

Revue africaine



NOTICE

SUR

LES DIGNITÉS ROMAINES EN AFRIQUE.

(CINQUIÈME SIÈCLE DE J.-C.)

(26^e article. Voir les n^{os} 32, et de 34 à 58)

LES FLOTTES (suite).

Parmi les agents (militaires) placés sous les ordres du Duc de la première Pannonie et de la Norique, se trouvaient cinq Préfets légionnaires..... *Militum Liburnariorum*.... D'où il faut, d'abord, inférer que l'expression *Liburnarii* ne s'appliquait pas seulement aux matelots des *liburnes*, mais aussi aux soldats qui faisaient le service sur ces navires. « Ipsa (legio), dit Pancirole, quod esset ex Liburnia contracta, Liburnaria, civitate Italiae, ubi primum Liburnas inventas et a loco nominatas fuisse Zosimus scribit (1); vel forte quod in liburnis

(1) « Favritus prenait aussi soin de sa flotte, ayant plusieurs vaisseaux qu'on appelle *libournes*, du nom du pays où l'on a commencé à en fabriquer de cette sorte. Ils ne sont pas moins légers que les bâtiments qui ont 50 rames, bien qu'ils le soient beaucoup moins que ceux qui ont trois rangs de rameurs; on n'en fait plus de cette fabrique. Polybe n'a pas laissé de décrire la mesure des bâtiments à six rangs de rameurs, dont les Romains et les Carthaginois se servaient lorsqu'ils étaient en guerre les uns contre les autres. » (*Histoire Romaine* de Zozime, liv. V)

triremibus pugnare consuevissent. Cum enim Augustus liburnarum praecipue auxilio M. Antonium superasset, ad earum similitudinem plures triremes fabricavit. Liburnas D. Hieronymus et Vegetius naves longas vocant.... » Végèce dit, en effet : « Liburnia Dalmatiae pars est, Iadertinae subjacens civitati, cujus exemplo nunc naves bellicae fabricantur et appellantur Liburnae. » De son côté, Isidore de Séville dit, dans ses *Etymologies* : « Liburnae dictae a Libyrnis aut Liburnis, naves enim negotiatorum sunt. » Le savant évêque commet ici une erreur : les bâtiments dont il s'agit furent toujours affectés au service de la marine militaire, et non point à celui de la marine de commerce. Bocking nous en fournit la preuve : « Liburnas ad solum militarem usum sub imperatoribus destinatas fuisse contra Isidorum putaverim ; unde nec mirum est, per totos Th. C. de Naviculariis et de Praediis Naviculariorum ac seqq. titulos vocabula *Liburna* et *Liburnarii* non occurrere. »

Bien que les liburnes (1) fussent des bâtiments de construction légère, les navires dont se servait la marine militaire pour la navigation fluviale étaient encore d'un plus faible tirant d'eau. On appelait ces derniers *lembi* ou *lembes*, et *lembarii* les matelots qui les montaient, ainsi que les soldats qui servaient à bord. « Longae naves sunt, dit Isidore (*Origines*), quas *dromones* (2) vocamus, dictae eo quod longiores sunt

(1) *Liburna* ou *Liburnica* (s. ent. *navis*), navire de guerre, construit sur un modèle inventé par les pirates d'Illyrie, et adopté dans la marine romaine après la bataille d'Actium. Il était très-allongé et se terminait en une pointe mince à l'avant comme à l'arrière; il avait, suivant ses dimensions, un ou plusieurs bancs de rameurs, une ou plusieurs voiles, le mât au milieu du bâtiment et la voile levantine, au lieu de la voile carrée ou voile latine que portaient tous les autres navires. Les plus petites *liburnae* étaient employées comme bâtiments de service, mais les plus grandes étaient mises en ligne pour le combat. La construction de ces vaisseaux n'est pas connue d'une manière précise, et on n'en a d'autre représentation authentique que celle qui se rencontre sur des médailles de Claude et de Domitien.

(2) *Lembus*, petit navire remarquable par sa légèreté, et plus particulièrement employé par les pirates d'Illyrie. Tout ce qu'on sait actuellement des traits distinctifs de cette classe de navires, c'est que les *lembi* étaient en général petits, se manœuvraient avec des rames qui dépassaient

ceteris, cui contrarius est *musculus* (1), curtum navigium. »

Quant aux croisières ou croiseurs (*lusoriae*), ces bâtiments avaient spécialement pour mission de veiller sur les frontières maritimes.

Nous ferons grâce ici au lecteur de l'énumération des autres appareils nautiques, chaloupes, canots, nacelles, barques, gondoles, etc., qui, sous les noms de *barcae*, *scaphae*, *cymbulae*, *navicellae*, etc., garnissaient les arsenaux maritimes (*armamentaria*) et desservaient les gros vaisseaux sur rade et au mouillage. Les matelots employés à ce service étaient appelés *barcarii*. Ces embarcations, cependant, formaient parfois, notamment sur les fleuves (frontières), des flottilles de quelque importance, puisque nous avons vu que, parmi les Préfets des flottes des Gaules, il y avait un *Praefectus Classis Barcariorum*. Ces flottilles étaient généralement employées dans les *praesidia nautica* ou *navalia*, concurremment avec les *lusoriae*.

Avant que les Romains fussent maîtres du monde, et même après, le rôle des *nauclearii* (contraction de *navicularius*) ou *nautici milites* n'était pas toujours de combattre. Les grands armements maritimes, nécessités par les opérations militaires et la conquête, firent place à un système moins dispendieux. Au lieu de procéder, pour leur compte, à l'équipement (*armamenta*) de vaisseaux de charge et de transport, ce qui, eût

quelquefois le nombre de seize; les plus grands *lembi* étaient employés à la guerre; les plus petits, comme bateaux de pêche, comme bateaux trainés à la remorque par de grands vaisseaux, servant aux embarquements et aux débarquements des passagers, comme bateaux de rivière, etc., etc. Les diminutifs de *lembus* sont *lembulus*, *lemunculus*, *lenunculus*, etc. — *Dromo* ou *Dromon*, espèce particulière de navire, long, léger et remarquable pour sa rapidité: on n'en sait rien de plus, sinon qu'on appelait *dromonarius* le rameur qui manœuvrait à bord (au pluriel, *dromonarii*).

(1) Le *musculus* était un navire à voile, de très-petite dimension entre la poupe et la proue: César en a laissé une description curieuse et détaillée, à laquelle nous renvoyons le lecteur (*De Bell. civ.* II, 10). La forme caractéristique de ces bâtiments et leur nom même se sont conservés chez les Vénitiens, qui se servent encore du mot *topo* (souris) pour distinguer de petites embarcations d'une espèce particulière, parmi les bâtiments de toute sorte et sans nombre qui viennent trafiquer dans leurs eaux.

détourné les équipages de leur affectation primitive, et eût exigé l'augmentation du personnel, les Romains usèrent du même moyen qu'emploient aujourd'hui les modernes : ils frétèrent les bâtiments de commerce, circonstance qui ne contribua pas peu aux développements de la marine marchande. Le métier d'armateur (*navicularia*) prit bientôt une extension telle, que le commerce maritime, dans les opérations duquel de grands capitaux (*nautica pecunia*) étaient engagés, donna lieu à une législation spéciale, au moins aussi compliquée que celle qui régissait la marine de guerre, et qui a laissé de nombreuses traces dans le Code Théodosien, les Nouvelles de Justinien, etc. (*de Naviculariis, de Praediis naviculariorum, de Commerciis, de Naufragiis, etc., etc.*).

On appelait *navicator* (1) ou *navicularius* un armateur, le propriétaire d'un bâtiment de commerce. On donnait le nom de *naulerius* ou *naulerus* (les *naularii* de la Notice), au patron de bâtiment, ou au maître d'un bateau de petit tonnage, de cabotage, etc.. Le *navita* (quelques fois, pilote) était le commerçant maritime, le négociant, trafiquant, etc..

Les navigateurs (*navigatores* ou *navigantes*) du commerce s'occupèrent donc, pour le compte de l'État, de la navigation

(1) *Naulerus*, armateur grec, qui gagnait sa vie à opérer le transport des marchandises et des passagers, et se faisait généralement le subrécargue ou le capitaine de son propre navire. — On appelait *naulum* le prix du port des marchandises, ou de la traversée des voyageurs : d'où nos mots *naulage, nolis, nolisement*, qui ont exactement le même sens. — *Naupegus*, constructeur de navires. — *Navicator* ou *navicularius*, armateur romain qui se faisait un revenu en opérant des transports de marchandises et de passagers sur un vaisseau dont il était le propriétaire et le capitaine : ce mot a donc la même signification que *naulerus*. — *Emporos*, mot grec, indiquant, par conséquent, des coutumes grecques ; il est cependant employé avec une forme latine par Plaute et par Ausone. Il désigne un homme qui était à la fois marchand et marin : il recevait d'un armateur ou d'un capitaliste un navire qu'il dirigeait dans un voyage de commerce, dont les bénéfices appartenaient à celui qui l'employait. — Dans la marine marchande, le *magister* était ce que nous appelons le capitaine du navire, le patron, celui à qui le bâtiment et l'équipage étaient confiés par les armateurs, qui lui donnaient des instructions auxquelles il devait se conformer ; mais ces distinctions précises ne sont pas toujours observées.

dite *onerarium navigium*, soit des transports par eau (*transvectiones navales*). Les chargements de navires, surveillés par les *Praepositi Bastagarum*, que nous connaissons, et par d'autres agents (1) qui semblent avoir eu quelque analogie avec nos commissaires ou écrivains de marine, étaient escortés par les *nautici milites*, « quibus civile munus rei navicularis, » ce qui semblerait indiquer un service spécial pour ces soldats (2).

Ces convois maritimes, qui méritent d'être étudiés, pouvaient être de différentes sortes, à raison des lieux de provenance, ou suivant qu'ils étaient chargés des importations ou des exportations. Les convois chargés de blé (3) (*frumentariae naves*) n'étaient pas les moins importants, et c'est ici que l'Afrique, que depuis si longtemps nous semblons avoir perdue de vue, reprend le rôle qui lui est propre. Les chargements de grains, à destination de Rome, se faisaient par les soins du Préfet de l'Annone d'Afrique, comme aussi par ceux du Proconsul d'Afrique, résidant à Carthage, d'où l'expression de *Aenei frumenti Carthaginensis*, dont se sert le Code Théodosien. Mais ces navires de charge étaient encore affectés à d'autres espèces de transports, appelés *tranvectiones specierum* (4). Le mot *species* ne veut pas dire seulement objets ou articles de

(1) *Armamentarius scriba*, secrétaire ou commis de l'arsenal. Ce titre, fort curieux, ne se rencontre que sur les inscriptions.

(2) Voir Bocking, t. I^{er}, chap. 36, pp. 445-46. « *Naularii milites* inter auxiliares, *Liburnarii* contra inter *Legiones*, ut videtur *Riparienses*, memorantur atque diversis navium speciebus utrique utebantur. *ii milites* diversi fuerunt ab *iis hominibus*, quibus rei vehicularis munus, item civile ac patrimonii, injunctum fuit. »

(3) Parmi ces bâtiments de transport il en est un qui mérite que nous en fassions, tout de suite, une mention spéciale : c'est la *corbita*, navire marchand ; plus exactement vaisseau employé seulement au transport des grains, et appelé ainsi parce qu'il portait au haut du grand mât une *corbis*, panier ou corbeille. C'étaient des navires larges et pesants, à deux mâts, comme le prouve un spécimen pris d'une médaille de Commode, frappée pour rappeler qu'il avait affrété un certain nombre de vaisseaux qui devaient amener à Rome des blés d'Afrique et d'Égypte, ainsi que Lampride le raconte dans la vie de cet empereur. On voit, sur cette médaille, la *corbis* au haut du grand mât du navire et on peut remarquer que c'est de ce mot que vient le nom moderne de *corvette* (de charge).

(4) *Publicarum specierum transvectio*, chargement (d'un navire) pour le compte de l'État (*Codex Justinianus*).

commerce, marchandises, effets mobiliers et autres ; il signifiait, en l'espèce, tout ce qui était généralement à l'usage de l'État : « *annona, vestes, equi, aes, pecunia, arma, sarcinae, vestes Principis et ejus argentum, supellex, ceteraque sive annonariae militaresque sive largitioniales species, sive in fiscum inferendae sive ex eo emissae.* » Au surplus, la *Notice* nous fournit le moyen de faire mieux comprendre encore, en même temps que l'importance de ce service, en quoi il consistait principalement.

Le Duc de la Rhétie avait sous ses ordres, entre autres agents, deux Préfets qui portaient, chacun, le titre de *Praefectus Legionis Tertiae Italicae Transvectioni specierum deputatae*. « *Haec legio, dit Pancirole, comitatur annonarias aliasque species, i. e. frumentum, vinum, vestem, laridum acetumque et similia quae pro alendis militibus transvehebantur in castra : haec enim species vocabantur* » (On voit, qu'il s'agit ici d'une espèce de ravitaillement). Ce service est également appelé « *onus frumentarii commeatus,* » ou bien « *onus publicum,* » ou bien encore « *Bastaga.* » Bocking ajoute que « *continebantur in his et sericum, purpura, gemmae et alia principum ornamenta.* » Un décret impérial (*de transvectione specierum*), rendu en 412 et édictant de sévères dispositions, n'est pas le seul document qui témoigne de la haute sollicitude du gouvernement romain à l'endroit du service des transports par mer. Outre les deux légions qui, dans cette partie de l'Empire d'Occident, étaient envoyées (*legiones deputatae*) (1) pour accompagner les convois

(1) En expliquant l'expression *deputatae*, appliquée à ces légions, nous compléterons ce que nous avons dit précédemment des *deputati*. — « *Deputati* autem, quae vox in re militari propria fuit, seu locati positione milites erant, vel ad provisionem et curam, quae vox et ipsa propria est, tuitionemque et munitionem limitis et fossati, ad timoris suspicionem amoliendam, ut Gentiles. In limitibus imperii, veluti in Rhetico limite, unde Limitanei milites et Limitanea militia. Stationesque certae horum militum erant seu per Stationes locati milites, in locis quibusdam praetendebant. Aliis fluminum nominatim limitaneorum custodia commissa erat, veluti Rheni, in ripa per Cuneos et Auxilia constituti, unde et Riparienses seu Ripenses dicti. — « *Praefectura Navium Amnicarum et Militum ibidem Deputatorum.* » — Voir dans Bocking, t. II, chap. 34, p. 777, une curieuse inscription relative aux *transvectiones specierum*, et qui contient, entre autres mots à étudier, celui de SCAPHARII.

maritimes; on se souvient sans doute du *Comte du commerce d'Egypte*, dont nous avons parlé presque au début de ce travail. Il n'y avait pas moins, dans l'Empire d'Orient, de trois *Comtes du commerce*, placés sous les ordres du *Comes Sacrarum Largitionum* et que la *Notice* répartit de la manière suivante :

COMITES COMMERCIORUM

- (a) Per Orientem et Aegyptum,
- (b) Per Moesiam, Scythiam et Pontum,
- (c) Per Illyricum.

Il est souvent question de ces fonctionnaires dans les constitutions des Empereurs, et surtout de leurs attributions (*quae res venire non possunt, quae res exportari non debeant, etc.*). Cassiodore nous fait connaître, en outre, dans la *formula* du Comte des sacrées largesses, en quoi consistait l'emploi de *Comte du commerce* : « *Curas quoque littorum adventicia lucri provisione committis, dit la formule, en s'adressant à ce ministre. Negotiatores, quos humanae vitae constat necessarios, huic potestati (Comitis ss. largg.) manifestum est esse subjectos : nam quicquid in vestibus, quicquid in aere, quicquid in argento, quicquid in gemmis ambitio humana potest habere pretiosum, tuis ordinationibus obsecundat, et ad iudicium tuum confluent qui de extremis mundi partibus advenere. Salis quoque commercium, inter vestes sericas et pretiosissimam margaritam, non inepte tibi deputavit antiquitas. »*

On voit qu'indépendamment des *nautici milites*, qui servaient d'escorte aux convois maritimes, d'Etat, ou plutôt le *fisc*, ne laissait pas de prendre toutes ses précautions, non pour entraver les opérations commerciales, mais pour assurer ses propres transports, veiller aux importations et exportations empêcher la contrebande, en un mot, pour que le commerce par eau se fit régulièrement, en vue des intérêts de tous et de chacun.

Nous l'avons dit, d'après l'assertion même des anciens auteurs latins, les Romains ne furent jamais de grands marins; et l'art naval n'atteignit jamais, chez eux, les proportions qu'il avait eues chez les Carthaginois. Quoi qu'il en soit, le commerce maritime (*quae homines navigant*, dit Salluste) dut

acquérir de l'importance, par cela même que, maîtresse du monde alors connu, Rome fut obligée d'établir des relations de toute nature et continuelles entre les diverses parties de son vaste empire.

Il n'entre pas dans le cadre du présent travail de traiter, d'une façon plus étendue ni autrement que nous l'avons fait, de la marine marchande. Nous renvoyons aux ouvrages spéciaux, qui sont nombreux sur la matière, et particulièrement à celui du savant Heeren. Il nous a suffi, pour nous renfermer dans les limites de la *Notice*, de faire connaître la part de cette marine dans les transports de l'Etat. Quant à un matériel naval, il serait trop long et hors de propos de s'en occuper ici ; au surplus, les vaisseaux marchands (*negotiatoriae naves*), chez les Romains, où, pour le répéter, l'art de la navigation ne fit jamais des progrès bien sensibles, les vaisseaux marchands ne différaient guère de ceux de la marine militaire. Nous ferons cependant une dernière remarque en faveur du commerce maritime : il fallait qu'il fût, malgré son imperfection, organisé sur des bases solides, puisque les négociants formaient entre eux des associations (1), ou plutôt des corporations : « alii fuerunt negotiantium collegia in fluminibus lacubusve naves exercentium. » Les *negotiatores* ou *negotiantes*, ainsi réunis, ne constituaient-ils pas, dès lors, des espèces de compagnies pour l'exploitation, soit en commun, soit par concurrence, des transports à effectuer tant sur la mer que sur les différents cours d'eau ?

La *Notice* mentionne nominalement trois flottes, faisant le service du Nord de l'Afrique, savoir :

1. CLASSIS AEGYPTIACA.
2. CLASSIS AFRICANA,
3. CLASSIS ALEXANDRINA.

L'histoire et les monuments épigraphiques nous ont conservé et transmis les noms de quelques-uns des Préfets de deux de ces flottes, la première et la troisième. Quant à la *flotte d'Afrique* proprement dite, outre que nous ne connaissons le nom

(1) *Collegia mercatorum* (Tacite), associations de marchands.

d'aucun de ceux qui la commandaient, la *Notice* ne fournit d'autre indication que celle que nous avons déjà donnée, en parlant du Préfet de l'*Annone* d'Afrique. Or, ce Préfet commandait-il la flotte? N'y a-t-il pas plutôt lieu de supposer qu'il avait pour mission de réunir l'approvisionnement fourni par l'Afrique (1), et de procéder, sur place, à la distribution de l'autre partie entre les différents corps de l'armée d'occupation? Les fonctions de Préfet de l'*Annone* impliquaient-elles nécessairement l'obligation de connaissances nautiques suffisantes pour conduire une flotte? Et, en admettant même que ces connaissances fussent acquises, la charge de Préfet de l'*Annone* d'Afrique devait-elle, pouvait-elle consister à accompagner des convois maritimes, au risque de livrer, pendant l'absence du titulaire spécial, cette riche contrée aux éventualités des révoltes locales, de la déprédation, des chances diverses résultant de la variabilité du climat en vue des récoltes, etc., etc.? Tout cela est moins que probable; et d'ailleurs la *Notice* ne dit nulle part (ce qu'elle n'eût pas manqué de faire, dans le cas contraire) que le Préfet de l'*Annone* d'Afrique dût être, à la fois, pourvoyeur et marin, en supposant que ce fonctionnaire réunît, au même degré, les capacités nécessaires pour remplir ce double emploi.

Après la destruction de Carthage, une fois le monde soumis et pacifié, que pouvaient redouter les Romains sur le grand

(1) « Pendant sa longue domination en Afrique, Rome conserva toujours dans les deux Mauritanies son caractère purement militaire, tandis qu'elle portait tout son ordre civil dans la Numidie. Cette dernière province était la seule qui renfermât plusieurs lieux désignés sous le nom de *Horrea* (greniers à blé); les contrées à l'Ouest n'en avaient aucun (a); mais, en revanche, on y trouvait un grand nombre de *Praesidia* » (*Le commerce et la navigation de l'Algérie avant la conquête française*, par M. F. Élie de La Primaudaie, tome III, pages 340-41, de la *Revue Algérienne et Coloniale*, numéro d'août 1860).

(a) C'est une erreur, car on connaît, dans la partie orientale de la Mauritanie césarienne (celle qui prit le nom de Mauritanie sitifienne vers la fin du troisième siècle), un *Horrea*, sur la route de Sétif à Bougie et un autre le long du littoral, Muslubio *Horreis*, entre Bougie et Gigelli. Les ruines de ce dernier se voient à l'endroit appelé *Andriache*. Il est inexact aussi de dire d'une manière absolue que le régime administratif des deux Mauritanies fût purement militaire, car la Césarienne eut son *praeses*, parallèlement au *Dux*, qui était le chef militaire. Souvent, il est vrai, mais non toujours, les deux fonctions étaient exercées par le même individu. — *Note de la Réd.*

lac méditerranéen, dont ils occupaient tous les parages, toutes les issues, et sur lequel ne flottait plus d'autre pavillon que le leur ou celui des peuples vaincus? Ce fut alors que l'Afrique, devenue véritablement le *grenier de Rome*, eut sa flotte particulière, *classis Africana*, qu'il serait peut-être plus exact d'appeler *classis frumentaria*. Citons encore à ce sujet, divers passages de l'ouvrage de M. Ad. Berbrugger (*les Époques militaires de la Grande Kabilie*, chap. IV pp. 236 et suiv.), qui viennent à l'appui de notre assertion : ces passages sont extraits du récit de la *révolte de Gildon* (298 J.-C.), sur laquelle on ne saurait trop revenir, à titre d'études ethnographiques.

« Rome, c'est-à-dire le monde alors connu, s'affaiblissait sous son propre poids. La séparation en empire d'Orient et en empire d'Occident, sous Arcadius et Honorius, vint donner une consécration officielle à un fait qui était déjà, depuis quelque temps, du domaine de la réalité. Dans ce grand partage, les deux greniers de l'Empire — l'Égypte et la Libye (1) — échûtrent, la première à Constantinople et l'autre à Milan. Car Rome, qui avait cessé d'être la capitale du monde, n'était même plus la métropole de l'Occident. La possession de ces provinces nourricières était une question vitale — au moral comme au physique — pour le peuple du *panem et circenses*. C'était l'Afrique qui fournissait le blé, qui donnait le pain et les bêtes féroces qui alimentaient les jeux du Cirque.....

« Lorsque Gildon se dégagea du patronage de l'Empire d'Oc-

(1) « Le mot *Libye* chez les Romains — et surtout chez les Grecs — répond à ce que les Arabes appellent *Mogreb* (couchant), à ce que nous nommons *Nord de l'Afrique*, *Afrique Septentrionale*, et plus anciennement *Barbarie*. Cette dernière désignation, légèrement et rationnellement modifiée, deviendra *Berbérie* (pays des Berbers), qui est l'expression propre et a l'avantage d'éviter des équivoques et des périphrases. — Le mot *Berbérie* (en espagnol *Berberia*), si commode et si juste, et qu'on cherche aujourd'hui à faire prévaloir, avec beaucoup de raison, sur ceux de *Barbarie* et d'*Afrique septentrionale*, date de plus de trois siècles » (*notes* de M. Berbrugger), puisqu'un des officiers de la garnison espagnole du *Pègnon* (tour du Phare) d'*Alger* se servait de ce mot dans une lettre écrite, de cette ville, le 25 août 1516 (époque de l'occupation turque).

cident, pour passer sous celui de Constantinople. — pensant qu'en fait de maîtres, les meilleurs sont les plus éloignés, — lorsque, surtout, il empêcha l'exportation des blés africains en Italie, le peuple romain, qui se vit sur le point d'être affamé, perdit subitement l'indifférence politique qui avait accueilli les précédentes usurpations du prince Berber.

« Le poète Claudien résume les sentiments de l'époque sur ces graves événements, dans un passage (du poème *de bello Gildoniaco*) que, pour ce motif, nous allons reproduire. Il met Rome en scène et lui prête ce discours :

«..... Après tant de services, j'obtins la Libye et
 « l'Égypte : chaque été, de ces deux rivages, le blé arrivait
 « en abondance dans le grenier du Peuple-Roi et du Sénat,
 « arbitre de la guerre. Ma subsistance était assurée : si, par
 « hasard, Memphis ne pouvait fournir son tribut, les mois-
 « sons de la fertile Gétulie (1) compensaient la stérilité
 « accidentelle de l'Égypte. Les navires chargés de céréales ne
 « m'arrivaient pas moins ; et, souvent, j'ai vu la voile punique
 « rivaliser avec celle du Nil, pour assurer mon approvision-
 « nement.

« Mais une autre Rome (Constantinople) s'élève à mes côtés
 « et se pose mon égale. L'Orient, séparé de moi, revêt aussi
 « la pourpre impériale, et les champs de l'Égypte deviennent
 « son partage.

« Un unique espoir — la Libye — me restait : le seul vent
 « qu'elle souffle sur l'Europe, le *notus* (vent du Sud), amenait
 « à peine de quoi suffire à mes besoins. Toujours inquiète de
 « l'avenir, toujours indigente, j'invoquais, sans cesse une heu-
 « reuse année africaine et des vents favorables.

« Cette dernière ressource, Gildon vient de me la ravir,
 « lorsque l'automne déjà touchait à sa fin. Aujourd'hui, mes
 « regards, agités d'une espérance craintive, se promènent sur
 « les flots azurés, cherchant à y distinguer un navire, faible

(1) Cette assertion est une véritable licence poétique, car la *Gétulie* — qui correspond aux Zibân, ainsi qu'aux *Ksour* (villages) du centre et de l'ouest, qui prolongent les Zibân du côté de l'Occident, — la *Gétulie* n'a jamais dû produire beaucoup de céréales (*note* de M. Berbrugger).

« secours que, par reste de pudeur, le tyran de l'Afrique aura
 « laissé partir pour mes rivages, ou qui aura échappé à la
 « vigilance de cet usurpateur.

« La nourriture de Rome est à la merci du Berber : il ne
 « nous l'envoie plus comme un tribut dû au souverain ; il
 « l'accorde comme un bienfait. Il traite le Peuple-Roi comme
 « un esclave à qui l'on donne, chaque matin, sa pâture. Gildon,
 « au milieu de la surabondance, agite s'il nous fera mourir
 « de faim ou seulement souffrir de la disette. Les larmes de
 « mon peuple flattent son orgueil, qui jouit de tenir suspendue
 « sur nos têtes la menace d'un grande catastrophe. Gildon
 « nous vend nos propres moissons ; car c'est lui qui possède
 « les champs que mon peuple avait acquis au prix de ses
 « blessures..... »

« Ce discours lamentable, ajoute M. Berbrugger, est d'une
 saisissante vérité. Depuis que l'Italie, jadis cultivée par de
 nombreux citoyens libres, était devenue l'apanage d'un très-
 petit nombre d'opulentes familles, qui l'exploitaient par le
 travail des esclaves, l'agréable avait remplacé l'utile : on avait
 des parcs immenses et peu de champs nourriciers *Lati fundi*
Italiam perdidere, la grande propriété avait tué l'Italie.

« C'est alors que Rome commença à tirer en grande partie
 sa nourriture de l'Égypte ou de la Libye, contrées qui acquirent,
 par cela même, une haute importance politique. Aussi, les
 prétendants à l'Empire, qui surgissaient si fréquemment à
 l'époque de la décadence, cherchèrent toujours à prendre les
 clefs des greniers de l'Italie, à saisir cette précieuse Afrique,
 (*Africa principibus opportuna*), trouvant plus sûr d'attaquer le
 peuple par l'estomac que de chercher à conquérir son cœur.

« Ceci explique pourquoi la défense d'exporter les blés
 africains déclencha toutes les colères romaines contre l'usur-
 pateur berber. »

Redisons avec Claudien, avec Lampride et autres, que la
 flotte particulière d'Afrique, *classis Africana*, fut instituée, par
 Commode, à l'instar de celle d'Alexandrie, par Auguste, en
 prévision du manque d'approvisionnement du côté de l'Égypte :
 « *Classem Africanam (ut Alexandrinam Octavianus) instituit*

(Commodus), quae subsidio esset, si forte Alexandrina frumenta cessassent. » De même qu'il y eut deux flottes (*classes frumentariae*) en Égypte, il semble y en avoir eu deux de l'espèce en Afrique, puisque, outre celle dont le préfet de l'*Annone* avait pour mission spéciale de surveiller les chargements, le proconsul d'Afrique devait, de son côté, envoyer en Italie des céréales provenant du produit de certaines rétributions : « *Aenei frumenti Carthaginensis* de quo Th. C. XIV. 25. agitur, i. e. pensitationis certorum fundorum (corporum) nomine ipsi Carthagini debitae cura non ad hunc praefectum (*Annonae*), sed ad proconsulem Africae spectabat. » Toutefois, comme le préfet de l'*Annone* et le proconsul d'Afrique avaient tous deux pour résidence la même ville, Carthage, peut-être les divers chargements de grains, à destination de l'Italie, s'effectuaient-ils ensemble et sur la même flotte. Mais ici se présente une grave question, pour la solution de laquelle la *Notice*, pas plus d'ailleurs que le commentaire, ne fournit aucun renseignement : où stationnait la flotte d'Afrique ? Si complètement pacifié que fût le pays, au moins le littoral, il n'est pas à croire que les Romains se contentassent d'envoyer, une ou deux fois l'an, leurs flottes pour ramasser les grains et les transporter en Occident. L'Afrique, cette terre des prodiges, le plus ancien continent, le berceau de la civilisation, le foyer des antiques lumières, laboratoire mystérieux où la nature s'essaie à produire, transforme incessamment et les hommes et les choses ; l'Afrique, dont les orgueilleux maîtres de l'univers ne dédaignaient pas de dire : *Quid novi fert Africa?* devait nécessairement avoir de fréquentes relations avec la ville éternelle et les autres provinces de l'Empire. Le commerce maritime, seul, était évidemment impuissant à satisfaire à toutes ces exigences de communications, et ne présentait, du reste, aucun caractère officiel, sans parler des lenteurs occasionnées par la nature même de ses opérations. Il devait donc y avoir, pour nous servir d'une expression moderne, un service régulier de navigation entre l'Afrique et l'Italie. Un pareil service implique l'idée d'une organisation, et cette organisation conduit à se demander sur quel point précis du littoral africain les romains avaient établi leur matériel nautique,

tant pour les arrivages que pour les départs. Les ports, sans être excellents (1), sont nombreux sur la côte septentrionale d'Afrique. Quel était celui dans lequel s'abritait communément

(1) *Mare sacrum, importuosum*, a dit Salluste, dans un accès de mauvaise humeur, en parlant des parages africains que baigne la Méditerranée. Les poètes latins et grecs ont chanté les rivages du grand lac méditerranéen, et Virgile, dans l'*Énéide*, montre la connaissance étendue qu'il avait des régions du nord de l'Afrique. — Ce serait manquer à notre sujet de ne pas dire, ici, quelques mots concernant deux des principaux établissements maritimes des Romains : le *portus* et l'*emporium*. — Le mot *portus* signifiait, en même temps, un port ou *havre* servant à recevoir et à abriter des vaisseaux ; un lieu de refuge contre le mauvais temps ou contre une escadre ennemie ; un bassin destiné au chargement et au déchargement des marchandises. Ce même mot désignait, encore et tout à la fois, un havre ménagé par la nature dans une baie ou à l'embouchure d'un fleuve, et un bassin creusé de main d'homme. Sur la première de ces deux espèces de ports, il n'y a pas besoin d'explications ; mais la seconde est assez importante, assez curieuse, pour que nous donnions quelques détails quant à la manière dont les anciens la comprenaient et quant aux résultats qu'ils obtenaient, d'autant plus que ce genre d'ouvrage occupe, redisons-le, une grande place dans leurs *travaux publics*. Les Grecs et les Romains paraissent avoir construit leurs ports sur le même plan, sans presque aucune différence dans les détails, comme l'attestent les traces et les débris qui en subsistent encore en beaucoup d'endroits de la Grèce et de l'Italie. Ils se composaient d'un bassin extérieur ou avant-port (*limen*), avec un ou plusieurs bassins plus intérieurs (*portus*) et se rattachant par un chenal à l'avant-port ; ces ports sont presque toujours situés près de l'embouchure d'une rivière ou dans une crique formée par la mer ; ils ont donc une rade. L'entrée du port est protégée par une digue, un brise-lames, en tête de la jetée sur laquelle s'élevaient un phare et des tours fortifiées, et au besoin on tendait en travers de cette entrée, pour la fermer à une flotte ennemie, des chaînes ou des barres de fer. La jetée était construite sur arcades, pour combattre la tendance naturelle des ports artificiels à se remplir de galets et à s'ensabler ; assez de calme étant établi dans l'intérieur du port au moyen d'écluses adaptées aux piliers de ces arcades. A l'intérieur du port, tout autour du bassin, régnait une large route, ou quai, soutenue par un mur en maçonnerie et bordé de magasins ou entrepôts (*emporica*), d'un marché, de la maison du capitaine du port et d'un temple, presque toujours dédié à Vénus, par allusion à sa naissance miraculeuse du sein des flots. Des degrés conduisaient du quai à l'eau ; des colonnes étaient placées à égale distance les unes des autres tout autour du port, et servaient à attacher les amarres, ou, quand elles manquaient, de larges anneaux étaient scellés dans le mur du quai et rendaient les mêmes services. De plus, l'ensemble du port et des bâtiments annexés était entouré d'un mur d'enceinte et de fortifications qui ne laissaient pénétrer, du côté de la terre, que par une porte fortement défendue. — *Emporium*, marché ou entrepôt, c'est-à-dire, édifice considérable contenant une suite

la flotte romaine ? En l'absence de documents, on ne peut former à ce sujet que les plus vagues conjectures. Il est à croire qu'à raison du prestige de son nom et du souvenir de son ancienne splendeur, Carthage fut la principale station navale. Cette ville, devenue la résidence du proconsul d'Afrique, du préfet de l'*Annone*, du comte (militaire) d'Afrique ; du *Comes Titulorum Largitionarium*, était comme le point de centre de l'occupation romaine, autour duquel venaient se grouper les différents services administratifs. Il est donc probable que, bien que la petite Syrte fût féconde en naufrages (1), la *classis Africana* prenait ordinairement son mouillage dans les eaux du golfe qui se creuse entre le cap Bon et le cap Blanc, voisin de Bizerte.

On peut conclure, de ce qui précède, que le service de la marine occupait, dans le système militaire des romains, une place moindre, si non inférieure, que celui de l'armée de terre : les privilèges dévolus aux *Légionnaires* n'étaient accordés que comme faveur aux *classarii milites*. La *Notice* qui prend soin d'enregistrer scrupuleusement toutes les attributions militaires,

de magasins, dans lesquels étaient déposées les marchandises de l'étranger amenées par mer, jusqu'à ce qu'elles fussent débitées aux marchands en détail. La place était toujours enfermée de hautes murailles et souvent solidement fortifiée, si la ville qui contenait l'*emporium* était située dans une partie de pays exposée à des attaques. — Le *portitor* était un *douanier*, employé des *publicani*, qui prenaient à ferme le *portorium*, ou droit sur les importations, les exportations et les transports ; il visitait les effets et les marchandises des négociants et des voyageurs. Comme les fonctions de *portitor* avaient quelque chose de tracassier, et qu'elles étaient souvent exercées avec dureté et grossièreté, ces agents étaient extrêmement impopulaires. On se souvient que le *publicain* romain (*publicanus*), qui appartenait d'ordinaire à l'ordre équestre, levait, par ses hommes et pour son compte, les impôts de la taxe des terres, qui portait sur les pâturages, la dîme du blé, sur les terres labourées, et les droits de douane, payant à l'État une certaine somme pour le produit de ces impositions. Les publicains étaient des personnages en grand crédit et fort influents.

(1) « La navigation difficile des parages de la *Barbarie* leur a acquis une triste célébrité : ces côtes monotones et stériles sont fertiles en naufrages ; la mer y cache dans son sein des bancs de sable et des récifs qu'une longue expérience apprend seule à éviter ; aussi, les annales des naufrages parlent-elles souvent du golfe de la Sidre et de celui de Gabès, la Grande et la Petite Syrte des anciens.... » (*Géographie universelle de Malte-Brun*, refondue par M. Cortambert.)

ne mentionne que pour ne pas les oublier celles de la marine. Et, en ce qui concerne l'Afrique, contrée nourricière de l'Empire, il n'est question, à part le préfet de l'*Annone*, d'ailleurs sédentaire, d'aucun des agents qui affrontaient pour elle les périls de la Méditerranée.

E. BACHE.

(La fin au prochain numéro)

