

**UNIVERSIDAD DE ALICANTE**

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES**



**GRADO EN ECONOMÍA**

*CURSO ACADÉMICO 2013 - 2014*

DEL COMERCIO INTERNACIONAL AL DESARROLLO SOSTENIBLE. ANÁLISIS DE LA  
GLOBALIZACIÓN Y SUS ALTERNATIVAS.

CARLOS CERDÁ GARCÍA

ELOÍSA NORMAN MORA

*ECONOMÍA APLICADA*

**Alicante, 18 Junio de 2014**

## **RESUMEN**

Los principales acontecimientos en los ámbitos económico, político y social, se ven interaccionados en las sociedades por la globalización. La última crisis es ejemplo de ello.

Los países siempre han visto el comercio internacional una forma de crecer mediante las ventajas que obtenían de sus producciones. Por ello en este trabajo, se ha querido demostrar que el comercio no ha sido equitativo, ni tampoco ha respetado al medio ambiente.

En el comercio internacional han tenido gran peso los países más desarrollados, todo lo contrario que los países menos desarrollados, que han visto como sus recursos naturales se han visto reducidos.

Se ha querido mostrar una posible alternativa para reorientar la economía, como puede ser un desarrollo local, en el que se puede obtener un desarrollo sostenible, evitando así las grandes consecuencias de utilizar los recursos naturales no renovables.

Todo el trabajo esta orientado en el ámbito del comercio de alimentos.

## **INDICE**

<b>Introducción</b>	4
<b>Marco Teórico</b>	7
El origen de los intercambios. Bases del comercio	7
Las ganancias o pérdidas del comercio	8
Teorías del Comercio Internacional	9
-Feudalismo	10
-Concepto de Mercantilismo	10
-Balanza Comercial	11
-Fisiocratas	12
Fundamentos de la Economía clásica	13
-Modelo Factores específicos	14
-Productividad del trabajo y ventaja comparativa.	15
El modelo Ricardiano	
-Teoría de la demanda Recíproca	18
Los Neoclásicos	18
-El modelo Hecksher-Ohlin	
-Teorema de Stopler-Samuelson	
Capitalismo vs Marxismo	19
<b>Objetivos</b>	21
<b>Resultados</b>	22
Proceso de globalización	22
El Comercio de productos alimenticios en España	30
El transporte en España	31
La contaminación del Transportes	35
Preocupación en la UE	38
El comercio	42
Acaparamiento de Tierras	46
El embudo Europeo de la cadena alimentaria	48
Alternativas	51
Otros modelos Alimentarios	52
<b>Reflexión</b>	56
<b>Bibliografía</b>	57

## INTRODUCCIÓN

*“La globalización es un proceso multidimensional que se caracteriza por el aumento en la integración de intercambios económicos, políticos, socioculturales y medio-ambientales entre las diversas partes del planeta”*

*Antonio Vázquez Barquero, Catedrático de Economía de la UAM*

En este trabajo se ha querido reflejar cómo, la globalización ha aumentado la relaciones entre países, y ha conducido a que los países intenten llevar un crecimiento económico mayor. Así pues, se ha intentado mostrar las desventajas que han conllevado en el comercio de alimentos, ya que son los productos básicos. El comercio internacional ha llevado a un comercio injusto que está siendo organizado y controlado por grandes multinacionales, donde la especulación va más allá de la mera transacción mercantil, también toca otras áreas vitales como la tenencia de la tierra y los recursos naturales como el agua.

Por lo tanto, se ha querido mostrar una alternativa, ya que lo opuesto a la globalización es el retorno del valor de lo micro, concentrado en lo local, a fin de mantener un crecimiento en el que no haya límites. Enfocando el crecimiento de otra manera, apoyado en una mayor educación ambiental y conciencia de la importancia que tiene un modelo de crecimiento sostenible en la sociedad. Ya que una de las desventajas que se anuncia, es la contaminación que conlleva el comercio internacional, donde a ser un mundo más relacionado, el transporte causa mayores estragos.

También las alternativas que se muestran en el trabajo, son como estrategias mundiales de desarrollo válidas para el Norte y el Sur teniendo en cuenta su interconexión y su dependencia de la estabilidad del ecosistema global, ya que, es evidente que los países desarrollados no pueden seguir manteniendo un modelo de desarrollo visiblemente insostenible. Los países pobres, tampoco pueden mantener el suyo y continuar imitando aquel modelo debido a las restricciones físicas que impone el medio ambiente y a los desequilibrios socioeconómicos que padecen.

El trabajo comienza con una primera parte, el marco teórico, donde se realiza una breve explicación de los análisis sobre el pensamiento del comercio internacional, acompañados de breves explicaciones de teoremas, y lo que han aportado a la economía.

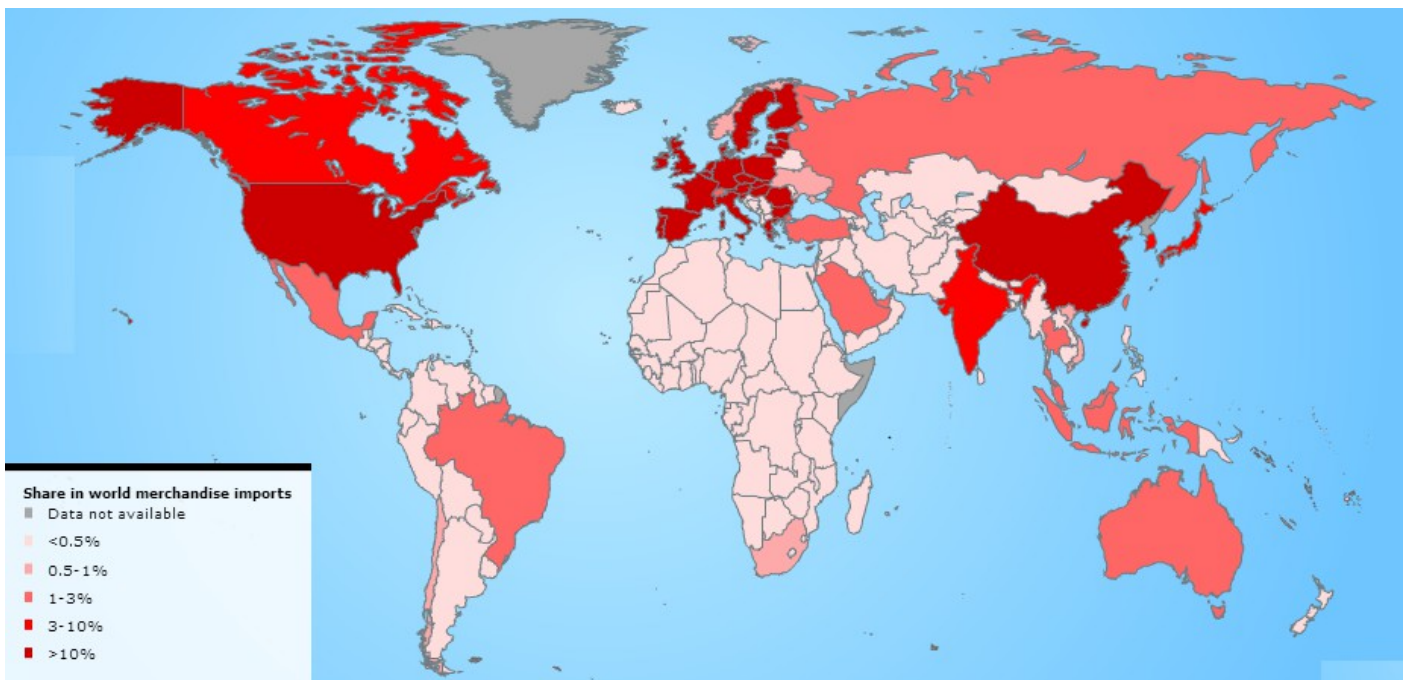
Seguidamente se ha mostrado los objetivos que el trabajo ha intentado alcanzar.

En la segunda parte del trabajo, se realizará unas observaciones donde se mostrará los resultados obtenidos con el fin de aclarar los objetivos. Se enseñará cómo el proceso de globalización se ha acelerado desde la caída del muro de Berlín(1989) y la desaparición de la URSS(1990-1991). Es aquí cuando empieza la economía capitalista a expandir más aún el concepto de globalización y aumentan los intercambios económicos, es decir, el Comercio Internacional, con ello da paso a las interacciones del comercio, finanzas, la cultura y las relaciones políticas. Con todo ello, comienzan los países a tener nuevas directrices económicas donde se aboga más por el mercado y menos por el estado.

En los siguientes resultados obtenidos, se presentará las consecuencias del Comercio de productos alimenticios en España, tanto el transporte como la contaminación que conlleva el transporte. Ante la contaminación también se explicará la preocupación de la UE en esta materia.

Y en la parte final de los resultados obtenidos, se querrá enfatizar en el comercio de alimentos a nivel mundial, cómo se muestra la fluidez y el peso que tienen los países. En la siguiente imagen se demuestra claramente que los países del norte son los que acaparan tanto importaciones como exportaciones.

Figura 1: Peso de los países en el Comercio Internacional 2013



Fuente: OMC

[http://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/statis\\_maps\\_e.htm](http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/statis_maps_e.htm)

También destacan los nuevos países industrializados por sus altas tasas de crecimiento, llegando a alcanzar niveles superiores a la de los antiguos industrializados, lo que conllevó a que muchas empresas se ubicaran en los nuevos países, donde se beneficiarían de salarios mas bajos sin tener que soportar regulaciones laborales existentes en los países occidentales.

Por ello, en el trabajo se intentara mostrar como la globalización no actuado en los ámbitos económico, político, cultural y ecológico. Interesa resaltar las consecuencias surgidas en los distintos ámbitos de la vida social, así como el acaparamiento de tierras y el embudo Europeo de la cadena alimentaria.

Tras ir viendo las consecuencias del comercio internacional y de su proceso de globalización, se explican las diversas formas de desarrollo local y los modos de vida alternativos al desarrollo global.

El trabajo acabará con una parte de reflexiones.

## MARCO TEÓRICO

### EL ORIGEN DE LOS INTERCAMBIOS INTERNACIONALES. BASES DEL COMERCIO

Se podría comentar que el análisis sobre el comercio y las finanzas internacionales es lo que dio paso a la disciplina de la economía tal y como la conocemos hoy en día. El ensayo "Sobre la balanza comercial" del filósofo escocés David Hume, para muchos historiadores económicos fue la primera exposición real de un modelo económico. Este ensayo lo realizó 20 años antes que su amigo Adam Smith llevara a cabo la publicación de "La riqueza de las naciones". También los debates sobre la política comercial británica a principios del siglo XIX contribuyeron a convertir la economía de un campo informal de debate a ser un tema primordial en los modelos que han sido desde entonces hasta nuestros días.

Pero hoy en día, con la estrecha relación que existe entre países mediante el comercio de bienes y servicios, mediante los flujos de capitales, y mediante las inversiones en las economías, el estudio de la economía internacional es mucho más importante que en toda la historia.

Esta relación se observa en dicha economía global mirando las estadísticas básicas del comercio, donde nos ofrece una imagen de la importancia que obtiene las importaciones y exportaciones en las relaciones económicas internacionales.

Esto conlleva que las relaciones internacionales han pasado a ser cruciales para los países, y también son más importantes si caben aún para países menos desarrollados que suele ser un motor de su crecimiento. Ya que para pagar estas importantes cantidades de importaciones, se necesita una inversión de entradas de capitales, dinero que es requerido por dichos países, y que debe ser invertido por los extranjeros que deseen estar presentes en dichas economías.

Por lo tanto, hay que hacer una mención especial y dedicar un tiempo a las viejas ideas que siguen siendo participes:

- la teoría del comercio internacional de David Ricardo del siglo XIX
- Análisis monetario internacional del David Hume en el siglo XVIII

En la actualidad, la economía global plantea muchos aspectos nuevos, desde iniciativas contra la globalización hasta una serie de crisis financieras sin precedentes. Por ello, hay que saber que se debe dividir la teoría de la economía internacional en dos grandes campos: el estudio del comercio internacional y el estudio de las finanzas internacionales. Dichos análisis son distintos, ya que, en el estudio del comercio

internacional, se realiza sobre las transacciones reales de la economía internacional, es decir, aquellas que implican un movimiento físico de bienes o un compromiso tangible de recursos económicos. Todo lo contrario al análisis financiero internacional, donde refleja un estudio más claro sobre las transacciones financieras como las compras por parte de los extranjeros de dólares estadounidenses.

Pero en el mundo real de hoy, no hay una clara línea que divida entre los temas comerciales y los financieros. La mayoría de los intercambios comerciales internacionales implica transacciones financieras, por ello, muchos acontecimientos monetarios suelen tener importantes consecuencias negativas o positivas para el comercio. Por ello, se va a enfatizar en comentar la teoría analítica del comercio internacional y aplicar dicha teoría al análisis de las políticas gubernamentales.

### LAS GANACIAS O PÉRDIDAS DEL COMERCIO

Se puede reflexionar sobre lo que aporta el comercio, cuando los países se venden mutuamente bienes y servicios, se produce casi siempre un beneficio mutuo. El comercio puede ser perjudicial o beneficioso, si existen grandes diferencias entre países en cuanto a la productividad o los salarios. Donde los países menos avanzados desde un punto de vista tecnológico, pueden estar preocupados por la posibilidad de apertura de sus economías provocara un desastre porque sus industrias no son capaces de competir. Todo lo contrario pasaría si los países de las naciones avanzadas tecnológicamente, donde existen trabajadores con salarios elevados, suele temer que el comercio con países menos avanzados y con salarios inferiores reducirá su nivel de vida, ya que piensan que puede haber un efecto absorción.

Por todo ello, se explicara un modelo sobre las causas del comercio que demuestra que dos países pueden comerciar con ventajas mutuas, incluso cuando uno de ellos es más eficiente que el otro en la producción de todos los bienes, y el menos eficiente sólo puede competir pagando salarios inferiores . También, se verá que el comercio aporta beneficios al permitir a los países exportar bienes cuya producción se realiza con una relativa intensidad de recursos que son abundantes en el país, mientras que importa aquellos bienes cuya producción requiere una intensidad en la utilización de los recursos que son relativamente escasos en el país.

Las naciones pueden ganar con el comercio internacional, también es posible que haga perder a numerosos grupos dentro de las naciones, es decir, puede tener efectos fuertes negativos sobre la distribución de la renta. Este tema suele ser una antigua



preocupación de los teóricos del comercio internacional, que han señalado lo siguiente:

*El comercio internacional puede afectar de forma negativa a los propietarios de los recursos que son `` específicos '' para las industrias que compiten con las importaciones si no pueden encontrar empleos alternativos en otras industrias.*

*El comercio también puede alterar la distribución de la renta entre grandes grupos, como trabajadores y capitalistas.*

Estas preocupaciones están al orden del día en el centro del debate político en el mundo real, se está viendo como los salarios reales disminuyen en los trabajadores menos cualificados a lo largo del siglo XX, a medida que el resto de sociedad estaba siendo cada vez más rica. Este fenómeno se le está contribuyendo al creciente comercio internacional, y el crecimiento de las exportaciones de bienes manufacturados provenientes de países con bajos salarios. Este valorización está siendo muy importante para muchos economistas internacionales, y será también un tema a tratar.

## TEORÍAS DEL COMERCIO INTERNACIONAL

La teoría del comercio internacional se preocupa por los aspectos reales de las relaciones económicas entre naciones y por las tendencias en el largo plazo.

Se hace un análisis muchos de los aspectos que engloba todos los aspectos reales, como son la naturaleza y causas del comercio internacional, investigando la estructura, dirección y volumen de dichos fenómeno: ¿Por qué comercia un país con otros? ¿Qué tipo de productos comercia? ¿ Cuáles importa y exporta? ¿Con qué países se llevan a cabo estos intercambios?.

Los concernientes a la evolución de los precios internacionales: ¿A qué precio se realizan las transacciones? ¿Cómo se determinan estos precios?.

Las consecuencias del comercio exterior para las economías nacionales: ¿Qué efectos tiene el comercio internacional sobre la estructura económica de los países y sobre el proceso de crecimiento económico? ¿Cuáles son las consecuencias sobre el bienestar de los ciudadanos?.

El último aspecto a considerar sería, el papel de la política económica en el Comercio internacional: Liberalización, Proteccionismo, Integración.

Se mostrara como durante la historia, ha surgido diversos puntos de vista entre pensadores económicos sobre el comercio internacional. Desde los Preclásicos, siguiendo por los Clásicos Liberales, los Neoclásicos, los Postclásicos hasta los

Marxistas.

## FEUDALISMO

El Primero punto de vista a tratar, sería el caso del Feudalismo, dicha economía en su evolución hacia el mercantilismo paso por varias etapas.

El feudalismo, es la organización social, política y económica basada en el feudo que predominó en la Europa occidental entre los siglos IX y XV. Se trataba de propiedades de terrenos cultivados principalmente por siervos, parte de cuya producción debía ser entregada en concepto de ``censo`` al amo de las tierras, en la mayoría de los casos un pequeño noble nominalmente leal al Rey.

La evolución que llevo hasta el mercantilismo se forjo tras el paso de varias etapas como son la política de Abastos, Política de Depósitos y Política Mercantilista.

En la Política de Abastos nos encontramos que su propósito esencial consistía en retener las mercancías, es no exportar y si importar, querían el abastecimiento de mercancías al máximo posible.

Caso aparte en que nos encontramos en la Política de Depósitos, que se basaba en el principio de comprar barato y vender caro. Se caracterizaba como una indiferencia hacia las mercancías.

La fase hacia las exportaciones, se ve claramente en la Política Mercantilista. Se consideraba la nación como centro productor y los artículos se elaboran con fines de exportación. Consistía en producir mercancías para venderlas. Es la última fase para dar paso a la explicación de los Mercantilistas.

## CONCEPTO MERCANTILISMO

*``El mercantilismo, está constituido por la doctrina y las prácticas de las naciones-estados del período que comprende aproximadamente desde el siglo XV al XVII en relación con la naturaleza y la regulación apropiada de las relaciones económicas``*

Jacob Viner, Enciclopedia de las ciencias sociales

Los aspectos destacados por Viner eran que, existía un conjunto de prácticas naciones-estado, donde fue la consolidación de los Estados Modernos Europeos, y existía una confrontación de los Estados por la supremacía mundial.

Claro ejemplo tenemos el colonialismo Europeo: Inglaterra, Francia, Holanda, Portugal y España. Donde las alianzas burguesas nacionales y estados existían para mejorar la explotación del creciente comercio internacional, es ahí cuando surgen por

primera y se fundan las compañías comerciales. Los mercantilistas defendían los privilegios a dichas compañías comerciales, ya que existía un elevado grado de proteccionismo.

Otro de los aspectos destacados por Viner, fue el Balance. Donde impulso para la ciencia económica la introducción de datos, estadísticas y cálculos en el discurso económico. Esta circunstancia separó el discurso económico definitivamente del enfoque ético y normativo de la escolástica de la Edad Media.

La doctrina mercantilista, no existían tratados teóricos, y el mercantilismo era una forma de aproximación a los problemas económicos. Tratando de solventar los problemas económicos más que de construir una teoría.

Por ello, hicieron énfasis en el poder del comercio exterior y de la manufactura en el aumento del poder económico nacional. La agricultura como medio que proporciona alimentos baratos a la fuerza trabajadora y materia prima a la industria. Están a favor de una fuerza de trabajo numerosa y barata, donde se estimule la migración de los trabajadores del sector agrícola al industrial.

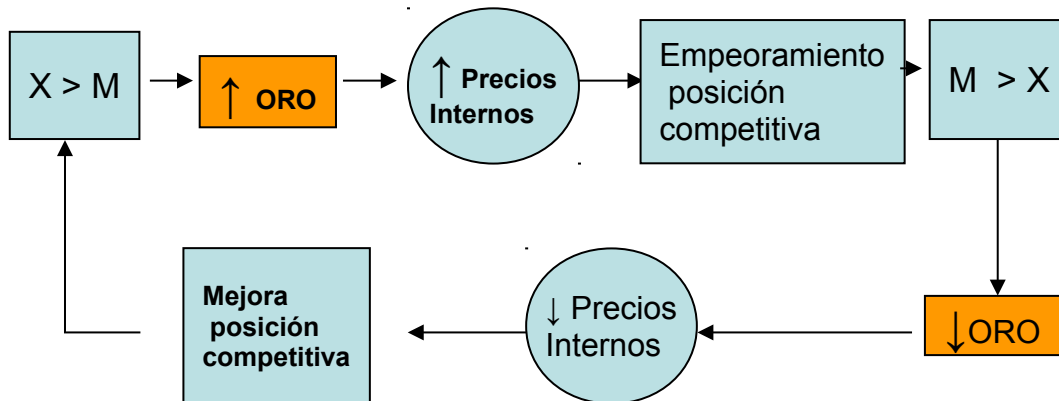
#### *BALANZA COMERCIAL*

*''Pongamos los cimientos de un comercio ventajoso, haciendo que la exportación de artículos del interior exceda en valor de la importación de artículos extranjeros; con ello, aseguraremos el incremento de las reservas del Reino, pues la balanza comercial deberá ser saldada en dinero o en metálico''*

Francis Bacon, 1616

Este párrafo define muy bien las ideas de los mercantilistas sobre la balanza comercial que tanto les interesaba. El comercio exterior era un medio de obtener materias primas y dinero. Buscaban la forma de exportar manufacturas en mayores cantidades que la importación de materias primas, así, su saldo comercial obtendría mayor cantidad de oro. En ausencia de minas de metales preciosos, el objetivo era la maximización de excedentes de exportaciones sobre las importaciones. Por todo ello, existía énfasis por la promoción de exportaciones y la restricción de importaciones .

Fig. 2: Esquema de Balanza Comercial



Una de las críticas a los mercantilistas es la de David Hume, que en el anterior esquema, se ve claramente. Donde el aumento de la oferta monetaria conllevaría a un aumento de nivel de precios y transacciones, y esto afectaría a las variables reales con un empeoramiento de las cantidades de trabajo y recursos naturales ociosos, perdiendo competitividad. Con lo que entraríamos en un bucle, con la disminución de oro, bajada de precios internos y mejora de la posición competitiva.

Con todo ello, en la actualidad el mercantilismo, sigue existiendo. Existe una noción de riqueza nacional, donde el estado sigue teniendo protagonismo en el desarrollo económico. Pero sí que podemos ver cómo la mentalidad proteccionista, se lleva a la práctica en el mundo globalizado de hoy. Como ejemplo, la acusación a China por reducir los precios de los productos. Los agromercantilistas con la Ronda de Doha 2011. Países en desarrollo, donde las ONGs promueven la protección de productos locales (elevación coste a consumidores).

## LOS FISIÓCRATAS

Primera escuela económica. Fundada por François Quesnay. Parten de la base que su Doctrina productiva exclusiva creadora de la riqueza es la agricultura, y que las manufacturas y el comercio son actividades estériles. Dan importancia a la producción contra la circulación de mercancías, existe un sistema de circulación de valores económicos y de la utilización del excedente. El comercio exterior no desempeña un papel creativo en el crecimiento económico y era preferible el desarrollo del mercado interno. Ven la exportación como una salida de excedentes agrícolas pero no un medio de colocación de manufacturas.

## FUNDAMENTOS DE LA ECONOMÍA CLÁSICA.

*“...los intereses de los pocos productores deben subordinarse a los de los numerosos consumidores”*

Adam Smith

Entre los economistas clásicos que existen, comentaremos a Adam Smith-David Ricardo-J.S. Mil.

Rasgos generales de la economía clásica, donde existe una crítica generalizada al mercantilismo. También hay una visión dinámica de la economía con crecimiento y no equilibrio. Con sus teorías del valor y de la teoría de la distribución.

Tienen mas constancia en juicios de valor, claro ejemplo lo tenemos con la Teoría de los sentimientos Morales y la “mano invisible”.

Adam Smith, nos presenta “ La Riqueza de las naciones (1776) donde defendía la Libertad económica, en la que no existiera intervención del Estado, aumentando la propiedad privada, con lo que conllevaría un aumento del capital y de los salarios.

Abogaba por la división del trabajo, también que hubiera acumulación de capital que conllevaría a la inversión para adelantos tecnológicos, y así, poder abastecer el incremento de la población.

*“La máxima de todo buen padre de familia es no intentar nunca fabricar en casa aquello que le costará más fabricar que comprar [...] Lo que es bueno en la conducta de toda familia difícilmente será locura en la de un gran reino. Si un país extranjero puede suministrarnos un bien más barato de lo que nosotros mismos podemos producirlo, mejor sería comprárselo con parte del producto de nuestra propia industria empleada de la manera en la que poseamos alguna ventaja.*

Adam Smith, La riqueza de las naciones, 1776

La teoría de Adam Smith, era la siguiente. Si la población aumentaba esto conllevaría a un aumento de los recursos agrícolas, aumentado con ello la renta de la tierra. Al realizar acumulación de capitales, invertirían en mejoras técnicas, que irán dirigidos a los excedentes agrícolas, para sacarles más partido enfocándolos a la demanda de productos manufacturados. Todo ello, llevaría a la industrialización y urbanización, llevando al fin y a cabo, a una mayor expansión de la demanda de productos agrícolas y

manufacturados. Un progreso técnico, rápida acumulación de capital y mayor división del trabajo. Es decir, conduciría al crecimiento.

### MODELO DE FACTORES ESPECÍFICOS

En este modelo, se plantean las siguientes preguntas: ¿cómo influye el comercio en las rentas del trabajo, de la tierra y del capital? Es decir, como influirán los cambios en los precios en las rentas del trabajo, la tierra y el capital. Esto nos muestra, que los factores específicos o fijos, como son la tierra y el capital, serán los que más cambian como consecuencia de los cambios en los precios, porque a corto plazo dichos factores están atados a un sector y no pueden ser empleados en otros. Todo lo contrario se muestra en los factores móviles, donde el trabajo, puede contrarrestar sus pérdidas cambiando a otro sector.

Es posible la movilidad del trabajo entre industrias, mientras que el capital asignado a cada industria es fijo en el corto plazo. La teoría sugiere que si hay un incremento en el precio de un bien, los propietarios del factor de producción específico a ese bien tendrán mayores ganancias en términos reales.

Este modelo es bueno para entender la distribución de las ganancias pero inadecuado para explicar el patrón del comercio.

Si el precio relativo con comercio es distinto del precio relativo de autarquía, el país se beneficiará del comercio internacional. No obstante, esta conclusión no significa que todos y cada uno de los factores productivos salgan beneficiados. Por el contrario, se puede observar que la variación de los precios relativos provocada por la apertura comercial beneficia a unos y perjudica a otros. Ciertos factores de producción se benefician en términos reales y otros experimentan pérdidas. A fin de demostrar este resultado, hemos empleado un modelo a corto plazo en el que el trabajo es móvil entre sectores y la tierra y el capital son específicos de un sector concreto.

Los economistas clásicos creían que los factores que no se pueden mover entre sectores serían los que más perderían con el comercio. Hemos visto que esto es cierto en el caso del factor específico del sector que compite con las importaciones. Dicho sector sufre la caída en su precio relativo debido al comercio internacional, lo que a su vez provoca una caída de la renta real del sector exportador, cuyo precio relativo aumenta tras la apertura comercial, experimenta un aumento de su renta real. El trabajo puede moverse entre los dos sectores, evitando así estas variaciones extremas en el salario. Los salarios reales expresados en términos de un bien aumentan pero disminuyen con

relación al otro bien. Así pues, no podemos dilucidar si los trabajadores están mejor o peor tras la apertura al comercio.

La ciencia económica ha demostrado con precisión que, en teoría, las ganancias de los individuos generadas por el comercio internacional son superiores a las pérdidas. Este resultado implica que, en principio, el Estado podría gravar con un impuesto a aquellos que salen beneficiados y subsidiar a los perjudicados, de manera que todos mejoraran gracias al comercio. En la práctica, es extremadamente complicado diseñar programas de compensación de este tipo. Hay también otras medidas como los aranceles y las cuotas cuyo objetivo es proteger a los individuos de los efectos de las variaciones de precio provocados por el comercio internacional.

#### PRODUCTIVIDAD DEL TRABAJO Y VENTAJA COMPARATIVA: EL MODELO RICARDIANO.

El modelo de comercio internacional originalmente desarrollado por el economista británico David Ricardo, que introdujo el concepto de la ventaja comparativa a principios del siglo XIX. Esta aproximación, en la que el comercio internacional se debe únicamente a las diferencias de la productividad del trabajo, se conoce como el modelo ricardiano.

*Inglaterra exportaba tejidos a cambio de vino, porque, al hacerlo, su industria se volvía más productiva; tenía más tejidos y más vino que si ella misma hubiera fabricado ambos; y Portugal importaba tejidos y exportaba vino, porque la industria de Portugal era empleada de la forma más beneficiosa para los dos países al producir vino.*

*[...] Por lo tanto sería ventajoso para Portugal exportar vino a cambio de tejidos. Este intercambio podría tener lugar aún si el bien importado por Portugal pudiera ser producido allí con menos trabajo en Inglaterra.*

David Ricardo. Principios de Economía Política y Tributación, 1821

*La ventaja comparativa es el mejor ejemplo de un principio económico que es innegablemente cierto y aún así no resulta obvio a las personas inteligentes.*

Paul Samuelson. "The Way of an Economist," 1969

El modelo ricardiano fue concebido como respuesta a la noción mercantilista de que

las exportaciones son buenas y las importaciones malas. En opinión de David Ricardo esta idea era errónea y para probarlo partió de un ejemplo en el que el comercio entre dos países se encuentra en equilibrio; es decir, cada país el valor de las importaciones es igual al valor de las exportaciones. En el ejemplo ricardiano el motivo por el que los dos países comercian entre sí es porque sean diferentes tecnologías de producción.

Aquí se quiere demostrar como el comercio puede llevar ventajas mutuas a dos países, aun siendo uno de ellos más eficiente, y el menos eficiente sólo puede competir pagando salarios inferiores. Tras esta explicación se quiere mostrar como funciona el modelo ricardiano, el modelo más básico sobre el comercio internacional, y cómo ilustra el principio de la ventaja comparativa.

Por tanto, se empezará con una introducción general al concepto de la ventaja comparativa, para luego desarrollar un modelo específico de cómo se determina el patrón de comercio internacional a través de la ventaja comparativa.

Para explicar el concepto de la ventaja comparativa, comentare un ejemplo, para dar a entender dicho concepto. El ejemplo es el siguiente:

Si en un país del Norte produce rosas en invierno, pero para cubrir todo el mercado necesita importar de algún país del Sur, esto provoca la desaparición de los cultivadores del Norte, pues les resulta difícil tener rosas frescas en invierno. Las flores tienen que cultivarse en invernaderos con calefacción, a un coste muy elevado en términos de energía, inversión en capital, y otros recursos escasos. Por ello, se plantea que el comercio internacional puede ser beneficioso, ya que importando estas flores, se puede invertir los recursos destinados a su producción a otros bienes, ya que para producir rosas en invierno, la economía del Norte debe destinar menos a otros bienes, por ejemplo ordenadores. Es lo que llamamos coste de oportunidad, cuando se realiza este tipo de elecciones, el coste de oportunidad de las rosas en términos de ordenadores es el número de ordenadores que se podrían haber producido con los recursos utilizados para producir un determinado número de rosas.

Si se supone que el país del Norte produce 10 millones de rosas para ser vendidas en el día de San Valentín, y que los recursos utilizados podrían haber producido 100.000 ordenadores. El coste de oportunidad de las 10 millones de rosas es de 100.000 ordenadores.

Si esta producción de rosas, se hubiera hecho en un país del Sur donde las condiciones de producción son más favorables, nos encontraríamos con un coste de oportunidad de estas rosas en términos de ordenadores inferior. Esto se debe por lo



comentado anteriormente de que las condiciones son más favorables, y que los trabajadores del Sur en este caso, podrían ser menos eficientes produciendo bienes sofisticados como los ordenadores, lo que conllevaría a que su producción fuera menor con unos recursos de igual tamaño. Es decir, su elección sería de 10 millones de rosas o sólo 30.000 ordenadores.

Esta diferencia en el coste de oportunidad ofrece la posibilidad de una reordenación mutuamente beneficiosa de la producción mundial. Así los dos países producirán donde mayor rentabilización saquen de sus recursos en la producción de sus industrias pioneras.

Tabla 1: Explicación de la ventaja comparativa

	<b>MILL. DE ROSAS</b>	<b>MILES DE ORDENADORES</b>
<b>PAÍS DEL NORTE</b>	-10	+100
<b>PAÍS DEL SUR</b>	+10	-30
<b>TOTAL</b>	0	+70

En la tabla se puede ver esta reordenación, donde el país del norte ha preferido importar las rosas y enfocar sus recursos en la producción de los ordenadores, hace que aumente el tamaño de producción mundial de ordenadores y el de rosas siga manteniéndose. Por lo tanto, según este ejemplo, como el mundo produce más, es posible que aumente el nivel de vida de todo el mundo.

El comercio internacional ha permitido un aumento de la producción, que permite que cada país se especialice en la producción del bien en el que dispone ventaja comparativa. Es decir, el país del Norte tiene ventaja comparativa en la producción de ordenadores, ya que su coste de oportunidad en términos de rosas es inferior al País del Sur. Lo contrario en el País del Sur, que tiene ventaja comparativa en la producción de rosas.

Por tanto, el comercio entre los dos países puede beneficiar a ambos países si cada uno exporta los bienes en los que tiene ventaja comparativa.

Pero esto en el mundo real no hay una autoridad central que decida qué país tiene que producir cada cosa. La producción y el comercio internacional se determinan en el mercado, que se rige por la ley de la oferta y la demanda.

## TEORÍA DE LA DEMANDA RECÍPROCA

A través de esta teoría, John Stuart Mill introducirá la demanda en el modelo de Ricardo, que sólo contemplaba la oferta. Y llegaría a la conclusión de que el precio de intercambio internacional de equilibrio de una mercancía sería aquél para el que la cantidad ofrecida por un país y la cantidad demandada por otro coincidiesen.

Hace mayor énfasis en factores institucionales, humanos y culturales. La producción depende del crecimiento de la población, de la acumulación de capital, y del desarrollo tecnológico.

## LOS NEOCLÁSICOS

### EL MODELO HECKSHER-OHLIN

*“Cada país tenderá a exportar aquella mercancía en cuya producción se requiera el uso intensivo del factor de producción en que dicho país esta abundantemente dotado”*

Teorema Heckscher-Ohlin

Este modelo predice que si un país tiene una abundancia relativa de un factor, ya sea trabajo o capital, tendrá una ventaja comparativa y competitiva de aquellos bienes que requieran una mayor cantidad de ese factor. Es decir, que los países tienden a exportar los bienes que son intensivos en los factores con que están abundantemente dotados. Al mencionado modelo también se le conoce como *la teoría de las proporciones factoriales*.

Dicho modelo es uno de lo más utilizados a la hora de explicar los patrones del comercio. Identifica el efecto de las distintas dotaciones de factores de los países y determina el efecto de estas diferencias sobre los patrones del comercio, los precios relativos y las rentas de los factores. Es evidente que este enfoque se aleja de la hipótesis de que los patrones del comercio depende de las diferencias tecnológicas, base del modelo ricardiano. También se aleja del modelo a corto plazo de los factores específicos.

Al centrarse en las intensidades factoriales de los bienes, es decir, las cantidades relativas de trabajo y de capital empleadas en la producción, el modelo Heckscher-Ohlin también indica con claridad a quién beneficia y a quién perjudica la apertura al comercio. En *el modelo de factores específicos* el incremento del precio relativo de un bien generaba ganancias en términos reales para el factor específico empleado en dicho

sector, pérdidas reales para el otro factor específico y un resultado incierto sobre el salario real del trabajo. Por el contrario, el modelo Heckscher-Ohlin predice ganancias reales para el factor empleado de forma intensiva en la producción del bien exportado, cuyo precio relativo aumenta con la apertura al comercio, y pérdidas reales para el otro factor. Con tan sólo dos factores, que son ambos perfectamente móviles entre sectores, el modelo predice claramente quién sale perjudicado y quién beneficiado a largo plazo.

#### TEOREMA DE STOLPER-SAMUELSON

A largo plazo, si todos los factores son móviles, un aumento en el precio relativo de un bien aumentará la renta real del factor empleado de manera intensiva en la producción de dicho bien y disminuirá la renta real del otro factor.

Este teorema predice que cuando un país se abre al comercio y se enfrenta a un precio relativo de los ordenadores (ejemplo anterior), la renta real del capital en nuestro país aumenta y el salario real disminuye. En el extranjero las variaciones de los precios reales de los factores son exactamente las opuestas. Al abrirse al comercio, el extranjero se enfrenta a un precio relativo de los ordenadores inferior, con lo que la renta real del capital disminuye y el salario real aumenta. Esto pasará siempre y cuando el extranjero tenga abundancia de trabajo, de manera que el hecho de que el trabajo salga beneficiado de allí, pero se perjudique en nuestro país, significa que los trabajadores del país abundante en trabajo ganan gracias al comercio, mientras que los trabajadores del país abundante en capital pierden. Además, el capital del país abundante en capital gana y pierde el capital del país abundante en trabajo.

Todo ello, se resume diciendo que en el modelo Heckscher-Ohlin el comercio beneficia al factor abundante y perjudica al factor escaso. Este resultado se deduce al combinar el teorema de Heckscher-Ohlin con el teorema de Stolper-Samuelson.

#### EL CAPITALISMO VS MARXISMO

El capitalismo es el sistema económico en el cual los medios de producción son privados o propiedad corporativa, y son operados en función del beneficio y ganancias, en el cual muchas veces la distribución, la producción y los precios de los bienes y servicios son determinados por una forma de libre mercado.

Predomina el capital por encima del trabajo como elemento de producción y creador de riqueza, pudiendo dicho capital ser propiedad de personas jurídicas o de personas naturales no asociadas empresarialmente a otras.

Respecto a la idea clásica de que con el comercio internacional todos los países se benefician, Marx se muestra crítico. A pesar de que reconoce las ventajas inmediatas de la mejor distribución de recursos, insiste en que hay que tener en cuenta los impactos cualitativos, en las estructuras económicas y sociales de cada país. Se hace imprescindible la distinción entre países industriales y países agrícolas, que puede dar lugar a efectos diversos y contradictorios.

Marx fijó su atención en la relación real de intercambio, apuntando que acentuaría las asimetrías ya existentes en el comercio mundial. El reparto de los beneficios del comercio internacional no es equitativo, sino que favorece más a los países desarrollados que a los subdesarrollados.

## **OBEJTIVOS**

Bajo un punto de vista económico, se ha querido mostrar en el ámbito de comercio de alimentos los defectos ocasionados por la globalización, y como el comercio internacional ha aumentado considerablemente, siendo el reparto poco equitativo. A partir de esto, uno de los puntos a tratar, será los flujos de comercio en el mundo. Se querrá enseñar como las multinacionales han conseguido controlar la distribución de alimentos en los países menos desarrollados, acaparando el control y exigiendo las características de los proveedores.

Otro de los objetivos es mostrar alternativas al comercio internacional con un desarrollo local sostenible, ya que, los países en su proceso de globalización, están dejando de lado las preocupaciones en el ámbito ambiental y social.

También se querrá mostrar como ha repercutido dicho proceso en contaminación y especulación, ya que se esta empeorando el medio ambiente, y sobre todo se esta abusando de muchos países con acaparamiento de tierras.

Por todo ello, uno de los objetivos es mostrar un análisis de las alternativas que ayudaría a corregir estos errores de contaminación, y a fomentar las economías de una forma más local y sostenible.

## RESULTADOS

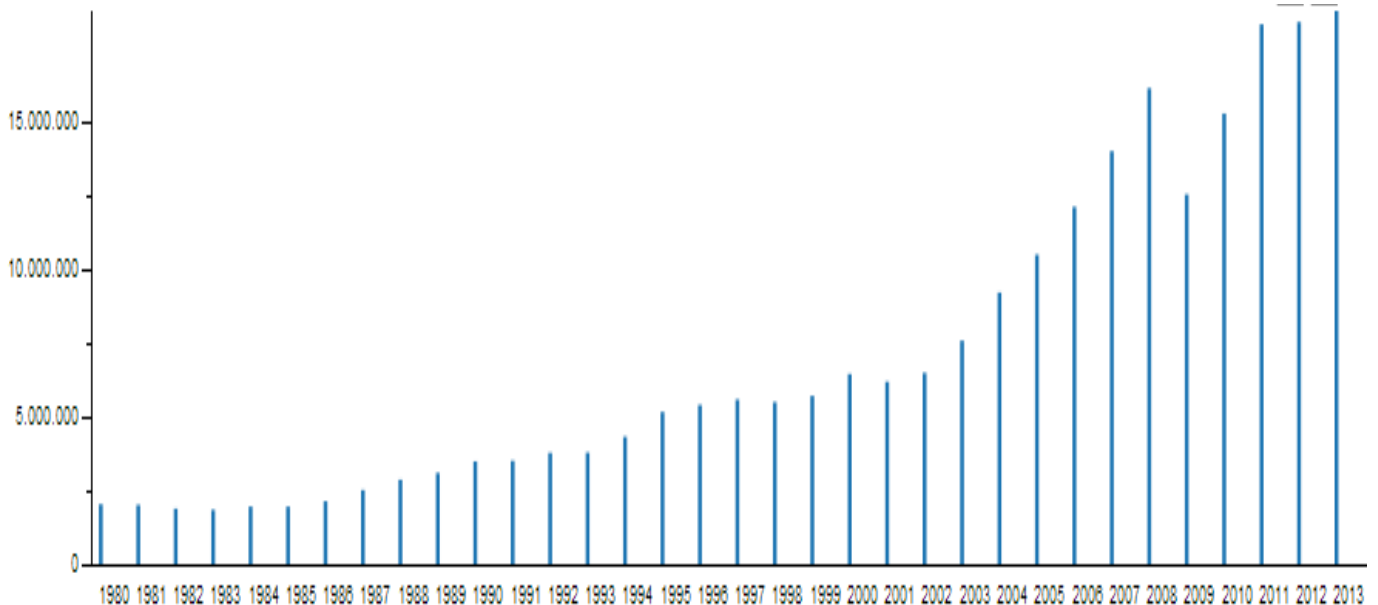
### PROCESO DE GLOBALIZACIÓN

Todos los aspectos vinculados con la globalización económica es difícil poder nombrarlos todos. Por ello se mencionan los más centrales bajo un punto de vista económico.

El proceso de globalización, en el aspecto económico, está relacionado a la expansión del sistema capitalista. Como hace referencia Marx en el siglo XIX cuando desarrolló su teoría sobre la globalización capitalista, el capitalista intenta destruir las fronteras nacionales, lo que conlleva a extender los medios de transporte y de comunicación a los puntos más difíciles de llegar, así intenta expandir los mercados y se aprovecha de la fuerza de trabajo que necesita.

Se verán ahora las principales consecuencias de dicho proceso de globalización económica.

Gráfica 1: Evolución de las exportaciones Globales 1980-2013



Fuente: OMC <http://www.wto.org>

Se observa cómo ha surgido un incremento del comercio internacional como factor fundamental de la conexión entre los países, y ha puesto en relación a productores y consumidores geográficamente dispares e distantes. Esto puede reflejar cómo la expansión comercial y las inversiones en el extranjero se convierten en los pilares del crecimiento en todo el mundo, superando con creces a la aportación generada por el producto interior bruto (PIB). Estos intercambios afectan esencialmente al mundo

occidental, también a Asia, y en menor medida, a Latinoamérica, quedando África y otros países al margen, debido a conflictos bélicos o estructurales en su economía.

Dentro del proceso de globalización en marcha se distingue un proceso de regionalización, la denominada tríada dominante que incluye a la Unión Europea, Norteamérica y el Pacífico asiático. Es entre ellos y desde ellos donde se produce el mayor número de intercambio en la producción y en las finanzas.

A consecuencia de este aumento del comercio global se establece la división internacional de trabajo, que incluye una separación entre las denominadas sociedades centrales o metropolitanas, caracterizadas por una producción intensiva de capital y de alto valor añadido, y las sociedades periféricas, definidas por la producción intensiva en trabajo con bajo valor añadido. Ahora bien, esta división binaria queda en entredicho con la transformación de algunos países en vías de desarrollo en nuevos países industrializados y con el traslado de empresas multinacionales hacia dichos países, es decir, deslocalización, lo que altera los mercados laborales donde se ubican, ya que no exigen exclusivamente mano de obra productora de bienes, sino también personal más cualificado con la consiguiente formación de una clase media emergente con acceso a consumos más similares a los de los países occidentales.

Si bien es cierto que la mayoría de la producción se produce actualmente en los nuevos países asiáticos y, en menor medida, en Latinoamérica y algunos países de la antigua Europa del Este, con motivo de los menores salario y reglamentaciones laborales, la misma dinámica de expansión del sistema capitalista genera la formación de una estructura de clases sociales similar a la occidental.

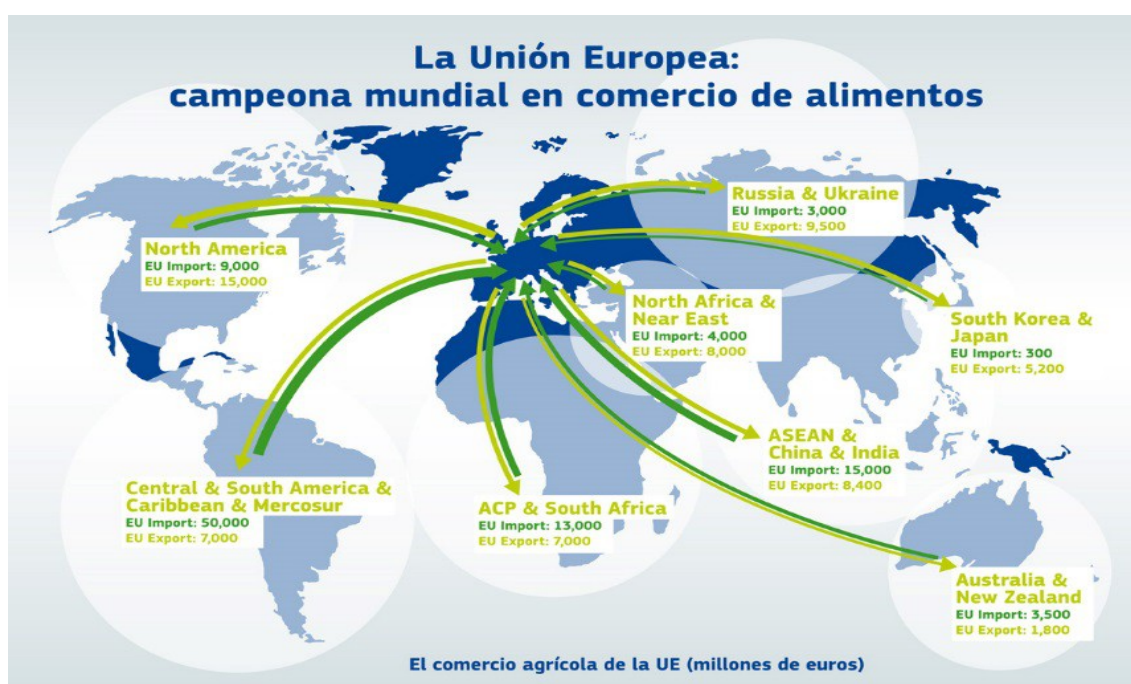
El instrumento mediante el cual se lleva a cabo de manera notoria el proceso de globalización es la empresa multinacional. Según estimaciones de Naciones Unidas, al inicio del siglo XX había en el mundo un total de 63.000 multinacionales con 690.000 filiales extranjeras, y las 100 primeras, en términos de activos extranjeros, llevaron a cabo el 16% de todas las ventas mundiales. La sede suele ubicarse en los países desarrollados y sus sectores de actuación, en general son los productos electrónicos, el sector automovilístico, el petróleo y la distribución.

Por otra parte, la actual tendencia a la liberación propiciada por la OMC fomenta la deslocalización del capital en el sector terciario. En resumen, el proceso deslocalización de empresas multinacionales hacia otras economías emergentes que ofrecen ventajas superiores de rentabilidad con motivo de los salarios más bajos y unas condiciones laborales más duras – junto con las inversiones extranjeras directas y las inversiones en

cartera que se efectúan por parte de las variaciones de los valores en las bolsas mundiales y obtener beneficios de las fluctuaciones de los tipos de cambio entre las distintas monedas- es la piedra angular del proceso de globalización económica.

Como podemos ver en la siguiente imagen, la unión Europea es el centro del comercio mundial de alimentos, ya que requiere de muchas importaciones, y también son muchos los productos exportados a los países del sur, pacifico y de Norte de América.

Figura 3: Corrientes del comercio agrícola de la UE 2013



### Ámbito Ecológico

Cuando comenzó el proceso de industrialización en Europa y Norteamérica, con el consiguiente consumo de materias primas y contaminación, los pensadores de la época veían sólo las consecuencias que presentaba este cambio de sistema de producción en los humanos, sin pensar en las repercusiones que dicho proceso tendría en el medio ambiente y en la naturaleza.

En la segunda mitad del siglo XX, con el inicio del auge en el crecimiento industrial, crecen las fronteras europeas y norteamericanas, empiezan a plantearse los problemas de este crecimiento desmesurado, que necesita una gran cantidad de materias primas para su funcionamiento. Así, en 1972 el denominado *Club de Roma* elabora un informe titulado "los límites del crecimiento", en el que alertaba de los peligrosos efectos que podía tener el crecimiento económico sobre el medio ambiente, ya que podía suponer el



agotamiento de los recursos naturales y la degradación del medio ambiente en un tiempo determinado.

A partir de aquí se inicia un movimiento de concienciación sobre los peligros del crecimiento que fue tomado en cuenta por los organismos internacionales, y en 1972 se celebró en Estocolmo la conferencia de Naciones Unidas sobre el Medio Humano. En esta cita se concedió por primera vez un papel preponderante a los problemas medioambientales en las negociaciones internacionales, poniendo en evidencia las contradicciones que pueden surgir entre el desarrollo como objetivo primordial y el mantenimiento del equilibrio ecológico.

Este intento de combinar desarrollo con equilibrio ecológico se plasma en el Informe Brudtland (1987), elaborado por la Comisión Mundial para el Medio Ambiente y el Desarrollo (Naciones Unidas), el cual define el desarrollo sostenible como:

*Aquel que satisface las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades.*

La conciencia de que los problemas ecológicos son problemas fundamentales globales se produjo en la denominada Cumbre de la Tierra, celebrada en Río de Janeiro en 1992. En esta conferencia mundial, los países desarrollados se comprometieron a aumentar las ayudas públicas a los países en vías de desarrollo, siempre y cuando dichas ayudas se destinaran a la preservación del medio ambiente. Además, los estados industrializados debían estabilizar sus emisiones de gas de efecto invernadero con el fin de que en el año 2000 su nivel no fuera superior al de 1990. Por el contrario, los países emergentes no se hallaban sujetos a ninguna condición sobre dicho tema, especialmente China, India y Brasil. En esta conferencia se aprobó también la Agenda o Programa 21.

El siguiente momento señalado en la consideración de la problemática del medio ambiente como una cuestión global, es la aprobación del Protocolo de Kyoto en 1997m en el que se establecen las normas de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero entre 1999 y 2008 para los países industrializados, si bien los compromisos de reducción varían notablemente entre un país y otro. La Unión Europea ha ratificado el protocolo, pero Estados Unidos, responsable de una cuarta parte de las emisiones mundiales, no lo ha hecho.

En todas las conferencias celebradas sobre el desarrollo sostenible, el tema de las emisiones de gases tóxicos de efecto invernadero es uno de los que ha recibido mayor atención. Dicho tema está directamente relacionado con el problema del cambio climático, que podría tener consecuencia especialmente graves para el equilibrio ecológico del planeta.

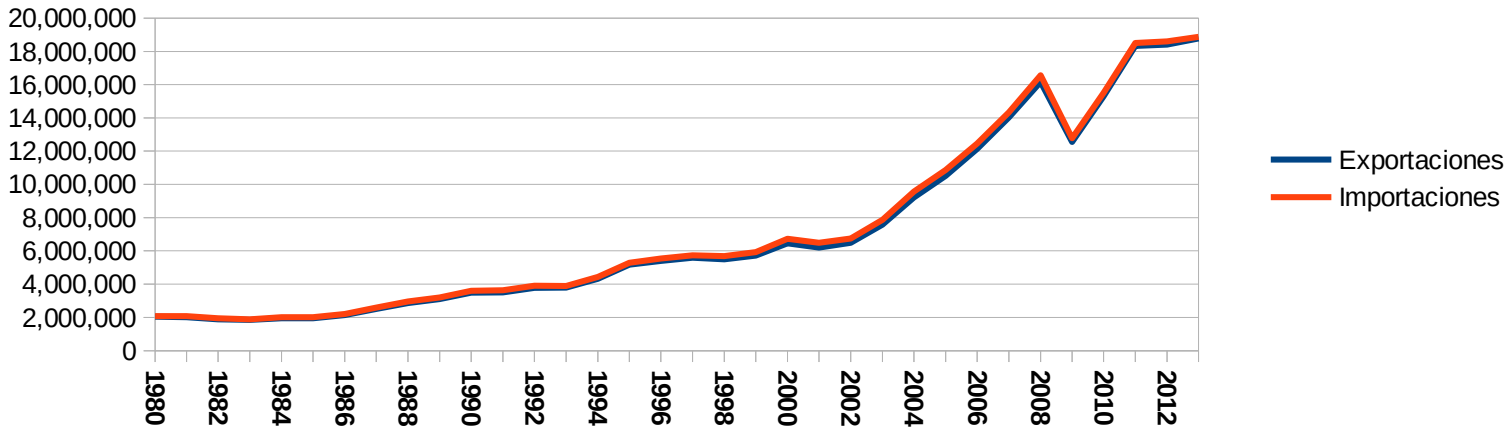
El cambio climático está vinculado con las emisiones de gas provocadas por los transportes, las actividades industriales y domésticas, y dará lugar a un incremento en la temperatura del planeta varios grados centígrados, lo que provocará fenómenos climáticos violentos como inundaciones, sequías, tormentas y tsunamis, entre otros. Otra consecuencia relevante del cambio climático es la desertización de las tierras cultivables, a lo que hay que añadir la deforestación y sobreexplotación de los suelos, con gravísimas repercusiones para las poblaciones de los países menos desarrollados y agrícolas.

Para finalizar este punto, no podemos olvidar que el proceso de globalización en lo relativo a la expansión del sistema de producción capitalista conlleva un consumo incontrolado de energía no renovable. En concreto, el control por los recursos petrolíferos y de gas natural puede ser, y de hecho ya lo está siendo, el origen de futuros conflictos bélicos, a no ser que se dedique una mayor inversión al avance de otras energías como la solar, la eólica o la de hidrógeno. Lo que queda claro es que el actual proceso de crecimiento económico global necesita para su subsistencia a la energía y que ésta, sobre todo en las variantes más empleadas como el petróleo y el gas, son en primer lugar finitas y, en segunda lugar, tienen una localización territorial concreta en el planeta que provoca que dichas zonas se consideren estratégicas en el sistema geopolítico actual.

Se puede observar, que el comercio internacional ha tenido un gran auge en los últimos años, y sobre todo en la demanda de productos alimenticios, por que se hace gran incapie en este tema. Ya que es para muchos países fuente de riqueza de su economía.

Gráfica 2: Evolución de las exportaciones e importaciones mundial 1980-2013

### Total de Exportacion e Importaciones



Fuente: OMC, datos de estadística <http://www.wto.org>

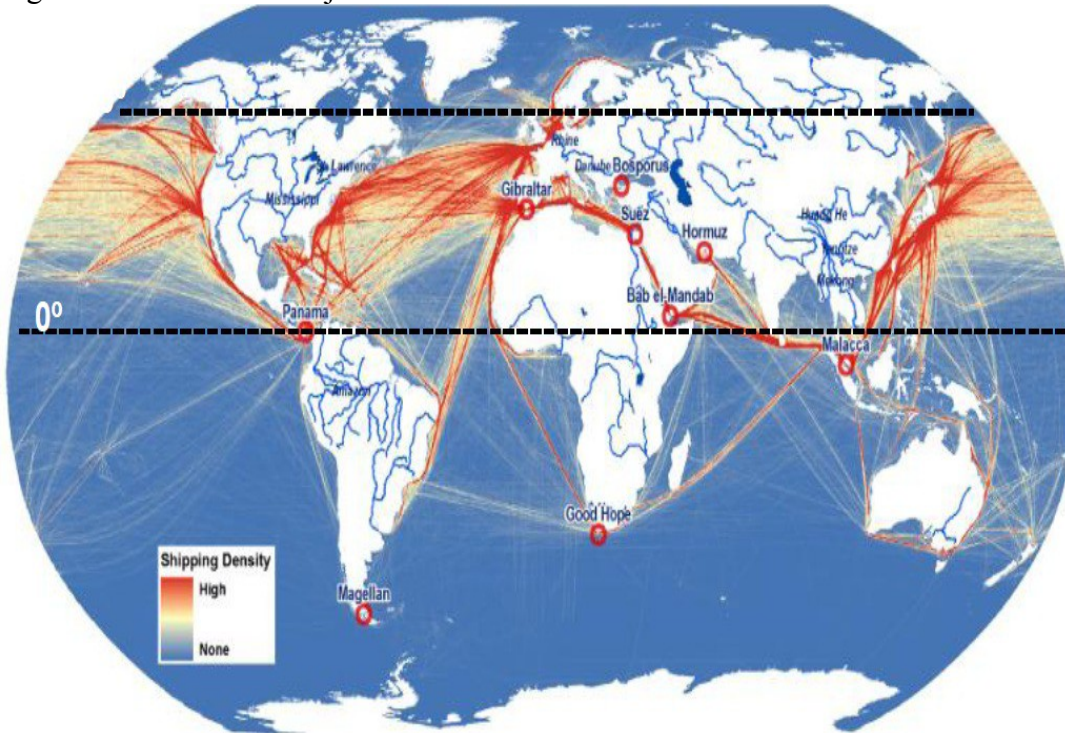
En el anterior gráfico, se observa una de los objetivos tratados. Como ha ido incrementado el número de comercio entre países. Esto es debido a que la demanda actual de productos se mueve principalmente por el comercio entre países, la mejora de las tecnologías de la información y de los transportes, hace que halla crecido considerablemente. Cada vez se puede comprar productos de los sitios más lejanos y llevados a unos costes cada vez más bajos.

Por todo esto a muchas economías les resulta mas atractivo, ya que les es más rentable traer productos de otros países que producirlos directamente en la propia economía. Es como veíamos en las teorías de David Ricardo, que los países se especializan en aquellos productos en los que son más competitivos y así pueden conseguir vender cada vez más de su producción al exterior.

El comercio entre diferentes países, ha conseguido que siga creciendo, el único momento que dejo de hacerlo, fue con el estallido de la crisis, que se obtuvo un descenso considerable en 2009 de las cantidades de exportaciones e importaciones. Pero como se observa en el gráfico, el comercio internacional seguirá aumentando hasta que el sistema no cambie hacia un sistema basado en el consumo local de productos de temporada y de áreas cercanas. Actualmente el comercio mundial, incluyendo todos los productos comercializados, asciende a 2013 a 18.874.000 M\$ y la mayoría de estos flujos de exportaciones/importaciones, como podemos ver en la imagen adjunta, proceden de la parte norte, hacia/desde los países más desarrollados económicamente.

Aunque también se puede apreciar como la zona de Sudamérica también se producen grandes intercambios, sobre todo salidas de alimentos, y la zona de Vietnam, Taiwan, Tailandia y China, como principales productores de productos en los que se necesitan grandes cantidades de mano de obra.

Fig. 4: Flujos de Comercio



Dentro del comercio mundial, si nos centramos solamente en el comercio de productos alimenticios y agrícolas, se producen en todos los países en mayor o menor medida, pero hay zonas sobre las que hay mayor presión sobre los recursos naturales. Países con grandes zonas de cultivo como la UE, EEUU y el área sudamericana. Y como ocurre con el resto de productos, el comercio mundial de productos alimenticios y agrícolas sigue aumentando. En 2013 el comercio mundial de estos productos fue de 3.301.965,8 M\$ lo que corresponde al 18% del total de productos comercializados.

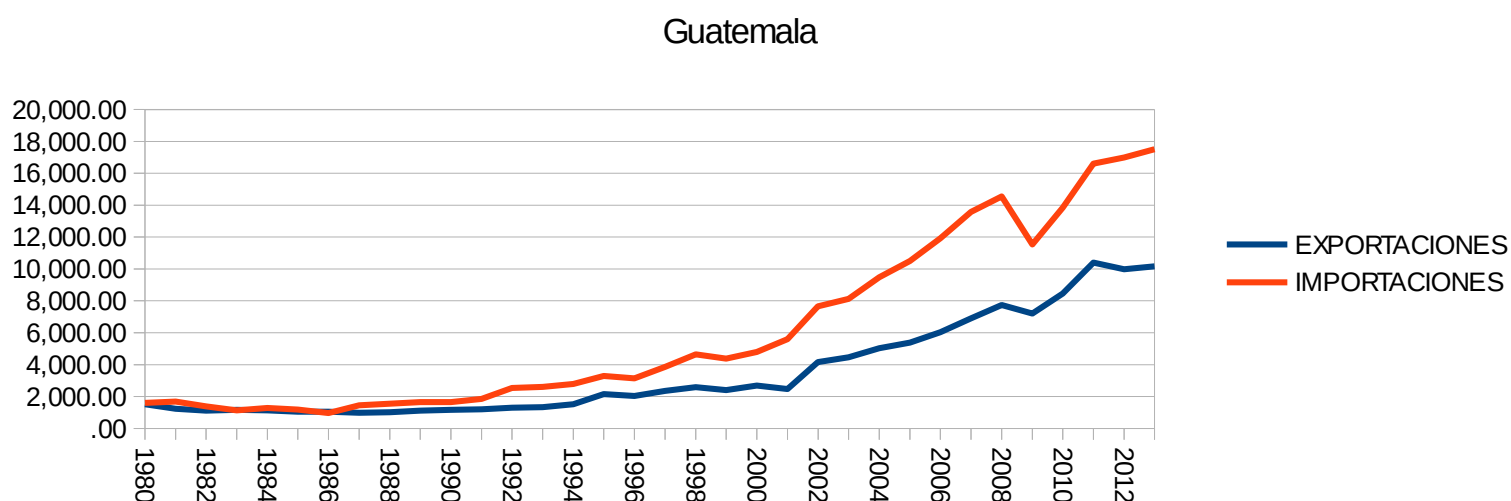
Tabla 2: Datos sobre los principales países que más comercian.

PRINCIPALES EXPORTADORES DE ALIMENTOS	
UE	37%
EEUU	10%
BRASIL	5%
PRINCIPALES IMPORTADORES DE ALIMENTOS	
UE	36%
CHINA	9%
EEUU	8%

Fuente OMC 2012

También tenemos casos en los que el comercio internacional hace que los países se endeuden en la importaciones de alimentos, y hace que la balanza comercial sea negativa. Estos casos suelen pasar en países menos desarrollados, y que obtienen grandes cantidades de gastos en la compra de productos fuera de sus países, ya que, como no son capaces de producirlos, en vez de realizar inversiones y avances para poder llevar a cabo su producción, optan por la vía rápida, que es la obtención en el comercio internacional. Un claro ejemplo es el que vemos con Guatemala.

Gráfica 3: Evolución de Guatemala en el comercio Internacional



Fuente: OMC

<http://www.wto.org>

Es un claro ejemplo, como a raíz de que el mundo sea más globalizado, ha ido empeorando su balanza comercial. Es un claro ejemplo de los países del sur que están a

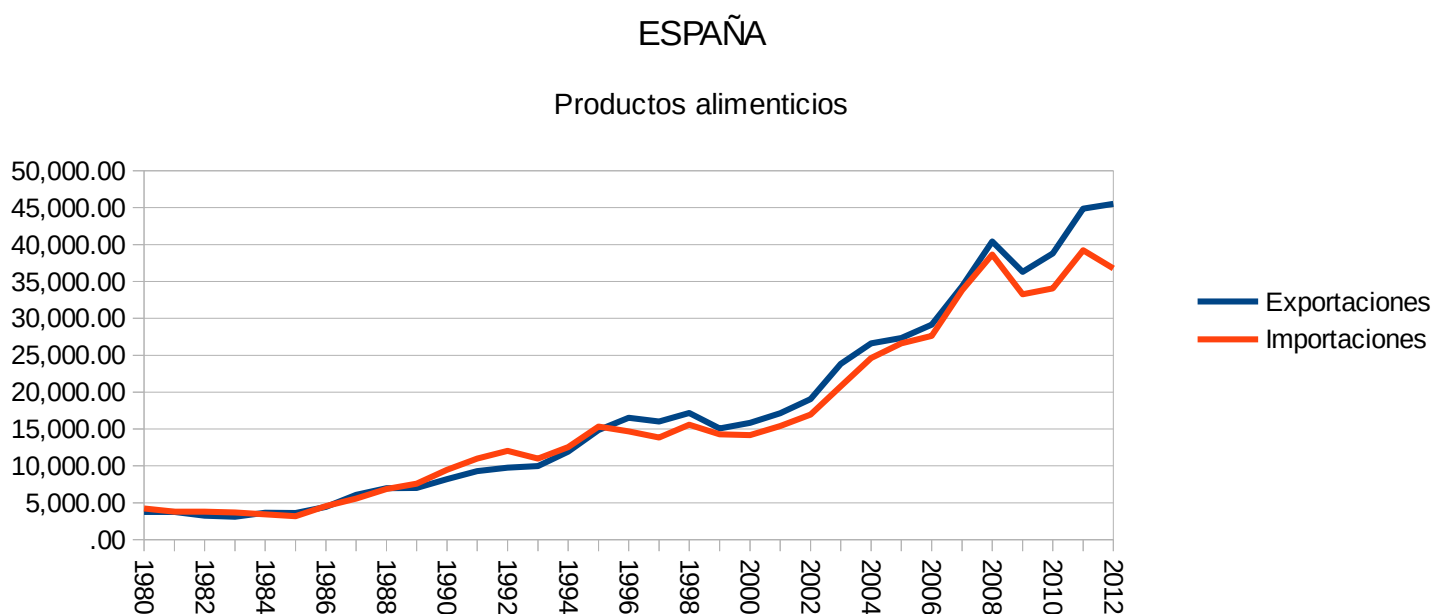
merced del comercio internacional, y sus exportaciones están siendo de materias primas, productos que no tienen el valor suficiente para hacer frente a los productos tecnológicos o de gran valor que acaban importando.

## EL COMERCIO DE PRODUCTOS ALIMENTICIOS EN ESPAÑA

Nos centraremos en España, en su comercio de productos alimenticios. Ya que la mayoría de países desarrollados, el sector agrícola ha ido perdiendo peso en detrimento del sector industrial y sobre todo del sector servicios. Pero dadas las características climatológicas que tiene España, dicho sector agroalimentario ha sido siempre muy importante en nuestro país, y ahora durante la crisis ha sido un sector de refugio para muchos trabajadores que procedían de la construcción. España es considerada la huerta de Europa, ya que gran parte de las frutas, hortalizas y verduras que se venden en el viejo continente proceden de España.

Aunque esto poco a poco ha ido cambiando, debido a la globalización.

Gráfica 4: Evolución de España en el Comercio de Productos Alimenticios



Fuente: OMC

<http://www.wto.org>

Actualmente se venden en cualquier país de Europa, e incluso en la misma España productos agrícolas que proceden de otros países muy lejanos y de otros no tanto. Aunque en los últimos años en España ha ido reduciendo las importaciones de los

productos alimenticios.

Todo esto es debido a que en esas zonas, por diferentes motivos, como pueden ser, mano de obra más barata, menores costes sociales, mayores extensiones de tierras cultivables, legislación más laxa con el medio ambiente o por diferentes medidas gubernamentales, permiten vender esos productos en otros países a precios más económicos que los mismos productos producidos en el mismo país que importa los productos. Estos productos pueden ser mejores o peores en calidad, no vamos a entrar a discutir esta cuestión, pero producen que se intensifique la competencia y que se produzca el efecto de que cada vez se consuma menos producto nacional y más extranjero.

Tabla 3: Cantidades en el Comercio de Productos Agrícolas y Alimenticios en España.

<b>PRODUCTOS AGRÍCOLAS Y ALIMENTICIOS. ESPAÑA</b>	
<b>IMPORTACIONES</b>	28.355 M\$
<b>EXPORTACIONES</b>	31.975 M\$

Fuente: INE 2011

En España, se da el caso, de que se produce más cantidad de productos agrícolas de lo que la demanda interna consume y el exceso se exporta a diferentes países, pero también importa gran cantidad de producto procedente de otros países y esta cantidad ha ido aumentando durante los últimos años, hasta antes de la crisis, ya que desde entonces la demanda interna se ha reducido. Todo esto, lo que nos dice es que con lo que se produce en España podría subsistir toda la población y no sería necesaria la compra de productos alimenticios a otros países, con lo que se ahorrarían grandes cantidades de combustibles para el transporte y menor contaminación de la atmósfera.

Pero actualmente vivimos en un mundo globalizado, en el que hay grandes facilidades de conseguir lo que uno quiere aunque esté a miles de kilómetros de distancia y al ser fácilmente obtenible, la población lo demanda y se hace realidad. Consumir un producto que se puede obtener fácilmente en el propio país, pero al ser más barato es más demandado que el producto nacional, sin pensar en las consecuencias para el medio ambiente e incluso sin pensar en las condiciones en que esos alimentos han sido producidos, sin pensar en que los agricultores han sido estafados, engañados y explotados. No esto no viene en las etiquetas de los alimentos, pero al ver el precio, deberíamos de pensar en que si ese precio es el que yo he pagado y el producto ha

recorrido 20.000 km, que miseria le habrán pagado al trabajador o al que ha arrendado la tierra a una multinacional o al que directamente le han expropiado las tierras para que una gran empresa cultive intensivamente.

## EL TRANSPORTE EN ESPAÑA

El transporte nacional de mercancías en España se hace en su inmensa mayoría a través de camiones por carretera, debido principalmente a su facilidad y flexibilidad de horarios. La gran necesidad de capilaridad en la distribución y las bajas distancias recorridas en el interior del país para las mismas (según datos del Ministerio de Fomento, el 85% de las Tm transportadas se realizan a una distancia inferior a los 150 km de distancia), hacen del transporte por carretera el principal medio para el transporte de mercancías. En la siguiente tabla, se puede apreciar los flujos logísticos de todo el transporte nacional, donde el transporte por carretera es el líder indiscutible en nuestro país. Pero aparte de las facilidades del transporte por carretera, es también debido a la casi imposibilidad del transporte de mercancías por ferrocarril, que cada año va decreciendo, debido principalmente por la limitación de altura máxima que no permite el transporte de camiones completos y también debido a que en los últimos años el transporte por ferrocarril se ha desarrollado casi en exclusiva para el transporte de viajeros y la alta velocidad, dejando un poco en abandono a la red tradicional. Una cuestión a tener en cuenta es que el futuro del transporte de viajeros es la alta velocidad, pues podría desarrollarse en exclusiva el alta velocidad para viajeros y utilizar la red antigua para mercancías y para servicios regionales de viajeros. Esto podría dar el impulso necesario al transporte de mercancías. El transporte ferroviario se encuentra muy descolgado respecto a la UE, si en España corresponde el 1%, en la UE este porcentaje aumenta hasta el 18%. Aunque también es debido a que en la UE se utiliza el mismo ancho de vía que es distinto al ibérico, el cual facilita el transporte con otros socios europeos. En cuanto al transporte marítimo, en España su uso también es escaso, y no debería, ya que España se encuentra rodeada del líquido elemento y permitiría que las actividades de cabotaje entre diferentes puertos fuera intensa en el transporte de mercancías y no limitándose al transporte de mercancías entre las islas y Ceuta y Melilla como se produce actualmente. En 2011 se transportaron por avión 672 miles de toneladas y casi el 60% se concentró en el Aeropuerto de Madrid-Barajas.



Tabla 4: Flujos del sector del transporte en importaciones

**Importaciones**

CARRETERA (MILL. TM)	FERROCARRIL (MILL. TM)	(MILL. TM)	MARÍTIMO (MILL. TM)
1.651	17.8		72.7
95%	1%		4%

Fuente: UNO. Estudio de caracterización del sector del transporte y la logística en España. Mayo 2012

Tabla 5: Flujos del sector del transporte en exportaciones

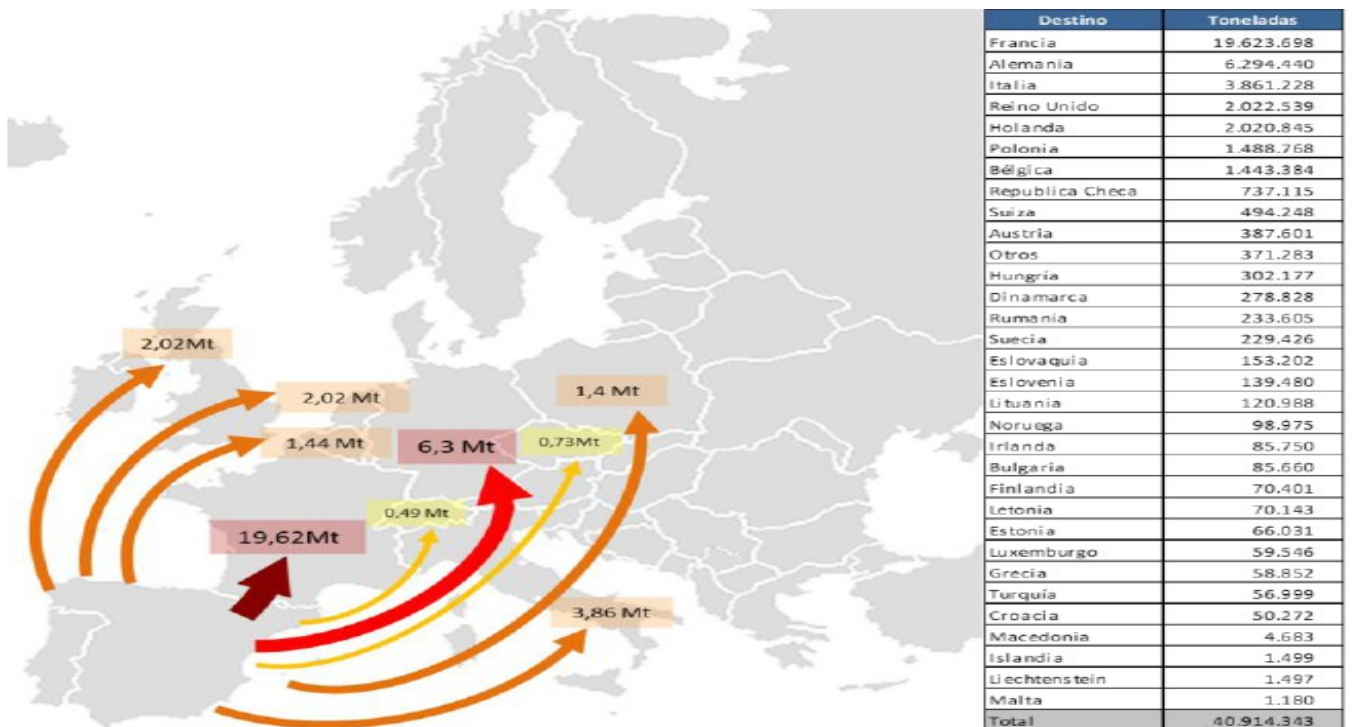
**Exportaciones**

CARRETERA (MILL. TM)	FERROCARRIL (MILL. TM)	MARÍTIMO (MILL. TM)
28,1	1,2	87,8
24%	1%	75%

Fuente: UNO. Estudio de caracterización del sector del transporte y la logística en España. Mayo 2012

Los principales destinos de las exportaciones de mercancías por carretera a través de los Pirineos son Francia (19,6 Mt en 2010), Alemania (6,3 Mt) e Italia (3,9Mt).

Figura 5: Principales flujos de exportación por carretera. 2013



En el caso de las exportaciones, el panorama cambia radicalmente. Por un lado se incrementa notablemente el transporte marítimo y se reduce en la misma proporción el transporte por carretera. Por vía marítima se transportaron en 2012 el 75,0% del total de las mercancías cuyo destino era otro país, seguido del transporte por carretera que captó el 24% de las mercancías transportadas, en tanto que el ferrocarril fue el medio menos utilizado para la exportación de mercancías, con tan sólo un 1,0% del total de las mercancías transportadas. Estos datos son lógicos, ya que gran parte de las exportaciones se producen fuera de la Unión Europea, y el transporte marítimo es indispensable para estos envíos. Lo cual nos confirma que el uso del transporte marítimo es prácticamente exclusivo y necesario para el transporte internacional, debido a su bajo coste para largas distancias y al elevado coste del transporte aéreo.

Flujos 6: Flujos de Importaciones del sector del transporte.

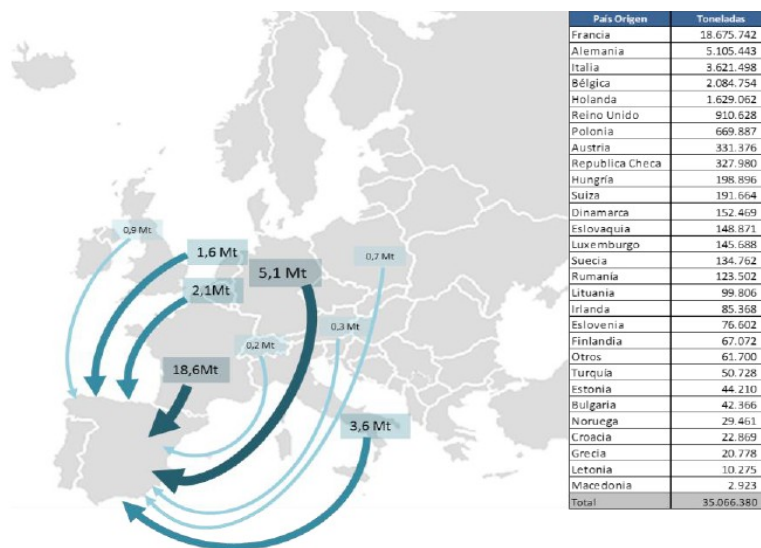
**Importaciones**

CARRETERA (MILL. TM)	FERROCARRIL (MILL. TM)	MARÍTIMO (MILL. TM)
24	1,4	203,6
10,4%	0,6%	89%

Fuente: UNO. Estudio de caracterización del sector del transporte y la logística en España. Mayo 2012

El mayor exportador de productos por carretera hacia España es Francia, con más de 18 millones de toneladas, seguido de Alemania (5,1 Mt) e Italia (3,6 Mt).

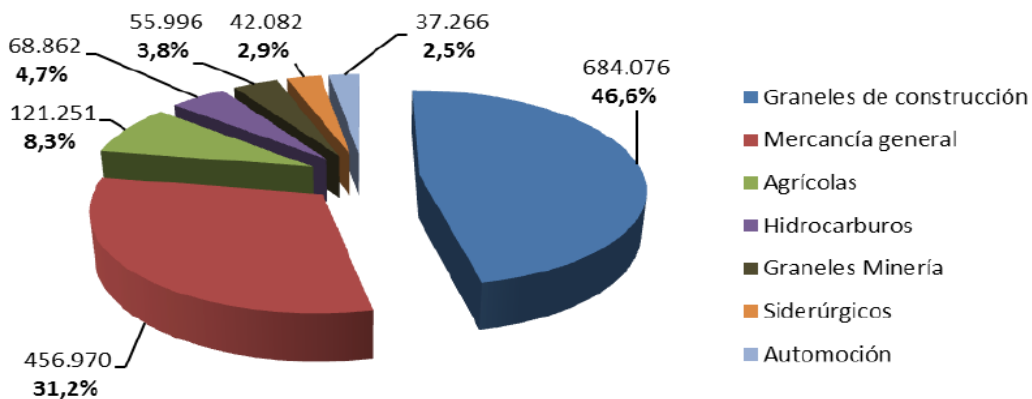
Figura 6: Flujos de importaciones por carretera



España es un país preferentemente importador, aunque se ha reducido desde que la crisis financiera estalló, adquiriendo también el transporte marítimo una especial relevancia debido a las altas cargas soportadas por los buques y el bajo coste para largas distancia, teniendo en cuenta, que según datos del Ministerio de Fomento, el 80% de la mercancía transportada por mar se envía a otros países, quedando apenas un 20% para actividades de cabotaje (transporte entre puertos del mismo país).

Como se puede observar en la siguiente figura, los graneles de construcción fue la tipología de mercancía más transportada en la red de carreteras española en el año 2011. También podemos ver que los productos agrícolas ocupan la tercera posición en el ranking de mercancías más transportadas con el 8,35% y un total de 121.251 miles de toneladas, por delante de los hidrocarburos, los graneles de minería, los productos siderúrgicos y los productos de automoción.

Figura 7: Transporte de Mercancías por Carretera



## LA CONTAMINACIÓN DEL TRANSPORTE

Uno de los problemas medioambientales, entre otros muchos, del comercio internacional es el propio transporte de las mercancías. No es una cosa nueva para nadie, ya que cualquier medio de transporte que utilice derivados del petróleo para moverse contamina el medio ambiente y utiliza un recurso escaso y que tarde o temprano se acabará. El único medio de transporte que no utiliza derivados del petróleo, el ferrocarril, es más que probable que la energía eléctrica que utiliza para moverse provenga de una central eléctrica de carbón o gas, por lo que no está libre de emisiones de CO<sub>2</sub>. Mientras que no se desarrollen más las energías limpias y eficientes, cualquier

tipo de transporte conlleva contaminación atmosférica y aún quedan muchos años para que sea una realidad, porque si aun actualmente el coche eléctrico se encuentra en pañales, el transporte de grandes mercancías con 0 emisiones está bastante lejano.

Pero aun así, dentro de los diferentes transportes, hay más o menos contaminantes, entre los que menos el ferrocarril y el que más el transporte por carretera.

Tabla 7: Datos Contaminación y Energía de Sector Transporte.

MEDIO	ENERGÍA (M TEP)	CO2 (MT)
CARRETERA	261.4	754.6
AÉREO	46.4	33.7
FERROCARRIL	7	5.8
NAVEGACIÓN	6.2	18.1

Fuente: Agencia Europea de Medio Ambiente

Cierto que los avances tecnológicos han conseguido reducir los consumos de carburantes de los transportes y han reducido las emisiones de CO2, pero como el comercio internacional e interior han seguido aumentando, estas reducciones no se han visto reflejadas en una reducción de las emisiones.

El transporte por carretera es el más contaminantes y a su vez el más utilizado en el comercio interior, debido principalmente a la facilidad para llegar a cualquier sitio sin tener que la mercancía tenga que cambiar de transporte. Aparte de las emisiones de efecto invernadero, el transporte por carretera es un transporte muy inseguro, debido a la gran siniestralidad en las carreteras. Y cualquier accidente que conlleve caída de carga, puede suponer, sobre todo para transportes de productos químicos un gran problema medioambiental para la zona afectada. También provoca grandes congestiones de tráfico en las vías rápidas y sobre todo en las entradas a las grandes ciudades.

En cuanto al transporte marítimo no es muy utilizado para el transporte interno de mercancías, pero cuando hablamos de exportación/importación es el más utilizado. Es el medio de transporte menos contaminante por tonelada transportada por kilómetro, ya que los buques de transporte suelen navegar muy cargados y realizan grandes distancias, permiten transportar grandes cargas con un menor gasto de combustible. También cabe incluir el *transporte fluvial* ya que permite un transporte rápido por el interior del país o incluso varios países, descongestionar las carreteras y más eficiente. También hay que mencionar, las *actividades de cabotaje*, que es el transporte de carga o pasajeros entre puertos de un mismo país, navegando relativamente cerca de la costa. Esto permite el uso de un transporte más eficiente que el transporte por carretera y descongestiona las carreteras.

El transporte por ferrocarril, siendo el menos contaminante, es usado bastante poco en el transporte de mercancías en comparación con el transporte por carretera y por el transporte marítimo. Este bajo uso, es principalmente debido a que el transportar mercancías por ferrocarril implica necesariamente asociarlo a otro transporte, ya que en muy pocas ocasiones origen y destino de la mercancía coincide con una estación de tren o que se disponga dentro de la propia empresa de vías para poder cargar directamente en el tren. En algunos países, los anchos de vía y la altura permiten, en origen, cargar un camión completo en un vagón de tren y descargarlo en destino para así completar su transporte. Esto facilitaría mucho más el uso del transporte por ferrocarril, pero desgraciadamente en España esta opción no es posible ya que todos los camiones superan la altura máxima permitida. Además de ser un transporte muy eficiente y puntual, es el transporte más seguro, rara vez hay noticias sobre accidentes de trenes y alivia la congestión de las carreteras y de las ciudades y por tanto la contaminación atmosférica y acústica de estas zonas.

En cuanto al transporte aéreo de mercancías, es prácticamente marginal, ya que se usa exclusivamente para materiales de poco volumen, por la escasa capacidad de almacenaje de los aviones, y de un alto valor económico, por el elevado coste de este transporte.

#### Otras cuestiones a tener en cuenta de la contaminación del transporte:

- Accidentes. La mayoría de los accidentes suelen ser en el transporte marítimo y por carretera. En el transporte marítimo, como se puede apreciar en la imagen, un barco con los pesos mal equilibrados o por motivos climatológicas, puede causar que la carga caiga por la borda, con el consiguiente perjuicio para la zona marina donde caiga sobre todo si son productos químicos o productos informáticos. Se estima que cada hora, 1 de estos contenedores cae al mar y no se recuperan, a no ser que sea muy cerca de la costa, dando lugar a imágenes sorprendentes, como una playa repleta de zapatillas traídas por el oleaje. También existe el problema de los contenedores que no se hunden, ya que pueden dañar otros buques y producir un accidente peor. Y en el transporte por carretera un accidente que desparrame la carga puede generar un gran deterioro ambiental de la zona, además de las probables pérdidas de vidas que puede originar.



- Limpieza de buques en alta mar. Con el fin de ahorrarse una gran suma de dinero en la limpieza del barco en el propio puerto, gran cantidad de buques realizan su limpieza de sus bodegas en alta mar, tirando toda la suciedad al propio mar.
- Petroleros. El propio transporte de petróleo es una actividad de riesgo, ya que cualquier accidente o fallo en el petrolero, puede producir una catástrofe natural inmensa, como ya ocurrió con el Prestige.



- Construcción de puertos. Modificando el litoral y ganando terreno al mar, además de los dragados para aumentar el calado de los puertos y aumentar la zona navegable para facilitar el tráfico marítimo por ellas, evitando que los buques queden encallados. Supone la destrucción del litoral, que cambie el hábitat de la fauna marina y esta se vea afectada muy negativamente. También afecta a las zonas pesqueras.
- Construcción de carreteras. Además del impacto medioambiental por la construcción de carreteras de las zonas por donde pasa, hay que sumarle que aumenta la facilidad para el transporte por carretera, que aumenten los desplazamientos y que aumente indirectamente la contaminación.

## PREOCUPACIÓN EN LA UE

Existe una creciente preocupación medioambiental dentro de la Unión europea y el transporte de mercancías no es ajeno a este hecho. Buena prueba de ello es el Libro Blanco del transporte de 2011, que incluye diez objetivos para un sistema de transporte competitivo y sostenible. Uno de los principales objetivos es lograr reducir el 60% de las emisiones de gases de efecto invernadero en el año 2050 respecto del nivel del año

1990. Y todo esto lo enfocan con los siguientes objetivos:

Desarrollar y utilizar nuevos combustibles y sistemas de propulsión sostenibles

(1) Reducir a la mitad el uso de automóviles de «propulsión convencional» en el transporte urbano para 2030; eliminarlos progresivamente en las ciudades para 2050; lograr que la logística urbana de los principales centros urbanos en 2030 esté fundamentalmente libre de emisiones de CO<sub>2</sub>.

(2) Llegar a una cuota del 40 % de combustibles sostenibles hipocarbónicos en el sector aéreo para 2050; reducir, también para 2050, las emisiones de CO<sub>2</sub> de la UE procedentes del fuelóleo para calderas del sector marítimo en un 40 %.

Optimizar el rendimiento de las cadenas logísticas multimodales, incluso incrementando el uso de modos más eficientes desde el punto de vista energético

(3) Intentar transferir a otros modos, como el ferrocarril o la navegación fluvial, de aquí a 2030, el 30 % del transporte de mercancías por carretera, y para 2050, más del 50 %, apoyándose en corredores eficientes y ecológicos de tránsito de mercancías. Para cumplir este objetivo también será preciso desarrollar la infraestructura adecuada.

(4) Para 2050, completar una red europea de ferrocarriles de alta velocidad. Triplicar la longitud de la red existente de ferrocarriles de alta velocidad para 2030 y mantener una densa red ferroviaria en todos los Estados miembros. En 2050, la mayor parte del transporte de pasajeros de media distancia debería realizarse por ferrocarril.

(5) Disponer para 2030 de una «red básica» de RTE-T que cubra toda la UE, multimodales y plenamente operativa, con una red de alta calidad y capacidad para 2050 y el conjunto de servicios de información correspondiente.

(6) De aquí a 2050, conectar todos los aeropuertos de la red básica a la red ferroviaria, preferiblemente de alta velocidad; garantizar que todos los puertos de mar principales estén suficientemente conectados con el sistema ferroviario de transporte de mercancías y, cuando sea posible, con el sistema de navegación interior.

Aumentar la eficiencia del transporte y del uso de la infraestructura con sistemas de información y con incentivos basados en el mercado

(7) Implantar la infraestructura de gestión del tráfico aéreo modernizada (SESAR12) en Europa para 2020 y finalizar la construcción de la Zona Europea Común de Aviación. Implantar sistemas equivalentes de gestión del transporte para el transporte terrestre, marítimo y fluvial (ERTMS13, ITS14, SSN y LRIT15, RIS16). Implantar el sistema global de navegación por satélite europeo (Galileo).

(8) Para 2020, establecer el marco para un sistema europeo de información,

gestión y pago de los transportes multimodales.

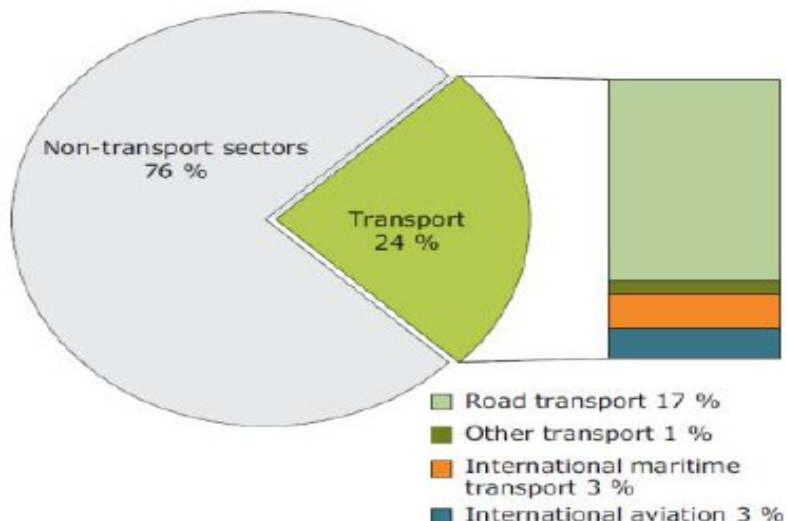
(9) De aquí a 2050, aproximarse al objetivo de «cero muertes» en el transporte por carretera. En línea con este objetivo, la UE se ha fijado la meta de reducir a la mitad las víctimas de la carretera para 2020. Asegurarse que la UE es líder mundial en seguridad y protección en el transporte en todos los modos de transporte.

(10) Avanzar hacia la aplicación plena de los principios del «usuario pagador» y de «quien contamina paga» y del compromiso del sector privado para eliminar distorsiones, incluidas subvenciones perjudiciales, generar ingresos y asegurar la financiación para futuras inversiones en transportes.

A raíz de los objetivos definidos en el citado Libro Blanco, el Parlamento Europeo pidió a la Comisión Europea que llevara a cabo un seguimiento anual del progreso de estos objetivos medioambientales europeos. Este seguimiento se realiza a través de los informes “TERM” que realiza la Agencia Europea de Medioambiente (EEA), en los que se analizan unos indicadores principales de seguimiento de estos objetivos ambientales.

El informe TERM 2012, “Contribución del transporte a la calidad del aire”, incide en gran medida en la búsqueda de una mayor eficiencia y reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero provocadas por el sector del transporte. Según los datos de la EEA, el sector del transporte representaba aproximadamente un 24% del total de los gases de efecto invernadero emitidos en la Unión Europea en el año 2009, de los cuales el 17% correspondía al transporte por carretera y el 7% al resto de modos.

Figura 8: Contribución del sector del transporte a las emisiones totales de gases de efecto invernadero.

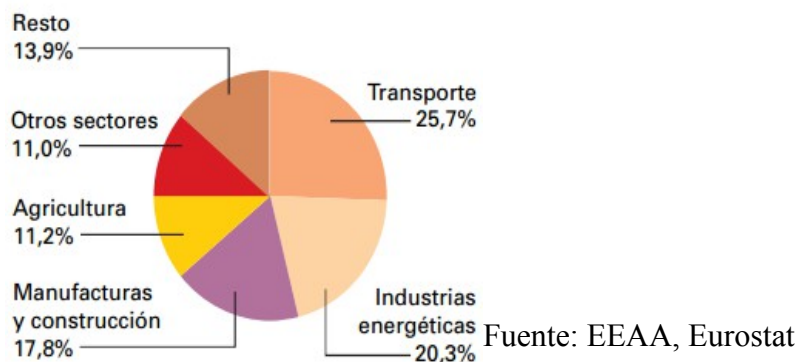




Además de las importantes reducciones en emisiones y gasto energético, la combinación de la carretera con otros modos de transporte de mercancías más sostenible reduciría en gran medida los costes externos del transporte. Estos costes externos representan el coste para la sociedad provocado por la actividad del transporte, como ruido, accidentes, congestión, etc.

Las emisiones de gases de efecto invernadero en España representan el 7,5% del total de la UE en 2010. El transporte en España genera algo más de la cuarta parte del total (25,7%).

Figura 9: Emisiones de gases de efecto invernadero en España



Al final lo que se quiere conseguir es una:

- Reducción de la contaminación: las menores emisiones de gases de efecto invernadero del transporte por ferrocarril y del transporte marítimo darán lugar a una reducción en los niveles de contaminación, coherente con las políticas europeas actuales de transporte sostenible.
- Reducción de la dependencia energética: un aumento de la modalidad carretera-ferrocarril tiene como consecuencia un menor consumo de combustible para todo el sector productivo y de transportes español.
- Reducción de costes para la sociedad: los costes externos de accidentes, contaminación acústica, congestión, afecciones al paisaje, etc. se reducirán considerablemente, con los consiguientes efectos positivos para el conjunto de la sociedad.

## EL COMERCIO

Como bien se sabe, el comercio puede favorecer el crecimiento y el desarrollo, pero también aumentar las desigualdades y acentuar la degradación de nuestro medio ambiente, por lo que está claro que se debe tomar medidas para llevar a cabo un comercio justo y sostenible, donde no se acrecienten las desigualdades y no se lleve a cabo la totalidad de la degradación del medio ambiente, por ello es necesaria la mejora de la reglamentación necesaria.

Figura 10: Flujos de Comercio



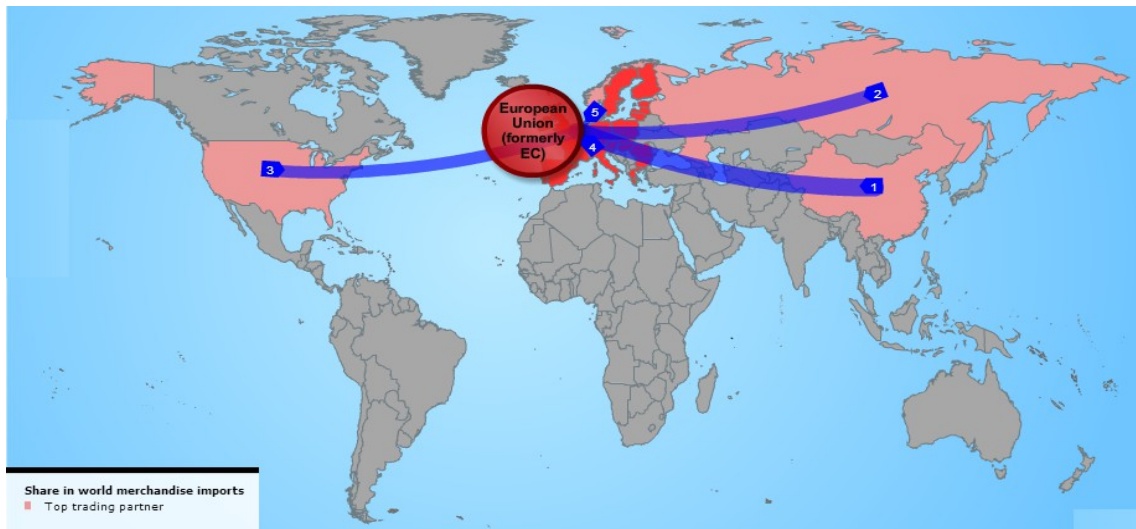
Esto muestra, que no se puede esperar todo de las autoridades públicas y de la política, ya que sus actuaciones no han llevado hacia el comercio justo y equitativo, por lo tanto, como uno mismo sea, consumidor, empresario, investigador/profesor, debe aportar su granito de arena para realizar una economía más justa y equitativa.

En esta economía globalizada que nos encontramos, para un desarrollo local debe hacerse estrategias y reconsiderar los nuevos con proyectos económicos y ecológicamente viables y solidarios, para así poder llevar a cabo dicho desarrollo.

Figura 11:

Flujos de Comercio de Europa

2013



Fuente: OMC [http://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/statis\\_maps\\_e.htm](http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/statis_maps_e.htm)

Por todo ello, dentro de las desigualdades que existen en el mundo. Los países de ingresos bajos y medios son aproximadamente un tercio del comercio mundial de alimentos y productos agrícolas, donde se queda reflejado la gran magnitud e importancia que tienen estos países en el comercio. Para mostrar más claridad en este campo, tenemos el dato, de los 159 países miembros de la OMC, 111 son países con ingresos bajos medios, y 34 menos adelantados. Y por ello, desde el 2000-2013, el número de los acuerdos comerciales regionales en vigor aumentó a más del doble.

Las exportaciones e importaciones, están siendo acaparadas mayoritariamente por los países del norte, como es China, EEUU, UE y Rusia. Son los que se llevan la mayor parte del pastel. Las siguientes imágenes se muestran este acaparamiento en el comercio internacional.

Figura 12:

Flujos de Comercio de Brasil

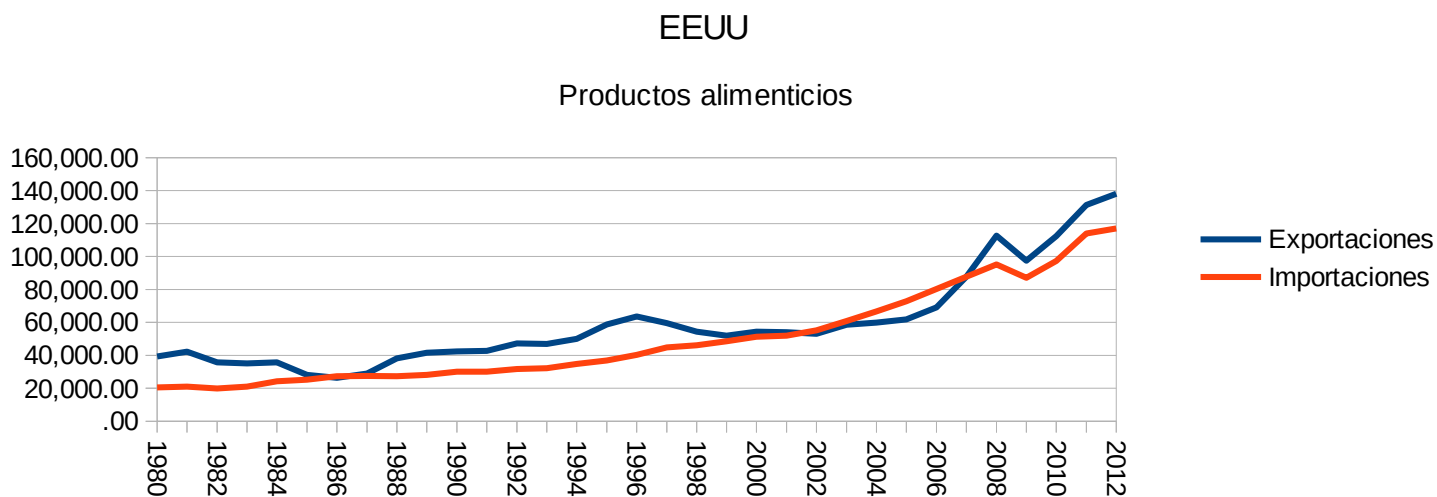
2013



Fuente: OMC [http://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/statis\\_maps\\_e.htm](http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/statis_maps_e.htm)

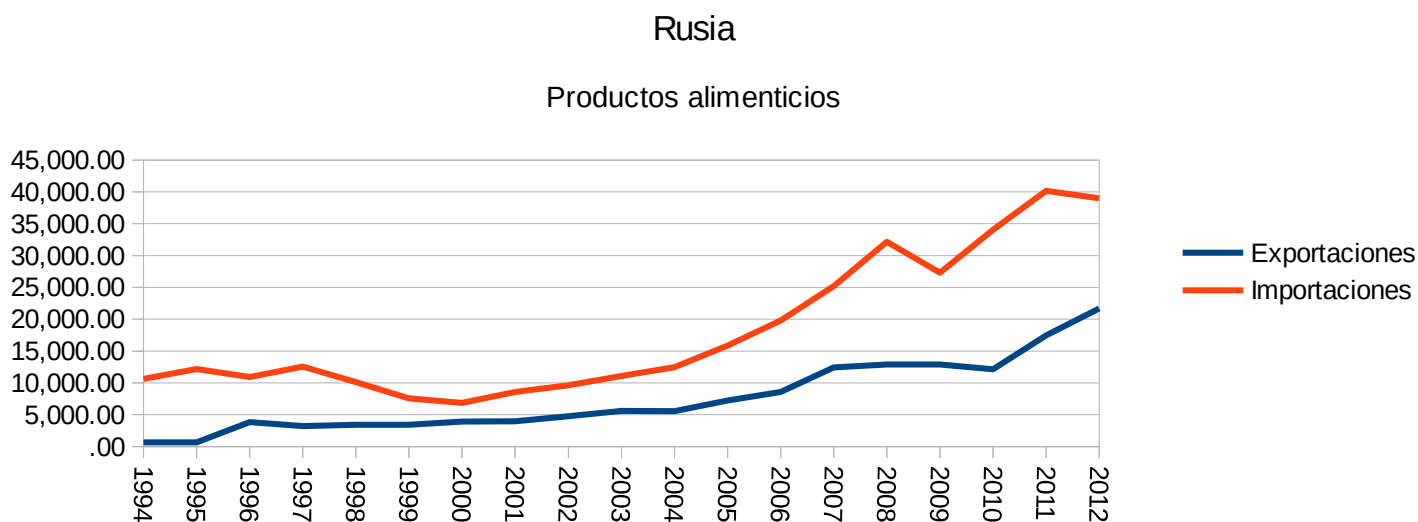
Un claro ejemplo tenemos con EEUU, China, UE y Rusia, que acampan el comercio de los productos alimenticios, como se ha podido ver anteriormente en las imágenes sacadas de la OMC, los flujos de mercado son mayoritariamente entre los países del Norte, y como se pueden ver en las cantidades que se verán en los gráficos siguientes.

Gráfica 5: Evolución del Comercio de Productos Alimenticios



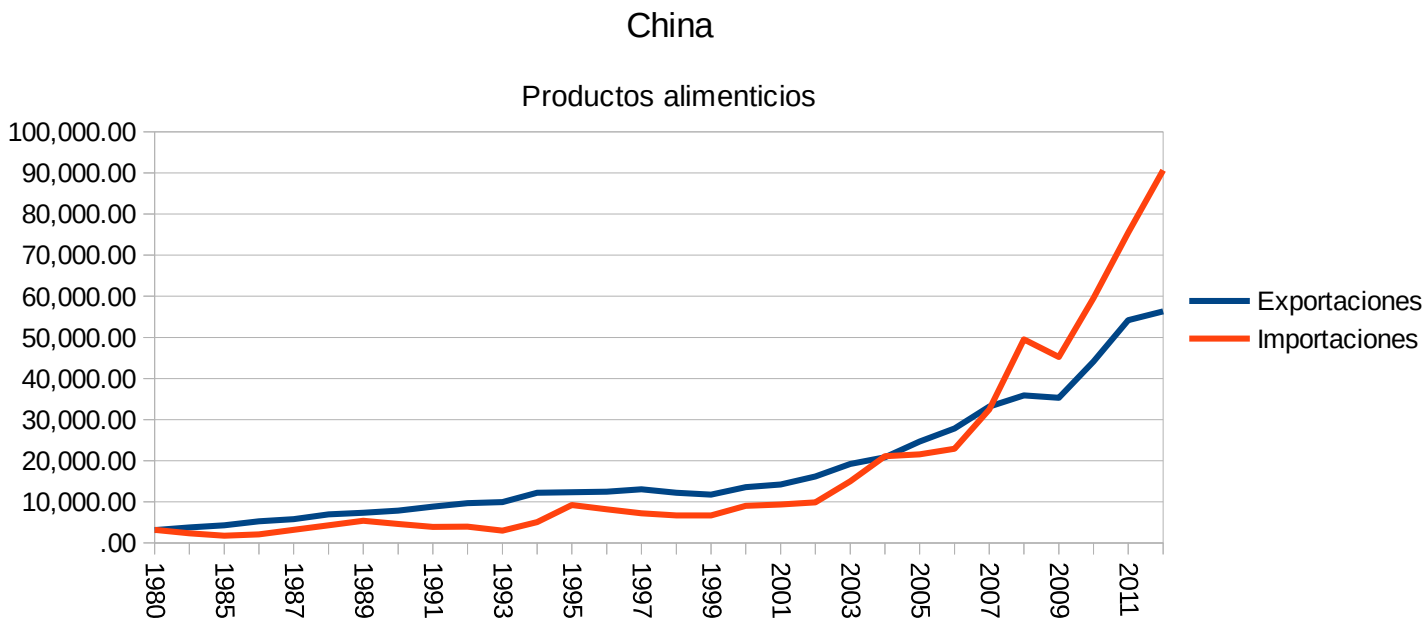
Fuente: OMC <http://www.wto.org>

Gráfico 6: Evolución del Comercio de Productos Alimenticios



Fuente: OMC <http://www.wto.org>

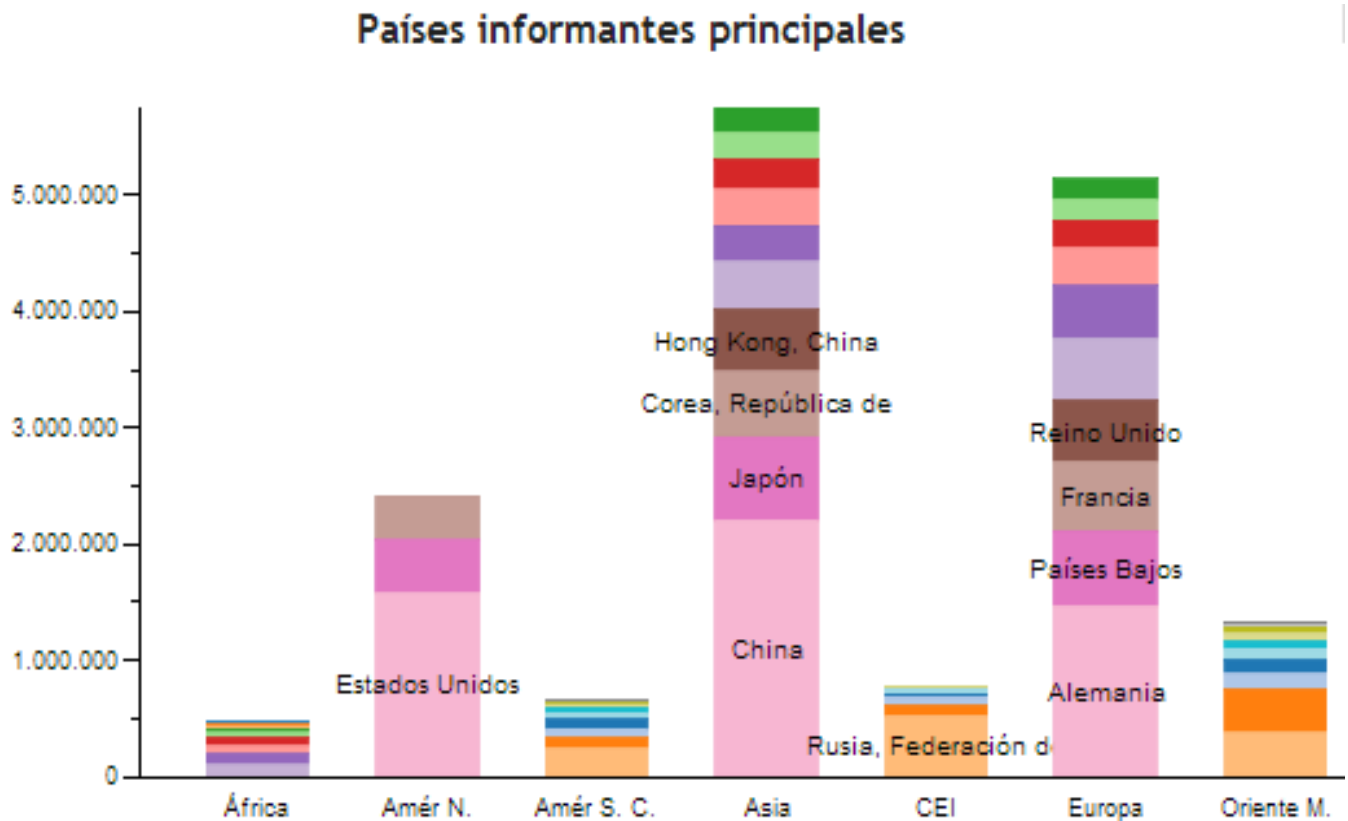
Gráfico 7: Evolución del Comercio de Productos Alimenticias.



Fuente: OMC

<http://www.wto.org>

Gráfica 10: Composición del Comercio de Productos Alimenticios



Fuente: OMC

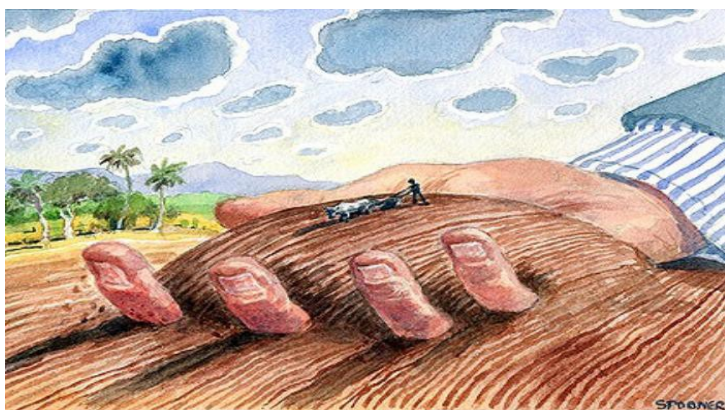
<http://www.wto.org>

Vemos como en este último gráfico, queda repartido el comercio de alimentos. Donde se puede observar que son los países del Norte los que obtienen la mayor cuota de mercado. Todo lo contrario es lo que nos encontramos en los países del Sur, donde su cuota de mercado es casi inverosímil, donde las cantidades de negocio que sustentan no son ni una parte de los países del Norte. Claro ejemplo se observa con China y Estados Unidos, que solo la cuota de mercado suyo, es superior al conjunto de los países de África, América del Sur y Caribe. Lo mismo pasa pero en menor medida con Alemania.

Sorprende esto, ya que, los países que menos cuota de mercado tienen son los que necesitan mayor cantidades de alimentos, y mucho de estos países se localizan grandes multinacionales para la producción de alimentos. Claro ejemplo de las especulaciones que sufren con sus tierras. Punto a tratar en el siguiente apartado.

#### ACAPARAMIENTO DE TIERRAS

Como se comenta anteriormente el comercio es un mecanismo de desarrollo. En muchos casos esas operaciones no se hacen para producir nada en concreto, sino que se hacen con mentalidad financiera, simplemente para diversificar la cartera de inversiones de los grandes inversores. Tras haber especulado con renta variable y renta fija, con derivados, futuros, opciones y demás instrumentos financieros; tras haber especulado con la deuda pública; tras haber especulado con los precios de las materias primas provocando que miles de personas mueran cada día de hambre, los grandes inversores han encontrado una nueva forma de poder especular y encontrar mayor rendimientos a sus inversiones.



Es ahí donde se muestra el lado más cruel de dicho comercio, este lado sin

escrúpulos es el que nos ofrece la versión más capitalista y sin moralidad, que puede encontrarse uno. Se habla de acaparamiento de tierras, es decir, una compra masiva de terrenos por parte de gobiernos y multinacionales o incluso con fondos de pensiones. Dichas compras o arrendamientos enormes de extensiones de terrenos se hacen en África, Asia y América Latina para destinarlas, en muchos casos, a monocultivos no alimentarios, como los biocombustibles, o el cultivo de flores u otros productos para la exportación. Es ahí cuando uno se puede encontrar imágenes desgarradoras de un niño desnutrido muriéndose de hambre tirado en una cuneta junto a una preciosa plantación de flores, esto es cada día más común en muchos países de Latinoamérica y de África.

Todo esto suele pasar, ya que las tierras acaparadas no suelen ser las más yermas, sino las más fértiles y próximas a los ríos y con mejor acceso a las comunicaciones. Por lo tanto, estas inversiones extranjeras en estos países, provoca violaciones de derechos humanos, destrucción de los únicos medios de subsistencia de las comunidades y desplazamientos forzosos. Afectan a todo el planeta porque junto con las tierras está en juego la propiedad del agua, un bien común e imprescindible. También con esta compra masiva de terrenos, se echa a las familias de sus tierras, con lo que se producen menos alimentos como consecuencia de la especulación, ya que son miles los campesinos que pierden su único medio de subsistencia. Por lo que esta práctica está empeorando la situación de algunas de las personas más pobres del mundo, ya que les son sustraídos la forma de obtener ingresos directos y ser autosuficientes, además de afectar a las familias y, en especial, a los niños.

Un estudio de Intermon Oxfam, comenta que ascienden a 3.000 millones las personas que viven en zonas donde la demanda de agua es mucho mayor que la capacidad de suministro. Por ello es fundamental que tengan acceso a los acuíferos, otras reservas naturales y, por supuesto, al agua de lluvia para los cultivos.

Se muestra que el comercio internacional, a veces no lleva al desarrollo equitativo, y dicha compra de tierras cultivables para la exportación de alimentos deja sin recursos a la población local favorece la contaminación debido al traslado de esos productos desde miles de kilómetros y es aliada de la especulación. Grandes empresas monopolizan el comercio de materias primas sin reglas claras, y es ahí donde se plantea un futuro de la humanidad depende de la tierra, por lo que las grandes compañías, e incluso países, se las disputan. Esto es el verdadero problema, cuando se echa a las familias de sus tierras o estas produce menos alimentos como consecuencia de la especulación.

Estar contra el acaparamiento no es estar en contra de la inversión pública o

privada transnacional, sino en defensa de la inversión, de cualquier inversión que sea justa y sostenible. Los países más pobres necesitan de la inversión y de la ayuda internacional para poder salir adelante, pero no ser esquilados y esclavizados por traficantes de tierras sin valores ni escrúpulos. La solución a este problema que afecta y afectará no solo a los directamente perjudicados, sino a todos los habitantes de este planeta, no puede realizarse a nivel local, sino a nivel político y a nivel internacional, global. Pero para que los políticos tomen cartas en el asunto y hagan algo debemos primero ser los ciudadanos quienes les obliguemos a hacerlo. Dar a conocer esta situación, debatirla y discutirla con las personas es un paso muy importante para llegar mas lejos, el boca a boca, siempre es el mejor difusor.

#### EL EMBUDO EUROPEO DE LA CADENA ALIMENTARIA

Si uno se pone a pensar en la distribución de los alimentos, lo primero que le viene a la cabeza son los super e hipermercados de empresas como Carrefour, Mercadona, Al campo, etc, que juegan un papel creciente en la conformación de la economía global de los alimentos. En el 2002, los 30 más grandes minoristas de alimentos alcanzaron un tercio de las ventas globales a los consumidores. En Europa, la cuota de mercado de las 10 mayores empresas multinacionales de distribución, situada a hora en más del 45%, se ha más que duplicado de 1987 a la actualidad, y se pronostica para los próximos 10-15 años un grado de concentración del 70-75% de la cuota de mercado en todo el sector europeo. Las 5 primeras empresas de cada país de la UE controlan, de media, el 50% de todos los alimentos y bebidas que compramos. Si a ellos sumamos las Centrales de Compra de los grupos que no pertenecen a grades ``majors``, el % asciende a más del 60%.

En España, el 81,9% de las compras de alimentos se realizan a través de los llamados canales dinámicos, es decir, la distribución en autoservicio (super, hiper, discount), y solamente el 2,7% en la tienda tradicional y el 11,2% en tiendas especializadas. Al mismo tiempo la concentración del segmento dinámico es muy alta.

Por lo que se observa, es la gran concentración en la cadena alimentaria, lo que supone que en este mercado el comercio internacional esta globalizando el mercado, y el empeoramiento los grupos tradicionales, donde se encuentra mermada su importancia. En el punto que también vemos el empeoramiento es el medio ambiente, esta concentración hace que el transporte se haga muy fluido y esto repercute en la



contaminación del medio ambiente, tema principal a tratar.

A la hora de ver una realidad, se puede ver como la inmensa mayoría de consumidores compran sus alimentos en una intensa red de puntos de venta que pertenecen a muy pocas empresas transnacionales. Existen muy pocas puertas de acceso del productor al consumidor final, ya sea directamente a través de las grandes empresas distribuidoras o de los grupos de compra

Pero lo que más llama la atención, es que esto también sucede en los países empobrecidos o llamados en Vías de Desarrollo. El modelo basado en los grandes grupos de distribución alimentaria se está implantando con fuerza en estos territorios, y ésta se verá facilitada y promovida con los acuerdos de liberalización de los servicios en el marco de la OMC. La gran parte de estos grupos de capital son norteamericanos y europeos. Todo ello, viene porque el mercado europeo está ya saturado, y para poder expandirse sin límites tienen que ir a los países del sur, un mercado emergente donde es la única manera de aumentar el pastel, pero siempre y cuando se fusionen o eliminen competencias.

Los grupos de distribución europeos desarrollan una expansión agresiva en el extranjero; por ejemplo, Carrefour está representada ya en 32 países, tiene el 49% de sus ventas fuera de Francia, la mayoría de sus ventas en el extranjero se sitúan todavía en países desarrollados pero el desembarco en el sur cada vez es mayor.

Se presenta este desembarco de la siguiente forma:

- América Latina; ya controlan el 50-60% del sector de la distribución de alimentos, hace 10 años solamente era el 10-20%.

- Sudeste asiático; supermercados han devorado al comercio tradicional 50% en 2003, y sigue creciendo.

- África; avanza más lento en la región subsahariana, ya que básicamente es un fenómeno asociado a la urbanización de la población. Pero donde se desarrolla y con cierto poder adquisitivo aparece, normalmente en forma de franquicias, los supermercados. Por ejemplo tanto en Zambia como en Malawi, existe una invasión de la compañía sudafricana Shoprite que en su país de origen tiene un share de entre el 50-60% del mercado alimentario.

Entonces, vemos como la concentración sigue aumentando en los países en desarrollo, y como se ve en una revisión del sector agrícola del Banco Mundial, encontró que entre el 40-60% de todas las producciones agrícolas y productos alimentarios se venderían en grandes cadenas de supermercados en un período de 5-10

años. Es donde se muestra que el incremento de esta distribución podría resultar en una disminución del mercado de productos locales, y esto podría castigar a la agricultura local de manera importante si los productores y procesadores locales no aprenden a satisfacer las necesidades de cantidad, características y condiciones de estas cadenas de supermercados.

Tabla 8: Resumen de las Características de los Productores

CARACTERÍSTICAS DEMANDAS POR LA GDO	CARACTERÍSTICAS DEL PRODUCTOR "GLOBAL" + RV	CARACTERÍSTICAS DE LA Ay CGS
Grandes cantidades de producto homogéneo		Pequeñas cantidades de productos diversos
Estandarización y homogenización de la producción		Diversidad de sistemas
Precios 'bajos'	Tendencia a la intensificación de costes y economías de escala	Demanda de precios "reales" y remunerativos
Flexibilidad en la oferta (capacidad de regular cantidad, aspecto, temporalidad etc. del alimento ofertado)	Las producciones industrializadas funcional al margen de los ecosistemas	La integración en el ecosistemas acota la "flexibilidad" demandada
Pocos productores y de gran tamaño		Por definición se defiende un mundo rural vivo en base a explotaciones familiares
Capacidad financiera y técnica para soportar los 'contratos'	La alta inversión y trabajar con menos márgenes forman parte del modelo	Los modelos se basan en menor inversión y menor necesidad de endeudamiento. La población rural pobre es uno de los objetivos diana de estos modelos.

Por lo que se demuestra, que en los países del "sur" la creciente probación urbana está saltando directamente de la compra en pequeñas tiendas a las grandes cadenas de super/hiper. Este fenómeno se está dando con mayor intensidad en América Latina-Caribe, Sureste de Asia y en algunas regiones de África. Todo indica que el proceso es creciente. Estas grandes cadenas de distribución son en general transnacionales de la distribución.

Por lo que esta cadena nos muestra que como funciona la Gran Distribución Organizada (GDO), tiene efectos contundentes sobre todo los eslabones que la conforman, específicamente, sobre los productores y dejando al resto sin opción de

mantener la actividad. Como se puede ver, el mercado de la UE y en magnitud creciente en el resto del mundo ante una situación de oligopsonia en el mejor de los casos y de prácticamente concentración de la compra en pocas manos o en una sola. Es el equivalente al oligopolio y monopolio en la producción. Esta situación marca de una manera decisiva toda la cadena alimentaria. Es ahí donde se ve, un mecanismo de cooperación capitalista consistente en un contrato entre productor, transformador y la cadena de distribución para ofrecer al cliente de la misma un producto alimentario de unas determinadas características y en un determinado formato. Productos como la carne o las frutas y hortalizas son claros ejemplos de ellos.

Vemos como la cadena excluye a los que ellos no necesitan, y son los elegidos los que cumplen las características muy determinadas, por lo que la entrada de nuevos elementos es una forma de hacerla exitosa. Este sistema agroalimentario condiciona de una manera dramática al productor elegido y el sistema de producción de alimentos ideal. Donde se ve claramente en el siguiente recuadro, que los elegidos no son los campesinos familiares ni los modelos productivos basados en la agricultura y ganadería sostenible.

Por lo que respecta al productor que exige la GDO es el productor global, con modelos de producción intensivos e industrializados. Caso omiso hacen a las producciones campesinas familiares, diversificadas con lógica agroecológica basada en la integración en los ecosistemas correspondientes, estas tienen poco que ver con las demandas de la GDO.

## ALTERNATIVAS

Para llegar a un mundo más favorable y que no esté todo tan comercializado, se debe hacer frente a un nuevo marco de comercio internacional, pasando por modelos de producción de alimentos que sean de base campesina, familiar y sostenibles. Un elemento clave del paradigma es el del modelo de distribución alimentaria, íntimamente ligado al consumo responsable.

Para conseguir que los productores puedan vivir dignamente cultivando productos de calidad ligados a su realidad social, ecológica y cultura; necesitamos unos mercados locales viables en base unos hábitos de consumo que lo hagan posible. Hace falta un cambio, por tanto, en nuestro modelo de consumo y de distribución que principalmente significa adoptar formas de consumo justo y responsable:

- Priorizando los alimentos locales y temporada

-Fomentando los alimentos cultivados de forma respetuosa con la naturaleza y sus ciclos

-Priorizando aquellos alimentos que comporten una remuneración digna para todos los que participan en la cadena que trae los alimentos hasta nuestra mesa.

-Priorizando aquellos alimentos transformados – en aquellos productos que realmente lo necesiten- donde el proceso de transformación se haga tan cerca del productor como sea posible. Y, en caso alguno, una transformación hecha por las grandes empresas multinacionales que promueven un comercio justo y un consumo responsable.

-Los productores de otros ecosistemas que sean incorporado a la dieta deben mantener la calidad social y medioambiental que exigen a los productores locales.

Para poder conseguir, este consumo, debemos participar y apoyar a las cooperativas de consumo ecológico y a las organizaciones de comercio justo. Cuando esto no sea posible, el pequeño comercio de proximidad permite mantener el tejido social de los pueblos y ciudades, genera puesto de trabajo y permite pedir información para restablecer los vínculos de confianza sobre el origen de los productores y volver a acercar el consumidor al modelo de producción y sus consecuencias. No se debería apoyar con nuestro consumo a las grandes cadenas comerciales que hoy están en el centro del modelo comercial que arruina a miles de campesinos y que impone un comercio injusto, irresponsable e insostenible.

## OTROS MODELOS ALIMENTARIOS

Esto se puede llevar a cabo, para tener un modelo más justo y estable a lo largo del tiempo.

En primer lugar, se puede utilizar con la dependencia de recursos locales, el cual comprende el uso de consumir lo producido por el medio, tanto producto de la acción directa del hombre como del desarrollo de los procesos naturales. Al potenciar el uso local de ambos, consumos y fuerza de trabajo, se potencia el desarrollo local y regional, la circulación de bienes y todo tipo de actividades; sociales, económicos y culturales.

Otro modelo que se puede llevar a cabo, el desarrollo rural sostenible, que puede ser definido considerando unos cuantos recursos naturales:

Ecológicamente sano, lo que significa el mantenimiento de la calidad de los recursos.

Ecológicamente viable, lo que supone que los agricultores puedan producir para obtener una autosuficiencia suficiente que garantice su acceso a los medios de vida

Socialmente justo, lo que implica que la distribución tanto del poder como del acceso a los recursos se realice de forma que las necesidades básicas de todos los miembros de la sociedad se hallen cubiertas y que se asegure la dimensión participativa y democrática en la toma de decisiones.

Culturalmente adaptable, entendiéndose que significa que las comunidades rurales deben ser capaces de adaptarse a los cambios que las condiciones agrícolas requieran, desde la matriz cultural de su propia identidad.

Solo se puede concebir un desarrollo rural sostenible, integral y humano que asegure la soberanía alimentaria de las comunidades que implica, que no las comprometa, que respete y promueva la protección del medio ambiente y que no esté exclusivamente basado en el desarrollo económico.

También otras de las alternativas a llevar a cabo, para cambiar este modelo en el que hoy se comercializa y distribuye, es con la agroecología. Puede ser definida como la disciplina científica que enfoca el estudio de la agricultura desde una perspectiva ecológica y global, pretendiendo construir un marco teórico cuyo fin es analizar los procesos agrícolas desde una perspectiva amplia. Es decir, incluyendo la perspectiva del espacio y del tiempo, junto con la perspectiva que enmarca los problemas sociales, económicos y políticos, como participantes activos y pasivos en la configuración y desarrollo de los sistemas agrarios.

Se puede enfocar la agroecología como una ciencia global que puede proporcionar las pautas generales para el manejo y diseño de los agrosistemas, atendiendo a las siguientes premisas básicas:

- favorecer los procesos que recuperen e incrementen la diversidad
- conservar y mejorar los recursos naturales
- diseñar ciclos cerrados de materias y desperdicios
- desarrollar tecnologías de baja dependencia externa
- recuperar conocimientos tradicionales y desarrollar los mercados locales

Por último, pero no quiere decir que sea menos importante, todo lo contrario. Nos encontramos con la Soberanía Alimentaria, que es el derecho de los pueblos a alimentarse por sí mismos y a defender sus recursos naturales productivos de acuerdo con su cosmovisión. La Soberanía Alimentaria es la vía para erradicar el hambre y la malnutrición y garantizar la seguridad alimentaria duradera y sostenible para todos los

pueblos.

Para saber un poco más, debemos saber cómo se construye esta soberanía. Se comienza:

- Cambiando las políticas públicas de gobernanza del sistema agrario y alimentario. Es decir, a nivel local, europeo y global promoviendo políticas a favor de sistemas alimentarios basados en el respeto al derecho a la alimentación. Prohibiendo la especulación alimentaria y el acaparamiento de recursos como la tierra y el agua.

- Reclamando el derecho a la tierra y las semillas y el resto de los bienes comunes, oponiéndose a la mercantilización y las patentes de los bienes comunes como son las tierras, las semillas, el agua, la tierra, los árboles, los bosques, el aire y el conocimiento. El acceso a estos bienes no debe de estar determinado por los mercados o por el capital.

- Cambiando la manera en que se producen y consumen alimentos. Es decir, creando sistemas de producción alimentaria que proporcionen alimentos seguros y saludables para todas las personas y que, a la vez, mantengan la biodiversidad y los recursos naturales. Esto requiere modelos ecológicos de producción y pesca, y que haya una gran cantidad de campesinos y campesinas, personas que cultivan huertos urbanos y pescadores y pescadoras artesanales que produzcan alimentos locales como base del sistema alimentario.

- Cambiando la forma en la que se distribuyen los alimentos, también se podría atacar a la forma en la que se convive hoy en día. Promoviendo mercados locales diversificados basados en la solidaridad y en precios justos, y en acortar los canales de distribución, intensificando las relaciones entre personas productoras y consumidoras, en redes locales que pongan freno a la expansión y el poder de las grandes superficies de distribución.

- Mejorando las condiciones sociales y el trabajo en el sistema agrario. Luchando contra la explotación y la degradación de las condiciones sociales y laborales y por los derechos de todas las mujeres y hombres que trabajan en el campo, así como los de aquellas personas que trabajan en el procesado, la distribución y la venta de alimentos.

En lo que se ha visto en este trabajo, es que el comercio internacional con sus ventajas y desventajas está perjudicando al comercio local y al medio ambiente.

En cuanto al comercio local, se ha comprobado como el comercio capitalista sin escrúpulos ha utilizado las herramientas necesarias para obtener la mayor renta de sus

operaciones, y como se va concentrando la distribución de alimentación dejando a las familias de campesinos sin recursos para obtener beneficios y poder autoabastecerse.

Por ello se muestran otras vías para cambiar la dirección de todo esto, y como con las alternativas del desarrollo rural sostenible, soberanía alimentaria, etc, se quiere llegar a poder obtener un comercio justo y estable, donde se pueda decidir quién produce, de qué forma y a través de que circuitos de comercialización, y así se podrá alimentar a toda la población sin tener que importar, y también se ayudara a la sostenibilidad ambiental, ya que el medio ambiente no es finito y el mundo en el que se vive hoy te lleva a agotar todos los recursos disponibles.

## **REFLEXIÓN**

Por lo que respeta a lo planteado en el trabajo, se ha podido comprobar como el comercio internacional ha aumentado a medida de que el mundo empezaba a ser mas globalizado. Como mostraban los teoremas del comercio internacional, la ventaja comparativa y absoluta, haría que los países pudieran obtener un crecimiento económico explotando aquellos productos que tuvieran mayor rentabilidad. El caso es que, el reparto de riqueza en el comercio internacional no es equitativo, e incluso dentro de un país se puede observar esta adversidad.

Otras de las adversidades que nos podemos encontrar, es el aumento de la contaminación y la extinción de los recursos naturales no renovables. El primero es notorio en el cambio climático, fruto del aumento de las producciones y de los intercambios internacionales. El tema de los recursos no renovables, es un tema que preocupa, ya que, su alta demanda empieza a crear problemas sociales, se observa que las decisiones geopolíticas comienzan a regirse por la ubicación de estos recursos, por ello hay que enfatizar en el uso de los recursos naturales renovables, donde hay que invertir más y realizar mayor avances.

Para empezar a cambiar el rumbo de lo comentado anteriormente, las vías alternativas a la globalización, son una salida para poder arreglar el desperfecto ocasionado al medio ambiente y a los países en vías en desarrollo.

Analizando todo lo anterior, es necesario un crecimiento endógeno, en el que exista un esfuerzo en innovación y mejora de la productividad de factores como I+D, el tamaño de mercado y la difusión de los conocimientos.

Desde el punto de vista ecológico, es poco probable que los niveles de consumo actuales del mundo rico se puedan extender al resto de la sociedad mundial. Las regiones en desarrollo y los países en transición no pueden alcanzar la equiparación con los países industrializados en términos de producción y consumo material, de lo que se deduce que no es posible pensar en una generalización del nivel de bienestar de los países ricos al resto del mundo.

Por lo tanto, el desarrollo tiene que alcanzar el objetivo de mejorar las condiciones de bienestar general, ya que el progreso humano no es exactamente equivalente al crecimiento económico. La medición de la felicidad, el bienestar y el desarrollo no pueden reflejarse solamente a través de las tasas de incremento de la producción medidas por el PNB.



## **BIBLIOGRAFÍA**

- Feenstra, R.C. y Taylor A.M. (2008): Macroeconomía Internacional. 2ª edición original.
- Feenstra, R.C. y Taylor A.M. (2011): Comercio Internacional.
- Fuertes, A.M., y Gatica, L. (2008): El alcance de la intervención de los agentes de empleo y desarrollo local, De la economía global al desarrollo local.
- Fujita, M., Krugman, P. y Venables, A.J. (2000), Economía Espacial. Las Ciudades, las Regiones y el Comercio Internacional.
- Jiménez, L.M. (1997): Integración medio ambiente-desarrollo y economía-ecología, Desarrollo Sostenible y Economía Ecológica.
- Jiménez, L.M. (2000): Transición hacia la coevolución global, Desarrollo sostenible.
- Krugman, P., (1992) Geografía y Comercio
- Krugman, P., (1997), Desarrollo, Geografía y Teoría Económica.
- Krugman P., y Obstfeld, M. (2006): Teoría y política, Economía Internacional, 7ª. Edición
- Mangas, V.C. (2003): Educación ambiental y sostenibilidad.
- Tugores, J. (2006) : Globalización e integración regional, Economía Internacional, 6ª Edición

## **ANEXOS**

- <http://blogs.lainformacion.com/strambotic/2011/04/06/10000-contenedores-en-el-mar/>
- [http://www.ine.es/prodyser/espa\\_cifras/2013/index.html#1](http://www.ine.es/prodyser/espa_cifras/2013/index.html#1)
- [http://elpais.com/diario/2010/05/19/economia/1274220011\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2010/05/19/economia/1274220011_850215.html)
- [http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:f92333f7-da0d-4fd6-9e62-389b0526e2ac.0020.03/DOC\\_1&format=PDF](http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:f92333f7-da0d-4fd6-9e62-389b0526e2ac.0020.03/DOC_1&format=PDF)
- [www.ine.es](http://www.ine.es)
- [www.wto.org](http://www.wto.org)
- <http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/9F137531-A314-433C-B377-E8A3F59572F5/121814/20131125EstrategiaLogistica.pdf>
- [http://www.ceoe.es/resources/image/memorandum\\_sector\\_transporte\\_logistica\\_2013.pdf](http://www.ceoe.es/resources/image/memorandum_sector_transporte_logistica_2013.pdf)
- <http://www.revistasice.com/es-ES/SICE/PDF/ELSECTOREXTERIOREN2012/El%20Sector%20Exterior%20en%202012.pdf>
- <http://www.terre-citoyenne.org/es/los-aliados/agricultura-y-alimentacion/rongead.html>