

Efectos de las relaciones de poder en la cadena de valor automotriz sobre el espacio público: la Zona Warnes.

Pablo Schweitzer.

Cita:

Pablo Schweitzer (2011). *Efectos de las relaciones de poder en la cadena de valor automotriz sobre el espacio público: la Zona Warnes. IX Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-034/100>

Efectos de las relaciones de poder en la cadena de valor automotriz sobre el espacio público: la Zona Warnes

Lic. Pablo Schweitzer
CIHAM – FADU – UBA
pablosarg@gmail.com

Palabras clave: cadena de valor, habitat, espacio público, warnes, industria automotriz

Resumen:

En el presente trabajo nos proponemos indagar los efectos urbanos que tienen las relaciones de poder al interior de la cadena de valor automotriz, especialmente sobre el espacio público y la vivienda de la población que vive en áreas donde estas actividades adquieren gran importancia.

Para ello analizaremos una parte de los barrios de Villa Crespo, Chacarita, y Paternal donde se concentra una gran cantidad de establecimientos dedicados al rubro automotor, a actividades industriales y logísticas; una zona que presenta un espacio público degradado e indicadores ambientales, sociales y habitacionales marcadamente inferiores respecto a su entorno.

Si bien, la zona de referencia esta considerada bajo riesgo de inundación, la concentración de talleres de mantenimiento y reparación de automotores que realizan su actividad en el espacio público, externalizando sus costos, la degradan aún más afectando a la población que reside en esas áreas. Degradación ambiental a cuyas causas consideramos se suman, paradójicamente, regulaciones urbanas y requisitos ambientales que deben cumplir estos establecimientos para su habilitación municipal.

En definitiva, la hipótesis que pretendemos explorar es la funcionalidad que cumple esta degradación del espacio público para el sostenimiento de las actuales condiciones de funcionamiento de la cadena de valor del rubro automotor, en beneficio de las grandes empresas automotrices. En ese sentido nos preguntamos si una adecuada política pública de recuperación urbana no debería focalizarse en la intervención estatal de esa cadena de valor, antes que en sancionar a los establecimientos que incumplen la norma.

Antecedentes históricos

En el siglo XIX la actual Av. Warnes era conocida como el camino a Moreno. Sobre este camino y cerca del Arroyo Maldonado, que actualmente corre entubado bajo la Av. Juan B Justo, había numerosas herrerías y talleres que reparaban las carretas que por allí circulaban. A fines de siglo se radicó en la zona el taller metalúrgico Talleres Máspero, dedicado a la elaboración de vías para el ferrocarril, reforzando la presencia de actividades metalúrgicas en la zona.

En 1887 la ciudad de Buenos Aires anexa los pueblos de Flores y Belgrano, y el área de análisis queda estratégicamente ubicada entre los tres centros urbanizados. Esta localización estratégica se veía reforzada al estar atravesada por el Camino de los Muertos, actual Av. Corrientes, que comunicaba la ciudad de Buenos Aires con el cementerio de la Chacarita, y por el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, actual FFCC Gral. San Martín, que comunicaba la zona portuaria de Buenos Aires con Santiago de Chile y que poseía en la zona las estaciones Paternal y Chacarita.

A los pocos años se instalan en la zona la Fábrica Argentina de Calzados y la Curtiembre la Federal, ambas de capitales belgas, y la Fábrica de tejidos Dell'Acqua, de capitales italianos, que además poseía sucursales en Montevideo y Sao Paulo¹. Estas fábricas aprovechaban el bajo valor del suelo debido a las inundaciones provocadas por el Arroyo Maldonado, al que utilizaban para tirar desperdicios, y la buena conectividad de la zona gracias al ferrocarril, el Boulevard Corrientes y la calle del Ministro Ingles, la actual Scalabrini Ortiz.

Progresivamente en la zona se fueron radicando talleres dedicados a la realización de actividades

textiles, la industrialización del cuero, y a actividades metalúrgicas. Entre las actividades metalúrgicas destacaban el mantenimiento, la reparación, y la venta de repuestos y accesorios para vehículos: primero carretas, luego la producción de insumos para el ferrocarril, y finalmente automotores. Mientras que los talleres metalúrgicos y las herrerías se concentraron principalmente sobre la actual Warnes, las industrias marroquineras se localizaron por sobre la cota de inundación del arroyo Maldonado, sobre la actual calle Gurruchaga, a la altura de las actuales Murillo y Padilla.

La presencia de estas actividades motivó la radicación de obreros en conventillos y en viviendas construidas con aportes de la Fábrica Argentina de Calzados, la más importante de la zona. Las primeras viviendas fueron surgiendo a los lados de la actual Av. Corrientes y alrededor de la Fábrica Nacional de Calzado, luego del loteo de terrenos en 1889, siendo la población de 4132 personas para todo el barrio, en 1890. En 1918 la fábrica Argentina de Calzados construye el conventillo “El Nacional”, mas conocido por “El Conventillo de la Paloma”, al 100 de las calles Thames y Serrano, con 112 habitaciones, para sus empleados y familias, inmigrantes en su mayoría españoles, italianos y judíos, mezclados con algunos árabes y criollos. El perfil metalúrgico se refuerza después de la 2GM por el depósito de chatarra traída de Europa en los terrenos del FFCC, dando inicio el negocio de los repuestos del automotor.

Con el tiempo, el Arroyo Maldonado se convertiría en un depósito de basura, desperdicios y desagüe natural de terrenos cercanos. Para paliar los efectos de sus frecuentes desbordes en 1929 comienza el trabajo de excavación, entubamiento y posterior construcción de la Av. J B Justo en 1936.

Caracterización del área

A partir del “Informe Territorial 2009 del barrio de Villa Crespo” (SSPLAN-GCBA, 2009), la “Caracterización económico territorial de los barrios de Chacarita, Paternal, Agronomía y Villa Ortúzar” (Álvarez de Celiz y Álvarez Insúa, J. 2004), y recorridas de campo, distinguimos con epicentro en el cruce de las avenidas Warnes y Juan B Justo una gran densidad de establecimientos que brindan diversos servicios de reparación y mantenimiento de automotores, y venta de insumos, autopartes y herramientas.

Los talleres dedicados a la reparación y mantenimiento de automotores atienden vehículos provenientes de casi toda la ciudad y los partidos de la primera corona del GBA, de acuerdo a nuestras observaciones en su gran mayoría pertenecen al segmento Micro, Pequeñas, y Medianas Empresas (MiPyMEs). Con centro en el cruce de las avenidas J. B. Justo y Warnes, tienden a distribuirse en las calles perpendiculares, a no mas de 50 metros de ellas, o las avenidas Dorrego y H. Pueyrredon, por lo general los localizados sobre avenidas suelen ser un poco mayores de tamaño. Por su parte los comercios dedicados a la venta de autopartes, nuevas y usadas, y accesorios para automotores, atienden clientes del todo el país a través de los numerosos servicios de encomiendas y transportistas presentes en el área. Tienden a distribuirse sobre las avenidas J. B. Justo, Warnes, Dorrego y H. Pueyrredon. Estimamos que en conjunto son 800 establecimientos que emplean aproximadamente 3200 personas, concentrados en un área de 0,85 km².

Dispersos entre estos establecimientos hay comercios que les proveen insumos, herramientas y servicios; además de pequeñas fábricas de muebles, carpinterías, herrerías, etc. que se benefician de esta concentración de actividades productivas. Otra actividad, que no se vincula con las anteriores, es la de los depósitos dedicados a la logística de artículos de consumo masivo que aprovechan el carácter central del área, respecto a la CABA, y que pueden servirse de la red de tránsito pesado que corre por la Av. Juan B Justo, la Av. Warnes y la Av. San Martín.

Esa zona especializada, que llamaremos Zona de Referencia (ZR) abarca el perímetro compuesto por la Av Warnes a partir de la calle Acevedo, Serrano, Muñecas, las vías del FFCC Gral. San Martín, Av. Warnes, Trelles, Maturín, Repetto, R Escalada de S Martín, Virasoro, Belaustegui, Av. Warnes. Casi toda la zona de referencia área está zonificada en el CPU como distritos

“Equipamiento”, de las tres clases E1, E2, y E3, y Comercial, C31, sobre la Av. J B Justo; también hay una pequeña parte zonificada como zona “Residencial”, R2a2 y R2b1. Por último la parte este de la ZR está por debajo de la cota 10 del arroyo Maldonado, según especialistas consultados se considera bajo riesgo de inundación hasta la cota 7. A la ZR la tomaremos en relación con su entorno al que llamaremos Zona de Análisis, utilizando radios censales completos hasta límites establecidos por las avenidas, en este caso las avenidas Corrientes, Ángel Gallardo, San Martín, Donato Álvarez.

Mapa 1: Zona de Análisis

G01

Elaboración propia en base a: cartografía oficial GCBA; cartografía del CNPV 2001-INDEC; Atlas Ambiental de Buenos Aires; SSPLAN-GCBA, 2009; Álvarez de Celiz y Álvarez Insua, J. 2004; y recorridas de campo.

La zonificación establecida por el CPU condiciona el desarrollo de las actividades urbanas en las diferentes parcelas que componen la ciudad, en el sentido de limitar el tipo de actividad permitida y las condiciones arquitectónicas que deben cumplir para poder desarrollarse. Además esta zonificación organiza espacialmente los diferentes mercados del suelo urbano. En la zona de referencia predominan el Equipamiento general y el Equipamiento local, con una pequeña parte de Equipamiento mayorista, Residencial general de densidad alta y media-baja, y Centros Locales sobre la Av. Juan B Justo.

Cada tipo de distrito restringe actividades que tienen preferencia en otros distritos. Así los distritos residenciales restringen usos centrales y de equipamiento, mientras que los distritos centrales restringen usos residenciales y de equipamiento, y los distritos equipamiento restringen usos residenciales y centrales. De esta manera se establece una zonificación funcional de la ciudad.

Los Distritos Residenciales generales permiten usos conexos con el residencial. En los Distritos Centrales tienen preferencias usos administrativo, financiero, comercial y de servicios; que producen algún tipo de molestia (congestión vehicular y peatonal, ruidos, etc.) que pueden perturbar las condiciones de habitabilidad por lo que el uso residencial tiene restricciones. En el caso de los Distritos de Equipamiento se considera que están destinados a usos que sirven “al conjunto urbano y/o regional que por sus características de tamaño, molestias, etc., no deben localizarse en zonas centrales o residenciales” (CPU. Sección 05a: 2. 2009), y por lo tanto deben poseer buena accesibilidad, y admitir usos complementarios para mejorar su funcionalidad.²

Si se producen cambios normativos en el tipo de zonificación que le corresponde a una parcela, los efectos de esos cambios no obligan a cesar a la actividad que se este desarrollando en ese momento, sino que restringen los cambios de usos y en cierta forma le condicionan su desarrollo futuro, es por eso que la renovación que se produce por cambios de normativa es relativamente lenta. Estas restricciones e incentivos a las distintas actividades se reflejan en las densidades de población y en la distribución de algunas variables socioeconómicas³.

Mapa 2: Densidad de población por radio censal

G02

Elaboración propia en base a: cartografía oficial GCBA; cartografía del CNPV 2001-INDEC; Atlas Ambiental de Buenos Aires; SSPLAN-GCBA, 2009; Álvarez de Celiz y Álvarez Insúa, J. 2004; y recorridas de campo.

Como podemos observar en la cartografía presentada los radios censales incluidos en la ZR se caracterizan por tener una menor densidad de población que los del resto de la ZA. Sin embargo al analizar datos socioeconómicos observaremos al interior de la ZR peores valores respecto a la ZA.

En el presente trabajo consideraremos como deficitarias aquellas viviendas que correspondan a las siguientes categorías de la variable censal Tipo de Vivienda: Casa tipo B, Rancho, Casilla, Inquilinato, Hotel o Pensión, Local no construido como habitación, y Vivienda Móvil. Estas viviendas tenderán a representar una mayor proporción en la ZR y los radios censales cercanos al cementerio, y al puente de la Av. Juan B Justo por sobre la Av. Córdoba.

Mapa 3: Proporción de Viviendas Deficitarias

G03

Elaboración propia en base a: cartografía oficial GCBA; cartografía del CNPV 2001-INDEC; Atlas Ambiental de Buenos Aires; SSPLAN-GCBA, 2009; Álvarez de Celiz y Álvarez Insúa, J, 2004; y recorridas de campo.

Otra variable que consideramos oportuno cartografiar, por lo evidente de su desigual distribución espacial, es la proporción de hogares con dos o más habitantes por cuarto.

Mapa 4: Proporción de Hogares con dos o más habitantes por cuarto

G04

Elaboración propia en base a: cartografía oficial GCBA; cartografía del CNPV 2001-INDEC; Atlas Ambiental de Buenos Aires; SSPLAN-GCBA, 2009; Álvarez de Celiz y Álvarez Insúa, J. 2004; y recorridas de campo.

De la misma manera se trabajan los hogares extendidos, en base a la variable censal Tipo de Hogar, sumando las categorías: Nuclear sin hijos y con familiares, Nuclear con hijos y con familiares, Nuclear incompleto y familiares, Sin núcleo y familiares, Nuclear sin hijos y no familiares, Nuclear con hijos y no familiares, Nuclear incompleto y no familiares, Sin núcleo y no familiares, Jefe y no familiares. En base a la variable censal Privación Material de los Hogares⁴, se calcula la proporción de hogares con privación patrimonial, con privación de recursos corrientes y con privación convergente.

Para considerar todas las variables en forma conjunta se realiza un análisis por Conglomerados (Cluster), que es un proceso estadístico basado en la elaboración de una matriz de correlaciones entre las variables implicadas, para lograr zonas homogéneas⁵, en base a los radios censales. Para realizarlo primero debemos calcular las variables que utilizaremos y transformar los valores en relativos, posteriormente correremos el proceso Hierarchical Cluster en el SPSS, analizaremos el dendograma y por último cartografiaremos el resultante.

Dendograma

G05

Fuente: Elaboración propia en base al Censo Nacional de Población y Viviendas, 2001. INDEC

Consideramos que por la distancia entre grupos, no amerita diferenciar en más de 4 conglomerados.

Mapa 5: Resultante de 4 Conglomerados

G06

Fuente: Elaboración propia en base a: cartografía oficial GCBA; cartografía del CNPV 2001-INDEC; Atlas Ambiental de Buenos Aires; SSPLAN-

Tabla 1: Datos para Cuatro Conglomerados

T01

Fuente: Elaboración propia en base al Censo Nacional de Población y Viviendas, 2001. INDEC

En los datos presentados en la tabla puede observarse que el conglomerado que presenta mejores valores en las variables consideradas es el número 1, que presenta valores similares al resto de la Comuna 15 y al conjunto de la Ciudad de Buenos Aires.

Los conglomerados 2, 3 y 4 presentan peores valores en casi todas las variables seleccionadas. Entre ellos los peores valores corresponden conglomerado 2, que está constituido por el radio censal que se encuentra encajonado entre el cementerio de la Chacarita y las vías del tren, y que en el dendograma corresponde al primer radio a la derecha, es decir al último en agruparse por similitud con los demás. Hacia el norte de ese conglomerado, en el extremo norte del conglomerado 3, se encuentra el Barrio Los Andes, que por sus características históricas y constructivas presenta valores del m² similares a los del barrio de Palermo y según entrevistas a vecinos está habitado en gran parte por hogares de ingresos medios y altos. Para que ese radio censal forme parte del conglomerado 3 los valores de las variables consideradas deben estar polarizados entre el Barrio los Andes y su entorno, es decir, que el entorno de este peculiar barrio debe presentar valores similares al del conglomerado 2. El resto del conglomerado 3, es decir el que está al sur de las vías del tren, corresponde íntegramente a la zona caracterizada como especializada en establecimientos del rubro automotor con alta densidad; mientras que en el conglomerado 4 la densidad de esos establecimientos disminuye.

Consideramos que a partir del análisis presentado podemos concluir que en la ZR presenta características socioeconómicas marcadamente diferenciadas con respecto al resto de la ZA, que indican peores condiciones de vida.

La cadena de Valor Automotriz

Según estudios realizados por el INTI (INTI. 2006) los talleres de reparación de automóviles, a nivel nacional, durante la década del '90 comienzan a entrar en una crisis paulatina de subsistencia. Esta crisis tiene dos causas principales

- Cambios tecnológicos: debido al incremento de componentes electrónicos en los automotores
- Comerciales, debido a la creciente integración vertical impulsada por las automotrices

Ambos procesos reforzaron la posición dominante de los agentes oligopólicos de la cadena de valor automotriz, siendo los talleres mencionados los eslabones débiles de esa cadena de valor.

El estudio sostiene que a nivel nacional, más del 70% de los talleres no incorporan la electrónica dentro de sus servicios, y la mayoría de los talleres atiende menos de 50 vehículos por mes, es decir 2 vehículos por día. Esto implica que la gran mayoría de ellos no realiza renovación ni mantenimiento de los equipos e instrumentos de trabajo, y se encuentran descapitalizados y en una situación de subsistencia crítica. La alta rotación tecnológica implica la necesidad de actualización continua de los saberes que poseen los mecánicos que allí trabajan, y, al mismo tiempo, que el equipamiento e instrumental de diagnóstico y reparación utilizados se vuelven obsoletos. Por último el estudio del INTI sostiene que sólo un 16% de los talleres registra trabajos y clientes, requisito para una mejor administración y requerimiento legal. Si bien este estudio no desagrega la información producida para nuestra zona de referencia, lo suponemos como válido a partir de la realización de recorridas de campo y observaciones no participantes.

Esta precarización de las condiciones de subsistencia de los talleres refuerza la costumbre⁶ de los talleristas de extender el taller al espacio público, costumbre naturalizada por falta de sanciones. Esta estrategia externaliza costos y degrada el espacio público, además al ser una zona inundable cada vez que hay una inundación el agua arrastra desechos generados por los talleres, principalmente grasas y aceites, que se desparman en la zona inundada, contaminando el espacio público y el interior de las viviendas anegadas. Debido a la alta concentración de unidades económicas pertenecientes a los eslabones débiles de la cadena de valor automotriz, existe un alto riesgo para la sustentabilidad de la actividad, de sus actividades asociadas, y de obsolescencia de la infraestructura destinada a esas actividades.

En lo referido a la venta de autopartes nuevas, según el informe del INTI citado anteriormente, en la cadena de valor automotriz hay una tendencia de las firmas automotrices a integrar verticalmente la cadena de valor a través de talleres propios y venta directa de autopartes por Internet. Según el mismo estudio el precio que se paga actualmente por la totalidad de repuestos de un automóvil es veintisiete veces superior al precio de un automóvil 0km, situación que está en la base del negocio de la comercialización de autopartes robadas con su contraparte delictiva. En nuestra zona de análisis ya tienen presencia directa las firmas Volkswagen, en Corrientes y Humboldt, y Peugeot, en Warnes y Scalabrini Ortiz.

Las grandes terminales automotrices multinacionales, según el Centro de Estudios para el Desarrollo Argentino (CENDA. 2008), aprovechan las políticas de protección sostenidas por el Gobierno Nacional para incrementar su tasa de ganancia a valores muy superiores a las que poseen en sus casas matrices, al mismo tiempo que los salarios que pagan son cinco veces menores que en sus mercados de origen.

Debido a la presunta asociación entre la comercialización de autopartes y accesorios usados con la realización de crímenes violentos, el 20/10/2010 el Senado nacional aprobó el expediente N° 1638/10 que prohíbe “la comercialización, el transporte y el almacenamiento de autopartes, repuestos y/o accesorios usados de automotores o motovehículos, como así también el desarmado de un automotor o motovehículo para la posterior comercialización de sus autopartes, repuestos y/o accesorios, sin la debida autorización legal.” (Expediente N° 1638/10. 2010). Esta determinación afectará sensiblemente la sustentabilidad de los establecimientos dedicados a la comercialización de autopartes usadas, con gran presencia en la ZR, y de de las actividades asociadas: talleres, y empresas de encomiendas.

Por otro lado el Gobierno Nacional está implementando incentivos a la producción de autopartes nacionales. El 4/7/2008 se promulgó la Ley 26.393 “Ley de desarrollo y consolidación del sector autopartista nacional” que establece beneficios fiscales para la compra de autopartes de origen nacional. Además se instrumentó un Programa de Desarrollo de la Industria Autopartista Nacional de financiación para autopartistas y terminales automotrices que apalancará créditos por más de US\$ 300 millones. Y el 15/12/2008 se promulgó la Ley 26.457 “Régimen de Incentivo a la Inversión Local para la Fabricación de Motocicletas y Motopartes” que establece beneficios fiscales a la producción de motocicletas con un 40% de componentes nacionales.

Ambas medidas van en la dirección de incentivar la venta de autopartes nuevas de origen nacional y minimizar la venta de autopartes usadas, cuya prohibición de comercialización ya tiene media sanción del Congreso Nacional. Sin embargo al estar oligopsonizada la cadena de valor automotriz estas modificaciones en la regulación del mercado automotor puede significar la quiebra de gran parte de los establecimientos dedicados a esta actividad, de gran presencia en la ZR, ya que pertenecen en su gran mayoría a MiPyMEs. Por su alta concentración espacial, si esta actividad entra en crisis puede provocar una degradación aún mayor del espacio público, la obsolescencia de las infraestructuras, además de la pérdida de puestos de trabajo.

Actualmente el CPU, en el cuadro de usos “5.2.1 a) Comercial Minorista”, establece un máximo de 50 m² para los talleres anexos a establecimientos que comercialicen repuestos y accesorios para automotores, pasado el cuál esos establecimientos deben realizar un estudio de impacto ambiental

como requisito previo a la habilitación. Esta reglamentación limita la cantidad de automotores que estos establecimientos pueden recibir diariamente. La estrategia adoptada por estos comerciantes es, al igual que los talleres mecánicos, extender el taller al espacio público, externalizar costos y degradar el espacio público.

A modo de conclusión

En la ZR hay una gran concentración de MiPyMEs que realizan actividades relacionadas con la comercialización de autopartes, accesorios y reparación de automotores. Para desarrollarlas utilizan frecuentemente el espacio público debido a que por la forma en que se distribuyen los ingresos al interior de la cadena de valor automotriz, y requisitos normativos, tienen dificultades para acceder a la gran superficie que demandan los automotores, ya que además de los vehículos que están siendo arreglados requieren espacio para los ya arreglados y los que están en espera.

La externalización de costos en el espacio público lo degrada expulsando a otras actividades que son sensibles a esta situación como la vivienda y el comercio minorista dedicado a los sectores de ingresos medios. Sin embargo exigirle a esos establecimientos la no utilización del espacio público como ámbito de trabajo podría implicar su quiebra masiva.

Pero esta situación esconde la transferencia de excedentes por parte de los talleres y comerciantes de autopartes hacia las terminales automotrices. Esa transferencia esta subsidiada por el GCBA mediante la cesión gratuita del espacio público para el ejercicio de una actividad privada, a costa de la degradación del espacio público y de la calidad de vida de la población que habita en la zona, que es de menores ingresos que en el entorno.

Bibliografía Selectiva

Álvarez de Celiz y Álvarez Insua, J. (2004) *Equipamiento urbano y actividad productiva en el oeste de la ciudad de Buenos Aires. Caracterización económico territorial de los barrios de Chacarita, Paternal, Agronomía y Villa Ortúzar*. CEDEM. Buenos Aires. Disponible en www.cedem.gov.ar/areas/des_economico/cedem/pdf/coyunt/11/11_14_paternal.pdf. Última visita 4/6/2011

Balanovski, Vivian, María Elena Redín y Héctor Poggiese. (1999). *Percepción social del riesgo. Inundaciones en el arroyo Maldonado: mapa de riesgo elaborado con participación comunitaria*. FLACSO. 1999. Buenos Aires. Disponible en: http://www.flacso.org.ar/uploaded_files/Publicaciones/Percepcion.Social.del.Riesgo.pdf y el mapa en http://www.mvotma.gub.uy/dinagua/datos/FLACSO_Mapa_Percepci%F3n_Social_Riesgo.pdf Última visita 2/6/2011

Bozzano, Horacio. (1999). *Atractividad territorial y cementerios industriales. Fortalezas y debilidades de la reestructuración industrial en la Región Metropolitana de Buenos Aires*. Trabajo presentado en el Primer Encuentro Humboldt de Geógrafos, Buenos Aires, 1999.

Buzzai y C Baxendale. *Análisis Socioespacial con SIG*. G. Ed. Lugar - GEPAMA, Bs. As 2006

CENDA (2008). *El complejo automotriz argentino: las terminales a la promoción y el desarrollo industrial al descenso*. En Notas de la Economía Argentina, Edición 05, Agosto de 2008. IADE. Disponible en <http://www.iade.org.ar/modules/noticias/article.php?storyid=2607> Última visita 2/6/2011

GCBA (1999). *Plan Urbano Ambiental – Informe de Diagnóstico Área Ambiental*. Secretaría de Planeamiento Urbano (SPU), Consejo del Plan Urbano Ambiental (CoPAU), Buenos Aires.

GCBA (2000). *Plan Urbano Ambiental, Documento Final*, Buenos Aires.

GCBA (2006). *Documento Plan Urbano Ambiental, Junio 2006*, Ministerio de Planeamiento y Obras Públicas, Consejo del Plan Urbano Ambiental, Buenos Aires.

GCBA (2009). *Código de Planeamiento Urbano de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires*. Edición actualizada al 31 de diciembre de 2009. Disponible en <http://ssplan.buenosaires.gov.ar/> Última visita 4/6/2011

Gómez, A., Mario, S., Olmos, F. (2005), *Índice de privación material de los hogares (IPMH): Desarrollo y aplicación con datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas, 2001*. En AEPD, VII Jornadas Argentinas de Estudios de Población, Tomo II, Buenos Aires, 2005.

INDEC (2004). *El estudio de la pobreza según el Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2001. Metodología de elaboración del Índice de Privación Material de los Hogares (IPMH)*, Serie pobreza, Buenos Aires.

INTI (2006). *De mecánicos a "mecatrónicos"*. En Revista Saber Como, Nro. 44 - Septiembre 2006. Disponible en www.inti.gov.ar/sabercomo/sc44/inti5.php. Última visita 2/6/2011

INTI (2005) *Adecuación Tecnológica del Servicio Independiente de Reparación de Vehículos Automotores Diesel – Electrónicos*. Disponible en <http://www.adlbv.org.ar/varios/ProyTalleristas.pdf>. Última visita 2/6/2011

Kreimer, Alicra, David Kullock y Juan B. Valdés (editores) (2001). *Inundaciones en el Área Metropolitana de Buenos Aires*. The World Bank, Disaster Risk Management Working Paper Series No. 3, Washington D.C.

Minujín, A y Kessler, G, (1995), *La nueva pobreza en la Argentina*, Editorial Planeta, Argentina.

Subsecretaría de Planeamiento Urbano. (2009). *Informe Territorial 2009 del barrio de Villa Crespo*. SSPLAN-GCBA.

Leyes Nacionales y expedientes legislativos

Expediente N° 1638/10 (2010). *Proyecto de ley estableciendo las cláusulas definitivas de los lugares que funcionen como desarmaderos de autopartes y prohibiendo la comercialización, el transporte y almacenamiento de autopartes y otros de automotores*

Ley Nacional 26.393 (2008). *Ley de desarrollo y consolidación del sector autopartista nacional*

Ley Nacional 26.457 (2008) *Régimen de Incentivo a la Inversión Local para la Fabricación de Motocicletas y Motopartes*

Entrevistas realizadas

1. Hugo Osvaldo Tornese, presidente de la Junta de Estudios Históricos de Villa Crespo y habitante de la ZR
2. Marta, Directora del Jardín Maternal Paula Albarracín, localizado en la ZR
3. Raúl, habitante de la ZA
4. Roque, Mecánico de la ZR
5. Ricardo, Mecánico de la ZR
6. José, Mecánico de la ZR

Sitios en Internet

<http://www.barriada.com.ar/villacrespo.htm>

(último acceso: 1 de noviembre 2010)

<http://www.buenosaires.gov.ar>

(último acceso: 1 de noviembre 2010)

<http://ssplan.buenosaires.gov.ar/>

(último acceso: 23 de octubre 2010)

<http://www.todowarnes.com>

(último acceso: 1 de noviembre 2010)

<http://www.villacrespo.org.ar/>

(último acceso: 1 de noviembre 2010)

Fuentes Cartográficas

GCBA. Cartografía oficial

INDEC. Cartografía a nivel radio censal del CNPV 2001

Atlas Ambiental de Buenos Aires - <http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar>"

¹ Se estima que entre las cuatro empresas empleaban entre 1.900 y 5.000 operarios.

² Los distintos tipos de Distritos Residenciales son: R1a, Residencial exclusivo de densidad media; R1b, Residencial exclusivo de densidad media-baja, con altura limitada; R2a, Residencial general de densidad alta; R2b, Residencial general de densidad media-baja. Los distintos tipos de distritos Centrales son C1, Área Central; C2, Centros Principales; C3, Centros Locales. Los distintos tipos de distritos Equipamientos son: E1, Equipamiento mayorista; E2, Equipamiento general; E3, Equipamiento local; E4, Equipamiento especial.

³ A modo de aclaración metodológica, los datos se utilizaron para la elaboración de la cartografía utilizada son del CNPV 2001, el análisis de la cadena de valor automotriz corresponde a 2005, mientras que los informes territoriales de Álvarez de Celiz y Álvarez Insúa, J. y el GCBA son de 2004 y 2009 respectivamente. Esta diferencia temporal hace necesaria una reelaboración del presente trabajo cuando estén disponibles los datos censales de 2010 a nivel radio censal.

⁴ La variable censal Privación Material de los Hogares fue elaborada desde el censo 2001 con el fin de cuantificar la nueva pobreza surgida durante la década de los 90, que no podía ser bien captada por el método de NBI, pues ese indicador sobreestima la cuestión habitacional y subestima los ingresos familiares al considerar únicamente los ingresos del jefe de hogar.

Esta variable tiene cuatro categorías mutuamente excluyentes: Hogares sin privación, con privación patrimonial, con privación por recursos corrientes y con privación convergente, es decir de ambos tipos de privación simultáneamente. Para una ampliación de la discusión sobre el uso de NBI e IPMH recomendamos la lectura de:

Minujín, A y Kessler, G, (1995), La nueva pobreza en la Argentina, Editorial Planeta, Argentina.

Gómez, A., Mario, S., Olmos, F. (2005), "Índice de privación material de los hogares (IPMH): Desarrollo y aplicación con datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas, 2001". En AEPA, VII Jornadas Argentinas de Estudios de Población, Tomo II, Buenos Aires, 2005.

INDEC, (2004), El estudio de la pobreza según el Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2001. Metodología de elaboración del Índice de Privación Material de los Hogares (IPMH), Serie pobreza, Buenos Aires.

⁵ Para mas detalle sobre la metodología y sus implicancias teóricas ver: Análisis Socioespacial con SIG. G. Buzzai y C Baxendale. Ed. Lugar - GEPAMA, Bs. As 2006

⁶ En entrevistas realizadas, vecinos antiguos consignaron que el uso del espacio público como ámbito de trabajo por parte de los talleres, es una conducta de larga data. Es decir que no puede ser atribuible a la crisis del sector.