

Le port de Terracine. Histoire et archéologie

René De la Blanchère

Citer ce document / Cite this document :

De la Blanchère René. Le port de Terracine. Histoire et archéologie. In: Mélanges d'archéologie et d'histoire, tome 1, 1881. pp. 322-348;

doi : <https://doi.org/10.3406/mefr.1881.6358>

https://www.persee.fr/doc/mefr_0223-4874_1881_num_1_1_6358

Fichier pdf généré le 31/03/2018

LE PORT DE TERRACINE.

HISTOIRE ET ARCHÉOLOGIE.

Le port de Terracine n'a jamais été l'objet d'une étude (1). Il la mérite cependant par son antiquité, par son histoire, par les particularités de sa structure, et par sa conservation, qui permet de bien voir ce qu'il a été. Ce n'était pas un port de premier ordre, et il ne peut être comparé ni à celui d'Antium, ni à ceux d'Ostie ou de Centumcellae. Il n'en est que plus utile à connaître ;

(1) Les seules descriptions qui méritent d'être citées sont :

1° Celle de Rappini (*De' Bonificamenti delle Terre Pontine libri IV*, da Nicola-Maria Nicolaj, etc... Roma, Pagliarini, 1800. — Lib. III, cap. VII: *Relazione e voto dell'ingegnere Gaetano Rappini*, § VII, pp. 207-209). Faite avec légèreté, elle se fait remarquer par l'absence de connaissances archéologiques, et par un certain nombre de grosses bévues, dont quelques unes ont passé jusque dans Prony. Elle date de 1777.

2° Celle de Testa (*Lettere Pontine*, di Domenico Testa, Rome, 1794, lettre IV). Quelques pages seulement.

3° Celle de Prony (*Description hydrographique et historique des Marais Pontins*, par M. de Prony ; Paris, Didot, 1822, sect. IV, ch. XXVI, art. 547-548). Très-succincte, étant en quelque sorte un hors-d'œuvre dans l'ouvrage. Il faut regretter que le grand ingénieur, après avoir pris lui-même les mesures en 1811, ait trop suivi, pour rédiger dix ans après ces quelques pages, la description de Rappini, qui l'a trompé sur plusieurs points.

On trouvera aussi quelque chose dans Matranga (*La città di Lamo stabilita in Terracina*, 1852), et dans l'historien local Contatori (*De historia Terracinensi libri V*, 1701). Celui-ci se borne à quelques mots et aux citations de textes ; le nom seul du premier dit ce que peut être sa discussion.

car ces ouvrages secondaires ont été beaucoup moins étudiés que les grands travaux d'Auguste et de Claude.

Un coup-d'œil sur le croquis de l'état actuel qui accompagne la restitution en plan ci-jointe (Pl. X) fera voir ce qui reste du port. Situé au Sud de Terracine, à 700^m de l'acropole d'Anxur, il occupe l'angle de deux plages, celle du *Piegarello*, *a*, qui va jusqu'au Monte Circello à 12 milles de là, et celle du *Lazzeretto*, *b*, qui est la plage même de Terracine. Il est à l'extrémité Sud-Est du quartier de la *Marina*, qui date de Pie VI (1776-1800), et dont le dernier bâtiment, l'ex-palais pontifical qui contient aujourd'hui le bain, est construit sur le môle même, *c*. Le bassin est formé par deux branches rectilignes, l'une cachée aujourd'hui par le palais, l'autre encore apparente sur toute sa longueur, puis une courbe qui vient se terminer en face de la pointe du môle Nord. Il est complètement comblé. Il n'existe aucune trace de bassins annexes ni de dépendances quelconques en dehors de ce qui pouvait être sur le môle, et l'on voit clairement qu'il n'y en avait point. Sur la partie rectiligne Ouest et sur la partie de la courbe qui lui est voisine existent de nombreux débris des constructions supérieures, *hh*; et, dans toute la largeur de la courbe, la structure du môle et ses détails sont visibles assez clairement. L'enrochement extérieur qui le protégeait contre l'effort de la mer existe encore en grande partie, *d*. A l'angle des deux parties rectilignes, le môle a été coupé pour donner passage au canal de navigation, *e*, qui traverse, presque ensablé lui-même, ce qui a été le bassin du port (1), et en sort par une autre coupure que protège une digue longue de 150^m, *p*.

(1) La *Linea Pia*, creusée par Pie VI Braschi, le long de l'*Appia* de *Tre Ponti* à *Ponte Maggiore*, réunit toutes les eaux courantes des Marais Pontins. A *Ponte Maggiore* elle les verse dans le *Portatore*, qui les emmène à la mer à Badino. C'est de *Ponte Maggiore* que part le *Canale di Navigazione*, qui vient finir à Terracine.

Sur le môle antique s'élèvent plusieurs constructions modernes, le palais du baigne, la maison du garde-port, deux batteries abandonnées, des maisons; dans le bassin sont quelques magasins, des hangars, des jardins potagers, des toits à porcs, et diverses allées plantées d'arbres. Derrière la partie rectiligne Ouest s'élève une butte de sable, haute d'environ 16^m, connue sous le nom de *Montone*, et complètement couverte de vignes.

Tel est l'aspect actuel du port antique de Terracine. Ce qui reste de l'ouvrage lui-même suffit pour une restitution complète. J'ai cherché à le faire avec aussi peu d'hypothèses que possible, et sans appliquer ce moyen facile à rien d'essentiel. Elle était plus aisée autrefois; car bien des choses qui ont été vues par d'anciens voyageurs ont disparu. Mais depuis Balthazar Peruzzi au XVI^e siècle jusqu'à L. Rossini et Matranga (1), les visiteurs du port de Terracine n'en ont donné que des descriptions très-succinctes ou des croquis sans précision.

Les mesures générales ont été prises par Prony. Le périmètre est, suivant lui, " de 1160^m (2), non compris la passe ou entrée qui a 112^m. Le plus grand diamètre intérieur, pris parallèlement à celle des parties rectilignes du périmètre qui aboutit à la passe, est de 402^m; le diamètre perpendiculaire à celui-là est de 380^m; la surface intérieure de 117100 mètres carrés. Ces mesures, vérifiées par moi, sont justes, ou du moins d'une approximation suffisante: il n'est possible en effet, dans l'état actuel du môle et particulièrement de ses extrémités, d'évaluer qu'à quelques mètres près son développement total.

En examinant la maçonnerie du môle et des constructions

(1) On a de Peruzzi à Florence des croquis de divers monuments de l'ancienne Terracine; faits à la hâte, ils sont cependant utiles: ils conservent la mémoire de ruines aujourd'hui disparues. — L. Rossini (*Viaggio pittoresco da Roma a Napoli*, 1832) ne donne rien qui vaille. — (2) Non compris la passe; cela fait 4000 pieds romains environ.

qu'il supportait, on observe que, dans le môle, la masse est faite de gros moëllons de *tufo* noyés dans un ciment où entre comme pouzzolane ce même *tufo* pulvérisé. Toutes les parois verticales sont revêtues d'*opus reticulatum* en calcaire des Lepini; toutes les parois horizontales ou inclinées sont revêtues d'une maçonnerie en petits moëllons plats de ce même calcaire: de sorte que le *tufo*, qui se décompose et s'effritte aisément, n'était nulle part exposé ni à l'air ni à l'eau: ce môle est d'une solidité magnifique. Dans les constructions supérieures, la maçonnerie des murs est faite de moëllons de ce même *tufo* avec beaucoup de mortier: elle est de qualité médiocre. Partout elle est revêtue d'*opus reticulatum* encadré dans des files de *mattoni*, et présentant de temps en temps des rangées de losanges en brique. Le caractère général de la construction est celui de l'époque Antonine.

Le port en effet, tel que nous le montrent ses restes, était l'œuvre des Antonins. Un mot de Capitolin dans l'Histoire Auguste l'attribue à Antonin le Pieux (1). Mais la tradition est en faveur de Trajan. A défaut de textes, ce dernier aurait pour lui un monument découvert en 1853 par M. l'ingénieur municipal Mollari dans le quartier de la *Marina* (2), et publié ici pour la première fois (Pl. XII).

C'est un fragment, haut de 0^m 24 et long de 0^m 59, présentant douze personnages en haut-relief, le treizième, à gauche, s'apercevant seulement en partie. L'ensemble devait être une frise ou un cordon dans quelque petit édicule. Notre morceau représente une des scènes qui sans doute se succédaient tout du long, la matière est un excellent marbre blanc, et le travail soigné, fin, élégant; malheureusement certains personnages ont souffert, les têtes les plus importantes sont mutilées.

(1) H. Aug. J. Capit. Ant. P., c. 8: "Cajetae portus, Tarracinaensis portus restitutio., — (2) I. C. A. Bull. 1853, p. 16.

La scène est facile à comprendre. Un personnage qui semble être un empereur, vêtu du *paludamentum*, assis sur un siège curule qui pose sur un *suggestus*, donne ses ordres à des hommes qui travaillent dans un chantier. Derrière lui, debout sur la même tribune, sont deux personnages en chlamyde, qui se penchent vers lui comme pour l'écouter. Devant, mais au pied du degré, se tient un autre personnage qui porte un *pallium* tombant sur l'épaule gauche, et qui, la main étendue tenant un rouleau, transmet les ordres aux travailleurs. C'est l'ingénieur ; derrière lui, vues de face, sont trois personnes, dont l'une lui met la main sur le bras gauche. Le groupe central de la scène représente les ouvriers au travail. On voit une tour qui s'élève : un ouvrier, monté au haut, vient de poser une grosse pierre, et en prend une autre qu'on lui a montée au moyen d'un loup ; deux autres ouvriers, à terre, les tibias protégés par des jambarts qui paraissent être en bois et maintenus au moyen de courroies, taillent et parent des pierres avec l'*ascia*. A gauche enfin un contre-maître, vêtu de la chlamyde et accompagné d'un personnage debout derrière lui, fait transporter par un travailleur un gros fardeau ; le reste de ce groupe est cassé. La tête du personnage assis, celle de l'homme debout derrière lui, celle de l'ingénieur et celle du contre-maître sont malheureusement endommagées. Toute la figure de l'empereur est enlevée sur le marbre, excepté le bas de la joue et la partie voisine de l'oreille. C'est assez cependant pour que l'on distingue à peu près ces petits favoris analogues aux " pattes-de-lapin ", des officiers du premier empire, et qu'un seul empereur romain a portés, Trajan.

Ce serait donc Trajan qui présiderait au travail, et c'est vraisemblablement à lui qu'était consacré le petit édifice. Mais ce travail, quel est-il ? On peut voir dans la tour qui s'élève un phare, et supposer que les autres parties de l'œuvre représentaient l'établissement d'un port ; mais ce peut être aussi bien autre

chose. On n'en peut rien conclure de certain. Toutefois la création d'un port faisait partie si naturellement des grands travaux de Trajan à Terracine que l'on s'étonnera de ne le voir construire que quarante ans plus tard. La voie Appia refaite par Trajan, le quartier de la *Marina*, où elle passait, devint la vraie ville, et se couvrit de belles constructions, thermes, temples, lupanars, amphithéâtre, maisons et fondations privées; l'antique acropole elle-même fut rajeunie, le forum et le temple d'Apollon furent refaits; les souvenirs de Trajan sont nombreux à Terracine, sa statue était sur le forum (1). Tout cela semble appeler le port, mais ne constitue pas une certitude.

Dans tous les cas, Trajan et Antonin auront été précédés par d'autres. Le port créé par eux succède à un ouvrage beaucoup plus antique, dont la forme encore subsistante s'est imposée à leurs ingénieurs.

Si l'on examine en effet le massif du môle dans les parties où la mer l'a rongé jusqu'à découvrir sa structure intérieure, on observe qu'à une certaine hauteur, en général près du niveau de l'eau, la maçonnerie en *tuffo* est interrompue par un lit de maçonnerie en calcaire. La partie inférieure, qui pose sur l'enrochement par lequel est porté tout l'ouvrage, est plus large que la partie supérieure, c'est-à-dire le môle des Antonins. Il est évident que ceux-ci ont trouvé là les restes d'un môle ancien sur lequel ils ont assis le leur. Ils ont fait celui-ci plus étroit, le taillant, pour ainsi dire, dans la largeur de l'autre; et, avant de commencer la construction, ils ont rasé la partie supérieure de l'ancien ouvrage, et mis dessus un lit de maçonnerie en calcaire afin d'obtenir une surface un peu plus régulière pour bâtir.

C'est ce qui explique comment le port de Terracine ne pré-

(1) La base, fort belle, existe encore. Son inscription (Or.-Henz., 5822) a été omise par M. de La Berge dans le recueil qui accompagne son *Etude sur Trajan*.

sente rien de cette installation complète et grandiose des ports impériaux : pas d'avant-port, de bassins intérieurs, d'annexes. Il est fait comme un petit port, bien qu'il soit grand : c'est un simple bassin formé par un môle avec une entrée étroite. Il ne porte pas trace non plus de ces perfectionnements scientifiques que l'art de construire les ports avait reçus des Grecs avant d'arriver aux Romains : ni brise-lames, ni arcades ménagées dans le môle pour laisser passer les eaux ; rien qu'un enrochement submergé portant une jetée massive.

Ces particularités suffiraient pour indiquer la haute antiquité de la construction primitive ; mais on en a d'autres témoignages. Si le port des Antonins, bien que d'une construction infiniment moins solide et exposé depuis si longtemps à une dévastation incessante, a laissé de lui tant de restes, combien ne faut-il pas supposer de siècles pour que l'ouvrage antérieur se fût ruiné au point d'être à refaire de fond en comble ?

En effet ce que nous savons de l'histoire maritime de Terracine conduit à penser que depuis longtemps elle était sans port quand les Antonins entreprirent leur travail. Tacite, nous racontant sa prise par L. Vitellius en 70 et la fuite par mer de ceux qui la défendaient (1), ne mentionne pas son port, et n'emploie pas le mot *portus*. Il dit que Terracine était défendue par des gladiateurs et des rameurs de la flotte de Misène, ayant avec eux le préfet Apollinaris. Au moment de la défaite, tandis que quelques gladiateurs se faisaient tuer, *ceteri ad naves ruebant.... Sex liburnicae inter primum tumultum evasere, in quis praefectus classis Apollinaris; reliquae in littore captae, aut nimis ruentium onere pressas mare hausit*. Dans ce récit, rien n'indique une flotte dans un port, la sortie d'un port. C'est au contraire le tableau d'une déroute et d'un embarquement tumultueux sur une plage,

(1) Tac. H. III, 76-77.

littus. Ce témoignage est important. Julius Obsequens nous montre en 137 une flotte romaine sous Terracine, et nous raconte ailleurs un accident arrivé à un navire marchand sur ce même mouillage (1) : il ne dit pas port, parce que sans doute les auteurs où il puise n'emploient pas le mot. Tite-Live seul écrit à la date de 210 : *Tarracinae, in mari, haul procul portu, angues magnitudinis mirae lascivientium piscium modo exsultasse* (2). Mais Tite-Live n'a point pensé ici à nous dire si Terracine avait ou non un port en activité ; il rapporte seulement un présage : la valeur technique de l'expression peut donc être mise en doute. Nous savons par lui-même que Terracine à cette époque n'était rien moins que florissante : nous la voyons en 209 refuser aux consuls des troupes et de l'argent, se déclarant épuisée, et bientôt après chercher à se faire exempter du service maritime (3). De ces textes, celui de Tacite seul confirme vraiment ce que fait supposer l'examen du môle ; mais les autres, de quelque manière qu'on les entende, n'y contredisent pas : il y a près de 300 ans entre la guerre d'Hannibal et l'époque de Vitellius.

Terracine n'a pas de port naturel, et l'on verra plus loin à quelles puissantes causes d'obstruction rapide est exposé tout port artificiel créé dans ses environs. En revanche, elle a un bon mouillage et une plage sûre et bien abritée : c'est plus qu'il ne faut pour constituer une de ces *marine* dont se contentent une foule de villes de la Méditerranée, et qui suffisaient aux besoins essentiels de la marine des anciens. Que son vieux port fût ruiné ou en voie de ruine, Terracine, pendant les siècles de la république romaine, eut une certaine importance comme station navale. C'était

(1) Jul. Obseq. *De Prodig.* " M. Aemilio C. Hostilio cos. Tarracinae M. Claudius praetor in nave fulmine conflagravit. " — *Ibid.* : " Ap. Claudio M. Perpenna cos. Tarracinae sereno navis velum fulmine examinatum in qua dejectum et impensas omnes quae ibi erant ignis absumpsit. " — (2) Liv. XXVII, 4. — (3) Liv. XXVII, 38; XXXVI, 3.

une ville de commerce, l'unique point de communication sur la côte entre le Latium et la Campanie. Son importance comme lieu de transit augmenta lorsque la Via Appia fut créée, en 314. Arrivant de Rome en ligne droite, la voie y touchait la mer pour la première fois. Terracine devint une position militaire intéressante, la clef du Latium par ce côté-là, et l'on serait porté à supposer que son port fut créé à cette époque. Mais il peut être plus ancien, et je croirais plutôt avec Prony qu'il est " un des premiers régulièrement construits qui aient existé en Italie „. Terracine, ville indépendante, grande cité de l'empire volsque, alliée ou sujette de Rome dans des temps fort anciens, avait dû à la marine une bonne part de sa prospérité. Elle figure dans le traité entre Rome et Carthage rapporté par Polybe, qui est du commencement du IV^e siècle (1). Le port dont les Antonins trouvèrent les restes date probablement des temps reculés où la puissante Anxur ne se contenta plus de la *marina* de son premier âge, et rivalisa sur mer avec Antium et avec Cumes.

Les Anxurnates garnirent d'un môle le front des deux plages qui s'étendaient au-dessous de leur acropole; puis ils entourèrent d'une jetée courbe une certaine étendue de la mer qui les baignait, en ménageant une passe étroite, A. Ils évitèrent la forme circulaire: ils surent choisir une courbe ellipsoïdale assez bien combinée pour atténuer l'action de l'embouchure de l'*Ufens*, qui déchargeait dans la mer, à 3 milles à l'Ouest, une grande partie des eaux des Marais Pontins. Comme la plage du *Lazzaretto* est exposée aux vents de Sud et d'Ouest, ils firent leur entrée parallèlement à elle, ouverte au Nord-Est: le vent qui y soufflerait directement est arrêté par le Monte S. Angelo, qui se dresse à pic à 400^m. devant elle, et par une espèce de cap sur lequel s'élève la *Torre Gregoriana*. Leur môle était construit sur un

(1) Pol. III, 22, § 11.

inébranlable enrochement fait d'énormes blocs pris aux montagnes voisines et immergés pêle-mêle ; sa largeur peut avoir été de 19 à 20^m. ; il était d'un *tuf* riche en ponces, qu'ils allèrent chercher dans les Champs Phlégréens (1). Qu'y avait-il dessus ? On ne sait. Ce qui paraît sûr, c'est que le port s'obstrua, se ruina, et ne dura pas jusqu'à l'empire. Les Antonins le recreusèrent, et le *Montone* fut formé des sables tirés de l'ancien bassin ; puis, sur le vieux môle encore solide, ils établirent l'ouvrage dont nous voyons aujourd'hui les débris.

Les deux parties rectilignes du môle se joignaient au point où le coupe aujourd'hui le canal de navigation. Elles formaient entre elles un angle de 96°. Prony dit 103 ; mais il n'a pas fait attention que la largeur du canal est prise sur les deux bras, et non pas seulement sur celui de l'Ouest.

En cet endroit était certainement la porte, B. Je l'ai placée dans l'axe d'une rue antique, C, qui conduisait de la voie Appia au port. Cette rue, pavée en lave, se détache de la Via Appia à l'endroit où plus tard Théodoric fit faire une des portes de la nouvelle enceinte. On l'a rencontrée en deux points de son parcours, sous un bâtiment de la famille Antonelli et sous la maison Zacheo : le tracé est exactement rectiligne, et l'extrémité vient tomber à l'angle des deux bras du môle. La position de la porte est donc sûre, d'autant plus qu'il faut qu'elle soit là pour donner accès facilement sur les deux parties rectilignes. Cette porte devait avoir un caractère monumental. Elle présentait sans doute

(1) Il est intéressant de remarquer que ce fut le même tuf qu'on alla chercher à l'époque des Antonins pour faire les constructions supérieures ; et c'est encore lui qui sert pour bâtir à Terracine. Examinés avec soin, des échantillons pris dans la base du môle, dans la maçonnerie des magasins, dans les murs de constructions de Pie VI, et dans le chargement de bâtiments venus à Terracine des carrières de la *Torre di Terra-Ferma*, ont été trouvés identiques.

une grosse colonne de chaque côté de la baie : le chapiteau corinthien de l'une d'elles existe encore au jardin Antonelli dans le *Borgo della Marina*.

Si l'on suit le mur extérieur des constructions en dehors, à 66^m. du canal on trouve un rentrant à angle droit, d'une profondeur de 7 pieds (2^m.08 environ), à partir duquel le mur n'en présente plus aucun autre. En dedans s'observent les traces d'un escalier : une grosse pierre d'un des gradins est encore en place. Cet escalier conduisait sur la terrasse supérieure dont il sera parlé plus loin, précisément avec la disposition que je lui ai donnée en D.

Cet escalier paraît s'être trouvé au fond, à droite, d'un long portique à arcades servant d'entrée au port, E : les débris des voûtes tombées existent encore sur le môle. La longueur de ce portique était, l'entrée non comprise, de 200 pieds environ (59^m.26), et sa largeur de 30 pieds (8^m.89) ; il avait neuf arcades ouvertes sur le quai du port et précédées d'une colonnade. Cette disposition, parfaitement commode pour présenter tous les dégagements nécessaires, s'expliquera par celle des constructions qui viennent après.

Après ce portique d'entrée commence, de F à I, une série uniforme de pièces voûtées précédées d'une colonnade, et devant lesquelles court un quai découvert. Ce sont les magasins, les docks. Cet ensemble paraît avoir été composé de 76 pièces, larges chacune de 19 à 20 pieds (près de 6^m.) et profondes de 23 (6^m.81), séparées par des murs de 2 à 3 pieds (0^m.60 à 0^m.90) d'épaisseur. La hauteur verticale des murs jusqu'à la naissance des voûtes est de 10 pieds (2^m.96), du sol à l'intrados il y a 17 pieds (4^m.03), et la voûte a 5 pieds (1^m.50) d'épaisseur. Sur les voûtes courait une plate-forme garnie d'un sol en béton très-dur, épais de 1/2 pied (0^m.15 env.), qui pouvait servir de chemin de ronde.

Les mesures relatives à cette construction ont pu être prises avec exactitude. Le môle est en effet couvert de leurs énormes

débris. Les voûtes sont tombées les unes à côté des autres, et quelques unes laissent mesurer leur arc; le mur de fond des magasins est sur pied en grande partie, *n*; plusieurs d'entre eux ont laissé sur le môle la trace de leurs quatre côtés, *ss*. Enfin quelques unes des colonnes sont encore représentées par leur partie inférieure, si solidement encastrée dans la maçonnerie qu'elle n'a pas pu disparaître.

La distance des colonnes aux piliers des voûtes est de 9 pieds (2^m.70). Devant les colonnes est un quai de la largeur de 14 pieds (4^m.15). Sur sa surface intérieure sont fixés d'énormes anneaux d'amarrage, RRR, en calcaire blanc très-beau: chacun d'eux est séparé du voisin par une distance de 58 pieds ¹/₂ environ (17^m.40 env.). Il existe encore en place 7 colonnes et 23 anneaux, le premier étant à 60^m du canal. La Pl. XI donne l'élévation et la coupe de cette partie de l'ouvrage. Aucun des détails n'est d'invention.

Les murs des magasins sont revêtus d'appareil réticulé encadré dans des assises de *mattoni* posés en boutisse: la partie inférieure est faite d'une assise de *mattoni* portant une assise d'*opus reticulatum* assez gros, dont les losanges sont en pierre des Lepini, et sur laquelle repose une seconde assise de *mattoni*, à peu près de la même hauteur qu'elle. Puis commence un *opus reticulatum* assez élégant, présentant cette particularité que certaines files de losanges sont des morceaux de brique taillés. Les encoignures sont en *mattoni*, et le mur se termine enfin par une assise de *mattoni* égale aux autres. C'est là que commençait la voûte reposant sur les murs latéraux. La partie du mur de fond encadrée dans son arc était revêtue d'appareil réticulé.

Les colonnes étaient certainement des colonnes corinthiennes sans base. Malgré l'anomalie de cette disposition, il faut absolument l'admettre. Celles dont la partie inférieure subsiste s'encastrent directement dans la maçonnerie: de base, elles n'en ont

jamais eu. Cependant elles étaient corinthiennes. Les marbres délicats dont elles sont faites, leurs cannelures compliquées, tout le prouve. De plus, étant donné leur diamètre, comme on le verra plus loin, le chapiteau corinthien est nécessaire pour les porter à la hauteur qu'exige celle de la voûte des docks. Enfin il existe au palais Antonelli, au *Borgo della Marina*, un chapiteau, provenant d'une des constructions du port, qui est corinthien : il ne vient sans doute pas des docks ; mais l'ensemble était tout d'un style. Ce que ces colonnes ont de plus curieux, c'est qu'elles ne sont pas semblables : l'une est de cipollin, l'autre est de brèche rose de Cori ; l'une est à cannelures, l'autre est à baguettes, et l'on n'observe aucune régularité dans leur alternance. Il paraîtrait donc qu'elles étaient de provenance diverse : on ne prit pas la peine, en construisant le port, de faire exprès les 150 colonnes environ qui étaient nécessaires pour les divers bâtiments de l'ensemble. Une partie au moins fut empruntée soit à des édifices détruits, soit à des dépôts de matériaux existant à Terracine ou ailleurs : on ne leur demanda que d'avoir à peu près le même diamètre, qui est de 0^m.46 à 0^m.47 ; cela suffisait pour l'effet d'ensemble, pour le coup-d'œil.

De l'entablement, il ne reste rien. Mais son style est donné par celui de l'ensemble et des colonnes. Il est probable que sur celles-ci posait une architrave en bois plus ou moins travaillé, et au-dessus une toiture couvrant le portique en avant des docks. Sur ceux-ci courait la terrasse dont il a déjà été parlé. La nécessité de l'architrave en bois s'explique par la largeur de l'entrecolonnement, qui est de plus de 12 diamètres, et ne permet pas de la supposer en pierre. D'autre part les colonnes ne pouvaient pas être plus rapprochées, sous peine de gêner l'entrée des magasins et de rompre à l'œil l'arc des voûtes. Enfin, comme en certains endroits existe encore la trace de deux colonnes consécutives, on a pu mesurer avec certitude leur écartement.

Les magasins n'étaient certainement pas tous ouverts sur le quai. Les uns devaient l'être, et fermer par une grille. Les autres devaient être clos sur le devant, avec une porte assez étroite : les restes de l'un d'eux confirment cette disposition. J'ai alterné l'une et l'autre sur le plan. Tous présentent, dans le mur du fond, des files de soupiraux, tantôt deux, tantôt trois. Ces soupiraux sont triangulaires, d'environ 0^m.15 de côté, et formés de trois *mattoni* engagés dans la maçonnerie.

Les anneaux d'amarrage sont de gros modillons de 5 pieds de long (1^m.48 env.), hauts de 2 pieds ¹/₂ et larges de 1 pied 9 onces ; leur trou a 8 onces (0^m.20 env.) de diamètre. Chacun d'eux repose sur une plate-forme prise dans l'épaisseur du môle et large de 5 pieds, la partie supérieure du modillon étant à 1 pied au-dessous du quai, et sa saillie étant de 2 pieds ¹/₂ (0^m.75 env.). Sur cette plate-forme descendent du quai deux rampes convergentes, de la même largeur qu'elle : c'est par là que l'on embarquait. La distance entre les points de départ sur le quai de deux rampes allant à deux anneaux voisins est de 20 pieds ¹/₂ (5^m.92). Chaque couple de rampes est donc séparé du voisin par une véritable plate-forme de 20 pieds de long sur 5 de large. Un anneau avec ses deux rampes occupe une largeur de 40 pieds 3 onces (16^m. environ).

Peu après le commencement de la courbe, à partir de S', c'est-à-dire probablement du point où commençait la plage antique, le môle présente en dehors un talus SSS incliné à 45°, d'une longueur de 3^m.85, et cela tout le long de la courbe. C'est la disposition naturelle d'un front qui doit être battu par la mer. Ce talus, qui est fait de maçonnerie en calcaire, se termine en bas par une petite paroi verticale réticulée, destinée à le faire joindre proprement avec l'enrochement qui porte tout l'ouvrage, ou avec le reste du môle primitif qui fait corps avec l'enrochement : elle n'a nulle part plus de 0^m.20.

A partir du point G' commence l'enrochement extérieur, GGG. C'est donc là, au temps des Antonins, que finissait la plage et commençait la mer. Ce n'est guère à plus de 15^m en arrière du rivage actuel.

En H, c'est-à-dire derrière la 58^e voûte à partir du fond du portique d'entrée, le môle présente une coupure aux parois revêtues en calcaire, large de 4 pieds (1^m.10 env.), et dont la profondeur atteint le niveau de la basse mer. Il est évident que cette coupure, couverte par un tablier en bois et sans doute fermant vers l'intérieur au moyen d'une vanne, servait à introduire à marée haute l'eau de la mer dans le bassin. Mais pourquoi? Il est difficile de le dire; ce qu'il faut remarquer seulement, c'est qu'elle est à peu près dans l'axe de la passe qui sert d'entrée. Faut-il croire qu'elle servait à obtenir un léger courant de chasse pour prévenir l'ensablement? Cela est bien difficile à admettre, étant donné son peu de profondeur, son étroitesse et la faiblesse des marées, qui n'ont en moyenne dans ces parages que de 0^m.75 d'élévation. Quoi qu'il en soit, elle devait avoir son importance; car deux escaliers pris dans l'épaisseur du talus extérieur conduisaient sur une espèce de plate-forme où elle débouchait au ras de l'eau. Il n'en existe pas d'autre semblable sur tout le pourtour du bassin.

Les docks se terminaient à peu près là où existe sur le môle une maison appartenant à l'administration des ports, à l'extrémité de la batterie abandonnée du Piegarello, *i*. L'entrée I devait être un peu plus loin, là où le quai change d'aspect: elle a été détruite pour construire la maison et la batterie. La forme des constructions auxquelles elle donnait accès indique sa disposition: une large entrée vers le quai, pouvant se fermer au moyen d'une grille; et vers le bâtiment une porte donnant accès dans un vestibule où était sans doute un poste, et au fond duquel il faut un escalier montant à la terrasse supérieure. Cette entrée a dû

présenter deux ordres superposés; car il existe dans le mur d'enclos de la maison une petite colonne cannelée, en marbre rouge, qui ne peut venir que de la partie supérieure. La disposition générale était probablement celle d'un arc à deux baies avec colonnes en avant des piliers, et un second ordre sur l'entablement.

A partir de cette entrée jusqu'à la fin de la courbe, le môle ne portait plus aucune construction. Sa surface formait un quai incliné en pente douce vers la mer pour que l'eau n'y pût pas séjourner: en dedans les anneaux d'amarrage, en dehors le talus et l'enrochement. Sur le quai se voit en outre une série de trous peu profonds, larges d'environ 0^m·55, dans lesquels étaient fixées des bornes pour l'amarrage des bâtiments, *ZZZ*: c'était une commodité de plus ajoutée à celle des anneaux, dont le nombre total, étant donné leur disposition, était au plus d'une soixantaine.

A l'extrémité de la courbe sur la passe, le môle se terminait par une tête, *M*, dont la forme générale nous est donnée par celle de ses débris. Un prolongement de 20^m y a été ajouté par Rappini à la fin du siècle dernier, et la surface en a été bouleversée et complètement défigurée quand on a construit la batterie du *Lazzaretto* et la maison du garde-port, *j*. Néanmoins les angles *K* et *K'* se distinguent encore; on voit que cette tête était plus élevée que le môle, et des traces de gradins conduisant au monument qu'elle portait s'entrevoient encore plus ou moins. Ce monument était dans une *area* ceinte vraisemblablement d'une lice en fer ou d'une chaîne posée sur des bornes en calcaire: trois de celles-ci subsistent encore; la moins ruinée a 1^m·05 de haut, leur diamètre est de 0^m·56. Dans le massif maçonné s'observent divers conduits en terre-cuite pour écouler les eaux ou d'autres liquides. Tout indique que là était le petit temple que les ports possédaient toujours; généralement consacrée à Vénus, cette chapelle était placée dans un lieu où elle pouvait être aper-

que des marins qui venaient vers le port (1). Cette tête méridionale du môle convient parfaitement, d'autant plus que sa forme nous oblige à mettre l'ouverture du temple vers la mer, orientée au levant d'été. J'ai supposé le temple périptère, parce qu'il devait être vu de partout, et qu'en entrant dans le port on devait côtoyer un de ses flancs. D'ailleurs il ne reste de lui qu'un fragment assez beau de marbre, muré dans la plate-forme moderne, et qui a dû être un dessus de porte : on y voit sculptées une branche de laurier et une palme liées ensemble et divergentes.

Tout ce massif avait été fait par les Antonins ; car il présente une particularité que n'a pas le reste du môle : ce sont des trous ménagés dans la maçonnerie et la traversant complètement : leur largeur est de 2 pieds $\frac{1}{2}$. Un système d'ouvertures analogues s'observe dans tous les ports impériaux : les anciens lui trouvaient l'avantage d'amortir la force des lames battant contre les jetées, et de maintenir en communication avec la mer les eaux du bassin intérieur.

La passe, en supposant restaurée la tête des deux jetées, a tout au plus 100^m. d'ouverture. Trois trirèmes n'y passeraient pas à l'aise.

La tête du môle Nord n'avait pas la même forme que la tête du môle Sud. La direction de son front antérieur est vaguement représentée par celle de la terrasse en avant du pavillon Est du bague. L'angle O est donné par deux morceaux de mur réticulé à l'extrémité du promenoir des forçats, *l*. Sur cette tête était certainement le phare, P, puisqu'il n'est pas sur l'autre ; j'ai supposé une tour dont le feu pouvait être vu aisément de Circeii, de Pontiae, des Speluncae et du mont de Gaëte. Sur le même

(1) Contatori, dans un ouvrage manuscrit conservé aujourd'hui par M. Lama, syndic de Terracine, en apporte une nouvelle preuve. Là existait encore de son temps, mais tombant en ruines, la chapelle de S^t Jacques apôtre (*Historie Terracinesi*, ms. p. 186).

massif se place naturellement la capitainerie, Q, que l'on mettait toujours dans un endroit d'où tout le port était visible, et d'où l'on pouvait surveiller son entrée. C'est de là que paraissent venir le chapiteau et le morceau de corniche du palais Antonelli.

Toutes les autres constructions qui existaient sur le môle Nord ont, comme celles-ci, disparu : on a fait table rase du peu qui en restait pour construire le palais pontifical. Il ne reste rien non plus des bâtiments qui pouvaient avoisiner la porte. Mais ce n'est pas à dire que, de tout cela, on ne puisse rien savoir.

D'abord nous savons que le môle suivait exactement la direction du bâtiment du baigne : il y a quelques années, on voulut abaisser le sol des dortoirs des forçats, qui sont au rez-de-chaussée ; mais on ne le put, car partout on rencontra la maçonnerie du massif et les blocs de l'enrochement. Le style de la construction supérieure est donné par celui du reste de l'ouvrage. Enfin la destination des locaux est aisée à retrouver : il y avait là tout ce que nous n'avons pas rencontré ailleurs des éléments ordinaires d'un port.

C'est à peine une hypothèse que de faire continuer sur ce bras du môle la construction voûtée à colonnade que nous trouvons de l'autre côté de la porte, et d'y mettre du côté du phare une entrée U analogue à celle qui existait à l'extrémité des docks. J'y place, au fond, un escalier conduisant à la terrasse supérieure, et une porte conduisant aux locaux suivants : il y avait là certainement un poste, comme à l'autre.

Les bureaux des différents services étaient évidemment par là : je leur ai assigné un certain nombre de nos pièces voûtées, VV. Naturellement ceux de la douane, *portorium*, étaient les plus voisins de l'entrée, communiquant facilement avec le quai, avec la tête du môle et avec la capitainerie. Les embarcations attachées à ces différents services s'amarrèrent aux anneaux situés devant. Cette partie du môle était baignée extérieurement par la mer ;

celle-ci, à l'époque des Antonins, venait jusqu'à la place d'armes actuelle; autrement l'entrée du port n'eût pas été praticable (1). Il faut donc restituer un talus extérieur, et un enrochement dont les blocs, cassés en moëllons, auront servi pour les constructions postérieures.

La place d'armes actuelle était la plage. J'ai donc pu mettre aux pièces YY qui donnent sur elle des fenêtres, ce que n'ont pas les constructions derrière lesquelles bat la mer. Là seront les logements des officiers, employés, surveillants, du personnel fixe du port.

Au-delà de la plage, devant la porte, était une place, W, comme dans tous les ports. Elle servait de marché à certains jours, et on peut l'imaginer entourée de toutes les constructions que l'on s'attend à trouver là, magasins et établissements de toute espèce. Comme il ne reste rien de cela, son étendue ne peut être exactement déterminée. Cependant à l'Est nous avons la plage, et à l'Ouest nous sommes arrêtés par un petit morceau de mur antique, *m*, qui se trouve au pied même du *Montone*, non loin du canal. Sur cette place débouchait la rue du port, C, dans l'axe de la porte, et vraisemblablement aussi deux autres rues, l'une, C', sur laquelle étaient toutes les maisons que le canal de navigation a coupées, l'autre, C'', conduisant du port à l'Appia parallèlement à la plage, comme la configuration du quartier de la *Marina* le demande. La place était peut-être pavée, au moins en partie, là où les rues se rencontraient et devant l'entrée des bâtiments du port (2).

(1) On a retrouvé un mur antique qui limitait la plage, à 200 m. environ, au Nord-Est du port; il est à plus de 150 m. en arrière de la plage moderne. — (2) Ces conjectures sur les alentours du port pourront être modifiées par l'étude définitive des restes existants au quartier de la *Marina*. On ne les met ici que pour permettre de se former plus facilement une idée générale de l'ensemble.

Comme nous n'avons nulle trace de chantiers ni de rien d'analogue, il faut admettre que toutes les industries dépendantes du port étaient installées tout simplement sur la plage, L, comme nous voyons les constructeurs de barques, les calfats et consorts dans la plupart des *marine* des petites villes d'Italie.

Un des accessoires les plus indispensables d'un port romain était une basilique : là comme partout ce n'était qu'une espèce de forum couvert, où l'on pouvait faire ses affaires, à l'ombre les jours de soleil, au sec les jours de pluie. Nous trouvons sur le môle une place indiquée pour un portique ouvert J remplissant assez bien ce rôle. C'est là que finissent la plage et le talus ; le seuil des constructions, dans cette partie, est de plain-pied avec la place. Je lui ai donné neuf arcades, comme à l'autre portique de l'autre côté de la porte, les laissant ouvertes sur la place comme sur le quai ; la nuit, on pouvait les fermer avec des grilles. J'ai également supposé pour le mur du fond et pour un escalier, en D', la disposition que nous avons rencontrée en D de l'autre côté de la porte. La symétrie le demande.

Enfin, pour compléter tout ce qui est nécessaire à un port antique de second ordre, il ne manque plus que le corps-de-garde auprès de la porte, avec le petit quartier des gardes ou des soldats attachés au service du port, X : je lui ai donné des portes sous l'arc d'entrée, sur la place, sur le quai. Il ne faut pas chercher autre chose : nous n'avons pas affaire à un port militaire. Je n'ai trouvé aucune trace d'ouvrages de défense ; et d'ailleurs à quoi auraient-ils servi, à une époque où le faubourg de la *Marina*, qui était le morceau le plus grand et le plus riche de la ville, et dont le port faisait partie, n'était nullement fortifié ?

Tel devait être, — disons mieux, tel était le port antique de Terracine à l'époque des Antonins. Les parties principales de sa restitution sont, jusque dans le détail, certaines. Les conjectures que l'on est obligé de faire s'appuient sur de sérieux indices : elles

donnent, non la certitude matérielle, mais la vérité historique, et celle-ci suffit. On voit en effet clairement ce qu'a été l'ouvrage des ingénieurs romains au temps de son activité complète, c'est-à-dire à l'époque la plus prospère de la Terracine impériale.

A partir des Antonins jusqu'aux temps modernes, la vie de Terracine dépend de deux conditions, la praticabilité de l'Appia et le bon état de son port. Quand ces deux conditions sont réunies, elle est florissante; quand l'une des deux manque, elle décroît; quand toutes les deux lui font faute, elle tombe à rien.

L'Appia lui manqua la première; mais ce n'est pas elle que j'étudie ici. Quant au port, il en est encore question dans le Code Théodosien, dans une loi de 365, relative aux fournitures et transports de chaux pour les travaux des fortifications de Rome. Le passage, probablement corrompu, n'est malheureusement pas très-intelligible (1). Il mentionne néanmoins *pharum ac portum*, et l'on y voit que le port avait ses règlements à lui et ses privilèges et anciens usages. A la même époque, une lettre de Symmaque (2), *praefectus urbi*, à Théodose, dans laquelle Terracine est appelée *civitas quae lavacris publicis ligna et calcem reparandis moenibus subministrat*, semble indiquer que le port était toujours en activité, ces transports, ainsi qu'il est dit dans la loi ci-dessus, se faisant par eau.

Toutefois il n'est pas probable que le port fût en très-bon état au VI^e siècle. A cette époque en effet un roi goth, qui est peut-être Théodoric, voulut fonder à Terracine une grande ville, — peut-être une seconde capitale, une Ravenne. Il en éleva les murs, enfermant dans cette nouvelle enceinte l'antique Anxur et le Monte S. Angelo; mais il laissa en dehors le quartier de

(1) Cod. Theod., lib. XIV, tit. VI, *De calcis coctoribus etc... lex 3*
 “ Hoc autem excepto, a Tarracinensis praestationis canone suggera, quae vetusto praeberi phari ac portus usibus more consuevit. ” Voy. Ed. Haenel, pp. 1392-1393. — (2) Symm., Ep. X, 50.

la *Marina*. En aurait-il été ainsi si la vie ne se fût retirée de cette partie, la plus importante aux siècles antérieurs? Il faut donc se tenir en garde contre les documents postérieurs qui parlent du port de Terracine. Il existait certainement encore, car un ouvrage de cette grandeur ne disparaît pas tout d'un coup, mais dans quel état, et jusqu'à quel point praticable? C'est ce que les textes ne disent pas.

Il en est parlé en 1254. Une lettre de Charles d'Anjou, roi de Jérusalem et de Sicile (1266-1285) en fait encore mention. Contatori prétend avoir trouvé des actes publics de Terracine qui le montrent plus ou moins en usage jusqu'au temps d'Urbain V (1362-1370). Il devait être alors complètement détérioré (1).

Au XVII^e siècle, quelques gens prétendaient qu'il avait été comblé sous Paul IV (1555-1559). C'est en effet une opinion répandue dans le pays, et qui a passé pour ainsi dire dans le domaine commun, que les deux ports d'Antium et de Terracine ont été comblés de main d'homme, sur l'ordre des papes, parce qu'on ne pouvait les défendre contre les pirates, qui venaient s'y établir et, de là, dévastaient les côtes. Cela paraît bien peu vraisemblable; et d'ailleurs on ne sait à quelle époque faire remonter cette destruction: est-ce au temps de la captivité de Babylone? est-ce plus tard? est-ce au XVI^e siècle?..... J'ai examiné Porto d'Anzio, et tout me donne à croire qu'il en a été là comme à Terracine. Or l'histoire du port de Terracine détruit par Paul IV est une légende (2). Ce port s'est comblé de lui-même, c'est-à-dire que les causes de sa destruction sont naturelles, et que le main des hommes y est pour peu de chose.

(1) Voy. Contatori, *De Hist. Terr.* pp. 317-318. — (2) On se demande où il aurait pris l'immense quantité de sables nécessaires pour cette opération sans que leur enlèvement eût laissé aucune trace; et pourquoi le *Montone* demeure intact, tandis qu'évidemment c'est lui qu'on aurait jeté dans le bassin.

Je remarque d'abord que l'entretien d'un bassin artificiel, creusé dans le sable, d'une contenance de 120000 m. q., est une grosse affaire. Si, pendant les derniers siècles de l'Empire, si désastreux pour l'Italie, et pendant l'âge barbare, l'entretien avait plus ou moins manqué, ce n'était pas une petite ville ruinée comme la Terracine du moyen-âge qui pouvait remettre les choses en état. Or un entretien attentif, constant, un travail coûteux et continu pouvaient seuls préserver l'œuvre des Antonins d'une destruction plus ou moins rapide.

La côte du Latium, qui finit à Terracine même, ne présente aucun port naturel, et les ports artificiels qu'on y crée ne peuvent être maintenus praticables que grâce à un labeur continu : c'est l'*importuosum littus* de Pline. Cela tient à la constitution même de cette côte. Elle est en Europe le type le plus parfait de ces *spiagge sottili* si bien étudiées par le colonel Cialdi (1). Le sable fin et sans cohésion qui les compose tend, sous la simple influence du mouvement houleux des ondes marines, à prendre une position horizontale : il se fait une démolition de la côte par glissement des grains de sable l'un sur l'autre, la mer perd de plus en plus de sa profondeur dans la partie voisine du rivage, jusqu'au jour où le bas-fond s'exhausse continuellement, devient plage, et la fait reculer devant lui. Telle est la marche normale et lente du phénomène ; elle est aidée et compliquée, ses effets sont modifiés et augmentés par les causes accidentelles ou locales, tempêtes, courants, déplacements de bancs instables, vents constants ou périodiques, marées, estuaires de fleuves, puissance plus ou moins grande du ressac. Quelquefois elle prend des proportions extraordinaires ; mais la cause et l'agent principal sont toujours les mêmes. Sur ces plages de sable fin et instable, un port n'existe qu'à condition d'être recreusé sans cesse,

(1) Odoardo Cialdi, *Del moto ondoso del mare*.

faute de quoi il disparaît. Ostie, qui n'est plus maritime, Antium, dans le bassin duquel est aujourd'hui la moitié du pays, en sont des preuves tout près de Terracine. C'est ainsi que s'était comblé le bassin créé par les Anxurnates, c'est ainsi qu'il s'est comblé plus tard après avoir été refait par les Antonins.

Les effets de ce même phénomène, joints à ceux des déplacements que l'on observe dans toutes les mers, ont changé dans ces parages la configuration du littoral. Particulièrement entre le *Monte Circello* et le *Monte S. Angelo*, le rivage a reculé sur certains points, et avancé sur certains autres. Au pied du *Monte Circello*, à l'extrémité de la longue plage de 12 milles qui commence au *Piegarello*, la mer a gagné depuis l'antiquité d'une manière très-appreciable: nombre de constructions de Circeii sont aujourd'hui sous l'eau, et à quelque distance du rivage. Par contre, une partie du môle extérieur du port de Terracine, qui était autrefois baignée par les flots, se trouve maintenant au milieu des sables; la plage moderne du *Lazzaretto* s'étend devant l'entrée, et l'enrochement qui porte le bras Nord, autrefois baigné par la mer, est aujourd'hui bien loin d'elle. En revanche, en face de Terracine, de l'autre côté du golfe d'Amyclae, la villa des Speluncae de Tibère est chaque jour de plus en plus envahie par la mer, qui ronge rapidement la plage et les rochers. Ce qu'elle perd sur la plage ouverte, elle le regagne le long de ces baies que creusent sans cesse les eaux, sous les montagnes.

A cette cause générale, puissante et permanente d'ensablement, il faut ajouter les circonstances locales. Le *Portatore*, qui décharge à la Tour de Badino les eaux venues des Marais Pontins, correspond à peu près à l'embouchure antique de l'*Amasenus* et de l'*Ufens*. Or si l'*Ufens* est limpide, l'*Amasenus* en revanche porte des troubles abondants. Quand soufflent les vents d'Ouest et de Sud-Ouest, ces troubles viennent rapidement vers le port de Terracine; ils glissent le long du môle, et se déposent dans

l'eau calme qui s'étend devant son entrée, où le flot les pousse doucement : les faibles marées de la Méditerranée suffisent parfaitement pour cela, et la digue de 150^m, qui devrait protéger le canal de navigation, retarde à peine d'une heure ou deux leur passage.

Une autre cause de ruine vint de certains travaux faits au port. A une époque qui n'est pas fixée, mais qui pourrait bien être celle de Théodoric, on fit arriver dans le port de Terracine un cours d'eau dérivé de l'*Ufens*, et qui a subsisté dans les temps modernes sous le nom de *Fiumicello di Terracina*. Quand le port s'encombrait, les eaux de ce canal, ou plutôt de ce mauvais fossé, qui autrefois se déchargeaient par la passe même, se répandirent partout. On ouvrit alors, à une époque inconnue, mais qui doit être la fin du XIV^e siècle, deux brèches dans la courbe du môle afin qu'elles pussent s'écouler. Le canal de navigation créé par Pie VI, une fois arrivé dans le port par la brèche ancienne élargie, suivait l'enrochement du bras Nord, et débouchait, comme le *Fiumicello* avant lui, à l'ancienne passe. Il a été refait depuis tel que le montre notre croquis, et il débouche par l'une des deux brèches de la courbe, élargie et maçonnée. L'autre a été bouchée par Rappini, et depuis lui on a clos aussi l'ancienne embouchure du *Fiumicello*. Mais ces deux brèches à la courbe étaient demeurées longtemps ouvertes, et, pendant des siècles, la mer, dans les gros temps et par les hautes marées, a pu entrer librement, puis, se retirant avec lenteur, déposer des sables au dedans.

Le port de Terracine, sous l'action de ces diverses causes, ne se changea pas du jour au lendemain en terre-ferme. Ce fut seulement là sa transformation définitive, et il est assez vraisemblable qu'elle ait été aidée par les hommes. On comprendra en effet que les Terracinois n'aient pas tenu à conserver auprès d'eux un marécage inutile, qui n'avait d'autre effet que de rendre insalubre ce qu'il y a d'à peu près sain dans leur ville, c'est-à-dire les maisons situées sur la mer. On dut donc le combler en partie,

laissant seulement passer au travers les eaux du *Fiumicello di Terracina*, et subsister au milieu une espèce de mare qu'a vue Rappini: de là la tradition du port détruit par les papes pour en fermer l'accès aux corsaires. Il est probable que ce travail fut exécuté au XVI^e siècle, ce qui explique pourquoi Paul IV est accusé de la destruction. Aux deux derniers siècles, on faisait du blé dans le bassin antique, et il était en partie planté d'arbres. Le creusement du canal de navigation sous Pie VI (1776-1800), la fermeture des brèches, la transformation du canal dans ce siècle-ci, remuèrent toute cette surface. Aujourd'hui une espèce de bassin non maçonné, de morte-eau, marque, le long du canal, la place de l'ancienne flaque centrale *q*, et une espèce de fossé qui part de là marque un ancien lit du *Fiumicello*. La superficie du bassin est du reste parfaitement sèche: les habitants, à force d'y décharger divers détritits, et particulièrement des déchets de maïs, en ont raffermi la plus grande partie; les algues et les boues que l'on retire de temps en temps du canal pour le curer viennent encore exhausser le sol.

Telle est l'histoire de la destruction du bassin. Quant aux constructions que portait le môle, leur ruine est certainement fort ancienne: elles ne portent aucune trace ni de retouches ni de restaurations, ni d'autre part de destruction violente. Elles sont tombées d'elles-mêmes, et pour une raison simple: elles n'étaient pas solides.

Ces constructions ont dans leur ensemble, comme beaucoup des grands travaux de l'empire, quelque chose de hâtif et de négligé: l'immense quantité de bâtisses faites à cette époque obligeait évidemment à travailler vite et à bon marché; de là l'emploi de matériaux et d'éléments tout faits et non créés exprès pour l'ouvrage, comme nos colonnes par exemple; de là l'usage général du revêtement réticulé, peu solide, mais dont les *quadrucchi* s'achetaient au mille, faits d'avance. Les constructions du port

de Terracine ont ce caractère au plus haut point. La maçonnerie, je l'ai dit, est médiocre : trop de mortier, et, bien que le *tuf* et l'excellent calcaire du pays dominant, trop de matériaux hétérogènes, depuis le marbre jusqu'aux pots cassés. Le revêtement réticulé, qui par lui-même ne tient guère, est encore affaibli par l'introduction de files de losanges en brique, qui ne sont que posés dans le mortier, et qu'on enlève avec la main. Ces causes de faiblesse s'observent très-bien dans le mur extérieur. Il est tombé, bien qu'il ne portât rien ; et là même où il subsiste, de vastes lézardes horizontales, suivant en général la ligne des soupiraux ou des files de *mattoni*, avec la partie supérieure déplacée en-dedans, montrent comment s'est faite sa ruine. Les voûtes sont très-grosses, et les murs qui les supportent très-faibles : elles ne tenaient que par l'équilibre de leurs poussées latérales ; quand l'une est tombée, toutes ont suivi. Le monument, dans son ensemble, devait n'être pas laid d'aspect, bien que médiocre dans le détail ; mais il portait en lui les causes d'une ruine inévitable, et relativement prochaine.

Cette ruine doit être ancienne ; car il a fallu du temps pour que la dévastation fît disparaître tout ce qui manque aujourd'hui de matériaux. Il est vrai que beaucoup ont pu tomber en-dedans du bassin et sont aujourd'hui recouverts ; beaucoup ont servi à faire des constructions postérieures ; et tout ce qu'il y avait de précieux a été enlevé pour en tirer profit.

Je me suis efforcé ici d'étudier et d'expliquer ce qui reste.

M. R. DE LA BLANCHÈRE.

