

SCAMBI MARITTIMI AGLI ALBORI DELLA CIVILTÀ
COMERCIO MARÍTIMO EN EL AMANECER DE LA CIVILIZACIÓN
MARITIME TRADES AT THE DAWN OF CIVILIZATION

Alessia LEONE¹
Università degli Studi di Roma “La Sapienza”

Recibido el 2 de septiembre de 2017.
Evaluado el 8 de noviembre de 2017.

RIASSUNTO:

Il presente contributo riguarda la storia della navigazione antica nel Golfo Persico a partire dalla preistoria fino al III millennio a.C. con una panoramica sulle ricerche più aggiornate riguardanti la navigazione antica e il commercio nel Vicino Oriente Antico. Gli studi sul commercio marittimo interregionale tra la Mesopotamia e gli altri siti del Golfo Persico. Egitto, Anatolia e India sono utili a comprendere e sottolineare non solo le relazioni ataviche tra differenti popolazioni, ma anche per conoscere meglio l'estensione dei traffici e le importazioni ed esportazioni. Tutte le informazioni in nostro possesso sulla navigazione antica provengono dalle indagini archeologiche e dall'iconografia dei sigilli.

RESUMEN:

Esta contribución trata de la historia de la navegación más antigua en el Golfo Pérsico desde la Prehistoria al III milenio a.C. con una descripción de todas las investigaciones sobre la navegación antigua y el comercio en el Próximo Oriente Antiguo. Los estudios sobre el comercio interregional marítimo entre Mesopotamia y otros sitios del Golfo Pérsico, Egipto, Anatolia y India son útiles para entender y subrayar no sólo las relaciones de muchos años entre pueblos diferentes, sino también conocer más sobre la extensión de bienes, importaciones y exportaciones.

Todas las informaciones que tenemos sobre la navegación antigua vienen de investigaciones arqueológicas y iconografía de los sellos.

ABSTRACT:

This paper deals with the history of the most ancient navigation in the Gulf from prehistoric times to the III millennium b.C. with an overview of all the most updated researches on ancient navigation and trade in Ancient Near East. Studies about interregional maritime trade between Mesopotamia and the other sites of the Gulf, Egypt, Anatolia and India are useful to understand and underline not only the long-standing relationships between different peoples, but also to know more about goods spreading and import/export. All the informations we have on ancient navigation come from archaeological investigations and iconography from seals.

¹ alessia.leone@yahoo.it
Antesteria
N° 7 (2018), 5-19

PAROLE CHIAVE: Commercio, Mesopotamia, Golfo Persico, Imbarcazioni, Iconografia.

PALABRAS CLAVE: Comercio, Mesopotamia, Golfo Pérsico, Embarcaciones, Iconografía.

KEY-WORDS: Trade, Mesopotamia, Persian Gulf, Ships, Iconography.

I. Introduzione

Lo scopo del presente contributo è quello di riassumere lo stato attuale delle ricerche che riguardano lo sviluppo da un punto di vista tecnico e logistico della navigazione marittima mercantile nella bassa Mesopotamia a partire dalle prime attestazioni archeologiche in epoca preistorica fino al Periodo di Akkad.

Fin dalle epoche più remote l'uomo ha avvertito la necessità di spostarsi dal proprio territorio d'origine per volgere altrove la ricerca di quelle risorse che il proprio ambiente non era in grado di offrire. Inizialmente gli spostamenti all'interno della propria area di stanziamento o entro pochi chilometri allo scopo di interscambiare materiali, erano resi possibili tramite le vie terrestri e all'impiego di onagri che trainavano carri contenenti merci. Questi tipi di spostamenti lungo le vie terrestri, non furono mai abbandonati del tutto ma furono affiancati successivamente dal trasporto fluviale e marittimo. Per agevolare i mercanti, ridurre il tempo impiegato per gli spostamenti e contenere notevolmente i costi, i commerci con territori lontani da quello di origine si svolgevano sfruttando la navigazione sulle vie d'acqua, quali il Tigri, l'Eufrate e circumnavigando il Golfo Persico e il Mar Arabico.

Le più antiche attestazioni archeologiche che riguardano i commerci a lunga distanza riguardano l'ossidiana², esportata già a partire dal VII millennio a.C. Altri importanti indicatori di scambi diffusi con altre aree geografiche sono la ceramica Ubaid³, il bitume⁴ e le conchiglie⁵.

Il commercio marittimo nel Golfo Persico, grazie soprattutto al porto di Ur, subì un incremento alla fine del IV millennio quando si aprirono nuove rotte commerciali e si impose maggiormente lo scambio di generi di lusso i quali, sebbene già noti in epoche precedenti, divennero una prerogativa essenziale per il rafforzamento politico e personale dell'emergente classe dominante.

Con lo sviluppo e progressivo rafforzamento dell'organismo statale nel periodo Sumerico, intorno al 3000 a.C., gli scambi marittimi e fluviali da e verso territori stranieri si fecero più intensi, grazie anche al potenziamento tecnologico delle imbarcazioni. Le imbarcazioni, il cui aspetto è per lo più noto dalle fonti iconografiche e dai modellini, sono sempre più robuste e funzionali, in grado di raggiungere anche le più lontane coste indiane e omanite.

² Per l'impiego dell'ossidiana e della sua distribuzione, v. l'intero contributo di Khalidi *et al.* 2016.

³ La ceramica Ubaid presenta varie fasi evolutive in rapporto al tipo di decorazione. La fase più antica (Ubaid I) è da collocarsi attorno al 5200 a.C.. Seguono Ubaid II (4800 ca.), Ubaid III (4500 ca.), Ubaid IV (4000 ca.). Per la cronologia, cfr. Liverani 2009, tabelle a pag. 84 e 92.

⁴ Connan-Van De Velde 2010, 1-12.

⁵ V. intero contributo di Gensheimer 1984.

II. VII millennio: i primi scambi

Le ricerche archeologiche svolte in numerose aree del Vicino Oriente, hanno permesso di accertare che commerci diffusi con territori lontani anche migliaia di chilometri, si ebbero già a partire dal VII millennio, dato confutato ampiamente dalle analisi geochimiche effettuate sui manufatti di ossidiana, forse il primo materiale a essere esportato anche a lunga distanza⁶ (Fig. 1).

I luoghi di provenienza dell'ossidiana sono numerosi, sebbene una buona parte dell'esportazione provenga da Nemrut Dağ nel sudest della Turchia. Tutte le fonti di origine dell'ossidiana risultano essere notevolmente lontane dai siti in cui sono stati ritrovati i manufatti finiti di tale materiale, cioè nella bassa Mesopotamia e nel Golfo Persico.

Dagli studi condotti sugli oggetti in ossidiana da Tell Zeidan è emerso che alcuni tra questi furono importati grezzi per poi essere lavorati *in loco* come lama da taglio⁷. La presenza di manufatti lavorati in ossidiana provenienti dall'attuale Turchia ad H3 as-Sabiyah in Kuwait, a Wadi Debayan in Qatar a Dosariyah in Arabia Saudita e anche a Uruk, Eridu, Tell el'Oueili e in molti altri siti della Mesopotamia, palesa inequivocabilmente l'esistenza di preistoriche rotte commerciali su lunga distanza percorse da abili mercanti e imbarcazioni in grado di navigare lungo il Tigri e l'Eufrate e di solcare i mari.

A partire dalla metà circa del VI millennio, in numerosi siti del Vicino Oriente si diffonde la ceramica Ubaid, un altro importante indicatore di scambi commerciali su lunga distanza (Fig. 2). La presenza di tale tipo di ceramica è infatti attestata in oltre 60 siti della Penisola Arabica.

Da un punto di vista stilistico e iconografico, le indagini archeologiche condotte nei siti del Golfo Persico in cui la ceramica Ubaid è stata rinvenuta, hanno permesso di accertare che quest'ultima appartiene agli stili che vanno dal 2 al 5 e ciò significa che il suo commercio è durato dai 500 ai 1000 anni (all'incirca dalla metà del VI agli inizi del IV millennio)⁸. Si pensa che la ceramica sia giunta in questi territori via mare e non tramite spostamenti terrestri, troppo lunghi, faticosi e onerosi.

Secondo l'ipotesi di Carter, l'importazione di ceramica Ubaid da parte dei paesi che si affacciano sul Golfo Persico, sembra essere dovuta al fatto che prima dell'arrivo di tale manufatto non esistesse ceramica indigena, come testimoniano gli strati neolitici di Ain Qannas in Bahrain, e di altri siti del Golfo⁹.

È possibile dedurre in questa ottica che la ceramica venisse commerciata in cambio di altri oggetti come perle (attestate nel Neolitico ma molto difficili da trovare negli scavi), conchiglie (ritrovate nelle sepolture di molti siti mesopotamici), selce, pesce essiccato, bestiame oppure al fine di ottenere determinati privilegi come ad esempio lo sfruttamento delle risorse locali quali la pesca oppure come dono a personaggi elitari del luogo allo scopo di consolidare alleanze o per esprimere un determinato *status* sociale¹⁰.

Il commercio di bitume, largamente impiegato come collante, come sigillante, come malta per le costruzioni idrauliche e per impeciare gli scafi delle barche, iniziò a diffondersi in modo più capillare verso la fine del VI millennio sebbene alcune rotte commerciali tra aree limitrofe agli affioramenti fossero note già dall'VIII millennio. In

⁶ Khalidi *et al.* 2016, 743.

⁷ *Ibid.*, 747.

⁸ Carter 2010, 191.

⁹ *Ibid.*, 195.

¹⁰ *Ibid.*, 195-199.

questo periodo siti come Tell el'Oueili e Tell es-Sawwan importano il bitume dal nord Iraq e dall'Iran, mentre quello proveniente dall'area di Mosul è stato ritrovato in alcuni siti della penisola arabica¹¹ (Fig. 3).

Come si dirà meglio più avanti, sono note anche piccoli resti di imbarcazioni in bitume risalenti al VI millennio.

La cospicua presenza di conchiglie marittime in Mesopotamia, avvalorava l'ipotesi che già in epoche molto antiche, almeno dal VII o VI millennio, vi fosse un interesse verso questo tipo di materiale (Fig. 4).

Il commercio di tale prodotto, sia a scopo edibile sia per una mera funzione di ornamento, sembra intensificarsi nel corso del IV millennio, poiché la concentrazione di conchiglie nei siti della bassa Mesopotamia diventa maggiore. Da Ur, dal Cimitero Reale, provengono delle cinture con anelli in conchiglia, usate dalle donne per bloccare i vestiti, usanza riscontrabile anche a Khafaja nel cimitero del Protodinastico. Sempre a Ur nel Cimitero Reale, sono state rinvenute delle conchiglie della famiglia *Arcidae* e *Cardiidae* impiegate come contenitori per cosmetici. Nel medesimo sito sono stati ritrovati dei gioielli che imitano le forme delle conchiglie, indica che dovevano rivestire una certa importanza per lo *status* sociale¹².

III. Le prime rotte commerciali

Certamente agevolato dai due grandi fiumi che attraversano la Mesopotamia, il commercio lungo le vie d'acqua è stato il più importante e capillare mezzo di comunicazione dell'antichità, capace di mettere in relazione realtà notevolmente distanti tra loro, permettendo così a territori quali l'Anatolia, la Mesopotamia, l'Iran, la Penisola Arabica, le coste indiane ed egiziane di interagire tra loro, consentendo il libero scambio di merci, cultura e idee.

La prima e più nota rotta commerciale marittima è, come già accennato, quella nell'area del Golfo Persico, in cui già dal VII millennio circolavano beni provenienti da territori lontani. Prima di giungere nella bassa Mesopotamia, merci come bitume e ossidiana, subivano una prima commercializzazione verso la parte più interna del territorio tramite i porti posti lungo le rive del Tigri e dell'Eufrate. Una volta raggiunti i porti fluviali più meridionali, come quello di Ur, i mercanti ripartivano su imbarcazioni che navigavano lungo il Golfo e verso le coste della penisola arabica e dell'India in epoche storiche.

È stato stimato che per raggiungere la zona intermedia del Golfo partendo dal porto di Ur a una velocità presunta di 1,75 nodi all'ora, si impiegano tra i 22 e i 50 giorni di navigazione, in base anche alle condizioni atmosferiche¹³. Questo aspetto è interessante poiché permette di valutare la velocità media di navigazione e il tempo impiegato dai mercanti per concludere una fase di vendita e rientrare verso la Mesopotamia con nuove merci. Data la relativa velocità della navigazione marittima, è facile intuire come questa abbia avuto un notevole incremento nei secoli fino a sostituirsi in buona parte ai commerci terrestri (Fig. 5).

¹¹ Connan - Van De Velde 2010, 6; Badel - Kramm 2014, 25-26.

¹² Gensheimer 1984, 67-69.

¹³ Carter 2013, 589-590.

Rapporti commerciali con l'Egitto sembrano essere attestati attorno al 4000 - 3500 a.C., periodo corrispondente a Naqada I¹⁴. Tali scambi ebbero però una portata limitata sia cronologicamente che da un punto di vista della diffusione del materiale. A differenza infatti dei siti del Golfo, in Egitto non si attesta la presenza di ceramica Ubaid ma solo sporadiche testimonianze archeologiche e iconografiche di contatti con terre più orientali.

Sebbene l'uso di imbarcazioni in giunchi fosse nota da secoli sia in Mesopotamia che in Egitto (come ampiamente testimoniato dalla rappresentazione di navi su pitture, graffiti e rilievi del Predinastico egiziano)¹⁵ pare improbabile uno scambio diretto di beni tra le due terre.

Si è ipotizzato che imbarcazioni provenienti dalla bassa Mesopotamia navigassero lungo il Golfo per poi entrare nel Mar Rosso dopo aver attraversato la penisola Arabica. Secondo alcuni studiosi il porto di approdo potrebbe essere el-Qoseir, direttamente connesso allo Wadi Hammamat e alla città di Koptos. Bisogna tuttavia tener conto delle forti correnti a cui sarebbero andate incontro delle imbarcazioni così leggere durante la traversata della costa a sud della penisola Arabica, tra gli attuali stati dell'Oman e dello Yemen e del lungo periodo di navigazione per raggiungere l'Egitto¹⁶.

Una via d'accesso privilegiata potrebbe essere stata più verosimilmente via terra tramite l'area levantina in direzione del Delta¹⁷.

Certamente uno dei manufatti più notevoli rinvenuti in Egitto e riconducibili alla cultura e al gusto mesopotamici è il coltello di Gebel el-Arak, il cui manico, di pregevolissima fattura, è derivato dal canino di un ippopotamo. Il manico presenta dei rilievi sulla parte anteriore che raffigurano, nella tipica iconografia mesopotamica, l'eroe stante che affronta due leoni, scene di caccia rituale che indicano l'ordine del razicinio sul caos, mentre sulla parte posteriore sono scene di deportazioni e in basso alcune imbarcazioni¹⁸.

IV. Tipologia imbarcazioni

Come più volte specificato, i dati archeologici permettono di appurare che l'origine dei primi scambi marittimi è da collocarsi attorno al VII millennio ma non sono attualmente noti resti completi di imbarcazioni risalenti a epoche così antiche.

Il rinvenimento a H3 As-Sabiyah di un modellino di imbarcazione in terracotta, di un disco dipinto raffigurante una nave e dei numerosi resti di quelle che dovevano essere delle semplici imbarcazioni fatte di giunchi intrecciati e legati con funi e impermeabilizzate con bitume, avalla ulteriormente la teoria secondo cui le origini della navigazione marittima siano da ricondurre a epoche molto antiche, dato che questi ritrovamenti sono collocabili tra il VI e il V millennio. Tali resti, oltre ad essere attualmente i più antichi al mondo, sono particolarmente illuminanti per quanto riguarda lo studio della tipologia delle imbarcazioni e della navigazione antica, poiché composti di parti bituminose mescolate con materiale vegetale e minerali su cui vi

¹⁴ Shaw 2004, 479.

¹⁵ Shaw 2004, 51 e 63.

¹⁶ Adamson 1992, 177.

¹⁷ Carter 2012, 355.

¹⁸ Per maggiori informazioni circa il coltello di Gebel el-Arak si veda l'intero contributo di Pittman 1996.

sono impressi chiaramente i segni dei giunchi e su alcuni sono anche visibili i cirripedi¹⁹.

Anche nel sito di Tell Kosak Shamali, situato nell'Alto Eufrate e scavato dall'Università di Tokyo tra il 1994 e il 1997 prima di essere inghiottito dalla costruzione della diga di Tishrin, sono stati rinvenuti analoghi resti impastati con bitume con al di sopra i solchi dei giunchi. Il periodo cronologico di tali ritrovamenti è il medesimo di H3 As-Sabiyah²⁰.

Hacinebi, nella valle dell'Eufrate in Turchia, è un altro contesto interessante che ha restituito piccole parti di imbarcazioni di giunchi ugualmente amalgamate con bitume, del tutto analoghe a quelle di Tell Kosak Shamali e H3 As-Sabiyah. L'analisi del radiocarbonio a cui sono stati sottoposti questi ritrovamenti attesta che sono databili al 3800 a.C.²¹

Per quanto riguarda l'aspetto delle imbarcazioni, un valido aiuto è fornito dai modellini (appartenenti a varie epoche) e dalle rappresentazioni su sigilli, rilievi e supporti vari, che iniziano a comparire principalmente (ma non esclusivamente) dal Protodinastico²² (2900 – 2350 a.C. circa).

Il più antico modellino noto è sicuramente quello proveniente da H3 As-Sabiyah. Si tratta di una tipologia estremamente essenziale e standardizzata, nota anche da ritrovamenti in altri siti. Si tratta infatti di un oggetto in terracotta a forma di fuso che presenta lateralmente dei leggeri solchi orizzontali, come a voler indicare che la barca dovesse essere costituita di giunchi²³.

Due oggetti provenienti da Tell Mashnaqa, sono databili al periodo Ubaid, attorno al 5200 a.C.. In base all'aspetto dei due oggetti, è stato possibile comprendere che essi sono due parti distinte di un modello di imbarcazione reale²⁴.

Da Eridu da un esteso cimitero di epoca Ubaid provengono altri modellini di imbarcazioni di poco antecedenti al 4000 a.C.²⁵

V. Verso il III millennio: rotte e tipologia beni

A partire dalla fine del IV millennio, tra la fine del Periodo di Uruk e il Periodo di Jemdet Nasr²⁶, nella bassa Mesopotamia si hanno dei notevoli sconvolgimenti per quanto riguarda l'assetto sociale: vari centri si avviano gradualmente verso una forma di aggregazione più complessa, protostatale prima e statale durante il Protodinastico. Con tale presupposto si ha un cambiamento per quanto concerne il controllo dei traffici commerciali che a partire da questo periodo diventano prerogativa del tempio e dell'emergente *élite* dominante della città.

Durante il periodo sumerico le rotte commerciali marittime nel Golfo Persico non risultano essere variate ma subiscono al contrario un ulteriore incremento poiché si aggiungono nuove tratte come la Valle dell'Indo, che pare non essere mai stata

¹⁹ Carter 2006, 53.

²⁰ Carter 2005, 35.

²¹ Schwartz 2002, 617.

²² Liverani 2009, 164-200. Per la datazione, cfr. Liverani 2009, 196.

²³ Guerrero Ayuso 2005, 65.

²⁴ Akkermans – Schwartz 2003, 167-168.

²⁵ Strasser 1996, 920.

²⁶ Stile ceramico che prende il nome dal centro omonimo presso Kish. Tale stile si afferma per un breve periodo tra il 3000 e il 2900. V. Liverani 2009, 147 e 159.

raggiunta direttamente in precedenza se non con scambi tra comunità vicine e la Mesopotamia, mentre si intensificano i contatti diretti con l'Oman, il maggiore esportatore di rame dell'epoca.

Un indicatore di questi scambi marittimi con l'Oman sono le ceramiche dello stile di Jemdet Nasr, ritrovate in vari contesti omaniti e che secondo le analisi archeometriche degli impasti non sembrano essere di imitazione locale²⁷.

È interessante notare come anche oggetti in rame ritrovati in Mesopotamia²⁸ sono composti da rame proveniente da giacimenti omaniti. Di questi oggetti, uno proviene da Tepe Gawra e l'altro da Shaikh Hassan²⁹.

In Oman, nel sito di Ras' al Jinz, sono stati ritrovati almeno trecento piccoli resti bituminosi incrostati con cirripedi, a indicazione del fatto che il commercio del bitume continua a essere attivo anche nel III millennio, poiché le analisi geochimiche sui resti hanno accertato che il bitume impiegato proviene dall'area di Mosul³⁰.

Ai dati archeologici è importante associare i primi documenti scritti che esplicano quali erano i luoghi di scambio commerciale e merci che venivano importate ed esportate. Da questi rendiconti è stato possibile comprendere che le merci più comunemente esportate erano grano, latte, lana, tessuti, ceramica e in cambio i mercanti mesopotamici, definiti *damkara*³¹ nei testi, riportavano materiali grezzi da lavorare, come pietre, metalli e legno. Grazie all'attenta lettura di alcuni documenti, si è a conoscenza del fatto che Dilmun³² (l'attuale Bahrain) era un partner commerciale mesopotamico tra il IV e il III millennio a.C. I testi sono inoltre utili a ricavare i nomi con cui venivano indicate le imbarcazioni: sebbene esistono numerosi termini differenti con i quali venivano definite in epoca sumerica e akkadica le imbarcazioni, genericamente queste sono chiamate *má* in sumerico ed *eleppu* in akkadico³³.

I commerci con Meluhha (la Valle dell'Indo)³⁴ sono stati individuati grazie al ritrovamento in Mesopotamia di oggetti provenienti da questa area e grazie anche alla lettura di alcuni documenti che indicano la presenza in Mesopotamia di mercanti provenienti da Meluhha. Sono noti sigilli che raffigurano soggetti cari alla cultura e all'iconografia indiana, perline in corniola depositate in alcune tombe dei cimiteri di Ur e Kish, pesi in pietra, figurine rappresentanti scimmie e vari oggetti mesopotamici creati a partire dalla *Turbinella Pyrum* e *Lambis Truncata sebae*, molluschi che vivono tra la Valle dell'Indo e l'Oman³⁵. Nella Valle dell'Indo i *damkara* trasportavano oro (forse importato da Dilmun), incenso, cereali e tessuti, e importavano in Mesopotamia legname³⁶, agata e corniola³⁷.

A Mari, in un'area del sito destinata al gran sacerdote, sono state ritrovate numerose conchiglie usate come bracciali e pendenti, dettaglio che farebbe pensare a un uso culturale, come evidenziato anche da alcuni testi magici³⁸. Dal medesimo

²⁷ Carter 2013, 583-584.

²⁸ Begemann ha analizzato nel suo contributo alcuni reperti in rame che ricoprono un arco cronologico di 1000 anni, dal 3900 circa fino al Periodo di Akkad. Cfr. intero contributo di Begemann *et al.* 2010.

²⁹ Carter 2013, 580-581.

³⁰ Badel - Kramm 2014, 25-26.

³¹ Leemans 1950, 11.

³² Crawford 1998, 5.

³³ Widell 2009, 158.

³⁴ McIntosh 2005, 134-135.

³⁵ Kenoyer 2013, 2286.

³⁶ McIntosh 2005, 241.

³⁷ *Ibid.*, 299.

³⁸ Gensheimer 1984, 67.

sito, dalla cosiddetta “Sala della Scuola” all’interno del palazzo di fine III millennio, provengono numerose tavolette e conchiglie che presumibilmente costituivano il materiale scolastico degli alunni, forse impiegate per i calcoli matematici³⁹.

Le conchiglie inoltre, di cui spesso non è possibile riconoscere la specie per via della profonda lavorazione a cui venivano sottoposte, sono in genere impiegate come intarsio in manufatti di alta qualità appartenenti alle classi più agiate: come sclera dell’occhio nelle statue, come intarsi e per la creazione di gioielli vari.

Tra i molluschi più comuni in Mesopotamia vi è l’*Engina mendicaria*, originaria dell’area orientale del Golfo, tra l’Oman e Makran. Questo grazioso mollusco striato è presente a Mari e forse in alcuni esemplari di Tepe Gawra. Anche la *Fasciolaria Trapezium* è uno dei molluschi più comuni nelle tombe mesopotamiche, lavorata e usata a mo’ di perla tubulare cava da infilare nei fili per creare dei gioielli e impiegata anche come sigillo di tipica forma stretta e allungata e di piccole dimensioni.

Sul finire del III millennio, con l’avvento della dinastia di Akkad, nonostante i periodi tumultuosi di guerre e distruzioni volti all’espansione territoriale, Sargon si vantava nei testi di aver fatto attraccare ai suoi moli le navi provenienti da Dilmun, Magan⁴⁰ (attuale Oman ed Emirati Arabi) e Meluhha⁴¹, a evidente indicazione del fatto che i commerci nel Golfo in tale periodo erano molto fiorenti con i partner commerciali già noti durante il Protodinastico di Sumer.

VI. Sigilli e modellini

Alcuni importanti aspetti della cultura, dell’architettura e delle usanze quotidiane mesopotamiche, sono noti agli studiosi grazie alle fonti iconografiche: la ricostruzione dell’aspetto che doveva avere il tempio, la conoscenza di come costruivano e come producevano, di come cacciavano, di come usavano festeggiare una divinità e naturalmente delle attività derivanti dal commercio terrestre, marittimo e fluviale. Le raffigurazioni di navi sono estremamente rilevanti per ricrearne l’aspetto, purtroppo desumibile solo dallo studio dell’iconografia e dei modellini.

Le scene di navigazione sono abbastanza frequenti, particolare che sottolinea la rilevanza che tale attività doveva avere per l’economia sumerica e akkadica.

Nell’iconografia le imbarcazioni hanno come costante uno specifico tipo costruttivo, di cui si dirà meglio più avanti, ovvero quello che presenta le due estremità di prua e poppa ripiegate verso l’alto.

Questa tipologia costruttiva compare già in sigilli antecedenti al Protodinastico, databili al Tardo Uruk e al periodo Jemdet Nasr provenienti da Uruk, Tell Uqair, Tell Billa, Tell Asmar, Kish e da altri siti mesopotamici⁴².

Nel Protodinastico e nel periodo di Akkad tale tradizione permane, sebbene l’apparato iconografico acquisisca maggiore complessità e il tratto maggiore accuratezza (Fig. 6).

Numerosi modellini di imbarcazioni sono databili al III millennio, in particolare al Protodinastico. Dopo l’epoca Ubaid, sembra esserci una lacuna di documentazione per quanto riguarda questo tipo di manufatti, molto frequentemente

³⁹ Parrot 1936, 21.

⁴⁰ Bhacker – Bhacker 1997, 48-49.

⁴¹ Frayne 1993, 28.

⁴² Carter 2012, 352-353.

posti in tombe. Non è ben chiaro il motivo di tale mancanza, se semplicemente i modellini non sono stati ancora ritrovati o se sono del tutto assenti.

Si contano poco meno di 60 esemplari scoperti in vari siti mesopotamici del periodo Protodinastico e di Akkad, per lo più in terracotta e bitume, provenienti da sepolture, sebbene alcuni di essi, forse a scopo rituale, fossero collocati all'interno di canali⁴³. Molti di questi modellini presentano la stessa forma a S e a C di quelli raffigurati sulla glittica⁴⁴.

Gli esemplari meglio conservati possono avere quattro forme ricorrenti: possono avere la parte terminale di prua e poppa arrotondata, alta e verticale, ripiegata e più raramente con la prua e la poppa asimmetriche⁴⁵.

I modellini di imbarcazione del III millennio sono prevalentemente in terracotta, sebbene vi siano degli esemplari notevoli in rame e argento provenienti da ricchi contesti funerari, come quelli provenienti dal Cimitero Reale di Ur⁴⁶. Il modello in argento in particolare proviene dalla tomba di Meskalamdug e rappresenta un'imbarcazione di forma allungata, di 65 cm di lunghezza e sospinta da remi⁴⁷. La presenza nelle necropoli di imbarcazioni sospinte da remi, può essere associata alla credenza che l'anima del defunto venisse traghettata nell'oltretomba⁴⁸.

Due particolari deducibili dalle raffigurazioni e dai modellini sono però da menzionare: le imbarcazioni sembrano essere leggere, con scafo piatto e basso e trainate da rematori in piedi; inoltre vi è la quasi totale assenza di vele a esclusione della barca rappresentata sul disco di H3 As-Sabiyah che presenta addirittura due alberi⁴⁹ e del modellino di IV millennio proveniente da Eridu, con all'interno un supporto che serviva probabilmente per innestare l'albero⁵⁰. Le immagini più frequenti sembrano rappresentare maggiormente le imbarcazioni fluviali o di piccolo cabotaggio. È tuttavia possibile che si tratti di un semplice espediente grafico e pratico che sintetizzi la complessità della nave, o che semplicemente le scene di pesca o navigazione fluviale, talvolta con risvolti mitologici, fossero più apprezzate dai committenti.

VII. Conclusioni

L'affermarsi della navigazione marittima su lunga distanza nel Golfo Persico fu certamente dettata dalla necessità di alcune popolazioni di approvvigionarsi di quei materiali impiegati per l'edilizia e oggetti originali che non potevano ritrovare nelle loro terre o che, essendo espressione dello *status* di un *élite* al potere, dovevano essere commerciati e scambiati con altre aree geografiche.

Certamente il motore trainante di tali scambi fu la graduale trasformazione sociale, già *in nuce* nel VII millennio che vedrà il suo apice e compimento durante il Protodinastico.

In questa ottica, la navigazione sia marittima che fluviale, acquisì un ruolo estremamente importante, poiché appunto non solo consentiva il libero scambio di beni

⁴³ *Ibid.*, 357.

⁴⁴ *Ibid.*, 357.

⁴⁵ *Ibid.*, 357.

⁴⁶ *Ibid.*, 359.

⁴⁷ Woolley 1934, 71.

⁴⁸ Weszeli 2009, 174.

⁴⁹ Carter 2006, 55.

⁵⁰ Guerrero Ayuso 2007, 63-65.

di prima necessità e prodotti di lusso, ma anche perché permetteva lo spostamento di parti di popolazioni, in questo caso i mercanti, di diversa origine etnica che arricchirono in maniera eterogenea la cultura mesopotamica, soprattutto durante il Protodinastico e il periodo dell'Impero di Akkad, quando le tratte commerciali divennero ancora più estese e funzionali, contribuendo a una più ampia circolazione di beni.

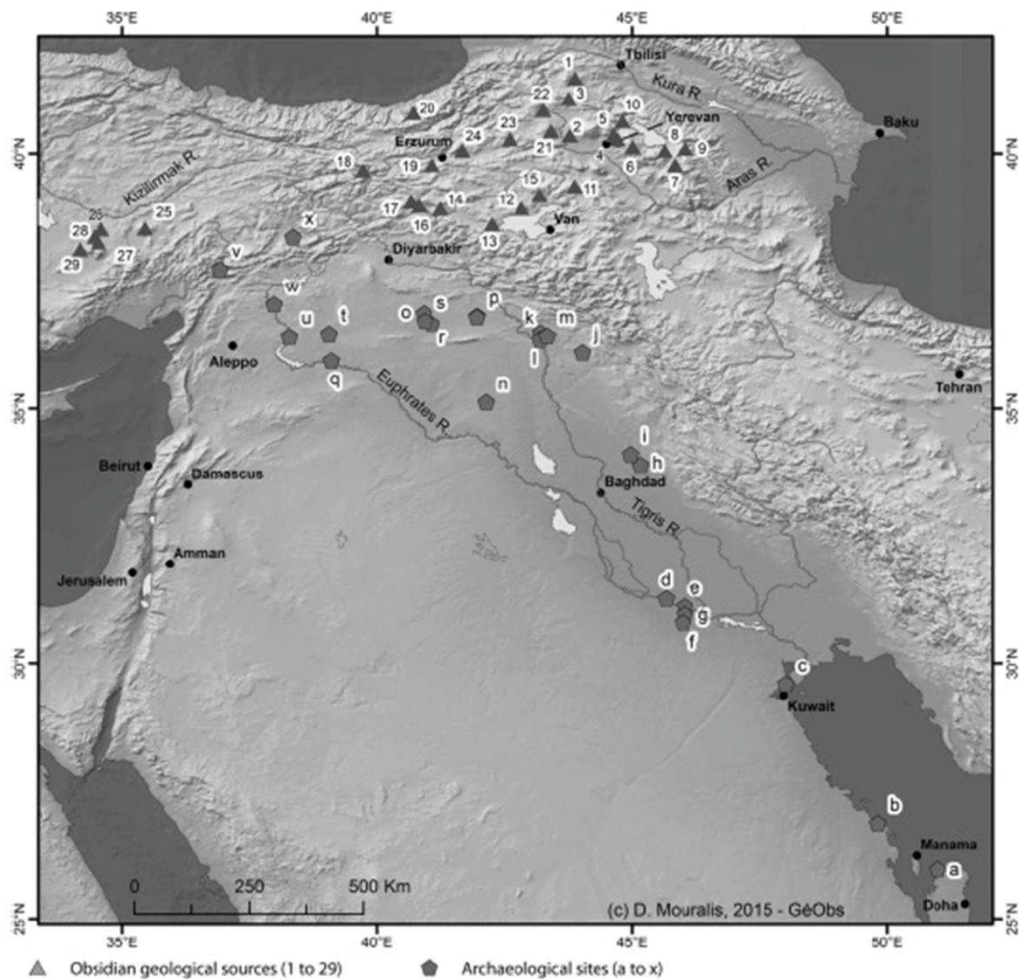
In questa prospettiva, la navigazione nell'antichità vicino orientale non era solo fine a se stessa, ma contribuì in modo deciso alla capillarizzazione del commercio che gradualmente arricchì e potenziò non solo i territori raggiunti dai mercanti ma soprattutto le locali amministrazioni, consentendo una progressiva espansione dei centri di provenienza e di attracco dei mercanti, che passarono da una fase di tipo *chiefdom*⁵¹ nel Neolitico, legata ai clan e alle regole esercitate dal capo, a forme protostatali e statali tra IV e III millennio, in cui la produzione e la redistribuzione delle risorse del territorio erano fortemente accentrate e controllate dal tempio e dai suoi funzionari.

VIII. Bibliografia

- Adamson, P. B. (1992): "The Possibility of Sea Trade between Mesopotamia and Egypt during the Late Pre-dynastic Period, *Aula Orientalis*, 10, 175-179.
- Akkermans, P.M.M.G.-Schwartz, G.M. (2003): *The Archaeology of Syria: From Complex Hunter-Gatherers to Early Urban Societies (c. 16,000–300 B.C.)*, Cambridge.
- Badel, É.- Kramm, U. (2014): "Mineralogical Investigations of Ras' al Jinz 2 Bitumen (Ja'alan, Sultanate of Oman)", *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies*, 44, 25–34.
- Begemann, F. *et al.* (2010): "Lead Isotope and Chemical Signature of Copper from Oman and its Occurrence in Mesopotamia and Sites on the Arabian Gulf Coast", *Arabian Archaeology and Epigraphy*, 21, 135-169.
- Bhacker, M. – Bhacker, B. (1997): "Digging in the Land of Magan", *Archaeology*, 50 (3), 48-49.
- Carter, R. (2005): "A Comparative Geochemical Study of Bituminous Boat Remains from H3, As-Sabiyah (Kuwait), and RJ-2, Ra's al-Jinz (Oman)", *Arabian Archaeology and Epigraphy*, 21-66.
- _____ (2006): "Boat Remains and Maritime Trade in the Persian Gulf during the Sixth and Fifth Millennia b.C." *Antiquity*, 80 (307), 52-63.
- _____ (2010): "The Social and Environmental Context of Neolithic Seafaring in the Persian Gulf", in A. Anderson - J. H. Barrett - K. V. Boyle (eds), *The Global Origins and Development of Seafaring*, Cambridge, 191-202.
- _____ (2012): "Watercraft", in D.T. Potts (ed.), *A Companion to the Archaeology of Ancient Near East*, vol.1, Oxford, 347-372.
- _____ (2013): "The Sumerians and the Gulf", in H. Crawford (ed.), *The Sumerian World*, New York and London, 579-599.

⁵¹ Giusti 2002, 47-59.

- Connan, J. - Van De Velde, T. (2010): "An Overview of Bitumen Trade in the Near East from the Neolithic (c.8000 BC) to the Early Islamic period", *Arabian Archaeology and Epigraphy*, 21, 1-19.
- Crawford, H. E. W. (1998): *Dilmun and its Gulf Neighbours*, Cambridge.
- Frayne, D. (1993): *Sargonic and Gutian Periods (2334-2113 BC)*, Toronto.
- Gensheimer, T. R. (1984): "The Role of Shell in Mesopotamia: Evidence for Trade Exchange with Oman and the Indus Valley", *Paléorient*, 10 (1), 65-73.
- Giusti, F. (2002): *I primi stati: la nascita dei sistemi politici centralizzati tra antropologia e archeologia*, Roma
- Guerrero Ayuso, V. M. (2007): "Barcas de Ubaid. Navegaciones predinásticas en el Golfo Pérsico", *Complutum*, 18, 61-78.
- Kenoyer, J. M. *et al.* (2013): "A new Approach to Tracking Connections between the Indus Valley and Mesopotamia: Initial Results of Strontium Isotope Analyses from Harappa and Ur", *Journal of Archaeological Science*, 40, 2286-2297.
- Khalidi, L. *et al.* (2016): "The Growth of Early Social Network: new Geochemical Results of Obsidian from the Ubaid to Chalcolithic Period in Syria, Iraq and the Gulf", *Journal of Archaeological Science: Reports* 9, 743-757.
- Leemans, W. F. (1950): *The Old-Babylonian Merchant. His Business and his Social Position*, Leiden.
- Liverani, M. (2009): *Antico Oriente*, Roma-Bari.
- McIntosh, J. (2005): *Ancient Mesopotamia: new Perspectives*, Santa Barbara.
- Parrot, A. (1936): "Les fouilles de Mari. Deuxième campagne (hiver 1934-35)", *Syria*, 17, 1-31.
- Pittman, H. (1996): "Constructing Context: The Gebel Al-Arak Knife. Greater Mesopotamia and Egyptian Interaction in the Late Fourth Millennium b.C.E.", in S.J. Cooper - G.M. Schwartz (eds.), *The Study of the Ancient Near East in the 21st Century: The William Foxwell Albright Centennial Conference*, Winona Lake, 9-32.
- Shaw, I. (2004): *The Oxford History of Ancient Egypt*, Oxford.
- Schwartz, M. (2002): "Early Evidence of Reed Boats from Southeast Anatolia" *Antiquity*, 76, 617-618.
- Strasser, T. F. (1996): "The Boat Models from Eridu: Sailing or Spinning during the 'Ubaid Period?" *Antiquity*, 70 (270), 920-925.
- Weszeli, M. (2009): "Schiff und Boot. D. Archäologisch", *Reallexikon der Assyriologie*, 12, 174-176.
- Widell, M. (2009): "Schiff und Boot (Ship and Boat) A. in Sumerischen Quellen", *Reallexikon der Assyriologie*, 12, 158-160.
- Woolley, C.L. (1934): *Ur Excavations, Volume II. The Royal Cemetery. A Report on the Predynastic and Sargonic Graves Excavated Between 1926 and 1931*, London and Philadelphia.



Obsidian geological sources: 1. Chikiani; 2. Arteni; 3. Ashotsk; 4. Gegham; 5. Gutansar; 6. Hatis; 7. Kecheldag; 8. Khorapor; 9. Syunik; 10. Tsaghkunyats; 11. Tendürek; 12. Süphan Dağ; 13. Nemrut Dağ; 14. Müs; 15. Meydan; 16. Bingöl-Solhan; 17. Bingöl-Alatepe; 18. Erzincan; 19. Erzurum; 20. İkizdere; 21. Kars-Diggor; 22. Kars-Arpaçay; 23. Sankamış; 24. Pasinler; 25. Erciyes; 26. Acıgöl; 27. Göllüdağ; 28. Nenezidağ; 29. Hasandağ.

Archaeological sites: **a.** Wadi Debay'an (QNHER 141); **b.** Dosariyah; **c.** As-Sabiyah; **d.** Uruk / Warka; **e.** Tell Oueili; **f.** Al 'Ubaid; **g.** Eridu; **h.** Choga Mami; **i.** Kheit Qasim; **j.** Surezha; **k.** Khirbet Derek; **l.** Arpachiyah; **m.** Tepe Gawra; **n.** Umm Dabaghiyah; **o.** Tell Brak / Tell Majnuna; **p.** Tell Hamoukar / Khirbat al Fakhar; **q.** Tell Zeidan; **r.** Chagar Bazar; **s.** Khaznah; **t.** Hammam et Turkman; **u.** Kosak Shamali; **v.** Domuztepe; **w.** Hacinebi; **x.** Arslantepe.

Fig. 1: Fonti geologiche della provenienza dell'ossidiana e distribuzione dei siti mesopotamici. Fonte: Da Khalidi *et al.* 2016: 744

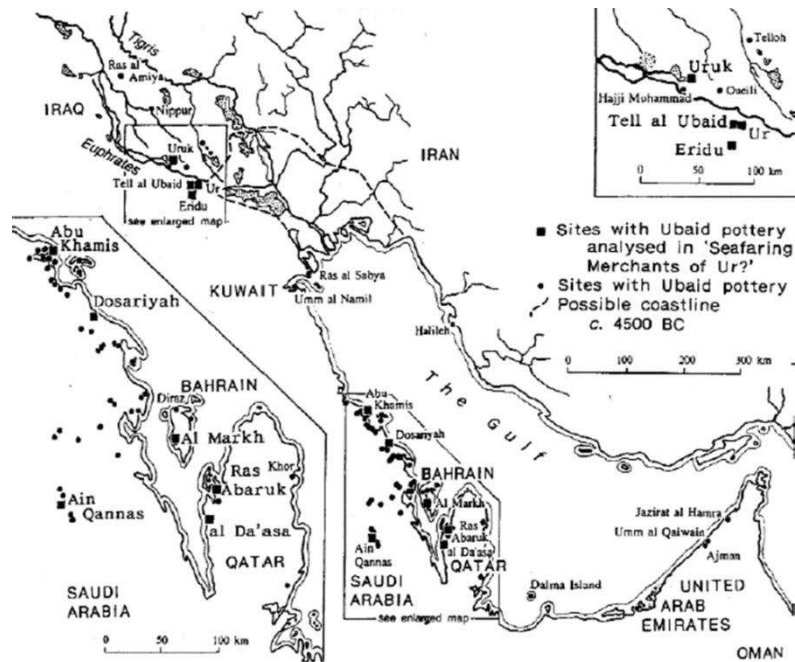


Fig. 2: Distribuzione della ceramica Ubaid. Fonte: Da Guerrero Ayuso 2007: 72

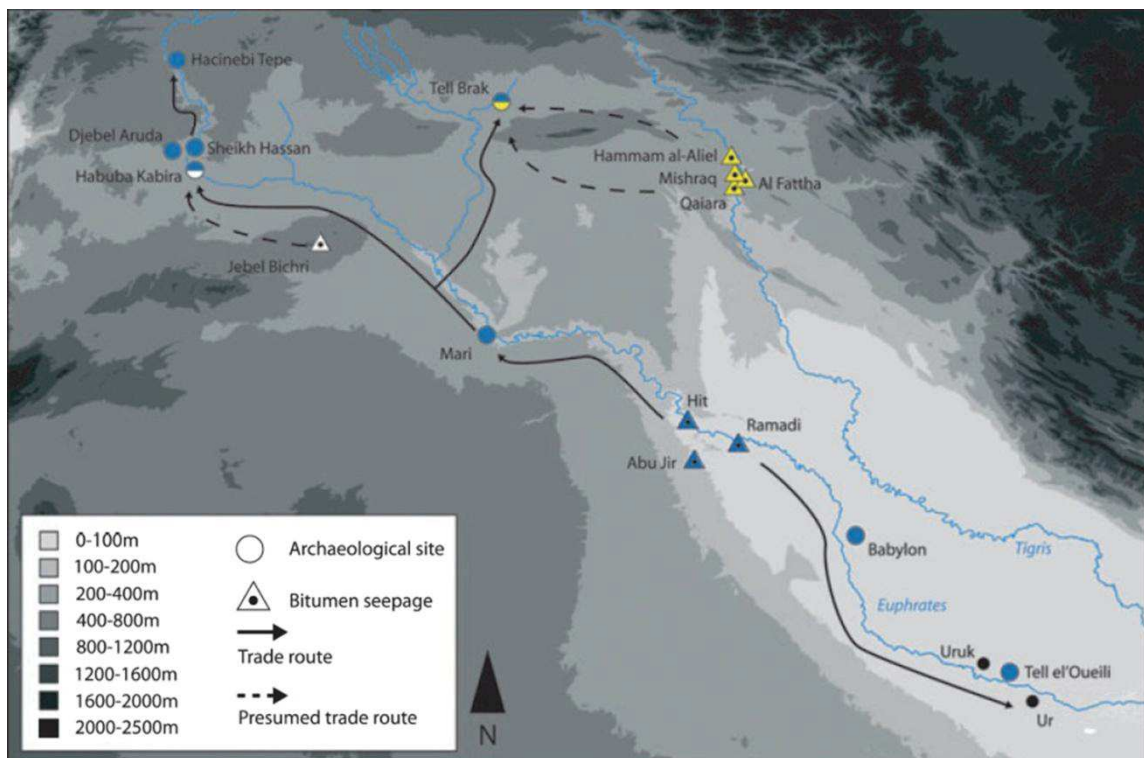


Fig. 3: Aree di affioramento del bitume. Fonte: Da Connan-Van De Velde 2010: 8

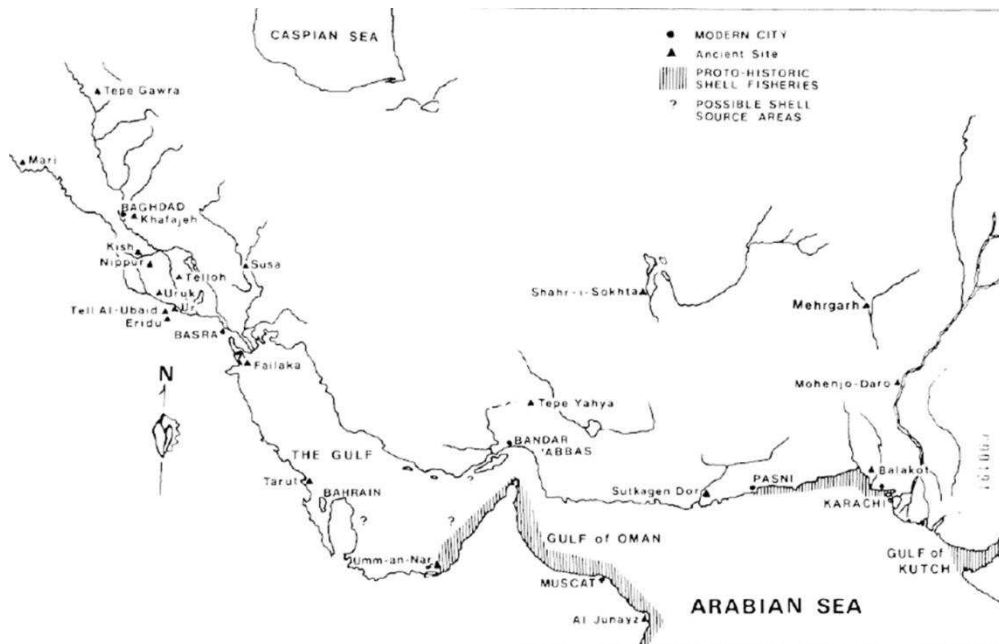


Fig. 4: Possibili aree di approvvigionamento di conchiglie marittime. Fonte: Da Gensheimer 1984: 66

Escala-trayecto	Navegación	Distancia aprox. Km / milla (= 1.852 m)	Tiempo de navegación efectiva a 1,65 nudos	Singladuras (1 = 24 h)
Ur – H3 As-Sabiyah	Fluvial, lacustre, cabotaje	163 - 88,01	53 h 33'	< 2
H3 - Khamis	Gran cabotaje	227 - 122,57	74 h 28'	< 3
Khamis - Bahrein	Cabotaje	265 - 143,08	87 h 11'	< 3
Bahrein - Qatar	Cabotaje	60 - 32,39	20 h 3'	> 1
Circunvalación Qatar	Cabotaje	271 - 146,32	89 h 7'	< 3
Costa E. de Qatar – Dubai	Gran cabotaje	435 - 234,88	142 h 35'	< 5
Golfo de Omán – Río Indo	Gran Cabotaje	1.058 - 571,27	346 h 22'	< 14

Fig. 5: Schema con parametri ipotetici relativi alla velocità di navigazione e alla distanza percorsa dalle imbarcazioni. Fonte: Da Guerrero Ayuso 2007: 73

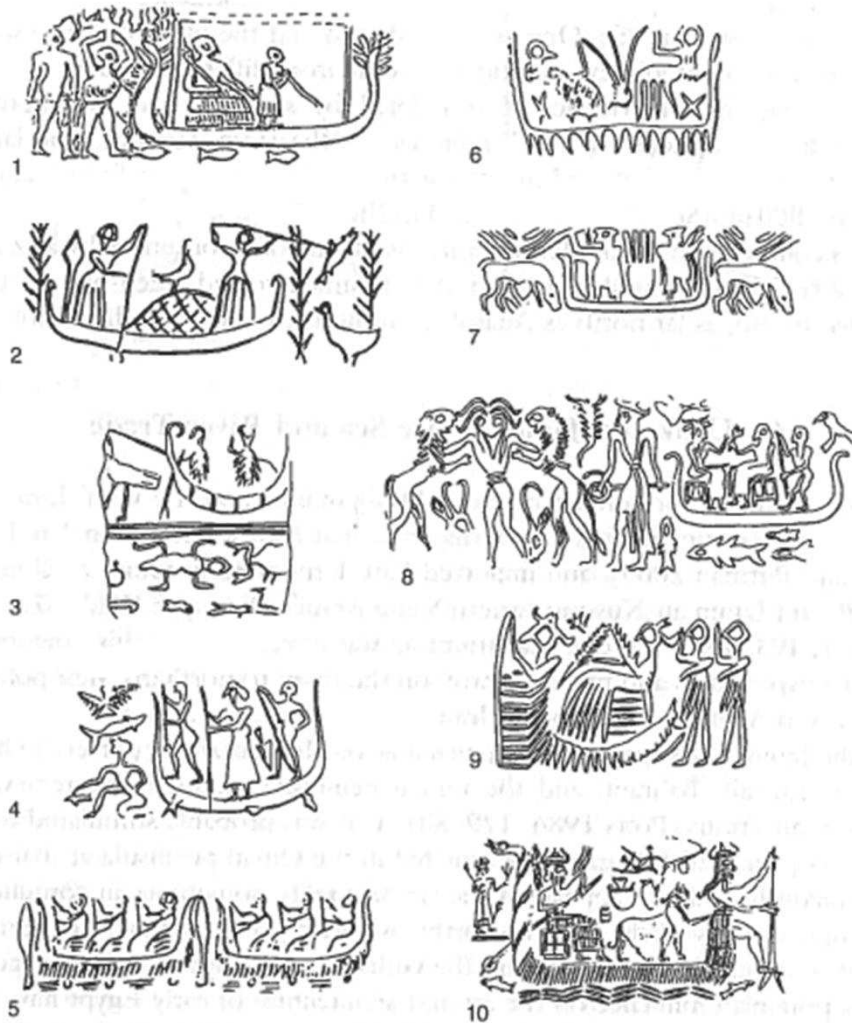


Figure 19.5 Early Dynastic and Akkadian glyptic. 1. Ur (Amiet 1980: Pl. 61.827); 2–3. Unprovenanced (Amiet 1980: Pls. 86.1134 and 1131); 4. Khafajah (Amiet 1980: Pl. 86.1135); 5. Hama (Amiet 1980: Pl. 91.1208); 6. Tell Asmar (Amiet 1980: Pl. 91.1204); 7–8. Fara (Amiet 1980: Pls. 86.1130 and 104.1374); 9. Kish (Amiet 1980: Pl. 107.1420); 10. Tell Asmar (Amiet 1980: Pl. 113.1505). 1 = ED I; 2–9 = ED I–III; 10 = Akkadian.

Fig. 6: Esempi di imbarcazioni sulla glittica del Protodinastico e del periodo di Akkad.
Fonte: Carter 2012: 356