

TEMA 5. EL COMERCIO.

El comercio juega un papel muy importante (algunos historiadores llaman a este período época capitalista temprana o del capitalismo mercantil, otros época mercantil o mercantilista).

Es considerado como una fuerza impulsora vital para la prosperidad de las naciones (mercantilismo).

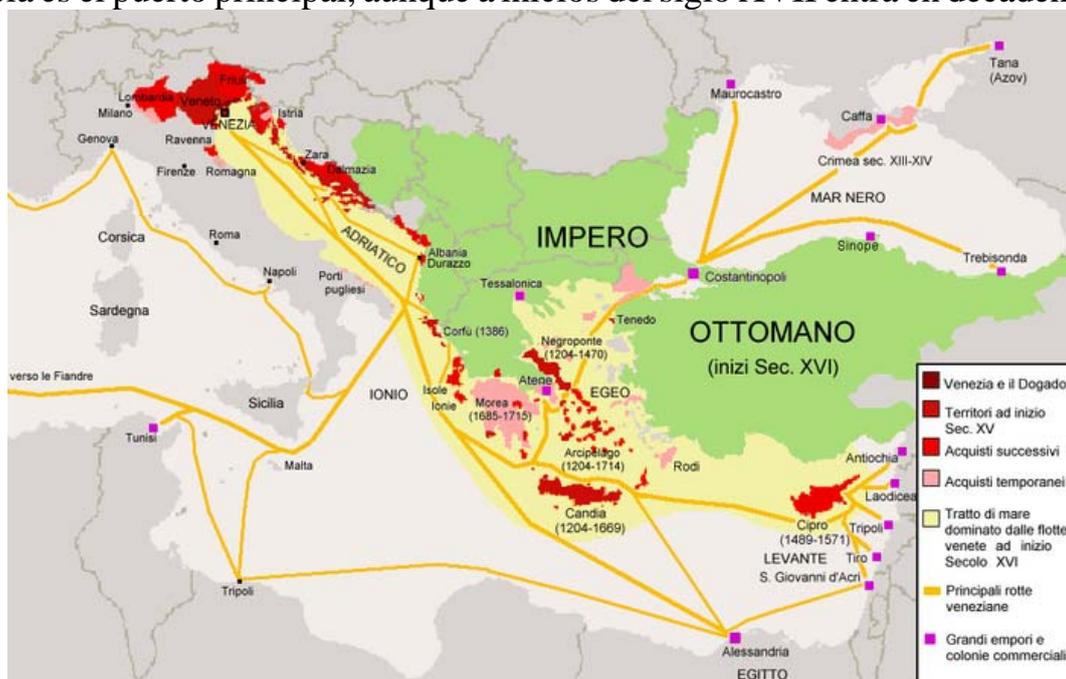
No conviene exagerar su importancia económica, puesto que Europa era un conjunto de unidades parcialmente autónomas con economías muy diversas. Chaunu ha establecido la teoría de los tres circuitos de comunicación según la cual, exceptuando el caso de las ciudades, más del 90% de los productos consumidos por el europeo medio están disponibles en un circuito de 5 kilómetros en torno a su vivienda, el 9% de la producción es lo que se puede llevar a la feria o el mercado. El 1% restante es el que alimenta la economía de mercado nacional e internacional. y sólo un 10% de ese uno por ciento participa en los comercios interoceánicos.

EL COMERCIO EUROPEO.

El Mediterráneo hacia 1500 es la zona comercial más importante de Europa.

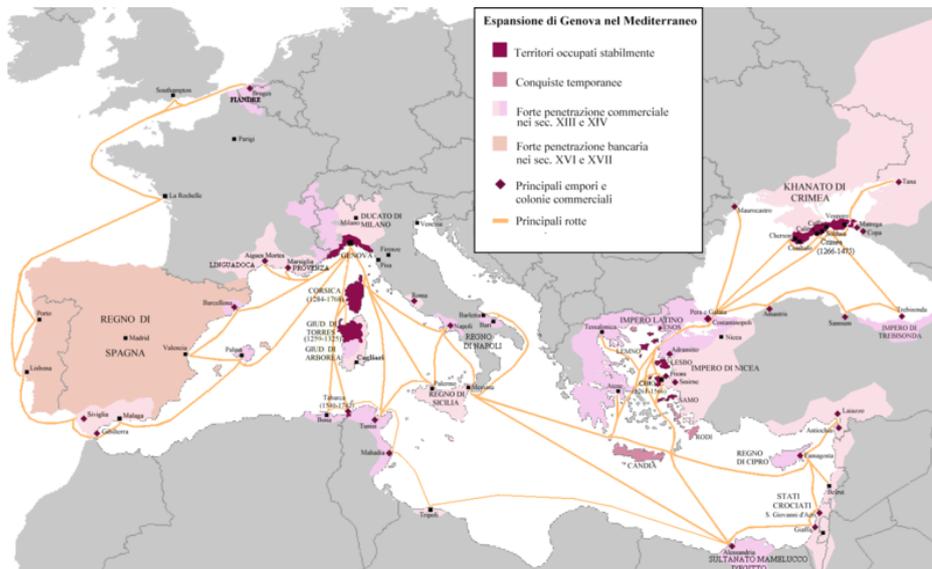
Los productos principales eran los venidos de Oriente.

Venecia es el puerto principal, aunque a inicios del siglo XVII entra en decadencia.



Las rutas venecianas.

Fue Génova la mayor beneficiada de la decadencia veneciana.

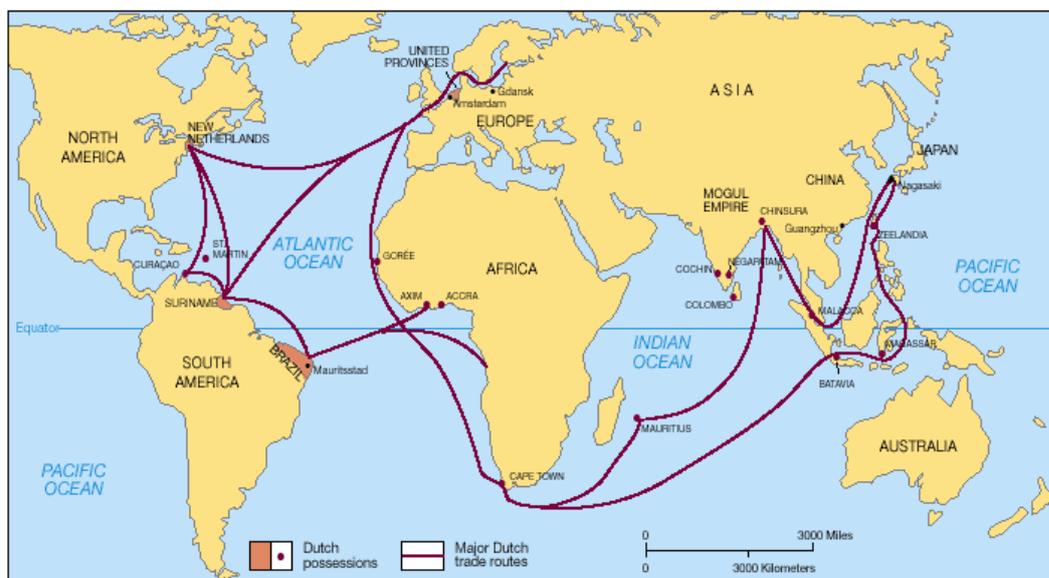


Expansión genovesa.

El Atlántico conoce un comercio de tipo pesado basado en productos de uso cotidiano, como la lana, el vino y la sal.

Durante el siglo XVI el punto fundamental es el puerto de Amberes.

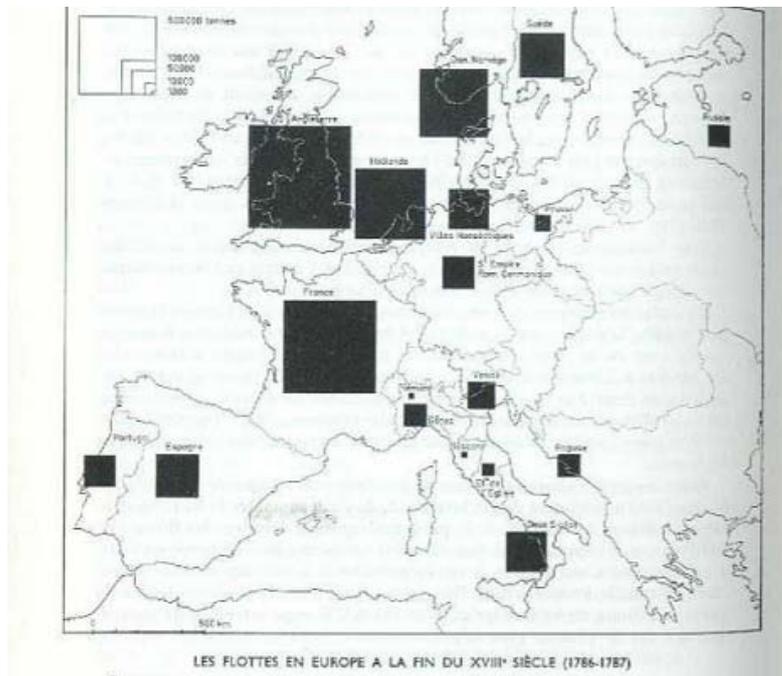
Amsterdam desplazará por completo a Amberes en el siglo XVII. La política comercial anglofrancesa se obsesionó con la reducción del dominio holandés del comercio exterior.



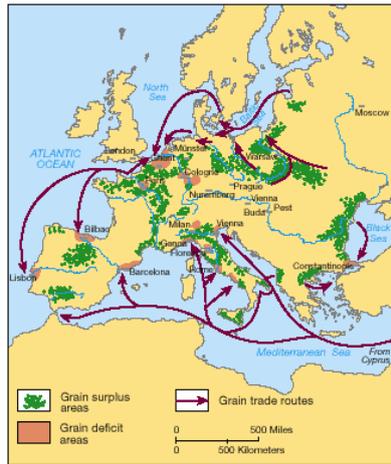
 Dutch Trade Routes, ca. 1650. The Dutch were the greatest commercial nation of the seventeenth century.

A partir de 1670-1720 Inglaterra ostenta la hegemonía comercial en el mundo atlántico. El comercio francés creció sobre todo en la primera mitad del siglo XVIII.

A partir de la década de 1740 el volumen comercial holandés desciende definitivamente, y Hamburgo se convierte en un serio rival de Amsterdam .



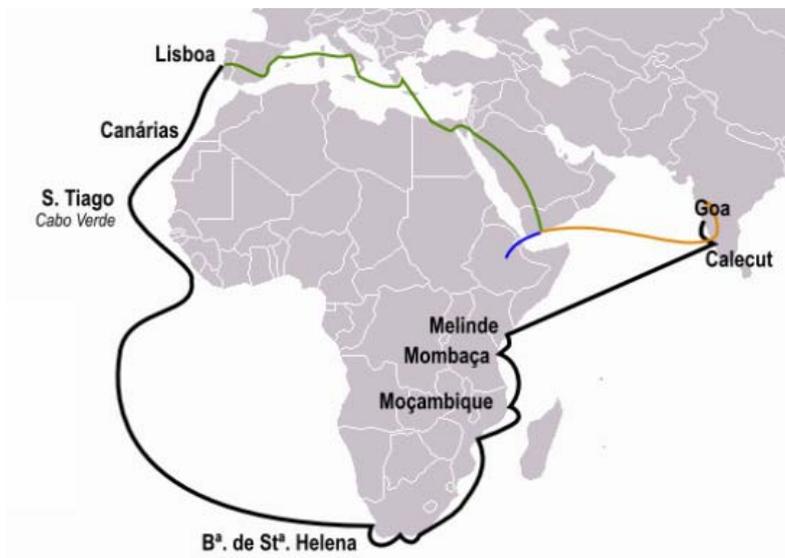
El mar Báltico, que se basa en la exportación de cereal a través de los puertos de Danzig y Koenigsberg. Durante los siglos XIV y XV la Hansa alemana domina este comercio pero desde mediados de esta centuria penetran los comerciantes holandeses, que controlaron este mar desde el siglo XVI hasta bien entrado el XVIII, cuando se afirman los ingleses.



 Grain Supply and Trade in Sixteenth-Century Europe. There were two distinct trading routes in northern Europe centering on the Baltic Sea and in southern Europe centering on the Mediterranean Sea.

LA EXPANSION EUROPEA Y LOS NUEVOS CIRCUITOS.

Europa pondrá en contacto los mundos cerrados existentes hasta el siglo XV, primero los portugueses (que circunnavegan la costa africana y en 1498 llegan a la India) y luego los españoles (que en 1492 llegan a América).



La ruta de Vasco de Gama.

En América los europeos consiguieron un pleno control de los espacios económicos, regulando el funcionamiento de su economía en función de sus intereses.

*La América española basa su economía en la exportación de metales preciosos.

América es básica para la economía mundial. En 1591-1600 Europa importa

126.000 toneladas de cereales del Báltico (87,5 toneladas de plata), 2712 de especias asiáticas (136,8) y 287,7 de metales preciosos americanos (309,4)(P. Kriedte, 1982). La renta per capita a fines del XVIII para sus 16 millones de habitantes es de 50 pesos, frente a los menos de 60 del Brasil o los 151 de los Estados Unidos. 30 millones de pesos salen anualmente a Europa (25 América española, 5 el Brasil), el 3% de su PNB lo que equivale a 6 millones de libras...e Inglaterra saca de la India hacia 1785 1.300.000 libras esterlinas. La América hispánica es el tesoro número uno del mundo (extractado de Ferdinand Braudel).

*El Brasil portugués conoce varios ciclos económicos: el palo brasil, el azúcar, y el oro de Minas Gerais.

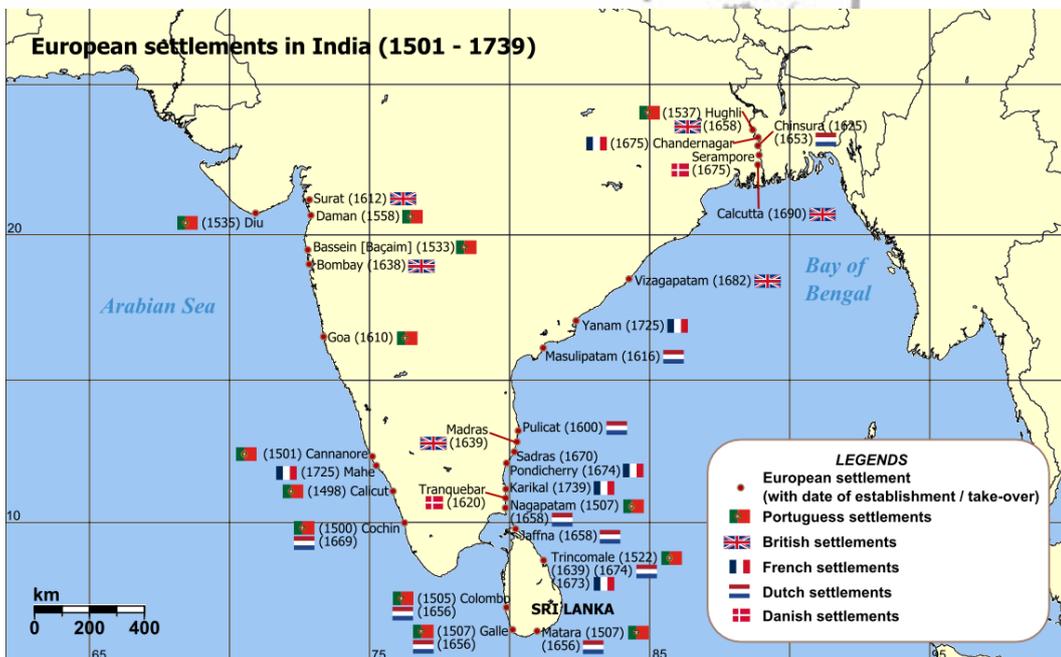
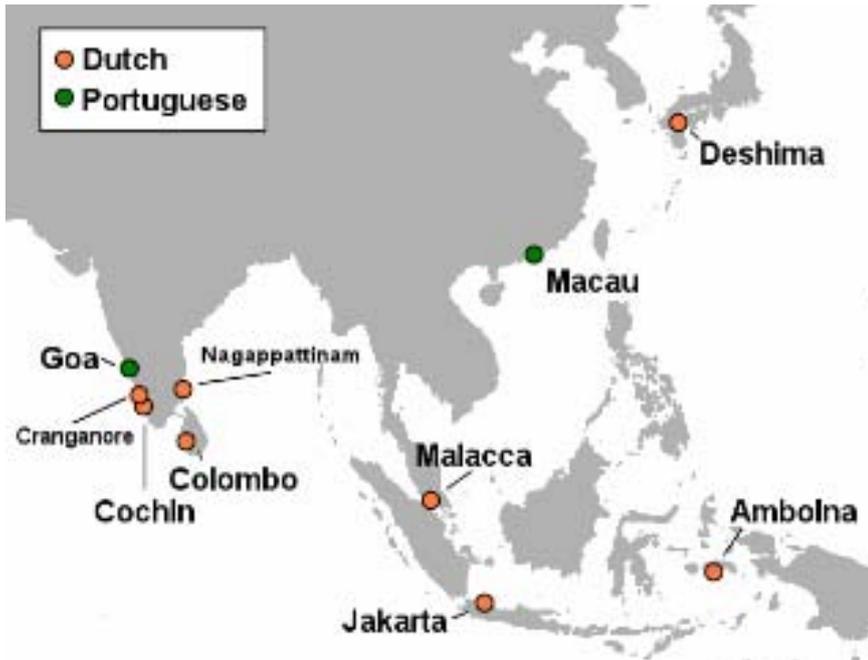
*Las Antillas basan su prosperidad en el azúcar, destacando Jamaica (Inglaterra) y Santo Domingo, actual Haití (Francia).

*La explotación económica de las colonias americanas europeas no fue posible sin el comercio de esclavos negros traídos de Africa.



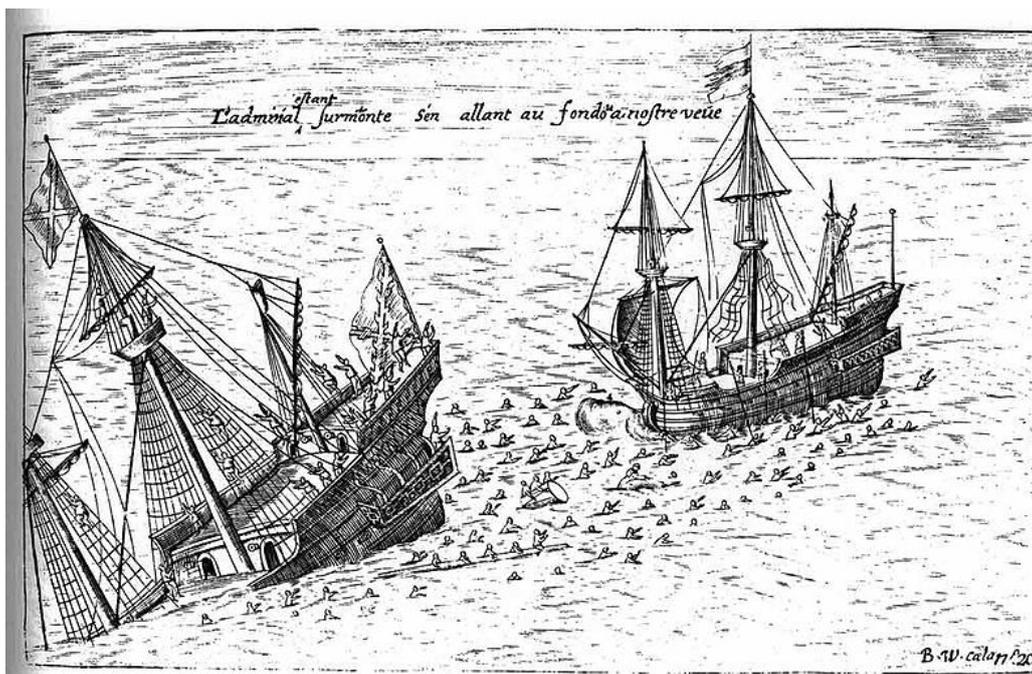
Entre 1450 y 1800 unos 8 millones de esclavos partieron de Africa hacia el Nuevo Mundo: 1800 al año entre 1451 y 1600, 13.000 en el siglo XVII y 58.000 en el XVIII, siendo los puntos de destino las colonias inglesas de Norteamérica (casi medio millón), la América española (más de 900.000), las Antillas inglesas (1.700.000), francesas (1.600.000), holandesas (420.000) y danesas (28.000), el Brasil portugués (2.500.000) y, en menor medida, Europa, sao Tomé, azores y Madeira (unos 175.000)..

*En América del norte se asentarán los franceses y los ingleses, aunque tendrá menos interés económico.



*El siglo XVIII es el momento del triunfo de los ingleses, y del auge del puerto chino de Cantón, creándose a la vez nuevas compañías comerciales como la Compañía Danesa de las Indias Orientales en 1732 y la sueca en 1731.

*La ruta Acapulco-Manila es la única ruta directa entre América y Asia, aportando sedas y porcelanas chinas a cambio de plata mexicana.



Galeón San Diego, hundido en 1600 por los holandeses.

BIBLIOGRAFÍA.

- BENNASSAR, B. y L., *1492, ¿un mundo nuevo?*, Madrid, Nerea, 1991.
- BOXER, C.R., *O imperio colonial portugues (1415-1825)*, Lisboa, 1981.
- BRAUDEL, F., *Civilización material, economía y capitalismo siglos XV-XVIII*, 3 vols., Madrid, 1984.
- CHANDEIGNE, M. (dir.), *Lisboa extramuros 1415-1580. El descubrimiento del mundo por los navegantes portugueses*, Madrid, 1992.
- CHAUNU, P., *La expansión europea (siglos XIII al XV)*, 1ª reimpresión, Barcelona, Labor, 1982.
- CHAUNU, P., *Conquista y explotación de los nuevos mundos*, 2ª edición, Barcelona, Labor, 1984.
- DASH, Mike, *La tragedia del Batavia*, Barcelona, Lumen, 2003.
- DEVEZE, M., *L'Europe et le monde a la fin du XVIIIe siècle*, París, 1970.
- ELLIOTT, J.H., *Imperios del mundo atlántico. España y Gran Bretaña en América (1492-1830)*, Madrid, Taurus, 2006.
- FIELDHOUSE, D.K., *Los imperios coloniales desde el siglo XVIII*, Madrid, Siglo XXI, 1984.
- KRIEDTE, P., *Feudalismo tardío y capital mercantil*, Barcelona, 1982.
- LEON, P. (dir.), *Historia económica y social del mundo*, Madrid, 1979. Vol. 1: La apertura del mundo siglos XIV-XVI. Vol. 2: El crecimiento indeciso 1580-1730, Vol. 3: Inercias y revoluciones 1730-1840.
- NEWITT, M., *The first portuguese colonial empire*, Exeter U.P., 1986.

OLLE, Manel, *La empresa de China: de la Armada Invencible al Galeón de Manila*, Barcelona, 2001.

PADGEN, A., *Señores de todo el mundo. Ideologías del imperio en España, Francia e Inglaterra en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Barcelona, 1997.

PARRY, J.H., *El descubrimiento del mar*, Barcelona, 1989.

PHILLIPS, W.D., *La esclavitud desde la época romana hasta los inicios del comercio transatlántico*, Madrid, 1989.

THOMAS, H., *La trata de esclavos*, Barcelona, 1998.

VALLADARES, Rafael, *Castilla y Portugal en Asia (1580-1680): declive imperial y adaptación*, Leuven, 2001.

VRIES, J. de, *La economía de Europa en un período de crisis 1600-1750*, Madrid, 1979.

WALLERSTEIN, I., *El moderno sistema mundial*, Madrid, 1979-1984. Vol. 1: La agricultura capitalista y la economía mundial europea en el siglo XVI. Vol. 2: El mercantilismo y la consolidación de la economía europea 1650-1750. Vol. 3. La segunda era de gran expansión de la economía mundo capitalista 1730-1850, México, 1998.