

MINISTERO PER I BENI CULTURALI E AMBIENTALI
 SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGICA DELLA TOSCANA
 SEZIONE DIDATTICA

LE ARMI

Nell'Antico Egitto gli stessi tipi di armi venivano impiegati sia per la guerra che per la caccia: la documentazione che ci è pervenuta riguarda quindi ambedue le attività.

Per gli Egiziani la caccia non costituiva una fonte primaria di sussistenza, ma quasi sempre era un esercizio ed un divertimento tipico della nobiltà, che amava le tavole imbandite con cacciagione pregiata e non disdegnava di procurarsela anche personalmente.

Le pitture delle tombe ci mostrano il defunto intento alla caccia degli uccelli nelle paludi del Delta, con il *boomerang* oppure con grandi reti.

Nel deserto invece solo i più importanti fra i nobili od i sovrani potevano permettersi di andare a cacciare, per l'enorme e dispendiosissimo apparato che era necessario portarsi dietro. La preda preferita in questo caso era il leone, che costituiva anche l'offerta più gradita che si potesse fare agli dei.

La caccia era praticata per vari scopi, oltre che come sport: per eliminare animali dannosi per l'agricoltura o pericolosi per gli uomini, per procurare pellame pregiato ed infine per catturare ed addomesticare animali selvatici.

Le iene ad esempio erano addomesticate ed utilizzate come cani da caccia, grazie al loro ottimo fiuto ed alla grande capacità di seguire le tracce degli altri animali.

Carro egizio

Piano I, Sala III

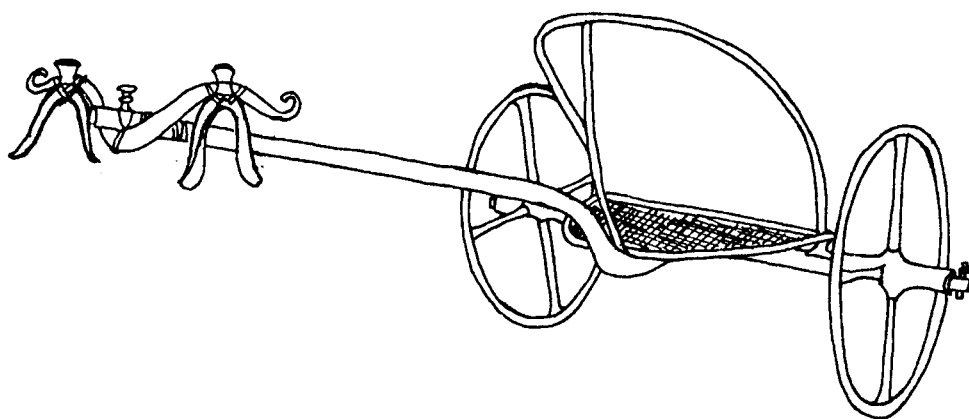
N.inv.2678

Dimensioni: largh. giogo cm.91, lungh. timone cm.248, diametro timone cm.19, largh. predellino cm.105, h. poggiamano cm.80, lungh. asse delle ruote cm.201, diametro ruota cm. 101, raggio della ruota cm.40.

Provenienza: Tebe, Spedizione Franco-Toscana (1828-1829).

Datazione: Nuovo Regno (XVIII dinastia, 1552-1306 a.C.)

Il carro del Museo Egizio di Firenze fa parte dell'importante gruppo di antichità arrivate in Italia grazie alla Spedizione Franco-Toscana, condotta in Egitto negli anni 1828 e 1829, dal



pisano Ippolito Rosellini e dal francese Jean François Champollion. Il carro fu rinvenuto in una tomba della necropoli di Tebe, ma le notizie sul suo ritrovamento sono purtroppo molto vaghe. Scrive infatti il Rosellini nei suoi Monumenti Civili III alle pagine 263-264: "Quando, dopo un primo breve soggiorno in Tebe, oltrepassato insieme coi miei compagni i confini dell'Egitto, mi ero inoltrato a visitare la Nubia, molti Arabi avevo lasciati sotto la sorveglianza di un servo a far scavi nella necropoli tebana. Al ritorno, trovai tra gli oggetti ricavati da queste ricerche un carro in molti pezzi, che mi riferirono tratto fuori da una di quelle tombe che altrove chiamai di terza classe, alle quali si scende per un pozzo e che non hanno camere adorne di figure. Feci allora riporre tutti i pezzi di quel carro in una cassa, la quale rimase chiusa sino a Firenze, ove fu aperta per collocare ed esporre in pubblica mostra gli oggetti di antichità che avevamo raccolti in viaggio. Ivi con l'opera di Gaetano Rosellini architetto e con l'assistenza del prof. Migliarini si stava mettendo insieme quei pezzi e ricomporre il carro, del quale con pochi e non sostanziali difetti esistevano tutte le parti".

Quando, ritornato in Italia, Rosellini curò a Firenze l'esposizione del materiale portato con la Spedizione, classificò erroneamente il carro come carro da guerra scita, per la sua forma, secondo lui, molto somigliante ai carri degli Sciti, popolazione della Russia meridionale, e anche per il fatto che i legni con cui è costituito vengono da alberi che non crescono in Egitto. Rosellini riteneva quindi il carro un trofeo di guerra di un guerriero egizio, il quale, dopo la sua morte, aveva voluto con sé nella tomba la testimonianza del suo valore contro uno scita. Nonostante che Rosellini nei suoi Monumenti Storici III/2, alle pagine 95-96, attenui la sua attribuzione dichiarando che "il carro non pare appartenere propriamente all'Egitto", tuttavia la sua prima classificazione come carro scita fu da tutti accettata fino alla fine dell'800. In effetti è noto che il cavallo e di conseguenza il carro furono portati in Egitto dagli Hyksos (XV-XVII dinastia, 1660-1552 a.C.): nelle iscrizioni egizie la prima menzione di carri da guerra si riferisce appunto a quelli degli Hyksos, durante il racconto della liberazione del paese dagli invasori da parte del faraone Kamose (tavoletta Carnarvon). Da allora cominciarono anche le raffigurazioni dei cavalli e dei carri da guerra sui monumenti egiziani. L'origine straniera dei carri è inoltre provata dalle parole semitiche che designano i loro nomi: *merkebet* per il carro leggero tirato da cavalli, *agheret* per il carro da trasporto tirato da buoi.

Gli artigiani egizi, riconosciuta l'utilità dei nuovi mezzi di locomozione, si misero ben presto, cacciati gli invasori, a fabbricare esemplari propri, più snelli ed eleganti dei modelli che gli invasori avevano portato con sé: i carri egizi, pur conservando ancora alcune particolarità derivate dai modelli della Siria, come ad esempio le ruote a quattro raggi, si differenziarono nel fatto che erano tirati da due cavalli invece che da uno ed erano montati da due persone invece che da tre, cioè dal conduttore e dal combattente.

Alla fine dell'800 il carro del Museo Egizio di Firenze comincia ad essere riconosciuto come prodotto egiziano: in particolare il francese Maspero lo ritenne un oggetto non utilizzabile realmente, ma destinato solo a far parte di un corredo funerario, a causa della sua esagerata leggerezza e di alcune sue imperfezioni. Da allora il carro di Firenze è stato minutamente descritto e analizzato da diversi studiosi e lo è tuttora, essendo un esemplare unico al mondo. In particolare Wreszinski, nel 1923, mettendo a confronto le sue varie parti con quelle in costruzione ad opera dei fabbricanti dipinti in una tomba (n.86) di Tebe, datata all'epoca del faraone Tutmosi III (1490-1436 a.C.), ha determinato anche la datazione cronologica del carro, cioè la XVIII dinastia.

Nel 1935 uno specialista dell'Orto Botanico di Firenze fu incaricato di compiere un accurato studio sulla natura dei legni con cui fu costruito il carro, legni in gran parte stranieri all'Egitto; i vari tipi di legno utilizzati sono i seguenti: acacia (supporto del poggiamano), salice (timone, pedana), olmo (poggiamano, mozzo delle ruote, giogo), frassino (cerchi delle ruote, asse delle ruote), pruno (raggi delle ruote), acero (poggiapiedi). Fra questi legni solo tre sono di origine egiziana e cioè l'acacia (in egizio *senget*), il salice (*cieret*) e il pruno (*seret*).

Oggi gli ultimi studi condotti sul carro del Museo Egizio di Firenze hanno appurato definitivamente che esso fu usato realmente dal padrone della tomba dove fu rinvenuto: ci sono evidenti tracce di usura negli anelli dove passavano le briglie sul giogo e soprattutto il poggiamano, in origine rivestito per permettere una buona presa per la mano del guidatore, reca sul legno le tracce lasciate dal rivestimento di cinghie. Anche l'origine egiziana è ormai sicura: il carro di Firenze è infatti stato confrontato con gli unici carri della XVIII dinastia arrivati ai giorni nostri, cioè i carri del faraone Tutankamon, che, anche se di ricchezza naturalmente molto maggiore, hanno confermato la datazione del più povero, ma strutturalmente simile carro fiorentino.

Sul predellino del carro è stato appoggiato l'**arco** (n.inv.2679), che fu rinvenuto insieme al carro e con cui probabilmente combatteva dal carro stesso il padrone della sconosciuta tomba tebana.

Dimensioni: lung. cm.162

Provenienza: Tebe, Spedizione Franco-Toscana (1828-1829)

Datazione: Nuovo Regno (XVIII dinastia)

Boomerangs votivi

Piano I, Sala II, Vetrina 6

Nn.inv.6883, 9343, 9344

Datazione: XII Dinastia (1990-1780 a.C.)

Lamine di avorio ricavate da zanne di ippopotamo, con scene di animali incise. Vi sono raffigurati animali fantastici e animali reali ritenuti nocivi, divinità protettrici. Presentano segni di un uso prolungato: non avevano dunque solo un valore votivo. Lo scopo delle rappresentazioni graffite sui *boomerangs* era probabilmente quello di propiziarsi la caccia.

Boomerangs

Piano I, Sala IV, Vetrina 5

Nn.inv.7683-7684

Questo bastone da lancio, già usato fin dalla preistoria, fu riservato soprattutto alla caccia degli uccelli acquatici. Il cacciatore usava il *boomerang* dopo aver attirato un gran numero di volatili presso un uccello imprigionato ed usato come richiamo.

Gli esempi qui esposti sono in legno ed hanno forma di arco di cerchio. Un altro tipo di *boomerang*, usato soprattutto nel Nuovo Regno (1552-1070), ha forma di serpente.

Bisogna ancora ricordare che questo tipo di *boomerang* non ha niente a che vedere con quello usato dagli australiani che, con la sua particolare conformazione, se non colpisce il bersaglio ritorna presso chi lo ha lanciato; il *boomerang* egiziano invece, anche se non colpisce la preda prosegue la sua traiettoria, senza effettuare alcun ritorno verso il lanciatore.

Archi

Piano I; Sala III, Vetrina B

Nn.inv.6875, 6876

Datazione: Nuovo Regno (1552-1070 a.C.)

Inizialmente l'arco non fu altro che un ramo di un albero tenuto curvo con una corda; in seguito assunse la forma bombata al centro, da cui partono due semicerchi.

Il tipo più semplice è proprio quello presente in questa vetrina, cioè un bastone accuratamente levigato, con le punte ricurve per accogliere la corda per tenderlo. Le frecce erano costituite da fusti rigidi di canna e venivano munite di punte in selce in epoca preistorica (cfr. Sala I, vetrina 1, ripiano B,

punte di frecce neolitiche); in seguito, con l'inizio della civiltà del bronzo, anche le punte di freccia cominciarono ad essere fatte con questo metallo; alcuni esemplari di punte di freccia in bronzo sono presenti in questa stessa vetrina dove sono esposti gli archi.

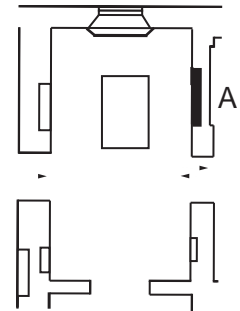
Nel Museo Egizio è presente inoltre un **rilievo parietale** (piano I, sala XI, posizione A, n.inv.2606), in cui sono raffigurati alcuni artigiani al lavoro: si tratta del famoso rilievo delle "arti e mestieri", in cui si riconosce, in basso a destra, la raffigurazione di un costruttore di carri. Sebbene il rilievo sia di epoca molto più tarda (XXVI dinastia, 664-525 a.C.), si può confrontare la riproduzione del carro con l'originale della XVIII dinastia.

Dimensioni: h. cm.38, largh. cm.94

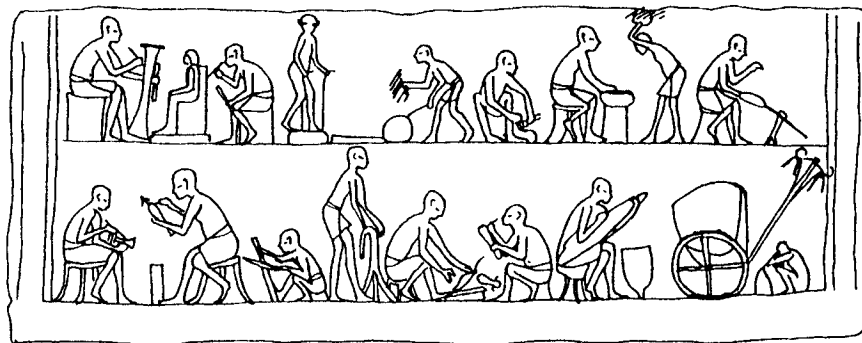
Provenienza: Saqqara, collezione Nizzoli (1824)

Datazione: Epoca Saitica (XXVI dinastia)

Materiale: calcare



Sala IX



BIBLIOGRAFIA

I.ROSELLINI, *Monumenti dell'Egitto e della Nubia*, Pisa 1832-1843, Monumenti Civili, tav.CXXII.

W.WRESZINSKI, *Atlas zur altaegyptischen Kulturgeschichte*, Leipzig 1923 (tav.17 vol.I, tav.69 vol.IV).

G.BOTTI, "Il carro del sogno", *Aegyptus XXXI*, 1951, pgg.192-198, con bibliografia precedente.

M.A.LITTAUER, J.H.CROWEL, *Chariots and equipments related From the tomb of Tutankhamun*, Oxford 1985, Appendix: The Florence Chariot.