

PART THREE

The Mediterranean Sea – The Heritage of War

Les Grands Navires de la Renaissance

Salvatore Giannino

Introduction

La création d'itinéraires à thèmes a déjà montré son intérêt pour renouveler le potentiel culturel et la sensibilisation du grand public. Ces itinéraires présentent de grandes possibilités de synergie entre les organismes publics et privés. Ils contribuent aussi à donner une image nouvelle de qualité au tourisme.

Le touriste est de plus en plus exigeant, et désormais très sensible à l'attrait culturel des voyages, à l'émotion qu'il ressent à la découverte du patrimoine sous toutes ses formes. Cet attrait pour leur histoire et leur patrimoine qui unit tous les peuples est un élément très fort de cohésion et d'identité culturelle. La Méditerranée – « le grand lac de la connaissance¹ » – est l'un des espaces privilégiés où se nourrit cette identité, car les mers séparent moins les hommes qu'elles ne les lient (Giono).

Le patrimoine maritime qui nous a été transmis est aujourd'hui une source de richesse économique et le symbole d'une nouvelle « Renaissance méditerranéenne » qui peut revivre grâce à une nouvelle forme, positive et interactive, de tourisme culturel, respectueuse de l'environnement et de l'histoire. La mise en valeur d'une culture méditerranéenne constitue par ailleurs un trait d'union entre les peuples d'Orient et d'Occident.

Grâce à des thèmes tels que l'archéologie sous-marine ou l'histoire des sciences liées à la navigation et à la construction navale, sujets riches tant du point de vue purement scientifique qu'artistique et capables de transmettre d'importantes valeurs culturelles, il est possible de toucher et de communiquer vers un large public et de répondre à la curiosité du voyageur méditerranéen.

1. Comme la désignait Platon dans l'ancienne Grèce.

Les Grands Navires de la Renaissance

Cette exposition itinérante, réalisée dans le cadre d'un projet européen, a été cofinancée par la Commission Européenne (Projet Raphaël) et par la Ville de Gênes.

Autour des objets provenant de la Lomellina, une nave – grand navire – génoise coulée à Villefranche-sur-mer en 1516 et fouillée pendant 10 ans par le Groupe de Recherche en Archéologie Navale – GRAN –, des panneaux rédigés en trois langues (italien, anglais et français), présentent une série de navires célèbres de l'époque, témoins des grands voyages de découverte, de l'expansion du commerce transocéanique et de l'avènement des grands navires de guerre, expression de la montée en puissance des états. Les navires présentés, dont on connaît assez bien l'histoire et dont l'image est parvenue jusqu'à nous sous forme de gravures ou de peintures, ont été construits dans différents chantiers d'Europe : c'est le cas par exemple du Peter von Danzig construit à la Rochelle mais actif avec la ligue Hanséatique ; de la Cordelière, la nef d'Anne de Bretagne, construite à Morlaix ; de la Mary Rose, la célèbre caraque d'Henri VIII, construite à Portsmouth ; de la Santa Catarina de Monte Sinaï, la caraque portugaise construite en Indes à Cochin ; de la Santa Anna, la caraque de l'Ordre de Malte construite à Nice et à Villefranche-sur-Mer.

La CANAV, une entreprise génoise de maquettisme industriel, a réalisé à partir des données archéologiques, une très belle maquette au 1/50 de la Lomellina qui donne à voir au visiteur une représentation de ces navires remarquables.

L'exposition est accompagnée d'un catalogue bilingue (français-italien) dans lequel est inséré un CD rom consacré au même thème : bornes interactives, projections et ateliers didactiques enrichissent la visite.

Les autres partenaires du GRAN dans ce projet qui comporte de nombreux aspects – publication, conservation d'objets provenant de la fouille de la Lomellina, sensibilisation des scolaires, ouverture d'un site Internet – sont l'Université d'Oxford, le Musée National des Arts et Traditions Populaires de Paris, le Conseil Régional de Bretagne, le Laboratoire d'Histoire et d'Archéologie Maritime (CNRS – Université Paris IV-Sorbonne – Musée de la Marine), le Musée National de la Marine de Paris, la Ville de Plougonvelin.

La Lomellina constitue l'un des trésors du patrimoine subaquatique mondial ; ce bateau de la Renaissance, coulé en rade de Villefranche le 15 septembre 1516, est la seule épave de cette époque retrouvée en Méditerranée. Elle a appartenu à une grande famille de commerçants génois de l'Ordre de Malte, les Lomellini. Le GRAN, créé par le Commandant Philippe Taillez, père de la plongée moderne avec le Commandant Cousteau, a permis, grâce à la découverte de la Lomellina :

- de mieux connaître les techniques de la construction navale à la Renaissance
- de reconstituer des routes maritimes à partir de l'histoire de la famille de ses armateurs
- d'apprécier l'histoire des comptoirs commerciaux en Méditerranée.

Le Transfert du Savoir

Le transfert du savoir et en particulier des connaissances scientifiques liées à la navigation – en tant que véhicule de transmission – a suivi dans l'histoire différents chemins. Au Moyen Age et à la Renaissance, outre la présence arabe en Espagne, l'une des voies les plus importantes en Méditerranée était celle qui passait par les Républiques maritimes italiennes. Ces rencontres nées avec les pèlerinages en terre sainte, transformées en conflit par les croisades, ont permis aux connaissances arabes de pénétrer en Italie puis en Europe.

La Méditerranée, jadis lac romain – Mare Nostrum – (Ier – IVème siècle), puis musulman (IXème – Xème siècle), sans cesser d'être une voie d'échange des produits et des connaissances, devient aux XIème et XIIème siècle un lieu de compétition et d'affrontement entre les trois grandes entités politico-religieuses qui occupent ses rives : les aires musulmane, byzantine et occidentale.

Le bilan des croisades reste à faire ; au-delà de la violence des affrontements, leur effet stimulant sur l'activité commerciale et technologique des villes méditerranéennes est incontestable. Ce qui est sûr, c'est que Gènes, Pise, Amalfi, et Venise – avec les ports d'Italie du Sud – sont les grands bénéficiaires des croisades. Ce sont ces cités maritimes qui joueront un rôle décisif dans l'expansion commerciale de l'Occident. On ne peut nier pour autant les « retombées » de ces

expéditions favorables, au premier chef, aux cités italiennes mais aussi à d'autres villes marchandes de la Méditerranée occidentale comme Villefranche, Marseille, Barcelone, Valence, Carthagène ou Séville.

Ce sont les secrets volés ou reçus des navigateurs musulmans qui furent transférés à travers les Républiques Maritimes italiennes en Europe, et qui constituèrent les bases de la Renaissance italienne et de la Révolution Scientifique européenne – commencée à Rome avec Copernic et suivie à Florence par Galilée –.

Gênes regarde ainsi surtout vers la Méditerranée occidentale et l'Atlantique, sans pour autant renoncer à ses colonies de Chio, Tabarka, de Phocée et à ses comptoirs de mer Noire (Cembalo), Venise consolide ses positions en mer Egée, en mer Ionienne et au Levant.

Au début du XV^{ème} siècle, Venise parvient au zénith de sa puissance navale et à sa plus grande extension territoriale. Au seuil de la Renaissance, Venise la « Sérénissime » était alors la première puissance maritime de l'Occident, sinon du monde, en jouant un rôle comparable à celui d'Athènes dans la Grèce classique.

Depuis le IX^{ème} siècle et jusqu'au XV^{ème} siècle, la civilisation arabe est en effet la gardienne du savoir scientifique et technologique en provenance des grandes civilisations orientales : Mésopotamie, Egypte, Grèce, Chine, Byzance.

Les Occidentaux, à la fin du Moyen Age, prennent les musulmans comme professeurs, comme maîtres. Les livres du monde musulman en arabe – souvent d'ailleurs retranscrits du grec – sont traduits en latin pour servir de « manuels de civilisation » pour les sciences.

En matière de navigation, des instruments et des techniques nouveaux apparaissent au XIII^{ème} siècle en Occident : la boussole – comme le papier –, connue en Chine, a été transmise aux Amalfitains par les Arabes.

Amalfi est la première République Maritime italienne qui profita des avantages commerciaux des croisades. Ses galères, les premières en Occident à utiliser les propriétés de l'aimant pour se diriger en mer, suivaient les chemins de la Terre Sainte et, outre l'embarquement des chevaliers à la recherche de fortunes, amenaient des foules de pèlerins chrétiens en visite au Saint Sépulcre. Un hôpital fondé à Jérusalem par les Amalfitains fut l'origine de l'Ordre des Hospitaliers de Saint Jean de

Jérusalem, plus tard de Rhodes puis de Malte, qui portent encore aujourd'hui comme emblème la croix d'Amalfi.

L'introduction de la boussole est bientôt complétée par une rose des vents où figurent les directions cardinales de la tradition grecque. L'aiguille aimantée soutenue dans un récipient par un roseau, d'où son nom de « calamite », se retrouve bientôt posée en équilibre sur un pivot dans une boîte – en italien « bussola », et complétée par une rose des vents.

Cette référence permanente au nord magnétique fonde une façon nouvelle de parcourir l'espace inconnu de l'océan et donne naissance à la carte maritime. Tenant compte du nouvel apport de la boussole, la carte maritime abandonne l'orientation du haut de la carte à l'est – le lever du soleil – pour lui préférer le nord. Il s'agit du nord magnétique que marque la fameuse fleur de lys et non du nord géographique.

Le portulan offre dans un système cohérent la représentation du tracés des côtes qui vise moins la précision que l'accentuation des particularités que le navigateur ne doit pas ignorer pour se repérer. En haute mer, les cartes marines résolvent, par des procédés graphiques élémentaires, les problèmes de route du navigateur : faire le point et estimer le cap à suivre.

La carte marine, attribuée aux Arabes ou aux Byzantins, a été affinée par les Gênois. Son emploi est en effet mentionné pour la première fois sur les navires gênois qui transportaient Saint Louis en 1270 à l'occasion de la huitième croisade qui partit d'Aigues-Mortes.

Les chiffres arabes ou plutôt le zéro (appelé alors cyfre, du mot arabe signifiant « vide ») sont introduits en Occident par la traduction latine du traité de calcul d'al Khârismi effectuée vers 1120 par Adélarde de Bath, ce savant anglais qui a séjourné sept ans en Syrie-Palestine.

La Syrie est aussi le lieu où les Occidentaux se familiarisent avec des techniques comme la fabrication du verre – implantée à Venise – et des productions agricoles (canne à sucre, coton, fruits) ou artisanales nouvelles (soies et camelots – étoffe de laine –, pourpres, brocarts).

Les croisés empruntent aussi à l'Orient des habitudes vestimentaires ou alimentaires et le goût d'un luxe inconnu jusqu'alors en Europe. Ce luxe pénètre par le relais italien jusqu'au nord de l'Europe et voit le jour au cours de la période gothique puis s'épanouit à la Renaissance.

La mer est le vecteur fondamental de la culture Méditerranéenne, le navire en porte le savoir privilégié

Les marins anciens avaient un rêve unique : toujours étendre leur étonnant empire commercial.

Il en va tout autrement du navire, depuis toujours instrument de domination politique, d'expansion coloniale, d'échanges commerciaux, culturels, scientifiques et technologiques, outil des grandes découvertes ayant au cours des siècles bouleversé la physionomie de notre globe et les conditions d'existence de ses habitants. Il se développe à partir de l'Arche du déluge, ancêtre mythique de la navigation humaine, puis la Chaldée et l'Assyrie, l'Égypte, les Phéniciens, la Grèce Antique, Rome, la lutte de la Croix contre le Croissant.

Pendant cette période de plusieurs millénaires la structure du bateau ne s'est modifiée que lentement et la navigation a présenté des caractères sensiblement analogues. Mais à la fin du moyen âge la transformation a commencé : le navire porte un gréement plus savant, ses deux gouvernails latéraux ont fait place à un gouvernail unique fixé à l'étambot, ses dimensions se sont accrues, il est à même d'affronter les lointaines et audacieuses randonnées, et les nations capables de maîtriser ces navires, les utilisent pour imposer au monde leur puissance et leur volonté : l'ère des découvertes est entamée.

La science s'est faite guide du marin, lorsque les navigateurs partirent à la conquête du monde : la lutte pour les colonies, la lutte pour l'Océan, « du galion au vaisseau », le déclin de la suprématie méditerranéenne vers l'Atlantique quand les Espagnols et les Portugais – avec la route des Indes –, se sont détournés de la Méditerranée déplaçant le commerce dans l'Océan Atlantique, en faisant ainsi émigrer richesses et biens vers l'Europe du Nord.

Le Centre de gravité du monde passe ainsi de la Méditerranée à l'Atlantique.

Le Savoir de la Navigation

De cette longue passe d'armes méditerranéenne la “marine universelle” est sortie grandie en savoir et en progrès : profit immense pour les trois marines : l'Orientale Chrétienne, la Musulmane et l'Occidentale Chrétienne.

Au cours de cette dure époque, l'art de la navigation franchit une suite d'étapes au cours desquelles les progrès scientifiques s'ajoutaient les uns les autres : la construction et la manœuvre trouvèrent là des éléments nouveaux dont l'invention, l'application, l'usage et les perfectionnements firent de cette période l'une des plus fécondes dans l'histoire maritime.

Jusqu'à la fin des croisades, la Méditerranée avait été le domaine privilégié de la marine militaire, le théâtre de combats navals entre Arabes et Byzantins, Génois, et Vénitiens, Aragonais et Angevins de Naples.

C'est à l'école de ces Levantins que se formèrent les marines du Ponant. Les Génois surtout excellaient comme Amiraux : le Portugal leur emprunta la dynastie des Pessagno ; la Castille, puis la France, Zaccaria, Doria et Grimaldi ; l'Angleterre, *Usu di Mare*.

Ouvertes à toutes les influences qui venaient de Byzance et d'Italie et qui, pour la plupart, prenaient leurs sources dans l'antiquité latine, les marines occidentales en furent revivifiées. En France, où Philippe le Bel avait mandé des Génois pour créer l'arsenal ou « Clos des Galées » de Rouen, en Castille, où Alphonse le Sage demande toujours aux Génois la construction des arsenaux de Séville. Le vocabulaire des marins du nord, dont le fond était scandinave, s'enrichit de termes provençaux et italiens.

La Revolution du Savoir

La Renaissance, qui toucha de son aile, au XVI^{ème} siècle, arts, lettres et sciences, fit également sentir à la marine sa bienfaisante influence. Une révolution se produisit dans l'art de la construction navale et de la navigation hauturière.

Le grand navire y gagna plus de puissance et de mobilité par la supériorité de son artillerie et la division de sa voilure. Les navires génois et hispaniques sont alors beaucoup plus maniables grâce à des voiles latines qui leur permettent de marcher au plus près du vent, « à la bouline ».

Le grand navire est équipé pour les voyages au long cours ; en plein Océan, il faudra demander à l'astronomie les moyens de faire le point en prenant la hauteur des astres : c'est le rôle de l'astrolabe.

Ignoré du moyen âge latin, l'emploi des méridiens et des parallèles avait commencé à devenir en usage avec la Renaissance ptoléméenne. La géographie de Ptolémée avait été remise en honneur par la traduction

latine qu'en avait faite, en 1409, Giacomo d'Angelo – depuis une traduction arabe du grec –.

L'heure de la découverte du monde avait sonné pour les grands navires.

Les îles Fortunées, dont un tapis de fleurs d'or jeté sur les flots par Pindare ornait l'accès, les Canaries, connues de Pline, furent découvertes à nouveau par des Génois, Lancelot ou Lanzaroto Maloisel vers 1312, Niccoloso di Recco et Angelino del Tegghia en 1341, ensuite vint le tour de Cristoforo Colombo et Amerigo Vespucci de découvrir le Nouveau Monde.

La galère, d'un rayon d'action restreint, ne pouvait quitter ses parages tutélaires de la Méditerranée. Quand, par delà l'Océan entrouvert, apparut un monde inconnu, elle perdit son prestige. Et ce fut un autre type de navire, la caravelle, puis le galion et le vaisseau qui en hérita dans les flottes d'Occident.

Et, parmi les nations qui naissent et entrent dans l'histoire, c'est à qui apportera ses propres perfectionnements.

Après trois millénaires d'existence, le règne de la galère « Reine de la Méditerranée » – descendante de la trière grecque et de la trirème romaine – est révolu. Les marins de haut bord n'ont que mépris pour cette « araignée » aux longues pattes et aux courts trajets, qui n'a de venin qu'en pointe avec ses canons de course.

Bibliographie

GUEROUT, M., CAMPODONICO, P. et GIANNINO, S. A. 2000.
 “Les Grands Navires de la Renaissance”. Tormena Editore, Genova