

Alessandria, Beirut, Smirne e Salonicco nel XIX secolo: elementi per una comparazione

Jean-Luc Arnaud

▶ **To cite this version:**

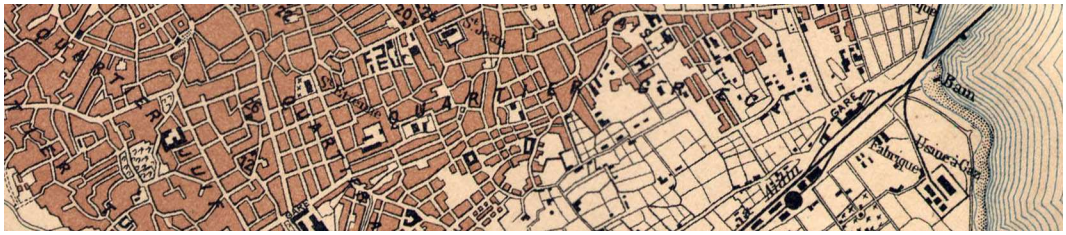
Jean-Luc Arnaud. Alessandria, Beirut, Smirne e Salonicco nel XIX secolo: elementi per una comparazione. Militello Paolo; Iachello Enrico. Il Mediterraneo delle città, Franco Angeli, pp.206-211, 2011. halshs-01219079

HAL Id: halshs-01219079
https://shs.hal.science/halshs-01219079

Submitted on 22 Oct 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Alessandria, Beirut, Smirne e Salonicco nel XIX secolo: elementi per una comparazione

Jean-Luc Arnaud, CNRS, jlarnaud@mmsh.univ-aix.fr

D'après : « Alessandria, Beirut, Smirne e Salonicco nel XIX secolo : elementi per una comparazione », in E. Iachello et P. Militello (a cura di), *Il Mediterraneo delle città*, Milan, Franco Angeli, 2011, p. 207-221.
Texte original, figures originales

Résumé

Dès les premières décennies du XIXe siècle, Alexandrie, Beyrouth, Smyrne et Salonique concentrent les transformations urbaines au Proche-Orient. Bien avant les villes de l'intérieur et les autres villes côtières, ces quatre ports sont touchés par des transformations sans précédent. La comparaison des mutations de ces villes, à la fois dans leurs relations avec l'extérieur et dans leurs recompositions internes, montre que, malgré les similitudes qui pourraient conduire à la construction d'un modèle, les différences ne sont pas négligeables. Cet article montre combien les résultats d'une comparaison – différences et similitudes - peuvent être déterminés par l'échelle d'observation des phénomènes. Ce qui apparaît comme une similitude à une échelle d'observation donnée peut s'avérer être le résultat de l'agrégation de différences qui s'expriment à une échelle plus fine.

Abstract

Since the early 19th century, Alexandria, Beirut, Smyrna and Thessaloniki were concentrations of urban transformations in the Near East. Long before inland cities and other coastal cities, these four ports underwent unprecedented transformations. Comparisons of the changes in these cities, whether in terms of their relations with the exterior or of their internal configuration, show that, despite similarities which could allow the construction of a model, the differences were not negligible. This article describes how the results of a comparison – differences and similarities – can be influenced by the angle chosen for observations. What may appear to be a similarity from one angle of observation could in fact be the aggregation of differences when examined at a more detailed level.

Alessandria, Beirut, Smirne e Salonicco nel XIX secolo: elementi per una comparazione

Nel corso della prima metà del XIX secolo il mondo mediterraneo conosce diverse trasformazioni senza precedenti. Esso viene innanzitutto toccato da una crescita in potenza dell'imperialismo europeo. Questo periodo è anche quello nel corso del quale l'Impero ottomano perde numerose province in favore dell'espansione coloniale delle grandi potenze (l'Algeria) o nel quadro della costruzione di nuovi stati-nazione più o meno indipendenti (Grecia, Serbia, Egitto...). A partire dagli anni Trenta dell'Ottocento il progresso della navigazione a vapore, che accelera gli scambi e ne fa diminuire i costi, provoca un aumento del volume delle merci trasportate per via marittima. Grazie a questo sviluppo la riva ottomana del Mediterraneo diventa sia un luogo di risorse di materie prime per alimentare le nuove industrie europee sia un vasto mercato potenziale per lo smaltimento della loro produzione. Questi cambiamenti toccano le città come una frustata, proprio mentre solo una piccola parte della popolazione dell'Impero risiede in ambito urbano. In pochi decenni decine di migliaia di persone, nate in ambiente rurale o in zone di nomadismo, si installano nelle città. A tutte le scale di comprensione della realtà urbana, le trasformazioni si accelerano e le modalità di sviluppo cambiano.

Le città più toccate da questo movimento sono innanzitutto i porti: Salonicco, Istanbul, Smirne (Izmir), Mersin, Beirut, Haifa e Alessandria[1]. La concorrenza che si sviluppa tra questi insediamenti è spietata: sulla costa palestinese e siriana, in particolare, si sviluppano vere e proprie guerre di influenza. Promozioni e declassamenti avvengono a favore dello sviluppo delle città costiere che dispongono dei mezzi per captare il surplus agricolo del loro entroterra e per attirare le navi straniere. Lo spostamento, tra il 1840 e il 1860, dei consolati europei da Acri verso Haifa[2] o, più a nord, da Tarso verso Mersin[3], testimonia queste trasformazioni.

Malgrado questo movimento generale, tutti i porti non conoscono gli stessi cambiamenti. Essi presentano una forte disparità all'inizio del periodo considerato, e non seguono gli stessi percorsi. L'esame di quattro grandi porti del Mediterraneo orientale - Alessandria, Beirut, Smirne e Salonicco - mostra così differenze e somiglianze. Due punti di vista offrono l'opportunità di confrontarli.

---

1. La lista è chiaramento più lunga; per l'Egitto, ad esempio, occorre aggiungere Damiette e Rosette, che perdono molta importanza nel corso del XIX secolo, mentre, a partire dall'inizio degli anni '70 dell'Ottocento, la recentissima Port-Said conosce una forte crescita.

2. M. Yazbak, *Immigration and Integration; Haifa The Port City of Nineteenth Century Palestine*, in *Mersin, the Mediterranean and Modernity. Heritage of the long Nineteenth Century*, Mersin, Università di Mersin, 2002, p. 51.

3. M. Toksöy, *An eastern Mediterranean Port-Town in the Nineteenth Century*, in ivi, p. 15.

Demografia e società

Una crescita notevole

I quattro porti in questione sono innanzitutto caratterizzati da una notevole crescita della loro popolazione. Questo fenomeno costituisce una prima rottura in rapporto all'evoluzione demografica dei secoli precedenti. La popolazione di questa regione del mondo non viene toccata dalla transizione demografica prima dell'ultimo quarto dell'Ottocento; in questo contesto lo sviluppo delle città, cinquant'anni prima, risulta in gran parte da movimenti migratori: le campagne si spopolano a vantaggio delle agglomerazioni. All'inizio del periodo le quattro città esaminate in questo articolo presentano importanza differente; il volume della loro popolazione si scagliona in un rapporto da uno a dieci. Beirut e Alessandria sono piuttosto piccole, raggruppando meno di dieci mila abitanti ciascuna, mentre Smirne e Salonicco sono molto più estese, contando più di cinquantamila abitanti nel 1800. Smirne è in cima alla classifica con 65.000 abitanti. La loro crescita nel corso del XIX secolo è altrettanto differente. Nel 1920 è Alessandria ad essere la più importante; essa raggruppa 500.000 abitanti, mentre ne contava solo 8.000 nel 1800; è lei che, quindi, ha beneficiato del più forte tasso di crescita. Alessandria viene seguita da vicino da Beirut che, dai 6.000 abitanti nel 1800, arriva a contarne 160.000 nel 1920, cioè quasi quanto Salonicco. Le due altre città, le più grandi all'inizio del periodo, hanno conosciuto nel corso del XIX secolo una crescita media. Così Smirne, che rimane davanti a Salonicco, conta nel 1920 una popolazione inferiore della metà rispetto a quella di Alessandria.

In altre parole, se le quattro città vengono toccate da un notevole sviluppo demografico, ciò non è legato al volume della loro popolazione alla fine del XVIII secolo; al contrario, esso sembra quasi inversamente proporzionale alla loro dimensione d'origine. Questa disparità rafforza la rottura registrata più su, nella misura in cui questo periodo è anche un momento di cambiamento delle gerarchie. Smirne, il porto per eccellenza della costa occidentale dell'Anatolia fino alla fine del XVIII secolo[4], viene declassato, mentre Alessandria diventa una piattaforma girevole di portata internazionale. Prima dell'apertura del canale di Suez nel 1869, essa rappresenta, già dalla metà degli anni '30 dell'Ottocento, una tappa importante della Indian Mail, il mezzo di trasporto per posta, passeggeri e merci tra l'Inghilterra e le Indie orientali[5].

Questo cambiamento di gerarchie non tocca soltanto le città costiere; sono anche le relazioni con le città dell'interno che si ricompongono. Le prime acquistano una preponderanza nuova; Damasco, per esempio, che intorno al 1800 conta una popolazione quindici volte superiore a quella di Beirut (90.000 abitanti)[6], domina da diversi secoli il *Levante*, o *Grande Siria*, corrispondente all'attuale Siria, Giordania, Libano, Israele e

[4]. E. Frangakis Syrett, *The Commerce of Smyrna in the eighteenth Century (1700-1820)*, Atene, Center for Asia Minor Studies, 1992.

[5]. L. Wiener, *L'Egypte et ses chemins de fer*, Bruxelles 1932, p. 53.

[6]. J.-L. Arnaud, *La population de Damas à la fin de la période ottomane*, in "Annales de démographie historique", 1-2001, pp. 177-207.

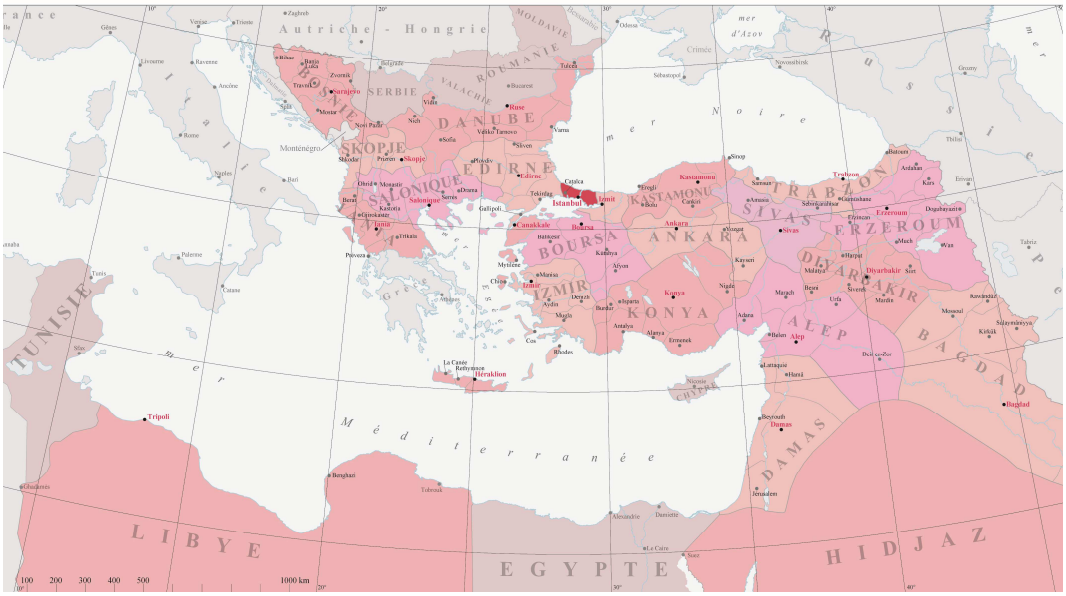


Fig. 1. L'impero ottomano nel 1867 (elaborazione dell'Autore)

territori palestinesi). Nel 1864, nel quadro delle riforme di divisione amministrativa dell'Impero, allorquando Damasco viene designata dalla Sublime Porta come il centro della nuova provincia (che comprende la futura capitale libanese), gli abitanti di Beirut, il cui numero non raggiunge la metà degli abitanti di Damasco[7], si oppongono a questa decisione e ottengono che una parte del governo - il consiglio del commercio (*majlis i-ticaret*) e i funzionari incaricati degli affari esteri - siano installati nella loro città[8].

Minoranze comunitarie e diversità

Le popolazioni dei quattro porti in questione presentano un'altra particolarità: esse raggruppano numerosi abitanti che dipendono da comunità religiose minoritarie e che sono molto differenti dalle popolazioni dell'hinterland.

Per Salonicco le cifre non sono molto precise, ma tutti gli autori sono d'accordo a stimare che nel corso del XIX secolo circa la metà degli abitanti sono di confessione ebrea, gli altri sono Turchi (un terzo della popolazione) oppure di confessione greco-ortodossa (15%)[9]. Ora, in questa regione dell'Impero i musulmani (Turchi o no) sono molto minoritari; l'hinterland di Salonicco è soprattutto abitato da greco-ortodossi Greci e Bulgari, vale a dire dalle comunità meno rappresentate nella città. A Smirne le proporzioni non sono molto differenti; è la gerarchia tra le comunità che cambia. Verso il 1900 all'incirca la metà della popolazione è greca, la parte dei musulmani è sensibilmente equivalente a quella di Salonicco mentre gli ebrei raggruppano soltanto un decimo degli

7. R. Owen, *The Middle East in the World Economy 1800-1914*, Londra, New York, Methuen, 1981, pp. 153 e segg.

8. B. Abu-Manneh, *The establishment and dismantling of the province of Syria, 1865-1888*, in J. Spagnolo, a cura di, *Problems of the modern Middle East in historical perspective*, Oxford, Ithaca Press Reading, 1992, p. 14.

9. M. Anastasiadou, *Salonique, 1830-1912. Une ville ottomane à l'âge des Réformes*, Leyde, New York, Colonia, Brill, 1997, pp. 94-95.

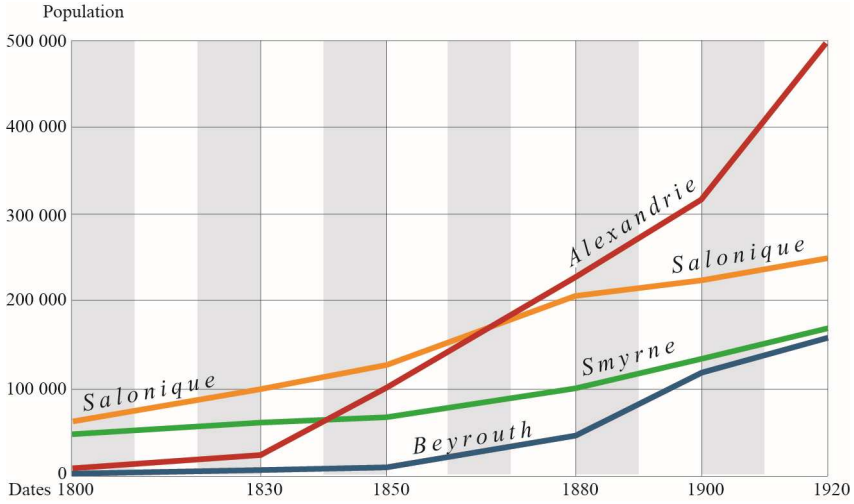


Fig. 2. Profili demografici differenti*

	1800	1830	1850	1880	1900	1920
Smirne	65.000	100.000	130.000	208.000	225.000	250.000
Beirut	6.000	7.500	11.000	52.000	120.000	160.000
Salonico	50.000	65.000	70.000	104.000	135.000	170.000
Alessandria	8.000	25.000	104.000	232.000	320.000	500.000

* Questa tabella è stata realizzata, non senza molte incertezze, basandosi su diversi fonti.

Per Smirne: V. Cuinet, *La Turquie d'Asie. Géographie administrative, statistique descriptive et raisonnée de chaque province de l'Asie Mineure*, Istanbul, Isis, 2001, vol. 5, p. 74, (I ed. Parigi, E. Leroux, 1891); E. Eldem, D. Goffman, B. Masters, *The Ottoman City between East and West. Aleppo, Izmir and Istanbul*, Cambridge, Cambridge University Press, 1999, p. 130; F. Georgeon, *Le dernier sursaut (1878-1908)*, in, R. Mantran, a cura di, *Histoire de l'Empire ottoman*, Parigi, Fayard, 1989, p. 487; C. Issawi, *Economic Change and Urbanization in the Middle East*, in I.M. Lapidus, a cura di, *Middle Eastern Cities*, Berkeley, Univ. of California Press, 1969, p. 108.

Per Beyrouth: J. Bowring, *Report on the commercial statistics of Syria*, Londres, William Cloves, 1840, ristampato a New York da Arno Press nel 1973, p. 7; V. Cuinet, *Syrie, Liban et Palestine, géographie administrative statistique, descriptive et raisonnée*, Parigi, E. Leroux, 1896, p. 53; H. Gerber, *The population of Syria and Palestine in the Nineteenth Century*, in "Asian and African Studies", 1979, 13, p. 68; J. McCarthy, *The Population of Ottoman Syria and Irak, 1878-1914*, in "Asian and African Studies", 1981, 15, p. 22.

Per Salonicco: M. Anastasiadou, *Salonique, 1830-1912. Une ville ottomane à l'âge des Réformes*, Leyde, New York, Cologne, Brill, 1997, p. 94-96; N.-V. Michoff, *La population de la Turquie et de la Bulgarie aux XVIIIe et XIXe siècles*, Parigi, Imprimerie de la cour royale, 1915-1924, *passim*.

Per Alessandria: R. Ilbert, *Alexandrie 1830-1930. Histoire d'une communauté citadine*, Le Caire, IFAO, 1996, p. 758; M.-J. Reimer, *Colonial Bridgehead. Government and Society in Alexandria 1807-1882*, Le Caire, The American University in Cairo Press, 1997, p. 89 e segg.

Per la popolazione di queste città nel 1900 e nel 1920 F. Moriconi-Ebrard, *L'urbanisation du monde depuis 1950*, Parigi, Anthropos, 1993, pp. 329 e segg.

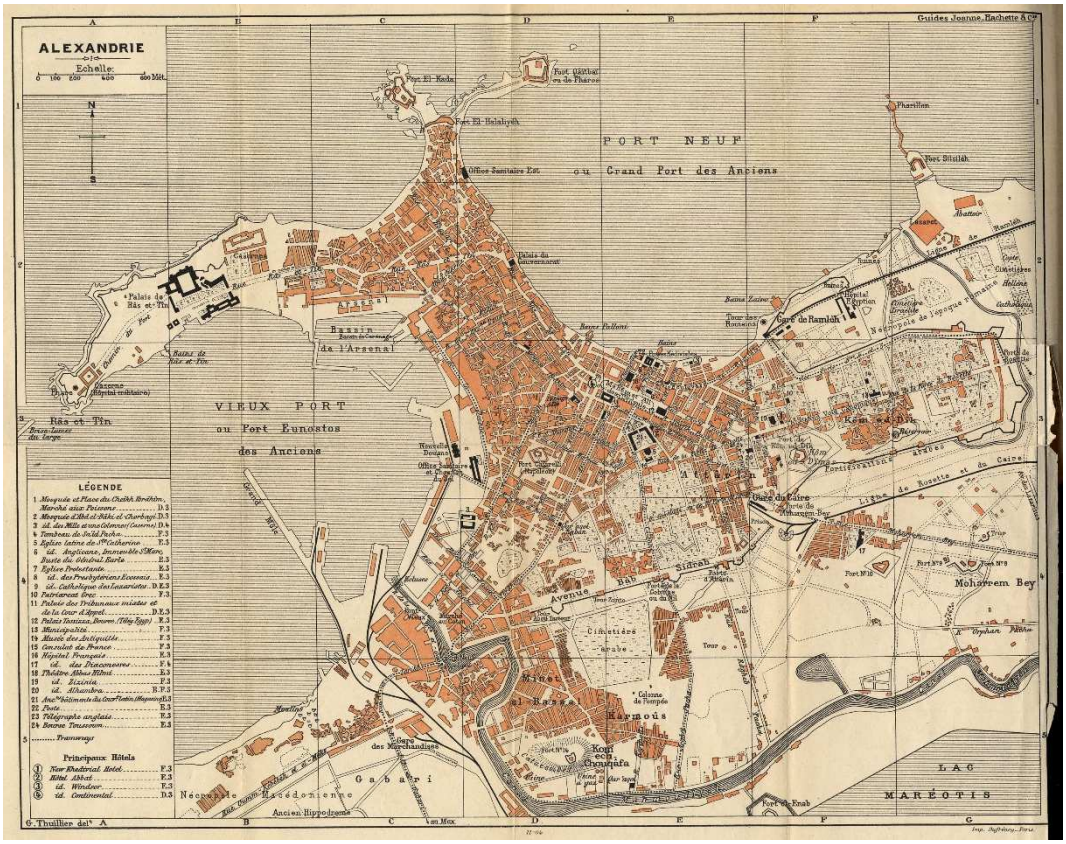


Fig. 3. Alessandria nel 1900
A est della città il canale Mahmoudiyya a la strada ferrata si completano per aprire il porto verso il Delta, Il Cairo e l'Alto Egitto (da G. Benedite, *Collection des guides Joanne. Egypte*, Parigi, Hachette et Cie, 1900, pp. 210-211).

abitanti. In questo caso ancora la popolazione dell'entroterra è molto differente perché, anche se vi sono importanti comunità greche, ad esempio a Pergamo o a Tirèh, i Turchi musulmani sono largamente maggioritari[10]. Da parte sua Beirut è divisa tra due principali comunità: i greco-ortodossi e i musulmani sunniti ma, dalla metà del XIX secolo, la città conta anche dal quindici al venti per cento di cristiani maroniti[11]. La montagna, i cui primi contrafforti cominciano a qualche chilometro soltanto dal centro della città, è anche divisa tra due comunità principali da una parte e dall'altra di una linea press'a poco perpendicolare alla costa. Ma queste comunità non sono quelle che occupano la zona urbanizzata; il nord è soprattutto abitato dai Maroniti mentre il sud è il feudo dei Drusi, la cui presenza in città è a quel tempo irrisoria. Dall'altro lato del monte Libano, nella vallata de la Biqaa, si trovano piuttosto musulmani sciiti e Drusi e anche una potente comunità cattolica attorno alla piccola città di Zahlé[12].

[10]. V. Cuinet, *La Turquie d'Asie. Géographie administrative, statistique descriptive et raisonnée de chaque province de l'Asie Mineure*, Istanbul, Isis, vol. 5, 2001, pp. 5-272, (I ed.: Parigi, E. Leroux, 1891).

[11]. C. Eddé, *Démographie des maronites à Beyrouth au XIXe siècle*, tesi di laurea, Beirut, Università Saint-Joseph, 1996.

[12]. L. T. Fawaz, *The Changing Balance of Forces between Beyrouth and Damascus in the Nineteenth and Twentieth Centuries*, in "Villes au Levant, Revue du monde musulman et de la Méditerranée", 1990, 55-56, p. 210.

La popolazione di Alessandria presenta un profilo molto differente; tra XIX e XX secolo i musulmani sono i più numerosi. Tuttavia essi rappresentano meno dell'80% dei 320.000 abitanti della città; qui si trovano anche 26.000 cattolici, altrettanti ortodossi (ivi compresi i Copti) e 10.000 ebrei[13]. La maggior parte della popolazione della città corrisponde a quella che occupa il primo posto nel delta e nella vallata del Nilo. Ma mentre Alessandria raggruppa soltanto il 3,5% della popolazione del paese, essa concentra il 41% degli stranieri e una proporzione quasi simile di non musulmani e non copti. Da questo punto di vista, così come in altre città, il profilo della popolazione di Alessandria è molto differente da quello dei suoi dintorni, dove la gran parte degli abitanti è egiziana e musulmana. Questa differenza è confermata in altri due campi, quello del livello di scolarizzazione e delle professioni esercitate dalla donne[14].

Facendo una comparazione puntuale del profilo della popolazione di queste quattro città, si potrebbe concludere con una piccola similitudine. In effetti le comunità, le loro rispettive proporzioni, le posizioni gerarchiche, le relazioni tra città e entroterra rappresentano altrettanti casi particolari. Adottando un punto di vista globale, in tutte queste città si trovano, con proporzioni variabili, armeni (ortodossi, cattolici o protestanti), cattolici (greci o latini), protestanti e numerosi stranieri di diverse nazionalità che, senza per questo essere mescolati, coabitano spesso in stretta vicinanza. In altre parole, malgrado notevoli differenze per quanto riguarda il profilo della loro popolazione, queste città presentano una somiglianza: sono tutte caratterizzate da una notevole eterogeneità e da un miscuglio di nazionalità e religioni. Questa particolarità contribuisce ad accentuare la rottura tra questi centri urbani e i loro hinterland che, in tutti i casi, sono molto più omogenei. Così, anche se gli equilibri sono fragili[15], anche se gli scontri inter-comunitari sono stati particolarmente violenti (a Beirut nel 1860[16] e a Smirne negli anni '20 del Novecento[17]) le popolazioni di queste città sono, più delle altre, dotate di competenze per gestire e organizzare la coesistenza delle differenti comunità che le compongono.

Relazioni con l'hinterland

Abbiamo ricordato la concorrenza che le città si fanno nel corso del XIX secolo nel quadro delle ricomposizioni regionali e nazionali che animavano allora l'Impero

---

[13]. *Recensement général de l'Egypte, 1er juin – 1er novembre 1315. Résultats généraux du recensement, Basse Egypte, gouvernorats et provinces*, Il Cairo, Imprimerie Nationale, 1898, tome 1, p. 56-92.

[14]. Nel 1897 ad Alessandria, su 320.000 abitanti, 15.000 donne sanno leggere e scrivere e 12.300 esercitano un mestiere. Nello stesso periodo sono solo 1.450 a saper leggere e scrivere e 18.600 a esercitare un mestiere nelle sei province del Delta, dove la popolazione totale è più di quattro milioni di abitanti (*Recensement général*…, op. cit., pp. XI-XXVII).

[15]. R. Ilbert, *L'exclusion du voisin: pouvoirs et relations intercommunautaires, 1870-1900*, in "Alexandrie entre deux mondes, Revue de l'orient musulman et de la Méditerranée", 1987, 46, pp. 177-186.

[16]. L. T. Fawaz, *An occasion for war: civil conflict in Lebanon and Damascus in 1860*, Berkeley, University of California Press, 1994.

[17]. Z. Toprak, *Izmir in an unpublished monograph. 1920- 1921*, in *Three ages of Izmir. Palimpsest of Cultures*, Istanbul, Yapi Kredi Yayînlar, 1993, pp. 227-235.

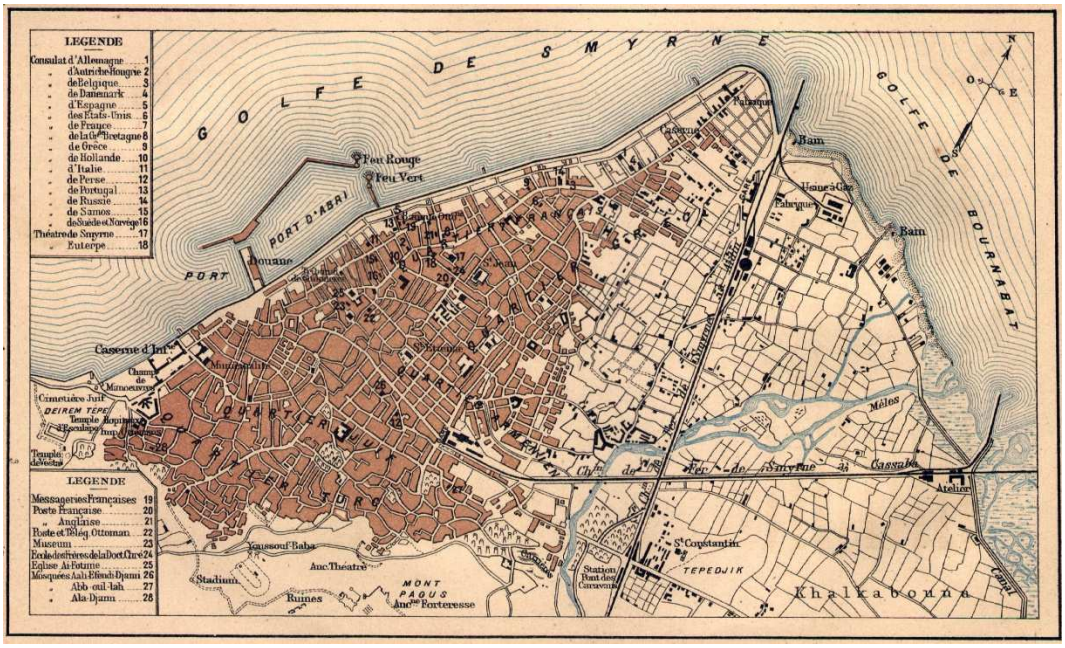


Fig. 4. Smirne nel 1885

Le due strade ferrate, stabilite nella metà degli anni ’60 dell’Ottocento, marcano fortemente l’organizzazione della pianura a est della città (da D. Georgiadès, *Smyrne et l'Asie mineure au point de vue économique et commercial*, Parigi, Chaix, 1885, pp. 92-93)

ottomano[18]. Durante questo periodo, a tutti i livelli della gerarchia della rete urbana, il gioco di promozione/declassamento accelera i suoi movimenti. Le molteplici riforme dell’amministrazione provinciale, inaugurate nella metà degli anni ’30 dell’Ottocento, hanno un ruolo determinante in questo gioco. Mentre la divisione dell’Impero in ventisei *elayet*-s non ha conosciuto molte modifiche dopo la conquista ottomana, la riforma del 1834 ripartisce l’insieme del territorio in tre tipi di unità amministrativa giustapposte: se ne contano più di un centinaio. Alcuni anni dopo questa trasformazione viene abbandonata in favore di un ritorno alla situazione precedente. La riforma successiva data al 1864; contrariamente alla precedente, essa abbassa il numero delle unità principali e ne riequilibra le rispettive importanze[19]. Come abbiamo ricordato con l’esempio di Damasco, la realizzazione di questa nuova divisione non avviene senza problemi. Inoltre, a seconda delle difficoltà incontrate dalla Porta per assicurare il dominio di alcune regioni, i princìpi che hanno presieduto alla redazione della legge del 1864 vengono progressivamente abbandonati a vantaggio di un approccio più pragmatico e localista; più si va avanti nel tempo, più la divisione amministrativa di alcune regioni (in particolare nei Balcani) viene affinata. Queste ricomposizioni non avvengono senza effetti sulle città che diventano capoluogo di provincia (*vilayet*), di circondario (*sandjak*) o di cantone (*caza*). Grazie a

[18]. Su queste ricomposizioni vd. P. Dumont, *La période des Tanzîmât (1839-1878*), e F. Georgeon, *Le dernier sursaut (1878-1908)*, in R. Mantran, a cura di, *Histoire de l'Empire ottoman*, Parigi, Fayard, 1989, pp. 459-522 e 523-576.

[19]. A. Ubicini, Pavet de Courteille, *Etat présent de l'Empire ottoman. Statistique, gouvernement, administration, finances, armée, communautés non musulmanes, etc.*, Parigi, J. Dumaine, 1876, pp. 88-103.

questa classificazione, esse beneficiano di equipaggiamenti che le rendono centri non soltanto amministrativi.

Per quanto riguarda questi porti, la fine degli anni ’30 dell’Ottocento è caratterizzata dall’abolizione dei privilegi che facevano la fortuna di alcune città (per esempio Smirne, che dalla fine del XVII secolo beneficiava di un monopolio regionale degli scambi con l’Europa)[20]. Questa apertura dei mercati accentua la concorrenza; non è più per costrizione che i negozianti scelgono di installarsi in un porto piuttosto che in un altro, ma è in funzione dei vantaggi comparativi offerti dalle città che essi prendono le loro decisioni. Questi vantaggi possono essere molteplici, ma i servizi portuali e le vie di comunicazione con l’entroterra giocano un ruolo determinante.

Alessandria è pioniera; dalla fine del primo decennio dell’Ottocento Mohammed Ali pascià fa scavare il canale Mahmoudiyya, che permette di navigare tra Alessandria e il Nilo e, da lì, verso Il Cairo e l’Alto Egitto. Il cantiere è considerevole; non meno di 400.000 contadini vengono mobilitati per lavorarvi[21]. Ma il pascià fornisce così i mezzi alle sue ambizioni: egli ha ben compreso i giochi strategici di questa nuova via di comunicazione e l’interesse di diminuire i tempi di trasporto tra Il Cairo - capoluogo della provincia - e la città che sta per diventare la pietra angolare dell’autonomia egiziana nei confronti di Istanbul: Alessandria, dove, alcuni anni dopo, Mohammed Ali sviluppa un arsenale[22]. Per collegare questa seconda capitale - dove risiede diversi mesi durante la stagione calda - con il nord del Delta, occorre anche realizzare una strada carrozzabile tra Alessandria e Rosetta, città che a quel tempo si divideva il traffico portuale marittimo dell’Egitto con Damietta. Il canale e le strade si daranno, in seguito, il cambio con la ferrovia. Il primo progetto, che doveva raccordare Alessandria con Suez, senza passare da Il Cairo, per servire le linee inglesi verso le Indie, non viene realizzato. La prima linea viene aperta nel 1856; essa collega Alessandria a Il Cairo in una buona mezza giornata. La rete egiziana viene successivamente completata con diverse linee che mettono in comunicazione le principali città del Delta e della Vallata. Essa viene collegata anche a una rete abbastanza densa di ferrovie agricole a scartamento ridotto che drenano la produzione, in particolare di cotone, verso le imprese alessandrine di Minet el-Bassal, dove viene confezionata prima di essere spedita in Europa[23].

Successivamente, da Beirut si sviluppano importanti ricomposizioni con l’entroterra. Nella metà degli anni ’50 dell’Ottocento, la futura capitale libanese è capoluogo di provincia, sede di numerosi consolati stranieri e porto principale della costa libanese, dopo che l’insabbiamento della rada di Saida (l’antica Sidone) non permette più alle navi di grande pescaggio di fare scalo. Occorrono allora tre giorni a cavallo per coprire il centinaio di chilometri che separa Beirut dal centro del suo entroterra: Damasco. Nel 1863 l’apertura di una strada carrozzabile tra le due città riduce i tempi del tragitto a tredici

---

[20]. P. Dumont, art. cit., p. 493.

[21]. G. Alleaume, *Muhammad 'Ali, pacha d'Egypte (1771-1849),* in *Pascal Coste, toutes les Egypte*, Marsiglia, Bibliothèque municipale de Marsiglia, Parenthèses, 1998, p. 60.

[22]. M. J. Reimer, *Colonial Bridgehead: Social and Spatial Change in Alexandria, 1850-1882*, in "International Journal for Middle Eastern Studies", 1988, 20, pp. 532-533.

[23]. Per le ferrovie egiziane vd. L. Wiener, op. cit.



Fig. 5. Salonicco nel 1898
Sul versante ovest della città le strade ferrate sono in connessione diretta con il porto in corso di costruzione (da *Türkei, Rumänien, Serbien, Bulgarien*, Leipzig, Vienne, Meyers Reisebücher, 1898, pp. 390-391)

ore soltanto[24]. Si tratta di una strada costruita e gestita da una compagnia privata sulla base di una concessione del sultano; l'accesso è a pagamento. E' degno di nota il fatto che numerosi azionisti di questa compagnia hanno anche interessi nella società francese delle ferrovie Parigi-Lione-Marsiglia (PLM). Non è una coincidenza; gli investitori considerano la strada da Beirut a Damasco come un prolungamento della via della PLM verso l'interno siriano. In particolare si tratta di drenare verso l'industria lionese la seta prodotta nella montagna libanese[25]. Il traffico delle merci sulla nuova strada aumenta rapidamente; passa da 4.370 tonnellate, nel corso del primo anno di sfruttamento, a 21.000 tonnellate, trenta anni dopo. A quel punto la strada diventa insufficiente; essa, inoltre, viene minacciata dal progetto di una strada ferrata da Damasco ad Haifa, situata ad alcune centinaia di chilometri a sud[26]. Per impedire una deviazione del traffico di Damasco verso questo porto, una nuova società privata si incarica di costruire una linea ferroviaria tra Damasco e Beirut. Un volta ancora non è un caso se la compagnia della strada dispone di notevoli interessi in questa società. La linea, a scartamento ridotto (una parte della quale viene equipaggiata di cremagliere) è inaugurata all'inizio del 1894 ed è completata da una linea di un centinaio

[24]. E. Elefteriades, *Les chemins de fer en Syrie et au Liban, étude historique financière et économique*, Beirut, s.e., 1944, p. 39.

[25]. B. Labaki, *Introduction à l'histoire économique du Liban. Soie et commerce extérieur en fin de période ottomane (1840-1914)*, Beirut, Università libanese, 1984, p. 59.

[26]. E. De Vaumas, *Le relief de Beyrouth et son influence sur le développement de la ville*, Beirut, Ecole française d'ingénieurs, 1949, p. 24.

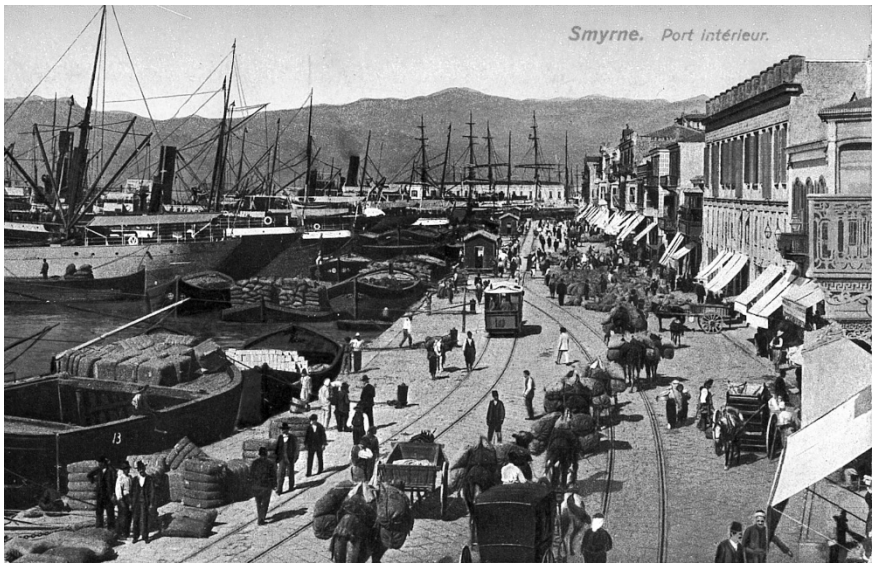


Fig. 6. Le banchine di Smirne intorno al 1900
La nuova banchina permette di ricevere navi a grande pescaggio. Un tramvai, installato sulla stessa banchina, accelera l'aumento del flusso degli utenti. Di fronte, le nuove costruzioni ospitano i negozi più importanti della città (collezione Pierre de Gigor)

di chilometri tra Damasco e la Siria del sud: la pianura di Hauran[27]. Si tratta, allora, di trasportare a costo minore il surplus cerealicolo da questa regione verso il porto di Beirut[28].

Più vicino al centro dell'Impero, lo sviluppo di nuove vie di comunicazione comincia più tardi. Ma, in quel momento, non sono più le strade ad assicurare la preminenza di un porto su un altro. Alcuni anni dopo l'apertura della via tra Beirut e Damasco, nel momento in cui non esistono ferrovie in Anatolia[29], Smirne diventa il punto di partenza di nuove linee ferroviarie. Nel 1866 si inaugurano due vie che si sviluppano tra la città e il suo entroterra. Queste linee sono sfruttate da compagnie differenti a capitale straniero. La prima raggiunge Aydin, antico capoluogo della provincia, a 130 chilometri verso il sud-est, mentre la seconda si dirige verso Kasaba, a un centinaio di chilometri verso est. Queste due strade hanno come obiettivo principale quello di drenare verso il porto la produzione cotoniera della regione, ma il loro sviluppo non è sufficiente ad assicurare una buona rendita agli azionisti. Nel corso degli anni successivi le due compagnie ottengono nuove concessioni per prolungare le loro reti e moltiplicarne le ramificazioni[30]. All'inizio degli anni '90 dell'Ottocento la rete di Aydin conta più di 500 chilometri di strade mentre quello di Kasaba ne raggruppa 260[31]. In altre parole lo sviluppo delle strade in partenza da Smirne

[27]. E. Elefteriades, op. cit.

[28]. J. Thobie, *Intérêts et impérialisme français dans l'empire ottoman (1895-1914)*, Parigi, Publications de la Sorbonne, 1977, p. 169.

[29]. H. Kiepert, *Carte générale de l'Empire ottoman en Europe et en Asie dressée par Henri Kiepert M. de l'Acad. R. Des sciences à Berlino*, Berlino, D. Reimer libraire éditeur, 1867.

[30]. Le molteplici concessioni sono riportate da G. Young, *Corps de droit Ottoman*, Oxford, Clarendon Press, 1905, vol. 4, pp. 113 e segg.

[31]. V. Cuinet, op. cit., vol. 5, pp. 49-50.



Fig. 7. Beirut, la stazione nel 1895 ca
Da Beirut la ferrovia a scartamento ridotto deve superare il Libano e l'Anti-Libano prima di raggiungere Damasco. Essa affianca una strada carrozzabile costruita una trentina d'anni prima (collezione dell'Autore).

è triplicato in un quarto di secolo. Questa rete è tanto più importante in quanto viene installata nel momento in cui non esistevano ancora strade carrozzabili nella provincia. Quando si comincia a costruirne, le strade ferrate giocano il ruolo di rete primaria e le nuove strade partono dalle diverse stazioni, come ramificazioni secondarie. Così, all'inizio degli anni '90 dell'Ottocento, i 1.000 chilometri di strade carrozzabili della provincia da Smirne non rappresentano una vera rete, ma prolungano le strade ferrate[32].

A Salonicco i progressi delle comunicazioni a lunga distanza sono più tardivi. E' soltanto all'inizio degli anni '70 del XIX secolo che la ferrovia unisce la città al suo entroterra. Là ancora, nel corso degli anni successivi, i numerosi prolungamenti e ramificazioni allargano il perimetro delle regioni in relazione con la città. Ma i giochi non sono gli stessi di quelli che si hanno ad Alessandria, Beirut o Smirne. Mentre le reti che partono da queste città sono per lo più perpendicolari alle linee costiere e hanno come obiettivo principale la penetrazione verso l'interno delle regioni considerate[33], la ferrovia da Salonicco è anche una maglia di connessione a lungo raggio tra l'Europa e la capitale dell'Impero. Inoltre a seguito del suo raccordo, nel 1883, con le ferrovie europee, la rete che parte da Salonicco offre una scorciatoia di otto ore alla Malle des Indes (che prima veniva imbarcata a Brindisi). Oltre che migliorare l'accesso verso l'hinterland, questa opportunità contribuisce allo sviluppo della città e del suo porto[34].

Si potrebbero fare molti altri esempi, ma in ogni caso le nuove vie di comunicazione - canali, strade o ferrovie - in relazione con dei porti perseguono due obiettivi: captare, a minor costo e in un raggio più largo possibile, la produzione agricola e/o mineraria (il cotone in Egitto e a Smirne, la seta nel Libano...) ma anche facilitare la

[32]. Ivi, p. 55.

[33]. B. Labaki, op. cit., p. 282.

[34]. M. Anastasiadou, op. cit., p. 100.

distribuzione, in queste stesse regioni, di merci prodotte dall'industria europea. Non è un caso se tanti capitali europei vengono investiti nelle imprese che sviluppano questi nuovi mezzi di trasporto. In Egitto il canale Mahmoudiyya e le prime linee ferroviarie sono installate dallo stato, ma la maggior parte della rete delle linee agricole a scartamento ridotto, sviluppata a partire dai primi anni '80 dell'Ottocento, trova la sua origine in interessi privati. Il movimento generato da questi scambi è duplice. Da una parte le importazioni dell'Impero e dell'Egitto sono continuamente crescenti: i prodotti realizzati in Europa si sostituiscono pian piano alla produzione locale. Dall'altro lato le esportazioni verso l'Europa si primarizzano, comportando sempre meno valore aggiunto. L'esportazione della seta libanese, nel corso del XIX secolo, testimonia bene questa trasformazione; dapprima l'Europa importa sempre meno tessuto e sempre più filo; successivamente essa compra sempre meno filo e sempre più bozzoli grezzi[35]. I progressi delle vie di comunicazione hanno giocato un ruolo determinante in questa evoluzione. All'inizio degli anni '90 dell'Ottocento i commercianti di Damasco, che hanno ben compreso questo ruolo, tentano di opporsi alla costruzione della ferrovia che deve facilitare, ancor più della strada realizzata un quarto di secolo prima, gli scambi di merci con il porto di Beirut[36]. Non è un caso se questo periodo è anche quello di più grande deficit della bilancia commerciale tra l'Europa, da una parte, e l'Egitto e l'Impero dall'altra.

Questa comparazione di alcuni grandi porti del Mediterraneo orientale alla fine del XIX secolo rivela differenze e somiglianze. Volendo decidere tra le due, si potrebbe tentare di moltiplicare i casi in esame. Per esempio, un'analisi dei nuovi tipi di architettura domestica, sviluppati nel quadro del passaggio dalla casa singola al condominio, mostrerebbe notevoli somiglianze quanto ai modi di distribuzione adottati dai costruttori. In altri campi sono piuttosto le differenze che emergerebbero da una comparazione. Nell'ambito dei servizi portuali, per esempio, l'arsenale e il porto militare, realizzati a partire dalla prima metà del XIX secolo da M. Ali ad Alessandria con lo scopo di rinforzare l'armata egiziana, non ha granché a vedere con i moli, le banchine, i magazzini costruiti a Beirut, Smirne e Salonicco mezzo secolo dopo. Nel primo caso si tratta di rafforzare l'autonomia dell'Egitto nei confronti della Porta, nell'altro di equipaggiare dei porti a vocazione economica. Eppure queste quattro città, che all'inizio del XIX secolo non disponevano di servizi portuali e che alla fine dello stesso secolo ne sono dotate, appaiono simili.

Questa apparente contraddizione fa riflettere sui termini di comparazione e sui suoi risultati; in un contesto generale di somiglianza (la realizzazione di servizi portuali) un cambiamento della scala d'osservazione fa emergere delle differenze. Così *somiglianza* e *differenza* diventano nozioni relative. Per tutti gli eventuali temi di comparazione, sono raggiungibili gli stessi risultati. Le somiglianze - e le tipologie che esse autorizzano a costruire - non sono pertinenti che per una scala specifica di analisi dei dati. Alessandria, Beirut, Salonicco e Smirne appartengono a una stessa categoria di città; sono grandi porti

[35]. B. Labaki, op. cit., p. 325.

[36]. A. K. Rafeq, *The Impact of Europe on Traditional Economy: The Case of Damascus 1840-1870*, in J.-L. Bacqué-Grammond e P. Dumont, a cura di, *Economie et sociétés dans l'Empire ottoma*n, Parigi, CNRS, 1983, p. 421.

del Mediterraneo orientale che conoscono una crescita notevole nel corso del XIX secolo grazie all'aumento del volume degli scambi tra l'Europa e i paesi coinvolti. A questo titolo esse presentano numerosi punti in comune: la crescita demografica delle quattro città in questione si avvia ben prima delle città dell'interno[37] e, come si è visto con le relazioni conflittuali tra Damasco e Beirut, questo sviluppo ha come effetto quello di sconvolgere le gerarchie della rete urbana. Da parte sua, la crescita delle città dell'interno non è mai così rapida. Tuttavia, malgrado tutte le somiglianze tra queste quattro città, le molteplici trasformazioni che esse hanno subìto dipendono molto dai rispettivi contesti locali.

[37]. Per l'Anatolia F. Georgeon (art. cit., p. 551) nota questa differenza tra le città della costa e quelle dell'interno, dove l'industrializzazione si fa attendere a lungo.