



Cuadernos de Geografía - Revista
Colombiana de Geografía

ISSN: 0121-215X

miduquef@unal.edu.co

Universidad Nacional de Colombia
Colombia

Massin, Thomas

Un espacio productivo metropolitano: el caso del territorio intermedio entre Buenos Aires
y Rosario (Argentina)

Cuadernos de Geografía - Revista Colombiana de Geografía, vol. 25, núm. 2, julio-
diciembre, 2016, pp. 59-74

Universidad Nacional de Colombia
Bogotá, Colombia

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=281846286004>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Un espacio productivo metropolitano: el caso del territorio intermedio entre Buenos Aires y Rosario (Argentina)

Thomas Massin*

Universidad de Buenos Aires (UBA), Buenos Aires - Argentina

Resumen

El territorio que une las dos metrópolis de Buenos Aires y Rosario está sometido a fuertes procesos metropolitanos, que nunca se han estudiado con precisión. Uno de estos procesos es la actividad productiva, cuyos dos actores principales son los grandes establecimientos industriales y las terminales portuarias. Su coexistencia en un espacio de metropolización precoz da lugar a un modelo original: un territorio a la vez fordista y post-fordista, que cuestiona la figura de la postmetrópolis propuesta por la Escuela de Los Ángeles.

Palabras clave: Buenos Aires, establecimientos industriales, metrópolis, procesos metropolitanos, terminales portuarias.



DOI: [dx.doi.org/10.15446/rcdg.v25n2.52848](https://doi.org/10.15446/rcdg.v25n2.52848)

RECIBIDO: 20 DE MARZO DE 2015. ACEPTADO: 20 DE AGOSTO DE 2015.

Artículo de investigación sobre el territorio que une las metrópolis de Buenos Aires y Rosario, el cual está sometido a fuertes procesos metropolitanos, donde el papel de los grandes establecimientos industriales y de las terminales portuarias da lugar a un modelo original de metropolización.

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO: Massin, Thomas. 2016. "Un espacio productivo metropolitano: el caso del territorio intermedio entre Buenos Aires y Rosario (Argentina)." *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía* 25 (2): 59-74. doi: 10.15446/rcdg.v25n2.52848.

* Dirección postal: Instituto Superior de Urbanismo, FADU, UBA. Ciudad Universitaria, pabellón 3, 4º piso (1024) Nuñez, Buenos Aires, Argentina.
Correo electrónico: tommassin@gmail.com

Um espaço produtivo metropolitano: o caso do território intermediário entre Buenos Aires e Rosario (Argentina)

Resumo

O território que liga as duas metrópoles de Buenos Aires e Rosario está sujeito a fortes processos metropolitanos que nunca foram estudados com precisão. Um desses processos é a atividade de produção, cujos dois atores principais são os grandes estabelecimentos industriais e os terminais portuários. Sua coexistência num espaço de metropolização precoce é um modelo original: um território ao mesmo tempo fordista e pós-fordista que questiona a figura da *pós-metrópole* proposta pela Escola de Los Angeles.

Palavras-chave: Buenos Aires, estabelecimentos industriais, metrópole, processos metropolitanos, terminais portuários.

The Metropolitan Productive Space: the Case of the Intermediate Space between Buenos Aires and Rosario (Argentina)

Abstract

The territory linking the two metropolises of Buenos Aires and Rosario is subject to strong metropolitan processes which have never been studied accurately. One of these processes is the productive activity; the two main actors are large industrial facilities and port terminals. Their coexistence in a premature metropolized space gives rise to an original model: a Fordist and Post-Fordist territory that questions the figure of *postmetropolis* proposed by the Los Angeles School.

Keywords: Buenos Aires, industrial facilities, metropolis, metropolitan processes, port terminals.

Introducción

Buenos Aires es considerada como una metrópoli mundial, ya sea por su peso demográfico o por su 'conectividad' internacional. Según datos de la Organización de las Naciones Unidas (ONU - Hábitat 2013), en Buenos Aires habitan 13.400.000 personas, por lo que se encuentra entre las 22 metrópolis del mundo que superan los 10.000.000 de habitantes. Para el GAWC (2012) se trata de una ciudad 'alpha', solo superada en América Latina por São Pablo y México DF. Por otro lado, a escala nacional, al poseer el 37% de la población, tiene una fuerte primacía demográfica, que se complementa, con mayor razón, de una primacía económica e industrial (Prévôt-Schapiro 2001; Vapñarsky y Gorojovsky 1990). De este modo, el área metropolitana de Buenos Aires —en adelante, AMBA— concentra cerca de la mitad del PIB nacional, el 60% de los empleos altamente calificados y la mayor parte de las funciones urbanas avanzadas del país.

Por su parte, la ciudad de Rosario y su área metropolitana tienen una población de 1.300.000 habitantes (tercer rango nacional) y representa el 4% del PIB nacional (Usach 2011). En este sentido, sin ser una metrópolis mundial, tiene un papel fundamental para la economía de la Argentina, como centro industrial y portuario, siendo el primer complejo de trituración y exportación de soja en el mundo.

El artículo se enfoca en el territorio intermedio de 250 km de largo que une los polos metropolitanos de Buenos Aires y Rosario y que sigue la costa occidental del río Paraná. Más precisamente, se interesa por las actividades industriales y portuarias que se desarrollan ahí. Esta área es una *terra incognita* para la investigación en geografía y urbanismo, salvo algunas monografías (Barenboim 2011; Carballo 2004; Carriquiriborde 2012). Así, el desconocimiento y la complejidad de los procesos que pasan allí despiertan muchos mitos y proyecciones de planeamiento.

El objetivo es, entonces, proponer una lectura espacial y funcional de los procesos que han ido estructurando este territorio, para observar, en qué medida, cuestiona el modelo de la 'postmetrópolis', desarrollado por la Escuela de Los Ángeles¹. La hipótesis supone que las di-

námicas metropolitanas en este espacio hacen coexistir actividades 'fordistas' y 'post-fordistas'. Por 'fordista' se entiende un modelo productivo que dominó el siglo XX, en el cual se generaliza la producción en masa de objetos estándares y predominan las industrias pesadas, que fijan una mano de obra numerosa en el espacio de producción. 'Post-fordista' se refiere a un sistema de producción más flexible, con unidades de producción más pequeñas, basado en la economía terciaria, del conocimiento y de la innovación (Pecqueur 2010; Veltz 2009).

Después de dos apartados, uno metodológico y otro conceptual sobre el modelo de postmetrópolis —en el que se propone enmarcar el análisis—, se presentan las dos figuras que han inspirado los organismos argentinos de planificación para el territorio que estructura ambas metrópolis. Sin embargo, no permiten dar cuenta de la coexistencia de grandes industrias de configuración fordista, por un lado, y las terminales portuarias post-fordista, por otro.

Metodología

La metodología se apoya en una caracterización económica de la zona por medio de algunos datos estadísticos. Sin embargo, muchos no son ni homogéneos ni recientes. Por ejemplo, el último censo económico fue llevado a cabo en 2005 (INDEC 2005) y los últimos datos desagregados por puerto son de 2008 (Consejo portuario argentino 2010). Por otro lado, se realizó un Sistema de Información Geográfica —en adelante, SIG— de los establecimientos industriales y de las terminales portuarias. La identificación de ellos se hizo por medio de un trabajo de campo, que consistió en visitas de terreno y análisis de planos a escala 1:50.000 y 1:100.000, consultados en el Instituto Geográfico Nacional y en varias bibliotecas municipales. Para cada establecimiento y terminal se consiguieron datos actuales: número de empleados, rubro de actividad, fecha de creación y propietario. Estos se obtuvieron gracias a entrevistas con actores locales, así como una revista de la prensa especializada y local y de los documentos institucionales de las firmas y de los puertos.

1 Desde la década de 1980, un centro de investigación de planeamiento basado en la Universidad de California en Los Ángeles (UCLA), posteriormente conocido como la "Escuela de Los Ángeles", ha tenido un gran impacto en el área de los estudios urbanos y regionales, marcando una ruptura con tradiciones urbanas analíticas anteriores (Salcedo y Dear 2012).

Sus representantes más famosos son Mike Davis, Michael Dear, Edward Soja y Allen Scott.

Marco conceptual

Stricto sensu, la metropolización designa el proceso de emergencia de las metrópolis. En otros términos, se trata, del crecimiento demográfico de las aglomeraciones urbanas más grandes, a escala mundial, asociado con una concentración en ellas de las fuentes de producción de riqueza y de poder: empleos calificados, actividades de alto valor agregado, sedes sociales, niveles superiores de administración, de enseñanza y de investigación, entre otros. Muchos autores consideran las metrópolis como puntos de anclaje de los flujos globales y, por lo tanto, la metropolización como proceso ‘territorializado’, indisoluble de las transformaciones económicas y sociales inherentes a la globalización y a la mutación del sistema ‘fordista’ (Ghorra-Gobin 2010).

Esta definición da lugar a dos grandes modelos de análisis, aunque muy vinculados. En el primero, el modelo intermetropolitano, se observa la construcción progresiva de una red de relaciones horizontales privilegiadas entre las metrópolis del planeta, dando lugar a “un club exclusivo mundial” (Halbert 2010). Esta escala de análisis ha sido desarrollada a raíz de los trabajos de Castells sobre el espacio de los flujos (1997), de Sassen sobre las *global cities* (1991) y de Taylor sobre el *world city network* (2003). En el segundo, el modelo intrametropolitano, se analiza la evolución de la estructura interna de estas metrópolis hacia conjuntos urbanizados cada vez más grandes, heterogéneos y discontinuos, en los cuales se desarrollan relaciones intensas entre un área metropolitana y su *hinterland*. Se trata de dinámicas que no pueden ser simplemente descritas como *sprawl*, o expansión del tejido urbano, sino de procesos y efectos concretos en todo el espacio metropolitano (Ascher 1995; Halbert 2010; Lorrain 2011; Soja 2000).

En el mundo académico argentino, los trabajos sobre la metropolización, especialmente para Buenos Aires, han adquirido mucha presencia a partir de la década de los noventa, que corresponde a la época de implementación de políticas neoliberales en el país. Las investigaciones de los principales autores² se inspiran, en gran medida, en los trabajos citados antes, haciendo énfasis en las dimensiones de expansión y segregación socioterritorial, simbolizadas por las figuras del barrio cerrado y de la villa miseria.

2 En Buenos Aires, se pueden destacar los trabajos de Blanco 1996; Cicoletta 1999; Gorelik 2013; Kralich 1998; Pérez 2005; Torres 2001. En Rosario, los de Barenboim 2008; Crucella y Robin 2012; Debat y Caracciolo Román 2014; Parussini 2012.

Además, existen algunas investigaciones sobre las actividades industriales y las transformaciones del espacio productivo en la metropolización, pero tratan exclusivamente del AMBA (por ejemplo, Blanco 2006; Bozzano 1999; Rougier y Pampin 2015). En contraste, las investigaciones norteamericanas son más fértiles. Desde la primera mitad del siglo XX, la ‘suburbanización’ de las industrias ‘fordistas’ de los centros urbanos hacia las periferias de las grandes ciudades es un proceso bien estudiado, particularmente, por Gottmann en la megalópolis norteamericana de la década de los veinte (1961, 482). El concepto de megalópolis corresponde al modelo concéntrico que Burgess identifica en Chicago a principios del siglo XX (Park y Burgess 1925). Luego, en la segunda mitad del siglo XX, se han propuesto numerosos términos para dar cuenta de los procesos espaciales que conciernen las actividades productivas: distrito industrial, clúster, sistema productivo local y *edge city*, entre otros.

A fines de la década de los noventa, los geógrafos de Los Ángeles desarrollan el modelo de metrópolis post-industrial y post-moderna, o ‘postmetrópolis’, en el cual se enmarca este trabajo. En oposición al modelo de Burgess, en el modelo angelino las periferias adquieren funciones que eran propias de la ciudad centro para conformar regiones polinucleares (Dear 2002; Scott 2001; Soja 2000). Esta dinámica tiene lugar en los procesos de desindustrialización y reindustrialización a favor del sector terciario (Ghorra-Gobin 2010).

Más específicamente, Soja, en *Six Discourses on the Postmetropolis* (1996), analiza la ‘postmetrópolis’ y sus principales características: las nuevas formas de organización espacial, la polarización y segregación social, la complejidad cultural y étnica de los espacios urbanos, el reforzamiento de los dispositivos de control, la infiltración de las realidades virtuales en la vida cotidiana y la reestructuración económica, que denomina *Flexity* (Soja 1996) o *The Posfordist Industrial Metropolis* (Soja 2000). Así, analiza la ‘desindustrialización’ y la ‘desterritorialización’ de la economía ‘fordista’ y su reconstitución en formas de producción y localización más flexibles. Para él, estas transformaciones económicas son tan profundas que significan la decadencia, si no el fin, de la industria ‘fordista’ a favor de una economía ‘post-fordista’. Los Ángeles es el arquetipo de estos procesos, pero Scott et ál. (2001, 20) destacan que este modelo se aplica también en los países en desarrollo, nombrando a Buenos Aires, México DF., Río de Janeiro y São Paulo.

De igual forma, el modelo de ‘postmetrópolis’ y su característica de *Exopolis* (Soja 2000) sirven de base para

analizar los procesos portuarios en el territorio intermedio. Se puede considerar como una continuidad del modelo *anyport* de Bird (1963), actualizado por Ducruet (2008). Este último describe las etapas de la evolución técnica y espacial de las infraestructuras portuarias: desde el puerto inicial ligado al centro urbano, el desarrollo de los muelles es el resultado de la evolución de la tecnología marítima y de la mejora de la manutención. Así, las nuevas instalaciones portuarias se construyen cada vez más lejos del centro de la ciudad para escapar de las presiones inmobiliarias y para aprovechar un calado máximo. El modelo se aplica a la gran mayoría de las metrópolis portuarias mundiales.

Buenos Aires-Rosario: el 'mito' de la megalópolis y el 'invento' del eje

La existencia precoz, a fines del siglo XIX, a lo largo del río Paraná, de un encadenamiento de ciudades industriales y portuarias de fácil navegación y bien conectadas por el tren a la primera y la tercera metrópolis del país, ha despertado el interés de las entidades públicas de planeamiento desde la década del cincuenta, principalmente bajo dos conceptos. El primero es la megalópolis; los documentos de planificación hacen regularmente referencia a ella desde la década de los años sesenta. En esa fecha se publican en los EE.UU. los libros de Gottmann (1961) y de Mumford (1961) que introducen, con dos visiones opuestas, el término de megalópolis³ en los debates de planeamiento.

Mumford considera a Buenos Aires —junto con Londres, Chicago o Sídney—, como arquetipo metropolitano. La calificación es demasiado enfática como para no ser tomada en cuenta en los planes urbanos de Buenos Aires; así sucede en el Esquema Director para el 2000 (Presidencia de la Nación 1970), aunque sea para rechazarla:

El **Esquema Director** elude el divulgado —y confuso— vocablo de 'megalópolis' para denominar la orientación lineal del crecimiento de la Aglomeración. Suponer un continuo edificado de La Plata a Rosario implica admitir un monopolio demográfico y económico del Litoral, cuyas consecuencias, [...] se reflejaría en una fuerte acentuación de los desequilibrios regionales. (Caride 2000, 24)

3 El término megalópolis inicialmente fue el nombre de una ciudad de la Grecia antigua —y aún hoy lo es— fundada en el siglo IV a. C. como sede federativa de los pueblos que estaban alrededor. Fue luego reintroducido a inicios del siglo XX por el biólogo y urbanista escocés Patrick Geddes (Baigent 2004).

Caride (2000) hace notar que, paradójicamente, toda la propuesta del Esquema tiende a lo contrario. De este modo, la eficaz imagen de una megalópolis había encontrado eco en el campo profesional. En 1981, el *Atlas de la Ciudad de Buenos Aires* incluye un capítulo titulado "Hacia la Megalópolis", que define una 'mega-urbe' y su área de influencia como un 'mega-hinterland': el territorio comprendido entre San Nicolás hasta Chascomús (Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires 1981). En años más recientes volvió a la agenda pública el tema de 'mega-ciudad' (Avina 2008). Así, en 2010, la fundación Avina lanza un llamado para el diagnóstico y posicionamiento público de "una problemática urbana central para Argentina: la mega-ciudad", que da lugar a un estudio estadístico completo (IGC 2011).

En paralelo, el segundo concepto pone de relieve la dimensión industrial del territorio. Después de varias referencias a la industrialización del litoral en el Primer Plan Quinquenal (1946-1951), aparece el término de 'eje fluvial industrial' en los estudios del Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE), un organismo que funciona durante la dictadura entre 1966 y 1970. El concepto se usa también en 1976, en un estudio derivado: *El Sistema Metropolitano Bonaerense*. Finalmente, el documento de planificación de escala provincial y federal más reciente, el *Plan Estratégico Territorial Bicentenario* (Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública 2010) hace referencia a una "franja industrial Paraná-Plata", sin muchas más precisiones, salvo la presencia de una industrialización diversificada de alto desarrollo y terciario especializado. En ambos enfoques, la visión del territorio intermedio es muy genérica y no detalla las especificidades geográficas y urbanas que lo componen.

Un corredor entre dos metrópolis

Ha resultado posible plantear la hipótesis sobre la existencia de cuatro grandes unidades territoriales que estructuran las regiones metropolitanas de Buenos Aires y Rosario (Massin 2016). Esta se ha verificado mediante un análisis combinado de las redes ferroviarias (frecuencia de los trenes) y viales (tránsito medio diario anual)⁴, cruzado con las dinámicas demográficas de las ciudades (evolución de la población por localidad) en tres fechas

4 En de la red ferroviaria se nota el decrecimiento de la red interurbana y el crecimiento moderado de la red metropolitana; en la red vial se observa un elevado crecimiento del tráfico en el AMBA y muy elevado en la autopista 9, así como en las rutas conexas.

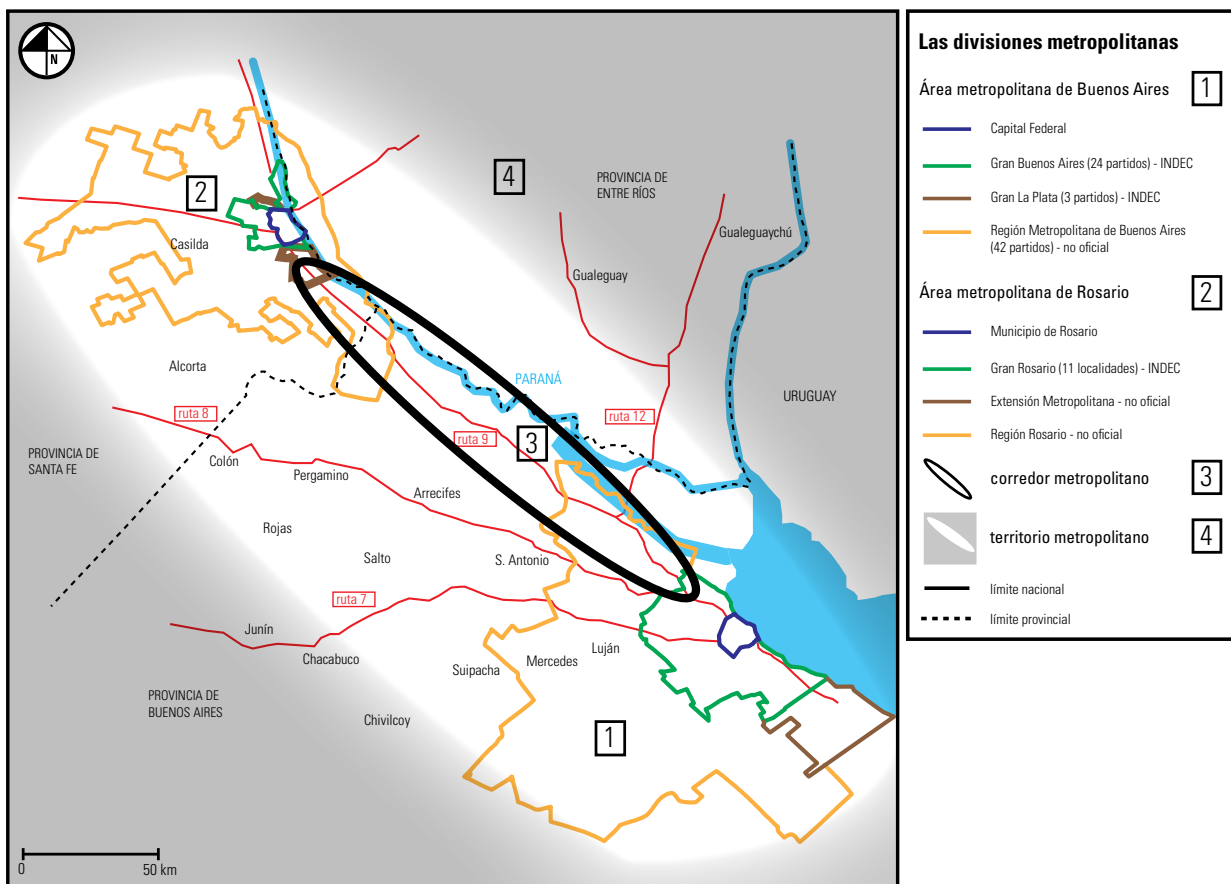


Figura 1. Divisiones metropolitanas.

Datos: INDEC 2001; OULBAM y Plan Estratégico Metropolitano 2004.

distintas (1951, 1981 y 2008). Un mapeo de estas tres dimensiones permite delinear la evolución de los procesos de movilidad y, por ende, de organización que diseñan el territorio metropolitano (figura 1).

Las primeras dos unidades son el AMBA y el área metropolitana de Rosario. El censo 2010 (INDEC 2010) muestra que en el AMBA —considerada cada vez por más autores en una extensión mayor como Región Metropolitana de Buenos Aires: Ciudad de Buenos Aires más 42 partidos— el crecimiento demográfico y la difusión urbana tuvo lugar principalmente en la segunda y tercera corona, por lo menos, desde 1990 (Fernández 2011). En el Gran Rosario, las ciudades de la periferia también fueron las que más crecieron durante los últimos 20 años (Gobierno de Santa Fe 2013).

Entre estas dos unidades, se traza un corredor metropolitano de 250 km de largo que los une por medio del principal eje de comunicaciones del país, compuesto por la autopista 9, una línea de tren y la vía navegable del Paraná. El corredor se extiende en seis partidos

en la Provincia de Buenos Aires y un departamento en la Provincia de Santa Fe, albergando una población de 550.000 habitantes, en su gran mayoría urbanos. Esta población se distribuye en la ciudad de San Nicolás (130.000 habitantes), la conurbación Zárate-Campana (200.000 habitantes) y cinco ciudades que cuentan entre 10.000 y 50.000 habitantes (INDEC 2010) (figura 2). Este corredor comienza a estructurarse a finales del siglo XIX debido al auge del litoral portuario del Paraná y del Río de la Plata (Ducruet 2012), junto con la implantación de las primeras estaciones de tren e industrias del país.

Su rol en la organización territorial argentina se refuerza en la década de los sesenta con la voluntad tecnocrática de hacer de este tramo un eje de desarrollo. Durante las décadas de los sesenta y setenta, el Estado federal construye grandes infraestructuras: Central nuclear Atucha, puente Zárate-Brazo Largo, mejoramientos en la autopista 9, planta siderúrgica Somisa. Sin embargo, se nota cierta desaceleración económica y demográfica en la década de los ochenta. Luego, en el marco de

las políticas neoliberales de la década de los noventa, la privatización de los puertos, así como el dragado y el mejoramiento de las condiciones de navegación del Paraná devuelven al corredor un dinamismo notable, como eje industrial y litoral portuario.

Finalmente, el territorio metropolitano engloba estas tres unidades geográficas y posee 16.000.000 habitantes. Es una zona delimitada al sur por la ruta nacional 8, hasta la ciudad de Pergamino. Cabe destacar que, históricamente, es el tramo final de la ruta entre Lima —antigua sede del Virreinato del Perú y de la colonia española— y Buenos Aires. Hoy, excluido de las aglomeraciones y del corredor, se caracteriza por una fuerte presencia del agronegocio.

Los grandes establecimientos industriales de configuración 'fordista'

Los procesos de metropolización —que cobraron mucha importancia en Buenos Aires y Rosario en la década

de los noventa— tuvieron lugar durante un proceso de desindustrialización, relacionado con las políticas neoliberales impulsadas durante ese periodo. Luego, a partir de la crisis de 2001, varios autores identifican una reindustrialización sostenida con un incremento en el grado de concentración industrial (Azpiazu y Schorr 2009; Salama 2011). Los datos del censo industrial 2004-2005 (los últimos disponibles), muestran la preponderancia del territorio metropolitano, que concentra casi dos tercios de la producción nacional. A su vez, las empresas fabriles del corredor juegan un papel destacable, con alrededor del 5% de la producción industrial del país (INDEC 2005).

La figura 3 permite identificar dos dimensiones: el peso de la industria en el PIB de los partidos del corredor y el peso de los grandes establecimientos —más de 40 personas según el INDEC (2001)— en los partidos de la provincia de Buenos Aires. Se observa claramente el perfil industrial o muy industrial de los partidos, salvo San Pedro, y más aún la importancia de las grandes empresas fabriles. Esta característica justifica, frente a la ausencia

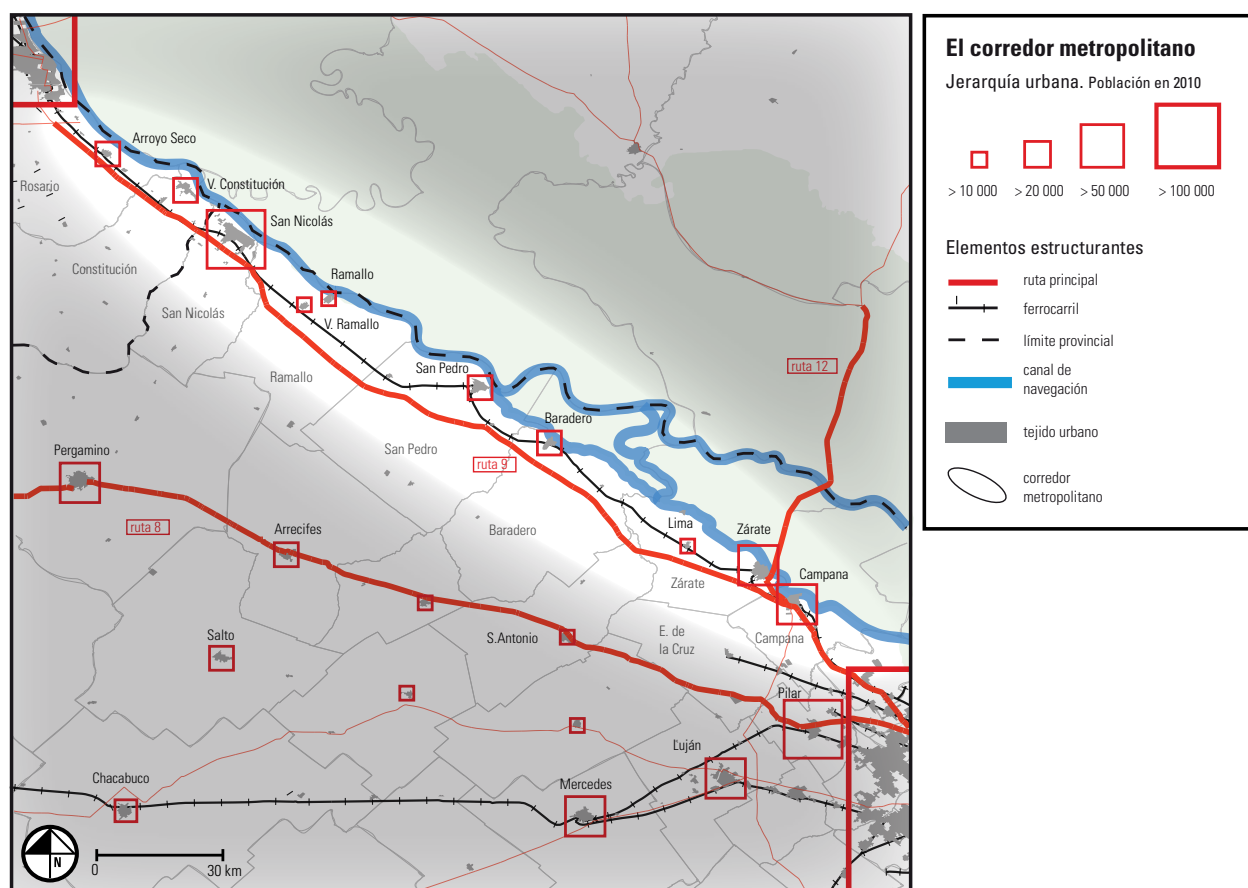


Figura 2. El corredor metropolitano.
Datos: INDEC 2010.

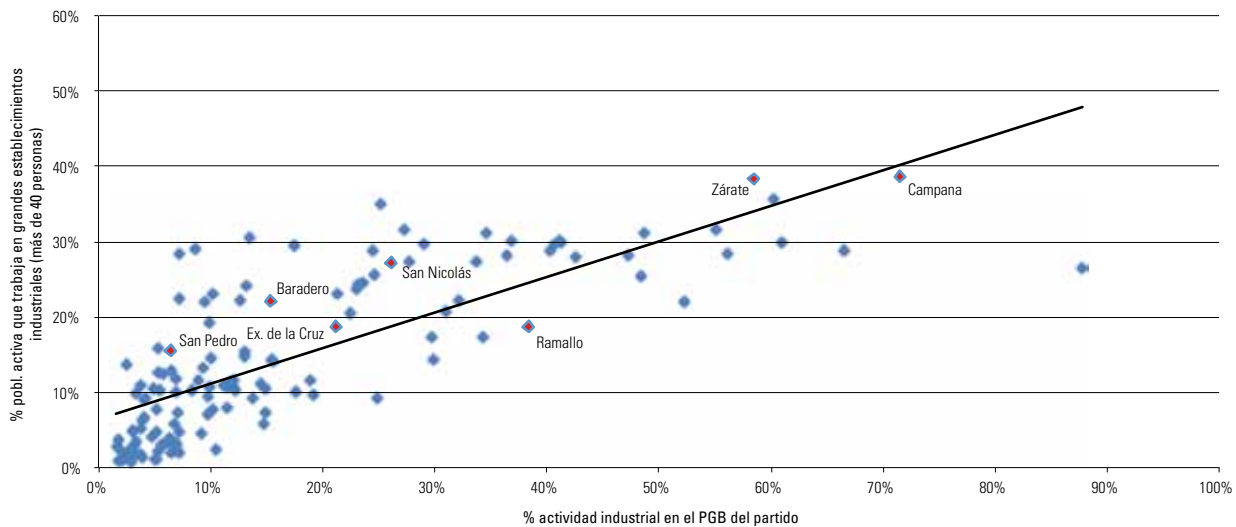


Figura 3. Actividad industrial y grandes establecimientos en los partidos de la provincia de Buenos Aires.

Datos: INDEC 2001.

Nota: en rojo y con etiqueta, los partidos del corredor metropolitano.

de datos estadísticos suplementarios, la identificación y el estudio de las industrias de la zona. También permite descartar el modelo de *edge city*, definido por la presencia de oficinas y de empresas de servicios, además de ser de desarrollo urbano reciente (Garreau 1992).

El SIG permite presentar un mapa de los establecimientos en actividad en 2014 y que cuentan actualmente con más de 100 empleados. Son 24 y se pueden clasificar en cinco sectores industriales (figura 4). Sin ser exhaustivo, se presentan a continuación sus principales rasgos.

Siderurgia: dos multinacionales, Techint y ArcelorMittal

Se identifican tres empresas del sector de siderurgia: Siderca y Siderar, del grupo Techint —una de las mayores empresas de capitales argentinos y el principal productor de acero de América Latina—, mientras que Acindar es propiedad de ArcelorMittal. Las tres plantas fueron construidas en la década del cincuenta en el marco de una política estatal desarrollista; en la actualidad, concentran el 95% de la producción nacional y emplean a casi 10.000 empleados.

La planta Siderca Tenaris en Campana es el líder mundial de producción de tubos sin costura, con un alto porcentaje de exportación: alrededor del 70%. La otra planta de Techint, Siderar Ternium, produce aceros planos y largos, y un tercio de su producción se destina a la exportación. La planta Acindar estuvo en manos de capitales argentinos hasta fines de la década de los noventa. Con la caída de la demanda interna, se hizo una alianza

con la empresa brasileña Belgo Mineira, que pertenecía a Arcelor; esta última se fusionó en 2007 con Mittal. Se calcula que alrededor del 20% de su producción está destinada para el mercado externo.

En síntesis, se trata de tres plantas de gran tamaño, instaladas desde hace más de sesenta años en lugares cercanos a los centros urbanos de tres ciudades medianas, convirtiéndose en el actor dominante de su vida urbana, en un modelo *company town*, en el cual una sola empresa organiza todas las dimensiones de la vida urbana: social, política, arquitectónica, deportiva, cultural (Garcés 2003; Schneier-Madanes 1978). Además, hay que indicar que se localizan a orillas del río Paraná y todas cuentan con instalaciones portuarias privadas, que permiten la exportación de buena parte de su producción, especialmente la de Siderca.

Química: plantas antiguas y fuertes movimientos financieros

Las plantas químicas están instaladas en el corredor desde hace varias décadas, algunas desde fines del siglo XIX —eran, en ese entonces, destilerías— y la mayoría de ellas desde la década de los setenta. El abanico de sus actividades es amplio y el corredor cuenta con plantas de varios tipos (agroquímica, petroquímica, refinería). Cabe destacar que, en los partidos de Zárate y Campana, durante los últimos 40 años, han operado filiales de los líderes mundiales de la industria química: Lanxess (ex Bayer), Dow, Clariant o Dak América (ex Eastman Chemical) y empresas de menor escala como Agrofina (ex Ciba-Geigy).

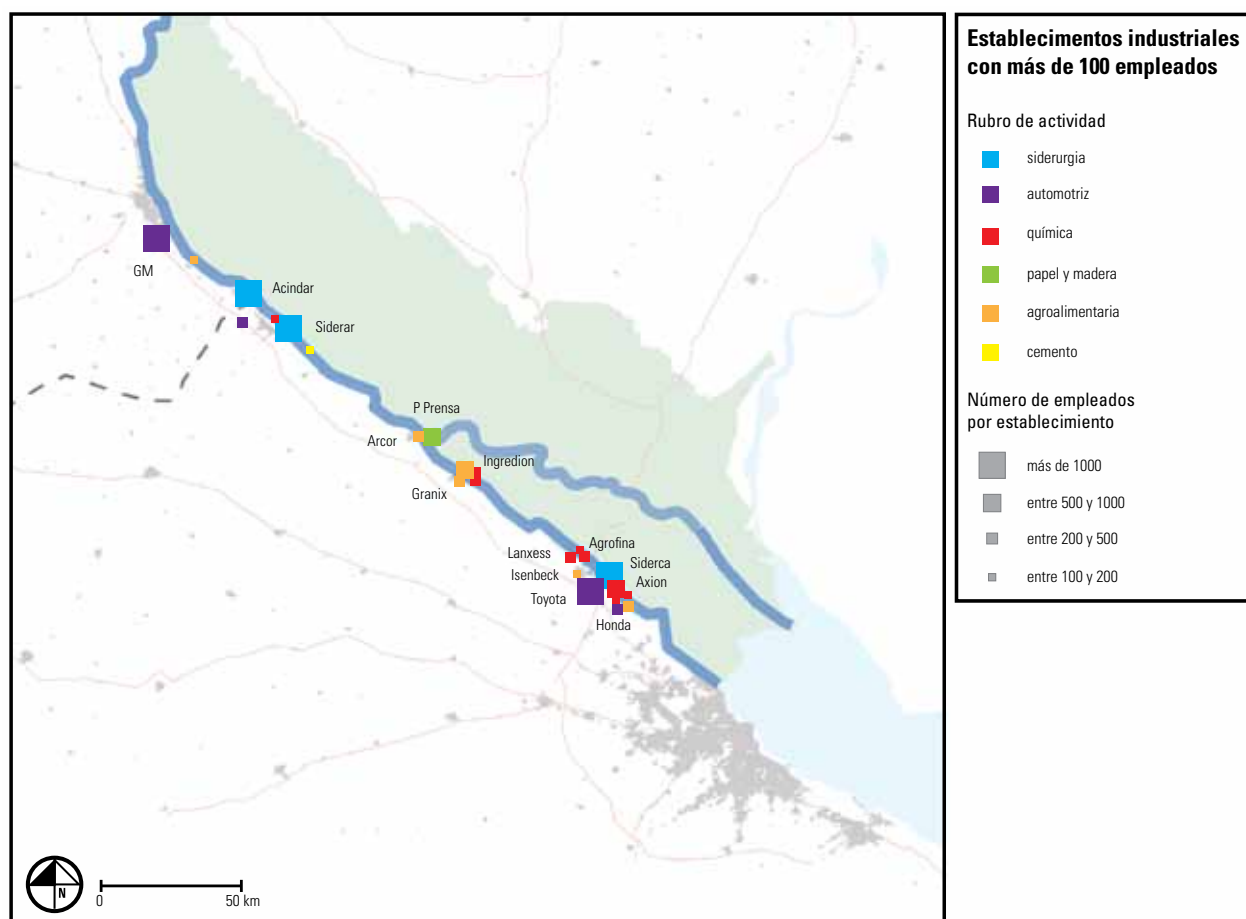


Figura 4. Mapa de los establecimientos con más de cien empleados en el corredor, situación en 2014. Datos: entrevistas personales 2014.

En Campana se encuentra Axion (ex Esso), la cuarta refinera del país en capacidad. La planta está presente desde principios del siglo XX y constituyó una fuente de ingresos para una buena parte de la población de Campana. En 2012, Axion Energy, propiedad de la empresa Bidas, compuesta por la familia argentina Bulgheroni y la petrolera china Cnooc, compró por US\$700.000.000 los activos de Exxon-Mobil-Esso en la Argentina, Paraguay y Uruguay, lo que implicó la adquisición de la refinera de Campana.

Papel: producción nacional para el mercado nacional

La planta de Papel Prensa está ubicada en San Pedro. Inició sus actividades en 1978 y es la principal fábrica de papel para diarios del país. Sus propietarios son el Estado argentino y los diarios Clarín y La Nación. Es la única empresa nacional dedicada exclusivamente a producir papel de diario.

Agroalimentaria: capitales americanos y argentinos

El sector agroalimentario está muy ligado a la producción de cereales en la llanura pampeana y sus compañías instalaron varias plantas de gran escala en el corredor a partir de los ochenta, noventa y dos mil. La más importante es la instalada en Baradero (1928), ex productor de maíz, cuya planta fue comprada en 2012 por Ingredion Incorporated, una multinacional norteamericana. Su infraestructura tiene la capacidad de molienda de maíz más grande del país.

Por su parte, Granix, perteneciente a la Iglesia Adventista del Séptimo Día (como Kellogg Company), con sede en Washington D.C., pero con capitales argentinos, cuenta con dos plantas en el corredor. En Baradero, la empresa compró, en 1985, unas instalaciones que funcionaban en la zona desde 1968, mientras que, en el parque industrial de Campana, una segunda planta funciona desde 2007. Arcor, siendo una de las principales

multinacionales argentinas en el rubro alimenticio, cuenta también con una planta en San Pedro.

Automotriz: gran actividad de importación y exportación

Las plantas automotrices son el símbolo del ‘fordismo’ desde hace un siglo (Pecqueur 2010) y los principales constructores internacionales del sector están presentes en la Argentina. En el corredor se identifican tres plantas que iniciaron su producción recientemente: General Motors —la más importante; en adelante, GM—, Toyota en 1997 y Honda en 2011. Su presencia corrobora el dinamismo de la actividad en la década del dos mil (ADEFA 2014).

La actividad automotriz en el país presenta un elevado nivel de apertura y el 60% de los vehículos producidos son exportados (ADEFA 2014). En el caso de las plantas del corredor, las cifras correspondientes son: el 60% de los vehículos producidos para GM en su planta de Alvear (alrededor de 52.000 unidades); entre el 60 y 70% para Honda; el 70% para Toyota. Estas tres plantas se encuentran a poca distancia de los centros urbanos y del río; específicamente, están ubicadas muy cerca de las infraestructuras viales, como lo son la autopista 9, la ruta 12 y el puente Zárate-Brazo Largo.

En síntesis, el corredor metropolitano alberga una actividad industrial importante y está estructurado por

cinco sectores industriales de configuración ‘fordista’: establecimientos tradicionales en o a proximidad de un tejido urbano antiguo, una actividad preponderante para la economía de las ciudades y una mano de obra numerosa, entre otros. Por lo tanto, no se puede hablar de ‘desindustrialización’, como es el caso en la ‘postmetrópolis’.

Desde el punto de vista funcional, la situación es distinta para cada rubro. Entre 1950 y 1980, el Estado Federal ha jugado un papel importante, invirtiendo directamente para la construcción de plantas (siderurgias o papeleras), incentivando fiscalmente (química) o construyendo grandes infraestructuras. Hoy en día, su acción es mucho más limitada y son las multinacionales (ArcelorMittal, Ingredion) o los líderes nacionales (Techint, Arcor) quienes son los actores más dinámicos.

Además de estas características, se trata de industrias integradas desde hace más de un siglo en los flujos globalizados. En efecto, una apertura económica —efectuada por medio de numerosos capitales europeos en las infraestructuras, las industrias y las actividades portuarias— ha permitido una integración precoz del corredor en los procesos globalizados desde fines del siglo XIX (Ducruet 2012). Hoy la proporción de las exportaciones generada por cada actividad es significativa. Así, los puertos —como interface multimodal entre las escalas global, nacional y local— son estudiados en el apartado siguiente.

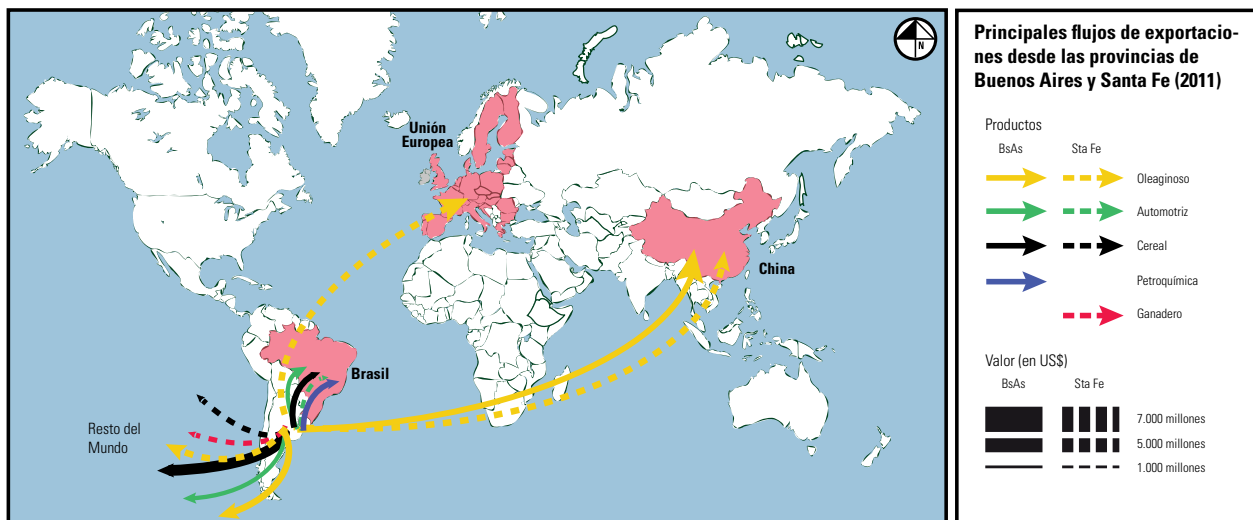


Figura 5. Principales flujos de exportaciones desde las provincias de Buenos Aires y Santa Fe en 2011. Datos: INDEC 2012.

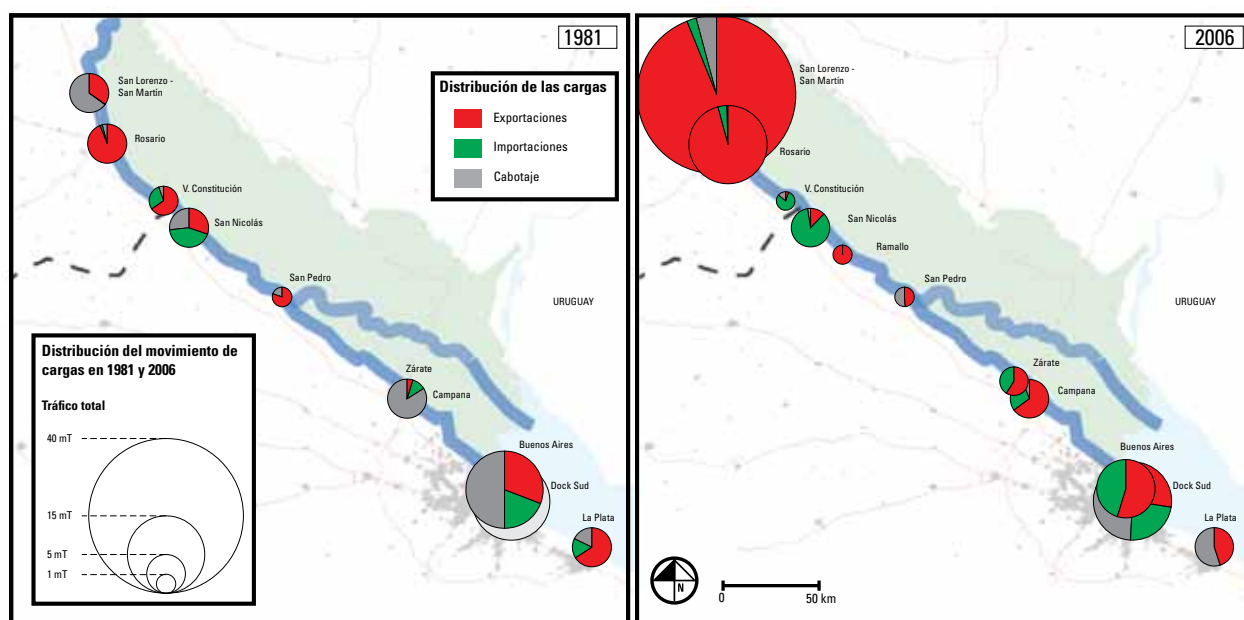


Figura 6. Distribución del movimiento de cargas en 1981 y 2006.
Datos: Consejo Portuario Argentino 2010.

La metropolización portuaria: una 'exportuarización'

En la Argentina, desde el 2000, la balanza comercial anual es positiva y los movimientos de mercancías en toneladas, crecen de manera constante (a excepción de 2009) (INDEC 2015). Aunque un tercio de las exportaciones se realiza por camión con los países limítrofes⁵, a escala nacional más del 90% de las exportaciones se realizan por vía marítima o fluvial, contra el 8% por carretera (C3T 2013). En este marco, las provincias de Buenos Aires y Santa Fe aseguran el 58% de las exportaciones del país (INDEC 2012) y, como se observó, algunas de las grandes empresas del corredor exportan en buena medida su producción de autos, productos siderúrgicos y petroquímica (figura 5).

Estas exportaciones se hacen por medio de un centenar de terminales portuarias que se ubican en el litoral del bajo Paraná entre La Plata y Puerto General San Martín, y que conforman cinco polos portuarios en el territorio metropolitano (figuras 6 y 7). En efecto, la

reforma portuaria de 1992 ha permitido la reactivación de los puertos del litoral entre Buenos Aires y Rosario (Guibert y Velut 1998, 100).

Dos polos estructuran de manera sólida el corredor metropolitano. Aunque no representan el tráfico más importante en cuanto a cantidad⁶, son fuertes en el tráfico de alto valor agregado (contenedores, *roll on/roll off*). El primero es el polo polifuncional de Campana-Zárte. El tráfico está estrechamente vinculado con las actividades de la zona metropolitana: Zárte es el puerto más importante del país para autos y contenedores, mientras que Campana fue el primero en especializarse en actividades de granel. La actividad de hidrocarburos y productos químicos también es importante. Además, los movimientos en las terminales se distribuyen de manera relativamente uniforme entre importaciones y exportaciones.

El segundo es el polo San Nicolás-Villa Constitución-Ramallo, donde las actividades están tradicionalmente asociadas con el mineral, la arena y la siderurgia (terminales industriales, marcadas por una proporción significativa de importaciones). Hay que destacar que fue una zona privilegiada para las inversiones industriales y

5 En el corredor, las principales infraestructuras viales son la autopista 9, el puente Zárte-Brazo Largo y la ruta 12, que permiten una buena conexión con Uruguay y Brasil, para formar el eje de integración y desarrollo Mercosur-Chile, definido por la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). Esta conexión con el norte se hace también con el puerto Rosario-Victoria, inaugurado en 2003.

6 El más importante es el polo *Up River*, una cadena de instalaciones agroexportadoras que trituran y exportan cereales y el polo Buenos Aires-Dock Sud.

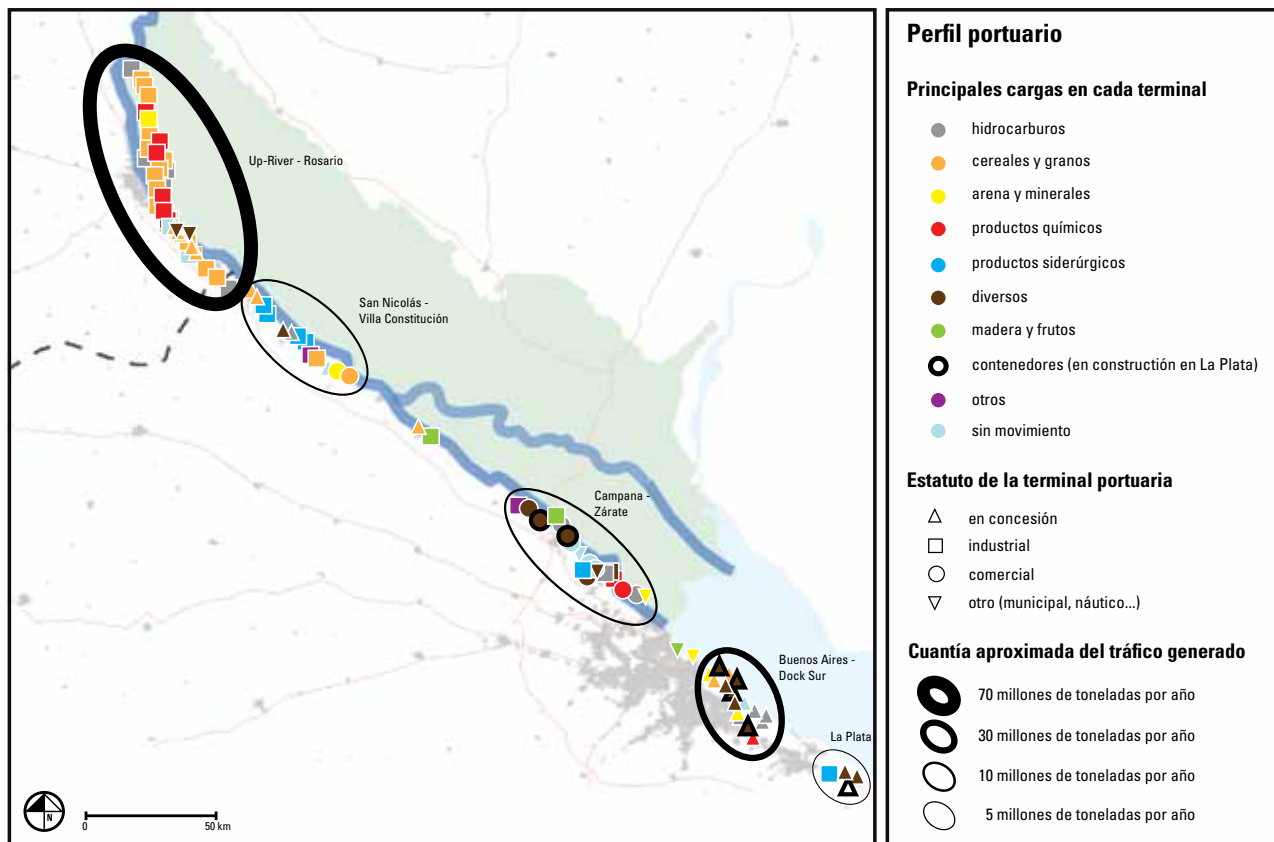


Figura 7. Los cinco polos portuarios del territorio metropolitano.
Fuente: Consejo Portuario Argentino 2010.

portuarias del Estado en la década de los cincuenta, lo que explica la fuerte presencia de terminales concesionadas.

Desde hace veinte años, la privatización del sistema portuario ha transformado profundamente el litoral metropolitano. Esta evolución se ha realizado por medio de la construcción *ex nihilo* de un complejo portuario moderno capaz de recibir las nuevas formas de tráfico portuario mundial con una gran eficiencia logística, lo que permite la inserción de la metrópolis en las redes portuarias y económicas globalizadas.

Desde un punto de vista espacial, las terminales se han construido a distancia cada vez mayor del foco metropolitano, en un modelo *anyport*, que llamamos 'exportuarización': las terminales se sitúan fuera de la zona aglomerada, pero bajo influencia metropolitana directa a imagen de *Exopolis* (Soja 2000). En cuanto a la dimensión funcional, este dinamismo portuario es la obra de desarrolladores portuarios privados de origen y tamaño distintos, que tienen actividades de todo tipo en paralelo: promoción inmobiliaria, logística, actividad de bróker. Emplean una mano de obra reducida, entre 20 y 100

empleados por terminal, salvo por la Terminal Zarate (TZ), quien contrata a 670 operadores (Massin 2014).

En un contexto de políticas de planificación regional y urbana débiles, el poder de los desarrolladores portuarios privados está cada vez más fuerte. Esto tiene consecuencias negativas para el *continuum fluvial* y la calidad urbana (Massin 2014). Así, el poder de los actores privados, su flexibilidad funcional, su adaptación rápida al marco legal local o la ausencia de relación directa con las ciudades alrededor son todos elementos que apoyan la hipótesis del modelo post-fordista de la metrópolis.

Conclusiones

El análisis en una escala fina muestra que las referencias periódicas a la megalópolis, como continuidad del tejido urbano, no se han concretizado. En efecto, sea en términos de población o de actividad, los mapas muestran espacios intersticiales sin usos definidos en el corredor. En cambio, la voluntad del poder federal, en las décadas de los sesenta y setenta, de fomentar un eje industrial



Figura 8. Vista de Zárate y del puente Brazo Largo. Fotografía de A. Martín 2009.

para aprovechar la cercanía del Paraná tuvo efectos concretos, como la rehabilitación o construcción de grandes establecimientos industriales y de infraestructuras. Desde la década de los noventa, los actores metropolitanos privados, industriales y portuarios juegan un gran papel en un contexto de planificación pública débil.

Hoy se trata de un corredor industrial —en el que las industrias pesadas siguen marcando el espacio urbano y regional, y funcionan según un modelo fordista y portuario— en el cual las terminales privadas, con funcionamiento post-fordista, conectan las dos metrópolis a los flujos globalizados. Esta estructura dual hace la especificidad de este espacio productivo y explica las



Figura 9. Instalaciones portuarias de Terminal Zárate. Fuente: Terminal Zárate Puerto 2013.

dificultades de tenerlo en cuenta de forma eficiente en las políticas de planeamiento.

Parece difícil aislar una sola característica explicativa de esta dualidad, pero se puede mencionar la proximidad del río, una mano de obra abundante y bien formada, y un marco político y jurídico débil. O para citar a Veltz (2009, 124), la existencia de una “potencia metropolitana” como resultado de la diversidad de “las interacciones de base territorial”. Dicho de otra manera, e inspirándose de Halbert (2010), la metropolización se podría entender, en el caso estudiado, como la capacidad de las ciudades de sacar ventajas de los recursos a su alcance.

Thomas Massin

Magíster en Urbanismo del Instituto de Estudios Políticos de París (Francia). Actualmente está terminando su tesis de doctorado en co-tutela entre las Universidades de Buenos Aires (Argentina) y de París 3 (Francia). Su investigación se centra en los procesos metropolitanos en Buenos Aires. Trabajó varios años en el Instituto para la ciudad en movimiento, en Argentina. Actualmente, es asesor del Presidente de la región de Ile-de-France (Francia) para los temas de transporte y de movilidad.

Referencias

- ADEFA (Asociación de Fábricas de Automotores). 2014. “Estadísticas”. <http://www.adefa.org.ar/es/index.php#>.
- Ascher, François. 1995. *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris: Odile Jacob.
- Avina. 2008. *Plataforma Megaciudad*. <http://www.igc.org.ar/Documentos/1-10-10/megaciudad.pdf>.
- Azpiazú, Daniel, y Martín Schorr. 2009. “Habemus censo industrial.” *Instituto Argentino para el Desarrollo Económico*. <http://www.iade.org.ar/modules/noticias/article.php?storyid=2971>.
- Baigent, Elizabeth. 2004. “Patrick Geddes, Lewis Mumford and Jean Gottmann: divisions over megalopolis.” *Progress in Human Geography* 28 (6): 687-700. doi: 10.1191/0309132504ph5140a.
- Barenboim, Cintia. 2008. “Proceso de transformación de área metropolitana a región urbana difusa: el caso de la ciudad de Rosario, Argentina.” Ponencia presentada en el 7º Co-

- lôquio de Transformações Territoriais*, Curitiba-Brasil, 10 al 13 de septiembre.
- Barenboim, Cintia. 2011. "Generación de alternativas para la producción de tierra urbana en el distrito de Campana, Buenos Aires-Argentina." *Arquisur* 1:20-31. doi: 10.14409/ar.v1i1.921.
- Bird, James. 1963. *The major seaports of United Kingdom*. London: Hutchinson.
- Blanco, Jorge Oscar. 1996. "Área Metropolitana de Buenos Aires: transformaciones territoriales en el marco de la globalización." *EURE: Revista de Estudios Urbano Regionales* 22 (67): 7-16.
- Blanco, Jorge. 2006. "Localización industrial y circulación en el marco de las transformaciones territoriales de la Región metropolitana de Buenos Aires." Ponencia presentada en el 52º Congreso Internacional de Americanistas de Sevilla, Brasil, 17 al 21 de julio.
- Bozzano, Horacio. 1999. "Les territoires de la restructuration industrielle dans la région Métropolitaine de Buenos Aires." Tesis de doctorado en geografía, Universidad París 3, París.
- Carballo, Cristina T. 2004. *Crecimiento y Desigualdad Urbana: implicancias ambientales y territoriales. Campana, 1950-2000*. Buenos Aires: Dunken.
- Caride, Horacio E. 2000. "El pulpo, la mancha y la megalópolis: el urbanismo como representación. Buenos Aires, 1927-1989." *Crítica* 104:2-38. <http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0104.pdf>.
- Carriquiriborde, Helena. 2012. "Industrie, ports et transformations territoriales dans la région métropolitaine de Buenos Aires: Zárata et Campana, continuités et nouvelles dynamiques." En *Métropoles des Amériques en mutation*, editado por Luc Tellier y Carlos Vainer, 78-101. Québec: Presses de l'Université du Québec.
- Castells, Manuel. 1997. *La sociedad red*. Vol.1 de *La era de la información*. Madrid: Alianza.
- Ciccolella, Pablo. 1999. "Globalización y dualización en la región metropolitana de Buenos Aires: grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa." *EURE: Revista de Estudios Urbano Regionales* 25 (76): 5-27. doi: 10.4067/So250-71611999007600001.
- Consejo Portuario Argentino. 2010. *Estadísticas de puertos*. <http://www.consejoportuario.com.ar/102-ESTADISTICAS>.
- Crucella, Carlos, y Silvia A. Robin. 2012. "Economía y política en el Gran Rosario 2003-2011." Ponencia presentada en el IV Congreso Uruguayo de Ciencia Política: la ciencia política desde el sur, Asociación Uruguaya de Ciencia Política, Montevideo, 14 al 16 de noviembre. http://www.aucip.org.uy/docs/cuarto_congreso/13142216%20-%20Robin,%20silvia%20-%20Crucella,%20Carlos.pdf.
- C3T (Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial-Universidad Tecnológica Nacional). 2013. *Observatorio Nacional de Datos de Transporte*. <http://c3t.fra.utn.edu.ar/>.
- Dear, Michael. 2002. *From Chicago to L. A., Making Sense of Urban Theory*. Thousands Oaks: Sage.
- Debat, Cristina Mariana, y Vera Caracciolo Román. 2014. "Fragmentación e integración: estrategias para la construcción de las áreas intermedias en dos ciudades argentinas, Córdoba y Rosario." *Arquitextos* 15 (169.03). <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/15.169/5215>.
- Ducruet, César. 2008. "Typologie mondiale des relations ville-port." *Cybergeo: European Journal of Geography* 417. <https://cybergeo.revues.org/17332>.
- Ducruet, César. 2012. "Ports et routes maritimes dans le monde (1890-1925)." *Mappemonde* 106. <http://mappemonde.mgm.fr/num34/lieux/lieux12201.html>.
- Fernández, Leonardo. 2011. *Censo 2010: Somos 14.819.137 habitantes en la región metropolitana de Buenos Aires*. Argentina: Instituto del Conurbano-Universidad Nacional de General Sarmiento.
- Garcés, Eugenio. 2003. "Las ciudades del cobre: del campamento de montaña al hotel minero como variaciones de la company town." *EURE: Revista de Estudios Urbano Regionales* 29 (88): 131-148. doi: 10.4067/So250-71612003008800006.
- Garreau, Joel. 1992. *Edge City: Life on the New Frontier*. New York: Anchor Books.
- GawC (Globalization and World Cities Research Network). 2012. *The World According to GaWC 2012*. <http://www.lboro.ac.uk/gawc/world2012t.html>.
- Ghorra-Gobin, Cynthia. 2010. "De la métropolisation: un nouveau paradigme?" *Quaderni: Communication, technologies, pouvoir* 73:25-33. <https://quaderni.revues.org/442>.
- Gobierno de Santa Fe. 2013. *Crecimiento del Gran Rosario en los últimos 30 años: Periodo 1980-2010*. <http://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/download/179264/876067/file/Gran%20Rosario.pdf>.
- Gorelik, Adrian. 2013. "Rôles de la périphérie: Buenos Aires; de la ville expansive à la ville archipel." En *Transitions métropolitaines en Amérique Latine: densification, verticalisation, étalement*, editado por Sylvain Souchaud y Marie-France Prévôt-Schapira, 17-38. Paris: Problèmes d'Amérique Latine.
- Gottmann, Jean. 1961. *Megalopolis, the urbanized northeastern seaboard of the United States*. New York: the Twentieth Century Fund.
- Guibert, Martine, y Sébastien Velut. 1998. "Retour au rivage: le littoral argentin dans les années 1990." En *Les Littoraux latinoaméricains: Terres à découvrir*, editado por Alain Musset, 99-113. Paris: IHEAL.
- Halbert, Ludovic. 2010. *L'avantage métropolitain*. Paris: PUF.

- IGC (Instituto de Gestión de Ciudades). 2011. *Agenda Megaciudad*. <http://www.igc.org.ar/megaciudad/N1/AGENDA-MEGACIUDAD.pdf>.
- INDEC (Instituto Nacional de Estadística y Censos). 2001. *Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas del año 2001*. http://www.indec.gov.ar/micro_sitios/webcenso/.
- INDEC. 2005. *Censo Nacional Económico 2004/2005*. http://www.indec.gov.ar/Economico2005/inc_presenta.asp.
- INDEC. 2010. *Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010*. http://www.indec.gov.ar/nivel4_default.asp?id_tema_1=2&id_tema_2=41&id_tema_3=135.
- INDEC. 2012. *Sistema georreferenciado de consultas (OPEX)*. http://www.indec.gov.ar/nivel4_default.asp?id_tema_1=1&id_tema_2=16&id_tema_3=74.
- INDEC. 2015. *Balance de pagos*. http://www.indec.mecon.ar/nivel4_default.asp?id_tema_1=3&id_tema_2=35&id_tema_3=45.
- Kralich, Susana. 1998. "El transporte urbano entre la globalización y la fragmentación: el caso de la región metropolitana de Buenos Aires." *EURE: Revista de Estudios Urbano Regionales* 24 (71): 37-56. doi: 10.4067/S0250-71611998007100003.
- Lorrain, Dominique. 2011. *Métropoles XXL en pays émergents*. Paris: Presses de Sciences Po.
- Massin, Thomas. 2014. "Les villes portuaires de Campana et Zárate dans les processus de métropolisation de Buenos Aires (Argentine)." *Urbanités* 4. <http://www.revue-urbanites.fr/4-les-villes-portuaires-de-campana-et-zarate-dans-les-processus-de-metropolisation-de-buenos-aires-argentine/>.
- Massin, Thomas. 2016. "Système ferroviaire de voyageurs dans le territoire métropolitain de Buenos Aires depuis 1950." En *Mappemonde*. En impresión.
- Mumford, Lewis. 1961. *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*. New York: Harcourt, Brace and World.
- Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires. 1981. *Atlas de Buenos Aires: mapas y planos*. Buenos Aires: Municipalidad de Buenos Aires, Secretaría de Cultura.
- ONU-Hábitat (Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos). 2013. *State of the World's Cities 2012/2013, Prosperity of Cities*. New York: Routledge.
- Park, Robert, y Ernest Burgess. 1925. *The City*. Chicago: University of Chicago Press.
- Parussini, Alejandra. 2012. "El proceso de suburbanización del cordón oeste metropolitano de Rosario: ideas de ciudad." *Cuaderno Urbano: Espacio, Cultura Sociedad* 12 (12): 115-135.
- Pecqueur, Bernard. 2010. "2040 et le post-fordisme." En *Territoires 2040, aménager le changement*, 85-88. Paris: DATAR La Documentation Française.
- Pérez, Pedro. 2005. "Expansión territorial, privatización y fragmentación en la configuración metropolitana de Buenos Aires." *Cadernos Metrópole* 13:11-46.
- Plan Estratégico Metropolitano. 2004. *Acuerdos estratégicos metropolitanos 2004*. Rosario: Municipalidad de Rosario.
- Presidencia de la Nación. 1970. *Esquema Director año 2000*. Oficina Regional de Desarrollo del Área Metropolitana. <http://www.modernabuenosaires.org/proyectosurbanos/esquema-director-del-ano-2000-esquema-director-de-la-organizacion-del-espacio-de-la-region-metropolitana-de-buenos-aires>.
- Prévôt-Schapira, Marie-France. 2001. "Buenos Aires, métropolisation et nouvel ordre politique." *Hérodote* 2 (101): 122-152.
- Rougier, Marcelo, y Graciela Pampin. 2015. "Orígenes y esplendor de la industria en el Gran Buenos Aires." En *Historia de la provincia de Buenos Aires: el Gran Buenos Aires*, tomo 6, editado por Gabriel Kessler, 195-224. Buenos Aires: Edhasa.
- Salama, Pierre. 2011. "Croissance et inflation en Argentine sous les mandatures Kirchner." *Problèmes D'Amérique Latine* 4 (82): 13-32.
- Salcedo, Rodrigo, y Michael Dear. 2012. "La Escuela de Los Ángeles y las metrópolis sudamericanas." *Bifurcaciones: Revista de Estudios Culturales Urbanos* 11. <http://www.bifurcaciones.cl/2012/12/la-escuela-de-los-angeles-y-las-metropolis-sudamericanas/>.
- Sassen, Saskia. 1991. *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University Press.
- Schneier-Madanes, Graciela. 1978. "Impacto de la industria en la organización del espacio: la siderurgia en la Argentina." *Summa, Revista de Arquitectura* 127:63-73.
- Scott, Allen. 2001. *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy*. Oxford: Oxford university press.
- Scott, Allen J., John Agnew, Edward W. Soja, y Michael Storper. 2001. "Global City-regions: an Overview." En *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy: Trends, Theory, Policy*, editado por Allen J. Scott, 11-30. Oxford: Oxford University Press.
- Soja, Edward W. 1996. *Six Discourses on the Postmetropolis*. Artículo adaptado de una comunicación presentada en la *Reunión Anual de la Asociación Sociológica Británica*, Leicester, 12 de abril.
- Soja, Edward W. 2000. *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*. Oxford: Blackwell.
- Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública. 2010. *Plan Estratégico Territorial Bicentenario*. Buenos Aires: Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. <http://scripts.minplan.gob.ar/octopus/archivos.php?file=401>.
- Taylor, Peter. 2003. *The World City Network: a Global Urban Analysis*. London: Routledge.

Terminal Zarate Puerto. 2013. <http://www.tz.com.ar/>.

Torres, Horacio A. 2001. "Cambios territoriales en Buenos Aires durante la década de 1990." *EURE: Revista de Estudios Urbano Regionales* 27 (80): 33-56.

Usach, Natalia. 2011. "Análisis de la especialización productiva de los aglomerados urbanos argentinos tras la crisis del año 2001." *Párrafos Geográficos* 10 (2): 215-241.

Vapñarsky, César, y Néstor Gorjovsky. 1990. *El crecimiento urbano en la Argentina*. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano.

Veltz, Pierre. 2009. *Mondialisation, villes et territoires: une économie d'archipel*. Paris: PUF.