



HAL
open science

Le rôle du capitano vénitien : défendre l'équipage ou l'armateur (1480 – 1520)

Bernard Doumerc

► **To cite this version:**

Bernard Doumerc. Le rôle du capitano vénitien : défendre l'équipage ou l'armateur (1480 – 1520). 2008. halshs-00271414

HAL Id: halshs-00271414

<https://shs.hal.science/halshs-00271414>

Preprint submitted on 9 Apr 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.

« Le rôle du *capitano* vénitien : défendre l'équipage ou l'armateur (1480 – 1520) »
Actes du 128^e congrès national des sociétés historiques et scientifiques, CTHS, Paris, 2004.

Le système de l'*Incanto*, autrement dit de la navigation de ligne des grandes galères marchandes naviguant en convoi était vraiment opérationnel dès les années 1340¹. Les *mude*, sillonnaient la Méditerranée et contribuaient ainsi à faire du commerce maritime au long cours le fleuron de l'économie vénitienne pendant les derniers siècles du Moyen Âge. Mis à part quelques aménagements conjoncturels, les principes de gestion de ces convois marchands suivent les règles définies dès le milieu du quatorzième siècle jusqu'au milieu du seizième siècle, époque de la suppression définitive de cette activité. Il ne s'agit pas ici de reprendre l'historique de ce modèle envié par les puissances du temps : rappelons seulement les caractéristiques spécifiques mettant en valeur une saine gestion, une recherche de la productivité et de l'efficacité.

Dans les années 1330-1350, Venise était déjà une formidable puissance navale sans rivale en Méditerranée. La flotte marchande procurait gloire et richesse à la cité. En 1339, le Grand Conseil des nobles de Venise, assemblée souveraine, déclara que la prospérité du duché dépendait du commerce maritime « le cœur de notre Etat »². Pour répondre à la forte croissance de la demande du transport maritime, les nobles, gérant la richesse nationale, engageaient un débat de fond pour favoriser la navigation de ligne. Une fois cet objectif défini, l'aristocratie au pouvoir cherchait à établir un système de gestion performant car la prospérité de l'activité maritime ne pouvait dissimuler sa fragilité. En effet les armateurs découragés par des fréquents revers de fortune dus aux risques de mer, auraient pu envisager d'investir dans les domaines ruraux comme cela se faisait ailleurs et ce malgré l'interdiction formulée par la loi. Le début du quatorzième siècle marque la phase de consolidation de ce processus : la convergence de l'intérêt des entrepreneurs privés et du Bien public réunissait les acteurs de l'économie autour d'un projet consensuel. Le gouvernement, loin de mettre en

¹ Parmi la très abondante bibliographie citons seulement : Lane (F. C.) « Venetian merchant galleys in 1300 – 1334 : private and communal operation », *Venice and History, The collected papers of F. C. Lane*, Baltimore, 1966, p. 193 -226; Stöckly (D.), *Le système de l'Incanto des galées du marché à Venise (fin XIII^{ème} siècle, milieu XV^{ème} siècle)*, Leyde – New – York , 1995, p. 82- 89.

² Luzzato (G.), *Storia economica de Venezia del XI al XVI secolo*, Venise, 1961, p. 144.

confrontation un système de gestion privé face à un autre dirigé par la Commune, tira le meilleur parti des deux modèles en les fusionnant³.

L'Etat qui était le fréteur de la galère confiait la location d'une galère à un affréteur exigeant en retour le paiement d'une somme correspondant au résultat d'une séance de mise aux enchères (*encan, incanto*). Les nobles seuls admis à participer, prenaient alors la responsabilité du navire mis à leur disposition : les galères construites dans le chantier naval de la Commune, l'Arsenal, étaient livrées coque nue à l'affréteur qui achevait l'équipement du bateau. Ces navires marchands étaient armés en guerre et en marchandise et le patron, nommé au noble titulaire de la location, devait se plier au contrat de conserve, obligeant la navigation en convoi garantissant une assistance mutuelle en cas d'incident⁴. Le Sénat, organisateur de ces séances d'enchères, discutait du rythme des voyages annuels, fixait le nombre des galères et la destination, la durée des escales, la qualité de la cargaison et le prix des nolis⁵. Les patrons de galères obtenaient en revanche le monopole de transport des denrées les plus précieuses. Ce système très attractif provoqua un véritable engouement : en 1409, le convoi des Flandres quitta Venise avec dans les cales une cargaison estimée d'une valeur de 460 000 ducats, c'est à dire une tonne et demi d'or.

Après le passage de la terrible peste de 1348, le gouvernement vénitien fut confronté à plusieurs problèmes qui semblaient insurmontables. Le plus urgent était de reconstituer la force de travail puisque les équipages, décimés, ne pouvaient accompagner la très forte croissance du transport maritime. Le réservoir humain qui se trouvait dans colonies balkaniques de l'empire colonial fut mis alors à contribution, ce qui permit rapidement à la marine marchande de retrouver le premier rang parmi les puissances méditerranéennes. A l'époque de cet événement dramatique, il y avait environ treize galères marchandes en activité soit au moins 2340 rameurs venant s'ajouter aux 1500 hommes embarqués à bord des galères de combat destinées à l'escadre du Golfe ; que dire quand il fallait organiser dans l'urgence

³ Doumerc (B.), « *Le galere da mercato* », Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima, Rome, Istituto Treccani, 1991, tome thématique, *Il mare*, p. 357-395.

Hocquet (J. C.) : « Capitalisme marchand et classe marchande à Venise au temps de la Renaissance », *Annales E. S. C.*, 34, 1979, p. 291.

⁴ Tenenti (A.), *Venezia e il senso del mare*, Naples, Guerini, 1999, p. 124 et Boiteux (L. A.) : *La fortune de mer, le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris, 1968, p. 45.

⁵ Lane (F. C.), *Venise une république maritime*, Paris, 1985, p. 199.

une levée d'hommes envoyés sur le front contre les Génois ou les Turcs⁶ ! L'appel aux immigrés fut alors répercuté dans le domaine colonial grec et balkanique et un afflux massif de ces travailleurs permit à la République de surmonter rapidement cette pénurie de main d'œuvre⁷.

De telles contraintes permettent de comprendre que le gouvernement ne pouvait laisser l'entière initiative dans un secteur d'activité aussi essentiel à des entrepreneurs privés. Pour cela, chaque convoi de galères était dirigé par un capitaine, élu par le Grand conseil, qui veillait à l'application des lois fiscales, sociales et des règlements commerciaux. De plus, il est aussi le représentant de l'Etat, chargé de prendre contact avec les autorités politiques à l'étranger et de défendre la pavillon de Saint – Marc sur toutes les mers. Souvent le capitaine devait contraindre les patrons de galères de son convoi à participer à des opérations de polices des mers ou à des combats navals contre les ennemis de la République. Cette tâche n'était pas la plus aisée de sa fonction. Pendant une longue période, c'est à dire de 1330 à 1495 environ, les capitaines investis d'une mission prestigieuse arrivèrent à mener à bien la conciliation d'intérêts divergents ; la recherche du profit pour les patrons et leurs associés commerçants s'opposait à la nécessaire prudence diplomatique à l'égard des concurrents étrangers et des clients, souvent renommés, princes, rois ou émirs. Pendant les dernières décennies du quinzième siècle, une évolution irréversible apparaissait et les archives de Venise, grâce à l'exceptionnelle richesse de leur fonds, autorisent une étude précise de ces transformations. L'analyse de ces documents concernant les expéditions commerciales maritimes permet de comprendre l'évolution irréversible du système de l'*incanto* en étudiant de près la nature des fonctions d'un capitaine de convoi de galères⁸.

Le capitaine une fois élu par les membres du Grand conseil, recevait une *comissio*, c'est à dire un ordre de mission, décrivant dans le détail les devoirs et les obligations que ce représentant de l'Etat devait faire respecter pendant le voyage. Cette feuille de route complétait ainsi les instructions données aux patrons dans le cahier des charges c'est à dire l'*incanto*.

⁶ Müeller (R.), La galea a Venezia da convogli mercantili a squadre navali, dans *La galea ritrovata, origine delle cose di Venezia*, Venise, 2002, p. 111-124.

⁷ Ducellier (A.), Doumerc (B.) : *Les chemins de l'exil, bouleversements de l'est européen vers l'ouest à la fin du moyen âge*, Paris, 1992, p. 142 et suiv.

⁸ Archivio di Stato, Venise (par la suite ASV), incanti de galere, reg. 1 et 2 ; Avogaria di comun, reg. 179 ; Collegio, relazioni, b. 61.

Pendant près d'un siècle les règles de cette gestion mixte n'évoluaient pas profondément : seuls quelques adaptations restent notables dans l'abondante documentation dont dispose le chercheur. Mais à partir des années 1480 à la suite de quelques affaires retentissantes, le Sénat se mit au travail pour prendre en compte certaines revendications anciennes émises par les gens de la mer. La première concerna le volume de la *portata* (la pacotille) qui passa à 150 livres⁹. La seconde, l'augmentation des salaires : par exemple en 1486 les matelots réclamèrent aux patrons huit lires par mois comme salaire convenu au départ de Venise. Un peu plus tard un mouvement de grève générale risquait de paralyser le trafic quand les équipages éprouvés par les réquisitions exigèrent un salaire identique à celui des soldats soit douze lires. Pas moins de 30% d'augmentation que l'Etat accepta de financer car il était hors de question de pénaliser les patrons.

Cette période, située entre 1495 et 1525, fut délicate dans la longue histoire de la République : une terrible guerre navale contre les Ottomans, parsemée de défaites se déroula entre 1499 et 1503. Puis un conflit généralisé contre les coalisés européens entre 1508 et 1511 sur le sol italien mobilisa toutes les ressources contre les adversaires. Les guerres d'une ampleur inégalée jusqu'alors causèrent un véritable traumatisme aux conséquences incalculables, d'autant plus qu'en Orient le sultan ottoman engageait une attaque bien menée contre le Levant syro-égyptien, menaçant ainsi les réseaux commerciaux vénitiens installés dans cette région depuis des siècles.

Deux documents inédits et oubliés permettent de comprendre l'impact de ces événements sur les conditions de la navigation des convois de galères marchandes. Complétant la très riche collection documentaire conservée auprès de *l'Archivio di Stato* de Venise mais parfois lacunaires, le texte de la *comissio* délivrée au capitaine de la *muda* de Beyrouth en 1516 et celui de *l'incanto* proposé aux patrons aujourd'hui abrités dans les fonds de la bibliothèque municipale de Roanne viennent renseigner cette période troublée¹⁰.

Cette année là, seulement deux convois quittèrent la lagune : le premier, composé de deux galères en direction de l'Égypte, le second, composé du même nombre de bateaux vers la Syrie. Il s'agissait d'une très timide reprise de l'activité après des années de crise : pendant trois ans, c'est à dire entre 1513 et 1515 un seul convoi de deux galères partit vers le grand large. La *muda* de Beyrouth « fondement de notre Etat » fut donc la seule à naviguer, contre vents et marées, dernier rempart face à l'adversité. La baisse progressive et continue de

⁹ ASV, senato, mar, reg. 10, fol. 192.

¹⁰ Bibl. Mun. Roanne, Fonds Boulier, manuscrits, ms 4.

l'armement consacré à la navigation de ligne posait au gouvernement un problème très difficile à résoudre. Fallait – il armer des embarcations pour des expéditions commerciales déficitaires afin de garantir la paix sociale dans la ville en limitant ainsi le mécontentement des gens de mer ?

La diminution du nombre des départs provoquait la main mise de quelques investisseurs sur l'ensemble du marché d'importation des épices, du coton et de la soie et des métaux et de la laine pour les exportations. Sans concurrence, les chanceux associés des patrons se croyaient alors tout permis. Ainsi un patron d'une galère de Barbarie se vantait dans une lettre reçue par son frère resté à Venise « de charger partout, sur le pont, sous les bancs et dans les coffres, j'ai pris aussi celui du scribe pour charger de la marchandise¹¹ ».

Dans ces conditions le moindre espace vide était l'objet de toutes sortes de transactions licites ou non. Les marins, encouragés par les patrons prêts à courir tous les risques pour profiter de l'exclusivité du négoce, vendaient au plus offrant le moindre contenant, la frénésie frauduleuse s'emparait alors des équipages. Comme il y avait peu de galères à quai, une rivalité féroce vit le jour entre les matelots désireux d'embarquer. Certains renonçaient au salaire, d'autres tentaient de dissimuler des biens dans leurs coffres. En 1511 le Sénat réagit une première fois avec fermeté puis en 1517 il insista en dénonçant « cette terrible perversion de charger nos galères sur le pont et partout où cela est interdit car elles naviguent en grand danger et on ne doute pas que les *mude* pourraient faire naufrage dans ces conditions¹² ». Les profits s'annonçaient aussi élevés que le risque était immodéré !

Le départ du convoi eut lieu le 15 septembre 1516 et le retour se déroula en pleine tempête lagunaire le 16 mai de l'année suivante soit huit mois de voyage¹³. Dans une telle conjoncture économique défavorable, maintenir les galères de commerce en activité relevait du défi et ces documents très détaillés et volumineux dévoilent l'ampleur de la tâche pour adapter des règles anciennes à des circonstances nouvelles. A l'évidence, ce ne fut pas une chose aisée : la référence à des textes de lois, rappelés sans cesse autant dans la *comissio* que dans *l'incanto*, depuis 1346, 1393, 1397, 1414, 1420, 1435, 1457 et 1475 par exemple, nous indiquent à quel point ce système de navigation avait atteint une limite. En effet comment maintenir des principes fondateurs respectés depuis l'origine quand l'évolution de l'économie-monde imposait de nouvelles règles commerciales et sociales ? Sans défaillir, le

¹¹ ASV, Miscellanea Gregolin, b. 40.

¹² *Ibidem*, senato, mar, 18, fol. 146.

¹³ Marino Sanudo, *I Diarii*, op. cit., tome 22, c. 581; tome 24, c. 251.

gouvernement s'employa à résoudre ces problèmes mais avec une prudence très mesurée. Pour évaluer la mesure de l'effort accompli il faut tout d'abord décrire les règles limitant la concurrence déloyale. En principe, le gouvernement « doit préserver l'égalité de tous les marchands » comme il tenait à la parité entre les nobles¹⁴. Mais la réduction dramatique de la flotte marchande venait bousculer ce principe égalitariste : seul le capitaine pouvait restreindre la témérité des marchands avides de profits.

Quelles étaient donc les charges contenues dans la *comissio* du capitaine d'un convoi de galères marchandes ? En premier bien assurer la régularité des passages aux escales, la rapidité du voyage et la sécurité des navires¹⁵. Ensuite, organiser la vie à bord, d'un groupe important d'hommes qui vivaient dans des conditions difficiles. Le cycle des affaires dans un projet professionnel assez aléatoire obligeait le respect de ces règles, le voyage étant le lien entre les promesses d'achat au prochain passage et les promesses de vente du précédent. Le capitaine du convoi de galères de 1516 en direction de Beyrouth, Vincenzo Priuli, écrivit au Sénat pour réclamer un allongement du temps de parcours car il prenait beaucoup de retard dès le début de la navigation en Adriatique¹⁶. A partir de là, les incertitudes météorologiques, les inévitables dégâts touchant la structure des galères et quelques incidents pendant les escales suffisaient pour causer des retards récurrents contre lesquels l'action du capitaine, le meilleur fut-il, ne pouvait rien ! La durée du temps d'escale était fixée dans *l'incanto* : il est possible de croire que c'était le seul élément permettant de rattraper le temps perdu causé par une navigation défavorable. Le capitaine était tenu de faire appliquer le règlement par les patrons mais en réalité il lui était impossible d'obtenir une sincère collaboration des commerçants. Malgré une évidente aggravation des pénalités financières, les patrons de galère devaient satisfaire autant les exigences de leurs associés vénitiens que les souhaits des partenaires étrangers. Une caravane qui tardait à rejoindre Beyrouth et le convoi de galères pouvait attendre une semaine de plus que prévu. Un violent orage qui endommageait un entrepôt et il fallait reconditionner la marchandise avant de l'embarquer etc. etc.

Le capitaine veillait à tout : la *comissio* de 1516 est exemplaire car elle rappelle au titulaire de la fonction ce qu'il ne doit pas faire. Ainsi le texte cite le cas du capitaine Nicolo Barbarigo, capitaine des galères d'Alexandrie ayant fait preuve d'une impéritie surprenante :

¹⁴ ASV, senato, mar, reg. 15, fol. 2.

¹⁵ Doumerc (B.) : « La crise structurelle de la marine vénitienne au XV^e siècle : le problème du retard des *mude* », *Annales E. S. C.*, 3, 1985, p. 605-641.

¹⁶ Marino Sanudo, *I Diarii*, tome 2, c. 92.

sollicité par les marchands inquiets de ne pas rejoindre Venise pour la foire de Noël, il accepta de poursuivre sa route pendant la nuit, dans le dédale des îlots de la côte dalmate balayée par le périlleux vent du Nord. Peu après Zadar, le convoi essuya une terrible tempête qui provoqua le naufrage d'une galère. Le capitaine refusant de porter assistance continua sa route pour le plus grand profit des rescapés. La responsabilité du capitaine, mise en évidence pendant le procès, lui coûta sa carrière et une partie de sa fortune. Après cet accident, la *comissio* délivrée aux capitaines mentionne l'interdiction d'agir de la sorte.

L'Arsenal, en cette fin de quinzième siècle, était incapable de fournir le nombre nécessaire de galères marchandes afin d'assurer le renouvellement des embarcations vieillissantes. La priorité fut donnée à l'escadre du Golfe, corps d'armée naviguant en permanence au large des côtes, et peu de livraisons étaient destinées au trafic « car l'armée dévorait tout l'Arsenal ». Entre 1496 et 1510 aucune galère marchande ne fut construite : on considérait que l'âge limite d'utilisation d'une telle embarcation était d'une quinzaine d'année pourtant, faute de mieux, en 1510 une galère du convoi d'Alexandrie naviguait depuis cinquante ans¹⁷. Très souvent les membres d'équipages hésitaient à monter à bord « car ils ont peur de voyager sur des bateaux aussi vieux ». La situation ne cessait de se détériorer pendant cette période : il faut annuler les départs, à la suite d'avaries de toutes sortes, mâts cassés, rames défectueuses, trous dans la coque...

Le capitaine devait contrôler avant le départ le bon état des embarcations d'un convoi, chaque *incanto*, chaque *comissio* l'annonce en préambule : dix paragraphes pour l'*incanto* de la *muda* de Beyrouth en 1516 et deux dans la *comissio* du capitaine. Tout l'équipement, voiles et cordages en particulier faisait l'objet d'une attention sans relâche. Des emplacements dans la cale protégeaient ce matériel des intempéries mais trop souvent il finissait sur le pont pour libérer de l'espace destiné aux marchandises de prix. A bord, deux chefs d'équipe, le *comito* et le *patrono zurato*, vérifiaient sans cesse l'état de la voilure, des rames, des cordages. Si, au retour, des défauts évidents étaient constatés par les directeurs de l'Arsenal, les contre maîtres perdaient la caution déposée au départ, près de la moitié de leur salaire !

Les charpentiers, les calfats et les rémolats combattaient, en principe, toutes les négligences des matelots mais se laissaient corrompre par des marchands indécents qui cherchaient par tous les moyens à surcharger les navires. On comprend mieux pourquoi tous les codes de lois maritimes, à Venise et ailleurs, mettent l'accent sur la terrible menace de

¹⁷ Doumerc (B.) : « Le galere da mercato », *Storia de Venezia*, op. cit., p.357-395. Marino Sanudo, *I Diarii*, op. cit., tome 11, c. 64 par exemple.

surcharge¹⁸. De plus, il était interdit de charger les marchandises sur le pont des galères ce qui risquait d'entraver les manœuvres délicates. Ce fut peine perdue : en 1500 le patron d'une galère de Beyrouth chargeait mille cinq cent livres d'épices contre sept cent vingt autorisées, rien moins que le double !

Les conséquences étaient incalculables pourtant le faible nombre de galères marchandes en service poussait les patrons à rentabiliser le voyage par tous les moyens possibles. En 1517, les directeurs de l'Arsenal regrettaient que les embarcations de retour de Beyrouth, avaient été beaucoup trop chargées et que les coques, ayant subi de graves dommages, ne pourraient pas être remises en état avant le délai de quatre mois¹⁹. Aux négligences de l'équipage il faut donc ajouter la fraude des patrons. Le capitaine, aidé par l'*armiraglio*, un second nommé par lui, ne pouvait tout surveiller. Que dire de son rôle pendant une tempête. Par gros temps, le capitaine avait un pouvoir de décision étendu à l'application du droit de jet de marchandises. Il pouvait se passer de l'avis du conseil des douze marchands, assemblée consultative visant à donner la parole au négociants embarqués, propriétaires des cargaisons. Toutes les responsabilités concernant la sécurité du convoi, le bon déroulement du cycle des affaires et la défense officielle des intérêts de la République restèrent en l'état, l'*incanto* et la *comissio* en témoignent.

Ce qui était en train d'évoluer de façon très significative était bien la gestion du personnel de bord. Devenu essentiel, le bien être des équipages passait désormais au premier plan des déclarations officielles, avant le profit : ce changement de mentalité mérite donc une étude attentive. Il faut d'abord rappeler que les marins, matelots et rameurs, étaient des hommes libres, salariés profitant d'une modeste protection sociale. Peu à peu les enjeux strictement économiques défendus par les patrons de galères, représentant l'association des investisseurs, se heurtèrent aux enjeux sociaux. Le capitaine, représentant de l'Etat, devait veiller au respect des règlements concernant le recrutement, l'alimentation, les salaires et la discipline. Comment ne pas imaginer le poids de ces responsabilités ? Au début du seizième siècle, les conditions d'une conjoncture défavorable n'autorisaient pas le maintien de la navigation de ligne : les dysfonctionnements de toutes natures frappaient de plein fouet la belle ordonnance des *mude*²⁰. La galère était une grosse consommatrice de main d'œuvre environ deux cent cinquante matelots dont cent quatre vingt rameurs. Ce choix volontairement

¹⁸ Zordan (G.) : « Le leggi del mare », *Storia di Venezia*, op. cit., tome *Il mare*, p. 621 – 662.

¹⁹ Marino Sanudo, *I Diarii*, op. cit., tome 24, c. 326-330.

²⁰ Doumerc (B.) : « Le galere da mercado », op. cit., p.378.

maintenu par les autorités politiques avait permis la défense des embarcations et des cargaisons mais aussi la défense du pavillon. Quand un convoi se déplaçait, quatre galères par exemple, plus de mille hommes étaient prêts à l'action ; cet avantage numérique n'avait pas de prix. Le recrutement des rameurs s'effectuait dans les possessions coloniales longeant la mer Adriatique : Dalmatie, Albanie et Grèce occidentale. Venise métropole d'un vaste empire colonial et port cosmopolite attirait une immigration de la misère, scrupuleusement contrôlée par les autorités. Les Vénitiens pratiquèrent un pillage démographique de ces régions qui au début du seizième siècle ne furent plus en mesure de fournir les bras réclamés par la République : en 1504, le recteur vénitien de la ville de Zara (Zadar) en Croatie écrit au Sénat : « en ce qui concerne les îles... chaque fois que l'on a besoin d'hommes, on va y faire un tour pour s'approvisionner, si bien que ces terres de pauvreté se retrouvent exsangues et à moitié désertes ! Les femmes y sont sans hommes ²¹».

Le capitaine participait au recrutement mais ne pouvait éviter les désertions, véritable fléau. Ce n'est qu'en améliorant les conditions de vie à bord que les matelots pourraient accepter d'effectuer la totalité du voyage. Nous le voyons bien, l'enjeu majeur de la saine gestion du personnel est d'ordre social. La confrontation entre les patrons et le capitaine surgissait une fois de plus à ce sujet. Les uns cherchant à réduire les coûts d'exploitation, l'autre en faisant valoir la sécurité des navires qui dépendait de la motivation, du nombre et de la compétence des marins²². La crise de recrutement évidente au début du seizième siècle est le résultat d'un long processus de dépréciation du métier de marin. Dans le duché, l'activité artisanale connaissait un développement sans précédent en particulier dans l'activité textile et la métallurgie comme c'était le cas dans l'apparition d'une agriculture en plein renouveau. Le marché du travail était dynamique et la concurrence entre les secteurs d'activité laissait aux ouvriers un certain choix vers des activités moins risquées que la vie à bord de la marine marchande. Seule une amélioration des conditions de vie à bord pouvait rendre ce métier attractif ! Ceci était d'autant plus vrai que l'armement maritime privé, c'est-à-dire échappant en partie au strict contrôle du gouvernement, pouvait se dispenser de répondre à l'ordre de réquisition lancé par le gouvernement. Un marin embauché sur une *muda* ne pouvait s'abstenir de partir au combat malgré lui, en revanche le matelot à bord d'un navire privé, encouragé par l'armateur, restait à quai. En 1504, à bord de la galère *Contarina* il n'y avait que cent trente sept rameurs au départ et cent vingt cinq au retour à Venise : pourtant le

²¹ ASV, senato, secrete, relazioni, b.55, Paolo Giusitnian.

²² Lutrell (A.), « Late medieval galley oarsmen », *Genti del mare Mediterraneo*, Naples, 1980, p. 87-101

nombre de 180 était celui fixé par les règlements ! La lecture des documents illustrant le voyage de Beyrouth de 1516 est très claire : le total de l'équipage peut varier entre 197 au moins et 227 au plus²³. La variable tient au nombre de rameurs, situé entre 150 et 180 d'après les textes législatifs. Une constatation s'impose, l'acceptation par le législateur, d'une baisse réelle du nombre de rameurs de 171 en 1412 à 149 en 1504. En revanche en 1516, compte tenu de la mauvaise qualité des embarcations, le patron sur l'injonction des directeurs de l'Arsenal engageait dix artisans au lieu de trois, pour réparer en cas d'avarie.

Le deuxième point commun concerne le respect du contrat de travail. Le capitaine était le juge arbitre en cas de litige surgissant entre l'employeur (le patron de galère) et le marin salarié. La *comissio* de capitaine en 1516 fixait avec précisions le montant des salaires : l'*armirai* et le chapelain, les mieux payés perçoivent 40 ducats par voyage. La masse salariale tournait autour de 600 ducats pour l'ensemble de l'équipage par mois de navigation²⁴. Le capitaine pouvait intervenir en cas de grève de l'équipage : ce fut le cas à Southampton en 1486, les patrons ayant été contraints de payer un supplément à cause d'une escale prolongée²⁵. Si les cadres recevaient une paye pour la durée du voyage, les emplois subalternes rameurs, arbalétriers et matelots étaient payés au mois. Les premiers un faible salaire de cinq ducats pour une période de huit mois environ, durée habituelle du voyage de Beyrouth, les autres vingt ducats²⁶. Le versement s'effectuait en quatre parts égales, une au départ, deux en cours de route, la dernière quelques jours avant le retour à Venise.

Le capitaine tenait le rôle d'équipage enregistrant la date et le montant des sommes distribuées, il contrôlait ainsi la juste rémunération du travail par les patrons. En 1516, les patrons installaient le banc de recrutement sous la surveillance des proviseurs à l'armement (*savii ai ordini*) et du capitaine²⁷. Les magistrats surveillaient alors que la première part de la paye revenait bien entre les mains des marins. La dernière paye, celle faite au retour, dite *refosura*, était souvent élevée puisque les galères arrivaient toujours bien plus tard que le temps de voyage fixé par le cahier des charges de l'*incanto*. Parfois, vingt, trente ou même quarante ducats glissaient dans la poche d'un matelot, une petite fortune ! Souvent les patrons

²³ Bibl. Mun. Roanne, Fonds Boulier, op. cit., fol. 5.

²⁴ Hocquet (J.C.) : « Gens de mer à Venise : diversité des statuts conditions de vie et de travail », R. Ragesta ed., *Le gente del mare mediterraneo*, Naples, 1981, p.103-168.

²⁵ Doumerc (B.) : « 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.

²⁶ Bibl. Mun. Roanne, Fonds Boulier, op. cit., fol. 43.

²⁷ Bibl. Mun. Roanne, Fonds Boulier, op. cit., fol. 35 et fol 38.

en essayant d'éviter de payer si cher le prix du travail faisaient du chantage à l'embauche pour un prochain voyage et ne payaient en réalité que la moitié ou le tiers de la paye due. Depuis 1509 cette part était payée à Venise sous le contrôle du capitaine mais en 1516 un arrangement voyait le jour.

Le Sénat gardait un moyen de pression à l'encontre des patrons malveillants. En effet une part non négligeable du salaire, la pacotille, entrait en ligne de compte. Cette *portata*, c'est le nom vénitien, était une pratique très répandue parmi les gens de mer. L'*incanto* prévoyait le transport des vivres et des effets personnels des membres de l'équipage gratuitement. Quand la nourriture fut à la charge des patrons de galères, les marins obtinrent le droit de conserver l'usage de la *portata* à des fins commerciales pour augmenter le modeste salaire. Très attachés à ce principe, les marins le défendaient avec ardeur quand surgissait la menace : en 1478 les hommes d'équipage d'une *muda* du Levant acceptèrent d'embarquer à condition de bénéficier de cent cinquante livres d'épices de *portata*²⁸. Nous savons par les textes que la *portata* entre pour une grande partie dans la rémunération de l'écrivain de bord²⁹. Une modification du règlement général des usages dans les contrats de travail fut effectuée en 1486 sans succès. Reprise en 1502, le Sénat contesta le droit pour les patrons de négocier le volume de la pacotille individuelle des marins. Le coffre réglementaire, fourni par l'Arsenal à chaque homme d'équipage, servait alors pour dissimuler à la douane donc au fisc, des marchandises appartenant aux commerçants et non aux matelots. En 1504 une inspection faite à bord d'une galère des Flandres permit de constater que cette pacotille atteignait un volume surprenant ! La saisie des coffres et de la marchandise fut alors prononcée en faveur du Trésor public³⁰.

Cette tâche incombait au capitaine qui essayait les remarques désobligeantes des marins toujours prêts à frauder : en 1516 la quantité de pacotille était une fois de plus redéfinie selon le grade du bénéficiaire : on constate une réduction du volume pour les cadres, *armiraiò*, *comito* et *patrono jurato* de 2000 à 1500 livres légères³¹. Le scribe conservait l'équivalent de 4000 livres soit 1200 Kg, par voyage, c'est considérable ! Les grands coffres des officiers, nommés *stazi*, comme ceux des marins plus petits, appelés *scrigni*, étaient loués par l'utilisateur et marqués du sceau de Saint – Marc. Le capitaine devait contrôler le nombre,

²⁸ Doumerc (B.) : « La crise structurelle... », op. cit., p 617.

²⁹ Bibl. Mun. Roanne, Fonds Boulier, op. cit., fol. 43 v.

³⁰ Bibl. Mun. Roanne, Fonds Boulier, op. cit., fol. 41 v.

³¹ Bibl. Mun. Roanne, Fonds Boulier, op. cit., fol. 37 et 37v, une *libra sottila* équivaut à 300 grammes environ.

la taille et l'authenticité de ces bagages avant le départ³². Au début du seizième siècle, les bancs de nage des rameurs furent fixés au sol pour éviter de glisser tonneaux, caisses ou coffres de plus grandes dimensions. La sévérité des peines encourues par les fraudeurs permet de saisir l'ampleur de la fraude à bord d'une galère encombrée par des milliers de balles, de sacs et de caisses. L'*incanto* et surtout la *comissio* du capitaine rappelait sans cesse le devoir de mener des contrôles minutieux et intransigeants. C'est vrai, la fraude exercée par les équipages pouvait porter préjudice à certains commerçants qui payaient les nolis de transport mais elle avantagéait souvent les patrons qui exerçaient le chantage à l'emploi. Si un officier ou un matelot refusait de pratiquer ces usages frauduleux il risquait de ne pas trouver d'embauche pour un futur voyage. Il devenait indispensable de protéger les marins.

L'autre tâche essentielle du capitaine était de veiller à la qualité de l'alimentation à bord. Poste budgétaire très coûteux, autour de vingt pour cent des frais d'exploitation d'une galère, cette dépense suscitait des tentatives de toutes natures pour amoindrir les charges financières et souvent la chiourme était pénalisée. Les biscuits, le vin et l'huile étaient les aliments de base d'un galérien : on évalue l'apport calorique journalier autour de 4000 calories³³. Au début du seizième siècle la soupe devenait *tristissima* : en 1516, le Sénat déplorait l'irrégularité des repas et leur mauvaise qualité. Quand la ration se trouvait épuisée, les rameurs pouvaient acheter du vin et du fromage en surplus, aliments vendus à bon prix par les officiers de bord astucieux qui emportaient ces compléments dans leur *portata*. Souvent ce trafic fut l'objet de discussions houleuses menant à des rixes violentes. N'est – il pas significatif de constater que la *comissio* du capitaine Priuli débute par l'évocation de ces problèmes alimentaires ? La priorité devenait évidente dans les fonctions d'un capitaine de convoi de galères marchandes car la détérioration du régime alimentaire était une évidence dénoncée à de très nombreuses reprises par les autorités³⁴. Au quotidien, la surveillance était impossible alors le capitaine choisissait des marchands à bord de chaque galère étant chargé de contrôler la distribution et la qualité de la nourriture. Avant le départ il devait porter sur un registre la quantité d'aliments embarqués sur chaque galère ; si le patron trichait sur la quantité, les matelots recevaient une petite indemnité financière payée par le coupable. En ce

³² Bibl. Mun. Roanne, Fonds Boulier, op. cit., fol. 37 et 37v, fol. 46 v.

³³ Tucci (U.) : « L'alimentazione a bordo », *Storia di Venezia*, op. cit., p. 599-618 et com. fol. 2 - 3.

³⁴ *Ibidem*, p. 600 et Bibl. Mun. Roanne, Fonds Boulier, op. cit., com. fol. 2 r^o- 3 r^o : « *patroni omnium galearum teneantur et debeant dari facere hominibus suarum galearum panem, vinum et alia vivandum ordinatam non possendo* ».

début de seizième siècle, la pénurie de main d'œuvre poussait les autorités à manifester un souci inhabituel pour le confort de vie à bord. De plus le capitaine devait remplacer les marins déserteurs, malades ou morts en cours de route : améliorer les conditions de travail sur les galères devenait un objectif pragmatique.

La *comissio* du capitaine, actualisée et augmentée au fil du temps reprenait point par point le droit du travail défini dans les statuts maritimes mis en place dès le treizième siècle en particulier par Raniero Zeno en 1255 mais encore en vigueur, pour l'essentiel au seizième siècle³⁵. Il ne faudrait pas négliger d'évoquer les devoirs du marin ! il doit dormir à bord, ne pas quitter le navire sans autorisation, bien entretenir le bâtiment et signaler toute avarie, protéger l'entreposage des marchandises, effectuer les manœuvres et sauver tout ce qui était possible en cas de naufrage³⁶. Le devoir d'obéissance reste à la base de toutes relations entre les marins et le capitaine : ce dernier applique le droit dans toute sa rigueur au-delà de l'autorité supposée du patron. Celui-ci organisait l'expédition commerciale de sa galère et le capitaine du convoi réglait la bonne marche du convoi. Il jugeait, prononçait la sentence et veillait à l'exécution de la peine : fouet, mise aux fers, perte du salaire avant le retour de Venise. L'organisation hiérarchique et les fonctions des cadres de la maistrance étaient bien définis : le *comito* était l'adjoint du capitaine, le *patrono zurato* s'occupait de l'entretien de la galère, l'*armiraiò* était le navigateur. Avant 1509, tous les officiers étaient choisis par le conseil des capitaines élus dans l'année puis désignés par l'autorité du Collège. Après cette date, les scribes furent choisis par les patrons et les parsonniers « car ils connaissent les affaires de chacun ». Désormais la fraude était plus facile.

Nous voici donc sur le point de préciser les compétences judiciaires du capitaine : garant de l'application des lois ; il veillait à l'exécution des sentences au titre de l'exemplarité nécessaire à l'obtention de la discipline. Dès le retour à Venise, le capitaine devait, avant le délai de huit jours, signaler aux juges les peines infligées³⁷. Il y avait cependant deux attitudes distinctes : les amendes et les peines prononcées contre les patrons de galères ou les marchands passagers étaient souvent l'objet d'appel auprès des magistrats compétents. En revanche, les hommes d'équipages subissaient la rigueur de la loi sans négociation possible³⁸.

³⁵ Zordan (G.) : « Le leggi del mare », op. cit., p. 633 et Predelli (R.) et Sacerdoti (A.) : « Gli statuti marittimi veneziani fino al 1255 », Nuovo Archivio Veneto, 5, 1903, p. 128-145.

³⁶ Bibl. Mun. Roanne, Fonds Boulier, op. cit., fol. 20 v et 24.

³⁷ *Ibidem*, fol. 4.

³⁸ *Ibidem*, fol. 20 v.

Le capitaine était le seul juge à bord : c'est à lui que revenait le pouvoir d'enquêter, d'enregistrer les témoignages, les preuves et de prononcer le jugement. En règle générale, les témoignages confirment ce pouvoir incontesté³⁹. En cas d'annulation du voyage avant le départ, le salaire du était payé au marin. Si un matelot était frappé par la maladie pendant le voyage, seule une suspension de la solde était autorisée : en aucun cas le marin ne pouvait être débarqué dans un port. Si la mort survenait et c'était fréquent en cours de route, le capitaine recevait le salaire du défunt et ses biens, le tout remis à la famille une fois rentré à Venise.

Au début du seizième siècle, toute la difficulté de la tâche du capitaine résidait dans le manque de motivation des équipages désabusés par les excès de toutes sortes commis par certains officiers ou les patrons des galères. L'autorité de principe attribuée au commandant du convoi de galères ne correspondait plus à la réalité pendant le voyage. Peut-on imaginer l'embarras du capitaine de la *muda* d'Alexandrie en 1516 quand, après un naufrage en plein hiver au large de Chypre l'équipage rescapé dérivait à bord du canot ? Après une semaine perdus dans un milieu hostile « mourant de froid, de faim et de soif » les naufragés affamés mangèrent le cadavre de « l'apprenti de l'écrivain de bord qui était jeune, gras et sanguin » pour survivre. Malgré cela, sur les 83 hommes survivant à bord du canot, 34 laissèrent la vie avant l'arrivée salutaire sur une plage⁴⁰. Une fois rentré à Venise, le capitaine Girolamo da Canal dénonça « la peur de voyager sur des bateaux trop vieux... qui ressemblent plus à un tas de bois qu'à une galère ». Il rappela alors le préambule de sa feuille de route : « nous t'envoyons en mission pour l'honneur de Venise ». Il interpella les sénateurs car on lui demandait de convoier les galères et de les diriger pour l'honneur de la Seigneurie et la protection des biens et des personnes qui te sont confiés⁴¹ ». Refusant d'endosser la responsabilité du naufrage, il pointait du doigt l'impéritie des sénateurs, l'incompétence des directeurs de l'arsenal et la désorganisation totale de la marine marchande.

Le capitaine de galère devait être noble, membre du Grand conseil, élu par ses pairs : le système électif vénitien était toujours complexe visant à mêler une part du hasard susceptible de contrer toutes les combinaisons relevant de la fraude électorale. Le système choisi dans ce cas, l'élection à quatre mains, se révélait le plus fiable. Tous les membres du

³⁹ L. de Mas – Latrie, *Traité de paix et de commerce et documents divers contenant les relations des Chrétiens avec les Arabes de l'Afrique septentrionale au Moyen Age*, Paris, 1866, p. 266 et *Quaderno di Bordo di Giovanni Manzini, prete – notario e canceliere*, éd. L. Greco, Venise, 1997.

⁴⁰ Marino Sanudo, *I Diarii*, op. cit., 24, c. 18 puis 22-25.

⁴¹ Bibl. Mun. Roanne, Fonds Boulier, op. cit., chapitre premier.

grand conseil présents le jour de l'élection d'un capitaine se présentaient pour extraire une boule placée dans une urne. Celui qui tirait une boule dorée procédait à l'extraction d'une autre boule. En fait, à la fin de ce rituel, quatre noms étaient proposés à l'élection définitive⁴². En réalité les candidats qui offraient un prêt généreux au Trésor public étaient favorisés : Vincenzo Priuli, le capitaine élu du convoi de Beyrouth proposait mille ducats quand ses rivaux se contentaient de la moitié de cette somme⁴³. Une véritable oligarchie dont la *virtus* était avant tout basée sur la fortune, plus que jamais, monopolisait les charges les plus prestigieuses. Après 1509, les finances publiques étaient au plus bas et la nécessité de renflouer les caisses poussa le gouvernement à proposer entre 1511 et 1530, un choix orienté vers ceux qui acceptaient de prêter de l'argent à l'Etat. Une légitimité récompense se concrétisait alors par une élection⁴⁴.

Cette pratique dénoncée par les chroniqueurs Sanudo et Priuli, risquait d'anéantir l'autonomie des capitaines qui se trouvaient redevables de leur élection. Dans le compte – rendu présenté devant le Sénat, le capitaine pouvait faire état de tous les manquements à l'*incanto*. Les patrons risquaient un blâme officiel selon la gravité des fautes commises : en réalité, tous les groupes de pression manœuvraient pour réduire le rôle du capitaine à celui du simple représentant de la République en voyage à l'étranger. Désormais les accords illégaux entre des familles liées par un réseau d'intérêts convergents agissaient efficacement pour détourner les règlements en leur faveur. Parfois certains réclamèrent que l'élection du capitaine se fit dans l'assemblée sénatoriale plus facile à manipuler⁴⁵. Le capitaine de Beyrouth en 1516 l'emporta aisément car il était membre du Sénat, petit fils de procureur et fils d'un conseiller ducal⁴⁶. De plus, son beau père, le banquier Alvise Pisani, et son frère Girolamo Priuli le chroniqueur banquier investissaient une grande partie de leur fortune dans la navigation de ligne. Les ententes illicites pouvaient ainsi se développer sans accident majeur.

Peut – on pour autant affirmer que les capitaines de convoi furent les complices de tels agissements ? Très souvent, les capitaines étaient des familiers des investisseurs, membres des familles les plus influentes, impliquées dans le financement des expéditions maritimes

⁴² Queller (D. E.): *The venetian patriciate. Reality versus Myth*, Illinois, 1986, p. 55.

⁴³ Marino Sanudo, *I Diarii*, op. cit., tome 22, c. 194.

⁴⁴ Zannini (A.), « *L'impiego pubblico...* », op. cit., p. 419.

⁴⁵ Doumerc (B.), Stockly (D.): « *L'évolution du capitalisme marchand...* », op. cit., p. 148.

⁴⁶ Marino Sanudo, *I Diarii*, op. cit., tome 22 c. 790, tome 23 c. 712.

commerciales, ils côtoyaient leurs parents sur les bancs du Grand Conseil et du Sénat. Après leur élection à la tête d'un convoi ils affrontaient les signes évidents du comportement abusif des patrons de galères qui cherchaient à neutraliser l'action du capitaine. Le chroniqueur Marino Sanudo, sincère défenseur du Bien public, regrette « les manœuvres des dix familles les plus riches de Venise » qui tentaient de monopoliser l'activité des *mude* de galères. La tendance au regroupement des familles-entreprises dans des sociétés monopolistiques contrôlant en exclusivité les sociétés de gestion se confirme outrageusement au début du seizième siècle⁴⁷. Désormais le capitaine qui voyageait à bord d'une galère dite capitane, n'était pas le bienvenu à bord. Les patrons savaient que cette présence encombrante n'autoriserait pas l'activité frauduleuse et ils cherchaient à éviter l'hébergement du représentant de l'Etat. Avant le départ, ils se réunissaient et tiraient au sort le nom du patron qui allait supporter la compagnie indésirable du capitaine. En échange, le malchanceux recevait une indemnité payée par ses collègues. Signe concret d'une dérive préjudiciable autant pour la vie des gens de mer que pour les finances publiques !!

Nous l'avons dit, le système de l'*Incanto* vénitien était soumis aux aléas de conjoncture défavorables en ce début du *Cinquecento*. Le gouvernement était partagé au sujet de l'opportunité de maintenir la navigation de ligne détournée de sa vocation publique par la rapacité des entrepreneurs. Le rempart du capitaine ne pouvait résister aux assauts de la corruption, de la fraude et des ententes illicites qui minaient cette institution salvatrice du Bien Public. Malgré le sens du devoir d'un groupe de nobles plus enclins à servir l'Etat que l'intérêt des entreprises le système était condamné à cause de son coût d'exploitation trop élevé dans un monde soumis à la concurrence étrangère de plus en plus agressive. N'ayant pas su ou pas voulu limiter l'appétit des affairistes, le gouvernement avait opté pour une complicité passive au détriment du secteur de l'activité maritime. Le capitaine ne pouvait plus défendre efficacement l'intérêt public et faire appliquer la réglementation favorable aux équipages. La construction navale vénitienne ne s'en remettrait pas car les artisans qualifiés fuyaient la lagune et les gens de mer, n'arrivant plus des colonies d'outre-mer, vinrent à manquer. Au seizième siècle, la puissance navale de Venise fut mise à mal par celle de Raguse qui prit le relais dans l'ensemble du bassin méditerranéen.

⁴⁷ Doumerc (B.), Judde de Larivière (C.), « Le rôle du patriciat dans la gestion des galères marchandes à Venise au début du seizième siècle », *Studi Veneziani*, n.s., 36, 1998, p. 57-84.

Pièces justificatives.

Comissio du capitaine Vincenzo Priuli, capitaine du convoi de Beyrouth (1516).

Extraits du document déposé à la Bibliothèque Municipale de Roanne, fonds Boulier, manuscrit, ms, 4.

Chapitre X : Tu (le capitaine) es tenu sous peine de cent ducats d'or sur tes propres biens de désigner avant de passer Pola (Pula en Istrie) trois marchands par galère, de grande notoriété et choisis parmi les plus convenables, ayant plus de vingt-cinq ans et ne possédant aucune participation (financière) dans les galères armées (*muda*). Et s'il ne s'en trouvait pas qui aient plus de vingt-cinq ans, choisis ceux qui sont les plus âgés. Ces trois personnes après les avoir désignées ne peuvent en aucune façon refuser cette fonction sous peine de cent lires. Elles doivent ensuite s'engager sous serment à chercher, à vérifier, à examiner et à s'enquérir si les patrons de galère tant à l'aller qu'au retour observent les ordres qui leur ont été donnés et s'ils donnent bien du pain, du vin et toutes les autres denrées exigées aux hommes des galères. Ils doivent dénoncer à toi, le capitaine, sous serment, ou à d'autres officiers en mission, ceux qui savent que les patrons ne respectent pas l'ordre donné afin que soit exigée une peine contre ceux qui désobéissent. Et que ces trois marchands aient pour tous ceux qu'ils auront dénoncés la part de la recette des amendes qui selon nos ordres revient aux accusateurs...

Chapitre XVI : Tu es tenu dans les huit jours après ton retour à Venise, de présenter les condamnations que tu auras prononcées au cours de ton office afin qu'elles soient exécutées par les officiers qui les examinent. Tu ne peux revenir sur les condamnations que tu as infligées durant ton office après les avoir prononcées, en les allégeant en partie ou en totalité ou en les annulant par quelque artifice ou selon quelque forme que ce soit. D'autre part tu ne peux condamner personne après être revenu à Venise sous le couvert d'un pouvoir que tu as eu au cours de ton office de capitaine.

Chapitre XLV : extrait... Et, on ordonne à partir de maintenant que tout galiot doit avoir des marches de nage aux pieds de même qu'on en avait avant sous peine de trois lires qui seront exigées par le capitaine. Pour cela les galiots recevront deux gros si cela est respecté et les capitaines sont tenus avant de partir de Venise, d'obliger les patrons à payer ces

deux gros et à consigner cela sur des carnets de leu galère dans lesquels sont inscrits les hommes soldés. Lesdits capitaines devront conserver ces carnets pour tout le voyage entre leurs mains. Avant de passer Pola ils sont tenus de faire en personne l'inspection de toutes les galères et sur chaque galère d'appeler les hommes un par un. Les absents à l'appel doivent être portés déserteurs. Les patrons doivent prêter serment que les hommes ont bien reçu pour leur travail la solde portée sur le carnet. Et quand il manque des hommes, le capitaine doit tout faire pour que les galères aient un équipage au complet et ce à la charge des patrons. Si ce n'est pas le cas avant Pola, il doit là où il se trouve recruter autant d'hommes que nécessaire...et si les patrons de galère trouvent par subterfuge, ruse ou tout autre moyen de restituer l'argent quand des hommes ont été recrutés par le capitaine sans monter sur les galères on ordonne que dans ce cas, le patron paye le double du salaire de chaque jour....

Chapitre XLVII : Tous les patrons de galère doivent dans les dix jours avant l'arrivée à Venise donner et distribuer la solde aux 180 hommes en faisant noter cela sur un livre. Ils devront se présenter avec le scribe devant le doge et montrer leur livre avec le nombre des hommes pour qu'on vérifie ce nombre avec celui porté au départ...

Chapitre LXVIII : Le jour même où le capitaine recrutera les galiots, il est tenu au nom du serment qu'il a fait pour que ces recrutements soient valables de les notifier à son chapelain qui les transcriera sur-le-champ dans un livre exclusivement consacré à cet effet dans lequel seront notés le jour et le lieu où de telles marques ont été données. Si cela n'apparaît pas le recrutement n'aura pas de valeur. Lorsque le capitaine de retour à Venise comparâtra devant la Cour avec le livre des recrutements susdits et que son chapelain a tenu, il devra la présenter et le livre sera envoyé à l'office de l'armement pour qu'il puisse être examiné. Et que le présent décret soit ajouté à la *comissio* du capitaine des galères du marché.

BIBLIOGRAPHIE

Doumerc (Bernard), *Venise et l'émirat hafside de Tunis (1231-1535)*, Paris, L'Harmattan, 1999, (Histoire et perspectives méditerranéennes).

Hocquet (Jean-Claude), « *Gens de mer à Venise : diversité des statuts, conditions de vie et de travail sur les navires* », *Le genti del mare Mediterraneo*, éd. par R. Ragesta, 2 vol., Naples, 1980, tome 1, p. 103-168.

Lane (Franklin), *Navires et constructeurs à Venise pendant la Renaissance*, Paris, SEVPEN, 1965.

Lane (Franklin), *Venice a maritime republic*, Baltimore, Johns Hopkins U.P., 1973. Edition française: *Venise une République maritime*, Paris, Flammarion, 1985 (Champs).

Stöckly (Doris), *Le système de l'Incanto des galées du marché à Venise*, Leyden – Londres, Brill, 1995, (Medieval Mediterranean).

Storia di Venezia, Rome, Istituto della Enciclopedia Italiana, 1991-1997. Tome thématique : *Il mare*, en particulier les contributions de E. Concina, *Le costruzione navale*, p. 211-256 ; B. Doumerc, *Le galere da mercato*, p. 357-396 ; J.C. Hocquet, *La gente di mare*, p. 481-526.

Tenenti (Alberto), *Critoforo da Canal. La marine vénitienne avant Lépante*, Paris, SEVPEN, 1962.

Zysberg (André), Burlet (René), *Gloire et misère des galères*, Paris, Gallimard, 1987 ((Découvertes, n°30).