

La route, image et instrument du pouvoir impérial dans le nord-ouest ibérique

Alain TRANOY*

Resumo:

Neste artigo o autor analisa a relação entre o poder imperial e a importância da rede viária. Os miliários, com as suas inscrições, expressam o profundo relacionamento entre as populações indígenas e o imperador, o interesse deste pela manutenção da via e a devoção dos *populi* ao soberano.

Abstract:

The paper analyses the relationship between the imperial power and the indigenous populations. The milestones, with their inscriptions, means the growing level of romanization in a country located at the middle of large mountains and far from Rome.

Palavras-chave:

Poder imperial; Romanização; Miliários.

Key words:

Imperial power; Romanization; Milestones.

“Não é destinada ao gabinete dos sábios a presente obrinha, que Deus não a fadou para tanto; é livro de curioso para curiosos”

C'est par ces quelques lignes pleines de modestie que commence le livre du père Martins Capella, prêtre de Braga, professeur du Lycée de Viana¹. Cet ouvrage était consacré aux milliaires du *conventus bracaraugustanus* avec ce sous-titre évocateur: “Reliquias d'epigraphia romana, trasladadas dos proprios monumentos”. Ce travail dépasse largement un simple livre de “curieux pour des curieux” et il est normal que, cent ans après sa publication, nous rendions à son auteur un hommage solennel. Le livre de Martins Capella reste l'ouvrage de référence sur les routes de cette région du Portugal avec plus de cent documents répertoriés et étudiés. Il mettait déjà en évidence la richesse documentaire des routes antiques du nord du Portugal. Les travaux de ces dernières années, les découvertes et la mise en valeur du patrimoine archéologique et épigraphique sont une sorte de consécration des recherches menées, il y a

* Universidade de Poitiers.

¹ M. CAPELLA, *Milliários do Conventus Bracaraugustanus em Portugal*, Terras de Bouro, 1987 (nouvelle édition du texte de 1895), p. 9.

un siècle, par Martins Capella.

Le nord-ouest ibérique forme, pour le réseau routier antique, un véritable conservatoire, une sorte de musée en plein air où, au cours des siècles, ont été préservées ou réutilisées les traces des routes, des ponts antiques et de nombreux exemplaires des bornes milliaires qui jalonnaient les itinéraires pour guider les voyageurs, mais aussi pour rappeler la présence et la force du pouvoir impérial. Dans les années 1980, nous avons pu recenser plus de 300 milliaires², mais les découvertes régulières ont largement fait progresser ce chiffre. L'abondance de la documentation et la connaissance correcte des principaux axes routiers du nord-ouest ibérique nous permettent de faire ici quelques remarques sur les relations entre le réseau routier, son évolution chronologique et son rôle dans l'intégration des régions occidentales dans l'"*imperium romanum*". Ce sont donc quelques réflexions, quelques "routes" à explorer que nous désirons vous présenter aujourd'hui sans prétendre donner des réponses définitives et exhaustives.

Le premier problème qui se pose à l'historien concerne les conditions de relations et d'échanges avant la conquête romaine. L'importance et le nombre des sites de l'Age du Fer, des *oppida* dénommés ici "castros" ou "citânias" dans le vocabulaire moderne, donnent l'image de régions à forte densité de peuplement. L'étude de la céramique, des objets métalliques, des bijoux ou des sculptures, même si des différences existent d'un site à l'autre, laisse cependant entrevoir une forte unité culturelle, résultat d'échanges entre les divers groupes de population³. Il devait exister un réseau dense et complexe de chemins entre les castros, réseau que l'on peut imaginer en le comparant aux routes et chemins actuels de nombreux villages de la Galice espagnole⁴ ou du nord du Portugal, souvent situés à proximité d'un castro. Mais c'était un réseau sans véritable hiérarchie, un réseau dont le seul but était de mettre en interrelation des sites voisins, voire rivaux! En même temps, et cette remarque est essentielle, il faut prendre en compte l'utilisation régulière du cabotage maritime et des voies fluviales, trop souvent négligées par les historiens lorsque l'on étudie les voies de communication. Or, il y a une forte tradition de navigation fluviale dans le milieu indigène dont le géographe Strabon se fait l'écho lorsqu'il indique que le Douro et le Minho pouvaient être utilisés jusqu'au moins 150 km. à l'intérieur des terres⁵.

Mais la véritable constitution d'un réseau routier commence avec l'occupation des régions occidentales par Rome⁶. Pour notre propos nous pouvons distinguer trois grandes phases chronologiques (voir carte I).

La première phase correspond à la prise de possession du territoire à l'époque julio-claudienne. Il s'agissait tout d'abord pour le pouvoir impérial de rattacher ces nouveaux territoires aux provinces de l'Hispanie. Sur ce point, les axes routiers fondamentaux corres-

² A. TRANOY, *La Galice Romaine*, Paris, 1981, p. 206-220 et p. 394-403.

³ Sur cette région du Portugal, voir en particulier, A. COELHO FERREIRA DA SILVA, *A cultura castreja no noroeste de Portugal*, Paços de Ferreira, 1986.

⁴ Voir par exemple pour le sud de la Galice espagnole, A. RODRIGUEZ COLMENERO, *La red viaria romana del sudeste de Galicia*, Valladolid, 1976.

⁵ STRABON, III, 3, 4: pour le Douro "On le remonte avec de gros bâtiments jusqu'à près de 800 stades" et pour le Minho "lui aussi navigable jusqu'à 800 stades en amont de son embouchure".

⁶ Sur le réseau routier romain en Hispanie, voir le travail sur les régions méridionales de P. SILLIÈRES, *Les voies de communication de l'Hispanie méridionale*, Paris, 1990.

pondent aux solutions politiques.

– Dans un premier temps est envisagé le rattachement à la province de Lusitanie, reflété par le système routier convergeant vers Mérida depuis les rives du Douro ou depuis Astorga par la Via de la Plata.

– Dans un second temps, sans doute vers 16-13 avant J.-C., Auguste décide d'intégrer le Nord-Ouest à la province de Citérieure et là, c'est la convergence des routes vers la zone Astorga-León d'où se répartissent ensuite les tracés des routes vers Saragosse et Tarragone.

En même temps, à l'intérieur du territoire asturo-galicien, le pouvoir impérial met en place de nouveaux pôles urbains dont les surnoms expriment la volonté politique d'affirmer ce pouvoir impérial. Ces trois villes, *Asturica Augusta*, *Lucus Augusti* et *Bracara Augusta*, allaient être, bien entendu, les points d'ancrage des nouvelles routes. Les routes allaient alors avoir un rôle de marquage de l'espace impérial, enserrant les territoires du Nord-Ouest dans un **système triangulaire**: Braga-Lugo par la côte, Braga-Astorga par le bassin de Chaves, Lugo-Astorga par les montagnes intérieures et par le Bierzo. Ce système constituait ainsi une sorte de grande rocade qui allait, pendant le règne des Julio-Claudiens, avoir une double fonction.

– Tout d'abord ces axes routiers allaient permettre de développer les bases de l'occupation romaine dans cette région récemment annexée. C'est par les routes aménagées et dans les trois capitales que se mettent en place les cadres de l'administration impériale et de la fiscalité qui sont, ne l'oublions pas, les premiers effets de la conquête sur les populations locales. C'est aussi par ces routes construites avec l'aide des soldats et des ingénieurs militaires que l'armée prend possession du pays et en assure le contrôle et la surveillance⁷.

– Mais, en même temps, les grands axes routiers servent de support aux différentes formes de l'intégration que ce soit dans le domaine économique avec la diffusion de la céramique et de la monnaie, dans le domaine religieux avec la pénétration rapide des cultes officiels à l'exemple du culte impérial dans les villes de Braga et de Lugo ou encore avec la diffusion rapide de formes culturelles romaines comme l'épigraphie ou les aspects nouveaux des monuments funéraires et votifs.

Dans cette période julio-claudienne, les routes jouent pleinement cette fonction d'attraction qui doit renforcer l'image du pouvoir de l'empereur romain sans cassure brutale et violente. Le pouvoir romain surimpose sur les structures indigènes un nouveau modèle dont les routes et les villes constituent le cadre.

La **deuxième grande phase** porte les fruits de la dynastie julio-claudienne et pourrait se définir comme la **phase de provincialisation** du nord-ouest ibérique sous les Flaviens et les Antonins. Pour notre propos, il faut établir en effet une distinction entre ces deux dynasties.

Sous les Flaviens, pour le Nord-Ouest, l'historien constate un double phénomène ou les routes tiennent toute leur importance.

– C'est d'abord une accélération de l'urbanisation des régions nord-occidentales, marquée

⁷ Sur le rôle de l'armée, voir les travaux de P. LE ROUX, *L'armée romaine et l'organisation des provinces ibériques d'Auguste à l'invasion de 409*, Paris, 1982; *ID.*, L'armée romaine dans la péninsule ibérique sous l'Empire: bilan pour une dicennie, dans *REA*, 94, 1992, p. 231-258. Ce même auteur a aussi présenté une synthèse sur les problèmes de la présence romaine en Hispanie dans P. LE ROUX, *Romains d'Espagne. Cités et politique dans les provinces*, Paris, 1995.

par la création de plusieurs noyaux urbains dont le nom comporte une référence à la dynastie flavienne. La localisation de la majorité de ces sites correspond à un renforcement du système urbain sur des grands axes routiers déjà existant comme *Iria Flavia*, *Flavium Brigantium*, *Bergidum Flavium*, *Interamnium Flavium*, ou encore le centre urbain d'*Aquae Flaviae*, point de regroupement pour tous les peuples du bassin supérieur du Tâmega, etc... On comprend alors toute la force et tout le rôle que la route tient dans la politique de développement provincial voulue par l'empereur.

– C'est ensuite la volonté d'intégrer plus étroitement les régions intérieures de la Galice par la création par Titus et Domitien d'un nouvel axe routier, la *via nova* ou via XVIII, véritable diagonale qui vient compléter la rocade julio-claudienne en traversant la Serra de Gerez et la province galicienne d'Orense⁸.

En fait, la politique flavienne est un nouveau développement de la politique augustéenne, une sorte de refondation dans un contexte où la situation militaire se clarifie puisqu'il ne reste plus qu'une seule légion, la *legio VII*, et des corps d'auxiliaires.

Le second temps de cette deuxième grande période est celui de la dynastie des Antonins, de Trajan à Commode. L'effort de structuration et d'organisation des Flavians aboutit à une intensification des processus d'assimilation. Les liens avec les autres régions se renforcent: Astorga et Braga deviennent des véritables portes d'entrée dans le Nord-Ouest et la capitale de la Lusitanie, Mérida, est en relation de plus en plus étroite avec les régions au nord du Douro, que ce soit par la route de Viseu vers Braga ou par une route qui devait mettre en relation la capitale lusitanienne et la ville de Chaves par les régions orientales de la Serra da Estrela à travers les territoires des peuples qui participèrent à la dédicace du pont d'Alcantara⁹. Ce réseau routier, de plus en plus étendu, sert de point d'appui à l'exploitation économique du Nord-Ouest, en particulier pour les zones minières en plein développement¹⁰ et pour les échanges pour lesquels les routes fluviales et maritimes durent avoir une grande importance comme en témoigne la construction du phare de La Corogne¹¹ dans le prolongement de la route de Lugo vers la côte et la présence du camp d'auxiliaires de la *Cohors I Celtiberorum* à Cidadela dans l'arrière pays côtier¹². C'est probablement aussi le moment où se multiplient les dédicaces aux *Lares Viales*, à la fois protecteurs des routes et relais pour la religion impériale officielle.

Cette évolution dut marquer profondément les structures indigènes dans ses modes d'habitat. Il est remarquable de constater que c'est autour de la *Via Nova* de Titus et Domitien que naissent les quelques sites connus sous le nom de *Fora*: sur les quatre bourgades citées par

⁸ En plus des travaux cités de A. Rodríguez Colmenero, voir J. M. CAAMAÑO GESTO, Los miliarios de Alto de la Cerdeira (Puebla de Trives, Orense), dans *CEG*, XXVIII, 1973, p. 212-220; *ID.*, Los miliarios de Puente Bibey, (Puebla de Trives, Orense), dans *BSEM*, XL-XLI, 1975, p. 596-400; *ID.*, Aportaciones al estudio de los miliarios del tramo orensano de la vía XVIII, dans *BAur.*, VI, 1976, p. 121-130.

⁹ Sur ce point, A. TRANOY, Communautés indigènes et promotion juridique dans le nord-ouest ibérique, dans *Ciudad y comunidad cívica en Hispania (Siglos II y III d. C.)*, Madrid, 1993, p. 3 1-351.

¹⁰ Cf. DOMERGUE, *Les mines et la péninsule ibérique dans l'antiquité romaine*, (*EFR*, 127), Paris, 1990, en particulier, p. 200-215.

¹¹ *CIL*, II, 2559 et 5639 = *CIRG*, 1, 2; S. HUTTER, *Der römische Leuchtturm von La Coruña*, Berlin, 1973.

¹² J. M. CAAMAÑO GESTO, Excavaciones en el campamento romano de Cidadela (Sobrado dos Monxes, Coruña) dans *NAH*, 48, 1984, p. 233-254; *CIRG*, I, 31-33.

Ptolémée, trois sont en relation avec la *Via Nova: Forum Bibalorum, Forum Limicorum et Forum Gigurrorum*. Le II^{ème} siècle fait de cette route un axe économique essentiel pour les peuples de l'intérieur de la Galice. Le II^{ème} siècle marque un certain recul de l'organisation sociale traditionnelle et quelques documents mentionnent l'apparition, dans le vocabulaire de l'habitat, des *civitates* et des *vici*, signes de l'évolution d'une intégration à laquelle contribue très largement le réseau routier. La route a un effet structurant et sert de support à une hiérarchisation du réseau urbain à partir des grands centres, capitales des *conventus*: Braga, Lugo, Astorga, relayés par des centres secondaires, *Forum, Civitas* ou *Vicus*, tandis que quelques *oppida* subsistent en zone rurale.

La troisième grande phase pourrait s'intituler: **la route et le remise en question du pouvoir impérial** avec les époques difficiles des III^{ème} et IV^{ème} siècles

Après une période où les milliaires semblent moins abondants dans la seconde partie du règne des Antonins, l'arrivée au pouvoir des Sévères et surtout le règne de Caracalla marquent une reprise d'activité des ateliers gravant les bornes routières. Si l'on met cette documentation en relation avec les deux célèbres dédicaces impériales provenant de León offertes à Caracalla par le gouverneur *C. Iulius Cerealis*¹³, on a l'illustration d'une reprise en main des régions occidentales par le pouvoir impérial sans préjuger du contenu exact qui reste en débat: création ou non d'une nouvelle province¹⁴. En tout cas là encore, la *via XVIII* de la Serra de Gerez accumule les bornes consacrées à cet empereur¹⁵ et dans un tel contexte représente bien l'expression d'une volonté politique vis-à-vis des populations locales, une identification plus nette des régions galiciennes préfigurant les réformes de Dioclétien. Cette série consacre de manière forte le caractère purement idéologique des bornes milliaires et le rôle de propagande attribué aux routes.

En effet, il ne semble pas qu'il y ait eu de grands travaux d'entretien du système routier dans la seconde moitié du II^{ème} siècle et au début du III^{ème} siècle. Ce dernier aspect n'apparaît vraiment qu'avec les règnes de premiers empereurs illyriens, Maximin et son fils Maxime entre 235 et 238. Ils entreprirent une remise en état des routes du Nord-Ouest comme l'attestent les nombreux milliaires avec la mention "*Vias et pontes tempore vetustate conlapsas restituerunt*"¹⁶. Ces documents confirment à la fois l'état de dégradation du réseau routier et le maintien de son importance stratégique pour le pouvoir impérial. Par la suite, une grande partie de l'histoire des usurpations et des conflits pour le pouvoir trouve son écho dans les textes gravés sur les milliaires; c'est ainsi par exemple que l'usurpation de Magnence contre Constance II en 350 a laissé sa trace sur les routes galiciennes: à Possacos entre Chaves et la région de Bragança, dans la Serra de Gerez ou encore entre Braga et Lugo à San Mamed de Quintela, au fond de la ria de Vigo¹⁷. Là encore, c'est la *via XVIII* de la Serra de Gerez qui l'emporte dans le nombre des

¹³ *CIL*, II, 2661 et 5680.

¹⁴ La documentation actuelle laisse supposer la création provisoire d'une province procuratorienne dont la durée fut brève: TRANOY, *Galice romaine*, p. 389-392; LE ROUX, *Romains d'Espagne*, p. 71.

¹⁵ Par exemple, *CIL*, II, 4801, 4837, 4842, 4843, 4844, 4846, 4850, 6218, 6223, sans compter les milliaires découverts depuis.

¹⁶ Tableaux dans TRANOY, *Galice romaine*, p. 394-397.

¹⁷ *CIL*, II, 4791, 4820, 4840; *IRG*, III, 14.

milliaires conservés. Cette route est devenue en trois siècles l'axe principal de la Galice reliant les deux principales villes de la zone occidentale, l'*urbs magnifica* de Pline¹⁸, Astorga qui domine aux deux premiers siècles de l'empire, et la *dives Bracara* d'Ausone¹⁹ qui prend le relais aux IV^e et V^e siècles. Cette route est actuellement l'un des axes antiques les mieux conservés, particulièrement dans le secteur de la montée du col séparant le Portugal de la province galicienne d'Orense entre les bornes indiquant la distance de 30 000 pas et celles mentionnant 34 000 pas depuis Braga qui correspondent au site de Portela do Homem. C'est un lieu privilégié, où se sont accumulées au cours des siècles, pour chaque indication de distance, les dédicaces routières impériales, comme si cette zone avait une valeur essentielle et même symbolique pour le pouvoir impérial. Peut-être faut-il y voir aussi, au cœur de la Serra de Gerez, un espace propice à l'exaltation de ce pouvoir, un secteur qui aurait ainsi une force religieuse et qui aurait pu être marqué par un sanctuaire routier, au moins à la hauteur du col de Portela. La noblesse et la beauté de ce site de hauteur avaient du frapper l'imagination des Anciens. La volonté affirmée d'y entasser, presque à chaque règne, la marque officielle du pouvoir donne à ce passage, à ce col dans la Serra de Gerez, une vocation religieuse dont il ne faudrait pas oublier la portée dans la politique impériale.

En dehors de ces aspects politiques que nous venons d'évoquer, les routes furent aussi les axes normaux et privilégiés pour la pénétration du christianisme à partir du IV^e siècle soit depuis la région de León-Astorga, soit depuis Mérida dont le rôle fut très important pour la diffusion de cette nouvelle religion. L'arrivée des invasions suèves allait tout remettre en question; leur avance rapide depuis les Pyrénées jusqu'à l'extrémité de l'occident hispanique dut être largement facilitée par les axes routiers. Le bon état et la liaison directe qu'offrait la route de la Serra de Gerez entre Astorga et Braga durent en faire l'une des voies d'accès naturel et rapide des envahisseurs suèves vers Braga qui allait devenir leur nouvelle capitale.

Créé pour contrôler et mieux exploiter le nord-ouest ibérique, le système routier mis en place par le pouvoir impérial pour en exalter l'unité et la force allait ainsi contribuer à sa perte et à l'éclatement du monde romain occidental. C'est le sort paradoxal de toutes les routes, à la fois traits d'union entre les peuples, mais aussi voies d'invasion et de guerres. Souhaitons que, dans l'Europe qui se construit de nos jours, nous puissions retrouver le sens de l'unité et de la cohésion qui présida à l'aménagement du système routier romain.

¹⁸ Pline, III, 28.

¹⁹ Ausone, *Ordo*, XI-XIV.

LES ROUTES ANTIQUES DANS LE NORD-OUEST (1^{er} et 2^{es} S)

