

# PORTO FARINA

*Le texte ci-après a été obligeamment communiqué par M. le Curé de Porto-Farina et sa publication a été autorisée par Mgr l'Archevêque auxquels nous exprimons notre gratitude.*

*Il est l'œuvre de l'Abbé Molinier, Curé de Porto-Farina et porte la date du 25 mars 1909. Les références aux auteurs y sont indiquées sommairement, mais il a paru néanmoins utile de publier ce travail qui rassemble des données éparses sur cette cité si particulière.*

*Le site géographique au pied d'une colline abrupte dont les calcaires s'inclinent en pente rapide vers une lagune peu à peu comblée par les alluvions de la Medjerda, une nappe phréatique située à peu de chose près au-dessous du niveau de la mer, ce qui permet des cultures au ras de l'eau, d'autres cultures en terrasse aux flancs échancrés de la montagne, le développement de la culture de la pomme de terre au détriment d'arbres fruitiers qui prospéraient plus nombreux autrefois, l'exploitation de la pêche dans la lagune, l'origine des habitants dont la plupart ont de magnifiques yeux bleus et de blondes chevelures, dont certains ont nom Forçato et Christo, sont autant de questions qui mériteraient une étude poussée.*

*Puisse la publication du manuscrit du Curé Molinier inciter les techniciens à nous donner de Porto-Farina une connaissance plus précise.*

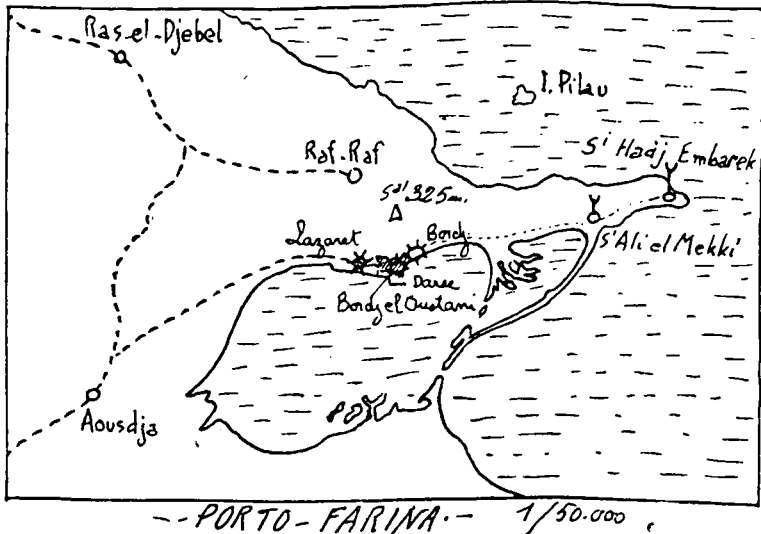
\* \* \*

## I. — DANS L'ANTIQUITE, DU TEMPS DES ROMAINS ET JUSQU'AU XVII<sup>e</sup> SIECLE

Porto-Farina, cette petite ville ou plutôt ce grand village que les Arabes appellent « Ghar el Melah : le trou du sel » à cause des salines naturelles voisines, est situé à la pointe du Nord du joli lac du même nom, à environ six kilomètres de l'embouchure de la Medjerdah et en face des ruines d'Utique. Bâti sur une étroite bande de terre resserrée entre le lac et la montagne, il se trouve à cinquante-sept kilomètres au Nord de Tunis et à quarante-quatre kilomètres à l'Est de Bizerte. Au-dessus du village se dresse presque à pic le Djebel Nadour qui atteint trois cent trente-quatre mètres d'altitude. De son sommet la vue embrasse un vaste panorama. Vers l'Ouest, on aperçoit au loin le Cap Blanc, Ferryville, l'Île des Chiens et son Phare. Vers l'Est et le Sud on voit Zembra, le Cap-Bon, Sidi-bou-Saïd, Carthage, La Goulette, une partie de Tunis, Radès, Hammam-Lif, le Bou-Kornine, le Djebel Reças et, dans le lointain, le Zaghouan.

Le lac de trente kilomètres carrés est alimenté par les débordements de la Medjerdah et communique avec la mer par une passe de cinquante mètres qui chaque jour s'ensable davantage. Il a toujours abrité des flottes ou des navires marchands surpris par la tem-

pête. Presque toutes les réserves des flottes qui attaquèrent Utique, Carthage, La Goulette, Tunis, Bizerte vinrent s'y concentrer. Dans l'Antiquité, près de 1637 à 1818 surtout, ce lac est très fréquenté. Les corsaires s'y réunissent et s'y font redouter, les navires de petit cabotage viennent y charger les raisins secs du Cap, le sel qu'on tire du lac, et les farines de Mateur et de Béja. Suivant que l'ensablement de la barre augmente ou diminue, la prospérité décroît ou reprend.



Porto-Farina fut la Ruscinona ou plutôt Rusucmona punique. « Ce fut dans sa rade que la flotte carthaginoise alla passer la nuit avant d'attaquer celle de Scipion. Rusucmona se trouvait en effet dans le voisinage d'Utique. Son nom indique qu'elle devait être placée sur ou sous un cap (Rus Esmoun : Cap d'Esmoun (Apollon ou Esculape). peut-être vient-il aussi de Ras-Tsonan Le Cap pointu. Or, Ghar el Melah est précisément situé sous le cap qui termine les derniers monts de l'Atlas Tellien (Pro montorium Apollonis des Romains). Cette station maritime qui ne reparait pas dans les textes de l'époque romaine n'était probablement qu'un mouillage, dont l'importance, du moins comme centre de la population, ne s'est accru qu'après l'établissement du port d'Utique.

Ghar el Melah était encore, il y a moins d'un siècle, un des principaux arsenaux de la Régence et un centre très actif.

« Il est probable que les Castra Lalia placés dans le golfe d'Utique ont remplacé Rusucmona après les guerres puniques. L'ordre même dans lequel les localités sont énumérées paraît justifier cette hypothèse qui explique en outre la disparition du nom de la ville punique « In altero sinu sunt Castra Lalia (Porto-Farina), Castro Cornelia (Kalaat el Oued), flumen Bagrador (Medjerdah), urbs Utica ». Le géographe romain procède de l'Ouest à l'Est. Il est à remarquer d'ailleurs que Corius Lalius, lieutenant de Scipion, commandant la flotte romaine, avait fait en 205 avant J.-C. une descente heureuse sur cette partie du littoral, puisque les Castra Lalia étaient certainement

des *Castra navalia*. Située en face du camp cornélien et abritée contre les vents qui compromettaient souvent la sécurité du mouillage de Kalaat el Oued (Cornelia Castra) Rusucmona avait dû être occupée au moins momentanément par le Commandant des flottes navales romaines.

La tradition locale semble confirmer cette hypothèse. La plaine qui s'étend à l'Ouest de Ghar el Melah porte le nom de Bahirt el Kalaat (plaine de la forteresse) et ce nom se rattache probablement au souvenir du campement de Laluis comme celui de Kalaat el Oued (la forteresse du fleuve) rappelle l'emplacement du camp cornélien » (Tissot. Province romaine d'Afrique).

Il est certain que Porto-Farina fut un important faubourg d'Utique. De riches villas devaient s'élever sur les bords du lac et ont dû disparaître au milieu des alluvions du fleuve. Un superbe tombeau en marbre entouré des statues des neuf muses, découvert en 1895 et des vestiges nombreux retrouvés près d'antiques ruines, trois kilomètres avant d'arriver au village actuel, témoignent de l'opulence des habitants et de leur amour du beau. Ce tombeau en marbre est au Musée du Bardo depuis le mois de mai 1898.

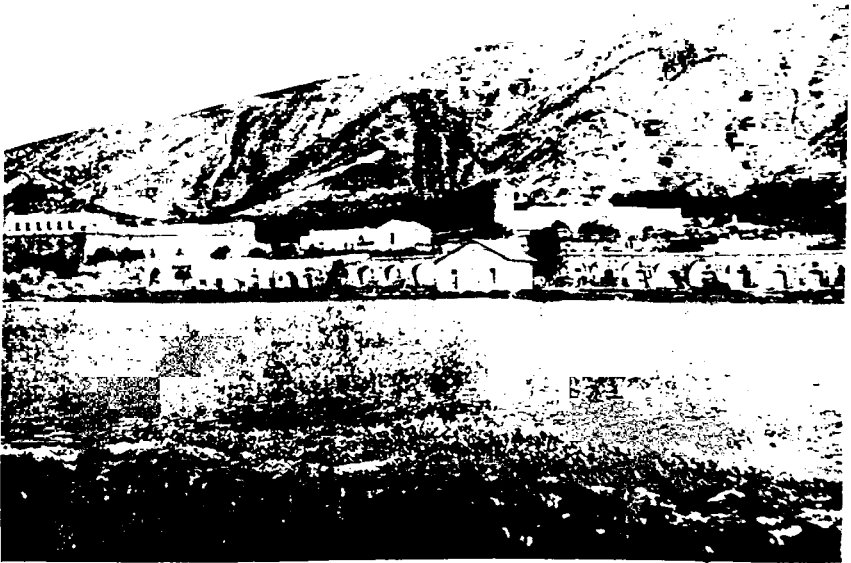
Le village d'El Aoudja situé quelques kilomètres plus loin que l'emplacement de ces ruines paraît avoir succédé à la petite ville de Membrane, marquée dans l'*itinéraire* d'Antonin comme étant située à six milles au Nord d'Utique, sur la route de Carthage à Hippone-Zaryte. La *Table* de Peutinger indique à la même distance d'Utique et sur la même route la ville de Membrane qui doit être confondue évidemment avec celle de Membrane. Non loin d'El Aoudja on aperçoit le village d'El Alia (l'élevé) l'ancienne Cotuza, juché sur une hauteur qui domine les plaines de Bizerte, son lac, et les villages du littoral (Victor Guérin, *La France Catholique*).

Dans la suite Porto-Farina ne fut plus qu'un port de refuge sans importance. Lors de l'expédition de Charles Quint à Tunis, en 1541, sa flotte séjournait dans le lac. Mais il ne semble pas qu'à cette époque le lac fut fortifié ni qu'il l'était en 1573, au moment de l'expédition de Don Juan d'Autriche qui reçut l'ordre de raser comme trop coûteux les forts précédemment construits par les Espagnols. Cet ordre, du reste, ne fut pas exécuté (Chroniques Belges).

## II. — PORTO-FARINA MODERNE

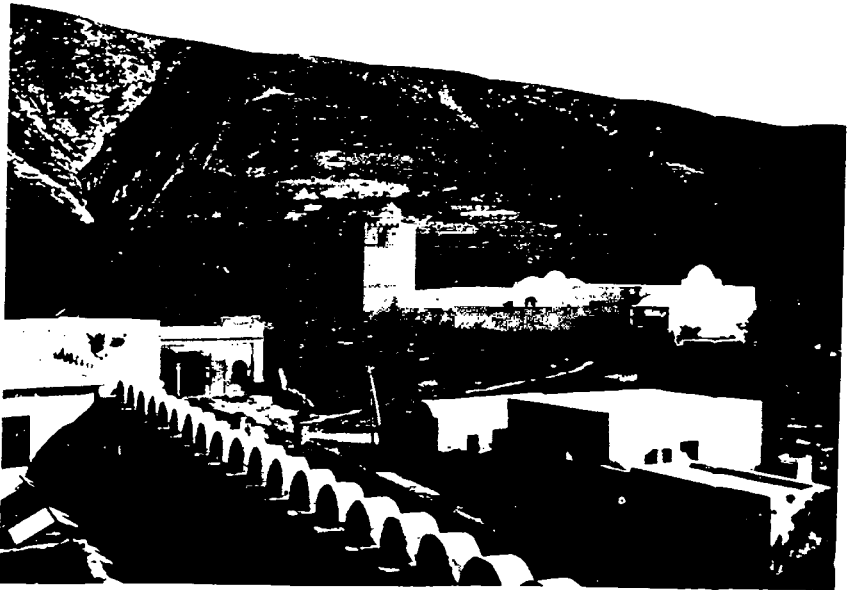
### 1° Fondation de la ville :

Le fondateur de la Ville actuelle fut Ousta Mourad (1637-1640) successeur de Youssef. Ce pacha, célèbre corsaire, voulant empêcher les chrétiens de chercher un refuge dans le lac, conçut le projet d'y construire un fort, puis un port. Encouragé par le Bey il se mit aussitôt à l'œuvre, une riche musulmane de Raf-Raf, propriétaire du terrain, mettant à sa disposition l'emplacement qu'il convoitait. Il prescrivit aussi d'établir une ville et d'y retenir les habitants en faisant des avances et en accordant des libertés à ceux qui viendraient s'y fixer. Des Maures Andalous s'y établirent en grand nombre, attirés par ces avantages, de même qu'à Raf-Raf et à Ras-el-Djebel. Le lac, à cette époque, avait une grande profondeur.



On voit ici le port au premier plan, les arcades vestiges de l'arsenal, à gauche le Bordj el Oustani, à droite la mosquée, et à l'arrière-plan la colline dont on distingue nettement le pendage.

(Photo J.-L. Combés)



Au-dessus de la mosquée, cultures arbustives en terrasses, analogues à celles du Liban.

(Photo J.-L. Combés)

L'appellation moderne et italienne de Porto-Farina donnée à la Ville, ne serait d'après Shaw (Voyages dans plusieurs provinces de la Barbarie et du Levant) que la traduction littérale de la dénomination phénicienne, le mot phénicien Ruscinona, en effet, signifie proprement le promontoire des vivres, et en particulier du blé. S'il en est ainsi, on peut penser que Porto-Farina n'a fait que succéder à un comptoir antique qui était un entrepôt maritime pour le transport des blés (Victor Guérin : «La France Catholique»).

D'autres prétendent que l'ingénieur qui a dirigé la construction des forts et du port aurait été espagnol ou italien, et se serait appelé Farina : telle serait, d'après eux, l'origine du nom de la Ville ainsi que du Cap Farina.

Avec les Turcs, Porto-Farina devint un des centres les plus actifs des opérations des Corsaires qui y trouvaient dans la darse et sous la protection de ses trois forts, le fort gênois, le fort Eloustani (fort du milieu) et le fort Nadour transformé en bague, tous construits à peu près à la même époque, un refuge contre les vaisseaux qui pouvaient leur donner la chasse.

L'altitude et la position du Nadour avaient aussi été utilisés par eux dans le même but. Ils avaient établi sur son sommet un poste d'observations, un Nadour qui signalait le passage des vaisseaux que les pirates cachés dans la darse allaient attaquer. Ce Nadour a donné son nom à la montagne. Il y a près d'une vingtaine d'années, le génie militaire y construisit un poste optique, occupé chaque année pendant quarante-cinq jours, qui correspond avec ceux du Cap Blanc et de Sidi-Bou-Saïd. Enfin, en 1901, la Marine y a fait construire un Sémaphore relié télégraphiquement à Bizerte.

Sous le Gouvernement des Mustapha, successeur de Mohamed, l'Amiral anglais Blake, envoyé par Cromwel, parut devant Porto-Farina le 8 février 1654. Hamouda Bey, qui commandait l'armée tunisienne se hâta d'accourir avec toutes ses forces et l'Amiral leva l'ancre sans attaquer; mais il reparut le 3 avril, le lendemain 4 vint bravement s'emboîser avec ses neuf vaisseaux de ligne à une demi-portée de fusil des batteries turques. Aussitôt elles firent rage. Les bâtiments anglais ripostèrent à leur feu par une cannonade effroyable et criblèrent de projectiles les ouvrages de l'ennemi. L'issue de cette lutte demeura toutefois indéterminée, lorsque profitant de la fumée, l'Amiral mit à la mer quelques chaloupes remplies d'hommes résolus et leur prescrivit de brûler cinq gros vaisseaux tunisiens ancrés dans le port. Les flammes de l'incendie achevèrent d'épouvanter les Turcs dont le feu était déjà éteint par celui de l'escadre anglaise. Tunis s'empressa de traiter et le prix de la victoire fut la liberté de tous les Anglais et Hollandais détenus dans les bagnes. Le lac avait alors de 9 à 15 mètres de profondeur.

En 1682, Mohammed Talak est arrêté et son fils Ali Bey le fait étrangler à Porto-Farina. Cette ville devait posséder alors une forte garnison de soldats, notamment de Zouaouas, qui dotés de chevaux par Astad Mourad avaient pris le nom de Sbahia, d'où Spahis, du mot arabe Sbah, qui signifie matinal. Déjà à cette époque un des



**Le cordon littoral**

(Photo J.-L. Combès)

forts servait de lazaret. Sous le règne de Mourad trois navires furent envoyés en Turquie pour prendre des troupes, ils revinrent sans retard à Porto-Farina avec un millier de soldats dont quelques-uns atteints de la peste. De nombreux esclaves chrétiens, accrus encore par d'autres envoyés des bagnes de Bizerte, y étaient déjà occupés à l'entretien des navires.

## 2° Arsenal des Beys et Port Militaire :

Le premier arsenal, digne de ce nom, ne semble dater que de 1707. On conserve dans la région le souvenir des familles Anaré, Cubisol, Gaspary, originaires de La Ciotat, pour la plupart maîtres des travaux et protecteurs des chrétiens (Anseline des Arcs).

Vers cette époque, dit-on, le Bey Ibrahim, parti d'Alger pour venir à Tunis où l'appelait Mohamed Kodja, débarqua à Porto-Farina. Quelques jours après la révolution qui avait coûté la vie à son ami, il fut arrêté par les agents d'Hussein Ben Ali et mis à mort. Son tombeau se voit au pied du fort de Sidi Ali el Mekki, On n'y lit aucune inscription, une simple grille l'entoure, posée par Ahmed bey en 1851 (Rousseau, « Annales »).

En 1720, le P. Cornelui, de l'Ordre des Trinitaires envoyé sur la côte africaine pour le rachat des captifs, fit escale à Porto-Farina, où il resta peu de jours. Voici ce qu'il dit : « Le 14 février au matin on reconnut La Garitte (Gatite) et le soleil prenant le dessus ne tarda pas à faire apercevoir la côte de Barbarie, ce qui engagea de passer le reste de la nuit sans voiles et de tenir le large. Le capitaine, se flattant d'arriver le lendemain à la rade de Porto-Farina, fit mettre, dès le matin, toutes les voiles, mais le calme qui le prit avant d'avoir pu approcher de l'entrée du lac le força de jeter l'ancre. Le 16 au matin on tira un coup de canon pour faire venir à l'obéissance tous les capitaines et patrons des barques françaises qui se trouvaient dans la rade, ce qui fut exécuté, mais malgré le recours de toutes les barques et chaloupes, ce ne fut que le lendemain à la faveur d'un petit vent et d'une sorte de marée que l'on put remorquer le vaisseau et s'annoncer à la bouche du port. Après avoir mis pied à terre et s'être délassé pendant quelques heures des fatigues de la mer, M. Dussault (l'envoyé) avec les personnes de sa suite fut rendre visite au Gouverneur de Porto-Farina qui le reçut avec toutes les marques de distinction. Mais comme il y fut question de cérémonies ou de salut au Vaisseau du Roy à son arrivée dans le port, le gouverneur n'osant saluer le premier sans l'ordre du Bey qui pour lors était au Camp, demanda du temps à M. l'Envoyé pour avoir à ce sujet des ordres précis. Le Chancelier de la Nation profita de cet intervalle pour informer pareillement de l'arrivée de M. Dussault M. Basli, Consul à Tunis qui en partit aussitôt accompagné des principaux de la nation pour lors résidant dans cette ville. Le Gouverneur ne reçut de réponse du Bey que le 22 et donna aussitôt les ordres pour le salut qui fut fait de toute l'artillerie des trois châteaux, chacun même par distinction ayant tiré deux coups à boulets.

Le 24, M. Dussault, accompagné du Consul, du Chancelier, de deux

députés et plusieurs autres de la Nation prit la route de Tunis où il arriva le soir même, quoique par terre, il y avait plus de quinze lieues de Porto-Farina. M. le Consul avait eu soin de porter toutes les provisions nécessaires sans laquelle précaution ils auraient couru le risque de ne trouver dans toute la route qu'une rivière pour se désaltérer ».

Peyssonnel qui, en octobre 1724, vint à Porto-Farina, en donne la description suivante : « Nous couchâmes à Porto-Farina que les Turcs appellent Gramela. C'est un petit endroit fameux par sa rade et son port très-bon et très-sûr, le meilleur et presque le seul qu'il y ait sur toute la côte de la Barbarie. Il est situé au-dessous d'une grosse montagne qui forme le cap Farina (Promontorium Apollonis). Cette montagne le met à couvert des vents du Nord - Nord-Ouest et Nord-Est, les plus dangereux dans ce pays. La rade est un grand bassin, elle a



Vue prise à l'Est de la ville  
Au premier plan, les jardins au ras de la lagune

(Photo J.-L. Combès)

environ une lieue de long sur une demi-lieue de large, l'entrée en est étroite et le devient tous les jours davantage parce que la rivière Bagrada (Medjerdah) qui se décharge directement à son entrée charrie beaucoup de sable et le comble peu à peu. Il est à craindre que dans quelque temps elle ne se ferme entièrement. Je me suis convaincu par des observations que, depuis dix ans, le fond a diminué de plus de dix pieds, de sorte que les vaisseaux de guerre touchent presque tous en entrant aux endroits où ils passaient autrefois à l'aise. Au fond de cette rade on a jeté plusieurs môles qui forment un bassin carré capable de contenir une trentaine de bâtiments en toute sûreté.





Vue des jardins de pommes de terre situés entre la lagune et la mer. A droite : les palmiers qui bordent la lagune. Dans les jardins : brise-vent réguliers et huttes de branchages.

(Photo J.-L. Combés)

Cette rade est défendue par trois petits châteaux garnis de canons dominés du côté de la terre mais en état de bien défendre l'entrée de la rade. Il n'y a pas plus de soixante ans qu'on a commencé à construire quelques maisons autour de ces châteaux. L'endroit est aujourd'hui petit, mal bâti et très irrégulier. C'est là que le Bey de Tunis entretient quatre vaisseaux de guerre et où il a créé un arsenal qui n'est pas trop bien fourni, ni pour les manœuvres, ni pour les bois de construction, ni même pour l'artillerie. »

Des difficultés ayant éclaté en 1770 entre la France et le Bey Ali, M. de Broves vint s'établir devant Porto-Farina avec son escadre qui comprenait deux vaisseaux de guerre, l'un de 74, l'autre de 50 canons, deux frégates chacune de 26 canons, une grosse Barge armée de 18 canons, deux chebeks chacun de 20 canons, deux goëlettes à boucne, une flûte et autres navires fournis par Malte, trois gros vaisseaux arrivés en mai bloquaient La Goulette. Le bombardement dura deux jours. Le 1<sup>er</sup> août, l'Amiral alla bombarder Bizerte. Le 25 août le traité du Bardo termina les opérations.

Le savant Desfontaines, émule de Peyssonnel, qui parcourt la région en 1784, ne semble accorder aucune importance à la ville, dont l'arsenal paraît alors avoir été reporté à La Goulette en 1769. Il signale dans les environs une très belle espèce de scrofulaires puis il ajoute « quelques jours avant mon départ (12 août 1784), le caïd ou chef me fit conduire dans un lieu où l'on avait découvert une mine abondante de mercure sous le règne d'Ali Bey, père de celui qui gouverne aujourd'hui. Le prince l'ayant appris la fit boucher aussitôt en disant « si les princes chrétiens savaient qu'il y a des mines dans mon royaume, je ne vivrais plus en sûreté ».

En 1784 l'Amiral Emo (6 septembre) parut devant la ville d'où il partit bombarder les autres ports de la Régence : A partir de cette époque le port ne paraît pas avoir reçu la visite de flottes ennemies. A cette date, André est maître constructeur à Porto-Farina; on le voit chargé par le Bey de sauver un navire vénitien naufragé à La Goulette. Mais il en est empêché par le Chevalier Quérini, commandant une division vénitienne.

Le Docteur Frank qui en 1806 occupait auprès du Bey Hamouda la situation de médecin européen fait de Porto-Farina la description suivante : « C'est une petite ville avec un port assez profond qui peut contenir environ vingt-cinq navires. Le Bey tient toute sa marine ou plutôt sa petite escadrille dans ce port pendant l'hiver. On assure que c'est à cet endroit que Saint Louis mourut de la peste à sa seconde croisade. L'embouchure du port a si peu de profondeur qu'il faut incliner les navires de côté pour les y faire entrer. Elle est du reste défendue par trois forts, le premier au Nord-Est du port, le deuxième au Sud-Ouest; le troisième est éloigné d'un mille de la ville ».

Mais à cette époque, la Marine Beylicale était en décadence, car le même auteur ajoute : « J'appris cependant que la plupart des bâtiments tunisiens étaient stationnés pendant l'hiver à Porto-Farina et je dus rester dans l'incertitude, sur la nouvelle force maritime de Tunis jusqu'au jour où ces bâtiments vinrent se réunir dans la rade

devant La Goulette. Cette escadre si vantée n'était composée que de seize voiles, savoir une seule frégate, quelques briks et cornettes, et quelques petites pinques à peine armées qui avaient été prises sur les Napolitains. Si à cette marine de l'Etat on ajoute vingt-quatre petits corsaires appartenant à des particuliers montés par quelques mauvais marins et encombrés par autant de soldats qu'il est possible d'y entasser, on aura une idée complète de la marine de la Régence. »

En 1818, par suite de l'ensablement considérable de la passe, l'arsenal fut transporté à La Goulette. Cependant, en 1819, le Bey craignant que son escadre de guerre n'eut le sort de la marine algérienne détruite par Lord Exmouth en 1816, se détermina à la mettre à l'abri d'un coup de main, et résolut de rendre à Porto-Farina son ancienne destination de port militaire. Les sables de la mer et ceux charriés par la Medjerdah avaient tellement encombré la passe qu'il fallut pour la dégager employer un nombre considérable d'ouvriers et plusieurs bateaux-dragueurs. Au mois de décembre le Bey se rendit à Porto-Farina pour assister à l'entrée dans le lac de plusieurs de ses bâtiments de guerre. Une corvette, une gabarre, une goëlette franchirent la barre sans difficulté et vinrent mouiller sous les forts de la place à l'abri de toute entreprise ennemie à une distance de près de six milles de la mer. Elles furent bientôt rejointes par le reste de la flotte tunisienne composée d'une frégate neuve construite à La Goulette, de deux gabarres, quelques briks et goëlettes et un certain nombre de chaloupes canonnières ».

L'escadre tunisienne comprenait en 1820 deux cornettes, deux briks, deux goëlettes et trois bagarres. Une violente tempête, le 7 et le 8 février 1821 détruisit la flotte à La Goulette car à cette époque Porto-Farina était encore abandonnée.

Les ateliers de Marseille fournirent au Bey, en 1834, une frégate et deux cornettes. La frégate fut vendue quelques années plus tard; des deux cornettes, l'une fut envoyée au Sultan, l'autre se perdit sur les côtes de France. Cet état de choses dura jusqu'en 1837. C'est alors que le Bey Ahmed très imbu des idées européennes et préparant son voyage de France résolut de créer à Porto-Farina un arsenal à l'euro-péenne et d'établir à Tunis une école polytechnique, pépinière de futurs officiers. Malheureusement ces beaux projets ne purent donner de résultats. Mais c'est de cette époque que date le réveil momentané de la Ville. Les palais du Bey et de sa suite furent construits à grands frais, les casernes, les magasins surgirent comme par enchantement, les vieux forts furent restaurés, le port nettoyé et aménagé. De nombreux ouvriers tailleurs de pierres, maçons, menuisiers, forgerons furent employés aux travaux de l'arsenal. Le plus clair de leur salaire, dit-on, était une nourriture insuffisante et de mauvais traitements. Pour les empêcher de se sauver on prenait, le soir, la précaution de les enchaîner et de les enfermer dans un souterrain qui existe encore. Dans la journée ils étaient surveillés par de féroces spahis dont le bâton avait vite faite de faire rentrer sur le chantier celui des ouvriers, ou plutôt des esclaves, bien que l'esclavage eût été officiellement aboli en 1818, qui aurait voulu le quitter.

Dès que les travaux furent terminés, le Bey envoya une garnison

de dix mille hommes. Un jeune docteur français, le Docteur Sorbas, originaire de la Corse, remplissait les fonctions de Médecin-major. Ce docteur mourut à Porto-Farina à l'âge de 33 ans, en 1854; sa femme, italienne du pays, devenue très âgée, est morte il y a une année seulement. C'est de Porto-Farina que le Bey Ahmed partit en 1846 à bord du bateau français la « Dante » pour son voyage de France. De cette époque date l'abandon du port qui, mal entretenu, devint bientôt inaccessible.

Le Commandement de la Garnison fut confié au Général Salah Cheboul, ancien tambour, favori du Bey, qui fit édifier de nombreuses constructions pour son usage personnel et celui de sa suite.

Les ouvriers qui y travaillèrent ne furent pas mieux payés que ceux qui avaient travaillé à la construction de l'arsenal. Le palais en ruines qu'on aperçoit à gauche avant d'arrivé au fort gènois appelé aujourd'hui lazaret était la demeure du général qui avait aussi un autre palais en ville.

En même temps que l'on exécutait ces importants travaux une frégate était construite à La Goulette. Mise sur le chantier en 1840 elle ne fut lancée qu'en 1853 et aussitôt dirigée sur Porto-Farina. Mais lorsqu'on voulut la faire entrer dans le port, on s'aperçut que le lac avait été complètement envasé par les apports de la Medjerdah. Trouvant sa route barrée, la frégate rebroussa chemin et le projet de faire de Porto-Farina un port de guerre fut à tout jamais abandonné. Cette frégate n'ayant pas été doublée en cuivre, malgré l'avis des constructeurs, fut bientôt écussonnée au ras de la flottaison et on dut la démolir en 1868 dans le port qu'elle encombrait (Rousseau).

Porto-Farina ne pouvant plus être port de guerre, sa nombreuse garnison n'avait plus sa raison d'être. Aussi, M'hamed Bey, frère et successeur d'Ahmed Bey, donna-t-il l'ordre de la retirer. Cependant, des troupes ainsi que l'indique Dilhou dans son histoire de la Régence, séjournaient encore en 1857 à Porto-Farina. Il y avait alors deux régiments. Les jeunes gens qui les composaient n'étaient pas au service au même titre que les autres, ils se faisaient remplacer et ne servaient que six mois de l'année.

### 3° Porto-Farina abandonnée :

Ce dernier état de choses dura peu. Toutes les constructions qui avaient été édifiées ayant été abandonnées faute d'entretien ne tardèrent pas à tomber en ruines. Les matériaux utilisables furent en grande partie enlevés par les habitants; le Gouvernement, de son côté, en fit prendre pour construire le Contrôle Civil de Bizerte; le reste fut vendu et, actuellement tout est détruit, seules les arcades qui longent un côté de la darse, sont encore debout. Ces arcades derrière lesquelles se trouvent d'immenses magasins sont dénommées « La kechla : La Caserne ».

Dans les premières années de l'occupation française, la Compagnie du Port de Bizerte essaya de réunir la darse à la pleine mer. Une drague fut envoyée, qui creusa le chenal; mais lorsqu'elle voulut ressortir elle fut obligée de recommencer le travail, une tempête

du Nord-Est ayant complètement obstrué le passage qu'elle avait précédemment ouvert.

Autour du cap étaient autrefois des bancs d'huîtres estimés dont le Bey se réservait le monopole. Daurades, mullets, loups, maqueraux, merlans, rougets, limandes, soles, viennent frayer à différentes époques dans le lac et varient la pêche qui se pratique aux barrages dans les bordigues fort bien installés.

« Porto-Farina n'est rien moins qu'un splendide établissement militaire et maritime construit à l'européenne. Arsenal et caserne en pierre de taille, rien n'y manque si ce n'est l'homme, et depuis plus de trente ans l'homme et l'eau » (d'Estournelles de Constant).

« C'est cet ensemble de ruines imposantes et entouré de montagnes verdoyantes au milieu de fertiles jardins qui donne à Porto-Farina un caractère si particulier, à la fois mélancolique et attachant. Rien de plus impressionnant que l'aspect de ces forts majestueux, de ces palais dévastés, des grandes cours abandonnées, des salles aux plafonds écroulés avec leurs fenêtres béantes, leurs portes arrachées, leurs pans de murailles encore revêtus de brillantes céramiques au milieu d'un amoncellement de colonnes brisées, de poutres enchevêtrées, de fers tordus, le tout revêtu d'un fouillis de végétation; et malgré les intempéries et les pillages successifs, laissant apercevoir çà et là d'anciennes inscriptions ou des débris remarquables de marbres curieusement sculptés. De grosses ancrs abandonnées sur la rive évoquent l'ancienne activité de l'arsenal cependant que les canons rouillés des forts, leurs façades incrustées de boulets rappellent les visites des flottes libératrices, tandis que le bruit des fers de la chiourme qui passe redit les labeurs des Pères de la Rédemption. Cette petite ville, qu'elle soit aperçue colorée par le grand soleil ou baignée par les rayons argentés de la lune, laisse un impression profonde de cité morte mais dont les imposantes ruines attestent la vie intense du pays. »

Porto-Farina, 25 mars 1909.

J. MOLINIER,  
Curé.