

loppe avec une intensité plus grande encore que la circulation par voie de terre, à cause de sa rapidité plus grande et de la capacité de transport des bateaux, cinq cents fois supérieure à celle des bêtes de somme, qu'on emploie sur les chemins. Les rivières navigables sont améliorées par la construction de barrages, de plans inclinés, de portes marinières, à défaut d'écluses à sas encore inconnues. Au moyen de barques d'un faible tirant d'eau et de type très variés, de nombreuses compagnies de transport, des *Hanses*, telles que celles des marchands de l'Eau de Paris, de la Basse Seine ou de Rouen unies en 1315, véhiculent toutes sortes de produits et de marchandises. Depuis le Guadalquivir, l'Ebre et le Pô, jusqu'aux fleuves allemands du Nord, tout le réseau fluvial de l'Occident devient, surtout depuis le XIII^e siècle, le théâtre d'une activité prodigieuse. Des villes d'étapes, des ports fluviaux, tels que Crémone, Arles, Niort, Douai, Malines, Duisburg, Cologne, Francfort, Ratisbonne, se développent grâce à l'intensité de la navigation. Les premiers services plus ou moins réguliers de messageries, de courriers, de roulage s'organisent par les soins de corporations ecclésiastiques marchandes, urbaines ou même des États. La poste apparaît en Italie au XIII^e siècle et vers 1237 en Allemagne. Des hospices et des refuges, analogues à ceux qu'a fondés saint Bernard de Menthon dans les Alpes, se multiplient aux passages des monts. Les voyages gagnent en facilité et en célérité. Le roulage peut dès lors transporter des marchandises pesantes en 35 jours de Paris à Gênes. Les courriers des banques franchissent en 5 ou 6 jours la distance de Florence à Naples et les convois des négociants y arrivent en 10 ou 12 jours.

L'amélioration de la circulation monétaire et du crédit. — Le commerce trouve dans l'extension de la frappe et de la circulation de la monnaie, ainsi que dans la nouvelle organisation du crédit, des moyens d'expansion jusque-là