

Rondo Cameron

Larry Neal

Historia económica mundial

Desde el Paleolítico hasta el presente

Cuarta edición



Traducción de Miguel Ángel Coll

Alianza Editorial

5. Segunda logística de Europa

En algún momento hacia mediados del siglo xv, tras cien años de caída y estancamiento, la población de Europa comenzó a crecer de nuevo. La recuperación y los índices de crecimiento no fueron uniformes por toda Europa (como siempre, había diversidad regional), pero hacia los inicios del siglo xvi el crecimiento democrático ya se había generalizado. Siguió constante a lo largo de esa centuria, posiblemente incluso acelerándose en las últimas décadas. A principios del siglo xvii, sin embargo, este fuerte crecimiento encontró los frenos habituales del hambre, la peste y la guerra, en especial la guerra de los Treinta Años, que diezmo la población de Europa Central. Hacia la mitad del siglo xvii, salvo algunas excepciones entre las que destaca Holanda, el crecimiento de la población había cesado y en algunas áreas había descendido. Estos límites —hacia mediados del siglo xv y mediados del xvii— marcan la segunda logística de Europa. Dentro de ellos ocurrieron otros cambios importantes, algunos puede que fortuitos y otros íntimamente relacionados con los fenómenos demográficos. En la última de esas dos fechas, las economías europea y mundial eran enormemente diferentes de lo que habían sido en el siglo xv.

La diferencia más clara eran los horizontes geográficos, de extraordinaria amplitud. El período de crecimiento demográfico se correspondió casi exactamente con la gran época de exploraciones marítimas y descubrimientos que tuvo como consecuencia el establecimiento de todas las rutas oceánicas entre Europa y Asia, y, lo que sería aún más decisivo para la historia mundial, la conquista y colonización del hemisferio occidental por parte de los europeos. Estos acontecimientos, a su vez, proporcionaron a Europa un gran aumento de las fuentes de recursos, reales y potenciales, y provocaron (junto con otras causas) importantes cambios institucionales en la economía europea, en especial respecto al papel del gobierno en la economía.

Otra diferencia fundamental fue el pronunciado desplazamiento de los principales centros de actividad económica dentro de Europa. Durante el siglo xv, las ciudades del norte de Italia conservaron la primacía en los asuntos económicos que habían ejercido a lo largo de la Edad Media. Sin embargo, los descubrimientos portugueses las privaron de su monopolio en el comercio de las especias. Una serie de guerras que supusieron la invasión y ocupación de Italia por parte de ejércitos extranjeros acabó interrumpiendo el comercio y las finanzas. La decadencia de Italia no fue inmediata o drástica, ya que los italianos tenían reservas de capital, talento empresarial e instituciones económicas muy refinadas para aguantar durante varias generaciones. En cualquier caso, es probable que se tratara de una decadencia más relativa que absoluta, a causa del gran aumento en el volumen de comercio europeo. No obstante, hacia la mitad del siglo xvii Italia había caído a una posición atrasada dentro de la economía europea, de la que no salió totalmente hasta el siglo xx.

España y Portugal disfrutaron de una gloria fugaz como principales potencias económicas de Europa. Lisboa sustituyó a Venecia como gran puerto franco del comercio de las especias, y los Austrias españoles, financiados en parte por el oro y la plata de su imperio americano, se convirtieron en los monarcas más poderosos de Europa. La riqueza de las Indias y de las Américas, sin embargo, no se distribuyó de forma uniforme dentro de los países; como resultado de las políticas que se describirán y analizarán con más detalle en las próximas páginas, los gobiernos de estos países malgastaron sus recursos y estrangularon el desarrollo de instituciones económicas vigorosas y dinámicas. Aunque ambas naciones retuvieron sus vastos imperios de ultramar hasta los siglos xix y xx, respectivamente, a mediados del xvii estaban ya en plena decadencia económica, política y militar.

El este, centro y norte de Europa no participaron de forma significativa de la prosperidad comercial del siglo xvi. La Hansa alemana floreció en el siglo xv, pero decayó después. Aunque las causas principales de su decadencia fueron independientes de los grandes descubrimientos, es probable que estos últimos la precipitaran, al fortalecer el poder comercial de las ciudades holandesas e inglesas. El sur de Alemania y Suiza, también destacados comercialmente en el siglo xv, conservaron su prosperidad por un tiempo, pero, al no estar ya en las rutas comerciales más importantes ni tener puertos para beneficiarse del aumento del comercio marítimo retrocedieron, en términos relativos, junto con el resto de Europa Central y Oriental. Europa Central no tardó en sumirse en guerras religiosas y dinásticas que agotaron su energía para la actividad económica.

El área que más ganó con los cambios asociados a los grandes descubrimientos fue la región que bañan el mar del Norte y el canal de la Mancha: los Países Bajos, Inglaterra y el norte de Francia. Abierta al Atlántico y a mitad de camino entre el norte y el sur de Europa, esta zona prosperó enormemente en la nueva era del comercio mundial oceánico. A lo largo del siglo xvi, sin embargo, Francia también estuvo inmersa en guerras religiosas y dinásticas, civiles e internacionales, y por lo general su gobierno siguió políticas desfavorables para los negocios y la agricultura. Francia, por tanto, ganó menos que los Países Bajos e Inglaterra.

En la época de los grandes descubrimientos, Inglaterra estaba pasando de su estado de área retrasada en la producción de materias primas a ser un país manufacturero. Su agricultura también comenzó a orientarse más hacia el comercio. La guerra de las Dos Rosas diezmó las filas de la gran nobleza, pero dejó a las clases medias urbanas y al campesinado casi intactos. La decadencia de la gran nobleza reforzó la importancia de la aristocracia menor,

la alta burguesía. La nueva dinastía Tudor, que subió al trono en 1485, al depender en gran medida del apoyo de la alta burguesía, le dispensó favores a cambio. Por ejemplo, cuando Enrique VIII se rebeló contra la Iglesia romana y decretó la disolución de los monasterios, el principal beneficiario, después de la Corona, fue la alta burguesía. Esta acción tuvo también el efecto secundario de mejorar el funcionamiento del mercado de la tierra y de fomentar la orientación del mercado hacia la agricultura.

Flandes, ya entonces el área cuya economía era la más avanzada del norte de Europa, se recobró lentamente de la gran depresión de la Baja Edad Media. Brujas fue decayendo poco a poco como principal centro distribuidor para el comercio con el sur de Europa, y Amberes subió hasta convertirse en el puerto y la ciudad más importante del continente durante la primera mitad del siglo XVI. A consecuencia de alianzas dinásticas, las diecisiete provincias de los Países Bajos, desde Luxemburgo y Artois, en el sur, hasta Frisia y Groningen, en el norte, pasaron a depender de la Corona de España a principios del siglo XVII. Estaban, por tanto, en una posición excelente para capitalizar las oportunidades comerciales del Imperio español. Sin embargo, en 1568 los Países Bajos se rebelaron contra la dominación española. La revuelta fue sofocada en las provincias del sur (la actual Bélgica), pero las siete provincias del norte obtuvieron su independencia como los Países Bajos Unidos o República de Holanda. Económicamente, este episodio tuvo como consecuencia una relativa decadencia de las provincias del sur, en parte porque el gobierno español promulgó muchas medidas duras de castigo y en parte porque los holandeses, que controlaban las desembocaduras del río Escalda, impedían que los barcos llegaran a Amberes. El comercio, entonces, se desplazó hacia el norte y Amsterdam se convirtió en la gran metrópoli comercial y financiera del siglo XVII.

Los cambios tecnológicos en el arte de la navegación y en la construcción de barcos fueron vitales para el éxito de las exploraciones y los descubrimientos, y lo mismo se puede decir, en relación con la conquista de ultramar, de la introducción de la pólvora y su aplicación por parte de los europeos a las armas de fuego. Hubo asimismo mejoras en las artes de la metalurgia y en otros procesos industriales, aunque en su conjunto no es un período notable por el progreso tecnológico. En las técnicas agrícolas no se produjo ningún avance comparable a la introducción del sistema de rotación trienal y el arado de ruedas, pero se hicieron multitud de mejoras en la rotación de las cosechas, en nuevos cultivos y en asuntos similares.

1. Población y niveles de vida

A mediados del siglo XV la población de Europa en total era del orden de 45 o 50 millones; es decir, unos dos tercios del máximo alcanzado antes de la peste. A mediados del siglo XVII —las autoridades coinciden en ello—, la población rondaba los 100 millones. En 1600 debía de ser al menos igual de grande, si no más, considerando el estancamiento y la posible disminución que tuvo lugar en la primera mitad del siglo XVII. ¿Cuáles fueron las causas de este crecimiento y del estancamiento y la disminución subsiguientes?

Nunca hay una única causa para la reanudación del crecimiento de la población. La incidencia de la peste y otras enfermedades epidémicas, al parecer, disminuyó gradualmente quizá como resultado de una creciente inmunización natural o de cambios ecológicos que

afectan a los portadores. El clima tal vez mejorase ligeramente. Salarios reales más altos en el siglo xv, consecuencia del movimiento favorable en la relación población/terreno como resultado del anterior descenso de la población, pudieron estimular los matrimonios más tempranos y con ello un índice de natalidad más alto. En cualquier caso, gracias a la combinación de índices de mortalidad reducidos e índices de natalidad más elevados, la población de Europa comenzó un crecimiento sostenido que se mantuvo a lo largo del siglo xvi, incluso después de que hubieran cambiado las condiciones favorables iniciales.

El crecimiento de la población en el siglo xvi, aunque general, no fue de ningún modo uniforme. Existiendo en origen densidades desiguales y habiéndose producido el crecimiento en distintas proporciones, la población de las distintas regiones de Europa variaba considerablemente en densidad hacia el final del siglo. Italia, una economía «madura», y los Países Bajos, una economía dinámica, tenían las densidades mayores, con 40 o más habitantes por kilómetro cuadrado, aunque algunas áreas, como Lombardía y la provincia de Holanda, tenían 100 o más. (Por hacer una comparación, Italia en estos últimos años tenía unos 190 habitantes por kilómetro cuadrado, y los Países Bajos, unos 350; la densidad de Europa Occidental en conjunto era de unos 125 habitantes por kilómetro cuadrado.) Francia, con aproximadamente 18 millones de habitantes, tenía una densidad de unos 34; la de Inglaterra y Gales, con cuatro o cinco millones, era ligeramente menor. En el resto del continente, la población estaba más diseminada: 28 habitantes por kilómetro cuadrado en Alemania, 17 en España y Portugal, 14 en Europa Oriental (excluyendo Rusia), y sólo uno, cinco o dos, aproximadamente, en Rusia y los países escandinavos.

Como se ha dicho en el capítulo 3, estas cifras muestran con claridad que la densidad de población estaba estrechamente relacionada con la productividad de la agricultura. Diferencias similares se encuentran dentro de cada país. Por ejemplo, Württemberg, una de las regiones agrícolas más avanzadas de Alemania, tenía una densidad de 44 habitantes por kilómetro cuadrado. El sur de Inglaterra estaba mucho más densamente poblado que Gales o el norte del país, y el norte de Francia y las regiones costeras mediterráneas de Provenza y Languedoc, más que las montañosas y estériles del Macizo Central. Las escasamente pobladas mesetas de Aragón y Castilla contrastaban con los rebosantes valles y las tierras bajas de Andalucía y Valencia, al igual que las regiones de los Apeninos y de los Alpes de Italia con el valle del Po y la *Campagna* romana. Sin embargo, se puede hablar de superpoblación incluso en las regiones montañosas y estériles en la segunda mitad del siglo xvi. Prueba de ello son las corrientes de emigrantes desde esas regiones a las más densamente pobladas pero más prósperas llanuras y tierras bajas, aunque éstas también estaban superpobladas. En algunas zonas, los terrenos se iban dividiendo a medida que más y más gente intentaba extraer su mera subsistencia de la tierra. En otras, el excedente de población abandonaba el campo, bien por voluntad propia o a la fuerza. La literatura de la Inglaterra isabelina hace frecuentes referencias a los «pendencieros mendigos» que transitaban por los caminos y las calles de las ciudades, mendigos cuya pobreza los empujaba con frecuencia a la delincuencia. En España y Portugal, sus imperios coloniales les proporcionaban una salida para el exceso de población —de hecho, había incluso quejas de escasez de mano de obra— y en el norte de Europa se abogaba por la adquisición de colonias como medio para solucionar el exceso de población. No obstante, en lo que respecta al conjunto de Europa, la emigración a ultramar en los siglos xvi y xvii fue casi insignificante; la mayoría de las migraciones eran interiores, incluso locales.

Como consecuencia de estas migraciones, la población urbana creció más rápidamente que el total. Entre 1500 y 1600, Sevilla y Londres triplicaron su población (hasta unos 150.000 habitantes en ambos casos), y la de Nápoles se duplicó (hasta quizá 250.000). París, ya entonces la ciudad más grande de Europa, con más de 200.000 habitantes, creció hasta un cuarto de millón aproximadamente. Amsterdam pasó de unos 10.000 habitantes a finales del siglo XV a más de 100.000 en las primeras décadas del XVII. (Todas estas cifras son aproximadas.) Aunque la elevación del porcentaje de población urbana fue también general, en el norte de Europa fue más pronunciado que en las tierras mediterráneas, ya más urbanizadas al comienzo del período. A finales del siglo XVI, cerca de un tercio de la población de Flandes y casi la mitad de la de Holanda vivía en ciudades.

En algunos casos, el crecimiento de la población urbana puede considerarse como un indicador favorable del desarrollo económico, pero esto no era así en el siglo XVI. En aquella época, las ciudades funcionaban principalmente como centros comerciales y administrativos, más que industriales. Muchas actividades manufactureras, como las industrias textil y metalúrgica, se emplazaron en el campo. La artesanía practicada en las ciudades solía estar organizada en gremios, que requerían largos aprendizajes e imponían otras restricciones para el ingreso. Los emigrantes rurales raramente tenían la habilidad o las aptitudes necesarias para los trabajos de ciudad. Formaban en las ciudades un *lumpenproletariat*, un conjunto de mano de obra no cualificada y eventual, con frecuencia desempleada, que complementaba sus escasos ingresos mendigando y con pequeños hurtos. La miseria, el hacinamiento y la suciedad de sus condiciones de vida ponían en peligro a toda la comunidad, haciéndola más vulnerable a una enfermedad epidémica.

La difícil situación de los pobres de la ciudad y del campo se vio agravada por una prolongada caída de los salarios reales. Al crecer la población más rápidamente que la producción agrícola, el precio de los alimentos, del cereal en particular, se elevó con más rapidez que los salarios, circunstancia que se exacerbó con el fenómeno de la «revolución de los precios» (véase el apartado «La revolución de los precios», más adelante en este mismo capítulo). A finales del siglo XVI, la presión de la población sobre los recursos se hizo extrema, y en la primera mitad del XVII, una serie de malas cosechas, nuevos brotes de peste bubónica y otras enfermedades epidémicas, y la mayor incidencia y ferocidad de las guerras, en particular la de los Treinta Años, frenaron la expansión demográfica. En algunas zonas de Europa, sobre todo España, Alemania y Polonia, la población realmente descendió durante una parte o todo el siglo XVII.

2. Exploración y descubrimiento

No hay razón para suponer que existiera una estrecha relación causal entre los fenómenos demográficos en Europa y los descubrimientos marítimos que llevaron al establecimiento del comercio directo entre Europa y Asia, así como a la conquista del Nuevo Mundo y su asentamiento en él por parte de los europeos. El crecimiento de la población estaba ya en marcha antes de que tuvieran lugar los descubrimientos importantes, el comercio extraeuropeo durante los siglos XVI y XVII fue pequeño en comparación con el intraeuropeo, y la importación de comestibles (diferentes de las especias), insignificante. Sin embargo, los descubrimientos afectaron profundamente al curso del cambio de la economía en Europa.

En la Baja Edad Media se produjo un notable progreso tecnológico en el diseño y la construcción de barcos y en los instrumentos de navegación. Navíos de tres, cuatro y cinco mástiles, con combinaciones de velas cuadradas y latinas capaces de navegar con el viento en contra, sustituyeron a las galeras de remos con velas auxiliares del comercio medieval. El timón de popa de bisagras sustituyó al remo de dirección. Combinados, estos cambios proporcionaron mucha más maniobrabilidad y control de la dirección y se pudo prescindir de los remeros. Los barcos se hicieron más grandes, más manejables, con mejores condiciones para navegar y con mayor capacidad de carga, pudiendo así hacer viajes más largos. La brújula magnética, adoptada probablemente de los chinos a través de los árabes, redujo significativamente el grado de conjetura que implicaba la navegación. El desarrollo de la cartografía proporcionó mapas y cartas muy mejoradas.

Los italianos habían estado a la cabeza en el arte de la navegación, condición que no cedieron fácilmente, como ponen de relieve los nombres de Colón (Colombo), Caboto, Vespuccio (Vespucci), Verrazano y otros. Ya en 1291 una expedición genovesa en galeras de remos había comenzado a descender por la costa oeste de África en un intento de llegar a India por mar, pero no se volvió a saber de ella. Sin embargo, los italianos eran conservadores en el diseño de sus barcos, y otros que también navegaban por mar abierto, especialmente los flamencos, holandeses y portugueses, no tardaron en tomarles la delantera. Los portugueses, en particular, tomaron la iniciativa en todos los aspectos del arte marino: diseño de barcos, navegación y exploración (figuras 5.1 y 5.2). La visión y la energía de un hombre, el príncipe Enrique, llamado el Navegante, fueron los principales factores del gran progreso en los conocimientos geográficos y descubrimientos llevados a cabo por los europeos en el siglo xv.

Enrique (1393-1460), un hijo menor del rey de Portugal, se consagró a fomentar la exploración de la costa africana con el objetivo último de alcanzar el océano Índico. En su castillo, situado en el promontorio de Sagres, en el extremo sur de Portugal, estableció una especie de instituto de estudios avanzados al que llevó astrónomos, geógrafos, cartógrafos y navegantes de todas las nacionalidades. Desde 1418 hasta su muerte envió expediciones casi de forma anual. Cuidadosa y pacientemente, sus marineros trazaron cartas de las costas y las corrientes, descubrieron o redescubrieron y colonizaron las islas del Atlántico, y establecieron relaciones con los jefes nativos de la costa africana. Enrique no vivió para ver hecha realidad su mayor ambición, pues, en el momento de su muerte, sus marineros habían llegado poco más allá de Cabo Verde, pero el trabajo científico y de exploración llevado a cabo bajo su patrocinio asentó los cimientos para descubrimientos posteriores.

Tras la muerte de Enrique, la actividad exploradora disminuyó algo por falta de patronato real y a causa del lucrativo comercio de marfil, oro y esclavos que los mercaderes portugueses llevaban a cabo con el reino nativo de Ghana. Sería el rey Juan II, que subió al trono en 1481, quien reanudaría las exploraciones a un ritmo acelerado. En pocos años, sus navegantes llegaron casi hasta el extremo de África. Dándose cuenta de que se encontraba a punto de conseguir el éxito, en 1487 Juan envió dos expediciones. Costa abajo fue Bartolomé Díaz, que dobló el cabo de Buena Esperanza (al que llamó cabo de las Tormentas) en 1488; por el Mediterráneo y por tierra hasta el mar Rojo fue Pedro de Covilhão, quien reconoció los límites occidentales del océano Índico desde Mozambique, en África, hasta la costa malabar, en India. El camino estaba allanado para el siguiente viaje y el de mayor envergadura,

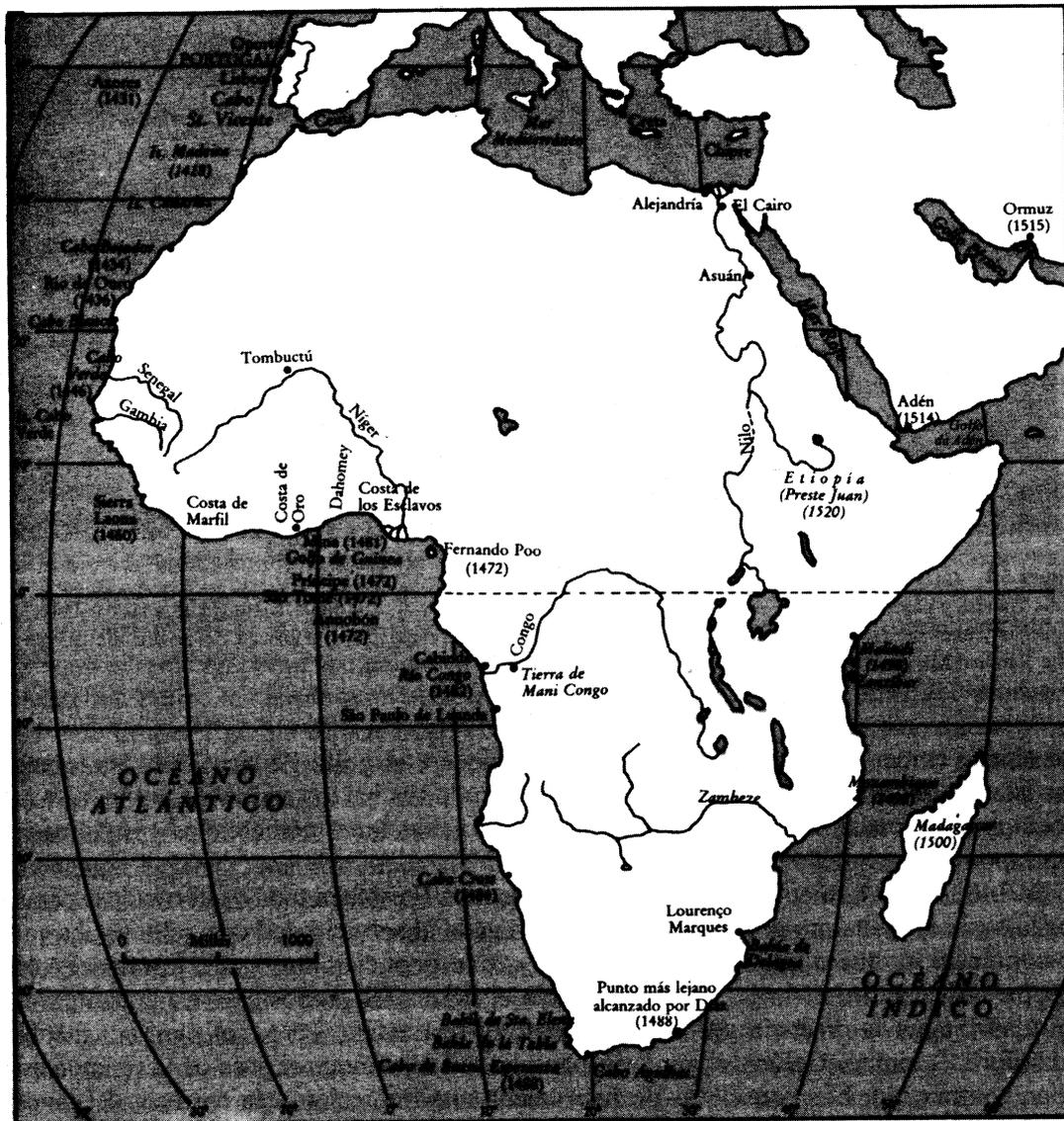


Figura 5.1 Descubrimientos portugueses en el siglo xv.

el que haría Vasco de Gama de 1497 a 1499 bordeando África y llegando hasta Calcuta, en India. Como resultado de enfermedades, motines, tormentas y dificultades tanto con los nativos hindúes como con los numerosos mercaderes árabes que encontró, la expedición de Vasco de Gama perdió dos de sus cuatro naves y casi dos tercios de su tripulación. Sin embargo, la carga de especias con la que volvió fue suficiente para pagar varias veces el coste del viaje.

En vista de tales beneficios, los portugueses no perdieron tiempo en capitalizar su ventaja. En una decena de años habían barrido a los árabes del océano Índico y establecido



Figura 5.2 Carraca portuguesa.

Estos grandes y pesados barcos, diseñados especialmente para el largo viaje a la India, sustituyeron a las carabelas, más pequeñas y manejables, que habían hecho la mayor parte de las exploraciones de la costa africana durante el siglo xv. (The National Maritime Museum, Londres.)

puestos de comercio fortificados desde Mozambique y el golfo Pérsico hasta las legendarias islas de las Especias o Molucas. En 1513, uno de sus barcos arribó a Cantón, al sur de China, y para mediados de siglo habían iniciado ya relaciones comerciales y diplomáticas con Japón.

En 1483 o 1484, mientras las tripulaciones de Juan II estaban todavía abriéndose camino por la costa africana, un genovés que había navegado al servicio de Portugal y estaba casado con una portuguesa, pidió al rey portugués que le financiara un viaje a través del Atlántico para alcanzar el Oriente navegando hacia el oeste. Tal proposición no constituía una novedad. Según la creencia general, la Tierra era una esfera. Pero, ¿el plan era factible? Cristóforo Colombo (Colón), el genovés, pensaba que sí, aunque el peso de la opinión estaba en contra suya. Los consejeros de Juan tenían una impresión más correcta del tamaño del globo de la que tenía Colón, que pensaba que la distancia desde las Azores hasta las islas de las Especias era poco más que la longitud del Mediterráneo. Juan había autorizado ya antes expediciones al oeste de las Azores, financiadas con su dinero, pero esta vez concentró sus recursos en el proyecto más prometedor de rodear África y rechazó la proposición de Colón.

Éste perseveró. Apeló a los monarcas españoles, Fernando e Isabel, pero en aquel momento estaban ocupados en su guerra contra el reino moro de Granada y no tenían dinero disponible para un plan tan arriesgado. Colón intentó entonces interesar al pragmático y sobrio rey Enrique VII de Inglaterra, así como al rey de Francia, pero en vano. Por fin, en 1492, Fernando e Isabel conquistaron Granada y, como una especie de celebración de la victoria, Isabel acordó suscribir una expedición. Colón izó velas el 3 de agosto de 1492 y el 12 de octubre avistó las islas que más tarde serían conocidas como las Indias Occidentales.

Colón pensaba realmente que había alcanzado las Indias. Aunque consternado por su evidente pobreza, llamó indios a sus habitantes. Tras algunas semanas de reconocimiento por las islas, volvió a España para extender la buena nueva. Al año siguiente regresó con diecisiete barcos, 1.500 hombres y suficiente equipamiento (incluido ganado vacuno y otros animales) para establecer una colonia permanente. Colón hizo en total cuatro viajes a los mares occidentales y persistió hasta el final en la creencia de haber descubierto una ruta directa a Asia.

Inmediatamente después de su vuelta de la primera expedición, Fernando e Isabel pidieron al Papa una «línea de demarcación» para confirmar el título de españolas a las tierras recién descubiertas. Esta línea, que discurría de un polo a otro a una longitud de cien leguas (unas 330 millas náuticas) al oeste de las islas Azores y Cabo Verde, dividía al mundo no cristiano en dos mitades con vistas a su exploración posterior, quedando reservada la mitad occidental para los españoles y la mitad oriental para los portugueses. Al año siguiente (1494), en el Tratado de Tordesillas, el monarca portugués convenció a los reyes españoles para que la línea se estableciera 210 millas náuticas más al oeste que la de 1493. Esto hace pensar que los portugueses podían conocer ya la existencia del Nuevo Mundo, ya que la nueva línea situaba la giba de Sudamérica —la cabeza de playa que más tarde sería Brasil— en el hemisferio portugués. En 1500, en el primer viaje comercial portugués importante después de la vuelta de Vasco de Gama, Pedro de Cabral navegó directamente al saliente y lo reclamó para Portugal antes de continuar hacia la India.

Mientras tanto, los exploradores de otras naciones dieron más noticias del descubrimiento de Colón (figura 5.3). En 1497, Giovanni Caboto, un marinero italiano que vivía en Inglaterra, consiguió el respaldo de los mercaderes de Bristol para un viaje en el que descubrió Terranova y Nueva Escocia. Al año siguiente, él y su hijo Sebastián condujeron una expedición más grande para explorar la costa norte de Norteamérica, pero, como no trajeron consigo especias, metales preciosos u otras mercancías vendibles, sus patrocinadores comerciales perdieron el interés. Caboto tampoco consiguió convencer a Enrique VII de que proporcionara apoyo financiero, aunque el rey le dio una modesta recompensa de diez libras por plantar la bandera inglesa en el Nuevo Mundo. Los mercaderes franceses enviaron a otro italiano, Verrazano, para descubrir un paso occidental a la India en el decenio de 1520. Una década después, el francés Jacques Cartier hizo el primero de tres viajes que tuvieron como resultado el descubrimiento y la exploración del río San Lorenzo. Cartier también reclamó para Francia la zona después conocida como Canadá; sin embargo, al no poder encontrar el esperado paso a la India, los franceses, igual que los ingleses, no mostraron mayor interés inmediato en el Nuevo Mundo, salvo para pescar en los grandes bancos de Terranova.

En 1513, el español Balboa descubrió el «mar del Sur», nombre que dio al océano Pacífico, más allá del istmo de Panamá. Para el decenio de 1520 los españoles y otros navegantes habían explorado ya toda la costa este de las dos Américas desde Labrador hasta el Río de la Plata. Cada vez estaba más claro, no sólo que Colón no había encontrado las Indias, sino que no era fácil atravesar el centro del nuevo continente. En 1519, Fernando Magallanes, un portugués que había navegado por el océano Índico, convenció al rey de España para que le dejara encabezar una expedición de cinco barcos a las islas de las Especias yendo por el mar del Sur. Magallanes no tenía intención de circunnavegar el globo, ya que esperaba toparse con Asia a unos días de navegación más allá de Panamá, dentro de la órbita

española que determinaba el Tratado de Tordesillas. Su principal problema, desde su punto de vista, era encontrar un paso a través o alrededor de Sudamérica. Así lo hizo, y el tormentoso y traidor estrecho que descubrió aún lleva su nombre. El «mar pacífico» (*Mare Pacificum*) al que fue a parar, sin embargo, no le rindió riquezas, sino largos meses de hambre, enfermedad y finalmente la muerte para él y la mayoría de su tripulación. Los restos de su flota vagaron sin rumbo por las Indias Orientales durante varios meses. Por fin, uno de los lugartenientes de Magallanes, Sebastián Elcano, consiguió llevar el único barco superviviente y su exigua tripulación a través del océano Índico y de vuelta a España al cabo de tres años, convirtiéndose en el primer hombre que había navegado enteramente alrededor de la Tierra.

3. La expansión en ultramar y sus consecuencias en Europa

El primer siglo de la expansión europea en ultramar y la conquista colonial —es decir, el siglo XVI— perteneció casi en exclusiva a España y Portugal. El rango que estas dos naciones han conseguido en la historia es resultado principalmente de haber sido las pioneras en el descubrimiento, exploración y explotación del mundo no europeo.

Con anterioridad al siglo XVI habían permanecido al margen de la corriente principal de la civilización europea; más tarde, su poder y prestigio decayeron rápidamente hasta llegar, a comienzos del siglo XIX, a un estado de somnolencia próximo a la muerte aparente. Sin embargo, en el siglo XVI sus dominios eran los más extensos, y su riqueza y poder, los más grandes del mundo.

Hacia 1515, los portugueses se habían hecho los dueños del océano Índico. Vasco de Gama había regresado a la India en 1501 con instrucciones de detener el comercio árabe con el mar Rojo y Egipto por medio del cual los venecianos obtenían las especias que distribuían por Europa. En 1505, Francisco de Almeida partió como primer virrey portugués de la India. Conquistó o fundó diversas ciudades y estableció fuertes en las costas de África oriental y de la India, y en 1509 destruyó completamente una gran flota musulmana en la batalla de Diu. En el mismo año, Alfonso de Albuquerque, el más grande de los virreyes portugueses, asumió sus responsabilidades y completó el sometimiento del océano Índico. Tomó Ormuz a la entrada del golfo Pérsico y estableció un fuerte en Malaca, en el estrecho paso entre la península de Malaya y Sumatra, un puesto que controlaba el paso a las islas Célebes y Molucas, de donde venían las especias más valiosas. Finalmente, en 1515 conquistó Ceilán, la clave del dominio del océano Índico. Su intento de tomar Aden a la entrada del mar Rojo fue, en cambio, rechazado, y los portugueses no pudieron mantener un monopolio efectivo del comercio de las especias por mucho tiempo. Albuquerque estableció su capital en Goa, en la costa malabar; Goa y Diu siguieron siendo posesiones portuguesas hasta 1961. Los portugueses también entablaron relaciones comerciales con Siam y Japón. En 1557 se establecieron en Macao, en la costa sur de China, colonia que mantuvieron hasta 1999. A causa de su escasa población, no intentaron conquistar o colonizar el interior de la India, África o las islas, contentándose con controlar las rutas marítimas desde los fuertes estratégicos y los puestos comerciales.

Aunque al principio pareciera menos prometedor, el imperio español con el tiempo resultó ser más provechoso incluso que el de Portugal. Frustrados en su búsqueda de las espe-

cias, pero estimulados por unas pocas baratijas robadas a los salvajes de las islas del Caribe, los españoles volvieron rápidamente en busca de oro y plata. Sus continuos esfuerzos por encontrar un paso a la India no tardaron en revelar la existencia de ricas civilizaciones en el interior de México y el norte de Sudamérica. Entre 1519 y 1521, Hernán Cortés llevó a cabo la conquista del Imperio azteca en México. Francisco Pizarro conquistó el Imperio inca en Perú en el decenio de 1530. A fines del siglo XVI, los españoles ejercían un poder efectivo sobre todo el hemisferio, desde Florida y el sur de California, en el norte, hasta Chile y el Río de la Plata, en el sur (con la excepción de Brasil). Al principio se dedicaron al saqueo, arrebatando a los nativos todas las riquezas que pudieran llevar consigo; cuando esta fuente se agotó, lo que no tardó en ocurrir rápidamente, introdujeron métodos de minería europeos en las ricas minas de plata de México y de los Andes.

A diferencia de los portugueses, los españoles desde el principio se encargaron de colonizar y poblar las zonas conquistadas. Llevaron de Europa técnicas, equipamiento e instituciones (incluida su religión), que impusieron por la fuerza a la población india. Además de la cultura y las manufacturas europeas, los españoles introdujeron productos naturales antes desconocidos en el hemisferio occidental, entre ellos el trigo y otros cereales (excepto el maíz, que viajó en dirección contraria), la caña de azúcar, el café, las verduras y frutas más comunes (entre ellas los cítricos), y muchas otras formas de vida vegetal. Los indios precolombinos no tenían más animales domesticados que los perros y las llamas. Los españoles introdujeron caballos, ganado vacuno, ovejas, asnos, cabras, cerdos y la mayoría de las aves de corral.

Otros rasgos de la civilización europea que también entraron en América, tales como las armas de fuego, el alcohol y las enfermedades europeas de la viruela, el sarampión y el tifus, se extendieron rápidamente y con efectos mortales. La población nativa podía sumar un total de 25 millones en tiempo de Colón (algunos expertos estiman un número mucho mayor), pero a finales del siglo XVI los mencionados elementos destructores la habían reducido a no más de unos pocos millones. Para remediar la escasez de mano de obra, los españoles introdujeron ya en 1501 esclavos africanos en el hemisferio occidental. Hacia 1600 la mayor parte de la población de las Indias Occidentales estaba constituida por africanos y mestizos; en el continente, en cambio, los esclavos no tuvieron tanta importancia, salvo en Brasil y en el norte de Sudamérica.

El trasplante de la cultura europea, junto con la modificación y la ocasional extinción de culturas no occidentales, constituyó el aspecto más dramático e importante de la expansión de Europa. Sin embargo, esta expansión también tuvo su correspondiente reacción. La propia cultura europea experimentó modificaciones sustanciales.

En el aspecto económico, la expansión tuvo como consecuencia un gran aumento en el volumen y la variedad de los objetos de comercio. En el siglo XVI, las especias de Oriente y los lingotes de Occidente constituían una aplastante proporción de las importaciones del mundo colonial. Todavía en 1594, por ejemplo, el 95% del valor de las exportaciones legales de las colonias españolas en el Nuevo Mundo consistía en lingotes de oro y plata. No obstante, otras mercancías entraron en la corriente del comercio, aumentaron gradualmente en volumen, y hacia los siglos XVII y XVIII llegaron a eclipsar las exportaciones originales de ultramar a Europa. Tintes exóticos como el índigo y la cochinilla dieron color a los tejidos europeos y los hicieron más alegres y fáciles de vender tanto en Europa como en ultramar. *El café de África, el cacao de América y el té de Asia se convirtieron en bebidas europeas*

básicas. El algodón y el azúcar, aunque ya conocidos en Europa, nunca habían sido producidos o comercializados a gran escala. Cuando la caña de azúcar fue trasplantada a América, la producción de azúcar aumentó enormemente y tal exquisitez pasó a estar al alcance del presupuesto de los europeos corrientes. La introducción de las mercancías de algodón de la India, al principio un lujo reservado a los ricos, llevó al establecimiento de una de las mayores industrias europeas, dependiente de la materia prima importada de América y abastecedora principalmente de las masas. La porcelana china tuvo una historia similar. El tabaco, una de las contribuciones americanas a la civilización más célebres y controvertidas, pronto adquirió popularidad en Europa a pesar de los decididos esfuerzos tanto de la Iglesia como del Estado para erradicarlo. En años posteriores, las frutas tropicales y los frutos secos complementaron la dieta de los europeos, y las pieles y los cueros, las maderas exóticas y las nuevas fibras pasaron a constituir una parte importante de los productos europeos.

Muchos alimentos antes desconocidos en Europa, pese a no importarse en grandes cantidades, se introdujeron y naturalizaron, convirtiéndose en elementos fundamentales de la dieta. De América se importaron las patatas, los tomates, las judías verdes, los chayotes, los pimientos rojos, las calabazas y el maíz, así como el pavo domesticado, que llegó a Europa desde México. El arroz, originalmente de Asia, se naturalizó tanto en Europa como en América.

4. La revolución de los precios

El flujo de oro y, sobre todo, de plata de las colonias españolas aumentó enormemente las reservas europeas de los metales monetarios, triplicándolas al menos en el curso del siglo XVI. El gobierno español intentó prohibir la exportación de lingotes, pero resultó imposible. En cualquier caso, el propio gobierno fue el peor infractor, pues enviaba enormes cantidades a Italia, Alemania y los Países Bajos para pagar sus deudas y financiar sus interminables guerras. Desde esos países, así como desde la propia España en movimientos de contrabando, los metales preciosos se extendieron por toda Europa. El resultado más visible e inmediato fue un alza espectacular y prolongada (pero irregular) de los precios. A finales del siglo XVI, los precios eran, en general, alrededor de tres o cuatro veces más altos de lo que lo habían sido a principios del siglo. Por supuesto, la subida de los precios variaba bastante de una región a otra y según la clase de productos. Los precios subían antes y más en Andalucía, cuyos puertos eran los únicos centros de comercio legales para la importación y distribución del oro y la plata de América, que en la distante y atrasada Rusia. El precio de los alimentos —especialmente el grano, la harina y el pan— subió más que la mayoría del resto de los artículos. En general, la subida de los salarios quedó bastante rezagada con respecto a la de los precios de las mercancías, con lo que se produjo un severo descenso en los salarios reales.

El fenómeno de la revolución de los precios ha ocasionado innumerables, casi interminables, discusiones entre los expertos, la mayoría de ellas innecesarias, con respecto a sus mecanismos, sus consecuencias e incluso sus causas. Se ha señalado que un aumento en la producción de plata en Centroeuropa, que comenzó a finales del siglo XV, y las importaciones de oro procedente de África por parte de los portugueses, se sumaron a las reservas de

dinero y contribuyeron a la subida de los precios. Las devaluaciones monetarias llevadas a cabo por soberanos sin dinero ni escrúpulos estimularon los aumentos en los precios nominales. También se ha alegado que el incremento de la población fue un factor más importante que el de las reservas en metálico en la elevación de los precios, argumento que pasa por alto la distinción entre el nivel de precios general (medio) y los precios relativos. Las consecuencias atribuidas a la revolución de los precios van desde el empobrecimiento del campesinado y la nobleza al «nacimiento del capitalismo».

En perspectiva, parece que muchas de las consecuencias atribuidas a la revolución de los precios son tan exageradas como mal atribuidas. Si bien el aumento porcentual de los precios a lo largo del siglo es impresionante, no es nada comparado con el que experimentaron en la segunda mitad del siglo XX en una base anual. Es probable que las fuertes fluctuaciones a corto plazo —tanto hacia arriba como hacia abajo— causaran un desastre mayor que la inflación general a largo plazo. Lo que es indudable es que la revolución de los precios, como cualquier inflación, redistribuyó los ingresos y la riqueza, tanto de los individuos como de los grupos sociales. Aquellos cuyos ingresos dependían de la oscilación de los precios —mercaderes, artesanos, terratenientes que cultivaban su propia tierra, campesinos con posesiones seguras y que producían para el mercado— se beneficiaron a costa de los asalariados y de aquellos cuyos ingresos eran fijos o cambiaban lentamente —pensionistas, muchos rentistas y campesinos con arriendos desorbitados—. Aunque el aumento de la población no causó el crecimiento (absoluto) de los precios, seguramente desempeñó un papel importante en el retraso de los salarios, al tiempo que la agricultura y la industria se mostraron incapaces de absorber el excedente de mano de obra. Pero la causa fundamental de la situación no fue un problema monetario, sino más bien el resultado de las interrelaciones entre el comportamiento demográfico y la productividad agrícola.

5. Tecnología agrícola y productividad

La explicación simple para el cese del crecimiento demográfico en el siglo XVII es que la población había sobrepasado su capacidad para alimentarse de forma adecuada. Por debajo de esto hay una explicación algo más compleja: el fracaso de la tecnología agrícola para avanzar de forma significativa, con el consiguiente estancamiento, o incluso una probable disminución, de la productividad agrícola media.

Sin embargo, pocas generalizaciones sobre la agricultura europea son totalmente válidas debido a la diversidad regional; incluso lo que se afirma en la frase anterior debe aceptarse con matices, en particular en lo que se refiere a los Países Bajos holandeses. No obstante, pueden avanzarse algunas generalizaciones con sólo pequeñas reservas. En primer lugar, por lo que respecta a Europa en su conjunto y a cada una de sus principales subdivisiones geográficas, la agricultura seguía siendo, con diferencia, la actividad económica más importante, al ocupar dos tercios o más de la población activa en los Países Bajos holandeses y hasta un 90 o un 95% en el norte y el este de Europa. Segundo, desde un punto de vista humano y social, el trabajo manual representaba el principal factor de producción. Por supuesto, el suelo, las semillas y la humedad eran fundamentales, los animales de tiro y otros tipos de ganado eran casi omnipresentes, cuando no estrictamente esenciales, y los fertilizantes, muy codiciados. Pero el trabajo humano constituía el factor de producción esencial.

Los arados (de diversas variedades, de acuerdo con el tipo de suelo y de cultivo), hoces y mayales eran los instrumentos principales del equipamiento básico, y todos requerían un gran complemento de labor manual para hacerlos eficaces.

Menos segura, y sujeta a más excepciones regionales, es la siguiente generalización final. En lo referente al conjunto de Europa, la productividad agrícola media en el siglo XVI, con toda probabilidad no fue mayor que en el XIII, y al parecer disminuyó algo en el XVII. Al menos esto sugieren los testimonios de las proporciones de cosecha por semilla. Por desgracia, no tenemos testimonios fiables de la producción por unidad de tierra o trabajo (salvo algunas zonas de Italia, donde la producción por unidad de tierra pudo aumentar ligeramente, aunque se cree que a costa de la productividad de la mano de obra). Las proporciones de cosecha por semilla para los principales cereales no eran más de cuatro o cinco a uno para Europa en su conjunto, oscilando de dos o tres a uno en algunas partes de la Europa Oriental hasta diez o más a uno en las áreas más favorecidas de los Países Bajos y posiblemente en algún otro lugar. Incluso es casi seguro que estas bajas proporciones disminuyeron algo más en el siglo XVII en la mayor parte de las zonas. (Proporciones comparables hoy, usando los mejores métodos, son 40 o 50 a uno.) Probablemente, el ganado no tenía más de un tercio o la mitad del peso de los animales actuales, aunque era algo más grande en las áreas más avanzadas. Se puede hacer la misma comparación con la producción de leche.

Las proporciones de cosecha/semilla no son medidas infalibles de la productividad agrícola. La cosecha por acre de tierra sembrado podría haberse incrementado con un uso más generoso de la simiente, por ejemplo, o la productividad por unidad de trabajo usando menos trabajo con la misma cantidad de simiente. No obstante, parece poco probable que alguna de ellas aumentara de forma significativa, y ambas pudieron disminuir ligeramente hacia fines del siglo XVI o en la primera mitad del XVII.

Aunque apenas hay testimonio empírico directo del descenso de la productividad tanto en la tierra como en el trabajo, existen buenas razones teóricas para suponer que éste se produjo. En primer lugar, es probable que en vez de utilizar menos mano de obra por toneladas o menos simiente por hectárea, se aplicara más trabajo a la tierra, debido al crecimiento de la población. Si bien esto pudo redundar en modestos crecimientos de la producción total, seguramente significó un rendimiento medio más bajo por hombre-año (es decir, en la productividad laboral). En segundo lugar, hay pruebas evidentes de que se roturaron nuevas tierras, se cultivaron terrenos antes baldíos (brezales y pantanos, etc.) y se convirtieron pastos en tierras arables. En el caso de los terrenos baldíos, normalmente menos fértiles que los ya arados, se esperaría, como es natural, una cosecha media más baja —esto es, un descenso en la productividad de la tierra. En algunos casos, la cosecha en los terrenos que eran pastos pudo mejorar temporalmente gracias al aumento de la fertilidad proporcionado por los desechos animales. Pero la reducción de la tierra de pasto trajo consigo otras consecuencias menos favorables, a saber, una reducción del ganado, sobre todo bovino. Hay pruebas directas e indirectas de una caída en el consumo de carne en el siglo XVI, con consecuencias adversas para la nutrición y la salud de la población. Además, la disminución del ganado implica una menor cantidad de abono para fertilizar una tierra ya cultivada en exceso. Era, aparentemente, un círculo vicioso.

Para apreciar las dimensiones totales del problema, no obstante, es necesario considerar las diversas variaciones regionales y no sólo en sí mismas, sino por sus implicaciones en el futuro.

En la periferia norte y oeste de Europa —Finlandia, la mayor parte de Suecia excepto su extremo sur (Escania), Noruega, Gales, Cornualles y gran parte de Irlanda— predominaba la agricultura de subsistencia. Las tierras estaban escasamente pobladas, sobre todo las zonas más septentrionales, que poseían enormes regiones de bosques vírgenes. Aún se aplicaban técnicas primitivas de tala y quema, aunque en las regiones más pobladas se practicaba un método menos antieconómico, el de doble cultivo. La cría de ganado de forma primitiva era importante, sobre todo en las zonas montañosas. Los principales cultivos eran el centeno, la cebada y la avena (el trigo no crece con el frío, en climas húmedos con veranos cortos); el lino y el cáñamo se cultivaban por su fibra, para tejer ropa en casa. A causa de la relativa abundancia de suelo, las tenencias de tierra eran variables, con la propiedad de la mayor parte de ésta a nombre de los jefes o señores de clanes o tribus. La organización social era jerárquica, pero sin esclavitud o lazos de servidumbre.

En la Europa al este del Elba y al norte del Danubio (incluida la Rusia europea), en cambio, la esclavitud personal o servidumbre era el rasgo característico de las relaciones sociales al inicio del período y se incrementó más o menos de forma continua durante el mismo, a medida que los poderosos señores fueron usurpando las tierras y la libertad de los pocos campesinos independientes que quedaban, tanto por medios legales como ilegales. Ésta era la región de *Gutsherrschaft*, es decir, el sistema de explotación directa de grandes fincas en beneficio de los señores del territorio. El estatus de los campesinos, ya precario en el siglo xv, fue reduciéndose en Rusia y partes de Polonia a uno no muy distinto de la esclavitud. Los campesinos estaban obligados a prestar servicio al señor cinco o seis días por semana y, en algunos casos, eran comprados y vendidos separados de las tierras por las que tanto se afanaban. La tecnología agrícola era relativamente primitiva; empleaba bien el sistema de rotación doble o el de rotación triple. La proporción de cosecha por simiente era baja incluso para los patrones de la época, con una media de no más de tres a uno. En las tierras adyacentes al mar Báltico, o en los ríos navegables que llevaban a él, la producción para exportar a los mercados de Europa Occidental suponía un potente estímulo para especializarse en cereales (principalmente centeno) y otras cosechas comerciables; en los demás lugares (esto es, en la mayor parte de Europa Oriental), la producción se orientaba sobre todo al autoabastecimiento local.

El área del Mediterráneo, a pesar de la relativa uniformidad del clima y de las semejanzas en los tipos de suelo, era tan diversa que no admite la generalización. Sólo en Italia las tenencias de tierra variaban desde las pequeñas y avanzadas fincas de campesinos propietarios y de granjeros arrendatarios independientes del Piamonte y del extremo norte, a las grandes fincas cultivadas por braceros pobres y empleados temporeros en Sicilia y el sur. En el medio había una gran variedad de tenencias, o regímenes de propiedad, predominando los *mezzadria* (aparceros). Italia también tenía la agricultura más diversificada de Europa. Los cereales, aun siendo importantes, lo eran bastante menos que en los demás lugares. El arroz, que producía más que los cereales convencionales, se cultivaba en el valle bajo del Po y a lo largo de la costa del Adriático. La vid y el olivo, cultivados en toda la cuenca mediterránea, eran especialmente importantes en Italia, que también cultivaba frutas (incluyendo cítricos en el sur), verduras, forrajes y cultivos industriales, como las plantas de las que se obtenían los tintes vegetales para la industria textil. Sin embargo, a pesar de su diversificación, la producción agrícola italiana no pudo aguantar el ritmo del crecimiento demográfico; el cultivo y el pastoreo excеси-

vos se cobraron su precio, con la deforestación y la erosión del suelo, entre otras consecuencias.

España, con fértiles regiones costeras en el este y el sur, cadenas montañosas en el norte y otras zonas, y la *meseta*¹ que ocupa la parte central de la península Ibérica, su rasgo geográfico más característico, presentaba casi tanta variedad como Italia. La agricultura española recibió una rica herencia de sus predecesores musulmanes. Los pueblos árabes y moros que habían habitado en Valencia y Andalucía antes de la reconquista eran excelentes hortelanos y llevaron el arte del regadío a un alto nivel. Desafortunadamente, los monarcas españoles, impulsados por el fanatismo religioso, dilapidaron esta herencia. En el mismo año en que conquistaron el reino de Granada y Colón descubrió América decretaron la expulsión de los judíos (también expertos agricultores, además de artesanos) del reino. La caída de Granada también provocó el éxodo de muchos súbditos moros aun antes de que se les enfrentara a la opción de convertirse o huir, diez años después. Los que se convirtieron, llamados *moriscos*², siguieron constituyendo la columna vertebral y el nervio de la economía agrícola en el sur de España durante otro siglo, antes de ser igualmente expulsados en 1609. Los cristianos que los reemplazaron fueron incapaces de conservar los intrincados sistemas de regadío y otros aspectos de la sumamente productiva agricultura mora. Ello se debió en parte tanto a la falta de incentivos como a la de conocimientos y habilidad. En el siglo XVI, en toda España la tierra estaba concentrada en enormes propiedades pertenecientes a la aristocracia y a la Iglesia, el mayor terrateniente de todos. Pero se trataba de propietarios ausentes que, por medio de capataces u otros intermediarios, dejaban la tierra en pequeñas parcelas a aparceros, o arrendatarios a corto plazo, a quienes faltaba tanto el capital como el incentivo para conservar el sistema árabe. Muchos campesinos cayeron en el peonaje, un estatus no muy lejano de la servidumbre. Además, con el alza de los precios resultante de la afluencia de la plata y el oro americanos, muchas tierras, tanto en los valles fértiles como en la árida meseta, se dedicaron al cultivo de cereales. Aun así, la producción de grano no era suficiente para alimentar a la población, y España empezó a depender cada vez más de las importaciones de trigo y otros cereales.

Otro obstáculo al que se enfrentó la agricultura española fue la rivalidad entre campesinos y propietarios de ganado lanar. La lana merina española tenía una gran demanda en los Países Bajos y otros centros de la industria textil. Los pastores seguían la práctica de la trashumancia, es decir, el traslado de los rebaños de los pastos montañosos en verano a los de las tierras bajas en invierno (figura 5.4). La trashumancia no era privativa de España. Se practicaba en toda región de Europa con zonas montañosas inadecuadas para el cultivo desde el sur de Italia hasta Noruega; en nuestros días, todavía se practica con el ganado lechero en Suiza. Pero el sistema español era inusual por la longitud de sus cañadas y por su organización. Las cañadas, protegidas por legislación real, cubrían la totalidad de España desde las montañas de Cantabria, en el norte, hasta los valles de Andalucía y Extremadura, en el sur. Los ganaderos, organizados en un gremio o asociación comercial llamado la Mesta, constituían un poderoso grupo de presión en la corte. Los rebaños trashumantes se podían gravar fácilmente en lugares de peaje estratégicos, su lana era valiosa, producía ganancias en efectivo (a diferencia de muchas cosechas de los campesinos), y también se gravaba con facilidad al exportarla. Los monarcas, siempre ávidos de ingresos tributarios, concedieron a la Mesta privilegios especiales —por ejemplo, el pastoreo en terrenos comunales, lo que fue en detrimento de la agricultura— a cambio del aumento en los impuestos. Los pri-



Figura 5.4 Las rutas de trashumancia en España.

vilegios de la Mesta, junto con otras medidas gubernamentales poco inteligentes, como el intento de fijar precios máximos para el trigo durante la gran inflación conocida como la revolución de los precios, no contribuyeron a estimular mejoras técnicas en un sistema de tenencia de la tierra que ya de por sí las desalentaba. La productividad de la agricultura española era probablemente la más baja de Europa Occidental. En el siglo XVII, con el descenso de la población, muchas explotaciones se abandonaron por completo.

En otras partes de Europa Occidental (concretamente, Francia al norte del Macizo Central, Alemania al oeste del Elba, Dinamarca y Escania, la mayor parte de Inglaterra) predominaba el sistema de campos abiertos, herencia del sistema manorial de la Edad Media. Hay que hacer excepciones por lo que respecta a las zonas de relieve accidentado o montañosas (por ejemplo, gran parte de Suiza) y a grandes áreas del oeste de Francia, en las que los pequeños campos cercados (*bocage*) se entremezclaban con los campos abiertos, y especialmente, a ciertas zonas de los Países Bajos que se estudiarán con mayor detalle. Para describir el sistema de tenencia de la tierra se usa a veces el término alemán *Grundherrschaft*. Los señores del territorio se habían transformado en simples propietarios; cobraban las rentas en dinero o en especie, pero los servicios de mano de obra, ya escasos en la Baja Edad Media, se habían extinguido, aunque los señores retuvieron derechos especiales y privilegios en algunas zonas. El cambio de la propiedad de la tierra se hizo más común, y aumentaron los pequeños campesinos propietarios, así como los granjeros arrendatarios independientes. Se ha estimado que unos dos tercios de los campesinos ingleses poseían tenencias seguras —feudos, arriendos o arriendos vitalicios. Aunque se dieron casos de fusión de propiedades a cargo de grandes terratenientes —alrededor de un 10% del territorio de Inglaterra estaba cercado en el siglo XVI, principalmente para pastos de ovejas—, en comparación los campesinos salieron ganando.

Las pequeñas propiedades y los granjeros arrendatarios independientes eran más numerosos cerca de las ciudades, donde su producción era vital para mantener a la población. En los demás lugares había dos tipos principales de tenencia, con muchas variaciones y gradaciones. Los arrendamientos a largo plazo eran comunes en Inglaterra (algunos arriendos por costumbre eran incluso heredables), partes de Alemania y el norte de Francia. Los campesinos pagaban rentas fijas —en especie o, con más frecuencia, en efectivo—, se proveían de su propio ganado, equipo y semillas, y tomaban sus propias decisiones, excepto cuando estaban obligados por la costumbre comunitaria o en zonas de agricultura de campo abierto divididas en muchas franjas. El otro tipo principal de tenencia era la aparcería, llamada *metayage* en Francia, donde era muy habitual al sur del Loira. En ese sistema, el propietario proporcionaba todo o parte del capital y el equipo, compartía los riesgos y la toma de decisiones (o las tomaba él mismo) y se quedaba con una parte de la cosecha, normalmente la mitad. (También podía encargarse de comerciar la parte del campesino, situación que se prestaba a la explotación y el abuso.) Una variación de este último sistema, llamada *fermage*, se practicaba en la zona septentrional del centro de Francia y en algunas otras partes de Europa. En este sistema, un *fermier* (granjero) importante arrendaba toda una finca, o incluso varias, por un alquiler fijo en efectivo, y a continuación subarrendaba la tierra en parcelas más pequeñas a campesinos en arriendos a corto plazo o como aparceros. Los propietarios perdían así todo contacto funcional con la agricultura, convirtiéndose en meros *rentiers* (rentistas). En manos de *fermiers* capaces, este sistema podía producir excelentes resultados en términos de mejores técnicas y beneficios, pero también se prestaba a la imposición de arrendamientos exagerados y a la explotación de los campesinos.

La zona agrícola más avanzada de Europa eran los Países Bajos, especialmente los del norte, con su centro en la provincia de Holanda. A finales del siglo XV, la agricultura holandesa y flamenca era ya más productiva que la media europea, gracias a la oportunidad que suponía abastecer a las ciudades vecinas y a los trabajadores de la industria textil. Asi-

mismo, a causa de su método de asentamiento en la Edad Media, la población rural holandesa gozaba de mayor libertad que la de regiones anteriormente organizadas de forma manorial. A lo largo de los siglos XVI y XVII, la agricultura holandesa experimentó un cambio impresionante por el cual merece que se la denomine la primera economía agrícola «moderna». La modernización de la agricultura estuvo íntimamente ligada al también impresionante nacimiento de la superioridad comercial holandesa; sin la una, no podría haberse dado la otra. La clave del éxito de la agricultura holandesa fue la especialización, que hizo posible en primera instancia la sostenida demanda de las prósperas y crecientes ciudades holandesas, pero que, con el tiempo, daría lugar a que los quesos holandeses, por ejemplo, pudieran venderse en los mercados de España e Italia. En lugar de intentar producir lo máximo posible en mercancías (agrícolas y no agrícolas) necesarias para su propio consumo, como hacían la mayoría de los campesinos en el resto de Europa, los granjeros holandeses intentaban producir lo más posible para el mercado, comprando también a través de éste muchos bienes de consumo, así como bienes intermedios y de capital. En algunos casos, los granjeros comercializaban su producción total de trigo, comprando centeno, más barato, para su consumo propio. Pero, en su mayoría, los granjeros holandeses se especializaron en productos de valor relativamente alto, sobre todo ganado y productos lácteos. La cría de ganado requería el cultivo (o la compra) de grandes cantidades de pienso (heno, trébol, legumbres, nabos, etc.). La especialización ganadera significaba, asimismo, mayores cantidades de abono para fertilizar; no obstante, el carácter intensivo de la agricultura holandesa requería más fertilizante del que se obtenía. La demanda era tan grande, que para algunos empresarios resultó provechoso especializarse en recoger durante la noche los desechos urbanos y el estiércol de paloma, por ejemplo, y venderlos por barcadas o carretadas, una actividad que, de paso, mantuvo las ciudades holandesas más limpias y salubres que otras.

Los granjeros holandeses no se especializaron sólo en el ganado y los productos lácteos. La horticultura ocupaba a muchos de ellos especialmente en las inmediaciones de las ciudades. Algunos cultivaban cebada y lúpulo para la industria cervecera; otros, cosechas industriales, como lino, glasto, rubia y pastel. Incluso las flores se convirtieron en objeto de explotación comercial especializada; los bulbos holandeses estaban tan bien considerados que la especulación con ellos dio lugar a una «tulipomanía» en 1637. Los granjeros holandeses tampoco dejaron de lado el cultivo de cereal; el patriciado urbano estaba dispuesto a pagar un precio relativamente alto por el pan de trigo. Sin embargo, gracias a la eficacia de los barcos holandeses y la agresividad de sus mercaderes, las clases bajas (incluso muchos granjeros especializados) podían comprar cereal inferior, sobre todo centeno, más barato, proveniente del Báltico. A mediados del siglo XVII, gran parte, probablemente un cuarto o incluso más, del consumo de cereal en Holanda lo abastecían las importaciones.

La rentabilidad de la agricultura holandesa la demuestran los prolongados y continuos esfuerzos por crear tierra nueva ganándosela al mar mediante la desecación de lagos y marismas y el cultivo de turberas después de haber extraído la turba para combustible. Esta actividad había comenzado en la Edad Media, pero experimentó un fuerte incremento en los siglos XVI y XVII, y fue especialmente intensiva en períodos de alza de precios de los productos agrícolas. Sin embargo, no sólo estaban comprometidos en ello los granjeros. Hacer los diques y desecar el terreno requería grandes inversiones de capital; los comerciantes de

las ciudades y otros inversores formaban compañías para ganar la tierra y después la vendían o alquilaban a granjeros activos.

Se plantea una cuestión enigmática. ¿Por qué no se difundieron más las técnicas agrícolas holandesas en los siglos XVI y XVII? Cierta difusión sí se produjo. Ya en 1565 se introdujo en Inglaterra el nabo, además de otros cultivos forrajeros, como el trébol; la recuperación de las tierras pantanosas del este de Inglaterra, iniciada en el siglo XVII, debe mucho al ejemplo holandés, a sus ingenieros y a su tecnología, e incluso a su capital. También se dio una cierta difusión en el norte de Francia, adyacente a los Países Bajos del sur. En términos más generales, sin embargo, la productividad de las ocupaciones no agrícolas no era lo suficientemente alta ni el desarrollo de los mercados lo bastante extenso como para justificar la especialización y la intensidad de trabajo y capital que caracterizaron a la agricultura holandesa.

6. Tecnología industrial y productividad

Al igual que en la agricultura, tampoco se produjo en la industria un corte brusco entre la Edad Media y la Era Moderna; sin embargo, a diferencia de aquella, en ésta las innovaciones tuvieron lugar más o menos de forma continua, aunque a un ritmo muy lento. Pero aquí surge un problema: ¿cómo medir la innovación y sus efectos? Una forma obvia de hacerlo es sencillamente contar el número de inventos o innovaciones. No obstante, esto no es muy satisfactorio, no sólo porque las diferentes innovaciones tienen efectos muy distintos, sino también por la dificultad de definirlos. La mayoría de las innovaciones de los siglos XVI y XVII (en realidad, de cualquier período de la historia) supusieron mejoras relativamente pequeñas en técnicas ya establecidas. Por esta razón, con frecuencia pasan inadvertidas a los historiadores. Otra posibilidad es medir los cambios en la productividad. En 1589, el párroco de la Iglesia de Inglaterra William Lee inventó una máquina sencilla, un bastidor para confeccionar calcetines y otros géneros de punto. Mientras que un experto tejedor a mano podía conseguir una media de 100 puntos por minuto, el bastidor alcanzaba 1.000 puntos por minuto, media que después fue mejorando. Por desgracia, de pocas innovaciones de la época nos ha quedado una información tan detallada, sobre todo de las menores.

Existe otro problema. Incluso cuando tenemos un invento claramente definido y descrito y podemos medir su productividad, al menos de forma aproximada, ¿cómo podemos valorar su impacto económico total? El invento más destacado del siglo XV —en realidad, uno de los más importantes de todos los tiempos—, la imprenta de caracteres móviles, aumentó enormemente la productividad en el comercio de libros, pero su impacto económico inmediato en términos de valor de beneficios o número de personas empleadas fue minúsculo. ¿Hemos de decir, por tanto, que su importancia económica fue insignificante? Otros inventos de la época en los campos de los instrumentos de navegación, las armas de fuego y la artillería, y la relojería, tuvieron una menor repercusión económica, pero una significación enorme a nivel político y cultural, y de esta forma, indirectamente, también económico. La introducción de la artillería, por ejemplo, obligó a rehacer las estructuras defensivas de las ciudades.

La orientación comercial de la economía europea, mayor en la industria que en la agricultura, animó a los empresarios, que pudieron reducir los costes de producción y responder con rapidez a los cambios en la demanda del consumidor. Pero las innovaciones se en-

frentaban también a grandes obstáculos. Uno de los más extendidos era la oposición de las autoridades, que temían el desempleo como resultado del ahorro de mano de obra que suponían las innovaciones, y de los gremios y las compañías monopolistas, que temían la competencia. En 1551, el Parlamento inglés aprobó una ley que prohibía las cardadoras, máquinas utilizadas en el acabado del paño; en este caso, el mercado prevaleció sobre la ley, ya que éstas se siguieron construyendo. A Lee se le denegó la patente para su bastidor y los primeros que trató de introducir en Nottinghamshire fueron destruidos por grupos de tejedores manuales. El mismo Lee se refugió en Francia y estableció una fábrica con el patronato de Enrique IV; ésta se hundió tras la muerte de su benefactor, pero el bastidor continuó extendiéndose. ¡En 1651 los tejedores de bastidor de Nottingham pidieron a Cromwell una cédula de gremio para excluir toda competencia! El telar de lanzadera, un invento holandés para tejer una docena o más de cintas simultáneamente, fue prohibido en Inglaterra en 1638; pero se extendió de todas formas, sobre todo en Manchester y sus alrededores, donde su utilización creó un gran número de expertos operarios con antelación a las grandes innovaciones que revolucionarían la industria del algodón.

Ninguna de las innovaciones aquí mencionadas implicaban el uso de energía mecánica. Las deficiencias en las fuentes de energía y en los materiales de construcción (principalmente madera y piedra) eran obstáculos naturales para una mayor productividad industrial. Los cuadernos de dibujos de Leonardo da Vinci son la prueba evidente de numerosos inventos potenciales que no pudieron realizarse en su época por falta de materiales adecuados y de fuentes de energía. Leonardo, indiscutiblemente, fue un genio; pero hubo sin duda muchas otras personas menos dotadas que vieron frustrados asimismo sus intentos de aumentar la eficacia del trabajo humano por culpa de materiales defectuosos y energía insuficiente. Como se apuntó en el capítulo 3, los molinos de viento y de agua habían alcanzado ya un alto grado de refinamiento, pero tenían evidentes limitaciones. En el siglo XVII, no obstante, los molinos movidos por agua para hilar seda (que posiblemente fueran de origen medieval) proliferaron en el valle del Po y en Venecia, y hacia finales de la centuria se habían extendido por el valle del Ródano en Francia. El gran tamaño y la complejidad de la maquinaria exigía que fuesen instalados en edificios tipo fábrica, convirtiéndolos en uno de los principales precursores del sistema industrial moderno.

No todas las innovaciones implicaban artefactos mecánicos. Los productos típicos de la industria de la lana en la Baja Edad Media eran tejidos bastos, pesados. A finales del siglo XV, los fabricantes de tejidos flamencos introdujeron una tela más ligera y barata, llamada «nuevo paño» (en francés, *nouvelle draperie*). Aunque al principio le costó captar el favor del público, su bajo precio lo hizo muy competitivo en los mercados internacionales, sobre todo en los del sur de Europa. Después de la represión de la revuelta en los Países Bajos españoles y la consiguiente huida de muchos artesanos flamencos, industrias productoras de nuevo paño empezaron a surgir de muchas partes, sobre todo en Inglaterra, donde ya en 1571 había unos 4.000 refugiados flamencos —la mayoría de ellos tejedores— sólo en la ciudad de Norwich. Por razones similares, la manufactura del tejido de algodón, que ya se producía en Italia en la Edad Media con materia prima procedente del Mediterráneo oriental, se extendió gradualmente a Suiza, sur de Alemania y Flandes a lo largo del siglo XVI. Hacia 1620 llegó a Lancashire, Inglaterra.

El negocio textil siguió siendo, en conjunto, el mayor proveedor de empleo industrial, seguido de cerca por el de la construcción. Esto es comprensible si se recuerda que en una eco-

nomía pobre, casi autosuficiente, como la de la Europa preindustrial, las necesidades básicas son alimentos, techo y vestido. La industria textil continuó muy dispersa, siendo gran parte de la producción llevada a cabo en casa y para la familia, así como para los mercados locales; pero algunas regiones también especializaron su producción para la exportación. Las antaño grandes industrias italianas sufrieron la competencia de nuevas rivales, más vigorosas, y poco a poco fueron languideciendo, perdiendo sus mercados de productos de lana en beneficio de los productores holandeses, ingleses y franceses, compartiendo con estos últimos el mercado de las sedas finas y de lujo. La industria de la lana española se expandió rápidamente durante la primera mitad del siglo XVI, pero, lastrada por los impuestos excesivos y la intromisión del gobierno, se estancó y después decayó. Durante los primeros dos tercios del siglo las industrias textiles más grandes, tanto la de la lana como la del lino, se encontraban en el sur de los Países Bajos, en las provincias de Flandes y Brabante principalmente. La revuelta de los holandeses y la brutal represión en los Países Bajos que seguían bajo dominio español dañaron severamente ambas industrias, aunque se recobraron algo en el siglo XVII gracias a su posición privilegiada como principales proveedores del Imperio español.

La organización de las industrias textiles no cambió de forma apreciable desde la Baja Edad Media. El empresario característico era el mercader-fabricante que compraba las materias primas, las daba a hiladores, tejedores y otros artesanos que trabajaban en sus casas, y comerciaba el producto final. Las organizaciones gremiales, ya fueran de artesanos o de mercaderes, al parecer no afectaron a la industria de forma apreciable, al menos en Inglaterra. Allí los gremios se fueron marchitando a medida que la industria de la lana, en particular, fue trasladándose a zonas rurales. En Francia, los gobernantes reales fomentaron los gremios como una fuente de ingresos. Si esto afectó o no de manera adversa a la marcha de la industria es un tema que merece un estudio más detallado. En cualquier caso, la inglesa se expandió prodigiosamente. En la Edad Media, la lana en bruto había constituido la principal exportación de Inglaterra. En el siglo XVI predominaron las exportaciones de paño sin acabar. En 1600, los paños de lana y de estambre constituían dos tercios del valor de todas las exportaciones inglesas. Además, mientras que al inicio del siglo XVII unas tres cuartas partes de las exportaciones de paño inglesas estaban sin teñir y en bruto, al final del siglo prácticamente todo el paño se exportaba en condiciones de acabado. Mucho antes del nacimiento de la industria moderna, Inglaterra ya se había convertido en el mayor exportador de la industria más importante de Europa.

Aunque la industria de la construcción en general no experimentó cambios técnicos importantes, aparte de los de estilo en la arquitectura monumental, hubo un sector especializado de la industria en un país que sufrió una profunda transformación, a saber: la construcción de barcos en los Países Bajos holandeses. Gracias a la rápida expansión de su comercio, la flota mercante holandesa multiplicó por diez su número de unidades y todavía más su tonelaje entre principios del siglo XVI y mediados del XVII. En aquella época era con diferencia la mayor de Europa, tres veces superior que la flota mercante inglesa, que era la segunda, y probablemente más grande que todas las demás juntas. Considerando la relativamente corta vida de los barcos de madera, esto se traduce en una gran demanda de la industria de la construcción naval, una demanda a la que los constructores de barcos holandeses respondieron con la racionalización de sus astilleros y la introducción de técnicas elementales de producción en masa. Utilizaban sierras mecánicas y elevadores activados por molinos de viento, y tenían almacenes de piezas de recambio. Gracias a su eficacia, abastecieron no

sólo a la flota de su país, sino también a todas sus rivales. Como los Países Bajos poseían pocos bosques, prácticamente tenían que importar toda la madera para los astilleros, sobre todo de la zona del Báltico. Por otra parte, la gran demanda de lona y cordaje actuó como estimulante de prósperas industrias subsidiarias en la propia Holanda. Hubo pocas innovaciones radicales en el diseño de los barcos entre finales del siglo xv y el xix, pero sí muchas pequeñas mejoras. El tamaño de los barcos para el comercio en el Atlántico aumentó de 200 a 600 toneladas a lo largo del siglo xvi. Algunos buques de guerra incluso alcanzaron el tamaño sin precedentes de 1.500 toneladas, pero la innovación más importante —hecha por los holandeses, por supuesto— fue el *fluyt* o filibote, un navío mercante especializado que se introdujo a finales del siglo xvi (figura 5.5). Equivalente en algunos aspectos al buque cisterna de nuestros tiempos, fue especialmente diseñado para cargas voluminosas de poco valor, como grano y madera, y funcionaba con tripulaciones menores que las de los barcos convencionales.

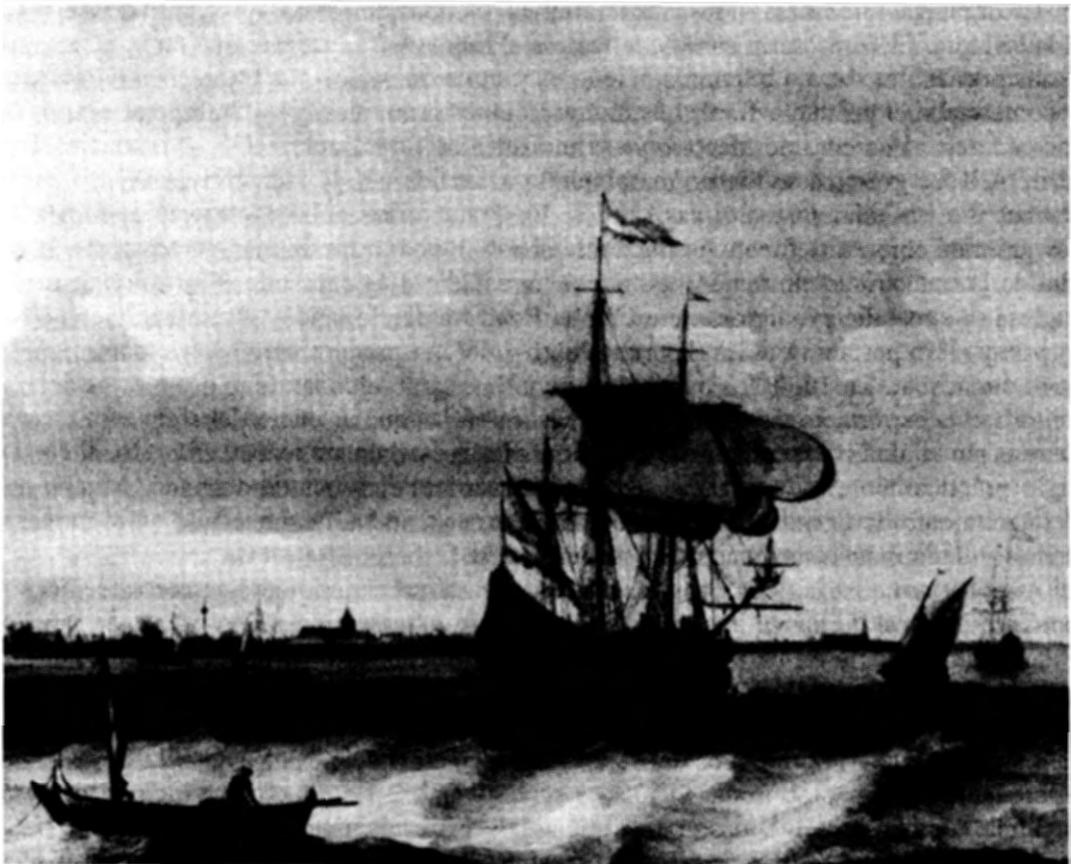


Figura 5.5 Filibote holandés.

Este barco, relativamente grande y desgarbado, tuvo un gran éxito como carguero, sustituyendo a la antigua carraca de doble función. Su contemporáneo, el galeón, sustituyó a la carraca como barco de guerra y navío de doble función. (Museo Histórico Marítimo de los Países Bajos, Amsterdam. Reproducido con autorización.)

Las industrias metalúrgicas, aunque de importancia relativamente menor en términos de empleo y producción, adquirieron un valor estratégico primordial debido a la creciente presencia de las armas de fuego y artillería en la guerra. En 1450, las armas de fuego ligeras desempeñaban un papel insignificante y las piezas de artillería pesada se utilizaban tan sólo en los asedios. En 1600, las armas más comunes de la infantería eran los arcabuces y los mosquetes, y los cañones de gran calibre eran fundamentales para la guerra naval. Las industrias metalúrgicas también fueron significativas como precursoras de la nueva era de industrialismo que se avecinaba. El hierro era lo más importante.

En la Edad Media, el hierro forjado se obtenía de una diversidad de tipos de «hierro al carbón vegetal» en los que el mineral de hierro se calentaba con el carbón hasta que se hacía una masa pastosa o «desbaste», que después se martilleaba y calentaba alternativamente hasta que se eliminaban sus impurezas. El proceso era lento, costoso en combustible y mineral, y rendía su producción en pequeñas hornadas. En los siglos XIV y XV se incrementó progresivamente la altura de los hornos, una corriente de aire producida por fuelles movidos por agua aumentaba la temperatura de la carga, desarrollándose de esta manera el alto horno. A comienzos del siglo XVI, el alto horno se cargaba continuamente por la parte de arriba con carbón vegetal y un fundente para eliminar las impurezas, mientras que el hierro fundido que salía por debajo se trabajaba periódicamente para transformarlo en objetos útiles (ollas, soportes, etc.) o en lingotes para su posterior refinamiento. (El hierro fundido o en lingotes posee un contenido alto en carbono —3% o más— que lo hace muy duro pero quebradizo; los lingotes, al igual que los desbastes, se calentaban y martilleaban de forma alternativa para quitarles el carbono, produciendo el hierro forjado.) El nuevo método, aunque indirecto, era sin embargo más rápido y barato, ya que extraía mayor rendimiento del combustible y del mineral, y podía aprovechar menas de peor calidad. También requería mayores cantidades de capital, aunque la mayor parte con diferencia se la llevaban las partidas de carbón vegetal y mineral de hierro, más que el capital fijo como tal.

A medida que los altos hornos evolucionaron, se produjeron una serie de innovaciones en operaciones secundarias. A mediados del siglo XV ya se utilizaban fuelles movidos por agua, martinets de báscula y bocartes (para machacar el mineral). A finales de ese mismo siglo y a comienzos del XVI se inventaron máquinas para el trefilado, laminado y corte del metal. También a principios de ese siglo, el área alrededor de Lieja y Namur (Valonia) en el sureste de los Países Bajos, centro metalúrgico importante ya en la Edad Media, era la región más avanzada de Europa en la producción de hierro y el lugar de origen de numerosas innovaciones. Otros centros importantes estaban localizados en Alemania, norte de Italia y norte de España. La producción total europea era de unas 60.000 toneladas al año, la mitad de ellas procedentes de varias regiones de Alemania. En los cien años siguientes, los altos hornos y sus actividades asociadas se extendieron por toda Europa allí donde hubiera mineral de hierro, madera para combustible y energía hidráulica en cantidades suficientes y a una distancia adecuada. Inglaterra fue especialmente precoz. En 1625 sus ciento y pico hornos producían más de 25.000 toneladas al año. La industria del hierro, sin embargo, devoraba el combustible y, en el siglo XVII, el alto precio del carbón vegetal marcó un paréntesis en la expansión de las áreas de producción establecidas. Con ello, entraron en el proceso nuevas y más lejanas fuentes de abastecimiento, en los Alpes suizos y austríacos, el este de Europa, y, especialmente, en Suecia.

Suecia, favorecida por un mineral de hierro de calidad superior, abundancia de madera y energía hidráulica, tenía una modesta industria siderúrgica ya en la Edad Media. A comienzos del siglo XVI, las exportaciones suponían unas 1.000 toneladas anuales. En el XVII, los empresarios valones y holandeses introdujeron técnicas más avanzadas y la producción se expandió enormemente: las exportaciones aumentaron de 6.000 toneladas en 1620 a más de 30.000 a finales de siglo, momento en el que la industria siderúrgica sueca probablemente era la mayor de Europa.

En otras industrias metalúrgicas el progreso fue menos notable, suponiendo primordialmente un aumento en la producción con técnicas convencionales y la aplicación de esas técnicas a nuevas fuentes de abastecimiento. Las minas de plata de Europa Central, sólidamente establecidas en la Edad Media, experimentaron un auge a comienzos del siglo XVI como resultado del descubrimiento del proceso de amalgamación del mercurio para concentrar minerales de plata; pero cuando este proceso fue trasladado (por expertos mineros alemanes) a las minas de plata de las colonias españolas de México y Perú en el decenio de 1560, el aumento de la oferta de plata resultante hizo bajar tanto los precios que muchas minas europeas se vieron obligadas a cerrar.

Europa no era rica por naturaleza en metales preciosos, pero poseía relativa abundancia de los minerales más útiles. En muchos lugares del Viejo Continente había cobre, plomo y zinc, que se habían explotado desde tiempos prehistóricos. El estaño estaba más localizado, de hecho prácticamente limitado a Cornualles, pero también había sido objeto de comercio desde mucho antes de la conquista romana de Bretaña. En los siglos XVI y XVII, bajo la presión de la creciente demanda, se mejoraron las técnicas de minería, lo que supuso pozos más profundos, mejor ventilación y maquinaria de bombeo. Los mineros alemanes, especialmente los sajones, fueron los principales innovadores, llevando su experiencia a Inglaterra y Hungría, así como al Nuevo Mundo. En el decenio de 1560, el gobierno inglés concedió el monopolio de las industrias del cobre y del bronce a compañías que habían contratado a ingenieros alemanes. Suecia, por su parte, era casi tan rica en cobre como en hierro, y en el siglo XVII, con la asistencia técnica y el capital holandeses, era el proveedor más importante en los mercados internacionales.

Existía una gran demanda de madera, para la construcción de edificios y de barcos, para la metalurgia y, lo más importante, para la calefacción doméstica. La escasez de madera en las zonas más desarrolladas de Europa fue la principal responsable de la integración de Noruega y Suecia en la economía de Europa Occidental, tanto directa como indirectamente (es decir, a través de la demanda de metales). Esta escasez llegó a ser tan grande que afectó no sólo a la zona del Báltico, sino, en los siglos XVII y XVIII, también a Norteamérica. Lo cual llevaría a la búsqueda de materiales y combustibles alternativos: ladrillo y piedra para la construcción, turba y carbón para combustible. También el hierro y otros metales sustituyeron a la madera; no obstante, el crecimiento de la demanda de aquéllos lo único que hizo fue intensificar la escasez de ésta. Inglaterra se hallaba entre los países más afectados. Algunos bosques se reservaron para la armada real, pero más importante, incluso, era el aumento de la demanda de combustible.

El carbón se había extraído en Alemania y los Países Bajos, así como en Inglaterra, durante toda la Edad Media. A pesar de sus características nocivas y las frecuentes leyes que prohibían su uso, el «carbón de mar» de las orillas del estuario del río Tyne se había convertido en el combustible doméstico más común en Londres en el siglo XVI. Poco a poco

fue penetrando en industrias de alto consumo de combustible, la del refinado de sal, la del vidrio, la de producción de ladrillos y tejas, el fundido de cobre, la producción de malta y cerveza, y diversas industrias químicas. Durante el siglo XVII se intentó varias veces incorporarlo a la fundición del hierro en sustitución del carbón vegetal, pero las diversas impurezas (principalmente el azufre) del carbón de piedra en bruto conferían al hierro características no deseadas. Aun así, la demanda de carbón de piedra por parte de otras industrias no dejó de aumentar. La producción de la industria inglesa creció de unas 200.000 toneladas anuales a mediados del siglo XVI a 3.000.000 de toneladas a finales del XVII. A medida que la industria fue creciendo, el carbón procedente de las márgenes del río dejó de ser suficiente para satisfacer la demanda. Hubo que excavar minas: mineros sajones, con una larga experiencia en las artes de taladrar, bombear y ventilar, fueron llamados a Inglaterra para que difundieran sus conocimientos.

Los descubrimientos en ultramar, al proporcionar nuevas materias primas, incitaron directamente la aparición de nuevas industrias; las refinerías de azúcar y las fábricas de tabaco fueron las más importantes, pero se desarrollaron también otras manufacturas que iban desde la porcelana (imitando la china) hasta cajitas de rapé para satisfacer los gustos recién creados. La caña de azúcar aportó también la materia prima para las destilerías de ron, y en el siglo XVII los opulentos holandeses inventaron la ginebra, que en su origen tenía fines medicinales. Además de todas estas nuevas industrias, buen número de algunas de las antiguas, cuya producción había estado muy localizada, se extendieron por diversas partes de Europa. Durante la Edad Media Italia había sido el principal, si no el único, productor de objetos de lujo, tales como la cristalería fina, el papel de alta calidad, los instrumentos ópticos y los relojes. El crecimiento de industrias similares en otros países, cuyos productos eran a menudo de inferior calidad pero más baratos, explica en parte la relativa decadencia de Italia. La invención de la imprenta aumentó enormemente la demanda de papel. Antes de que acabara el siglo XV se habían creado ya más de 200 imprentas y se habían producido aproximadamente 35.000 ediciones distintas, unos 15 millones de libros. Las cifras han crecido de forma exponencial desde entonces; en la segunda mitad del siglo XVII, los catálogos de la feria del libro de Frankfurt, la más grande de Europa, contenían una lista de 40.000 títulos de actualidad. Los Países Bajos, especialmente Amberes y Amsterdam, eran los centros más activos de la industria, pero Francia, Italia y la Renania alemana e Inglaterra los seguían de cerca.

A pesar de este cuadro de variadas, fuertes y complejas industrias, se debe tener en cuenta el grado aún muy imperfecto de especialización de la economía europea y su extrema dependencia de una agricultura poco productiva. Muchos obreros industriales, en especial del sector textil, trabajaban parte de su tiempo en el campo, y la mayoría de los trabajadores agrícolas también tenían ocupaciones secundarias, como la carpintería, el trabajo del cuero y similares.

7. El comercio, las rutas comerciales y la organización comercial

De todos los sectores de la economía europea, el comercio fue sin duda el más dinámico entre los siglos XV y XVIII. Los antiguos libros de texto describían el XVI como una era de «revolución comercial». Como hemos visto, hay candidatos anteriores para este título, pero

es indudable que el volumen del comercio de larga distancia o internacional experimentó un crecimiento sustancial. Determinarlo con exactitud resulta imposible, pero seguramente superó con creces al de la población. El comercio extraeuropeo contribuyó a él y también estimuló parte del crecimiento en el interior de Europa; aunque, como se apuntó antes, el comercio con Asia y América sólo constituía una pequeña parte del total. El comercio habría crecido con toda seguridad aun sin los descubrimientos.

Debe recordarse que la mayor parte, con diferencia, del intercambio comercial tanto en volumen como en valor, era local. Las ciudades recibían el grueso del suministro de alimentos de las tierras del interior vecinas y, a cambio, les proporcionaban productos manufacturados y servicios. Se trataba principalmente de comercio a pequeña escala, y variaba poco en el tiempo o de un lugar a otro. Más interesantes, e importantes para la historia del desarrollo económico, fueron los cambios que se produjeron en el comercio a distancia.

Las principales rutas comerciales y el tráfico de mercancías que se realizaba a lo largo de ellas tal como existían en el siglo xv, se esbozaron ya en el capítulo 3. Los cambios más destacados en los 200 años siguientes, además de la apertura de las rutas de ultramar, fueron el traslado del centro de gravedad del comercio europeo desde el Mediterráneo hacia los mares del norte, un ligero pero perceptible cambio en la clase de mercancías objeto del comercio a distancia, y cambios en las formas de la organización comercial.

La invasión portuguesa del océano Índico representó un duro golpe para Venecia y, en menor medida, para otras ciudades italianas. No es cierto, como se ha creído hasta ahora, que el comercio de especias que se efectuaba en el Mediterráneo a través de Egipto y Arabia cesara de repente, pero la competencia de las especias portuguesas sí redujo enormemente su rentabilidad. En 1521, en un intento de reconquistar su monopolio, los venecianos se ofrecieron a comprar todas las importaciones portuguesas, pero su propuesta fue rechazada. Gradualmente, la iniciativa en los asuntos comerciales fue desplazándose al norte de Europa. La afamada flota de Flandes de los venecianos hizo su último viaje en 1532, y en las décadas finales del siglo los embajadores venecianos denunciaron la competencia de géneros de lana franceses e ingleses más baratos en los mercados del Oriente Próximo, que los italianos habían considerado de dominio exclusivo. Los beneficios del éxito portugués, no obstante, no redundaron exclusivamente en ellos. El primer cargamento de especias portuguesas que apareció en el mercado de Amberes, en 1501, fue transportado desde Lisboa no por mercaderes portugueses, sino por comerciantes flamencos u holandeses. Los españoles y los portugueses, concentrándose en la explotación de sus imperios en ultramar, dejaron el negocio de la distribución de sus importaciones por Europa, y también el del envío de la mayoría de sus exportaciones a las colonias, a otros europeos. De éstos, los más agresivos fueron los de los Países Bajos, sobre todo los holandeses y los flamencos.

Según palabras de un inglés envidioso, «El prodigioso crecimiento de los Países Bajos» comenzó modestamente en el siglo xv, cuando las flotas pesqueras holandesas del mar del Norte empezaron a rebajar los precios para competir con el dominio hanseático del comercio del arenque. (Solía pensarse que los bancos de arenques «migraron» desde el Báltico hacia el mar del Norte, pero es más probable que el declive de la Hansa, en este y en otros negocios, ocurriera porque los holandeses fueran más eficaces.) El pescado seco y salado se distribuyó primero en las proximidades de las costas del mar del Norte y por los ríos alemanes, y después, en el siglo xvi, en el sur de Europa e incluso en el Báltico. Mientras tanto, los holandeses desarrollaron otros negocios. De Portugal y el golfo de Vizcaya se procu-

raban sal para el pescado y para distribuirla en el norte de Europa, recogiendo asimismo de forma ocasional cargamentos de vino. Pero el pilar del comercio holandés era el comercio en el Báltico, principalmente de grano y madera, además de pertrechos navales, lino y cáñamo. De los 40.000 barcos que consta en los registros de peajes daneses del Sund que entraron o salieron del Báltico entre 1497 y 1660, casi el 60% eran holandeses, y el resto, ingleses, escoceses, alemanes y escandinavos. Casi todo el comercio entre el norte de Europa y Francia, Portugal, España y el Mediterráneo, y gran parte del comercio entre Inglaterra y el continente, estaba en manos de los holandeses.

Los holandeses eran igualmente agresivos en el comercio de ultramar. Su guerra de independencia interrumpió su comercio con España, pero continuaron comerciando con el imperio portugués a través de Lisboa. Sin embargo, Portugal pasó a depender de la Corona de España en 1580 y en 1592 las autoridades españolas cerraron el puerto de Lisboa a los barcos holandeses. Su enorme dependencia del comercio marítimo, llevó a los holandeses a emprender la inmediata construcción de barcos capaces de hacer viajes de varios meses rodeando África hasta el océano Índico. En menos de diez años más de cincuenta barcos efectuaron el recorrido de ida y vuelta entre los Países Bajos y las Indias. Estos primeros viajes tuvieron tanto éxito que, en 1602, el gobierno de las Provincias Unidas, la ciudad de Amsterdam y varias compañías comerciales privadas formaron la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, que monopolizó legalmente el comercio entre las Indias y los Países Bajos.

Holanda no fue la única nación que se aprovechó de la debilidad de Portugal. Ya en 1591, traficantes ingleses llevaron a cabo un viaje y en 1600 se organizó la Compañía Inglesa de las Indias Orientales, con un monopolio similar al de la compañía holandesa. Aunque las dos compañías eran rivales en cierta medida, ambas veían a los portugueses como su mayor enemigo. Los holandeses concentraron su atención en las fabulosas islas de las Especies en Indonesia, y hacia mediados del siglo XVII habían establecido ya su dominio tanto sobre las islas como sobre el comercio de las especias de forma más eficaz de lo que jamás lo habían hecho los portugueses. También se adueñaron del control de los puertos de Ceilán. Los ingleses, tras varios intentos infructuosos de tomar posiciones en Indonesia, acabaron estableciendo puestos comerciales fortificados en el continente indio, que con el tiempo se convertiría en la «joya más brillante de la corona británica». Portugal conservó sus posesiones de Goa, Diu y Macao, así como unos pocos puertos en las costas africanas, pero dejó de ser una potencia naval o comercial importante en los mares orientales.

Las otras potencias navales también se aprovecharon de la debilidad portuguesa y la rigidez española para invadir y crear mercados en el hemisferio occidental. Los primeros intentos franceses e ingleses para encontrar una ruta directa hacia Oriente habían fracasado, pero en la segunda mitad del siglo XVI se hicieron nuevos esfuerzos para descubrir un paso hacia la India por el noreste o noroeste. El desafortunado viaje de Willoughby y Chancellor en 1553 a través de las aguas del Ártico hasta el mar Blanco fracasó en su intento de encontrar un paso nororiental, pero estableció relaciones comerciales con el creciente Imperio ruso y, a través de él, con Oriente Medio. En torno a la misma época, los corsarios franceses, ingleses y holandeses comenzaron a desarrollar un comercio clandestino con Brasil y las colonias españolas del Nuevo Mundo, y, si se presentaba la ocasión, a asaltar los barcos españoles y los puertos coloniales. Los tres breves intentos de los ingleses para fundar colonias en Norteamérica durante el reinado de Isabel I terminaron en fracaso, pero en la pri-

mera mitad del siglo XVII se establecieron con éxito colonias en Virginia (1607), Nueva Inglaterra (1620) y Maryland (1632), así como en islas tomadas a los españoles en las Indias Occidentales. Con el tiempo, todas ellas se convirtieron en importantes mercados para las industrias inglesas y también en fuentes de suministro de materias primas y bienes de consumo. En 1608, los franceses establecieron un asentamiento permanente en Quebec y dieron a toda la región de los Grandes Lagos el nombre de Nueva Francia, pero la colonia no prosperó. En 1660, cuando los colonos angloparlantes del Nuevo Mundo ascendían a 100.000, Canadá entera contaba tan sólo con 2.500 colonos franceses, menos de los que había ya en las pocas islas azucareras que poseía Francia en las Indias Occidentales.

En 1624, los holandeses intentaron conquistar las colonias portuguesas de Brasil, pero tras dos décadas de luchas intermitentes fueron expulsados por los mismos colonos portugueses, con un poco de ayuda de la madre patria. Los holandeses conservaron sólo Surinam y unas pocas islas del Caribe. El mismo año en que los holandeses empezaron su conquista del Brasil, otro grupo de colonos holandeses fundó la ciudad de Nueva Amsterdam en el extremo sur de la isla de Manhattan. Reclamaron todo el valle del Hudson y los alrededores, fundaron Fort Orange (Albany) y distribuyeron la tierra según el sistema de propiedad de patrono entre familias como los Rensselaer y los Roosevelt.

El comercio marítimo constituía sin duda el sector más importante del comercio internacional, pero el comercio terrestre, en especial el tráfico fluvial, no era desdeñable. El comercio local lo utilizaba con frecuencia, y la mayor parte de las mercancías, incluso en el comercio internacional, iniciaban su viaje en carreta, a lomos de animales o en barcas río abajo. El cobre de Hungría, por ejemplo, llegaba al mercado de Amberes (y más tarde a Amsterdam) yendo primero en carro hasta los ríos polacos y desde allí en barcas hasta Danzig, donde se transbordaba a través del Báltico y el mar del Norte. La plata de Europa Central y del Tirol seguía itinerarios similares, ya fuera hacia el Báltico, el Mediterráneo o el oeste. Los ríos Rin, Main y Neckar constituyeron importantes arterias para la exportación de metales y ferretería (cuchillos, herramientas, juguetes) del sur de Alemania y Renania, al igual que los ríos franceses.

Los metales y algunos tejidos de lujo podían soportar el gasto (y el desgaste) que suponían los largos viajes por tierra. Pocas mercancías podían hacerlo, a no ser que fueran autopropulsadas, como era el caso del ganado. Aunque la mayor parte de la tierra útil de Europa se dedicaba cada vez más al cultivo para alimentar a su creciente población, Dinamarca, Hungría y Escocia tenían vastos prados abiertos, en los que pastaban rebaños de ganado bovino. Los traslados anuales de ganado, precursores de los del Oeste americano del siglo XIX, lo llevaban a rediles de engorde y mercados de las ciudades del norte de Alemania y los Países Bajos, al sur de Alemania y norte de Italia, y a Inglaterra.

El carácter de las mercancías objeto del comercio a distancia cambió algo en los siglos XVI y XVII. En la Alta Edad Media habían consistido principalmente en objetos de lujo para la gente acomodada. Más tarde, con el crecimiento de las ciudades, cada vez había más artículos de uso cotidiano. En el siglo XVI, una gran parte de los bienes que se movían en el mercado internacional eran productos como grano, madera, pescado, vino, sal, metales, materias primas textiles y paño. A finales del siglo XVII la mitad de las importaciones inglesas, en volumen, consistían en madera, y más de la mitad de las exportaciones, también en volumen, en carbón, aunque las de paño eran mucho más valiosas. El comercio de productos voluminosos se hizo posible principalmente gracias a las mejoras en el diseño y

la construcción de los barcos, lo que bajó los costes de transporte. A ello contribuyó también la reducción de los riesgos, tanto naturales como ocasionados por el hombre, de los viajes por mar, gracias a mejoras técnicas de navegación y a la acción de armadas que perseguían a los piratas, respectivamente.

En el comercio intercontinental, la situación se correspondía más de cerca con el modelo antiguo, aunque incluso aquí, los cambios tuvieron lugar en el siglo XVII y sobre todo en el XVIII. El comercio de la pimienta, un lujo a comienzos del siglo XVI, fue asimilándose poco a poco al de otros productos más corrientes. Como la importancia de los metales preciosos decreció durante la siguiente centuria y otros países adquirieron colonias en el hemisferio occidental, el azúcar, el tabaco, las pieles e incluso la madera alcanzaron cada vez más preponderancia entre las importaciones europeas. Las exportaciones a las colonias, por su parte, consistían principalmente en bienes manufacturados; éstos no eran voluminosos, pero el espacio sobrante disponible se llenaba en parte con emigrantes. La situación del comercio oriental era muy distinta. Desde los comienzos de los contactos directos, los europeos habían tenido dificultad en encontrar mercancías para intercambiar por especias y otros productos. Por esta razón, gran parte del «comercio» europeo era en realidad pillaje. Donde no era posible o factible el saqueo, los asiáticos aceptaban armas de fuego y municiones, pero generalmente pedían oro y plata, que acumulaban o convertían en joyas. Asia, en realidad, era un pozo sin fondo para los metales monetarios europeos. Hasta que Inglaterra no conquistó India en el siglo XVIII no se invirtió la balanza.

Una rama muy especial del comercio trataba con seres humanos: el tráfico de esclavos. Aunque entre los mayores compradores de esclavos se encontraban las colonias españolas, los propios españoles básicamente no se ocupaban del tráfico; lo cedían mediante contratos o *asientos*³ a los comerciantes de otras naciones, estando dominado al principio por los portugueses y más tarde, a su vez, por los holandeses, los franceses y los ingleses. Normalmente, el tráfico era de naturaleza triangular. Un barco europeo llevando armas de fuego, cuchillos, objetos de metal, abalorios y baratijas similares, telas de alegres colores, y licores navegaba rumbo a la costa occidental de África, donde intercambiaba su cargamento con algún caudillo local africano por esclavos, ya fueran éstos cautivos de guerra o miembros del propio pueblo del jefe. Cuando el traficante de esclavos había cargado tantos africanos encadenados y con grilletes como el barco podía llevar, se dirigía a las Indias Occidentales o a la tierra continental de América del Norte o del Sur y allí intercambiaba su carga humana por azúcar, tabaco u otros productos del hemisferio occidental, con los que volvía a Europa. Aunque la tasa de mortalidad por enfermedad y otras causas en el traslado de esclavos era terriblemente alta (a menudo el 50% y a veces más), los beneficios de este tráfico eran extraordinarios. Los gobiernos europeos no tomaron medidas efectivas para prohibirlo hasta el siglo XIX.

La organización del comercio variaba de un país a otro y de acuerdo con la naturaleza de la mercancía. El comercio intraeuropeo heredó la refinada y compleja organización desarrollada por los mercaderes italianos en la Baja Edad Media. En el siglo XV podían encontrarse colonias de mercaderes italianos en los principales centros comerciales: Ginebra, Lyon, Barcelona, Sevilla, Londres, Brujas y, especialmente, Amberes, que en la primera mitad del siglo XVI se convirtió en el centro distribuidor más importante del mundo. Los mercaderes del país, así como los extranjeros, aprendieron las técnicas de negocio italianas, como la contabilidad de doble entrada y la utilización del crédito, y de hecho las aprendie-

ron tan bien que hacia la primera mitad del siglo XVI los italianos habían perdido su predominio. La dinastía financiera más importante del siglo XVI fue la familia Fugger, con sus oficinas principales en Augsburgo, al sur de Alemania.

El primer Fugger históricamente conocido fue un tejedor. Algunos de sus descendientes se convirtieron en fabricantes-mercaderes de la industria de la lana, dedicándose al cabo del tiempo al comercio de seda y especias al por mayor con un almacén en Venecia. A finales del siglo XV, los encontramos activamente ocupados en financiar a los emperadores sacro romanos, a consecuencia de lo cual obtuvieron el control de la producción de plata y cobre del Tirol y de las minas de cobre de Hungría. Con Jacobo Fugger II (1459-1525) la compañía de la familia tenía sucursales en varias ciudades alemanas y en Hungría, Polonia, Italia, España, Lisboa, Londres y Amberes (figura 5.6). Desde Lisboa y Amberes controlaban en gran parte la distribución de las especias en la India. También aceptaban depósitos, negociaban a gran escala con letras de cambio y financiaban en gran medida a los monarcas de España y Portugal —negocio que finalmente les llevaría a la ruina.

Los Fugger fueron los mercaderes más importantes del siglo XVI —a Jacobo II le llamaron «un príncipe entre los mercaderes»—, pero hubo muchos otros, en Italia y en los Países



Figura 5.6 Jacobo Fugger II, «el Rico».

Aquí se muestra a Fugger en su negocio con su administrador, Matías Schwartz. Los grandes volúmenes que están tras él ostentan etiquetas con los nombres de las ciudades con las que hacía negocios: Venecia, Croacia, Milán, Innsbruck, Nuremberg, Lisboa, etc. (Braunschweigisches Landesmuseum für Geschichte und Volkstum. Reproducción autorizada.)

Bajos, así como en Alemania, que lo fueron aunque no tanto. Incluso España tuvo algunas notables dinastías de mercaderes. El tipo de organización que preferían era la sociedad, formalizada normalmente con contratos por escrito que especificaban los derechos y las obligaciones de cada socio. Por medio de la correspondencia entre socios o agentes separados por grandes distancias se mantenían al corriente de la evolución tanto política como económica en todas las partes de Europa y más allá. Se decía que el gobierno de la reina Isabel era el mejor informado de Europa gracias a su agente financiero en Amberes, el mercader sir Thomas Gresham. Los boletines mercantiles fueron los precursores de las grandes agencias de noticias o «servicios por cable» de hoy.

La organización comercial en Inglaterra, un país periférico en el siglo xv, mostraba una forma más primitiva que las economías del continente, más desarrolladas; pero hizo rápidos progresos y hacia finales del siglo xvii era una de las más avanzadas. En la Edad Media, el comercio de la lana en bruto, la exportación más importante con diferencia, estaba en manos de los Mercaderes de la Lonja [*Merchants of the Staple*], una compañía regulada que funcionaba de forma parecida a un gremio. No había capital social; cada mercader comerciaba por su cuenta (y por la de sus socios, si los tenía), pero tenían una sede central y un almacén (la Lonja) y obedecían un conjunto de reglas comunes. Aunque ya en decadencia, el mercado de la lana siguió siendo importante durante el siglo xvi; la Lonja, donde se gravaba la lana y se vendía a los mercaderes extranjeros, estaba localizada en Calais, posesión inglesa hasta 1558. El lugar preeminente de la Lonja pasaron a ocuparlo los Mercaderes Aventureros [*Merchants Adventurers*], otra compañía regulada; ésta llevaba el comercio de los paños de lana. (Algunos mercaderes eran miembros de ambas compañías.) Establecieron su Lonja en Amberes, contribuyendo en gran medida al crecimiento de aquel mercado, y a cambio obtubieron ciertos privilegios. En 1564, la compañía recibió una carta real que le confería el monopolio legal para la exportación de paño a los Países Bajos y Alemania, los mercados más importantes.

En la segunda mitad del siglo xvi, los ingleses crearon un buen número de otras compañías con cartas de monopolio comercial: la Compañía de Moscovia (1555), producto de la expedición Willoughby-Chancellor; la Compañía Española (1577), la Compañía del Este (Báltico) (1579), la Compañía de Levante (Turquía) (1583), la primera de varias compañías africanas en 1585, la Compañía de las Indias Orientales (1600), y una Compañía Francesa (1611). El establecimiento de compañías especiales para el comercio con Francia, España y el Báltico, en particular, indica dos cosas: la pequeña cantidad de comercio directo entre Inglaterra y esos países antes de la existencia de las compañías (y seguramente también después), y la medida en que tal comercio, si existía, estaba en manos de los holandeses y otros mercaderes. Resulta significativo que los holandeses no vieran la necesidad de tales preocupaciones monopolizadoras, salvo por lo que respecta al comercio extraeuropeo.

Algunas de estas compañías adoptaron la forma regulada, pero otras se convirtieron en sociedades anónimas, esto es, reunían las aportaciones de capital de los miembros y las ponían bajo una dirección común. Esto se hizo para el comercio a larga distancia, en el que los riesgos y el capital requerido para habilitar un solo viaje excedía de las cantidades que uno o varios individuos estaban dispuestos a asumir o proporcionar. Las compañías de Moscovia y de Levante fueron las primeras formadas sobre una base de capital social, pero a medida que se desarrollaron las relaciones comerciales y se hicieron más estables, se convirtieron en compañías reguladas. La Compañía de Moscovia, comerciando a través del

puerto de Arcángel, manejó la mayor parte del comercio de Europa Occidental con el norte de Rusia hasta que el zar retiró sus privilegios a favor de los holandeses en 1649. La Compañía de las Indias Orientales también adoptó la forma de capital social. Al principio, cada viaje anual era una empresa arriesgada distinta, que podía tener diferentes grupos de accionistas de año en año. Con el tiempo se hizo necesario establecer instalaciones permanentes en India y supervisar continuamente sus asuntos, por lo que la compañía adoptó un tipo de organización permanente en la cual un accionista podía retirarse solamente vendiendo sus acciones a otro inversor. La Compañía Holandesa de las Indias Orientales adoptó el tipo permanente ya en 1612.

La existencia de un único centro distribuidor importante en el noroeste de Europa —primero Brujas, luego Amberes, después Amsterdam, cada uno más grande y más impresionante que el anterior— es doblemente significativa. Primero, su mera existencia, en contraposición a las ferias periódicas de la Edad Media, evidencia el crecimiento en tamaño de los mercados y de la producción orientada hacia ellos. Pero el hecho de que sólo hubiera uno en cada momento, y que cuando uno surgía otro declinara, indica los límites de su desarrollo. Es cierto que había otros emporios de cierta importancia —Londres, Hamburgo y otras ciudades hanseáticas, Copenhague, Ruán y otras—, pero ninguna poseía la gama completa de servicios financieros y comerciales de la gran metrópolis. Las razones de esto están relacionadas con la limitada extensión de los mercados y la naturaleza de «bien público» de la información sobre transacciones comerciales y, sobre todo, financieras. Cuando el volumen total de movimiento comercial o financiero es relativamente pequeño, resulta más barato concentrarlos en un solo lugar.

La organización del centro distribuidor era ya bastante compleja al inicio del siglo xv en Brujas, y todavía lo fue más cuando se trasladó a Amberes y Amsterdam. El primer requisito es una bolsa o mercado (figura 5.7). (La palabra moderna *bolsa* y sus equivalentes en otras lenguas —*burse*, *bourse*, *börse*, *borsa*—, para significar un mercado organizado o regulado para el comercio de mercancías o instrumentos financieros, procede de la sala de reuniones de los mercaderes de Brujas, que se identificaba por un cartel que mostraba tres bolsas de dinero.) Por regla general, los productos que se mostraban no se intercambiaban en el acto; eran meras muestras que se inspeccionaban para ver la calidad. Después se realizaban los pedidos y los bienes se mandaban desde los almacenes. El uso del crédito estaba extendido y la mayoría de los pagos se hacían con instrumentos financieros, como la letra de cambio, o por traspaso a los bancos, en lugar de en efectivo. Los bancos eran en su mayor parte negocios privados —entre otros, de muchas firmas mercantiles, como los Fugger, que también se dedicaron al negocio bancario— hasta que se fundó el famoso *Amsterdamsche Wisselbank*, o Banco de Amsterdam, en 1609. Éste era un banco público fundado bajo los auspicios de la propia ciudad. Era también un banco de intercambio, más que de emisión y descuento. Los fondos podían depositarse allí y ser transferidos de una cuenta a otra por medio de registros en los libros; pero el banco no emitía billetes ni hacía préstamos a mercaderes descontándoles papel comercial. Su principal función, que realizaba a satisfacción, consistía en proporcionar medios de pago estables y fiables a todos los mercaderes holandeses y extranjeros que allí acudían, así como a la ciudad.

El régimen del comercio colonial difería notablemente del intraeuropeo. El comercio de especias del Imperio portugués era un monopolio de la Corona; la armada portuguesa hacía las veces de flota mercante y todas las especias tenían que ser vendidas a través de la *Casa*

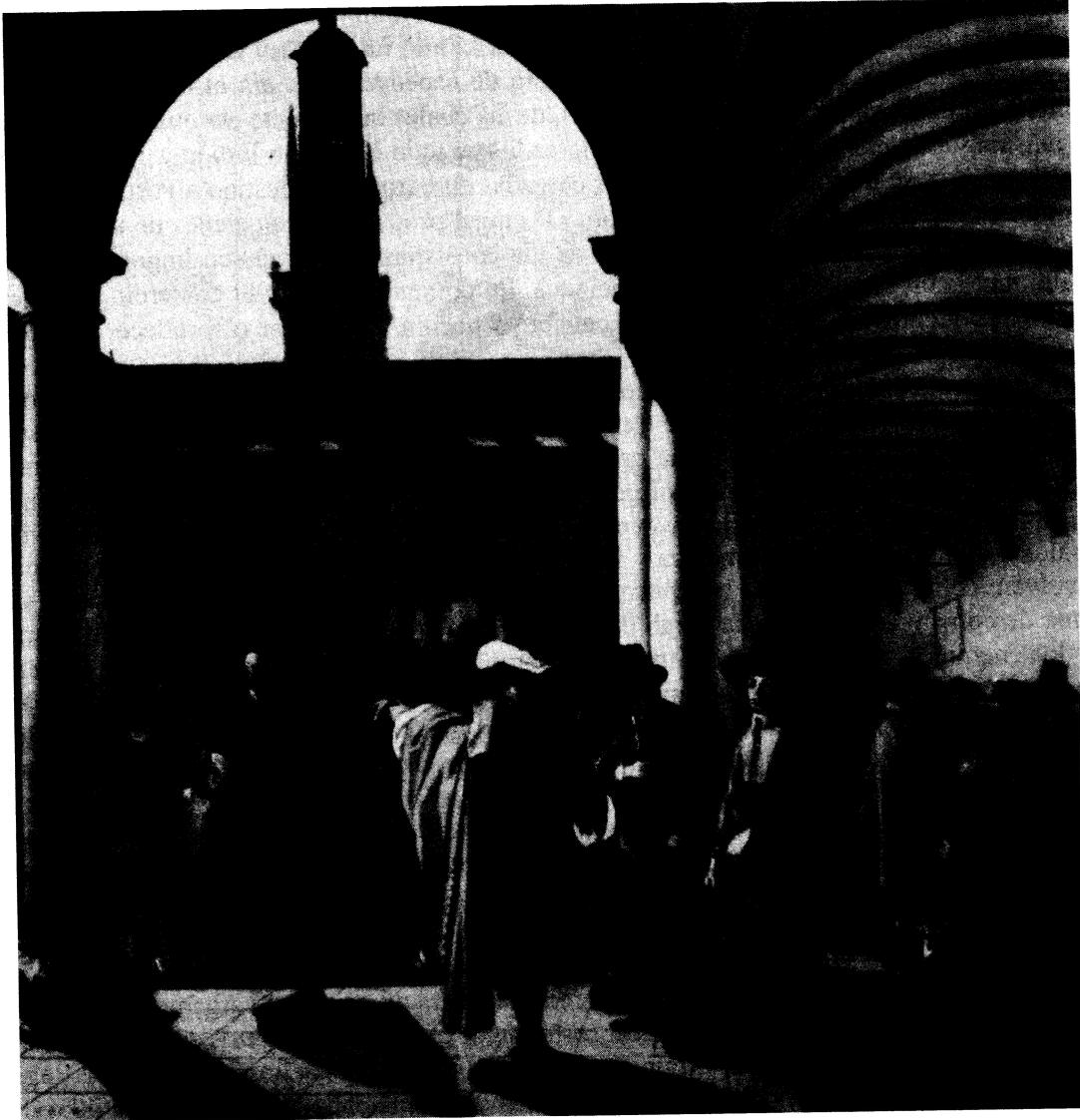


Figura 5.7 La Bolsa de Amsterdam.

Este cuadro de Emmanuel de Witte muestra el patio interior de la Bolsa de Amsterdam. (Del préstamo De Witte. Fundación Willem van der Vorn, Museo Boymans-van Beuningen, Rotterdam.)

da India en Lisboa. A los marinos portugueses se les permitía traer otras mercancías, como posesiones personales, que podían vender después —práctica que llevó a sobrecargar peligrosamente algunos barcos en el viaje de vuelta—, pero, estrictamente hablando, no existía el comercio entre Portugal y Oriente a excepción del organizado y controlado por el Estado.

Más allá del cabo de Buena Esperanza, sin embargo, la situación era diferente. Allí los mercaderes portugueses tomaban parte en el «mercado del país» (entre puertos del océano Índico, Indonesia, e incluso en China y Japón) en competencia con los mercaderes musul-

manes, hindúes y chinos. Durante un tiempo, como resultado de la prohibición del comercio directo con Japón impuesta por el emperador chino, tuvieron el virtual monopolio del comercio entre los dos países. En el comercio de especias, Goa era el extremo oriental, como Lisboa era el occidental. Las especias, de las cuales la pimienta era cuantitativamente la más importante, se compraban en los mercados de todo el océano Índico y en las islas de las Especias y se llevaban a Goa para ser cargadas en barcos con destino a Portugal bajo la *vigilancia de los funcionarios reales*. Como Portugal producía pocos bienes de interés para los mercados orientales, los cargamentos de ida consistían sobre todo en lingotes de oro y plata, junto con armas de fuego y municiones. En conjunto, aunque el comercio de las especias fue lucrativo para el gobierno, contribuyó poco a desarrollar o fortalecer la propia economía de Portugal.

El comercio entre España y sus colonias era similar. En teoría, el comercio con las colonias era monopolio de la Corona de Castilla, pero a efectos prácticos el gobierno lo traspasó a la *Casa de Contratación*⁴, una organización gremial ubicada en Sevilla que operaba bajo la vigilancia de inspectores del gobierno. Todos los barcos que cubrían la ruta entre España y las colonias salían en convoyes que, en su organización final, zarpaban de Sevilla en dos contingentes, en la primavera y final del verano, pasaban el invierno en las colonias y volvían como una sola flota a la primavera siguiente. La razón oficial para utilizar el sistema de convoy era proteger la carga de lingotes de los corsarios y, en tiempos de guerra, de los enemigos; pero también era un medio cómodo, aunque ineficaz, de intentar prevenir el comercio de contrabando. Es imposible determinar cuánto contrabando se daba en realidad, pero debió de ser sustancial a la vista de la exigua cantidad de exportaciones legales. Aunque había fluctuaciones, el promedio de barcos en cada convoy anual durante la segunda mitad del siglo XVI fue de sólo ochenta, una pequeña parte del número que ocupaba el comercio en el Báltico, por ejemplo. En aquella época, la población europea en el Nuevo Mundo superaba las 100.000 personas. Aunque eran, en gran medida, autosuficientes en términos de abastecimiento de alimentos, todavía solicitaban vinos europeos y aceite de oliva, por no hablar de productos manufacturados, como paños, armas de fuego, herramientas y otros objetos de ferretería. Se ha estimado que aproximadamente la mitad de todas las importaciones de lingotes en Sevilla eran necesarias para comprar los cargamentos de vuelta, con un 10% adicional más o menos absorbido por el embarque y otros servicios comerciales. La Corona, por su parte, exigía el *quinto real*⁵ de todas las importaciones de lingotes, pero, sumando éste a otros impuestos, en realidad reclamaba alrededor de un 40% del total. Como en el caso de Portugal, el fabuloso imperio de España hizo poco por favorecer el desarrollo de su propia economía y, como resultado de políticas de gobierno miopes, de hecho lo lastraron. A continuación consideraremos esas políticas.