

El circuito inferior de la economía urbana y la producción automotriz¹

Matías Donato Laborde

Circuitos de la economía urbana

El espacio geográfico no solo expresa la acción de los agentes hegemónicos, sino que puede ser entendido como 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). En tanto, 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 modernizaciones, el impacto del fenómeno técnico y las marcadas diferencias de renta 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) 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.

De esta manera, 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 que son las finanzas, la información, la ciencia y la técnica y 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 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:

¹ Este trabajo se desprende de la tesis doctoral titulada: Territorio y globalización en Argentina: Los circuitos de la economía urbana vinculados a las empresas automotrices (2017).

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, 2014, p. 87)

Los dos circuitos de la economía urbana no son sistemas aislados e impermeables entre sí, por el contrario, están en interacción permanente. El circuito inferior no se reduce 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, 2014).

La producción automotriz y el circuito inferior

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.

Cada circuito tiene una articulación horizontal con diferente grado de integración. Mientras que el superior tiene una integración alta en el Área Concentrada del país² y sus lógicas de funcionamiento son externas a las ciudades donde se implanta, el inferior está caracterizado por su continuidad en el territorio.

El territorio 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 último, con la proliferación de distintas formas del hacer, revela una diversidad de existencias en las ciudades.

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 (Donato Laborde, 2017). En cuanto a las relaciones que se manifiestan entre el mercado y el territorio, Silveira sostiene:

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

² 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).

Por estas razones se constituyen actividades poco capitalizadas y de baja tecnología en una rama de la economía 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 se puede olvidar que el circuito inferior se caracteriza por su subordinación y dependencia con respecto al circuito superior. Mientras que los actores hegemónicos utilizan plenamente las posibilidades técnicas del periodo técnico-científico-informacional y, como sostiene Silveira (2009, p. 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.

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.

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 (Imagen 1). 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 que las grandes cadenas (Imagen 2). 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 a la idea de territorio usado como un híbrido. Una porción de la metrópoli donde convergen objetos, acciones y normas.

Imagen 1. Comercialización de autopartes nuevas y usadas en torno a la Avenida Warnes, ciudad de Buenos Aires, 2017



Fuente: Google Maps. Año 2017

Imagen 2. Comercio de venta de repuestos para el automotor, Avenida Warnes Barrio de Villa Crespo, Ciudad de Buenos Aires. 2016



Fuente: fotografía del autor, 2016

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).

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 usados. Además, en las entrevistas realizadas en los talleres de reparación del circuito inferior se encontró que los propios mecánicos compran, arreglan y venden automóviles.

Talleres de reparación del circuito inferior

En la actualidad, el parque automotor argentino cuenta con un número aproximado de 13 millones de vehículos y que permiten la generación de diferentes trabajos y servicios. Junto a las 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.

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 comunicacional³ del circuito inferior, una de sus características que hace posible su sobrevivencia.

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, 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.

No se ha podido constatar la existencia de un circuito inferior de producción de autopartes en la Región Metropolitana de Buenos Aires. 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), 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. El agregado de contenido técnico a los lugares es una constante, empujado por las innovaciones y las normas, los nuevos talleres deben tener elevadores electrohidráulicos para lograr su habilitación.

Otra de las marcadas diferencias entre los actores de ambos circuitos es el uso de la publicidad. Pero, según Silveira (2014), 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 3), 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 hi-

³ 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). 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).

dráulicos de carro (primera foto de la secuencia), cargador de baterías, una fosa, 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 3. 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 constató 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 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 Gaudin (1978), quien explica que habría técnicas elitistas y técnicas populares, dos modos extremos de existencia. Las primeras se deben 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 autopartes o sistemas de 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 solo 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 y 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.

El circuito inferior no escapa al fenómeno de la aceleración contemporánea y es 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.

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.

Reflexiones finales

El espacio banal de todos los actores y todas las intencionalidades permite ver más allá de la acción de los agentes hegemónicos. En la Región Metropolitana de Buenos Aires existe un circuito inferior de servicios automotrices con bajos contenidos de técnica, organización y capital. Diversos trabajos realizados por Silveira (2014; 2016), Creuz (2014), de Oliveira Salvador (2012), Nogueira de Queiroz (2012), de Melo Coelho y Pereira (2011), Di Nucci (2009), Montenegro (2006), entre otros, han dado cuenta cómo el circuito inferior se torna un fenómeno indispensable para la comprensión de la actual economía urbana de las ciudades. De esta forma, la gran ciudad es, por excelencia, el lugar que da la posibilidad de supervivencia a los actores del circuito inferior.

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 permi-

ten 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.

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 entiende como 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.

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.

Referencias

- Creuz, V. (2014). De las voces pasivas al sonido activo: actividades musicales en el circuito superior marginal e inferior en las ciudades brasileñas de San Pablo, Río de Janeiro, Puerto Alegre, Goiania y Recife. *Estudios Socioterritoriales*, 15, 107-132.
- de Melo Coelho, O. y Pereira, M.F.V. (2011). O circuito inferior da economia na área central de Uberlândia (MG): avaliação e caracterização. *Geografia (Londrina)*, 20(1), 163-188.
- de Oliveira Salvador, D.S.C. (2012). Espaço geográfico e circuito inferior da economia urbana. *Mercator*, 11(25).
- de Queiroz, T.A.N. (2012). O circuito inferior da economia urbana e a expansão do circuito superior em Natal-RN/Brasil. *Para Onde!?*, 6(1), 25-34.
- Di Nucci, J. (2009). O comércio de bebidas nos estabelecimentos do circuito inferior da economia nas cidades argentinas (Tandil, Mar del Plata e Buenos Aires). *XIII Enampur*. Florianópolis.
- Di Nucci, J. (2010). *División territorial del trabajo y circuitos de la economía urbana: bebidas gaseosas y aguas saborizadas en Buenos Aires, Mar del Plata y Tandil*. Tesis de Doctorado en Geografía, Universidad Nacional del Sur, 284 p.
- Donato Laborde, M.G. (2017). *Territorio y globalización en Argentina: los circuitos de la economía*

- urbana vinculados a las empresas automotrices* (Tesis de posgrado). Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación para optar al grado de Doctor en Geografía. Recuperado de <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.1378/te.1378.pdf>
- Gaudin, T. (1978). *L'écoute des silences. Les institutions contre l'innovation*. Paris: Uniongénérale d'Éditions, 284 p. Recuperado de http://classiques.uqac.ca/contemporains/gaudin_thierry/ecoute_des_silences/ecoute_des_silences.pdf
- Gottman, J. (1975). The evolution of the Concept of Territory. *Social Science Information*, 14(3-4), 29-47.
- Montenegro, M.R. (2006). *O circuito inferior da economia urbana na cidade de São Paulo no período da globalização*. Tesis Doctoral. Universidade de São Paulo.
- Ortega y Gasset, J. (1957). *Meditación de la Técnica. Vicisitudes de las ciencias. Bronca en la Física*. Madrid: Revista de Occidente, 37 p.
- Santos, M. (2008) [1975]. *O Espaço dividido. Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. São Paulo: EDUPS, 440 p.
- Santos, M. (2000) [1996]. *La naturaleza del espacio: técnica y tiempo, razón y emoción*. Barcelona: Ariel, 348 p.
- Silveira, M.L. (2004). Globalización y circuitos de la economía urbana en ciudades brasileñas. *Cuadernos del CENDES*, 21(57), 1-21.
- Silveira, M.L. (2009). Espacio banal y diversidad: más allá de las demandas del príncipe. *Revista Huellas*, (13), 18-36.
- Silveira, M.L. (2014). Circuitos de la economía urbana y nuevas manifestaciones del comercio metropolitano. *Cidades*, 11(18).
- Silveira, M.L. (Ed.) (2016). *Circuitos de la economía urbana: ensayos sobre Buenos Aires y São Paulo*. Editorial Café de las Ciudades.