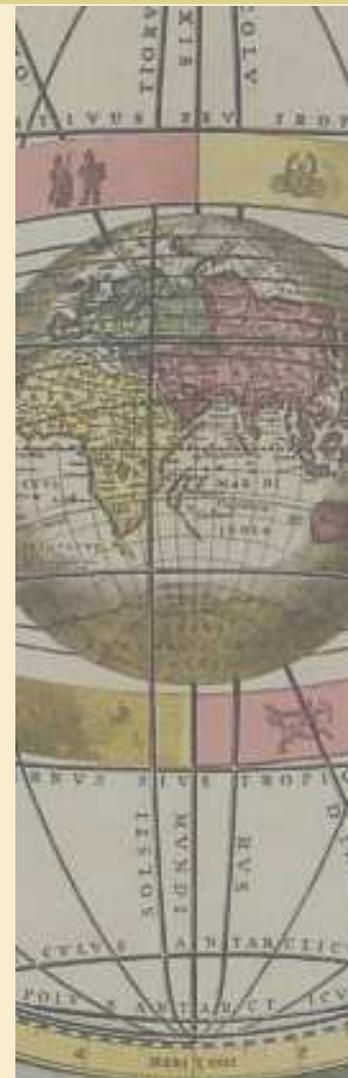
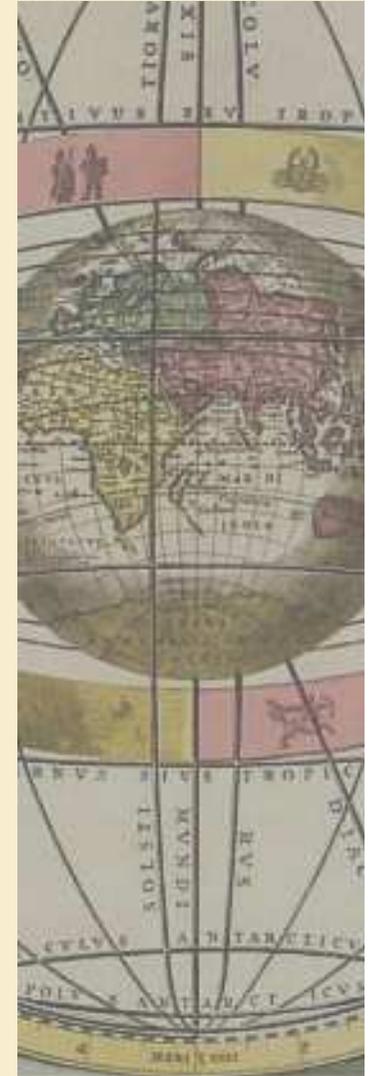


LA ECONOMIA DE LOS PAISES BAJOS SEPTENTRIONALES

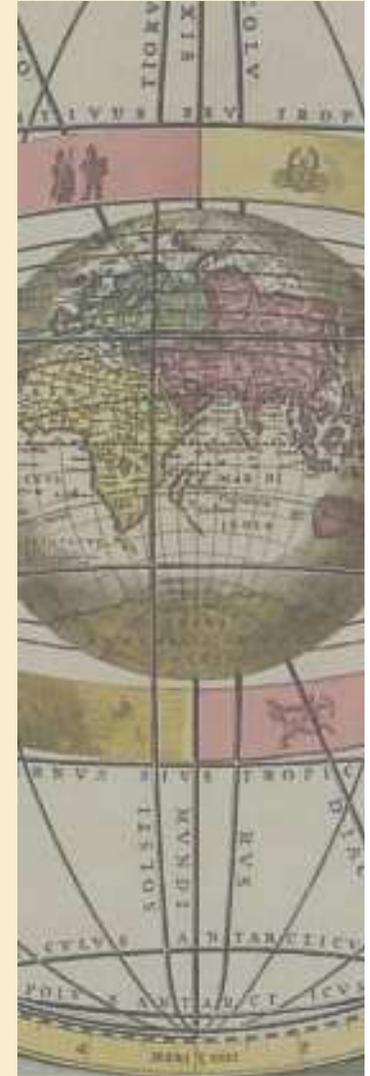


LA ECONOMIA DE LOS PAISES BAJOS SEPTENTRIONALES.

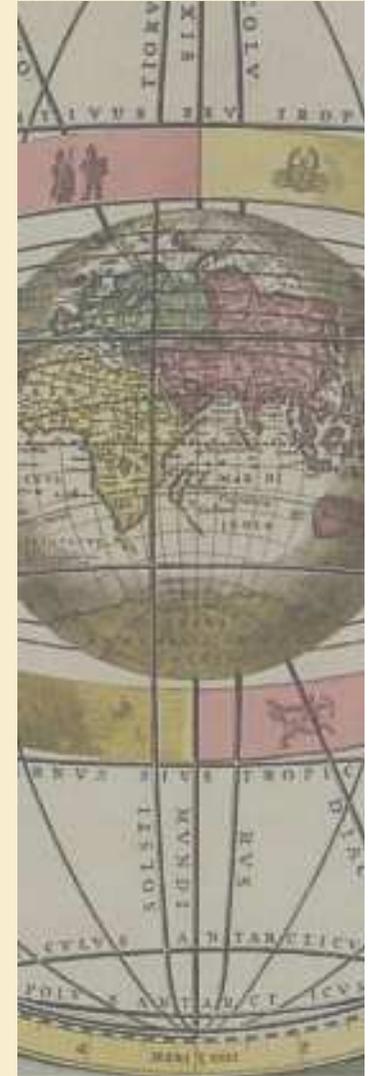
- La situación geográfica de los PPBB permitió que su territorio se convirtiese en un nudo del tráfico comercial europeo.
- Durante los siglos XIII y XIV las ciudades más importantes de los PPBB se habían unido a la Confederación de las ciudades Hansa, bajo la dirección de Lübeck.
- Por tanto en la Baja Edad Media se construyó el modelo comercial que durante siglos constituyó la base para la posición de los Países Bajos Septentrionales en todo el comercio al por mayor internacional:



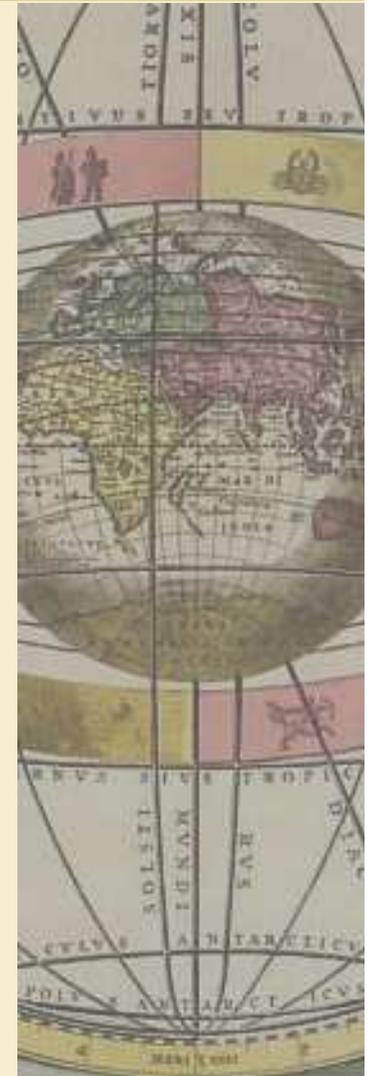
- De la región báltica procedían los cereales y otros alimentos, materias primas, que se intercambiaban por sal, pescado, textiles, vino, bienes de lujo y productos industriales procedentes de la Europa occidental y suroccidental.
 - A través del Rin y del Mosa, las conexiones del mercado neerlandés se extendían en dirección continental.
 - Por el mar del Norte, a Inglaterra y Escocia
 - Otras rutas llevaban a las regiones costeras de Francia, así como a la Península Ibérica.
- En todo este tráfico tuvo un significado especial y decisivo el comercio en el mar Báltico: **el Comercio Madre.**



- A finales de la Edad Media sus ciudades tenían unas proporciones modestas.
- La construcción de *polderes* se inició entre los años 1000 y 1250, lo que permitió que el feudalismo de la Alta Edad Media no arraigara.
- Políticamente los PPBB comenzarían su consolidación a partir de 1433 cuando Felipe el Bueno consiguió reunir la costa neerlandesa bajo el control de la Casa de Borgoña. Gracias a este apoyo las ciudades holandesas lograron, mediante la violencia acabar con el poder dominante de las ciudades de la Hansa (1438-1441) a través del estrecho de SUND.
- En los años siguientes los PPBB septentrionales siguen involucrándose de manera especial en la política de la dinastía de Borgoña (que tras el matrimonio de María la Rica con Maximiliano de Austria en 1477, pasará a ser Borgoña-Habsburgo).

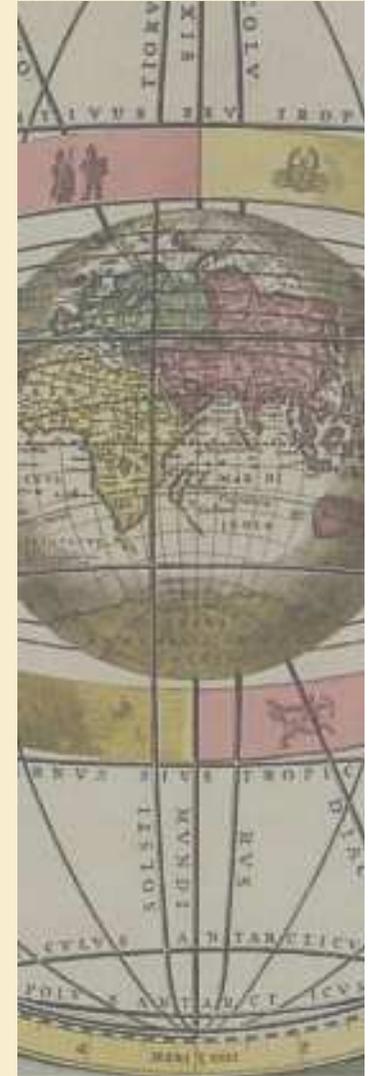


- Esta estrecha vinculación con la dinastía tuvo consecuencias muy drásticas en las finanzas públicas de las diferentes regiones. Y en particular en Holanda, donde se produciría una evolución muy especial titulada por J. D. Tracy *LA REVOLUCION FINANCIERA*.
- Además esta descentralización de las competencias financieras y fiscales permitió a la clase pudiente de las ciudades la oportunidad de ajustar la política económica a sus intereses, que eran sobre todo comerciales.
- Y esta fue una circunstancia muy importante para la expansión económica y comercial de la posterior República de los PPBB Unidos

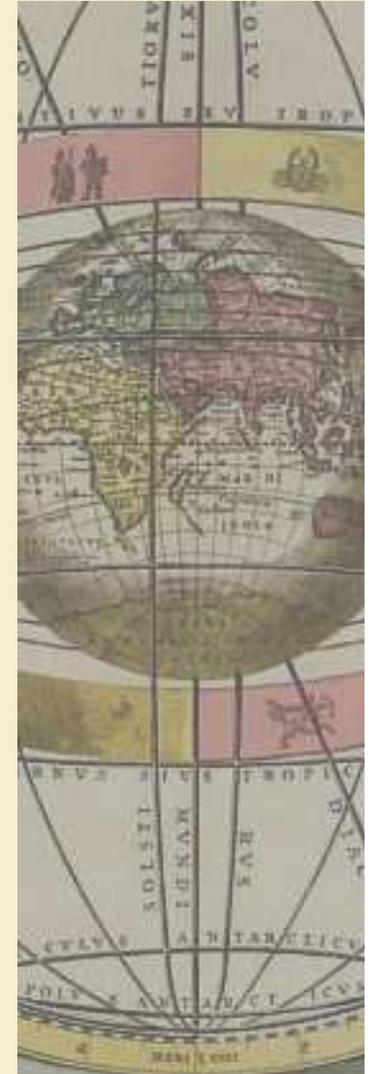


CARACTERÍSTICAS DE LA ECONOMIA DE LOS PAISES BAJOS DEL NORTE.

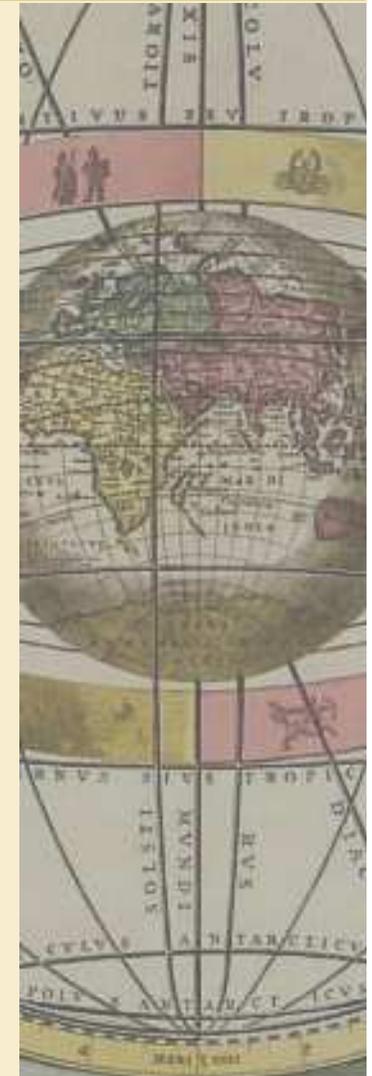
- **La población.** El crecimiento de la población se situó en un 300%. Dicho crecimiento tuvo lugar alrededor de 1580 casi exclusivamente en el campo, debido sobre todo al aumento de la productividad agrícola.
- **La productividad** aumentó gracias a los nuevos métodos y técnicas de producción. Entre 1500 y 1650, las empresas agrícolas tradicionales y autosuficientes desaparecieron de la escena. Los campesinos propietarios o los arrendatarios se especializaron en la producción para el mercado.



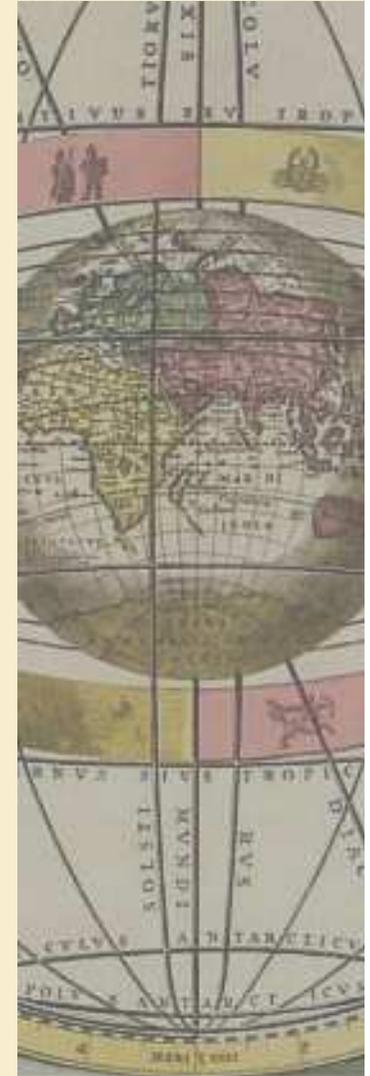
- **La producción agrícola** aumento gracias a la reconstrucción de diques en las tierras perdidas. Serán los empresarios y capitalistas urbanos, en el siglo XVII, los que tomen la iniciativa en las desecaciones.
- **La cuestión de la energía.** Las nuevas invenciones técnicas proporcionaron a las empresas un ahorro energético.
 - Además la demanda energética se concentró en las ciudades, que era donde se hallaban asentadas la mayoría de las industrias.
 - Esta concentración del gasto energético estimuló la construcción de canales, de los que también se benefició el transporte de mercancías y personas.



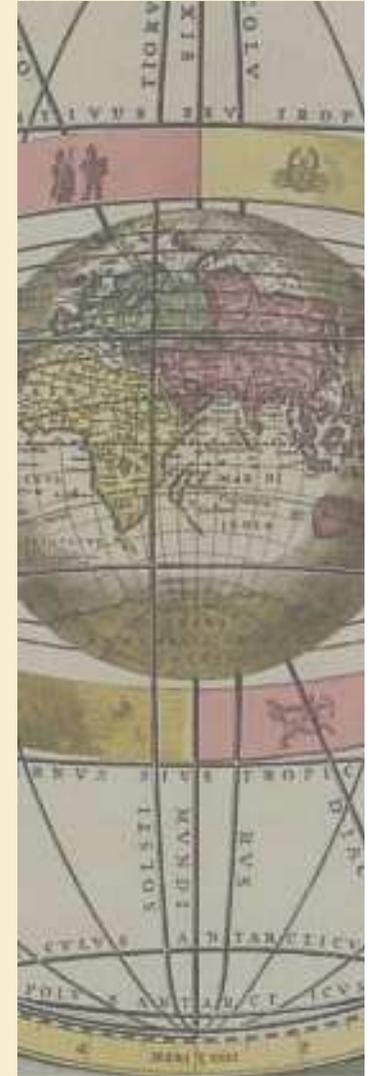
Polder de Zype, en Holanda, 1622



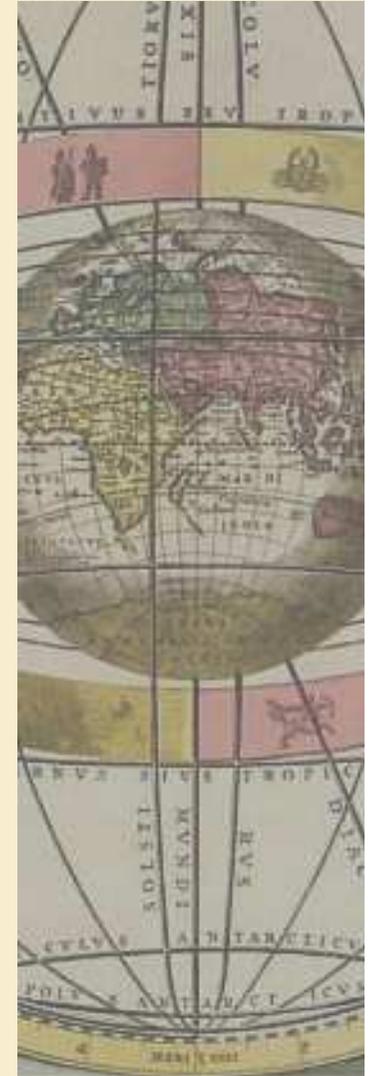
- **Las nuevas formas de explotación** basadas en un mejor abonado no solamente favorecieron el aumento sino la diversificación de la producción.
- **La pesca** fue otro de los sectores destacados de la economía holandesa. Así en la pesca de arenque alcanzaron casi una situación de monopolio debido a razones técnicas y de organización.
- **Respecto al sector secundario**, parece que el sector primario sentó las bases para el desarrollo de la rama industrial. De todas maneras la industria estuvo siempre a la sombra de la actividad comercial. Y creció gracias a la interconexión de la industria, la navegación y el comercio.



- Fue sobre todo el crecimiento espectacular del comercio y la navegación el que marcó la economía de los PPBB septentrionales
- Según J. Israel el carácter original del comercio holandés se manifestó precisamente en la combinación del comercio de mercancías a granel y de lujo.
- Esto fue posible gracias a la estrecha interacción económica dentro de una red de ciudades de pescadores y comerciales marítimas, de centros interiores y de regiones agrícolas especializadas.



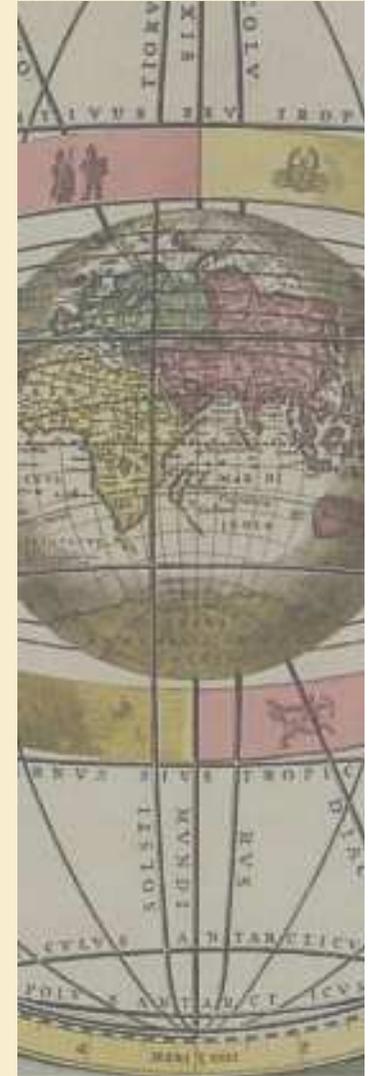
- La superioridad neerlandesa, continuó hasta muy avanzado el siglo XVII, debido a tres factores diferentes:
 - La eficiencia relativamente alta de la producción y la productividad que resultaba de esta.
 - La disponibilidad de una gran flota mercantil.
 - La eficaz política económica de las autoridades.



AMBITOS GEOGRÁFICOS DEL COMERCIO HOLANDES

El Báltico:

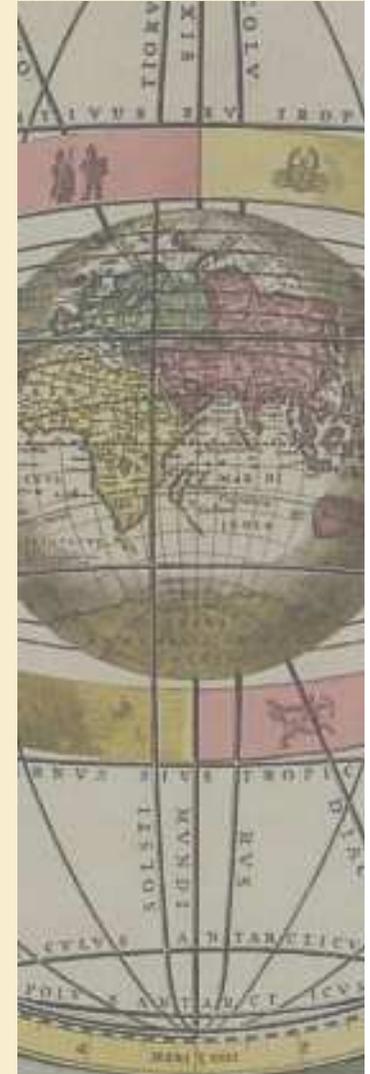
- Entre 1562 y 1657 el 60% de los barcos que cruzaban el Sund eran holandeses, pero esta cuota descendió hasta el 35% en el periodo de 1661 a 1783. Esta caída del tráfico está relacionada directamente con la reducción de la importación de cereales entre 1650 y 1750.
- El estancamiento del crecimiento demográfico y el aumento de la producción cerealista en Europa occidental y meridional fueron los responsables.
- Cuando después de 1750 el crecimiento demográfico se recuperó y creció la demanda de cereales procedentes del Báltico, Ámsterdam se recuperó, aunque no alcanzó la situación anterior.



- Productos: cereal, madera, pez, brea, cáñamo, lino, linaza, potasa, hierro.
- Durante todo el periodo fue el comercio Báltico el que representaba una mayor cifra de negocio para las casas holandesas.
- Este tráfico rebasaba en volumen y en valor al colonial.

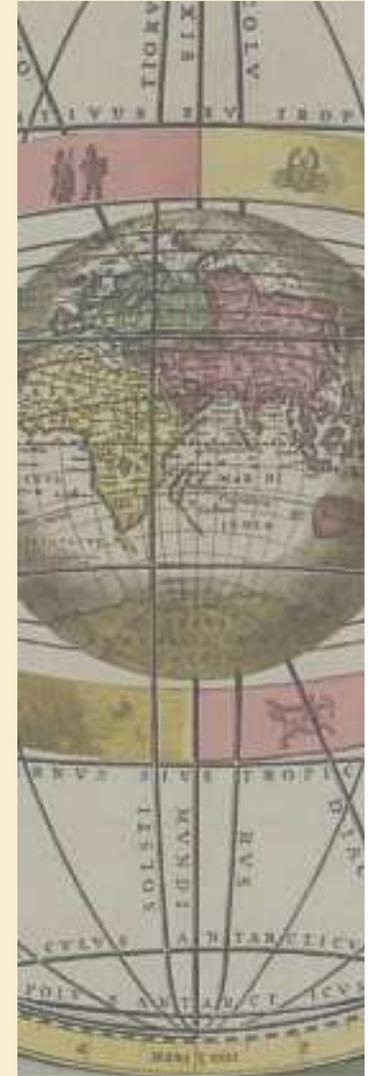
Noruega:

- Era importante especialmente por la necesidad de mástiles y tablones para los astilleros.
- A este respecto hubo una gran expansión en los últimos decenios del siglo XVI que se prolongó durante el siglo XVII.
- Pero en el siglo XVIII la madera noruega encontró un mercado directo en Inglaterra.
- Todavía en 1797 el 97% de la exportación iba directamente a la república.



Francia, España, Portugal y el Mediterráneo.

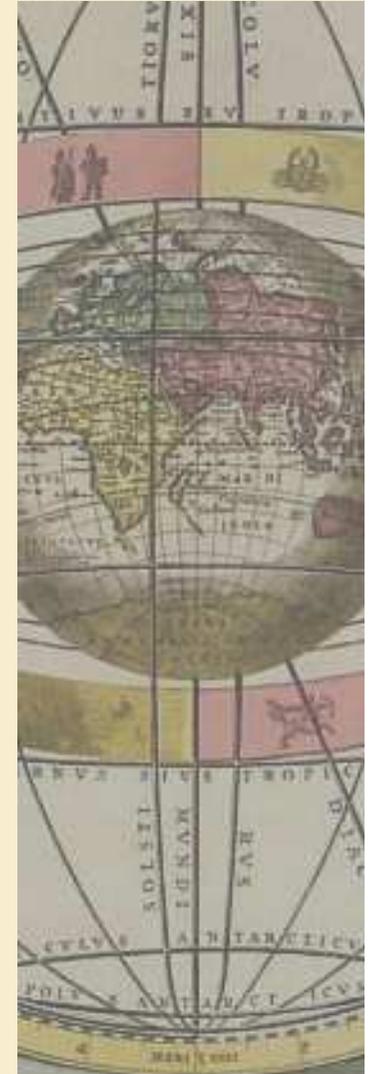
- Es la llamada ruta occidental.
- Se importaban artículos que satisfacían las necesidades del Báltico: sal, vino, especias y metales nobles.
- Durante los años 80 del siglo XVI esta ruta se vio favorecida por la penetración holandesa a través del estrecho de Gibraltar hacia Italia, Grecia, Chipre, Turquía, Levante y Egipto.
- Tras la Paz de Westfalia en 1648 el comercio neerlandés con la Península Ibérica parecía uno de los principales pilares del sistema comercial holandés.
- En la segunda mitad del siglo XVII, este sistema fue lo suficientemente flexible como para compensar la depresión en la ruta del mar Báltico y las menores importaciones de cereales con el comercio de mercancías de mayor valor procedentes de otras regiones.
- Hasta que en la segunda mitad del siglo XVIII, cuando tuvo lugar la reactivación cuantitativa, los países vecinos se adelantaron muy rápidamente a los holandeses y como consecuencia se disolvió el emporio, consolidándose la recesión económica relativa.



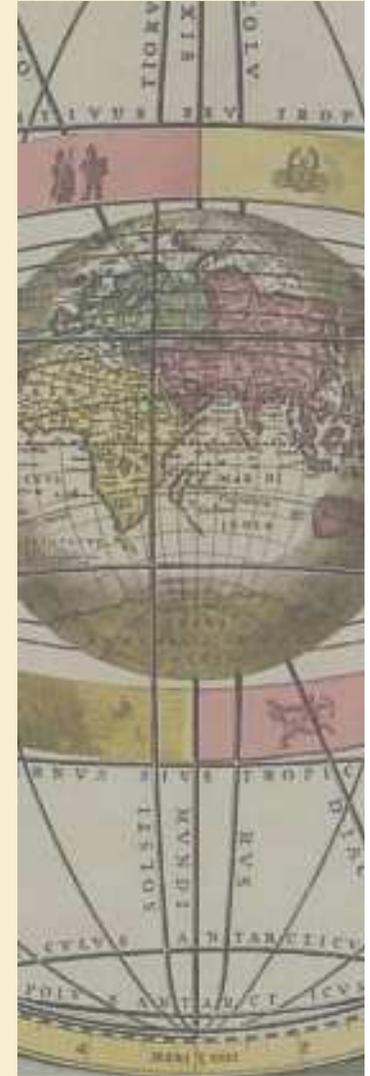
Asia.

- Las relaciones comerciales con Asia eran completamente nuevas. Datan del último decenio del siglo XVI.
- Las relaciones comerciales con Asia particularmente se vincularían desde muy pronto 1602 a la VOC VERNIGDE OOSTINDISCHE COMPAGNIE.

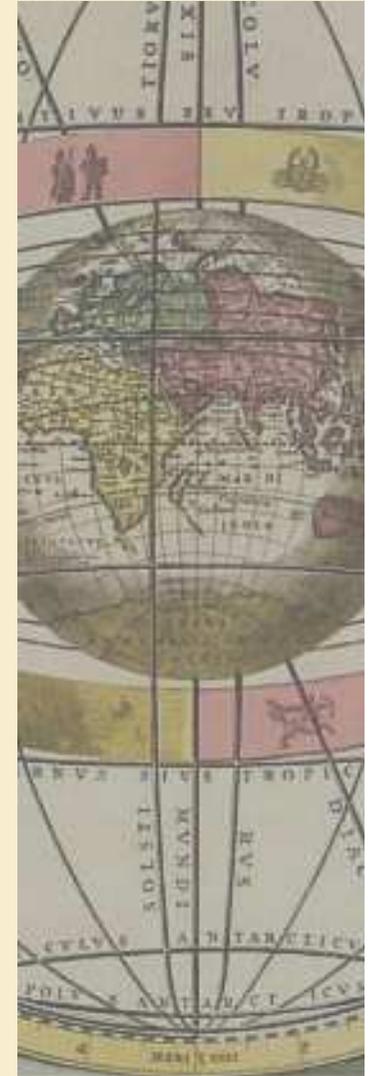
La ruta atlántica hacia América cayó también manos de la compañía de las indias occidentales desde 1621 (WIC).



- **RAZONES DEL DESARROLLO COMERCIAL:**
- La regulación del derecho público de la organización institucional del sector terciario.
 - El transporte internacional, las empresas portuarias y de trasbordo, estaban sujetos a estrictos reglamentos gubernamentales, tendentes a la reducción de los costos salariales y al mantenimiento de la calidad de los servicios.
 - Se ordenaron los oficios de corredores, notarias, pesas y grúas municipales, navegación fluvial, correos, transportes y coches y almacenes.
- Se creó **BOLSA**, donde se concentraba el comercio de mercancías tuvo gran importancia, revelándose como el centro de información y comunicación, entre otras cosas por el nuevo sistema de las gacetillas impresas de precios y noticias.
- En conexión con ello, hubo un crecimiento y una mayor organización de la **BANCA** y de las entidades de crédito, mayormente privadas.

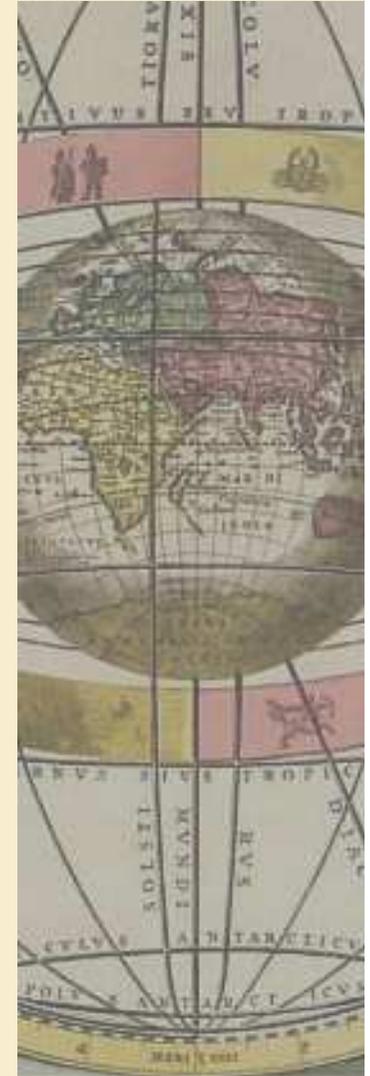


- El comercio de efectos se limitó en el siglo XVII a valores sin riesgo, de órganos gubernamentales nacionales y otras instituciones. Con la creación de la VOC y WIC surgió un refinado comercio especulativo en acciones. Fue el principio del actual capitalismo de efectos.
- Pero también en la banca y las finanzas se hizo valer la influencia de las autoridades.
- En 1609 se crea el Ámsterdam Wisselbank.
- Las funciones del banco fueron:
 - la recepción de dinero en depósito,
 - el tráfico de transferencias,
 - el cambio de moneda y
 - la compraventa de metales nobles.
- El capital acumulado se invertía no solo en el comercio exterior sino en otros sectores y particularmente en el sector público.

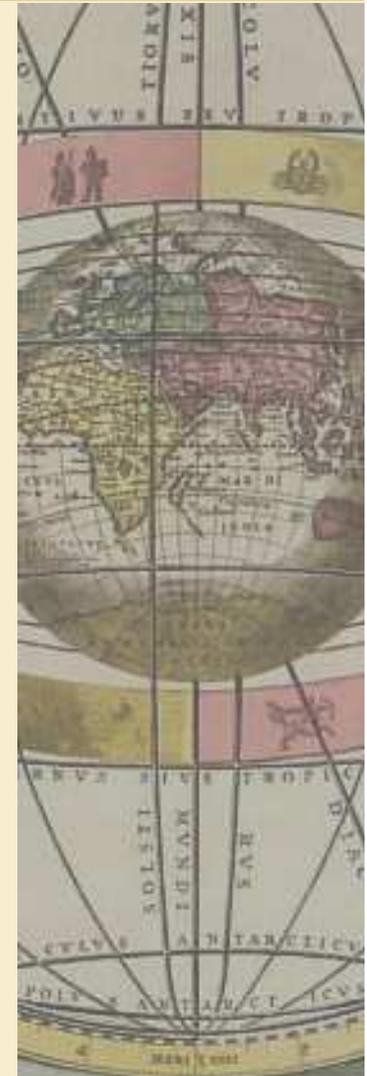


LAS AUTORIDADES Y LA POLÍTICA COMERCIAL

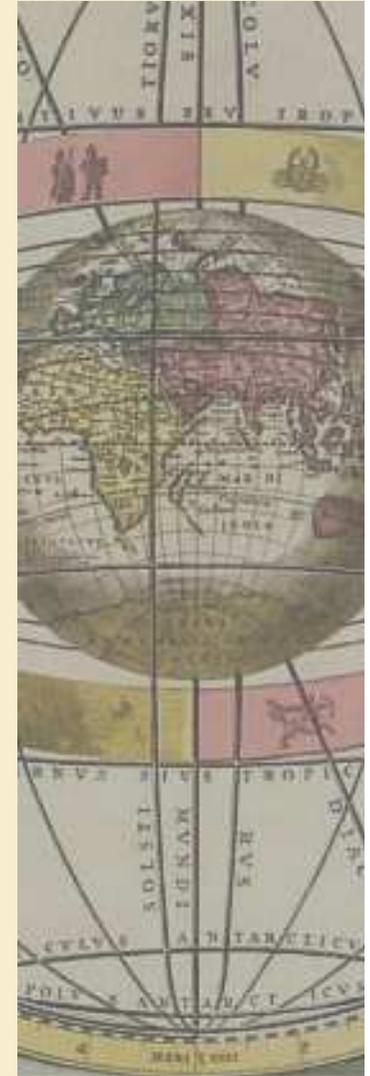
- En el caso holandés casi podríamos hablar de un sistema sin sistema.
- Lo cierto es que la política económica en general y la política comercial en particular estaban basadas en el oportunismo.
- Parece que últimamente la historiografía opta por la opinión de que se trataba de un sistema mixto, o intermedio. Es decir tal como concluye J. Hoy la política económica neerlandesa no estaba dirigida al *free trade*, pero tampoco podemos considerarla una forma de mercantilismo.
- Según Johan de Vries parece que lo que se aplicó fue el interés del propio emporio. No hay en este país, en la época clásica, ni escuela ni teóricos mercantilistas.



- En su tratado titulado *A New Discourse of Trade*, el economista y hombre de negocios inglés Josiah Child enumera las razones del éxito holandés:
 - Predominio de los mercaderes acomodados en los consejos de Estado,
 - Cantidad y reputación de los productos,
 - Estímulos a los inventores y a los fabricantes,
 - Utilización económica de los navíos,
 - Buena instrucción de las muchachas y de los jóvenes,
 - Derechos de aduana escasos,
 - Gran cantidad de servicios prestados por los bancos,
 - Tolerancia con respecto a todas las religiones,
 - Procedimientos comerciales poco costosos y expeditivos,
 - Facilidad de las transferencias de los convenios,
 - Débil nivel de la tasa de interés.



- El libro de Pierre de la Court, *L'intérêt de la Hollande* (El interés de Holanda):
 - «*Se podían cargar las mercancías extranjeras, que se pueden hacer en este país algo más fácilmente que en los nuestros, incluso cuando estas mercancías salen de nuestras tierras por nuestros ríos, pero no de una manera tal que puedan ser llevadas a menor precio por otra ruta... Las manufacturas extranjeras deben ser gravadas con derechos en la medida de lo posible, sin correr el riesgo de perder su comercio.*»



- **CONCLUSIÓN**
- Así, **sin contradecir fundamentalmente al mercantilismo y siguiendo incluso algunos de sus métodos** (monopolios, grandes compañías, reglamentos industriales), las Provincias Unidas proporcionaban un modelo dinámico de adaptación a la nueva competencia y preparaban el triunfo de una concepción más liberal de los intercambios internacionales.
- Su política económica se basó en :
 - Comercio exterior, concediendo un especial interés al colonial, aplicándole una política agresiva.
 - Un proteccionismo que se reflejaba en las tarifas discriminatorias con respecto al hinterland inmediato en el continente.

