



**HAL**  
open science

## Le rôle du patriciat dans la gestion des galères marchandes à Venise au début du seizième siècle

Claire Judde de Larivière, Bernard Doumerc

### ► To cite this version:

Claire Judde de Larivière, Bernard Doumerc. Le rôle du patriciat dans la gestion des galères marchandes à Venise au début du seizième siècle. *Studi Veneziani*, 1998, n.s. XXXVI, pp.57-84. halshs-00308855

**HAL Id: halshs-00308855**

**<https://shs.hal.science/halshs-00308855>**

Submitted on 5 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.

C. Judde de Larivière, B. Doumerc, « 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.

Les patrons de galère marchande et les parsoniers, c'est à dire les financiers de ces expéditions commerciales, partagent des traits communs - renommée de richesse - et exercent un réel pouvoir au sein du tissu social : il paraît donc nécessaire de les soumettre à une étude prosopographique. La spécificité de certains cas particuliers n'étant pas négligée, l'ensemble du travail de recherche souhaite mettre en évidence les caractéristiques communes que l'on retrouve parmi les *case* les plus influentes du patriciat vénitien. Entrer au cœur du « parti de la mer », gestionnaire du système de la navigation de ligne lors d'une phase de transition particulièrement délicate à négocier, le début du seizième siècle, c'est comprendre la structure sociale de l'élite économique de la cité. L'amorce des travaux entrepris, reconstitution fiable de l'identité des familles par paroisse et par patronyme trop souvent faussée, authentification des acteurs, patrons de galère et parsoniers, permet d'appréhender les relations entre des ensembles mis en concurrence.

L'aspect le plus novateur de ce travail, au-delà de l'histoire économique *stricto sensu*, est celui de l'étude des structurations mouvantes ou pérennes et des dynamiques sociales par le fait des alliances matrimoniales. Ce groupe nobiliaire cherche-t-il à s'ouvrir aux autres composantes ou se referme-t-il sur lui même en favorisant une endogamie outrancière ? L'adaptation des normes législatives est le risque évident d'une certaine évolution visant à protéger le patriciat de toute contamination déstructurante et, en écartant les apports nouveaux, il semble que le refus de la recherche d'un compromis lié à l'évolution conjoncturelle condamne ce groupe à la disparition. Jusqu'au début du XVI<sup>ème</sup> siècle, jouant des institutions, les membres du « parti de la mer » s'efforcent d'imposer leurs vues sur la politique économique, mais la réalité sociale polymorphe met en confrontation des intérêts divergents et le « parti de la mer » subit une irréversible évolution dont il n'est plus le maître. La régression numérique souhaitée et encouragée mènera, à long terme, à la disparition des forces biologiques du patriciat. La sauvegarde viendra de l'agrégation d'éléments divers et extérieurs qui vont bouleverser la nature originelle de cette société.

L'étude sociologique du patriciat vénitien reste à entreprendre. De trop rares travaux ne permettent pas, pour le moment, d'évaluer avec certitude les composantes de ce noyau détenteur de tous les pouvoirs dans une société urbaine très structurée où une oligarchie gère des fortunes considérables assises sur les revenus du commerce maritime. La reconstitution des lignages patriciens pose de sérieux problèmes au chercheur qui souhaite établir une sociographie vénitienne à la fin du Moyen-Age. Malgré quelques tentatives d'envergure visant à améliorer notre connaissance de ce groupe en définissant ses caractéristiques, tout reste à faire pour saisir l'ampleur des relations étroites nouées par les familles désireuses de garder les premiers rôles dans un secteur vital pour l'ensemble de l'économie de la République : celui de la navigation de ligne des convois de galères marchandes (les *mude*)<sup>1</sup>.

L'analyse historique présentée ici est consacrée à l'étude de ce groupe défini souvent comme étant le « parti de la mer » et la démarche se dirige dans deux directions : d'abord la volonté de s'attacher à choisir pour objet d'étude un groupe social bien caractérisé et dont on pensait connaître les contours, ce qui en réalité n'est pas le cas. En effet le cercle de plus en plus restreint, au début du seizième siècle, des patrons de galère et des parsoniers (*parcenevoli* ou *caratarii*) constituant les sociétés financières d'exploitation des galères marchandes présente

---

<sup>1</sup> Parmi l'abondante littérature consacrée à ce problème, citons les ouvrages les plus récents : *Storia di Venezia*, t.XII, *Il mare*, Istituto della Enciclopedia Italiana, Rome, 1992. Et D. STOCKLY, *Le système de l'Incanto des galères du marché à Venise (fin XIII<sup>e</sup> - milieu XV<sup>e</sup> siècles)*, Leiden, 1995.

des spécificités déterminées par des liens multiples avec le monde financier et politique. La mise en évidence des traits les plus communs, c'est à dire les plus significatifs, à ces acteurs économiques de premier rang dans l'économie maritime ne manque pas de soulever des interrogations. La première d'entre-elles est de savoir si l'abandon de la navigation de ligne est dû à une évolution irréversible de la conjoncture ou à une modification des structures d'une société en pleine mutation. Le chroniqueur Girolamo Priuli avait bien senti ce mouvement en profondeur quand il déclarait : « et on vit en bien peu de temps une grande transformation dans l'art de la marchandise »<sup>2</sup>. Quelles furent donc les conséquences qui touchaient de près ces hommes aventureux, marchands-banquiers à la tête de familles-entreprises qui rendaient la société vénitienne atypique à cette époque ?

En évoluant dans la sphère de l'histoire sociale, se dégage peu à peu la saisie de l'emprise du quotidien : comment constituer ces sociétés de gestion et d'exploitation des galères marchandes pendant une période troublée par des événements politiques aux effets considérables, et au moment où le système est lui-même remis en cause par une partie du patriciat vénitien ? Après avoir tenté de reconstituer, d'identifier et de décrire ce groupe social il sera possible de définir les liens de parentèle structurant cet ensemble, homogène en apparence, cherchant par tous les moyens à maintenir des solidarités ténues grâce à des unions matrimoniales préparées avec soin puisque, dans cette République patricienne, les privilèges restent dépendants de l'affirmation d'une noblesse dont la légitimité repose sur la pureté du sang<sup>3</sup>.

L'essentiel est de saisir l'importance numérique de ce « parti de la mer » au sein du patriciat vénitien. L'ensemble des nobles admis au Grand Conseil se situe autour de 2700 personnes dans les années 1520 mais, en fait, à peine 1800 environ participent régulièrement aux scrutins décidant de la politique de la cité. Même si l'on tient compte de l'exclusion de fait des membres du clergé, on peut constater qu'une forte minorité, nobles titulaires de charges en fonction dans des possessions éloignées, ambassadeurs, consuls et militaires, marins embarqués et administrateurs de l'empire colonial, ne participe pas au vote des décisions souveraines. A la fin du quinzième siècle, trente clans regroupant environ 60% des nobles comptent dans leur rang plus de trente membres actifs politiquement au Grand Conseil et dix-neuf grandes Maisons de plus de quarante représentants forment près de 45% du patriciat<sup>4</sup>. Parmi celles-ci nous mentionnerons les Contarini, Marcello, Donato, Priuli, Loredan et Dolfín que nous retrouverons par la suite parmi les plus dynamiques<sup>5</sup>.

Il est légitime de penser qu'une large participation des nobles actionnaires dans l'exploitation des galères marchandes est inévitable. Selon le modèle en vigueur au début du quinzième siècle, ce n'est pourtant plus le cas. Il faut chercher dans la structure sociale du groupe nobiliaire une explication à cette situation particulière : la *Cà* à Venise est le noyau de la vie politique et économique. Tout à la fois famille restreinte et Maison élargie, le sens de ce mot prête parfois à confusion mais les liens de parentèle s'affirment déterminants dans tous les domaines. La carrière réussie d'un marchand vénitien dépend non seulement de son patrimoine mais aussi de la dimension de sa famille et de ses réseaux d'alliance<sup>6</sup>. Sans « *gran*

<sup>2</sup> Girolamo PRIULI, *I Diarii*, dans *Rerum Italicarum Scriptores*, 2<sup>e</sup> édition, fasc. 6, p. 117, « *Azioche vedanno et cognoscanno le mutatione fanno la merchadantie in pocho spatio di tempo* ».

<sup>3</sup> Tout ce travail est mené à partir des sources suivantes : Archivio di Stato di Venezia, *Avogaria di Comun*, *Libro d'oro* et *Avogaria di Comun*, *Matrimoni patrizi per nome di donna*, index 86 ter 1 et 2.

<sup>4</sup> R. FINLAY, *La vita politica nella Venezia del Rinascimento*, Milan, 1982, p.115.

<sup>5</sup> S. CHOJNACKI, « In search of the Venetian patriciate : Families and Factions in the Fourteenth Century », in *Renaissance Venice*, J. R. Hale éd., Londres, 1973, pp. 47-90.

<sup>6</sup> S. CHOJNACKI, « Kinship ties and young patricians in fifteenth century Venice », *Renaissance Quarterly*, 38, 1985, pp. 215-239, et aussi, « Political adulthood in fifteenth century Venice », *The American Historical Review*,

*parentado* », il ne pourra se hisser au sommet de la hiérarchie sociale puisqu'à Venise, charges et fonctions, sont soumises au régime électif. Au début du XVI<sup>ème</sup> siècle, un élément capital entre en jeu qui vient perturber les prévisions de ces Maisons : il s'agit de l'augmentation très sensible du nombre des nobles, car, en fait, les possibilités de réussir dans le *cursus honorum* ou plus justement à Venise, le *cursus denarum*, régressaient. Après la perte des possessions coloniales en mer Egée et en Adriatique, suite à la défaite contre les Turcs en 1501, puis la réduction territoriale dramatique du *Dogado* en Italie, face à la poussée des coalisés contre Venise vaincue à Agnadel en 1509, le tout amplifié par la réduction drastique du nombre des convois maritimes, les jeunes patriciens se livrent à une vive concurrence pour obtenir des charges ou des activités rémunératrices. D'une certaine façon, ce contexte particulier sert nos objectifs car, désormais, le recensement des dirigeants du secteur essentiel de l'économie maritime, celui de la navigation de ligne, est facilité pendant ces années cruciales pour l'histoire sociale de la Sérénissime.

Le renouvellement biologique du patriciat qui refuse obstinément de s'ouvrir par des apports extérieurs est donc vital. Les chroniqueurs évoquent souvent la progressive augmentation du nombre des participants au Grand Conseil. Ces informations sont confirmées par les faits : en 1500, il y a 120 inscrits à la loterie de la *Balla d'oro* et dix en plus tard, ils sont 235 à vouloir tenter leur chance pour entrer au Grand Conseil par anticipation. Ils furent 1850 à défier le sort dans cette cérémonie annuelle entre 1500 et 1526<sup>7</sup>. Tout permet de croire que, malgré les pertes humaines dues aux guerres incessantes et aux épidémies, grâce à une politique volontairement nataliste, le solde démographique reste positif : en 1511, Marino Sanudo déclare que cent patriciens siégeant au Grand Conseil sont morts dans l'année et rappelle le nombre de jeunes gens inscrits sur les listes du registre de la *Balla d'oro*<sup>8</sup>. En 1527, l'auteur dit qu'il y a 2708 membres de droit au Grand Conseil, confirmant à son tour que « le nombre de nos gentilshommes est à présent plus important » et même qu'« il y a à présent une grande multitude de nobles »<sup>9</sup>.

Pour surmonter l'obstacle de l'identification des personnages historiques il faut faire appel à des éléments archivistiques hétéroclites et dispersés : pour une même génération évoluant dans les années 1498-1520, nous avons recensé pas moins de onze personnes nommées Marco Contarini et quatre Alvisè Garzoni, avec, pour compliquer la tâche, le prénom du père identique. Il faut donc avancer lentement, avec prudence et modestie pour tenter une telle approche, comme le font les rédacteurs des notices biographiques des Vénitiens qui laissent bien malgré eux des suppositions nombreuses quant à la parenté de ces hommes du passé<sup>10</sup>. Chaque Maison est divisée en plusieurs rameaux plus ou moins indépendants les uns des autres dont la représentation dans la vie politique et économique vénitienne est d'importance inégale. C'est pour cette raison qu'il nous semble à présent primordial de différencier au sein des Maisons les différents rameaux et de les considérer comme des ensembles autonomes. Compte tenu du fait qu'à Venise les homonymies sont courantes, et qu'il reste difficile d'identifier les individus, nous voudrions donc pouvoir, à terme, distinguer le rameau de chacun afin d'éviter les confusions. La dénomination des rameaux s'effectue de manière logique grâce à un référent géographique. Ce travail n'a encore été qu'ébauché compte tenu de la difficulté d'établir avec certitude les généalogies des familles patriciennes, et de nommer les différents rameaux des Maisons.

---

91, 1986, pp. 791-810.

<sup>7</sup> M. SANUDO, *I diarii*, 2<sup>ème</sup> éd., Bologne, 1989, Tome III c.133, et Tome XI c.662, c.682.

<sup>8</sup> *Ibid.*, XIII c.428, soit 235 jeunes nobles âgés de 18 ans au moins.

<sup>9</sup> *Ibid.*, XI c.246.

<sup>10</sup> *Dizionario biografico degli Italiani*, Istituto della Enciclopedia italiana, Rome, en cours de publication, à ce jour 34 volumes parus.

L'identification certaine des patrons de galère, comme celle des parsoniers qui les épaulent, au sein des rameaux différenciés des Maisons patriciennes est cependant possible avec plus de facilité à la fin du XV<sup>ème</sup> siècle, car leur nombre se réduit considérablement et la plupart d'entre eux apparaissent systématiquement dans les listes des *parcenevoli*, au sein des fratries masculines (*fraterne*) très représentatives. L'approche de ce milieu devient alors plus facile.

Seuls les plus riches et les plus influents des patriciens restent des acteurs dynamiques, et les citoyens n'appartenant pas à la noblesse sont définitivement écartés. Les sources narratives sont précieuses pour évaluer l'étendue de cette évolution : en particulier, les deux chroniqueurs les mieux renseignés, Girolamo Priuli et Marino Sanudo. Tous les deux constatent les effets pervers et néfastes de cette tendance mais en considérant de façon bien différente les répercussions possibles<sup>11</sup>. Totalemment impliqué par son activité professionnelle, Priuli, banquier influent et riche actionnaire des convois de galères marchandes constate avec amertume le retournement de tendance qui favorise le passage d'une thalassocratie, devenue anachronique à l'aube des temps modernes, à un Etat territorial identique à tous les autres en Europe occidentale. Ardent défenseur d'une caste, porte-parole véhément du « parti de la mer », tout dans son journal trahit sa déception de voir l'honneur et la vertu des marchands-armateurs bafoués par les nouveaux riches propriétaires fonciers. Ceux qui peu de temps auparavant étaient les plus admirés et respectés sont au milieu du seizième siècle déconsidérés et contestés.

Dans une étude publiée récemment nous avons mis en avant les dispositions légales réglant le secteur d'activité de la navigation de ligne, rappelons-en ici les principes fondamentaux<sup>12</sup>.

Dans les années 1320, le Sénat adopte un nouveau mode de fonctionnement amené à durer plusieurs siècles. Le commerce s'effectue désormais sous forme de convois, les *mude*, plusieurs galères partant ensemble vers la même direction sous le commandement d'un capitaine. Ces convois présentent de nombreux avantages : l'armement et le voyage des galères en groupe accroissent la sécurité et l'organisation minutieuse conditionne la ponctualité et la fiabilité du système. Le commerce des marchandises de valeur et les rotations rapides compensent le coût d'exploitation élevé des galères. Par souci d'efficacité, chaque année, le Sénat fixe le nombre de galères par convoi, décide de leur destination, de la date du départ, des escales, et le Grand Conseil élit le capitaine de cette expédition. La Commune reste propriétaire des galères marchandes louées à des affréteurs privés après une séance d'enchère au plus offrant, c'est le système de l'*Incanto*. Seuls les nobles participent à la gestion des convois de galères et peuvent louer une embarcation avant de préparer l'expédition commerciale outremer. En plus du montant de la location, les frais d'équipement de la galère, les salaires et les marchandises sont à la charge de l'enchérisseur. Ce capital est divisé en vingt-quatre parts égales, les carats. Toutes ces opérations engagent un capital considérable : à la fin du XV<sup>ème</sup> siècle, un document précieux permet une évaluation à 9200 ducats, l'équivalent de trente-trois kilogrammes d'or fin, le montant des dépenses d'une galère de Flandre<sup>13</sup>. Le coût d'exploitation des galères dépasse souvent les ressources financières d'une seule famille patricienne, par conséquent, des associations temporaires sont créées pour collecter les sommes élevées et gérer avec soin tout le processus. Ces regroupements

<sup>11</sup> G. PRIULI, *I diarii, op. cit.*, et M. SANUDO, *I Diarii, op. cit.*

<sup>12</sup> B. DOUMERC et D. STOCKLY, « L'évolution du capitalisme marchand à Venise : le financement des *galere da mercato* à la fin du XV<sup>ème</sup> siècle », *Annales H.S.S.*, 1, 1995, pp.133-157.

<sup>13</sup> ASV, *Procuratori di San Marco*, ultra, b. 46, et U. TUCCI, « Costi e ricavi di una galere veneziana », dans *Mercanti, navi, monete del Cinquecento veneziano*, Bologne, 1981, p. 216.

s'établissent selon des critères familiaux qui s'imposent naturellement pour limiter l'accès à la richesse de clans rivaux. Il est indispensable que le patron et ses associés contrôlent la majorité des vingt-quatre parts investies dans l'exploitation d'une galère marchande. Compte tenu des sommes considérables engagées, tout le processus d'attribution des galères est étroitement surveillé par les magistrats de l'*Avogaria di Comun*. Les registres dans lesquels sont enregistrées les sociétés de gestion sont des documents essentiels pour la connaissance du « parti de la mer »<sup>14</sup>.

A la fin du quinzième siècle, la navigation de ligne évolue rapidement. Les chroniqueurs s'inquiètent de cette mutation pourtant gage du succès futur dans un contexte nouveau. La République, mobilisant toutes ses énergies humaines, financières et matérielles surmontait toutes les épreuves. La terrible guerre navale contre les Turcs entre 1499 et 1501 laisse des marques tant dans les esprits accablés par la défaite, pensons au procès d'Antonio Grimani, que dans les ressources vives de l'Empire après la perte de riches possessions coloniales ou de précieuses bases navales en mer Egée. La marine vénitienne subit de lourdes pertes et le système de la navigation de ligne en est ébranlé<sup>15</sup>.

A peine pensées les plaies, les Vénitiens doivent affronter une autre redoutable épreuve contre des ennemis plus proches et tout aussi redoutables, ceux de la coalition de la Ligue de Cambrai qui menacent directement le *Dogado* entre 1508 et 1511. La Sérénissime dut se résoudre à un engagement financier très lourd et se prépara même à la défense de la ville. Les opérations durèrent sept ans et lorsque la paix fut enfin signée, même si Venise avait récupéré presque toutes ses possessions, elle se trouvait dans une position financière difficile.

Pendant ces longues années, la priorité est donnée aux forces terrestres et le nécessaire renouvellement des navires détruits au combat n'est pas toujours assuré : c'est la marine marchande qui paye un lourd tribut. De très longs débats se déroulent au Sénat pour tenter de remédier à ces carences. Les patrons de l'Arsenal sont sans cesse sollicités pour améliorer les délais de livraison et la qualité des galères<sup>16</sup>. Cependant, ils ne parviennent plus à alimenter simultanément les besoins de l'escadre militaire et ceux de la marine marchande. L'approvisionnement régulier en bois est menacé par la perte de certaines possessions en Terre Ferme et la mise en chantier de nouvelles galères est régulièrement remise en question. Comme le déplore Sanudo en 1517, l'Arsenal n'est même plus en mesure de fournir deux galères marchandes dans un délai de deux mois<sup>17</sup>. Par conséquent, il est de plus en plus fréquent que des galères prévues pour un voyage soient réservées pour un autre, entraînant ainsi de nombreuses annulations ou retards<sup>18</sup>. L'Arsenal ne met plus à la disposition des patrons de galère que des embarcations anciennes, fragiles et en nombre insuffisant « car tout le monde sait à Venise qu'il y a un grand désordre dans la construction des galères du marché puisque tout l'Arsenal est dévoré par l'armée »<sup>19</sup>. L'escadre de guerre mobilise toute l'attention des autorités communales : depuis 1449, la construction des cales couvertes autorise le travail des ateliers même pendant les intempéries. Il faut de longues semaines de travail aux charpentiers de marine pour réaliser une galère. Prévoyants, les Vénitiens inventent la préfabrication d'éléments qui sont par la suite assemblés très rapidement en cas de besoin.

<sup>14</sup> ASV, *Avogaria di Comun*, registre 177 et 179, par exemple.

<sup>15</sup> M. Sanudo, *I Diarii*, *op. cit.*, IV c.580 : « Depuis 1500, 20 galères ont été prises par les Turcs. »

<sup>16</sup> Par exemple, ASV, *Senato, Mar*, registre 19, f. 123 v., 20 mars 1520, « les patrons de l'Arsenal doivent avoir préparé deux galères neuves pour avril » ; et *Senato, Mar*, registre 20, f. 58, 27 février 1523.

<sup>17</sup> M. Sanudo, *I Diarii*, *op. cit.*, XXIV c.330.

<sup>18</sup> ASV, *Senato, Mar*, registre 19, f. 12, 5 juin 1517, « puisqu'il faut aller à Beyrouth et que l'Arsenal ne peut fournir les galères à temps, on prendra les deux galères du voyage de Flandre, la Molina et la Contarina. Ces deux galères seront remplacées par deux neuves, mais ne pourront partir qu'en janvier prochain. »

<sup>19</sup> ASV, *Senato, Mar*, registre 19, f. 56, f. 83.

La diminution de la mise à l'eau des grosses galères est à mettre en relation avec l'augmentation du nombre des galères légères destinées au combat : en 1525 près de cinquante coques sont prêtes dans les entrepôts de l'Arsenal mais seulement deux galères marchandes sont livrées aux armateurs ! Les signes précurseurs du redéploiement de la navigation de ligne sont évidents après l'abandon du convoi d'Aigues-Mortes et de celui de Romanie à la fin du quinzième siècle. Le départ épisodique de quelques galères en direction de la Flandre et de l'Angleterre révèle la désaffection et la crise de confiance. Seuls les convois du Levant gardent un certain attrait mais, là aussi, on constate une nette diminution du nombre total des galères mises aux enchères et destinées au voyage d'Orient. Dans ces conditions, les entrepreneurs désireux de maintenir cette activité sont soumis à de nouvelles contraintes inattendues même si certains d'entre eux gardent espoir<sup>20</sup>.

L'Arsenal ne peut plus fournir toutes les galères demandées par la Commune pendant la longue guerre du début du seizième siècle, et le dramatique incendie de 1509 causant la mort d'une soixantaine de personnes dont certains ingénieurs réputés, limite encore plus les capacités de la construction navale. Le budget englouti pour la reconstruction rapide des entrepôts détruits par les flammes est pris sur l'investissement global du secteur naval. L'impossibilité d'immobiliser les navires pour le radoub et le calfatage, sans doute aussi la surcharge de commandes, entraînent la dégradation de l'état général des navires de la flotte vénitienne et la multiplication des naufrages. En 1510, le patron d'une galère marchande doit accepter, faute de mieux, de prendre en charge une embarcation âgée de plus de cinquante ans pour effectuer le voyage d'Alexandrie, alors que tout le monde sait qu'au delà d'une quinzaine d'années d'activité une galère n'est plus fiable<sup>21</sup>. Désormais les galères sont vieilles et en mauvais état car le renouvellement n'est pas effectué : entre 1496 et 1526 seulement vingt-deux galères sortent de l'Arsenal pour participer aux expéditions commerciales. En 1519, il n'y a que neuf galères marchandes en état de naviguer alors que vingt ans auparavant elles étaient une trentaine. Il faut alors improviser, démarche inconcevable dans la mentalité vénitienne qui bannit la précipitation mais « comme il y a depuis peu un grand désordre dans la condition de nos galères marchandes... et qu'elles restent à l'Arsenal car personne n'en voulait vu leur condition », il faut parer au plus pressé, quitte à enfreindre la loi<sup>22</sup>. On assiste à des scènes inimaginables, telle une rixe opposant les patrons de galère se disputant l'attribution de la seule galère en bon état, donnant lieu à une violente altercation entre Giacomo Michiel de Biagio de San Eustachio, spécialisé dans le transport des pèlerins vers les lieux saints et Bernardo Boldù, ce qui leur fait perdre l'adjudication de la galère pèlerine<sup>23</sup>. Tout confirme que ce fut pendant une période de dix ans, entre 1515 et 1525 que l'Arsenal connut les pires difficultés pour remplir sa mission avec sans doute une année noire en 1520 : cette année là, aucune galère marchande destinée aux *mude* ne sort à temps du chantier naval, ce qui désorganise totalement la complexe rotation des convois<sup>24</sup>.

C'est à cette époque que le système de la navigation de ligne va subir de profondes transformations. Au milieu du XV<sup>ème</sup> siècle, de 1445 à 1452, 121 sociétés de gestion étaient enregistrées par l'*Avogaria di Comun*, avec mention de 1444 sociétaires, patrons ou *parcenevoli*. Il y avait alors en moyenne 11,9 parsoniers par société, qui possédaient chacun en moyenne deux carats. Un demi siècle plus tard, on assiste à une réduction sensible tant du

<sup>20</sup> G. PRIULI, *I Diarii*, op. cit., fasc 3, p. 14 « ... li viazi, che li quali heranno il grasso e il utile de la citade... e manchando li viazii e il navigare, in pochissimi giorni la cita veneta veneria la mancho perche la fama e la gloria del Stato Veneto he proceduta per li viagi... »

<sup>21</sup> M. SANUDO, *I Diarii*, op. cit., XI c.64.

<sup>22</sup> ASV, *Senato, Mar*, registre 19, f. 11, f. 13.

<sup>23</sup> M. SANUDO, *I Diarii*, op. cit., VII c.95.

<sup>24</sup> ASV, *Senato, Mar*, registre 19, f. 136.

nombre de sociétés de gestion que du nombre moyen de parsoniers par société. Si de 1495 à 1500, la moyenne de parsoniers par société avait chuté à 8,3 elle passe à seulement 2 parsoniers par société dans les années 1525-1529. L'investissement moyen de chaque sociétaire est alors logiquement en très forte progression et on assiste à un phénomène de concentration des actifs entre des investisseurs en nombre toujours plus restreint. Or c'est quasiment une loi qui régit les activités dont le caractère spéculatif est fortement accentué lorsque augmentent les risques inhérents au secteur d'activité en question. En effet, le nombre de personnes susceptibles de prendre de plus en plus de risques se réduit à mesure que la capacité financière requise s'élève. Le recours aux alliances semble donc devenir une nécessité. Parallèlement, l'existence de positions dominantes ou de monopoles devient probable. Ce phénomène progressif de concentration des sociétés de gestion à la fin du quinzième siècle et au début du seizième siècle permet déjà de nuancer le caractère brutal de l'abandon des *mude* aux alentours de 1535. Les sociétés de gestion des galères marchandes sont de moins en moins nombreuses de même que le nombre des sociétaires et des investisseurs tend à se réduire, et particulièrement après 1520. Ainsi le nombre de personnes ayant accès à la navigation de ligne se réduit et certains patriciens se retrouvent exclus du système.

Dans de telles circonstances, il n'est pas surprenant de constater l'aboutissement de stratégies d'alliance, et en particulier de stratégies matrimoniales, envisagées à long terme, dans la constitution des sociétés de gestion.

La plus évidente de ces répercussions est la concrétisation des regroupements d'intérêts entre les banquiers les plus riches et les entrepreneurs les plus audacieux, ceci d'autant plus volontiers qu'ils sont liés entre eux par des alliances matrimoniales. Dès la fin des années 1490, Marino Sanudo manifeste une inquiétude non dissimulée et, à l'encontre de l'opinion émise par Girolamo Priuli, il dénonce la dérive du système de l'*Incanto*, et en particulier les accords frauduleux entre les familles-entreprises et leurs partisans au Sénat. Il note au jour le jour les entorses à la loi profitant à ces patriciens peu soucieux de l'intérêt collectif. En 1497, et ceci pour la première fois, il regrette « que tous les carats d'une galère soient entre les mains de la fratrie de Giovanni-Battista Falier »<sup>25</sup>. Plus tard, un membre de cette *fraterna* installée à San Samuele, Sebastiano de Tommaso achète à lui seul les vingt-quatre carats d'une galère de Flandre. Ailleurs, il fustige l'attitude de Lorenzo Priuli de Pietro le procureur de Saint Marc, du rameau de San Stefano, « le plus important du voyage de Barbarie », qui veut imposer sa volonté face aux sénateurs comme tentait de le faire son frère Bernardo, *grossissimo a Damasco*, appuyé par le clan de son épouse, une fille de Luca Vendramin.

En 1509, le chroniqueur crie au scandale en dénonçant la *maona* constituée par les frères Garzoni de Marino de Santo Stefano sur l'ensemble des galères destinées au voyage de Barbarie<sup>26</sup>. Nous reparlerons du rôle considérable joué par ces dynamiques entrepreneurs mais il faut bien se rendre compte que ces ententes réputées illégales tendent à se généraliser. Le cas de la galère à destination des lieux saints est révélateur. En 1486, Antonio da Crema raconte que le patron de la galère pèlerine Agostino Contarini, âgé d'une soixantaine d'années, effectue son seizième voyage vers la Syrie. Fort de son expérience, il demande à un jeune noble, Bernardo Boldù de Filippo de San Vidal, remplaçant l'autre patron titulaire

---

<sup>25</sup> M. SANUDO, *I Diarii, op. cit.*, I c.712.

<sup>26</sup> *Ibidem*, I c.712.



Pietro Lando, d'accepter ses directives « non pour le bien des pèlerins mais pour leur propre bénéfice »<sup>27</sup>.

Marino Sanudo n'a pas de mots assez durs pour dénoncer ces alliances frauduleuses entre les clans qui établissent progressivement une hégémonie sans partage sur la navigation de ligne et il n'accepte pas les manœuvres de Faustin Barbo voulant obtenir du Sénat une subvention de cinq mille ducats pour financer le voyage de Flandre « organisé par le Barbo manipulé par Pietro de Cà Pesaro de Nicolo (dit *da Londra*) et Lorenzo Pisani le banquier qui, prétendant défendre la *muda*, en réalité protègent leur bien. »<sup>28</sup>. Tous agissent de la sorte et ne se cachent plus : Michele da Lezze de la Misericordia, richissime marchand lié à la famille Marcello après son mariage avec Antonia fille d'Antonio, gère la carrière de ses fils Donato et Luca omniprésents à bord des galères marchandes. En 1506, il engage ce dernier à respecter les accords passés avec les patrons des galères de Barbarie pour charger en exclusivité les sacs de laine aragonaise préparés à Valence par des partenaires et ainsi anéantir la concurrence<sup>29</sup>. La meilleure façon de contrôler toutes ces opérations financières et commerciales est de constituer une collaboration très étroite avec des alliés, parents ou non. Maître de deux galères *al trafego* en 1500, Pietro Marcello de Giacomo de San Tommaso titulaire de quarante-deux carats distribue les six carats restant aux membres de sa fratrie<sup>30</sup>.

L'ampleur de ces ententes familiales est révélée après le changement d'un patron en cas d'empêchement : la loi autorise le patron titulaire à désigner son remplaçant mais, pour éviter de reprendre toute la procédure complexe d'enregistrement de la société de gestion par l'*Avogaria di Comun*, elle exige que les actionnaires soient reconduits en totalité. Il est donc tout à fait indispensable qu'un accord préalable ait été négocié afin de parer cette éventualité. Ces situations se multiplient au début du seizième siècle et on peut s'étonner de constater les tentatives de fraude sur l'âge du patron, trente ans requis pour être autorisé à louer une galère marchande au cours de l'*Incanto*. Les enquêtes minutieuses engagées par les magistrats de l'*Avogaria* mettent à jour ces curieuses pratiques, préjudiciables au bon fonctionnement de la navigation de ligne. En 1511, le titulaire de la galère de Haute-Romanie et de Constantinople, Giovanni Contarini de Marco-Antonio, n'ayant pas répondu aux critères requis après l'intervention de l'*Avogaria* pour conserver la direction de sa galère, la cède facilement et au même prix à un de ses cousins, Vincenzo Pisani de Nicolo, « comme si c'était pour lui même »<sup>31</sup>. Le remplacement de Francesco Michiel d'Antonio par Marino Contarini de Bertolo au commandement d'une galère d'Alexandrie illustre une fois de plus les tentatives de conserver la mainmise sur ce secteur d'activité. Les abus sont combattus avec peu d'efficacité, à tel point que Justo Guoro de Pandolfo « qui a l'habitude de partir patron » exige avant son départ une modification du cahier des charges d'une galère de Beyrouth. Peu de temps avant, allié aux Marcello, il conclut un pacte illicite avec les autres patrons de la *muda al Trafego* pour contourner les prérogatives du capitaine du convoi<sup>32</sup>. Nous le retrouvons patron de galère à quatre reprises, *al Trafego* en 1496, pour Alexandrie en 1501 et 1509 et enfin pour la Barbarie en 1517.

Sûrs de leur impunité, les membres du « parti de la mer » obtiennent même que l'élection des capitaines des *mude* soit effectuée au Sénat. Le scandale provoqué par cette

---

<sup>27</sup> Il s'agit d'Agostino Contarini, cf Antonio DA CREMA, *Itinerario la Santo Sepolcro 1486*, édité par G. Nori, Pise, 1996, p.72.

<sup>28</sup> M. SANUDO, *I Diarii, op. cit.*, III c.1579.

<sup>29</sup> F. BRAUDEL, A. TENENTI, « Michele da Lezze, marchand vénitien », dans *Mélanges en l'honneur de F. Lutge*, Stuttgart, 1966, p.60, « *ditti patroni se ano convegnutti insieme fra loro* ».

<sup>30</sup> ASV, *Avogaria di Comun*, registre 179, f. 93.

<sup>31</sup> M. SANUDO, *I Diarii, op. cit.*, XII c.53.

<sup>32</sup> ASV, *Senato, Incanti di galere*, registre 1, f. 58.

décision, aussitôt annulée par le Grand Conseil jaloux de ses prérogatives, révèle la divergence d'intérêt des deux assemblées.

Le Sénat, environ cent vingt nobles à cette époque, est le maître d'oeuvre de cette politique et un patron de galère doit veiller à accroître la représentation de sa Maison au sein de cette assemblée. Tous les moyens sont mis en œuvre pour participer au débat et prendre part aux décisions toujours soumises au vote des sénateurs, et les Maisons les plus représentées cherchent à influencer la politique de la Commune en mobilisant les votants autour d'un projet : maintenir l'activité de la navigation de ligne et définir un cahier des charges avantageux. Profitant des circonstances, certains patriciens refusant la voie élective proposent d'acheter leur siège au Sénat, osant mettre en avant le souci de soutenir le Bien Public en renflouant les caisses du Trésor pendant une période difficile. Les premiers à forcer le destin sont Francesco Michiel et Paolo Malipiero, négociant le troc d'un lot de chanvre destiné à l'Arsenal pour un montant de 1000 ducats en échange de la toge sénatoriale<sup>33</sup>. Par la suite, imitant ce scandaleux exemple qui met hors de lui Marino Sanudo, d'autres nobles issus des Maisons les plus illustres profitent de cette opportunité, citons les Loredan, Vendramin, Priuli, Barbarigo, tant de *case* déjà citées, au cœur du « parti de la mer », hantées par l'espoir de diriger au Sénat l'exploitation des galères marchandes. Les Capello obtiennent ainsi des postes clefs prestigieux dans tous les rouages du gouvernement grâce à leur argent et Girolamo Priuli lui-même avoue avoir acheté son siège de sénateur comme treize de ses amis<sup>34</sup>. Ceux qui ont ainsi abusé de leur situation sont vite montrés du doigt mais, avant de démissionner et de récupérer leur argent avec intérêts, ils participent aux séances des *Incanti*, espérant favoriser des associés ou des parents mis en difficulté dans ces années cruciales pour l'avenir de la navigation de ligne. De plus, certains cherchent à entrer dans le petit groupe des *Savii ai ordeni*, formant le collège de sénateurs tout particulièrement chargé de définir les orientations à donner au secteur de l'économie maritime.

Tant de signes trahissent le comportement abusif des patrons de galère et des parsoniers ayant la mainmise sur ce secteur d'activité, et Sanudo, quand il ne peut plus changer le cours des choses, se déchaîne contre les Marcello accusés d'être « malfaisants » comme il s'en prendra aux pratiques frauduleuses des Garzoni qu'il déteste, leur reprochant d'être des parvenus sans scrupules<sup>35</sup>. Le chroniqueur, républicain convaincu et sincère défenseur du Bien Public, refuse autant l'arrogance de ces nouveaux riches que la vanité des « dix familles les plus riches de Venise » qui tentent par tous les moyens de monopoliser le secteur de la navigation de ligne. Les faits lui donnent raison : nous avons vu qu'un nombre très restreint de patriciens impose ses vues sur la gestion des *mude* et ceci est confirmé par la tendance au regroupement des familles-entreprises au sein des sociétés d'exploitation des galères marchandes. Au milieu du XV<sup>ème</sup> siècle, de 1445 à 1452, la part de capital apportée par la famille des patrons évoluait autour des 50%, avec des pointes à 60% pour les galères d'Alexandrie et de Flandre, le record étant atteint par les galères d'Aigues-Mortes avec près de 64% détenu par la famille, signe avant-coureur d'une tendance qui se confirmera plus tard<sup>36</sup>.

Au sein de chaque famille, en effet, des stratégies d'alliance sont établies de façon presque systématique. Il s'agit des *fraterne* et des associations entre proches parents. Les

<sup>33</sup> M. SANUDO, *I Diarii, op. cit.*, XI c.67, novembre 1510.

<sup>34</sup> G. PRIULI, *I Diarii, op. cit.*, p.364 : « *Io m'atrovo nel senato in gratia de la borsa mia* ».

<sup>35</sup> M. SANUDO, *I Diarii, op. cit.*, XIV c.210, XXXV c.389, « les Garzoni n'appartiennent pas à notre groupe de gentilshommes » II c.377, c.391.

<sup>36</sup> ASV, *Avogaria di Comun*, registre 178.

*fraterne* sont des contrats d'association passés entre plusieurs frères. D'après F. C. Lane, l'origine de la *fraterna* découle du fait que les frères vivent ensemble dans le même palais et consomment en commun leur production : « C'est une unité automatique parce que ce partenariat se fait sans un contrat formel »<sup>37</sup>. La loi prévoit en effet très tôt que les membres d'une même famille, partenaires de plein droit, sont associés sans qu'il soit nécessaire d'officialiser le contrat par un acte notarié. Le recours à cette forme d'association est très développé dans les sociétés de gestion et d'exploitation des galères marchandes, puisqu'elle permet la constitution de pôles majoritaires.

Dans le registre de l'*Avogaria di Comun*, la *fraterna* est identifiable lorsque la mention « *et fratres* » est portée à la suite d'un nom. Durant les années 1500-1529, nous relevons 191 mentions de ce type qui correspondent à l'achat de 1222 carats, soit un peu plus du quart du total des carats disponibles durant ces trente années. Cela confirme le poids considérable de ce type d'association dans la structure des investissements. Le volume moyen de l'investissement d'une *fraterna* est de 6,75 carats, moyenne légèrement plus élevée que pour l'ensemble des *caratarii*. Ce n'est donc pas systématiquement pour augmenter leur capacité d'investissement que les frères s'associent, mais bien parce que l'association familiale est une pratique coutumière.

La présence simultanée des membres d'une même famille au sein d'une société révèle que la *fraterna*, telle que nous l'avons définie précédemment, n'est pas le seul mode d'association. Dans le cadre de ce que nous pouvons appeler la *fraterna* associée, des frères, des pères et des fils, ou même des cousins et des oncles, investissent dans la même société sans acheter des carats en commun. Les intérêts mutuels de ces différentes personnes nous amènent à penser que leur présence au sein d'une même société correspond à la volonté de rentabiliser leur investissement, en s'assurant le contrôle de celle-ci. Si chacun d'entre eux, pris séparément, n'exerce qu'une influence limitée, l'addition de leurs parts respectives les rend bien souvent majoritaires. Ainsi, Giovanni Garzoni de Marino de Santo Stefano est patron d'une galère de Barbarie en 1505 et possède 6 carats ; Francesco et Zaccaria, ses frères, achètent chacun 6 carats. En possédant ainsi les trois-quarts du capital et la direction de la galère, la *fraterna* associée Garzoni est en position d'imposer sa stratégie commerciale. En 1507, Giovanni Contarini, lui aussi patron d'une galère de Barbarie, achète 12 carats. Son père, Marco-Antonio Contarini de Alvise, investit à ses côtés 6 carats : ils sont donc majoritaires et assurés que leurs choix seront respectés. Au cours des trente premières années du seizième siècle, la *fraterna* associée du patron investit dans environ un tiers des sociétés de gestion des galères marchandes, et achète plus de 20% des carats disponibles durant cette période.

Rappelons que les fils naturels, les bâtards, ne sont évidemment pas portés sur les arbres généalogiques donc difficiles à identifier. Or, il semble qu'ils soient assez nombreux à cette époque et que, malgré leur ascendance douteuse, la participation d'un certain nombre d'entre eux soit admise. On ne peut bien entendu considérer que l'ensemble des individus introuvables sur les arbres sont des fils naturels, mais il est légitime de supposer que tel est le cas d'une partie d'entre eux. Il est nécessaire de recouper de nombreuses sources pour vérifier l'existence des bâtards, qui sont rarement appelés ainsi officiellement. Les chroniques de Sanudo en font parfois mention et il serait fondamental de développer cette étude, et d'analyser les rapports des fils naturels avec la branche légitime et leur implication dans le commerce maritime.

La famille proche constitue donc une référence primordiale dans ce secteur économique et un facteur d'association déterminant. Cette logique d'alliance trouve

<sup>37</sup> F. C. LANE, *Family Partnerships and Joint Venture, Venice and History, the collected papers of F.C. Lane*, Baltimore, 1961, p. 178.

naturellement son prolongement dans les alliances matrimoniales, d'autant plus fréquentes dans une période troublée et difficile pour les acteurs du commerce maritime d'Etat.

C'est alors que les relations privilégiées entre les familles prennent tout leur sens. Qui sont les frères Andrea, Pietro et Alvise Marcello dont nous allons parler ? Ils sont issus du rameau de San Tommaso surnommés Marcello *dei Leoni*, à cause des lions de pierre qui ornent l'entrée du palais familial, situé sur le Grand Canal non loin du Rialto, près des palais Pisani, Barbarigo et Garzoni, autres *case* prestigieuses engagées dans le commerce maritime international. Les Marcello *dei leoni* gardent quelques contacts avec les Marcello de Santa Marina, après la promotion de Nicolo, doge éphémère en 1473 et 1474 qui, n'ayant qu'une seule fille entrée dans les ordres, ne pourra profiter de sa position pour asseoir l'assise de sa parentèle. Il semble que dans leurs affaires ceux *dei leoni* aient peu de rapport, avec le troisième rameau dit *dei cani* installé à San Trovaso. Nous retrouvons les Marcello de San Tommaso associés au Tron de San Polo dans une société de gestion d'une galère *al trafego*, en 1500.

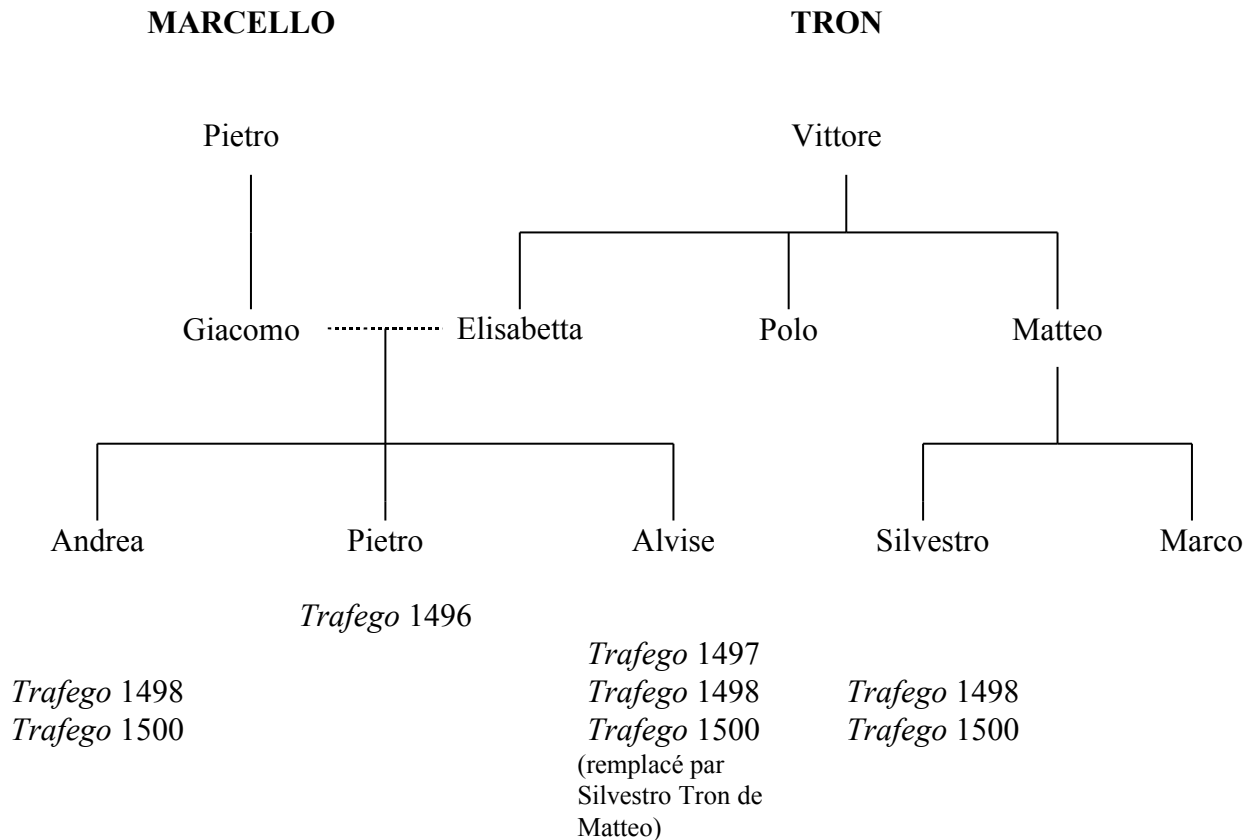
## Liste des parsoniers d'une galère *al trafego* en 1500

Patron : Alvise Marcello de Giacomo  
(Remplacé par Silvestro Tron de Matteo)

Garants : Pietro Marcello de Giacomo  
Polo Tron de Vittore  
Matteo Tron de Vittore

Parsoniers : Pietro Marcello de Giacomo.....21 carats  
Alvise Marcello de Giacomo.....3 carats

### Reconstitution de la généalogie



Le rameau de la Maison Tron représenté ici est celui de San Polo d'où est issu Nicolo Tron, richissime marchand élu doge en 1471 peu de temps avant son parent Nicolo Marcello de Santa Marina. Le patron de cette galère *al Trafego* fut remplacé par Silvestro Tron, il fallait donc chercher ce qui pouvait les rapprocher<sup>38</sup>. Tout s'éclaire après avoir rétabli une succincte généalogie : après le mariage d'Elisabetta Tron de Vittore et de Giacomo Marcello de Pietro, une collaboration systématique et fructueuse se concrétise entre 1496 et 1500 tout particulièrement autour de cette ligne de navigation. C'est aussi le cas de l'association d'intérêt mise au point après l'union de Cristina Marcello de Giacomo, en 1482, avec un membre de la famille Badoer : nous voyons Giovanni-Andrea Badoer louer une galère d'Alexandrie au nom des Marcello. Plus tard, Pietro, un fils de Giacomo Marcello, épouse Diana Renier d'Alvise et tout naturellement, nous retrouvons ces marchands dans la liste des parsoniers d'une galère de Beyrouth en 1526. La relation du *parentado* est amplifiée par une alliance nouvelle entre les Marcello de San Tommaso et les Mocenigo de San Lio après le mariage de Tommaso Mocenigo de Lunardo et de Lucrezia Marcello de Alvise, la mère du doge Alvise Mocenigo. Le choix du père, Lunardo Mocenigo, fut judicieux car deux autres fils, Pietro et Andrea épousent respectivement, en 1518, Cecilia Bernardo et Chiara Duodo renouant des liens étroits avec des familles impliquées dans le commerce maritime international.

Un autre exemple demande un travail plus complexe. La lecture du registre de l'*Avogaria* laisse apparaître une convergence d'intérêt entre les Balbi et les Polani avec l'apparition de deux banquiers influents, Bernardo Balbi et Andrea Garzoni. Nous sommes au début du XVI<sup>ème</sup> siècle, à une époque où la navigation de ligne et l'exploitation des galères marchandes sont en très nette régression. La concentration de cette activité entre les mains de quelques financiers établit avec certitude l'importance de la participation de la famille élargie au-delà de la *fraterna* du noyau originel. Dans le cas de l'exploitation des galères en direction d'Alexandrie, la complémentarité de l'action entre la *fraterna* de Nicolo et Eustachio Balbi de Zaccaria avec celle de Pietro et Vincenzo Polani de Giacomo est évidente. Financement et patronage d'une ou plusieurs galères du même convoi sont la règle : par exemple en 1523 et 1524, Pietro Polani est parsonier à lui seul d'une galère dirigée par son proche parent Eustachio Balbi. La stratégie matrimoniale mise au point par Eustachio Balbi de Bernardo dans les années 1450 trouve son accomplissement plus tard mais avec quelle efficacité ! De plus un de ses garçons épouse une fille d'Andrea Garzoni, banquier riche et influent dans le secteur du commerce maritime et, en 1532, son petit-fils Pietro Polani épousera Chiara Marcello de Marco pour s'allier au chef de file du « parti de la mer ». A eux seuls, les Balbi et les Polani réduisent la concurrence à sa plus simple expression et continuent à accumuler les revenus issus de l'exploitation commerciale des grandes galères marchandes. En ce qui concerne le voyage d'Alexandrie en 1526, une galère est prise aux enchères par Nicolo Balbi au nom de Pietro Polani. En fait le registre de l'*Avogaria* met en évidence l'association réalisée : Nicolo Balbi sera bien le titulaire de la galère, celui qui effectuera le voyage, mais le financement est rassemblé en totalité, 24 carats, par Pietro Polani. En 1523 une tactique identique avait déjà porté ses fruits : pendant la séance de mise aux enchères, Eustachio Balbi se déclare preneur au nom de Pietro Polani et en effet le résultat du montage financier indique bien que Pietro Polani finance à hauteur de 23 carats et que le patron de galère est bien

<sup>38</sup> *Oriente e Occidente tra Medioevo ed età moderna, Studi in onore di Geo Pistarino*, éd. par Laura Balletto, Acqui Terme, 1997, 2 volumes, tome I, pp. 177-190, B. DOUMERC, Le parti de la mer à Venise à la fin du XV<sup>e</sup> siècle : une étude de prosopographie.

Eustachio Balbi. Autrement dit quand un Balbi commande une galère, c'est un Polani qui finance l'expédition (1523, 1524, 1526).

Quand Eustachio Balbi, peut-être en difficulté financière à ce moment, n'investit plus en son nom, il renouvelle sa participation quand il loue une galère d'Alexandrie en 1525 au nom de Vittore Garzoni sans doute le plus dynamique des armateurs vénitiens à cette époque. Quelques temps plus tard Nicolo Balbi choisit une association avec Vittore Garzoni de Marino, cousin de sa tante, l'épouse d'Andrea Balbi, pour les voyages d'Alexandrie en 1528 et 1529, Nicolo est alors patron de la galère financée par les associés issus du *parentado*. Cependant pour le voyage de 1522 nous retrouvons pour le financement d'une galère les associés suivants : Vittore Garzoni de Marino avec 10 carats, Francesco Erizzo de Filippo pour 8 carats dont la sœur a épousé Alvise Garzoni le frère du patron et enfin Pietro Polani de Giacomo déjà cité avec six carats. La relation issue des mariages fructueux entre les membres des familles Garzoni, Polani et Erizzo est le socle de cette association de parsoniers. En 1522, les Balbi de San Tommaso représentés par Marco d'Alvise ne souhaitant pas investir, délèguent ce dernier pour diriger une galère de Beyrouth dont les actionnaires exclusifs sont les frères Angelo et Francesco Michiel de Girolamo de San Giovanni Novo, tout simplement car Maria Balbi est la mère des frères Michiel !

**Association d'intérêts entre les BALBI et les POLANI**

Alvise BALBI



Bernardo Balbi al banco  
Elena Corner 1412



Eustachio Balbi  
Orsa Zorzi 1441



Bianca Balbi  
Giacomo POLANI

Andrea Balbi  
X Garzoni de Andrea  
al banco

Zaccaria Balbi  
Orsa Morosini



Pietro Polani

Vincenzo Polani

Nicolo Balbi

Eustachio Balbi

Patron Alexandrie 1519  
Parsonier Alex. 1522  
Parsonier Alex. 1523  
Parsonier Alex. 1524  
Parsonier Alex. 1527

Patron Alex. 1499  
Parsonier Alex. 1521

Patron Alex. 1526  
Patron Alex. 1527  
Patron Alex. 1528  
Patron Alex. 1529

Patron Alex. 1523  
Patron Alex. 1524



Un autre élément vient renforcer l'association établie par les Garzoni et les Polani : il s'agit de l'apparition de la *Cà Erizzo*. A deux reprises en 1522 et 1526, nous retrouvons la mention de Francesco Erizzo et de son fils Pietro dans les listes de *parcenevoli*. Tout s'éclaire si on considère qu'Alvise Garzoni, le frère d'un des patrons de galère, avait épousé en 1494 la fille d'Antonio Erizzo. D'autres membres de cette Maison, à savoir les frères Filippo et Andrea de Francesco épousent les deux soeurs Cecilia et Elisabetta Priuli de Zaccaria de San Stefano. En 1526, le même Filippo Erizzo prend en charge une galère marchande au nom de Nicolo Bragadin devenu son oncle par alliance après le mariage de Francesco Erizzo avec Bianca Bragadin : à eux deux ils achètent seize carats et se retrouvent en position dominante. La dernière galère est louée par Francesco Coppo de Pietro, unique mention, et les sociétaires Vittore Diedo et Bartolomeo Zorzi qui obtiennent les vingt-quatre carats sont très liés suite au mariage du père de Bartolomeo avec Franceschina Diedo<sup>39</sup>.

Etablissons l'importance directe des retombées économiques d'une alliance matrimoniale à l'aide de deux cas exemplaires. Le premier met en relation les Pesaro de San Benedetto et les Priuli de San Stefano qui mettent en commun leur capital pour financer l'expédition d'une galère en direction de la Flandre. Sur la foi des informations connues, tout permet de croire que l'argent apporté par Francesco Contarini, le patron de la galère, provient de sa fratrie. En réalité il est financé par les Priuli et le patron de la galère recruté pour son expérience maritime ne recevra rien de plus qu'un salaire évalué à deux cents ducats<sup>40</sup>. La reconstitution de la généalogie met en évidence le lien qui unit ces familles : Pietro Pesaro de Nicolo épouse en 1502 une fille d'Alvise Priuli déjà veuve d'un frère de Pietro. La fratrie Priuli achète quatre carats, Alvise en son nom et associé à son gendre Pietro Pesaro renforce sa participation avec huit carats, le reste est entre les mains de Pesaro. A l'évidence il serait risqué de conclure trop vite, à la simple lecture de l'attribution des galères après les séances des *Incanti*, à l'omniprésence de certains patrons de galère. L'essentiel se passe en coulisse, lors du montage financier de la société de gestion.

---

<sup>39</sup> ASV, *Senato, Incanti di galere*, registre 2, f. 5 et *Avogaria di Comun*, registre 179, f. 220.

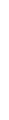
<sup>40</sup> U. TUCCI, *Costi e ricavi...*, *op. cit.*, p.183.

## Liste des parsoniers d'une galère de Flandres en 1504

Patron : Francesco Contarini de Alvise

Parsoniers : Daniele et Giovanni, ses frères.....4 carats  
Alvise, Bernardo, Giovanni Priuli de Pietro.....4 carats  
Alvise Priuli et Pietro Pesaro.....8 carats  
Nicolo Pesaro.....8 carats

### Alvise PRIULI



#### Fille X

1499 : mariée à **Andrea**  
PESARO de Nicolo de  
Luca

1502 : mariée à **Pietro**  
PESARO de Nicolo de  
Luca

Nous retrouvons le cas déjà évoqué, celui d'une association entre le gendre et le beau-père : en regardant avec soin la liste des *parcenevoli* d'une galère d'Alexandrie en 1519, il est frappant de constater la répartition égalitaire des carats. Deux membres de la *Cà Zeno*, Alvise et son fils Francesco, patron de la galère, possèdent six carats chacun et deux membres de la *Cà Basadonna* les autres douze carats. La solution à cette répartition judicieuse apparaît après l'étude des relations entre ces familles : en 1510, une fille d'Andrea Basadonna épouse Francesco Zeno d'Alvise et quelques années plus tard nous retrouvons la concrétisation de cette alliance matrimoniale.

Dernier exemple, celui de l'apparition de nouveaux venus dans le cercle étroit des nobles spécialisés dans l'exploitation des galères marchandes, qui profitent des retombées positives d'une alliance matrimoniale. Parmi les actionnaires d'une galère de Beyrouth en 1495, les membres de la famille Caotorta apparaissent pour la première et la dernière fois dans les registres de l'*Avogaria*. Il ne fait alors aucun doute que le mariage de l'un d'entre eux est le facteur décisif entraînant leur participation dans le financement de cette galère. En

cherchant à rétablir un lien supposé entre ces personnages, il est aisé de comprendre ce qui unit les deux parsoniers majoritaires : Marco Caotorta, fils de Vito, épouse en 1488 Vincenza Soranzo, une fille d'Agostino Soranzo. La famille Caotorta alla Madonna dell'Orto, qui n'avait pas accès à ce secteur d'activité, peut-être à cause de la modestie de sa fortune, se retrouve au premier rang, mais à une seule occasion, grâce à une alliance matrimoniale avec la prestigieuse famille Soranzo. Alors, Agostino Soranzo investit douze carats et son partenaire occasionnel, Marco Caotorta en achète huit. C'est le cas aussi des Viaro qui peuvent, suite à un mariage, accéder au petit cénacle des financiers des sociétés de gestion des galères. Après l'union de Giovanni Viaro de Stefano avec Lucrezia Garzoni de Garzon, l'heureux élu participe au financement d'une galère de Barbarie en 1496 aux côtés des prestigieux Garzoni *al banco*. Plus modeste encore est l'apparition inattendue dans le registre de l'*Avogaria* de Giovanni Salvador d'Alvise qui achète quatre carats, c'est sa seule et unique participation, dans une galère dirigée par Giovanni Baffo de Girolamo après le mariage de ce dernier avec la fille de Salvador. Même cas de figure avec l'apparition de Justo Guoro de Pandolfo représentant d'une famille déclarée éteinte par Sanudo : nous le retrouvons patron d'une galère de Barbarie en 1517 et titulaire de huit carats ! Tout s'explique si on tient compte du mariage de Giovanni Guoro, oncle de Justo avec Maria Zane, la tante de Girolamo et Fantino Zane, les autres parsoniers.

L'apparition soudaine de la *Cà Arimondo* est elle aussi liée à une union matrimoniale. En 1496 et 1497, la présence d'Alvise Arimondo de Georgio dans la liste des *parcenevoli* attire l'attention car il se retrouve en compagnie de son frère Giovanni pour partager les carats des galères d'Alexandrie. En fait Georgio Arimondo, le père des deux parsoniers avait épousé Francesca Michiel de Fantino et tout naturellement Alvise Michiel avait cherché un soutien auprès de sa parentèle. Un cas identique se produit en 1507 dans le financement d'une galère de Barbarie : un parsonier, Andrea Arimondo de Simone complète à hauteur de six carats l'investissement effectué par Giovanni Contarini le patron et son père Marco-Antonio de San Agostino. Rappelons simplement que Simone et Girolamo Arimondo avaient épousé deux soeurs de la *Cà Contarini*, Maria et Santa, nièces de Marco-Antonio Contarini. Est-ce l'élément décisif qui permet à ce rameau d'ouvrir une banque dirigée par Andrea Arimondo en 1524 ?

Qui sont ces Pisani qui indisposent tant Marino Sanudo ? Ils appartiennent au rameau de San Stefano de cette Maison prestigieuse ; après avoir créé une banque, ils se lancent dans une opération financière visant à s'implanter au sein des sociétés de gestion des galères marchandes. Les pools entrevus par F.C. Lane deviennent la règle après le succès des alliances matrimoniales : ce fut le cas évidemment pour la famille Pisani. La *fraterna* de Giacomo, Lorenzo, Almorò et Alvise Pisani de Giovanni *al banco* de San Stefano prospère dans ce secteur d'activité et, l'un des frères, Alvise Pisani donne en 1510 la main d'une de ses filles à Francesco Priuli de Lorenzo de San Stefano, le frère du chroniqueur déjà cité. Après cette date, une franche collaboration s'organise autour de mariages nombreux avec d'autres membres du « parti de la mer », tissant des liens étroits entre les Pisani, les Priuli, les Da Lezze et les Duodo. Il suffit de lire attentivement la correspondance de Michele Da Lezze pour constater la mention répétitive de certaines personnes les plus dynamiques à pratiquer le commerce au long cours<sup>41</sup>.

Revenons aux chefs de file du « parti de la mer » à cette époque, les Marcello de San Tommaso et les Da Lezze della Misericordia et cherchons ce qui les unit au sein d'une parentèle. La fratrie de Francesco, Pietro et Donado Marcello de Antonio se manifeste à de nombreuses reprises avec détermination dans la gestion des sociétés d'exploitation des galères marchandes. Le marchand Michele da Lezze mentionne dans sa correspondance le nom de Donado Marcello, son beau-frère, puisque Michele avait épousé en 1468 Antonia, une sœur de Donado. Ce mariage poursuit une relation étroite entre ces deux familles, en particulier celle d'Andrea da Lezze de Benedetto, marchand réputé et respecté avec Beatrice Marcello de Giacomo, complétée par une relation avec des familles plus impliquées dans les affaires politiques. Une fille de Giacomo Marcello épouse Giacomo Badoer de Santa Giustina en 1476 puis, en deuxième noce Girolamo Badoer en 1482. En 1512, Giovanni-Andrea Badoer de Girolamo loue une galère d'Alexandrie au nom des Marcello déjà impliqués dans d'autres convois. De son côté, Giovanni de Lezze de Michele déjà cité, renforce la parentèle de la famille en épousant Maria Badoer fille de Benedetto, un homme influent, ce qui l'aidera à devenir procureur. C'est tout à fait la même démarche entreprise en direction de la famille Tron qui se concrétise à la fois dans le secteur des affaires commerciales et dans le monde politique, c'est le cas aussi après le mariage d'une fille de Michele da Lezze avec Bernado Nani, petit-fils d'un doge et de l'union de Luca de Lezze de Michele avec une fille de Giovanni-Battista Foscarini.

---

<sup>41</sup> F. BRAUDEL, A. TENENTI, « Michele da Lezze... », *op. cit.*, p.70.

La présence massive de ces marchands banquiers dans l'exploitation des galères marchandes contrôlée par la Commune est complétée avantageusement par l'armement des navires privés consacrés au transfert des marchandises et des provisions indispensables à la métropole d'un empire colonial vaste et dispersé en Méditerranée. En 1496, Giovanni Pisani *al banco* de San Stefano est associé dans le financement de trois nefes et en 1503 il augmente sa participation dans une quatrième avec un de ses associés, Lorenzo Priuli. Ce dernier est propriétaire de quatre navires assurant sa fortune entre 1498 et 1503. Ces armateurs, peu nombreux, ont non seulement la mainmise sur la navigation de ligne mais aussi une position dominante dans le transport maritime de l'armement libre. En période de crise ils peuvent à leur guise louer leurs bateaux à la Commune, soit pour engager un combat naval, soit pour assurer l'approvisionnement de la cité et si le montant de la location leur déplaît ils n'hésitent pas à refuser leur participation, comme ce fut le cas pendant la guerre navale contre les Turcs en 1501. La défense des intérêts de la République passe au second plan : seul compte le profit, ce qui ne manque pas de choquer les contemporains. Ainsi l'Etat doit verser plus de 13000 ducats pour qu'ils acceptent de louer leurs navires, force d'appoint non négligeable pour l'escadre militaire<sup>42</sup>. Ces armateurs font fortune dans le transport du sel et du grain : pendant la terrible disette des années 1511-1512 au moment où le premier troupeau d'un millier de bœufs venant de Hongrie rejoint le *Dogado*, il faut importer près d'un million de stères de blé chaque année pour satisfaire les besoins. Les intermédiaires de premier ordre sont les banquiers Pisani et Priuli qui prêtent des sommes considérables, par exemple 10 000 ducats et mettent à la disposition de la Commune leurs navires de transport réalisant ainsi des profits inespérés après la revente de ce grain<sup>43</sup>. La réduction d'ensemble des unités du transport maritime renforce leur position dans ce secteur économique vital pour la métropole : après le naufrage d'un bateau de Benedetto Priuli suivant de peu celui d'une coque de Girolamo Tiepolo « il n'y a plus de grande nef dans notre Terre »<sup>44</sup>. En conséquence, ces banquiers financent la construction d'embarcations commandées par des armateurs associés qui profitent de généreuses subventions comme ce fut le cas en 1512 pour la grande joie de Luca Loredan, Vincenzo Gritti et Tommaso Duodo.

Les ressources financières de ces patriciens semblent inépuisables. Les deux frères Francesco et Giovanni Pisani après avoir légué à leurs enfants la banque créée en 1475, jouissent d'une fortune considérable. Un fils de Giovanni, Almo Pisani donne à chacune de ses filles, dona Girolamo Grimani, dona Agostino Nani et Laura restée célibataire, seize mille ducats dont une grosse partie en créances sur la Chambre du Sel, créances dont les petites-filles des banquiers fondateurs hésitent encore en 1530 à négocier la vente tant le profit est assuré<sup>45</sup>. La faillite déclarée le 23 mars 1500 n'a donc pas eu de véritables effets néfastes pour les nouveaux directeurs Vittore et Bernardo fils de Francesco, associés à leurs cousins Lorenzo et Alvise les fils de Giovanni, car l'appui décisif de leur parentèle (Marco da Molin, Benedetto Giustignan et Andrea Trevisan) peut amoindrir les conséquences de cette liquidation. Confortablement installé dans son palais de Santa Maria Zobenigo, Alvise Pisani investit plus de 40 000 ducats dans les affaires de Ponant et en 1519 achète 36 des 48 carats des galères du convoi de Barbarie pour mener à sa guise les transactions<sup>46</sup>.

De toute évidence, la concentration des pouvoirs entre les mains de quelques armateurs de la navigation libre, alliés aux gestionnaires de la navigation de ligne, et maîtres des rouages

<sup>42</sup> M. SANUDO, *I Diarii, op. cit.*, II c.263

<sup>43</sup> *Ibid.*, XV c146, c344

<sup>44</sup> *Ibid.*, XI c717 et nov. 1510

<sup>45</sup> J. C. HOCQUET, *Voiliers et commerce en Méditerranée 1200-1650*, Lille, 1976, p. 442.

<sup>46</sup> F. C. LANE, « Venetians bankers 1496-1533 », *Venice and History. The collected papers of F.C. Lane*, Baltimore, 1966, p.77. M. SANUDO, *I Diarii, op. cit.*, XXX c.103-109. ASV, *Avogaria di Comun*, registre 179, f. 218.

du système bancaire et des assurances, n'épargne pas la sphère sociale des bénéficiaires des paiements de l'Office du Sel dirigée par cette élite qui s'affirme dans tous ces secteurs économiques et financiers<sup>47</sup>.

Un autre rameau de la *Cà Pisani* est actif dans ce secteur, il s'agit de Silvestro et Giacomo Pisani de San Paternian. Profitant du mariage de Silvestro avec Giovanna Contarini, ils peuvent accéder au financement des galères marchandes de Barbarie en 1520 et 1521. Tous les carats sont partagés entre la fratrie Pisani et celle de Giovanni et Agostino Contarini de San Agostino. Il faut encore citer un personnage très influent qui joue habilement de toutes les opportunités qui s'offrent à lui. Celui que nous souhaitons sortir de l'ombre est Marino Garzoni de Francesco, il a quatre frères connus et les alliances matrimoniales de cette génération indiquent clairement la volonté de rester au sein du « parti de la mer ». Nous retrouvons en effet les épouses venues des *Case* Vitturi, Barbarigo, Malipiero et Loredan. Tout s'accélère et prend de l'ampleur à la génération suivante. Les cinq fils légitimes de Marino Garzoni de Francesco sont omniprésents dans l'exploitation des *mude* de galères marchandes pendant cette période. L'un d'entre eux, Vittore Garzoni de Marino devient le chef de file du rameau de San Stefano. Ainsi, nous retrouvons Vittore et ses quatre frères, à vingt-huit reprises patrons d'une galère marchande entre 1498 et 1528, sans doute une participation record. Peut-on parler d'une spécialisation dans une destination privilégiée ? Il semble bien que la ligne de Barbarie retienne toute l'attention de la *fraterna* puisque les frères seront patrons de galère dix-sept fois. Seuls les Marcello peuvent rivaliser car ils contrôlent la *muda al Trafego* : la *fraterna* de Pietro, Andrea et Alvise dirige six galères de ce convoi sur les dix mises à l'eau entre 1495 et 1526<sup>48</sup>. De plus, deux filles de Marino Garzoni, Paola et Maria, épousent respectivement Giovanni-Battista Capello et Francesco Bragadin que nous retrouvons régulièrement dans les sociétés d'investissement constituées par les Garzoni, pour leur plus grand profit.

Toujours à la recherche d'alliances matrimoniales fructueuses avec les financiers les plus audacieux et les mieux informés, Marino Garzoni profite du *parentado* l'unissant avec les Bernardo de San Barnaba. L'ouverture de la banque créée par Stefano et Matteo Bernardo en 1521 était bien une occasion à saisir, après l'alliance avec les Soranzo. Le financement à parts égales entre la fratrie des fils du procureur Marino Garzoni et celle des enfants de Francesco Bernardo est bien la preuve tangible de cette volonté. C'est sans aucun doute à la suite du mariage d'Alvise Garzoni de Marino, frère de Marino, avec Marina Bernardo de Daniele que cette alliance acquit toute son efficacité. En 1520, Matteo Bernardo de Francesco investit douze carats dans une galère d'Alexandrie, le reste du financement étant entre les mains de la fratrie des fils de Marino Garzoni. Les Bernardo gardent cependant un vif intérêt pour le secteur de l'armement maritime privé d'où ils allaient tirer leur surnom Bernardo *delle nave*.

La faillite de la banque Garzoni en janvier 1499 ne semble pas mener la famille à la ruine<sup>49</sup>. L'inquiétude des autorités venues apporter un soutien décisif, face aux plaintes des Fugger, crédateurs de 20 000 ducats, et des autres marchands du *Fondaco dei Tedeschi*, aux réclamations de l'ambassadeur de Milan et de celui de Gonzague de Mantoue, pousse le Sénat à voter un crédit compensatoire « pour ne pas anéantir la réputation de nos banques »<sup>50</sup>. Cependant à cette occasion nous constatons, à nouveau, la fracture latente au sein du patriciat telle que la décrit le chroniqueur Marino Sanudo qui se déclare peu surpris par cette banqueroute, puisque ces Garzoni « n'appartiennent à notre groupe de gentilshommes ».

<sup>47</sup> J. C. HOCQUET, *Voiliers et commerce...*, op. cit., p. 482.

<sup>48</sup> ASV, *Avogaria di comun.*, registre 179.

<sup>49</sup> \*Article sur les banques ?

<sup>50</sup> M. SANUDO, *I Diarii*, op. cit., II c.377, c.391.

Pourtant les Garzoni restent très puissants car ils sont riches et dès le milieu du XV<sup>ème</sup> siècle ils avaient su tisser un réseau d'alliance efficace comme le prouve la composition de la société de gestion d'une galère de Flandre en 1446. Le patron, Vincenzo Garzoni de Francesco, frère de Marino Garzoni, constitue une société de gestion pour financer l'expédition. Son père et ses trois frères participent modestement : 9 carats au total. Apparaissent alors les Barbarigo et les Malipiero qui viennent renforcer la position dominante du groupe des investisseurs : Alvise Malipiero est un parent de la mère du patron, et les Barbarigo cités sont issus de la famille de la belle-sœur de ce même patron. Dans ce cas, la *fraterna* Garzoni détient une part importante du capital, 17 carats sur 24, mais dans les cas où elle serait mise en difficulté, la parentèle par alliance peut jouer pleinement son rôle.

De plus, il ne faudrait pas manquer de citer la prestigieuse alliance entre les Loredan de San Stefano et les Pasqualigo de San Eustachio, concrétisée par le contrôle financier d'une galère de Barbarie commandée par Bartolomeo Contarini. La *fraterna* de Nicolo Pasqualigo de Vittore achète douze carats et celle d'Antonio Loredan de Matteo la même somme, le capital est détenu par le même groupe familial puisque tous sont cousins germains après le mariage d'une fille de Francesco Loredan avec Marco Pasqualigo. Enfin, dernier exemple significatif de la complexité de ces alliances familiales, celui du financement d'une galère de Barbarie en 1520. On y trouve associés les Contarini de San Agostin et Silvestro Pisani de Nicolo. Ce dernier ayant épousé Giovanna Contarini, la sœur d'Agostino Contarini de Marco-Antonio, patron de la galère, il participe à la constitution de la société de gestion.

Encore une fois, l'objectif est de protéger la rentabilité de ces expéditions commerciales pour le meilleur profit d'un groupe familial restreint. Les registres des *Giudici di Petizion* sont très instructifs à ce propos. En cas de litige entre les patrons de galère ou de conflit au sein des sociétés d'actionnaires, le débat est porté devant cette magistrature judiciaire. Au fil des pages sort de l'ombre tout un éventail de combinaisons frauduleuses visant à « établir la *maona* entre les patrons des galères ». Ces ententes souvent en marge de la légalité ne peuvent être réalisées qu'avec une complicité évidente des actionnaires à plus forte raison quand ceux-ci font partie de la famille !<sup>51</sup>

Il en est de même pour le secteur de l'assurance : seuls les riches patriciens pratiquent cette activité en relation directe avec le commerce maritime. Parmi tous les noms relevés dans la documentation, 90% sont des proches des patrons et des parsoniers. Au milieu du XV<sup>ème</sup> siècle environ 290 personnes s'affairent dans ce secteur, ayant pour chefs de file Antonio Contarini de San Felice le procureur et ses quatre fils : Nicolo, Marino, Matteo et Andrea. Dans les années 1480, Pietro Contarini de Francesco prend le relais et combine l'assurance et l'achat des carats dans des galères de Barbarie et de Flandre. Le siècle finissant on assiste aussi dans ce secteur à un évident regroupement des sociétés d'assurance, il n'y a plus qu'une vingtaine de noms régulièrement cités et il semble que ce soit Michele Foscarelli de Filippo le procureur avec son gendre Alvise Mocenigo et Tommaso Malipiero qui soient les plus actifs. La dureté des temps provoque une hausse régulière des primes d'assurance et même les galères marchandes des *mude* en subissent les contraintes : en 1492 le taux est fixé à 2% mais, en 1498, il passe à 3% et en 1500 à 4,2%. Les naufrages sont nombreux et les assureurs doivent reconstituer leur trésorerie, il faut en effet surmonter le naufrage de deux galères de Flandre en 1494, de la totalité de la *muda* du Levant en 1497 et des incidents qui se généralisent avec les escadres françaises ou aragonaises dans le bassin occidental de la

---

<sup>51</sup> ASV, *Giudici di Petizion, sentenze a giustizia*, registre 208, f. 138 par exemple à propos de la *muda* de Barbarie de 1505.

Méditerranée<sup>52</sup>. La grande guerre navale contre les Turcs, entre 1499 et 1501, provoque à son tour une forte augmentation des primes d'assurance et rares sont ceux qui acceptent de telles prises de risque, comme pendant l'invasion des troupes espagnoles en Afrique du Nord où les galères de Barbarie sont assurées au taux de 10% par crainte des attaques de l'amiral aragonais Pedro Navarro. Dans le même temps, les nefs de commerce peuvent naviguer après le paiement d'une prime d'assurance calculée sur 30% du montant de la valeur de la cargaison<sup>53</sup>.

Il est maintenant attesté que le secteur d'activité de la navigation de ligne subit des évolutions irrémédiables au début du seizième siècle. Cette activité est alors dominée, à tous les niveaux, par un groupe sans cesse plus restreint, le « parti de la mer ». Celui-ci se retrouve en effet au premier rang des adjudicataires, les *caratarii* les plus influents et les plus riches en sont issus. Ce sont principalement les *case vecchie*, les anciennes Maisons nobles qui, appuyant leur légitimité sur leur origine prestigieuse, composent ce groupe. Si le patriciat vénitien est loin de constituer un groupe uniforme, encore moins égalitaire, le « parti de la mer », développant un réseau d'alliances étendu et complexe, apparaît au contraire comme un ensemble homogène. L'examen de plusieurs exemples nous a permis d'apprécier le poids des alliances familiales et matrimoniales dans le financement des galères marchandes, dans les structures du commerce maritime et, plus largement, leur influence dans le secteur économique. Les réseaux d'alliance tissés par ces riches *case* sur plusieurs générations leur permettent de contrôler la vie économique et politique de la cité et d'imposer leurs volontés au reste du patriciat. Il n'est pas, alors, inconcevable d'envisager que la quasi totalité des relations commerciales puisse être régie par ces liens familiaux plus ou moins complexes. Le groupe du « parti de la mer », déjà restreint, vise à protéger ses intérêts en appliquant une politique matrimoniale rigoureuse. Il limite, de ce fait, l'accès d'autres familles au commerce. De même que les *case vecchie* se démarquaient des autres Maisons par leur ancienneté, le « parti de la mer » affirme son homogénéité face au monde économique vénitien si hétérogène. Il serait alors essentiel d'étudier dans quelle mesure il se désintéresse, ou non, des autres activités économiques. Au sein des regroupements financiers, non seulement la famille proche, mais aussi la parentèle par alliance s'affirment en tant que réalités déterminantes. Le « parti de la mer », par l'action de ses membres qui en protègent jalousement l'accès, présente les caractères accusés d'un groupe restreint partageant les mêmes intérêts et les mêmes origines.

Cette analyse permet de préciser les caractères et les causes de l'abandon de la navigation de ligne à Venise. Entre 1500 et 1529, l'évolution de la structure du capital des sociétés de gestion se caractérise par un phénomène progressif et accentué de concentration, ce que nous révèle en particulier l'augmentation massive de l'investissement moyen par sociétaire. Il apparaît donc à présent que la disparition du système étatique d'exploitation élaboré par la République a été le résultat d'une évolution progressive dont les origines doivent être recherchées à la fin du XV<sup>ème</sup> siècle. Il n'y a pas eu alors de « disparition brutale » comme l'historiographie tendait jusqu'ici à le laisser penser. Les raisons de l'abandon de ce système, pourtant performant et compétitif, ne résident pas seulement dans l'instabilité politique qui caractérise la période et dans les différents problèmes conjoncturels qui en

---

<sup>52</sup> Voir à ce sujet les travaux de K. NEHLSSEN-VON STRYK, *L'assicurazione marittima a Venezia nel XV secolo*, Rome, 1988, et « Aspetti dell'assicurazione marittima nella vita economica veneziana del quattrocento », *Centro Tedesco di Studi Veneziani*, Venise, 18, 1980, pp. 3-22.

<sup>53</sup> M. SANUDO, *I Diarii*, op. cit., VII c.156, c.259.



découlent. Certes les conflits successifs, la crise subie par l’Arsenal et les nouvelles concurrences européennes ont sérieusement entamé la régularité du cycle des voyages, provoquant de ce fait la perte du monopole des grandes galères marchandes et leur remplacement progressif par les nefes. Cependant, l’étude des structures du commerce maritime d’une part, celle de la conduite et des pratiques des acteurs de ce commerce de l’autre, ont permis de dévoiler les mécanismes de la disparition progressive de la navigation de ligne. Le resserrement du groupe du « parti de la mer » est le résultat d’un long processus. Ainsi, il nous semble à présent possible de dire que le « parti de la mer » a, dans une large mesure, contribué de manière déterminante au déclin de la navigation de ligne. En restreignant toujours plus l’accès de ce secteur aux autres patriciens, il s’est isolé du reste de la noblesse qui a alors œuvré pour abroger les monopoles et les privilèges associés à cette activité. Sans doute les membres du « parti de la mer » n’ont-ils pas réussi à défendre leurs intérêts autant qu’ils l’auraient désiré. Il resterait cependant à déterminer quelles furent leurs réactions politiques et économiques en réponse à l’abandon de ce système.

Bernard DOUMERC  
Claire JUDGE de LARIVIÈRE

*Université de Toulouse II*