

# REESTRUCTURACIÓN PRODUCTIVA E INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN EL ÁREA METROPOLITANA CÓRDOBA POSTCONVERTIBILIDAD. ALGUNAS REFLEXIONES A PARTIR DE NUESTRA LABOR COMO INVESTIGADORES EN EL PERÍODO 2011-2015

## Introducción

A fin de poder compartir con nuestros colegas nuestra experiencia como investigadores en los últimos cinco años de trabajo, nos planteamos los siguientes objetivos:

- Caracterizar la dinámica de la trama productiva metalmecánica en el Área Metropolitana Córdoba (AMC) posconvertibilidad.
- Analizar la incidencia de la restricción a las importaciones implementada por el gobierno nacional en la trama productiva local.
- Indagar acerca de la articulación entre la trama productiva metalmecánica local y las cadenas de valor global de la industria automotriz.
- Identificar la relevancia que asumen los mecanismos de regulación en relación a los procesos productivos, las innovaciones tecnológicas y la contratación de trabajadores.

El presente trabajo se encuentra organizado en distintos apartados, que dan cuenta de los resultados provisorios de nuestra labor como investigadores entre 2011 y 2015. Se inicia con una caracterización de la trama productiva vinculada a la industria automotriz en el AMC. Prosigue con el análisis del impacto que generó en la misma una medida adoptada por el gobierno nacional a principios del año 2011, que restringió la importación de insumos para el sector.

Teniendo en cuenta las particularidades de la industria automotriz, nos ha interesado indagar acerca de la compleja y contradictoria relación local/global, a fin de poder discernir los condicionamientos que las lógicas de actuación global operan sobre las empresas locales. Es por ello que incluimos en este trabajo algunas reflexiones acerca de las vinculaciones que tiene la trama productiva metalmecánica local con las cadenas de valor global (CVG), tomando como estudio de caso a la empresa Renault, particularmente en lo que refiere al grado de autonomía que tiene la usina en cuanto a la toma de decisiones, que repercuten sobre el conjunto de la trama productiva local.

En el último apartado formulamos algunas consideraciones acerca de las inercias, rupturas y continuidades que podemos identificar en la trama metalmecánica local como consecuencia del proceso de reestructuración productiva, que tiene evidentes implicancias territoriales en

Diego Omar  
(dhomar72@gmail.com)  
Noemi Fratini  
(nsfratini@hotmail.com)

Departamento de Geografía  
FFyH - UNC

el Área Metropolitana Córdoba. Particularmente, nos interesa focalizar en la importancia que aún tienen los distintos mecanismos de regulación, tanto por parte de las empresas como del Estado, en un contexto de incertidumbre como el que caracteriza el período 2011-2015.

Asimismo nos interesa en esta ponencia compartir con ustedes de qué modo investigamos, qué decisiones metodológicas vamos tomando a lo largo del proceso investigativo, en el marco de un trabajo en equipo que nos permite ir potenciando nuestras habilidades y competencias, y dando respuestas a las dudas que se nos presentan en el camino.

En este sentido queremos valorar el trabajo que venimos realizando dentro del Grupo de Investigación en Industria, Territorio y Trabajo (GIIT) del que formamos parte desde 2011, grupo que funciona en el ámbito del Departamento de Geografía de la Facultad de Filosofía y Humanidades de la Universidad Nacional de Córdoba desde 2007.

La metodología que empleamos en nuestras investigaciones es de carácter predominantemente cualitativo, complementada con el análisis de fuentes estadísticas y de documentos cartográficos. En GIIT valoramos mucho el trabajo de campo, que incluye la visita a empresas metalmeccánicas, talleres, plantas terminales y áreas industriales; así como entrevistas a informantes claves (empresarios, operarios, profesionales, representantes sindicales, decisores públicos). Respalamos este trabajo con la permanente lectura y discusión de bibliografía actualizada en el grupo, y con el análisis de distintos documentos, registros gráficos e información periodística.

### *Caracterización de la trama productiva automotriz en el área metropolitana Córdoba*

En el Área Metropolitana Córdoba la trama productiva automotriz está integrada por empresas de distinto tamaño y jerarquía, desde las terminales de multinacionales hasta pequeñas y medianas empresas de origen local en su mayoría. Las empresas que conforman la trama productiva local mantienen estrechas vinculaciones de carácter productivo y comercial entre sí.

En Córdoba se localizan las plantas de Fiat, Renault y Volkswagen y toda una red de empresas que proveen a las mismas, que incluyen desde firmas multinacionales con asiento en la ciudad hasta empresas nacionales y pymes locales, que integran una trama productiva altamente especializada.

La trama productiva local adopta una configuración espacial en anillos, que tiene como núcleo central a las plantas terminales de las multinacionales; en un primer anillo se localizan las empresas autopartistas (de origen nacional e internacional) que abastecen a las primeras, en un segundo anillo aquellas (de origen nacional y local) que proveen a las del primer anillo, y en un tercer anillo se ubican las pymes (de origen predominantemente local) que aportan insumos a las del segundo.

Las plantas terminales se emplazan en los sectores sur (barrio Santa Isabel) y sureste de la ciudad de Córdoba (barrio Ferreyra), en tanto que las empresas autopartistas se localizan en





su mayoría en barrios como Los Boulevares, Pueyrredón y Villa Adela, entre otros. Estos establecimientos industriales se ubican sobre las principales vías de acceso a la ciudad, cercanos a la avenida de Circunvalación y sobre el acceso a las rutas nacionales y a la autopista Córdoba-Rosario.

Las decisiones gubernamentales tienen una incidencia notable en la trama productiva automotriz del AMC. Esto pudo advertirse claramente a partir de las medidas impulsadas por el gobierno nacional a principios del año 2011 para restringir importaciones y de este modo equilibrar la balanza comercial. Estas restricciones pusieron en evidencia las limitaciones de diversa índole de las empresas, en particular de las pymes, para sustituir insumos importados, en una industria altamente dependiente de los mismos. Las nuevas instrucciones implicaron realizar trámites administrativos que complejizaban operaciones que hasta entonces tenían resolución automática.

Las pymes locales y nacionales evidencian una mayor vulnerabilidad en las contrataciones y condiciones laborales de sus trabajadores y en las dificultades para exportar; y tienen limitaciones para generar innovaciones, tanto en procesos como en gestión, lo cual no les permite responder en tiempo y forma a las crecientes demandas de las plantas terminales.

La elevada regulación por parte de las empresas se hace más evidente en las plantas terminales de la trama productiva automotriz local, debilitándose en los anillos más alejados de la misma. De modo similar, la toma de decisiones y la difusión de las innovaciones están fuertemente centralizadas en las casas matrices de las terminales localizadas en el extranjero.

De este modo, y dadas sus características particulares, puede advertirse cómo la trama productiva metalmeccánica local se encuentra fuertemente diferenciada, tanto en su configuración espacial como en su dinámica. Es de destacar asimismo la importancia que asumen las relaciones de cooperación y competencia entre las empresas y las repercusiones que generan a su interior las decisiones por parte del Estado y de las empresas, en un contexto de cambio permanente.

En una perspectiva macroeconómica, el período iniciado luego de la devaluación se caracteriza por un aumento significativo de la relación tipo de cambio/salario y tasas de interés real muy reducidas; las nuevas inversiones y estrategias competitivas de las terminales y de los agentes del primer y segundo anillo de proveedores, constituye un contexto favorable para la producción automotriz en Argentina.

A partir de 2003 la producción automotriz evidencia un incremento significativo en Argentina que se sostiene con fuerza hasta 2008; y luego de una recaída en 2009, vuelve a crecer en el bienio 2010-2011, disminuye en 2012 y asciende levemente en 2013. El proceso de expansión en la producción de automóviles y camiones se transmitió al sector autopartista, que no sólo debió incrementar su nivel de producción, sino que también se vio obligado a modernizarse, introducir nuevos modelos y mejorar gradualmente los procesos y la forma de organización de las actividades productivas al interior de las empresas (Motta y Moreno, 2008).

## El impacto de la restricción a las importaciones en la trama productiva local

La restricción a las importaciones que implementó el gobierno nacional en marzo de 2011 tuvo una serie de implicancias en la trama productiva metalmeccánica del AMC, particularmente en relación a la provisión de algunos insumos.

Esta medida apuntaba a incrementar el grado de integración local de autopartes, la incorporación de valor agregado y la reducción del déficit comercial sectorial. Para ello resulta clave mejorar la vinculación entre terminales y autopartistas, con contratos de largo plazo de abastecimiento y tecnología y escalas de producción y calidad que sean competitivas a nivel global. De este modo el gobierno justificó las disposiciones que implementó en relación a las licencias no automáticas.

Si bien es de destacar que las políticas industriales diseñadas en los últimos doce años buscan revertir el proceso de desindustrialización propiciado por el discurso neoliberal de los '90, cabe señalar que muchas de las iniciativas responden a acciones aisladas. Carecen de coordinación entre sí, se caracterizan por su horizonte temporal de corto plazo y por estar ligadas a la coyuntura del momento, lo cual atenta contra su continuidad en el tiempo. Convendría articular con políticas centradas en las Pymes orientadas a la capacitación de recursos humanos, la incorporación de innovaciones tecnológicas, la promoción de créditos para inversiones, entre otras. Integradas en un plan a mediano plazo de modo de dar tiempo a las pymes autopartistas para que se reorganicen en un marco de seguridad jurídica y estabilidad institucional.

Más allá de las intenciones del gobierno al implementar estas medidas, sus efectos han sido dispares. Según una despachante de aduanas de una terminal localizada en la ciudad de Córdoba, las licencias no automáticas aplicadas por Argentina han generado una baja considerable en las exportaciones de Brasil hacia nuestro país, además de un conflicto diplomático y de comercio exterior con dicho país, que en represalia aplicó una medida para arancelaria similar a la importación de autos procedentes del territorio argentino, demorando diez días hábiles para otorgar una licencia de importación a los vehículos. Esta situación generó una saturación de unidades en las plantas fabriles, los puertos argentinos y los puertos brasileros a la espera de la autorización; y serios inconvenientes en la producción de autos, ya que el sobre stock hace que se produzcan menos unidades por día, afectando también la importación de insumos. Las empresas pequeñas con poca estructura en comercio exterior han sido las más perjudicadas ya que no disponen de recursos ni de personal para poder tramitar las licencias ante la Secretaría de Industria en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, generando el desistimiento en la compra de maquinarias o insumos para seguir produciendo.

De esta forma se debilita aún más el lugar que ocupan las empresas autopartistas en la trama productiva local, si tenemos en cuenta que las terminales automotrices radicadas en el AMC cuentan con los recursos (humanos, tecnológicos, económicos) necesarios y una capacidad de negociación mayor para adaptarse al nuevo contexto.

En función de las entrevistas realizadas se pudo constatar que los proveedores manifiestan poca confianza en las medidas del gobierno y que no están dispuestos a realizar inversiones de gran magnitud. Perciben falta de previsión y estabilidad en la definición de políticas





sectoriales. En relación al empleo, se reduce la mano de obra directa y se recurre a la contratación de trabajadores para desarrollar proyectos concretos. Se promueven retiros voluntarios de aquellos trabajadores de mayor antigüedad. Ocasionalmente se suspenden transitoriamente empelados para compensar sobreproducción y/o disminución de la demanda.

Las restricciones a las importación espusieron en evidencia las limitaciones de las pymes para sustituir insumos importados, en una industria altamente dependiente de los mismos. Las nuevas instrucciones implicaron realizar trámites administrativos que complejizaban operaciones que hasta entonces tenían resolución automática.

Esta medida ha generado tensiones entre las terminales y algunas autopartistas nacionales y locales, en cuanto a la capacidad de estas *últimas* para acompañar el proceso de expansión de la producción automotriz en nuestro país posconvertibilidad (Fratini y Omar, 2011).

Pueden identificarse al menos tres grupos de actores en la trama productiva autopartista local que manifiestan un comportamiento diferenciado. Un primer grupo está constituido por proveedores de bienes de capital para uso específico de las autopartistas y terminales, y lo hacen respondiendo a las exigencias en producto, proceso y calidad de las plantas. El incremento en la producción les exige una reconversión de procesos y mayor inversión. Un segundo grupo de empresas que ha optado por no trabajar para las autopartistas y terminales como consecuencia de los vaivenes en la situación macroeconómica del país y la inestabilidad que ello conlleva. Un tercer grupo está interesado en producir para dichas empresas pero se halla imposibilitado de hacerlo por diversas razones asociadas al tamaño de su planta, a la falta de capital, a la calificación de sus recursos humanos, al insuficiente avance en I&D, y fundamentalmente a que no maneja estrategias de knowhow para su inserción en la trama productiva.

Esta clasificación de actores constituye un reflejo de cómo se incrementan las desigualdades entre empresas al interior de la trama productiva autopartista local.

### **Integración de la trama productiva local en las cadenas de valor global (CVG)**

Para intentar comprender la articulación entre las escalas local y global en la industria automotriz, tomamos como estudio de caso a la empresa Renault, que se localiza en el barrio Santa Isabel, en el sur de la ciudad de Córdoba.

Renault es una empresa automotriz multinacional que cuenta con plataformas logísticas en diversos puntos de la superficie terrestre, que funcionan como centros de importación y exportación. Uno de esos nodos lo constituye la usina de Córdoba que forma parte de la placa América junto a Buenos Aires y Curitiba (Brasil). La planta industrial de Santa Isabel fabrica automóviles y se abastece de insumos que se importan desde Francia, España, Brasil, Turquía y Chile; exporta principalmente a Brasil, en el marco del Mercosur, y en menor medida a Francia y México.

A partir del trabajo de campo realizado pudimos determinar que en lo que refiere a los desarrollos tecnológicos de la empresa, los lineamientos son fijados desde la casa matriz en

Francia y desde 2003 se trabaja con sistemas homologados. Según el testimonio de un gerente de sistemas de la empresa, las directivas emanan de la casa matriz y luego se adaptan a cada lugar o bien regionalmente.

Se valorizan los procesos de aprendizaje compartidos, y en este sentido se ha ido avanzando en la flexibilización del régimen de confidencialidad de la empresa a fin de promover la circulación de la información entre las diversas plantas. La terminal de Renault en Córdoba desarrolló un servicio de tecnología de la información y monitoreo que logró imponerse al de las filiales de España y Brasil por su eficiencia y menores costos.

Asimismo cobran creciente importancia los procesos de tercerización; en este caso la empresa privilegia la seguridad en el servicio, y no tanto los costos que deba abonar, aunque sean superiores a los ofrecidos por otros proveedores.

Cuando el gobierno nacional resolvió en marzo de 2011 restringir las importaciones, como una forma de equilibrar la balanza comercial, se dificultó la provisión de algunos insumos. Renault comenzó a trabajar junto a las autopartistas locales para agilizar la aprobación de piezas y tramitar las licencias no automáticas. Así, la multinacional pasó a absorber la balanza negativa de algunos de sus proveedores.

Si bien nos hemos basado en un solo estudio de caso, consideramos que los párrafos precedentes dan cuenta de la potencialidad y de la complejidad que asume la articulación de la trama productiva local con las decisiones tomadas desde el mismo centro de la cadena de valor global de la que forma parte.

Podemos afirmar que la trama productiva automotriz en el AMC articula de diversas maneras con la cadena de valor global en cuestiones vinculadas a la transferencia de tecnología, la imposición de normas de calidad, la producción de nuevos modelos de automóviles en base a la adjudicación de proyectos por los cuales compiten las distintas plantas, la generación de innovaciones, entre otras.

A su vez, la trama productiva local resulta vulnerable frente a los condicionamientos generados por la crisis a nivel global y sus múltiples manifestaciones a escala regional y local, en relación a los ajustes y recortes presupuestarios que deben implementar las empresas, el irregular abastecimiento de insumos, las fluctuaciones en la demanda de automóviles, la complementariedad productiva con Brasil en el marco del Mercosur, la precarización laboral.

### ***La pervivencia de mecanismos de regulación en la trama productiva local posconvertibilidad***

Nos interesó profundizar qué importancia e incidencia tienen los mecanismos de regulación en la trama productiva automotriz y metalmecánica del AMC, teniendo en cuenta que este sector de la industria se caracteriza, según la literatura predominante, por una elevada flexibilización en los procesos de producción, la organización del trabajo y las modalidades de contratación laboral. En este sentido procuramos identificar y reconocer las rupturas, inercias





y continuidades respecto al modo de producción fordista en la trama productiva local a partir del proceso de reestructuración productiva. Este proceso reconfigura constantemente el territorio, convirtiéndolo en un espacio dinámico y sensible a los cambios, producto de las acciones de agentes locales y globales.

El comportamiento de la trama productiva local posconvertibilidad es complejo y sumamente dinámico, expuesto a variaciones en función de los cambios contextuales de las políticas gubernamentales y de las fluctuaciones del mercado local e internacional.

Como consecuencia del proceso de reestructuración productiva en un sector tan particular como el automotriz en Córdoba, se han ido estableciendo relaciones contradictorias, y a la vez complementarias, entre flexibilidad (en los procesos productivos e implementación de innovaciones tecnológicas, así como en la relación salarial) y rigidez (en la contratación de mano de obra).

Aún pueden observarse ciertos resabios del régimen de acumulación fordista en la trama productiva automotriz del Área Metropolitana Córdoba, que tiene una trayectoria productiva muy vinculada a este sector de la industria, que ha incidido notablemente en su configuración territorial.

Pueden advertirse asimismo algunos rasgos preponderantes del posfordismo, tales como la flexibilidad en la organización de los procesos productivos, posibilitada por la incorporación de nuevas tecnologías, así como en la contratación de los trabajadores y el creciente involucramiento individual que se les exige para poder alcanzar los objetivos de las empresas.

En lo que hace específicamente a la organización del trabajo, que es una dimensión que nos interesa particularmente analizar, se reconoce una mayor rigidez en la contratación de mano de obra y en la regulación por parte de las empresas sobre sus operarios. A partir de la última década hemos observado cambios significativos en las empresas respecto de la selección de sus trabajadores, que se torna cada vez más exigente según el lugar que ocupen las firmas en los anillos de la trama productiva: decrece a medida que nos alejamos de la terminal automotriz. También son mayores los requerimientos de las empresas en cuanto al nivel de formación técnico-profesional y a la experiencia laboral de los empleados. La rigidez en la contratación promueve una mayor fragmentación socio-económica de la fuerza laboral: muchos trabajadores pierden su empleo y los que lo conservan deben desarrollar un grado de involucramiento cada vez mayor hacia la empresa.

En relación al grado de involucramiento de los trabajadores, que puede ser considerado uno de los rasgos típicos del fordismo, se advierte una tendencia a su reforzamiento durante el posfordismo que se expresa en un cercenamiento de las posibilidades de autonomía e iniciativa de los trabajadores directos en la organización del proceso productivo.

En la transición del fordismo al posfordismo se procura salir de la rigidez en la contratación y legislación laboral, típica del fordismo, y avanzar hacia un creciente involucramiento de los trabajadores en la realización del trabajo y en el incremento de la productividad y de la calidad de los productos (Lipietz, 1994). Desde los postulados posfordistas se busca alentar

el involucramiento activo y subjetivo de los trabajadores, desarrollando sus propios conocimientos y experiencia y valiéndose de los mismos para satisfacer los objetivos de las empresas (Arciniega Arce, 2003).

En base al trabajo de campo realizado en el Área Metropolitana Córdoba, se pudo constatar que en la trama productiva automotriz los trabajadores (operarios calificados, empleados administrativos y profesionales) se hallan cada vez más exigidos, con mayores responsabilidades en el cumplimiento de los objetivos de las empresas, con reuniones periódicas para monitorear el cumplimiento de las metas planteadas.

La capacidad de control de la empresa terminal sobre sus proveedoras se pone de manifiesto en el proceso de trabajo de toda la trama, a la vez que determina los ritmos de producción, no sólo al interior de la planta, sino también sobre los ritmos de trabajo del conjunto de las empresas que integran la trama.

De esta forma, el trabajador aparece condicionado, no sólo en su ámbito de trabajo, sino por el conjunto de la trama, pudiendo caracterizarse esta situación por parte de los trabajadores, como una "doble sujeción" en la medida que su accionar y su tiempo queda condicionado por la empresa en la que desarrolla sus tareas y, a la vez, por la demanda y la forma de la demanda que realiza la empresa núcleo.

En entrevistas a informantes claves se pudo evidenciar cómo se ha intentado promover el grado de involucramiento de los trabajadores, a partir de una serie de acciones que se planifican desde las empresas terminales y en las del primer eslabón particularmente. Estas estrategias incluyen, por ejemplo, el ofrecer premios por generar ideas que mejoren el rendimiento en la producción y la eficiencia empresarial, a través de la implementación de diversos mecanismos, como por ejemplo un buzón de ideas, y el desarrollo de vínculos más directos con los empleados, entre otros.

Cabe destacar la relevancia de las formas y mecanismos de regulación, que no sólo competen al Estado, sino también a los demás agentes socioeconómicos que integran la trama productiva local, tales como empresas (terminales automotrices, multinacionales y pymes autopartistas), trabajadores, sindicatos y cámaras empresariales.

Nos interesa enfatizar además el trabajo conjunto que vienen desarrollando desde hace dos años diferentes instancias del gobierno y del sector empresarial para encontrar alternativas e incentivar la fabricación de automóviles en un contexto de disminución en las ventas y en la producción que se viene registrado en la actividad automotriz (tanto a escala nacional como local). En este sentido, lograron concretarse algunos acuerdos y se implementaron programas específicos, entre los que sobresale Pro.Cre.Auto.

### *Consideraciones finales*

El principal interés de esta ponencia radica en poder compartir nuestra experiencia como investigadores en los últimos cinco años, en que nos hemos abocado a indagar acerca de la





dinámica de trama productiva automotriz en el Área Metropolitana Córdoba, en un contexto sumamente cambiante.

El proceso de reestructuración productiva tiene múltiples dimensiones de análisis y manifiesta implicancias territoriales significativas. A nosotros nos interesa en particular analizar y tratar de comprender estas manifestaciones en relación a la trama productiva automotriz local pos-convertibilidad.

Nuestro trabajo como investigadores en una Universidad Pública nos enfrenta a ciertos desafíos que nos llevan a tener que tomar decisiones en cuanto a nuestros planteos teóricos y metodológicos, que logramos vehicular en el ámbito del grupo de investigación en el que nos desenvolvemos.

Por otra parte, estamos convencidos que al desarrollar nuestro trabajo como investigadores en una Universidad Pública fortalecemos nuestro proceso de formación como geógrafos, en el marco de un grupo de investigación que nos permite consolidarnos en nuestra labor a partir del diálogo y la comunicación. De este modo se facilita el compartir y discutir bibliografía que se actualiza permanentemente, así como tomar decisiones en cuanto a las resoluciones metodológicas que adoptamos para construir colectivamente nuestro objeto de investigación.

Consideramos que es importante sostener los esfuerzos (materiales, financieros, académicos, de gestión) en las universidades públicas a fin de posibilitar y facilitar el trabajo de equipos de investigación que producen conocimientos relevantes acerca de la realidad actual; en este caso, sobre un sector fundamental en la estructura productiva de Córdoba, como es la industria automotriz y su estrecha vinculación con los procesos y dinámicas socio-territoriales.

## Bibliografía

ARCINIEGA ARCE, R. (2003). "Globalización, industria y reestructuración productiva" en *Convergencia. Revista de Ciencias Sociales*. Año 10, N° 31, pp. 205-223. Universidad Autónoma del Estado de México. Toluca.

DELFINI, M. y ROITTER, S. (2007). "Las relaciones laborales en una trama automotriz Argentina" en *Cuadernos de Relaciones Laborales*. Vol. 25, N° 1, pp. 195-221. Universidad Complutense de Madrid.

FRATINI, N. y OMAR, D. (2014). "Implicancias territoriales del proceso de reestructuración productiva de la industria automotriz en el Área Metropolitana Córdoba posconvertibilidad. ¿Nuevas formas de regulación en un cambio de modelo?". Expuesta en X° Bienal del Coloquio de Transformaciones Territoriales. Desequilibrios Regionales y políticas públicas. Una agenda pendiente. Asociación de Universidades Grupo Montevideo. Universidad Nacional de Córdoba.

FRATINI, N. y OMAR, D. (2013). "Articulaciones en la trama productiva automotriz en el Área Metropolitana Córdoba (AMC)" en IV Congreso Nacional de Geografía de Universidades Públicas. Departamento e Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Cuyo. Mendoza.

FRATINI, N. y OMAR, D. (2012). "Las cadenas de valor global y su (des)articulación con las tramas productivas locales. El caso de la industria automotriz en Córdoba" en Workshop "Cadenas de Valor, Regulación Neoliberal y Reestructuración Global". Instituto de Investigación Estado Territorio y Economía, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional del Litoral. Santa Fe.

FRATINI, N. y OMAR, D. (2011). "La industria autopartista en Córdoba: La restricción de importaciones y su incidencia en la trama productiva. Una mirada desde la Geografía" en IV Jornadas de Economía Crítica. Dilemas de la acción y del pensamiento crítico latinoamericano: desarrollo, Estado, movimientos sociales. Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de Córdoba.

LIPIETZ, A. (1994). "El posfordismo y sus espacios. Las relaciones capital-trabajo en el mundo" en Serie Seminarios Intensivos de Investigación. Documento de Trabajo N° 4. Editorial PIETTE- CONICET. Buenos Aires.

LIPIETZ, A. y LEBORGNE, D. (1990). "Nuevas tecnologías, nuevas formas de regulación. Algunas consecuencias especiales" en Alburquerque Llorens, F. *et al.* (1990) *Revolución Tecnológica y Reestructuración Productiva: Impactos y desafíos territoriales*. Pp. 102-137. Grupo Editor Latinoamericano. Buenos Aires.

MACEIRA, D. (2003). "Costos de Transacción y Competitividad en el Sector Autopartista Argentino". Tesis de doctorado. Inédita.

MOTTA, J. y MORENO, H. (2008). *The productive knowledge applied in the auto parts sector in Cordoba: its various dimensions*. Córdoba. Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de Córdoba, Centro de Estudios Avanzados (CONICET).

