

## Dinámicas territoriales en contextos de reestructuración productiva. Cadenas de valor global en la industria automotriz en Córdoba, Argentina y Sindelfingen, Alemania<sup>1</sup>

BUFFALO, Luciana<sup>2</sup>  
OMAR, Diego Hernán<sup>3</sup>

### Introducción

El trabajo analiza el entorno territorial de áreas industriales con presencia de empresas núcleo de cadenas de valor global de la industria automotriz, a fin de comprender las dinámicas y lógicas socio-productivas predominantes. Se analizan los casos de Fiat-Iveco en el sudeste de la ciudad de Córdoba y Mercedes Benz en la ciudad alemana de Sindelfingen, ubicada 15 km al suroeste de Stuttgart. Dentro del proceso de segmentación productiva, ambas empresas automotrices se dedican al ensamble de automóviles, camiones, tractores y cosechadoras, en el caso de Iveco, con partes provenientes de orígenes diversos. Asimismo Fiat confecciona motores para diversos modelos de autos de fabricación local como para los modelos fabricados en Brasil. Mercedes Benz, en tanto, produce autos de lujo principalmente para los mercados de Estados Unidos, China y Europa.

Respecto al entorno territorial de Fiat-Iveco en la ciudad de Córdoba (Imagen N° 1), la empresa se radica en 1954 en la zona industrial Ferreyra, e inició su actividad con la producción de tractores, agregando poco después la de motores para uso industrial, material ferroviario, vehículos de transporte de pasajeros, camiones y más tarde la producción de automóviles. A partir de su instalación se comienza a configurar una zona residencial e industrial, en su mayoría del rubro metalmeccánico.

Si bien la fábrica de camiones Iveco, perteneciente al grupo empresarial Fiat se radica en Córdoba en 1969, en los últimos 10 años se evidencia un notable crecimiento de la producción (40.000 unidades), mientras que en los 35 años previos a la devaluación se produjeron 50.000 camiones. Este crecimiento se entiende en el marco de las relaciones que los Estados nacional y provincial han sostenido con la empresa, de apoyo a través de créditos y exenciones impositivas<sup>4</sup>. Asimismo, en el año 2011 la empresa Case New Holland del grupo Fiat comienza a invertir en la planta de producción de tractores y cosechadoras, que se complementan con la producción de Brasil y México.

---

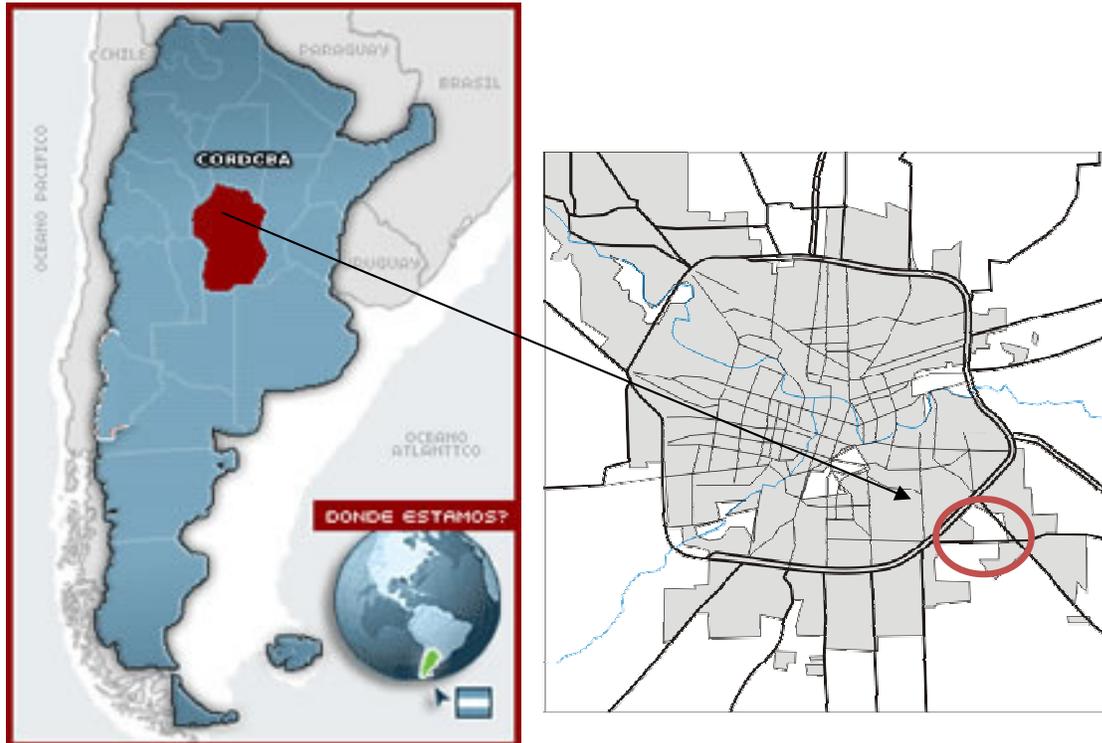
<sup>1</sup> El trabajo de campo que sostiene este artículo se realizó en el marco del Proyecto FLEXTRANS: Flexibilidad en Cadenas De Valor Transnacionales. Precariedad, Trabajo y Territorio en Alemania Y Argentina. Financiamiento Mincyt – DAAD. 2012-2013.

<sup>2</sup> Grupo de Investigación en Industria, Territorio y Trabajo (GIIT). Departamento de Geografía–FFyH. Universidad Nacional de Córdoba [lubuffalo@gmail.com](mailto:lubuffalo@gmail.com)

<sup>3</sup> Grupo de Investigación en Industria, Territorio y Trabajo (GIIT). Departamento de Geografía–FFyH. Universidad Nacional de Córdoba [dhomar72@gmail.com](mailto:dhomar72@gmail.com)

<sup>4</sup> Acta acuerdo entre la Provincia de Córdoba y la empresa Iveco. Abril de 2008. En parte las inversiones fueron financiadas con el Fondo Nacional del Bicentenario.

Imagen N° 1. Entorno territorial a Fiat-Iveco. Ciudad de Córdoba

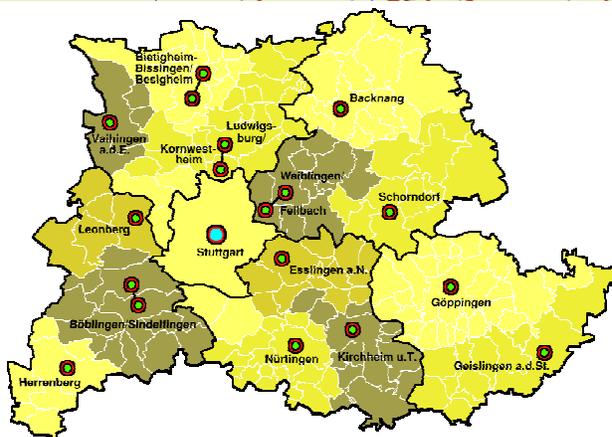


**Fuente:** Recorte imagen Google Earth. Fecha 10/5/2013

La ciudad de Sindelfingen (Imagen N° 2) tiene aproximadamente 60.000 habitantes y está ubicada en la región de Stuttgart, en el sur de Alemania, que se caracteriza por su dinámica industrial y comercial con aproximadamente 600.000 habitantes. Históricamente la región es relevante por la presencia de la industria automotriz, ya que allí nacen las firmas Bosch, Porsche y Mercedes Benz/Daimler AG, entre otras. El trabajo de campo realizado y las entrevistas con habitantes de la ciudad remiten a la importancia de la empresa Mercedes Benz para la ciudad, en

tanto la firma emplea aproximadamente el 65% de la población y produce unos 2.000 vehículos por día. El dinamismo de la planta en la ciudad se ve reflejado en el funcionamiento y organización de la ciudad: movilidad de la población, los trabajadores, las relaciones con las ciudades vecinas y el mercado de suelo urbano.

Imagen N° 2. Ubicación de Sindelfingen en Alemania



Los casos bajo estudio dan cuenta de dinámicas territoriales diferenciadas en relación a una misma actividad productiva organizada en torno a la cadena de valor global automotriz que pone de manifiesto las heterogeneidades del proceso de reestructuración productiva en juego con las especificidades locales.

### Consideraciones teóricas y metodológicas

El proceso de reestructuración productiva, entendida como concepto amplio que abarca modificaciones de aspectos económicos, políticos, sociales, culturales y espaciales; y que a su vez modifica las relaciones entre los aspectos mencionados, tiene implicancias en el territorio dando lugar a mutaciones en el marco de las relaciones socio-productivas. En este sentido, la reestructuración es transversal a estas relaciones, superando el límite sectorial de las actividades económicas (Búffalo, 2013). El territorio, en esta complejidad, se va aggiornando a las nuevas dinámicas del contexto a partir de características propias y demandas externas. Es decir, que la

reestructuración productiva, con aristas globales, imprime dinámicas territoriales, entrecruzadas con aristas locales en un vaivén de mutaciones permanentes. “Los agentes locales, las prácticas que éstos desarrollan, sus trayectorias particulares y sus estrategias, sumado a un contexto histórico y territorial particular, son los que van a dar lugar a un proceso de reestructuración entendido sólo en ese marco de referencia y como proceso de hibridación<sup>5</sup>” (Búffalo, 2013).

La flexibilidad en las nuevas relaciones socio-productivas responde a la necesidad de maximizar la ganancia en la relación productividad/costos de producción. Las cadenas de valor global, como la automotriz, no sólo buscan maximizar la ganancia a través de esta relación productiva, sino que suman ventajas derivadas de las condiciones que los territorios presentan, dando lugar a una segmentación del proceso productivo. Estamos en presencia de una nueva organización social y territorial del trabajo con eje en la demanda diversificada, producción en series cortas, producción *just in time*, tecnología de comunicaciones e información, control de la producción y un mercado de consumo dinámico y cambiante, que permite sostener el modelo de acumulación. Asimismo, la producción flexible impacta directamente en la estructura de las empresas y en las formas de trabajo y los trabajadores.

En este sentido, el proceso de trabajo asume la condición de flexibilidad para insertarse en el modo de acumulación bajo esquemas normativos regulados que permiten la flexibilización del trabajador. La contratación eventual y/o temporal se encuentra dentro de los esquemas normativos y está presente tanto en Argentina como en Alemania, dando lugar a condiciones laborales precarias. Lindenboim (2000) remite a la relación entablada entre trabajadores y empleadores que da lugar a condiciones de inseguridad e incertidumbre en la relación laboral. La precariedad se presenta tanto en trabajadores por cuenta propia como en trabajadores asalariados.

En la industria automotriz, tanto para el caso de Córdoba como para el caso de Sindelfingen, la contratación eventual<sup>6</sup> o a través de contratos directos por tiempo limitado es frecuente. No obstante, en el caso de Mercedes Benz la posibilidad de contratación de operarios bajo esta modalidad está limitada por regulaciones<sup>7</sup> en las que participan los trabajadores a través de los consejos de trabajo<sup>8</sup>, mientras que en Argentina la regulación vía negociación entre empresarios y sindicatos se realiza por rama de actividad. La regulación refiere a la forma en que una relación social se reproduce mediante normas y valores internalizados, así como también por medio de mecanismos institucionales. La espacialidad de la regulación está formada por la interacción (política) de actores sociales, por normas territorialmente definidas, que a su vez son objeto de conflictos. En momentos de crisis los actores se desprenden de sus hábitos de acción y desarrollan nuevas estrategias para ganarle a la crisis. Estas estrategias implican la acumulación de capital y la reproducción de las fuerzas de trabajo, pero también “el dispositivo de regulación” que procesa a las contradicciones y conflictos sociales (Becker, 2002). Es decir que los dispositivos de regulación son más dinámicos en contextos y territorios inestables (social y

---

<sup>5</sup> Santos (2000: 86) para referir a la noción de híbrido afirma “la idea de forma-contenido une el proceso y el resultado, la función y la forma, el pasado y el futuro, el objeto y el sujeto, lo natural y lo social (...) sistema de objetos y sistema de acciones”.

<sup>6</sup> A través de agencias de empleo

<sup>7</sup> El modo de regulación está asociado al régimen de acumulación, y es el que asegura su estabilidad, es lo que guía el comportamiento de todos los agentes dentro de una sociedad: ideas e instituciones que aseguran la reproducción de las relaciones sociales (Lipietz, 1994)

<sup>8</sup> El sindicato que mayor peso tiene en Mercedes Benz es IGMetall con un 80% de sus trabajadores afiliados. Cada consejo negocia al interior de su empresa los temas de salario, formas de contratación, condiciones laborales, formas de producción, planificaciones. Mercedes Benz tiene en Sindelfingen la menor proporción de trabajo eventual en toda Alemania: un 8%. Estos trabajadores cobran menos que los que están contratados en forma directa. Cuando la empresa crece se ve obligada a ir incorporando trabajadores a su planta permanente.

En Argentina las negociaciones son sectoriales definidas en negociaciones paritarias entre las cámaras empresariales y los sindicatos, y en su mayoría se centran en cuestiones salariales.

económicamente), con escasa participación del Estado como agente regulador, y menos frecuentes en contextos y territorios estables.

Asimismo, las prácticas de los agentes como parte de los esquemas de regulación reproducen aquellos esquemas que permiten su permanencia en el sistema económico social. En las relaciones socio-territoriales pueden observarse prácticas diferenciales bajo contextos regulativos también diferentes. En el caso de Sindelfingen en Alemania no se observan prácticas informales en el entorno de la planta de Mercedes Benz. No obstante, en el caso del entorno de la planta de Fiat-Iveco en Córdoba, surgen prácticas informales de distintos agentes sociales vinculadas a actividades informales<sup>9</sup> y a la informalidad urbana.

Clichevsky refiere a la informalidad asociada a la ilegalidad y a la irregularidad, y menciona dos formas de transgresiones: una sobre los aspectos dominiales en el acceso al suelo (título de propiedad o contratos de alquiler), y otra sobre el incumplimiento de las normas de construcción de la ciudad (Clichevsky, 2000). Ambas están relacionadas, ya que la ilegalidad en el acceso al suelo conduce a la informalidad en la construcción de la ciudad, carente de normas y códigos de edificación.

La metodología cualitativa comparativa en base a entrevistas y observación in situ en los entornos territoriales de dos empresas núcleo automotrices en Córdoba y Sindelfingen, permitió aproximarnos a la dinámica territorial particular de cada caso en un contexto de reestructuración productiva global, en donde los trabajadores son el nexo entre la empresa y el entorno territorial. No obstante, los esquemas regulatorios diferenciados dan lugar a dinámicas territoriales particulares. Por un lado, la aproximación al área de estudio en diferentes momentos, como parte de la metodología definida, permitió la reflexión constante sobre las relaciones posibles de las empresas núcleo y el entorno inmediato. Por otro lado, las entrevistas con informantes claves del entorno y trabajadores de las empresas permitieron ahondar en las características de esas relaciones. Ambos procesos dialécticos en el trabajo de campo permitieron avanzar en la comprensión del objeto de estudio de este trabajo, que abre nuevos interrogantes para continuar profundizando los lineamientos teóricos mencionados.

### **Prácticas socio-productivas en territorios diferenciados**

En el caso de la ciudad de Córdoba, frente a la planta de Fiat-Iveco se localiza el barrio CORMEC, que se originó hace unos 10 años en un predio vacante a partir de la ocupación de tierras fiscales pertenecientes al Ferrocarril y de un lote urbano de propiedad privada. En la actualidad residen en el barrio unas 300 familias, la mayoría de las cuales son de origen peruano y boliviano, y en menor medida paraguayo y argentino. Creció rápidamente a partir del año 2008, tal como puede advertirse en la Imagen N° 3, al ritmo que creció la actividad de las empresas del grupo Fiat (Iveco, Case new Holland, FTP).

---

<sup>9</sup> Se puede afirmar que las actividades informales constituyen formas específicas de empleo, donde predominan los trabajadores en actividades por cuenta propia y sin relación de dependencia, ocupados en micro-empresarios productivos con menos de 5 trabajadores, en empresas unipersonales o familiares con participación de trabajadores no remunerados, o que realizan trabajos domésticos remunerados. Estas actividades tienen en común la inexistencia de lo que puede definirse como “trabajo asalariado”, aunque no implica que tales unidades de producción funcionen de manera aislada, sin relación directa o indirecta con las empresas que caracterizan al modo de producción capitalista dominante (Neffa, 2008).

**Imagen N° 3: Crecimiento del entorno informal de FIAT-Iveco en la ciudad de Córdoba.  
Barrio Cormec - Izq. 27/6/2007 Der. 10/5/2013**



**Fuente:** recorte de Google Earth.

A partir del trabajo de campo realizado, se pudieron reconocer algunas vinculaciones entre este barrio y los trabajadores de las empresas del grupo Fiat. Una relación significativa es entre comedores informales instalados en el Barrio Cormec y los trabajadores temporarios de la construcción<sup>10</sup> que se desempeñan en la instalación de la nueva planta de camiones (Iveco) y de maquinaria agrícola (Case New Holland). Los trabajadores se acercan a los comedores en su horario de almuerzo, o bien acuden a estos locales a retirar la comida. Los comedores surgieron hace dos años y su funcionamiento depende de los ritmos de trabajo que impone la empresa al avance de las obras de construcción. En este sentido, el testimonio de la dueña de origen peruano de uno de los comedores, manifestó *“hace un par de años atrás acudían unos 60 comensales por día, mientras que en la actualidad concurren diariamente unos 30”*. Menciona además la dificultad para prever el devenir de su actividad y estima que continuarán un mes más, en función de lo que le relataron algunos trabajadores.

Durante la observación in situ identificamos la existencia de un estacionamiento informal dentro del barrio para los operarios de la planta Fiat Iveco, así como un taller de carpintería que se abastece de los pallets de desecho de la industria automotriz. La lógica informal puede advertirse también en otras actividades, como por ejemplo: el alquiler de piezas compartidas para inmigrantes (a razón de unos \$500 por mes sin mediar contrato de alquiler), el trabajo sexual en horario nocturno y la existencia de cuatro talleres textiles clandestinos, que se relocalizaron en el barrio a partir de su expulsión de la zona central de la ciudad hace un par de años (microcentro y barrio Alberdi).

Cabe destacar que el origen y el proceso de ocupación del barrio fueron afianzando una dinámica socio-económica informal (Imagen N° 4), a partir de la venta de tierras de modo fraudulento por fuera de todo marco regulatorio. Más allá de esto, y según uno de los testimonios recogidos, existiría cierto interés por parte de algunos vecinos de regularizar su situación a fin de conseguir mejoras en la provisión de algunos servicios e infraestructura urbana, como por ejemplo, electricidad, recolección de residuos y mejoramiento de las calles internas del barrio. En el año

<sup>10</sup> Los trabajadores contratados que mantienen relación con el barrio forman parte de empresas tercerizadas contratadas para la ejecución de las obras de construcción de la planta. Hay tres empresas constructoras cordobesas trabajando en esta actividad.

2011 logran el abastecimiento de agua potable al ingreso del barrio y los propios vecinos realizaron las conexiones al interior del mismo.

**Imagen N° 4: Informalidad territorial - urbana. Barrio Cormec**



**Fuente:** Defensoría del Pueblo de la Provincia de Córdoba. <http://defensorcordoba.org.ar>

Algunos vecinos nucleados en la cooperativa de vivienda “Luz Milagro” que se constituyó en el barrio, llevaron a cabo diversas gestiones ante la Municipalidad y los gobiernos provincial y nacional para el acceso a servicios públicos. Cabe señalar, no obstante, que estas acciones responden a la iniciativa del presidente de la mencionada cooperativa, quien constituye un referente social en el barrio, pero que no cuenta con el respaldo de la totalidad de los vecinos. Esto pone de manifiesto conflictos internos al barrio. A partir del trabajo de campo pudimos identificar a otros dos agentes barriales politizados, que en ocasiones entran en conflicto con el presidente de la cooperativa, quien desempeña ese cargo desde que se constituyó como tal. Esto da cuenta de la complejidad de las relaciones sociales que se construyen en el barrio y de la representatividad que asume cada uno de estos agentes.

En el caso de Sindelfingen, tanto las características del entorno territorial, como las dinámicas y lógicas productivas de ese espacio, difieren radicalmente de lo que acontece en Córdoba (Imagen N° 5).

Imagen N° 5 Área de Mercedes Benz en Sindelfingen Alemania



Fuente: izq. <http://www.pbase.com/bauer/image/78464144> der. Propia noviembre 2013

Imagen N° 6 Entorno territorial a Mercedes Benz – Sindelfingen



Fuente: propia noviembre 2013

A partir del trabajo de campo realizado en Sindelfingen se advierte una estrecha vinculación entre el desempeño económico de la planta de Mercedes Benz y la ciudad, al punto tal que 40.000 de sus 60.000 habitantes trabajan en dicha empresa o bien en alguna firma que provee a la MB.

Una gran proporción de estos trabajadores residen en Sindelfingen, lo cual imprime una dinámica particular al mercado inmobiliario de esta ciudad, donde los alquileres de viviendas son más elevados que en los núcleos urbanos circundantes. A 20 km de la ciudad se pueden encontrar alquileres por un monto hasta un 50% más bajo. Para quienes no residen en esta ciudad, en su mayoría trabajadores operarios, se desplazan cotidianamente en automóvil particular, autobús o bien en tren; algunos de ellos recorren diariamente distancias que superan los 100 km. Los trabajadores que se movilizan en vehículos individuales se organizan de forma tal de aprovechar

al máximo la capacidad de cada auto, y disponen de amplios estacionamientos dentro del predio de la empresa. El transporte público requiere de una red de infraestructura en óptimas condiciones que facilite la movilidad de los empleados y que conecte a este centro urbano con las localidades próximas, así como de empresas que presten un servicio adecuado a las necesidades de la población. En el caso del ferrocarril, Mercedes Benz gestionó frecuencias adicionales a fin de poder garantizar el traslado de los trabajadores que se desplazan en este medio de transporte. Mercedes Benz posee edificaciones para sus trabajadores (Imagen N° 7), por las cuales pagan un alquiler inferior al fijado por el mercado inmobiliario. Los departamentos de un solo ambiente están destinados a los empleados solteros, en tanto que los que tienen familia viven en casas más grandes, construidas por la empresa. Con el tiempo la empresa ha ido vendiendo muchas de las casas que poseía a sus trabajadores.

Asimismo, la empresa posee en la ciudad dos centros educativos. Uno es la Escuela Técnica “Gottlieb Daimler” (fundador de Mercedes Benz) dedicada a la formación de técnicos e ingenieros (Imagen N° 7). El otro está destinado a la instrucción de los operarios que han finalizado la educación secundaria y que realizan cursos durante tres años, a medida que van trabajando en la empresa.

**Imagen N° 7 Izq. Casa de trabajadores solteros de Mercedes Benz. Der. Escuela técnica de Mercedes Benz**



**Fuente:** propia octubre 2013

Un hecho que da cuenta de la estrecha ligazón entre el dinamismo de la empresa y la vida económica de esta ciudad se produjo en 2009, ante la posibilidad de que unos 10.000 trabajadores vieran comprometida su fuente de trabajo debido a que la empresa había decidido dejar de fabricar un modelo de automóvil en Sindelfingen para pasar a hacerlo en un 60% en Bremen (ciudad cercana al puerto de Hamburgo, por donde Mercedes Benz exporta), un 20% en China y un 20% en Estados Unidos. Los trabajadores, habitantes y comerciantes de la ciudad se movilizaron en tres días de huelga que posibilitaron que los trabajadores no perdieran sus empleos. La empresa decidió finalmente, frente a la movilización de la ciudad, no despedirlos y asignarles participación en la construcción de un nuevo modelo de auto. Esto da cuenta de dos procesos simultáneos, por un lado el proceso de segmentación productiva y territorial en un contexto de crisis internacional, y por otro, la impronta territorial local con intereses comunes construida en la ciudad alrededor de una empresa núcleo. La crisis internacional en el año 2009

dio lugar a un dinamismo de los dispositivos de regulación locales, que en países con una economía estable como Alemania son poco frecuentes.

Tal como pudimos observar en el trabajo de campo y como puede apreciarse en la Imagen N° 5, existe en Sindelfingen una regulación de los usos del suelo que establece una nítida diferenciación de los sectores residenciales e industriales en el espacio urbano, así como de las áreas destinadas a las actividades agrícolas en torno a éste. No obstante los usos se complementan entre ellos en espacios colindantes, en base a esquemas regulatorios rígidos, por ejemplo en lo que refiere a política ambiental.

Las regulaciones de las relaciones laborales son mayores en Alemania que en Argentina, lo cual depende a su vez del marco legal y jurídico existente en cada uno de estos países. En la planta de Mercedes Benz en Sindelfingen, el personal eventual no puede superar el 8% del total, según el acuerdo alcanzado entre los delegados sindicales y representantes de la empresa, en el marco de las negociaciones que se llevan a cabo en los consejos de trabajo de cada empresa.

Aún así, los trabajadores eventuales cobran menos (19 euros por hora) por desempeñar el mismo empleo, en relación a los trabajadores sindicalizados o contratados en forma directa por Mercedes Benz (entre 20 y 25 euros por hora). En este caso estamos en presencia de empleo precario en un entorno territorial donde no se observa informalidad territorial-urbana debido a los esquemas normativos y regulatorios sociales e institucionales. Esto evidencia un contraste relevante con el caso de Córdoba, donde el empleo precario está vinculado a la empresa núcleo y a un entorno territorial marcado por la informalidad en sus dinámicas.

### **Reflexiones finales**

Las similitudes y diferencias entre ambos casos revelan dinámicas territoriales y lógicas productivas en concretos espaciales que se ven fuertemente influenciadas por las decisiones que implican cambios en las cadenas de valor global de las que forman parte y, al mismo tiempo por el modo de regulación social local.

Se advierte particularmente en Córdoba un vínculo entre la precariedad laboral en empresas de cadena de valor global con la informalidad urbana del entorno, mientras que en Sindelfingen se advierten muy pocos casos de trabajo precario, ya que la regulación limita su posibilidad. Esto permite condiciones de trabajo más previsibles en un entorno urbano caracterizado por la formalidad y la regulación.

En Córdoba, las relaciones del barrio Cormec con Fiat Iveco se reducen a los vínculos con los trabajadores precarizados de las empresas tercerizadas por la empresa núcleo, que no habitan en el barrio pero que consumen alimentos en horario de trabajo, en comercios del barrio de carácter informal. Asimismo, algunas actividades informales como el estacionamiento para operarios de planta permanente o la utilización de los desechos de la industria automotriz le otorgan una dinámica de reproducción informal al entorno.

En líneas generales, las relaciones forman parte de una dinámica territorial caracterizada por un estrecho vínculo entre la precariedad del trabajo y las condiciones de informalidad del barrio. En este caso, el entorno territorial se caracteriza por dinámicas informales fuera de toda regulación y donde está presente la lógica de reproducción informal.

El trabajo realizado bajo una metodología cualitativa comparativa ha permitido identificar las similitudes y diferencias de dos casos bajo una misma lógica global, donde las dinámicas territoriales locales (prácticas socio-productivas) y los modos de regulación vigentes van a conformar lo ejes sobre los que se asientan las características de cada caso. En este sentido,

consideramos que estudios de este tipo aportan a la reflexión continua sobre los caminos posibles para el desarrollo en concretos espacio-temporales determinados.

### **Bibliografía**

BECKER, Joachim (2002a): “Reestructuración industrial y desarrollo local: conceptos y estrategias”. En: **Indicadores Económicos FEE**. V. 30. N° 2 pp. 89-104. Septiembre. Porto Alegre

BUFFALO, L. (2013): “**Reestructuración productiva y configuración territorial. Pequeña industria metalmeccánica en la Ciudad de Córdoba 2002-2012**” Tesis de Doctorado en Geografía. Universidad Nacional de La Plata. Inédito.

BUFFALO, L., RYDZEWSKY A. Y GARAY, M. (2012): “Reconfiguración urbana y Conflictos territoriales en la zona sur de la ciudad de Córdoba- Argentina postconvertibilidad”. Ponencia presentada en el **I Congreso Iberoamericano de Suelo Urbano**. 21, 22 y 23 de noviembre. Universidad Nacional de General Sarmiento. Buenos Aires.

CLICHEVSKY, N. (2000): Informalidad y segregación urbana en América Latina. Una aproximación. Buenos Aires.

HARVEY, D. (1998): La condición de la posmodernidad. Amorrortu editores, Buenos Aires.

LINDENBOIM, J. (2000): La precariedad en la Argentina al término del siglo XX. Documento de Internet. Biblioteca Virtual. [www.mecon.gov.ar](http://www.mecon.gov.ar)

LIPIETZ, A (1994) “El postfordismo y sus espacios. Las relaciones capital-trabajo en el mundo”. Serie seminarios intensivos de investigación. **Documento de Trabajo N°4**. PIETTE. Buenos Aires.

NEFFA, J. (1999) "Crisis y emergencia de nuevos modelos productivos" Seminario Internacional **Los retos teóricos de los estudios del trabajo hacia el siglo veintiuno**. Grupo de Trabajo de CLACSO, en la Universidad Autónoma de Aguas Calientes, México, 7 y 8 de octubre.

Santos, M. (2000): **La naturaleza del espacio**. Editorial Ariel. Barcelona.