

niques et les produits manufacturés des Flandres. Bientôt les avantages de ce trafic attirent l'attention des Italiens, qui inaugurent au début du XIV^e siècle leurs rapports avec les Pays-Bas, par l'établissement du service annuel des flottes vénitiennes, dont le point d'arrivée est Lécluse, le port de Bruges.

Tandis que l'Angleterre, satisfaite de son opulence de pays agricole privilégié, ne sent pas encore s'éveiller sa vocation commerciale, l'Allemagne s'efforce de devenir puissance maritime. Les villes commerçantes du Nord, dont Lübeck est la plus active, organisent leur grande association, la Hanse, au XIII^e siècle (1241). Elles aspirent à monopoliser le trafic des deux mers ouvertes récemment à l'activité commerciale des peuples chrétiens, la mer du Nord et la Baltique, par lesquelles l'Occident, en échange des produits du Levant et des marchandises de l'Europe méridionale et occidentale, s'approvisionne de poisson et surtout de matières premières, bois, goudron, cendres, suifs, peaux, cuirs et fourrures.

En deux cent cinquante ans le commerce, dépassant de beaucoup les limites qu'il avait atteintes dans l'antiquité, transforme l'Europe chrétienne et détermine une véritable révolution dans l'histoire du travail.

Les effets de la révolution commerciale. — Il provoque en effet, par l'ouverture d'une foule de nouveaux marchés, l'essor de la production industrielle et agricole. La vieille économie domaniale est forcée de se transformer et de s'ouvrir au progrès. L'accroissement de la consommation, l'ouverture des relations avec le dehors, le développement de la richesse mobilière obligent les détenteurs du capital foncier à s'adapter aux nouvelles conditions de la vie économique, à mettre le sol en culture, à chercher par la colonisation l'accroissement de la valeur et du rendement de la propriété foncière, de manière à éviter la ruine qui guette les propriétaires insoucians ou