les annales des Han signalent le bazar, évidemment parce qu'il était d'une importance exceptionnelle et que c'est là que se concentraient les marchandises de l'Occident. C'est par là que Tch'ang K'ien et les expéditions chinoises se rendirent en Ferghânah. Il est hors de doute que c'est à Kâchgar qu'aboutissaient les routes commerciales de la Bactriane et de la Sogdiane telles que les a indiquées Marin de Tyr et à sa suite Ptolémée d'après le négociant macédonien Maës Titianus. Il faut distinguer trois routes différentes, celle de Bactriane qui passait par le Ouakhân (φάρανξ τῶν Κομηδῶν) et le grand Kara koul, celle de Sogdiane qui franchissait le col Pakchif (ἀνάβασις ἀπὸ τῶν Σογδιανῶν) et remontait la vallée du Sourkhâb pour aboutir à Irkechtam, enfin, celle du Ta ouan ou Ferghânah qui est celle qu'ont adoptée les caravanes modernes (Térek davân ou Taldyk). Ces anciennes voies, sauf la dernière, ont été abandonnées parce qu'elles sont en général peu pratiquables et que les principaux centres commerciaux ont changé. Balkh et la Perse sont devenus insignifiants, Khokand, Marghélân, Tâchkent ont grandi. Les raisons politiques, qui autrefois obligeaient chacun des petits états du Tourân à posséder sa route propre, ont disparu. De Kâchgar les caravanes allaient à Lan-tcheou par Aksou, Koutcha, Kourla, le Lob nor et Cha tcheou. Les documents chinois ne permettent point de penser qu'elles suivaient la route du sud, qui, selon eux, s'arrêtait à Gouma ou à Yârkend, d'où elle repartait pour l'Inde et l'Afghanistan, subsidiairement et par des sentiers très difficiles, pour la Bactriane. Dès le IIIe siècle, on commença à se servir de la route de Tourfân et Koumoul de préférence à celle du Lob nor trop déserte et trop sablonneuse. Cependant celle-ci ne fut pas négligée. Elle continua à être employée uniquement par les Khotanais, et par tous ceux qui débouchaient à Khotan. Elle ne fut mise de côté que lorsque cette dernière ville eut perdu toute indépendance. La simple comparaison des distances que nous avons faite plus haut montre l'intérêt qu'il y aurait pour la Chine, au point de vue stratégique aussi bien que commercial, de rouvrir cette route en la jalonnant de puits et de stations pourvues de vivres et de grains. L'homme intelligent et actif,