

ches sur cet objet. Il faut bien sans doute qu'il ait existé des règles pour la décision de tous les conflits d'intérêts auxquels le commerce peut donner lieu : mais ces lois n'ayant été recueillies ni conservées, l'étude de la législation commerciale de ce peuple célèbre ne fournit que quelques observations détachées, et il faut que l'imagination se hasarde à suppléer ce que le temps a fait disparaître d'un édifice, qui sans doute n'avait pas un ensemble régulier. Venise adopta, dans le treizième siècle, le code qu'un roi d'Arragon avait fait compiler sous le titre de *Consulat de la mer*. On rapporte que les marchands vénitiens qui remplissaient Constantinople, à l'époque de la conquête de cette capitale sur les Grecs, jurèrent l'observation de ce code, dans l'église de Sainte-Sophie. Ce code a servi à établir, entre les nations civilisées, un droit public de navigation et de commerce maritime. On sent bien que les Vénitiens eurent successivement un grand nombre de réglemens à faire sur cette matière. On en fit une collection en 1275. Des magistrats spéciaux furent institués pour protéger les fabriques importantes, comme celles des étoffes de laine et de soie.

XIV. Le commerce n'était pas seulement à Venise la profession de tous les particuliers, il employait aussi la marine de l'État. Quoique l'exportation ou l'importation des marchandises occupassent plus de trois mille bâtimens, le gouvernement envoyait tous les ans, dans les ports principaux, des escadres de quatre ou six grosses galères, qui recevaient les marchandises que les particuliers avaient à envoyer ou à faire venir. Cet usage avait pour motif d'exercer la marine militaire, d'en tirer parti pendant la paix, de faire, par cet appareil, respecter le pavillon de Saint-Marc, de fournir des moyens de commerce à ceux qui n'étaient pas en état d'armer des vaisseaux pour leur compte. Mais cette méthode, au lieu de favoriser le commerce, l'aurait frappé de stérilité, si elle eût été conçue dans la vue du monopole. Ces galères ne trafiquaient point pour le compte du gouvernement ; on les louait à des spéculateurs pour le voyage, et probablement par cette raison, le commandement n'en était point donné à des patriciens. Mais ces escadres n'étaient confiées qu'à des marins habiles, que le gouvernement choisissait, et qu'il environnait de beaucoup de considération. Un grand nombre de jeunes nobles s'y embarquaient, pour acquérir l'expérience du commerce ou de la marine.

Voici quelle était la destination de ces escadres. Celle qui faisait voile vers la mer Noire se partageait en trois divisions : la première longeait toutes les côtes du Péloponnèse, et allait vendre à Constantinople ce que la Grèce avait à fournir à cette capi-

itale, et les marchandises apportées de Venise : la seconde se dirigeait vers Sinope et Trébizonde, sur la côte méridionale du Pont-Euxin, pour y acheter les productions de l'Asie, arrivées par le Phasé : la troisième s'élevait au nord, entrait dans la mer d'Azof, et allait, à l'embouchure du Tanaïs, acheter, dans le port de Caffa ou de Tana, et le poisson qu'on pêchait en grande abondance aux bouches de ce fleuve, et les marchandises de l'Orient, arrivées par la mer Caspienne, le Volga, le Tanaïs, et les divers objets que venaient vendre, sur cette côte, les caravanes de Russes ou de Tartares. Ces deux divisions, à leur retour, approvisionnaient Constantinople de ces divers objets, laissaient une partie de leurs cargaisons dans les ports de la Romanie, de la Grèce ou de l'Archipel, et venaient déposer dans les magasins de Venise, ce qui était destiné à la consommation de l'Europe.

Une autre escadre parcourait les côtes de la Syrie : elle touchait à Alexandrette, qui est le port d'Alep, dont le soudan était lié par un traité de commerce avec la république. Les Vénitiens avaient dans cette Échelle un comptoir, un consul, une église, un four; ils y payaient six pour cent de droit d'entrée et de sortie, excepté pour les colons qu'ils exportaient à meilleur marché : leurs vaisseaux allaient ensuite faire leur principal chargement à Berythe, qui était le port de Damas; là ils étaient exempts de tous droits. En revenant, ils s'arrêtaient à Famagouste en Chypre, puis à Candie, où ils embarquaient du sucre; car, dès le quatorzième siècle, c'était un des produits de cette île; puis enfin dans la Morée, approvisionnant ces colonies de toutes les denrées du Levant, et prenant en échange ce qu'elles avaient à fournir à l'Occident.

La troisième escadre allait chercher les productions de l'Égypte et les marchandises de l'Asie arrivées par la mer Rouge. Les marchandises que les Vénitiens importaient en Égypte consistaient principalement en produits du commerce de la mer Noire, notamment en esclaves des deux sexes, et surtout en belles femmes de la Géorgie et de la Circassie.

On voit que les flottes vénitiennes se dirigeaient sur tous les points de communication que l'Europe avait alors avec l'Orient; mais l'escadre destinée au plus long voyage était celle qu'on appelait la flotte de Flandre. L'équipage de chaque vaisseau partant pour cette destination ne pouvait pas être de moins de deux cents hommes. La flotte touchait d'abord aux ports de Manfredonia, de Brindes, d'Otrante, dans le royaume de Naples; puis elle devait aborder en Sicile : c'était là qu'à la faveur des privilèges qu'ils avaient obtenus du roi Guillaume, les Vénitiens chargeaient leurs vaisseaux de tous les pro-