

PRACTICUM DE HISTORIA ECONÓMICA

MEJORAS EN EL TRANSPORTE, INTEGRACIÓN DE LOS MERCADOS Y ESPECIALIZACIÓN REGIONAL

Igor Goñi Mendizabal
igor.goni@ehu.es

Universidad del País Vasco- Euskal Herriko Unibertsitatea

PHE-AEHE nº 7
www.aehe.net



asociación española de historia económica

Enero-Junio de 2013



Esta obra está bajo una [licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 3.0 Unported](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/).

TÍTULO DE LA PRÁCTICA: Mejoras en el transporte, integración de los mercados y especialización regional

AUTOR: Igor Goñi Mendizabal
Departamento de Historia e Instituciones Económicas
Universidad del País Vasco-Euskal Herriko Unibertsitatea
igor.goni@ehu.es

ASIGNATURA: Historia Económica de 1º de grado

TIEMPO NECESARIO: 1h 30 minutos (variable)

NÚMERO DE ALUMNOS: Indiferente

OBJETIVOS: A través de esta práctica, y mediante el análisis de una situación imaginaria, se pretende que los alumnos alcancen a comprender de forma intuitiva, a través del debate, los efectos que la desaparición de los obstáculos al comercio pueden ocasionar sobre los mercados y la especialización territorial. Se utiliza como eje conductor del ejercicio la mejora del transporte, pero podrían diseñarse variantes del mismo con la mejora en las comunicaciones o la reducción de barreras arancelarias.

Con este ejercicio práctico se busca facilitar la comprensión posterior del impacto del ferrocarril, la mejora del transporte marítimo, el telégrafo o las políticas librecambistas en la integración de los mercados internacionales durante el siglo XIX y la consecuente especialización de regiones y países en actividades agrarias o industriales.

DESCRIPCIÓN DEL EJERCICIO:

El conjunto del ejercicio está compuesto por cuatro apartados, siendo el principal el primero de ellos, facilitando los tres siguientes la profundización de los conceptos esbozados en el mismo. Cada uno de los apartados debe hacerse de forma independiente y correlativa, sin que los alumnos puedan ver el apartado siguiente antes de haber finalizado el que están realizando. Se muestra al final un modelo del ejercicio.

1) Las dos regiones

Se plantea a los alumnos una situación hipotética en la que existen dos regiones separadas por un río. La comunicación entre ambas se efectúa a través de un servicio de transporte fluvial con un coste de 5 unidades monetarias por trayecto que acaba de ponerse en marcha. No se incluyen otros factores, como población, por ejemplo, por no dificultar el análisis.

En esta situación hipotética la agricultura es la única actividad productiva y sólo se pueden cultivar dos tipos de productos, el trigo y la vid. El trigo y el vino son productos indispensables para la supervivencia, por lo que hasta el establecimiento del servicio de transporte fluvial la única forma de obtenerlos era producirlos en la propia región.

La región A es un territorio cuyos condicionantes naturales la hacen adecuada para el cultivo del trigo. Como consecuencia de ello los precios de mercado para este producto serán

relativamente bajos, mientras que los del vino, por la escasa productividad de ese cultivo, serán elevados. La región B, en cambio, es adecuada para el cultivo de la vid. Por esa misma razón el precio del vino será relativamente bajo, mientras que el del trigo será alto.

Esta situación tiene sus efectos sobre la utilización de la tierra cultivable. La superficie utilizada en el caso del cultivo más productivo será inferior al del menos productivo en ambas regiones.

La elección de los precios y porcentajes se ha hecho de forma aleatoria con el único propósito de facilitar la realización del ejercicio.

Los alumnos deben analizar esta situación y se les propone una situación alternativa resultante de la construcción de un puente, que reduciría los costes de transporte de cruzar el río. Se obvia, por no complicar el análisis, cuestiones como la inversión necesaria para ello o las fuentes de financiación.

Ante esta situación se plantea a los alumnos cinco preguntas que deben discutir distribuidos en grupos durante unos 15 minutos:

- a) *¿Existiría algún tipo de comercio entre ambas regiones en caso de no construirse el puente?*
- b) *¿Existe algún incentivo para la construcción del puente? ¿Cuál?*
- c) *Una vez construido el puente, ¿qué tipo de cambios se producirán en los precios del trigo de A y B?*
- d) *Una vez construido el puente, ¿qué tipo de cambios se producirán en los precios del vino de A y B?*
- e) *Una vez construido el puente, ¿se producirá algún cambio en la superficie utilizada para el cultivo de trigo y vides en ambas regiones?*

Una vez pasado el tiempo establecido se designa un representante de cada grupo para la puesta en común de las respuestas, siendo el papel del docente fundamental para estimular el debate entre los alumnos. El tiempo dedicado a esta segunda parte dependerá de la duración e intensidad del debate.

El objetivo final es que los alumnos lleguen por si mismos a la conclusión de que la mejora del transporte estimula el comercio debido a las oportunidades de negocio ligadas al diferencial de precios, siendo éste a su vez el principal incentivo para considerar la inversión en la mejora de las infraestructuras de transporte. Del mismo modo, la mejora del transporte pondrá en marcha un proceso de convergencia de precios así como una especialización de las regiones en aquél producto en el que son más competitivas. El resultado final del proceso será la integración de los mercados de ambas regiones en uno sólo, con un mismo precio para los dos productos.

2) El ferrocarril en España.

Se muestra a los alumnos una tabla y un mapa. En la tabla se ofrecen datos sobre duración de los trayectos entre Madrid y varias ciudades españolas que indican la mejora producida en el transporte en carruaje en España entre 1775 y 1850. En el mapa se muestra la red ferroviaria española y su proceso de construcción entre 1848 y 1875.

Se pide a los alumnos, que nuevamente en grupo, analicen el mapa y respondan a la siguiente pregunta.

Teniendo en cuenta que las regiones productoras se encontraban en el interior de la península, ¿Qué deberían haber ocurrido en España con el precio del trigo?

Siguiendo la misma metodología propuesta anteriormente, pero dándoles en este caso 10 minutos para el trabajo en grupo, se propondrá la puesta en común de las conclusiones obtenidas durante cinco minutos.

La respuesta natural de los alumnos, tras haber realizado el primer apartado, es que se producirá una convergencia de los precios del trigo en España entre las regiones productoras del interior y las consumidoras de la periferia.

Como introducción del siguiente apartado, se planteará a los alumnos una nueva pregunta.

¿A qué nivel de precio se producirá la convergencia? ¿A un nivel alto, a uno intermedio o a uno bajo?

La respuesta natural de los alumnos, condicionados por el resultado del primer apartado, será que la convergencia se producirá en un nivel intermedio o bajo. Pues la reducción de los costes de transportes debería traer consigo, “obligatoriamente” una reducción de los precios.

Siendo esta pregunta introductoria, no debe responderse afirmativa o negativamente a lo que los alumnos propongan, sino remitirles al siguiente apartado.

3) Precios del trigo en varios mercados españoles (1815-1909)

Se pide a los alumnos que observen el gráfico propuesto y que indiquen el fenómeno que se observa en el mismo. La constatación de que la convergencia se produce en niveles altos chocará con sus conclusiones anteriores. Este hecho nos permite comentarles que el análisis de los fenómenos económicos no es tan sencillo como podría parecer a la vista del ejemplo utilizado en el primer apartado, y que son muchos más los factores que influyen en la determinación de los precios. Este gráfico sirve también, en el caso de que se considere oportuno, para introducirles en el concepto de los mercados oligopolísticos.

No es necesario dedicar demasiado tiempo a este apartado (10 minutos). Al contrario que en los dos anteriores se puede plantear como un diálogo abierto entre el docente y los alumnos.

4) El transporte internacional y los precios de los mercados agrarios

Se muestra a los alumnos dos nuevos gráficos. El primero muestra la tendencia descendente de los precios del transporte marítimo a lo largo del siglo XIX. En el segundo se puede observar la convergencia de precios del trigo y de la carne de vacuno entre el mercado estadounidense y el británico a finales del XIX y comienzos del XX. Con este apartado se trata de ilustrar las conclusiones obtenidas hasta ese momento, constatando que el fenómeno de integración de los mercados tiene también un carácter internacional.

En este caso tampoco es necesario dedicar demasiado tiempo a su análisis (10 minutos). Al igual que el apartado anterior se puede plantear como un diálogo abierto entre los presentes.

DISTRIBUCIÓN DE TIEMPOS:

Explicación general del ejercicio	10 minutos
Apartado 1	30-40 minutos
Apartado 2	20 minutos
Apartado 3	10 minutos
Apartado 4	10 minutos
Total:	1h 20-30 minutos

OBSERVACIONES:

Número de alumnos: El factor determinante es el número de alumnos con voz en el ejercicio. En el caso de tratarse de un grupo pequeño puede plantearse un análisis individual previo a la puesta en común y que todos los alumnos tengan la posibilidad de participar en el debate. En grupos más grandes el número de alumnos de cada uno de los grupos estará en función del número de representantes que se considere eficiente para el correcto desarrollo del debate, y el profesor deberá determinar si es necesario restringir el uso de la palabra a los representantes o si se permite la participación del resto del alumnado.

Duración del ejercicio: La división del ejercicio en cuatro apartados permite, en el caso de que no se cuente con el tiempo suficiente en una misma sesión, renunciar a los apartados 2 a 4, o realizarlo en dos sesiones y ampliar o reducir el tiempo dedicado a cada una de las actividades propuestas.

Resultados: Este ejercicio, cuando se ha puesto en práctica, ha dado resultados positivos. El hecho de que la situación propuesta en el apartado 1 sea sencilla y de fácil comprensión para los alumnos, estimula el debate y los alumnos llegan, sin excesiva dificultad, a las conclusiones que se pretende sin una participación excesiva del profesor.

Problemas: El principal problema que se puede producir está relacionado con el tiempo. Si el tiempo dedicado al primer apartado excede en demasía a lo previsto, algo posible en el caso de que el debate se prolongue, puede poner en peligro la realización de los otros tres apartados. Por lo que, en el caso de que el tiempo disponible para la sesión sea muy ajustado, se recomienda dividir el ejercicio en dos sesiones.

Fuentes gráficas:

Apartado 1: Elaboración propia

Apartado 2: MADRAZO, S. (1991), *La edad de oro de las diligencias: Madrid y el tráfico de viajeros en España antes del ferrocarril*, Madrid, Nerea, p. 155.

Apartado 3: R. GARRABOU y J. SANZ (1985), *Historia agraria de la España contemporánea*, Barcelona, Crítica, p. 36

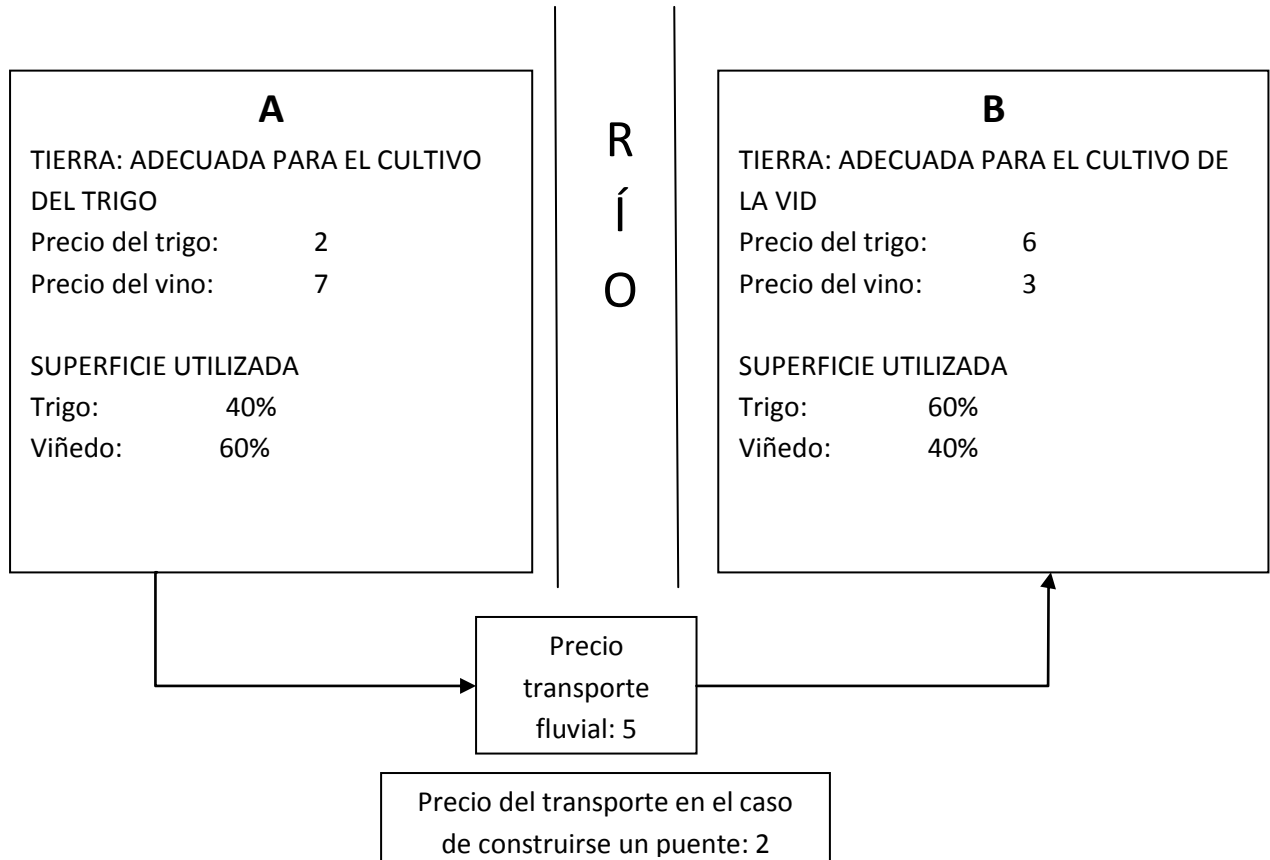
Apartado 4: COMÍN, HERNÁNDEZ Y LLÓPIS (2010), *Historia Económica Mundial*, Barcelona, Crítica, pp. 244-245.

MODELO DE EJERCICIO ENTREGADO A LOS ALUMNOS

1) TRABAJO A REALIZAR EN GRUPO

Analiza el ejemplo de estas dos regiones y tratad de responder a las siguientes preguntas:

En esta economía la agricultura es la única actividad y existen solamente dos tipos de cultivo, el trigo y la vid.



PREGUNTAS A RESPONDER:

- ¿Existiría algún tipo de comercio entre ambas regiones en caso de no construirse el puente?
- ¿Existe algún incentivo para la construcción del puente? ¿Cuál?
- Una vez construido el puente, ¿qué tipo de cambios se producirán en los precios del trigo de A y B?
- Una vez construido el puente, ¿qué tipo de cambios se producirán en los precios del vino de A y B?
- Una vez construido el puente, ¿se producirá algún cambio en la superficie utilizada para el cultivo de trigo y vides en ambas regiones?

2) A LA VISTA DE ESTA TABLA Y ESTE MAPA, Y SABRIENDO QUE LAS ZONAS PRODUCTORAS SE ENCONTRABAN EN EL INTERIOR, ¿QUE DEBERÍA HABER OCURRIDO CON EL PRECIO DEL TRIGO EN ESPAÑA DURANTE EL SIGLO XIX?

Velocidad de las diligencias en 1775 y 1850

Itinerario	c. 1775		c. 1850		% de tiempo ganado
	Días de viaje	Km/día	Días de viaje	Km/día	
Madrid -Irún	10 ½	47	2 ½	196	76
Madrid -Zaragoza	7	46	1 ¾	200	76
Madrid -Barcelona por Zaragoza	14	44	3 ¼	190	77
Madrid -Valencia por Utiel	7	50	2 ¼	160	68
Madrid -Valencia por Albacete	9	47	3	141	67
Madrid -Barcelona por Valencia	16	48	5 ½	140	66
Madrid - Cádiz	13 ½	50	4 ½	151	67
Madrid - Granada	9 ½	46	2 ½	195	74
Madrid - Badajoz	8	50	3	133	62
Madrid - A Coruña	16	38	5 ½	111	66
Madrid - Oviedo	11	40	3	150	73
Madrid - Bilbao	10	39	2 ½	158	75
Madrid - Pamplona	9	49	2 ¼	195	67
Madrid - Santander	10	39	2 ½	158	75
Madrid - Valladolid	4 ½	42	1	190	78
Madrid - Segovia	1 ½	58	½	174	67

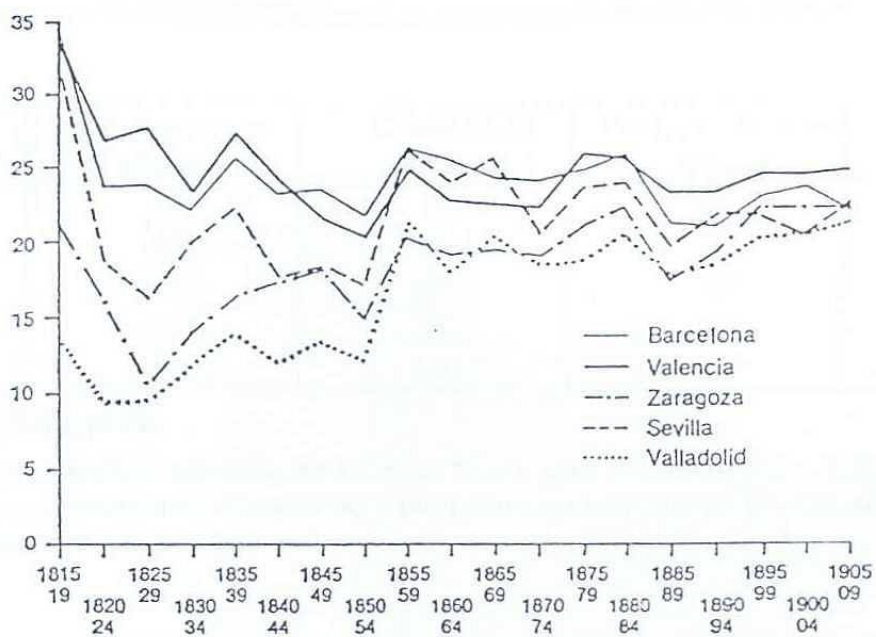
RED FERROVIARIA DE ANCHO NORMAL, 1848-1875



3) PRECIOS DEL TRIGO EN VARIOS MERCADOS ESPAÑOLES

GRAFICO 1

Precios del trigo en varios mercados españoles (ptas./hl)



NOTA: Los valores numéricos figuran en las dos primeras columnas del apéndice 1 y en las tres primeras del apéndice 2.

4) TRANSPORTE INTERNACIONAL Y EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS AGRARIOS

GRÁFICO 6.1. EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

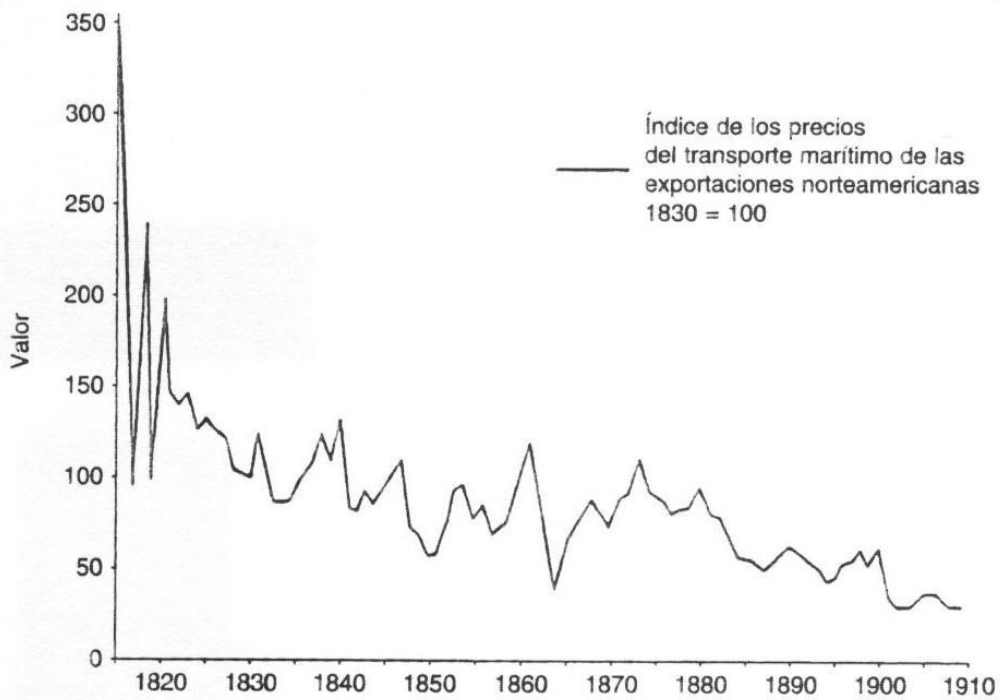
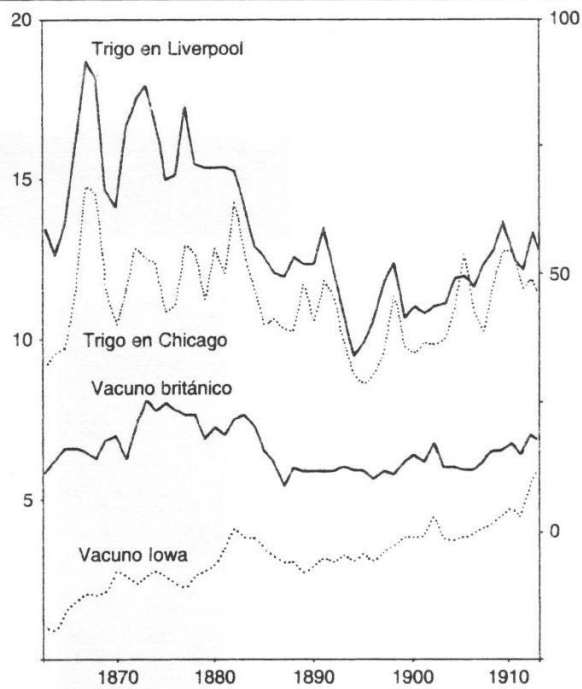


GRÁFICO 6.2. CONVERGENCIA DE LOS PRECIOS DEL VACUNO Y EL TRIGO EN GRAN BRETAÑA Y ESTADOS UNIDOS (1865-1913) (precios de 1913)



FUENTE: Harley (1992b).