sui rapporti in generale dell'Italia con l'Egitto attraverso le varie epoche storiche v. anche CALDERINI, *Rapporti di cultura fra l'Italia e l'Egitto*, prolusione, Milano 1921; C. BERTACCHI, *L'Italia e il suo Mare*, prolusione, in « Conversazioni geografiche », Torino 1925; P. LANZONI, *Venezia nell'India*, discorso, Venezia 1896; A. SOLMI, *Le vie dell'Oriente*, in « Gerarchia », Marzo 1924. Comprende molte notizie sulla storia delle relazioni dell'Italia con l'Egitto il vol. *L'Italia e il Levante: studi e documenti raccolti e ordinati da Tommaso SILLANI*, Roma « La Rassegna Italiana » 1934; v. specialmente i primi tre scritti dovuti a R. PARIBENI, C. MANFRONI e C. MASI; cfr. anche il vol. cit. *L'Italia e l'Oriente medio ed estremo*.

mo contatto con i paesi dell'oriente. Sorsero allora anche le repubbliche marittime di Genova e Pisa, che tanta parte dovevano poi avere nelle relazioni commerciali con l'oriente.

I rapporti commerciali delle maggiori città marittime italiane con il levante ebbero un grande sviluppo durante le Crociate. Queste spedizioni, che iniziatesi nel 1096 si ripeterono a brevi intervalli nei secoli XII e XIII, se ebbero per primo e fondamentale movente il sentimento religioso e il desiderio di rivincita dell'occidente cristiano contro l'oriente musulmano, si devono anche considerare come mosse da una causa economico-sociale. Oltre a essere guerre contro gl'infedeli, le Crociate costituirono come una serie di migrazioni di plebi rurali, di commercianti, di avventurieri, di principi conquistatori, che abbandonavano le terre ancora povere dell'Europa occidentale (Francia, Borgogna, Paesi Bassi e Inghilterra) in cerca dei paesi più ricchi dell'oriente.

Le città italiane che già avevano una lunga consuetudine di rapporti con il mondo arabo e bizantino e possedevano un'organizzazione navale e militare, prestarono ai Crociati un sussidio indispensabile, fornendo loro le navi per il viaggio marittimo, ritraendone vantaggi economici, commerciali e politici assai rilevanti.

Nei principati cristiani formati nella Siria e nella Palestina, gli Italiani ottennero la concessione in feudo di una strada, del quarto, del terzo, o di una città costiera o poco lontana dalla costa. Raramente la concessione si estendeva a tutta la città. Questi luoghi non erano destinati ad accogliere una numerosa colonia, ma sibbene a permettere ai commercianti italiani di esercitare liberamente tutte le operazioni commerciali, di carico e scarico, deposito e compravendita, senza essere disturbati dalle potenze rivali o dalla popolazione indigena. Per maggiore sicurezza essi ottengono anche di essere esenti dalla giurisdizione del principe locale, non solo negli affari civili e commerciali, ma anche in quelli criminali, e di essere giudicati da magistrati propri, secondo le leggi della madre patria. Tali magistrati erano designati col nome di visconti o balivi, e poi, più comunemente, con quello di consoli,

cioè con lo stesso nome che si dava allora ai magistrati cittadini dei nostri Comuni e da cui si fa derivare la denominazione dei consoli moderni in paesi stranieri.

Dalla fine del secolo XI fino a tutto il secolo XV, in tutte le principali aree di scambi internazionali, cioè sulle rive del Corno d'Oro, nella Siria costiera, nel basso Egitto, gli Italiani preponderano decisamente sugli altri elementi stranieri, per numero di uomini e di navi, e l'influsso civile italiano appare di gran lunga superiore a quello esercitato da altri elementi etnici. Basterebbe a provare ciò il solo fatto che negli scali d'oriente avevano corso legale i ducati e gli zecchini veneziani, i « fiorini grossi aurei », e in genere la moneta pisana e fiorentina, nonché i « denari » genovesi.

L'indole del nostro lavoro non ci permette di diffonderci più a lungo su tale argomento. Ci limitiamo ad alcuni cenni che più direttamente riguardano i rapporti fra l'Italia e l'Egitto.

I sultani egiziani combatterono contro gli Stati cristiani della Palestina e della Siria, e il regno di Gerusalemme fu per sempre distrutto nel 1187 dal grande sultano d'Egitto Saladino. Quindi in molti casi il commercio con l'Egitto costituiva un vero contrabbando di guerra in danno dei Crociati, e provocava le proteste, le proibizioni, le scomuniche della Chiesa. Ma anche in mezzo alle più vive ostilità, le pacifiche relazioni commerciali fra Arabi e Cristiani non cessarono mai del tutto in terra d'Egitto. Questo fatto strano e incontestabile non è difficile a spiegare. I sovrani d'Egitto cercavano in tutti i modi di attrarre i nostri commercianti, come quelli che importavano legname, pece, metalli, materiali, cioè, che mancavano del tutto in Egitto ed erano necessari per le costruzioni navali; e i nostri commercianti, oltre al lucro per la vendita di questi ed altri materiali, trovavano da acquistare in Egitto i prodotti orientali a miglior mercato che non nella Siria. Quindi, per la forza stessa delle cose e per i bisogni reciproci dei popoli, i rapporti fra le nostre Repubbliche marinare e l'Egitto, un po' nella forma del contrabbando esercitato da privati, un po' in forma pubblica e ufficiale, si mantennero frequenti anche

negli anni di guerra: tanto è vero che nel 1188, quando i cristiani fuggiti dalla presa di Gerusalemme, vennero in Alessandria, vi trovarono ancorate 38 navi pisane, genovesi e veneziane, che vi avevano svernato.

Caduta Gerusalemme nelle mani di Saladino, e intensificatasi in occidente la propaganda per un'azione energica contro l'Egitto, anche le città marittime dovettero di quando in quando parteciparvi, nella speranza che l'interruzione momentanea dei commerci potesse venire largamente compensata dalla conquista, alle foci del Nilo, d'una situazione analoga a quella di cui godevano in Siria. Le loro speranze parvero esaudite nel novembre 1219, quando Damietta cadde in mano dei Crociati. Immediatamente si svolse nel nuovo possedimento cristiano un commercio vivacissimo. I mercanti si affollano a Damietta, e in Terrasanta si vide con dolore che le entrate doganali di Acri e di Tiro si abbassavano sensibilmente. Sembrò per un momento che questa nuova colonia commerciale sul Nilo dovesse ridurre completamente nell'ombra le antiche colonie siriane, ma questo miraggio disparve rapidamente. Fallita la spedizione dei Crociati nell'interno, nell'estate del 1221, per salvare l'esercito dalla piena rovina si convenne la restituzione di Damietta, nonostante l'opposizione dei mercanti italiani, e specialmente dei veneziani.

La perdita di Damietta fu un grave colpo per i cristiani, ma non interruppe i loro rapporti commerciali con l'Egitto, a cui erano troppo interessati per l'acquisto delle spezie a condizioni relativamente buone.

I prodotti che i nostri mercanti cercavano sui mercati orientali non differivano molto da quelli che vi cercavano gli antichi. Erano profumi (muschio, incenso, canfora, ecc.), le spezie (pepe, cannella, noce moscata, garofano), le sete della Cina e del Giappone, le pietre preziose dell'India, le pelli, i denti d'elefante delle coste africane e dell'India, a cui si aggiungevano tutte le materie coloranti vegetali, preziosissime in un tempo in cui era tanto diffusa l'industria tessile, e la chimica non era ancor nata.

In cambio di questi oggetti che costituivano il carico di ritorno, le navi italiane portavano nei paesi orientali, e specialmente in Egitto, il legno, il ferro, e in generale tutti i materiali per costruire navi, e altri metalli, stoffe di fustagno e di lana, vettovaglie e molti svariati prodotti. Ma i mercanti italiani non limitavano il commercio fra la loro patria e i paesi del levante; essi si facevano gl'intermediari del commercio di altri Stati, di cui caricavano le merci per trasportarle in oriente, e ai quali, al ritorno, fornivano i prodotti orientali.

I mercanti italiani non si spingevano quasi mai fino ai luoghi d'origine dei prodotti che essi volevano trasportare in Europa; il caso di Marco Polo e dei suoi famigliari, che per ragioni di commercio dimorarono a lungo nel centro e nell'estremo oriente dell'Asia, sembra poco più che un'eccezione. Per lo più i mercanti di Venezia, di Pisa e di Genova non andavano oltre la costa o arrivavano al massimo fino ai maggiori mercati della Siria interna, ad Aleppo, ad Antiochia, a Damasco, o in Egitto fino al Cairo, allora detto anche Babilonia. Nei centri da essi frequentati, i mercanti italiani trovavano riunite tutte le merci di cui facevano ricerca, trasportatevi dalle popolazioni arabe, in piccola parte, per via di terra attraverso i deserti dell'Asia, dell'Arabia e della Siria, ma soprattutto per mare.

Gli arabi d'oriente ebbero durante tutto il medioevo rapporti con la Cina e con le Indie. Assai più frequenti erano i viaggi che gli arabi facevano all'isola di Ceylon ed alle coste dell'India anteriore, dove essi fondarono numerose colonie e dove l'Islam ebbe larga diffusione. Nello stesso tempo mercanti cinesi e indiani si spingevano verso occidente fino alle coste dei domini arabi.

Per il trasporto delle merci dell'estremo oriente si palesarono subito assai più vantaggiosi i porti egiziani, a cui le merci tropicali e orientali possono arrivare quasi completamente per via di acqua. Dall'isola di Ceylon, a cui fin dall'antichità affluivano i prodotti commerciali della Cina, delle isole della Sonda e dell'India, i naviganti arabi, e fors'anche gli etiopici, trasportavano le merci acquistate nel Golfo di Aden, dove si aggiungevano

ad esse i prodotti dell'Etiopia e del Sudan, e di là la parte maggiore, risalito per un breve tratto il Mar Rosso, si sbarcava sulla costa egiziana, e attraverso il deserto si caricava sul Nilo, lungo il quale discendeva fino ad Alessandria. Era sempre l'antica via che fin dall'età imperiale romana presentava le condizioni migliori e meno costose per il trasporto nell'occidente europeo dei prodotti più ricercati delle regioni dei monsoni. La via fluviale, *Amnis Trajanus*, dopo essersi insabbiata durante tutto il periodo della decadenza bizantina, fu riattata e aperta alla navigazione da Amr, il conquistatore arabo dell'Egitto (641-642); rimase in uso, col nome di Canale del Principe dei Fedeli, fino al 776, quando insabbiatasi di nuovo non fu più riaperta al commercio.

Alessandria non trovò mai lo splendore dell'età tolemaica e romana, ma era sempre uno dei primi mercati del mondo, frequentato da orientali e da occidentali in grandissimo numero. Talvolta i mercanti, secondo abbiamo accennato, si spingevano fino al Cairo, oppure approdavano a Damietta; ma il centro principale d'affari fu sempre Alessandria.

In generale i viaggi marittimi dall'Italia ai paesi arabi, specialmente alle città della Siria e dell'Egitto, non erano fatti isolatamente da singole navi, ma a grandi gruppi, i quali costituivano delle vere carovane marittime; partivano ad epoche determinate ed erano sempre accompagnate da alcune navi da guerra, che li proteggevano almeno per una parte del viaggio. I genovesi intraprendevano ogni anno un solo viaggio comune in Siria e in Egitto, in settembre. I veneziani, invece, oltre alla carovana di autunno, che partiva nel mese di agosto, ne spedivano una seconda in primavera, nel mese di maggio; solo molto più tardi se ne aggiunse una terza, che partiva d'inverno.

Il viaggio a gruppo era reso necessario dalla poca sicurezza del mare, frequentato sempre da pirati. Perciò i viaggi marittimi per ragioni di commercio conservarono in gran parte il carattere di spedizioni militari, e richiedevano quasi sempre l'intervento dello Stato, che talvolta partecipava anch'esso agli utili e ai rischi.

Il tempo che le carovane passavano sulle coste della Siria e dell'Egitto era generalmente assai lungo: la carovana genovese, che di regola giungeva in ottobre, vi restava tutto l'inverno fino a primavera inoltrata. La carovana veneziana di primavera era di ritorno a Venezia soltanto in settembre; quella di autunno, in maggio all'incirca. I negozianti avevano dunque tutto il tempo per condurre a termine i loro affari, visitare le diverse piazze commerciali sulle coste, fare qualche breve viaggio nell'interno, e ritornare poi con la stessa nave con cui erano partiti. Qualche volta però il mercante restava fuori per un tempo assai più lungo, ritornando anche due o tre anni dopo con un'altra carovana.

I commercianti italiani, fino al principio del secolo XIII, non poterono nello Stato islamico dell'Egitto fondare vere colonie stabili, nè vi godettero mai tutti i vantaggi che avevano conseguiti negli Stati cristiani della Palestina e della Siria; ottennero però dai sovrani d'Egitto importanti privilegi e immunità, che furono l'origine prima delle moderne Capitolazioni. (*)

Molto si è disputato sulle origini che motivarono la continuazione, negli Stati musulmani e poi nella Turchia, del sistema della personalità della legge in contraddizione al sistema della territorialità della legge, formatosi nell'Europa cristiana al principio dell'epoca moderna. Alcuni trovano la causa prima delle Capitolazioni nel desiderio di attirare il commercio straniero in oriente; altri le spiegano con la differenza di religione e del diritto islamico da questa interamente pervaso; un terzo gruppo afferma che le Capitolazioni derivino dal principio della personalità della legge; vi è stato, infine, chi ha creduto che fossero imposte con la forza. Scartata quest'ultima spiegazione, contraddetta dal testo stesso delle Capitolazioni e dalle circostanze storiche in cui furono conseguite, gli altri tre sistemi contengono

(*) Dal latino *capitulum*, capitolo; il plurale *capitula* valse e significare qualunque testo diviso in capitoli, come i trattati. La parola *capitolazioni*, dopo aver designato qualsiasi trattato, rimase in uso con il noto significato speciale.

ciascuno una parte di verità e si conciliano per dare una spiegazione esauriente di esse.

Una reciproca necessità attirava occidentali e orientali, cristiani e musulmani, a stringere relazioni commerciali. Ma, da una parte, v'era la differenza di religione, di costumi e di usi, tale da allontanare i cristiani dai paesi musulmani; e dall'altra parte, le leggi di questi paesi non potevano essere applicate ai cristiani, essendo esse essenzialmente religiose. Il mezzo più semplice, per eliminare ogni difficoltà, era di concedere allo straniero in terra musulmana la personalità della legge. E così avvenne; e le prime concessioni furono date in terra d'Egitto, dove più intensi erano i contatti fra l'oriente e l'occidente, e furono date ai commercianti italiani che tali contatti intrattenevano.

La prima Capitolazione non fu il trattato concluso nel 1535 tra Francesco I di Francia e il sultano Soliman II, come talvolta è stato sostenuto e come da qualcuno ancora si continua a sostenere. Questo trattato non faceva che confermare e svolgere i privilegi goduti dagli stranieri nei paesi musulmani, il cui primo sicuro documento risale al 1154, rilasciato dal Sovrano d'Egitto alla Repubblica di Pisa. Il primo testo completo, giunto fino a noi, di una vera e propria Capitolazione risale al 1173; tale Capitolazione fu concessa alla stessa repubblica pisana dal grande Saladino, sultano d'Egitto.¹

Il contenuto costante delle Capitolazioni riguardava la libertà individuale degli stranieri e l'inviolabilità della loro proprietà e dimora; la concessione di rappresentanti consolari, che avevano il potere di giudicare i processi fra i sudditi delle loro

¹ La dimostrazione inoppugnabile n'è stata fatta da Michele AMARI nell'opera *I diplomati arabi del R. Archivio Fiorentino. Testo originale con la traduzione letterale e illustrazioni*, Firenze 1863, supplemento del 1867. V. anche L. DE MAS LATRIE, *Traité de paix et de commerce et documents divers concernant les relations des Chrétiens avec les Arabes de l'Afrique septentrionale au moyen âge*, Parigi 1865; Domenico GATTESCHI, *Manuale di diritto pubblico e privato ottomano*, Alessandria d'Egitto 1865, specialmente pp. IV-LXII e 3-20; Francesco CONTUZZI, *La istituzione dei Consolati ed il diritto internazionale europeo*. Napoli 1885.

colonie; l'esenzione dalle imposte, salvo le tasse doganali; e infine, la libertà di commerciare, e quella di praticare la propria religione. (*)

Gli accordi di Pisa con i principi musulmani continuarono senza interruzione fino alla caduta di quella repubblica. Assoggettata Pisa al dominio di Firenze, questa continuò le tradizioni della precedente repubblica, rimanendo in buoni rapporti con i principi musulmani d'Egitto. Per ricordare solo la Capitolazione fiorentina più importante, Lorenzo il Magnifico inviò una solenne ambasceria a Qait Bai, uno degli ultimi sultani mammelucchi dell'Egitto, e ottenne nel 1488 conferma ed estensione di privilegi per i mercanti toscani.

La frequenza dei rapporti delle città marinare italiane con il levante e la presenza di colonie italiane negli scali più importanti di esso diffusero in tutto il bacino del Mediterraneo orientale la lingua italiana, che vi divenne la lingua dei traffici e quasi la lingua diplomatica. (**) E durante il periodo più florido della nostra attività commerciale, cioè nei secoli XIV e XV, anche la moneta delle città italiane, specialmente di Firenze e di Venezia, vi aveva corso normale ed era la più adoperata per il servizio degli scambi.

I turchi, sovrapponendosi agli Stati musulmani, ne adottarono i dommi religiosi e i principî del diritto pubblico. E però le relazioni della Sublime Porta con le nazioni cristiane continuarono secondo il sistema delle Capitolazioni. Nello stesso anno 1453, in cui fu presa Costantinopoli, Genova ottenne dal conquistatore Maometto II una lettera di privilegi in forma di Firmano; e l'anno seguente Venezia strinse un trattato vantaggiosissimo con il medesimo sultano. Queste Capitolazioni vennero

(*) Durante la prima metà del secolo XIX le immunità capitolari divennero in Egitto più estese che nelle altre province turche. Ciò accadde per varie ragioni che si possono attribuire alla presenza del gran numero di europei in Egitto, chiamati da Mohammed Ali per attuare il suo piano di rigenerazione del paese. Tali immunità furono ristrette nel 1875 con l'istituzione dei Tribunali Misti, sotto il regno del Kedive Ismail.

(**) V. il cap. VIII sulla lingua italiana in Egitto.

poi confermate e ampliate dai successivi sultani Baiazet II, Selim I e Soliman I, nel 1521, 1534, 1539 e 1554, e da tutti gli altri fino al 1733. Tutte queste Capitolazioni stipulate con i sultani di Costantinopoli non differiscono sostanzialmente da quelle stabilite precedentemente con i principi musulmani d'Egitto, anzi molte disposizioni sono un'esatta copia di esse. Sicchè si debbono considerare come la loro continuazione e un'identica cosa.

Dopo l'Italia, la prima nazione che abbia conchiuso Capitolazioni con la Porta fu la Francia, la quale nel 1528 ottenne la conferma dei privilegi che dai sultani mammelucchi erano stati accordati ai catalani e ai francesi in Egitto. E nel 1535, sotto il regno di Francesco I, ottenne Capitolazioni dirette da Soliman I. Le Capitolazioni francesi furono poi confermate e ampliate dai successivi sultani, finchè non si addivenne alla celebre Capitolazione del 1740 fra Luigi XV e Mahmud II. Le Capitolazioni francesi meritano una speciale considerazione; poichè, come esse erano modellate sulle precedenti italiane, alla loro volta servirono di modello alle successive che la Porta stipulò con le potenze cristiane. Questa è forse la ragione per la quale sono state da molti ritenute come le più antiche, e le prime che i principi musulmani accordassero alle nazioni europee.

Tra la fine del secolo XV e il principio del XVI, le scoperte geografiche del Colombo e del Vespucci e la scoperta della via marittima diretta per le Indie svalutarono le antiche vie del Mediterraneo, sulle quali l'oriente aveva fino allora avviato le sue merci all'Europa, e iniziarono la decadenza commerciale e marittima dell'Italia; il traffico marittimo, da mediterraneo divenne atlantico, e più tardi mondiale; e i popoli dell'Europa occidentale e settentrionale, organizzatisi ormai in forti Stati di matura coscienza nazionale, e favoriti da una posizione geografica più adatta al nuovo commercio, soppiantarono le nostre città marinare nella supremazia commerciale. A rendere anche più grave tale nostra situazione intervenne la conquista turca del Mediterraneo orientale.

Ma pur nei secoli della decadenza, le rive italiane continuarono ad essere allacciate agli scali del levante, e le relazioni fra l'Italia e l'Egitto non cessarono. Anzitutto occorre notare che la decadenza fu meno rapida e meno profonda di quel che si creda comunemente. Nonostante che un movimento irresistibile tendesse a distornare dal Mediterraneo la corrente commerciale dell'Europa con le Indie per attirla verso il Capo di Buona Speranza, la via dell'Istmo non fu abbandonata, e una considerevole quantità di mercanzie continuò sempre a passare dal Mar Rosso al Mediterraneo. Tutte le memorie relative al commercio dell'Egitto nei secoli XVII e XVIII fanno menzione di questo traffico.¹

Per tutto il secolo XVII un certo numero di navi continuò sempre a trasportare sulle coste del Mar Rosso i prodotti dell'India. Il commercio indiano cominciò a passare interamente per la via del Capo solo al principio del secolo XVIII.

L'Egitto, inoltre, nonostante la sua decadenza sotto la dominazione turca, offriva per se stesso sufficienti risorse per alimentare un grande traffico d'importazione e di esportazione. Esso restava sempre lo sbocco naturale dell'Arabia e dell'Etiopia, paesi di droghe medicinali e di profumi; e l'importanza del mercato egiziano era tanto più grande in quanto vi si potevano acquistare prodotti differenti da quelli degli altri scali.

Di tutte le città marinare italiane del medioevo, due sole continuarono nei tempi moderni a intrattenere un commercio notevole con il levante: Venezia e Genova; e una nuova ne sorse: Livorno.

Quando, per la scoperta della nuova via delle Indie, Venezia si vide minacciata nella sorgente della sua ricchezza e della sua potenza, essa concepì il geniale e audace disegno di aprire un canale diretto fra il Mediterraneo e il Mar Rosso attraverso l'istmo

¹ La documentazione più abbondante e precisa si ha nelle opere di Paul MAISSON, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVII siècle*, Parigi 1911. Questi lavori, che degnamente continuano quelli dello Heyde e dello Schaubé, contengono notizie anche sul commercio degli Stati italiani ed europei, in genere.

di Suez. Gli accorti governanti della gloriosa repubblica compresero subito che questo passaggio fra i due mari rappresentava l'unica soluzione per conservare il predominio commerciale e marittimo. La gloria di aver concepito il primo disegno del Canale di Suez spetta ai veneziani. (*) Ma difficoltà di ogni genere impedirono che il grande disegno fosse attuato, e il commercio e la potenza della repubblica di San Marco furono condannate a una decadenza fatale.

I primi segni si manifestavano già al principio del secolo XVI. Nel secolo seguente le guerre contro i turchi interruppero sovente e profondamente disorganizzarono il commercio veneziano. Dopo la pace di Passarowitz (1718), nessuna grande guerra mise alle prese la repubblica e il sultano; ma l'indebolimento politico non le permise di trarre profitto dalla pace. Tuttavia la persistenza d'industrie che le erano speciali dava al suo commercio un carattere particolare e la salvava dalla rovina. I veneziani restavano i soli in Europa a fabbricare diverse stoffe molto apprezzate dai turchi. I damaschetti o mezzo-damaschi, tessuti a fiorami di seta, d'oro o d'argento, fornivano verso il 1750 quasi la metà delle loro esportazioni. « Essi (i damaschetti veneziani) sono sì in uso, — si legge in una memoria del 1728 —, che non vi è quasi donna turca, greca e ebrea che non ne sia vestita, e bisogna che esse siano ben povere per non averne diversi abiti ». (**)

Oltre ai tessuti, Venezia aveva conservato la specialità della fabbricazione o della vendita di mille piccole bagatelle, designate sotto il nome di *c o n t e r i e*, come fiori artificiali, di cui le dame orientali amavano ornarsi, specchi, vetri, perle di vetro colorato, cannocchiali. Inoltre, Venezia, insieme con Genova, faceva in oriente il più grande commercio per la carta.

(*) V. il cap. VI sulla scienza italiana nella costruzione del Canale di Suez.

(**) Parigi, Arch. nat. marine B⁷, 295.

I veneziani avevano un ambasciatore a Costantinopoli, sotto la cui direzione erano due consoli principali che risiedevano uno in Alessandria, (*) l'altro in Aleppo.

Anche i genovesi, nonostante le avverse circostanze che avviaronò a una graduale decadenza anche la loro repubblica, continuano ad essere, nei tempi moderni, negozianti attivi e intraprendenti nel levante. Ma essi, secondo la loro tradizione medievale, commerciavano più a Costantinopoli e nel Mar Rosso che in Egitto.

Livorno divenne nel secolo XVIII il tipo più completo e più favorito di porto franco nel Mediterraneo. Esso fu in quel secolo l'esempio più notevole dell'utilità delle franchigie. Queste furono a diverse riprese confermate e ampliate dai Medici, a cominciare dalle famose lettere patenti del 1593 fino alla legge dell'11 marzo 1675. Il governo granducale, succeduto a quello mediceo, continuò, quanto a Livorno, nella stessa politica, ed ebbe cura costante d'attirarvi i commercianti forestieri. Infatti, i privilegi della città furono solennemente confermati nel 1737 in nome del Granduca Francesco di Lorena, poi da Leopoldo I stesso nel 1766. Durante tutto il secolo XVIII Livorno profittò anche della neutralità invariabile che i granduchi osservarono in tutte le guerre, come avevano fatto i Medici.

Così i livornesi furono i soli, il cui commercio andò aumentando nei secoli XVII e XVIII, benchè il loro porto, poco sicuro su un mare agitato, continuasse ad avere una cattiva riputazione. Il commercio era in parte nelle mani degli ebrei, che per primi avevano saputo apprezzare il doppio vantaggio della franchigia e della tolleranza dei Medici, continuate dai granduchi. L'importanza degli ebrei nel commercio di Livorno era tale, che, a cominciare dal 1780, un membro della loro comunità prese posto nel Consiglio Generale del Comune.

(*) Giovanni Donà, che fu console veneziano in Egitto per circa cinque anni, ci ha lasciato, in data del 1630, una relazione assai interessante sullo stato politico dell'Egitto e sul suo commercio specialmente con Venezia. La relazione conservata all'Archivio di Stato di Venezia (Relazioni, B. 31) è ancora inedita.

Anche i greci vi erano molto numerosi, nè mancavano inglesi, olandesi e armeni. Così il porto cosmopolita della Toscana divenne il grande emporio del Mediterraneo, con immensi magazzini per contenere le mercanzie depositate.

I livornesi frequentavano tutti i porti e le città commerciali del levante, ma intrattenevano più frequenti relazioni con Alessandria, il Cairo e Salonicco.

Le seterie d'ogni specie, nella cui fabbricazione gli Italiani avevano conservato l'antica superiorità, fornivano ai livornesi gli articoli più ricercati della loro esportazione. Damaschi e velluti di Genova, Lucca e Pisa, rasi di Firenze, tabì e amoerri di Napoli o di Messina, trovavano per loro mezzo uno smercio vantaggioso. I fabbricanti lionesi avevano tentato invano di uguagliare e soppiantare i velluti e i damaschi italiani.¹

Il successo di Livorno suscitò molti appetiti. I tentativi di porti franchi si moltiplicarono in Italia. Ogni repubblica od ogni principe volle attirare nel suo porto il commercio del levante. Nizza, Villafranca, Genova, Civitavecchia, Messina, scaglionate sulla rotta delle navi, ebbero le loro franchigie. I papi stessi crederono poter dare al loro porto d'Ancona l'antico splendore.

Per la frequenza dei rapporti che continuarono a legare l'Italia e l'Egitto anche nei tempi moderni, le colonie italiane, formatesi in Egitto nel medioevo, vi persistettero tenacemente anche nei secoli seguenti. Le antiche concessioni furono conservate e la lingua italiana rimase come lingua dei traffici e della diplomazia, anche quando la Francia divenne alleata della Porta ed ottenne in tutto il levante una condizione di privilegio.

Oltre che per ragioni di commercio, l'Egitto fu visitato dagli Italiani nel medioevo e nei tempi moderni anche per desiderio di conoscere nuove terre e per motivi religiosi. L'Egitto era uno degli itinerari più frequentati per il pellegrinaggio in Terra Santa. Tale

¹ Guido SONNINO, *Saggio sulle industrie, marina e commercio in Livorno sotto i due primi Lorenesei (1737-1790)*; Félix de BEAUJOUR, *Tableau du Commerce*, t. II, pp. 92-124.

viaggio veniva fatto da molti per l'Egitto, così ricco di memorie bibliche e cristiane, e quindi, attraverso la Penisola del Sinai, visitando il famoso Monastero di S. Caterina, raggiungevano i Luoghi Santi; e se il pellegrinaggio era intrapreso direttamente per Gerusalemme, quasi sempre s'inseriva una visita a quel Monastero e al Gran Cairo.

Dei viaggiatori che vennero in Egitto spinti dal desiderio di apprendere, o da spirito di avventura, alcuni hanno lasciato relazioni importanti per la conoscenza del paese. E, tralasciando i viaggiatori del medioevo, poco notevoli dal punto di vista scientifico, ricorderemo qui soltanto i più famosi dei tempi moderni.¹

Al principio del 1500 troviamo Ludovico da Varthema, gentiluomo bolognese, che da Venezia si recò in Egitto, indi, attraverso l'Arabia e la Persia, giunse fino alle Indie e alle isole Molucche, e ritornò in Italia circumnavigando l'Africa. *L'itinerario* del da Varthema, stampato a Roma nel 1510, è la prima relazione dei tempi moderni sull'Egitto e sull'oriente in generale, che abbia un certo carattere scientifico.

¹ L'opera fondamentale sull'argomento e ricchissima d'erudizione è la ricordata memoria di Giacomo LUMBROSO, *Descrittori Italiani dell'Egitto e di Alessandria*. Subito dopo il Lombroso è degno di essere ricordato Pietro AMAT DI S. FILIPPO, la cui opera sintetica *Studi biografici e bibliografici sulla storia della Geografia in Italia*, Roma 1882-1884, voll. 2, può essere consultata con profitto anche per quello che riguarda i viaggiatori italiani in Egitto. Il Congresso geografico italiano tenutosi a Firenze nel 1921 affermò la necessità di una nuova edizione aggiornata dell'utilissima opera dello Amat, e un nuovo *Repertorio bio-bibliografico dei viaggiatori italiani* è già cominciato a essere pubblicato nel « Bollettino della reale Società Geografica Italiana » dal settembre-ottobre 1924. Dello Amat si vegga anche *Gli illustri viaggiatori italiani*, Roma 1885, con antologia. Nel vol. ricordato *L'opera degli italiani per la conoscenza dell'Egitto*, pubblicato a cura del Comitato Geografico Nazionale Italiano, sono dedicati due capitoli, XI e XII, pag. 105-157, ai viaggiatori italiani in Egitto, sui quali anche negli altri capitoli si trovano notizie. Utili a consultarsi sono le due vaste opere pubblicate nei « Mémoires » della R. Società di Geografia del Cairo: CH. DE LA RONCIERE, *La découverte de l'Afrique au moyen âge*, Cairo 1925-1927; A. KAMMERER, *La Mer Rouge, l'Abyssinie et l'Arabie, depuis l'antiquité* voll. 2 in 4 parti, Cairo 1929-1935.

La più antica relazione conosciuta d'un viaggio fatto da un europeo nell'alto Egitto e nella Nubia è dovuta a un anonimo italiano, probabilmente di Venezia, scritta nel 1589. (*)

Prospero Alpino, medico veneziano di gran valore, dimorò tre anni (1581-1584) in Egitto, dove si diede allo studio delle malattie, della storia naturale e della geografia generale del paese, lasciandoci nelle sue opere principali: *De Medicina Aegyptiorum*, *De plantis Aegypti*, *Rerum Aegyptiarum libri quatuor*, trattazioni su vari argomenti, le quali sono rimaste capitali fino alle esplorazioni del secolo XIX, e ancora oggi si possono consultare con profitto. Egli è benemerito soprattutto per le ricerche sulla botanica egiziana, di cui si può considerare come il vero fondatore.¹

Filippo Pigafetta, della stessa nobile famiglia da cui ebbe origine il famoso compagno di Magellano, fu in Egitto nel 1576, e l'anno seguente compì un viaggio sul monte Sinai; nel 1586 visitò Aleppo, Damasco e Gerusalemme.

La relazione del viaggio in Egitto e al monte Sinai è notevole per la copia e la esattezza delle notizie; anzi, la descrizione della Penisola del Sinai, del Golfo di Suez e del Mar Rosso, è la prima descrizione che ai dati scarsi ed errati dei viaggiatori e geografi del tempo sostituisca informazioni abbondanti e per lo più esatte, quali si ebbero solo due secoli dopo con i lavori del Pococke (1738) e del Niebuhr (1762): orografia, natura delle coste, venti, maree, rispondenza dei nomi moderni ed antichi, tutto viene osservato e discusso dal Pigafetta. Degno di particolare rilievo è quanto il Pigafetta scrive intorno alla questione dell'antico canale che congiungeva il Mediterraneo col Mar Rosso. Egli dà un tracciato esatto di quell'antica indiretta comunicazione acquee, sull'auto-

(*) Ancora inedito, il man. è conservato alla Biblioteca Nazionale di Firenze (II, VII, 15); V. « Archivio storico italiano » v. XI (1929) pag. 23 ss. e 321 ss. — « Cronique d'Egypte » — Bulletin de la Fondation Egyptologique Reine Elisabeth, Bruxelles, gennaio 1934, p. 51 ss.

¹ Lo studio più accurato su Prospero Alpino è stato fatto da A. BEGUINOT nel repertorio bio-bibliografico *Gli Scienziati dall'inizio del Medioevo ai nostri giorni*, diretto da A. Mieli, vol. I, Roma 1923, pp. 84-90.

rità degli scrittori antichi, non trascurando tuttavia di vagliarla criticamente.¹

Il Pigafetta ci fornisce inoltre la prima sicura notizia sul tentativo di mettere in comunicazione diretta i due mari, coll'informarci che un certo Sinan Bassà aveva cercato « di scavare una gran fossa a fine di condurre più lesto, e con più corta strada le artiglierie, i legnami, le munizioni da guerra e le altre cose a Suez, nè prima (come hora si fa) scaricarle in Alexandria, et indi menarle al Cairo su per il fiume, e di là per terra al Suez». ² Ma tale fossa, egli aggiunge, non fu mai condotta a termine perchè temeva che le onde del Mar Rosso sommergessero l'Egitto, essendo queste di livello superiore a quelle del Mediterraneo. Tale timore è dichiarato infondato dal Pigafetta. Giustamente egli osserva che se anche tale dislivello esistesse « l'acqua che in tal modo fosse entrata nel Mediterraneo, sarebbe uscita per lo stretto di Gibilterra e si sarebbe dispersa nell'Atlantico»; e, conchiude il Pigafetta, il motivo che si adduce d'una differenza di livello fu *pietosa intentione*. Le vere ragioni saranno state la grande spesa e le gravi difficoltà inerenti a sì colossale impresa.³

Nel 1556 Giovanni Pierio Valeriano pubblicò uno studio sui geroglifici. Quest'opera, a giudizio d'uno dei più competenti egittologi moderni, Henri Gauthier, è la prima che si sia avvicinata all'esatta interpretazione di essi.⁴ Meritatamente essa salì subito in grande fama, e rimase per lungo tempo il lavoro più apprezzato sull'antica scrittura egiziana. Come usava in quel tempo per le opere scientifiche, fu redatta in latino, e portava il titolo *Hieroglyphica sive de sacris Aegyptiorum aliarumque gentium litteris commentariorum libri LVIII*. Di questa edizione latina si fecero due ristampe, una nel 1579 e l'altra nel 1610; ne apparve

¹ Alberto MAGNAGHI, *Il Golfo di Suez in una relazione inedita di Filippo Pigafetta* in « Boll. Soc. Geog. Ital. » Serie IV, vol. XI, parte I, pp. 145-177, 284-312, Roma 1910.

² Alberto MAGNAGHI, *Op. cit.*, p. 299.

³ MAGNAGHI, *Op. cit.*, pp. 300-301.

⁴ H. GAUTHIER, *Un précurseur de Champollion au XVI siècle*, in « Bulletin de l'Institut Français d'Archéologie Orientale », Cairo 1906, p. 75.

anche la traduzione italiana (Venezia 1602) con il titolo *Geroglifici ovvero commentari delle occulte significazioni degli Egitti e d'altre Nationi*; fu tradotta in lingua francese (1576-1615) e pubblicata anche in varie edizioni compendiate tedesche.

Giovanbattista R a i m o n d i , intorno al 1600, fu spedito dal papa in Egitto per procurare la riunione dei copti alla Chiesa Romana. Di simili ambascerie ve ne furono diverse in quel tempo, e se non riuscirono nell'intento, ebbero però un'importanza geografica e scientifica per le notizie, libri e manoscritti che portarono in Italia.¹ Del Raimondi, per esempio, si sa, sulla testimonianza del Kircher, che portò molti libri arabi di matematica.²

Il più grande viaggiatore del secolo XVII è Pietro Della Valle, chiamato « il Pellegrino ». Con un viaggio che durò dal 1614 al 1626, percorse l'Egitto, il Sinai, la Siria, la Turchia, la Persia e l'India.

Dotato di vasta cultura e di acuto spirito di osservazione, il Della Valle, in una serie di lettere che abbracciano parecchi volumi, ci ha lasciato della sua interminabile peregrinazione un racconto pregevole per copia ed esattezza di notizie. Le sue descrizioni sono ricche di elementi svariati. L'aspetto fisico, le condizioni climatiche, la vegetazione, le ricchezze naturali delle regioni, i costumi, tutto è da lui riferito in base a osservazioni dirette. Inoltre, con un criterio tutto moderno, egli volle raccogliere le prove materiali delle sue osservazioni, e, approfondendo largamente le sue ricchezze, fece preziose collezioni di abiti, armi, monete, piante, minerali, antichità e manoscritti. Aveva con sè anche un pittore, che eseguiva sotto la sua direzione schizzi e disegni a documento e illustrazione di quando andava raccontando. In Egitto il Della Valle fece due dimore, e ci ha lasciato del Cairo un'attraente descrizione negli aspetti più caratteristici, delle strade, dei monumenti, delle arti e delle abitudini degli abitanti. Percorse

¹ Yakoub ARTIN, *Traduction d'une lettre d'Amba Gabriel VIII au Pape Clément VIII* (1610), in « Bulletin de l'Institut Egyptien », a. 1904, pp. 197-204; v. anche « Bessarione » t. XXXIV, pp. 133-161.

² KIRCHER, *Lingua Aegyptiaca*, p. 620.

ed esplorò tutto il territorio delle Piramidi, facendo acquisto di varie antichità, tra cui due ricche mummie, che ora adornano il Museo di Dresda.

Titolivio Burattino è lodato dal Kircher come « *architectus insignis, qui data opera in Aegyptum profectus est, ut omnia antiquitatum monumenta summa diligentia inquireret, inquisita delinearet et sic posteritati thesaurum concreteret* ». ¹ Si sa che egli lasciò memorie, carte geografiche e iconografiche illustrative dell'Egitto, ma sono ancora disperse in varie biblioteche italiane e straniere. Il documento più esteso che sia stato pubblicato è la lettera che il Burattino diresse al De La Chambre, nella quale gli racconta come, avendo dimorato e viaggiato per l'Egitto dal 1637 al 1641, abbia studiato « La carta geografica della città e luoghi più famosi, con il corso del Nilo » ed abbia fatto disegni delle piramidi, di obelischi, delle sfingi, di mummie, ecc. Questa lettera fu pubblicata per la prima volta dallo stesso De La Chambre, che la inserì nel suo *Discours sur la cause du débordement du Nil* (Parigi, 1665).

Infine, per il secolo XVII bisogna notare alcuni fatti che influirono vantaggiosamente sulle relazioni di cultura fra l'Italia e l'Egitto. Per varî anni insegnò nel Collegio Romano l'Abate Attanasio Kircher, già ricordato, che nel 1652 pubblicò in Roma l'*Œdipus aegyptiacus*, suscitando interesse per tutte quelle discussioni che costituiranno poi l'egittologia.

Nel 1640 fu portata a Firenze da un certo Monsignor Bartier una raccolta di antichità egiziane, le quali attrassero molte persone ad ammirarle. Nello stesso tempo s'andavano formando in alcune città d'Italia le prime collezioni di antichità e rarità egiziane, che possono considerarsi come i nuclei dei futuri musei egiziani, non solo italiani ma anche stranieri; molte collezioni italiane vendute all'estero costituirono la base e lo stimolo a varî importanti musei egiziani d'Europa.

¹ *Œdipus*, II, p. 203.

**MINISTERO
DEI LAVORI PUBBLICI
IN EGITTO**

AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE

DIREZIONE GENERALE

*Cyria
Luigi Capogrossi*

CIRCOLARE N.° I.

279/103 -
95/14/64.
8/7

L'Amministrazione delle Poste, considerando essere incompatibile colla natura delle sue attribuzioni il lasciare assegni per somme indeterminate, ha deciso di sospendere col 1^{mo} Gennaio prossimo l'emissione dei mandati superiori alle P^{re} 8000.

Le somme da spedirsi per mezzo dell'Amministrazione suddetta, che sorpasseranno il sopra indicato limite di P^{re} 8000 dovranno essere consegnate agli Uffici Postali in gruppi chiusi, ben sigillati, con marca e numero, per modo da rendere facilmente visibile qualunque alterazione cui potessero andar soggetti.

Cairo 28 Dicembre 1864.

PER S. E. NUBAR PASCIA
Ministro dei Lavori Pubblici
IL DIRETTORE GENERALE DELLE POSTE
G. Mezzi.

REMISE CIRCULAIRE DE L'ADMINISTRATION DES POSTES EN EGYPTE
DE L'ADMINISTRATION DE L'ETAT POUR LE SERVICE DES MANDATS

Durante il secolo XVIII le relazioni culturali che allacciarono l'Italia e l'Egitto divennero ancor più intense.

Elias A s s e m a n i, nel 1707, per incarico di Papa Clemente XI, visitò il convento dei Soriaci (Wadi Natrum) in Egitto, e ne riportò trentaquattro codici.

Giuseppe S i m o n i Assemani, cugino del precedente, ebbe nel 1715 una consimile missione, e riuscì a procurarsi alcuni manoscritti copti. Nella prefazione alla sua *Biblioteca Orientalis*, riferisce ampiamente sui due viaggi, ai quali accenna anche nell'altra opera, *Biblioteca juris orientalis*.

Vitaliano D o n a t o padovano, ebbe dal Re di Sardegna l'incarico di fare un viaggio in oriente per arricchire i musei di storia naturale e di antichità che quel Re aveva istituiti. Partì nel 1759, percorse l'intero Egitto, parte della Nubia, dell'Arabia e della Palestina. Mentre navigava verso le Indie fu colto da una malattia che in pochi giorni lo spense. Oltre a una relazione e a vari documenti concernenti i suoi viaggi, la maggior parte ancora inediti, lasciò alcune mummie e altri preziosi cimeli egiziani, che furono l'origine prima da cui gradatamente s'è venuto formando il Museo egiziano di Torino, il più grande del mondo dopo quello del Cairo.¹

¹ Su Vitaliano Donato cfr. soprattutto l'articolo di G. B. TONI nel citato repertorio di A. Mieli, « Gli scienziati italiani » pp. 452-455, con bibliografia. Un importante documento sul Donato trovasi nell'Archivio di Stato, in Vienna, Sardinien, Fasc. 33, 21 Marzo 1761.