

On emporte du doura et de l'orge pour la nourriture des chameaux.

L'alun rendu à Goubanieh se vend de quarante à soixante paras le medin, mesure équivalente à la dixième partie de l'ardept.

Le commerce qui se fait aujourd'hui par Cosseir est un faible reste de celui qui enrichissait autrefois l'Égypte. Il est bon d'en retracer succinctement l'histoire, afin de conclure, s'il est possible, des révolutions diverses qu'il a éprouvées, les moyens les plus propres à lui faire reprendre une route qu'il a suivie pendant tant de siècles.

Aussitôt que l'ambition des conquérans eut fait connaître les Indes, il paraît que les nations civilisées travaillèrent à établir entre elles et l'Égypte des communications faciles, pour en tirer une multitude d'objets précieux que le luxe a toujours recherchés.

On est encore partagé sur la question de savoir si les anciens Égyptiens doivent être comptés parmi ces nations commerçantes. Les notions certaines que nous avons sur le commerce de ce pays ne remontent en effet qu'à la fondation d'Alexandrie, qui s'éleva sur les ruines de Tyr.

Ptolémée Philadelphie, voulant épargner les dangers de la navigation du fond de la mer Rouge aux vaisseaux employés au commerce de l'Inde, fit construire la ville de Bérénice sur la

côte occidentale du golfe arabe à la hauteur de Syène.

On communiquait de cette ville à celle de Coptos par un désert, à travers lequel on se dirigea d'abord pendant la nuit au moyen des étoiles, et ensuite par une route dont ce même Ptolémée fixa invariablement la direction en faisant creuser sur sa longueur douze citernes où l'on recueillait l'eau des pluies pour le besoin des voyageurs et des chameaux employés aux transports. Le chemin, au rapport de Strabon, était de six ou sept jours de marche.

Les marchandises arrivées à Coptos étaient transportées par le Nil et les canaux qui en étaient dérivés jusqu'à Alexandrie, d'où elles se répandaient sur toutes les côtes de la Méditerranée.

Le commerce qui se faisait par cette voie entretenait le luxe de Rome sous les empereurs, comme nous l'apprenons de Pline, qui nous a transmis l'énumération et la valeur des marchandises que l'on tirait d'Alexandrie. Il fut considérablement amélioré par Trajan. Enfin l'empereur Aurélien ayant détruit Palmyre, le commerce de l'Inde se fit tout entier par l'Égypte.

Après la ruine de Coptos, sous Diocletien, la ville de Kous, l'ancienne *Apollinopolis parva*, devint l'entrepôt de ce commerce. Albuféda rapporte que de son temps elle était la seconde de l'Égypte; elle correspondait déjà avec le port de



Cosseir, qui en est éloigné de trois journées seulement, et dont ce géographe a parlé le premier. On ignore l'époque précise à laquelle la route de Bérénice fut abandonnée; il est très-probable que les Sarrasins, ayant négligé d'entretenir les ouvrages dont elle était pourvue, trouvèrent plus commode de se rendre à la mer Rouge par la voie la plus courte.

L'espèce de barbarie dans laquelle l'Égypte retomba et les haines violentes qui éclatèrent entre les chrétiens et les Turcs déterminèrent les premiers à faire prendre un autre chemin aux marchandises des Indes : ils allèrent les chercher pendant un temps jusque sur les bords de la mer Caspienne; mais enfin les Vénitiens, ayant obtenu des soudans la permission de s'établir, y firent bientôt passer dans leurs mains, malgré les efforts des Génois et des Florentins leurs rivaux, un commerce immense, auquel ils ont dû d'être placés au premier rang parmi les nations de l'Europe.

Les avantages qu'ils en tiraient excitaient contre eux une jalousie universelle, lorsqu'on entreprit d'arriver par une autre route à la source de leurs richesses. Ce fut en cherchant cette route que l'on découvrit l'Amérique, et que le cap de Bonne-Espérance fut doublé quelques années après, en 1497.

La république de Venise sentit le coup dont elle était menacée; elle se lia par de nouveaux

traités avec les mameloucks, qui, à son instigation, se répandirent en menaces contre la chrétienté, pour obliger les Portugais à renoncer au commerce de l'Inde, où ils venaient de s'établir.

Ceux-ci de leur côté, voulant s'en assurer la possession exclusive, entreprirent de ruiner les ports de la mer Rouge. On rapporte même qu'après avoir échoué dans l'exécution de ce projet, Albuquerque conçut celui de détourner le cours du Nil dans l'Éthiopie, pour faire de l'Égypte un désert inhabitable.

Il est des événemens dont les suites ne peuvent être arrêtées par les efforts de la plus adroite politique. Celle des Vénitiens échoua contre la force des circonstances, qui a entraîné successivement toutes les nations commerçantes dans la mer des Indes par le cap de Bonne-Espérance.

Les progrès de la navigation et plus encore le despotisme du gouvernement d'Égypte ont amené la décadence presque absolue du commerce de l'Inde par l'intérieur de ce pays; les avantages de cette communication n'en ont pas moins été constamment reconnus. Les Anglais, qu'on ne soupçonnera pas de négliger les chances les plus favorables à leurs intérêts commerciaux, ont essayé dans ces derniers temps de rétablir par cet ancien canal la correspondance entre l'Europe et l'Asie. Mohamed bey et le gouverneur



du Bengale conclurent, en 1775, un traité en vertu duquel il fut permis aux Anglais établis dans l'Inde de faire circuler en Égypte telles marchandises qu'il leur plairait. Il paraît que cette convention s'exécuta, et eut un succès qui surpassa les espérances; mais les révolutions continuelles qui depuis cette époque ont bouleversé l'Égypte, et un firman du grand-seigneur qui interdit aux chrétiens la navigation de la mer Rouge au-dessus de Gedda, en ont arrêté les effets : de sorte que le commerce de Cosseir, dont il va être question, est maintenant tout entier entre les mains des Arabes de la côte opposée.

Le port de Cosseir est placé au fond d'une petite baie ouverte au sud-est; il est fermé au nord par un rocher qui se dirige vers l'est-sud-est, et s'avance dans la mer de deux cent soixante mètres à partir du rivage. Ce rocher, dont la surface est à peu près de niveau, se découvre à marée basse : il est coupé à pic dans l'intérieur du port, et du côté du large, où il se prolonge du sud au nord parallèlement à la côte.

La plage du côté du sud est également bordée de récifs, formant une courbe concave d'environ trois quarts de lieue de diamètre.

Cette disposition met le port à l'abri des vents de nord et de sud qui soufflent le plus fréquemment sur la mer Rouge; il est également abrité

par la terre des vents d'ouest qui pousseraient au large.

Le mouillage est placé vers la pointe du rocher septentrional. On y a trouvé à marée basse six brasses d'eau, profondeur qui diminue de plus en plus en approchant du rivage, à cinquante mètres duquel elle n'est plus que d'une demi-brasse.

Le fond est de sable fin et d'assez bonne tenue; mais comme les vaisseaux arabes sont en général mal grésés, il arrive quelquefois que leurs câbles se rompent lorsque le vent d'est souffle avec violence; c'est le seul dont le port ne soit pas à couvert, c'est aussi celui qui souffle le plus rarement.

Les bâtimens ne peuvent approcher de la ville; on est obligé de les charger et de les décharger au moyen de chaloupes, qui même n'arrivent pas jusqu'au rivage; il faut que les marchandises y soient prises et embarquées par des hommes qui se mettent à l'eau jusqu'à la ceinture.

Les plus grands bateaux qui viennent à Cosseir ne sont point pontés, et ne portent que quatre cents mesures de blé, équivalentes à quatre-vingt-dix tonneaux environ.

Le vent de nord règne presque toute l'année; ceux de la partie du sud soufflent pendant les trois mois d'hiver.

La ville est bâtie près du rivage, sur une plage



sablonneuse; elle a deux cent cinquante mètres de longueur du sud-ouest au nord-est, et cent soixante dans sa plus grande largeur. Elle est percée dans ce sens de deux rues principales qui vont du bord de la mer sur une petite place en avant du château.

La ville est habitée par des marchands, qui trouvent dans les bénéfices du commerce un dédommagement suffisant des privations auxquelles le local les assujettit. Ces marchands, venus pour la plupart d'Yambo et de Gedda, reçoivent de leurs correspondans dans ces deux villes les marchandises de l'Arabie et de l'Inde, et les font passer en Égypte, ou les transportent eux-mêmes avec les caravanes.

On envoie de Kenné à Cosseir, du blé, de la farine, de l'orge, des fèves, des lentilles, du sucre, des fleurs de cartame, de l'huile de laitue et du beurre : toutes ces marchandises destinées pour l'Arabie sont échangées contre du café, de la toile de coton, des mousselines des Indes, des étoffes de soie de fabrique anglaise, du poivre et autres épiceries, de l'encens, de la gomme et des schalls de Cachemire. Ce commerce se fait en partie par les Égyptiens qui vont en pèlerinage à la Mecque.

L'exportation la plus considérable consiste en blé et en farine. Le blé est apporté de différentes parties de la haute Égypte dans les marchés de Kenné, de Benout et de Kous. La mesure em-

ployée dans ces marchés se nomme tellis; elle est à l'ardept du Caire dans le rapport de seize à neuf.

Le prix moyen d'un tellis de blé est de quatre pataques : un chameau en porte les trois quarts, qui pèsent environ trois cent quarante livres; il porte en outre la quantité de fèves nécessaire à sa nourriture pendant le voyage. Ce transport de Kenné à Cosseir se fait en trois ou quatre jours, et se paie à raison de trois pataques le tellis, prix dans lequel est compris le salaire d'un chamelier pour chaque bande de six chameaux.

Les fèves, l'orge et les lentilles, sont transportées de la même manière et à peu près au même prix. En général, la location d'un chameau pour le voyage de Kenné à Cosseir est de trois ou quatre pataques de quelques denrées qu'il soit chargé.

La lisière du chemin que l'on suit à travers le désert est habitée par les Arabes Ababdeh; ils sont non-seulement les voituriers ordinaires de cette route, mais sont encore chargés de l'escorte des caravanes, moyennant une rétribution de vingt-trois médins qu'on leur accorde pour chacun des chameaux dont elles sont composées.

Malheureusement, comme ils ont peu de propriétés qu'on puisse atteindre, il est difficile de les rendre responsables des pillages qui peuvent se commettre sous leur escorte; aussi ne rem-



plissent-ils pas toujours leurs obligations avec fidélité. Au reste, ne connaissant guère que les besoins de la vie pastorale, ils sont plus avides des denrées de première nécessité que d'objets de luxe. Voilà pourquoi, outre la rétribution dont on vient de parler, ils exigent une mesure de blé, de farine, d'orge ou de fèves pour chacun des chameaux qui en sont chargés, tandis qu'ils n'exigent rien en nature sur les charges de sucre, de safranon et de café, quoiqu'elles soient beaucoup plus précieuses.

On paie cent soixante médins de fret par mesure de blé et de toute autre espèce de grain chargée de Cosseir pour Yambo et Gedda : cette mesure, qui diffère encore de celle de Kenné, est égale à un ardept et quarante-quatre centièmes du Caire ; elle se vend dans les ports de l'Arabie cinq piastres et demie, année commune, et monte jusqu'à sept piastres dans les années de disette, ou lorsque des circonstances particulières augmentent la difficulté des transports.

Le café de l'Yémen, envoyé en retour, est embarqué à Yambo ou à Gedda ; il se vend dans le premier de ces deux ports de douze à seize piastres le kantar. On paie quinze médins de fret pour Cosseir, et vingt médins de droits de sortie : ce trajet se fait ordinairement en trois jours.

Le prix du café à Gedda est de deux piastres

par kantar, au-dessous de ce qu'on l'achète à Yambo ; mais cette infériorité se trouve précisément compensée par un droit de trois cents médins perçu pour le compte du chérif de la Mecque : le fret est de trente-six à quarante paras.

Arrivé à Cosseir, le kantar de café paie un droit en nature de quatre rottes et demi, et quarante-sept médins en argent, y compris le salaire du perceuteur.

Ces droits acquittés, le café est transporté à Kenné sur les chameaux qui ont apporté le blé et les autres productions de l'Égypte. On paie deux piastres pour un chameau, dont la charge est de quatre kantars, et vingt-trois paras pour l'escorte des Ababdeh. Les droits de la douane, proprement dits, se perçoivent à Kenné ; ils montent à trois piastres et demie par kantar. Ainsi, ajoutant ensemble tous ceux dont est grevée cette mesure de café jusqu'à sa sortie de Kenné, on trouve que leur somme s'élève à quatre piastres quatre-vingt-cinq médins, c'est-à-dire à peu près au tiers de sa valeur primitive.

Les marchandises de l'Inde, formant pour l'ordinaire une partie du chargement des bâtimens d'Yambo ou de Gedda, sont apportées dans ces deux ports par des caravanes d'Indiens venus en pèlerinage à la Mecke, ou par des bâtimens de l'Inde montés quelquefois par des naturels du pays, mais beaucoup plus souvent par des Anglais.



Ceux-ci n'ayant point de consul dans les ports de l'Arabie y abordent rarement. Les marchands se rendent avec le douanier à bord de leurs vaisseaux où les affaires se traitent; en général, ils tiennent les différens objets de leur cargaison au-dessous des mêmes objets fournis par les caravanes ou les bâtimens indiens. On les paie en piastres; il est du moins extrêmement rare qu'ils prennent des marchandises en retour.

Les étoffes de l'Inde, les épiceries, et généralement toutes les parties de la cargaison des bâtimens de Gedda et d'Yambo, le café excepté, paient à Cosseir un droit de dix pour cent en nature; c'est le seul auquel elles soient sujettes jusqu'à leur arrivée au Caire.

Alexandrie et le Caire, ces deux centres du commerce de l'Égypte, ont éprouvé d'utiles changemens sous le règne du prince qui gouverne aujourd'hui cette fertile contrée. Les travaux de la culture ont fait de nouveaux progrès depuis une dizaine d'années. Qu'on doit regretter qu'un homme aussi disposé que Mohamed-Ali à favoriser l'essor de l'industrie et des établissemens utiles, se soit laissé entraîner à joindre ses armes à celles du sultan Mahmoud contre les courageux Hellènes dont il aurait pu se faire d'intéressans alliés! Quoi qu'il en soit, son règne a été favorable aux arts et au commerce chez lui. Le port d'Alexandrie a attiré d'abord son attention; c'est le seul mouillage des cinq cents lieues de

côtes qui s'étendent depuis Tunis jusqu'à Alexandrette en Syrie. D'immenses escadres peuvent y mouiller, et dans le *vieux port* elles sont à l'abri des vents et de toute attaque. Des vaisseaux tenant vingt-cinq pieds d'eau y sont entrés sans difficulté, avantage d'autant plus grand que les ports de Rosette et de Damiette ne peuvent recevoir que de petits bâtimens, parce que les barres sont souvent encombrées de bancs de sables mouvans que le vent du nord chasse devant lui; Mohamed-Ali a senti tout le prix de ce port, et, pour lui en assurer un plus grand encore, il l'a joint au Nil par un canal navigable, service immense rendu au commerce. Ce qui ajoute au mérite de cette entreprise, c'est qu'elle a été exécutée en peu de temps, puisque ce canal, qui parcourt une étendue de près de seize lieues, avec une largeur de quatre-vingts pieds, et une profondeur de douze à quinze a été commencé en 1818, et terminé en 1819.

Depuis le séjour des Français en Égypte, on a acquis sur la ville du Caire des notions qu'on n'avait pas auparavant: elle renferme une population de deux cent soixante-quatre mille habitans, répandus dans vingt-cinq mille maisons, qui forment deux cent quarante rues. On y comptait en 1820 onze cents cafés, trois cents citernes publiques, quatre cents mosquées, cent quarante écoles élémentaires, et soixante-trois bains



publics, successivement fréquentés par les hommes et par les femmes.

Il y a dans un quartier du Caire quelques familles européennes; c'est le quartier des Français; on y rencontre un certain nombre de maisons comme celle que peut avoir un négociant riche de trente à quarante mille livres de rente.

Mohamed-Ali s'est occupé aussi de l'instruction publique. Il a établi depuis quelques années un collège à Boulac, dans le palais qu'occupait autrefois son fils Ismaïl. Cent élèves, depuis l'âge de neuf ans jusqu'à celui de trente-cinq, y sont entretenus à ses frais; ils apprennent, sous des maîtres habiles, la chimie, les mathématiques, le dessin, le grec, le latin, l'arabe, le turc, le persan et la plupart des langues de l'Europe. Cet établissement, suggéré par des Français, est formé comme on voit sur le modèle de notre école polytechnique, un des mieux conçus et des plus solidement organisés de tous ceux qu'offre l'Europe. Le pacha a également organisé une école militaire sur le modèle de celle de Metz; des officiers français et italiens y enseignent l'application des sciences physiques et mathématiques à l'artillerie et au génie. Une imprimerie est établie au Caire. Mohamed-Ali a également ordonné l'établissement d'une ligne télégraphique entre Alexandrie et le Caire; on assure qu'il doit la faire communiquer avec la haute Égypte; en même temps, des relais de

poste doivent être établis au pied même des hauteurs où seront placés ces télégraphes.

On connaît le projet qu'il a formé de réunir la mer Rouge à la Méditerranée par la section de l'isthme de Suez. On avait d'abord proposé cette jonction au moyen d'un canal qui aurait abouti d'un côté au port de Suez, et de l'autre au Nil, au-dessous du Caire. Mais ce plan présenterait des désavantages très-sensibles. Son exécution exigerait qu'on déchargeât les marchandises qu'on apporterait de l'Inde pour les recharger ensuite sur les bateaux du pays; car il paraît que le Nil serait d'autant moins praticable pour les bâtimens expédiés des ports de l'Inde ou de la mer Rouge, que l'époque favorable à la navigation de cette mer ne coïncide pas avec l'exhaussement des eaux du Nil. L'autre projet serait tout-à-fait indépendant de la navigation du Nil. Dans ce nouveau plan, le canal qui partirait également de Suez rencontrerait dans son cours les *lacs-amers* et le lac Mensalé, et il irait s'ouvrir à Tine, sur la côte de la Méditerranée. Si jamais ce projet s'exécutait, il changerait encore une fois la direction du commerce de la haute Asie avec l'Europe.

C'est au Caire que réside l'homme qui imprime ce mouvement à l'Égypte moderne. « Son esprit vif et adroit, dit M. Blanqui (1), a deviné sur-

(1) *Résumé de l'histoire du Commerce.*