

CIUDAD Y TERRITORIO

ESTUDIOS TERRITORIALES

ISSN(P): 1133-4762; ISSN(E): 2659-3254

Vol. LIII, N° 210, invierno 2021

Págs. 1031-1042

<https://doi.org/10.37230/CyTET.2021.210.07>

CC BY-NC-ND



Ciudades en redes económicas: una comparación de Buenos Aires y Santa Cruz con Singapur, enfocada en el sector de petróleo y gas

Sören SCHOLVIN

Departamento de Economía
Universidad Católica del Norte, Antofagasta, Chile

Resumen: En estudios recientes sobre Singapur, se propone que las “ciudades compuertas” conectan lugares periféricos a las redes globales de producción y tienen un impacto importante sobre el desarrollo de la periferia. Enfocando el sector de petróleo y gas, el presente artículo revela las múltiples formas en que las ciudades sirven como centros de globalización. El autor se refiere a treinta y tres entrevistas e información de fuentes secundarias para mostrar que Buenos Aires (Argentina) es, en primer lugar, un nodo de control corporativo. La prestación de servicios técnicos acontece en el interior del país. Santa Cruz (Bolivia), en cambio, concentra estos servicios y otras funciones debido a la falta de condiciones adecuadas en ubicaciones periféricas que aprovechan poco de la integración en las redes globales de producción.

Palabras claves: Ciudad compuerta; Desarrollo; Red global de producción; Buenos Aires; Santa Cruz.

Cities in economic networks: a comparison of Buenos Aires and Santa Cruz with Singapore, focussed on the oil and gas sector

Abstract: Recent studies on Singapore suggest that “gateway cities” connect peripheral locations to global production networks and have an important impact on the development of the periphery. Focussing on the oil and gas sector, this article reveals the multiple ways in which cities serve as

Recibido: 14.10.2020; Revisado: 08.03.2021

Correo electrónico: soren.scholvin@ucn.cl; N° ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5911-2718>

El autor agradece los comentarios y sugerencias realizados por los evaluadores anónimos, que han contribuido a mejorar y enriquecer el manuscrito original.

centres of globalisation. The author refers to 33 interviews and information from secondary sources to show that Buenos Aires (Argentina) is, first of all, a node of corporate control. The provision of technical services takes place in the interior of the country. Santa Cruz (Bolivia), meanwhile, concentrates these services and other functions due to the lack of adequate conditions at peripheral locations, which benefit little from integration into global production networks.

Keywords: Gateway city; Development; Global production network; Buenos Aires; Santa Cruz.

1. Introducción

Los estudios sobre la red de las ciudades globales – en inglés, *world city network* – han avanzado mucho nuestra comprensión de la globalización con respecto a los procesos de interconexión a través de las actividades de empresas que prestan servicios en contabilidad, derecho, finanzas y publicidad a corporaciones transnacionales (DERUDDER & TAYLOR, 2016; TAYLOR & al., 2002a, 2002b; TAYLOR & DERUDDER, 2016). Se han realizado también esfuerzos para captar el papel de las ciudades globales en las redes globales de producción. BROWN & al. (2010) sostienen que las ciudades globales son nodos en estas redes porque proporcionan funciones claves de control corporativo y dichos servicios dedicados a empresas. PARNREITER (2010, 2015) y ROSSI & al. (2007) han seguido esta línea de investigación, concentrándose en las ciudades globales como lugares críticos para la gobernanza de procesos económicos.

En publicaciones recientes sobre Singapur, se ha desarrollado un marco más amplio: el de las “ciudades compuertas”. SCHOLVIN & al. (2019a) proponen que las ciudades compuertas están marcadas por hasta cinco elementos que comprenden todo lo necesario para el funcionamiento de la producción espacialmente fragmentada, es decir, para la integración de lugares periféricos en la economía global: logística y transporte, procesamiento industrial, control corporativo, prestación de servicios a empresas y generación de conocimiento. BREUL & REVILLA DIEZ (2018) escriben por consiguiente que Singapur es un “paso intermedio” que conecta la periferia – por ejemplo, ubicaciones en Indonesia y Vietnam – a las redes globales de producción. En otra publicación muestran que Singapur limita el desarrollo en algunos lugares periféricos porque atrae muchas actividades que podrían hacerse también en la periferia (BREUL & al., 2019).

Significa que, como marco analítico, las ciudades compuertas se distinguen de las ciudades

globales en cuanto a la perspectiva. No son necesariamente casos empíricos distintos. Mientras que el enfoque de las ciudades globales se refiere a las relaciones entre ciudades o, en otras palabras, a la red de las ciudades globales, la investigación sobre las ciudades compuertas abarca las relaciones de las ciudades con la periferia.

El presente artículo aplica el concepto de las ciudades compuertas a dos casos en Sudamérica: Buenos Aires (Argentina) y Santa Cruz (Bolivia). El objetivo es averiguar si las conclusiones sobre Singapur se aplican también a estos casos, si se pueden generalizar. En otras palabras, el artículo responde a dos preguntas: ¿De qué manera conectan Buenos Aires y Santa Cruz lugares periféricos a las redes globales de producción? ¿Cuál es el impacto de ambas ciudades sobre el desarrollo periférico?

De esta manera, el artículo aborda un punto débil del debate sobre las ciudades en las redes económicas. Como se explica en detalles más abajo, se ha descuidado la diversidad de este fenómeno, es decir, las múltiples formas en que las ciudades actúan como centros de globalización. La diversidad de las ciudades – en las redes económicas o de una manera más general – no es, sin duda, una sorpresa para los lectores que se especializan en Estudios Urbanos. Aun así, esta diversidad merece más atención en los debates a los que este artículo hace una contribución. Por lo tanto, forma parte de una literatura creciente que se basa en la convicción que hay que:

“apreciar la pluralidad de la experiencia urbana, reconociendo, al mismo tiempo, su interconectividad global” (ACUTO, 2014, 1733; véase también HOYLER & HARRISON, 2018).

Al analizar el impacto de Buenos Aires y Santa Cruz sobre el desarrollo periférico, el artículo además cuestiona un cierto escepticismo que predomina en los debates correspondientes.

El artículo está estructurado de la siguiente manera: en la primera sección, se presenta

el enfoque de las ciudades compuertas y se lo contextualiza en los debates relacionados sobre las ciudades globales. Se explican también la selección de casos y la metodología. La segunda sección empieza con un resumen de los hallazgos sobre Singapur como ciudad compuerta. Después, se analizan Buenos Aires y Santa Cruz.

2. Marco conceptual y metodológico

2.1. Ciudades compuertas

Una ciudad compuerta se define como

“una entrada a (y necesariamente una salida de) alguna área” (BURGHARDT, 1971, 269).

SHORT & al. (2000) sostienen que todas las ciudades son, en cierta medida, compuertas, globalizando sus esferas de influencia en términos culturales, económicos y políticos. En consecuencia, la investigación sobre las ciudades compuertas se ha vuelto muy amplia. Trata de temas como el transporte marítimo (LEE & DUCRUET, 2009), los flujos de comercio e inversión extranjera (CHUBAROV & BROOKER, 2013; GRANT, 2008) y la migración internacional (PRICE & BENTON-SHORT, 2008).

Hay, por supuesto, superposiciones en la literatura sobre las ciudades compuertas y las ciudades globales. TAYLOR & al. (2002c) llaman a ciertas ciudades globales de “centros de comando regional”, lo que sugiere que integran a su periferia en la red de las ciudades globales. Estas ubicaciones – por ejemplo, São Paulo – son elegidas por los proveedores de servicios a empresas, y presumiblemente también por otras compañías transnacionales, como locaciones para las sedes regionales, es decir, sedes de control a nivel continental o subcontinental. Así conectan las subsidiarias nacionales con las respectivas casas matrices. Al adoptar esta idea, PARNREITER (2010, 2015) analiza cómo los proveedores de servicios a empresas en Hamburgo les ayudan a sus clientes a globalizar sus negocios y cómo las empresas correspondientes en Ciudad de México conectan el interior del país con el mundo. ROSSI & al. (2007) distinguen entre las “ciudades de decisión” (sitios de las sedes corporativas) y las “ciudades de servicio” (ubicaciones de proveedores de servicios a empresas) en Brasil.

Un punto débil de las publicaciones que se han desarrollado en la tradición de la investigación

sobre las ciudades globales es que se limitan a los servicios a empresas y, en menor medida, al control corporativo. Este enfoque ha sido fuertemente criticado – tanto por representantes de estudios pos-coloniales (ROBINSON, 2002, 2006), como por los científicos que más han marcado la investigación sobre las redes globales de producción (COE & al., 2010). En pocas palabras, al analizar exclusivamente el control corporativo y los servicios a empresas, no se puede comprender el rol de las ciudades en la economía global. A lo peor, surge una visión incorrecta del asunto.

Existen estudios cuantitativos sobre las redes de ciudades en otros ámbitos. MARTINUS & al. (2015) analizan empresas del sector energético. TOLY & al. (2012) enfocan el mismo sector y organizaciones no gubernamentales. Los sectores de automotriz, biotecnología, equipamiento hardware y farmacéutica son analizados por KRÄTKE (2014a, 2014b). HOYLER & WATSON (2013) estudian empresas de medios de comunicación. Estas publicaciones muestran que hay varias redes de las ciudades globales, pero, debido a su metodología que solamente comprende el control corporativo, no consiguen revelar las diversas funciones que una ciudad puede asumir para interconectar a otros lugares.

El artículo de SCHOLVIN & al. (2019a) mencionado en la introducción capta la diversidad de las ciudades en las redes económicas. Basándose en una revisión de la literatura sobre las ciudades globales y las redes globales de producción, los autores deducen la importancia de las ciudades compuertas de cinco elementos o funciones que las ciudades asumen para las redes globales de producción:

- Primero, las ciudades globales son, a veces, nodos de transporte, así sirviendo de compuertas (GRUBESIC & MATISZIW, 2012; HESSE, 2010; JACOBS & al., 2010; LEE & DUCRUET, 2009). DUCRUET & al. (2014) definen las ciudades compuertas mediante la interconexión por el control corporativo, los servicios a empresas y la logística. El concepto de las “ciudades relacionales” – desarrollado por SIGLER (2013) – enfoca el almacenamiento, la logística y la venta al por mayor.
- Segundo, algunas ciudades en las economías emergentes albergan industrias de gran escala, como lo demuestra la fabricación de automóviles en Bangkok y São Paulo que está vinculada a través de las fronteras nacionales, ligando la periferia de Asia sud-oriental y Sudamérica, respectivamente, con la economía global (DICKEN, 2015; RAMOS SCHIFFER, 2002).

- Tercero y cuarto, las sedes corporativas y los servicios a empresas son las características estándar en la literatura sobre las ciudades globales. FRIEDMANN & WOLFF definen las ciudades globales como “centros bancarios y financieros [y] sedes administrativas” (1982, 312). Según SASSEN, son “puntos de control altamente concentrado” (2001, 3), donde se prestan servicios a empresas en contabilidad, derecho, finanzas y publicidad. Con respecto a las ciudades compuertas, Scholvin y sus coautores proponen incluir también servicios técnicos.
- Quinto, las ciudades compuertas son lugares donde se genera conocimiento en procesos cooperativos que involucran actores locales y no locales. En estos procesos, tecnologías existentes se adaptan a particularidades locales o, alternativamente, tecnologías desarrolladas localmente se comercializan a nivel mundial (SCHOLVIN & al., 2019b).

Es importante subrayar que no cada función tiene relevancia para la gobernanza de las redes globales de producción. Una convicción clave del concepto es que una ciudad de comando puede servir como compuerta así mismo que un nodo de logística y procesamiento industrial. Lo esencial es que cada uno de los cinco elementos es necesario para que ubicaciones periféricas se integren en la económica mundial.

El presente artículo contribuye al enfoque de las ciudades compuertas y, en consecuencia, está basado en la literatura correspondiente. La investigación sobre las redes globales de producción ofrece aportaciones al tema del artículo que no fueron integradas por falta de espacio – como, por ejemplo, las observaciones de COE & al. (2004), COE & YEUNG (2015) y HESSE & RODRIGUE (2006) en cuanto a los servicios de logística que son esenciales tanto para las ciudades compuertas, como para las redes globales de producción. PHELPS argumenta que

“el valor de una perspectiva de logística y transporte dentro de las redes globales de producción es que dirige la atención hacia [...] lugares intermedios” (2017, 30).

Más allá del análisis de las características de las ciudades compuertas, Scholvin & al. (2019a) muestran que estas ciudades – o, mejor dicho, Singapur – son importantes para el desarrollo de lugares periféricos, concentrando algunos segmentos de las redes globales de producción y, al mismo tiempo, facilitando la difusión de otras actividades hacia la periferia. Por ejemplo, Singapur alberga los proveedores de servicios

técnicos más conocidos del sector de petróleo y gas, como Baker Hughes y Halliburton. Desde la ciudad compuerta, estas empresas proveen sus servicios a toda la región Asia-Pacífico, pero han descentralizado sus almacenes básicos y sedes de soporte a lugares más cercanos a las cuencas de petróleo y gas, como en Indonesia y Vietnam.

Mientras que Scholvin y sus coautores toman una posición neutral con respecto a los efectos de las ciudades compuertas sobre el desarrollo periférico, un artículo por BREUL & al. (2019) se concentra en los “mecanismos de filtro” de las ciudades compuertas. Se propone – a base del caso de Singapur – que las ciudades compuertas reducen las ganancias de la periferia en las redes globales de producción debido a su posición intermediaria que permite que las ciudades compuertas aten ciertas actividades a ellas mismas. Al enfocar los efectos negativos de las ciudades compuertas sobre el desarrollo periférico, este estudio se vincula a debates sobre la “sombra de aglomeraciones” (BURGER & al., 2015) y la “transferencia geográfica de valor” (PARNREITER, 2019; véase también SCHOLVIN & BREUL, 2021). Confirma una observación de MASSEY que escribe que:

“algunos [lugares] están más a cargo [...] que otros; algunos inician flujos y movimientos, otros no; algunos están efectivamente en el lado receptor [mientras que otros] están efectivamente encerrados” (1993, 6).

Con el trasfondo de este escepticismo en cuanto a las ciudades compuertas y el desarrollo periférico, conviene preguntarse no solo si otros casos son idénticos a Singapur en orden a sus funciones en las redes globales de producción. Hay que investigar también si tienen los mismos efectos sobre el desarrollo de lugares periféricos.

2.2. Selección de casos

¿Por qué en el presente artículo se estudian Buenos Aires, Santa Cruz y el sector de petróleo y gas? Primero, para comparar ciudades en Sudamérica con Singapur, conviene enfocar el mismo sector. De esta manera, se evita que las características del sector influyan sobre los resultados. Segundo, como señala SARTORI (1994), la comparación tiene sentido si los objetos que se comparan tienen algo en común pero no son idénticos. Se sabe que Buenos Aires y Santa Cruz juegan un rol importante en las respectivas economías de Argentina y Bolivia, y también en el sector de petróleo y gas. Al mismo tiempo, son ciudades muy distintas en lo que

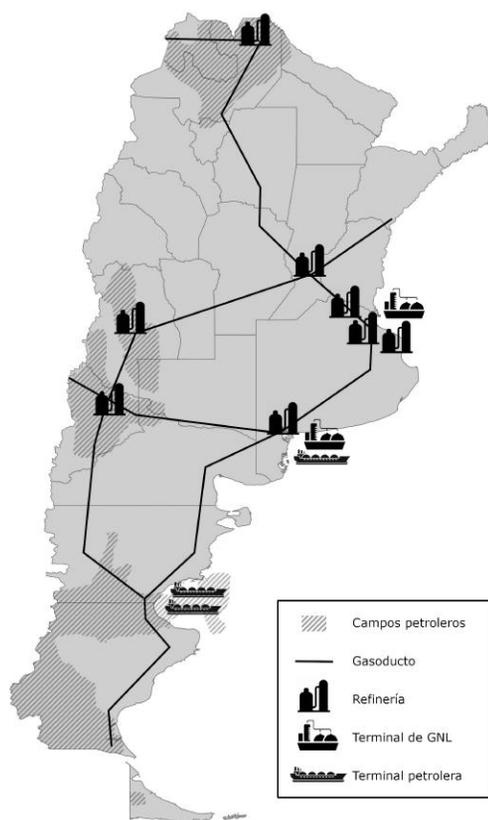


FIG. 1/ **Infraestructuras downstream y cuencas de petróleo y gas en Argentina**

Fuente: Elaboración propia

atañe a su desarrollo económico y su posición política a nivel nacional, entre otros factores. Buenos Aires además queda lejos de las principales cuencas en Argentina. El caso contrario aplica a Santa Cruz (FIG. 1 y FIG. 2).

Se podría estudiar otras ciudades y con mucha probabilidad existen paralelos entre Buenos Aires y las capitales de otros países ricos en hidrocarburos en Sudamérica, como Caracas o Quito. Santa Cruz probablemente comparte unas características con Rio de Janeiro, la ciudad compuerta al sector de petróleo y gas en Brasil. Sería también interesante analizar con más profundidad las cabeceras secundarias mencionadas más abajo. Sin embargo, el objetivo del artículo es revelar la diversidad de las ciudades compuertas. Se considera la proposición que Singapur es una ciudad compuerta de carácter modélico como hipótesis y el artículo sirve

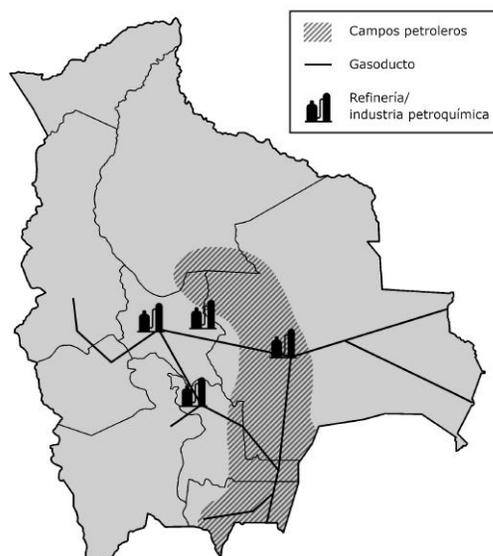


FIG. 2/ **Infraestructuras downstream y cuencas de petróleo y gas en Bolivia**

Fuente: Elaboración propia

para falsarla. Como explica FLYVBJERG (2006), hasta estudios de casos únicos generan conocimiento generalizado, si falsan una hipótesis. Significa que la inclusión de otros casos no tendría ningún impacto sobre la contribución de este artículo al debate sobre las ciudades compuertas.

Para evitar otro malentendido, un estudio sobre una ciudad compuerta no tiene por objetivo analizar la ciudad de una manera holística (para estudios más amplios de Buenos Aires y Santa Cruz, véase KIRSHNER, 2013; LOMBARDO & al., 2003, 2006). La perspectiva del presente artículo solo permite entender mejor el rol de las ciudades en las redes económicas. Con respecto al desarrollo de los lugares periféricos vinculados a las ciudades compuertas, tampoco capta la totalidad de las condiciones relevantes. Entre muchos factores endógenas y exógenas que influyen sobre el desarrollo periférico, se enfoca en el impacto de las ciudades compuertas.

2.3. Metodología

En el siguiente análisis, se usan datos de fuentes secundarias, como los informes de la Energy Information Administration. El sitio web A Barrel

Full presta información sobre todos los campos de petróleo y gas activos en el mundo, indicando las operadoras y los principales proveedores de servicios. Información sobre el sector downstream – por ejemplo, las refinerías, sus capacidades y propietarios – también está disponible.¹ Este tipo de información proporciona una primera visión sobre la relevancia de Buenos Aires y Santa Cruz. Aun así, no explica el rol de compuerta.

Durante viajes de investigación a Argentina y Bolivia en 2017, el autor llevó a cabo entrevistas semiestructuradas con representantes de autoridades públicas, confederaciones empresariales y, lo más importante, empresas locales y transnacionales. Se realizaron diecisiete entrevistas en Buenos Aires y dieciséis en Santa Cruz. Los entrevistados fueron identificados a través de sus páginas personales en LinkedIn y mediante el principio de bola de nieve. Las entrevistas se realizaron con la ayuda de una guía de ocho preguntas abiertas sobre las estrategias de localización, la división del trabajo dentro de las empresas, las relaciones entre empresas y las ventajas de localización que Buenos Aires y Santa Cruz ofrecen. Estas preguntas se adaptaron ligeramente antes de cada entrevista, reflejando el área de experiencia del entrevistado y la naturaleza exacta de la empresa/organización. Se grabaron las entrevistas, con la excepción de cuatro que fueron reconstruidas a base de notas. Luego, se las estructuraron por categorías previamente definidas que se relacionan a los cinco elementos de las ciudades compuertas. Parece oportuno añadir que los entrevistados, con la excepción de los dueños de empresas, comunicaron sus opiniones personales, aunque tengan altos cargos en las compañías u organizaciones correspondientes.

3. Análisis empírico

3.1. Singapur: el modelo de una ciudad compuerta

SCHOLVIN & al. (2019a) demuestran que Singapur sirve como centro logístico (debido al tamaño y la eficiencia del puerto) y que es un lugar importante del procesamiento industrial (por la industria petroquímica que suministra la mayoría de las importaciones correspondientes de varios

países en la región). Petroleras integradas como ExxonMobil y Total dirigen sus actividades en Asia sud-oriental – a veces también para la región Asia-Pacífico y el Medio Oriente – desde allá. Las sucursales nacionales se comunican con las sedes en Singapur, no directamente con las casas matrices. Los servicios a empresas se prestan también en la ciudad compuerta, desde donde compañías como Schlumberger mandan personal altamente cualificado a la periferia. Instituciones en Singapur, por ejemplo, el Centro de Investigación Offshore e Ingeniería, desarrollan nuevas tecnologías, en particular para la aplicación en Asia sud-oriental.

A pesar de que haya efectos positivos sobre el desarrollo periférico, BREUL & al. (2019) argumentan que Singapur filtra las ganancias que se realizan en las redes globales de producción de tres maneras. Primero, para varias actividades, especialmente tales de alto rendimiento, Singapur es una ubicación más atractiva que los lugares periféricos que albergan los recursos de petróleo y gas porque Singapur aprovecha de economías de escala. Segundo, las autoridades públicas promueven la ciudad como nodo del sector. Significa que la periferia enfrenta no solamente a una ubicación más competitiva, pero también a una política sofisticada de vinculación a las redes globales de producción por la parte de Singapur. Tercero, las estrategias de localización de cada empresa llevan a trayectorias dependientes: una vez que, por ejemplo, una compañía concentre el control corporativo en Singapur, es muy probable que busque los servicios a empresas en el mismo lugar.

3.2. Buenos Aires: un centro de control corporativo

Mientras que Singapur es una ciudad estado sin propios recursos hidrocarbúricos, Buenos Aires es el centro económico y político de un país con una extensión considerable. Hay importantes reservas convencionales en el interior (2.4 mil millones barriles de petróleo y 11.1 billones pies cúbicos de gas probados), así como recursos no convencionales, particularmente en una formación geológica en el norte de la Patagonia que se llama Vaca Muerta. Es uno de los yacimientos de hidrocarburos no convencionales mayores del mundo (ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION, 2017).

Empezando con la logística y el transporte, es decir el primer elemento de las ciudades

¹ El sector de petróleo y gas se divide en tres áreas. El upstream comprende exploración y extracción. El midstream incluye transporte, almacenamiento y venta a mayoristas. La

refinación del petróleo crudo y la purificación del gas natural, así como la venta a consumidores finales, forman el downstream.

compuertas, Buenos Aires es el principal puerto de contenedores y el único nodo de transporte aéreo en Argentina. Las compañías involucradas en el sector de petróleo y gas normalmente están activas en varias provincias. Viajar en avión de una provincia a otra casi siempre implica una parada en Buenos Aires, lo que convierte a esta ciudad en la ubicación preferida para el equipamiento y personal necesario en más de un sitio del interior.² Como nodo logístico, Buenos Aires está vinculada a las pequeñas ciudades cercanas a la operación. Estos lugares – Añelo y Plaza Huincul en la provincia de Neuquén, por ejemplo – sirven de nodos subordinados, donde se almacena el equipamiento que se necesita con alta frecuencia. Los empleados que hacen el trabajo manual relacionado a la exploración y extracción residen allí.

No todos los flujos relevantes para el sector de petróleo y gas pasan por Buenos Aires. Los puertos de Caleta Córdova, Caleta Olivia y Rosales juegan el rol principal para el petróleo crudo (MINISTERIO DE TRANSPORTE, 2021). Caleta Córdova y Caleta Olivia están cerca de las cuencas mayores en la Patagonia. Rosales se ubica en los límites de Bahía Blanca y conecta por tierra con sitios del interior donde se extraen petróleo y gas. Para los proveedores de servicios técnicos, que suelen importar insumos de alta complejidad tecnológica, el transporte por contenedor es clave. En consecuencia, dependen de Dock Sud y Puerto Nuevo en Buenos Aires.³

El procesamiento industrial se concentra en los alrededores de Buenos Aires, pero solo hasta un cierto punto. La refinería mayor de Argentina, que alcanza una producción de 189,000 barriles por día, está ubicada en La Plata, a unos 60 kilómetros al sudeste del centro de Buenos Aires. La segunda refinería mayor (110,000 barriles por día) está en Buenos Aires; la cuarta (84,500 barriles por día) a unos 80 kilómetros al noroeste. Sin embargo, las refinerías en el área portuaria de Bahía Blanca y en las provincias de Mendoza, Neuquén y Salta llevan a una cierta descentralización. Bahía Blanca también alberga una terminal para gas natural licuado. Es la segunda en tamaño en el país, detrás de una instalación similar en el norte del área metropolitana de Buenos Aires (A BARREL FULL, 2014, 2015b). Bahía Blanca tiene perspectivas de desarrollar la industria petroquímica a base de los recursos no convencionales (RÍO NEGRO, 2018a, 2018b), reforzando su rol de

compuerta con respecto al procesamiento industrial, más allá de su relevancia como compuerta logística. La FIG. 1 visualiza estas infraestructuras del sector downstream e indica la ubicación de las cuencas:

El rol de compuerta de Buenos Aires es más evidente con respecto al control corporativo (véase también SCHOLVIN, 2019a, 2021a). Buenos Aires alberga la sede del gigante semiestatal YPF, así como las oficinas de las principales operadoras y proveedores de servicios técnicos, incluyendo Chevron, Halliburton, Pan American Energy, Schlumberger, Shell, Techint y Wintershall. Los actores claves del sector downstream se concentran allí también. En cuanto a esta concentración, un entrevistado explicó que:

“en la Argentina, para una corporación grande, es indispensable estar en Buenos Aires [...]. Acá decimos que ‘Dios está en todos lados, pero atiende en Buenos Aires’”.⁴

Mientras tanto, los asuntos operacionales se manejan por oficinas más cercanas a los pozos, generalmente en las capitales provinciales.⁵ Otro entrevistado dijo que su empresa había fundado un centro dedicado a estudios geológicos y soporte técnico en la ciudad de Neuquén, señalando que:

“eso se relaciona a la exploración. Tiene que hacerse cerca de la operación”.⁶

Otras empresas toman todas las decisiones en Buenos Aires, pero duplican sus estructuras en el interior para facilitar la implementación. Eso les permite enviar gerentes allí en momentos de alta actividad y concentrarles en Buenos Aires siempre cuando hay poco que hacer en el interior.⁷

A pesar de la concentración empresarial en la ciudad compuerta, las empresas locales en las provincias ricas en hidrocarburos también le prestan numerosos servicios técnicos al sector. En Neuquén, la expansión de las actividades upstream en Vaca Muerta ha dado lugar a la ampliación y creación tanto de centros de administración y transporte, como de parques industriales y logísticos (LANDRISCINI & al., 2017). La legislación sobre el contenido local, que, en Argentina, se aplica a nivel provincial, ha resultado crítica para las empresas locales, pero se trata de servicios genéricos como la construcción de caminos de acceso

² Entrevista con un proveedor extranjero de servicios (Buenos Aires, 3 mayo 2017).

³ Entrevista con una operadora extranjera (Buenos Aires, 10 mayo 2017).

⁴ Entrevista con una operadora argentina (Buenos Aires, 27 abril 2017).

⁵ Entrevistas con una operadora extranjera (Buenos Aires, 5 mayo 2017) y un proveedor extranjero de servicios (Buenos Aires, 4 diciembre 2017).

⁶ Entrevista con una operadora extranjera (Buenos Aires, 5 mayo 2017).

⁷ Entrevista con un proveedor extranjero de servicios (Buenos Aires, 14 diciembre 2017).

o el transporte de insumos y personal. Los servicios especializados – tareas altamente lucrativas como la perforación – siguen siendo dominadas por compañías extranjeras con presencia local.⁸

Por lo tanto, las empresas del interior se encuentran en una posición desfavorable frente a las operadoras y proveedores extranjeros de servicios técnicos (véase también SCHOLVIN, 2019b). Como explican KOZULJ & LUGONES (2007), las empresas locales son mayormente proveedores de un “segundo anillo”, subcontratadas por los proveedores extranjeros del “primer anillo”. Las operadoras y los proveedores extranjeros les pasan la tarea de bajar los costos a las empresas locales y, a través de despidos y contratos más flexibles, a los empleados subcontratados (LANDRISICINI, 2017). Un entrevistado explicó que las empresas locales

“tienen que mejorar la eficiencia [...]. Hoy nos ofrecen un servicio a 40 dólares. En medio año, tienen que hacerlo a 20 y en un año, a 10”.⁹

Con respecto a la quinta función de las ciudades compuertas, las corporaciones extranjeras acceden al conocimiento que existe en Argentina, por ejemplo, a través de institutos que realizan análisis geológicos o empleando mano de obra calificada.¹⁰ En las entrevistas, la disponibilidad de conocimiento fue mencionada frecuentemente como una ventaja de Buenos Aires.¹¹ Algunas universidades en las provincias con extracción de petróleo y gas ofrecen carreras que corresponden a las necesidades del sector. Bariloche, ubicada en Río Negro, alberga institutos de investigación que buscan conectarse a las redes globales de producción relacionadas a Vaca Muerta. Sin embargo, estas son excepciones en un país donde las actividades de investigación sofisticada se concentran en la capital.

3.3. Santa Cruz: una ciudad compuerta especializada en servicios técnicos

Más que la mitad de las ganancias por exportaciones de Bolivia y 8 por ciento del producto interior bruto provienen de petróleo y gas. El gobierno – junto

con la petrolera estatal YPF – ha llevado la industrialización del sector adelante (ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION, 2015). Los recursos de gas natural se concentran en el departamento de Tarija (85 por ciento). Santa Cruz (11 por ciento) y Cochabamba (3 por ciento) son mucho menos importantes. 70 por ciento de la extracción de petróleo acontece en Tarija. Santa Cruz (15 por ciento), Cochabamba (12 por ciento) y Chuquisaca (3 por ciento) juegan roles secundarios (A BARREL FULL, 2015a).

Sin embargo, Tarija no es el centro nacional del sector de petróleo y gas. Santa Cruz, al contrario, ofrece varias ventajas de localización que explican por qué asume el rol de compuerta. Para empezar, queda relativamente cerca de las cuencas activas y conecta fácilmente a Argentina y Brasil – los mercados claves en el sector downstream. Varios entrevistados mencionaron esta ventaja de localización.¹² Se añadió que debido a la infraestructura local “es más sencillo trasladarse de acá a los campos”.¹³ Además, Santa Cruz tiene un aeropuerto internacional, facilitando el trabajo de cualquier empresa extranjera.

Con respecto al procesamiento industrial, YPF tiene un monopolio sobre la refinación. Opera las tres refinerías del país. Se encuentran en Cochabamba, Santa Cruz y Sucre (A BARREL FULL, 2014). Aún más importante, una planta de urea y amoníaco fue inaugurada en la localidad de Bulobulo, en el departamento de Cochabamba, en 2017. La planta produce fertilizantes para el mercado nacional y los países limítrofes. La decisión de construirla en Bulobulo tiene un motivo político: el equilibrio entre Santa Cruz, que es el departamento más desarrollado, y el resto del país. Tanto debido a la distancia del mercado argentino y brasileño, como por la falta de ductos y líneas de ferrocarril hacia Bulobulo, Puerto Suárez, en el departamento de Santa Cruz, hubiese sido la ubicación más adecuada.¹⁴ Sin embargo, la política de equilibrio entre los departamentos debilita el rol de compuerta de Santa Cruz. La FIG. 2 muestra las infraestructuras downstream y las cuencas bolivianas:

Santa Cruz alberga todas las operadoras activas en Bolivia, incluyendo Petrobras, Repsol, Shell y Total. Una entrevistada se refirió a esta densidad para explicar por qué la sede central de su compañía está en Santa Cruz: “La mayoría de las empresas del

⁸ Entrevistas con dos proveedores extranjeros de servicios (Buenos Aires, 3 y 17 mayo 2017).

⁹ Entrevista con un proveedor extranjero de servicios (Buenos Aires, 9 mayo 2017).

¹⁰ Entrevistas con un consultor privado (Buenos Aires, 5 mayo 2017) y dos operadoras extranjeras (Buenos Aires, 16 y 17 mayo 2017).

¹¹ Entrevistas con dos operadoras argentinas (Buenos Aires, 27 abril y 5 mayo 2017), tres proveedores extranjeros de servicios (Buenos Aires, 3 y 5 mayo y 14 diciembre 2017), tres operadoras extranjeras (Buenos Aires, 5, 16 y 17 mayo

2017) y un proveedor argentino de servicios (Buenos Aires, 5 mayo 2017).

¹² Entrevistas con un consultor privado (Santa Cruz, 31 julio 2017), una asociación local del sector de petróleo y gas (Santa Cruz, 1 agosto 2017), un proveedor boliviano de servicios (Santa Cruz, 3 agosto 2017) y un proveedor extranjero de servicios (Santa Cruz, 8 agosto 2017).

¹³ Entrevista con una operadora extranjera (Santa Cruz, 3 agosto 2017).

¹⁴ Entrevistas con un consultor privado (Santa Cruz, 31 julio 2017) y una asociación local del sector de petróleo y gas (Santa Cruz, 1 agosto 2017).

sector están acá, tanto de servicio como las operadoras”, dijo.¹⁵ Otros subrayaron que Santa Cruz es el centro económico del país. Por ese motivo, “es más natural tener un centro de negocios [acá]”. Los mismos entrevistados explicaron que Santa Cruz tiene apartamentos, escuelas, hoteles y restaurantes de alta calidad – todo lo que los empleados de empresas internacionales y sus familias necesitan.¹⁶ En otras palabras, “Santa Cruz ofrece todas las ventajas para vivir bien, para trabajar bien”.¹⁷

YPFB, en cambio, administra los contratos y la toma las decisiones estratégicas en La Paz. La parte operacional y técnica está ubicada en Santa Cruz.¹⁸ Por ese motivo, los gerentes de empresas extranjeras y locales viajan con alta frecuencia a la capital, pero no toman sus propias decisiones en La Paz. Dos entrevistados de una operadora extranjera explicaron que

“la oficina en La Paz tiene un asistente, un mensajero, un chófer... nada. [Es] para llegar, para tener un lugar para operar”.¹⁹

Como Santa Cruz es el centro de la economía boliviana, tiene también un nivel de desarrollo por encima del resto del país. Eso resulta en la disponibilidad de mano de obra cualificada y servicios genéricos. Varios entrevistados subrayaron que los empleados para cargas técnicas se encuentran casi exclusivamente en Santa Cruz.²⁰ Los proveedores extranjeros de servicios – Halliburton y Schlumberger entre otros – tienen sus representaciones allá. También hay empresas locales “con muchos años de experiencia [en tareas que] no cualquiera puede hacer”.²¹ Eso es debido al hecho de que “la industria se ha[ya] desarrollado acá durante los últimos 50, 60 años”. Santa Cruz “siempre ha manejado [...] el trabajo”, como observó un empresario local.²² Sin embargo, no todas las empresas santacruceñas consiguen vincularse a las redes globales de producción de una manera favorable que permite una alta captura de valor (SCHOLVIN, 2021b).

Los entrevistados de una operadora que tiene proyectos en Tarija explicaron que “nos gustaría mucho contratar servicios en Tarija, pero no hay capacidades”.²³ Por lo tanto, los efectos de la ciudad compuerta sobre el desarrollo periférico son pocos. Resultan de obligaciones informales de contratar

mano de obra y servicios genéricos – como, por ejemplo, servicios de transporte muy sencillos – a nivel local. Con estas medidas, se intenta evitar conflictos con las comunidades locales que en muchos casos tienen por consecuencia bloqueos de las rutas de acceso a los campamentos y pozos. Una gerente usó la palabra “*blackmailing*” para caracterizar las relaciones con las comunidades locales.²⁴ Un empresario dijo que funcionaban como “mafias locales”:

“Hay dos o tres tipos que son los que manejan todo y, por ejemplo, ellos te manejan la lista [de gente para contratar]. Ellos, a un tipo que gana 600 dólares al mes, le sacan 100 [para poner su nombre en la lista]”.²⁵

Con respecto a la generación de conocimiento, las empresas en Santa Cruz se benefician de capacitaciones prestadas por las operadoras y los proveedores extranjeros, especialmente en cuanto a la protección del medio ambiente y la seguridad del trabajo. Tienen acceso a nuevas tecnologías, por ejemplo sistemas GPS para sus vehículos.²⁶ Es decir que Santa Cruz es un conducto que pone conocimientos críticos al alcance de las empresas bolivianas.

4. Conclusión

Para contribuir a la investigación sobre las ciudades en las redes económicas, el objetivo del artículo fue revelar la diversidad de las ciudades compuertas, avanzando un concepto desarrollado en estudios recientes sobre Singapur. En este contexto y centrado en el sector de petróleo y gas, el artículo respondió a dos preguntas: ¿De qué manera conectan Buenos Aires y Santa Cruz – los casos elegidos para la comparación con Singapur – lugares periféricos a las redes globales de producción? ¿Cuál es el impacto de ambas ciudades sobre el desarrollo periférico?

Buenos Aires sirve como nodo de transporte, alberga varias refinerías grandes y es importante para el conocimiento que se necesita en el sector de petróleo y gas. Sin embargo, hay una cierta descentralización en todas estas funciones. El control corporativo se concentra manifiestamente en Buenos Aires, mientras que los servicios técnicos tienden a ser prestados en el interior de Argentina.

¹⁵ Entrevista con una operadora extranjera (Santa Cruz, 8 agosto 2017).

¹⁶ Entrevista con una operadora extranjera (Santa Cruz, 3 agosto 2017).

¹⁷ Entrevista con una operadora extranjera (Santa Cruz, 31 julio 2017).

¹⁸ Entrevista con YPFB (Santa Cruz, 4 agosto 2017).

¹⁹ Entrevista con una operadora extranjera (Santa Cruz, 3 agosto 2017).

²⁰ Entrevistas con una operadora extranjera (Santa Cruz, 31 julio 2017), un proveedor boliviano de servicios (Santa Cruz, 4 agosto 2017) y YPFB (Santa Cruz, 4 agosto 2017).

²¹ Entrevista con una operadora extranjera (Santa Cruz, 31 julio 2017).

²² Entrevista con un proveedor boliviano de servicios (Santa Cruz, 4 agosto 2017).

²³ Entrevista con una operadora extranjera (Santa Cruz, 3 agosto 2017).

²⁴ Entrevista con un proveedor extranjero de servicios (Santa Cruz, 8 agosto 2017).

²⁵ Entrevista con un proveedor boliviano de servicios (Santa Cruz, 4 agosto 2017).

²⁶ Entrevista con un proveedor extranjero de servicios (Santa Cruz, 8 agosto 2017).

Especialmente el rol de los proveedores de servicios técnicos ubicados en la periferia indica que Buenos Aires aprovecha más de las redes globales de producción que el interior, aunque el desarrollo del sector y las conexiones a través de Buenos Aires generen oportunidades considerables para todo el país. La FIG. 3 resume las actividades del sector de petróleo y gas – tanto en Buenos Aires, como en la periferia:

Santa Cruz sirve como nodo de logística. Junto con Puerto Suárez, tiene potencial para el procesamiento industrial de recursos hidrocarburíferos, pero la política de equilibrar el desarrollo entre los departamentos bolivianos debilita esta función. El control corporativo por empresas privadas, por el contrario, se concentra exclusivamente en Santa Cruz. Aún más importante es la concentración de proveedores de servicios técnicos, incluyendo la mano de obra cualificada. Esta característica distingue Santa Cruz de otras ciudades bolivianas, como Tarija. Santa Cruz es también un conducto para el conocimiento, beneficiando así a las empresas locales. En cuanto al desarrollo periférico, hay pocos impulsos en el sector upstream porque las condiciones en ubicaciones periféricas no son adecuadas para mucho más que la prestación de mano de obra no cualificada. La FIG. 4 presenta estos hallazgos sobre Bolivia:

Si bien hay que reconocer las particularidades de cada caso, este análisis permite una generalización en cuanto a las ciudades compuertas. No todas

	Ciudad compuerta	Periferia
Logística y transporte	Puertos para contenedores, nodo de transporte aéreo	Almacenamiento, puertos para carga líquida
Procesamiento industrial	Refinerías	Polo petroquímico (Bahía Blanca), refinerías
Control corporativo	Actores claves (toma de decisiones)	-
Prestación de servicios	-	Empresas locales y no locales (asuntos operacionales)
Generación de conocimiento	Institutos de geología, mano de obra cualificada	Carreras universitarias enfocadas en petróleo y gas, institutos vinculados a Vaca Muerta

FIG. 3/Hallazgos sobre Argentina

Fuente: Elaboración propia

juegan un rol tan dominante como Singapur. Los cinco elementos no siempre se cumplen. El caso de Buenos Aires sugiere que la distancia entre la periferia y una ciudad compuerta tiene un efecto positivo sobre el desarrollo periférico, aunque la posición de las empresas del interior en las redes globales de producción manejadas por Buenos Aires sea desfavorable. La importancia de Bahía Blanca como nodo de logística y procesamiento industrial indica que a veces surgen cabeceras secundarias que se especializan en unos pocos aspectos de la vinculación de lugares periféricos a las redes globales de producción. Una conclusión esencial del caso de Santa Cruz es que la alta concentración de actividades en una ciudad compuerta – o, en otras palabras, la falta de cabeceras secundarias – resulta de condiciones inadecuadas en las ubicaciones más cercanas de los recursos.

	Ciudad compuerta	Periferia
Logística y transporte	Aeropuerto internacional, conectividad a países vecinos	-
Procesamiento industrial	Refinería	Refinerías y polo petroquímico (Bulo Bulo)
Control corporativo	Empresas privadas (toma de decisiones)	-
Prestación de servicios	Mano de obra cualificada, servicios técnicos	Mano de obra no cualificada
Generación de conocimiento	Capacitación de proveedores locales	-

FIG. 4/Hallazgos sobre Bolivia

Fuente: Elaboración propia

5. Bibliografía

A BARREL FULL (2014): *South and Central American refineries*. <http://abarrelfull.wikidot.com/south-and-central-american-refineries>
 _____ (2015a): *Bolivia oil and gas profile*. <http://abarrelfull.wikidot.com/bolivia-oil-and-gas-profile>
 _____ (2015b): *Argentina oil and gas profile*. <http://abarrelfull.wikidot.com/argentina-oil-and-gas-profile>
 ACUTO, M. (2014): *Dubai in the "middle"*. *International Journal of Urban and Regional Research*, 38(5), 1732-1748. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12190>
 BREUL, M. & REVILLA DIÉZ, J. (2018): *An intermediate step to resource peripheries: the strategic coupling of gateway cities in the upstream oil and gas GPN*. *Geoforum*, 92(6), 9-17. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2018.03.022>

- ____ & SAMBODO, M. T. (2019): Filtering strategic coupling: territorial intermediaries in oil and gas global production networks in Southeast Asia. *Journal of Economic Geography*, 19(4), 829-851. <https://doi.org/10.1093/jeg/lby063>
- BROWN, E. & DERUDDER, B. & PARNREITER, C. & PELUPESSY, W. & TAYLOR, P. J. & WITLOX, F. (2010): World city networks in global commodity chains: towards a world-systems' integration. En: Derudder, B. & Witlox, F. (coord.), *Commodity chains and world cities* (pp. 15-41). Oxford: Blackwell.
- BURGER, M. J. & MEIJERS, E. J. & HOOGERBRUGGE, M. M. & MASIP TRESSERRA, J. (2015): Borrowed size, agglomeration shadows and cultural amenities in north-west Europe. *European Planning Studies*, 23(6), 1090-1109. <https://doi.org/10.1080/09654313.2014.905002>
- BURGHARDT, A. F. (1971): A hypothesis about gateway cities. *Annals of the Association of American Geographers*, 61(2), 269-285. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.1971.tb00782.x>
- CHUBAROV, I. & BROOKER, D. (2013): Multiple pathways to global city formation: a functional approach and review of recent evidence in China. *Cities*, 35, 181-189. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2013.05.008>
- COE, N. M. (2014): Missing links: logistics, governance and upgrading in a shifting global economy. *Review of International Political Economy*, 21(1), 224-256. <https://doi.org/10.1080/09692290.2013.766230>
- ____ & DICKEN, P. & HESS, M. & YEUNG, H. W. (2010): Making connections: global production networks and world city networks. En: DERUDDER, B. & WITLOX, F. (coord.), *Commodity chains and world cities* (pp. 165-178). Oxford: Blackwell.
- ____ & YEUNG, H. W. (2015): *Global production networks: theorizing economic development in an interconnected world*. Oxford: Oxford University Press.
- DERUDDER, B. & TAYLOR, P. J. (2016): Change in the world city network, 2000–2012. *Professional Geographer*, 68(4), 624-637. <https://doi.org/10.1080/00330124.2016.1157500>
- DICKEN, P. (2015): *Global shift: mapping the changing contours of the world economy*. London: Sage.
- DUCRUET, C. & JURIE, V. & LE CAM, M. & PAIN, K. & SAINTEVILLE, M. & VINCIGUERRA, S. & VAN HAMME, G. & WERTZ, I. (2014): European cities in global networks. En: PAIN, K. & VAN HAMME, G. (coord.), *Changing urban and regional relations in a globalizing world: Europe as a global macro-region* (pp. 103-114). Cheltenham: Elgar.
- ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION (2015): *Bolivia: analysis*. <https://www.eia.gov/beta/international/analysis.php?iso=BOL>
- ____ (2017): *Argentina: analysis*. <https://www.eia.gov/beta/international/analysis.cfm?iso=ARG>
- FLYVBJERG, B. (2006): Five misunderstandings about case-study research. *Qualitative Inquiry*, 12(2), 219-245. <https://doi.org/10.1177/1077800405284363>
- FRIEDMANN, J. & WOLFF, G. (1982): World city formation: an agenda for research and action. *International Journal of Urban and Regional Research*, 6(3), 309-344. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.1982.tb00384.x>
- GRANT, R. (2008): *Globalizing city: the urban and economic transformation of Accra, Ghana*. Syracuse: Syracuse University Press.
- GRUBESIC, T. H. & MATISZIW, T. C. (2012): World cities and airline networks. En: DERUDDER, B. & HOYLER, M. & TAYLOR, P. J. & WITLOX, F. (coord.), *International handbook of globalization and world cities* (pp. 97-116). Cheltenham: Elgar.
- HESSE, M. (2010): Cities, material flows and the geography of spatial interaction: urban places in the system of chains. En: DERUDDER, B. & WITLOX, F. (coord.), *Commodity chains and world cities* (pp. 91-110). Oxford: Blackwell.
- ____ & RODRIGUE, J. P. (2006): Global production networks and the role of logistics and transportation. *Growth and Change*, 37(4), 499-509. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2257.2006.00337.x>
- HOYLER, M. & WATSON, A. (2013): Global cities in transnational media networks. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 104(1), 90-108. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9663.2012.00738.x>
- ____ & HARRISON, J. (2018): Advancing global urban research. En: HARRISON, J. & HOYLER, M. (coord.), *Doing global urban research* (pp. 225-232). London: Sage.
- JACOBS, W. & DUCRUET, C. & DE LANGEN, P. (2010): Integrating world cities into production networks: the case of port cities. En: DERUDDER, B. & WITLOX, F. (coord.), *Commodity chains and world cities* (pp. 111-135). Oxford: Blackwell.
- KIRSHNER, J. D. (2013): City profile: Santa Cruz de la Sierra. *Cities*, 31, 544-552. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2011.12.009>
- KOZULJ, R. & LUGONES, M. (2007): Estudio de la trama de la industria de hidrocarburos en la provincia de Neuquén. En: DELFINI, M. & DUBBINI, D. & LUGONES, M. & RIVERO, I. N. (coord.), *Innovación y empleo en tramas productivas de Argentina* (pp. 145-184). Buenos Aires: Prometeo.
- KRATKE, S. (2014a): Global pharmaceutical and biotechnology firms' linkages in the world city network. *Urban Studies*, 51(5), 1196-1213. <https://doi.org/10.1177/0042098013494420>
- ____ (2014b): How manufacturing industries connect cities across the world: extending research on 'multiple globalizations'. *Global Networks*, 14(2), 121-147. <https://doi.org/10.1111/glob.12036>
- LANDRISCINI, G. (2017): *Cambios en las relaciones del trabajo en la cuenca hidrocarburífera neuquina: desregulación, reestructuración y flexibilidad en los reservorios no convencionales*. Trabajo presentado en el Congreso Nacional de Estudios de Trabajo, Buenos Aires.
- ____ & PREISS, O. & AVELLÁ, B. (2017): *El desarrollo reciente de los hidrocarburos en la cuenca neuquina: cambios funcionales en el Sistema urbano regional y localización industrial*. <http://mundourbano.unq.edu.ar/index.php/ultimo-numero/276-el-desarrollo-reciente-de-los-hidrocarburos-en-la-cuenca-neuquina-cambios-funcionales-en-el-sistema-urbano-regional-y-localizacion-industrial>
- LEE, S. W. & DUCRUET, C. (2009): Spatial glocalization in Asia-Pacific hub port cities: a comparison of Hong Kong and Singapore. *Urban Geography*, 30(2), 162-184. <https://doi.org/10.2747/0272-3638.30.2.162>
- LOMBARDO, J. D. & DI VIRGILIO, M. & FERNÁNDEZ, L. (2003): La conformación del espacio urbano en un país de economía emergente: el caso de cinco municipios

- en la región metropolitana de Buenos Aires. *Ciudad y Territorio*, 35(138), 589-615.
- ____ & BETTATIS, C. & DA REPRESENTAÇÃO, N. (2006): El espacio urbano global en el siglo XXI: reproducción social y crecimiento urbano en la región metropolitana de Buenos Aires. *Ciudad y Territorio*, 38(147), 85-111.
- MARTINUS, K. & SIGLER, T. J. & SEARLE, G. & TONTS, M. (2015): Strategic globalizing centers and sub-network geometries: a social network analysis of multi-scalar energy networks. *Geoforum*, 64, 78-89. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2015.06.006>
- MASSEY, D. (1993): Power geometry and a progressive sense of place. En: BIRD, J. & CURTIS, B. & PUTNAM, T. & ROBERTSON, G. & TICKNER, L. (coord.), *Mapping the futures: local cultures, global change* (pp. 59-69). London: Routledge.
- MINISTERIO DE TRANSPORTE (2021): *Carga no containerizada*. <https://www.argentina.gob.ar/puertos-vias-navegables-y-marina-mercante/estadisticas-de-carga/no-containerizada>
- PARNREITER, C. (2010): Global cities in global commodity chains: exploring the role of Mexico City in the geography of global economic governance. En: DERUDDER, B. & WITLOX, F. (coord.), *Commodity chains and world cities* (pp. 43-64). Oxford: Blackwell.
- ____ (2015): Managing and governing commodity chains: the role of producer service firms in the secondary global city of Hamburg. *Die Erde*, 146(1), 1-15. <https://doi.org/10.12854/erde-146-1>
- ____ (2019): Global cities and the geographical transfer of value. *Urban Studies*, 56(1), 81-96. <https://doi.org/10.1177/0042098017722739>
- PHELPS, N. A. (2017): *Interplaces: an economic geography of the inter-urban and international economies*. Oxford: Oxford University Press.
- PRICE, M. & BENTON-SHORT, L. (coord.) (2008): *Migrants to the metropolis: the rise of immigrant gateway cities*. Syracuse: Syracuse University Press.
- RAMOS SCHIFFER, S. (2002): São Paulo: articulating a cross-border region. En: SASSEN, S. (coord.), *Global networks: linked cities* (pp. 209-236). London: Routledge.
- RÍO NEGRO (2018a): *YPF estudia un proyecto petroquímico a partir del gas de Vaca Muerta*. <https://www.rionegro.com.ar/ypf-estudia-un-proyecto-petroquimico-a-partir-del-gas-de-vaca-muerta-JA4983821>
- ____ (2018b): *YPF planea industrializar el gas de Vaca Muerta en Bahía Blanca*. <https://www.rionegro.com.ar/ypf-planea-industrializar-el-gas-de-vaca-muerta-en-bahia-blanca-DC4985270>
- ROBINSON, J. (2002): Global and world cities: a view from off the map. *International Journal of Urban and Regional Research*, 26(3), 531-554. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.00397>
- ____ (2006): *Ordinary cities: between modernity and development*. London: Routledge.
- ROSSI, E. C. & BEAVERSTOCK, J. V. & TAYLOR, P. J. (2007): Transaction links through cities: 'decision cities' and 'service cities'. *Geoforum*, 38(4), 628-642. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2006.11.005>
- SARTORI, G. (1994): Compare why and how: comparing, miscomparing and the comparative method. En: DOGAN, M. & KAZANCIGIL, A. (coord.), *Comparing nations: concepts, strategies, substance* (pp. 14-34). Oxford: Blackwell.
- SASSEN, S. (2001): *The global city: New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University Press.
- SCHOLVIN, S. (2019a): Buenos Aires as a gateway city: how it interlinks the Argentinean oil and gas sector globally. *Geografiska Annaler B*, 101(4), 255-270. <https://doi.org/10.1080/04353684.2019.1697628>
- ____ (2019b): Vaca Muerta: perspectivas del desarrollo industrial en las redes globales de producción. *Boletín Geográfico*, 41(2), 81-96.
- ____ (2021a): "Se maneja todo acá": Buenos Aires como ciudad compuerta en las redes de producción petrolera. *Eure*, 141, 117-137. <https://doi.org/10.7764/EURE.47.141.06>
- ____ (2021b): Oportunidades y trampas de las redes globales de producción: un análisis del sector petrolero en Bolivia. *Investigaciones Geográficas*, 61, 4-15. <https://doi.org/10.5354/0719-5370.2021.60741>
- ____ & BREUL, M. & REVILLA DIEZ, J. (2019a): Revisiting gateway cities: connecting hubs in global networks to their hinterlands. *Urban Geography*, 40(9), 1291-1309. <https://doi.org/10.1080/02723638.2019.1585137>
- ____ & FRANÇOZO, M. & MELLO, P. & BREUL, M. & HIRATUKA, C. (2019b): Cidades gateway nas redes de produção globais: um conceito ilustrado pelo setor de petróleo e gás na América do Sul e África subsaariana. *Estudos Geográficos*, 17(1), 91-114.
- ____ & BREUL, M. (2021): An unexpected gateway: the particularities of Mauritius as a hub in oil and gas GPNs. *Development Southern Africa*, 38(1), 139-152. <https://doi.org/10.1080/0376835X.2020.1749031>
- SHORT, J. R. & BREITBACH, C. & BUCKMAN, S. & ESSEX, J. (2000): *From world cities to gateway cities: extending the boundaries of globalization theory*. *City*, 4(3), 317-340. <https://doi.org/10.1080/713657031>
- SIGLER, T. J. (2013): Relational cities: Doha, Panama City, and Dubai as 21st century entrepôts. *Urban Geography*, 34(5), 612-633. <https://doi.org/10.1080/02723638.2013.778572>
- TAYLOR, P. J. & CATALANO, G. & WALKER, D. R. (2002a): Measurement of the world city network. *Urban Studies*, 39(13), 2367-2376. <https://doi.org/10.1080/00420980220080011>
- ____ & CATALANO, G. & WALKER, D. R. (2002b): Exploratory analysis of the world city network. *Urban Studies*, 39(13), 2377-2394. <https://doi.org/10.1080/0042098022000027013>
- ____ & CATALANO, G. & WALKER, D. R. & HOYLER, M. (2002c): Diversity and power in the world city network. *Cities*, 19(4), 231-241. [https://doi.org/10.1016/S0264-2751\(02\)00020-3](https://doi.org/10.1016/S0264-2751(02)00020-3)
- ____ & DERUDDER, B. (2016): *World city network: a global urban analysis*. London: Routledge.
- TOLY, N. & BOUTELIGIER, S. & SMITH, G. & GIBSON, B. (2012): New maps, new questions: global cities beyond the advanced producer and financial services sector. *Globalizations*, 9(2), 289-306. <https://doi.org/10.1080/14747731.2012.658252>