



Rossella Fabiani

Le vie del commercio di Roma e Meroe

Elementi della cultura materiale e alcuni aspetti dell'arte meroitica presentano caratteristiche che indicano evidenti contatti con il mondo mediterraneo. Tali contatti furono resi possibili, oltre che dalla navigazione lungo il Nilo, che era peraltro resa difficile dalle cataratte, anche da antiche carovaniere che tagliavano il deserto occidentale congiungendosi ad altre piste del deserto orientale.

Dalla città di Meroe partiva verso Nord un percorso carovaniero che, tagliando il deserto di Bayuda, giungeva a Napata e di qui, prendendo il nome di "pista di Maheila", raggiungeva nuovamente il Nilo all'altezza di Kawa e di Dongola. Questa pista aveva anche una valenza religiosa essendo la stessa che i "faraoni neri" della XXV dinastia egiziana percorrevano in un pellegrinaggio rituale di intronizzazione da Meroe a Napata, perché venisse riconosciuto il loro potere dal clero di Amon.

Di qui iniziava la traversata del deserto libico con tappe segnate dalle oasi, delle quali le più importanti erano quelle di Selima, e quindi di Kharga e Dakkla, vicine fra loro. Il percorso carovaniero proseguiva dividendosi in due rami. Uno, raggiungendo con due lunghe tappe le oasi di Farafra e Siwa, nel deserto libico, arrivava a Cirene città mediterranea legata all'Egitto tolemaico e poi romano, centro commerciale importante non soltanto per il suo entroterra da cui proveniva il silfio, ma anche per i prodotti che arrivavano appunto dal centro Africa: era ed è stata fino a poco tempo fa la cosiddetta via del Darb el Arba'in (la pista dei 40 giorni), anche se di fatto la durata è variata nel tempo. L'altro ramo deviava da Kharga verso il Nilo arrivando ad Assyut e di qui le mercanzie risalivano il fiume fino ad Alessandria, il più grande porto ed emporio del Mediterraneo.

Il nome antico di Kharga, la più meridionale e grande delle oasi egiziane, era "wh3t rsy't", cioè oasi meridionale. La vicinissima oasi di Dakkla era in antico praticamente contigua a Kharga.

Dalla località di Qasr el Dakkla si dipartono due difficili piste. Una, risalendo verso nord-ovest, porta alla lontana e piccola oasi di Farafra, entrandovi a Qasr el Farafra. Come indicano i nomi e come attestano i resti archeologici, questa pista fu fortificata e usata particolarmente in età romana per far giungere al Mediterraneo, senza attraversare la valle nilotica, merci e prodotti provenienti dall'Africa centrale e poi, come vedremo, anche dall'Arabia e dall'Asia. L'altra pista, con direzione nord-est, collega Dakkla con la bellissima oasi di Bahareya, nota per le salutari fonti termali e ben collegata, oltre che con Farafra, con numerosi centri importanti sul Nilo e con la zona del Fayum. Infine, l'oasi più settentrionale e occidentale fra quelle egiziane, Siwa che è posta quasi al confine con la Libia. Famosa per il celebre tempio di Ammone, dove anche Alessandro Magno, partito dall'oasi di Bahareya, si recò per consultare l'oracolo, era nota già in antico per la dolcezza dei suoi datteri (come ricorda Plinio). Kharga, Dakkla, Farafra, Bahareya, Siwa sono le cinque grandi oasi occidentali dell'Egitto che sembrano essere state frequentate dall'uomo fin dalla più alta antichità e, probabilmente, prima ancora che l'Egitto stesso.

Kharga, come punto chiave strategico nei percorsi che univano le oasi, era anche quella più vicina e meglio collegata da piste con il tratto del Nilo dove, sull'altra riva, partivano i percorsi più agevoli per raggiungere il Mar Rosso, gelosamente custoditi e muniti di controlli doganali probabilmente fin dall'età persiana, quando venne istituito un sistema ben organizzato in questo senso. Kharga deve dunque avere avuto una particolare importanza come incrocio viario di scambi commerciali. Quella *odòs oaseas* nominata in un papiro greco per indicare l'importante percorso che, attraversando il Nilo, congiungeva Panopolis/Achmim con la Grande Oasi, fu dunque un sistema viario probabilmente istituito dai Persiani, mantenuto dai Tolomei e ulteriormente potenziato dai Romani. E' infatti in età romana che le oasi godettero di un periodo di straordinaria floridezza: importanti opere idrauliche e di canalizzazione per una razionale distribuzione delle acque ampliarono l'estensione agricola, numerose carovane giungevano dalla Nubia verso il Mediterraneo, o dalla valle del Nilo, per incanalarsi sul percorso del Darb el Arba'in.

Al percorso del Darb el Arba'in, nella Dodecaschena, regione che andava da File a Hiera Sicaminos e che faceva parte dell'impero meroita, si allacciavano alcune piste laterali che lo univano al Nilo; quest'area fu particolarmente importante e attiva nei rapporti fra Meroiti e Romani quando venne concordata l'istituzione di un *commilitum* garantendo da parte dei Romani una loro compresenza militare a tutela dei percorsi commerciali contro eventuali predoni. Questa linea di difesa continuava a nord fino a Kharga e a Farafra, con una serie di fortezze e di frurie.

La prima pista importante della Dodecaschena che univa il Nilo al Darb el Arba'in partiva dalla riva sinistra del fiume nella località di Toska, presso Abu Simbel, seguendo una depressione naturale che negli ultimi anni è stata usata per creare un canale artificiale alimentato dalle acque del Nilo, che ha favorito l'ampliamento agricolo delle oasi.

Una seconda pista giungeva al Nilo all'altezza di Buhen sulla riva sinistra in corrispondenza, sull'antistante riva destra, dello Wadi Alfa dove una pista tagliava l'ansa superiore del grande meandro nubiano. E' una pista particolarmente importante, segnata ancora oggi da resti di "alamat" (punti di riferimento a forma di piramide alti 5/6 metri eseguiti con pietre a secco su un piccolo dosso), perché permetteva di giungere direttamente, sia pure in un deserto particolarmente arido, dalla Bassa Nubia all'Alta Nubia. L'itinerario, secondo un'immagine tramandata dai testi antichi, era definito la "corda dell'arco" (cioè del lungo percorso del Nilo) e dimezzava il tragitto evitando una difficile navigazione. Questa regione chiamata in antico Wawat, ricca di quarzo aurifero, era la zona mineraria più importante degli Egizi; ma l'oro venne largamente usato anche durante il periodo meroitico (350 a.C. – 350 d.C.).

E' sufficiente ricordare il tesoro della candace Amanishaketo (I sec. d.C.) trovato a Meroe, composto da gioielli d'oro abbelliti con altre materie preziose e lavorati secondo motivi faraonici ed ellenizzanti.

Altre miniere d'oro si trovavano a Umm Nabari (vicino alla strada che congiunge Wadi Halfa a Khartoum) e a Gobeit.

Il regno di Kush, chiamato meroita dai romani, di cui Napata e Meroe furono le più importanti residenze regali, fu anche per antica tradizione il punto d'incontro di scambi commerciali tra Arabia e Asia con il Mediterraneo. Entrambe erano al centro di importanti carovaniere che giungevano dal Mar Rosso portando merci ricercatissime che si aggiungevano a quelle africane costituite da ebano, avorio, piume e uova di struzzo, pelli di leopardo, olii profumati e oro: si trattava, nel caso delle importazioni dall'Oriente, di stoffe di cotone e forse anche di seta, aromi, spezie e droghe usate nella cosmetica, nell'alimentazione e come medicine, pietre preziose, legni di particolare pregio e merci varie e ricercate, sempre più richieste dai Romani.

Una pista si spingeva da Meroe verso sud-est per raggiungere l'attuale Etiopia e, forse, la terra di Punt (sulla costa africana dell'Eritrea e della Somalia). Si tratta della "pista di Taka", lungo la quale a Geili, centinaia di chilometri distante dal Nilo, su una roccia isolata si trova una particolare raffigurazione rupestre: rappresenta il re meroitico Sherkorer (12-17 d.C.) mentre porge alla divinità con la mano sinistra un gruppo di prigionieri appesi a delle funi e, con la destra, un mazzo di spighe di sorgo. Il posto è caratterizzato dalla presenza di uno hafir, cioè uno dei grandi bacini circolari che troviamo in tutta l'area dei percorsi dell'Alta Nubia e che venivano utilizzati per garantire la presenza di acqua per uomini e animali. Si tratta di strutture

eseguite con tecniche diverse a seconda del luogo, che erano particolarmente curate e ben tenute ed erano poste sotto la tutela di particolari divinità. Essi indicano anche la presenza di una lunga pista. Hafir meroitici sono stati rinvenuti nell'area di Keraba/Butana occidentale (21 hafir); nell'area del Butana/Atbai meridionale (7 hafir); nell'area di Bayuda, nell'area a sud del deserto libico e nell'area lungo le coste del Mar Rosso (7 hafir) a riprova dell'esistenza di piste che collegavano Meroe ad ovest verso il deserto libico, le oasi occidentali e il Mediterraneo e a est verso il Mar Rosso. Come è il caso dello hafir ritrovato nel sito di Alim (a circa 20 chilometri a nord-est da Meroe), dove passava la via carovaniera diretta verso l'Atbara e, seguendo il fiume, il Mar Rosso.

La pista di Taka è la sola che, a quanto risulti, doveva collegare Meroe con il Mar Rosso. Di questi legami abbiamo, d'altra parte, documentazione nella presenza di prodotti e aspetti artistici della cultura meroita che la legano in particolare all'Arabia. Non abbiamo finora dati archeologici che ci permettano di seguire completamente quella pista; tuttavia il porto più probabile presso il quale doveva terminare tale pista sembra poter essere stato soltanto quello di Adulis. Geograficamente Adulis è raggiungibile seguendo in parte un percorso che è parallelo all'Atbara. Sappiamo anche che i Tolomei avviarono una politica commerciale che si estendeva fino all'Oceano Indiano e che sollecitarono in tal senso lo sviluppo di una attività marinara che aveva come punto di partenza e di ritorno le coste del Mar Rosso, dove crearono porti attrezzati tra i quali i più importanti sembrano essere stati Myos Hormos e Berenice. Da Myos Hormos, in particolare, una via carovaniera collegava il Mar Rosso con il Nilo all'altezza di Coptos. Tuttavia, i documenti che ci giungono da Meroe fanno ritenere che fino ai primi secoli dell'impero romano non fu spezzato il monopolio dei prodotti che venivano dall'Arabia.

Quali siano stati i canali dei contatti e dei percorsi attraverso i quali essi avvennero, fra Meroe, l'Arabia e l'Asia, resta un argomento aperto. Non si può, però, negare la loro esistenza in quanto i prodotti che venivano da quelle zone sono documentati nell'area dell'impero meroita; sembra però che, in epoca romana, i prodotti portati verso il Mediterraneo lungo il Darb el Arba'in siano stati sempre più quelli di origine africana.

Risulterebbe quindi che, con il tempo, Meroe perdette la funzione di intermediaria fra il Mediterraneo e l'Oriente.

Dott.ssa **Rossella Fabiani**
Roma