

Μία Υπέροχη Ανταλλαγή

Πώς το Εμπόριο Διαμόρφωσε τον Κόσμο

William Bernstein (2009)

Εισαγωγή

Οι περιστάσεις δεν θα μπορούσε να ήταν πιο συνηθισμένες: ένα πρωί του Σεπτέμβρη στο lobby ενός ξενοδοχείου στο κέντρο του Βερολίνου. Ενώ η υπάλληλος υποδοχής και εγώ αντάλλαξαμε ευγενικά ευχές με τα σπασμένα αγγλικά του ενός και τα σπασμένα γερμανικά του άλλου, έχω πάρει ένα μήλο από το μπολ πάνω στον πάγκο και το έχω γλιστρήσει μέσα στην τσάντα μου. Όταν με έπιασε πείνα λίγες ώρες αργότερα, αποφάσισα να έχω ένα γρήγορο σνακ στο Tiergarten. Οι εικόνες και οι ήχοι αυτού του μεγάλου αστικού πάρκου σχεδόν με έκαναν να παραβλέψω το μικρό αυτοκόλλητο που ανέφερε ότι το δωρεάν γεύμα μου ήταν "Προϊόν της Νέας Ζηλανδίας."

Τηλεοράσεις από την Ταϊβάν, μαρούλια από το Μεξικό, πουκάμισα από την Κίνα, και εργαλεία από την Ινδία είναι τόσο πανταχού παρόντα, ώστε είναι εύκολο να ξεχάσουμε το πόσο πρόσφατα είναι τέτοια θαύματα του εμπορίου. Τι συμβολίζει καλύτερα το έπος του παγκόσμιου εμπορίου από το μήλο μου από την άλλη πλευρά του κόσμου, που καταναλώνεται κατά την ακριβή στιγμή που τα ώριμα Ευρωπαϊκά ξαδέλφια του μόλις κόβονται από τα δέντρα τους;

Χιλιετίες πριν, μόνο τα πιο πολύτιμα εμπορεύματα - μετάξι, χρυσός και ασήμι, μπαχαρικά, κοσμήματα, πορσελάνες και φάρμακα - ταξίδευαν μεταξύ των ηπείρων. Το γεγονός και μόνο ότι ένα προϊόν προερχόταν από μια μακρινή γη το διαπότιζε με μυστήριο, ρομαντισμό, και ένα ιδιαίτερο καθεστώς. Εάν ο χρόνος ήταν ο τρίτος αιώνας μετά Χριστό, και ο τόπος ήταν η Ρώμη, το εισαγόμενο είδος πολυτελείας θα ήταν κατ'εξοχήν το κινεζικό μετάξι. Η ιστορία δοξάζει τους μεγαλύτερους των Ρωμαίων αυτοκρατόρων για τις τεράστιες κατακτήσεις τους, την αστική αρχιτεκτονική, τα θαύματα της μηχανικής και τους νομικούς θεσμούς που προώθησαν. Ο Ηλιογάβαλος, ο οποίος κυβέρνησε από το 218 μέχρι το 222 μ.Χ. έχει μείνει στην ιστορία, στο βαθμό που τον θυμούνται καθόλου, για την εξωφρενική του συμπεριφορά και την αγάπη του για τα νεαρά αγόρια και το μετάξι. Κατά τη διάρκεια της βασιλείας του κατόρθωσε να σοκάρει τον κατάκοπο λαό της πρωτεύουσας του αρχαίου κόσμου με μια παρέλαση σκανδαλωδών πράξεων, που κυμαίνονται από αβλαβείς φάρσες έως την ιδιότροπη δολοφονία παιδιών. Τίποτα, όμως, δεν προκάλεσε τόσο πολύ την προσοχή της Ρώμης (και δεν άναψε το φθόνο της) όσο η γκαρνταρόμπα του και ο τρόπος που την επεδείκνυε, όπως η πλήρης αποτρίχωση του σώματός του και η επάλειψη του προσώπου του με κόκκινο και λευκό μακιγιάζ. Παρά το γεγονός ότι το αγαπημένο του ύφασμα αναμιγνυόταν συχνά με λινό - το λεγόμενο *sericum* - ο Ηλιογάβαλος ήταν ο πρώτος δυτικός ηγέτης που φορούσε ρούχα φτιαγμένα αποκλειστικά από μετάξι.

Από την γενέτειρα του στην Ανατολική Ασία, ως τον τελευταίο λιμένα προσέγγισής του στην αρχαία Ρώμη, μόνο οι άρχουσες τάξεις μπορούσαν να αντέξουν οικονομικά το αποτέλεσμα της έκκρισης του μικροσκοπικού μεταξοσκώληκα. Ο σύγχρονος αναγνώστης, συνηθισμένος στα φθηνά, ομαλά, άνετα συνθετικά υφάσματα, πρέπει να φανταστεί ενδύματα κυρίως από τρία υλικά: φθηνά, αλλά ζεστά βαριά δέρματα ζώων, κνησμώνδες μαλλί, ή τσαλακωμένο, λευκό λινό. (Το βαμβάκι, αν και διατίθετο από την Ινδία και την Αίγυπτο, ήταν πιο δύσκολο να παραχθεί, και ως εκ τούτου πιθανώς πιο ακριβό ακόμη και από το μετάξι.) Σε έναν κόσμο με τόσο περιορισμένη ενδυματολογική παλέτα, το απαλό, σχεδόν μηδενικής βαρύτητας χάδι του μεταξιού στο γυμνό δέρμα θα πρέπει να παρέσυρε όλους όσους το αισθάνθηκαν. Δεν είναι δύσκολο να φανταστεί κανείς τους πρώτους έμπορους μεταξιού, σε κάθε λιμάνι και καραβάνι κατά μήκος της διαδρομής, να βγάζουν ένα πολύχρωμο δείγμα από τον σάκο τους και να στρέφονται προς την κυρία του σπιτιού με ένα πονηρό, "Κυρία, πρέπει να αισθανθείτε αυτό για να το πιστέψετε."

Ο ποιητής Juvenal, γράφοντας περίπου το 110 μ.Χ., κατήγγειλε τις γυναίκες που αγαπούν την πολυτέλεια, "που βρίσκουν το λεπτότερο των λεπτών φόρεμα πάρα πολύ ζεστό για αυτές, και που το ευαίσθητο δέρμα τους είναι καλυμένο από τα καλύτερα μεταξωτά." Οι θεοί οι ίδιοι δεν μπορούσαν να αντισταθούν: λέγεται ότι η Ίσιδα τυλιγόταν με "λεπτά μεταξωτά που παρήγαγαν διαφορετικά χρώματα, κάποτε κίτρινο, κάποτε τριανταφυλλί, κάποτε κόκκινο της φωτιάς, και κάποτε απροσδιόριστο σκούρο."

Αν και οι Ρωμαίοι γνώριζαν το κινεζικό μετάξι, δεν ήξεραν την Κίνα. Πίστευαν ότι το μετάξι αναπτυσσόταν άμεσα στη μουριά, χωρίς να συνειδητοποιούν ότι τα φύλλα ήταν απλώς το σπίτι του σκουληκιού και το φαγητό του.

Πώς όμως μεταφέρονταν τα εμπορεύματα από την Κίνα στη Ρώμη; Πολύ αργά και πολύ επικίνδυνα, κατά διαδοχικά επίπονα στάδια. Κινέζοι έμποροι από τα νότια λιμάνια της Κίνας φόρτωναν τα πλοία τους με μετάξι για το μακρύ ταξίδι κατά μήκος της παραλίας κάτω και γύρω από την Ινδοκίνα, τη χερσόνησο της Μαλαισίας και τον κόλπο της Βεγγάλης έως τα λιμάνια της Σρι Λάνκα. Εκεί, θα πρέπει να έρχονταν σε επαφή με Ινδούς εμπόρους, οι οποίοι θα μεταφέρουν στη συνέχεια το ύφασμα στα λιμάνια Ταμίλ στη νοτιοδυτική ακτή της ηπείρου - Muziris, Nelcynda, και Comara. Εδώ, μεγάλος αριθμός Ελλήνων και Αράβων μεσαζόντων αναλάμβαναν τη συνέχεια του ταξιδιού στο νησί Dioscordia (σύγχρονη Σοκότρα), όπου υπήρχε ένα συννονθύλλευμα Αράβων, Ελλήνων, Ινδών, Περσών και Αιθιοπών επιχειρηματιών. Από τη Dioscordia, το φορτίο μεταφερόταν σε ελληνικά πλοία από την είσοδο της Ερυθράς Θάλασσας στο Bab el Mandeb (αραβικά για «Πύλη των θλίψεων») στο κεντρικό λιμάνι της θάλασσας της Βερενίκης στην Αίγυπτο. Στη συνέχεια, μεταφερόταν κατά μήκος της ερήμου στο Νείλο και μετά με ποταμόπλοια στην Αλεξάνδρεια, από όπου ελληνικά και ρωμαϊκά πλοία το μετέφεραν κατά μήκος της Μεσογείου στα τεράστια Ρωμαϊκά λιμάνια Puteoli (σύγχρονο Pozzuoli) και Ostia. Κατά κανόνα, οι Κινέζοι σπάνια επιχειρούσαν δυτικά της Σρι Λάνκα, οι Ινδοί βόρεια από το στόμιο της Ερυθράς Θάλασσας, και οι Ρωμαίοι νότια της Αλεξάνδρειας. Απέμενε

στους Έλληνες, οι οποίοι κινούνταν ελεύθερα από την Ινδία ως την Ιταλία, να αναλαμβάνουν το μεγαλύτερο μερίδιο της κίνησης.

Με κάθε μακρύ και επικίνδυνο στάδιο του ταξιδιού, το μετάξι άλλαζε χέρια σε δραματικά υψηλότερες τιμές. Ήταν ήδη αρκετά δαπανηρό στην Κίνα. Στη Ρώμη όμως ήταν εκατό φορές ακριβότερο - αξίζει το βάρος του σε χρυσό. Ήταν τόσο ακριβό, ώστε ακόμη και μερικές ουγγιές μπορούσαν να κοστίζουν το ετήσιο εισόδημα ενός μέσου ανθρώπου. Μόνο οι πιο πλούσιοι, όπως ο αυτοκράτορας Ηλιογάβαλος, θα μπορούσαν να αντέξουν οικονομικά μια ολόκληρη τήβεννο από μετάξι.

Ο άλλος δρόμος για τη Ρώμη, ο περίφημος Δρόμος του Μεταξιού, άνοιξε για πρώτη φορά από απεσταλμένους των Han στο δεύτερο αιώνα της μετα-χριστιανικής εποχής, και κινείτο σιγά-σιγά δια ξηράς μέσω της κεντρικής Ασίας. Η διαδρομή αυτή ήταν πολύ πιο περίπλοκη, και η ακριβής πορεία διέφερε κατά πολύ, ανάλογα με τις μεταβαλλόμενες πολιτικές και στρατιωτικές συνθήκες, από την νότια πλευρά του περάσματος Khyber ως βόρεια κοντά στα νότια σύνορα της Σιβηρίας. Ακριβώς όπως ο θαλάσσιος δρόμος κυριαρχείτο από Έλληνες, Αιθίοπες και Ινδούς εμπόρους, έτσι και οι "σταθμοί" της χερσαίας διαδρομής, οι μεγάλες πόλεις της Σαμαρκάνδης (στο σημερινό Ουζμπεκιστάν), του Ισφαχάν (στο Ιράν), και της Χεράτ (στο Αφγανιστάν), εξυπηρετούνταν πλούσια από Εβραίους, Αρμενίους και Σύριους μεσάζοντες. Ποιος, λοιπόν, θα μπορούσε να κατηγορήσει τους Ρωμαίους για τη σκέψη ότι το μετάξι κατασκευαζόταν σε δύο διαφορετικά έθνη, σε ένα βόρειο, τις Σέρρες, το οποίο ήταν προσεγγίσιμο από τη χερσαία διαδρομή, και σε ένα νότιο, το Σινά, προσεγγίσιμο από τη θάλασσα.

Η θαλάσσια διαδρομή ήταν φθηνότερη, ασφαλέστερη και ταχύτερη από τη χερσαία μεταφορά, και την εποχή εκείνη είχε το πλεονέκτημα της παράκαμψης ασταθών περιοχών. Το μετάξι έφτασε αρχικά στην Ευρώπη μέσω της χερσαίας οδού, αλλά η σταθερότητα της πρώιμης Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας έκανε το Ινδικό Ωκεανό ολοένα και περισσότερο, την προτιμώμενη δίοδο μεταξύ της Ανατολής και της Δύσης για τα περισσότερα αγαθά, περιλαμβανομένου του μεταξιού. Αν και το Ρωμαϊκό εμπόριο με την Ανατολή περιορίστηκε βαθμιαία κατά τη διάρκεια του δεύτερου αιώνα, η θαλάσσια διαδρομή παρέμεινε ανοικτή έως ότου το Ισλάμ την απέκλεισε στον έβδομο αιώνα.

Η εποχιακή μετρονόμος των μουσώνων ήταν αυτή που προσδιόριζε το εμπόριο του μεταξιού. Οι μουσώνες, επίσης, καθόριζαν ότι μεσολαμβάνουν τουλάχιστον δεκαοκτώ μήνες από την φόρτωση στη νότια Κίνα ως την άφιξη του στην Ostia ή το Puteoli. Θανάσιμοι κίνδυνοι περίμεναν τον έμπορο σε κάθε σημείο, ιδιαίτερα στα επικίνδυνα τμήματα της Αραβικής Θάλασσας και στον Κόλπο της Βεγγάλης. Η απώλεια ζών, πλοίων και φορτίων ήταν τόσο συνηθισμένη, ώστε τέτοιες τραγωδίες συνήθως καταγράφονταν, αν όχι καθόλου, με τη μικρή σημείωση: "Απωλέσθηκαν όλα."

Σήμερα, τα πιο συνήθη φορτία καλύπτουν τέτοιες αποστάσεις με μόνο μια μικρή επιβάρυνση των τιμών. Ότι η αποτελεσματική διηπειρωτική μεταφορά χύδην

εμπορευμάτων, ακόμη και σήμερα φαντάζει τόσο συνηθισμένη είναι από μόνο του αξιοσημείωτο.

Τα αγαθά υψηλής αξίας που χρησιμοποιούμε πετάνε γύρω από τη γή σχεδόν με την ταχύτητα του ήχου, μεταφερόμενα από πληρώματα που στελεχώνουν κλιματιζόμενους θαλάμους διακυβέρνησης, και τα οποία υποδέχονται στο τέλος του κάθε ταξιδιού ταξί και ξενοδοχεία τεσσάρων αστέρων. Ακόμη και εκείνοι που μεταφέρουν χύδην φορτία υπηρετούν σε πλοία εφοδιασμένα με βίντεο και πλήρη κυλικεία που παρέχουν ένα βαθμό ασφάλειας και άνεσης αφάνταστο για τους ναυτικούς των παλαιότερων εποχών. Σήμερα τα πληρώματα αεροσκαφών και φορτηγών πλοίων αποτελούνται από έμπειρους επαγγελματίες, αλλά λίγοι θα τους αναγνώριζαν ως «έμπορους». Ούτε οι περισσότεροι από εμάς χρησιμοποιούν αυτόν τον όρο για τις πολυεθνικές εταιρείες που πωλούν και αγοράζουν τα διάφορα προϊόντα του διεθνούς εμπορίου.

Όχι πολύ καιρό πριν, ο έμπορος ήταν εύκολο να εντοπιστεί. Αγόραζε και πωλούσε εμπορεύματα σε μικρές ποσότητες για δικό του λογαριασμό, και τα συνόδευε σε κάθε τους βήμα. Επί του πλοίου, συνήθως κοιμόταν πάνω στο φορτίο του. Αν και οι περισσότεροι από αυτούς τους εμπόρους μας άφησαν χωρίς γραπτές μαρτυρίες, ένα ζωντανό παράθυρο στο προσύγχρονο εμπόριο μεγάλων αποστάσεων μπορεί να βρεθεί στα έγγραφα Geniza, μια συλλογή από μεσαιωνικά αρχεία που έτυχε να βρεθεί αποθηκευμένη σε ένα δωμάτιο δίπλα στην κύρια αρχαία συναγωγή του Καΐρου. Ο Εβραϊκός νόμος απαιτούσε ότι κανένα έγγραφο που περιείχε το όνομα του Θεού δεν πρέπει να καταστρέφεται, συμπεριλαμβανομένης της οικογενειακής αλληλογραφίας και της αλληλογραφίας των επιχειρήσεων. Δεδομένου ότι ο κανόνας αυτός είχε εφαρμογή στα περισσότερα μεσαιωνικά έγγραφα, μεγάλες ποσότητες από αρχεία αποθηκεύονταν σε αποθήκες αυτού του είδους σε τοπικές συναγωγές-ή geniza. Ο Εβραϊκός πληθυσμός του Καΐρου άνθισε στη σχετικά ευημερούσα και ανεκτική ατμόσφαιρα της μουσουλμανικής Αυτοκρατορίας των Φατιμίδων, από το δέκατο ως τον δωδέκατο αιώνα, και το ξηρό κλίμα της πόλης συνέτεινε στη καλή διατήρηση των εγγράφων (συνήθως γραμμένα στην αραβική γλώσσα, αλλά με την εβραϊκή γραφή) τα οποία επέζησαν στο παρόν. Αυτή η τακτική αλληλογραφία μεταξύ συγγενών και επιχειρηματικών εταίρων, από το Γιβραλτάρ μέχρι την Αλεξάνδρεια και την Ινδία, προσφέρει μια σπάνια ματιά στον αργό, επικίνδυνο, ζοφερό, τραχύ κόσμο των μικροπωλητών που αγόραζαν και πωλούσαν εμπορεύματα.

Η προετοιμασία ήταν επαχθής ακόμη και πριν αρχίσει το ταξίδι. Οι έμποροι δεν τολμούσαν να ταξιδέψουν στο εξωτερικό χωρίς συστατικές επιστολές για τις αναμενόμενες επιχειρηματικές επαφές, ή χωρίς επιστολές ασφαλούς διέλευσης από τους τοπικούς άρχοντες κατά μήκος της διαδρομής τους. Διαφορετικά, ήταν βέβαιο ότι θα ληστεύονταν, θα κακοποιούνταν ή θα δολοφονούντο. Επιπλέον, όλοι οι ταξιδιώτες στο μεσαιωνικό μουσουλμανικό κόσμο χρειάζονταν έναν ραφίκ, ή σύντροφο, συνήθως έναν άλλον επιχειρηματία. Ο έμπορος και ο ραφίκ εμπιστευόνταν την

προσωπική τους ασφάλεια ο ένας στον άλλο. Λίγες καταστροφές καθ' οδόν ήταν χειρότερες από τον θάνατο του ραφίκ ενός εμπόρου, καθώς οι τοπικές αρχές θα υπέθεταν ότι ο ταξιδιώτης είχε τώρα στην κατοχή του τα χρήματα και τα υπάρχοντά του ραφίκ, μια βέβαιη εγγύηση δήμευσης και βασανιστηρίων. Το να στείλει κανείς ένα συγγενή ή επισκέπτη σε ένα ταξίδι χωρίς ραφίκ εθεωρείτο ντροπή.

Σε αυτόν τον κόσμο, τα ταξίδια ήταν ταχύτερα, φθηνότερα, ασφαλέστερα και πιο άνετα με πλοίο από ό, τι από τη στεριά. "Ταχύτερα", "φθηνότερα", "ασφαλέστερα" και "πιο άνετα," ωστόσο, είναι όλα σχετικοί όροι. Πριν από την έλευση της ευρωπαϊκής καραβέλλας και του καράκ (carrack) στην Ιβηρική χερσόνησο τον δέκατο πέμπτο αιώνα, τα πλοία που μετακινούνταν κυρίως με ιστία χρησιμοποιούνταν για ογκώδη φορτία σχετικά χαμηλής αξίας. Επιβάτες και πολύτιμα εμπορεύματα μετακινούνταν σε σκάφη με κωπηλάτες, τα οποία διασφάλιζαν την ταχύτερη και πιο αξιόπιστη μέθοδο θαλάσσιας μεταφοράς. Μία γαλέρα μήκους 150 μέτρων μπορούσε να μεταφέρει έως πεντακόσιους κωπηλάτες, χωρίς να υπολογίζουμε τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος, τους αξιωματικούς και τους επιβάτες. Το να βάζει κανείς τόσους πολλούς ανθρώπους σε ένα τόσο μικρό χώρο με παντελή έλλειψη υγιεινής μετέτρεπε αυτά τα σκάφη σε πλωτούς υπονόμους. "Υπέφερα τρομερά λόγω των ασθενειών των συνταξιδιωτών μου στα ταξίδια μου και των αηδιαστικών οσμών τους," ανέφερε ένας ανώνυμος έμπορος σε ένα πλοίο του ποταμού Νείλου. "Τα πράγματα εξελίχθηκαν τόσο άσχημα ώστε τρεις από αυτούς πέθαναν, και ο τελευταίος από αυτούς παρέμεινε στο πλοίο για μιάμιση ημέρα έως ότου πέτωσε." Η απροθυμία του καπετάνιου να πιάσει στεριά και να θάψει το πτώμα την ημέρα του θανάτου, σοβαρή παραβίαση των μουσουλμανικών εθίμων, υποδεικνύει τους κινδύνους που караδοκούσαν για τους επιβάτες και το πλήρωμα στην ακτή.

Εκτός από τη βασική υγιεινή, ο καπετάνιος και το πλήρωμα ήταν συχνά οι ίδιοι πηγές κινδύνου. Ληστείες και δολοφονίες στα πλοία δεν ήταν κάτι ασυνήθιστο, και τα εμπορικά πλοία ήταν εύκολος στόχος για διεφθαρμένους κυβερνητικούς αξιωματούχους. Αφού είχε πληρώσει στον υπάλληλο τον μισητό "κεφαλικό φόρο" πριν από τον απόπλου, ο έμπορός μας του ποταμού Νείλου διατηρούσε την υποψία ότι ο ίδιος υπάλληλος θα επέστρεφε για να τον ξαφρίσει για δεύτερη φορά.

Έφυγα από τη βάρκα και προχώρησα μπροστά, ξεπερνώντας τη στην al-Rumayla, όπου επιβιβάστηκα και πάλι μετά την άφιξή της. Έμαθα ότι ο φόβος μου ήταν δικαιολογημένος. Αφού είχα φύγει, ο αστυνομικός είχε εμφανιστεί και πάλι για να με συλλάβει.

Οι κακουχίες και οι κίνδυνοι δεν περιορίζονταν στα μουσουλμανικά πλοία. Οι Αιγύπτιοι έμποροι είχαν συχνά την επιλογή του να ταξιδεύουν σε ιταλικά ή βυζαντινά σκάφη. Αυτά δεν πρόσφεραν καμία πρόσθετη ασφάλεια ή άνεση. Κάθε σκάφος μπορούσε να πέσει θύμα δολοφονιών, πειρατείας, ή ασθένειας και, στη συνέχεια, να παραδέρνει άσκοπα λόγω έλλειψης ελέγχου. Αυτά τα "πλοία φαντάσματα" αποτελούσαν τρομακτική μαρτυρία για το ανθρώπινο κόστος που καταβαλλόταν από τα πληρώματα και τους επιβάτες, ιδίως στις απομακρυσμένες διαδρομές μπαχαρικών του Ινδικού Ωκεανού.

Ωστόσο παρά το ότι η μεσαιωνική ιστιοπλοΐα ήταν ακριβή, δυσάρεστη και επικίνδυνη, οι έμποροι την προτιμούσαν από τη χερσαία διαδρομή. Ακόμη και κατά μήκος του κύριου οδικού δικτύου, στην καρδιά της Αιγυπτιακής Αυτοκρατορίας των Φατιμίδων, μια επιστολή ασφαλούς διέλευσης δεν προστάτευε από τις επιδρομές των Βεδουίνων. Εβδομάδες σε ένα συνωστισμένο, ταγγό κατάστρωμα ήταν προτιμότερες από μήνες σε επιφυλακή για ληστές πάνω σε ένα γαΐδαρο ή μια καμήλα.

Τα έγγραφα Geniza περιγράφουν επίσης το υψηλό κόστος των χερσαίων μεταφορών. Για το μεγαλύτερο μέρος της καταγεγραμμένης ιστορίας, το κύριο βιομηχανικό προϊόν στο εμπόριο ήταν τα υφάσματα. Το συνολικό κόστος μεταφοράς από το Κάιρο στην Τυνησία για ένα δεμάτι "μωβ" (φορτίο κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων μιας καμήλας, με βάρος περίπου διακοσίων πενήντα κιλών) ήταν οκτώ χρυσά δηνάρια. Το ποσό αυτό αντιστοιχούσε περίπου στα έξοδα διαβίωσης για τέσσερις μήνες για μία μικροαστική οικογένεια της Αιγύπτου του μεσαίωνα. Το ήμισυ αυτού του κόστους κάλυπτε το σχετικά σύντομο τμήμα των 120 μιλίων από το Κάιρο στην Αλεξάνδρεια, και το άλλο μισό τα χίλια διακόσια μίλια θαλάσσιας διαδρομής από την Αλεξάνδρεια προς την Τυνησία. Έτσι, μίλι προς μίλι, η χερσαία μεταφορά ήταν δέκα φορές πιο ακριβή από τη θαλάσσια μεταφορά. Δεδομένων των τεράστιων εξόδων, των κινδύνων, και της ταλαιπωρίας της χερσαίας μεταφοράς, οι έμποροι την επέλεγαν μόνο όταν δεν μπορούσαν να πάνε από τη θάλασσα, για παράδειγμα, όταν η Μεσόγειος είχε «κλείσει» για τη χειμερινή περίοδο.

Αν ο έμπορος ήταν αρκετά τυχερός ώστε να ολοκληρώσετε το ταξίδι του με το φορτίο και το άτομό του άθικτο, η καταστροφή θα μπορούσε να επέλθει στα πλαίσια μιας ευμετάβλητης αγοράς. Οι τιμές ήταν άγρια απρόβλεπτες, και συχνά αναφερόταν ότι «Οι τιμές δεν ακολουθούν καμία αρχή» και «Οι τιμές είναι στο χέρι του Θεού.» Γιατί να διακινδυνεύσει κανείς τη ζωή, τη σωματική ακεραιότητα, και την περιουσία του σε ταξίδια που θα μπορούσαν να τον απομακρύνουν από την εστία και το σπίτι του για χρόνια, όταν αυτά θα απέδιδαν στο τέλος μόνο πενιχρά κέρδη; Απλό: η ζοφερή ζωή των εμπορικών συναλλαγών ήταν προτιμότερη από την ακόμη πιο ζοφερή ύπαρξη του 90 τοις εκατό του πληθυσμού που ασχολούνταν με την καλλιέργεια της γής που μόλις εξασφάλιζε την επιβίωση. Ένα ετήσιο κέρδος εκατό δηναρίων - αρκετό για να στηρίξει ένα επίπεδο διαβίωσης μιας ανώτερης μεσαίας τάξης - έκανε έναν έμπορο ένα πλούσιο άνθρωπο.

Ο Άνταμ Σμιθ έγραψε ότι ο άνθρωπος έχει μια εγγενή "τάση να μεταφέρει, να αντιπραγματεύεται και να ανταλλάσσει ένα πράγμα για ένα άλλο," και ότι αυτή η ευτυχής τάση δεν ήταν τίποτα περισσότερο από την ανθρωπίνη φύση "για την οποία δεν απαιτείται άλλη εξήγηση". Ωστόσο, λίγες άλλες ιστορικές έρευνες μας λένε τόσα πολλά για τον κόσμο στον οποίο ζούμε σήμερα, όσα η αναζήτηση για την προέλευση του παγκόσμιου εμπορίου - αν θέσουμε τα σωστά ερωτήματα. Για παράδειγμα, από την αυγή της καταγεγραμμένης ιστορίας υπήρχε ένα έντονο εμπόριο μεγάλων αποστάσεων δημητριακών και μετάλλων μεταξύ της Μεσοποταμίας και της νότιας Αραβίας. Πηγαίνοντας ακόμη πιο πίσω, οι αρχαιολόγοι έχουν βρει ισχυρές ενδείξεις

για την προϊστορική μεταφορά σε μεγάλες αποστάσεις στρατηγικών υλικών, όπως ο οψιδιανός και τα λίθινα εργαλεία. Αν και άλλα ζώα, ιδιαίτερα τα πρωτεύοντα, περιποιούνται το ένα το άλλο και ανταλλάσσουν τρόφιμα, συστηματικές ανταλλαγές αγαθών και υπηρεσιών, ιδιαίτερα σε μεγάλες αποστάσεις, δεν έχουν παρατηρηθεί σε κανένα είδος, εκτός από τον *Homo sapiens*. Τι οδήγησε τόσο νωρίς τον άνθρωπο στο εμπόριο;

Οι εξελικτικοί ανθρωπολόγοι καθορίζουν τις απαρχές της σύγχρονης ανθρώπινης συμπεριφοράς στην ανατολική και νότια Αφρική πριν από περίπου 100.000 χρόνια. Μία από αυτές τις συμπεριφορές, η έμφυτη τάση της “μεταφοράς και του αντιπραγματισμού” έχει αποφέρει ένα συνεχώς αυξανόμενο όγκο και ποικιλία αγαθών. Παρά το γεγονός ότι το παγκόσμιο εμπόριο αυξήθηκε σε συνδυασμό με τις τεχνολογικές καινοτομίες των χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών, η πολιτική σταθερότητα είναι ακόμα πιο σημαντική. Για παράδειγμα, αμέσως μετά τη νίκη των δυνάμεων του Οκταβιανού επί εκείνων του Αντωνίου και της Κλεοπάτρας στη μάχη του Ακτίου στη Δυτική Ελλάδα το 30 π.Χ., και την επέκταση σε σημαντικό βαθμό του πεδίου επιρροής της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, η Ρώμη είχε πλημμυρίσει με πιπέρι, εξωτικά ζώα, ελεφαντόδοντο και πολύτιμα κοσμήματα από την Ανατολή. Το κινέζικο μετάξι ήταν το πιο διάσημο και περιζήτητο από αυτά τα νέα προϊόντα, ωστόσο κανένας γηγενής της ιταλικής χερσονήσου δεν είχε γνωρίσει ποτέ ένα Κινέζο, και, όπως έχουμε ήδη δει, ακόμα και οι Ρωμαίοι χαρτογράφοι δεν γνώριζαν την ακριβή τοποθεσία της Κίνας. Στη συνέχεια, το εμπόριο μεταξύ της Ρώμης και της Ανατολής, όπως είχε διογκωθεί ταχύτατα κατά την πρώιμη αυτοκρατορία, μειώθηκε απότομα σε μια στάλα, καθώς η Ρώμη άρχισε μια μακρά φθίνουσα πορεία μετά το θάνατο του Μάρκου Αυρήλιου στα τέλη του δεύτερου αιώνα. Το μετάξι του Ηλιογάβαλου ήταν στην πραγματικότητα μία από τις σπάνιες πολυτέλειες που έφθανε από την Ινδία μετά την περίοδο αυτή.

Η δραματική αύξηση του εμπορίου μεγάλων αποστάσεων μετά τη μάχη του Ακτίου και η εξασθένισή του διακόσια χρόνια αργότερα, δεν είχε τίποτα να κάνει με τις αλλαγές στη θαλάσσια τεχνολογία. Είναι βέβαιο ότι οι Ρωμαίοι, Έλληνες, Αραβες, και Ινδοί έμποροι που δραστηριοποιούνταν στις διαδρομές του Ινδικού Ωκεανού δεν έχασαν ξαφνικά τις θαλάσσιες δεξιότητές τους μετά τη βασιλεία του Μάρκου Αυρήλιου.

Σκεφθήτε τώρα τη συμβολή του εμπορίου στη γενναιοδωρία του πλανήτη μας σε γεωργικά προϊόντα. Προσπαθήστε να φανταστείτε ιταλική κουζίνα χωρίς ντομάτα, τις ορεινές περιοχές γύρω από το Darjeeling χωρίς τις φυτείες τσαγιού, ένα Αμερικανικό τραπέζι χωρίς ψωμί ολικής αλέσεως ή μοσχάρι, ένα καφέ οπουδήποτε στον κόσμο πέρα από την γενέτειρα του καφέ στην Υεμένη, τη γερμανική κουζίνα χωρίς την πατάτα. Τόσο περιορισμένο ήταν το φάσμα των αγροτικών προϊόντων στον κόσμο πριν από την «Κολομβιανή ανταλλαγή», την εισβολή δισεκατομμυρίων στρεμμάτων καλλιεργήσιμων εκτάσεων ανά είδος από απομακρυσμένες ηπείρους κατά τις δεκαετίες μετά το 1492. Πώς και γιατί συνέβη αυτό, και τι μας λέει για τη φύση του εμπορίου;

Κατά τη διάρκεια των επτά αιώνων από το θάνατο του προφήτη Μωάμεθ ως την Αναγέννηση, τα μουσουλμανικά κράτη της Ευρώπης, της Ασίας, και της Αφρικής επισκίασαν και δέσποσαν πάνω από τη Δυτική Χριστιανοσύνη. Οι οπαδοί του Μωάμεθ κυριάρχησαν στο μεγάλο αγωγό του μακράς εμβέλειας παγκόσμιου εμπορίου, τον Ινδικό Ωκεανό, και στο πλαίσιο της διαδικασίας αυτής εξάπλωσαν το ισχυρό μήνυμα του από τη Δυτική Αφρική έως τη Θάλασσα της Νότιας Κίνας. Στη συνέχεια, με ιλιγγιώδη ταχύτητα, μια αναζωογονημένη Δύση πήρε τον έλεγχο των παγκόσμιων εμπορικών δρόμων στις δεκαετίες που ακολούθησαν τους πρώτους περίπλοες του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας από τον Βαρθολομαίο Ντιάζ και τον Βάσκο ντα Γκάμα. Μπορούμε να κατανοήσουμε αυτά τα γεγονότα υπό το ευρύτερο λάβαρο της ιστορίας του εμπορίου;

Οι μεγάλοι εθνικοί εμπορικοί οργανισμοί, κυρίως οι Αγγλικές και Ολλανδικές εταιρείες των Ανατολικών Ινδιών, υπήρξαν η αιχμή του δόρατος στην εμπορική κυριαρχία της Ευρώπης, και έκαναν το παγκόσμιο εμπόριο σχεδόν αποκλειστική αρμοδιότητα των μεγάλων εταιρικών οργανισμών και, κατά τον εικοστό αιώνα, των πολυεθνικών εταιριών. Σήμερα, αυτοί οι οργανισμοί - πηγές της Δυτικής, και ιδίως της Αμερικανικής πολιτιστικής και οικονομικής κυριαρχίας - είναι συχνά αντικείμενα δηλητηριώδους δυσαρέσκειας και εχθρότητας. Ποιες είναι οι ρίζες του σύγχρονου διεθνούς εταιρικού γίγαντα, και σε ποιο βαθμό είναι οι σημερινές πολιτιστικές συγκρούσεις που σχετίζονται με το εμπόριο και με τον αχαλίνωτο αντι-αμερικανισμό, ένα νέο φαινόμενο;

Η αυξανόμενη εξάρτηση του κόσμου από τη συνεχή ροή των εμπορικών συναλλαγών μας έχει κάνει τόσο ευημερούντες όσο και ευάλωτους. Μια σημαντική διαταραχή του Διαδικτύου θα έσπερνε τον όλεθρο στη διεθνή οικονομία - ένα εκπληκτικό γεγονός, δεδομένου ότι η ευρεία χρήση του είναι απλώς υπόθεση της τελευταίας δεκαετίας. Ο ανεπτυγμένος κόσμος έχει εθιστεί στα ορυκτά καύσιμα που προέρχονται από τα πιο ασταθή έθνη του κόσμου, και των οποίων το μεγαλύτερο μέρος ρέει μέσα από ένα μοναδικό στενό στην είσοδο του Περσικού Κόλπου. Μήπως η ιστορία των εμπορικών συναλλαγών μας μας προσφέρει τα ορόσημα εκείνα που μπορούν να μας καθοδηγήσουν σε αυτά τα επικίνδυνα νερά;

Η συμβατική σοφία του σήμερα υποστηρίζει ότι οι επαναστάσεις των επικοινωνιών και των μεταφορών των τελών του εικοστού αιώνα έχουν για πρώτη φορά φέρει τις χώρες σε όλο τον κόσμο σε άμεσο οικονομικό ανταγωνισμό μεταξύ τους. Θα δούμε, όμως, ότι αυτό δεν είναι κάτι καινούριο. Σε προηγούμενους αιώνες, αυτή η εξομάλυνση, η “επιπεδοποίηση”, του κόσμου, παρήγε τόσο νικητές όσο και ηττημένους, οι οποίοι, δεν προκαλεί έκπληξη, έτειναν, αντίστοιχα, να ευνοούν ή να αντιτίθενται σε αυτήν την διαδικασία. Τι έχει η ιστορία των προηγούμενων εμπορικών επαναστάσεων να μας πει για τον τιτάνιο πολιτικό αγώνα σήμερα γύρω από την παγκοσμιοποίηση;

Πώς, λοιπόν, πήγαμε από τον κόσμο του αρχαίου εμπορίου του μεταξιού και των εγγράφων Geniza, στην οποία η εργασία του εμπόρου ήταν τόσο μοναχική, ακριβή, και ηρωική, ώστε μόνο τα πολυτιμότερα από τα φορτία να μπορούν να καλύπτουν το κόστος μεταφοράς τους, στο σύγχρονο επιχειρηματικό κόσμο των κρασιών από τη Χιλή, των αυτοκινήτων από την Κορέα και των μήλων από τη Νέα Ζηλανδία;

Σταθερές χώρες είναι χώρες που εμπορεύονται. Το εμπόριο μεταξύ της Ρώμης και της Ανατολικής Ασίας απογειώθηκε μετά τη νίκη του Οκταβιανού στο Άκτιο και οδήγησε σε σχεδόν δύο αιώνες σχετικής ειρήνης στους εμπορικούς δρόμους όλης της Μεσογείου και της Ερυθράς Θάλασσας. Ενώ οι Ρωμαίοι ήλεγχαν, κατ' ανώτατο όριο, το δυτικό τρίτο της διαδρομής μεταξύ της Αλεξάνδρειας και της Ινδίας, η επιρροή τους έγινε αισθητή ανατολικά μέχρι τον Γάγγη.

Παρόλο που ο ίδιος έμπορος σπάνια μετέφερε αγαθά σε όλη τη διαδρομή από την Ινδία ως τη Ρώμη, υπήρχαν συχνές πρόσωπο με πρόσωπο διπλωματικές επαφές μεταξύ των διαφόρων κρατών της Ινδίας και της Ρώμης. Μέσα σε λίγα χρόνια από την ανάδειξη του Οκταβιανού ως Αυγούστου, Ινδοί κυβερνήτες τον τίμησαν με περίτεχνα πρεσβεία και θαυμάσια δώρα - φίδια, ελέφαντες, πολύτιμους λίθους, και γυμναστές, τα οποία ο αυτοκράτορας εξέθετε στο σπίτι του - και στην ίδια την Ινδία, κτίστηκαν ναοί για να τον τιμήσουν. Πιο σημαντικό, χορηγήθηκε ελεύθερη διέλευση μέσα από ένα μεγάλο μέρος της ηπείρου σε Ρωμαίους πολίτες. Ένας αρχαιολογικός χώρος που ανασκάφθηκε κοντά στο Pondicherry μεταξύ 1945 και 1948 αποκάλυψε στοιχεία μιας ρωμαϊκής εμπορικής αποικίας, που λειτούργησε μέχρι περίπου το 200 μ.Χ..

Τοπικά προϊόντα στην Ινδία είχαν αγοραστεί με ανθεκτικό νομίσματα χρυσού και αργύρου, η χρονολόγηση των οποίων τεκμαίρεται από την εικόνα του αυτοκράτορα. Κρύπτες τέτοιων νομισμάτων εξακολουθούν να ανακαλύπτονται στη νότια Ινδία, προσφέροντάς μας μια εικόνα των εμπορικών ροών δύο χιλιάδες χρόνια πριν. Περιλαμβάνουν χρυσά και ασημένια νομίσματα από τη βασιλεία του Αυγούστου και Τιβέριου (27 π.Χ. έως 37 μ.Χ.), γεγονός που υποδηλώνει ένα έντονο εμπόριο με μεγάλο όγκο αγαθών. Μετά το θάνατο του Τιβέριου, η σύνθεση του περιεχομένου των ινδικών κρυπτών αλλάζει. Βρίσκεται ένας σημαντικός αριθμός μόνο χρυσών, αλλά όχι ασημένιων, κερμάτων, με τις κεφαλές του Καλιγούλα, του Κλαύδιου και του Νέρωνα (37-68 μ.Χ.). Σύμφωνα με τον ιστορικό E.H. Warmington, η απουσία των αργυρών νομισμάτων υποδηλώνει εμπόριο κυρίως σε είδη πολυτελείας κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου. Λίγα μόνο ρωμαϊκά νομίσματα οποιουδήποτε είδους βρέθηκαν μετά το θάνατο του Μάρκου Αυρηλίου σε 180 μ.Χ. Όταν η Ρωμαϊκή επιρροή και η επιρροή των Han τελικά κατέρρευσαν γύρω στο 200 μ.Χ., το εμπόριο με την Ανατολή περιήλθε σε μια σχεδόν πλήρη στασιμότητα.

Η άλλη μεγάλη πρόοδος στο εμπόριο κατά την περίοδο αυτή προήλθε από Έλληνες ναυτικούς οι οποίοι εκμεταλλεύονταν τον καλοκαιρινό νοτιοδυτικό μουσώνα του δυτικού Ινδικού Ωκεανού. Αρχικά, οι Έλληνες χρησιμοποιούσαν τους μουσώνες, που τους οδηγούσαν στην ανοικτή θάλασσα, απλώς για να αποφύγουν τους πειρατές των Περσικών ακτών. Από περίπου το 110 π.Χ., όμως, έκαναν το επίβουλο καλοκαιρινό

θαλασσινό πέρασμα κατευθείαν ανατολικά κατά μήκος του Περσικού Κόλπου, από την είσοδο της Ερυθράς Θάλασσας στο Bab el Mandeb έως την νότια άκρη της Ινδίας και πέρα, σε λιγότερο από έξι εβδομάδες, χίλια χρόνια πριν οι Κινέζοι εφεύρουν τη μαγνητική πυξίδα. Ο θρύλος λέει ότι ένας πλοηγός με το όνομα Ίππαλος "ανακάλυψε" τους εμπορικούς ανέμους του Περσικού Κόλπου (εξ ου και η προέλευση του όρου), αν και χωρίς αμφιβολία αυτοί ήταν επίσης γνωστοί στους Ινδούς και Αραβες ναυτικούς. Η προθυμία των Ελλήνων να διασχίζουν άμεσα τεράστιες ανοικτές εκτάσεις του Ινδικού Ωκεανού, πριν από τους τρομακτικούς εποχιακούς μουσώνες, και όχι να ακολουθούν την παράκτια πορεία κατά μήκος χιλιάδων μιλίων από ατελείωτες παραλίες, ήταν ένας σημαντικός παράγοντας στην επέκταση του θαλάσσιου εμπορίου μεγάλου βεληνεκούς.

Αφού περνούσε το Bab el Mandeb στα τέλη της άνοιξης ή το τέλος του καλοκαιριού, ο ναυτικός κατευθυνόταν δυτικά, ωθούμενος από τον άνεμο. Αν ο στόχος του ήταν η Λεκάνη του Ινδού (στο σημερινό Πακιστάν), θα μπορούσε να κατευθυνθεί προς βορρά, ενώ αν προορισμός του ήταν η Ακτή του Malabar στη νοτιοδυτική Ινδία, θα μπορούσε να κατευθυνθεί νότια. Το μέσο του καλοκαιριού, όταν οι καταιγίδες ήταν οι σφοδρότερες, γενικά ήταν προς αποφυγή, ενώ η διαδρομή προς Malabar περιέκλειε τον επιπλέον κίνδυνο να περάσει κανείς νότια από την Ινδική Χερσόνησο, συνήθως ένα μοιραίο λάθος. Το ταξίδι της επιστροφής με τους δροσερούς και σχετικά ήρεμους βορειοανατολικούς μουσώνες ήταν ασφαλέστερο. Το να αποκλίνει κανείς από το Bab el Mandeb, ακόμη και κατά πολύ, στα βόρεια ή στα νότια θα μπορούσε να είναι πιο εύκολα ανεκτό, δεδομένου ότι αυτό οδηγούσε το ναυτικό στα καταφύγια και τις προμήθειες είτε στην Αραβία, είτε στην ανατολική Αφρική.

Οι Έλληνες έμποροι της Πτολεμαϊκής Αιγύπτου είχε το πρόσθετο πλεονέκτημα των μεταλλουργικών γνώσεων, ώστε να μπορούν να χρησιμοποιούν στην κατασκευή των πλοίων τους σιδερένια καρφιά. (Τα ξύλα των πρώιμων Αραβικών και Ινδικών σκαφών συνδέονταν με ίνες καρύδας, με αποτέλεσμα να διαλύονται στη θαλασσοταραχή.) Τα καρφωμένα ύφαλα αποδείχθηκαν κρίσιμης σημασίας κατά τη διάρκεια του καλοκαιρινού νοτιοδυτικού μουσώνα, του οποίου οι άγριες καταιγίδες από καιρού εις καιρόν διέλυαν ακόμη και τα πιο καλοχτισμένα πλοία. Έως ότου ο δέκατος ένατος αιώνας φέρει τα τρικάταρτα clippers και τα ατμόπλοια, οι εποχιακοί χοροί των μουσώνων - νοτιοδυτικοί το καλοκαίρι και βορειοανατολικοί το χειμώνα - καθόριζαν τον ετήσιο ρυθμό του εμπορίου στον Ινδικό Ωκεανό.

Αν η έμφυτη επιθυμία του ανθρώπου να προκαλέσει τη φύση στη θάλασσα οδήγησε σε πλούσια μερίσματα, η απόφαση να το πράξει και στην ξηρά, με τη διάσωση της αργής, μεγάλης και ανυπεράσπιστης καμήλας από το χείλος της λήθης, οδήγησε σε παρόμοιες ανταμοιβές. Έχοντας ήδη εκλείψει στη Βόρεια Αμερική, και στο δρόμο προς την εξαφάνιση στην Ευρασία, η καμήλα εκτιμήθηκε πρώτη φορά περίπου έξι χιλιάδες χρόνια πριν, μόνο για το γάλα της. Έπρεπε να περάσουν δυόμιση χιλιάδες χρόνια ακόμη, γύρω στο 1500 π.Χ., ώστε οι άνθρωποι να αρχίσουν να εκμεταλλεύονται την ικανότητα της καμήλας να μεταφέρει εκατοντάδες κιλά φορτίου επί ενός κατά τα

άλλα αδιάβατου εδάφους. Χωρίς την εξημέρωση της καμήλας, η διασιατική οδός του μεταξιού και η διαραβική οδός των θυμιαμάτων θα ήταν αδύνατη.

Είναι ελάχιστα γνωστό ότι οι πρόγονοι της σύγχρονης καμήλας (όπως και του αλόγου) κατάγονται από τη Βόρεια Αμερική και μετανάστευσαν ανατολικά από τη γήϊνη γέφυρα του Βερίγγειου πορθμού προς την Ασία. Αν και τα γρήγορα κοπάδια από καμήλες ή άλογα μπορούσαν να διαχειριστούν το επικίνδυνο ταξίδι από την καρδιά της Βόρειας Αμερικής σε αυτή της Ευρασίας ως υπόθεση δεκαετιών, το ταξίδι για εύθραυστα είδη φυτών από μία εύκρατη περιοχή ήταν μία πολύ πιο δύσκολη υπόθεση. Τέτοια φυτά δεν είχαν πολλές πιθανότητες να επιβιώσουν ενός τυχαίου διηπειρωτικού ταξιδιού μέσω ωκεάνιων ρευμάτων ή χιλιάδων χρόνων κατά τύχη μετανάστευσης κατά μήκος της ψυχρής χερσαίας γέφυρας από το βιότοπό τους στη Βόρεια Αμερική σε έναν παρόμοιο βιότοπο στην Ευρασία. Έτσι, ενώ τα ζωϊκά είδη μπορούσαν να μεταναστεύουν μέσω του Βερίγγειου Πορθμού κατά τη διάρκεια των εποχών των παγετώνων, τα καλλιεργήσιμα είδη δεν μπορούσαν.

Όλα αυτά άλλαξαν το 1493 με το δεύτερο ταξίδι του Χριστόφορου Κολόμβου, το οποίο θα έφερνε την γεωργία και την οικονομία τόσο του Παλαιού Κόσμου όσο και του Νέου Κόσμου ανάποδα. Τα δεκαεπτά πλοία του Κολόμβου ήταν οι Ιβηρικές κιβωτοί του Νώε, που μεταφέρουν στον Νέο Κόσμο περίπου 1.300 έποικους και σχεδόν ολόκληρο το Δυτικό απόθεμα καλλιεργειών και οικοσίτων ζώων. Εξαπλώθηκαν σαν πυρκαγιά. Ακόμα και ανταλλαγές "ήσσοнос σημασίας" καλλιεργειών - κολοκυθιών, κολοκυθών, παπάγιας, γκουάβα, αβοκάντο, ανανά, και κακάο από το δυτικό ημισφαίριο, και σταφυλιών καφέ και μιας σειράς φρούτων και ξηρών καρπών από τα δέντρα της Ευρώπης - απέκτησαν μεγάλη οικονομική σημασία.

Από όλα τα φυτά και τα ζώα που μεταφέρθηκαν κατά τη δεύτερη εκστρατεία, κανένα δεν είχε πιο άμεσες επιπτώσεις από το χοίρο. Πολύ πιο κοντά στην εμφάνιση και το ταμπεραμέντο με το επιθετικό, άπαχο, γρήγορο αγριογούρνο, παρά με το σύγχρονο οικοσίτο γουρούνι, και σε θέση να μετατρέψει το 20 τοις εκατό του βάρους των ζωοτροφών σε πρωτεΐνες (έναντι μόνο 6 τοις εκατό για τα βοοειδή), αυτά τα γόνιμα φυτοφάγα ζώα τρέφονταν άπληστα με τα άφθονα τροπικά χόρτα, φρούτα και ρίζες του Νέου Κόσμου. Επιπλέον, τα μεγάλα αρπακτικά είχαν σχεδόν εξαφανιστεί από τη Βόρεια και Νότια Αμερική μετά την άφιξη των πρώτων αυτόχθονων Αμερικανών, και δεν υπήρχαν σοβαρές ασθένειες να τα απειλήσουν. Σε ένα τέτοιο παράδεισο, οι χοίροι σύντομα έγινε ανεξάρτητοι από τους χοιροβοσκούς της αποστολής και πολλαπλασιάστηκαν γρήγορα, όχι μόνο στην Ισπανιόλα (το αντικείμενο της αποστολής 1493, το νησί με τη σύγχρονη Αϊτή και τη Δομινικανή Δημοκρατία), αλλά και στην Κούβα και το Πουέρτο Ρίκο, και σε πολλά μικρότερα νησιά της Καραϊβικής. Οι Ισπανοί σύντομα διαπίστωσαν ότι αφήνοντας ένα ζευγάρι αναπαραγωγής των ζώων σε ένα υποσχόμενο ακατοίκητο νησί μπορούσαν να προσβλέπουν σε αφθονία χοιρινού από εκεί μέσα σε λίγα χρόνια. Σε ένα τέτοιο ευχάριστο οικοσύστημα, όχι μόνο οι χοίροι αλλά και τα άλογα και τα βοοειδή αναπτύσσονταν χωρίς ανθρώπινη παρέμβαση. Από τις ολοένα και καλύτερα εφοδιασμένες βάσεις τους στην Ισπανιόλα και την Κούβα, οι Ισπανοί είχαν πλέον τα μέσα για να επιτεθούν στις ηπειρωτικές

περιοχές της Αμερικής. Οι στήλες από άλογα της Καραϊβικής και πολεμικών σκύλων, ακολουθούνταν από τεράστια κοπάδια των χοίρων, μια πραγματική “επιμελητεία της σπλής”. Οπλισμένοι με όπλα και σπαθιά από χάλυβα, αυτή η φοβερή έφφιπτη πολεμική μηχανή θα κατέστρεφε πολύ μεγαλύτερους σχηματισμούς ιθαγενών, σχεδόν ατιμώρητα.

Μέσα σε λίγες δεκαετίες μετά τις κατακτήσεις του Cortés και Pizarro, ο πληθυσμός των βοοειδών της ισπανικής Αμερικής διπλασιαζόταν με ταχύτητα ανά δεκαπέντε μήνες. Από το Μεξικό ως τις πάμπες της Αργεντινής, οι τεράστιοι ανοιχτοί χώροι του Νέου Κόσμου κατακλύστηκαν με μαύρα ζώα. Ένας Γάλλος παρατηρητής στο Μεξικό έγραψε με θαυμασμό για τις «μεγάλες, επίπεδες πεδιάδες, που εκτείνονταν χωρίς τέλος, παντού καλυμμένες με έναν άπειρο αριθμό βοοειδών.”

Οι μικροί τοπικοί πληθυσμοί δεν μπορούσαν να καταναλώσουν παρά ένα μικρό μόνο μέρος του εκρηγνύομενου βουνού βοείου κρέατος, το σύνολο σχεδόν του οποίου αφηνόταν να σαπίσει, αφού το δέρμα και τα νύχια, τα μόνα εμπορεύσιμο μέρη του ζώου, είχαν διασφαλιστεί. Μέχρι το 1800, ένα εκατομμύριο προβιές ανά έτος εξαγονται από την Αργεντινή και μόνο.

Η έλευση των πλοίων-ψυγείων στα τέλη του δέκατου ένατου αιώνα, τα άλλαξε όλα αυτά και έδωσε πρόσβαση στη Γηραιά Ήπειρο σε φθηνή μπριζόλα. Αυτό προκάλεσε ζημιές στους Ευρωπαίους κρεοπώλες, με τον ίδιο τρόπο που, στον εικοστό αιώνα, η πλημμυρίδα φθηνών κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων και ηλεκτρονικών ειδών από την Ασία έβλαψε τους Αμερικανούς κατασκευαστές. Αν ο αρθρογράφος των New York Times, Thomas Friedman έγραφε το 1800, θα είχε μικρό πρόβλημα να εξηγήσει το πόσο επίπεδος είναι ο κόσμος του διεθνούς εμπορίου στους ευρωπαίους βυρσοδέψες. Ούτε οι Ευρωπαίοι κτηνοτρόφοι θα είχαν κανένα πρόβλημα με την ιδέα το 1900.

Με την αφθονία συχνά επέρχεται τραγωδία. Για χιλιάδες χρόνια, οι Ευρωπαίοι κατοικούσαν κοντά στα υψηλής εξειδίκευσης οικόσιτα ζώα τους και είχαν αποκτήσει ανοσία σε πολλά τοξικά παθογόνα, στα οποία οι αυτόχθονες πληθυσμοί της Αμερικής ήταν πολύ ευαίσθητοι. Το ξίφος και το μουσκέτο εργάστηκαν παράλληλα με την ευλογία και την ιλαρά, οι οποίες σε πολλές περιπτώσεις κατέφθαναν εκατοντάδες χιλιόμετρα πριν από την φυσική παρουσία του λευκού ανθρώπου. Ένας Ισπανός παρατήρησε ότι οι Ινδιάνοι "πέθαιναν σαν ψάρια σε κουβά". Ακόμη χειρότερα, ουσιαστική ζημιά έγινε επίσης στα τοπικά οικοσυστήματα, καθώς τα ζώα διάβρωναν το τοπίο από την υπερβόσκηση και μονότονες εκτάσεις Ευρωπαϊκών καλλιεργειών και ζιζανίων εκτόπιζαν τις τοπικές ποικιλίες.

Τα αποθέματα αμερικανικών καλλιεργειών, κυρίως πατάτες και καλαμπόκι, άλλαξαν τη διατροφή της Ευρώπης. Και οι δύο καλλιέργειες παράγουν πολύ περισσότερες θερμίδες ανά στρέμμα από το σιτάρι. Η πατάτα ευδοκιμεί σε φτωχά εδάφη και σε μια ευρεία ποικιλία περιβαλλόντων, από το επίπεδο της θάλασσας έως δέκα χιλιάδες πόδια υψόμετρο. Το καλαμπόκι είναι πιο δύσκολο, καθώς απαιτεί πλούσιο χώμα και τα μακρά διαστήματα ζεστού καιρού, αλλά μπορεί να ευδοκιμήσει σε "ενδιάμεσα"

κλίματα, πολύ ξηρά για το ρύζι, αλλά πολύ υγρά για το σιτάρι. Μια φτωχή λωρίδα της νότιας Ευρώπης που εκτείνεται από την Πορτογαλία μέχρι την Ουκρανία ικανοποιούσε αυτές τις συνθήκες με ακρίβεια. Μέχρι το 1800, είχε γίνει μία από τις μεγαλύτερες περιοχές παραγωγής καλαμποκιού στον κόσμο.

Το καλαμπόκι και η πατάτα, όχι μόνο επέτρεψαν στην Ευρώπη να ξεφύγει από τα θανάσιμα σαγόνια της Μαλθουσιανής παγίδας, αλλά έδωσαν απευθείας ώθηση στο εμπόριο. Στην αυγή της βιομηχανικής επανάστασης, οι καλλιέργειες αυτές έδωσαν στους Ευρωπαίους πλεονάσματα τροφίμων προς ανταλλαγή με βιομηχανικά προϊόντα και απελευθέρωσαν τους εργάτες της γης για απασχόληση στον πιο παραγωγικό τομέα της μεταποίησης. Οι αυξημένες αποδόσεις των καλλιεργειών, με τη σειρά τους, δημιούργησαν μια τεράστια ζήτηση για λιπάσματα, η οποία αρχικά ικανοποιήθηκε με την απογύμνωση των νησιών της Λατινικής Αμερικής και του Ειρηνικού από το γκουανό. Ομοίως, η εισαγωγή της γλυκοπατάτας, του καλαμποκιού, του καπνού και των φυστικιών στην Κίνα επέτρεψε στην πρόσφατα ανερχόμενη δυναστεία Τσινγκ να επεκτείνει την επιρροή της στο δέκατο έβδομο και τον δέκατο όγδοο αιώνα.

Αποδεικνύεται ότι η «παγκοσμιοποίηση» δεν ήταν ένα γεγονός ή ακόμα και μια ακολουθία των γεγονότων. Είναι μια διαδικασία που εξελίσσεται σιγά-σιγά για πολύ, πολύ καιρό. Ο κόσμος δεν έγινε απότομα "επίπεδος" με την εφεύρεση του Διαδικτύου, και το εμπόριο δεν άρχισε ξαφνικά να κυριαρχείται από μεγάλες εταιρείες με παγκόσμια εμβέλεια, στο τέλος του εικοστού αιώνα. Αρχίζοντας από την αυγή της καταγεγραμμένης ιστορίας, με υψηλής αξίας φορτία, και επεκτεινόμενες σιγά-σιγά σε λιγότερο πολύτιμα και πιο ογκώδη και ευπαθή προϊόντα, οι αγορές του Παλαιού Κόσμου έχουν γίνει σταδιακά πιο ολοκληρωμένες. Με τα πρώτα ευρωπαϊκά ταξίδια στο Νέο Κόσμο, αυτή η διαδικασία της παγκόσμιας ολοκλήρωσης επιταχύνθηκε. Τα σημερινά μεγάλα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα αεριωθούμενα, το Διαδίκτυο, και ένα όλο και πιο παγκοσμιοποιημένο δίκτυο προμήθειας και κατασκευής είναι μόλις περαιτέρω εξελικτικά βήματα σε μια διαδικασία που υπάρχει για τα τελευταία πέντε χιλιάδες χρόνια. Αν θέλουμε να καταλάβουμε τη σημερινή ταχέως μεταβαλλόμενη δομή του παγκόσμιου εμπορίου, μας εξυπηρετεί πολύ καλά, πράγματι, να εξετάσουμε το τι υπήρχε πριν.