

Note sur l'itinéraire maritime de Rome à Arles

In: Mélanges d'archéologie et d'histoire T. 43, 1926. pp. 124-139.

Citer ce document / Cite this document :

Lugand René. Note sur l'itinéraire maritime de Rome à Arles. In: Mélanges d'archéologie et d'histoire T. 43, 1926. pp. 124-139.

doi : 10.3406/mefr.1926.8547

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/mefr_0223-4874_1926_num_43_1_8547

NOTE SUR L'ITINÉRAIRE MARITIME DE ROME A ARLES

I

L'itinéraire d'Antonin se compose de deux parties inégales : à l'itinéraire des provinces, longue description des routes de l'Empire, fait suite l'itinéraire maritime. Ce dernier indique les distances qui séparent les diverses parties du monde romain, et les îles des côtes ; il comprend en outre deux véritables périple, l'un d'Achaïe en Afrique par la Sicile, l'autre de Rome à Arles¹. Ces deux textes énumèrent les ports rencontrés sur la route ; mais dans l'itinéraire de Rome à Arles les distances sont calculées en milles romains, tandis qu'elles le sont en stades dans tout le reste de l'itinéraire maritime.

D'après M. Kubitschek² ces deux périple ont été, à une époque inconnue, réunis à l'itinéraire d'Antonin. De plus M. Kubitschek a comparé l'itinéraire de Rome à Arles à l'itinéraire terrestre correspondant³, et il a constaté que les deux parcours faisaient mention de nombreuses villes communes⁴. Par contre s'il y a quelque accord entre la Table de Peutinger et l'itinéraire terrestre, on ne peut de même rapprocher l'itinéraire maritime de Rome à Arles ni de la Table de Peutinger ni de l'Anonyme de Ravenne. C'est pour M. Ku-

¹ *Itinerarium portuum vel positionum navium ab Urbe Arelato usque* (p. 242 de l'éd. Parthey-Pinder ; p. 497 de l'éd. Wesseling).

² *Real-Encyclopädie* de Pauly-Wissowa, art. Itinerarien (IX, 2, col. 2308-2363, et plus particulièrement col. 2344-2352).

³ *Via Aurelia. A Roma per Tusciam et Alpes Maritimas Arelatum usque* (Parthey, p. 139 ; Wess., p. 289).

⁴ Kubitschek. *Ibid.*, col. 2351-2352.

bitschek une présomption en faveur de l'hypothèse suivante : l'Itinéraire maritime de Rome à Arles serait un texte ajouté, et peut-être antérieur à l'Itinéraire d'Antonin, auquel il ressemble alors qu'il se distingue de deux documents plus récents¹.

Nous admettons facilement qu'il y ait eu addition : on s'expliquerait mal sans elle la présence dans l'Itinéraire d'Antonin de ce véritable guide de cabotage ; et surtout l'indication des distances en milles romains au milieu d'un texte où les longueurs sont établies en stades trahit clairement une adjonction. Nous ne croyons pas, au contraire, que la comparaison avec l'Itinéraire terrestre d'abord, avec la Table de Peutinger et l'Anonyme de Ravenne ensuite, soit une méthode susceptible de préciser la date à laquelle a été rédigé l'Itinéraire de Rome à Arles.

Nous ne nous étonnons pas qu'il y ait des similitudes entre les parcours de Rome à Arles sur terre et sur mer : elles résultent de la géographie, et la nécessité pour la route de passer près de la mer suffit à en rendre compte. Quant à la Table de Peutinger, elle ne peut apporter dans le débat qu'une obscurité plus grande tant nous connaissons mal l'histoire de son texte². Enfin l'Anonyme de Ravenne a écrit sans doute au VII^e siècle, plus de quatre cents ans après la composition des diverses parties de l'Itinéraire.

Pourtant M. Kubitschek a vu juste ; l'étude du texte de l'Itinéraire maritime de Rome à Arles nous permettra de substituer une certitude à une hypothèse heureuse, mais gratuite.

II

L'Itinéraire maritime de Rome à Arles ne donne pas comme la Cosmographie de l'Anonyme de Ravenne une simple énumération. Il n'est pas non plus comme l'Itinéraire des provinces une liste des

¹ Kubitschek. *Real-Encyclopädie*, col. 2352.

² On admet souvent qu'à des éléments de l'époque d'Auguste ont été ajoutés des renseignements du IV^e siècle.

stations avec les distances qui les séparent. Il est plutôt un guide sommaire¹ : on y trouve l'indication des fleuves susceptibles d'offrir un abri aux bateaux; et surtout trois termes spéciaux servent à apprécier la valeur des endroits mentionnés : portus, positio, plagia².

Un texte de Servius³ permet de préciser le sens de ces mots : on appelle « portus » l'endroit où les navires peuvent passer l'hiver; c'est le véritable port. Une « statio » n'offre qu'un abri temporaire; une « statio male fida » peut s'appeler « plagia⁴ ».

Nous croyons que « positio navium » a le sens de « statio ». Certes le terme usuel de toute la latinité est « statio⁵ » et nous ne connaissons pas d'autre exemple de « positio » avec ce sens. Mais il est impossible de traduire autrement « positio⁶ ». En effet, l'Itinéraire nous donne les expressions « portuum vel positionum navium⁷ »

¹ Il est d'ailleurs impossible, en l'absence de renseignements précis, de déterminer sa nature exacte. Toutes les explications proposées sont de pures hypothèses.

² Il n'y a qu'une seule confusion. Aemines (Parthey, p. 248; Wess., p. 506) est qualifiée successivement de « positio » et de « portus ». Cette erreur, due évidemment à un copiste, ne saurait justifier une synonymie des deux mots.

³ Servius, *Comm. in Verg. Aen.*, II, 23 : Statio est ubi ad tempus stant naves, portus ubi hiemant. Male fida aut minus fida propter periculum navium, quia statio est, quam plagiam dicunt : aut certe fida Graecis. Male hoc est « in nostram perniciem », ut Lucanus de syrtibus « sic male deseruit » : et hanc significationem raro invenimus. Sane « male fidus » non infidus, sed minus fidus intelligitur. « Male » enim minutionem habet, non negationem.

⁴ Il est étonnant que Nice soit appelée « plagia », quand l'Itinéraire mentionne tant de « portus » sur la côte de Provence. Mais cela ne suffit pas à ruiner l'autorité du texte de Servius.

⁵ Cf. Caesar, *De bello civili*, III, 8, « portum, stationes litora que omnia ». Et *Cod. Théod.*, L. VII, tit. XVI, § 2. « Omnes stationes navium, portus, litora ».

⁶ C'est l'avis de Wesseling (p. 497).

⁷ Dans le titre même de l'Itinéraire de Rome à Arles (Parthey, p. 242; Wess., p. 497).

et « fluvius habet positionem¹ ». De la première résulte qu'une « positio » désigne un endroit de même nature que « portus » ; de la seconde qu'il peut y avoir « positio » en dehors de tout endroit habité, grâce aux seules conditions géographiques. C'est là un cas où Servius aurait employé « statio ».

Notons enfin que le mot « positio » n'est pas le seul que nous trouvons dans l'Itinéraire d'Antonin pour remplacer « statio ». Dans l'Itinéraire des Provinces, au chapitre de la Sicile², nous trouvons la mention de plusieurs « loca maritima » qualifiés de « plagia » et de « refugium ». « Refugium » a sûrement aussi le sens de « statio » tel que le donne Servius. On peut penser qu'au terme général et littéraire « statio » les auteurs d'itinéraires préféreraient des mots qui étaient peut-être plus techniques, « refugium », « positio ».

III

L'Itinéraire maritime de Rome à Arles qualifie en particulier de « positiones » les localités situées entre le port d'Auguste à l'embouchure du Tibre et la région du Monte-Argentario. Rutilius Namatianus, qui écrivit au début du v^e siècle, nous a justement laissé une poétique description de cette côte.

Pyrgos, qui avait été un petit « oppidum », est devenu une grande « villa³ ». De Graviscae il caractérise la désolation : « Puis nous apercevons les ruines dispersées de Graviscae ; l'air empesté des marais y règne souvent pendant l'été. Mais les environs boisés verdoient d'épais bouquets d'arbres, et l'ombre des pins ondule dans les dernières vagues⁴. »

¹ Par exemple l'Alminia et l'Alma (Parthey, p. 244 ; Wess., p. 500).

² Ab Agrigento per maritima loca Syracusis (Parthey, p. 44 ; Wess., pp. 95-96).

³ Rut. Nam., I, 223-224.

⁴ Rut. Nam., I, 281-284.

Inde Graviscarum fastigia rara videmus
Quas premit aestivae saepe paludis odor.
Sed nemorosa viret densis vicinia lucis,
Pineaque extremis fluctuat umbra fretis.

Pyrgos et Graviscae pouvaient bien être au v^e siècle des abris temporaires pour les navires, certainement pas de vrais ports. Dans toute cette région Rutilius ne signale qu'un seul port, Centumcellae, l'actuelle Civita-Vecchia : « Un fort vent du sud nous fait dériver vers Centumcellae. Mes bateaux s'arrêtent dans ce port tranquille. C'est comme un amphithéâtre maritime entouré de jetées ; une île artificielle en abrite les entrées étroites. Deux tours s'élèvent de chaque côté du double canal, passages resserrés qui s'ouvrent entre les jetées latérales. Mais il n'a pas suffi d'élever des chantiers autour de ce port découvert pour que, même dans ce refuge, le vent vagabond n'agite pas les vaisseaux : on a amené jusqu'au milieu des maisons les eaux immobiles d'un bassin intérieur qui ne connaît pas les caprices du vent ; ainsi au long des côtes de l'Eubée, bras de mer paresseux, se reposent les flots captifs d'un double golfe¹. »

Mais l'Itinéraire qualifie Centumcellae de « positio² ». Nous en concluons que l'Itinéraire de Rome à Arles est antérieur au poème de Rutilius et a été composé à une époque où Centumcellae n'était qu'une « villa » voisine de la mer, en un endroit où le rivage offrait un abri.

Or il existe une lettre où Pline le Jeune raconte en détail la construction du port :

« César m'a appelé en son conseil en un endroit nommé Centum-

¹ Rut. Nam., I, 237-248.

Ad Centumcellas forti defleximus austro :
 Tranquilla puppes in statione sedent.
 Molibus aequoreum concluditur amphitheatrum,
 Angustosque aditus insula facta tegit.
 Attollit geminas turres bifidoque meatu
 Faucibus artatis pandit utrumque latus.
 Nec posuisse satis laxo navalia portu,
 Ne vaga vel tutas ventilet aura rates :
 Interior medias sinus invitatus in aedes
 Instabilem fixis aera nescit aquis ;
 Qualis in Euboicis captiva natatibus unda
 Sustinet alterno bracchia lenta sinu.

² Parthey, p. 243 ; Wess., p. 498.

cellae... L'endroit même était très agréable. La villa qui est fort belle est entourée de campagnes verdoyantes; elle domine le rivage : c'est là, dans le golfe, que précisément on fait le port. La jetée de gauche est bâtie en très solide appareil; celle de droite est en construction. A l'entrée du port surgit une île : elle doit arrêter les vagues poussées par le vent, les briser, et offrir de chaque côté un passage sûr aux navires. Mais elle s'élève grâce à un procédé bien curieux. Un gros bateau apporte d'énormes rochers : là, jetés les uns sur les autres, ils s'immobilisent par leur seule masse, et peu à peu ils construisent une sorte de digue. Déjà la croupe de pierre émerge visiblement. Les flots qui s'y heurtent sont détournés et rejetés vers le large. Il s'y fait un grand bruit, et la mer écume à l'entour. Puis aux rochers on superpose des murailles : elles imitent une île qui croîtrait avec le temps. Ce port s'appellera aussi du nom de son fondateur¹, et il sera du plus grand secours. En effet, ce refuge servira pour une immense étendue de côte qui est privée de port². »

¹ En fait nous n'avons pas de texte où Centumcellae s'appelle Portus Trajani. Il est possible pourtant qu'il faille situer à Centumcellae, en dépit de l'erreur grossière commise alors par le géographe, le « Τραιανός λιμήν » de Ptolémée (III, 1, 4). En tout cas les coordonnées de ce lieu fournies par Ptolémée ne correspondent à aucun emplacement ancien du port. Cette correction est admise en particulier par Desjardins, *Introduction historique à la table de Peutinger*, p. 97; et par Forbiger, *Handbuch der alten Geographie der Europa*, 2^e éd., p. 429.

² Pline le Jeune, *Lettres*, VI, 31 (les deux premières lignes et la fin de la lettre) :

Evocatus in consilium a Caesare nostro ad Centumcellas (hoc loco nomen) ... Locus ipse per jucundus fuit. Villa pulcherrima cingitur viridissimis agris : imminet litori, ejus in sinu fit cum maxime portus. Hujus sinistrum brachium firmissimo opere munitum est; dextrum elaboratur. In ore portus insula adsurgit, quae illatum vento mare objacens frangat, tutumque ab utroque latere decursum navibus praestet. Adsurgit autem arte visenda. Ingentia saxa latissima navis provehit : contra, haec alia super alia dejecta ipso pondere manent, ac sensim quodam velut aggere construuntur. Eminent jam et apparet saxeum dorsum impactosque fluctus in immensum elidit et tollit. Vastus illic fragor, canumque circa mare. Saxis deinde pilae adjiciuntur, quae procedenti tempore enatam insulam

A l'époque où écrivait Pline le port de Centumcellae était en construction. L'Itinéraire maritime de Rome à Arles est donc antérieur à la lettre de Pline.

Ce texte fait partie du VI^e livre des Lettres. Or il est établi que les lettres ne sont pas rangées exactement dans l'ordre chronologique¹; et le fait qu'on a pu dater de 106-107 certains morceaux du VI^e livre² n'implique pas qu'en particulier la lettre 31 soit de cette époque³.

Cette lettre mentionne deux événements qui peuvent permettre de la dater : la guerre de Dacie et le retour de Trajan ; la construction du port de Centumcellae. Mais, comme il y a eu deux expéditions contre les Daces, nous ne pouvons pas dire tout de suite de laquelle il est question. Force nous est donc de préciser l'époque à laquelle a été fait le port⁴.

Deux monnaies de Trajan, l'une postérieure à 103 et antérieure à 112, l'autre postérieure à 112⁵ rapportent la construction d'un port. S'il s'agissait de Centumcellae il faudrait admettre comme date les environs de 112. Mais à cette époque Trajan était depuis longtemps revenu de la seconde guerre de Dacie, et nous imaginons mal que les travaux aient duré si longtemps après la lettre de Pline

imitentur. Habebit hic portus etiam nomen auctoris, eritque vel maxime salutaris. Nam per longissimum spatium litus importuosum hoc receptaculo utetur.

¹ Cf. Schanz, *Geschichte der römischen Litteratur*, in *Handbuch der Klassischen Alterthumswissenschaft* par Iwan von Müller VIII, 2, p. 273, (2^e édition).

² Pline, *Lettres*, VI, 10.

³ C'est Mommsen (*Hermes*, III, p. 49) qui place en 106-107 la lettre 31, admettant qu'il s'agit de la seconde guerre de Dacie.

⁴ Mommsen (*ibid.*) croit qu'il s'agit dans VI, 31, du port du Tibre; cette interprétation ne résiste pas à la seule lecture du texte. C'est bien à Centumcellae, « villa » de l'empereur qu'on faisait le port; voir plus haut ce texte que nous citons.

⁵ Cf. Cohen, Trajan, n^{os} 365 et 366. Au n^o 365, Trajan est « cos V » (103); au n^o 366, il est « cos VI » (112). Ces deux bronzes représentent un port sans aucune indication permettant d'identifier le lieu en dehors des textes.

qui nous les montre vivement conduits et plus qu'à demi exécutés. D'autre part la construction du port de Trajan à l'embouchure du Tibre était une œuvre autrement importante et beaucoup plus digne d'être rappelée par les monnaies. C'est de ce port, non de celui de Centumcellae, que les deux bronzes rappellent l'établissement.

On a trouvé autrefois à Civita-Vecchia, dans la partie ancienne de la ville, deux inscriptions sur des tuyaux de plomb :

IMP · CAESARIS NERVAE TRAIANI AVG · GERM ·
SVB CVRA HEBri AVG · LIB · PR · C · LVCILIVS PYLADES FEC ·

imp. } CAESARIS · NERVAE · TRAIANI · AVG · GERM · DACICI
sub } CVRA · HEBRI · AVG · LIB · PR · TVENDVS · SER · FEC¹

Il est permis de rapporter, comme le fait l'éditeur du Corpus, ces deux inscriptions à la construction du port. Or Trajan, qui portait le nom de Germanicus depuis la fin de 97, n'a été appelé Dacicus qu'à la fin de 102. Nous pouvons admettre que ces deux textes remontent l'un et l'autre aux environs de l'an 102. Deux années avant, dans son Panégyrique, Pline écrivait au sujet de l'empereur : « Portus patefecit, itinera terris, litoribus mare, litora mari reddidit². » Il est impossible de voir dans cette phrase une allusion au port du Tibre, qui est postérieur de plus de dix ans³; par contre la transformation en « portus » de la « positio » de Centumcellae peut bien être indiquée par « portus patefecit »; de même la date du Panégyrique s'accorde avec celles des deux inscriptions précédentes. Comme la seconde guerre de Dacie a duré au moins jusqu'en 106⁴, il faudrait, si la lettre de Pline s'y rapportait, admettre que des travaux commencés avant 102, peut-être même avant la fin du 1^{er} siècle, étaient encore

¹ *C. I. L.*, XI, 3548.

² *Panégyrique de Trajan*, 29.

³ C'était l'opinion de Nibby (*Analisi*, III, p. 615). Desjardins (*Explication historique de la table de Peutinger*, p. 97) établit clairement le contraire.

⁴ Cf. Mommsen dans le commentaire à *C. I. L.*, III, 550.

en cours en 106-107. Certes la présence de l'empereur explique sans doute la fièvre d'activité racontée par Pline; on peut pourtant croire qu'il a fallu moins de quatre à six ans pour construire une jetée et la moitié d'une autre. Par contre, s'il s'agit de la première guerre de Dacie, tous les textes s'accordent, Panégyrique, inscriptions, lettre. Le Panégyrique marque probablement le commencement des travaux en 100, ou un peu avant; la plus ancienne des inscriptions se place avant le retour de la première guerre de Dacie; l'autre inscription est postérieure à la fin de 102. Quant à la lettre, elle est de la fin de 102 ou du commencement de 103¹.

En résumé, on ne peut plus parler dès le début du second siècle de la « positio » de Centumcellae. A cette époque, peut-être avant, puisque Trajan est appelé Germanicus depuis octobre ou novembre 97, des travaux ont commencé en vue de la création d'un port. L'Itinéraire maritime de Rome à Arles est donc sûrement antérieur à la fin du 1^{er} siècle de notre ère.

Ainsi cet Itinéraire, qui se distingue extérieurement par sa forme, est sensiblement plus ancien que les autres textes de l'Itinéraire d'Antonin. S'il est vrai, comme on l'admet d'ordinaire, que l'Itinéraire d'Antonin ait été composé au 4^e siècle avec des documents de la fin du second, il est possible que ce soit lors de cette composition qu'on ait recopié aussi l'Itinéraire maritime de Rome à Arles².

¹ Cette date, sensiblement antérieure à celles d'autres lettres du sixième livre (qui sont de 106--107), apporte une confirmation de détail aux idées actuellement admises sur la composition des livres de lettres de Pline. Plus qu'à la suite chronologique, Pline a tenu à la variété et à l'agrément. Cf. Asbach, *Chronologie von Plinius Briefen. Rheinischer Museum für Philologie*, 1881, p. 49; et Hermann Peter, *Der Brief in der römischen Litteratur* (Leipzig, 1903), pp. 101-124.

² Aucune trace de cette addition ne peut être relevée dans les nombreux manuscrits de l'Itinéraire. Cf. Parthey, *Praefatio*, p. ix. Dans quelques manuscrits manque tout l'Itinéraire maritime, mais jamais seulement l'Itinéraire de Rome à Arles.

IV

Un indice permet d'ajouter à ce « terminus ante quem » un « terminus post quem ».

Le premier port signalé par l'Itinéraire de Rome à Arles est « Portus Augusti ». Or nous connaissons assez bien l'histoire du port de Rome. Le port de la rive droite du Tibre, projeté par César, n'a été construit que sous Claude¹. Il existait en 46. Mais le nom de « Portus Augusti » n'apparaît que sous Néron, après 56². L'idée a été émise³ que c'était avec l'intention de créer une ambiguïté dont il aurait profité que Néron a donné au « Portus Claudii » le nom de « Portus Augusti ». C'est une hypothèse acceptable. De toute façon, c'est seulement vers le milieu du 1^{er} siècle qu'il peut être question de « Portus Augusti », et sans doute après 56.

L'Itinéraire maritime de Rome à Arles a donc été écrit entre le début du principat de Néron et le début de celui de Trajan, dans la seconde moitié du 1^{er} siècle de notre ère, un siècle au moins avant les textes qui composent l'Itinéraire d'Antonin.

V

L'Itinéraire maritime de Rome à Arles a été fréquemment utilisé pour résoudre des questions de géographie ancienne. De ces questions, les unes — de nombreuses localisations — sont indifférentes à l'âge du document; d'autres doivent être reprises : telles sont la création du port de Pise et l'utilisation des Fosses Mariennes.

¹ Cf. Desjardins, *Introduction historique à la Table de Peutinger*, pp. 94-95. Tous les textes anciens y sont cités. Voir surtout *C. I. L.*, XIV, 85.

² Cf. Cohen, Néron, nos 91-98 : une série de grands bronzes où se trouve le nom de « Portus Augusti ». Leur frappe rappelle sans doute quelque construction de Néron dans le port. L'empereur est appelé « Nero Claudius Caesar Aug. Germ. », ce qui indique le début du règne. La mention de « pater patriae » nous place dans les environs de 56.

³ Cf. Nissen, *Italische Landeskunde. Die Städte*, II, p. 568.

L'Itinéraire de Rome à Arles nous donne :

A Vadis portu Pisano mpm XVIII

A portu Pisano Pisis, fluvius mpm VIII¹

Il faut donc distinguer le « Portus Pisanus » et la ville de Pise, séparés l'un de l'autre par neuf milles. Ou plutôt le « Portus Pisanus » par sa seule existence prouve qu'à cette époque l'Arno n'était pas navigable ; et la ligne « a portu Pisano Pisis, fluvius mpm VIII » doit s'entendre qu'il y a neuf milles entre l'embouchure du fleuve et le port². Nous savons d'une manière à peu près sûre que l'embouchure de l'Arno était voisine alors de San-Piero-a-Grado³. En se tenant au seul Itinéraire, le « Portus Pisanus » aurait donc été voisin de l'actuelle Livourne.

Nous savons par Rutilius ce qu'était ce port trois siècles plus tard :

« De là nous gagnons Triturrita : c'est le nom d'une « villa », presque une île, au milieu des eaux qu'elle rejette au loin. Elle s'avance en effet dans la mer sur un entassement artificiel de rochers. Et celui qui a bâti la maison en a d'abord établi le sol. J'ai été stupéfait du port voisin où Pise gagne sa renommée par son riche commerce maritime. Endroit d'un singulier aspect. Battu librement par la mer, le rivage ne s'ouvre en même temps à tous les vents. Aucun refuge n'est protégé par de sûres jetées, capables d'arrêter les vents menaçants. Mais de grandes algues y tendent leur profond réseau,

¹ Parthey, p. 245. Wess., p. 501.

² Cf. Parthey, p. 246. Wess., p. 503. Une expression analogue : « A portu Maurici Tavia, fluvius mpm XII ». C'est le nom du fleuve qui a été remplacé par « Pisis », parce qu'il serait absurde de qualifier Pise de « fluvius ».

³ Cf. Strabon (V, 2, 5) qui indique 20 stades entre Pise et la mer, soit à peu près 3 km. 700. D'autre part une légende — à la vérité tardive — veut que saint Pierre ait été jeté à la côte en cet endroit par la tempête, alors qu'il se rendait en Italie. Enfin le nom de San-Piero-a-Grado fait songer au latin « gradus », nom de beaucoup de localités situés à l'embouchure d'un fleuve.

dont le léger contact ne peut endommager les navires. Et pourtant, tout en cédant, elles enchainent la furie des flots et ne laissent pas rouler du large une grande masse d'eau¹. »

Le voisinage de Triturrita, qui ne pouvait être qu'auprès de l'emplacement actuel de Livourne², montre que l'Itinéraire nous renseigne exactement sur le port de Pise³. C'est ce port qui a servi pendant tout le moyen âge, non sans être souvent modifié⁴.

¹ Rut. Nam., I, 527-540.

Inde Triturritam petimus : sic villa vocatur,
 Quae late expulsis insula paene fretis.
 Namque manu junctis praedit in aequora saxis,
 Quisque domum posuit, condidit ante solum.
 Contiguum stupui portum, quem fama frequentat
 Pisanum emporio divitiisque maris.
 Mira loci facies. Pelago pulsantur aperto
 Inque omnes ventos litora nuda patent :
 Non ullus tegitur per brachia tuta recessus,
 Aeolias possit qui prohibere minas :
 Sed procera suo praetexitur alga profundo,
 Molliter offensae non nocitura rati;
 Et tamen insanas cedendo interligat undas,
 Nec sinit ex alto grande volumen agi.

² Le texte de Rutilius est assez net pour qu'il soit impossible de situer Triturrita à l'intérieur des terres, comme le fait expressément, avec une carte, K. Miller (*Itineraria Romana*. Stuttgart, 1916, col. 240-242).

La table de Peutinger, obscure à cette place, donne pourtant pour Triturrita une distance de Pise qui concorde avec celle de l'Itinéraire et se rapporte aux environs de Livourne. Cf. Desjardins, *op. cit.*, p. 102.

³ Le texte de Rutilius commande de placer « Portus Pisanus » auprès de Triturrita, et non comme le fait K. Miller (*loc. cit.*) à San-Piero-a-Grado avec cette seule raison que l'embouchure de l'Arno s'y trouvait autrefois.

⁴ Au v^e siècle ce n'était guère qu'un abri naturel. Il resta en usage, et des textes nous le montrent servant pendant tout le haut moyen âge. Cf. Desjardins (*op. cit.*, pp. 102-103). Un bas-relief conservé à Pise, au Campo-Santo (n^o XXXI), en donne une représentation qui peut être du XII^e siècle.

C'est donc à l'emplacement du port antique que se trouvait le port du moyen âge. La position de ce dernier est caractérisée par divers textes : il était distinct de l'embouchure de l'Arno, et voisin de Livourne (texte de 1015) :

« De quibusdam terris in finibus Portus Pisani prope Livorno posi-

Le « Portus ~~Pisani~~ » n'est mentionné dans les textes anciens que deux fois, par l'Itinéraire et par Rutilius. Mais, étant donné la proximité des deux endroits, on peut admettre que la mention de Triturrita équivaut à celle du port. Il reste que la plus ancienne indication du « Portus Pisanus » est celle de l'Itinéraire¹.

Nous savons que Pise était depuis longtemps une ville maritime : depuis le III^e siècle avant notre ère, elle fait figure de port². Or non seulement aucun texte antérieur à l'Itinéraire ne distingue Pise de son port, mais plusieurs³ en parlent comme d'un port. Pise n'aurait-elle pas été elle-même son propre port?

On a prétendu⁴ que, dans tous les textes où Pise joue le rôle d'un port, il s'agissait non pas de la ville de Pise, mais du « Portus Pisanus ». Sans doute il est dangereux de raisonner sur des absences, et de conclure du silence des textes à l'inexistence du port. Pourtant nous notons que les auteurs qui font de Pise un port sont, par ordre chronologique, Polybe, Cicéron, Tite-Live; encore ce dernier a-t-il utilisé des sources plus anciennes. Tous trois sont antérieurs à l'Itinéraire maritime de Rome à Arles. Notre hypothèse que Pise, port

tis » (*Indices Muratoriani*, n° 3925, pp. 182-183). Bonaini (*Statuti inediti della Città di Pisa del XII al XIV secolo*, Florence, 1857, t. III) cite pour l'année 1353 (p. 549) le texte suivant : « Si parteranno da Porto Pisano per intrar in della dicta Foce » : de plus le même auteur rapporte intégralement le « Breve dell' ordine del mare » dont les chapitres 97-124 réglementent circulation et navigation au port de Pise et à l'embouchure de l'Arno. A cette embouchure il y avait des constructions, notamment des tours : ce sont les restes de ces constructions que Desjardins (*loc. cit.*) a pris pour les traces de l'ancien « Portus Pisanus ».

¹ Il est impossible de préciser la date de cette partie de la table de Peutinger.

² Alliée des Romains au III^e siècle av. J.-C., elle servit de base d'opérations contre les Ligures alliés d'Hannibal. Cf. Tit. Liv., XXI, 39 : « Cum Pisas navibus venisset ».

³ Outre le texte de Tite-Live que nous venons de citer, cf. Cicéron, *Lettres à Quintus*, II, 6 : « erat iturus... ut... Pisis conscenderet ». Cf. aussi Polybe, II, xxvii, 1; xxviii, 1. III, xli, 4; lvi, 5.

⁴ Cf. Desjardins, *op. cit.*, p. 403.

à l'époque républicaine, dut par la suite, dans le courant du 1^{er} siècle après Jésus-Christ, recourir au « Portus Pisanus » est favorisée par le silence des trois auteurs ; il est regrettable qu'aucun d'eux ne nous ait laissé de description, même brève, de Pise en tant que port. Fort heureusement il n'en est pas de même de Strabon¹ ; sa description est assez longue pour qu'on puisse s'étonner de ne pas trouver un seul mot sur le « Portus Pisanus ». Mais il y a plus ; Strabon nous apprend qu'il est difficile de remonter l'Arno jusqu'à Pise : le confluent de l'Arno et de l'Auser, où est situé Pise, est agité de remous dangereux². Pourtant la ville a été florissante autrefois ; et sa richesse lui vint surtout de ses bois recherchés pour les constructions navales³ avant de servir à la construction des palais de Rome. Et il n'y a pas si longtemps que Pise avait encore besoin de vaisseaux pour se défendre contre les Ligures, « plus belliqueux que les Tyrrhéniens⁴ ».

Mais ces guerres contre les Ligures ont duré jusqu'aux guerres puniques, et c'est à elles que se rapporte le texte de Tite-Live qui parle de Pise même comme d'un port⁵. Pourquoi donc supposer l'existence du « Portus Pisanus » dès le troisième siècle ? pourquoi imaginer une véritable conspiration du silence autour de cet endroit ? Pourquoi Strabon, enfin, nous dirait-il qu'il est difficile de remonter l'Arno, si, à son époque, un port spécial avait existé qui dispensât de le faire ?

D'autre part nous savons que Pise, colonie romaine depuis 180, reçut sans doute de nouveaux colons à l'époque d'Auguste. Il est certain⁶ en tout cas, qu'à la fin du 1^{er} siècle avant Jésus-Christ, la co-

¹ Strabon, V, 2, 5.

² « Συμπεσόντες δ' εἰς ἓν ῥεῖθρον μετεωρίζουσιν ἀλλήλους ταῖς ἀντικοπαῖς ἐπὶ τοσοῦτον, ... ὥστ' ἀνάγκη δυσανάπλωτα ἐκ θαλάττης εἶναι. »

³ « Δοκεῖ δ' ἡ πόλις εὐτυχεῖσσι πότε... διὰ... τὴν ὕλην τὴν ναυπηγήσιμον. »

⁴ « ἡ (le bois pour les bateaux) τὸ μὲν πλαιῖον ἐχρῶντο πρὸς τοὺς κατὰ θάλατταν κινδύνους· καὶ γὰρ μαχιμώτεροι Τυρρηνῶν ὑπῆρξαν, καὶ παρῶξοναν αὐτοὺς οἱ Λίγυες, πονηροὶ γείτονες παρὰ πλευρὰν ὄντες. »

⁵ Tit. Liv., XXI, 39, et surtout le siège par les Ligures en 193, XXXV, 3-4.

⁶ Cf. C. I. L., XI, p. 271.

lonie de Pise bénéficia de certains avantages. Il n'est pas impossible que l'accroissement de la ville ait entraîné l'utilisation d'un nouveau port au cours du 1^{er} siècle de notre ère.

VI

Dans le même temps les « Fossae Marianae », creusées pour faciliter le trafic d'Arles à la mer, devenaient inutilisables. L'Itinéraire indique :

A Dilis ~~Fossis~~ ~~Marianis~~, portus, mpm XX

A Fossis ad Gradum Massilitanorum,
fluvius Rhodanus, mpm XVI

A Gradu par Fluvium Rhodanum Arelatum' mpm XXX¹.

Ainsi, dans la seconde moitié du 1^{er} siècle après Jésus-Christ, les bateaux se rendant à Arles n'empruntaient plus les « Fossae Marianae » : le terme de « Fossae Marianae » désigne seulement un port à l'entrée de l'ancien canal. Strabon² nous dit qu'en son temps la navigation y était difficile : il est naturel qu'un canal qui n'avait alors qu'un siècle d'existence soit devenu inutilisable entre Néron et Trajan, et peut-être avant³.

Enfin la question même des « Fossae » de Marius s'en trouve simplifiée. On ne dispose à ce sujet que de deux textes : l'Itinéraire et un fragment d'Ammien Marcellin⁴ ; la difficulté provient non seulement du désaccord des chiffres dans les deux documents, mais encore de l'absence chez Ammien des « Fossae Marianae ». M. Constans⁵ a montré que le désaccord des deux textes n'était qu'apparent

¹ Parthey, pp. 248-249. Wess., pp. 507-508.

² Strabon, IV, 1, 8.

³ Cette conséquence de notre datation de l'Itinéraire est en accord avec la présomption qui résulte de l'examen des monnaies recueillies dans la région : alors que les monnaies du 11^e siècle et celles du 1^{er} siècle avant notre ère sont nombreuses, la dernière année représentée est l'an 28 av. J.-C. Cf. Constans, *Arles Antique* (Bibl. des Écoles françaises d'Athènes et Rome, n° 119), p. 204.

⁴ Amm. Mar., XV, 11, 18.

⁵ Constans, *op. cit.*, pp. 201-205.

et que l'omission des « Fossae » tenait à l'envasement continuel qui, au temps d'Ammien, en avait fait un bras supplémentaire du fleuve, peu profond et non navigable.

Nous avons établi que l'itinéraire maritime de Rome à Arles était un texte de la fin du 1^{er} siècle après Jésus-Christ. Trois siècles se sont écoulés quand Ammien Marcellin écrit, et non pas un siècle et demi comme le croit M. Constans qui accepte l'opinion courante de l'itinéraire d'Antonin composé dans son ensemble au 4^e siècle avec des documents du 11^e. Il n'est pas étonnant, dans ces conditions, qu'Ammien n'ait pas mentionné les « Fossae Marianaë ».

Son silence a aussi pour nous la valeur d'une confirmation.

René LUGAND.