

**La nueva
economía
metropolitana
y sus impactos
urbanos y
regionales**



CUYONOMICS INVESTIGACIONES EN ECONOMÍA REGIONAL

Facultad de Ciencias Económicas
Universidad Nacional de Cuyo
Centro Universitario
M5502JMA. Mendoza, Argentina
+54 261 4135000

ISSN 2591-555X
Publicación bianual
Primer y segundo semestre

Las opiniones expresadas en los artículos son las de sus respectivos autores y no reflejan necesariamente los puntos de vista de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Cuyo.

Año 3, número 5
Primer semestre 2020

Autoridades

Rector Ing. Agr. Daniel Ricardo PIZZI
Vicerrector Dr. Jorge Horacio BARÓN

Decana Cont. Esther Lucía SÁNCHEZ
Vicedecano Cont. Miguel GONZÁLEZ GAVIOLA

Secretario Académico

Mgtr. Patricia PUEBLA

Secretario de Despacho, Sistemas de Información y Comunicación

Ing. Roberto DE ROSSETTI

Secretaria de Administración y Finanzas

Cont. Mariela ALOISIO

Secretario de Extensión y

Relaciones Institucionales

Lic. Pablo ANTOLÍN JOFRÉ

Secretario de Posgrado e Investigación

Cont. Juan Carlos GARCÍA OJEDA

Secretaria de Asuntos Estudiantiles

Cont. Estefanía VILLARRUEL

Cuyonomics. Investigaciones en Economía Regional es una revista científica editada en soporte digital por la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Cuyo, fundada en 2017, y publica dos números al año (Primer semestre y segundo semestre). Su campo de interés se inscribe en los estudios económicos regionales —en sus diversos aspectos— con una perspectiva internacional, focalizados en sectores, mercados o empresas.

A través de distintas secciones (Dossier, Artículos, Notas críticas de libros y Reseñas de tesis de doctorado y maestría) busca contribuir a la producción de conocimientos teóricos y aplicados para reflejar los avances de la disciplina. En este sentido, incluye trabajos inéditos y originales, en español, inglés y portugués. El proceso de evaluación contempla la revisión por pares expertos, externos a la Institución y a los comités Editorial y Científico.

La Revista cuenta con un Consejo Editorial formado por un Equipo Editor (Editor General, dos Editores Asociados y Asistente Editorial); un Comité Editorial integrado por académicos de instituciones nacionales y extranjeras, en calidad de consultores internos; un Comité Científico formado por académicos de instituciones nacionales y extranjeras de reconocida trayectoria en la investigación, en calidad de consultores externos, y un Equipo de Soporte Técnico, compuesto por técnicos y profesionales en gestión administrativa, informática, letras e idiomas.

El proceso editorial se desarrolla mediante la utilización del software de acceso abierto Open Journal Systems (OJS). Los contenidos de la revista se encuentran bajo la Licencia Creative Commons by-nc-sa. Entre sus objetivos, esta publicación aspira a incorporarse a Índices basados en criterios de calidad editorial y de contenido a fin de lograr su visibilidad y difusión en la comunidad científica internacional.

Sitio web

<http://revistas.uncuyo.edu.ar/ojs/cuyonomics>

Correo electrónico

cuyonomics@fce.uncu.edu.ar

CONSEJO EDITORIAL

EQUIPO EDITOR

Editora General

PASTERIS, Elizabeth. *Universidad Nacional de Cuyo.*
Economía Regional y Organización Industrial

Editora Asociada

FARRERAS, Verónica. *Universidad Nacional de Cuyo,*
CONICET. Economía Ambiental

Editora Asociada

GORDILLO, Susana. *Universidad de Barcelona.*
Desarrollo Económico

Editora Asociada

OLGUÍN, Patricia. *Universidad Nacional de Cuyo.*
CONICET. Historia Económica

Asistente Editorial

PUEBLA, Patricia. *Universidad Nacional de Cuyo.*
Gestión de la Innovación

COMITÉ EDITORIAL

BELINI, Claudio. *Universidad de Buenos Aires,*
CONICET. Historia Económica y de las Políticas
Económicas

BERTAGNA, Federica. *Universidad de Verona.*
Historia Económica Latinoamericana

CARDONE RIPORELLA, Clara. *Universidad Pablo de*
Olavide. Economía Financiera y Contabilidad

CURIEL, Gutiérrez Carlos. *Universidad de*
Guadalajara. Desarrollo económico

DIBLASI, Ángela. *Universidad Nacional de Cuyo.*
Estadística

DICHIARA, Raúl. *Universidad Nacional del Sur,*
CONICET. Economía Industrial

FARRÉ, Daniel. *Universidad de Buenos Aires.* Costos y
Gestión.

FERREIRA LOPES, Santos David. *Universidad*
Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" (UNESP),
Brasil. Economía de la Innovación

GONZÁLEZ, Germán. *Universidad Nacional*
del Sur, CONICET. Integración Económica
Latinoamericana

LEIVA, Ricardo. *Universidad Nacional de Cuyo.*
Estadística

LLADOS MASLLORENS, Josep. *Universidad de*
Barcelona. Economía internacional, Geografía
Económica e Innovación Empresarial

LLUCH, Andrea. *Universidad Nacional de La Pampa,*
CONICET. Historia de Empresas

LÓPEZ, Andrés. *Universidad de Buenos Aires, CONICET.*
Política Económica

ROSALES, Osvaldo. *Universidad Nacional de Chile.*
Comercio Internacional e Integración Regional

COMITÉ CIENTÍFICO

CARTIER, Enrique. *Universidad de Buenos Aires.*
Universidad Nacional de Luján. Costos y Gestión

COLOMA, Germán. *Universidad del Centro de*
Estudios Macroeconómicos de Argentina (UCEMA).
Organización Industrial

COLOMÉ, Rinaldo. *Universidad Nacional de Córdoba.*
Economía de la Regulación y Economía Agraria

QUELLA-ISLA, Nuria. *Stony Brook University, New*
York. Desarrollo y Crecimiento económico,
Economía Ecológica

RODRIGUES SOARES, Paulo Roberto. *Universidad*
Federal de Rio Grande do Sul. Geografía Económica

TUGORES, Juan. *Universidad de Barcelona.* Economía
Internacional

YARDÍN, Amaro. *Universidad Nacional del Litoral.*
Costos y Gestión

SOPORTE TÉCNICO

Responsable plataforma digital y comunicación:

Ing. Roberto De Rossetti

Asistente técnico: Leandro E. Amarfil Brückner

Diseño: Lic. Daniel Aranda

Correctora de estilo: Constanza Bonet

Asistente editorial: Dr Orlando Gabriel Morales
Constanza Bonet

Ilustración de portada: Gabriel Fernández

Índice de contenidos

Dossier “La nueva economía metropolitana y sus impactos urbanos y regionales”

Introducción <i>Por Paulo Roberto Rodrigues Soares</i>	07
Nuevas dinámicas productivas y su reestructuración territorial en la periferia de la ciudad de Córdoba en el siglo XXI <i>Por Luciana Buffalo y Natalia Astegiano</i>	14
Espaço metropolitano, regionalização da economia e reestruturação produtiva no estado do Rio de Janeiro, Brasil <i>Por Floriano José Godinho de Oliveira y Leandro Dias de Oliveira</i>	39
Uma reflexão sobre escolaridade e renda na indústria criativa da Região Metropolitana de Porto Alegre <i>Por Moisés Waismann y otros</i>	66
A economia metropolitana e os seus impactos regionais em Portugal: uma análise espacial exploratória de Lisboa, Porto e Coimbra <i>Por Iván G. Peyré Tartaruga</i>	87

Artículo tema libre

El impacto económico del turismo en localidades pequeñas. Análisis insumo-producto aplicado a los parques Ischigualasto y Talampaya <i>Por Carlos A. Romero y otros</i>	105
--	-----

Reseñas de tesis de posgrado

El sistema de contabilidad financiera de las instituciones universitarias de gestión privada argentinas: una propuesta metodológica conceptual y normativa basada en la implementación de Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) <i>Por Juan Pablo Romano Pastor</i>	130
--	-----

Orientaciones para colaboradores de la revista	138
--	-----

DOSSIER

DOSSIER

Introducción: La nueva economía metropolitana y sus impactos urbanos y regionales

Introduction. The new
metropolitan economy and its
urban and regional impacts

Paulo Roberto Rodrigues Soares

Doctor en Geografía Humana por la Universidad de Barcelona.

Profesor del Departamento de Geografía y del Programa de Posgrado en Geografía.

Investigador del Observatório das Metrôpoles - Núcleo Porto Alegre.

Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Porto Alegre, Brasil.

paulo.soares@ufrgs.br

En las dos primeras décadas del siglo XXI el capitalismo global ha sufrido diversos cambios en términos económicos, sociales, tecnológicos, organizacionales, culturales y, por supuesto, espaciales y territoriales. Podemos aseverar que los procesos recientes más importantes que demarcan el capitalismo global son la propia mundialización económica, la revolución tecnológica y los cambios en el mundo del trabajo. Los tres son traspasados por el proceso de financiarización de la economía, en el cual las prácticas, las narrativas, la racionalidad y la lógica de las finanzas, del capital financiero y de sus agentes (bolsas, bancos, gestores financieros, fondos de inversión) asumen la dirección de los rumbos de la economía de las empresas, de los estados (la economía política) y de las familias (Aalbers, 2019).

La potencia del capital financiero, cuyo valor ya sobrepasa tres veces al de la producción *material* de la economía mundial, está alterando las formas de organización de las empresas y del mundo del trabajo. En el ámbito económico se destacan cada vez más las nuevas empresas vinculadas a la economía tecnológica y de la información, tales como las llamadas *startups* o *fintechs*, las cuales traen en su interior las características particulares del capital financiero: la constante innovación de sus métodos, la necesidad de resultados en el corto plazo, la celeridad del beneficio, el rompimiento de las barreras y fronteras económicas.

Si en la economía regional y urbana de los años 1970 y 1980 se discutía el declive de las metrópolis y la fuerza económica de las ciudades intermedias, el final del siglo XX y principios del siglo XXI fue marcado por el *renacimiento* de las grandes ciudades como centros de gobernanza de la economía global (Sassen, 2007). Anteriormente, el economista francés Pierre Veltz, en su clásico trabajo *Mundialización, ciudades y territorios* (1999), ya había señalado que los 90 habían sido años de mutación de los modos de organización y funcionamiento de las empresas y de concentración territorial creciente de la economía en las metrópolis, lo que provocó el incremento de las desigualdades territoriales en todas las escalas.

La concentración del poder, de la gestión económica en los centros financieros, la fuerza del consumo y del sector de servicios en la economía han hecho que las concentraciones metropolitanas reaparezcan como centros de la economía capitalista, ya que es en sus “espacios luminosos” que se concentran las sedes de los capitales de la economía de los servicios y la multitud de consumidores (Santos, 1994).

Sin embargo, estamos hablando de una “nueva metrópolis” o una “nueva región metropolitana”, una región urbana cada vez más extensa, policéntrica y multifacética, una “ciudad-región global”, tal cual apuntaron Scott, Agnew, Soja y Storper en

su notable *paper* de 2001. Precisamente, desde la década final del siglo XX, las principales actividades económicas urbanas, la industria y los servicios, experimentan nuevas localizaciones a partir de una generalización selectiva en el territorio de las condiciones generales de producción y de la revolución de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación. A estas se suman, además, las actividades de transporte y logística, que permiten una nueva autonomía espacial para las unidades productivas y una verdadera transformación en términos de pautas espaciales de localización de las actividades de producción y almacenamiento de bienes y mercancías, conjuntamente con las condiciones de distribución y consumo. Dicha *revolución* afecta, sobre todo, al territorio de las metrópolis, de las regiones y aglomeraciones urbanas, espacios usuales de concentración de las actividades económicas de la tradicional (y ya superada) economía fordista, los cuales se enfrentan a procesos desiguales y multiescalares de reestructuración espacial, interna y regional, además de su reposicionarse en los flujos de la economía global, tal como lo referimos con Sassen (2007).

Hoy día, la economía urbano-metropolitana-regional es una economía preponderantemente informacional y de servicios. Una economía con gran concentración de empresas del sector terciario (comercio, servicios, información), con un mercado de trabajo fragmentado y desigual en el que, por un lado, se encuentran los ejecutivos, gestores de las empresas, prestadores de servicios calificados (de servicios financieros a ambientales) y, por otro, una masa disforme de trabajadores precarizados, informales y de baja calificación profesional. La industria, tras su desintegración horizontal e integración vertical en las cadenas globales de producción, sigue una tendencia de localización en espacios perimetropolitanos, espacios industriales nuevos, como polígonos y *clusters* industriales.

Por otra parte, en los espacios interiores de la metrópoli, en sus barrios industriales tradicionales, hay una permanencia (o *renacimiento*) del trabajo sumergido, muchas veces femenino y migrante, especialmente en sectores como el de confecciones y calzados, realizados en talleres igualmente informales y bajo condiciones laborales muy precarias. Nuevos sectores *productivos* se encuentran en la llamada economía creativa, en las actividades de *design* de producto, ubicados en espacios de calidad, como los *campus* y laboratorios de las universidades, o en los parques científico-tecnológicos, especialmente construidos para tal fin.

Los espacios de consumo tienden a generalizarse por todo el territorio de la metrópoli, aunque de modo selectivo y jerarquizado. En ella se produce la “explosión de las centralidades”, convirtiéndose en “metrópolis policéntrica”, donde conviven desde los sectores del comercio de lujo, los grandes centros comerciales, hasta los “corredores terciarios” y los sectores de comercio popular en las áreas centrales tradicionales (Pradilla-Cobos et al., 2008).

Todos estos cambios espaciales configuran una verdadera “metamorfosis urbana”, donde se hace presente el gran capital inmobiliario, igualmente dominado

por el sector financiero y globalizado. Este capital promueve una intensa reestructuración del espacio urbano, con la producción de nuevas centralidades, nuevos espacios de consumo y nuevos espacios residenciales, relacionados a un nuevo estilo arquitectónico que se destaca en el paisaje urbano (De Mattos, 2010).

Evidentemente, las crisis periódicas que caracterizan a un capitalismo cada vez más volátil, flexible e inestable afectan los espacios metropolitanos, tal como sucedió en la gran crisis económica del 2008. Así, como señaló Méndez, “las grandes ciudades y aglomeraciones metropolitanas fueron los lugares donde se gestó la crisis” (2014, p. 58), debido al enraizamiento de los capitales financiero e inmobiliario en su economía. Del mismo modo, aquellas son el mejor ejemplo de los impactos en diferentes escalas (intra e interurbana y regional). Sin embargo, las respuestas políticas a la crisis han seguido el viejo recetario neoliberal de austeridad, lo que incluye (paradójicamente) el socorro estatal al sistema financiero y el recorte drástico de los gastos sociales, así como más desregulación de la economía y de los mercados de trabajo. Se añade a estas respuestas el *ajuste espacial*, es decir, el desplazamiento y la movilidad del capital y del trabajo para la producción de nuevos espacios urbano-regionales dinámicos para la acumulación de capital (Harvey, 2005).

Relacionado a este complejo contexto, el propósito de este *dossier* que presentamos es debatir la reestructuración y la nueva economía de las regiones metropolitanas, especialmente las latinoamericanas, basadas en las finanzas, en los servicios, en la economía cognitiva y en sus impactos urbano-regionales. Lo que traemos aquí representa un conjunto de aportaciones, especialmente desde la geografía, pero también en diálogo con la economía regional, la sociología y otros campos de las ciencias sociales. Los artículos que componen este *dossier* representan un panorama importante de la nueva economía urbana y metropolitana en distintas escalas de análisis en la Argentina, Brasil y Portugal.

El artículo de las profesoras Luciana Buffalo y Natalia Astegiano, de la Universidad Nacional de Córdoba, Argentina, trata, como su título lo indica, de las *Nuevas dinámicas productivas y su reestructuración territorial en la periferia de la ciudad de Córdoba en el siglo XXI*. En él, las autoras buscan analizar los cambios y continuidades de los últimos quince años en los procesos de producción en áreas industriales significativas de la ciudad de Córdoba, identificando las dinámicas territoriales a escala urbana, asociadas a esos procesos de producción. Las autoras analizan la reestructuración industrial iniciada en la década de los 80, su lógica, que se mantiene en el tiempo, y los impactos en las demandas del uso de suelo urbano en la región metropolitana.

La contribución de Floriano José Godinho de Oliveira y Leandro Dias de Oliveira en *Espacio metropolitano, regionalización de la economía y reestructuración productiva en el estado de Río de Janeiro, Brasil (Espaço metropolitano, regionalização da economia e reestruturação produtiva no estado do Rio de Janeiro, Brasil)*, nos aporta una interpretación de los procesos económicos y sociales que produjeron cambios importantes en la

organización del territorio en ese estado. Los autores tratan de explicar que hoy en día el estado presenta una doble reestructuración: de su economía metropolitana y una nueva economía regional. Las transformaciones se deben a la mayor participación de la *economía petrolera* y a la reestructuración de otros sectores agregados a esta economía. De modo distinto a las interpretaciones hegemónicas actuales, el artículo apunta hacia un interesante proceso de *reindustrialización* del estado, producto de la economía del petróleo. Asimismo, se identifican reveses en el proceso de reestructuración productiva y espacial en el estado, tras los cambios institucionales en Brasil y la reorientación de la política económica del país a partir del 2016.

Un cambio de escala y de alcance de análisis caracteriza al artículo de Moisés Waismann, Judite Sanson de Bem y Margarete Panerai Araujo, *Una reflexión sobre educación e ingresos en la industria creativa de la Región Metropolitana de Porto Alegre (Uma reflexão sobre escolaridade e renda na indústria criativa da Região Metropolitana de Porto Alegre)*, en el cual los profesores de la Universidad La Salle de Canoas, Brasil, analizan la relación entre la remuneración y la escolaridad de los trabajadores formales en actividad en la llamada *industria creativa*, localizada en la Región Metropolitana de Porto Alegre (RMPA). En términos conceptuales, la articulación entre trabajo y educación ha tomado en consideración la teoría de la segmentación. Los datos de la investigación fueron obtenidos a partir de los registros de la Relación Anual de Informaciones Sociales (RAIS), de la Secretaría de Trabajo del Ministerio de Economía brasileño. Es importante considerar que la industria creativa, también llamada “de economía de la cultura”, es un importante sector económico en la metrópoli de Porto Alegre, la cual ha soportado un fuerte movimiento de desindustrialización desde los años 1990.

Por fin, pero no menos importante, tenemos el aporte de Iván G. Peyré Tartaruga, profesor e investigador en la Universidad de Porto, Portugal. Su artículo *La economía metropolitana y sus impactos regionales en Portugal: un análisis espacial exploratorio de Lisboa, Porto y Coimbra (A economia metropolitana e os seus impactos regionais em Portugal: uma análise espacial exploratória de Lisboa, Porto e Coimbra)*, trata sobre un estudio que utiliza un abordaje basado en los ejes de desarrollo de las ciudades y del concepto de causación circular y acumulativa. El autor concluye que, en general, en el territorio portugués se producen relaciones espaciales entre las regiones, pero con diferencias importantes con relación a las regiones metropolitanas en estudio. En el caso, las metrópolis no presentan vínculos significativos con sus entornos regionales, lo que resulta en una baja estructuración económica regional del país, el cual ya se caracteriza por una posición periférica en la economía europea.

Creemos que, con este conjunto de artículos, fue posible cumplir los objetivos iniciales del *dossier*, o sea, la comprensión de las tendencias socioespaciales de las economías metropolitanas en la actualidad. Sin embargo, sabemos que los temas presentados no agotan todas las cuestiones que son planteadas en este campo de análisis.

Una última y muy importante observación: este *dossier* fue propuesto en el segundo semestre de 2019, los artículos fueron remitidos y seleccionados en diciembre de 2019 y enero de 2020, por lo tanto, antes de la crisis producida por la pandemia mundial de covid-19. Hoy día estamos viviendo los impactos sociales de esta crisis sin precedentes en la economía global, en las economías regionales y locales y, muy especialmente, en los empleos y las familias. Numerosos expertos y científicos de diferentes campos del pensamiento y de las ciencias están dedicados a investigar y predecir lo que pasará con la sociedad y la economía tras el final de la pandemia (todavía no visible en el horizonte). Hay muchos análisis y conjeturas, algunas tendencias están ya siendo identificadas, pero no podemos tener certeza de nada hasta que las cosas “se normalicen”.

Quedan algunas indagaciones importantes para la nueva geografía económica y economía regional tras la pandemia del coronavirus: ¿Qué sectores de la economía serán los más afectados? ¿Cuáles tendrán mejor capacidad de reacción? ¿Cómo intentarán desplegar su economía los países y regiones del planeta? ¿Cuál será el papel del estado y de sus políticas en la reducción de los efectos negativos de la crisis y la consecuente amplificación de las desigualdades socioeconómicas provenientes de ella?

Y, finalmente, ¿tendremos una “nueva economía capitalista” después de todo eso? Cuestiones a las que la sociedad y nosotros, científicos sociales, tendremos que enfrentarnos en los próximos años.

Referencias bibliográficas

- AALBERS, M.B. (2019). Financialization. En: D. Richardson, N. Castree, M.F. Goodchild, A.L. Kobayashi & R. Marston (Eds.), *The International Encyclopedia of Geography: People, the Earth, Environment, and Technology*. Oxford: Wiley.
- DE MATTOS, C. (2010) Globalización y metamorfosis urbana en América Latina. Quito: OLACCHI.
- HARVEY, D. (2005). *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume.
- MÉNDEZ, R. (2014). Metrópolis en la globalización neoliberal e impacto de su crisis. *Revista de Ciencias Sociales* (Segunda Época). Quilmes (Argentina): Universidad Nacional de Quilmes, año 6, n.º 25, pp. 45-68.
- PRADILLA-COBOS, E., MÁRQUEZ LÓPEZ, L., CARREÓN, S. & FONSECA, E. (2008). Centros comerciales, terciarización y privatización de lo público. *Ciudades* (Puebla-México), n.º 78, pp. 44-53.
- SANTOS, M. (1994). Os espaços da globalização. En: *Técnica, espaço, tempo - Globalização e meio técnico científico-informacional*. São Paulo: HUCITEC, pp. 23-29.
- SASSEN, S. (2007). El reposicionamiento de las ciudades y regiones urbanas en una economía global: ampliando las opciones de políticas y gobernanza”. *EURE*

(*Santiago*), 33(100), pp. 9-34.

<https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612007000300002>

SCOTT, A. J.; AGNEW, J.; SOJA, E. W. & STORPER, M. (2001). Global city-regions. En A. J. Scott (Ed.), *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy*. Oxford: Oxford University Press, pp. 11-30.

VELTZ, P. (1999). *Mundialización, ciudades y territorios*. La economía de archipiélago. Barcelona: Ariel.

DOSSIER

Nuevas dinámicas productivas y su reestructuración territorial en la periferia de la ciudad de Córdoba en el siglo XXI*

New productive dynamics and their
territorial restructuring on the periphery
of the city of Córdoba in the 21st century

Luciana Buffalo

Doctora en Geografía (UNLP). Laboratorio de Estudios Territoriales (LET) Departamento de Geografía, Centro de Investigaciones de la Facultad de Filosofía y Humanidades (CIFYH-FFyH), Universidad Nacional de Córdoba.
lubuffalo@gmail.com

Natalia Astegiano

Doctoranda en Geografía (UBA - CONICET). Laboratorio de Estudios Territoriales (LET) Departamento de Geografía, Centro de Investigaciones de la Facultad de Filosofía y Humanidades (CIFYH-FFyH), Universidad Nacional de Córdoba.
n_astegiano@hotmail.com

* Las ideas vertidas en este artículo fueron presentadas en el VII Congreso de Geografía de Universidades Públicas de la República Argentina, 8 al 11 de octubre del 2020, Universidad Nacional de La Plata, Argentina.

Resumen

Este trabajo analiza cambios y continuidades, durante los últimos quince años, en los procesos de producción de dos áreas industriales de la ciudad de Córdoba, Argentina, a fin de identificar dinámicas territoriales a escala urbana, asociadas a los procesos de producción. Para ello, se trabaja en base a técnicas de triangulación de lógicas cuantitativas y cualitativas. Las primeras, mediante el análisis de datos secundarios de empresas y las segundas, a través de entrevistas a realizadas a una muestra intencional tomada de una base de datos *ad hoc*. La reestructuración productiva se inicia en Córdoba debido a las demandas del capital extraterritorial (durante la década del 80) Esta lógica se mantiene en el tiempo y se refuerza a partir del acceso a la tecnología, la información y las comunicaciones para la organización de la producción industrial (servicios logísticos), que impacta directamente en las demandas de uso del suelo urbano y metropolitano.

Palabras clave: reestructuración productiva, procesos de producción, territorio, periferia

Abstract

This work analyzes changes and continuities during the last fifteen years in the production processes of two industrial areas of the city of Córdoba, Argentina, to identify territorial dynamics, at a urban scale, associated with the production processes. With this objective, we work based on techniques of triangulation of both quantitative and qualitative logics. The first ones, through the analysis of secondary data of companies and the second ones, through interviews from an intentional sample taken from an *ad hoc* database. The productive restructuring begins in Córdoba due to demands of extraterritorial capital (during the 80s), a logic that is maintained over time and reinforced by access to technology, information and communications for the organization of industrial production (logistics services), which directly impacts the demands of urban and metropolitan land use.

Keywords: : productive restructuring, production processes, territory, periphery

Journal of Economic Literature (JEL): R1, R3, R12, R19

1. Introducción

La ciudad de Córdoba, caracterizada por una estructura productiva industrial con presencia de empresas transnacionales (de capital extranjero y nacional) en sectores claves de la economía local (automotriz, autopartista, TIC, entre otras), ha sido escenario de dinámicas productivas y territoriales derivadas de las demandas de estos agentes. Así, el proceso de reestructuración productiva que se visibiliza en la ciudad desde la década del 80, aproximadamente, ha sido sostenido por el modo de producción y los cambios que la técnica impuso, a fin de mejorar la productividad en las cadenas globales de producción.

En ese contexto, el espacio local se encuentra atravesado por estas lógicas en donde los agentes locales (como empresas pequeñas y medianas) asumen prácticas de producción demandadas por las firmas que comandan la estructura productiva: relaciones sociales de producción –trabajadores, empleadores, proveedores–clientes y gobierno–, formas de contratación laboral, nuevos medios tecnológicos y físicos para organizar la producción, entre otras. En la actualidad,

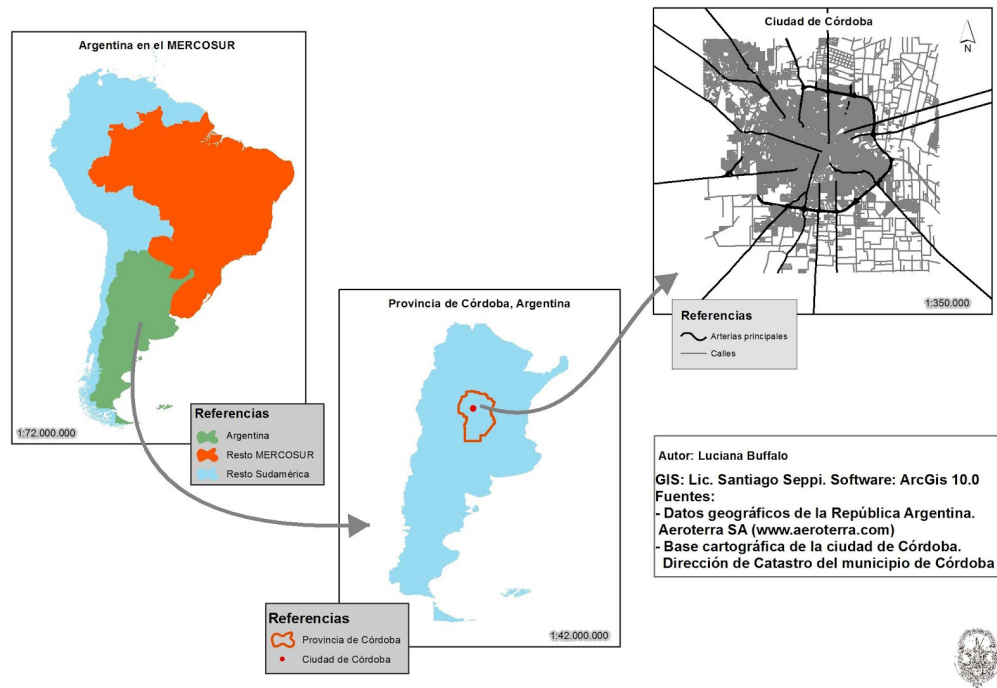
las profundas transformaciones sociales, económicas y territoriales que han tenido lugar en las dos últimas décadas conforman un nuevo escenario en el que las condiciones de vida de la población, la competitividad de las empresas y la actuación de los poderes públicos encuentran nuevas oportunidades, al tiempo que enfrentan problemas igualmente nuevos o –al menos– renovados en su manifestación externa, que constituyen otros tantos retos en la búsqueda de modelos de desarrollo más equitativos y sostenibles (Caravaca y Méndez, 2003, p 38).

Mediante las sucesivas divisiones territoriales del trabajo, las empresas reparten las etapas de la producción, la distribución y el consumo, imprimiendo determinados usos en los territorios (Santos y Silveira, 2001). Al mismo tiempo, la tercerización de la producción en diversos sectores, entre distintos agentes, con diferentes modalidades (formales e informales) y en escalas diversas, imprime dinámicas territoriales intraurbanas y regionales que (re)configuran las ciudades y las relaciones entre ellas (estructura urbana).

En dicho contexto, este trabajo busca analizar cambios y continuidades durante los últimos 15 años en los procesos de producción de las industrias. Con ese objetivo,

se centra en dos áreas industriales de la ciudad de Córdoba, para identificar dinámicas territoriales a escala urbana asociadas a los procesos de producción.

Figura 1. Ciudad de Córdoba



Fuente: Buffalo, 2013.

El trabajo se realiza sobre dos áreas de la ciudad, definidas a partir de la concentración espacial de industrias por fracción censal, seleccionando aquellas con más de 22 industrias (Buffalo y Garay, 2018). Se registran dos áreas consolidadas en la periferia. Por un lado, la zona norte de la ciudad, localizada en el barrio Los Boulevares y Av. Japón, principalmente compuesta por pequeñas y medianas empresas de distintos rubros industriales. Por otro lado, la zona sur de la ciudad, donde se concentran fábricas vinculadas principalmente a la industria metalmecánica, autopartista y automotriz. Allí se radican Fiat Iveco, Renault y Volkswagen, por lo que la trama industrial, mixturada con la trama residencial urbana, se asocia principalmente a la dinámica de este tipo de producción.

El artículo se organiza en seis secciones en las que se presentan, de manera continua, una introducción a la problemática abordada en el área de estudio (sección 1), las estrategias teórico-metodológicas que permiten visualizar el posicionamiento epistemológico (sección 2), el análisis de las especializaciones productivas y de la actividad logística en el uso del territorio (secciones 3 y 4), un cierre con consideraciones finales a partir del análisis presentado (sección 5) y bibliografía consultada y fuentes (sección 6).

2. Estrategias teórico-metodológicas

Los estudios sobre reestructuración productiva dan cuenta de respuestas teóricas necesarias en el marco de un contexto de cambios con el paso de una economía fordista a una posfordista, que se desencadena entre fines de los 60 y principios de 1970 en el mundo. Así, surgen diversas respuestas, sobre todo de la economía institucionalista, que se diferencia de las visiones de la economía ortodoxa neoclásica, la cual centra su explicación en el mercado, al incorporar a las instituciones, normas y actores en la comprensión de los comportamientos económicos (De la Garza, 1999).

Estas corrientes teóricas, que se denominan posfordistas, buscan explicar aquellos cambios que se desarrollan en el modelo de producción, especialmente los provenientes de la industria, que impactan en las técnicas y formas de producir, en las relaciones laborales y condiciones de trabajo, en las relaciones entre empresas de distinto tamaño, entre otras cuestiones.

Por otra parte, en aquellos tiempos la sociología urbana, planificación urbana y geografía urbana se concentraban en estudiar la ciudad en términos de espacio de consumo, dando lugar a un distanciamiento en los abordajes de lo urbano y lo rural, la ciudad y el campo, entre tantas otras separaciones interpretativas que persisten al día de hoy.

En sus comienzos, el uso del término *reestructuración* se refería a los cambios en el modo de producción en relación al sector industrial, pero, con el paso del tiempo, su uso se fue diseminando hacia explicaciones que trascienden el sector productivo. Hacia fines de los 80 surgen interpretaciones que articulan la idea de industria con ciudad, en un intento de acercar los espacios de producción a las interpretaciones urbanas y regionales. Topalov, en 1979, plantea que la ciudad es el resultado de la división social del trabajo y es, al mismo tiempo, una forma desarrollada de la cooperación entre unidades de producción; la ciudad es una fuerza productiva (porque concentra las condiciones generales de la producción y de la circulación del capital, así como de la producción de la fuerza de trabajo), razón por la cual, para el capital, es un valor de uso complejo que nace del sistema espacial y de la articulación en el espacio de valores de uso elementales.

En términos de Soja, el paso de una economía fordista a un régimen de acumulación flexible redefine la división interurbana del trabajo y propone la idea de una “economía política de la reestructuración urbana y regional” (Soja, 1993, p. 196). Asimismo, “la acumulación flexible implica rápidos cambios en los patrones de desarrollo desigual, tanto entre sectores como entre regiones geográficas” (Harvey, 1993, p. 140). En este contexto, las industrias cambian sus patrones de organización interna, modifican la circulación y distribución de sus insumos y productos, dependiendo de la incorporación de nuevas técnicas, que se refleja en el uso del territorio, de la red urbana y en la configuración de las ciudades.

El territorio usado, en términos de Santos, plantea la tensión entre las materialidades (objetos) y las prácticas sociales (acciones)

ya que no son las cosas, sino las cosas, hombres y relaciones lo que lo constituyen (...) las acciones, los intereses sobre parte del territorio e incluso las representaciones atribuidas a él, tienen una relación con el valor que se le da a lo que está allí presente. Por lo cual en realidad lo que existe es “relación social, sociedad en cuanto territorio, sociedad en cuanto espacio” (Santos, 1999, p. 18).

En los últimos tiempos, el fenómeno técnico (especialmente el desarrollo de sistemas informáticos) ha generado y genera cambios tanto en las formas de producción como en el consumo de la población. Desde el período de la segunda posguerra mundial nos encontramos ante una expansión continua de nuevos objetos y nuevas acciones vinculadas al progreso de las telecomunicaciones, de la informática y de la automatización (Santos, 2000; Silveira, 2009). Estos nuevos sistemas técnicos se basan, principalmente, en la producción de datos y en la circulación de información, que se han convertido en el insumo clave para la producción y el consumo en general. Las técnicas actuales habilitan la circulación de la información en diferentes lugares del mundo, produciendo una convergencia de los momentos (Santos, 2000), es decir, la simultaneidad en tiempo real y la solidaridad de los eventos mediante la articulación financiera de diferentes mercados a nivel mundial, la coordinación de redes de producción y comercialización, entre otras cuestiones.

Esto conlleva implicancias en formas comerciales y productivas que impactan en las áreas urbanas (objetos y acciones) que van desde grandes centros de logística y almacenamiento urbano-regionales (dentro y fuera de las plantas industriales) hasta los servicios de *delivery* (bajo distintas formas de movilidad y contratación) de circulación urbana. Estos procesos, muchas veces en el marco de vacíos normativos, se expanden en las ciudades generando flujos, conflictos, demandas, competencias por ciertos espacios, entre otros impactos.

Sin embargo, estas transformaciones ocurren de manera selectiva y diferencial al interior de las ciudades. Santos sostiene que

La sociedad urbana transforma selectivamente lugares modificándolos para sus exigencias funcionales. De este modo ciertos puntos se tornan más accesibles, ciertas arterias más atractivas, y también más valorizados. Por ello son las actividades más dinámicas que se instalan en esas áreas privilegiadas (...) Es de ese modo, que las diversas parcelas de la ciudad ganan o pierden valor a lo largo del tiempo. El planeamiento urbano incorpora un elemento de organización al mecanismo del mercado (Santos, 1993, p. 96).

Harvey explica cómo las nuevas condiciones tecnológicas –propiciadas por el desarrollo de la telemática– las nuevas técnicas de organización y el gerenciamiento de la producción han incrementado la fluidez de los flujos espaciales y sectoriales del capital, del trabajo, de las mercancías y de la información (Harvey, 1998). En el mismo sentido, Silveira se refiere a la fluidez del territorio como causa y consecuencia de la difusión de actividades modernas, que impone una cooperación entre las empresas, entre las empresas y el Estado en sus diferentes niveles, entre las empresas y la sociedad (Silveira, 2006).

Sin embargo, la fragmentación productiva que divide las etapas de su producción en diferentes lugares precisa de una unificación coordinada que responda a las necesidades de rentabilidad de los agentes hegemónicos (Silveira, 2009).

Hoy, los agentes hegemónicos dominan una ecuación favorable de costos y precios, gracias a los nuevos sistemas técnicos de producción que les permiten producir en áreas nuevas y alcanzar altos desempeños, a las posibilidades de circulación, a la socialización de los costos corporativos y a la situación de oligopolio. Son fuerzas de aglomeración y dispersión del circuito superior, el cual, a partir de las ciudades, extiende sobre el territorio su capacidad de organización (Silveira, 2009, p. 451).

De esta manera, las transformaciones vinculadas a la tecnología generan las condiciones materiales e inmateriales que posibilitan la implementación de una determinada división internacional del trabajo. Se imponen, entonces, ciertos modos de organización y regulación a los que vienen asociadas dichas técnicas y que configuran nuevas temporalidades en cada lugar.

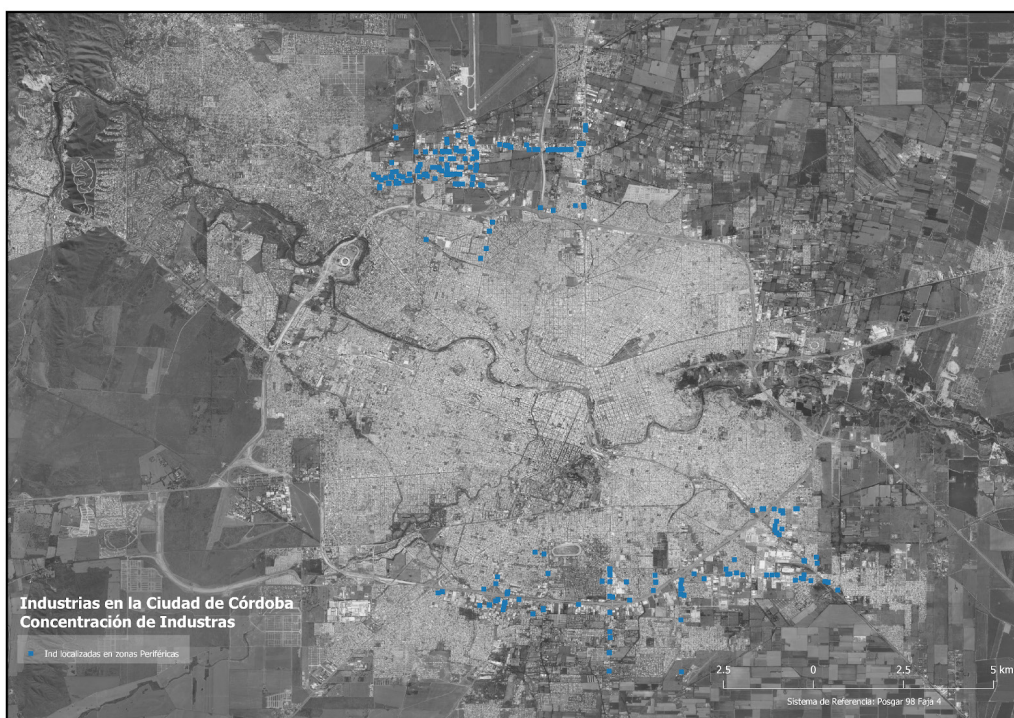
Beltrão Sposito (1999) nos propone comprender la urbanización a partir de dos procesos principales: por un lado, la fragmentación del tejido urbano, por el otro, la intensificación de la circulación. En este sentido, la separación territorial entre las actividades de gestión y las de producción industrial en las principales actividades económicas, ha incrementado los flujos de personas, mercaderías, capitales, publicidad. Para ello, son necesarias determinadas condiciones de infraestructura, que garanticen la circulación de esos flujos y la articulación de dichas redes.

Para comprender los procesos de especialización productiva y los procesos de urbanización vinculados a las reestructuraciones productivas en la ciudad de Córdoba, trabajamos en dos áreas de estudio (figura 2), en base a técnicas de triangulación de lógicas cuantitativas y cualitativas. Las primeras, a partir del análisis de datos secundarios de densidad de empresas radicadas en ambas áreas y las segundas, a través de entrevistas a empresarios y trabajadores de la industria (de las zonas bajo estudio) y directivos del ámbito público, tomadas de una muestra intencional realizada a partir de una base de datos *ad hoc* construida por el equipo de trabajo.

El análisis cuantitativo se realizó sobre la base del Registro Industrial Provincial

(RIP) 2015 y 2017, que contiene un listado de las empresas registradas y clasificadas según los rubros y subclases del CLANAE (Clasificador Nacional de Actividades Económicas) de la provincia de Córdoba. Los datos fueron sistematizados en base a los criterios definidos por Buffalo y Garay (2018), según los cuales se seleccionaron las industrias de acuerdo a los principales rubros que dinamizaron el sector en la provincia desde el 2001 hasta la actualidad (Buffalo y Astegiano, 2017; Buffalo y Garay, 2018). El dinamismo se definió a partir de la natalidad de empresas pos-2001 por rubro. Aquellos que presentaron un crecimiento relativo mayor al 60 % de empresas iniciadas del 2003 al 2015 fueron considerados los más dinámicos. Se trabajó entonces con industrias distribuidas en 10 grupos compuestos por 15 rubros. Estas zonas, ubicadas al norte (Los Boulevares) y al sur (Ferreyra) abarcan los siguientes barrios: Zona Norte (Los Boulevares y Aeropuerto); Zona Sur (José Ignacio Díaz 3ª sección, Dean Funes, José Ignacio Rucci, San Felipe, Ferreyra y San Lorenzo).

Figura 2. Concentración de industrias en áreas de análisis de la ciudad de Córdoba



Fuente: elaboración propia en base a datos del RIP 2015 de la Secretaría de Industria de la provincia de Córdoba. Sistema de referencia Posgar 98 Faja 4 - google earth.

Mediante este análisis cuantitativo buscamos poder definir una población de empresas representativas del dinamismo industrial en los dos sectores seleccionados de la ciudad, para analizar la distribución por fracción censal, la especialización productiva espacial (últimos 15 años) y posterior tratamiento cualitativo. Este último será abordado, a partir de las entrevistas, como técnica de recolección de datos y

tiene como objetivo comprender los cambios en las formas de producir (mediados por la técnica) y sus implicancias en el uso del territorio (urbano)¹.

3. Especializaciones productivas en la periferia urbana

A lo largo del siglo XX, múltiples divisiones territoriales del trabajo han configurado diferentes especializaciones productivas vinculadas a la industria en la provincia y en la ciudad de Córdoba. La división territorial del trabajo actual se plasma sobre una serie de formas heredadas de antiguas divisiones territoriales del trabajo. A partir de los diferentes usos del territorio que imprimen las nuevas divisiones territoriales del trabajo, se producen determinadas especializaciones territoriales productivas. Cada lugar, ofrece ciertas condiciones técnicas y sociales –costo de transportes, circulación de información, fuerza de trabajo calificada, entre otras cuestiones– que resultan favorables para la realización de determinadas actividades económicas en el territorio (Santos y Silveira, 2001).

Podríamos decir que las especializaciones productivas vinculadas a la industria en la ciudad de Córdoba estuvieron vinculadas a la llegada de IAME (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado) en 1927. Sin embargo, el crecimiento en inversiones industriales en la ciudad se produjo principalmente a partir de 1950. La ley de radicación de capitales extranjeros de 1953 resultó clave para la instalación de industrias automotrices multinacionales en la ciudad de Córdoba, lo cual inició una dinámica industrial que se mantiene hasta la actualidad (Buffalo, 2013; Tomadoni, 1999). En ese entonces, se localizaron en el sur de la ciudad las sedes de las principales automotrices y autopartistas, tales como Fiat, Ika Renault y Volkswagen. En el marco del avance de procesos de industrialización nacional y provincial, pequeñas y medianas industrias autopartistas y metalmecánicas de origen nacional se localizaron en esta zona como proveedoras de estas grandes industrias.

A partir de los procesos de reestructuración económica ocurridos a nivel global durante la década de 1970, los procesos de industrialización ocurridos en Argentina se vieron transformados por una serie de políticas de Estado que tendieron a la apertura de los mercados, la desregulación y la privatización de industrias nacionales. Dichas medidas deterioraron las condiciones de rentabilidad de las empresas de capitales nacionales y facilitaron la circulación de capitales extranjeros, promoviendo un proceso de concentración económica y centralización del capital (Aspiazú y Schorr, 2010).

¹ Cabe destacar que el Laboratorio de Estudios Territoriales y el equipo de investigación en el cual se insertan las investigadoras trabajan con lógicas cualitativas y técnicas de entrevistas y observación de recolección de datos para esta temática desde hace más de diez años. Esto ha permitido sostener un registro de entrevistas (a trabajadores de la industria, empresarios industriales y del sector de servicios, así como agentes del sector público) a lo largo del tiempo y desarrollar una base de datos cualitativos ad hoc que se utiliza colectivamente para las distintas instancias de investigación.

Durante 1990, dicho proceso se profundizó, en el marco de políticas neoliberales, ocasionando a su vez un incremento de los costos laborales, impositivos, financieros y de renovación tecnológica, lo que produjo una desindustrialización amplia y al mismo tiempo selecta y acotada (Tomadoni, 2004). En este contexto diferentes firmas trasnacionales –sobre todo del rubro autopartista y automotriz– se deslocalizaron, principalmente hacia Brasil y China, en busca de menores costos de producción. El conjunto de industrias locales, principalmente pymes proveedoras de estas firmas, sobreviven bajo lógicas de producción dominadas por la flexibilidad y la flexibilización.

A partir del 2003, con el inicio de la posconvertibilidad, se produce en Argentina un crecimiento generalizado de los distintos sectores productivos, laborales y sociales. Diferentes factores intervinieron en el crecimiento rápido del sector industrial: la caída de los salarios dentro de los costos de producción, la subutilización del *stock* de capital (entre 1998-2002) y, principalmente, la devaluación de la moneda en 2002, la cual modificó la relación peso/dólar. Esto significó una relativa protección a la competencia externa y condujo a un aumento de la producción y la ocupación (Buffalo, 2013).

En este contexto, *nuevas* divisiones territoriales del trabajo se desarrollaron en la provincia de Córdoba, vinculadas a cambios en el sector industrial y su articulación con un proceso de terciarización de la economía. En el producto geográfico bruto, el sector industrial presenta un crecimiento del 12,36 % en el 2004 al 21,4 % en 2013, a partir del cual comienza a descender hasta representar un 15,1 % en 2017. Por otro lado, el sector terciario (comercio y servicios) representa el 53,4 % en el año 2017, mostrando una disminución, ya que en 2015 representaba un 68,7 % (datos de la Dirección Provincial de Estadísticas y Censos de la provincia de Córdoba).

El crecimiento del sector industrial posconvertibilidad en la provincia estuvo vinculado a aquellos sectores más dinámicos, que se vieron beneficiados por la política cambiaria (devaluación de la moneda) y la posibilidad de mayor expansión en el mercado externo. Las principales ramas exportadoras provinciales fueron los sectores agroalimentarios y agrometalmecánicos (tractores, cosechadoras, pulverizadoras, agropartes y sembradoras), en el interior de la provincia, y la producción automotriz en la ciudad (Buffalo y Astegiano, 2017).

Según los datos provistos por el RIP 2015, en el período 2003-2015 se incorporaron en la provincia de Córdoba más de 3.000 industrias, dentro de las cuales se destacaron los rubros de alimentos, metal (menos maquinaria) y maquinaria, que representaron un 16,3 %, 18,6 % y 9,6 %, respectivamente, del total de empresas incorporadas (Buffalo y Astegiano, 2017). A su vez, se observa la participación de actividades que, si bien no tienen un componente histórico, representan nuevas dinámicas sectoriales en el territorio, como la fabricación de maquinaria de oficina, contabilidad e informática; fabricación de equipo médico y quirúrgico; fabricación de equipamiento para procesamiento industrial; fabricación de aparatos de telefonía; entre otras.

Este crecimiento industrial se localizó principalmente en el departamento capital, donde se destacó la industria metalmeccánica (tradicionalmente dinámica en la ciudad). Asimismo, en la capital provincial se ubican más del 50 % de las industrias nuevas en los rubros de textiles, calzados, impresión, sustancias químicas y programación. De este último caso, hay una clara concentración, siendo más del 80 % de las industrias que se instalan en la ciudad de Córdoba (Buffalo y Astegiano, 2017).

Asimismo, la expansión industrial en la ciudad generó diferentes dinámicas de expansión hacia el centro y la periferia. Una serie de normativas de regulación de uso de la circulación y algunos beneficios impositivos a las zonas de la periferia beneficiaron la instalación de industrias en las zonas norte y sur de la ciudad. A su vez, desde el año 2003 las industrias desarrollaron inversiones en procesos de innovación y modernización que permitieron la deslocalización de algunas de sus etapas productivas en diferentes puntos de la ciudad. De esta manera, la expansión industrial hacia la periferia estuvo atravesada por las disputas con otros usos del suelo, principalmente el residencial.

Buffalo y Garay (2018) han analizado las dinámicas de localización de las industrias desde el año 2003 hasta la actualidad, las cuales podrían ser sistematizadas en tres grandes tendencias. Por un lado, grandes empresas nacionales y trasnacionales que reforzaron el entramado industrial en la zona sur y en los alrededores de la avenida Agustín Tosco (anillo de circunvalación) en la periferia de la ciudad; un grupo de medianas industrias localizadas en la zona norte que abarca barrio Los Boulevares y Av. Japón y pequeñas industrias vinculadas localizadas en la zona centro de la ciudad.

La zona industrial de Los Boulevares se caracteriza desde sus inicios por la presencia de industrias de diferentes rubros, principalmente vinculadas a la metalmeccánica, a la producción de plástico y caucho. Desde 1964 funciona en la zona una planta de fundición de aluminio que desde el año 1992 pertenece al grupo Renault (Ilsa). Dicha industria dinamizó la localización de múltiples talleres autopartistas en el área bajo estudio.

A partir de la reactivación industrial ocurrida a comienzos de la década del 2000, los terrenos de Los Boulevares resultaron atractivos para la instalación de diversas industrias por la disponibilidad de terrenos y edificaciones industriales para comprar o alquilar bajo un patrón de uso de suelo industrial. Esto resultó clave en un momento de escasez debido al proceso de urbanización vinculado a usos residenciales en la periferia (Carmona, 2015). Asimismo, las obras recientes de infraestructura realizadas por el gobierno provincial sobre el anillo de circunvalación de la ciudad y las reformas de avenidas cercanas facilitaron la conexión de esta zona con el resto de la ciudad para el transporte de carga pesada.

Si analizamos los datos provenientes del RIP 2017, podemos observar que la mayoría de las industrias localizadas en la actualidad en la zona se dedican a la producción de químicos, plásticos y minerales no metálicos (27 % aproximadamente) y a la producción de metales (si integramos metales y transporte y metales menos

maquinaria y equipo, representan más del 22 % del total de industrias presentes en la zona para el año 2017). Asimismo, las industrias vinculadas a tecnologías y alimentos y bebidas representan un 10 %, sectores que se han dinamizado en los últimos 15 años en la zona (figura 3).

Figura 3. Cantidad de industrias por rubro y por zonas presentes en la periferia de la ciudad de Córdoba según datos del RIP 2017

Rubros	Zona norte	% del total de la zona	Zona sur	% del total de la zona
Alimentos y bebidas	42	10.94	10	6.80
Calzados y cueros	4	1.04	0	0.00
Caucho y plástico	27	7.03	12	8.16
FABRICACION DE PARTES	0	0.00	1	0.68
Maquinarias y equipos NCP	22	5.73	7	4.76
Metales y transporte	43	11.20	13	8.84
Metal menos maquinaria y equipo	43	11.20	41	27.89
Muebles, madera y papel	0	0.00	3	2.04
Productos informáticos y electrónicos	13	3.39	7	4.76
Productos minerales no metálicos	13	3.39	4	2.72
Productos químicos, plásticos y minerales no metálicos	106	27.60	10	6.80
Productos textiles y confecciones	1	0.26	4	2.72
Productos textiles y cueros	11	2.86	0	0.00
Sustancias, productos químicos y productos farmacéuticos	11	2.86	5	3.40
Tecnológicas	40	10.42	5	3.40
Vehículos automotores, remolques y equipos de transporte	8	2.08	18	12.24
Total industrias	384	100	147	100

Fuente: elaboración propia en base a datos del RIP 2017.

Por otro lado, en la zona sur de la ciudad se concentran industrias vinculadas principalmente a la metalmecánica, autopartista y automotriz, de las cuales las principales son las plantas de grandes firmas como Fiat Iveco, Renault y Volkswagen. Asimismo, Ferreyra concentra la mayor cantidad de parques industriales (todos de carácter privado) debido a la gran conectividad vial que posee la zona, en especial con Rosario y Buenos Aires. Entre ellos, se destaca el parque industrial más antiguo de la ciudad, parque industrial Ferreyra, el cual fue creado en 1997 por el grupo Fiat para que 10 industrias autopartistas proveedoras se instalaran allí (Buffalo y Garay, 2018).

De esta manera, podemos decir que, a lo largo del tiempo, sucesivas divisiones territoriales del trabajo han configurado una determinada distribución de capitales, empleo y tecnologías en el territorio, a partir de las cuales se han reforzado

determinadas especializaciones productivas. Estas son el resultado conjunto de las políticas del Estado y de las empresas, quienes se configuran como agentes hegemónicos en la definición de los usos del territorio en la periferia de la ciudad.

Desde diferentes políticas públicas industriales, el Estado ha promovido determinados usos del territorio, generando o reforzando desequilibrios territoriales en la provincia de Córdoba (Buffalo, 2016; Buffalo y Astegiano, 2017). Las principales leyes de promoción industrial, presentes desde el año 1985 en la provincia, han destinado gran variedad de recursos del Estado para exenciones impositivas, reducción de impuestos, reducción de costos de servicios o de empleo y para la radicación de parques industriales.

Entre las principales leyes de promoción industrial se destacan la 5319, 9121 y posterior 9727. Esta última fue promulgada en el año 2009 en reemplazo de la ley 9121 (año 2003) y es en la actualidad una de las leyes de promoción industrial que presenta mayor alcance. La 9727 otorga beneficios por empleados nuevos que contraten las empresas, así como subsidios al consumo eléctrico (50 %), exenciones por 20 años de todos los impuestos provinciales y créditos a tasas subsidiadas. Resulta interesante destacar que las empresas beneficiarias deben tener como objetivo la modernización o innovación en productos/procesos, protección del medio ambiente, implementación de sistemas de gestión de calidad, inversión en activos fijos, conformación de grupos asociativos y creación de empresas innovadoras. A su vez, aquellas que presenten proyectos de modernización o innovación en productos/procesos y los referidos a inversiones en activos fijos son las que reciben mayores beneficios.

Al analizar los datos de las empresas beneficiarias de los programas industriales en la ciudad, podemos decir que en ambas zonas las políticas del Estado provincial han tendido a beneficiar a aquellas empresas vinculadas a la producción automotriz, tanto a las grandes industrias transnacionales como a un conjunto de autopartistas y metalmecánicas asociadas a sus circuitos productivos (fuente: Secretaria de Industria de la provincia de Córdoba). Si bien en la lista de beneficiarias encontramos empresas de diferentes rubros, la mayoría de ellas son metalmecánicas autopartistas o industrias químicas cuyos principales clientes son las grandes industrias automotrices (fuente: RIP 2017).

Al mismo tiempo que el Estado estableció dichas políticas de promoción industrial, las grandes firmas automotrices realizaron una política de inversión para la expansión y modernización de sus plantas. Se destaca así el caso de Renault Argentina, que en el año 2013 invirtió 50 millones de pesos en la incorporación de nueva tecnología para la planta de fundición de aluminio (PFA) ubicada en el barrio Los Boulevares, a partir de la cual incrementó un 47 % la producción de partes. La modernización de la planta fue realizada con maquinaria de Italia que tiene como objetivo incrementar la producción de piezas en los mercados regionales: el 80 % de su producción está destinada a Cormecánica, un predio industrial que la terminal automotriz francesa tiene en la ciudad chilena de Los Andes, y el 20 % restante a

la fábrica de motores en Curitiba, Brasil; ambos sitios pertenecen al grupo Renault (fuente: Renault Argentina). La inversión fue destinada también a la ampliación de la infraestructura de planta y capacitación de personal (Dávila, 7/03/2013).

En el caso de la zona sur, Case New Holland (CNH) Argentina y Fiat Power Train (FPT) Industrial Argentina, ambas pertenecientes al grupo Fiat, recibieron beneficios en el año 2012 y 2013, momento en el cual la empresa anunciaba la inversión de más de 400 millones de dólares para la ampliación de su establecimiento de Ferreyra (fuente: Secretaría de Industria de la provincia de Córdoba). En el año 2013 fueron inauguradas un conjunto de plantas del grupo Fiat, pertenecientes a las líneas de producción de Case New Holland (empresas de maquinaria agrícola del grupo Fiat). La inversión fue de aproximadamente 733 millones de dólares y fue financiada también por el Fondo del Bicentenario otorgado por el Estado Nacional (Donato y Astegiano, 2018). A su vez, la empresa fue beneficiada por el régimen de bonos para bienes de capital, que buscaba promover la fabricación de bienes industriales en el país, habilitando a las empresas productoras a recibir un bono fiscal correspondiente al 14 % de la facturación (Donato y Astegiano, 2018).

Las metalmecánicas y autopartista subsidiadas por el Estado provincial son empresas pequeñas y medianas (según la clasificación del RIP 2017), proveedoras de estas grandes empresas y de otras firmas automotrices en Argentina. Entre las principales subsidiadas en zonas sur y norte, se destacan: Gestamp (produce autopartes para FCA Automóviles Argentina, Volkswagen Argentina, Renault Argentina), Matrimet (proveedora de Toyota), Matricería Austral (produce para Ford); Metal G SA (produce para Volkswagen Argentina, Fiat, Scania), Prodismo (produce autopartes para Volkswagen Argentina, Renault Argentina, Peugeot, Citroen, Magna, Ford), Autoneum y Superfren (ambas proveedoras de Renault). Según los datos del RIP 2017, las inversiones de estas empresas comenzaron en su mayoría desde el año 2006, particularmente para realizar modernizaciones en las áreas de informática y telecomunicaciones, maquinaria y equipo de producción, construcciones edilicias, investigación y desarrollo, capacitación de personal, desarrollo empresarial.

En este sentido, podemos decir que las políticas del Estado y de las empresas refuerzan determinadas especializaciones productivas en las zonas seleccionadas. Asimismo, buscan garantizar ritmos de producción y circulación propios del proceso de reestructuración productiva, que precisa cada vez más garantizar la circulación de bienes, personas, capitales e información.

4. Servicios logísticos y uso del territorio

Los cambios tecnológicos ocurridos en las últimas décadas están modificando de manera acelerada los modos de consumir, a través de internet y el comercio electrónico, y de producir en el sector industrial, que debe responder en el menor tiempo posible a las demandas desde diversos puntos del planeta. La concepción del

tiempo en este contexto modifica el uso del espacio para el consumo y la producción, en tanto se configura a través de flujos de circulación inmaterial (a través de tecnologías y comunicación) y material (de productos, de insumos, de transportes, de personas, etc.) de manera permanente. Al mismo tiempo, las mayores demandas tanto de productos para consumo como de insumos y materiales para la industria se localizan en las zonas urbanas, generando un uso intenso del territorio urbano que implica nuevos procesos y lógicas de uso productivos que se entrelazan con el uso cotidiano en la ciudad y su ordenamiento (regulación local).

La circulación es una dimensión de la configuración y dinámica urbana que, en el trabajo de campo a partir de entrevistas en profundidad en las dos áreas de estudio, se asocia, por un lado, a los procesos vinculados a la reestructuración productiva y cambios en las formas de producir/consumir de las empresas (industria, comercio y servicios). Los procesos logísticos con uso de equipamiento y software específico ganan terreno al interior de las industrias y hacia afuera de ellas por las demandas de espacios específicos para circulación de los procesos logísticos (almacenajes, transferencias, fraccionamientos, desplazamientos, etc.). De esta manera, la logística adquiere un papel central como nueva forma de organización que acaba siendo también norma para los circuitos de producción. Son las técnicas que producen la información necesaria y que unifican aquello que ha sido fragmentado en diferentes agentes.

Por otro lado, determinados agentes actúan sobre las formas de circulación mediante el *ordenamiento* urbano que, frente a estas nuevas dinámicas en el territorio, busca paliar los efectos no deseados. Entre esos agentes podemos mencionar a los gobiernos municipal y provincial y a organizaciones empresariales que buscan interceder y dar respuestas a demandas locales en este nuevo contexto productivo.

La actividad logística actual surge en un contexto donde los flujos y la circulación material e inmaterial eficientes permiten obtener ganancias en los procesos de producción. Las prácticas productivas flexibles y a demanda requieren cada vez más de herramientas y técnicas organizativas al interior de las plantas industriales, así como en la relación con los agentes que conforman el circuito productivo (proveedores y clientes). Para reducir los costos, las empresas se han orientado al *just in time (JIT)*: los ciclos de los productos que venden son cada vez más cortos, tienden a producir por pedido más que por *stock* y tercerizan las funciones logísticas en operadores (Barbero, 2013). Los operadores logísticos optimizan el circuito productivo, desde el origen del producto hasta la distribución al consumidor final.

En Córdoba, la incorporación de procesos de organización y logística comienza por demandas del sector industrial automotriz hacia mediados de los 90, inicialmente dentro de las plantas industriales y luego hacia afuera de ellas. Esto se observa en el siguiente fragmento de una entrevista a un ex trabajador de Renault:

éramos parte de una empresa que manejaba *just in time*... casualmente cuando se inició todo el tema de *just in time*, el abastecimiento *kangban*;

Renault en eso fue pionero en ese tipo de método de abastecimiento (...) contrató un grupo que se llamaba IMTJ que eran un japonés, un americano y un francés que vinieron a dar los primeros pasos de este tipo de forma de abastecimiento que para nosotros era muy avanzada (...) año 1995, 1996 (...) fue una necesidad porque empezó el outsourcing y había que sacar la mercadería afuera, optimizar los espacios de depósito, tener un abastecimiento con mayor frecuencia para optimizar los espacios dentro de la planta. (P. González, comunicación personal, 26 de mayo del 2015)

Otro entrevistado se refiere a procesos de *just in time*, *kanban* y *milk run* (R. Moreno, comunicación personal, 1 de julio del 2015).

Las empresas multinacionales poseen, por lo general, un departamento de logística que articula el ritmo de la producción entre proveedores, la planta local y las necesidades de las plantas de la firma ubicadas en otros países del mundo. Un trabajador de la empresa logística de Volkswagen comenta:

tenemos un sistema que se llama CKD que es un departamento logístico a nivel global que cuando alguna fábrica del mundo de la firma tiene exceso de producción lo *stockea* y provee a otra fábrica que esté faltando, se va balanceando (C. Jofré, comunicación personal, 1 de julio del 2019)

Por lo general, poseen una aduana al interior de la fábrica, por lo cual los contenedores que provienen del exterior llegan cerrados a la planta mediante una empresa de logística que a menudo son internacionales (brasileras). Estas mismas empresas son las que resuelven la comercialización de partes entre plantas de Argentina y Brasil en camiones. De esta manera, estos sistemas técnicos habilitan la coordinación permanente de la producción entre diferentes lugares a nivel mundial.

Asimismo, las automotrices tercerizan el sistema de transporte local con proveedores organizados con el sistema *just in time*. Es decir que el servicio de transporte sigue un programa de producción que la multinacional establece mensualmente para una particular entrega de insumos y retiro de piezas con cada proveedor local, mediante el sistema de *milk run*. Gracias a la generación permanente de información con sus proveedores, aseguran la circulación de partes y pedidos próximos necesarios para garantizar cierto ritmo productivo en las plantas centrales.

Los proveedores, por lo general pequeñas pymes metalmecánicas productoras exclusivas de las firmas, no poseen departamentos de logística, si no que realizan compras comerciales de algunos insumos necesarios para la entrega de sus productos. Esto es así porque las empresas automotrices son las que establecen los tiempos e insumos necesarios para la producción, estableciendo la programación general de la producción del proveedor.

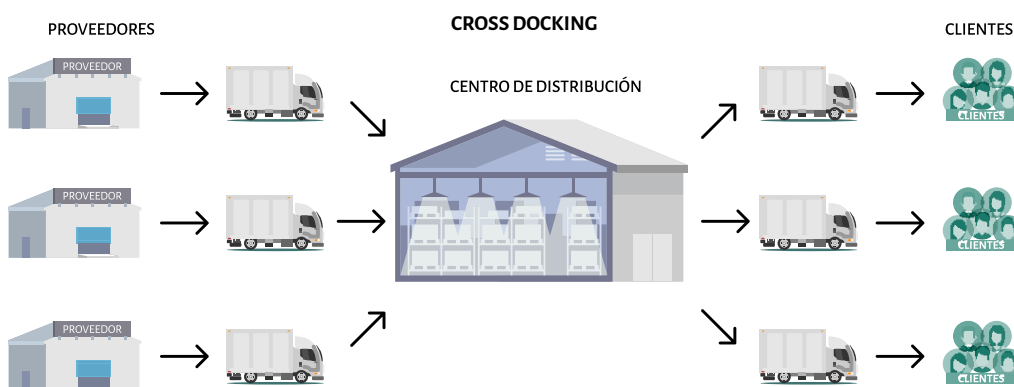
La incorporación de sistemas de tecnologías de la información y mejora en el transporte permite aumentar la velocidad de los flujos inmateriales entre las empresas automotrices: pedidos, intercambio de información, diseño, I+D, pagos. A su vez, facilita el movimiento de los flujos materiales entre las empresas, los componentes y, por ende, relaja la restricción impuesta por la distancia y atenúa la necesidad de proximidad (Pallares-Barbera, 1997). Así, nuevas técnicas generan nuevas relaciones entre empresas y nuevos tiempos de producción y de circulación entre las ellas y, por lo tanto, nuevas órdenes sobre el territorio.

Los procesos logísticos presentan una serie de innovaciones en los últimos años, entre las que se destaca como novedad en sus páginas web o publicaciones el *cross docking* (figura 4) en el manejo de *stock*, que es

un sistema de distribución en el cual la mercadería recibida en un almacén o centro de distribución no se almacena, sino que se prepara inmediatamente para su próximo envío. Es decir que la mercadería no hace stock ni ningún otro tipo de almacenaje intermedio (Cruz-Mejía, 2017).

Este sistema, en concordancia con la resignificación del tiempo, busca disminuir los tiempos de entrega al cliente, minimizar los costos de distribución, disminuir el tiempo en almacén (menos de 24 horas), reducir áreas físicas de almacenamiento, reducir costos de manipulación y deterioro, respaldar las estrategias de *just in time*, entre otros. Para ello, las empresas de logística poseen centros de almacenamiento en puntos claves de las provincias, donde se concentra la mayor cantidad de actividades económicas (Córdoba, Santa Fe y Buenos Aires), para poder establecer rutas de permanente atención a sus proveedores. Asimismo, estas empresas tercerizan parte de sus servicios con otras empresas de logística ubicadas en otras áreas del país. De esta manera, producen alianzas estratégicas para responder a todos los puntos de mercado.

Figura 4. Sistema cross docking



Fuente: Cruz-Mejía, 2017.

Estos procesos se configuran como nuevas formas de regulación de las grandes empresas sobre las pymes, en tanto que éstas últimas deben adaptar sus condiciones de producción, pero también de espacio, para que se garanticen las entregas y distribuciones necesarias y así poder ser proveedores oficiales. Estos procesos promovidos por las empresas automotrices organizan la producción industrial y luego se expanden hacia otros sectores industriales. Santos afirma que cuando una empresa grande se instala en una ciudad, llega con sus normas, con sus leyes, con sus imposiciones, con sus reglas, y contamina a las otras empresas con sus necesidades y desorganizando el territorio (Santos, 1997).

Cabe destacar que la incorporación de empresas logísticas dentro de las grandes firmas automotrices y autopartistas permitió tercerizar hacia la actividad logística a parte de los trabajadores, sindicalizados en un gremio distinto al de la empresa núcleo (Smata) y con acuerdos salariales menores (Camioneros). Es decir, a lo largo de la producción hay una disminución de los costos a partir de un mejoramiento en los procesos logísticos y, al mismo tiempo, una disminución de los costos salariales.

La segmentación de la producción, la tercerización y el modelo de *just in time*, generados principalmente en la industria automotriz, modificaron la organización del territorio y las relaciones entre clientes y proveedores. Estos cambios productivos demandaron nuevos usos del territorio. A partir del año 2003, el crecimiento expansivo que tuvo la industria fue requiriendo la diversificación de la logística hacia otros sectores. Esto se observa, además, en las industrias radicadas en ambas áreas seleccionadas de la ciudad, especializadas en maquinaria y equipos de transporte, sistemas informáticos y electrónicos y servicios logísticos.

Por lo general, las empresas de logística combinan diferentes estrategias de modalidad de transportes de larga distancia y de pequeños camiones aptos para circular al interior de las ciudades. Asimismo, refuerzan los entramados locales con una red de proveedores que no necesariamente provienen de la ciudad de Córdoba, con los cuales poseen relaciones territoriales previas tanto para insumos como para mano de obra y acuerdos comerciales. De esta manera, se imponen en la lógica organizativa de las empresas racionalidades que no siempre responden al imperativo de la ganancia, sino a otras lógicas y temporalidades.

En función de las entrevistas realizadas y de los registros de las páginas web de las firmas logísticas, se realiza una siguiente tabla comparativa de procesos con sus implicancias territoriales (figura 5).

Figura 5. Comparación de Procesos logísticos del JIT e implicancias territoriales

	Características	Necesidades internas a la empresa logística:	Dentro de la industria (cliente)	Implicancias territoriales
<i>Milk run</i>	Despacho, entrega y recogida de cargas. Proceso de abastecimiento logístico para reducir costos de transporte y no tener <i>stock</i> en planta, ya que requiere de un recorrido del transporte por los distintos proveedores de manera coordinada para llegar al cliente con las partes necesarias para producir al día.	Camiones más pequeños. Almacenamiento en centros de acopio. Gestión de inventarios de mercancías, debido a que el cliente realiza un pedido limitado y ocasional, generando que el ingreso y salida de cargas se mantenga supervisado eficientemente.	Reducción del <i>stock</i> .	Espacios para depósitos.
<i>Cross docking</i>	Los productos pueden ser clasificados fácilmente en un punto intermedio y dárseles salida con base en el destino final.	Mayor espacio para circulación de mercadería y cantidad de transportes para desplazamiento de mercaderías. Camiones más pequeños. Software específico para coordinar líneas comerciales y logísticas (SAP). Sistema de intercambio electrónico de datos EDI (bajo estándares internacionales-europeos).	Reduce las inversiones en inventarios y en espacios de almacenamiento. Provisión en línea de montaje. Automotriz (en fábrica). Textil (fuera de fábrica).	Espacios para desplazamientos y circulación (carga y descarga). Aumento del flujo urbano de camiones.

Fuente: elaboración propia.

Entre las implicancias territoriales urbanas se destaca la demanda de espacios específicos, que en las dos áreas de estudio tiene una presencia relevante, aunque predomina en la zona sur.

Los operadores logísticos, orientados tradicionalmente a la industria automotriz, autopartista y metalmecánica, diversifican clientes y relaciones con otros rubros industriales. La actividad se expande hacia otros sectores de la economía, los operadores logísticos y de transporte aumentan su presencia y circulación en la ciudad, y demandan espacios particulares para el desarrollo de la actividad (Buffalo, Carmona y García, 2015).

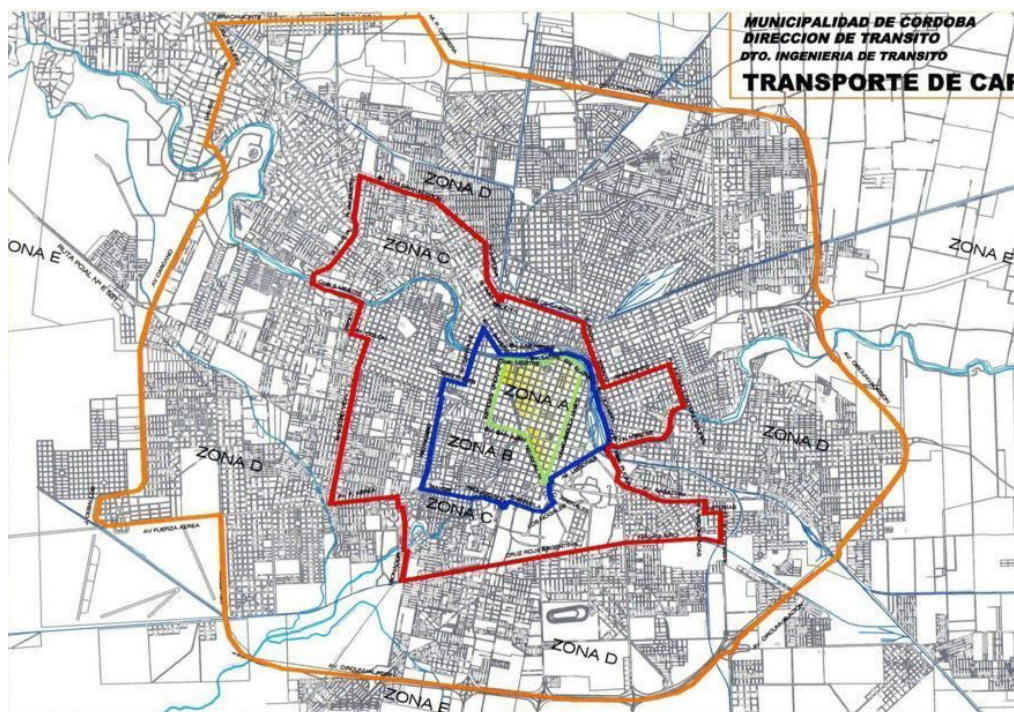
Según el CEOLÓG (Centro de Operaciones y Logística – Universidad Católica de Córdoba) la ciudad de Córdoba tiene 85.000 m² destinados a parques logísticos y una demanda insatisfecha de 50.000 m². Hay proyectados cinco parques logísticos y tres parques industriales con áreas logísticas incluidas. Funcionan en la actualidad

tres predios en la periferia sureste de la ciudad (una de las áreas definidas en este trabajo).

Asimismo, los datos muestran un marcado aumento de las empresas privadas del sector logístico. Según estadísticas del Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación, entre el año 1996 y 2016, el crecimiento del número de empresas del rubro en la provincia de Córdoba ha sido del 148 %. Dentro del rubro, las que más han crecido en ese decenio son las de manipulación de carga, almacenamiento y depósito, en un 53 %. Al comprara estos datos al interior de la provincia de Córdoba se observa una concentración de la actividad en la ciudad de Córdoba (17 %) seguida de Villa María (12 %) y Marcos Juárez (11 %). Estas últimas con un perfil más bien agropecuario.

A su vez, la regulación urbana debe adaptarse rápidamente y articularse a estos cambios en las prácticas productivas. “El crecimiento del sector logístico y su diversificación en el ámbito urbano de la Ciudad de Córdoba revela la necesidad de repensar la política de transporte de carga a escala urbana junto con la planificación de la ciudad” (Buffalo, Carmona y García, 2015).

Figura 6. Áreas de circulación según ordenanza 9981



Fuente: Municipalidad de Córdoba.

Así, el gobierno municipal organiza, a través de reglamentaciones, el funcionamiento urbano. En el año 2009, en el contexto de intensas demandas de circulación y flujos urbanos, a través de un decreto municipal se reglamenta la Ordenanza N° 9981 (Código de Tránsito Municipal) que establece vías, zonas y horarios de cir-

culación de vehículos de transporte de cargas en la ciudad (figura 6). Se definen 5 zonas, con distintos niveles de restricción, desde el centro a la periferia, de la A a la D; a medida que nos alejamos del área central, las restricciones son menores y se amplían los horarios de ingreso. Las zonas A y B contemplan la prohibición de ingreso en horarios de gran tránsito urbano y los camiones semipesados y de gran porte (hasta 17.000 kg) solo pueden ingresar en horarios nocturnos. No está permitido el ingreso de camiones pesados. En la zona C se permite el ingreso de camiones pesados (más de 24.000 kg) en horarios restringidos y las zonas D y E no poseen restricción de ingreso.

5. A modo de cierre

El proceso de reestructuración productiva en la ciudad de Córdoba debe ser comprendido a partir de las divisiones territoriales que la antecedieron, desde el papel dinamizador del capital transnacional automotriz/autopartista, principalmente. En primer lugar, nos parece importante afirmar que la reestructuración no es un proceso acabado, es dinámico y asume distintas variantes a partir de las necesidades del capital. Se inicia en Córdoba por demandas del capital extraterritorial (década del 80) y se mantiene en el tiempo y se refuerza a partir del acceso a la tecnología, la información y las comunicaciones; por ejemplo, a través del uso de paquetes de software específicos para la organización de la producción industrial (logística), que impacta directamente en las demandas del uso de suelo urbano y metropolitano.

Estas modernizaciones son diferenciales respecto al tamaño de las empresas y su lugar en el proceso de producción. Así, viejas y nuevas tecnologías y criterios de producción conviven entre grandes empresas extranjeras que se actualizan permanentemente y pymes que resuelven estas exigencias en la cotidianidad sin poseer procesos de modernización profundos en su interior.

A su vez, la reestructuración productiva conlleva el crecimiento de servicios de logística necesarios para las nuevas formas de producción y consumo. Esto implica nuevos usos del territorio en términos no solo de función, sino también de estructura: infraestructura vial, espacio físico para estas empresas, normativas de regulación específicas. Así, la resignificación del tiempo en las formas de consumir y producir impacta en el uso del territorio y transfiere un costo económico hacia las ciudades que obliga a los Estados locales a dar respuestas. Las empresas y el Estado refuerzan nuevos usos en el territorio, generando ciertas especializaciones productivas en determinadas áreas de la ciudad y, con ello, promueven determinados procesos de urbanización.

Asimismo, los agentes locales buscan reducir los impactos de estos procesos, por un lado, a partir de definiciones normativas desde los gobiernos locales, siempre asincrónicas temporalmente, lo que se traduce en altos costos para la gestión y ordenamiento de la ciudad. Por otro lado, las organizaciones locales de base buscan

contrarrestar los intereses globales/externos a través de la presión hacia el gobierno de turno o directamente a partir de la propia gestión para resolver las asimetrías territoriales o demandas locales.

Los gobiernos locales deberían adelantarse a los cambios que imponen las dinámicas productivas a fin de restringir o dirigir el uso del territorio urbano con fines equitativos. El territorio es ante todo un instrumento de ejercicio del poder, inmerso en relaciones de apropiación o dominación. Conocer quiénes y cómo dominan o influyen ese territorio, sus procesos y dinámicas es dar cuenta de sus posibilidades de transformación.

Bibliografía

- ARCIENAGA ARCE, R. (2003): Globalización, industria y reestructuración productiva. *Revista Convergencia*, (31), año 10. Universidad Autónoma del estado de México, México.
- ASPIAZU, D. Y SCHORR M. (2010). Hecho en Argentina. *Industria y Economía*, 1976-2007. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.
- BARBERO, J., CASTRO, L. (2013). Infraestructura logística. Hacia una matriz de cargas para la competitividad y el desarrollo sustentable. Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento.
- BELTRAO SPOSITO, M.E. (1999). A urbanizacao da sociedade: reflexoes para um debate sobre as novas formas espaciais. En A.L. Damiani, A.F.A. Carlos, O. Carvalho de Lima Seabra (coord), *O espaço no fim de século* (pp. 83-99). São Paulo: Editorial Contexto.
- BLANCO, J. (2010). Notas sobre la relación Transporte-Territorio: Implicancias para la planificación y una propuesta de agenda. *Revista Transporte y Territorio*, (3), Universidad de Buenos Aires.
- BUFFALO, L. (2013). Reestructuración productiva y configuración territorial. Pequeña industria metalmecánica en la ciudad de Córdoba 2002-2012. Tesis para optar por el grado de Doctor en Geografía. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata, Buenos Aires.
- BUFFALO, L. (2016). Reactivación industrial en la posconvertibilidad ¿Una oportunidad para las Pymes? La industria metalmecánica en la Ciudad de Córdoba. *Anales X Bienal del Coloquio de Transformaciones Territoriales* (pp. 2214-2227). Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba.
- BUFFALO, L. Y ASTEGIANO N. (2017). Dinámica de la especialización productiva industrial en la Provincia de Córdoba Argentina. VI Congreso Nacional de Geografía de Universidades Públicas República Argentina. 25, 26 y 27 de octubre. Resistencia.
- BUFFALO, L.; CARMONA, Y. Y GARCÍA, M. (2015). Reestructuración productiva en la ciudad de Córdoba: transporte, logística y territorio. En *Geografías por venir*. ISBN 978-987-604-474-5.

- BUFFALO, L. Y GARAY, M.S. (2018). Dinámicas territoriales y localización industrial en la periferia de la ciudad de Córdoba. Ponencia presentada en las Jornadas Platences de Geografía, UNLP, octubre 2018.
- BUFFALO L. Y RYDZEWSKI A.L. (2016). Conflictos territoriales en la periferia sur de la ciudad de Córdoba en el siglo XXI. *Revista Pensum*, (2). Facultad de Arquitectura y Diseño. Universidad Nacional de Córdoba. e-ISSN 2469-0724.
- CARAVACA, I., & MÉNDEZ, R. (2003). Trayectorias industriales metropolitanas: nuevos procesos, nuevos contrastes. *Revista EURE - Revista de Estudios Urbano Regionales*, 29(87).
- CARMONA, Y. (2015). Actividad industrial, agentes y territorio. Reconfiguración de un espacio barrial: Los Boulevares, Córdoba, Argentina 2003-2013. *Síntesis*, 5, 127-149.
- CRUZ-MEJIA, O. (2017). Aplicaciones logísticas en el comercio electrónico: cross docking, merge in transit, drop shipping y click and collect. *Scientific Figure on Research Gate*. Available from: Recuperado el 3 de julio de 2019, de: https://www.researchgate.net/figure/Figura-1-Proceso-general-del-Cross-docking_fig1_320370934
- DÁVILA, Diego (7/03/2013). Renault invirtió 50 millones en su planta de fundición PFA. *La voz del interior*. Disponible en: <https://www.lavoz.com.ar/noticias/negocios/renault-invirtio-50-millones-su-planta-fundicion-pfa>
- DE LA GARZA TOLEDO, E. (1999). Epistemología de las teorías sobre modelos de producción. En De la Garza Toledo, E. (comp.), *Los retos teóricos sobre los estudios del trabajo hacia el siglo XXI*. Buenos Aires. CLACSO.
- DE SOUSA SANTOS, B. (1995). *Toward a New Common Sense: Law, Science and Politics in the Paradigmatic Transition*. Nueva York: Routledge.
- DONATO LABORDE, M. y ASTEGIANO, N. (2018). Usos corporativos del territorio en el marco del Mercosur: el caso de Fiat-Case New Holland en Argentina. *Boletim Campineiro de Geografía*, 8(1). Campinas.
- ESCUADERO SERRANO, M.J. (2014). *Logística de almacenamiento*. Madrid: Ediciones Paraninfo.
- HARVEY D. (1998). *La condición de la posmodernidad*. Buenos Aires: Amorrortu Editores.
- HARVEY, D. (1993). *Social Justice and the City*. Oxford: Basil Blackwell.
- PALLARES-BARBERA, M. (1997). El sistema de producción flexible, el just-in-time y la transformación espacial: Las empresas del automóvil en España. *Boletín de la AGE*, (24), pp. 53-71. https://www.researchgate.net/publication/28165480_El_sistema_de_produccion_flexible_el_just-in-time_y_la_transformacion_espacial_Las_empresas_del_automovil_en_Espana
- PISA, A. Y CEREMINATI, A. (2015). Evaluación integral de la logística de repuestos y accesorios de una terminal automotriz. Proyecto Final de Ingeniería Industrial ITBA. Buenos Aires.

- SANTOS, M. (1993). La organización interna de las ciudades: la ciudad caótica. En M. Santos, La urbanización brasileira. Sao Paulo, Brasil: Editora de Humanismo, Ciencia e Tecnologia (HUCITEC).
- SANTOS, M. (1997). A Geografia - impasse e desafios no findar do século XX. Palestra no auditório do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas (IFCH/Unicamp)., Divulgada no boletim informativo Espaço Geográfico, de abril/maio de 1997. Publicada en Boletim Campineiro de Geografia, 8(1), 2018.
- SANTOS, M. (1999). O Território e o Saber Local: algumas categorias de análise. Cadernos Ippur, (2), pp. 15-26, Río de Janeiro, año XIII, Ago-Dez 1999. Publicação semestral do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- SANTOS, M. (2000). La naturaleza del espacio. Barcelona: Ariel.
- SANTOS, M. y Silveira, M.L. (2001). O Brasil. Território e Sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record.
- SILVEIRA, M.L. (2006). O espaço geográfico: da perspectiva geométrica à perspectiva existencial. Geosp - Espaço e Tempo, (19), pp. 81- 91.
- SILVEIRA, M.L. (2009). Región y división territorial del trabajo: desafíos en el período de la globalización. Revista Investigación y desarrollo, 17(2), pp. 435-455.
- SOJA, E. (1993). Geografias Pós-Modernas. A reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Zahar.
- TOMADONI, C. (1999). Territorio y reestructuración industrial. El caso de FIAT Auto Argentina. Revista Administración Pública & Sociedad, (12), p. 1-20.
- TOMADONI, C. (2004). Territorio, territorialidad y región metropolitana en un marco de producción flexible. Revista EURE - Revista De Estudios Urbano Regionales, 30(90).
- TOPALOV, C. (1979). La Urbanización capitalista: algunos elementos para su análisis. México: Edicol.
- TREVISAN, L. Y BERNARDES DA SILVA, A. (2012). A moderna logística no territorio brasileiro: contribuição à pesquisa. Ciência Geográfica – Bauru, XVI(2). Janeiro/ Dezembro – 2012.

Fuentes

- ADEC (2018). Informe N° 5. Prospectiva de la Logística en la Ciudad de Córdoba al 2030.
- Dirección Provincial de Estadísticas y Censos de la provincia de Córdoba. <https://estadistica.cba.gov.ar/>
- Registro Industrial de la provincia de Córdoba. Años 2015 y 2017. Secretaría de Industria, Ministerio de Industria, Comercio y Minería, provincia de Córdoba.

Entrevistas²

- P. González, empresa DALAMA, comunicación personal, 26 de mayo de 2015.
- R. Moreno, empresa Cargo, comunicación personal, 1 de julio de 2015.
- L. Marini, directivo Foro Productivo Zona Norte, comunicación personal, 9 de mayo de 2019.
- P. Jofré, empresa Gefco, comunicación personal, 1 de julio de 2019.
- N. Garay, empresa Lencioni, comunicación personal, 31 de octubre de 2019.
- D. Gutiérrez, trabajador pyme y ex trabajador de Volkswagen, comunicación personal, 1 de noviembre de 2019.

2 Se han utilizado nombres ficticios a fin de resguardar la identidad de los entrevistados.

Espaço metropolitano, regionalização da economia e reestruturação produtiva no estado do Rio de Janeiro, Brasil

Metropolitan space, regionalization
of the economy and productive
restructuring in the state of Rio de
Janeiro, Brazil

Floriano José Godinho de Oliveira

Doutor em Geografia. Professor e pesquisador do Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas e Formação Humana (PPFH), Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ).
fgodinhodeoliveira@gmail.com

Leandro Dias de Oliveira

Doutor em Geografia. Professor do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGCEO), Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ).
ldiasufrj@gmail.com

Resumo

Buscamos realizar uma interpretação dos processos econômicos e sociais que produziram mudanças importantes na organização do território no Rio de Janeiro, procurando demonstrar que o estado, hoje, não só apresenta uma reestruturação de sua economia metropolitana, mas também uma nova economia regional. As transformações são decorrentes da maior participação da « economia do petróleo » e da reestruturação do setor metal-mecânico-siderúrgico, ambas com base no interior do estado, que influíram tanto na reestruturação da economia na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, institucionalmente delineada, como produziu uma expansão territorial da influência direta da metrópole. O artigo foi produzido com base nas investigações e pesquisas realizadas pelos autores, e busca identificar o retrocesso no processo de reestruturação produtiva e espacial no estado, decorrente das mudanças de orientação política dos governos após o golpe institucional de 2016.

Palavras-chave: espaço metropolitano, geografia econômica, economia regional, Rio de Janeiro.

Abstract

We seek to carry out an interpretation of the social and economic processes that produced important challenges in the organization of the territory in Rio de Janeiro, seeking to demonstrate that the state, today, not only presents a restructuring of its metropolitan economic, but also a new regional economic. The transformations are due the greater participation de <oil economic> and the restructuring the metal-mechanic-steel sector, both the base of interior of state, which influenced both the restructuring of the economy in the metropolitan region, institutionally outlined, as it produced a territorial expansion of the direct influence of the metropolis. The article was produced based in investigations and research accomplished by the authors and seeks to identify the retreat in the process of productive and spatial restructuring in the state, due the changes the political orientation of the governments after the institutional coup in 2016.

Keywords: metropolitan space; economic geography; regional economic; Rio de Janeiro.

Journal of Economic Literature (JEL): O1, R11, R12, R58.

Introdução

Este artigo busca apresentar uma interpretação sobre as mudanças na organização do território do estado do Rio de Janeiro, com vista ao debate proposto pela editoria da Revista sobre “La nueva economía metropolitana y sus impactos regionales”. Nesse artigo, faremos uma inversão da ordem dos fatores sugeridos para a análise, que propõe interpretar a «nova economia das regiões metropolitanas baseadas nos serviços e na economia cognitiva e seus impactos regionais». No Rio de Janeiro, o processo foi invertido. A economia industrial metropolitana encontrava-se em declínio acentuado desde o ano de 1985, (Oliveira, 2008), quando se iniciou o enfraquecimento do setor metal mecânico e o fechamento das principais indústrias, sem apresentar uma perspectiva de reestruturação produtiva em curto espaço de tempo. A renovação da economia urbana, e do estado como um todo, só ocorreu com o desenvolvimento da «economia do petróleo»¹, a partir de meados dos anos 1990.

Assim, uma análise que tenha em conta a totalidade do processo necessita investigar os fundamentos da economia política do estado, para interpretar os fenômenos e identificar a influência dos novos segmentos industriais e produtivos localizados no interior na recuperação da economia e, conseqüentemente, na economia metropolitana. Assim, buscaremos enfatizar não a economia metropolitana em si, mas os efeitos que as indústrias de alta tecnologia e dos novos espaços de inovação produzem na economia política do estado do Rio de Janeiro e em seu espaço metropolitano, agora, expandido. Enfatizaremos não somente a economia cognitiva, mas, sobretudo, os fundamentos da produção e circulação, buscando indentificar as forças produtivas aí implicadas.

Com efeito, as principais transformações no território fluminense têm origem nos processos de mudanças das bases econômicas, iniciados nos primeiros anos da

1 A Economia do Petróleo é aquela cuja dinâmica está ligada às instalações e infraestruturas que servem à extração de petróleo, ao seu apoio, como as instalações portuárias, os estaleiros de montagem de sondas, plataformas e embarcações de apoio e movimentação de cargas. Também se inserem aí, as instalações das unidades industriais de produção de peças e equipamentos para a indústria do petróleo (perfuração, produção, circulação e beneficiamento), assim como todos os serviços agregados a essas demandas. Ela tem uma imensa capacidade de arrasto, formando uma cadeia acima e abaixo dessas atividades, que como já listado, envolve construção civil de infraestruturas, portos, obras civis, montagens, dutos, etc., cadeias de logística e transportes nas diversas modalidades (marítima portuária, rodoviária, ferroviária, dutoviária e aeroviária) e indústria naval (estaleiros), entre outras (Pessanha, 2015).

década de 1990. Destacamos as mudanças nas bases técnicas no interior do estado, sobretudo no Norte Fluminense, onde as bases econômicas predominantes eram as atividades agroindustriais sucroalcooleiras e, hoje, predomina a indústria extrativista do petróleo e gás, por meio das atividades de exploração e logísticas. No outro extremo territorial, no Sul do estado, no Médio Vale do Rio Paraíba do Sul – onde havia uma base do setor siderúrgico, liderada pela Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) – se instala um complexo polo metal-mecânico automobilístico e se verifica uma reestruturação produtiva importante do segmento siderúrgico, a partir de inúmeras inovações técnicas e administrativas no setor.

Figura 1. Divisão político territorial do estado do Rio de Janeiro, CEPERJ, 2019²



Fonte: CEPERJ, 2019.

Todavia, todas essas mudanças só ganham visibilidade e se tornam objeto de reflexões, tendo o território como elemento ativo nas análises, quando esses dinâmismos atingem o espaço metropolitano³. Durante toda a década de 1990, pouco a

2 O município de Petrópolis deixou de pertencer à RMRJ, em 2019.

3 O espaço metropolitano aqui referido é o da delimitação expandida da Região Administrativa Metropolitana do Rio de Janeiro. As regiões administrativas de governo são delimitações administrativas formais que tem mais efeito de organização dos dados estatísticos do que de gestão territorial efetivamente. Em 1973, quando as regiões metropolitanas foram formalmente delimitadas, predominava a concepção de desenvolvimento regional a partir da concepção de polos de crescimento

pouco, a economia de algumas das regiões administrativas delimitadas pelo governo do estado do Rio de Janeiro (vide a figura 1), como as mencionadas acima, foram ganhando expressão econômica e influenciando na reversão do quadro de estagnação que perdurou durante a década de 1980 e início de 1990. Podemos citar como marco temporal desse processo o ano de 1994, quando teve início a extração em escala comercial de petróleo nas grandes jazidas da Bacia de Campos, no Norte do estado, e o anúncio da instalação da indústria automobilística, a montadora de caminhões da Volkswagen, na região do Médio Vale do Rio Paraíba do Sul. Essas atividades, a princípio, apresentavam modificações territoriais pouco expressivas e difusas, pois, tratavam-se de empreendimentos que dependiam muito pouco dos recursos locais. Com efeito, era pouco visível nos estudos geográficos, econômicos e territoriais que uma nova economia regional estava se produzindo.

Mas, no decorrer dos primeiros anos deste século, um novo cenário econômico mundial e a ascensão de um novo projeto político e de desenvolvimento no Brasil, influíram na instituição de mudanças econômicas e sociais no espaço metropolitano⁴ do Rio de Janeiro. Tais mudanças foram decorrentes da implantação de Grandes Projetos de Investimento (GPIs) na RMRJ, como: o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ), no município de Itaboraí; a ampliação dos terminais de *containers* e de exportação automobilístico do Porto do Rio de Janeiro; a construção da Rodovia Rafael de Almeida Magalhães (Arco Metropolitano); a ampliação do Porto de Itaguaí, para um complexo portuário/siderúrgico/industrial; a ampliação da indústria naval militar da Marinha do Brasil, em Itaguaí; a construção da siderúrgica TKC-SA no distrito industrial de Santa Cruz, no município do Rio de Janeiro; a delimitação e obras de renovação urbana na Zona Portuária do Rio de Janeiro, para o desenvolvimento de uma maior especialização turística / megaeventos / negócios do núcleo metropolitano, entre outros empreendimentos. Tais investimentos se constituíram em um marco no processo de recuperação da economia no estado e na delimitação de novas territorialidades no Rio de Janeiro e foram indutores da reversão de um quadro de relativo esvaziamento das atividades econômicas indústrias na RMRJ

Para compreendermos esse processo de reversão, é importante avaliarmos, entre outros aspectos, a relação entre a nova estrutura produtiva e de serviços na RMRJ, produzida especialmente a partir de 2006, e a sua integração com as demais regiões produtivas no estado. É igualmente importante discutir os eixos

(Cintra e Haddad, 1978) e foram concebidas como estratégias de controle territoriais dos polos industriais brasileiros. Contudo, os organismos gestores dessas “regiões” foram sendo desativados e nada mais resta dos órgãos gestores das regiões metropolitanas no Brasil. A partir de agora adotaremos a sigla RMRJ quando nos referirmos a esse espaço administrativamente delimitado, e reservaremos a noção de espaço metropolitano para a região de influência da economia urbana real.

4 Como foi dito anteriormente, entendemos por espaço metropolitano não a delimitação formal da RMRJ, pois está se refere a uma delimitação político administrativa de governo, mas sim ao espaço econômico-social sob a influência direta da economia metropolitana.

de reordenamento territorial do espaço metropolitano, face à perspectiva de maior nível de especialização econômica do núcleo, a cidade do Rio de Janeiro, e à dinamização das formas de ocupação desse espaço social como um todo, enfatizando a tendência ao direcionamento dos investimentos e políticas públicas para a recuperação de equipamentos e infraestruturas.

Uma discussão mais centrada na dinâmica sócio-espacial e nos efeitos dos Grandes Projetos de Investimento no espaço metropolitano, contudo, não poderia deixar de considerar a estrutura política de gestão administrativa neste espaço. Como a constituição brasileira determina a autonomia municipal, mesmo em regiões metropolitanas institucionalmente constituídas, os estudos sobre os investimentos, empreendimentos e atividades econômicas, bem como sobre as políticas de gestão territorial, que envolvem ações dos agentes econômicos, políticos e sociais, exigem a consideração particularizada de cada município. Isto se torna ainda mais necessário se lembrarmos que não há no Rio de Janeiro um ente institucional metropolitano capaz de produzir informações, planos e projetos atualizados⁵.

Contudo, por não termos instituições e fontes capazes de fornecer dados e informações sobre ações de planejamento, organização econômica e social para a RMRJ, e tampouco para o espaço metropolitano em sua totalidade – contamos apenas com fontes estatísticas secundárias, como IBGE, RAIS, MEC, etc., que somente produzem dados específicos e direcionados –, buscamos formas de redefinir as delimitações espaciais dentro da RMRJ formalmente constituída, incorporando os municípios que são contíguos à região oficial e que se integram ao que denominamos espaço metropolitano, indo além dos cânones formais da política administrativa do território.

Assim, metodologicamente, buscamos segmentar o espaço metropolitano em áreas específicas para que seja possível analisar de forma conjugada, em cada área, tanto os efeitos dos Grandes Projetos de Investimento, como identificar estruturas políticas de gestão administrativa nestes espaços. A análise aqui apresentada tem em conta os fatores presentes em quatro possíveis delimitações territoriais, nas quais a organização social e territorial vai delineando novas possibilidades econômicas, sociais, políticas e culturais. São elas: o leste metropolitano, fortemente influenciado pela economia do petróleo e, administrativamente, sob a influência de fóruns econômicos e administrativos, como o Consórcio Intermunicipal

5 Desde a extinção da Fundação para o Desenvolvimento da Região Metropolitana - Fundrem, em 1987, os sucessivos governos do estado tentam criar arranjos institucionais que não avançam em absolutamente nada em termos de planejamento da região metropolitana do estado, e quando contratam algum arremedo de planejamento o fazem por meio de consultorias privadas, que em nada contribuem com um conhecimento real do espaço metropolitano. Vale lembrar que governo do estado extinguiu o único órgão de produção de dados e realização de estudos no estado, a ex-Fundação CIDE – Centro de Informações e dados do Estado do Rio de Janeiro.

Figura 2. Região Metropolitana do Rio de Janeiro em suas complexidades sub-regionais (o município de petrópolis deixou de pertencer a RMRJ em 2019)



Fonte: Oliveira, L.D. de (2020).

de Desenvolvimento do Leste Fluminense – Conleste e o Fórum Comperj⁶; o centro da Baixada Fluminense, cuja territorialidade se altera com as novas perspectivas de circulação viária, tanto pela Rodovia Presidente Dutra (Rio – São Paulo) quanto

6 Conforme informações constantes no Portal do Governo do Estado do Rio de Janeiro, o Fórum Comperj, criado por meio do Decreto Estadual n.º 40.916, de 28 de agosto de 2007, “pode ser considerado como o primeiro passo orientado para o planejamento e execução de políticas públicas relacionadas à área de influência do COMPERJ [...]. Formado pelos secretários de Estado, prefeitos dos municípios que integram o Consórcio Intermunicipal de Desenvolvimento do Leste Fluminense - CONLESTE e pelo presidente da Assembleia Legislativa - ALERJ, o Fórum conta também com a participação de parceiros institucionais e estratégicos como o Ministério das Cidades, o BNDES, a Caixa Econômica Federal - Caixa, o Banco do Brasil, a Petróleo Brasileiro S/A - Petrobrás e entidades e organizações da sociedade, na qualidade de convidados, como Universidade Federal Fluminense - UFF, Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - UFRRJ, Federação das Indústrias do Rio de Janeiro - FIRJAN, Federação do Comércio do Rio de Janeiro - FECOMÉRCIO, Organização Nacional da Indústria do Petróleo - ONIP, Serviço de Apoio a Pequena e Média Empresa - SEBRAE, Serviço Nacional de Aprendizado Industrial - SENAI, Federação Única dos Petroleiros - FUP, Conselho Comunitário Regional do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro - CONCRECOMPERJ e Assembleia Permanente de Entidades em Defesa do meio Ambiente do Estado do Rio de Janeiro – APEDEMA”. Disponível em: <http://www.camarametropolitana.rj.gov.br/forumComperj.asp>. Acesso em: 08 de dezembro de 2019.

pelo Arco Metropolitano, que corta o município de Nova Iguaçu e o interliga aos demais municípios metropolitanos sem passar pela cidade do Rio de Janeiro; a área portuária no município de Itaguaí (ou extremo oeste metropolitano fluminense), que produz uma retroárea com forte perspectiva industrial ao longo do eixo rodoviário constituído pelo Arco Metropolitano, que se estende pelos municípios de Seropédica, Japeri, Queimados e Paracambi; e a cidade do Rio de Janeiro, com as novas perspectivas econômico-territoriais induzidas por investimentos para abrigar megaeventos e turismo e para atualizar suas funções e *status* de centro de gestão de negócios e pesquisas. A figura 2, mostra a divisão proposta com base em nossas observações. Tal proposição já é amplamente incorporada pelos órgãos de planejamento no estado, como pode ser observada no Plano de Desenvolvimento Urbano Intergrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (PDUI/RMRJ), aprovado em 2018.

Considerações sobre as mudanças econômicas e territoriais no interior do estado

Consideraremos, para melhor elucidar essas transformações, as mudanças originadas nas atividades de extração do petróleo na Bacia de Campos, no Norte do estado. A cidade de Macaé foi escolhida no início dos anos 1980 para a instalação da base logística da Petrobrás e, conseqüentemente, sofreu transformações abruptas no uso de seu território. Em primeiro lugar por abrigar o escritório de representação de negócio da Petrobras e, como as atividades são em alto-mar, a logística portuária e aeroportuária para abastecimento e deslocamento dos técnicos e funcionários para as plataformas. Todo o pessoal empregado, no início, vinha de fora da região, ou seja, tanto da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, quanto de diversas partes do país. Foi uma expansão do uso do território para abrigar as novas atividades de serviços e de habitação sem qualquer planejamento e análise dos impactos sociais e ambientais que viria dessa forma de ocupação. Enquanto o governo do estado aumentava substancialmente a arrecadação, por meio de impostos estaduais e repasses federais, e o Produto Interno Bruto (PIB) dava sinais de uma tímida recuperação no estado, a cidade de Macaé conhecia a mais intensa ampliação de suas favelas e o crescimento populacional em áreas de ocupação ilegal da cidade fazia evidenciar o crescimento da pobreza. Portanto, o aspecto mais visível de tudo isso era, de fato, o crescimento da pobreza e da favelização na cidade de Macaé.

As mudanças nas formas de ocupação do território não demoram a se fazer sentir em toda a região. Como Macaé era uma cidade de pequeno porte no início dos anos 1990, é na cidade de Campos dos Goytacazes onde se instalam as principais atividades de formação e logística de serviços, para sustentar o crescimento decorrente das atividades petrolíferas. Campos, antigo centro regional da economia

sucroalcooleira, cujo comando político era subordinado aos interesses dos proprietários latifundiários e agroindustriais secularmente ali instalados, se torna um cidade universitária e centro de serviços administrativos e de medicina.

Também se verifica a influência dessa atividade ao sul da cidade de Macaé, onde se instalam distritos industriais para localização de empresas prestadoras de serviços às atividades extrativistas, e, principalmente, para onde se dirige o novo vetor de crescimento imobiliário. Nos municípios de Macaé, Rio das Ostras, Casemiro de Abreu e Cabo Frio, por exemplo, o crescimento populacional e o número de licenciamento imobiliário conheceram índices impressionantes, para não dizer alarmantes, em face de taxas de crescimento populacional em torno de 10% ao ano, na primeira década do século XXI. Tal crescimento, contudo, não foi acompanhado de ações por parte dos poderes públicos para ampliar projetos de planejamento e políticas de gestão territorial para a região, redundando em graves problemas sociais.

Portanto, um novo quadro territorial se estabelece. A antiga região canavieira cede lugar à conformação de uma nova regionalização, com base na nova atividade econômica predominante: o petróleo e o gás. As modificações na organização do território, desde os primeiros anos das transformações, ainda que difusas, eram evidentes.

Nessa fase, alguns reflexos econômicos e sociais começam a ser sentidos na RMRJ, como a reabertura de alguns estaleiros da indústria naval, nas duas cidades-núcleo da metrópole – Rio de Janeiro e Niterói – para manutenção de embarcações. É importante ressaltar que a indústria naval do Rio de Janeiro estava totalmente paralisada desde meados dos anos 1980, devido ao esgotamento das linhas de financiamento concedidos no II Plano Nacional de desenvolvimento (PND), de 1979. Mas essa pequena recuperação não era muito evidente. Como a decadência econômica e social na RMRJ era muito acentuada, qualquer recuperação teria que ser quantitativamente muito expressiva, para lograr algum impacto significativo na organização econômica e social da região. Durante os anos 1990, na RMRJ, eram poucos os setores em que se podia creditar algum potencial de crescimento ou identificar algum projeto de investimento produtivo inovador. A atividade que mais gerava expectativa na região metropolitana era o polo gás-químico, associado à Refinaria Duque de Caxias (Reduc), mas que pouco avançou durante toda a década devido a insuficiência das redes técnicas e de logísticas, como a conclusão da termoelétrica para ampliação do fornecimento de energia e o acesso ao porto de Itaguaí.

Portanto, chegamos ao final do século XX com um paradoxo na economia do estado. As atividades petrolíferas na Bacia de Campos contribuíam, no ano 2000, com 14,67% do PIB, a preços correntes (Oliveira, 2008, p. 61). Mas os benefícios sociais do aumento de arrecadação propiciado por esse setor, não era sentido na região metropolitana, e era bastante difuso nas regiões administrativas de governo onde as atividades extrativistas se realizavam, ou seja, Região Norte e Baixada Litorâneas. Como mencionado anteriormente, eram expressivas as transformações territoriais nas cidades de Macaé (base logística), Campos dos Goytacazes (centro

de serviços e de formação técnica) e nos municípios de Rio das Ostras, Casimiro de Abreu, Búzios e Cabo Frio, que se tornaram áreas de expansão do mercado imobiliário. Mas, mesmo assim, as perspectivas de crescimento da economia do estado do Rio de Janeiro e os efeitos positivos desses empreendimentos não eram considerados amplamente, já que seus efeitos ainda não se faziam sentir na sua região mais adensada, a RMRJ.

Paralelamente, também nos anos 1990, outro fenômeno de integração da economia do estado à economia global se verificava, sob a égide das economias cognitivas. No Médio Vale Paraíba Fluminense, com a privatização da CSN, localizada no município de Volta Redonda, e o anúncio da instalação de fábrica de caminhões da Volkswagen, no município de Resende, punha-se em marcha uma nova perspectiva econômica na região sul do estado.

Em primeiro lugar, a privatização gerou inúmeros pontos de tensão entre a nova direção da empresa, e acabou por impor o rompimento político com a administração da cidade de Volta Redonda. Tal fato fez com que a cidade deixasse de atuar como cidade industrial de apoio às atividades siderúrgicas, abrigando, além da própria usina, dezenas de pequenas empresas de peças de manutenção. Tornando-se um importante centro de serviços e em uma nova referência para o crescimento das atividades econômicas para toda a Região do Médio Vale do Paraíba do Sul. Em 1994 a administração pública de Volta Redonda, acompanhando as mudanças na estrutura econômica, propõe a criação do que denominou “Mercovale”, em uma referência ao Mercosul, e chegou a organizar reuniões entre as administrações municipais da região para tratar o assunto (Oliveira, 2008).

Como o território do Município de Volta Redonda é pequeno e a cidade possui uma malha urbana muito adensada, o Município de Resende se tornou, naturalmente, a área de expansão das atividades que tinham interesse na Região do Médio Vale do Paraíba. Resende, que já possuía um antigo distrito industrial e tinha algumas importantes empresas multinacionais, como a Xerox do Brasil e a Michelin situadas ao longo da Rodovia Presidente Dutra (BR-116), bem como uma incipiente base logística – como o aeroporto destinado a aviões de pequeno porte – passou a ser o novo centro industrial da região.

Todavia, trata-se de uma nova industrialização, já que a maior parte das indústrias que se instalaram entre os anos 1970 e 1980 fecharam ou perderam totalmente competitividade. O antigo distrito industrial, mesmo possuindo um Entrepósito da Zona Franca de Manaus⁷ (um armazém-geral que redistribui produtos da Zona Franca no Centro-Sul do Brasil) e uma Estação Aduaneira do Interior (Porto Seco)⁸, estava praticamente abandonado.

7 Trata-se do único município brasileiro que possui uma unidade externa da Zona Franca de Manaus.

8 Também o único porto seco do interior do estado do Rio.

A indústria automobilística se instala em 1994 em Resende e isso gera uma expectativa de crescimento industrial na região. Em uma negociação que envolveu o governo do estado, prefeitura, empresários e proprietários fundiários locais, a direção da CSN e a Volkswagen, foi decidida a instalação da fábrica de caminhões, em um terreno de 2000 hectares que a empresa recebeu gratuitamente, cedido pelo proprietário do Banco de Desenvolvimento Regional Porto Real. Nessa negociação também foi acertado incentivos e renúncias fiscais, isenções de impostos, instalação de centros de formação de mão-de-obra e muitas outras vantagens que acabaram por estimular outras indústrias a se instalarem na região.

A Peugeot-Citroën, foi a segunda empresa automobilística na região, instalando-se no município de Porto Real, emancipado de Resende em 1997. Da mesma forma que a Volkswagen, a Peugeot também recebeu gratuitamente 4000 hectares de terreno e, como não podia faltar, inúmeros subsídios e renúncias fiscais. Trata-se de uma indústria que produz a maior parte dos componentes do veículo em suas instalações e conta com um moderno sistema tecnológico, com oito robôs na linha de montagem da estrutura do veículo. Além disso, esta empresa, diferentemente da Volkswagen, trouxe para junto de suas instalações cinco empresas que fornecem equipamentos para seus veículos, criando um “distrito industrial” onde estas firmas se localizam⁹. Estas empresas inauguram a implantação de um setor de autopeças, no entorno da fábrica que fez vislumbrar – segundo a diretora de comunicação da Peugeot – a ampliação com a criação do segundo “distrito” com mais oito empresas fornecedoras de peças para os motores e veículos produzidos. No decorrer deste século, a região ampliou a atividade automotiva e se consolidou como um expressivo polo metal-mecânico-automobilístico, com a instalação de mais 3 grandes empresas na região: a Hyundai e a Jaguar-Land Rover, ambas no município de Itatiaia, e a Renault-Nissan, em Porto Real.

Esta nova perspectiva, sobretudo de desenvolvimento das atividades do setor automotivo, denota uma grande capacidade local para absorver estes e outros segmentos industriais, face à infraestrutura já instalada e a existência de mão-de-obra experiente no setor metal-mecânico. Ou, quando se trata dos jovens que entram no mercado de trabalho, treinada nas escolas técnicas existentes na região, principalmente na Escola Técnica Pandiá Calógeras, pertencente à CSN.

Evidentemente, o uso do território dessa região sofre transformações significativas, ainda que de forma difusa, a partir das quais novas relações e formas urbanas vão se constituindo. A cidade de Resende vive processo importante de verticalização, denotando uma forte influência do setor imobiliário, e outras indústrias começam a se instalar na região, como a fábrica de vidros americana Guardian, em Porto Real, e a ampliação das instalações da fábrica de pneus Michellin, em Itatiaia.

9 Trata-se das empresas Eurostamp do Brasil, fabricante de estamperia de aço; Faurecia, fabricantes de bancos de automóveis; Gefco, empresas de logística; Vallourec, montadora de eixos e da fabricante de espuma Copo Fehrer. Juntas, estas empresas empregam cerca de 200 funcionários.

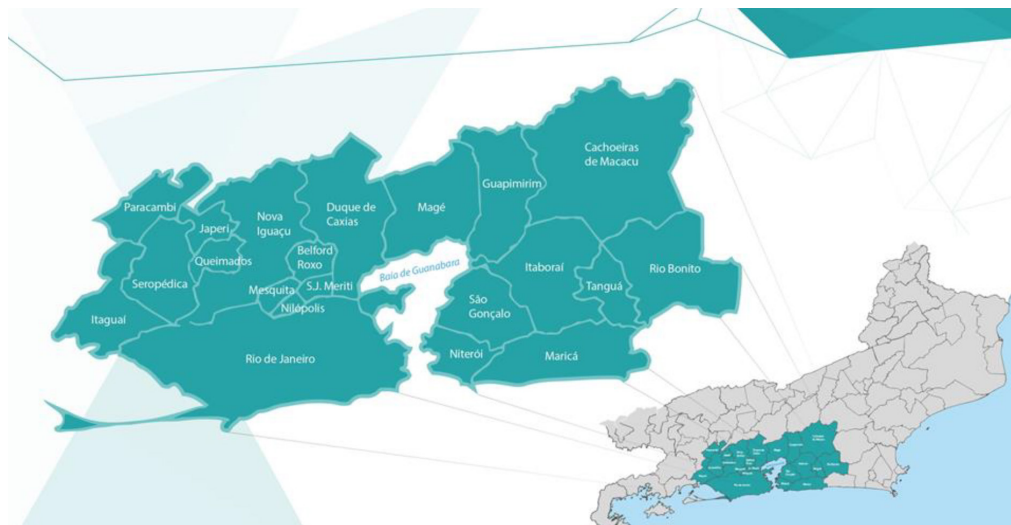
Todavia essas transformações, tanto quanto as ocorridas no norte do estado, não são percebidas como processo de interiorização da economia no estado do Rio de Janeiro, já que, devido ao grande percentual da participação das atividades situadas na área metropolitana no PIB do estado, sua importância relativa ainda é pequena. Mas, mais do que isso, essa recusa em compreender o novo papel da economia no interior do estado ainda se prende ao fato de que há um forte sentimento no estado de que só as transformações na RMRJ têm importância econômica e social no estado do Rio de Janeiro.

As transformações chegam na área e região metropolitana

O espaço metropolitano do Rio de Janeiro passa a ser envolvido no dinamismo decorrente da “economia do petróleo” (Pessanha, 2017) a partir do anúncio da Instalação do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj) – uma planta industrial destinada à produção de produtos petroquímicos a partir do refino do petróleo extraído na Bacia de Campos – em abril de 2006. Esse empreendimento seria a base para a instalação de empresas de segunda geração, para produção de insumos petroquímicos destinados às indústrias químicas de produção de material plástico – considerados empresas de terceira geração – e instalação de outros Grandes Projetos de Investimentos (GPI) – produzindo efeitos territoriais importantes na RMRJ, integrando dezenas de novos municípios contíguos à região metropolitana, formando o que já definimos anteriormente como espaço metropolitano. O próprio Comperj, o Arco Metropolitano, a ampliação do Porto de Itaguaí, a reestruturação do Porto do Rio, o desenvolvimento do Parque Tecnológico do Fundão, o Projeto Porto Maravilha, os empreendimentos destinados aos megaeventos, a reestruturação da indústria naval e outros investimentos tornaram a metrópole fluminense um espaço dinâmico e em frequentes mudanças.

A primeira observação decorrente deste processo foi a necessidade de, analiticamente, trabalharmos uma nova delimitação do que é o espaço metropolitano do Rio de Janeiro hoje. A delimitação territorial do que se considera Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) expressa um recorte administrativo rígido, que não acompanha o dinamismo e as mudanças dos fluxos e movimentos induzidos pelos fatores econômicos mais expressivos na última década, que são as atividades vinculadas à produção e beneficiamento do petróleo, e que produzem novas territorialidades. Com efeito, quando analisamos as mudanças na organização territorial produzidas por um grande projeto de investimento, observamos a definição de novas territorialidades, como, por exemplo, a vinculada à área de influência do Comperj, que inclui, além dos municípios tradicionais da RMRJ (figura 3), também os municípios de Petrópolis, Teresópolis, Nova Friburgo, Silva Jardim, Casimiro de Abreu e Saquarema (figura 4).

Figura 3. Recorte territorial do estado do RJ e Região Metropolitana do Rio de Janeiro



Fonte: Plano de Desenvolvimento Urbano Intergrado – PDUI/RMRJ, 2018

Figura 4. Área de influência direta (amarela) e complementar (azul) do Comperj - RJ



Fonte: Oliveira, 2012.

A rigor, poderíamos aqui apresentar algumas outras referências acerca do dinamismo e da expansão regional do espaço metropolitano que, a nosso ver, acabam por atuar na configuração de uma regionalização muito mais ampla, expressiva de um fenômeno que espacialmente se configura como uma “nebulosa urbana”¹⁰, de acordo com a importante definição de Sandra Lencioni (2015, p. 35). Com base nessa proposição analítica de Lencioni, poderíamos debater as novas territorialidades

10 A nebulosa urbana tem em conta as descontinuidades urbanas na formação dos grandes aglomerados metropolitanos e regionais, sob a influência direta das metrópoles.

que envolvem também as Regiões político-administrativas Baixadas Litorânea e Norte do estado.

O que nos importa discutir, inicialmente, é o fator dinâmico da economia que produziu esses movimentos. O fator mais dinâmico na economia fluminense no período de 2006 a 2014, sem sombra de dúvidas, esteve vinculado às atividades petrolíferas (indústria do petróleo e indústria de transformação), cuja cadeia produtiva chegou a representar 1/3 do Produto Interno Bruto (PIB) do estado. Complementarmente, a economia do petróleo também gerou outra fonte de arrecadação baseada no pagamento de *royalties*. A “economia do petróleo” e essa sua derivação particular, a “economia dos royalties”, produzem um dinamismo que estimulam as economias regionais e, particularmente, a economia da RMRJ e dos municípios dos litorâneos em toda a parte Norte do estado. A economia dos *royalties* tem a seguinte definição:

A Economia dos Royalties é derivada das receitas das participações governamentais (quotas mensais e quadrimestrais) devidas à União, estados e municípios (...). Na prática a economia dos royalties, deriva da economia do petróleo e portanto, não existira sem a que lhe deu origem. Por isso, estamos também denominando-a como geradora da Economia dos Royalties (...). Mais importante é ainda é identificá-la como uma renda, uma “petro-renda”. (Pessanha, 2015)

Sob a influência desses investimentos, observamos a “reversão” de um quadro de “desconcentração” das atividades econômicas da RMRJ para as demais regiões no interior do estado, que vinha se manifestando desde o início da década de 1990. Tal processo de desconcentração era em boa parte resultante do baixo nível de investimentos industriais na RMRJ e do crescimento de atividades produtivas, nas regiões influenciadas diretamente pelas atividades de extração do petróleo e gás, no Norte do estado, bem como pelas atividades dos setores metais mecânico e siderúrgico no Sul do território fluminense.

Todo o processo até aqui mencionado, sobretudo, entre os anos de 2006 a 2014, foram fortemente abalados no período imediatamente posterior, que instituiu um processo acelerado de interrupção, declínio e frustração em relação às expectativas de crescimento econômico e de instituição de novos padrões de uso do território.

O ano de 2015 marcou o início de uma crise política, institucional, econômica e social de grandes proporções no Brasil e, conseqüentemente, a partir de então passamos a observar uma desaceleração de todos os grandes projetos de investimento instituídos a partir de 2006, especialmente o Comperj. Tal fato torna as pesquisas sobre as políticas territoriais no país bastantes complexas. Muitos investimentos entraram em “compasso de espera” e os seus efeitos na organização territorial foram sendo restringidos, em face da paralisação de obras e de desinvestimentos, como no setor naval, por exemplo. Não faremos, aqui, uma análise das conseqüências da crise no país, mas não podemos deixar de registrar a ideia de que, tanto econômica quanto politicamente, o estado do Rio de Janeiro foi o mais afetado nesta conjuntura.

No espaço metropolitano do Rio de Janeiro havia uma perspectiva de que a construção do Comperj e os investimentos vinculados a este empreendimento produziram um dinamismo na parte leste e uma polarização nas demais áreas da metrópole e demais regiões produtivas. O quadro da crise implicou não apenas a interrupção das obras do Comperj, mas também o esvaziamento desses investimentos. O projeto da Rodovia Raphael de Almeida Magalhães (Arco Metropolitano) envolvia a destinação prioritária de terrenos, para a localização de empresas de terceira geração na cadeia produtiva do setor petroquímico, configurando novas áreas industriais. Com a interrupção da instalação do Comperj, esse uso não se instalou. Igualmente, a instalação de unidades da Petrobrás e da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), na área do complexo portuário/industrial de Itaguaí, bem como a ampliação da área de estocagem de minério e grãos e de armazenamento de *contêineres* nesse complexo também não ocorreu.

Estas e outras “frustrações” nas expectativas econômicas e relativas às mudanças na organização territorial, contudo, não impediram que ocorressem alterações sócio-territoriais importantes. Na parte leste do espaço metropolitano observamos mudanças importantes nas cidades de Itaboraí e de São Gonçalo, que eram aquelas que mais tinham perspectivas de mudanças no processo aqui discutido – por sediarem a planta industrial e as bases logísticas, respectivamente – do Comperj e, por isso, foram as que mais sofreram com a paralisação das obras desse empreendimento, em 2015. No entanto, como afirmamos acima, a frustração de expectativas não implica inexistência de mudanças territoriais. As mudanças no setor imobiliário, no sistema viário e na constituição de novas áreas industriais, por exemplo, expressam essas potencialidades, limites, paradoxos e contradições relevantes para a compreensão dos períodos discutidos e dos desafios futuros.

Concretamente, consideramos que a partir da segunda metade desta primeira década do século XXI, por efeito da maior intervenção do governo federal, os efeitos dessa nova economia do interior chegam à área metropolitana do estado, influenciando decisivamente toda a RMRJ e seu entorno. A integração territorial, agora, se completa.

Em primeiro lugar, destacamos o fato de que as atividades de extração do petróleo na Bacia de Campos necessitavam de uma infinidade de equipamentos de navegação e plataformas marítimas. Com isso, a decisão do Governo Federal, no período do governo do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, de exigir que todo o equipamento contratado pela Petrobrás tivesse, no mínimo, 65% de componentes produzidos no Brasil, fez com que renascesse a indústria naval no estado. O estado do Rio de Janeiro tem uma fortíssima tradição na indústria naval¹¹, mas, lamentavelmente, essa atividade chegou a ser totalmente paralisada no final dos anos 1980.

11 O Barão de Mauá fundou a primeira indústria naval brasileira, a Companhia Ponta da Areia, em 1846, em Niterói, no Rio de Janeiro.

Assim, todos os estaleiros instalados nas cidades do Rio de Janeiro, Niterói e em Angra dos Reis, praticamente fecharam suas portas e mantinham apenas um número mínimo de empregados para vigilância e manutenção. Entre os anos de 2000 e 2015, as atividades da indústria naval foram sendo retomadas; e ao chegar neste último ano eram aproximadamente 40 mil empregos diretos, que conferiram um fortíssimo estímulo à economia do estado. A “economia do petróleo”, por meio de sua cadeia produtiva, chegou a contribuir com 33% do PIB do estado.

O Comperj, embora tenha toda a sua planta industrial instalada no município de Itaboraí, necessitava de um conjunto de atividades complementares que mobilizou todos os municípios do leste metropolitano. Redes técnicas como os gasodutos, oleodutos, adutoras de água, cortam os municípios, interligando a região produtora de petróleo e gás e os espaços metropolitanos.

Paralelamente os estudos para captação de água para alimentar o Complexo mobilizam os onze municípios do leste metropolitano. Tais mobilizações induziram a formação de uma associação de municípios, denominada Conleste (Consórcio Intermunicipal de Desenvolvimento do Leste Fluminense), organizada no âmbito do Fórum Comperj, com o intuito de discutir os possíveis impactos sócio-econômico-ambientais. O Conleste congrega, atualmente, os municípios de Araruama, Cabo Frio, Cachoeiro de Macacu, Casimiro de Abreu, Guapimirim, Itaboraí, Magé, Maricá, Niterói, Nova Friburgo, Rio Bonito, São Gonçalo, Saquarema, Silva Jardim e Tanguá. De imediato, devemos ressaltar que apenas nove municípios pertencem formalmente à parte leste da Região Metropolitana do Rio de Janeiro – considerando-se ainda que Magé e Guapimirim compõem uma espécie de transição Baixada-Leste Metropolitano (Oliveira, L., 2020) –, e os outros seis pertencem à outras regiões administrativas, como as Regiões Serrana ou a Baixadas Litorâneas.

Os três municípios mais impactados são: Itaboraí, pois é onde se situa a planta industrial; Magé, onde estão situadas as estradas internas do complexo e o ponto de ligação com o arco metropolitano; e São Gonçalo, onde já existem várias unidades de formação de força de trabalho, situa-se a Ilha das Cobras, a base de armazenamento de combustível, e a Praia da Luz, onde foi construído um terminal Marítimo, que foi utilizado para recebimento de cargas e equipamentos superpesados, para montagem das estruturas do parque de refinamento do petróleo no Comperj.

O fato mais marcante da escolha do município de Itaboraí para a instalação do Comperj é que não foi uma escolha casual, mas marcada por um conhecimento estratégico do território metropolitano e dos problemas socioeconômicos existentes nessa região. Desde que a Petrobrás anunciou que iria construir uma nova refinaria no país, alguns governos estaduais disputaram a localização desse empreendimento, como os governos de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. No Rio de Janeiro, duas regiões reivindicavam que a refinaria se localizasse em seu território: o Norte fluminense e os municípios da parte oeste da metrópole fluminense. Caso prevalecesse uma ou outra opção, a parte leste da metrópole continuaria estagnada econômica e socialmente. Com a escolha de Itaboraí, os

municípios do leste metropolitano, sobretudo, São Gonçalo, puderam mobilizar a força de trabalho residente, dinamizando um pouco mais a econômica nessa parte do território.

Mas, como a necessidade do acesso a um porto de grande capacidade era uma condição para a instalação do Comperj, a solução foi o governo federal financiar a construção arco metropolitano, anteriormente mencionado, que contribuiu para interligar os oito municípios da periferia da RMRJ: ou seja, Maricá, Itaboraí, Magé, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Japeri, Seropédica e Itaguaí. Nos três primeiros municípios essa rodovia já existe e as obras correspondem à duplicação da RJ-493 no trecho entre Itaboraí e Magé. Na parte oeste da metrópole a estrada foi construída integralmente e isso significou incorporar áreas com ocupação rurais à dinâmica urbana, já que ao longo dessa rodovia se pretendia definir as áreas de uso industrial, principalmente para empresas de logística e indústrias do setor petroquímico.

Portanto, em um extremo da estrada temos o Comperj e no outro o Porto de Itaguaí. A disposição de realizar obras de ampliação do porto¹² e integrá-lo a malha rodoviária e ferroviária produziu efeitos importantes em termos de dinamização das atividades industriais. As cidades de Itaguaí, Japeri, Paracambi, Queimados e Seropédica (figura 3) conheceram nas últimas duas décadas um verdadeiro processo de industrialização, ainda que com características bastante peculiares, adotando-se sistemas de volatilização, subcontratação e terceirização de funcionários. Os limites da parte oeste metropolitana do Rio de Janeiro redinamizou-se como área de expansão, influência e polo de propagação da própria metrópole.

Nesses municípios, vimos a criação dos Condomínios Industriais I, II e III, em Japeri, em 2005, junto às áreas da APA (Área de Proteção Ambiental) do Rio Guandu, com inúmeras empresas de diferentes portes, com destaque para a unidade fabril da Granada, a Incopre [pré-fabricados de concreto], a Embelmar (empresa de envazamento da Embelleze) e a Poly Rio Polimeros Ltda; a implantação dois condomínios industriais em Paracambi, em 2002 – às margens da Estrada RJ-127, com mais de dez indústrias em funcionamento – como a Lansa Ferro e Aço e Botafogo Lar e Lazer. A consolidação do Distrito Industrial de Queimados, instituído em 1976, nas margens da Rodovia Presidente Dutra e próxima ao Rio Guandu, com 23 empresas ativas, como a Arfrio, Citycol, Tangará Foods/Sanes, Quartzolit, etc. A formação em Itaguaí de uma verdadeira “capitania industrial”, com especial destaque para a Ilha da Madeira e a efetivação do contíguo industrial Itaguaí-Santa Cruz [Rio de Janeiro], com destaque para a Ternium Companhia Siderúrgica do Atlântico (antiga TKCSA), a Gerdau, a Usiminas, etc. Combinados com a expansão

12 O Porto de Itaguaí foi inaugurado em 1982, mas teve seu funcionamento limitado às atividades de importação de carvão para o setor siderúrgico brasileiro. Atualmente, com a duplicação da ferrovia, que lhe garante o acesso ao quadrilátero ferrífero, em Minas Gerais, o porto também atua como exportador de minério e terminal de container. Com a reforma, pretende-se que o porto se torne o maior armazenador de carga na América latina.

do Porto de Itaguaí e a fundação do Porto Sudeste e, recentemente, ao acolhimento em Seropédica – devido a sua posição logística – e de empresas como a Eletrobolt, a alimentícia Panco, a Procter & Gamble e de condomínios logísticos, como o Golgi Seropédica, na RJ-125, e VBI LOG Seropédica, próximo à Rodovia Presidente Dutra. Toda essa expansão expressa a dimensão dos investimentos realizados nesta região, polo atrativo para o modelo de desenvolvimento empreendido desde a virada de século (Oliveira, L., 2019a).

São visíveis, assim, a recuperação e maior dinamismo econômico de antigas áreas fabris, como a do entorno do distrito industrial de Santa Cruz, na cidade do Rio de Janeiro, e a dos distritos industriais do município de Queimados; o crescimento populacional e ampliação da estrutura de serviços e equipamentos públicos das cidades do oeste metropolitano (ver tabelas 1 e 2, que comparam com o crescimento do núcleo metropolitano e do restante do estado); e o próprio crescimento significativo no número de empresas de logística ao longo da Rodovia Presidente Dutra (BR 116).

Tabela 1. Crescimento Populacional – Cidades do Oeste Metropolitano Fluminense

Cidades	2000	2010	2018	Percentual de Crescimento [2000-2018]
Itaguaí	82.003	109.091	125.913	53,55 %
Japeri	83.278	95.492	103.960	24,83 %
Paracambi	40.475	47.124	51.815	28,02 %
Queimados	121.993	137.962	149.265	22,36 %
Seropédica	65.260	78.186	86.743	32,92 %
Oeste Metropolitano Fluminense	393.009	467.855	517.696	31,73 %

Organização: Leandro Dias de Oliveira [outubro, 2018], com dados do IBGE (Censo 2000, Censo 2010 e Estimativa 2018) (Oliveira, L., 2019a).

Tabela 2. Crescimento Populacional – Cidade e Estado do Rio de Janeiro

	2000	2010	2018	Percentual de Crescimento [2000-2018]
Cidade do Rio de Janeiro	5.857.904	6.320.446	6.688.927	14,19 %
Estado do Rio de Janeiro	14.391.282	15.989.929	17.159.960	19,24 %

Organização: Leandro Dias de Oliveira [outubro, 2018], com dados do IBGE (Censo 2000, Censo 2010 e Estimativa 2018) (Oliveira, L., 2019a).

Contudo, como resultante das mudanças na orientação política após a crise e o golpe de destituição da Presidenta Dilma Rousseff, também o Porto de Itaguaí assiste à redução de suas atividades, que atinge diretamente os empreendimentos atraídos por tal base logística. Não há dúvidas, todo o território fluminense passou a viver uma “atmosfera de crise” atingiu os seus investimentos e, conseqüentemente, se refletiu em suas arrecadações. O Porto Sudeste, terminal privativo de uso misto

para o carregamento de graneis sólidos (escoamento de minério de ferro), advindos do quadrilátero ferrífero (Minas Gerais), definha, desde 2015, como modal de exportação do minério de ferro¹³. Este porto permanece operando com menos da metade de sua capacidade (Chagas, 2017).

Algo não muito diferente ocorre com o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB), uma vez que a crise neste programa implicou em cortes, incertezas e irregularidades na construção dos submarinos, envolvendo diretamente a Itaguaí Construções Navais (ICN) e a Nuclebrás Equipamentos Pesados S.A. (NUCLEP). Nesse cenário, várias empresas que anunciaram a sua instalação na RMRJ, ou no conjunto de municípios que formam o espaço metropolitano sequer iniciaram suas obras e nem mesmo confirmaram a sua operação. Em Seropédica, a unidade fabril da Sadia-Perdigão não iniciou o cercamento ou a terraplanagem do terreno em que se instalaria. Nesta mesma cidade, os condomínios logísticos Seropédica I e II, Multimodal Seropédica, CCP Seropédica e Seropédica Park e o galpão da Capital Brasileiro de Empreendimentos Imobiliários Ltda. (Casas Bahia), que chegaram a iniciar as pré-vendas de praxe, já encerraram as expectativas de construção e colocaram, em alguns casos, seus terrenos à venda (Oliveira, L., 2019B).

Ainda que se ressalte o declínio atual do modelo de desenvolvimento erigido até, ao menos, 2014, as bases industriais permanecem. Nos municípios cortados pela Rodovia Presidente Dutra, situados mais próximos do núcleo metropolitano, já são visíveis na paisagem os grandes galpões construídos por empresas de logística intermodal, e depósitos das grandes redes varejistas que atuam no estado do Rio de Janeiro. É um processo denominado, pelo subsecretário de urbanismo regional e metropolitano do governo do estado do Rio de Janeiro, como “revitalização da Dutra”¹⁴. São centenas de empresas, como as redes de supermercados ou produtoras de produtos com grande penetração no comércio varejista, como a Gillette do Brasil, que se localizam nessa parte da metrópole fluminense. Essas redes, com a construção do arco metropolitano e a disponibilização de imensas áreas não construídas ao longo da rodovia, já estudam a ocupação desse novo espaço com a perspectiva de construir um grande parque logístico da Região Sudeste, já que disporá tanto de ligação rodoviária quanto ferroviária.

Enfim, pensando o território como uma totalidade em movimento, podemos afirmar que estamos diante de um processo de produção de uma nova espacialidade

13 Negócio constituído por meio da subsidiária LLX Sudeste Operações Portuárias em parceria com o BNDES, este empreendimento abandonou o epíteto de Superporto Sudeste e deixou de ser controlado pelo “Império X”, mediante a derrocada empresarial de Eike Batista, até então a referência do sucesso do capital nacional nos negócios neodesenvolvimentistas. O Porto Sudeste passou seu controle acionário para a joint venture formada pela operadora mundial de terminais Impala, subsidiária do Grupo Trafigura, e pelo fundo de investimento Mubadala Development Company, o que não impediu que a empresa de mineração Usiminas rescindisse o seu contrato de embarque de minério de ferro, firmado no ano de 2011.

14 Entrevista realizada com o Subsecretário Vicente Loureiro, em 16 de novembro de 2010.

das atividades industriais no estado. Uma nova espacialidade que está produzindo uma rápida transformação do uso do território, exigindo novas definições estratégicas para a consolidação e crescimento de inúmeras novas atividades econômicas e industriais. Essas transformações mudarão profundamente o mapa da economia no estado.

Para além das transformações mencionadas até aqui, por força das atividades econômica-industriais no interior, verificamos também mudanças na cidade do Rio de Janeiro. Uma mudança curiosa, pois, ao mesmo tempo em que revela o esgotamento do uso de seu território, com as atividades industriais clássicas, cujas histórias se iniciam nos primeiros anos do século XIX, e se concentravam nas zonas suburbanas mais adensadas, como as zonas da Leopoldina e Av. Brasil, revela também o potencial e a ampliação de indústrias na zona oeste da cidade. A localização de duas empresas siderúrgicas no distrito industrial de Santa Cruz – CSA e Gerdau – evidenciam o potencial industrial nessa parte da cidade integrada ao Oeste Metropolitano. Também contribui para desmistificar a limitada concepção de que a cidade do Rio de Janeiro tem uma vocação natural: o turismo.

O turismo não impede os investimentos em outros ramos da economia. A indústria naval que voltava a ter alguma expressão, a revitalização do porto do Rio de Janeiro como terminal de contêineres e de armazenamento de automóveis destinados à exportação, o novo polo siderúrgico de Santa Cruz, as indústrias do setor de alimentação, bebidas e confecções na Avenida Brasil na altura dos bairros de Campo Grande e Santa Cruz, são evidências de uma economia que continua diversificada. Nada disso impediu os projetos de urbanização e de turismo baseados nos megaeventos¹⁵, um modelo caracterizado no consumo da cidade e de suas paisagens (Oliveira, 2010).

Todavia, projetos de urbanização apenas voltados ao atendimento dos megaeventos tiveram alcance limitado para o conjunto da população. Os Jogos Olímpicos, por exemplo, tiveram a maior parte da infraestrutura viária e de serviços instalados ou ampliados no bairro da Barra da Tijuca e Recreio dos Bandeirantes, quando poderiam ter sido destinados às áreas mais carentes, e necessitadas, da cidade. Secundariamente, também poderiam ter sido destinados recursos para fortalecer a revitalização da área portuária da cidade, decadente e abandonada há muitos anos. Mas os recursos só foram destinados à uma urbanização voltada ao turismo (novos museus, centros gastronômicos, *shoppings*, hotéis etc.) e aos novos empreendimentos imobiliários, destinados às empresas da denominada economia cognitiva. Ou

15 Houve o exposto interesse das últimas administrações municipais da cidade do Rio de Janeiro de seguir os preceitos do chamado modelo de “urbanização olímpica” ou de “megaeventos”, preparando a cidade para o consumo de milhares de turistas que frequentam a cidade durante esses eventos (Mascarenhas, 2016). A copa do mundo de futebol, em 2014, e os Jogos Olímpicos de 2016 se tornaram alibis para a implementação de projetos urbanísticos e de organização dos serviços especialmente nas áreas centrais e nas partes litorâneas da cidade do Rio de Janeiro.

seja, empreendimentos do setor de serviços que utilizam equipamentos de alta tecnologia e avançados sistemas de comunicação. Esse tipo de urbanismo, desenvolvidos em várias cidades no mundo, tem uma característica comum a todas: limitam o acesso da população residente dessa parte de sua própria cidade.

Poderíamos mencionar outras atividades que têm produzido transformações no território do estado do Rio de Janeiro, que ainda não foram mencionados, como as novas bases portuárias em fase de licenciamento na Baía de Sepetiba, além dos dois portos já em funcionamento; o novo porto do Açu e as instalações siderúrgicas no município de São João da Barra, no extremo Norte do estado; a construção da Usina Angra 3, entre outros. Se o desinvestimento desacelerou a consolidação econômica desses espaços, certamente o conjunto portuário de Itaguaí, o complexo petrolífero de Itaboraí, o arco rodoviário, junto à lenta retomada das obras do Comperj e à capacidade logística desses investimentos revelam uma nova e complexa cartografia industrial do estado do Rio de Janeiro.

Considerações finais

Nossa proposta neste artigo foi realizar uma interpretação dos processos econômicos e sociais que alteraram as bases econômicas e aspectos importantes da organização do território no Rio de Janeiro, e procurou demonstrar que o estado hoje não só apresenta uma reestruturação de sua economia metropolitana, mas também uma nova economia regional. Comumente, na maior parte das grandes metrópoles mundiais, as bases de uma reestruturação produtiva e espacial ocorre a partir de movimentos econômicos de descentralização ou desconcentração provocados, tanto pela alterações significativas na composição orgânica de capitais nos investimentos industriais e de serviços, em face dos novos recursos tecnológicos informacionais, quanto pela intensa mobilidade espacial dos empreendimentos. Ainda assim, mesmo com forte possibilidade de desconcentração espacial, fatores técnicos impulsionam a manutenção de uma proximidade geográfica, tendo em vista a manutenção de certas vantagens locais e de incorporação de inovações.

A análise sobre a economia e efeitos espaciais no espaço metropolitano do Rio de Janeiro apresenta singularidades importantes, pois não foi um movimento de reestruturação produtivo-tecnológico, a partir do centro da metrópole, que impulsionou a reversão do quadro de estagnação econômica no estado, mas sim a incorporação de bases tecnológicas em novos setores produtivos no interior do estado. Assim, uma interpretação da nova estrutura econômica e espacial no estado, e suas implicações na nova economia metropolitana, nos obriga e situar as novas atividades de exploração petrolíferas na Bacia de Campos, no Norte do estado, a reestruturação do setor metal-mecânico-siderúrgico, na Região Sul, como as mais relevantes para na alteração das bases econômicas do estado, que exerceram forte influência no delineamento da nova economia metropolitana. Neste artigo, não

mencionamos outros segmentos importantes, por considerar que os mesmos não interferem na estrutura econômica e social do estado como um todo, tampouco na economia metropolitana, como os investimentos do setor energético no litoral Sul e a Região Administrativa Serrana.

Contudo, não poderíamos deixar de registrar que os principais aspectos indutores de mudanças na organização e produção do espaço, observados a partir dos anos 1990, intensificado, sobretudo, por força da ação política do governo federal no período 2006 a 2014, foram fortemente abalados por interrupção das ações e investimentos por parte do Estado, após o Golpe que destituiu a Presidenta Dilma Rousseff, em 2016. Vimos que a *economia do petróleo* foi a principal indutora da recuperação da economia no estado e que os investimentos públicos e privados, bem como os mecanismos de regulação das atividades industriais de empreendimentos estrangeiros no País, serviram para estimular a indústria nacional e, com isso, projetar novos usos do território no estado e influir nos novos arranjos produtivos e territoriais.

A partir do Golpe Jurídico-Parlamentar, os governos que se seguiram impuseram uma agenda neoliberal e de privatizações, desestruturando as bases locais da economia, que gerou um processo acelerado de interrupção, declínio e frustração, em relação às expectativas de crescimento econômico e de instituição de novos padrões de uso do território.

É preciso observar, porém, que as duas largas conjunturas político-econômicas nas quais se desenvolve esse processo não podem ser entendidas dicotomicamente, na forma de uma oposição e anulação simples entre passado e presente, na qual o passado concentraria os atributos positivos (dinamismo concreto) e o presente comportaria apenas os movimentos negativos relacionados à crise e ao declínio. Mesmo nos mais graves períodos de desinvestimento e paralisação de atividades, parte do que foi produzido no passado recente tem se mantido potencialmente dinâmico. Nem tudo desmoronou, de modo que o contexto de crise tem contradições relevantes em termos de possibilidades, e mesmo de manutenção nos tempos presente e futuro, de movimentos construtivos que não devem ser lidos em negativo.

O ano de 2015 foi o ano do início de uma crise política, institucional, econômica e social de grandes proporções no Brasil e, conseqüentemente, a partir de então passamos a observar uma desaceleração de todos os grandes projetos de investimento instituídos a partir de 2006, especialmente o Comperj. Tal fato torna as pesquisas sobre as políticas territoriais no país bastante complexas. Muitos investimentos entraram em “compasso de espera” e os seus efeitos na organização territorial foram sendo restringidos, em face da paralisação de obras e de desinvestimentos, como no setor naval, por exemplo. Não faremos aqui uma análise das conseqüências da crise no país, mas não podemos deixar de registrar a ideia de que, tanto econômica quanto politicamente, o estado do Rio de Janeiro foi o mais afetado nesta conjuntura.

No espaço metropolitano do Rio de Janeiro havia uma perspectiva de que a construção do Comperj e os investimentos vinculados a este empreendimento produziram um dinamismo na área leste e uma polarização nas demais áreas. O quadro da crise implicou não apenas a interrupção das obras do Comperj, mas também o esvaziamento desses investimentos. O projeto da Rodovia Raphael de Almeida Magalhães, mais popularmente denominada Arco Metropolitano, envolvia a destinação prioritária de terrenos, para a localização de empresas de terceira geração na cadeia produtiva do setor petroquímico associado ao Comperj, configurando novas áreas industriais. Com a interrupção da instalação do Comperj, esse uso não se verificou. Igualmente, a instalação de unidades da Petrobrás e da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) na área do Complexo Portuário de Itaguaí, bem como a ampliação da área de estocagem de minério e grãos e de armazenamento de *contêineres*, nesse complexo, também não ocorreu.

Estas e outras “frustrações” nas expectativas econômicas, relativas às mudanças na organização territorial, não impediram que ocorressem alterações sócio-territoriais importantes. Na parte leste do espaço metropolitano, observamos dinâmicas importantes nas cidades de Itaboraí e de São Gonçalo, que eram as que mais tinham perspectivas de mudanças no processo aqui discutidos, por sediarem a planta industrial e as bases logísticas das instalações do Comperj, foram as que mais sofreram com a paralisação das obras desse empreendimento, em 2015. No entanto, como afirmamos acima, a frustração de expectativas não implica inexistência de mudanças territoriais. As mudanças no setor imobiliário, no sistema viário e na constituição de novas áreas industriais, por exemplo, expressam essas potencialidades, mas também, limites, paradoxos e contradições relevantes, para a compreensão dos períodos discutidos e dos desafios futuros da economia política no País.

Com base nessas informações podemos finalizar com uma indicação para nossa reflexão: a necessidade de avançarmos nos estudos sobre a relação entre a nova estrutura produtiva e de serviços no estado do Rio de Janeiro, problematizando a ação pública no ordenamento e gestão do território metropolitano, e na integração administrativa entre as regiões produtivas no estado. Este é um desafio tão imediatos quanto urgente.

Referências bibliográficas

- BRANDÃO, C. (2007). *Território e Desenvolvimento: as múltiplas escalas entre o local e o global*. Campinas/SP: Editora Unicamp.
- CANDIDO, D. & OLIVEIRA, F.J.G. de (2018). Investimentos produtivos, territorialidades e gestão do uso do território no leste metropolitano do Rio de Janeiro. In: J. Binsztok & J.L. Barbosa. (Org.). *Modernidade fracassada: Dossiê Comperj*. 1ªed. Rio de Janeiro: Consequência, v. I, p. 67-95.
- CEPERJ (2019). Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores públicos do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. Acessado em maio de 2019. <http://www.ceperj.rj.gov.br/Conteudo.asp?ident=79>
- CHAGAS, G.M. (2017). *A reestruturação territorial-produtiva de Itaguaí/RJ: ascensão e crise de uma cidade símbolo do Novo Desenvolvimentismo Fluminense*. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ).
- CINTRA, A.O. & HADDAD, P.R. (1978). *Dilemas do Planejamento Urbano e Regional no Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar Editores.
- DINIZ, C.C. & LEMOS, M. (2005). *Economia e Território*. Belo Horizonte: Editora da UFMG.
- FIRJAN (2014). *Investimentos Decisão Rio*. Rio de Janeiro, Firjan, Investimentos 2012. Site: <http://www.decisaorio.com.br/>
- FREIRE, D.G. & FREIRE, D.G. (2006). Consolidação de São Gonçalo (RJ) na periferia metropolitana e produção industrial: novas questões para reflexão. In: C.A. da Silva, D.G. Freire & F.J.G. de Oliveira. *Metrópole: Governo, Sociedade e Território*. Rio de Janeiro: DP&A: FAPERJ, p. 343-357.
- GOVERNO DO RJ (2018). Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro TOMO I. Rio de Janeiro, p. 3. Acessado em maio de 2019. <https://www.modelarametropole.com.br/wp-content/uploads/2018/09/Produto-18-Tomo-1.pdf>
- HARVEY, D. (2005). Do administrativismo ao empreendedorismo: a transformação da governança urbana no capitalismo tardio. In: *A produção capitalista do Espaço*, São Paulo: Annablume, (p.161 –188).
- HARVEY, D. (2006). *A Produção Capitalista do Espaço*. São Paulo: Annablume.
- IBGE (2008). *Regiões de Influência das Cidades 2007*. Rio de Janeiro, IBGE.
- IBGE (2011). *Reflexões sobre os deslocamentos populacionais no Brasil*. Rio de Janeiro, IBGE. Organizadores: Luiz Antônio Pinto de Oliveira e Antônio Tadeu Ribeiro de Oliveira.
- LEFEBVRE, H. (1968). *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro (Ed. 2001).
- LEFEBVRE, H. (1976). *Espacio y Política*. Barcelona: Ediciones Península.
- LEFEBVRE, H. (1980). *La presencia y la ausencia – Contribución a la teoría de las representaciones*. México: Fondo de Cultura Económica. (Ed. 1983).

- LENCIONI, S. (2007). Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional. *Scripta Nova*. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2007, XI(245) (07). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24507.htm>
- LENCIONI, S. (2008). Da Metrópole como estratégia desenvolvimentista á metrópole como sobrevida do capitalismo. In: P.C.X. Pereira & R. Hidalgo. *Producción inmobiliaria y reestructuración en América Latina*. Santiago: PUC-Chile, (p. 41-54).
- LENCIONI, S. (2015). Metropolização do espaço e a constituição de megarregiões. In: Ferreira, A., Rua, J.; Mattos, R.C. *Desafios da Metropolização do Espaço*, p.35-68. Rio de Janeiro: Editora Consequência.
- LENCIONI, S. (2015). Urbanização difusa e a constituição de megarregiões: o caso de São Paulo-Rio de Janeiro. *Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais: Metrôpoles*, (22), ano 6, setembro de 2015. P.6-15. Observatório da Metrópole. Rio de Janeiro. Disponível em: <http://emetropolis.net/edicao/n22>.
- MASCARENHAS, G. (2016). A produção da cidade olímpica e os sinais da crise de um modelo globalitário. *GEOUSP Espaço e Tempo* (Online), 20(1), 52-68. <https://doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geousp.2016.107148>.
- MONTEIRO, L.G. (2012). Do lugar à rede e da rede ao lugar: as estratégias de apropriação do espaço em Itaboraí (RJ) diante das novas lógicas produtivas, *Espaço e Economia* [Online], 1. Disponível em: <http://espacoeconomia.revues.org/125>; DOI: 10.4000/espacoeconomia.125
- OLIVEIRA, F.J.G. & PESSANHA, R.M. (2019). Os circuitos espaciais de produção do petróleo no Rio de Janeiro e em São Paulo: formação e integração da megarregião Rio-SP. *Geographia* (UFF), 21, p. 3-17.
- OLIVEIRA, F.J.G. (2008). *Reestruturação Produtiva, Território e Poder no estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora Garamond.
- OLIVEIRA, F.J.G. (2012). Políticas territoriais e integração do “novo” território do estado do Rio de Janeiro. In: T.T. Cohen Egler & Hermes Magalhães Tavares. (Org.). *Política Pública, rede social e território*. 1ªed. Rio de Janeiro: Letra Capital, v. I, p. 131-176.
- OLIVEIRA, F.J.G. (2013). O crescimento econômico do Rio de Janeiro (2006–2016) posto a perder: a ausência de políticas públicas territoriais e de ordenamento do território comprometido com a possibilidade de desenvolvimento. In: F.G. Oliveira, C.L. Werner & P. Ribeiro. *Políticas Públicas: interações e urbanidades*. Rio de Janeiro: LetraCapital.
- OLIVEIRA, F.J.G. (2016). Políticas territoriais e uso do território em uma perspectiva integradora: as escalas, dilemas e perspectivas de justiça social no capitalismo contemporâneo. *Ata del Colóquio de Geocrítica* (online). Disponível em: http://www.ub.edu/geocrit/xiv_florianooliveira.pdf
- OLIVEIRA, F.J.G.; SILVA NETO, R.; GOMES FILHO, H. & QUINTO JUNIOR, L.P. (2018). Impactos socioeconômicos das atividades do petróleo e de suas rendas nos

- municípios do circuito espacial do petróleo do estado do Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional*, 14, p. 1-24.
- OLIVEIRA, L.D. de (2015). A emersão da região logístico-industrial do Extremo Oeste Metropolitano fluminense: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-productiva, *Espaço e Economia* 7. Posto online no dia 12 abril 2016, consultado o 09 dezembro 2019. Disponível em: <http://journals.openedition.org/espacoeconomia/1814> ; DOI: 10.4000/espacoeconomia.1814.
- OLIVEIRA, L.D. de (2019a). As “Fronteiras” da Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Mudanças territoriais e ajustes no circuito econômico-productivo. In: H. Pina, P. Remoaldo & M. da C. Pereira Ramos. *Grandes Problemáticas do Espaço Europeu – um (re)posicionamento estratégico das questões ambientais e socioculturais?* Porto, Portugal: Editora da FLUP-U. PORTO.
- OLIVEIRA, L.D. de (2019b). Geografia do colapso: Crise e desestruturação produtiva na realidade metropolitana do Rio de Janeiro. *Terra Livre*, 1(50), p. 131-158.
- OLIVEIRA, L.D. de (2020). Para além da capital: os eixos geográficos de dispersão da pandemia no estado do Rio de Janeiro. *OpenLab / PPGIHD-UFRRJ*. Disponível em: <https://www.ppgihd-open-lab.com/post/para-al%C3%A9m-da-capital>.
- PEREIRA, P.C.X. (2011). Agentes imobiliários e reestruturação: interesses e conflitos na construção da cidade contemporânea. In: P.C.X. Pereira. *Négócios imobiliários e transformações sócio-territoriais em cidade da América Latina*. São Paulo: FAUUSP, p. 23 - 31.
- PEREIRA, P.C.X. (2016). A reprodução do capital no setor imobiliário e a urbanização contemporânea: o que fica e o que muda. In: P.C.X. Pereira *Reconfiguração das cidades contemporâneas: contradições e conflitos*. São Paulo: FAUUSP, p. 125 - 138.
- PESANHA, R.M. (2015). A ampliação da fronteira de exploração petrolífera no Brasil é parte da geopolítica da energia: oportunidades e riscos de inserção global em meio às novas territorialidades regionais e ao desafio da abundância na economia dos royalties no Estado do Rio de Janeiro. *Revista Espaço e Economia* [Online], 6, posto online no dia 10 Agosto 2015, consultado o 24 Março 2016. Disponível em: <http://espacoeconomia.revues.org/1511> ; DOI: 10.4000/espacoeconomia.1511.
- PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO INTEGRADO da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (2018). TOMO I. Rio de Janeiro: Câmara Metropolitana do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro. Disponível em: <https://www.modelarametropole.com.br/wp-content/uploads/2018/09/Produto-18-Tomo-1.pdf>. Acesso em: 15 de maio de 2020.
- RIBEIRO, L.C. de Q. (2015). A metrópole: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito. In: L.C. de Q. Ribeiro (org.), L.C. do Lago; S. Azevedo & J., Orlando A. dos S. *Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito* [recurso eletrônico] - 2. ed. - Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles : INCT.
- SILVA NETO, R. & ROCHA, M.D. (2014). Avaliação dos impactos dos grandes projetos

- de investimentos na dinâmica do emprego formal no estado do Rio de Janeiro. In: *Revista Espaço e Economia*, (5). <http://espacoeconomia.revues.org>.
- SINAVAL (s/f). Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação naval e Offshore. http://www.sinaval.org.br/docs/EmpregosGerados_Set2010.pdf
- TUNES, R.H. (2019). Reestruturação Produtiva e do Espaço no Rio de Janeiro: uma análise regional a partir do Vale do Paraíba fluminense. In: *Revista Tamoios*. São Gonçalo: UERJ, 15(2), jul-dez.

DOSSIER

Uma reflexão sobre escolaridade e renda na indústria criativa da Região Metropolitana de Porto Alegre

A Reflection on School and Income in the Creative Industry of the Metropolitan Region of Porto Alegre

Moisés Waismann

Universidade LA SALLE

Doutor em Educação (UNISINOS). Pós Doutorado em Educação (UFRGS). Coordenador do Observatório Trabalho, Gestão e Políticas Públicas e professor e pesquisador em Memória e Gestão Cultural, Programa de Mestrado Profissional em Memória Social e Bens Culturais (UNILASALLE).

moises.waismann@unilasalle.edu.br

Judite Sanson de Bem

Universidade LA SALLE

Pós Doutora em Geografia (UFRGS). Doutora em História Ibero Americana (PUCRS). Professora e pesquisadora em Memória e Gestão Cultural, Programa em Memória Social e Bens Culturais (UNILASALLE).

judite.bem@unilasalle.edu.br

Margarete Panerai Araujo

Universidade LA SALLE

Pós Doutora em Administração Pública e de Empresas em Políticas e Estratégias pela (FGV/EBAPE/RJ). Pós Doutora em Comunicação Social, Cidadania e Região (Cátedras UNESCO e Gestão de Cidades, UMESP).

Doutora em Comunicação Social (PUCRS). Professora e pesquisadora em Memória e Gestão Cultural, Programa de Mestrado Profissional em Memória Social e Bens Culturais (UNILASALLE).

margarete.araujo@unilasalle.edu.br

Resumo

Trabalhadores com mesmo grau de escolarização, mas que exercem suas atividades em segmentos diferentes não necessariamente possuem a mesma remuneração. As indústrias criativas na Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA) são um caso típico desta realidade. O objetivo deste estudo é refletir sobre a relação que se estabelece entre a remuneração e a escolarização dos trabalhadores vinculados ao mercado de trabalho formal, que exercem suas atividades junto à Indústria Criativa na Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA) entre os anos de 2006 e 2017. Conceitualmente a articulação entre trabalho e educação levou em consideração a Teoria da Segmentação. Os dados da pesquisa foram produzidos a partir dos registros administrativos da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), disponibilizados pela Secretaria do Trabalho do Ministério da Economia. Trata-se de uma pesquisa documental, que se utiliza de métodos de procedimentos estatísticos para a análise e interpretação de forma comparativa, para o conjunto da RMPA, no período em questão. Nas análises efetuadas, pode-se inferir que os postos de trabalho com maior escolarização possuem maiores rendas do trabalho, bem como, existem diferenças na remuneração dos trabalhadores com a mesma escolarização, dependendo do segmento o qual está vinculado.

Palavras-chave: trabalho-educação, teoria da segmentação, Região Metropolitana de Porto Alegre

Abstract

This article analyses the regional impacts of the metropolitan economies of Portugal, therefore, focusing the agglomerations of Lisbon, Porto and Coimbra. Theoretically, the study used the keys of development of cities approach – economic, institutional, social interactions and political – and the concept of circular and cumulative causation. We operate with an exploratory spatial data analysis (ESDA) – Moran's I statistics – and can establish the different spatial patterns of productivity variable. We conclude that in the Portuguese territory there are spatial relations among regions. Then, we determinate agglomerations of low economic performance in the inner country. In the case of metropolises, Porto and Coimbra do not present important spatial relationships with their surrounding regions. In Lisbon observed a positive performance in an inner agglomeration, hence, without impacts on its regional neighbourhood. In conclusion, there is a low structuration of regional economy in the country.

Keywords: : work-education, segmentation theory, Porto Alegre Metropolitan Region

Journal of Economic Literature (JEL): J21, J24, J31, Z10.

Fecha de recepción: 06/03/2020 - Fecha de aceptación: 23/04/2020

Introdução

A relação entre trabalho e educação, e os seus reflexos na renda, vem sendo problematizada há muito tempo. Diferentes ciências debatem a importância da educação para o desenvolvimento de uma nação, e dentre eles é possível caracterizar de Adam Smith, com a sua obra *A Riqueza das Nações* (1776), passando por Karl Marx nos escritos de *O Capital* (1867), os quais abordaram a aceleração da industrialização na modernização do mundo do trabalho. A partir dos anos 1950, o processo de industrialização no país passa do campo para a cidade, passando da agricultura para a indústria a dinâmica da economia (IPEA 2006) construindo um cenário voltado para o campo da economia da educação, por meio da formalização da Teoria do Capital Humano.

Justifica-se a importância deste estudo, visto que uma rápida procura em sítios de busca de artigos e estudos acadêmicos é possível observar uma grande gama de pesquisas sobre a segmentação do mercado de trabalho e também sobre as indústrias criativas, o que não foi observado foi um estudo sobre a segmentação do mercado de trabalho nas indústrias criativas, neste sentido foi proposto um estudo sobre o tema.

A Teoria do Capital Humano (TCH) surgiu propondo que os gastos com educação sejam considerados como investimentos, assim, quanto maior o seu valor, maior o seu retorno social, dado que é uma das formas de aumentar a disponibilidade da força de trabalho e, por consequência, a produtividade do trabalhador. Nessa teoria, a educação permite “criar e aumentar” o “capital humano”, pois, o processo educativo produz algumas atitudes e conhecimentos que capacitam para o trabalho. Foi em 1970, que a afirmação, de que quanto mais anos de estudo maiores são os salários foi contestada, problematizada e criticada. Percebeu-se que a relação de causalidade entre educação e trabalho estava superdimensionada, gerando polêmicas devido ao perfil do trabalhador e os diversos tipos de atividades, portanto, a segmentação do mercado de trabalho era a verdadeira razão para as diferentes remunerações. Esta crítica foi respaldada pela Teoria da Segmentação segundo Reich, Gordon e Edwards (1973).

Um dos fatores que colaboram para o desenvolvimento da criatividade é a educação. A cada momento, as apropriações de novas tecnologias ficam evidentes principalmente no âmbito dos processos de produção, circulação e consumo, conforme Castro e Melo (2012). E, nesse sentido, é através da educação, que se absorve

a memória cultural da humanidade e a partir desta pode-se criar, inventar, propor, pensar diferente e outras possibilidades, usos e utilidade para este saber acumulado. Atualmente, num olhar para o sistema produtivo é possível identificar organizações que utilizam a criatividade como fator de produção, lembrando que no conjunto do que chamamos de indústria criativa há um arranjo de setores que são fundamentados pela cultura.

A definição do termo Indústrias Criativas, ainda não apresenta uniformidade, mas ganhou uma maior projeção a partir da década de 1990, partiu do princípio de que a criatividade é um importante insumo para alavancar a produção e o desenvolvimento regional. Para a Fundação de Desenvolvimento Administrativo do município de São Paulo (FUNDAP, 2011), a Indústria Criativa se organiza nos segmentos de Arquitetura e Design, Artes Performáticas, Artes Visuais, Plásticas e Escrita, Audiovisual, Edição e Impressão, Ensino e Cultura, Informática, Patrimônio, Pesquisa e Desenvolvimento, Publicidade e Propaganda.

Desta forma, este trabalho tem como o objetivo verificar a relação que se estabelece entre o nível de escolarização e o salário na Região Metropolitana de Porto Alegre no conjunto da Indústria Criativa no período de 2006 a 2017. A metodologia do trabalho proposta fez uso da pesquisa documental, por meio da análise de dados disponíveis na Relação Anual de Informações Sociais, produzidos pela Secretaria do Trabalho do Ministério da Economia, antigo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). Justifica-se o estudo pela importância da educação em relação ao trabalho, e os seus reflexos na renda e produtividade de uma sociedade. Ademais, o estudo trata de diferentes segmentos da economia, que tem como pressuposto para sua definição, o capital intelectual como essência.

O artigo está dividido em seções sendo no primeiro tópico do trabalho, a discussão teórica. No segundo tópico, o método utilizado. E na sequência, concentrou-se na análise dos dados coletados. Por fim, ponderaram-se os resultados e as referências utilizadas.

Mercado de trabalho e Escolaridade

Quando se discutia a remuneração da força de trabalho, a partir do mercado de trabalho, assumia-se que esta era organizada por meio da procura e oferta de mão de obra e, segundo esta visão, entendia-se que quando o mercado se encontrava em equilíbrio, a remuneração paga pelo trabalho era igual à sua contribuição no processo produtivo, medido pela produtividade. Desta forma os trabalhadores recebiam, conforme a sua contribuição para produção da organização. Esta produção estava diretamente relacionada com a qualificação, medida pela educação acumulada, isto é, quanto mais qualificado/educado era o trabalhador, maior seria a sua contribuição, conforme Lima (1980).

Esta explicação para a remuneração do trabalho foi bem aceita até os anos de 1950/1960, quando houve a formalização da Teoria do Capital Humano (TCH). No entanto, após este período apareceram, nas análises, discrepâncias de renda entre pessoas com os mesmos níveis de educação. Souza (1978) explicou que os empregos possuíam características distintas, sendo diferenciados por alguns processos, tais como: recrutamento e seleção, treinamentos, plano de carreira, estabilidade, remuneração e produtividade. Essa heterogeneidade do mercado de trabalho era proposta por um mercado segmentado. No entendimento de Lima (1980), o capital humano produzido por investimentos em educação, princípio central da TCH, era superestimado e não mensurava de forma apropriada o chamado capital humano, pois,

[...] é perfeitamente sabido que diferentes pessoas possuem não somente diferentes tipos e quantidade de capital físico, mas também diferentes tipos e quantidades de capital humano que não são resultado de educação formal (tais como certas atitudes, habilidades manual ou artística, motivação, saúde, força física, etc.). Concorda-se que capital humano compreende todas as características de uma pessoa que possam produzir um fluxo de retornos, então a tão enfatizada hipótese de que capital humano é resultado de investimento está longe de ser aceitável (Lima, 1980, p. 224).

Desta forma, se percebeu que as limitações conceituais da Teoria do Capital Humano, principalmente no que se refere à causalidade entre renda e educação, significava que a renda era determinada pela educação, e esta determinava a produtividade. Dessa forma, gradativamente, passou a ser possível afirmar, então, que a educação não é o único e decisivo fator para a definição dos salários.

Casari (2012) teorizou que a segmentação no mercado de trabalho é percebida à medida que trabalhadores com o mesmo nível educacional recebem rendimentos desiguais. Alguns motivos explicativos são que: os trabalhadores possuem perfis diversos, local de trabalho distinto, mercado de trabalho diferente, podendo entre outras coisas ser diferenciado pela existência de sindicatos e regulamentações.

Para Souza (1978), é possível explicar a existência da segmentação do mercado de trabalho através de três maneiras: o ajuste alocativo; o dualismo tecnológico e, a estratificação dos trabalhadores. Do ponto de vista alocativo, significa incorporar os custos para a contratação e treinamento dos novos trabalhadores, ocorrendo que, quanto maior o grau de educação exigido para o posto de trabalho, maiores estes custos. Desta forma, algumas organizações criam condições para que os profissionais permaneçam nas empresas por um longo período de tempo, criando artifícios que proporcionam o bem estar ao trabalhar, bem como, mecanismos para que os trabalhadores possam ser promovidos em virtude do tempo de emprego naquela empresa.

Existe, assim, um mercado de trabalho interno às organizações, que tanto agrada o empregador, pois minimiza os custos fixos de recrutamento, contratação e treinamento, quanto o empregado, pois valoriza as oportunidades de segurança e promoção do emprego (Doeringer; Piore¹ *apud* Souza, 1978).

A diversidade tecnológica existente entre os mercados é compreendida como dualismo tecnológico. Isto é, as diferentes tecnologias incorporadas em cada organização, necessariamente criam condições para a qualificação profissional de seus trabalhadores e, conseqüentemente, há uma maior produtividade e um aumento de renda (mercado de trabalho primário).

Por outro lado, as organizações, que não investem em tecnologia e, nem na qualificação dos seus funcionários (mercado de trabalho secundário), mantém a produtividade e os rendimentos e, assim, estas permanecem inferiores na comparação com as empresas que investem em inovações (Vietorisz E Harrison², 1973 *apud* Souza, 1978).

E, por fim, a estratificação dos trabalhadores ocorre na transição do sistema capitalista competitivo, para o sistema capitalista monopolista. Neste último, o modo de produção é regulado pelo capital, pelos trabalhadores e pelo estado, que divide e estratifica os trabalhadores. Assim, um ou outro interessado vai auferir vantagens/desvantagens, dependendo do seu poder político (Reich, Gordon e Edwards³, 1973 *apud* Souza, 1978).

A partir do exposto pode-se, segundo Souza (1978), segmentar o mercado de trabalho em primário e secundário. No mercado primário se encontram as melhores oportunidades de trabalho, empregos estáveis, maiores remunerações, tecnologia, treinamento e organizações sindicais, que buscam defender os interesses dessa classe. Já no mercado secundário a tendência é que os salários sejam mais baixos, visto a rotatividade de trabalhadores, baixos investimentos em treinamento, pouca tecnologia e não há uma organização, que visa aumentar o poder de barganha dos trabalhadores desse segmento. Lima (1980) também trabalha com a proposta de mercado primário e secundário, definindo-os da seguinte forma:

O mercado primário é caracterizado por hábitos de trabalho e empregos estáveis, salários relativamente altos, produtividade alta, progresso técnico, pela existência de canais de promoção dentro das próprias firmas, pelo oferecimento de treinamento no próprio trabalho (*on-the-job*

1 Ver Doeringer & Piore. *Internal labor market and manpower analysis*: Heath Lexington Books, 1971.

2 Ver Vietorisz & Harrison. *Labor market segmentation: positive feedback and divergent development*. AER, May 1973.

3 Ver Reich, Michael; Gordon, David M; Edwards, Richard C. *Dual Labor Markets: A theory of labor Market Segmentation*. 1973. Disponível em: <https://digitalcommons.unl.edu/econfacpub/3/>. Acesso em 10 de outubro de 2019.

training), promoção por antiguidade, etc. É comum que os empregos nesse mercado estejam associados a firmas grandes, às vezes oligopolistas, com alta relação capital/produto. O mercado secundário é caracterizado por alta rotatividade da mão-de-obra, salários relativamente baixos, más condições de trabalho, baixa produtividade, estagnação tecnológica e níveis relativamente altos de desemprego (Lima, 1980, p. 235, 236).

Lima (1980) explica que é possível compreender que, nos mercados primários, profissionais mais experientes e com maior escolaridade possuem salários maiores. Em contraponto, no mercado secundário, segue-se uma linearidade, onde o trabalhador, mesmo após o incremento de capital humano, continua com rendimentos inferiores.

Souza (1978) interpretou que no mercado primário os salários são altos, pois há investimento em capital tecnológico, que são acompanhados pelo investimento em capital humano. Essa interação entre tecnologia e conhecimento melhora a produtividade e, com isso, há um aumento de rendimentos. Esse processo é chamado de *feedback* positivo. Por outro lado, o autor comentou que, no mercado secundário, não há investimento em maquinário e é utilizada uma mão de obra menos qualificada, onde a produtividade é mantida e os salários tendem a ser estáveis. Esse fator é chamado de *feedback negativo*. Desta forma, é possível intuir que a segmentação do mercado de trabalho é responsável pelas diferenças salariais, para trabalhadores com o mesmo nível de educação.

Este artigo se utiliza das divisões da Indústria Criativa como objeto de estudo, para verificar a segmentação do mercado de trabalho. Assume-se aqui o conceito de Indústria Criativa da FUNDAP (2011), onde estas atividades produtivas são alternativas para geração de riqueza e compreende-se que a articulação da Cadeia da Indústria Criativa é um instrumento para o desenvolvimento regional, bem como, para a produção e o produto mundial. O relatório das Nações Unidas (Brasil, 2012, s.p.), informou que:

Em 2008, a erupção da crise econômica e financeira mundial provocou uma queda na demanda global, além de uma concentração de 12% no comércio internacional. Contudo, as exportações mundiais de produtos e serviços criativos continuaram a crescer, alcançando \$ 592 bilhões em 2008 –mais que o dobro do volume em 2002 –, o que indica uma taxa de crescimento anual de 14% durante seis anos consecutivos. Essa é uma confirmação para o fato de que as indústrias criativas apresentam enorme potencial para os países em desenvolvimento que buscam diversificar suas economias e dar um salto em direção a um dos setores mais dinâmicos da economia mundial.

A Indústria Criativa pode ser caracterizada como aquela que tem o seu princípio na criatividade e na habilidade peculiar de cada indivíduo, sendo que, devido à propriedade intelectual, pode ser considerada uma fonte de criação de empregos e de fomento econômico, conforme Bem e Waismann (2014).

Para o Departamento de Cultura, Mídia e Esporte (DCMS, 1998) do governo britânico a Indústria Criativa constitui-se de empresas que, em virtude do trabalho primordialmente intelectual, são protegidas pela lei de direitos autorais. Fazem parte desse setor aquelas empresas que têm, na sua essência, a criatividade, e que através da exploração da propriedade intelectual podem fomentar a economia. Já a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD, 2008) vem considerando como integrantes da Indústria Criativa, assim como toda a sua cadeia produtiva e de distribuição, os produtos e serviços que utilizam como ponto de partida, o capital intelectual. Também a Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura (UNESCO, 2009) informou que as atividades com fins lucrativos, que trabalham com bens culturais e intangíveis são partes integrantes da Indústria Criativa, como, por exemplo, artes visuais e artesanato.

No Brasil, a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN, 2012) caracterizou a Indústria Criativa, através de atividades “núcleo” (atividades do setor de serviços com a criatividade como insumo), atividades “relacionadas” (envolvem segmentos de provisão direta de bens e serviços ao núcleo) e de “apoio” (provisão de bens e serviços indireta ao núcleo). A Fundação de Desenvolvimento Administrativo do Município de São Paulo (FUNDAP, 2011) caracterizou a Indústria Criativa por ser uma economia com base no conhecimento. Com essas bases teóricas destaca-se o método utilizado na pesquisa.

Método

Tendo como referência o conceito e a metodologia da FUNDAP (2011) sobre o conjunto das atividades produtivas, que fazem parte dos segmentos da Indústria Criativa, utilizou-se a Classificação Nacional das Atividades Econômicas (CNAE) para classificar as empresas em diferentes ramos. Nesse sentido, os procedimentos metodológicos que nortearam este estudo foram inicialmente uma pesquisa exploratória e, posteriormente, descritiva. A pesquisa exploratória tem como principal finalidade desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e ideias, tendo em vista a formulação de problemas mais precisos ou hipóteses pesquisáveis para estudos posteriores. Conforme Gil (2010, p.43),

[...] pesquisas exploratórias são desenvolvidas com o objetivo de proporcionar visão geral, de tipo aproximativo, acerca de determinado fato. Este tipo de pesquisa é realizado especialmente quando o tema

escolhido é pouco explorado e torna-se difícil sobre ele formular hipóteses precisas e operacionalizáveis.

A pesquisa descritiva também foi operacionalizada para viabilizar a realização dos objetivos do estudo. “A pesquisa descritiva observa, registra, analisa e correlaciona fatos ou fenômenos (variáveis) sem manipulá-los” (Cervo; Bervian, 2002, p.66). Quanto aos procedimentos, a pesquisa é de natureza documental. Richardson (1999, p. 80) menciona que,

[...] os estudos que empregam uma metodologia quantitativa podem descrever a complexidade de determinado problema, analisar a interação de certas variáveis, compreender e classificar processos dinâmicos vividos por grupos sociais.

Ressalta, também, que podem contribuir para um entendimento das particularidades do comportamento dos indivíduos. O universo da pesquisa é o conjunto da Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA) no período que se entende de 2006 a 2017. Na Figura 1 encontra-se a delimitação da RMPA composta por 34 municípios.

Figura 1. Divisão político-administrativa da Região Metropolitana de Porto Alegre



Fonte: Elaborado pelo Observatório de Política Urbana e Gestão Municipal.

No que tange a fonte, foram utilizados os dados do Ministério da Economia, objetivando verificar a segmentação no mercado de trabalho na RMPA, e analisados por meio da estatística descritiva. No quadro 1 são listadas as variáveis selecionadas para análise com as suas respectivas fontes de dados.

Quadro 1. Variáveis selecionadas e as fontes dos dados

Variáveis selecionadas	Fonte dos dados
Classificação dos segmentos	FUNDAP
Quantidade de vínculos por segmento da Indústria Criativa no mercado formal de trabalho, por nível de escolarização e Vínculos	Ministério da Economia

Fonte: Elaborado pelo autor.

Nota: Os vínculos formais são aqueles protegidos pela legislação trabalhista podendo ser desempenhando tanto no setor privado ou público.

Para a Fundação de Desenvolvimento Administrativo do município de São Paulo (FUNDAP, 2011), a Indústria Criativa se organiza em dez segmentos. No quadro 2 são apresentados os segmentos bem como as divisões que fazem parte de cada segmento

Quadro 2. As classificações da Indústria Criativa e os códigos CNAE

Segmento	CNAE	Descrição
Arquitetura e Design	32116	Lapidação de Gemas e Fabricação de Artefatos de Ourivesaria e Joalheria
	32124	Fabricação de Bijuterias e Artefatos Semelhantes
	71111	Serviços de Arquitetura
	74102	Design e Decoração de Interiores
Artes Performáticas	90019	Artes Cênicas, Espetáculos e Atividades Complementares
	90035	Gestão de Espaços para Artes Cênicas, Espetáculos e Outras Atividades Artísticas
	94936	Atividades de Organização Associativas Ligadas à Cultura e à Arte
Artes Visuais, Plásticas e Escrita	74200	Atividades Fotográficas e Similares
	90027	Criação Artística
Audiovisual	32205	Fabricação de Instrumentos Musicais
	59111	Atividades de Produção Cinematográfica, de Vídeos e de Programas de Televisão
	59120	Atividades de Pós-Produção Cinematográfica, de Vídeos e de Programas de Televisão
	59138	Distribuição Cinematográfica, de Vídeo e de Programas de Televisão
	59146	Atividades de Exibição Cinematográfica
	59201	Atividades de Gravação de Som e de Edição de Música
	60101	Atividades de Rádio
	60217	Atividades de Televisão Aberta
	60225	Programadoras e Atividades Relacionadas à Televisão por Assinatura
	77225	Aluguel de Fitas de Vídeo, DVDs e Similares
Edição e Impressão	58115	Edição de Livros
	58123	Edição de Jornais
	58131	Edição de Revistas
	58191	Edição de Cadastros, Listas e Outros Produtos Gráficos
	58212	Edição Integrada à Impressão de Livros
	58221	Edição Integrada à Impressão de Jornais
	58239	Edição Integrada à Impressão de Revistas
	58298	Edição Integrada à Impressão de Cadastros, Listas e Outros Produtos Gráficos
	63917	Agências de Notícias

continua en página siguiente

proviene de página anterior

Segmento	CNAE	Descrição
Ensino e Cultura	85937	Ensino de Idiomas
	85929	Ensino de Arte e Cultura
Informática	62015	Desenvolvimento de Programas de Computador Sob Encomenda
	62023	Desenvolvimento e Licenciamento de Programas de Computador Customizáveis
	62031	Desenvolvimento e Licenciamento de Programas de Computador Não Customizáveis
	62040	Consultoria em Tecnologia da Informação
	62091	Suporte Técnico, Manutenção e Outros Serviços em Tecnologia da Informação
	63119	Tratamento de Dados, Provedores de Serviços de Aplicação e Serviços de Hospedagem na Internet
Patrimônio	63194	Portais, Provedores de Conteúdo e Outros Serviços de Informação na Internet
	91015	Atividades de Biblioteca e Arquivos
	91023	Atividades de Museus e de Exploração, Restauração Artística e Conservação de Lugares e Prédios Históricos e Atrações Similares
Pesquisa e Desenvolvimento	91031	Atividades de Jardins Botânicos, Zoológicos, Parques Nacionais, Reservas Ecológicas e Áreas de Proteção Ambiental
	72100	Pesquisa e Desenvolvimento Experimental em Ciências Físicas e Naturais
Publicidade e Propaganda	72207	Pesquisa e Desenvolvimento Experimental em Ciências Sociais e Humanas
	73114	Agências de Publicidade

Fonte: Elaborado pelos autores com base na FUNDAP, 2011.

Depois de coletados os dados, é necessária sua preparação para que seja possível realizar a análise propriamente, pois, estes “[...] apresentam-se em estado ‘bruto’, necessitando da utilização de estatística para o seu arranjo, análise e compreensão” (Lakatos e Marconi, 2008, p. 113). Nesta pesquisa, assume-se que a ferramenta da área da estatística, realizada por meio de planilha eletrônica, que se constitui em instrumento poderoso para a análise e interpretação dos dados que esta investigação prioriza cuja, visão global, torna-se difícil, sem a utilização desta ferramenta.

Com os dados preparados, o próximo movimento é promover sentido às informações produzidas na perspectiva de responder ao problema de pesquisa. Para Moroz e Gianfaldoni (2002, p. 73) a interpretação dos dados propõe “[...] uma explicação adequada àquilo que se quer investigar”. É, neste momento, que se constroem relações entre os resultados obtidos e a investigação teórica realizada indicando, como propõem Moroz e Gianfaldoni (2002, p. 71), “[...] diferenças, semelhanças, avanços e confirmações, ou não, no campo estudado”.

Com os dados organizados podem-se compreender as tabelas, visualizando as diferenças e/ou igualdades e explicitando os diferentes contrastes de cada recorte proposto. Para Moroz e Gianfaldoni (2002, p.78), a “[...] função da tabela é oferecer ao pesquisador [...] uma maior compreensão da massa de dados [...]”, e desta forma analisa-se a tabela. Nesse sentido, segue-se para análise de dados.

Análise dos dados

A tabela 1 apresenta os dados relativos à quantidade de vínculos formais, nos diferentes segmentos da indústria criativa da RMPA, composta por 34 municípios, no período de 11 anos – 2006 a 2017.

Tabela 1. Quantidade de vínculos no mercado formal de trabalho, nos segmentos e no total das Indústrias Criativa, na Região Metropolitana de Porto Alegre nos anos de 2006 a 2017

Año	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Total	23.765	24.599	26.751	27.181	29.278	31.020	34.954	35.690	37.929	35.990	35.357	34.469
Arquitetura e Design	357 2%	373 2%	381 1%	391 1%	346 1%	480 2%	429 1%	472 1%	646 2%	502 1%	473 1%	361 1%
Artes Performativas	741 3%	801 3%	981 4%	831 3%	891 3%	941 3%	834 2%	836 2%	784 2%	859 2%	839 2%	736 2%
Artes Visuais, Plásticas e Escrita	440 2%	590 2%	623 2%	598 2%	689 2%	774 2%	782 2%	775 2%	710 2%	617 2%	571 2%	573 2%
Audiovisual	3.593 15%	3.578 15%	3.932 15%	3.898 14%	4.219 14%	4.252 14%	3.974 11%	3.879 11%	4.186 11%	3.895 11%	3.511 10%	3.279 10%
Edição e Impressão	7.503 32%	7.362 30%	6.760 25%	6.832 25%	6.861 23%	6.488 21%	6.193 18%	5.825 16%	5.432 14%	4.543 13%	4.301 12%	4.061 12%
Ensino e Cultura	701 3%	637 3%	827 3%	940 3%	1.112 4%	1.345 4%	1.605 5%	1.701 5%	1.660 4%	1.822 5%	1.838 5%	1.869 5%
Informática	8.915 38%	9.429 38%	10.297 38%	11.097 41%	12.486 43%	13.964 45%	18.392 53%	19.348 54%	21.413 56%	20.995 58%	21.386 60%	21.866 63%
Patrimônio	56 0%	266 1%	92 0%	236 1%	229 1%	263 1%	310 1%	327 1%	335 1%	321 1%	301 1%	310 1%
Pesquisa e Desenvolvimento	568 2%	646 3%	1.040 4%	1.194 4%	1.277 4%	1.273 4%	1.236 4%	1.360 4%	1.580 4%	1.298 4%	1.000 3%	285 1%
Publicidade e Propaganda	891 4%	917 4%	1.818 7%	1.164 4%	1.168 4%	1.240 4%	1.199 3%	1.167 3%	1.183 3%	1.138 3%	1.137 3%	1.129 3%

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da Relação Anual de Informações Sociais disponibilizado em <http://pdet.mte.gov.br/acesso-online-as-bases-de-dados>

Dentre estes segmentos pode-se perceber que: Audiovisuais, Edição e Impressão e Informática totalizaram, em média, 85% do número de estabelecimentos, bem como se verificou uma redução, ao longo do período, da participação dos segmentos Audiovisual e Edição e Impressão. Na contramão houve um crescimento da Informática. “O dinamismo, potencial de crescimento e rentabilidade dos setores criativos estão baseados no conteúdo de design, marketing e uso das tecnologias de informação e comunicação” (MINC, 2011, p. 120).

Já a redução do segmento Edição e Impressão podem estar associadas ao aumento do segmento de Informática, haja vista, que grande parte de produtos antes impressos passaram a ser oferecidos na internet. Os demais 07 segmentos

totalizam os 15% restantes. Esses dados apontam que, Porto Alegre e mais recentemente o município de Eldorado do Sul participam de forma expressiva nos segmentos de informática e audiovisual. Em Carta da FEE do ano de 2011 já havia efetuado esta constatação:

Nesse caso, Porto Alegre consolida a sua posição no topo da hierarquia urbana, baseada muito mais no conjunto de serviços organizados em bases tipicamente capitalistas, isto é, em atividades que operam com alta tecnologia, trabalho mais qualificado, como é o caso dos intermediários financeiros, das consultorias de apoio ao setor produtivo, da informática, das comunicações, do grande comércio varejista e da hotelaria, entre outros (Alonso, 2011, p. 01).

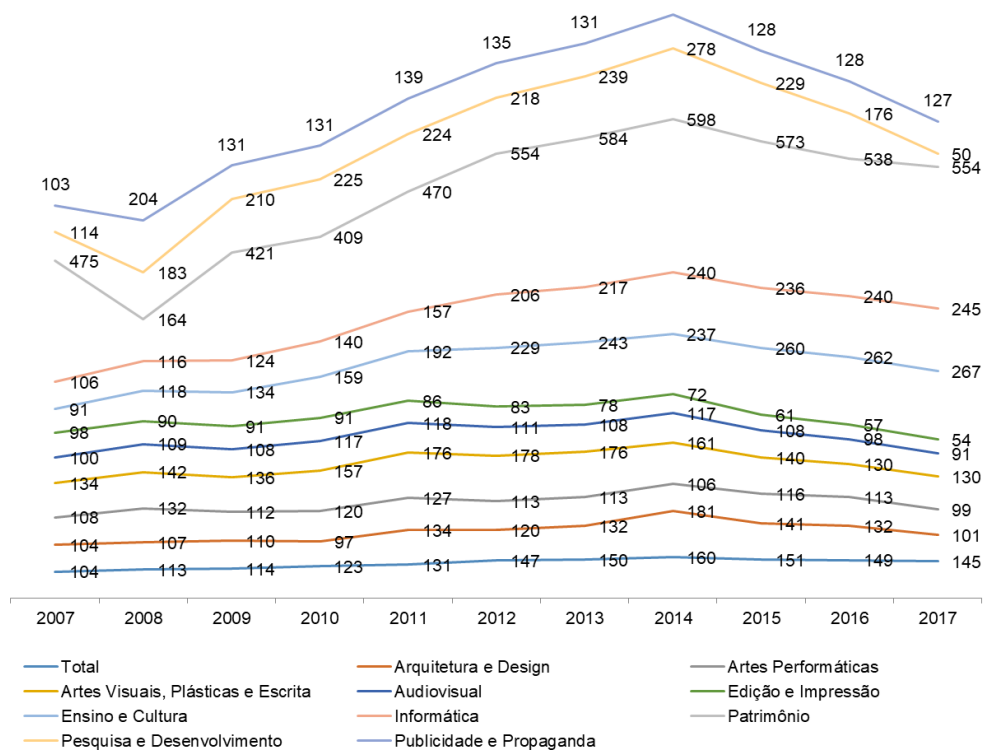
Essa convergência entre telecomunicações e tecnologia da informação expandiu fronteiras do setor contribuindo para alterar a sua estrutura, conteúdo e identidade, conforme Guimarães (2006). As mudanças ocorridas

[...] no setor tiveram implicações importantes em termos de condições de trabalho e emprego, pois as funções foram eliminadas, outras criadas; são redefinidos o desenho e o conteúdo do trabalho, requerendo novas qualificações e competências, refletindo-se na composição da força de trabalho (Guimarães, 2006, p.148).

Este dado é relevante à medida que podemos extrapolar esta informação para a RMPA. Talvez haja um universo muito maior de unidades produtivas na RMPA, decorrentes da informalidade constatada no restante do Brasil. Os estudos da Newton Fund; British Council (2019, p. 18) apontaram que nos países da América Latina, a Economia Criativa no Brasil “[...] carece de formalização. A taxa de informalidade entre empresas criativas varia extensamente dentro de regiões diferentes: está abaixo de 30% em São Paulo, no Distrito Federal e em Santa Catarina; e acima de 70% no Amazonas, Piauí, Pará e Maranhão”.

A figura 2 mostra os dados da tabela 1 (2006 a base 100). É importante a visualização destes dados, pois a maior parte dos segmentos apresenta uma crescente de seus vínculos até o ano de 2014, e posteriormente um decréscimo em maior ou menor proporção. Estes comportamentos são reflexos da crise que assolou a economia brasileira e que se refletirá no aumento do desemprego. Há segmentos que em 2017 apresentaram uma variação inferior ao encontrado no início da série (ex: artes visuais, plásticas e escrita, bem como edição e impressão).

Figura 2. Variação da quantidade de vínculos no mercado formal de trabalho, nos segmentos e no total das Indústrias Criativa, na Região Metropolitana de Porto Alegre nos anos de 2006 a 2017



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da Relação Anual de Informações Sociais disponibilizados em <http://pdet.mte.gov.br/aceso-online-as-bases-de-dados>

A tabela 2 apresenta a proporção dos vínculos dos diferentes segmentos criativos da RMPA, com grau de escolaridade ou ensino superior. Esta variável é relevante à medida que se percebe, que do ano de 2006 para 2017 houve, no total, uma variação de 100% nos vínculos criativos com ensino superior.

Tabela 2. Proporção, em percentual, da quantidade de vínculos com escolarização de ensino superior, no mercado formal de trabalho, nos segmentos e no total das Indústrias Criativa, na Região Metropolitana de Porto Alegre nos anos de 2006 a 2017

	Total	Arquitetura e Design	Artes Performativas	Artes Visuais, Plásticas e Escrita	Audiovisual	Edição e Impressão	Ensino e Cultura	Informática	Patrimônio	Pesquisa e Desenvolvimento	Publicidade e Propaganda
2006	21	8	19	5	23	12	52	25	16	33	36
2007	23	7	30	4	24	14	45	25	36	45	37
2008	24	8	28	4	24	16	41	25	26	62	24
2009	26	8	28	4	27	17	37	27	33	68	39
2010	30	12	27	6	26	20	35	35	31	56	42
2011	30	18	21	6	28	21	34	33	40	51	42
2012	31	17	13	6	26	21	39	35	31	50	43
2013	34	16	14	8	26	23	41	39	34	49	46
2014	36	14	21	6	30	25	37	39	34	49	56
2015	39	17	25	6	30	28	38	44	28	53	59
2016	42	18	26	7	30	28	38	47	29	56	62
2017	44	29	27	10	33	28	38	49	30	48	64

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da *Relação Anual de Informações Sociais* disponibilizados em <http://pdet.mte.gov.br/aceso-online-as-bases-de-dados>.

Estudo realizado pelo IPEA em 2013 já apontava esta dinâmica na indústria criativa brasileira: “Com respeito à escolaridade, nota-se que tanto no critério setorial quanto no ocupacional os trabalhadores da economia criativa são mais escolarizados [...]” (Oliveira; Araújo; Valério, 2013, p. 33).

Tal constatação decorre, entre outros, do fato que os segmentos mais tecnológicos envolvem a necessidade de mão de obra mais qualificada, com maior escolarização. Assim, observa-se que, ao longo deste período houve uma maior participação de indivíduos com nível superior, sobretudo nos segmentos informática, pesquisa e desenvolvimento (liderado por instituições de ensino superior e, portanto, com exigências de maior titulação) e publicidade e propaganda.

Estes diferenciais de escolaridade podem estar por trás da remuneração média dos vínculos observados na tabela 3 e 4. Na maioria dos segmentos criativos há uma variação positiva, quanto à remuneração média dos vínculos na RMPA nestes 11 anos. No entanto alguns segmentos apresentam os maiores valores médios: informática, Pesquisa e desenvolvimento e o segmento Patrimônio. Há, também, segmentos que vão de encontro ao esperado: arquitetura e design; e artes visuais, plásticas e escritas; ensino e cultura dado o baixo valor médio das remunerações.

Tabela 3. Remuneração média, por hora em R\$, dos vínculos, no mercado formal de trabalho, nos segmentos e no total das Indústrias Criativa, na Região Metropolitana de Porto Alegre nos anos de 2006 a 2017

	Total	Arquitetura e Design	Artes Performativas	Artes Visuais, Plásticas e Escrita	Audiovisual	Edição e Impressão	Ensino e Cultura	Informática	Patrimônio	Pesquisa e Desenvolvimento	Publicidade e Propaganda
2006	15,63	7,60	9,51	6,92	17,71	13,13	14,08	17,56	8,36	25,37	14,78
2007	15,62	7,28	12,67	6,49	17,36	13,41	10,46	17,54	17,08	24,72	13,64
2008	16,42	7,34	13,49	7,04	18,34	13,73	11,03	17,89	10,66	34,13	12,20
2009	16,67	7,97	13,78	7,11	18,03	13,19	9,42	18,05	12,40	34,51	15,16
2010	18,74	8,54	14,80	6,99	18,78	14,50	9,84	21,08	21,46	36,78	15,28
2011	18,86	8,35	14,74	6,83	19,15	13,91	8,82	21,77	21,65	36,27	15,31
2012	21,11	9,46	10,73	7,37	18,12	13,94	9,70	25,41	19,25	37,76	15,87
2013	22,06	10,05	11,19	7,39	18,97	14,35	9,80	26,11	26,92	39,53	15,93
2014	21,64	9,69	10,63	7,08	19,40	14,01	10,33	24,94	26,34	38,05	16,07
2015	21,67	9,58	10,75	6,74	17,96	13,89	10,11	25,21	24,45	39,68	15,01
2016	21,62	9,83	10,54	6,82	17,71	13,56	9,75	25,25	26,01	39,80	14,61
2017	22,65	11,66	11,30	7,26	17,86	14,45	10,15	26,80	27,88	38,08	14,63

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da Relação Anual de Informações Sociais disponibilizado em <http://pdet.mte.gov.br/aceso-online-as-bases-de-dados>.

Nota: Valores atualizados para agosto de 2019 pelo INPC.

Já quando a remuneração média leva em consideração o grau de escolaridade com ensino superior (tabela 4), percebeu-se que há uma diferença considerável de remuneração: no total, por exemplo, em 2006, a remuneração média/hora era de R\$15,63 e em 2017 passou para R\$ 22,65/hora. Nos mesmos dois anos, para aqueles vínculos que apresentavam ensino superior, os valores passavam para R\$ 31,94 e R\$ 31,98 respectivamente. Este fato é observado em praticamente todos os segmentos, com maior ou menor intensidade. O segmento menos exposto a situação é a Pesquisa e desenvolvimento, talvez porque esteja concentrado em Instituições de Ensino Superior (IES) e à hora aula seja mais uniforme.

Tabela 4. Remuneração média/hora, em R\$, dos vínculos com escolarização de ensino superior, no mercado formal de trabalho, no geral e em segmentos das Indústrias Criativa, na Região Metropolitana de Porto Alegre nos anos de 2006 a 2017

	Total	Arquitetura e Design	Artes Performativas	Artes Visuais, Plásticas e Escrita	Audiovisual	Edição e Impressão	Ensino e Cultura	Informática	Patrimônio	Pesquisa e Desenvolvimento	Publicidade e Propaganda
2006	31,94	14,50	19,63	15,88	35,04	31,55	20,61	33,81	18,79	45,93	21,56
2007	30,30	14,45	24,06	11,69	32,97	30,32	15,57	33,02	29,56	33,13	18,21
2008	32,45	13,96	28,32	14,81	34,72	30,27	16,10	34,04	19,14	42,23	21,73
2009	31,06	14,02	28,49	11,21	32,17	28,19	12,58	33,23	21,72	39,33	21,35
2010	33,36	15,18	31,02	11,48	34,57	30,65	13,86	35,86	39,49	39,51	20,52
2011	33,00	15,25	28,40	10,90	33,84	28,22	12,12	36,81	33,54	40,22	20,35
2012	35,27	18,31	18,98	12,40	33,43	26,87	13,03	39,98	32,08	42,01	19,84
2013	35,61	18,99	18,87	12,80	34,80	26,97	12,75	39,49	41,88	44,01	19,58
2014	35,53	18,50	18,34	10,11	32,04	25,62	13,71	39,56	35,45	46,09	19,29
2015	32,92	17,56	17,71	9,06	29,48	23,76	13,28	36,35	35,39	44,99	17,40
2016	31,21	20,01	17,15	8,59	29,17	22,61	12,93	34,17	37,76	42,60	16,44
2017	31,98	19,20	17,43	9,17	28,28	24,73	13,69	35,34	34,01	37,80	16,13

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da *Relação Anual de Informações Sociais* disponibilizado em <http://pdet.mte.gov.br/aceso-online-as-bases-de-dados>

Nota: Valores atualizados para agosto de 2019 pelo INPC

A razão da remuneração dos vínculos com ensino superior sobre o total (considerando todos os graus de escolarização) está na tabela 5. Percebeu-se que ao longo dos 11 anos, na RMPA, há uma diminuição da diferença entre a remuneração média geral e a remuneração média dos vínculos com maior escolarização. Esta constatação é uma dura realidade: mesmo com o aumento do número de pessoas com maiores anos de ensino, a remuneração está sendo achatada, ou seja, mesmo sendo uma diferença positiva já não é uma diferença tão expressiva como era no início do período estudado. Conforme Oliveira; Araújo e Valério (2013, p. 43) “[...] a exemplo da remuneração, os trabalhadores formais em economia criativa são mais escolarizados que o total. Entretanto, estas diferenças parecem estar se reduzindo com o tempo”.

Tabela 5. Razão da remuneração média, em R\$, dos vínculos com escolarização de ensino superior, no mercado formal de trabalho, no geral e em segmentos das Indústrias Criativa, sobre a média geral na Região Metropolitana de Porto Alegre nos anos de 2006 a 2017

	Total	Arquitetura e Design	Artes Performativas	Artes Visuais, Plásticas e Escrita	Audiovisual	Edição e Impressão	Ensino e Cultura	Informática	Patrimônio	Pesquisa e Desenvolvimento	Publicidade e Propaganda
2006	1,04	0,91	1,06	1,29	0,98	1,40	0,46	0,93	1,25	0,81	0,46
2007	0,94	0,98	0,90	0,80	0,90	1,26	0,49	0,88	0,73	0,34	0,34
2008	0,98	0,90	1,10	1,10	0,89	1,20	0,46	0,90	0,80	0,24	0,78
2009	0,86	0,76	1,07	0,58	0,78	1,14	0,34	0,84	0,75	0,14	0,41
2010	0,78	0,78	1,10	0,64	0,84	1,11	0,41	0,70	0,84	0,07	0,34
2011	0,75	0,83	0,93	0,60	0,77	1,03	0,37	0,69	0,55	0,11	0,33
2012	0,67	0,94	0,77	0,68	0,84	0,93	0,34	0,57	0,67	0,11	0,25
2013	0,61	0,89	0,69	0,73	0,83	0,88	0,30	0,51	0,56	0,11	0,23
2014	0,64	0,91	0,73	0,43	0,65	0,83	0,33	0,59	0,35	0,21	0,20
2015	0,52	0,83	0,65	0,34	0,64	0,71	0,31	0,44	0,45	0,13	0,16
2016	0,44	1,04	0,63	0,26	0,65	0,67	0,33	0,35	0,45	0,07	0,13
2017	0,41	0,65	0,54	0,26	0,58	0,71	0,35	0,32	0,22	-0,01	0,10

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da Relação Anual de Informações Sociais disponibilizado em <http://pdet.mte.gov.br/aceso-online-as-bases-de-dados>

Como em outras partes do mundo, os trabalhadores criativos no Brasil têm em geral salários mais elevados do que a média da economia, em torno de R\$6.270. É mais do que duas vezes e meia a remuneração média de empregados formais brasileiros (R\$2.451). Os maiores aumentos reais de salário em 2013-15 ocorreram nos segmentos com a remuneração mais baixa: Música (+ 9,6%), Expressões Cultural (+ 4,3%), Moda (+ 3,7%) e Audiovisual (+ 0,8%). Isto aponta para a redução da desigualdade de renda entre os segmentos criativos. (Newton Fund; British Council, s.a, p. 19).

Estes diferentes dados nos revelam um quadro bem complexo para segmentos dinâmicos e com uma gama de criatividade que supera em muito outras atividades produtivas da economia.

Considerações finais

Objetivando refletir e responder sobre a relação que se estabeleceu entre o nível de escolarização e o salário na Região Metropolitana de Porto Alegre 2006 e 2017 e fazendo uso da pesquisa documental, é possível reforçar itens importantes:

- A Teoria da Segmentação é apropriada para a análise dos diferentes segmentos da Indústria criativa, sobretudo quando se percebe que há diversidade de remunerações entre ramos com o mesmo grau de escolarização: no caso em evidência o ensino superior.
- A quantidade de vínculos no mercado formal de trabalho, nos segmentos de Informática e Edição e Impressão sobre os demais, de 2006 a 2017, apontam uma expressiva relevância quanto à sua participação;
- O segmento Informática é um caso importante na análise, lembrando que Porto Alegre e, mais recentemente o município de Eldorado do Sul, tem aumentado sua participação;
- Em se tratando de criatividade, se percebe que a informática e atividades afins, envolvem a necessidade de mão de obra mais qualificada e, portanto, com maior escolarização. Nesse sentido, no período em estudo, percebeu-se o crescimento da participação, sobretudo nos segmentos informática, pesquisa e desenvolvimento e publicidade e propaganda;
- Na maioria dos segmentos criativos houve uma variação positiva, quanto à remuneração média dos vínculos na RMPA. No entanto, considerando o grau de escolaridade com ensino superior percebeu-se que há uma maior remuneração para os vínculos com este grau de escolarização, o que vai ao encontro à teoria da segmentação;
- Existe uma redução na remuneração em praticamente todos os segmentos, com maior ou menor intensidade. O segmento menos exposto à situação é a Pesquisa e desenvolvimento, talvez porque esteja concentrado em Instituições de Ensino Superior (IES).

Nas análises efetuadas, pode-se inferir que os postos de trabalho com maior escolarização possuem maiores rendas do trabalho, mas ao longo do período percebeu-se o “achatamento” na remuneração dos trabalhadores, ou seja, comprovando que a segmentação do mercado de trabalho é uma das responsáveis pelas diferenças salariais, para trabalhadores com o mesmo nível de educação.

Referências

- ALONSO, A. J. (2011). Porto Alegre e Região Metropolitana: planejamento ou caos. Edição: Ano 20, nº 11. *Carta de Conjuntura FEE*. Disponível em: [http://carta.fee.tche.br/article/porto-alegre-e-regiao-metropolitana-planejamento-ou-caos/](http://carta.fee.tche.br/article/porto-alegre-e-regiao-metropolitana-planejamento-ou-caos/http://carta.fee.tche.br/article/porto-alegre-e-regiao-metropolitana-planejamento-ou-caos/). Acesso em 06.10.2019.
- BEM, J. S.; WAISMANN, M. (2014). A indústria criativa e vínculos empregatícios no Estado do Rio Grande do Sul comportamento nos anos de 2010 e 2011. *Revista da Universidade Vale do Rio Verde, Três Corações*, v. 12, n. 1, jan./jul.
- BRASIL. Ministério da Cultura. (2012). *Relatório de economia criativa 2010: economia criativa uma opção de desenvolvimento*. Brasília: Secretaria da Economia Criativa/ Minc; São Paulo: Itaú Cultural.
- BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). *Relação Anual de Informações Sociais*. Disponível em: <http://portal.mte.gov.br/portal-pdet/>. Acesso em 06.10.2019.
- CASARI, P. (2012). *Segmentação no mercado de trabalho brasileiro: diferenças entre o setor agropecuário e os setores não agropecuários, período de 2004 a 2009*. 2012. 142 f. Tese (Doutorado em Ciências) - Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, Universidade de São Paulo, Piracicaba.
- CASTRO, D.; MELO, J. M. de. (2012) *Panorama da Comunicação e das telecomunicações no Brasil*. Brasília: IPEA.
- CERVO, A. L.; BERVIAN, P. A. (2002). *Metodologia Científica*. 5ª ed. São Paulo: Prentice Hall, 2002.
- DEPARTMENT OF CULTURE, MEDIA AND SPORT (DCMS). (1998). *Mapping the Creative Industries*. London: DCMS. Disponível em: http://www.culture.gov.uk/creative/creative_industries.html. Acesso em 06.10.2019.
- DOERINGER, P. B.; PIORE, M. (1970). *J. Internal Labor Markets and Manpower Analysis*. Harvard Univ. Cambridge.
- EDWARDS, R. C.; GORDON, D. M.; REICH, M. (1973). Dual Labor Markets: A Theory of Labor Market Segmentation. *American Economic Association*, v. 63, n. 1, maio 1973.
- FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS CRIATIVAS DO RIO DE JANEIRO (FIRJAN); (2012). *Indústria Criativa- Mapeamento da Indústria Criativa no Brasil*. Disponível em: http://www.firjan.org.br/economiacriativa/download/Analise_completa.pdf . Acesso: 01.10.2019.
- GIL, A. C. (2010). *Como elaborar projetos de pesquisa*. 5.ed. São Paulo: Atlas.
- GUIMARÃES, S. In PICCININI, V. C.; HOLZMANN, L.; KOVÁCS, I.; [et al.] (2006). *O mosaico do trabalho na sociedade contemporânea: persistências e inovações*. Porto Alegre: Editora UFRGS.
- IPEA. Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas. (2006). *Educação no Brasil: atrasos, conquistas e desafios*. 2006. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/3062?locale=pt_BR. Acesso em 06.10.2019.

- LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. de A. (2008). *Metodologia do trabalho científico: procedimentos básicos, pesquisa bibliográfica, projeto e relatório, publicações e trabalhos científicos*. 7. Ed. São Paulo: Atlas.
- LIMA, R. (1980). Mercado de trabalho: o capital humano e a teoria de segmentação. *Pesq. Plan. Econ.*, Rio de Janeiro, v. 10, n. 1, abr.
- MINISTÉRIO da CULTURA (MINC). *Plano da Secretaria da Economia Criativa: políticas, diretrizes e ações, 2011–2014*. (2011). Brasília: Ministério da Cultura. Disponível em: http://www2.cultura.gov.br/site/wp-content/uploads/2012/08/livro_web2educacao.pdf. Acesso em 06.10.2019.
- MOROZ, M.; GIANFALDONI, M. H. T. A. (2002). *O processo de pesquisa: iniciação*. Brasília, DF: Plano.
- NEWTON FUND; BRITISH COUNCIL. *A Economia Criativa Brasileira. Análise da situação e avaliação do programa de empreendedorismo social e criativo financiado pelo NEWTON FUND*. Disponível em: https://www.britishcouncil.org.br/atividades/educacao/newton-fund?https://www.britishcouncil.org.br/exame/ielts&gclid=EAIaIQobChMIwNfnzcCc5QIVhAaRChoZzA-QEAAAYASAAEgKyzvD_BwE. Acesso em 06.10.2019.
- OBSERVATÓRIO DE POLÍTICAS URBANAS E GESTÃO MUNICIPAL (RJ) (2002); (Ed.). *Mapa da Região Metropolitana de Porto Alegre*. 2002. Disponível em: http://www.observatoriodasmetropoles.ufrj.br/metrodata/csc/condsoccid_hab.html. Acesso em: 10.10.2019.
- OLIVEIRA, J. M. de; ARAUJO, B. C. de; VALÉRIO, L. (2013). *Panorama da economia criativa no Brasil. Texto para discussão*. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília: Rio de Janeiro: IPEA. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/2026/1/TD_1880.pdf. Acesso em 06.10.2019.
- REICH, M.; GORDON, D. M; EDWARDS, R. C. (1973). Dual Labor Markets: A theory of labor Market Segmentation. Disponível em: <https://digitalcommons.unl.edu/econfacpub/3/>. Acesso em 10 de outubro de 2019.
- RICHARDSON, R. J. (1999). *Pesquisa social: métodos e técnicas*. 3.ed. São Paulo: Atlas.
- SOUZA, M. C. C. de. (1978). Mercado de trabalho: abordagens duais. *Rev. adm. empres.*, São Paulo, v. 18, n. 1, p. 59-69, Mar. 1978. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-75901978000100006&lng=en&nrm=iso. Acesso em 06.10.2019.
- UNESCO (Org.); (2009). *Investir na diversidade cultural e no diálogo intercultural*. Disponível em: https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000184755_por. Acesso em: 10.10.2019.
- UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD) (2008). *Creative Economy. Report 2008*. Geneva; New York: UNCTAD; UNDP, p. 9-16. Disponível em: http://unctad.org/es/Docs/ditc20082cer_en.pdf. Acesso em 06.10.2019.

A economia metropolitana e os seus impactos regionais em Portugal: uma análise espacial exploratória de Lisboa, Porto e Coimbra

Metropolitan economy and regional impacts in Portugal: an exploratory spatial analysis of Lisbon, Porto and Coimbra

Iván G. Peyré Tartaruga

Professor e investigador

Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território (CEGOT), Faculdade de Letras, Universidade do Porto, Portugal

Rede Observatório das Metrôpoles (INCT/CNPq),

Núcleo Porto Alegre, Brasil

itartaruga@letras.up.pt

Resumo

Este artigo analisa os impactos regionais das economias metropolitanas em Portugal focando as aglomerações de Lisboa, Porto e Coimbra. Teoricamente, o estudo faz uso de uma abordagem baseada nos eixos de desenvolvimento das cidades – económico, institucional, das interações sociais e político – e do conceito de causação circular e cumulativa. Utilizando uma técnica de análise exploratória de dados espaciais (AEDE) – a estatística I de Moran – conseguiu-se estabelecer os diferentes padrões espaciais da variável produtividade. Concluiu-se que, de maneira geral, no território português ocorrem relações espaciais entre as regiões. Assim, pôde-se determinar aglomerações de baixo desempenho económico no interior do país. No que tange às metrópoles, Porto e Coimbra não apresentaram relacionamentos espaciais importantes com seus respectivos entornos regionais. Em Lisboa revelou-se um aglomerado com desempenho positivo no seu interior, portanto, sem impactos na sua vizinhança regional. Daí decorre a conclusão da baixa estruturação económica regional no país.

Palavras-chave: economia metropolitana, impacto regional, análise espacial, Portugal.

Abstract

This article analyses the regional impacts of the metropolitan economies of Portugal, therefore, focusing the agglomerations of Lisbon, Porto and Coimbra. Theoretically, the study used the keys of development of cities approach – economic, institutional, social interactions and political – and the concept of circular and cumulative causation. We operate with an exploratory spatial data analysis (ESDA) – Moran's I statistics – and can establish the different spatial patterns of productivity variable. We conclude that in the Portuguese territory there are spatial relations among regions. Then, we determinate agglomerations of low economic performance in the inner country. In the case of metropolises, Porto and Coimbra do not present important spatial relationships with their surrounding regions. In Lisbon observed a positive performance in an inner agglomeration, hence, without impacts on its regional neighbourhood. In conclusion, there is a low structuration of regional economy in the country.

Keywords: metropolitan economy, regional impact, spatial analysis, Portugal.

Journal of Economic Literature (JEL): R12, O18, O31.

Fecha de recepción: 06/03/2020 - Fecha de aceptación: 21/4/2020

1. Introdução

As ciências em geral necessitam de dados quantitativos para seus estudos e de métodos científicos para sua análise. Nas ciências sociais, da mesma forma, aparece essa necessidade que se soma a outra: a adequação dos métodos e, conseqüentemente, dos dados às teorias pertinentes. As técnicas quantitativas devem responder às perguntas provenientes das teorias explicativas, que tem seu fundamento na realidade social. As ciências regionais preocupadas com a localização dos fenômenos que aborda, precisam utilizar informações referenciadas espacial e temporalmente. Uso este que tem um aumento exponencial em razão da disponibilidade de dados espaciais e da proliferação de métodos para sua análise, que se refletem, por exemplo, nos programas computacionais vinculados sistemas de informações geográficas (SIG).

O principal objetivo deste artigo é experimentar o uso de uma metodologia espacial para responder a alguns questionamentos no campo da geografia econômica. Assim, o estudo busca analisar os principais centros urbanos de Portugal, nos seus aspectos econômicos, com a finalidade de verificar seus impactos regionais em termos de desenvolvimento econômico. Tal fim tem por base o conceito de causalção circular e cumulativa, derivado das teorias de desenvolvimento econômico (Scott e Storper, 2003). Para isso, utilizou-se uma técnica de análise exploratória de dados espaciais (AEDE), que verifica a influência de uma região sobre seu entorno com respeito a uma variável quantitativa, no caso deste trabalho, a produtividade.

O texto está dividido da seguinte forma. Na segunda seção, se estabelece o quadro teórico que orienta este artigo, e que diz, de um lado, a respeito das transformações das cidades e das regiões e, de outro, aos seus impactos regionais. Na terceira parte, apresentam-se a metodologia e os dados utilizados. A quarta seção revela os resultados das análises realizadas por meio de uma descrição regional do país seguida da análise espacial exploratória. A última seção finaliza com as conclusões do estudo.

2. Cidades, regiões e seus impactos regionais

Há muitas décadas que as ciências sociais têm interesse em encontrar explicações para o crescimento e as mudanças que ocorreram nas cidades e regiões. Entre as mais recentes e mais convincentes estão aquelas que propõem visões abrangentes em que os aspectos sociais, econômicos e ambientais são contemplados (Storper,

2010). Assume-se um quadro teórico que estabelece a centralidade e a especificidade dos espaços urbanos e principalmente os metropolitanos. Portanto, distinguindo os fenômenos urbanos de outras dimensões sociais e que, ao mesmo tempo, reconhece a grande variedade de gêneros de cidades (Scott e Storper, 2015).

Com ênfase na sócio-economia, Storper (2013) apresenta uma interessante perspectiva para a compreensão do desenvolvimento das cidades a partir de quatro eixos integrados: econômico, institucional, das interações sociais e político. Quanto ao contexto econômico, ressalta o papel dos espaços urbanos para a geração, a manutenção e a qualificação dos empregos e para o estabelecimento das especializações produtivas que, ao longo do tempo, podem promover diversificações posteriores na produção e o surgimento de processos de inovação. O segundo eixo é o contexto institucional, formado pelas instituições governamentais formais e informais. As formais – locais, regionais e nacionais – representam a complexa rede de agentes políticos com poder de decisão relevante sobre o desenvolvimento ou a estagnação das regiões. Já as informais, conforme a abordagem institucionalista (Bathelt e Glückler, 2014), são retratadas pelas convenções e normas sociais definidas pelos diversos agrupamentos humanos em relação às comunidades na escala local dos micro grupos em bairros, vilas, etc., atuando em redes interpessoais informais complexas, e à sociedade na escala de maior dimensão dos macro grupos como a nação, operando de forma mais transparente e em anonimato (Rodríguez-Pose e Storper, 2006). Por sua vez, o terceiro eixo ressalta a importância das interações sociais para a economia urbana. Estas relações locais formam a base relacional e cognitiva para o desenvolvimento tecnológico (inovações) que, também, interagem reciprocamente com a globalização (Bathelt, Malmberg e Maskell, 2004). Sobretudo, refletem-se nos contatos face a face entre os diferentes atores das cidades como cientistas, empresários, gestores públicos, etc. (Storper e Venables, 2004). O último eixo evidencia o contexto político, os aspectos normativos e decisórios das cidades e do desenvolvimento, em direção a uma maior eficiência da gestão e a uma maior justiça, considerando-se interações econômicas justas e consequências positivas para a coletividade (Storper, 2011).

Deve-se frisar que, como se verá em seguida na seção metodológica, este estudo abordou, principalmente, o eixo econômico e, indiretamente, o institucional e o socio-interacional. Eixos da abordagem do quarteto interpretativo do desenvolvimento das cidades. Enquanto, no primeiro foi aplicado o método quantitativo principal desta análise, nos dois últimos foi utilizada uma contextualização regional mais simples. O eixo político não foi tratado neste trabalho.

Por outro lado, a partir da ciência regional verifica-se uma preocupação na explicação de como as características econômicas de uma região afetam, positiva ou negativamente, às suas áreas circundantes, ou seja, seus impactos regionais. Nesse sentido, as contribuições provenientes das teorias do desenvolvimento econômico foram fundamentais para aprofundar esse entendimento, tanto as ortodoxas (preocupadas, principalmente, com os processos e variáveis macroeconômicos),

quanto as mais heterodoxas (atentas aos padrões espaciais desiguais) (Scott e Storper, 2003).

A vertente heterodoxa, a mais esclarecedora, buscou as explicações dos impactos regionais, basicamente, por meio do papel central das aglomerações (cidades ou regiões). Estas, detentoras das condicionantes que promovem sobretudo o desenvolvimento econômico. Essa abordagem afirma que as externalidades positivas geradas nesses aglomerados, a exemplo dos fluxos de informação e aprendizagem e redes de negócios, possibilitam o desenvolvimento, ressaltando o papel fundamental das interdependências locais (Scott e Storper, 2003). Além do mais, muitas dessas externalidades espaciais podem estimular os processos de inovação tecnológica, tão importantes para o desenvolvimento (Audretsch, 2003).

A melhor versão da teoria heterodoxa é aquela relativa ao conceito de causação circular e cumulativa do espaço geográfico. Oriunda da teorização dos economistas Gunnar Myrdal e Albert O. Hirschman, esse conceito originou importantes aportes analíticos, como o dos polos de crescimento, também conhecidos como centros de crescimento regional (Scott e Storper, 2003). A causação está baseada na relação entre os diversos elementos ou “causas” (firmas, mão de obra especializada, etc.) que provocam o desenvolvimento de uma região econômica, na qual enfatiza-se que uma alteração de um elemento pode acarretar modificações nos outros. Ademais, conforme esta teoria regional, o desenvolvimento de uma região pode ter diferentes impactos no comportamento das regiões vizinhas, tanto positivos (efeito *spread*) quanto negativos (efeito *backwash*) (Scott e Storper, 2003).

Ambas considerações anteriores, sobre o desenvolvimento das cidades e o conceito de causação, fundamentam a construção da metodologia que se verá a seguir. Em outras palavras, um conjunto de métodos para explicitar o comportamento de uma economia urbana, metropolitana ou regional – oriunda dos quatro eixos do desenvolvimento das cidades – e os seus impactos regionais – proveniente da causação circular e cumulativa.

3. Método e dados

Este estudo se divide em duas partes complementares. A primeira consiste na caracterização da economia metropolitana de Portugal, portanto, com especial atenção aos maiores centros urbanos do país – Lisboa, Porto e Coimbra. Com base na literatura especializada no campo do ordenamento territorial, se constrói um quadro explicativo da estrutura econômico-urbana do país, salientando alguns dos aspectos alinhavados na seção anterior, ou seja, os eixos do desenvolvimento das cidades (institucional e das interações sociais). Assim, a análise incidirá nas principais relações econômicas que conformam o território português.

A segunda parte utiliza a análise exploratória de dados espaciais (AEDE) para mostrar a existência de impactos regionais no território, ou seja, se determinadas

regiões têm influência sobre o desenvolvimento das vizinhas (Anselin, 1995; Sabater, Tur e Azorín, 2011; Griffith, 2005; Tartaruga, 2015). A AEDE procura verificar a existência de dependência espacial de dados. Hipótese que as distribuições de elementos no espaço geográfico seguem um padrão de inter-relação entre eles, os elementos mais próximos territorialmente, estão mais relacionados que os mais distantes. Observada frequentemente em variáveis naturais, esse tipo de dependência já é menos comum em variáveis humanas, como por exemplo, dados econômicos e demográficos (Buzai e Baxendale, 2006). Por essa razão, deve-se sempre verificar a dependência espacial de dados socioeconômicos.

A dependência espacial é analisada pela autocorrelação espacial de uma variável distribuída em diferentes localizações, no caso deste trabalho, regiões e municipalidades. Este tipo de análise, denominada univariada, mede o grau de relacionamento da variável de uma determinada unidade espacial com a mesma variável das unidades vizinhas. A análise de autocorrelação, uma das técnicas estatísticas de AEDE, tem por objetivo compreender as relações espaciais de uma distribuição de variáveis quando não se têm expectativas definidas sobre o comportamento do fenômeno (Sabater, Tur e Azorín, 2011). Por conseguinte, ver se a localização das variáveis tem influência sobre a distribuição espacial do fenômeno. A partir desta análise podem-se encontrar as seguintes situações:

- **autocorrelação espacial positiva:** existe semelhança entre os valores das unidades espaciais vizinhas, o que pode indicar uma tendência de aglomeração;
- **autocorrelação espacial negativa:** apresentam-se valores não semelhantes, nos quais, os valores das unidades vicinais são distintos da unidade em análise;
- **inexistência de autocorrelação espacial:** não ocorrência das situações anteriores, os valores das unidades contíguas se produzem de forma aleatória.

Retornando ao principal objetivo deste estudo —o impacto regional das regiões econômicas—, a variável escolhida para verificar a autocorrelação espacial foi a produtividade das unidades municipais, seguindo a metodologia de estudo anterior (Moreno Serrano e Vayá Valcarce, 2002). Para isso, analisaram-se os 278 concelhos (municipalidades) de Portugal continental, pois as unidades não continentais das Regiões Autônomas dos Açores e da Madeira não fariam sentido na análise espacial. A produtividade foi composta pela razão das seguintes variáveis anuais (Instituto Nacional de Estatística, 2019):

- **valor acrescentado bruto (VAB)** em euros, das empresas por concelho; e
- **peçoal ocupado** (números absolutos) por concelho.¹

¹ A terminologia utilizada na instituição portuguesa para este dado é “Pessoal ao serviço das Empresas”. Corresponde a todas as pessoas que atuaram em empresas ou instituições com contrato de trabalho formal ou sem (proprietários-gerentes, familiares não-remunerados,...) (INE, 2019). E as empresas são todas aquelas unidades de produção de bens e/ou serviços de todos os setores econômicos (agropecuária, indústria e serviços).

Estas informações estatísticas estão distribuídas nas Unidades Territoriais para Fins Estatísticos (da sigla em francês NUTS), ano-base 2013, da União Europeia. Os anos em análise foram os de 2008 e 2017, respectivamente, o primeiro e o último da série histórica disponível.

A escolha da variável *produtividade* se justifica pela sua considerável relação com o desenvolvimento econômico e, conseqüentemente, com processos de inovação. Embora não seja uma ligação intrinsecamente direta, deve-se reconhecer que os países e regiões mais inovadores, de maneira geral, são aqueles que apresentam uma maior produtividade em comparação aos menos inovadores (Fagerberg, 2005).

Para a análise espacial foi construída uma matriz de proximidade da distribuição da produtividade com os seguintes parâmetros:

- **critério de contiguidade:** *queen* (considera todos os concelhos contíguos) e
- **ordem de contiguidade:** 2 (considera todos os vizinhos e os vizinhos a estes últimos vizinhos dos vizinhos).

Para averiguar a autocorrelação espacial foi utilizada a estatística I de Moran, tanto na sua versão global como local.² A formulação global tem como alvo medir o comportamento geral de uma região subdividida em um conjunto de unidades e o índice correspondente varia de -1 a $+1$, em que valores próximos a $+1$ indicam autocorrelação espacial positiva, próximos a -1 , autocorrelação negativa, e próximos a zero significam inexistência de autocorrelação ou padrão espacial.

A versão local da estatística visa mostrar onde se localizam os padrões espaciais dentro da área em estudo. Assim, as unidades espaciais são definidas em uma das seguintes quatro classes:

- **alto-alto** (*high-high*): autocorrelação positiva, valores da variável da unidade e dos vizinhos, em média, são altos (o conjunto de áreas contíguas deste tipo é denominado de *hot spot*);
- **baixo-baixo** (*low-low*): autocorrelação positiva, valores da variável da unidade e dos vizinhos, em média, são baixos (o conjunto destas áreas é conhecido como *cold spots*);
- **alto-baixo** (*high-low*): autocorrelação negativa, valor da unidade é alto, porém, os dos seus vizinhos são, em média, baixos; e
- **baixo-alto** (*low-high*): autocorrelação negativa, valor da unidade é baixo, porém, os de seus vizinhos são, em média, altos.

Tal classificação possui propriedades importantes para a análise regional que se quer realizar aqui. Com efeito, duas classes são pertinentes para verificar a causação circular e cumulativa. As regiões classificadas como “alto-alto” (formando *hot spots*) são aquelas que, provavelmente, possuem efeitos benéficos sobre os territórios vizinhos (efeito *spread*). Já as regiões “alto-baixo” indicam as que têm impactos

² O programa computacional utilizado foi o GeoDa (Anselin, 2019).

negativos nos espaços próximos (efeito *backwash*). Importante destacar que a conexão entre esta teoria regional e este método quantitativo é, aparentemente, inédita.

A estatística I de Moran também proporciona o estabelecimento do *nível de significância* do procedimento, o que aponta para a probabilidade de rejeição da hipótese nula (ausência de autocorrelação espacial). No caso da hipótese nula, a distribuição dos dados no espaço é aleatória, sem nenhum padrão espacial. Enquanto a ocorrência da hipótese alternativa indica uma autocorrelação positiva ou negativa. O estudo efetuado neste trabalho teve a seguinte orientação:

- **nível de significância:** 5 % (0,05), portanto, uma confiança de 95 %.

Dessa forma, pode-se determinar as unidades espaciais que possuem uma autocorrelação significativa e, assim, uma dinâmica espacial particular merecedora de análise mais aprofundada.

4. Resultados da análise empírica

4.1 Caracterização regional

O perfil socioeconômico de Portugal, no contexto mundial, é de uma nação desenvolvida mediana pertencente à União Europeia (UE). Apesar dos eventuais problemas econômicos desse vínculo que, na sua maioria, foram de exclusiva responsabilidade de Portugal (Teixeira, 2017), a participação do país na UE traz oportunidades interessantes de desenvolvimento em parceria com os outros países europeus, sobretudo, no campo tecnológico. No contexto da UE, apresentam-se vantagens em inovações tecnológicas verdes (Perez e Leach, 2018; Mazzucato e Pérez, 2014), como aconteceu na Europa com inovações em outras áreas, pelo menos nos dois últimos séculos (Kaiser e Schot, 2014).

No que se refere a sua capacidade de inovação, em termos mundiais, Portugal está na posição número 32, em um total de 129 países (Global Innovation Index, 2019), corroborando sua posição mediana em desenvolvimento. No contexto europeu, Portugal é considerado, atualmente, um *inovador moderado*³ conforme a última pesquisa, em 2018, sobre o desempenho em inovação dos países da UE (European Commission, 2019a), resultado que o posiciona em um lugar intermediário. Ressalta-se a importante ascensão do país em relação às edições anteriores dessa pesquisa que se inicia no ano de 2011.

Em termos regionais, o país mostra desempenhos destacáveis em algumas de suas regiões, nomeadamente, seus três principais centros urbanos: Lisboa, Porto e

3 Tal classificação de países possui quatro categorias que vão do mais inovador ao menos na seguinte ordem: líderes em inovação, inovadores fortes, inovadores moderados e inovadores modestos.

Coimbra. Em outra pesquisa promovida pela Comissão Europeia, esses centros, no relatório correspondendo, respectivamente, a Área Metropolitana de Lisboa (AML), região Norte, onde está inserida a Área Metropolitana do Porto (AMP), e a região Centro, que inclui a Região de Coimbra (RC), são considerados “inovadores fortes” (European Commission, 2019b).⁴ O restante das regiões (Algarve, Alentejo e Regiões Autônomas dos Açores e da Madeira) são definidas como inovadores moderados.

Na mesma linha das considerações anteriores, estudos mais aprofundados sobre a organização econômica territorial portuguesa apontam alguns aspectos relevantes para a discussão à luz dos eixos de desenvolvimento das cidades, principalmente, nos temas relativos ao contexto econômico e das interações sociais no campo dos processos de inovação.

Efetivamente, a AML, a AMP e a RC (respectivamente, em Fundação Calouste Gulbenkian, 2015, 2014, 2016) apresentam um conjunto de infraestruturas de transporte, de comunicação, para organização urbana, de conectividade internacional, industriais, de serviços, agrícolas, universitárias e de inovação, de modo geral bem estruturadas, mas com algumas deficiências. Em função dessas estruturas, as três regiões são consideradas os principais motores de desenvolvimento do país, porém em graus diferentes de potência econômica e política, em uma hierarquia, em que, Lisboa possui indiscutível liderança, seguida de perto pelo Porto, e ultimada por Coimbra em uma posição bem mais modesta.

No domínio das interações socioeconômicas, particularmente, aquelas ligadas à inovação, também são as três metrópoles portuguesas que se destacam. Verificou-se que a maioria das colaborações e parcerias, em projetos de pesquisa e desenvolvimento (P&D) financiados pelo governo português,⁵ aconteceram entre universidades, centros de pesquisa e empresas localizadas nessas metrópoles (Gama, Barros e Fernandes, 2018). Ademais, por meio da análise dos projetos de P&D da política do Horizonte 2020 da UE, na linha da especialização inteligente,⁶ constatou-se a consolidação de três importantes ecossistemas de inovação relacionados, respectivamente, aos três espaços metropolitanos (Santos, Marques, Ribeiro e Torres, 2018).

Entretanto, estes estudos abordam de forma sucinta os impactos regionais das três metrópoles sobre seus entornos. Esse é o objetivo da seguinte seção que enfrenta esta problemática através da análise espacial da produtividade.

4 Essa classificação apresenta 12 tipos, do mais ao menos inovador: líder +, líder, líder -, forte +, forte, forte -, moderado +, moderado, moderado -, modesto +, modesto e modesto -.

5 Por meio da Fundação para a Ciência e a Tecnologia (FCT), o órgão público nacional de apoio à pesquisa em ciência, tecnologia e inovação.

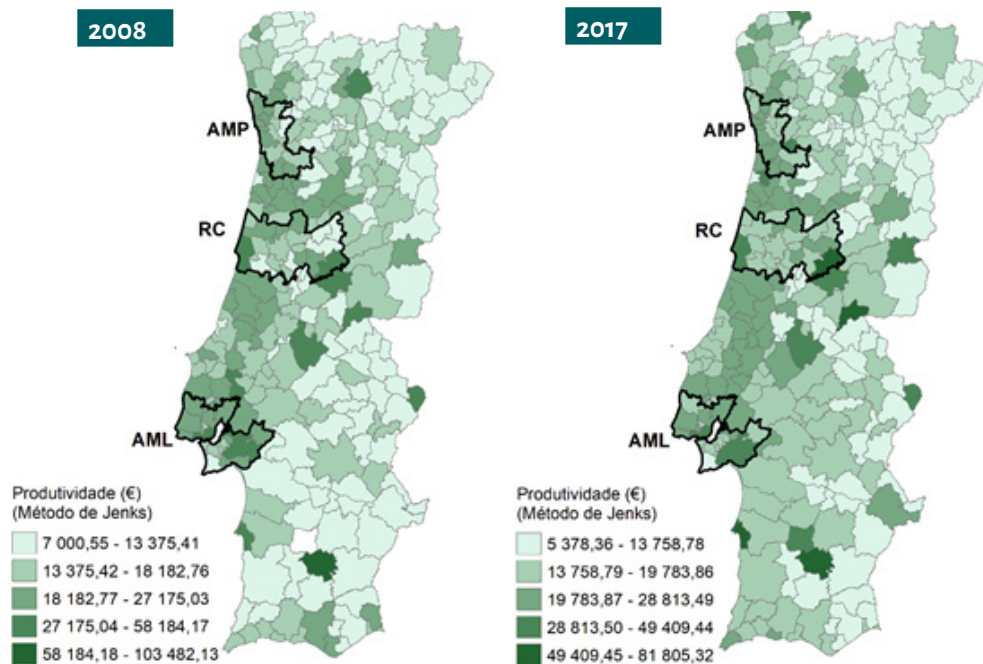
6 Política comunitária europeia de desenvolvimento econômico e tecnológico que segue a especialização inteligente, abordagem que, através da associação entre ciência e política pública, busca orientar os investimentos em pesquisa e inovação para promover transformações econômicas regionais (Gianelle, Kyriakou, Cohen e Przeor, 2016).

4.2 Análise espacial exploratória da produtividade

Por sua vez, complementando a caracterização regional anterior, a análise exploratória de dados espaciais (AEDE) procura constatar se os principais centros urbanos portugueses irradiam impactos, benéficos ou não, sobre sua vizinhança. Para isso, utiliza-se como variável de análise a produtividade dos concelhos (municipalidades), mensurada a partir do VAB por pessoal ocupado, nos anos de 2008 e 2017.

A distribuição da produtividade no território lusitano mostra um comportamento, de modo geral, muito diferenciado, porém, com algumas particularidades regionais (Figura 1). Uma destas particularidades, tanto para 2008 como 2017, diz respeito à concentração dos valores mais altos de produtividade no litoral, sobretudo na faixa que vai da Área Metropolitana de Lisboa (AML) até a Área Metropolitana do Porto (AMP), incluindo, no meio dessa faixa, a Região de Coimbra (RC). Além disso, pode-se notar uma ligeira tendência a uma maior distribuição desta variável no período mais recente, em especial na metade sul.

Figura 1. Distribuição espacial da produtividade em Portugal continental – 2008 e 2017



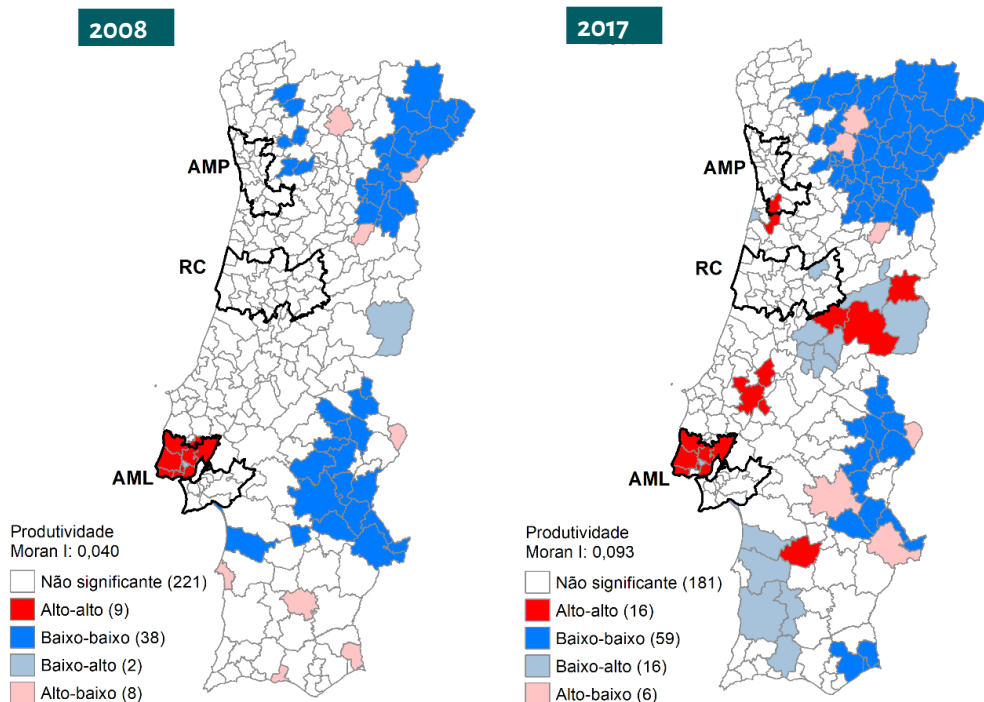
Nota: (a) AML (Área Metropolitana de Lisboa), AMP (Área Metropolitana do Porto) e RC (Região de Coimbra). (b) A classificação dos dados foi realizada através do método de Jenks, gerando um conjunto de classes de forma a maximizar a variância interclasses (maior diferenciação entre classes) e a minimizar a variância intraclasses (maior homogeneidade dentro de cada classe), portanto, uma classificação ótima.

Fonte: Elaboração própria.

Para a análise regional, entretanto, a simples análise visual não é a forma adequada para definir padrões de densidade de dados espaciais, em razão do problema da subjetividade do observador. Assim, os métodos de estatística espacial, como o I de Moran, são utilizados para estes fins, pois permitem encontrar padrões espaciais em termos de significância estatística (Pogodzinski e Kos, 2013).

A AEDE da variável de produtividade mostra que, apesar de não serem grandes, há mudanças significativas no padrão espacial entre 2008 e 2017 (Figura 2). Em geral, verificou-se o crescimento do número de concelhos em cada classe de padrão espacial, com exceção do “alto-baixo” (de 8 para 6 concelhos). Esta última informação é positiva, em termos de desenvolvimento, porque significa a diminuição de regiões com efeito *backwash*. Portanto, áreas mais desenvolvidas rodeadas de unidades pouco desenvolvidas, poderiam ser uma influência negativa daquelas regiões sobre estas. Vale destacar, evidentemente, que os concelhos de tipo “alto-baixo”, geralmente, estão cercados pelo tipo “baixo-baixo” (sobretudo em 2017), este com o maior número de concelhos em ambos momentos. Ademais, estes últimos sofreram um aumento considerável no período (de 38 para 59 concelhos). Efetivamente, este resultado prejudicial revela que há uma forte relação entre concelhos com baixa produtividade (formando *cold spots*).

Figura 2. Análise exploratória espacial da produtividade em Portugal continental – 2008 e 2017.



Nota: AML (Área Metropolitana de Lisboa), AMP (Área Metropolitana do Porto) e RC (Região de Coimbra).

Fonte: Elaboração própria.

O aumento da quantidade de concelhos com padrões espaciais significativos – os não significantes reduziram de 221 para 181, entre 2008 e 2017 – reflete-se no crescimento do índice global de autocorrelação no período (Figura 2). O coeficiente que era de 0.040 passou a 0.093, mostrando, em ambos períodos, a existência de autocorrelação espacial positiva. O que significa que há uma tendência geral de aglomeração em Portugal em relação a produtividade. Em outras palavras, a vizinhança importa para essa variável econômica.

A outra categoria espacial que importa nesta análise é a “alto-alto”, ou seja, daqueles concelhos desenvolvidos que, possivelmente, têm efeito positivo sobre os vizinhos (efeito *spread*). Nesse período tiveram um aumento de 9 para 16 concelhos, o que é positivo em termos econômicos (Figura 2). Destaca-se que praticamente todos os concelhos que eram “alto-alto” em 2008, continuaram nesta mesma classe em 2017, significando uma expansão absoluta da classe.

Em relação à economia metropolitana portuguesa, pouco se pode dizer sobre o ano de 2008 (Figura 2). Com efeito, a AMP e a RC não apresentaram um único concelho com padrão espacial significativo. Contudo, na AML pode-se ver um conjunto de concelhos do tipo “alto-alto” (*hot spot*), com a exceção de um, no interior desta área metropolitana.

Em 2017, pode-se encontrar um comportamento espacial mais substancial relacionado a estas metrópoles, apesar de ainda escasso (Figura 2). Na área de Lisboa encontra-se, basicamente, o mesmo aglomerado de concelhos “alto-alto” (*hot spot*) do período anterior, agora somente os que estão no interior dos limites desta metrópole, totalizando sete concelhos onde está o de Lisboa. Na parte sul do Porto encontram-se dois concelhos, um dentro da área metropolitana e o outro fora, junto ao limite da metrópole. Em suma, um pequeno foco de efeito *spread*. E no caso de Coimbra, na sua porção sudeste, observam-se dois concelhos “alto-alto” externos aos limites da metrópole, denotando outro pequeno foco positivo.

Em suma, a AEDE dos espaços metropolitanos de Portugal demonstrou que, em primeiro lugar, houve pouca alteração no padrão espacial no período analisado. Contudo, deve-se ressaltar que o intervalo de apenas nove anos, entre os dois momentos examinados, é um fator limitante intrínseco do estudo, pois muitos fenômenos sociais e econômicos sofrem modificações em hiatos de tempo maiores. Em segundo lugar, nas aglomerações do Porto e de Coimbra há pouca evidência estatística de que essas regiões tenham impactos regionais significativos, uma vez que o índice local de tais impactos não pode ser corroborado. Contrariamente, o índice global aponta para a possibilidade de haver algum impacto. Isso pode indicar a falta de estruturação territorial das relações econômicas nesses espaços. Terceiro, na principal metrópole portuguesa, Lisboa, pode-se verificar uma aglomeração autocorrelacionada positivamente dentro de sua área metropolitana, sem relacionamentos no seu exterior adjacente. Apesar de favorável, esta conclusão mostra a

limitação das relações regionais – em termos econômicos – da principal economia metropolitana do país.

5. Considerações finais

Este artigo buscou analisar as transformações ocorridas no período recente nos espaços metropolitanos de Portugal e seus impactos regionais. As Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto, e a Região de Coimbra, as principais metrópoles, têm influenciado economicamente suas regiões vizinhas. E, na existência desses impactos, estes são benéficos ou prejudiciais ao desempenho dos espaços da vizinhança. Não somente em Portugal, como em toda a Europa e em várias partes do mundo, essa última ocorrência, dos impactos negativos, aponta para um problema atual e em franco de crescimento que é o das desigualdades regionais (Rodríguez-Pose, 2018; Iammarino, Rodríguez-Pose e Storper, 2019). Onde, nas regiões desfavorecidas, como pequenas cidades e áreas rurais, há um crescimento econômico cada vez menor frente a regiões “ganhadoras”, sobretudo nos grandes aglomerados urbanos. Isso acarreta diversos problemas, como o crescimento do populismo (Rodríguez-Pose, 2018), que também tendem a minar o crescimento das regiões mais desenvolvidas.

Para analisar os impactos regionais das metrópoles portuguesas, foi utilizado um quadro teórico e metodológico que une os campos científicos da geografia econômica e da estatística espacial. Teoricamente, a abordagem dos eixos – economia, instituições, interações sociais e política – de desenvolvimento das cidades (Storper, 2013) e do conceito de causalidade circular e cumulativa do espaço geográfico (Scott e Storper, 2003) foram essenciais para fundamentar os métodos quantitativos usados. Quanto à metodologia, aplicou-se a estatística I de Moran que é uma técnica de análise exploratória de dados espaciais (Anselin, 1995), que serve para verificar a existência de relação espacial entre unidades territoriais vizinhas. Para isso, a produtividade das empresas portuguesas, nos anos de 2008 e 2017, foi a variável principal da análise espacial.

Os resultados da análise espacial mostram um cenário territorial diversificado e pouco estruturado. Primeiro, o conjunto do território português apresentou, em ambos os períodos, uma autocorrelação global significativa. De modo geral, há uma tendência de influência ou relação espacial entre os concelhos (municipalidades). Segundo, ainda no quadro territorial geral, percebe-se conjuntos importantes de aglomerações de concelhos com baixo desempenho econômico (*cold spots*), localizados no interior do país e fora do espectro das principais metrópoles. Essa constatação ressalta o processo de decrescimento econômico e de despovoação que vem assolando o país nos últimos anos. Terceiro, na Área do Porto, no norte do país, não se pôde determinar relacionamentos espaciais, tanto positivos como negativos, significativos. Da mesma forma, a Região de Coimbra não apresentou relações

significativas. Tais resultados fornecem indícios da ausência de estruturação econômica dessas regiões nos seus interiores e nos entornos próximos, o que é prejudicial para uma consolidação do desenvolvimento econômico em geral. Quarto, distinta às regiões do Porto e de Coimbra, a Área Metropolitana de Lisboa revelou uma importante aglomeração de concelhos de desempenho positivo (*hot spot*) no interior desta região, incluindo a concelho de Lisboa. Entretanto, não se verificaram relacionamentos espaciais (impactos) com as áreas adjacentes a esta metrópole.

Portanto, em Portugal é evidente a concentração dos processos de desenvolvimento econômico na metrópole lisboeta, e, basicamente, inconclusiva nas do Porto e Coimbra. Tal conclusão está em linha com outros estudos que enfatizam essa concentração em termos gerais (Rodríguez-Pose e Crescenzi, 2008; Morgan, 2004). Isso se explica por diversos fatores com clara tendência de agregação na atividade econômica, como as inovações, as especializações, o capital social e os contatos face a face para o transbordamento de conhecimentos. Outra explicação para o baixo grau dos relacionamentos espaciais dentro do território português é a forte influência das ligações comerciais internacionais, processos estes vinculados com a globalização econômica. Nesse sentido, outros estudos mostram essa inclinação ao exterior, como no campo dos projetos de investigação e desenvolvimento, realizados no país, com um componente crescente em parcerias com instituições internacionais (Gama *et al.*, 2018). Ou, também, como no caso especial de Lisboa em sua propensão aos vínculos científicos e econômicos com o exterior (Fundação Calouste Gulbenkian, 2015).

Cabe ressaltar, por fim, que embora o país possua importantes centros econômicos, como Lisboa, Porto e Coimbra, essa estrutura regional peca pelo pouco relacionamento com seus entornos regionais. Apesar de apresentar importantes ligações com o exterior, o que é louvável, essa estrutura perde parte de sua capacidade de articulação regional. Como provam as experiências mais bem-sucedidas de desenvolvimento socioeconômico, deve-se buscar a combinação entre articulação local/regional com ligações internacionais, em que ambas acabam apoiando-se reciprocamente (Bathelt *et al.*, 2004). Com efeito, a maior organização local alarga a competência regional de absorção dos fluxos externos, especialmente de conhecimentos. Dessa forma, pode-se dizer que Portugal possui quase todas as ferramentas, considerando o papel de suas metrópoles, para um desenvolvimento mais consistente.

Agradecimentos

Agradecemos a leitura atenta de este texto de Fernanda Queiroz Sperotto, assim como as sugestões e críticas dos dois pareceristas deste artigo.

Referências

- ANSELIN, L. (1995). Local Indicators of Spatial Association—LISA. *Geographical Analysis*, 27(2), 93–115.
- ANSELIN, L. (2019). Geoda (1.14.0) [Computer software]. Recuperado de <https://spatial.uchicago.edu/geoda>
- AUDRETSCH, D. B. (2003). Innovation and Spatial Externalities. *International Regional Science Review*, 26(2), 167–174. Recuperado de <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/0160017602250973>
- BATHELT, H., & GLÜCKLER, J. (2014). Institutional change in economic geography. *Progress in Human Geography*, 38(3), 340–363.
- BATHELT, H., MALMBERG, A., & MASKELL, P. (2004). Clusters and knowledge: local buzz, global pipelines and the process of knowledge creation. *Progress in Human Geography*, 28(1), 31–56.
- BUZAI, G. D., & BAXENDALE, C. A. (2006). *Análise socioespacial con Sistema de Información Geográfica*. Buenos Aires, Argentina: Lugar Editorial.
- EUROPEAN COMMISSION. (2019a). *European Innovation Scoreboard*. Recuperado de https://ec.europa.eu/growth/industry/innovation/facts-figures/scoreboards_en
- EUROPEAN COMMISSION. (2019b). *Regional Innovation Scoreboard*. Recuperado de https://ec.europa.eu/growth/industry/innovation/facts-figures/regional_en
- FAGERBERG, J. (2005). Innovation: a guide to the literature. In J. Fagerberg, D. C. Mowery & R. R. Nelson (Eds.), *The Oxford Handbook of Innovation* (pp. 1–26). Oxford, UK: Oxford University Press. Recuperado de <http://fds.oup.com/www.oup.co.uk/pdf/0-19-926455-4.pdf>
- FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN. (2014). *Noroeste Global*. Lisboa, Portugal: Fundação Calouste Gulbenkian. Recuperado de <https://gulbenkian.pt/programas/gulbenkian-cidades/noroeste-global/>
- FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN. (2016). *Portugal no Centro*. Lisboa, Portugal: Fundação Calouste Gulbenkian. Recuperado de <https://gulbenkian.pt/programas/gulbenkian-cidades/portugal-no-centro/>
- FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN. (2015). *Uma Metrópole para o Atlântico*. Lisboa, Portugal: Fundação Calouste Gulbenkian. Recuperado de <https://gulbenkian.pt/programas/gulbenkian-cidades/arco-metropolitano-lisboa/>
- GAMA, R., BARROS, C., & FERNANDES, R. (2018). Science Policy, R&D and Knowledge in Portugal: an Application of Social Network Analysis. *Journal of the Knowledge Economy*, 9(2), 329–358. doi: <https://doi.org/10.1007/s13132-017-0447-3>
- GIANELLE, C., KYRIAKOU, D., COHEN, C., & PRZEOR, M. (Eds.). (2016). *Implementing Smart Specialisation Strategies: a handbook*. Brussels, Belgium: European Commission. Recuperado de <http://s3platform.jrc.ec.europa.eu/-/draft-implementing-smart-specialisation-strategies-a-handbook>

- GLOBAL INNOVATION INDEX. (2019). Recuperado de <https://www.globalinnovationindex.org/gii-2019-report>
- GRIFFITH, D. A. (2005). Spatial Autocorrelation. In K. Kempf-Leonard (Ed.), *Encyclopedia of Social Measurement. Volume 3* (pp. 581–590). Amsterdam, Netherlands: Elsevier.
- IAMMARINO, S., RODRIGUEZ-POSE, A., & STORPER, M. (2019). Regional inequality in Europe: evidence, theory and policy implications. *Journal of Economic Geography*, 19(2), 273–298. doi: <https://doi.org/10.1093/jeg/lby021>
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA. (2019). *Sistema de contas integradas das empresas*. Recuperado de https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_base_dados&contexto=bd&selTab=tab2
- KAISER, W., & SCHOT, J. (2014). Writing the rules for Europe: Experts, cartels, and international organizations. London, UK: Palgrave Macmillan.
- MAZZUCATO, M., & PÉREZ, C. (2014). Innovation as growth policy: the challenge for Europe. *SPRU Working Paper Series*, 2014(13), 1–28. Recuperado de <https://www.sussex.ac.uk/webteam/gateway/file.php?name=2014-13-swps-mazzucato-perez.pdf&site=25>
- MORENO SERRANO, R., & VAYÁ VALCARCE, E. (2002). Econometría espacial: nuevas técnicas para el análisis regional. Una aplicación a las regiones europeas. *Investigaciones Regionales*, 1, p. 83–106. Recuperado de <http://www.aecr.org/images/ImatgesArticles/2007/04-Moreno.pdf>
- MORGAN, K. (2004). The exaggerated death of geography: learning, proximity and territorial innovation systems. *Journal of Economic Geography*, 4(1), 3–21.
- PEREZ, C., & LEACH, T. M. (2018). A Smart Green ‘European Way of Life’: the Path for Growth, Jobs and Wellbeing. *Beyond the Technological Revolution Working Paper Series*, 2018(1), 3–24. Recuperado de http://beyondthetechrevolution.com/wp-content/uploads/2014/10/BTTR_WP_2018-1.pdf
- POGODZINSKI, J. M., & KOS, R. M. (2013). *Economic development and GIS*. Redlands, USA: Esri Press.
- RODRÍGUEZ-POSE, A. (2018). The revenge of the places that don't matter (and what to do about it). *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 11(1), 189–209.
- RODRÍGUEZ-POSE, A., & CRESCENZI, R. (2008). Mountains in a flat world: why proximity still matters for the location of economic activity. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 1(3), 371–388. doi:10.1093/cjres/rsn011
- RODRÍGUEZ-POSE, A., & STORPER, M. (2006). Better Rules or Stronger Communities? On the Social Foundations of Institutional Change and Its Economic Effects. *Economic Geography*, 82(1), 1–25.
- SABATER, L. A., TUR, A. A., & AZORÍN, J. M. N. (2011). Análise Exploratória de Dados Espaciais (AEDE). In J. S. COSTA, T. P. DENTINHO & P. NIJKAMP (Coords.), *Compêndio de Economia Regional – Volume II: métodos e técnicas de análise regional*

- (pp. 259–293). Cascais, Portugal: Princípia.
- SANTOS, H., MARQUES, T. S., RIBEIRO, P., & TORRES, M. (2018). Especialização inteligente: as redes de projetos europeus H2O2O com ancoragem em Portugal. *Livro de Atas das Jornadas de Geografía Económica: La Geografía de las Redes Económicas y la Geografía Económica en Rede*, 8, 13–35. Recuperado de <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/16320.pdf>
- SCOTT, A. J., & STORPER, M. (2003). Regions, globalization, development. *Regional Studies*, 37(6&7), 579–593. doi: <https://doi.org/10.1177/0042098016634002>
- SCOTT, A. J., & STORPER, M. (2015). The nature of cities: The Scope and Limits of Urban Theory. *International Journal of Urban and Regional Research*, 39(1), 1–15.
- STORPER, M. (2010). Why Does a City Grow? Specialisation, Human Capital or Institutions? *Urban Studies*, 47(10), 2027–2050. doi: <https://doi.org/10.1177/0042098009359957>
- STORPER, M. (2011). Justice, efficiency and economic geography: should places help one another to develop? *European Urban and Regional Studies*, 18(3), 3–21.
- STORPER, M. (2013). Keys to the city: how economics, institutions, social interactions, and politics shape development. Princeton, U.S.A.: Princeton University Press.
- STORPER, M. & VENABLES, A. J. (2004). Buzz: face-to-face contact and the urban economy. *Journal of Economic Geography*, 4(4), 351–370. doi: <https://doi.org/10.1093/jnlecg/lbho27>
- TARTARUGA, I. G. P. (2015). Técnicas de análise de dependência espacial de dados socioeconômicos. In G. F. W. Radomsky, M. A. Conterato & S. Schneider (Orgs.), *Pesquisa em desenvolvimento rural: técnicas, base de dados e estatísticas aplicadas aos estudos rurais* (pp. 245–261). Porto Alegre, Brasil: Editora da UFRGS.
- TEIXEIRA, P. B. (2017). *O Euro e o crescimento económico*. Lisboa, Portugal: Fundação Francisco Manuel dos Santos.

ARTÍCULOS

ARTÍCULO TEMA LIBRE

El impacto económico del turismo en localidades pequeñas. Análisis insumo-producto aplicado a los parques Ischigualasto y Talampaya

The Economic Impact of Tourism in Small Towns. Input-Output Analysis Applied to the Ischigualasto and Talampaya Parks

Carlos A. Romero

CONICET-Universidad de Buenos Aires. Instituto Interdisciplinario de Economía Política de Buenos Aires, Argentina.

carlos.adrian.romero@gmail.com

Juan P. Tarelli

Escuela de Economía y Negocios, Universidad Nacional de San Martín, Buenos Aires, Argentina.

jtarelli@hotmail.com

Lucila Porto

Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, Argentina.

lulaporto96@gmail.com

Resumen

En el presente artículo se realiza una evaluación del impacto económico de un programa de inversión turística en la región de Valle Fértil-Villa Unión, dentro de las provincias de San Juan y La Rioja (Argentina), utilizando modelos de insumo-producto interregionales. Este tipo de investigaciones regionales presentan como dificultad la escasez de información a nivel subnacional. Para enfrentar este problema, se construyó una matriz de contabilidad social para la región, utilizando un enfoque híbrido. La aplicación de esta metodología se basa en el uso combinado de coeficientes de ubicación y encuestas locales realizadas en los años 2015-2016. Mediante ejercicios de simulación, se obtuvo una correlación positiva entre el incremento de la demanda turística y el crecimiento del producto local. Dicha relación podría ser mayor si se desarrollasen cadenas de valor regionales..

Palabras clave: economía del turismo, economía regional, matrices de contabilidad social regionales, análisis insumo-producto regional.

Abstract

In this paper, we evaluate the economic impact of a tourism investment program in the Valle Fértil-Villa Unión region, within San Juan and La Rioja provinces (Argentina), through interregional input-output models. This type of regional research presents as a difficulty the lack of information at the subnational level. To solve this issue, we built a social accounting matrix for the region, using a hybrid approach. The application of this methodology was based on the combined use of location coefficients and local surveys carried out within the years 2015-2016. Using simulation exercises, we found a positive correlation between the increase of tourism demand and the growth of the local product. However, this relationship could be higher if regional value chains were developed.

Keywords: : tourism economics, regional economy, regional social accounting matrices, regional input-output analysis.

Journal of Economic Literature (JEL):C67, L83, O22, R15.

1. Introducción

1.1 Antecedentes y estado del arte

El objetivo del trabajo fue evaluar el impacto de un programa de inversión turística en la región de Valle Fértil-Villa Unión, dentro de las provincias de San Juan y La Rioja en Argentina. Realizar investigaciones sobre el impacto del turismo presenta la dificultad de no poder separar la población en un grupo de control y otro de tratamiento, dificultando así los análisis econométricos. Si, además, el análisis es a nivel regional, se suma también una restricción relevante: datos deficientes o inexistentes cuyos costos de obtención implicarían la erogación de gran cantidad de recursos. Los modelos de equilibrio general computable (CGE) y modelos de insumo-producto son herramientas conocidas y utilizadas en la literatura de investigación turística. Como antecedentes, se pueden mencionar los estudios de Romero, Mastronardi, Tarelli & Haslop (2019), Allan, Lecca & Swales, (2017), Taylor (2010), Taylor, Hardner & Stewart (2009), Oosterhaven & Fan (2006), Dwyer, Forsyth & Spurr (2004), Taylor, Dyer, Stewart, Yunez-Naude & Ardila (2003), Frechtling & Horváth (1999) y Sinclair (1998). Con respecto al primero de ellos, Romero & al. (2019), es uno de los únicos estudios publicados que utiliza técnicas híbridas con el fin de comprender el impacto del turismo en una región (en la provincia de Salta, Argentina).

Pese a ser instrumentos muy utilizados, la implementación de los elementos básicos de los modelos de CGE e insumo-producto (las tablas insumo-producto y las matrices de contabilidad social) requiere más información de la que hay disponible para la mayoría de los departamentos regionales o provinciales sobre estadística/turismo. Esto podría ser un potencial problema para entender cómo el crecimiento de la industria del turismo está cambiando la economía regional. Si las tablas insumo-producto desarrolladas oficialmente no están disponibles, entonces, construir una propia puede ser una solución. Las agencias gubernamentales generalmente desarrollan estas matrices a partir de los datos de encuestas, pero existen opciones más fáciles y económicas como sustitutos de esta metodología. Las técnicas de *semientuestas* y *sin encuestas* no requieren tantos recursos como las técnicas de encuestas y proporcionan resultados confiables y de calidad. En el caso de las técnicas *sin encuesta*, la metodología del cociente de ubicación (LQ) se puede utilizar como base para la construcción de la tabla insumo-producto. Las estimaciones alcanzadas mediante la aplicación de técnicas LQ pueden reforzarse

posteriormente con encuestas centradas en ciertas industrias o mercados, bajo un enfoque híbrido.

En este estudio, se construyeron una tabla insumo-producto y una matriz de contabilidad social para la región, utilizando un enfoque híbrido. La aplicación de esta metodología se basó en el uso combinado de coeficientes de ubicación y encuestas locales, recopilándose así datos de hogares y empresas. Estos elementos contruidos a medida fueron utilizados en modelos insumo-producto interregional¹, los cuales permitieron la medición tanto de efectos directos como indirectos, donde se simuló un aumento de la demanda turística. A su vez, con los resultados obtenidos de dichas simulaciones, se implementó un análisis de costo-beneficio y de sensibilidad.

1.2 Programa de inversión turística

El programa de inversión turística es un proyecto conjunto del ex Ministerio de Turismo de la Nación Argentina (MINTUR) (actual Ministerio de Turismo y Deportes de la Nación) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), llamado Programa de Desarrollo de Corredores Turísticos² (Programa). Su objetivo es “incrementar el gasto turístico, mejorando el aprovechamiento turístico espacial y temporal de áreas protegidas (APs) y sus destinos asociados, mediante apoyo a la estructuración de productos turísticos, fortalecimiento institucional y mejora de la gestión ambiental” (BID, 2012, p. 42). En este sentido, se financia la generación de un grupo de obras estratégicamente ubicadas, que permitirán la articulación de los corredores en torno a productos/circuitos innovadores, consolidando la gestión en red de las AP y de sus destinos vinculados (BID, 2011 y 2012).

Al focalizar los esfuerzos de inversión en los corredores turísticos, se “minimizan las intervenciones aisladas en atractivos turísticos puntuales y, al contrario, se fomenta la coordinación público-privada para mejorar la distribución geográfica de los flujos turísticos” (BID, 2011 p. 10). Para ello, se cuenta con un financiamiento total de 105 millones de dólares y un cronograma de desembolsos de 5 años, donde el BID aporta el 76 % y el gobierno local el 24 % restante.

1 Un modelo abierto de Leontief que incluye solo las transacciones intersectoriales locales, otro modelo cerrado de Leontief que considera endógeno el gasto y los ingresos de los hogares de la localidad y, finalmente, un tercer modelo basado en MCS que incluye, además de los hogares de VF-VU, la participación de los sectores de actividad, tanto de la provincia como del resto de la Argentina.

2 El Programa tuvo como antecedente al Programa de Mejora de la Competitividad del Sector Turismo (1648/OC-AR; 2005) y al Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable 2005-2016 (MINTUR), el cual procuraba promover el turismo en ciertos corredores. Recién a partir del Programa, se incluyó la región Valle Fértil-Villa Unión.

Dentro de la región bajo análisis se encuentra el corredor homónimo Valle Fértil-Villa Unión, el cual incluye al parque nacional Talampaya y al parque provincial Ischigualasto.

En lo que sigue, el trabajo se organiza de la siguiente manera: las secciones 2, 3 y 4 introducen los conceptos metodológicos: la sección 2 describe la construcción y estimación de las matrices de contabilidad social y su posterior anidamiento; la sección 3 presenta el modelo de insumo-producto y la sección 4 presenta los ejercicios de simulación, análisis de costo-beneficio y de sensibilidad. La sección 5 expone una breve caracterización de la región y del peso que tiene el turismo en las economías regionales de San Juan y La Rioja. En la sección 6 se analizan los resultados obtenidos. Por último, en la sección 7 se discuten brevemente las conclusiones del trabajo.

2. Matriz de contabilidad social interregional

Conceptualmente, una matriz de contabilidad social (MCS) es una representación específica de la economía de un país, región, provincia o localidad durante un periodo determinado. Se trata de una especie de matriz de insumo-producto³ expandida que incluye, además de la estructura de la producción, datos sobre las interrelaciones de los sectores de producción, los pagos a los factores, la distribución del ingreso y la estructura de demanda de las instituciones locales, así como sus vinculaciones con el exterior. Una MCS se conforma a partir de cuentas de doble entrada; estas registran las transacciones que efectúan los sectores y agentes económicos en un lapso de tiempo específico, generalmente un año. En las filas de la matriz se asientan los ingresos (o ventas) y en las columnas los gastos (o compras). De este modo, el cruce de una fila con una columna permite identificar las cuentas involucradas en una transacción específica. Las MCS, además de ser una herramienta fundamental para entender la circularidad de los flujos de una economía, son el primer paso a la hora de la medición de impacto de un proyecto sobre un área objetiva. Una MCS configura la base de información sobre la que se construyen modelos de simulación (Miller & Blair, 2009).

Para este trabajo se construyó una MCS (anidada) con desagregación en tres regiones: 1) local, correspondiente a las transacciones de Valle Fértil y Villa Unión (VF-VU); 2) regional, con las transacciones de las demás regiones de las provincias San Juan y La Rioja exceptuando VF-VU (SJ-LR) y 3) nacional, que representa las transacciones del resto de Argentina (R-ARG) exceptuando las provincias de SJ-LR. La utilización de una matriz anidada permite captar las vinculaciones dentro de cada región en particular y de ellas con las restantes regiones.

³ Una matriz insumo-producto es una representación de las interrelaciones entre los sectores de una economía. Matemáticamente se expresa como un conjunto de ecuaciones lineales, donde cada una describe la distribución del producto sectorial en toda la economía (Miller & Blair, 2009).

En la tabla 1 puede verse la estructura de la matriz. En la columna sombreada se representan los gastos de las industrias, los hogares y el resto de la demanda final local⁴ de VF-VU: 1) dentro de la región (transacciones locales), 2) en el resto de las provincias (gastos en la región) y 3) en el resto de la Argentina y las importaciones del resto del mundo (gastos fuera de la región y RM). Similarmente, la fila sombreada representa los ingresos de las industrias y los factores productivos dentro y fuera de la región. A modo de ejemplo, los ingresos de los hogares correspondientes a salarios pagados por el gobierno nacional a trabajadores domiciliados en las localidades, está captado en “ingresos fuera de la región”.

Tabla 1. Estructura de la MCS de Valle Fértil-Villa Unión

		VF-VU	Resto SJ-LR	Resto Argentina
		Sectores VF-VU Hogares Resto demanda final	Sectores SJ-LR Hogares Resto demanda final	Sectores Argentina Hogares Gobierno Inversiones Exportaciones
VF-VU	Sectores productivos Valor agregado	Transacciones locales		Ingresos fuera de la región
SJ-LR	Sectores productivos Valor agregado	Gastos en la región	Transacciones Regionales	
R-ARG	Sectores productivos Valor agregado Importaciones	Gastos fuera de la región y RM		Transacciones resto Argentina y con RM

Nota: VF-VU: Valle Fértil y Villa Unión; SJ-LR: resto de las Provincias de San Juan y La Rioja; R-ARG: resto de la Argentina; RM: resto del Mundo. Fuente: elaboración propia.

Para la estimación de la MCS se utilizaron métodos directos e indirectos (Greens-treet, 1989; Szabó, 2015). Con tal fin, se llevaron a cabo encuestas presenciales a empresas y hogares de las localidades de Valle Fértil y Villa Unión, haciendo un mayor énfasis en el área del turismo. Esto posibilitó un mayor nivel de detalle en la estimación de la MCS local. Para la matriz regional San Juan-La Rioja se adoptaron métodos indirectos de estimación. Para la Argentina, se utilizó la correspondiente al año 2012 (Coremberg, Romero, Mastronardi & Vila Martínez, 2016).

⁴ El principal componente del resto de la demanda final local es el gasto de los gobiernos de ambas localidades.

2.1 Estimación de la MCS de VF-VU

En relación a la base de datos microeconómicos, se tomó la encuesta realizada a hogares y empresas por Macroconsulting en los años 2015-2016.

Respecto a la metodología seguida en la construcción de la muestra de empresas, no solo estaban incluidas las empresas turísticas más representativas, sino también una muestra aleatoria de empresas, ajenas a dicha rama, pero con un peso significativo para la región. En cuanto al cuestionario propiamente dicho, las preguntas apuntaban, entre otras cuestiones, al monto total de ventas según área de origen del consumidor y tipo de agente (final, intermedio, gobierno y resto del mundo) y al total de las compras intermedias realizadas según producto (clasificadas según el origen regional de las mismas). Además de esta información, se registraron datos en materia impositiva y salarial, así como el valor bruto de producción. Con el fin de lograr una base de datos más precisa, se utilizó un cuestionario específico para cada rama de actividad (Macroconsulting, 2016).

La MCS global cuenta con 12 sectores productivos que se desarrollan en el conglomerado de las localidades. En cuanto a la producción fuera de la localidad, se consideró un sólo sector productivo agregado.

Para la construcción de la muestra de hogares, Macroconsulting (2016) partió de la cartografía elaborada por el INDEC para el Censo de Población, Hogares y Viviendas realizado en el año 2010. A partir de ella, definió los radios censales. Cada radio se consideró como un estrato y a cada uno de ellos se le asignó una cantidad de casos, proporcional a su participación en el total de viviendas. El relevamiento estuvo destinado a 450 hogares y, en términos generales, se relevó información relacionada al consumo de cada uno de ellos según producto y fuente de ingreso, dividiendo por tipo de actividad y región donde se realiza.

2.2 Estimación de las MCS Regionales

A causa de la escasez de datos a nivel subnacional, para las MCS de fuera de la localidad se tomó la matriz de contabilidad social nacional y se la utilizó como base para su *regionalización*. Debido a que las fuentes secundarias no estaban expresadas en los años ni con el nivel de desagregación deseados, fue necesario recurrir a métodos indirectos (Flegg, Webber & Elliott, 1995; Flegg & Webber, 2000; Flegg, Mastronardi & Romero, 2015) y a métodos híbridos (Mastronardi, 2015; Mastronardi & Romero, 2012; Chisari, Mastronardi & Romero, 2012) de estimación.

Respecto a los primeros métodos de estimación, se siguió la metodología propuesta por Flegg & Webber (1997). Ella parte del supuesto planteado por Jensen, Mandeville & Karunaratne (1979), según el cual los coeficientes intrarregionales (a_{ij}^R) difieren de los coeficientes técnicos nacionales (a_{ij}^N) solo por un factor de participación en el comercio regional (lq_{ij}). Matemáticamente: $a_{ij}^R = lq_{ij} a_{ij}^N$. El

otro supuesto que se adopta es que la tecnología en la región es similar a la media del país. Esto permite, sobre la base del LQ elegido, distinguir dentro de la región entre sectores que son autosuficientes y carecen de importaciones regionales y aquellos que no lo son.

El factor de participación en el comercio regional (lq_{ij}) fue estimado, entonces, a partir de la fórmula FLQ (Flegg Location Quotient) que postula una relación inversa entre el tamaño de la región y la propensión a importar de otras regiones.

$$FLQ_{ij} = \frac{PBG_{i,R} / PBG_{i,N}}{PBG_{j,R} / PBG_{j,N}} \times \lambda^* \text{ donde } \lambda = \left[\log_2 \left(1 + \frac{PBG_R}{PBG_N} \right) \right]^\delta, 0 \leq \delta \leq 1 \quad (1)$$

Los PBG hacen referencia a los productos brutos geográficos a nivel regional (R) y a nivel nacional (N); λ es un factor que pondera el tamaño (importancia) de la región en el país, expresado en el ratio entre el PBG regional respecto del nacional. La idea detrás de dicha inclusión es que las regiones más grandes ajustarán en una menor proporción el coeficiente nacional, ya que se cree que estas importan relativamente menos que las más chicas. Además, lambda depende también de δ , el cual está vinculado con las importaciones interregionales, cuanto más se acerque a uno este parámetro, mayores serán las importaciones interregionales.

Respecto a los métodos híbridos, se empleó el método RAS y el de entropía cruzada⁵. El primero, también conocido como método de ajuste biproporcional, es un proceso iterativo que requiere conocer los totales fila y columna para realizar un ajuste de una matriz de partida (Bacharach, 1970). El método de entropía cruzada es un método de optimización que busca minimizar una medida de distancia entre una matriz de partida y diferentes matrices calculadas que cumplan con una determinada cantidad de restricciones –tanto tecnológicas como transaccionales– (Robinson, Cattaneo & El-Said, 2001).

2.3 Anidamiento de las MCS

Una vez estimadas las tres MCS (local, provincial y del resto de Argentina) se siguió con su anidamiento. Los totales columna de cada uno de los sectores representan su el valor bruto de producción (VBP) al contabilizar los impuestos. Fueron contemplados dos factores que componen el valor agregado (trabajo y capital) y tres tipos de impuestos en función del gobierno que los recauda (impuestos municipales, provinciales y nacionales). Se han considerado 3 cuentas endógenas⁶ de hogares de

5 Para un mayor desarrollo de dichos métodos ver McDougall, (1999).

6 El consumo de los hogares se estima sobre la base del cierre macroeconómico, en conjunto con la demanda del resto de Argentina, con el objetivo de asegurar la consistencia interna de la matriz.

acuerdo a la residencia: representativo del conglomerado de localidades de Valle Fértil y Villa Unión; representativo del resto de San Juan y La Rioja y representativo del resto de Argentina. Por otra parte, el gasto de los turistas en las localidades se desagregó según su nacionalidad (argentinos y extranjeros).

3. El modelo

Una vez obtenida la matriz de contabilidad social interregional, esta fue utilizada como base para los modelos de insumo-producto (MIP). La idea detrás de la utilización de estos modelos es la estimación de los multiplicadores. Estos miden los efectos sobre una economía en términos de cambios en la producción y el valor agregado a nivel sectorial, ante un cambio exógeno, comparando los valores iniciales respecto de los finales (Miller & Blair, 2009). Los efectos totales que se desprenden de dicho shock son de tipo directo, indirecto e inducido. “Los efectos directos son aquellos pertenecientes al sector que se ve directamente afectado por el shock” (Breisinger, Thomas & Thurlow, 2009, p.13). Los efectos indirectos son los que se evidencian luego de que el sector afectado se interrelaciona con los otros sectores de la economía a través de su producción y consumo (Breisinger & al., 2009). Por último, los inducidos son aquellos generados por el mayor ingreso que perciben los hogares por ser oferentes del factor trabajo (Miller & Blair, 2009). En lo que respecta a este trabajo, los ejercicios de simulación de un aumento de la demanda turística constituyen el cambio exógeno a evaluar.

Para la construcción del modelo de insumo-producto interregional, se siguió la notación presente en Miller & Blair (2009). Dada una matriz⁷ del tipo:

$$Z = \begin{bmatrix} Z^{RR} & Z^{RN} \\ Z^{NR} & Z^{NN} \end{bmatrix} \quad (2)$$

Donde Z^{RR} tanto como Z^{NN} representan las matrices de transacciones, por un lado, entre aquellos sectores que pertenecen a la región R y, por otro, entre aquellos sectores que pertenecen al resto del país (N). A su vez, la matriz Z^{RN} contempla aquellas ventas de sectores de la región a sectores del resto del país y Z^{NR} contabiliza las compras de los sectores de la región a sectores del resto del país. Nótese que las matrices ubicadas en los extremos superior derecho e inferior izquierdo pueden entenderse respectivamente como *exportaciones* e *importaciones* interregionales.

Se puede formular, entonces, una ecuación que resuma el destino de las ventas totales de un sector determinado de una cierta región en una ecuación de la forma:

7 Si bien para el caso de Valle Fértil-Villa Unión el total de las regiones a considerar es de 3 (local, provincial y nacional), aquí se introduce un modelo de 2 regiones (local, nacional) dado que su generalización a 1 de 3 regiones es sencilla y exponerlo de esta manera facilita su comprensión.

$$x_i^R = Z_{ij}^{RR} + Z_{ij}^{RN} + f_i^R \quad (3)$$

Donde x_i^R representa las ventas totales de las firmas del sector i de la región R ; Z_{ij}^{RR} y Z_{ij}^{RN} son las ventas totales de las firmas del sector i a las firmas del sector j de la región R y del resto del país, respectivamente; y f_i^R , el total de las ventas de firmas del sector i dedicadas a consumo final, realizado tanto dentro como fuera de la región.

A partir del ratio entre los componentes de la matriz (2) y el resultado de la ecuación (3), puede obtenerse el conjunto de coeficientes técnicos tanto para el comercio intrarregional (a_{ij}^{RR} ; a_{ij}^{NN}) como para el interregional (a_{ij}^{RN} ; a_{ij}^{NR}).

$$a_{ij}^{RR} = \frac{Z_{ij}^{RR}}{x_j^R}; a_{ij}^{NN} = \frac{Z_{ij}^{NN}}{x_j^N}; a_{ij}^{RN} = \frac{Z_{ij}^{RN}}{x_j^N}; a_{ij}^{NR} = \frac{Z_{ij}^{NR}}{x_j^R} \quad (4)$$

Estos coeficientes técnicos se calculan como el cociente entre las compras del sector j al sector i , con respecto al valor de producción del sector j , para cada una de las regiones. Se puede, de esta manera, reexpresar la ecuación (3) en términos de coeficientes interregionales:

$$x_i^R = a_{ij}^{RR} x_j^R + a_{ij}^{RN} x_j^N + f_i^R \quad (5)$$

Sobre la base de la ecuación (5), es posible plantear dos ecuaciones que permiten comprender las interacciones que se generan dentro de cada región como así también las que se dan entre ellas:

$$(I - A^{RR}) x^R - A^{RN} x^N = f^R \quad (6)$$

$$-A^{NR} x^R + (I - A^{NN}) x^N = f^N \quad (7)$$

donde las submatrices A son

$$A^{RR} = \begin{bmatrix} a_{11}^{RR} & \dots & a_{1j}^{RR} \\ \vdots & \ddots & \vdots \\ a_{j1}^{RR} & \dots & a_{jj}^{RR} \end{bmatrix}, \quad A^{RN} = \begin{bmatrix} a_{11}^{RN} & \dots & a_{1j}^{RN} \\ \vdots & \ddots & \vdots \\ a_{j1}^{RN} & \dots & a_{jj}^{RN} \end{bmatrix} \quad (8)$$

Dadas las expresiones introducidas hasta ahora, se puede reexpresar el comercio interregional e intrarregional de la región R y del resto del país (N) bajo una misma ecuación:

$$(I - A) x = f \quad (9)$$

siendo cada uno de los vectores y matrices que la componen

$$A = \begin{bmatrix} A^{RR} & A^{RN} \\ A^{NR} & A^{NN} \end{bmatrix}, x = \begin{bmatrix} x^R \\ x^N \end{bmatrix}, f = \begin{bmatrix} f^R \\ f^N \end{bmatrix}, I = \begin{bmatrix} I & 0 \\ 0 & I \end{bmatrix} \quad (10)$$

Para poder observar cómo el modelo captura las variaciones generadas por shocks exógenos, puede pensarse a las variables x^R ; x^N ; f^R y f^N de las ecuaciones (6) y (7) no como valores absolutos, sino como variaciones:⁸ y Δx^R ; Δx^N ; Δf^R y Δf^N . Además, se asumirá por simplicidad que $\Delta f^N = 0$. Bajo estas suposiciones, puede resolverse la ecuación (5) para x^N :

$$x^N = (I - A^{NN})^{-1} A^{NR} x^R \quad (11)$$

y reemplazando en la ecuación (6):

$$(I - A^{RR}) x^R - A^{RN} (I - A^{NN})^{-1} A^{NR} x^R = f^R \quad (12)$$

Nótese que si la ecuación (12) hiciera referencia a un modelo de una única región, su forma sería igual al primer término de la ecuación (9):

$$(I - A^{RR}) x^R = f^R \quad (13)$$

lo que implica que el segundo término de la ecuación (12):

$$A^{RN} (I - A^{NN})^{-1} A^{NR} x^R \quad (14)$$

introduce las dinámicas interregionales en el modelo. Puede verse que, por un lado, $A^{NR} x^R$ contempla aquellas compras que la región R realiza al resto del país (N) para sustentar el aumento en el producto. Por otro lado, $A^{RN} (I - A^{NN})^{-1}$ representa los efectos directos e indirectos que tendrá los aumento en la demanda para el resto del país.

4. Simulaciones, análisis costo-beneficio y de sensibilidad

Se simula un aumento de la demanda turística de 10 %. En la práctica, este shock puede estar influenciado por diferentes razones, como ser campañas de promoción locales o nacionales, desarrollo de infraestructura que faciliten el acceso a los parques (por ejemplo, mejoras de las rutas, accesos, terminales aeroportuarias, etc.), el tipo de cambio, entre otros.

8 Esto surge como consecuencia de la linealidad del MIP, que provoca que el modelo arroje resultados similares en niveles y en variaciones (Miller & Blair, 2009).

El aumento de la demanda del turismo es modelado mediante un incremento del gasto total turístico del hogar representativo de cada región (VF-VU, SJ-LR, R-ARG). A su vez, la demanda se divide en turismo doméstico y receptivo (internacional). Los resultados obtenidos por técnicas insumo-producto se pueden utilizar para responder preguntas relacionadas con otras variables de interés. Así, pueden contribuir al análisis costo-beneficio de diversas políticas turísticas (inversiones en promoción o infraestructura) y evaluar el monto de beneficios requeridos para compensar los costos de la política analizada (Taylor, 2010).

Se emplea un conjunto de tres MIP con las siguientes especificaciones:

- M1: modelo abierto de Leontief que incluye solo las transacciones intersectoriales locales.
- M2: modelo cerrado de Leontief que considera endógeno el gasto y los ingresos de los hogares de la localidad.
- M3: modelo basado en MCS que incluye, además de los hogares de VF-VU, la participación de los sectores de actividad, tanto de la provincia como del resto de la Argentina.

La utilización de modelos interregionales permite capturar, además de los efectos directos e indirectos propios de un modelo insumo-producto, los efectos entre las distintas regiones. Dado que un aumento de la demanda en una región tiene impacto tanto en su región como en otras, se puede pensar a esos efectos intersectoriales como fugas del impulso de la demanda. Esto se debe a que parte del aumento de la producción necesario para satisfacerla se cubre con importaciones de otras regiones, distintas a aquella donde se originó el incremento de la demanda. En este sentido, unos mayores coeficientes dentro de la matriz local permitirían, a través de un mayor encadenamiento local, extender el impacto sobre la economía regional (Miller & Blair, 2009).

En el análisis costo-beneficio se sigue la metodología de Taylor (2010).⁹ Este tipo de ejercicios se propone determinar *ex ante* si un determinado plan de inversión va a ser o no redituable a partir de la evaluación de su valor actual neto (VAN). Aplicándolo al caso de estudio, se intenta evaluar el préstamo otorgado por el BID para realizar inversiones en el corredor Ischigualasto-Talampaya.

Con los costos y beneficios es posible calcular el valor actual neto (VAN) del proyecto:

$$VAN = \sum_{t=0}^T \left(\frac{Y_t^p - Y_t^{sp}}{(1+r)^t} - I_t \right) \quad (15)$$

9 En la misma línea de análisis se encuentra el artículo de Banerjee, Cicowiez, & Gachot (2015).

donde t es un subíndice que hace referencia al periodo de tiempo; T es la cantidad de años definidos para el análisis (20 años); y Y_t^p Y_t^{sp} representan los beneficios con y sin el proyecto, respectivamente; r , la tasa de interés asumida (12 %); e I , el costo del proyecto en el momento t (USD 6 904 000¹⁰, monto tomado como un costo inicial y único). Los beneficios derivados de la inversión son el resultado del aumento de visitantes a los parques (aumento de una única vez). Se supone que la inversión realizada tiene efecto sobre el turismo a partir del año siguiente. El valor de la variable Y_t^p se obtuvo a partir de los MIP en los ejercicios de simulación (que consideran un aumento del 10 % del gasto total de los turistas).¹¹

El análisis de sensibilidad consiste en variar la tasa de expansión del gasto turístico para observar a qué punto el VAN obtenido del flujo de fondos se vuelve nulo.

5. La región bajo estudio

5.1 Breve caracterización de la región bajo estudio

El parque provincial Ischigualasto está ubicado al noreste de la provincia de San Juan. Por ruta, se encuentra aproximadamente a unos 300 km de la ciudad capital y a 70 km de San Agustín del Valle Fértil, siendo esta la última localidad que cuenta con los servicios y el equipamiento necesarios para el turista a la hora del ingreso al parque.¹² Por otro lado, en la provincia contigua, La Rioja, se encuentra el parque nacional Talampaya, el cual se ubica a alrededor de 200 km de la capital provincial. Su principal centro de servicios y apoyo es la ciudad de Villa Unión (a 50 km).

Ambos parques, en el año 2000, fueron reconocidos internacionalmente como patrimonio natural mundial por la UNESCO.¹³ La puesta en valor, la protección y el reconocimiento del parque provincial, tiene su origen en el interés científico, principalmente, de las ramas de la paleontología, la geología y la arqueología¹⁴ (Salvadeo & Ruarte, 2018).

10 “Programa de desarrollo de corredores turísticos” (préstamo del BID N° 2606 / OC-AR).

11 El horizonte temporal y la tasa de interés elegidas se basan en las guías de evaluación de proyectos del BID (Taylor, 2010).

12 Es por ello, que, pese a que la ciudad Los Baldecitos esté ubicada más cerca, no fue elegida como la sede para el relevamiento a los hogares.

13 UNESCO, Ischigualasto / Talampaya Natural Parks. <https://whc.unesco.org/en/list/966>

14 Los parques tienen una riqueza excepcional en cuanto a recursos arqueológicos, geológicos y paleontológicos. De hecho, allí se descubrieron los restos fósiles de los dinosaurios más primitivos de los que se tiene registro (Rariza, 2015). Su atractivo geológico tiene origen en un choque de placas producido hace 40 millones de años entre la placa de Nazca y la placa Continental, quedando así Ischigualasto como el único lugar en el mundo donde se encuentra una secuencia completa, y totalmente expuesta, de sedimentos continentales del período triásico (Alcober, Martínez & Colombi, 2008). Sumado a ello, también existen pinturas de arte rupestre realizadas por los pueblos originarios precolombinos.

Ambas AP forman parte del *corredor turístico* Valle Fértil-Villa Unión. Conceptualmente, “los corredores turísticos son las vías de conexión entre las zonas, las áreas, los complejos, los centros, los conjuntos, los atractivos turísticos, los puertos de entrada del turismo receptivo y las plazas emisoras del turismo interno, que funcionan como el elemento estructurador del espacio turístico” (Boullón, 1997, p. 80-81).

En la figura 1 puede observarse la ubicación geográfica de los parques.

Figura 1. Ischigualasto y Talampaya. Corredor Valle Fértil-Villa Unión



Fuente: Mitrovic, M. (2019). <https://happyfrogtravels.com/es/valle-fertil-talampaya-e-ischigualasto/>

En términos de extensión, ambos parques abarcan 278 mil hectáreas, aproximadamente, de las cuales el 23 % corresponde a Ischigualasto y el 77 %, a Talampaya (Vergara, 2012).

5.2 Importancia del turismo en la región

Según las estadísticas provisionales de la Organización Mundial del Turismo¹⁵, Argentina fue el país más visitado de América del Sur en 2018, con aproximadamente 6,9 millones de llegadas internacionales. Este desempeño permitió al sector turístico representar el 37 % de las exportaciones de servicios (siendo el segundo mayor exportador de servicios del país) y el 7,6 % de las exportaciones totales (5.800 millones de dólares)¹⁶. Asimismo, de acuerdo con estadísticas propias elaboradas

15 Fuente: World Tourism Organization (2020), Country Profile – Inbound Tourism.

<https://www.unwto.org/country-profile-inbound-tourism>

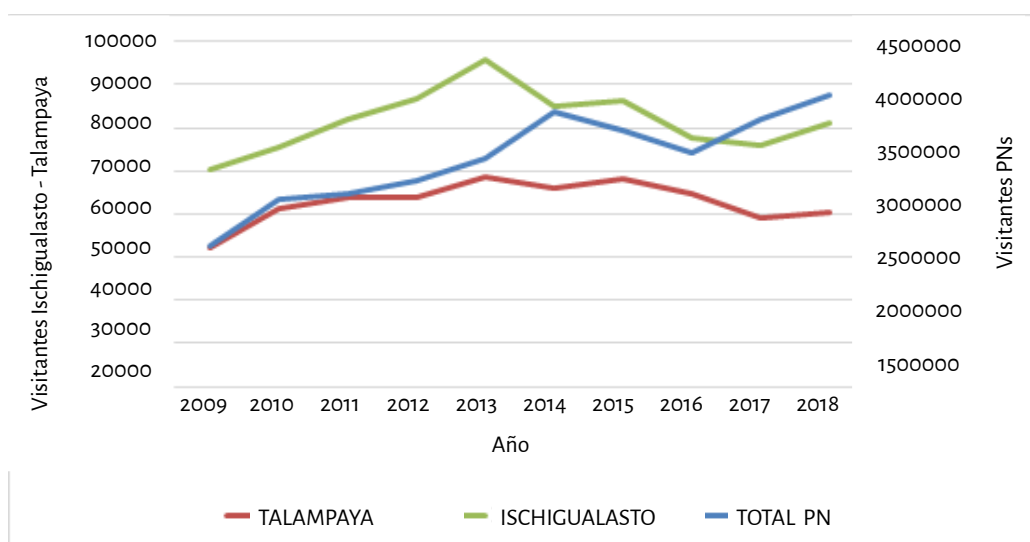
16 Estadísticas obtenidas a partir de Indec (2018), Balanza de pagos, posición de inversión internacional y deuda externa. <https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-3-35-45>

en base a la Encuesta de Viaje y Turismo de los Hogares (EVyTH)¹⁷ de Argentina, en 2018, el turismo interno alcanzó los 45,5 millones de viajes, generando un gasto total de 7.000 millones de dólares.

En particular, las provincias de La Rioja y San Juan explican conjuntamente alrededor de un millón de viajes internos anuales,¹⁸ lo que representa el 2,2 % del turismo interno del país. La importancia de estas dos provincias en conjunto también puede ser analizada a partir de la ocupación hotelera. En efecto, de acuerdo con la Encuesta de Ocupación Hotelera, ambas provincias explican el 0,7 % y el 1 % del total de las pernoctaciones y de los viajeros del país, respectivamente (considerando tanto pernoctes/viajeros residentes como no residentes).

Pese a ser el menor en tamaño, es Ischigualasto quien atrae una mayor cantidad de visitantes. En efecto, en el año 2018, tuvo 81 mil visitantes, mientras que Talampaya rondó los 60 mil. Sin embargo, es bajo el porcentaje de visitantes anuales de estos parques respecto del total de los parques nacionales (PN) que reciben el conjunto de AP más relevantes del país, ya que ninguno de ellos supera el 2,5 % (figura 2).

Figura 2. Evolución de los visitantes a los parques Talampaya e Ischigualasto (eje izquierdo) y a los parques nacionales de la Argentina (eje derecho) (2009-2018)



Fuente: elaboración propia basada en datos del Ministerio de Turismo y Deportes de la Nación (<http://www.yvera.tur.ar/estadistica/info/parques-nacionales/informes-tecnicos>).

Nota: la serie Total PN incluye 35 áreas protegidas que representan aproximadamente un 80 % del total de los PN del país.

17 La EVyTH es una encuesta telefónica realizada por el Ministerio de Turismo de la Nación en la que se relevan, mensualmente, 2.500 hogares pertenecientes a 32 aglomerados (los mismos que son considerados por la Encuesta Permanente de Hogares), distribuidos a lo largo del país. A partir de esta fuente de información, el MINITUR estima la cantidad de viajes que realizan los residentes argentinos por su país.

18 Cantidad de viajes internos que reciben ambas provincias en conjunto. Promedio anual para los años comprendidos en el período 2012-2018. Elaboración propia en base a EVyTH 2018.

6. Resultados

6.1 Datos obtenidos a través de las encuestas a hogares y a empresas

A partir de los relevamientos realizados a las empresas de la región, fue posible la desagregación en 12 sectores productivos. Dichos sectores se desarrollan en el conglomerado de las localidades Valle Fértil-Villa Unión y representan el 0.28 % del VA de San Juan-La Rioja. Los datos se presentan en la tabla 2.

Tabla 2. VF-VU, 2015. Participación sectorial en el PBI local y porcentaje de compras y ventas fuera de la localidad

Sectores	Estructura VAB	Compras fuera de la localidad	Ventas fuera de la localidad
Sector Primario	5.9 %	8.3 %	67.3 %
Alimentos, Bebidas y Tabaco	0.4 %	43.4 %	14.6 %
Textiles, Cuero y Madera	0.6 %	37.3 %	0.0 %
Resto de Industria	0.3 %	98.1 %	45.2 %
Construcción	10.9 %	100.0 %	0.0 %
Comercio	8.8 %	89.5 %	16.0 %
Hoteles	9.8 %	80.9 %	96.0 %
Restaurantes	3.6 %	50.0 %	66.5 %
Transporte terrestre y acuático	1.3 %	69.4 %	74.8 %
Agencias y Transporte aéreo	8.5 %	61.0 %	99.7 %
Otros servicios turísticos	0.3 %	96.5 %	99.5 %
Otros servicios	49.6 %	100.0 %	76.5 %
Total	100.0 %	81.8 %	69.5 %

Fuente: elaboración propia basada en datos de Macroconsulting (2016).

Con respecto a la encuesta a hogares, para citar un ejemplo de los resultados hallados, en relación a la estructura de gasto de los hogares, se estimó que, del ingreso total recibido por ocupaciones, se destina (en promedio) más de un 50 % a la compra de Alimentos y bebidas; el 20 % a salud y el 2.6 % a educación. Por otro lado, en el ámbito laboral, el 10.2 % de los hogares se desempeñan en actividades económicas relacionadas al turismo, siendo el rubro alojamiento el mayoritario (4.1 %). No obstante, si se consideran todas las actividades, los servicios de enseñanza, salud y seguridad absorben la mayor cantidad de empleo (37.5 %).

En relación al componente turístico, la tabla 3 resume los datos estimados sobre la estructura del gasto promedio diario de los turistas.

Tabla 3. Estructura del gasto promedio diario de los turistas desagregado por tipo de turismo para el corredor Valle Fértil-Villa Unión. EVyTH 2012-2015 y EVyTH 2006

Concepto	Interno	Receptivo
Alojamiento	37.7 %	30.1 %
Alimentación,	41.1 %	30.2 %
cultura, recreación y excursiones	8.4 %	9.1 %
Compra de bienes	7.6 %	11.4 %
Otros servicios	5.0 %	19.2 %
Total localidad	76.1 %	69.7 %
Transporte	23.9 %	30.3 %
Total Viaje	100.0 %	100.0 %

Nota: la desagregación del turismo en interno y receptivo hace referencia al lugar de residencia, es decir, si pertenece a las provincias del corredor o si es de otras provincias.

Fuente: elaboración propia en base a la EVyTH 2012-2015 (datos) y EVyTH 2006 (estructura de gasto); la EOH y registros administrativos.

En la tabla 4 se presenta una versión simplificada de la matriz de contabilidad social anidada estimada. Por una cuestión de presentación, se muestra con tres sectores agregados de sectores productivos: primario, industria y servicios.

Tabla 4. Versión simplificada de la MCS anidada (miles de ARS a valor de 2014)

	Primario	Industria	Servicios	Sectores SJ-LR	Sectores resto de Argentina	Hogar VF-VU	Resto demanda final	Totales
Primario	4,446	14	198		10,885	621		16,164
Industria	43	42	1,284			1,724	973	4,065
Servicios	580	191	10,879	37,952	8,461	24,894	176,296	259,253
Sectores SJ-LR	456	1,442	72,337	14,268,144	16,384,090	61,340	91,579,299	122,367,108
Sectores resto de Argentina	2	2	6,093	34,684,761	3,208,868,669	95,859	5,012,141,355	8,255,796,741
Trabajo	6,626	671	84,728	16,898,560	1,310,233,379			
Capital	1,447	1,241	38,420	31,018,289	1,820,283,808			
Impuestos	2,564	461	45,315	17,951,753	1,482,817,223			
Resto del mundo	0			7,507,649	417,190,225			
Totales	16,164	4,065	259,253	122,367,108	8,255,796,741			

Fuente: elaboración propia en base a información primaria y secundaria mencionada en el texto.

6.2 Resultados obtenidos a partir de los ejercicios de simulación

A continuación, se presentan los resultados obtenidos con los modelos de simulación. Todos están expresados en miles de pesos (ARS) a valor de 2014.

Tabla 5. Impacto total sobre la producción

Efecto	M1		M2		M3	
	\$	Mult.	\$	Mult.	\$	Mult.
Directo	6,258	1.000	6,258	1.000	6,258	1.000
Indirecto	926	0.148	926	0.148	926	0.148
Inducido			1,346	0.215	1,346	0.215
Regional					4,911	0.785
Total (ET)	7,183	1.148	8,530	1.363	13,440	2.148
ET/VBP local	2.6 %		3.0 %		4.8 %	

Fuente: elaboración propia en base a los resultados obtenidos de las simulaciones.

A medida que el modelo complejiza su estructura añadiendo más componentes, la participación de efectos directos e indirectos se invierte, pasando los efectos directos de tener una gran importancia bajo el modelo M1 a una menor en el modelo M3.

Con respecto al multiplicador total del turismo, por ejemplo, para el modelo 3, cada peso más gastado por los turistas genera un aumento en el valor de la producción de la localidad en más de 2 pesos.

La participación de la región en el total del impacto de valor agregado pierde importancia frente al resto de las regiones a medida que se avanza desde M1 a M3.

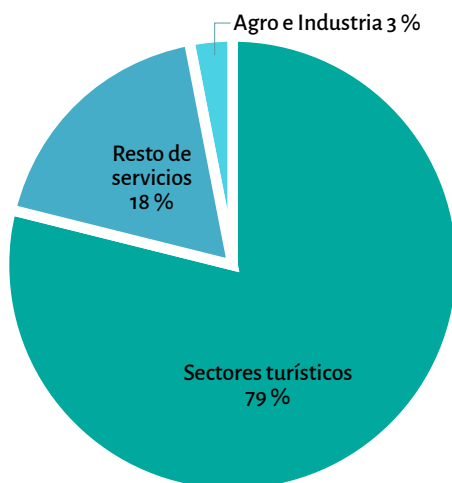
Tabla 6. Impacto sobre el valor agregado

Concepto	M1		M2		M3	
	ARS	Part.	ARS	Part.	ARS	Part.
VAB VF-VU	3,225	76 %	3,310	76 %	3,311	45 %
VAB Prov./Nac.	1,029	24 %	1,058	24 %	4,027	55 %
VAB total	4,254	100%	4,368	100 %	7,337	100 %

Fuente: elaboración propia en base a los resultados obtenidos de las simulaciones.

La participación de los diferentes sectores sobre el efecto total es homogénea para cada uno de los modelos.

Figura 3. Participación del impacto sobre las economías de VF-VU



Fuente: elaboración propia en base a los resultados obtenidos de las simulaciones.

Los sectores de turismo y de industria son los que más crecen con respecto a sus valores de producción base, siendo este crecimiento de 16 % y 9 % respectivamente.

Desde el punto de vista del desarrollo productivo local, del análisis sectorial y, sobre todo, del derrame regional derivado del aumento del turismo, surge un interesante aspecto relacionado con las cadenas de valor. Los bajos resultados de los multiplicadores, en términos de impacto regional, parecen sugerir que habría espacio para mejorarlos. Habría que analizar si efectivamente es posible desarrollar cadenas de valor locales que permitan extender el impacto sobre la economía regional.

6.3 Resultados del análisis costo-beneficio y de sensibilidad

Considerando solamente el valor agregado generado en la región, el VAN tiene un valor negativo de más de 2 millones de dólares (USD) para el modelo 1 (con valores similares en los otros 2 modelos realizados). Incluso, si se considera el valor agregado generado en el total de la Argentina, se registran valores negativos de VAN para los modelos 1 y 2, superando en ambos casos el millón de dólares. Únicamente cuando se utiliza el modelo 3 se obtiene un valor positivo superior a los 2 millones de dólares¹⁹.

Se concluye entonces que los beneficios (*ex ante*) recogidos dentro la región Valle Fértil-Villa Unión no alcanzarían para recuperar los costos de inversión. Únicamente utilizando el modelo 3, y considerando los efectos que aquella tiene sobre todo el país, la inversión otorga resultados económicamente deseables.

¹⁹ Las tasas internas de retorno (TIR) son de 8.99 %, 9.30 % y 16.43 % para los modelos 1, 2 y 3, respectivamente.

Respecto a los resultados obtenidos a través del análisis de sensibilidad, tomando el valor agregado generado por la región en el modelo 3, es necesaria una expansión del gasto turístico superior al 16 % para lograr cubrir la inversión realizada. En contraposición, considerado el efecto sobre el valor agregado de todo el país, dicho objetivo se alcanza con un incremento de 7.4 %.

Si bien recién a partir de expansiones superiores al 16 % del gasto turístico se lograría un VAN positivo, este valor no resulta alejado del promedio de las tasas de crecimiento interanual de ingresos a cada parque. En base a datos obtenidos por el Ministerio de Turismo y Deportes de la Nación²⁰, los parques Talampaya e Ischigualasto mostraron, individualmente, un crecimiento interanual promedio de ingresos, entre el 2009 y el 2018, de 20 % y de 16 %, respectivamente.

7. Conclusiones

Para algunas economías regionales, los flujos provenientes del turismo pueden significar un importante impulso económico. Esto implica que la evaluación de impacto de variaciones en el turismo es de interés tanto para los responsables de implementar políticas públicas como para aquellos que las diseñan. Sin embargo, realizar investigaciones sobre el efecto del turismo a nivel regional puede enfrentar una restricción relevante: datos deficientes o inexistentes cuyos costos de obtención implicarían la erogación de gran cantidad de recursos. En este sentido, el presente trabajo evidencia el gran desafío que enfrentan regiones subnacionales, como Valle Fértil-Villa Unión, a la hora de medir el impacto de una política. No obstante, se muestra cómo, a través de las técnicas de encuestas y técnicas híbridas, es posible la construcción y estimación de tablas insumo-producto y MCS para estas regiones, que arrojan resultados confiables y de calidad, cuando no está disponible la información. Esto resulta ser un gran aporte debido a que la utilización de dichas técnicas permite la evaluación de impacto en regiones subnacionales donde antes no era posible.

A partir de las tablas insumo-producto y la MCS estimada, se utilizaron modelos de insumo-producto interregional para la cuantificación de los efectos directos e indirectos. Al aplicar dichos modelos, se encontró que una expansión en el turismo se correlaciona con el PIB regional. No obstante, a medida que se expande el modelo, incorporando efectos sobre los hogares y sobre las áreas provinciales y nacionales (M2 y M3), se ve una caída en la importancia relativa de los efectos directos respecto a los indirectos. Este hecho no tiene que ser visto como un problema, sino más bien como una virtud, donde un programa de desarrollo local contribuye en el desarrollo regional y nacional o donde un programa nacional tiene un impacto importante a

20 Ministerio de Turismo y Deporte (2020). Estadísticas de Turismo, Parques Nacionales, Informes Técnicos, <http://www.yvera.tur.ar/estadistica/info/parques-nacionales/informes-tecnicos>

nivel local. Si bien estas macrorregiones capturan gran parte del impacto, una mejora en las cadenas de valor local podría permitir que la economía local y regional aprovechen más los efectos.

El análisis de costo-beneficio refuerza la idea de políticas de desarrollo con objetivos regionales y nacionales, ya que únicamente considerando el impacto del valor agregado generado en todo el país y utilizando el M3, se logra recuperar el monto de la inversión realizada y obtener beneficios positivos.

Agradecimientos

Agradecemos a las autoridades del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y del Ministerio de Turismo de la Nación (MINTUR), especialmente al Sr. Alejandro Roca, al Sr. Rodrigo Oliver y al Sr. Ricardo Quiroga, por su crucial ayuda durante este estudio. También agradecemos a estas instituciones el permitirnos utilizar los datos recopilados durante el desarrollo del proyecto de modelos de simulación para el monitoreo y evaluación de los impactos económicos del Programa de Desarrollo de Corredores Turísticos (préstamo del BID N° 2606 / OC-AR). Finalmente, el apoyo de Camila Sachella, Diego Born, Sergio Passamonti, Gustavo Vega y Gonzalo Sereno fueron muy importantes en el proceso de diseño, construcción y procesamiento de diferentes encuestas de hogares y producción. Los autores son responsables de los argumentos, ideas y opiniones expresadas, las cuales no simbolizan la opinión oficial del MINTUR de Argentina ni de ninguna oficina bajo el BID.

Referencias bibliográficas

- ALCOBER, O., MARTÍNEZ, R. & COLOMBI, C. (2008). *Parque Provincial Natural Ischigualasto. La Cuna de los Dinosaurios*. Servicio Geológico Minero Argentino. Instituto de Geología y Recursos Minerales.
- ALLAN, G. J., LECCA, P. & SWALES, K. (2017). The impacts of temporary but anticipated tourism spending: An application to the Glasgow 2014 commonwealth games. *Tourism Management*, 59, 325-337.
- BACHARACH, M. (1970). *Biproportional Matrices and Input-Output Change*. Cambridge University Press.
- BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (2011). Programa de desarrollo de corredores turísticos (AR-L1071): Propuesta de préstamo.
- BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (2012). Programa de desarrollo de corredores turísticos (AR-L1071): Contrato de préstamo No. 2606/OC-AR.
- BANERJEE, O., CICOWIEZ, M. & GACHOT, S. (2015). A quantitative framework for assessing public investment in tourism. An application to Haiti. *Tourism Management*, 51, 157-173.

- BOULLÓN, R. (1997). *Planificación del espacio turístico*. México DF: Trillas.
- CHISARI, O.O., MASTRONARDI, L.J. & ROMERO, C.A. (2012). *Building an input-output Model for Buenos Aires City*. MPRA paper 40028, University Library of Munich, Alemania.
- COREMBERG, A., ROMERO, C.A., MASTRONARDI, L. & VILA MARTÍNEZ, J.P. (2016). *Estimación de una Matriz de Contabilidad Social para Argentina 2012: Metodología y contraste con la matriz insumo producto de 1997*. LI Reunión Anual de la Asociación Argentina de Economía Política (págs. 1-26). San Miguel de Tucumán: AAEP.
- DWYER, L., FORSYTH, P. & SPURR, R. (2004). Evaluating tourism's economic effects: new and old approaches. *Tourism management*, 25(3), 307-317.
- FLEGG, A.T., MASTRONARDI, L. J. & ROMERO, C.A. (2015). Evaluating the FLQ and AFLQ formulae for estimating regional input coefficients: empirical evidence for the province of Córdoba, Argentina. *Economic Systems Research*, 28(1), 21–37 DOI:10.1080/09535314.2015.1103703
- FLEGG, A.T. & WEBBER, C.D. (2000). Regional size, regional specialization and the FLQ formula. *Regional Studies*, 34(6), 563-569.
- FLEGG, A.T. & WEBBER, C.D. (1997). On the Appropriate Use of Location Quotients in Generating Regional Input-Output Tables: Reply. *Regional Studies*, 31(8), 795-805, DOI: 10.1080/713693401
- FLEGG, A.T., C.D. WEBBER & ELLIOTT, M.V. (1995) On the Appropriate Use of Location Quotients in Generating Regional Input–Output Tables. *Regional Studies*, 29, 547–561.
- FRECHTLING, D.C. & HORVÁTH, E. (1999). Estimating the multiplier effects of tourism expenditures on a local economy through a regional input-output model. *Journal of travel research*, 37(4), 324-332.
- GREENSTREET, D. (1989). A Conceptual Framework for Construction of Hybrid Regional Input-Output Models. *Socio-Economic Planning Sciences*, 23(5), 283-289.
- INDEC (2018). Balanza de pagos, posición de inversión internacional y deuda externa. -Recuperado de: <https://www.indec.gov.ar/indec/web/Nivel4-Tema-3-35-45>
- JENSEN, R.C., MANDEVILLE, T.D. & KARUNARATNE, N.D. (1979). *Regional economic planning*. Croom Helm Series in Geography and Environment.
- MACROCONSULTING (2016). *Elaboración de una línea de base y desarrollo de los modelos de simulación para el programa de desarrollo de corredores turísticos*. Programa de Desarrollo de Corredores Turísticos, Ministerio de Turismo-BID, septiembre.
- MASTRONARDI, L. (2015). *Estimación indirecta e híbrida de matrices insumo producto regionales bajo diferentes criterios informativos. Un análisis de precisión al cambiar el tamaño de región*. L Reunión Anual de la Asociación Argentina de Economía Política, Salta, Argentina. Volume: 50. 10.13140/RG.2.1.1856.6164.

- MASTRONARDI, L.J. & ROMERO, C.A. (2012). *Estimación de matrices de insumo producto regionales mediante métodos indirectos. Una aplicación para la ciudad de Buenos Aires*. Documento de trabajo, MPRA paper 37006, University Library of Munich, Alemania.
- MCDUGALL, R.A. (1999). Entropy theory and RAS are friends. *GTAP Working Papers*, 6.
- MILLER, R.E. & BLAIR, P.D. (2009). *Input-output analysis: foundations and extensions*. Cambridge University Press.
- MINISTERIO DE TURISMO DE LA NACIÓN, ANUARIO ESTADÍSTICO DE TURISMO (2015). Recuperado de: <https://www.yvera.tur.ar/estadistica/documentos/descarga/59foo80a467fb.pdf>
- MINISTERIO DE TURISMO Y DEPORTE (2020). Estadísticas de Turismo, Parques Nacionales, Informes Técnicos. Recuperado de: <http://www.yvera.tur.ar/estadistica/info/parques-nacionales/informes-tecnicos>
- MITROVIC, M. (2019). *Valle Fértil – Talampaya y Valle de la Luna (Ischigualasto)*. Recuperado de: <https://happyfrogtravels.com/es/valle-fertil-talampaya-e-ischigualasto/>
- OOSTERHAVEN, J. & FAN, T. (2006). Impact of international tourism on the Chinese economy. *International Journal of Tourism Research*, 8(5), 347-354.
- RARIZA (2015). *Estudio de Impacto Ambiental: Reordenamiento de la recepción del sector ingreso al Parque Provincial Ischigualasto, San Juan, Corredor Villa Unión–Valle Fértil (Región Cuyo)*. Recuperado de: http://turismo.gov.ar/sites/default/files/evaluacion_de_impacto_ambiental.pdf
- ROBINSON, S., CATTANEO, A. & EL-SAID, M. (2001). Updating and Estimating a Social Accounting Matrix Using Cross Entropy Methods. *Economic Systems Research* 13(1), 47-64.
- ROMERO, C.A., MASTRONARDI, L.J., TARELLI, J.P. & HASLOP, F. (2019). The Regional Impact of Tourism when Data is Scarce. An Application to the Province of Salta. *Tourism Planning and Development*, 1-17. DOI: 10.1080/21568316.2019.1673808
- SALVADEO, V. & RUARTE, P. (2018). Patrimonio mundial: Parque Nacional Talampaya – Importancia en la gestión turística. *Serie Correlación Geológica*, 34(2), 80-89.
- SECCHI, L.O. (2016). *Plan de Comercialización para el Parque Nacional Talampaya año 2017/2018* (tesis de grado). Universidad Siglo 21.
- SECRETARÍA DE TURISMO, PRESIDENCIA DE LA NACIÓN (2018). Encuesta de Viajes y Turismo de los Hogares: Turismo interno: Cuarto Trimestre de 2018. Recuperado de: <https://www.yvera.tur.ar/estadistica/documentos/descarga/5ccbo57c4b5559056777.pdf>
- SINCLAIR, M.T. (1998). Tourism and economic development: A survey. *The journal of development studies*, 34(5), 1-51.
- SZABÓ, N. (2015). Methods for regionalizing input-output tables. *Regional Statistics*, 5(1), 44-65. DOI: 10.15196/RS05103

- TAYLOR, J.E. (2010). *Technical guidelines for evaluating the impacts of tourism using simulation models*. Impact Evaluation Guidelines. Technical Notes, N° IDB-TN-229.
- TAYLOR, J.E., HARDNER, J. & STEWART, M. (2009). Ecotourism and economic growth in the Galapagos: an island economy-wide analysis. *Environment and Development Economics*, 14(2), 139-162.
- TAYLOR, J.E., DYER, G.A., STEWART, M., YUNEZ-NAUDE, A. & ARDILA, S. (2003). The economics of ecotourism: A Galápagos Islands economy-wide perspective. *Economic Development and Cultural Change*, 51(4), 977-997.
- UNESCO (s/f). Ischigualasto / Talampaya Natural Parks. Recuperado de: <https://whc.unesco.org/en/list/966>
- VERGARA, M. (2012). *Plan de Uso Público Parque Provincial Ischigualasto-Provincia de San Juan* (tesis doctoral). Universidad Siglo XXI.
- WORLD TOURISM ORGANIZATION (2020). *Country Profile – Inbound Tourism*. Recuperado en enero de 2020, de: <https://www.unwto.org/country-profile-inbound-tourism>

RESEÑA DE TESIS

RESEÑA DE TESIS DE DOCTORADO

El sistema de contabilidad financiera de las instituciones universitarias de gestión privada argentinas: una propuesta metodológica conceptual y normativa basada en la implementación de Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF)

Tesis de Doctorado en Ciencias Económicas
Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de Cuyo
Mendoza, diciembre de 2019
542 páginas

Juan Pablo Romano Pastor

Investigador CECyT (FACPCE)/FCE- UNCuyo/CIUDA-IDICE] (UdA)
cpn_jpromanopastor@yahoo.com.ar

Introducción

El objeto de esta tesis doctoral puede concebirse –desde una perspectiva general– como el relevamiento del estado actual y el análisis crítico de los sistemas de contabilidad financiera de las instituciones universitarias de gestión privada de la República Argentina. De modo más específico, se orienta a la generación de un marco contable conceptual y normativo aplicable por estas instituciones para la estructuración de sus sistemas de contabilidad financiera.

Como se señala en la segunda parte de la tesis, las necesidades de información útil para la toma de decisiones de gestión –que impactarán directamente en las actividades de docencia, investigación y extensión de estas instituciones– y de los diferentes *stakeholders* o partes interesadas no se encuentran totalmente satisfechas con la estructuración actual de los sistemas de contabilidad generadores de estados financieros. Por otro lado, un marco contable unificado, basado en las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), proporcionaría a las autoridades de contralor (por ejemplo, la Comisión Nacional de Evaluación y Acreditación Universitaria, CONEAU) un elemento objetivo en instancias de evaluación institucional. Esto permitiría considerar propuestas de mejora en la calidad de la información que generan las instituciones universitarias de gestión privada argentinas y facilitaría el acceso al *fundraising* (captación de recursos financieros) internacional.

Adicionalmente, la presente investigación pretende ser un aporte que coadyuve a los procesos de contabilidad nacional para la obtención de información económica consolidada del sector bajo estudio y para el análisis de su impacto en el producto bruto argentino. Por otra parte, una consolidación del lenguaje financiero entre instituciones de gestión privada permitiría, además, la cuantificación de la ayuda social que estas prestan a través de becas y demás mecanismos de extensión, con el objeto de ser cotejados con los fondos destinados a las instituciones públicas con tales fines. De igual modo, contribuiría a la determinación del costeo completo que insume al Estado la formación del estudiante universitario. También permitiría unificar el lenguaje del valor agregado social generado por las instituciones universitarias de gestión privada argentinas.

Así, en la propuesta se aborda el tema desde una doble perspectiva, por un lado, el análisis de la estructuración de los sistemas de información financiera de las instituciones universitarias de gestión privada de la República Argentina y, por otro, el aporte metodológico de un marco contable conceptual y normativo para estas instituciones, basado en las NIIF.

Contexto de la investigación

Echeverría (1995) sostiene que la distinción entre el contexto de descubrimiento y el contexto de justificación, propuesta por Reichenbach, ha tenido un papel preponderante en el desarrollo de la filosofía de la ciencia en el siglo XX, durante el cual el empirismo lógico sostuvo que lo esencial, desde el punto de vista epistemológico, eran los resultados finales de la investigación científica, prescindiendo de cualquier contexto que describiera el proceso de descubrimiento. El autor amplía a Reichenbach al proponer que la actividad científica es más abarcativa y variada de lo que suponen solamente el descubrimiento y la justificación. Es por ello que distingue cuatro contextos en la actividad tecnocientífica:

- a. Contexto de educación (o enseñanza): supone la apreciación de sistemas conceptuales y lingüísticos y las representaciones e imágenes científicas, técnicas operatorias y manejo de instrumentos. En este caso, el contexto de educación en su faceta conceptual parte de la teoría general de sistemas (von Bertalanffy, 1940) hacia la concepción de la contabilidad financiera como un subsistema del sistema de información de las instituciones universitarias de gestión privada. En su fase instrumental, supuso la aplicación de herramientas cuantitativas y cualitativas específicas.
- b. Contexto de innovación (anteriormente, contexto de descubrimiento): implica la producción de descubrimientos, innovaciones o novedades. En el caso de esta tesis, se logró una innovación en los sistemas de contabilidad financiera de las instituciones universitarias de gestión privada argentinas a través de la propuesta metodológica de un marco contable conceptual y normativo basado en las NIIF.
- c. Contexto de justificación: implica la fundamentación metodológica y racional de la investigación. Puede observarse en el apartado referido a la formulación del problema y justificación de su relevancia.
- d. Contexto de evaluación (o valoración): como consecuencia de la consideración de un contexto de innovación (y no solamente de descubrimiento), el contexto de justificación requiere ser ampliado hacia una valoración o evaluación de la actividad tecnocientífica y no solo de la justificación del conocimiento científico. En lo referido a esta tesis, la teórica aceptación mayoritaria de la propuesta metodológica por parte de las instituciones universitarias de gestión privada argentinas supone una adecuada valoración de la modelización sugerida. No obstante ello, la replicabilidad de la propuesta asegura su demostración académica.

Formulación del problema y justificación de su relevancia

Las NIIF son estándares contables internacionales de alta calidad y aceptados a nivel mundial, cuya consideración para la elaboración de este marco contable –conceptual y normativo– específico para las instituciones universitarias de gestión privada podría generar un importante valor agregado a la calidad de la información contable generada a través del sistema de contabilidad financiera, considerando, no obstante, las peculiaridades que las instituciones presentan en Argentina.

El problema de investigación puede, entonces, manifestarse en las siguientes preguntas de investigación:

- a. ¿Cómo estructuran su sistema de contabilidad financiera las instituciones universitarias de gestión privada argentinas?
- b. ¿Qué deficiencias se observan en la información financiera generada actualmente por estas instituciones?
- c. ¿Por qué el mejoramiento en la calidad y cantidad de información producida a través del sistema de contabilidad financiera podría coadyuvar a una toma de decisiones más eficiente por parte de estos entes?
- d. ¿Por qué la uniformidad en los criterios contables para la preparación de información financiera facilitarían el análisis comparativo y su control de gestión?
- e. ¿Es preciso que las instituciones universitarias de gestión privada tengan un marco contable conceptual específico?
- f. La adopción de las NIIF por parte de las instituciones universitarias de gestión privada, ¿responde a la intención de mejoramiento de la calidad y cantidad de información financiera? ¿Qué aspectos relevantes hacen viable su adopción e implementación? ¿Qué particularidades referidas a la forma jurídica y a las actividades deben considerarse a priori para justificar la implementación?
- g. ¿En qué medida y en qué circunstancias los organismos de contralor estatal podrían sugerir un modelo conceptual y normativo para la preparación de la información financiera, aplicable a las instituciones universitarias de gestión privada? ¿Por qué el modelo de las NIIF podría ser el adecuado?

Fundamentación de la investigación desde la disciplina contable

Casals y Vilorio (2007) sostienen que, entre los desafíos a los que se enfrenta la contabilidad, destaca la urgente necesidad de interrumpir la denominada parálisis paradigmática a la que se ve sometida en pos de la cuantificación de un equilibrio patrimonial aparente, expresado en la ecuación patrimonial básica como cifras frías sin contexto. Así, “la contabilidad se debe desarrollar con miras a los cambios que se presentan en su entorno, abandonando su enfoque totalmente positivista que fue útil en el siglo pasado y que en el contexto actual queda desfasado” (Saavedra y

Saavedra, 2015, p. 106). Para las autoras, la integración entre la práctica contable y la teoría, a nivel de investigación, exigiría no solo que la primera se relacionara con la forma de preparación de la información, sino que se incluyera también la medición del impacto que generaría.

La investigación que se ha propuesto en la tesis cumple con la necesidad de adaptabilidad al contexto socioeconómico, en particular al de la educación superior de gestión privada, bajo un modelo de *feed-back*. Su producto final —el marco conceptual y normativo aplicable— supone una necesaria respuesta a los requerimientos de información financiera que necesitan los *stakeholders* actuales y potenciales en un entorno de cambio de paradigma de la educación superior. Ya el American Institute of Certified Public Accountants (AICPA), en su informe *Improving Financial Reporting: A Customer Focus* de 2005, proporcionó la primera evidencia empírica de que los reportes financieros no satisfacen efectivamente las necesidades de los usuarios. Las causas pueden hallarse, por un lado, en el fracaso de la contabilidad financiera como una herramienta que continúe siendo relevante en los procesos decisorios, pero, por otro lado, también en una “inversión inadecuada en investigación sustantiva, carente del debido enfoque y estructura necesaria para identificar las necesidades continuas y emergentes de los usuarios de la información contable y desarrollar productos para satisfacer esas necesidades” (Inanga y Schneider, 2005, p. 228). Si bien esto supone la particularización hacia las instituciones educativas universitarias de gestión privada de una observación general, las conclusiones obtenidas como resultado de la fase cuantitativa de investigación refuerzan la idea planteada.

Metodología

Desde el punto de vista metodológico, la investigación se desarrolló en dos instancias. Una primera de diagnóstico (análisis y evaluación) de los sistemas de contabilidad financiera de las instituciones universitarias de gestión privada argentinas y una segunda en la que se realizó la propuesta metodológica de marco contable conceptual y normativo para estas instituciones. La triangulación metodológica se materializó bajo las tipologías dentro de métodos (*within-method*) y entre métodos (*across-method*).

El enfoque metodológico de este trabajo sugirió una combinación de métodos cuantitativos y cualitativos. En este sentido, se desarrolló un conjunto de procesos sistemáticos, empíricos y críticos de investigación que implicaron la recolección y el análisis de datos cuantitativos y cualitativos, así como la integración y su discusión conjunta, a efectos del logro de inferencias producto de la información recabada (metainferencias) y de un mayor entendimiento del fenómeno bajo estudio. En esta investigación se ha optado por utilizar procedimientos cuantitativos y cualitativos en sus formas puras.

El proceso heurístico se basó en el eclecticismo metodológico, el pluralismo pragmático y una aproximación iterativa y cíclica a la investigación. La orientación que se ha impregnado al planteamiento del problema definió los métodos específicos que se emplearon. Estas características otorgaron a la investigación un sustento epistemológico sólido.

Estructura de la tesis

La tesis se ha estructurado de manera que presente tres grandes bloques o ejes conceptuales bien definidos. En la primera parte (capítulos I, II y III), se analiza el entorno histórico, legal y económico en donde están insertas las instituciones argentinas. En la segunda parte (capítulos IV, V y VI), se indaga sobre los conceptos vinculados con los sistemas de información, concentrándose específicamente en el estudio del sistema de información contable y culminando con el análisis descriptivo y el diagnóstico realizado durante las fases cuantitativa y cualitativa sobre los sistemas de contabilidad financiera de las instituciones universitarias de gestión privada argentinas. Finalmente, en la tercera parte (capítulos VII, VIII y IX), partiendo de la justificación técnica y metodológica de la propuesta, se presenta el modelo de marco contable conceptual y normativo basado en las NIIF.

Resultados obtenidos y conclusiones

A partir de la investigación efectuada, se ha podido concluir que los sistemas de contabilidad financiera utilizados por las instituciones universitarias de gestión privada argentinas presentan información adecuada solo para el cumplimiento de las obligaciones legales frente a organismos de control fiscal o societario. La calidad de la información generada puede ser mejorada sustancialmente para constituirse como un medio facilitador de la toma de decisiones de los usuarios internos y externos de las entidades educativas. El diferente tratamiento técnico de temas que requieren el mismo reconocimiento, medición, presentación y revelación, por parte de la contabilidad de las instituciones educativas, otorga mayor relevancia a la posibilidad de definir un marco contable conceptual y normativo propio, que sea preciso, detallado y aplicable, específicamente, a las instituciones universitarias de gestión privada argentinas, el cual podría estar basado en las NIIF. Esto mejoraría radicalmente la calidad de la información financiera y permitiría que la toma de decisiones vinculadas con la gestión sea efectuada en un contexto de internacionalización del sector e impacte positivamente en las actividades de docencia, investigación y extensión. De este modo, se colaboraría con un mejoramiento integral de la calidad de la educación superior en nuestro país y se permitiría el acceso de las instituciones a instancias de *fundraising* internacional para la diversificación de sus fuentes de financiamiento, de acuerdo con lo observado por CONEAU.

Existe la presunción de que los estados financieros, al presentar información retroactiva, no tienen utilidad para la toma de decisiones prospectivas. Ante esta concepción de la desutilidad de la información contable, se debe plantear la idea de información financiera con valor agregado. Los usuarios externos de la información financiera de las instituciones universitarias de gestión privada (generalmente proveedores tanto de capital como de bienes y servicios, alumnos y la sociedad en general) requieren evaluar la situación patrimonial, económica y financiera de las entidades, a efectos de decidir sobre la aplicación de sus recursos y confirmar la sostenibilidad del proyecto educativo en el tiempo. La información, por tanto, debe estar en un formato que pueda ser utilizado por múltiples usuarios globales.

Los resultados y modelos propuestos en esta tesis podrían, quizá, interesar a organismos actuales (como la CONEAU) o futuros de control, específicamente creados a tal efecto, quienes podrían proponerlos inicialmente como medida de evaluación utilizable por los pares evaluadores al considerar los procesos de autoevaluación institucional, para posteriormente incorporarlos a los planes de mejora de cada una de las instituciones en su aspecto de gestión económico-financiera. La información generada a través del modelo propuesto serviría como base más eficiente para la evaluación de la sustentabilidad del proyecto educativo en el futuro. Los indicadores sugeridos en el último capítulo de la tesis colaborarían con el análisis e interpretación de la información financiera estandarizada.

Referencias bibliográficas

- CASALS, R. & VILORIA, N. (2007). La Ciencia Contable, su historia, filosofía, evolución y su producto. *Actualidad Contable Faces*, 10(15), 19-28.
- ECHEVERRÍA, J. (1995). *Filosofía de la Ciencia*. Madrid: Akal.
- INANGA, E.L. & SCHNEIDER, W.B. (2005). The failure of accounting research to improve accounting practice: a problem of theory and lack of communication. *Critical Perspectives on Accounting*, 16, 227-248.
- SAAVEDRA, G. & SAAVEDRA, M. (2015). La investigación contable en Latinoamérica. *Actualidad Contable Faces*, 18(31), 99-121.
- VON BERTALANFFY, L. (1940). *Teoría general de los sistemas* (7ª reimpresión, 1989). México: Fondo de Cultura Económica.

Orientaciones para colaboradores de la revista.

A) Recepción y evaluación de trabajos

Los trabajos presentados pueden ser artículos (para la sección Dossier o Artículos de tema libre), Notas críticas de libros o Reseñas de tesis de doctorado o maestría, escritos en español, inglés o portugués.

1. Artículos

Los artículos son el resultado de la investigación científica, teórica o aplicada, y significan un aporte original al campo de estudios. Se recomienda estén estructurados del siguiente modo: introducción (objetivos, estado del arte), metodología, resultados, discusión, referencias bibliográficas y apéndice. Serán sometidos a un proceso de evaluación doblemente anónimo, no revelándose ni la identidad de los autores ni la de los evaluadores. Los autores podrán sugerir dos nombres de expertos, ajenos al Comité Editorial, para la valoración de sus originales, independientemente de que el Equipo Editor seleccione o no a alguno de ellos para ese fin.

El proceso de evaluación consta de dos etapas: la primera, consiste en una evaluación interna a cargo del Equipo Editor (y con el asesoramiento del Comité Editorial), en la cual se determina si el trabajo se ajusta a la política editorial de la Revista para proceder con la evaluación externa y, en este último caso, se seleccionan, por lo menos, dos evaluadores. La segunda, prevé una evaluación del contenido del trabajo por parte de los árbitros externos. Éstos completan un informe detallado de las contribuciones más relevantes del trabajo, así como de los problemas, de forma y fondo, y recomiendan al Equipo Editor su aceptación o rechazo. Si uno de los informes externos es positivo y otro negativo, se remite el trabajo a un tercer evaluador. Posteriormente, el Editor General envía las evaluaciones al autor y comunica la decisión adoptada por parte del Equipo Editor. Esa decisión puede ser de aceptación, aceptación condicionada a modificaciones menores, aceptación condicionada a modificaciones mayores o rechazo. Cuando la aceptación esté vinculada a la introducción de modificaciones, el autor deberá resaltarlas en el texto corregido y adjuntar una nota dirigida al Editor General justificando la incorporación, o no, de las mismas. La aceptación definitiva del trabajo dependerá del grado de cumplimiento de las recomendaciones propuestas por los árbitros externos.

2. Notas críticas de libros y reseñas de tesis de doctorado y maestría

Las notas críticas de libro son análisis de libros que incluyen la descripción del contenido de los capítulos y una valoración sobre los aportes que realiza al conocimiento. Las reseñas de tesis son una síntesis de los trabajos de tesis aprobados y defendidos, de forma oral y pública, en universidades nacionales y extranjeras. Deben consignar una descripción de los capítulos y destacar la relevancia y alcance de los resultados de la investigación. En ambos casos sólo deberán cumplir con la etapa de evaluación interna.

La revista acusa recibo de un documento en un plazo máximo de 15 días, y el Equipo Editor, resuelve en un plazo máximo de 3 meses. El contenido de cada número, a propuesta del Equipo Editor, es aprobado por el Comité Editorial.

B) Normas de edición

1. Para artículos

- 1.1. Los trabajos se enviarán única y exclusivamente en formato Word y a través de la plataforma de la revista: <http://revistas.uncuyo.edu.ar/ojs/cuyonomics>.
- 1.2. Se aceptan textos de hasta un máximo de 25 páginas, incluyendo en ellas notas, cuadros, gráficos, mapas, apéndices y bibliografía. Los textos se presentarán a 1,5 espacios en letra Times New Roman de 12 puntos, márgenes 2,5 cm superior e inferior y 3 cm izquierda y derecha, en páginas numeradas y sin encabezados. Los agradecimientos, en su caso, al igual que las referencias a ayudas de proyectos de investigación, convenios o similares, si los hubiere, deberán incluirse en un apartado antes de las referencias bibliográficas.
- 1.3. El manuscrito irá precedido de una página con los datos del autor/es, filiación institucional, dirección postal profesional, teléfono de contacto y dirección de correo electrónico. A continuación, se incluirá el título y un resumen, ambos en español o portugués y en inglés. Este último no debe exceder las 150 palabras y en el que se indicarán el objetivo del artículo, la metodología y fuentes de investigación utilizadas, los resultados obtenidos, las limitaciones y la valoración sobre la originalidad. Además, deben consignarse un máximo de cuatro palabras clave y cuatro códigos de la clasificación temática del Journal of Economic Literature, en ambos idiomas.
- 1.4. Las referencias bibliográficas se incluirán en el texto, indicando los apellidos de los autores, la fecha de publicación, y las páginas, si fuese necesario; con excepción de las fuentes que se colocarán en nota al pie. La citación se realizará de

acuerdo al manual actualizado de las normas APA (American Psychological Association), disponible en normasapa.net/2017-edicion-/6/6.

- 1.5. Las notas se numerarán correlativamente (con la referencia en superíndice) y se insertarán a pie de página a espacio sencillo en letra Times New Roman de 10 puntos. El número de nota deberá ir antes de la puntuación ortográfica. No podrán incluir cuadros. Cuando en las notas a pie de página aparezcan referencias se citarán igual que en el texto principal. Las citas que se refieran al texto principal deben ir en el texto y no en las notas a pie, salvo que en la nota se incorporen algunas explicaciones o aclaraciones extensas.
- 1.6. Las tablas, gráficos, mapas y fotografías se numerarán correlativamente, serán tituladas y se referenciarán como figuras (figura 1, figura 2,...). Debajo de las figuras se detallarán las fuentes utilizadas para su elaboración. Deberán insertarse en el texto en el lugar que corresponda y, además, enviarse por separado en el formato original en que fueron elaboradas, colocando el número de figura en el nombre del archivo.

Las tablas deben construirse con la función de Tablas de Word. Cada campo o dato deberá separarse con tabulaciones, nunca con la barra espaciadora. Los gráficos se realizarán, preferiblemente, con Excel, y deberán insertarse en el texto en formato normal, no en formato Imagen. Deberán colocarse nombres a los ejes vertical y horizontal. Los mapas deberán insertarse en formato Imagen. Las fotografías deben ser nítidas, con alto contraste y tener una resolución de al menos 300 dpi al tamaño en que va a ser reproducido (como referencia, una imagen de 13 x 9 cm a 300 dpi tiene un tamaño en píxeles de 1535 x 1063). En todos los casos, el ancho total no debe exceder los 15 cm y la tipografía no ser menor a 8 pt.

- 1.7. Se evitarán las citas textuales. Si, excepcionalmente, se incluyeran, deberán ser breves, sangradas por la izquierda y a espacio sencillo, y con los intercalados del autor entre corchetes. Se ruega a los autores que en caso de que sean extensas se trasladen a las notas.

2. Para notas críticas de libro y reseñas de tesis

- 2.1. Las notas críticas de libros recientemente publicados o las reseñas de tesis recientemente defendidas se realizarán a petición del Equipo Editor. Podrán enviarse propuestas que deberán ser autorizadas por este último. Se anima asimismo a las editoriales y a los autores a enviar los libros editados para la elaboración de notas en la Revista.
- 2.2. Las notas críticas de libro:
Deberán ir precedidas de todos los datos del libro de la forma siguiente: Nombre y apellidos del autor (o, en su caso, editor, coordinador, compilador,...). Título

del libro. Lugar de edición, editorial, año de publicación, número de páginas.

Tendrán una extensión máxima de 5 páginas de tamaño A4, con márgenes 2,5 cm superior e inferior y 3 cm izquierda y derecha. Los textos se presentarán a 1,5 espacios en letra Times New Roman de 12 puntos, en páginas numeradas abajo y la derecha y sin encabezados.

El nombre del autor figurará al final, seguido de su filiación académica.

Cuando las notas incluyeran citas bibliográficas, éstas seguirán las normas generales de la Revista.

2.3. Las reseñas de tesis de doctorado y maestría:

Deberán ir precedidas de todos los datos de la tesis de la forma siguiente: Nombre y apellidos del autor. Título de la tesis. Tesis de maestría/doctorado en... Lugar de presentación, Universidad, año de defensa oral, número de páginas.

Tendrán una extensión máxima de 5 páginas de tamaño A4, con márgenes 2,5 cm superior e inferior y 3 cm izquierda y derecha. Los textos se presentarán a 1,5 espacios en letra Times New Roman de 12 puntos, en páginas numeradas abajo y la derecha y sin encabezados.

El nombre del autor figurará al final, seguido de su filiación académica.

Cuando las reseñas incluyan citas bibliográficas, éstas seguirán las normas generales de la Revista.

2.4. Si se desea proponer una nota crítica de libro, la propuesta debe ser enviada a cuyonomics@fce.uncu.edu.ar y, una vez que sea aceptada, el libro deberá ser remitido por correo a la siguiente dirección postal: Facultad de Ciencias Económicas. Centro Universitario, M55002JMA, Provincia de Mendoza, República Argentina.

