Zeitschrift: Bollettino dell'Associazione archeologica ticinese
Herausgeber: Associazione archeologica ticinese
Band: 30 (2018)

Artikel: Al Baleed, un porto di epoca medievale nel sud dell'Oman
Autor: Pavan, Alexia
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-737978

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

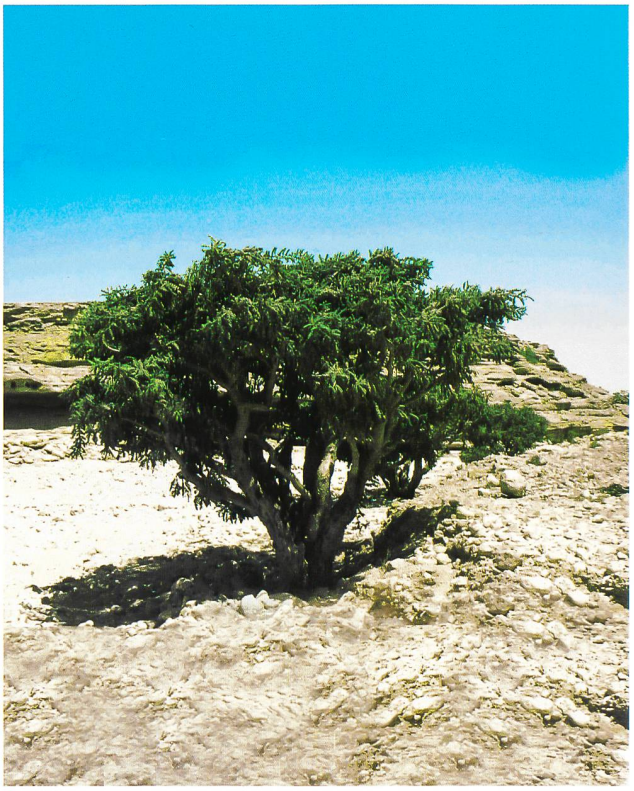
Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Al Baleed, un porto di epoca medievale nel sud dell'Oman

Alexia Pavan
Archeologa, direttore dello scavo di Al Baleed

Nella parte più meridionale del Sultanato dell'Oman, stretta tra l'altopiano che precede il Quarto Vuoto – l'immenso deserto dell'Arabia – e l'Oceano Indiano, si trova la regione del Dhofar. Caratterizzata da un clima mite durante l'intero anno, nei mesi di luglio e agosto è investita dalla coda del monsone indiano. Le precipitazioni che si registrano in questi due mesi permettono la crescita di una vegetazione lussureggiante che rende il Dhofar una regione unica in tutta l'Arabia. La fortuna di questa area è però legata, da millenni, all'albero dell'incenso (fig. 1) che, nella sua varietà più pregiata (*Boswellia sacra*), cresce in pochissime zone al mondo: la parte più orientale dello Yemen, alcune zone della Somalia e, appunto, la regione meridionale dell'Oman.
Il commercio dell'incenso ha una storia antichissima: esistono prove che la resina venisse esportata già a partire dall'età del Bronzo, nel III millennio a.C., e attorno al 1500 a.C. la regina Hatshepsut organizzò addirittura una spedizione nella terra dell'incenso con lo scopo di portare in Egitto quei preziosi alberi odorosi. Ma l'incenso, per crescere, ha bisogno di condizioni climatiche particolari e il tentativo della regina egiziana fu destinato al fallimento. L'Arabia, detta dagli antichi *Felix* per i suoi balsami e i suoi profumi, rimase per molto tempo una terra mitica proprio per la sua lontananza, il suo essere inaccessibile, per il mistero che la avvolgeva. I Romani provarono a conquistarla, ma il risultato fu una spedizione militare disastrosa con un esercito che batté in ritirata, ridotto alla fame e alla sete. Ma anche se fallirono nel sogno di conquistare l'*Arabia Felix*, i Romani continuarono a importare tonnellate di incenso da bruciare in occasioni di funerali e cerimonie religiose. Considerato cibo per gli dei e profumo per gli imperatori, l'incenso divenne sempre più prezioso e costoso e il commercio tra Roma e l'Oriente raggiunse il suo momento di massimo splendore nei primi secoli dell'età cristiana.
Era, questo tra il Mediterraneo e l'India, un traffico imponente, ben organizzato, che muoveva non solo balsami e profumi, ma anche altre merci di grande valore: spezie, animali esotici, tessuti. Era un commercio suddiviso in segmenti, che faceva tappa in porti diversi a seconda dei beni da caricare e scaricare, che necessitava di strutture ben organizzate dal punto di vista amministrativo, ma che aveva anche bisogno di luoghi per eventuali riparazioni delle navi, colpite dalle tempeste durante le pericolose traversate, e per l'approvvigionamento di acqua e cibo per gli equipaggi che sfidavano i marosi dell'Oceano Indiano.
Uno dei porti più importanti tra il Mediterraneo e l'India era collocato sulla costa dell'Oman. Il suo nome era Sumhuram (fig. 2), per i Greci Moscha Limen (il porto di Moscha). Qui, a partire almeno dal II secolo a.C., le navi facevano tappa per caricare incenso, probabilmente metalli, ma anche acqua, abbondante nel territorio, e cibo. Tra il IV e il V secolo la città di Sumhuram venne lentamente abbandonata e, proprio in quel periodo, iniziò ad espandersi un altro sito costiero che avrà grande importanza in epoca medievale: il porto di Al Baleed.
Proprio da qui partiremo per il nostro "viaggio" che ci porterà a scoprire come si viveva in una città lungo la costa dell'Arabia in epoca medievale.



1

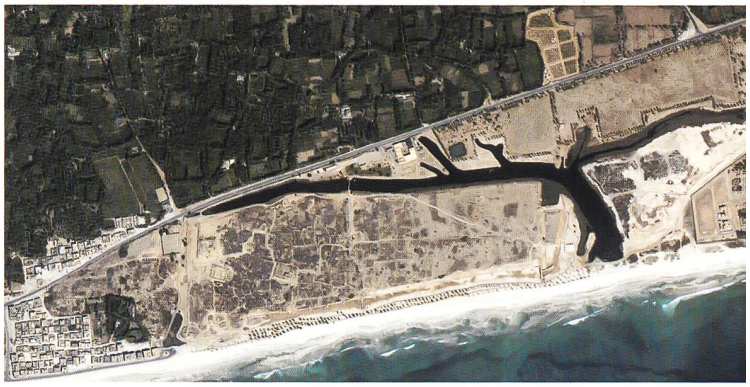
2

Il sito di Al Baleed

La storia di Al Baleed risale molto indietro nel tempo. La scoperta di selci e utensili in pietra rivela un'occupazione dell'area che si può datare all'età del Bronzo e che si protrae fino all'età del Ferro. Risalgono alla tarda antichità pre-islamica resti di strutture murarie visibili sotto i resti degli edifici monumentali di epoca medievale. Ma è con l'avvento dell'Islam che il sito inizia ad acquisire importanza e a imporsi nel commercio internazionale dell'epoca, raggiungendo il suo momento di massimo splendore tra il XIII e il XV secolo.

Noto nell'antichità con il nome di Zafar (il nome è poi passato a designare l'intera regione), il sito fu visitato da viaggiatori e mercanti che hanno tramandato molte informazioni sull'architettura, i costumi della popolazione e le attività che si svolgevano nella città. Tracce della ricchezza e dell'importanza del porto sono oggi evidenti nelle imponenti rovine e nella quantità e varietà di oggetti rinvenuti. La ceramica scoperta nel sito, proveniente da diverse parti del mondo, ci aiuta nel ricostruire e disegnare le rotte commerciali e sottolinea il ruolo avuto dal porto di Zafar/Al Baleed in questo commercio internazionale. Prodotti di grande valore, come la porcellana blu e bianca e il celadon, sono stati scoperti in gran numero, come anche grandi giare da immagazzinamento provenienti dal Sud-Est asiatico. È stata scoperta una gran quantità di materiale indiano, oltre a ceramica proveniente dalla Persia e da regioni più vicine come lo Yemen o il Nord dell'Oman.

La città di Al Baleed è un vasto insediamento con un'estensione di 64 ettari (fig. 3), circondato da mura. All'esterno della cinta muraria si trovavano il mercato, il cimitero, le piantagioni, i campi adibiti alle coltivazioni e all'allevamento e le abitazioni della gente comune. Lo



3

1 Albero di incenso.
(foto Office of the Adviser to HM the Sultan for Cultural Affairs)

2 La città di Sumhuram.
(foto Italian Mission to Oman)

3 Vista aerea del sito di Al Baleed.
(foto Office of the Adviser to HM the Sultan for Cultural Affairs)

4

spazio all'interno delle mura può essere suddiviso in tre settori principali. La zona occidentale era riservata agli edifici più importanti (fig. 5), collegati al potere e alle istituzioni: la Cittadella, la Grande Moschea, la Dogana; la parte centrale, ad uso civile, ospitava abitazioni e moschee, mentre la zona a est era dedicata alla produzione e al commercio (fig. 4). La mancanza di edifici costruiti in pietra fa supporre che ci fossero strutture in materiale deperibile e che lì avvenisse lo stoccaggio delle merci in partenza e in arrivo. Questa doveva anche essere l'area in cui venivano messe a essiccare le sardine, i vari pigmenti naturali e qui erano tenuti i famosi cavalli arabi in attesa di partire per lunghi viaggi verso l'India e la Cina. L'aspetto della città era dunque, sostanzialmente, quello di un'isola, circondata su tre lati da una laguna naturale ma mantenuta grazie all'intervento dell'uomo, che si affacciava sull'Oceano Indiano lungo il versante meridionale. Un ponte, di cui sono a oggi ancora visibili le colonne, collegava la città vera e propria con la zona del mercato e del cimitero, collocati ad ovest dell'insediamento.

5

Le indagini archeologiche

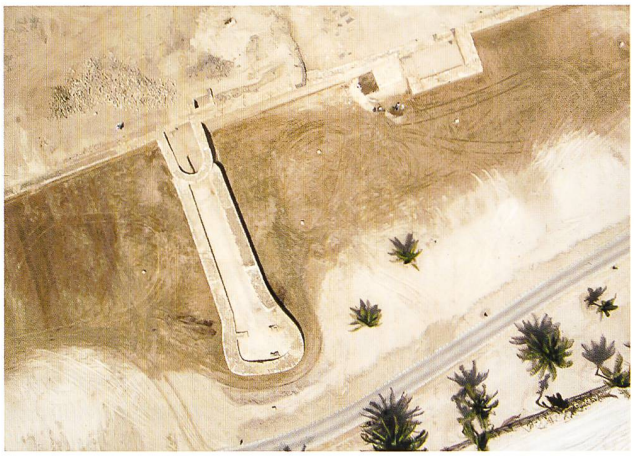
Gli scavi, condotti in maniera sistematica soprattutto negli ultimi dieci anni, si sono concentrati in alcune aree del sito, inserito dal 2000 tra i siti Patrimonio dell'Umanità dell'UNESCO. Negli ultimi anni è stato indagato, nella sua interezza, il versante meridionale (fig. 6), portando alla luce un sistema di fortificazioni costituito da 17 torri disposte a intervalli regolari con tre imponenti frangiflutti che potevano essere utilizzati anche come banchine (fig. 7). Nei pressi di quello più orientale sono stati rinvenuti dei pali in legno, in ottimo stato di conservazione, che costituivano un probabile bacino di carenaggio e tutta una serie di pietre piatte interpretate come l'alloggiamento per i pali di un ponte mobile che poteva fare da collegamento tra le navi ormeggiate e la terraferma.

La Grande Moschea (fig. 8), usata per la preghiera del venerdì e per le festività religiose, è stata scavata e consolidata in modo da permettere la comprensione e la visita dell'edificio. Lo spazio interno era scandito da 144 colonne che delimitavano una corte centrale o un pozzo di luce, dispositivo utilizzato comunemente nell'architettura tradizionale del Dhofar. Sono state identificate almeno tre fasi costruttive principali di cui la principale da datare attorno all'XI secolo come confermato dalla scoperta di un buon numero di monete cinesi, e dalle analisi al carbonio.

4 La zona orientale della città.
5 La zona occidentale della città.
6 Il sistema di fortificazioni presso il lato meridionale.
7 Frangiflutti presso il lato meridionale.
8 La Grande Moschea.

(foto Office of the Adviser to HM the Sultan for Cultural Affairs)

6



7

8

La cittadella

Da un anno è in corso lo scavo della cittadella (fig. 9), la residenza del "Sultano" stando alle parole del famoso viaggiatore arabo Ibn Battuta. Si tratta dell'edificio più imponente della città con la sua pianta leggermente trapezoidale e la sua superficie di circa 5'000 m^2. La cittadella è stata oggetto di continui ampliamenti che sono culminati con l'aggiunta di imponenti torri semicircolari che dovevano servire a difendere l'edificio dai colpi di cannone dei Turchi e dei Portoghesi. Essa aveva numerose funzioni: era la residenza del governatore della città, ma era anche il luogo delle milizie, dove probabilmente si trovavano le prigioni, dove veniva prodotta la polvere da sparo e conservate le armi e le derrate alimentari in caso di assedio. La cittadella aveva in alcuni punti quattro piani e al centro doveva trovarsi un'ampia corte aperta in cui è probabile ci fosse anche un pozzo. Gli scavi attualmente in corso stanno dando interessanti risultati relativamente alle fasi costruttive e i materiali rinvenuti all'interno offrono un interessante spaccato sulle attività condotte all'interno e sulla vita dei suoi abitanti. La recentissima scoperta di un blocco di zolfo assieme a pezzi di bitume ha fornito dati sulla produzione di polvere da sparo nella cittadella; il prezioso vasellame cinese e i vetri di importazione rivelano la raffinatezza delle mense a cui si sedevano i commensali (fig. 10). Eccezionale inoltre è stata la scoperta di numerosi pezzi di legno, originariamente impiegati come fasciame per le barche (fig. 11), che sono stati riutilizzati come elementi architettonici con la funzione di architravi o di travi per i soffitti. Lo studio di questa classe di materiali, che molto raramente è possibile ritrovare *in situ* vista la deperibilità del legno, sta fornendo dati molto interessanti sulla tecnica costruttiva delle navi in epoca medievale.

Ma come si svolgeva la vita di tutti i giorni in questo fiorente porto?

Il viaggiatore Ibn Battuta si ferma a Zafar/Al Baleed per due volte, in viaggio dall'India e poi dall'Africa. Diverse cose lo colpiscono: il numero delle moschee, più di 50, quantità che si spiega con la ricchezza dei suoi abitanti; i frutti tropicali (banane, noci di betel, palme da cocco) inaspettati per chi visita l'Arabia; la quantità e le dimensioni delle sardine che, dopo essere state essiccate, vengono date in pasto agli animali. Aggiunge anche informazioni sulle imbarcazioni che erano "cucite" con la fibra di cocco e che non contemplavano l'uso di chiodi in metallo e spiega come venivano scaricate le grandi imbarcazioni piene di merci che ormeggiavano al largo, mentre il trasbordo veniva fatto con barchini tradizionali noti come "kambari".

Per quanto riguarda i beni che partivano da Al Baleed, abbiamo già scritto dell'importanza dell'incenso che continua a muovere ingenti somme di denaro anche in epoca medievale. I nuovi mercati sono la Cina e l'India che lo utilizzano non solo per le fumigazioni domesti-

9

10

11

che o religiose, ma soprattutto in ambito medico.
Con l'avvento dell'Islam inoltre aumenta la richiesta di un diverso tipo di bene, i cavalli arabi, particolarmente richiesti dalle élite indiane e cinesi come segno distintivo di uno status sociale ed economico. Di questo fiorente commercio parlano molti viaggiatori e mercanti e lo stesso Marco Polo ne fa riferimento ne *Il Milione* quando scrive di Al Baleed. Ma il commercio non era solo di incenso e cavalli. Le fonti parlano di 300 prodotti che transitavano o venivano lavorati nel territorio. Tra questi, i coloranti naturali, l'indaco, l'aloe, le perle, ma anche l'ambra grigia e i tessuti.

La storia della città finisce tra il XVI e il XVII secolo quando una serie di ragioni storiche, sociali ed ambientali provocano dapprima il declino e poi il progressivo abbandono del porto. Tra queste, la presenza dei Portoghesi nella parte meridionale della Penisola Araba e il loro controllo sul commercio nell'Oceano Indiano, i problemi di insabbiamento della laguna e un grosso ciclone che investì la costa del Dhofar nel XVII secolo.

9 La cittadella.
10 Coppetta in celadon prodotta dai forni di Longquan tra il XIV e il XV secolo.
11 Fasciame di imbarcazione riutilizzato come elemento architettonico.

(foto Office of the Adviser to HM the Sultan for Cultural Affairs)

BIBLIOGRAFIA

AA.VV. 2014, *Al Baleed Archaeological Park, Salalah*, Office of the Adviser to His Majesty the Sultan for Cultural Affairs, Muscat.

BELFIORETTI L. – VOSMER T. 2010, *Al-Balid Ship Timbers: Preliminary Overview and Comparisons*, "Proceedings of the Seminar for Arabian Studies", 40, pp. 111-118.

COSTA P. 1979, *The Study of the City of Zafar (Al-Balid)*, "Journal of Oman Studies", 5, pp. 111-150.

COSTA P. – KITE S. 1985, *The Architecture of Salalah and the Dhofar Littoral*, "Journal of Oman Studies", 7, pp. 131-158.

NEWTON L. – ZARINS J. 2014, *A possible Indian quarter at al-Baleed in the fourteenth-seventeenth centuries AD?*, "Proceedings of the Seminar for Arabian Studies", 44, pp. 257-276.

ZARINS J. 2001, *The Land of Incense. Archaeological Work in the Governate of Dhofar, Sultanate of Oman, 1990-1995*, Sultan Qaboos University, Muscat.

ZARINS J. 2007, *Aspects of Recent Archaeological Work at al-Balid (Zafar), Sultanate of Oman*, "Proceedings of the Seminar for Arabian Studies", 37, pp. 309-324.