



La expedición Macartney y la economía mundial

En 1793, la economía mundial se centraba en Asia Oriental y Meridional, no en Europa. La embajada británica, dirigida por Lord Macartney, quería cambiar esa situación. Falló.





00:01

*Vídeo del Astillero
Histórico de
Portsmouth; Trevor
Getz y Nick Dennis
en el astillero*

TREVOR: En 1793, la economía mundial iniciaba una gran transformación. Pero casi nadie lo sabía. Hola, soy Trevor Getz.

NICK: Y yo soy Nick Dennis. Hay muchas maneras de estudiar la cambiante economía mundial de mediados del siglo XVIII. Puedes centrarte en un bien comercial concreto, como la plata, el tabaco o la porcelana. También puedes centrarte en un individuo o en un pequeño grupo de personas para ver cómo han experimentado estos cambios. Quizá puedas fijarte en un lugar e intentar ver cómo está conectado con el resto del mundo. También se puede analizar un acontecimiento concreto para ver cómo ejemplifica tendencias más amplias. Estamos aquí, en Portsmouth, Inglaterra, para utilizar varias de estas técnicas. Vamos a analizar la economía mundial del siglo XVIII a través de un lugar, Portsmouth, de las experiencias de una persona, George Macartney, y de un acontecimiento, la Embajada de Macartney ante el Emperador Qianlong de China.

01:17

*Breve historia de
Portsmouth
Antiguo mapa de
la región donde
se encuentra
Portsmouth Las
obras de arte
representan el
fuerte romano y
el conflicto de
Portsmouth Dibujo
del Mary Rose*

TREVOR: Y nuestra historia comienza aquí, en Portsmouth, en la costa sur de Inglaterra. Como muchas otras importantes ciudades comerciales del mundo, Portsmouth es un puerto natural. Una ensenada donde los barcos podían protegerse del mal tiempo del Canal de la Mancha o de los barcos enemigos. De hecho, es la ciudad más fortificada de Europa, porque había muchos enemigos. En el siglo III, cuando Roma ocupó la isla, construyó aquí un fuerte para repeler a los asaltantes sajones. En el siglo XIV, cuando Inglaterra estaba inmersa en 100 años de conflicto con Francia, los franceses quemaron la ciudad al menos tres veces. En el siglo XV, el rey Enrique VIII la convirtió en la primera gran base naval de Inglaterra. En sus muelles se fabricaban algunos de los mayores navíos europeos de la época, entre ellos el buque insignia de Enrique VIII, el Mary Rose.

02:10

*Un cuadro de la
abarrotada ciudad
de Portsmouth
Dibujo de barcos
británicos
Un vídeo muestra
al HMS Victory*

NICK: En el siglo XVIII, la ciudad rebosaba de marineros, soldados y comerciantes, muchos de ellos procedentes del Caribe, África y el sur de Europa. Los buques mercantes partían de Portsmouth para comerciar con todo el mundo o cruzar el canal en Francia. Desde aquí partían convoyes para transportar convictos y deudores a Australia, donde serían reasentados en circunstancias brutales. Desde su base naval partía la moderna flota británica para librar grandes batallas. La ciudad en sí estaba dominada por los astilleros, que se expandieron rápidamente a medida que Gran Bretaña actualizaba sus flotas, protegiendo su creciente comercio e imperio. Fue en este periodo cuando se construyeron los grandes buques de la Armada Imperial Británica en astilleros industriales como Portsmouth, Woolwich y Chatham. La mayoría, como este buque, el HMS Victory, que lideró la victoria naval británica contra la flota de Napoleón en Trafalgar, estuvieron en algún momento aquí, en Portsmouth.

03:12

*La economía mundial a
mediados del siglo XVIII*

TREVOR: A pesar de su creciente poder naval y de su flota comercial, Gran Bretaña no era la mayor potencia económica del mundo a finales del siglo XVIII. El verdadero centro económico de la época estaba en Asia, donde China e India eran los mayores productores de productos manufacturados antes de la industrialización. Estas dos vastas economías producían gran parte



El mapa muestra la India, la China de la dinastía Qing, Corea y Filipinas, y las rutas comerciales de la plata a su alrededor

03:54

de los bienes caros y de alta calidad del mundo, aquellos que merecían ser transportados largas distancias. China, en particular, producía artículos de lujo muy demandados en Europa: la cerámica, la seda y el té eran lo bastante rentables como para enviarlos miles de kilómetros a través del mundo desde China hasta Inglaterra.

Pero estos países asiáticos, y sus vecinos del sudeste asiático, Corea y Filipinas, tenían una población tan numerosa que se centraron en gran medida en la producción de bienes para sí mismos y para sus vecinos cercanos. Los enormes mercados locales y regionales hacían que, en general, tuvieran poco interés en comerciar con Europa. En cambio, los Estados europeos competían entre sí por controlar el lucrativo comercio con Asia. De ahí la necesidad de grandes flotas y de astilleros industriales modernos como Portsmouth.

Mapa que muestra la expansión de la ruta comercial de la plata a través de la América española; un dibujo de las minas de plata de Potosí, Bolivia

04:52

Entre las potencias europeas, España fue la primera en irrumpir efectivamente en ese mercado asiático. Los grandes países asiáticos necesitaban dinero para mantener a flote sus enormes economías. Y ese dinero llegó en gran parte en forma de plata. En los siglos XVII y XVIII, la mayor parte de esa plata procedía de las minas de América, y la mayoría de esas minas estaban en las colonias americanas españolas.

El mapa muestra las Indias Orientales Holandesas; una representación dibujada de una invasión holandesa

05:33

**Embajada Macartney,
1792-1793**

*retrato de
Macartney*

Otros Estados europeos, como Portugal y los Países Bajos, no tenían acceso a las minas de plata españolas y no podían proporcionar plata a cambio de productos chinos o indios. Así que encontraron otras formas de unirse a este comercio. Los portugueses, por ejemplo, servían de intermediarios, ofreciendo sus barcos como servicio de transporte y obteniendo un pequeño beneficio. Los holandeses, en cambio, invadieron islas del sudeste asiático y empezaron a cultivar especias y otros productos que podían transportar y vender en Europa. Pero quien quisiera comerciar con China seguía teniendo que comprar bienes utilizando lo único que China necesitaba: moneda de plata.

Al igual que otros europeos, los británicos querían encontrar una forma de entrar en el sistema económico asiático, pero Gran Bretaña no tenía colonias mineras de plata que produjeran el dinero necesario para comprar productos chinos. Así que, a finales del siglo XVIII, se preparó una expedición para intentar que China aceptara otra cosa como pago. El rey Jorge III de Gran Bretaña envió a un embajador, Lord Macartney, desde estos muelles de Portsmouth hasta el emperador chino Qianlong, con la esperanza de convencerle de que permitiera a los comerciantes británicos intentar vender mercancías producidas en Gran Bretaña o en sus colonias.

06:09

NICK: Macartney dejó Portsmouth en septiembre de 1792. Su pequeño convoy de barcos viajó principalmente a través de puertos propiedad de los portugueses, aliados de los británicos.



El mapa muestra la ruta que siguió Macartney de Portsmouth a Jehol; dibujos de Jehol

06:48

La obra de arte representa a un visitante inclinándose profundamente ante el Emperador

Navegaron hasta la costa occidental de África, luego a Río de Janeiro, en Brasil, y después alrededor del extremo sur de África, para recalar en Yakarta, en la isla de Java. La embajada llegó a la colonia portuguesa de Macao, en los confines de China, en junio de 1793, en un viaje de diez meses. Tras algunas negociaciones, se dirigieron río arriba en barcazas por el río Alto hasta Pekín, y después a la ciudad de Jehol, donde residía el emperador Qianlong.

Macartney llegó finalmente a la corte del emperador en agosto de 1793, donde hubo una breve discusión sobre si se inclinaría ante el emperador Qianlong y, en caso afirmativo, con qué profundidad y cuántas veces. Por lo general, se esperaba que los visitantes que se reunían con el Emperador se inclinaran sobre ambas rodillas, de modo que su frente tocara el suelo. Siendo un diplomático experimentado, y queriendo que la misión fuera un éxito sin comprometer el orgullo británico, Macartney decidió que bajaría su cuerpo doblando una rodilla hasta el suelo de la misma forma que lo haría ante su propio rey.

07:24

Un dibujo muestra al Emperador siendo transportado en un asiento por muchas personas

Finalmente, el Emperador recibió a Macartney. El embajador ofreció regalos, amistad y todo lo que pudo para convencer al Emperador de que permitiera a los mercaderes británicos pagar los productos chinos con algo que los británicos pudieran producir, como arroz o la droga, el opio, cultivada en territorio británico en la India. A pesar de sus gestiones ante el Emperador, la embajada de Macartney no produjo ningún cambio en la política china. Tras un año de viaje a través de miles de kilómetros y tres océanos, volvió a casa con las manos vacías. Negándose a cambiar las condiciones del comercio, el emperador escribió que China: "ya posee todas las cosas en prolífica abundancia y no carece de ningún producto dentro de sus fronteras. Por tanto, no hay necesidad de importar manufacturas de bárbaros externos a cambio de nuestros propios productos. Además, Gran Bretaña debe conocer su lugar en el mundo reforzando su lealtad y jurando obediencia perpetua para asegurar que su país pueda compartir las bendiciones de la paz."

08:27

Piensa en este asombroso mensaje por un segundo. Puede poner patas arriba todo lo que creías saber. He aquí a Macartney, el representante de Gran Bretaña, de la que se nos ha enseñado que era la mayor economía industrial del mundo, siendo rechazado y diciéndosele que Gran Bretaña debería jurar lealtad a China. He aquí al emperador de China, que como sabemos perdería tres grandes guerras y sería víctima del imperialismo en el siglo siguiente, declarando que China era tan fuerte que no necesitaba nada de Gran Bretaña.

08:57

La obra representa un puerto chino en torno a la década de 1790

Foto actual del puerto de aguas profundas de Yangshen, en Shanghai

De hecho, el fracaso de la misión Macartney nos dice bastante sobre la economía mundial de mediados del siglo XVIII. Estamos acostumbrados a pensar en esta época como el comienzo de la Revolución Industrial que llevaría a Gran Bretaña y a toda Europa a una posición de prominencia económica mundial durante unos 200 años. Pero en la década de 1790, la Revolución Industrial no había hecho más que empezar. China, y en menor medida otras partes de Asia, seguían siendo los motores del comercio mundial.

270 años después, Asia vuelve a estar en el centro del comercio mundial y la industria manufacturera en el siglo XXI. Cualquier análisis de las economías mundiales en la actualidad probablemente empezaría en un muelle de Shangai, el mayor puerto del mundo, y no en Portsmouth, que sigue siendo comparativamente diminuto. Pero el turno de Gran Bretaña estaba a punto de llegar. Y la industrialización ya empezaba a convertirlo del país que suplicaba comerciar con el emperador de China, en la mayor economía del mundo... durante un tiempo.