

PORTUSplus

Cities and ports in the relations between Ostia-Portus and Rome in the second century AD

Hélène Rougier

Aix-Marseille Université, Marseille

eln.rougier@gmail.com

At a time when our economy and its modern techniques have diminished the human mass employed in port activities of French maritime cities, where shipyards like La Seyne or La Ciotat that used to be very dynamic closed, it has become hard for us to imagine how the people who lived thanks to port activities could form a social milieu in itself and take a large place in some cities.

A look back to the past of Ostia, the port of Rome, offer us a very different vision of the link between the port environment and the rest of the city. We try to see how the proximity of such a huge city as Rome could act upon the port activity of Ostia-Portus, and how the links between the people of the very dynamic Ostian port and the rest of the city appeared in this context.

Keywords

Antiquity; Rome; Ostia; Mediterranean; Port; Society

Villes et ports dans les relations entre Ostie-Portus et Rome au II^e s. de notre ère

Introduction

La colonie¹ d'Ostie a vraisemblablement été créée par Rome pour s'assurer un débouché sur la mer, et le contrôler². Ostie est née dans sa relation avec Rome en tant qu'avant-port, reliant l'*Urbs* (la Ville) à la mer par le Tibre. Néanmoins, Rome l'avait aussi dotée de structures civiques, si bien qu'Ostie s'est développée en tant que port, et en tant que cité³. La question des relations entre Ostie et Rome a été à plusieurs reprises abordée et méritera encore longtemps de l'être, tant le thème est vaste et complexe.

Rome est le principal, voire l'unique, hinterland d'Ostie. Pour Rome, Ostie n'est pas le seul moyen de s'approvisionner mais il est capital. Au II^e siècle, le poids d'Ostie dans l'approvisionnement de Rome augmente, pour différentes raisons. Cette interdépendance croissante entre les besoins d'une ville que l'on suppose quasi millionnaire, et son avant-port, a conduit à une expansion du port d'Ostie et à l'établissement du complexe portuaire de Portus.

Il est intéressant de se plonger dans l'étude de l'articulation entre une ville à la taille inégalée dans l'empire romain, son avant-port et la cité dans laquelle sont installées ces infrastructures portuaires. Quelle influence Rome, par l'intermédiaire des ports, a-t-elle sur la vie municipale ostienne ? Quelle place les activités portuaires occupent-elles dans la vie de la colonie ? Ces questions seront abordées d'un point de vue avant tout sociologique : comment cette articulation entre Rome, les ports d'Ostie-Portus et le reste de la ville ostienne se manifeste-t-elle par des phénomènes sociaux particuliers ? Ces phénomènes, nous ne les mesurerons ici qu'entre l'époque flavienne et le début du III^e siècle, et surtout au II^e siècle, c'est-à-dire au moment de la grande prospérité ostienne⁴.

L'impact socio-économique de Rome sur les ports d'Ostie au II^e siècle

A partir de Claude, au milieu du I^{er} s. ap. J.-C., les autorités romaines décident de s'engager dans des aménagements d'envergure à Ostie. Claude fait aménager un premier port à environ trois kilomètres au nord d'Ostie⁵, mais c'est surtout à partir de Trajan que s'étend le site portuaire de Portus, doté notamment du fameux bassin hexagonal, mieux protégé des intempéries et de

¹ La colonie est constituée à cette époque par un envoi de citoyens romains sur un territoire à peupler. La nouvelle cité est administrée localement selon un schéma déterminé par Rome, et calqué sur sa propre organisation : deux magistrats principaux, les duumvirs, rappellent les deux consuls romains ; l'assemblée des décurions rappelle le Sénat ; on trouve ensuite les édiles, questeurs de la cité et diverses autres fonctions.

² Voir F. Zevi, « Origini di Ostia », in Chr. Bruun e A. Gallina Zevi, *Ostia e Portus nelle loro relazioni con Roma*, Acta Instituti Romani Finlandiae, 27, Roma, 2002, p. 11-32. La date de création n'est pas certaine. La tradition littéraire antique retient qu'Ostie a été créée sous le roi Ancus Marcius, soit au VII^e s. av. J.-C. Or l'archéologie n'a mis au jour, pour l'instant, aucune structure antérieure au IV^e s. Pour Zevi, dans tous les cas, le développement d'Ostie à l'origine est lié à la politique de Rome sur le littoral méditerranéen.

³ Unité civique antique, dotée d'un statut juridique (colonie, municipale, de droit latin ou romain), d'un gouvernement local.

⁴ C'est à cette époque que la documentation portuaire est la plus riche. L'étude de la fin de l'époque républicaine et de la première moitié du I^{er} siècle n'est pas pour autant impossible, mais elle est plus complexe. Nous n'avons pour le moment pas d'éléments suffisamment aboutis pour les présenter.

⁵ Il fait aménager un bassin, deux môles, des canaux les reliant au Tibre, et un phare. Voir C. Pavolini, *Guida archeologica di Ostia*, Laterza, Roma, 2006, p. 283. Voir Suétone, *Clau.*, XX ; Dion Cassius, IX, 11, 3.

l'envasement⁶. Ces aménagements ont pour but d'éviter les disettes en permettant à un plus grand nombre de navires, et de plus grande taille, de s'abriter dans le port le plus proche de Rome. Il s'agit également d'accroître la capacité de stockage du blé à proximité de Rome. Parallèlement, l'administration de l'annone s'étoffe avec la création sous Claude d'un procureur de l'annone à Ostie, dépendant du préfet de l'annone en poste à Rome.

Tous ces éléments qui visent à accroître les potentialités d'approvisionnement de la Ville par son avant-port ont des conséquences d'ordre économique et social dans la colonie ostienne.

Le dynamisme des activités portuaires

La conséquence la plus visible de ce nouveau rôle donné à Ostie-Portus est la multiplication des métiers portuaires. Le II^e siècle voit en effet fleurir une variété de professions, qui se rassemblent dans ce que l'on appelle d'un terme générique les collèges. Ces derniers sont des associations qui regroupent, dans notre cas, des personnes exerçant une même profession, avec des finalités diverses, en particulier culturelles⁷.

On trouve bien entendu la construction navale avec les *fabri navales*⁸ (charpentiers de marine) et les *fabri tignuarii*⁹, les charpentiers, dont l'activité est plus large que celle des *fabri navales*. Dans le domaine de la construction navale, il faut encore ajouter les calfats (*stuppatores*) et les fabricants de cordes (*restiones*)¹⁰. Il y a ensuite de nombreux bateliers, *lenuncularii tabularii auxiliarii*, *lenuncularii pleromiariorum auxiliariorum Ostiensium*, *codicarii*, *lyntrarii*. La précision de leurs intitulés fait supposer une spécialisation dans diverses manoeuvres sur le fleuve, les canaux ou dans l'embouchure du Tibre¹¹. Certains respectent des trajets particuliers, comme c'est le cas des professionnels du *Corpus scaphariorum traiectus Rusticeli*¹², ou du *Corpus traiectus togatensium*¹³. Enfin, on trouve les professionnels du lestage, les *saburrarii*¹⁴. Un grand nombre de personnages liés au trafic maritime apparaissent également dans la documentation. Ce sont des propriétaires de bateaux, exploitants, et commerçants ou hommes d'affaire (*domini navium*, *navicularii*, *negotiatores* ou *mercatores*). Les modestes hommes de mer nous sont malheureusement inconnus.

La plupart de ces métiers ne sont pas nouveaux. En revanche, ce qui est propre au II^e siècle, c'est l'abondance de la documentation, la spécialisation de certains métiers, comme les nombreux bateliers, et la puissance de certains métiers à Ostie, comme les *fabri tignuarii*. Ce foisonnement de métiers paraît inédit dans l'empire romain occidental. De même, le cumul de fonctions dans des activités portuaires diverses est assez exceptionnel chez quelques personnages. C'est le cas, en particulier, de Cn. Sentius Felix¹⁵, et d'un anonyme, qui a été *quinquennalis* (dirigeant) du collège des charpentiers d'Ostie, après en avoir été membre effectif, dirigeant des négociants du marché des vins d'Ostie, lui-même négociant de longue date, armateur, batelier, changeur « connu »¹⁶. Hormis ces deux exemples extrêmes par l'abondance des métiers concernés, un certain nombre de personnages ont été impliqués dans des activités complémentaires. Il est

⁶ Pavolini, id., p. 284-285. Le nouveau port n'annule pas les travaux de Claude mais les complète. De nouveaux canaux sont creusés.

⁷ Les collèges n'ont cependant pas vocation à organiser ou réglementer la profession, comme cela a pu être le cas des corporations de l'époque moderne. Voir à ce sujet N. Tran, *Les membres des associations romaines. Le rang social des collegiati en Italie et en Gaules sous le Haut-Empire*, EFR, Rome, 2006. Son ouvrage définit de façon très précise les collèges professionnels.

⁸ Portus : CIL, XIV, 256 = AE, 1955, 182. Ostie : CIL, XIV, 168 = AE, 1997, 252; CIL, XIV, 169 = ILS, 6172

⁹ CIL XIV, 4569 = AE, 1928, 123.

¹⁰ CIL, XIV, 4549, 1 ; CIL, XIV, 44.

¹¹ Pour la précision de leurs fonctions, voir par ex. G. Boetto, *Les navires de Fiumicino*, Atelier national de reproduction des thèses, Lille, 2007.

¹² CIL, XIV, 245 = CIL, XIV, 4536 = D 06126 = AE, 1940, 92 = AE, 1949, 23 = AE 1949,64 = AE, 1956, 32 = AE, 1975, 131 = AE, 2005, 305 ; CIL XIV, 247.

¹³ CIL, XIV, 403 = ILS, 4213.

¹⁴ CIL, XIV, 102.

¹⁵ CIL, XIV, 409 = ILS, 6146 = AE, 1999, 407.

¹⁶ AE, 1974, 123bis.

assez aisé de comprendre pourquoi il était dans l'intérêt de M. Caerellius Iazemis d'être à la fois dirigeant des boulangers, batelier et marchand de grain¹⁷ : il maîtrisait ainsi le transport, la vente et la transformation du blé. On trouve parfois également une implication familiale, des esclaves et affranchis, dans des activités diverses mais non sans lien entre elles. P. Aufidius Fortis a été dirigeant des *fabri tignuarii*, patron des mesureurs de grain et des *urinatores* (plongeurs chargés de récupérer les marchandises tombées à l'eau) et dirigeant perpétuel des marchands de grains. Or, on retrouve deux de ses affranchis dans le collège des marchands de grains, l'un comme dirigeant, l'autre comme questeur (trésorier)¹⁸.

Les besoins énormes de Rome, ainsi que l'organisation par l'Etat de l'approvisionnement en blé, ont donné l'occasion à une série de métiers de s'épanouir dans le port d'Ostie mais aussi dans celui nouvellement construit de Portus. Cette profusion d'activités liées au port a été l'occasion pour un grand nombre d'individus de s'enrichir, de façon plus ou moins conséquente.

Des opportunités nombreuses d'enrichissement

Un grand nombre de personnages se sont, à des degrés variables, enrichis par le port. Un grand nombre d'hommes du port, la plupart du temps des affranchis, soulignent qu'ils ont été *sevir augustalis*¹⁹, signe d'un certain patrimoine²⁰. De même, l'admission dans l'ordre des décurions nécessitait, sauf indication contraire²¹, le versement d'une *summa honoraria*. L'évergétisme de certains personnages, ou enfin, l'accession de certains d'entre eux à la carrière équestre révèlent également un enrichissement important. Dans ce cas, l'enrichissement est surtout le fait d'une accumulation sur au moins deux générations. Le fils de L. Fabius Eutychus, *quinquennalis* des *fabri tignuarii*, a reçu le cheval public, ce qui implique un certain niveau de richesse. Son père, en l'honneur de ce fils mort jeune, fait acte d'évergétisme : il a donné 50 000 sesterces à la cité, dont les intérêts serviront à verser des sportules à différents magistrats et fonctionnaires de la cité au jour anniversaire de la naissance de son fils²². Il y a donc bien des cas d'enrichissement parfois très grands par les activités du port.

Jusqu'à quel point l'ensemble de la cité ostienne ressent-elle alors ce dynamisme portuaire ?

Ostie : une ville-port

L'activité du port d'Ostie-Portus dépend majoritairement des besoins de Rome ; l'expansion du II^e siècle en tout cas lui est due. Mais Ostie a su développer une vie municipale autonome, alimentée d'ailleurs par son activité portuaire. Toute la ville le ressent.

Espace portuaire, espace urbain

Les fouilles archéologiques n'ont pas dégagé tout l'espace urbanisé d'Ostie. Toute la partie de la ville bordant le Tibre, ainsi que la partie transtibérine n'ont pas été dégagées. Néanmoins, les traces archéologiques sont suffisantes pour permettre quelques remarques. D'un point de vue topographique, on peut constater une certaine visibilité et une présence des métiers portuaires

¹⁷ CIL, XIV, 4234 ; ILS, 3417 ; AE, 1998, 404.

¹⁸ P. Aufidius Fortis : CIL XIV 4620 ; quatre affranchis lui font une dédicace : CIL, XIV, 4621 ; AE, 1910, 195. On retrouve deux de ces affranchis dans le collège des mercatores frumentarii : CIL, XIV, 161 = ILS, 1427.

¹⁹ Les sévirs augustaux sont des hommes chargés d'assurer le culte des empereurs divinisés dans les cités. La charge est prestigieuse, ce sont surtout des affranchis.

²⁰ La plupart sont dirigeants des *fabri tignuarii* fin II^e et début III^e s. : L. Antonius Epitychanus, L. Antonius Peculiaris, L. Rennius L. I. Philodoxus, L. Uttedius Eleutherus, C. Similius Philocyrius. Mais on a aussi L. Calpurnius Chius, *quinquennalis* des mesureurs de grains et des *codicarii*, L. Lepidus Eutychus, dirigeant des *fabri navales* d'Ostie, L. Numerus Agathemerus, commerçant d'Espagne Citérienne, etc.

²¹ C. Granus Maturus a par exemple été admis gratuitement dans l'ordre des décurions. CIL, XIV, 363.

²² CIL, XIV, 353 = ILS, 6148 = AE, 2003, 282 ; CIL, XIV, 4642 = AE, 1910, 181.

dans la ville. On trouve des entrepôts dans la majeure partie de la ville qui a pu être dégagée, depuis les « *magazzini repubblicani* » et les *horrea Antoniniani* dès l'entrée de la cité jusqu'aux entrepôts de la regio III à l'extrême ouest, en passant par les *horrea* de la regio V au sud de la ville. Bien entendu, ces aménagements sont progressifs. Certains entrepôts existent dès l'époque républicaine, mais plusieurs *horrea* ont été construits ou remaniés à partir d'Auguste et de Claude, jusqu'à Septime Sévère, et la plupart d'entre eux l'ont été sous les Antonins. Certains collèges portuaires sont également très visibles dans l'espace ostien. Par exemple, le lieu de réunion des *fabri tignuarii* se situait sous Hadrien vraisemblablement à l'angle du forum et du *decumanus maximus*, c'est-à-dire en plein cœur de la cité, sur un lieu de passage²³. Par ailleurs, le « *piazzale delle corporazioni* » donne une image de l'importance des professions portuaires à Ostie. Située entre le théâtre et le Tibre, cette place est le lieu où sont représentés une multitude de métiers. Sous le portique qui longe un alignement de petites pièces, dont la destination précise reste débattue, des mosaïques indiquent le métier et parfois l'origine géographique des professionnels qui se tenaient ou se retrouvaient dans ces pièces²⁴. C'est un endroit très visible et certainement très passant, qui donne une grande visibilité à ces métiers.

La cité n'était cependant pas touchée de façon homogène par ces activités portuaires. Sans surprise, la partie proche du fleuve, au nord de la ville est la plus riche en aménagements portuaires : plusieurs entrepôts, le *forum vinarium*²⁵, la place des Corporations occupaient de larges espaces. Mais au sud de la ville, bien qu'une grande superficie reste encore enfouie, quelques espaces apparaissent quelque peu à l'abri des activités du port. C'est par exemple le cas d'un ensemble résidentiel de l'époque d'Hadrien, plutôt luxueux²⁶, à l'écart, loin du Tibre. C'est une situation différente par exemple pour les ensembles d'habitats de la via della Foce, qui conduit vers le Tibre, au nord-ouest de la ville. On y trouve par exemple le Caseggiato del Serapide ou les « *Casette Tipo* », qui semblent avoir été construits sous Trajan puis Hadrien pour loger des populations plus modestes et certainement liées à l'activité portuaire. Il est possible que le quartier ait abrité des Orientaux venus à Ostie en raison de son dynamisme portuaire²⁷.

Ainsi, Ostie est aménagée au II^e siècle pour assurer le développement des activités portuaires. C'est à cette époque que Portus connaît de grands aménagements et Ostie elle-même se pare de bâtiments imposants qui rappellent sans cesse sa vocation portuaire. Seuls quelques rares espaces restent à l'abri de la frénésie portuaire.

Comment l'élite ostienne qui, comme le veulent les valeurs aristocratiques romaines, tire ses revenus de l'exploitation, au sens large²⁸, de ses domaines, accueille-t-elle ces opportunités liées aux activités portuaires et les personnes qui en profitent ?

Les élites municipales et le port

Nous possédons un certain nombre d'exemples de l'intégration des hommes du port dans l'élite ostienne du II^e siècle.

Certains de ces personnages issus de professions portuaires ont pu accéder à des magistratures municipales. Ils ont été décurion, *duumvir*, questeur. L'exemple le plus abouti, encore une fois, est celui de Cn. Sentius Felix, qui a été, en plus de ses implications dans le milieu portuaire, *aedilicius*²⁹, décurion, questeur du trésor, *duumvir* de la cité. On ne sait pas comment ce personnage a commencé sa carrière ; sa famille s'était peut-être déjà enrichie avant lui. Quoi qu'il en soit, il n'hésite pas à se dire naviculaire, certainement lié au commerce vinaire, patron de

²³ N. Tran, op. cit. p. 249.

²⁴ Les mosaïques actuelles datent de la fin du II^e ou du début du III^e s. mais la place existe vraisemblablement depuis l'époque augustéenne.

²⁵ Voir l'article de F. Coarelli, « Il Forum vinarium di Ostia : un ipotesi di localizzazione », in A. Gallina Zevi et A. Claridge (dir.), *Roman Ostia Revisited*, British School at Rome, London, 1996.

²⁶ Cet ensemble est composé des *insulae* suivantes, construites à l'époque d'Hadrien : Volte dipinte, Muse, Graffito, Pareti Gialle, Ierodule.

²⁷ C. Pavolini, op.cit. p. 133-139.

²⁸ Voir A. Tchernia, *Les Romains et le commerce*, Centre Jean Bérard, Naples, 2011, p. 21.

²⁹ Titre honorifique accordé aux anciens édiles de la cité.

nombreux collègues en même temps que magistrat local. Cn. Sentius Felix a même adopté un membre d'une des anciennes familles de l'élite ostienne, un Lucilius Gamala³⁰. Ce fils adoptif profite alors de la richesse d'un homme du port et d'un nom ancien prestigieux à Ostie. Toutefois, ce n'est pas un hasard si les personnages qui sont décurions ou *duumviri* sont aussi des dirigeants de collègues, et non de simples membres. Ce sont bien entendu les hommes qui se sont enrichis et ont atteint une certaine notoriété locale qui sont admis au sommet de l'élite ostienne. Dans leur cas, il est impossible de savoir d'où ils sont réellement partis. Ont-ils eux-mêmes vécu un parcours social fulgurant, de professionnel à magistrat local ? Il est plus probable de penser que l'enrichissement avait commencé dans les générations précédentes.

Quoi qu'il en soit, il est clair qu'un certain nombre de personnages affichent leur lien avec les activités portuaires alors qu'ils ont été intégrés au sommet du gouvernement local. L'expression la plus aboutie de cette intégration dans l'élite s'exprime parfois dans les honneurs rendus aux enfants de ces hommes par la municipalité, voire par Rome. A. Livius Anteros était affranchi, dirigeant des charpentiers et membre des *fabri navales*. Son petit-fils a été décurion, flamine du divin Hadrien et il a reçu le cheval public de Marc Aurèle³¹. Le père ou le grand-père de ce jeune chevalier étaient donc suffisamment riches et influents pour lui permettre d'entrer dans l'ordre décurional d'Ostie, puis dans l'ordre équestre.

Ainsi, l'élite locale n'est pas fermée à ces hommes venus du port. Elle en accueille un certain nombre et profite de leur richesse, mais aussi des liens qu'ils ont encore, par des fonctions de dirigeant ou de patron, avec les collègues du port. Les aristocrates sont conscients des potentialités que représente le port pour la cité, et pour eux-mêmes. En même temps, cette élite doit également accepter une situation de fait, à savoir, l'attention portée par les empereurs à partir de Claude, et surtout sous les Antonins, au développement portuaire d'Ostie-Portus. L'élite n'a de toute façon pas le choix, ne peut pas s'opposer à ces changements voulus par les empereurs pour garantir l'approvisionnement de la ville gigantesque dont ils ont la charge. Elle s'adapte à cette nouvelle situation en acceptant en son sein les personnages qui ont le mieux réussi dans ces activités, en s'alliant avec eux par l'adoption ou le mariage.

Conclusion

Les relations entre le port d'Ostie, puis de Portus, avec le reste de la ville et avec l'Urbs par excellence qu'est Rome, sont riches d'enseignements. On y voit comment Ostie, tout en dépendant du développement que lui impose Rome en fonction de ses besoins, parvient à mener une vie municipale autonome et originale dans laquelle le port et la cité s'entremêlent, de façon inégale. On trouve des zones portuaires propres, notamment à proximité du Tibre, et à Portus. Une partie de la population vit du port et uniquement de cela. De même, une partie de l'aristocratie continue certainement à vivre à l'écart de ces activités. Néanmoins, la vie portuaire apparaît très dynamique et porteuse de changements sociaux. La mobilité sociale par les activités portuaires n'est pas incompatible avec l'exercice des magistratures locales, pour lesquelles la richesse et l'honorabilité restent des prérequis.

Un dernier élément à noter est l'aspect local de ces mobilités. Les personnages issus du port d'Ostie-Portus ont très rarement des carrières qui dépassent le cadre municipal. Rome est suffisamment proche pour influencer sur le rythme de développement du port d'Ostie, mais cette proximité ne semble pas se traduire par une mobilité sociale d'Ostie à Rome. Peu d'Ostiens parviennent à une carrière équestre prestigieuse, et encore moins à l'ordre sénatorial, par rapport à d'autres cités d'empire³², et dans son ensemble, l'élite ostienne semble toujours peu liée à Rome. C'est un élément sur lequel des réflexions sont encore à mener.

³⁰ AE, 1999, 407 = CIL, XIV, 409 = ILS, 6146.

³¹ AE, 1928, 133 ; AE, 1989, 124 ; CIL, XIV, 390 = ILS, 6139.

³² Par exemple, sept cités italiennes ont produit plus de sénateurs qu'Ostie. Tusculum et Lanuvium en ont produit deux fois plus. Voir à ce sujet A. Licordari, « Ascesa al senato e rapporti con i territori d'origine. Italia Regio I (Latium) » in *Epigrafia e Ordine senatorio, Atti del colloquio Internazionale AIEGL*, Roma 14-20 maggio 1981, Edizioni di Storia e Letteratura, Roma, 1982, p. 9-57.