

duits que cette île fournissait aux peuples du Nord, notamment de sucre.

L'escadre longeait ensuite toute la côte d'Afrique, en passant par Tripoli, Tunis, Alger, Oran et Tanger. Sur toute cette route, elle laissait les diverses marchandises dont les habitants de ces côtes avaient besoin; ceux-ci, accoutumés au retour périodique de cette flotte, apportaient, à l'époque ordinaire de son arrivée, toutes les productions de l'intérieur de l'Afrique. Tant que les Sarrasins furent maîtres de ces contrées, ces ports furent animés par un commerce considérable. Les Vénitiens, qui y étaient établis dès le milieu du treizième siècle, avaient de grands privilèges et formaient des caravanes, qui allaient faire les achats dans l'intérieur de ce continent. Des foires célèbres se tenaient à Tunis, à Mogador, à Oran, à Tanger. C'était là que l'Afrique recevait les marchandises de l'Europe et de l'Asie, et livrait son froment, ses fruits secs, son sel, son ivoire, ses esclaves et sa poudre d'or. En sortant du détroit de Gibraltar, la flotte allait continuer ses opérations sur la côte de Maroc, et après avoir approvisionné les Barbaresques et les Maroquins de fer, de cuivre, d'armes, de draps, de meubles, d'ustensiles et de mille autres objets, elle prenait sa direction le long des côtes occidentales du Portugal, de l'Espagne et de la France, entrait dans les ports de Bruges, d'Anvers, de Londres, achetait en Angleterre des draps non teints, des laines fines, pour alimenter les manufactures vénitiennes, et faisait des échanges avec les navires des villes anséatiques, qui venaient prendre à ce rendez-vous les marchandises de l'Orient destinées à la consommation des peuples septentrionaux. Les marchandises d'exportation, qui composaient le chargement des vaisseaux destinés à ce voyage, consistaient principalement en épiceries, drogues, aromates, vins, soies, laines et cotons filés, raisins et fruits secs, huiles, borax, cinabre, minium, camphre, crème de tartre et sucres, dont les Vénitiens étaient en possession d'approvisionner l'Angleterre depuis la fin du treizième siècle. Le lest des bâtiments se composait de terres colorantes, de fer, de cuivre, d'étain et de plomb. Mais la plupart de ces marchandises n'étant que des matières premières, n'offraient au spéculateur que le bénéfice qu'il pouvait faire sur le prix d'achat, accru des frais de transport. La vente des marchandises fabriquées était bien autrement avantageuse; aussi les vaisseaux étaient-ils chargés en grande partie de glaces, de verre de toute espèce, de riches étoffes de laine, de soie et d'or. Chaque voyage procurait des échanges ou des ventes pour la valeur de plusieurs millions de ducats. Après s'être pourvues de tous les objets que la Flandre et l'Angleterre pouvaient fournir au midi de l'Europe,

les galères redescendaient vers le détroit de Gibraltar, s'arrêtaient en France, à Lisbonne, à Cadix, entraient ensuite dans les ports d'Alicante et de Barcelonne, où elles prenaient des soies écruës, et revenaient à Venise, en côtoyant les provinces méridionales de la France et toute l'Italie; ce voyage durait un an.

On ne peut s'empêcher de reconnaître dans ces voyages de long cours, faits sur des vaisseaux de l'État, mais pour le compte du commerce, le modèle des compagnies que les Hollandais, les Anglais et les Français ont organisées dans des temps postérieurs, pour le commerce des Indes.

Ces sociétés avaient des privilèges. Les vaisseaux des particuliers ne pouvaient pas entrer en concurrence avec les leurs, ni même aller dans les ports principaux où les grandes escadres devaient toucher. C'était une faveur importante que l'exclusion de toute concurrence dans les marchés où ces flottes allaient trafiquer. Mais ces compagnies n'étaient point permanentes; chaque galère était affermée séparément; et il faut ajouter que le gouvernement mettait ce privilège à un prix si modéré, qu'on ne pouvait attribuer l'adoption de ce système qu'à l'intérêt bien ou mal entendu du commerce, et non à un intérêt fiscal. D'ailleurs il faut remarquer que ces dispositions, qui semblaient interdire tout commerce aux armateurs particuliers dans les ports fréquentés par ces escadres marchandes, n'étaient peut-être que des lois temporaires. Un auteur qui vient de publier un livre sur le gouvernement de Venise, le soupçonne aussi: « Il faut observer, dit-il, que nous n'avons que des fragments de la législation de ces temps-là, et se garder de prendre cette prohibition, qui n'était peut-être qu'une mesure de circonstance motivée par une guerre, pour une loi constante et générale » (1).

Ainsi l'État expédiait annuellement vingt ou trente galères de mille, douze cents, deux mille tonneaux, dont la cargaison était évaluée à cent mille ducats d'or pour chacune; c'est-à-dire à plus de dix-sept cent mille francs.

On se demande quelle pouvait être la destination des bâtiments appartenant au commerce, lorsque les flottes de l'État se réservaient le privilège de fréquenter tant de ports. Les faits répondent à cela. Le commerce de Venise entretenait en activité trois ou quatre mille navires. On encouragea toujours soigneusement et la construction et l'armement des vaisseaux. Cette multitude de bâtiments parcourait les deux rivages de l'Adriatique, tous les ports du ponant, c'est-à-dire les côtes de Sicile, de Naples,

(1) *Memorie storico-civili delle successive forme del governo de' Veneziani*, da Sebastiano CROTTA.