



L'abandon de la navigation de ligne : les enjeux d'un processus économique (Venise, fin XVe siècle-début XVIe siècle)

Claire Judde de Larivière

► To cite this version:

Claire Judde de Larivière. L'abandon de la navigation de ligne : les enjeux d'un processus économique (Venise, fin XVe siècle-début XVIe siècle). *Studi Veneziani*, 2004, 47, pp.121-131. <halshs-00154365>

HAL Id: halshs-00154365

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00154365>

Submitted on 4 Aug 2008

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Claire Judde de Larivière, « L'abandon de la navigation de ligne : les enjeux d'un processus économique (Venise, fin XV^e siècle-début XVI^e siècle), *Studi Veneziani*, n.s., XLVII, 2004, p. 121-131.

De nombreuses études ont, depuis une cinquantaine d'années, éclairé le fonctionnement des convois de galères publiques qui, du XIV^e au XVI^e siècle, ont largement contribué à la fortune et à la notoriété de Venise¹. Dans cette même revue, en 1998, je proposai moi-même, en collaboration avec B. Doumerc, une analyse du rôle des patriciens dans la gestion de ce système, à la fin du Moyen Âge². Il s'agissait des prémises d'une recherche désormais aboutie³, consacrée, entre autres, aux circonstances et aux causes de l'abandon du monopole des galères marchandes en matière de transport d'épices et de marchandises précieuses, peu après 1530. Venise mettait un terme à un système vieux de plus de deux siècles, qui avait fait la preuve de son efficacité et de sa rentabilité.

Je voudrais exposer ici une partie de mes conclusions sur les modalités du déclin progressif des convois de galères à partir de la fin du XV^e siècle, en insistant sur l'évolution du système lui-même, et sur la transformation des pratiques des acteurs de ce système. Cette présentation s'articulera autour de deux séries de données : celles ayant trait à la répartition des convois au fil des ans, leur destination, et leur fréquence ; celles concernant les gestionnaires des galères marchandes, leur identité, leurs fonctions et leurs investissements. Il s'agira donc de décrire les circonstances de l'abandon progressif des galères marchandes au début du XVI^e siècle, en se concentrant avant tout sur le déroulement de ce processus.

Ces conclusions s'appuient sur l'analyse détaillée du registre des *Prove di età per patroni di galere* de l'*Avogaria di comun*, rassemblant les listes des sociétés de gestion des galères publiques de 1495 à 1529⁴. Ces réflexions consacrées aux derniers voyages de galères et à l'évolution des pratiques d'investissements constituent une introduction à l'examen de ces listes d'investisseurs, désormais directement consultables sur Internet. En collaboration avec le site *Fonti per la ricerca storica*⁵, l'ensemble des 2500 données étudiées pour ce travail a en effet été mis en ligne. Il est ainsi possible de connaître la participation détaillée de chaque patricien aux convois de galères (prénom, nom, prénom du père) et de rechercher, par destination et par date, les listes d'investisseurs ayant participé à la gestion des galères. Gageons que ces quelques lignes offriront un cadre d'explication plus général à la compréhension et à la consultation de ces listes.

La navigation de ligne.

Les convois de galères marchandes (*mude*) gérés par les patriciens en collaboration avec l'État avaient été institués au début du XIV^e siècle, afin de rentabiliser les navires en temps de paix et d'améliorer la sécurité des marchands. La navigation de ligne, abondamment attestée dans les documents à partir des années 1330, fut d'une exceptionnelle constance et ne

¹ F. C. Lane, « Fleets and Fairs : The Functions of the Venetian Muda », *Studi in onore di Armando Sapori*, vol. 1, Milan, 1957, p. 651-663 ; A. Tenenti, C. Vivanti, « Le film d'un grand système de navigation : les galères marchandes vénitiennes (XV^e- XVI^e siècles) », *Annales E.S.C.*, n°1, 1961 ; F. Thiriet, « Quelques observations sur le trafic des galères vénitiennes d'après le chiffre des Incanti (XIV^e-XV^e siècles) », *Studi in onore di A. Fanfani*, 3 volumes, Milan, 1962, p. 495-522 ; U. Tucci, « Costi e ricavi di una galera veneziana », *Mercanti, navi, monete nel Cinquecento veneziano*, Bologne, 1981, p. 161-230 ; D. Stöckly, *Le système de l'Incanto des galées du marché à Venise (fin du XIII^e - milieu du XV^e)*, Leyde, 1995.

² B. Doumerc, C. Judde de Larivière, « Le rôle du patriciat dans la gestion des galères marchandes à Venise au début du seizième siècle », *Studi Veneziani*, n.s., XXXVI, 1998, p. 57-84.

³ C. Judde de Larivière, *Entre Bien public et intérêts privés. Les pratiques économiques des patriciens vénitiens à la fin du Moyen Âge*, thèse de doctorat sous la direction de B. Doumerc, Toulouse, 2002.

⁴ Archivio di Stato di Venezia, *Avogaria di comun*, reg. 179, *Prove di età per patroni di galere ed altre cariche* (1495-1529).

⁵ <http://helios.unive.it/~riccdst> (à partir de novembre 2003).

subit que de rares modifications jusqu'à l'abandon de son monopole, en 1534, et à sa disparition définitive peu après 1560.

Les grandes galères marchandes, propriété de la Commune, étaient louées pour la durée d'un voyage à des entrepreneurs privés, lors d'une séance d'enchères appelée *incanto*. La faible capacité des navires supposait des taux de fret élevés que seuls des produits coûteux (épices, préparations pharmaceutiques, soie, laine et tissus de luxe) étaient en mesure d'assumer. Les patriciens s'étaient donc arrogés le monopole de la gestion des galères. Celles-ci naviguaient en convoi de deux à cinq navires et prenaient la mer une à deux fois par an. Elles desservaient les ports de la Romanie et de la mer Noire⁶, d'Alexandrie et de Beyrouth, des Flandres et d'Angleterre. A partir du XV^e siècle, elles rejoignaient également Aigues-Mortes, et prenaient régulièrement la mer vers le Maghreb (*Barbaria*), tandis que les convois *al trafego*, à partir des côtes nord-africaines, rejoignaient Alexandrie.

Un déclin progressif de 1495 à 1529.

La seconde moitié du XV^e siècle fut moins favorable aux convois de galères, même s'ils continuèrent leur navigation en Méditerranée et vers la mer du Nord⁷. A partir de la fin du siècle, toutefois, la navigation de ligne entra dans une phase de déclin progressif et irrémédiable et la baisse du nombre de voyages fut presque continue.

De 1495 à 1529, 93 convois de galères marchandes furent organisés. Au total, 256 galères naviguèrent, ce qui représentait une moyenne de 7 à 8 départs par an.

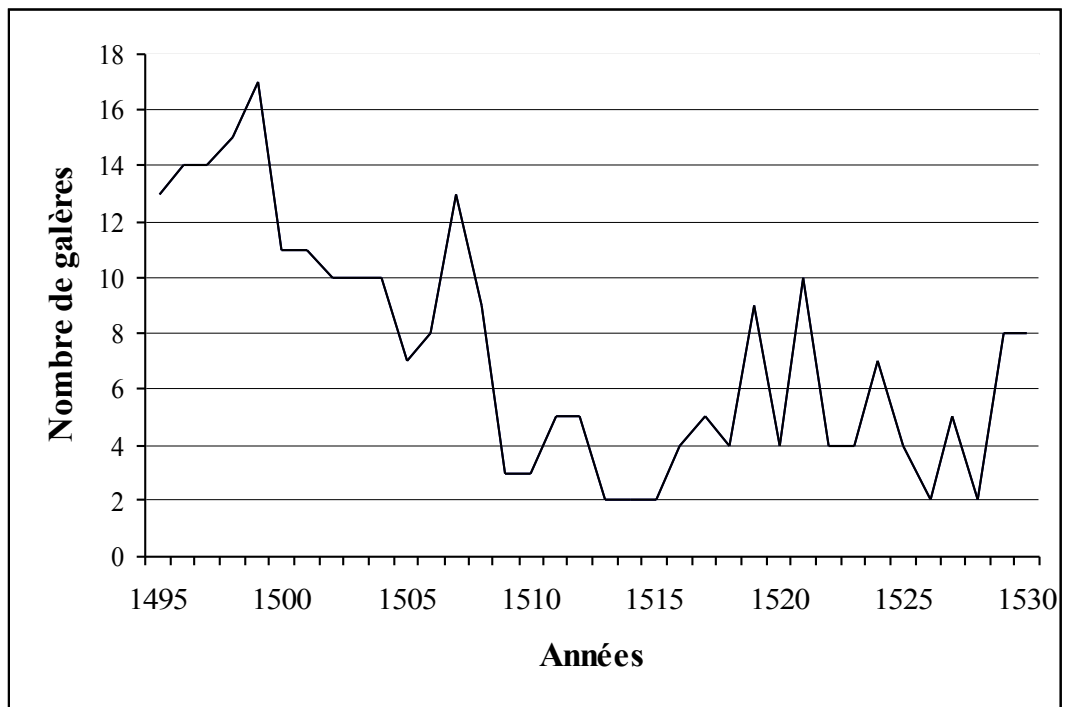
Tableau 1. Nombre de galères par période de cinq années (1495-1529)

Années	Galères	Moyenne annuelle
1495-1499	73	14,6
1500-1504	52	10,4
1505-1509	40	8
1510-1514	17	3,4
1515-1519	24	4,8
1520-1524	29	7,25
1525-1529	21	4,2
1495-1529	256	7,5

⁶ S. P. Karpov, *La navigazione veneziana nel Mar nero, XIII-XV sec.*, Ravenne, 2000.

⁷ B. Doumerc, D. Stöckly, « L'évolution du capitalisme marchand à Venise : le financement des galere da mercato à la fin du XV^e siècle », *Annales H.S.S.*, n°1, 1995, p. 133-157 ; B. Doumerc, « La crise structurelle de la marine vénitienne au XV^e siècle : le problème du retard des *mude* », *Annales E.S.C.*, n°3, 1985, p. 605-623.

Graphique 1. Nombre de galères prenant la mer chaque année (1495-1529).



Comme le montrent le tableau 1 et le graphique 1, la fin du XV^e siècle était encore propice à la navigation de ligne, puisque 14 à 15 galères voyageaient en moyenne chaque année. A titre de comparaison, un demi siècle plus tôt, de 1444 à 1452, la moyenne se situait entre 13 et 14 galères⁸. En revanche, de 1500 à 1514, la baisse fut régulière, en particulier après la ligue de Cambrai (1508). A partir de 1516, une légère reprise s'amorça, avant une décline du nombre de voyages à partir de 1525.

Un profond déséquilibre apparaît entre les différentes destinations. La Méditerranée orientale restait privilégiée par rapport au bassin occidental et aux côtes atlantiques. En effet, les voyages vers l'Égypte et la Syrie représentaient environ les deux tiers des départs de 1495 à 1529, sans compter les galères *al trafego* qui rejoignaient, elles aussi, ces ports. La répartition du nombre de galères en fonction de la destination (tableau 2) rend parfaitement compte de ce déséquilibre croissant entre les deux bassins de la Méditerranée, malgré les tentatives de reconversion initiées vers l'Occident par les Vénitiens au milieu du siècle précédent. Le respect d'une certaine tradition commerciale incitait les Vénitiens à préserver leurs relations avec le Levant qui leur apparaissait, malgré l'avancée ottomane, comme l'assise principale de leur activité commerciale.

⁸ B. Doumerc, D. Stöckly, « L'évolution du capitalisme... », art. cité, p. 139.

Tableau 2. Nombre de galères par destination (1495-1529)

Destination	Galères	% du nombre total de galères
Beyrouth	83	32,4
Alexandrie	75	29,3
<i>Trafego</i>	23	9
Total Levant	181	70,7%
Barbarie	37	14,5
Flandres-Angleterre	36	14
Aigues-Mortes	2	0,8
Total Ponant	75	29,3%

La baisse continue et régulière des voyages des galères marchandes à partir de la fin du XV^e siècle aboutit en 1534, à l'abandon du monopole de transport de certaines marchandises dont jouissaient les galères. Si, selon F. C. Lane, les convois vers Alexandrie ne cessèrent définitivement de naviguer qu'en 1564 et ceux de Beyrouth en 1570 (avec toutefois de longues périodes de suspension)⁹, on peut considérer que l'abandon du monopole, c'est-à-dire du principe même de ce système commercial, constituait en réalité une véritable remise en question de la navigation de ligne.

L'explication d'un tel phénomène dépasse, nous l'avons dit, les objectifs de cette contribution. Ainsi, les conditions politiques de l'époque – guerre contre les Turcs de 1499-1503, la ligue de Cambrai 1508-1509 – ont effectivement entravé le bon déroulement des voyages. Les galères marchandes ont par ailleurs été les cibles privilégiées des corsaires et des pirates. Enfin, l'arrivée des Portugais sur le marché indien, et l'essor des concurrents économiques européens ont encore aggravé une situation difficile. Toutefois, les acteurs de la navigation publique ont eux-mêmes joué un rôle essentiel dans le lent déclin du système. Comme nous allons le voir, leurs pratiques d'investissement connurent, à cette époque, une évolution notable et décisive.

Les gestionnaires de la navigation de ligne.

Les listes des sociétés de gestion constituées pour l'exploitation commerciale de ces 256 voyages de galères permettent d'étudier et de comprendre l'évolution des logiques d'investissements des entrepreneurs privés. L'analyse fine de la composition de ces sociétés formées par les patriciens afin de rassembler le capital nécessaire à l'exploitation des voyages, nous a permis d'observer les évolutions de l'investissement patricien dans le contexte d'abandon progressif du système.

Ces sociétés étaient composées du patricien adjudicataire, patron de la galère, de trois ou quatre patriciens qui se portaient garants au nom du patron pour les dépenses engagées, et des investisseurs (*caratarii*) qui se partageaient les vingt-quatre parts du capital de la société.

Nous comptons donc, au sein des 256 sociétés de gestion étudiées :

- 256 mentions de patrons,
- 1016 mentions de garants,
- 1380 mentions de parsonniers.

⁹ F. C. Lane, *Venise, une République maritime*, Paris, 1985, p. 468.

Nous avons identifié de 820 à 845 personnes différentes¹⁰, appartenant à cent maisons nobles (c'est-à-dire à peu près les deux tiers des *ca'* présentes au Grand Conseil en 1513), et à dix-huit familles de citoyens.

De 1495 à 1529, il y avait entre 5 et 6 investisseurs par société en moyenne, et l'investissement moyen était de 4,5 carats. Une cinquantaine d'années plus tôt – de 1444 à 1452 – les investisseurs étaient de 11 à 12 par société, pour un investissement moyen de 2 carats environ¹¹. En l'espace d'un demi siècle, le nombre moyen de sociétaires avait donc diminué de moitié.

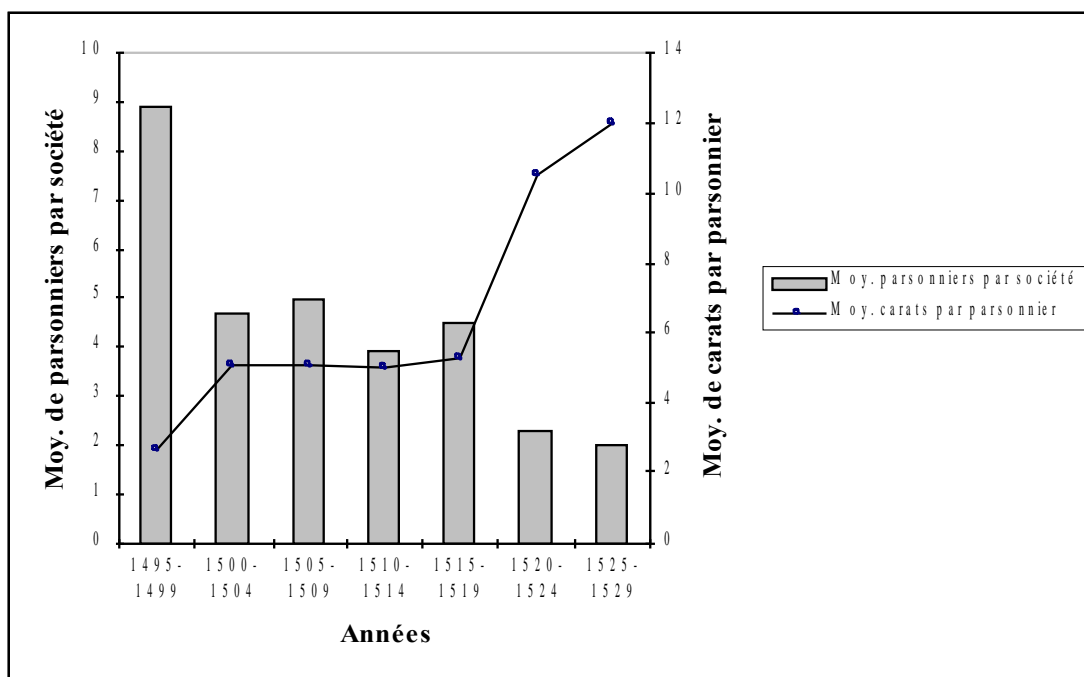
Tableau 3. Le nombre de *caratarii* par société et leur investissement (1495-1529).

Années	Nbre sociétés	Nbre <i>caratarii</i>	Total carats	Moy. <i>caratarii</i> par société	Moy. carats par <i>caratarius</i>
1495-1499	73	651	1752	8,9	2,7
1500-1504	52	244	1248	4,7	5,1
1505-1509	40	201	1032	5	5,1
1510-1514	17	67	336	3,9	5
1515-1519	24	109	576	4,5	5,3
1520-1524	29	66	696	2,3	10,5
1525-1529	21	42	504	2	12
1495-1529	256	1380	6144	5,4	4,5

¹⁰ En raison des fréquentes homonymies, il est difficile de comptabiliser de façon certaine le nombre d'individus participant à la gestion des galères. Le problème se pose en particulier lorsque le prénom du père n'est pas indiqué.

¹¹ B. Doumerc, D. Stöckly, « L'évolution du capitalisme... », art. cité, p. 139.

Graphique 2. Évolution du nombre moyen de parsonniers par société et de l'investissement moyen des parsonniers.



Concentration du capital.

La tendance générale était donc à une concentration progressive du capital entre les mains d'un nombre sans cesse plus restreint d'investisseurs¹². Cette évolution se stabilisa à partir de 1520 : les sociétés, de plus en plus réduites, ne comptaient plus que 2 investisseurs en moyenne. En l'espace de 35 ans, il y avait eu une transition nette entre des sociétés larges associant de nombreux patriciens, et des sociétés beaucoup plus restreintes dont certains membres possédaient souvent la moitié, voire plus, du capital disponible¹³.

La concentration des actifs entre des investisseurs en nombre toujours plus limité était logique face à une activité dont le caractère spéculatif s'accroissait avec l'augmentation des risques. En effet, le nombre de personnes susceptibles d'investir dans les sociétés de gestion se réduisait à mesure que la capacité financière requise s'élevait. La situation particulièrement difficile du commerce maritime au cours des premières années du *Cinquecento*, et la baisse de la fréquence des voyages qu'elle entraînait obligeaient les patriciens gestionnaires à augmenter leurs investissements s'ils voulaient maintenir des bénéfices élevés. Le nombre de patriciens qui avaient réellement accès au système se réduisait, ce qui modifiait en profondeur le caractère public de l'organisation, qui n'offrait plus à tous les mêmes opportunités.

Parallèlement à ce phénomène d'exclusion des citoyens et des patriciens les moins fortunés, d'autres encore se détournaient volontairement du système. Certains, en effet, s'en désintéressaient, parce qu'ils jugeaient les bénéfices insuffisants et parce que leur conception de l'activité économique évoluait. Le système, basé sur une coopération entre l'État et les entrepreneurs privés, ne paraissait plus satisfaire bon nombre de patriciens, davantage

¹² B. Doumerc, C. Judde de Larivière, « Le rôle du patriciat... », art. cité. Un phénomène similaire s'observe dans le domaine de la navigation privée. Selon Ugo Tucci, au XVI^e siècle, le nombre de participants dans les sociétés de gestion des navires privés tendait également à diminuer fortement, U. Tucci, « Venetian Ship-Owners in the XVIIth century », *The Journal of European Economic History*, XVI, 1987, p. 277-296 ; p. 280.

¹³ Voir par exemple, la société de Beyrouth (1528), dirigée par Domenico Morosini qd Giacomo, dans laquelle Antonio Contarini de Federico investit 18 carats ; ou celle d'Alexandrie (1529), dirigée par Stefano Malipiero d'Alvise qd Stefano P., dans laquelle Alvise Malipiero, le père du patron, investit 24 carats.

intéressés par des activités plus strictement privées – et en particulier la gestion de la terre. La forme traditionnelle de collaboration entre public et privé ne leur convenait plus nécessairement.

L'influence des maisons patriciennes.

Un nombre restreint de maisons avait une influence considérable au sein de la navigation de ligne. La *ca'* vénitienne, on le sait, n'était pas un groupe cohérent et solidaire. Elle rassemblait un nombre élevé d'individus, issus de différents rameaux, dont les liens réciproques pouvaient être très faibles. Toutefois, avant d'entreprendre l'identification précise des gestionnaires du système, commençons par observer l'implication des différents lignages dans la navigation de ligne.

Parmi les 100 *ca'* participant au commerce d'État, 53 apparaissaient à moins de six reprises dans les *caratarii*. En outre, 42 *ca'* totalisaient un investissement inférieur à 20 carats au cours des 35 années étudiées. Ces maisons apparaissaient souvent dans des sociétés où le nombre de *caratarii* était élevé. L'investissement de leurs membres ne semblait pas motivé par une volonté de profit à long terme, ni déterminé par une stratégie commerciale de grande envergure. Ceux-ci paraissaient plutôt avoir été sollicités par des patriciens plus influents qui, assurés de leur confiance et de leur fidélité, leur demandaient de compléter occasionnellement le capital d'une société¹⁴.

A l'inverse, certaines *ca'* avaient un ascendant remarquable dans le domaine de la navigation de ligne. Une douzaine d'entre elles se détachait nettement et c'est en leur sein que l'on retrouvait les patriciens les plus actifs dans la navigation de ligne. Nous avons indiqué, dans le tableau 4, l'investissement total des maisons les plus influentes, le nombre de charges de patrons occupées par leurs membres, et le nombre de participations comme investisseurs. Nous avons également précisé le nombre d'individus différents¹⁵ appartenant à ces maisons intervenant dans la navigation de ligne de 1495 à 1529, chiffre que nous avons mis en relation, pour comparaison, avec le nombre d'individus appartenant à cette maison présents au Grand Conseil en 1513¹⁶.

¹⁴ Un bon exemple est celui de Tommaso Premarin de Nicolò. Il remplace Antonio Donato de Bartolomeo qui n'a pas été accrédité comme patron dans une société de Flandre, en 1521 (société n°215). Issu d'une *ca'* peu influente dans le secteur économique, Tommaso Premarin ne participe qu'une seule fois à la gestion de la navigation de ligne, et certainement pour rendre service aux Pisani et aux Donato, principaux investisseurs de la société.

¹⁵ Compte tenu des nombreuses homonymies et des difficultés d'identification déjà évoquées, le nombre d'individus doit être considéré avec une marge de +/- 4 (en particulier pour les *ca'* les plus nombreuses, comme la *ca'* Contarini).

¹⁶ BNM, *Mss Italiani*, cl. VII, 90 (8029), fol. 349v° et suiv.

**Tableau 4. La participation à la navigation de ligne
des 15 maisons les plus influentes (1495-1529).**

	Carats investis	Caratarii	Patrons	Individus différents	Membres du GC en 1513
Contarini	826	158	41	83	188
Garzoni	380	49	11	9	12
Marcello	326	40	14	19	72
Loredan	280	52	7	24	69
Pisani	263	68	3	15	34
Priuli	241	72	3	33	53
Michiel	205	29	12	14	67
Morosini	203	43	10	28	85
Cappello	199	48	6	24	30
Polani	198	21	5	6	13
Venier	128	34	1	19	59
Bragadin	124	22	3	22	40
Bernardo	112	11	2	4	12
Pesaro	110	32	-	11	27
Mocenigo	109	14	3	10	14
Total	3704 (60%)	693 (50%)	121 (47%)	302 (40%)	775

Cette douzaine de *ca'* dominait nettement la gestion des galères à cette époque. Par rapport au siècle précédent, les Garzoni avaient considérablement renforcé leur influence, de même que les Bernardo et les Mocenigo qui investissaient des sommes élevées, ce qu'ils n'avaient pas fait jusque là. A l'inverse, certains, comme les Querini, avaient presque totalement délaissé la gestion du commerce maritime d'État alors qu'ils comptaient au XV^e siècle parmi les plus riches investisseurs. L'influence relative des maisons nobles dans le commerce maritime était donc une donnée changeante. Certaines d'entre elles pouvaient rapidement perdre tout ascendant économique, en particulier lorsqu'elles étaient représentées par un nombre restreint d'individus.

L'investissement total de chaque maison doit être mis en relation avec le nombre de *caratarii*. La *ca'* Contarini, sans aucun doute la plus influente et la plus nombreuse de cette période, arrive ici en tête du classement parce que ses membres étaient très nombreux à participer au commerce. Ils n'étaient donc pas tous liés les uns aux autres, ni associés étroitement. A l'inverse, les Garzoni présentaient des caractéristiques fort différentes. Seuls sept membres de cette maison participaient, parmi lesquels les cinq fils du procureur Marino¹⁷. Alvise et Zaccaria, né d'un premier mariage, investirent 30 ducats ; leurs demis frères Vittore, Francesco et Giovanni investirent quant à eux la somme considérable de 367 carats.

Plus de deux siècles après la *Serrata* qui avait vu une partie du patriciat vénitien affirmer et légitimer sa prédominance politique, on peut s'interroger sur la permanence de la démarcation liée à l'ancienneté des origines. Comme l'explique Stanley Chojnacki « c'est l'ancienneté du patriciat qui s'imposait comme élément déterminant. C'était la base de

¹⁷ G. Gullino, « Alvise Garzoni de Marino », *Dizionario biografico degli Italiani*, vol. 52, Rome, 1999, p. 423-427 ; *Id.*, « Marino Garzoni de Francesco », *Ibid.*, p. 444-445.

son autorité et de son prestige et le fondement moral du régime grâce auquel il gouvernait¹⁸. » Il s'agissait donc d'un facteur primordial pour mesurer l'influence politique et la notoriété des différentes *ca'*, au moins durant les deux siècles suivant la *Serrata*. Mais la distinction était-elle encore opérante aux alentours de 1500, et en particulier dans le domaine économique ?

Le tableau 5 présente la répartition, en fonction de leur ancienneté, des cent maisons nobles participant à la gestion de la navigation de ligne¹⁹. Pour chaque groupe (*case vecchie, nuove, nuovissime*), figurent le nombre de maisons participant à la gestion des galées, et la part qu'elles représentent, puis la part des *caratarii* et des patrons appartenant à chacun de ces trois groupes et enfin le nombre de carats investis (et leur part relative) par les trois groupes.

Tableau 5. Investissements et participations comparés des *case vecchie, nuove* et *nuovissime*, et des familles de citoyens (1495-1529).

	Nombre maisons	Part des maisons participant	Part des <i>caratarii</i>	Part des patrons	Nombre carats	Part du total des carats
<i>Case vecchie</i>	22	19%	33%	46%	2326	38%
<i>Case nuove</i>	67	57%	56%	45%	3172	52%
<i>Case nuovissime</i>	11	9%	8%	9%	578	9%

Ainsi, si seulement 19% des maisons participant à la gestion des galères étaient des *case vecchie*, leurs membres représentaient 46% des patrons, 33% des *caratarii* et avaient acheté 38% des carats. L'ancienneté paraissait donc demeurer un facteur important au début du XVI^e siècle. Les *case vecchie* possédaient une influence économique prééminente. Le nombre des sociétaires et le total des carats achetés étaient de loin supérieurs à ceux des *case nuove* et encore plus à ceux des *case nuovissime*. Toutefois, certaines maisons agrégées récemment au patriciat affirmaient malgré tout leur importance et jouaient elles aussi un rôle décisif, comme c'était le cas des Garzoni précédemment évoqués.

Les *cittadini*.

Les citoyens originaires partageaient théoriquement avec les nobles le droit de pratiquer le commerce maritime international et de participer à la gestion de la navigation de ligne²⁰. Le secteur réclamait une disponibilité de fonds importants. Grâce aux privilèges qui leur avaient été accordés dans le domaine économique, au cours des XIV^e et XV^e siècles, les citoyens originaires étaient parvenus à s'enrichir, tant grâce à la pratique du commerce qu'à celle de l'artisanat. La fortune de certains d'entre eux dépassait largement celle de nombre de patriciens. Toutefois, leur statut les maintenait dans une situation de soumission que les nobles s'employaient bien entendu à rappeler, dès que cela s'avérait nécessaire. Ainsi, la

¹⁸ S. Chojnacki, « La grande famille des nobles », *Venise 1500. La puissance, la novation et la concorde : le triomphe du mythe*, P. Braunstein (éd.), Paris, 1993, p. 178-199 ; p. 180.

¹⁹ Pour déterminer l'ancienneté des familles, nous nous sommes référés à la liste des *case vecchie* donnée par S. Chojnacki, « In Search of the Venetian Patriciate : Families and Factions in the Fourteenth Century », *Renaissance Venice*, J. R. Hale (éd.), Londres, 1973, p. 47-90 ; p. 78-79. Pour la liste des *case nuove* et *nuovissime*, nous reprenons la date de cooptation fournie par G. Gullino, « Il patriziato », *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, Tome IV, *Il Rinascimento. Politica e cultura*, A. Tenenti, U. Tucci (éds.), Rome, 1996, p. 379-414 ; p. 399-401. Nous référant à cette dernière liste, nous avons considéré que faisaient partie des *case nuove*, les *ca'* intégrées au patriciat en 1297 mais ne faisant pas partie des *case vecchie*. Les *case nuovissime* sont celles cooptées en 1381, et celles n'apparaissant pas sur la liste de G. Gullino. Une seule contradiction est à relever entre les deux listes : il s'agit du cas des Vendramin, considérés par S. Chojnacki comme une *casa nuova* et par G. Gullino, comme une *casa nuovissima*. En ce qui nous concerne, nous l'avons effectivement intégrée aux *case nuovissime*.

²⁰ A. Bellavitis, *Identité, mariage, mobilité sociale. Citoyennes et citoyens à Venise au XVI^{ème} siècle*, École française de Rome, 2001, p. 24-32.

participation des citoyens aux sociétés de gestion des galères marchandes était, dans les faits, subordonnée à l'accord préalable de leurs associés patriciens.

Un groupe de 25 non nobles, appartenant à 18 familles différentes, eut accès à la navigation de ligne après 1495. Ils participèrent à 43 reprises au total, dont 37 fois en tant que *caratarius* (jamais en tant que patron, puisque la loi le leur interdisait)²¹. Leur investissement était toujours limité, et la somme totale des carats achetés par ces *caratarii* atteignait seulement 71 carats.

Les citoyens intervinrent principalement entre 1495 et 1503. Après cette date, seule une société de Flandre, en 1521, comptait encore parmi ses membres des citoyens²². Mise à part cette exception, les citoyens ne participèrent plus à la navigation commerciale publique au XVI^e siècle. La politique d'exclusion pratiquée par les investisseurs les plus influents à l'égard des patriciens les moins fortunés, trouvait une continuité logique dans la mise à l'écart des citoyens.

La présence ponctuelle des non nobles dans les sociétés n'est pas toujours aisée à expliquer. Sans doute, certains avaient-ils été sollicités en raison de leur grande richesse (en particulier les garants), comme par exemple le banquier Matteo Agostino d'Antonio. Ce dernier participa, avec ses frères, au capital de sociétés de galères d'Alexandrie, en 1498 et en 1500, quelques années avant la faillite de sa banque survenue en 1508.

Sebastiano del Pozzo de Polo était le citoyen le plus influent dans le secteur de la navigation de ligne : seul ou avec son frère Polo, il fut paronnier à six reprises et totalisa un investissement de 13 carats de 1497 à 1503. Sebastiano était certainement un personnage important. Il était l'un des nombreux créanciers de la banque Garzoni et réclama, en 1503, le soutien du Grand Conseil pour accélérer la procédure de remboursement²³. Lui et son frère Polo étaient également créanciers de Pietro Contarini de Giovanni, patron à trois reprises des galères marchandes. Ce dernier les cita dans son testament pour rappeler ses dettes envers eux²⁴. Plus tard, Sebastiano accéda à une charge importante : en 1519, il était *cassier al banco* d'Alvise Pisani de Giovanni²⁵.

Enfin, de nombreux citoyens enrichis parvenaient à marier leur fille à des patriciens désargentés. Ce traditionnel échange d'une fortune contre un statut social était largement pratiqué à Venise à la fin du Moyen Âge. Certaines familles de citoyens se retrouvaient alors insérées dans des réseaux efficaces. Par exemple en 1503, Laura, la fille du banquier Matteo Agostino épousa Giovanni Alvise Navaier de Francesco, patron et investisseur d'une galère d'Aigues-Mortes en 1506. C'était certainement la richesse de Matteo et la réputation que lui assurait sa banque, qui lui permirent de s'allier à une famille patricienne.

Les patriciens les plus influents.

S'il est intéressant de constater la prédominance de certaines maisons nobles dans la gestion de la navigation commerciale d'État, on ne peut toutefois s'en contenter. Revenons à un niveau d'analyse plus proche des acteurs eux-mêmes.

La majorité des paronniers investissait de manière occasionnelle et leur engagement financier restait faible. Ainsi, 426 *caratarii* n'investirent qu'à une ou deux reprises de 1495 à 1529 (73% des *caratarii*) et 414 *caratarii* achetèrent moins de dix carats (71% des *caratarii*).

²¹ Ces familles sont : Agostino (les banquiers), Ariano, [Aston], [Compiaxe], De Anzeleriis, De Francesco, De Stefano, Del Pozzo, Dolce, le rameau non noble des Garzoni, Jove, Juliano, [Perizinus], Rizo, Salvater, Simonis, Testa, Tomasini. Les noms entre crochet correspondent à ceux dont la transcription n'est pas certaine.

²² Parmi lesquels Giovanni di Stefano, un drapier. Il faut certainement rapprocher cette participation à la pression insistante des artisans de la laine pour voir reprendre régulièrement les convois entre le Ponant et Venise, afin d'assurer l'approvisionnement de la cité.

²³ ASV, *Maggior consiglio, Deliberazioni, Deda*, reg. 25, fol. 2v^o, 1^{er} juillet 1503.

²⁴ ASV, *Notai, Testamenti*, Giacomo Grasolario, *busta* 1184, n°453, Pietro Contarini de Giovanni.

²⁵ M. Sanudo, *I Diarii, op. cit.*, vol. 27, col. 230, 3 mai 1519 ; *Ibid.*, vol. 29, col. 381.

L'influence de ce large groupe de *caratarii* « occasionnels » était tout à fait limitée. Leur participation n'était pas déterminante pour l'organisation de la navigation de ligne. Elle ne l'était certainement pas non plus du point de vue de leurs affaires personnelles. Leur participation semblait résulter d'une opportunité ponctuelle et non d'une stratégie résolue, motivée par un souci de rentabilité à long terme. On peut alors s'interroger sur le caractère spéculatif de ces participations. Le nombre de carats achetés était souvent réduit et constituait plutôt un appoint dans le montage financier de la société de gestion.

En revanche, une cinquantaine de *caratarii* (environ 8% d'entre eux) apparut à plus de cinq reprises dans les sociétés de gestion, dont une douzaine investissant dans plus de dix sociétés. Environ 25 parsonniers achetèrent plus de 40 carats au total. Ce petit groupe de patriciens dominait la gestion de la navigation de ligne avant l'abandon du système. Nous avons fait figurer dans le tableau suivant leur nom, le nombre de leurs participations en tant que patron, garant ou parsonnier, le total de leur investissement sur l'ensemble des sociétés, et la période de leur investissement.

Tableau 6. Les principaux gestionnaires de la navigation de ligne (1495-1529).

	P.	G.	C.	Total carats ²⁶	Années d'investissement
Badoer Giovanni Andrea de Girolamo d'Andrea	3	3	5	54	1510-1527
Baffo Benedetto de Lorenzo	5	-	5	46	1496-1510
Bernardo Matteo de Francesco	1	8	7	108	1509-1529
Cappello Alvise de Carlo	1	2	5	45 (11)	1496-1498
Contarini Antonio de Federico	3	2	5	76	1517-1529
Contarini Federico d'Ambrogio	1	14	10	163	1499-1529
Contarini Giovanni de Marco Antonio	5	-	8	74	1505-1522
Contarini Girolamo de Battista	-	3	13	33	1495-1504
Garzoni Francesco de Marino	-	21	20	141 (16)	1495-1520
Garzoni Giovanni de Marino	3	1	6	59	1495-1507
Garzoni Vittore de Marino	8	2	13	150 (8)	1495-1526
Loredan Antonio de Matteo	-	2	6	49 (30)	1496-1503
Loredan Luca et Antonio de Francesco	2	-	3	66	1502-1507
Loredan Marco Antonio de Giorgio	-	16	15	23	1496-1521
Marcello Alvise de Giacomo	3	7	13	86 (68)	1498-1527
Marcello Andrea de Giacomo	3	8	10	80 (62)	1499-1527
Marcello Pietro de Giacomo	-	6	9	120	1497-1503
Michiel Angelo de Girolamo	2	6	7	100 (72)	1521-1529
Michiel Fantino de Girolamo	1	15	8	51 (48)	1495-1518
Mocenigo Giovanni Francesco de Leonardo	-	2	3	72	1524-1525
Nadal Giovanni de Bernardo	4	-	6	43	1508-1524
Pesaro Pietro de Nicolò	-	11	9	63 (26)	1496-1520
Pisani Almoro de Giovanni	-	23	22	127 (96)	1502-1521
Pisani Alvise de Giovanni	-	13	15	25 (15)	1495-1510
Pisani Lorenzo de Giovanni	-	19	24	109 (93)	1496-1521
Polani Pietro de Giacomo	5	4	9	119	1497-1526
Priuli Alvise de Pietro	-	7	12	69 (68)	1495-1516
Priuli Giovanni de Pietro	-	11	12	59 (53)	1495-1517
Priuli Michele de Costantino	-	9	22	46	1495-1518
Venier Nicolò de Girolamo	-	8	18	42 (38)	1495-1521
Total de leur participation	50	498	320	2298	
% du total	20	49	23	37,5	

Ainsi, ces trente patriciens dominant le secteur représentaient moins de 4% du nombre total des participants à la gestion des galères durant cette période. Toutefois, ils occupaient 20% des charges de patrons et 49% de celles de garants. S'ils ne représentaient que 23% des *caratarii*, ils achetèrent néanmoins 37,5% des carats. Ce groupe de patriciens particulièrement influents constituait donc le noyau principal des gestionnaires de la navigation commerciale d'État. Leur prédominance leur assurait une grande autorité dans le secteur, tant vis-à-vis de leurs associés que dans leur rapport aux gouvernants. Ils constituaient en effet un groupe de pression majeur et parvenaient à imposer leurs choix, du fait de leurs investissements souvent majoritaires. L'exploitation des galées du marché restait rentable à la condition que seul un

²⁶ Le chiffre entre parenthèses correspond à la part des carats investis dans le cadre des *fraterne* ou avec des associés (mention « *et fratres* » ou « *et socii* »).

nombre restreint d'individus y ait accès. Face à la diminution du nombre de voyages, l'unique moyen d'augmenter ses bénéfices était d'accroître la part de son investissement dans chaque société. C'est ce qui expliquait en partie, la monopolisation progressive de la gestion de la navigation de ligne par ce groupe restreint de gestionnaires dominants.

La navigation de ligne connut donc, entre la fin du XV^e siècle et le premier tiers du siècle suivant, une conjonction de facteurs défavorables. Le nombre de voyage décrut de façon régulière à partir de 1500, tandis qu'un groupe restreint de patriciens monopolisait progressivement le secteur. Ce resserrement du groupe des investisseurs associé à des conditions politiques et économiques peu propices incitèrent les gouvernants à prononcer, officiellement, l'abandon du monopole des galères marchandes en matière de produits de luxe et d'épices. Cette reconnaissance légale d'un phénomène qui durait depuis plusieurs décennies – les nefes privées transportaient déjà des épices et de la laine – marquait la fin de la navigation publique.

Cet abandon ne recouvrait pas, il est important de le souligner, une seule dimension économique. L'évolution des pratiques d'investissement des patriciens modifiait le principe fondamental de l'organisation qui impliquait la participation d'un grand nombre de patriciens au système. Jusqu'à présent, il avait représenté la contrepartie offerte aux patriciens qui acceptaient de collaborer avec l'État, dans certaines conditions : participation aux opérations militaires, gestion intègre des comptes, paiement régulier des salaires, taxes et impôts et accès garanti à tous les patriciens. Les gestionnaires ne respectant plus ces engagements, il n'était plus question de leur réserver le monopole du transport des épices et autres marchandises de prix. Ces transformations fondamentales des pratiques de gestion s'inscrivaient, plus globalement, dans le contexte de redéfinition du patriciat, au début du XVI^e siècle. Les fonctions publiques et les activités privées du groupe dominant s'inscrivaient en effet dans un nouvel équilibre, rendant de ce fait inadéquate l'organisation médiévale de la navigation de ligne.

Claire Judde de Larivière