
Centre - perifèria

PID_00241121

Ana Vera Martín
Esteve Dot Jutglà
Àngel Cebollada Frontera
Montserrat Pallarès-Barberà

Temps mínim de dedicació recomanat: 3 hores



Índex

Introducció	5
Objectius	6
1. Introducció al centre - perifèria	7
1.1. Els antecedents més immediats de la globalització neoliberal ...	8
1.1.1. La implantació de les polítiques liberals al Regne Unit als anys 80 del segle XX.....	8
1.1.2. La caiguda de la Unió Soviètica	12
1.2. Els condicionants tecnològics de la globalització	12
1.2.1. Els transports	12
1.2.2. La fragmentació dels processos productius	18
2. L'espai productiu econòmic global i el control des dels països del nord	20
2.1. El concepte de la deslocalització econòmica des del Nord al Sud	22
2.2. Qui té el control del sistema econòmic global i què es produeix al nord?	24
2.3. La reestructuració corporativa i el valor afegit	25
2.4. Fluxos turístics internacionals	25
3. La cara i la creu de les realitats econòmiques dels països del sud	27
3.1. La industrialització dels confins en els països del sud	31
3.2. ¿Quin n'és el balanç?	33
4. Costos ambientals, polítics, socials i culturals i econòmics	35
4.1. Els impactes mediambientals	35
4.2. Els impactes polítics	36
4.3. Els impactes socials i culturals	36
4.4. Els impactes econòmics	37
Activitats	39
Bibliografia	40

Introducció

En aquest mòdul es presenten la globalització neoliberal i el sistema econòmic, que és cada cop més integrat. Per a entendre les relacions entre totes les parts i els processos, es fa necessària la presentació dels antecedents més immediats, la regionalització econòmica de l'espai entre el centre i la perifèria, i la valoració dels costos ambientals, polítics, socials i culturals, i econòmics, generats pel sistema.

L'estructura del mòdul presenta, en primer lloc, els antecedents més immediats de la globalització neoliberal i els condicionants tecnològics que han permès el procés de la globalització. En segon lloc, es radiografia l'espai productiu econòmic global sota control dels països del nord, que és el que acaba condicionant les realitats econòmiques dels països del sud. En l'última part es presenten les conseqüències mediambientals, polítiques, socials i culturals, i econòmiques com a resultat del model de producció global.

Objectius

Els objectius d'aquest mòdul són:

- 1.** Veure els orígens que regulen l'actual del sistema capitalista neoliberal
- 2.** Distingir l'organització internacional dels principals blocs econòmics, financers i comercials a escala global
- 3.** Presentar les interdependències polítiques i econòmiques entre països, la jerarquització del territori i l'aparició de territoris centrals i perifèrics ateses les relacions d'intercanvi
- 4.** Identificar i mesurar els impactes ambientals, polítics, socials i culturals i econòmics en l'organització de l'espai productiu: producció, distribució i consum

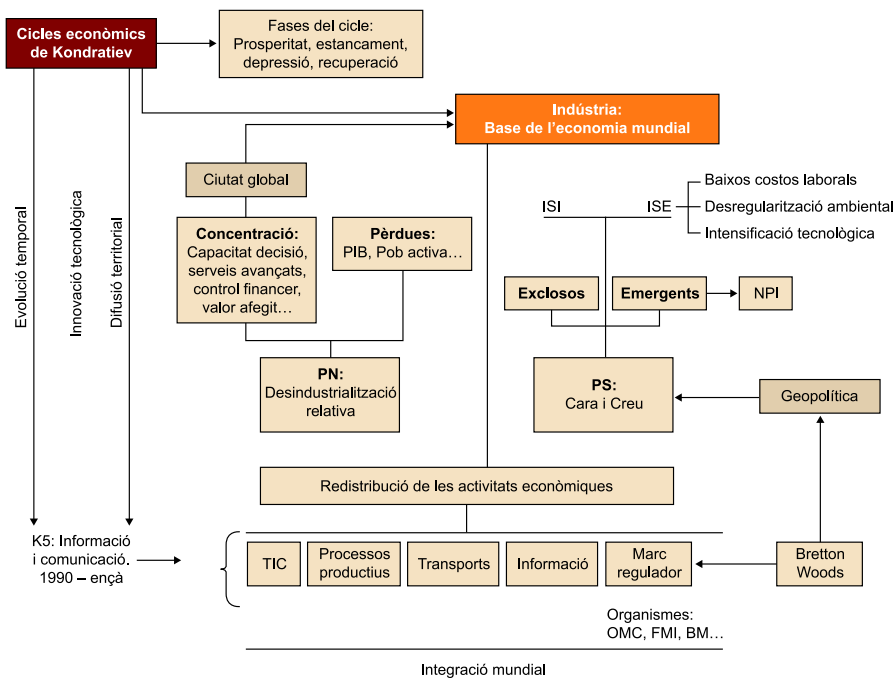
1. Introducció al centre - perifèria

En els darrers decennis, la geografia econòmica s'ha modificat substancialment. Les profundes transformacions del sistema econòmic es veuen reflectides de manera diferent en cada territori. En aquest apartat s'estudiaran aquests canvis però també s'esbrinaran les causes més immediates en el temps que expliquen aquests processos, i es veuran els costos socioambientals d'aquestes transformacions.

En la globalització neoliberal, el sistema econòmic és cada volta més integrat. Les relacions entre totes les parts i els processos són cada vegada més estretes i no podem entendre què passa, per exemple, en el nostre entorn sense tenir un coneixement de la geografia econòmica del món d'avui (figura 1).

Només cal que ens fixem en tots els objectes que ens envolten, que mirem les etiquetes que assenyalen on han estat manufacturats perquè ens fem una primera idea de com es redibuixa la geografia econòmica. Però caldria que, a més, ens preguntéssim el perquè per a esbrinar quins són els mecanismes i les transformacions que han fet possible que la camisa que m'he posat aquest matí estigui manufacturada a Bangla Desh per una empresa espanyola, o que les peces de l'ordinador amb què estic treballant hagin passat per una quantitat incalculable de països abans del seu acoblament a Taiwan.

Figura 1. Estructura mundial



Llegenda:	
K5: Cinquè cicle econòmic de Kondratiev	FMI: Fons Mundial Internacional
PN: Països del Nord	BM: Banc Mundial
PS: Països del Sud	NPI: Nou Països Industrialitzats
PIB: Producte Interior Brut	ISI: Industrialització per Substitució de les Importacions
TIC: Tecnologies de la Informació i de la Comunicació	ISE: Industrialització per Substitució de les Exportacions
OMC: Organització Mundial del Comerç	

Font: Elaboració pròpia

1.1. Els antecedents més immediats de la globalització neoliberal

Les desigualtats econòmiques per territoris no són en absolut un fenomen exclusiu dels primers decennis del segle XXI. És una característica del mateix sistema econòmic capitalista. Tanmateix, per a entendre la situació actual, no ens cal remuntar-nos als seus inicis. Molts autors assenyalen la dècada dels vuitanta del segle XX com un punt d'inflexió en les polítiques econòmiques que havien estat les predominants en el món d'ençà de la Segona Guerra Mundial.

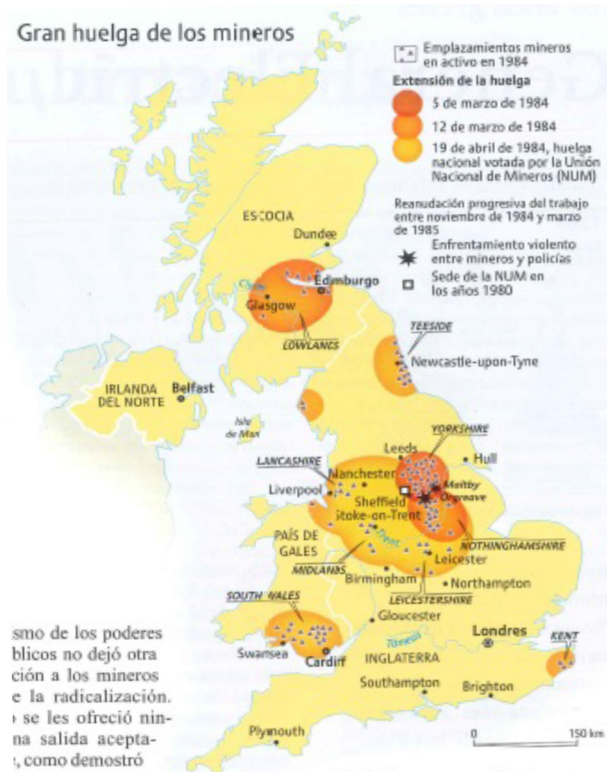
1.1.1. La implantació de les polítiques liberals al Regne Unit als anys 80 del segle XX

Fins a la crisi del petroli dels anys setanta, l'economia mundial va viure una etapa de gran creixement econòmic de la mà de **polítiques keynesianes** i de construcció de l'**estat del benestar** en els països del nord. Aquest període de prosperitat va ser possible gràcies a un gran pacte social entre els agents socials i polítics amb el qual l'anomenat *bloc obrer* acceptava les regles del joc del lliure mercat i, d'altra banda, es construïa un estat del benestar que garantia la universalització dels serveis bàsics (sanitat i ensenyament principalment), i l'estat controlava altres serveis considerats essencials (electricitat, transports, comunicacions...) per mitjà d'empreses públiques. A més, intervenia activa-

ment amb obra pública en la dinamització de l'economia. Aquesta etapa de prosperitat és anomenada *els 30 gloriosos*, ja que fa referència als anys que va allargar-se aquest període.

L'any 1979 Margaret Thatcher va esdevenir primera ministra del Regne Unit. Ella fou qui va iniciar importants canvis econòmics en el país que s'estendrien a la resta de món. Es tracta del que avui anomenem *doctrina neoliberal*, que consisteix a deixar que els mecanismes de lliure mercat siguin els principals reguladors de les dinàmiques econòmiques. En conseqüència, l'estat es va desprendre de les grans indústries públiques d'aquells sectors que considerava essencials i retalla les despeses socials. Sens dubte, aquestes mesures han modificat d'una manera substancial la geografia econòmica mundial. Aquestes polítiques van tenir importants resistències i la seva implantació va ser un procés amb importants convulsions socials. Malgrat que l'eslògan de Margaret Thatcher fos «There is no alternative» (no hi ha cap alternativa), els costos econòmics i socials dels conflictes generats foren molt importants. El principal enfrontament, i probablement crucial per a poder estendre les polítiques neoliberals, va sorgir pel tancament de les mines britàniques (que havien estat nacionalitzades decennis abans) perquè es considerava que eren deficitàries. Davant d'aquest anunci, es va convocar una vaga de miners que va constituir el conflicte social més important de la història del Regne Unit des de la Segona Guerra Mundial. L'inici de la vaga fou el 5 de març de 1984 al Yorkshire i Nottinghamshire anglesos i als Lowlands d'Escòcia, i a continuació va estendre's ràpidament a la resta de mines del país. El pols entre el govern i el moviment de vagues s'allargà gairebé un any (fins al 3 de març de 1985), i es visqueren nombrosos enfrontaments entre els diferents sectors implicats (figura 2).

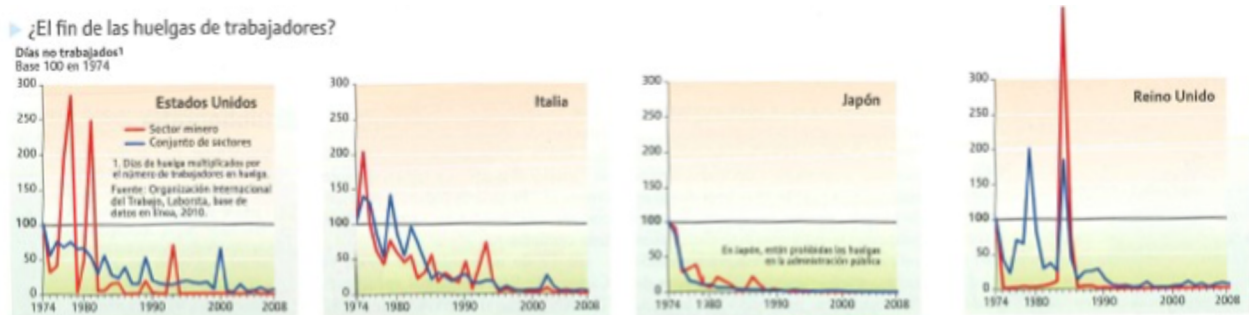
Figura 2. La gran vaga de la mineria a la Gran Bretanya



Font: Bréville i altres (2011, pàg. 89)

Finalment, els propòsits pels quals es convocà la vaga fracassaren, i els treballadors tornaren a les mines sense haver aconseguit cap dels seus objectius, ans el contrari. El desenllaç final del conflicte es considera com l'element que va facilitar la implementació de les polítiques neoliberals abans esmentades i simbolitza la derrota del món laboral davant del nou sistema neoliberal emergent. D'una banda, es van sanejar empreses públiques considerades deficitàries i, posteriorment, es van privatitzar; de l'altra, es va retallar despesa pública en serveis socials, i finalment, per a evitar l'oposició a aquestes polítiques, es va debilitar extraordinàriament el moviment obrer organitzat, que havia estat un dels pilars fonamentals en la construcció de l'estat del benestar.

Figura 3. La fi de les vagues?



Font: Bréville i altres (2011, pàg. 88-89)

En la figura 3 podem observar la disminució de les vagues, resultat de l'afebliment de la força dels sindicats en la major part dels països del nord. D'aquesta manera, s'establien unes noves bases que havien de dirigir les po-

lítiques econòmiques i socials. Paral·lelament, als Estats Units, la presidència de Ronald Reagan també va suposar l'avenç de les polítiques neoliberals. La difusió d'aquestes polítiques i l'establiment d'una hegemonia mundial (basada en el lema ja esmentat de Thatcher «There is no alternative») es van recolzar en un seguit d'institucions internacionals que van permetre estendre-les al conjunt de països del món. Les principals institucions són el Fons Monetari Internacional, el Banc Mundial (BM) i l'Organització Mundial del Comerç (OMC). Com ja es va estudiar en l'assignatura d'Introducció a la Geografia, les dues primeres institucions es van crear en el marc dels acords de **Bretton Woods** l'any 1944. Malgrat mantenir els objectius globals fundacionals, és a dir, donar suport a les polítiques de desenvolupament i modernització dels països empobrits o amb dificultats econòmiques, els models per a abastar aquests objectius han canviat al llarg de la seva existència. És així com a partir dels anys vuitanta les contrapartides per a rebre l'ajut financer d'aquests organismes havien de ser l'establiment de mesures estructurals en favor d'una major desregularització econòmica, com ara la privatització, les retallades en serveis socials i la facilitat per a l'establiment de capital estranger en el país. Pel que fa a l'Organització Mundial del Comerç, vetlla per la desaparició d'aranzels en les transaccions comercials entre els països i afavoreix els interessos privats de les grans empreses per sobre dels col·lectius socials més desfavorits. Totes tres institucions, juntament amb el Departament del Tresor dels EUA, conformen el que s'ha anomenat *Consens de Washington*. Aquest terme fou encunyat inicialment el 1989 per l'economista John Williamson per a resumir un seguit de temes comuns entre les institucions esmentades i que tenen la seu a Washington. El consens incloïa deu grups de recomanacions polítiques:

- Disciplina en la política fiscal per a evitar els dèficits fiscals en relació amb el PIB
- Redirigir la despesa pública per a invertir en punts claus per al desenvolupament
- Reforma tributària que eixampli la base de tributació
- Taxes d'interès que estiguin determinades pel mercat
- Tipus de canvi competitius
- Liberalització del comerç.
- Liberalització de les barreres a la inversió estrangera directa
- Privatització de les empreses estatals
- Desregularització de les relacions econòmiques per tal d'afavorir la competència
- Seguretat jurídica per als drets de propietat

El concepte de Consens de Washington ha estat emprat des dels anys noranta del segle XX en un sentit molt ampli i utilitzat com a sinònim d'implantació, en la majoria de casos de manera forçada, de les polítiques neoliberals. Per aquest motiu, ha estat molt criticat pels grups contraris a aquest model de globalització.

1.1.2. La caiguda de la Unió Soviètica

De manera pràcticament contemporània a la implantació de la revolució conservadora esmentada en l'apartat anterior, un altre esdeveniment afavoreix clarament la difusió de les polítiques neoliberals: la desintegració de la Unió Soviètica i del seu àmbit d'influència.

Des del mateix moment de la revolució russa l'any 1917, però especialment després de la Segona Guerra Mundial, amb la instauració de les repúbliques populars a l'Europa central i de l'Est, i a d'altres països del tercer món, i el 1949 amb la revolució xinesa, el món va quedar dividit amb dos models socioeconòmics antagònics. Això va fer que l'economia de lliure mercat no s'expandís per tot el planeta i, al mateix temps, que es temés sempre un possible efecte contagi.

Per això, la desintegració del bloc soviètic, amb la caiguda del mur de Berlín el novembre de 1989 com a principal element simbòlic, i amb la desaparició de la Unió Soviètica a finals de 1991 com a certificació definitiva de la seva caiguda, ha permès, d'una banda, l'expansió del sistema capitalista per pràcticament tot el planeta i de l'altra, que amb la manca d'una alternativa tangible, les tesis neoliberals es puguin estendre sense oposicions massa efectives.

1.2. Els condicionants tecnològics de la globalització

Si fins ara hem establert les condicions politicosocials que han permès l'expansió del model neoliberal en el planeta amb les implicacions territorials que en aquesta mateixa unitat veurem, en aquest apartat ens aproximarem als condicionants tecnològics que també ho han permès. Les innovacions tecnològiques dels darrers decennis redunden en dos elements essencials del sistema econòmic: els transports i l'organització dels processos productius.

1.2.1. Els transports

Les innovacions en els transports han suposat també un element clau en la conformació de l'estructura econòmica mundial contemporània.

Com podria funcionar un sistema econòmic integrat a nivell mundial si no es disposés d'una xarxa de transport estesa a tot el món, amb capacitat de traslladar mercaderies i capital per a tots les regions del planeta?

Si bé la importància dels transports no és un element nou, és cert que es tracta d'un sector que incorpora els avenços tecnològics i adopta les modificacions per a respondre a les necessitats del sistema econòmic. La xarxa de transport està composta per diferents mitjans de transport que permeten el trasllat de les mercaderies des d'un origen fins a una destinació, amb el període de temps

menor possible. Per tal que sigui el màxim d'eficient possible, la xarxa té uns nodes (o *hubs*) on conflueixen les diferents rutes i mitjans de transport, i que han de permetre la intermodalitat de les mercaderies.

Els volums cada vegada més importants de mercaderies obliguen a construir infraestructures i nodes cada volta més grans i complexos, on les noves tecnologies i l'organització logística tenen una importància creixent ja que suposen el punt de ruptura de càrrega amb el mínim temps possible. Per això guanyen importància el que es coneix com a cadenes logístiques, és a dir, el conjunt coordinat d'operacions sobre els fluxos d'intercanvi. Aquestes cadenes logístiques són essencials per a millorar la productivitat i competitivitat de les empreses. D'aquesta manera, s'han d'entendre cada vegada més les terminals de transport com a plataformes intermodals. Aquestes plataformes varien segons la seva complexitat pel que fa a funcions i abast territorial. Els centres d'intercanvi serien les més simples ja que només s'hi produeix l'intercanvi modal. Els centres integrats de mercaderies, a més, incorporen centres de suport i gestió i, per tant, s'hi poden trobar serveis duaners, sanitaris, d'emmagatzematge o d'informació, entre d'altres. Més complexos són els centres logístics de transports que incorporen els serveis de les xarxes telemàtiques. Encara existeixen plataformes o pols logístics, que són l'organització de diversos centres logístics per tal de canalitzar els fluxos. Per les seves característiques territorials, se solen localitzar en les perifèries urbanes.

La **intermodalitat**, com ja s'ha esmentat, constitueix una de les innovacions bàsiques en la revolució dels transports i ha permès la reorganització mundial de les activitats econòmiques.

Hi ha hagut dos factors claus que han facilitat l'eficiència de la intermodalitat: els contenidors, i l'organització i el control de la informació en els sistemes de processament i distribució a través de les xarxes telemàtiques (Seguí, 2004, pàg. 247).

L'ús dels contenidors per al transport de les mercaderies (o **contenedorització**) ha facilitat enormement el transport i també el traspàs d'un mitjà a un altre. Amb ells, el que es mou i manipula no és la càrrega sinó el contenidor i, per tant, facilita la seva mobilitat. Seguí (2004, pàg. 250) exposa els tres principals avantatges:

- L'estandardització de les mides. Aquest fet permet els transbordaments i fa que les operacions, especialment en els ports, siguin més eficients i ràpides.
- La seguretat en el transport de les mercaderies, tant per la seva resistència com per la possibilitat de ser precintat a l'origen.

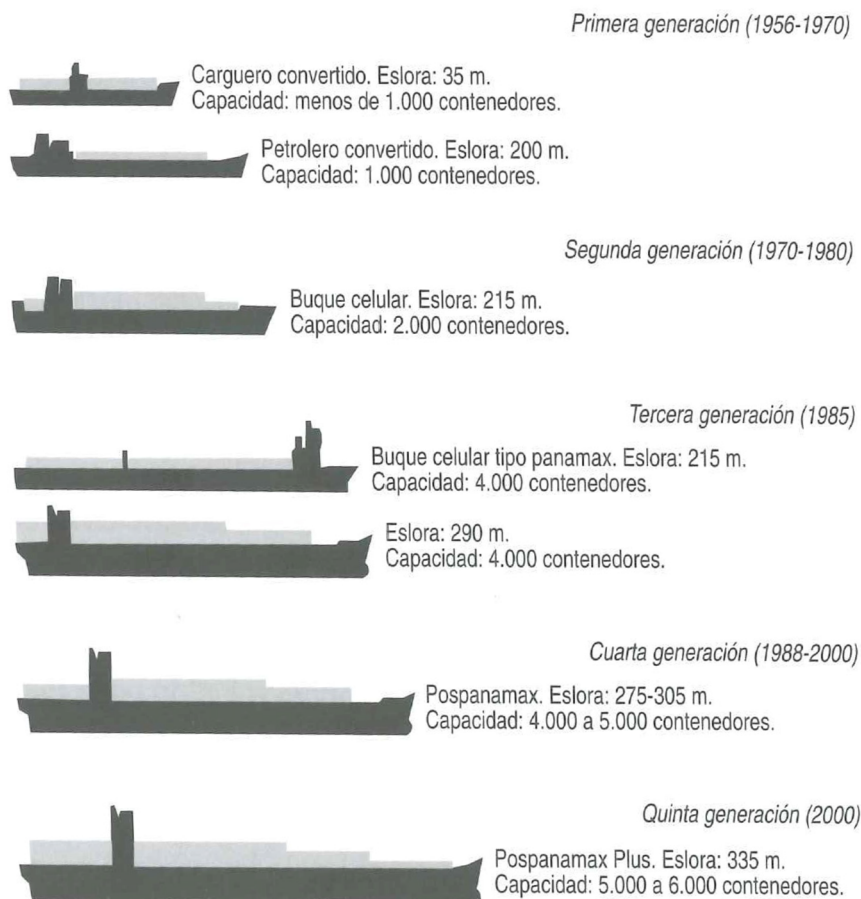
- L'eliminació del pes total dels vehicles en els mitjans de transport, especialment en els vaixells, raó per la qual les plataformes emprades en la mobilització dels contenidors no cal que viatgin.

Amb tot, l'ús de contenidors també presenta alguns inconvenients. D'una banda, no totes les mercaderies poden anar en contenidors i, tot i que algunes sí que ho poden, no sempre resulta rendible. De l'altra, la rendibilitat global del transport per contenidor es relaciona amb el fet que viatgi el màxim de ple possible. També, la *contenedorització* ha creat la necessitat que els mitjans de transport s'hi adaptin i que, alhora, ho facin els centres d'intercanvi i de transbordament.

Dins del comerç mundial, el transport marítim és el mitjà hegemònic i ha esdevingut un puntal de l'economia global. A principis del segle XXI, es movien per via marítima fins a 5.100 milions de tones de mercaderies. El seu domini es recolza en els avantatges comparatius respecte d'altres mitjans: d'una banda, la capacitat i continuïtat en el trànsit i, de l'altra, el baix cost per unitat transportada en comparació dels altres modes de transport. S'han aplicat constants millores tecnològiques al transport marítim, i s'ha transformat per a respondre a la demanda mundial de transport de mercaderies. Aquestes millores i transformacions s'han aplicat tant a les infraestructures necessàries com a les pròpies naus.

Pel que fa a les naus, hi ha modificacions que permeten millorar-ne la velocitat, tant en el seu disseny (que tendeix a minimitzar la fricció amb l'aire i l'aigua) com en la potència dels motors i dels combustibles. Això, juntament amb la introducció de l'automatització, la navegació assistida i els GPS, ha permès de millorar-ne la seguretat i el control. A més, la creixent demanda de transport de mercaderies ha comportat l'augment de capacitat de transport de les naus. Des de mitjan segle XX trobem naus cada vegada més grans. Si la primera generació de vaixells de contenidors podia transportar 1.000 contenidors, la cinquena generació té capacitat per a transportar-ne fins a 6.000 (figura 4).

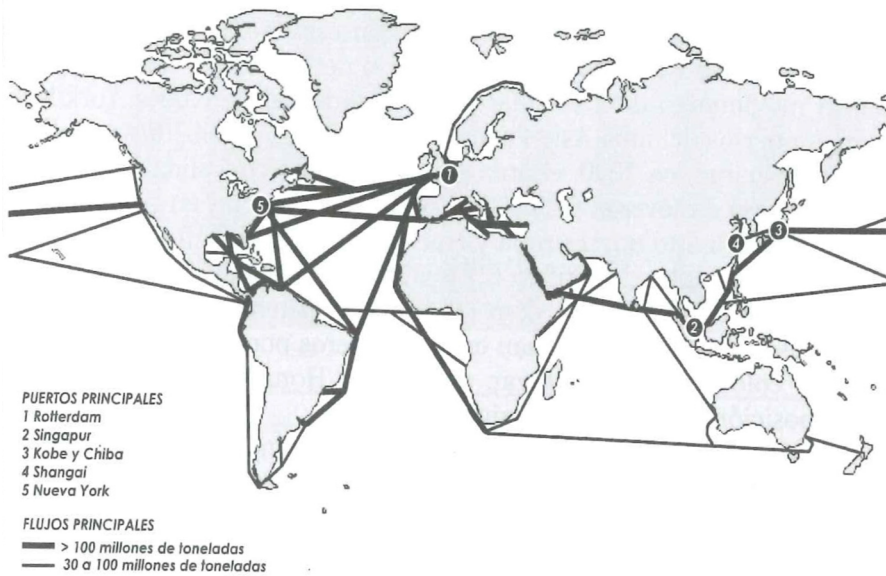
Figura 4. Les cinc generacions de vaixells portacontenedors



Font: Seguí i Martínez (2004, pàg. 156)

Evidentment, aquest procés ha suposat la construcció d'infraestructures necessàries per tal que aquests vaixells puguin complir la seva funció. D'una banda, trobem la necessitat de terminals de transport on pugui fer-se el transbordament de mercaderia. Per això, calen ports cada vegada més grans, i adaptats a la gestió i el maneig eficaç d'un nombre de contenidors que augmenta constantment. Una nau de 300 metres d'eslora requereix entre 8 i 9 Ha de sòl darrere del moll. De l'altra, també caldran ports adaptats que tinguin la capacitat de realitzar el manteniment i la reparació de les naus en dics secs enormes: el port de Rotterdam, per exemple, s'ha estès fins a 35 km. És en aquests vaixells i des dels principals ports de món que es fa el trànsit intercontinental de mercaderies mundial. Com és lògic, aquests ports representen vertaderes portes d'entrada i/o de sortida de mercaderies de grans regions continentals, i es localitzen a les regions més dinàmiques econòmicament del món: a l'Extrem Orient, a Europa i a Amèrica del Nord (figura 5). Dins de les millors de les infraestructures, trobem també obres que en faciliten la navegació, com ara canals.

Figura 5. Els principals nodes i fluxos del sistema mundial de transport marítim



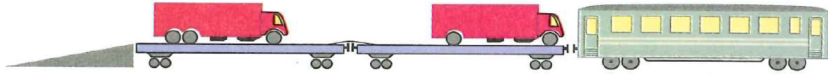
Font: Seguí i Martínez (2004, pàg. 162)

És evident, però, que el transport marítim no és suficient per a completar el trasllat de la mercaderia des del seu punt d'origen fins al de destinació. Per això, com ja s'ha mencionat, el transport és un sistema en què diferents modes es complementen i el que més mercaderies mou. És així que existeixen diferents sistemes de transport combinats (figura 6); d'aquests, tres són els considerats bàsics:

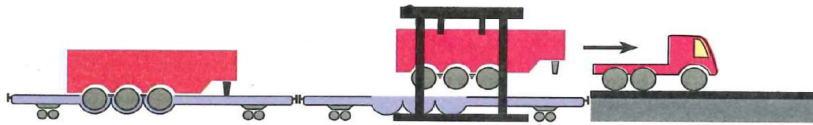
- **Sistema marítim - carretera.** El transport de mercaderies per carretera és el que millor es complementa amb el marítim, motiu pel qual li ha fet guanyar pes davant d'altres transport continentals com el ferroviari o el fluvial. El transport per carretera està especialment adaptat al *porta a porta*, és a dir, a la partida des del punt d'origen i a l'arribada al punt de destinació. Es complementa amb el transport marítim per a les grans rutes, especialment les transoceàniques. L'articulació dels dos modes es fa mitjançant semiremolcs que són embarcats als vaixells.
- **Sistema marítim - ferrocarril.** El sistema de transport per ferrocarril ha perdut el pes que havia tingut històricament en el trasllat de mercaderies. A principis del segle XXI, l'11% del total de mercaderies es movia amb aquest mitjà, si bé es donen importants diferències regionals. En el cas europeu, aquest mode mou el 15% de mercaderies, molt per sota de la participació del transport per carretera. L'articulació d'aquest sistema es fa amb naus especialitzades que disposen de carrils compatibles amb els vagons ferroviaris. A més de l'existència de la infraestructura necessària per a aquest sistema, finalment cal també la participació del transport per carretera per a garantir una permeabilització eficient del territori.
- **Sistema ferrocarril - carretera.** Aquest sistema, que també es coneix com a *ferroustage*, presenta diferents solucions tècniques tal com es pot veure en la figura 6. Suposa una bona combinació per als desplaçaments terrestres

ja que el ferrocarril aporta seguretat i fiabilitat en les llargues distàncies i el transport per carretera contribueix a la capillaritat en el territori. La baixa participació del transport en ferrocarril a Europa i la congestió de les carreteres fa que la Unió Europea aposti per aquest sistema.

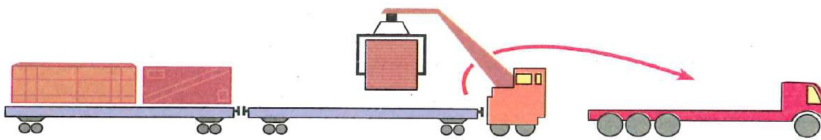
Figura 6. Sistemes de transport combinat



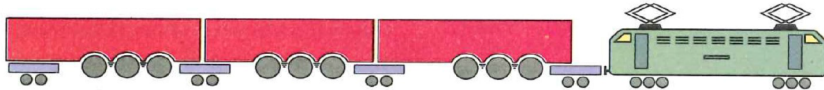
1. "Ruta rodante" o "autopista ferroviaria": transporte de camiones y sus chóferes (en vagón-cama). Desventaja: límite de altura. Desde 2003, la sociedad Modalhor desarrolló un vagón rebajado y articulado que pivotea a 45 grados y permite trasbordos rápidos. La "ruta rodante" es apropiada para las distancias medias o la travesía de zonas críticas (urbanas, montañosas...).



2. Transporte combinado: viajan solamente los remolques, encastrados en vagones llanos, no los chóferes. Un tractor (la parte motora del camión) trae y retoma los remolques. La manipulación de la carga se realiza por trasbordador.



3. Transporte de contenedores: la manipulación de la carga se realiza con una máquina elevadora, el contenedor se deposita sobre un camión con remolque. Esta solución tiene la ventaja de desplazar sólo la mercadería, es decir, el contenedor.



4. Técnica de semi-rail: El remolque descansa sobre plataformas ferroviarias (sin vagón). Esta técnica ofrece la ventaja de la escasa altura del tren.

Fuente: Jean-François Troin, *Rail et aménagement du territoire: des héritages aux nouveaux défis*, Edisud, 1995 (actualizado en 2007).

A més dels tres sistemes de transport combinats que s'acaben de mencionar, en trobem dos més d'un abast menor:

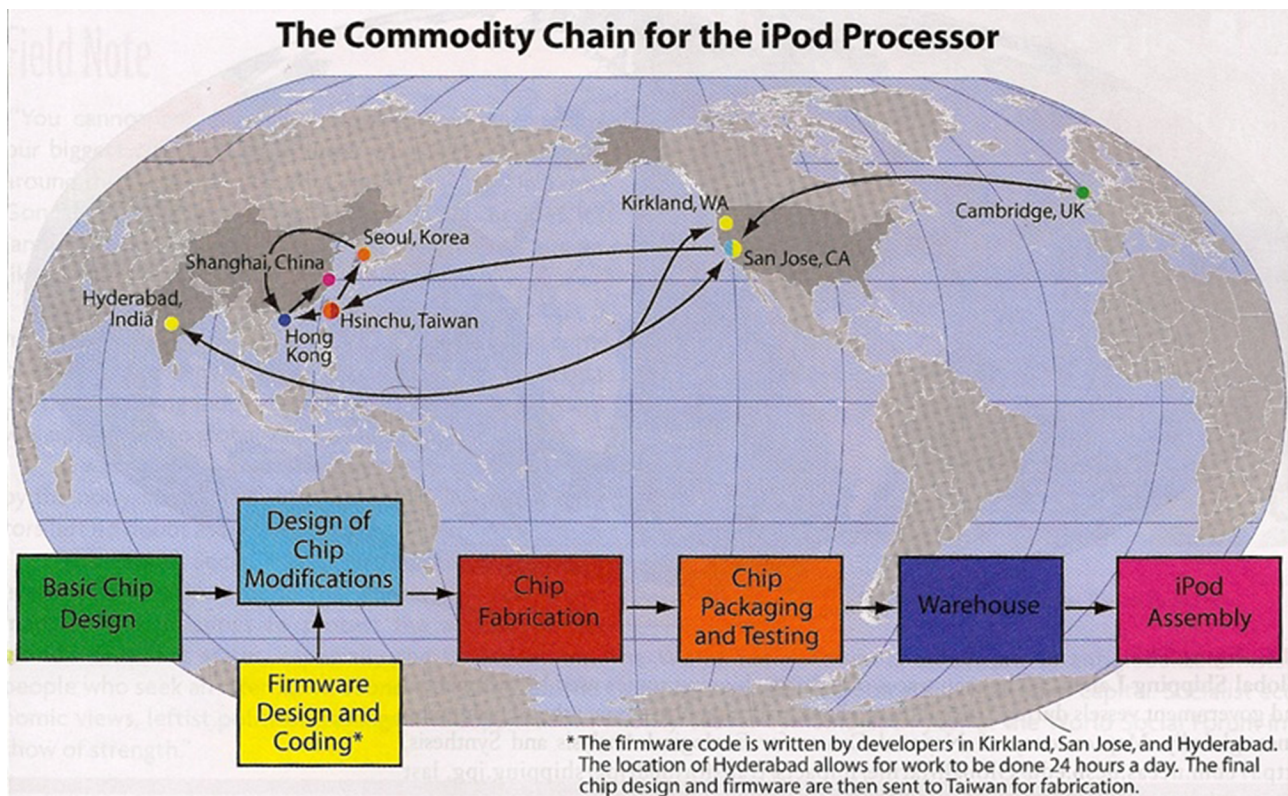
- **Sistema aeri - superfície.** Aquest sistema és altament especialitzat perquè el transport aeri té poca importància en el trasllat de mercaderies atès el seu cost elevat.
- **Sistema fluvial - marítim.** En aquest cas es combinen aquests dos modes aquàtics amb la transferència de contenidors des dels vaixells cap a gavarres. Perquè sigui eficient és necessària l'existència d'una xarxa de canals navegables per a la distribució de la mercaderia en el continent.

1.2.2. La fragmentació dels processos productius

En els darrers decennis també s'ha assistit a una profunda reorganització dels processos productius, que han tingut importants repercussions territorials pel que fa a la localització de les activitats econòmiques.

La integració econòmica mundial, les millores en els transport i l'existència de les Tecnologies de la Informació i la Comunicació (TIC) han permès dividir el procés productiu per a ubicar cada part de la fabricació en l'espai més oportú pel que fa a l'obtenció de benefici. En l'etapa de producció fordista, la producció es concentrava en una mateixa planta, i s'hi duia a terme la totalitat del procés de fabricació. En la globalització, els diferents components del producte es duen a terme en espai separats, a voltes per milers de quilòmetres. En això la innovació tecnològica ha estat primordial ja que n'ha possibilitat la fragmentació. El procés de producció de l'iPod n'és un bon exemple (figura 7).

Figura 7. El procés de producció de l'iPod



Aquesta fragmentació cerca l'obtenció dels majors beneficis possibles i, evidentment, té uns impactes territorials: es redefeixen els rols del centre i de la perifèria en el mapa de les activitats econòmiques mundials. Ara, l'especialització del territori ve donada pel tipus de tasca que es fa en l'empresa i no tant pel tipus d'empresa. Es pot dividir el procés productiu en diferents nivells segons les menes de regions:

- Regions on hi ha un ambient d'alta tecnologia, alt valor de negocis, centres de R&D, ensenyament tècnic i alt valor de la força de treball

- Regions amb una força de treball qualificada
- Regions amb reserves de força de treball amb poca qualificació

En el marc de l'organització dels processos productius, però, també permet d'optimitzar la jornada laboral, tal com es mostra en el mapa del procés de producció dels iPods. Les xarxes telemàtiques, amb la capacitat de transmissió immediata de la informació, permet d'organitzar una cadena productiva global que funciona les vint-i-quatre hores del dia.

Així mateix, aquesta fragmentació del procés productiu ha permès cercar estratègies organitzatives de l'empresa més flexibles. Una d'aquestes estratègies ha estat la **subcontractació**, que és una operació amb la qual una empresa confia a una altra la tasca d'executar per a ella. D'acord amb un quadern de compromisos o requisits preestablerts, li confia una part o la totalitat dels actes de producció de béns o de determinades operacions específiques, de les que aquella es conversa la responsabilitat final.

Tanmateix, la dispersió de la producció pel territori ha anat acompanyada d'una concentració del capital, encara que estigui descentralitzat pels diferents nuclis productius.

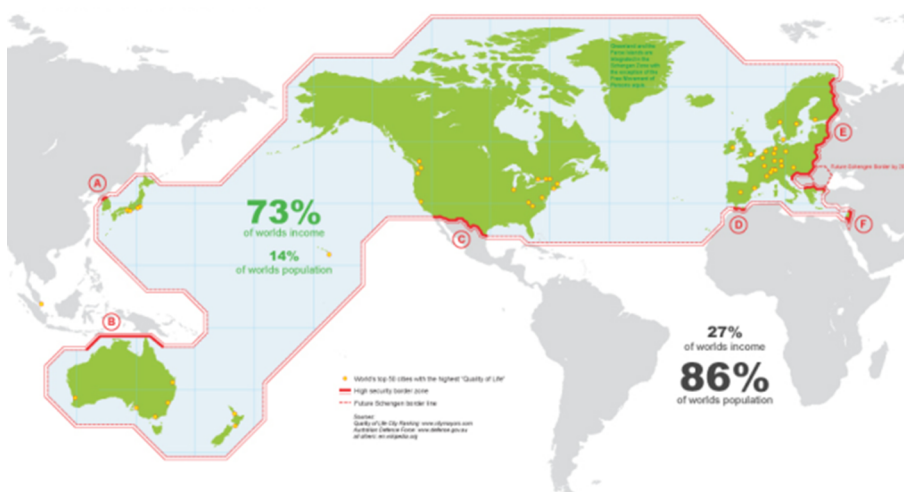
2. L'espai productiu econòmic global i el control des dels països del nord

Des de finals del segle xx i principis del XXI s'assisteix a una transformació del sistema econòmic mundial, amb un procés anomenat **globalització**. Les formes de producció, distribució i consum estan estretament relacionades amb la **mundialització de l'economia de mercat** i amb el progrés de les **noves tecnologies de la informació** (informàtica i telemàtica).

L'espai econòmic global s'organitza des de l'anomenat Centre o Nord. Entre els actors importants hi ha els Estats Units d'Amèrica, la Unió Europea, el Japó, Corea del Sud, Austràlia i Nova Zelanda, coneguts com la **tríada econòmica** (figura 8). Aquest terme va ser popularitzat per l'economista japonès Kenichi Ohmae (1985) en el seu llibre *Triade Power: The Coming Shape of Global Competition*. Les característiques del cor financer del món es poden resumir en els següents punts:

- Les tres principals monedes mundials: dòlar, euro i ien (sovint irònicament representades per la sigla ¥€\$)
- Els tres centres borsaris més importants del món: NYSE Euronext, London Stock Exchange i Tòquio Stock Exchange
- Les institucions bancàries més grans del món: Bank of America, HSBC, Crèdit Agricole i Mitsui

Figura 8. Països de la tríada econòmica



De manera resumida, es pot dir que, coincidint amb el canvi de mil·lenni, s'incorporen altres països com a centres de poder (econòmic, i sobretot financer). Aquest és el cas de la Xina, i en menor grau dels països de Rússia, l'Índia, el

Brasil i Sud-àfrica. Aquest conjunt de països ve categoritzat amb l'abreviatura **BRICS**, o **BRIMCS** si s'hi afegeix Mèxic. Tots ells aconseguixen, amb el pas del temps, més protagonisme en l'economia mundial i la contribució al PIB global (taula 1). La projecció futura augura encara més importància.

Taula 1. Grans regions econòmiques segons la seva contribució en % al PIB global (2005-2010, 2030 i 2050)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2030	2050
Tríada econòmica	74,26	72,11	70,00	57,00	55,00	54,5	45	26,5
BRICS	13,30	15,66	17,99	26,5	27,5	28	35,4	43
Resta del món	15,44	16,23	16,41	16,5	17,5	17,5	19,6	30,5
Total	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Font: Banc Mundial

El país de la República Popular de la Xina simbolitza perfectament aquest canvi en l'economia mundial, amb una tendència a redistribuir les cartes en l'escenari econòmic-financer. La Xina ha aconseguit situar-se com la segona potència econòmica mundial, i a més posseeix les majors reserves financeres del món. D'altra banda, en el pla polític i diplomàtic, té sens dubte cada vegada més importància. Algunes anàlisis pronostiquen que, amb el pas del temps, la Xina desplaçarà el Japó i Corea del Sud, que han estat tradicionalment el nucli dur d'Orient en el sentit indicat per Ohmae.

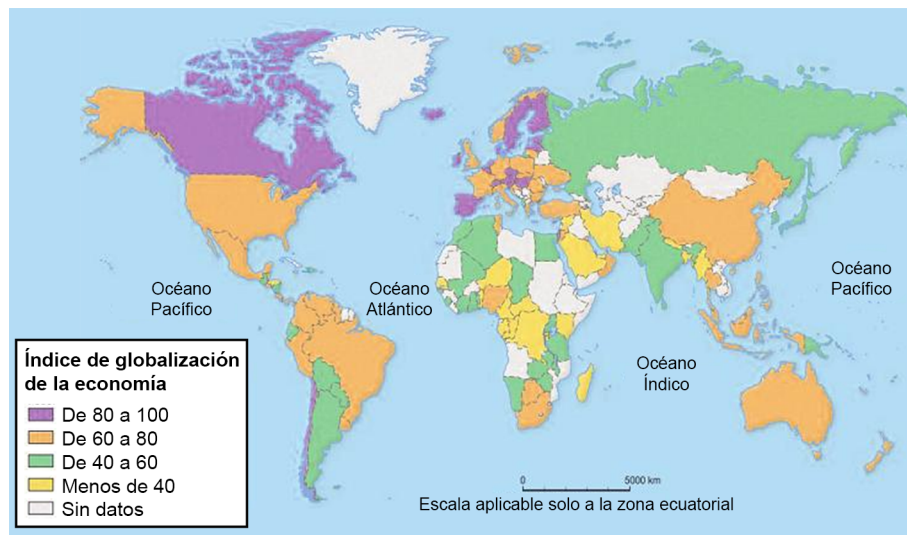
Malgrat aquesta tendència en el poder econòmic mundial, les regles establertes i imposades per la tríada a través de les institucions (com l'Organització Mundial del Comerç, l'Organització de Nacions Unides o el Consell de Seguretat) continuen vigents, de manera que en condicionen el desenvolupament.

En concret, d'acord amb el llibre *La Ciudad Global* (1991) de la sociòloga americana Saskia Sassen, dins d'aquest nord es distingeix alhora una jerarquització de ciutats. L'autora estudia la ciutat global des de diferents aspectes, en especial des de la jerarquia i la xarxa de ciutats. I distingeix les ciutats globalitzadores i les ciutats globalitzades.

La monopolització del poder polític, de decisió, del control de la informació i el coneixement, i del capital i de les finances per part dels països del nord es pot observar en diferents indicadors. Aquest és el cas de l'**índex de globalització de l'economia** cartografiat a escala mundial (figura 9).

L'índex de **globalització** econòmica d'un territori es mesura a partir de les seves exportacions i importacions, del percentatge que representa el comerç pel que fa al seu PIB, de les inversions rebudes de l'estranger i de les que se'n fan fora. Un valor alt indica una activitat comercial i inversora significant.

Figura 9. Índex de globalització de l'economia a l'any



Font: Geografía Batxillerat. Editorial Barcanova

Amb la integració econòmica mundial de finals del segle XX i principis del XXI, el poder econòmic del sistema productiu traspasa les fronteres dels estats i fa efectiu el fenomen de la **deslocalització** de l'activitat.

2.1. El concepte de la deslocalització econòmica des del Nord al Sud

Des de la dècada de vuitanta i noranta del segle XX es produeix freqüentment, i a nivell mundial, el procés anomenat **deslocalització econòmica** (en un sentit més genèric) o **deslocalització industrial** (si es fa esment del sector productiu més afectat). És un procés que ha adquirit unes dimensions cada vegada més grans per a la gent i els territoris directament implicats.

La deslocalització econòmica és un fenomen inherent a qualsevol economia que es mou en termes de competència internacional i que hi aplica el principi de la llibertat d'empresa (segons els principis del liberalisme presentats en aquest mateix mòdul).

El fenomen de la **deslocalització** consisteix a traslladar tota la producció, o una part, a altres països amb la finalitat d'**optimitzar la rendibilitat** de les inversions realitzades. L'objectiu és aconseguir en el país de destinació uns menors costos de mà d'obra, menor cost del sòl industrial, majors beneficis fiscals, i també beneficiar-se de legislacions sociolaborals menys exigents (menor protecció social, escassos drets sindicals, poc interès a perseguir l'explotació infantil). La qüestió energètica i ambiental té també la seva importància per a l'obtenció d'energia i de primeres matèries més barates. Així com l'escassa o nul·la preocupació per les emissions contaminants al medi ambient.

La presa de decisió de deslocalitzar té un **signe negatiu** des del punt de vista del manteniment de l'activitat econòmica i dels llocs de treball (en el país originari). En conseqüència, es produeixen pèrdues de la població activa i menys aportació de determinats sectors (químic, siderúrgic, metal·lúrgic, tèxtil) al PIB. L'impacte pot ser menor si existeix la possibilitat d'una ocupació alternativa, a partir de noves activitats que l'empresa pugui desenvolupar o de la capacitat per a investigar i desenvolupar noves activitats o productes.

Malgrat això, aquestes possibilitats desapareixen del tot quan la decisió implica el tancament total de les plantes de producció i el trasllat de l'activitat fora del país originari, que en bona part dels casos és, precisament, el rumb que prenen un gran nombre d'empreses multinacionals que opten per la deslocalització.

En el cas espanyol la deslocalització ha estat una pràctica habitual en les darreres dècades, i ha afectat determinats sectors intensius en mà d'obra, com el tèxtil (confecció i calçat), la pell i el cuir, o els components de l'automòbil.

Des d'un punt de vista territorial, la deslocalització de l'activitat es produeix en **tres grans direccions**: l'àrea del Magrib, alguns països asiàtics considerats com a països amb economies emergents i els països de l'Europa de l'Est. Pel que fa al Magrib (el Marroc n'és un exemple clar), es tracta d'una àrea logística propera a la Unió Europea (UE) i té com a inconvenient el risc creixent que representa l'integrisme islàmic, en el sentit que pot funcionar com a element desincentivador, malgrat que vulgui apaivagar-se amb l'aplicació de beneficis fiscals. Quant als segons, la major distància és inconvenient, ja que suposa uns majors costos de logística i de transport, malgrat que la productivitat sigui elevada gràcies a una mà d'obra molt barata i, en ocasions, en condicions gairebé d'esclavatge. Pel que fa als tercers, el fenomen sembla que s'està orientant més (des del punt de vista europeu) cap als països de l'Europa de l'Est, especialment des que s'ha iniciat el seu procés d'integració a la UE. Així doncs, hi ha un trasllat d'empreses des de l'Europa occidental vers els països de la nova ampliació de la UE (Romania per exemple).

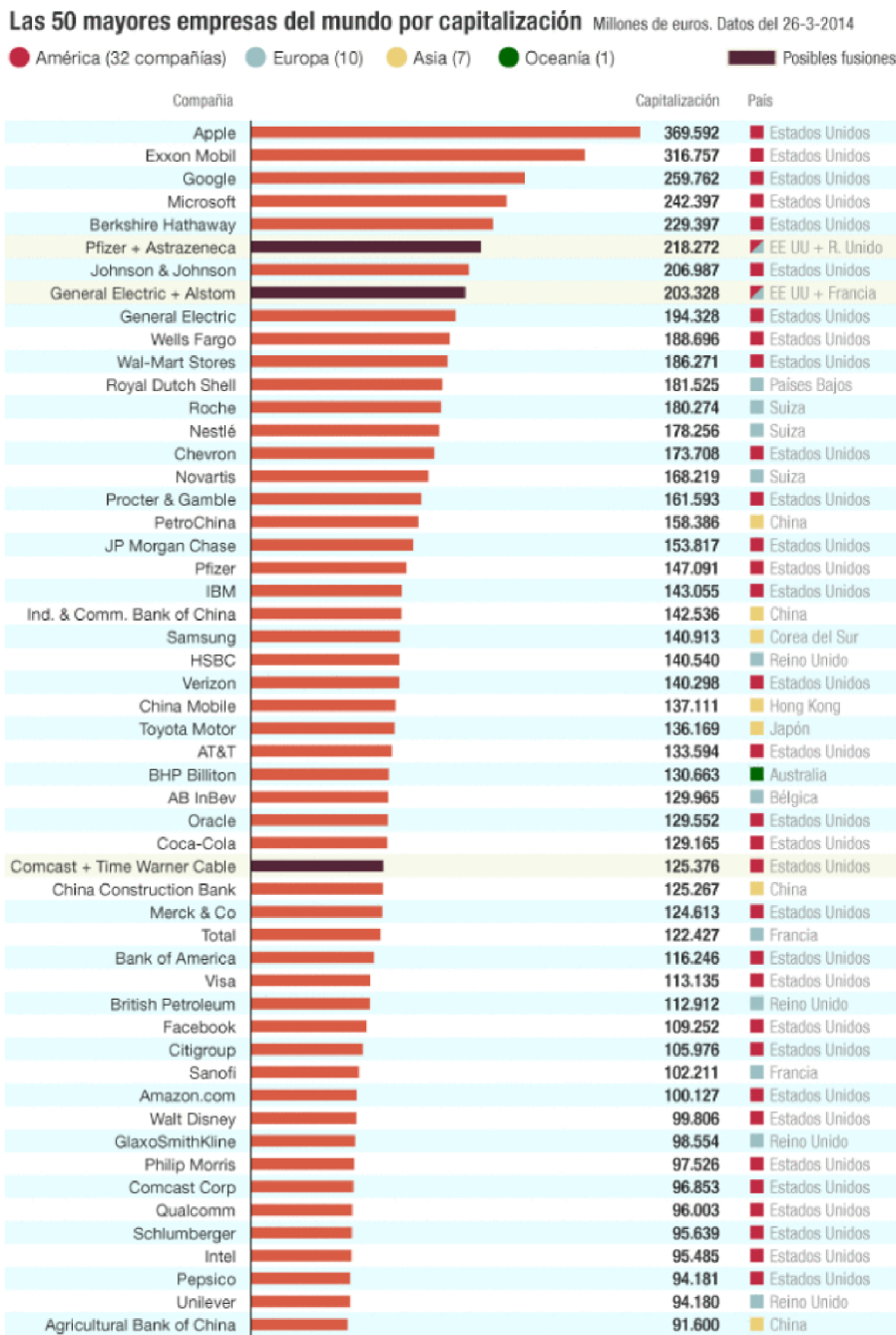
Deslocalització a Espanya

Notícia 1. «Delphi preveu tancar la planta de Sant Cugat». *El Punt avui* (2016, 5 de febrer). Enllaç web: <http://www.elpuntavui.cat/economia/article/18-economia/938711-delphi-preveu-tancar-la-planta-de-sant-cugat.html>

2.2. Qui té el control del sistema econòmic global i què es produeix al nord?

Tal com s'ha explicat més amunt, el control i la capacitat de decisió del sistema econòmic global s'exerceix des del Nord. I en concret a través de les **grans empreses** (més que no pas els estats), que són les que concentren el capital del sistema productiu.

Figura 10. Localització de les 50 majors empreses del món per capital a l'any 2014



Fuente: Bloomberg y elaboración propia

Alejandro Meraviglia / Cinco Días

Font: http://cincodias.com/cincodias/2014/05/01/mercados/1398964637_970611.html

Com pot es pot observar en la figura 10, hi ha una **concentració de capital** al Nord canalitzat per les grans **empreses multinacionals**. Aquest tipus d'empresa controla establiments industrials ubicats a dos o més països i domina el mercat internacional. Aconsegueix els seus objectius (augment de capital, concentració empresarial i ampliació de mercats) posicionant-se en el mercat a partir de **monopolis** o **oligopolis**. La formació d'aquestes empreses es pot fer per creixement intern, per unió amb altres empreses o mitjançant una OPA (Oferta Pública d'Adquisició).

OPA

Una OPA consisteix en la compra de les accions d'una empresa per part d'una altra que ofereix als accionistes un preu superior a la cotització que tenen en borsa en aquell moment. Pot ser hostil o amistosa.

El model del sistema econòmic global comporta una interdependència entre les empreses i els territoris, amb un increment exponencial dels intercanvis i amb una fragmentació de les àrees productives. L'organització de l'espai productiu del nord ve caracteritzada pel **valor afegit del producte o bé** i per determinades **activitats terciàries** com és el turisme.

2.3. La reestructuració corporativa i el valor afegit

La reestructuració corporativa caracteritzada, entre d'altres, per la flexibilitat del treball (referida a la varietat en l'organització, el mercat, la tecnologia, però també els treballadors) fa que es produeixi una especialització geogràfica. Això crea a nivell geogràfic unes jerarquies locatives de funcions productives, de tal manera que les regions de centre concentren els treballadors flexibles i els productes amb més valor afegit. A diferència de les regions perifèriques, que tenen uns treballadors amb pràctiques fordistes i poc flexibles, però també més barats, que produeixen productes estàndard de poc valor afegit (com es presenta més endavant).

Les relacions **centre - perifèria** (C-P) entre països comporten l'intercanvi **jerarquitzat** de productes, de manera que les regions perifèriques, **països de la perifèria**, proveeixen de productes o força de treball de baix cost afegit els **països de centre**. Aquests darrers exporten, a canvi, productes més cars, d'alt valor afegit i molt profitosos, amb un grau elevat de tecnologia i de treballadors altament qualificats i ben pagats

Tot i que el procés implica un augment de la inversió, de la capacitat productiva i dels llocs de treball creats en els països objecte de les inversions, la majoria de les multinacionals acostumen a repatriar els beneficis i, per tant, no els reinverteixen en la millora de les condicions econòmiques i productives del país on es troben ubicats.

2.4. Fluxos turístics internacionals

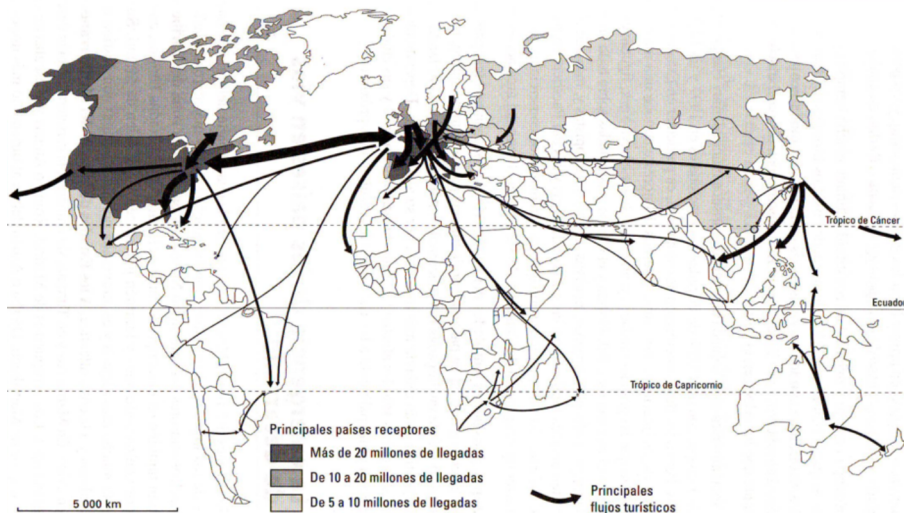
Les estadístiques i els estudis sobre fluxos turístics internacionals permeten constatar l'existència de grans contrastos i asimetries entre els fluxos i les regions turístiques mundials. Els principals **països emissors del turisme inter-**

nacional (on hi ha la demanda turística) són bàsicament els països d'Europa, de l'Amèrica del Nord i la regió del Pacífic (el Japó, Austràlia i Nova Zelanda). És a dir, els països tradicionalment considerats industrialitzats que formen el centre del sistema capitalista.

Els països del nord d'Europa són principalment emissors, mentre que els països perifèrics com Marroc o Cuba són principalment receptors. Això no vol dir que no hi hagi excepcions. Espanya o França són sobretot receptors, però també són importants emissors (tenen l'oferta turística per a acollir els turistes).

El càlcul del predomini d'aquests fluxos turístics dóna a conèixer que el 80% del turisme internacional es produeix entre centre i centre (són els fluxos interns entre els països europeus i nord-americans, i viceversa). O aquells que es realitzen des del nord d'Amèrica al Carib, de l'Europa central i del nord a la Mediterrània, i del Japó al Sud-est asiàtic.

Figura 11. Principals fluxos turístics mundials



3. La cara i la creu de les realitats econòmiques dels països del sud

El procés de canvis profunds en la redistribució de les activitats econòmiques en el món ha afectat de manera summament desigual el conjunt de països del sud. En tot cas, després d'uns decennis de globalització neoliberal, trobem que el mateix concepte Nord – Sud és complex i no sempre unívoc. La realitat en aquest segon decenni del segle XXI mostra situacions duals pel que fa a la situació d'aquests països, tal com ara s'exposarà, per la qual cosa alguns autors proposen parlar de *suds* (en plural) més que no pas de *sud* (en singular). Amb tot, si ens fixem en les dades macroeconòmiques de PIB *per capita*, tal com mostra la figura 12, es veu amb claredat que, tret d'algunes excepcions, en el món contemporani continua havent-hi una bretxa entre els països del nord (més rics) i els del sud (més pobres).

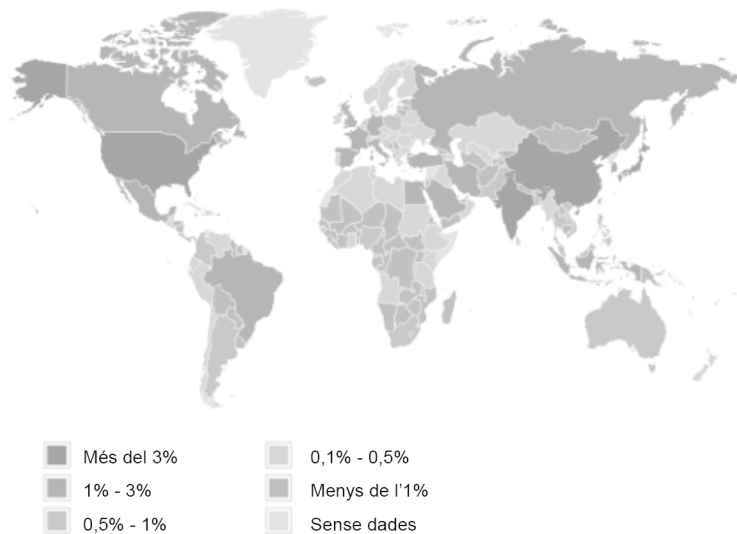
Figura 12. Mapa del PIB *per capita* (en dòlars dels EUA), 2016



Font: FMI (Consultat el 30 de novembre de 2016)

Aquest mapa, però, se'ns apareix diferent quan la variable representada (figura 13) és la del PIB en termes absoluts, és a dir, en milers de milions de dòlars nord-americans. La trama de colors és més complexa i barrejada, i en sobresurten els països que generen molta riquesa, tot i que la seva abundant població fa que el PIB *per capita* sigui relativament baix. En tot cas, en aquest mapa podem observar països com la Xina, l'Índia o el Brasil entre les principals economies del planeta. En canvi, altres països, majoritàriament africans, apareixen a la cua de la generació de riquesa, tant en termes absoluts com *per capita*.

Figura 13. Mapa del PIB en valors absoluts (en dòlars EUA i poder adquisitiu paritari), 2016



Font: FMI (Consultat el 30 de novembre de 2016)

Les estratègies que els diferents països del sud han seguit per al seu desenvolupament econòmic han estat diverses.

D'una banda, s'observen els països que no han aconseguit sortir de l'espiral d'endeutament i empobriment de les seves economies (i de les seves poblacions). Es tracta majoritàriament de països que romanen en un model econòmic basat en el sector primari, en el sector agrari o miner, i els productes dels quals incorporen, per tant, poc valor afegit. Molts d'aquests països continuen en una situació de dependència respecte dels països del nord, amb un gran deute extern i amb uns productes que cada vegada tenen menys valor en els mercats internacionals. Dins d'aquest grup de països, aquells que compten amb recursos de fonts energètiques, petroli principalment, presenten unes xifres macroeconòmiques molt millors (amb el PIB relativament alt) que amaguen, però, la pobresa d'un teixit productiu potent. Guinea Equatorial n'és un bon exemple.

Des de la segona meitat del segle XX, els països del sud han maldat per a iniciar un procés de modernització econòmica mitjançant polítiques encaminades a la industrialització dels seus territoris. Es poden distingir dues maneres d'abordar aquesta voluntat industrialitzadora: la industrialització per substitució de les importacions i la industrialització per substitució de les exportacions.

La industrialització per substitució de les importacions (ISI) fou la primera, des d'un punt de vista cronològic, de les polítiques endegades amb la voluntat d'incentivar un procés industrialitzador. Els primers països que abracen aquesta estratègia són els països llatinoamericans a meitats del segle XX. El procés es va basar en la implementació d'un desenvolupament industrial fonamentat en la fabricació de productes bàsics per al mercat intern. Les economies d'aquests països estaven molt afeblides a causa de la caiguda de preus de les matèries primeres –la principal font de divises–, en els mercats exteriors. Així, la política plantejada havia de servir per a evitar les importacions

dels productes bàsics. Inicialment, el capital nacional invertí en el sector i es-tigué estimulat per les polítiques governamentals mitjançant la implantació d'elevats aranzels per a protegir aquestes indústries de la competència. Si bé hi hagué un procés d'industrialització elevat en els inicis, aquestes polítiques tingueren poc èxit. S'addueix com a motiu que l'excés de proteccionisme de l'estat va provocar un ràpid empobriment tecnològic, una falta de competitivitat de les empreses i una ineficàcia productiva. Finalment, quan l'estat ja es va trobar sense recursos econòmics per a garantir el funcionament d'aquestes activitats industrials, es va fer encara més difícil la integració en el mercat. Tot plegat va fer, ja en un context internacional neoliberal, que als anys noranta s'adoptessin les polítiques econòmiques liberals, amb la rebaixa d'aranzels, la privatització de moltes indústries i la desregulació econòmica.

Després dels processos de descolonització, alguns països també seguiren una política d'industrialització per substitució de les importacions. A partir de polítiques nacionalistes, intentaren crear una base productiva tot incentivant la creació d'indústries pesades. Tampoc en aquests casos fou una política reeixida.

Més èxit tingueren les polítiques basades en la industrialització per substitució de les exportacions (ISE). En aquest cas, es van substituir les exportacions tradicionals del sector primari que caracteritzen les economies dels països del sud per un altre tipus d'exportacions, en concret, per l'exportació de productes manufacturats. Els països asiàtics han seguit principalment aquest model. Existeixen un seguit d'elements que han permès l'èxit d'aquests polítiques. D'una banda, un seguit de factors exògens o de context global, com per exemple l'important entrada de capital estranger, en forma de préstec, ajuts i inversió. Per entendre això cal contextualitzar geopolíticament la majoria d'aquests països a l'extrem Orient. Molts d'ells varen ser (i són) sòlids aliats dels Estats Units i formen la primera línia de contenció del que en altre temps va ser el bloc socialista. Països partits com Corea i la Xina (República Popular i Taiwan), i entorns amb forta activitat guerrillera (Singapur) van convertir aquests territoris en baluards del bloc capitalista. Això va permetre aquest tracte preferencial i un fort abocament de capitals.

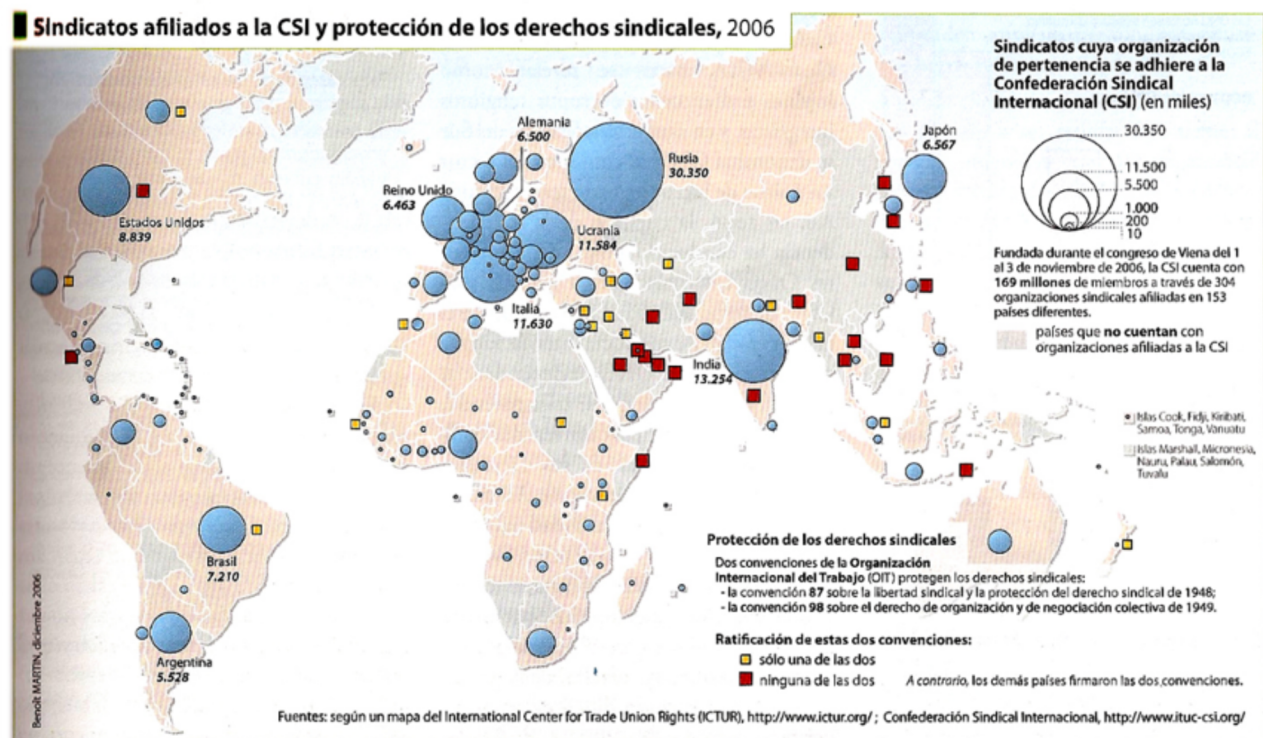
L'èxit d'aquesta estratègia industrialitzadora tampoc no s'entén sense tenir present les tendències mundials de desregularització econòmica explicades en l'inici d'aquest capítol. Les mesures que van afavorir la lliure circulació de béns i capitals, i l'afebliment de l'organització de la classe treballadora també han ajudat a crear un marc adient per a aquest procés. Igualment, la reestructuració i segmentació dels processos productius en l'àmbit manufacturer i en les grans empreses, també explicat en aquest mateix capítol, ha permès l'especialització productiva territorial.

Així, els països del sud han acollit unes activitats més intensives en treball, que empren unes tecnologies més madures i no tant innovadores com les dels països del nord.

A tots aquests elements, en cal afegir d'altres amb una component més endògena, d'un caràcter més intern. En primer lloc, el procés d'industrialització es dóna en uns contextos polítics determinats, en concret, en règims autoritaris que han permès un control de la força de treball i de la presa de decisions, sense comptar amb el parer de les poblacions dels països.

Alguns dels països que han seguit aquesta estratègia també s'han vist beneficiats per importants contingents d'immigrants d'altres indrets de la regió, especialment xinesos en els països asiàtics, a més del propi èxode rural intern de cada país. Això ha proporcionat una mà d'obra abundant, de baix cost i escassament organitzada, que ha suposat una vertadera reserva de treball per a la indústria. En aquesta línia, la major part dels països asiàtics ignoren els convenis internacionals pel que fa al dret a la llibertat sindical i el dret a la negociació col·lectiva, ambdós recollits en les Convencions de l'Organització Internacional del Treball (OIT) dels anys 1948 i 1949.

Figura 14. Sindicats afiliats a la CSI i a la protecció dels drets sindicals, 2006



Font: Romero (2008)

Per als països de més dimensions territorials i, sobretot, més poblats, els propis efectius demogràfics han fornit les noves indústries del gran exèrcit de mà d'obra.

A tot això cal afegir unes regulacions ambientals laxes. Enfront de les normatives ambientals dels països del nord, sia pel que fa als abocaments en l'ecosistema de materials, aigües i gasos contaminats sia pel que fa a les normes de seguretat ambiental en el treball, els països del sud presenten unes normatives menys exigents que sovint són menystingudes atesa la poca capacitat de control de les autoritats o per la complicitat entre els diferents actors econòmics i administratius. A aquesta laxitud en el compliment de les normes ambientals, cal afegir-hi la mateixa deixadesa pel que fa les normes de seguretat de les infraestructures, com ara els edificis i les dependències.

3.1. La industrialització dels confins en els països del sud

Les característiques d'un procés d'industrialització abocat al mercat exterior ha tingut unes repercussions territorials molt clares pel que fa a la localització de les activitats productives, que s'han localitzat a les portes de sortida dels respectius països. En la gran majoria de casos, això significa que les indústries s'han ubicat a les zones litorals, al costat dels ports que han de facilitar l'exportació de les mercaderies, tot i que també és possible trobar-ne a regions apartades i perifèriques per a atreure-hi, d'aquesta manera, capital. En d'altres, aquestes activitats es posen a les fronteres terrestres, prop del gran mercat on es destinen les mercaderies; n'és un bon exemple el cantó sud de la frontera entre Mèxic i els Estats Units.

La base d'aquesta industrialització ha estat el que es coneix amb el nom de zona franca. Aquests espais estan constituïts per un territori delimitat que es troba a l'interior d'un estat, però que té un marc normatiu específic i creat expressament per a les activitats econòmiques que hi alberga. De la mateixa manera, mantenen també una escassa vinculació amb el territori que els envolta. Tenen l'estatus d'extraterritorialitat duanera. Entre d'altres trets característics hi trobem:

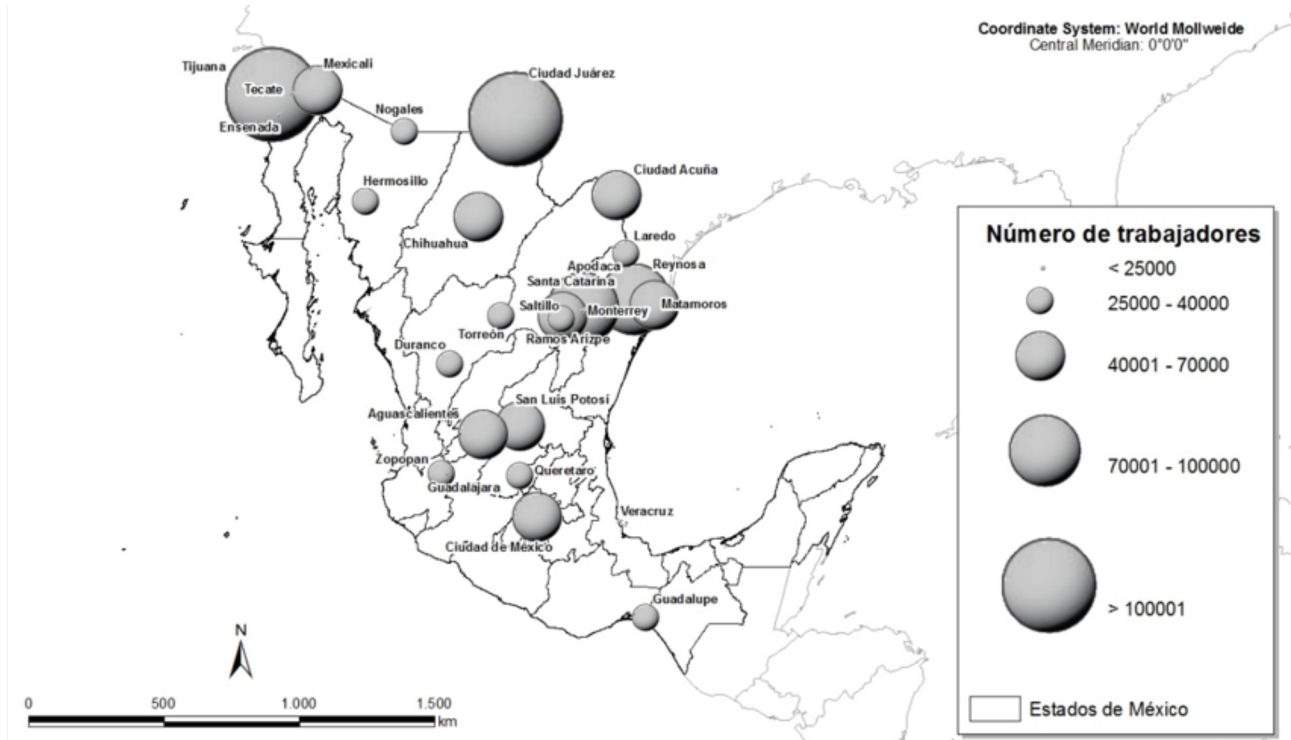
- Lliure trànsit de mercaderies i capitals
- Incentius fiscals i administratius
- Equipament i infraestructura adequada a les necessitats de producció, transport i logística
- Legislació laboral diferenciada, amb especial atenció a la màxima restricció de l'activitat sindical i reivindicativa

Les zones franques es caracteritzen també perquè el treball que s'hi desenvolupa és de baix valor afegit, per una mà d'obra principalment femenina i jove (especialment entre 15 i 25 anys), amb baixos salaris i alta rotació en el treball, que és temporal.

A meitat dels anys seixanta del segle xx van sorgir les primeres zones franques, amb el nom de maquiles, a la ciutat de Tijuana. Van instaurades pel govern mexicà en el marc del programa Industrialisation Border, que tenia com a finalitat resoldre els problemes econòmics i socials existents a l'àrea fronterera

amb els Estats Units. A partir d'aquesta ciutat, les maquiles s'expandiren al llarg de la frontera nord des del Pacífic a l'Atlàntic. En la figura 15 es veu com la major part de persones que treballen a les maquiles encara es concentren a la ciutat de Tijuana (230.000) i a Ciudad Juárez (190.000). Més endavant, el 1994, el control d'aquests espais va ser regulat pel tractat de Lliure Comerç d'Amèrica del Nord (NAFTA), que va eliminar taxes i despeses aranzelàries, i va promoure normatives ambientals més laxes.

Figura 14. Personal ocupat a la maquila mexicana, 2015



Font: Font: Solana i altres (2016, pàg. 137)

Ben prest, el fenomen s'exportà també cap als països asiàtics i, ja a partir de 1966, es creaven zones franques industrials a Corea del Sud, Taiwan, Hong Kong, Singapur i, més endavant (amb el nom de Zona econòmica especial) a la Xina. Moltes d'aquestes zones franques asiàtiques van sorgir amb el recolzament d'organismes internacionals, com el Banc Mundial.

Des del seus inicis fins a l'actualitat, les zones franques han esdevingut cada vegada més diverses i complexes pel que fa a les formes i funcions. Actualment, formen part dels anomenats espais lliures de comerç, entre els quals hi ha ports francs, dipòsits francs i les zones econòmiques especials. Les funcions de cadascun d'aquests espais varia segons la seva localització geogràfica. Així mateix, han passat de ser zones d'acoblament de baix cost a introduir gradualment activitats que comporten processos d'alta tecnologia i d'investigació. La subcontractació d'empreses amb el cost de producció més baix ha portat també a desenvolupar espais de producció orientats a l'exportació.

Des dels anys setanta del segle XX han tingut un creixement molt fort i el 90% del total d'aquests espais es localitza en els països del sud, on predominen els països de l'Amèrica Llatina i d'Àsia. Malgrat aquest creixement, la seva participació en l'ocupació de mà d'obra és més aviat escassa (a finals del decenni ocupaven menys del 10% de treballadors industrials dels respectius països). Com ja hem comentat, fins al 85% de la força de treball està constituïda per dones. Una altra dada que il·lustra clarament la importància que han anat adquirint, ja que s'estima que el 1975 hi havia 79 zones franques, el 2007 ja n'eren 3.500 i donaven feina a 66 milions de persones.

3.2. ¿Quin n'és el balanç?

Per als països del sud, en els darrers decennis el balanç ha estat sotmès a un fort debat. Per a alguns, la globalització sobre la base neoliberal ha comportat una millora de les condicions de vida de molta població. Martin Wolf ho explica així:

«En segon lloc, el creixement general de les desigualtats que tothom ha començat a notar al llarg dels anys noranta no té, de fet, res de nou. Tot al contrari: l'abisme que separa els nivells de vida mitjans dels països més rics i dels més pobres ha crescut poc al llarg dels dos darrers segles. Però la proporció de la població mundial (que mentrestant s'ha multiplicat per sis) que viu a la pobresa extrema ha disminuït de manera significativa. Això no només és veritat en matèria de consum, sinó també d'analfabetisme i, en la mesura que n'hi hagi, d'esperança de vida. Les desigualtats a escala mundial, al contrari del que molts pensen, probablement han disminuït al llarg dels anys vuitanta i noranta (del segle XX), a causa del creixement relativament ràpid dels dos gegants, la Xina i l'Índia, que alberguen enter tots dos el quaranta per cent de la població mundial.»

George i Wolf (2003, pàg. 11-12)

Però tal com hem assenyalat, el balanç no és unívoc perquè, mentre alguns països del sud en els darrers anys continuen amb unes magríssimes estructures industrials i depenen clarament del sector primari, d'altres han aconseguit iniciar un procés cap a la industrialització. Entre aquest grup, n'hi ha uns pocs, els coneguts com a quatre dragons asiàtics, que han viscut no solament un procés de transformació econòmica sinó també social (han completat la transició demogràfica, han cobert les necessitats socials, etc.), cosa que els aproxima més a les característiques dels països del nord que no pas als del sud. Però aquest fenomen no ha estat generalitzat ja que fins i tot en aquells països que compten amb activitats industrials, aquestes activitats tenen un caràcter poc innovador i molt dependent; i, sobretot, perquè no han estat capaços de construir un sistema de cobertura social equitativa i eficient –sistema que caracteritza els països del nord–, que garanteixi el serveis bàsics al conjunt de la població.

Altres veus, no obstant això, fan un balanç clarament negatiu del procés de globalització neoliberal dels darrers decennis. Focalitzen els arguments en el manteniment i l'augment de les bretxes entre els països rics i els pobres, en l'engrandiment de les desigualtats socials i en la capacitat d'intervenció de les

grans empreses transnacionals en benefici propi i en contra dels interessos de les poblacions més empobrides dels països del sud. Segueix aquesta línia el següent text extret d'un llibre de text de Bolívia de l'any 2008:

«En els darrers quatre decennis, el PIB dels 20 països més rics del món s'ha incrementat un 300%, mentre que el dels 20 països més pobres només ha augmentat un 26%. Els 20 països més rics del món empen el 74% de les línies telefòniques mundials, en contrast amb l'1,5% que utilitzen els 20 països més pobres. Consumeixen un 58% de l'energia mundial, en contrast amb el 4% que consumeixen els més pobres. D'aquesta manera, els principals beneficiaris de la globalització són els països desenvolupats.

Aquests controlen les grans institucions econòmiques internacionals (FMI, OMC, Banc Mundial). Construeixen un sistema de regulació que serveix únicament a llurs interessos. Gràcies a la desaparició de les barreres aranzelàries, afavorida per les polítiques de liberalització, han pogut accedir a nous mercats i distribuir llurs productes [...]. Avui dia, molt països tenen menys poder que les empreses multinacionals, ja que aquestes compten amb nombrosos mitjans d'influència sobre les decisions dels governs dels països dèbils o petits.»

Bréville i Vidal (2015, pàg. 151). La traducció al català és dels autors

Sigui com sigui, les evidències més tangibles són la profunditat dels canvis que ha viscut la geografia econòmica dels països del sud, amb comportaments diferents que fan més difícil comptar-los com un sol bloc, i el rol que ha assumit una part d'ells dins del procés productiu global.

4. Costos ambientals, polítics, socials i culturals i econòmics

Les activitats humanes i el model de producció global generen un important conjunt de canvis en la composició de cadascun dels grans compartiments que formen la biosfera. Les **conseqüències mediambientals, polítiques, socials i culturals, i econòmiques** són notòries.

4.1. Els impactes mediambientals

En les perifèries és destacable la **contaminació** a causa de la deslocalització de les **indústries** més contaminants (química o siderúrgica). Tanmateix, amb l'exploració de recursos naturals, les empreses multinacionals s'aprofiten d'una manca de normativa de protecció del medi ambient. Això facilita el comerç (sovint clandestí) de l'exportació de residus tòxics a aquests països.

En els anomenats centres un dels aspectes més preocupants és la qualitat del medi atmosfèric. Una concentració determinada de certes substàncies a l'atmosfera afecta negativament la salut de les persones, les plantes i els animals, danya el patrimoni cultural i també interfereix en la qualitat de vida.

A escala local i regional, la creixent concentració de població, d'activitats productives i de **mitjans de transport** a les àrees urbanes provoca importants episodis de **contaminació atmosfèrica**. Encara que en els darrers anys les ciutats dels països desenvolupats presentin una disminució de la contaminació derivada de les activitats industrials i del consum energètic domèstic (amb el canvi cap a fonts energètiques menys contaminants, com el gas natural), es produeix un augment de la contaminació causada pels **mitjans de transport**, especialment els de **carretera**: els automòbils i els camions d'alt tonatge.

La vista des del pont de Medicina de la Universitat Autònoma de Barcelona, que permet connectar amb el parc de l'Alba-Sincrotró, presenta la fisonomia de l'AP7. És una gran infraestructura de comunicació amb cinc carrils en cada direcció, comptant la calçada lateral. El col·lapse i el gran volum de trànsit, en especial del transport de mercaderies, és una imatge habitual.



Vista de l'AP-7 al seu pas per la Universitat Autònoma de Barcelona. Esteve Dot (2016).

Els **aeroports** generen també contaminació atmosfèrica per l'alta mobilitat de passatgers i mercaderies. No és gens estrany aixecar la vista al cel i veure un avió o més volant. Al darrera del traç d'esteles de condensació dibuixades en línies blanques a l'atmosfera, hi ha una destinació però també una contaminació. Malgrat això, el model de desenvolupament territorial adoptat sembla que estigui de celebració pels milers d'avions volant. Aquest és el cas espanyol. Com a mitjana, uns deu mil avions volen al llarg de l'any 2016.

Contaminació generada pels aeroports

Notícia 2. «Diez mil aviones en el aire en este momento». *La Vanguardia* (2016, 27 de febrer). Enllaç web: <http://www.lavanguardia.com/vi-da/20160727/403493660092/diez-mil-aviones-aire.html>

La contaminació atmosfèrica de les ciutats també contribueix a generar el que es defineix com a clima urbà o illes de calor, amb trets específics respecte de les característiques climàtiques del territori circumdant. És a dir, les temperatures mitjanes són més elevades, les precipitacions mitjanes també; i la radiació solar, la humitat relativa i la velocitat del vent són menors.

4.2. Els impactes polítics

Com es constata en aquest mòdul, hi ha la **disminució del poder** de decisió **dels estats** sobre l'economia en favor dels interessos de les empreses multinacionals, dels mercats financers i de les imposicions d'organitzacions internacionals com l'FMI o el Banc Mundial. Els casos de Grècia, Irlanda, Portugal i Espanya en la crisi del 2007-2016 en són exemples.

Alhora, emergeixen conflictes territorials en funció dels interessos de les grans potències econòmiques i militars del món: els EUA, el G8, la Xina i Rússia. I l'aparició del fenomen del terrorisme internacional de grups gihadistes, com Al-Qaeda i l'Isis o Estat Islàmic, com a rebuig dels valors del món occidental.

4.3. Els impactes socials i culturals

La **homogeneïtzació social i cultural** basada en el model occidental és un fet evident a escala global. En conseqüència, es produeix una uniformització dels productes (per exemple l'expansió de marques de moda i d'alimentació a tra-

vés de franquícies) i dels serveis de consum i d'oci (artístic, cultural i esportiu). En aquest sentit és destacable el paper que juga la informació dels mitjans de comunicació i les xarxes d'Internet, ja que posa en contacte persones d'arreu del món.

Es parla sovint de *banalització cultural* i *banalització de paisatges urbans*. Lligat a paisatge, l'Observatori del Paisatge el defineix com el procés a través del qual el paisatge perd la seva originalitat o interès natural, cultural o simbòlic.

4.4. Els impactes econòmics

Als espais productius de les grans ciutats (sobretot en països del nord) es produeix el procés de **gentrificació productiva**. És a dir, l'expulsió de l'activitat tradicional.

Prenent les empreses com a unitats d'anàlisi i les institucions com agents de canvi en l'àmbit productiu, s'explica el procés d'expulsió d'activitats productives. Normalment se'n distingeixen tres fases:

- En una primera fase, existeix espacialment una desindustrialització, que és un dels requisits en el procés. En aquest estadi inicial de transició productiva, la desindustrialització origina, de manera estratificada, la devaluació d'aquells paisatges de la ciutat relacionats amb la producció industrial i les classes obreres.
- En una segona fase, és dóna el canvi d'usos del sòl per la via institucional (sobretot en països del sud d'Europa). Els plans generals d'ordenació urbana i les seves modificacions permeten marcar les pautes del planejament determinant-ne els usos i les normatives, i planificar el creixement industrial i residencial dels territoris. La intervenció del sector públic es podria interpretar com una de les primeres característiques que facilita directament el procés de la gentrificació productiva.
- En una tercera fase, en el procés de gentrificació productiva, la teoria del valor del sòl urbà (Von Thünen, 1863) continua encara vigent. Les noves qualificacions d'usos del sòl en espais en procés de gentrificació fan que els valors del sòl creixin; per tant, es conforma un nou escenari de preus en què les empreses existents i les noves han de competir per ubicar-se en els millors llocs. Així doncs, aquelles que tinguin més valor afegit i més beneficis estaran en disposició de pagar més per una millor ubicació. Com a resultat, pot donar-se el cas que antics negocis, actualment no competitius, ocupin els millors llocs però es vegin en la situació d'abandonar aquest espai i deixin lloc a altres activitats més competitives i disposades a pagar un preu més alt per l'espai.

Tancament de la llibreria Catalunya

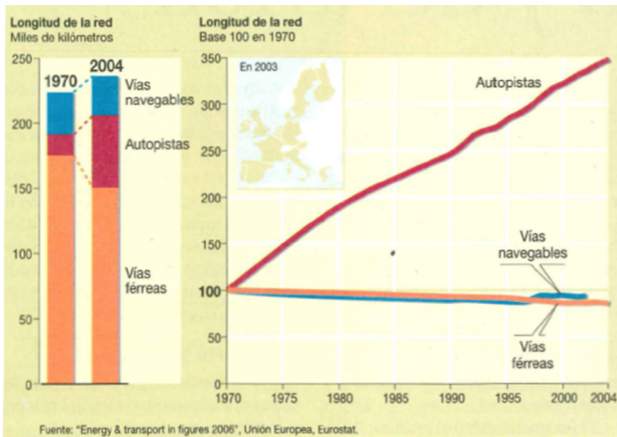
Notícia 3. «Tanca la històrica llibreria Catalunya de Barcelona». *L'Ara* (2013, 7 de gener). Enllaç web: http://www.ara.cat/suplements/llegim/Tanca-historica-libreria-Catalonia-Barcelona_0_842915823.html

Activitats

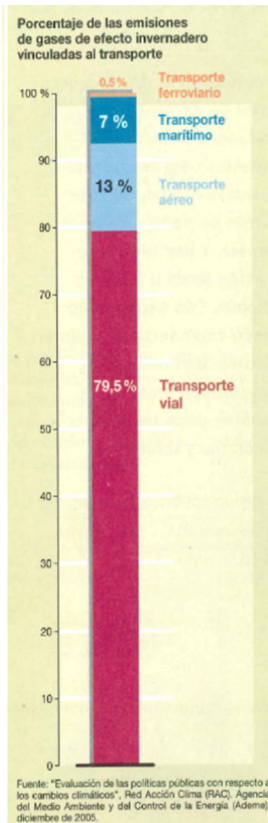
1. La xarxa de transport i l'emissió de gasos d'efecte hivernacle.

A partir dels dos gràfics interpreta la situació de la xarxa de transport a Europa l'any 2004 i la seva relació amb l'impacte ambiental.

A quins resultats s'arriba? Quina n'és l'evolució? Es manté aquesta situació l'any 2016? I si es considera el cas regional (català per exemple)?



Autopistas, vías férreas y navegables en la Unión Europea



Bibliografia

Bréville, Benoît i altres (2011). *El Atlas Histórico. Historia crítica del siglo XX*. Valencia: Ediciones Cybermonde SL.

Bréville, Benoît; Vidal, Dominique (2015). *Atlas de historia crítica y comparada*. Valencia: Ediciones Cybermonde SL.

Dicken, Peter (2011). *Global Shift. Mapping the changing contours of the world economy*. new York: Guilford.

George, Susan; Wolf, Martin (2003). *La globalització liberal*. Barcelona: Empúries.

Méndez, Ricardo (1997). *Geografía económica. La lógica espacial del capitalismo global*. Barcelona: Ariel.

Méndez R.; Molinero, F. (1998). *Espacios y sociedades, Introducción a la geografía regional del mundo*. Barcelona: Ariel.

Ortiz, Anna i altres (2011). *Visions geogràfiques del món*. Bellaterra: Servei de Publicacions de la Universitat Autònoma de Barcelona.

Romero, J. (2008). *Atlas de la Globalización: Comprender el espacio mundial contemporáneo*. Valencia: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Valencia.

Seguí, J. M.; Martínez, M. R. (2004). *Geografía de los transportes*. Palma: Universitat de les Illes Balears.

Solana, Miguel (coord.); Badia, Anna. i altres (2014). *Espacios globales y lugares próximos. Setenta conceptos para entender la organización territorial del capitalismo global*. Barcelona: Icaria editorial.