

Beatrice Nicolini

NOTE E MEMORIE
SULL'OCEANO INDIANO
OCCIDENTALE
(XVIII-XIX secolo)

(prima parte)

In seguito alla caduta del regno hormuzeno,¹ quelli che si identificarono come i nuovi attori e i nuovi protagonisti dell'epoca dalla seconda metà del diciassettesimo alla prima metà del diciannovesimo secolo furono i sovrani orientali, i grandi mercanti e i rappresentanti politici europei. Si ritengono altresì importanti gli elementi compositivi dell'intimo equilibrio dell'oceano Indiano, e cioè le correnti monsoniche, la

¹ All'inizio del XIV secolo il fondatore della potenza di Hormuz pare fosse un mercante omanita. Si diede così vita a un succedersi di dinastie mercantili supportate militarmente dall'ausilio di truppe provenienti dall'Oman. La posizione particolarmente felice di questo porto favorì lo sviluppo di una vera e propria talassocrazia commerciale a capo della quale furono i principi-mercanti dell'Oman. Le conquiste territoriali dell'Oman tra la fine del XVIII e l'inizio del XIX secolo possono dunque venir reinterpretate come "riconquiste", inserite nell'ottica di una continuità storico-politica e di tradizioni commerciali, da sempre appartenute a Maskat. Vero è che dal 1622, dopo la distruzione del regno hormuzeno compiuta dalle forze congiunte anglo-persiane, con lo scopo di cacciare i portoghesi da Hormuz, da una parte il commercio tra Europa e Asia subì, secondo lo studioso danese Niels Steensgaard, un "riorientamento" e cioè una sua drastica riduzione "via terra" e, dall'altra, la politica delle "concessioni" dello *Shah* di Persia ai suoi nuovi alleati europei trasformò la natura degli equilibri politici nel Golfo Persico e nell'oceano Indiano. V.F. Piacentini, *L'Emporio ed il regno di Hormoz (VII - fine XV sec.)*, in: "Vicende Storiche, Problemi ed Aspetti di Civiltà Costiera del Golfo Persico", Memorie dell'Istituto Lombardo, Accademia di Scienze e Lettere, XXXV (1), Milano, 1975; N. Steensgaard, *Carracks, Caravans and Companies: The Structural Crisis in the European-Asian Trade in the Early Seventeenth Century*, Scandinavian Institute of Asian Studies, Monograph Series 17, Copenhagen, 1972; L. Veccia Vaglieri, *L'Imamato ibadita dell'Oman*, Ann. dell'Ist. Orient. Di Napoli, 1949, III e n. IV; J.G. Lorimer, *The Gazetteer of the Persian Gulf, Oman and Central Arabia*, Vol. I, Parte I°, Calcutta, 1915, pp. 420-422; A.T. Wilson, *The Persian Gulf*, s.l., s.d., spec. Cap. 11; K. Bayani, *Les Relations de l'Iran avec l'Europe occidentale à l'époque Safavide*, parte II°, s.l., s.d., Cap. 3; P. Bonassieux, *Les Grandes compagnies de commerce*, libro 1, *passim*; J. Chardin, *Travels in Persia*, (ed. 1972), pp. 59-62, 277-87; H. Furber, *Imperi Rivali nei Mercati d'Oriente 1600/1800* (ed. orig.: *Rival Empires of Trade in the Orient 1600-1800*, Minneapolis, 1976), Bologna, 1986, p. 108; un importante studio sulla fascia costiera del Harmuzgan, nel Golfo Persico, è stato svolto dalla Missione Storico-Insediamentale Italiana in Harmuzgan e Makran,

presenza di talassocrazie commerciali, la preminenza delle leggi mercantili, i percorsi delle spezie, il desiderio dell'Europa per la conquista del monopolio commerciale, la tratta degli schiavi ... insomma tutti quei fattori essenziali alla creazione di un 'filo rosso' che congiunse tre continenti: Asia, Arabia e Africa.

Durante l'arco di tempo che vide l'ascesa dell'Europa nell'oceano Indiano occidentale vi fu una vera e propria 'rivoluzione' dalla quale emersero nuovi protagonisti lungo i litorali asiatici, arabi e africani; in questo quadro il graduale affiorare di nuove dinastie arabe fu causato dalla polarizzazione creatasi in seguito alla lotta contro la presenza portoghese in Africa e in Asia. Essa infatti diede vita ad un processo di unificazione tra le tribù arabe, tradizionalmente frammentate e in lotta tra loro, che sfociò nella progressiva affermazione del potere degli arabi dell'Oman. Qui, alla presenza di città costiere arricchite dai commerci, dalla coltivazione di datteri e dalla pesca delle perle, dominate da sovrani autocratici la cui ricchezza consentì anche un forte potere militare, fece fronte l'interno, il retroterra dei monti e dei grandi deserti dove la gestione del potere fu decisamente aleatoria e dove le tribù conservarono un'indipendenza praticamente assoluta.

Due realtà politiche ben distinte furono destinate a coesistere nei territori desertici dell'attuale Oman: la ricca società mercantile delle coste e quella della società tribale e pastorale dell'interno, laddove fu spesso la prima a prevalere e ad imporre le sue leggi.

1982-84, in particolare, vedasi: V.F. Piacentini, *La fascia costiera del Harmuzgan: storia e territorio*, in V.F. Piacentini (a cura di), *Gruppi Socio-Tecnici e Strutture Politico-Amministrative della Fascia Costiera Meridionale Iranica*, Roma, 1988, spec. pp. 124-125.

Lungo i litorali dell'oceano Indiano prosperarono piccole città-stato i cui sguardi furono volti verso il mare, mentre regni più ampi furono rivolti verso l'interno o verso settentrione. Le città-stato conservarono gelosamente la loro indipendenza e spesso i tentativi di intaccare la loro preminenza commerciale si conclusero a discapito dei loro nemici. Infatti, allorché i portoghesi diedero inizio alla loro penetrazione, spesso subirono cocenti sconfitte militari.

I nuovi potentati arabi delle coste crearono dunque fiorenti mercati tra i porti dell'Asia sud-occidentale, delle coste arabiche, dell'India occidentale e dell'Africa orientale. E fu la bandiera degli omaniti a creare un vincolo, e non solo ideale, tra l'enclave omanita di Gwadar in Makran in Asia centro-meridionale, il porto di Maskat in Oman nella Penisola Arabica e l'isola di Zanzibar in Africa orientale, tramite la diffusione delle genti, delle merci e degli schiavi.

Le precondizioni attraverso le quali il potere di alcuni tra i maggiori protagonisti del mondo mercantile dell'oceano Indiano si realizzò furono, come anticipato, rappresentate da una molteplicità di elementi, al di sopra dei quali regnò l'inarrestabile lotta dell'Europa per giungere al monopolio dei commerci nell'oceano Indiano.

Ma ciò che rappresentò un vero e proprio *unicum* nell'oceano Indiano furono, come anticipato, i monsoni.² Il costante alternarsi dei venti monsonici nell'oceano Indiano aveva aperto da secoli, se non da millenni, regolari vie commerciali che univano fra loro il continente asiatico e le coste dell'Africa orientale; quindi, risalendo le due vie occidentali dell'oceano Indiano, ossia il Mar Rosso e il

² E. Gillbert, *Dhows and the Colonial Economy of Zanzibar 1860-1970*, London, 2004.

Golfo Persico oppure per vie carovaniere che risalivano la Penisola Arabica i traffici proseguivano fino al bacino orientale del Mediterraneo toccando regioni e paesi affacciantesi o gravitanti su di esso. E proprio l'alta regolarità e dinamicità dei monsoni contribuì a fare dei litorali asiatici, arabi e africani i principali terminali del grande sistema di navigazione nell'oceano Indiano.³ Il meccanismo attraverso il quale si realizza lo stupefacente equilibrio creato dai monsoni⁴ nell'arco dell'anno si articola secondo tale avvicendamento: da dicembre a marzo soffia il monzone di nord-est dall'Arabia e dalle coste occidentali dell'India, spingendosi fino all'altezza di Mogadiscio: i venti sono leggeri e sicuri, il clima é caldo e secco; in aprile inizia a soffiare il monzone di sud-ovest dall'Africa orientale verso le coste del Golfo Persico, il clima é meno caldo ma molto umido; le piogge sono principalmente in aprile e in maggio, mentre i mesi meno piovosi sono novembre e dicembre; inoltre, lungo le coste est-africane e nelle isole dell'oceano Indiano il clima tropicale é sempre temperato dalle brezze marine. La navigazione avveniva sui *dhow*s (sambuchi dalla vela trapezoidale;⁵ solo successivamente i naviganti musulmani introdussero nella navigazione dell'oceano Indiano la vela triangolare, la vela latina già usata nel Mediterraneo), in novembre dall'Asia e

³ C.S. Nicholls, *The Swahili Coast. Politics, Diplomacy and Trade on the East African Littoral 1798-1856*, London, 1971, p. 74.

⁴ Il termine ha origine dall'arabo *mawsin* (pl. *mawasin*), stagione, da cui il portoghese *monção*. G.R. Tibbetts, *Arab Navigation in the Indian Ocean before the coming of the Portuguese (being a translation of Kitab al-Fawa'id fi usul al-bahr wa'l-qawa'id of Ahmad b. Majid al-Najdi)*, London, 1981, Parte III, pp. 269-387; M. Lombard, *Splendore e apogeo dell'Islam VIII-XI secolo* (ed. orig.: *L'Islam dans sa première grandeur (VIII-XI siècle)*), Paris, 1980), Milano, 1981, p. 257.

⁵ D.A. Agius, *In the Wake of the Dhow. The Arabian Gulf and Oman*, Reading, 2002.

dall'Arabia in direzione sud, sud-ovest, durava trenta, quaranta giorni, in caso di condizioni atmosferiche ottimali mentre, in dicembre, grazie alla stabilizzazione del monzone, il viaggio durava solamente venti, venticinque giorni.⁶

Tale modello di navigazione veniva inoltre rafforzato dalle correnti equatoriali che soffiano verso sud, facilitando ulteriormente il percorso da nord; tra marzo ed aprile il monzone di nord-est lascia il posto ai venti del monzone di sud-ovest e la corrente equatoriale colpisce la costa africana all'altezza di Capo Delgado, nell'attuale Mozambico. Qui i venti soffiano verso nord, la navigazione da sud verso l'Asia é oltremodo facile e sicura; la primavera é dunque la stagione migliore per partire via mare dall'Africa; da metà maggio a metà agosto le tempeste sono invece frequenti ed inibiscono i percorsi marittimi nell'oceano Indiano⁷. È chiaro come i monsoni influenzassero la vita e i commerci dell'oceano Indiano; e ciò fu una realtà importante fino all'introduzione della navigazione a vapore.

Insieme a questo aspetto vi fu un altro elemento essenziale che condusse facilmente da e verso l'Asia e l'Africa viaggiatori, avventurieri, mercanti ed esploratori europei: il desiderio. Quella inarrestabile brama di possesso e di potere, una spinta formidabile originata da quel *horreur du domicile* che faceva di ogni nuovo giorno un'insostenibile sofferenza per tutto ciò che mancava agli europei. La risposta per tutti coloro che erano a disagio con

⁶ H. Ingram, *Antres Vast - In Zanzibar Town - A Dhow from Kuwait - Latham Island*, in, H. Ingram (a cura di.), *Arabia and the Isles*, London, 1966, Cap. V, p. 59.

⁷ A. Sheriff, *Slaves, Spices & Ivory in Zanzibar. Integration of an East African Commercial Empire into the World Economy, 1770-1873*, London, 1987, p. 8 e sgg.

se stessi, per quegli uomini inquieti che cercavano disperatamente una scusa per fuggire nell'ignoto era in quei mari sconosciuti e infidi, in quelle terre ancora da scoprire, tra quelle genti dai volti immersi nelle nebbie della conoscenza, là vi era la soluzione. Un destino ineluttabile andava loro incontro; le ricchezze meravigliose dell'oceano Indiano li attendevano, bastava solamente armare le navi e partire. I profumi, le essenze, le merci preziose e tutti i meravigliosi prodotti dell'Oriente incantavano e magnetizzavano oltre ogni immaginazione. Poiché l'essenza dell'esplorazione sta nello smarrirsi, nel perdersi, nell'abbandonare ogni contatto con la gente di casa, per poter finalmente vivere un tempo al di là della portata dei propri simili e ritornare con merci preziose e notizie su tutto ciò che esiste oltre i confini del noto, proprio in tale smarrimento, nell'ossessiva ricerca di ciò che si è perduto, vi è la chiave della scoperta, la via verso la conoscenza. E furono le numerose trasformazioni entro l'antichissimo equilibrio mercantile dell'oceano Indiano a provocare un vero e proprio sconvolgimento intorno al XVIII secolo.

Altro elemento importante fu il commercio di schiavi. La tratta rappresentò costantemente una delle principali fonti di reddito nell'oceano Indiano; tale secolare attività aveva da sempre reso immensamente ricchi i mercanti-schiavisti che praticarono tale lucrosissimo commercio; essa aveva inoltre conferito immenso potere e prestigio finanziario e politico a personaggi che, di fatto quando non anche di diritto, governavano secondo consuetudini consolidate ormai da secoli (si pensi soltanto agli *Zanj* del basso Iraq, che dall'869 all'883 d.C. scossero alle basi il califfato

abbaside)⁸. Negli empori di queste rotte mercantili, uomini provenienti da tutto il mondo si incontravano e scambiavano beni e idee. Nessun convoglio viaggiava vuoto. Due erano i sistemi che prevalevano: quello “indiano”, di compravendita in blocco di tutte le merci di ogni nave degli importatori; quello “cinese”, di compravendita in blocco di tutte le merci da importare in una stagione, poi depositate nei magazzini. Entrambi i sistemi facilitavano l'intervento dei dettaglianti del commercio locale, e entrambi corrispondevano alla pratica di accentrare le importazioni dall'Occidente in pochi porti “aperti” nei quali il commercio locale aveva le sue grandi basi di smistamento. Questo sostanzialmente era lo stato del traffico marittimo prima dell'intervento massiccio dell'Europa. Quest'ultima modificò radicalmente le vie dei grandi traffici sulla base di nuove esigenze di mercato e di nuove leggi mercantili; ma non distrusse completamente

⁸ Nel basso Iraq i grandi proprietari appartenevano agli ambienti di governo e necessitavano di prosciugare e denitrare terreni bassi e fino a quel momento incolti. La vicinanza con Baghdad, nuova capitale e baricentro del califfato, e con i suoi ricchi commerci con l'oceano Indiano avevano indotto questi latifondisti a mettere a coltura i loro latifondi, introducendo colture estremamente redditizie, anche se estranee alla produzione corrente, quali la canna da zucchero. La manodopera non poteva reclutarsi fra i contadini del luogo, pertanto, fu reclutata una manodopera esterna, facilmente reperibile sui mercati: si trattava degli *Zanj*, neri dell'Africa orientale, che furono “importati” a bassissimi costi e si rivelarono elementi ottimali per simili colture. Si costituirono stuoli di schiavi privi di tutto, che lavoravano in condizioni inumane sotto la sorveglianza di spietati guardiani. Da loro partì una delle più terribili rivolte di matrice zaidita; gli *Zanj* si ribellarono al califfo abbaside al-Mu'tawid e divennero padroni di tutto, o buona parte del basso e medio Iraq, così come nel Khuzistan, compresa Bassora per qualche tempo. Si veda C. Cahen, *L'Islamismo*, I, Storia Universale, Milano, 1970, pp. 135 et infra; I.M. Lapidus, *A History of Islamic Societies. Islam in East Africa and the Rise of European Colonial Empire*, Cambridge, 1988; J. de V. Allen & T.H. Wilson (a cura di), *From Zinj to Zanzibar*, in: “Paideuma”, n. 28, Wiesbaden, 1982 e note bibliografiche accluse.

l'assetto locale e soprattutto non poté modificare le leggi naturali che regolavano la navigazione secondo l'alternarsi dei monsoni, poiché, prima dell'introduzione delle navi a vapore restò in vigore una sorta di competizione ad armi pari.

Nel 622 d.C. con la caduta del porto di Hormuz, i portoghesi trasformarono Maskat nella più importante base navale del Golfo ma la loro egemonia iniziò lentamente a scemare⁹.

L'Oman divenne il più potente impero marittimo nell'oceano Indiano occidentale e prese il posto del Portogallo inaugurando un nuovo ciclo e la fine del regno di Hormuz segnò l'ascesa della dinastia araba Ya'rubi¹⁰ appartenenti alla setta ibadita¹¹ in Oman¹² che si pose come nuovo "regno" arabo.

⁹ P. Ward, *Travels in Oman*, Cambridge, 1987, p. 1.

¹⁰ A. Grohmann, *Ya'rubid Dynasty of 'Uman*, The Encyclopaedia of Islam, Vol. IV, Leiden, 1927, p. 1160.

¹¹ Gli ibaditi costituiscono un raggruppamento musulmano derivato dai khagiriti. Essi ritengono che il califfo non debba necessariamente appartenere alla famiglia o alla tribù di Maometto, ma possa essere qualsiasi credente, purché coerente con gli insegnamenti dell'Islam. La presenza ibadita in Oman data dalla sconfitta khagirita ad opera del califfo 'Ali intorno al 658 d.C. Essi divennero ibaditi quando la setta ebbe come *imam* 'Abdallah-ibn-Ibadh (127-132 H.). S.I.S.I. Sirhan, *Annals of Oman to 1728*, Cambridge, 1984, pp. 113-119. F. Battera, *Rapporti storici fra il Banaadir, la Penisola Arabica e l'Africa orientale*, in: "Africana", Pisa, 1996, nota n. 48, p. 37; cfr. voci: *Ibadhiti* e *Khagiriti* in, C. Carminati e V. Sirtori (a cura di), *Dizionario delle Religioni del Medio Oriente*, Milano, 1994.

¹² In Oman si succedettero cinque dinastie: i Julanda, i Yahmad-Kharus, i Nabahina, gli Ya'rubi, gli Al Bu Sa'id. Il primo *imam* ibadita fu al-Julanda ibn Massud intorno al 750. L'*imam* ibadita fu sempre un *primus inter pares*. Tutte e cinque le dinastie furono di discendenza Azdita, ma i Julanda e gli Ya'rubi seguirono un ciclo di ascesa e di declino, mentre i Kharus e i Nabahina mantennero la loro presenza in opposizione all'imamato. L'Oman fu altresì diviso tra due tribù principali: gli Hinavi e i Ghafir. Gli Ya'rubi, signori di Rustaq, discendono dagli Hinavi, mentre i Joasmi discendono dai Ghafir. J.C. Wilkinson, *The Imamate Tradition of Oman*, Cambridge, 1987, pp. 9-13.

In questo quadro di grande mutamento la fascia costiera del Makran risultò di particolare rilevanza ai fini della definizione di tali rotte mercantili e del ribaltarsi degli equilibri di potere nell'oceano Indiano occidentale.¹³ E fu proprio a partire dal declino del predominio commerciale portoghese che le sorti e i destini delle popolazioni asiatiche, ma anche africane, conobbero profonde modificazioni.

La posizione geografica del Makran fu sempre di notevole importanza strategica in quanto cerniera di comunicazione tra il Medio Oriente e l'India, non a caso i suoi porti furono oggetto di nuove politiche commerciali entro il nuovo scenario degli equilibri di potere nell'oceano Indiano. Il porto di Gwadar costituì un fiorente centro dei commerci che provenivano dalla Persia da un lato, dal *khanato* di Kalat¹⁴, dall'Afghanistan e dall'Asia Centrale dall'altro, fino all'attacco e alla conquista da parte dei portoghesi nel 1581¹⁵. In seguito alla caduta di Hormuz, la via all'India attraverso la Persia ed il Makran iniziò a venire frequentata da numerose carovane dalle quali i capi locali traevano profitti soddisfacenti, tassando il diritto di passaggio e le merci. Ma, ben presto, l'instabilità politica e le rivalità locali condussero alla predominanza da parte persiana su gran parte dei porti e della fascia costiera makranita; mentre il porto di Gwadar, ultimo baluardo, cadde nelle mani dei capi locali Gichki, del *khan* Ahmadzai

¹³ V.F.Piacentini, R. Redaelli (ed.), *Baluchistan, Terra Incognita. A New Methodological Approach combining Archaeological, Historical, Anthropological and Architectural Studies*, Oxford, 2003.

¹⁴ R. Redaelli, *The Father's Bow. The Khanate of Kalat and British India (19th-20th century)*, Firenze, 1997.

¹⁵ V.F. Piacentini, *International Indian Ocean Routes and Gwadar Khabl Settlement in Makran*, in: "Pakistani Archaeology", 1988, pp. 304-344.

del gruppo Brahui di Kalat, Nasir *khan* I intorno al 1738-39.

Dall'altro lato della costa il processo di unificazione dell'Oman ebbe inizio con Nasir ibn Murshid (1624-1649), fondatore della dinastia Ya'rubi, con capitale Rustak, che rimase al potere fino al 1741. Nasir ibn Murshid, che a quel tempo controllava solo il porto di Sohar¹⁶, aprì per primo i negoziati con la Compagnia inglese delle Indie Orientali (East India Company) nel 1645 e concluse un trattato nel 1646. Gli inglesi, dopo aver distrutto il potere portoghese nel Golfo insieme alle forze persiane nel 1622, si ritirarono a Bandar Abbas/Gombroon. Sita all'ingresso del Golfo, Bandar Abbas si trasformò presto da un povero villaggio di pescatori in una cittadina fiorente. Ciò nonostante, il predominio portoghese nel Golfo proseguì fino all'ascesa degli Ya'rubi¹⁷.

Se da un lato le coste e le isole dell'Africa orientale subsahariana furono oggetto degli interessi portoghesi in vista della *carreira de India*, con le disastrose implicazioni e conseguenze in termini di stabilità politica e commerciale, dall'altro la dominazione omanita degli Ya'rubi, che incluse i porti africani di Mombasa e dell'isola di Pemba, fu improntata all'insegna di mero avvicendamento nel dominio dei mari, priva di sostanziali modificazioni nell'organizzazione commerciale, e caratterizzata da una scarsa integrazione con le strutture politiche locali; per cui si può concordare con Wilkinson che il potere degli Ya'rubi

¹⁶ Sohar, la città più bella del Golfo Persico. V.F. Piacentini, *L'Emporio ed il regno di Hormoz (VII fine XV sec.)*, op. cit., p. 44.

¹⁷ F. Warden, *Brief Notes relative to the Province of Oman, 1819*, in, R.H. Thomas (a cura di), *Arabian Gulf Intelligence, Selection from the Records of the Bombay Government, New Series*, N. XXIV, Cambridge, 1856, p. 56 e sgg.

crebbe senza consolidarsi¹⁸. E - pure con Miles - per quanto la dinastia Ya'rubi fosse stata tra le più potenti nella storia dell'Oman, il suo declino fu rapido, umiliante e irreversibile¹⁹.

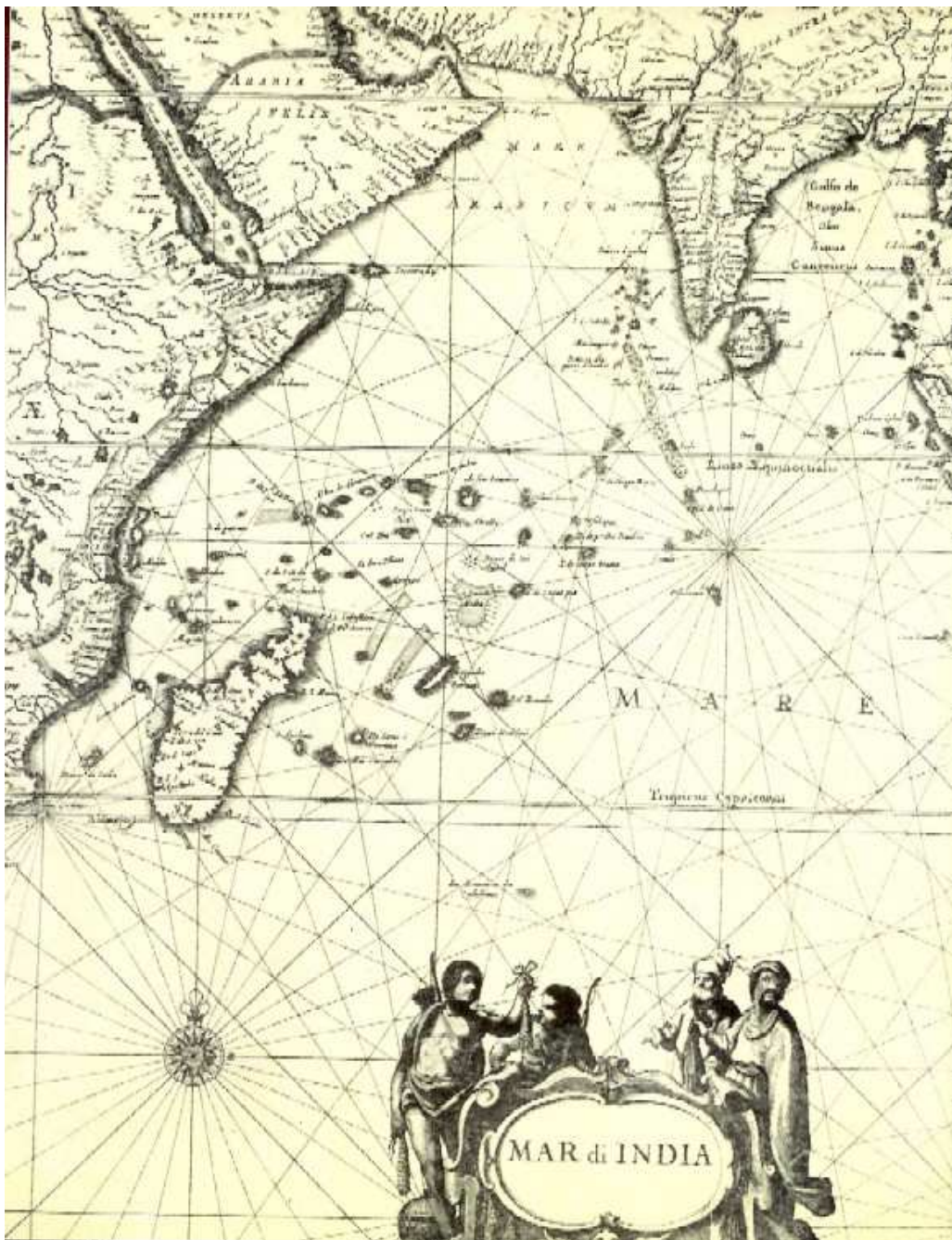
Gli Ya'rubi estesero il sistema tribale omanita, ove la nozione di governo centralizzato é assente, alle coste dell'Africa orientale coadiuvati dai mercanti indiani (*vâniya*, in gujarati *vâniyo*, uomo della casta dei commercianti, dal sanscrito *vanij*, mercante, successivamente anglicizzato in *banyan*, termine usato per designare gli indù, differenziandoli dai mercanti musulmani)²⁰, dai "saggiatori di monete" e cambiavalute *sarraf* (da cui é derivato il termine *shroff* in inglese) definiti dagli arabi musulmani *mushrikun*, politeisti, ma agevolmente inglobati nell'istituto islamico dell'*aman* (protezione). E, paradossalmente, fu proprio grazie al supporto finanziario così rafforzato da parte dei portoghesi a favore delle comunità mercantili indiane che nel 1648 fu lanciata una campagna contro i portoghesi che li obbligò a una tregua. Nell'aprile del 1649 Sultan ibn Saif al-Ya'rubi (1649-88), successore di Nasir ibn Murshid, divenne capo e il 23 gennaio del 1650 Sultan ibn Saif sconfisse e cacciò i portoghesi dal porto di Maskat. Egli costruì il forte di Nizwa, nell'interno dell'Oman, nell'arco di dodici anni²¹.

¹⁸ J.C. Wilkinson, *The Imamate Tradition of Oman*, op. cit., p. 50.

¹⁹ S.B. Miles, *The Countries and Tribes of Persian Gulf*, (I° ed. 1919), rist. 1966, London, p. 265.

²⁰ S. Blanchy, *Karana et Banians. Les Communautés commerçantes d'origine indienne a Madagascar*, Paris, 1995, *passim*.

²¹ Lo splendore del regno di Sultan ibn Saif fu tale che Jean Baptiste Tavernier nel 1660 disse di aver visto la perla più magnifica del mondo, di proprietà del capo di Maskat, il suo valore si aggirava intorno alle 30.000 sterline. J.C. Lorimer, *Gazetteer of the Persian Gulf, Oman and Central Arabia*, Vol. I, Calcutta, 1915, pp. 2151-2.



Carta dell'Oceano Indiano tratta dal "Grande Atlante" del cartografo olandese J. Jeanson, pubblicato ad Amsterdam nel 1650.

Verso la fine del XVIII secolo la tribù degli Ya'rubi fu a capo di un fiorente regno mercantile che poggiava il proprio potere sulle città lungo le coste e nelle principali isole del

litorale est-africano. La presenza della figura di governatori arabi (spesso schiavi africani al servizio degli arabi omaniti, proprio in quanto ritenuti più affidabili) nei domini lungo la costa del Makran e in Africa orientale fu sempre funzionale al controllo dei commerci e all'esazione delle imposte. E tale istituto traeva le sue origini nel sistema tribale dell'esercizio del potere, nonché negli accordi politici con i governanti locali. Saif ibn Sultan Ya'rubi diede forte impulso alla potenza omanita, comprò 1700 schiavi, sviluppò la marina²², restaurò diciassette *aflaj* (canalizzazioni) e nel 1688 la popolazione di Maskat contava circa 10.000 abitanti.

Nel 1696 Saif ibn Sultan I, succeduto a Sultan ibn Saif, inviò una flotta di sette navi da guerra, alcune delle quali prese ai portoghesi, e dieci *dhow*s, con circa tremila uomini, all'attacco di Mombasa. Dopo un assedio – uno degli assedi più memorabili della storia²³ – che ebbe inizio nel marzo 1696 e terminò nel dicembre 1698, gli Ya'rubi sconfissero i portoghesi, i quali persero la postazione strategica di Fort Jesus. L'ascesa delle potenze mercantili dell'Olanda e della Gran Bretagna nell'oceano Indiano, insieme alle azioni di riconquista intraprese dagli arabi dell'Oman, a Maskat e a Mombasa, dove quest'ultimi contarono sul consenso e sull'appoggio degli Swahili, segnò il declino dell'impero portoghese nelle Indie Orientali²⁴.

²² J. C. Wilkinson, *The Imamate Tradition of Oman*, op. cit., p. 220.

²³ E. Axelson, *Portuguese in South-East Africa, 1600-1700*, op. cit., p. 155 e sgg.; M.V. Jackson Haight, *European Powers in South East Africa*, op. cit., p. 28.

²⁴ Anche se l'impero coloniale portoghese fu praticamente sconfitto intorno alla metà del 1600, ciò non impedì la prosecuzione della presenza lusitana nelle basi commerciali e strategiche sia in Africa occidentale, sia in Africa orientale e nell'oceano Indiano. A riprova di ciò, l'*Estado de India oriental* esistette fino al 1961.

Il successore di Sultan ibn Saif I, Sultan ibn Saif II, regnò dal 1711 al 1719 e conquistò i territori dell'attuale Bahrein segnando l'apogeo degli Ya'rubi. Il porto di Mombasa fu riconquistato dai portoghesi nel 1728, ma l'occupazione durò solamente due anni; il governatore degli Ya'rubi, Muhammad ibn 'Uthman Mazrui, assunse ancora una volta il controllo di Fort Jesus e il dominio lusitano fu così limitato al Mozambico.²⁵ Tuttavia, la mancanza di un trattato di pace significò che il confine tra i territori del re del Portogallo e del capo dell'Oman non venne mai propriamente definito²⁶; solo nel 1817 la Convenzione anglo-portoghese definì Capo Delgado il limite del confine settentrionale dei domini portoghesi, mentre attribuì al villaggio di Tungwe, vicino a Capo Delgado, la frontiera delle terre sottoposte all'autorità dei Mazrui per conto degli Ya'rubi. Ma Tungwe era un importante centro di smistamento degli schiavi, i portoghesi vi si erano stabiliti e certo non potevano concordare con tale divisione dei confini; non a caso per lungo tempo Tungwe divenne l'oggetto del contendere tra l'Oman e il Portogallo²⁷, minando inevitabilmente i rapporti tra gli omaniti e i portoghesi.

È interessante ricordare che la dominazione portoghese non influì in maniera considerevole lungo le coste sudorientali dell'Africa. Innanzitutto non vi furono mai più di cento portoghesi che vivessero a nord di Capo Delgado; gravi ostacoli ambientali come la scarsità di acqua potabile e le febbri malariche li decimarono: una vera e propria "barriera di malattie" protesse l'Africa per lungo tempo.

²⁵ H. Furber, *Imperi rivali nei mercati d'Oriente. 1600/1800*, op. cit., pp. 19-20.

²⁶ J.M. Gray, *History of Zanzibar from the Middle Age to 1856*, London, 1962, pp. 175-177.

²⁷ Cfr. ibidem.

Ricordando l'alternanza monsonica, i pesanti galeoni portoghesi prima della fine di luglio potevano avventurarsi nel Canale di Mozambico, ma dopo quella data erano costretti a tenere la rotta esterna al Madagascar; risultavano così assai lunghe e difficoltose le comunicazioni con i porti settentrionali dell'Africa orientale. Inoltre vi fu un interesse praticamente quasi nullo nei confronti della conquista territoriale poiché le sole coste rientrarono nella strategia di controllo e di conquista dei percorsi marittimi dell'India²⁸. Verso la fine del diciassettesimo secolo i portoghesi ripresero a sviluppare i loro interessi in "Oriente"; tra gli obiettivi principali vi era quello di dirottare l'oro dei Monopotapa in Africa occidentale, verso l'Atlantico e di sfruttare il Mozambico come riserva di schiavi per il Brasile. Nel marzo del 1680 un *alvarà*, un decreto, diede l'autorizzazione al libero commercio tra il Brasile e l'oceano Indiano. Il Viceré del porto indiano di Goa, Luìs de Mendonça, fu posto a dirigere personalmente l'insediamento a Kilimane, in Africa orientale, in vista dell'espansione di tali commerci. Tuttavia, anche se nel 1672 tre corrieri delle Indie ritornarono dalla Cina con pepe, tele di calicò, tappeti, copriletti di seta e diamanti per un valore superiore a quattro milioni di *cruzados*, il declino del commercio e della potenza portoghesi era già in atto; e per quanto le nuove compagnie fondate dopo il 1690 includessero il Re come investitore in prima persona, la prosperità lusitana era ormai quanto mai effimera. Le vagheggiate ricchezze dell'Africa orientale si rivelarono presto fugaci, la politica portoghese di cieco sfruttamento delle coste africane, attraverso imposizioni di tributi²⁹, non

²⁸ Questa è una teoria oggetto di accesi dibattiti in ambito storico e storiografico.

²⁹ I portoghesi sottrassero temporaneamente ai musulmani il monopolio dei commerci in Africa orientale attraverso i mercanti asiatici, armeni, persiani ed

riuscì a coprire i costi dei mantenimenti dei contingenti e delle fortificazioni. Va comunque riconosciuta ai portoghesi l'importazione dall'America di manioca, ananas, guavo (*Psidium guaiava*), pere di terra (*Apios tuberosa*) e patate dolci: tutti prodotti che certamente arricchirono l'alimentazione delle popolazioni asiatiche e africane³⁰. Nel 1728 il capo Saif ibn Sultan Ya'rubi salì al potere. Egli ricorse ad aiuti esterni, una forza persiana inviata dal governatore della provincia del Fars consentì di conquistare i porti arabi di Maskat e di Ras al-Khaimah. L'ultimo membro della dinastia Ya'rubi, Sultan ibn Murshid, si pose come pretendente al trono di Saif ibn Sultan con l'aiuto di Ahmad ibn Saidi Al Bu Sa'id (1744-1783), il quale era stato nominato da Saif ibn Sultan governatore di Sohar, e nel 1738 venne eletto capo. La maggior parte dell'Oman cadde nelle mani di Sultan ibn Murshid, mentre a Saif ibn Sultan rimase il porto di Maskat, che tuttavia perse d'importanza a favore di quello di Matrah,³¹ grazie agli sforzi dell'avversario Sultan ibn Murshid. Nella lotta contro i persiani, i quali intervennero a favore di Sultan ibn Murshid, egli fu ucciso e, subito dopo la morte di Saif ibn Sultan, Ahmad ibn Said Al Bu Sa'id, il quale aveva sposato una figlia di Saif ibn Sultan, divenne capo nel 1741.

Nel frattempo proseguirono i numerosi atti di pirateria contro la presenza europea. La sterilità delle terre persiane e arabe che si affacciano sul Golfo contribuì certamente alla

indiani. Nel XVI secolo il Sultano di Kilwa dovette al Re del Portogallo un tributo di 1500 *metikal* di oro, pari a c.a. 900 sterline. R. Coupland, *East Africa and its Invaders. From the Earliest Times to the Death of Seyyd Said in 1856*, Oxford, 1938, pp. 44 e sgg.

³⁰ Z. Marsh & G.W. Kingsnorth, *A History of East Africa. An Introductory Survey*, London, 1972, p. 32.

³¹ Attualmente i porti di Maskat e di Matrah sono uniti nella città di Maskat, capitale del Sultanato dell'Oman.

diffusione di atti di brigantaggio in paesi sostanzialmente privi di risorse; nel 1748 gli olandesi furono attaccati e rapinati a Bassora dal governo locale e così decisero di stabilirsi sull'isola di Karrak. L'Inghilterra, dal canto suo, osservò costantemente una politica di stretta neutralità nei confronti delle dispute tra i potentati del Golfo. A causa di conflitti di potere tra gli Al Bu Sa'id e i Wahhabiti³², saliti al potere nel 1787, quest'ultimi ebbero il sopravvento. La resistenza dei Joasmi e delle tribù del Bahrein contro i Wahhabiti li condusse a commettere atti di feroce pirateria. E fu certo un fatto straordinario che durante l'ascesa al potere dei Wahhabiti nel Golfo, gli omaniti riuscirono a conservare il controllo dei territori e dei porti che erano appartenuti ai loro avi lungo le coste dell'Oman.

Ahmad ibn Said diede così inizio alla nuova dinastia arabo-omanita degli Al Bu Sa'id, anch'essi ibaditi, e nel 1741 venne eletto capo. Mentre nel 1776 gli inglesi riportarono la loro base commerciale a Bushire, nel 1797 ebbe luogo l'acquisizione araba di Maskat e di Matrah. Nel 1798, come vedremo oltre, fu firmata la Convenzione con la Gran Bretagna per escludere i francesi dall'Oman³³. L'isola

³² Mohammed ibn 'Abd al-Wahhab (1703-1791) sostenne la necessità di riportare l'Islam alla sua primitiva purezza; il movimento da lui iniziato, dal carattere fortemente rigoristico, si affermò quando trovò un alleato nel principe del Negd, antenato della famiglia regnante in Arabia Saudita. La caduta di Medina nel 1804 e il blocco della Mecca posero in ansia il mondo islamico. P. Minganti, *I Movimenti Politici Arabi*, Roma, 1971, p. 11 e sgg.

³³ *Treaty concluded between the Hon.ble East India Company and H. H. the Imaum of Muscat, under the date the 12th October, 1798 (VII Artt.)*. Testo orig. in India Office Records (I.O.R.) *Official Publications, Selections from the Records of the Bombay Government*, N. XXIV, New Series, 1856, *Treaties and Engagements.*, p. 248 e sgg.; rist. in: J.C. Hurewitz, *Diplomacy in the Near and Middle East. A Documentary Record*, 2 Voll., Toronto, 1956, Vol. I, p. 64; *Selections from the Records of the Bombay Government*, N. XXIV, New Series, (I° ed. Bombay, 1856) rist. Cambridge, 1985, pp. 248-49

africana di Zanzibar venne presa dagli omaniti nel 1784, così come i porti di Gwadar e di Chahbahar sulla costa del Makran.

Said Ahmad Al Bu Sa'id chiese ed ottenne gli indispensabili finanziamenti dai *banyan* (*baqqal* in arabo), mercanti e banchieri indiani per sconfiggere definitivamente gli Ya'rubi; verso la fine del diciottesimo secolo, grazie anche al supporto militare dei guerrieri baluci del Makran l'ultimo discendente degli Ya'rubi fu ucciso da Sultan ibn Ahmad Al Bu Sa'id (1793-1804). Le tribù che protessero, nascosero, sostennero e difesero gli Al Bu Sa'id durante tutta la loro dinastia furono identificate in quelle dei Baluci del Makran occidentale e individuate, secondo le fonti disponibili, negli Hot, Rind e Noshervani³⁴. Gli Hot, nell'area di Tump, vicino alla città di Turbat (*Kej*) capitale del Makran, furono spesso identificati come parte dei Rind, per quanto successivamente tale origine sia stata negata³⁵; i Rind, la tribù di sangue blu del Baluchistan nella quale confluiscono molti altri Baluci, fieri nella loro indipendenza, vivono nell'area di Mand ai confini con la Persia nella parte occidentale della regione dello Zamuran, mentre i Noshervani si trovano nelle regioni di Kharan e di Panjgur. Poiché esperti di armi molti di essi vennero reclutati da Maskat come soldati sui *dhow*s, o come truppe di terra inviate nel deserto dell'Oman. Risulta interessante esaminare la tesi che sostiene la presenza di Baluci che combatterono in Oman in epoca antecedente a quella comunemente designata. I Baluci combatterono non solo per gli Al Bu Sa'id ma anche per i Ya'rubi durante i

³⁴ S.B. Miles, *Notes on the Tribes of 'Oman* by L. C. S. B. Miles, 27 May, 1881, in S.I.S.I. Sirhan, *Annals of Oman to 1728*, op. cit., p. 98.

³⁵ *The Gazetteer of Baluchistan - Makran*, Quetta, I ed. 1906, rist. 1986, pp. 93-94.

sedicesimo e diciassettesimo secolo, militarmente ripartiti in *jam'dar* (*jamadar*, *jemadar*), capi, e *sowars*, soldati³⁶. A questo riguardo Frederick Barth ha illustrato le difficoltà nell'individuazione dell'origine della presenza dei Baluci in Oman: mentre Kelly ha affermato che fu solo con Ahmad ibn Said Al Bu Sa'id che ebbe inizio il reclutamento di truppe baluce, e cioè non prima del 1749. I rapporti portoghesi confermano la loro presenza al tempo della dinastia Ya'rubi: tesi, questa, sostenuta da Miles³⁷. Vero è che i contatti con l'Oman furono sempre assai frequenti tanto che la presenza di discendenti di schiavi africani, perlopiù domestici, tra i Rind, nonché la permanenza di comunità indiane, ismailite e indù, a Kharan e a Panjgur tra i Noshervani è testimonianza di tali intensi scambi nell'Ottocento. La guardia del corpo permanente del capo Al Bu Sa'id era composta da 300 Baluci. Essi vivevano in capanne (*barasti*) e si recavano in una piccola moschea bianca con due piccole torri alle porte di Maskat. Si narra che il loro cinismo fosse tale che i mercenari Baluci non fossero interessati alle lotte politiche, essi non furono mai a conoscenza delle rivalità entro i territori dell'Oman e naturalmente obbedirono agli ordini di quel principe arabo che li pagò per questo.

Verso la fine del diciottesimo secolo Nasir *khan* I, Brahui, di Kalat “concesse”³⁸ (*granted*) il porto di Gwadar a

³⁶ S.B. Miles, *Journey from Gwadar to Karachi*, XII, The Journal of the Royal Geographical Society, Vol, 44, London, 1874, p. 163.

³⁷ F. Barth, *Sohar. Culture and Society in an Omani Town*, Baltimore, 1983, p. 39.

³⁸ La complessa questione della natura e del valore giuridico del “grant” da parte di Nasir Khan I, *khan* Brahui di Kalat agli Al Bu Sa'id di Maskat del porto di Gwadar e del territorio circostante come rifugio ma anche come base per la rivalsea contro le lotte di potere in atto in Oman, divenne oggetto di fondamentali dibattimenti politico-strategici verso la seconda metà del

Sultan ibn Ahmad degli Al Bu Sa'id (r. 1792-1804) fuggito da Maskat circa nel 1784; Sultan ibn Ahmad conservò tale possedimento anche dopo la sua ascesa al trono omanita. Uno dei primi provvedimenti presi da Sultan ibn Ahmad fu la nomina di un governatore nel porto strategico di Gwadar a cui diede l'ordine di costruire un fortino nella baia più protetta del porto; il governatore si diresse, per volontà di Sultan ibn Ahmad, verso Chahbahar e la prese di sorpresa annettendola ai domini omaniti. Nel 1794 Sultan ibn Ahmad ottenne la cessione delle entrate di Bandar Abbas e dei suoi domini che allora includevano Minab, le isole di Qishm, Hormuz e Hengam da parte dello sceicco della tribù dei Beni Ma'in, Mulla Husain, in possesso di queste isole; da questo momento le relazioni tra l'Oman e la Persia divennero inevitabilmente ostili. All'inizio del diciannovesimo secolo i possedimenti di Maskat comprendevano l'isola Bahrein, la costa del Makran, con l'importante *enclave* strategico-commerciale di Gwadar, alcuni punti della costa persiana come Chah Bahar, l'isola di Socotra, le isole Curia Muria, l'isola di Zanzibar e porti adiacenti della costa est-africana. Non senza innumerevoli e cruente lotte di potere - come ad esempio, tra i numerosi atti di pirateria, i due attacchi a Sur ed a Gwadar nel 1805 da parte di Shaikh Sultan, capo Qasimi di Ras al-Khaimah, subito riconquistate dalla flotta omanita³⁹ - gli Al Bu Sa'id

diciannovesimo secolo in occasione dell'instaurazione della linea telegrafica Indo-Europea e, successivamente, delle indagini compiute dalla Commissione Goldsmid per la definizione dei confini tra Makran, Sistan e Persia. Pretese giuridico-territoriali vennero avanzate da tutte le parti in causa, provocando tensioni e contese per lungo tempo insanabili. Tuttavia, Gwadar rimase in mani omanite e divenne parte del Sultanato dell'Oman, rimanendo tale fino al 1958. Data dell'acquisto da parte del Pakistan per 5 milioni di dollari.

³⁹ J.C. Lorimer, *Gazetteer of the Persian Gulf ...*, op. cit., p. 439.

realizzarono così la loro massima espansione politico-territoriale in questa vasta area.

Quanto all'Europa, nel 1688 le più potenti marine da guerra europee erano francesi, inglesi e olandesi. Le compagnie inglesi e olandesi in competizione per il controllo dei commerci delle spezie, si consolidarono diventando società a capitale sociale fisso. Nondimeno, verso la fine del diciottesimo secolo tutte le compagnie commerciali delle Indie orientali furono in declino, ad eccezione di quella inglese; poiché una marina da guerra poteva meglio prosperare in una società la cui economia fosse dominata dal commercio marittimo e la cui sicurezza dipendesse dal potere navale. Tali condizioni si applicarono infatti alla società inglese dopo il 1650 e alla sua struttura politica dopo il 1688. Mentre le politiche navali perseguite dagli altri stati del continente europeo, compresi i Paesi Bassi, furono certamente più vulnerabili⁴⁰.

Agli inizi dell'Ottocento il volume degli affari europei, olandesi, francesi ma soprattutto inglesi, raggiunse proporzioni enormi, coinvolgendo ormai non soltanto l'oceano Indiano e il bacino del Mediterraneo, ma anche i nuovi continenti oltreoceano. E lungo i litorali rifiorirono gli antichi porti che garantirono approdi, giovando a un tempo alla navigazione e ai commerci, tappe costiere e mercati ove si trattavano sia scambi locali, sia affari più vasti che coinvolgevano mercanti africani e asiatici, avventurieri europei e agenti di compagnie di commercio. All'interno di questi porti si stabilirono mercanti provenienti da ogni parte costruendo vere e proprie fortune sui commerci e sulle contrattazioni che vi avevano luogo.

⁴⁰ J.S. Bromley & A.N. Ryan, *Le Flotte*, in *Storia del Mondo Moderno* (ed. orig.: *Cambridge Modern History*, Cambridge, 1970), Voll. XII, Milano, 1971, Vol. VI, pp. 945-978.

Indubbiamente le rivalità europee dell'inizio del diciannovesimo secolo nelle acque occidentali dell'oceano Indiano influirono in maniera determinante anche sulla deviazione delle rotte marittime in questi grandi traffici commerciali.

Anche la regione del Makran fu oggetto d'interessi commerciali, una delle sue oasi più fiorenti, l'oasi di Panjgur, area dei Noshervani, fu definita "il Paradiso"; i datteri di Panjgur venivano esportati in ogni luogo e ve ne sono di diciassette tipi differenti, tanto che nel 1810 l'esploratore inglese Henry Pottinger⁴¹ ne offrì un'ampia descrizione; Pottinger notò altresì che venticinque indù vivevano a Panjgur, maniscalchi, falegnami, calzolari, orafi, cappellai e filatori ribadendo così il ruolo fondamentale delle comunità indiane. I mercanti di Kalat giungevano in autunno per i datteri portando con loro merci provenienti da Shikarpur, mentre altri mercanti giungevano in estate da Gwadar e comprano lana e *ghee* (burro chiarificato) per il mercato di Bombay, portando altresì merci da Bombay come chiodi di garofano, tessuti, collane e una speciale pomata per le pecore. La moneta usata era la rupia *kashani*.⁴²

⁴¹ H. Pottinger, *Travels in Beloochistan and Sinde*, London, 1816 (rist. Karachi, 1976).

⁴² B. Nicolini, *Makran, Oman and Zanzibar: Three-Terminal Corridor in the Western Indian Ocean (1799-1856)*, Leiden, 2004 e bibliografia acclusa.

Sultan ibn Ahmad Al Bu Sa'id⁴³ fu riconosciuto come l'artefice di una nuova politica che avrebbe ampliato il potere economico della famiglia dal Golfo Persico alle acque dell'oceano Indiano occidentale, dall'Asia all'Africa.

Sultan ibn Ahmad copiò il sistema di tassazione instaurato dai portoghesi: una percentuale su tutte le navi che commerciavano nell'oceano Indiano e una tassa sulle merci trasportate. Egli comunque non disponeva di una flotta in grado di controllare, e di tassare, ogni naviglio in transito; gli occorreva un alleato. La nuova politica di potenza anche commerciale avviata da Sultan ibn Ahmad necessitava di solidi sostegni, nonostante avesse acquisito alla fine del 1700 entrambe le rive dello stretto di Hormuz⁴⁴: l'accesso al Golfo Persico che gli aveva consentito, sfruttando tale posizione di preminenza geostrategica, l'imposizione di un sistema di pagamento di pedaggi *alla portoghese*.

⁴³ Va precisato che il termine *Sultan* non fu usato a Maskat come titolatura fino all'avvento del regno di Thuwaini (1856-68), figlio di Saiyid Sa'id bin Sultan; Sultan bin Ahmad é nome proprio, confuso dagli inglesi che scambiarono *Sultan* come titolatura. Sultan bin Ahmad, così come Saiyid Sa'id bin Sultan, furono chiamati dagli inglesi *Imaum*, ossia "capo", "guida", in onore alla loro abilità politica. Pertanto l'uso dei termini *Imam/Imaum* e *Sultan* nei documenti manoscritti ed a stampa dell'epoca risulta distorta. *Seyyid* è il titolo assunto dagli Al Bu Sa'id in seguito alla sconfitta degli Ya'rubi, i quali esercitarono il potere in qualità di *Imam*. *Sayyid* ricorre spesso nei documenti d'archivio britannici, ed é inteso come *Lord*, signore, capo secolare e membro della dinastia regnante. C.H. Allen Jr., *The State of Maskat in the Gulf and East Africa. 1785-1829*, in: "International Journal of Middle East Studies", Cambridge, 1982, N. 14, nota 6, p. 117; C.S. Nicholls, *The Swahili Coast*, op. cit., p. 101; G. Ligios, *Sovranità, Autorità e Potere nella Pubblicità Classica*, in V.F. Piacentini (dir.), *Il Pensiero Militare nel Mondo Musulmano*, 3 Voll., Roma, 1991, Vol. III, pp. 95-115.

⁴⁴ Per ulteriori approfondimenti si veda V.F. Piacentini, *L'Emporio ed il Regno di Hormoz (VII fine XV sec. d.C.). Vicende Storiche. Problemi ed Aspetti di una Civiltà Costiera del Golfo Persico*, op. cit.

Nella ricerca di questo alleato da parte del sovrano omanita gli inglesi partivano sfavoriti; gli arabi rammentavano ancora troppo chiaramente la lunga lotta per l'espulsione dei portoghesi dai loro territori, e le richieste inglesi di concessioni per la costruzione di forti e di basi commerciali a Maskat non furono certo viste di buon occhio. Nel 1798 Sultan ibn Ahmad conservò dunque buoni rapporti commerciali e diplomatici con i francesi, a causa delle loro attività schiavistiche e mercantili in Africa orientale dalla loro base all'Île de France (Mauritius), allora governata da De Souillac. La Francia, in cambio della propria collaborazione chiese agli omaniti di stabilire una base commerciale a Bandar Abbas, allora nelle mani dell'Oman. Ciò non le venne concesso, ma gli interessi arabi in Africa orientale si orientarono in direzione della Francia, e Sultan ibn Ahmad acconsentì che ufficiali francesi dirigessero i suoi soldati, che francese fosse il suo medico personale, Morier, e che capitani francesi comandassero le sue navi⁴⁵. Ma l'Inghilterra non si considerò esclusa e trovò ben presto spunto per contrastare formalmente la crescente presenza francese nell'oceano Indiano.

Prima dell'introduzione della navigazione a vapore, delle ferrovie e del telegrafo, pochissimi in Europa sapevano dell'"Oriente", solamente coloro che viaggiavano, diplomatici e militari, comunicavano dispacci e notizie che giungevano molto lentamente, notizie spesso deformate lungo il percorso, mentre le istruzioni o i rapporti erano

⁴⁵ É interessante rammentare che il 3 novembre 1795 il Comitato di Salute Pubblica aveva fissato una considerevole somma per l'acquisto di regali destinati all'Imam dell'Oman: "*à la somme de 160.000 livres, un montre d'or, un kantchiar, un plateau à pied et un écritoire, une grande aigrette en diamants, rubis et émeraudes*". M.A.E. Aff. Etr. Pol. Perse, Vol. 8, f° 66, *Memoire de Bijoux destines par la Republique Française a etre envoyes en presents a l'Imam d'Oman et Maskate en Arabie*.

superati dagli eventi prima ancora che si potessero attuare i provvedimenti presi in base ad essi. L' "Oriente" in realtà era sempre stato per gli europei una "frontiera" caratterizzata dall'onnipresenza del pericolo e priva d'insediamenti stabili.

Tra la fine del Settecento e l'inizio dell'Ottocento le rotte marittime orientali costituirono lo scenario delle rivalità anglo-francesi, alimentate dalla politica della competizione commerciale e da cruciali motivazioni politiche e diplomatiche. Se, da un lato, le guerre napoleoniche diedero agli inglesi la supremazia decisiva sui mari e la conseguente estensione del mantello imperiale con il quale l'Inghilterra finì per avvolgere tutti gli oceani, dall'altro la connessione tra fattori geostrategici e politica di potenza condusse alla proiezione dell'oceano Indiano nell'orbita della politica europea dell'epoca. Qui la rivalità anglo-francese fu motivata essenzialmente da tre fattori: 1) considerazioni difensive e strategiche come il controllo delle basi lungo le coste africane orientali e nelle isole che divenne prioritario ai fini della reciproca esclusione dalle rivalità commerciali; 2) la protezione da parte inglese della via all'India, cui Londra divenne ipersensibile soprattutto dopo la spedizione napoleonica in Egitto; 3) l'ascesa degli Al Bu Sa'id rimise inevitabilmente in discussione le relazioni tra Gran Bretagna, Francia e Oman.

Per quanto riguarda il primo punto, e cioè le considerazioni difensive e strategiche entro la competizione commerciale, si avanza l'ipotesi che un capovolgimento dei numerosi equilibri politici nell'oceano Indiano fosse opera di un funzionario francese. Nel 1735 un ufficiale di marina, Bertrand-François Mahé de La Bourdonnais (1699-1755), fu nominato Governatore Generale dell'Île de France e di

Bourbon; egli comprese le potenzialità strategiche di una base francese nell'Île de France, la più grande delle isole Mascarene, con un porto eccellente (Port Louis); decise quindi di assegnare una funzione essenzialmente *marittima* all'Île de France ed un ruolo prevalentemente *agricolo* a Bourbon. In queste due isole La Bourdonnais organizzò la coltivazione del caffè e della canna da zucchero ed eresse cantieri per la costruzione e la riparazione delle navi, garantendo la manodopera di schiavi provenienti dal Mozambico e dal Madagascar⁴⁶. Ma la compagnia francese in India non deteneva più il potere del passato⁴⁷, ormai surclassato dall'East India Company. Non a caso, verso la metà del 1700 i mercantili britannici venivano ancora minacciati dalle navi corsare francesi, tanto che: *until the capture of Mauritius and Bourbon at the end of 1810, British shipping in the Indian Ocean was liable to capture by French vessels operating from those islands*⁴⁸.

I francesi commerciavano dalle isole Mascarene con Zanzibar in schiavi, avorio, vetriolo azzurro (solfato di rame), fornendo in cambio armi, polvere da sparo e tessuti indiani; nel 1742 essi procedettero all'esplorazione di un gruppo di isole che, nel 1756, presero il nome di Seychelles da Moreau de Seychelles, Controllore Generale della Marina francese. Già in quell'epoca la tensione tra Francia e Inghilterra nell'oceano Indiano era elevata e i francesi non attendevano altro che giungessero ordini ufficiali dall'Europa per strappare i sigilli ai piani d'attacco francesi

⁴⁶ M.V. Jackson Haight, *European Powers and South-East Africa*, op. cit., *passim*.

⁴⁷ La compagnia francese delle Indie orientali si dissolse nel 1769 e l'amministrazione, inclusa quella delle isole Mascarene, venne acquisita dalla Corona. R. Coupland, *East Africa and its Invaders*, op. cit., p. 79.

⁴⁸ J.M. Gray, *History of Zanzibar*, op. cit., p. 99.

alle basi commerciali inglesi. Tuttavia, nel 1744, scoppiato il conflitto anglo-francese in India, La Bourdonnais ricevette l'ordine di mantenersi in posizione difensiva e gli venne espressamente impedito di attaccare qualsiasi base inglese. Il Governatore francese pur dissentendo da tali disposizioni, vi si adattò, ma non mancò di ribadire che la supremazia marittima, basata sulla conservazione e sul controllo di basi strategiche nell'oceano Indiano che consentissero il fluire delle comunicazioni con la Francia, andava mantenuta senza lasciarsi *insabbiare* nella politica orientale. Si determinò così un grave conflitto con Dupleix in India, il quale, sommato ai capovolgimenti politici in Europa, condusse al fallimento della linea “La Bourdonnais”.

La Bourdonnais venne screditato, e dopo tre anni trascorsi alla Bastiglia, morì solo e dimenticato da tutti. Il secondo punto tratta della via inglese all'India. Per quanto all'inizio del diciannovesimo secolo il volume e lo spazio commerciale dell'East India Company rappresentassero voci poco rilevanti, il corseggiare dei francesi per le isole e per i mari dell'oceano Indiano, e soprattutto i gravi danni commerciali costantemente causati ai mercantili inglesi lungo i percorsi tra l'Inghilterra e l'India, non potevano venire oltremodo tollerati. Va anche ricordato che la costa dell'Africa orientale era entrata nella politica britannica, inserita in un più ampio schema di estensione degli interessi commerciali, sostenuti da stimoli umanitari e filantropici. Le merci e le spezie più preziose provenienti dall'Africa, come le zanne d'elefante e la polvere d'oro, scambiate con i tessuti, i bracciali di ottone, i vetri e le perline dall'India, avevano senza dubbio contribuito all'arricchimento delle comunità mercantili indiane di Surat e di Bombay; pertanto,

la garanzia di un pacifico flusso di tali redditizi scambi doveva inevitabilmente implicare l'esclusione della crescente presenza dei francesi nei mari orientali. La protezione della via all'India divenne quindi, come già precisato, il *leitmotiv* della politica inglese per tutto l'Ottocento.

Ma un nuovo protagonista europeo doveva giungere sulla scena: Napoleone Bonaparte.

(segue)

L'Autore

Beatrice Nicolini, Ricercatore confermato di Storia dell'Africa presso la Facoltà di Scienze Politiche, Università Cattolica del Sacro Cuore, Milano. Autrice di più monografie e numerosi saggi sulla storia dell'oceano Indiano e sull'Africa orientale sub-sahariana. Collabora attivamente con numerose associazioni internazionali.