

Apuntes teórico-metodológicos sobre los circuitos de la economía urbana y la producción automotriz

Matías Donato Laborde

Introducción

El presente trabajo tiene como objetivo central mostrar apuntes teórico-metodológicos de la tesis doctoral titulada: Territorio y globalización en Argentina: Los circuitos de la economía urbana vinculados a las empresas automotrices¹. A lo largo del trabajo se presentan apuntes metodológicos y lineamientos teóricos y de método. Además, se desarrolla brevemente los circuitos de la economía urbana y las empresas automotrices y, por último, se expresan algunas reflexiones finales.

Lineamientos teóricos y de método

La tesis busca analizar los circuitos de la economía urbana vinculados a las empresas automotrices en la Argentina desde el año 1990 hasta los días actuales, buscando comprender los procesos de modernización territorial y de especialización productiva resultantes de la relación entre las políticas del Estado y las políticas de las empresas. El análisis de los circuitos fue posible gracias a la elaboración de un esquema de método que buscó operacionalizar coherentemente un sistema de categorías y conceptos para aprehender lo real y producir información empírica.

De esta manera, se parte de entender al espacio geográfico como un conjunto indisoluble, solidario y contradictorio de sistemas de objetos y sistemas de acciones (Santos, 1996). El territorio usado, sinónimo de espacio geográfico, es considerado un híbrido de materialidad y de vida social (Silveira; 2008, p. 3) y permite revelar las acciones pasadas y presentes (Santos y Silveira; 2001, p. 247).

En consecuencia, se adopta una doble perspectiva: la primera abarca el análisis constitucional, que permite estudiar los elementos materiales e inmateriales que conforman el espacio como un sistema de objetos, acciones y normas, y la segunda, la perspectiva relacional, que tiene en cuenta las diferentes escalas de su manifestación:

¹ La tesis fue dirigida por la Dra. María Laura Silveira y co-dirigida por el Dr. Mariano Félix y en el marco de una Beca Doctoral del CONICET.

mundo, formación socio-espacial y lugar (Santos, 1996). Ninguna de estas escalas puede ser pensada aisladamente ya que no tienen autonomía de significado porque no tienen autonomía de existencia (Silveira, 2011).

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

Como indican Cóccharo y Agüero (1998, p. 84) el territorio es el resultado de un proceso de construcción social desde las relaciones de poder entre sectores y con intereses particulares. Por lo tanto, el espacio geográfico no sólo expresa la acción de los agentes hegemónicos, sino que es sinónimo de espacio banal, es decir, “el espacio de todos los hombres, de todas las empresas, de todas las organizaciones, de todas las acciones” (Santos, 1996). En tanto, la gran ciudad puede considerarse como el espacio banal por excelencia, donde coexisten actividades de la misma naturaleza, aunque ejecutadas por actores de poder incomparable (Santos, 1996).

Las actividades que albergan y dan vida a las ciudades están determinadas por la división del trabajo, que “constituye un motor de la vida social y de la diferenciación espacial, impulsada por la producción. De esta forma atribuye en cada movimiento un nuevo contenido y una nueva función a los lugares” (Santos, 1996).

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

Como indican Santos y Silveira:

“En la medida en que son representativas de las épocas históricas, las técnicas, funcionando solidariamente en sistemas, se presentan como la base para una propuesta de método. Esos sistemas técnicos incluyen, por un lado, la materialidad y, por el otro, sus modos de organización y regulación. Estos autorizan, en cada momento histórico, una forma y una distribución de trabajo. Por eso la división territorial del trabajo envuelve, por un lado, la repartición de

trabajo vivo en los lugares y, de otro, una distribución del trabajo muerto y de los recursos naturales” (Santos y Silveira: 2001, p. 20)

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

De esta forma, las modernizaciones se implantan de forma desigual a lo largo del territorio. Se modernizan las estructuras productivas, las redes, los transportes, el medio construido y dotan de características particulares a los circuitos de la economía urbana. Estos circuitos responsables del proceso económico y de la organización espacial pueden ser examinados como dos subsistemas: el circuito superior y el circuito inferior. Cada circuito se define por el conjunto de actividades realizadas, y por el sector de la población que se asocia a éstas, ya sea por la producción o por el consumo (Santos, 1975).

El circuito superior genera y utiliza las variables fuerza del periodo que son las finanzas, la información, la ciencia y la técnica y que definen la división territorial del trabajo más moderna. Así es como los bancos, comercios e industrias de exportación, industria y servicios modernos, mayoristas y transportistas constituyen el circuito superior. Mientras que el circuito inferior está compuesto esencialmente por producciones intensivas en mano de obra, por servicios no modernos y por comercio no moderno de pequeñas dimensiones (Santos, 1975).

Santos (1975) plantea que las actividades de fabricación del circuito superior poseen dos organizaciones: la primera corresponde a la economía hegemónica y la segunda, una porción marginal de ese circuito superior, está constituida por formas de producción menos modernas desde el punto de vista tecnológico y organizacional, reuniendo características de cada uno de los circuitos. Desde esta perspectiva, esos circuitos son subsistemas del sistema urbano, que poseen relaciones de complementariedad, competencia y jerarquía.

Territorio, período y fenómeno técnico

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

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

Un periodo es una serie de eventos que a diferentes escalas se materializan como objetos, acciones y normas (Santos, 1996). Los eventos deben entenderse como “unidades significativas del tiempo, cuya trascendencia no está regida por el reloj o el calendario sino por su significado social, su sentido y su capacidad de cambiar la trama de la historia” (Silveira, 2014, p. 157). De esta manera, los eventos se realizan en los lugares y a menudo, junto con ellos, se implantan sistemas técnicos que son la llave explicativa del uso del territorio en cada periodo. Técnicas y políticas, juntas, permiten o limitan las posibilidades de acción de la sociedad.

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

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

La formación socioespacial se refiere a una combinación particular y concreta, un orden espacial de objetos, paralelo a un orden económico, social, político, cultural y simbólico

(Silveira, 2014, p. 153). En consecuencia, el periodo histórico² puede analizarse como un momento de la formación socio-espacial de cada país, y cada momento revela, como señala Silveira (2009, p. 436) “el movimiento del todo, que es el modo por el cual el territorio se utiliza, y el movimiento de las partes, que son las regiones dinámicas en co-presencia. La unidad de ese conjunto de procesos y estructuras no existiría sin el Estado”.

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

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

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

Las empresas automotrices y los circuitos de la economía urbana

A lo largo de la tesis se busca reconstruir situaciones manifestadas en ciertos lugares del país y principalmente en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Tanto las regiones como los lugares no se explican por sí mismos, sino que son una totalidad en movimiento, permitiendo distinguir diferentes y sucesivas divisiones territoriales del

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

trabajo en el marco del espacio mundial. Además, como los circuitos articulan los lugares, las ciudades y el mundo, mediados por la formación socioespacial, permiten dilucidar el movimiento del territorio argentino.

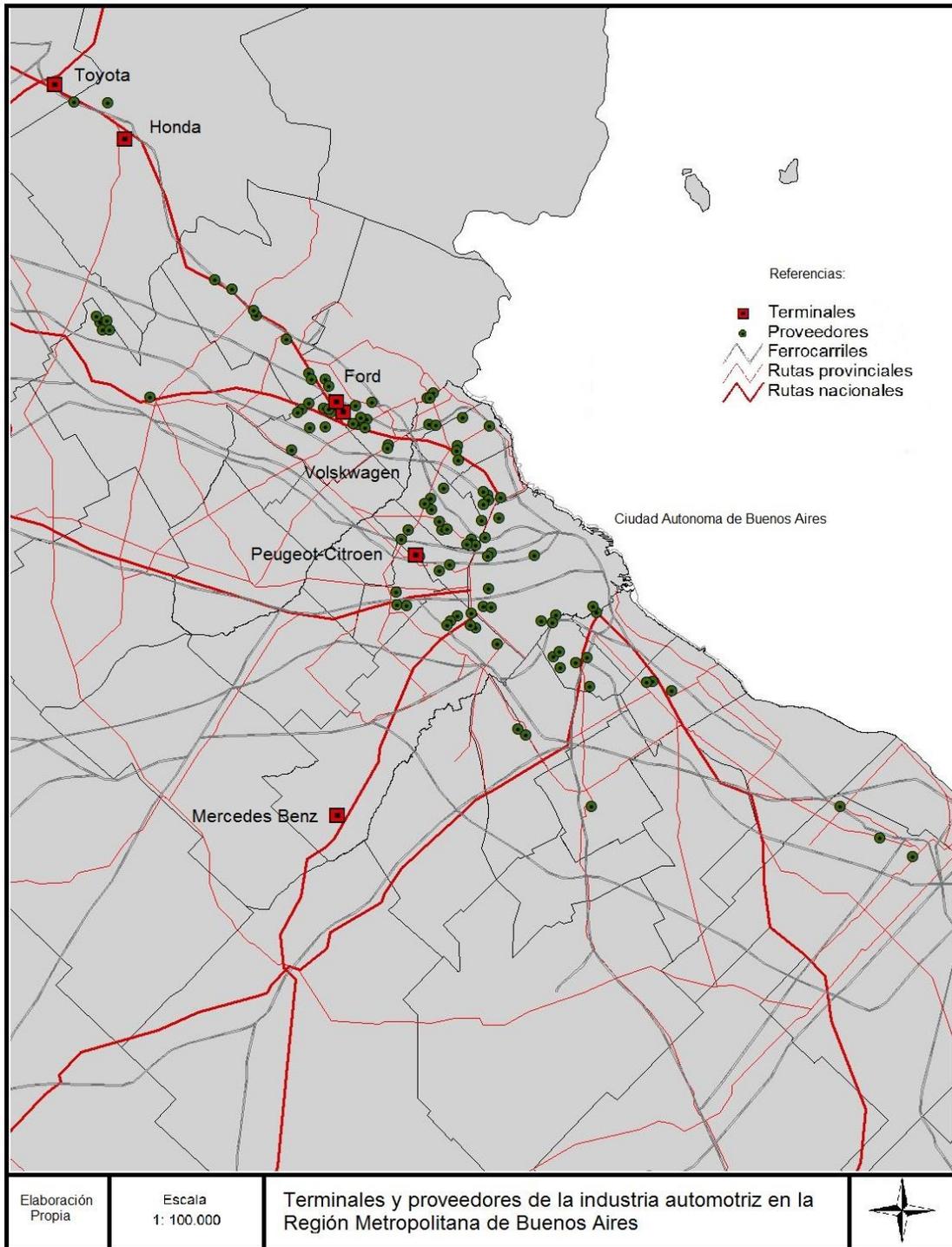
Se identifica en el territorio argentino la coexistencia de empresas de diferentes tamaños y poder, que ensamblan automóviles y producen autopartes (Mapa N° 1). Se estudian las fases de fabricación, distribución y comercialización de autos y autopartes, a través del análisis del circuito superior y superior marginal. También se analiza el rol del consumo, las finanzas y los servicios de reparación y transporte, asociados al circuito superior e inferior de la economía urbana.

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

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

Considerando la economía política de urbanización (Santos, 1994), esta tesis busca analizar y explicar cómo el territorio es usado por los diferentes agentes vinculados a las empresas automotrices y los servicios relacionados. El desarrollo de la industria automotriz ha sido estratégico para la mayoría de los gobiernos que han delineado sucesivas políticas para su funcionamiento. Sin embargo, estas políticas se han basado en la idea que el crecimiento de la industria automotriz genera desarrollo económico. Para analizar la producción y el consumo de automóviles, se reconocen una serie de eventos propios del periodo técnico y técnico científico informacional en Argentina. Además, se analiza la división territorial del trabajo de la industria automotriz vinculada a la red urbana, en el marco de una periodización construida a partir del objeto de estudio.

Mapa N° 1: Terminales y proveedores de la industria automotriz en la RMBA. 2015.



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

Reflexiones finales

La elaboración de un esquema de método, inspirado en la propuesta de los circuitos de la economía urbana de Milton Santos (1996, 2000), ha permitido, a lo largo de la tesis, reconstruir diferentes situaciones que relacionan los procesos de industrialización y urbanización con el funcionamiento de diferentes empresas vinculadas a la producción automotriz.

En la tesis, se hace hincapié en el peso de la industrialización como vector interno de la organización del espacio argentino y se expone la génesis de la industria automotriz en las ciudades de Buenos Aires y Córdoba. A partir de 1970 y con mayor intensidad en 1980 se inicia un nuevo proceso de modernización y organización de las plantas productivas que profundizó una forma de industrialización marcada por el capital extranjero. De esta manera, con la consolidación desigual del medio técnico-científico-informacional, las empresas automotrices son actores principales a la hora de utilizar de forma más acabada las redes globales.

Entendiendo a la globalización como un enfoque y teniendo en cuenta el fenómeno técnico contemporáneo, se explicaron las diferentes dinámicas de los circuitos y la creciente utilización corporativa del territorio. Se han identificado en el territorio argentino, a partir de diferentes variables como las técnicas, la organización, el capital, la información, la publicidad, entre otras, una diversidad de empresas y servicios vinculados a producción automotriz que nos permitieron analizar los circuitos de la economía urbana en la Argentina.

Las empresas automotrices son actores de gran importancia en la creciente financiarización del territorio. El consumo de autos se expande en todo el territorio nacional al ritmo de créditos públicos y privados. La ideología del consumo y del crecimiento legitima la producción de autos como también los elevados gastos por parte del Estado en infraestructuras, subsidios y demás ayudas al aparato de producción de automóviles.

En las condiciones actuales de la división internacional del trabajo, las grandes empresas automotrices propias del circuito superior, en el contexto regional del MERCOSUR, emplean al territorio como una plataforma para la exportación de su producción, configurando una especialización productiva en el nordeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Éste es el lugar de la actual división hegemónica del trabajo, revelando una nueva jerarquización de la red urbana producto de las nuevas localizaciones, tanto de ensambladoras como de proveedores.

En cuanto al circuito superior, el análisis permite demostrar su capacidad técnica, la utilización de voluminosos recursos financieros y materiales, la generación de normas productivas y en definitiva, su capacidad para macro-organizar el espacio. Además, tiene la capacidad para controlar y supervisar la organización de las empresas del circuito superior marginal y, en algunos casos, desvalorizar o tornar improductivas divisiones del trabajo pretéritas.

Los talleres especializados, oficiales y las concesionarias modernas avanzan como actores del circuito superior en la ciudad, expulsando del centro de las ciudades a los talleres más pequeños y con menos tecnología, organización y capital. Fabricadas por empresas del circuito superior marginal, las autopartes están presentes en las casas de repuestos de todo el país y esto es un dato central que explica la existencia de actores medianos y pequeños y debería ser materia de política de Estado. La dificultad en la distribución de estas piezas frente a los mecanismos de distribución de las empresas hegemónicas son unos de los principales problemas de la porción marginal residual. A partir del reconocimiento de la existencia de un circuito inferior, asociado fundamentalmente a los servicios de reparación de autos y distribución de repuestos, se buscó comprender cómo este circuito asegura la manutención y la permanencia de un parque automotor antiguo, esencial para la circulación y valorización de los bienes, así como la creación de un número elevado de empleos.

Además de ser responsable de la sobrevivencia de una cantidad importante de la población, el circuito inferior tiene un potencial en el uso del material técnico que debe ser tenido en cuenta a la hora de planificar la política pública. A pesar de sus limitaciones y dificultades, evidencia una creciente tecnificación que se utiliza para satisfacer servicios y reparaciones de autos. El subsistema técnico vinculado a la producción automotriz condiciona a futuro la vida de numerosos trabajos pero también nos plantea la posibilidad de descubrir potencialidades productivas y otros nexos entre los objetos y las acciones.

Para concluir, la teoría de los circuitos de la economía urbana es una perspectiva de análisis que mantiene una vigencia explicativa del funcionamiento de nuestras ciudades y nos brinda la posibilidad de pensar al territorio como una totalidad.

Bibliografía

CÓCCARO, J. M. AGUERO, R. (1998) “El espacio geográfico: un marco de análisis”, Reflexiones Geográficas, Agrupación de docentes ínter universitarios de geografía, Río Cuarto.

ELLUL, J. (2003). *La edad de la técnica*. Barcelona, Octaedro.

MARRADI, A., ARCHENTI, N., & PIOVANI, J. I. (2007). *Metodología de las ciencias sociales*. Buenos Aires: Emecé.

SANTOS, Milton. (1975). O Espaço dividido. Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. *EDUSP, São Paulo, 2002*.

SANTOS, Milton (1996) *A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção*. São Paulo, Hucitec.

SANTOS, Milton (2009) *Por uma Economia Política da Cidade*. San Pablo. Edusp.

SANTOS, Milton & SILVEIRA, María Laura (2001) *O Brasil: Território e Sociedade no Início do Século XXI*. São Paulo. Record.

SERENI, Emilio (1973). El concepto de formación económica social. Cuadernos de pasado y presente (39). Córdoba.

SILVEIRA, María Laura (2014). Formación socio espacial. Estudios socioterritoriales. Revista de Geografía. N° 16, vol. 2, pág. 141-168 ISSN 1853-4392 (en línea) ISSN 1852-8317 (CD Rom).

SILVEIRA, María Laura (2011) Território usado: dinâmicas de especialização, dinâmicas de diversidade. CIENCIA GEOGRAFICA; Lugar: Bauru; Vol. XV p. 4 – 12

SILVEIRA, María Laura (2011b) Território y ciudadanía: reflexiones en tiempos de globalización. En: Uni-pluri/versidad, Universidad de Antioquia, (Medellin) Vol. 11, No. 03

SILVEIRA, María Laura (2008) Globalización y territorio usado: imperativos y solidaridades. Cuadernos del CENDES. Año 25. N° 69. Tercera época. pp. 1-19. [En línea]: 269

http://www.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S101225082008000300002&lng=es&nrm=iso

Fuentes utilizadas

ACARA. Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina. [En línea]: <http://www.acara.org.ar> Acceso: 05 de diciembre 2015.

ADEFA. Asociación de Fábricas de Automotores. [En línea]: <http://www.adefa.com.ar> Acceso: 04 de febrero 2016.

AFAC. Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes. [En línea]:

<http://www.afac.org.ar> Acceso: 27 de noviembre 2015.

AFIMA. Asociación de Financieras de Marcas Automotrices. [En línea]:

http://www.adea.com.ar/v2/index.php?option=com_content&view=article&id=108&Itemid=128&lang=es Acceso: noviembre de 2014.

INDEC Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Operativo Encuesta a Grandes Empresas año 2009. Ministerio de Economía. República Argentina. [En línea]:

<http://www.indec.mecon.ar> Acceso: noviembre 2014.

MERCOSUR. Tratado para la constitución de un Mercado Común entre la República Argentina, La República Federativa de Brasil y la República oriental del Uruguay. [En línea]:

http://www.mercosur.int/innovaportal/file/719/1/CMC_1991_TRATADO_ES_Asuncion.pdf Acceso: julio 2015.

MINISTERIO DE ECONOMÍA DE LA REPUBLICA ARGENTINA (2010)

Argentina. Indicadores económicos Octubre 2010. Buenos Aires.

<http://www.economia.gob.ar> Acceso: octubre 2014.

Páginas web consultadas

FORD ARGENTINA, 2014: <http://www.ford.com.ar>

HONDA ARGENTINA, 2014: <http://www.honda.com.ar>

MERCEDES BENZ ARGENTINA: <http://www.mercedes-benz.com.ar>

PEUGEOT: <http://www.peugeot.com>

PEUGEOT CITROEN ARGENTINA, 2014: <http://psa-peugeot-citroen.com.ar>

TOYOTA ARGENTINA: <http://www.toyota.com.ar>

VOLKSWAGEN ARGENTINA: <http://www.volkswagen.com.ar>