



Libro Un intercambio espléndido

Cómo el comercio modeló el mundo

William J. Bernstein
Ariel, 2008
También disponible en: Inglés
Listen now

- play
- pause

00:00
00:00

Reseña

El atractivo de esta amplia historia sobre el comercio mundial radica en su información valiosa, sus ideas profundas y su brillante redacción. Pero usted también quedará fascinado con los detalles poco conocidos que el teórico William J. Bernstein aborda en su narración. Por ejemplo, ¿sabía usted que el motín del té, el legendario suceso que dio pie a la Revolución de Estados Unidos, no fue un abnegado acto patriótico, sino una artimaña de contrabandistas y comerciantes avariciosos que, de hecho, costó a los colonos muchísimo dinero? ¿O sabía que un pastor etíope posiblemente descubrió el café en el año 700 d. C. cuando se percató de que sus chivos y sus camellos brincaban alegremente toda la noche tras masticar los frutos rojos de un arbusto desconocido? ¿O que los primeros chinos a veces adulteraban su valioso té de exportación con serrín? Bernstein llena su libro con estos seductores detalles, pero fundamentalmente presenta un informe sagaz, exhaustivo y perspicaz del comercio mundial desde sus comienzos prehistóricos hasta el presente. *BooksInShort* anticipa que la saga de Bernstein lo atrapará desde la primera hasta la última página.

Ideas fundamentales

- El comercio exterior ha existido por milenios y ha tenido un gran impacto en el desarrollo humano.
- A través de la historia, el comercio ha sido la primera fuente de prosperidad para la mayoría de las naciones.
- Las primeras mercancías comerciadas a larga distancia fueron las más preciadas y difíciles de obtener: seda, incienso, joyas y oro.
- Las especias reemplazaron a estos objetos valiosos y se convirtieron en los productos más buscados en el mundo.
- Por su resistencia, el camello era indispensable para el transporte de mercancías por las largas rutas a través del desierto.
- El comercio terrestre y marítimo antiguamente era difícil, peligroso y lleno de crimen, pero también muy lucrativo.
- Por mucho tiempo, las naciones lucharon por controlar las rutas comerciales y dominar el comercio mundial.
- El éxito llegó por turnos: desde los mercaderes islámicos hasta los marineros portugueses y holandeses.
- El descubrimiento del Nuevo Mundo alteró drásticamente el comercio mundial al brindarle a Europa y Asia una variedad de productos, incluyendo maíz, tabaco y azúcar.
- La globalización es una fuerza comercial imparable, con ganadores y perdedores.

Resumen

El comercio global: una historia narrada y venerable

En la economía global de hoy, todos están acostumbrados a comprar mercancías provenientes de otros países: equipos electrónicos de Taiwán, vegetales de México, ropa de China, autos de Corea y faldas de India. La mayoría de los compradores actuales subestima las etiquetas de “hecho en (otro país)” de los productos. El comercio a larga distancia no siempre fue tan común, pero el comercio exterior, por su lado, ha sido un factor vital en las relaciones humanas desde tiempos prehistóricos. Hace miles de años, los comerciantes transportaban solo los productos más valiosos (seda, oro, plata, especias, joyas, porcelanas y medicinas) a través de antiguas y largas rutas comerciales terrestres y marítimas, incluida la legendaria Ruta de la Seda que atravesaba Asia central. Transportar las mercancías grandes distancias simplemente era demasiado difícil y costoso como para perder el tiempo con productos ordinarios. No obstante, las personas a menudo transportaban granos y otros alimentos en carreta desde las granjas hasta los mercados cercanos.

“El hombre posee una propensión intrínseca a comerciar, hacer trueques e intercambiar unas cosas por otras”. (– Adam Smith)

Numerosos indicios ofrecen pistas sobre el comercio antiguo de larga distancia, una actividad humana fundamental que se ha realizado durante milenios. En Mesopotamia, donde no hay cobre, los arqueólogos han descubierto cascos de cobre usados por los guerreros sumerios que datan del año 3000 a. C. Los sumerios obtenían el metal de comerciantes que viajaban desde minas ubicadas a cientos de kilómetros. En el norte de Europa, las embarcaciones comenzaron a usarse hace cerca de 15 mil años, y probablemente esa fue la forma en que los primeros comerciantes transportaron sus mercancías. Los primeros intercambios por vía marítima se efectuaron entre agricultores (que canjeaban productos alimenticios) y cazadores-recolectores (que canjeaban pieles de animales). Uno de los primeros productos comerciados fue la obsidiana, ideal para construir herramientas de corte y armas. En Grecia la obsidiana no existe de manera natural, pero los arqueólogos han encontrado fragmentos de obsidiana de 12 mil años de antigüedad. La piedra debe haber sido transportada por mar desde Milo, a 160 kilómetros de distancia. El transporte marítimo era más fácil y económico que el terrestre. El historiador griego Heródoto describe embarcaciones tempranas como redondas y hechas de pieles de animales tensadas sobre armazones de madera. La nave más grande transportaba cerca de 14 toneladas, pero solo corriente abajo. Al final del viaje, las pieles eran dobladas, empacadas y transportadas de regreso en burros. En tiempos antiguos, el transporte de mercancías era una actividad letal. Los bandidos deambulaban por las rutas terrestres, ansiosos por asesinar a los comerciantes y robar sus productos. El comercio marítimo era intimidante: las embarcaciones eran endebles y la navegación rudimentaria, los piratas acechaban y los temporales hundían muchas naves. Sin embargo, el transporte de mercancía continuó debido a las inmensas ganancias que se obtenían del trueque.

Los camellos, el incienso y la Edad de Oro del Islam

Durante el Pleistoceno tardío, hace 10 mil años, un puente terrestre llamado Beringia (actualmente el área del Estrecho de Bering) existió temporalmente entre los hemisferios oriental y occidental. Como resultado, especies de plantas y animales se trasladaron entre ambos. Los humanos migraron al oeste hacia el Nuevo Mundo, y los camellos y caballos al este hacia el Viejo Mundo. Como los camellos pueden almacenar agua en su cuerpo, pueden andar por días, e incluso semanas, sin beber agua. Además, estos animales pierden menos líquido corporal que otros, lo que los hace perfectos para vivir en regiones áridas. Estas fuertes criaturas rápidamente se convirtieron en las bestias de carga principales para transportar mercancías a través de Asia, incluido el desierto de Arabia. Diariamente, un camellero que tuviera entre tres y seis dromedarios podía trasladar casi dos toneladas de carga de 30 a 90 kilómetros. Inicialmente, los comerciantes solo transportaban las mercancías más valiosas, como incienso, perfumes y aceites corporales. Estos productos eran muy valiosos en una época en que las personas usaban la misma ropa una y otra vez y raramente se bañaban, cuando no existía el sistema de drenaje o era maloliente y rudimentario. Junto con la seda, el incienso y la mirra eran los productos más atesorados.

“En alguna ocasión de la que no existen documentos, en las profundidades de la prehistoria, un hombre, o varios, iniciaron el comercio de larga distancia lanzándose al agua en embarcaciones”.

Mahoma, el profeta del Islam, nació en el seno de una tribu de comerciantes del desierto. Abu Bakr, quien le sucedió como líder de los musulmanes, era un comerciante de telas. Con sus raíces en el comercio, el Islam siempre ha respetado el movimiento y venta de mercancías. El Corán dice: “No os apropiéis de los bienes de otros por medio de falsedad, sino a través de transacciones que os satisfagan mutuamente”. Los primeros musulmanes no podían robar a sus correligionarios, pero robar a los infieles era algo diferente. De hecho, muchos musulmanes se convirtieron en terribles saqueadores del desierto.

“Uno de los primeros productos que se comercializó utilizando embarcaciones debió de ser la obsidiana, una roca volcánica negra (un vidrio hoy en día) muy apreciada por los jardineros y paisajistas de todo el mundo”.

Rápidamente el Islam dominó gran parte del mundo conocido. Los musulmanes controlaban las principales rutas de caravanas, es decir, la mayor parte del comercio de larga distancia. Las flotas musulmanas dominaban los mares y los saqueadores musulmanes, la tierra. Tras la muerte de Mahoma en el año 632, el Islam se convirtió en la principal fuerza económica y social. La Edad de Oro del Islam duró hasta el siglo XI, cuando los cristianos recuperaron territorios en España y otras regiones del sur de Europa y tuvo lugar la Primera Cruzada. A pesar de ello, los comerciantes musulmanes se mantuvieron a la cabeza del comercio de larga distancia hasta el siglo XVI y, en muchos lugares, hasta la era moderna. Antiguamente existió un comercio estable entre China y regiones al oeste, incluidas Arabia y Europa. De hecho, el Islam se extendió mucho en China antes del siglo XVII. Los comerciantes musulmanes, especialmente los persas, comerciaban activamente con los chinos y seguían la antigua Ruta de la Seda, al igual que los comerciantes europeos. Los chinos organizaron grandes flotas marítimas para realizar expediciones en busca de tesoros a India, Java, Sumatra, y más tarde, la costa oriental de África.

Las rutas marítimas y los cuellos de botella

El comercio marítimo era tan importante en el mundo antiguo, que las primeras potencias griegas peleaban brutalmente entre sí por el control de las rutas marítimas y los estrechos de Helesponto y Bósforo, dos cuellos de botella. Debido a la fertilidad limitada de sus suelos, las ciudades-estado griegas tenían que intercambiar aceite de oliva y vino por trigo y cebada para sobrevivir. Atenas se esforzaba por convertirse en una ciudad-estado dominante y controlar los importantes cargamentos de granos. Atenas y Esparta luchaban por el control de los estrechos y, por tanto, los cargamentos entre el mar Negro y el Egeo. Eventualmente, los atenienses se convirtieron en una gran potencia marítima, pero Esparta se alzó nuevamente, conquistó Atenas y estableció términos de paz vergonzosos. Años después, Atenas volvió a fortalecerse. Cuando Alejandro Magno tomó el poder, autorizó a los barcos griegos a transportar mercancías a través de las aguas navegables bajo su control.

“Aunque el libre comercio beneficia a la humanidad en su conjunto, también crea perdedores y no puede esperarse que acepten pasivamente el nuevo orden”.

Entre los siglos XIV y XVII, la canela, el clavo, la nuez moscada, la pimienta y otras especias reemplazaron al incienso y los perfumes como los productos más valiosos. Las especias eran transportadas a través de la Ruta de la Seda, el golfo Pérsico y el Mar Rojo. Para el siglo XVI, los portugueses dominaban el comercio marítimo con Asia, seguidos por los genoveses, los venecianos y los holandeses. El comercio a distancia beneficiaba a la mayoría de los involucrados, desde personas adineradas que vestían espléndidas sedas chinas y perfumaban el aire con inciensos de olor dulce, hasta naciones como Grecia, que dependían completamente de la importación de granos. Sin embargo, por las antiguas rutas comerciales también se transportaban enfermedades mortales, como la horripilante Peste Negra, una plaga traída accidentalmente desde las estepas asiáticas hasta Europa y el Oriente, que se estima causó la muerte de cien millones de personas en el siglo XIV.

El descubrimiento del Nuevo Mundo

A finales del siglo XV, el marinero genovés Cristóbal Colón pidió a la monarquía española que financiara su viaje hacia el occidente para llegar a los legendarios mercados en China e India. En aquella época, las personas con mayor educación creían, al igual que Colón, que la Tierra era redonda. Pero el rey Fernando y la reina Isabel consideraron dicha expedición tan difícil y peligrosa que inicialmente se negaron, aunque eventualmente aceptaron. El resto, por supuesto, es historia. En 1492, Colón y sus tres carabelas llegaron al Nuevo Mundo. Durante el mismo periodo, el explorador portugués Vasco da Gama navegó con una pequeña flota 45 mil kilómetros alrededor del mundo. Sus barcos estuvieron lejos de tierra firme por 95 días. Ambas travesías representaron grandes hazañas para la época, tras las cuales el comercio internacional nunca sería lo mismo.

“Cuando no se permite que las mercancías crucen las fronteras, las cruzarán los soldados”. (– Frédéric Bastiat)

Debido a que los marinos y los comerciantes hicieron increíbles viajes de descubrimiento que abrieron el Nuevo Mundo para su propio beneficio y llenar los cofres de sus adinerados patrocinadores, el comercio mundial rápidamente alcanzó nuevas dimensiones. El intercambio de especies de plantas entre el Viejo y el Nuevo Mundo, alteró drásticamente la agricultura global. También los océanos continuaban transportando enfermedades. En el siglo XVI, el conquistador Hernán Cortés introdujo la viruela en el Nuevo Mundo. Sus marinos españoles eran inmunes al virus que arrasó con millones de aztecas. Otras enfermedades también viajaron mediante las rutas comerciales, a menudo con consecuencias espantosas, pero el resultado más frecuente del comercio marítimo y el descubrimiento eran las ganancias económicas. Debido a ello, el tráfico de esclavos floreció. El comercio de esclavos transformó a la sociedad para siempre y remodeló el comercio global. Para principios del siglo XVII, expertos marítimos holandeses y españoles habían confeccionado mapas de las corrientes de vientos de la Tierra, lo que volvió más fáciles a los viajes marítimos. Los gigantescos depósitos de plata en México y Perú incentivaron el desarrollo de un sistema monetario global. Emergieron corporaciones que rápidamente controlaron el comercio global. Con la producción y las fuerzas laborales nuevas y más baratas, muchos trabajadores descubrieron que su trabajo ya no era viable desde el punto de vista comercial.

Un mundo pequeño después de todo

En la medida en que el mundo se fue haciendo más accesible, también se fue “reduciendo” y, por tanto, el comercio global cambió radicalmente. Después de 1700, los agricultores de muchos lugares pudieron producir cosechas valiosas del Nuevo Mundo, como algodón y azúcar, y también té, que había sido una especialidad china. Con el transcurrir del siglo XVIII, el algodón se volvió más deseable que la seda china. Estos cambios alteraron las prácticas comerciales en el mundo. El siglo XIX trajo mayores avances en el transporte y las comunicaciones, como los ferrocarriles, los barcos de vapor, nuevas técnicas de refrigeración y mejoras en la fabricación de acero. Los productores tuvieron nuevas opciones para transportar mercancías más lejos, rápidamente, fácilmente y a menor costo.

El libre comercio

A partir del siglo XV, Inglaterra promulgó diferentes leyes para establecer tarifas sobre el maíz. Estas leyes de granos se fueron olvidando con el tiempo y pocas personas las respetaban, hasta 1756, cuando comenzó la Guerra de los Siete Años y disminuyó el suministro de granos. Entonces, la política nacional de comercio agrícola de pronto se volvió un tema candente cuando el pueblo se amotinó en protesta por la escasez. Esta preocupación nacional pronto se extendió a otros productos, principalmente los tejidos de algodón, pero las discusiones sobre cómo gravar las importaciones y generar exportaciones continúan incluso en la actualidad y a escala internacional.

“La globalización no es un acontecimiento y ni siquiera una secuencia de acontecimientos; se trata de un proceso que se ha ido desarrollando durante mucho, mucho tiempo”.

Estados Unidos, una región enorme con mercados internos gigantescos, practicaba el proteccionismo al establecer tasas de importación elevadas. La ley de aranceles Hawley-Smoot de 1930 aumentó los ya elevados aranceles estadounidenses sobre las importaciones, lo que provocó que otros países aumentaran sus aranceles radicalmente. Como resultado, el comercio internacional prácticamente se detuvo a inicios de los años 1930. Cordell Hull, Secretario de Estado durante el mandato de Franklin Roosevelt, utilizó su magnífico poder de persuasión para presionar a favor del libre comercio. Gracias a él, el Congreso aprobó la Ley de Acuerdos Comerciales Recíprocos en 1934 y abrió así el mercado estadounidense. Ello detonó el comercio internacional, el cual creció a una increíble tasa media anual de 6.4% durante los siguientes 50 años. En 2006, un estudio mostró que en países con políticas comerciales abiertas, el promedio del PIB era de US\$17.521; mientras que en naciones con políticas comerciales permanentemente cerradas, el promedio del PIB alcanzado era solo de US\$2.362. El libre comercio es como un juego de suma cero: unos ganan y otros pierden. Su destino depende de si su producto puede ser fabricado a un precio inferior en algún otro lugar. De ser así, personas alrededor del mundo lo comprarán y mejorarán sus vidas, pero pronto usted se quedará sin trabajo. Tratar de revertir este efecto es como intentar barrer una ola con una escoba. Al final, esto es la globalización: una mezcla de amargo y dulce, donde el marcador se lleva en kilómetros y dinero.

Sobre el autor

William J. Bernstein es escritor, teórico de la economía e historiador. Entre sus libros se encuentran *The Birth of Plenty* y *Los cuatro pilares de la inversión*.