

52º Congreso Internacional de Americanistas – Sevilla, 2006

Simposio EST-23: Nuevas dimensiones de la industria
y de lo urbano en las metrópolis latinoamericanas

**LOCALIZACIÓN INDUSTRIAL Y CIRCULACIÓN EN EL MARCO DE LAS
TRANSFORMACIONES TERRITORIALES DE LA REGIÓN METROPOLITANA
DE BUENOS AIRES**

Jorge Blanco (Universidad de Buenos Aires – Argentina)

jblanco@sion.com

En las últimas décadas las metrópolis latinoamericanas han visto el desarrollo de una serie de profundas transformaciones económicas, sociales y territoriales. Una parte importante de esos cambios se deriva de las nuevas condiciones de organización de la producción y de las modalidades resultantes de inserción de los países latinoamericanos en la economía contemporánea. En los territorios metropolitanos, estos cambios se traducen en tensiones y rearticulaciones que dan origen a nuevas modalidades de organización en las que se ponen en juego las decisiones de los actores públicos y privados en un proceso complejo de producción y condicionamiento del territorio a las nuevas tendencias de la producción. En el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), estas articulaciones se dan en un marco de sucesivas instancias de estabilización y crisis de las condiciones macroeconómicas generales, que afectan profunda y selectivamente porciones significativas del territorio metropolitano.

En este trabajo se examinarán, en particular, los cambios recientes en las tendencias de localización industrial en la RMBA, con especial atención a la relación entre las decisiones locacionales, la historia territorial y las condiciones de circulación. En la primera sección se señalan algunos lineamientos conceptuales, seguidos de una presentación esquemática de la RMBA y una nota sintética sobre la evolución reciente de la industria. A continuación se presentan tres tendencias socioterritoriales de la industria. En la última sección se presentan las condiciones de circulación vinculadas con la producción industrial, para cerrar el trabajo con algunas propuestas para profundizar en la investigación.

1. Algunas consideraciones sobre ciudad, localización industrial y circulación en las metrópolis contemporáneas

La articulación entre los procesos sociales y la forma urbana es compleja, en tanto que la segunda no se deriva mecánicamente de los primeros, sino que están vinculados en una relación de mutuo condicionamiento. Los procesos de producción y de reproducción social se realizan en formas territoriales y éstas condicionan la viabilidad, modalidad e intensidad de aquellos (Santos, 1996; Soja, 1993).

Entre las características centrales de los territorios contemporáneos se destaca la tensión resultante de las articulaciones en contigüidad y las articulaciones en red, que originan procesos de fragmentación, separación, rearticulación, polarización y vinculación a distancia de lo que resulta que “el territorio real está cada vez peor representado por la imagen piramidal y jerarquizada con la que lo asociamos espontáneamente” (Veltz; 2002:44).

El juego entre los efectos de proximidad y las interdependencias a larga distancia es cada vez más complejo y origina tensiones de escala. Las dos dimensiones tradicionales de análisis de la ciudad (en su articulación con el sistema urbano y en su organización interna) deben ser revisadas a la luz de escalas producidas socialmente vía los procesos de producción, reproducción social y consumo, en el marco del capitalismo (Marston, 2002). Las tensiones de escala se manifiestan también en el creciente desfase entre la organización de las empresas, tendientes a un funcionamiento en red, y la organización política-administrativa del territorio, necesariamente areal y jerárquica (Veltz, 1994).

Por estas razones es preciso revisar las antiguas ideas de delimitación metropolitana, insuficientes para explicar formas territoriales que se basan en relaciones no necesariamente contiguas. Los procesos de expansión suburbana; las nuevas modalidades residenciales; las instalaciones industriales selectivas, aglomeradas y distanciadas de las áreas residenciales; y las condiciones de circulación aceleradas son elementos centrales de la distorsión de la relativa nitidez de la imagen metropolitana en períodos previos. Surgen en su lugar las imágenes de “ciudades-regiones, de estructura policéntrica y fronteras difusas, que a la larga terminan por asimilarse a la imagen de un *archipiélago*” (de Mattos, 2001)

En el ámbito de la organización de la producción, se cuestiona la mirada fragmentada sobre los sectores de actividad y se enfatiza la necesidad de buscar las articulaciones entre actividades, la unidad complementaria o el continuo de la industria y los servicios. Scott (1994:104) lo lleva aún más lejos al utilizar el término industrial para referirse a “cualquier proceso de producción en el que el capital y el trabajo se combinan para producir mercancías con vistas a la obtención de un beneficio. Estos productos pueden ser bienes materiales, como el automóvil, los electrodomésticos o incluso los componentes electrónicos, o bien pueden ser servicios inmateriales, como un consejo o incluso una información. A pesar de sus diferencias en cuanto a las formas, estos productos comparten la misma lógica (capitalista) de producción industrial. Por otra parte, muchas de las actividades de servicio de las metrópolis modernas están directa o indirectamente implicadas en la financiación, la comercialización y la dirección de la propia producción material”

Es esta articulación industria – industria e industria – servicios y su despliegue territorial lo que se torna crítica para las metrópolis contemporáneas. En cuanto a las articulaciones, la industria promueve las redes intra e intersectoriales, induce la aparición de servicios y actividades logísticas complementarias, en el marco de una creciente tercerización y reducción de los trabajadores implicados en la producción directa frente a aquellos que se desempeñan en los servicios a la producción (Caravaca Barroso y Méndez; 2003). En cuanto al despliegue territorial, la industria plantea demandas específicas de espacios acondicionados; libera espacios estratégicos en áreas densamente ocupadas con efectos sobre el mercado inmobiliario; impacta en términos ambientales y paisajísticos y genera flujos de mercancías, informaciones y personas en su funcionamiento cotidiano, que animan la vida de la ciudad (Caravaca Barroso y Méndez; 2003). Y, lejos de disminuir su importancia, “las crisis y cambios profundos de los años 70 y 80 en el conjunto de las sociedades capitalistas han atraído de nuevo la atención sobre el papel central de la producción industrial en la génesis y crecimiento del sistema urbano” (Scott, 1994:103)

Estas articulaciones están localizadas por la “permanencia de fuertes externalidades positivas urbano-metropolitanas, junto a redes de relaciones – tangibles e intangibles-propiciadoras de la innovación” Caravaca-Méndez,

2003:39. En términos de Scott (1994), es en las ciudades donde la división social del trabajo está más fuertemente desarrollada en una enorme variedad de funciones especializadas, unidas por redes transaccionales.

Los requisitos locacionales son particulares para cada una de estas funciones especializadas, pero además están mediatizados por el tipo de actor. Es decir que los distintos componentes de la división social del trabajo se conforman con un doble componente función/actor y es este par articulado el que plantea los diferenciales de localización en la ciudad.

En el territorio metropolitano hay una combinación de ubicuidad y concentración de los factores de localización. La ubicuidad se refiere a la distribución generalizada de ciertos elementos, que permiten escoger la localización en cualquier punto del ámbito metropolitano (Azzoni, 1986), y es un supuesto de los procesos de metropolización. La concentración se refiere a que ciertos factores están presentes sólo en algunos puntos del territorio metropolitano. Esta combinación de ubicuidad y selectividad está en la base de la metrópolis expandida y de la división territorial del trabajo intrametropolitana.

Dos elementos diferenciadores del territorio son de crucial importancia en esta relación ubicuidad/concentración: la fluidez y las normas. La fluidez, en tanto garantía de circulación de bienes, personas, ideas, dinero y mensajes en el territorio, está basada en redes técnicas y en las normas que regulan el funcionamiento de esas redes. Es por eso que Milton Santos afirma que la fluidez “no es una categoría técnica sino una entidad sociotécnica” (1996:219), enfatizando su carácter simultáneo de causa, condición y resultado. En el cambio de escala implícito en la metropolización expandida, se multiplica la necesidad de movilidad interna y el desarrollo de infraestructuras de transporte y comunicaciones integradas en redes complejas y a distintas escalas (Caravaca y Méndez; 2003).

Las normas, por su parte, no sólo están referidas a las redes sino al amplio conjunto de regulaciones que organizan y codifican el funcionamiento del territorio. Este conjunto de regulaciones incluye desde la armazón jurídica hasta los procedimientos que fija una gran empresa transnacional para la organización del trabajo y la relación con sus cadenas de proveedores. La normativa condiciona los procesos de producción y de reproducción social.

La distinción entre las grandes y las pequeñas empresas es fundamental para analizar los condicionamientos locacionales. En tanto que las grandes empresas pueden reconstruir una parte de las condiciones generales para la producción, como la propia provisión de servicios de movilidad, las pequeñas y medianas empresas suelen beneficiarse de los efectos de aglomeración y las economías externas derivadas de los tejidos urbanos densos y fuertemente equipados (Scott, 1994).

La centralización del capital puede, además, aprovechar ventajosamente los procesos de dispersión territorial y comando centralizado para desplegar las localizaciones en el territorio metropolitano extendido. “El hecho de que por lo general las grandes empresas que conforman la cúpula del nuevo poder económico estén organizadas en red, implica que en la medida que su estructura contempla una organización económica territorialmente dispersa, ellas necesitan de una dirección y una coordinación centralizada a fin de asegurar un manejo eficiente de su funcionamiento en el contexto de la economía global” (de Mattos, 2001). Se construye así una división territorial del trabajo intrametropolitana en el cruce entre el capital y las políticas públicas. Las redes organizacionales y técnicas son las que permiten la conexión de esta sucesión de objetos y procesos localizados al interior del territorio metropolitano expandido.

Finalmente, la espesura histórica de las formas territoriales hace que el análisis deba considerar el conjunto de procesos de producción y reproducción social que se desarrollan simultáneamente. En particular, en relación con la industria y la ciudad, la construcción histórica de las localizaciones constituye un elemento inercial de gran importancia. No sólo en términos de la situación física de los locales donde se lleva adelante el proceso de producción sino también en términos de la integración tejida con el conjunto de actividades urbanas localizadas y con las redes de circulación y comunicación existentes.

2. La Región Metropolitana de Buenos Aires: un esquema de la estructura metropolitana

La organización territorial metropolitana puede esquematizarse de un modo simplificado considerando tres componentes urbanos: la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), un conjunto de municipios de la provincia de Buenos Aires

que fueron incorporados en la continuidad de la urbanización (el llamado conurbano bonaerense) y las áreas de expansión metropolitana más alejadas, orientadas por los ejes de circulación más importantes. Este conjunto reúne aproximadamente 13 millones de habitantes, según los datos del Censo Nacional de Población y Vivienda de 2001.

La continuidad de la urbanización y el elevado nivel de densidad de la población y de las actividades económicas, hace que la CABA y el conurbano bonaerense puedan ser analizados como una sucesión de coronas en las que esas variables de densidad decrecen desde el centro hacia la periferia, formando una trama urbana integrada en la que se destacan diversos subcentros comerciales, administrativos y de servicios vinculados por complejas redes de circulación, que incluyen una amplia variedad de modos de transporte público. Buenos Aires ha construido un centro metropolitano fuerte, con alta concentración de ciertas funciones, entre las que se destacan las políticas, financieras, comerciales, de servicios a la producción y de gestión empresarial. Las sucesivas coronas reconocibles a partir de la CABA representan el estadio actual consolidado de avances radiales y rellenos intersticiales de la urbanización (ver Figura N°1).

Para las áreas de expansión más recientes, el término corona, entendido como áreas continuas, no resulta apropiado ya que la expansión y articulación a distancia se da claramente sobre los ejes radiales, de manera selectiva, sin formar una continuidad concéntrica. Hacia el sur se incluye también el Gran La Plata, generado en torno a la ciudad capital de la provincia de Buenos Aires y activamente integrado en el conjunto metropolitano.

La imagen que brinda la Figura N° 1 no debe ser tomada en el sentido de una definición metropolitana, sino como una propuesta de base para establecer hipótesis exploratorias de esta expansión metropolitana. La delimitación preliminar ha sido formulada por Kralich (1995) tomando como base el alcance de los servicios de transporte público de jurisdicción nacional.

El sistema de transporte metropolitano es complejo y resulta de la integración de diferentes modos: ferrocarriles, subterráneos, autopistas, puertos y aeropuertos conforman un conjunto interrelacionado que, sin embargo, tiene funciones diferentes y presenta solapamientos y falta de coordinación. En términos generales, las principales infraestructuras son de carácter radial

denotando, una vez más, la potencia del centro metropolitano. Sólo en los últimos años se comenzó a gestar una imagen más compleja del sistema de transporte con el proyecto y la concreción parcial de una serie de obras que tienden a conformar un espacio de fluidez multidireccional. En particular son las autopistas las que aportan a una imagen de un territorio ampliado en el que sean posibles no solo los movimientos de sentido centro – periferia sino también entre los diferentes ejes radiales entre sí (Figura N° 1). Las políticas de transporte de los últimos años han tendido a beneficiar al transporte automotor en detrimento del transporte público.

En la historia reciente de la RMBA han marcado una notoria impronta las políticas neoliberales aplicadas a partir de inicios de la década de 1990, que se tradujeron en procesos de selectividad, refuncionalización, especialización funcional, expansión diferencial, etcétera. Entre esas modificaciones se destacan los cambios en las condiciones locacionales de un conjunto de actividades urbanas y la modificación de los patrones tradicionales de expansión urbana.

Algunos de los aspectos más destacados entre los cambios desarrollados en la década de 1990 en la RMBA son (Blanco, 1996 y 2002):

- ü La modificación de los patrones locacionales de la industria metropolitana
- ü La expansión y generalización de nuevas modalidades de comercialización de productos y de servicios con cambios en las condiciones locacionales
 - ü La reactivación selectiva del mercado inmobiliario
 - ü La conformación de un patrón de expansión urbana residencial más complejo y diversificado
 - ü La privatización de la prestación de los servicios públicos urbanos, tales como la provisión de agua y la distribución de gas y electricidad.
 - ü Los cambios en la operación del sistema de transporte, construcción de nuevas infraestructuras y remodelación de las existentes.
 - ü La refuncionalización diferenciada de sectores de la ciudad

3. Una nota sobre la evolución reciente de la industria

La RMBA es el principal núcleo industrial de la Argentina. Desde los inicios de la industrialización (de manera tibia a fines del siglo XIX, y de forma más decidida a partir del proceso de sustitución de importaciones iniciado en la década de 1930), la Capital Federal y las provincias de Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe han sido el locus privilegiado de las inversiones industriales. En particular, la RMBA contribuye con la participación más alta en el número de firmas, el número de empleos y el valor agregado, denotando una alta concentración del equipamiento industrial. Sólo en las décadas de 1970 y 1980 se promovió un proceso de desconcentración, que favoreció a algunas provincias sin tradición industrial hasta entonces y cuyas consecuencias han sido dispares y, en general, limitadas.

En los años '90, la combinación de tres procesos es la que ha trazado las líneas que permiten analizar la evolución de la industria. En primer lugar, el modelo neoliberal implicó la adopción de una serie de políticas de apertura de la economía, liberalización de los flujos comerciales y financieros, reforma del estado y, en la particular versión argentina, la adopción de un tipo de cambio fijo en el régimen de convertibilidad. En segundo lugar, y en estrecha vinculación con este modelo, se produjo una expansión de la economía global en la Argentina y una abierta dependencia de la economía nacional de ese nivel de funcionamiento global. En tercer término, la conformación del bloque económico del Mercosur también ha formado parte esencial del panorama económico de la década de 1990. Como consecuencia de estos procesos, la industria mostró una evolución dispar, altamente selectiva, con algunas ramas beneficiadas y una gran parte de la estructura seriamente afectada por la política de apertura de la economía y el régimen de convertibilidad.

Los principales rasgos de la industria en los noventa son los siguientes (Bisang, 2002; Azpiazu, 2004):

- ü La mayoría de las ramas industriales originadas durante el período de sustitución de importaciones (textiles, metalmecánicas, por ejemplo) fueron seriamente afectadas

- ü Prácticamente desaparecieron las incipientes industrias de bienes de capital

- ü Se desmantelaron gran parte de las relaciones interindustriales y las redes de proveedores locales

- ü La fuerte internacionalización tiñó el abastecimiento y la generación de innovaciones, desestimulando los esfuerzos de desarrollo endógeno en la generación de tecnologías.

- ü Crecieron las industrias basadas en la explotación de las ventajas comparativas naturales (agroindustrias con bajo agregado de valor) y algunos *commodities* industriales (metálicas básicas, celulosa y papel, petroquímica) favorecidos por regímenes de promoción

- ü También creció el sector automotriz, beneficiado con un régimen especial en el marco del Mercosur

- ü Se conformaron de esta manera nuevos liderazgos sectoriales (alimentos, acero, aluminio, petroquímica, papel, etcétera)

En cuanto a los actores, las principales consecuencias han sido (Bisang, 2002; Azpiazu, 2004; INDEC, 2005):

- ü Pronunciado grado de oligopolización de la producción manufacturera, con concentración de la producción industrial en pocas manos.

- ü Extranjerización y fortalecimiento de la cúpula empresaria, con predominio de las empresas privadas de capital extranjero, en un marco de alta concentración del capital

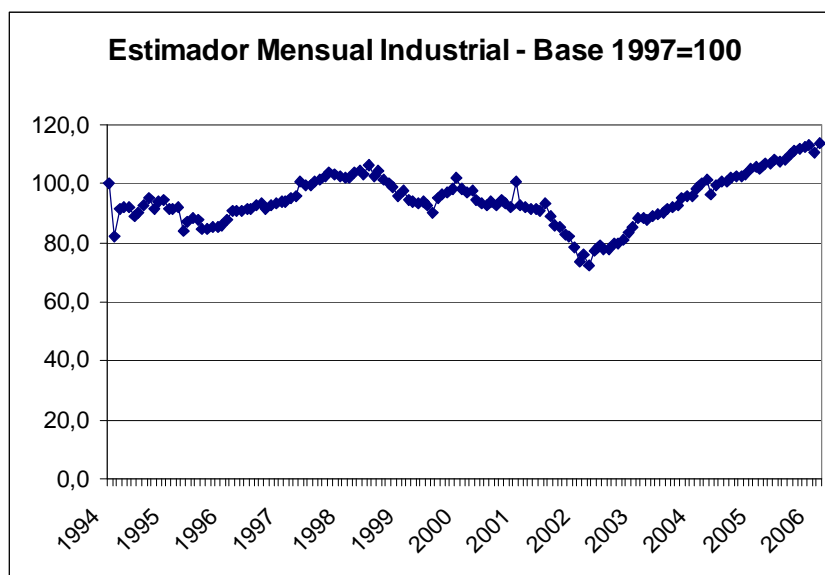
- ü Desaparición de las empresas industriales estatales y de equipos completos de I y D, desarticulación de las relaciones insumo-productos de bases locales.

- ü Profunda afectación de las pequeñas y medianas empresas, por crisis de sus sectores de actividad, avance del ensamblaje de insumos importados y desmantelamiento de las redes de proveedores locales

- ü Articulación en relaciones de desverticalización con subcontratación, en el marco de lógicas de redes internacionales

El resultado de esta combinación de procesos durante el período de vigencia de la convertibilidad ha sido una fuerte tendencia hacia la reestructuración industrial, con alta selectividad en la suerte de las diversas ramas y con un creciente predominio de las empresas extranjeras en la cúpula empresaria.

A partir de la crisis económica desatada en 2001/2002, la salida de la convertibilidad planteó nuevas condiciones para el desarrollo de las actividades económicas. Aún sin un modelo demasiado definido, la actividad industrial ha crecido sostenidamente desde 2003, según datos proporcionados por el INDEC, mediante el Estimador mensual industrial.



Fuente: www.indec.gov.ar

En el gráfico se aprecia la caída de la actividad industrial hasta representar, en 2002, aproximadamente el 70% del año base de la serie (1997). Desde ese piso comienza un proceso de reversión de la tendencia, pero recién en 2004 se recuperaron los niveles de 1997.

4. Tres procesos socioterritoriales de la industria en la RMBA

Los componentes urbanos de la RMBA tienen sus particularidades industriales. El antiguo núcleo de la industrialización estaba situado en algunos barrios de la CABA y en los municipios del conurbano más directamente ligados con ella, que forman parte de la primera corona metropolitana. En líneas generales, estas zonas han sido las más directamente afectadas por los sucesivos procesos de reestructuración industrial producidos desde el agotamiento del modelo de sustitución de importaciones a mediados de la década de 1970. Las zonas externas, en cambio, se constituyeron en los ejes más dinámicos y atractivos para la instalación de nuevos emprendimientos

industriales, favorecidas, entre otras razones, por la reestructuración del sistema de autopistas metropolitanas encarado en la década de 1990 (Blanco, 2002).

Para evaluar la dinámica reciente de las inversiones industriales y de servicios se organizó una base de datos a partir de informaciones proporcionadas por el Ministerio de Economía de la Nación (<http://www.industria.gov.ar/cep/industrial>). Como la base se formó con información aparecida en los diarios (y recogidas en la fuente mencionada) en el período enero de 2003- febrero de 2006 hay una cierta selectividad a favor de las empresas de mayor tamaño, que suelen hacer este tipo de anuncio y que son objeto de seguimiento por parte de los medios. Es decir, que las inversiones de pequeñas y medianas empresas no están representadas en esa base.

Del conjunto de informaciones se seleccionaron aquellas inversiones en industrias y en servicios que estaban localizadas en la CABA o en los municipios de la provincia de Buenos Aires que forman parte de la RMBA¹. Las inversiones en servicios que se tomaron fueron las referidas a aquellos que, en principio, podían suponerse ligados a la producción formando parte del continuo industria-servicios (software, telecomunicaciones, logística, soluciones informáticas, investigación y desarrollo, educación superior) o que parcialmente se vinculan con los negocios (como las inversiones en hotelería que, por otro lado, también atienden a una creciente demanda turística en Buenos Aires).

Las inversiones fueron clasificadas en inerciales y nuevas atendiendo a que la historia territorial de la RMBA muestra un importante equipamiento industrial que condiciona las nuevas decisiones locacionales. Por otro lado, se considera que la decisión de inversión en ampliación de una planta existente es una de las maneras de producir el espacio urbano por intensificación, aumentando la cantidad de capital fijado, recualificándolo y, en consecuencia, reindustrializando áreas que ya son industriales.

Los resultados se presentan en la Figura N° 2 y permiten reconstruir una parte de la dinámica industrial-de servicios de los años recientes, a partir de las

¹ Se partió, en principio, de la definición propuesta por Kralich. La graficación de la atracción de inversiones brinda un panorama que deja sin una inclusión evidente a varios municipios de los allí considerados. De todos modos, no debe olvidarse que aquí se están tomando apenas algunos aspectos de esa relación metropolitana y que serían necesarios otros estudios para avanzar en la identificación precisa de los componentes de la metrópolis expandida.

decisiones de empresas de cierta envergadura. El análisis está incorporado en los distintos procesos socioterritoriales que se presentan a continuación:

4.1. Reindustrialización selectiva en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

A pesar del enorme peso del sector servicios y de haber sufrido las políticas que Schvarzer denomina de “despromoción del área metropolitana” (Schvarzer, citado en Kulfas; 2006), la CABA aún continúa siendo la sede de cerca del 20% del equipamiento industrial del país. En parte por la tendencia a una profunda recomposición de la industria derivada de los proyectos económicos y políticos de las últimas décadas, y en parte por las restricciones a la instalación de plantas industriales promovidas por la ley 21608 y del Código de Planeamiento Urbano, la Ciudad fue perdiendo cada vez más industrias y puestos de trabajo aunque, en el marco de un proceso similar generalizado a todo el país, su participación relativa puede haber aumentado.

Muchas empresas cerraron sus puertas y también hubo traslados de plantas hacia otras áreas de la Región Metropolitana o del país. Ante esta problemática de restricción a la industria “las grandes empresas optaron por reestructurar su patrón territorial de organización de la producción, quedando las pequeñas y medianas empresas como principales rehenes de una situación ante la cual poseen escasos recursos para hacerle frente” (Kulfas, 2006:43-44)

Sin embargo, a partir de la crisis de 2001 parecería haberse reabierto la discusión sobre las industrias en la CABA. Por un lado, por la reactivación de ciertas ramas con fuerte presencia en la ciudad, tales como la textil, metalmecánica, editorial y farmacéutica. Por otro lado, porque se puso en discusión el código de planeamiento en cuanto a las restricciones que establece para la instalación de industrias. En este sentido, Kulfas (2006:37) sostiene que “no hay territorio normativamente apto” para la instalación de industrias y para la ampliación de plantas existentes, de allí que la revisión del código habilite una nueva etapa. De todos modos, una constante en la postura de quienes preconizan una modificación del código es el requisito de aptitud ambiental de cualquier industria futura en la ciudad.

La presión sobre los predios con aptitud industrial se ve, de alguna manera, reflejada en los precios de los alquileres, en los que la CABA se ubica ligeramente por debajo de los municipios del eje norte, el más dinámico desde el punto de vista de la localización industrial (Colliers, 2005b)

En consonancia con estas discusiones, el gobierno de la ciudad está llevando a cabo algunas políticas explícitamente industriales, entre las cuales se destacan la promoción del Centro Industrial Tecnológico² y el Polo Tecnológico Farmacéutico³ a través de la Corporación del Sur, organismo creado para estimular el desarrollo de los barrios del sur de la ciudad.

En la Figura N°2 se puede apreciar que la CABA recibió una parte de las inversiones industriales recientes, con una localización preferente en el sector sur, el más industrial, menos denso desde el punto de vista residencial y el que presenta los indicadores menos favorecidos de condiciones de vida. Una parte de las inversiones corresponde al refuerzo de localizaciones preexistentes.

Es mucho más notoria la atracción de las inversiones en materia de servicios, con una concentración excluyente en el área central (Retiro, Microcentro, Catalinas, Puerto Madero, Monserrat) y una prolongación hacia el eje norte que se continúa en el conurbano. En esta concentración de los servicios se destacan tanto la inversión inercial como las nuevas inversiones, denotando la continuidad de la capacidad de atracción de estas funciones por parte del centro metropolitano. Según un informe sobre el mercado de oficinas, el área central captaba el 90% de las nuevas inversiones y los barrios del norte de la CABA recibían un 5% adicional (Colliers, 2005a)

En esta misma dirección, la Figura N° 3 muestra claramente la concentración de una serie de servicios en la CABA. Se han graficado allí la localización de agencias de publicidad, consultoras de recursos humanos, fondos de inversión y empresas de software y servicios informáticos. Esta serie de

² Se trata de un hotel de empresas, especie de primer parque industrial de la CABA. La corporación Buenos Aires Sur compró el predio, invirtió en la obra y vendió los pisos a 12 empresas (desde metalúrgicas a farmacéuticas), que comparten áreas comunes y servicios (Internet, por ej.). La asignación se realizó mediante un llamado a licitación para proyectos, con exención impositiva y posteriores beneficios fiscales.

³ Está orientado a la aglomeración de empresas dedicadas a la fabricación y distribución de medicamentos, e incluye la instalación del laboratorio y del centro de investigación de la CABA. Las empresas se benefician con exenciones impositivas, pero deben hacer sus propias inversiones para el acondicionamiento del predio, ubicado en el sur de la CABA.

servicios a las empresas apenas si está presente en algunos municipios del conurbano, en tanto que la concentración es extraordinaria en el área central y en los barrios del norte de la ciudad. Aunque resta realizar estudios empíricos acerca de la conexión efectiva entre áreas de producción manufacturera y servicios articulados, la hipótesis de una división intrametrópolis expandida del trabajo cobra fuerza a partir de esta concentración especializada de los servicios.

En la misma línea, es muy dinámico el desarrollo de las llamadas industrias culturales, que representan cerca del 8% del producto bruto geográfico de la CABA y dan empleo a cerca de 125.000 personas (Giglio, 2006). Entre ellas se destacan la producción y distribución de libros, discos, películas y programas de televisión; el desarrollo del diseño de moda y de muebles; teatro y espectáculos musicales; un conjunto de actividades relacionadas con la cultura y que responden mejor a una definición de industria amplia, al estilo de la propuesta por Scott citada precedentemente. La ciudad reúne el 60 % de las editoriales del país, se editan el 75% de los libros nacionales, cuenta con 15 diarios, 5 canales de TV abierta y más de 250 productoras audiovisuales.

El perfil empresario industrial de la CABA muestra un claro predominio de las pequeñas y medianas empresas (pymes), que representan el 95% del total de empresas de la ciudad (CAME, 2006). Esta participación no puede explicarse solamente por la salida “obligada” de las grandes empresas que requieren predios amplios vía las políticas de despromoción mencionadas precedentemente. La localización en la ciudad por parte de pymes permite usufructuar todo el conjunto de economías derivadas de un territorio con un tejido denso y complejo en materia de infraestructura y servicios, dotado de una provisión de transporte público variado y con un nivel de eficiencia relativamente bueno, población con elevada calificación y nivel educativo y un mercado de consumo significativo. Es decir, que junto con las economías de aglomeración y urbanización está garantizada la fluidez del espacio proveyendo las condiciones generales para la producción para ese tipo de actor industrial, a partir del nuevo contexto macroeconómico, políticas activas y una nueva mirada sobre la idea de industria posible para la ciudad.

4.2. Reestructuración de la industria en el conurbano ¿reactivación selectiva en medio de cementerios industriales?

Los municipios del conurbano se encuentran entre las áreas más afectadas por la evolución industrial conflictiva producida desde mediados de la década de 1970. Sedes de las primeras etapas de la industrialización, especialmente los de la primera corona, asistieron a un cierre masivo de establecimientos y un retroceso notable en materia de empleo industrial, que llevaron a una situación de “mayor desindustrialización, desarticulación productiva y reestructuración regresiva” (Russo, 2005). Los efectos sociales de esta situación han sido devastadores y especialmente manifiestos durante la crisis de 2001/2002, con el aumento del desempleo y la elevación de los niveles de pobreza.

Es esta situación la que ha llevado a algunos autores a utilizar la denominación de "cementerio industrial" (Bozzano, 1999) para referirse al paisaje de fábricas abandonadas que caracteriza a amplias zonas del conurbano, con un efecto asociado de marcado deterioro sobre el tejido urbano en el que estaban insertas las antiguas fábricas.

A partir de 2003 se registran algunos signos de reactivación selectiva, en tanto que son algunas ramas industriales localizadas las que retoman sus actividades. En primera instancia, esa reactivación está canalizada a través de un aumento de la utilización de la capacidad instalada; con posterioridad es posible reconstruir a partir de un conjunto de informaciones fragmentadas (básicamente artículos periodísticos) la reapertura de empresas que habían cerrado sus puertas y la localización de nuevas inversiones. En la Figura N° 2 puede apreciarse que una parte significativa de estas nuevas inversiones tienen el carácter de acrecentar capacidad instalada, reforzando la inercia de decisiones locacionales previas. En esta misma línea, las noticias de reactivación por parte de pequeñas y medianas industria también apunta a fortalecer esta recuperación de capacidad previamente existente (Clarín, 27/03/06). Se aprecia asimismo una mayor densidad de este registro de inversiones en los municipios del eje norte, en continuidad con el área de expansión más dinámica en materia industrial.

A pesar de la crisis, los municipios del conurbano presentan una simultánea especialización en varias ramas y, por lo tanto, diversificación (Fritzsche y Vio, 2000). Esta variedad queda en evidencia en trabajos específicos

sobre *clusters* que muestran una participación articulada, de múltiples actividades hacia delante y hacia atrás, proveyendo insumos y partes para complejos industriales con base en recursos naturales o productos agropecuarios no necesariamente generados en la región, como es el caso de los complejos cárnico, oleaginoso, siderúrgico, petroquímico y de bebidas (Buenos Aires, 2001 y 2002).

Si bien el conurbano muestra una amplia variedad de actores industriales, se destaca la participación porcentual de las empresas pequeñas y medianas. Los establecimientos con menos de 40 empleados representan el 95% del total (IEFE, 1998). Sica (2001:29-30) destaca que esta característica debería ser la base de una política específica ya que la trayectoria industrial “básicamente desde la segunda sustitución de importaciones, dio lugar a la formación de un mundo empresarial muy valioso de microempresarios y de PyMEs chicos”.

En cuanto a la morfología de los espacios industriales, los procesos de reactivación se han producido principalmente en los antiguos barrios industriales, de tejido mixto, en el que convivían fábricas y viviendas. Esta asociación, típica en los municipios de la primera corona donde existen economías de urbanización, está sostenida, desde el punto de vista de la circulación, por una importante oferta de transporte público, tanto en términos de líneas ferroviarias como de transporte automotor de pasajeros. A las economías de urbanización se le suman la cercanía del mercado y la posibilidad exportadora que ofrece el Puerto de Buenos Aires.

De un modo adicional, se ha introducido recientemente una nueva morfología debido a la generación de parques industriales con un formato diferente al de los primeros parques metropolitanos. En este sentido es que se reporta una tendencia a que en los últimos años “los nuevos parques industriales están cada vez más cercanos a la Capital Federal y el conurbano Bonaerense y además son de menor tamaño respecto a años anteriores” (CEB; 2001). Dos experiencias en este sentido son la del Parque La Cantábrica y el Parque Industrial CIR-2, situados en los municipios de Morón y Berazategui, primera y segunda corona metropolitana, respectivamente. En ambos casos, se trata de la recuperación de viejos soportes industriales (una ex laminadora de acero y una ex planta automotriz), acondicionados para la operación de empresas pequeñas y medianas (Briano y otros, 2001). Junto con estos casos pioneros, informes

recientes del Ministerio de la Producción de la provincia de Buenos Aires reportan un crecimiento del empleo y de nuevas plantas en los parques industriales situados en la primera y segunda corona metropolitanas (Clarín, 27/03/06).

En este sentido es que se subrayan como factores de localización la existencia de un tejido denso y articulado en términos de usos y funciones, con buenas condiciones de fluidez, que favorecen el funcionamiento de los *clusters* y las redes densas. Puede hipotetizarse que una parte importante de la responsabilidad por la desindustrialización de estos municipios estuvo más asociada con un contexto macro económico absolutamente desfavorable que con el supuesto carácter perimido de este recorte territorial metropolitano. Cuando se producen ciertas mejoras en ese contexto, ese mismo tejido urbano vuelve a ser atractivo, como refuerzo de localizaciones preexistentes y para nuevas inversiones de un cierto perfil de actor industrial: las economías de aglomeración y urbanización siguen siendo importantes para acoger un actor industrial de menor tamaño (Carmona, 2001).

Por último, es necesario señalar una incipiente atracción locacional del eje norte del conurbano para la radicación de ciertos servicios de apoyo a la producción. En la Figura N° 2 se puede observar que, aún siendo muy inferior a la atracción de la CABA, los municipios de Vicente López y San Isidro reciben una parte de las sedes administrativas y cuentan con emprendimientos de parques de oficinas y edificios inteligentes (Lucioni, 2000). Esta prolongación del eje norte que comienza en la CABA ha atraído el 5% de las inversiones en nuevos edificios de oficinas (Colliers, 2005a), formando un corredor dinámico que partiendo del centro metropolitano se dirige hacia el norte, en coincidencia con la localización residencial de los sectores de ingresos más altos de la Región Metropolitana, de allí la denominación de “corredor de riqueza y modernidad” propuesta por Pérez (2005).

4.3. Las áreas de expansión industrial: la articulación metropolitana

En las áreas de articulación metropolitana conviven un conjunto de situaciones diferentes. En principio, cabe aclarar que la articulación metropolitana no se da únicamente desde el punto de vista industrial. En años recientes, fundamentalmente en la década de 1990, se ha producido un proceso de

expansión residencial de sectores de ingresos altos y medio-altos, relativamente novedoso para el caso de Buenos Aires, bajo el formato de urbanizaciones cerradas. También a partir de los '90 se ha registrado la formación de centros comerciales y de servicios en estrecha vinculación con la expansión residencial, que extendieron notoriamente el conjunto de condiciones metropolitanas (Blanco, 2002).

En lo que respecta a la industria, las ciudades ubicadas en esa área de expansión metropolitana representan un porcentaje muy pequeño del equipamiento y del empleo industrial de las áreas tradicionales de la CABA y las coronas metropolitanas consolidadas desde hace tiempo. Sin embargo, el interés radica en el dinamismo que han exhibido en años recientes, al ser el escenario del despliegue de las nuevas localizaciones industriales. La Figura N° 3 muestra la elevada participación de las inversiones nuevas en relación con las inerciales, en comparación con el resto de los componentes urbanos de la RMBA. Y este proceso incluye tanto a antiguas ciudades industriales (como Zárate y Campana), como a ciudades con limitada tradición industrial (como Luján y Pilar).

Sólo a modo de ejemplo, el Parque Industrial de Pilar, constituido formalmente en la década de 1970, vegetó durante largos años con una limitada cantidad de establecimientos hasta que, en la década de 1990, comenzó un crecimiento vertiginoso, contando en la actualidad con más de 120 empresas y 10.000 empleados (Briano y otros, 2001; Blanco, 2005).

Uno de los supuestos de este despliegue de la industria es el de fluidez, la garantía de circulación sin, o con limitadas, restricciones que permitan el acceso rápido al mercado metropolitano y a los principales corredores nacionales e internacionales. Pero no es este requisito de fluidez el único, a él se han agregado también un fuerte componente normativo que transfiere ventajas locacionales (vía fiscal) o acondiciona especialmente los espacios para la instalación industrial.

El resultado es la conformación de una serie de parques, zonas y sectores industriales dinámicos, con una distribución altamente selectiva: el eje norte ha sido el privilegiado, en tanto que las iniciativas en el resto de los ejes es de mucha menor relevancia. Los centros industriales del eje norte son los que registran los valores más elevados de alquiler por m² (Colliers, 2005b). Inclusive un antiguo polo industrial, como es el área del Gran La Plata, ha quedado relativamente rezagado en esta nueva oleada de inversiones (CEB, 2005). De alguna manera

esta selectividad refuerza el carácter construido del territorio y el error de considerar efectos lineales y mecánicos, ya sea atribuibles a la infraestructura o a la normativa, sin tener en cuenta las estrategias de los actores (Blanco, 2006)

El tamaño de empresa predominante es el mediano y mediano-grande, las pequeñas empresas son minoría o directamente no se las encuentra en este tipo de formato industrial. Para el caso particular del Parque Industrial de Pilar se han detectado grandes empresas con presencia internacional que dirigen su producción al mercado nacional y al Mercosur; *joint-ventures* entre grandes empresas internacionales y firmas nacionales bien posicionadas en el mercado; radicación en el parque como parte de una estrategia multiplanta dentro del país; relocalización desde la CABA o la primera corona, generalmente por potenciales conflictos ambientales en las anteriores localizaciones (Sica, 2001).

En estos casos pareciera perfilarse más claramente la libertad locacional del gran capital, que puede prescindir de las economías de urbanización clásicas vía la articulación en red entre distintas unidades de la misma empresa, entre la empresa y los servicios de apoyo a la producción o utilizando la incipiente centralidad de estas nuevas áreas industriales en este tipo de servicios (aún no están muy desarrollados en ninguno de los casos, como tampoco se ha detectado una elevada articulación interindustrial dentro de estos parques). Las ventajas derivadas de estas nuevas localizaciones parecen encontrarse en el acondicionamiento apropiado del espacio para la actividad industrial, la normativa, la velocidad de circulación proporcionada por el acceso a sistemas rápidos a escala metropolitana, regional, nacional e internacional.

5. En busca de fluidez

La RMBA está en vías de articulación interna y externa mediante la renovación de la infraestructura de circulación. Esta infraestructura es fundamental para el ejercicio efectivo de las articulaciones metropolitanas y para la propia definición metropolitana, en cuanto al nivel interno, y para la inserción en el conjunto de flujos que caracterizan el modelo de funcionamiento de la economía global, en cuanto al nivel externo. Desde el punto de vista de las empresas, la necesidad de integración de los diferentes sistemas de transporte está de manifiesto en la importancia creciente que adquiere la logística.

Las modalidades que adopta esa busca de fluidez dependen del conjunto de intereses que se conjugan en torno a las políticas de transporte y de comunicaciones. En el caso de la RMBA, la política de transporte a nivel metropolitano ha privilegiado claramente la red de autopistas y el transporte automotor, frente a otras opciones complementarias, como podría haber sido una modernización profunda de la importante red ferroviaria con que cuenta la región⁴.

Las autopistas se plantean, en consecuencia, como condición para la definición del ámbito metropolitano. Esta red mediatiza el patrón dominante de transporte de cargas industriales y el patrón de movilidad por trabajo vía automotor, excepto para la movilidad tradicional hacia el centro metropolitano. El nuevo modelo locacional industrial, que exige movilidad hacia fuera, está fuertemente orientado hacia las autopistas y la rigidez de la red ferroviaria dificulta una adaptación a esas nuevas condiciones.

La red de autopistas metropolitanas se fue consolidando en un proceso discontinuo y fragmentado iniciado en los años '40 y que continúa actualmente. En los noventa hubo un importante plan de reestructuración que implicó la ampliación de la infraestructura existente y la habilitación de nuevas autopistas. Si en las transformaciones de ese período se acentúa el carácter radial del sistema de autopistas metropolitanas, dos de las principales obras en marcha apuntan a conectar entre sí los ejes radiales completando sucesivos cinturones de circunvalación (Figura N° 1). La imagen que se perfila, en este sentido, es la de una mayor integración y una posibilidad de alternativas circulatorias multidireccionales en un espacio de movilidad en autopistas.

Al mismo tiempo, tres de los proyectos extienden las autopistas radiales hasta distancias que superan los 100 km del centro metropolitano⁵. En estos casos es posible la incorporación de nuevos núcleos a esa dinámica

⁴ En trabajos anteriores se ha llamado “automóvil-intensivo” al patrón de movilidad asociado con la expansión urbana bajo el modelo de urbanizaciones cerradas y nuevas centralidades desarrollado en los noventa (Blanco, 2002). También se puede aplicar esa misma denominación a la modalidad dominante de transporte de cargas en el ámbito metropolitano (Blanco, 2005)

⁵ Un caso interesante es la extensión de la Ruta 8 entre Pilar y Pergamino, ejemplo del repliegue del Estado en la planificación de la infraestructura básica. Se trata de una iniciativa privada, que es un sistema de planificación en el que un privado propone la obra, el estado la evalúa, la declara de interés público y empiezan los plazos para la elaboración de los pliegos y convocatoria de oferentes. El que presenta la propuesta tiene una ventaja de 5% y con hasta un 20% de diferencia puede mejorar la oferta del ganador en un repechaje, por ser el “iniciador”. El tiempo de viaje entre Pergamino y Pilar (180 km) será de 90 minutos, en comparación con las 2 horas y media actuales.

metropolitana articulada, que hoy se ve de alguna manera fragmentada como muestra el corte relativamente abrupto de los proyectos de inversión presentados en la Figura Nº 2⁶. Aunque cabe nuevamente señalar que no es la red técnica la que determinará esa incorporación sino que serán las estrategias de los actores las que explorarán las nuevas condiciones que la red propone.

Para la articulación externa, la continuidad de las autopistas juega también un rol muy importante. En particular se destacan las vinculaciones hacia Rosario y Córdoba, a través de la autopista ruta 9 (que atraviesa las áreas de equipamiento industrial más importante del país) y las conexiones con la red vial del Mercosur - a través del puente Zárate-Brazo Largo y la ruta 14- con las redes de Uruguay, Brasil y Paraguay.

Para esa misma conexión externa, los puertos cumplen un papel fundamental en la movilización de las cargas industriales, tanto en la recepción de los insumos como en las exportaciones. En los últimos años hubo importantes modificaciones en el sistema portuario, con cambios institucionales y de gestión significativos que implicaron la adaptación a la manipulación de carga contenedorizada, la aparición de nuevas terminales especializadas y la introducción de nuevos actores operadores de terminales portuarias.

Aunque el frustrado Plan Urbano Ambiental de la CABA proponía “conformar un sistema portuario regional de cargas que resulte funcional a la inserción de la aglomeración en el Mercosur, a partir de la identificación y consolidación de los roles diferenciales de los puertos de Buenos Aires, Dock Sur, La Plata, Zárate y Campana con relación a sus respectivas potencialidades” (GCBA, 2001), no hay indicios de políticas activas en pos de la integración de semejante sistema sino a través de mecanismos fragmentados impulsados por iniciativas privadas.

El rol central sigue estando en manos del puerto de Buenos Aires, pero hay un rápido crecimiento de los puertos de Dock Sud, Zárate y Campana que, junto con el Puerto de La Plata podrían estar conformando un sistema metropolitano portuario casi exclusivamente industrial. En este conjunto hay unidades especializadas, como las terminales que operan con combustibles, productos

⁶ Como caso particular se destaca la ruta 9 que es una autopista que llega actualmente hasta la ciudad de Rosario, siendo el eje circulatorio de lo que tradicionalmente se ha llamado el frente fluvial industrial. Sobre la costa de los ríos Paraná y de la Plata, entre Rosario y La Plata, se concentra la mayor parte del equipamiento industrial argentino.

siderúrgicos y automóviles, destacándose el crecimiento de la terminal de Zárate especializada en este último rubro. Importantes inversiones se están dirigiendo especialmente hacia Zárate y Campana que podrían consolidarse como una buena alternativa complementaria al Puerto de Buenos Aires, que acusa de dificultades -especialmente en los accesos terrestres- y sobre el que circulan algunos proyectos para convertirlo (total o parcialmente) en terminal de pasajeros. Zárate y Campana reúnen, además, importantes flujos de exportación originados en las áreas más dinámicas asociadas con los parques y sectores industriales del eje norte, lo que denota la articulación existente entre esos espacios industriales y la necesidad de fluidez.

6. Para seguir explorando

En este trabajo se ha presentado una caracterización de las tendencias actuales de la dinámica industrial de la RMBA en un intento de distinguir las variantes vinculadas con distintos tipos de actores en situaciones urbanas específicas. La diferenciación urbana se basó en la historia territorial de la RMBA y en la infraestructura de circulación para la producción industrial.

Como elementos centrales pueden señalarse tres tendencias socioterritoriales, en tanto están asociadas con el par actores industriales/coordenadas urbanas: la reindustrialización selectiva en la CABA, la posibilidad de un reactivación industrial en las primera y segunda coronas metropolitanas y la conformación de núcleos dinámicos bajo los formatos de zonas y parques industriales en las áreas de expansión.

También se ha destacado que la circulación de la producción industrial está orientada hacia la integración de los sistemas de autopistas y puertos. En ambos casos se han señalado algunos procesos de reconfiguración reciente.

Tanto la dinámica industrial (entendida en sentido amplio en relación con los servicios) como la fluidez de la circulación son elementos centrales en la discusión sobre las formas territoriales de las metrópolis del siglo XXI. En este sentido, no puede dejar de considerarse apenas un esbozo la presentación de esta problemática efectuada en este trabajo, que requiere avanzar por diferentes caminos para profundizar en la discusión. Entre estos caminos se encuentran: la conformación de mercados de trabajo territorialmente diferenciados y vinculados

con el conjunto de tendencias socioterritoriales descriptas, la relación de esos mercados de trabajo territorializados con el sistema de transporte, la evaluación de los efectos que tendría sobre la metropolización la ampliación del espacio circulatorio, la cualificación vía estudios de casos de la articulación industria – servicios en la metrópolis expandida, la ejemplificación del funcionamiento de empresas en red usufructuando las especializaciones metropolitanas, el papel de las telecomunicaciones en el funcionamiento de la metrópolis expandida y la posibilidad de reconsiderar el frente fluvial industrial sobre nuevas bases, a partir de las mejoras en las condiciones de fluidez. Se trata sólo de algunas cuestiones que permitirían conocer mejor los procesos de transformación territorial en curso en la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Figuras:

Nº 1: Organización del territorio metropolitano

Nº 2: Inversiones seleccionadas en industria y servicios

Nº 3: Distribución de servicios seleccionados

Figura N°1: Organización del territorio metropolitano

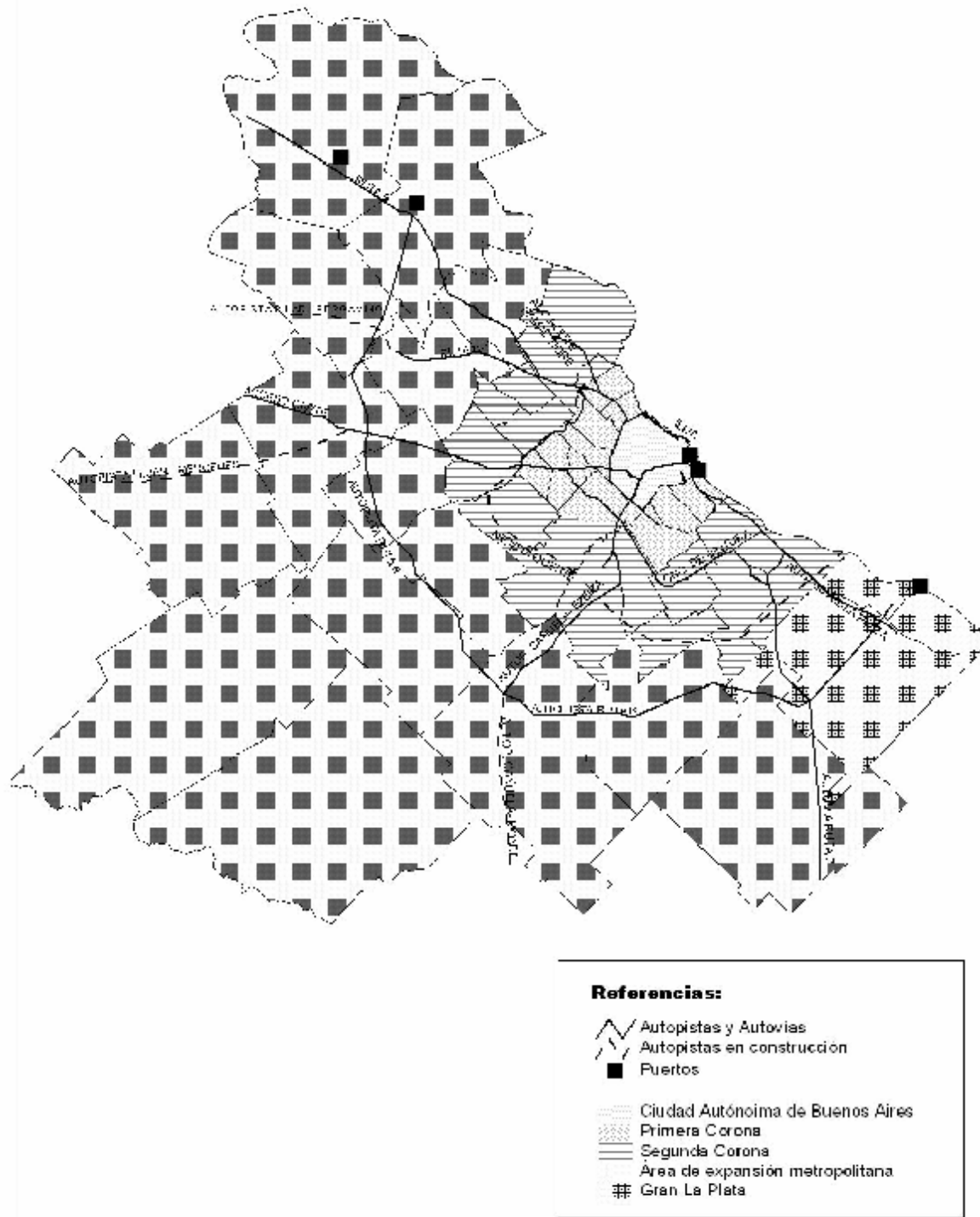
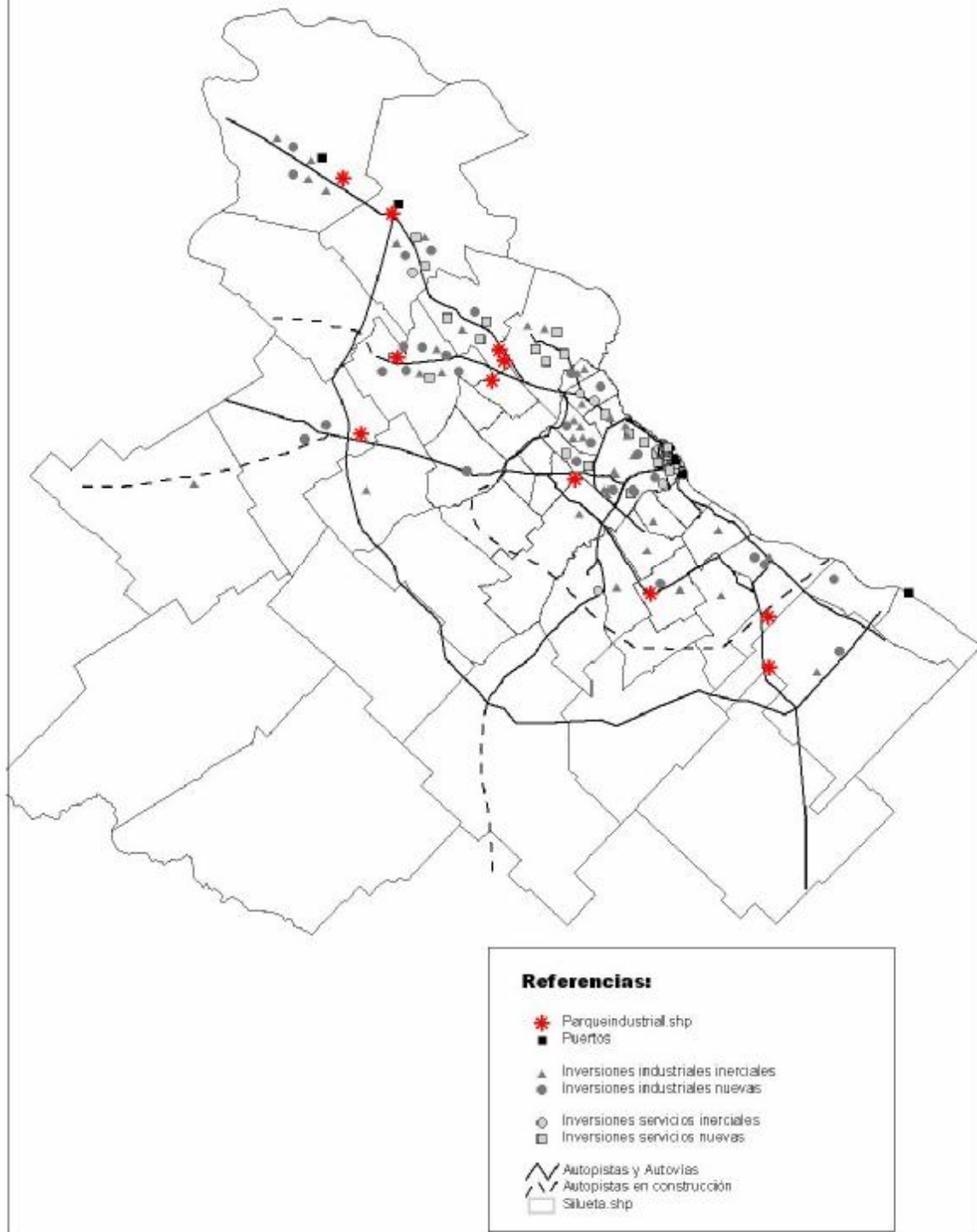


Figura N°2:
RMBA - Inversiones seleccionadas en industria y servicios



Fuente: Elaboración propia sobre información de prensa del Ministerio de Economía

Bibliografía citada:

- Azpiazu, Daniel; 2004. "Prólogo". En Schorr, Martín. *Industria y nación. Poder económico, neoliberalismo y alternativas de reindustrialización en la Argentina contemporánea*. Buenos Aires, Edhasa.
- Azzoni, Carlos Roberto; 1986. *A Lógica da Dispersão da Indústria no Estado de São Paulo*. Estudos Econômicos, 116. San Pablo, IPE-FEA-USP.
- Bisang, Roberto, 2002. *Reflexiones sobre la industria argentina: Visiones actuales, perspectivas y posibilidades*. San Miguel, IDEI.
- Blanco, Jorge; 1996. "Área Metropolitana de Buenos Aires: Transformaciones territoriales en el marco de la globalización". En *EURE* N°67. Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile-Instituto de Estudios Urbanos.
- Blanco, Jorge; 2002. *La red de autopistas de Buenos Aires y la reorganización del espacio metropolitano en la década de 1990. Estudio de caso: El Acceso Norte ramal Pilar*. Tesis de Maestría en Políticas Ambientales y Territoriales – Facultad de Filosofía y Letras – Universidad de Buenos Aires.
- Blanco, Jorge; 2005. "Localización industrial y movilidad asociada en la Región Metropolitana de Buenos Aires". En *Anais X Encontro de Geógrafos da América Latina*. San Pablo (Brasil), 2005.
- Blanco, Jorge; 2006. "De la noción de impacto a la de procesos asociados. Reflexiones a partir de la relación autopistas-urbanización en la Región Metropolitana de Buenos Aires". En *Mundo Urbano* N°28, www.mundourbano.unq.edu.ar
- Bozzano, Horacio; 1999. "Atractividad territorial y cementerios industriales. Fortalezas y debilidades de la reestructuración industrial en la Región Metropolitana de Buenos Aires". En *Primer Encuentro Internacional Humboldt*, Buenos Aires.
- Briano, Luis – Fritzsche, Federico – Rivadulla, Alejandro – Vio, Marcela; 2001. "Los parques industriales en el contexto de la reestructuración productiva y territorial de la región metropolitana de Buenos Aires". En *Realidad Económica* N° 183. Buenos Aires, IADE.
- Buenos Aires (provincia); 2001. *Clusters productivos en la provincia de Buenos Aires*. Cuadernos de Economía N° 61. La Plata, Ministerio de Economía.

- Buenos Aires (provincia); 2002. *Clusters productivos en la provincia de Buenos Aires. Segunda parte*. Cuadernos de Economía N° 64. La Plata, Ministerio de Economía.
- Caravaca, Inmaculada – Méndez, Ricardo; 2003. “Trayectorias industriales metropolitanas: nuevos procesos, nuevos contrastes”. En *EURE* N°87. Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica.
- Carmona, Rodrigo; 2001. *Instrumentos de política y fomento productivo en el desarrollo económico local. Estudios de caso en los municipios de la Zona Noroeste de la Región metropolitana de Buenos Aires*. San Miguel, Universidad de General Sarmiento. www.littec.ungs.edu.ar
- CEB; 2001. *Los aglomerados industriales bonaerenses bajo análisis*. En www.cdi.mecon.gov.ar/biblio/docelec/ceb/news/09.pdf
- CEB; 2005. *Región La Plata. Potencialidades, Desarrollo Endógeno y Factores de Atractividad Territorial. La Plata*. En www.econo.unlp.edu.ar
- CERA (Cámara de Exportadores de la República Argentina); 2006. *Mapa Regional de las PyMEx Argentinas 2005*. En www.cera.org.ar
- Clarín, 27/03/06. *Fábricas: historias y cifras de la recuperación en el conurbano*. Buenos Aires
- Colliers; 2005a. *Market Report Buenos Aires Office*. www.colliers-arg.com.ar
- Colliers; 2005b. *Market Report Buenos Aires Industrial*. www.colliers-arg.com.ar
- de Mattos, Carlos; 2001. “Movimientos del capital y expansión metropolitana en las economías emergentes”. En *Mundo Urbano* N°14, www.mundourbano.unq.edu.ar
- Fritzsche, Federico – Vio, Marcela; 2000. “Especialización y diversificación industrial en la Región Metropolitana de Buenos Aires”. En *EURE*, v. 26, n°76, Santiago de Chile.
- Giglio, Josefina; 2006. “La industria cultural no para de crecer”. En *Diario La Nación*, 18/06/06.
- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (GCBA), 2001. *Plan Urbano Ambiental*.
- IEFE; 1998. *Perfil industrial de los municipios bonaerenses*. Estudios N° 5.
- INDEC; 2005. *Censo Nacional Económico 2004/2005. Operativo Especial a Grandes Empresas, 1000 Grandes Empresas*. En www.indec.gov.ar
- Kralich, Susana; 1995. “Una opción de delimitación metropolitana: los bordes de la red de transporte urbano. El caso de Buenos Aires”. En *Seminario Internacional*

“La Gestión del territorio: problemas ambientales y urbanos. Centro de Estudios e Investigaciones (UNQ) – IDEHAB (UNLP).

- Kulfas, Matías; 2006. “Modelo de ciudad y desindustrialización en la Ciudad de Buenos Aires”. En *Realidad Económica* N° 218. Buenos Aires, IADE
- Lucioni, Nora; 2000. “Modernización del espacio de gestión empresarial: los edificios inteligentes de oficinas en la región metropolitana de Buenos Aires en los años noventa”. En *2º Encuentro Internacional Humboldt*. Mar del Plata.
- Marston, Sallie; 2000. “The Social Construction of Scale”, en *Progress in Human Geography* Vol. 24, N° 2.
- Pérez, Pedro; 2005. “Descentralización demográfica y centralización económica en la Región metropolitana de Buenos Aires”. En *Población de Buenos Aires* N° 2. Buenos Aires, GCBA-Dirección General de Estadísticas y Censos.
- Russo, Cintia; 2005. “Reestructuración, gran industria y territorio. El caso de las cristalerías Rigolleau en la zona sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires” En *Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina*. San Pablo.
- Santos, Milton; 1996. *A Natureza do Espaço*. San Pablo, Hucitec.
- Scott, Allen; 1994. “La economía metropolitana: organización industrial y crecimiento urbano”. En Benko, Georges – Lipietz, Alain. *Las regiones que ganan*. Valencia, Alfons El Magnànim.
- Sica, Dante; 2001. *Industria y territorio: un análisis para la provincia de Buenos Aires*. Buenos Aires, ILPES-CEPAL.
- Soja, Edward; 1993. *Geografias Pós-Modernas. A reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Río de Janeiro, Jorge Zahar Editor.
- Veltz, Pierre; 1994. “Jerarquías y redes en la organización de la producción y del territorio”. En Benko, Georges – Lipietz, Alain. *Las regiones que ganan*. Valencia, Alfons El Magnànim.
- Veltz, Pierre; 2002. *Des lieux et des liens. Politiques du territoire à l'heure de la mondialisation*. Paris, Éditions de l'Aube.