

Le Carovaniere Mediorientali al tempo dei Greci e dei Romani

di [Enrico Pantalone](#)

La storia delle grandi carovaniere che durante l'antichità classica congiungevano due mondi all'apparenza così lontani e diversi come quello del Mediterraneo e quello del Levante mediorientale ha sempre affascinato studiosi ed appassionati della materia mostrando la vita quotidiana, spesso in condizioni estreme per l'uomo, di territori ritenuti importanti per il commercio in merci considerate preziose e introvabili a occidente, ma non solo: pensiamo anche all'importanza dell'interscambio tra culture diverse che avveniva durante il lungo cammino tra i viaggiatori attraverso le conoscenze reciproche, fondamentali per la crescita della civiltà comune euro-asiatica dell'epoca.

Il presente testo ha voluto contribuire soprattutto a una rilettura del valore umano e sociale piuttosto che di quello economico o militare nei territori che erano attraversati da queste grandi vie di comunicazioni durante l'età classica greca e romana.

Introduzione

Appare logico introducendo lo studio, partire dal presupposto che greci (soprattutto) e romani che si sono avvicinati in questi territori nei secoli pensassero più all'importazione piuttosto che all'esportazione dei beni, in pratica si andava a comprare in quei territori per rivendere in seguito nei propri piuttosto che fare una vera e propria politica di libero scambio.

Per i greci queste strade di frontiera erano anche molto sentite a livello spirituale (certamente più dei pratici e realistici romani arrivati successivamente) e per loro esse erano popolate spesso da miti o da fantasie legate all'irrazionale, alla meraviglia ed alla conoscenza estrema.

Consideriamo che i greci si ritenevano i depositari occidentali della conoscenza e della cultura in generale, ma di fronte al Levante mediorientale ed in genere all'oriente rimanevano come stupiti ed estasiati specialmente quando entravano in contatto con le popolazioni locali insediate lungo le vie di commercio e nelle grandi oasi.

Possiamo forse affermare che essi avevano trovato il modo di vivere in perfetta armonia con la civiltà che incontravano di volta in volta e Alessandro Magno (insieme agli uomini del suo esercito) ne è una testimonianza importante, realizzando così un interscambio di idee che sarà fruttuoso soprattutto nei successivi secoli.

I. L'Esperienza Greca e Romana

Non è certamente raro leggere in molte opere letterarie greche dedicate a queste terre indicativi viaggi di eroi mitologici o di divinità dell'epopea, tutti in cerca di meraviglie umane e materiali, tesori magnificati dai mercanti orientali che indubbiamente accendevano la bramosia di gente che sostanzialmente veniva da una terra povera.

L'oro anche lavorato era molto ambito dai mercanti greci e non a caso, purtroppo, la loro bramosia nel commerciare con il metallo prezioso era vista certamente con un senso di disagio da parte di gente che dava meno valore al manufatto rispetto alla vita comunitaria quotidiana tipica delle popolazioni legate alle grandi carovaniere.

Si trattava quindi di un'economia quasi tutta a senso unico e questo stava certamente bene ai ricchi venditori orientali che viaggiavano attraverso le lunghissime vie di comunicazione da un punto all'altro del continente euroasiatico per incontrarsi con gli acquirenti occidentali nelle città di frontiera, spesso ai limiti del deserto, ma grandi, vive e rigogliose.

Roma nel momento della sua espansione verso i territori del Levante mediorientale e in genere dell'Asia Minore si trovò di fronte il problema dei collegamenti terrestri che dovevano unire le varie province e le città al di fuori dei loro confini.

Non era solo un problema di spostamento di legioni attraverso un territorio al tempo stesso sabbioso, arido e morfologicamente costruito su altopiani rocciosi e su deserti al limite dell'umano che per quanto difficoltoso e oneroso sarebbe stato comunque possibile attraversare, ma era soprattutto un problema civile per le carovane mercantili che dovevano raggiungere le mete posizionate oltre la zona controllata dai persiani.

Così, finché si trattava di attraversare le pianure, normalmente la strada era tracciata e

battuta come sappiamo dalla logistica e dal genio dell'esercito e man mano che progrediva la conquista militare, era ampliata e se possibile resa ancor più agibile all'uso comune: i problemi nascevano nel momento in cui si dovevano attraversare catene montuose e altopiani dove creare un sentiero stabile poteva divenire una difficoltà indubbiamente quasi oltre le possibilità umane.

Un primo punto di riflessione è certamente il modo di concepire il territorio attraversato dalle carovaniere medio - orientali rispetto a quello più genericamente utilizzato dalle vie di comunicazione nelle regioni ellenico - latine, infatti mentre sul versante europeo si era generato sotto l'impulso delle due maggiori civiltà un sistema basato sulla bipolarità campagna - città, una funzionale all'altra, in medio oriente viceversa bisognava tener conto anche delle zone desertiche, rocciose o eventualmente steppose, cioè a immense distese transitabili, ma inutilizzabili da parte dell'uomo, il sistema era perciò trivalente in questo caso.

Specifichiamo meglio questo punto: mentre sul versante europeo i viaggiatori trovavano lungo il tragitto centri urbani (piccoli o grandi che fossero) o borghi rurali a intervalli regolari, per ristorarsi e riposare, sul versante asiatico venivano spesso meno queste peculiarità e quindi andava pianificato con intelligenza e raziocinio il percorso giornaliero per evitare di trovarsi in grandi difficoltà (per mancanza d'acqua o di un riparo qualsiasi). Questo problema ovviamente dava numerosi grattacapi ai greci e ai romani, ciò significava mantenere numerosi ridotti e truppe stanziali per far fronte a ogni evenienza e per pattugliare le vie contro predoni e banditi in gruppo oppure semplicemente per combattere di volta in volta la civiltà di turno che si contrapponeva loro nell'avanzamento, il che comportava un pesantissimo onere finanziario dal punto di vista logistico/ militare e non sempre il denaro bastava, così si arrivava a cedere ai veterani buoni appezzamenti di terra perché essi piantassero radici stabili una volta terminata la ferma o il servizio e purché ne garantissero anche la sicurezza: la terra di certo non mancava, così fu per i greci dapprima, così è stato per i romani poi.

II. Le Strade e gli Uomini

Sicuramente uno degli aspetti più interessanti nello studio dei siti archeologici nelle regioni mediorientali è ciò che essi hanno rappresentato nel passato e che sono tuttora punti fermi della storia e della cultura, idealmente li possiamo appunto definire di "frontiera", non da intendersi in senso stretto della parola, ma allargando l'orizzonte a una sorta di connubio tra civiltà, usi e costumi diversi provenienti da mondi che sembravano lontani tra loro e invece grazie alla strada si sono avvicinati e di molto.

Soprattutto diventava un fattore importante il rapporto con il tempo.

Le centinaia e migliaia (alle volte) di chilometri erano percorsi spesso in religioso e sobrio rispetto per la natura circostante dalle carovane mercantili o dalla marcia degli eserciti che si formavano lungo le vie e solamente il bivacco serale e notturno ridonava la voglia di scambiare utili pareri o forza per ridere e scherzare.

In realtà la vita del mercante/carovaniere o quella del soldato non era molto diversa nella marcia, chi ne aveva diritto, poteva andava a cavallo o sui muli o sui cammelli, altrimenti bisognava contare sul proprio passo che doveva essere pressoché identico in ogni

momento del cammino, né troppo veloce né troppo lento, in modo da assicurare una regolarità che dava aggio di arrivare a destinazione nei tempi giusti.

Consideriamo perciò ora un secondo punto interessante da rilevare: tutto questo spazio "sociale" che abbiamo analizzato nei punti precedenti portava così lungo la strada alla solidarietà tra coloro che la percorrevano giornalmente nelle due direzioni contrapposte, le carovane scambiavano rituali serali e merci con le tribù pacifiche che abitavano quei luoghi e che a loro volta rivendevano parte della loro produzione ovina per esempio (formaggi per cibarsi e indumenti di lana per coprirsi), s'instaurava così il senso del gruppo, allargato, si diventava perciò nomadi per scelta, sposando le dinamiche di quel tipo di vita.

Le carovaniere verso oriente erano sostanzialmente due: quella delle spezie e quella della seta, la prima partiva da Aleppo e passando per Bagdad arrivava al Golfo Persico, dove i preziosi ingredienti per la cucina sconosciuti in Europa erano acquistati in grandi e svariate quantità e quella settentrionale della Seta, la più conosciuta che partiva da Damasco e attraversava le alture anatoliche, quelle persiane per poi andare verso le steppe asiatiche.

Anche il commercio perciò cambiava aspetto, non era quello marittimo, quello tra le coste del Mediterraneo o tra quelle dell'Egeo e del Mar Nero, quello che spesso creava inconvenienti dovuti alle transazioni finanziarie e alla loro incertezza sul vero valore della merce o della contropartita, abbiamo in tal senso tante testimonianze di storici e letterati del tempo: il kouros come lo definivano gli antichi greci, cioè il momento favorevole per acquistare a prezzi bassi dal venditore lucrando avidamente sull'impossibilità materiale di piazzare altrimenti la merce ad altri mercanti sulla costa (per esempio) oppure imponendo magari con la forza e la lotta un prezzo particolarmente basso facendo aggio sulla propria abilità guerriera era all'ordine del giorno, l'occasione doveva allora essere sfruttata in maniera molto rapida utilizzando poi la nave come veloce mezzo per far ritorno verso coste più favorevoli.

Questo non era possibile lungo le carovaniere del Levante mediorientale, non vi erano mari da navigare e imbarcazioni da utilizzare per una "fuga" veloce, per questo i mercanti abituati a viaggi transcontinentali erano studiati di meno, erano tenuti più in considerazione e meno temuti di quelli abituati ai porti e alle coste, nelle lunghe vie di comunicazione non c'era nulla di sicuro, per cui la ragione e il buon senso dovevano sempre e ovunque prevalere.

Non dobbiamo mai dimenticare che per i romani più che per i greci le spezie erano assimilabili ai metalli preziosi per valore e appare logico quindi che in qualche modo essi difendessero gli interessi dei loro mercanti sulla strada fin dove era possibile: spezie e incenso significavano molte entrate per l'erario e quindi in sostanza si finiva per proteggere una specie di tesoro, senza contare che nel periodo imperiale il loro spreco in grandi quantità stava diventando abitudine nella capitale e alla corte principesca.

III. Territorio e Mezzi di Trasporto

Torniamo ora a guardare il territorio e a come si potevano sviluppare le strade dalle coste mediterranee verso l'interno dovendo esse congiungersi poi alle vie nel territorio anatolico

del sud-ovest e a quello persiano: per avere un'idea delle difficoltà che s'incontravano, per esempio, provenendo dalle coste della Siria o dalle coste della Licia (cioè dalla parte sud-occidentale della penisola anatolica), punto d'approdo per l'inizio del viaggio verso oriente in molte occasioni.

Il territorio che inizialmente si doveva superare, per risparmiare strada e tempo preziosi, era molto impegnativo, con diversi dirupi e altitudini non indifferenti (anche oltre i 2000 metri) che mettevano a dura prova la capacità del mercante ed anche delle truppe nella marcia e nel trasporto, perché in quelle condizioni non era sicuramente facile battere sentieri che avessero un minimo di praticità e permettessero il passaggio di carri lungo i pendii spesso con strapiombi terribili a far da contorno.

Questo non fece certo desistere le logistiche militari o anche la voglia dei commercianti, per cui il sentiero dapprima era tracciato e poi allargato fin dove possibile, permettendo il passaggio, non ideale certamente, ma transitabile in maniera almeno sicura da mezzi, merci e uomini guadagnando centinaia di chilometri.

Ancora, nelle stesse vicinanze dei sentieri (dove era possibile per la conformazione del terreno ovviamente) furono costruiti anche acquedotti ancora oggi visibili (una volta scoperti funzionano proprio come percorsi segnati per il trekking estremo) che donavano maggior sicurezza alle carovane perché davano la possibilità d'abbeverare animali e persone in maniera tranquilla.

Una volta superate le asperità territoriali, la carovaniera diventava molto più frequentata e molto più facile da seguire anche se le colonne avanzavano lentamente, molto lentamente, si può ragionevolmente pensare che considerando un orario di cammino compreso tra le prime ore dell'alba (spesso non sorgeva nemmeno il sole) e il mezzogiorno (quindi una decina d'ore al massimo) non si andava oltre i 25/30 chilometri giornalieri, considerando poi il montaggio e lo smontaggio dell'accampamento.

Nella valle del Kabak per esempio (Licia) era impossibile andare a dorso d'animale, gli strapiombi e le dorsali non lo permettevano, quindi in quelle condizioni si scendeva probabilmente a non più di 15 km/giorno.

Poi dipendeva tutto anche dal tempo atmosferico, la pioggia ovviamente frenava, non dimentichiamo che i monti della zona superano, come abbiamo già rilevato, spesso abbondantemente i 2000 metri.

Nelle condizioni normali di viaggio con tempo buono e terreno non particolarmente difficile i 4 km l'ora del passo umano doveva essere una "velocità" non proibitiva per gente esperta come i militari o i carovanieri, comunque ancora oggi non è facile anche per un trekker esperto superare alcuni di quei punti nonostante preparazione e facilitazioni tecnologiche, proprio per questo è considerato ancora oggi estremo questo tipo di territorio.

Certamente la velocità variava anche a seconda si usasse come mezzo animale di trasporto il cammello piuttosto che buoi o muli, il cavallo era indubbiamente il più veloce ma generalmente mal sopportava i lunghi tragitti, il traino e doveva riposare molto più a lungo, normalmente era parte integrante negli eserciti ma era poco utilizzato dai commercianti.

Essi, infatti, preferivano di gran lunga il cammello dove possibile, ma l'utilizzo di buoi e muli era abbastanza frequente, il nomadismo comunque prese forma solamente con l'introduzione e l'addomesticazione del cammello, determinante per velocità e resistenza, ma altrettanto ovviamente non poteva essere usato in alcune parti del territorio più fredde e con morfologia rocciosa.

Comunque nell'utilizzo dell'animale pesava anche la parte economica, perché sotto l'Impero romano, le tasse sui trasporti e sui carichi prevedevano dei costi sicuramente più bassi per chi portava la merce a dorso d'animale piuttosto che con un carro trainato da altri animale e parliamo di circa un terzo in meno sull'imposta da pagare per viaggio come differenza per un peso trasportabile abbastanza assimilabile tra i due sistemi: ciò non poteva non avere incidenza nel calcolo sulla compravendita dei prodotti. Questo fu uno dei motivi per cui lentamente il cammello prese il sopravvento, e lo fu ancora di più dopo la scomparsa dei legionari romani in questi territori.

IV. I Pericoli della Strada

Ora veniamo a un terzo punto importante nell'economia dell'attraversamento di queste regioni, gli improvvisi picchi di partecipanti alle carovane o se vogliamo gli improvvisi picchi di viaggiatori dovuti alle carestie o alle alluvioni, in sostanza a raccolto compromesso.

Succedeva così che tanti contadini o piccoli artigiani si trasferissero temporaneamente in città o villaggi dove potevano riprendere a lavorare, ma lo facevano in "senso biblico", erano centinaia di migliaia che per due o tre anni intasavano le carovaniere con interminabili file in una direzione o nell'altra, costringendo i soldati a intervenire spesso per mantenere l'ordine soprattutto quanto la crisi portava alla fame e il cibo di altre tribù o dei mercanti era abbondante ma costoso: si trattava comunque di manifestazioni certamente isolate dal contesto sociale normale e normalmente venivano superate senza grossi problemi anche se molti di questi profughi finivano per aumentare le fila dei predoni e dei banditi.

Il brigantaggio nomade diventa il quarto punto interessante da esaminare ed era anche quello certamente più dolente dato che soprattutto i romani hanno avuto a che fare in maniera piuttosto pesante determinando in alcuni casi delle vere e proprie campagne per debellare questo pericolo, spesso senza riuscire nell'intento.

Il brigantaggio nomade era essenzialmente di frontiera, difficilmente bande organizzate percorrevano un chilometraggio eccessivo, esso si faceva più intenso e con scorribande maggiori nel momento in cui il potere centrale subiva degli scossoni a seguito di guerre perse o mancanze di direttive certe delle autorità.

Spesso assumeva l'aspetto di contrapposizione a esse, ma difficilmente trovava aiuto, non era un malessere sociale latente, era semplicemente un dichiarato fattore di arricchimento personale, per questo non riusciva (almeno nel Levante mediorientale estremo) a fare presa sulle popolazioni locali, sempreché non fosse guidato direttamente da qualche maggiorenne del territorio, cosa accaduta ma non certamente una prassi consolidata.

V. Terminali Marittimi e Città di Frontiera

Importanti, sulla Via delle Spezie, erano anche i porti principali nel Golfo Persico (anche se

questi acquisteranno più valore nel tardo impero) per le carovane che volevano utilizzare le imbarcazioni dirette verso l'oriente conosciuto.

Non sappiamo quanto fosse veramente conveniente andare via mare, senza carte e viaggiando sottocosta per i rifornimenti necessari continui (non dimentichiamo che l'oceano Indiano non era certo il Mar Mediterraneo) e non doveva essere sicuramente più veloce che per via terrestre, considerando appunto i porti di partenza e quelli d'arrivo, di facile non vi era nulla, l'avventura via mare certo era rischiosa almeno quanto quella via terra, chi partecipava alle carovane era preparato a tutto, molti di questi mercanti non erano avvezzi ad andare sul mare e si fermavano così al porto.

Qualunque strada avessero scelto d'utilizzare mercanti e soldati essi avrebbero comunque avuto il nostro plauso per come portavano a termine le missioni tra avversità d'ogni tipo: una vera filosofia di vita da studiare attentamente quella della carovana.

Erano dunque normalmente più attività a essere gestite lungo queste strade, quindi le "città di frontiera", generalmente vicine a grandi oasi o bacini d'acqua, erano importanti perché veri e propri crocevia per lo stazionamento delle truppe (spesso ultimi avamposti prima del deserto o del terreno roccioso ad oltranza) e per la compravendita di merci, per riposare prima di riprendere il cammino, per informarsi discretamente di pericoli o di grossi affari.

Queste città rappresentavano quindi un impatto socio - economico e militare di straordinaria importanza, ma esse erano spesso anche dei piccoli capolavori di architettura ed arte, proprio per quel profondo senso di rispetto che generavano tanto nel viandante quanto nel soldato.

Passiamo in maniera breve (il tempo e lo spazio non consentirebbero di più) a esaminare l'impostazione urbanistica di questo territorio e delle città che diventavano dei veri e propri focal-point per lo smercio dei manufatti, generalmente vicine a bacini lacustri o oasi, come detto in precedenza, secondo la morfologia che vi si trovava nella regione.

Quasi tutte le città poste lungo le piste carovaniere erano costruite in orizzontale, o meglio su di un tracciato che potremmo definire rettilineo senza strade periferiche o secondarie, questo appare del tutto normale, il "traffico" scorreva solamente nelle due direzioni contrapposte, né tantomeno servivano piazze o "rotonde" per far cambiare direzione al flusso dei carri (ancore in difetto nell'utilizzo concreto dell'asse girevole) o degli animali (cavalli o cammelli che fossero), insomma sembrava tutto rispondere ad un'esigenza più collettiva che particolare, dove l'impostazione dinamica lasciava il campo a qualcosa di più statico e più razionale visto dal punto di vista della mente antica, gli stessi eserciti in marcia lungo queste strade avanzavano o indietreggiavano, non avevano altri movimenti da effettuare.

Una delle più importanti città di frontiera fu certamente il crocevia siriano di Palmyra, che poteva instradare il viaggiatore o le truppe da est a ovest o da nord a sud, poteva permettere di raggiungere tanto gli altopiani persiani quanto la penisola arabica. Sulle monete di Caracalla, per esempio, Palmyra era una colonia, di fatto esentata dall'imposizione di dazi doganali, il che la rendeva appetibile per il transito delle carovane che portavano le merci.

I governanti inoltre trovarono e stipularono accordi con gli sceicchi del circondario in maniera tale che i mercanti non dovessero subire danni, speciali salvacondotti venivano, infatti, timbrati con il sigillo di Palmyra e assicuravano il transito tranquillo per le terre circostanti.

Arcieri e guide della città seguivano le carovane per lunghi tratti allo scopo di proteggerle

e in fondo questo rendeva perché infondendo sicurezza, il mercante pagava con tranquillità l'imposta e il dazio sulle merci in transito.

Merci che erano soprattutto la lana, la porpora, le sete, oggetti di vetro o sbalzati, aromi e fragranze orientali, piante e arbusti vari, sostanze oleose quali un tipo di petrolio che dava sul verde scuro, poi naturalmente il cibo tra cui spiccavano i fichi secchi, frutta secca, formaggi stagionati e bevande alcoliche o comunque liquorose.

Di merce lussuosa ve n'era, ma stranamente non si ha notizia di attacchi in grande stile contro queste carovane da parte di bande armate o di lestofanti, era insomma una via abbastanza sicura quella che portava o lasciava Palmyra.

Parlare della città siriana di Palmyra è come in realtà parlare di un immenso centro archeologico e artistico al tempo stesso che forse non ha eguali nella storia antica e sotto il dominio romano conobbe uno sviluppo incredibile andando ad aggiungere alla sua bellezza già rara per il tempo, una straordinaria visione architettonica d'insieme: un mix unico tra cultura orientale e occidentale.

Palmyra era una città di confine come abbiamo visto e detto in precedenza, cerchiamo di spiegare meglio questo concetto, non solo commerciale o militare ma anche e soprattutto umano.

Da questa città partivano le carovaniere da e per l'oriente e subito dopo la fine della città si estendevano le alture desertiche, Palmyra era un centro multietnico e si vedeva proprio dall'arte e nell'architettura con cui si abbelliva: certamente originarie della Siria, ma con notevoli e corretti influssi ellenici e soprattutto immensa dell'arte funeraria famosa per riflettere "l'aldilà assoluto".

In effetti, l'arte di Palmyra, ammirata da mercanti, soldati, generali o semplici visitatori del tempo, dai greci quanto dai romani nello stesso modo, è improntata a un naturalismo talvolta esasperato, a un realismo ai limiti della crudità più assoluta, ispirata a tratti ben oltre da quella d'origine per l'appunto greco - romana che peraltro è presente e in maniera massiccia.

Pensiamo un attimo alle immagini proprie dell'arte di Palmyra, pur fra le rovine del tempo, le quali riescono a ipnotizzare ancora oggi tutti quelli che le visitano, immaginiamoci cosa dovevano pensare i viaggiatori dell'età romana che provenivano da terre lontane.

L'arte di Palmyra rifletteva indubbiamente la grandezza di una città abituata da sempre ad essere ricca, culturalmente avanzata e ricercata per la possibilità dei commerci e per la gente certamente interessante che ivi si poteva trovare: una città di scambi, dunque, una città che per rappresentare il mondo che la circondava aveva preso il meglio della società civile del tempo.

Un'altra regione ricca di località destinate alle carovane era la Galazia, situata nell'Asia Minore dalle parti del medio Sangario.

Divenuta provincia romana nel 25 aC, la regione s'estese man mano sino a comprendere anche il Ponto (Pontus Galaticus), l'Armenia minore e la Cappadocia per poi tornare agli antichi confini sotto Diocleziano.

Numerose testimonianze epigrafiche testimoniano l'intensa attività di costruzioni viarie, soprattutto tenute in manutenzione da veterani dell'esercito che ivi si erano trasferiti.

Fu chiaramente una delle vie di transito verso il nord - est nelle zone caspiche, via diversa da quella più meridionale che transitava nei pressi della Persia (l'odierno Iran).

L'espansione sotto Traiano dei confini portò con sé anche la gestione di altri punti cruciali per il commercio come Petra e Bosra nel 106 e in seguito Armenia, Mesopotamia e Assiria

tra il 114 e il 115.

Pur nella difficoltà più che ovvia di mantenere presidi stabili sulle carovaniere di questi territori conquistati (già nel 116 la Mesopotamia era in ribellione) e assicurare la marcia regolare di milizie e viandanti, le strade diedero ancora maggior impulso al commercio con l'Oriente.

Conclusioni

Con la sparizione delle legioni romane prima e delle truppe bizantine poi e anche a seguito delle invasioni barbariche più a nord, lentamente queste due grandi arterie furono sottomesse alla civiltà emergente Araba che fece accentuare ancora di più il senso del carattere nomade nei viaggiatori, ci furono alcuni secoli bui, alcune località sparirono per sempre dimenticate, ma ben presto si ritornò nuovamente a percorrere i territori per portare le merci richieste a occidente quanto a oriente grazie proprio a un popolo proveniente dalle steppe dell'Asia Centrale, quello turco, ma siamo già nel medioevo avanzato.

La Strada unisce, non divide mai.

[Home Page Storia e Società](#)

Bibliografia utile

A. Lewis

Limes, la Frontiera Romana nel Deserto
Giunti Gruppo Editoriale, 1999

A. Piganiol

Le Conquiste dei Romani
Il Saggiatore, 1971, 1997

E. Belin de Ballu

L'Histoire des colonies grecques du litoral de la Mer Noir
Brill, 1965

J. Boardman

The Greek Overseas
Thames & Hudson, 1980

C. Mossè

La Colonisation dans l'Antiquité
Nathan, 1970

C.R. Whittaker (a cura di)
Trade in the Ancient Economy pp.27-35
University of California Press, 1983

A. Giardina, A. Schiavone (a cura di)
Società Romana e Produzione Schiavistica
Laterza, 1987

Erodoto
Le Storie, Libro IV

P. Veyne
L'Empire Gréco-Romain
Editions du Seuil, 2005

M. Austin, P. Vidal-Naquet
Economies et Societes en Grece Ancienne
Armand Colin, 2007

C. Foss
Cities, Fortress and Villages of Byzantine Asia Minor
Variorum, 1996

G. Dragon
Entre village et cité: la bourgade rurale de IVe-VIIe siècles en Orient
Koinonia, 1979

AA.VV.
Le Capitali del Vicino Oriente Antico
Edizioni Ares, 2007

R. Hodges, W. Bowden
The sixth century: production, distribution and demand
Brill Academic Publishers, 1998