ePublishing

ΕΘΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ
EKT NATIONAL DOCUMENTATION CENTRE

The Historical Review/La Revue Historique

Vol 9 (2012)

Seas, Islands, Humanists

Benedetto Cotrugli et son traité De navigatione (1464-1465)

Piero Falchetta

doi: 10.12681/hr.288

To cite this article:

Falchetta, P. . (2013). Benedetto Cotrugli et son traité De navigatione (1464-1465). *The Historical Review/La Revue Historique*, *9*, 53–62. https://doi.org/10.12681/hr.288

https://epublishing.ekt.gr | **e-Publisher:** EKT | **Downloaded at:** 08/09/2026 03:22:19

BENEDETTO COTRUGLI
ET SON TRAITÉ *DE NAVIGATIONE* (1464-1465)

Piero Falchetta

"*La marine est, autant que chose au monde, affaire de métier; elle n'admet pas un entraînement venant à l'occasion comme un à-côté: il faut plutôt que l'on n'ait point d'autre activité à côté.*"[1]

Résumé: L'article explore certains aspects de l'interaction entre l'érudition géographique et le monde professionnel des marins au XVe siècle, tels qu'ils apparaissent dans l'ouvrage *De navigatione* de Benedetto Cotrugli. Humaniste, diplomate et marchand Ragusain actif en Italie, connu pour son traité sur le commerce (*Dell'arte di mercatura*, 1458), Cotrugli composa vers 1464-1465 un précis encyclopédique sur l'art de la navigation, les mers et les océans, dans un effort d'enchâsser les savoirs pratiques des marins dans la culture géographique humaniste.

Entre la fin du Moyen Âge et le début des temps modernes, le milieu des gens de mer –c'est-à-dire l'ensemble des métiers qui étaient liés à différents titres à la navigation et au commerce maritime– entreprit une démarche d'importance pour la définition du statut du savoir nautique, et en particulier pour la transmission du patrimoine intellectuel accumulé par d'innombrables générations d'officiers et de matelots. Cette avancée consista surtout dans la décision de mettre par écrit l'ensemble des connaissances théoriques et pratiques qui constituaient la "culture" nautique du temps. On trouve ainsi un groupe de manuscrits datant des XIVe et XVe siècles, pour la plupart italiens, où ce sujet est amplement traité.

Quelques-uns de ces manuscrits ont été étudiés en plusieurs occasions; c'est le cas du *Zibaldone da Canal* (Yale University, Beinecke Rare Book and Manuscript Library, Ms. 327),[2] de l'*Arte veneziana del navigare* (Bibliothèque

[1] Thucydide, *La guerre du Péloponnèse*, I.142.9.

[2] Alfredo Stussi (éd.), *Zibaldone da Canal. Manoscritto mercantile del sec. 14*, Venise: Comitato per la Pubblicazione delle Fonti Relative alla Storia di Venezia, 1967; *Merchant Culture in Fourteenth Century Venice: The "Zibaldone da Canal"*, trad., intro. et notes John E. Dotson, Binghamton, NY: Medieval & Renaissance Texts & Studies, 1994.

The Historical Review / La Revue Historique
Département de Recherches Néohelléniques / Institut de Recherches Historiques
Volume IX (2012)

du Musée Municipal de Padoue, Ms. C. M. 17),[3] des *Ragioni antique spettanti all'arte del mare et fabriche de vasselli* (Greenwich, National Maritime Museum, Ms. NVT 19),[4] du carnet signé par Zorzi "Trombetta" da Modone (Londres, British Library, Mss. Cotton, Titus A.26),[5] de l'*Atlas Cornaro* (Londres, British Library, Ms. Egerton 73), du *Raxion de marineri* (Venise, Biblioteca Marciana, Ms. It. IV, 170 [= 5379]),[6] jusqu'ici attribué à Pietro di Versi, mais dû en réalité à la main de Michele da Rodi. À ce dernier on doit en particulier un manuscrit qui n'a fait qu'aujourd'hui l'objet d'un travail analytique,[7] car il a presque toujours été conservé dans diverses collections privées. Le même sort est échu au traité *De navigatione* composé par Benedetto Cotrugli en 1464-1465 –qui sera le sujet principal de ma communication– conservé à la Yale University Library, Ms. 557. Un autre exemplaire du même traité –présenté comme anonyme par Claudio de Polo Saibanti en 1985,[8] mais dont la paternité doit sans aucun doute être attribuée encore une fois à Cotrugli– fait partie de la collection de Lawrence J. Schoenberg.[9] Enfin, parmi les textes qui restent à étudier, il ne faut pas oublier l'important Ms. MA.334 de la Bibliothèque Angelo Mai de Bergame.[10]

---

[3] Annalisa Conterio, "'L'arte del navegar'. Cultura, formazione professionale ed esperienze dell'uomo di mare veneziano nel 15. secolo", dans *L'uomo e il mare nella civiltà occidentale. Da Ulisse a Cristoforo Colombo*, *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, n.s. 32 (1992), pp. 187-225.

[4] Giorgetta Bonfiglio Dosio (éd.), *Ragioni antique spettanti all'arte del mare et fabriche de vasselli. Manoscritto nautico del sec. 15*, Venise: Comitato per la Pubblicazione delle Fonti Relative alla Storia di Venezia, 1987.

[5] Conterio, "'L'arte del navegar'"; Eric Reith, "Les illustrations d'un livre de recettes techniques d'architecture navale du millieu du XVe siècle. Le Libro de Zorzi Trombetta de Modon", dans *Pour une histoire du fait maritime. Sources et champ de recherche*, Paris 2001, pp. 81-104.

[6] Annalisa Conterio (éd.), *Raxion de' marineri. Taccuino nautico del 15. secolo*, Venise: Comitato per la Pubblicazione delle Fonti Relative alla Storia di Venezia, 1991.

[7] P. O. Long *et al.* (éds), *The Book of Michael of Rhodes: A Fifteenth-century Mariner in Service to Venice*, 3 vols, Cambridge, MA: MIT Press, 2009.

[8] Claudio de Polo Saibanti, "'Arte del navigare'. Manoscritto inedito datato 1464-65", dans *Imago et mensura mundi*, Atti del IX Congresso Internazionale di Storia della Cartografia, Rome: Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 1985, Vol. 3, pp. 71-79.

[9] Piero Falchetta (éd.), "Il trattato *De navigatione* di Benedetto Cotrugli (1464-1465). Edizi ne commentata del ms. Schoenberg 473 con il testo del ms. 557 di Yale", *Studi Veneziani* n.s. LVII (2009) [en ligne].

[10] Jole Agrimi, *Tecnica e scienza nella cultura medievale. Inventario dei manoscritti relativi alla scienza e alla tecnica medievale (secc. 11.-15.). Biblioteche di Lombardia*, Florence: La Nuova Italia, 1976, pp. 13-15; Warren van Egmond, *Practical Mathematics*

À partir de ce groupe de manuscrits, j'essaierai, d'abord, d'esquisser les contours du savoir nautique de l'époque et, ensuite, de comprendre la place occupée par le texte de Cotrugli dans ce panorama. Je suis, en effet, convaincu que le traité *De navigatione* non seulement représente un point de jonction d'une importance capitale pour la compréhension du passage de la culture médiévale à celle de l'Humanisme dans ce domaine, mais surtout incarne l'effort entrepris par son auteur afin de promouvoir –si je puis dire– l'ensemble des connaissances traditionnelles des marins et obtenir que celles-ci fussent mieux considérées sur le plan culturel en formant, quasiment, une "science" nautique. La manière dont cet effort fut accompli et le fait que toute l'entreprise prend place dans l'horizon géographique et culturel de Venise suggèrent que cette étape de l'évolution générale ne fut pas le fruit isolé de l'initiative d'un auteur particulier, mais survint à l'issue d'un processus beaucoup plus complexe. Mais, avant de poursuivre notre examen, il convient de dire quelques mots d'introduction au personnage de Benedetto Cotrugli.

Notre auteur[11] naquit à Raguse (aujourd'hui Dubrovnik), en Dalmatie, en 1416, d'une famille de marchands. Vers le milieu des années 1430, il se rendit en Italie pour se consacrer à l'étude de la philosophie et du droit. Cette période de sa vie le marquera, et il en conservera toujours une curiosité passionnée

in the Italian Renaissance: A Catalog of Italian Abbacus Manuscripts and Printed Books to 1600, Florence: Giunti Barbera, 1981, pp. 47-51.

[11] Pour la biographie de Cotrugli, voir: Bruna Cinti, "Della mercatura et del mercante perfetto", dans *Studi di lingua e letteratura spagnola*, Facoltà di Magistero dell'Università di Torino, Quaderni Ibero-Americani 31, Turin: Giappichelli, 1965, pp. 351-371; Momčilo Spremić, "Benedetto de Cotrugli, un raguseo del secolo 15. Mentalità e potere", dans *Forme e tecniche del potere nella città (secoli 14.-17.)*, *Annali della Facoltà di Scienze Politiche dell'Università di Perugia. Materiali di Storia 4* 16 (1979-1980), pp. 191-199; *id*., *Dubrovnik e gli Aragonesi (1442-1495)*, Palermo: Accademia Nazionale di Scienze Lettere e Arti, 1986; Michele Luzzati, "Cotrugli, Benedetto", dans *Dizionario biografico degli Italiani*, Rome: Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 1984, pp. 446-450; Ugo Tucci, dans Benedetto Cotrugli, *Il libro dell'arte di mercatura*, éd. Ugo Tucci, Venise: Arsenale Editrice, 1990, pp. 26-39; *id*., "La trasmissione del mestiere del marinaio a Venezia nel Medioevo", dans *La trasmissione dei saperi nel Medioevo (secolo 12.-15.)*, Atti del Convegno, Pistoia: Centro Italiano di Studi di Storia e d'Arte, 2005, pp. 111-126; Luca Boschetto, "Tra Firenze e Napoli. Nuove testimonianze sul mercante-umanista Benedetto Cotrugli e sul suo *Libro dell'arte di mercatura*", *Archivio Storico Italiano*, disp. IV (2005), pp. 687-715; *id*., "Il primo viaggio fiorentino di Benedetto Cotrugli. Nuove testimonianze biografiche e una riconsiderazione de *Il libro dell'arte di mercatura*", dans *Custodi della tradizione e avanguardie del nuovo sulle sponde dell'Adriatico*, Atti del Convegno, Bologna: CLUEB, 2006, pp. 133-163.

pour le monde des lettres, au point qu'il essaiera d'utiliser pleinement dans ses œuvres, de caractère avant tout technique, les lectures et les études de sa jeunesse. Mais il fut bientôt obligé d'abandonner la vie d'étudiant pour rallier les activités commerciales de sa famille; de retour à Raguse, il entretint une intense relation d'affaires avec la Catalogne, ce qui l'amena à s'embarquer très fréquemment sur les galères espagnoles, génoises et vénitiennes qui servaient aux échanges maritimes avec l'Espagne. En 1451, il s'établit à Naples, où il gagna les faveurs du roi Alphonse d'Aragon puis, après la mort de celui-ci, celles de son fils Ferdinand. Peu de temps après, il entra en conflit avec le Sénat de Raguse pour une affaire de remboursements non effectués dans les caisses publiques de la ville, ce qui lui valut d'être banni. Il fut ensuite nommé "maestro di zecca" [maître de la monnaye] à Naples et à l'Aquila et mourut en 1469 à Naples. Dans les intervalles de son activité mercantile, qu'il exerça pendant une grande partie de sa vie, il trouva le temps de s'appliquer à la rédaction du très fameux traité *Dell'arte di mercatura* (1458) et du traité *De navigatione*, composé en 1464-1465. Le premier de ces deux textes fut publié à Venise en 1573, mais le deuxième, en revanche, ne fut jamais mis sous presse et demeura inconnu jusque dans les années 1990.

Deux exemplaires du traité *De navigatione* nous sont parvenus. Grâce aux recherches de Stefano Trovato,[12] on sait que le premier de ces deux manuscrits fut mis en vente en 1914 par un antiquaire napolitain, lequel le proposa à la Bibliothèque de Saint Marc à Venise; mais le directeur d'alors, Giulio Coggiola, refusa la proposition à cause du prix jugé trop élevé. Après ces péripéties, qui le firent voyager entre Naples et Venise, l'ouvrage fut acheté par le collectionneur Henry C. Taylor, qui en fit don par la suite à la Yale University Library, où il se trouve à présent. Ce manuscrit a été récemment publié à Zagreb par Damir Salopek,[13] mais il faut avouer que la transcription (qui s'accompagne d'une traduction en langue croate) révèle plusieurs erreurs et imperfections dues à la difficulté d'un langage souvent très technique et que cette édition se ressent de l'absence d'un véritable commentaire et d'une étude permettant au lecteur de mieux comprendre le sujet traité.

Les manuscrits que j'ai énumérés auparavant possèdent des caractères intrinsèques et extrinsèques assez différents. Si l'on compare ces ouvrages aussi bien du point de vue textuel que codicologique, on peut observer un

[12] Stefano Trovato, "Il manoscritto *De navigatione* di Benedetto Cotrugli in Marciana. Cronaca di un acquisto mancato tra 1913 e 1914", *Studi Veneziani*, n.s. LVII (2009), pp. 549-558.

[13] Benedetto Cotrugli, *De navigatione. O plovidbi*, trad. et éd. Damir Salopek, Zagreb: Ex Libris, 2005.

certain nombre de différences principales, qui nous aideront à comprendre le rôle et la fonction remplis par ce genre d'écrits dans le développement de la culture nautique en général, et de celle qui mûrit dans le domaine d'influence de la République de Venise en particulier.

Du point de vue codicologique, d'abord, nous pouvons classer les manuscrits en deux groupes: d'un côté, nous aurons les deux exemplaires du traité *De navigatione* et l'*Atlas Cornaro* et, de l'autre, les manuscrits restants. Ces derniers, quoique assez différents entre eux, semblent composés directement par leurs auteurs; ce qui implique une certaine distance, plus ou moins explicite, par rapport aux textes rédigés dans les ateliers de copie professionnels –même si les reliures sont parfois de quelque valeur, comme c'est le cas du manuscrit de Pietro di Versi / Michele da Rodi. L'écriture est d'habitude la "mercantesca", la mise en page n'est guère soignée, les dessins et les diagrammes qui accompagnent le texte révèlent une exécution qui peut être techniquement correcte sans jamais parvenir toutefois à une qualité remarquable. Par contre, le traité de Cotrugli –qui nous est transmis par deux copies réalisées vers la fin du siècle, c'est-à-dire peu après la mort de l'auteur– et l'*Atlas Cornaro* possèdent un certain nombre de caractères qui les situent de toute évidence dans une autre catégorie. Il est indubitable qu'ils proviennent d'un atelier: l'écriture, dans le cas de Cotrugli, est la cursive "umanistica", ornée de lettrines enluminées, le texte est organisé en chapitres signalés à l'encre rouge (Cotrugli), et on remarque aussi la présence de renvois marginaux (Cotrugli). Le soin et la richesse avec lesquels ces ouvrages ont été exécutés apparaissent dans toute leur splendeur surtout dans l'*Atlas Cornaro*, qui contient un certain nombre de cartes nautiques recopiées d'après celles d'auteurs divers (comme Pietro Rosselli, Grazioso Benincasa, Alvise Cesanis, Cristoforo Soligo, etc.); la présence de ces cartes requiert un format assez grand du volume, et ce détail nous dit que ce manuscrit –qui n'a très vraisemblablement jamais vu le pont d'une galère– ne fut pas conçu et réalisé pour accompagner son propriétaire à bord des navires, mais qu'il était destiné à être conservé sur les rayons d'une bibliothèque de palais. On peut supposer une même destination pour les exemplaires de l'ouvrage de Cotrugli, recopiés de toute évidence avec une intention calligraphique.

De plus, ce dernier se distingue par la présence de la langue latine, même si elle est employée seulement dans le poème dédicatoire au Doge et au Sénat vénitiens et pour les fréquentes citations de nombreux auteurs classiques et médiévaux. Le latin est, en effet, étranger à la littérature nautique, de nature technique et destinée avant tout au milieu des marins qui n'avait cure des raffinements linguistiques, et Cotrugli s'en montre parfaitement conscient

quand, en conclusion de son poème, il affirme: "J'ai écrit ce traité en idiome vulgaire afin que la dignité et la gloire du nom du Sénat vénitien puissent être connues aussi par ceux qui pratiquent uniquement la langue commune, qui sont la majorité."[14] Le fait même que ce traité soit précédé d'un préambule dédicatoire révèle que son auteur l'a conçu pour lui donner un ton élevé susceptible de le faire accepter dans le milieu cultivé, en général peu intéressé à la codification de ce savoir dans la forme traditionnelle du traité. Mais on reviendra plus loin sur ce point assez important.

En quoi consiste le savoir des marins exposé dans les textes qui nous sont parvenus? La matière est assez hétérogène et recouvre un nombre considérable de sujets; il ne sera donc pas inutile de les rappeler afin de mieux comprendre les nouveautés apportées par l'œuvre de Cotrugli. Si nous analysons, par exemple, le texte de Michele da Rodi, nous avons dans l'ordre: des problèmes arithmétiques et algébriques appliqués également à certaines transactions commerciales, des notes autobiographiques, un calendrier, zodiaque et tables astronomiques, des dispositions pour la vie à bord, des instructions pour l'entrée dans le port de Venise, un portulan des côtes atlantiques du Portugal, d'Espagne, de France, de la Manche, de la côte sud de la Mer du Nord, de l'Italie méridionale et du Golfe de Salonique, des instructions pour la constructions des navires et pour le découpage des voiles, etc. L'*Atlas Cornaro* comprend, entre autres, des considérations sur les caractères et propriétés des planètes, des problèmes astrologiques et astronomiques, des formules magiques, des instructions pour la détermination du calendrier, de l'épacte, des indications météorologiques, année et saisons, bonne santé et maladies par rapport au jours du mois, durée du jour, jours fastes et néfastes, la liste des étoiles du ciel aux différentes époques de l'année, une table de divination "pythagorique", une table de Salomon, une table pour calculer les dimanches, des systèmes figurés pour calculer la durée des mois, l'épacte, la Pâques et le Carême, des tables pour calculer le lever et le coucher de la lune, des formules magiques pour la guérison des blessures, une "raxon de marteloio" (c'est-à-dire, le système rapide pour évaluer la différence entre la route idéale et la route réelle), des ordres et instructions pour Andrea Mocenigo, commandant de la flotte vénitienne en 1428, les taxes dans les ports de la Méditerranée occidentale, des instructions sur le salaire des matelots, des formules magiques utiles pour dissiper les tempêtes, le calcul des temps *ab origine mundi*, la description des différentes marchandises et leur tarifs, etc.

[14] "Vulgari tamen idiomate conscriptam ut ob dignitatem ac gloriam nominis vestri illi etiam discant quibus est solum materna lingua communis, quorum potior est numerus."

Bien entendu, la plus grande partie de ces sujets concerne les matières pratiques qui réglaient la construction navale, la technique de la navigation et des voiles, la vie à bord, les trafics commerciaux. Les seules parties "théoriques" –si je puis dire– sont celles qui traitent du calendrier et de l'astrologie, et elles dérivent essentiellement de l'ancienne méthode du *computus*, qui servait pour calculer la date de Pâques.

En revanche, quand on considère le traité de Cotrugli, on s'aperçoit que son schéma de composition est tout à fait différent de celui des autres textes nautiques contemporains, y compris de celui de l'*Atlas Cornaro*. En effet, on constate dans son exposé un effort assez évident d'organiser la matière selon un certain ordre, pour essayer d'en faire une revue complète et de ne négliger aucun aspect particulier du savoir nautique. On pourrait même affirmer que l'ouvrage de Cotrugli révèle, par son organisation et ses contenus, l'ambition de l'auteur de fonder une véritable "science de la navigation", et de hausser à un niveau de considération plus complet et plus profond les connaissances qui avaient jusqu'alors fait partie uniquement du bagage empirique des matelots.

Cette espèce de "revolution" épistémologique –que Cotrugli avait déjà tentée, ne l'oublions pas, avec l'*arte della mercatura* [l'art du marchand] dans son traité précédent– se réalise à travers l'effort systématique de mêler, ou si l'on veut, de faire alterner des informations, des notions ou des connaissances qui dérivaient directement de la pratique de la mer, avec des spéculations et des indications –tirées soit d'autres auteurs et textes, soit de l'expérience personnelle de l'auteur– d'ordre plus général sur la géographie, la nature des éléments, les phénomènes naturels, les qualités morales des officiers et autres sujets qu'on abordera un peu plus loin. On peut ainsi diviser en deux parties la matière de son ouvrage: une partie qu'on pourrait appeler "expérimentale", consacrée au savoir traditionnel des marins, et une partie "théorique", chargée de donner une substance doctrinale au discours.

Les connaissances pratiques dérivées de l'expérience et du savoir traditionnel des marins comprennent, selon le marchand de Raguse, l'énumération des caractéristiques que doit avoir un port pour être considéré comme un bon port; la navigation et les navires des anciens; les galères modernes: leur structure et leurs qualités, leur voiles, les rameurs; les officiers à bord et leur hiérarchie; l'enrôlement des matelots; les compétences des officiers et les qualités morales et physiques requises pour bien exercer le commandement; les voiles et les haubans; les différentes sortes de bateaux, leurs mesures; les vents et leurs noms; l'usage de la boussole; les prévisions météorologiques dans la tradition des marins et les proverbes qui les illustrent; les caractères et les propriétés des signes du zodiaque; le calcul des

phases de la lune; le mal de mer et ses remèdes; la carte nautique et son usage; une méthode pour vérifier la route; le portulan de la Méditerranée.

Si l'on compare cette liste de connaissances pratiques avec celles qui figurent dans les autres manuscrits nautiques contemporains, on peut observer que Cotrugli est le seul à essayer de décrire tous les aspects de la vie à bord des galères; il consacre, en effet, maintes pages de son texte non seulement à la description des "choses" nécessaires à la navigation (les navires, les voiles, les haubans, etc.), mais aussi à l'explication des fonctions qu'ont ces "choses" dans l'expérience et le savoir des marins.

On peut citer l'exemple de la formation professionnelle des mousses, qui nous est connue, pour cette époque, uniquement par ce texte. C'est aux mousses qu'il incombe de ramer dans la chaloupe, de hisser l'artimon, de grimper sur les haubans, de vider la sentine, de hisser l'ancre. Quand le mousse a acquis une pratique suffisante du timon et de la carte nautique, un jour, il revêt une robe du dimanche et on lui pose une couronne sur la tête. Le pilote lui pose alors quelques questions relatives à la navigation, il examine sa dextérité à faire le point sur la carte et à calculer les distances au cours de la navigation. Le mousse doit répondre à ces questions, et s'il se montre suffisamment habile, il peut devenir matelot à part entière. À ce point, il prête serment de fidélité, et on dit une messe; la cérémonie se termine par l'offrande de quelques petits cadeaux au nouveau matelot de la part de ses collègues.

Il paraît, d'ailleurs, assez bizarre que les textes nautiques de l'époque ne discutent pas de l'emploi de la carte nautique. Ce sujet aurait dû être considéré comme prioritaire au sein de la matière nautique dans son ensemble et pourtant, seul le traité de Cotrugli donne des indications à cet égard. Comment expliquer cette lacune? Ce détail montre assez clairement, à mon sens, la différence entre les textes qui étaient composés pour servir à l'instruction du marin ou ceux qui étaient rédigés par les marins mêmes, et le traité de Cotrugli, qui a l'ambition de s'adresser à tout le monde et de constituer un ouvrage de référence pour tous ceux qui veulent en savoir plus sur la navigation et la vie à bord des navires. La carte nautique, en effet, est faite pour être utilisée et son usage est beaucoup plus facile à montrer qu'à expliquer dans l'abstrait, par écrit. L'usage de la carte fait partie des connaissances pratiques des matelots et n'a donc pas besoin d'être formalisé dans un écrit. Seule la culture de Cotrugli, qui l'avait conduit à se former lui-même dans les livres et pas uniquement à bord des galères, lui impose de ne pas oublier d'exposer ce détail si important pour la navigation. Ici réside, en bref, la différence qui sépare la simple pratique de la mer et le "besoin de théorie" –si je puis dire– d'un homme cultivé du XVe siècle.

Ce qu'on a appelé "besoin de théorie" est l'urgence intellectuelle d'organiser et de systématiser la matière nautique, de la soustraire au confinement forcé dans le milieu des marins et de lui trouver des fondements doctrinaux "nobles", capables de rendre intéressant et digne un savoir réservé d'habitude aux seuls hommes de mer. Pour ce faire, on introduit des thèmes et des notions qui ne faisaient pas partie du savoir nautique de l'époque. Dans son introduction latine, Cotrugli affirme la nécessité d'avoir recours aux savants anciens, et usant d'une formule assez chère à la culture de l'Humanisme, il écrit que les Anciens, "Nous dépassent autant en doctrine et science que c'est uniquement grâce à eux que nous pouvons nous appeler hommes cultivés, ou plutôt que nous pouvons nous appeler hommes tout court."[15]

C'est ainsi que ce projet de promotion et d'émancipation du savoir nautique s'appuie sur l'autorité de nombreux écrivains de l'Antiquité classique et du Moyen Âge, à partir de Ptolémée, dont Cotrugli nous donne un condensé pour la partie relative aux mers et aux îles. Mais c'est surtout la discussion sur certains aspects de la physique aristotélo-ptoléméenne et médiévale qui s'impose dans le texte du fait du nombre et de la valeur des auteurs impliqués dans le discours.

Une partie considérable du texte est, en effet, consacrée à la discussion toute théorique d'éléments et de phénomènes comme l'eau, les tremblements de terre, les vents, les orages et les prévisions météorologiques, l'arc en ciel, les foudres, les feux de Saint-Elme. Les sources auxquelles recourt Cotrugli dérivent en ces cas d'une quantité d'auteurs et de textes, comme la Bible, Augustin, Albert le Grand, Ambroise, Aristote, Saint Basile, Cicéron, Frontinus, Saint Jérôme, Isidore de Séville, Lucrèce, Homère, Ovide, Pline, Plutarque, Priscien, Quintilien, Sénèque, Saint Thomas, Virgile et nombre d'autres auteurs, poètes, philosophes, religieux des siècles passés. Il est évident qu'une grande partie de cet exposé n'a guère de rapport avec la navigation et que le but de l'auteur est avant tout de rendre plus intéressante et autorisée la matière de son écrit. Dans cet effort d'ennoblir le savoir des marins, Cotrugli essaye de faire se rencontrer et s'accorder deux mondes qui jusqu'alors n'avaient pas grand chose à partager: celui de l'activité intellectuelle et celui de la pratique de la mer et de la navigation. On pourrait encore affirmer que se produit ici une rencontre assez singulière entre le langage technique et celui de la spéculation et de la poésie. L'écriture même de Cotrugli est une écriture

[15] "Idcirco non parum debemus vetustis scriptoribus, qui elaborata ingenio non solum sibi im pabulum esse voluerunt, verum etiam nobis ea legentibus, tantum doctrinae tantumque scientiae praestant, ut eo doctiores, immo, eo solo homines dici possimus."

qu'on pourrait appeler expérimentale, parce qu'elle devance une attitude moderne, presque scientifique, face aux différentes branches du savoir.

Le fait que l'entreprise prend place dans l'horizon de l'influence culturelle de Venise –n'oublions pas que le traité *De navigatione* est dédié au Sénat vénitien, même si son auteur vivait à Naples et était un des favoris de la cour d'Aragon– constitue une preuve supplémentaire que c'est dans cette ville en général, et dans son milieu nautique en particulier, qu'étaient réunies les conditions nécessaires pour une pareille rencontre entre savoirs pratiques et culture "officielle". J'ai déjà démontré dans d'autres essais et articles que le milieu des marins est le milieu idéal pour que s'effectue une telle contamination;[16] c'est, en effet, dans ce milieu que simples matelots, officiers, cartographes, marchands et hommes savants qui font partie du patriciat vénitien vont être en relation d'une manière continue et prolongée; c'est ici que les cartes de Ptolémée sont consultées en même temps que les cartes nautiques sorties des ateliers. C'est ici, et dans les même années, qu'un chef-d'œuvre de la cartographie vénitienne de tous les temps comme la mappemonde de Fra Mauro peut être composé en tant que point de rencontre et de comparaison des savoirs et des différentes compétences. Je crois qu'au-delà des raisons d'ordre biographique qui peuvent avoir persuadé Cotrugli de l'opportunité de dédier son écrit à la République de Venise, il y a chez lui la conscience que c'est seulement dans le milieu culturel vénitien qu'il pouvait trouver un public suffisamment attentif à la nouveauté de sa proposition, à une œuvre dans laquelle il essayait de réaliser la contamination entre spéculation intellectuelle et vie pratique.

Biblioteca Nazionale Marciana

[16] Piero Falchetta, "Marinai, mercanti, cartografi, pittori. Ricerche sulla cartografia nautica a Venezia (sec. 14.-15.)", *Ateneo Veneto* 178 (1995), pp. 66-67; *id*., "The Use of Portolan Charts in European Navigation during the Middle Ages", dans *Europa im Weltbild des Mittelalters. Kartographische Konzepte*, Berlin: Akademie Verlag, 2008, pp. 269-276.