

police maintenaient une exacte discipline dans la classe très-nombreuse des ouvriers qui y étaient employés, leur accordaient des privilèges, et leur défendaient de sortir de la capitale sans y être autorisés; mais on les gouvernait avec tant d'équité, on était si exact à les payer, on assurait avec tant de soin leur existence et celle de leurs enfants, que, dans tous les temps, le gouvernement compta les ouvriers de l'arsenal pour ses gardes les plus fidèles.

Ce fut dans cet immense atelier que la république donna au roi de France, Henri III, une fête digne d'elle; en moins de deux heures, on construisit devant lui une galère, ou, pour être plus exact, on en assembla les pièces et on la lança à la mer.

Cet arsenal était un vaste dépôt, où se tenaient en réserve plusieurs assortiments complets de toutes les pièces qui entrent dans la composition d'un vaisseau. On en fabriquait sur le lieu même toutes les parties. Des fonderies dirigées depuis plusieurs générations par la famille des Alberghetti, qui y avaient introduit la machine à forer; une corderie superbe où se faisaient les meilleurs câbles connus; des ateliers de toute espèce, onze salles d'armes, et des approvisionnements immenses de bois et d'autres matériaux, fournissaient au gouvernement les moyens d'armer une flotte avec une prodigieuse célérité. On avait vu cet arsenal dévoré par un incendie en 1569; l'année suivante, on en vit sortir cette flotte qui détruisit la marine des Turcs dans le golfe de Lépante.

Dès l'année 1491, les Vénitiens avaient institué une magistrature pour la surveillance et le perfectionnement de l'artillerie, et une école de bombardiers; celui qui emportait trois fois le prix dans une même année en était récompensé par une pension de douze ducats qu'il recevait pendant toute sa vie.

Dans les dernières années de l'existence de la république, l'académie de Padoue fut consultée sur quelques changements proposés dans la fabrication des mortiers destinés au bombardement de Tunis, et spécialement dans la composition du métal. L'amiral Angelo Emo fut si satisfait du résultat, qu'il en rendit les meilleurs témoignages au sénat, et en adressa des remerciements publics à Gasparoni, l'inventeur de ce nouvel alliage.

Les vaisseaux vénitiens passaient pour durer deux fois plus que ceux des autres nations, soit parce que les matériaux en étaient meilleurs et employés à temps, soit parce qu'il y avait dans l'arsenal près de cent formes couvertes ou hangars, dans lesquels les bâtiments étaient à l'abri de la pluie et du soleil; et sur ce nombre il y en avait huit où ils pouvaient être tenus à flot. On reprochait à ces hangars d'être obscurs, étroits, contigus les uns aux autres.

Faute de jour, les ouvriers étaient obligés d'allumer des torches, et ne pouvaient faire de bon ouvrage; faute d'espace, ils se gênaient mutuellement, et les brasiers pour chauffer les bois ou les matières résineuses, étaient établis sous les vaisseaux; de sorte que les chances d'accidents se multipliaient à l'infini.

Cet arsenal, dans les temps des grandes guerres maritimes de la république, occupait seize mille ouvriers; deux siècles après, on n'y en entretenait que quelques centaines.

XXXII. Si la découverte de l'Amérique et celle du cap de Bonne-Espérance portèrent un coup fatal au commerce de Venise, les progrès de l'art des constructions navales n'ont pas été moins funestes à la marine militaire de cette république. Ce n'est pas que les Vénitiens n'eussent pu imiter tout ce que les autres peuples avaient fait pour augmenter la force et les autres propriétés de leurs vaisseaux; mais la nature leur opposait des obstacles. La difficulté de naviguer par tous les vents dans le golfe étroit et long de l'Adriatique, les avait obligés de conserver l'usage des bâtiments à rames, abandonnés trop généralement, dit-on, par les autres nations, et ces bâtiments à rames n'osaient guère naviguer la nuit, à moins d'une circonstance extraordinaire; ce qu'il faut attribuer en partie à la sévérité des lois vénitiennes contre les capitaines qui avaient le malheur de perdre le bâtiment qui leur avait été confié.

Les sables encombraient continuellement le bassin des lagunes; de grands travaux furent entrepris pour vaincre la nature. La main des Vénitiens creusa un nouveau lit à la Piave, au Silé, à la Brenta, pour les forcer d'aller décharger leur limon hors du bassin; mais les efforts de ce peuple pour entretenir une profondeur convenable dans les passes qui communiquaient avec la haute mer, n'eurent pas le même succès. Ces passes avaient été obstruées par les Vénitiens eux-mêmes, lorsqu'un péril extrême les avait forcés d'en interdire l'accès aux Génois victorieux. On y avait coulé des carcasses de gros bâtiments, on y avait jeté des pierres pour former des bancs artificiels. Dans la suite, on n'avait pu parvenir à détruire complètement ces digues, que le limon des fleuves venait tous les jours consolider. Les vagues de la haute mer travaillaient continuellement à bouleverser les passes, les caps aigus s'éboulaient. L'inconstance des vents et des courants favorisait alternativement le port de Malamocco et celui de Saint-Nicolas du Lido, creusait l'un, fermait l'autre. Pendant plus de deux cents ans on délibéra sur le projet de sacrifier la commodité qui résultait de ces divers passages, pour n'en conserver qu'un. On se flattait qu'en ne laissant