



HAL
open science

La navigation sur le Tibre et le halage vers Rome

Giulia Boetto, Renato Sebastiani

► **To cite this version:**

Giulia Boetto, Renato Sebastiani. La navigation sur le Tibre et le halage vers Rome. Frédéric Marty. D'un port à l'autre: Voyage en Méditerranée romaine entre Arles et Rome = Da un porto all'altro: Viaggio nel Mediterraneo romano tra Arles e Roma: [Musée départemental Arles antique (Arles, France), 2 avril-29 mai 2022 et Museo delle Navi (Fiumicino, Italie)], Métropole Aix-Marseille Provence / Territoire Istres Ouest Provence, pp.123-125, 2022, 978-2-9522229-5-2. halshs-03909455

HAL Id: halshs-03909455

<https://shs.hal.science/halshs-03909455v1>

Submitted on 21 Dec 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

D'UN PORT À L'AUTRE

Voyage en Méditerranée romaine entre Arles et Rome

DA UN PORTO ALL'ALTRO

Viaggio nel Mediterraneo romano tra Arles e Roma

Ce catalogue accompagne l'exposition « D'un port à l'autre. Voyage en Méditerranée romaine » réalisée dans le cadre du programme de recherche Fosphora (*Fos-Ostie-Portus : Harbours of Roman Antiquity*) soutenu par l'Initiative d'Excellence d'Aix-Marseille Université. Les équipes scientifiques internationales impliquées confrontent leurs méthodes d'approche et les résultats obtenus sur les deux plus importants complexes portuaires romains de Méditerranée occidentale : Rome/Ostie/Portus et Arles/Fos. Le premier, partiellement recouvert par les limons du Tibre, présente des vestiges monumentaux bien conservés et constitue un laboratoire privilégié pour l'étude des ports antiques. À Fos, l'essentiel des constructions portuaires, autrefois reliées au Rhône par un canal de navigation, gît sous quelques mètres d'eau. Grâce aux nouvelles techniques d'investigation et aux recherches en archives, la reconstitution des paysages et l'articulation entre les différents aménagements prend forme tandis que l'étude des inscriptions et la richesse des collections mises au jour par l'archéologie permettent de faire revivre l'intense activité partagée par une population portuaire cosmopolite.

Questo catalogo accompagna la mostra "Da un porto all'altro. Viaggio nel Mediterraneo romano", realizzato nell'ambito del programma di ricerca Fosphora (*Fos-Ostie-Portus: Harbours of Roman Antiquity*) sostenuto dall'Initiative d'Excellence d'Aix-Marseille Université. I gruppi di ricerca internazionali coinvolti confrontano i loro approcci metodologici e i risultati ottenuti sui due più importanti complessi portuali romani del Mediterraneo occidentale: Roma/Ostie/Portus e Arles/Fos. Il primo, parzialmente coperto dalle esondazioni limose del Tevere, presenta resti monumentali ben conservati e costituisce un laboratorio privilegiato per lo studio dei porti antichi. A Fos, la maggior parte delle strutture portuali, un tempo collegate al Rodano da un canale di navigazione, giace ora sotto alcuni metri d'acqua. Grazie alle nuove tecniche d'indagine e alle ricerche d'archivio, la ricostruzione dei paesaggi e l'articolazione tra i vari impianti portuali stanno prendendo forma, mentre lo studio delle iscrizioni e la ricchezza delle collezioni portate alla luce dall'archeologia permettono di far rivivere l'intensa attività condivisa da una popolazione portuale cosmopolita.



D'UN PORT À L'AUTRE / DA UN PORTO ALL'ALTRO

D'UN PORT À L'AUTRE

Voyage en Méditerranée romaine
entre Arles et Rome

DA UN PORTO ALL'ALTRO

Viaggio nel Mediterraneo romano
tra Arles e Roma



Una tale specializzazione dei bracci del Rodano - differenziata sostanzialmente tra prodotti commestibili e non commestibili - può trovare anche altre giustificazioni (aree di stoccaggio specializzate o lavorazione dei prodotti?). Possiamo solo notare che il carico di metalli (piombo e ferro) scoperto nel golfo di Fos sul relitto *Saint-Gervais I*, datato molto precisamente al 138-139 d.C., e quello costituito da anfore del tipo Keay IB (IV secolo), identificate a Saintes-Maries-de-la-Mer, potrebbero segnalare la fine di un tale processo.

La navigazione sul Tevere, l'alaggio verso Roma

Giulia Boetto, Renato Sebastiani

Procopio di Cesarea, nel VI sec. d. C., descrive l'alaggio sul Tevere: « Fin dall'origine i Romani hanno reso piana e senza ostacoli la strada che conduce da Portus a Roma. Numerose barche sono sempre ancorate di proposito nel porto e un gran numero di buoi è disponibile nelle immediate vicinanze. Quando i mercanti arrivano in porto con le loro navi, sbarcano le merci, le mettono sulle barche e risalgono il fiume fino a Roma, senza servirsi né di vele né di remi: nessun vento può spingere le navi in questo luogo poiché il fiume si ripiega su se stesso completamente e non prosegue in linea diretta; i remi non possono far nulla perché la corrente dell'acqua trascina le navi. Perciò i mercanti attaccano le barche al giogo dei buoi e le tirano fino a Roma come carretti ».

In questo passaggio Procopio afferma che il solo mezzo di propulsione utile per navigare controcorrente sul Tevere è l'alaggio ovvero la trazione delle barche dalla riva del fiume. Le vele non possono essere utilizzate a causa dei meandri del fiume che obbligano le navi a cambiare rotta esponendole a venti contrari.

Sulla base di questa testimonianza gli studiosi hanno spesso affermato che il Tevere era affiancato da un'alzaia o strada per l'alaggio similmente a quanto attestato per l'epoca moderna quando documenti e carte dello Stato Pontificio menzionano la *Via Alzaia* o *Strada delle Bufale*. Tuttavia la questione resta aperta anche perché nessuna traccia archeologica di una strada per l'alaggio d'epoca antica è stata finora rinvenuta.

L'alaggio poteva anche essere compiuto dagli *helciarri*, che tiravano a forza di braccia le imbarcazioni. Il poeta Marziale nel I secolo ne evoca le grida presso il ponte Milvio. L'alaggio umano, peraltro

diviene favorevole per s'engouffrer dans le couloir rhodanien. À partir de cette zone d'attente, il pouvait apparaître opportun d'utiliser les principaux bras du Rhône pour réguler le trafic, en séparant les produits métalliques et lithiques des denrées alimentaires. Une telle spécialisation des bras du Rhône – différenciés finalement entre produits comestibles et non comestibles – peut également trouver d'autres justifications (zones spécialisées de stockage ou transformation des produits?). On remarque seulement que la cargaison métallique (plomb et fer) découverte dans le golfe de Fos sur l'épave *Saint-Gervais I*, datée très précisément de 138-139 apr. J.-C., et celle constituée d'amphores de type Keay IB (IV^e siècle) identifiée aux Saintes-Maries-de-la-Mer, pourraient signaler la fin d'un tel processus.

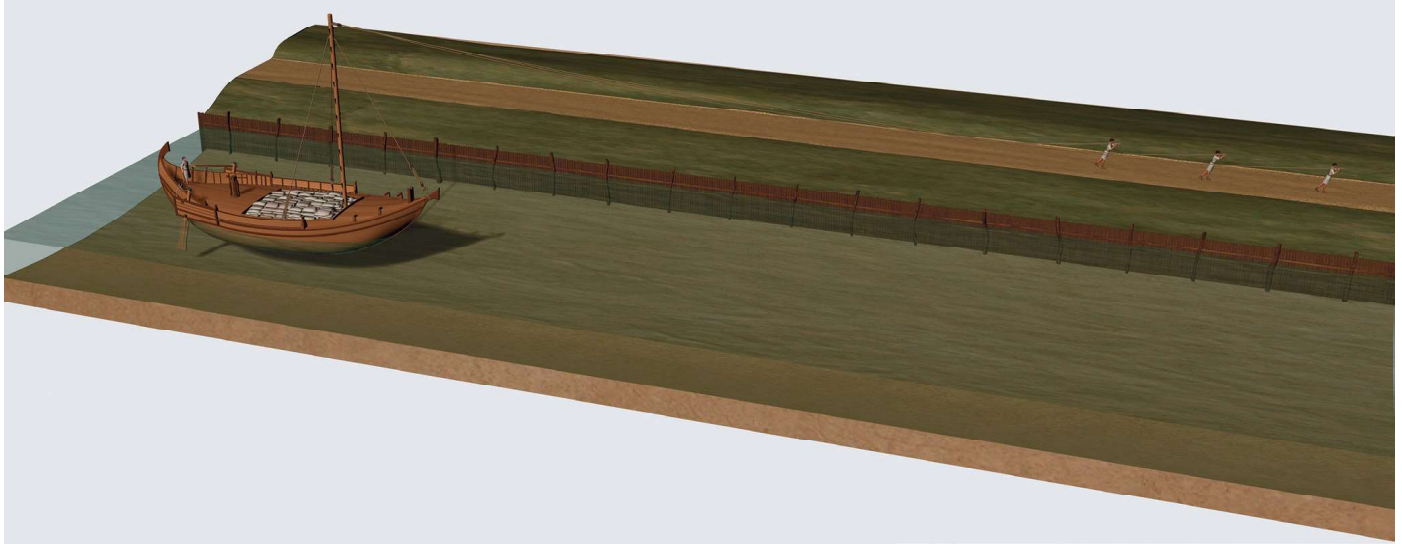
La navigation sur le Tibre et le halage vers Rome

Giulia Boetto, Renato Sebastiani

Au VI^e s., Procope de Césarée décrit le halage sur le Tibre : « Dès l'origine, les Romains ont rendu la voie menant de Portus à Rome plane et dépourvue d'obstacle. De nombreuses barques sont toujours ancrées intentionnellement dans le port et un grand nombre de bœufs sont disponibles dans les environs immédiats. Lorsque les marchands arrivent dans le port avec leurs navires, ils débarquent les marchandises, les mettent sur les barques et remontent le fleuve jusqu'à Rome, sans utiliser ni voile ni rame : ici, aucun vent ne peut pousser les bateaux car le fleuve se replie complètement sur lui-même et ne continue pas en ligne droite ; les rames ne peuvent rien faire car le courant de l'eau entraîne les bateaux. C'est pourquoi les marchands attachent les barques au joug des bœufs et les tirent jusqu'à Rome comme des charrettes. »

Dans ce passage, Procope affirme que le seul moyen de propulsion utile pour naviguer à contre-courant sur le Tibre est le halage, c'est-à-dire le fait de tirer les bateaux depuis la rive du fleuve. Les voiles ne peuvent être utilisées en raison des méandres du fleuve qui obligent les navires à changer de cap, les exposant ainsi aux vents contraires.

Sur la base de ces témoignages, les chercheurs ont souvent affirmé que le Tibre était flanqué d'un chemin de halage ou d'une route pour le transport des marchandises, à l'instar de ce qui est attesté à l'époque moderne par les documents et les cartes des États pontificaux mentionnant la *Via Alzaia* ou *Strada delle Bufale*. La question reste toutefois ouverte, notamment parce qu'aucune trace archéologique de chemin de halage antique n'a été découverte jusqu'à présent.



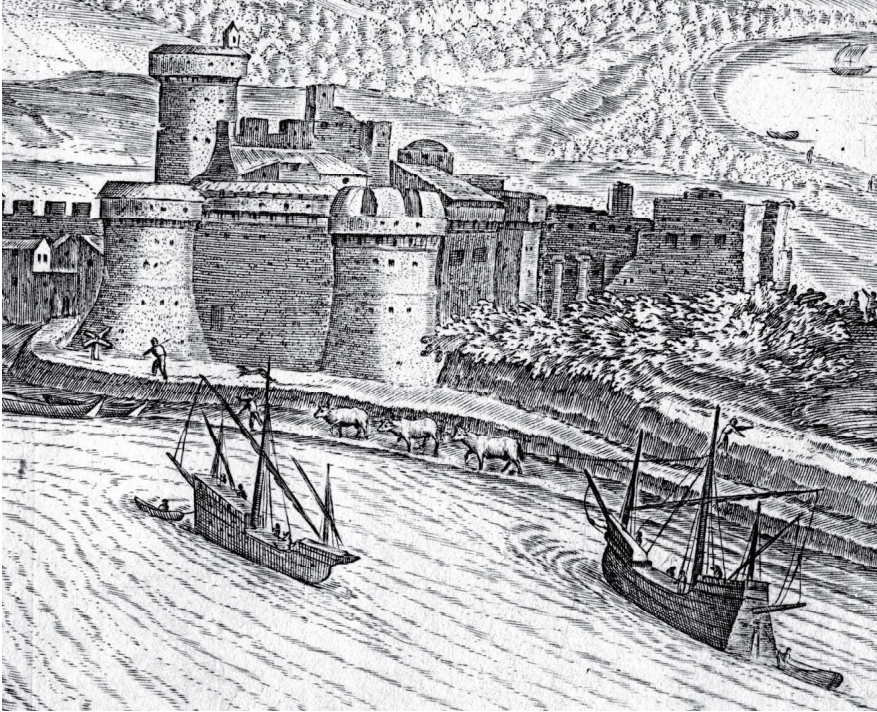
Halage d'une caudicaria depuis la rive du fleuve / Alaggio di una caudicaria dalla riva del fiume (P. Poveda / AMU - CCJ - CNRS).



Bas-relief de Cabrières-d'Aigues avec scène de halage / Rilievo di Cabrières d'Aigues con scena di alaggio. Fondation Calvet, Avignon (F. Marty / Métropole AMP).



Embarcation fluviale transportant un gros bloc de pierre tirée par des helciarrii / Chiatta fluviale con un grosso blocco di pietra tirata dagli helciarrii (socle de la statue du Tibre / plinto della statua del Tevere, Musée du Louvre).



Halage à Ostie : trois buffles remorquent un voilier à trois mâts près du château de Giulio II. Fin du XVI^e siècle / Alaggio a Ostia : tre bufali rimorchiano un veliero a tre alberi presso il Castello di Giulio II. Fine de XVI secolo (gravure de/incisione di Philippe Galle d'après un dessin de/da un disegno di Henri Van Cliven).



Scène de halage le long du canal de Fiumicino, près de la Torre Clementina (palais du Pape à Castel Gandolfo. XVIII^e siècle) / Scena di alaggio lungo il canale di Fiumicino, presso la Torre Clementina (palazzo del Papa a Castel Gandolfo, XVIII secolo) (cliché/foto P. Larangio, Fiumicino).

documentato anche in epoca moderna, permetteva di adattare la navigazione alle diverse condizioni di regime del fiume.

A causa dei numerosi ostacoli, secche e costruzioni, i battellieri erano spesso obbligati a passare da una riva all'altra e questa manovra era molto complessa nel caso dell'alaggio animale. Per questo motivo, più che una vera e propria strada dell'alaggio, si deve pensare a un camminamento che doveva essere mantenuto sgombro dalla vegetazione per permettere il tiro delle navi e anche l'accesso alle sponde fluviali.

Le halage pouvait également être effectué par les *helciarii* qui tiraient les embarcations à la force des bras. Le poète Martial, au I^{er} siècle, évoque leurs cris près du pont Milvius. Le halage humain, documenté également à l'époque moderne, permettait d'adapter la navigation aux différentes conditions du régime fluvial.

En raison des nombreux obstacles, hauts fonds et constructions, les bateliers étaient souvent obligés de passer d'une rive à l'autre et cette manœuvre devenait très complexe dans le cas de la traction animale. C'est pourquoi, à défaut d'une véritable voie de halage, on doit plutôt envisager l'existence d'un chemin maintenu libre de toute végétation afin de faciliter le halage des bateaux ainsi que l'accès aux berges du fleuve.