

Nuevas dinámicas productivas y su reestructuración territorial en la periferia de la ciudad de Córdoba en el siglo XXI*

New productive dynamics and their territorial restructuring on the periphery of the city of Córdoba in the 21st century

Luciana Buffalo

Doctora en Geografía (UNLP). Laboratorio de Estudios Territoriales (LET) Departamento de Geografía, Centro de Investigaciones de la Facultad de Filosofía y Humanidades (CIFYH-FFyH), Universidad Nacional de Córdoba.

lubuffalo@gmail.com

Natalia Astegiano

Doctoranda en Geografía (UBA - CONICET). Laboratorio de Estudios Territoriales (LET) Departamento de Geografía, Centro de Investigaciones de la Facultad de Filosofía y Humanidades (CIFYH-FFyH), Universidad Nacional de Córdoba.

n_astegiano@hotmail.com

* Las ideas vertidas en este artículo fueron presentadas en el VII Congreso de Geografía de Universidades Públicas de la República Argentina, 8 al 11 de octubre del 2020, Universidad Nacional de La Plata, Argentina.

Resumen

Este trabajo analiza cambios y continuidades, durante los últimos quince años, en los procesos de producción de dos áreas industriales de la ciudad de Córdoba, Argentina, a fin de identificar dinámicas territoriales a escala urbana, asociadas a los procesos de producción. Para ello, se trabaja en base a técnicas de triangulación de lógicas cuantitativas y cualitativas. Las primeras, mediante el análisis de datos secundarios de empresas y las segundas, a través de entrevistas a realizadas a una muestra intencional tomada de una base de datos *ad hoc*. La reestructuración productiva se inicia en Córdoba debido a las demandas del capital extraterritorial (durante la década del 80) Esta lógica se mantiene en el tiempo y se refuerza a partir del acceso a la tecnología, la información y las comunicaciones para la organización de la producción industrial (servicios logísticos), que impacta directamente en las demandas de uso del suelo urbano y metropolitano.

Palabras clave: reestructuración productiva, procesos de producción, territorio, periferia

Abstract

This work analyzes changes and continuities during the last fifteen years in the production processes of two industrial areas of the city of Córdoba, Argentina, to identify territorial dynamics, at a urban scale, associated with the production processes. With this objective, we work based on techniques of triangulation of both quantitative and qualitative logics. The first ones, through the analysis of secondary data of companies and the second ones, through interviews from an intentional sample taken from an *ad hoc* database. The productive restructuring begins in Córdoba due to demands of extraterritorial capital (during the 80s), a logic that is maintained over time and reinforced by access to technology, information and communications for the organization of industrial production (logistics services), which directly impacts the demands of urban and metropolitan land use.

Keywords: : productive restructuring, production processes, territory, periphery

Journal of Economic Literature (JEL): R1, R3, R12, R19

1. Introducción

La ciudad de Córdoba, caracterizada por una estructura productiva industrial con presencia de empresas trasnacionales (de capital extranjero y nacional) en sectores claves de la economía local (automotriz, autopartista, TIC, entre otras), ha sido escenario de dinámicas productivas y territoriales derivadas de las demandas de estos agentes. Así, el proceso de reestructuración productiva que se visibiliza en la ciudad desde la década del 80, aproximadamente, ha sido 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 por las firmas 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 otras. En la actualidad,

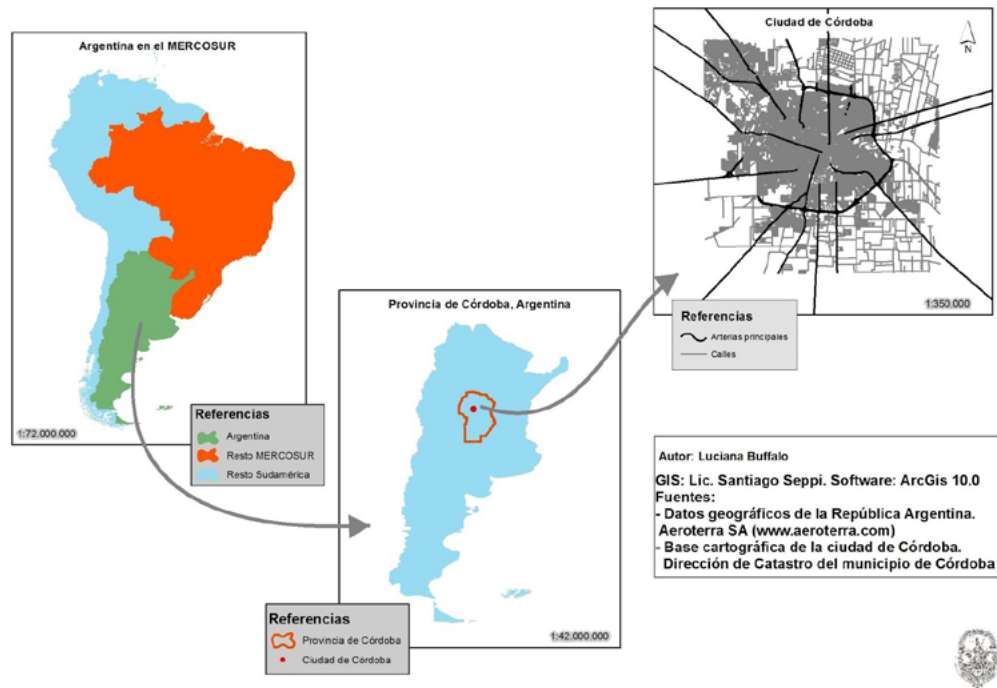
las profundas transformaciones sociales, económicas y territoriales que han tenido lugar en las dos últimas décadas conforman un nuevo escenario en el que las condiciones de vida de la población, la competitividad de las empresas y la actuación de los poderes públicos encuentran nuevas oportunidades, 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 (Caravaca y Méndez, 2003, p 38).

Mediante las sucesivas divisiones territoriales del trabajo, las empresas reparten las etapas de la producción, la distribución y el 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, imprime dinámicas territoriales intraurbanas y regionales que (re)configuran las ciudades y las relaciones entre ellas (estructura urbana).

En dicho contexto, este trabajo busca analizar cambios y continuidades durante los últimos 15 años en los procesos de producción de las industrias. Con ese objetivo,

se centra en dos áreas industriales de la ciudad de Córdoba, para identificar dinámicas territoriales a escala urbana asociadas a los procesos de producción.

Figura 1. Ciudad de Córdoba



Fuente: Buffalo, 2013.

El 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 (Buffalo y Garay, 2018). Se registran dos áreas consolidadas en la periferia. Por un lado, la zona norte de la ciudad, localizada en el barrio Los Boulevares y Av. Japón, principalmente compuesta por pequeñas y medianas empresas de distintos rubros industriales. Por otro lado, la zona sur de la ciudad, donde se concentran fábricas vinculadas principalmente a la industria metalmeccánica, 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 producción.

El artículo se organiza en seis secciones en las que se presentan, de manera continua, una introducción a la problemática abordada en el área de estudio (sección 1), las estrategias teórico-metodológicas que permiten visualizar el posicionamiento epistemológico (sección 2), el análisis de las especializaciones productivas y de la actividad logística en el uso del territorio (secciones 3 y 4), un cierre con consideraciones finales a partir del análisis presentado (sección 5) y bibliografía consultada y fuentes (sección 6).

2. Estrategias teórico-metodológicas

Los estudios sobre reestructuración productiva dan cuenta de respuestas teóricas necesarias en el marco de un contexto de cambios con el paso de una economía fordista a una posfordista, que se desencadena entre fines de los 60 y principios de 1970 en el mundo. Así, surgen diversas respuestas, sobre todo de la economía institucionalista, que se diferencia de las visiones de la economía ortodoxa neoclásica, la cual centra su explicación en el mercado, al incorporar a las instituciones, normas y actores en la comprensión de los comportamientos económicos (De la Garza, 1999).

Estas corrientes teóricas, que se denominan posfordistas, buscan explicar aquellos cambios que se desarrollan en el modelo de producción, especialmente los provenientes de la industria, que impactan en las técnicas y formas de producir, en las relaciones laborales y condiciones de trabajo, en las relaciones entre empresas de distinto tamaño, entre otras cuestiones.

Por otra parte, en aquellos tiempos la sociología urbana, planificación urbana y geografía urbana se concentraban en estudiar la ciudad en términos de espacio de consumo, dando lugar a un distanciamiento en los abordajes de lo urbano y lo rural, la ciudad y el campo, entre tantas otras separaciones interpretativas que persisten al día de hoy.

En sus comienzos, el uso del término *reestructuración* se refería a los cambios en el modo de producción en relación al sector industrial, pero, con el paso del tiempo, su uso se fue diseminando hacia explicaciones que trascienden el sector productivo. Hacia fines de los 80 surgen interpretaciones que articulan la idea de industria con ciudad, en un intento de acercar los espacios de producción a las interpretaciones urbanas y regionales. Topalov, en 1979, plantea que la ciudad es el resultado de la división social del trabajo y es, al mismo tiempo, una forma desarrollada de la cooperación entre unidades de producción; la ciudad es una fuerza productiva (porque concentra las condiciones generales de la producción y de la circulación del capital, así como de la producción de la fuerza de trabajo), razón por la cual, para el capital, es un valor de uso complejo que nace del sistema espacial y de la articulación en el espacio de valores de uso elementales.

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, p. 196). Asimismo, “la acumulación flexible implica rápidos cambios en los patrones de desarrollo desigual, tanto entre sectores como entre regiones geográficas” (Harvey, 1993, p. 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, de 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, p. 18).

En los últimos tiempos, el fenómeno técnico (especialmente el desarrollo de sistemas informáticos) ha generado y genera cambios tanto en las formas de producción como en el consumo de la población. Desde el período de la segunda posguerra mundial nos encontramos ante una expansión continua de nuevos objetos y nuevas acciones vinculadas al progreso de las telecomunicaciones, de la informática y de la automatización (Santos, 2000; Silveira, 2009). Estos nuevos sistemas técnicos se basan, principalmente, en la producción de datos y en la circulación de información, que se han convertido en el insumo clave para la producción y el consumo en general. Las técnicas actuales habilitan la circulación de la información en diferentes lugares del mundo, produciendo una convergencia de los momentos (Santos, 2000), es decir, la simultaneidad en tiempo real y la solidaridad de los eventos mediante la articulación financiera de diferentes mercados a nivel mundial, la coordinación de redes de producción y comercialización, entre otras cuestiones.

Esto conlleva 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, p. 96).

Harvey explica cómo las nuevas condiciones tecnológicas –propiciadas por el desarrollo de la telemática– las nuevas técnicas de organización y el 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 se 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).

Sin embargo, la fragmentación productiva que divide las etapas de su producción en diferentes lugares precisa de una unificación coordinada que responda a las necesidades de rentabilidad de los agentes hegemónicos (Silveira, 2009).

Hoy, los agentes hegemónicos dominan una ecuación favorable de costos y precios, gracias a los nuevos sistemas técnicos de producción que les permiten producir en áreas nuevas y alcanzar altos desempeños, a las posibilidades de circulación, a la socialización de los costos corporativos y a la situación de oligopolio. Son fuerzas de aglomeración y dispersión del circuito superior, el cual, a partir de las ciudades, extiende sobre el territorio su capacidad de organización (Silveira, 2009, p. 451).

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 a los que vienen asociadas dichas técnicas y que configuran nuevas temporalidades en cada lugar.

Beltrão Sposito (1999) nos propone comprender la urbanización a partir de dos procesos principales: por un lado, la fragmentación del tejido urbano, por el otro, la intensificación de la circulación. En este sentido, la separación territorial entre las actividades de gestión y las de producción industrial en las principales actividades económicas, ha incrementado los flujos de personas, mercaderías, capitales, publicidad. Para ello, son necesarias determinadas condiciones de infraestructura, que garanticen la circulación de esos flujos y la articulación de dichas redes.

Para comprender los procesos de especialización productiva y los procesos de urbanización vinculados a las reestructuraciones productivas en la ciudad de Córdoba, trabajamos en dos áreas de estudio (figura 2), en base a técnicas de triangulación de lógicas cuantitativas y cualitativas. Las primeras, a partir del análisis de datos secundarios de densidad 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, tomadas de una muestra intencional realizada a partir de una base de datos *ad hoc* construida por el equipo de trabajo.

El análisis cuantitativo se realizó sobre la base del Registro Industrial Provincial

(RIP) 2015 y 2017, que contiene un listado de 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 Buffalo y Garay (2018), según los cuales se seleccionaron las industrias de acuerdo a los principales rubros que dinamizaron el sector en la provincia desde el 2001 hasta la actualidad (Buffalo y Astegiano, 2017; Buffalo y Garay, 2018). El dinamismo se definió a partir de la natalidad de empresas pos-2001 por rubro. Aquellos que presentaron un crecimiento relativo mayor al 60 % de empresas iniciadas del 2003 al 2015 fueron considerados los más dinámicos. 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 3ª sección, Dean Funes, José Ignacio Rucci, San Felipe, Ferreyra y San Lorenzo).

Figura 2. Concentración de industrias en áreas de análisis de la ciudad de Córdoba



Fuente: elaboración propia en base a datos del RIP 2015 de la Secretaría de Industria de la provincia de Córdoba. Sistema de referencia Posgar 98 Faja 4 - google earth.

Mediante este análisis cuantitativo buscamos poder definir una población de empresas representativas del dinamismo industrial en los dos sectores seleccionados de la ciudad, para analizar la distribución por fracción censal, la especialización productiva espacial (últimos 15 años) y posterior tratamiento cualitativo. Este último será abordado, a partir de las entrevistas, como técnica de recolección de datos y

tiene como objetivo comprender los cambios en las formas de producir (mediados por la técnica) y sus implicancias en el uso del territorio (urbano)¹.

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 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, 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).

Podríamos decir que las especializaciones productivas vinculadas a la industria en la ciudad de Córdoba estuvieron vinculadas a la llegada de IAME (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado) en 1927. Sin embargo, el crecimiento en inversiones industriales en la ciudad se produjo principalmente a partir de 1950. La ley de radicación de capitales extranjeros de 1953 resultó clave para la instalación de industrias automotrices multinacionales en la ciudad de Córdoba, lo cual inició una dinámica industrial que se mantiene hasta la actualidad (Buffalo, 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 de 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).

1 Cabe destacar que el Laboratorio de Estudios Territoriales y el equipo de investigación en el cual se insertan las investigadoras trabajan con lógicas cualitativas y técnicas de entrevistas y observación de recolección de datos para esta temática desde hace más de diez años. Esto ha permitido sostener un registro de entrevistas (a trabajadores de la industria, empresarios industriales y del sector de servicios, así como agentes del sector público) a lo largo del tiempo y desarrollar una base de datos cualitativos ad hoc que se utiliza colectivamente para las distintas instancias de investigación.

Durante 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 posconvertibilidad, 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, la devaluación de la moneda en 2002, la cual modificó la relación peso/dólar. Esto significó una relativa protección a la competencia externa y condujo a un aumento de la producción y la ocupación (Buffalo, 2013).

En este contexto, *nuevas* divisiones territoriales del trabajo se desarrollaron en la provincia de Córdoba, vinculadas a cambios en el sector industrial y su articulación con un proceso de terciarización de la economía. En el producto geográfico bruto, el sector industrial presenta un crecimiento del 12,36 % en el 2004 al 21,4 % en 2013, a partir del cual comienza a descender hasta representar un 15,1 % en 2017. Por otro lado, el sector terciario (comercio y servicios) representa el 53,4 % en el año 2017, mostrando una disminución, ya que en 2015 representaba un 68,7 % (datos de la Dirección Provincial de Estadísticas y Censos de la provincia de Córdoba).

El crecimiento del sector industrial posconvertibilidad 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 (Buffalo 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 3.000 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 (Buffalo 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. De este último caso, hay una clara concentración, siendo más del 80 % de las industrias que se instalan en la ciudad de Córdoba (Buffalo 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 las zonas 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 estuvo atravesada por las disputas con otros usos del suelo, principalmente el residencial.

Buffalo y Garay (2018) han analizado las dinámicas de localización de las industrias desde el año 2003 hasta la actualidad, las cuales podrían ser sistematizadas 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 la 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 una planta de fundición de aluminio que desde el año 1992 pertenece al grupo Renault (Ilsa). 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 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 por el gobierno provincial sobre el anillo de circunvalación de la ciudad y las reformas de avenidas cercanas 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 (figura 3).

Figura 3. 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
Caucho y plástico	27	7.03	12	8.16
FABRICACION DE PARTES	0	0.00	1	0.68
Maquinarias y equipos NCP	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.

Por otro lado, en la zona sur de la ciudad se concentran industrias vinculadas principalmente a la metalmecánica, autopartista y automotriz, de las cuales las principales son 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 allí (Buffalo y Garay, 2018).

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. Estas son el 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 ciudad.

Desde diferentes políticas públicas industriales, el Estado ha promovido determinados usos del territorio, generando o reforzando desequilibrios territoriales en la provincia de Córdoba (Buffalo, 2016; Buffalo 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 de 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 20 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, podemos decir que en ambas zonas las políticas del Estado provincial han tendido a beneficiar a aquellas empresas vinculadas a la producción automotriz, tanto a las grandes industrias transnacionales como a un conjunto de autopartistas y metalmecánicas asociadas a sus circuitos productivos (fuente: Secretaría de Industria de la provincia de Córdoba). Si bien en la lista de beneficiarias encontramos empresas de diferentes rubros, la mayoría de ellas son metalmecánicas autopartistas o industrias químicas cuyos principales clientes son las grandes industrias automotrices (fuente: RIP 2017).

Al mismo tiempo que el Estado estableció 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 un 47 % la producción de partes. La modernización de la planta fue realizada con maquinaria de Italia que tiene como objetivo incrementar la producción de piezas en los mercados regionales: el 80 % 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; ambos sitios pertenecen al grupo Renault (fuente: Renault Argentina). La inversión fue destinada también a la ampliación de la infraestructura de planta y capacitación de personal (Dávila, 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: Secretaría 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 las empresas productoras a recibir 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), proveedoras de estas grandes empresas y de otras firmas automotrices en Argentina. Entre las principales subsidiadas en zonas 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 SA (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, 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. Servicios logísticos y uso del territorio

Los cambios tecnológicos ocurridos en las últimas décadas están modificando de manera acelerada los modos de consumir, a través de internet y el comercio electrónico, y de producir en el sector industrial, que debe responder en el menor tiempo posible a 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, por un lado, a los procesos vinculados a la reestructuración productiva y cambios en las formas de producir/consumir de las empresas (industria, comercio y servicios). Los procesos logísticos con uso de equipamiento y software específico ganan terreno al interior de las industrias y hacia afuera de ellas por las demandas de espacios específicos para circulación de los procesos logísticos (almacenajes, transferencias, fraccionamientos, desplazamientos, etc.). De esta manera, la logística adquiere un papel central como nueva forma de organización que acaba siendo también norma para los circuitos de producción. Son las técnicas que producen la información necesaria y que unifican aquello que ha sido fragmentado en diferentes agentes.

Por otro lado, determinados agentes actúan sobre las formas de circulación mediante el *ordenamiento* urbano que, frente a estas nuevas dinámicas en el territorio, busca paliar los efectos no deseados. Entre esos agentes podemos mencionar a los gobiernos municipal y provincial y a organizaciones empresariales que buscan interceder y dar respuestas a demandas locales en este nuevo contexto productivo.

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, así 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 ellas. Esto se observa en el siguiente fragmento de una 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 *kangban*;

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. (P. González, comunicación personal, 26 de mayo del 2015)

Otro entrevistado se refiere a procesos de *just in time*, *kanban* y *milk run* (R. Moreno, comunicación personal, 1 de julio del 2015).

Las empresas multinacionales poseen, por lo general, un departamento de logística que articula el ritmo de la producción entre proveedores, la planta local y las necesidades de las plantas de la firma ubicadas en otros países del mundo. Un trabajador de la empresa logística de Volkswagen comenta:

tenemos un sistema que se llama CKD que es un departamento logístico a nivel global que cuando alguna fábrica del mundo de la firma tiene exceso de producción lo *stockea* y provee a otra fábrica que esté faltando, se va balanceando (C. Jofré, comunicación personal, 1 de julio del 2019)

Por lo general, poseen una aduana al interior de la fábrica, por lo cual los contenedores que provienen del exterior llegan cerrados a la planta mediante una empresa de logística que a menudo son internacionales (brasileras). Estas mismas empresas son las que resuelven la comercialización de partes entre plantas de Argentina y Brasil en camiones. De esta manera, estos sistemas técnicos habilitan la coordinación permanente de la producción entre diferentes lugares a nivel mundial.

Asimismo, las automotrices tercerizan el sistema de transporte local con proveedores organizados con el sistema *just in time*. Es decir que el servicio de transporte sigue un programa de producción que la multinacional establece mensualmente para una particular entrega de insumos y retiro de piezas con cada proveedor local, mediante el sistema de *milk run*. Gracias a la generación permanente de información con sus proveedores, aseguran la circulación de partes y pedidos próximos necesarios para garantizar cierto ritmo productivo en las plantas centrales.

Los proveedores, por lo general pequeñas pymes metalmecánicas productoras exclusivas de las firmas, no poseen departamentos de logística, si no que realizan compras comerciales de algunos insumos necesarios para la entrega de sus productos. Esto es así porque las empresas automotrices son las que establecen los tiempos e insumos necesarios para la producción, estableciendo la programación general de la producción del proveedor.

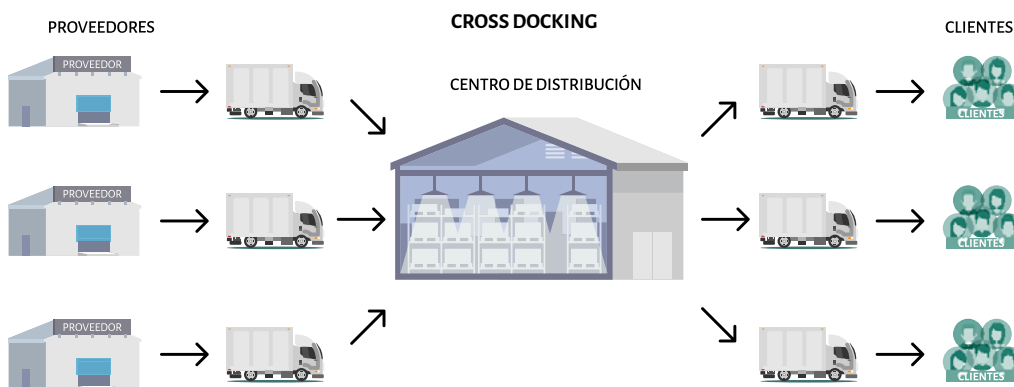
La incorporación de sistemas de tecnologías de la información y mejora en el transporte permite aumentar la velocidad de los flujos inmateriales entre las empresas automotrices: pedidos, intercambio de información, diseño, I+D, pagos. A su vez, facilita el movimiento de los flujos materiales entre las empresas, los componentes y, por ende, relaja la restricción impuesta por la distancia y atenúa la necesidad de proximidad (Pallares-Barbera, 1997). Así, nuevas técnicas generan nuevas relaciones entre empresas y nuevos tiempos de producción y de circulación entre las ellas y, por lo tanto, nuevas órdenes sobre el territorio.

Los procesos logísticos presentan una serie de innovaciones en los últimos años, entre las que se destaca como novedad en sus páginas web o publicaciones el *cross docking* (figura 4) 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 (Cruz-Mejía, 2017).

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. Para ello, las empresas de logística poseen centros de almacenamiento en puntos claves de las provincias, donde se concentra la mayor cantidad de actividades económicas (Córdoba, Santa Fe y Buenos Aires), para poder establecer rutas de permanente atención a sus proveedores. Asimismo, estas empresas tercerizan parte de sus servicios con otras empresas de logística ubicadas en otras áreas del país. De esta manera, producen alianzas estratégicas para responder a todos los puntos de mercado.

Figura 4. Sistema cross docking



Fuente: Cruz-Mejía, 2017.

Estos procesos se configuran como nuevas formas de regulación de las grandes empresas sobre las pymes, en tanto que éstas últimas deben adaptar sus condiciones de producción, pero también de espacio, para que se garanticen las entregas y distribuciones necesarias y así poder ser proveedores oficiales. Estos 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 desorganizando el territorio (Santos, 1997).

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

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 y proveedores. Estos cambios productivos demandaron nuevos usos del territorio. A partir del año 2003, el crecimiento expansivo que tuvo la industria fue requiriendo la diversificación de la logística hacia otros sectores. Esto 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.

Por lo general, las empresas de logística combinan diferentes estrategias de modalidad de transportes de larga distancia y de pequeños camiones aptos para circular al interior de las ciudades. Asimismo, refuerzan los entramados locales con una red de proveedores que no necesariamente provienen de la ciudad de Córdoba, con los cuales poseen relaciones territoriales previas tanto para insumos como para mano de obra y acuerdos comerciales. De esta manera, se imponen en la lógica organizativa de las empresas racionalidades que no siempre responden al imperativo de la ganancia, sino a otras lógicas y temporalidades.

En función de las entrevistas realizadas y de los registros de las páginas web de las firmas logísticas, se realiza una siguiente tabla comparativa de procesos con sus implicancias territoriales (figura 5).

Figura 5. Comparación de Procesos logísticos del JIT e implicancias territoriales

	Características	Necesidades internas a la empresa logística:	Dentro de la industria (cliente)	Implicancias territoriales
<i>Milk run</i>	Despacho, entrega y recogida de cargas. Proceso de abastecimiento logístico para reducir costos de transporte y no tener <i>stock</i> en planta, ya que requiere de un recorrido del transporte por los distintos proveedores de manera coordinada para llegar al cliente con las partes necesarias para producir al día.	Camiones más pequeños. Almacenamiento en centros de acopio. Gestión de inventarios de mercancías, debido a que el cliente realiza un pedido limitado y ocasional, generando que el ingreso y salida de cargas se mantenga supervisado eficientemente.	Reducción del <i>stock</i> .	Espacios para depósitos.
<i>Cross docking</i>	Los productos pueden ser clasificados fácilmente en un punto intermedio y dárseles 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 espacios de almacenamiento. Provisión en línea de montaje. Automotriz (en fábrica). Textil (fuera de fábrica).	Espacios para desplazamientos y circulación (carga y descarga). Aumento del flujo urbano de camiones.

Fuente: elaboración propia.

Entre las implicancias territoriales urbanas se destaca la demanda de espacios específicos, que en las dos áreas de estudio tiene una presencia relevante, aunque predomina 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 (Buffalo, Carmona y García, 2015).

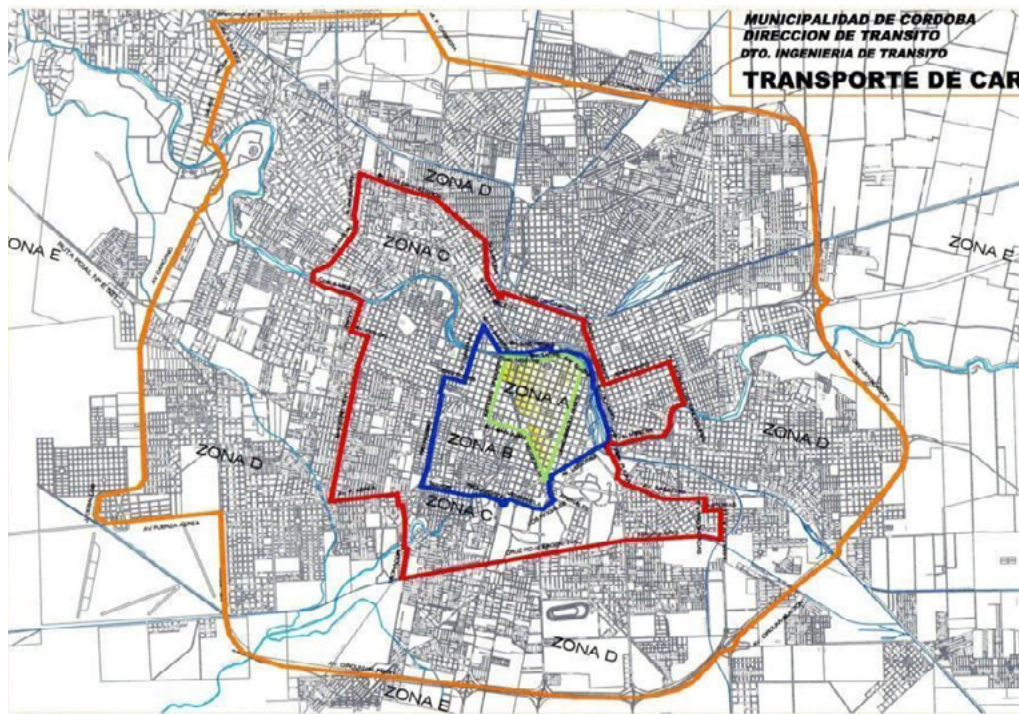
Según el CEOLÓG (Centro de Operaciones y Logística – Universidad Católica de Córdoba) la ciudad de Córdoba tiene 85.000 m² destinados a parques logísticos y una demanda insatisfecha de 50.000 m². Hay proyectados cinco parques logísticos y tres parques industriales con áreas logísticas incluidas. Funcionan en la actualidad

tres predios en la periferia sureste de la ciudad (una de las áreas definidas en este trabajo).

Asimismo, los datos muestran un marcado aumento de las empresas privadas del sector logístico. Según estadísticas 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 son las de manipulación de carga, almacenamiento y depósito, en un 53 %. Al comprara estos datos al interior de la provincia de Córdoba se observa una concentración de la actividad en la ciudad de Córdoba (17 %) seguida de Villa María (12 %) y Marcos Juárez (11 %). Estas últimas con un perfil más bien agropecuario.

A su vez, la regulación urbana debe adaptarse rápidamente y articularse a estos cambios en las prácticas productivas. “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” (Buffalo, Carmona y García, 2015).

Figura 6. Áreas de circulación según ordenanza 9981



Fuente: Municipalidad de Córdoba.

Así, el gobierno municipal organiza, a través de reglamentaciones, 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 vías, zonas y horarios de cir-

culación de vehículos de transporte de cargas en la ciudad (figura 6). 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 contemplan 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 las zonas D y E no poseen restricción de ingreso.

5. A modo de cierre

El proceso de reestructuración productiva en la ciudad de Córdoba debe ser comprendido a partir de las divisiones territoriales que la antecedieron, desde el papel dinamizador del capital transnacional automotriz/autopartista, principalmente. En primer lugar, nos parece importante 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 extraterritorial (década del 80) y 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 uso 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.

Estas modernizaciones son diferenciales respecto al tamaño de las empresas y su lugar en el proceso de producción. Así, viejas y nuevas tecnologías y criterios de producción conviven entre grandes empresas extranjeras que se actualizan permanentemente y pymes que resuelven estas exigencias en la cotidianidad sin poseer procesos de modernización profundos en su interior.

A su vez, la reestructuración productiva conlleva el crecimiento de servicios de logística necesarios para las nuevas formas de producción y consumo. Esto implica nuevos usos del territorio en términos no solo de función, sino también de estructura: infraestructura vial, espacio físico para estas empresas, normativas de regulación específicas. Así, 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. Las empresas y el Estado refuerzan nuevos usos en el territorio, generando ciertas especializaciones productivas en determinadas áreas de la ciudad y, con ello, promueven determinados procesos de urbanización.

Asimismo, los agentes locales buscan reducir los impactos de estos procesos, por un lado, a partir de definiciones normativas desde los gobiernos locales, siempre asincrónicas temporalmente, lo que se traduce en altos costos para la gestión y ordenamiento de la ciudad. Por otro lado, las organizaciones locales de base 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. El territorio es ante todo un instrumento de ejercicio del poder, inmerso en relaciones de apropiación o dominación. Conocer quiénes y cómo dominan o influyen ese territorio, sus procesos y dinámicas es dar cuenta de sus posibilidades de transformación.

Bibliografía

- ARCIENAGA ARCE, R. (2003): Globalización, industria y reestructuración productiva. *Revista Convergencia*, (31), año 10. Universidad Autónoma del estado de México, México.
- 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.
- BELTRAO SPOSITO, M.E. (1999). A urbanizacao da sociedade: reflexoes para um debate sobre as novas formas espaciais. En A.L. Damiani, A.F.A. Carlos, O. Carvalho de Lima Seabra (coord), *O espaço no fim de século* (pp. 83-99). São Paulo: Editorial Contexto.
- BLANCO, J. (2010). Notas sobre la relación Transporte-Territorio: Implicancias para la planificación y una propuesta de agenda. *Revista Transporte y Territorio*, (3), Universidad de Buenos Aires.
- BUFFALO, L. (2013). Reestructuración productiva y configuración territorial. Pequeña industria metalmecánica 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, Universidad Nacional de La Plata, Buenos Aires.
- BUFFALO, L. (2016). Reactivación industrial en la posconvertibilidad ¿Una oportunidad para las Pymes? La industria metalmecánica en la Ciudad de Córdoba. *Anales X Bienal del Coloquio de Transformaciones Territoriales* (pp. 2214-2227). Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba.
- BUFFALO, 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.
- BUFFALO, L.; CARMONA, Y. Y GARCÍA, M. (2015). Reestructuración productiva en la ciudad de Córdoba: transporte, logística y territorio. En *Geografías por venir*. ISBN 978-987-604-474-5.

- BUFFALO, L. Y GARAY, M.S. (2018). Dinámicas territoriales y localización industrial en la periferia de la ciudad de Córdoba. Ponencia presentada en las Jornadas Platences de Geografía, UNLP, octubre 2018.
- BUFFALO L. Y RYDZEWSKI A.L. (2016). Conflictos territoriales en la periferia sur de la ciudad de Córdoba en el siglo XXI. *Revista Pensum*, (2). Facultad de Arquitectura y Diseño. Universidad Nacional de Córdoba. e-ISBN 2469-0724.
- CARAVACA, I., & MÉNDEZ, R. (2003). Trayectorias industriales metropolitanas: nuevos procesos, nuevos contrastes. *Revista EURE - Revista de Estudios Urbano Regionales*, 29(87).
- CARMONA, Y. (2015). Actividad industrial, agentes y territorio. Reconfiguración de un espacio barrial: Los Boulevares, Córdoba, Argentina 2003-2013. *Síntesis*, 5, 127-149.
- CRUZ-MEJIA, 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: Recuperado el 3 de julio de 2019, de: https://www.researchgate.net/figure/Figura-1-Proceso-general-del-Cross-docking_fig1_320370934
- DÁVILA, Diego (7/03/2013). Renault invirtió 50 millones en su planta de fundición PFA. *La voz del interior*. Disponible en: <https://www.lavoz.com.ar/noticias/negocios/renault-invirtio-50-millones-su-planta-fundicion-pfa>
- DE LA GARZA TOLEDO, E. (1999). Epistemología de las teorías sobre modelos de producción. En De la Garza Toledo, E. (comp.), *Los retos teóricos sobre los estudios del trabajo hacia el siglo XXI*. Buenos Aires. CLACSO.
- DE SOUSA SANTOS, B. (1995). *Toward a New Common Sense: Law, Science and Politics in the Paradigmatic Transition*. Nueva York: Routledge.
- 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 Geografía*, 8(1). Campinas.
- ESCUADERO SERRANO, M.J. (2014). *Logística de almacenamiento*. Madrid: Ediciones Paraninfo.
- HARVEY D. (1998). *La condición de la posmodernidad*. Buenos Aires: Amorrortu Editores.
- HARVEY, D. (1993). *Social Justice and the City*. Oxford: Basil Blackwell.
- 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*, (24), pp. 53-71. https://www.researchgate.net/publication/28165480_El_sistema_de_produccion_flexible_el_just-in-time_y_la_transformacion_espacial_Las_empresas_del_automovil_en_Espana
- 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 organización interna de las ciudades: la ciudad caótica. En M. Santos, *La urbanización brasilera*. Sao Paulo, Brasil: Editora de Humanismo, Ciencia e Tecnología (HUCITEC).
- SANTOS, M. (1997). A Geografia - impasse e desafios no findar do século XX. Palestra no auditório do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas (IFCH/Unicamp)., Divulgada no boletim informativo Espaço Geográfico, de abril/maio de 1997. Publicada en Boletim Campineiro de Geografia, 8(1), 2018.
- SANTOS, M. (1999). O Território e o Saber Local: algumas categorias de análise. *Cadernos Ippur*, (2), pp. 15-26, Río de Janeiro, año XIII, Ago-Dez 1999. Publicação semestral do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- SANTOS, M. (2000). *La naturaleza del espacio*. Barcelona: Ariel.
- 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*, (19), pp. 81- 91.
- SILVEIRA, M.L. (2009). Región y división territorial del trabajo: desafíos en el período de la globalización. *Revista Investigación y desarrollo*, 17(2), pp. 435-455.
- 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*, (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).
- TOPALOV, C. (1979). *La Urbanización capitalista: algunos elementos para su análisis*. México: Edicol.
- TREVISAN, L. Y BERNARDES DA SILVA, A. (2012). A moderna logística no territorio brasileiro: contribuição à pesquisa. *Ciência Geográfica – Bauru*, XVI(2). Janeiro/Dezembro – 2012.

Fuentes

- ADEC (2018). Informe N° 5. *Prospectiva de la Logística en la Ciudad de Córdoba al 2030*.
- Dirección Provincial de Estadísticas y Censos de la provincia de Córdoba. <https://estadistica.cba.gov.ar/>
- Registro Industrial de la provincia de Córdoba. Años 2015 y 2017. Secretaría de Industria, Ministerio de Industria, Comercio y Minería, provincia de Córdoba.

Entrevistas²

- P. González, empresa DALAMA, comunicación personal, 26 de mayo de 2015.
- R. Moreno, empresa Cargo, comunicación personal, 1 de julio de 2015.
- L. Marini, directivo Foro Productivo Zona Norte, comunicación personal, 9 de mayo de 2019.
- P. Jofré, empresa Gefco, comunicación personal, 1 de julio de 2019.
- N. Garay, empresa Lencioni, comunicación personal, 31 de octubre de 2019.
- D. Gutiérrez, trabajador pyme y ex trabajador de Volkswagen, comunicación personal, 1 de noviembre de 2019.

2 Se han utilizado nombres ficticios a fin de resguardar la identidad de los entrevistados.