
Les formes de subsistència: II. Tràfics i mercats

PID_00245820

Josep Fontana

Temps mínim de dedicació recomanat: 3 hores



Índex

Introducció.....	5
1. Comerç i navegació en els temps antics.....	7
2. La construcció d'un mercat europeu.....	10
3. Àsia i Àfrica en el comerç intercontinental.....	17
4. La construcció d'un mercat mundial.....	23
5. La formació dels mercats nacionals.....	28
6. La reorientació del comerç mundial.....	31

Introducció

Un dels aspectes essencials de la història dels éssers humans, sense el qual no s'entendria el seu progrés, és la capacitat que tenen de cooperar a través de l'intercanvi, tal com es manifesta des de la prehistòria. L'intercanvi es va basar primer en l'existència, en punts determinats, de recursos naturals, com l'obsidiana o la sal, que eren escassos en altres llocs. Però més endavant va tenir com a objecte uns productes agraris, com el vi o l'oli, que es conreaven pensant en permutar els excedents no consumits, o les manufactures, com la ceràmica i els teixits.

Els intercanvis tenen com a terme de referència el “mercat”: una paraula que designa alhora el lloc on els homes es reuneixen per comprar, vendre o canviar; l'àrea territorial en què es realitzen intercanvis de productes (i així es pot fer una gradació que va des dels mercats locals fins a un mercat mundial); o el conjunt de les regles que fixen la forma d'aquests intercanvis, entre les quals ha de figurar necessàriament l'existència d'unes condicions institucionals i culturals que garanteixin el “trust”, la confiança que els tractes fets són fiables i duradors, que és en bona mesura el que justifica que es parli de “societats de mercat”.

Els pensadors escocesos del segle XVIII, que vivien l'experiència d'una Gran Bretanya en un ràpid procés de creixement econòmic basat en la seva expansió comercial, van convertir el mercat en la peça explicativa central de la seva visió de l'economia, que en molts aspectes segueix essent avui dominant en el pensament del liberalisme econòmic. Per Adam Smith, a *La riquesa de les nacions*, la base del creixement econòmic era la divisió social del treball, que permetia als homes especialitzar-se en produir el que podien o sabien fer millor per intercanviar amb el que feien altres (i els portava, alhora, a col·laborar entre ells en les diverses operacions de la fabricació d'un producte):

“Com la capacitat d'intercanviar és la que dóna lloc a la divisió del treball, l'extensió d'aquesta divisió ha d'estar sempre limitada per l'extensió d'aquesta capacitat, és a dir, en altres paraules, per l'extensió del mercat”.

Adam Smith, *La riquesa de les nacions* (I, 3).

Es tracta, com es veu, del principi del creixement per especialització, que hem vist abans en l'agricultura, però estès ara al conjunt de l'economia, i no solament pel que fa als intercanvis, sinó també a l'organització del treball productiu. A través dels seus efectes sobre la divisió del treball, per tant, el mercat es convertia en el gran motor del creixement econòmic i del progrés humà.

La sal

Aquest producte va començar a ser essencial per a l'alimentació humana a partir del neolític, quan una alimentació més rica en carbohidrats la va fer indispensable. Un lloc com Hallstatt devia la seva importància a les mines de sal i a un comerç que explica que es trobin allà objectes importats de tot Europa. En diversos llocs del món, i molt especialment a l'Àfrica, la sal servia de moneda o era intercanviada fins i tot per esclaus o per or.

1. Comerç i navegació en els temps antics

Des del Paleolític superior trobem comunitats europees que utilitzen materials que procedeixen de llocs que disten fins a 500 km del seu assentament, el qual pressuposa l'existència d'un intercanvi organitzat. Fa 4.000 anys començava a desenvolupar-se a la Mediterrània oriental un tràfic molt actiu de vi, oli i metalls, en unes xarxes d'intercanvi que s'estenien al voltant de les seves illes (la de Xipre va donar nom al coure). D'aquest origen va sorgir el comerç de fenicis i grecs, que van portar els seus productes, i la seva cultura, fins a l'extrem occidental de la Mediterrània.

Aquest primer comerç a llarga distància era fonamentalment naval. Per entendre les seves limitacions convé conèixer com es feia la navegació en l'antiguitat. Totes les embarcacions deriven de tres tipus essencials: els troncs buidats, les armadies o rais de troncs, bambús o fustes lligats (el nom de "balsa" procedeix del d'un arbre americà de fusta molt lleugera que s'utilitzava per fer aquest tipus d'embarcacions), i les cistelles recobertes de pells o d'algun altre material impermeable. El tipus més simple és l'armadia, que encara navega al Brasil –les jangadas– o en els ports fangosos de Taiwan (l'embarcació que construeix Ulisses quan fuig de Calipso és una armadia de vint troncs). De l'abundància d'un material excel·lent com és el bambú deriven les embarcacions tradicionals de Xina, els anomenats joncs, que poden arribar a tenir 40 m d'eslora, són de fons pla, sense quilla, i tenen un timó profund que ajuda a equilibrar-los. En la tradició de la cistella, pròpia de les zones sense arbres, es fa primer una armadura interna i es recobreix posteriorment amb una superfície impermeable (com fan els esquimals, i com es feia a Irlanda o a l'Éufrates).

El tronc buidat ha donat origen a la canoa, que és poc estable per navegar a vela, i que necessita o bé unir-se a una altra, o bé afegir balancins que l'equilibrin (catamarans). D'aquest tipus va sorgir el vaixell europeu, elevat a banda i banda del tronc folres de fusta subjectats amb peces interiors que dibuixaven el casc de la nau.

Tota embarcació destinada al mar era en principi de vela. N'hi havia d'altres, especialment les militars, que es movien també a rem, la qual cosa els permetia prescindir de la direcció del vent per maniobrar. Però les condemnava a no anar molt lluny perquè necessitaven una gran dotació i, en conseqüència, moltes provisions, sobre tot aigua potable. La gran realització de la nàutica grega va ser la trirrem, amb tres fileres de remers i uns 170 homes movent-los (figura 1), que tenia problemes de maneig perquè els remers havien d'actuar amb molta conjunció, seguint el ritme que se'ls marcava, i això exigia molt entrenament. Aquestes embarcacions usaven la vela tant com els era possible, i se servien del rem per torns, sense posar en joc a tots els homes, excepte en el combat, en què utilitzaven tota la força del rem a la vegada per guanyar un

Eslora

L'eslora és la longitud de l'embarcació; la màniga, la seva amplària; i el puntal, l'altura del casc.

màxim de velocitat. Un cas especial de vaixell de guerra gegant va ser el que va fer construir Ptolomeu IV d'Egipte (figura 2): era de 127 m de llarg (eslora), 17 d'ample (màniga) i 22 d'altura (puntal). Sembla que era de doble casc i es diu que necessitava 4.000 remers (a raó de cinc a vuit per cada rem) i 2.850 mariners per manejar-lo. Era difícilíssim de maniobrar, de manera que va romandre amarrat al port i mai no va fer servei actiu: era una mena d'arma de dissuasió.

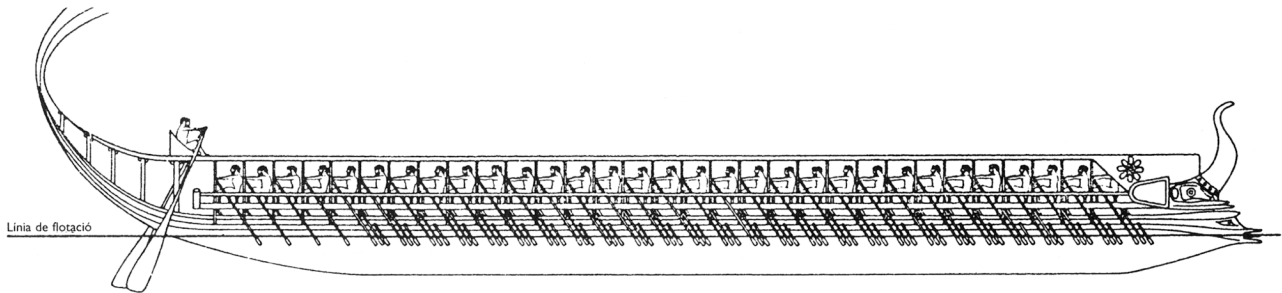


Figura 1. Una trirrem vista de perfil.

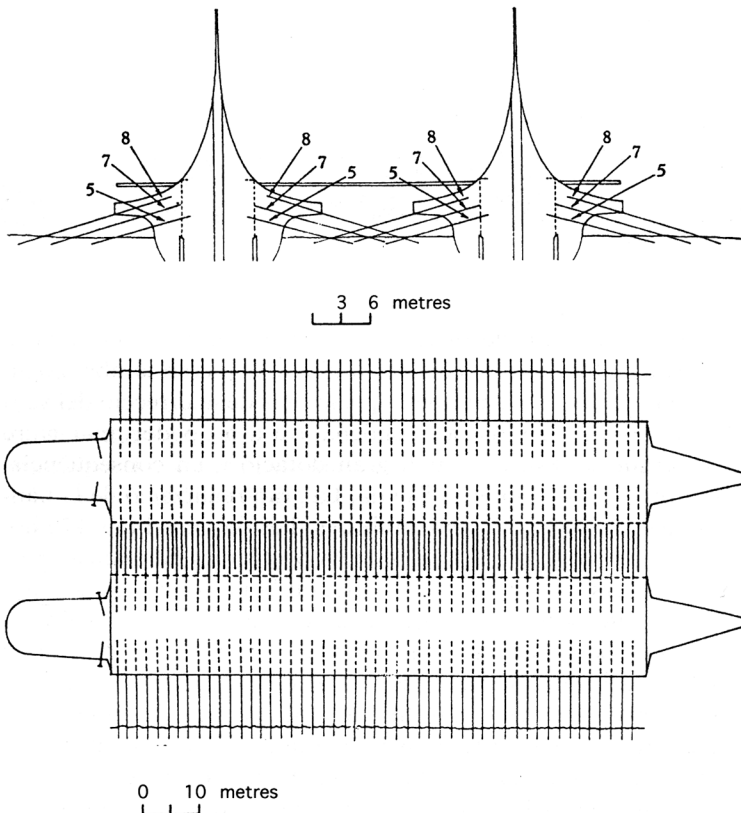


Figura 2. L'embarcació gegant de Ptolomeu IV.

A diferència de les naus de guerra, llargues i estretes per assolir una velocitat màxima en el combat, les de transport eren rodones i més petites, i navegaven essencialment a vela (l'espai que haurien ocupat els remers es necessitava per a la càrrega).

La navegació a vela depenia de les condicions climàtiques estacionals. Hesíode diu que només es pot navegar en els mesos de juliol i agost, però això és exagerat. El normal a la Mediterrània era fer-ho des del 10 de març al 10 de novembre com a màxim, i l'època ideal era la que va d'abril a setembre. Fora

d'aquest temps només es sortia a la mar per motius excepcionals. La causa d'això no eren només les tempestes d'hivern, sinó els problemes de visibilitat: una navegació que durava pocs dies i que no s'allunyava pràcticament de la costa, no necessitava cap instrument (el mapa i el portolà són per a la navegació d'altura), sinó tan sols capitans que coneguessin bé la costa, els corrents i els esculls. El fet que a l'hivern hi hagués núvols i boires que dificultaven la visibilitat era un greu inconvenient per a aquesta navegació.

2. La construcció d'un mercat europeu

La proliferació dels intercanvis va fer néixer la moneda, una peça de metall (coure, plata i or, essencialment) que té un valor fixat i avalat per una determinada autoritat, i que sembla que va fer la seva aparició inicialment a Àsia Menor cap al 600 aC (cap al segle VI aC va aparèixer també en un focus autònom xinès). L'Imperi Romà, que es va edificar sobre els tràfics antics de la Mediterrània oferint als països que s'integraven en ell les possibilitats d'un gran mercat interior, tindria com a expressió d'aquesta unitat la moneda imperial, que s'estendria no només per l'àmbit romà, sinó també fora d'ell.

En aquest mercat, el blat anava d'Alexandria a Itàlia en grans quantitats; el vi i l'oli d'Hispania no solament es destinaven als mercats de la península italiana, sinó també als de la Gàl·lia i del nord d'Àfrica. Els mapes adjunts ens mostren com es distribueixen les troballes de dos tipus diferents d'àmfores fetes a la costa catalana i utilitzades per transportar el vi local a mercats molt diversos (figura 3).

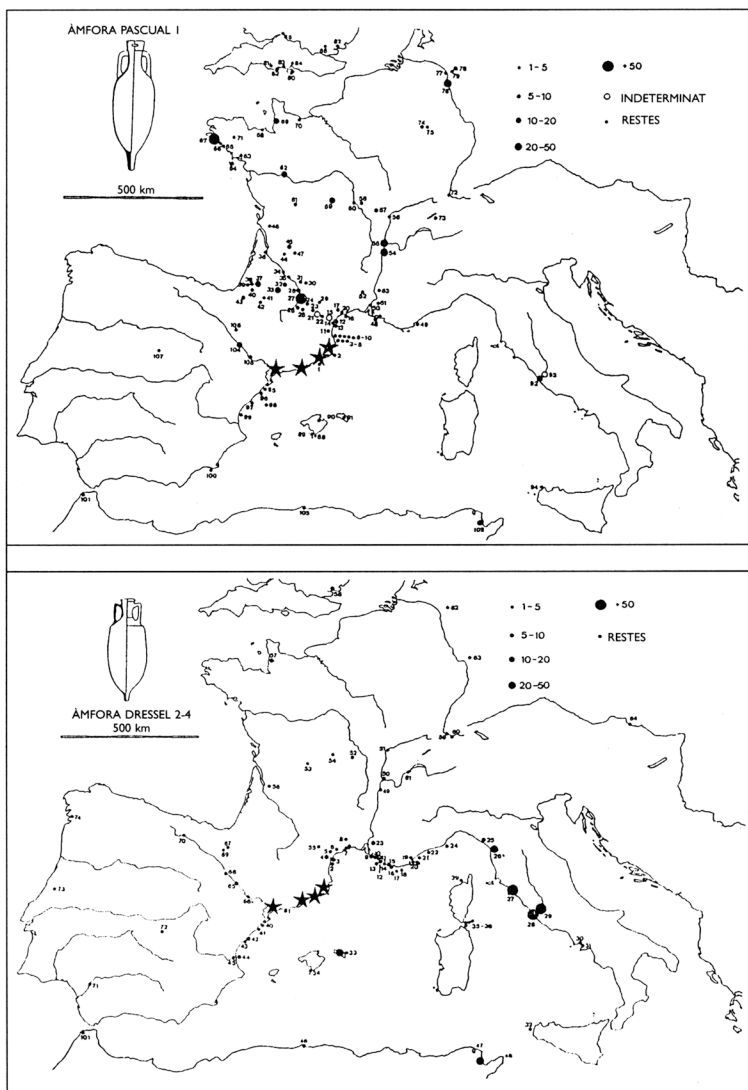


Figura 3. Llocs on s'han trobat restes d'àmfores per al transport de vi produïdes a la costa catalana. El primer mapa, el de les àmfores Pascual 1, correspon al regnat d'August i mostra la difusió cap al nord, des del sud de la Gàl·lia fins a Bretanya. El segon, el de les àmfores Dressel 2-4, permet de veure la importància de les exportacions cap a Itàlia durant la segona meitat del segle I de la nostra era (de Philippe Leveau, *Campagnes de la Méditerranée romaine*, Paris, Hachette, 1993, p. 238).

Però l'imperi no era un món tancat. Tenia, d'una banda, relacions amb l'Índia i amb Xina; i, de l'altra, les mantenia, molt més actives, amb el món bàrbar europeu de més enllà de les seves fronteres, que eren una zona de contacte més que una separació (figura 4). En enfonsar-se l'Imperi Romà d'occident es van mantenir les relacions dels pobles escandinaus amb l'àrea de l'antic imperi, alhora que s'obria una nova via d'intercanvi del nord d'Europa amb Orient que travessava l'actual Rússia fins a Bizanci, des d'on anava cap al Volga i el mar Caspi per comerciar amb els àrabs de Bagdad. Pel que fa a la moneda, es va començar imitant la de l'imperi, però des del segle VII van començar a aparèixer monedes "nacionals" garantides per les noves monarquies.

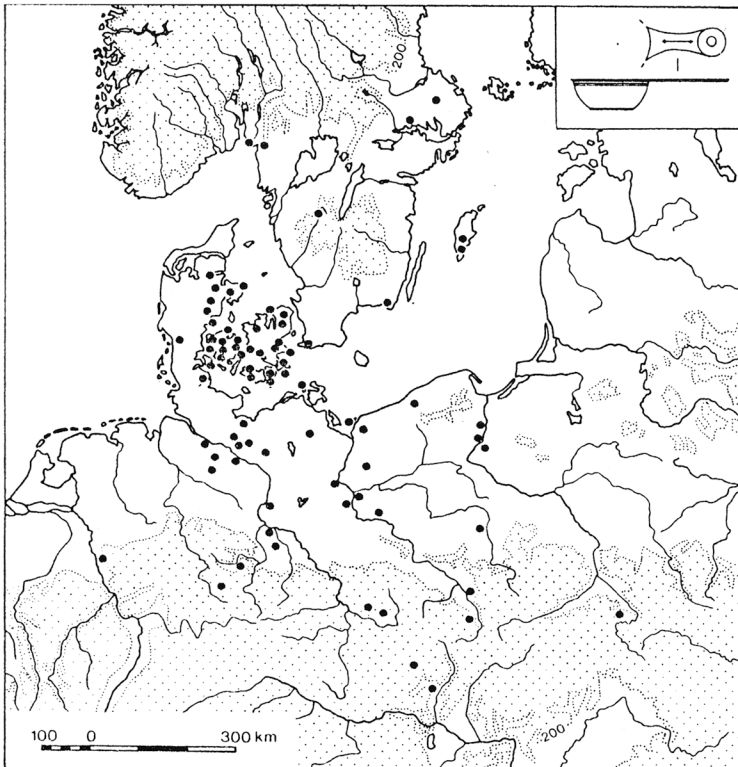


Figura 4. Distribució de les troballes d'un tipus de pàtera romana pel nord d'Europa. Observeu que es concentren a prop dels estrets que comuniquen el mar Bàltic amb el mar del Nord, per on passava un complex feix de relacions.

Hem parlat abans de la colonització agrària de l'Europa al nord dels Alps. Aquesta expansió està estretament unida a una conquesta global del territori que es manifestarà amb l'aparició d'un gran nombre de ciutats comercials en un espai molt ampli que va des de Dublín fins a Kíev, i que suscitarà intercanvis tant entre camp i ciutat, com entre comarques i regions diverses. Estudis sobre l'Anglaterra medieval sostenen que del segle XI al XIV es van crear milers de mercats setmanals nous, van augmentar tant el comerç com la massa monetària disponible, i va tenir lloc un procés de comercialització determinat molt més per l'acumulació de milers de petites compres que per la demanda dels grans senyors eclesiàstics i laics. Aquestes transaccions a escala regional es van integrar amb posterioritat dins d'un conjunt de relacions i de tràfics d'abast europeu.

Mentre al nord d'Europa creixien les connexions entre Anglaterra, Flandes, Holanda i la lliga de les ciutats de la Hansa, hereva dels tràfics dels vikings, que controlava el comerç del Bàltic i penetrava cap a l'interior d'Europa, fins arribar, a finals del segle XIV, a Moscou (figura 5), a la Mediterrània venecians, genovesos i catalans organitzaven imperis marítims que els permetien establir contacte amb els ports de Llevant, als quals arribaven les mercaderies d'Orient, o establir colònies mercantils en el mar Negre.

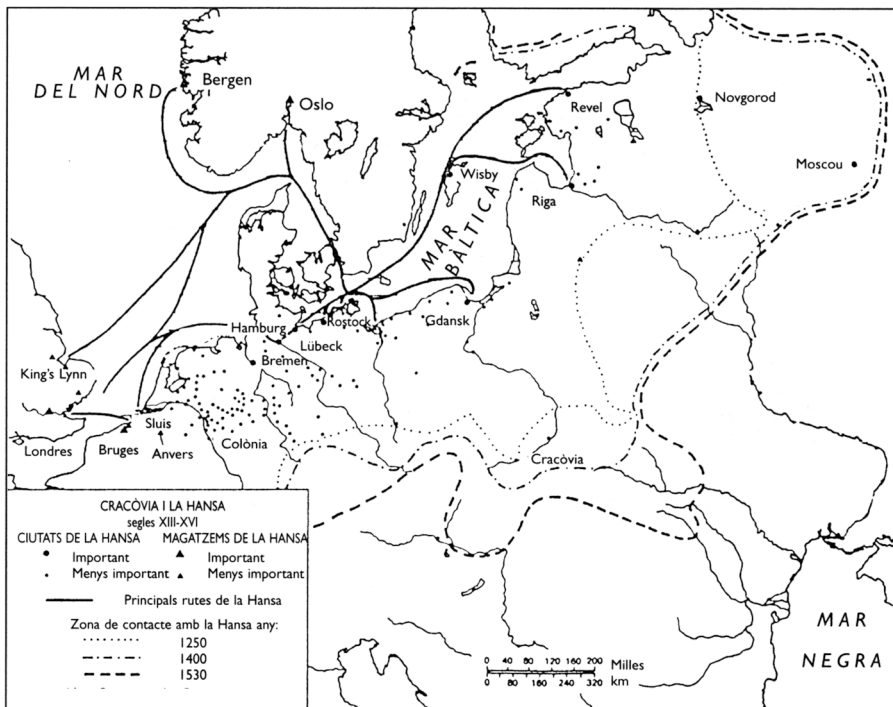


Figura 5. Àrea d'expansió del comerç de la Hansa (de F. W. Carter, *Trade and urban development in Poland*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994, p. 100).

Aquests dos circuits europeus tindrien al principi els seus contactes principals en les fires de la Champagne o en les del sud de l'actual Alemanya. El crèdit, nascut a la Mediterrània occidental en els segles X-XII, permetia obviar l'inconvenient que representava una massa monetària insuficient i de baixa qualitat (de plata amb aliatge de coure). Des del final del segle XIII, la revolució comercial que va propiciar l'ús de la lletra de canvi (que evitava haver de desplaçar grans quantitats de monedes per atendre les transaccions comercials), l'organització de companyies, la millora dels mètodes comptables i el desenvolupament de la banca farien encara més densa la xarxa de relacions que unia els centres comercials europeus i desplaçaria les fires al sud, cap a la península italiana (figura 6). Serà també a partir d'aquest moment quan la moneda adquireixi una major importància en la vida quotidiana (és el temps en què els pagesos veuran commutat els lliuraments de fruits i les prestacions de treball als senyors per pagaments en diners). L'or africà i la plata del centre d'Europa van alimentar amb dificultat aquests circuits, fins que l'arribada de la plata americana els va transformar per complet.

Societats col·lectives

La formació de societats col·lectives de diversos tipus permet mobilitzar capitals que s'inverteixen amb una responsabilitat limitada, cosa que evita arriscar tots els estalvis personals en un sol negoci. Aquest sistema servirà sobretot per finançar el comerç naval (es fan fins a 64 parts d'una embarcació), els molins, l'explotació del corall, etc.

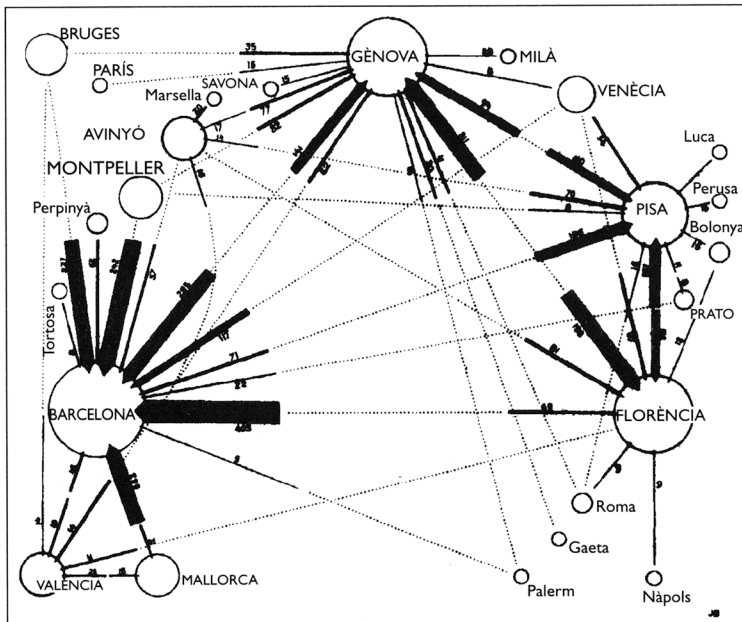


Figura 6. La circulació de lletres de canvi a la Mediterrània occidental (1385-1410). Dos segles més tard, un cop arribada la plata americana, aquest triangle s'establiria entre Gènova (les fires de Bisenzona), Anvers i Medina del Campo (de F. Braudel, *La identitat de França*, p.410).

La trama de relacions de l'Europa occidental amb la de l'est no es limitava, però, a les rutes marítimes del Bàltic, on els holandesos adquirien el blat que proveïa mitja Europa, sinó que tenia també una complexa articulació terrestre. Hi havia un corrent de tràfec que portava cap a l'oest les pells de Rússia (cada any arribaven als mercats de l'Europa occidental almenys un milió de pells que els russos anaven a buscar fins a Sibèria), alhora que el bestiar boví de les actuals Polònia, Bohèmia, Hongria i Ucraïna (figura 7) o els metalls (plata i coure, necessaris per encunyar monedes) de les actuals Hongria i Eslovàquia. Com a contrapartida d'aquest hi havia un altre corrent que portava de l'oest cap a l'est teixits de qualitat, vins i productes metàl·lics. Una ciutat com Cracòvia tenia, en els últims segles de l'edat mitjana, un àrea de comerç que anava des del mar Negre (on es canviaven espècies d'Orient per teixits) fins als ports del Bàltic, Londres o el nord de la península italiana (comerciants de Venècia, Gènova i Florència van arribar a Cracòvia per les rutes del mar Negre, es van instal·lar allà i van invertir en mines, terres i immobles) (figura 8).

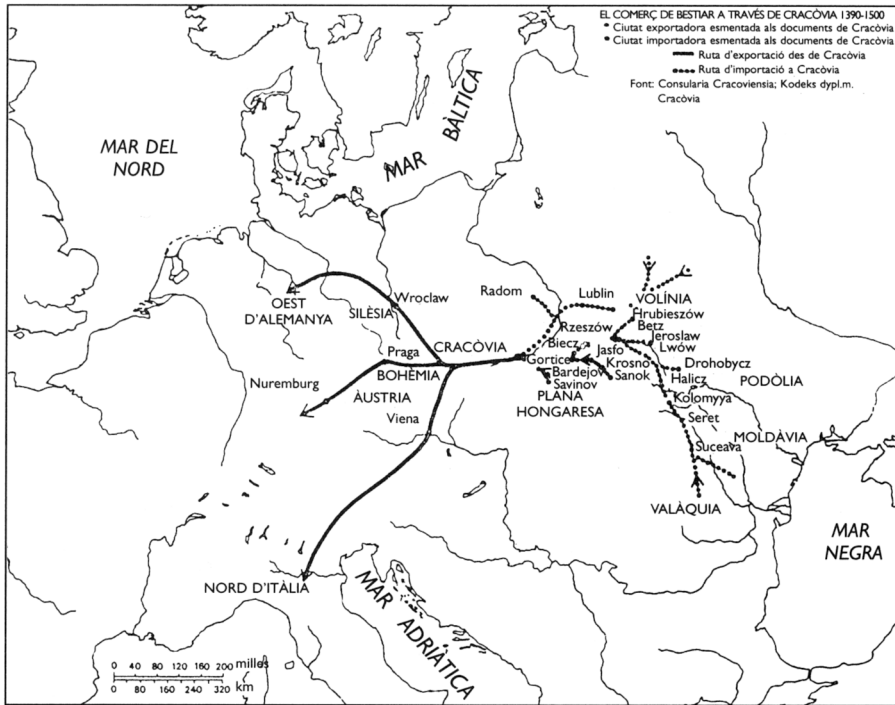


Figura 7. El comerç de bestiar de l'Europa oriental cap a l'oest a través de Cracòvia (de Carter, *Trade and urban development in Poland*, p. 135).

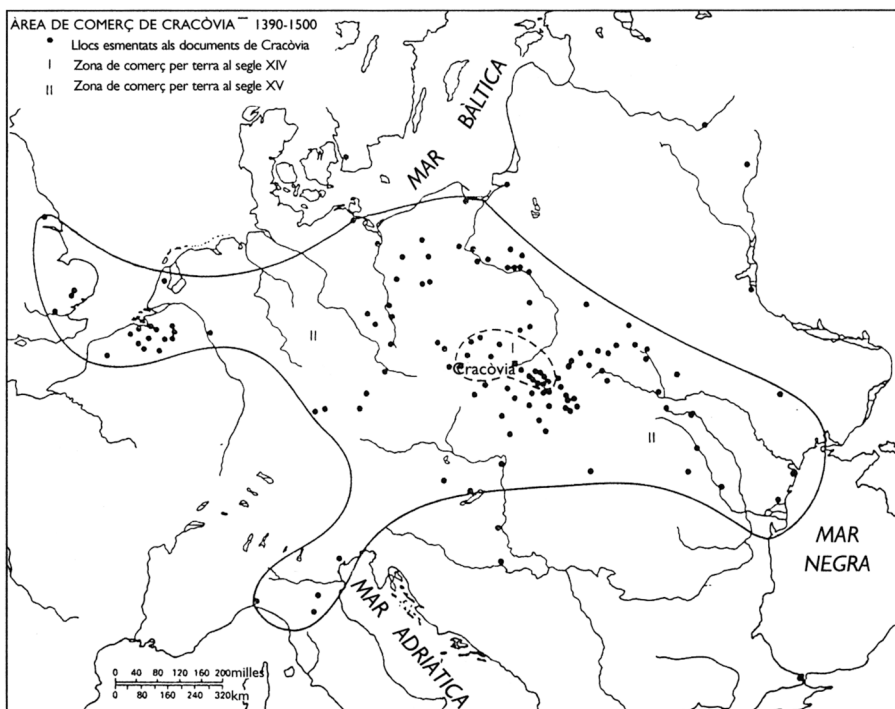


Figura 8. El comerç de Cracòvia en 1390-1500 (de Carter, *Trade and urban development in Poland*, p.343).

Aquest mercat interior europeu, on es combinava l'acció del gran comerç que negociava en les fires internacionals (amb protagonistes com els Fugger, que tenien negocis molt diversos per tot Europa, des de l'actual Polònia a Espanya, que eren prou rics com per finançar l'elecció imperial de Carles V i que van arribar a tenir una sèrie de factories a l'Índia) amb la dels mercats locals en què tenien lloc els intercanvis essencials entre el camp i la ciutat, i amb la petita activitat dels marxants, que recorrien a peu els camins amb les seves mercaderies, va créixer durant l'edat mitjana –que no va ser l'època de “economia de

subsistència” que volia el tòpic tradicional. En canvi, va augmentar considerablement entre 1500 i 1650, alimentat en bona mesura pels fluxos de la plata americana, que arribava fins als punts més remots del continent. Però va defallir una mica en els cent cinquanta anys següents, a causa de l’auge del comerç marítim, per una banda, però també de les dificultats que es derivaven d’una època de guerres europees constants, fins a arribar al moment, al segle XIX, en què la construcció de les línies de ferrocarril va transformar no solament els intercanvis, sinó la vida sencera dels homes.

3. Àsia i Àfrica en el comerç intercontinental

Hem estat parlant sobretot de la Mediterrània i d'Europa, perquè la nostra civilització té el seu origen en els intercanvis culturals que han tingut lloc en aquests àmbits. Però convé tenir en compte que en altres zones del món s'han produït processos semblants, i molt especialment al voltant d'un mar que ha estat tant o més important que el Mediterrani per al desenvolupament de la cultura humana: l'oceà Índic. Més endavant, a partir del segle XVI, l'oceà Atlàntic ha estat l'escenari d'uns contactes entre tres continents que han marcat profundament el desenvolupament del món contemporani, de manera similar a com pot marcar-lo en el futur el sistema de relacions establertes en l'àrea del Pacífic.

El primer, però, ha estat l'Índic. L'espai marítim que s'estén des de les costes orientals d'Àfrica fins al sud-est asiàtic, i que penetra cap al Mediterrani pel mar Roig i cap al Pròxim Orient pel golf Pèrsic, ha estat des dels orígens de la civilització un lloc de freqüents navegacions, afavorides per la regularitat dels monsons, que bufen de sud a nord a l'estiu i de nord a sud a l'hivern, i que fan possibles recorreguts a vela de llarga distància.

Fa almenys set mil anys ja hi havia tràfec marítim al golf Pèrsic i fa cinc mil que Mesopotàmia i la civilització de la vall de l'Indus comerciaven entre si. En l'inici de la nostra era, fa dos mil anys, hi havia a l'Índic una densa xarxa de tràfics comercials que anaven des de Madagascar fins al sud de Xina, en un ampli mercat en el qual s'intercanviaven productes de la llunyana Europa (a l'Índia s'han trobat objectes i monedes d'or procedents de Roma), ivori d'Àfrica, estany de Malàisia i sedes de Xina.

Aquests intercanvis van arribar a tenir tanta importància que s'ha pogut afirmar que entre 1250 i 1350 s'estava en ple procés de formació d'un mercat mundial, que diferia del que Europa va construir per al seu profit a partir del segle XVI pel fet de ser un sistema "policèntric", que no estava dominat per un sol poble, sinó que admetia la participació en peu d'igualtat d'uropeus, asiàtics i africans.

En un extrem d'aquest àmbit hi havia les ciutats-estat de l'est d'Àfrica, com Kilwa, una població amb mesquites i palaus, habitada per gent de les més diverses procedències, que devia la seva importància al fet de controlar la producció d'or de l'interior africà (del regne de Guruswa o Monomatapa, del qual es conserven les grans ruïnes de Zimbabwe, la "gran casa de pedra"). Els comerciants de Kilwa arribaven fins al sud-est asiàtic, on intercanviaven els seus productes amb els de Xina.

A l'altre extrem d'aquesta ruta es trobava Xina, on el viatger musulmà Ibn Batuta ens ha descrit una ciutat comercial que era "la més gran que els meus ulls han vist en tota la terra, amb una longitud que equival a tres dies de marxa". Es componia de sis recintes protegits per una gran muralla exterior: en un vivien els jueus, els cristians i els zoroastrians; en un altre, els musulmans.

Era aquesta una època en què Xina havia trencat el seu aïllament i en què grans joncs que podien transportar fins a 400 passatgers freqüentaven els ports del sud de l'Índia, comerciaven amb Àfrica i potser van arribar a Austràlia, o a Amèrica. Entre 1405 i 1433 la "flota del tresor", manada per l'almirall eunuc Zheng He, va fer set grans viatges fins al golf Pèrsic i fins a les costes d'Àfrica. La "flota del tresor" era un conjunt de naus de càrrega, d'abastament i de defensa que va arribar a portar 28.000 tripulants, amb unes dimensions globals que no es van superar fins al segle XX. Xina es podia haver convertit en un gran poder colonial cent anys abans de la gran era de l'exploració i de l'expansió europea. Posteriorment, quan el comerç xinès es va replegar, els contactes es farien en els ports de les ciutats comercials de Malàisia i de l'actual Indonèsia, com Malacca, situada al límit dels monsons, que tenia una població que s'ha estimat de 50.000 a 200.000 habitants i que es proveïa amb l'arròs que els joncs portaven de Siam, Pegu i Java. En aquestes ciutats s'intercanviaven els productes de la Xina amb els que portaven els comerciants musulmans que controlaven els tràfecs des de l'Índia fins a les costes orientals d'Àfrica.

Entre el segle XIV i el XVI aquests fluxos van arribar al seu punt màxim, en un àmbit que estava dominat en bona mesura per la cultura islàmica. Els tràfics abastaven fins i tot mercaderies de consum comú –coure, ferro, arròs o cavalls– transportades en grans embarcacions que portaven també nombrosos pelegrins: musulmans que anaven a La Meca, hindús que es dirigien a Benarés, budistes en viatge cap a Ceilan i fins i tot cristians asiàtics que anaven a Etiòpia, seguint les petjades de sant Tomàs (figura 9).

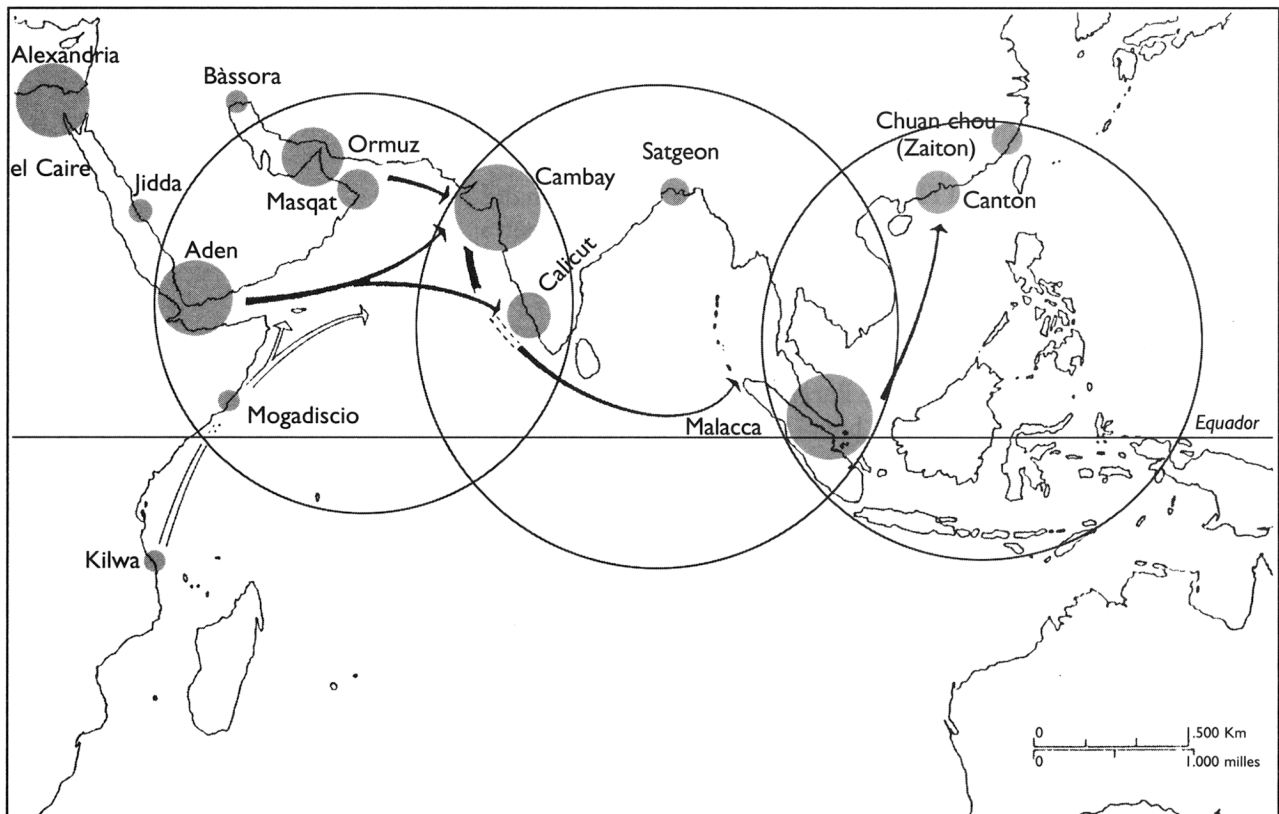


Figura 9. L'estructura del comerç a l'Índic abans de 1500.

A part d'aquest comerç marítim hi havia també a Àsia unes rutes terrestres que no solament relacionaven aquests països entre si –la Índia amb Xina, per exemple– sinó que creuaven Àsia central i arribaven fins als ports de la Mediterrània oriental (el Llevant) o del mar Negre, per la ruta coneguda com “de la seda”, però per on circulaven també molts altres productes (figura 10) i que conduïa de tornada mercaderies occidentals en direcció a Orient (al segle XIII els mongols importaven teixits d'Occident i van instal·lar artesans musulmans a Xina per produir brocats d'or). En els ports occidentals –des de la colònia genovesa de Caffa, al mar Negre, fins a Alexandria d'Egipte, visitada habitualment pels que actualment són catalans, italians i francesos– es podien trobar mercaderies de diferents parts del món i esclaus de les més diferents races i religions. Un viatger sevillà, Però Tafur, ens ha deixat una descripció de Caffa cap a 1435. Era una ciutat gran (com dues vegades Sevilla, ens diu) i molt pròspera, dedicada al comerç d'esclaus, de pells, d'espècies i de pedres precioses. “Aquí es venen –diu Tafur– més esclaus i esclaves que en tota la resta del món.” Els cristians tenien butlla del Papa per comprar i mantenir esclavitzats a cristians de moltes nacions “perquè no acabin en mans de moros i reneguin de la fe”.

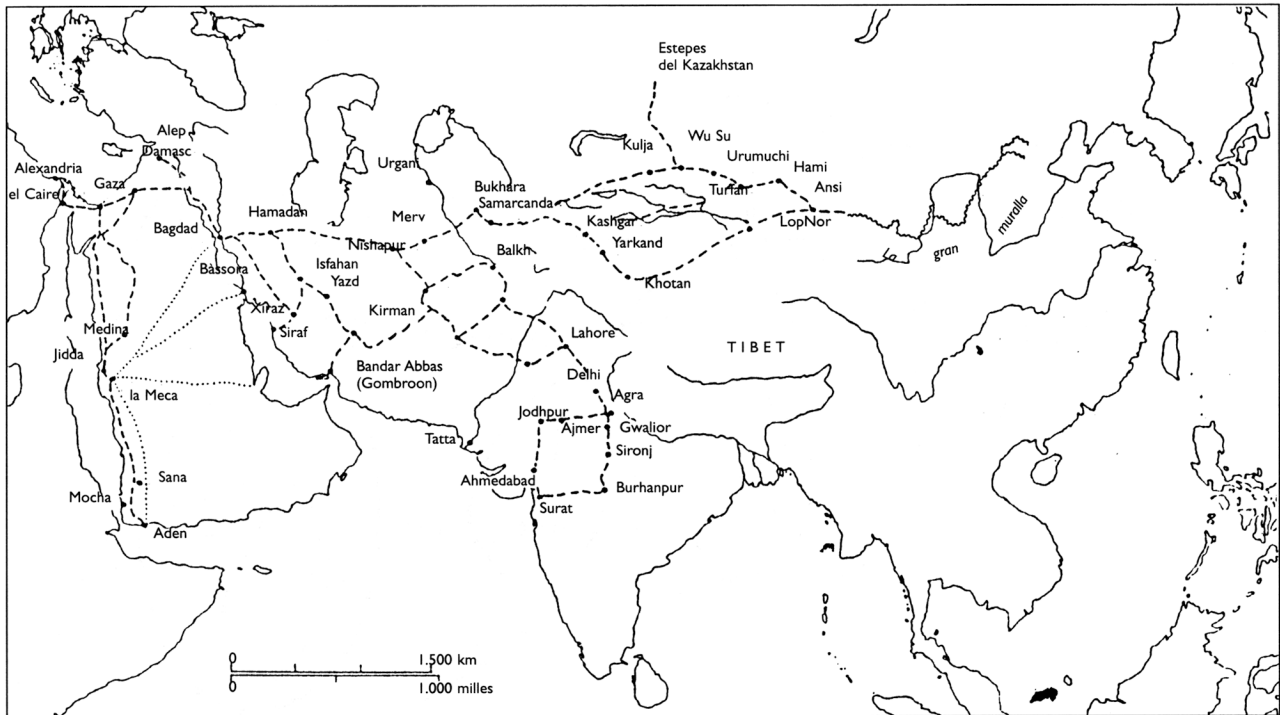


Figura 10. Les rutes de les caravanes asiàtiques.

Però aquestes relacions entre Orient i Occident no es limitaven al recorregut de les caravanes per les rutes del desert, sinó que s'assentaven en unes xarxes comercials sòlidament establertes: en les colònies d'armenis instal·lades a les ciutats (des de Marsella o Amsterdam fins a Xina) o, en els segles XVII i XVIII, en la diàspora dels comerciants indis a Iran (on sembla que van arribar a ser milers), a Turan (la terra dels uzbeks) i a Rússia, amb una forta implantació a Astrakhan i posteriorment a Moscou (figura 11).

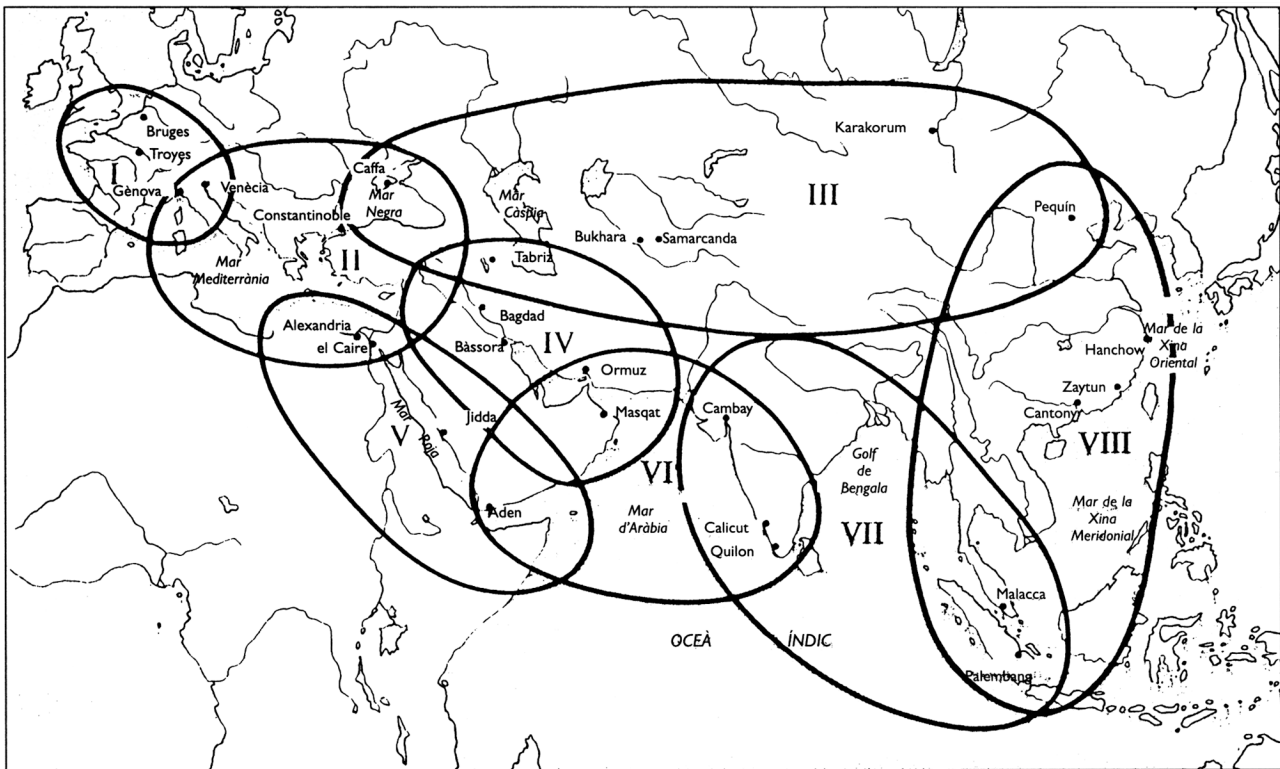


Figura 11. Aquest mapa dels àmbits del comerç eurasiàtic al segle XIII sintetitza bé la complexa realitat dels intercanvis internacionals i mostra els seus punts de contacte.

Pel que fa a l'Àfrica, el més semblant a un tràfec continental va ser el comerç de caravanes entre la zona al sud del Sàhara, d'on procedia l'or de Ghana, i els ports de la Mediterrània (figura 12). Més al sud, a la zona tropical, la manca d'animals de tir i la pròpia estructura del territori impediè el desenvolupament d'uns intercanvis terrestres importants, si exceptuem els que es donaven entre l'interior i la costa. Això explica que el comerç s'efectués sobretot per mar i que hi hagués escassos contactes entre l'Àfrica oriental, que comerciava a l'Índic, i l'occidental, que ho feia a l'Atlàntic. De les xarxes de comerç a l'Índic ja n'hem parlat. Les de l'Atlàntic eren molt diferents: en una primera etapa van estar dominades pels navegants musulmans que intercanviaven els productes del Sàhara amb els d'Andalusia i del sud de Portugal, fins que la pèrdua de les costes ibèriques va obrir aquest espai marítim als portuguesos, primer, i després a altres comerciants europeus, que venien a buscar sobre tot l'or de Ghana. Això fins que, des del segle XVII, la demanda creixent de mà d'obra de les plantacions americanes va convertir els esclaus en la més important de les exportacions africanes (des de finals del segle XIX, després de la prohibició de la "trata", ho serien l'oli de coco i el cacau). A canvi dels esclaus africans rebien sobretot teixits, productes metàl·lics, armes i begudes alcohòliques. Aquestes importacions, però, mai no van aconseguir un volum que pogués afectar el desenvolupament econòmic africà, ni positivament ni negativament, i aquesta situació no va canviar fins a la conquesta colonial. És a partir d'aquesta que es pot parlar d'una situació de dependència que s'ha perllongat fins al present. Àfrica va tenir un paper important en el sorgiment del mercat mundial que Europa va començar a configurar a partir de l'àrea de l'Atlàntic, però no se'n va beneficiar.

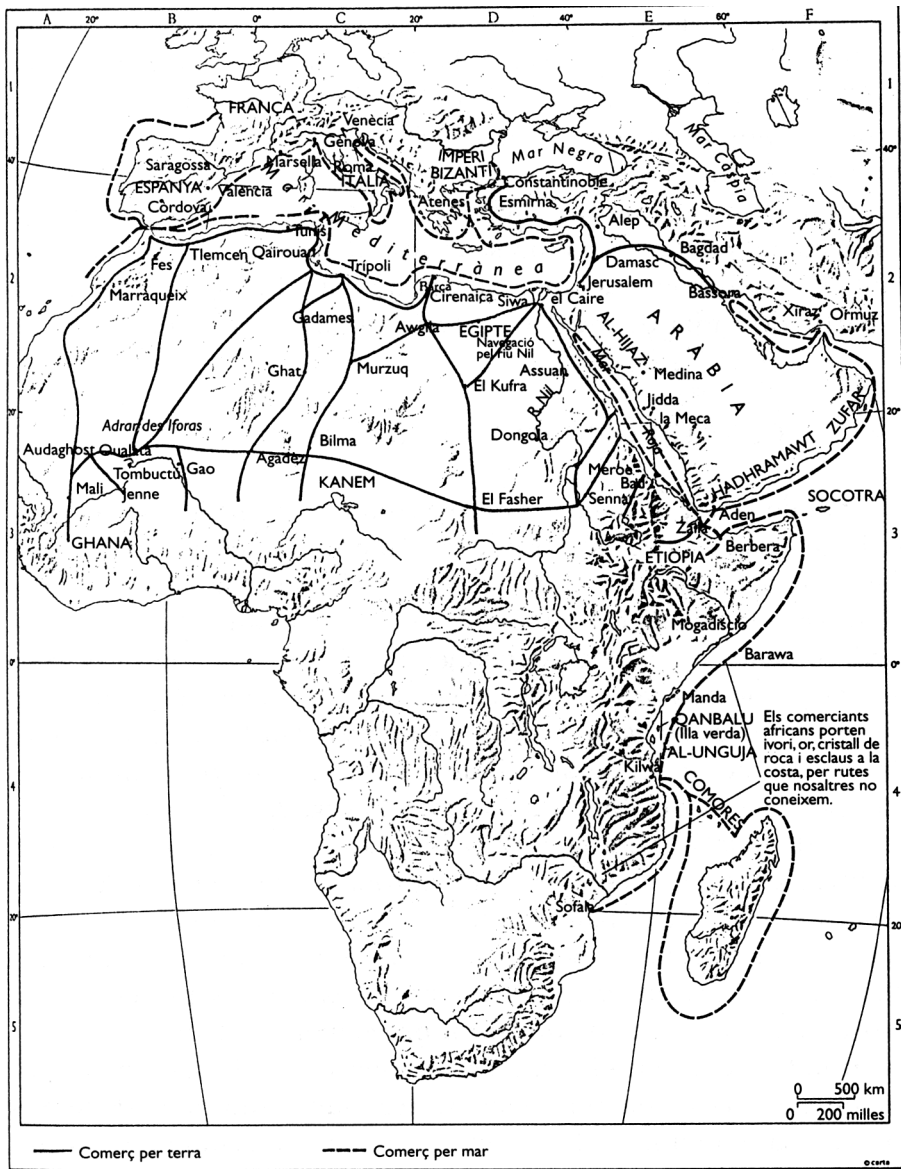


Figura 12. Mapa de les caravanes africanes.

4. La construcció d'un mercat mundial

A finals de l'edat mitjana els avenços en la navegació van fer possible que els europeus s'arrisquessin en noves rutes marítimes molt més llargues. A la Mediterrània predominaven les embarcacions de comerç de vela llatina o triangular, excel·lents quan el vent és regular i constant, però poc adequades per navegar contra el vent –navegar de bolina– virant la vela amb freqüència (figura 13). Per a les noves rutes de l'oceà es va haver d'utilitzar la vela quadrada, que permetia distribuir la superfície de drap en unitats més petites i manejables, i disposar, alhora, d'un màxim d'extensió de vela al vent (figura 14). Les embarcacions que van realitzar els grans descobriments europeus, del tipus de la caravel·la, amb dos o tres pals adaptats per dur veles quadrades, eren lleugeres i senzilles. A més, podien navegar amb tripulacions molt reduïdes, condició obligada per fer viatges llargs sense escales, a causa de la necessitat de portar suficient provisió d'aigua potable.

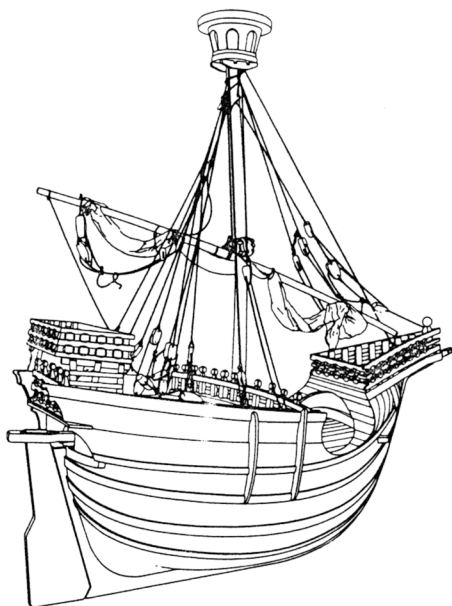


Figura 13. La coca de Mataró: model d'una embarcació catalana de començament del segle XV.

El viatge de Colom

De les tres embarcacions que portava Colom en el viatge del descobriment, la *Santa Maria* era una nau d'unes 100 tones (avui un petrolier arriba fàcilment les 100.000); la *Pinta* era una caravel·la amb aparell rodó (de veles quadrades); i la *Niña*, una caravel·la llatina, el velam de la qual es va haver de reformar a les Canàries perquè no seguia bé la marxa de les altres.

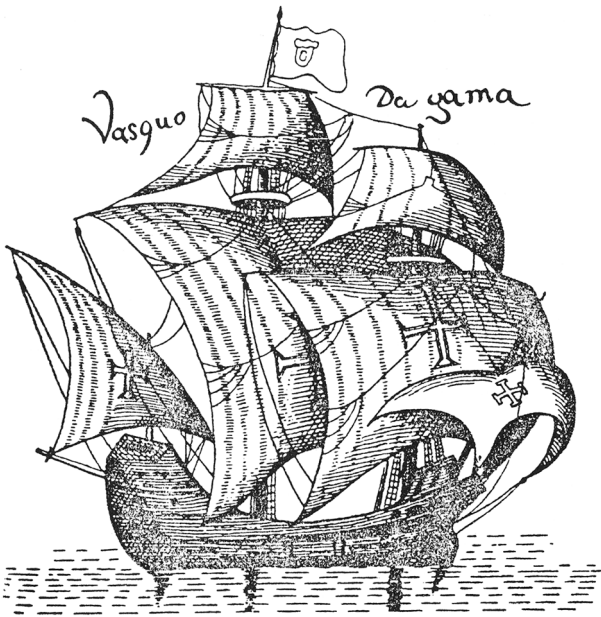


Figura 14. São Gabriel, la nau capitana de Vasco de Gama.

Amb tot, la navegació en els grans espais marítims, on no es podia observar visualment la costa, va resultar durant molt de temps difícil pel fet que si bé els navegants podien determinar amb els seus instruments la latitud (la distància respecte de l'Equador, mesurada en graus sobre un meridià), eren en canvi incapaços de calcular la longitud (que s'estima en relació amb un meridià pres com a referència, que des de 1884 es va decidir que fos el de Greenwich), la qual cosa els podia desviar considerablement de les rutes desitjades. I això va ser així fins que a mitjan segle XVIII un rellotger britànic, John Harrison, va construir un cronòmetre prou exacte i va resoldre d'aquesta manera el problema, en permetre comparar l'hora del port de partida amb l'hora solar en el punt en què es trobava la nau.

Disposats a introduir-se en el beneficiós comerç de les espècies que es feia pels ports del llevant mediterrani, i que llavors controlaven els venecians, els portuguesos van buscar una ruta alternativa, que era molt més llarga, però que tenia l'avantatge de permetre'ls arribar directament als llocs de producció i els estalviava intermediaris: en 1498 Vasco da Gama va aconseguir arribar a l'Índia circumnavegant Àfrica. Però les petites caravel·les no semblaven adequades per al transport de mercaderies en viatges tan llargs com el de l'Índia, que durava aproximadament un any i mig des de la sortida de Lisboa fins al retorn al mateix port. Els portuguesos van començar a utilitzar naus cada vegada més grans, que arribaven a portar de vuit-cents a mil homes, amuntegats i en males condicions, de manera que en ocasions en moria la meitat abans d'haver arribat a destí.

Fins no fa gaire es parlava d'aquesta arribada dels europeus a l'Índic com d'un episodi de la "expansió europea" dins de la història dels descobriments. Les coses són més complexes. Portuguesos, anglesos, holandesos i francesos, que van començar ara a freqüentar aquestes aigües, eren pobles relativament endarrerits en relació amb el desenvolupament tecnològic i industrial de Xina o de l'Índia. I, si podien fer negocis a l'Orient, era perquè hi venien els seus serveis de transportistes posant les seves embarcacions a participar en el comerç interior asiàtic; o perquè portaven l'única mercaderia europea que interessava realment en aquells mercats, i especialment a Xina: la plata.

Els nous proveïments de plata que van fer possible que cresqués el comerç dels europeus a l'Orient eren el resultat d'una altra empresa d'exploració europea. Els castellans buscaven també una ruta cap a les espècies asiàtiques, i ho van intentar donant la volta al món amb la finalitat d'arribar a les Índies per l'oest. En aquest intent, com és sabut, van trobar Amèrica pel camí i això va fer sorgir unes noves condicions que van transformar per complet el volum i la naturalesa dels intercanvis interiors europeus (van crear un circuit de la plata entre Medina del Camp, Anvers i el nord de la península italiana, i van donar lloc a una "revolució dels preus", causada per l'augment sobtat de la massa monetària). I també els dels europeus amb altres continents, ja que van permetre articular un autèntic mercat mundial, alimentat per la circulació de grans quantitats de plata americana, que els castellans obtenien a baix preu perquè podien utilitzar el treball esclau o mal pagat de grans masses d'indígenes. La plata passava dels castellans a la resta dels europeus i permetia mantenir un comerç molt més actiu amb Orient, on era la mercaderia ideal per adquirir uns productes que a Europa tenien bon mercat: les espècies, primer, i més endavant, en disminuir la demanda d'aquestes, el te i els teixits de seda i de cotó.

Aquest comerç asiàtic se'l farien seu des del segle XVII els holandesos i els anglesos, que no van seguir els sistemes de monopoli estatal del comerç que s'havien establert a Espanya i Portugal, sinó que negociaven a través de companyies per accions, que eren més eficients, per una banda, i permetien, per l'altra, mobilitzar grans capitals col·locant les accions en els mercats financers de Londres i d'Amsterdam. Per valorar el seu èxit serà suficient dir que les exportacions holandeses de plata es van multiplicar per 2,5 entre 1600 i 1780, i les de la companyia anglesa de l'Índia ho van fer per quatre des de mitjan segle XVII a mitjan segle XVIII.

Podem veure la naturalesa d'aquest tràfic a través d'unes xifres (valors, expressats en milions de pesos) que ens mostren quines van ser les mercaderies colonials més importants que Holanda i Gran Bretanya van portar d'Àsia i d'Amèrica en 1751-1752:

Taula 1. Mercaderies colonials (1751-1752)

	Àsia	Amèrica
Teixits	6,7	

Qui descobreix a qui?

En tornar Vasco da Gamma a Lisboa va parlar amb el comte de Vimioso, que, en saber que els indis exigien or i plata a canvi dels seus productes, va dir: "Llavors són ells els que ens han descobert a nosaltres!".

Mà d'obra adient

Les mines americanes no eren d'una riquesa excepcional, de manera que no hauria estat rendible treballar-les amb miners europeus assalariats. El que resultava excepcional era que al costat d'elles, als actuals Perú i Mèxic, hi havia milions d'homes que vivien en societats organitzades i que es podien enquadrar sense gaire dificultat en un treball forçat, com a conseqüència de les seves pròpies tradicions socials.

	Àsia	Amèrica
Pebre	1,1	
Te	2,8	
Sucre		8
Tabac		3,7

Les espècies, com el pebre, tenien en aquests moments un paper secundari, superades llargament pels teixits. Hi havia a més dues noves mercaderies la demanda de les quals augmentaria ràpidament a Europa, el te i el cafè (figura 15). I el més important va ser que aquestes van fer al seu torn necessària la importació d'una altra que es convertiria en el principal motor del comerç mundial: el sucre. Per produir les grans quantitats de sucre que requeria el consum europeu de te i de cafè, i per obtenir-lo a preu assequible, es va haver d'organitzar a Amèrica una economia de plantació que utilitzava el treball d'esclaus portats d'Àfrica. La raó per la qual l'esclavitud africana va aconseguir les seves xifres més elevades en el segle XVIII i a començaments del segle XIX va ser el desenvolupament d'un mercat mundial que no era ja de mercaderies de luxe (sedes i porcellanes de Xina) com en el passat, sinó que es basava en productes de consum de massa.

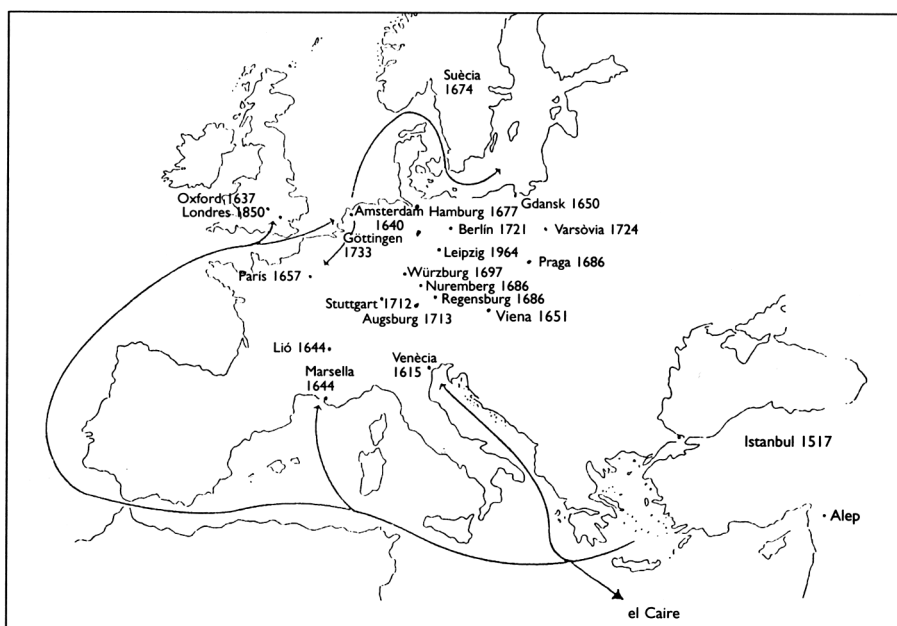


Figura 15. La difusió del cafè a Europa.

Però aquest creixement no podia seguir fonamentant-se en la plata, la producció de la qual no creixia al ritme que exigia el desenvolupament del comerç mundial. Els anglesos, assentats a la zona de Bengala on es produïen els teixits de cotó estampats (indianes), es van adonar que aquests no només eren estimats a Europa, sinó que tenien grans possibilitats de venda en tots els mercats tropicals del món.

Van controlar de primer la producció de l'Índia, fins que, més endavant van decidir que era millor produir ells mateixos els teixits a Gran Bretanya. Per a això necessitaven fibra i la van obtenir en les seves plantacions d'Amèrica del nord, on hi van portar encara més esclaus africans. Cap a finals del segle XVIII el gran negoci britànic no era tant la indústria, contra el que pretén la visió tòpica de la revolució industrial, com una activitat complexa que associava el tràfec d'esclaus africans, les plantacions d'Amèrica, diverses formes d'operacions financeres i el comerç internacional. Així va sorgir l'anomenat "comerç triangular": les embarcacions europees portaven productes diversos (teixits, armes, etc.) a l'Àfrica, allà adquirien esclaus que portaven a Amèrica i tornaven a Europa amb cotó, sucre i altres mercaderies "colonials".

Al mercat de Xina, en canvi, l'única mercaderia alternativa a la plata que podien usar els comerciants anglesos per augmentar els seus intercanvis era l'opi, que conreaven a l'Índia, i quan el govern xinès va intentar prohibir la seva venda, per raons humanitàries, els anglesos els van obligar a acceptar-lo a canonades, en les dues "guerres de l'Opi".

Comerç esclavista

Coneixem els negocis d'una companyia formada per sis comerciants britànics que van començar dedicant-se a importacions diverses i van passar després al tràfic d'esclaus, construint naus i comprant, en 1748, l'illa de Bance, al riu Sierra Leone, on reietons i prínceps africans els proveïen d'homes per a la venda. Allà mateix els venien als traficants europeus i americans, encara que es reservaven els millors per a les seves pròpies plantacions a Jamaica, Virgínia i Florida. A això s'afegien els guanys pels préstecs que feien als plantadors americans que els compraven esclaus, i altres negocis financers.

El comerç de l'opi

El cultiu i la venda de l'opi proporcionava uns ingressos considerables al govern britànic, a la companyia de l'Índia i als comerciants, especialment a l'empresa Jardine Matheson and Co. Jardine considerava que el de l'opi era un negoci de cavallers i Matheson va acabar la seva vida essent diputat i vivint en un castell. Cal tenir en compte, d'altra banda, que al segle XIX l'opi es consumia a Europa occidental i a Amèrica del Nord com avui l'aspirina. En 1860, la Gran Bretanya importava 127.000 kg d'opi a l'any, sobretot de Turquia, que el produïa de millor qualitat que l'Índia. S'usava en moltes medicines, especialment en els xarops que les mares treballadores donaven als seus fills petits perquè dormissin mentre elles estaven a la fàbrica. Però també ho consumien els propis treballadors com un estimulant per oblidar les misèries de la seva vida. Jardine, Matheson Holdings segueix essent avui un pròsper conglomerat d'empreses que desenvolupen als mercats asiàtics activitats diverses que van dels automòbils als hotels.

5. La formació dels mercats nacionals

Enlluernats pel paper miraculós que habitualment s'assigna a la tecnologia, la fem servir d'explicació de la major part dels grans canvis econòmics i culturals. La base econòmica de l'Antic Règim europeu hauria estat transformada per l'impacte de la màquina de vapor, per la mecanització del filat i, finalment, pel ferrocarril. No han estat, però, les màquines les que han canviat la societat, sinó el canvi social el que ha fet possible la difusió de les màquines: la tecnologia ha tingut un paper instrumental, ja que ha accelerat les transformacions, però no n'és la causa.

En l'origen dels desenvolupaments econòmics que han fet possible la integració de "mercats nacionals" amb una àmplia divisió social del treball hi ha els canvis polítics i institucionals, que reflecteixen un nou equilibri de poder a la societat. A la Gran Bretanya de finals del segle XVII i començaments del XVIII la formació d'un mercat nacional es va veure afavorida per l'assentament d'un sistema polític estable, amb unes institucions representatives que garantien els drets de la propietat i la fiabilitat dels contractes. Com ha dit Hilton L. Root:

"La capacitat d'una economia per encoratjar la inversió necessària per sostenir un creixement econòmic a llarg termini depèn en última instància de la fiabilitat dels contractes polítics. Si cada nou príncep o ministre canvia els contractes del seu predecessor, una societat només podrà sostenir inversions a curt termini i el creixement econòmic resultarà ofegat".

Aquest clima social no solament va afavorir els grans negociants que es dedicaven al comerç exterior, sinó que va estimular també els intercanvis interiors i va ajudar a que es produís el que s'ha anomenat la "revolució del consum", basada en l'augment d'una demanda de massa que es manifestaria sobretot en les compres de teixits i de productes per al parament de la llar.

Jan De Vries sosté que hi va haver a l'Europa dels segles XVI al XVIII una "revolució industriosa" que hauria nascut de l'augment del consum, potenciat per la importància que van adquirir el cafè, el te i el sucre a les llars populars. Es tracta d'un procés anterior a la industrialització, que ha tingut lloc en una època en què no hi ha hagut una millora substancial dels salaris. Aquest contrast entre salaris estables i consum en augment només va ser possible per una intensificació del treball destinat al mercat, que va tendir a incloure a la totalitat de la família. El gran esperó d'aquesta "revolució industriosa" no hauria estat la necessitat, sinó el desig de consumir.

Els objectes implicats en aquests tràfics eren sovint molt modestos, però la generalització del seu ús revela que s'havien produït grans canvis en les formes de vida i en els hàbits de la gent comuna. Ha estat essencial, per exemple, la bona acceptació dels estris de cuina i de taula de peltre (un aliatge d'estany amb plom o zinc, que era com la plata dels pobres). I, en un nivell superior, la de la ceràmica, revolucionada per un dels genis de la industrialització, Wedgwood, que va entendre millor que ningú els mòbils de compra dels consumidors.

Hi havia a Europa una passió per la porcellana de Xina, un producte que només estava a l'abast de les grans fortunes, però tan cobejat que en diversos països es van construir fàbriques –Sèvres (França), Meissen (Sajonia), Buen Retiro (Espanya)–, destinades sobretot a atendre la demanda dels palaus dels sobirans. Wedgwood va saber crear una ceràmica en què el fonamental era una decoració elegant, adequada als gustos de l'època (una barreja de modernitat i classicisme, que es reflectia fins i tot en el nom de la seva fàbrica, Etruria), i va encertar a fer la publicitat que convenia per donar prestigi als seus productes: no venia qualitat, sinó disseny.

Molt important ha estat també la comercialització de la moda femenina. Es va imitar ara per primera vegada el vestit de l'aristocràcia i es va posar a l'abast d'un mercat de consumidors molt ampli, gràcies a coses tan elementals com les nines planes de cartró a les quals se sobreposen vestits de paper imprès i, sobretot, a les revistes de modes: abans d'acabar el segle XVIII ja hi havia a la Gran Bretanya una dotzena d'almanacs i anuaris de modes (el 1771 *The ladies magazine* publicava el primer figurí en color).

La difusió de la moda, amb la utilització de nous teixits i nous dissenys i amb la seva exigència de renovació del vestuari d'acord amb els gustos del moment, ha estat un estímul decisiu per al progrés de la indústria tèxtil. Si les qualitats del teixit de cotó expliquen el seu èxit en els mercats tropicals, ha estat la brillantor dels estampats de les indians el que ha fet que es venguin també als mercats europeus.

Aquest augment de la demanda interna ha originat un procés que s'ha anat alimentant ell mateix i que ha guanyat velocitat progressivament, fins arribar, en un moment donat, a generar suficient volum com per passar a la mecanit-

Revolució industriosa

Les observacions antropomètriques mostren entre 1500 i 1800 una evolució negativa, cosa que cal associar a l'empobriment, tant a la Gran Bretanya, com a Holanda o als Estats Units, la qual cosa coincideix amb les estimacions igualment negatives que es fan en l'actualitat de l'evolució dels salaris reals, que han portat a Van Zanden a concloure que de començaments del segle XVI a finals del XVIII hi va haver "una relació inversa entre desenvolupament i nivell de vida", que obliga a pensar que "amplis sectors de la població d'Europa no van treure molt profit del progrés econòmic" que s'estava produint.

zació de la producció i a la fàbrica. Ha estat la demanda la que ha estimulat el desenvolupament i la implantació de nova tecnologia, i no la tecnologia la que ha creat la demanda.

Aquest procés ha anat acompanyat, a més, d'una transformació total dels transports. La velocitat normal d'un viatge per terra era, fins al segle XVIII, de trenta a quaranta km al dia (cap a 1775, per exemple, el viatge de Madrid a Barcelona, en vehicles tirats per cavalleries, durava catorze dies). Però les necessitats d'un comerç interior creixent van obligar a millorar les rutes i els mitjans de transport. A la Gran Bretanya, per exemple, es va començar a construir, a finals del segle XVIII, una extensa xarxa de *Turnpike roads* o carreteres de peatge de propietat privada, que van permetre que el transport es multipliqués per dos entre 1765 i el final del segle i que es tornés a duplicar entre 1800 i 1820, (figura 16), alhora que es construïen canals que permetien desplaçar mercaderies pesades com el carbó. El ferrocarril va culminar aquesta transformació.

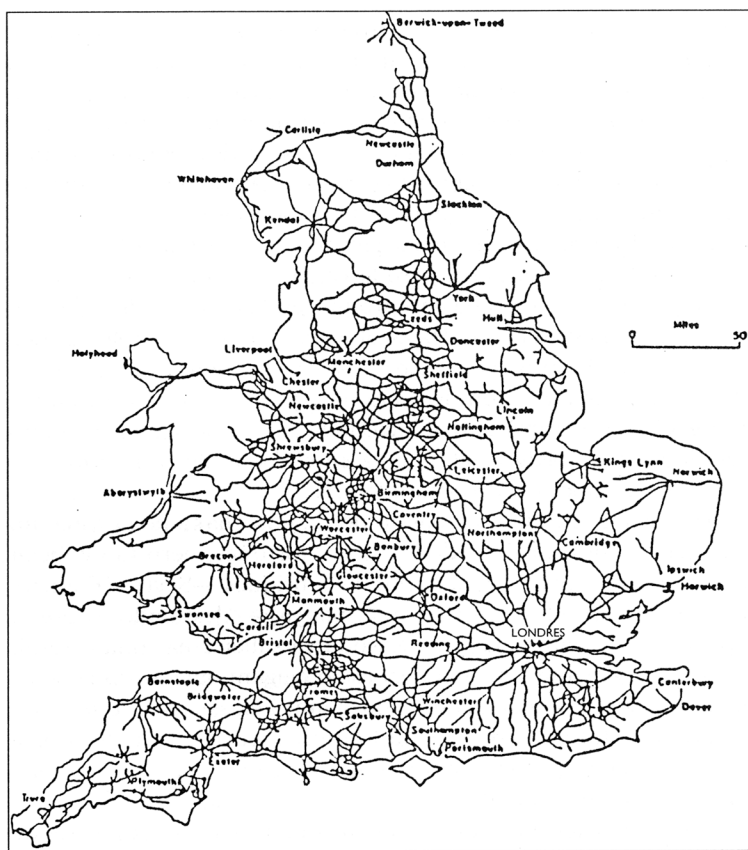


Figura 16. La xarxa de *turnpike roads* a la Gran Bretanya de 1770. Un estudi recent calcula que entre 1690 i 1840 el transport per carretera a la Gran Bretanya va multiplicar la seva productivitat de dues i mitja a quatre vegades.

6. La reorientació del comerç mundial

De 1800 a 1880 Europa concentrava d'un 70 a un 80 per cent de tot el comerç mundial (i Gran Bretanya sola, d'un 25 a un 30 per cent). Aquest era sobretot un comerç dels països europeus amb la resta del món (intercanviaven les seves manufactures amb les matèries primeres i els productes agrícoles de les zones menys desenvolupades), que va ser estimulat per la disminució dels preus del transport que van fer possible els ferrocarrils i els vaixells de vapor amb casc de ferro (els nòlits per la travessia de l'Atlàntic van caure a la meitat entre 1869 i 1900).

Es pensava que aquesta divisió del treball, que reproduïa a escala internacional la que havia tingut lloc a l'interior dels països que s'havien industrialitzat, compliria les previsions que sostenien que l'especialització basada en els avantatges comparatius dels diversos participants en el comerç mundial produiria l'enriquiment de tots.

Aviat es va veure, però, que aquest sistema engendrava desigualtat. Els països desenvolupats, afavorits pel creixement de la seva producció industrial, que es veia potenciada per les vendes a l'exterior, podien millorar la seva tecnologia i progressar cada vegada més en relació amb els altres, condemnats a renunciar a una industrialització pròpia, llevat que, com farien els Estats Units, protegissin les seves indústries naixents de la competència exterior imposant uns aranzels elevats a les importacions. La il·lusió del creixement general en un mercat global unificat es va mantenir fins a la Primera Guerra Mundial. En acabar aquesta, el 60 per cent del comerç internacional l'integraven aliments i matèries primeres que o bé havien augmentat excessivament la seva producció (entre 1914 i 1929 la de blat va créixer més que la població del món) o bé van ser víctimes dels canvis en la demanda. L'excés d'oferta de productes agraris i de matèries primeres portaria a una acumulació dels estocs no venuts i a una caiguda dels seus preus en relació amb els dels productes industrials. A això es van afegir els efectes de la crisi dels anys trenta, que va fer disminuir el comerç internacional fins al punt que el 1933 el seu valor era la tercera part del de 1929. Les economies dels països subdesenvolupats que estaven més vinculats als mercats internacionals van pagar les conseqüències d'aquesta contracció. Els somnis d'un creixement econòmic conjunt amb les potències industrials es van esvaïr i la nova situació va crear greus problemes socials.

La Segona Guerra Mundial i l'etapa immediatament posterior de reconstrucció econòmica van reanimar el comerç internacional. Però aquest va adoptar ara una nova estructura: ja no es tractava d'intercanvis entre països productors primaris i països industrialitzats, sinó que el comerç es desenvolupava cada vegada més entre els mateixos països avançats (figura 17). S'havia produït, d'una banda, la substitució d'algunes matèries primeres naturals per altres sintèti-

ques i, d'altra, els excedents de cereals dels Estats Units, Canadà i Austràlia van convertir a aquests països en els principals proveïdors agraris d'un món subdesenvolupat en què el creixement de la població i l'augment de l'agricultura d'exportació a costa de la de subsistència van obligar a importar cereals.

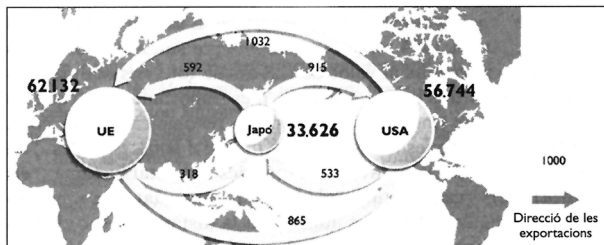


Figura 17. Comerç intraglobal (les xifres indiquen els valors en centenars de milions de dòlars nord-americans).

Hem consolidat un model de comerç internacional que es basa cada vegada més en els intercanvis entre els països rics, i que prescindeix gairebé per complet dels països pobres, ja que no els necessita ni com a consumidors, de la mateixa manera que s'ha vist que en l'interior dels països desenvolupats es pot prescindir d'un sector de la pròpia societat que s'empobreix progressivament sense que això obstaculitzi l'augment de la riquesa global.

El pitjor per als productors primaris és, a més, que la seva posició desfavorable en el mercat mundial s'ha vist encara agreujada pel seu endeutament. Des de començaments del segle XX els països desenvolupats van exportar més capitals que mercaderies, sovint en forma de préstecs, que van generar un endeutament creixent dels països subdesenvolupats, que encara que destinessin bona part dels ingressos que obtenien per les seves exportacions a pagar els seus deutes (a Cambodja el valor total de les exportacions va arribar a ser inferior a la suma del servei del deute), estaven cada dia més endeutats. Necessitats d'obtenir recursos per pagar, es veien obligats a orientar la seva producció d'acord amb les demandes dels països compradors, i estaven subjectes a les fluctuacions d'uns preus sobre els quals tenien escassa capacitat d'incidència.

En les últimes dècades, d'altra banda, les mercaderies han perdut importància a mesura que els fluxos internacionals han pres gradualment un caràcter especulatiu i estan configurant una "economia simbòlica" desacoblada de la vella "economia real", que s'articulava sobre el flux de béns i de serveis. "El que caracteritza la situació econòmica actual –ha dit l'economista japonès Shigeto Tsuru– és que el centre i el focus de l'economia capitalista s'ha desplaçat de la producció de béns i serveis a la compra, venda i multiplicació d'actius financers." Així s'explica que el volum net de les transaccions de canvi exterior pugui, en els quatre mercats mundials més importants, a una suma molt superior al volum total del comerç internacional: la compra i venda de divises no està relacionada amb les necessitats d'adquirir béns i serveis, sinó que s'ha convertit en un objecte per si mateixa. En aquest clima s'explica que es creessin fons dedicats a la pura especulació, com el LTCM (*Long Term Capital Management*) nord-americà, al qual dos premis Nobel d'economia van portar al desastre com a conseqüència d'una aposta fallida sobre la convergència de

tipus d'interès, o que fins i tot companyies que tenen com a finalitat la producció de béns col·loquin les seves reserves en operacions de derivats que són gairebé un joc d'atzar: Procter and Gamble, per exemple, va perdre 102 milions de dòlars en una aposta sobre la rapidesa amb què convergrien les taxes d'interès d'Alemanya i dels Estats Units.

Tot això succeeix en un món on s'han produït grans canvis, on especuladors com Georges Soros, amb el seu Quantum Fund, registrat a l'illa de Curaçao, poden fer trontollar la moneda d'un país. I on es parla d'una fantasmagòrica "revolució invisible" de la "propietat social del capital" per referir-se a la importància que han adquirit com a inversors els fons de pensions, resultat de la privatització de les assegurances socials, com a conseqüència de la fallida de l'estat del benestar (a finals de 2013 es calculava que els tres-cents fons de pensions més importants sumaven un capital de 15 bilions de dòlars).

Els efectes d'aquesta era de tràfec mundial sota les regles d'un liberalisme esbiaixat en favor dels més rics han estat precisament els contraris dels que profetitzava la teoria i han conduït a una polarització del creixement que ha augmentat la distància entre els països rics i els pobres. Contra les il·lusions d'Adam Smith, el desenvolupament del mercat no ha significat un progrés general, sinó que ha fet més rics a alguns i més pobres a tots els altres.

El "capitalisme gris"

Un món del que "encara sentim parlar molt de les empreses multinacionals, essent així que aquestes tenen menys actius que els fons de pensions i d'assegurances, i en alguns aspectes crucials depenen d'ells i dels seus gestors".

