



Dampak Pembangunan Terusan Suez bagi Mesir di Era Khedivate of Egypt (1867-1914)

Agustinus Samuel Magai

^{1,2} Program Studi Pendidikan Sejarah Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan
Universitas Cenderawasih

*Email: samuelsamuel7773@gmail.com

ABSTRACT

This historical study examines the construction of the Suez Canal and its comprehensive political, economic, and geopolitical impacts on Egypt during the Khedivate era from 1867 to 1914. Utilizing the historical research method—which encompasses heuristics, source criticism, interpretation, and historiography—this paper analyzes how the maritime project transformed global trade routes between Europe and Asia. Conceptualized by French diplomat Ferdinand de Lesseps and authorized under Said Pasha, the construction officially commenced on April 25, 1859, and was inaugurated on November 17, 1869. While the project created a vital sea-level canal linking the Mediterranean and Red Seas, it required intensive foreign financing, extensive use of forced labor, and heavy sovereign borrowing. These financial burdens led to a mounting national debt crisis, compelling Khedive Ismail to sell Egypt's canal shares to the British government in 1875. Consequently, this loss of financial control triggered foreign intervention, the Urabi nationalist movement, and eventual British military occupation in 1882. Ultimately, the Suez Canal shifted Egypt's status from an autonomous Ottoman territory into a British-controlled protectorate, cementing European imperial dominance.

Kata Kunci: *Suez Canal, Khedivate of Egypt, British Imperialism, Economic Debt, Geopolitics*

PENDAHULUAN :

Pada abad yang sudah mengenal angkutan udara dan ruang angkasa sekalipun, Terusan Suez tetaplah diperlukan. Terbukti dengan masih dilakukannya komunikasi angkutan laut melalui Terusan Suez yang dibuka pada tahun 1869 tersebut. Pada tahun 1888, dibuatlah kesepakatan, bahwa Terusan Suez dapat terus digunakan, baik dalam situasi / zaman damai maupun zaman perang, mengingat nilai strategisnya yang besar dan merupakan sumber financial bagi yang memilikinya. Yang mana pada saat itu angkutan laut adalah cara komunikasi paling modern yang sudah berhasil ditemukan oleh manusia.

Terusan Suez merupakan salah satu jalur pelabuhan dan perdagangan paling ramai dan terpenting dikawasan timur tengah. Menguasai Terusan Suez berarti menguasai pintu gerbang menuju Asia, benua yang menjadi incaran negara-negara imperialis Eropa. Dan sebagai alat penghubung antara Eropa dan Asia pulalah yang membuat betapa pentingnya Terusan Suez bagi negara-negara imperialis

pada saat itu. Dengan menguasai Terusan Suez, maka semakin besarlah kesempatan mereka melancarkan pengaruhnya ke Negara-negara Asia. Mencoba memperluas wilayah jajahannya untuk kepentingan negara masing-masing. Maka dari itu penulis memilih judul “ Terusan Suez dan Kepentingan Negara-negara Barat ”

METODE :

Metode penelitian ini lebih berfokus pada metode penelitian sejarah yang terdiri dari beberapa tahapan - tahapan dalam metode penelitian sejarah yang terdiri dari empat tahapan yaitu sebagai berikut :

1. **Heuristik** adalah tahap menemukan dan mengumpulkan sumber - sumber sejarah yang mendukung penulisan ini. Peneliti mengumpulkan sumber penelitian ini dari berbagai media seperti buku-buku dan jurnal-jurnal yang mengkaji tentang Pembangunan dan dampak dari pembangunan terusan Suez.
2. **Kritik sumber** adalah tahap menguji kredibilitas sumber tersebut sekaligus menilai apakah sumber tersebut lengkap atau ada bagian hilang. Pada tahap ini peneliti mulai menganalisis kelengkapan dari sumber-sumber yang sudah di kumpulkan
3. **Interpretasi** pada tahap ini akan dilakukan evaluasi terhadap data yang diperoleh dari data yang valid. Tahap ini peneliti mulai memilah-milah sumber-sumber yang valid dan dapat di percaya dan relevan dengan permasalahan yang sedang di teliti
4. **Historiografi** merupakan tahapan terakhir tujuan dari tahap terakhir ini adalah menyajikan peristiwa sejarah yang benar-benar menceritakan fakta-fakta sejarah yang pernah terjadi dan bukan cerita fiksi semata, selain itu penulisan ini dapat menyimpulkan jawaban dari pertanyaan-pertanyaan yang ada.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Proses Pembangunan Terusan Suez

Daerah Suez sejak dahulu kala adalah wilayah Mesir. Suez merupakan daerah yang sangat strategis. Terletak diantara pertemuan lalu lintas internasional (titik silang) yang menghubungkan daerah perairan Laut Tengah dengan perairan Laut Merah, serta langsung bertemu dengan Laut Arab dan Samudera Hindia. Gagasan menghubungkan Laut Mediterania dengan Laut Merah telah muncul sejak zaman Mesir Kuno. Usaha pembangunan terusan di Suez sudah dipikirkan sejak lama, tepatnya pada abad ke 13 SM oleh raja Ramses II. Usaha pertama ini gagal, sebab penggalian selalu berakhir dengan tertutupnya lahan oleh pasir yang bertiup dari arah gurun, serta akibat pengendapan lumpur yang dibawa dari Sungai Nil. Kemudian saat Napoleon Bonaparte masuk dan berhasil menguasai Sungai Nil, ia juga menginginkan dibangunnya terusan yang dapat menghubungkan langsung dengan dataran Asia, akan tetapi usahanya ini juga gagal.

Rencana pembangunan terusan Suez muncul kembali pada abad ke 19 oleh Prancis, tetapi

ditolak oleh pemimpin Mesir saat itu, Muhammad Ali. Baru setelah pemerintahan Said Pasha, muncul kesepakatan dengan Prancis yang diwakili oleh diplomat Ferdinand de Lesseps (1805-1894) untuk membangun terusan yang menghubungkan laut mediterania dengan samudera hindia. Hubungan pribadi antara de Lesseps dan Sa'id Pasha menjadi faktor penting dalam tercapainya kesepakatan ini. Pada tahun 1858 didirikan Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez, dengan modal awal sekitar 200 juta franc, yang dibagi ke dalam sekitar 400.000 lembar saham. Konsensi yang diterima oleh perusahaan ini adalah untuk membangun, mengoperasikan, dan memungut keuntungan dari kanal di mana pemerintah Mesir mendapatkan 15% dari total pemasukan. Perusahaan ini memegang konsensi selama 99 tahun dan setelahnya dikembalikan kepada pemerintah Mesir. Pembangunan kanal ini merupakan kolaborasi antara pihak swasta dan pemerintah.

Namun, pendanaan pembangunan ini mengalami kesulitan. Berdasarkan kajian Werner Baer (1956), de Lesseps menghadapi kesulitan memperoleh dukungan dari kalangan investor Inggris karena pemerintah Inggris, dipimpin oleh Lord Palmerston, memandang kanal sebagai ancaman terhadap dominasi jalur pelayaran melalui Tanjung Harapan. Akibatnya, sebagian besar modal awal berasal dari investor Prancis yang membeli saham perusahaan melalui penawaran publik. Dari sekitar 400.000 lembar saham, mayoritas diserap oleh masyarakat dan lembaga keuangan Prancis, sedangkan pemerintah Mesir membeli sekitar 177.000 saham yang tidak terserap pasar demi menjamin kelangsungan proyek. Langkah tersebut secara signifikan meningkatkan beban fiskal Mesir.

Dari perspektif ekonomi politik, pola pendanaan tersebut menunjukkan bahwa pembangunan Terusan Suez bukan sekadar proyek infrastruktur, melainkan bagian dari ekspansi modal Eropa ke kawasan Timur Tengah. Caroline Piquet menjelaskan bahwa sistem konsesi yang diterapkan di Mesir memungkinkan perusahaan-perusahaan Eropa memperoleh hak-hak ekonomi yang sangat luas dengan perlindungan hukum yang menguntungkan investor asing. Sistem tersebut memang mempercepat pembangunan infrastruktur modern, tetapi pada saat yang sama membatasi kemampuan negara Mesir untuk mengendalikan aset strategis yang dibangun di wilayahnya sendiri.

Perencanaan teknis proyek juga menunjukkan karakter modernisasi ala Eropa. Kanal dirancang sepanjang sekitar **164 km**, menghubungkan Laut Tengah di Port Said dengan Laut Merah di Suez tanpa menggunakan sistem pintu air (*locks*), karena kedua laut dianggap memiliki perbedaan elevasi yang tidak signifikan. Selain kanal utama, proyek tersebut mencakup pembangunan pelabuhan Port Said, kota Ismailia, jaringan jalan, kanal air tawar dari Sungai Nil menuju Ismailia, serta berbagai fasilitas logistik bagi tenaga kerja dan kapal dagang. Dengan demikian, pembangunan Terusan Suez sejak awal dirancang sebagai kawasan ekonomi terpadu, bukan sekadar jalur pelayaran.

Pembangunan Terusan Suez dimulai secara resmi pada **25 April 1859** di Port Said dan berlangsung selama sekitar sepuluh tahun. Pada tahap awal, pekerjaan penggalian dilakukan hampir seluruhnya secara manual dengan memanfaatkan sistem **corvée labour**, yaitu kerja paksa yang diwajibkan kepada penduduk desa Mesir. Diperkirakan lebih dari satu juta pekerja Mesir terlibat secara bergantian selama masa pembangunan, sementara puluhan ribu lainnya mengalami penyakit, kelaparan,

atau meninggal akibat kondisi kerja yang buruk. Para pekerja menggali kanal menggunakan alat-alat sederhana seperti sekop dan keranjang tanah. Kondisi kerja yang berat, minim sanitasi, serta tingginya angka penyakit menyebabkan ribuan pekerja meninggal selama proyek berlangsung.

Penggunaan kerja paksa menjadi salah satu sumber kontroversi utama. Pemerintah Inggris secara konsisten mengkritik sistem tersebut, baik atas dasar kemanusiaan maupun kepentingan politik. Setelah Ismail Pasha menggantikan Said Pasha pada tahun 1863, tekanan diplomatik dari Inggris dan keputusan arbitrase Napoleon III menyebabkan sistem kerja paksa dihapuskan. Penghapusan tersebut memaksa perusahaan kanal mengubah metode konstruksi secara drastis dengan mengandalkan mesin pengeruk (*steam dredgers*) dan teknologi mekanis modern. Transformasi ini meningkatkan efisiensi konstruksi, tetapi juga menaikkan biaya pembangunan secara signifikan.

Struktur permodalan proyek memperlihatkan ketergantungan Mesir terhadap pembiayaan eksternal. Pada awal pembangunan, pemerintah Mesir tidak memiliki kas yang cukup untuk membeli saham maupun membiayai berbagai proyek modernisasi lain yang dijalankan oleh Khedive Ismail setelah tahun 1863. Oleh karena itu, pemerintah secara bertahap mengandalkan pinjaman luar negeri dengan tingkat bunga yang tinggi. Roger Owen menjelaskan bahwa kebijakan modernisasi Ismail—meliputi pembangunan rel kereta api, irigasi, pelabuhan, dan Terusan Suez—berjalan bersamaan sehingga meningkatkan kebutuhan pembiayaan secara drastis. Ketergantungan terhadap kredit Eropa menyebabkan utang luar negeri Mesir meningkat secara eksponensial selama dekade 1860-an hingga 1870-an.

Dari perspektif ekonomi politik, skema pembiayaan tersebut mencerminkan karakteristik proyek infrastruktur besar (megaproject) abad ke-19, yaitu menggabungkan modal swasta internasional, dukungan pemerintah, dan konsesi jangka panjang. Hansen dan Tourk (2010) menunjukkan bahwa meskipun Terusan Suez pada akhirnya menjadi salah satu investasi paling menguntungkan bagi investor Prancis dan kemudian pemerintah Inggris, keuntungan finansial yang diterima pemerintah Mesir justru relatif rendah dibandingkan dengan beban investasi dan utang yang harus ditanggung. Tingkat pengembalian investasi pemerintah Mesir jauh berada di bawah biaya peluang modal yang dikeluarkan, sehingga proyek ini secara finansial tidak memberikan manfaat optimal bagi negara Mesir sendiri.

Perencanaan teknis pembangunan juga mengalami perkembangan penting. Pada awal abad ke-19 banyak insinyur percaya bahwa permukaan Laut Merah lebih tinggi daripada Laut Mediterania sehingga pembangunan kanal memerlukan sistem pintu air (*locks*). Namun, survei ilmiah yang dilakukan komisi internasional pada 1855–1856 menunjukkan bahwa perbedaan permukaan kedua laut hampir tidak signifikan. Temuan ini memungkinkan pembangunan kanal laut terbuka (*sea-level canal*), yang secara teknis lebih sederhana dan lebih efisien untuk pelayaran internasional. Keputusan tersebut menjadi salah satu inovasi teknik sipil terbesar abad ke-19.

Tahap awal pembangunan sangat bergantung pada sistem **corvée labour**, yaitu kerja paksa yang diwajibkan kepada petani Mesir (*fellahin*). Diperkirakan ratusan ribu pekerja direkrut secara bergilir selama proses pembangunan. Para pekerja menggali kanal menggunakan alat-alat sederhana

seperti sekop dan keranjang tanah. Kondisi kerja yang berat, minim sanitasi, serta tingginya angka penyakit menyebabkan ribuan pekerja meninggal selama proyek berlangsung. Historiografi terbaru menilai bahwa keberhasilan pembangunan kanal tidak dapat dilepaskan dari eksploitasi tenaga kerja lokal yang selama ini kurang memperoleh perhatian dalam narasi sejarah tradisional.

Salah satu kendala terbesar muncul pada tahun **1863**, ketika **Ismail Pasha** menggantikan Sa'id Pasha sebagai Khedive Mesir. Di bawah tekanan diplomatik Kesultanan Utsmaniyah dan pemerintah Inggris, Ismail menghapus sistem kerja paksa yang sebelumnya menjadi tulang punggung pembangunan kanal. Penghapusan *corvée* menyebabkan perusahaan kanal kehilangan sebagian besar tenaga kerja murah sehingga proyek terancam terhenti. Untuk mengatasi masalah tersebut, perusahaan mengimpor mesin pengeruk (*steam dredgers*) dalam jumlah besar dari Eropa. Perubahan ini meningkatkan efisiensi pekerjaan tetapi sekaligus menaikkan biaya konstruksi secara signifikan.

Kendala berikutnya adalah kondisi geografis Gurun Sinai yang sangat keras. Lingkungan gurun dengan suhu tinggi, minim sumber air tawar, dan kondisi tanah berpasir menyulitkan pekerjaan konstruksi. Untuk mendukung aktivitas pembangunan, perusahaan membangun **Freshwater Canal** dari Sungai Nil menuju Ismailia dan Port Said. Saluran ini tidak hanya memasok air minum bagi pekerja, tetapi juga memungkinkan berkembangnya kota-kota baru di sepanjang jalur kanal. Caroline Piquet menegaskan bahwa pembangunan infrastruktur pendukung tersebut menjadi fondasi terbentuknya pusat-pusat ekonomi baru di wilayah Terusan Suez. Secara teknis, proyek ini juga menghadapi tantangan pengerukan jutaan meter kubik pasir dan endapan, pembangunan pemecah gelombang (*breakwater*) di Port Said, serta penciptaan pelabuhan baru yang mampu melayani kapal-kapal internasional. Penggunaan kapal keruk bertenaga uap menjadikan proyek ini sebagai salah satu tonggak revolusi teknologi konstruksi abad ke-19.

Kendala politik juga tidak kalah penting. Pemerintah Inggris selama bertahun-tahun menentang proyek tersebut karena menganggapnya memperkuat posisi geopolitik Prancis di Timur Tengah. Lord Palmerston bahkan berusaha menghambat pengakuan internasional terhadap konsesi kanal melalui tekanan diplomatik kepada Kesultanan Utsmaniyah. Baru setelah pembangunan hampir selesai dan manfaat ekonomi kanal menjadi jelas, Inggris mulai mengubah sikapnya. Perubahan tersebut kemudian berpuncak pada pembelian saham Mesir oleh pemerintah Inggris pada tahun 1875.

Walaupun menghadapi berbagai kendala, proyek tersebut akhirnya selesai sesuai target. Pada 17 November 1869, Terusan Suez diresmikan melalui upacara internasional yang dihadiri berbagai kepala negara Eropa. Peresmian ini menandai terbukanya jalur pelayaran baru yang memangkas jarak perdagangan antara Eropa dan Asia hingga ribuan kilometer, sekaligus menjadikan Mesir sebagai salah satu simpul utama perdagangan global.

B. Dampak Pembangunan Terusan Suez

Terusan Suez yang resmi dibuka pada 1869 menyediakan Negara-negara Eropa jalur transportasi laut yang lebih cepat ke Timur. Akibat dari pembukaan tersebut yaitu terjadi beberapa

konflik yang terjadi, saat itu tentunya tidak dapat dilepaskan dari keberadaan negara- negara imperialis dari Eropa yang ingin menguasai wilayah Afrika. Terusan Suez juga merupakan salah satu jalur pelabuhan dan perdagangan paling ramai dan terpenting dikawasan timur tengah. Oleh karena itu, adanya terusan suez disatu pihak telah membawa kemakmuran dan penghasilan bagi masyarakat yang ada disekitarnya (Mesir). Adapun disisi lain justru menimbulkan keprihatinan sekaligus ancaman bagi bangsa Mesir. Karena letaknya yang strategis sebagai wilayah transit perdagangan minyak bumi, menyebabkan Inggris menginginkan terusan tersebut.

Secara perspektif hubungan internasional Terusan Suez mengubah posisi geopolitik Mesir secara fundamental. Kanal menjadikan Mesir sebagai simpul utama perdagangan global antara Eropa dan Asia. Kepentingan strategis ini menarik perhatian seluruh kekuatan besar Eropa sehingga Mesir berubah dari wilayah semi-otonom Kesultanan Utsmaniyah menjadi arena persaingan imperial. Seperti dikemukakan oleh Lucia Carminati (2021), historiografi modern memandang Terusan Suez bukan hanya sebagai infrastruktur transportasi, tetapi sebagai ruang tempat bertemunya kapital internasional, kolonialisme, migrasi tenaga kerja, dan pembentukan negara modern Mesir.

Walaupun Terusan Suez memberikan prestise internasional bagi pemerintahan Khedive Ismail, dampak politik yang ditimbulkannya justru sangat kompleks. Peningkatan utang luar negeri menjadi faktor utama yang mengubah posisi politik Mesir. Untuk membiayai proyek-proyek modernisasi, termasuk pembangunan Terusan Suez, pemerintah Khedive Ismail melakukan pinjaman besar dari bank-bank Eropa dengan tingkat bunga yang tinggi. Konsekuensi dari pinjaman ini adalah meningkatnya ketergantungan Mesir terhadap kekuatan finansial Eropa. Pembiayaan pembangunan kanal, ditambah berbagai proyek modernisasi lain, menyebabkan utang luar negeri Mesir meningkat tajam pada dekade 1870-an. Ketika harga kapas dunia jatuh setelah berakhirnya Perang Saudara Amerika Serikat, kemampuan Mesir membayar utang semakin melemah.

Krisis fiskal memaksa Khedive Ismail menjual **176.602 saham** Terusan Suez kepada pemerintah Inggris pada tahun **1875** dengan nilai sekitar **£4 juta sterling**. Pembelian tersebut dilakukan oleh pemerintahan Benjamin Disraeli menggunakan pinjaman dari keluarga Rothschild. Akuisisi saham tersebut menjadi titik balik dalam perubahan keseimbangan kekuatan di Timur Tengah karena Inggris memperoleh pengaruh langsung terhadap jalur perdagangan paling strategis menuju India. Krisis utang kemudian berkembang menjadi intervensi politik. Pada tahun 1876 dibentuk **Caisse de la Dette Publique**, sebuah lembaga internasional yang memberikan Inggris dan Prancis kendali terhadap penerimaan negara Mesir untuk menjamin pembayaran utang. Kedaulatan fiskal Mesir pun secara bertahap beralih ke tangan kreditor asing.

Dampak dari krisis utang ini adalah lepasnya kontrol atas terusan suez dari tangan mesir dan masuknya kolonialisme Inggris di Mesir. Khedive Ismail awalnya ingin menjual saham Mesir kepada Prancis, akan tetapi karena Prancis baru saja melunasi utang perangnya pada Jerman maka proposal itu tidak dapat dipenuhi oleh Prancis. Dengan mengetahui hal itu, Inggris memanfaatkan momentum tersebut untuk membeli seluruh saham Terusan Suez dan menguasainya. Perlu dicatat bahwa Terusan

Suez merupakan kunci pintu masuk ke India, dengan demikian akan memudahkan akses Inggris terhadap India. Sejak penjualan saham ini Inggris dan Prancis pun memiliki kontrol penuh atas terusan suez sampai nasionalisasi oleh Gamal Abdul Nasser pada tahun 1956.

Intervensi tersebut memicu meningkatnya sentimen nasionalisme Mesir. Ketidakpuasan terhadap dominasi pejabat asing dalam administrasi negara mendorong lahirnya gerakan nasionalis (1879–1882) yang dipimpin oleh Ahmed Urabi. Gerakan ini menuntut pembatasan campur tangan Eropa, reformasi militer, dan penguatan kedaulatan nasional. Gerakan ini pun berkembang menjadi perang terbuka yang dikenal dengan Perang Anglo-Mesir. Pemberontakan tersebut dijadikan justifikasi oleh Inggris untuk melakukan intervensi militer pada tahun 1882 dan menduduki Mesir. Pendudukan ini berlangsung secara de facto hingga pertengahan abad ke-20. Mesir pun jatuh ke cengkeraman kolonialisme Inggris. Pertama sebagai protektorat (1882-1913) dan sebagai koloni langsung (1914-1922).

Di lain pihak, kontrol atas terusan suez mengukuhkan posisi Inggris sebagai negara adikuasa. Dengan menguasai terusan Suez dan pulau Perim (di selatan Yaman) Inggris berhasil menjadikan Laut Merah di bawah pengawasan mereka. Disamping itu, Inggris juga menguasai pintu masuk laut tengah karena Selat Gibraltar juga telah dikuasai. Bahkan Akhirnya negara Mesir juga berhasil dikuasai oleh Inggris dan menjadi negara persemakmuran Inggris dengan nama “Anglo Egyptian Sudan”. Siasat atau strategi yang digunakan penguasa Inggris untuk menguasai Terusan Suez dari Mesir tersebut adalah dengan cara memberikan pinjaman bagi modernisasi Mesir. Ternyata strategi tersebut cukup jitu. Pemerintah Mesir tidak mampu membayar bunga pinjaman. Oleh karena itu, bukan hanya terusan suez yang jatuh ketangan Inggris, melainkan juga Mesir dikuasainya

KESIMPULAN DAN SARAN:

Dari uraian yang telah penulis jabarkan diatas, penulis mengambil dapat simpulan yaitu usaha pembangunan terusan di Suez sudah dipikirkan sejak lama, tepatnya pada abad ke 13 SM oleh raja Ramses II. Usaha pertama ini gagal, sebab penggalian selalu berakhir dengan tertutupnya lahan oleh pasir yang bertiup dari arah gurun. Baru pada pertengahan abad ke 19 pihak Prancis mengajukan rencana pembangunan Terusan Seuz, tetapi ditolak oleh pemimpin Mesir saat itu, Muhammad Ali. Baru setelah pemerintahan Said Pasha, memberikan izin melalui diplomat Prancis, Ferdinand de Lesseps (1805-1894) untuk membangun terusan yang menghubungkan laut mediterania dengan samudera hindia. Ia mendirikan suez canal company pada 1856. Pembangunan dimulai tanggal 25 April 1859 dan selesai 10 tahun kemudian, yakni tahun 17 November 1869

Dengan dibangunnya terusan Suez maka banyak Negara barat yang berebut untuk menguasai terusan tersebut untuk berbagai kepentingannya. Karena menguasai Terusan Suez berarti menguasai pintu gerbang menuju Asia, benua yang menjadi incaran negara-negara imperialis Eropa. Dan sebagai alat penghubung antara Eropa dan Asia pulalah yang membuat betapa pentingnya Terusan Suez bagi negara-negara imperialis pada saat itu. Dengan menguasai Terusan Suez, maka semakin besarlah

kesempatan mereka melancarkan pengaruhnya ke Negara-negara Asia.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Adams, Simon. (2007). Sejarah Dunia dari Mesir Kuno hingga Tsunami Asia-Panduan Utama tentang Sejarah Dunia. Jakarta : Penerbit Erlangga.

Ojong, PK. (2002). Perang Eropa (jilid 1). Penerbit Buku Kompas.

Ojong, PK (2004). Perang Eropa (jilid 2). Penerbit Buku Kompas.

Toynbee, Arnold. (2007). *Sejarah Umat Manusia Uraian Analisis, Kronologis, Naratif, dan Komparatif*. Pustaka Pelajar.

Soeratman, Darsiti. (2012). *Sejarah Afrika*. Ombak

Artikel Jurnal

Fletcher, M. E. (1958). The Suez Canal and World Shipping, 1869-1914. *The Journal of Economic History*, 18(4), 556–573. doi:10.1017/S0022050700107740

Hansen, B., & Tourk, K. (1978). The Profitability of the Suez Canal as a Private Enterprise, 1859–1956. *The Journal of Economic History*, 38(4), 938–958. doi:10.1017/S0022050700087179

Hoskins, H. L. (1944). The Suez Canal and the Outlook for Egypt. *American Political Science Review*, 38(1), 110–119. doi:10.2307/1949429

Piquet, C. (2004). The Suez Company's Concession in Egypt, 1854–1956: Modern Infrastructure and Local Economic Development. *Enterprise and Society*, 5(1), 107–127. doi:10.1093/es/khh005

Searight, S. (2016). "A DISMAL BUT PROFITABLE DITCH": THE SUEZ CANAL THEN AND NOW. *Asian Affairs*, 47(1), 93–100. <https://doi.org/10.1080/03068374.2015.1129870>

Tesis/disertasi

Alfin Nurtsabit. 2013. Kajian tentang Nasionalisasi Terusan Suez dan Kepentingan Negara-negara Barat (1956.1957). Skripsi. Yogyakarta : Pendidikan Sejarah FIS UNY.