

DOCTORADO EN GEOGRAFÍA. UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA.

**TERRITORIO Y GLOBALIZACIÓN EN ARGENTINA: LOS CIRCUITOS DE
LA ECONOMÍA URBANA VINCULADOS A LAS EMPRESAS
AUTOMOTRICES**

Donato Laborde, Matías Germán

Tesis presentada para obtener el título de Doctor en Geografía por la Universidad
Nacional de La Plata

Directora: Dra. María Laura Silveira

Co-Director: Dr. Mariano Félix

LA PLATA

ARGENTINA

FEBRERO 2017

PREFACIO

Esta Tesis se presenta como parte de los requisitos para optar al grado Académico de Doctor en Geografía, de la Universidad Nacional de La Plata y no ha sido presentada previamente para la obtención de otro título en esta Universidad u otra. La misma contiene los resultados obtenidos en investigaciones llevadas a cabo bajo la dirección de la Doctora María Laura Silveira, Investigadora Principal del CONICET en el Instituto de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Buenos Aires y Profesora en el Doctorado de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Buenos Aires, y del Co-Director Doctor Mariano Feliz, investigador del CONICET y profesor de la Universidad Nacional de La Plata.

Matías Donato Laborde
Universidad Nacional de La Plata

AGRADECIMIENTOS

Al Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), organismo que me otorgo una beca, y al Centro Interdisciplinario de Estudios Complejos (CIEC), Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de La Plata (UNLP), mi lugar de trabajo.

A la Dra. María Laura Silveira, gracias por su paciencia, generosidad, rigurosidad y humildad. Por guiarme, en cada encuentro compartido, el trabajo de investigación. A los integrantes del grupo de investigación que dirige, formado por geógrafos y geógrafas de Argentina, Chile, Colombia y del Brasil, con quienes hemos podido aprender en colectivo.

A Helena Carriquiriborde, que desde mi tesis de grado me acompaño, confió y apoyó incondicionalmente.

A los profesores y profesoras de geografía de la UNLP, del país y del Brasil. Sin sus enseñanzas, críticas y aportes esta tesis tampoco hubiese sido posible. No puedo dejar de mencionar especialmente a Pepe Coccaro, Luis Adriani y a mis compañeros/as del Departamento de Geografía y del Centro de Investigaciones Geográficas de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la UNLP.

A mi familia, mi madre Cecilia Laborde y mi padre Jorge Donato, y a mi tía Susana Donato, que siempre me apoyaron. Y gracias especialmente a mi hermana, Paola Donato Laborde, quién me ayudó en la corrección de la tesis.

A mi compañera Eri. A mis amigos y amigas, Fede, Damián, Juan, Xabier y Jorge de Necochea, a Caro y Nati de Córdoba. A quienes conocí en La plata, Pablo, que además me ayudó en la cartografía, Sandra, Ro, Julián, Lili, Claudia, Lucha, Diego y Leti. Y a Tipi y Male de Buenos Aires.

A mis grandes amigas que conocí en Belo Horizonte, en la Universidad Federal de Minas Gerais, a María de Montevideo y a Elena y María de Santa Fe.

Gracias a los trabajadores y trabajadoras de las empresas, industrias, comercios, concesionarias, talleres de reparación que he podido entrevistar en el trabajo de campo.

Esta tesis está dedicada al pueblo trabajador y, en particular, a todos aquellos trabajadores de la industria automotriz y de los talleres mecánicos del país.

En la memoria de mi abuelo Héctor Laborde, mecánico y aviador.

RESUMEN

La presente tesis doctoral tiene como objetivo general analizar los circuitos de la economía urbana vinculados a las empresas automotrices en la Argentina, buscando comprender los procesos de modernización territorial y de especialización productiva resultantes entre las políticas de Estado y las políticas de las empresas. A lo largo de la investigación se estudian las fases de fabricación, distribución y comercialización de automóviles y autopartes, a través del análisis del circuito superior y superior marginal, principalmente en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Además, se analiza el rol del consumo, las finanzas y los servicios de reparación y transporte, asociados al circuito superior e inferior de la economía urbana.

Palabras clave: Economía urbana / Producción automotriz / Uso del territorio.

ABSTRACT

The following thesis presents the urban economy circuit related to automotive industry in Argentina. It is focused in the understanding of territorial modernization and productive specialization processes resulting from relationships between state and company policies. Throughout the research, manufacturing, distribution and commercialization phases of automotive units and spare parts market are studied, through the analysis of the upper and upper marginal circuit, particularly in the metropolitan region of Buenos Aires. In addition, other aspects associated to the upper and lower urban economy circuits are analyzed, such as the role of consumption, finances and the transport and repair services sector.

Key words: Urban economy / Automotive production / Use of territory

INDICE GENERAL

INTRODUCCIÓN	9
PARTE I: Origen y sucesión de divisiones territoriales del trabajo de la industria automotriz, 1920-1990	25
CAPÍTULO 1. Del periodo técnico a la industrialización transnacional en Argentina, 1920-1975	26
1.1 Periodo técnico en la formación socio-espacial argentina.....	26
1.2 La industrialización como vector interno de la organización del espacio y las empresas automotrices.....	34
1.3 La industria automotriz en las ciudades de Buenos Aires y Córdoba 1943-1959	40
1.4 Industrialización transnacional y circuitos de la economía urbana, 1960-1975..	45
CAPÍTULO 2 Periodo técnico-científico y división territorial del trabajo de la industria automotriz, 1976-1990	55
2.1 Neoliberalismo, consolidación del periodo técnico-científico-informacional y empresas automotrices.....	55
2.2 Neo-regulación productiva y medio técnico-científico-informacional	60
2.3 División territorial del trabajo y crisis de la producción automotriz.....	63
PARTE II: Globalización y circuitos de la economía urbana vinculados a la producción automotriz desde 1990 hasta los días actuales	71
CAPÍTULO 3. Globalización, consolidación del medio técnico-científico-informacional y circuitos de la economía urbana	72
3.1 Unicidad técnica, convergencia de los momentos y unicidad de motor en la Argentina	72
3.2 Acción global, neoliberalismo y acontecer jerárquico del circuito superior de la producción automotriz.....	75
3.3 Consolidación del MERCOSUR como norma y mercado de las empresas automotrices	78
3.4 Normatización del territorio, parques tecnológicos, distritos industriales y <i>clusters</i>	92
CAPÍTULO 4. Finanzas y consumo en la actual economía política de la urbanización	96
4.1 El proceso de urbanización y de concentración en la Región Metropolitana de Buenos Aires	96

4.2 Formas urbanas y la consolidación del automóvil como medio de transporte masivo.....	101
4.3. Las empresas automotrices, finanzas y publicidad.....	106
4.4 Comercialización de autos y autopartes, las fuerzas de expansión del consumo en Argentina	112
4.5 Talleres mecánicos del circuito superior y superior marginal.....	125
4.6 Sistema de transporte y aumento del consumo automotriz	127
CAPÍTULO 5. El circuito superior de la producción automotriz y su porción marginal.....	132
5.1 Nueva división territorial del trabajo de la producción automotriz: el papel de la Región Metropolitana de Buenos Aires y de las nuevas localizaciones en las ciudades de Zárate y Campana	132
5.2 Producción, organización y técnica en el circuito superior de la industria automotriz.....	144
5.3 El circuito superior marginal en la producción automotriz.....	161
5.4 Formas de distribución, empresas de logística y de transporte	169
CAPÍTULO 6. El circuito inferior y los espacios de la horizontalidad	172
6.1 El circuito inferior vinculado a la producción automotriz.....	172
6.2 Distribución y comercialización en el circuito inferior	174
6.3 Talleres de reparación del circuito inferior.....	176
CONCLUSIONES	183
FUENTES UTILIZADAS.....	188
BIBLIOGRAFIA	197
ANEXOS	209
I) Lista de entrevistas.....	209
II) Videos consultados:.....	209
III) Empresas automotrices productoras de autopartes en Argentina.....	215
IV) Certificaciones de empresas automotrices.....	228
V) Guía de preguntas a entrevistados.....	231

INDICE DE MAPAS

Mapa N° 1: Localización de la fábrica de Ford, Ciudad de Buenos Aires. 1940.....	31
Mapa N° 2: Ciudades de Buenos Aires, Rosario y Córdoba. 2015.....	42
Mapa N° 3: Parques Industriales, Región Metropolitana de Buenos Aires. 2016.....	94
Mapa N° 4: Concesionarias oficiales de la empresa Ford, Región Metropolitana de Buenos Aires. 2014.....	116
Mapa N° 5: Sucursales y talleres oficiales de Car One. 2016.....	120
Mapa N° 6: Concesionarias oficiales de Ford, Toyota, Honda Chery y Hyunday, Región Metropolitana de Buenos Aires.2015.....	122
Mapa N° 7: Terminales automotrices, Región Metropolitana de Buenos Aires. 2015..	133
Mapa N° 8: Proveedores automotrices, Región Metropolitana de Buenos Aires. 2015.....	134
Mapa N° 9: Accesibilidad vial de las ciudades de Zárate y Campana. 2015.....	137
Mapa N° 10: Destino de la producción de los proveedores automotrices en la Región Metropolitana de Buenos Aires. 2016.....	159
Mapa N° 11: Vinculaciones entre los proveedores y el mercado automotriz en la Región Metropolitana de Buenos Aires. 2016.....	162
Mapa N° 12: Origen del capital de los proveedores automotrices. 2014.....	165
Mapa N° 13: Comercialización de autopartes nuevas y usadas en torno a la Avenida Warnes, Ciudad de Buenos Aires. 2015.....	174

INDICE DE TABLAS

Tabla N° 1: Producción de automóviles y comerciales por año en Argentina. 1951-1975.	52
Tabla N° 2: Producción de automóviles y comerciales por año en Argentina. 1976-1990.	64
Tabla N° 3: Exportación de automóviles y utilitarios por año en Argentina. 1972-1990.	70
Tabla N° 4: Evolución de la composición del sistema financiero argentino. 1977-2013.	107
Tabla N° 5: Unidades vendidas de motovehículos por marca en Argentina. 2015.....	111
Tabla N° 6: Cantidad de concesionarias oficiales de automóviles según empresa en Argentina. 2013.....	113
Tabla N° 7: Producción de automóviles de Honda y Toyota en Argentina. 1997-2014-	149
Tabla N° 8: Producción mundial de autos y utilitarios por países. 2014.....	151
Tabla N° 9: Empresas automotrices localizadas en la Región Metropolitana de Buenos Aires. 2015.....	155

INDICE DE GRAFICOS

Gráfico N° 1: Producción de automóviles por año. 1990-2001.....	89
Gráfico N° 2: Total de automóviles exportados por Argentina. 1992-2001.....	90
Gráfico N° 3: Ventas de autos 0 kilómetro por año. 2000-2013.....	129
Gráfico N° 4. Ventas anuales de autos usados en Argentina, 2000-2013.....	130
Gráfico N° 5: Producción de automóviles en Argentina. 1990 y 2012.....	156
Gráfico N° 6: Horas trabajadas por obrero ocupado y empleo en la industria terminal Argentina. 1959-2007.....	156
Gráfico N° 7: Total de automóviles exportados por Argentina. 1992-2013.....	158
Gráfico N° 8: Saldo comercial del sector autopartista en Argentina. 1992-2012.....	160

INDICE DE IMÁGENES

Imagen N° 1: Fábrica de Ford, Barrio de La Boca, Ciudad de Buenos Aires. 1926.....	32
Imagen N°2: Vista aérea de la planta de Ford, Barrio de La Boca, Ciudad de Buenos Aires. 1940.....	33
Imagen N° 3: Planta de General Motors, Barrio de San Telmo, Ciudad de Buenos Aires. 1925.....	34
Imagen N° 4: Edificio de Chrysler, Ciudad de Buenos Aires. 1932.....	36
Imagen N° 5: Planta de General Motors, Partido de San Martín, Provincia de Buenos Aires. 1978.....	37
Imagen N° 6: Vista aérea de la Planta de Chrysler Argentina, San Justo, Provincia de Buenos Aires. 1966.....	48
Imagen N° 7: Partes del motor de un automóvil. 1965.....	49
Imagen N° 8: Fábrica de Scania, Provincia de Tucumán. 2015.....	63
Imagen N° 9: Planta de General Motors, General Alvear, Provincia de Santa Fe.2014.	82
Imagen N° 10: Predio de Volkswagen, General Pacheco, Provincia de Buenos Aires. 2012.	83
Imagen N° 11: Planta de Ford, General Pacheco, Provincia de Buenos Aires. 2013.....	83
Imagen N° 12: Planta de PSA Citroën, Palomar, Provincia de Buenos Aires. 2014.....	84
Imagen N° 13: Predio de Toyota, Zárate, Provincia de Buenos Aires. 2014.....	85
Imagen N° 14: Bridgestone-Firestone, Lavallol, Provincia de Buenos Aires. 2015	86
Imagen N° 15: Concesionaria oficial Fiat, Ciudad de La Plata. 2015.	115
Imagen N° 16: Predio de Car One. 2016.	118
Imagen N° 17: Der Distribuciones, Don Torcuato, Partido de Tigre, Provincia de Buenos Aires. 2016.....	123

Imagen N° 18: Concesionarias del circuito superior marginal. 2015.....	124
Imagen N°19: Taller especializado de Renault, Ciudad de Buenos Aires. 2015.....	126
Imagen N° 20: Ciudades de Zárate y Campana, Provincia de Buenos Aires. 2012.....	135
Imagen N° 21: Predio de Honda, Partido de Campana. 2014.....	138
Imagen N° 22: Parque Industrial Campana, Provincia de Buenos Aires. 2014.....	140
Imagen N° 23: Terminal Zárate. 2015.....	143
Imagen N° 24: Un automóvil mediano y sus autopartes. 2014.....	147
Imagen N° 25: Línea de montaje de Ford, General Pacheco. 2014.....	150
Imagen N° 26: Línea de producción de Alvano Cozzoul, General Pacheco. 2016.....	166
Imagen N° 27: Sistema levantavidrios eléctrico de un automóvil. 2015.....	168
Imagen N° 28: Sistema levantavidrios manual de un automóvil. 2015.....	168
Imagen N° 29: Predio de Furlong, Partido de Zárate, Provincia de Buenos Aires. 2015.....	169
Imagen N° 30: Comercio de venta de repuestos para el automotor, Avenida Warnes, Barrio de Villa Crespo, Ciudad de Buenos Aires. 2016.....	175
Imagen N° 31: Taller mecánico del circuito inferior en el barrio de la Boca, Ciudad de Buenos Aires. 2015.....	179
Imagen N° 32: A) Máquina duplicadora de llaves y B) Scanner para diagnóstico del automóvil 2015.....	181

INDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1: Compañías financieras en Argentina. 2014.....	107
Cuadro N° 2: Puertos y terminales de los Partidos de Zárate y Campana. 201.....	142
Cuadro N° 3: Empresas autopartistas que cumplen con el Sistema de Evaluación a Proveedores de Volkswagen “FORMEL Q”. 2016.....	153
Cuadro N° 4: Empresas autopartistas que cumplen normas “q1” de Ford. 2016.	154
Cuadro N° 5: Empresas autopartistas que cumplen normas “VDA 6.1”. 2016.....	154
Cuadro N° 6: Empresas autopartistas que cumplen normas “EAQF3”. 2016.....	154

INDICE DE FIGURAS

Figura N° 1: Circuitos de la economía urbana vinculados a las empresas automotrices. 2016.....	60
---	----

INTRODUCCIÓN

La presente tesis tiene como objetivo principal estudiar los circuitos de la economía urbana vinculados a la producción automotriz en Argentina y contribuir al análisis de la modernización territorial producto de los procesos de urbanización e industrialización y las políticas públicas.

Para alcanzar tal objetivo, se parte de entender al espacio geográfico como un conjunto indisoluble, solidario y contradictorio de sistemas de objetos y sistemas de acciones (Santos, 2000) [1996]. El territorio usado, sinónimo de espacio geográfico, es considerado un híbrido de materialidad y de vida social (Silveira, 2008: 3) y permite revelar las acciones pasadas y presentes (Santos y Silveira, 2001: 247).

A su vez, se adopta una doble perspectiva: la primera abarca el análisis constitucional, que permite estudiar los elementos materiales e inmateriales que conforman el espacio como un sistema de objetos, acciones y normas, y la segunda, la perspectiva relacional, tiene en cuenta las diferentes escalas de su manifestación: mundo, formación socio-espacial y lugar (Santos, 2000). Ninguna de estas puede ser pensada aisladamente ya que no tienen autonomía de significado porque no tienen autonomía de existencia (Silveira, 2011).

A partir de dicha perspectiva, el espacio geográfico también puede entenderse como: “el resultado de una interacción permanente entre, por un lado, el trabajo acumulado, en la forma de infraestructuras y maquinarias que se superponen a la naturaleza y, por otro lado, el trabajo presente distribuido sobre esas formas provenientes del pasado. El trabajo muerto, sobre el cual se ejerce el trabajo vivo, es la configuración geográfica y los dos -juntos- constituyen, exactamente, el espacio geográfico” (Santos, 2009: 111).

Como indican Cóccharo y Agüero (1998: 84) el territorio es el resultado de un proceso de construcción social desde las relaciones de poder entre sectores y con intereses particulares. Por lo tanto, el espacio geográfico no sólo expresa la acción de los agentes hegemónicos, sino que es sinónimo de espacio banal, es decir, “el espacio de todos los hombres, de todas las empresas, de todas las organizaciones, de todas las acciones” (Santos, 2000). Sin embargo, la gran ciudad puede considerarse como el espacio banal por excelencia, donde coexisten actividades de la misma naturaleza, aunque ejecutadas por actores de poder incomparable (Santos, 2000).

Las actividades que albergan y dan vida a las ciudades están determinadas por la división del trabajo, que “constituye un motor de la vida social y de la diferenciación espacial, impulsada por la producción. De esta forma atribuye en cada movimiento un nuevo contenido y una nueva función a los lugares” (Santos, 2000).

La división territorial del trabajo es la repartición de las etapas del trabajo y en cada periodo revela la forma en que el territorio es utilizado. Se torna necesario como recurso de método delimitar periodos y las técnicas nos permiten dilucidar de qué manera el territorio es usado en los diferentes momentos históricos. Así, cada periodo histórico posibilita el desarrollo de determinado evento y su materialización en el territorio, condicionando y posibilitando futuros eventos.

Como indican Santos y Silveira:

“En la medida en que son representativas de las épocas históricas, las técnicas, funcionando solidariamente en sistemas, se presentan como la base para una propuesta de método. Esos sistemas técnicos incluyen, por un lado, la materialidad y, por el otro, sus modos de organización y regulación. Estos autorizan, en cada momento histórico, una forma y una distribución del trabajo. Por eso la división territorial del trabajo envuelve, por un lado, la repartición de trabajo vivo en los lugares y, de otro, una distribución del trabajo muerto y de los recursos naturales” (Santos y Silveira, 2001: 20).

Las modernizaciones, el impacto del fenómeno técnico y las marcadas diferencias de ingresos de la población constituyen algunas de las razones por las que el espacio de un país periférico tiene sus particularidades, debido a que su organización se define en función de intereses distantes y con frecuencia a escala mundial. Como indica Santos (2008) [1975] las fuerzas de modernización impuestas desde el exterior son extremadamente selectivas, en sus formas y en sus efectos, y tienen el poder de organizar el territorio y su configuración.

Las modernizaciones se implantan de forma desigual a lo largo del territorio. Se modernizan las estructuras productivas, las redes, los transportes, el medio construido y dotan de características particulares a los circuitos de la economía urbana. Estos circuitos, responsables del proceso económico y de la organización espacial, pueden ser examinados como dos subsistemas: el circuito superior y el circuito inferior. Cada circuito se define por el conjunto de actividades realizadas, y por el sector de la población que se asocia a éstas, ya sea por la producción o por el consumo (Santos, 2008).

El circuito superior genera y utiliza las variables fuerza del periodo como las finanzas, la información, la ciencia y la técnica, que definen la división territorial del trabajo más moderna. Así es como los bancos, comercios e industrias de exportación, industria y servicios modernos, mayoristas y transportistas constituyen el circuito superior. Mientras que el circuito inferior está compuesto esencialmente por producciones intensivas en mano de obra, por servicios no modernos y por comercio no moderno de pequeñas dimensiones (Santos, 2008).

Santos (2008) 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.

El análisis de los circuitos fue posible gracias a la elaboración de un esquema de método que buscó operacionalizar coherentemente un sistema de categorías y conceptos para aprehender lo real y producir información empírica.

A lo largo de la tesis se reconstruyeron situaciones (Silveira, 2001) manifestadas en ciertos lugares del país, principalmente en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Tanto las regiones como los lugares no se explican por sí mismos, sino que son una totalidad en movimiento, permitiendo distinguir diferentes y sucesivas divisiones territoriales del trabajo en el marco del espacio mundial. Además, como los circuitos articulan los lugares, las ciudades y el mundo, mediados por la formación socioespacial, permiten dilucidar el movimiento del territorio argentino.

Se identifica en el territorio argentino la coexistencia de empresas de diferentes tamaños y poder, que ensamblan automóviles y producen autopartes. Se estudiaron las fases de fabricación, distribución y comercialización de autos y autopartes, a través del análisis del circuito superior y superior marginal. También se analizó el rol del consumo, las finanzas y los servicios de reparación y transporte, asociados al circuito superior e inferior de la economía urbana.

En la Región Metropolitana de Buenos Aires existen marcadas diferencias en cuanto a las características del medio construido y del mercado, referidas a las densidades urbanas o a la participación y peso de los flujos en las redes que componen el territorio. Esa mancha metropolitana, por su tamaño y por las actividades que alberga, manifiesta parte de los círculos de cooperación y circuitos espaciales de la producción automotriz.

No obstante, el funcionamiento de estos circuitos trasciende las fronteras del Estado-Nación gracias a un sistema técnico globalizado. En el marco de procesos de regionalización a escala mundial, el MERCOSUR tiene un fuerte peso normativo, que explica en parte las dinámicas de los circuitos.

Considerando la economía política de urbanización (Santos, 2009 [1994]), esta tesis buscó analizar y explicar cómo el territorio es usado por los diferentes agentes vinculados a las empresas automotrices y los servicios relacionados. El desarrollo de la industria automotriz ha sido estratégico para la mayoría de los gobiernos que han delineado sucesivas políticas para su funcionamiento. Estas políticas se sustentaron bajo la idea que el crecimiento de la industria automotriz genera un desarrollo económico, que luego puede ser distribuido al conjunto de la población.

En cuanto a la producción y al consumo vinculado al sector automotriz, se analizó una serie de eventos propios de los periodos técnico y técnico-científico-informacional en Argentina: la división del trabajo de la industria automotriz vinculada a la red urbana, en el marco de la periodización construida a partir del objeto de estudio.

En este sentido, el **objetivo general** fue analizar los circuitos de la economía urbana vinculados a las empresas automotrices en la Argentina, con énfasis en el periodo de la globalización (1990 hasta los días actuales), buscando comprender los procesos de modernización territorial y de especialización productiva resultantes de la relación entre las políticas del Estado y las políticas de las empresas.

Los **objetivos específicos** que se plantearon son:

- 1) Indagar la relación entre los procesos de modernización territorial, la nueva división territorial del trabajo y la especialización productiva vinculada a la producción automotriz en la Región Metropolitana de Buenos Aires.

2) Reconstruir y analizar los circuitos de la economía urbana vinculados a las empresas automotrices.

3) Analizar las políticas vinculadas a la industria automotriz que el Estado, desde sus diferentes niveles, implementó durante los últimos años, en particular en lo referente a normas e infraestructura que inciden en el territorio en estudio.

Para cumplir con los objetivos se realizó un diseño metodológico de tipo flexible (Marradi, Archenti y Piovani, 2007: 74). Esto significa que en el transcurso de la investigación se fueron tomando decisiones metodológicas relativas a la selección y recolección de datos. Para el estudio de las empresas automotrices y los proveedores vinculados a la rama, se analizaron diferentes datos cuantitativos y se utilizaron algunas de las técnicas de recolección de datos propios de la metodología cualitativa.

En cuanto al uso de técnicas cualitativas, se analizaron documentos oficiales y estudios académicos, se elaboró cartografía y se realizaron entrevistas semiestructuradas a informantes clave. Para la caracterización y el análisis de las transformaciones en el sector industrial se utilizaron datos secundarios cuantitativos del Instituto Nacional de Estadística y Censos de la República Argentina (INDEC) y de los Censos Nacionales Económicos de los años 1974, 1984, 1994 y 2004/2005.

Los circuitos espaciales de producción están formados por las diversas etapas que atraviesa un producto, desde el comienzo del proceso de producción hasta llegar al consumo final. El circuito espacial de la producción automotriz involucra una extensa gama de producciones y establecimientos de diferentes tamaños. Las estadísticas del sector generadas por el Estado y por algunos organismos privados no permiten, entretanto, aprehender las diferentes situaciones presentadas, a partir de las cuales se pretende dar una explicación totalizante del uso diferenciado del territorio por parte de los actores.

Esta problemática se agrava debido a la inexistencia de estadísticas públicas que muestren el dinamismo y comportamiento de las actividades del circuito inferior de la economía urbana vinculado a la producción automotriz. No obstante, se puede dimensionar, a través del análisis cualitativo, la importancia que tiene este circuito inferior en la generación de empleo y en la organización económica de las ciudades.

Además de la observación directa en diferentes lugares de la Región Metropolitana de Buenos Aires, tanto de fábricas, como de talleres y concesionarias, se complementó la recolección de datos con el uso de otras herramientas cualitativas: como entrevistas semi-estructuradas a informantes claves de empresas, proveedores automotrices y a sindicatos vinculados a la rama.

A su vez, se efectuaron entrevistas a funcionarios del Estado, provinciales y municipales, a trabajadores del Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI) y de diferentes aduanas. Por último, se realizaron entrevistas a trabajadores de la industria, a concesionarias oficiales y particulares, y también a propietarios de talleres de reparación y de casas de repuestos.

En el trabajo de campo se presentaron algunos inconvenientes en relación a visitas a empresas y fábricas, dificultad que ya otros investigadores han manifestado y que se ha agravado en los últimos años. Si bien fue posible ingresar a algunas fábricas, varias terminales automotrices y proveedores negaron el acceso debido a políticas de seguridad y control.

Debido a estos problemas, para completar la información, se recurrió a otra instancia metodológica para la recolección de datos: análisis de políticas y discursos de gobierno y de las empresas, a partir de material videográfico. Así se buscaron y analizaron entrevistas y discursos, tanto de representantes del Estado como de las principales empresas vinculadas a la temática automotriz.

Por otra parte, entre las fuentes primarias y secundarias se utilizaron imágenes satelitales del periodo de estudio y registros fotográficos del trabajo de campo realizado en los diferentes lugares. También se utilizó un sistema de información geográfica que contiene las unidades productivas, puntos de comercialización y la infraestructura utilizada por las empresas. Por último, fueron útiles diarios nacionales y municipales (noticias referidas a la temática automotriz y territorial).

El análisis de documentos oficiales como de empresas automotrices y de entrevistas a los diferentes informantes calificados permitió explicar la relación entre los procesos de modernización territorial en el área de estudio y la especialización productiva vinculada a la producción automotriz (**objetivo 1**).

Para el estudio de los circuitos de la economía urbana (**objetivo 2**) se utilizaron datos provenientes de los últimos tres Censos Nacionales Económicos y del Instituto Nacional de Estadística y Censos de la República Argentina (PBI industrial, balanza comercial, exportaciones importaciones por empresa, informes industriales), de la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA) y de la Asociación de Financieras de Marcas Automotrices (AFIMA).

Para el análisis de las políticas públicas que inciden en el sector automotriz y en la infraestructura del territorio en estudio (**objetivo 3**), se recuperaron y examinaron diferentes documentos públicos tales como: reglamentaciones, leyes y decretos que regulan la actividad automotriz en el marco del MERCOSUR y la Argentina; legislaciones municipales que influyen en la actividad industrial y las diferentes obras de infraestructura que se manifestaron en el periodo de estudio en el nivel nacional, provincial y municipal.

Para completar la recolección de datos en torno a la situación de las autopartes, se usaron datos de la Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (AFAC) (exportaciones e importaciones de autopartes por destino y origen) y del Ministerio de Trabajo de la Nación (empleo en autopartistas). Por último, con el objetivo de relevar la situación de las concesionarias se utilizaron datos de la Asociación de Concesionarias de Automotores de la República Argentina (ACARA).

La presente tesis se divide en dos partes. La primera, titulada **“Origen y sucesión de divisiones territoriales del trabajo de la industria automotriz, 1920-1990”**, contiene dos capítulos. El primero: **“Del periodo técnico a la industrialización transnacional en Argentina. 1920-1975”** trata sobre el periodo técnico en la formación socio-espacial argentina, haciendo hincapié en el peso de la industrialización como vector interno de la organización del espacio argentino. De esta manera se expone la génesis de la industria automotriz en las ciudades de Buenos Aires y Córdoba, y se especifica el proceso de industrialización transnacional mediante una primera introducción de los circuitos de la economía urbana.

A continuación, un segundo capítulo, llamado **“Periodo técnico-científico y división territorial del trabajo de la industria automotriz, 1976-1990”**, discute la división territorial del trabajo y el proceso de concentración espacial de la producción automotriz en las ciudades de Buenos Aires y Córdoba, en el marco del periodo técnico-científico y

de la consolidación de la industrialización trasnacional. Por otro lado, se hace referencia al crecimiento urbano y al aumento de la producción y del consumo de automóviles en el periodo.

La segunda parte de la tesis titulada **“Globalización y circuitos de la economía urbana vinculados a la producción automotriz desde 1990 hasta los días actuales”** comprende cuatro capítulos. En el capítulo 3, titulado **“Globalización, formación del medio técnico-científico-informacional y circuitos de la economía urbana”**, en el marco del análisis de los circuitos de la economía urbana y con el objetivo de dimensionar la acción global y el acontecer jerárquico de las empresas automotrices, se analiza el proceso de globalización en la Argentina a través de la convergencia de los momentos, la unicidad técnica y la unicidad del motor en el territorio nacional. Se aborda la modernización de los objetos en el nuevo periodo, las nuevas normas en el marco del MERCOSUR y la vinculación con las políticas de Estado.

El capítulo 4, **“Finanzas y consumo en la actual economía política de la urbanización”**, discute, en el marco de la actual economía política de la urbanización, la concentración urbana en la Región Metropolitana de Buenos Aires y el crecimiento e importancia de las ciudades intermedias, para dar paso al tratamiento de algunas de las variables centrales del periodo, como son las finanzas y el consumo. Se analiza el peso de las empresas automotrices como financieras, la publicidad y la expansión de las topologías de las empresas. Asimismo se explica el proceso de privatización del sistema de transporte y el aumento del consumo automotriz.

El capítulo 5, **“El circuito superior la producción automotriz y su porción marginal”**, realiza un análisis de la nueva división territorial del trabajo de la industria automotriz. Se trabaja el circuito superior y sus principales empresas teniendo en cuenta la producción, la ciencia, la organización, la técnica y las finanzas. También se examina la relación entre el circuito superior y el circuito superior marginal, la extranjerización y la concentración de la producción.

La segunda parte finaliza con el Capítulo 6, **“El circuito inferior y los espacios de la horizontalidad.”**, que estudia las formas que adquiere el circuito inferior de la economía urbana, vinculado a las diferentes divisiones territoriales del trabajo con menor contenido de ciencia, capital y organización.

Finalmente, en las conclusiones se retoman los elementos más relevantes trabajados a lo largo del proceso de investigación.

PARTE I: Origen y sucesión de divisiones territoriales del trabajo de la industria automotriz, 1920-1990

CAPÍTULO 1. Del periodo técnico a la industrialización transnacional en Argentina, 1920-1975

1.1 Periodo técnico en la formación socio-espacial argentina

El análisis de los eventos propios de la división territorial del trabajo vinculados a la producción automotriz en Argentina permite evidenciar cómo algunos vectores externos e internos, en los diferentes periodos históricos, fueron geografizando lugares e influyendo en la configuración del territorio.

El sistema de objetos y de acciones de cada periodo es un conjunto coherente de elementos que representa una modernización y la generalización de una innovación proveniente de un periodo o fase anterior (Santos, 2008: 31). Desde esta perspectiva, cada periodo puede ser visto como un orden socio-espacial.

Un periodo es una serie de eventos que a diferentes escalas se materializan como objetos, acciones y normas (Santos, 2000). Los eventos deben entenderse como “unidades significativas del tiempo, cuya trascendencia no está regida por el reloj o el calendario sino por su significado social, su sentido y su capacidad de cambiar la trama de la historia” (Silveira, 1996: 157). De esta manera, los eventos se realizan en los lugares y, a menudo, son portadores de sistemas técnicos que son la llave explicativa del uso del territorio en cada periodo. La unidad de técnicas y políticas permite o limita las posibilidades de acción de la sociedad.

Al mismo tiempo, las formas resultan condición de existencia de los eventos y aseguran su continuidad mediante la materialidad. El movimiento desigual y combinado, que se concretiza en el lugar, es el encargado de mostrar la totalidad en movimiento, a través de los vectores internos y externos que van impactando sucesivamente en el territorio. Así los eventos recrean las formas, que cambian su contenido y su función (Santos, 1996).

Sin embargo, ese orden no resulta sólo del periodo sino de la realización de éste en la formación social. Ésta engloba a la totalidad de la sociedad, siendo una unidad del todo que tiene en cuenta su funcionamiento y proceso (Sereni, 1973: 70). La categoría de formación socio-espacial propuesta por Santos en el año 1977 permite nombrar al objeto y recuperar la noción de totalidad en la disciplina (Silveira, 2014: 143), y conduce a

considerarla como sinónimo de espacio geográfico, territorio usado, medio geográfico y espacio banal.

La formación socioespacial se refiere a una combinación particular y concreta, un orden espacial de objetos, paralelo a un orden económico, social, político, cultural y simbólico (Silveira, 2014: 153). En consecuencia, el periodo histórico¹ puede analizarse como un momento de la formación socio-espacial de cada país, y cada momento revela, como señala Silveira (2009a: 436), “el movimiento del todo, que es el modo por el cual el territorio se utiliza, y el movimiento de las partes, que son las regiones dinámicas en co-presencia. La unidad de ese conjunto de procesos y estructuras no existiría sin el Estado”.

El territorio, entonces, es utilizado por los diferentes actores en función de las posibilidades históricas de cada época. En cada etapa de la formación socioespacial, “la redistribución de instrumentos técnicos de trabajo, capitales, hombres y empleos depende no sólo de las novedades del período, sino también de las herencias del territorio usado” (Silveira, 2014: 155).

Entre el fenómeno técnico y el territorio usado existe una relación biunívoca porque ambos se corresponden directamente, ambos resultan de la acumulación de tiempos o de la empirización del tiempo y uno no se explica sin el otro (Silveira, 2012: 25). Ellul en su libro “La edad de la técnica” (1968) [1954] analiza la historia del fenómeno técnico en su conjunto y argumenta la importancia en la actualidad del hecho técnico:

“La máquina, en realidad, no representa ni siquiera el aspecto más importante (aunque siga siendo el más espectacular), pues la técnica asume hoy la totalidad de las actividades del hombre, y no solamente su actividad productora” (Ellul, 1954: 8). Y agrega: “Los diversos sistemas técnicos han invadido hasta tal punto todos los campos, que entran en contacto en todas partes con los modos de vida que anteriormente no eran técnicos; la vida humana, en su conjunto, no estaba inundada por las técnicas y permitía actividades no reguladas racional o sistemáticamente” (Ellul, 1954: 89).

Como indica Silveira (1999), la industrialización de Europa llega a nuestro país como un vector externo que valoriza la Región Pampeana y permite la constitución del medio

¹Santos (1996) define cinco períodos para la historia mundial: 1) el período del comercio en gran escala (a partir de finales del siglo XV hasta 1620 aproximadamente); 2) el período manufacturero (1620-1750); 3) el período de la Revolución Industrial (1750-1870); 4) el período industrial (1870-1945); 5) el período tecnológico o técnico-científico-informacional.

técnico. El periodo técnico, que testimonia el surgimiento del espacio mecanizado, tuvo una distribución desigual de sus elementos constitutivos y se conformó, según Silveira (1999) un medio técnico incompleto².

Durante el modelo agroexportador, surgido a mitad del siglo XIX y basado en la producción y exportación de materias primas agrícolas, Argentina fue receptora de un sostenido flujo de capitales europeos, que se hizo más intenso entre 1880 y 1914, decayó durante la Guerra Mundial y reapareció en la década de 1920 (Rofman y Romero, 1973:129).

Las actividades agropecuarias, los ferrocarriles y los empréstitos constituyen los ejes centrales de la inversión extranjera hasta la Primera Guerra Mundial. En el marco de una creciente urbanización y una modernización del consumo (Rocchi, 1998:534), entre fines del siglo XIX y principios del XX, en Argentina se manifiesta un embrionario desarrollo industrial a través de la producción en serie de manufacturas simples.

Junto a la precoz urbanización, la incipiente industrialización y la modernización del consumo también se destaca, en el periodo técnico, la modernización del transporte y la incorporación del automóvil a las ciudades. En el año 1892, Dalmiro Varela Castex es el responsable de importar el primer vehículo autopropulsado a la Argentina y, en el año 1904, funda el Automóvil Club Argentino (ACA: 2004), convirtiéndose en su primer presidente³.

El Automóvil Club Argentino cumple un rol central en la promoción del automovilismo y el turismo en nuestro país. Según Piglia (2008), el Touring Club Argentino (TCA) y el ACA fueron:

“los dos más importantes clubes sociales y deportivos ligados al mundo del automóvil de la Argentina de entreguerras. Surgidos en la elite porteña en la primera década del siglo XX, en los años 1920, ambos alcanzaron un tamaño muy importante y desplegaron una amplia gama de notorias acciones públicas a favor de la vialidad, el automovilismo y el turismo alcanzando gran repercusión gracias a las estrechas relaciones de esos clubes con la prensa” (Piglia, 2008:51).

La incorporación del automóvil como medio de transporte en Argentina se da en el marco de grandes cambios en la industria automotriz a escala mundial. En pleno tránsito

² La noción de medio técnico refiere a la fase posterior a la invención y al uso de las máquinas, ya que éstas, unidas al suelo, brindan toda una nueva dimensión a la estructura geográfica (Santos: 1996; 198).

³ En el año 1906 el ingeniero Horacio Anasagasti instala el primer taller artesanal de armado de automóviles utilizando piezas provenientes de Francia (ADEFSA; 1966).

del periodo industrial y hasta la primera década del siglo XX, el panorama de la situación automotriz está en manos de industrias pequeñas y artesanales, con una escala de producción baja y un requerimiento de capital reducido (Coriat, 1994).

La industria automotriz moderna se constituye en EEUU, con una capacidad de producción a gran escala producto de las modificaciones en la cadena de montaje móvil. Este país se convierte así en el representante de un nuevo modelo socioproductivo llamado fordismo⁴. Para Lipietz (1994:2) el fordismo es la conjugación del taylorismo⁵ más la mecanización como síntesis del paradigma tecnológico⁶. La idea central consistía en superar la sistematización realizada por Taylor, con un “saber hacer” asociado a máquinas automáticas, haciendo crecer sin precedentes la productividad del trabajo.

Sin embargo, el fordismo no es un modelo asimilable en los países periféricos. En ese contexto histórico, este modelo requería un fuerte proceso de industrialización y elevados niveles de consumo por parte del conjunto de la población, situación que la dependiente economía argentina no podía llevar adelante.

El Tercer Censo Nacional de 1914⁷ pone en evidencia la magnitud del desarrollo industrial del país y refleja la existencia de un sector comercial y bancario de grandes proporciones (Irigoin, 1984). En cuanto al tamaño de los establecimientos, para la década de 1910 el capital extranjero controlaba la mayoría de las industrias denominadas grandes (Villanueva, 1972). La industria del calzado, alimentación, petróleo y metalúrgica se destacan y, dentro la producción de alimentos, según Irigoin (1984), sobresalen los ingenios y refinerías de azúcar, las cervecerías, los frigoríficos, los molinos harineros, la industria lechera y las bodegas de vinos.

⁴ Diversos autores como Coriat (1992), Altunes (2003), Neffa (1999), De la Garza (2000), han analizado la problemática del taylorismo y el fordismo, los cambios en las formas de producir y la organización de la sociedad.

⁵ El taylorismo es una organización científica del trabajo y proviene del análisis realizado por Frederick Taylor buscando el estudio científico del movimiento y tiempo productivo. Con el objetivo de aumentar la especialización y el conocimiento técnico de la línea de producción, se supervisaba a los trabajadores, se organizaba y controlaba la producción, con el objetivo de aumentar la especialización y el conocimiento técnico de la línea de producción.

⁶ Lipietz (1994), representante de la escuela regulacionista, analiza el fordismo como un modelo de desarrollo, teniendo en cuenta el régimen de acumulación, el modo de regulación y el paradigma tecnológico de cada país.

⁷ Según el censo, en 1913 había 48.779 establecimientos industriales en el país, que empleaban a 410.201 obreros. El 50% de los establecimientos eran fábricas, que empleaban el 62 % de la mano de obra industrial, tenían el 89% de la fuerza motriz instalada, reunían el 75% de los capitales invertidos y producían el 81% del total del sector industrial. El 83% de los capitales de la industria estaba invertido en los rubros alimenticio, textil, construcción, metalurgia y empresas de servicios públicos, cuya producción ascendía al 79% del total de la industria, empleando el 82% de la mano de obra (Irigoin, 1984).

A pesar de la imposibilidad de un desarrollo industrial endógeno producto de la inserción de la economía argentina en la división internacional del trabajo, durante la década de 1920 Argentina muestra un importante nivel de inversión industrial, importación de equipos para el sector y entrada de empresas extranjeras. Según Villanueva (1972), entre los años 1921 y 1930, ingresan al país 43 grandes empresas concentrándose en las ramas químicas, metales y artículos eléctricos.

Gerchunoff y Llach (1998) también coinciden en la importancia adquirida de la industria en la década de 1920 y muestran que la producción agropecuaria sigue siendo el sostén principal de la economía, aunque el sector industrial es, en mayor medida, el que atrae las nuevas inversiones.

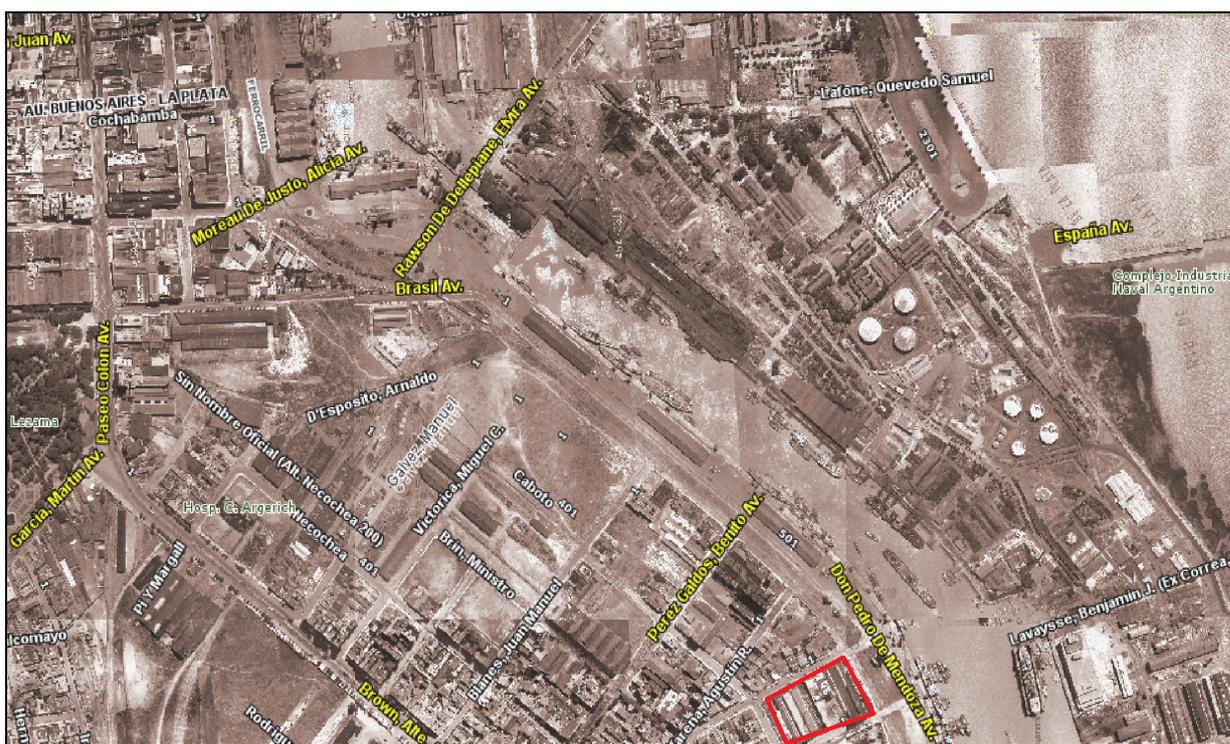
La expansión industrial es acompañada por un proceso de diversificación y modernización que adapta nuevas tecnologías en la producción, nuevas formas de gerenciamiento y nuevas técnicas en distribución (Barbero y Rocchi, 2002). En este marco, la modernización y el aumento del consumo se despliega con mayor fuerza durante la década de 1920 (Rocchi, 1998) ayudado por un giro proteccionista en las políticas de los gobiernos radicales de Yrigoyen y Alvear (1916-1930).

Durante la década de 1920 se instalan dos de las grandes empresas automotrices mundiales, Ford y General Motors. En 1913, Ford ya había comenzado sus actividades con la apertura de una representación comercial en la ciudad de Buenos Aires y, en 1922, inaugura su primera planta. Esta filial es la primera en Sudamérica y la segunda instalada fuera de los Estados Unidos. En esos años, la empresa contaba con 285 concesionarias en todo el país.

Ford localiza la empresa en Argentina debido a la creciente demanda local⁸ y a la posibilidad de importar autopartes a un menor costo que automóviles completos (Barbero, 2003). La ubicación de la fábrica en el barrio porteño de La Boca (Mapa N° 1) no sólo ofrece la ventaja de su proximidad al puerto, sino también a la red ferroviaria, punto inicial a través del cual se distribuyen los vehículos y las autopartes a diferentes lugares del país.

⁸ En el año 1924 Argentina ocupa el séptimo lugar en el mundo entre las naciones con mayores usuarios de automóviles (Barbero, 2003).

Mapa N° 1: Localización de la fábrica de Ford, Ciudad de Buenos Aires. 1940.



Fuente: Mapa interactivo de la Ciudad de Buenos Aires. Fotografía aérea, 1940.
(<https://mapa.buenosaires.gob.ar>)

En el año 1926 la empresa arma 250 “Ford T” por día, emplea a 1.500 personas, cuenta con 340 agencias y 2.500 talleres de servicio mecánico asociados en todo el país. La planta de armado de automóviles (Imagen N° 1 y N° 2) ocupa una manzana y se ubicaba junto a la entrada de la Dársena Sur, a orillas del Riachuelo. A su vez, la empresa recibe las autopartes desde Detroit (EEUU) a través de tres buques privados de la flota perteneciente a Ford Motor Company⁹.

Si bien una parte importante de las fábricas ubicadas en el sur de la ciudad de Buenos Aires fue abandonada, el predio y el edificio donde funcionaba Ford todavía se encuentran en uso por la empresa Víctor Contreras, productora de ductos para el petróleo y el gas¹⁰. Así, se visualiza como las formas y los contenidos de los lugares van cambiando producto de la dinámica de la división del trabajo. Como sugiere Santos (1996a):

⁹ Página web de Ford Argentina disponible en <http://www.ford.com.ar/corporativo/acerca-de-ford/los-primeros-anos>, (consultada el día 20 de agosto de 2013).

¹⁰ Fuente: <http://www.victorcontreras.com.ar/>

“las formas pueden, durante mucho tiempo, permanecer las mismas, pero como la sociedad está siempre en movimiento, el mismo paisaje nos ofrece en el transcurso histórico, espacios diferentes” (Santos, 1996a: 77).

Imagen N° 1: Fábrica de Ford, Barrio de La Boca, Ciudad de Buenos Aires. 1926.

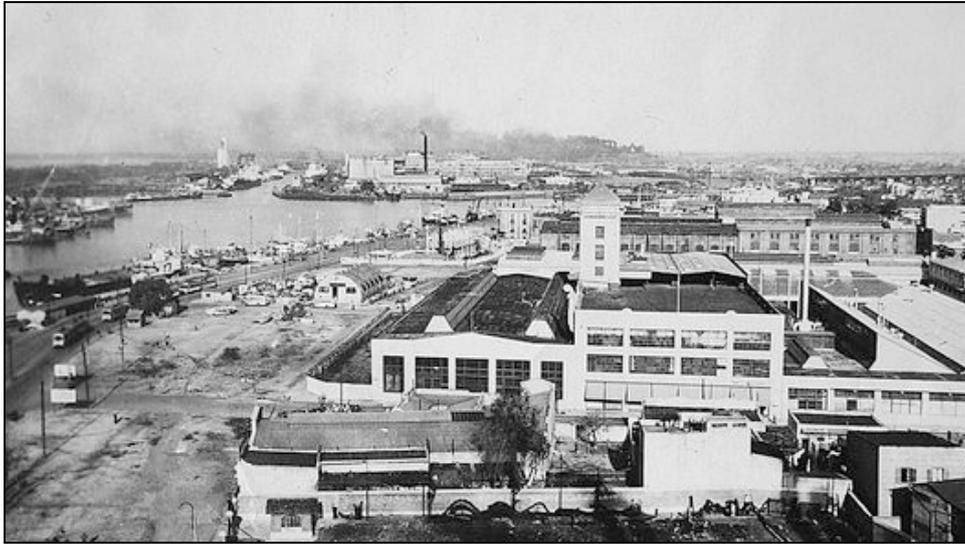


Edificio principal del predio de Ford y una flota de vehículos dispuestos para su distribución en el país. Fuente: Ford Argentina, 2012.

Por su parte, General Motors importaba autos desde Nueva York. En 1924, construye una planta al sur de la ciudad de Buenos Aires (Imagen N° 3)¹¹. En el año 1928, las instalaciones se trasladan a una nueva planta en el barrio de Barracas, también en la ciudad de Buenos Aires, evidenciando la rigidez de la técnica pero la adaptación del medio urbano a las necesidades de la empresa. La velocidad del crecimiento de la producción y ventas de General Motors en el país y la rapidez en el cambio de la localización de sus plantas revelan el poder y la capacidad de la empresa para usar el territorio.

¹¹ En el año 1925 General Motors produce 7.930 automóviles y 521 camiones que fueron vendidos a través de una red de unas 100 concesionarias en todo el país (Revista Parabrisas, 1975).

Imagen N°2: Vista aérea de la planta de Ford, Barrio de La Boca, Ciudad de Buenos Aires. 1940.



Fuente: Diario Clarín, 17 de noviembre de 2013.

Imagen N° 3: Planta de General Motors, Barrio de San Telmo, Ciudad de Buenos Aires. 1925.



Fuente: Diario La Nación, 3 de julio de 1975.

Las nuevas líneas de montaje construidas en la planta de General Motors permiten ampliar la producción y, al mismo tiempo, introducir nuevos modelos. Así, las empresas de la industria automotriz muestran su papel en la incorporación de innovaciones técnicas y su poder de monopolio en la dinámica del mercado nacional. Por ejemplo, para el año 1930, la producción de General Motors equivale al 40% del total de

automóviles armados en Argentina y junto con Ford se convierten en las dos grandes empresas que concentran la producción de automóviles en el país.

En cuanto a la compra de automóviles, que se restringe a los segmentos de la población con altos ingresos, es parte importante de la modernización del consumo del periodo y se produce un fuerte proceso de crecimiento del parque automotor. Belini (2006: 111) indica que, entre 1920 y 1930, se incrementa de 48 mil unidades a 435 mil unidades y el número de habitantes por automóvil desciende de 204 a 35 habitantes. Este crecimiento en el consumo también genera la proliferación de talleres de reparación y algunas fabricas productoras de autopartes (Barbero, 2003).

El aumento del consumo de autos por parte de la población y la expansión del transporte público explican el rápido proceso de motorización de la ciudad de Buenos Aires. Nuevos objetos técnicos deben ser importados o producidos por las nacientes industrias¹², debido a la rápida motorización que exige una red de estaciones de servicio para el abastecimiento de combustibles¹³.

1.2 La industrialización como vector interno de la organización del espacio y las empresas automotrices

La llegada al país de las empresas automotrices se vincula al precoz e intenso proceso de urbanización de la Argentina. Según datos de los Censos Nacionales de Población, el porcentaje de población urbana en la Argentina es 28% en 1869, 37% en 1895, 53% en 1914 y 72% en 1960 (Vapñarsky y Gorojovsky, 1990). Una de las características más salientes del crecimiento de la población de Argentina, según Lattes (1973: 2), ha sido el rápido aumento de la parte que reside en aglomeraciones urbanas. La ciudad de Buenos Aires expresa este fenómeno al pasar de 836.381 habitantes en el año 1900 a 2.153 millones de habitantes en 1930.

Rofman y Romero (1973: 158) explican que las acciones del Estado Nacional, a través de sus políticas económicas y de infraestructura, la forma de la red del transporte y las migraciones internas y externas, causan un desequilibrio demográfico en el país. Esto

¹² En consonancia con la estrategia de desarrollo del país y la necesidad de energía, se crea en 1922 Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) y, en 1925, se implanta una refinería en la ciudad de Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires¹². En tanto, YPF ofrece a la empresa Di Tella la fabricación de surtidores, exigencia que permitió el nacimiento de esta importante empresa del país.

¹³ En la ciudad de Buenos Aires, YPF instala en 1933 el primer surtidor de nafta en la esquina de Bartolomé Mitre y Rosales.

provocó, a principios de siglo pasado, la consolidación de la tendencia macrocefálica del país (Silveira; 1999: 62).

El aumento de la población urbana forma un mercado que permite el desarrollo de algunas ramas industriales y la expansión de los sistemas de transportes. Esta situación genera nuevas necesidades y una creciente demanda en el consumo de autos, tendencia que sería aprovechada por las empresas ya localizadas en el país, como Ford y General Motors.

En el marco de la crisis de la economía mundial en el año 1929, el modelo agroexportador argentino muestra sus límites estructurales y la economía local sufre las implicancias de la caída de sus principales exportaciones. Sin embargo, comienza un lento y dificultoso proceso de sustitución de importaciones. Rofman y Romero (1973: 155) explican que este proceso no se origina en una fracción industrial autónoma y enfrentada con el sector terrateniente, sino que en buena medida es obra de éste, que resulta considerablemente fortalecido.

Desde 1930 y, con mayor dinamismo, a partir de 1943, la industrialización se vuelve un dato central en la reorganización del territorio nacional. Como sugiere Silveira (1999:73) “la formación socio-espacial argentina abriga, como vector interno, un conjunto diverso de actividades industriales que operan, ahora, como variable clave de la organización territorial”.

A pesar de ser limitado el desarrollo de la industria, la rama alimenticia, textil y metalmecánica logran aumentar la producción y una relativa acumulación de capital. Asimismo, el sector del transporte de pasajeros de Buenos Aires se expande considerablemente, ya que en la década de 1930 la ciudad cuenta con una red de tranvías eléctricos de 800 Km. de longitud, tres líneas de subterráneos y una cuarta inaugurada en 1941 (Torres, 2006). Para ese entonces, las líneas de ómnibus se caracterizaban por su concentración y pertenecían a capitales británicos.

En 1933, durante la presidencia de Agustín Pedro Justo y como consecuencia del pacto Roca-Runciman¹⁴, entran en discusión medidas de protección a los intereses británicos en el transporte urbano de Buenos Aires, frente a la creciente competencia de una multitud de pequeños empresarios locales que animan la rápida difusión de pequeños autobuses (Torres, 2006). En esa coyuntura, una coordinación del transporte otorga el monopolio de los servicios urbanos, tranviarios y ferroviarios a las compañías británicas, eliminando los pequeños empresarios (Rofman y Romero, 1973: 158).

Al tiempo que los capitales británicos controlan el transporte público, los capitales norteamericanos invierten en la producción automotriz y diversas industrias se instalan en el país. Firestone, que ya había instalado una sucursal en Argentina de venta de cubiertas, cámaras y accesorios en 1915, construye una fábrica productora de neumáticos en 1931 en Lavalloll, Provincia de Buenos Aires y, en 1932, Chrysler comienza a ensamblar automóviles en un edificio ubicado en la avenida Figueroa Alcorta¹⁵, en la Ciudad de Buenos Aires (Imagen N° 4).

Imagen N° 4: Edificio de Chrysler, Ciudad de Buenos Aires. 1932.



Fuente: Diario Clarín, 19 de noviembre de 2012.

¹⁴ Esquemáticamente, el pacto Roca-Runciman fue un acuerdo comercial por el cual Inglaterra se comprometía a comprar carnes argentinas. Por su parte, Argentina liberaba los impuestos a la importación de los productos ingleses y no habilitaba frigoríficos de capitales nacionales. A su vez, en un acuerdo secreto, se fijaron las bases para entregar el monopolio del transporte.

¹⁵ El edificio había sido inaugurado el 1 de diciembre de 1928. En la planta baja se encontraba el salón de venta y las oficinas; y detrás el área de montaje y fabricación de repuestos. En el primer piso, se ubicaban los talleres de retoque, terminación y depósito de vehículos. En la terraza poseía una pista circular de más de 1.700 metros de extensión que se usaba para probar los autos a alta velocidad (Fuente: Diario Clarín, 19/11/2012).

A fines de la década de 1930, General Motors inicia la construcción de una planta en San Martín, Provincia de Buenos Aires, junto a la nueva avenida General Paz. Esta avenida bordea a la ciudad de Buenos Aires y se construye entre 1937 y 1941. Como se observa en la Imagen N° 5, la localización de la planta de General Motors se beneficia por su cercanía a la línea Mitre del FFCC y a la nueva obra de infraestructura vial, que según Gruschetsky (2010), además de materializar físicamente el límite de la ciudad de Buenos Aires, mejora la comunicación en la ciudad y prioriza el uso del transporte automotor.

La fábrica de General Motors se inaugura en 1940 sobre un terreno de 190.259 metros cuadrados. La empresa, en su planta del barrio de Barracas, había fabricado 250.000 vehículos hasta el año 1942, momento que detuvo la producción debido a la Segunda Guerra Mundial (Revista Corsa N° 471, junio de 1975).

Imagen N° 5: Planta de General Motors, Partido de San Martín, Provincia de Buenos Aires. 1978.



Fuente: Mapa interactivo de la Ciudad de Buenos Aires. Fotografía aérea, 1978. (<https://mapa.buenosaires.gob.ar>).

Con el proceso de sustitución de importaciones se produce una especie de protección para la industria argentina y se genera una nueva situación a causa del ingreso de divisas

provenientes de los sectores agropecuarios. Esto permite saldos comerciales positivos que se destinan a la promoción de las industrias.

Antes del inicio de la Segunda Guerra Mundial el desarrollo industrial se había limitado a las industrias ya existentes y, según Rofman y Romero “incorporó toda una serie de actividades que adquirieron un mercado por la guerra: repuestos, mantenimiento, metalurgia, etc.” (Rofman y Romero, 1973: 163). En la misma línea, Silveira (1999) coincide que la guerra contribuye al desarrollo de ramas productivas, como la proliferación de algunas industrias con el objetivo de reponer piezas faltantes en los sistemas técnicos instalados anteriormente. Además, los sistemas de ingeniería incorporan máquinas de producción para elaborar los bienes de consumo que ya no llegaban de Europa.

En el año 1942, las fábricas como Ford y General Motors se ven obligadas a detener la producción de vehículos civiles en Estados Unidos para dedicarse a la producción bélica¹⁶. Como consecuencia, se detiene la importación de las autopartes desde los Estados Unidos y se interrumpe la producción de las plantas en Argentina. A pesar del proceso de industrialización por sustitución de importaciones en marcha, las condiciones de inserción de la industria automotriz argentina y la dependencia tecnológica imposibilitan una sustitución rápida de autopartes.

Una vez terminada la guerra, las empresas en Estados Unidos vuelven a centrar su producción en autos y las compañías más importantes realizan inversiones en Argentina. General Motors amplía la planta de San Martín en la provincia de Buenos Aires a 20.000 metros cuadrados, con el objetivo de producir 30.000 unidades anuales.

Después de la Segunda Guerra Mundial, en el inicio del periodo técnico-científico-informacional, los circuitos espaciales de producción y los círculos de cooperación se tornan centrales para el entendimiento de la función y uso del territorio en cada formación socioespacial. En el año 1978, Sonia Barros ya había adoptado en su

¹⁶ Durante el tiempo que duró la guerra, Ford fabrica en Estados Unidos 278.000 jeeps, 57.000 motores de aviación, 8.600 bombarderos cuatrimotores B24, 7.000 vehículos oruga; además de camiones, vehículos blindados y armas de diverso tipo.

investigación teórica-empírica la noción de circuito de la producción como punto de partida para la construcción de un modelo regional¹⁷ (Moraes, 1989: 168).

Por su parte, Milton Santos afirma que los circuitos espaciales de la producción nos permiten comprender la situación relativa de los lugares, es decir, “la definición respectiva de cada fracción de espacio en un momento dado, en función de la división del trabajo sobre el espacio total de un país” (Santos, 1986: 130). De esta manera, como sostienen Santos y Silveira (2001):

“La división territorial del trabajo nos puede dar apenas una visión más o menos estática del espacio de un país, un retrato donde cada porción del espacio revela especializaciones más o menos nítidas, nacidas a la luz de procesos antiguos y modernos. Pero para entender el funcionamiento del territorio es necesario captar el movimiento, de ahí la propuesta de abordaje que tiene en cuenta los circuitos espaciales de la producción. Estos son definidos por la circulación de bienes y productos y por eso, ofrecen una visión dinámica, señalando la manera como los flujos atraviesan el territorio” (Santos y Silveira, 2001: 143).

Como se indicó, los circuitos espaciales de la producción constituyen las diferentes etapas que atraviesa un producto y los círculos de cooperación son las etapas inmateriales necesarias a la producción (Santos, 1988), como pueden ser las finanzas, patentes, información (Silveira, 2014).

Las empresas automotrices como Ford, General Motors y Chrysler, a través de amplios círculos de cooperación a escala mundial, integran lugares y diseñan jerarquías, especializaciones y flujos (Moraes, 1989), gracias a su poder para asociar a los circuitos productivos flujos no necesariamente materiales como la mencionada información, que se vuelve estratégica y por consiguiente valiosa para las empresas.

Como resultado de las acciones de las empresas en el territorio, se amplían los circuitos de la producción automotriz. Éstos, asociados a los círculos de cooperación, demuestran las diferentes escalas en su funcionamiento. El análisis del circuito productivo de la industria automotriz da cuenta que, desde su nacimiento y por su naturaleza global, no puede entenderse como un circuito regional de producción, debido a que las acciones de las empresas productoras de automóviles trascienden la escala nacional.

¹⁷ Esta investigación fue parte del proyecto MORVEN: metodología para el diagnóstico regional, desarrollado por el Centro de Estudios del Desarrollo (CENDES) de la Universidad Central de Venezuela (Moraes, 1989).

1.3 La industria automotriz en las ciudades de Buenos Aires y Córdoba 1943-1959

La división del trabajo es una categoría central en esta investigación, ya que, como se mencionó, es el motor de la diferenciación espacial y permite explicar, junto a los circuitos de la economía urbana, las dinámicas y el movimiento del territorio. A. Smith (1776: 7) señala que "el progreso más importante en las facultades productivas del trabajo, y gran parte de la aptitud, destreza y sensatez con que éste se aplica o dirige, por doquier, parecen consecuencia de la división del trabajo".

El proceso de ampliación de la división del trabajo trae como consecuencia mayor especialización. Marx (2006: 9) [1867], que diferencia la división del trabajo en general y la división del trabajo en el taller, sostiene que "bajo el tropel de los diversos valores de uso o mercancías, desfila ante nosotros un conjunto de trabajos útiles no menos variados, trabajos que difieren unos de otros en género, especie, familia, subespecie y variedad: es la división social del trabajo, condición de vida de la producción de mercancías, aunque, ésta no lo sea, a su vez, de la división social del trabajo".

La creciente división del trabajo genera especializaciones productivas en el territorio. Como sugiere Silveira (2014: 138) "se configuran regiones productivas cuyo grado de especialización y distancia de los centros depende de la posibilidad técnica de dividir el proceso productivo y del desarrollo de los transportes y comunicaciones". Tal como indica Arroyo (2001):

"con la difusión de los transportes y de las comunicaciones, y con el avance de la expansión capitalista, se crean las condiciones para que los lugares se especialicen, sin necesidad de producir todo para su reproducción. Así, la economía local deja de ser preponderantemente autárquica, estableciéndose una creciente división territorial del trabajo (Arroyo, 2001: 52).

Las especializaciones, en el marco de una creciente división social del trabajo, configuran y establecen diferencias de contenido técnico en el territorio que se asocian a la creciente normatización, tanto del proceso productivo como del espacio. La implantación de las industrias automotrices en las ciudades más importantes del país resulta parte importante del proceso de diferenciación territorial.

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, y pueden ser comprendidos como circuitos de la economía urbana (Santos, 2008).

El fenómeno de los circuitos de la economía urbana es inherente a los procesos de modernización iniciados en los países centrales después de la Segunda Guerra Mundial. Santos sostiene que, dentro de la formación socioespacial de los países periféricos, surge el fenómeno de los circuitos de la economía urbana.

Por un lado, existen empresas monopólicas que expresan niveles altos de concentración económica, como Ford, Chrysler y General Motors, propios de un circuito superior y, asociado a éste circuito, su porción marginal, conformada por una gran cantidad de pequeñas fábricas, con menor contenido técnico y de capital.

Aunque la mayoría de las empresas que producían automóviles ya eran transnacionales antes de la Segunda Guerra Mundial, todavía perduraban algunas de menor porte que se dedicaban a la producción de autos durante la década de 1950. A su vez, las industrias de las empresas del circuito superior de la producción automotriz, se encargaban de realizar una diversidad de trabajos dentro de la fábrica, superando la fase de ensamble que caracterizaba a la industria de la década de 1920.

En cuanto a la porción marginal, las empresas de este circuito crecieron sobre la base de la utilización intensiva de capital instalado y trabajo, siendo menores las inversiones en tecnología en comparación con las terminales o proveedores más grandes. Esta organización de las empresas determina que la mayoría de los establecimientos del superior marginal se caracterizasen por una fragilidad alta y que su supervivencia dependiese de la acción estatal.

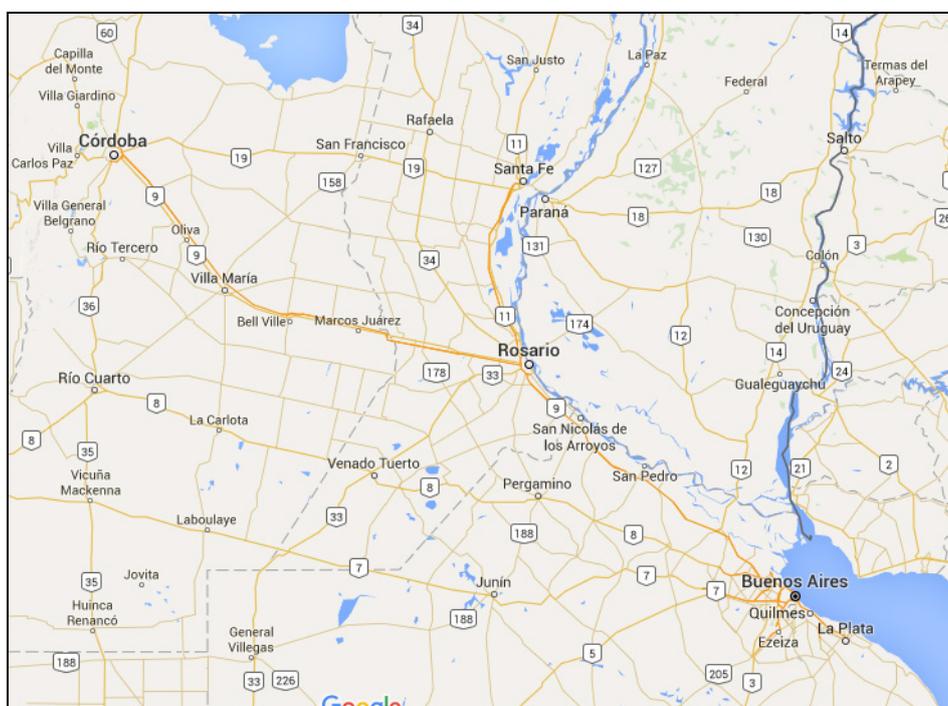
La ayuda por parte del Estado no se tradujo en aportes científicos y tecnológicos, a diferencia de los países centrales. Como indica Santos (2008) uno de los problemas que deben enfrentar las empresas del circuito superior marginal es la dificultad a la hora de incorporar conocimiento, innovación y tecnología importada.

No obstante, los procesos de industrialización en la periferia no garantizaron la superación de las desigualdades. La proliferación de las actividades con baja productividad y la persistencia de la pobreza cuestionan el saber-hacer del desarrollo convencional (Armstrong y McGee, 1985) y generan nuevas relaciones de dependencia entre los países.

Durante la década de 1950 nuevas empresas extranjeras del circuito superior se radican en el país e invierten una cantidad considerable de capital. Situación que se repite de una forma más intensa a partir de 1960, cuando se conjuga la acumulación de excedente de capital en los países centrales y la decisión de las grandes empresas de producir en los países periféricos.

En este marco, las inversiones de las empresas de la industria automotriz se localizan en los márgenes de la ciudad de Buenos Aires y en los ejes de circulación más importantes del Gran Buenos Aires. Durante la década de 1950 el circuito superior de la producción de automóviles y autopartes y su porción marginal es ayudado por el gobierno peronista, que aplica fuertes políticas proteccionistas¹⁸.

Mapa N° 2: Ciudades de Buenos Aires, Rosario y Córdoba. 2015.



Fuente: Google Maps, 2015.

¹⁸ Con las políticas impulsadas por el primer gobierno peronista (1946-1951), el Estado expandió aún más sus funciones e intervino incisivamente en la vida económica. Se nacionalizaron los servicios públicos, ferrocarriles, electricidad, gas, teléfono y se dieron fuertes políticas intervencionistas en diferentes empresas como YPF y su División Carbón Mineral, Sociedad Mixta Siderúrgica Argentina (SOMISA), Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME). En la misma sintonía, se nacionalizaron los recursos bancarios para el desarrollo del crédito fiscal y se tomó el control del comercio exterior. En 1943 se creó el Banco Industrial de Desarrollo y en 1946 se puso en funcionamiento el Instituto Argentino de Promoción del Intercambio (IAPI), cuyo objetivo central fue administrar la transferencia de la renta del sector agropecuario al industrial. Para el año 1947 la empresa pública SOMISA comandaba el sector siderúrgico argentino.

Este proceso condujo a una mayor concentración espacial de las fuerzas productivas y permitió, todavía más, la concentración de población en torno a las ciudades de Buenos Aires, Córdoba y Rosario (Mapa N° 2). Al crecimiento poblacional del área, se le suman las nuevas migraciones internas, se amplía así la oferta de mano de obra y se consolida un gran mercado en torno al Área Metropolitana de Buenos Aires.

En 1951, a través del Decreto N° 22.056, se declara de interés nacional la fabricación de partes y accesorios para automotores. En este marco, las normas dictadas por el Estado Nacional permiten el surgimiento y crecimiento de algunas etapas productivas del circuito de la producción automotriz, fundamentalmente de autopartes.

En ese mismo año, a través del decreto N° 24.103, se construye en la ciudad de Córdoba la fábrica de Motores y Automotores y, en 1952, se forma, mediante el decreto N° 6.191, Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME)(Tomadoni, 1999). Si bien IAME funcionaba desde 1927 y se dedicaba a la producción aeronáutica, la incorporación de la producción automotriz aumenta fuertemente su dinamismo¹⁹. Por otro lado, en 1951, el empresario Piero Dusio funda la empresa Cisitalia Argentina (Autoar)²⁰.

También en 1951, se crea Mercedes-Benz Argentina S.R.L, que comienza a producir a partir de 1952 en su planta en San Martín, Provincia de Buenos Aires²¹. Posteriormente, la empresa compra terrenos en González Catan, en la misma Provincia, donde más tarde construye una moderna planta que todavía se encuentra en producción.

¹⁹ En febrero de 1952 se puso en marcha el primer motor *Institec*, con impulsor de dos tiempos y dos cilindros, desarrollado y producido íntegramente en el país. El 1 de mayo de ese mismo año, en la primera exposición de automóviles argentinos en los salones de YPF, se presentan los autos fabricados por IAME. Por otra parte, el 7 de octubre de 1952 se termina el primer prototipo del tractor *Pampa*, y un año más tarde, se presenta el motor modular V8, diseñado por el ingeniero Taravella (Picabea y Bitshman, 2007). Por otro lado, según Belini (1999:117) IAME “para 1952, empleaba 8.600 obreros y técnicos. Sólo la Fábrica de Automóviles empleaba 800 obreros. Un problema más complejo fue la organización de una red de empresas de autopartes para su línea de montaje final. Por entonces, el desarrollo de la industria auxiliar era embrionario”.

²⁰ El 15 de noviembre de 1948, Auto Italiana publicó una noticia según la cual los trabajos de construcción de la Cisitalia Grand Prix estaban casi terminados. En el verano de 1949, el gobierno argentino permitió la importación de las máquinas de Turín, a condición de que Dusio se transfiriese al país con sus ingenieros y sobre todo con el proyecto Cisitalia GP completo (los coches y las piezas ya construidas). El 12 de mayo de 1949 llegó a los directivos de Porsche en Gmünd un telegrama de Dusio desde Buenos Aires: “comunícales que todos los acuerdos de base se han estipulado con la Presidencia y los ministros competentes” (<http://www.cisitalia.com/>).

²¹ Para ampliar información ver el libro de Gabriela *Weber* titulado “La conexión Alemana” (2005).

Desde 1953 el Estado adopta sucesivas políticas tendientes a estimular y regular la entrada de capitales internacionales. Una de las normas que pauta el funcionamiento de las empresas del circuito superior es la Ley de Radicación de Capitales de 1953, que propicia inversiones externas dirigidas a actividades mineras e industriales, estableciendo restricciones para el giro de las utilidades o el rendimiento del capital, al tiempo que se sanciona un régimen de promoción industrial que beneficia con exenciones especiales a algunas actividades²².

En 1954 se crea Borgward Argentina, mientras que en 1955, Fiat inaugura su primera planta en la ciudad de Córdoba y, por Decreto del Poder Ejecutivo, se autoriza la radicación de una planta de montaje de automóviles llamada Industrias Kaiser Argentina (IKA). Esta empresa se crea por medio de un contrato ligando IAME y la empresa Kaiser. IKA se instala en Santa Isabel, Córdoba, sobre un terreno de 240 hectáreas en el sur-oeste de la capital provincial, con una importante cantidad de maquinarias importadas de EEUU²³.

Como consecuencia de las diferentes inversiones, las actividades de las empresas del circuito superior y su porción marginal muestran una desconcentración de la industria de la ciudad de Buenos Aires hacia el Área Metropolitana de Buenos Aires. Por otro lado, la llegada de Kaiser y la localización de varias industrias en Córdoba jerarquizan a esta ciudad en el contexto nacional.

Si bien la industria crece en establecimientos e inversiones, los niveles de producción de las empresas del circuito superior son relativamente bajos, ya que entre 1951 y 1958 las empresas fabricaron 63.313 vehículos (20.648 automóviles y 42.665 comerciales). Esta situación va a intentar modificarse con el fuerte proceso de modernización industrial durante la década de 1960, al mando de las empresas transnacionales.

²² La legislación que establecía limitaciones para la fuga de capitales desaparecía nuevamente “al eliminarse el control de cambios, y el nuevo régimen legal establecido en 1958 autorizaba la libre transferencia de utilidades y capitales, reiterando las exenciones especiales para la promoción de industrias básicas” (Rofman y Romero, 1973:209).

²³ De allí sale, en 1956, el primer Jeep IKA, construido con el 39,5% de elementos de origen argentino, parte que llegará al 80% hacia fines del año siguiente. Esta empresa fue denominada “la industria que había vencido al tiempo” en referencia a la rapidez de su instalación, y se convertirá en un ejemplo, tanto en Argentina como en el resto del mundo (Basconcelo, 2005). Para el año 1955 tenía la capacidad de emplear a 425 personas, cifra que alcanza los 11.000 en 1965. IKA había sido creada con el propósito de ensamblar vehículos de la empresa norteamericana en Argentina. Posteriormente, la planta trabajaría para una empresa francesa (Basconcelo, 2005).

1.4 Industrialización trasnacional y circuitos de la economía urbana, 1960-1975

Las empresas del circuito superior de la producción automotriz tienen un rol fundamental en la llamada segunda fase del proceso de sustitución de importaciones, caracterizada por el desarrollo de la industria pesada y de algunas mercancías durables.

Durante esta etapa, se consolida el fenómeno de los circuitos de la economía urbana vinculado a las empresas automotrices en la Argentina. Por un lado, se encuentra el circuito superior, conformado por diferentes empresas, la mayoría extranjeras, algunas de capitales nacionales y otras que funcionan bajo la órbita estatal.

Asociado al circuito superior se expresa una porción marginal conformada por empresas nacionales con una fuerte dependencia de la ayuda estatal. Por último, aparece el circuito inferior, poco desarrollado y vinculado a ciertas producciones artesanales y a servicios de reparación del parque automotor.

El gobierno desarrollista de A. Frondizi (1958-1962) busca atraer una significativa incorporación de inversiones extranjeras para el sector industrial, que se canaliza principalmente en la producción automotriz, metalúrgica y química-petroquímica (Basualdo, 2006: 123)²⁴. De esta manera, desde el Estado se procura desarrollar las industrias del petróleo, la química, la siderurgia, entre otras y, según Rofman y Romero (1973: 206), otro de los objetivos del gobierno era lograr el autoabastecimiento de combustibles a través de la incorporación del capital extranjero.

Las empresas del circuito superior de la industria automotriz se reorganizan bajo normas sancionadas en el año 1959, como las leyes N° 14.780 y N° 14.781. Estas alientan la llegada de inversiones extranjeras (Decreto 5339/63 y Decreto 3113/64). Además, la elaboración del Régimen de promoción de la industria automotriz, efectivizado a través de la firma del Decreto N° 3693, buscaba la radicación de nuevas filiales y regulaba su operatoria. Este decreto exigía la presentación de planes y la demostración de cierta capacidad técnica y financiera. Al mismo tiempo, se requería la progresiva integración nacional del producto con el objetivo de reducir importaciones.

²⁴ Si bien se debe desmitificar la idea de que el crecimiento del PBI significa desarrollo y crecimiento, según Basualdo (2006: 124), una vez que culmina la integración de la industria pesada a la estructura económica local, se inicia la década de crecimiento económico e industrial más acentuado e ininterrumpido hasta ese momento. Así, entre 1963 y 1974, el PBI se expande en un 54%, equivalente a una tasa de crecimiento anual acumulativa del 5,8%. Más acentuado aún es el aumento del PBI per cápita al llegar al 82%, lo que supone una tasa de crecimiento anual acumulativa del 6%.

La legislación procuró modernizar la producción automotriz a partir de la estrategia de asociación con el capital extranjero pero con un alto grado de integración de autopartes nacionales. Esta estrategia va a contramano de las políticas preventivas empleadas a mediados de la década de 1940.

Las leyes regulan, durante la década de 1960, el proceso de industrialización transnacional. Las empresas automotrices tienen un rol destacado en la distribución de las inversiones extranjeras: entre 1959 y 1962 se invierten 570 millones de dólares (inversión autorizada) y, de ese total, 150 millones de dólares corresponden al sector automotriz (Schvarzer, 1987). El marco regulador, según Basconcelo (2005: 1566), asegura al capital extranjero un acceso al mercado nacional que, a su vez, se encuentra protegido por eficaces barreras aduaneras.

La nueva legislación atrae a numerosas empresas, con un total de 24 radicaciones. Las empresas deben adecuarse al régimen regulatorio que les asegura una reserva de mercado, con la condición de cumplir una elevada integración nacional de autopartes., Entre otros factores, esta última política permite el nacimiento de una importante cantidad de empresas propias del circuito marginal.

Esta porción marginal del circuito superior, conformado por medianas y pequeñas empresas autopartistas (muchas de ellas metalmecánicas), funcionan como proveedores de las nuevas terminales radicadas y abastecen al mercado de autopartes. Cabe destacar que algunos de los automóviles producidos en esta época están conformados en un 80 % por autopartes nacionales. La nueva necesidad de generar autopartes permite la ampliación considerable de la porción marginal y, como consecuencia, la generación de empleo. No podemos olvidar que, en ese momento, el costo y la velocidad de la circulación de mercaderías a escala planetaria operaba, de algún modo, como una barrera de protección a la fabricación en los lugares.

Las empresas del circuito superior de la industria automotriz estaban organizadas en función de las demandas del mercado interno, con una fuerte incidencia en las ciudades más importantes del país: Buenos Aires, Córdoba y, en menor medida, Rosario y Santa Fe. La urbanización y la profundización de la división del trabajo en torno a estas ciudades fueron centrales para el crecimiento de pequeñas industrias de autopartes de menor capital, de origen nacional, propias de esa porción marginal del circuito superior.

Durante el transcurso de la década de 1960, se localizan y amplían en Argentina varias empresas del circuito superior. Al mismo tiempo, algunas empresas de la porción marginal del circuito superior no logran competir o cumplir con los requisitos del régimen de promoción y deben cerrar sus puertas.

El régimen de promoción automotriz motiva a la empresa Peugeot, de capitales franceses, a radicarse en Argentina. Ya, en 1958 se había firmado un acuerdo con la empresa Industriales Argentinos Fabricantes de Automotores (IAFA) para el montaje con componentes franceses del automóvil Peugeot 403. En 1959, el gobierno de Arturo Frondizi autoriza el plan de IAFA para producir bajo licencia de Automóviles Peugeot mediante una inversión de 4,5 millones de dólares en maquinarias y equipos²⁵.

Las normas y políticas dictadas por el Estado se vuelven un factor de localización determinante en doble sentido. Por un lado, permiten la llegada del capital otorgando ventajas impositivas y de mercado y, por otro lado, ofrecen cierto margen para la negociación que influye en la localización. Por ejemplo, el decreto presidencial N° 12.272 determinaba que la planta industrial de Peugeot debía ser construida más allá de un radio de 100 Km. de la Capital Federal. Sin embargo, con una inversión de 10 millones de dólares, finalmente se construye sobre la Ruta N° 2 en la localidad bonaerense de Berazategui, a unos 50 kilómetros de la ciudad de Buenos Aires²⁶.

La fábrica de Peugeot empieza a operar a mediados de 1960 y ese año produce 1.912 unidades. En 1961, se cumple con la cifra de 5.000, prevista en el plan original y al año siguiente se autoriza la producción de 7.000 Peugeot 403 y 2.300 unidades del nuevo modelo, el Peugeot 404.

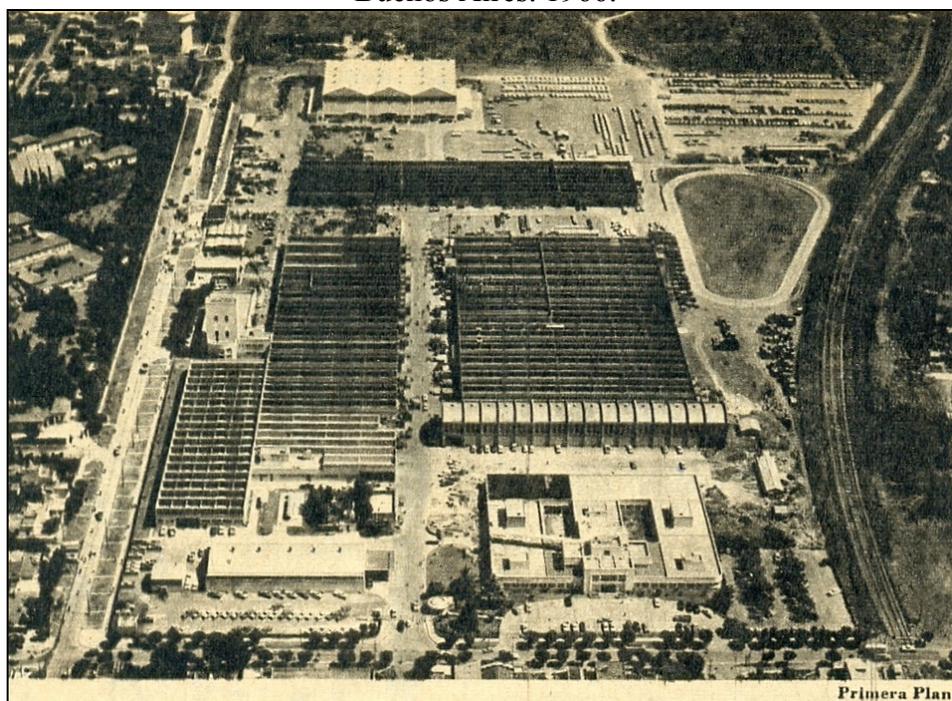
Por otra parte, en diciembre de 1961, el gobierno aprueba la propuesta de General Motors para la fabricación de automóviles. La inversión del proyecto consiste en la construcción de una planta de estampado de casi 12.000 metros cuadrados. En tanto, la empresa Hispano Suiza Argentina (H.A.F.D.A.S.A.), nacida en 1925, localizada en la ciudad de Buenos Aires y dedicada a la fabricación integral de automóviles, camiones, armas, motores de aviación y piezas de repuesto para automóviles y camiones de otras marcas, debe cerrar sus puertas en 1961.

²⁵ El plan, financiado por una entidad bancaria suiza, contempla la producción del modelo 403 en una cifra de 4.000 vehículos en 1960 (<http://www.peugeot.com/>).

²⁶ Hoy, en el predio funciona el parque industrial Pibera, del Partido de Berazategui.

En 1961, la empresa Perkins Argentina S.A.I.C. comienza la producción de motores en la ciudad de Córdoba²⁷. Chrysler Corporation, a través de un convenio firmado con Fevre y Basset Limitada, crea Chrysler Argentina, que posee una planta en San Justo y traslada todas las maquinas de la fábrica de la Avenida Figueroa Alcorta de la Ciudad de Buenos Aires, a un terreno de 40 hectáreas en La Matanza, Provincia de Buenos Aires²⁸. En 1965 se establece Chrysler-Fevre Argentina SAIC y en 1970 la empresa adquiere la planta de Monte Chingolo, propiedad de SIAM Di Tella, en el partido de Lanús, también Provincia de Buenos Aires (Imagen N° 6).

Imagen N° 6: Vista aérea de la Planta de Chrysler Argentina, San Justo, Provincia de Buenos Aires. 1966.



Fuente: <http://www.chrysler.com.ar/> , 1996.²⁹

Dependiendo del grado de inserción de cada país en la división internacional del trabajo, las empresas usan el territorio nacional a partir de sus propias divisiones del trabajo. Por esto, la eliminación o el agregado de una etapa técnica del circuito de la producción automotriz en el país es un dato central explicativo. Por ejemplo, la producción del motor en las fábricas ubicadas en Argentina es una variable técnica que implica la superación del simple ensamblaje de automóviles.

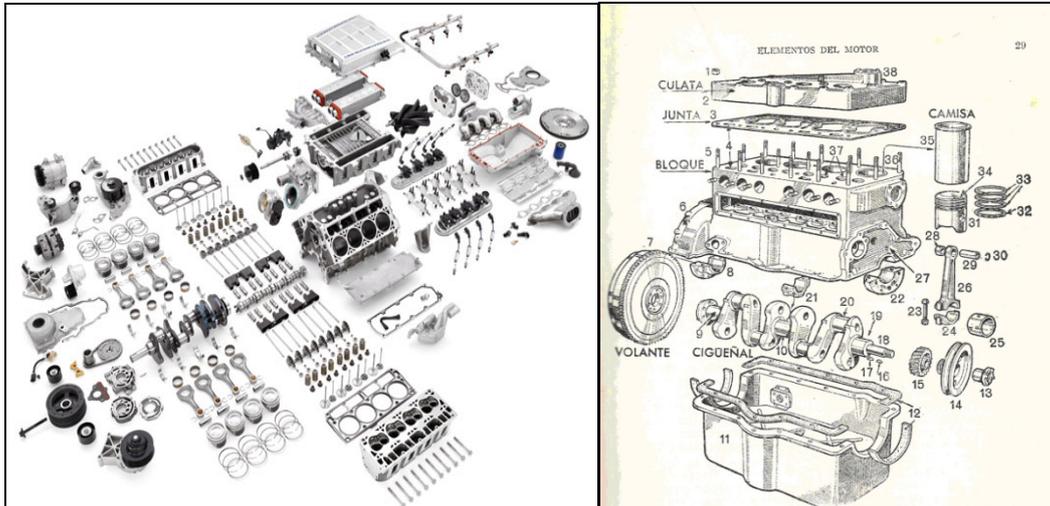
²⁷ La fábrica se cierra en 2010.

²⁸ En este predio funciona desde 1991 la Universidad Nacional de La Matanza (<http://www.unlam.edu.ar/>).

²⁹ A la derecha de la imagen se puede observar la línea Roca del FFCC.

Las empresas que contengan esta división técnica del trabajo dentro de sus fábricas posibilitarán el surgimiento de nuevos trabajos, ya que la producción de un motor implica un número considerable de piezas, cuyo grado de complejidad requiere tanto de mano de obra calificada como de maquinaria especializada.

Imagen N° 7: Partes del motor de un automóvil. 1965.



Fuente: Manual de Automóviles. Arias-Paz, 1965.

Como se ve en la Imagen N° 7, ya en ese momento, un motor implicaba un nivel de complejidad alto y demandaba una cantidad de piezas que no se fabricaban necesariamente en una sola planta. Por esto, la producción de un motor implica un proceso de especialización, y cada parte debe pasar por riguroso control de normas productivas. Estas vinculaciones entre organización, técnica y normas, refuerza la idea de Simondon (2008) en la cual las técnicas establecen entre sí relaciones de dependencia.

Por su parte, Ford, una de las empresas más importantes radicadas en el país, en 1957 reactiva la planta de La Boca para el armado de camiones pesados de las series F-500, F-600 y F-900. Pero el 21 de septiembre de 1961 Ford inaugura una nueva planta con una inversión de 70 millones de dólares, en un terreno de 105 hectáreas que compra en General Pacheco, Provincia de Buenos Aires. En un comienzo, la actividad industrial se destina a la producción de motores y, en mayo de 1961, sale la primera unidad V8 de 4.785 cm³.

La planta del barrio de La Boca continúa utilizándose para el montaje del Falcon y en 1962 se implementa el ensamblaje con carrocerías y motores importados. La compañía

amplia la planta de Pacheco y comienza a producir autos y camiones y el 15 de julio de 1963 produce el primer Falcon “argentino”³⁰. El predio, con una superficie de 1.308.000 m², alberga las plantas de estampado, carrocería, armado, pintura, motores, una pista de pruebas de 700 metros de longitud y el edificio de administración.

En 1964 la empresa Peugeot cierra su planta y, en 1965, reanuda la producción con la formación de una nueva sociedad llamada Sociedad Anónima Franco Argentina de Automotores (SAFRAR) integrada por las casas matrices de Peugeot y Citroën. Una vez aprobada la nueva sociedad, en el año 1965, la producción total alcanzó las 6.600 unidades. Paralelamente, realizó inversiones en la planta de Berazategui aumentando su capacidad de producción³¹.

En 1965, I.K.A, empresa que había nacido en Argentina por una asociación entre el Estado y capitales norteamericanos, compra la industria nacional Siam Di Tella Automotores y, en 1967, pasa a denominarse IKA-Renault y produce el automóvil IKA Torino³². Esta denominación perdura hasta el año 1975 cuando Renault Francia obtiene el control total de IKA-Renault y pasa a denominarse Renault Argentina³³. La llegada de Renault y la construcción de la planta Forja de Fiat en 1961³⁴ terminan de consolidar a la ciudad de Córdoba, en la década de 1960, como el segundo centro industrial más importante del país.

En síntesis, antes de la promulgación de la legislación orientada al sector automotriz, la industria contaba con las terminales de IAME, Di Tella y Autoar (de capitales nacionales) y Mercedes Benz y Kaiser (de capitales extranjeros). De las 26 empresas

³⁰ El proyecto Falcon comienza a mediados de julio de 1957 en Estados Unidos. En ese año, Ford Motor Company comienza a trabajar en un automóvil compacto de 6 cilindros y con capacidad para 6 pasajeros. La historia del Falcon en Argentina se inicia en el año 1961 cuando Ford Motor Argentina importa dos Falcon Standard de esa línea para probarlos y adaptarlos en Argentina. Los Falcon ingresaban desarmados al país para luego ser ensamblados en la fábrica de Ford en La Boca. Entre 1962 y 1991 el Falcon sufre seis *restyling*, buscando modernizar al auto pero sin cambiar drásticamente su aspecto exterior.

³¹ Se equipa la fábrica para la producción de nuevos modelos, en 1967 se lanza el utilitario T4B basado en el modelo 403 y, en 1969, se presenta el modelo 504, que con diferentes actualizaciones, su producirá hasta el año 2000.

³² Este automóvil se fabrica entre 1966 y 1981. En 1962 IKA y American Motors Company firman un acuerdo para desarrollar en conjunto un producto de este tipo en Argentina. El famoso “Torino Argentino” es posible, primero, gracias a las inversiones del capital norteamericano y después, bajo la órbita de capitales franceses.

³³ Para visualizar la Fabrica IKA Renault en 1975: <https://www.youtube.com/watch?v=LYymIBYauqA>, (Fuente: DiFilm)

³⁴ Fiat había iniciado sus actividades automotrices con la planta Fiat-Someca en 1954.

que se presentaron en el régimen de promoción, 4 no produjeron nunca, 4 desaparecieron en los primeros dos años y otras 5 se retiraron (Ianni, 2008).

Para esta época, la competencia entre las empresas y la imposibilidad de cumplir con la integración nacional de autopartes por algunas terminales devienen en el cierre de algunas fábricas. En 1963, Autoar, Cisitalia Argentina, Borgward y Metalmecánica dejan de producir automóviles. Si bien eran terminales, no pasaron de una porción del circuito superior marginal, en virtud de su fragilidad frente a las condiciones expuestas.

A fines de la década de 1960, producto del proceso de modernización del circuito superior de la industria automotriz, se encontraban en producción las terminales de Fiat, IAME e IKA-Renault en la ciudad de Córdoba y Ford, Chrysler, General Motors y SAFRAR (Sociedad Anónima Franco Argentina de Automotores-Peugeot y Citroën) en el Área Metropolitana de Buenos Aires. De esta manera, el circuito superior se consolida con una estructura monopólica, dominada desde un principio por empresas transnacionales de origen norteamericano y europeo.

Al respecto, estas grandes empresas, Dos Santos, explica que:

“operan con procedimientos doblemente monopólicos: a) debido a la tecnología que exige una alta concentración de capital, y b) a consecuencia de procedimientos financieros que le otorgan un poder acumulativo destinado a absorber a sus competidores y de controlar monopólicamente los mercados” (Dos Santos, 1970: 422).

Las terminales automotrices se localizan en el Área Metropolitana de Buenos Aires, atraídas también por la oferta de mano de obra con cierta calificación. Sin embargo, la unidad de control se encuentra ubicada en la ciudad de Buenos Aires o directamente en la casa matriz, en Estados Unidos o en los diferentes países de Europa. Además, en esos países se diseñan las líneas de producción y los avances o innovaciones de los automóviles y sus componentes, dejando lugar a la realización de ciertas etapas materiales del circuito en sus filiales.

Esta separación física entre las etapas materiales y la gerencia, diseño e investigación es posible gracias a las comunicaciones y la unificación de las normas. Las acciones de las empresas expresan las dinámicas de los círculos de cooperación y de los circuitos espaciales de producción. Así, los círculos de cooperación se amplían, ya que las empresas optan por una estrategia de deslocalización de la planta productora de autos y

autopartes con respecto a la unidad de comando, gerencia y administración, permitiendo obtener nuevos beneficios.

Durante la década de 1960, las inversiones industriales, tanto las nuevas radicaciones como las destinadas a la ampliación de la capacidad instalada, generan un aumento en la productividad y un crecimiento de la producción automotriz. Según datos de la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFSA) la producción de automóviles y comerciales entre los años 1951 y 1958, es de 63.313 unidades. En el año 1959 la producción es de 32.952 automóviles, con un importante salto si se compara con la producción de la década de 1950. Durante la década de 1960 la producción aumenta de forma sostenida y pasó de 89.338 mil unidades en 1960 a 218.590 mil en 1969 (Tabla N° 1).

Tabla N° 1: Producción de automóviles y comerciales por año en Argentina. 1951-1975.

Producción de Automóviles y comerciales. Argentina.			
Año	Automóviles	Comerciales	Total
1951/1958	20.648	42.665	63.313
1959	18.290	14.662	32.952
1960	40.144	49.194	89.338
1961	78.274	57.914	136.188
1962	90.648	39.232	129.880
1963	75.338	29.561	104.899
1964	114.617	51.866	166.483
1965	133.734	60.802	194.536
1966	133.812	45.641	179.453
1967	130.297	45.021	175.318
1968	127.965	53.011	180.976
1969	153.047	65.543	218.590
1970	167.000	52.599	219.599
1971	193.105	60.132	253.237
1972	200.885	67.708	268.593
1973	219.439	74.303	293.742
1974	212.088	74.224	286.312
1975	185.162	54.874	240.036

Fuente: ADEFSA, 1976.

El aumento de la producción destinada fundamentalmente al mercado interno condujo a una reducción de la edad media del parque automotor, disminuyendo a menos de la mitad, de 19,2 en 1960 a 9,4 años en 1969. En cuanto al empleo, de acuerdo a datos del Censo Nacional Económico de 1964, la división Fabricación y armado de vehículos automóviles completos: automóviles, camiones, camionetas, y demás vehículos análogos, con un total de 17 establecimientos, ocupaba 24.470 personas, de las cuales 17.643 eran obreros. Según Santarcángelo y Pinazo (2009: 42) los obreros directamente empleados por las terminales pasaron de 17 mil a 57 mil entre 1960 y 1974.

La llegada de capitales extranjeros genera una nueva situación en la economía en general y en la industria en particular ya que se consolida una nueva forma de dependencia del sector industrial con el sector externo. En efecto, si bien las inversiones representan un aporte positivo en el momento de su ingreso, la remesa de utilidades y la posibilidad de girar los capitales libremente crean rápidamente serios problemas en la balanza de pagos (Rofman y Romero, 1973: 211).

Por otra parte, las mayores exigencias de productividad y la alta tecnificación influían sobre el nivel de empleo, afectando la posibilidad de absorción de la mano de obra (Rofman y Romero, 1973: 206). Se vislumbra, en esa situación, una de las características definidoras del circuito superior de la economía urbana y, en consecuencia, su articulación con una economía poco capitalizada que termina abrigando esa mano de obra.

Las empresas del circuito superior de la industria automotriz son parte importante del proceso de consolidación del medio técnico científico en Argentina, momento en que se inicia la transferencia de capitales internacionales hacia los países periféricos (Silveira, 1999).

La industrialización y el proceso de sustitución de importaciones crean un nuevo espacio derivado, una vez que el proceso nace como consecuencia de la falta de intercambios internacionales y de la inserción del país en los inestables mercados internacionales. Ese espacio derivado es un medio técnico incompleto y, por lo tanto, diferente del constituido en los países centrales (Silveira, 1999: 93).

La mayoría de las inversiones de la industria automotriz se localiza fuera de la ciudad de Buenos Aires, pero en los límites del Área Metropolitana. Estas dinámicas generan

nuevas necesidades de infraestructura y exigen al Estado la realización de fuertes gastos, impulsando los procesos de metropolización.

Las localizaciones de la industria automotriz son centrales en la organización del territorio, mayormente estructurado en función de los intereses de las grandes empresas de capitales extranjeros. La forma de organización de la producción de las firmas radicadas genera una nueva dependencia tecnológica y tiene como principal protagonista a la llamada empresa multinacional.

La industrialización por sustitución de importaciones llevó a una nueva dependencia de importación de insumos que, además de representar un alto peso en la cuenta de importaciones de la balanza de pagos, creó también una extrema dependencia de la industria instalada en relación al exterior. Además, las grandes empresas multinacionales pasan a controlar parte importante de la economía local y no permiten una redistribución de la renta interna que favorezca a amplios sectores del país (Dos Santos, 1970).

La instalación de las automotrices está, por lo tanto, lejos de permitir superar las limitaciones del aparato productivo local, porque genera una restricción externa y una dependencia tecnológica. Por el contrario, impulsa el drenaje de divisas no sólo a través de las importaciones sino también por las remesas de utilidades y el pago de regalías que pesan cada vez más en el balance de pagos (Raddavero, 1972).

Sumado a la intensificación del proceso de urbanización, se suceden diferentes estrategias por parte del Estado y de las empresas automotrices que van configurando el funcionamiento de los circuitos. Las empresas más poderosas, propias de un circuito superior caracterizado por su capital intensivo y desarrollo técnico, son las responsables de modernizar la industria.

Estas políticas consolidan el peso de las corporaciones en el proceso de organización del espacio, al mismo tiempo que el consumo cobra más fuerza y se expande por el territorio. Es así como el uso masivo del automóvil se impone paulatinamente en las ciudades, tal como trataremos más adelante.

CAPÍTULO 2 Periodo técnico-científico y división territorial del trabajo de la industria automotriz, 1976-1990

2.1 Neoliberalismo, consolidación del periodo técnico-científico-informacional y empresas automotrices

La década de 1970 muestra el desenlace de los “años dorados” del capitalismo en el denominado Primer Mundo. La caída del sistema de Bretton Woods en 1971 y la crisis del petróleo en 1973 inician el fin de tres décadas de crecimiento económico para las principales economías del mundo. La situación de Europa, con índices económicos que indican altas tasas de inflación y bajas tasas de ganancia y productividad, avocinan la aplicación de un conjunto de políticas de corte neoliberal.

En un primer momento, esas políticas son implementadas por el gobierno de Pinochet en Chile, por Reagan en Estados Unidos y Thatcher en el Reino Unido. Según Basualdo se inició un proceso que:

“revolucionó el comportamiento macro y microeconómico de la economía internacional y en el cual los activos financieros se expandieron muy por encima del incremento de los activos fijos, irrumpiendo reiteradas crisis financieras que destruían capital ficticio al disminuir el valor de los activos financieros por la reducción de su precio” (Basualdo, 2006: 147).

La forma de intervención del denominado “Estado de Bienestar”, que había regulado la producción, la distribución del ingreso, el empleo y los servicios sociales, cae, en palabras de López Collazo (1999) “en el conflicto de intereses por la baja en las ganancias del capital. Sin embargo, lo que aparecía como crisis del Estado de Bienestar era, en realidad, el epifenómeno del estancamiento productivo”.

Sin embargo, y a pesar de la crisis de la economía mundial y del agotamiento del modelo productivo “fordista”, la empresa automotriz japonesa Toyota continua incrementado su producción y muestra altos índices de productividad. La crisis del taylorismo-fordismo (Neffa, 1999) conduce al nacimiento de una nueva forma de organización de la producción, llamada por algunos autores como toyotismo (Coriat, 1992; Lipietz, 1994; Neffa, 1999; Altunes, 2003)³⁵.

³⁵ Durante los años 1950, luego del fracaso de la Huelga General del movimiento obrero japonés de enero de 1947, pasando por las huelgas derrotadas de la fábrica Toyoda (luego Toyota), irrumpe en Japón un nuevo método científico de organizar la producción que aumenta la explotación a niveles asombrosos: *el toyotismo* (López Collazo, 1999).

El toyotismo, como modelo de producción industrial, integra el taylorismo-fordismo e incrementa los niveles de automatización. A su vez, organiza científicamente la producción basada en la entrega *Just in Time*³⁶, forma cuadrillas de trabajo para su organización flexible³⁷, con el objetivo de aumentar la productividad y reducir costos de producción.

La creciente especialización de las unidades productivas lleva a dividir aún más las etapas materiales. De esta forma, ciertas tareas que antes se realizaban en las grandes fábricas son ahora terciarizadas a otras más pequeñas. Surge así una red de empresas sincronizadas que se vuelve más necesaria para la producción justo a tiempo³⁸. Se podría decir entonces que la forma de organización toyotista articula una nueva división y jerarquización de los lugares.

Los círculos de cooperación requieren nuevos nexos para completar las etapas de los circuitos productivos. Esto es posible gracias a las nuevas tecnologías, como la microelectrónica y las telecomunicaciones, que procesan de forma inmediata la información. La computadora surge como objeto técnico y símbolo de este periodo, ya que permite la unificación de los procesos productivos de una manera más rápida y eficiente.

Estos avances técnicos se difunden rápidamente en Japón y, en los inicios de 1970, diferentes empresas aparecen en el mercado internacional como nuevos competidores en la producción automotriz. Sus empresas automotrices, como indica Rivadulla (1994: 172): “se tornan competitivas en el mundo, a base, justamente, de nuevas prácticas organizativas implementadas para la organización de la producción, que se ven potenciadas en ese entonces por la difusión de las nuevas tecnologías”.

La disociación de los procesos productivos es posible gracias a una nueva base técnica interdependiente y global, que genera la ampliación de la división del trabajo y su

³⁶ Se produce en función de la demanda y se disminuye el stock inmovilizado en la fábrica.

³⁷ Toyota define las tareas de la cuadrilla (*teamwork*), cuya racionalización no se hace sobre el minuto que trabaja el obrero en un automóvil sino sobre el tiempo que la cuadrilla tiene para realizar las operaciones.

³⁸ Las nuevas formas de organización de la producción, flexibilización laboral, polivalencia, equipos de calidad, etc., modifican las relaciones de producción gestadas en el período fordista y apuntan a la destrucción del poder de los trabajadores que, centralmente, emanaba de la unidad gestada en las grandes fábricas (López Collazo, 1999).

correspondiente cooperación. Los circuitos espaciales de la producción y los círculos de cooperación en el espacio deben, entonces, como indica Moraes, ser discutidos:

“bajo la óptica de mundialización del espacio geográfico y de la globalización de las relaciones sociales de producción para comprender la división espacial del trabajo en una perspectiva multiescalar” (Moraes: 1989: 155).

Con la intensificación del proceso de globalización y la nueva organización de la producción, las diversas etapas que atraviesa un producto y que forman los circuitos espaciales de producción, se amplían territorialmente a escala global. Se torna imperiosa la necesidad de mayor fluidez, que aumenta la complementación entre los lugares.

La eliminación de ciertas etapas materiales al interior de las terminales automotrices modifica también la organización y logística de los circuitos de producción. Se complejizan así las relaciones entre las empresas, ya que algunas etapas antes realizadas por las terminales ahora pasan a la esfera de los proveedores, en el marco de nuevas exigencias normativas por parte de las grandes compañías.

Estos cambios exigen a las empresas que forman parte de los diferentes circuitos de producción reforzar las relaciones entre ellas. Para aumentar aún más la obtención de lucros, esta nueva organización se centra en controlar y acelerar el proceso productivo, desde la incorporación de nuevas técnicas hasta la organización polivalente del trabajo.

Al entrar en juego más puntos distantes, la ampliación de los circuitos espaciales de la producción automotriz requiere también de una logística eficiente. Se torna imprescindible la creciente normatización del espacio, para facilitar la circulación de mercancías. Programas, leyes, decretos y reglamentaciones de diferentes gobiernos serán necesarios para lograr la fluidez del territorio.

Las redes que tejen las empresas no son simples relaciones entre las mismas. Infinidad de articulaciones de diferentes niveles se dan entre estas empresas y las ciudades donde se instalan, articulando puntos del territorio tanto dentro como fuera del país. Estos nexos expresan los flujos de información del globo y tienen un peso importante en la jerarquización las ciudades.

De ese modo, conforme a Santos:

“El fenómeno de la red sobrepasa los límites de las firmas dominantes y coloniza, directa o indirectamente, permanente y ocasionalmente, todo el tejido productivo” (Santos, 2000: 173).

Las corporaciones automotrices, entonces, se constituyen en verdaderas empresas globales, ya que actúan a escala planetaria a través de sus redes informacionales, comerciales, bancarias, políticas, entre otras. Silveira (1999:251) explica que “la empresa global es una organización reticular, basada en un sistema informacional propio, que le posibilita la circulación de una información secreta”.

Esto es posible gracias al poder y alcance de las empresas globales, que funcionan en ámbitos geográficos más amplios que las transnacionales de las décadas pasadas. Con el proceso de globalización, la gran corporación se convierte en el actor central a la hora de organizar el espacio.

Las corporaciones se caracterizan por la amplia escala de sus operaciones, la diversificación de sus actividades, la segmentación de sus unidades componentes y por las múltiples localizaciones productivas directa o indirectamente controladas (Corrêa, 1997). Al respecto, Corrêa afirma:

“La corporación puede manipular miles y miles de toneladas de materia prima, bienes intermediarios y productos finales. Manipula una amplia diversidad de productos y dispone de un elevado número de unidades productivas y de servicios: sede, centro de investigación y desarrollo, oficinas de compra de materias primas, depósitos, unidades fabriles, oficinas de venta, unidades de prestación de servicios especializados, etc.”(Corrêa, 1997: 214).

Las diferentes estrategias y actividades de las corporaciones pueden realizarse gracias a los avances técnicos y científicos. Señala Harvey:

“la gestión científica de todas las facetas de la actividad corporativa (no solo de la producción sino también de las relaciones personales, el entrenamiento en el oficio, la comercialización, el diseño del producto, las estrategias de fijación de precios, la obsolescencia planeada de equipos y productos) se convirtió en el rasgo distintivo de la racionalidad burocrática de las corporaciones” (Harvey, 1998: 157).

Ciencia y técnica se fusionan en manos de las grandes empresas, y la industria se vuelve parte de un gran complejo científico-tecnológico que funciona a escala mundial. Conforme a Porto-Gonçalves (2006: 95) la industria se transforma “en un verdadero laboratorio no solo de productos sino también de conocimiento. Con esto, aumenta el poder de esas industrias de punta cuyas matrices están concentradas en los países del centro del sistema capitalista mundial”.

El poder creciente de las corporaciones se torna una de las características centrales para ejercer presión económica y política en los países. Al respecto Corrêa sostiene que ese poder:

“se traduce en el plano espacial, en la gestión del territorio, entendida como el conjunto de prácticas económicas y políticas que apuntan al control de la organización espacial, incluyendo la génesis y dinámica del mismo. Estas prácticas buscan garantizar la reproducción ampliada del capital y, sobretodo, participan del proceso de reproducción general de la sociedad” (Corrêa, 1997: 217).

Las acciones de las corporaciones y las políticas llevadas a cabo por los Estados consolidan el medio técnico-científico-informacional, cuya génesis se vislumbra en la segunda pos guerra y su difusión en los países del tercer mundo puede reconocerse en los años 1970 (Santos, 1996: 201). De esta manera, se van incorporando nuevas variables hegemónicas al espacio, como la información, la ciencia y las finanzas.

El medio técnico-científico-informacional es la expresión geográfica del periodo actual, en el cual la unión entre ciencia y técnica se articula con el mercado mundial. Además, los objetos técnicos, en palabras de Santos:

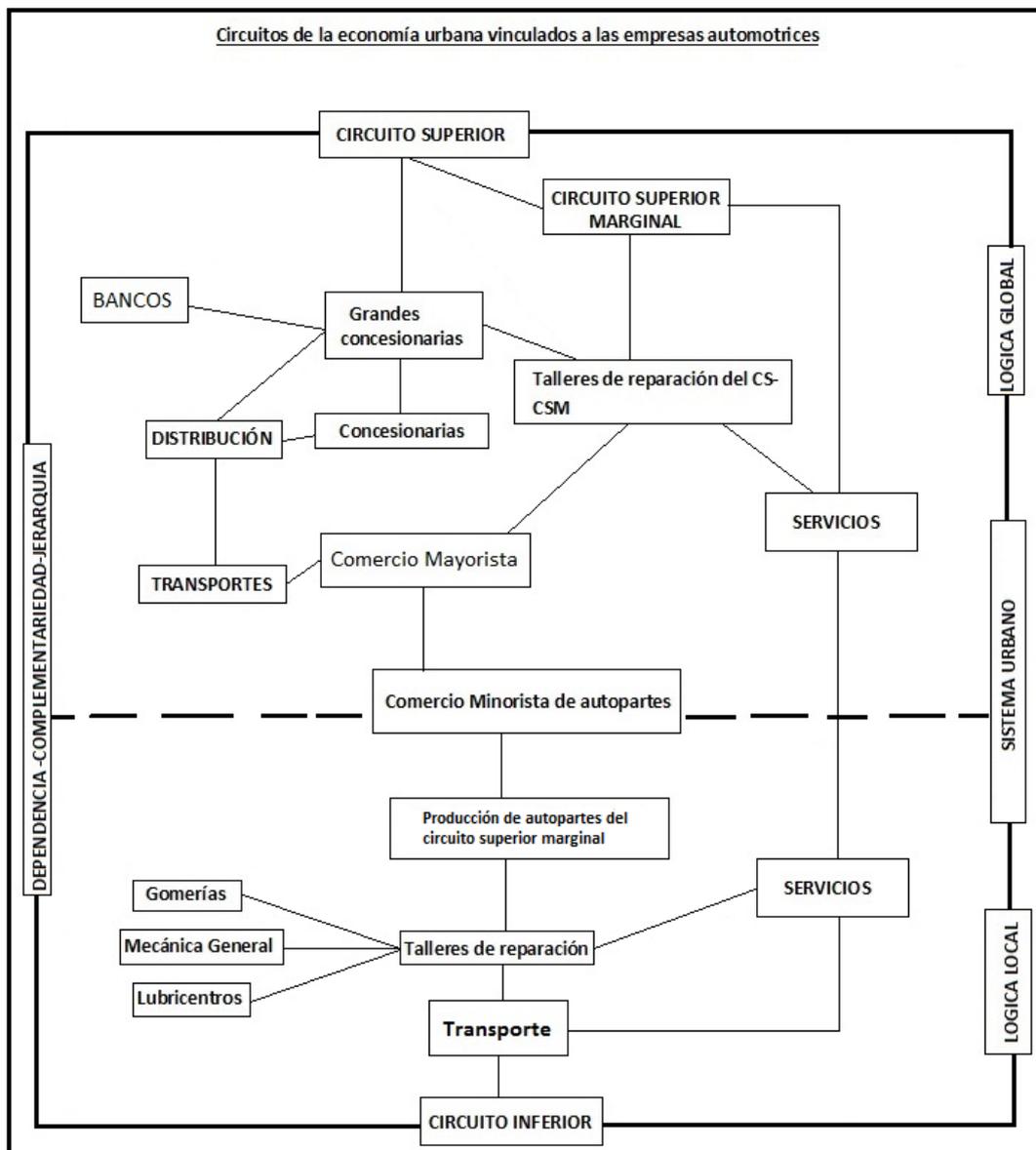
“tienden a ser al mismo tiempo técnicos e informacionales, ya que, en virtud de la extrema intencionalidad de su producción y de su localización, surgen como información; y de hecho, la energía principal de su funcionamiento es también la información” (Santos, 2000: 201).

Se inicia, entonces, un nuevo proceso de modernización y las empresas pasan a ser parte de un único sistema económico y técnico, que es mundial. Los países periféricos revelan la fragilidad de sus estructuras frente al poder de las multinacionales, empresas que tienen un peso determinante y controlan el aparato productivo local.

En el marco de una etapa de mayor apertura económica, el desarrollo desigual del medio técnico-científica-informacional y las políticas neoliberales aplicadas en Argentina, permiten a las corporaciones extranjeras operar como fuerzas determinantes en la organización del territorio.

En este contexto se consolida el fenómeno de los circuitos de la economía urbana vinculado a la producción automotriz en Argentina. Alejado de la idea de mostrar un modelo explicativo, la Figura N° 1 ejemplifica algunos de los nexos entre los actores de los circuitos.

Figura N° 1: Circuitos de la economía urbana vinculados a las empresas automotrices. 2016.



Fuente: Elaboración Propia, 2016.

2.2 Neo-regulación productiva y medio técnico-científico-informacional

Los procesos de industrialización que se habían dado en la Argentina, propios de las economías de los países dependientes (Marini, 1976; Rofman y Romero, 1973), tuvieron sus particularidades dado que los espacios se organizaron en función de intereses distantes.

Como se mencionó, el proceso de industrialización por sustitución de importaciones generó diversos problemas para el llamado aparato productivo nacional. La inserción en

la división internacional del trabajo y la forma de industrialización que se consolidó en esta etapa requerían de insumos importados para continuar con la producción, y esto acrecentaba las dificultades para sostener una balanza comercial equilibrada.

Al mismo tiempo, al mantener este esquema para proteger la llamada industria nacional, los monopolios conseguían obtener mayor rentabilidad y concentraban la producción. No obstante, durante esos años, también creció en términos absolutos la producción de pequeñas y medianas empresas propias de una porción marginal del circuito superior, responsables de generar un número considerable de empleos.

Durante el desarrollismo, las empresas automotrices tuvieron un rol destacado en la consolidación del proceso de industrialización transnacional y, durante esta etapa, empresas de menor porte lograron mantener la producción. Sin embargo, a partir del año 1975 una serie de eventos marcarán una nueva situación del país. Las acciones del Estado comienzan a dismantelar gran parte del desarrollo industrial, imponiéndose una neo-regulación y quebrándose los acuerdos entre fracciones del capital y un conjunto considerable de trabajadores³⁹.

Con el golpe de Estado del 24 de marzo de 1976 se inicia la última dictadura cívico-militar-empresarial, y se consolida el cambio de modelo económico, mediante la aplicación de nuevas políticas de desregulación y apertura comercial, en el marco del terrorismo de Estado.

Se inicia un proceso que, según Nochteff:

“quebró las bases y relaciones sociales, institucionales y productivas que habían sustentado y en gran parte definido a la economía argentina a lo largo de casi toda su época de industrialización y, sobre todo, en el periodo iniciado en la posguerra, durante el cual la industria fue el eje ordenador de la economía” (Nochteff, 1999: 19).

El plan económico neoliberal fractura las bases que habían permitido, no sin limitaciones y contradicciones, un desarrollo industrial considerable. Particularmente afectado por esas políticas, el más perjudicado de los sectores económicos resulta el

³⁹ En marzo de 1975 las Fuerzas Armadas reprimen a los obreros metalúrgicos de Villa Constitución. En junio de ese mismo año, en IKA Renault de Córdoba, comienza un paro que se extiende al resto de las grandes ciudades del país, demostrando el poder de los trabajadores del sector. El 4 de junio, el Ministro de Economía Celestino Rodrigo anuncia un paquete de medidas que trasciende bajo el título de “Rodrigazo”. Se termina con el llamado “Pacto Social” que desde 1973 regía la relación entre los empresarios, el Estado y los trabajadores. Al mes siguiente, la clase trabajadora protagoniza nuevas huelgas generales.

industrial. A su vez, la estructura productiva del país, con niveles considerables de extranjerización, se asocia a conglomerados económicos diversificados y transnacionales dedicados a la producción y exportación de productos primarios y, en algunos casos, industriales.

En esta línea, Schorr (2004: 67) coincide en señalar que durante este periodo hay una contracción y una reestructuración de la producción industrial, y que no es la vinculación entre la producción industrial y el Estado el núcleo central del proceso económico, sino la valorización financiera.

En el marco de una avanzada de políticas neoliberales, que apuntan a sustituir la regulación del Estado proteccionista, una de las políticas implementadas es la reforma financiera de 1977. Esta política conduce a una pérdida de soberanía, debido a que el Banco Central permite mayor libertad para las transacciones de los grandes grupos económicos. Según Cibils y Allami (2010) la reforma está orientada a reducir la participación e intervención del Estado en el sistema financiero, dejando que los mercados locales e internacionales actúen con la mayor libertad posible.

Los cambios en la economía implican la instauración de nuevos mecanismos de redistribución social y territorial del dinero (Parserisas, 2012a). Al respecto, las corporaciones son responsables de acciones normativas, conforme Silveira:

“al confrontarse con sistemas organizacionales rígidos o proteccionistas de los Estados, exigen de ellos transformaciones normativas para tener acceso al control de ciertos sectores de las economías domésticas. Con todo, la fuerza de la regulación externa con su carga de novedad, que se identifica como (des)regulación, llega a los lugares y en ellos se producen conflictos entre normas de diferentes escalas” (Silveira, 1996: 48).

Las grandes firmas no solo exigen una nueva regulación sino que también utilizan y tejen redes en función de la rentabilidad que ofrecen los lugares. La difusión desigual del medio técnico-científico-informacional en el territorio nacional implica repensar las estrategias de localización de los diferentes actores, tanto de los hegemónicos como de los que se vuelcan al circuito inferior de la economía urbana.

Alejándonos de las nociones de distancia y precio como sustento de las explicaciones sobre la localización de las empresas (Santos, 2011), el periodo técnico-científico-informacional modifica los contenidos y las funciones de los lugares y muestra nuevos factores de localización, que se diferencian según los actores (Silveira, 2011: 5). Las

estrategias de estos, entonces, se expresan en función de las necesidades y del poder de utilización de las variables del periodo.

2.3 División territorial del trabajo y crisis de la producción automotriz

La última dictadura militar aplica un nuevo régimen regulatorio, de tono aperturista, que da marco normativo al funcionamiento de las empresas del circuito superior de producción de automóviles. En la comercialización de automóviles se autoriza la importación de vehículos terminados y se habilita la ampliación del porcentaje de contenidos importados. Estas acciones benefician a los monopolios extranjeros, quienes aumentan su poder sobre el mercado nacional. En este contexto, se producen una serie de cambios en el mapa automotriz de Argentina⁴⁰.

Imagen N° 8: Fábrica de Scania, Provincia de Tucumán. 2015.



Fuente: www.scania.com, 25 mayo de 2015.

La empresa Scania, con presencia desde la década de 1950 en Argentina con la importación de camiones, inicia en el año 1972 la construcción de un predio industrial ubicado a unos 10 kilómetros de San Miguel de Tucumán (Imagen N° 8). La fábrica

⁴⁰ El modelo aperturista genera una fuerte aceleración de las importaciones. En los tres años de plena vigencia del esquema ascienden a 1.800 millones de dólares, de los cuales aproximadamente 1.000 millones corresponden a vehículos terminados (Kosacoff, 1991: 5).

comienza a producir cajas en velocidad y camiones a fines de 1976⁴¹. Su particular ubicación, a más de 1200 Km. del Área Metropolitana de Buenos Aires, se debe a diferentes negociaciones que se habían realizado con el Estado en la década de 1960.

La nueva situación económica y las diferentes estrategias de las empresas generan el desmantelamiento, fusión y retiro de diferentes productores, evidenciando un punto de quiebre del modelo automotriz (Kosacoff, Todesca y Vispo, 1991: 8). Además del cierre de General Motors en 1978, Citroën cierra en 1979⁴² y, por medio del decreto 1448/80, la empresa nacional IME en 1980 deja de producir⁴³.

Antes de cerrar sus puertas, IME empleaba más de tres mil trabajadores, contaba con más de 50 proveedores y 100 concesionarias en todo el país. Las razones del cierre de IME pueden encontrarse en las nuevas políticas de Estado que se vienen retratando. Según ADEFA, la producción de IME se mantuvo en constante crecimiento pasando de 3.964 unidades en 1959 a su récord de 12.500 en 1975⁴⁴. Las razones del cierre de IME pueden encontrarse en las nuevas políticas de Estado que venimos retratando.

La ley N° 21.932, titulada “Normas que regularán la producción e importación de automotores”, firmada por el presidente de facto Rafael Videla y el ministro de economía José Martínez de Hoz⁴⁵, tiene como objetivos centrales propiciar la reconversión de la industria automotriz y regular la producción e importación de automotores. Bajo esta legislación, se suceden una serie de estrategias por parte de las empresas automotrices radicadas en el país.

⁴¹ En 1970, el gobierno argentino invita a los fabricantes de camiones a solicitar autorización para producir localmente. Las firmas que compiten por ese derecho son Scania, Volvo y la española Pegaso, entre las principales. Scania presenta la oferta ganadora para construir una planta en el norte del país. Uno de los factores de localización que atrae a la empresa es la elevada oferta de trabajo en la región como consecuencia de los programas de racionalización implementados debido a la mecanización de la zafra (Fuente: <http://www.infonews.com/>).

⁴² En 1958, Citroën se radica en Argentina en el barrio de Barracas (Ciudad de Buenos Aires) en la calle Zepita 3220, donde hoy funciona el diario La Nación, su planta es inaugurada en 1962. Por su parte, en la ciudad de Jappener, en el partido de Brandsen (Provincia de Buenos Aires), a partir de 1960, comienza la producción de los primeros Citroën 2 CV y la Furgoneta Citroën. (autohistoria.com.ar, <http://www.citroen.com.ar/>)

⁴³ IME se había creado en 1956 y era parte de IAME.

⁴⁴ IME, productor del Rastrojero, domina el mercado de pick ups diesel con el 78% de participación en el mercado nacional. Además, exporta unidades a Cuba, Chile, Perú, Uruguay y Bolivia. (Fuente: <http://www.clubiame.com.ar/>). Para ampliar información sobre el desarrollo técnico del “Rastrojero” ver Picabea y Thomas (2011).

⁴⁵ Para ver ley: <http://www.roecyt.mincyt.gob.ar/documentos/LEY%2021932.pdf>

Una de las características de esta etapa es la aparición de grupos económicos de origen nacional que intervienen en la fase terminal del circuito productivo. Es el caso de Sevel Argentina⁴⁶ y de Iveco Argentina S. A., perteneciente al grupo Garfunken, y con una pequeña participación de Fiat (Rivadulla, 1994: 178).

En 1980, a través de un *Joint Venture* entre Fiat y Peugeot, nace Sevel Argentina (Sociedad Europea de Vehículos para Latinoamérica). Tanto Fiat (capitales italianos) como Peugeot (capitales franceses) enfrentan a nivel mundial una crisis que los lleva a adoptar como principales estrategias el cierre de fábricas y despido masivo de trabajadores⁴⁷.

Sevel Argentina inicia un proceso de reducción, despidos y suspensiones; al tiempo que concentra la producción de vehículos en la fábrica de la ciudad del Palomar, Provincia de Buenos Aires. En 1982, la empresa decide cerrar la fábrica de Berazategui e inicia una especialización en la producción de tractores, camiones y camionetas en la planta de Fiat en Córdoba.

Por su parte, Volkswagen comienza sus operaciones en nuestro país en 1980, con la compra de Chrysler Fevre Argentina⁴⁸, incluyendo sus dos plantas fabriles ubicadas en San Justo y Monte Chingolo, en la Provincia de Buenos Aires.

A partir de los cambios sucedidos en el mapa automotriz argentino y la apertura comercial que permitía el ingreso de automóviles importados, la producción de las terminales del circuito superior de la industria automotriz se estanca desde 1976 con una pequeña suba en el año 1980 de 281.793 automóviles y utilitarios producidos. En la

⁴⁶ Durante algunos años de la década de 1980, Franco Macri estuvo al frente de la firma Sevel. La empresa SOCMA, también del grupo Macri, y Sevel, forman parte de un listado de más de 70 empresas que traspasan sus pasivos hacia el Estado entre 1979 y 1983. En 1982, el gobierno militar decide, junto al entonces presidente del Banco Central, Domingo Cavallo, estatizar la deuda privada de un conjunto importante de empresas. Se trata de casi 14.000 millones de dólares que, sumados a la deuda inicial, llegan al monto de 40.000 millones. La operatoria se hizo mediante un “seguro de cambio” que consiste en asegurar a ciertos empresarios el valor del dólar al momento del pago de la deuda. La diferencia en caso de un aumento del dólar lo absorbería el Estado. Sevel adeudaba 124 millones de dólares.

⁴⁷ En el año 1978 se habían fundado Società Europea Veicoli Leggeri S.p.A en Italia y Société Européenne de Véhicules Légers S.A en Francia. Las dos sociedades realizaron un acuerdo de complementación productiva y abrieron dos grandes fábricas, al sur de Italia y al norte de Francia. La primera estuvo destinada a la producción de vehículos de gran tamaño, mientras que la segunda a la producción de vehículos de pequeño y mediano tamaño.

⁴⁸ En 1890 se forma Julio Fevre y Cía. bajo la dirección de Gustavo L. Fevre, importando maquinarias y productos químicos para curtiembre. En 1909 asume la dirección de la firma, su hijo, Julio Fevre y en 1910 la empresa comienza a importar de Francia autos Mors, Delauné-Clayette, Aries, Delage, Delahaye, Citroën y Berliet. (<http://www.argentochrysler.com.ar/>). Chrysler Fevre Argentina había sido creada en 1916 por Julio Fevre con el objetivo de importar camiones y automóviles Dodge.

década de 1980 los resultados fueron todavía menores, con oscilaciones, en el año 1990 se producen solo 99.639 automóviles y utilitarios (Tabla N° 2).

Tabla N° 2: Producción de automóviles y comerciales por año en Argentina. 1976-1990.

Año	Automóviles	Utilitarios	Total
1976	142.072	51.445	193.517
1977	168.126	67.230	235.356
1978	133.416	45.744	179.160
1979	192.011	61.206	253.217
1980	218.640	63.153	281.793
1981	139.428	32.935	172.363
1982	106.886	25.231	132.117
1983	128.962	30.914	159.876
1984	137.206	30.117	167.323
1985	113.788	23.887	137.675
1986	137.889	32.601	170.490
1987	158.743	34.572	193.315
1988	135.776	28.384	164.160
1989	107.597	20.226	127.823
1990	81.107	18.532	99.639

Fuente. ADEFA, 1991.

El esquema que permitía la compra de autos importados y el bajo nivel de impuestos a las importaciones persistió hasta 1981 y generó un abultado déficit comercial. Desde entonces vuelven a restringirse las importaciones de vehículos terminados, aunque el sesgo aperturista de las políticas vinculadas a la producción automotriz no se va a revertir.

Para el año 1980 el parque automotor argentino contaba con 4.328.893 unidades, con una tasa de motorización de 6,5 unidades por habitante. Según Kosacoff, Todesca y Vispo (1991), en el año 1989, la edad media de los automóviles rondaba los 14 años. En ese año se constata la peor distribución de la antigüedad registrada desde la década de 1970: 13% del parque automotor con menos de 4 años, 23% entre 4 y 10 y 64% de más de 11 años.

La crisis en la producción y ventas, junto a la elevada edad del parque automotor, provocan la existencia de dos fenómenos. Por un lado, algunas empresas propias del circuito superior marginal deben sobrevivir con la producción de autopartes destinada al mercado de reposición y, por otro lado, los talleres mecánicos con bajos contenidos de organización y capital encuentran un lugar de abrigo en las ciudades, debido al envejecido parque automotor, ya que un automóvil de mayor edad tiene continuas necesidades de reparación.

La situación de estancamiento de la producción automotriz también se refleja en los puestos de trabajo. Como se había indicado, las empresas de la porción marginal del circuito superior de autopartes, durante el proceso de sustitución de importaciones tuvieron un peso cuantitativo en la generación de empleo, sufren una importante caída en el número de empleados, tanto por el cierre de fábricas como por la reducción de la actividad.

Entre 1973 y 1989, se perdieron 32.000 puestos de trabajo en el sector automotriz. Kosacoff, Todesca y Vispo (1991) plantean dos etapas que diferencian la situación de las terminales y de los proveedores con respecto a la caída del empleo. En primer término, durante el período intercensal de 1973 a 1984 se producen ajustes importantes en el empleo total de la rama de fabricación de automotores (-40%); mientras que la ocupación de la rama autopartista decrece en menor proporción (menos del 2%). En una segunda etapa, el empleo del sector autopartista parece ajustarse en mayor proporción que el de las terminales (-14% y -27% respectivamente) (Kosacoff, Todesca y Vispo, 1991: 13).

Otra de las variables que explica la caída del empleo es la incorporación de robótica por parte de las empresas del circuito superior. Tal es el caso de la planta de Ford en General Pacheco que, hasta 1979, realizaba las soldaduras de los chasis a mano y requería un *saber hacer* de trabajadores especializados. Esta forma de trabajo en la línea de producción se reemplaza, ese mismo año, por soldadores automáticos, más precisos, autónomos y manejados por computadora. De esta manera, se consolida una de las características propias del circuito superior, que es su capacidad para adquirir técnicas de producción que no requieren alto coeficiente de empleo.

Otro de los impactos que genera la crisis de la producción automotriz es la caída del empleo de las empresas siderúrgicas, que tienen un rol central a la hora de proveer

insumos a las empresas del circuito superior de la producción automotriz. Según Schvarzer (1995), la cantidad de empleados disminuye de 47.000 en 1975 a 37.800 en 1984. Por su parte, la productividad de la mano de obra pasa de 47 toneladas de acero por persona ocupada en 1975 a 137 en 1991, y la producción de laminados pasa de 64 a 130 toneladas por persona en esos mismos años.

A partir de la década de 1980 se inicia un nuevo proceso de modernización en las plantas productoras de automóviles y autopartes de la Argentina. Aunque la industria autopartista ya había comenzado un proceso de internacionalización en la década de 1970, consolidándose la utilización de los conjuntos y subconjuntos de piezas en la producción automotriz. En la década siguiente influye de forma determinante en la organización de la producción.

Ese es uno de los datos que expresa el fenómeno técnico en la organización de la producción del circuito superior de automóviles. A su vez, segmenta la producción, porque aquellas empresas que no puedan modernizarse y cumplir con las nuevas formas de organización, quedan excluidas. Esta forma de organización de la producción por parte de las grandes empresas se eleva a norma, mediante un acuerdo firmado en 1990, entre Argentina y Brasil sobre la política automotriz común. La normativa expresa que un conjunto es una unidad funcional formada por piezas y/o subconjuntos, con una función específica, mecánica o estructural, en el vehículo⁴⁹.

El acuerdo no hace más que normatizar las acciones ya desarrolladas por las empresas automotrices del circuito superior. Con este nivel de estandarización, las terminales ensamblan autos a partir de conjuntos y subconjuntos de una forma más rápida. Los intercambios entre la terminal ensambladora y las autopartistas globales se solidifican, mientras que los intercambios entre las autopartistas pequeñas, incapaces de acompañar el paso, y las terminales ensambladoras se reducen o se limitan a menores cantidades de piezas.

Estas nuevas estrategias en la organización de las empresas automotrices del circuito superior conllevan a una especialización de piezas y componentes que segmenta el

⁴⁹ Las piezas son productos elaborados y terminados, técnicamente caracterizados por su individualidad funcional, no compuestos a su vez por otras partes o piezas que puedan tener aplicación por separado y que están destinados a integrar físicamente un subconjunto o conjunto con función específica mecánica o estructural; y que no es posible de ser caracterizado como materia prima (Fuente: www.cofecyt.mincyt.gov.ar).

intercambio entre las terminales y los proveedores. Aquellos proveedores que pueden adecuarse se mantienen en la porción marginal del circuito superior a base de incorporar mayores grados de capital y tecnología. Por esto, la nueva forma de organización del circuito superior trae como consecuencia un nuevo proceso de concentración de la producción.

Se profundizan así las diferencias técnicas existentes entre la terminal y las autopartistas del circuito marginal, obligadas a adoptar nuevas normas de producción, incorporación de técnicos y patentes generadas por las mismas corporaciones. Los proveedores deben adoptar normas productivas, ya que los sistemas técnicos impuestos por las empresas automotrices regulan y pautan la forma de producir; y por eso, son responsables, en parte, de la distribución del trabajo en los lugares.

Los cambios en la organización técnica de las empresas del circuito superior producen marcadas diferencias y amplían aún más la distancia entre los circuitos de la economía urbana. En Argentina, las innovaciones de las automotrices globales incluyen y subordinan a las empresas más pequeñas, aumentando su grado de dependencia. De esta manera, los proveedores que nacieron en el contexto de una división internacional del trabajo, propia del periodo técnico, al no poder incorporar objetos, técnicas y normas impuestas por el nuevo periodo, caen en la porción residual del circuito superior.

Otro de los cambios influyentes en las empresas del circuito superior se produce en 1987 cuando se constituye Autolatina, a partir de la fusión de las empresas Ford y Volkswagen en Argentina y Brasil, para producir modelos de ambas marcas, siendo el 51% propiedad de Volkswagen y el 49% de Ford⁵⁰.

La situación de las unidades productivas en esta etapa profundiza una forma de industrialización extrovertida en el país, al ritmo de las empresas extranjeras. A su vez, la incorporación del capital nacional en la etapa final del proceso productivo se conforma como una de las estrategias de algunas de las grandes empresas para no afrontar los costos de la crisis de producción.

Hasta el año 1990, las exportaciones de automóviles de las empresas del circuito superior automotriz tienden a bajar, aunque exhiben oscilaciones. Las ventas al exterior

⁵⁰ Producto de esta estrategia de unión, también se efectúan complementaciones técnicas, ya que varios modelos de ambas marcas surgen con elementos compartidos como el motor o el chasis.

de automotores e utilitarios fueron considerables hasta el año 1976, con un pico de 15.443 en 1974, debido a las políticas de promoción desde el año 1973. Luego se registra un retroceso de las exportaciones, disminuyendo hasta llegar a 285 automóviles y utilitarios en 1981, situación que no va a revertirse hasta mediados de la década de 1990 (Tabla N° 3).

Tabla N° 3: Exportación de automóviles y utilitarios por año en Argentina. 1972-1990.

Año	Automóviles	Utilitarios	Total
1972	1.676	1.817	3.493
1973	3.304	7.910	11.214
1974	7.157	8.286	15.443
1975	10.396	3.345	13.741
1976	10.599	2.843	13.442
1977	4.263	3.750	8.013
1978	1.060	2.928	3.988
1979	1.668	594	2.262
1980	3.438	169	3.607
1981	39	246	285
1982	2.243	991	3.234
1983	4.907	295	5.202
1984	2.955	1.288	4.243
1985	16	758	774
1986	99	258	357
1987	54	406	460
1988	991	643	1.634
1989	1.144	697	1.841
1990	575	551	1.126

Fuente: Elaboración propia en base a datos de ADEFA, 1991.

En definitiva, un rasgo que se consolida en esta etapa es el poder de las firmas automotrices para dominar el tejido productivo nacional. Las empresas del circuito superior y los proveedores globales ubicados en Argentina se modernizan y las terminales tienden a transformarse nuevamente en una industria de ensamble. Más tarde, la industria se tornará exportadora de automóviles.

PARTE II: Globalización y circuitos de la economía urbana vinculados a la producción automotriz desde 1990 hasta los días actuales

CAPÍTULO 3. Globalización, consolidación del medio técnico-científico-informacional y circuitos de la economía urbana

3.1 Unicidad técnica, convergencia de los momentos y unicidad de motor en la Argentina

La globalización es denominada por algunos autores como la etapa del capitalismo tardío o mundialización de la economía capitalista. Para Jameson (2005), el capitalismo tardío constituye “una etapa del capitalismo más pura que cualquiera de los momentos precedentes [...] prodigiosa expansión del capital por zonas que hasta ahora no se habían mercantilizado. Así, el capitalismo más puro de nuestros días elimina los enclaves de la organización precapitalista que hasta ahora había tolerado y explotado de modo tributario”.

A partir de una relectura de Habermas, Muñoz (2009) considera que el capitalismo tardío “organiza el mercado utilizando al Estado como un mecanismo más. Según esto, los beneficios son adjudicados al mercado y las pérdidas son asumidas por el Estado. Por tanto, el Estado deviene en un mecanismo de equilibrio económico y social. Pero, las fluctuaciones y oscilaciones de la economía especulativa supondrán la existencia de una crisis permanente y continua crisis”.

Porto Gonçalves (2006) sostiene que existe un relativo consenso en describir que a finales de 1960 y a partir de los años de 1970 se empieza a vivir un nuevo periodo histórico al cual se ha asociado al nombre de globalización. En este periodo, los espacios incorporan diferentes y nuevos elementos científicos, técnicos e informacionales. Sin embargo, los nexos que se establecen entre estos elementos no se dan de la misma forma en los países centrales que en los periféricos, así como tampoco al interior de cada formación socioespacial, diferenciándose entre sí los lugares.

Santos afirma que con el proceso de globalización:

“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” (Santos, 2000: 172).

Con estas mundializaciones, los eventos se vuelven todavía más interdependientes y pueden ser analizados bajo las tendencias constitutivas que manifiesta el proceso en marcha: la unicidad de la técnica, la convergencia de los momentos (la unicidad del

tiempo), y la unicidad del motor de la vida económica y social (Santos, 2000). Para analizar las tendencias de la globalización de forma articulada, es necesario indagar sobre el papel del fenómeno técnico contemporáneo en los territorios.

El fenómeno técnico permite entender la conjunción de objetos y de acciones en el territorio, y puede ser visto como indican Ellul (1954,1968), Simondon (2007) y Santos (1996,2000) también como un medio. En palabras de Silveira (2013):

“cualquier porción del espacio en un determinado momento histórico es un palimpsesto de técnicas, de objetos y modos de trabajar, de formas y eventos [...] La técnica puede ser vista, entonces, como medio y como fenómeno. Como un medio, es un conjunto de relaciones, un tejido de cosas y nexos tempoespaciales. Como fenómeno exige ir más allá de las apariencias, de lo visible, de lo tecnológico y entrar en lo invisible, en los nexos, en las relaciones” (Silveira; 2013:23).

La unicidad de la técnica da lugar a la articulación de la producción en todo el mundo, ya que en la actualidad predomina un único sistema técnico, cada vez más integrado y hegemónico. La industria automotriz es una de las responsables de este proceso, gracias a innovaciones como la cibernética, electrónica y robótica. Su producción se caracteriza por utilizar e imponer un sistema global, invasor y dominante, y sus localizaciones se expanden por todos los países y conectan infinidad de puntos del globo a través de sofisticadas redes materiales e inmateriales.

El sistema de producción en su expansión, a través de las acciones de las corporaciones, que tejen alianzas, *joint ventures* y asociaciones comerciales, penetra sobre los aparatos de producción y de distribución de cada país. Las corporaciones automotrices poseen un poder determinante en la producción de unicidades, tanto como agentes de un discurso único o como responsables en el aumento de la circulación y la multiplicación de los flujos. De esta forma, la industria automotriz mundial es parte importante de la constitución y dinamismo del sistema técnico que envuelve todo el planeta.

El carácter sistémico de la técnica contemporánea es el que asegura, también, la complementariedad y coordinación de los procesos como garantía del resultado productivo. Sin ello, las empresas multinacionales no podrían existir (Santos, 2000: 164). Por tanto, los actuales sistemas técnicos unifican, a través de complejos círculos de cooperación, la producción a nivel mundial motorizada por la plusvalía global.

Productoras de servicios, conocimientos e invenciones, por medio de acciones precisas, las grandes empresas automotrices son difusoras de las nuevas técnicas de producción, con un contenido cada vez mayor de información y de objetos perfectos. La informatización es un nuevo modo dominante de organización del trabajo, en virtud de su papel en la circulación física de mercancías y en la regulación de los circuitos productivos y de los *stocks* (Santos, 2000).

Además del creciente contenido de información privilegiada para el funcionamiento y organización de la producción, las empresas automotrices crean centros de *marketing*, consultorías y agencias de publicidad que funcionan de manera articulada en todo el mundo. Así, esas empresas producen información que repercute en las acciones cotidianas de gran parte de la sociedad.

Otra de las tendencias es la convergencia de los momentos, que permite conocer instantáneamente acontecimientos lejanos y, por lo tanto, la posibilidad de percibir su simultaneidad⁵¹. Esta posibilidad se manifiesta cuando surge un problema en la línea de producción de alguna fábrica automotriz. Más allá del lugar donde se encuentre la unidad productiva, la sede central de la corporación localiza el problema de forma inmediata y envía desde otra fábrica lo necesario. La empresa, inclusive, puede utilizar y movilizar grandes recursos para solucionar el problema.

Finalmente, la unicidad del motor es la apropiación de una plusvalía mundial por parte de las grandes corporaciones, que contribuye a ampliar y profundizar el proceso de internacionalización. El accionar global de las grandes empresas permite incrementar sus lucros a través de diferentes estrategias como los intercambios globales, exportar e importar sus productos, realizar inversiones directas en otros países, asociarse a empresas locales o manejar diferentes instrumentos financieros.

Por eso, la unicidad técnica y la convergencia de los momentos permiten la ampliación de los circuitos productivos en el marco de una profundización de la división internacional del trabajo. Producto de la deslocalización creciente de las etapas

⁵¹ El acontecimiento, según Santos es: “una manifestación corpórea del tiempo histórico, algo como si la llamada flecha del tiempo apuntase y se posase en un punto determinado de la superficie de la tierra, poblándolo con un nuevo acontecer. Cuando en el mismo instante otro punto es alcanzado y podemos conocer lo que allí aconteció, entonces estamos presenciando una convergencia de los momentos y su unicidad se establece a través de las técnicas actuales de comunicación” (Santos, 1996: 165).

materiales de la producción y el traslado de las unidades productivas desde los países centrales hacia los países periféricos, las empresas automotrices son también parte importante de la creciente fluidez del territorio.

Estas tendencias, de carácter mundial, impactan fuertemente en cada formación socioespacial. En cada país diversas acciones posibilitan la consolidación de círculos de cooperación global, y permiten que las etapas inmateriales asociadas a circuitos productivos, actividades propias de un terciario calificado y productoras de información como gestión, *marketing*, innovaciones, diseño, investigación, permanezcan mayoritariamente en las ciudades más importantes de los países centrales.

La información comunica los sistemas entre sí y se vuelve una variable dominante que produce espacio, tal como sostiene Silva:

“Las informaciones en general y, especialmente, aquellas estratégicas producidas y organizadas por los consultores, circulan en los territorios nacionales y en el mundo como flujos de conocimientos sobre modelos de gestión de los sistemas productivos (agrícolas, industriales, servicios), tendencias de mercado (consumo). Normatizaciones diversas (regulaciones), mercados supra-nacionales, logística de transporte y comunicación, energía, productividad de los lugares (equipamientos, personal calificado, universidades, etc.), monetarización, relaciones del trabajos, entre otros. Podríamos decir que esas son, también, informaciones geográficas” (Silva, 2005: 14094).

Las grandes consultorías son hoy actores centrales en la trama global de producción y distribución de informaciones estratégicas. Los circuitos productivos contemporáneos, particularmente aquellas estructuras de poderosas corporaciones globales, son tributarios de informaciones estrategias para que puedan recrear permanentemente un escenario mundial de competitividad (Silva, 2005: 14094).

Como parte de la unicidad técnica, habría una arquitectura informacional específica, con tendencias globales, sirviendo a las acciones empresariales (Silva, 2005: 14094). Las grandes empresas, a través de verticalidades, construyen topologías, utilizando el territorio del país como un recurso, como lo plantea Gottmann (1975).

3.2 Acción global, neoliberalismo y acontecer jerárquico del circuito superior de la producción automotriz

Nacidas en el centro del sistema, las acciones más decisivas de las corporaciones llegan a los países dependientes como un acontecer jerárquico. En forma de verticalidades,

modifican las estructuras organizacionales y vuelven todavía más inestables los territorios.

Si el acontecer solidario es la realización compulsiva de tareas comunes, aunque el proyecto no sea común (Santos, 2000), el acontecer jerárquico, que es una forma del primero, es la realización de las actividades en un lugar bajo una dirección y organización que provienen de otro lugar (Santos, 2000). Como indica Silveira (2014), el acontecer jerárquico resulta:

“de la tensión entre la unicidad de las órdenes y el trabajo realizado en otro lugar, esto es, las órdenes centralmente generadas imponen a los lugares objetos y formas de trabajar con tendencia a ser únicas” (Silveira, 2014).

Provisto de información secreta y estratégica, ese acontecer jerárquico es el dominio de fuerzas centrífugas, que generan relaciones puntuales como las verticalidades (Santos, 2000). El acontecer jerárquico define a las empresas automotrices, ya que éstas planifican sus acciones a escala global, manejando información privilegiada de ciencia, técnica y finanzas⁵².

Santos (2000) sostiene que la división territorial del trabajo hegemónica adviene de un acontecer jerárquico, definido por los eventos que provienen de lejos como órdenes y normas. En el centro del sistema las empresas automotrices diseñan, investigan y desarrollan los productos e implantan tecnologías en los puntos estratégicos de la periferia, acrecentando la selectividad del territorio.

La implantación de empresas automotrices del circuito superior puede determinar la llegada de otras empresas debido a la necesidad por parte de las terminales ensambladoras de insumos *just in place*, tornándose un factor de localización para empresas tanto del circuito superior como del superior marginal.

⁵² Ese acontecer solidario, a pesar de todas las formas de diferencia entre personas y lugares, se presenta bajo tres formas en el territorio actual: un acontecer homólogo, un acontecer complementario y un acontecer jerárquico (Santos, 1996: 132). El acontecer complementario revela las nuevas relaciones que existen entre fracciones de la formación socioespacial, como por ejemplo, entre la ciudad y el campo o diferentes áreas de la ciudad entre sí. En otras palabras, las complementariedades entre las fracciones del espacio ponen en tensión las órdenes centrales y, al mismo tiempo, las realizan (Silveira, 2014:159). Finalmente, el acontecer homólogo es el trabajo realizado en el lugar a partir tanto de las órdenes como de las complementariedades. Por eso existe allí una cierta homogeneidad. A partir de las existencias que, en realidad, nos aparecen como fragmentos, podríamos reconstruir estos acontecimientos que son los procesos de la formación socioespacial (Silveira, 2014: 159).

Por eso, el acontecer jerárquico crea un nuevo circuito superior marginal, orientado a codificar y decodificar los objetos y normas necesarias para el modelo de producción (Silveira, 2004). Así proliferan empresas, consultoras y talleres especializados que prestan servicios a otras compañías del circuito superior y, también, al Estado.

La llegada del nuevo acontecer a través de la localización de nuevas empresas rejerarquiza la red urbana. Las empresas líderes, que pueden ser tanto extranjeras como nacionales, generan divisiones del trabajo ocupando el territorio a partir de lógicas globales. Las empresas menores operan siguiendo lógicas locales y/o regionales y otras firmas más pequeñas se limitan a áreas menores de la red urbana, debido a su poder y a la segmentación del mercado.

El poder de las corporaciones se consolida a partir la década de 1990, momento en el cual las empresas globales avanzan en el control de la estructura política, económica, urbana e industrial del país. Las políticas aplicadas por el gobierno de Menem, en el contexto del llamado “Consenso de Washington”⁵³, profundizan la apertura comercial de la Argentina. Se llevan adelante nuevas regulaciones en el funcionamiento económico y privatizaciones de empresas estatales (Azpiazu, 2003; Azpiazu y Schorr, 2010).

Entre los años 1990 y 1991 se fijan los instrumentos legales que logran el plan de gobierno a través de la ley de emergencia económica. Se implementa la ley de “convertibilidad”⁵⁴, que implica la valorización financiera como un eje central de la economía con la consecuente pérdida de la herramienta de política monetaria.

Se trata de una neo-regulación que impone una rigidez ajena a los Estados-Nación. Estas políticas permiten un radical proceso de oligopolización de la economía y de rejerarquización del territorio, donde las firmas hegemónicas pasan a comandar sectores importantes de la economía, como petróleo, gas, hidroelectricidad, energía nuclear,

⁵³ El consenso de Washington se refiere al conjunto de medidas que buscan la estabilización y reforma estructural recomendadas por los organismos internacionales, como el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial (BM), ante la crisis económica y de deuda externa de los países periféricos. Según Martínez Rangel y Reyes Garmendia (2012) algunas de esas medidas son la disciplina y reforma fiscal, liberalización financiera, del comercio y de la inversión extranjera directa; un tipo de cambio competitivo para las industrias de exportación, entre otras.

⁵⁴ Esta ley se sanciona en el Congreso de la Nación Argentina, el 27 de marzo de 1991, y establece la convertibilidad de la moneda nacional (hasta ese entonces Austral) y luego Peso Argentino, en relación al dólar. Se mantiene vigente hasta el 6 de enero de 2002.

telecomunicaciones, informática, transportes aéreos y terrestres, rutas y ferrocarriles, siderurgia, finanzas y turismo (Silveira:1999).

3.3 Consolidación del MERCOSUR como norma y mercado de las empresas automotrices

El escenario mundial a fines del siglo pasado estuvo marcado por la tendencia a la creación, expansión y profundización de bloques regionales, que se materializaron con las lógicas de la globalización. Los bloques no emergen como espacios donde se realizan intercambios horizontales, solidarios y de cooperación entre las naciones, sino que irrumpen como espacios propicios para el aumento de la rentabilidad de las grandes empresas.

En conjugación con la unicidad técnica y la convergencia de los momentos, aparecen diferentes propuestas de zonas de libre comercio, uniones aduaneras y mercados comunes. Santos y Arroyo (1997) afirman que las nuevas entidades regionales, basadas en una solidaridad organizacional⁵⁵ obtenida mediante la circulación, el intercambio y su regulación, se manifiestan a partir de contigüidades y continuidades territoriales.

Existen diferentes niveles de integración entre los países. Malamud (2011: 220) considera que, en términos económicos, el primer nivel es la zona de libre comercio, donde existe la libre movilidad de bienes y servicios entre los países que conforman la zona. El segundo nivel es la unión aduanera y el establecimiento de un arancel común para el resto del mundo. El tercero se trata del Mercado común, en el cual existe una libre movilidad de factores entre los países socios. El cuarto, la unión económica, incluye la coordinación de políticas macroeconómicas, fiscales, cambiarias y monetarias, e incorpora una moneda común a la región.

La emergencia del MERCOSUR es uno de los acontecimientos que cobra suma importancia en la explicación de las dinámicas de los circuitos de la economía urbana vinculados a las empresas automotrices. En un contexto donde gran parte de los países

⁵⁵ Hoy se constatan solidaridades organizacionales. Las regiones existen porque sobre ellas se imponen ordenamientos organizacionales, creadores de una cohesión organizacional basada en racionalidades de orígenes distantes, pero que se convierten en uno de los fundamentos de su existencia y definición (Santos, 2000: 240).

de América Latina aplican políticas de desregulación y apertura de la economía, se establecen las principales pautas para el funcionamiento del MERCOSUR⁵⁶.

En 1988, los gobiernos de Brasil y Argentina firman el Tratado de Integración, Cooperación y Desarrollo, con el objetivo de consolidar la unión entre ambos. En este marco, como primer acuerdo especial que regula el comercio automotriz bilateral, se destaca el Protocolo N° 21, donde se establecen cupos de intercambio para vehículos y autopartes con un arancel del 0 %.

La norma busca aprovechar las economías de escala derivadas del mercado ampliado para aumentar la competitividad del sector y ganar terceros mercados. Para ello, el acuerdo indica objetivos principales como expandir y diversificar de forma equilibrada el intercambio comercial, reducir los costos unitarios de producción y aumentar los índices de nacionalización, en especial de los componentes de elevado valor agregado.

Se establece así una nueva metodología de funcionamiento con rebajas arancelarias generalizadas, de aplicación automática y eliminación de las barreras arancelarias, más apropiadas a los rápidos cambios macroeconómicos que ambos gobiernos buscan implementar (Gatto, 1994).

Estas legislaciones permiten a las empresas automotrices beneficiarse de las importaciones libres de derechos, a condición de exportar una cierta proporción de su producción local. La política externa incita a las empresas a desarrollar el comercio intra-regional e influye en las decisiones de localización industrial en los países con plantas ensambladoras en el MERCOSUR.

En marzo de 1991 se firma el tratado de Asunción constituyéndose la zona de libre comercio⁵⁷. Los objetivos iniciales consisten en la formación de un arancel externo común, el libre intercambio de bienes y servicios, el diseño de política comercial común y coordinación de las políticas macroeconómicas y sectoriales⁵⁸.

⁵⁶ Como antecedentes se encuentran la Declaración de Iguazú del 30 de noviembre de 1985, el Acta para la Integración Argentino-Brasileña y los progresos del programa de Integración y Cooperación Económica del 29 de julio de 1986 (Fuente: <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/97/norma.htm>).

⁵⁷ Para ampliar información sobre el tratado, ver:

http://www.mercosur.int/innovaportal/file/719/1/CMC_1991_TRATADO_ES_Asuncion.pdf

⁵⁸ Cabe remarcar que se negocia un régimen de adecuación mediante el cual ciertos productos comerciados dentro del boque continúan pagando aranceles. Además, cada país tenía asegurado un grupo

En sus inicios, Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay conforman el MERCOSUR y en instancias posteriores, se incorporan Venezuela y Bolivia⁵⁹. Los objetivos alegados en su constitución se centran en la expansión del comercio recíproco, crecimiento y desarrollo económico, transformación de las estructuras productivas, disminución de las desigualdades económicas nacionales, mayor poder de negociación externa y aumento de la especialización productiva.

Por su parte, Argentina, acorde con las políticas implementadas por el gobierno de Menem, lanza, en diciembre de 1991, una normativa especial para regular la actividad automotriz conocida con el nombre de régimen automotriz, que fue sancionado a través del decreto 2677-91 (Tomadoni, 2009: 114).

Este régimen beneficia tanto a las ensambladoras ya localizadas en el país como a aquellas que se localicen bajo la nueva normativa, con una reserva parcial de mercado a través de un sistema de cuotas de importación de vehículos completos. Como supuesta contrapartida a este beneficio, se exige a las empresas un proceso de modernización, reconversión y especialización de sus plantas. Para lograr tales objetivos, las empresas deben afrontar un uso intensivo de capital.

Ese régimen automotriz facilita la acción del circuito superior, ya que las grandes empresas, en su mayoría de capitales extranjeros, construyen y amplían plantas ensambladoras de vehículos y productoras de autopartes. Basconcelo (2008) indica que las estrategias territoriales de las firmas automotrices, de carácter global, y la competitividad de los territorios del MERCOSUR, marcan las dinámicas en la organización del territorio, destacándose el poder articulador de esas empresas.

En el año 1991, tres empresas ensambladoras tienen representación nacional, Ciadea (Renault⁶⁰), Autolatina (Ford y Volkswagen) y Sevel (Fiat y Peugeot). También se

de 300 productos para ser incluidos en una lista de excepción a la tarifa externa común. (http://www.anmat.gov.ar/Legislacion/r_gmc_46-06.pdf)

⁵⁹ En 2006 se firma la adhesión de Venezuela que se hace efectiva en el año 2012. Por su parte, Bolivia se encuentra en proceso de adhesión a partir de su firma en el año 2012. (Fuente: <http://www.mercosur.int/innovaportal/v/4059/2/innova.front/normativa-y-documentos-oficiales>)

⁶⁰ Renault decidió vender el control de su filial en Argentina y en 1992 pasa a denominarse Ciadea (Compañía Interamericana de Automóviles) (Rivadulla, 1994). Ciadea se crea a través de un *holding* que permaneció hasta 1997 y estaba asociado al empresario Manuel Antelo (en la actualidad dueño de Car One). Durante esos años, Ciadea fue líder en producción, superando a las empresas Sevel y Autolatina.

encuentran Mercedes-Benz, Iveco y Scania⁶¹ y dos empresas dedicadas a la producción de autobuses y carrocerías como Decaroli⁶² y El Detalle⁶³.

Uno de los cambios en la organización de las empresas del circuito superior radicó en la modificación de las estrategias en relación a las operaciones entre Argentina y Brasil. La unicidad de la técnica y las nuevas normas permiten a las compañías realizar actividades en conjunto y, de esa forma, sus acciones dejan de ser independientes en cada país para pasar a ser complementarias.

Tal es el caso de Sevel Argentina S.A, que firma un programa de complementación con Fiat de Brasil. Sevel comienza a producir el Fiat Duna en Argentina e importa el Fiat Tempra desde Brasil. En tanto, se conforma el primer proyecto en conjunto para el mercado mundial con el modelo 178 (Fiat Palio). Lanzado en 1996, en Brasil, el llamado *Proyecto 178*, es el primer "automóvil mundial" de Fiat, con un diseño básico a ser fabricado en diversas plantas del mundo. Por su parte, Argentina se vuelve la plataforma del lanzamiento internacional de la primera generación del Fiat Siena, siendo la planta de Ferreyra en la provincia de Córdoba la primera en producirlo.

La nueva estructura normativa, realizada a medida para las grandes empresas, amplió el acceso a las importaciones de autopartes y facilitó las exportaciones. En definitiva, impulsa el comercio bilateral entre las multinacionales (Arza, 2011), generando ciertas especializaciones. En palabras de Basconcelo (2008) las empresas:

“delegaron a Brasil la producción de autos livianos con motor chico, especializándose Argentina en vehículos tri-cuerpo, con motores de mayor cilindrada, así como también en vehículos utilitarios. Esta estrategia funcionó muy bien durante los primeros tres años, elevando el flujo de comercio intra-zona” (Basconcelo, 2008: 13).

Para comprender los circuitos productivos, se torna imprescindible analizar las asimetrías entre Argentina y Brasil, ya que los incentivos para la producción automotriz en el país vecino son aún mayores que en Argentina, además de los programas de promoción a las exportaciones, los bajos costos energéticos y salariales y, sobre todo, el tamaño del mercado de Brasil.

⁶¹ Estas dos últimas empresas se especializan en la producción de camiones.

⁶² Esta empresa se dedica al desarrollo de piezas para el sector automotriz, refrigeración comercial, agromecánica, cabinas agrícolas, etc. (Fuente: <http://www.cidcaroli.com.ar/>)

⁶³ Productora de ómnibus desde 1987 y presenta su quiebra en 2006. <http://www.pagina12.com.ar/1998/98-05/98-05-18/pag08.htm>, <http://www.lanacion.com.ar/201630-el-detalle-presento-su-ultimo-omnibus>

Una de las grandes empresas del circuito superior, General Motors, vuelve a producir en Argentina, en 1993, después de 15 años de su retirada. Esto es posible mediante un acuerdo firmado entre Ciadea S. A. (ex Renault Argentina S.A.) y General Motors Corporation, el cual contempla la producción de las camionetas Chevrolet. Con una inversión de 300 millones de dólares construye una planta en la localidad de Alvear, cerca de la ciudad de Rosario en la Provincia de Santa Fe (Imagen N° 9). El plan buscó la producción de 25.000 unidades para el año 1995, de las cuales unas 19.000 estarían destinadas a los demás mercados del MERCOSUR. Sin embargo, la producción de General Motors es de 11.074 utilitarios para el año 1995, de 14.719 unidades en 1996 y de 20.258 unidades en 1997.

Imagen N° 9: Planta de General Motors, General Alvear, Provincia de Santa Fe. 2014.



Fuente: General Motors Argentina, 2014.

Dos empresas del circuito superior, Ford y Volkswagen, disuelven Autolatina a mediados de 1994. Según Taccone (1999: 132) la reactivación del mercado y la pérdida de las cuotas de importación habían generado conflictos entre las empresas. En la división, Volkswagen pasa a manejar la planta de montaje y pintura de camiones y la subsidiaria Transax. Además, Volkswagen construye un nuevo centro industrial localizado en la ciudad de Pacheco, equipado con los adelantos tecnológicos más avanzados como la ingeniería robótica (Imagen N° 10).

Imagen N° 10: Predio de Volkswagen, General Pacheco, Provincia de Buenos Aires. 2012.



Fuente: Asociación de Fabricantes de Automotores, 2012.

Durante la década de 1990, las empresas del circuito superior realizan importantes inversiones en tecnología. La adopción de nuevas técnicas productivas no solo perjudica la generación de empleo sino que algunas compañías despiden trabajadores. En efecto, en 1994, en la planta de Ford de la ciudad de Pacheco (Imagen N° 11), ingresan nuevas líneas robóticas que generan una disminución del número de obreros en la línea de montaje.

Imagen N° 11: Planta de Ford, General Pacheco, Provincia de Buenos Aires. 2013.



Fuente: Ford, 2013.

Como vimos, la consolidación de la utilización de conjuntos y subconjuntos en la línea montaje genera diversos cambios sustanciales en la organización del trabajo. Hasta la década de 1980, en la línea de montaje, gran cantidad de piezas sueltas debían ser manejadas a mano, actividades que fueron reemplazadas con la importación de subconjuntos y la llegada de los robots. En consonancia, para el año 1996 Ford importa de forma completa el conjunto del tren delantero y trasero, el motor, las butacas y los paneles de control, autopartes antes realizadas por proveedores locales.

De allí que, a partir de la reorganización de la última fase de la producción, las terminales se tornen nuevamente ensambladoras de autopartes crecientemente importadas, situación que ayuda aún más a la desaparición de empresas de capitales nacionales. La técnica permite la especialización productiva en el ensamblaje de automóviles e implica la reaparición de enclaves territoriales producto de las acciones de las empresas del circuito superior.

En 1996 Mercedes-Benz Argentina inaugura la planta “Juan Manuel Fangio” con una nueva línea de montaje para producir la Sprinter⁶⁴. En ese mismo año, después de nuevas inversiones, Ford Motor Argentina comienza a fabricar la *pick-up* Ranger, modelo que con variadas actualizaciones continúa realizando hasta la actualidad.

Imagen N° 12: Planta de PSA Citroën, Palomar, Provincia de Buenos Aires. 2014.



Fuente: Diario La Nación, 2014.

⁶⁴ Mercedes-Benz ya organizaba su producción con su filial vecina en Brasil, al igual que la productora de camiones Scania.

En 1996 Chrysler retorna al país e inicia la producción en la planta de Ferreyra, en Córdoba. En 1997 Renault Francia retoma el control de la filial local y pasa a denominarse Renault Argentina S.A. En ese mismo año, Citroën vuelve a producir de la mano de Peugeot en Palomar, Provincia de Buenos Aires (Imagen N° 12) y Fiat regresa al país en la provincia de Córdoba.

Por otro lado, la empresa L. Decaroli S. A. facilita el ingreso al país de Toyota gracias al establecimiento de una asociación. Hasta ese momento, Decaroli S. A. estaba dedicada sólo a la fabricación de chasis para micros de larga distancia, en su planta de la ciudad de Rosario. En la cooperación, la inversión se distribuye en partes iguales. Los japoneses aportan el *know-how* y la tecnología, mientras que Decaroli incorpora el conocimiento del mercado nacional (Battistini y Wilkis, 2003: 4). Esa política empresarial revela la importancia del territorio usado en la concreción del acontecer jerárquico y, en consecuencia, en el mercado internacional.

Toyota, con una inversión inicial de 150 millones de dólares, decide localizarse en la ciudad de Zárate en un predio de más de 130 hectáreas (imagen N° 13), en la Provincia de Buenos Aires. La empresa japonesa empieza a producir en 1997 la *pick up* Hilux.

Imagen N° 13: Predio de Toyota, Zárate, Provincia de Buenos Aires. 2014.



Fuente: Google Maps, 2015.

Otra manifestación del acontecer jerárquico está dada por la temprana exigencia de Toyota en el sentido de que las autopartes producidas en el país sean aprobadas en Japón. Se impone así una norma que organiza y determina cuáles proveedores pueden ser parte del entramado que necesita la firma en Argentina. Esta acción realizada por

Toyota es parte de una información secreta, debido a que tiene la exclusividad de examinar las autopartes y, en definitiva, valorar si el trabajo de las industrias locales es pertinente para su organización. Los impactos de ese puñado de decisiones corporativas sobre las economías urbanas son, así, significativos.

Por otro lado, un segmento importante del circuito superior de la industria automotriz lo constituyen las empresas dedicadas a la producción de neumáticos. Según un estudio realizado por Azpiazu, Basualdo y Shorr (2000:10), en la década de 1990, son dos los grupos productores. Por un lado, cuatro grandes plantas, Fate, Bridgestone-Firestone (Imagen N° 14), Neumáticos Good Year y Pirelli Neumáticos, concentran más del 90 % de la producción y, por otro, un subconjunto de pequeñas y medianas firmas dedicadas a la fabricación de cubiertas y cámaras, Gomytel, Gomar Automotores y Tyresoles Argentina de Neumáticos, se reparten el 10% restante. La cantidad de empresas del primer grupo y su capacidad para dominar el mercado expresa la concentración de la producción en manos de capitales extranjeros, con la excepción de la empresa nacional Fate.

Imagen N° 14: Bridgestone-Firestone, Lavallol, Provincia de Buenos Aires. 2015.



Fuente: Google Maps, 2015.

Como consecuencia de las condiciones impuestas por el proceso económico neoliberal y de la nueva organización de la producción y la organización técnica de las terminales ensambladoras, una parte importante de las empresas autopartistas, caracterizadas por tener un menor contenido técnico-organizacional, deben cerrar sus puertas. Se trata de una porción marginal del circuito superior que no puede mantenerse en su condición de residual.

Con una nueva modernización en marcha, la porción marginal del circuito superior se reduce de forma considerable. El alto índice de mortalidad de estas empresas se debe a la imposibilidad de competir internacionalmente, de actualizar su tecnología y organizar la producción bajo parámetros globalizados. Además, la velocidad que imponen las terminales en los cambios en el diseño y la incorporación de tecnología de las autopartes hacen imposible la actualización de los actores con menor contenido de capital. Rápidamente esas firmas se vuelven residuales en la porción marginal y, luego, desaparecen.

Como indica Basconcelo (2008: 23), los autopartistas deben realizar abultadas inversiones buscando “el desarrollo de nuevos productos que estén a la altura de lo que ocurre en la industria mundial. Esto es más crítico en el caso de aquellos autopartistas que son proveedores directos de las plantas terminales”.

En tanto, Rivadulla (1994: 187) afirma que las nuevas condiciones de producción, en el marco del MERCOSUR y de la apertura comercial, generan al sector autopartista un proceso de achicamiento y desinversión, que pasa de 1500 unidades productivas en 1974 a 650 en 1994. El cierre de empresas se debe, según Cantarella, Katz y Guzmán (2008), a la debilidad más destacable del régimen automotriz, que fue la no incorporación de los proveedores como parte de la política. Así, durante el período de auge de las inversiones y el lanzamiento de nuevos modelos, se lleva a cabo un proceso de sustitución de proveedores locales por importaciones.

Las empresas autopartistas presentan marcadas diferencias en cuanto a su tamaño, capital y organización. Durante la década de 1990, por un lado, se intensifica el proceso de reducción de la porción marginal del circuito superior, y por otro lado, se observa un nacimiento de empresas proveedoras que son parte de una porción del circuito superior marginal emergente.

El crecimiento de la industria de ensamble y su organización a escala mundial, con proveedores en diferentes lugares del mundo, no permite que empresas de la porción marginal crezcan, debiendo mantenerse subordinadas a las lógicas y ritmos de las acciones de las empresas del circuito superior. Es necesario remarcar que las empresas de la porción marginal son las responsables de una parte importante del valor agregado del proceso productivo de la industria automotriz.

No obstante, el segmento marginal, que se reduce durante la década de 1990, afronta nuevas exigencias en la organización de la producción e intenta diferentes estrategias para su supervivencia. Una de las acciones de las empresas de la porción marginal es convertirse en importadoras. En algunos casos la estrategia fue combinada: por un lado, mantener una parte de la producción y, por otro, realizar importaciones para abastecer el mercado de reposición. Esta situación fue observada en una empresa autopartista proveedora del mercado de reposición que entrevistamos.

A veces, estas estrategias tuvieron cierto éxito debido a que la terciarización de algunas etapas productivas antes realizadas por las terminales es ahora realizada por empresas del circuito superior y superior marginal emergente. Éste es uno de los cambios más importantes en la organización de la producción. Además, como parte de una articulación vertical entre las terminales y los proveedores, algunas empresas del superior marginal logran importar insumos y realizar sobre el mismo algún valor agregado y, así, proveer a la terminal.

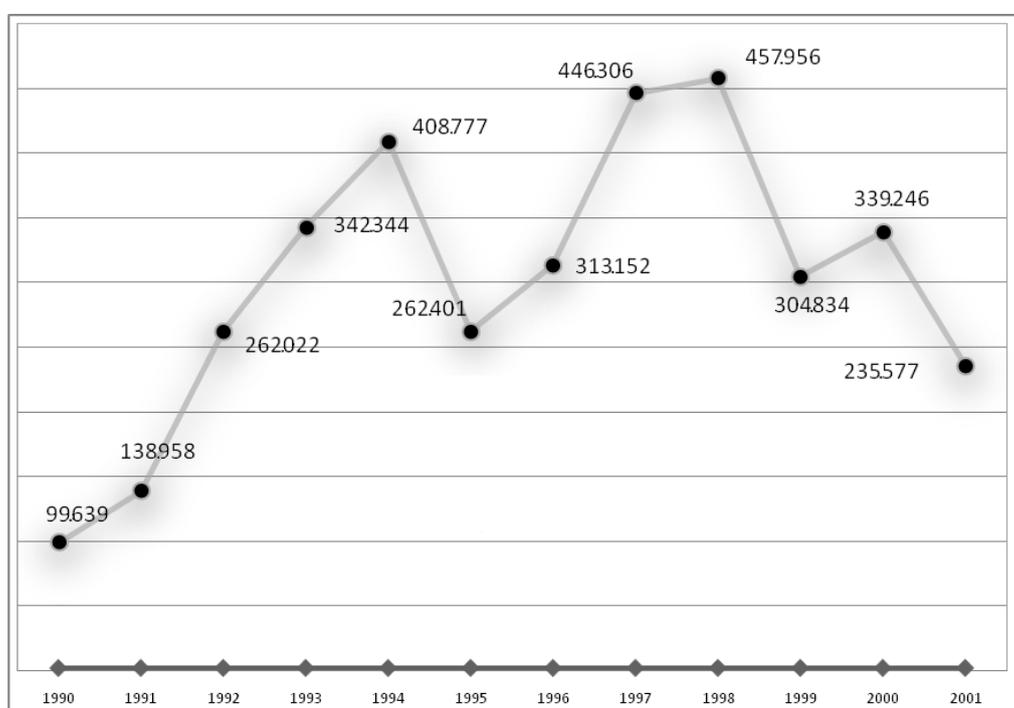
No obstante, no todas las autopartistas consiguen afrontar los cambios técnicos y las inversiones necesarias en capital para lograr producir las nuevas autopartes que requieren las terminales. Esta situación se agrava cuando se aceleran los cambios en las líneas de producción y se incorporan nuevos modelos. De esta manera, ciertas empresas, propias de divisiones del trabajo pretéritas, pierden la capacidad de vender a la terminal, evidenciando la volatilidad de la porción marginal del circuito superior.

A partir de la puesta en marcha del régimen automotriz del año 1991 y debido a las nuevas estrategias de internacionalización e integración desplegadas por las automotrices, se logra un importante aumento de la producción de automóviles. En el gráfico N° 1 se observa el paso de 138.958 autos, en 1991, al récord de la década, en 1998, de 457.956 unidades.

En cuanto a las ventas, a partir de 1991, la actividad se ve impulsada por el incremento de la demanda, denotando la presión de la postergada renovación de unidades ocurrida años anteriores (Schvarzer, 1995). Durante la década de 1990, excepto en los años 1995 y 1999, se incrementa la venta de automóviles.

Las operaciones de venta de las empresas ensambladoras hacia el exterior del país muestran una marcada concentración; las cinco principales (incluyendo a dos que montan camiones) exportaron 467 millones de dólares en 1992 y 689 millones de dólares en 1993, y representaron alrededor del 15% de las ventas totales de manufacturas de origen industrial (Schvarzer, 1995).

Gráfico N° 1: Producción de automóviles por año. 1990-2001.



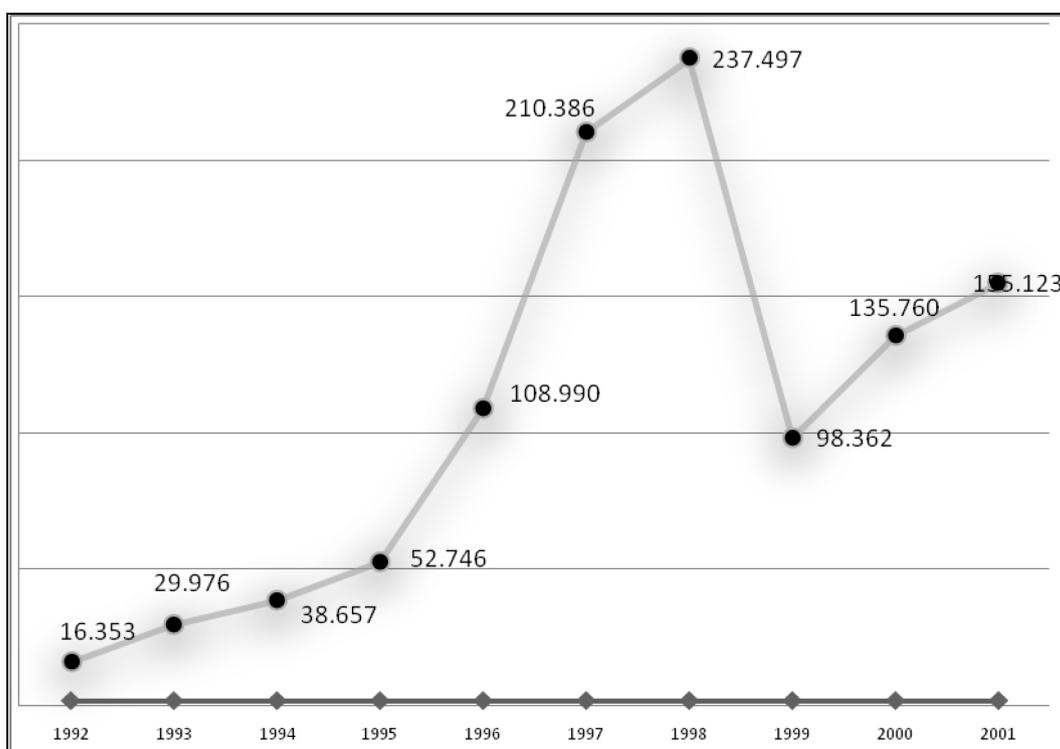
Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Asociación de Fabricantes de Automotores, 2002.

Por esas acciones de las grandes empresas, la división territorial del trabajo hegemónica en la Región Metropolitana de Buenos Aires se consolida como una plataforma para la exportación. Permitida por las normas, la libre movilidad de los factores productivos facilita la fluidez de las mercancías y del capital. Con esto, el territorio brasileño se convierte en el centro de operaciones de las grandes empresas productoras de automóviles y autopartes en América del Sur. Esto se debe a su nivel de producción, al

tamaño del mercado, a las mayores escalas de producción, y a los beneficios impositivos otorgados por las diferentes esferas del Estado.

Durante la década de 1990 las empresas del circuito superior de la producción automotriz se modernizan fuertemente. En cuanto al destino de la producción, se consolida una industria que, por un lado, vende su producción al mercado interno y, por otro, más de la mitad de su producción se destina a la exportación. En el gráfico N° 2 se observa la evolución y crecimiento de las exportaciones de autos en Argentina. En el año 1992 suman 16.353 automóviles, mientras que en 1998 se manifiesta un pico de 237.497, bajando a 98.362 en 1999. El nivel de exportación evidencia el grado de internacionalización de la producción automotriz y la dependencia del mercado externo.

Gráfico N° 2: Total de automóviles exportados por Argentina. 1992-2001.



Fuente: Elaboración propia a base de datos de la Asociación de Fabricantes de Automotores, 2014.

Otro de los cambios más importantes en la organización de las empresas instaladas en Argentina es la adopción de métodos utilizados originalmente por las empresas japonesas. Con sus respectivas particularidades, las empresas radicadas en el país aplican formas organizacionales como el *just in time*, Kaisen, células de producción y, sobre todo, trabajo polivalente. Este nuevo paradigma provoca un fuerte impacto por la

eliminación de puestos de trabajo en todo el complejo automotriz argentino y pone de manifiesto las dificultades de la organización sindical para asimilar o enfrentar los cambios⁶⁵.

Las nuevas radicaciones, la especialización productiva y el nivel de las escalas de producción desvirtúan el objetivo originario del régimen de producción automotriz. Las empresas agregan nuevos modelos de automóviles y, algunos de ellos, comienzan a producirse en ambos países, en detrimento de la escala, perjudicando la complementación productiva. Esto demuestra el poder de las grandes firmas y la conformación de sus topologías y divisiones del trabajo particulares, para las cuales las marcas normativas vigentes pierden funcionalidad.

La política de integración consiste en establecer relaciones de intercambio de productos e informaciones entre las partes del conjunto. Esta nueva tendencia a la creación de espacios económicos supra-nacionales conlleva una pérdida de autonomía del manejo de la política económica de los países.

Se consolida así una relación desigual con el mercado brasileño. La venta de los vehículos fabricados en Argentina depende centralmente de la situación del mercado de Brasil, que representa, dependiendo del año, más del 70 % de las exportaciones argentinas de automóviles. De esta manera, el MERCOSUR no resultó un marco propicio para unir los lugares a través de lógicas horizontales entre empresas automotrices y actores de menor porte; por el contrario, parece haber consolidado verticalidades propias de las empresas globales.

A partir de 1998 la economía argentina manifiesta una crisis profunda, la que repercute también en la producción y el consumo de autos. Una vez más queda evidente la volatilidad del trabajo en las terminales de las grandes empresas, propiciado por la creciente tecnificación de las líneas productivas. Al respecto, Basconcelo (2005) registra la caída de los empleos en las compañías automotrices en Córdoba entre 1998 y 2003. Por ejemplo, Renault Argentina pasa de tener 3.700 empleados en 1998 a 625 en el año 2003; mientras que Fiat pasa de tener 3.200 trabajadores en 1998 a solo 282 trabajadores en el 2003.

⁶⁵ Varios trabajos dan cuenta de la situación sindical y las relaciones laborales en la rama automotriz (Roitter y Delfini, 2005), (Batistini y Wilkis, 2004). Batistini y Wilkis realizan diversos análisis sobre constitución identitaria de los trabajadores y las historias de vida de los mismos en las nuevas empresas automotrices (Battistini, 2000 y 2002), (Wilkis, 2002).

Las políticas neoliberales conducen a una recesión económica a fines de la década de 1990, que desencadena una aguda crisis en el año 2001. En este contexto, disminuye el consumo de automóviles debido al deterioro de la capacidad de compra de la población. En una acción de transferencia directa de dinero público por parte del Estado hacia las empresas automotrices, el gobierno lanza el denominado plan canje. En este marco, el Estado paga un descuento por unidad dependiendo de las características del automóvil. Uno de los objetivos del plan es sustituir vehículos con más de diez años de antigüedad por unidades cero kilómetro de fabricación local.

A fines de la década de 1990, la transnacionalización y concentración del capital definen las actividades del circuito espacial automotriz. Sumado a esto, la crisis en Brasil provoca la caída de exportaciones argentinas, paralizando algunas de las plantas del circuito superior y de sus proveedores. También se registra la subutilización de la capacidad productiva del conjunto de las empresas automotrices. Varias de ellas con capacidad de acción supra-nacional cierran sus puertas y se trasladan a Brasil. Esos procesos se agudizan todavía más con la crisis que estalla en el año 2001.

3.4 Normatización del territorio, parques tecnológicos, distritos industriales y clusters

El periodo técnico-científico-informacional permite la sustitución acelerada de elementos naturales por objetos técnicos y científicos. Los procesos constitutivos de la globalización y las exigencias de la división hegemónica del trabajo generan nuevas necesidades de objetos, aumentando los intercambios entre los lugares y la fluidez del territorio.

Los sistemas técnicos incluyen lo que se denomina macrosistemas técnicos, sin los cuales los otros sistemas técnicos no funcionarían, como las redes viales, aeropuertos, telecomunicaciones, entre otros (Santos, 2000: 151). El Estado Nacional, mediante inversiones, construye verdaderas prótesis en el territorio, expresiones del medio técnico científico informacional.

Por eso, las empresas requieren la modernización del territorio y demandan a los Estados inversiones en infraestructura para aumentar la fluidez, condición indispensable para la productividad de los lugares. Se modernizan los sistemas de ingeniería como las redes viales, de transporte, energía y comunicación.

El territorio se vuelve fluido, gracias a los sistemas de ingeniería que permiten dicha facilidad de movimiento y circulación (Di Nucci, 2010). A su vez, la desigual densidad de los sistemas de ingeniería influye en la localización de las industrias y las empresas se ubican en los lugares estratégicos del medio construido.

Si bien la red vial argentina es selectiva y escasa, algunas rutas y autopistas son importantes para las grandes empresas, ya que son un factor de localización y, al mismo tiempo, conectan los parques industriales, los puertos y los centros de consumo. Esto permite la circulación de los flujos, tanto de personas como de mercancías.

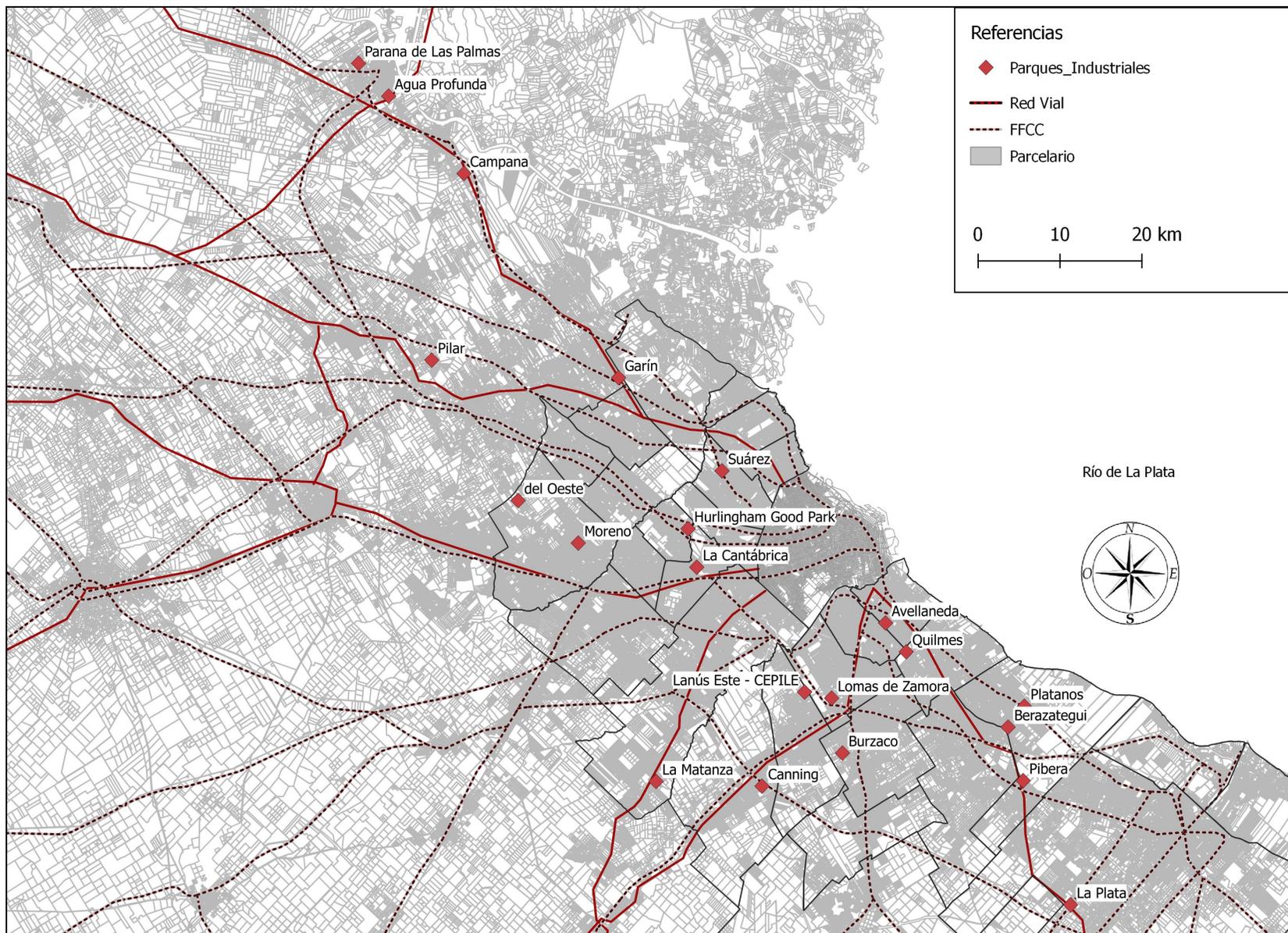
Como consecuencia de un territorio cada vez más normatizado, proliferan los llamados distritos y parques industriales, aduanas, aeropuertos y puertos, que no pueden dejar de ser analizados como un fenómeno técnico. Siguiendo el razonamiento de Simondon (2007), podríamos asimilarlos a objetos técnicos diseñados para usos exclusivos.

Según Langard (2014: 53) el concepto de distritos industriales parte de los primeros escritos de Marshall, quien sostiene que para que una aglomeración de empresas conforme un distrito industrial es necesario que se integre con la comunidad local de personas, su reserva de cultura, sus valores y normas sociales adaptados por un proceso de industrialización desde abajo (*bottom-up*). Para Lipietz (1994: 40) un distrito industrial es un sistema especializado de un conjunto de empresas en situación de competencia y cooperación, donde se intercambian el saber hacer e, incluso, existe rotación de los trabajadores en las diferentes empresas.

Entretanto, no pretendemos aquí detenernos en un debate sobre las características intrínsecas de los denominados distritos industriales, parques científicos, tecnológicos e industriales (Mapa N° 3), aglomeraciones industriales planificadas y *clusters*, ni tampoco sobre sus diferencias⁶⁶. Lo que nos interesa es señalar que estos cambios en las pautas de localización derivan de las renovadas estrategias del capital inmobiliario, del capital industrial y de los sistemas productivos.

⁶⁶ Diversos autores, entre ellos Benko y Lipietz (1994), Becattini (1994,2004), Lipietz (2004), Narodowski (2007), Finatti (2011), Langard (2014), han trabajado las diferentes denominaciones y debates en torno a esos conceptos.

Mapa N° 3: Parques Industriales, Región Metropolitana de Buenos Aires. 2016.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de Ministerio de Industria de la Provincia de Buenos Aires, 2016.

En síntesis, la modernización de los sistemas de ingeniería y la difusión desigual del medio técnico-científico-informacional son algunas de las causas de la localización industrial, y permiten la instalación de las lógicas verticales propias de las corporaciones automotrices. El carácter de los circuitos espaciales de la producción, cada vez más amplios y globales, es la base de la explicación del rol y funcionamiento de los parques industriales.

Las nuevas asociaciones y acuerdos entre las grandes empresas, como los *joint ventures*, la adquisición de plantas y las fusiones son combinaciones de acciones que refuerzan el proceso de transnacionalización del territorio. Por esto, los circuitos de la producción y, principalmente, los círculos de cooperación se extienden en el espacio, aumentan su escala y se organizan en una red de relaciones mucho más allá de las fronteras nacionales.

CAPÍTULO 4. Finanzas y consumo en la actual economía política de la urbanización

4.1 El proceso de urbanización y de concentración en la Región Metropolitana de Buenos Aires

Santos en el libro *“O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos”* (2008) [1975] nos alerta sobre el abordaje teórico de la urbanización en los países subdesarrollados. El autor (Santos, 2008: 16) realiza un minucioso análisis de diferentes enfoques como el de Redfield y Singer (visión de la ortogénesis de las ciudades), de Davis y Golden (idea de primacía), Jefferson (sobre-urbanización), Sjoberg, (ciudad pre-industrial), Hodrlitz (ciudades del tercer mundo como propulsoras y parasitarias), Jones (ciudad pre-industrial), Friedman (hiperurbanización). Su crítica se sostiene en que esas perspectivas adjetivan la urbanización en América Latina y no procuran una explicación de las especificidades históricas.

En la búsqueda de las verdaderas dinámicas urbanas de los países subdesarrollados, la explicación del proceso de urbanización en su dimensión histórica permite superar comparaciones mecánicas con los países del primer mundo. El geógrafo brasileño sostiene:

“el tercer mundo no es un mundo en desarrollo, sino un mundo subdesarrollado con características propias y su especificidad se manifiesta en la organización de la economía, de la sociedad, del espacio y de la urbanización” (Santos, 2008: 19).

Diversos autores trabajaron el proceso de urbanización en América Latina desde una perspectiva crítica: Quijano (1967), Singer (1998) [1975], Lobato Corrêa (1989), Portes y Hoffman (2003), Valladares y Prates Coelho (1995), Abramo (2006, 2009), Jaramillo (2009) y Pradilla Cobos (2013), entre otros. Sus estudios abordaron diferentes problemáticas, focalizando en el proceso histórico de urbanización, las causas de la dependencia, sus formas y principales conflictos.

En la actualidad, los procesos urbanos están marcados por fuertes influencias globales que llevaron a varios investigadores a denominar a la ciudad de variadas maneras: desigual (Harvey, 1992), fragmentada (Corrêa, 1989), sobreexpuesta (Virilio, 1991), dual o informacional (Castells, 1995).

Para este último autor (Castells, 1995), los profundos cambios en lo urbano suponen la aparición de la ciudad informacional, que consiste en un nuevo modo de desarrollo económico, cuyas características son la flexibilidad, fragmentación y polarización social, donde coexiste un sector acomodado de trabajadores y una subclase urbana pobre.

En diferentes momentos, Santos (2008,2009,2011) insistió en su crítica a los dualismos, sosteniendo la existencia del fenómeno de los circuitos de la economía urbana en América Latina. Pero, además, afirma que existe un proceso de urbanización corporativa, generado por los intereses de las grandes empresas mundiales en consonancia con las acciones de los Estados-Nación.

Para analizar la cuestión urbana, Santos (2009) propone hacerlo a partir de 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).

Una de las características propias del proceso de urbanización de América Latina es la extensión que adquieren en poco tiempo sus ciudades más importantes. El desarrollo y dispersión del medio construido es considerado por algunos autores como excesivamente desproporcionado y enfrenta innumerables problemas a la hora de la planificación urbana.

Al respecto, es propicia la crítica de Singer (1998: 84) hacia los que consideran desproporcional el proceso de urbanización que se da en América Latina. En ese sentido, esta supuesta desproporción o excesiva dispersión del medio construido da posibilidades de sobrevivencia de miles de personas, que encuentran en el circuito inferior sus medios de subsistencia.

Además, no siempre esas grandes aglomeraciones urbanas tienen medios de producción suficientes para generar trabajo para toda la población. A partir de la segunda parte del

siglo XX, las ciudades de América Latina experimentan un aumento del llamado sector terciario, donde el consumo pasa a tener un rol explicativo de las dinámicas de estas ciudades.

En el año 2015, según el Anuario Estadístico de América Latina y el Caribe de la CEPAL⁶⁷, la población total de América Latina y el Caribe es de 634.387 millones de habitantes⁶⁸. Del total de la población, el 79,8 % es urbana. Si bien las tendencias de cada país son divergentes, como explica Lattes (2000), el mayor ritmo de crecimiento decenal de la población urbana de América Latina (5,1 %) es alcanzado en la década de 1940, cuando comienza a disminuir paulatinamente hasta la actualidad.

En el periodo actual, la sociedad entera se convierte en urbana y el modo de vida urbano (Lefebvre, 1971) está marcado por la ideología del consumo. El aumento del consumo incrementa los intercambios materiales e inmateriales realizados entre las ciudades de cada formación socio-espacial e, inclusive, del exterior. También provoca la ampliación y complejización de la división del trabajo, mostrando parte del comportamiento de los diferentes circuitos de la economía urbana.

La población argentina reside fundamentalmente en centros urbanos y, aunque el crecimiento de la población en las ciudades continua aumentando, existe una desaceleración de la tasa de crecimiento urbano (Bertoncello, 2009). Según el Censo Nacional del año 2010, la población de Argentina es de 40.117.096 habitantes. Del total, unos 36.517.332 se encuentran en zonas urbanas, es decir 91,02%. Se constituye así en uno de los países más urbanizados de América Latina.

En cuanto a la distribución de la población, fenómeno estudiado por diferentes autores como Vapñarsky (1999), Silveira (1999), Velázquez (2008), Bertoncello (2009), Ciccolella (2012), Argentina presenta una distribución desigual, con una concentración en torno a los tres centros urbanos más importantes: las regiones metropolitanas de Buenos Aires, Córdoba y Rosario. La Región Metropolitana de Buenos Aires posee una población 14.819.137 millones de habitantes y según el Observatorio Metropolitano de

⁶⁷ Para ampliar información socio demográfica de América Latina y el Caribe: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39867/S1500739_mu.pdf?sequence=1

⁶⁸ Según datos del mismo informe, la pobreza urbana del continente en 2013 llega al 23,3 % y la pobreza rural al 47,9 %.

la CPAU contiene un área 13.947 km². Observando los datos del tema que nos ocupa, vemos también que estos centros urbanos son los que presentan mayor nivel de producción y consumo de automóviles⁶⁹.

Entretanto, es necesaria una visión de conjunto de la red urbana que puede ser estudiada como un complejo sistema circulatorio en núcleos de funciones diferentes (Singer, 1998: 168). De este modo estaremos más cerca del entendimiento de la economía política de la urbanización. Sin el análisis de la red de ciudades no podría explicarse la producción automotriz y su circulación, distribución y consumo. Tampoco se debe evadir la actual situación de la red urbana para analizar los círculos de cooperación y el sistema financiero, que son nexos fundamentales entre las empresas del circuito superior y la población.

El sistema urbano argentino presenta un aumento del peso de las ciudades medias. La población residente en aglomeraciones de tamaño intermedio (ATI's), que tienen más de 50.000 habitantes, representa casi el 36 % de la población total en el año 2001 (Bertoncello, 2009), y para el año 2010 representan el 36,7 % de la población total (Manzano y Velázquez, 2015: 273).

Con el proceso de globalización, la red urbana expresa las relaciones de los circuitos de la economía urbana con los vectores externos, porque las ciudades se modernizan al calor del incremento de los flujos entre países y para que el consumo de bienes y servicios se intensifique, aumentan los intercambios. Se tejen nexos en las redes interurbanas que sustentan y hacen posible la circulación y consumo.

Nuevas dinámicas, ligadas a los procesos globales y a políticas locales, afectan a la red urbana argentina. Las empresas automotrices, con sus implantes productivos, comerciales y de servicios, influyen en la jerarquización de las ciudades ya que algunas han cambiado su rol al adquirir o perder diferentes funciones. De esta forma, se jerarquizan aquellas ciudades donde se encuentran servicios financieros de las marcas o

⁶⁹ La expresión AMBA (Área Metropolitana de Buenos Aires) denomina al conjunto formado por la ciudad de Buenos Aires y el conurbano bonaerense, y la expresión RMBA (Región Metropolitana de Buenos Aires) refiere al conjunto total de la aglomeración y 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.

establecimientos que brindan servicios de reparación o mantenimiento asociados a la garantía de fábrica.

Las ciudades de tamaño intermedio tienen un peso importante a la hora de explicar la dispersión del consumo y del crédito vinculado a la acción de las empresas automotrices, debido a que el transporte público en muchas de ellas es escaso o precario y la solución de la movilidad por parte de la población tiende a ser el uso del automóvil. Además, esas mismas aglomeraciones se han vuelto un mercado interesante para el sistema financiero de un modo general.

Sin embargo, la ciudad de Buenos Aires es concebida como la 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. Además de ser la sede del poder político nacional, es el núcleo central de la Región Metropolitana de Buenos Aires y, como otras regiones metropolitanas de Latinoamérica, ha sido afectada en las últimas tres décadas por las excluyentes políticas neoliberales.

La ciudad de Buenos Aires se convierte en área densa del medio técnico-científico-informacional de la red urbana argentina, 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). Coexisten sedes de empresas globales y diferentes manifestaciones de un circuito inferior que revela la pobreza urbana.

Las ciudades de la Región Metropolitana de Buenos Aires son alcanzadas por las producciones del circuito superior, aunque no todas tienen implantes productivos. La localización de algunas sedes de empresas de servicios e industriales, bancos o consultoras, evidencian la jerarquía de las diferentes ciudades en las etapas de los circuitos productivos.

Las acciones de las grandes empresas automotrices se hacen presentes en la red urbana de manera creciente y acelerada, sobre todo a través de las finanzas, los servicios vinculados a la reparación y mantenimiento de los vehículos y su influencia en el sistema de transporte, y permiten dar cuenta del poder de las empresas en la constitución de un territorio cada vez más corporativo.

4.2 Formas urbanas y la consolidación del automóvil como medio de transporte masivo

El automóvil es una mercancía que, como tal, conserva intrínsecamente características determinadas, posee un valor de uso y un valor de cambio⁷⁰. El automóvil como objeto nace de la industrialización y se desenvuelve en y para lo urbano, provocando la necesidad de crear un sistema técnico específico. De allí que el análisis de la economía política de la ciudad no pueda prescindir de la observación de las posibilidades y constreñimientos generados por el uso del automóvil.

El automóvil tiene un rol fundamental para conectar lugares, ya que es un objeto que permite unir la residencia con el comercio, los servicios educativos y los espacios de recreación. Para su adecuado funcionamiento, depende de cierta racionalidad del espacio, precisando un sistema de ingeniería particular y educación vial destinada al conjunto de la población.

Al ser un objeto individual, no fijado al suelo, su uso se manifiesta en el espacio público y requiere una cadena de equipamientos urbanos conectados de tal manera que garanticen una circulación fluida. Autopistas, rutas y calles, semáforos, peajes, pasos a nivel, puentes son parte del abanico de objetos, construidos y normatizados por el Estado, que van a consolidar parte importante de las formas urbanas de las ciudades.

Sin embargo, y a pesar de la construcción de estos objetos, el uso del automóvil conlleva diferentes impactos y problemas urbanos (Schor, 1999). La utilización del automóvil de forma masiva es responsable, en parte, del tipo de producción de ciudad en la actualidad. Al respecto, ya en la década de 1960, Guy Debord (1967) fundamentaba la destrucción del ámbito urbano, asegurando que:

“el ordenamiento del suelo, su planificación es el material básico general del capitalismo: la mismísima técnica de la separación. La dictadura del automóvil, producto-piloto de la primera fase de la abundancia mercantil, se inscribe en el territorio con el dominio de la autopista, que disloca los antiguos centros urbanos y pone en marcha una dispersión siempre creciente”(Debord, 1967: 145).

⁷⁰ El punto de partida es la noción de valor, que surge de la distinción entre valor de uso y valor de cambio. El valor de uso se define por la utilidad de una cosa y, por tanto, tiene que ver con las cualidades materiales de un producto. Pero en las sociedades capitalistas, los productos son portadores también del valor de cambio, que es la proporción en que se intercambian valores de uso de una clase por valores de uso de otra clase (Marx 2006 [1867], Cap. I).

Una de las relaciones centrales entre la producción de ciudad y el uso del automóvil es el gran poder que ejerce la industria automotriz (como la industria del petróleo y sus derivados). Schor (2008) sostiene:

“en lo relativo al consumo del auto, se considera que el sujeto consumidor se realizará como tal en el espacio de la ciudad, ámbito de inserción y de realización de una poderosa industria como la del automóvil” (Schor, 2008).

Por estas razones, el uso masivo del automóvil, empujado por el poder de las empresas automotrices del circuito superior, es responsable de buena parte de las acciones del Estado para el desarrollo industrial y el planeamiento urbano. Las necesidades técnicas que requieren las ciudades los flujos rápidos del transporte, son llevadas adelante por el Estado, a través de grandes inversiones en obras de infraestructura como autopistas y rutas.

En consonancia con Silveira (2004), la ciudad es entendida como una totalidad, un todo en permanente movimiento. La autora busca un enfoque totalizador de acciones y formas, teniendo en cuenta a todos los actores. En definitiva, la actual producción urbana implica:

“La expansión acelerada de sus formas, materializada en un proceso de intensa periferización que coloca a los administradores frente al problema de la escala del acontecer, así como la reiterada hibridación de acciones públicas y privadas en una política corporativa, menos visible pero tan omnipresente como las nuevas morfologías, perturban en el difícil encuentro de enfoques totalizadores. Frente a su crecimiento y la multiplicación de los problemas, la totalidad urbana emerge, más que antes, inagotable, invitando tantas veces a un abandono gradual de los estudios globales sobre las ciudades” (Silveira, 2004: 2).

Esta hibridación de acciones, tanto públicas como privadas, se intensifica en las últimas décadas del siglo pasado, cuando procesos económicos de impronta neoliberal, determinan el tipo de producción de ciudad. Afectada por profundas transformaciones, con altos grados de polarización social, la ciudad manifiesta y evidencia las diferentes desigualdades de carácter territorial.

Las tendencias a la fragmentación urbana en la Región Metropolitana de Buenos Aires traen como correlato la expansión del medio construido. Fundamentalmente a partir de

la década de 1990, se construyen urbanizaciones privadas cuyo destino es la población de mayores ingresos, conjuntamente con los grandes equipamientos de consumo, ocio y espectáculo y los servicios privatizados. A su vez, la infraestructura de transporte y comunicación se convierte en uno de los sectores más importantes de inversión (Ciccolella y Mignaqui, 2000).

Rios (2005), coincide en que, durante la década de 1990 en Argentina, se manifiestan transformaciones con amplias repercusiones en la fragmentación socioespacial de la Región Metropolitana de Buenos Aires. El Estado, principal dinamizador de los negocios, beneficia de manera creciente a los actores privados internacionales en la participación de las actividades financieras, provisión de servicios de las operaciones inmobiliarias y del mercado de tierras.

La llamada dualidad urbana supone la profundización de la fragmentación y de la segregación residencial. Por un lado, se expanden las villas y los asentamientos populares y, por otro, las urbanizaciones cerradas. Sin embargo, esta supuesta dualidad es consecuencia de un mismo proceso económico y político que debe explicarse por la acción del Estado y las empresas en perspectiva histórica. Janoschka (2002) se refiere a la aparición de nuevas formas urbanas como resultado del abandono de la gestión y del control del desarrollo urbano por parte del Estado y de su apropiación por parte de actores privados.

De esta forma, la fragmentación del espacio urbano adquiere nuevos rasgos. La expansión de objetos urbanos, característicos del proceso de dispersión de las ciudades, promueve el surgimiento de formas de consumo, poniendo en crisis el papel desempeñado por el espacio público como ámbito de encuentro de los actores de la sociedad.

La proliferación de las urbanizaciones cerradas, propias de las elites y clases medias acomodadas, es posible gracias a fuertes inversiones por parte de actores públicos y privados. La conformación de un sistema de autopistas se convierte en el factor principal de atracción para estas nuevas urbanizaciones (Vidal Koppman; 2001: 11).

Estos cambios modifican ciertas dinámicas urbanas, como indica Ciccolella (1999):

“las autopistas cambian las condiciones de circulación y accesibilidad. Los centros comerciales se están constituyendo en una forma comercial de fuerte impacto

urbanístico, al concentrar en un punto en el espacio numerosas actividades vinculadas al consumo, contribuyendo a la vez, a una fuerte desestructuración de los patrones previos de localización y estructura comercial”(Ciccolella, 1999).

Las formas que adquiere el nuevo tipo de urbanización son posibles, en parte, gracias a la movilidad que ofrece el automóvil como medio de transporte. La relación entre las formas y la actual situación del transporte es aprovechada por las empresas automotrices, que refuerzan su poder y consolidan un patrón de transporte privado, basado en el uso intensivo del automóvil.

Blanco (2005) explica que el patrón automóvil-intensivo “se basa en un tipo de transporte individual, de disponibilidad inmediata, libre de horarios y, sobre todo, sin dirección prefijada de movimiento, es decir que sobre la base de la red vial (en todos sus niveles) cada usuario traza su red particular de utilización” (Blanco, 2005: 2072).

Son varias las consecuencias que genera este patrón de movilidad basado en el uso intensivo del automóvil. Por un lado, el congestionamiento del tránsito es uno de los mayores problemas cotidianos de las grandes ciudades. Este problema se presenta como irreversible si se continúa desarrollando políticas que incentiven el consumo de autos y no se mejora y amplía el transporte público.

Por otra parte, se agrava el problema de la contaminación urbana, producto de las emisiones de monóxido de carbono, hidrocarburos y óxidos de nitrógeno, responsables del *smog* que afecta la salud de los habitantes de las ciudades. A su vez, la irracionalidad del transporte individual genera un excesivo consumo de derivados del petróleo, con las conocidas consecuencias ambientales en los lugares de extracción y distribución.

Otros de los problemas de la actual situación del modelo de transporte imperante son los denominados “accidentes de tránsito”, los cuales deberían ser prioridad como política de Estado, junto a asociaciones, empresas y población en general. Si bien el Estado Nacional no realiza estadísticas sistemáticas sobre el tema, en 2008 se crea por ley la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) que comienza a realizar políticas preventivas, estudios de seguridad vial y estadísticas⁷¹.

⁷¹La Agencia Nacional de Seguridad Vial y algunas empresas automotrices firman convenios con el objetivo de aumentar gradualmente la seguridad del parque automotor circulante y de los vehículos que

Por su parte, la asociación civil “Luchemos por la Vida” realiza estadísticas de forma continua desde 1992. La cifra de muertos en las vías públicas en el año 2014 es de 7.613, con un promedio diario de 21 y un promedio mensual de 634; mientras que en 2015 fueron 7.472 las personas fallecidas⁷². Del total de muertos, 36% son conductores u ocupantes del automotor, 34 % son ciclomotoristas, 21% son peatones y 8% ciclistas.

El Estado no ha construido rutas y autopistas seguras o no ha fiscalizado las concesiones, mientras que el problema de la seguridad vial ha sido tomado por las empresas como una cuestión a resolver a través de la inclusión de avances técnicos para que los vehículos sean más seguros. Si bien las empresas realizan actividades vinculadas a la educación vial, sus principales estrategias en cuanto a este problema parecen estar apuntadas a la comercialización de automóviles con novedosos dispositivos de seguridad como un factor atractivo para los consumidores, como indican la mayoría de sus publicidades. Sin embargo, la cantidad de muertes no disminuye⁷³. El discurso del automóvil seguro trae como consecuencia mayor lucro para las empresas.

Con la ley N° 26.363 de seguridad vial y diferentes acuerdos entre el Estado y las empresas, desde el 2014 las industrias se ven obligadas a incorporar frenos ABS, doble *airbags* frontales y apoyacabezas traseros laterales⁷⁴. La innovación de la industria a nivel mundial no se detiene y otros dispositivos llamados sistemas de detección del entorno están siendo incorporados y tienen como objetivo distinguir los movimientos y vibraciones propias de una posible situación riesgosa, como por ejemplo detectar a través de la medición de la respiración y la frecuencia cardíaca del conductor su nivel de cansancio.

A pesar de los problemas de movilidad que genera el uso intensivo del automóvil, este patrón se consolida en las ciudades y las empresas del circuito superior terminan imponiendo esta forma de transporte. Además, esto obliga al Estado a gastar dinero público en obras, cuyos principales usuarios son las empresas y la población con posibilidad de consumir automóviles.

ingresan al mercado. A través de estos convenios, se incluye en todos los autos, que se incorporen al mercado a partir del 1° de enero de 2014, dispositivos de alerta visual y acústica de colocación del cinturón de seguridad del conductor. También se incorpora el apoyacabezas central en la parte trasera (Fuente: <http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/infraestructura-vial-automotor.php?sel=3>).

⁷² Según la misma asociación, el total de muertos en Argentina en el período 1992-2015 fue de 182.522 personas.

⁷³ Una posible propuesta sería sugerir que las empresas destinen parte de su publicidad a educación vial.

⁷⁴ Esta medida se firma entre el Ministerio del Interior de la Nación, el Ministerio de Industria, la Asociación de Fabricantes de Automóviles (Adefa) y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)

Entretanto, el resultado del aumento del consumo de automóviles y de su utilización masiva permite la difusión de diferentes actividades económicas, de interés para los actores de los diferentes circuitos de la economía urbana, como servicios de seguros, mantenimiento y arreglos, parques de estacionamiento, entre otros. Además, ese uso intensivo permite a las empresas del circuito cierta previsibilidad en sus ganancias, debido a la dependencia de esta forma de movilidad.

4.3. Las empresas automotrices, finanzas y publicidad

Las empresas automotrices del circuito superior establecen vínculos específicos con las finanzas y la publicidad. En cuanto a las finanzas, Santos (2008) indica que los agentes del circuito superior, a través del sistema financiero, son sustentados por las estructuras bancarias, estableciendo solidaridades técnicas.

El banco cumple un rol central a la hora de articular diferentes actividades económicas en la ciudad, abarcando una parte de las actividades del circuito superior pero también estableciendo nexos con los actores del circuito inferior.

Todos los tipos de beneficios y de pérdidas son procesados por el sistema financiero. A éste incumbe recoger, cualificar y clasificar todo lo que es financiero, según su propia interpretación de la ley del valor (Santos, 2000). El dinero, en sus múltiples formas, puede ahora fluir globalmente, durante las 24 horas del día, utilizando verdaderas postas, ligadas a una amplia red interactiva de comunicaciones (Santos, 2000).

En Argentina, esos procesos de globalización financiera se han profundizado gracias a la elevada participación de capitales extranjeros en su sistema bancario. En la tabla N° 4 se observa la evolución en la cantidad de entidades que componen el sistema financiero y la disminución de los bancos públicos. En 1997 había 119 bancos, 34 eran públicos y 85 privados. En 2013 la cantidad de bancos había disminuido a 65, con 12 públicos y 53 privados.

Pero además, el sistema bancario argentino está fuertemente concentrado territorialmente. Siguiendo a Parserisas (2014), de las 4.251 filiales bancarias en 2013, 1.292 se localizan en ciudades de la Provincia de Buenos Aires y 794 en la Ciudad de Buenos Aires. Ambas concentran el 49% de las filiales bancarias del país.

Tabla N° 4: Evolución de la composición del sistema financiero argentino. 1977-2013.

Entidades financieras	Número de entidades financieras al 31 de diciembre de:									
	1977	1984	1991	1995	2000	2001	2005	2010	2012	2013 oct.
Bancos	119	210	167	135	89	84	71	64	65	65
Bancos públicos	34	36	35	33	14	13	13	12	12	12
Bancos privados	85	174	132	102	75	73	58	52	53	53
Entidades no bancarias	604	150	47	31	24	22	18	16	16	17
<i>Cantidad total de entidades</i>	723	360	214	166	113	106	89	80	81	82

Fuente: Extraído de Parserisas (2014) en base a información del Banco Central de la República Argentina (2001, 2015, 2010 y 2013).

La extranjerización del sistema financiero argentino no solo se manifiesta mediante la supremacía de los bancos extranjeros por sobre los nacionales sino también a partir de la aparición de la figura de compañías financieras. Éstas registran sus actividades en el Banco Nación Argentino. En el año 2014 existían 10 extranjeras y 7 nacionales (Cuadro N° 1).

Cuadro N° 1: Compañías financieras en Argentina. 2014.

NOMBRE	Actividad principal	Origen del capital
FORD CREDIT COMPAÑÍA FINANCIERA S.A.	Créditos para el consumo automotriz	Extranjero
TUTELAR COMPAÑÍA FINANCIERA S.A.	Servicios financieros a Pymes	Nacional
COMPAÑÍA FINANCIERA ARGENTINA S.A.	Servicios financieros	Nacional
VOLKSWAGEN COMPAÑÍA FINANCIERA S.A.	Créditos para el consumo de automóviles	Extranjero
GE COMPAÑÍA FINANCIERA S.A. (Banco Patagonia S.A)	Créditos para el consumo de automóviles	Extranjero
FINANDINO COMPAÑÍA FINANCIERA S.A.	Servicios financieros	Nacional
FIAT CRÉDITO COMPAÑÍA FINANCIERA S.A	Créditos para el consumo automotriz	Extranjero
GMAC COMPAÑÍA FINANCIERA S.A.	Servicios financieros	Extranjero
DAIMLERCHRYSLER COMPAÑÍA FINANCIERA S.A	Créditos para el consumo automotriz	Extranjero
ROMBO COMPAÑÍA FINANCIERA S.A	Créditos para el consumo automotriz	Extranjero

PSA FINANCE ARGENTINA COMPAÑÍA FINANCIERA S.A.	Créditos para el consumo automotriz	Extranjero
JOHN DEERE CREDIT COMPAÑÍA FINANCIERA S.A.	Créditos para el consumo de Maquinaria Agrícola	Extranjero
TOYOTA COMPAÑÍA FINANCIERA DE ARGENTINA S.A.	Créditos para el consumo automotriz	Extranjero
MONTEMAR COMPAÑÍA FINANCIERA	Servicios financieros	Nacional
MULTIFINANZAS COMPAÑÍA FINANCIERA S.A.	Servicios financieros	Nacional
CORDIAL COMPAÑÍA FINANCIERA S.A.	Servicios financieros	Nacional
METROPOLIS COMPAÑÍA FINANCIERA S.A.	Servicios financieros	Nacional

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Banco de la República Argentina y páginas *web* de las empresas, 2014.

Como puede observarse, varias de las entidades son parte de la estructura de las empresas automotrices localizadas en Argentina. La principal actividad de las compañías financieras automotrices es ofrecer diferentes formas de financiación para la compra de automóviles. Además, otras empresas que no se encuentran vinculadas a la producción automotriz, como GE Compañía Financiera S.A., también son parte del abanico de las entidades que ofrecen créditos para el consumo automotriz.

La oferta de créditos, por parte de bancos públicos y privados, instituciones financieras bancarias y no bancarias y de las propias empresas automotrices, favorece el aumento del consumo y, al mismo tiempo, encarece el valor final del vehículo. Este es un mecanismo financiero del circuito superior que absorbe las rentas familiares mediante el consumo del crédito.

Parserisas (2012b) sostiene que las finanzas:

“buscan llegar a cada punto del territorio, influenciando la mayoría de las actividades de la sociedad, de modo que parecen convertirse en un elemento necesario para la vida cotidiana social. A través de formas diversas de productos financieros, como tarjetas de crédito y/o débito, acceso al crédito personal, las finanzas logran expandirse en el territorio, generando nuevas instancias de consumo en la sociedad (Parserisas, 2012b: 5).

De este modo, el territorio es una expresión del avance en el nivel de crédito y consumo en la actualidad, estableciéndose lo que algunos autores llaman “sociedad de consumo” (Bauman, 2007; Baudrillard, 2009 [1974]). Con la ayuda de diferentes dispositivos

como la publicidad, el *marketing* y el crédito, aumenta el consumo, siempre segmentado, de bienes y servicios.

Las ciudades de América Latina expresan de forma desigual la llamada sociedad de consumo y son excluyentes a la hora de la creación de sujetos consumidores. Al respecto, Luis Alonso, en el Estudio Introdutorio del libro de Baudrillard (2009) sostiene:

“El consumidor es, pues, el que no se para en la satisfacción de sus necesidades reales, sino que aspira, por la mediación del signo, a satisfacer sin parar necesidades imaginarias, necesidades estimuladas por la publicidad e incitadas por el sistema de retribuciones simbólicas. Es el hombre que consume imaginario ya en su propia acción, pues está sometido al signo del consumo, como la sociedad del consumo está asimismo sometida, no sólo al signo, sino a la realidad de la producción de la realidad misma (Baudrillard, 2009: XLVI).

Como explica Baudrillard (1997:187) [1968] la publicidad consiste en el tipo de información necesaria para aumentar el deseo de consumo en la población. Sin embargo, no todos los actores de los circuitos de la producción y distribución de automóviles tienen la misma capacidad y poder para realizar publicidades. Para las empresas automotrices del circuito superior, la comunicación y difusión de sus productos adquiere una importancia central.

Las empresas automotrices y sus marcas más importantes son creadoras y tienen la capacidad de acelerar el consumo. El crédito y la publicidad se constituyen en las principales herramientas de difusión de la información, controladas por las grandes firmas empresariales.

A través de la contratación de empresas globales y nacionales, se observa una articulación de empresas del circuito superior de la producción automotriz con publicistas globales. Las automotrices destinan elevadas sumas de dinero en publicidad. Por ejemplo, la empresa Dentsu⁷⁵, con sede central en Tokio y diferentes sucursales en el mundo, inclusive en la ciudad Buenos Aires, trabaja en asociación con Toyota Argentina. Las agencias de publicidad nacionales como Leo Burnett e Icolic, también

⁷⁵ Fundada en 1901, Dentsu es una de las publicistas más grandes del mundo (Fuente: <http://www.dentsu.com/>)

ubicadas en Buenos Aires, trabajan para Fiat y Peugeot-Citroën. La agencia Dedo⁷⁶, fundada en 2007 y con presencia en Argentina, Brasil, Ecuador y México trabaja para Fiat, Peugeot-Citroën, Volkswagen y Michelin.

Las empresas automotrices utilizan diferentes estrategias de difusión a través de los medios de comunicación masiva como diarios, revistas, televisión y páginas *web*. Además, desarrollan campañas publicitarias en el medio construido, y tienen presencia en los principales eventos sociales y deportivos, auspiciando oficialmente las competencias de fútbol o automovilismo, los dos deportes más populares del país.

A las antiguas estrategias de venta se le suman nuevas para aumentar el desempeño de la comercialización. Gracias a la técnica informática y al intercambio de información secreta entre las empresas automotrices y las empresas de telefonía móvil, las publicidades llegan a los usuarios de telefonía celular.

Proliferan también otras formas de venta gracias a Internet y diversos sitios especializados en el comercio de autos y motos. Se destacan los sitios como *Mercadolibre.com*, *demotores.com.ar*, *deautos.com* (del grupo Clarín), donde los usuarios pueden publicar sus productos. En varios casos, estos sitios también tienen publicidades de las grandes empresas y concesionarias, en los cuales ofrecen planes de ahorro.

La publicidad genera una demanda tanto de autos 0 Kilómetro como de automóviles usados. Se impone a los usuarios una necesidad de cambiar el auto producto de la desvalorización o de los avances técnicos y la obsolescencia programada impulsada por las empresas. Para el segmento de la población que no puede adquirir un automóvil 0 Kilómetro, el mercado de autos usados se presenta como una posibilidad de consumo.

Por su parte, las familias con menos ingresos acceden al consumo a través de la compra de motos, utilizando créditos con requisitos flexibles y, a menudo, a tasas elevadas. Según datos de ACARA, el mercado de motos en Argentina creció en los últimos años

⁷⁶ En el año 2015 el grupo inversor Dorrego se convierte en el accionista mayoritario de la agencia de publicidad DEDO. El grupo se dedica a la administración de inversiones de capitales argentinos y extranjeros, propias y de terceros. (Fuente: <http://www.dossiernet.com.ar/articulo/grupo-inversor-dorrego-adquiere-la-mayor-participacion-de-la-agencia-de-publicidad-dedo/5663>)

de manera exponencial. En el año 2003 se vendieron 33.030 unidades mientras que, en 2011, el número ascendió a 716.207 unidades (Tabla N° 5)⁷⁷.

En cuanto a la distribución de las ventas, un 27,9% corresponde a la Provincia de Buenos Aires; 9,4% a Santa Fe; 8,1% a Córdoba; 7,7% a Chaco; 4,6% a Tucumán; 4,2% a Salta y 4 % a la Capital Federal.

Tabla N° 5: Unidades vendidas de motovehículos por marca en Argentina. 2015.

Motomel	86.783
Honda	71.592
Corven	56.112
Zanella	55.025
Yamaha	43.332
Gilera	37.948
Guerrero	34.441
Mondial	17.853
Bajaj	16.847
Brava	13.354
Suzuki	9.874
Keller	5.304
Appia	4.883
Beta	4.157
Ghiggeri	2.568
Ktm	2.063
Cerro	2.054
Legnano	1.798
Tibo	1.762
Kymco	1.616

Fuente: Acara, 2016.

La publicidad no es exclusiva de las empresas del circuito superior sino que además es necesaria para que los talleres de reparación puedan obtener clientes. Estos talleres del circuito superior marginal utilizan publicidad, generalmente de tipo gráfica a través de carteles simples o en medios de comunicación masivos como la radio.

⁷⁷ Según ACARA, en el año 2011 Argentina alcanza la misma relación de habitante por motovehículo que Japón (10 habitantes por unidad), supera a Brasil (12 por unidad) y a China (15 por unidad).

Recíprocamente, el deseo de consumo estimula la utilización de créditos y crea endeudamiento en la población. El auto se convierte en una supuesta estrategia de inversión pero se vuelve frecuentemente un mecanismo de endeudamiento, debido a que las cuotas de los créditos se encuentran indexadas a la inflación y aumentan con el valor del auto, además del costo de los seguros y demás mecanismo financieros.

La decisión del consumidor a la hora de repetir una marca en la compra de un nuevo automóvil es fundamental para mantener la rentabilidad y el peso en el mercado de cada empresa. Como expresión de la psicoesfera⁷⁸, para el usuario ciertas marcas representan un determinado estatus social y tornan cautivo a su usuario.

En las diferentes entrevistas realizadas, una parte importante de los usuarios manifestó que continúa comprando una misma marca debido a su conformidad y a la seguridad que le brinda la empresa con los servicios post venta, los talleres oficiales y la garantía de fábrica. De esta forma, las vinculaciones y las representaciones simbólicas de los sujetos sobre las marcas son una de las causas que segmentan el mercado.

El *marketing* y la publicidad se vuelven una estrategia central para las empresas automotrices del circuito superior, cuya capacidad de producción excede los niveles de consumo. En función del avance de la técnica en las líneas de montaje y los cambios en la organización de la producción, las empresas enfrentan el viejo problema de la capacidad ociosa en sus fábricas. Así es como, en Argentina, existen más trabajadores intentando vender autos que trabajadores en las líneas de producción.

4.4 Comercialización de autos y autopartes, las fuerzas de expansión del consumo en Argentina

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.

⁷⁸ Al mismo tiempo en que se instala una tecnoesfera dependiente de la ciencia y la tecnología, se crea, paralelamente, y con las mismas bases, una psicoesfera. La tecnoesfera se adapta a los mandamientos de la producción y del intercambio y, de ese modo, frecuentemente traduce intereses distantes. La psicoesfera, reino de las ideas, creencias, pasiones y lugar de la producción de un sentido, también forma parte de ese medio ambiente, de ese entorno de la vida y proporciona reglas a la racionalidad o estimula la imaginación (Santos, 2000: 216).

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. Según datos de ACARA (Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina) en el 2013 existían 831 concesionarias oficiales en todo el país (Tabla N° 6) que, junto con las particulares, empleaban, unos 65.000 trabajadores (Donato Laborde, 2013).

Tabla N° 6: Cantidad de concesionarias oficiales de automóviles según empresa en Argentina. 2013.

Empresa	Cantidad de concesionarias oficiales
Ford	81
Peugeot	70
Chevrolet	61
Fiat	60
Volkswagen	60
Renault	51
Toyota	47
Citroën	44
Mercedes Benz	43
Hyundai	39
Chery	31
Mitsubishi	28
Honda	27
Kia	24
Audi	14
BMW	9
Lifan ⁷⁹	6
Volvo autos	3
Alfa Romeo	1

Fuente: Elaboración propia en base a datos ACARA y sitios *web* de las empresas automotrices, 2016.

⁷⁹ Los datos de la empresa Lifan corresponden al año 2016.

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. 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.

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° 15). 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.

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.

Imagen N° 15: Concesionaria oficial Fiat, Ciudad de La Plata. 2015.



Fuente: Fotografía del autor, 2015.

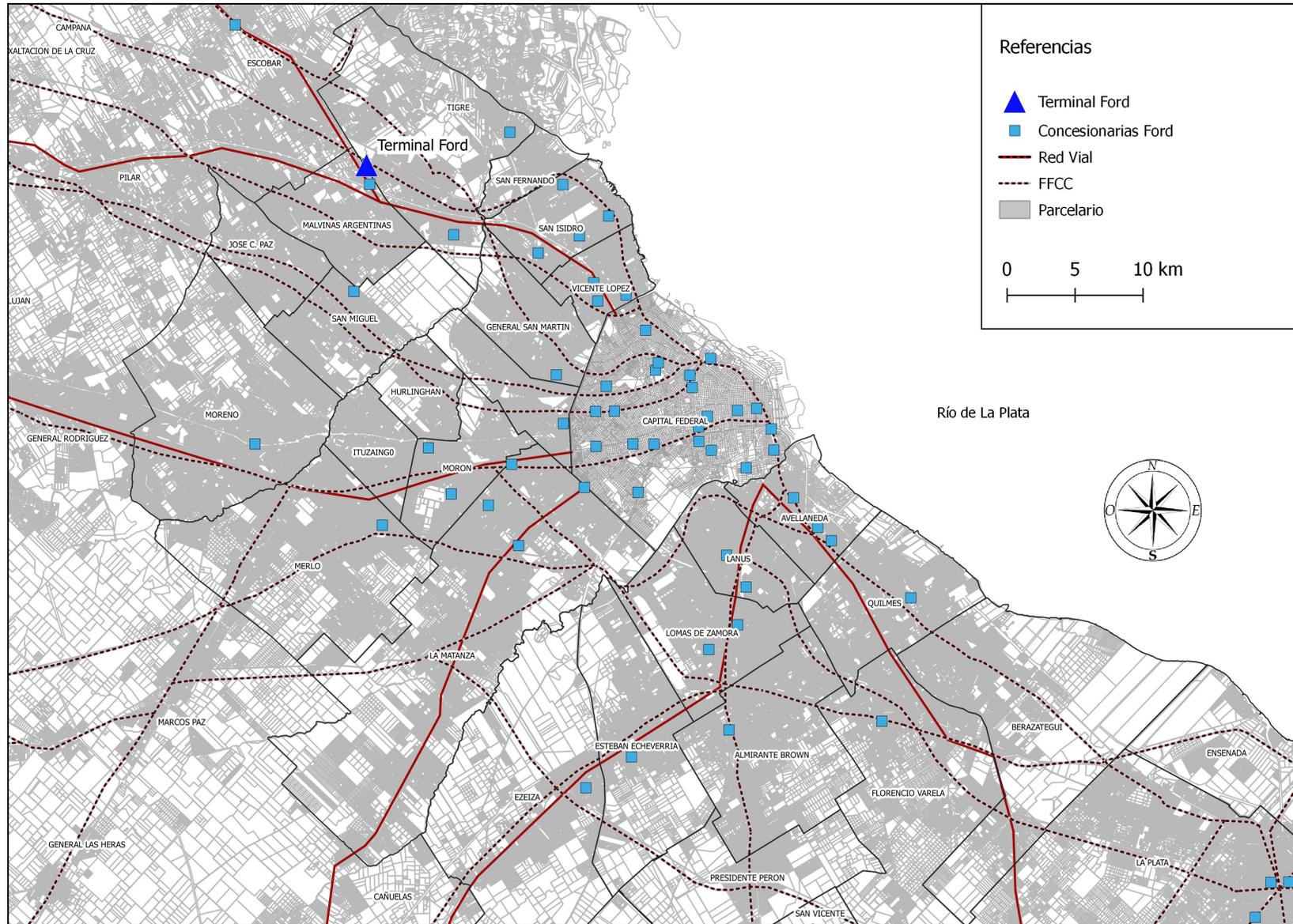
De esta manera, existe una correlación entre la jerarquía urbana y la presencia de las concesionarias oficiales más grandes. Por medio de altas inversiones, las concesionarias construyen unidades comerciales en los ejes principales de las ciudades, con amplias dimensiones y frecuentemente con talleres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

Mapa N° 4: Concesionarias oficiales de la empresa Ford, Región Metropolitana de Buenos Aires. 2014.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la página *web* de Ford, 2014.

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 (Mapa N° 4), pero también en las provincias de Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe.

Un agente que se destaca en la comercialización de automóviles es la empresa Car One⁸⁰, con su sede central en la ciudad de Tortuguitas, sobre el Km. 35 de la autopista Panamericana (Ramal Pilar), Provincia de Buenos Aires (Imagen N° 16). El predio se encuentra en un punto estratégico, a poca distancia de los centros productivos de Ford y Volkswagen, y con accesos rápidos hacia el principal mercado del país, la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Las acciones y estrategias de Car One demuestran una articulación compleja del circuito superior, ya que se encuentra asociada no sólo a varias de las empresas que ensamblan automóviles en el país, sino que también a varios bancos nacionales e internacionales y a una compañía de seguros⁸¹. Además de comercializar las marcas Chevrolet, Fiat, Nissan, Peugeot, Volkswagen y Renault, también se especializa en los llamados “Autos Garantizados⁸²”, que abarcan también a Chrysler, Ford, Honda, Seat, Suzuki y Toyota.

⁸⁰ Según su página *web*, Car One se adjudica ser el primer Megadealer del País que comercializa las principales marcas de vehículos 0 km del mercado automotor a través de concesionarias propios. También ha desarrollado alianzas con diferentes empresas que ofrecen a sus clientes asesoramiento sobre planes de financiación, tanto convencional como *leasing*, talleres especializados con precios competitivos y los más sofisticados servicios orientados a garantizar la satisfacción completa del cliente.

(<http://www.carone.com.ar/cerca-tuyo/la-empresa>)

⁸¹ Car One realiza una asociación con la empresa La Caja, una de las principales compañías de seguros del país.

⁸² La empresa asegura la calidad del automóvil ofreciendo tres tipos de garantías. La *standard*, que asegura que el vehículo no posea deuda y que la documentación esté en regla. La garantía *Plus*, que incluye la garantía *standard* y cubre fallas en motor, caja y diferencial durante un plazo de 6 meses ó 3.000 km. Y la garantía *premium*, que incluye las dos anteriores y agrega la posibilidad al usuario de cambiar el automóvil a los 5 días ó 500 km por otro usado del mismo valor o superior (Fuente: <http://usados.carone.com.ar/>).

Imagen N° 16: Predio de Car One. 2016.



Fuente: Google Maps, 2016.

Car One tiene la capacidad de ofrecer créditos prendarios, *leasing*⁸³ y planes de ahorro de las empresas Chevrolet, Fiat, Peugeot Citroën, Renault y Volkswagen. El Plan de Ahorro es una de las alternativas que Car One ofrece para la compra de automóviles 0 Km mediante un sistema de ahorro en pesos, que consiste en formar grupos de personas (adherentes) con el objetivo de integrar mensualmente un fondo común para la adjudicación en propiedad de unidades prendables y asegurables por sorteo o licitación.

Otras acciones de Car One, vinculadas a la utilización de herramientas financieras, son las diferentes posibilidades de pago para la realización de las operaciones, como el pago en bancos, por medio de tarjetas de créditos (American Express, Visa, Master Card), y por el servicio de Banelco, Pago Fácil, Rapi pago y DineroMail.

Para completar el abanico de servicios, Car One dispone de talleres especializados con tecnología avanzada y personal especializado. A su vez, la empresa garantiza que los

⁸³ Es una herramienta de financiación destinada, en este caso, a la adquisición de vehículos 0 km. El *leasing* es un alquiler con opción a compra que luego del pago de cuotas, llamados cánones, permite optar por la compra del automóvil (Ley 25.248).

repuestos utilizados en los servicios de reparación sean originales de Chevrolet, Fiat, Nissan, Peugeot, Renault y Volkswagen (Mapa N° 5).

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 de Ford, manifestaron que la capacidad de financiamiento llegaba hasta el 50% del valor total del automóvil⁸⁴.

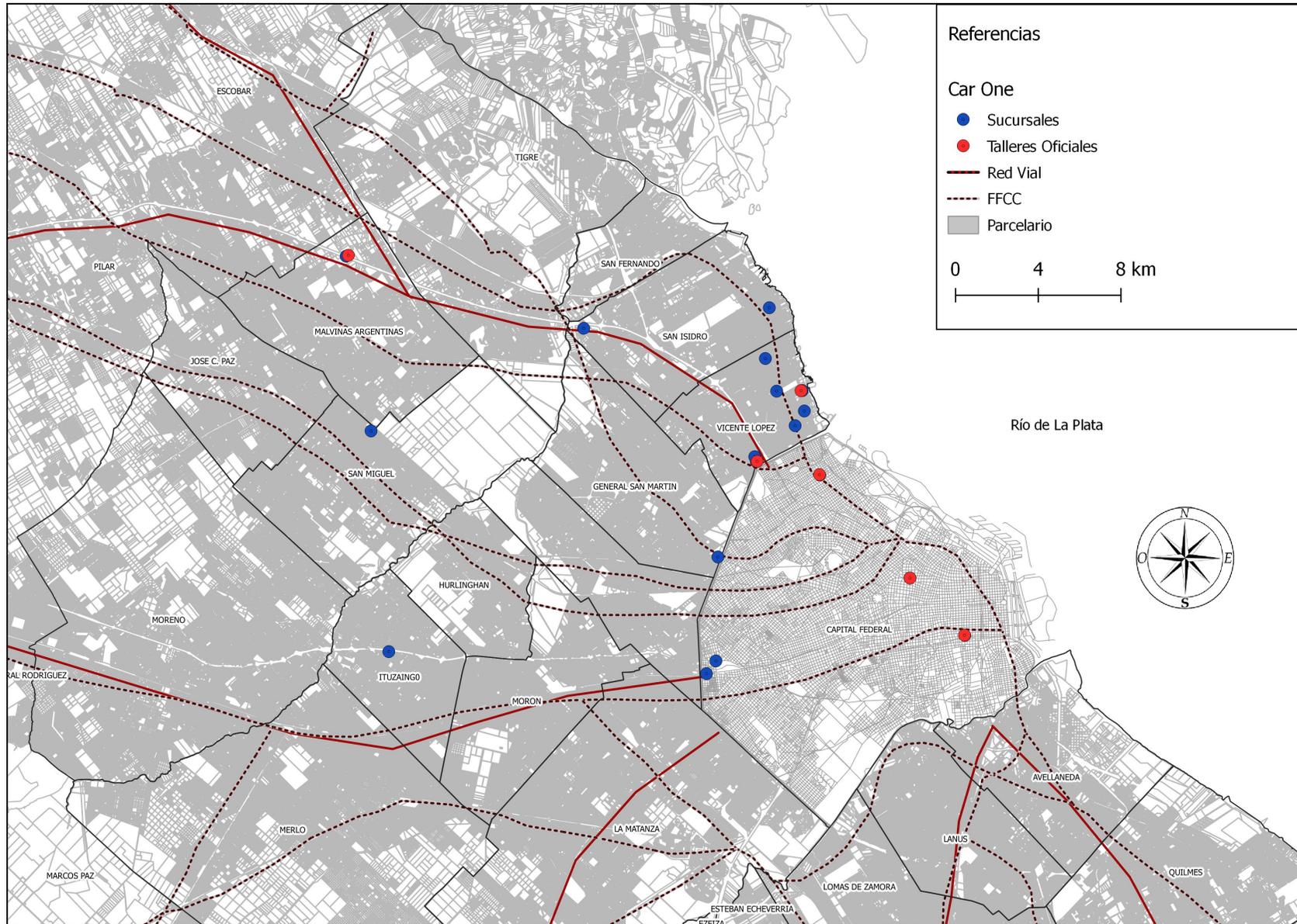
En cuanto a las concesionarias de menor tamaño y su vinculación con las herramientas financieras, varios dueños de los establecimientos manifestaron que el plan Procreauto fue aprovechado fundamentalmente por las concesionarias grandes, producto del menor precio y del poder de la publicidad, relegando 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.

⁸⁴ 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.

Mapa N° 5: Sucursales y talleres oficiales de Car One. 2016.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la empresa Car One, 2016.

Esa política les permite ganar gradualmente algunas parcelas del competitivo mercado automotriz. Como se constata en las entrevistas realizadas a las concesionarias oficiales, una de las ventajas de esas firmas asiáticas es el menor precio de sus vehículos.

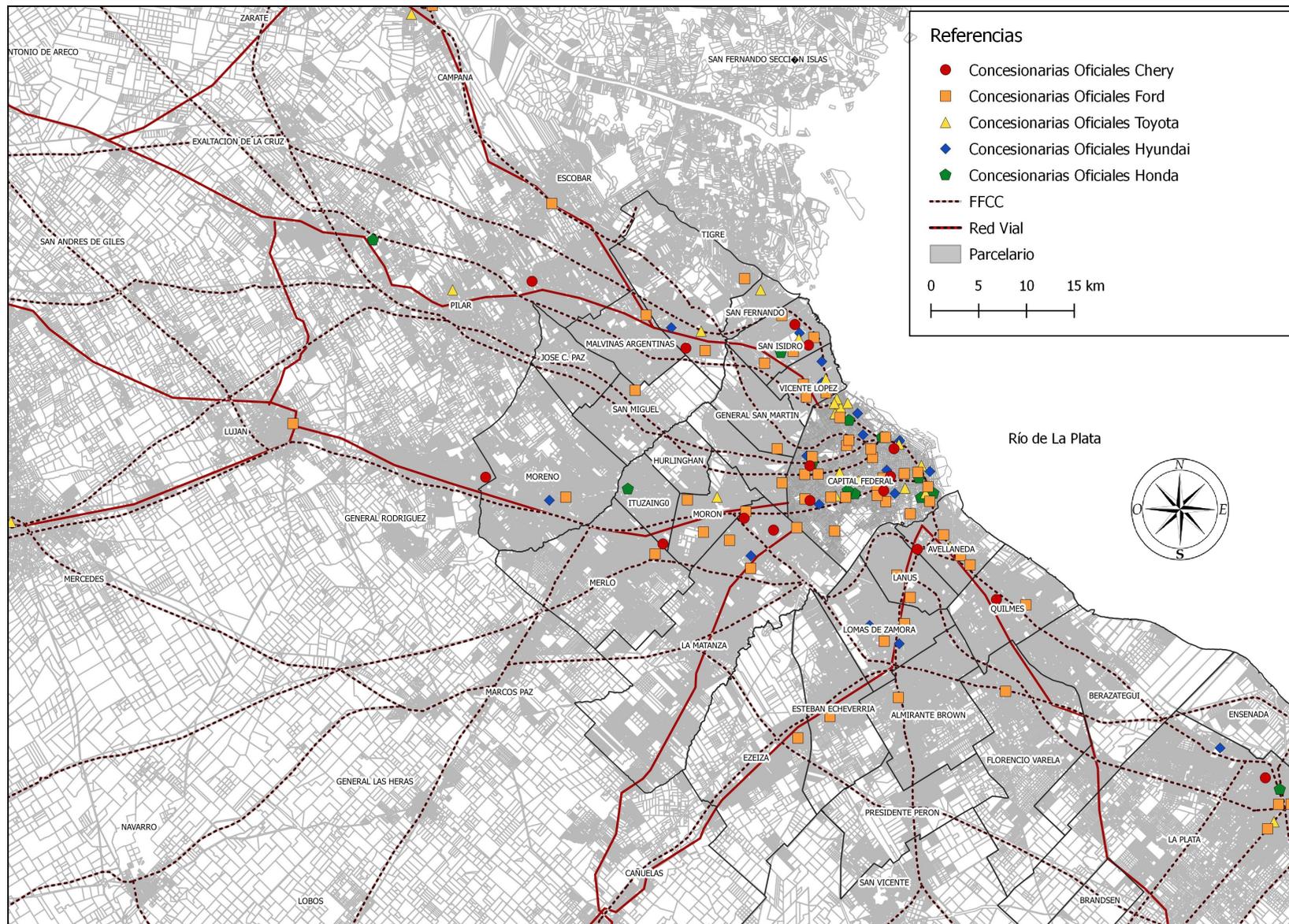
La china Lifan comenzó a operar oficialmente en marzo del 2016 y, según el representante de la empresa en Argentina, Daniel Lucesoli, vicepresidente de Lifcar S.A., el objetivo de la empresa es lograr un total de 23 concesionarias en 2018. Hasta ahora abrió seis concesionarias exclusivas, situadas en Capital Federal y la Región Metropolitana de Buenos Aires. A su vez, para asegurar la atención post venta, la compañía pretende que todas las concesionarias cuenten con talleres y comercialización de repuestos.

En cuanto a la distribución de repuestos mayoristas, las empresas más grandes también se encuentran en la ciudad de Buenos Aires. Der Distribuciones⁸⁵, una de las más importantes del país (Imagen N° 17), emplea a 100 trabajadores y se ubica estratégicamente sobre la autopista panamericana en la ciudad de Don Torcuato, Partido de Tigre. Se constituye en una distribuidora mayorista que trabaja para autopartistas y para el mercado interno de todo el país.

En la comercialización de autos y autopartes, una importante porción marginal del circuito superior está constituida por una variedad de establecimientos con menor contenido de capital, técnica y organización. Como se indicó, se localizan en puntos menos estratégicos que las concesionarias del superior puro, aunque en muchas ciudades medias puedan tener una ubicación privilegiada. En su mayoría, tienen la capacidad de ofrecer a la venta autos 0 km, pero algunas realizan vinculaciones con otras concesionarias para utilizar instrumentos del sistema financiero.

⁸⁵ Con 45.000 artículos en *stock* -que abarcan electricidad, encendido, inyección electrónica, iluminación, accesorios, suspensión, frenos y sistemas de refrigeración- la firma brinda a cada cliente un servicio de abastecimiento con las principales marcas a nivel nacional e internacional. Magneti Marelli, Indiel, NGK, Osram, Valeo, Delphi, VIC, Baiml, Cofap, Raybestos, Goodyear, MLH, Dolz, Omer, Ralux y Orlan Rober (Fuente: <http://www.derdistribuciones.com.ar/empresa.html>). Para ampliar información sobre Der Distribuciones: <https://www.youtube.com/watch?v=Hai4AaBUzQs&t=51>

Mapa N° 6: Concesionarias oficiales de Ford, Toyota, Honda Chery y Hyundai, Región Metropolitana de Buenos Aires. 2015.



Fuente: Elaboración propia a base de datos de ACARA, 2015.

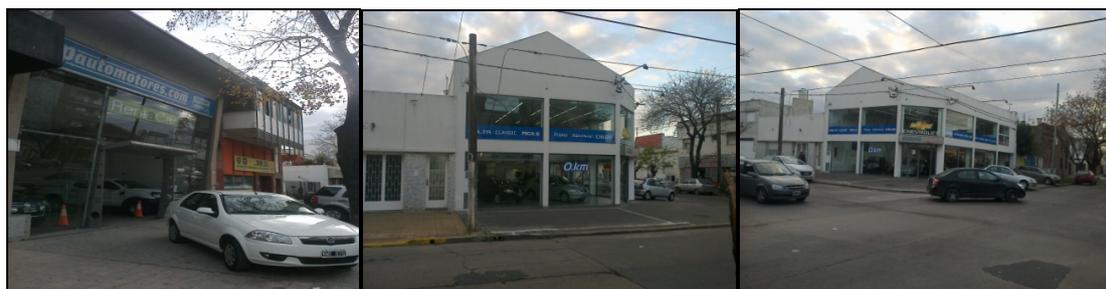
Imagen N° 17: Der Distribuciones, Don Torcuato, Partido de Tigre, Provincia de Buenos Aires. 2016



Fuente: Google Maps, 2016.

Esta porción del superior marginal se centra en la venta de autos usados (Imagen N° 18) y tiene estrategias asociadas al conocimiento de la firma por sus clientes, quienes confían en el vendedor. Una cantidad importante de las concesionarias son multimarca, dedicadas a comercializar un amplio abanico de automóviles. Una de las diferencias centrales con aquellas concesionarias que solo trabajan una sola marca es que compran autos usados o venden autos de particulares.

Imagen N° 18: Concesionarias del circuito superior marginal. 2015.



Fuente: Fotografía del autor, La Plata, 2015.

Una articulación horizontal entre diferentes actores de la comercialización se manifiesta cuando una concesionaria oficial, que tiene exclusividad de una marca, toma como parte de pago un auto usado de otra marca. Como la concesionaria oficial no vende automóviles de otras marcas envía el automóvil a una concesionaria dedicada a la venta de multimarcas. Aquí, entonces, se manifiesta una cooperación entre actores en la fase de distribución, en el cual utilizan nexos financieros y comerciales.

La mayoría de las concesionarias tienen acceso a Internet, donde publican los anuncios de sus automóviles, en revistas especializadas o diarios de alcance local y nacional. Los diarios de gran tirada tienen suplementos especializados en automóviles⁸⁶ que, a menudo, son financiados por las grandes empresas.

Los actores del circuito superior marginal que comercializan automóviles tienen medios de difusión solo a nivel local o en radios menores que limitan el alcance de sus posibles ventas, aunque la utilización de sitios de ventas en Internet les permite superar los límites de las ciudades.

Existen varios sitios *web* en los cuales la forma de comercializar consiste en la venta de automóviles usados de dueño a dueño. Esta práctica avanza en los últimos años y elimina intermediarios, logrando mutuos beneficios económicos, tanto para el vendedor como para el comprador, gracias a los valores menores en relación a las concesionarias del circuito superior y superior marginal.

⁸⁶ Del diario La Nación: ver <http://www.lanacion.com.ar/autos-t48475>.

4.5 Talleres mecánicos del circuito superior y superior marginal

Uno de los puntos centrales que permite comprender el fenómeno de los circuitos de la economía urbana vinculado a las empresas automotrices son los servicios de reparación. Los talleres mecánicos tienen un peso destacado en la trama de las ciudades, tanto por su cantidad y capacidad para generar trabajo como por su particular vinculación con el fenómeno técnico.

Estos establecimientos cuentan con equipamientos modernos, en su mayoría importados, y requieren de altas inversiones de capital. Por el contenido técnico-científico de la maquinaria y de los dispositivos que poseen, los talleres son los encargados de difundir las innovaciones del sistema técnico global vinculado a las empresas automotrices, estableciendo entre las empresas y los talleres solidaridades técnicas y organizacionales, centrales para el funcionamiento de los automóviles.

A partir del trabajo de campo se dilucidaron las diferentes relaciones entre los circuitos productivos y los servicios propios de una economía moderna. Además, se encontraron establecimientos dedicados a la reparación y postventa de automóviles con diferentes grados de capital, tecnología y organización.

Las empresas automotrices no solo venden autos y ofrecen créditos, también obtienen importantes lucros en la post-venta. Las concesionarias logran una rentabilidad superior en los servicios que brindan que en la propia venta de automóviles 0 Km. Según Thierry Koskas, presidente de Renault Argentina, en Europa la ganancia de las empresas se centra en esta esfera⁸⁷.

Las empresas disponen de una gama variada de servicios de mantenimiento y arreglos ligados a la garantía de fábrica. Además, tienen talleres especializados como parte de una estrategia para que el consumidor se mantenga cautivo en la marca, mostrando una tendencia que empieza a consolidarse en Argentina.

Los talleres más modernos, localizados en los centros de las ciudades y en las avenidas principales, a menudo se asocian a las concesionarias oficiales y terminales automotrices, brindando los servicios de post-venta y reparación (Imagen N° 19).

⁸⁷Para ver la estrategia Post Venta de Mercedes Benz en Argentina: <https://www.youtube.com/watch?v=Ycm7j-hDZV4> (Fuente: Mercedes Benz).

Los servicios de reparación en el circuito superior y superior marginal se expanden por el territorio a través de la red de concesionarias y por medio de la instalación de talleres con modernas tecnologías⁸⁸. Gran parte de estos establecimientos no integra las empresas, sino que las concesionarias o talleres de reparación son agentes oficiales de las mismas, a través de una franquicia que les otorga exclusividad.

Imagen N°19: Taller especializado de Renault, Ciudad de Buenos Aires. 2015.



Fuente: Renault Argentina, 2015.

Los sistemas de objetos y acciones ligados a los talleres de reparación muestran la fuerza de las grandes empresas. Con una participación importante en el mercado, intentan dominar y controlar, a partir de normas, códigos y equipos especializados, la reparación de los automóviles.

De esta manera, la expansión de un terciario calificado, vinculado a la reparación de autos con alta complejidad técnica, genera empleos aunque la inversión de capital sea elevada, trayendo como consecuencia el encarecimiento del servicio de reparación. Pocas son las firmas que pueden desempeñarse con tales grados de capital, tecnología y organización.

Así es como la economía urbana se vuelve más compleja y segmentada debido a los nuevos sistemas y subsistemas técnicos que se instalan en el territorio. Virna Carvalho David (2010), a través de su estudio sobre equipamientos médicos en el Estado de São

⁸⁸No todas las concesionarias oficiales disponen de talleres con alto contenido tecnológico. La mayoría ofrece el servicio de venta y tiene conexión directa con los talleres oficiales ubicados en sectores estratégicos de las ciudades.

Paulo, explica cómo la incorporación de técnicas en los servicios de reparación encarece los mismos y evidencia la vulnerabilidad de los actores del circuito marginal.

La modernización de los talleres es un proceso dinámico y en constante movimiento, debido a la velocidad de las innovaciones en los automóviles y los cambios en los sistemas de programación, que varían de modelo a modelo, actualizado año a año. Así, los establecimientos de reparación dependen de la información provista por las grandes empresas. Esas informaciones, objetos técnicos modernos y normas son necesarios para el funcionamiento de los talleres, y se vuelven variables centrales a la hora de segmentar el mercado de la reparación.

4.6 Sistema de transporte y aumento del consumo automotriz

Las deficiencias del transporte urbano y las extensas formas que adquieren las ciudades, sumados al crédito y la publicidad, conducen a la necesidad de consumir vehículos particulares por parte de la población. La elevada tasa de motorización de la Argentina y la situación del transporte público son evidencias de un proceso que se inicia a mediados del siglo pasado y cuyo análisis demanda una mirada conjunta a las políticas de Estado y a las políticas de las empresas automotrices.

La situación del transporte público conlleva diferentes problemáticas urbanas. Tanto en las ciudades grandes, como en las medias y pequeñas, las familias deciden solucionar el problema de la movilidad urbana de una forma privada. Esta salida genera que se destine buena parte de su dinero en la compra y mantenimiento de vehículos. Si bien el automóvil está banalizado por las razones que venimos explicando, su valor aumenta y la población debe afrontar, además, el costo de combustible, peajes, arreglos, seguro, impuestos y servicios de estacionamiento.

En tanto, las dificultades en el transporte público y el elevado precio de los estacionamientos privados en los centros de las metrópolis son algunas de las razones que provocan la utilización del taxi. En las ciudades medias, la falta de conexiones de transporte y las distancias también impulsan el uso de ese medio de locomoción. Además, en todos los tamaños de aglomeración, el uso de la motocicleta se convierte en una de las soluciones frente al problema de la movilidad.

A pesar del costo y mantenimiento de los vehículos, en Argentina el consumo de automóviles en las últimas dos décadas ha sido significativo, aunque su peso sea menor

en relación al mercado mundial de automóviles. Según el Banco Mundial, el 90 % del consumo es realizado por 5 países, siendo EEUU y China dominantes⁸⁹. Por su parte, en América Latina el consumo ha avanzado en las últimas décadas de forma sostenida⁹⁰, al ritmo del intenso proceso de urbanización, de la difusión del crédito y como una expresión más de la metrópolis corporativa.

Con el proceso de modernización de la industria, a principios de 1990 y bajo el sistema de convertibilidad, la producción y venta de automóviles crece de forma sostenida hasta el año 1999, momento en que el país evidencia una de sus crisis económicas más profundas. Con la salida de la convertibilidad, en 2002, se impone un nuevo modelo, denominado por Feliz y López (2012) como neodesarrollista, que establece una política económica sostenida hasta 2008 en tres pilares: un dólar caro y estable, crecimiento salarial no mayor al crecimiento de la productividad laboral y un superávit fiscal del Estado.

Este modelo permite un aumento en la producción y venta de automóviles. Según datos de ACARA, el parque automotor argentino contaba en el año 2002 con más de 5 millones de autos y, en 2013, el número llegó a 12.493.333, aumentando la tasa de motorización a 3,3 habitantes por vehículo en ese mismo año.

En cuanto a la venta de automóviles 0 kilómetro, como lo muestra el gráfico N° 3, en el año 2013 se venden 963.917 unidades, con una concentración de las ventas en Capital Federal y la Provincia de Buenos Aires que superan el 75 %. Vale destacar que en el año 2013 todas las empresas y terminales bajan su producción y venta, a excepción de Toyota, que aumenta de 43.913 a 55.707 unidades vendidas (Acara: 2014).

Las ventas de automóviles en la Región Metropolitana de Buenos Aires son lideradas por Volkswagen con el 21%, seguida por Chevrolet con 14,3 %; Renault 12,7 %; Ford 11,5 %; Fiat 9,9%; Peugeot 8,9%; Citroën 4,9 %; Toyota 3,1%; Mercedes Benz 2,8 % y Honda 2,5 %.

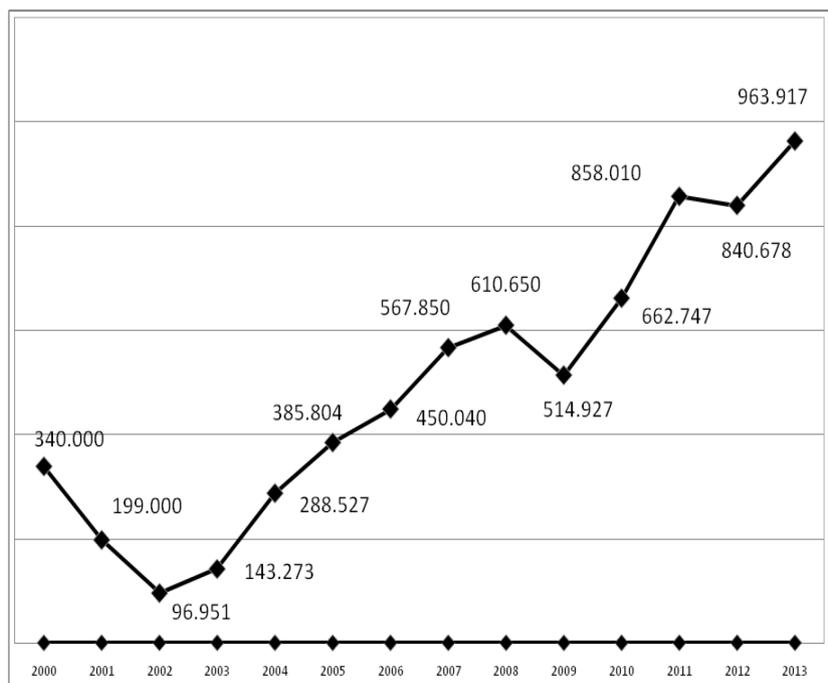
⁸⁹ China manifiesta un acelerado proceso de consumo de automóviles. Si bien la relación entre la población y la cantidad de autos es baja en comparación con los países más desarrollados (14,5 habitantes por vehículo en 2011), en la década del 2000, había 100 habitantes por cada vehículo. Los países desarrollados mantienen una evolución relativamente estable. Así, en el caso de Estados Unidos, el número de habitantes por vehículo es de, aproximadamente, 1,3. En Alemania, en 2011 había 1,7 habitantes por automóvil. (Fuente: <http://datos.bancomundial.org/indicador/IS.VEH.NVEH.P3>)

⁹⁰ En Latinoamérica, según datos del Banco Mundial, México cuenta con 3,6 habitantes por automóvil en 2011 y Brasil con 4,7 habitantes por automóvil.

A pesar de la creciente tendencia que venimos señalando, todavía predomina la compra de 0 Kilómetro en efectivo, pero en los últimos años aumentó progresivamente la financiación y llegó a representar, en 2011, un 37,9 % del total de las ventas. Si se compara con Brasil, Argentina no muestra altos niveles de financiación, ya que ronda el 40 %; mientras que el país vecino llega al 70% (AFINA, Asociación de Financieras de Marcas Automotrices).

En el trabajo de campo se pudo descubrir que una de las estrategias de las grandes concesionarias para evadir impuestos u operaciones bancarias es no registrar las ventas prendarias y declararlas como si hubiesen sido en efectivo. Si bien no se puede dimensionar cuantitativamente esta práctica, elevaría el porcentaje de ventas en efectivo y aumentaría las ganancias de las concesionarias en un 2 % por automóvil.

Gráfico N° 3: Ventas de autos 0 kilómetro por año. 2000-2013.

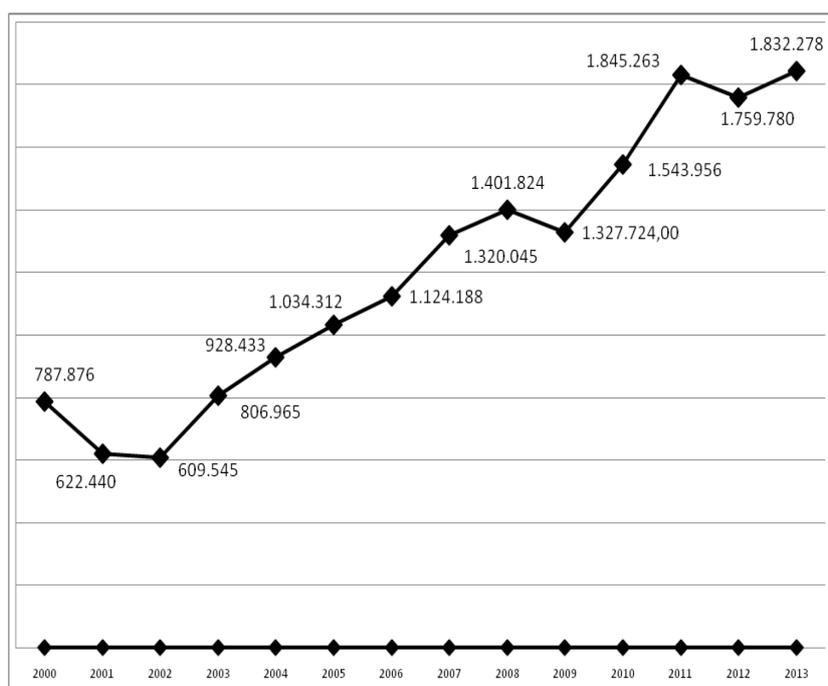


Fuente: Elaboración propia en base a datos de ACARA, 2014.

En este sentido, las operaciones de compra de autos en el año 2013 fueron realizadas por bancos en un 33,9% de los casos, un 33% a través de planes de ahorro y un 27,7% utilizando los servicios financieros brindados por las empresas automotrices. Solo el 2,5% de las operaciones fue de forma directa con las concesionarias. Fiat se destaca por ser la empresa que financia más cantidad de autos, es decir, un 58,4 % del total de sus ventas.

Como se observa en el gráfico N° 4, la venta de autos usados crece sostenidamente desde el año 2002. Mientras que en el año 2004 se venden 926.433 autos, en 2013 el número de ventas sube a 1.832.278. Las ventas de autos usados en este último año se concentran en Capital Federal y Provincia de Buenos Aires que, juntas, representan la mitad de las operaciones del país.

Gráfico N° 4. Ventas anuales de autos usados en Argentina, 2000-2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de ACARA. Año 2013.

Sin embargo, durante los últimos tres años, la producción y venta de la industria automotriz vuelve a disminuir debido a la caída de la demanda, tanto del mercado interno como del brasileño. A su vez, la devaluación del mes de enero del año 2014 eleva el precio final de los automóviles, producto del alto contenido de autopartes extranjeras. Con la caída de la producción, las empresas suspenden y despiden trabajadores en diferentes fábricas⁹¹. Para superar la baja en la venta de automóviles, el gobierno argentino lanza en 2014, en dos oportunidades, el plan Pro. Cre. Auto⁹².

⁹¹Se estima que las licencias (que pueden llegar hasta la mitad de cada mes) durante el 2014 afectan a 15.000 trabajadores de la industria automotriz.

⁹²El primer plan se lanza el 24 de junio del 2014 y se trata de un plan de crédito subsidiado para la adquisición de vehículos 0 kilómetro que se producen en el país; cubría hasta el 90% del vehículo a una tasa anual entre 17% y 20%. El costo financiero es de alrededor del 27% para el Banco Nación y de 28,25% para las terminales automotrices. El 25 de septiembre del 2014 se lanza el segundo plan (Banco de la Nación Argentina).

Finalmente, la Región Metropolitana de Buenos Aires se consolida como un gran mercado para las empresas automotrices. El importante aumento del consumo de autos en las últimas décadas permite el crecimiento del parque automotor, consolidando así el patrón de movilidad basado en el uso intensivo del automóvil. Este tipo de movilidad se encuentra asociada a las extensas formas de las ciudades, que requieren un entramado moderno de autopistas y acrecienta la necesidad de gasto público en grandes infraestructuras (Donato Laborde, 2016: 148).

CAPÍTULO 5. El circuito superior de la producción automotriz y su porción marginal

5.1 Nueva división territorial del trabajo de la producción automotriz: el papel de la Región Metropolitana de Buenos Aires y de las nuevas localizaciones en las ciudades de Zárate y Campana

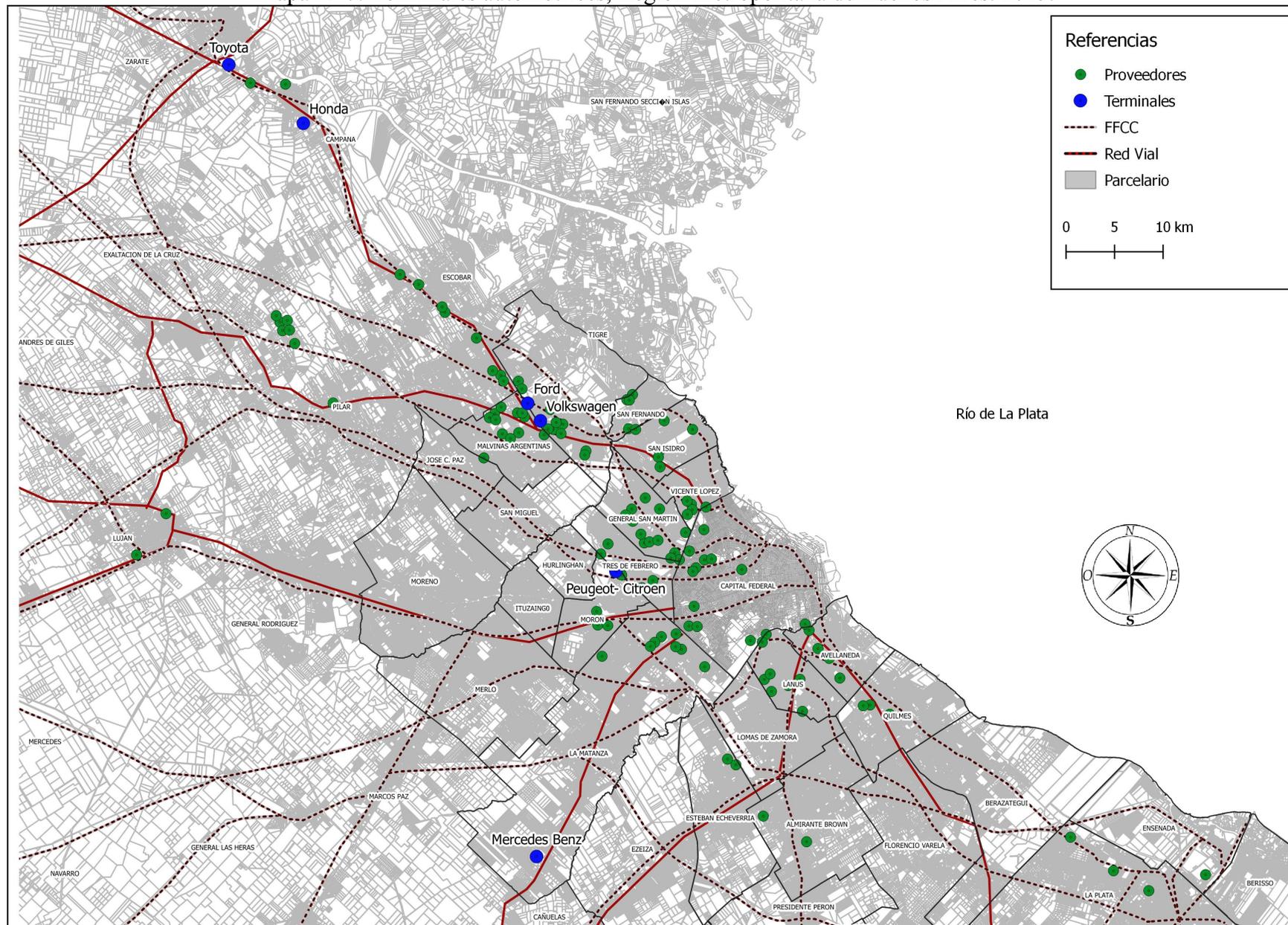
El análisis de la sucesión de divisiones territoriales del trabajo de la producción automotriz en Argentina permite entender cómo los lugares cambian su función dentro de la formación socioespacial. En este sentido, la división del trabajo tiene precedencia causal (Santos, 2000) e influye en la configuración de los objetos y en las nuevas acciones que llegan a los lugares.

En la actualidad, las regiones metropolitanas de Buenos Aires, Rosario y Córdoba revelan una división territorial del trabajo moderna vinculada a la producción automotriz, que se superpone a las demás divisiones del trabajo, sean éstas específicas de las empresas automotrices o propias de otras ramas de la economía. La Región Metropolitana de Buenos Aires concentra espacial y económicamente la producción y comercialización de autos y autopartes del país, y evidencia un proceso histórico de concentración tanto técnica como financiera.

Las unidades productivas propias del circuito superior se localizan en las tres áreas urbanas más importantes del país. En la actualidad, seis ensambladoras se localizan en la Región Metropolitana de Buenos Aires: Ford, Volkswagen, Peugeot-Citroën, Toyota, Honda y Mercedes Benz (Mapa N° 7); en la Región Metropolitana de Rosario se instaló General Motors y en la Región Metropolitana de Córdoba se localizan: Fiat, Renault e Iveco.

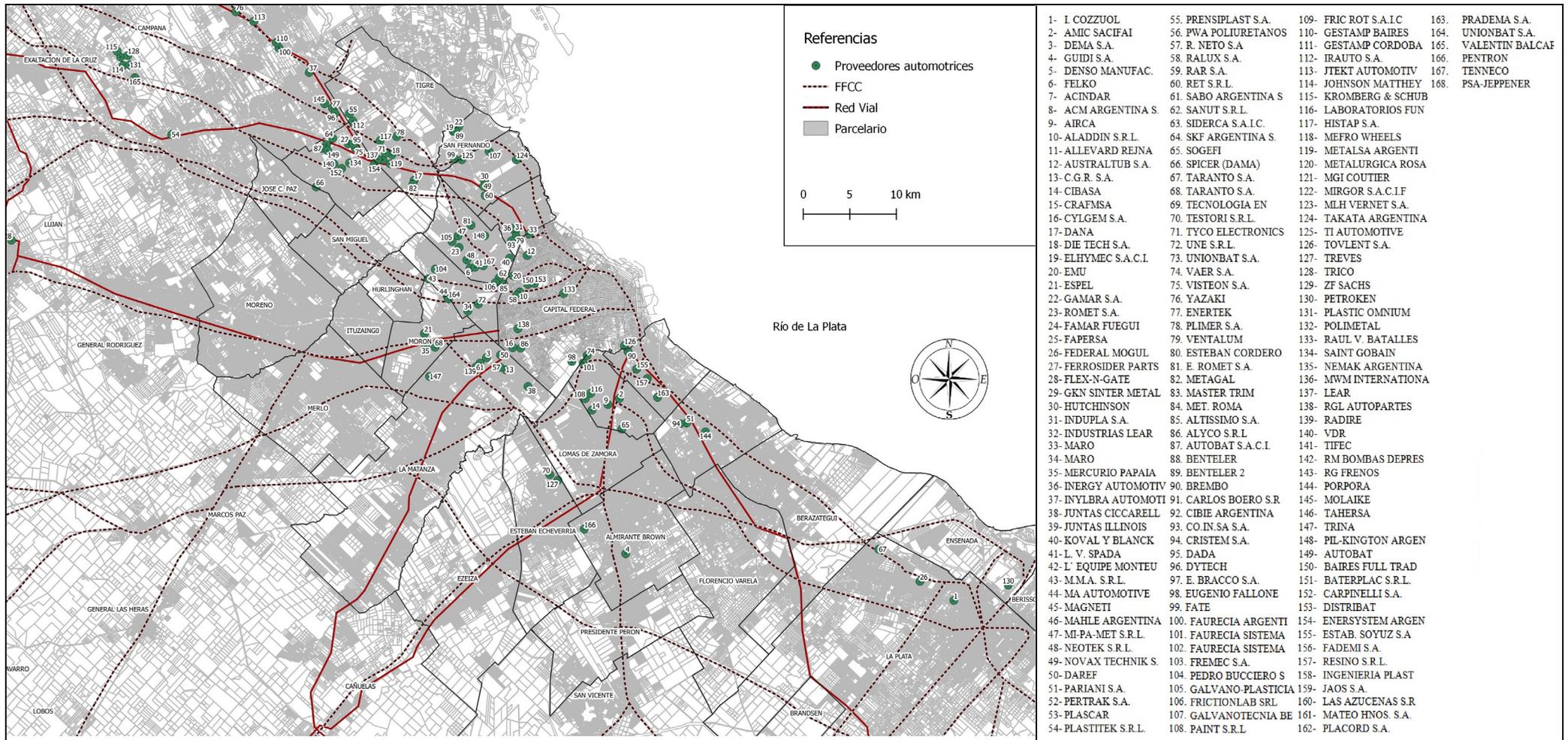
Según el Ministerio de Industria (2014), existen unas 400 empresas productoras de autopartes localizadas en diferentes provincias del país, con fuerte concentración en la Región Metropolitana de Buenos Aires (Mapa N° 8), Córdoba y, en menor medida, en el Gran Rosario. Dentro de este grupo existen marcadas diferencias: por un lado, se encuentra un pequeño grupo asociado al circuito superior y, por otro lado, está el segmento propio de la porción marginal del superior, siendo más numeroso.

Mapa N° 7: Terminales automotrices, Región Metropolitana de Buenos Aires. 2015.



Fuente: Elaboración propia en base a trabajo de campo y páginas web de las empresas, 2015.

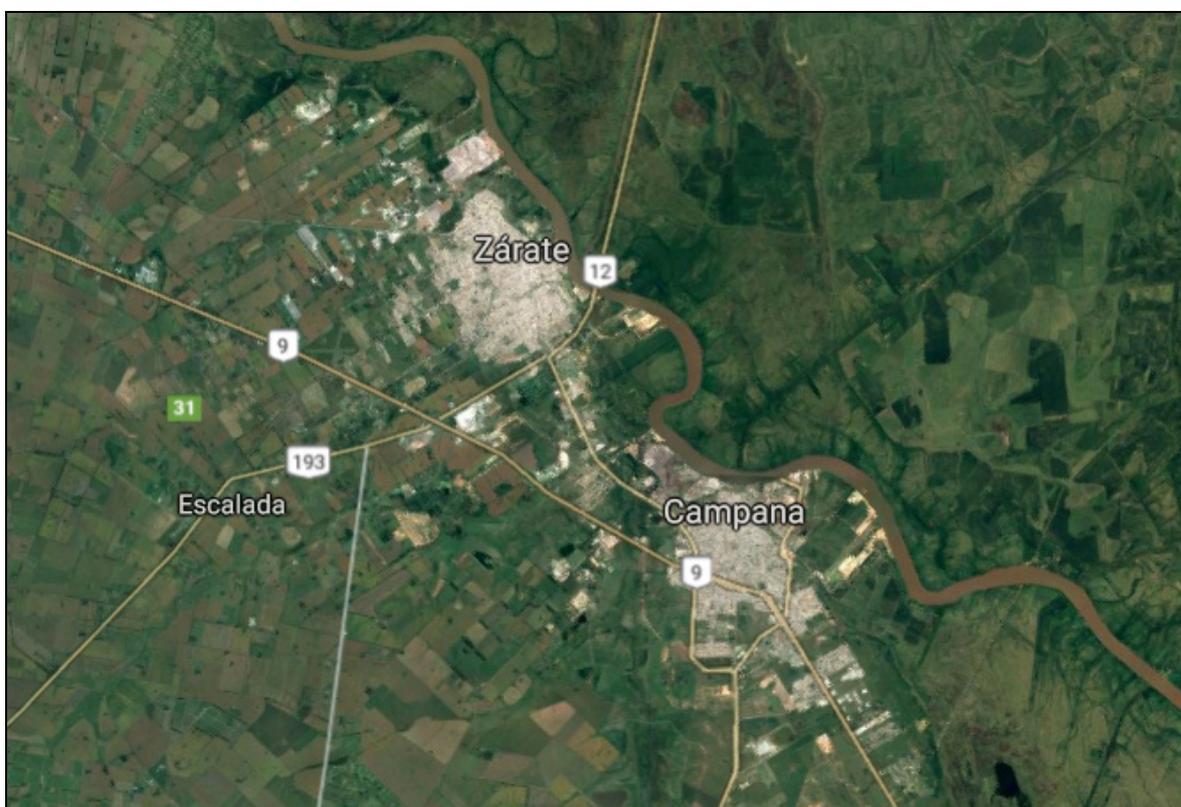
Mapa N° 8: Proveedores automotrices, Región Metropolitana de Buenos Aires. 2015.



Fuente: Elaboración propia en base a trabajo de campo y páginas web de las empresas, 2015.

La radicación de diferentes unidades productivas, tanto de terminales como de proveedores automotrices, muestra una marcada concentración de la industria. Las terminales de Ford, Volkswagen, Peugeot-Citroën y Mercedes Benz se localizan en el primer y segundo cordón de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Por su parte, Toyota y Honda se localizan en las ciudades de Zárate y Campana pertenecientes al último cordón de esa región metropolitana⁹³ (Imagen N° 20). Estas ciudades surgen en los últimos años como lugares atractivos para la localización de industrias de variadas ramas, y dentro de la automotriz, además de Toyota y Honda, algunos proveedores de autopartes.

Imagen N° 20: Ciudades de Zárate y Campana, Provincia de Buenos Aires. 2012.



Fuente: Google Maps, 2017.

⁹³ Ambas ciudades tienen una rica historia industrial. A partir de 1950, se establecen en Campana plantas de las ramas siderúrgica y petróleo, así como varias plantas de elaboración de productos químicos. A fines de 1970 Campana se muestra como un polo importante a nivel nacional. En Zárate, mientras tanto, se desarrollan las industrias químicas, de subproductos de la madera, de la celulosa y papelera; y, en 1968, se iniciaba la construcción de la central nuclear Atucha I. Desde mediados de 1970 y hasta la actualidad, se instalan nuevas grandes industrias -metalúrgicas, químicas, biotecnológicas, papeleras, madereras, cerveceras, etc. (Carriquiriborde y otros, 2011).

Zárate y Campana, ciudades de tamaño inferior a cien mil habitantes⁹⁴, participan del área más densa del medio técnico-científico-informacional argentino. A partir de la llegada de diversas empresas, entre las que se destacan las automotrices, asumen nuevas funciones y evidencian transformaciones en sus formas espaciales, alterándose su rol en la red urbana.

Estas ciudades tienen un rápido acceso al corredor central del MERCOSUR, que vincula las principales urbes y puertos de Sudamérica. Como se observa en el Mapa N° 9, se conectan, mediante la Ruta Nacional N° 9, a la ciudad de Buenos Aires, como también a Rosario y Córdoba. Por su parte, la ruta Provincial N°6 vincula Campana con la ciudad de La Plata (Carriquiriborde y otros, 2012).

A través de la ruta Nacional N° 12, en la salida norte de la ciudad de Zárate, se accede a la Ruta Nacional N° 14, vía de comunicación central que conecta Argentina con Paraguay, Brasil y Uruguay. Estas autopistas y rutas se convierten en importantes factores de localización para las empresas automotrices, ya que permiten canalizar el flujo de mercancías y vuelven el territorio cada vez más reticular.

Además, Zárate y Campana conforman un importante polo industrial y portuario y, en las últimas décadas, han recibido diversas inversiones de firmas globales y nacionales (Carriquiriborde y otros, 2012). En cuanto a la radicación de empresas, además de las automotrices, se destacan Esso, Tenaris-Siderca, Faplac, Holcim Argentina, Papelera del Plata, Isenbeck, Petrobras, Atma⁹⁵, Bayer⁹⁶, Monsanto⁹⁷, Celulosa, y Carbochlor⁹⁸. Estas empresas realizan diferentes actividades productivas, con utilización intensiva de capital e elevados niveles de tecnificación.

⁹⁴ La ciudad de Campana reúne 86.860 habitantes y la ciudad de Zárate 98.522 habitantes (INDEC, 2010).

⁹⁵ Atma inauguró su planta en Campana a fines del 2012, que con más de 300 empleados, se dedica a la fabricación de planchas, ventiladores, calentadores, aspiradoras, licuadoras, batidoras y pavas eléctricas (www.Atma.com.ar).

⁹⁶ La planta de Bayer, ubicada en Zárate, posee un terreno de aproximadamente 13 hectáreas. Emplea 95 trabajadores. Su producción se exporta a países como Brasil, Paraguay, Bolivia y Uruguay (Fuente: www.bayer.com.ar/bayer-en-argentina/plantas-de-produccion.html).

⁹⁷ La Planta de Monsanto, ubicada sobre el Km 83 de la Ruta 12, se dedica a la producción de Herbicidas (líquidos y granulados) y tiene una capacidad instalada de 120 millones de litros (Fuente: www.monsanto.com).

⁹⁸ En el trabajo de campo se han realizado visitas y entrevistas a Tenaris-Siderca y Carbochlor.

Mapa N° 9: Accesibilidad vial de las ciudades de Zárate y Campana. 2015.



Fuente: Google Maps, 2015.

Ambas ciudades ocupan posiciones importantes en la Región Metropolitana de Buenos Aires respecto al valor agregado industrial: en conjunto estos municipios se ubican en el quinto lugar de toda la región. En cuanto al peso del sector industrial, la participación del mismo en el Producto Bruto Geográfico de cada Partido es el más importante respecto a los restantes sectores de la estructura económica. En Campana representa el 71,5 % del producto y en Zárate el 58,5% (CENSO 2004-Dirección Provincial de Estadística de la Provincia de Buenos Aires).

Asimismo, la industria es el sector que genera mayor cantidad de puestos de trabajo: en Campana representa el 33,8 % del total y, en Zárate, el 26%; en ambos casos seguidos por los sectores comercio y enseñanza (CENSO 2004 -Dirección Provincial de Estadística de la Provincia de Buenos Aires).

El tejido industrial desarrollado en esas ciudades fue un atractivo para nuevas inversiones. La empresa japonesa Honda, que desde la década de 1970 posee concesionarias de automóviles y motos en Argentina y que, en el año 2006, inauguró su

primera planta de motocicletas en Florencio Varela, Provincia de Buenos Aires, decide en ese año realizar una inversión de 250 millones de dólares para construir una fábrica de vehículos en la ciudad de Campana (Imagen N° 21).

Imagen N° 21: Predio de Honda, Partido de Campana. 2014.



Fuente: Google Maps, 2014.

Entretanto, esos datos técnicos de la productividad espacial para la industria se complementaron con datos políticos. Las empresas automotrices aprovecharon diferentes acciones del Estado destinadas a atraer inversiones productivas. Según Blanco (2006) las empresas obtienen descuentos fiscales otorgados a nivel provincial y municipal. Al respecto, los municipios de Zárate y Campana ofrecen reducciones impositivas tales como la baja o eliminación de las Tasas de Construcción, ABL y Seguridad e Higiene.

Pero, además, el valor del suelo es una de las variables que se destaca en la elección del lugar por parte de Toyota y Honda. Los terrenos adquiridos por estas empresas tenían un menor valor en relación a los terrenos en ciudades más próximas de la Capital Federal. El predio comprado por Honda se encuentra en una zona rural y, debido a la incompatibilidad de usos del suelo, el Municipio de Campana debió realizar un cambio en la zonificación y una excepción en el código de planeamiento para lograr la habilitación de la fábrica.

Tanto Toyota como Honda se instalaron en Zárate y Campana sin necesidad de establecer lazos con las actividades pre-existentes, inclusive porque allí no existía un desarrollo considerable de proveedores automotrices. No obstante, la llegada de estas

fábricas ensambladoras ha generado algunas localizaciones próximas a las mismas. Es el caso de Industrias Guidi⁹⁹, que construyó una fábrica en Zárate donde produce piezas estampadas y conjuntos soldados, con el objetivo central de proveer a Toyota¹⁰⁰.

Estos cambios en la división territorial del trabajo de las propias empresas proveedoras contribuyen a la especialización productiva en el eje norte de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Estos proveedores aprovechan una de las políticas públicas que apunta a lograr localizaciones industriales en la Provincia de Buenos Aires. La llamada Ley de Promoción Industrial N° 13.656, que se sancionó en el año 2007, beneficia a las empresas con descuentos en el pago de Ingresos Brutos, Impuesto Inmobiliario, Impuesto de Sellos, Impuestos sobre los Automotores.

Dicha ley no impone fuertes restricciones en la elección del lugar para la radicación de las empresas, contribuyendo a una mayor concentración de la producción automotriz en el eje norte de la Región Metropolitana de Buenos Aires. No obstante, la dimensión de los descuentos se vincula con el tipo de emprendimiento, es decir, una planta nueva, una ampliación o un nuevo proceso productivo. Finalmente, la ley contempla la duración de los beneficios en función de la categorización del municipio¹⁰¹. Por ejemplo, el municipio de Zárate es considerado de “Desarrollo Industrial Intermedio”¹⁰², lo que lo vuelve más atractivo como localización que áreas más consolidadas.

Pero la ayuda del Estado a las empresas asume también otras manifestaciones que favorecen la división hegemónica del trabajo de la producción automotriz. Nuevos objetos modernos se construyen en el territorio y permiten aumentar la productividad espacial automotriz de las empresas Toyota y Honda. En las dos últimas décadas se construyeron diferentes parques industriales, como el Parque Industrial Campana, ubicado en el Km 70 de la Ruta Nacional 9 (Imagen N° 22). En este parque se destaca la radicación de la empresa KTM¹⁰³, dedicada a la producción de motocicletas. Por su parte, en el Partido de Zárate, se encuentran el Parque Industrial y Logístico de Paraná

⁹⁹ Industrias Guidi fue fundada en 1960 y es una empresa de capitales nacionales. Cuenta con 300 empleados en total y posee otra planta de producción en Burzaco, al sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires (Fuente: www.industriasguidi.com.ar/).

¹⁰⁰ <http://www.zarate.gob.ar/2015/01/la-ministra-giorgi-visito-planta-autopartista-de-zarate/>

¹⁰¹ Fuente: <http://www.gob.gba.gov.ar/legislacion/legislacion/l-13656.html>.

¹⁰² Fuente: <http://www.gob.gba.gov.ar/html/gobierno/diebo/boletin/25889/decretos.htm>.

¹⁰³ La empresa se instaló en el año 2014 y cuenta con 40 trabajadores.

de Las Palmas, el Parque Industrial Zárate y el Parque Temático de Industrias de Autopartes¹⁰⁴.

Imagen N° 22: Parque Industrial Campana, Provincia de Buenos Aires. 2014.



Fuente: <http://www.parqueindustrialcampana.com/>, 2014.

Este acondicionamiento del medio construido y las diferentes políticas y programas de apoyo industrial en los últimos años contribuyeron a la radicación de nuevas industrias. Según el municipio de Zárate, entre 2003 y 2013, se instalaron 71 nuevos establecimientos industriales en el partido. Según la ex Ministra de Industria de la Nación, Débora Giorgi, el Municipio de Zárate recibió beneficios por parte del Estado¹⁰⁵, en el marco de diferentes programas de financiación orientados a incentivar la producción industrial, modernizar las líneas de producción y ampliar la infraestructura. Estas medidas se enmarcan en el programa de financiamiento productivo del Bicentenario¹⁰⁶ y en el Fondo para el Desarrollo Económico Argentino (FONDEAR)¹⁰⁷.

Como vimos, Zárate y Campana, por su posición estratégica, son ciudades que tienen la posibilidad de importar y exportar mercancías de forma rápida gracias a los puertos de

¹⁰⁴ Este parque temático tiene un predio de 140 hectáreas y está ubicado en el km 83 de la Ruta N° 9.

¹⁰⁵ Para ampliar información: <https://www.youtube.com/watch?v=C7navKfpZpw> (Fuente: Télam)

¹⁰⁶ Fuente: <http://www.casariosada.gob.ar/informacion/archivo/25209-programa-de-financiamiento-productivo-del-bicentenario>

¹⁰⁷ El Fondo para el Desarrollo Económico Argentino tiene como objetivo facilitar el acceso al financiamiento para proyectos que promuevan la inversión en sectores estratégicos para el desarrollo económico y social del país, la puesta en marcha de actividades con elevado contenido tecnológico y la generación de mayor valor agregado (Fuente: <http://www.produccion.gob.ar/fondear/>).

la zona, influyendo de forma determinante en la productividad espacial automotriz¹⁰⁸. Este ha sido otro de los factores de localización que explican la concentración significativa de inversiones extranjeras directas en esas ciudades. Las modernas instalaciones portuarias, que incorporan tecnología informática para gestionar de forma eficiente todas las actividades, se tornan centrales para la fluidez del territorio y constituyen la interfase entre el modo de transporte marítimo y los demás modos de transporte.

Es importante aclarar que un puerto es el conjunto de terminales, instalaciones y sistemas técnicos que posibilitan las distintas actividades portuarias, mientras que una terminal portuaria es la unidad operativa de un puerto habilitada para proporcionar los diferentes intercambios modales y servicios portuarios. En las últimas décadas se desarrollaron principalmente puertos privados exportadores, tanto de la producción agropecuaria de la zona como de las industrias locales relacionadas con dicha producción.

Durante la década de 1990 se instalaron cinco puertos privados en Zárate y dos en Campana que, sumados a las terminales privadas de uso exclusivo de plantas, totalizan once modernos y especializados puntos de conexión con el exterior. Este sistema de puertos realiza tráficos de rodados, contenedores, frutas refrigeradas, pulpa de papel, papel de impresión, fertilizantes, productos químicos, caños de acero sin costura, entre otros (Cuadro N° 2).

Localizado en las proximidades de la ciudad de Zárate, el puerto Terminal Zárate funciona desde 1996 y se destaca por ser el primero especializado en transporte de automóviles en Latinoamérica. Además de este puerto, también la terminal Delta Dock ofrece el servicio de exportación de vehículos. La estratégica ubicación de esta última y la extensión de su predio ofrecen a las empresas de la industria automotriz un área donde convergen transportes marítimos y terrestres nacionales e internacionales que permiten la distribución de todo tipo de vehículos dentro y fuera del país¹⁰⁹.

¹⁰⁸ Si bien la aptitud portuaria, tanto de Zárate como de Campana es, desde sus orígenes, un factor decisivo para el desarrollo de la actividad productiva y comercial de la zona, al principio sólo se trataba de simples embarcaderos, bastante precarios, y generalmente propiedad de cada establecimiento. Recién a mediados del siglo XX se construye un puerto público en cada una de las dos ciudades, mientras que las industrias más importantes contaban con muelles propios (Donato Laborde y otros, 2013)

¹⁰⁹ Delta Dock ha destinado 22 hectáreas de playas de almacenamiento para vehículos, posee techos anti-granizo para 3.500 vehículos y dispone de seguridad privada las 24 horas.

Cuadro N° 2: Puertos y terminales de los Partidos de Zárate y Campana. 2012.

PUERTOS Y TERMINALES QUE OPERAN TRÁFICOS DE ULTRAMAR			
	Puerto	Tráficos	Dominio
1	Puerto de Zárate	Tráficos fluviales	Público
2	Terminal Zárate	Rodados, Contenedores	Privado
3	Vitco	Trasbordo de petróleo e hidrocarburos	Privado
4	Zárate Port (inhabilitado)	Químicos-Graneles secos- fertilizantes	Privado
5	Delta Dock S.A. (3 Term)	Granos, rodados, contenedores	Privado
6	Terminal Las Palmas (3 Terminales)	Cereales, contenedores	Privado
7	Campana	Tráficos de cabotaje	Público
8	Euramérica	Jugos de frutas, papel, pulpa de celulosa, etc.	Privado
9	Puerto Furlong S.A	Carga general	Privado
10	Tagsa (Odfjell Tankers)	Químicos, petroquímicos, cáusticos, aceites	Privado
11	Rasha (ex Tolueno)	Hidrocarburos y derivados	Privado
12	Sol Petróleo (ex Carbochlor)	Productos químicos	Privado
13	Esso	Petróleo crudo, combustibles	Privado
14	Siderca	Mineral de hierro, tubos de acero sin costura	Privado

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Anuario Portuario 2008 y de Antares Servicios Marítimos, 2016.

En el marco de las nuevas modalidades de gestión de flujos, se localizan en el área tres nuevas empresas de logística, especializadas en carga general, bultos y graneles secos y líquidos y dos firmas integradas a puertos: Terminal Zárate (imagen N° 23) y Puerto Furlong.

Imagen N° 23: Terminal Zárate. 2015.



Fuente: Terminal Zárate, 2015.

Estas porciones del territorio se especializan y, como señala Silveira, (2011:11), son causa y consecuencia de la densificación del espacio de flujos ya que aumentan los transportes, las comunicaciones y las finanzas.

La implantación de fábricas de automóviles y autopartes, convierte al eje norte de la Región Metropolitana de Buenos Aires en una especialización productiva. Esa porción se caracteriza por la velocidad en la circulación de la producción de las empresas del circuito superior, producto de las conexiones viales con los puertos en Zárate. De esta manera, las ciudades de Zárate y Campana forman parte de una especialización productiva propia de la división hegemónica del trabajo de la industria automotriz.

Sin embargo, los lugares no responden a los imperativos de la globalización de la misma manera pues generan nuevas relaciones y acciones. Al respecto, los municipios de Zárate y Campana intentan llevar adelante una política industrial en conjunto, con el propósito de planificar la actividad. En las entrevistas realizadas, diferentes funcionarios de los municipios, manifestaron la intención de solicitar al Estado Provincial y Nacional obras de infraestructura para el mejoramiento de la actividad industrial.

Además, en una entrevista realizada a un funcionario municipal de Campana, se pudo conocer la articulación de las acciones entre el Municipio, Universidades Nacionales, INTI y la Unión Industrial de Campana con el objetivo de mejorar el funcionamiento de la industria y sustituir insumos importados utilizados por las empresas, como el caso de Honda. Algunas de estas políticas, llevadas adelante por el Municipio de Campana, se articulan con políticas nacionales en el marco del plan estratégico industrial 2020.

5.2 Producción, organización y técnica en el circuito superior de la industria automotriz

El conjunto de ensambladoras y un segmento moderno de proveedores forman parte del circuito superior de la economía urbana. La existencia del circuito superior y su porción marginal, como también la proliferación del inferior en la Región Metropolitana de Buenos Aires, permiten mostrar el dinamismo y movimiento del territorio teniendo en cuenta el poder desigual de los actores.

El funcionamiento de los circuitos, con la mediación siempre necesaria de la formación socioespacial argentina, se manifiesta mediante articulaciones horizontales y verticales, que se dan en función de la utilización común de algunos factores de producción y de la interdependencia de la oferta y demanda (Santos, 2008: 204).

El circuito superior de la producción automotriz es resultado directo de las modernizaciones, nace extranjero y se constituye junto a los bancos, el comercio y los servicios especializados. Domina el mercado y dificulta el control por parte del Estado de las importaciones y exportaciones que realizan las empresas. Esta situación se complejiza debido a su escala de producción y venta.

Los circuitos se entienden en movimiento, es decir, el circuito superior controla los flujos, comanda la tecnología e información y organiza el proceso de circulación. En las últimas cuatro décadas, al mismo tiempo que las empresas automotrices consolida su

situación de oligopolio, muchas empresas propias de la porción marginal cierran sus puertas. El resultado es la consecuente generación de nuevos oligopolios en la producción de autopartes, marcando nuevos niveles de concentración de la producción.

Las grandes empresas, a través de elevadas inversiones, tienen mayores posibilidades de incorporar maquinaria y equipos modernos que las empresas del circuito superior marginal. Esto genera una menor necesidad de contratación de fuerza de trabajo y un aumento en la capacidad de producción instalada. Como indica Porto Gonçalves (2006: 81) la sustitución de trabajo muerto (máquinas) por trabajo vivo es más que un cambio técnico, es un cambio en las relaciones de poder por medio de la tecnología.

Las grandes compañías proveedoras de autopartes se encuentran en lugares estratégicos de la Región Metropolitana de Buenos Aires, Córdoba y, en menor medida, Rosario. Mientras que algunas producen en diferentes segmentos diversificando sus productos, cuyo destino es la exportación y las principales terminales del país, otras tienen una larga trayectoria en la especialización de la producción. Tal es el caso de las empresas de neumáticos, como la argentina Fate, con más de cinco décadas de historia en la producción de neumáticos orientados al mercado local e internacional.

La concentración económica también se observa en la rama de los neumáticos, ya predominantemente Fate, Bridgestone-Firestone, Goodyear y Pirelli son las empresas que se vinculan técnica, informacional y organizacionalmente con las terminales automotrices localizadas en Argentina. Vemos aquí una articulación horizontal dentro del circuito superior.

De esta manera, las terminales se benefician de la especialización técnica, la organización y el conocimiento del mercado por parte de las empresas productoras de neumáticos. Fate se destaca por poseer un saber hacer acumulado en el tiempo, que permite a las terminales bajar los costos de producción y aumentar la productividad.

Como mencionamos, cada circuito tiene una articulación horizontal con diferente grado de integración. Mientras que el superior tiene una integración alta en el Área

Concentrada del país¹¹⁰ y sus lógicas de funcionamiento son externas a las ciudades donde se implanta, el inferior está caracterizado por su continuidad en el territorio.

En cuanto a las articulaciones verticales entre empresas, el circuito superior revela una complementariedad simple entre las terminales y los proveedores, que pertenecen a la porción marginal.

Con respecto a las articulaciones horizontales entre empresas del circuito superior, las terminales automotrices establecen relaciones estratégicas con un pequeño grupo de grandes empresas globales especializadas en sistemas de autopartes, como las empresas Johnson Controls, TRW, LEAR, también localizadas en el eje norte de la Región Metropolitana de Buenos Aires, en las cercanías de las terminales de Ford y Volkswagen.

Como se explicó en el capítulo 2, la aparición de los subconjuntos de autopartes es uno de los cambios en la organización técnica de la producción automotriz. Las ensambladoras automotrices llevan adelante la estrategia de separar los segmentos del proceso productivo más allá de sus propias fábricas y compran piezas y subconjuntos de autopartes a proveedores especializados. Esta forma de organización de la producción entre terminales y autopartistas expresa cómo la base material de las acciones científicas y técnicas determina ciertas formas acción de las grandes empresas.

Con estas nuevas formas de organización se segmenta la producción de los proveedores. Por un lado, se encuentran aquellos que solo envían autopartes a las terminales y, por el otro, aquellos proveedores que tienen la capacidad de producir un subconjunto de autopartes. Estas técnicas de organización, que llegan como un acontecer jerárquico, no dejan de ser invasoras para los proveedores del circuito superior marginal, propios de una pretérita división del trabajo.

La consolidación de la utilización de subconjuntos en las líneas de producción de las terminales logra la aceleración del proceso productivo dentro de la terminal, debido a que los sistemas de autopartes o conjuntos de autopartes se adaptan como un bloque que permite ensamblar con mayor rapidez el automóvil. Es otra forma de disminuir costos

¹¹⁰ 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).

en la empresa global por la vía de la externalización de funciones. Este intersticio, así creado, posibilita el ascenso de una porción marginal emergente, con la cual se realiza una articulación vertical, y conduce a la desaparición de las porciones residuales.

Como se observa en la Imagen N° 24, un automóvil está compuesto por una cantidad numerosa de autopartes con variados contenidos técnicos y diferente complejidad. Las innovaciones tecnológicas que se agregan a los automóviles influyen en el valor final de los mismos y aumentan los costos de mantenimiento y reparación.

Imagen N° 24: Un automóvil mediano y sus autopartes. 2014.



Fuente: www.todoautos.com, 2014

Las marcadas diferencias técnicas que existen entre las diferentes partes de un automóvil se convierten en una variable que segmenta la producción. Todas las autopartes están atravesadas por rigurosos procesos de control y certificación, y las empresas deben adaptarse a una creciente proliferación de normas.

Hasta la década de 1990, la mayoría de las terminales radicadas en Argentina realizaban o ensamblaban el motor de los automóviles en la misma unidad productiva, esto quiere decir que las fábricas tenían una planta de motores. El agregado de las plantas de motores permitió que un entramado de proveedores de piezas para el ensamblaje del motor se desarrolle.

Pero, en la actualidad solo algunas ensamblan el motor en la misma terminal, como es el caso de Ford en su planta de Pacheco. Este dato, propio de una división técnica del

trabajo en cada empresa, es central para comprender la organización productiva de los circuitos.

Con la salida de la convertibilidad, en el año 2002, el modelo neodesarrollista (Feliz y Lopez, 2012) permite a la economía argentina recuperar la tasa de beneficio de las empresas y poder exportar ciertas ramas productivas¹¹¹. En este contexto, a partir del año 2004, las terminales automotrices vuelven a mostrar un fuerte dinamismo que se manifiesta en la ampliación de la capacidad productiva y en récords históricos de producción. Mediante préstamos y subsidios destinados a la producción y consumo de automóviles, el Estado contribuye de forma directa e indirecta a la recuperación y crecimiento de las empresas del circuito superior.

De esta forma, diversas empresas invierten y renuevan las líneas de producción para nuevos modelos. Por su parte, la compañía alemana Volkswagen, con una inversión de 300 millones de pesos, comienza a producir a partir de 2006 un nuevo modelo en su planta de Pacheco, destinando el 80% a la exportación, principalmente hacia Brasil.

En el marco de la división internacional del trabajo, las empresas globales utilizan el territorio a partir de sus divisiones del trabajo particulares. La escala de acción de Volkswagen en Argentina se expande globalmente ya que sus dos plantas en Córdoba fabrican la tercera parte de las cajas de cambio necesarias para la producción de toda la empresa en el mundo.

Gracias a un aumento del 30% de su capacidad instalada, la automotriz francesa Citroën inaugura la producción del nuevo modelo C4. En Argentina también produce el Citroën Berlingo. Además de la producción de los modelos 206, 307 y Partner, Peugeot inaugura en la misma planta la nueva línea de fabricación del 307 Sedan. Una parte de las inversiones es destinada a la planta en Jeppener, ubicada en el Partido de Brandsen, Provincia de Buenos Aires, que actualmente provee los motores para el 307.

A partir de 2008 desaparece el superávit fiscal y se detiene la creación de empleo industrial. En el contexto de la llamada crisis financiera internacional, la producción automotriz argentina baja en el año 2009. En este marco, las empresas automotrices

¹¹¹ La tasa de ganancia en la etapa neodesarrollista supera con creces el promedio de los años de auge y crisis de los noventa. Entre 1993 y 2001 la tasa general de ganancia del conjunto del capital se ubica en el 6 %, mientras que entre 2002 y 2009 el promedio es de 8,3 %. En las empresas más grandes la tasa de ganancia entre 2003 y 2009 promedia el 14,3 % (Feliz, López, 2012: 46).

sub-utilizan su capacidad productiva y realizan suspensiones temporarias de trabajadores. A su vez, las grandes empresas exigen crédito público para mantener sus ventas y se ven beneficiadas por medidas tomadas por el Estado como el Programa de Recuperación Productiva (REPRO).

Tabla N° 7: Producción de automóviles de Honda y Toyota en Argentina. 1997-2014.

Año	Honda	Toyota
1997	-	10.160
1998	-	18.260
1999	-	13.211
2000	-	17.319
2001	-	16.053
2002	-	11.173
2003	-	15.810
2004	-	19.355
2005	-	46.162
2006	-	64.334
2007	-	69.045
2008	-	64.539
2009	-	62.545
2010	-	70.032
2011	879	68.929
2012	8.114	93.570
2013	11.519	94,468
2014	6.834	95.959

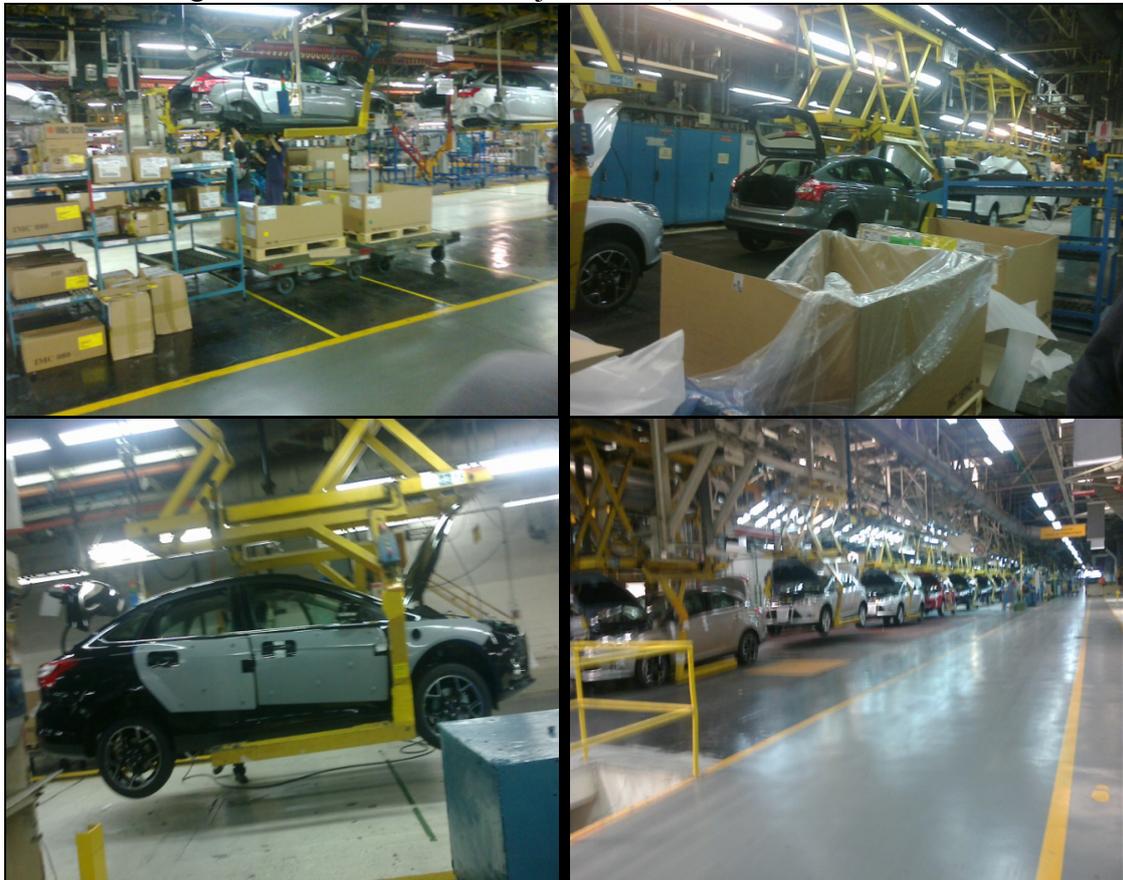
Fuente: ADEFA, 2015.

El REPRO consiste en un subsidio a las empresas a través del cual el Estado se hace cargo del pago de una parte del salario de los trabajadores del sector privado registrado. Los sectores que más utilizan el programa son las automotrices, autopartes y metalúrgicos (Feliz y Pérez: 2010).

Honda había anunciado oficialmente su radicación en Campana en 2007. Sin embargo, la construcción de la fábrica se demora dos años más de lo previsto y, en 2010, finaliza las obras. Como se observa en la Tabla N° 7, la producción de Honda se inicia en 2011, con la elaboración del automóvil Honda City. Por su parte, Toyota, en su fábrica ubicada en el partido de Zárate, continúa aumentando cada año la producción de la *pick up* Hilux.

A partir de 2011 y con una inversión de 126 millones de dólares Toyota amplía su capacidad de producción a 92.000 unidades por año. A su vez, Honda inaugura en mayo de 2011, una planta de 68.000 metros cuadrados con capacidad de producción de 30.000 unidades por año.

Imagen N° 25: Línea de montaje de Ford, General Pacheco. 2014.



Fuente: Fotografía del autor, 2014.

Una vez superada la llamada crisis internacional, la producción argentina de automóviles retoma el crecimiento y las empresas vuelven a realizar inversiones en sus

plantas. Ford, en el año 2011, en el marco del 50 aniversario de su planta en Pacheco (Imagen N° 25), inaugura una nueva planta de motores¹¹².

Tabla N° 8: Producción mundial de autos y utilitarios por países. 2014.

País	Automóviles	Utilitarios	Total
China	19.919.795	3.803.095	23.722.890
EE.UU.	4.253.098	7.407.601	11.660.699
Japón	8.277.070	1.497.488	9.774.558
Alemania	5.604.026	303.522	5.907.548
Corea del Sur	4.124.116	400.816	4.524.932
India	3.158.215	681.945	3.840.160
México	1.915.709	1.449.597	3.365.306
Brasil	2.314.789	831.329	3.146.118
España	1.898.342	504.636	2.402.978
Canadá	913.533	1.480.357	2.393.890
Rusia	1.683.677	202.969	1.886.646
Tailandia	742.678	1.137.329	1.880.007
Francia	1.495.000	322.000	1.817.000
Reino Unido	1.528.148	70.731	1.598.879
Indonesia	1.011.260	287.263	1.298.523
Rep. Checa	1.246.506	4.714	1.251.220
Turquía	733.439	437.006	1.170.445
Irán	925.975	164.871	1.090.846
Eslovaquia	993.000	0	993.000
Italia	401.317	296.547	697.864
Argentina	363.711	253.618	617.329
Malasia	547.150	49.450	596.600
Polonia	473.000	120.904	593.904
Sudáfrica	277.491	288.592	566.083
Bélgica	481.637	35.195	516.832
Rumania	391.422	0	391.422
Taiwán	332.629	46.594	379.223
Uzbekistán	245.660	0	245.660
Hungría	224.630	2.400	227.030
Australia	145.607	34.704	180.311
Portugal	117.744	43.765	161.509

¹¹²Planta de motores de Ford: <https://www.youtube.com/watch?v=WhmpnYsP7bg>. Para ver el discurso presidencial en la inauguración de la planta de motores: <https://www.youtube.com/watch?v=AruZLLaCUDE>.

Austria	136.000	18.340	154.340
Suecia	154.173	N / A	154.173
Eslovenia	118.533	58	118.591
Finlandia	45.000	35	45.035
Países Bajos	0	29.807	29.807
Ucrania	25.941	2.810	28.751
Egipto	17.830	9.190	27.020
Serbia	9.980	695	10.675
Total	67.525.346	22.222.084	89.747.430

Fuente: Organización Internacional de constructores de automóviles, 2014.

Como se observa en la Tabla N° 8 los mayores productores de automóviles son los países centrales, con la excepción de China¹¹³, país con un determinante peso en un nuevo contexto de la geopolítica mundial. La inserción en la división internacional del trabajo por parte de las empresas ubicadas en países como Alemania, Japón y Corea del Sur manifiesta actividades más complejas como la innovación e investigación vinculada a la industria.

China, EE.UU, Japón¹¹⁴, Alemania y Corea del Sur concentran la mayor producción de automóviles, los mercados más grandes y son los principales exportadores. EE.UU. se encuentra en un proceso en el cual ha menguado la producción local y las empresas deslocalizan sus plantas hacia otros países, fundamentalmente en China.

Además, los países centrales son responsables junto a las corporaciones de impulsar un conjunto de normas que regulan mundialmente las diferentes ramas industriales y servicios especializados. La información recabada sobre la situación normativa de los proveedores permite descubrir cómo las empresas proveedoras de autopartes contienen una menor o mayor sofisticación normativa en relación a una regulación supra-nacional y extra-empresarial.

¹¹³ China, a través de sucesivos planes quinquenales con múltiples y variados objetivos, logra quintuplicar su producción manufacturera. Llega hoy a la cima del ranking con más del 20 % del total mundial (Fuente: <http://www.pagina12.com.ar/diario/economia/2-282106-2015-09-21.html>).

¹¹⁴ Toyota, fundada en 1937 en Japón, es la actual líder mundial en producción automotriz. Cuenta con 54 plantas en 28 países, comercializa su producción en 170 países y emplea más de 340.000 trabajadores. Sus principales proveedores de piezas y componentes para automóviles se localizan en el Sudeste Asiático (www.toyota.com.ar).

Una de las normas más usadas en la rama automotriz es la ISO/TS 16949 (ver anexo Proveedores con certificaciones ISO/TS 16949). Esta certificación es una especificación técnica basada en ISO 9001, cuyo estándar define los requisitos del sistema de calidad para los proveedores de la industria automotriz. El objetivo de ISO/TS 16949 es el desarrollo de un sistema de gestión de calidad que ofrezca una mejora continua, haciendo hincapié en la prevención de defectos y la reducción de variaciones y desperdicios en la línea de producción.

Formel Q, norma que otorga Volkswagen (Cuadro N° 3), y la norma Q1, de Ford (Cuadro N° 4) permiten mostrar la forma en que se regula la división técnica y territorial del trabajo de una empresa global.

Cuadro N° 3: Empresas autopartistas que cumplen con el Sistema de Evaluación a Proveedores de Volkswagen “FORMEL Q”. 2016.

ESPEL S.A.I.C.A.
ESTABLECIMIENTOS GAMAR S.A.
GESTAMP BAIRES S.A.
GESTAMP CORDOBA S.A.
JOHNSON MATTHEY ARGENTINA S.A.
ZF ARGENTINA S.A.

Fuente: Elaboración propia en base a páginas *web* de las empresas, 2016.

La norma VDA 6.1¹¹⁵, creada por la Asociación de la Industria Automotriz Alemana (VDA) (Cuadro N° 5), y la norma EAQF3¹¹⁶ (Cuadro N° 6), creada por GECA (Grupo de Estudio sobre Certificación del Automóvil) muestran el papel de las regulaciones de otras formaciones socioespaciales en Argentina, siendo que advienen de la relación entre grandes empresas y el Estado de los países del mundo desarrollado¹¹⁷.

¹¹⁵ Esta norma asegura una gestión de la calidad confiable, iniciando un proceso de mejora continua.

¹¹⁶ Esta regulación es un estándar de automoción francesa basado en la norma ISO 9001.

¹¹⁷ La consolidación del uso de normas genera empresas globales dedicadas a realizar servicios de evaluación. Un ejemplo es la empresa LRQA, proveedor mundial de servicios, que incluye al sector automotriz y que proporciona la norma ISO/TS 16949.

Cuadro N° 4: Empresas autopartistas que cumplen normas “q1” de Ford. 2016.

BREMBO ARGENTINA S.A.
ESTABLECIMIENTOS GAMAR S.A.
FERROSIDER PARTS S.A.
GESTAMP BAIRE S.A.
GESTAMP CORDOBA S.A.
HUTCHINSON ARGENTINA S.A.
INDUSTRIAS LEAR DE ARGENTINA S.R.L.
IRAUTO S.A.
JOHNSON MATTHEY ARGENTINA S.A.
MGI COUTIER ARGENTINA
POLIMETAL S.A.
TI AUTOMOTIVE ARGENTINA S.A.
TRICO LATINOAMERICANA S.A.
ZF ARGENTINA S.A.

Fuente: Elaboración propia en base a páginas *web* de las empresas, 2016.

Cuadro N° 5: Empresas autopartistas que cumplen normas “VDA 6.1”. 2016.

C.G.R. S.A.
FERVI AIR S.A.
JOHNSON MATTHEY ARGENTINA S.A.
TI AUTOMOTIVE ARGENTINA S.A.

Fuente: Elaboración propia en base a páginas *web* de las empresas, 2016.

Cuadro N° 6: Empresas autopartistas que cumplen normas “EAQF3”. 2016.

C.G.R. S.A.
ESPEL S.A.I.C.A.
GESTAMP CORDOBA S.A.
JTEKT AUTOMOTIVE ARGENTINA S.A.
PABSA S.A.
PLASTIC OMNIUM - DIVISIÃO AUTO INERGY
TI AUTOMOTIVE ARGENTINA S.A.
TRIHHER S.A.

Fuente: Elaboración propia en base a páginas *web* de las empresas, 2016.

Por otra parte, el origen del capital instalado para la producción automotriz en Argentina es diverso. Como se observa en Tabla N° 9, las terminales automotrices radicadas en la Región Metropolitana de Buenos Aires provienen de Estados Unidos, Francia y Alemania, y se destaca el ingreso de capitales japoneses en los últimos años, con la llegada de las empresas Toyota y Honda.

Tabla N° 9: Empresas automotrices localizadas en la Región Metropolitana de Buenos Aires. 2015.

Empresas	Año de localización	Ubicación	Producción de vehículos 2013	Origen del capital	N° de empleos	Concesionarias oficiales
Peugeot Citroën	1960	El Palomar	115.302	FRANCIA	4014	70
Volkswagen	1980	General Pacheco	106.711	ALEMANIA	5500	72
Toyota	1997	Zárate	94.468	JAPON	4000	47
Ford	1961	General Pacheco	102.280	EEUU	2200	89
Mercedes Benz	1951	González Catán	20.502	ALEMANIA	2100	42
Honda	2011	Campana	11.519	JAPON	800	27

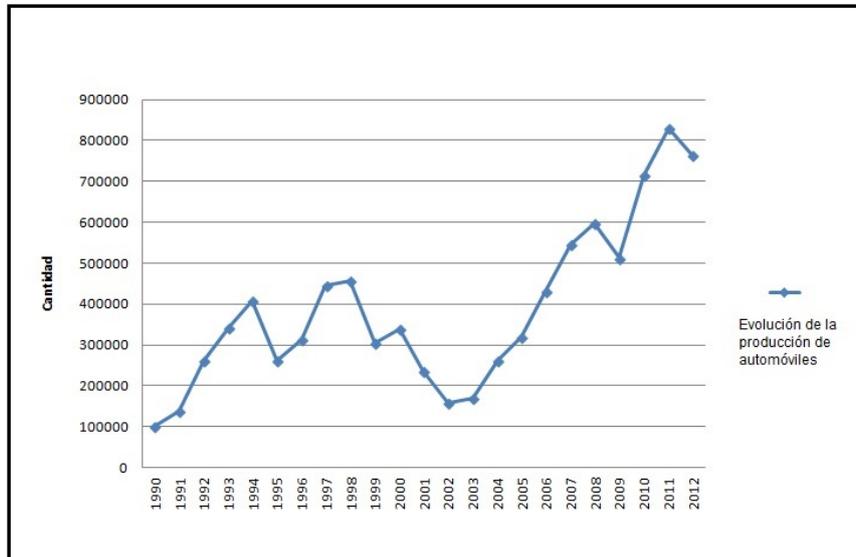
Fuente: Elaboración propia en base a trabajo de campo y páginas *web* de las empresas, 2015.

En cuanto al ensamblado de automóviles, se observa en la Tabla N° 9 que la mayor producción de autos corresponde a Peugeot-Citroën, seguida por Volkswagen y Ford. En el año 2013 todas las empresas ensambladoras localizadas en la Región Metropolitana de Buenos Aires produjeron 450.782 automóviles y utilitarios, de un total de 791.007 automóviles fabricados en el país (Gráfico N° 5). Esto corresponde a 57 % de la producción nacional.

El circuito superior crea un número limitado de empleos al utilizar altos volúmenes de capital en tecnología robótica y en formas de organización que externalizan funciones. Como se ve en el Gráfico N° 6, realizado por Santarcángelo y Pinazo (2008), en 1960 la creación de empleos por parte de las terminales es de aproximadamente 30.000

trabajadores. Cabe destacar que la producción para ese año rondaba los 90.000 automóviles y utilitarios (ADEFA).

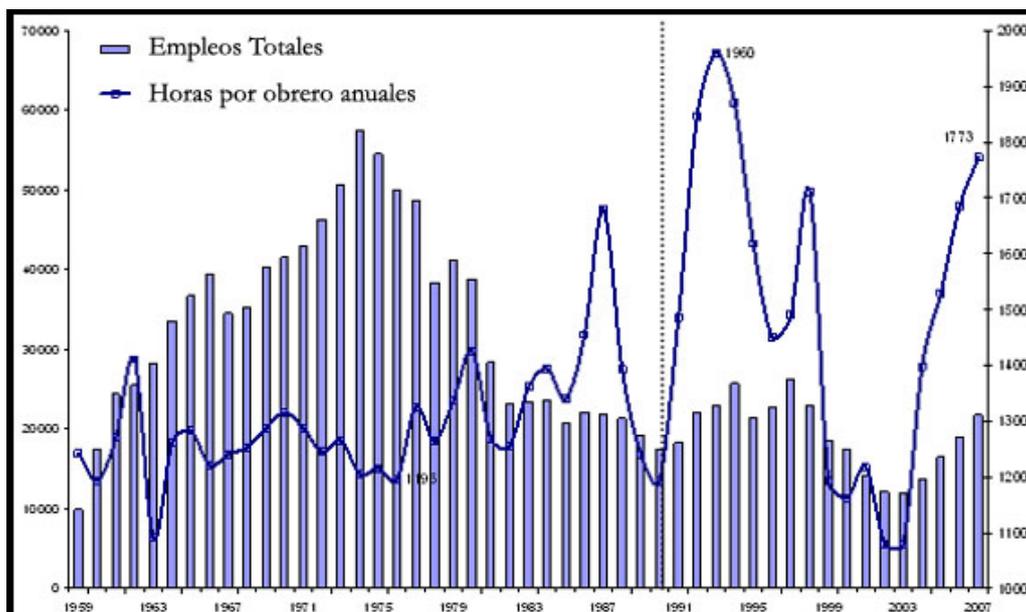
Gráfico N° 5: Producción de automóviles en Argentina. 1990 y 2012.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Asociación de Fábricas de Automotores y del Instituto Nacional de Estadística y Censos de la República Argentina, 2013.

Con el correr del tiempo, la producción de las terminales crece a medida que se incorpora tecnología y se aumenta la intensidad del trabajo. Santarcángelo y Pinazo (2008) muestran que entre los años 2003 y 2007 las terminales no incorporaron una gran cantidad de empleos, a pesar de importantes aumentos de la producción en esos años.

Gráfico N° 6: Horas trabajadas por obrero ocupado y empleo en la industria terminal Argentina. 1959-2007.



Fuente: Elaboración de Santarcángelo y Pinazo sobre la base de ADEFA, 2008.

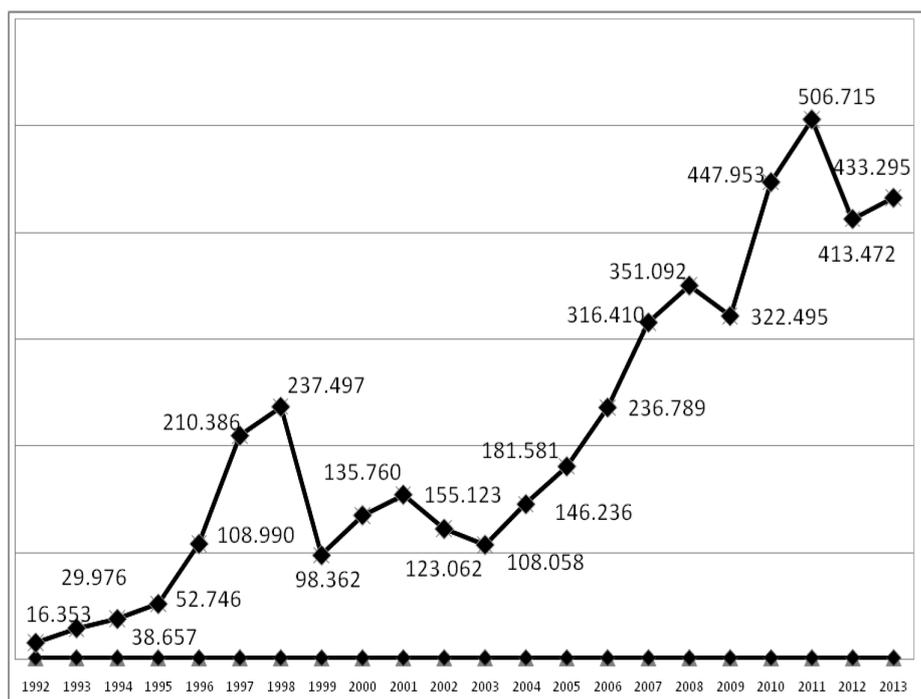
Existen diferentes fuentes que indican la generación de empleo en la rama automotriz. Según la Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes la cantidad de empleados en las autopartistas para el año 1992 es de 58.000. Por su parte, Pinazo y Pique (2011), elaboran una tabla a partir de información del Centro de Estudios para la Producción (CEP), del Ministerio de Economía de la Nación (2010) y del análisis de la matriz insumo-producto (1997). Los autores concluyen que en el año 1994 las terminales automotrices del circuito superior generaron 25.734 mil empleos y las autopartistas, independientemente de su tamaño, 63.790 empleos. En 2009, el empleo generado por las terminales automotrices es aún menor, 27.581 (Pinazo y Pique, 2011). El Centro de Estudios para la Producción, en base al Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial, indica que las empresas automotrices, tanto terminales como autopartistas, en el 2011, empleaban 78.700 trabajadores (Ministerio de Industria de la Nación, PEI, 25 julio 2012).

Acorde a los datos del Ministerio de Industria de la Nación y de la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA), en el año 2014, el sector automotriz emplea entre 60 mil y 75 mil trabajadores. Cabe destacar que, entre 40 mil y 50 mil de esos trabajadores son empleados del entramado de autopartes.

De esta manera, el circuito superior de la producción automotriz produce cada vez más y con menores necesidades de trabajo. Las empresas ensambladoras localizadas en la Región Metropolitana de Buenos Aires empleaban en el año 2014 algo más de 18.000 trabajadores. Este dato muestra, tal como indica Silveira (2014: 158), que la tecnificación contemporánea y las nuevas formas organizacionales llevan a una menor demanda de trabajo en las grandes corporaciones.

Otro de los grandes cambios en la organización de las empresas del circuito superior es el destino de la producción. En el Gráfico N° 7 se observa la evolución y crecimiento de las exportaciones de automóviles en Argentina. En el año 1992, las mismas fueron de 16.353 automóviles, mientras que en el año 2013 se elevaron a 433.295, evidenciando el grado de internacionalización del sector y la dependencia del mercado externo para su funcionamiento. El destino de la producción incluye diferentes países de América Latina, Asia y Europa, sin embargo, para el año 2013 el 89,96 % de las exportaciones fue hacia Brasil, con 371.961 unidades sobre un total de 433.295 autos exportados.

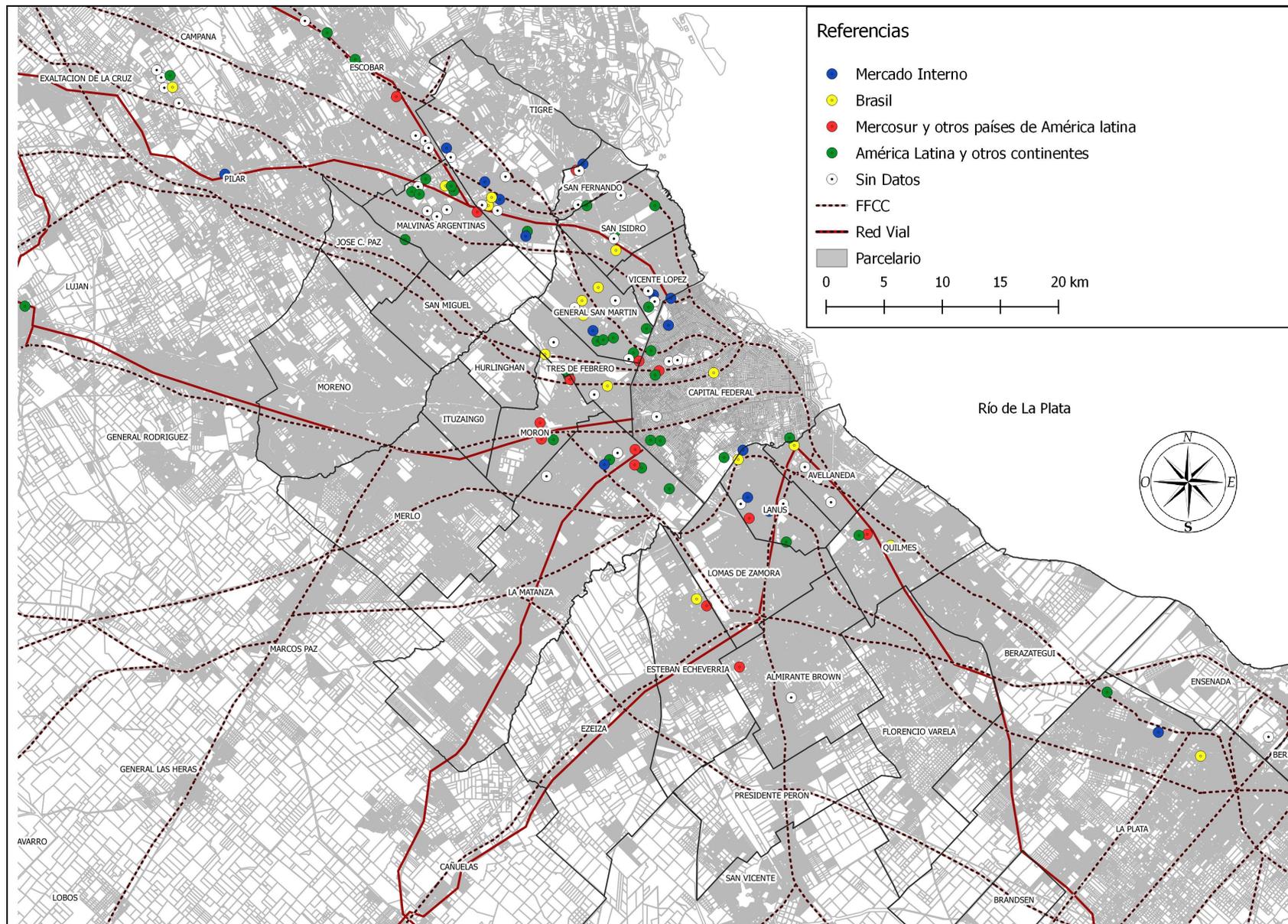
Gráfico N° 7: Total de automóviles exportados por Argentina. 1992-2013.



Fuente: Elaboración propia a base de datos de Asociación de Fábricas de Automóviles, 2014.

Como se observa en el Mapa N° 10, el destino de la producción de las autopartistas varía notablemente entre las empresas del circuito superior y superior marginal. El principal destino externo es Brasil, socio principal del MERCOSUR, y le siguen países de América Latina y, en menor medida, de otros continentes. La diversificación del destino de la producción es una variable que determina la fuerza de las empresas proveedoras del circuito superior, marca el grado de internacionalización creciente del circuito y muestra la dependencia del mercado externo. Por su parte, algunas empresas del circuito superior marginal también exportan, pero el principal destino de su producción es la venta a algunas terminales y al mercado interno.

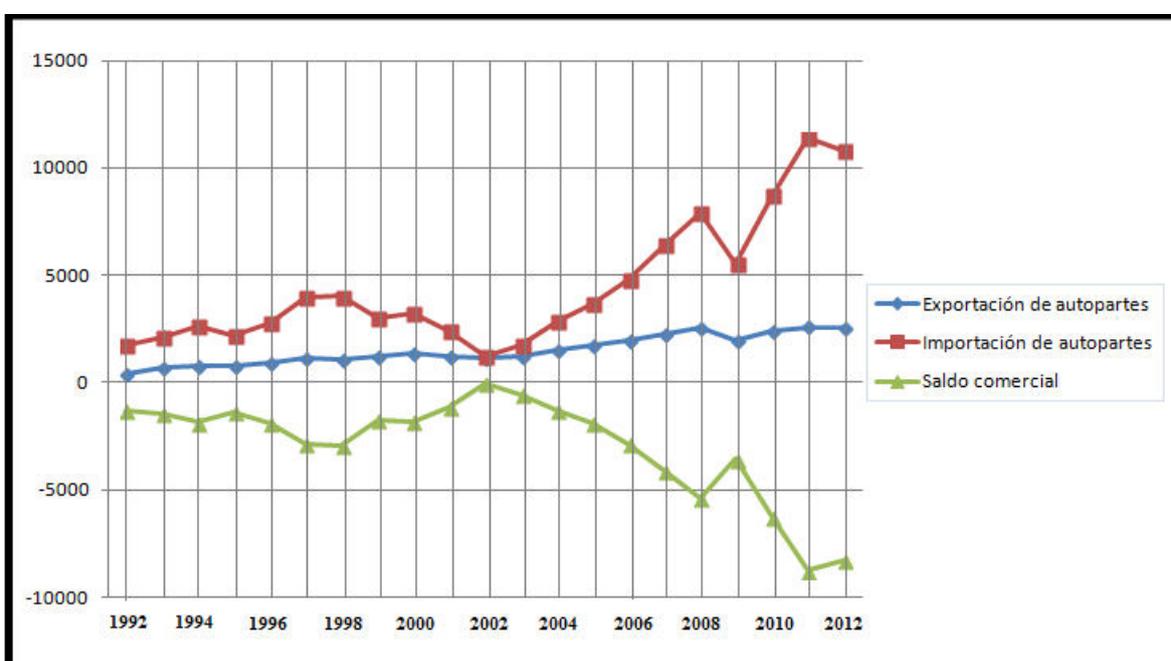
Mapa N° 10: Destino de la producción de los proveedores automotrices en la Región Metropolitana de Buenos Aires. 2016.



Fuente: Elaboración propia en base a trabajo de campo y páginas *web* de las empresas, 2014.

El crecimiento sostenido en la producción de automóviles a partir del año 2004, a excepción del año 2009 (Gráfico N° 5) no se corresponde con un proceso de sustitución de importaciones de autopartes¹¹⁸. La liberación arancelaria en el marco del MERCOSUR, las estrategias de las ensambladoras, el desarrollo técnico y organizacional de los proveedores locales y la rigidez de las normas son algunas de las razones por las cuales no se ha podido incrementar el porcentaje de autopartes de origen nacional. Como muestra el Gráfico N° 8, sobre los saldos comerciales del sector autopartista, se produce un aumento creciente del déficit.

Gráfico N° 8: Saldo comercial del sector autopartista en Argentina. 1992-2012.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Asociación de Fábricas de Automotores y del Instituto Nacional de Estadística y Censos de la República Argentina, 2014.

Las empresas proveedoras, de origen extranjero, se ubican en los puntos más estratégicos de la Región Metropolitana de Buenos Aires, sobre las arterias principales de la red vial y en las cercanías a las terminales automotrices localizadas. De reciente instalación, muestran el profundo proceso de desnacionalización del circuito de la producción automotriz durante las últimas décadas.

¹¹⁸ En los últimos 10 años el sector autopartista manifestó un creciente saldo comercial negativo. El mismo pasó de 560,2 millones de dólares en el año 2003 a 8.315 millones de dólares para el año 2012 (ADEFA).

5.3 El circuito superior marginal en la producción automotriz

Junto al circuito superior de la producción automotriz, conformado por las empresas hegemónicas, se constituye un circuito superior marginal cuya escala de acción es nacional e, incluso, internacional. Sin configurar un tercer circuito, esta porción se enfrenta a una constante y veloz renovación de técnicas y normas propias de las corporaciones.

En Argentina encontramos la existencia de una porción marginal del circuito superior, ligada a la producción de autopartes, que eventualmente exporta y que trabaja para las terminales y para el mercado de reposición (Mapa N° 11). Esas empresas resultan tanto de divisiones del trabajo residuales como también de una división del trabajo emergente.

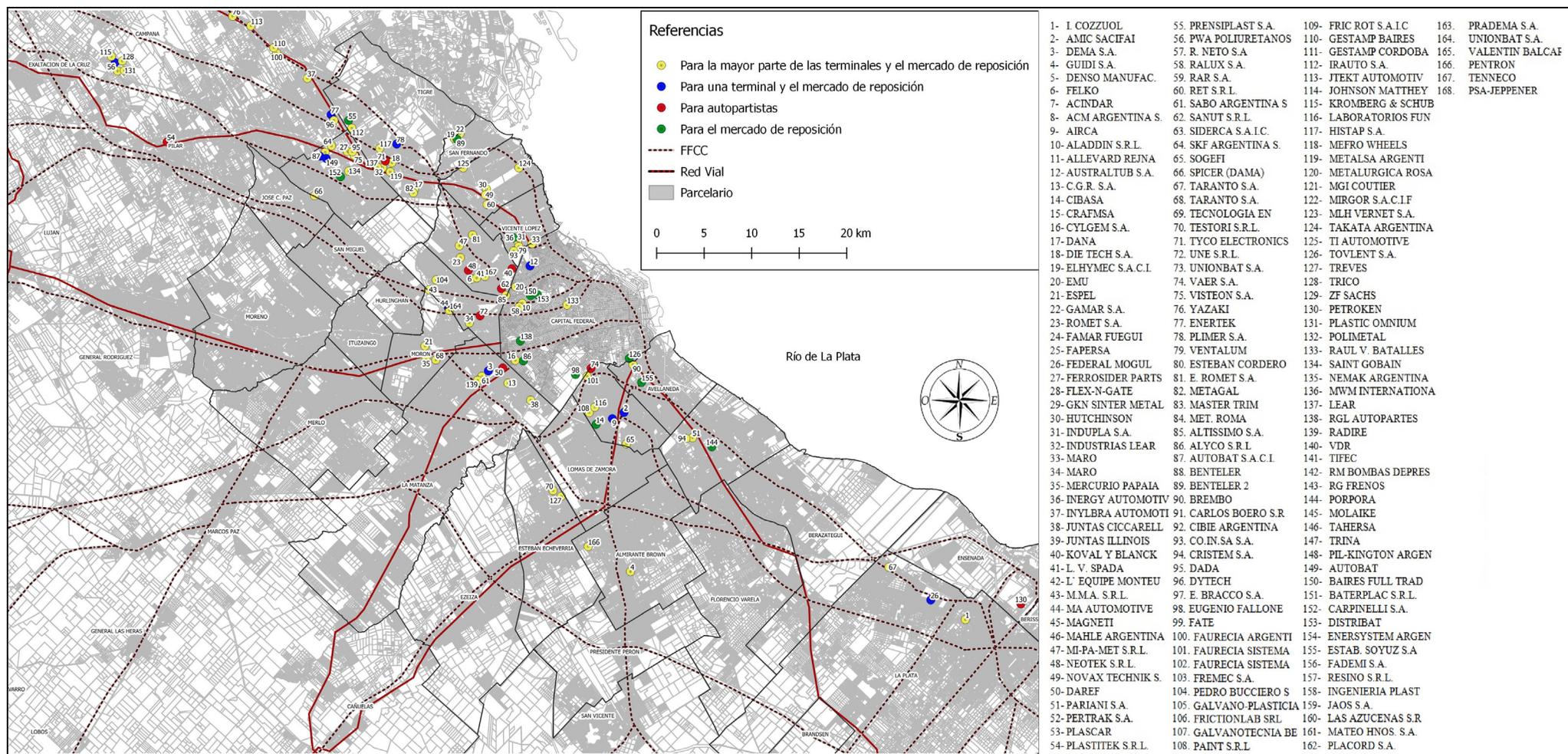
Mientras que las empresas automotrices más importantes eligen los puntos del territorio más estratégicos, las empresas de la porción marginal del circuito superior se ubican en los intersticios de la división del trabajo hegemónica.

Las grandes empresas no se interesan por la producción autopartista de menor complejidad y dejan ese segmento a empresas más pequeñas, con menores niveles de tecnología en sus líneas de producción y menor nivel organizativo.

De esta manera, el circuito superior se abastece por un superior marginal conformado por empresas autopartistas y de servicios. Santos (2008) sostiene que el circuito superior marginal es resultado de la sobrevivencia de formas menos modernas de organización o una respuesta a una demanda incapaz de suscitar actividades totalmente modernas.

Como se indicó, esta porción marginal tiene, al mismo tiempo, un carácter residual y emergente. En Argentina la porción residual mantiene su actividad centrada en el mercado de reposición de autopartes, mientras que la porción emergente, además de contribuir al mercado de reposición de autopartes, trabaja de forma directa con las terminales y exporta.

Mapa N° 11: Vinculaciones entre los proveedores y el mercado automotriz en la Región Metropolitana de Buenos Aires. 2016.



Fuente: Elaboración propia en base a trabajo de campo y páginas web de las empresas, 2014.

De ese modo se comprende que el circuito superior marginal es dependiente de las acciones del superior para su supervivencia. Santos (2008) sostiene que no existe un continuum entre actividades de los dos circuitos, esto significa que las firmas de la porción marginal raramente pueden alcanzar los portes superiores.

Las empresas del circuito superior marginal se enfrentan a diferentes problemáticas. Una de las más importantes es la dificultad de incorporar tecnología. Entretanto, la velocidad que adquieren los cambios tecnológicos y las modernizaciones en las formas de organización de las grandes empresas determinan la posibilidad de supervivencia de las empresas de la porción marginal. En el caso de la incorporación de computadoras a los subconjuntos de frenos, las empresas terminales automotrices exigen una modernización a los proveedores y, a menudo, si las empresas del circuito superior marginal no incorporan las innovaciones necesarias para la producción, pueden perder mercado y ser sustituidas por otras empresas que logren abastecer las nuevas demandas.

El circuito superior impone sus tiempos a la porción marginal. Las automotrices trabajan a tiempos rápidos y determinan el ritmo productivo de sus proveedoras. Por momentos, las terminales exigen importantes cantidades de insumos en un tiempo breve, presionando a los proveedores a ampliar su capacidad de producción. Sin embargo, en momentos donde la producción se detiene o disminuye como consecuencia de las oscilaciones del mercado, las empresas terminales requieren menos autopartes a los proveedores, generando capacidad ociosa en las fábricas y elevando los costos fijos de las empresas del circuito superior marginal.

Otra de las verticalidades que expresa el circuito superior puro sobre su porción marginal es la utilización de normas. Las empresas del circuito superior marginal deben lograr determinadas normativas para continuar produciendo y vendiendo a las empresas terminales o autopartistas del circuito superior.

El nacimiento de nuevas empresas, como el caso de una productora de pastillas de freno entrevistada, implica la realización de grandes inversiones de capital tanto para la construcción de la fábrica como para la importación de maquinarias modernas. Además, la empresa debe adquirir las prácticas y el conocimiento para lograr las normas productivas que exige tal situación de oligopsonio.

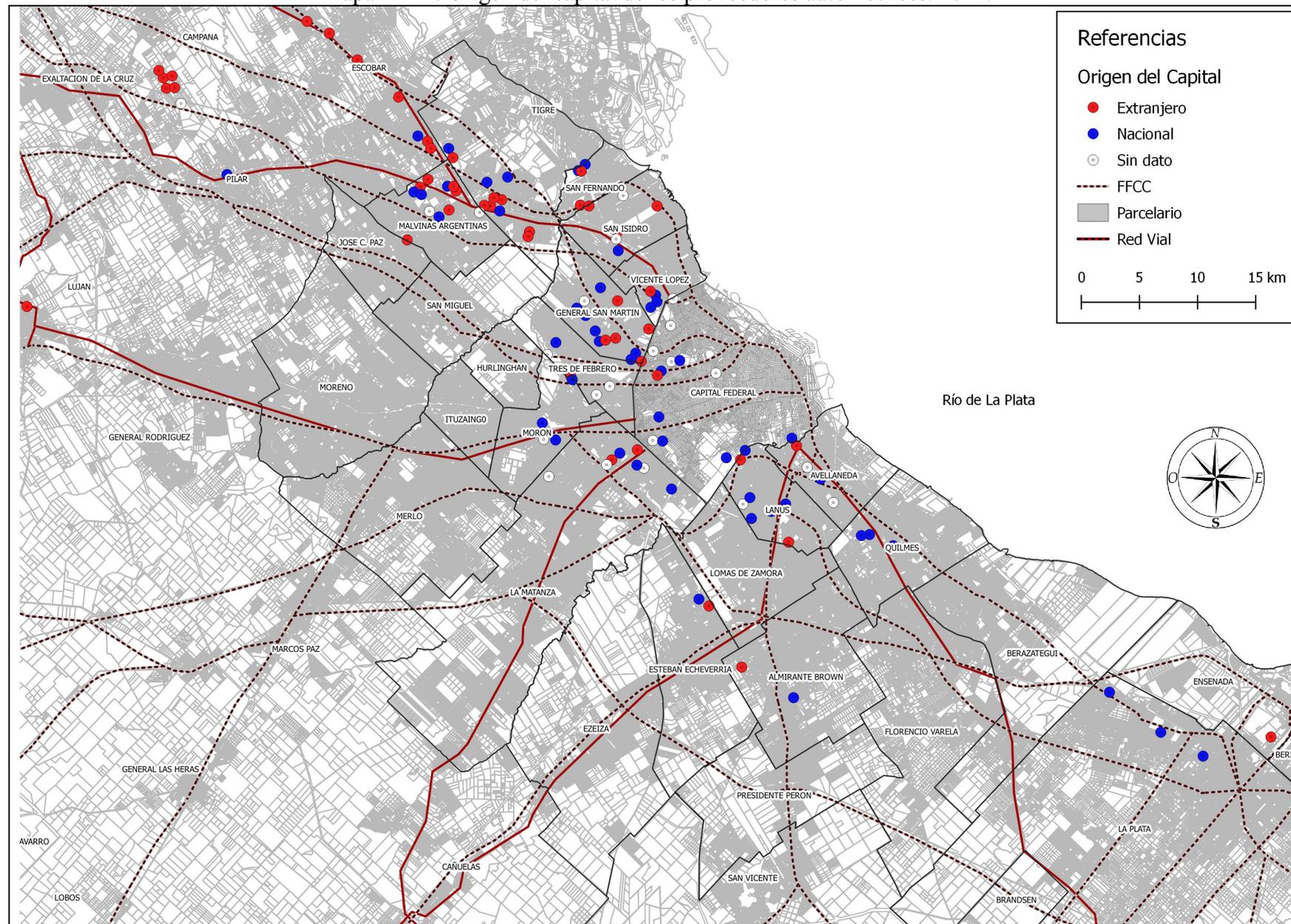
En las últimas dos décadas, el crecimiento del ensamblaje de automóviles generó el aumento de las importaciones de insumos. Como consecuencia se redujo la cantidad de proveedores nacionales, propios de una pretérita división territorial del trabajo de la industria automotriz.

La Región Metropolitana de Buenos Aires acoge de manera particular a la porción marginal del circuito superior. Esta porción se beneficia del mercado consumidor aprovechando una economía de aglomeración fruto del elevado grado de urbanización. Las empresas de capitales nacionales (Mapa N° 12), tanto en el circuito superior como en el marginal, trabajan fundamentalmente en los segmentos de autopartes y, aunque la oferta de productos es amplia, está orientada a las necesidades del mercado de repuestos.

La porción emergente es igualmente dependiente de las acciones de las corporaciones a escala mundial y de la mediación de la formación socioespacial. Es el caso de la empresa Alvano Cozzoul (Imagen N° 26), de capitales nacionales, que nace como un emprendimiento familiar y, en los últimos años, incorpora tecnología y moderniza su organización. Así, inicia una etapa de inversiones y cambios organizaciones en la búsqueda de posicionarse a nivel nacional como proveedora de autopartes de plásticos.

Esa firma trabaja tanto para el mercado de reposición como para el mercado internacional, ya que exporta principalmente a Brasil. En cuanto a su propia división territorial del trabajo, posee seis plantas: tres en La Plata, una en Mar del Plata, una en la Provincia de Tierra del Fuego y la más reciente en General Pacheco, próxima a las plantas de Ford y Volkswagen. Sus líneas de producción se encuentran automatizadas y en los últimos años incorpora inyectores de plásticos de última generación.

Mapa N° 12: Origen del capital de los proveedores automotrices. 2014.



Fuente: Elaboración propia en base a trabajo de campo y páginas *web* de las empresas, 2014.

Imagen N° 26: Línea de producción de Alvano Cozzoul, General Pacheco. 2016.



Fuente: <http://www.acozzuol.com.ar/>, 2016.

Debido a la introducción de diferentes técnicas productivas, de formas organizativas modernas asociadas a las terminales y de inversión en capital-maquinaria, amplía su producción y gana terreno en el mercado nacional de autopartes de plástico. En una de sus plantas de La Plata, la empresa organiza su producción en tres líneas que trabajan al ritmo de tres terminales automotrices localizadas en la Región Metropolitana de Buenos Aires, Ford, Volkswagen y Toyota.

De esta manera, Alvano Cozzoul, como empresa emergente del superior marginal, depende tanto de los ritmos de producción de las terminales como también de las exigencias en términos de diseño y normativa. Aumenta así su dependencia y asume los costos de las pausas o mermas de la producción de las empresas del circuito superior.

En definitiva, la porción marginal del circuito superior, tanto en sus formas emergentes y más aún en las residuales, se caracteriza por su fragilidad frente a las condiciones impuestas por el sistema técnico global, la competitividad del mercado automotriz y los cambios en la macroeconomía del país. En efecto, los cambios en la organización de la producción a nivel mundial y la acelerada caducidad de los modelos de automóviles y

tecnologías utilizadas, también golpean a la porción marginal, dejando obsoletas formas de producción.

Otro de los inconvenientes que deben afrontar las empresas del circuito superior marginal es la edad de sus líneas de producción. Producto de las dificultades financieras y de la incapacidad de realizar inversiones altas en capital, una parte importante de estas firmas no puede adquirir nuevas líneas de producción. Esto trae como consecuencia un elevado gasto en el mantenimiento de las mismas, ya que las empresas deben alargar su período de uso.

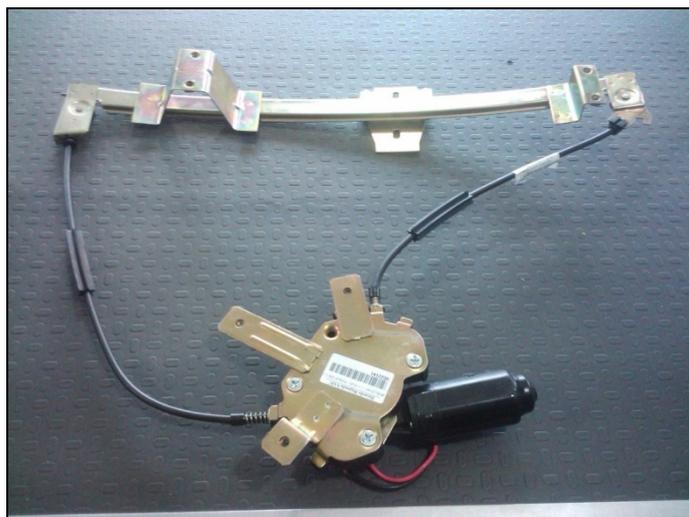
Debido a los avances técnicos, las industrias modernas provocan la muerte de fabricaciones tradicionales. A menudo, si las pequeñas empresas no pueden realizar fuertes inversiones para modernizarse o reconvertirse y producir nuevos insumos, pierden peso en el mercado o terminan desapareciendo.

Además, la capacidad de imitación en la producción automotriz está limitada por la creciente complejidad técnica de las autopartes. Como indica Silveira (2004: 8), el circuito marginal podría ser visto como un laboratorio de la sustitución de una división territorial del trabajo por otra.

En la ciudad de Avellaneda funcionaba una industria pequeña del circuito superior marginal, que se dedicaba a la producción de levantavidrios manuales (Imagen N° 27) para automóviles medianos y chicos. La banalización del levantavidrio eléctrico (Imagen N° 28) y la paulatina eliminación del dispositivo manual, permite comprender la sustitución de una división del trabajo por otra.

El integrado sistema técnico de la producción automotriz, el abaratamiento de sus componentes y el avance de los sistemas automáticos y eléctricos propios de los nuevos levantavidrios vuelve residual esa actividad, que terminará desapareciendo. Estas demandas que se extinguen son explicativas del periodo porque son formas de trabajo y del saber hacer que no pueden mantenerse y sobrevivir.

Imagen N° 27: Sistema levantavidrios eléctrico de un automóvil. 2015.



Fuente: Google Imágenes, 2015.

Imagen N° 28: Sistema levantavidrios manual de un automóvil. 2015.



Fuente: Google imágenes, 2015.

El proceso de ampliación y extranjerización del circuito superior de la producción automotriz en Argentina disminuye el peso del circuito marginal. Este proceso viene acompañado de la incorporación de tecnología en el marco de cambios en la organización productiva, que amplían la distancia entre el circuito superior y su porción marginal.

Para reducir esa distancia entre los circuitos son necesarias políticas estatales destinadas a las industrias de menor tamaño y con un desarrollo técnico y organizacional más simple. El Estado tiene la capacidad de re-direccionar el dinero que, directa o indirectamente, dilapida en las empresas del circuito superior, para destinarlo a

inversiones, créditos e investigaciones, que contribuyan a mejorar la situación de las empresas que ocupan los intersticios de la división del trabajo hegemónico.

5.4 Formas de distribución, empresas de logística y de transporte

El carácter global de los circuitos espaciales de la producción automotriz también se manifiesta en la esfera de la distribución. En el marco de una creciente circulación de automóviles en todo el mundo, los servicios de logística cobran importancia, y abarcan desde el transporte de insumos y manejo de *stock*, hasta el traslado del producto final.

La ampliación del circuito productivo automotriz genera un elevado tráfico terrestre y marítimo de vehículos y autopartes. Clarkson Plc, el mayor agente marítimo del comercio mundial, estima que se trasladaron más de 23 millones de vehículos en todo el mundo en 2013, situación que también marca la importancia de los puertos especializados.

El transporte de automóviles desde el Área Concentrada hacia el resto del territorio se vuelve necesario debido a la concentración de la producción y al ingreso de las importaciones por los puertos de la Región Metropolitana de Buenos Aires.

En Argentina, se encuentran actores propios del circuito superior y superior marginal dedicados a la distribución de automóviles y autopartes. Las empresas automotrices globales no poseen firmas propias de distribución sino que terciarizan este servicio a organizaciones especializadas, que controlan de forma monopólica la actividad.

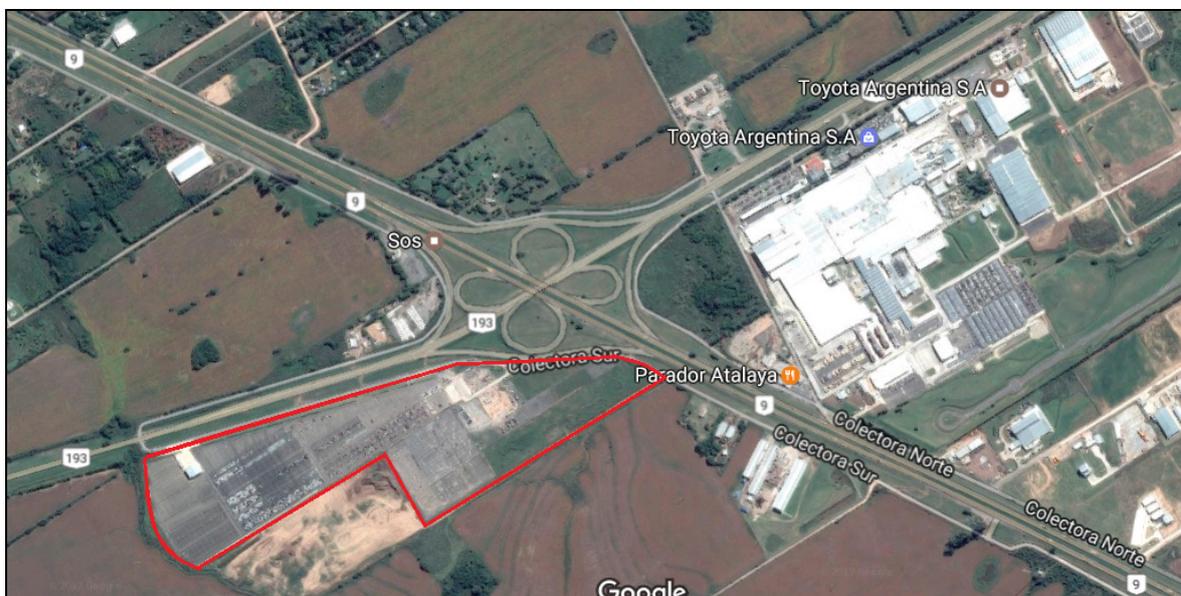
Furlong y Coop.T.A.Cord. Ltda. son dos de las empresas más importantes del circuito superior de la distribución de automóviles. Transportes Furlong¹¹⁹ se dedica a diferentes servicios vinculados con la actividad automotriz, como el transporte de vehículos, camiones, camionetas y autopartes, tanto a escala nacional como internacional.

En la ciudad de Zárate, Furlong cuenta con un predio de 83 ha. sobre la ruta 193 y la ruta Panamericana, en cercanías del predio de Toyota (Imagen N° 29). La empresa

¹¹⁹ Esta empresa nace en el año 1887 cuando se establece en el Puerto de Buenos Aires. El servicio que brindaba era el traslado de cargas entre el Puerto de Buenos Aires y localidades cercanas. Pocos años más tarde, el Expreso Furlong se convierte en una de las más importantes empresas de transporte en la Argentina, asociado a los Ferrocarriles.(<http://www.transfurlong.com.ar/esp/home.html>).

cuenta con más de 250.000 m² de playas asfaltadas para el almacenamiento de todo tipo de unidades y con capacidad para más de 9.000 vehículos.

Imagen N° 29: Predio de Furlong, Partido de Zárate, Provincia de Buenos Aires. 2015.



Fuente: Google Maps, 2015.

La empresa proyecta desarrollar en ese predio un Centro Logístico que incluya áreas de depósitos, oficinas, playas de contenedores y de almacenamiento de unidades (cubiertas y descubiertas), galpones de operaciones, con tecnologías e infraestructura adecuada para satisfacer los requerimientos de la industria automotriz, como el transporte, almacenamiento y distribución de automóviles. El Centro contará con aproximadamente 80.000 m² de depósitos y más de 150.000m² de playas (<http://www.transfurlong.com.ar/>).

Otra de las empresas del circuito superior en la distribución de automóviles es Coop.T.A.Cord. Ltda. La empresa nació en el año 1954 en el momento de la radicación de Renault en Córdoba, y comenzó con la actividad de transporte de vehículos a través de El Mosquito S.A., pionera en el país. En la actualidad, cuenta con 240 equipos, playas de carga propias ubicadas en las ciudades de Córdoba, Rosario, Tortuguitas y Zárate y está presente en las principales terminales y puertos del país. A su vez opera en toda la República Argentina, pero también en Uruguay, Paraguay, Chile, Brasil y Bolivia.

Estas compañías trabajan con la mayoría de las empresas terminales ubicadas en el país. Sus últimas inversiones, localizadas en el eje norte de la Región Metropolitana de

Buenos Aires, con predominio en el Partido de Zárate debido a la proximidad con los puertos especializados en automóviles, son parte de la especialización productiva que vincula todas las instancias del circuito espacial de la producción automotriz.

Además de las empresas de distribución de automóviles del circuito superior, que tienen alcance nacional e internacional y conectan las terminales automotrices con los puertos, centros de distribución y concesionarias del país, existe una cantidad significativa de empresas dedicadas a la logística y envío de vehículos, propias de un circuito superior marginal. Estas firmas trabajan en el traslado de vehículos entre concesionarias y, en algunos casos, entre éstas y los centros de distribución.

CAPÍTULO 6. El circuito inferior y los espacios de la horizontalidad

6.1 El circuito inferior vinculado a la producción automotriz

El territorio argentino muestra prácticas hegemónicas por parte de los actores poderosos y, al mismo tiempo, intencionalidades distintas, algunas expresadas a través de las acciones del circuito inferior. Este circuito, con la proliferación de distintas formas del hacer, revela una diversidad de existencias en las ciudades.

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, 2008).

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).

Cabe recordar que 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: 88).

Como se mencionó, el circuito superior de la industria automotriz tiene capacidad de macro-organizar el espacio y destinar su producción tanto al exterior como al mercado 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, 2009b: 19).

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 subdesarrollados como Argentina.

A partir de lo anterior, surge plantearse: ¿es posible la constitución de actividades poco capitalizadas y de baja tecnología en una rama de la economía tan concentrada, productora y dependiente de innovaciones tecnológicas?

A través del trabajo de campo, hemos podido, así, reconocer un circuito inferior ligado a la comercialización de autopartes y a servicios automotrices. En la Región Metropolitana de Buenos Aires existe un denso circuito inferior producto indirecto de la modernización del aparato productivo y del aumento del consumo automotriz. Las actividades más significativas que proliferan son la reparación de automóviles, la venta minorista de autopartes y el llamado transporte informal. La existencia del circuito inferior vinculado a la actividad automotriz 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.

Este circuito constituye una estrategia de abrigo (Gotmann, 1975) para los pequeños establecimientos de venta de repuestos y talleres de reparación, trabajadores desprovistos de calificación, empleados en diferentes servicios, choferes de taxis y automóviles particulares, lavaderos, entre otros.

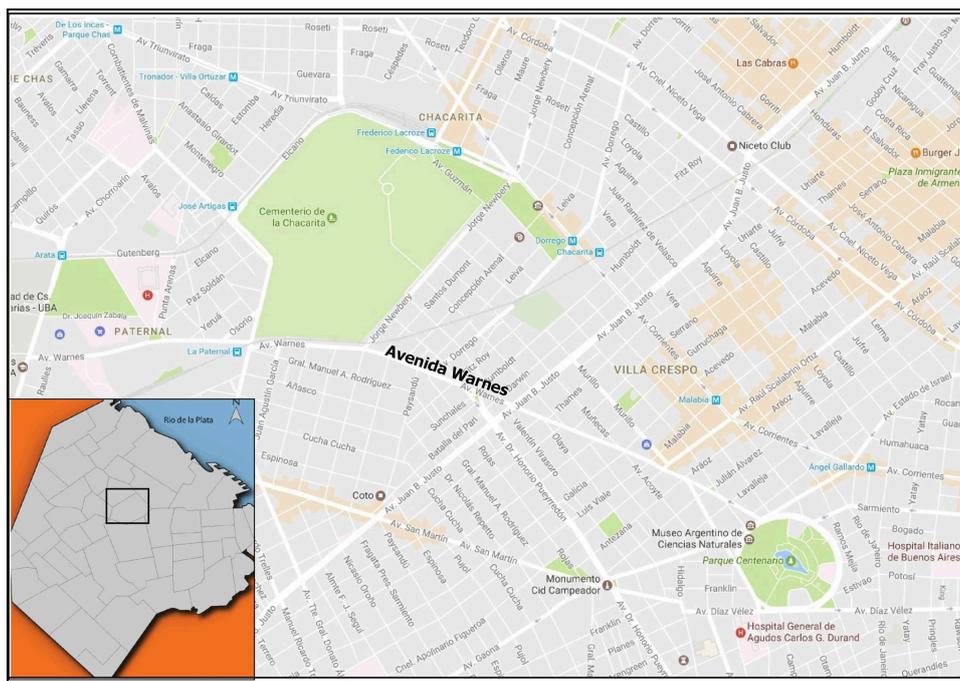
No podemos olvidar que el circuito inferior se caracteriza por su subordinación y dependencia con respecto al circuito superior. Mientras que los actores hegemónicos utilizan plenamente las posibilidades técnicas del periodo técnico-científico-informacional y, como sostiene Silveira (2009b: 20), demandan 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.

6.2 Distribución y comercialización en el circuito inferior

Los actores del circuito inferior son verdaderos intermediarios entre la producción automotriz del circuito superior y los diferentes servicios de reparación y mantenimiento del automóvil. Al respecto, en el trabajo de campo se encontró un denso circuito inferior dedicado a la comercialización de autopartes conformado por establecimientos pequeños y medianos. Las diferencias entre los comercios de autopartes están dadas por el nivel del flujo de ventas, la utilización o no de instrumentos financieros, las características edilicias y la localización.

Mapa N° 13: Comercialización de autopartes nuevas y usadas en torno a la Avenida Warnes, Ciudad de Buenos Aires. 2015.



Fuente: Google Maps. Año 2015.

En la ciudad de Buenos Aires se destaca un área de especialización urbana en la distribución de autopartes en torno a la Avenida Warnes, en el barrio de Villa Crespo (Mapa N° 13). En la misma, coexisten locales comerciales de diferente tamaño y algunos actores pequeños del circuito inferior, que se benefician de una economía de aglomeración. Esta centralidad abastece no solo a la ciudad de Buenos Aires, sino también a la Región Metropolitana de Buenos Aires. Además, se torna atractiva para

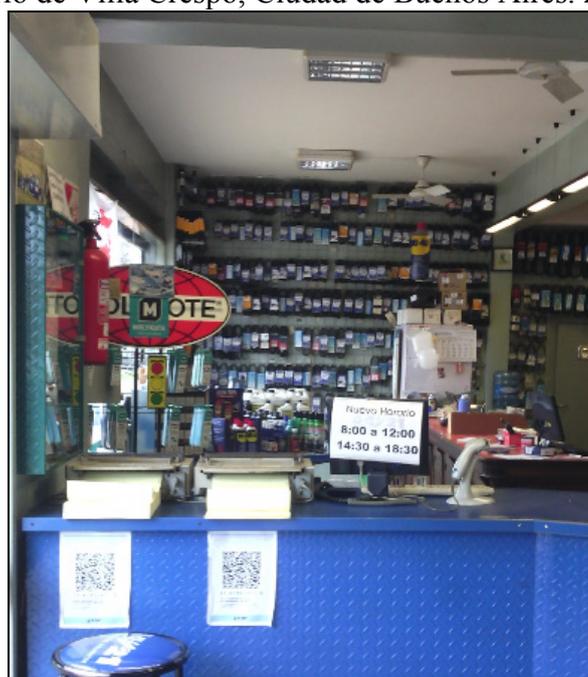
algunos actores de ciudades de la provincia de Buenos Aires que viajan para adquirir repuestos.

Las pequeñas casas de repuestos tienen un *stock* reducido de autopartes y disponen de un número menor de marcas (Imagen N° 30) que las grandes cadenas. La utilización de herramientas financieras es nula y los pagos se hacen en efectivo, mostrando la necesidad de liquidez del circuito inferior, a pesar de que una parte importante adquiera dispositivos técnicos para el uso de tarjetas de débito y crédito.

No ignoramos el hecho de que algunos comercios pequeños pertenezcan a un mismo propietario, revelando un trazo de concentración económica, así como tampoco la existencia de actividades no declaradas y de evasión fiscal. Lejos de invalidar nuestro análisis, pensamos que ese dato nos aproxima más de la idea de territorio usado como un híbrido. Una porción de la metrópoli donde convergen objetos, acciones y normas.

Pero lo que nos interesa particularmente señalar aquí es la existencia de pequeñas actividades que revelan las dinámicas del circuito inferior al posibilitar, por un lado, la supervivencia, por medio de la producción y el consumo, de los actores menos capitalizados y por otro, el funcionamiento de la base técnica contemporánea y la producción de la unicidad técnica (Silveira, 2004).

Imagen N° 30: Comercio de venta de repuestos para el automotor, Avenida Warnes, Barrio de Villa Crespo, Ciudad de Buenos Aires. 2016.



Fuente: Fotografía del autor, 2016.

Con respecto a la comercialización de automóviles, se puede afirmar la inexistencia de un circuito inferior, aunque se encuentra un número considerable de actores que realizan ventas esporádicas y que no poseen locales comerciales. Estos actores disponen de un número menor de automóviles en relación a una concesionaria pequeña y su actividad está centrada en la venta de automóviles usados¹²⁰.

6.3 Talleres de reparación del circuito inferior

Los talleres de reparación del circuito inferior pueden analizarse a partir de variables como las técnicas, las condiciones y formas de organización del trabajo, la relación con el capital utilizado, el uso de publicidad y la vinculación con las finanzas.

En la actualidad, el parque automotor argentino cuenta con un número aproximado que supera los 12,5 millones de vehículos y que permiten la generación de diferentes trabajos y servicios. Junto a las mencionadas actividades modernas de servicios de reparación de automóviles, se encuentra un circuito inferior conformado por mecánicos en general, chapistas, electricistas, cerrajeros, gomeros, entre otros.

En el trabajo de campo, se estudió un sector que corresponde a una parte del circuito inferior, formado por talleres de pequeñas dimensiones, con una organización no moderna y que utiliza trabajo intensivo. Se seleccionaron algunos talleres mecánicos de la Región Metropolitana de Buenos Aires donde se realizaron entrevistas y se recabó información sobre su funcionamiento, clientes, herramientas utilizadas en las labores, la relación con otros talleres y con las casas de distribución de repuestos.

Se detectaron articulaciones verticales y horizontales entre los diferentes circuitos. Una de las verticalidades proviene del constante agregado técnico y electrónico en la producción automotriz, que trae como consecuencia la necesidad de actualización técnica y normativa por parte de los talleres de reparación de automóviles. Además, también genera la necesidad de adquirir herramientas y determinadas máquinas con cierto nivel de especialización. Una de las dificultades de los pequeños talleres es adquirir maquinaria moderna, producto del bajo capital disponible y de la imposibilidad de obtener créditos con bajas tasas de interés.

¹²⁰ En las entrevistas realizadas en los talleres de reparación del circuito inferior se encontró que los propios mecánicos compran, arreglan y venden automóviles.

El proceso de tecnificación constante y el agregado de tecnología e información en las autopartes de los vehículos provocan una mayor segmentación en el mercado de reparación de automóviles. Los pequeños no pueden responder a esos imperativos debido a la indisponibilidad de capital, perdiendo mercado frente a los talleres especializados. Aquí percibimos que los circuitos revelan el movimiento de sustitución de una división territorial del trabajo por otra, y su resultado es una profunda heterogeneidad.

En los talleres especializados, propios del circuito superior y superior marginal, los insumos son comprados a los grandes distribuidores a través de una vinculación directa con las marcas hegemónicas, mientras que los pequeños talleres de reparación, menos capitalizados, dependen de los insumos de las casas de repuestos próximas a su localización.

De esta manera, la elección de los repuestos utilizados por los mecánicos está condicionada por esa disponibilidad. Los mecánicos tienen un cierto margen de acción en la elección de los repuestos: algunos optan por insumos originales de marcas hegemónicas, mientras que otros eligen repuestos fabricados por actores de la porción marginal.

Se observan articulaciones horizontales dadas por la técnica y por ciertas especializaciones entre talleres del circuito inferior. La división técnica del trabajo en los servicios de reparación segmenta el mercado ya que los talleres que realizan trabajos de mecánica en general no pueden cubrir la totalidad de las reparaciones y requieren terciarizar ciertos trabajos a talleres que posean máquinas para realizar los servicios requeridos. Esto genera relaciones de cooperación entre mecánicos y muestra la densidad comunicacional del circuito inferior, una de sus características que hace posible su sobrevivencia¹²¹.

Las articulaciones horizontales entre talleres no solo se dan por una cuestión técnica, sino también por la necesidad de reparar de la forma más rápida el automóvil. Muchos usuarios, como el caso de los taxistas, utilizan el automóvil como un medio de trabajo y,

¹²¹ Según Santos los lugares pueden definirse por su densidad técnica, por su densidad informacional, por su densidad comunicacional, atributos que se interpenetran y cuya función los caracteriza y distingue (Santos, 2000: 217). La densidad comunicacional puede entenderse como el lugar del acontecer solidario, ese espacio creador de la interdependencia obligatoria y de la solidaridad entre los sujetos (Santos, 2000).

por otro lado, buscan aquellos talleres que puedan reparar los problemas a un bajo costo y en un menor tiempo para evitar el lucro cesante en su actividad.

Si se compara con los grandes talleres especializados, el tamaño de los establecimientos del circuito inferior es pequeño y, en algunos casos, el predio es alquilado. La escala de acción de los talleres mecánicos del circuito inferior es barrial, ámbito que posibilita las relaciones interpersonales entre los mecánicos y los clientes, con fuertes trazos de confianza recíproca.

A partir de nuestra investigación no hemos podido constatar la existencia de un circuito inferior de producción de autopartes. Sin embargo, se pueden reconocer determinadas producciones por parte de los mecánicos, que responden a demandas puntuales. En estos talleres se visualiza el ingenio de los trabajadores y proliferan acciones, como indica Ortega y Gasset (1957: 28), propias del hacer artesanal.

Opuesto al circuito superior que utiliza una tecnología intensiva y moderna, el circuito inferior se mantiene gracias al trabajo intensivo. Operando máquinas y herramientas antiguas, esas acciones intensivas y artesanales pueden resolver no pocos problemas técnicos. No obstante, se pudo observar en algunos talleres que existe material tecnológico moderno.

Otra de las marcadas diferencias entre los actores de ambos circuitos es el uso de la publicidad. Pero, según Silveira (2016: 88), el circuito inferior cada vez más realiza publicidad por medio de *banners*, tarjetas, comunicación entre clientes y propaganda en radios y periódicos comunitarios. Los talleres de reparación del circuito inferior no tienen capacidad para realizar publicidad en los medios de comunicación masivos, aunque pueden destinar pequeñas inversiones en radios locales y colocar carteles en la fachada de sus edificios. Su principal estrategia está dada por la comunicación de boca en boca y la confianza de los clientes.

En la visita a un taller del circuito inferior, localizado en el barrio porteño de La Boca, en la ciudad de Buenos Aires (Imagen N° 31), se pudo realizar una entrevista y hacer registros fotográficos. El taller, de pequeñas dimensiones, no posee carteles en su frente y cuenta con una importante cantidad de objetos técnicos como un banco para armar

motores, criques hidráulicos de carro (primera foto de la secuencia), cargador de baterías, una fosa¹²², entre otros.

Además, cuenta con una importante cantidad de herramientas con poco contenido tecnológico, escaso espacio para trabajar y una superficie limitada para guardar los vehículos que se encuentran en reparación. En la entrevista, el dueño del taller, aseguró que alquila el local y que ese es el mayor costo que debe afrontar.

Imagen N° 31: Taller mecánico del circuito inferior en el barrio de la Boca, Ciudad de Buenos Aires. 2015.



Fuente: Fotografía del autor, 2015.

Como sostienen Gaudin (1978) y Santos (2000), existen técnicas flexibles y dóciles, porque requieren inteligencia para funcionar y responden a usos y escalas distintas. En uno de los talleres visitados, se pudo constatar la utilización de un sistema técnico basado en el uso de un compresor. El mismo se conecta a otros objetos como sopletes, tornos, destornilladores y criques neumáticos, que permiten al mecánico el lavado y

¹²² Según las nuevas normativas establecidas, los talleres deberán tener elevadores electrohidráulicos.

engrasado de piezas y motores, aliviando los esfuerzos manuales del mecánico y disminuyendo el tiempo de trabajo.

Las técnicas utilizadas en los talleres del circuito inferior responden a la idea de Thierry Gaudin (1978: 147), quien explica que habría técnicas elitistas y técnicas populares, dos modos extremos de existencia. Las primeras responden a la demanda del poder, movilizan medios considerables y utilizan especialistas, y las segundas resultan de la combinación del saber hacer y de la imaginación de las masas, que inventa objetos para la vida cotidiana.

Podríamos, así, pensar que hoy las técnicas elitistas, son propias del funcionamiento global de las empresas automotrices, mientras que las técnicas populares están presentes en los intersticios de las ciudades, en los pequeños talleres que arreglan automóviles y que tejen horizontalidades en el medio construido de la metrópoli.

Una de las características que se destaca en los talleres del circuito inferior es el menor costo de la reparación con respecto a talleres de mayor porte. Mientras que en el circuito superior el remplazo de sistemas de autopartes o autopartes funciona como forma predominante en los arreglos, en el circuito inferior se encuentran verdaderos injertos o reutilización de materiales. Un ejemplo de un uso diferenciado de la técnica en función de las necesidades de la población con bajos recursos es la re-utilización de piezas e insumos que permiten alargar la vida del vehículo. Reparar de forma completa el motor de un automóvil puede considerarse una práctica artesanal, y permite la reutilización de una cantidad importante de piezas.

Esta diferencia en la forma de reparación entre ambos circuitos permite comprender que los costos pueden ser menores en el circuito inferior. Los usuarios de los talleres del circuito inferior pagan sólo las piezas y el trabajo del mecánico, mientras que en los talleres del circuito superior y superior marginal se debe pagar un precio que incluye una gran estructura física y organizacional, elevados costos financieros, publicidad y, en algunos casos, los costos del franquiciado.

La modernización de los talleres del circuito superior trae como consecuencia una distancia tecnológica entre éstos y los talleres del circuito inferior. De esta manera, la incorporación de tecnología, como computadoras a los automóviles y la utilización de

scanners en el diagnóstico, dificultan las actividades de reparación de automóviles y desplazan trabajos del circuito inferior hacia el superior y superior marginal.

El avance tecnológico, la apertura de nuevos talleres especializados, la rigidez de las normas vinculadas a las garantías de fábrica son algunas de las verticalidades que perjudican a los talleres del circuito inferior. Estas dinámicas, a veces combinadas a la aplicación de normas de zonificación urbana, a menudo generan la expulsión de los talleres más pequeños de los puntos estratégicos en la ciudad.

Se hace imperiosa la incorporación de técnicas y herramientas modernas en los talleres, con la necesidad constante de inversión en nuevos objetos, como los *scanner* de diagnóstico o lectoras de llaves que se utilizan para la realización de copias (Imagen N° 32).

Imagen N° 32: A) Máquina duplicadora de llaves y B) *Scanner* para diagnóstico del automóvil 2015.



Fuente: www.autops.cl, 2015.

Como se explicó, el circuito inferior es atravesado por lógicas verticales propias del sistema técnico hegemónico. El avance e incorporación de diferentes dispositivos técnicos y electrónicos en las autopartes, el uso de nuevos *software* para detectar problemas en los automóviles son procesos que los actores asimilan de manera desigual.

Mediante las prácticas vinculadas a usos diferenciados de la técnica, el circuito inferior se caracteriza por otras racionalidades, con objetivos y estrategias propias, que les permiten a los actores sobrevivir con escasos recursos. Al mismo tiempo, los ingresos económicos, producto de las actividades de reparación y servicios del circuito inferior,

permiten a una buena parte de la población consumir bienes y servicios generados tanto por el circuito inferior como en el superior.

El circuito inferior no puede ser asimilado al sector informal pues su complejidad implica entender las relaciones de dependencia con el circuito superior. Para superar las limitaciones y problemáticas del circuito inferior no basta con volverlo “más formal”, aumentar sus contenidos técnicos y capitalizarse. La permanencia del circuito inferior perpetúa la pobreza, pero también establece relaciones horizontales. Los saberes y vivencias cotidianas de los actores que lo conforman alimentan la construcción de prácticas prefigurativas de una posible sociedad más justa.

CONCLUSIONES

La elaboración de un esquema de método, inspirado en la propuesta de los circuitos de la economía urbana de Milton Santos (2000,2008), ha permitido, a lo largo de la tesis, reconstruir diferentes situaciones que relacionan los procesos de modernización, industrialización y urbanización con el funcionamiento de diferentes empresas vinculadas a la producción automotriz.

A lo largo de la investigación se han identificado en el territorio argentino, a partir de diferentes variables como las técnicas, la organización, el capital, la información, la publicidad, entre otras, una diversidad de empresas y servicios vinculados a producción automotriz que permitieron operacionalizar y analizar los circuitos de la economía urbana en la Argentina.

Como una condición fundamental de método (Silveira, 1999), el análisis de los circuitos se enmarcó en una periodización. En la primera parte de la tesis, durante el periodo técnico, se explicó la llegada de las empresas automotrices en el marco de un precoz e intenso proceso de urbanización. Producto de las acciones de las empresas y de las diferentes actividades vinculadas al uso del automóvil, la sociedad y el territorio conocieron un temprano y rápido proceso de motorización.

Durante la década de 1950 y, con mayor intensidad en la década de 1960, grandes empresas extranjeras se radican en el país e invierten una cantidad considerable de capital. Se inició, así, un proceso de modernización y organización de las plantas productivas que profundizó una forma de industrialización marcada por el capital extranjero.

En la segunda parte de la tesis, en el periodo técnico-científico-informacional, se aborda la acción global y el acontecer jerárquico de las empresas automotrices en Argentina, que modernizan objetos y normas y se benefician de las políticas dictadas por el Estado Nacional, tanto a escala nacional como en el MERCOSUR.

Entendiendo a la globalización como un paradigma y teniendo en cuenta el fenómeno técnico contemporáneo, se explicaron las diferentes dinámicas de los circuitos, la desigual incorporación de las variables de la época y la creciente utilización corporativa del territorio.

La emergencia del MERCOSUR fue uno de los acontecimientos de importancia en la explicación de las dinámicas de los circuitos. En el marco de una etapa de mayor apertura económica, el desarrollo desigual del medio técnico informacional y las políticas neoliberales aplicadas en Argentina permitieron a las corporaciones extranjeras operar como fuerzas determinantes en la organización del territorio.

En las últimas décadas el país recibió capitales extranjeros que modernizaron la industria automotriz a través de la ampliación e instalación de ensambladoras y proveedores que muestran altos niveles tecnológicos y una creciente robotización de la producción. Los cambios en las estrategias y organización de estas empresas globales ampliaron la distancia entre los diferentes circuitos de la economía urbana pero no redujeron su interdependencia.

La técnica y las estrategias de las empresas globales permiten, a escala mundial, la separación territorial de las etapas que integran el proceso productivo. De esta manera, las empresas automotrices utilizan el territorio como plataforma para la exportación (Gottman, 1975), y aprovechan las condiciones de rentabilidad que los lugares brindan. Esos son los fundamentos técnicos y políticos de la actual división internacional del trabajo.

Sin embargo, las industrias instaladas en las últimas dos décadas no se localizaron en las antiguas zonas industriales, generalmente insertas en la trama urbana, sino que optaron por radicarse en las proximidades de las autopistas, en parques industriales periurbanos y ciudades medias. La dinámica adquirida por los procesos de compra o fusión de plantas por las grandes corporaciones globales no sólo profundizó la extranjerización de la producción sino que también evidenció la relación y cooperación de los poderes públicos con los actores transnacionales.

En las condiciones actuales de la división internacional del trabajo, las grandes empresas automotrices configuraron una especialización productiva en el nordeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Sin abandonar antiguas localizaciones de modo general, la elección de esa porción de la Región Metropolitana de Buenos Aires revela las preferencias de la actual división hegemónica del trabajo. La consecuencia es una nueva jerarquización de la red urbana, ahora dependiente del comportamiento de ensambladoras y proveedores.

El uso del territorio nacional por parte de esas empresas puede ser mejor comprendido si se tienen en cuenta sus políticas globales, ya que planifican sus acciones a escala mundial y a escala de los bloques económicos supra-nacionales. Brasil, en la última etapa, se consolidó como el centro de operaciones de las empresas automotrices en América del Sur, y su peso se debe al nivel de producción, al tamaño del mercado, a las escalas de producción y a los beneficios impositivos otorgados por parte de las diferentes esferas del Estado.

A partir de los procesos analizados, se observan continuidades y una profundización de las dinámicas territoriales impuestas por las empresas automotrices del circuito superior. La complementación productiva entre las plantas de las filiales brasileñas y argentinas, en el marco de facilidades que ofrece el MERCOSUR, derivó en la desaparición de una parte importante de autopartistas nacionales, propias del circuito superior marginal.

El circuito de la producción automotriz, caracterizado por un grado de concentración y extranjerización elevado, provocó un significativo desequilibrio en la balanza comercial, situación que, lejos de revertirse, con el aumento de la producción en las últimas dos décadas, se ha profundizado.

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 ambos circuitos. A su vez, se extranjerizó la porción marginal del circuito superior y, dentro de ésta, las firmas que no lograron mantenerse en el círculo de proveedores de las ensambladoras debieron refugiarse en el mercado de reposición de autopartes. Nuevos actores ingresaron, de ese modo, al segmento residual del circuito superior marginal.

En cuanto a las empresas del circuito superior, el análisis permitió demostrar su capacidad técnica, la utilización de voluminosos recursos financieros y materiales y la imposición de normas productivas al resto del aparato productivo. Las empresas globales se destacan por su capacidad para macro-organizar el espacio, controlar y supervisar la organización de las empresas del circuito superior marginal y, en algunos casos, desvalorizar o tornar improductivas divisiones del trabajo pretéritas.

Mediante el uso de créditos, las empresas automotrices se constituyen en actores de gran importancia en la creciente financiarización del territorio. De esta manera, y con ayuda

del Estado, el consumo de autos se expande en todo el territorio nacional al ritmo de créditos públicos y privados. La ideología del consumo y del crecimiento legitima el aumento en la producción de automóviles como también los gastos por parte del Estado en infraestructuras, subsidios y demás ayudas al aparato de producción de automóviles.

Los talleres de reparación especializados y las concesionarias modernas ganaron mercado sobre los actores del circuito inferior, expulsando del centro de las ciudades tanto a las pequeñas concesionarias como a los talleres con menos tecnología, organización y capital.

La autopartes comercializadas por las casas de repuestos, fabricadas por las empresas del circuito superior marginal, constituyen un dato que muestra la dinámica de la producción automotriz. Frente a los mecanismos de distribución de las empresas hegemónicas, fábricas con menor organización, técnica y capital enfrentan serias dificultades y, por eso, recurren a comercios menores e independientes para poner en circulación su producción.

Además, a partir del reconocimiento de la existencia de un circuito inferior, asociado fundamentalmente a los servicios de reparación de autos y distribución de repuestos, se buscó comprender cómo este circuito asegura la manutención y la permanencia de un parque automotor antiguo, esencial para la circulación y valorización de los bienes, así como para la creación de más empleo.

Por ello, el circuito inferior es responsable de la sobrevivencia de una importante cantidad de población y, además, tiene un potencial en el uso del material técnico que debe ser tenido en cuenta a la hora de planificar la política pública. A pesar de sus limitaciones y dificultades, evidencia una creciente tecnificación en los servicios y reparaciones de autos que realiza. Estos medios productivos en manos de actores del circuito inferior pueden convertirse en prácticas contra-hegemónicas. El subsistema técnico vinculado a la producción automotriz condiciona el futuro de la vida de numerosos trabajos, pero también plantea la posibilidad de descubrir potencialidades productivas y otros nexos entre los objetos y las acciones.

Entre las políticas del Estado a ser problematizadas están las inversiones y el abanico impositivo vinculados a la producción automotriz. Los ingresos recaudados mediante numerosos impuestos deberían ser re-direccionados en función de los intereses del

conjunto de la población. Es imperiosa la necesidad de llevar adelante una política que articule la innovación y producción de conocimiento del sistema científico, con las necesidades de los actores más pequeños del aparato productivo y con sus saberes empíricos, históricamente construidos.

En definitiva, la formación socio-espacial carece de una regencia local-nacional que limite el poder del circuito superior de la producción automotriz. En las condiciones actuales de la división internacional del trabajo, este tipo de industrialización evidencia una dominación de las demás actividades productivas y de servicios, propias de los circuitos menos modernos, y manifiesta un creciente uso corporativo del territorio.

Resulta dificultoso pensar un proyecto de industrialización desde el Estado con intenciones de descentralizar la economía, ya que los intentos hasta el momento han tenido como base ideológica el crecimiento *per se*, que supone un desarrollo para el conjunto de la población y no hace más que reforzar las condiciones de dependencia tecnológica del aparato de producción y circulación.

Es quimérico pensar que el circuito superior de la industria automotriz, que depende los insumos, servicios y tecnología del exterior, pueda generar un desarrollo territorial endógeno. De allí que los llamados *cluster* o los distritos industriales son economías desintegradas de su contexto territorial, enclaves propios de un capitalismo dependiente.

La complementación y cooperación entre las terminales automotrices, proveedores del circuito superior y superior marginal, concesionarias y talleres especializados trae como resultado una verdadera solidaridad organizacional (Santos, 2000) en el territorio, propio de un uso corporativo.

Para concluir, la teoría de los circuitos de la economía urbana es una perspectiva de análisis que mantiene una vigencia explicativa del funcionamiento de las ciudades y brinda la posibilidad de pensar al territorio como una totalidad.

FUENTES UTILIZADAS

ACA. Automóvil Club Argentina (2004).

ACARA. Asociación de Concesionarios de Automotores de la Republica Argentina. [En línea]: <http://www.acara.org.ar> Acceso: 05 de diciembre 2015.

ADEFA. Asociación de Fábricas de Automotores. [En línea]: <http://www.adefa.com.ar> Acceso: 04 de febrero 2016.

AFAC. Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes. [En línea]: <http://www.afac.org.ar> Acceso: 27 de noviembre de 2015.

AFIMA. Asociación de Financieras de Marcas Automotrices. [En línea]: http://www.adefa.com.ar/v2/index.php?option=com_content&view=article&id=108&Itemid=128&lang=es Acceso: 09 noviembre de 2014.

CAMARA COMERCIAL DEL AUTOMOTOR: <http://www.cca.org.ar/> Acceso: 12 de diciembre de 2016.

CEP. Centro de Estudios para la Producción (2010). Síntesis de la economía real. Ministerio de Industria. [En línea]: <http://www.cep.gov.ar> Acceso: 20 de mayo de 2013.

COFECYT. Consejo Federal de Ciencia y Tecnología. Ministerio de Ciencia y Tecnología e Innovación productiva. [En línea]: <http://www.cofecyt.mincyt.gov.ar/> Acceso: 24 de enero de 2016.

DECRETO 523. Departamento de asuntos agrarios y de producción, 29 de abril de 1998. [En línea]: <http://www.gob.gba.gov.ar/html/gobierno/diebo/boletin/25889/decretos.htm> Acceso: 21 de diciembre de 2015.

LEY 21.932. [En línea]: <http://www.roecyt.mincyt.gov.ar/documentos/LEY%2021932.pdf> Acceso: 10 de julio de 2014.

LEY 13.656. [En línea]: <http://www.gob.gba.gov.ar/legislacion/legislacion/l-13656.html> Acceso: 22 de diciembre de 2015.

DER 2014. [En línea]: <https://www.youtube.com/watch?v=Hai4AaBUzQs&t=51> Acceso: 09 de enero de 2016.

DIARIO LA NACION. Plan Canje [En línea]: <http://www.lanacion.com.ar/138699-menem-lanza-hoy-el-plan-canje> Acceso: 09 de agosto de 2015.

DIARIO LA NACION. El Detalle presentosu último ómnibus. 04/12/1999. [En línea]: <http://www.lanacion.com.ar/201630-el-detalle-presento-su-ultimo-omnibus> Acceso: 24 de enero de 2015.

DIARIO PAGINA 12. Para Mercedes Benz, el nivel del piso del bondi no es un detalle. 18/05/1998. [En línea]: <http://www.pagina12.com.ar/1998/98-05/98-05-18/pag08.htm> Acceso: 01 de febrero 2015.

DIARIO PAGINA 12. Como volver a fomentar la industria. 21/09/2015. [En línea]: <http://www.pagina12.com.ar/diario/economia/2-282106-2015-09-21.html> Acceso: 22 de septiembre 2015.

DIARIO PAGINA 12. <http://www.pagina12.com.ar/diario/economia/2-282106-2015-09-21.html> Acceso: 18 de marzo de 2015

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES
<http://www.gob.gba.gov.ar/legislacion/legislacion/l-13656.html>.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES
<http://www.gob.gba.gov.ar/html/gobierno/diebo/boletin/25889/decretos.htm>.

IKA-RENAULT. Fábrica de automóviles (1975) Córdoba. [En línea]: <https://www.youtube.com/watch?v=LYymlBYauqA> Acceso: 11 abril de 2014.

INDEC. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Censos Nacionales Económicos 1974, 1985, 1994 y 2004/2005. Ministerio de Economía. República Argentina. [En línea]: <http://www.indec.mecon.ar> Acceso: 19 de noviembre de 2015.

INDEC. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Operativo Encuesta a Grandes Empresas año 2009. Ministerio de Economía. República Argentina. [En línea]: <http://www.indec.mecon.ar> Acceso: 19 de noviembre de 2015.

MERCEDES-BENZ. Postventa en '90 (18 de septiembre 2012). [En línea]: <https://www.youtube.com/watch?v=Ycm7j-hDZV4> Acceso: 12 de enero de 2016.

MERCOSUR. Protocolo adhesión de Bolivia al MERCOSUR. [En línea]: http://www.mercosur.int/innovaportal/file/4054/1/2015_protocolo-adhesion-de-bolivia-al-mcs_es.pdf. Acceso: 29 de julio de 2015.

MERCOSUR. Tratado para la constitución de un Mercado Común entre la República Argentina, La República Federativa de Brasil y la República oriental del Uruguay. [En línea]: http://www.mercosur.int/innovaportal/file/719/1/CMC_1991_TRATADO_ES_Asuncion_n.pdf Acceso: 12 de julio de 2015.

MINISTERIO DE ECONOMÍA DE LA REPUBLICA ARGENTINA (2010) Argentina. Indicadores económicos Octubre 2010. Buenos Aires. <http://www.economia.gob.ar> Acceso: 01 octubre de 2014.

MUNICIPALIDAD de ZÁRATE: <http://www.zarate.gob.ar/2015/01/la-ministra-giorgi-visitio-planta-autopartista-de-zarate/>

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE CONSTRUCTORES DE AUTOMOVILES (OICA). www.oica.net Acceso: 03 de noviembre de 2015.

RESOLUCION NRO: 46/06. Reglamento técnico sobre disposiciones para envases, revestimientos, utensilios, tapas y equipamientos metálicos en contacto con alimentos. [En línea]: http://www.anmat.gov.ar/Legislacion/r_gmc_46-06.pdf Acceso: 15 de enero de 2016.

REVISTA CORSA N° 471 (1975).

REVISTA PARABRISAS (1975).

SITIO OFICIAL CASA ROSADA- REPUBLICA ARGENTINA. Discurso Cristina Fernández en la celebración del 50° aniversario Ford Argentina. [En línea]: <https://www.youtube.com/watch?v=AruZLLaCUDE> Acceso: 12 de enero de 2016.

TELAM. Entrevista realizada a Débora Giogi en industria Giudi en la ciudad de Zárate, provincia de Buenos Aires. [En línea]: <https://www.youtube.com/watch?v=C7navKFpZpw> Acceso: 01 de febrero de 2016.

Para ampliar información: <https://www.youtube.com/watch?v=C7navKFpZpw>.

TV PÚBLICA ARGENTINA. Discurso de Cristina Fernández en la planta de Ford Motors Argentina. [En línea]: <https://www.youtube.com/watch?v=WhmpnYsP7bg> Acceso: 04 de diciembre de 2015.

PAGUINAS *WEB* CONSULTADAS

ACINDAR-ARCELOR MITTAL: <http://www.acindar.com.ar/es>

AG: <http://www.ag.com.ar/>

AGCO ALLIS: <http://www.agcoallis.com.ar/productos/tractores/lin-liviana.html>

ALBANO COZZUOL: <http://www.acozzuol.com.ar>

ALTERNATIVAS COMERCIALES S.A.: <http://www.acsanet.com.ar/>

ALYCO: <http://www.alycosrl.com.ar/>

AMIC: <http://www.amic.com.ar/>

ARGENTA: <http://www.argenta.com.ar/>

ATMA: www.Atma.com.ar

AUTOBAT: <http://www.autobat.com.ar/QuienesSomos.html>

AXALTA: http://www.axaltacs.com/corporate/en_US.html

BAC: <http://www.bacargentina.com.ar/>

BAYER ARGENTINA: www.bayer.com.ar/bayer-en-argentina/plantas-de-produccion.html

BAYER QUE HERMANOS: <http://www.bhbayerquehnos.com.ar/ES/>

BENTELER: <http://www.benteler.es/grupo-benteler/sobre-nosotros/tradicion-e-historia.html>

BOERO: <http://www.carlosboero.com.ar/>

BOSCH: <http://www.argentina.bosch.com.ar/>

BRACCO: <http://www.bracco.com.ar/>

BREMBO: <http://www.brembo.com/en/Pages/default.aspx>

CACHAN: <http://www.cachan.com.ar/landing3/?gclid=CMztj5yV77oCFZMDOgodshMAjg>

C.A.I.P. (CAMARA ARGENTINA DE LAS INDUSTRIAS DEL PLASTICO): http://www.caip.org.ar/wp/?page_id=8

CALORSTAT-VERNET: <http://www.mlhvernet.com.ar/>

CAR ONE: <http://www.carone.com.ar/cerca-tuyo/la-empresa>

CARESA: <http://www.caresa.com.ar/>

CAVILA: http://www.cavila.com.ar/empresa_esp.html

CENTRO INDUSTRIAL DECAROLI: <http://www.cidecaroli.com.ar/>

CENTRO LOGISTICO FURLONG: <http://www.transfurlong.com.ar>

CHRYSLER: <http://www.chrysler.com.ar/>

CIBASA: <http://www.cibasa.com/>

CICCARELLI: <http://www.ciccarelli.com.ar/>

CTA- CENTRAL DE TRABAJADORES DE LA ARGENTINA: <http://www.cta.org.ar/Paro-total-con-acatamiento-en.html>

COIRO: <http://www.bulonescoiro.com>

COINSA: <http://www.coinsaadhesisivos.com.ar/>

CRISTEM: <http://www.cristem.com.ar/>

CYLGEM: <http://www.cylgem.com.ar/>

DADA: <http://www.dadalogistica.com.ar/#/home>

DANA: <http://www.dana.com.ar/>

DAREF: <http://www.daref.com.ar/>

DINO MATTIOLI: <http://mattioli.com.ar/>

DER DISTRIBUCIONES: <http://www.derdistribuciones.com.ar/empresa.html>

DEUTZ: <http://www.deutz.com>

DOW: <http://www.dow.com/>

DYTECH-DFT: <http://www.dytech-dft.com/>

DZE: <http://www.espel.com.ar>

E.M.U. ESTABLECIMIENTOS METALURGICOS UNIDOS: <http://www.emu-saic.com.ar/>

ELECTROMECHANICA ALFA: <http://www.ealfa.com.ar/default.htm>

ELHYMEC: <http://www.elhymec.com/>

ESTABLECIMIENTOS ROMET S.A.: http://www.romet.com.ar/r_home.htm

FALLONE: <http://www.fallone.com.ar/>

FAPERSA: <http://www.fapersa.com.ar/>

FATE: <http://www.fate.com.ar>

FAURECIA: <http://www.faurecia.com/en/worldwide/>

FAVICUR: <http://www.favicur.com.ar/>

FEDERAL MOGUL: <http://www.fmarg.com.ar/>

FEIMA: <http://www.feimaargentina.com.ar/>

FELKO: <http://www.felko.com.ar/>

FLEX-N-GATE: <http://www.flex-n-gate.com/>

FIRESTONE ARGENTINA, 2014: <http://www.firestone.com.ar>

FORD ARGENTINA, 2014: <http://www.ford.com.ar>

FRAS-LE: <http://www.fras-le.com/pt/institutional/>

FRIC-ROT: <http://www.fricrot.com.ar/>

FURLONG: <http://www.transfurlong.com.ar/>

GEA: <http://www.gea.com.ar/>

GESTAMP: <http://www.gestamp.com/>

GKN: <http://www.gkn.com/sintermetals/Pages/default.aspx>

GRUPO MIRGOR: http://www.mirgor.com.ar/esp/un_automotriz.php

GRUPO PROA:<http://www.grupopoa.org.ar/>

HONDA ARGENTINA, 2014: <http://www.honda.com.ar>

HUTCHINSON: <http://www.hutchinson.com.ar/>

I.B.A. INDUSTRIA BULONERA ARGENTINA:
<http://www.ibasabulones.com.ar/historia.htm>

ILLINOIS: <http://www.juntasillinois.com/>

INDIEL: <http://www.indiel.com.ar/>

INTERFORMING: <http://www.interforming.com.ar/nosotros.php>

INTI: <http://www.inti.gob.ar>

ITALBUS: <http://www.italbus.com.ar/>

JAIME SERRAT E HIJO: <http://www.jaimeserrat.com.ar/>

JOHNSON CONTROLS: <http://www.johnsoncontrols.com.ar/content/ar/es.html>

JOHNSON MATTHEY: <http://www.matthey.com>

KROMBERG: <http://www.kromberg.com/enterprise.html>

KONVEKTA: <http://www.konvekta.de/>

LEAR: <http://www.lear.com/>

LIFTGATE: <http://www.liftgate.com.ar/site/>

MAGNETTI MARELLI: <http://www.marellicofap.com.ar>

MAGNETTI MARELLI: <http://www.magnetimarelli.com.ar>

MANN+HUMMEL: <http://www.affiniagroup.com/>

MASTROPOR: <http://www.mastropor.com.ar/>

MERCEDES BENZ ARGENTINA: <http://www.mercedes-benz.com.ar>

METALURGICA NORTE: <http://www.metalurgicanortesrl.com.ar/>

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO DE LA ARGENTINA:
<http://www.inversiones.gov.ar/en/news-and-events/business-news/3133-toyota-aumenta-exportaciones-e-incorpora-proveedores-locales-bae->.

MONSANTO: www.monsanto.com

M.V.M.: <http://www.mwm.com.br/>

NEMAK: <http://www.nemak.com/>

NEOTEK: <http://www.neoteksrl.com.ar/>

NOVAX: <http://www.novax.com.ar/>

OBSERVATORIO METROPOLITANO: <http://www.observatorioamba.org/>

OMER ALTISSIMO S.A.: <http://www.omer.com.ar/>

OKINOI: <http://www.okinoi.com.ar/sitio/>

PARQUE INDUSTRIAL CAMPANA: <http://www.parqueindustrialcampana.com/>

PARQUE INDUSTRIAL ALVEAR: <http://www.pialvear.com.ar>

PARIANI: <http://www.pariani.com.ar/>

PILKINGTON: <http://www.pilkington.com/>

PERSAN: <http://www.pistonespersan.com.ar/>

PETRAK: <http://www.pertrak.com.ar/>

PETROKEN: <http://www.petroken-pesa.com.ar/>

PEUGEOT: <http://www.peugeot.com>

PEUGEOT CITROEN ARGENTINA: <http://psa-peugeot-citroen.com.ar>

PLASCAR: <http://www.plascar.com.br/2012/es>

PLASTIC-OMNIUM: <http://www.plasticomnium.com/>

PLASTIC-OMNIUM: <http://www.inergyautomotive.com/>

PORPORA: <http://www.porpora.com.ar/>

POSITRON: <http://www.pstelectronics.com.ar/>

PRENSIPLAST: <http://www.industriasargentinas.com/Prensiplast-S.A/>

PROTTO: <http://www.prottoweb.com.ar>

RALUX: <http://www.ralux.com.ar/>

RM: <http://www.resortesrm.com/>

SABO: <http://www.sabo.com.br/2010/>

SADAR: <http://sadar.com.ar/esp/>

SKF: <http://www.skf.com.ar/>

SANTA FE EN PRODUCCION:
<http://www.santafeenproduccion.com.ar/news.aspx?c=6>

SMATA (SINDICATO DE MECÁNICOS Y AFINES DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE LA REPÚBLICA ARGENTINA): <http://www.smata.com.ar/>

SOGEFI: <http://www.sogefi.com.ar/>

TARANTO: <http://www.taranto.com.ar>

TAZIOLI: <http://www.tazioli.com.ar>

TE: <http://www.te.com/en/home.html>

TENARIS: <http://www.tenaris.com/en/default.aspx>

TENNECO: http://www.sa-tenneco-automotive.com/Argentina/plantas_argentina.html

THE WOODBRIDGE GROUP: <http://www.woodbridgegroup.com/>

TODOAUTOS: <http://www.todoautos.com/>
TOYOTA ARGENTINA: <http://www.toyota.com.ar>
TRICO: <http://www.tricoproducts.com.ar/>
UNE: <http://www.unesrl.com.ar/web.htm>
UNIONBAT: <http://www.unionbat.com.ar/>
VAER: <http://www.vaer.com.ar/>
VALEO: <http://www.valeo-argentina.com.ar/>
VENTALUM: <http://www.ventalum.com/esp/index.html>
VIC: <http://vic-sa.com.ar/la-empresa/>
VISTEON: <http://www.visteon.com/index.html>
VOLKSWAGEN ARGENTINA: <http://www.volkswagen.com.ar>
VUARAM: <http://www.vuaram.com.ar>
WEGA: <http://www.wega.com.ar/>
YAZAKI: <http://www.yazaki-group.com/>

BIBLIOGRAFIA

Abramo, Pedro (2006). La producción de las ciudades Latinoamericanas: mercado inmobiliario y estructura urbana. Textos urbanos. Volumen V. ISBN:978-9978-370-01-8 © OLACCHI. Quito, Ecuador Primera edición:Febrero 2009

Abramo, P. (2006). *La ciudad caleidoscópica. Una visión heterodoxa de la economía urbana*. España: Netbiblo, 213 págs.

Abramo, P. (2009). *La producción de las ciudades Latinoamericanas: mercado inmobiliario y estructura urbana*. Quito, Ecuador: OLACCHI.

Antunes, Ricardo (2003). *¿Adiós al trabajo? Ensayo sobre la metamorfosis y el rol central del mundo del trabajo*. Buenos Aires: Ediciones Herramienta, 184 págs.

Armstrong, Warwick y Terence Gary McGee (1985). Les villes du Tiers Monde: théâtres d'accumulation, centres de diffusion. *Tiers-Monde*, 26 (104), pp. 823-840.

Arroyo, Mónica. (2001). Território Nacional e Mercado Externo: Uma leitura do Brasil na virada do século XX. Tese Doutorado. Universidade de São Paulo. pp 250.

Arza, Valeria (2011). El Mercosur como plataforma de exportación para la industria automotriz. *Revista Cepal*. (pp. 140-164)

Azpiazu, Daniel y Schorr, Martin (2001). "Privatizaciones, rentas de privilegio, subordinación estatal y acumulación del capital en la Argentina contemporánea", Instituto de Estudios y Formación de la Central de los Trabajadores Argentinos.

Azpiazu, Daniel (2003) Las privatizaciones en la Argentina. Diagnóstico y propuestas para una mayor equidad social (Buenos Aires: CIEPP/ OSDE/Miño y Dávila).

Azpiazu, Daniel; Basualdo, Eduardo y Schorr, Martin (2000). "La reestructuración y el redimensionamiento de la producción industrial argentina durante las últimas décadas", Instituto de Estudios y Formación de la Central de los Trabajadores Argentinos.

Azpiazu, Daniel y Schorr, Martín (2010). Hecho en Argentina. Industria y Economía, 1976-2007, Buenos Aires, Siglo XXI Editores.

Barbero, María Inés (2003). Impacto de la inversión extranjera directa en la Industria Argentina en la década de 1920. Estrategias empresariales y sus afectos sobre el sector productivo local. En *Anais do V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência internacional de História de Empresas*. Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, Caxambu, Brasil. Recuperado de: http://www.abphe.org.br/congresso2003/Textos/Abphe_2003_44.pdf

Barbero, María Inés y Fernando Rocchi (2002). Industry and Industrialization in Argentina in the Long Run: from its Origins to the 1970's. En Della Paolera, Gerardo y

Alan Taylor (eds.), *A new Economic History of Argentina* (pp. 261-294). Cambridge: Cambridge University Press.

Basconcelo, José María (2005). La crisis del Mercosur y las estrategias industriales: ¿Hacia una nueva organización territorial de la producción automotriz? En *Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina*. Universidade de São Paulo, Brasil. Recuperado de: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal10/Geografiasocioeconomica/Geografiaindustrial/01.pdf>

Basconcelo, José María (2008). Estrategias industriales y dinámica territorial del sector automotriz argentino en el contexto del Mercosur (1994-2007). *Revista Huellas*, (12), pp. 9-26.

Basualdo, Eduardo (2006). *Estudios de historia económica Argentina: desde mediados del siglo XX a la actualidad* (1 ed.). Buenos Aires: FLACSO – Ed. Siglo XXI, 492 págs.

Bastos Tigre, P. y otros (1999), “Impacto del Mercosur en la dinámica del sector automotor”, Impacto sectorial de la integración en el Mercosur, J.J. Taccone y L.J. Garay (comps.), Buenos Aires, Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (intal).

Battistini, Osvaldo (2000). "Las relaciones de trabajo en Argentina (1991-1998) y la estructura sindical. El caso de los metalúrgicos y metalmecánicos", Seminario Franco-argentino sobre Relaciones de Trabajo y Políticas de Empleo, París 27 y 28/12.

Battistini, Osvaldo (2001). “Toyotismo y representación sindical. Dos culturas dentro de la misma contradicción.” En: *Revista Venezolana de Gerencia*, Año 6, Número 16, Maracaibo, 533-572.

Battistini, Osvaldo y Wilkis, Ariel (2003). Identidades, disciplina cultural y social en el marco del empleo asalariado joven. En *6º Congreso Nacional de Estudios del Trabajo*. Asociación Argentina de Especialistas en Estudios del Trabajo, Buenos Aires. Recuperado de: <http://www.aset.org.ar/congresos/6/archivosPDF/grupoTematico04/017.pdf>

Battistini, Osvaldo. y Wilkis, Ariel. (2004) “De la familia Falcón a la familia Toyota” en Battistini, O. (coord.), *El trabajo frente al espejo: Continuidades y rupturas en el proceso de constitución identitaria de los trabajadores*, Prometeo, Buenos Aires.

Baudrillard, Jean (2009) [1974]. *La sociedad de consumo. Sus mitos, sus estructuras*. Madrid: Siglo XXI, 255 págs.

Baudrillard, Jean (1997) [1968]. *El sistema de los objetos*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 229 págs.

Bauman, Zygmunt (2007). *Vida de consumo*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 208 págs.

Becattini, Giacomo (1994). "El distrito marshalliano: una noción socioeconómica". En: Benko, George y Lipietz, Alain (Edits). *Las regiones que ganan. Los nuevos paradigmas de la Geografía Económica*. Valencia: Alfonso el Magnánimo, pp. 39-58.

Becattini, Giacomo (2004). Vicisitudes y potencialidades de un concepto: El distrito industrial. Conferencia: 25 Años del Distrito Industrial Marshalliano. Universidad Internacional Menéndez Pelayo de Barcelona Centre Ernest Lluch.

Belini, Claudio (2006). Negocios, poder y política industrial en los orígenes de la industria automotriz argentina, 1943-1958. *Revista de Historia Industrial*, XV (31), pp. 109-135.

Benko, George y Lipietz, Alain (1994). *Las regiones que ganan. Los nuevos paradigmas de la Geografía Económica*. Valencia. Alfonso el Magnánimo.

Bertoncello, Rodolfo (2009). Diagnóstico de los patrones de asentamiento de la población argentina en el territorio nacional. Serie de Documentos de la Dirección Nacional de Población N° 3. Argentina: Ministerio de Interior, 230 págs.

Blanco, Jorge (2005). Urbanización y movilidad: contradicciones bajo el modelo automóvil-intensivo. En *Anais do X Encontro de Geografos da América Latina*. Universidade de São Paulo, Brasil, pp. 2079-2100.

Cantarella, Juan; Luis Katz y Gonzalo de Guzmán (2008). *La industria automotriz argentina: limitantes a la integración local de autocomponentes* (Documento de Trabajo). Laboratorio de Investigación sobre Tecnología, Trabajo, Empresa y Competitividad (LITTEC), UNGS, Argentina, 43 págs. Recuperado de: http://www.funccex.org.br/material/REDEMERCOSUL_BIBLIOGRAFIA/biblioteca/ESTUDOS_ARGENTINA/ARG_163.pdf

Carriquiriborde, Helena; Matías Donato; Marcos Canciani y Luis Adriani (2011). "Ports et industries dans la reconfiguration spatiale métropolitaine de Buenos Aires". En Carriquiriborde, Helena; Luc Normand Tellier y Thomas-Maret (comps.), *Mutations Métropolitaines des Amériques* (pp. Xx-xx). Québec: Presses de l'Université du Québec.

Carriquiriborde, Helena; Luis Adriani; Marcos Canciani; Matías Donato Laborde y Sandra Ursino (2012). Industrie, ports et transformations territoriales dans la région métropolitaine de Buenos Aires: Zárate et Campana, continuités et nouvelles dynamiques. En Tellier, Luc-Normand y Carlos Vainer, *Métropoles des Amériques en mutation* (pp. 78-101). Québec: Presses de l'Université du Québec.

Castells, Manuel (1995). La Ciudad Informacional. Tecnología de la Información, reestructuración económica y el proceso urbano regional. Madrid: Alianza, 504 págs.

Cibils, Alan y Cecilia Allami (2010). El sistema financiero argentino desde la reforma de 1977 hasta la actualidad. *Realidad Económica* (249), pp. 1-30.

Ciccolella, Pablo (1999). Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires: grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa. *EURE*, 25 (76), pp. 5-27.

Ciccolella, Pablo y Mignaqui, Iliana (2000). “Economía global y reestructuración metropolitana. Buenos Aires: ¿ciudad global o ciudad dual del siglo XXI?, en colaboración con Iliana Mignaqui, en *Revista Cuadernos del CENDES* N° 43, Caracas, Venezuela.

Ciccolella, Pablo y Vecslir, Lorena (2012). Dinámicas, morfologías y singularidades en la reestructuración metropolitana de Buenos Aires. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*. Lugar: Barcelona, pp. 23–41.

Cóccaro, José María y Ricardo Agüero (1998). El espacio geográfico como marco de análisis. *Reflexiones geográficas* (8), 79-88.

Contel, Fabio. “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.

Corrêa, Roberto Lobato (1989). *O espaço urbano*. Sao Paulo: Atica, 94 págs.

Corrêa, Roberto Lobato (1997). Interações espaciais. En Castro, Iná Elías de, Paulo César da Costa Gomes y Roberto Lobato Corrêa (Orgs.), *Explorações geográficas* (pp. 279-318). Rio de Janeiro: Bertrand.

Coriat, Benjamín (1992). *Pensar al revés. Trabajo y organización en la empresa japonesa*. México: Ed. Siglo XXI, 163 págs.

Coriat, Benjamín (1994). *El taller y el cronómetro: ensayo sobre el taylorismo, el fordismo y la producción en masa*. México: Ed. Siglo XXI, 204 págs.

David, Virna Carvalho (2010). *Território usado e circuito superior marginal: equipamentos médico-hospitalares em Campinas, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto (SP)*. São Paulo: Tesis de Maestría en Geografía, Universidade de São Paulo, 227 págs.

De Lattes, Zulma Recchini (1973). El proceso de urbanización en la Argentina: Distribución, crecimiento y algunas características de la población urbana. *Desarrollo Económico*, 12 (48), pp. 867-886.

Debord, Guy (1967). *La sociedad del espectáculo*. Madrid: Castellote, 153 págs.

De la Garza, Enrique (Coord.) (2000). *Tratado Latinoamericano de Sociología del Trabajo*. México: Fondo de Cultura Económica, 796 págs.

Di Nucci, Josefina (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, Matías; Sandra Ursino y Luis Adriani (2013). Dinámicas territoriales en el frente portuario de la microregión de Zárate y Campana en las últimas dos décadas. *Geograficando*, 9 (9), pp. 74-86.

Donato Laborde, Matías (2016). Los circuitos de la economía urbana vinculados a las empresas automotrices. En M. L. Silveira, (Coord.), *Circuitos de la economía urbana. Ensayos sobre Buenos Aires y São Paulo* (pp. 29-67). Buenos Aires: Café de las Ciudades.

Dos Santos, Teotonio (1970). Dependencia económica y alternativas de cambio en América Latina. *Revista Mexicana de Sociología*, 32 (2), 417-463.

Ellul, Jacques (1968) [1954]. *A Técnica e o Desafio do Século*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 445 págs.

Féliz, Mariano y López, Emiliano (2010). La dinámica del capitalismo periférico posneoliberal-neodesarrollista. Contradicciones, barreras y límites de la nueva forma de desarrollo en Argentina. *Revista Herramienta*, (45), pp. 109-124.

Feliz, Mariano y Emiliano López (2012). Proyecto neodesarrollista en la Argentina. ¿Modelo nacional-popular o nueva etapa en el desarrollo capitalista? Buenos Aires: El Colectivo y Ediciones Herramienta, 128 págs.

Finatti, Rodolfo. (2011). *Condomínios empresariais nas áreas metropolitanas do Estado de São Paulo: produção imobiliária e localização da indústria* (Doctoral dissertation, Universidade de São Paulo).

Gatto, Francisco (1994). Nuevos elementos para la discusión de la problemática regional en la Argentina en los años 90: la transformación macroeconómica y el proceso subregional de integración económica. En Curbelo, José; Francisco Alburquerque; Carlos de Mattos y Juan Cuadrado (Eds.), *Territorios en transformación (análisis y propuestas)*(pp. 71-100), Madrid: FEDER-CSIC.

Gaudin, Thierry (1978). *L'écoute des silences. Les institutions contre l'innovation*. Paris: Union générale d'Éditions, 284 págs. Recuperado de:
http://classiques.uqac.ca/contemporains/gaudin_thierry/ecoute_des_silences/ecoute_des_silences.pdf

Gerchunoff, Pablo y Lucas Llach (1998). El ciclo de la ilusión y el desencanto: un siglo de políticas económicas argentinas. Buenos Aires: Ariel, 490 págs.

Gottman, Jean (1975). The evolution of the Concept of Territory. *Social Science Information*, 14 (3-4), pp. 29-47.

Gruschetsky, Valeria (2010). Una aproximación a la acción estatal a través de su producción material. El proyecto de la Avenida General Paz (Buenos Aires, 1887-1941). *Boletín Bibliográfico Electrónico del Programa Buenos Aires de Historia Política*, 3(6). Recuperado de: <http://historiapolitica.com/datos/boletin/6dossiers.pdf>

Harvey, David (1992) [1973]. *Urbanismo y desigualdad social*. Ed siglo XXI. España.

Harvey, David (1998). *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires: Amorrortu Editores, 401 págs.

Ianni, Valeria (2008). La especificidad del desarrollo de la industria automotriz en la Argentina, 1959-1963. *Estudios Ibero-Americanos*, PUCRS, XXXIV (2), pp. 97-113.

Irigoin, Alfredo (1984). La Evolución Industrial en la Argentina (1870-1940). *Libertas*, ESEADE, (1). Recuperado de: <http://www.esade.edu.ar/wp-content/uploads/2016/07/Irigoin.pdf>

Janoschka, Michael (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *EURE*, 28 (85), PP. 11-20.

Jaramillo, Samuel (2009). *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*. Bogotá: CEDE, Universidad de Los Andes, 126 págs.

Jameson, Fredric (2005). *La lógica cultural del capitalismo tardío*. Madrid: Centro de Asesorías y Estudios Sociales, 30 págs. Recuperado de: http://www.caesasociacion.org/area_pensamiento/estetica_postmaterialismo_negri/logica_cultural_capitalismo_tardio_solo_texto.pdf

Kosacoff, Bernardo, Jorge Todesca y Adolfo Vispo (1991). *La transformación de la industria automotriz argentina. Su integración con Brasil* (LC/BUE/L.122. Documento de trabajo n° 40). CEPAL, 74 págs. Recuperado de: <http://www.cepal.org/publicaciones/xml/5/22325/40%20transf%20indus%20automotriz.pdf>

Langard, Federico (2014). *Consolidación de cadenas globales de valor y desarrollo de clusters locales: El caso de la maquinaria agrícola en Argentina*. La Plata: Tesis de posgrado, Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Recuperado de: <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.1077/te.1077.pdf>

Lattes, Alfredo (2000). Población urbana y urbanización en América Latina. En Carrión, Fernando (ed.), *La Ciudad Construida: urbanismo en América Latina*(pp. 49-76), Ecuador: FLACSO.

Lefebvre, Henri (1971). *De lo rural a lo urbano*. Barcelona: Península, 270 págs.

Lipietz, Alain (1994). *El posfordismo y sus espacios. Las relaciones capital-trabajo en el mundo* (Documento de Trabajo N° 4). Buenos Aires: PIETTE-CONICET, 53 págs.

Recuperado de: <http://www.ceil-conicet.gov.ar/wp-content/uploads/2013/06/s4lipietz.pdf>

López Collazo, Nestor (1999). La organización del trabajo, el sujeto social y el Programa de Transición. *Revista Herramienta*, (09). Recuperado de: <http://www.herramienta.com.ar/revista-herramienta-n-9/la-organizacion-del-trabajo-el-sujeto-social-y-el-programa-de-transicion>

Malamud, Andrés (2011). Conceptos, teorías y debates sobre la integración regional. *Norteamérica, Revista académica del CISAM-UNAM*, 6 (2), pp. 219-249. Recuperado de: <http://www.redalyc.org/pdf/1937/193722773008.pdf>

Manzano, Fernando y Guillermo Velázquez (2015). La evolución de las ciudades intermedias en la Argentina. *Geo UERJ*, (27), pp. 258-282.

Marradi, Alberto; Nélide Archenti y Juan Ignacio Piovani (2007). *Metodología de las ciencias sociales*. Buenos Aires: Emecé, 322 págs.

Martínez, Rubí y Ernesto Soto R. G. (2012). El consenso de Washington: la instauración de las políticas neoliberales en América Latina. *Política y Cultura*, (37), pp.35-64.

Marx, Karl (2006) [1867]. *El Capital: Crítica de la economía política Tomo I, Vol. 1. El proceso de producción del capital*. México: Fondo de Cultura Económica, XXXX págs.

Marini, Ruy Mauro (1976). *Dialéctica de la dependencia*. México: Era, 101 págs.

Moraes, Antonio Carlos (1989). Los circuitos espaciales de la producción y los círculos de cooperación en el espacio. En Yanes, L. y Liberali, A. (comp.) *Aportes para el estudio del espacio socioeconómico* I (III) (pp. xx-xx), Buenos Aires: Ed. El Coloquio.

Muñoz, Blanca (2009). Escuela de Frankfurt. En Reyes, Román (Dir.), *Diccionario crítico de Ciencias Sociales. Terminología científico-social*, Madrid: Plaza y Valdéz.

Narodowski, Patricio (2007). *La Argentina pasiva: desarrollo, subjetividad, instituciones, más allá de la modernidad: el desarrollo visto desde el margen de una periferia, de un país dependiente*. Prometeo Libros Editorial.

Nochteff, Hugo (1999). La política económica en la Argentina de los noventa. Una mirada de conjunto". *Época, Revista Argentina de Economía Política*, (1).

Neffa, Julio César (1999). Crisis de los paradigmas taylorista y fordista. *Realidad Económica*, (162), pp. 24-61.

Ortega y Gasset, José (1957). *Meditación de la Técnica. Vicisitudes de las ciencias. Bronca en la Física*. Madrid: Revista de Occidente, 37 págs.

Parserisas, Derlis (2012a). *Circuitos de la economía urbana y sistema financiero de crédito. Un análisis en la ciudad de Olavarría, provincia de Buenos Aires, Argentina*. Berlín: Editorial Académica Española, 112 págs.

Parserisas, Derlis (2012b). Circuitos de la economía urbana y modernización del sistema financiero de crédito en Olavarría. *Mundo Urbano*, (38), pp. 1-15.

Parserisas, Derlis Daniela. (2014). Territorio usado y finanzas: entidades no bancarias y préstamos personales en la ciudad de Tandil. *Revista Universitaria de Geografía*, 23(1), 11-39.
Recuperado de
http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1852-42652014000100001&lng=es&tlng=es.

Picabea, Facundo y Bitshman, Alejandro (2007). Análisis de la trayectoria tecno-productiva argentina durante la sustitución de importaciones. El caso IAME / IME. En *1er. Congreso Latinoamericano de Historia Económica y 4tas. Jornadas Uruguayas de Historia Económica*. Montevideo, Uruguay 5-7 de diciembre de 2007. Recuperado de:
http://www.audhe.org.uy/Jornadas_Internacionales_Hist_Econ/CLADHE1/trabajos/Picabea_Juan_Facundo_526.pdf

Picabea, Facundo y Hernán Thomas (2011). El Rastrojero, un camión para todos los caminos de la patria. Análisis socio-técnico del proyecto de producción automotriz local integrada en la segunda presidencia peronista (1952-1955). *Realidad Económica* (261)

Piglia, Melina (2008). La incidencia del Touring Club Argentino y del Automóvil Club Argentino en la construcción del turismo como cuestión pública (1918-1929). *Estudios y perspectivas en turismo*, 17 (1), pp. 51-70.

Pinazo, Germán y Piqué, Pilar (2011). Desarrollo latinoamericano en el marco de la globalización. *Revista Problemas del Desarrollo*, 42 (166), pp. 7-35.

Portes, Alejandro y Kelly Hoffman (2003). La estructura de clases en América Latina: composición y cambios durante la era neoliberal. *Desarrollo económico*, pp. 355-387.

Porto-Gonçalves, Carlos (2006). *A Globalização da Natureza e a Natureza da Globalização*. Brasil: Ed. Civilização Brasileira, 462 págs.

Pradilla, Emilio (2013). La economía y las formas urbanas en América Latina. En Ramírez, Blanca y Emilio Pradilla (Comps.), *Teorías sobre la ciudad en América Latina*, Tomo I (pp. 169-338), México D.F.: Universidad Autónoma Metropolitana.

Quijano, Anibal (1967). *Dependencia, Cambio Social y Urbanización en Latinoamérica*. Santiago de Chile: División de Asuntos Sociales de la CEPAL, 61 págs.
Recuperado de:
http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/33675/S7600458_es.pdf

- Raddavero, Bruno (1972). Análisis de la transferencia de la tecnología externa a la industria argentina: el caso de la industria automotriz. *Económica*, XVIII (3), pp. 367-388.
- Ríos, Diego (2005). Producción privada del espacio urbano residencial. El caso de la Mega Urbanización Cerrada Nordelta en el Municipio de Tigre. *Kairós, revista de temas sociales*, 9 (16), pp. 1-20.
- Rivadulla, Alejandro (1994). Las nuevas estrategias de las terminales automotrices argentinas frente a los procesos de apertura e integración subregional en el cono sur. *Revista interamericana de planificación*, 27 (106), pp. 168-197.
- Rocchi, Fernando (1998). Consumir es un placer: La industria y la expansión de la demanda en Buenos Aires a la vuelta del siglo pasado. *Desarrollo económico*, 37 (148), pp. 533-558.
- Rofman, Alejandro y Luis Romero (1973). *Sistema socioeconómico y estructura regional en la Argentina*. Buenos Aires: Amorrortu Editores, 227 págs.
- Roitter, Sonia y Delfini, Marcelo (2005). Las relaciones laborales en la trama automotriz. Del resquebrajamiento a la reconstrucción del trabajo. IV Jornadas de Sociología de la UNLP, 23 al 25 de noviembre de 2005, La Plata, Argentina. En Memoria Académica. Disponible en: http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.6703/ev.6703.pdf
- Santarcángelo, Juan y Germán Pinazo (2008). La industria argentina en el largo plazo 1976-2007. En *XIX Jornadas de Historia Económica*, Asociación Argentina de Historia económica, UNTREF, 23-26 de septiembre de 2008, 29 págs.
- Santarcángelo, Juan y Germán Pinazo (2009). La reindustrialización en la posconvertibilidad: una mirada desde el sector automotriz. *Realidad Económica* (247), pp. 38-61.
- Santos, Milton (1979). *Espaço e Sociedade*. Petrópolis: Vozes, 156 págs.
- Santos, Milton (1986). Circuitos espaciais da produção: un comentário. En Santos, Milton y Maria Adélia A. Souza (orgs.), *A construção do espaço* (pp. 121-134). São Paulo: Nobel.
- Santos, Milton (1996a) [1988] *Metamorfoses do espaço habitado, fundamentos teórico e metodológico da geografia*. São Paulo: Hucitec, 118 págs.
- Santos, Milton (1996b). *De la totalidad al lugar*. Barcelona: Oikos-Tau, 167 págs.
- Santos, Milton (2000) [1996]. *La naturaleza del espacio: técnica y tiempo, razón y emoción*. Barcelona: Ariel, 348 p.
- Santos, Milton (2008) [1975]. *O Espaço dividido. Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. São Paulo: EDUPS, 440 págs.

Santos, Milton (2009) [1994]. Por uma economia política da cidade. O caso de São Paulo. São Paulo: EDUSP, 144 págs.

Santos, Milton (2011) [1978]. *Economía espacial: críticas e alternativas*. São Paulo: Hucitec, 167 págs.

Santos, Milton y María Laura Silveira (2001). *O Brasil: Território e Sociedade no Início do Século XXI*. São Paulo: Record, 473 págs.

Santos, Milton y Mónica Arroyo (1997). Globalização, regionalização: a proposta do Mercosul. *Caderno Técnico Indústria e Globalização da Economia*, (24), pp.55-64.

Schvarzer, Jorge (1987). *Promoción industrial en Argentina. Características, evolución y resultados*. Documentos del Centro de Investigaciones Sociales sobre el Estado y la Administración n.º 90, 70 págs. Recuperado de: <http://www.econ.uba.ar/www/institutos/cisea/catalogo/archivos/90.pdf>

Schvarzer, Jorge (1995). *La reestructuración de la industria argentina en el periodo de ajuste estructural*. En Centros de investigaciones Sociales sobre el Estado y la Administración, 41 págs. Recuperado de: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/argentina/cicea/FRANCIA.DOC>

Schorr, Martín (2004). *Industria y nación. Poder económico, neoliberalismo y alternativas de reindustrialización en la Argentina contemporánea*. Barcelona: Edhasa, 360 págs.

Schor, Tatiana (1999). O automóvel e o desgaste social. São Paulo em Perspectiva. São Paulo, v. 13, n. 3. pp. 107-116.

Schor, Tatiana (2008). Da rabetá ao 4x4: A expansão da modernidade (e de seu colapso) na fronteira norte do Brasil. *Ciência & Ambiente*. Santa Maria: n.37. pp. 61-72.

Sereni, Emilio. 1973 [1970]. *La categoría de "formación económico-social"*, en: El concepto de "formación económico-social" (Sereni, Emilio et al.), *Cuadernos de Pasado y Presente*, 39, Córdoba, pág. 55-95.

Silva, Adriana (2005). As grandes empresas de consultoria, a produção de informações e os novos círculos de cooperação no território brasileiro. En *Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina*. Universidade de São Paulo, Brasil. Recuperado de: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal10/Geografiasocioeconomica/Geografiaindustrial/18.pdf>

Silveira, María Laura (1996). Modernización territorial argentina: rigidez y flexibilización del medio técnico-científico-informacional. *Eure*, XXII (66), pp. 45-54.

Silveira, María Laura (1999). *Um país, uma região. Fim de século e modernidades na Argentina*. São Paulo: Laboplan-FAPESP, 488 págs.

Silveira, María Laura (2001) “Una situación geográfica: de la teoría a la historia, de la historia a la teoría”, in Estudios Socioterritoriales Revista de Geografía, nº 2, Centro de Investigaciones Geográficas, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, Tandil. pp. 157-167.

Silveira, María Laura (2004). Globalización y circuitos de la economía urbana en ciudades brasileñas. *Cuadernos del CENDES*, 21 (57), pp. 1-21.

Silveira, María Laura (2008). Globalización y territorio usado: imperativos y solidaridades. *Cuadernos del CENDES*, 25 (69), pp. 1-19.

Silveira, María Laura (2009a). Región y división territorial del trabajo: desafíos en el período de la globalización. *Investigación y Desarrollo*, 17 (2), pp. 434-455.

Silveira, María Laura (2009b). Espacio banal y diversidad: más allá de las demandas del príncipe. *Revista Huellas*, (13), pp. 18-36.

Silveira, María Laura (2011a). Território usado: dinâmicas de especialização, dinâmicas de diversidade. *Ciencia geografica*, XV (1), pp. 4-12.

Silveira, María Laura (2011b). Urbanización latinoamericana y circuitos de la economía urbana. *Revista Geográfica de América Central*, número especial EGAL, pp. 1-17. Recuperado de:

<http://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/viewFile/2224/2120>

Silveira, María Laura (2013). Tiempo y espacio en geografía: dilemas y reflexiones. *Revista de Geografía Norte Grande*, (54), pp. 9-29.

Silveira, María Laura (2014). Geografía y formación socioespacial: por un debate sustantivo. *Estudios socioterritoriales*, 2 (16), pp. 141-168.

Silveira, María Laura (2016). Circuitos de la economía urbana y nuevas manifestaciones del comercio metropolitano. *Revista Ciudades*, 11 (18), 78-91.

Simondon, Gilbert (2008) [1958]. *El modo de existencia de los objetos técnicos*. Buenos Aires: Prometeo Libros, 278 pp.

Smith, Adam (1776). La riqueza de las naciones. Recuperado de: https://www.marxists.org/espanol/smith_adam/1776/riqueza/smith-tomo1.pdf

Singer, Paul (1998). Economía política de la urbanización. Siglo XXI.

Singer, Paul (1981). *Dominação e desigualdade* (1. ed. em 1975). Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1981.

Taccone, Juan José y Luis Garay (eds.) (1999). *Impacto sectorial de la integración en el MERCOSUR*. Buenos Aires: BID-INTAL, 684 págs.

Tomadoni, Claudia. (1999). Estrategias de las Empresas Terminales Automotrices en el marco de la Reestructuración Industrial. El caso del Área Metropolitana Córdoba. V Seminario Internacional de la RII. Toluca Méx.

Tomadoni, Claudia (2008). *Los autos nunca compran autos. Territorio, reestructuración y crisis en la industria automotriz*. Argentina: Encuentro Grupo Editor, 318 págs.

Torres, Horacio (2006) *El mapa social de Buenos Aires (1940-1990)*. Buenos Aires: UBA, FADU, Secretaría de Investigación y Postgrado, Serie Difusión 3. 52 p. Recuperado de: http://ns1.fadu.uba.ar/publicaciones/cat_dif_n03.pdf

Valladares, Licia y Magda Prates Coelho (1995). *La investigación urbana en América Latina. Tendencias actuales y recomendaciones*. Documentos de debate N° 4, UNESCO-MOST Disponible en: <http://unesdoc.unesco.org/images/0010/001008/100873sb.pdf>

Vapñarsky, César y Nestor Gorojovsky (1990). *El crecimiento urbano en la Argentina*. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano, 159 págs.

Vapñarsky, César (1999). (1999). *La Aglomeración Gran Buenos Aires. Expansión espacial y crecimiento demográfico entre 1869 y 1991*. Buenos Aires: Eudeba

Velázquez, Guillermo A. Geografía y Bienestar. Situación local, regional y global de la Argentina luego del Censo de 2001. Eudeba. Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires. 2008.556 pp.

Vidal-Koppman, Sonia (2001). La segregación residencial y apropiación del espacio: la migración hacia las urbanizaciones cerradas del Área Metropolitana de Buenos Aires. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, (94). Recuperado de: <http://www.ub.edu/geocrit/sn-94-70.htm>

Villanueva, (1972). EL origen de la industrialización argentina. *Desarrollo Económico*, Vol. 12, No. 47 (Oct. - Dec., 1972), pp. 451-476 Published by: Instituto de Desarrollo Económico y Social Stable URL: <http://www.jstor.org/stable/3466076>.

Virilio, Paul (1991) "La ciudad sobreexpuesta" en *The Lost Dimension*, New York, Semiotext(e), 1991, traducción del Seminario "Informática y Sociedad", Facultad de Ciencias Sociales, UBA.

Weber, Gabriela (2005). *La conexión alemana*. Buenos Aires: Edhasa, 192 págs.

Wilks, Ariel (2002). "La relación capital-trabajo como intercambio simbólico desigual. Una interpretación de los convenios colectivos firmados en el sector automotriz durante los '90." En: *Informe de investigación N°12*, CEIL-PIETTE, Diciembre de 2002, Buenos Aires, 119-140.

ANEXOS

I) Lista de entrevistas

- Smata
- Aduana de Campana
- Trabajadores de Albano Cozzoul, Ford, VW, PSA, Toyota.
- Municipio de Campana
- Municipio de Zárate
- Representantes en la fábrica Honda
- Representantes en la fábrica de Ford
- Representante de VW
- Representantes de Adefa y Acara en el salón del automóvil.
- INTI
- Petroquímica Campana.
- Tenaris
- Talleres mecánicos de diferentes tamaños.
- Concesionarias de diferentes tamaños.
- Casas de repuestos
- Usuarios de créditos prendarios

II) Videos consultados:

Funcionarios del Estado vinculados a la producción automotriz:

- 1) La automotriz Mercedes Benz Argentina realizó el lanzamiento industrial del nuevo utilitario mediano Vito, con una inversión de \$1.250 millones para su producción, 5 de agosto de 2015, Buenos Aires:
<https://www.youtube.com/watch?v=r8kO9gcLgFA>
- 2) La presidenta Cristina Fernández de Kirchner en el acto inaugural del nuevo modelo de la automotriz Honda, 14 de abril de 2015, Campana:
<https://www.youtube.com/watch?v=ygUOSLXU9xA>

- 3) El jefe de Gabinete, Jorge Capitanich, acuerdo con Brasil por industria automotriz. 5 de junio de 2014, Buenos Aires: <https://www.youtube.com/watch?v=tHAwZxOEXgE>
- 4) Cristina Fernández de Kirchner recibió en audiencia a representantes de la automotriz Mitsubishi Corporation, 14 de marzo de 2014, Olivos: <https://www.youtube.com/watch?v=Fx2KiWbxHiY>
- 5) Cristina Fernández de Kirchner, en un encuentro con empresarios del sector automotriz, 08 de septiembre de 2014, Buenos Aires: <https://www.youtube.com/watch?v=qRRp8F5p5fc>
- 6) Jorge Capitanich y Débora Giorgi.General, sobre General Motors y su anuncio inversión de u\$s 270 millones. 07 de julio de 2014. Buenos Aires: <https://www.youtube.com/watch?v=g3omm-1obkw>
- 7) Ministerio de Economía: La ministra de Industria, Débora Giorgi, anunció la fase 2 del programa Procreauto, 25 de Septiembre de 2014: <https://www.youtube.com/watch?v=P1goxQkhav0>
- 8) Cristina Fernández de Kirchner Videoconferencia en Ford. Gral. Pacheco, 16 de mayo de 2013: <https://www.youtube.com/watch?v=3V665bEhZiQ>
- 9) Conferencia de prensa de Kicillof y Giorgi con los directivos de Ford, 28 mayo de 2015: <https://www.youtube.com/watch?v=YukD0fGvzzU>
- 10) Lanzamiento de la fabricación del nuevo Peugeot 308. Cristina Fernández desde la fabrica PSA, 17 de noviembre de 2011: <https://www.youtube.com/watch?v=5oJi5Mrlagg>
- 11) Cristina Fernández asistió a la inauguración de la planta automotriz de la empresa Honda de Campana y a la presentación del primer auto realizado en el país. 26 de mayo de 2011: <https://www.youtube.com/watch?v=8EybsaVx8Yg>
- 12) Presentación Plan Estratégico Industrial. Cristina Fernández de Kirchner, 24 de febrero de 2011: https://www.youtube.com/watch?v=1_a9CxmAD08
- 13) Fábrica Peugeot en Argentina: <https://www.youtube.com/watch?v=4DwHvnAn13M>
- 14) Cristina Fernández anuncia línea de financiamiento para las autopartistas, 29 de Abril de 2010: <https://www.youtube.com/watch?v=V2MjeFMEEYY>
- 15) Presidente de Toyota Argentina en el salón del automóvil, 19 de junio de 2013: <http://www.youtube.com/watch?v=31vxMZqX2pA>,

Especialistas técnicos

- 16) El trabajo del INTI, de terminales y de autopartistas:

http://www.inti.gob.ar/mediateca/metrologia/crash_test3.htm

17) El trabajo del INTI, de terminales y de autopartistas:

http://www.inti.gob.ar/mediateca/seminarios/entrevista_fate.htm

Empresas automotrices:

18) Gerente Corporativo de Toyota en Argentina:

<http://www.youtube.com/watch?v=hFdg04a9yzw>

19) Presidente de Toyota, Daniel Herrero, anuncia inversiones:

<http://www.youtube.com/watch?v=I7vXA2tryes>

20) Toyota en Argentina:

<http://www.youtube.com/watch?v=TnbV3Pm-bGk>

21) Toyota en Argentina:

<http://www.youtube.com/watch?v=0A4VZ391-ps>

22) Discurso de Cristina Fernández en la planta de Toyota:

<http://www.youtube.com/watch?v=c88T2dVPbhY>

23) Entrevista a Shunichi Nakanishi, Presidente de Toyota y a Daniel Afione, Gerente General de Asuntos Corporativos de Toyota Argentina:

<http://www.youtube.com/watch?v=bkwy2wTzSM0>.

24) Ford Focus línea de montaje:

http://www.youtube.com/watch?v=o8fyY4R_Qeg,

25) Ford Ranger línea de montaje:

<http://www.youtube.com/watch?v=k67Qqltc5JM>,

26) Ford Motor Argentina-Transax (1980):

<https://www.youtube.com/watch?v=DHYYGIEPtfo>

27) PSA Sevel Palomar: Fiat - Peugeot:

<https://www.youtube.com/watch?v=8Zxk1L6ygdU>

28) Publicidad Sevel, 1984:

<https://www.youtube.com/watch?v=50cEy8xzWO4>

29) Publicidad Autoplan Sevel 1986:

<https://www.youtube.com/watch?v=kyctgy4dPZM>

30) Fabricación del Peugeot 308 en la planta El Palomar:

<https://www.youtube.com/watch?v=Bwj2LzUhwYk>

31) Video oficial PSA:

https://www.youtube.com/watch?v=O0E_d-P98Lc

32) Video Fábrica PSA (Palomar):

<https://www.youtube.com/watch?v=mGTQWUxnZMA>

Terminales y autopartistas:

33) Fábrica Mercedes Benz, Lina de Sprinter:

https://www.youtube.com/watch?v=88t3gjz5_NA

34) Fábrica Corven, entrevista a Dario Moreira, responsable de ingeniería:

<https://www.youtube.com/watch?v=U0fhD3-b8ao>

35) Fábrica Cachan (Radiadores):

<https://www.youtube.com/watch?v=fEANsqb7GxQ>

36) Fábrica de Affinia:

<https://www.youtube.com/watch?v=vRbTxs3Qx-I>

37) Empresa Chery:

<https://www.youtube.com/watch?v=NHsTxh2GsQA>

38) Grupo Bosch:

<https://www.youtube.com/watch?v=WO9QNaOfb0w>

39) Entrevista a Fabio Rozenblum (ADEFSA):

<https://www.youtube.com/watch?v=mMOdue5-U5k>

40) Trabajadores de Gestamp:

<https://www.youtube.com/watch?v=5hSX1c6c3jM>

41) SMATA:

<https://www.youtube.com/watch?v=3vn4yYRXPKE&noredirect=1>

42) Fábrica LEAR:

<http://www.youtube.com/watch?v=u8EueldUKy4>

43) Fábrica LEAR:

<http://www.youtube.com/watch?v=szas3r025b8>

44) Tata Motors:

<https://www.youtube.com/watch?v=E0dnFj2smsl>

45) Empresa KIA:

<http://www.youtube.com/watch?v=OFdo35z2C-s>

46) Empresa Citroën:

<http://www.youtube.com/watch?v=pfrFPKs593A>

47) GRUPO RB, autopartista:

<https://www.youtube.com/watch?v=md2AA1JbKEM>

48) Manipul SAIC, Industria automotriz:

<http://www.youtube.com/watch?v=FsviwXgHCfU>

49) Empresa Toyota:

https://www.youtube.com/watch?v=jt_pOUDGMRs

50) Toyota, Fabrica y línea de producción en la ciudad de Zárate:

<https://www.youtube.com/watch?v=IVYVVwzi6hw>

51) Distribuidora de autopartes DER:

<https://www.youtube.com/watch?v=Hai4AaBUzQs&t=51>

52) Entrevista a Florencia Emiliossi (DER):

<https://www.youtube.com/watch?v=TVJiiVAYFEk>

53) Entrevista a Fabián Natalini, Automechanika Argentina:

<https://www.youtube.com/watch?v=u-9c7TK-JkU>

54) El sistema de producción de Toyota:

<http://www.youtube.com/watch?v=Zb0boIHmgQ0&list=PLUJfiR4PA2xSYI9aa0yksciOV99TJHBE1>

55) Automatización de la producción automotriz:

<http://www.youtube.com/watch?v=LVGGRFZQyI8E>

56) Fabricación de un motor:

<http://www.youtube.com/watch?v=NdoBPjPBiFQ>

57) Toyota, automóvil impulsado a hidrógeno. Fuente: Autotécnica:

<https://www.youtube.com/watch?v=BmIsIHbvnNw>

58) El desarrollo de la industria automotriz argentina. Fuente: Autotécnica:

https://www.youtube.com/watch?v=Al2OfX6_xw

59) El sistema e-Highway, autopistas eléctricas:

<https://www.youtube.com/watch?v=yGmpeyGiZLI>

60) SIAM (1940):

<https://www.youtube.com/watch?v=gTH5xfWIN4I&feature=youtu.be>

61) DiFilm Fábrica automóviles en Santa Isabel, Córdoba, 1951:

<https://www.youtube.com/watch?v=8IBVTdb69To>

62) DiFilm -Fábrica IKA-Renault, 1966:

<https://www.youtube.com/watch?v=7VJqq4dyw6o>

63) DiFilm - Fábrica de automóviles IKA, 1975:

<https://www.youtube.com/watch?v=LYymlBYauqA>

64) DiFilm- Industria automotriz- cine institucional (1973):

<https://www.youtube.com/watch?v=vUW6TBiECvw>

65) Historia de la Moto Puma:

https://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=wpa4_q5AN7Y

66) La complicidad Patronal en la última dictadura militar. El caso: Ford Argentina:

<http://www.youtube.com/watch?v=f6lgqka4xhU>

67)Mercedes Benz y la dictadura en Argentina, Milagros no hay - Los desaparecidos de

Mercedes-Benz, Gaby Weber (2013):

<https://www.youtube.com/watch?v=m8TOIS0ICIE>

III) Empresas automotrices productoras de autopartes en Argentina. Elaboración propia en base a diarios, páginas *web* de las empresas y entrevistas.

EMPRESA	Año de Localización	Trabaja:	Actividad	Exporta:	Empleados (2015)	Capital	ID2
I. COZZUOL	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Plásticos	A Brasil	s-d	Nacional	1
AMIC SACIFAI	1951	Para una terminal y el mercado de reposición	Metalúrgica	s-d	s-d	Nacional	2
DEMA S.A.	24/04/1962	Para una terminal y el mercado de reposición	Metalúrgica	s-d	s-d	Nacional	3
GUIDI S.A.	1960	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Metalúrgica	s-d	s-d	Nacional	4
DENSO MANUFACTUR	27/03/1996	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Cables	A diferentes continentes	s-d	Extranjero	5
FELKO	1957	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Antenas	A diferentes continentes	45	Nacional	6
ACINDAR	-	s-d	Metalúrgica	A diferentes continentes	2800	Extranjero	7
ACM ARGENTINA S.	22/06/1999	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	No	140	s-d	8
AIRCA	1959	Para una terminal y el mercado de reposición	Metalmecánica	No	85	Nacional	9
ALADDIN S.R.L.	1959	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	Al Mercosur y a diferentes países de América Latina	100	Nacional	10
ALLEVARD REJNA	1961	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	A diferentes continentes	260	Extranjero	11
AUSTRAL TUB S.A.	2001	Para una terminal y el mercado de reposición	Autopartes	No	55	s-d	12

C.G.R. S.A.	1989	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	A diferentes continentes	170	S-d	13
CIBASA	28/05/1973	Para el mercado de reposición	Alambres	Al Mercosur y a diferentes países de América Latina	25	Nacional	14
CRAFMSA	1974	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Piezas forjadas	Al Mercosur y a diferentes países de América Latina	640	Nacional	15
CYLGEM S.A.	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Eléctricos	A diferentes continentes	s-d	s-d	16
DANA	03/11/1954	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	A diferentes continentes	s-d	Extranjero	17
DIE TECH S.A.	21/04/2005	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Metalmecánica	No	25	Extranjero	18
ELHYMEC S.A.C.I.	1966	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	Al Mercosur y a diferentes países de América Latina	s-d	Nacional	19
EMU	1956	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Metalúrgica	A diferentes continentes	s-d	S-d	20
ESPEL	24/02/1964	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Eléctrico	Al Mercosur y a diferentes países de América Latina	100	Nacional	21
GAMAR S.A.	10/09/1980	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	No	160	Nacional	22
ROMET S.A.	26/09/1991	Para la mayoría de las terminales y el	Autopartes	A Brasil	250	Nacional	23

		mercado de reposición					
FAMAR FUEGUI	1982	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Electricidad	A diferentes continentes	400	Nacional	24
FAPERSA	-	Para una terminal y el mercado de reposición		A diferentes continentes	s-d	Nacional	25
FEDERAL MOGUL	08/05/1952	Para una terminal y el mercado de reposición	Piezas del motor	No	250	Nacional	26
FERROSIDER PARTS	07/09/2007	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	A Brasil	220	Nacional	27
FLEX-N-GATE	28/08/1958	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	A diferentes continentes	110	Extranjero	28
GKN SINTER METAL	24/03/1998	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Bombas	A diferentes continentes	200	Extranjero	29
HUTCHINSON	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Caucho	A diferentes continentes	500	Extranjero	30
INDUPLA S.A.	20/11/2002	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	No	25	Nacional	31
INDUSTRIAS LEAR	1999	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Asientos cables	a Brasil	850	Extranjero	32
MARO	1978	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	No	s-d	s-d	33
MARO	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición		s-d	s-d	s-d	34
MERCURIO PAPAIA	18/05/1978	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	Al Mercosur y a diferentes países de América Latina	s-d	s-d	35

INERGY AUTOMOTIV	04/12/1996	Para el mercado de reposición	Autopartes	s-d	200	Extranjero	36
INYLBRA AUTOMOTIV	30/01/2008	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Alfombras	Al Mercosur y a diferentes países de América Latina	140	Extranjero	37
JUNTAS CICCARELL	1937-1980	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Juntas	A diferentes continentes	100	Nacional	38
JUNTAS ILLINOIS	1943	Para el mercado de reposición	Juntas	A diferentes continentes	70	Nacional	39
KOVAL Y BLANCK	1959	Para autopartistas	Bombas	A diferentes continentes	50	Extranjero	40
L. V. SPADA	1982	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Bujías	A diferentes continentes	50	Extranjero	41
L' EQUIPE MONTEU	1990	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Plásticos	A diferentes continentes	450	Extranjero	42
M.M.A. S.R.L.	1997	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Eléctricos	A Brasil	40	s-d	43
MA AUTOMOTIVE	2000	Para una terminal y el mercado de reposición	Autopartes	A diferentes continentes	560	Extranjero	44
MAGNETI	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Caños de escape	A diferentes continentes	s-d	Extranjero	45
MAHLE ARGENTINA	1961	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes, motor	A Brasil	800	Extranjero	46
MI-PA-MET S.R.L.	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	A Brasil	s-d	s-d	47
NEOTEK S.R.L.	1968-2002	Para autopartistas	Autopartes	No	35	Nacional	48
NOVAX TECHNIK S.	-	Para la mayoría de las terminales y el	Moldes soldados	s-d	s-d	s-d	49

		mercado de reposición					
DAREF	-	Para autopartistas	Autopartes	Al Mercosur y a diferentes países de América Latina	s-d	Extranjero	50
PARIANI S.A.	1950	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes del motor	Al Mercosur y a diferentes países de América Latina	s-d	s-d	51
PERTRAK S.A.	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Partes motor	A diferentes continentes	s-d	Extranjero	52
PLASCAR	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Plásticos	s-d	s-d	Extranjero	53
PLASTITEK S.R.L.	2000	Para autopartistas	Gomas	No	s-d	Nacional	54
PRENSIPLAST S.A.	1964	Para el mercado de reposición	Autopartes	No	100	Nacional	55
PWA POLIURETANOS	1997	Para una terminal y el mercado de reposición	Espumas	s-d	220	Extranjero	56
R. NETO S.A	1993	s-d	Filtros	Al Mercosur y a diferentes países de América Latina	120	Nacional	57
RALUX S.A.	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Eléctricos	A diferentes continente.	s-d	Extranjero	58
RAR S.A.	1990	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	A diferentes continentes	100	s-d	59
RET S.R.L.	1986	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Textiles	A Brasil	150	Nacional	60
SABO ARGENTINAS	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Retenes	A diferentes continentes	200	Extranjero	61

		reposición					
SANUT S.R.L.	1985	Para autopartistas	Bombas, carburadores	A diferentes continentes	50	Nacional	62
SIDERCA S.A.I.C.	1948	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Aceros	A diferentes continentes	5000	Nacional	63
SKF ARGENTINA S.A.	1968	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	A diferentes continentes	s-d	Extranjero	64
SOGEFI	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Filtros	A diferentes continentes	s-d	Extranjero	65
SPICER (DAMA)	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	A diferentes continentes	0	Extranjero	66
TARANTO S.A.	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	A diferentes continentes	s-d	Nacional	67
TARANTO S.A.	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	A diferentes continentes	s-d	Nacional	68
TECNOLOGIA EN	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Cables	A Brasil	s-d	s-d	69
TESTORI S.R.L.	1959	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	A Brasil	s-d	Nacional	70
TYCO ELECTRONICS	-	Para autopartistas	Cables	A Brasil	s-d	Extranjero	71
UNE S.R.L.	-	Para autopartistas	Cromados	A Brasil	s-d	s-d	72
UNIONBAT S.A.	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Baterías	Al Mercosur y a diferentes países de América Latina	s-d	Nacional	73
VAER S.A.	-	Para autopartistas	Autopartes	No	40	Nacional	74
VISTEON S.A.	-	Para la mayoría de las terminales y el	Autopartes	A diferentes	s-d	Extranjero	75

		mercado de reposición		continentes			
YAZAKI	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Cables	s-d	s-d	Extranjero	76
ENERTEK		Para una terminal y el mercado de reposición		s-d	s-d	Extranjero	77
PLIMER S.A.	-	Para una terminal y el mercado de reposición	Plásticos	s-d	s-d	Nacional	78
VENTALUM	1966	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Metalúrgica	s-d	s-d	Nacional	79
ESTEBAN CORDERO	-	Para una terminal y el mercado de reposición		s-d	s-d	Nacional	80
E. ROMET S.A.	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	A Brasil	250	Nacional	81
METAGAL	1986	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	No	80	Extranjero	82
MASTER TRIM	2003	Para una terminal y el mercado de reposición	Autopartes	s-d	400	Extranjero	83
MET. ROMA	1998	Para una terminal y el mercado de reposición	Metal	s-d	200	Extranjero	84
ALTISSIMO S.A.		Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Eléctrico	Al Mercosur y a diferentes países de América Latina	s-d	Extranjero	85
ALYCO S.R.L	1996	Para el mercado de reposición	Tensores	A diferentes continentes	s-d	Nacional	86
AUTOBAT S.A.C.I.	1972	Para una terminal y el mercado de reposición	Baterías	A diferentes continentes	180	Nacional	87
BENTELER	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	s-d	s-d	Extranjero	88
BENTELER	-	Para el mercado de		s-d	s-d	Extranjero	89

2		reposición				o	
BREMBO	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	A Brasil	s-d	Extranjero	90
CARLOS BOERO S.R	1987	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	A diferentes continentes	s-d	Nacional	91
CIBIE ARGENTINA	1959	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Faros	A diferentes continentes	s-d	Extranjero	92
CO.IN.SA S.A.	1967	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Química	A diferentes continentes	s-d	Nacional	93
CRISTEM S.A.	1975	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Parabrisas	A diferentes continentes	s-d	Nacional	94
DADA	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Ensamblan ruedas	A diferentes continentes	s-d	Extranjero	95
DYTECH	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Tubos	s-d	s-d	Extranjero	96
E. BRACCO S.A.	1970	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	Al Mercosur y a diferentes países de América Latina	60	Nacional	97
EUGENIO FALLONE	1962	Para el mercado de reposición	Bombas	A diferentes continentes	s-d	Nacional	98
FATE	-	s-d		s-d	s-d	Extranjero	99
FAURECIA ARGENTI	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Asientos paneles	A diferentes continentes	s-d	Extranjero	100
FAURECIA SISTEMA	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	A Brasil	s-d	Extranjero	101
FAURECIA SISTEMA	-	Para la mayoría de las terminales y el	Autopartes	A Brasil	s-d	Extranjero	102

		mercado de reposición					
FREMEC S.A.	-	s-d	Cables	A diferentes continentes	s-d	Nacional	103
PEDRO BUCCIERS	1970	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Pintura	s-d	80	Nacional	104
GALVANO-PLASTICAS	1973- 1980	s-d	Pintura	s-d	s-d	Nacional	105
FRICITIONLAB SRL	2004	s-d	Pintura	s-d	70	Nacional	106
GALVANOTECHNIA BE	19/11/1992	s-d	Pintura	s-d	10	s-d	107
PAINT S.R.L	1993	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Pintura	s-d	30	s-d	108
FRIC ROT S.A.I.C	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Amortiguadores	A diferentes continentes	s-d	Extranjero	109
GESTAMP BAIRES	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	A diferentes continentes	s-d	Extranjero	110
GESTAMP CORDOBA	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	A diferentes continentes	s-d	Extranjero	111
IRAUTO S.A.	1996	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Techos	s-d	s-d	Extranjero	112
JTEKT AUTOMOTIVO	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Cajas dirección	A diferentes continentes	s-d	Extranjero	113
JOHNSON MATTHEY	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Catalizadores	s-d	s-d	Extranjero	114
KROMBERG & SCHUB	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Cables	s-d	s-d	Extranjero	115
LABORATORIOS FUN	1950	Para la mayoría de las terminales y el	Autoparlantes	No	s-d	Nacional	116

		mercado de reposición					
HISTAP S.A.	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	No	s-d	Nacional	117
MEFRO WHEELS	2003	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Ruedas acero	s-d	s-d	Extranjero	118
METALSA ARGENTI	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Chasis piezas	s-d	s-d	Nacional	119
METALURGICA ROSA	-	Para una terminal y el mercado de reposición	Metalmecánica	Al Mercosur y a diferentes países de América Latina	s-d	s-d	120
MGI COUTIER	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	A diferentes continentes	s-d	Extranjero	121
MIRGOR S.A.C.I.F	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Sistema, climatización	s-d	s-d	s-d	122
MLH VERNET S.A.	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	A diferentes continentes	s-d	Extranjero	123
TAKATA ARGENTINA	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	A diferentes continentes	s-d	Extranjero	124
TI AUTOMOTIVE	19/01/2001	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	A diferentes continentes	150	Extranjero	125
TOVLENT S.A.	1959	Para el mercado de reposición	Plásticos	A diferentes continentes	100	Nacional	126
TREVES	1995	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	Al Mercosur y a diferentes países de América Latina	320	Extranjero	127
TRICO	13/10/1993	Para la mayoría de	Autopartes	A	120	Extranjero	128

		las terminales y el mercado de reposición		diferentes continentes		o	
ZF SACHS	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Amortiguadores	A diferentes continentes	s-d	Extranjero	129
PETROKEN	-	Para autopartistas	Plástico	s-d	s-d	Extranjero	130
PLASTIC OMNIUM	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Plásticos	A Brasil	s-d	Extranjero	131
POLIMETAL	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Ruedas	A Brasil	s-d	Nacional	132
RAUL V. BATALLES	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Matafuegos	A Brasil	s-d	s-d	133
SAINT GOBAIN	1938	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Vidrios	s-d	620	Extranjero	134
NEMAK ARGENTINA	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Autopartes	A Brasil	s-d	Extranjero	135
MWM INTERNACIONAL	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Motores	A Brasil	s-d	Extranjero	136
LEAR	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición		s-d	s-d	Extranjero	137
RGL AUTOPARTES	-	Para el mercado de reposición	Autopartes	s-d	s-d	Nacional	138
RADIRE	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Arandelas	No	s-d	s-d	139
VDR	-	s-d	Sistema frenos	s-d	s-d	s-d	140
TIFEC	1953	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Engranajes caja	s-d	s-d	Nacional	141

RM BOMBAS DEPRES	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Bombas	Si	s-d	s-d	142
RG FRENOS	1988	Para el mercado de reposición	Frenos	Si	s-d	Nacional	143
PORPORA	1951	Para el mercado de reposición	Barras	A Brasil	s-d	Nacional	144
MOLAIKE	1978	s-d	Matrickeria	s-d	40	Nacional	145
TAHERSA	1968	Para una terminal y el mercado de reposición	Matrickeria	s-d	s-d	Nacional	146
TRINA	-	s-d	Matrickeria	s-d	s-d	s-d	147
PIL-KINGTON ARGEN	-	s-d	Parabrisas, vidrios	s-d	s-d	Extranjero	148
AUTOBAT	1973	Para una terminal y el mercado de reposición	Baterías	A diferentes continentes	180	Nacional	149
BAIRES FULL TRAD	-	Para el mercado de reposición	Baterías	s-d	s-d	s-d	150
BATERPLA C S.R.L.	1942	Para el mercado de reposición	Baterías	s-d	s-d	Nacional	151
CARPINELL I S.A.	1947	Para el mercado de reposición	Baterías	s-d	s-d	Nacional	152
DISTRIBAT	1968	Para el mercado de reposición	Baterías	s-d	s-d	Nacional	153
ENERSYSTEM ARGEN	-	s-d	Baterías	Al Mercosur y a diferentes países de América Latina	s-d	S-d	154
ESTABLECI MIENTOS SOYUZ S.A	1982	Para el mercado de reposición	Baterías	s-d	s-d	S-d	155
FADEMI S.A.	-	Para el mercado de reposición	Baterías	Al Mercosur y a diferentes países de América Latina	s-d	Nacional	156
RESINO S.R.L.	1950	s-d	Baterías	s-d	s-d	Nacional	157
INGENIERIA PLAST	-	Para proveedores	Plásticos baterías	s-d	s-d	s-d	158
JAOS S.A.	-	s-d	Baterías	s-d	s-d	s-d	159
LAS AZUCENAS	-	Para proveedores	Plásticos	s-d	s-d	s-d	160

S.R							
MATEO HNOS. S.A.	-	s-d		s-d	s-d	s-d	161
PLACORD S.A.	1969	s-d	Baterías	s-d	s-d	s-d	162
PRADEMA S.A.	-	s-d	Baterías	s-d	s-d	s-d	163
UNIONBAT S.A.	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Baterías	Al Mercosur y a diferentes países de América Latina	s-d	Nacional	164
VALENTIN BALCAR	-	s-d	Baterías	s-d	s-d	s-d	165
PENTRON	1932	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Suspensiones	Al Mercosur y a diferentes países de América Latina	24	Extranjero	166
TENNECO	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición	Escapes	A diferentes continentes	220	Extranjero	167
PSA- JEPPENER	-	Para la mayoría de las terminales y el mercado de reposición		s-d	s-d	Extranjero	168

IV) Certificaciones de empresas automotrices

Empresas autopartistas con certificaciones “ISO 9001”

A. GIACOMELLI S.A.	EPINAC S.A.	MAGNETI MARELLI
ACINDAR INDUSTRIA ARGENTINA DE ACEROS S.A.	EQUIPAMIENTOS BRACCO S.A.	MANN HUMMEL ARGENTINA S.A.
	ESPEL S.A.I.C.A.	
AFFINIA ARGENTINA S.A.	ESTABLECIMIENTOS GAMAR S.A.	MASTROPOR S.A.
ALEJANDRO JOSE VISOKOLSKIS	ETMA S.A.C.I.F. E I.	METALURGICA ROSARINA DE FUNDICION S.R.L.
ALTISSIMO S.A.	EUGENIO FALLONE, HIJOS Y CIA. S.A.I.C.F.I.A.C.	NEUBELL S.A.
ALYCO S.R.L.	FABRICA ROSARINA DE ACCESORIOS (FRA) S.R.L.	OBLAN S.A.
AMORTIGUADORES SADAR S.A.C.I. E I.	FACORSA S.A.	PIRELLI NEUMATICOS S.A.I.C.
ANICETO GOMEZ S.A.	FAESA FABRICA ARGENTINA DE ELASTICOS S.A.I. Y C.	PST ELETRONICA LTDA.
AUTOBAT S.A.C.I.	FATE S.A.I.C.I.	R. NETO S.A.
AUTO-MOVIL S.R.L.	FAVICUR I.C.S.A.	RALUX S.A.
BARACK ARGENTINA S.R.L.	FERVI AIR S.A.	RESMIT S.A.
BRGROUP S.R.L.	FRAS-LE ARGENTINA S.A.	SABO ARGENTINA S.A.
BURKOOL S.A.	FREMEC S.A.	SIDERCA S.A.I.C.
CARLOS BOERO S.R.L.	FUNDICION SANTIAGO MARTINEZ S.A.I.C. Y F.	SIMON CACHAN S.A.
CARRARO ARGENTINA S.A.	HENKEL ARGENTINA S.A.	SKF ARGENTINA S.A.
CIBASA S.A.	INDUPLA S.A.	SOGEFI FILTRATION ARGENTINA S.A.
COL-VEN S.A.	INDUSTRIAS MARO S.A.	TALLER BAIGORRIA S.A.
COMPANIA REGIONAL ACEROS FORJADOS MERCEDES S.A.	IRAUTO S.A.	TARANTO S.A.
CORVEN S.A.C.I.F.	JAIME SERRAT E HIJO S.R.L.	TARANTO SAN JUAN S.A.
CRISTEM S.A.	JUNTAS CICCARELLI S.R.L.	TAZIOLI Y CIA. S.R.L.
DANESE, GRACIELA GENOVEVA (BULBOS GENY)	JUNTAS ILLINOIS S.A.	TE CONNECTIVITY ARGENTINA S.R.L.
DENSO MANUFACTURING ARGENTINA S.A.	KOMPUSUR S.A.	TESTORI S.R.L.
DEUTZ AGCO MOTORES S.A.	KOVAL Y BLANCK S.A.I.C.F. E I.	UNIONBAT S.A.
DI BENEDETTO HNOS. S.A.	KROMBERG & SCHUBERT GMBH & CO.	VAER S.A.
DIE TECH S.A.	L. V. SPADA Y CIA. S.R.L.	VENTALUM S.A.I.C.
DINO MATTIOLI S.A.I.C.	LAGOSTENA S.R.L.	YAZAKI ARGENTINA S. R. L.
EDUARDO H. PEREZ & HNOS. S.A.	LIFTGATE S.A.	ZF ARGENTINA S.A.
ELECTROMECHANICA VIC S.A.		

Empresas que cumplen normas “ISO 9001” y normas “ISO 14001”

ACINDAR INDUSTRIA ARGENTINA DE ACEROS S.A.	FLEX-N-GATE ARGENTINA S.R.L	PILKINGTON ARGENTINA S.A.
AFFINIA ARGENTINA S.A.	FRAS-LE ARGENTINA S.A.	PIRELLI NEUMATICOS S.A.I.C.
AIRCA S.A.I.C.I.F.A. Y C.	FRIC ROT S.A.I.C.	POLIMETAL S.A.
ALADDIN S.R.L.	GESTAMP BAIRES S.A.	PRENSIPLAST S.A.I.C.F.I.
ALLEVARD REJNA ARGENTINA S.A.	HUTCHINSON ARGENTINA S.A.	RET S.R.L.
BREMBO ARGENTINA S.A.	INDUSTRIA DEL PLASTICO Y METALURGICA ALBANO COZZUOL S.A.	SKF ARGENTINA S.A.
CIBIE ARGENTINA S.A.	INDUSTRIAS GUIDI S.A.C.I.F.	SOGEFI FILTRATION ARGENTINA S.A.
COMPANIA REGIONAL ACEROS	INDUSTRIAS LEAR DE	STILO WG S.R.L.

FORJADOS MERCEDES S.A.	ARGENTINA S.R.L.	
CONCENTRIC AB	INDUSTRIAS MARO S.A.	TARANTO SAN JUAN S.A.
ELHYMEC S.A.C.I.F.	IRAUTO S.A.	TESTORI S.R.L.
EMU - ESTABLECIMIENTOS METALURGICOS UNIDOS S.A.I.C.	JOHNSON MATTHEY ARGENTINA S.A.	TI AUTOMOTIVE ARGENTINA S.A.
EPINAC S.A.	KROMBERG & SCHUBERT GMBH & CO.	TOYOTA BOSHOKU ARGENTINA S.R.L.
ESTABLECIMIENTOS GAMAR S.A.	MAGNETI MARELLI CONJUNTOS DE ESCAPE S.A.	TRICO LATINOAMERICANA S.A.
ESTABLECIMIENTOS ROMET S.A.	MANN HUMMEL ARGENTINA S.A.	TRISTAN MAREK
FAMAR FUEGUINA S.A.	MEFRO WHEELS PANAMERICA S.A.	VENTALUM S.A.I.C.
FATE S.A.I.C.I.	MGI COUTIER ARGENTINA	VISTEON S.A.
FAURECIA SISTEMAS DE ESCAPE ARGENTINA S.A.	MIRGOR S.A.C.I.F.I.A.	WALKER ARGENTINA
FEDERAL MOGUL ARGENTINA S.A.	NEMAK ARGENTINA S.R.L.	YAZAKI ARGENTINA S. R. L.
FELKO S.R.L.	NEUBELL S.A.	ZF ARGENTINA S.A.
FERROSIDER PARTS S.A.	PABSA S.A.	

Empresas que cumplen normas "ISO/TS 16949"

3M ARGENTINA	GESTAMP BAIRE S.A.	PIRELLI NEUMATICOS S.A.I.C.
A. GIACOMELLI S.A.	GESTAMP CORDOBA S.A.	POLIMETAL S.A.
ACM ARGENTINA S.R.L.	HENKEL ARGENTINA S.A.	PRENSIPLAST S.A.I.C.F.I.
AIRCA S.A.I.C.I.F.A. Y C.	HUTCHINSON S.A.	PST ELETRONICA LTDA.
ALADDIN S.R.L.	ALBANO COZZUOL S.A.	PWA POLIURETANOS WOODBRIDGE DE ARGENTINA S.A.
ALLEVARD REJNA ARGENTINA S.A.	INDUSTRIAS GUIDI S.A.C.I.F.	RALUX S.A.
ALTISSIMO S.A.	INDUSTRIAS LEAR DE ARGENTINA S.R.L.	RET S.R.L.
BASF ARGENTINA S.A.	INDUSTRIAS MARO S.A.	SABO ARGENTINA S.A.
BREMBO ARGENTINA S.A.	INDUSTRIAS MERCURIO PAPA IANNI S.A.	SAINT GOBAIN ARGENTINA S.A.
BURKOOL S.A.	IRAUTO S.A.	SIDERCA S.A.I.C.
CIBASA S.A.	JOHNSON MATTHEY ARGENTINA S.A.	SKF ARGENTINA S.A.
CIBIE ARGENTINA S.A.	JTEKT AUTOMOTIVE ARGENTINA S.A.	SOGEFI FILTRATION ARGENTINA S.A.
ACEROS FORJADOS MERCEDES S.A.	KROMBERG & SCHUBERT GMBH & CO.	SPICER EJES PESADOS S.A.

CONCENTRIC AB	L. V. SPADA Y CIA. S.R.L.	STILO WG S.R.L.
DELPHI PACKARD ARGENTINA S.A.	L' EQUIPE MONTEUR S.A.	TARANTO S.A.
DENSO MANUFACTURING ARGENTINA S.A.	M.M.A. S.R.L.	TARANTO SAN JUAN S.A.
DIE TECH S.A.	MAHLE ARGENTINA S.A.	TAZIOLI Y CIA. S.R.L.
ELHYMEC S.A.C.I.F.	MANN HUMMEL ARGENTINA S.A.	TESTORI S.R.L.
EMU - ESTABLECIMIENTOS METALURGICOS UNIDOS S.A.I.C.	MASTROPOR S.A.	TI AUTOMOTIVE ARGENTINA S.A.
ESTABLECIMIENTOS GAMAR S.A.	MEFRO WHEELS PANAMERICA S.A.	TOYOTA BOSHOKU ARGENTINA S.R.L.
ESTABLECIMIENTOS ROMET S.A.	METAGAL ARGENTINA S.A.	TREVES ARGENTINA S.A.
FAMAR FUEGUINA S.A.	METALSA ARGENTINA S.A.	TRICO LATINOAMERICANA S.A.
FAPERSA I.C.S.A.	MGI COUTIER ARGENTINA	TRISTAN MAREK
FATE S.A.I.C.I.	MI-PA-MET S.R.L.	UNE S.R.L.
FAURECIA SISTEMAS DE ESCAPE ARGENTINA S.A.	MIRGOR S.A.C.I.F.I.A.	UNIONBAT S.A.
FEDERAL MOGUL ARGENTINA S.A.	MWM INTERNATIONAL MOTORES S.A.	VENTALUM S.A.I.C.
FELKO S.R.L.	NEMAK ARGENTINA S.R.L.	VISTEON S.A.
FLEX-N-GATE ARGENTINA S.R.L	NEUBELL S.A.	VMG S.A.
FRAS-LE ARGENTINA S.A.	PABSA S.A.	WALKER ARGENTINA
FRIC ROT S.A.I.C.	PERTRAK S.A.	YAZAKI ARGENTINA S. R. L.

Empresas autopartistas que cumplen normas "OHSAS 18001"

ACINDAR INDUSTRIA ARGENTINA DE ACEROS S.A.
BREMBO ARGENTINA S.A.
CIBIE ARGENTINA S.A.
CONCENTRIC AB
FAMAR FUEGUINA S.A.
JOHNSON MATTHEY ARGENTINA S.A.
PIRELLI NEUMATICOS S.A.I.C.
SKF ARGENTINA S.A.
TARANTO SAN JUAN S.A.

V) Guía de preguntas a entrevistados:

Terminales Automotrices

En cuanto a la empresa:

- ¿Cuáles serían las principales características de la empresa?
- ¿Cuáles han sido las principales causas de la localización de la terminal? Qué ventajas o desventajas tienen?
- ¿Quiénes son sus principales proveedores? Donde están localizados?
- ¿Qué diferencias existen entre los proveedores nacionales y los extranjeros?
- ¿Cómo evalúa la infraestructura utilizada por la empresa, en relación a rutas y puertos?
- ¿Servicios de gas, energía, costos?
- ¿Qué posibilidades existen de ampliar la escala de producción?
- ¿Qué posibilidades existen de ampliar el porcentaje de piezas nacionales?
- ¿Tienen inversiones en otras esferas de la economía?
- ¿Qué Certificaciones o normas poseen?

En cuanto a la relación con el Estado:

- ¿Qué relaciones se han establecido con las diferentes esferas del estado?
- ¿Existen obras, proyectos que se encuentren trabajando en conjunto?
- ¿Qué políticas considera que el Estado debe afrontar?

Relaciones comerciales, financieras, etc.

- ¿Cómo evalúa la relación comercial entre la Argentina y Brasil? Filiales en otros países.
- ¿Qué perspectivas de ventas dentro del mercado interno y hacia el exterior tienen?
- ¿Qué herramientas financieras están ofreciendo como empresa?
- ¿Qué relaciones tienen con otras empresas del sector, con las otras terminales, hay cooperación o proyectos en común?

Trabajadores

- ¿Cuánto hace que trabaja en la industria?
- ¿Ha trabajado siempre en la misma rama?
- ¿La empresa siempre trabajo en la zona, se han trasladado?
- ¿Siempre trabajo en el mismo lugar dentro de la industria? ¿Rotan actividades?
- ¿Cómo definiría a la empresa: grande, media, pequeña?
- ¿Qué productos elabora la empresa?
- ¿A quién le compran y de dónde viene la materia prima?

- ¿A quiénes le venden el producto? ¿Sabe si sólo le venden a las terminales? ¿A cuáles?
- ¿O tienen otros mercados fuera de las terminales?
- ¿Cuáles son los períodos de mayor producción?
- ¿Hay vacaciones "forzadas" o suspensiones en ciertos momentos del año?
- ¿Hubo despidos en los últimos años?
- ¿Cuáles han sido los momentos de mayor conflictividad laboral?
- A lo largo de los años que trabaja en la empresa:
- ¿Hubo transformaciones/modernizaciones en las máquinas que utilizan?
- ¿Hubo cambios en las formas de organización del trabajo y los trabajadores?
- ¿La empresa organiza charlas, cursos o cualquier otro método de capacitación?
- ¿Aumentó la producción?
- ¿Sabe si la empresa tiene proyectos de responsabilidad social empresarial?
- ¿Están sindicalizados? ¿Desde cuándo? ¿Cómo evolucionó la actividad sindical?
- ¿Cómo se realizan las negociaciones sobre salarios y condiciones de trabajo? ¿Cómo es el sistema de salud (obra social)?
- ¿A través de qué banco les pagan?
- ¿La empresa adhiere a sistemas de normas de calidad (ISO 9000, etc.) y de seguridad (ART, etc)?
- ¿Sabe si la empresa contrata trabajadores "en negro"?
- ¿Sabe si la empresa establece relaciones con otras firmas del mismo ramo o con otras proveedoras de terminales?

Sindicatos de las terminales

- ¿Cuáles son los objetivos y principales proyectos que tiene el sindicato?
- ¿Cuáles han sido los últimos logros?
- ¿Qué porcentaje de sindicalización existe en las terminales?
- ¿Cuál es la actual relación que tienen con Toyota? , ya que cuando esta empresa se localizó pidió como requisito que no se mantenga el convenio colectivo de trabajo
- ¿Cómo ven la política y medidas del estado, en cuanto a programas, beneficios otorgados hacia los trabajadores o terminales?
- ¿Cambio de legislación?
- ¿Cuáles son los principales desafíos del sindicato?

Estado en sus diferentes niveles:

- ¿Cuáles han sido las principales políticas hacia el sector automotriz?
- ¿Hay políticas fiscales para el mejoramiento o beneficio de la actividad?
- ¿Cómo evalúa la relación entre las empresas y el estado y la comunidad?
- ¿Cómo evalúa el Plan estratégico Territorial y el Plan industrial 2020?
- ¿Cuáles han sido los principales acuerdos con las empresas?
- ¿Cuáles son los principales proyectos de infraestructura llevados adelante?

Municipios de Zárate y Campana

- ¿Cuáles han sido las principales transformaciones desde la llegada de las empresas?
- ¿Cómo evalúa la relación entre el estado y las empresas?
- ¿Qué beneficios les trae a los municipios la localización de estas empresas?
- ¿Qué beneficios por parte del Estado han obtenido las empresas?

En cuanto a los talleres:

- ¿Desde cuándo trabaja en esta actividad y cuál es la principal tarea que se realiza?
- ¿Todavía existe el trabajo artesanal?
- ¿Cada vez hay más mecánicos, como evalúa la competencia?
- ¿Quiénes son los principales clientes?
- ¿Cuál es el contenido técnico de las herramientas del taller? ¿ qué aparatos técnicos manuales- eléctricos- electrónicos se usan?
- ¿Existe alguna limitación debido al contenido o modernización de los aparatos técnicos que se utilizan?
- ¿Cómo se vincula con los vendedores de respuestas? Sostiene que hay una proliferación de comercios que se dedican a la actividad, como efectúa los pagos?
- ¿Talleres especializados? De marcas? Con quienes compite?
- ¿Con otros talleres, chapistas?
- ¿La técnica de los nuevos autos como influye en su trabajo?