

Kerstin HÖGHAMMAR, Brita ALROTH & Adam LINDHAGEN (Ed.), *Ancient Ports. The Geography of Connections. Proceedings of an International Conference at the Department of Archaeology and Ancient History, Uppsala University, 23-25 September 2010*. Uppsala, Acta Universitatis Upsaliensis, 2016. 1 vol. 20 x 28 cm, 346 p., 85 ill. (BOREAS. UPPSALA STUDIES IN ANCIENT MEDITERRANEAN AND NEAR EASTERN CIVILIZATIONS, 34). Prix : 305 SEK. ISBN 978-91-554-9609-8.

Ce 34^e volume de la Collection *Boreas* contient les actes d'un colloque qui fut organisé sur les ports antiques, de l'époque classique à l'Antiquité tardive, à l'Université d'Uppsala en septembre 2010. Il comprend onze articles qui abordent la fonction et les caractéristiques – tant économiques, politiques, sociales, que culturelles ou géographiques – des ports du monde méditerranéen grec et romain, ces ports qui ont constitué des « hubs » au cœur de réseaux divers et offrent autant de relais, économiques mais aussi culturels, entre la mer et l'intérieur des terres. La contribution introductive de Gary Reger (p. 9-36) permet d'entrer de plain-pied, et fort utilement, dans la problématique. Elle aborde avec clarté et pertinence les principales théories qui guident l'approche historique des ports, dans la perspective d'une sociologie de ces derniers qui s'établirait sur le temps long (ce qui l'amène à évoquer, par exemple, le port de La Havane au XVI^e s.). Il insiste sur le rôle des ports dans la vaste toile des réseaux commerciaux dans l'Antiquité (et dans la construction du concept de « connectivité ») mais aussi dans la négociation toujours délicate entre une « culture de marins » et celle des cités dans lesquelles ils accostent (ce qui entraîne l'historien à comparer la mer au désert et les ports à certaines oasis). Les deux contributions suivantes abordent, chacune selon un angle particulier et à partir d'une région différente, la relation structurante entre les ports et un *hinterland* plus ou moins proche. La thèse générale est que l'histoire et la fonction des ports méditerranéens ne peuvent se comprendre sans un examen de l'ensemble des réseaux dont ils relèvent, tant maritimes que terrestres. Zosia Archibald (p. 37-64) part du cas de l'*hinterland* thasien et plus précisément de l'emporion fluvial de Pistiros. Elle aborde à la fois les modes de transport, leur coût, voire leurs techniques et évoque principalement les agents de ces échanges à moyenne distance, à l'intérieur des terres, en arrière des ports côtiers. Anton Bonnier (p. 65-94) a choisi pour sa part l'environnement du Golfe de Corinthe et les liens que tissent les ports de l'Achaïe orientale avec l'arrière-pays et l'Arcadie septentrionale, de l'époque archaïque à la période hellénistique. L'étude se fonde sur une analyse morphologique des paysages et, en reprenant l'approche de Horden et Purcell qui insistaient sur l'importance de la connectivité entre micro-régions, il met en évidence le système économique qui se construit entre des implantations intérieures et les ports maritimes, soulignant leur interdépendance. Suivent deux longues études sur l'île de Kos. Tout d'abord celle que consacre Kerstin Höghammar (p. 95-165) aux différents contacts internationaux qu'entretient le port de Kos à l'époque hellénistique dont elle souligne, à travers différents types de sources, la grande attractivité commerciale. Elle détaille et compare à cet effet le réseau des *proxenoi* (tant étrangers résidant à Kos que citoyens de Kos à l'étranger), les échanges commerciaux appréciés à travers les monnaies et les relations « diplomatiques » qui se nouent avec Kos à propos du statut d'*asylie* de l'Asklépieion et du caractère panhellénique des jeux du même sanctuaire. Elle met ainsi en évidence toute l'étendue de l'aire

d'influence de Kos et, à travers un appendice, le fait qu'un port insulaire est moins vulnérable qu'un port continental. De leur côté, Georgia Kokkorou-Alevras, Dimitris Grigoropoulos, Charikeia Diamanti et Maria Koutsoumpou (p. 167-200) dressent un profil diachronique, de la préhistoire à l'Antiquité tardive, du dème de Halasarna et de la nature de ses contacts maritimes. Le matériel privilégié est ici la céramique et les objets en pierre, issus à la fois de la fouille du sanctuaire d'Apollon et d'une prospection du territoire du dème. Les auteurs établissent ainsi l'inventaire des importations mais soulignent aussi le rôle de ce port dans l'écoulement des produits locaux sur les marchés étrangers, essentiellement entre le II^e s. av. J.-C. et le II^e s. ap. J.-C. Catherine Bouras (p. 201-223) examine ensuite le réseau des ports égéens à l'époque impériale, posant la question essentielle à mes yeux – et pas seulement pour l'époque romaine – du niveau de fragmentation de l'espace méditerranéen en une série de bassins cohérents. L'échelle ici retenue est celle de l'ensemble du bassin égéen, considéré comme une région à part entière (contrairement aux descriptions des géographes antiques), elle-même structurée en différents réseaux sous-régionaux. À travers l'analyse des vestiges archéologiques, l'auteure tente de hiérarchiser différents ports égéens et compare ces résultats avec les sources écrites, faisant l'hypothèse de l'existence de différents réseaux correspondant à différents types de marchandises. Déplaçant l'analyse d'est en ouest, l'ouvrage offre ensuite une série d'études qui concernent des établissements portuaires de la partie occidentale de la Méditerranée. Tout d'abord, la Dalmatie, avec le port fluvial de Narona, qui connaît son pic d'activités entre le II^e s. av. J.-C. et le I^{er} s. ap. J.-C. ; Adam Lindhagen (p. 225-251) tente d'en aborder, sur le long terme, la dynamique économique mais aussi culturelle, entre Méditerranée et *hinterland*. Le port et la cité de Naxos en Sicile sont ensuite analysés, pour le V^e s. av. J.-C., par Maria Constanza Lentini, David Blackman et Jari Pakkanen (p. 253-267), à la lumière des nouvelles fouilles de *neoria* qui permettent de localiser le port militaire de la cité sicilienne, première colonie grecque de l'île. Les auteurs soulignent à cette occasion le lien topographique fort entre l'agora et le port, ce qui confirme l'importance de ce dernier dans la structure urbaine et dès lors dans la vie de la cité. Les deux communications suivantes abordent les ports de Rome. Giulia Boetto (p. 269-289) étudie l'ensemble du complexe portuaire de Rome à l'époque impériale, du Tibre à la mer. Ce complexe est composé du port de mer que constitue Portus, du port fluvio-maritime d'Ostie et des ports fluviaux de Rome et se voit complété par le système routier. L'étude distingue trois sections principales dans cette zone complexe de navigation dont les spécificités imposent chaque fois des choix techniques particuliers que décrit l'auteure, des infrastructures portuaires (ex. entrepôts) jusqu'aux types de bateaux (ex. *caudicariae*) qui varient en fonction des types d'espaces nautiques. Simon Keay (p. 291-322) s'attache pour sa part à décrire, dans un premier temps, l'évolution du système portuaire maritime romain (essentiellement Pouzzoles, Ostie, Portus et Centumcellae), du I^{er} au III^e s. ap. J.-C., en lien avec l'augmentation de la demande à Rome même et au-delà. Il aborde dans un second temps la connexion, au II^e s. ap. J.-C., entre les ports romains et les ports provinciaux en prenant plus particulièrement l'exemple d'Hispalis (Séville) et de Lepcis Magna. Il traite ainsi les questions cruciales de l'augmentation de la capacité commerciale des ports de la Méditerranée à l'époque impériale, du degré de coordination opéré par l'État romain, du volume du fret entre ports et finalement du niveau d'intégration économique de la

Méditerranée. Enfin l'ouvrage s'achève sur l'étude de synthèse du port et de la cité de Ravenne, par Simon Malmberg (p. 323-346). Profitant d'une position géographique stratégique, près de l'embouchure du Pô, Ravenne accueille, depuis le règne d'Auguste, l'une des principales bases navales de l'Empire. Mais l'importance commerciale de son port ira croissant du 1^{er} au 5^e s. ap. J.-C., lorsque la ville devient la capitale de l'Empire romain d'Occident. L'auteur souligne le caractère cosmopolite de la société ravennate et dresse un portrait de ses importations. – On ne peut que recommander cet excellent volume qui aborde, à travers des contributions très complémentaires, la vaste problématique de la fonction et de la nature des ports dans l'Antiquité. Au-delà des ports, ce passionnant ouvrage s'intéresse en fait à l'histoire méditerranéenne durant l'Antiquité en général, dans une perspective qui doit beaucoup au livre de P. Horden et N. Purcell (*The Corrupting Sea*, Oxford, 2000) parce qu'il met l'accent sur la *connectivité* entre régions de la Méditerranée et, partant, sur la notion de réseau. On se réjouira aussi de la diversité des approches : textes littéraires, épigraphiques, mais aussi matériaux archéologiques en tous genres sont convoqués pour apprécier les contacts qui se matérialisent dans les ports. Quant à la comparaison entre périodes chronologiques ou zones géographiques très différentes, elle permet de mettre à l'épreuve des modèles d'interprétation et de susciter de nouvelles interrogations. Car, au-delà des cas particuliers qui nous sont présentés, avec rigueur et intelligence, de nombreuses problématiques générales traversent l'ensemble de l'ouvrage, comme, par exemple, la notion de « région », concept multiforme, qui tire sa définition de différents critères, d'ordre géographique, économique ou politique et dont la configuration peut varier d'une époque à l'autre en fonction des dynamiques qui la créent.

Didier VIVIERS

Sandro DE MARIA (Dir.), *L'Augusteum di Fanum Fortunae. Un edificio del culto imperiale nella Fano d'età romana*. Cinisello Balsamo / Milan, Silvana Editoriale, 2015. 1 vol., 160 p., 184 fig. en n. & b. et coul. Prix : 24 €. ISBN 9788836632886.

La construction de l'école L. Rossi à l'emplacement d'un ancien couvent du XVI^e siècle avait donné lieu, de 1899 à 1902, à une série de fouilles dont E. Brizio a immédiatement procuré un rapide rapport dans les *Notizie degli scavi* de 1899 ; dans les vestiges mis au jour, qui comportaient notamment une salle rectangulaire, de très nombreux éléments de placages de marbre, différents fragments de statues et quelques lambeaux d'inscriptions où l'on pouvait lire, entre autres, *[Ca]ESAR* et *[Aug]VSTAE*, le savant archéologue de Bologne reconnaissait un *Augusteum* – ce que font également les auteurs de la présente publication. Mais à Fano, comme l'écrit R. Villicich (p. 37), le fantasme de la basilique qu'y construisit Vitruve (*De arch.* V, 1, 6-8) pèse toujours sur la moindre découverte... L'identification de Brizio tombe dans l'oubli. Aussi l'occasion de reprendre l'ensemble du problème ne pouvait-elle mieux se présenter que lorsqu'on envisagea, en 2006, grâce au mécénat de la Fondation Montanari, de restructurer la vieille école et de la transformer en médiathèque. Sous le bâtiment, subsistaient encore d'importants éléments de la colonnade d'un grand péristyle et du sol de la salle qui lui était adossée (*l'Augusteum* de Brizio) et qui ouvrait en direction du *decumanus* principal de la colonie. Dans les archives locales,