

REESTRUCTURACIÓN PRODUCTIVA Y TERRITORIAL: CAMBIOS Y CONTINUIDADES EN LOS PROCESOS DE PRODUCCIÓN EN ÁREAS INDUSTRIALES DE LA CIUDAD DE CÓRDOBA

Luciana Búffalo
Natalia Astegiano

Laboratorio de Estudios Territoriales (LET)
Departamento de Geografía
FFyH-Universidad Nacional de Córdoba- IDH -CONICET
lubuffalo@gmail.com
n_astegiano@hotmail.com

RESUMEN

El proceso de reestructuración productiva actual de “acumulación flexible” está basado en la flexibilidad de los procesos y los mercados de trabajo, así como en la modificación de los patrones de consumo. Para ello ha sido clave la difusión de sistemas técnicos y de procesos de modernización de la producción que adquieren un papel central en la generación de dicha acumulación, dando lugar a una reorganización productiva donde adquieren una centralidad relevante las empresas financieras y de logística.

Mediante las sucesivas divisiones territoriales del trabajo, las empresas reparten las etapas de la producción, distribución y consumo imprimiendo determinados usos en los territorios. Al mismo tiempo, la tercerización de la producción en diversos sectores, entre distintos agentes, con diferentes modalidades (formales e informales) y en escalas diversas, imprimen dinámicas territoriales intraurbanas y regionales que (re)configuran las ciudades y las relaciones entre ciudades (estructura urbana).

Este trabajo busca analizar cambios y continuidades de los últimos quince años en los procesos de producción de las industrias (nuevas tecnologías, procesos o sistemas organizativos) en dos áreas industriales de la ciudad de Córdoba para identificar dinámicas territoriales a escala barrial/urbana asociados a los procesos de producción.

Para ello, se trabaja en base a técnicas de triangulación de lógicas cuantitativas y cualitativas. Las primeras a partir del análisis de datos secundarios de empresas radicadas en ambas áreas y, las segundas a través de entrevistas a partir de una muestra intencional realizada en base a una base de datos Ad Hoc construida por el equipo de trabajo.

PALABRAS CLAVES: Reestructuración productiva - Procesos de producción - Territorio

1.INTRODUCCIÓN

La Ciudad de Córdoba, caracterizada por una estructura productiva industrial con presencia de empresas transnacionales (de capital extranjero y nacional) en sectores claves de la economía local (automotriz, autopartista, Tics, entre otras), ha sido escenario de dinámicas productivas y territoriales derivadas de las demandas de estos agentes. Así, el proceso de reestructuración productiva que en Córdoba se visibiliza en la década del `80 aproximadamente, ha estado sostenido por el modo de producción y los cambios que la técnica impuso, a fin de mejorar la productividad en las cadenas globales de producción. En ese contexto el espacio local se encuentra atravesado por estas lógicas en donde los agentes locales (como empresas pequeñas y medianas) asumen prácticas de producción demandadas indirectamente por estas empresas que comandan la estructura productiva: relaciones sociales de producción – trabajadores, empleadores, proveedores-clientes, y gobierno-, formas de contratación laboral, nuevos medios tecnológicos y físicos para organizar la producción, entre otros. En la actualidad,

“las profundas transformaciones sociales, económicas y territoriales que han tenido lugar en las dos últimas décadas conforman un nuevo escenario en el que las condiciones de vida de la población, la competitividad de las empresas y la actuación de los poderes públicos encuentran nuevas oportunidades, al tiempo que enfrentan problemas igualmente nuevos o -al menos- renovados en su manifestación externa, que constituyen otros tantos retos en la búsqueda de modelos de desarrollo más equitativos y sostenibles” (Mendez y Caravaca, 2003:38).

Mediante las sucesivas divisiones territoriales del trabajo, las empresas reparten las etapas de la producción, distribución y consumo imprimiendo determinados usos en los territorios (Santos y Silveira, 2001). Al mismo tiempo, la tercerización de la producción en diversos sectores, entre distintos agentes, con diferentes modalidades (formales e informales) y en escalas diversas, imprimen dinámicas territoriales intraurbanas y regionales que (re)configuran las ciudades y las relaciones entre ciudades (estructura urbana).

En este contexto de cambios permanentes y aceleración de los tiempos, este trabajo busca analizar cambios y continuidades de los últimos quince años en los procesos de producción de las industrias (nuevas tecnologías, procesos o sistemas organizativos) en dos

áreas industriales de la ciudad de Córdoba para identificar dinámicas territoriales a escala barrial/urbana asociados a los procesos de producción.

Este trabajo se realiza sobre dos áreas de la ciudad definidas a partir de la concentración espacial de industrias por fracción censal, seleccionando aquellas con más de 22 industrias (Búffalo y Garay, 2018). Se registran dos áreas consolidadas en la periferia (Figura 1). Por un lado, la zona norte de la ciudad localizada en barrio Los Boulevares y Av. Japón, principalmente compuesta por pequeñas y medianas empresas de distintos rubros industriales y por otro lado, en la zona sur de la ciudad donde se concentran industrias vinculadas principalmente a la industria metalmecánica, autopartista y automotriz. Allí se radican Fiat Iveco, Renault y Volkswagen por lo que la trama industrial, mixturada con la trama residencial urbana, se asocia principalmente a la dinámica de este tipo de industrias.

Figura 1 Áreas industriales consolidadas en la Ciudad de Córdoba



Fuente: Intervención propia sobre imagen Google earth-Mayo 2017

2. CONSIDERACIONES TEÓRICO METODOLÓGICAS

En términos de Soja el paso de una economía fordista a un régimen de acumulación flexible redefine la división interurbana del trabajo, y propone la idea de una “*economía política de la reestructuración urbana y regional*” (Soja, 1993: 196). Asimismo, “*la acumulación flexible implica rápidos cambios en los patrones de desarrollo desigual, tanto entre sectores como entre regiones geográficas*” (Harvey, 1993: 140). En este contexto, las industrias cambian sus patrones de organización interna, modifican la circulación y distribución de sus insumos y productos dependiendo de la incorporación de nuevas

técnicas, que se refleja en el uso del territorio, la red urbana y en la configuración de las ciudades.

El territorio usado, en términos de Santos, plantea la tensión entre las materialidades (objetos) y las prácticas sociales (acciones)

“ya que no son las cosas, sino las cosas, hombres y relaciones lo que lo constituyen (...) las acciones, los intereses sobre parte del territorio e incluso las representaciones atribuidas a él, tienen una relación con el valor que se le da a lo que está allí presente. Por lo cual en realidad lo que existe es “relación social, sociedad en cuanto territorio, sociedad en cuanto espacio” (Santos 1999:18).

En los últimos tiempos, la incorporación de la técnica (especialmente bajo el formato de sistemas informáticos), ha generado y genera cambios en el consumo de la población con implicancias en formas comerciales y productivas que impactan en las áreas urbanas (objetos y acciones) que van desde grandes centros de logística y almacenamiento urbano/regionales (dentro y fuera de las plantas industriales) hasta los servicios de *delivery* (bajo distintas formas de movilidad y contratación) de circulación urbana. Estos procesos, muchas veces en el marco de vacíos normativos, se expanden en las ciudades generando flujos, conflictos, demandas, competencias por ciertos espacios, entre otros impactos.

Sin embargo, estas transformaciones ocurren de manera selectiva y diferencial al interior de las ciudades. Santos sostiene que

“La sociedad urbana transforma selectivamente lugares modificándolos para sus exigencias funcionales. De este modo ciertos puntos se tornan más accesibles, ciertas arterias más atractivas, y también más valorizados. Por ello son las actividades más dinámicas que se instalan en esas áreas privilegiadas (...) Es de ese modo, que las diversas parcelas de la ciudad ganan o pierden valor a lo largo del tiempo. El planeamiento urbano incorpora un elemento de organización al mecanismo del mercado” (Santos, 1993:96).

Harvey refiere cómo las nuevas condiciones tecnológicas, propiciada por el desarrollo de la telemática, las nuevas técnicas de organización y gerenciamiento de la producción; han incrementado la fluidez de los flujos espaciales y sectoriales del capital, del trabajo, de

las mercancías y de la información (Harvey, 1998). En el mismo sentido, Silveira refiere a la fluidez del territorio como causa y consecuencia de la difusión de actividades modernas, que impone una cooperación entre las empresas, entre las empresas y el Estado en sus diferentes niveles, entre las empresas y la sociedad (Silveira, 2006).

De esta manera, las transformaciones vinculadas a la tecnología generan las condiciones materiales e inmateriales que posibilitan la implementación de una determinada división internacional del trabajo. Se imponen entonces ciertos modos de organización y regulación que vienen asociadas dichas técnicas y que configuran nuevas temporalidades en cada lugar.

Para poder comprender las vinculaciones entre el proceso de reestructuración industrial y los procesos de urbanización en la Ciudad de Córdoba, trabajaremos en dos áreas de estudio en base a técnicas de triangulación de lógicas cuantitativas y cualitativas. Las primeras a partir del análisis de datos secundarios de empresas radicadas en ambas áreas y, las segundas a través de entrevistas a empresarios y trabajadores de la industria (de las zonas bajo estudio) y, directivos del ámbito público; partir de una muestra intencional realizada en base a una base de datos Ad Hoc construida por el equipo de trabajo.

El análisis cuantitativo se realizó sobre la base del Registro Industrial Provincial 2015 y 2017 (RIP), que contiene las empresas registradas y clasificadas según los rubros y subclases del CLANAE (Clasificador Nacional de Actividades Económicas) de la Provincia de Córdoba. Los datos fueron sistematizados en base a los criterios definidos por Búffalo y Garay (2018), en el cual se seleccionaron las industrias de acuerdo a los principales rubros que dinamizaron la industria en la Provincia de Córdoba desde el 2001 a la actualidad (Búffalo y Astegiano, 2017; Búffalo y Garay, 2018). Se trabajó entonces con industrias distribuidas en 10 grupos compuestos por 15 rubros. Estas zonas, ubicadas al norte (Los Boulevares) y al sur (Ferreyra) abarcan los siguientes barrios: Zona Norte: Los Boulevares y Aeropuerto; Zona Sur: José Ignacio Díaz 3° sección, Dean Funes, José Ignacio Rucci, San Felipe, Ferreyra y San Lorenzo.

3.ESPECIALIZACIONES PRODUCTIVAS EN LA PERIFERIA URBANA

A lo largo del siglo XX, múltiples divisiones territoriales del trabajo han configurado diferentes especializaciones productivas vinculadas a la industria en la Provincia y en la

Ciudad de Córdoba. La división territorial del trabajo actual se plasma sobre una serie de formas heredadas en el territorio que devienen de antiguas divisiones territoriales del trabajo. A partir de los diferentes usos del territorio que imprimen las nuevas divisiones territoriales del trabajo, se producen determinadas especializaciones territoriales productivas. Cada lugar, cada región, ofrece ciertas condiciones técnicas y sociales -costo de transportes, circulación de información, fuerza de trabajo calificada, entre otras cuestiones- que resultan favorables para la realización de determinadas actividades económicas en el territorio (Santos y Silveira, 2001).

Si bien podemos situar el inicio de la actividad industrial en la ciudad en 1927 con la inauguración de IAME (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado), el crecimiento en inversiones industriales en la ciudad se produjo principalmente a partir de la década de 1950. La ley de radicación de capitales extranjeros de 1953 resultó clave para la instalación de industrias automotrices multinacionales que se instalaron en la Ciudad de Córdoba, iniciando una dinámica industrial que se mantiene hasta la actualidad (Búffalo, 2013; Tomadoni, 1999). En ese entonces se localizaron en el sur de la Ciudad las sedes de las principales automotrices y autopartistas tales como Fiat, Ika Renault y Volkswagen. En el marco del avance de procesos de industrialización nacional y provincial, pequeñas y medianas industrias autopartistas y metalmecánicas de origen nacional se localizaron en esta zona como proveedoras de estas grandes industrias.

A partir de los procesos de reestructuración económica ocurridos a nivel global durante la década de 1970, los procesos de industrialización ocurridos en Argentina se vieron transformados por una serie de políticas del Estado que tendieron a la apertura de los mercados, la desregulación y la privatización de industrias nacionales. Dichas medidas deterioraron las condiciones de rentabilidad de las empresas de capitales nacionales y facilitaron la circulación de capitales extranjeros, promoviendo un proceso de concentración económica y centralización del capital (Aspiazú y Schorr, 2010).

Durante la década de 1990, dicho proceso se profundizó en el marco de políticas neoliberales, ocasionando a su vez un incremento de los costos laborales, impositivos, financieros y de renovación tecnológica, lo que produjo una desindustrialización amplia y al mismo tiempo selecta y acotada (Tomadoni, 2004). En este contexto diferentes firmas trasnacionales -sobre todo del rubro autopartista y automotriz- se deslocalizaron

principalmente hacia Brasil y China en busca de menores costos de producción. El conjunto de industrias locales, principalmente pymes proveedoras de estas firmas, sobreviven bajo lógicas de producción dominadas por la flexibilidad y la flexibilización.

A partir del 2003, con el inicio de la postconvertibilidad, se produce en Argentina un crecimiento generalizado de los distintos sectores productivos, laborales y sociales. Diferentes factores intervinieron en el crecimiento rápido del sector industrial: la caída de los salarios dentro de los costos de producción, la subutilización del stock de capital (entre 1998-2002) y principalmente por la devaluación de la moneda en 2002 la cual modificó relación peso/dólar. Esto significó una relativa protección a la competencia externa, y condujo a un aumento de la producción y ocupación (Búffalo, 2013).

La Provincia de Córdoba fue uno de los territorios donde estas nuevas divisiones territoriales del trabajo se desarrollaron, lo cual se ve reflejado en un aumento sostenido del sector industrial dentro del Producto Geográfico Bruto que representó un 12,36 % en el 2004 alcanzando un 21,4% en 2013 y que comienza a descender hasta representar un 10,7% en 2017. El crecimiento del sector industrial postconvertibilidad en la Provincia estuvo vinculado a aquellos sectores más dinámicos que se vieron beneficiados por la política cambiaria (devaluación de la moneda) y la posibilidad de mayor expansión en el mercado externo. Las principales ramas exportadoras provinciales fueron los sectores agroalimentarios y agrometalmecánicos (tractores, cosechadoras, pulverizadoras, agropartes y sembradoras) en el interior de la provincia, y la producción automotriz en la ciudad (Búffalo y Astegiano, 2017).

Según los datos provistos por el RIP 2015 en el período 2003-2015 se incorporaron en la Provincia de Córdoba más de 3000 industrias, dentro de las cuales se destacaron los rubros de alimentos, metal (menos maquinaria) y maquinaria, que representaron un 16,3%, 18,6% y 9,6 % respectivamente del total de empresas incorporadas (Búffalo y Astegiano, 2017). A su vez, se observa la participación de actividades que si bien no tienen un componente histórico, representan nuevas dinámicas sectoriales en el territorio como la fabricación de maquinaria de oficina, contabilidad e informática; fabricación de equipo médico y quirúrgico, fabricación de equipamiento para procesamiento industrial, fabricación de aparatos de telefonía, entre otras.

Este crecimiento industrial se localizó principalmente en el departamento capital, donde se destacó la industria metalmecánica (tradicionalmente dinámica en la Ciudad). Asimismo, en la capital provincial se ubican más del 50% de las industrias nuevas en los rubros de textiles, calzados, impresión, sustancias químicas y programación. En este último caso, hay una clara concentración de estas industrias, siendo más del 80% de las industrias nuevas de programación que se instalan en la Ciudad de Córdoba (Búffalo y Astegiano, 2017).

Asimismo, la expansión industrial en la ciudad generó diferentes dinámicas de expansión hacia el centro y la periferia. Una serie de normativas de regulación de uso de la circulación y algunos beneficios impositivos a las zonas de la periferia, beneficiaron la instalación de industrias en la zona norte y sur de la ciudad. A su vez, desde el año 2003 las industrias desarrollaron inversiones en procesos de innovación y modernización que permitieron la deslocalización de algunas de sus etapas productivas en diferentes puntos de la ciudad. De esta manera, la expansión industrial hacia la periferia de la ciudad estuvo atravesada por las disputas con otros usos del suelo, principalmente el residencial.

Búffalo y Garay (2018) han analizado las dinámicas de localización de las industrias¹ desde el año 2003 a la actualidad, la cual podría ser sistematizada en tres grandes tendencias. Por un lado, grandes empresas nacionales y trasnacionales que reforzaron el entramado industrial en la zona sur y en los alrededores de la Avenida Agustín Tosco (Anillo de circunvalación) en la periferia de la ciudad; un grupo de medianas industrias localizadas en las zona norte que abarca barrio Los Boulevares y Av. Japón y, pequeñas industrias vinculadas localizadas en la zona centro de la ciudad.

La zona industrial de Los Boulevares se caracteriza desde sus inicios por la presencia de industrias de diferentes rubros, principalmente vinculadas a la metalmecánica, a la producción de plástico y caucho. Desde 1964 funciona en la zona la planta de fundición de aluminio que desde el año 1992 pertenece al Grupo Renault (Ilasa). Dicha industria dinamizó la localización de múltiples talleres autopartistas en el área bajo estudio.

A partir de la reactivación industrial ocurrida a comienzos de la década del 2000 los terrenos de Los Boulevares resultaron atractivos para la instalación de diversas industrias,

¹ Para ello, las autoras realizan un relevamiento de la localización de las industrias en la Ciudad a partir de los datos correspondientes al RIP 2015, mediante los cuales analizan no sólo la localización de las mismas, sino también la concentración espacial de industrias por fracción censal y el tipo de industrias a partir del análisis de los rubros y actividades según las clasificaciones de CLANAE 2010 (Buffalo y Garay, 2018).

por la disponibilidad de terrenos y edificaciones industriales para comprar o alquilar bajo un patrón de uso de suelo industrial. Esto resultó clave en un momento de escasez debido al proceso de urbanización vinculado a usos residenciales en la periferia (Carmona, 2015). Asimismo, las obras recientes de infraestructura realizadas sobre el anillo de circunvalación de la ciudad y las reformas de la Avenida Monseñor Pablo Cabrera, facilitaron la conexión de esta zona con el resto de la ciudad para el transporte de carga pesada.

Si analizamos los datos provenientes del RIP 2017, podemos observar que la mayoría de las industrias localizadas en la actualidad en la zona se dedican a la producción de químicos, plásticos y minerales no metálicos (27% aproximadamente) y a la producción de metales (si integramos metales y transporte y metales menos maquinaria y equipo representan más del 22% del total de industrias presentes en la zona para el año 2017). Asimismo, las industrias vinculadas a tecnologías y alimentos y bebidas representan un 10%, sectores que se han dinamizado en los últimos 15 años en la zona (Tabla 1).

Por otro lado, en la zona sur de la ciudad se concentran industrias vinculadas principalmente a la metalmecánica, autopartista y automotriz, siendo las principales industrias las plantas de grandes firmas como Fiat Iveco, Renault y Volkswagen. Asimismo, Ferreyra concentra la mayor cantidad de Parques Industriales (todos de carácter privado) debido a la gran conectividad vial que posee la zona, en especial con Rosario y Buenos Aires. Entre ellos, se destaca el parque industrial más antiguo de la ciudad, Parque Industrial Ferreyra, el cual fue creado en 1997 por el Grupo Fiat para que 10 industrias autopartistas proveedoras se instalaran allí² (Búffalo y Garay, 2018).

Tabla 1: Cantidad de industrias por rubro y por zonas presentes en la periferia de la Ciudad de Córdoba según datos del RIP 2017

RUBROS	ZONA NORTE	% DEL TOTAL DE LA ZONA	ZONA SUR	% DEL TOTAL DE LA ZONA
ALIMENTOS Y BEBIDAS	42	10.94	10	6.80
CALZADOS Y CUEROS	4	1.04	0	0.00

² Actualmente, el parque ya no es propiedad total de Fiat Auto Argentina, sino que es una concesión de 12 industrias instaladas con proyecto de ampliar la capacidad en los lotes disponibles. Es el único parque de la ciudad de Córdoba que posee Aprobación Definitiva de la Provincia de Córdoba, esto significa que las industrias instaladas allí acceden a diferentes beneficios para empresas radicadas en parques industriales (Búffalo y Garay, 2018).

CAUCHO Y PLÁSTICO	27	7.03	12	8.16
FABRICACIÓN DE PARTES	0	0.00	1	0.68
MAQUINARIAS Y EQUIPOS N.C.P.	22	5.73	7	4.76
METALES Y TRANSPORTE	43	11.20	13	8.84
METAL MENOS MAQUINARIA Y EQUIPO	43	11.20	41	27.89
MUEBLES, MADERA Y PAPEL	0	0.00	3	2.04
PRODUCTOS INFORMÁTICOS Y ELECTRÓNICOS	13	3.39	7	4.76
PRODUCTOS MINERALES NO METÁLICOS	13	3.39	4	2.72
PRODUCTOS QUÍMICOS, PLÁSTICOS Y MINERALES NO METÁLICOS	106	27.60	10	6.80
PRODUCTOS TEXTILES Y CONFECCIONES	1	0.26	4	2.72
PRODUCTOS TEXTILES Y CUEROS	11	2.86	0	0.00
SUSTANCIAS, PRODUCTOS QUÍMICOS Y PRODUCTOS FARMACÉUTICOS	11	2.86	5	3.40
TECNOLÓGICAS	40	10.42	5	3.40
VEHÍCULOS AUTOMOTORES, REMOLQUES Y EQUIPOS DE TRANSPORTE	8	2.08	18	12.24
TOTAL INDUSTRIAS	384	100	147	100

Fuente: Elaboración propia en base a datos del RIP 2017

De esta manera, podemos decir que a lo largo del tiempo sucesivas divisiones territoriales del trabajo han configurado una determinada distribución de capitales, empleo y tecnologías en el territorio, a partir de las cuales se han reforzado determinadas especializaciones productivas. Las mismas son resultado conjunto de las políticas del Estado y de las empresas, quienes se configuran como agentes hegemónicos en la definición de los usos del territorio en la periferia de la Ciudad³.

Desde diferentes políticas públicas industriales el Estado ha promovido determinados usos del territorio, generando y/o reforzando desequilibrios territoriales en la Provincia de

³ Cabe aclarar si bien en este trabajo nos focalizamos en estos agentes sociales consideramos que el uso del territorio en estas zonas resulta más complejo, presentando conflictividades con otros actores sociales presentes en el territorio, principalmente con procesos de urbanización que responden a otras lógicas diferentes a las industriales (Búffalo y Rydzewski, 2016).

Córdoba (Búffalo, 2016; Búffalo y Astegiano, 2017). Las principales leyes de promoción industrial presentes desde el año 1985 en la provincia han destinado gran variedad de recursos del Estado para exenciones impositivas, reducción de impuestos, reducción costos de servicios o de empleo, y para la radicación de parques industriales.

Entre las principales leyes de promoción industrial se destacan la 5319, 9121 y posterior 9727. Esta última fue promulgada en el año 2009 en reemplazo de la ley 9121 (año 2003), y es en la actualidad una de las leyes de promoción industrial que presenta mayor alcance. La 9727 otorga beneficios por empleados nuevos que contraten las empresas, así como subsidios al consumo eléctrico (50%), exenciones por veinte años de todos los impuestos provinciales y créditos a tasas subsidiadas. Resulta interesante destacar que las empresas beneficiarias deben tener como objetivo la modernización o innovación en productos/procesos, protección del medio ambiente, implementación de sistemas de gestión de calidad, inversión en activos fijos, conformación de grupos asociativos y creación de empresas innovadoras. A su vez, aquellas que presenten proyectos de modernización o innovación en productos/procesos y los referidos a inversiones en activos fijos son las que reciben mayores beneficios.

Al analizar los datos de las empresas beneficiarias de los programas industriales en la ciudad provincia, podemos decir que en ambas zonas las políticas del Estado provincial han tendido a beneficiar aquellas empresas vinculadas a la producción automotriz, tanto a las grandes industrias transnacionales como a un conjunto de autopartistas y metalmecánicas asociadas a los circuitos productivos de las mismas (Fuente: Secretaria de Industria de la Provincia de Córdoba). Si bien en la lista de beneficiarias encontramos empresas de diferentes rubros, la mayoría de las mismas son metalmecánicas autopartistas o industrias químicas cuyos principales clientes son las grandes industrias automotrices (Fuente: RIP 2017).

Al mismo tiempo que el Estado establece dichas políticas de promoción industrial, las grandes firmas automotrices realizaron una política de inversión para la expansión y modernización de sus plantas. Se destaca así el caso de Renault Argentina que en el año 2013 invirtió 50 millones de pesos en la incorporación de nueva tecnología para la Planta de Fundición de Aluminio (PFA) ubicada en el barrio Los Boulevares, a partir de la cual incrementó el 47 % la producción de partes. La modernización de la planta fue realizada

con maquinaria de Italia que tienen como objetivo incrementar la producción de piezas en los mercados regionales: el 80 por ciento de su producción está destinada a Cormecánica, un predio industrial que la terminal automotriz francesa tiene en la ciudad chilena de Los Andes y el 20% restante a la fábrica de motores en Curitiba, Brasil, siendo ambos sitios pertenecientes al Grupo Renault (Fuente: Renault Argentina). La inversión fue destinada también a la ampliación la infraestructura de planta y capacitación de personal (La Voz del Interior, 7/03/2013).

En el caso de la zona sur, Case New Holland (CNH) Argentina y Fiat Power Train (FPT) Industrial Argentina, ambas pertenecientes al Grupo Fiat recibieron beneficios en el año 2012 y 2013, momento en el cual la empresa anunciaba la inversión de más de 400 millones de dólares para la ampliación de su establecimiento de Ferreyra (Fuente: Secretaria de Industria de la Provincia de Córdoba). En el año 2013 fueron inauguradas un conjunto de plantas del grupo Fiat, pertenecientes a las líneas de producción de Case New Holland (empresas de maquinaria agrícola del grupo Fiat). La inversión fue de aproximadamente 733 millones de dólares y fue financiada también por el Fondo del Bicentenario otorgado por el Estado Nacional (Donato y Astegiano, 2018). A su vez, la empresa fue beneficiada por el Régimen de Bonos para Bienes de Capital, que buscaba promover la fabricación de bienes industriales en el país habilitando a que las empresas que son productoras reciban un bono fiscal correspondiente al 14% de la facturación (Donato y Astegiano, 2018).

Las metalmecánicas y autopartistas subsidiadas por el Estado provincial son empresas pequeñas y medianas (según la clasificación del RIP 2017) que son proveedoras de estas grandes empresas y otras firmas automotrices en Argentina. Entre las principales subsidiadas en zona sur y norte se destacan: Gestamp (produce autopartes para FCA Automóviles Argentina, Volkswagen Argentina, Renault Argentina); Matrimet (proveedora de Toyota), Matricería austral (produce para Ford); Metal G S.A. (produce para Volkswagen Argentina, Fiat, Scania); Prodismo (produce autopartes para Volkswagen Argentina, Renault Argentina, Peugeot, Citroen, Magna, Ford); Autoneum y Superfren (ambas proveedoras de Renault). Según los datos del RIP 2017, las inversiones de estas empresas comenzaron en su mayoría desde el año 2006 particularmente para realizar modernizaciones en las áreas de informática y telecomunicaciones, maquinaria y equipo de

producción, construcciones edilicias, investigación y desarrollo, capacitación de personal, desarrollo empresarial.

En este sentido, podemos decir que las políticas del Estado y de las empresas refuerzan determinadas especializaciones productivas en las zonas seleccionadas. Asimismo, las mismas buscan garantizar ritmos de producción y circulación propios del proceso de reestructuración productiva que precisa cada vez más garantizar la circulación de bienes, personas, capitales e información.

4. REESTRUCTURACIÓN PRODUCTIVA Y URBANIZACIÓN

Los cambios tecnológicos ocurridos en las últimas décadas están modificando de manera acelerada los modos de consumir, a través de Internet y comercio electrónico, y de producir en el sector industrial, que debe responder en el menor tiempo posible las demandas desde diversos puntos del planeta. La concepción del tiempo en este contexto, modifica el uso del espacio para el consumo y la producción, en tanto se configura a través de flujos de circulación inmaterial (a través de tecnologías y comunicación) y material (de productos, de insumos, de transportes, de personas, etc.) de manera permanente. Al mismo tiempo, las mayores demandas tanto de productos para consumo como de insumos y materiales para la industria, se localizan en las zonas urbanas, generando un uso intenso del territorio urbano que implica nuevos procesos y lógicas de uso productivos que se entrelazan con el uso cotidiano en la ciudad y su “ordenamiento” (regulación local).

La circulación es una dimensión de la configuración y dinámica urbana que, en el trabajo de campo a partir de entrevistas en profundidad en las dos áreas de estudio, se asocia a dos procesos: por un lado los vinculados a la reestructuración productiva y cambios en las formas de producir/consumir de las empresas (industria, comercio y servicios), y por otro lado a las acciones de ciertos agentes sobre el “ordenamiento” urbano que frente a estas nuevas dinámicas en el territorio buscan paliar los efectos no deseados.

En el primer caso los procesos logísticos con uso de equipamiento y software específico⁴ ganan terreno al interior de las industrias y, hacia afuera de ellas por las demandas de

⁴ Entre los más relevantes se destacan: los Sistemas de seguimiento de envíos, Internet de las cosas e Identificación por Radio Frecuencia (RFID), Vehículos autónomos y Drones, Fabricación local con impresión 3D, La Nube o Cloud Computing, Big Data, Simulación, Exactitud mejorada del GPS, Blockchain en la

espacios específicos para circulación de los procesos logísticos (almacenajes, transferencias, fraccionamientos, desplazamientos, etc.). En el segundo caso, tanto el gobierno municipal como organizaciones empresariales buscan interceder y dar respuestas a demandas locales en este nuevo contexto productivo.

4.1 Procesos logísticos: continuidad de lógicas y cambios en la circulación urbana

La actividad logística actual surge en un contexto donde los flujos y la circulación material e inmaterial eficientes, permiten obtener ganancias en los procesos de producción. Las prácticas productivas flexibles y a demanda requieren cada vez más de herramientas y técnicas organizativas al interior de las plantas industriales como en la relación con los agentes que conforman el circuito productivo (proveedores y clientes). Para reducir los costos las empresas se han orientado al *just in time (JIT)*: los ciclos de los productos que venden son cada vez más cortos, tienden a producir por pedido más que por stock y tercerizan las funciones logísticas en operadores (Barbero, 2013). Los operadores logísticos optimizan el circuito productivo, desde el origen del producto hasta la distribución al consumidor final.

En Córdoba la incorporación de procesos de organización y logística comienza por demandas del sector industrial automotriz hacia mediados de los 90', inicialmente dentro de las plantas industriales, y luego hacia afuera de éstas. Esto se observa en el siguiente fragmento de entrevista a un ex trabajador de Renault:

“éramos parte de una empresa que manejaba just in time... casualmente cuando se inició todo el tema de just in time, el abastecimiento kangban¹⁵; Renault en eso fue pionero en ese tipo de método de abastecimiento (...) contrató un grupo que se llamaba IMTJ que eran un japonés, un americano y un francés que vinieron a dar los primeros pasos de este tipo de forma de abastecimiento que para nosotros era muy avanzada (...) año 1995, 1996 (...) fue una necesidad porque empezó el outsourcing y había que sacar la mercadería afuera, optimizar los espacios de depósito, tener un abastecimiento con mayor frecuencia para optimizar los espacios dentro de la planta ” (E.T.05.15). Otro entrevistado refiere a procesos de just in time, kanban y milk run¹⁶ (E.T.01.07.15).

logística, Sistemas Ciberfísicos y Ciberseguridad, Redes Sociales, Automatización de los depósitos (Warehouse Automation), Picking, Códigos de Barra y Scanners (RF, RFID Readers), Vehículos Autónomos (AGVs), Inventario, Back-end office, Digital Supply Network (ADEC- Estudio N° 5 - Año 2018 “Prospectiva de la Logística en la Ciudad de Córdoba al 2030”)

Asimismo en el relevamiento realizado de empresas logísticas, mencionan como novedad en sus páginas web o publicaciones, el *cross docking* (Figura 2) en el manejo de stock que es

“un sistema de distribución en el cual la mercadería recibida en un almacén o centro de distribución no se almacena, sino que se prepara inmediatamente para su próximo envío.

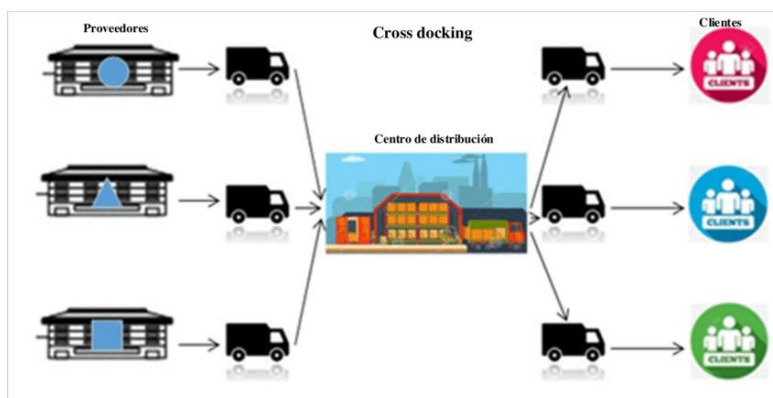
Es decir que la mercadería no hace stock ni ningún otro tipo de almacenaje intermedio”

(Oliverio Cruz-Mejia, 2017) .

La incorporación de sistemas de tecnologías de la información y mejora en el transporte, permite aumentar la velocidad de los flujos inmateriales entre las empresas automotrices: pedidos, intercambio de información, diseño, I+D, pagos. A su vez, facilita el movimiento de los flujos materiales entre las empresas, los componentes, y por ende, relaja la restricción impuesta por la distancia y atenúan la necesidad de proximidad (Montserrat Pallares-Barbera, 1997).

Este sistema, en concordancia con la resignificación del tiempo, busca disminuir los tiempos de entrega al cliente, minimizar los costos de distribución, disminuir el tiempo en almacén (menos de 24 horas), reducir áreas físicas de almacenamiento, reducir costos de manipulación y deterioro, respaldar las estrategias de *just in time*, entre otros.

Figura 2 Sistema Cross Docking



Fuente: [Oliverio Cruz-Mejia](#), 2017

Este y otros procesos promovidos por las empresas automotrices organizan la producción industrial, y luego se expanden hacia otros sectores industriales. Santos afirma que cuando una empresa grande se instala en una ciudad, llega con sus normas, con sus

leyes, con sus imposiciones, con sus reglas; y contamina a las otras empresas con sus necesidades y desorganiza el territorio (Santos, 1997).

Cabe destacar que la incorporación de empresas logísticas dentro de las grandes firmas automotrices y autopartistas permitió tercerizar parte de los trabajadores hacia la actividad logística, sindicalizados en un gremio distinto al de la empresa núcleo (Smata) y con acuerdos salariales menores (Camioneros). Es decir, a lo largo de la cadena global de producción hay una disminución de los costos a partir de un mejoramiento en los procesos logísticos y, al mismo tiempo disminución de costos salariales⁵.

La segmentación de la producción, la tercerización y el modelo de *Just in time*, generados principalmente en la industria automotriz modificaron la organización del territorio y las relaciones entre clientes-proveedores. A partir del año 2003, el crecimiento expansivo que tuvo la industria, fue demandando la diversificación de la logística hacia otros sectores. Estos se observa además, en las industrias radicadas en ambas áreas seleccionadas de la ciudad especializadas en maquinaria y equipos de transporte, sistemas informáticos y electrónicos y, servicios logísticos.

En función de las entrevistas realizadas y los registros de las páginas web de las firmas logísticas se realiza la siguiente tabla comparativa de procesos con sus implicancias territoriales:

Tabla N 2 : Comparación de Procesos logísticos del JIT e implicancias territoriales

	<i>Características</i>	<i>Necesidades internas a la empresa logística:</i>	<i>Dentro de la industria (cliente)</i>	<i>Implicancias territoriales</i>
<i>Milk run</i>	Despacho, entrega y recogida de cargas ⁶ Proceso de abastecimiento logístico para reducir costos de transporte y no tener stock en planta, ya que	Camiones más pequeños. Almacenamiento en centros de acopio Gestión de inventarios de mercancías, debido a	Reduce el stock	Espacios para depósitos.

⁵ Un trabajador menciona además que estuvo 5 años por contrato en la empresa de logística que abastecía a Volkswagen Córdoba entre el 2006 y el 2011 aproximadamente; trabajando físicamente en la autopartista. En trabajadores directos de la empresa núcleo esto no es posible por los acuerdos existentes y la presencia del gremio. El trabajador menciona una “sensación de inseguridad única” en relación a los años que trabajó bajo esta modalidad.

⁶ Volkswagen, en algunos casos, contempla con su proveedora logística incluso el envío de medios específicos para su transporte o del packaging correspondiente para envase en proveedor (Pisa y Cereminati, 2015).

	requiere de un recorrido del transporte por los distintos proveedores de manera coordinada ¹⁷ para llegar al cliente con las partes necesarias para producir al día.	que el cliente realiza un pedido limitado y ocasional, generando que el ingreso y salida de cargas se mantenga supervisado eficientemente.		
<i>Cross doking</i>	Los productos pueden ser clasificados fácilmente en un punto intermedio y darle salida con base en el destino final.	Mayor espacio para circulación de mercadería y cantidad de transportes para desplazamiento de mercaderías. Camiones más pequeños. Software específico para coordinar líneas comerciales y logísticas. (SAP- Sistema de intercambio electrónico de datos EDI (bajo estándares internacionales-europeos)	Reduce las inversiones en inventarios y en espacio de almacenamiento. Provisión en línea de montaje. Automotriz (en fábrica) Textil (fuera de fábrica)	Espacios para desplazamientos y circulación (carga y descarga) Aumento del flujos urbanos de camiones

Fuente: elaboración propia

Entre las implicancias territoriales urbanas se destaca la demanda de espacios específicos⁷, que en las dos áreas de estudio tiene una presencia relevante, aunque predominan en la zona sur. “Los operadores logísticos, orientados tradicionalmente a la industria automotriz, autopartista y metalmecánica, diversifican clientes y relaciones con otros rubros industriales. La actividad se expande hacia otros sectores de la economía, los operadores logísticos y de transporte aumentan su presencia y circulación en la ciudad, y demandan espacios particulares para el desarrollo de la actividad” (Búffalo, Carmona y García, 2015). Según el CEOLOG (Centro de Operaciones y Logística – Universidad Católica de Córdoba) la ciudad de Córdoba tiene 85.000 m² destinados a Parques

⁷ El negocio de los parques logísticos es uno de los que más ha crecido en la última década. Según una nota en un medio local sólo Córdoba movilizó inversiones por 42 millones de dólares en ese lapso. Datos del relevamiento del Centro de Investigaciones en Logística (Celog) de la Universidad Católica de Córdoba (UCC). Fuente: nota Diario La voz del Interior Lunes 27 de mayo de 2019. La empresa, dedicadas al negocio inmobiliario para espacios de logística e industrias de capitales extranjeros (estadounidense) “Plaza logística” está buscando espacio en Córdoba. Posee 7 parques logísticos en Buenos Aires y su principal cliente es Mercado Libre.

Logísticos y una demanda insatisfecha de 50.000 m²⁸. Hay proyectados cinco Parques Logísticos y tres Parques Industriales con áreas logísticas incluidas. Funcionan en la actualidad tres predios en la periferia sureste de la ciudad (una de las áreas definida en este trabajo).

Asimismo, los datos muestran un marcado aumento de las empresas privadas del sector logístico. Según datos del Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación entre el año 1996 y 2016, el crecimiento del número de empresas del rubro, en la provincia de Córdoba ha sido del 148%. Dentro del rubro las que más han crecido en ese decenio es el de empresas de manipulación de carga, almacenamiento y depósito en un 53%. Estos datos comparados entre las ciudades de la provincia, la ciudad de Córdoba concentra la actividad (17%) seguida de Villa María (12%) y Marcos Juárez (11%). Estas últimas con un perfil agropecuario.

4.2 Instituciones e implicancias urbanas

Las nuevas dinámicas de la reestructuración productiva (técnica y transporte) se visibilizan en necesidades urbanas de circulación, flexibilidad, fluidez y velocidad. Estas necesidades generan flujos permanentes en la trama urbana/barrial y demanda de espacio físico para funcionar. En este contexto los agentes locales toman decisiones en sus prácticas para dar respuesta al contexto en el cual se insertan. Aquí mencionaremos tres agentes que frente a los cambios territoriales derivados de prácticas productivas buscan motorizar “soluciones” o alternativas locales.

El Foro Productivo de la Zona Norte es una organización que tiene sus inicios en el año 2003, con la reactivación económica del país. En ese entonces, un grupo de empresarios de la Zona de Los Boulevares (norte de la ciudad), comienzan a reunirse para formar una organización empresaria que atienda los problemas de las fábricas; algunos tenían que ver con el uso de suelo ya que *“nunca hubo un ordenamiento del uso de suelo entonces venías las empresas y se radicaban porque era zona de quintas”* (E.E.05.19). En 2005 definen trabajar en tres líneas de acción: uso de suelo (conflictos con zona residencial), falta de servicios (agua, gas, Internet, bancos y servicios) y falta de mano de obra calificada

⁸ Datos publicados en nota de diario local La Voz del Interior el 10/09/17. <http://www.lavoz.com.ar/negocios/lalogistica-el-eslabon-que-falta>.

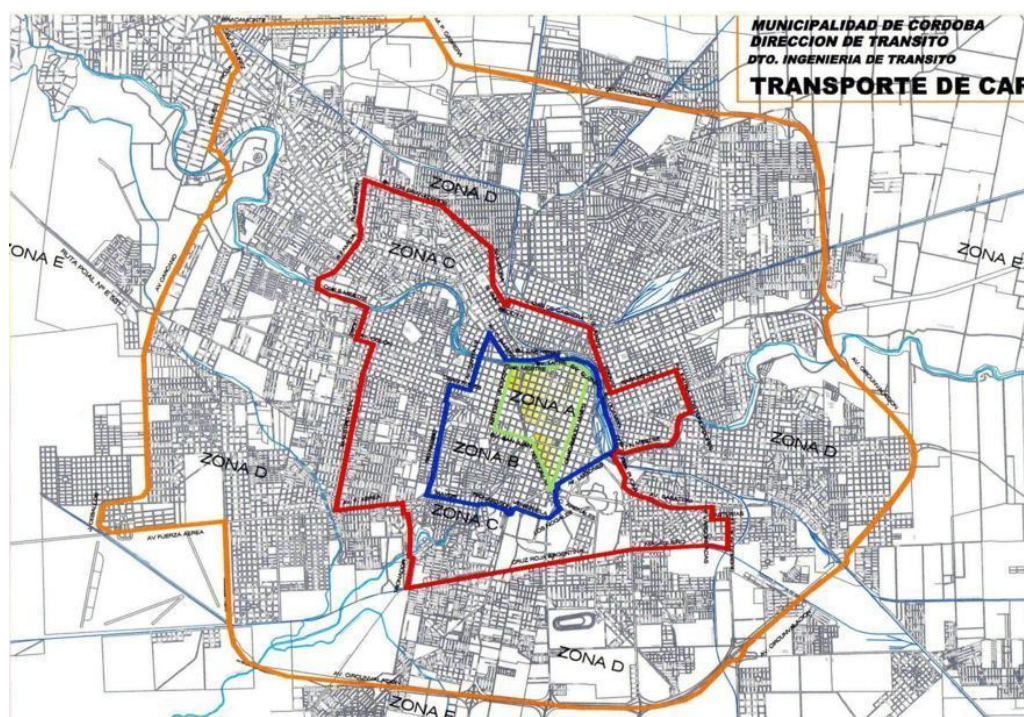
(consecuencia del cierre de escuelas técnicas). Desde la organización surge la idea de crear una escuela técnica, que si bien no resolvía el problema inmediatamente, era un proyecto a futuro (6 años). Así nace el Instituto Técnico Industrial (ITI) gratuito. El objetivo era “sacar a los jóvenes de la calle” ya que en el entorno había en ese momento tres villas de emergencia. Inauguran en 2007 el colegio con recursos de las empresas de la zona, luego de 6 años se reciben solo 14 de 74 y no pudieron sacar a los chicos de la calle ya que la educación sola no cubre toda la problemática social, “después de tantos años de subsidio, la cultura del trabajo se había ausentado” ...”los padres los retiraban del colegio porque los necesitaban para trabajar”(E.E.05.19). La gestión económica del colegio por parte de la entidad era muy costosa y así comienzan a gestionar en el gobierno provincial un subsidio parcial para el colegio que, recién en marzo del 2018 pasa en su totalidad a manos del Ministerio de Educación de la Provincia, mediando un acuerdo para mantener el perfil técnico de la formación. Hasta ese momento la infraestructura y el taller con las maquinarias las mantenía el FPZN con fondos y materiales de las empresas. “En los últimos cursos los estudiantes hacen pasantías en las fábricas...esa es la importancia de un colegio conectado con el trabajo y la producción” (E.E.05.19).

Así como la organización gestionó de manera privada la solución de mano de obra técnica calificada que se requería en el sector productivo, también han gestionado ante el municipio demandas de infraestructura, como desagües, iluminación, banquetas, mejoramiento y asfaltado de calles para la zona en general (Avenida Japón, conectividad a Juárez Celman).

Por otra parte el gobierno municipal, a través de reglamentaciones regula el funcionamiento urbano. En el año 2009, en el contexto de intensas demandas de circulación y flujos urbanos, a través de un decreto municipal se reglamenta la Ordenanza N° 9981 (Código de Tránsito Municipal) que establece las vías, zonas, horarios de circulación de vehículos de transporte de cargas en la ciudad (Figura 3). Se definen 5 zonas con distintos niveles de restricción desde el centro a la periferia de la A a la D, a medida que nos alejamos del área central las restricciones son menores y se amplían los horarios de ingreso. Las zonas A y B se contempla la prohibición de ingreso en horarios de gran tránsito urbano y los camiones semipesados y de gran porte (hasta 17.000 Kg.) solo pueden ingresar en horarios nocturnos. No está permitido el ingreso de camiones pesados. En la zona C se

permite el ingreso de camiones pesados (más de 24.000 Kg) en horarios restringidos y, la zona D y E no posee restricción de ingreso.

Figura 3: Áreas de circulación según ordenanza 9981



Fuente: Municipalidad de Córdoba

“El crecimiento del sector logístico y su diversificación en el ámbito urbano de la Ciudad de Córdoba revela la necesidad de repensar la política de transporte de carga a escala urbana junto con la planificación de la ciudad” (Búffalo, Carmona y García; 2015). La regulación urbana debe adaptarse rápidamente y articularse a los cambios en las prácticas productivas.

Otra Institución local que, desde 1997 busca canalizar proyectos de inversión en la ciudad es la ADEC (Agencia para el Desarrollo Económico de Córdoba), una institución sin fines de lucro integrada por la Municipalidad de Córdoba y 43 entidades entre cámaras empresariales, colegios profesionales y las universidades de la ciudad. Entre los proyectos

que lleva adelante, en el último año se viene difundiendo y trabajando en el de un polo logístico para Córdoba 2030. Este proyecto se viene difundiendo desde el año 2018 como una demanda del sector logístico e industrial (desde las cámaras que participan en la ADEC), aunque aún no han definido inversiones concretas.

5. REFLEXIONES FINALES

Analizar cambios y continuidades en un proceso de reestructuración productiva circunscripta al caso de Córdoba, implica profundizar en las características que asumió la reestructuración en este territorio desde sus inicios, inducido por el capital transnacional (automotriz/autopartista principalmente). En primer lugar afirmar que la reestructuración no es un proceso acabado, es dinámico y asume distintas variantes a partir de las necesidades del capital. Se inicia en Córdoba por demandas del capital extra territorial (década del 80') y esa lógica se mantiene en el tiempo, y se refuerza a partir del acceso a la tecnología, la información y las comunicaciones; por ejemplo a través del usos de paquetes de software específicos para la organización de la producción industrial (logística) que impacta directamente en las demandas del uso de suelo urbano y metropolitano.

La resignificación del tiempo en las formas de consumir y producir, impacta en el uso del territorio y transfiere un costo económico hacia las ciudades que obliga a los Estados locales a dar respuestas.

Asimismo, los agentes locales buscan reducir los impactos de estos procesos, por un lado a partir de definiciones normativas desde los gobiernos locales, siempre asincrónica temporalmente lo que se traduce en altos costos para la gestión y ordenamiento de la ciudad, y por otro las organizaciones locales de base que buscan contrarrestar los intereses globales/externos a través de la presión hacia el gobierno de turno o directamente a partir de la propia gestión para resolver las asimetrías territoriales o demandas locales.

Los gobiernos locales deberían adelantarse a los cambios que imponen las dinámicas productivas a fin de restringir o dirigir el uso del territorio urbano con fines equitativos. Como plantea Sousa Santos, en realidad “lo importante es saber quién domina o influencia y como domina o influencia ese espacio”, ya que el territorio es ante todo un instrumento de ejercicio del poder. “Poder entendido como capacidades y recursos que permiten generar transformaciones o perpetuar continuidades”. (Sousa 1995:79)

6. BIBLIOGRAFÍA

ADEC (2018) Prospectiva de la Logística en la Ciudad de Córdoba al 2030. Informe N° 5. Disponible en: <http://adec.org.ar/admin/?mod=biblioteca&rec=biblioteca&actions=down&id=3698>.

Aspiazu, D. y Schorr M. (2010) *Hecho en Argentina. Industria y Economía, 1976-2007*, Buenos Aires: Siglo XXI Editores.

Barbero, J., Castro, L. (2013) Infraestructura logística. Hacia una matriz de cargas para la competitividad y el desarrollo sustentable. Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento. Disponible en: <https://www.cippec.org/wp-content/uploads/2017/03/1396.pdf>.

Blanco, J (2010) Notas sobre la relación Transporte-Territorio: Implicancias para la planificación y una propuesta de agenda. *Revista Transporte y Territorio*. N° 3. Universidad de Buenos Aires.

Búffalo, L. (2013) Reestructuración productiva y configuración territorial. Pequeña industria metalmeccánica en la Ciudad de Córdoba 2002-2012. Tesis para optar por el grado de Doctor en Geografía. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Buenos Aires: Universidad Nacional de La Plata.

Búffalo, L.; Carmona, Y. y Garcia, M. (2015) Reestructuración productiva en la ciudad de Córdoba: transporte, logística y territorio. *Geografías por venir*. ISBN 978-987-604-474-5 Disponible en: https://redargentinadageografiafisica.files.wordpress.com/2016/12/geografias-por-venir-uncomahue_v-congreso-u-publicas.pdf

Búffalo L. y Rydzewski A.L. (2016) Conflictos territoriales en la periferia sur de la ciudad de Córdoba en el siglo XXI. En: *Revista Pensum*. Nro. 2. e-ISSN 2469-0724 . Facultad de Arquitectura y Diseño. Universidad Nacional de Córdoba.

Búffalo, L. (2016) Reactivación industrial en la postconvertibilidad ¿Una oportunidad para las Pymes? La industria metalmeccánica en la Ciudad de Córdoba. *Anales X Bienal del Coloquio de Transformaciones Territoriales* (pp. 2214-2227). Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba.

Búffalo, L. y Astegiano N. (2017) Dinámica de la especialización productiva industrial en la Provincia de Córdoba Argentina. VI Congreso Nacional de Geografía de Universidades Públicas República Argentina. 25,26 y 27 de octubre. Resistencia.

Búffalo, L. y Garay, M.S. (2018) Dinámicas territoriales y localización industrial en la periferia de la ciudad de Córdoba. Ponencia presentada en las Jornadas Platenses de Geografía – UNLP- octubre 2018.

Carmona, Y. (2015) Actividad industrial, agentes y territorio. Reconfiguración de un espacio barrial: Los Boulevares, Córdoba, Argentina 2003-2013. *Revista Síntesis* Vol. 5, 127-149. FFYH. UNC.

Donato Laborde, M. y Astegiano, N. (2018) Usos corporativos del territorio en el marco del Mercosur: el caso de Fiat-Case New Holland en Argentina. *Boletim Campineiro de Geografia*. Vol 8 n°1. Campinas.

Escudero Serrano, M.J. (2014) *Logística de almacenamiento*. Ediciones Parainfo. España.

Harvey, D. (1993). *Social justice and the city*. Oxford: Basil Blackwell.

Harvey D. (1998) *La condición de la posmodernidad*. Amorrootu editores, Buenos Aires.

Pallares-Barbera, M. (1997) El sistema de producción flexible, el just-in-time y la transformación espacial: Las empresas del automóvil en España. *Boletín de la AGE*. Nro 24 pp. 53-71.

Disponible en:
<https://www.researchgate.net/publication/28165480> El sistema de producción flexible el just-in-time y la transformación espacial Las empresas del automóvil en España

Cruz-Mejía, O. (2017) Aplicaciones logísticas en el comercio electrónico: cross docking, merge in transit, drop shipping y click and collect” - Scientific Figure on Research Gate. Available from: https://www.researchgate.net/figure/Figura-1-Proceso-general-del-Cross-docking_fig1_320370934, accessed 3 Jul, 2019).

Pisa, A. y Cereminati, A.(2015) Evaluación integral de la logística de repuestos y accesorios de una terminal automotriz. Proyecto Final de Ingeniería Industrial ITBA. Buenos Aires.

Santos, M. (1993) La urbanización brasilera. Capítulo 11. En: *La organización interna de las ciudades: la ciudad caótica*. Editora de Humanismo, ciencia e tecnología (HUCITEC) Sao Pablo. Brasil.

Santos, M. (1997) A Geografia - impasse e desafios no findar do século XX. Conferencia presentada en el auditorio del Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas (IFCH/Unicamp). Associação dos Geógrafos Brasileiros – Seção Campinas (AGB-Campinas) IFCH. Publicada en Boletim Campineiro de Geografia, v. 8, n. 1, 2018.

Santos (1999) O Território e o Saber Local: algumas categorias de análise. En *CADERNOS IPPUR*. Pág. 15-26. Año XIII, N° 2 Ago-Dez 1999. Publicação semestral do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Río de Janeiro.

Santos, M. y Silveira M.L. (2001) *O Brasil. Território e Sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record.

Silveira, M.L. (2006) O espaço geográfico: da perspectiva geométrica à perspectiva existencial. *Geosp - espaço e tempo*. N° 19, pp. 81 - 91. São paulo.

Soja, E. (1993) *Geografías Pós-Modernas. A reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Rio de Janeiro: Zahar.

Tomadoni C. (1999) Territorio y reestructuración industrial. El caso de FIAT Auto Argentina. *Revista Administración Pública & Sociedad*, n. 12, p. 1-20.

Tomadoni, C. (2004) Territorio, territorialidad y región metropolitana en un marco de producción flexible. *Revista EURE - Revista De Estudios Urbano Regionales*, 30(90).

Trevisan, L.; Bernardes da silva, A.; (2012) A moderna logística no territorio brasileiro: contribuição à pesquisa. *Ciência Geográfica - Bauru - XVI - Vol. XVI - (2): Janeiro/Dezembro – 2012*.

FUENTES DE ENTREVISTAS

Empresa de transporte - DALAMA (E.T.05.15)

Empresa logística - CARGO (E.T.01.07.15)

Empresa logística - SET (E.T.02.07.15)

Parque Industrial Ferreyra (E.PI.06.12)

Directivo Foro Productivo Zona Norte (E.E.05.19)

Trabajador de GEFECO (E.T.01.07.19)