

Hong Kong o el pes del passat (Un article d'Albert Punsola)

19/12/2005



ALBERT PUNSOLA

(/AUTOR/ALBERT-
PUNSOLA-44)

Periodista

Còmodament assegut a la Biblioteca de Catalunya, em dispo a fullejar uns exemplars d'un diari de Barcelona dels primers mesos de 1977. L'objectiu de la meva recerca és ben concret però alguna cosa em distreu. Així que començo a passar les pàgines groguenques, un seguit de notícies em salten a la vista com si tinguessin vida pròpia:

'La plaça Lesseps en obres', 'El camp català s'ensorra', 'El Barça dona suport a l'Estatut', 'Esquerdas en un edifici per l'ampliació del metro', 'Intel·lectuals debaten l'estat plurinacional'. El remat final ve en un anunci de la cartellera 'King Kong arriba a les pantalles'.

Després de tant repetir-nos que la societat de la informació i la tecnologia ens condueixen a un món totalment nou, sembla que hi ha realitats que, com a mínim, ens fan relativitzar aquests missatges. El pes del passat es pot valorar de moltes formes. Pot esdevenir un fonament gloriós per subvertir el present i guanyar el futur, com van creure els carlins en el segle XIX. O pot ser vist com un llast del qual cal desfer-se per arribar a un món millor, com van fer els comunistes en el segle XX. Si fugim dels maximalismes, arribarem a la conclusió que, el més greu no és que antics temes continuïn damunt de la taula, sinó el fet que no es tinguin en compte els nous elements que van arribant.

Protegir-se o obrir-se? A la Cimera de l'Organització Mundial del Comerç a Hong Kong, que ara s'ha acabat, han emergit temes de sempre com el proteccionisme i el lliurecanvisme. Què és millor protegir el mercat nacional amb aranzels o apostar per un comerç lliure? És la pregunta que moltes generacions s'han fet anteriorment i persisteix. La diferència és d'escala. Ara el context és planetari i, si bé el comerç internacional existeix des de la navegació, l'intercanvi de béns entre tots els països ha arribat a extrems espectaculars.

A Hong Kong s'ha reprès la línia iniciada a Doha, una ronda de negociacions que porta associat el nom de desenvolupament. En ella, un dels temes claus és l'agricultura. Els països del Nord demanen l'obertura dels mercats als països del Sud però alhora volen mantenir les subvencions als seus pagesos el màxim de temps possible -concretament fins el 2013- així com els aranzels per als productes agrícoles que venen del Sud.

Aquesta demanda d'una llibertat per a la desigualtat, per dir-ho d'alguna manera, també s'observa en la petició d'obrir els mercats industrials i de serveis. Algú pot pensar seriosament que Bolívia i els Estats Units podrien mantenir una relació recíproca i equitativa en un mercat de serveis? És per això que les crítiques adreçades a l'OMC en el sentit que no defensa un autèntic lliure comerç són justificades. La llibertat per competir potser no requereix una homogeneïtat total entre els competidors però es desvirtua des del moment que les seves capacitats i recursos són abismalment diferents. La teoria política ens diu que la llibertat no pot funcionar sense una base d'igualtat, que no vol dir que tothom ha de ser igual, sinó que ha de tenir les mateixes oportunitats. I, com sabem, en una economia global tremendament polititzada això no es compleix ni de lluny.

Si acceptem les regles del joc del gran mercat mundial, aleshores cal veure de quina manera es pot assolir una major igualtat entre els competidors. Els neoliberals estan convençuts que el joc s'aprèn jugant. Els fets assenyalen que durant la segona meitat del segle XX el món ha avançat pel camí d'incrementar el comerç mundial i, efectivament, les exportacions de béns han ajudat a països amb greus problemes de pobresa, com la Xina i la Índia, a assolir nivells de vida més propers als dels països del Nord. Dificilment es pot negar que l'ampliació de mercats té alguna cosa a veure amb la millora econòmica, sense entrar en consideracions de la qualitat d'aquesta millora. Igualment, no es pot arribar

a certs nivells de qualitat, sense haver passat primer per un creixement de la renda. És una qüestió de fases.

Però també és veritat que la falsa obertura que propugna cert neoliberalisme trampós està regit per la llei de l'embut. I aleshores es generen obstacles contra el desenvolupament. Les temptacions autàrquiques no són una veritable alternativa perquè no ofereixen models viables, en un esquema en què es creu universalment en les virtuts del comerç com a factor de riquesa. Amb aquesta premissa, en un escenari de globalització difícilment reversible, tot fa pensar que de la pugna per vèncer la pobresa, en sortirà un major nombre de transaccions comercials. Hi haurà més protecció o més obertura, però la tendència dominant és aquesta. I aquí precisament cal fer un punt d'inflexió per canviar la mirada. Cal oblidar-se per un instant de les teories econòmiques i polítiques i centrar-se en una qüestió que apareix amb força tot i que a Hong Kong ha estat completament ignorada: quin és el volum de comerç que pot suportar el planeta?

Més intercanvis, més transport El factor essencial en el comerç és el transport. Això significa que la demanda de transport serà més gran a mesura que els intercanvis augmentin. Les emissions relacionades amb el transport estan creixent a raó d'un 2,5% anual més que cap altre sector econòmic. Ho ha posat de relleu Kumar Venkat un escriptor indi, autor de diversos estudis i articles sobre les relacions entre el lliure comerç i el medi ambient. Venkat té a més l'avantatge de treballar als EUA i concretament a Silicon Valley, en la indústria d'alta tecnologia, fet que confereix a les seves observacions força credibilitat. Venkat constata que entre 1973 i 2001, el període on s'ha incrementat com mai abans l'obertura de l'economia mundial, les emissions han crescut globalment un 50%.

Venkat defensa la tesi que el lliure comerç és nociu per al planeta, però en aquesta afirmació no hi ha tant un judici ideològic com una preocupació científica per la viabilitat del sistema Terra i la seva capacitat de càrrega. Els exemples que proposa fan pensar. Així, sosté que un enciam iceberg que viatja de Los Angeles a Londres - i es veu que n'hi ha molts que fan aquesta ruta- necessita 127 calories de combustible fòssil per cada caloria que aporta a l'organisme. Una altra observació: en un any concret Gran Bretanya va importar 127 milions de litres de llet però en va exportar 270 milions. Estranya lògica! Citant una recerca de la Universitat d'Iowa, Venkat explica que fruites i verdures solen viatjar una mitjana de 1.500 milles pels Estats Units i que la distància augmenta constantment. En un context de màxima eficiència logística on mana el 'just in time', els desplaçaments s'han de fer amb els mitjans més ràpids, que solen afavorir l'ús de modes de transport dependents de combustibles fòssils. El cercle es tanca i no és precisament virtuós.

L'autor indi no és l'únic que ha investigat el tema. L'any passat va aparèixer un llibre als EUA amb el títol 'Trade and the Environment. Theory and Evidence' signat pels economistes Brian Copeland i Scott Taylor. En aquest cas la seva tesi és diferent: el lliure comerç és bo pel medi ambient. La controvèrsia està servida. Sigui des d'una perspectiva o d'una altra. Es fa molt difícil discutir sobre el comerç mundial en tota la seva dimensió sense considerar el transport. Tot vinculant aquests dos temes, proteccionistes i lliurecanvistes podran revisar els seus dogmes sota una nova llum. I això és més necessari que mai en un temps on la font principal de riquesa sembla que ja no es troba en els béns sinó en el seu moviment.

[Share 0](#)[Tuit](#)

 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A//www.sostenible.cat/opinio/hong-kong-o-el-pes-del-passat-un-article-dalbert-punsola-0>)

 (<https://www.sostenible.cat/print/opinio/hong-kong-o-el-pes-del-passat-un-article-dalbert-punsola-0>)

Relacionats

Butlletí

Correu electrònic *

[Subscriu](#)[Enviaments anteriors \(/newsletter/sostenible\)](/newsletter/sostenible)

(/)

Revista de la **xarxa** de ciutats
i pobles cap a la sostenibilitat



**Diputació
Barcelona**

<http://www.diba.cat>[Arxiu \(/arxiu\)](/arxiu)[Continguts per categoria \(/tagclouds/chunk/3\)](/tagclouds/chunk/3)[Continguts per etiqueta \(/tagclouds/chunk/1\)](/tagclouds/chunk/1)[Continguts per municipi \(/tagclouds/chunk/2\)](/tagclouds/chunk/2)[Avís legal \(http://www.diba.cat/avislegal\)](http://www.diba.cat/avislegal)[Contacte \(/formulari/contacte\)](/formulari/contacte)[RSS \(https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=\)](https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=)[https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888\)](https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888)[http://www.twitter.com/xarxasost\)](http://www.twitter.com/xarxasost)[http://youtube.com/xarxasost\)](http://youtube.com/xarxasost)[\(rss.xml\)](#)