

## Perspectivas de análisis sobre los circuitos de la economía urbana vinculados a las empresas automotrices en el Gran La Plata

*Perspectives of analysis on urban economy circuits linked to automotive companies at the Gran La Plata*

Donato Laborde Matías Germán

Centro Interdisciplinario de Estudios Complejos – CIEC  
donatolaborde@hotmail.com

### Resumen

El presente trabajo tiene como objetivo principal mostrar perspectivas de análisis que se desprenden del proyecto de investigación postdoctoral. Se presentan los objetivos de investigación y los lineamientos teóricos, se indagan los circuitos de la economía urbana vinculados a la producción automotriz y la relación con el Gran La Plata.

Palabras claves: economía urbana, industria automotriz

### Abstract

The main objective of this paper is to show perspectives of analysis that emerge from the postdoctoral research project. The research objectives and the guidelines, the circuits of the urban economy related to the automotive production and the relationship with the Gran La Plata are investigated.

Keywords: urban economy, automotive industry

### Introducción

Se entiende al territorio como sinónimo de espacio geográfico, es decir, como un conjunto indisoluble, solidario y contradictorio de sistemas de objetos y sistemas de acciones (Santos, 2000). Por ello, resulta un híbrido de materialidad y de vida social (Silveira, 2008) y permite revelar las acciones pasadas y presentes (Santos y Silveira, 2001).

Mediante el análisis de las técnicas, las normas y las acciones, buscamos comprender de qué manera el territorio está siendo usado: dónde, por quién, por qué y para qué (Santos y Silveira, 2001). En cada periodo histórico, los actores tienen diferentes posibilidades de acción permitidas por el fenómeno técnico. En este sentido, mientras que las técnicas habilitan determinadas formas de producción y circulación de la producción, la política potencia las posibilidades de uso de determinadas técnicas (Silveira, 2008).

Para analizar la cuestión urbana, Santos (2009) propone considerar las perspectivas de la economía política de la urbanización y de la economía política de la ciudad. En palabras de Silveira (2011): "Al tiempo que la primera se identifica con la economía política del territorio, revelando la repartición de los instrumentos de trabajo, del capital, del empleo y de los

hombres en una formación socio-espacial, la segunda nos mostraría cómo el medio construido urbano se organiza frente a la producción y cómo todos los agentes de la vida urbana encuentran su lugar en ese medio construido y en la división del trabajo" (Silveira, 2011: 2).

Por esto, la perspectiva que se utiliza para abordar la investigación son los circuitos de la economía urbana y, además, se considera central el papel de mediación del Estado entre los diferentes actores intervinientes en las dinámicas urbanas. El objetivo general es analizar los circuitos superior e inferior de la economía urbana vinculados a la producción y reparación de automóviles en la Región Metropolitana de Buenos Aires, buscando comprender la relación de los diferentes actores con las finanzas, la tecnociencia, la información y el consumo.

### **Globalización y circuitos de la economía urbana**

En la actualidad, la región del Gran La Plata<sup>73</sup> no escapa a los impactos de la globalización, que puede ser entendida como un proceso (Harvey, 2003) y como un periodo en el cual los espacios incorporan nuevos y diferentes elementos científicos, técnicos e informacionales. Santos (2000: 172) afirma que "todo se mundializa: la producción, el producto, el dinero, el crédito, la deuda, el consumo, la política y la cultura. Ese conjunto de mundializaciones cada una sustentando, arrastrando, ayudando a imponer la otra, merece el nombre de globalización".

La intensificación de este proceso (Harvey, 2003:72) permite, a través de una compleja cooperación, unificar las actividades productivas. Gereffi (1999) indica que en este contexto proliferan cadenas globales resultado de una actividad económica que no es solamente internacional en su alcance, sino que también es global en su organización.

Consideramos que el territorio y la ciudad son permanentemente reorganizados por procesos de producción y consumo, desarrollados por actores con grados desiguales de capital, tecnología y organización, que pueden ser comprendidos como circuitos de la economía urbana (Santos, 1975). De ese modo, cada circuito se define por el conjunto de actividades realizadas, y por el sector de población que se asocia a éstas, ya sea por la producción o por el consumo.

El circuito superior contiene las variables fuerza del periodo que son las finanzas, la información y la técnica y que definen la división territorial del trabajo hegemónica, la cual se extiende no sólo en la ciudad sino también en el territorio nacional y más allá de éste. Está constituido por bancos, comercios e industrias de exportación, industria y servicios modernos, mayoristas y transportistas; mientras que el circuito inferior está compuesto esencialmente por producciones intensivas en mano de obra, por servicios y comercios de

<sup>73</sup>Se considera la región del Gran La Plata al territorio conformado por los partidos de La Plata, Berisso y Ensenada. Debe distinguirse la región del Gran La Plata del aglomerado Gran La Plata. La primera incluye la totalidad de la superficie de los tres partidos, en tanto que el aglomerado abarca el área urbana y su delimitación corresponde a la estipulada por el Indec y por la Dirección Provincial de Estadística (Adriani; Papalardo y Sfich, 2008).

pequeñas dimensiones que utilizan de manera restringida las variables de la época (Santos, 1975).

Santos (1975) plantea que las actividades de fabricación del circuito superior poseen dos organizaciones: la primera corresponde a la economía hegemónica y la segunda, una porción marginal de ese circuito superior, está constituida por formas de producción menos modernas desde el punto de vista tecnológico y organizacional, reuniendo características de cada uno de los circuitos. Desde esta perspectiva, esos circuitos son subsistemas del sistema urbano, que poseen relaciones de complementariedad, competencia y jerarquía.

Elaboradas a partir de los principales hallazgos de la Tesis "Territorio y globalización en Argentina: Los circuitos de la economía urbana vinculados a la producción automotriz"<sup>74</sup>, las siguientes hipótesis orientan la investigación. En primer lugar, se han identificado los circuitos de la economía urbana vinculados a las empresas automotrices en la Argentina a partir del estudio de las sucesivas divisiones territoriales del trabajo. Este análisis, en el marco del proceso de globalización y teniendo en cuenta el fenómeno técnico contemporáneo, permite reconocer la dinámica de los circuitos y la creciente utilización corporativa del territorio.

Las empresas automotrices propias del circuito superior, en el contexto del MERCOSUR, emplean al territorio como una plataforma para la exportación de su producción y como indica Gottmann (1975) utilizan al territorio como un recurso, configurando una especialización productiva en el nordeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires (Mapa N°1). Éste es el lugar elegido por los actores que rigen la actual división hegemónica del trabajo, revelando una nueva jerarquización de la red urbana producto de las nuevas localizaciones, tanto de ensambladoras como de proveedores.

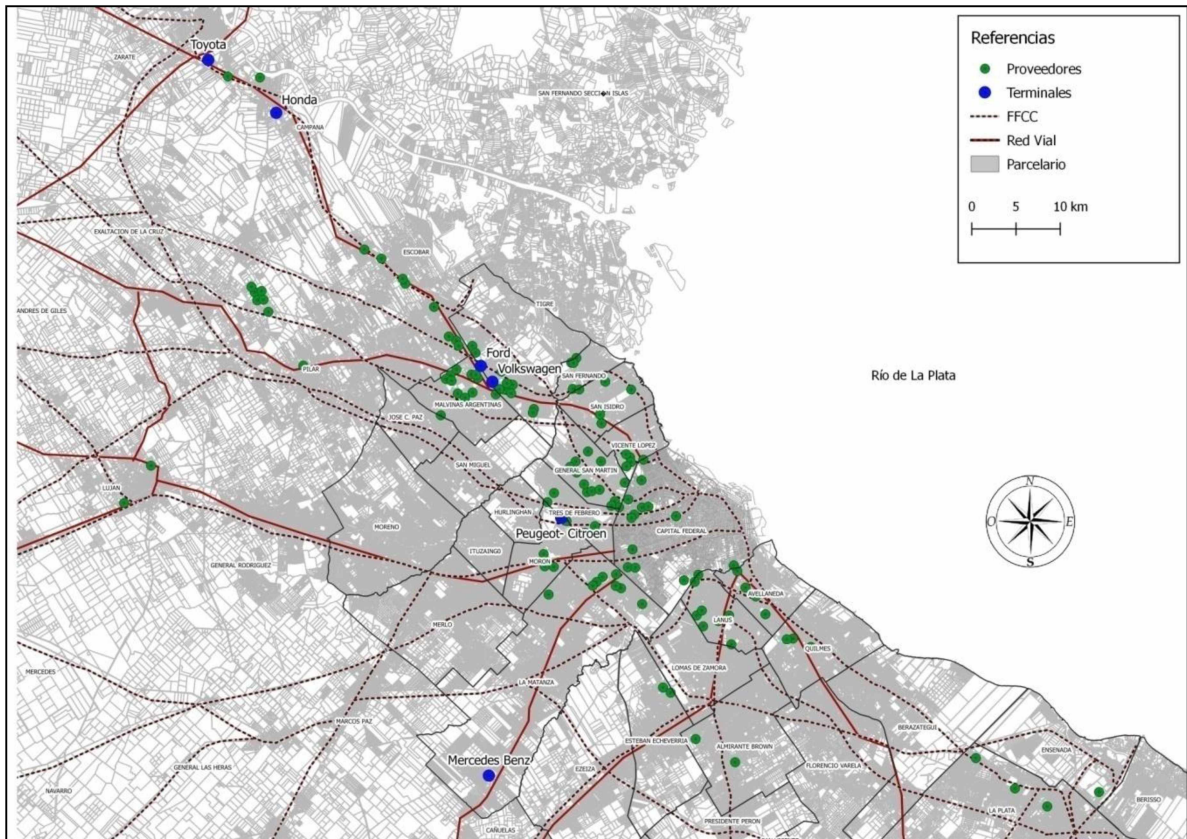
En segundo lugar, los cambios en las estrategias y organización de las empresas globales, así como la incorporación de técnicas modernas y normas de producción, condujeron a una ampliación de la distancia entre los diferentes circuitos. A su vez, se extranjerizó la porción marginal del circuito superior y las empresas nacionales, que no lograron mantenerse en el círculo de proveedores de las ensambladoras, debieron refugiarse en el mercado de reposición de autopartes.

En tercer lugar, podemos afirmar, a través de la generación de información, cartografía y análisis estadístico, que la producción automotriz se encuentra territorialmente más concentrada, con mayores niveles de extranjerización y mayor dependencia del mercado brasileño. Por otro lado, el consumo de autos se expande en todo el territorio nacional al ritmo de créditos públicos y privados. En las condiciones actuales de la división internacional del trabajo, este tipo de industrialización caracterizada, en gran medida, por la re-

<sup>74</sup> Tesis dirigida por la Dra. María Laura Silveira en el marco del Doctorado en Geografía de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional de La Plata. En la misma analizamos la modernización territorial, producto de los procesos de urbanización e industrialización y las políticas públicas en Argentina, a partir de la perspectiva de los circuitos de la economía urbana vinculados a las empresas automotrices en la Argentina.

exportación evidencia cierta desarticulación con las demás actividades productivas y de servicios, propias de los circuitos menos modernos.

Mapa N° 1. Terminales y proveedores automotrices, Región Metropolitana de Buenos Aires. 2017.



Fuente: Elaboración propia en base a trabajo de campo y páginas web de las empresas, 2017.

Se trata entonces de tres perspectivas de la problemática sobre los circuitos de la economía urbana vinculados a las empresas automotrices en la Región Metropolitana de Buenos Aires con particular atención en la región del Gran La Plata, teniendo en cuenta los nexos con las variables explicativas de la época, como son las finanzas, la tecnociencia, la información y el consumo. Como resultado indirecto del comportamiento de esas variables, particularmente de la renovación tecnológica y de la expansión del consumo, surge un conjunto de actividades poco capitalizadas capaces de atender una demanda no satisfecha por el circuito superior en el ramo automotriz, pero también de generar ingresos a los actores que trabajan en ellas.

Buscamos comprender cómo los servicios de reparación de autos y distribución de repuestos del circuito inferior aseguran la creación de un número elevado de empleos y la manutención y la permanencia de un parque automotor antiguo, esencial para la circulación y valorización de bienes y servicios provenientes de otras divisiones del trabajo.

Además, varias investigaciones vinculadas a la temática industrial en la Argentina tratan sobre el funcionamiento, el rol de la industria y las políticas públicas asociadas a la actividad, dado que se focalizan en el análisis de las estructuras empresariales, el funcionamiento de los parques industriales, los factores y costos de localización, entre otros temas. Estos

aspectos han sido desarrollados por investigadores como Kosakof (1998), Fritzche y Vio (2002), Schorr (2004), Azpiazu y Basualdo (2004,2010), Azpiazu y Schorr (2010).

En lo que concierne a la industria automotriz, en particular, la temática ha sido trabajada por autores como Rivadulla (1994), Bastos Tigre (1999), Katz y Sierra (2002), Varela (2003), Basconcelo (2005), Belini (2006), Tomadoni (2008), Santarcangelo y Pinazo (2009), Picabea (2014) cuyas investigaciones indagan sobre estrategias de las empresas globales en el contexto del MERCOSUR y la adaptación del empresariado autopartista local, haciendo hincapié en los procesos de desindustrialización-industrialización. Otros trabajos investigan las condiciones laborales, como Delfini (2006), Santella (2007) y Santarcangelo (2009). Por último, en cuanto a la relación entre territorio e industria en la Región Metropolitana de Buenos Aires se encuentran las propuestas de Blanco (1996), Fritzche y Vio (2000), Briano (2003), Ciccolella (1999, 2012) y Carriquiriborde y otros (2011). Especialmente, estos autores consideran las dinámicas y transformaciones territoriales generadas por la industria. Todos los trabajos mencionados serán un aporte significativo para la investigación. Sin embargo, no se han encontrado antecedentes que estudien la problemática de la industria automotriz y el territorio desde la perspectiva de los circuitos de la economía urbana, tanto en la Región Metropolitana de Buenos Aires y, particularmente, en el Gran La Plata<sup>75</sup>.

### **Circuitos de la economía urbana en el Gran La Plata**

Los circuitos, tal como sostiene Silveira (2016), lejos de componer una dualidad se definen por su existencia unitaria y su oposición dialéctica, ya que no es posible considerarlos de forma separada. Se tratan de categorías que permiten retratar manifestaciones relevantes y explicativas de lo existente, es decir, del fenómeno urbano (Silveira, 2016).

Cada circuito tiene características propias y distintivas. El circuito superior tiene capacidad de macro-organizar el espacio y destinar su producción tanto al mercado externo como interno. Silveira sostiene que:

“El mercado –externo e interno– suele ser presentado como una realidad unitaria, homogénea y global, que sólo puede vincularse con la división territorial del trabajo hegemónica, reconocida como moderna y propia de la economía superior. Sin embargo, el mercado es, al mismo tiempo, único y segmentado, heterogéneo, mundial, nacional y regional. Por esa razón, hace posible la existencia de otras divisiones territoriales del trabajo. El mercado real no es una abstracción de la macroeconomía, sino que es territorial” (Silveira, 2009: 19).

En la Región del Gran La Plata existen marcadas diferencias en cuanto a las características del medio construido y del mercado. Su mancha urbana, por su tamaño y por las actividades que alberga, manifiesta parte de los circuitos de la economía urbana. La Región del Gran La

<sup>75</sup> En cuanto a las características socioeconómicas de la región del Gran La Plata, Adriani, Papalardo, Pintos y Suárez (2011) escriben: “están dadas por el significativo peso del sector terciario, en particular el sector público, que se concentra fundamentalmente en la ciudad de La Plata, dado su carácter de capital provincial, sede de la Universidad Nacional y de numerosas entidades empresariales y financieras; y por la importancia de las grandes industrias de las ramas metalmeccánica y petrolera emplazadas en el área portuaria”.

Plata tiene una población urbana de 787.294 habitantes (Censo 2010) y se la considera el sexto conglomerado urbano más numeroso del país. Además, es parte del Área Concentrada<sup>76</sup> y de la Región Metropolitana de Buenos Aires<sup>77</sup>, donde se registra el mayor nivel de producción y consumo del país y se concentran los actores hegemónicos, cuya acción central se da en la ciudad de Buenos Aires.

En el actual periodo, la ciudad de Buenos Aires refuerza su rol como metrópolis informacional del país, debido a su capacidad de comando, tanto hacia el resto de la red urbana como a las diferentes porciones del territorio nacional. Por su parte, la región Metropolitana de Buenos Aires expresa un área densa del medio técnico-científico-informacional, con actividades económicas fuertemente partícipes de un circuito superior. En muchos casos, es un circuito con fuertes vínculos internacionales, con actividades relacionadas a los nuevos patrones de consumo y servicios modernos y especializados, además de algunas actividades industriales (Di Nucci, 2010). Además, coexisten sedes de empresas globales y diferentes manifestaciones de un circuito inferior que revela la pobreza urbana.

### **Consumo y topologías de las empresas**

Además de los medios de producción, es decir las terminales ensambladoras y los proveedores de autopartes, también existen los medios de consumo, que son los puntos de ventas de automóviles, autopartes, accesorios y servicios. Estos últimos funcionan como fuerzas de dispersión y avanzan sobre el territorio.

El aparato de comercialización de autos y autopartes, conformado por agentes de diferente tamaño y poder, es uno de los nexos centrales que facilitan el proceso de circulación del capital y su realización. Para el circuito superior dicho aparato está compuesto por los puntos de ventas de las concesionarias (algunas poseen talleres de reparación) y por las grandes y mediadas distribuidoras de autopartes. Sin embargo, también existe una porción marginal en la comercialización, que son las pequeñas casas de venta de repuestos.

En Argentina se encuentra un número considerable de concesionarias, oficiales y particulares. Para comprender la dimensión y complejidad del sistema de distribución de automóviles cabe recordar que éste depende tanto del nivel de la producción local como de las importaciones.

<sup>76</sup> El Área Concentrada abarcaría el Área Metropolitana de Buenos Aires, la provincia de Buenos Aires y Córdoba, y el centro y sur de la provincia de Santa Fe. La misma recibe el mayor monto de las inversiones públicas y privadas, de capitales nacionales y extranjeros (Di Nucci, 2010: 23).

<sup>77</sup> Según el censo del año 2010 posee una población 14.819.137 millones de habitantes y contiene un área 13.947 km (Observatorio Metropolitano de la CPAU). La Región Metropolitana de Buenos Aires comprende a los Partidos de Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Berisso, Brandsen, Campana, Cañuelas, Ensenada, Escobar, Esteban Echeverría, Exaltación de la Cruz, Ezeiza, Florencio Varela, General Las Heras, General Rodríguez, General San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, La Plata, Lanús, Luján, Lomas de Zamora, Malvinas Argentinas, Marcos Paz, Merlo, Moreno, Morón, Pilar, Presidente Perón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, San Vicente, Tigre, Tres de Febrero, Vicente López y Zárate.

En cuanto a las políticas que permiten el ingreso de autos importados, a lo largo de su historia la formación socioespacial ha fluctuado entre medidas proteccionistas y aperturistas, dependiendo de las coyunturas económicas. Sin embargo, en las últimas cuatro décadas, las políticas implementadas y el carácter global de los circuitos espaciales de la producción automotriz llevaron a la extranjerización de las ventas efectuadas por el aparato de distribución. En el año 2015, según datos de ACARA, cerca del 55 % de los autos patentados en Argentina eran importados. Para el año 2018 el porcentaje se eleva al 70 %.

Las concesionarias del circuito superior se ubican en una posición de privilegio tanto por su localización en las ciudades como por su capacidad para cautivar el mercado. En el trabajo de campo, a través de diferentes recorridos y visitas a concesionarias y talleres especializados en varios puntos de la Región Metropolitana de Buenos Aires, se realizaron entrevistas en profundidad y se identificaron las características de las unidades de comercialización de automóviles del circuito superior. Se destaca la instalación de grandes superficies comerciales, diferentes fusiones entre los agentes, relaciones de preferencia entre esas concesionarias y las terminales automotrices, como también la utilización de diferentes servicios financieros.

Las nuevas topologías financieras (Contel, 2009) no buscan financiar las actividades productivas de los lugares. Las topologías de las empresas automotrices globales se observan en el medio urbano a través de las concesionarias oficiales, presentes en la mayoría de las ciudades. En éstas, se presentan variados ejemplos que exhiben la estética de las corporaciones, representada principalmente por sus logos (Imagen N° 1). Así, las concesionarias también participan de la expansión de la división territorial del trabajo de las corporaciones.

Las concesionarias oficiales son actores del circuito superior, que usan el espacio a través de redes de una forma rápida gracias a los modernos soportes técnicos. Tienen conexión directa con la fábrica y con el comando central de las empresas en el país, ubicado generalmente en la ciudad Buenos Aires.

Imagen N° 1: Concesionaria oficial Fiat, Ciudad de La Plata. 2017.



Fuente: Fotografía del autor, 2017.

Las concesionarias aprovechan el territorio reticular y contribuyen a la consolidación de nuevas jerarquías urbanas, establecen relaciones de cooperación con los agentes más



importantes de la distribución de automóviles y utilizan las infraestructuras de una manera más eficiente que las concesionarias más pequeñas.

De esta manera, existe una correlación entre la jerarquía urbana y la presencia de las concesionarias oficiales más grandes. Por medio de altas inversiones, las concesionarias construyen unidades comerciales en los ejes principales de las ciudades, con amplias dimensiones y frecuentemente con talleres de reparación especializados y dedicados al servicio postventa según la marca.

Aunque se observa un proceso de concentración, todavía existen pequeñas unidades particulares que venden autos nuevos y usados, conformando una numerosa porción marginal en la comercialización de automóviles.

Diferentes nexos y niveles de vinculación se manifiestan entre las unidades productivas y las concesionarias oficiales. Una de las relaciones centrales es mantener el nivel de flujo de las ventas, ya que las terminales otorgan cupos de automóviles a las concesionarias y obligan a patentar cierta cantidad por mes. Si esto no se cumple, puede descender el número del cupo y a futuro perder nuevas ventas.

No todas las empresas tienen la misma estrategia en su relación con las concesionarias oficiales. Toyota exige a las concesionarias primero patentar el vehículo para habilitar su salida de la fábrica, asegurando su exclusividad a las concesionarias oficiales. Otras marcas del circuito superior permiten que una concesionaria pueda vender a otra un automóvil, diversificando el flujo de vehículos.

A menudo, en las ciudades más pequeñas, la concentración de las ventas en las concesionarias del circuito superior se debe a la posibilidad que tienen de ofrecer herramientas financieras, como también a la compra de otras más pequeñas con cierto peso en el mercado local.

En correspondencia al tamaño de su mercado, la Región Metropolitana de Buenos Aires concentra la mayor cantidad de concesionarias del país, tanto oficiales como no oficiales. Ford se destaca por una mayor penetración en todo el territorio nacional y cuenta con la mayor cantidad de sucursales, localizadas principalmente en la Región Metropolitana de Buenos Aires, pero también en las provincias de Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe.

Las grandes concesionarias del circuito superior presentan diferentes ventajas frente a las más pequeñas. La principal radica en el manejo de instrumentos financieros y su vinculación directa con la fábrica. A su vez, las concesionarias oficiales ofrecen mayor cantidad de modelos de autos nuevos y a un precio menor. En las entrevistas realizadas en las concesionarias oficiales en la ciudad de La Plata, manifestaron que la capacidad de financiamiento llegaba hasta el 50% del valor total del automóvil<sup>78</sup>.

En cuanto a las concesionarias de menor tamaño y su vinculación con las herramientas financieras, varios dueños de los establecimientos manifestaron que el plan Procreauto fue

<sup>78</sup> La ganancia que obtiene un concesionario con la venta de un automóvil 0 Km. ronda, en pago efectivo, el 4%. Si la transacción se realiza a través de formas financieras, la ganancia se supera ampliamente en función del tipo y condición del crédito dado.



aprovechado fundamentalmente por las concesionarias grandes, producto del menor precio y del poder de la publicidad, relegando todavía más a las pequeñas en el segmento de usados.

No obstante, una gran cantidad de empresas automotrices globales que no tienen unidades productivas en el país, aseguran su comercialización mediante un considerable tejido de concesionarias oficiales. Se destacan aquellas empresas cuyo destino es el mercado de automóviles de alta gama.

Un cambio importante en el circuito superior de la comercialización de automóviles es el ingreso al país de las empresas asiáticas, como las provenientes de China y de Corea del Sur. Aunque no producen en el país, en los últimos años sus aparatos de comercialización crecieron gracias a la instalación de puntos de ventas en la ciudad de Buenos Aires y en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Hyundai (Corea del Sur) y Chery (China) poseen concesionarias oficiales y avanzan sobre el territorio expresando nuevos contenidos y nexos en el circuito superior de la comercialización de automóviles, tanto en lo referido al origen de la producción como al precio de los automóviles.

### **Circuito inferior**

Singer (1998) sostiene que el proceso de urbanización que se da en América Latina da posibilidades de sobrevivencia de miles de personas, que encuentran en el circuito inferior sus medios de subsistencia (Santos, 1975). Las grandes aglomeraciones urbanas no tienen medios de producción suficientes para generar trabajo para toda la población, que debe buscar otras formas de supervivencia.

El circuito inferior se forma por actividades de pequeña dimensión y se compone esencialmente por producciones intensivas en mano de obra, por servicios no modernos y por comercio no moderno de pequeñas dimensiones (Santos, 1975).

Al respecto, Silveira indica:

“El circuito inferior se caracteriza por la fabricación y comercio en pequeñas cantidades, por la utilización de capitales reducidos y por un abanico de situaciones de empleo – acuerdos personales entre patrón y empleado, trabajo autónomo, trabajo familiar, pequeñas empresas. Son actividades de pequeña dimensión como el pequeño comercio minorista e inclusive ambulante, diversas formas de artesanos y de reparación y arreglos, algunos transportes, prestación de servicios banales, entre otros” (Silveira, 2016: 87).

Los dos circuitos de la economía urbana no son sistemas aislados e impermeables entre sí, por el contrario, están en interacción permanente. Es clave no reducir el circuito inferior a las denominadas actividades tradicionales, porque es un producto indirecto de la modernización, está en transformación y adaptación permanente; y una parte de su abastecimiento viene de los sectores considerados modernos, de los cuales depende (Silveira, 2016).

Estableciendo relaciones intrínsecas con el lugar, las actividades del circuito inferior nacen como consecuencia de la desigualdad y tienen como objetivo satisfacer las demandas de la población de menores ingresos. Di Nucci (2010) sostiene que la pobreza urbana y la falta de empleo formal traen como consecuencia la creación, mantenimiento y aumento del circuito inferior de la economía urbana en los países denominados dependientes como Argentina.

A través del trabajo de campo, hemos podido, así, reconocer un circuito inferior. En la Región del Gran Plata existe un denso circuito inferior producto indirecto de la modernización del aparato productivo y del aumento del consumo. El circuito inferior muestra distintas formas del hacer y revela una diversidad de existencias en la ciudad.

No podemos olvidar que el circuito inferior se caracteriza por su subordinación y dependencia con respecto al circuito superior. Mientras que los actores hegemónicos utilizan plenamente las posibilidades técnicas del periodo técnico-científico-informacional y, como sostiene Silveira (2009), demandan técnicas de alto desempeño y velocidad, susceptibles de producir fluidez y autonomía en la esfera financiera, los actores del circuito inferior utilizan solo algunas de las posibilidades técnicas del periodo y expresan, a través de otras racionalidades, formas de trabajo no hegemónicas.

### **Consideraciones finales**

En diferentes instancias, Santos (2008, 2009) insiste en la existencia del fenómeno de los circuitos de la economía urbana en América Latina. Pero, además, sostiene que existe un proceso de urbanización corporativa, generado por los intereses de las grandes empresas en consonancia con las acciones de los Estados-Nación.

Las dinámicas urbanas son empujadas por actores del circuito superior y ligadas a los procesos globales. Surgen a través de privatizaciones, implantes productivos, desarrollos comerciales y de servicios, que cambian las funciones y existencias en la ciudad. Maldonado (2016) sostiene que la zona de influencia del circuito superior son las grandes ciudades. Comandan la vida de una amplia región que excede de sobremanera los límites urbanos tradicionalmente definidos. Además, el circuito superior gobierna la vida de una amplia región que incluye áreas urbanas y rurales.

Las acciones de las grandes empresas se hacen presentes en la ciudad de manera creciente y acelerada, sobre todo a través de las finanzas, los servicios y permiten dar cuenta del poder de las empresas en la constitución de un territorio cada vez más corporativo.

Por su parte, la existencia del circuito inferior permite la supervivencia de un importante sector de la población. Por esto, es un elemento indispensable para la comprensión de la actual economía urbana de las ciudades. El sistema técnico contemporáneo, la información omnipresente y el poder de las finanzas afectan también al circuito inferior, enfrentándolo a nuevas posibilidades y nuevos nexos de dependencia y subordinación (Silveira, 2016).

Las diversidades socioeconómicas y regionales son, así, vistas como un principio de método fundamental para interpretar el fenómeno urbano (Silveira, 2011). Los diferentes usos del territorio muestran una riqueza cultural y política de en la región del Gran La Plata y pueden

orientar y diseñar la política pública que no refuerce y amplíe las distancias entre los circuitos de la economía urbana.

## Bibliografía

- ACARA. Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina. [www.acara.org.ar](http://www.acara.org.ar)
- ADEFA. Asociación de Fábricas de Automotores. [www.adefa.com.ar](http://www.adefa.com.ar).
- Adriani, H.; Papalardo, M.; Pintos, P.; Suárez, M, comps. (2011). Actores, estrategias y territorio: El Gran La Plata: De la crisis de la convertibilidad al crecimiento económico. La Plata: UNLP. FAHCE. En Memoria Académica. Disponible en: <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/libros/pm.288/pm.288.pdf>
- AFAC. Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes. [www.afac.org.ar](http://www.afac.org.ar)
- Azpiazu, D. y Schorr, M.(2010). Hecho en Argentina. Industria y economía, 1976-2007. Buenos Aires, Siglo XXI.
- Bastos Tigre, P.; Laplane, M. y Porta, F. "Cambio tecnológico y modernización en la industria automotriz del MERCOSUR". En Integración y comercio, 1999, Año 3, n° 7-8- pp. 133-156.
- Basconcelo, J. "La crisis del Mercosur y las estrategias industriales: ¿Hacia una nueva organización territorial de la producción automotriz?" Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina – 20 a 26 de março de 2005 – Universidade de São Paulo.
- Belini, C. "Negocios, poder y política industrial en los orígenes de la industria automotriz argentina, 1943-1958". En Revista de Historia Industrial. Economía y empresa; Lugar: Barcelona; Año: 2006 p.109 – 135.
- Blanco, J. (1996). "Área Metropolitana de Buenos Aires: transformaciones territoriales en el marco de la globalización" [versión electrónica]. Eure, 22 (67), 7-16.
- Briano, L.; Fritzsche, F. y Vio, M. "El lugar de la industria: Los parques industriales en la reestructuración productiva y territorial de la Región Metropolitana de Buenos Aires". EURE (Santiago) [online]. 2003, vol.29, n.86 pp. 109-135.
- Carriquiriborde, H., Donato Laborde, M., Canciani, M. y Adriani, L. "Ports et industries dans la reconfigurationspatiale métropolitaine de Buenos Aires" en Mutations Métropolitaines des Amériques. Helena Carriquiriborde, Luc Normand Tellier y Thomas-Maret (compiladores). Editorial de la Universidad de Quebec. Canadá. 2011.
- Ciccolella, Pablo. "Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires: Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa". EURE(Santiago) [online]. 1999, vol.25, n.76 [citado 2012-10-23], pp. 5-27. ISSN 0250-7161.
- Ciccolella, P. y Vecslir, L. "Transformaciones territoriales recientes y reestructuración metropolitana de Buenos Aires". RIURB. En revista Iberoamericana de Urbanismo. Número 8. 2012. [http://www.riurb.com/n8/08\\_Riurb.pdf](http://www.riurb.com/n8/08_Riurb.pdf)
- Contel, F. (2009) "Espaço geográfico, sistema bancário e hipercapilaridade do crédito no Brasil". Cadernos CRH, v. 22, n° 55, 2009, p. 119-134. CONTEL, Fabio. Território e finanças: técnicas, normas e topologias bancárias no Brasil. São Paulo: Annablume, 2011.
- Delfini, M. (2006). "Las relaciones laborales en una trama automotriz". En Cuadernos de Relaciones Laborales. Vol. 25, Número 1. ISSN 1131-8635. Universidad Complutense de Madrid. –
- Di Nucci, J. (2010). División territorial del trabajo y circuitos de la economía urbana: bebidas gaseosas y aguas saborizadas en Buenos Aires, Mar del Plata y Tandil. Tesis de Doctorado en Geografía, Universidad Nacional del Sur, 284 págs.
- Donato Laborde, M. (2017). Territorio y globalización en Argentina : los circuitos de la economía urbana vinculados a las empresas automotrices. Tesis de Doctorado en Geografía, Universidad Nacional de La Plata. Disponible en: <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.1378/te.1378.pdf>

- Fritzsche, F., y Vio, M. (2002). Cambios y enroques en las pautas de localización industrial en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Sus efectos sobre las PyMEs. 7ma Reunión Anual de la Red PyMEs-MERCOSUR. Rafaela (Santa Fe): Fundación Potenciar.
- Fritzsche, F. J., y Vio, M. (2000). Especialización y diversificación industrial en la Región Metropolitana de Buenos Aires. EURE (Santiago), 26(79), 25-45.
- Gereffi, G. (1999). A commodity chain framework for analyzing global industries. Durham: Duke University. Disponible en <https://www.ids.ac.uk/ids/global/pdfs/gereffi.pdf>
- Gottman, J. (1975). «The evolution of the Concept of Territory», Soc. Sci. Information, v. 14, no 3/4, pp. 29-47.
- Harvey, D. (2003). Espacios de esperanza. Madrid, AKAL. ISBN 84-460-1638-9.
- Kosacoff, B. (1998). "Estrategias empresariales y ajuste industrial". En Estrategias empresariales en tiempos de cambio. CEPAL/UNQUI.
- Maldonado, G. (2016). Circuito superior, producción agropecuaria y ciudad de Buenos Aires: lazos de articulación, cooperación y conflicto. Circuitos de la economía urbana. Ensayos sobre Buenos Aires y São Paulo. Lugar: Buenos Aires; Año: 2016; p. 69 – 94.
- Picabea, F. Repensando la periodización de la industrialización argentina. Modelo de acumulación y cambio tecnológico en torno a la creación del corredor automotriz argentino (1952-1960)". En Revista de Historia Americana y Argentina; Ciudad: Mendoza; Año: 2014 vol. 2.
- Rivadulla, A. (1994) "Las nuevas estrategias de las terminales automotrices argentinas frente a los procesos de apertura e integración subregional en el Cono Sur": En Revista Interamericana de Planificación, SIAP, N° 106.
- Santarcangelo, J. y Pinazo, G. La reindustrialización en la posconvertibilidad: una mirada desde el sector automotriz. En Realidad Económica 247, 2009.
- Santella, A. Reactivación de los conflictos en el sector automotriz argentino, 2004-2006", 2007. IISG, Holanda (<http://www.iisg.nl/labouragain/documents/santella.pdf>).
- Santos, M. (2000) [1996]. La naturaleza del espacio: técnica y tiempo, razón y emoción. Barcelona: Ariel, 348 p.
- Santos, M. y Silveira, M. L. (2001). O Brasil: Território e Sociedade no Início do Século XXI. São Paulo: Record, 473 págs.
- Santos, Milton (2008) [1975]. O Espaço dividido. Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. São Paulo: EDUPS, 440 págs.
- Santos, M. (2009) [1994]. Por uma economia política da cidade. O caso de São Paulo. São Paulo: EDUSP, 144 págs.
- Schorr, M. (2004) Industria y nación. Poder económico, neoliberalismo y alternativas de reindustrialización en la Argentina contemporánea. Barcelona. Edhasa.
- Sierra, P. y Katz, L. (2002): "La industria automotriz de cara a su futuro. Escenarios", LITTEC Laboratorio de investigación sobre Tecnología, Trabajo, Empresa y Competitividad. Documento de Trabajo n° 4, Universidad Nacional de General Sarmiento.
- Silveira, M. L. (2001). Una situación geográfica: de la teoría a la historia, de la historia a la teoría", in Estudios Socioterritoriales Revista de Geografía, n° 2, Centro de Investigaciones Geográficas, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, Tandil. pp. 157-167.
- Silveira, M. L. (2008) De la geografía de la existencia a los circuitos de la economía urbana. Tras las huellas de Milton Santos. Una mirada latinoamericana a la geografía humana contemporánea. Anthropos Editorial. México, p. 56-69.
- Silveira, M. L. (2009). Espacio banal y diversidad: más allá de las demandas del príncipe. Revista Huellas, (13), 18-36.
- Silveira, M. L. (2011) Urbanización Latinoamericana y circuitos de la economía urbana. Revista Geográfica de América Central, vol. 2, julio-diciembre, pp. 1-17 Universidad Nacional Heredia, Costa Rica. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=451744820410>.

- Silveira, M. L. (2016). Constitución de los circuitos de la economía urbana en la globalización. *Revista Universitaria de Geografía*, 25(2), 79-102. Recuperado en 25 de julio de 2017, [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1852-42652016000200004&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1852-42652016000200004&lng=es&tlng=es).
- Singer, P. (1998). *Economía política de la urbanización*. Siglo XXI.
- Tomadoni, C. (2008). *Los autos nunca compran autos. Territorio, reestructuración y crisis en la industria automotriz*. Argentina: Encuentro Grupo Editor, 318 págs.
- Varela, L. (2003) "El sector automotriz argentino. Estudio sobre la cadena productiva local", En *Realidad Económica*, 196: 120-145.