

Octavian Bounegru

Trafiquants et navigateurs
sur le Bas Danube
et dans le Pont Gauche
à l'époque romaine

2006

Harrassowitz Verlag · Wiesbaden

ISSN 1613-5628

ISBN 3-447-05217-1 ab 1.1.2007: 978-3-447-05217-7

Sommaire

| | |
|---|----|
| Avertissement | 7 |
| Introduction..... | 11 |
| I Les provinces romaines au Bas Danube aux II ^{ème} siècle avant J.-C. et III ^{ème} siècles après J.-C. Considerations historiques générales..... | 19 |
| 1 Les étapes de l'expansion romaine en Thrace et au Bas Danube..... | 19 |
| 1.1 Du début du II ^{ème} siècle avant J.-C. jusqu'à Mithridate..... | 19 |
| 1.2 De Mithridate à Auguste | 21 |
| 1.3 De Tibère à Trajan..... | 25 |
| 2 L'organisation des provinces Mésie, Thrace et Dacie | 27 |
| II Armateurs et navigateurs..... | 33 |
| 1 Dénominations des armateurs dans les sources littéraires et épigraphiques grecques et latines | 33 |
| 2 Associations de navigateurs | 39 |
| 3 Catégories de navigateurs | 42 |
| 4 Appartenance ethnique et divinités adorées | 54 |
| III Marchands | 59 |
| 1 Dénomination des marchands dans les sources littéraires et épigraphiques grecques et latines | 59 |
| 2 Grands marchands; sphère des activité | 63 |
| 3 Petits commerçants..... | 67 |
| 4 Communautés de <i>cives Romani consistentes</i> | 73 |
| 5 Mentions hypothétiques des marchands..... | 80 |
| 6 Appartenance ethnique et religion des marchands | 83 |
| IV Navigation et moyens maritimes et fluviaux de transport..... | 89 |

| | | |
|-----|--|-----|
| 1 | La typologie des navires commerciaux du monde romain; considérations générales..... | 89 |
| 2 | Navires commerciaux maritimes..... | 92 |
| 2.1 | Navires de grandes dimensions (<i>onerariae</i>)..... | 92 |
| 2.2 | Embarcations maritimes..... | 96 |
| 3 | Navires mixtes (<i>actuariae</i>)..... | 98 |
| 4 | Embarcations fluviales..... | 101 |
| 5 | Navigation commerciale au Pont Gauche et sur les rivières intérieures | 104 |
| V | Organisation douanière..... | 113 |
| VI | Considérations finales..... | 123 |
| VII | Appendix. Liste des inscriptions utilisées dans le texte..... | 131 |
| | Abréviations..... | 141 |
| | Bibliographie..... | 145 |
| | Indices..... | 181 |
| | Geographica antiqua et moderna..... | 181 |
| | Nomina..... | 184 |
| | Imperatores..... | 185 |
| | Dii Deaeque..... | 185 |
| | Nomina latina..... | 186 |
| | Nomina graeca..... | 188 |
| | Illustrations..... | 191 |

Introduction

L'intérêt manifesté par Rome, de bonne heure, pour l'espace balkano-danubien (dans le contexte général de sa politique orientale) a été motivé, dans une grande mesure, par les composantes de nature géopolitique de cet espace. La zone balkanique était ouverte, sur deux fronts, vers le bassin méditerranéen: d'une part, à travers la Dalmatie, avec des liens directs vers l'Italie et la Méditerranée centrale, et d'autre part, à travers le bassin égéen, vers la Méditerranée orientale¹. En plus, la zone de Propontide permettait la réalisation de liens permanents entre les Balkans et l'Anatolie et, par extension, entre Occident et Orient. Une première concrétisation de ces liens, immédiatement après l'intégration de l'espace sud-balkanique dans le système politique romain, a été la construction de la *via Egnatia*² d'où se sont détachées, peu à peu, des ramifications vers le nord, en suivant les vallées des fleuves Nestus, Strymon et Axios³.

Les commencements du processus d'intégration de l'espace balkanique dans les structures administratives romaines, à des conséquences profondes sur le plan des relations commerciales de cette zone, coïncident avec quelques événements qui, dans la seconde moitié du II^{ème} siècle avant J.-C., ont dominé l'histoire économique de la Méditerranée. Il s'agit, tout d'abord, de la défaite de la Carthage, qui a apporté des avantages commerciaux à Rome par la déviation des voies commerciales syriennes, et ensuite de la destruction du Corinthe, qui a signifié l'annulation du plus important *emporion* de la zone, en faveur de Délos et, finalement de la création de la province Asie, ce qui a contribué à la revitalisation du commerce dans l'espace égéen⁴.

En partant de cette perspective, sur le fond de l'accentuation des rapports concurrentiels entre l'Orient et l'ouest de l'Empire⁵, les étapes de l'entrée des régions balkano-danubiennes dans le système des relations commerciales romaines peuvent être délimitées en fonction de l'orientation des principales routes commerciales. De cette manière, dans une première période, située entre la seconde moitié du II^{ème}

1 Cary, 1950, 240.

2 Charlesworth, 1961, 115.

3 Hammond, 1988, 366-367.

4 Hatzfeld, 1919, 30-32.

5 Grummerus, 1916, col. 1472-1475.

siècle avant J.-C. et le règne d'Auguste, on observe la prépondérance du trafic maritime de marchandises, dans les zones de littoral de la mer Adriatique, de l'Égée et du Pont Gauche, en comparaison avec les directions qui visaient la pénétration dans le territoire.

En même temps avec l'organisation de la province de Mésie, plus tard de la Dacie aussi, au fur et à mesure que la vie urbaine de ces provinces se développe, l'équilibre commercial de cette partie de l'Empire se modifie, par la prolongation du principal axe commercial, la vallée du Danube, jusqu'à la mer Noire. Ce fait a imposé le raccordement des provinces du Bas Danube, qui deviennent, en peu de temps, des zones importantes de consommation, au circuit commercial du bassin de la Méditerranée. De cette manière se fixaient quelques voies terrestres (Fig. 1) qui liaient les centres du Danube à l'Orient et à l'Occident romain, dont, les plus importantes sont les suivantes:

1. Viminacium–Naissus–Scupi–Stobi–Thessalonica, qui suivait la vallée de la Moravie et puis celle de Vardar, en assurant le plus direct lien entre le Danube Moyen et le bassin égéen; 2. Oescus–Serdica–Philippopolis–Ainos; 3. Oescus–Pautalia–Philippi; 4. Novae–Nicopolis ad Istrum–Odessos–Byzantium⁶; 5. Singidunum–Viminacium–Naissus–Serdica–Philippopolis–Adrianopolis–Perinthus–Byzantium, qui représentait la plus importante route commerciale, après *via Egnatia*, de l'espace balkanique⁷.

Ces voies constituaient, en fait, des ramifications correspondantes que *via Egnatia* avait vers le nord, fait qui suggère l'orientation des routes commerciales des Balkans et du Danube, non pas tant vers les ports de la mer Thrace (même si cette orientation n'en était pas totalement exclue), que, surtout, vers la grande route qui par le Byzance faisait la liaison avec l'Asie Mineure, et, plus loin, vers la zone syro-palestinienne.

Les liens commerciaux de Mésie et de Dacie avec l'Italie et l'Occident romain étaient maintenus, hormis la ligne du Danube, à l'aide de deux routes importantes: l'une commençait à Aquileia et arrivait, à travers l'Emona, au long de Save, à Singidunum⁸, et l'autre partait de Ratiaria vers Lissus, ce dernier étant le plus court lien entre le Bas Danube et la côte adriatique⁹.

Il y avait aussi quelques routes d'importance locale, telles: Viminacium–Serdica, Ratiaria–Naissus ou Naissus–Scupi¹⁰. La province Dacie était raccordée à ce circuit commercial par les centres du Danube, Singidunum, Viminacium, Oescus.

6 Jouglev, 1966, 108.

7 Charlesworth, 1961, 1159-120; Carey, 1950, 298.

8 *Ibid.*, 6.

9 Jouglev, 1966, 85; Moczy, 1975, 112-113.

10 P. Petrović, IMS, IV, p. 20-25.

Cette esquisse sommaire du cadre géographique où se développent les activités commerciales, qui font l'objet du présent travail, met en évidence, d'une manière suffisante, la nécessité de traiter ce sujet dans un contexte plus large, en fait dans le contexte de l'unité politique du monde antique dans son ensemble, réalisée par l'État romain. Cette unité, d'ordre politique et administratif, a offert à la vie économique, des conditions favorables de développement, aux dimensions inconnues jusqu'alors¹¹.

Une telle démarche suppose tant une analyse rigoureuse de l'information, mise en relation avec les contributions antérieures concernant le problème étudié, qu'une orientation méthodologique ferme, qui doit correspondre aux exigences d'une recherche complexe. La présentation des considérations d'ordre méthodologique offre l'occasion de rappeler les directions principales de l'évolution de la recherche dans ce domaine.

Même si, dès la fin du siècle dernier, les préoccupations systématiques concernant certains aspects de la vie économique de l'Empire Romain ont existé, tout spécialement dans le domaine de l'organisation et du fonctionnement de l'administration financière, préoccupations qui se sont matérialisées en monographies valables encore aujourd'hui, nous devons le premier essai du traitement global du phénomène économique du monde romain à M. I. Rostovtzeff. Il a eu le grand mérite d'avoir compris l'importance de l'étude, parallèlement, des deux plans, social et économique, et il a réalisé, à notre avis, la plus complexe image de la vie économique du monde romain. La profondeur de la vision de Rostovtzeff, concernant l'économie romaine, découle, entre autres, de l'analyse raffinée de l'interaction produite entre le plan économique et le plan social, tout comme des facteurs qui ont permis ce processus.

Certaines conclusions énoncées par Rostovtzeff dans sa synthèse très connue sur l'économie de l'Empire ont été, plusieurs fois, contestées. On lui a reproché, par exemple, le fait que dans le traitement de ce sujet, fait appel plutôt à l'intuition qu'aux documents¹². On lui a reproché également¹³ l'utilisation des termes non justifiés dans le contexte de la vie économique et sociale romaine tels „capitalisme“, „bourgeoisie“, „fabrique“, observations qui n'ont pas de fondement. D'autre part, on a montré que, entre la vision de Rostovtzeff sur l'économie antique, et les réalités du monde romain il y a une grande différence, et que les nouvelles découvertes archéologiques infirmeraient, presque totalement ses conclusions¹⁴. La thèse du même auteur, selon laquelle le développement capitaliste de l'époque mo-

11 Toutain, 1927, 323; Pavis d'Escurac, 1988, 20-25.

12 Reinhold, 1946, 361-391; Momigliano, 1966, 91-104; d'Arms, 1981, 11-12.

13 Bowersock, 1974, 15-22.

14 Finley, 1965, 12.

derne diffère de celui de l'antiquité seulement en ce qui concerne la quantité et non la qualité, que nous trouvons parfaitement valable, a été, elle aussi, critiquée¹⁵.

Peut-être la majorité de ces critiques n'auraient-elles pas été prises en considération, si elles n'avaient pas constitué le cadre dans lequel ont été émises des considérations des plus bizarres, concernant la structure de la vie économique romaine, et que nous qualifions de thèses de facture marxiste. Conformément à l'une de ces thèses, tandis que l'agriculture représentait la base de l'économie romaine, le commerce n'était qu'une séquence réduite, insignifiante, des activités de nature économique¹⁶. Dans ce contexte, les relations commerciales auraient comporté un risque, auraient été compliquées et difficiles à pratiquer, à cause des techniques de transport moins évoluées¹⁷. On essaie, de cette manière, d'imposer des soi-disant „modèles“, dans la recherche de l'économie de l'Empire; on parle déjà, sans aucune argumentation de la supériorité du „modèle“ Jones ou du „modèle“ Finley par rapport à la vision de Rostovtzeff dans ce domaine¹⁸.

De ce dernier point de vue, nous apprécions que, tant les sources historiques et archéologiques, que, surtout, celles épigraphiques, mettent en évidence, au contraire, une accentuation de l'intensité des relations commerciales pendant les siècles I-II après J.-C., surtout celles inter provinciales¹⁹, à la suite de l'accroissement de la production de marchandises, mais aussi de l'activité financière²⁰. D'autre part, nous avons essayé d'éviter „les modèles“ imposés par „l'argument de l'autorité“, d'autant plus qu'elles n'ont pas derrière une analyse rigoureuse des sources. De ce point de vue nous croyons que la vision proposée par Rostovtzeff et qui, selon les témoignages de l'auteur²¹, est perfectible par rapport aux nouvelles découvertes ou interprétations, a l'avantage (sans être, pourtant, un „modèle“!) d'offrir au chercheur avisé dans le domaine de l'économie antique, quelques repères méthodologiques d'une importance considérable.

Parmi les synthèses d'économie antique où l'époque romaine a été traitée d'une manière étendue, nous devons rappeler les travaux de J. Toutain et F. Heichelheim²². Ce dernier établissait quelques ensembles régionaux du commerce du monde romain, dont se détachaient l'Italie, l'Afrique, les provinces danubiennes et l'Asie. Dans la plus récente synthèse concernant l'économie de la Rome antique, F. de Martino met en doute la théorie des ensembles régionaux, en argumentant que,

15 d'Arms, 1981, 12.

16 Jones, 1974, 30; Finley, 1973, 185.

17 d'Arms, 1981, 12-13.

18 *Ibid.*, p. 11.

19 Hopkins, 1983, XI-XXV; Greene, 1986, 14-15.

20 Peacock, Williams, 1988, 56-58.

21 Rostovtzeff, 1926, VII- VIII.

22 Toutain, 1927; Heichelheim, 1938.

jusqu'à la crise du III^{ème} siècle, on peut parler seulement de deux régions, orientale et occidentale, toutes les deux orientées, du point de vue commercial, vers Rome et Italie, en général. On trouve toujours en relief, une opinion intéressante, celle selon laquelle, chaque province exportait en fonction de son degré de romanisation²³.

La ligne directe des contributions antérieures au sujet mis en discussion commence avec une première synthèse sur les associations professionnelles, où les collèges de navigateurs et de marchands occupent une place importante²⁴. Ensuite, elle continue avec l'ouvrage de V. Pârvan, où le problème du trafic des marchandises dans l'Empire est analysé dans la perspective de l'ethnie des marchands et des navigateurs qui assuraient ces liens commerciaux²⁵. Cette analyse des sources épigraphiques et papyrologiques concernant les marchands donnait une nouvelle dimension à l'intensité du trafic de marchandises et, surtout, aux grandes directions commerciales du monde romain, même si on peut formuler certaines réserves sur la validité du critère utilisé par Pârvan, celui de la détermination de l'ethnie, dans les conditions où l'on examinait une catégorie professionnelle dont le trait dominant était la mobilité dans la circulation sur des espaces très étendus.

Un moment important de l'état de recherche dans ce domaine est constitué par la parution de l'ouvrage de J. Hatzfeld, où sont traités les rapports de concurrence entre les marchands romains et les marchands orientaux dans la Méditerranée orientale²⁶, en partant de l'analyse des communautés de *cives Romani consistentes* créées dans le bassin égéen. Dans cette première vision générale sur la politique commerciale romaine en Orient, on observe la capacité accrue d'adaptabilité des structures commerciales orientales aux nouvelles réalités politiques imposées par Rome, en expliquant, en même temps, les raisons des échecs soufferts, à partir de la deuxième moitié du I^{er} siècle avant J.-C., par les communautés mentionnées.

En ce qui concerne l'organisation et le rôle des associations professionnelles dans le développement des activités économiques, nous remarquons la synthèse de F. de Robertis²⁷, mais aussi le travail récent qui traite, d'une manière monographique, les *corpora naviculariorum* dans le contexte des relations commerciales de l'Empire²⁸.

Le travail de J. Rougé présente une vision complète sur le commerce maritime dans le bassin méditerranéen à l'époque du Principat et il a le mérite d'élargir la recherche au-delà des limites des sources historiques et épigraphiques qui se rapportent à toutes les catégories de personnes incluses dans la sphère des relations

23 de Martino, 1985, 361-352.

24 Waltzing, 1895-1896.

25 Pârvan, 1909.

26 Hatzfeld, 1919.

27 De Robertis, 1972.

28 De Salvo, 1992.

commerciales²⁹. En s'appuyant sur des études approfondies de navigation antique, l'auteur mentionné réussit à compléter les deux catégories de sources avec les résultats de l'analyse des représentations de moyens maritimes et fluviaux de transport, en contribuant, de cette manière, à l'éclaircissement de quelques composantes fondamentales de la vie économique romaine.

En revenant au thème du présent travail et au cadre géographique où l'on circonscrit ce sujet, nous croyons nécessaire le fait de signaler, en quelques mots, les contributions antérieures concernant ce problème. Il faut dire, dès le début, que, pour beaucoup de temps, dans les synthèses importantes d'économie de l'Empire romain l'analyse du trafic de marchandises et des aspects généraux de la vie économique de l'espace danubien et ouest-pontique, a été réduite au traitement superficiel³⁰, lorsqu'elle n'a pas été absente entièrement³¹. À peine dans le travail de E. Gren était mise en circulation une première synthèse où l'on soulignait le rôle des régions balkaniques et danubiennes dans le contexte du commerce inter provincial, en mettant en évidence l'importance de la zone pour le développement des activités commerciales entre Orient et Occident³². Une étude récente aborde le problème du commerce dans la zone danubienne dans une autre perspective, celle des liens avec les provinces occidentales, à travers la vallée du Danube et du Rhin³³. Mais cette analyse n'est pas complète, elle non plus, parce qu'elle s'arrête, d'une manière inexplicable, au Moyen Danube (la Pannonie), en laissant de côté justement la région dont nous nous sommes occupés.

Les liens commerciaux établis entre la zone au nord du Danube (la future province Dacie) et les mondes hellénistique et romain ont représenté le sujet d'un ouvrage relativement récent, où toutes les catégories de sources sont analysées d'une manière exhaustive³⁴. On offrait ainsi des explications beaucoup plus circonstanciées, concernant tant la nature et l'intensité des rapports commerciaux de la Dacie avec le monde gréco-romain, que les conséquences eues dans les siècles II^{ème}-III^{ème} après J.-C. Dans la synthèse dédiée à la vie économique de la Dobroudja romaine³⁵, les aspects qui se rapportent au commerce sont traités, naturellement, en connexion directe avec le problème de la production locale de marchandises, en définissant les implications profondes de la délimitation de produits d'importation de ceux fabriqués dans les ateliers locaux. Nous retenons également les contributions importantes d'un récent travail, où est analysée la vie économique du Pont

29 Rougé, 1966.

30 Oertel, 1939, 411.

31 *An Economic Survey of Ancient Roms*, ed. T. Frank, New York 1975.

32 Gren, 1941, 30-34; 161-162.

33 Schlippschuh, 1987.

34 Glodariu, 1974.

35 Suceveanu, 1977.

Gauche, dès la crise mithridatique, jusqu'à la fin du Principat, travail que nous n'avons consulté que sous la forme de résumé de thèse de doctorat³⁶.

Il en résulte quelques constatations, concernant la structure de l'étude. Le noyau du travail est représenté par l'analyse des sources épigraphiques qui mentionnent les marchands et les navigateurs dont l'activité s'est déployée dans les régions mentionnées. Cette analyse, similaire en grandes lignes pour les deux catégories de commerçants, est accompagnée de brèves considérations sur le rôle de chaque catégorie à part et la place occupée dans le système des relations commerciales de la zone. Nous avons considéré, dans ce contexte, comme pertinente la détermination de la manière dont les commerçants et les navigateurs se sont impliqués dans les autres domaines que celui du trafic de marchandises, tels, par exemple, celui de nature ethnique et sociale, ou de la propagation des cultes et des divinités, pour ne plus insister, de surcroît, sur le moyen d'intégration de ceux-ci dans la vie publique des villes où ils réalisaient leur activité. En dernière instance, l'essence de l'analyse des sources épigraphiques utilisées dans le travail est constituée par la mobilité individuelle des marchands et des navigateurs des régions dont nous nous sommes occupés. Nous mentionnons l'essai de définir les principaux repères des moyens maritimes et fluviaux de transport utilisés dans la période étudiée.

36 Preschlenoff, 1990.