

TITULO: "ESPACIO ECONOMICO Y RACIONALIDAD EN LA DISTRIBUCION."

AUTOR: ARTURO GALINDO Y FRANCO.

PROCEDENCIA: U. DE VALLADOLID.

TEXTO:

Si sobre el espacio, como soporte de actividad y elemento de "fricción de simultánea dimensión espacio/temporal, tratamos de conocer para actuar, y más aún, del espacio económico, si dependemos de la estructura de precios (especialmente los que componen el IPC), y sus consecuencias sobre la inflación, con la secuencia subsiguiente de desinversión, paro, subdesarrollo y pobreza, no debe sorprender la interrelación particular entre aquél y la distribución general (rectamente entendida la última).

No es propósito de la presente comunicación, poner en claro lo que acaso prefieren contemplar oscuro-doctores tendrán sus iglesias-; sí, por el contrario, pretendemos poner acento en lo que es evidente, por si este acento tiene la fortuna de remover (o remojar) pensamientos que se conviertan en actitudes o modos de actuación.

Por tanto, el espacio: el espacio regional castellano-leonés, que en términos de Distribución, constituye su propio geomercado. Una primera paradoja: ¿está suficientemente equilibrado?; pues los sistemas urbanos, formados por las capitales regionales y cabeceras comarcales junto a los corredores para flujo de transporte e información, son los factores de articulación eficaz entre las subáreas territoriales (1) condicionantes del desarrollo de la Comunidad. Ello, no solo por la interdependencia de los fenómenos urbanos y su insoportable crecimiento (desarrollo moderno es urbanización), sino porque en los nódulos urbanos se produce, transmite, modifica o absorbe la innovación (concepto aplicable con más ancho sentido, tanto intelectual como práctico, que el tan manoseado de creatividad).

Tres serían los factores básicos para vivificar el sistema de ciudades en Castilla-León:

a) La localización geográfica de los viales con preferencia al rango poblacional (2).

b) La necesaria ligazón creciente de la economía regional, con otras economías tanto del Estado, como internacionales.

c) El proceso de selección y difusión de las innovaciones, que, siendo espacio-temporal, se verá afectado por las decisiones políticas y de interés, por lo que no basta localizar polos o áreas industriales, si el efecto multiplicador de las actividades allí localizadas supera el marco comunitario y trasvasa las -- verdaderas innovaciones (tecnología) así como los inpts financieros fuera de la Comunidad. por lo mismo que la uniformización urbana, en lo económico, conduce -- al estancamiento (3) o a la sobrecarga por suelo, viales y servicios públicos, -- rompiendo el entorno espacial y disparando los costes.

Siendo indudable la relación entre estructura espacial/ sistema de ciudades y desarrollo económico, no parece baladí recordar que cuantos más ejes de conexiones o viales relacionen las constelaciones urbanas dispersas en el territorio comunitario, mejor se fomentará el desarrollo económico del mismo (habría -- que observar aquí, que las decisiones sobre infraestructuras y ejes de conexión o comunicación, pertenecen esencialmente al ámbito de lo político). Estas reflexiones, en el marco de referencia del mercado (geomercado), no vienen precisamente -- de ahora, como no es de ahora el "vacío" de mercado interior castellano-leonés -- (4), y aún las disposiciones implícitas para el cambio por el ejemplo de otras regiones(5).

Nuestra Comunidad, por su dimensión de pequeño país europeo, debería -- potenciar para su desarrollo una morfología del sistema de ciudades tipo anular -- o regular. Esta última, con preferencia, que al modo del País Vasco o Andalucía favorece mejor las economías externas operativas sobre el medio físico; el sistema castellano-leonés debe ordenarse horizontalmente con la línea del Duero, bus-- cando el eje del Ebro y la salida por Oporto, y conectar en vertical las comuni-- dades del Centro y Sur con los sistemas Norte y Noroeste.

Dentro de la región, una escala comarcal potenciaría los sistemas urba-- nos en estructura regular tipo Christaller (6) que continúan siendo, por su adap--

tación al nivel de servicios, modelos eficaces para centrar actividades terciarias y recoger/distribuir productos en el territorio. La difusión de niveles de vida más justos, progresivos y equilibrados, requiere núcleos urbanos con dotación de servicios que sean accesibles a las poblaciones del entorno (máximo aproximado: 1 hora desplazamiento automóvil o media equivalente de transporte).

Desconcentración pues, y planificación de los sistemas urbanos, modificar en lo posible el radiocentrismo de las redes de transporte mediante viales -- isotrópicos, fomentar la complementariedad funcional entre los núcleos urbanos -- compartiendo equipamientos comunes, y preservar el casco histórico de los mismos, serían requisitos imprescindibles para el objetivo de desarrollo comunitario y no de supervivencia.

La comarcalidad(7) suele recomendar un modelo de gestión-para variables de población, diámetro y superficie máximas en 100.000 habitantes, 40 Ks y - y 1.000 Ks2 respectivamente-. como el que sigue:

a) Reagrupar los servicios terciarios públicos y comerciales en los núcleos poblacionales más accesibles por transporte público y privado.

b) Organizar en esos lugares centrales reestructurados, las actividades de Distribución, desde mercados de origen hasta flujos exteriores de productos.

c) Crear infraestructuras comunes y actividades agroindustriales complementarias por comarcas según actividad económica predominante, a fin de reducir costes e incrementar la competitividad por la mejora tecnológica y la innovación.

Una actuación complementaria para la Comunidad, sería la de reforzar su capacidad de transporte, como instrumento de eficacia interna y valor añadido interregional, tanto mediante los "management contracts", como mediante holdings de empresas (8). Ejemplifica éste y los anteriores criterios, el planteamiento que en la Comunidad Autónoma de Euzkadi ha expuesto su lehendakari Sr. Ardanza ante el Parlamento Autónomo, a fin de afrontar el reto europeo de 1.993 (9): los objetivos marcados para enfrentar la unificación económica europea y recuperar la economía autonómica comprenden: "nuevos enlaces ferroviarios desarrollo -

portuario, ampliaciones y mejoras en aeropuertos, plan de carreteras, plan de gasificación de la comunidad, plan de redes de comunicación radial, telefónica y telemática "(lo que necesariamente induce, por cuestión de competencias, a negociar con la Administración Central y empresas públicas)" .

En otro caso, no ser región saliendo de la región (o Autonomía saliendo de la región (o Autonomía saliendo de la Autonomía), supondría permanecer en perspectivas de distanciamiento, como las que resume, por ejemplo, Alain Finkelkraut (10), respecto al "provincianismo".

Lo anterior podría figurar como la segunda paradoja que padecemos. Y \_ habría que agregar un corolario como resumen de las líneas precedentes: ¿Se debe o puede prescindir de una vocación-esto es: predisposición geográfica y dotación hombre/ medios-, como centro distribuidor interregional?.

Hay también lugar para una tercera paradoja en la localización espacial de este modo: no aprovechar el "vacío industrial" para ocupar un lugar al sol en la revolución de las tecnologías limpias. Podría quizá considerarse que el -- problema se acrece por lo exiguo de los presupuestos y el retraso de partida respecto a otras regiones. Más lo evidente es que habrá que maniobrar de manera que se soslayen los factores que inciden negativamente en la capacidad de atracción -- de esta Comunidad, sobre corporaciones de tecnología punta e industrias de futuros tanto del Estado como foráneas. la preferencia que tales empresas muestran ha cia localizaciones en lugares de buen equipamiento y nivel de servicios, con comu nicaciones- tanto por viales, y particularmente aéreas, como telemáticas-, que - garanticen un correcto flujo en doble dirección, así como proximidad a centros -- superiores de investigación con aceptable desarrollo técnico, incluyendo clima -- ambiente agradable para la relación y el ocio factores de exigencia para la cali dad de vida de sus activos laborales explica, entre otras, la razón de la inver sión creciente y desarrollo consecuente cara al horizonte 2.000 tantos del eje me diterráneo español como de Madrid. No casualmente (11) Barcelona y Andalucía han sido elegidas por la Comunidad Europea como centros europeos de promoción empres rial para 1.989, en el programa Europartenariat.

Como es sabido, tal programa consiste en el desarrollo de las asociaciones entre empresas europeas, tanto en cooperación comercial como en tomas de participación, intercambio de patentes o transferencias de tecnología. Estos proyectos de promoción industrial pueden beneficiarse de las subvenciones del FEDER (Fondo Europeo de Desarrollo Regional). Convendría insistir respecto a la Administración Central, sobre las ventajas que Castilla y León ofrece, en cuanto a las ayudas de la C.E., como región deprimida, siempre que, canalizando inversión pública en infraestructura, las empresas de la región y los proyectos de cooperación privados tuvieran el necesario atractivo, y la necesaria racionalidad, para fomentar esa "ósmosis industrial" capaz de generar un "eje de cooperación empresarial"

Un triple "tempo" determina el futuro a plazo de una Autonomía que ha de situar su cronología en una España que cambia dentro de una Comunidad Europea que asimismo está cambiando. Cualquier experto coincidirá en que las empresas de la región habrán de asumir este triple esfuerzo y modificar sus estrategias. --- Pues si 1.992 (aparte Olimpiadas y dotaciones conmemorativas) apunta el objetivo de supresión de todos los obstáculos a la libre circulación de mercancías, servicios, personas y capitales dentro de la C.E., la cuestión es si aquí existe una conciencia clara de lo que se avecina y en particular, si las empresas regionales es tan preparándose para ganar competitividad.

En particular las pequeñas y medianas empresas que, como en el resto -- del Estado-, forman lo más consistente del tejido industrial y comercial, y absorben la mayor parte del empleo. Unas 300 normas legales eliminarán las barreras -- físicas, técnicas y fiscales entre los países comunitarios; sin un Estado protector de los mercados interiores, con una competencia libre, los términos del problema quedan fijados en los 320 millones de consumidores potenciales. El telón - que sube en 1.993 lleva de un mercado común a un mercado sin fronteras.

Así, en este intervalo priman sobre todo las acciones de adecuación - en infraestructura y otras reformas ya estructurales entre las que no es la menor un cambio de actitud, una nueva cultura empresarial. Las unidades de producción y

y comercialización han de flexibilizarse y buscar su "nicho de mercado", esto es, diseñar y distribuir productos especializados para segmentos concretos de consumo no es tanto el problema de la dimensión para competir, sino la capacidad para asociarse, para asumir nuevos modelos de gestión, de creación de sociedades mixtas o de capital riesgo con empresas de otros países miembros. De igual modo, saber responder con proyectos suficientemente cualificados al aumento de los fondos estructurales que asumirá y dotará la C.E., (12).

Espacio y Distribución regionales, necesitan de una articulación precisa para enfrentar el futuro y la demanda de desarrollo: un mínimo de 15 tiendas en una superficie comercial no inferior a los 2.500 metros cuadrados es la medida imprescindible para la eficacia de un Centro Comercial (13). Estos instrumentos modernizadores de la distribución comercial, junto a las superficies sectoriales e hipermercados, marcan la pauta a seguir en la atención al consumo tanto masivo como selectivo, mediante una oferta variada que precisará unidad de gestión. Tal proceso está incorporando últimamente a entidades financieras para una simbiosis espacial de diversidad comercial que evite intereses encontrados en el mismo punto de localización. Ya en otras autonomías--Madrid: Moya Shopping, Madrid/Chamartín, La Vaguada; Barcelona: Bulevard Rosa; Victoria: Dendaraba, etc.--, se están utilizando las oportunidades de negocio para ordenar una distribución en miles de metros cuadrados, secciones por tiendas de amplia oferta, ocio, restauración y aparcamiento. Para dichas entidades financieras, supone una oportunidad de colocar capitales a largo plazo que aseguren reservas matemáticas para la cobertura de los coeficientes de garantía. Un ejemplo restringido a nuestra región lo constituye el Centro Comercial de Las Francesas en Valladolid.

A modo de conclusiones:

- 1) El espacio castellano-leonés, no induce, por sus propios niveles de infraestructura y ambiente, a la localización de actividades industriales y de servicios foráneas.
- 2) Las influencias histórico-administrativas heredadas, no han llevado a articular suficientemente sus flujos de transporte mas información, ni su renta de situación.

3) Cualquier diagnóstico debe pasar por la recualificación de la gestión y de la inversión, el análisis realista de la vocación y recursos territoriales, el impulsar la capacidad de innovación.

4) Supuesta la inversión en infraestructura y la capacidad de innovación, habría de impulsarse acuerdos de colaboración interempresas, sociedades mixtas, transferencias de tecnología, servicios y gestión, con corporaciones extracomunitarias.

5) El eje del Duero puede activar su potencial de actuaciones integradoras para el desarrollo, uniendo la fachada atlántica, a través de la Región, - con el eje de mayor crecimiento futuro: el ibérico/Mediterráneo.

Acaso fuera conveniente que estos factores, formaran la materia de un próximo Congreso Regional sobre Distribución, Logística y Ordenación Territorial cuya celebración, desde aquí sugerimos.