

Pubblichiamo in anteprima un breve capitolo del libro “Effetto di sdoppiamento, il “paradosso di Lenin” e la politica-struttura.” con contributi di Giorgio Galli, Alessandro Pascale, Daniele Burgio, Massimo Leoni e Roberto Sidoli, e che verrà pubblicato a fine anno.

Lo scritto in oggetto si intitola “Lenin, Rockefeller e la politica-struttura”.

Buona lettura.

Daniele Burgio, Massimo Leoni e Roberto Sidoli

Lenin, Rockefeller e la politica-struttura

La storia pluridecennale della nazione di regola considerata più liberista e antistatalista, e cioè gli Stati Uniti del periodo 1776-1918, serve a supportare concretamente le splendide e geniali tesi leniniste secondo le quali la politica costituisce “l’espressione concentrata dell’economia” (Lenin 1921, “Ancora sui sindacati”) e che quindi di conseguenza, oltre alle sovrastrutture politiche si riproduce costantemente anche una “politica-struttura”, una politica “rinvigorita” con dosi massicce di potenza economica e scelte economiche. In altri termini l’esperienza concreta degli Stati Uniti dei lunghi decenni compresi tra il 1776 e il 1918, nell’epoca del presunto “liberismo economico” e dei miliardari “creatisi da soli”, quali ad esempio i celebri Vanderbilt e Rockefeller, rappresenta e si dimostra una sorta di pesantissimo stress-test e una verifica empirica particolarmente impegnativa per la sofisticata ma realistica teoria leninista, in questo settore attualmente quasi sconosciuta e quasi mai utilizzata dai marxisti, relativa all’importanza costituita per la sfera produttiva e sui rapporti sociali di produzione e distribuzione dalla politica, da intendersi come politica-struttura ed espressione concreta dell’economia.

Rispetto al preliminare processo di definizione teorico, si è già notato come all’interno della specifica categoria di politica-sovrastuttura, nelle società di classe oppure socialiste, rientrano le teorie, ideologiche e utopie politico-sociali, gli scontri per l’acquisizione o per il mantenimento del potere e del controllo degli apparati statali, l’aspetto strettamente diplomatico e/o militare dei rapporti internazionali tra stati, oltre alle lotte costituzionali e quelle aventi per oggetto la modifica/conservazione delle modalità di relazioni tra i diversi nuclei di potere e apparati statali.

Per quanto riguarda invece il processo di focalizzazione sulle coordinate della politica-struttura, tale settore della sfera politica, sia delle società classiste che di quelle socialiste, più o meno deformate, riguarda l’azione e la pressione esercitata dai governi e dagli apparati statali sui rapporti sociali di produzione e distribuzione, a partire dalla difesa o attacco alla proprietà privata e/o pubblica.

È già stato ricordato che, almeno per quanto riguarda le formazioni economico-sociali capitalistiche, molti degli anelli più importanti della politica-struttura e della politica-espressione concentrata dell’economia erano stati esposti da Marx, nel ventiquattresimo capitolo del primo volume del Capitale.

La politica-struttura venne intesa infatti da Marx come periodici interventi dei poteri pubblici, del governo e degli apparati statali sulla proprietà pubblica, con l’espropriazione dei produttori autonomi rurali e dei piccoli contadini inglesi dal 1500 al 1815.

Politica-struttura valutata dal geniale pensatore di Treviri anche come creazione e riproduzione del debito pubblico, strumento molto efficace fin dal Quattrocento per la borghesia, oppure come politica doganale e relazioni commerciali con l'estero di ciascun stato.

Politica-struttura intesa anche come tasse e fisco, "esazioni fiscali" secondo la terminologia marxiana utilizzato nel ventiquattresimo capitolo del Capitale, oltre che in qualità di politica monetaria, tassi d'interesse, ecc.: politica, certo, ma politica economica.

Politica-struttura intesa come il lato strettamente economico e finanziario delle dinamiche internazionali e delle relazioni tra stati, ivi comprese quelle "guerre commerciali" descritte da Marx anche nel suo ventiquattresimo capitolo del primo libro del Capitale, oltre che a "continente" teorico-pratico che si materializza e si concretizza anche nel macrosettore delle infrastrutture (porti, ferrovie, autostrade, sistemi satellitari, ecc.) e negli appalti pubblici indirizzati verso il settore civile e militare, nel secondo caso creando la principale base materiale per quel "complesso militar-industriale" descritto da Eisenhower nel gennaio del 1961.

A questo punto si può passare alla verifica e a un particolare stress-test empirico delle tesi in esame utilizzando un ottimo libro del 2002, scritto dal ricercatore statunitense Kevin Phillips e intitolato "Ricchezza e democrazia. Una storia politica del capitalismo americano": un testo ben documentato e simultaneamente insospettabile sul piano politico visto che, come ha sottolineato anche Michele Salvati nella sua breve introduzione all'eccellente saggio in oggetto, sicuramente "Phillips non è un radicale, non è un populista di sinistra che ce l'ha con i ricchi per partito preso".¹

Primo elemento di riscontro concreto per la teoria della politica-struttura: durante la guerra di indipendenza americana contro il colonialismo britannico, a partire dal 1776 gli approvvigionamenti e gli appalti statali di tipo civile e bellico crearono grandi fortune e ricchezze, assieme alla pirateria appoggiata e legittimata dal nascente governo statunitense e attuata con successo dai "predoni-corsari-capitalisti" della costa orientale degli Stati Uniti.

Phillips attesta che "ancora una volta, la finanza di guerra e le responsabilità degli approvvigionamenti diedero i frutti attesi. A Filadelfia, il beneficiario numero uno fu Robert Morris, inizialmente capo della commissione acquisti del Congresso e poi (dal 1781) sovrintendente alle finanze. Tra 1775 e 1777 quasi un quarto degli appalti concessi da Morris andò alla sua stessa ditta, la Willing and Morris; e il suo portafoglio venne ulteriormente gonfiato dalle predazioni, coordinate in gran parte dal suo socio William Bingham, nominato agente principale del Congresso nei Caraibi. Come vedremo, Morris aveva una partecipazione nella Bank of North America, un istituto di credito formalmente privato ma in realtà quasi pubblico. Tali erano le sue vanterie in campo finanziario che Morris si sarebbe potuto ritenere l'uomo più ricco d'America nel biennio 1782-83. Non è affatto da escludere che abbia messo assieme il primo milione prima dell'armatore Derby. Viene ricordato come «il finanziatore della Rivoluzione», ma uno storico afferma che la verità «è esattamente opposta: fu la Rivoluzione a finanziare Morris».

Un altro importante beneficiario della guerra fu William Duer, fornitore principale del commissariato militare di New York. Poi veniva Jeremiah Wadsworth, capo commissariato per il Connecticut, lo «stato degli approvvigionamenti di guerra» dal 1775 al 1779. Gli storici hanno collocato sia Duer sia Wadsworth in un vero e proprio «network degli acquisti», che operava in collusione con l'ufficio di Morris e che sarebbe tornato a collaborarvi nella gestione della finanza postbellica.

Benché le generazioni successive l'abbiano dipinta in modo assai più nobile, la Rivoluzione americana fu un altro grande intreccio di interesse pubblico e profitto privato; e come nelle guerre contro i francesi, la corsareria avrebbe costituito il business più redditizio in assoluto. I sette anni successivi l'autunno 1775 videro salpare, sotto le insegne degli Stati Uniti o di uno dei tredici stati coloniali, quasi duemila vascelli di tutti i tipi e di tutte le dimensioni, dal bialbero alla fregata".²

Per quanto riguarda invece il secondo livello di controllo dell'"intreccio di interesse pubblico e profitto privato" derivante dalla storia dell'importante città di Boston nel 1783-1813, Phillips rilevò che "l'analisi dei primi registri tributari della città per gli anni 1771, 1780, 1784 e 1790, lo storico delle colonie John Tyler documentò, due secoli dopo, una sostanziale rivoluzione nella composizione della ricchezza bostoniana.

¹ K. Phillips, "Ricchezza e democrazia", p. 10, ed. Garzanti

² Op. cit. pp. 54-55

Nel 1780 diversi uomini legati alla corsareria e al business delle forniture militari stavano entrando nell'alta società. Nel 1784 erano ormai proiettati verso i massimi livelli. I cinque maggiori contribuenti del 1790 erano, nell'ordine: Thomas Russell, mercante e capitano di nave corsara; John Hancock, mercante, contrabbandiere e capitano di nave corsara; Joseph Barrell, appaltatore di forniture per la flotta francese; Mungo Mackay, distillatore e capitano di nave corsara; e Joseph Russell, mercante e capitano di nave corsara.

Quello di Boston non è certo un caso isolato. Negli anni Novanta del Settecento, i patrimoni derivanti dalla corsareria e dall'amministrazione delle finanze governative rappresentavano la principale fonte di ricchezza degli Stati Uniti. Gustavus Myers, in *History of the Great American Fortunes*, accomunava le fortune derivanti dalla corsareria e le fortune derivanti dall'attività armatoriale perché era impossibile stabilire quanto si guadagnava dalla cattura di un mercantile britannico carico di zucchero nel 1781 e quanto si guadagnava dalla vendita di un carico di caffè, di cotone e di pepe giavanese vent'anni dopo.

Oltre a mostrare un «evidente» sovrapposizione tra la predazione del periodo bellico e la conseguente ricchezza, l'analisi dei primi registri tributari della città di Boston metteva in evidenza il secondo elemento: gli appalti governativi e le ricche forniture di guerra. Thomas Russell, l'uomo più ricco di Boston, era stato anche il fiduciario occulto di Robert Morris, il capo della commissione acquisti del Congresso e l'uomo più ricco di Filadelfia. Joseph Barrell riceveva una provvigione del 5% – in luigi d'oro (la moneta francese) – sulle forniture acquistate per conto della flotta francese. Altri due super ricchi, posizionati poco al di sotto dei cinque che abbiamo elencato prima, erano Caleb Davis, concessionario di stato per la vendita delle navi catturate e rappresentante su Boston del ministero continentale della Guerra, e John Bradford, concessionario delle prede per la marina continentale. Nathan Appleton, che sarebbe stato uno dei protagonisti dell'industria tessile del Massachusetts, nel 1813 «doveva gran parte della sua ascesa economica e sociale al ruolo di funzionario continentale dei prestiti per il Massachusetts». In sostanza, «gli appalti governativi offrivano un accesso ancora più sicuro alla ricchezza di quanto non facesse la corsareria».³

Quindi “appalti governativi” per e nei “liberisti” Stati Uniti del 1776-1815

Terzo test: proprio la guerra di Secessione, che oppose dal 1861 al 1865 il “libero” nord capitalista al sud schiavista degli Stati Uniti, “oltre a costituire un significativo spartiacque economico “fu anche un grande incubatore di imprese e imprenditori. Un gran numero di finanzieri e di imprenditori saliti alla ribalta alla fine del XIX secolo (J.P. Morgan, John D. Rockefeller, Andrew Carnegie, Jay Gould, Marshall Field, Philip Armour, Collis Huntington, e molti altri notabili del business ferroviario) erano giovani benestanti del Nord che avevano evitato il servizio militare, quasi sempre pagando dei sostituti, e avevano utilizzato la guerra per muovere i principali passi sulla scala delle loro future ricchezze. Quasi tutte le fortune già consolidate ebbero ulteriore impulso. Quella di Vanderbilt, già stimata in 15 milioni di dollari nel 1861, aumentò di cinque volte durante la guerra e nel periodo immediatamente successivo, soprattutto grazie ai profitti delle ferrovie; e nel 1877, quando l'audace commodoro morì, valeva l'incredibile somma di 105 milioni di dollari. Ma l'effetto incubazione era ancora più importante”.⁴

Morga, Rockefeller, ecc. avevano dunque “utilizzato la guerra” per creare le basi fondamentali “delle loro future ricchezze”: ancora una volta, viva il “liberismo” statunitense.

Ma non solo: nel 1870, e quindi ancora prima dello scoppio della guerra civile americana, “si contavano a New York City un centinaio di milionari. Alla fine della guerra il loro numero era triplicato. Nel 1863 l'1% dei più ricchi abitanti di Manhattan (seicento famiglie), ingrassato dalla presenza dei nuovi ricchi, deteneva il 61% della ricchezza cittadina, contro il 40% del 1845. I componenti di quella «aristocrazia trasandata» erano particolarmente inclini a circondarsi di servitori in livrea e pasteggiare presso il lussuoso ristorante Delmonico's, dove il piatto più richiesto era l'anatra farcita ai tartufi. Uno storico ha calcolato che quasi metà del miliardo di dollari intascato dagli appaltatori privati tra 1861 e 1865 andò in profitti. Le espressioni di biasimo di Lincoln richiamavano da vicino le invettive contro i profittatori di guerra pronunciate da Washington ottant'anni prima”.⁵

³ Op. cit., pp. 57-58

⁴ Op. cit., p. 87

⁵ Op. cit., p. 92

La quinta verifica empirica è sempre relativa agli Stati Uniti ma avendo per oggetto il periodo “pacifico” del 1865-1888 e il gigantesco processo di accumulazione di ricchezza da parte delle compagnie ferroviarie private (Vanderbilt, ecc.), supportate in ogni modo dagli apparati statali e dai diversi centri concentrici del potere politico americano per lunghi decenni sia attraverso finanziamenti pubblici che enormi concessioni di terre demaniali, come nel celebre caso del Pacific Railroad Act del 1862.

Infatti a partire dal 1860-64 “le compagnie ferroviarie divennero così i primi Golia del sistema economico americano, impossessandosi dei parlamenti e comprando i giudici con la stessa leggerezza con cui attraversavano i fiumi e by-passavano le città e le contee non disposte a «collaborare». La «guerra» scoppiata nel 1869 tra Cornelius Vanderbilt e Jay Gould per il controllo della Erie Railroad, nello stato di New York, si combatté senza esclusione di colpi: giudici corrotti, parlamenti comprati e decine di milioni di dollari in gioco, una posta straordinaria per un'epoca in cui la più grande azienda industriale aveva una capitalizzazione di 1-2 milioni di dollari. A inizio anni Settanta dell'Ottocento, il saccheggio della Union Pacific Railroad attraverso la holding Credit Mobilier fu ancora più redditizio: il gruppo di controllo, guidato dal parlamentare del Massachusetts Oakes Ames, avrebbe intascato 44 milioni di dollari. I profitti derivanti dalla speculazione sulle ferrovie dello stato di New York fecero di Vanderbilt il primo americano che oltrepassò la soglia dei 100 milioni di dollari di patrimonio: era la metà degli anni Settanta.

Fino ai gloriosi anni Sessanta, con le ricche opportunità offerte dalle ferrovie (il panorama andava dai finanziamenti ai profitti senza precedenti, derivanti dalle generose concessioni governative e dalle ripetute emissioni azionarie, ai noli da estorsione e alle astuzie del mercato azionario), i 20 milioni di dollari attribuiti ad Astor nel 1848 costituivano il record assoluto della ricchezza.

È difficile esagerare il peso e l'influenza delle ferrovie. Non più tardi del 1880, come abbiamo visto, 17 compagnie ferroviarie capitalizzavano almeno 15 milioni di dollari, mentre una sola azienda industriale (la Carnegie Steel) ne capitalizzava almeno 5”.⁶

Passando infine allo stress-test della prima guerra mondiale, vista e vissuta (felicitemente) dal punto di vista della politica borghese e del mondo degli affari degli Stati Uniti, per i diciotto mesi e quel sanguinoso biennio 1917-18 che vide l'intervento diretto di Washington nella Grande Guerra Phillips è stato costretto a evidenziare un clamoroso processo di accumulazione capitalista creato mediante soldi pubblici e statali, ammettendo che “l'indice dei titoli di nove aziende specializzate nelle forniture militari aumentò del 311% in diciotto mesi. Stuart Brandes, nella sua ricostruzione storica dei profitti di guerra degli Stati Uniti, parla di profitti volatili e «di giorni convulsi, a Wall Street e nelle borse merci regionali, in cui si fecero delle fortune e talvolta si persero delle fortune. Gli speculatori più abili e fortunati vennero chiamati, se uomini, “warhogs” (porci di guerra), e, se donne, “warsows” (scrofe di guerra)”.

I riformatori sostenevano che la guerra stesse per ristabilire le fortune dei capitalisti che l'era progressista aveva messo sulla difensiva, e gli studiosi che se ne occuparono successivamente catalogarono alcuni esempi clamorosi: più di un miliardo di dollari speso per un aereo da combattimento che non venne mai realizzato, e via dicendo. L'indignazione popolare si attenuò progressivamente insieme ai ricordi di guerra, ma riaffiorò quando il crac del 1929 riportò sotto i riflettori il comportamento delle banche e delle grandi aziende. Nel 1935 la popolare rivista «American Mercury» collocava la guerra al quarto posto tra le «ruberie della repubblica». L'espressione «mercanti di morte» entrò a far parte del lessico comune”.⁷

Dato che gli esempi concreti contenuti nel periodo 1776-1918 potrebbero essere moltiplicati a piacere a partire dalla politica fiscale, per non parlare poi del secolo seguente caratterizzato da quella “privatizzazione dei profitti, socializzazione delle perdite” made in Washington che ha visto finora l'apice nel 2007-2009 con i salvataggi per mano statale dell'intero sistema bancario statunitense, costati migliaia di miliardi di dollari ai contribuenti del paese, crediamo che lo stress-test di matrice americana sopraesposto dimostra anche nel caso limite dei presunti “liberisti-antistatalisti” USA del 1776-1918 la stretta simbiosi, il loro “tandem” (Salvati) e l'interconnessione dialettica tra politica e affari, tra apparati statali e processi di accumulazione accelerata del capitalismo USA, tra potenza economica e potere politico nella formazione statale americana, confermando dunque la teoria leninista riguardo a una sfera politica

⁶ Op. cit. pp. 448-449

⁷ Op. cit. p. 114

da intendersi sia come espressione dell'economia sia come politica-struttura, almeno in un segmento e in una parte molto consistente della sua espressione complessiva e della sua concreta e dinamica globale.

Di fronte alla limpida evidenza empirica persino un riformista moderato ma onesto come Michele Salvati ha riconosciuto, nella sua prefazione del 2005 al libro di Phillips, che "molto spesso i ricchi e i politici hanno lavorato in tandem per creare e perpetuare situazioni di privilegio, talora a scapito dell'interesse nazionale, quasi sempre a scapito dei ceti meno prosperi".

Meno male che il marxismo e il leninismo, fase superiore di sviluppo creativo del primo, ormai erano "superati e invecchiati" ...