

GABRIELE ROSSI OSMIDA

SULLE VIE CAROVANIERE DELL'ORIENTE ANTICO

Nel corso degli ultimi dieci anni, le ricerche archeologiche nel Vicino Oriente antico hanno messo in luce l'esistenza di una macro-regione culturale, tra la fine del IV e gli inizi del II millennio a.C., cui di recente è stato attribuito il nome di *Middle Asian Interaction Sphere* (Sfera di interazione centroasiatica, MAIS) che si estendeva fra le sponde orientali della Penisola Arabica, le terre di confine indoiraniche (inclusi l'Altopiano Iraniano, l'Afghanistan e il Belucistan) e il Turkestan occidentale (repubbliche del Turkmenistan, Uzbekistan e Tagikistan).

Il MAIS è situato fra due delle più imponenti civiltà dell'Età del Bronzo: la Civiltà mesopotamica, sorta fra il Tigri e l'Eufrate nel territorio dell'attuale Iraq, e la Civiltà dell'Indo, concentrata lungo il grande fiume omonimo, in Pakistan. I testi mesopotamici accennano all'esistenza di fitte relazioni commerciali tra queste macro-regioni, la Mesopotamia e la Valle dell'Indo, ed, effettivamente, testimonianze in tal senso provengono quasi quotidianamente dagli scavi archeologici. Ma chi furono i protagonisti di questo commercio? Con le recenti scoperte archeologiche in Pakistan, Afghanistan, Turkmenistan e Iran sud-orientale si è conclamata l'esistenza di una nuova civiltà, la Civiltà delle oasi¹, che assicurò nel III-II millennio a.C. le interrelazioni tra il mondo mesopotamico-elamita, la Valle dell'Indo, il Golfo Persico e il bacino del Mediterraneo, mentre la sua influenza si estese fino al Xinjiang in Cina. Si trattò di una civiltà "mobile" alimentata da mercanti e artigiani nomadi,

¹ L'ipotesi dell'esistenza di questa nuova civiltà venne avanzata dal Centro Studi Ricerche Ligabue negli anni Ottanta, quando apparvero sul mercato antiquario diversi oggetti che suggerivano stretti collegamenti con le culture dell'Indo e della Mesopotamia. Le successive ricerche hanno gradatamente confermato questa ipotesi. In particolare quelle condotte da F.T. Hiebert, G.L. Posshel, C.C. Lamberg Karlowski e dall'estensore del presente articolo.

che fungeva da volano culturale per le civiltà “stabili”, veicolando prodotti, idee, conoscenza.

La via che battevano le sue carovane oggi viene indifferentemente indicata come Via del lapislazzuli, Via delle carovane, Via reale, Via del deserto, Via della seta, Via delle oasi, ecc. Ma, non trattandosi di sinonimi, queste definizioni ingenerano numerosi equivoci, fonti di ulteriori inesattezze.

La Rotta della carovane

Riferendosi al III-II millennio a.C., più che di vie carovaniere sarebbe esatto parlare di “rotte” in quanto qualsiasi itinerario non rispettava un percorso fisso, ma una direzione. Tranne i casi di passaggi obbligati, come i passi montani o i guadi, questo percorso era soggetto a frequenti cambiamenti dovuti a tensioni politiche o, più spesso di quanto non si immagini, a modificazioni climatiche e ambientali. I fiumi mesopotamici, ad esempio, non avevano un corso irreggimentato e ben definito e i loro letti potevano subire profonde modifiche dopo una alluvione o dopo i periodi di morbida².

Molto prima della comparsa della scrittura cuneiforme, esisteva un già consolidato sistema di scambi commerciali sulle lunghe distanze incentrato sulla Mesopotamia.

Nel VI millennio a.C. l'ossidiana che troviamo in Mesopotamia e in Iran proviene dall'Anatolia centrale, precisamente da Çatal Hüyük che ne era il principale centro di diffusione; nel periodo Obeid 5 (V millennio a.C.), numerose ceramiche di Ur sono state esportate sulle coste arabe e, durante il IV millennio, i siti mesopotamici del Sud importavano già diversi tipi di conchiglie dal Golfo Persico.

Negli ultimi decenni si sono individuate le tappe delle rotte lungo cui venivano commercializzati il lapislazzuli dell'Afghanistan, l'ossidiana di Kerman, la ceramica dell'Anatolia, le conchiglie del Mare Arabico, l'agata del Gujarat, la madreperla di Hormuz.

La grande avventura lungo la Rotta delle carovane ebbe inizio verso la fine del IV millennio-inizi del III per iniziativa di popoli mesopotamici, Sumeri in particolare, e rimase attiva grazie a Elamiti e Assiri fino alla fine

² Si ricordi che il Tigri e l'Eufrate formano una foce congiunta (Shatt el-Arab) che si scarica nel Golfo Persico solo dal XIX secolo; in precedenza i due fiumi originavano la cosiddetta “Grande palude” dai confini imprecisabili.

del II millennio. Inizialmente i contatti vennero alimentati dai nomadi del Nord-est, ma non è chiaro se siano stati i Sumeri a cercare uno sbocco ai loro prodotti sui mercati del Levante o se invece, come sembra più verosimile, siano stati dei gruppi nomadi a offrire i propri servigi in cambio di derrate alimentari.

Va qui ricordato che l'Altopiano Iraniano possiede importanti risorse minerarie e metallifere, sia nelle aree occupate dal deserto sia sulle montagne, ma che queste risorse erano allora difficilmente sfruttabili trovandosi distribuite in ambienti ostili dove l'uomo non avrebbe mai creato degli insediamenti stabili (aree di repulsione). Questo ha suggerito agli studiosi un'ipotesi largamente condivisa, ossia che l'identificazione e lo sfruttamento di questi giacimenti sia stato effettuato da pastori nomadi trovatisi a transitare accidentalmente tra queste contrade durante le transumanze stagionali e che, a partire dalla fine del IV millennio, come risulterebbe da recenti testimonianze archeologiche, questi gruppi abbiano preso a rifornire di materie prime minerarie regioni sprovviste di minerali, ma ricche di potenziale agricolo, come lo era appunto il mondo mesopotamico (BESINVAL, 1990). Si ritiene inoltre che, nell'ambito di alcuni di questi gruppi nomadi dediti alla pastorizia, l'estrazione, la lavorazione e il commercio dei metalli siano divenuti col tempo un'attività predominante, tale da orientare la formazione di gruppi artigiani itineranti che soddisfacevano la crescente domanda delle zone sedentarie agricole a forte concentrazione umana. Altri invece ritengono che nel IV-III millennio si siano formate delle «comunità peripatetiche specializzate in servizi» (RAO, 1985 e 1987), costituite da individui che non erano né pastori né cacciatori-raccoglitori, e che a queste comunità si siano aggregati dei nomadi artigiani e dei nomadi commercianti secondo un processo non ancora ben definito (FRANCFORT, 1990).

La scrittura, apparsa verso il 3200 a.C. (Uruk recente) nasce per esigenze eminentemente contabili. Inizialmente era in buona parte pittografica e doveva servire da *memorandum* per il solo compilatore; per questo era talmente personalizzata che sussistono serie difficoltà per la sua decifrazione. Fu solo nel Dinastico antico (ca. 2700 a.C.) che si codificò una scrittura cuneiforme mirata a sostenere l'amministrazione e a creare un archivio contabile, e fu proprio in questo particolare momento, che coincide con la spinta espansionistica sumero-mesopotamica, che i più ambiziosi funzionari di palazzo furono inviati in paesi lontani per aprire delle rappresentanze commerciali e alimentare un commercio a lunga distanza (BENOIT, 2003, pp. 61-66).

Nei testi più antichi non si fa menzione di itinerari specifici battuti dai nomadi per approvvigionarsi di materie prime o di prodotti di prestigio, ma si parla genericamente di una via seguita dalle carovane che attraversava luoghi tanto favolosi quanto pericolosi, ovviamente non identificabili né ieri né, tantomeno, oggi dal momento che i mercanti nomadi si guardavano bene dal divulgare i segreti del mestiere. Come esempio tipico citiamo l'epopea sumera intitolata *Enmerkar e il Signore di Aratta*, collocata storicamente al tempo delle dinastie arcaiche sumere (2750 a.C. circa), ma che conosciamo attraverso una versione redatta all'epoca di Ur III (2100 a.C. circa).

Secondo la *Lista reale sumera*, Enmerkar, figlio del dio Utu e secondo re della dinastia di Uruk, avrebbe regnato in Sumer per ben 420 anni. Questo re aveva deciso di avviare scambi commerciali con il signore di Aratta, una favolosa città dalle «mura con merli di lapislazzuli», per offrire alla dea Inanna oggetti rari e preziosi degni della sua grandezza. Ultimamente, non certo per amore di verità scientifica, alcuni studiosi iraniani sostengono che l'attuale Jiroft, nell'Iran sud-orientale, presso Kerman, corrisponda alla mitica Aratta la cui ubicazione nei miti è estremamente varia venendo situata in località sempre diverse in funzione dell'immaginario del momento. Destino comune a molte altre località fantastiche: da Shangri La, al Regno del Prete Gianni, all'Eldorado. Si sa solo che, per raggiungere Aratta, Enmerkar seguì anche un itinerario tra le montagne che lo condusse forse nell'Iran orientale dove, secondo una visione ben radicata fra gli antichi Mesopotamici, si trovavano i prodotti più rari e più preziosi. Rimane comunque dubbio se questo itinerario si sia sviluppato verso il Sud, oltre il regno di Anshan; o verso il Nord e/o l'Est, dove l'emergente Civiltà dell'Indo aveva già creato i primi avamposti commerciali.

Per i motivi già esposti, anche la Rotta delle carovane rimane un vago termine letterario usato per indicare un fascio di piste e di itinerari non definibili con certezza se non per brevi tratti che, dalle evidenze archeologiche, indicherebbe un percorso compreso tra la Siria-Anatolia e la Valle dell'Indo.

La Via del lapislazzuli

Sembra ragionevole immaginare che la ricerca di uno sbocco carovaniero a nord-est vada inserita tra i fermenti che scossero Sumer verso il 2700 a.C., quando la produzione agricolo-pastorale aveva raggiunto il proprio apogeo e i nuovi ricchi avanzavano frequenti richieste di beni di prestigio.

Come già ci lascia intravedere l'*Epopea di Enmerkar*, al primo posto tra i prodotti di prestigio era il lapislazzuli, ostentato come *status symbol* dalla nuova classe dirigente mesopotamico-elamita ansiosa di sfuggire l'anonimato. Verso gli inizi del III millennio questo prodotto circolava già in Mesopotamia, dove giungeva soprattutto via mare, attraverso il Golfo Persico. Ma si trattava di piccoli quantitativi mescolati ad altri prodotti della Valle dell'Indo, quali agate, azzurriti, cornaline.

Come si potenziarono le rotte carovaniere, si cercò di raggiungere il centro di produzione di queste pietre semipreziose che si trovava nel Badakhshan, nei pressi di Sar-e Sang, attraverso una catena di scambi intermedi che avvenivano lungo l'Oxus e in Turkmenistan. Testimonianze in tal senso sono state rinvenute sia in Margiana (ROSSI OSMIDA, 2007) sia nel Tedjen (MASSON, 2005) sia sui siti dell'Atrek, nel Sud-ovest del Turkmenistan, dove si apriva la pista per Tepe Hissar e, quindi, per Tepe Gawra e per Ur (KHLOPINA, 1997).

La massima diffusione del lapislazzuli si avrà durante il Protodinastico sumero (Ur DAIIIB, ossia circa 2500-2350 a.C.), come attestano gli eccezionali quantitativi restituiti dalle tombe di Ur e di Kish e i ritrovamenti nelle regioni del Diyala e di Mari. Dal momento che le piste del Turkmenistan non erano troppo sicure, sviluppandosi a ridosso di montagne popolate da predoni, per ridurre i rischi dell'impresa si trovò più conveniente trafficare il lapislazzuli lungo una nuova rotta che si snodava in buona parte nel deserto elamita. Dalle miniere di Sar-e Sang, sui contrafforti dell'Hindukush, nel Badakhshan afghano, il lapislazzuli arrivava a Quetta e a Mundigak dove la via si biforcava: un ramo si dirigeva a sud-ovest, verso Shahr-i Sokhta, Tepe Yahya e il Golfo Persico, mentre quello principale puntava a nord-ovest per il Dasht-e Lut imboccando la carovaniere del Khorasan. Dopo un tragitto di circa tre mesi, il carico arrivava in Mesopotamia dove, Tepe Gawra prima e le città sumeriche meridionali poi, ne gestivano il monopolio esportandolo anche in Egitto (Valtz, 1985).

Maggiori notizie sugli itinerari carovanierei le ricaviamo dai testi della fine del III-inizi del II millennio a.C. che consentono di intuire l'esistenza di due rotte distinte: una Via delle montagne e una Via delle oasi.

La Via delle montagne

Per il periodo indicato, sono rari i testi mesopotamici che elenchino esplicitamente le tappe di un percorso con l'eventuale indicazione delle di-

stanze o della durata degli spostamenti, in quanto, nella maggior parte dei casi, si tratta di relazioni di viaggio che segnalano al massimo il nome di qualche località la cui corrispondenza con qualcosa di geograficamente certo è tutt'altro che sicura. Alcuni degli itinerari pervenutici sono "espliciti", altri sono ricostruzioni moderne attuate attraverso l'analisi di documenti amministrativi o epistolari che, non essendo mai completi, ci offrono scarsi elementi di riferimento. Tra i viaggi che si effettuavano regolarmente tra il XIX e il XVII secolo a.C., spiccano quelli dei mercanti di Assur, che esportavano stagno e stoffe a Kanes in Anatolia, documentati da un nutrito archivio epistolare. Ciò nonostante dalle loro lettere non traspare alcun itinerario esplicito ma, da quanto è possibile dedurre dall'analisi delle relazioni contabili inviate in patria, si nota che cercavano di conciliare la rapidità con la sicurezza scegliendo itinerari che attraversavano luoghi abitati e presidiati militarmente.

La nutrita documentazione rinvenuta negli archivi amministrativi di Mari in Siria permette di ricostituire gli itinerari per Ugarit, a ovest, o per Hušlâ, nell'alta Mesopotamia orientale. Di particolare interesse una serie di relazioni del XVIII secolo a.C. sugli spostamenti del re Samsi-Addu e dei suoi due figli che documentano in modo soddisfacente alcuni itinerari insoliti attraverso il deserto o la steppa, allo scopo di evitare i centri abitati, per motivi sia di sicurezza sia di rapidità. La descrizione di questi itinerari è di grande importanza in quanto conferma che, accanto a una "rete viaria ufficiale" che collegava i diversi centri urbani, esistevano anche delle piste, note soprattutto ai nomadi che, per questo, o venivano ingaggiati come guide o, addirittura, curavano *in toto* la fase del trasporto per conto dei mercanti recapitando le merci nelle filiali di destinazione (JOANNÈS, 2001).

L'itinerario più dettagliato descritto nel testo *Il viaggio a Emar* risale all'epoca paleo-babilonese (ca 2000 a.C.) e illustra il tragitto seguito da un gruppo di mercanti di Larsa, nella Babilonia del Sud, diretti a Emâr, nell'ansa siriana dell'Eufrate. Da Larsa puntarono su Sippar da dove raggiunsero il corso del Tigri che seguirono fino all'altezza di Kawalhum (il futuro Kalhu neo-assiro) per poi ridiscendere verso l'Eufrate seguendo il corso del Balikh. In questa relazione vengono elencate le diverse tappe e le distanze che le separano esprimendole in *bêru*, ossia in «doppie ore di marcia» o «doppie leghe», di 8-10 km ciascuna (HALLO, 1964). Si tratta di un percorso tortuoso che i nostri mercanti hanno dovuto seguire sia per ridurre le gabelle imposte sull'Eufrate, sia per evitare le bande di taglieggiatori che incrociavano sulle sponde del fiu-

me e che costituivano in questo periodo un forte *handicap* per la navigazione fluviale a lunga distanza.

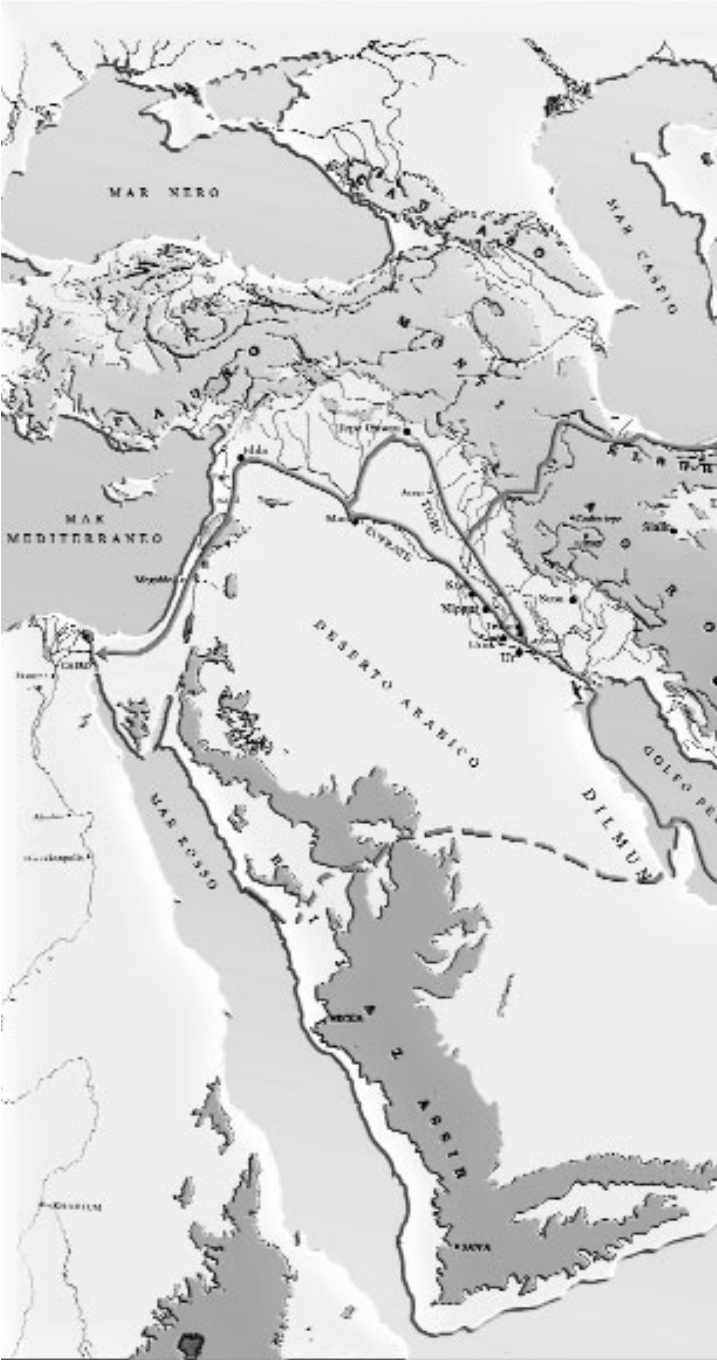
Dall'insieme della documentazione scritta fin qui nota (compresi i contratti di nolo e le relazioni contabili dei mercanti) risulta che la Via delle montagne si snodava attraverso i Monti Elbruz per congiungersi a est con la Via delle oasi a ridosso dell'Hindu Kush. A ovest si prolungava nella pista del Deserto Arabico settentrionale costeggiando inizialmente l'Eufrate, raggiungendo Tepe Gawra (Iraq nord-occidentale), Mari (Siria orientale), Ebla (Siria settentrionale), da dove aveva inizio il tratto peri-mediterraneo che, attraverso Libano e Palestina, si concludeva in Egitto.

La Via delle oasi

Come già detto, la grande avventura lungo la Via delle oasi ebbe inizio verso la metà del III millennio a.C. su iniziativa dapprima sumera poi elamita.

I mercanti sumeri ed elamiti (o i loro agenti) erano riusciti a spingersi verso le miniere della Valle dell'Indo aprendo una nuova via del Nord-est, una Via delle Oasi che, dal Sistan, puntava verso l'attuale Mashad da dove, senza particolari ostacoli, si poteva raggiungere il delta del Murgab affacciandosi sulla Margiana. Successivamente, sempre attraverso il deserto e di oasi in oasi, si arrivava al sito commerciale-artigianale di Shortugai, sull'Oxus, a ridosso del Badakhshan. L'affermarsi di questa rotta fu favorita dalle caratteristiche geografiche del territorio che, dall'Iran settentrionale, si incunea nel Turkmenistan attraverso la depressione di Sarakhs-Serethabat. In questo modo, progressivamente, le oasi pedemontane del Kopet Dag e del Sumbar-Tureng si videro tagliate fuori dal traffico principale, cosa che determinò un progressivo esodo della popolazione verso la Margiana.

Da quanto è dato conoscere, durante il periodo accadico (2330-2230 a.C.) la Via delle oasi venne potenziata e riorganizzata soprattutto per consentire all'esercito di spostarsi rapidamente per un capillare controllo dell'impero, non solo (e non certo) per favorire gli scambi commerciali, dal momento che gli Accadici possedevano una visione personalissima del commercio, preferendo procurarsi le merci pregiate o attraverso il saccheggio o sotto forma di tasse imposte alle città conquistate. È vero che gli Accadici mantennero e svilupparono le correnti di traffico commerciale





tracciate dalle ex colonie sumere, ma è altrettanto vero che sostituirono i nobili mercanti e gli amministratori dei *karu* (fondaci) con propri ufficiali meritevoli, incaricati soprattutto di “difendere” i territori che venivano loro assegnati.

È a questo punto che si delinea in modo definitivo la rotta della Via delle oasi che si sviluppa ortogonalmente rispetto alla Rotta delle carovane, poi Via delle montagne. Dal Golfo Persico toccava in successione Tepe Yahya, Shahdad e Shahr-i Sokhta, nel Sistan iraniano, nodo nevralgico che assicurava i contatti con Mohenjo-daro sull’Indo, attraverso un tragitto montuoso (Mundigak-Nausharo-Mehrgarh). Da Shahr-i Sokhta la Via delle oasi proseguiva al Nord attraverso i deserti di Lut e del Kara Kum raggiungendo il delta interno del Murgab, collegando le oasi della Margiana (Turkmenistan), di Zaman Baba (oasi di Bukhara) e della Battriana (Afghanistan), prime beneficiarie dei prodotti provenienti dall’Hindu Kush.

Con la caduta dell’Impero accadico (circa 2230 a.C.) si inaugurò un’epoca confusa che favorì la ricostituzione di particolarismi regionali e la nascita di diversi principati. Poi la dinastia di Ur III riuscì a imporsi e a ricostituire l’unità nazionale per un altro secolo (2120-2020), adottando però una politica commerciale che si rivelò però disastrosa per la Via delle oasi. L’amministrazione statale aveva deciso di non occuparsi più di imprese commerciali e di non proteggere i traffici carovanieri con scorte militari e presidi nei punti più sensibili, proprio nel momento in cui erano esplosi i particolarismi regionali e le orde nomadi erano in continuo movimento. Così i mercanti, non sentendosi protetti, abbandonarono le carovaniere e si indirizzarono verso le rotte navali, più redditizie e più sicure.

Paradossalmente, proprio nel momento in cui si registrava una forte crisi dei flussi carovanieri lungo il tratto meridionale della Via delle oasi, i Battrio-Margiani la rivitalizzarono invertendo la vettorialità degli scambi e inventando una *facies* culturale di alto profilo fonte di infinite, appassionate e appassionanti discussioni: la cultura Battrio-Margiana che brillerà per lo spazio di un secolo e mezzo, ossia dal 1900 al 1750 a.C.³

³ Questo momento magico della Civiltà delle oasi è considerato da Viktor Sarianidi una civiltà a sé stante che ha chiamato BMAC (*Bactrio Margian Archaeological Complex*; SARIANIDI, 2005); anche secondo Henri-Paul Francfort si tratterebbe di una civiltà che, da parte sua, chiamerebbe *Civilisation de l’Oxus*, assegnandola però al periodo 2100-1700 a.C. circa (FRANCFORT, 1979). Per Pierre Amiet, Carl Lamberg-Karlovsky, Fredrik Hiebert e l’autore, si tratta invece di una *facies* tardiva della Civiltà delle oasi (AMIET, 1966; LAMBERG-KARLOVSKY, 2007; HIEBERT, 1994; ROSSI OSMIDA, 2007).

Dal XVI secolo a.C. però si interruppero i traffici battrio-margiani con la Valle dell'Indo e il mercato via mare riprese il sopravvento. Le ragioni di questo collasso sono ancora molto dibattute. Si parla di terremoti, inondazioni, insulti all'ambiente dovuti a un insensato disboscamento e ad una smodata escavazione di argille per costruire quantità astronomiche di mattoni; ma anche di una seconda rivoluzione agricola che indusse la popolazione a migrare verso il sub-continente indiano (BUSSAGLI, 1981, I, p. 18). Sembra però più accreditata l'ipotesi secondo cui questa crisi andrebbe inserita nel quadro di un processo di frazionamento e di regionalizzazione che investì sia la Mesopotamia sia la Valle dell'Indo, accompagnato da trasformazioni profonde che produssero la comparsa di nuove classi dirigenti (JARRIGE, 1988, p. 37).

In effetti, anche per le regioni più a ovest, la metà del II millennio fu un periodo agitato. Genti venute dall'Iran centrale, il paese di Kashshu, invasero la Babilonia dove installarono una dinastia per diversi secoli (1590-1157 a.C.). Mescolati con degli Urriti, anche i Kassiti penetrarono nell'Elam, dove infersero danni abbastanza limitati. Le rotte carovaniere si isterilirono ma Susa e Sumer le riaprirono qualche secolo dopo mantenendole rigorosamente al Sud.

La Strada reale e la Strada del deserto

Il sistema carovaniero mesopotamico fin qui descritto fu mantenuto e potenziato dagli Assiri e dai Medi. Ma il suo assetto definitivo si deve a Dario I (521-486 a.C.), che realizzò la celebre Strada reale collegando la capitale persiana di Susa alla città di Sardi in Lidia. Era un percorso lungo all'incirca 2700 km con 111 stazioni di posta, percorribile dalle carovane in circa tre mesi, mentre i corrieri reali, avvicinandosi, potevano coprire questa distanza in una settimana.

Al proposito Erodoto ne magnifica la funzione descrivendoci un servizio "Pony express" *ante litteram* (allora si chiamava *angareion*) e commenta: «Né la neve, né la pioggia, né il sole a picco o l'oscurità della notte ostacolano la rapidità e la puntualità di questi corrieri» (*Storie*, 5, 52-53). Il padre della Storia non avrebbe mai immaginato che 2500 anni dopo questa frase sarebbe stata scelta come motto dal servizio postale degli Stati Uniti.

Il percorso della Strada reale comunque era spesso esposto ad azioni di brigantaggio come era sempre avvenuto anche nel passato. Così esso

finì col divenire una strada militare su cui si spostavano gli eserciti e i corrieri, mentre le carovane preferivano percorrere una variante più protetta, la Grande via del deserto; itinerario che comunque nulla ha a che vedere con la precedente Via del deserto (poi Via delle oasi) che si snodava a est dell'Iran e che, di fatto, era stata abbandonata dai mercanti nella seconda metà del II millennio a.C. La Grande via del deserto achemenide si sviluppava a ovest, verso i porti del Mediterraneo, collegando la Mesopotamia con Aleppo.

La storia più recente non ci tramanda ulteriori itinerari o nomi di nuove strade aperte nel Vicino e Medio Oriente per collegare l'Occidente al Levante. Le rotte tradizionali del passato furono in seguito battute da viaggiatori occasionali, piccoli mercanti o pastori che si muovevano a breve-medio raggio, per cui ci sono stati tramandati solo nomi parziali della Grande via, ignorata di fatto nel suo insieme.

Anche i viaggiatori medievali furono usi indicare in modo generico questi itinerari ricorrendo a nomi vaghi, come Via per le Indie o Via della Tartaria. Questo fino al 1877, quando il barone-geografo Ferdinand von Richthofen, zio del celebre Barone Rosso, coniò il nome "Via della seta" (*Seidenstrasse*), altro termine generico che raggruppa tutti i fasci di vie carovaniere che univano l'Oriente all'Occidente, ma che possiede il sapore di un'epopea: quella della Civiltà dei mercanti. Da qui la grande fortuna di questo nome oggi impropriamente esteso a tutte le epoche e a tutti gli itinerari dell'Asia centro-meridionale in un fatale processo di appiattimento storico-geografico che non era certo nelle intenzioni del barone von Richthofen.

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., *Les cités oubliées de l'Indus. Archéologie du Pakistan*, Paris, Musée Guimet, 1988.
 ID., *L'élargissement des échanges inter-iraniens. Essai de mise à jour*, in «Akkadica», n. 125 (2004), pp. 5-25.
 P. AMIET, *Elam*, Auvers-sur-Oise, Ed. Archée, 1966.
 ID., *L'âge des échanges inter-iraniens. 3500-1700 avant J.C.*, Paris, Editions de la Réunion des Musées Nationaux, 1976.
 E. ATAGARRYEV, T. KHODZHANIYAZOV, *Turkmenistan on the Great Silk Roads*, Aşgabat, Batyrov Institute of History, 1990.

- H. CRAWFORD, *Sumer and the Sumerians*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004.
- J.D. FOREST, *Mesopotamia. L'invenzione dello stato*, Milano, Jaca Book, 1996.
- H.P. FRANCFORT, *Nouvelles découvertes dans la Bactriane afghane*, Napoli, Istituto Orientale, 1979.
- A. HAKEMI, *Shahdad. Archaeological Excavations of a Bronze Age Center in Iran*, Roma, IS-MEO, 1977.
- F.T. HIEBERT, *The Origins of the Bronze Age Oasis Civilization in Central Asia*, Cambridge, Harvard University Press, 1994.
- I.N. KHLOPINA, *Epokha Bronzy Yugo-Zapadnogo Turkmenistana [L'Età del Bronzo nel Turkmenistan sud-occidentale]*, Sankt-Peterburg, Peterburgskoe Vostokovedenie, 2002.
- E.E. KUZMINA, V.H. MAIR, *The Prehistory of the Silk Road*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 2007.
- C.C. LAMBERG-KARLOVSKY (a cura di), *Excavations at Tepe Yahya, Iran. 1967-1975*, Cambridge, Harvard University Press, 1986.
- ID., *The BMAC. Pivot of the Four Quarters: Temples, Palaces, Factories and Bazaars*, in G. LIGABUE, G. ROSSI OSMIDA (a cura di), *Sulla Via delle oasi. Prodotti di prestigio nell'Oriente antico*, Trebaseleghe, Il Punto Edizioni, 2007, pp. 88-101.
- Y. MADJIDZADEH, *Jiroft. The Earliest Oriental Civilization*, Tehran, Organization of the Ministry of Culture and Islamic Guidance, 2003.
- J.C. MARGUERON, *Mari métropole de l'Euphrate*, Paris, Picard, 2004.
- V.M. MASSON, Y.E. BEREZKIN, *Chronologiâ èpochi pozdnego ita-srednej bronzy Srednej Azii: pogrebeniâ Altyn-Depe [La cronologia delle epoche Tardo Eneolitico-Bronzo Medio in Asia Cetrle: le tombe di Altyn-Depe]*, Sankt-Peterburg, Izdatelstvo Nestor-Istoriâ, 2005.
- P. PION et alii, *De la chefferie à l'état? Territoires et organisation sociale dans la vallée de l'Aisne aux âges des métaux (2200-20 av. J.C.)*, Juan-les-Pins, Éditions APDCA, 1990, pp. 183-260.
- G. ROSSI OSMIDA (a cura di), *Margiana. Gonur-depe Necropolis*, Padova, Il Punto, 2002.
- ID., *Find of Seals and Amulets in the Margian Area*, in S. WINKELMANN, *Seals of the Oasis from the Ligabue Collection*, Padova, Il Punto Ed., 2004, pp. 185-201.
- ID., *Adji Kui Oasis, I, La cittadella delle statuette*, Trebaseleghe, Il Punto Edizioni, 2007.
- ID., *Les recherches du Centro Studi Ricerche Ligabue en Margiane*, in «Dossiers d'Archéologie», n. 317 (2006), pp. 46-51.
- ID., *Margiana e Via delle oasi. Esperienze del Centro Studi Ricerche Ligabue*, in G. LIGABUE, G. ROSSI OSMIDA (a cura di), *Sulla Via delle oasi. Prodotti di prestigio nell'Oriente antico*, Trebaseleghe, Il Punto Edizioni, 2007.
- V.I. SARIANIDI, *GoCity of Kings and Gods*, Ašgabat, Miras, 2005.
- S. WINKELMANN, *Elam, Beluchistan, Baktrien: Wo liegen die Vorläufer der Hockerplastiken der Induskultur? Erste Gedanken*, in «Iranica Antiqua», 28 (1993), pp. 57-96.