

Article

« Le transport de l'obélisque du Vatican »

Richard Hemphill

Études françaises, vol. 26, n° 3, 1990, p. 111-116.

Pour citer cet article, utiliser l'information suivante :

URI: <http://id.erudit.org/iderudit/035829ar>

DOI: 10.7202/035829ar

Note : les règles d'écriture des références bibliographiques peuvent varier selon les différents domaines du savoir.

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter à l'URI <https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche. Érudit offre des services d'édition numérique de documents scientifiques depuis 1998.

Pour communiquer avec les responsables d'Érudit : info@erudit.org

Le transport de l'obélisque du Vatican

RICHARD HEMPHILL

*Les obélisques sont si majestueux qu'on ne peut songer à rien de plus imposant, ou de plus ancien, ou qui suscite autant de transports d'admiration chez les hommes. Qu'admire-t-on le plus en eux? L'inventeur ou l'invention elle-même? L'artisan qui les a taillés et qui les a dressés, ou l'artiste qui en a conçu la forme, ou encore le roi qui en a commandé l'exécution?*¹

Le transfert de l'obélisque du Vatican par Domenico Fontana de son emplacement originel à côté de la vieille sacristie de Saint-Pierre à son emplacement actuel, à 260 mètres à l'est, sur la place devant la cathédrale, constitue sans doute un des exploits de génie civil les plus ambitieux de l'Italie de la fin de la Renaissance et un de ceux sur lesquels on possède le plus de documentation.

On croit que l'obélisque du Vatican provient de Syene (aujourd'hui Assouan, à seize kilomètres environ au nord du lac Nasser sur la rive droite du Nil), et qu'il a été taillé au XVIII^e avant Jésus-Christ. Il est en granit rouge et mesure 25,36 mètres de haut. En 37 avant Jésus-Christ, selon Pline, il fut transporté d'Égypte à Rome; plus tard, sous le règne de Caligula, il devait être érigé sur la *spina*, au centre du cirque

1. Extrait de *Petri Belonii Cenomani, De admirabili operum antiquorum et rerum suspiciendarum præstantia liber primus*, Paris, 1553, ff. 6vo, 7ro.

de Néron sur le Campus Vaticanus. Alors que d'autres ornements de ce type furent détruits au Moyen Âge, à cause de leur double relation avec la Rome et l'Égypte païennes, on conserva celui-ci en vertu de la signification particulière qu'il avait prise dans la tradition chrétienne.

On appelait cet obélisque l'aiguille de Saint Pierre, du nom de l'apôtre qui fut martyrisé à Rome sous le règne de Néron vers 64 après Jésus-Christ. La tradition veut que saint Pierre ait été crucifié la tête en bas, «*inter duas metas*» (entre deux pyramides), c'est-à-dire dans le cirque de Néron sur le Campus Vaticanus, près de l'emplacement originel, à Rome, de l'obélisque du Vatican. Les sites du martyre et de la sépulture de saint Pierre déterminèrent l'emplacement de la cathédrale, d'où la signification particulière de cet obélisque. Sous le pontificat de Nicolas V (1447-1455), dans le plan de rénovation et de reconstruction du Vatican, qui était redevenu le siège permanent de la papauté en 1449, il fut proposé de déménager l'obélisque à un endroit plus important, devant la cathédrale, où il déterminerait un des centres visuels de la cité. Il devait être soutenu par des statues des Évangélistes et surmonté par une statue dorée du Christ. Ce projet de Nicolas V fut abandonné mais fréquemment repris par divers architectes au cours du siècle suivant. En 1583, après avoir étudié le problème pendant près de trente ans, Camillo Agrippa, l'un des principaux promoteurs du transport de l'obélisque, présenta au pape Grégoire XIII un opuscule intitulé *Trattato di Camillo Agrippa di trasportar la guglia in su la piazza di San Pietro*. Grégoire XIII jugea irréalisable ce projet d'Agrippa; mais il avait frappé l'imagination du cardinal Felice Peretti de Montalto qui devait bientôt devenir pape, le 24 avril 1585, sous le nom de Sixte-Quint.

Le 24 août, quatre mois seulement après son accession à la papauté, Sixte-Quint forma un comité chargé d'étudier le problème du transport de l'obélisque. Le projet de Domenico Fontana fut retenu. À l'origine, on en avait confié l'exécution à Bartolomeo Ammanati, mais ce dernier ainsi que son assistant, Giacomo della Porta, furent destitués de leur fonction et c'est Fontana, l'architecte du pape, qui fut chargé des travaux. Le 5 octobre, Sixte-Quint signa un édit octroyant à Fontana les pleins pouvoirs et l'entière responsabilité du déménagement de l'obélisque², et les préparatifs débutèrent. Vers le 30 avril 1586, le travail de descente de l'obélisque était entrepris.

Le premier élément des travaux consistait en l'érection d'une double tour en bois (le *castello*) de chaque côté de l'obélisque. On peut apercevoir ce *castello* en plan, en élévation et en perspective sur la figure 1 (DR1987:0026), et au cours de son utilisation pendant la descente, achevée le 7 mai, sur la figure 2 (DR1987:0027). À partir du 10 septembre, après avoir été traîné sur 260 mètres, l'obélisque fut érigé sur la place en face de la cathédrale. Le 26 septembre, il fut exorcisé puis

2. Le texte original du privilège se trouve dans Fontana, fol. 5-6, et en traduction dans Parsons, pp. 158-159.

inauguré par le pape; on plaça une croix d'or à sa pointe, ce qui signifiait que cet «instrument d'une fausse religion» pouvait être converti «à l'usage de la vraie et sainte religion³».

Tout de suite après le transport de l'obélisque, Fontana fut fait comte du Palatin et chevalier de l'Éperon d'or. Il reçut 5000 écus d'or et fut en outre gratifié d'une pension de 2000 écus. On lui commanda ensuite de déménager trois autres obélisques, à Saint-Jean-de-Latran, à Sainte-Marie-Majeure et à la piazza del Popolo (nous ne sommes pas aussi bien documentés sur ces déplacements que sur celui du Vatican), et on lui confia plusieurs autres travaux d'architecture. Après la mort de Sixte-Quint, le 27 août 1590, Fontana tomba en disgrâce et, en 1592, il accepta le poste d'architecte et d'ingénieur en chef du roi des Deux-Siciles, à Naples, où il mourut en 1607.

Le transport de l'obélisque revêtait une importance énorme. C'était en quelque sorte un geste symbolique qui marquait le début de l'ère baroque en Italie. Il était aussi très intimement lié aux projets de rénovation de Rome conçus par Sixte-Quint. Ce pape, dont on a dit qu'il avait été «le créateur de la Rome moderne⁴», avait la passion de l'architecture. Grâce à son architecte, Domenico Fontana, il rénova entre autres le palais du Latran, érigea l'*Acqua Felice*, la nouvelle aile de la Bibliothèque Vaticane et le Palais Pontifical; en outre, il fut à l'origine de tout un programme de rénovation urbaine. Ses efforts portèrent en particulier sur la réorganisation du réseau des rues de Rome, selon un plan qui reliait entre eux les monuments religieux les plus importants par des avenues radiales. Aux principaux carrefours devaient être dressés des obélisques qui définiraient le point de fuite idéal de ces rues convergentes. Ces obélisques constitueraient des points de référence pour guider voyageurs et pèlerins vers les principaux lieux de culte. L'obélisque du Vatican était le premier de tous et, placé devant le plus grand monument de la Chrétienté, il devenait aussi le plus important. Le plan de Sixte-Quint détermina l'évolution de la ville de Rome pour plusieurs siècles et il est encore bien visible aujourd'hui.

L'érection de l'obélisque du Vatican inspira une véritable passion à travers toute l'Italie, qu'on pourrait appeler «obéliscomanie». Des centaines de spectateurs assistèrent à l'événement : il fallut les contenir au moyen de barricades sous la surveillance de la police de Rome et des suisses du Pape, et les menacer de la peine capitale en cas de désordre. Une douzaine de traités et de petites brochures au moins furent publiés peu après 1586, décrivant tout aussi bien l'histoire des obélisques que leurs significations religieuses et symboliques. Des obélisques miniatures commencèrent à apparaître à titre d'éléments décoratifs sur les édifices baroques; leur signification allégorique de stabilité,

3. Extrait du traité d'Agrippa, traduit par A. Carugho dans «Obelisks and Machines in the Renaissance», dans le reprint de 1978 du traité de Fontana *Della trasportatione...*, p. LXXIII.

4. D'après Iversen, p. 44.

de savoir-faire et de sagesse convenait parfaitement aux projets des architectes baroques. Pendant le déménagement de l'obélisque, Fontana, inspiré sans aucun doute par la ferveur populaire que suscitait l'événement, publia les deux gravures reproduites ici. La première (fig. 1), publiée en mars 1586 tout juste avant la descente, fut distribuée en même temps qu'une brochure de Filippo Pigafetta, qui expliquait les opérations impliquées par le transport de l'obélisque. La seconde (fig. 2), publiée en août durant l'érection, illustrait la descente de l'obélisque; complétée par une vue en coupe qui montrait un des cabestans installé dans la vieille sacristie, avec un inventaire détaillé de tous les hommes et chevaux impliqués dans l'opération, elle faisait voir la descente de l'obélisque telle qu'elle venait d'avoir lieu à la fin d'avril.

* * *

L'importance de l'obélisque a déjà été soulignée plus haut; cependant, il reste que si on ne l'avait pas transporté, il ne se serait jamais chargé du degré de signification qu'il revêt aujourd'hui. Au cours de son transport, il s'était transformé — l'inauguration et l'exorcisme qui suivirent étaient les points culminants de ce processus. Il devenait un symbole important (lié comme il l'était aux plans de Sixte-Quint pour la rénovation de Rome), la preuve que la Rome moderne chrétienne pouvait égaler ou même surpasser la grandeur et les chefs-d'œuvre de la cité antique. C'est dans cette signification nouvelle conférée à l'obélisque du fait de son transport que repose la plus grande part de l'invention; et c'est l'importance de l'obélisque et son transfert qui sont à l'origine de la propre invention de Fontana, ce *castello* en bois grâce auquel l'obélisque put être transporté.

Ce *castello* était véritablement une structure d'un type nouveau — le premier déménageur moderne d'obélisques. Même s'il avait probablement quelques antécédents dans le projet d'Agrippa de 1583 et dans le système de la Rome antique pour le transport d'un obélisque, le *castello*, par sa forme et son type, ne ressemblait à rien de ce qui avait été construit auparavant. C'était un mécanisme spécifiquement lié à un projet précis, créé pour répondre à une nécessité particulière. Il n'aurait sûrement jamais été inventé si cette nécessité ne s'était présentée, et il demeure sans utilité en dehors de ce contexte. Il était nouveau, tout compte fait, parce que sa raison d'être était nouvelle.

Il existe donc deux facteurs importants, au moins, qui ont contribué à cette invention particulière: les projets de Sixte-Quint, le patron, pour la ville de Rome, qui exigeaient le déplacement de l'obélisque; et le *castello* que Fontana, l'architecte, avait conçu pour réaliser cet objectif. Quoiqu'aucune de ces idées n'ait été neuve, leur réalisation, elle, l'était. En se fondant sur les réalisations passées, en y ajoutant un savoir nouveau, de nouvelles techniques et en accordant une importance nouvelle à une tâche souvent proposée mais jamais exécutée,

Sixte-Quint et Fontana réussirent là où leurs prédécesseurs avaient échoué.

Le nom de Fontana devait pour toujours rester attaché à cette réalisation singulière. En 1590, il publia *Della trasportatione dell'obelisco vaticano*, en hommage non seulement au projet du Vatican, mais à son propre talent d'architecte, d'ingénieur et d'inventeur. Avec toutes les autres publications disponibles sur ce sujet au tournant du siècle, le livre de Fontana constitue à cette date le plus grand corpus de documentation sur un projet quelconque de génie civil. Cela seul le rend tout à fait sans précédent.

On pourrait sans doute se demander maintenant quel rapport cela entretient avec le concept d'invention. De façon exemplaire, le déplacement de l'obélisque du Vatican illustre la nature de l'invention en architecture et met en relief les différents éléments qui doivent concourir pour la rendre possible — en architecture comme dans tout autre domaine.

Il est hors de doute que le projet de Fontana constitue une *invention*. Il représentait une solution originale, créatrice, à un problème précis : comment déplacer l'obélisque du Vatican entre deux points. Cela dit, il reste qu'une grande partie du projet était loin d'être nouvelle. Le plan de Fontana n'était ni le premier ni le seul du genre. L'idée de déménager l'obélisque avait été maintes fois mise de l'avant par le passé⁵ ; une solution — mais elle était irréalisable — venait d'être proposée et publiée par Camillo Agrippa en 1583 ; et surtout on avait déjà réussi à transporter l'obélisque, sur une plus grande distance, dans la Rome antique.

La réussite de Fontana, néanmoins, ne résultait pas tant d'une invention unique que de la convergence d'efforts et d'inventions, dont certains avaient des précédents historiques et d'autres étaient complètement nouveaux.

Une bonne part de l'invention, c'est-à-dire de la nouveauté, de ce projet réside dans l'importance accordée au déplacement de l'obélisque et à l'obélisque lui-même.

Une invention en architecture a toujours nécessité plusieurs contributions. C'est bien ce qui s'est passé dans le cas de l'obélisque. L'architecture est essentiellement un art à grande échelle, qui requiert le concours de plusieurs personnes. Aujourd'hui, par exemple, elle implique l'architecte et son bureau, les clients, les ingénieurs, les urbanistes, les promoteurs, les ouvriers spécialisés, les entrepreneurs, qui ont éventuellement tous voix au chapitre dans la réalisation du projet final. C'est ce qui s'est passé avec l'obélisque du Vatican où un effort

5. Parmi les idées proposées pour le transport de l'obélisque, il y avait plusieurs projets ingénieux, quoique irréalisables. On peut voir nombre de ceux-ci répan- dus par terre dans une gravure publiée dans *Della trasportatione* (fig. 4). Le plan vic- torieux de Fontana est présenté tout en haut de l'image, tenu par deux *putti*.

de collaboration de cet ordre entre Fontana et Sixte-Quint, et entre eux et le passé, a abouti à un événement novateur de première importance dans l'histoire de l'architecture⁶.

Traduit par Charlotte Melançon

BIBLIOGRAPHIE

- C. Agrippa, *Trattato di Camillo Agrippa milanese di trasportar la guglia in su la piazza di San Pietro*, Rome, 1583.
Architecture and its Image: Four Centuries of Architectural Representation: Works from the Collection of the Canadian Centre for Architecture, sous la direction d'Ève Blau et d'Edward Kaufman Montréal, 1989, pp. 270-271, fig. 82.
- B. Dibner, *Moving the Obelisks*, Norwalk, 1952.
- D. Fontana, *Della trasportatione dell'obelisco vaticano*, Rome, 1590. Deuxième édition: Naples, 1604.
- S. Giedion, «Sixtus V and the Planning of Baroque Rome», *Architectural Review* III, 1952, pp. 217-226.
- E. Iversen, *Obelisks in Exile: the Obelisks of Rome*, Copenhagen, 1968.
- T. Magnuson, *Rome in the Age of Bernini*, vol. I: *From the Election of Sixtus V to the Death of Urban VIII*, Stockholm, 1982.
- C. D'Onofrio, *Gli Obelischi di Roma*, Rome, 1967.
- W. B. Parsons, «Moving the Vatican Obelisk», dans *Engineers and Engineering in the Renaissance*, Cambridge, 1976, pp. 155-167.
- F. Pigafetta, *Discorso di M. Filippo Pigafetta d'intorno all'historia della guglia, et alla ragione del muoverla*, 1586.
- G. Sarton, «Agrippa, Fontana and Pigafetta: The Erection of the Vatican Obelisk in 1586», *Archives internationales d'histoire des sciences*, VIII, 1949, pp. 827-854.

6. Des parties de ce texte ont déjà paru dans *Architecture and its Image*, sous la direction d'È. Blau et E. Kaufman.