

GEOGRAFÍA 2021

GENERANDO DISCURSO

5

COVID19, GEOGRAFÍA,
TRANSPORTE Y LOGÍSTICA: DEL
'PULMÓN' AL *JUST IN TIME*

<https://www.age-geografia.es/site/documentos-para-el-debate/>



Jaume Font Garolera
Departament de Geografia, UB

Viví en primera persona el cambio registrado por los sistemas de producción industrial y los transportes durante los años setenta del siglo XX. En aquel entonces trabajaba de verificador en la gran factoría de la SEAT situada en la Zona Franca de Barcelona. Éramos unos 30.000 empleados que fabricábamos coches (incluido el mítico Seiscientos) de manera casi artesanal. Era mi primer empleo 'serio' y lo había conseguido gracias a los estudios de Maestría Industrial cursados en la Universidad Laboral de Gijón. Ocupaba un puesto de cierta responsabilidad en un box de verificación, donde controlábamos por muestreo estadístico, más o menos riguroso en función de la importancia de cada pieza, unos doscientos componentes mecánicos del motor, la transmisión y la caja de cambios. Si el muestreo salía bien, daba de alta las piezas y producción se encargaba de enviarlas a la cadena de montaje, pero si se detectaba algún error o alguna anomalía en una partida, lo único que se debía tener en cuenta era que no tuviera que parar la cadena de montaje por falta de material. Algo infrecuente, todo sea dicho, pero que cuando ocurría provocaba un descalabro monumental, con centenares de obreros de brazos cruzados. Todo el mundo corría, siendo quizás el único momento en el que los altos ejecutivos bajaban a los talleres en busca de los responsables del paro 'involuntario'.

Para tratar de evitarlo y cubrir cualquier eventualidad cada sección de mecanizado contaba entonces con un stock más o menos voluminoso de piezas de reserva que recibía el nombre de 'pulmón'. Y así en toda la factoría. Había 'pulmones' en todas partes, tanto de piezas ya mecanizadas y elaboradas como de materias primas o componentes fabricados por proveedores externos: chapas, pinturas, tubos y barras de acero de todas las medidas y calidades, cojinetes, parachoques, ruedas, lunetas, volantes o cualquier componente que en algún momento pudiera faltar. Ni que decir tiene que los stocks de la SEAT eran inmensos y supongo que sucedía lo mismo en las demás industrias, hasta que un buen día se empezó a hablar de reducir el enorme capital inmovilizado en los 'pulmones' a través de un nuevo concepto que lo cambió todo: *just in time*.

En 1972 se empezó a fabricar el Seat127 (un cambio metodológico trascendental desde el punto de vista técnico y productivo) y en 1974 salió de la cadena de montaje el último artesanal y ya 'viejo' Seiscientos. Y fue en aquellos mismos días que en la fábrica apareció una hornada de jóvenes ingenieros —hoy los llamaríamos becarios— que emulando el mítico Sherlock Holmes empezaron a rebuscar materiales de reserva en todos los rincones de la fábrica (y eran incontables los rincones que existían en una factoría tan grande como aquella). Y la nueva consigna se impuso en toda la fábrica, así como en todo el mundo industrial a escala global: Fuera 'pulmones' y stocks voluminosos. Hay que reducir el capital inmovilizado. Todo se debía fabricar según el método '*just in time*', es decir, según pedido, al día y 'justo a tiempo'.

El otro gran cambio que nos anunciaron aquellos 'becarios' y que entonces nos pareció pura ciencia ficción, era un misterioso "Proyecto Lanza", que consistiría en fabricar coches que hoy llamaríamos personalizados, a gusto del cliente, gracias al avance de las TIC. O sea, un cambio de paradigma mucho más lento, pero también inexorable que ha conducido al post-fordismo.

Lo que no sabíamos, sin embargo, era que el método *just in time* acabaría comportando una dependencia creciente de los transportes y la logística por parte de todos los procesos de producción, distribución y consumo, desde los productos agropecuarios a los teléfonos inteligentes. Una dependencia que no ha hecho más que aumentar y que ha supuesto, por otra parte, cambios drásticos en la geografía económica mundial. Un automóvil puede tener hasta 80.000 componentes que van desde una simple arandela a la más sofisticada caja de cambios o sistema de frenado. Cincuenta años atrás la mayor parte de estos componentes se fabricaba y se montaba en el propio país, muy a menudo a pocos kilómetros de la fábrica. Actualmente, cualquier conjunto mecánico o alguno de sus componentes puede provenir del otro extremo mundo. Y eso es lo que ha puesto en evidencia el Covid-19, las enormes debilidades de este modelo productivo. La falta de respiradores, mascarillas y material sanitario en un primer momento de la pandemia, el acaparamiento de vacunas en segunda instancia o la hecatombe que podía haber provocado el bloqueo del canal de Suez en marzo del 2021 son una muestra de la extrema fragilidad del actual sistema de producción y distribución de cualquier producto de consumo masivo, sea alimentario, industrial o médico-sanitario. Y en esas estamos.