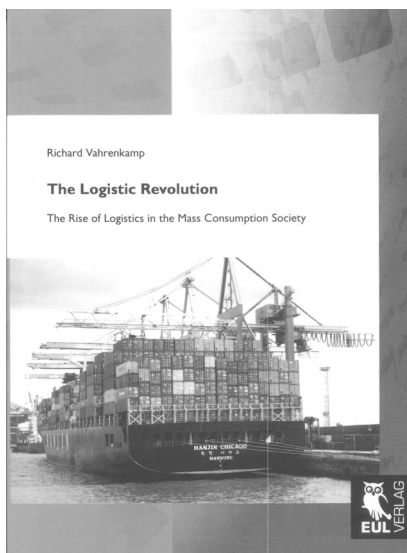


Reseñas

[190]



The Logistic Revolution: the rise of Logistics in the Mass Consumption Society

Autor: Richard Vahrenkamp

Editorial: Joseph Eul Verlag GmbH, Cologne, 2012

ISBN: 978-3-8441-0118-8

Páginas: 281

Esta obra es una aportación relevante a la historia de la logística y su relación con la evolución económica del último siglo y medio, exponiendo con gran detalle el caso de Alemania. Su autor, Richard Vahrenkamp, es profesor de Teoría de la Logística en la Universidad de Kassel (Alemania) y ha dedicado una gran parte de sus libros, artículos y conferencias al análisis económico y político del transporte. Como él mismo reconoce, las investigaciones de historia del transporte no han prestado mucha atención a la logística y al transporte de

mercancías. Este hecho, el largo período histórico analizado y la experiencia del autor, hacen que el trabajo tenga gran interés, tanto para los académicos como para cualquier persona interesada en el tema.

La obra recoge los factores políticos y económicos que explican la expansión de la logística desde 1860 hasta la década de 1990. El libro se divide en diecinueve secciones de longitud heterogénea, que incluyen una introducción y un capítulo sobre las fuentes utilizadas. Se pone de manifiesto que la logística cumplió una función primordial en la sociedad de consumo por todas aquellas actividades que se refieren al transporte, transbordo y logística de almacenamiento. En las tres primeras secciones se analiza la evolución de la economía, desde comienzos del siglo XX, hacia un sistema orientado al consumo de masas. La eliminación de los gremios en Alemania en 1860 marcó el comienzo de una serie de innovaciones en el negocio al por menor. El surgimiento de grandes almacenes y cadenas comerciales dio lugar a un aumento sin precedentes en la variedad de bienes de consumo. La combinación de precios bajos y el uso intensivo de la publicidad convirtió a estos almacenes en un modelo de negocio de gran éxito que, además, lograba expandirse a través de sucursales. La industria de bienes de consumo desarrolló métodos de planificación y previsión para coordinar la producción con la fluctuación de las ventas.

La crisis de 1930 y la destrucción provocada por la Guerra Mundial darían lugar a un gran retroceso. En las décadas de 1950 a 1970, durante la eta-

pa de reconstrucción, se asistió a la recuperación de la vida económica en el centro de las ciudades de Alemania Occidental. El fuerte incremento de los ingresos per cápita explica, en parte, la motorización masiva que dio lugar al aumento de servicios relacionados: concesionarios, talleres, tiendas de repuestos y estaciones de combustible. Al mismo tiempo, el *lobby* del motor alcanzó una importante influencia política que se reflejó en la construcción de redes de carreteras y autovías financiadas con impuestos. En los años cincuenta la aparición de supermercados supuso una importante innovación en el comercio minorista, dado que en una sola tienda se vendían todos los productos básicos del hogar. Este período se caracteriza por una alianza entre las industrias de bienes de consumo y un sistema extensivo de la producción en cadena para asegurar la oferta. Producción, distribución y consumo de masas conformarán un sistema en el que la industria de los vehículos motorizados y los concesionarios de automóviles ocupa un lugar central, sentando las bases de la motorización masiva. Además, los automóviles permitieron acceder a los centros comerciales de las periferias, creando las precondiciones para la concentración del comercio a gran escala.

Las secciones cuatro a seis ofrecen un panorama sobre el transporte de mercancías por ferrocarril y carretera hasta el comienzo de la Segunda Guerra Mundial. Entre 1900 y 1930 dos terceras partes de los ingresos del ferrocarril eran generados por el transporte de mercancías. Sin embargo, las profundas diferencias en estructuras de costes, de propiedad y de condiciones legales para sus operaciones, entre el transporte de mercancías por ferrocarril

y carretera, darían lugar a una progresiva preeminencia de la segunda. La organización del ferrocarril era jerárquica y con normas muy estrictas, mientras que el transporte por carretera era realizado por pequeñas empresas con una organización algo anárquica. Vahrenkamp señala que estas compañías privadas sólo tenían que pagar los costes variables derivados de la distancia recorrida y las tasas de combustible, puesto que el Estado financiaba la infraestructura. Además, el transporte por carretera no tenía que cumplir horarios como el ferrocarril y podía operar a cualquier hora con mucha más flexibilidad. En cambio, el ferrocarril alemán, de propiedad estatal, asumía elevados costes fijos de la red, operaba con un horario fijo y limitaba sus servicios a la red ferroviaria.

Las secciones siete a nueve ponen de manifiesto que, hasta 1932, la infraestructura de transportes en Europa experimentó un fuerte desarrollo y la extensión de la red de autopistas favoreció al automóvil y al transporte en camiones de carga, impulsando definitivamente los sistemas logísticos basados en su uso. En la década de 1920, pese a la baja tasa de motorización en Alemania, pero a la vista de un tráfico creciente, existían dos posiciones contrapuestas. La primera consistía en expandir la red de carreteras existente (plan STUFA, 1926). La segunda, que fue la adoptada por el régimen nacionalsocialista, tenía como objetivo la construcción de vías exclusivas para vehículos motorizados. El proyecto de construcción de la primera carretera de automóviles rápidos desde Hamburgo pasando por Frankfurt hasta Basilea (*HaFraBa*), fue transferido al proyecto nacionalsocialista dando origen a las autopistas (*Autobahn*) alemanas.

[192]

A partir de la sección ocho se hace un recorrido por la segunda mitad del siglo XX. La motorización masiva y la expansión de la red de autopistas entre 1960 y 1990 facilitaron el transporte de mercancías en camiones, con la consecuente reducción de costes, y las mejoras en el almacenamiento y en la distribución de bienes de consumo. Por primera vez las técnicas de investigación de mercados se implementaron sistemáticamente en el comercio al por menor. Los deseos de los clientes se analizaron y, adicionalmente, la logística tuvo que realizar entregas a tiempo (*just in time*) a las tiendas para evitar estanterías vacías que causaran pérdidas. El suministro a los comercios se realizaba a través de sistemas de distribución jerárquica mediante almacenes regionales y centrales que, junto con las autovías, fueron la infraestructura esencial de la sociedad de consumo de masas.

En la sección nueve, se subraya que las estructuras logísticas en el bloque del Este eran muy diferentes, como pondría de manifiesto el colapso de la década de 1990. La economía planificada eliminó la competencia, apostó por la industria pesada y el transporte se desarrolló en ferrocarril. El sistema tenía su punto débil en la industria de bienes de consumo, lo que ocasionó las crisis de 1960 y 1970. La escasez en la producción de vehículos no dio lugar a la existencia de un *lobby* que impulsara el desarrollo de la infraestructura de carreteras.

La siguiente sección hace referencia a la progresiva reducción del transporte de productos terminados y semi-terminados en ferrocarril, porque no pudo participar en el cambio estructural hacia los intereses de las industrias de

bienes de consumo, y se dedicó exclusivamente a las industrias de básicos. Se menciona la importancia del transporte bimodal ferrocarril-carretera en Alemania, considerado socialmente responsable por sus menores impactos medioambientales. De hecho, como se expone en la sección once, la legislación sobre transporte de mercancías protegía al ferrocarril, incrementando los tributos sobre el transporte en camiones, limitando el número de licencias y apoyando el transporte bimodal.

En las secciones doce a quince se explica cómo el proceso de unificación permitió que el transporte en camiones de carga y la logística asociada se pudiera realizar a escala europea, y produjera una fuerte competencia entre el transporte de mercancías en ferrocarril y camión. La liberalización del tráfico transnacional de camiones en la década de 1990 benefició a las poderosas empresas de industria logística de Inglaterra, Francia y Alemania, donde se habían producido procesos de concentración empresarial, y perjudicó a España e Italia, con un sector muy atomizado. El sector automovilístico inició estrategias de deslocalización, como Volkswagen, que abrió plantas de ensamblaje en países de bajos salarios (España y Polonia).

Las secciones dieciséis y diecisiete se centran en el establecimiento de las cuatro libertades del mercado único en 1993: la libre circulación de mercancías, servicios, personas y capitales. La liberalización del transporte de mercancías por carretera provocó una reestructuración de la logística con un fuerte movimiento de concentración debido a la intensificación de las relaciones comerciales en Europa. El autor expone el aumento del volumen de negocio del

sector de paquetería como resultado del proceso liberalizador y su función como indicador de desarrollo de una economía de servicios.

El libro finaliza con la exposición de varios factores que explican lo que el autor denomina la “revolución logística de los noventa” que incluyen la desregulación del tráfico de mercancías por carretera; el realineamiento estratégico de los sistemas de distribución; la localización de plantas de producción de bienes de consumo fuera de Europa; y los avances en los sistemas de información basados en Internet. A principios de milenio, las preocupaciones medioambientales en relación con la

logística y la aparición de certificaciones y sellos para la logística verde o eco-logística.

En definitiva, el libro que se pone en manos del lector constituye una obra completa, de gran detalle y amplio recorrido histórico. Enfocada desde distintos niveles (económico, empresarial y tecnológico), ofrece una acertada interpretación del avance de la logística en la sociedad de consumo de masas.

Carmen Lizárraga
(Universidad de Granada)