

VOL 2 N° 2
Enero – Junio 2026

Moreno, Provincia de Buenos Aires, Argentina
2026

REVISTA DE

ECONOMÍA POLÍTICA Y DESARROLLO

**PUBLICACIÓN SEMESTRAL DEL DEPARTAMENTO DE
CIENCIAS ECONÓMICAS Y JURÍDICAS DE LA
UNIVERSIDAD NACIONAL DE MORENO**

ISSN 2618-5253 (impresa)

ISSN 2618-5539 (en línea)



**UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE MORENO**

REVISTA DE ECONOMÍA POLÍTICA Y DESARROLLO

VOL 2 - Nro 2

Enero - Junio 2026

PUBLICACIÓN SEMESTRAL DEL DEPARTAMENTO
DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y JURÍDICAS
DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE MORENO

Moreno, Provincia de Buenos Aires, Argentina

2026

ISSN 2618-5253 (impresa)

ISSN 2618-5539 (en línea)

La REVISTA DE ECONOMÍA POLÍTICA Y DESARROLLO es una publicación semestral impresa y electrónica del Departamento de Ciencias Económicas y Jurídicas de la Universidad Nacional de Moreno, cuyo objetivo es la difusión e intercambio de la producción científica en temas de teoría económica, relaciones internacionales y economía política internacional, alentando la reflexión y el debate bajo la premisa de la libertad de pensamiento, la pluralidad de ideas y la rigurosidad científica. Su finalidad es la divulgación de trabajos teóricos e investigaciones prácticas, de autores nacionales e internacionales, internacionales, dirigida a estudiantes de grado y posgrado, investigadores y profesionales interesados en la disciplina.

El idioma oficial de la REVISTA DE ECONOMÍA POLÍTICA Y DESARROLLO es el español, pero se aceptarán contribuciones en inglés, francés y portugués, de docentes e investigadores de universidades, organismos de ciencia y técnica y agencias de desarrollo, nacionales y del extranjero.

Los artículos publicados están sujetos a condiciones de referato doble ciego y versarán en los temas antes indicados, en formato de artículos originales de investigación científica, artículos de revisión y reseñas de libros.

La reproducción total o parcial de los contenidos de esta Revista está autorizada a condición de mencionarla expresamente como fuente, incluyendo el título completo del trabajo correspondiente y el nombre de su autor de acuerdo a la sugerencia de citación indicada en cada uno de ellos.

Contacto:

REVISTA DE ECONOMÍA POLÍTICA Y DESARROLLO
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS
ECONÓMICAS Y JURÍDICAS DE LA
UNIVERSIDAD NACIONAL DE MORENO

Av. Bmé. Mitre N° 1891, Moreno (B1744OHC),
Prov. de Buenos Aires
Edificio Histórico — Ala Oeste 1° Piso Oficina A
102 - Interno: 100 3620

Correo electrónico: repyd@unm.edu.ar

Teléfonos:

(+54 237) 460-9300 (líneas rotativas)

(+54 11 2078-9170 (líneas rotativas)

Página web: <http://www.repyd.unm.edu.ar/>

La edición en formato digital de esta publicación también se encuentra disponible en el REPOSITORIO DIGITAL de la UNIVERSIDAD NACIONAL DE MORENO (UNM), aprobado por la Res. UNM-R N° 468/13 -ratificada por la Res. UNM-CS N° 98/14 (<http://www.unm.edu.ar/index.php/unm-virtual/biblioteca-digital>), incorporado al Sistema Nacional de Repositorios Digitales (SNRD) dependiente de la Secretaría de Gobierno de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva de la Nación y a la Base de Datos Unificada (BDU2) (cosechador de repositorios institucionales) del Sistema de Información Universitaria (SIU) dependiente del Consejo Interuniversitario Nacional (CIN).

REVISTA DE ECONOMÍA POLÍTICA Y DESARROLLO

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y
JURÍDICAS DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL
DE MORENO

EDITOR

Ramiro E. ÁLVAREZ

COMITÉ EDITORIAL

Hugo O. ANDRADE, Universidad Nacional de Moreno, Argentina

Mario E. BURKUN, Universidad Nacional de Moreno, Argentina

Roxana S. CARELLI, Universidad Nacional de Moreno, Argentina

Eduardo A. CRESPO, Universidad Federal do Rio de Janeiro, Brasil y
Universidad Nacional de Moreno, Argentina

Alejandro FIORITO, Universidad Nacional de Moreno, Argentina

Alejandro L. ROBBA, Universidad Nacional de Moreno, Argentina

Adriana M. del H. SANCHEZ, Universidad Nacional de Moreno, Argentina

REVISTA DE ECONOMÍA POLÍTICA Y DESARROLLO

(Disposición UNM-DEYA N° 01/2019)

COMITÉ CIENTÍFICO

Aldo BARBA, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italia.

Robert BOYER, Institut des Amériques, Francia.

Carlos AGUIAR de MEDEIROS, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil.

Sergio CESARATTO, Università degli Studi di Siena, Italia.

Eladio FEBRERO, Universidad de Castilla-La Mancha, España.

Thomas LAMARCHE, Université Paris-Diderot Paris 7, Francia.

Gary MONGIOVI, St. John's University, Estados Unidos.

Juan C. MORENO BRID, Universidad Nacional Autónoma de México, México.

Julio C. NEFFA, CEIL/CONICET, Argentina.

Pascal PETIT, Centre d'Economie de l'Université Paris-Nord, Francia.

Martín PUCHET ANYUL, Universidad Nacional Autónoma de México, México.

Carlos PINKUSFELD MONTEIRO BASTOS, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil.

Mario D. RAPOPORT, CONICET, Argentina.

Verónica ROBERT, Universidad Nacional de San Martín/CONICET, Argentina.

Juan Eduardo SANTARCANGELO, Universidad Nacional de Quilmes/CONICET, Argentina.

Franklin L. PERES SERRANO, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil.

Martín SCHORR, CONICET, Argentina.

Antonella STIRATI, Università degli Studi di Roma Tre, Italia.

Eric VERDIER, Aix-Marseille Université, Francia.

APOYO TÉCNICO

Juan Javier NAHABEDIAN

Paola PEREIRA

Adriana SPERANZA

SUMARIO

- 7 **PRESENTACIÓN**
Alejandro L. ROBBIA

INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

- 9 Argentina en las Cadenas Globales de Valor Automotrices: Comercio Intermedio y Caracterización Tecnológica
Maritza SOTOMAYOR y Ramiro BERTONI
- 33 Índice de Desarrollo Económico y Social: verificando los objetivos de desarrollo sostenible en los asentamientos maranhenses
Luiz Eduardo SIMÕES DE SOUZA, Felipe REIS BORTI y Perla Daniele COSTA CARREIRO
- 47 Inserção da economia do Tocantins no circuito global: uma análise na linha do tempo
Nilton MARQUES DE OLIVEIRA y Erisvaldo DE OLIVEIRA ALVES
- 65 La economía política del gobierno (1985-1989): el Plan Primavera y el debate por las reformas estructurales
Ignacio ROSSI

RESEÑA DE LIBROS

- 89 Fondamenti di Macroeconomia. Elementi di Base de
Antonella Stirati. 1° ed. – Roma: Giappichelli, 2024. 320
páginas. ISBN: 979-122-110-851-4
Alejandro FIORITO



INFORMACIÓN GENERAL

- 98 Pautas para publicación de trabajos
- 99 Guía de la presentación de artículos

PRESENTACIÓN

La REVISTA DE ECONOMIA POLITICA Y DESARROLLO es una publicación del CENTRO DE ESTUDIOS DE ECONOMIA POLITICA Y DESARROLLO (CEEPyD) que depende del DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONOMICAS Y JURIDICAS de la UNIVERSIDAD NACIONAL DE MORENO, y se desarrolla en cumplimiento a sus PRIORIDADES DE INVESTIGACIÓN, TRABAJO Y TRANSFERENCIA 2022-2024, que fueran aprobadas por la Disposición UNM-DCEYJ N° 11/23.

Fue creada por disposición UNM-DEYA N° 01/2019 y, bajo la dirección del Dr. Ramiro E. Alvarez, conforma un espacio de reflexión, debate, producción y difusión de conocimiento científico en torno a la teoría económica, los problemas del desarrollo, la economía política internacional, el sistema financiero global, los mercados de capitales y financieros locales, el análisis de las políticas económicas y del desarrollo productivo, la inserción internacional, el debate entre ambiente y desarrollo y la coyuntura económica nacional e internacional.

El presente número reúne cuatro artículos y una reseña de libro, conformando un ámbito de intercambio académico en el que confluyen investigadores radicados en universidades del exterior, particularmente de Estados Unidos y Brasil, junto con investigadores de universidades nacionales y en particular pertenecientes a la Universidad Nacional de Moreno. Asimismo, los trabajos aquí publicados abarcan un amplio espectro de áreas temáticas, que incluye desde el análisis sectorial a la luz del enfoque de Cadenas Globales de Valor, hasta el estudio de políticas estabilizadoras y reformas estructurales, pasando por el examen de políticas de planeamiento y su impacto en el desarrollo regional.

En suma, nos complace presentar este segundo número del segundo volumen de la REVISTA ECONOMÍA POLÍTICA Y DESARROLLO de la UNIVERSIDAD NACIONAL DE MORENO, quedando cordialmente invitados a participar en su próxima edición.

Moreno, Enero de 2026

Alejandro L. ROBBA

Director Académico del Centro de Estudios de Economía Política y Desarrollo
UNIVERSIDAD NACIONAL DE MORENO

Argentina en las Cadenas Globales de Valor Automotrices: Comercio Intermedio y Caracterización Tecnológica¹

Maritza SOTOMAYOR²

Ramiro BERTONI³

Resumen

Fecha de Recepción:
23 de abril de 2025

Fecha de Aceptación:
17 de octubre de 2025

Palabras clave:

- *Cadenas Global del Valor*
- *Automotriz*
- *Mercosur*

Clasificación JEL:
F14, F15, O24, O54

Este artículo analiza la inserción de Argentina en las Cadenas Globales de Valor (CGV) automotrices entre 1995 y 2023, con énfasis en su comercio bilateral con Brasil en el marco del Mercosur. A partir de los indicadores de valor agregado de la OCDE (TiVA) y de una clasificación tecnológica de bienes intermedios, se examinan los encadenamientos hacia atrás y hacia adelante, junto con las exportaciones según su nivel de contenido tecnológico. Los resultados muestran que la industria automotriz argentina presenta una fuerte dependencia de insumos importados (encadenamientos hacia atrás) y una participación más limitada como proveedora en etapas posteriores (encadenamientos hacia adelante), aunque con un rol creciente en bienes intermedios. El análisis bilateral con Brasil, mediante datos de comercio de autopartes (HS 8708) y el índice de complementariedad comercial, confirma la interdependencia regional en este sector y la relevancia del Mercosur como marco regulatorio. En conjunto, los hallazgos evidencian un patrón de especialización en productos de tecnología media, particularmente en ingeniería, y subrayan la necesidad de articular una estrategia industrial y comercial a nivel regional que permita a Argentina fortalecer su posicionamiento en las CGV y avanzar hacia actividades de mayor valor agregado.

1 Sugerencia de citación: Sotomayor, M. & Bertoni, R. (2026). Argentina en las Cadenas Globales de Valor Automotrices: Comercio Intermedio y Caracterización Tecnológica. *Revista de Economía Política y Desarrollo*. Vol.2 – Nro. 2. pp 9-31.

2 Profesora Titular, Utah Valley University, Woodbury School of Business. 800 W. University Parkway Orem, UT 84058, Estados Unidos.
Email: maritza.sotomayor@uvu.edu.

3 Profesor Asociado. Universidad Nacional de Quilmes. Roque Sáenz Peña 352, Bernal, Quilmes, Provincia de Buenos Aires, Argentina. Profesor Asociado. Universidad Nacional de Moreno. Av. Bartolomé Mitre 1891, Moreno B1744OHC, Provincia de Buenos Aires, Argentina.
Email: ramirobertonidoc@gmail.com.

Los autores expresan su profundo agradecimiento a los revisores anónimos por sus agudos comentarios y su cuidadosa lectura del manuscrito. Sus observaciones y sugerencias ayudaron a clarificar y fortalecer los argumentos presentados en este trabajo.

Abstract

This article analyzes Argentina's insertion into global value chains (GVCs) in the automotive sector between 1995 and 2023, with a particular focus on its bilateral trade with Brazil under Mercosur. Using OECD Trade in Value Added (TiVA) indicators and a technological classification of intermediate goods, the study examines both backward and forward linkages as well as the technological content of exports. The results show that Argentina's automotive industry is highly dependent on imported inputs (backward linkages) and plays a more limited role as a supplier in subsequent production stages (forward linkages), although its contribution through intermediate goods has grown over time. The bilateral analysis with Brazil, based on trade data for auto parts (HS 8708) and the trade complementarity index, confirms the regional interdependence of this sector and highlights Mercosur's role as a regulatory framework. Overall, the findings reveal a specialization pattern centered on medium-technology products, particularly engineering, and underscore the need for an articulated regional industrial and trade strategy that would enable Argentina to strengthen its position in GVCs and move toward higher value-added activities.

Keywords:

- *Global Value Chains*
- *Automotive Industry*
- *Mercosur*.

INTRODUCCIÓN

La industria automotriz, un pilar fundamental del desarrollo económico en Argentina y Brasil, contribuye significativamente a la producción industrial, el empleo y los ingresos por exportaciones (Müller, 2015; Laplane & Sarti, 2017; Dulcich, 2023). Las Cadenas Globales de Valor (CGV) han revolucionado los patrones de producción y comercio en diversas industrias, siendo el sector automotriz un ejemplo destacado de la extensa fragmentación internacional de la producción (Sturgeon et al., 2008; Timmer, et al., 2014; Baruj et al., 2017). Economías emergentes como Argentina y Brasil, con una trayectoria industrial en el sector automotriz que se remonta a mediados del siglo XX (Shapiro, 1989; Pérez-Almasi, 2022; Morero, 2013), han utilizado las CGV como una vía para ampliar y diversificar su participación en distintas etapas de la producción automotriz. Asimismo, el valor agregado y la caracterización tecnológica de los bienes intermedios en sus exportaciones son factores cruciales para evaluar sus contribuciones económicas y su posicionamiento competitivo en el mercado global.

En este contexto, el presente trabajo examina cómo se integra Argentina en las CGV automotrices, considerando especialmente su relación comercial bilateral con Brasil dentro del Mercosur y realizando además una comparación con el comercio con el resto del mundo para el período 1995-2023. A través del análisis de bienes intermedios y su caracterización tecnológica, se busca comprender cómo la participación en las CGV influye en las dinámicas comerciales y el contenido tecnológico del comercio automotor entre estas dos naciones y el resto del mundo. Este enfoque permite identificar patrones que limitan o potencian el avance de Argentina hacia actividades de mayor valor agregado dentro de las CGV.

Este estudio persigue dos objetivos principales. En primer lugar, examina la inserción de Argentina en las CGV a partir de los indicadores de Comercio en Valor Agregado (TiVA, por su sigla en inglés) de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE, por su sigla en inglés). Estos indicadores permiten medir, a nivel sectorial, los encadenamientos hacia atrás y hacia adelante, así como la importancia de los bienes intermedios en la transmisión de valor agregado y ofrecen un panorama general de la posición relativa de Argentina en comparación con Brasil y el resto del mundo.

En segundo lugar, el análisis se concentra en el sector automotor, con un enfoque progresivo que combina diferentes fuentes y niveles de desagregación. Primero, se observa el peso de Brasil en el comercio bilateral de autopartes mediante su participación porcentual y el índice de complementariedad comercial (TCI, por su sigla en inglés), lo que permite dimensionar la interdependencia regional frente al resto del mundo. Luego, se recurre a la propuesta de Sturgeon y Memedovic (2010) para identificar bienes intermedios automotrices, complementada con la clasificación tecnológica de Lall (2000), adaptada por la CEPAL, con el fin de caracterizar el perfil tecnológico de estas exportaciones. Este enfoque combinado —que articula indicadores TiVA, comercio bilateral, el TCI y clasificaciones tecnológicas— permite vincular la participación de Argentina en las CGV con la estructura de sus exportaciones de autopartes y discutir el tipo de actividades en las que el país se inserta, así como la complejidad tecnológica de los segmentos en los que participa.

La contribución empírica de este artículo radica en enfrentar una de las principales limitaciones del análisis de las CGVs: la escasez de datos recientes y suficientemente desagregados. La mayoría de los estudios sobre CGV dependen de bases construidas a partir de tablas insumo-producto, que, si bien permiten captar con detalle las interdependencias productivas entre países, requieren largos procesos de recolección y armonización, lo que retrasa su actualización. A la fecha, la base TiVA de la OCDE ofrece datos solo hasta 2020⁴, lo cual representa una restricción importante para el análisis de las transformaciones más recientes

4 Las principales bases de datos internacionales basadas en tablas insumo-producto para el análisis de cadenas globales

en los patrones de comercio y producción. Sin embargo, comparado con otras bases de datos basadas en tablas de Insumo-Producto, la TiVA ofrece los datos más recientes. Por ello, este trabajo propone complementar dicha información con estadísticas de comercio bilateral de exportaciones e importaciones hasta 2023, clasificadas tecnológicamente, lo que permite caracterizar de manera más actualizada la inserción argentina en las CGV automotrices.

El análisis se enfoca en las exportaciones de bienes intermedios del sector automotor argentino hacia Brasil —su principal socio comercial en el Mercosur— y las compara con las destinadas al resto del mundo. Esto permite observar la evolución de la participación de Argentina en las CGV entre 1995 y 2023, con especial atención al contenido tecnológico de dichas exportaciones. Comprender estas dinámicas es clave para identificar las oportunidades y limitaciones que enfrenta el país en su inserción en las CGV, especialmente en un sector tan estratégico como el automotor.

Asimismo, la relevancia de este estudio radica en que ofrece evidencia empírica actualizada y específica que puede ser utilizada para diseñar políticas comerciales e industriales más efectivas. Vincular la participación en las CGV con el contenido tecnológico permite identificar áreas en las que se requiere focalizar esfuerzos públicos y privados para avanzar hacia actividades de mayor valor agregado. Este enfoque no solo llena un vacío en la literatura empírica, sino que también contribuye al diseño de estrategias que fortalezcan la competitividad de Argentina en las redes globales de producción automotriz.

El artículo se organiza en cuatro secciones. La primera presenta el marco contextual en el que se desarrolla la CGV en la industria automotriz, con énfasis en economías emergentes como Argentina y Brasil. La segunda sección presenta el análisis del comercio bilateral de bienes intermedios entre Argentina y Brasil, así como su comparación con el comercio con el resto del mundo, utilizando la base de datos TiVA de la OCDE para identificar patrones de participación en las CGV. En la tercera sección se introduce la clasificación tecnológica de Lall (2000), junto con su correspondencia con la propuesta metodológica de Sturgeon y Memedovic (2010). La cuarta sección de resumen propone algunas reflexiones sobre política comercial derivadas de los hallazgos y concluye con los principales resultados del estudio.

I. CADENAS GLOBALES DE VALOR EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ: CONTEXTO Y DINÁMICA REGIONAL

La industria automotriz, caracterizada por una marcada fragmentación de la producción, es uno de los sectores principales donde pueden examinarse las complejidades de las CGV (Humphrey & Memedovic, 2003; Gereffi et al., 2005; Sturgeon et al., 2008). Este modelo ha permitido que las corporaciones multinacionales operen como “fábricas globales”, superando las limitaciones locales y mejorando la eficiencia mediante servicios logísticos avanzados (Humphrey & Memedovic, 2003). Por ello, el comercio de bienes intermedios tiene particular relevancia en este sector, lo que lo convierte en un indicador clave para analizar la participación de los países en las CGV (Sturgeon & Memedovic, 2010).

Esta estructura globalizada de la producción ha revolucionado las industrias y ha ofrecido a las economías emergentes oportunidades sin precedentes para integrarse en diversas etapas de la producción automotriz (Sturgeon & Van Biesebroeck, 2011; Humphrey & Memedovic, 2003; Gereffi & Fernández-Stark, 2013). Durante las primeras etapas, las economías emergentes se integraron a este proceso a través del ensamblaje final de partes y componentes, lo cual generó empleo, pero con un crecimiento limitado del valor

de valor incluyen: TiVA (OCDE), WIOD (World Input-Output Database, Universidad de Groningen), Eora MRIO (Universidad de Sídney), GTAP (Purdue University), y EXIOBASE (proyecto europeo). De estas, sólo Eora ofrece tablas actualizadas hasta 2022, pero los indicadores específicos de CGV (como eslabonamientos hacia atrás o hacia adelante) solo están disponibles en su versión UNCTAD-Eora hasta 2018.

agregado nacional (Pavlínek, 2015). Las etapas más avanzadas de la producción, que requieren capacidades tecnológicas superiores, permanecieron mayoritariamente en las economías desarrolladas, apoyadas por infraestructuras de conocimiento y capital humano más sólidos (Lung, 2004). Los fabricantes de equipos originales (OEM) juegan un papel crucial al integrar componentes y tecnologías en los productos finales. Por ello, las corporaciones transnacionales suelen mantener estas etapas en sus países de origen para aprovechar capacidades tecnológicas avanzadas y garantizar estándares de calidad e innovación (Sturgeon et al., 2008; Veloso & Kumar, 2002).

Al mismo tiempo, la industria automotriz ya formaba parte de la estructura productiva de muchos países emergentes antes de que las CGV se consolidaran como forma predominante de organización de la producción. En América Latina, Argentina y Brasil son casos emblemáticos, este sector nace y crece al calor de la Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI), que, a través de la imposición de restricciones a las importaciones, prohibiciones y altos aranceles, incentivaba a las empresas automotrices a realizar el *tariff jump* a fin de producir localmente y aprovechar la rentabilidad de vender los productos a precios superiores a los internacionales y de sus países de origen (Kosacoff, et al., 1991).

Si bien en un inicio las actividades se centraban en el ensamble, esta era una etapa concebida como transitoria (a diferencia de lo que ocurre en las CGV, donde el ensamble puede representar una forma permanente de inserción internacional). Los países solían exigir crecientes niveles de integración local de partes y piezas como condición para autorizar inversiones en el sector y aprovechar un mercado interno protegido y con escasa competencia (Katz & Kosacoff, 1989). Los gobiernos establecieron metas mediante regímenes promocionales de inversión, que en muchos casos además de contar con la protección para garantizar altos precios locales, brindaron diversos tipos de incentivos desde impositivos, pautas de remisión de divisas, costos preferenciales, entre otros. Es claro que se trató de un proceso de alta concertación entre los Estados y las empresas, más allá de que ciertas iniciativas privadas no terminaron prosperando en algunos países (Katz & Kosacoff, 1989).

Más allá de las particularidades de América Latina, entre las cuales cabe destacar que no se contó con la creación de terminales locales (excepto en Argentina desde 1949 a 1977 con la marca *Rastrojero*), se debe tener en cuenta que, en gran parte de los países en desarrollo, el sector automotriz ha sido objeto de políticas industriales debido a su efecto multiplicador, tanto en el empleo como en el valor agregado, por su relativa complejidad tecnológica y por los encadenamientos que surgen con otras actividades productivas (Baruj et al., 2017; Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas de la Nación, 2016; Cantarella, et al., 2008). En América Latina, el Mercosur ha jugado un papel clave en la integración de las CGV automotrices para sus países miembros (Vaillant, 2005; Roett, 1999; Briceño-Ruiz, 2006). Desde su creación en 1991, el bloque regional ha buscado fomentar la cooperación económica y reducir las barreras comerciales entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. A pesar del crecimiento del comercio intrarregional, el Mercosur enfrenta limitaciones, como la alta dependencia de exportaciones de bienes primarios hacia mercados extrarregionales y las asimetrías económicas entre sus miembros. Estas dinámicas han dificultado el avance hacia una integración más profunda y una participación más significativa en las CGV globales. Sin embargo, cabe aclarar que el comercio entre los socios tiene mayor complejidad y valor agregado del que se dirige a extrazona, y en dicha diferencia juega un rol central la industria automotriz (Bertoni & Moncaut, 2021).

La centralidad del comercio automotriz intrarregional se explica casi exclusivamente por el intercambio entre Argentina y Brasil, regulado por un régimen sectorial bilateral especial que antecede al Mercosur. Este marco normativo, que se presenta a continuación, sirve de contexto para entender la dinámica bilateral del sector.

A fin de comprender la motivación de este régimen, cabe recordar la relevancia que ambos países le otorgaron a esta industria, habiendo tenido estrategias sectoriales como se explicó previamente. Hacia mediados de los años ochenta comenzó un proceso de acercamiento y liberalización gradual entre la Argentina y Brasil, que sería la antesala del Mercosur, y en dicho marco la menor escala y menor fortaleza del sector en la Argentina propiciaron la negociación de un Régimen Automotriz Especial, que permitiera que ambos países pudieran mantener diversos segmentos en esta industria. Esta negociación se plasmó en el Acuerdo de Complementación Económica No. 14 (ACE 14) (Gárriz & Panigo, 2016).

Este Régimen Automotriz busca administrar las fuertes asimetrías estructurales y de incentivos entre ambos países, e incrementar la eficiencia y competitividad, con la condición de que Argentina pudiera mantener su sector automotriz. Esto llevó a que la eliminación de los aranceles intrazona se combine con la implementación de limitaciones para acotar los posibles desequilibrios en la balanza comercial sectorial (Arza, 2011; Amar & García, 2018). Para este fin, se establecieron coeficientes cercanos a la unidad que no podían ser sobrepasados por el cociente entre importaciones y exportaciones, aplicándose por separado para autopartes y vehículos terminados. Estos coeficientes, denominados *flex*, con máximos y mínimos, eran objeto de negociación y se incrementaban en cada renovación y prórroga del Régimen Automotriz, y articulándose con las regulaciones de contenido local e importado que conferirían origen para ser eximidos del pago de aranceles (Gárriz & Panigo, 2016)⁵.

En consecuencia, el régimen no podría caracterizarse de libre comercio bilateral, pese a estar exento de aranceles puesto que existía el condicionamiento dinámico que apuntaba a balanzas comerciales relativamente equilibradas (Cantarella et al., 2008). Este mecanismo, sin ser un cupo cuantitativo explícito, operaba como una restricción implícita de cantidades, afectando principalmente al socio más competitivo, en este caso Brasil. Dado que el diseño y la implementación de este Régimen son contemporáneos a la consolidación de la organización de la producción a través de CGV, que en el sector automotriz es liderado por las terminales, todas ellas firmas transnacionales, éstas no solo buscaban la menor interferencia posible en el comercio bilateral, sino también el menor arancel externo. Esto último, a fin de poder abastecerse en condiciones competitivas de sus proveedores globales ubicados generalmente fuera de la región. (Di Marzo Broggi & Moldovan, 2017). Esta tensión entre los objetivos del régimen sectorial y las aspiraciones de las terminales se minimizó por la adhesión de los países a las políticas recomendadas por el denominado consenso de Washington, que en lo pertinente a este tema recomendaban una mayor desregulación interna y liberalización del comercio (Azpiazu & Schorr, 2010).

Así, desde los años 90, y especialmente tras las reformas estructurales neoliberales, tanto Argentina como Brasil apostaron por un modelo de apertura comercial controlada y atracción de Inversión Extranjera Directa (IED), cediendo márgenes de política industrial a cambio de presencia de filiales automotrices. Estas filiales reorganizaron el espacio productivo en función de sus estrategias globales: Brasil, por su relevancia, fue concebido como un *hub* regional con múltiples líneas de producción y Argentina como una plataforma exportadora de ciertos modelos especializados —en particular camionetas medianas— (CEPAL, 2020).

A pesar de estas limitaciones, las cadenas de valor regionales y globales siguen representando una oportunidad para que Argentina y Brasil promuevan el crecimiento y la innovación en el sector automotriz. En este contexto, resulta relevante considerar una particularidad de la CVG automotriz en su organización a través de anillos (*tiers*). Siguiendo a Sessa (2013), se describen los diferentes anillos. El anillo 0.5, casi con exclusividad, son proveedores globales con capacidad tecnológica propia y que se localizan junto a

5 Estos autores explican las bandas del *flex* se ubicaron entre 0,5 y 2, ente 2000 y 2012 (del trienio 2002 a 2004 que alcanzó 2,5) Por otra parte, señalan que el régimen de origen permitía importaciones extrazona creciente, del 50% hasta el 2003, y 60 % y 65% en 2004 y 2005, a partir de cual se estableció una fórmula más compleja.

las firmas terminales, a fin de lograr la mayor cercanía geográfica para el método *just in time* que se ha generalizado en esta rama. Generalmente proveen sistemas completos como ser: motorización, cajas de cambio, ejes con diferencial, etc.. Luego, el anillo 1 también provee directamente a las terminales, pero de partes o piezas de menor complejidad o relevancia, y suele componerse por proveedores regionales y no globales que pueden aportar soluciones tecnológicas propias. Las firmas del anillo 2 trabajan para las terminales o para las empresas de los anillos precedentes y reciben los diseños de estas, destacándose sus capacidades de producción. Aquí logran más presencia empresas locales o regionales. El anillo 3 involucra productos más estandarizados que requieren menos sofisticación para su producción, y se forman mercados de mayor competencia en donde el precio gana relevancia (Sessa, 2013). Esta categorización no es taxativa, y algunas empresas multi-partes pueden pertenecer a más de un anillo o incluso, además de proveer equipo original, pueden abastecer al mercado de reposición. Bajo esta estructura productiva, como señalan Cantarella et al. (2017), los proveedores adquieren un papel cada vez más relevante, tanto en términos tecnológicos como en la generación de valor agregado, llegando a representar más de dos tercios del sector. Esta profundización del *outsourcing* tiende, a la vez, a debilitar el rol central tradicionalmente ocupado por las empresas terminales.

Por lo tanto, el interés de una mayor integración productiva o agregación de valor local/regional se ha vuelto más complejo que en el pasado. Este objetivo puede lograrse o bien a partir de dos estrategias principales, o bien una combinación de ambas, que se presentarán en forma genérica, sin necesidad de llevar el análisis al nivel de detalle de los anillos. En primer lugar, se puede buscar que los proveedores globales nacionalicen la producción mediante inversiones extranjeras directas. Esto podrá realizarse tanto por incentivos que viabilicen dichas inversiones, como por restricción o encarecimiento de las importaciones que fueren al *tariff jump*. Otra alternativa es intentar sustituir importaciones de extrazona por proveedores locales. La complejidad de esta estrategia radicará según en qué anillo se intente ingresar y qué tipo de sistema o piezas se busque reemplazar (Treacy, 2021). Una situación intermedia podría ser *joint ventures* en los cuales el proveedor histórico –posiblemente no global– aporta tecnología y sus certificaciones, y la empresa local sus capacidades productivas. Es probable que generar estos cambios requiera de políticas públicas orientadas a modificar los incentivos para las terminales y sus proveedores globales y/o aumentar las capacidades tecnológicas y productivas del tejido industrial local.

Sin embargo, suponiendo que los Estados sean capaces de diseñar e implementar estrategias hacia los fines señalados, se han evidenciado limitaciones desde la Organización Mundial del Comercio (OMC). Por ejemplo, Brasil fue demandado por las subvenciones a su Programa Innovar-Auto, y la Argentina, por la administración restrictiva de importaciones, que incluía incrementar la integración local de autopartes –ergo elevar el valor agregado en las exportaciones del sector–. No obstante, estas limitaciones se han atenuado en el contexto actual por la *semi-parálisis* del sistema de solución de controversias de la OMC, tras la acefalía de su Órgano de Apelación desde 2020 (Sacerdoti & De Stefano, 2025), así como por la creciente implementación de políticas industriales y comerciales de carácter proteccionista en distintas economías.

Si bien la próxima sección trabajará con indicadores de comercio que no llegan al detalle de los anillos en los que se organiza el sector automotriz y dada la ausencia de las estrategias mencionadas orientadas a incrementar la integración nacional /regional de partes y componentes, se considera que es necesario conocer a la complejidad de la trama productiva que está por detrás de los flujos de comercio que se analizarán.

En este sentido, comprender si existió un impacto del Régimen Bilateral entre Argentina y Brasil (inserto en un marco más amplio como es el Mercosur) en la industria automotriz es clave para evaluar el papel

de los acuerdos regionales en la inserción en las CGV. El estudio de este sector permite observar cómo la integración regional podría favorecer el crecimiento, pero también expone desafíos vinculados a las asimetrías económicas y las deficiencias en infraestructura. En este marco, el análisis del comercio de bienes intermedios automotrices resulta central para entender la inserción de Argentina en las CGV. La siguiente sección presenta los datos que permiten identificar estos bienes y examinar las dinámicas del comercio bilateral y global en el sector.

II. CADENAS GLOBALES DEL VALOR Y EL COMERCIO DE BIENES INTERMEDIOS: ARGENTINA-BRASIL Y ARGENTINA-RESTO DEL MUNDO

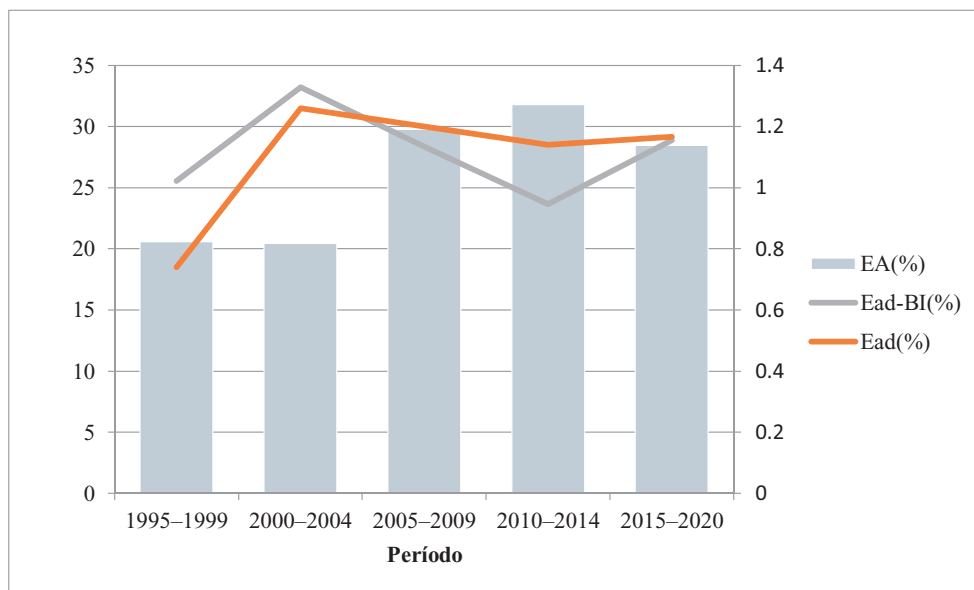
Luego de contextualizar la integración regional en el Mercosur y caracterizar el rol estratégico del sector automotriz, esta sección se centra en el análisis empírico de la participación de Argentina en las CGV automotrices a través del comercio de bienes intermedios. Para ello, se utilizan los datos de la base TiVA de la OCDE, versión 2023, correspondientes al período 1995–2020, lo que permite identificar los encadenamientos hacia atrás y hacia adelante en el comercio internacional. Como se indicó anteriormente, la base de datos TiVA es la mejor alternativa para el análisis de las CGV dado que cuenta con las series más recientes.

El análisis se basa en las definiciones metodológicas adoptadas por la OCDE (Martins Guilhoto et al., 2022), tanto por su relevancia conceptual como por ser la fuente directa de los datos. Según este enfoque, la participación en las CGVs se estructura en torno a dos conceptos fundamentales. La participación hacia atrás se refiere a la proporción del valor agregado extranjero contenido en las exportaciones brutas de un país. Esta perspectiva, asociada al *comprador*, refleja el uso de insumos importados en la producción de bienes y servicios destinados a la exportación, indicando el nivel de integración en etapas tempranas de cadenas productivas globales. Por su parte, la participación hacia adelante corresponde al valor agregado doméstico enviado a terceros países para ser utilizado como insumo en sus exportaciones. Esta perspectiva, vinculada al vendedor, destaca el rol de la economía como proveedora en etapas intermedias de las cadenas de suministro globales (Martins Guilhoto et al., 2022). Dado que el objetivo es analizar el papel de Argentina como proveedor en las cadenas globales de valor, se utiliza como variable el valor agregado doméstico contenido en las exportaciones de bienes intermedios. Si bien esta medida no permite capturar directamente los encadenamientos hacia adelante —que implican la incorporación de dicho valor en las exportaciones de otros países—, constituye una aproximación metodológica válida ante la ausencia de bases de datos actualizadas que permitan un rastreo preciso del destino del valor agregado. Su uso se justifica, además, porque los bienes intermedios exportados tienen mayor probabilidad de formar parte de etapas posteriores de producción global.

El Gráfico 1 presenta el análisis del Comercio en Valor Agregado (TiVA) para la industria automotriz argentina (vehículos automotores, remolques y semirremolques) en el período 1995–2020. Se incluyen tres indicadores: encadenamientos hacia atrás (EA), que miden la participación del valor agregado extranjero en las exportaciones argentinas, expresado como porcentaje de las exportaciones brutas; encadenamientos hacia adelante (EAd), que capturan el valor agregado doméstico incorporado en las exportaciones de terceros países, medido como porcentaje del valor agregado doméstico en las exportaciones totales; y encadenamientos hacia adelante de bienes intermedios (EAd-BI), que reflejan el valor agregado doméstico contenido en exportaciones de bienes intermedios utilizados en procesos productivos de socios y que son expresados como porcentaje del valor agregado doméstico total exportado. Los resultados se presentan como promedios quinquenales. Cabe señalar que los reportes país de la OCDE incluyen indicadores de encadenamientos hacia atrás y de demanda final extranjera; sin embargo, la propia base

TiVA define los indicadores estándar de *backward linkages* (BL, EXGR_FVASH) y *forward linkages* (FL, EXGR_DVAFXSH), que son los empleados habitualmente en la literatura académica y que se adoptan en este trabajo. Aunque el gráfico se centra exclusivamente en el sector automotriz, en el análisis se hace referencia comparativa a los valores de la manufactura y del total de actividades, lo que permite dimensionar la posición relativa del sector estudiado dentro de la estructura productiva argentina y comprender mejor las oportunidades y limitaciones de su inserción en las CGV. El análisis de los EA y de los EAd permite identificar las formas de inserción de los países en las CGV y las oportunidades que dicha inserción puede ofrecer, en función del tipo de política industrial que se adopte. Una mayor participación, especialmente en actividades de mayor complejidad, amplía el margen de acción para estrategias de desarrollo productivo más integradas.

Gráfico 1: Encadenamientos hacia atrás y hacia adelante para la industria automotriz argentina (TiVA), 1995–2020. Ambos ejes en porcentaje



Notas:

EA(%): porcentaje encadenamiento hacia atrás (participación del valor agregado extranjero en las exportaciones argentinas)

EAd(%) porcentaje encadenamiento hacia adelante (valor agregado doméstico incorporado en las exportaciones de terceros países) eje vertical derecho

EAd-BI(%): porcentaje encadenamiento hacia adelante – bienes intermedios valor agregado doméstico en exportaciones de bienes intermedios usados en procesos productivos de socios

Fuente: elaboración propia basado en datos TiVA(OECD)

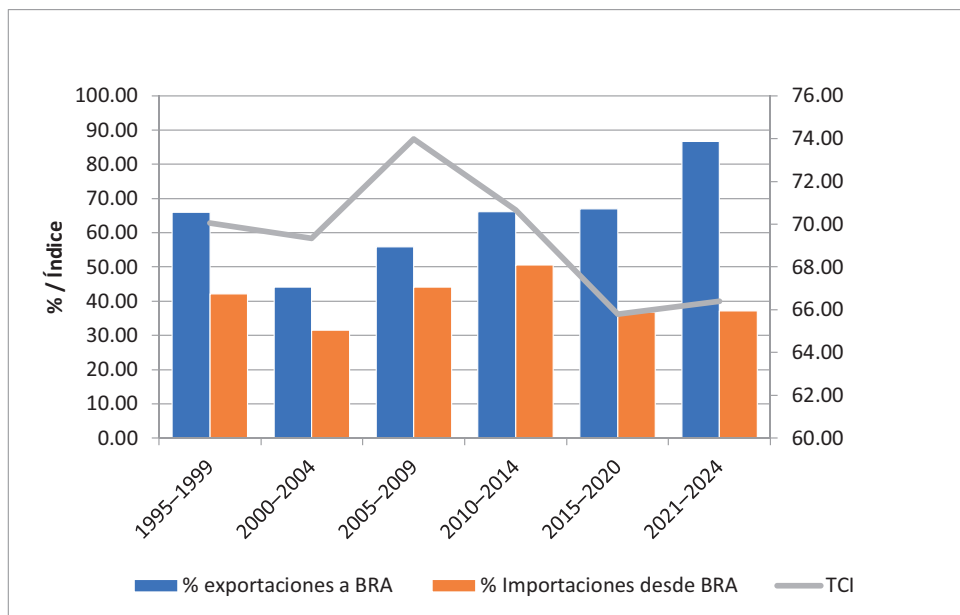
Del Gráfico 1 se observa que los EA en la industria automotriz argentina muestran un aumento sostenido a partir de mediados de la década de 2000, alcanzando valores cercanos al 30% en el periodo 2010–2014 y manteniéndose en torno a ese nivel en 2015–2020. Estos porcentajes se ubican claramente por encima de los de la manufactura en su conjunto, que rondan el 15% en los tres últimos quinquenios, y superan también al total de actividades, cuyo nivel apenas alcanza el 10% en el mismo periodo. La magnitud de esta diferencia ya podía observarse en 2005–09, cuando la manufactura en general registraba un 13.6%

del valor de sus exportaciones dependiente de insumos importados, mientras que en la industria automotriz el porcentaje ascendía a 28.3%. En otras palabras, la automotriz duplicaba la dependencia respecto al promedio de la manufactura. En términos de cadenas globales de valor, esto refleja que la automotriz argentina está mucho más integrada hacia atrás, al requerir componentes y partes del exterior para poder sostener sus exportaciones, y en consonancia con la consolidación del Mercosur y la intensificación de los vínculos bilaterales con Brasil.

Por su parte, los encadenamientos hacia adelante (EAd) en la industria automotriz resultan reducidos: como se aprecia en el eje derecho del Gráfico 1, se mantienen por debajo del 1.5% en todos los quinquenios. En contraste, la manufactura y el total de actividades exhiben valores muy superiores, por encima del 10%. Esta diferencia responde a la estructura exportadora de Argentina, cuya inserción en las CGV se da fundamentalmente a través de productos primarios y bienes de base que funcionan como insumos en etapas posteriores de producción internacional. Por ello, mientras los EAd son relevantes para sectores como la agroindustria o la minería, en el caso de la automotriz el valor agregado doméstico incorporado en las exportaciones no constituye un canal significativo de inserción hacia adelante en terceros países. No obstante, al desagregar los EAd-BI se revela una dinámica distinta, que refleja una inserción más activa y en crecimiento del sector automotor argentino dentro de las CGV. En efecto, su participación aumenta de 25.6% en 1995–1999 al máximo de 33% en el quinquenio siguiente, y finaliza algo por debajo del 30%. Aunque este desempeño sigue siendo menor al de la manufactura y al del total de actividades —este último cercano al 50%, lo que es congruente con el patrón exportador primario de Argentina— y no alcanza la magnitud de los encadenamientos hacia atrás, evidencia un aporte creciente de la industria automotriz como proveedor de insumos en las cadenas globales.

El Gráfico 2 complementa el análisis anterior al focalizar en la dimensión bilateral con Brasil. Dado que la base TiVA de la OCDE no ofrece desagregación por país socio y que las alternativas disponibles, como la World Input-Output Database (WIOD), solo llegan hasta 2013, resulta necesario recurrir a los datos de comercio bilateral de las Naciones Unidas, COMTRADE, para capturar esta dinámica. Este enfoque permite examinar si los encadenamientos identificados en el plano global están condicionados por la relación específica con Brasil en el marco de la integración regional del Mercosur. En particular, se analizan las exportaciones e importaciones de autopartes (HS 8708) como porcentaje de los flujos totales de Argentina en ese rubro, junto con el Índice de Complementariedad Comercial (TCI, por su sigla en inglés), lo cual permite dimensionar el grado de interdependencia entre ambas economías en la cadena automotriz regional.

Gráfico 2. Argentina–Brasil: participación bilateral en autopartes (8708) y TCI, 1995–2024



Nota:

TCI: Índice de Complementariedad Comercial.

Fuente: elaboración propia en base datos COMTRADE

En el caso del comercio de autopartes (HS 8708), el Gráfico 2 muestra que Brasil constituye un destino fundamental de las exportaciones argentinas en este rubro. A lo largo del período analizado por quinquenios, salvo en los años 2000, cuando la participación no alcanzó el 50%, la proporción de las exportaciones argentinas de autopartes dirigidas a Brasil se mantuvo elevada y, en el último quinquenio, superó el 80%. Esta fuerte orientación exportadora hacia el mercado brasileño se correlaciona con los resultados de los EAd-BI del Gráfico 1, donde se observaban porcentajes significativos. Siendo Brasil el principal receptor, puede sostenerse que existe una interdependencia regional en la cadena automotriz, en línea con lo señalado por otros estudios que destacan el rol del Mercosur y de los acuerdos bilaterales en el desempeño exportador de Argentina en este sector.

Por el lado de las importaciones de autopartes (HS 8708), la dinámica es distinta. En ningún quinquenio la participación de Brasil superó el 50%, lo que revela que, a diferencia de las exportaciones, las compras argentinas de autopartes muestran una diversificación más global que regional. Esta pauta se conecta con los EA del Gráfico 1: la industria automotriz argentina depende en gran medida de insumos importados, pero estos no provienen exclusivamente de Brasil, sino de un abanico más amplio de proveedores. La evidencia confirma el creciente peso de las importaciones provenientes de China, especialmente a partir de 2010, lo que acentúa la naturaleza globalizada de la provisión de partes y componentes.

Un tercer elemento que refuerza esta lectura es el Índice de Complementariedad Comercial (TCI), representado en el eje derecho del Gráfico 2. Este indicador evalúa en qué medida la estructura exportadora de un país se ajusta a la demanda importadora de su socio. En el caso de Argentina y Brasil, los niveles de complementariedad han sido elevados: alcanzaron casi el 80% en el quinquenio 2005–2009 y, si bien se redujeron posteriormente, se han mantenido por encima del 60% en los años más recientes. Estos resulta-

dos permiten caracterizar la relación como una complementariedad de nivel medio-alto, consistente con la interdependencia bilateral en el comercio de autopartes.

En suma, aunque TiVA no ofrece datos bilaterales desagregados para calcular encadenamientos, el análisis con información de COMTRADE confirma la existencia de un patrón de integración regional en las exportaciones de autopartes hacia Brasil, al tiempo que revela una dependencia más globalizada y diversificada en las importaciones. De este modo, el Gráfico 2 constituye una aproximación alternativa que permite captar la interdependencia en la cadena automotriz entre Argentina y Brasil.

Los datos presentados permiten articular la evidencia global y regional sobre la inserción de Argentina en las CGV automotrices. Desde la perspectiva de TiVA, el sector se caracteriza por una marcada dependencia de insumos importados y una contribución modesta como proveedor hacia adelante, lo que refleja una inserción estructuralmente limitada en términos de valor agregado doméstico. El análisis bilateral con Brasil complementa esta visión al mostrar que gran parte de esa dinámica se canaliza a través del Mercosur: mientras las exportaciones de autopartes exhiben una alta concentración en el mercado brasileño, las importaciones se encuentran más diversificadas y globalizadas. Esta dualidad revela que la integración argentina en las CGV automotrices es simultáneamente dependiente a escala global y condicionada a nivel regional. Avanzar hacia una mayor incorporación de valor agregado doméstico en este esquema requiere no solo de una estrategia sectorial deliberada, sino también de un marco institucional que profundice la integración comercial y reduzca las barreras persistentes dentro del Mercosur.

El análisis de los encadenamientos ofrece una base sólida para comprender la inserción de Argentina en las CGV automotrices. Para complementar esta perspectiva y captar con mayor precisión las diferencias en el contenido tecnológico del comercio, la siguiente sección incorpora un nivel de desagregación más detallado del comercio de bienes intermedios, con foco en la dinámica bilateral entre Argentina y Brasil.

III. COMERCIO BILATERAL DE BIENES INTERMEDIOS AUTOMOTRICES Y ESTRUCTURA TECNOLÓGICA EN ARGENTINA

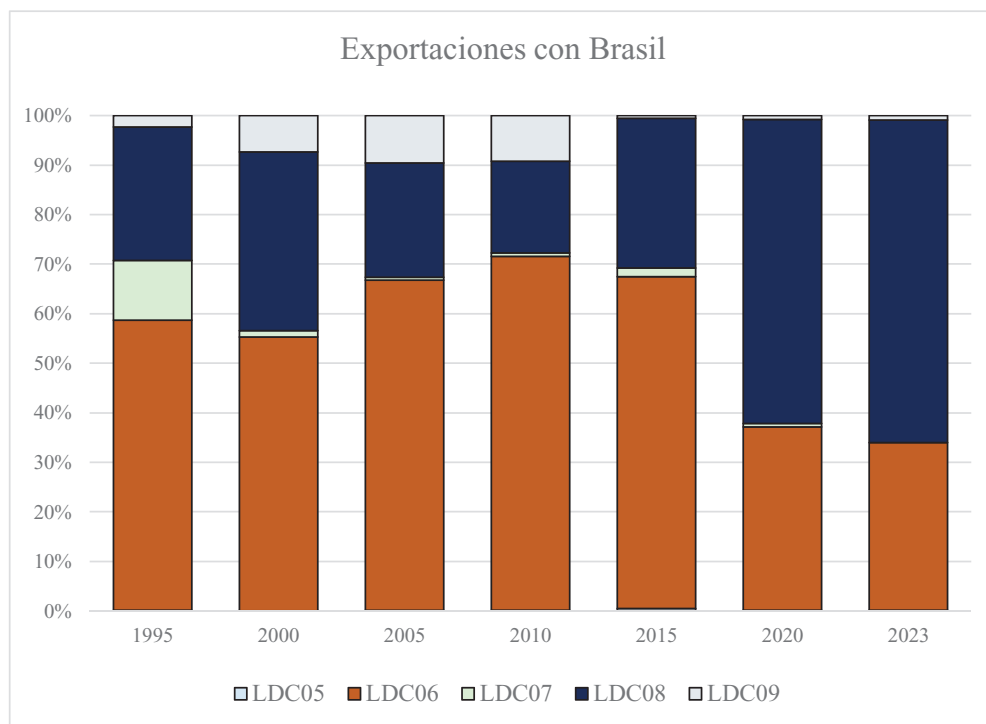
En esta sección se analiza el comercio bilateral de bienes intermedios de Argentina con Brasil y con el resto del mundo, clasificando las exportaciones según su nivel de contenido tecnológico. El propósito es identificar con mayor precisión los patrones de especialización productiva que definen su inserción en las CGV automotrices y así complementar el análisis anterior basado en los datos de TiVA. Una primera aproximación a este análisis se hace siguiendo la metodología de Sturgeon y Memedovic (2010) para clasificar bienes intermedios y finales. Bajo el supuesto de que el principal componente del comercio en las CGVs se da en los bienes intermedios, los autores construyeron una clasificación de bienes intermedios para tres sectores industriales donde se incluye la automotriz (además de vestimenta y calzado). Su metodología considera la clasificación Broad Economic Categories (BEC) Revisión 4 con la Clasificación Uniforme del Comercio Internacional (CUCI) Revisión 3 y la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de Todas las Actividades (CIIU) Revisión 3. Finalmente, los bienes intermedios están desagregados a cinco dígitos que se denominan ramas productivas.

Teniendo en cuenta la clasificación de bienes intermedios para la industria automotriz de Sturgeon y Memedovic (2010), se aplica a dichas ramas la clasificación de Lall (2000) que tiene correspondencia directa con la CIIU Revisión 3 para obtener los cinco niveles de contenido tecnológico (Véase Apéndice 1). Los datos de comercio se toman de la World Integrated Trade Solutions (WITS) del Banco Mundial para años seleccionados. Se muestran los resultados para el comercio de bienes intermedios de Argentina con Brasil y Argentina con el resto del mundo, como una aproximación complementaria de la participa-

ción de Argentina en las CGVs que es más desagregada y que incluye las categorías de nivel tecnológico para el sector automotriz.

En los Gráficos 3 y 4 se presenta la composición porcentual de las exportaciones argentinas de bienes intermedios para la industria automotriz, desagregada por contenido tecnológico, con destino a Brasil (Gráfico 3) y al resto del mundo (Gráfico 4). Para mantener consistencia con los gráficos previos, se toma como año de inicio 1995, con datos registrados cada cinco años, excepto en el último periodo que corresponde al dato más reciente disponible.

Gráfico 3: Composición porcentual de las exportaciones argentinas de bienes intermedios automotrices hacia Brasil por contenido tecnológico (1995-2023)



Nota:

LDC05 = Baja tecnología: otros productos

LDC06 = Tecnología media: automotriz

LDC07 = Tecnología media: proceso

LDC08 = Tecnología media: ingeniería

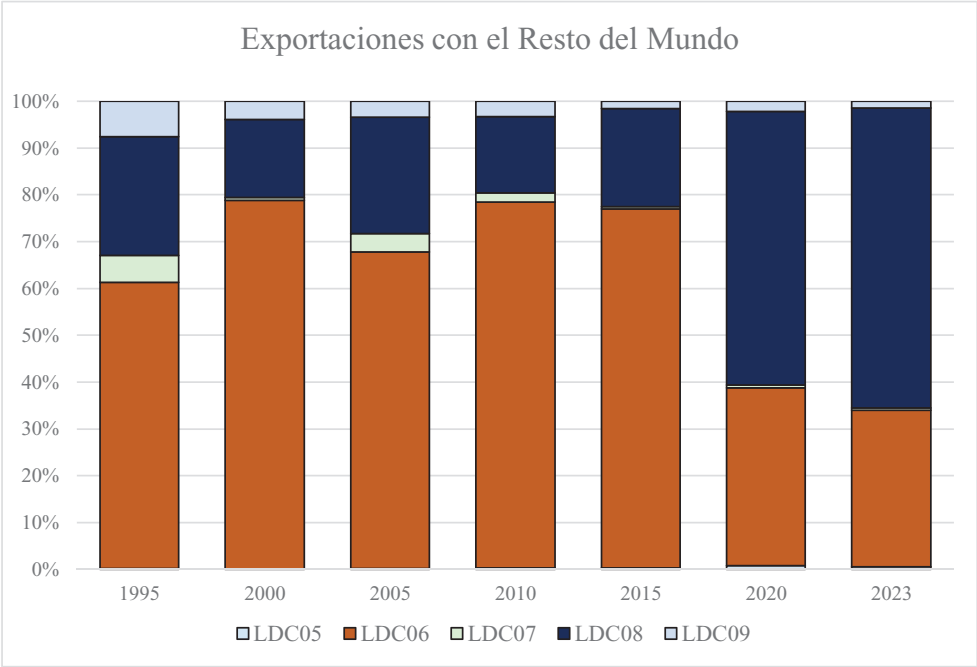
LDC09 = Alta tecnología: electrónica y eléctrica

Fuente: elaboración propia en base datos WITS varios años

En el caso de las exportaciones hacia Brasil (Gráfico 3), se observa que los bienes intermedios de tecnología media automotriz y de ingeniería representan más del 75% del total exportado, alcanzando más del 90% en los periodos de 2020 y 2023. Este cambio refleja una transición significativa: mientras que hasta 2015 predominaban los bienes de tecnología media automotriz, a partir de ese año los productos de ingeniería ganaron mayor relevancia, representando el 65.1% en 2023 y casi triplicando su participación

de 1995 (26.9%). Este cambio estructural sugiere una diversificación en las capacidades productivas de Argentina. Por otro lado, los bienes de bajo contenido tecnológico han sido marginales en este comercio, mientras que los bienes de alto contenido tecnológico, en particular los electrónicos, tuvieron un rol significativo en 2005. En conjunto, la evidencia apunta a una inserción regional concentrada en segmentos de tecnología media, con escasa proyección hacia bienes de mayor sofisticación tecnológica.

Gráfico 4: Composición porcentual de las exportaciones argentinas de bienes intermedios automotrices hacia el Resto del Mundo por contenido tecnológico (1995-2023)



Nota:
LDC05 = Baja tecnología: otros productos
LDC06 = Tecnología media: automotriz
LDC07 = Tecnología media: proceso
LDC08 = Tecnología media: ingeniería
LDC09 = Alta tecnología: electrónica y eléctrica
Fuente: elaboración propia en base datos WITS varios años

El patrón de exportaciones con el resto del mundo, mostrado en el Gráfico 4, es relativamente similar. Los bienes de tecnología media automotriz explicaron más del 65% de las exportaciones hasta 2015, pero disminuyeron en los últimos periodos, dando paso a un aumento en la participación de los bienes de ingeniería, que en 2023 alcanzaron casi el 65%. En este mercado, los bienes de alto contenido tecnológico han tenido una contribución relativamente baja, con una excepción del valor pico del 7.5% en 1995, el cual disminuye de manera constante durante los años siguientes.

Un punto relevante es que, más allá de las diferentes magnitudes de comercio, se haya encontrado que la estructura de las exportaciones hacia Brasil es relativamente similar a las destinadas al resto del mundo, lo cual indica que la capacidad productiva desarrollada en el mercado protegido tiene un nivel de competitividad tal que ha podido internacionalizarse. En otras palabras, muchos de aquellos bienes que conformaron parte de cadenas regionales de valor también han podido integrarse en cadenas globales. Esto contradice la idea de que el desarrollo de una industria protegida en el Mercosur llevaría a un relativo aislamiento, que tendría como consecuencia que los rubros destacados en el comercio intrarregional sean marginales en las ventas a extrazona (Yeats, 1998).

Por el contrario, la consolidación de una industria regional parece haber constituido la base para alcanzar escala y aprendizajes que han permitido la participación en cadenas globales. Al enfocarnos en bienes intermedios —los de mayor presencia en las CGV—, en el caso particular de Argentina hemos excluido los vehículos terminados. Como se ha señalado, esta exclusión implica no considerar las exportaciones de camionetas, que en el caso de marcas como Toyota han convertido a Argentina en un proveedor global de ciertos modelos (Pérez Almansi, 2025). Si bien podría pensarse que esta especialización incluye un alto porcentaje de partes y piezas importadas, lograr un producto competitivo requiere altos niveles de productividad y estándares de calidad. De incluirse, estos bienes probablemente reforzarían los niveles de tecnología media de proceso de la industria automotriz.

En términos generales, los resultados de los Gráficos 3 y 4 confirman que Brasil se consolida como un socio clave para el comercio de bienes intermedios de tecnología media, particularmente en sectores de ingeniería, consolidando su rol en la articulación regional del sector automotriz. En contraste, los bienes de alto contenido tecnológico han perdido peso relativo en el comercio bilateral y con el resto del mundo, lo que refleja una creciente brecha en la capacidad de integración de Argentina en segmentos tecnológicos más complejos. Esta exclusión progresiva, visible especialmente en el rubro electrónico, plantea desafíos importantes para cualquier estrategia de reindustrialización orientada a una mayor sofisticación tecnológica. Revertir dicha tendencia en las CGV con productos de alta tecnología dependerá de factores como la innovación tecnológica, la competitividad frente a terceros países y la evolución de la demanda global, lo cual requiere de la articulación de políticas públicas nacionales o regionales, coordinadas con estrategias privadas y que apunten a las tres opciones previamente señaladas: atraer vía IED a actores globales, generar empresas locales o *joint ventures*. De acuerdo a los segmentos de productos y los actores locales y extranjeros, se deberá evaluar cuál es la estrategia y los instrumentos más adecuados y, a la vez, se deberá evaluar cuidadosamente las nuevas oportunidades y desafíos en un mundo que está redefiniendo el rol y la forma de despliegue de las CGV.

IV. CONCLUSIÓN

El análisis del comercio de bienes intermedios en el sector automotriz revela los desafíos metodológicos propios de una producción globalmente fragmentada, donde las dinámicas a corto plazo resultan difíciles de captar debido a la disponibilidad de datos con rezagos significativos, como ocurre con las estadísticas de las CGV. No obstante, los resultados presentados permiten afirmar que la estructura del comercio

automotriz argentino no puede comprenderse al margen de su vínculo con Brasil, lo que subraya el papel central que ha desempeñado el Mercosur en la configuración de su patrón comercial. Sin embargo, los recurrentes desequilibrios macroeconómicos en ambos países —y particularmente en Argentina— han dificultado la implementación sostenida de políticas industriales que garanticen una estrategia de largo plazo para el sector.

El análisis de las CGV, basado en los datos TiVA de la OCDE, muestra que en el comercio bilateral automotriz han predominado en las últimas décadas los encadenamientos hacia atrás, es decir, el valor agregado extranjero incorporado en las exportaciones argentinas, en comparación con los encadenamientos hacia adelante. Esta configuración contrasta con el patrón observado en el vínculo entre México y Estados Unidos, donde predomina el ensamblaje final con fuerte dependencia de insumos importados. En el caso de Argentina y Brasil, además de encontrarse un importante Índice de Complementariedad Comercial (TCI) se observa una inserción más orientada al intercambio de componentes intermedios, especialmente dentro del marco regulatorio bilateral, que incentiva este tipo de comercio por la exigencia de evitar desbalances y por el contenido regional para la regla de origen que permite acceder al arancel cero entre los socios. El estudio también incorporó un análisis detallado de las exportaciones de bienes intermedios según su contenido tecnológico, basado en la metodología de Sturgeon y Memedovic y Lall. Los resultados mostraron una especialización en bienes de tecnología media, particularmente en el sector de ingeniería, con avances moderados respecto de décadas anteriores.

Como fuera señalado, la relativa similitud en el patrón tecnológico de los bienes intermedios que se evidencia en las exportaciones hacia Brasil y al resto del mundo implicaría que la consolidación de tecnologías intermedias lograda en las ventas dentro del bloque también ha ganado relevancia en las exportaciones extrazona, evidenciando que no se ha constituido un mercado protegido aislado.

Sin embargo, la baja presencia en segmentos de alta tecnología refleja una creciente brecha frente a otros países, especialmente en rubros como la electrónica, y plantea dificultades para avanzar hacia etapas más complejas de las CGV. Esta limitación pone de relieve la necesidad de una política industrial activa, coherente y sostenida que promueva capacidades productivas de mayor sofisticación, la cual debería ser coordinada bilateralmente entre Argentina y Brasil e idealmente sumar el resto de los socios del Mercosur. Frente a esos desafíos, el Acuerdo negociado Mercosur-UE, si bien tiene plazos de desgravación asimétricos y favorables al bloque del Sur con más de 15 años, presentaría, en caso de ratificarse, un nuevo escenario que replantearía las estrategias del sector.

En suma, este estudio contribuye a una dimensión poco explorada de la literatura empírica sobre integración productiva y comercio regional en América Latina. Al combinar diversas dimensiones —valor agregado, contenido tecnológico, socios comerciales y regulación regional— se ofrece una perspectiva más integral sobre los desafíos estructurales que enfrenta la industria automotriz argentina en su inserción regional. Para investigaciones futuras, resulta pertinente profundizar en la evolución de los segmentos tecnológicos más avanzados y analizar el rol de las políticas públicas —tanto industriales y tecnológicas como comerciales— en el fortalecimiento de la competitividad argentina en los mercados regionales y globales. Asimismo, en el contexto de la transición energética, con la electromovilidad como vector central, sería valioso desarrollar una clasificación tecnológica que permita capturar las transformaciones asociadas a este nuevo paradigma productivo.

REFERENCIAS

- Amar, A., & García, F. (2018). *Integración productiva entre la Argentina y el Brasil: Un análisis basado en metodologías de insumo-producto interpaís*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/43623>
- Arza, V. (2011). Mercosur as an export platform for the automotive industry. *CEPAL Review*, 103, 113–130.
- Azpiazu, D., & Schorr, M. (2010). La industria argentina en la posconvertibilidad: Reactivación y legados del neoliberalismo. *Problemas del Desarrollo. Revista Latinoamericana de Economía*, 41(161), 111–139. <http://dx.doi.org/10.22201/iiec.20078951e.2010.161.18498>
- Baruj, G. A., Obaya, M., Porta, F. E., Santarcangelo, J. E., & Sessa, C. (2017). *El complejo automotriz argentino: situación tecnológica, restricciones y oportunidad* (Informe de 104 páginas). Centro de Estudios y Pensamiento Estratégico Integrador. <http://hdl.handle.net/11336/110818>
- Bertoni, R., & Moncaut, N. (2021). El comercio de bienes intra-MERCOSUR: Integración, interdependencia desigual y composición. In M. Kestelboim (Comp.), *MERCOSUR: Una política de Estado* (pp. 185–210). Ministerio de Relaciones Exteriores de Comercio y Culto. https://cancilleria.gob.ar/userfiles/recursos/mercotur_w.pdf
- Briceño-Ruiz, J. (2006). Regionalismo estratégico e interregionalismo en las relaciones externas del Mercosur. *Revista Aportes para la Integración Latinoamericana*, 12(15), 30–45.
- Cantarella, J., Katz, L. & de Guzmán, G. (2008). *La industria automotriz argentina: Limitantes a la integración local de autocomponentes*. Laboratorio de Investigación sobre Tecnología, Trabajo, Empresa y Competitividad, Universidad Nacional de General Sarmiento – Instituto de Industria. https://www.funcex.org.br/material/redemercosul_bibliografia/biblioteca/ESTUDOS_ARGENTINA/ARG_163.pdf
- Cantarella, J., Katz, L. & Monzón, N. (2017). Argentina: factores que debilitan la integración de autopartes locales. En P. Lavarello, D. Panigo & M. Schorr (comps.), *La encrucijada del autopartismo en América Latina*. UNDAV- APEL
- CEPAL. (2020). El comercio intra-MERCOSUR en tiempos de pandemia. Naciones Unidas. *Boletín de comercio exterior del MERCOSUR*. N° 3. <https://hdl.handle.net/11362/46002>
- Di Marzo Broggi, E. & Moldovan, P. (2017). La política automotriz común de Argentina y Brasil. Implicancias para el sector autopartista. En P. Lavarello, D. Panigo & M. Schorr (comps.), *La encrucijada del autopartismo en América Latina*. UNDAV- APEL. https://www.researchgate.net/profile/Demian-Panigo/publication/323383163_La_encrucijada_del_autopartismo_en_America_Latina/links/5a9186a445851535bcd78b4a/La-encrucijada-del-autopartismo-en-America-Latina.pdf
- Dulcich, F. (2023). Potential impacts of the Mercosur-EU agreement on the automotive value chains in Brazil and Argentina. *Economia e Sociedade*, 32(1), 135–162. <https://doi.org/10.1590/1982-3533.2023v32n1art06>
- Gárriz, A., & Panigo, D. (2016). El impacto de la Política Automotriz Común (PAC) sobre la industria autopartista de Argentina y Brasil. *Documento de análisis N° 5*. Friedrich-Ebert-Stiftung (FES)
- Gereffi, G., & Fernández-Stark, K. (2013). Global value chain-oriented industrial policy: The role of emerging economies. En D. K. Elms & P. Low (Eds.), *Global value chains in a changing world* (pp. 329–360). World Trade Organization.
- Gereffi, G., Humphrey, J., & Sturgeon, T. (2005). The governance of global value chains. *Review of International Political Economy*, 12(1), 78–104. <https://doi.org/10.1080/09692290500049805>.
- Humphrey, J., & Memedovic, O. (2003). *The global automotive industry value chain: What prospects for upgrading by developing countries* (UNIDO Sectorial Studies Series Working Paper). United Nations Industrial Development Organization. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=424560
- Jones, R. W., & Kierzkowski, H. (2001). Globalization and the consequences of international fragmentation. In R. Dornbusch, G. Calvo, & M. Obstfeld (Eds.), *Money, factor mobility and trade: The festschrift in honor of Robert A. Mundell* (pp. 365–383). MIT Press.

- Jones, R. W., & Kierzkowski, H. (1990). The role of services in production and international trade: A theoretical framework. In R. W. Jones & A. O. Krueger (Eds.), *The political economy of international trade* (pp. 31–48). Basil Blackwell.
- Katz, J., & Kosacoff, B. (1989). *El proceso de industrialización en la Argentina: evolución, retroceso y prospectiva*. Centro de Estudios de Tecnología (CET) / Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). <https://hdl.handle.net/11362/28587>
- Kosacoff, B., Todesca, J., & Vispo, A. (1991). *La transformación de la industria automotriz argentina: su integración con Brasil*. Comisión Económica para América Latina (CEPAL), Oficina en Buenos Aires, Área de Desarrollo Industrial. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/b7dd6160-35f1-4413-a65f-bf02b39fb06b/content>
- Lall, S. (2000). The technological structure and performance of developing country manufactured exports, 1985–98. *Oxford Development Studies*, 28(3), 337–369. <https://doi.org/10.1080/713688318>
- Laplane, M., & Sarti, F. (2017). La reestructuración de la industria automotriz brasileña en los noventa. En P. Lavarello, D. Panigo, & M. Schorr (Comps.), *La encrucijada del autopatismo en América Latina*. UNDAV-APEL.
- Lung, Y. (2004). The changing geography of the European automobile system. *International Journal of Automotive Technology and Management*, 4(2–3), 137–165.
- Martins Guilhoto, J., Webb, C., & Yamano, N. (2022). *Guide to OECD TiVA indicators, 2021 edition* (OECD Science, Technology and Industry Working Papers, No. 2022/02). OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/58aa22b1-en>
- Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas de la Nación. Secretaría de Política Económica y Planificación del Desarrollo. Subsecretaría de Planificación Económica. Dirección Nacional de Planificación Sectorial. (2016). *Informes de cadenas de valor. Año 1 - N.º 4: Cadena automotriz y autopartista*. Buenos Aires: Presidencia de la Nación. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/sspe_cadena_de_valor_automotriz.pdf
- Moncaut, N., Robert, V., & Yoguel, G. (2017). Modalidades de inserción en cadenas globales de valor: Tres casos de estudio en Pymes argentinas del sector de software y servicios informáticos. *Revista Pymes, Innovación y Desarrollo*, 5(3), 3–22.
- Morero, H. (2013). El proceso de internacionalización de la trama automotriz argentina. *H-industria: Revista de historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latina*, 7(12): 1–36.
- Müller, A. (2015). La industria automotriz y el sector externo: un análisis (Documento de trabajo No. 46). CESPRI: Centro de Estudios de la Situación y Perspectivas de la Argentina. ISSN 1853-7073
- OECD. (2023). *Trade in Value Added (TiVA) database*: November 2023 edition. OECD Statistics. <https://www.oecd.org/industry/ind/measuring-trade-in-value-added.htm>
- Pavlinek, P. (2015). The impact of the 2008–2009 crisis on the automotive industry: Global trends and firm-level effects in Central Europe. *European Urban and Regional Studies*, 22(1), 20–40. <https://doi.org/10.1177/0969776412460534>
- Pérez Almansi, B. (2022). The Argentine automotive chain since the convertibility crisis: An analysis of its evolution and principal problems (2002–2019). *CEPAL Review*, (137), 193–214
- Pérez Almansi, B. (2025). Does a Foreign Subsidiary Create Positive Linkages with Local Suppliers? An Analysis of Governance and Upgrading in Toyota Argentina's Automotive Value Chain. *Latin American Business Review*, 26(1):1–29. <https://doi.org/10.1080/10978526.2024.2439319>
- Roett, R. (1999). *The new Brazil*. Brookings Institution Press. <https://www.brookings.edu/book/the-new-brazil/>
- Sacerdoti, G., & de Stefano, C. (2025). The WTO and its dispute settlement system in 2023–2024: Navigating the crisis, engaging in reform, addressing trade and climate change. *Bocconi Legal Studies Research Paper*, No. 5176727. SSRN. <https://doi.org/10.2139/ssrn.5176727>
- Sessa, C. (2013). Autopartes. Documento de referencia. Argentina Innovadora. Ministerio de Ciencia,

- Tecnología e Innovación Productiva de la Nación. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/autopartes_doc.pdf
- Shapiro, H. (1989). State intervention and industrialization: The origins of the Brazilian automotive industry. *The Journal of Economic History*, 49(2), 448-450.
- Sturgeon, T. J., & Memedovic, O. (2010). *Mapping global value chains: Intermediate goods trade and structural change in the world economy* (UNIDO Working Paper No. 5). United Nations Industrial Development Organization.
- Sturgeon, T., Van Biesebroeck, J., & Gereffi, G. (2008). Value chains, networks and clusters: Reframing the global automotive industry. *Journal of Economic Geography*, 8(3), 297-321.
- Sturgeon, T. J., & Van Biesebroeck, J. (2011). Global value chains in the automotive industry: An enhanced role for developing countries? *International Journal of Technological Learning, Innovation and Development*, 4(1-3), 181-205.
- Timmer, M., Erumban, A., Los, B., Stehrer, R., & De Vries, G. (2014). Slicing Up Global Value Chains. *Journal of Economic Perspectives*, 28(2), 99-118. <https://doi.org/10.1257/JEP.28.2.99>
- Treacy, M. (2021). *¿Por qué es tan difícil consolidar la integración regional?: Tensiones en la construcción del MERCOSUR a través de un análisis de la integración productiva de la cadena automotriz*, Teseo Ediciones. <https://www.teseopress.com/mercosurintegracionproductivaregional/>
- Vaillant, M. (2005). *MERCOSUR: Southern integration under construction* (MPRA Paper No. 47251). Munich Personal RePEc Archive. <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/47251/>
- Veloso, F., & Kumar, R. (2002). *The automotive supply chain: Global trends and Asian perspectives* (ERD Working Paper Series No. 3). Asian Development Bank, Economics and Research Department.
- World Bank. (2020). *Global value chains: Trading for development in the age of global value chains*. <https://wits.worldbank.org/gvc/global-value-chains.html>
- Yeats, A. (1998). Does Mercosur's trade performance raise concerns about the effects of regional trade arrangements? *World Bank Economic Review*, 12:1-28. <https://doi.org/10.1093/wber/12.1.1>

APÉNDICE 1

Clasificación de bienes intermedios de la industria automotriz según correspondencias BEC-CUCI-CIU y su asignación a los grupos tecnológicos de Lall (2000)

BEC Rev 4	CICU Rev 3	CICU Descripción	CIU Rev 3	CIU Descripción	LALL	CICU	CICU Descripción de 3 dígitos
Bienes Intermedios							
53	69915	Las demás guarniciones, herrajes y artículos similares a los vehículos automóviles	2899	Fabricación de otros productos metálicos n.e.o.p..	LDC05	699	Manufactures of base metal, n.e.s.
53	82112	Asientos del tipo de los utilizados para vehículos automóviles	3610	Fabricación de muebles	LDC05	821	Muebles y piezas
53	78431	Parachoques y sus partes de vehículos automóviles de los grupos 722, 781, 782 y 783	3430	“	LDC06	784	Partes y accesorios de vehículos de los modelos 722, 781, 782, 783
53	78432	Las demás partes y accesorios de carrocerías (incluidas las cabinas) de los vehículos automóviles de los grupos 722, 781, 782 y 783	3430	“	LDC06	784	“
53	78433	Frenos y servofrenos y sus partes, de los vehículos automóviles de los grupos 722, 781, 782 y 783	3430	“	LDC06	784	“
53	78434	Capas de cambios de los vehículos de motor de los grupos 722, 781, 782 y 783	3430	“	LDC06	784	“
53	78435	Ejes motrices con diferencial, incluso provistos de otros componentes de transmisión	3430	“	LDC06	784	“
53	78436	Ejes no motores, y sus partes, de los vehículos automóviles de los grupos 722, 781, 782 y 783	3430	“	LDC06	784	“
53	78439	Las demás partes y accesorios de los vehículos automóviles de los grupos 722, 781 y 782	3430	“	LDC06	784	“
53	78535	Partes y accesorios de motocicletas (incluidos los ciclomotores)	3591	Fabricación de motocicletas	LDC06	785	Motocicletas y ciclos
53	7841	Chasis provistos de motores para los vehículos automóviles de los grupos 722 y 781	3410	“	LDC07	784	Partes y accesorios de vehículos de los modelos 722, 781, 782, 783
53	78421	Carrocerías (incluidas las cabinas) para los vehículos automóviles del grupo 781	3420	Fabricación de carrocerías para vehículos de motor; remolques and semi- remolques	LDC07	784	“
53	78689	Partes de remolques y semirremolques de la partida 786.1, subgrupo 786.2	3420	“	LDC07	786	Remolques y semirremolques

Nota: La columna “LALL” indica el grupo de contenido tecnológico (LDC05–LDC09) asignado a cada partida, en correspondencia con la clasificación de Lall (2000). Esta misma agrupación es la utilizada para los Gráficos 3 y 4.

BEC Rev 4	CICU Rev 3	CICU Descripción	CIU Rev 3	CIU Descripción	LALL	CICU	CICU Descripción de 3 dígitos
53	71311	Motores de pistones de combustión interna alternativos o rotativos de encendido por chispa	3530	Fabricación de aviones y naves espaciales	LDC08	713	Motores de pistones de combustión interna, partes, n.e.o.p.
53	71321	Motores alternativos de émbolo de combustión interna para vehículos propulsados de cilindrada inferior o igual a 1.000 cc	3410	Fabricación de vehículos de motor	LDC08	713	“
53	71322	Motores alternativos de pistones de combustión interna para vehículos de propulsión superior a 1.000 cc	3410	“	LDC08	713	“
53	71323	Motores de émbolo de encendido por compresión (diésel o semidiésel)	3410	“	LDC08	713	“
53	71391	Partes y piezas destinadas únicamente o principalmente a motores de los subgrupos 713.2, 713.3 y 713.8, identificables exclusiva o principalmente con motores de émbolo de encendido por chispa	3430	Fabricación de partes y accesorios para vehículos automóviles y sus motores	LDC08	713	“
53	71392	Partes y piezas (n.e.o.p.) para motores de los subgrupos 713.2, 713.3 y 713.8, identificables exclusiva o principalmente con motores de émbolo de encendido por compresión	3430	“	LDC08	713	“
53	76211	Receptores de radiodifusión que no puedan funcionar sin una fuente externa de energía, del tipo de los utilizados en los vehículos automóviles (incluidos los aparatos capaces de recibir radiotelefonía o radiotelegrafía) que lleven incorporados aparatos de grabación o reproducción de sonido	3230	Fabricación de receptores de televisión y radio, aparatos de grabación o reproducción de sonido o video y productos conexos	LDC08	762	Receptores de radiodifusión, incluso combinados
53	76212	Receptores de radiodifusión que no puedan funcionar sin una fuente externa de energía, del tipo de los utilizados en los vehículos automóviles (incluidos los aparatos capaces de recibir radiotelefonía o radiotelegrafía) que no incorporen aparatos de grabación o reproducción de sonido	3230	“	LDC08	762	“
53	77313	Juegos de cables de encendido y otros juegos de cables de los tipos utilizados en vehículos, aeronaves o barcos	3190	Fabricación de otros equipos eléctricos n.e.o.p.	LDC08	773	Equipos de distribución de electricidad, n.e.o.p.
53	88571	Relojes de cuadro de instrumentos y relojes de tipo analógico, para vehículos, aeronaves o barcos	3330	Fabricación de relojes de pulsera y de pared	LDC08	885	Relojes de pulsera y de pared.

BEC Rev 4	CICU Rev 3	CICU Descripción	CIU Rev 3	CIU Descripción	LALL	CICU	CICU Descripción de 3 dígitos
53	77812	Acumuladores eléctricos (baterías de almacenamiento)	3140	Fabricación de acumuladores, pilas primarias y baterías primarias	LDC09	778	Máquinas y aparatos eléctricos, n.c.p.
53	77823	Unidades de lámparas de haz sellado	3150	Fabricación de lámparas eléctricas y equipos de iluminación	LDC09	778	“
53	77831	Equipos eléctricos de encendido o arranque del tipo de los utilizados para motores de combustión interna de encendido por chispa o por compresión	3190	Fabricación de otros equipos eléctricos n.c.o.p.	LDC09	778	“
53	77833	Partes del equipo de la partida 778.31	3190	“	LDC09	778	“
53	77834	Aparatos eléctricos de alumbrado o señalización (con exclusión de los artículos del subgrupo 778.2), limpiaparabrisas, desempañadores y desempañadores, de los tipos utilizados para bicicletas o vehículos automóviles	3190	“	LDC09	778	“
53	78425	Carrocerías (incluidas las cabinas) para los vehículos automóviles de los grupos 722 y 782	3420	“	LDC09	784	Partes y accesorios de vehículos de los modelos 722, 781, 782, 783

BEC Rev 4	CICU Rev 3	CICU Descripción	CIU	CIU Descripción	LALL	CICU	CICU Descripción de 3 dígitos
Bienes Finales							
51	7812	Vehículos automóviles para el transporte de personas, n.c.o.p.	3410	Fabricación de vehículos de motor	LDC06	781	Vehículos automotores para el transporte de personas
522	78511	Motocicletas (incluidos los ciclomotores) y motocicletas equipadas con motor auxiliar, con o sin sidecar, con motor de pistón alternativo de combustión interna de cilindrada inferior o igual a 50 cc	3591	Fabricación de motocicletas	LDC06	785	Motocicletas y ciclos
522	78513	Motocicletas (incluidos los ciclomotores) y motocicletas equipadas con motor auxiliar, con o sin sidecar, con motor de pistón alternativo de combustión interna de cilindrada superior a 50 cc pero inferior o igual a 250 cc	3591	“	LDC06	785	“

BEC Rev 4	CICU Rev 3	CICU Descripción	CIU	CIU Descripción	LALL	CICU	CICU Descripción de 3 dígitos
522	78515	Motocicletas (incluidos los ciclomotores) y motocicletas equipadas con motor auxiliar, con o sin sidecar; con motor de pistón alternativo de combustión interna de cilindrada superior a 250 cc pero inferior o igual a 500 cc	3591	“	LDC06	785	“
522	78516	Motocicletas (incluidos los ciclomotores) y motocicletas equipadas con motor auxiliar, con o sin sidecar; con motor de pistón alternativo de combustión interna de cilindrada superior a 500 cc pero inferior o igual a 800 cc	3591	“	LDC06	785	“
522	78517	Motocicletas (incluidos los ciclomotores) y motocicletas equipadas con motor auxiliar, con o sin sidecar; con motor de pistón alternativo de combustión interna de cilindrada superior a 800 cc	3591	“	LDC06	785	“
522	78519	Motocicletas (incluidos los ciclomotores) y motocicletas equipadas con motor auxiliar, con o sin sidecar; otros: sidecars	3591	“	LDC06	785	“

Nota: La columna “LALL” indica el grupo de contenido tecnológico (LDC05–LDC09) asignado a cada partida, en correspondencia con la clasificación de Lall (2000). Esta misma agrupación es la utilizada para los Gráficos 3 y 4.

Índice de Desarrollo Económico y Social: verificando los objetivos de desarrollo sostenible en los asentamientos maranhenses¹

Luiz Eduardo SIMÕES DE SOUZA²

Felipe REIS BORTI³

Perla Daniele COSTA CARREIRO⁴

Resumen:

Fecha de Recepción:
20 de Febrero de 2025

Fecha de Aceptación:
14 de Noviembre de 2025

Palabras clave:

- Sostenibilidad
- Proyectos de asentamiento
- Índice de Desarrollo Económico y Social (IDES)
- Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)
- Políticas públicas.

Clasificación JEL;
O15; Q01; I31; R23.

Este artículo analiza la experiencia de aplicación del Índice de Desarrollo Económico y Social (IDES) en los Proyectos de Asentamiento de Maranhão, Brasil, abordando los desafíos y oportunidades identificados a la luz de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). El IDES, compuesto por dimensiones como ingresos, educación, salud, saneamiento y ocio, se utilizó para evaluar el desarrollo socioeconómico de 16 proyectos de asentamiento, con datos recopilados entre agosto de 2022 y noviembre de 2023. Los resultados evidencian desigualdades regionales y destacan dificultades relacionadas con la regularización de tierras, infraestructura básica y acceso a servicios esenciales, afectando principalmente las dimensiones de ingresos, salud y saneamiento. El análisis conecta las condiciones locales con los ODS, con énfasis en la erradicación de la pobreza (ODS 1), salud de calidad (ODS 3), educación de calidad (ODS 4), saneamiento

1 Sugerencia de citación: Souza, L. E. S. de, Reis Borti, F., Costa Carreiro, P. D. (2026). Índice de Desarrollo Económico y Social: verificando los objetivos de desarrollo sostenible en los asentamientos maranhenses. *Revista de Economía Política y Desarrollo*. Vol.2 – Nro. 2, pp 33-45.

2 Universidad Federal de Maranhão. Historiador. Doctor en Historia Económica, Profesor Asociado. Av. Dos Portugueses, 1966 – Prédio CCSO – Sala 101-B, São Luís – MA, CEP: 65070-605. Correo electrónico: luiz.souza@ufma.br.

3 Universidad Federal de Maranhão. Economista. Mestre en Desarrollo Socioeconómico. Av. Dos Portugueses, 1966 – Prédio CCSO – Sala 101-B, São Luís – MA, CEP: 65070-605. Correo electrónico: felipe.borti@discente.ufma.br.

4 Universidad Federal de Maranhão. Economista. Maestra en Desarrollo Socioeconómico. Av. Dos Portugueses, 1966 – Prédio CCSO – Sala 101-B, São Luís – MA, CEP: 65070-605. Correo electrónico: perla.daniele@discente.ufma.br.

básico y agua limpia (ODS 6) y reducción de las desigualdades (ODS 10). Este estudio refuerza la importancia de integrar políticas públicas regionales con metas globales, proponiendo estrategias que promuevan el desarrollo sostenible y la inclusión social. El enfoque presentado busca contribuir a la planificación de intervenciones más efectivas en los asentamientos rurales, alineadas con las directrices de los ODS y las necesidades de comunidades locales.

Abstract:

This article analyzes the application of the Economic and Social Development Index (IDES) in the Settlement Projects of Maranhão, Brazil, addressing the challenges and opportunities identified in light of the Sustainable Development Goals (SDGs). The IDES, composed of dimensions such as income, education, health, sanitation, and leisure, was used to evaluate the socioeconomic development of 16 settlement projects, with data collected from August 2022 to November 2023. The results highlight regional inequalities and emphasize difficulties related to land regularization, basic infrastructure, and access to essential services, affecting primarily the dimensions of income, health, and sanitation. The analysis links local conditions to the SDGs, emphasizing poverty eradication (SDG 1), good health and well-being (SDG 3), quality education (SDG 4), clean water and sanitation (SDG 6), and reduced inequalities (SDG 10). This study underscores the importance of integrating regional public policies with global goals, proposing strategies to promote sustainable development and social inclusion. The approach presented aims to contribute to the planning of more effective interventions in rural settlements, aligned with the SDGs' guidelines and the needs of local communities.

Keywords:

- *Sustainable development*
- *Settlement projects*
- *Economic and Social Development Index (IDES)*
- *Sustainable Development Goals (SDGs)*
- *Public policies.*

I. INTRODUCCIÓN

El desarrollo económico y social constituye un pilar fundamental para la construcción de sociedades inclusivas, resilientes y sostenibles. En Brasil, particularmente en regiones rurales como Maranhão, garantizar condiciones de vida dignas para las poblaciones asentadas representa un desafío que demanda soluciones innovadoras y políticas públicas eficaces. En este contexto, los Proyectos de Asentamiento (PAs)⁵ desempeñan un papel central, promoviendo el acceso a la tierra, la inclusión social y el desarrollo productivo para miles de familias. No obstante, la evaluación y el monitoreo de estos proyectos son esenciales para identificar desafíos, medir avances y orientar acciones que amplíen sus impactos positivos.

El Programa Titula Brasil, instituido por el Gobierno Federal en 2020, tiene como objetivo optimizar la política de titulación en los proyectos de reforma agraria del INCRA o en tierras públicas federales sujetas a regularización. Operacionalizado mediante acuerdos de cooperación técnica entre el Instituto Nacional de Colonización y Reforma Agraria (INCRA) e instituciones como prefecturas y universidades, el programa busca integrar a los agricultores en la dinámica productiva y social, fortaleciendo la regularización agraria y el desarrollo regional⁶.

En junio de 2022, se firmó el Término de Ejecución Descentralizada⁷ (TED) entre el INCRA y la Universidad Federal de Maranhão (UFMA), con el propósito de estimular el desarrollo socioeconómico de las áreas de asentamiento, generando empleo y renta a través de la implantación de agroindustrias y la gestión de cooperativas. Actualmente, Maranhão cuenta con más de 130 mil familias asentadas en más de 1.000 proyectos, ocupando un área de 4,7 millones de hectáreas.

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), establecidos por la ONU (United Nations, Department of Economic and Social Affairs, 2024), ofrecen un marco de referencia valioso para el análisis y la implementación de políticas públicas. Entre las 17 metas globales, destacan la erradicación de la pobreza (ODS 1), la salud y el bienestar (ODS 3), la educación de calidad (ODS 4), el saneamiento básico y el agua limpia (ODS 6) y la reducción de las desigualdades (ODS 10). Estos objetivos están directamente relacionados con los desafíos que enfrentan los asentamientos rurales de Maranhão, los cuales presentan indicadores preocupantes en varias de estas dimensiones.

5 Los Proyectos de Asentamiento (PAs) son iniciativas promovidas por el Instituto Nacional de Colonización y Reforma Agraria (INCRA) en Brasil, orientadas a la redistribución de tierras y a la implementación de políticas de reforma agraria. Consisten en la creación de unidades territoriales donde familias campesinas acceden a lotes de tierra para producción agrícola, con apoyo estatal en infraestructura, crédito y asistencia técnica.

6 UFMA e INCRA firman la orden de servicio para el inicio de las actividades del Término de Ejecución Descentralizada. (2022). Recuperado el 15 de mayo de 2024, de <https://portalpadrao.ufma.br/site/noticias/ufma-e-incra-assinam-ordem-de-servico-para-inicio-das-atividades-do-termo-de-execucao-descentralizada>.

7 El Término de Ejecución Descentralizada (TED) es un instrumento jurídico-administrativo utilizado por la administración pública brasileña para formalizar la transferencia de la ejecución de acciones o proyectos entre órganos y entidades de una misma esfera de gobierno, sin implicar el traspaso directo de recursos financieros. Su finalidad es permitir que una institución ejecute determinadas actividades o proyectos en nombre de otra, cuando dispone de la capacidad técnica o administrativa necesaria para ello. En el ámbito universitario y de las políticas agrarias, el TED se emplea, por ejemplo, para que una universidad federal, como la Universidade Federal do Maranhão (UFMA), ejecute conjuntamente con el Instituto Nacional de Colonización y Reforma Agraria (INCRA) proyectos de investigación, formación o asistencia técnica vinculados a la reforma agraria y al desarrollo rural sostenible.

En este escenario, el Índice de Desarrollo Económico y Social (IDES) emerge como una herramienta innovadora para medir el desempeño socioeconómico de los asentamientos. El IDES es un indicador empírico creado a partir de una metodología desarrollada por el Grupo de Estudios en Economía Política e Historia Económica (GEEPHE). El IDES integra múltiples dimensiones del desarrollo, como renta, empleo, educación, salud e infraestructura, en un solo índice, permitiendo comparar regiones y analizar tendencias socioeconómicas. Su construcción combina la normalización y ponderación de variables estadísticas, facilitando la evaluación de políticas públicas y la identificación de desigualdades territoriales. Compuesto por dimensiones como ingresos, educación, salud, saneamiento y ocio, el IDES permite un análisis integrado de las condiciones de vida de las comunidades. Su aplicación en los PAs de Maranhão, en una iniciativa conjunta del INCRA y la UFMA, representa un hito en el esfuerzo por calificar acciones dirigidas al desarrollo rural sostenible.

La supervisión ocupacional y la regularización agraria son componentes estratégicos de esta iniciativa. La primera tiene como objetivo brindar acompañamiento técnico a los asentados, promoviendo la sostenibilidad ambiental y la mejora de la producción. La segunda es fundamental para garantizar seguridad jurídica y acceso a recursos financieros, asistencia técnica y programas de fomento, consolidando la autonomía de los agricultores familiares. La combinación de estas acciones es esencial para la efectividad de los PAs y su contribución a los ODS.

Los resultados preliminares del IDES evidencian desafíos significativos, especialmente en las dimensiones de ingresos, saneamiento y salud, cuyos indicadores se encuentran por debajo de las metas deseadas. Por otro lado, la educación y el ocio muestran un potencial de mejora, destacando la importancia del compromiso comunitario y la colaboración interinstitucional. La conexión entre los resultados del IDES y los ODS permite un análisis estratégico, alineando acciones locales con metas globales y creando un ciclo virtuoso de desarrollo.

Los asentamientos rurales de Maranhão enfrentan desafíos específicos que reflejan desigualdades regionales. Las áreas más aisladas presentan mayores dificultades en términos de infraestructura y servicios básicos, mientras que las regiones más integradas a la dinámica económica demuestran un mayor potencial de desarrollo. Esta heterogeneidad exige políticas personalizadas que respeten las especificidades locales y promuevan soluciones adecuadas para cada contexto.

Este estudio refuerza la importancia de un planeamiento participativo, involucrando directamente a los asentados en la construcción de soluciones. La inclusión de las comunidades en la evaluación de sus condiciones socioeconómicas y en la formulación de políticas públicas es esencial para garantizar su eficacia y sostenibilidad. La capacidad de movilización de las familias, articulada con acciones institucionales, puede transformar los PAs en modelos de desarrollo inclusivo y sostenible.

En este artículo, se propone un análisis detallado de los resultados obtenidos con el IDES en los asentamientos de Maranhão, relacionándolos con los ODS. A partir de esta conexión, se discuten los desafíos enfrentados, se identifican oportunidades de mejora y se sugieren caminos para una actuación más integrada y efectiva. El objetivo es contribuir al avance de las políticas regionales, alineando las prácticas locales con las metas globales de desarrollo sostenible.

El artículo se estructura de la siguiente manera: en la siguiente sección, se describe la metodología aplicada, detallando el cálculo del IDES y su aplicación en los PAs de Maranhão; posteriormente, se presentan y discuten los resultados, con énfasis en las dimensiones más críticas y en los avances observados; finalmente, se presentan las conclusiones y recomendaciones, vinculando los hallazgos con el planeamiento de políticas públicas y las metas de los ODS.

II. METODOLOGÍA

La metodología adoptada en este estudio fue diseñada con el objetivo de evaluar el desarrollo económico y social de los Proyectos de Asentamiento (PAs) de Maranhão, utilizando el Índice de Desarrollo Económico y Social (IDES) como herramienta de análisis. La aplicación del IDES permite medir las condiciones de vida de las comunidades asentadas en múltiples dimensiones, lo que sirve como punto de partida para una evaluación integrada y alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). En agosto de 2022, el equipo de investigación inició el seguimiento de las actividades de recolección de datos del INCRA para la regularización agraria, con el propósito de recopilar información mediante observación in situ y realizar una pequeña recolección de datos para la composición del índice.

II.1. Muestra

El estudio abarcó una muestra compuesta por 16 Proyectos de Asentamiento distribuidos en el estado de Maranhão. La selección de los asentamientos se realizó siguiendo criterios de aleatoriedad, respetando la distribución espacial y las características socioeconómicas de cada región. Entre agosto de 2022 y noviembre de 2023, se recopilaron datos de 433 familias, lo que representa el 12,39% de la población total de los asentamientos estudiados. Esta muestra, estadísticamente significativa, garantizó un nivel de confianza del 95% y un margen de error del 5%.

II.2. Instrumento de recolección de datos

Para la recolección de datos, se utilizó el Índice de Desarrollo Económico y Social (IDES), adaptado para los Proyectos de Asentamiento del estado de Maranhão. Este índice se compone de cuatro dimensiones: ingresos, educación, salud y ocio. Cada dimensión está representada por un conjunto de indicadores seleccionados a partir de la literatura sobre desarrollo económico y social. Los datos se recopilaron mediante cuestionarios estructurados, basados en los indicadores del IDES adaptados al contexto de los asentamientos maranhenses. Las dimensiones analizadas fueron: ingresos, educación, salud, saneamiento y ocio. Cada dimensión fue representada por indicadores específicos, definidos con base en la literatura y alineados con las metas globales de los ODS, como el ODS 1 (erradicación de la pobreza), ODS 3 (salud y bienestar) y ODS 4 (educación de calidad).

II.3. Procedimientos de Recolección de Datos

La recolección de datos se realizó en campo, aplicando los cuestionarios directamente a los representantes de las familias asentadas. Un equipo de entrevistadores capacitados participó en las actividades de supervisión ocupacional promovidas por el INCRA, lo que permitió la recolección simultánea de información socioeconómica y datos relacionados con la regularización agraria (GEEPHE, 2023b, 2023c). Además, se realizaron observaciones in situ para complementar los datos recopilados y comprender mejor el contexto local (GEEPHE, 2023d).

II.4. Construcción del IDES

El IDES se construyó siguiendo una metodología basada en la normalización y ponderación de los indicadores recopilados, conforme a lo descrito en Souza (2006) y Souza et alii (2023), a partir de la metodología de Sen y Foster (1997) y Sen (2001). Cada dimensión del índice recibió una puntuación entre 0 y 1, siendo:

- Ingresos (IY): Clasificados en rangos salariales, desde menos de medio salario mínimo hasta más de dos salarios mínimos.
- Educación (IE): Evaluada por la disponibilidad de diferentes niveles de enseñanza, desde alfabetización básica hasta educación secundaria.
- Salud (IH): Medida por la oferta de servicios, desde primeros auxilios hasta atención médica regular.
- Saneamiento (IS): Compuesto por variables relacionadas con la disposición de residuos y el tratamiento de aguas residuales domiciliarias.
- Ocio (IL): Incluyó acceso a internet y disponibilidad de espacios colectivos de recreación.

Los puntajes fueron normalizados y ponderados, lo que generó una clasificación final para cada asentamiento en una escala de 0 a 1. Para el análisis, los asentamientos se categorizaron en tres niveles de desarrollo: bajo ($0 < IDES \leq 0,5$), medio ($0,5 < IDES \leq 0,8$) y alto ($0,8 < IDES \leq 1$).

La fórmula (1)⁸ utilizada para calcular el IDES fue la siguiente (GEEPHE, 2023a):

$$IDES = \frac{1}{n} \sum_{j=1}^n \left[\frac{\sum_{i=1}^m E_{ij} * P_{ij}}{\sum_{i=1}^m Emax_i * Pmax_i} \right] \quad (1)$$

Donde:

- $IDES$ = Índice de Desarrollo Económico y Social;
- P_{ij} = peso del i-ésimo indicador obtenido por el j-ésimo productor;
- $Pmax_i$ = peso máximo del i-ésimo indicador;
- E_{ij} = puntaje del i-ésimo indicador obtenido por el j-ésimo productor;
- $Emax_i$ = puntaje máximo del i-ésimo indicador.

Cuanto más cercano a 1, mayor es el desarrollo económico y social del asentamiento. Siguiendo a Barreto, Khan y Lima (2005, p. 233), se establecieron los siguientes criterios:

- Nivel bajo de desarrollo económico y social: $0 < IDES \leq 0,5$
- Nivel medio: $0,5 < IDES \leq 0,8$
- Nivel alto: $0,8 < IDES \leq 1$

II.5. Muestreo

La recolección de las muestras se realizó según el Cuadro 1, con el acompañamiento del equipo del GEEPHE - TED - INCRA y la Equipo de Supervisión Técnica del órgano. La recolección de datos tuvo lugar entre agosto de 2022 y noviembre de 2023 (GEEPHE 2023e).

⁸ La nomenclatura matemática utilizada sigue la propuesta por Sartoris (2013).

Cuadro 1. Maranhão, Recolección en los Proyectos de Asentamiento, 2022 - 2023

PA	Nombre del Proyecto	Municipio Sede	Área (ha)	Familias	Muestra	Fecha de Recolección
1	PA MONTE ALEGRE	SÃO MATEUS	1.508,54	40	10	22/08/2022
2	PA SÃO BENEDITO II	TIMBIRAS	2.014,60	80	5	23/08/2022
3	PA PADRE JOSIMO I	BURITIRANA	1.258,40	44	4	27/08/2022
4	PA ÁRVORES VERDES	BREJO	2.548,72	133	13	14/09/2022
5	PA SÃO JOÃO DAS NEVES	PERITORÓ	13.090,92	350	20	11/01/2023
6	PA VALE DO TAPUIO	RIACHAO	9.428,41	112	33	07/02/2023
7	PA ALEGRE CODÓ	CODÓ	2.146,55	100	42	28/02/2023
8	PA CONCEIÇÃO MOCAMBO	CAXIAS	8962	437	44	28/03/2023
9	PA CHAPADINHA	TUNTUM	3.403,18	110	34	03/05/2023
10	PA COCEIRA/NOVA ALEGRIA	TUNTUM	15.421,00	404	58	03/05/2023
11	PA AÇAÍ	ACAILANDIA	23.233,34	479	42	30/05/2023
12	PA NOVA VIDA	PIRAPEMAS	5.308,00	274	54	05/07/2023
13	PA MATA FOME	PIRAPEMAS	6.005,52	233	19	05/07/2023
14	PA MORRO ALTO/SÃO JOSÉ	BARREIRINHAS	5.486,44	373	25	05/08/2023
15	PA ALTO BONITO	BARREIRINHAS	4.294,58	282	17	05/08/2023
16	PA SANTANA	COROATÁ	1.748,26	44	13	09/11/2023
Total				3495	433	22/08/22 a 09/11/23

Fuente: Equipo TED - INCRA - UFMA - GEEPHE, retirado de INCRA (2024).

La muestra se compuso de 433 familias, extraídas de una población de 3.495, lo que representa el 12,39% de la población estudiada. Con un nivel de confianza del 95%, un valor z de 1,96 (valor z para un nivel de confianza del 95%), una población aproximada de 10.000 familias y un margen de error del 5%, se calculó el tamaño mínimo de la muestra mediante la fórmula (2):

$$n = \frac{\frac{z^2 * p (1 - p)}{e^2}}{1 + \frac{z^2 * p (1 - p)}{e^2 * N}} \quad (2)$$

Donde:

- n = tamaño de la muestra;
- N = tamaño de la población;
- z = valor z ;
- e = margen de error;
- p = grado de confianza.

Bajo estos criterios, se esperaba, para una población aproximada de 10.000 familias establecidas en 55 Proyectos de Asentamiento en el estado de Maranhão, una muestra de 370 cuestionarios aplicados en 10 PAs. Para la dimensión de ingresos (I_V), la muestra alcanzó el 3,7% de la población estimada. Para las demás dimensiones, se estableció una muestra del 18,2% del total de PAs, lo que permitiría realizar una prueba t-estadística con un 95% de confianza (GEEPHE, 2023e).

En el caso de las 3.495 familias estudiadas, la muestra mínima correspondiente a estos criterios sería de 347 registros. Por lo tanto, las 433 muestras obtenidas son estadísticamente significativas con un nivel de confianza del 95% (GEEPHE, 2023e).

II.6. Limitaciones del estudio

A pesar de su alcance significativo, el estudio presentó algunas limitaciones. La recolección de datos restringida a Maranhão dificulta la generalización de los resultados a otras regiones de Brasil. Además, factores estacionales y contextuales pueden haber influido en los datos recopilados en diferentes períodos. Otra limitación fue la dependencia de cuestionarios autoaplicables, sujetos a posibles sesgos de respuesta (Souza et alii, 2023).

II.7. Consideraciones éticas

Este estudio se realizó en conformidad con los principios éticos de la investigación científica. Todos los participantes fueron informados sobre los objetivos de la investigación y aceptaron participar voluntariamente. Los datos recopilados se trataron de manera confidencial, utilizándose exclusivamente con fines académicos y presentándose de forma agregada, sin identificar a individuos o comunidades específicas (Souza et alii, 2023).

Esta metodología no solo permitió evaluar los resultados de los PAs bajo la perspectiva del IDES, sino también identificar desafíos críticos y oportunidades de mejora alineadas con los ODS que contribuyan a la formulación de políticas públicas más efectivas.

III. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

III.1. Trayectoria del Índice y Resultado Consolidado

Los resultados del IDES mostraron fluctuaciones a lo largo del período de recolección de datos. En diciembre de 2022, el índice promedio fue de 0,531 (GEEPHE, 2023a), situándose en el rango considerado como medio. Sin embargo, en febrero de 2023, con el aumento de la muestra, el índice descendió a 0,484 (GEEPHE, 2023b), ubicándose en el rango bajo. En mayo, con más muestras recolectadas, se observó una recuperación a 0,538 (GEEPHE, 2023c), pero el índice volvió a descender en agosto y se consolidó en 0,514 a finales de 2023 (GEEPHE, 2023e). Este índice consolidado agregado puede considerarse en el límite entre el nivel medio y el bajo.

Estas fluctuaciones resaltan desafíos persistentes, principalmente en las dimensiones de ingresos, salud y saneamiento, que presentaron los resultados más bajos. En contraste, las dimensiones de educación y ocio mostraron mayor resiliencia, al posicionarse predominantemente en el rango medio. Estos resultados refuerzan la necesidad de estrategias dirigidas a abordar las disparidades y mejorar las condiciones de vida en los asentamientos.

III.2. Localización del Índice

El análisis de los datos por asentamiento reveló una amplia variación en el desempeño del IDES, con valores que oscilaron entre 0,35 y 0,70. Asentamientos como Monte Alegre (0,70) y Açaí (0,66) presentaron los mejores desempeños, mientras que São Benedito II (0,36) y Vale do Tapuio (0,35) se ubicaron entre los más bajos. Esta desigualdad puede atribuirse a factores como el acceso desigual a infraestructura, recursos financieros y servicios públicos esenciales.

Geográficamente, los PAs con índices más elevados se localizan en áreas con mayor integración económica y mejor infraestructura básica, como el sur del estado. Por otro lado, los PAs del interior noreste de Maranhão, más aislados, enfrentan mayores dificultades para alcanzar niveles satisfactorios de desarrollo, especialmente en saneamiento básico y acceso a la salud.

Cuadro 2. Maranhão, IDES por PA, noviembre de 2023

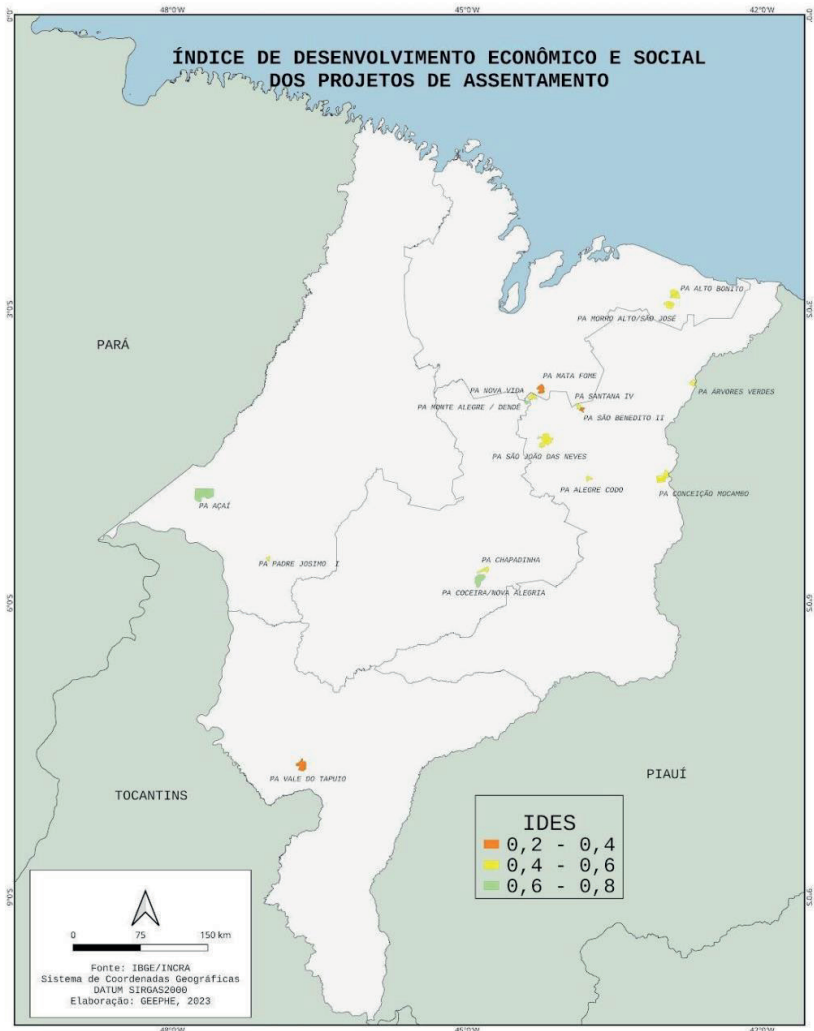
PA	Nombre del Proyecto	IDES
1	PA MONTE ALEGRE	0,70
2	PA SÃO BENEDITO II	0,36
3	PA PADRE JOSIMO I	0,55
4	PA ÁRVORES VERDES	0,54
5	PA SÃO JOÃO DAS NEVES	0,56
6	PA VALE DO TAPUIO	0,35
7	PA ALEGRE CODÓ	0,53
8	PA CONCEIÇÃO MOCAMBO	0,58
9	PA CHAPADINHA	0,43
10	PA COCEIRA/NOVA ALEGRIA	0,65
11	PA AÇAÍ	0,66
12	PA NOVA VIDA	0,42
13	PA MATA FOME	0,40
14	PA MORRO ALTO/SÃO JOSÉ	0,43
15	PA ALTO BONITO	0,55
16	PA SANTANA	0,48

Fuente: Equipo TED - INCRA - UFMA - GEEPHE. 2023e

Algunos proyectos de asentamiento destacan con índices más elevados, lo que señala un nivel moderado de desarrollo. Es el caso del PA Monte Alegre, con un IDES de 0,70, y del PA Açaí, con un IDES de 0,66. Estos proyectos presentan un desempeño relativamente mejor en términos de ingresos, educación, salud,

saneamiento y ocio, en comparación con los demás proyectos de asentamiento listados. Por otro lado, hay proyectos de asentamiento que obtuvieron índices más bajos, sugiriendo un nivel más bajo de desarrollo. El PA São Benedito II, con 0,36, y el PA Vale do Tapuio, con 0,35, son ejemplos de estos proyectos. Estos asentamientos enfrentan desafíos significativos en áreas como ingresos, educación, salud, saneamiento y ocio, lo que afecta su desarrollo general.

Mapa 1. Índice de Desenvolvimento Econômico e Social de los asentamientos titulados, Maranhão, 2023



Fuente: Equipo TED - INCRA - UFMA – GEEPHE

En cuanto a la localización de los índices, se observa que los valores más bajos se concentran en el interior noreste de Maranhão, mientras que los valores más altos se encuentran en el sur y oeste del estado. La mejora del desarrollo económico y social en los proyectos de asentamiento puede estar relacionada con la presencia de un mayor número de familias, es decir, con una ocupación sistemática del territorio que resulta en la realización de actividades productivas y la creación de oportunidades de desarrollo socioeconómico.

La distribución geográfica de los resultados del IDES también revela una correlación entre el nivel de desarrollo socioeconómico y la capacidad de las comunidades para organizarse y movilizarse en torno a iniciativas colectivas (Souza et alii, 2023). Asentamientos que presentan índices más altos, suelen contar con una mayor participación comunitaria en la gestión de proyectos locales, como cooperativas agrícolas o programas de educación y salud. Esta organización interna no solo fortalece la cohesión social, sino que también facilita la implementación de políticas públicas y la captación de recursos externos, lo que contribuye a mejorar las condiciones de vida de manera sostenible.

Por otro lado, en los asentamientos con índices más bajos se observa una menor capacidad de organización comunitaria, lo que dificulta la resolución de problemas locales y la articulación con instituciones públicas y privadas. Esta falta de cohesión interna puede estar relacionada con factores como la dispersión geográfica de las familias, la escasez de líderes comunitarios capacitados o la ausencia de mecanismos efectivos de participación. Para superar estos desafíos, es fundamental fomentar la formación de liderazgos locales y promover espacios de diálogo que permitan a las comunidades identificar sus necesidades y prioridades, fortaleciendo así su capacidad de acción colectiva y su resiliencia frente a las adversidades.

III.3. Discusión de los Resultados: Relación con los ODS

A partir de Herre, Arriagada & Roser (2024), el Índice de Desarrollo Económico y Social (IDES) puede analizarse como una herramienta que refleja no solo las condiciones materiales de las comunidades, sino también su capacidad para alcanzar un desarrollo humano más amplio. Herre, Arriagada y Roser destacan que los índices compuestos, como el IDES, son útiles para capturar múltiples dimensiones del bienestar, pero también requieren una interpretación cuidadosa, ya que pueden ocultar desigualdades internas y variaciones contextuales.

A partir de Kovacevic (2010), el Índice de Desarrollo Económico y Social (IDES) se presenta como una herramienta útil para evaluar el progreso socioeconómico, aunque con algunas limitaciones propias de los índices compuestos. Kovacevic señala que, al combinar múltiples dimensiones en un solo valor, el IDES puede simplificar realidades complejas, lo que podría ocultar desigualdades internas y particularidades regionales. En el contexto de los asentamientos maranhenses, el índice revela disparidades significativas entre las comunidades, pero no captura completamente las diferencias culturales, geográficas e históricas que influyen en el desarrollo local. Kovacevic también resalta la importancia de una ponderación transparente de los indicadores para garantizar la precisión del índice. En este sentido, aunque el IDES ofrece una visión general valiosa, su efectividad puede mejorarse complementándolo con análisis más detallados y participativos, que permitan abordar las necesidades específicas de cada comunidad y orientar políticas públicas más inclusivas y adaptadas.

Los resultados del IDES evidencian desafíos críticos directamente relacionados con varios ODS:

- ODS 1 – Erradicación de la Pobreza: La dimensión de ingresos presentó los peores resultados, con muchas familias viviendo por debajo de un salario mínimo. Esto limita el acceso a servicios básicos y refuerza el ciclo de pobreza en las comunidades asentadas.

- ODS 3 – Salud y Bienestar: La precariedad del servicio de salud en varios asentamientos impacta negativamente en el bienestar de las familias. Solo una pequeña proporción de los PAs tiene acceso regular a servicios médicos.
- ODS 4 – Educación de Calidad: A pesar de las dificultades, la dimensión de educación mostró mejores resultados, indicando avances en el acceso a escuelas de educación primaria y secundaria. Sin embargo, aún hay espacio para mejorar la calidad y la cobertura educativa.
- ODS 6 – Agua Potable y Saneamiento: El saneamiento básico es uno de los mayores desafíos en los asentamientos. Muchas áreas carecen de sistemas adecuados para la recolección de residuos y el tratamiento de aguas residuales, lo que compromete la salud pública y el medio ambiente.
- ODS 10 – Reducción de las Desigualdades: Las disparidades regionales observadas refuerzan la urgencia de políticas públicas que reduzcan las desigualdades socioeconómicas y promuevan la equidad en el acceso a recursos y servicios.

A pesar de los desafíos, los resultados también señalan oportunidades. La organización comunitaria en algunos PAs, especialmente en las dimensiones de ocio y educación, demuestra el potencial de las comunidades para superar limitaciones cuando son apoyadas por políticas públicas efectivas. Además, la regularización agraria surge como una herramienta poderosa para transformar la realidad de los asentados, permitiéndoles acceder a crédito, asistencia técnica y mercados.

Los datos del IDES muestran que, aunque los Proyectos de Asentamiento de Maranhão enfrentan desafíos significativos, también tienen potencial para avanzar en línea con los ODS. Inversiones estratégicas en infraestructura básica, salud y generación de ingresos, combinadas con políticas públicas integradas, pueden impulsar el desarrollo sostenible y la inclusión social de estas comunidades.

IV. CONCLUSIONES

Los resultados presentados en este estudio destacan la importancia del Índice de Desarrollo Económico y Social (IDES) como herramienta para evaluar las condiciones de vida de las comunidades asentadas y orientar políticas públicas más efectivas. La aplicación del IDES en los Proyectos de Asentamiento (PAs) de Maranhão reveló desafíos significativos en dimensiones como ingresos, saneamiento y salud, mientras que dimensiones como educación y ocio mostraron mayor resiliencia. Estos hallazgos evidencian la necesidad de un enfoque integrado y estratégico, alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), para promover avances en las áreas más críticas.

El análisis mostró disparidades regionales marcadas, con asentamientos ubicados en áreas más integradas al sistema económico presentando mejores indicadores, mientras que aquellos en regiones más aisladas enfrentan mayores dificultades. Estos resultados refuerzan la necesidad de políticas públicas regionalizadas, que consideren las especificidades de cada contexto local. Para que los asentamientos rurales puedan alcanzar niveles más altos de desarrollo, es imprescindible invertir en infraestructura básica, servicios esenciales y capacitación productiva, elementos intrínsecamente conectados a diversas metas de los ODS.

La regularización agraria, un componente central de este estudio, se mostró como una herramienta fundamental para transformar las condiciones socioeconómicas de los asentados. Además de garantizar seguridad jurídica, facilita el acceso a crédito rural, asistencia técnica y programas de fomento, creando las bases para un desarrollo sostenible a largo plazo. Sin embargo, los avances obtenidos aún son insuficientes para atender la totalidad de las necesidades de las familias asentadas, lo que apunta a la urgencia de fortalecer y ampliar estas iniciativas.

Otro aspecto relevante destacado es el papel de la participación comunitaria en el proceso de desarrollo. El compromiso de las familias asentadas en la formulación e implementación de políticas públicas es esencial para garantizar que estas acciones atiendan sus necesidades reales y promuevan la inclusión social. La organización colectiva en torno a actividades como ocio y educación demostró el potencial de las comunidades para superar limitaciones cuando son apoyadas por intervenciones gubernamentales dirigidas.

Dada la interrelación de los desafíos identificados con los ODS, este estudio refuerza la importancia de alinear las políticas públicas regionales con las metas globales de desarrollo sostenible. La erradicación de la pobreza (ODS 1), el acceso a la salud de calidad (ODS 3), la educación inclusiva y equitativa (ODS 4), el saneamiento básico adecuado (ODS 6) y la reducción de las desigualdades (ODS 10) deben ser prioridades para los gestores públicos. El IDES, al proporcionar datos concretos y estructurados, es una herramienta valiosa para monitorear el progreso hacia estos objetivos y ajustar las estrategias según las necesidades identificadas.

En resumen, este estudio evidencia que los Proyectos de Asentamiento de Maranhão tienen el potencial de convertirse en ejemplos de desarrollo sostenible e inclusión social, siempre que enfrenten sus desafíos de manera integrada y estratégica. Para ello, es necesario fortalecer las alianzas institucionales, garantizar recursos adecuados y promover la participación activa de las comunidades asentadas. La alineación de las políticas locales con los ODS no solo amplía el impacto de estas iniciativas, sino que también consolida un modelo de desarrollo que privilegia la dignidad humana, la equidad y la sostenibilidad ambiental.

REFERENCIAS

- Barreto, R. C. S., Khan, A. S., & Lima, P.V. P. S. (2005). Sustentabilidade dos assentamentos no município de Caucaia-CE. *Revista de Economia e Sociologia Rural*, 43, 225–247.
- GEEPHE. (2023a, 30 de março). Interpretação do IDES. GEEPHE.
- GEEPHE. (2023b, 14 de maio). Interpretação do IDES. GEEPHE.
- GEEPHE. (2023c, 12 de julho). Interpretação do IDES. GEEPHE.
- GEEPHE. (2023d, 20 de agosto). Interpretação do IDES. GEEPHE.
- GEEPHE. (2023e, 9 de novembro). Interpretação do IDES. GEEPHE.
- Herre, B., Arriagada, P., & Roser, M. (2024, 12 de fevereiro). The Human Development Index and related indices: what they are and what we can learn from them. Our World in Data. <https://ourworldindata.org/human-development-index>
- INCRA. (2024). Painel dos Assentamentos - Incra. Recuperado em 15 de maio de 2024, de <https://painel.incra.gov.br/sistemas/index.php>
- Kovacevic, M. (2010). Review of HDI Critiques and Potential Improvements (Human Development Research Paper, 2010/33). United Nations Development Programme.
- Sartoris, A. (2013). Estatística e Introdução à Econometria (2ª ed.). Saraiva.
- Sen, A. (2001). *Desigualdade reexaminada*. Record.
- Sen, A., & Foster, J. (1997). *On Inequality*. Oxford University Press.
- Souza, L. E. S. de. (2006). *Elementos de Demografia Econômica* (1ª ed.). LTC.
- Souza, L., et al. (2023, 20 de dezembro). Análise socioeconômica dos Projetos de Assentamento do Maranhão: impactos da Supervisão Ocupacional e Regularização Fundiária. GEEPHE. Recuperado de <https://zenodo.org/records/11199936>.
- UFMA e Incra assinam ordem de serviço para início das atividades do Termo de Execução Descentralizada. (2022). Recuperado em 15 de maio de 2024, de <https://portalpadrao.ufma.br/site/noticias/ufma-e-incra-assinam-ordem-de-servico-para-inicio-das-atividades-do-termo-de-execucao-descen-tralizada>.
- United Nations, Department of Economic and Social Affairs. (2024). Sustainable Development. Recuperado em 12 de dezembro de 2024, de <https://sdgs.un.org/goals>.

Inserção da economia do Tocantins no circuito global: uma análise na linha do tempo^{1 2}

Nilton MARQUES DE OLIVEIRA³

Erisvaldo DE OLIVEIRA ALVES⁴

Resumo

Fecha de Recepción: 9 de marzo de 2025

Fecha de Aceptación: 20 de octubre de 2025

Palabras clave:

- *Desenvolvimento Regional.*
 - *Brasil*
 - *Economia Regional*
 - *História Econômica*
- *Desenvolvimento Sustentável*

Clasificación JEL:

N560; R110; Q17

A economia do Tocantins, ao longo do tempo, evoluiu de uma economia de subsistência e extração de recursos, para uma economia mais diversificada, com destaque para a agropecuária, serviços e indústria. Assim sendo, o objetivo deste artigo foi analisar o percurso histórico até a sua inserção no circuito global. Justifica-se, pelo crescimento econômico que possibilitou a sua entrada na economia regional, nacional e mundial. Mudanças ocorridas ao longo dos séculos e as políticas públicas executadas, ainda não conseguiram mitigar problemas básicos em infraestruturas. Para tanto, utilizou-se de um ferramental metodológico exploratório e à guisa da literatura. Os principais resultados sugerem que o estado passou pelo ciclo do ouro, na região sul e sudeste; a construção da BR-153 (Belém-Brasília) e a expansão do agronegócio a partir da década de 1990, possibilitando a exportação de commodities, fluxo de mercadorias, serviços e pessoas. Enfim, o crescimento econômico do agronegócio possibilitou a entrada do estado no circuito mundial, bem como mostrou potencial na comercialização de créditos de carbono.

1 Sugerencia de citación: Marques de Olivera, N. & de Olivera Alves, E. (2026). Inserção da economia do Tocantins no circuito global: uma análise na linha do tempo. *Revista de Economía Política y Desarrollo*. Vol.2 – Nro. 2. pp 33-45..

2 Esta pesquisa contou com aporte financeiro da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Tocantins – FAPT. Governo do Tocantins. Referente ao Edital N°01/2019 Bolsa de Produtividade em Pesquisa.

3 Universidade Federal do Tocantins (UF). Av.: NS-15, Quadra 109 – ALCNO 14, Norte, s/n – Bloco D – Plano Diretor Norte, Palmas – TO, Brasil. 77001-090 – E-mail: niltonmarques@uft.edu.br

Agradecimentos: Centro de Estudos sobre sustentabilidade, populações tradicionais e educação na Amazônia (CESPE); DRT- Centro-Norte; PGDR/UFT

4 Universidade Federal do Tocantins (UF), Palmas – TO, Brasil. Av.: NS-15, Quadra 109 – ALCNO 14, Norte, s/n – Bloco D – Plano Diretor Norte, Palmas – TO, 77001-090 – E-mail: alvesbm12@gmail.com

Abstract

The Tocantins State's economy has evolved from a subsistence economy and resource extraction to a more diversified economy over time, standing out in agriculture, services, and industry. This paper aims to analyze its historical path until its insertion into the global circuit, due to the economic growth that enabled its entry into the regional, national, and global economy. Changes that have occurred over the centuries and the public policies implemented have not yet managed to mitigate basic infrastructure problems. An exploratory methodological tool based on the literature was applied for this study. The main results suggest that the state went through the gold cycle in the south and southeast regions; later, the construction of Belém-Brasília Highway (BR-153) and the expansion of agribusiness from the 1990s onwards, enabled the commodities exportation and flow of goods, services, and people. Finally, the economic growth of agribusiness enabled the state to enter the global circuit, in addition showing potential in the carbon credit business.

Keywords:

- *Brazil*
- *Economic History*
- *Regional Development*
- *Regional Economy*
- *Sustainable Development*

I. INTRODUÇÃO

Discutir a inserção do estado do Tocantins na economia global perpassa por alguns momentos distintos e marcantes. Rodrigues y Oliveira (2015), no seu trabalho sobre a formação socioeconômica do estado do Tocantins, explanam sobre as etapas percorridas pelo antigo Norte de Goiás até transformar-se no mais novo estado da federação, em 1988. Inicialmente guiado pelo fluxo dos rios, posteriormente tendo suas dinâmicas socioeconômicas alteradas pela velocidade inserida com as rodovias, a região apresenta-se como uma das últimas fronteiras agrícolas, assim como toda a Amazônia Legal. Assim sendo, este artigo analisa o percurso histórico até sua inserção econômica no mercado global, buscando prolongar a discussão histórica ao momento atual, ou seja, as relações atuais entre a economia tocaninense e a economia global, mas fazendo considerações sobre o caminho percorrido até aqui.

Nesse sentido, entende-se ser possível, ao menos para fins de direcionamento histórico, separar a discussão em três momentos, o primeiro – aqui entendido como momento da tradição; que inclui a criação da Comarca no Norte, ainda no século XIX, momento onde a inserção na economia mundo seguia a velocidade e fluxo dos rios. O segundo momento – transição, está associado a construção da BR-153, também conhecida como Rodovia Belém-Brasília ou Transbrasiliana, dependendo do trecho, além de outros nomes dessa importante ligação entre o Sul e Norte do país. Por fim, discutir o estado na economia mundo no século XXI, momento que pode ser chamado – Inovador, considerando, principalmente, as possibilidades de desenvolvimento da recente economia verde.

A base para sustentar as alegações foi pesquisa em livros e outros manuscritos como artigos e trabalhos científicos, dados de fontes abertas como: informações da balança comercial e documentos do setor público, que possam apontar direcionamento organizacional e institucional, para formulação de políticas públicas. Sem pretensões de esgotar o tema, mas sim, lançar luz à necessidade de aprimoramento de políticas e reflexão sobre os caminhos, que o mais jovem estado brasileiro vai seguir na nova ordem mundial, onde o local se liga diretamente ao global.

Isto posto, este trabalho está estruturado da seguinte forma: Introdução. Na seção 2, discute o primeiro momento que se refere ao ciclo da mineração no Norte de Goiás. A seção 3, trata-se das principais transformações na infraestrutura e no setor produtivo. Na 4 fala sobre a inovação, pesquisa e tecnologia que o Tocantins vem experimentando. Por fim, não menos importante, as considerações finais.

II. PRIMEIRO MOMENTO: INSERÇÃO ECONÔMICA PELA MINERAÇÃO NO NORTE DE GOIÁS

O primeiro momento é marcado por expansão de fronteira e constituição de território pelos povos originários que ocupavam o antigo Norte de Goiás, segundo Rodrigues y Oliveira (2015) antes de 1720 eram os indígenas que residiam na região, notadamente, das etnias Apinajé, Karajá, Krahô e Xerente, situação que levou a vários conflitos conforme iam avançando as fronteiras mineradora e, posteriormente, agropecuária.

Segundo Velho (2009) os limites geográficos do país, devem-se aos movimentos de expansão e define frentes de expansão como “segmentos extremos das cidades brasileira que se internavam em áreas antes não exploradas, e apenas ocupadas por sociedades indígenas” (Velho, 2009, p. 08). Dois fenômenos tendem a ocorrer nessas áreas, o incremento na densidade demográfica e um incremento no índice de urbanização, fenômenos que ocorrem de forma isolada ou conjuntamente e estão intimamente relacionados ao processo das frentes de expansão.

A principal frente expansionista, no antigo Norte de Goiás, foi a mineradora, avançando a partir de São Paulo, tendo as principais lavras na parte Sul e Sudeste do atual Tocantins. Pensando em inserção econômica, acabou por isolar ainda mais a região, já que a coroa tinha receio do tráfego pelos rios. Conforme Parente (2023) a navegação no rio Tocantins foi prejudicada pelo receio da Coroa de que se tornasse uma rota de desvio dos metais preciosos, principalmente após a fundação dos estabelecimentos de São Felix e Natividade, no antigo Norte de Goiás, atual estado do Tocantins. Em 1737 a navegação do Tocantins foi proibida por uma Provisão do Conselho Ultramarino, situação que perdurou até final do século XVIII. Nesse período, buscou-se uma ligação entre Goiás e Pará, na expectativa do surgimento de um novo estímulo econômico, após a decadência da exploração das minas. Nesse contexto, tem-se que iniciando o século XIX, a frente de expansão representada pela mineração goiana apresenta-se em franca decadência.

Além das decisões administrativas na tentativa de isolar o Norte de Goiás, como a proibição da navegação fluvial pelo Tocantins, que afastava a região das outras capitanias – Grão-Pará e Maranhão -, e a interdição do acesso pelas picadas vindas do Nordeste – Bahia, Piauí -, o norte goiano sofreu ainda os ataques da população autóctone durante todo o período colonial (Parente, 2003, p. 49).

Em 1809 um alvará do Príncipe Regente criou a comarca do Norte, inicialmente, tentou-se, a instalação, próximo ao atual município de Marabá, porém, devido ao seu isolamento, transferiu-se a sede da comarca para a vila de Palma, mais para o sul em Goiás. Ainda que a frente mineradora seja importante para a constituição do território tocantinense, outras frentes também merecem destaque, e influenciaram padrões de comportamento, mais ao norte da região, como a expansão pecuarista vinda do Maranhão e o surgimento do aviamento, comum na região fronteira com a Floresta Amazônica, na época do ciclo da borracha.

Foi no período da borracha que se produziu na região amazônica a economia de aviamento, assim esquematizada por Santos (1980). No aviamento, “A” chama-se aviador e “B” chama-se aviado, A fornece a B uma quantidade de mercadoria (bens de consumo e instrumentos de trabalho), ficando B obrigado a resgatar a dívida com produtos agrícolas ou extrativos da própria safra. Havendo saldo credor, B recebe em dinheiro. Se o saldo for devedor, B fica em débito até a safra subsequente. Tem-se dessa maneira um esquema geral do aviamento. No entanto, sua constituição é mais complexa. Assim, o aviado B pode perfeitamente tornar-se aviador de C e C, que é aviado, pode refinanciar a D, tornando-se aviador e assim, sucessivamente.

A existência da economia de aviamento explica porque uma região que estabeleceu contato com o sistema capitalista não se monetizou e não se integrou por completo ao mercado. Primeiramente, pela existência de lideranças mercantis que pretendiam manter sua posição privilegiada em relação ao sistema de trocas; O segundo ponto é a existência de tradições de escambo e a falta de diversificação de produtos, o que dificulta trocas indiretas e; em terceiro, por fatores culturais relacionados à ética do sistema de aviamento, baixo nível intelectual e rudimentares técnicas de produção (Santos, 1980).

A Frente Pecuarista no Maranhão e no Tocantins, em meados do século XVIII ocupa-se o Sul do Maranhão, no que se denominaria Sertão dos Pastos Bons. Em 1761 havia 44 fazendas em Pastos Bons (Abreu, p. 212). A partir daí iniciar-se-ia o avanço para o Tocantins. (Velho, 2009, p. 19)

Essa frente iria avançar sobre o território do futuro estado do Tocantins. Saía de Pastos Bons expedições que percorriam em todas as direções, espalhando fazendas de gado na região, do rio Manuel Alves Grande as fazendas seguem em direção ao Rio Tocantins, surgindo na margem esquerda, em 1825, Boa Vista do Tocantins, atual Tocantinópolis (Velho, 2009). Mas o território iria, aos poucos, consolidando sua inserção na economia, ainda que, na velocidade dos rios da região. Nesse período, segundo Velho (2009) Tucu

no Pará destacava-se como ponto de baldeação, entendido como ato de passar a mercadoria de uma embarcação para a outra, por possuir armazéns e servir como entreposto para abastecer de mercadorias ampla área do médio Tocantins, chegando a atingir Porto Real, atual, Porto Nacional – TO.

O trecho apresentado a seguir, demonstra como o isolamento e dificuldade de comunicação da região, com outras partes do Brasil e do mundo, dificultavam uma dinâmica economia com padrões cumulativos de valores de troca, não há inclusive, o que se falar, em vantagens comparativas ou competitivas, esse momento, aqui definido como tradição, é de aumento populacional e lento surgimento de aglomerados urbanos, ainda vinculados às margens dos rios.

Em 1809 o Furriel Joaquim Antônio de Macedo, enviado ao Rio de Janeiro para comunicar à corte a capitulação de Caiena, “... subiu o rio Tocantins até Porto Real da Pontal (atual Porto Nacional) na Comarca do Norte da Capitania de Goyaz; do dito porto caminhou pela nova estrada construída pelo Governador Dom Francisco de Assis Mascarenhas até Registo de Santa Maria, a qual terá obra de cento e vinte léguas e deste Registo transitou pela Capitania de Minas Geraes a sua Capital Villa Rica, e desta passou ao Rio de Janeiro. Gastou em toda a jornada noventa e tantos dias, porque chegou nos fins de maio” (Baena, p. 277). (Velho, 2009, p. 21).

A expansão pastoril do Maranhão atravessou o rio Tocantins e ocupou campos do Norte de Goiás, entre os dois grandes rios: Tocantins e Araguaia, sendo que em 1868 surge São Vicente, atual Araguatins, onde havia boa qualidade da pastagem, mesmo com a resistência dos povos indígenas que viviam na região (Velho, 2009). No final do século XIX o comércio de carne e couro eram as principais atividades econômicas de uma região, a qual a população era predominantemente formada por negros, indígenas e nordestinos (Rodrigues y Oliveira, 2015).

Se os centros de controle da coroa portuguesa, tornaram-se, posteriormente, sede de municípios tocan-tinenses como: Arraias, Paranã, Chapada da Natividade, Dianópolis, Monte do Carmo, Conceição do Tocantins e Porto Nacional (Rodrigues y Oliveira, 2015). Sendo o ciclo do ouro, considerado o principal responsável pela criação de uma base econômica na região. Esses municípios fazem parte da região do Sudeste do Tocantins, Estes, apresentam baixos indicadores sociais e econômicos, não conseguiram promover a inserção das atividades produtivas, ficando dependente dos repasses dos recursos do Governo Estadual e Federal. Esta região é conhecida, como corredor da pobreza (Leste do Tocantins), que se estende desde o Bico do Papagaio, passando pelo Jalapão até o Sudeste tocan-tinense (Silva y Marques Oliveira y Alves, 2021).

Foram as atividades pastoris na divisa com Maranhão e Pará, que desenvolveram uma economia mais assentada na produção de carne e grãos, criando vários núcleos urbanos que viriam a tornar-se as principais cidades da região norte do território do atual estado do Tocantins, essa diferença nas dinâmicas econômicas influenciou na densidade populacional, onde o chamado “bico do papagaio⁵” possui um padrão de proximidade maior entre os núcleos urbanos, que as regiões mais ao sul do estado.

5 Localizada no extremo norte do Estado do Tocantins, sua porção extrema é formada por dois rios, o Araguaia e o Tocantins, cujo formato da confluência, “bico”, lhe inspirou o nome, possui uma área de 15.993,20 Km2, correspondendo a 5,75% do território do Tocantins e é composta por 25 municípios (Silva y Marques Oliveira y Alves, 2021).

III. SEGUNDO MOMENTO: TRANSFORMAÇÕES NA BASE ECONÔMICA

A construção da Rodovia BR-153 modificou as dinâmicas e frentes de expansão na região, grandes produtores começaram a controlar a região e conflitos por terra e entre os “Coronéis” eram constantes, isso sem falar das dificuldades logísticas da construção desse empreendimento, seja pelos conflitos e saques de indígenas, seja por doenças tropicais. Sob os aspectos negativos, que foram muitos, ver também (Rodrigues y Oliveira, 2015), sob a ótica da inserção na economia mundo, foi literalmente, um divisor de águas para o Norte de Goiás.

Velho (2009) afirma que associar o crescimento econômico da região à construção da Belém-Brasília, incentivos fiscais e a criação da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) é um equívoco, esses fatores foram importantes, mas não teria surtido efeito se não fossem as precondições que já se desenvolviam na região, assim como em toda a Amazônia. Sobre essa questão, é passivo na literatura um entendimento contrário, no qual os grandes eixos de integração vieram e desenvolveram-se com a construção de rodovias como a Belém-Brasília e a Transamazônica (Brito, 2009 y Marques de Oliveira y Piffer, 2016).

A inserção na economia mundial seguiu uma rota de aceleração resultante da distinção entre o eixo orientado pela navegação fluvial e o eixo criado pelas rodovias. A malha hidroviária fixou a localização das aglomerações nas calhas dos rios durante séculos. Nos últimos, porém, a malha rodoviária se consolidou como o novo padrão de localização das cidades e da produção, o da terra firme. Gerando espaços que estão sob o domínio de tempos e velocidades de transformação diferentes, trazendo novos núcleos urbanos para servirem de referências locais, alicerçados pela rede de transporte que possibilita o escoamento da produção local.

Aos poucos, fortalece-se uma agricultura de terra firme, e obscurece-se a pequena agricultura de várzea. Nesse processo, surgem os aglomerados, que apesar de terem a vantagem de serem menos isolados, exigiam regras de convivência, um exemplo é a criação de porcos, já que esses animais tendem a invadir as roças, o que pode gerar conflito entre os moradores. Quando um aglomerado demonstrava que tinha condições de se expandir, transformava-se em local de comercialização, passando a atrair mais moradores, movimento que era intensificado quando, ainda que de forma rudimentar, passava a oferecer instrução escolar para as crianças, nesse ponto tem-se um poderoso fator de polarização, podendo chegar a esvaziar os aglomerados menores. Essa frente mais intensa e expansiva apresenta um caráter novo, pois até então, os movimentos em toda a região eram ditados pelos cursos dos rios, os grandes eixos fluviais, no entanto, essa frente agrícola busca o interior, as áreas desocupadas (Velho, 2009).

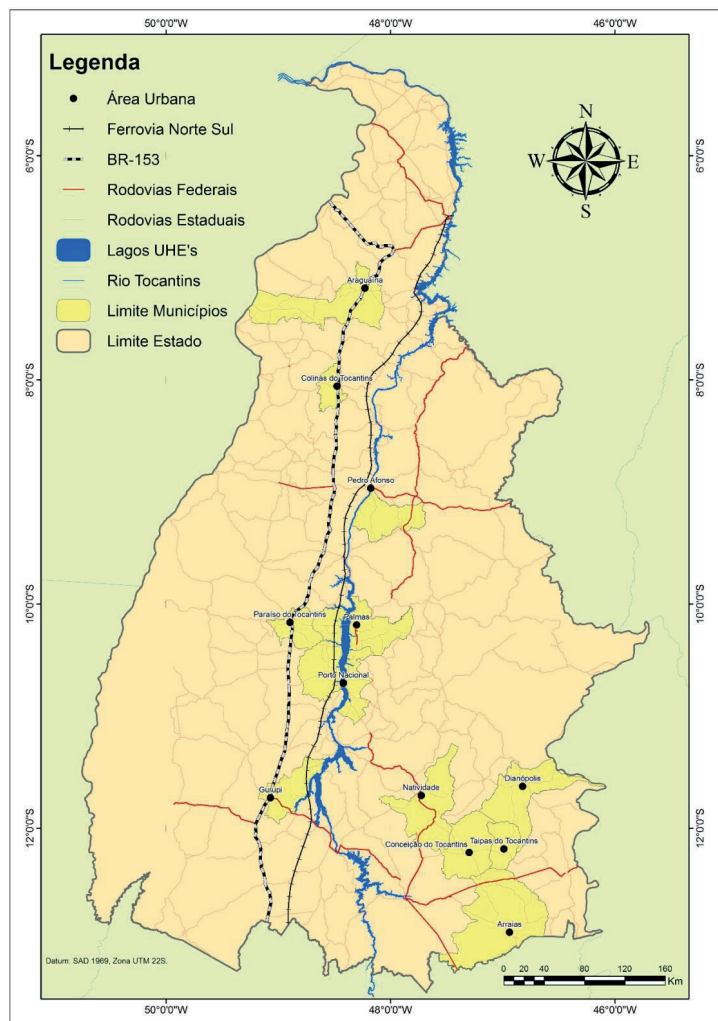
Considerando o momento após 1960, tem-se que as terras à margem da rodovia são valorizadas, estruturando-se um mercado de venda de terras, ocorre um intenso fluxo migratório para a região, na esperança de encontrar terra boa e fértil. Os produtos industrializados chegam pela rodovia e desestruturam a organização do mercado local, já que aumenta a complexidade da produção. No processo de transição, foi a abertura da BR-153 que permitiu inserir frentes de expansão e colonização no cerrado e floresta amazônica, regiões onde só havia a presença de povos originários, agora fazem parte de um processo de integração do cerrado como importante centro produtor agropecuário do Brasil.

A Figura 1 representa os principais modais de transporte no estado do Tocantins, a BR-153 e a Ferrovia Norte-Sul, bem como a localização das cidades dinâmicas ao longo da BR-153, e as cidades consideradas tradicionais à margem direito do Rio Tocantins.

Com a consolidação da BR-153, transplantou-se o dinamismo que havia nas proximidades do rio para o entorno da estrada. Com isso, as zonas situadas à margem esquerda do rio Tocantins apresentaram grande dinamismo, seja porque estavam diretamente servidas pela Belém-Brasília, seja porque conseguiram facilmente ligação com a rodovia por meio de pequenos ramais (Marques de Oliveira, 2018).

A expansão urbana das cidades que iam surgindo ao longo da rodovia Belém-Brasília não era a mesma encontrada nos municípios do lado direito. O norte de Goiás era a única área do Centro-Oeste cuja população rural era superior à urbana. Embora a população rural tenha apresentado taxas superiores à urbana, já se observava uma mudança na distribuição da população. Na década de 1980, a concentração nos centros urbanos foi uma tendência nacional devido à expansão da urbanização e da saída de grandes contingentes de pessoas do campo (Marques de Oliveira, 2018).

Figura 1– Principais modais de transportes do território Estado do Tocantins – a BR-153, Rio Tocantins e a Ferrovia Norte-Sul



Fonte: Autores com base em Portal de Mapas – IBGE (2022)

A construção da rodovia Belém-Brasília e a dinamização de algumas cidades exerceram fator de atração para uma parcela da população que vivia no campo. Entretanto, deve-se considerar as transformações ocorridas no meio rural (mecanização agrícola)⁶ e a não absorção da mão de obra disponível no campo. Assim, a estrutura fundiária da região, apoiada em um sistema de grandes propriedades ligadas a atividades poupadoras de mão de obra, certamente funcionou como fator de expulsão. É dentro dessa conjuntura que se pode compreender as implicações que a construção da rodovia Belém-Brasília exerceu sobre as cidades criadas ao longo do seu trajeto, dando uma nova dinâmica ao processo de urbanização, crescimento econômico e atração de novos investimentos nos setores primários, de transformação e de serviços (Marques de Oliveira y Piffer, 2016).

Citando outras políticas macroeconômicas do período, Brito (2009) em seu trabalho sobre a centralidade de Palmas –TO, o qual estudou a região delimitada pelo Estado do Tocantins e leste e sudeste do Pará, a qual denominou de “Sudeste da Amazônia Legal”, afirma que na década de 1970 o rearranjo produtivo da Amazônia ocorreu devido a um conjunto de políticas desenvolvimentistas, o que influenciou em seus processos demográfico e econômico. Destacam-se os projetos de infraestrutura, notadamente a implantação das rodovias, que substituíram o transporte fluvial, transformando a região.

Em 1964 o governo militar, ao identificar pontos de estrangulamento na economia, apresentou como solução o Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG), que objetivava retomar o crescimento nacional através de um arcabouço institucional para fortalecer tanto o mercado de ações como a política de financiamento (Brito, 2009).

Segundo Brito (2009) com a implantação do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND)⁷, iniciou-se no país uma desconcentração industrial com financiamento e construção de infraestrutura básica, ocorrendo uma capacitação de áreas denominadas “atrasadas” as quais passaram a gerar novos investimentos, notadamente relacionados à modernização da agropecuária, construção de parques industriais e em Pesquisa e Desenvolvimento – P&D. Sobre a temática, Oliveira (2015) destaca que o Programa de Integração Nacional (PIN)⁸, era uma tentativa de reorientar a estratégia de desenvolvimento regional, dentro da concepção de integração regional no Norte e Nordeste do país.

Em 1974 foi estabelecido o Polamazônia, com um viés em programas agropecuários e minerais, distribuiu polos de crescimento (Brito, 2009). Nessa segunda fase, as estratégias de planejamento regional, na Amazônia, concentraram-se no conceito de polos de crescimento. Com a crise financeira do Estado brasileiro, nos anos de 1980, as políticas públicas desenvolvimentistas perderam espaço, força e rigidez, a ocupação da região Norte do Brasil passa a se reger, fundamentalmente, pela lógica do mercado. Entre os efeitos mais visíveis do processo de desenvolvimento orientado pela lógica de mercado, tem-se o aumento da concentração populacional, em uns poucos polos de desenvolvimento e de prestação de serviços, com isso, atrai-se população e contribui para a estagnação das atividades econômicas do interior. Contingentes de pessoas, deixam as áreas rurais e mesmo as pequenas cidades interioranas em busca da sobrevivência nas áreas urbanas de maior porte e/ou em alguns novos polos de atividade econômica.

6 Sobre a modernização no campo ver Graziano da Silva (1982).

7 O Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), implementado de 1974 a 1979, tinha como objetivo estimular o crescimento econômico por meio da expansão de setores como bens de capital, indústria nacional, infraestrutura e energia. Este plano, parte do governo de Ernesto Geisel, visava reduzir a dependência externa e aumentar as exportações, ao mesmo tempo que incentivava a produção de insumos básicos, alimentos e outros bens essenciais.

8 O Programa de Integração Nacional (PIN), criado em 1970, visava promover o desenvolvimento econômico e a integração das regiões menos favorecidas do Brasil, especialmente o Nordeste e a Amazônia. O objetivo era aproveitar a mão de obra nordestina, liberada pelas secas, para povoar e desenvolver a Amazônia, além de construir infraestruturas como rodovias.

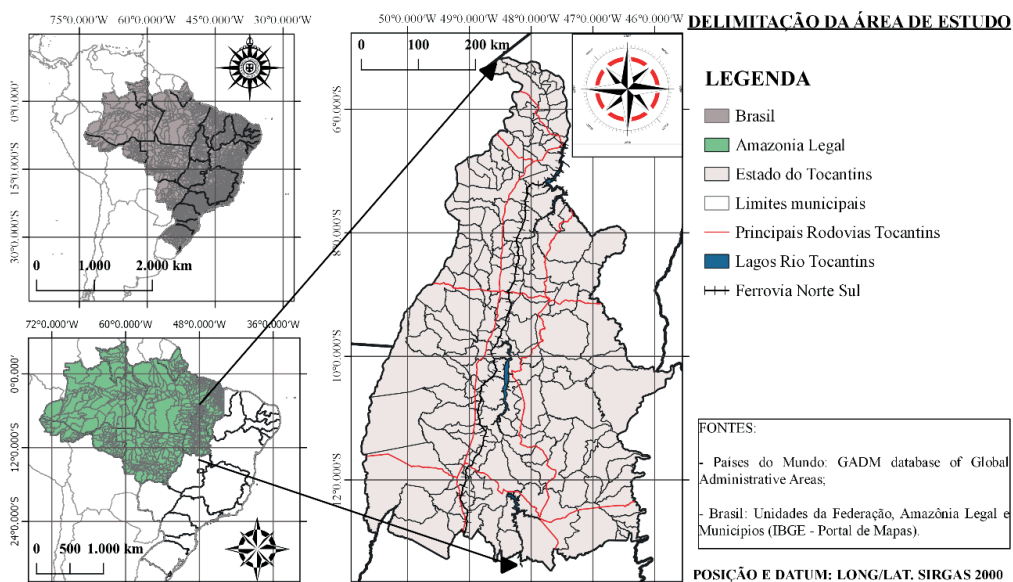
A mudança do eixo de conexão com a economia global se intensifica na criação de aglomerados à margem da rodovia, muitos em virtude dos acampamentos da época da construção, a ligação é tão forte que existem casos como o município de Pugmil, que teria recebido esse nome por causa de uma das máquinas utilizada na construção onde o nome em inglês é *PUG MILL*. Mesmo nos municípios já emancipados, a dinâmica dentro da sua área foi alterada, havendo uma atração da população para a margem da via, quase que como um imã.

Um interessante fenômeno demográfico aconteceu na então cidade de Tupiratins, localizada às margens do Rio Tocantins. A cidade foi diretamente impactada nesse período com o êxodo de seus habitantes para as margens da rodovia em construção, de modo que em 1963 foi criada a Vila Presidente Kennedy. No ano de 1971, passou a ser a sede municipal e ainda o nome oficial do município, enquanto Tupiratins passou a figurar como um Distrito até ser novamente emancipado em 1991 (Nunes, Melo y Bracarense, 2020, p. 55).

A construção da rodovia e os vários planos desenvolvimentistas, que seguiram até os anos 80, quando as questões inflacionárias dominaram as estratégias nacionais, permitiram uma transição econômica para o agronegócio como principal aptidão da região, ganhando em produtividade e possibilidade exportação para outras partes do mundo. No final da década de 80 ocorre a emancipação do estado “A criação do Tocantins foi uma das propostas de autonomia de regiões que chegou à constituinte e a única aprovada” (Cilli y Rocha Silva, 2016, p. 277). Outras estradas que se seguiram foram importantes para integrar a produção local do Tocantins ao mundo, sempre considerando a coluna vertebral, a BR-153.

Localizado na Amazônia Legal, com uma área total de 277.423,627 km² (IBGE, 2024), o estado do Tocantins tem como principal bioma o Cerrado, cerca de 91,21% da vegetação originária (Silva y Mendes, 2020, p. 159). O Cerrado tem sofrido ao longo dos últimos anos com os incêndios florestais, levando o Tocantins a se destacar no ranking dos estados com mais registros de focos de calor no Brasil (Patriota *et al.*, 2017). O mapa 1 situa a região de estudo, principais via, e traz um importante elemento para nova etapa ou ciclo do estado, o próximo momento, aqui definido como inovador.

Mapa 1 – Localização do Estado do Tocantins



Fonte: Autores com base em Portal de Mapas – IBGE (2022)

A região, hoje, funciona como o mais importante elo entre os extremos sul e norte do Brasil, as rodovias e a ferrovia geraram ganho competitivo e encaminham para uma especialização da produção, mas num ambiente de mudanças climáticas, é necessário buscar modos de produção com menor liberação de carbono. A partir desse momento da nossa análise, o mais novo estado da nação apresenta suas condições e infraestruturas postas perante a economia mundo, com sua transição realizada e pronto para inovar no século XXI.

Importante destacar, a construção da Capital Palmas, representando nova dinâmica da infraestrutura local, viabilizando corredores logísticos; como o criado pela Ferrovia Norte-Sul, e a desorganização do serviço viário, até então em vigor; incluindo Palmas como importante centro regional, com grandes investimentos em geração de energia – UHEs (Brito, 2009), estando a região totalmente inserida no modus operandi capitalista e conectada ao mercado mundial.

Para Rodrigues y Oliveira (2015), os trinta anos entre a construção da BR-153 e os grandes projetos desenvolvimentistas na região, representam um período de intensa transformação, com criação e ocupação de novos centros urbanos, ao longo da rodovia, abrindo caminho para a ocupação agrícola. Sendo o governo federal responsável por essas mudanças estruturais, estimulando as chamadas frentes pioneiras, promovendo uma ocupação desordenada de imigrantes no antigo Norte de Goiás, período que culminou com a construção da capital Palmas, após intensa disputa entre cidades tradicionais como Araguaína e Porto Nacional, indicando que o momento da tradição ficou para trás e a transição socioeconômica encaminhava-se para o último estágio, marcado pela instalação de infraestrutura mínima na nova capital; deixando de ser um canteiro de obras, ao adentrar o século XXI.

IV. TERCEIRO MOMENTO: INOVAÇÃO, PESQUISA E TECNOLOGIA

O Terceiro momento, aqui chamado, inovação, pesquisa e tecnologia, caracteriza-se pela evolução e pelo processo de desenvolvimento regional que estado vem alcançando. A base consolidada nos elementos da infraestrutura, logística e avanço da fronteira agrícola no agronegócio, possibilitou o desenvolvimento da pesquisa, ciência e tecnologia. A produção em escala, no cerrado, só foi possível pela inovação, tecnologia colocada a favor da produção, nesse ponto, destaca-se a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA)⁹. No Tocantins, especificamente, na capital Palmas, está sediada a Embrapa Pesca e Aquicultura, criando a perspectiva de inovações que possam impulsionar esse ramo no futuro. Assim, compreende-se que a infraestrutura e logística, a consolidação da criação do estado do Tocantins, sendo Palmas, sua capital e a vinda da EMBRAPA peixe em agosto de 2009.

Atualmente, é a soja que domina o cenário do agronegócio tocantinense, como já percebia Santos na década de 1990.

foi o período técnico - científico da humanidade, isto é, a possibilidade de inventar a natureza, de criar sementes como se elas fossem naturais, isto é, o progresso da biotecnologia, que permitiu, no espaço de duas gerações, que o que parecia um deserto, como o cerrado, na região Centro-Oeste e na Bahia, se transformasse num vergel formado por um caleidoscópio de produções, a começar pela soja. O papel da pesquisa, empreendida na Embrapa e em outras instituições, foi fundamental nessa evolução (Santos, 1993, p.38).

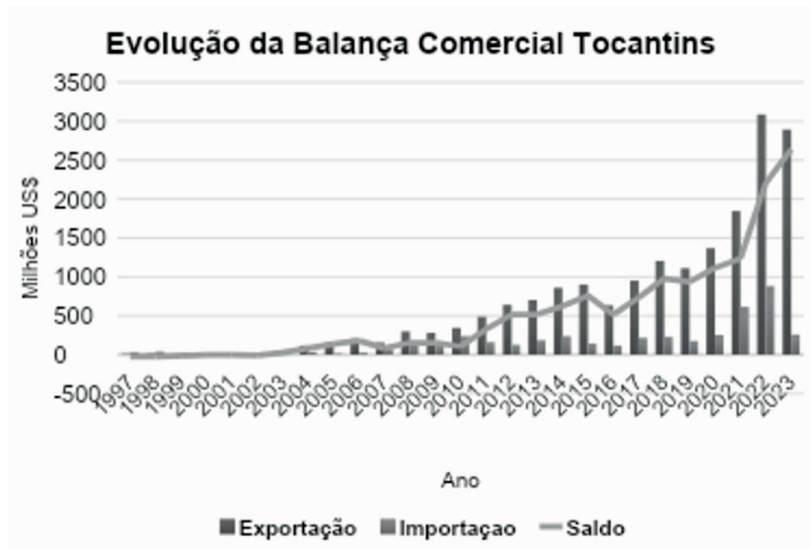
⁹ A Embrapa desenvolve novas tecnologias e produtos que podem impulsionar o crescimento da aquicultura no Tocantins, como a criação de alimentos à base de peixe e a identificação genética. Promove de forma sustentável, com a utilização de recursos naturais de forma responsável e a busca por práticas que minimizem o impacto ambiental.

No entanto, o século XXI trouxe outras questões, a necessidade de aumento da produção de produtos primários agora divide atenção com a agenda climática, ou seja, é necessário aumentar a produção preservando o meio ambiente, as mudanças climáticas impactam todo o planeta, e a necessidade do selo verde, nos produtos, põe à prova a sustentabilidade do modelo tocantinense de inserção na economia mundo. É sob esse prisma que se discute o agronegócio tocantinense e a venda dos serviços ambientais, alternativa econômica que se apresenta atualmente.

IV.1 A balança comercial e o agronegócio

A balança comercial relaciona as importações e exportações, configurando-se como variável que ajuda na compreensão do intercâmbio comercial de uma nação ou estado subnacional, no gráfico 1 tem-se a evolução dos fluxos de importação, exportação e o saldo comercial do Tocantins, essa avaliação é necessária para discutir inserção econômica com o restante do planeta.

Gráfico 1 – Evolução Balança Comercial Tocantins (Milhões de US\$)

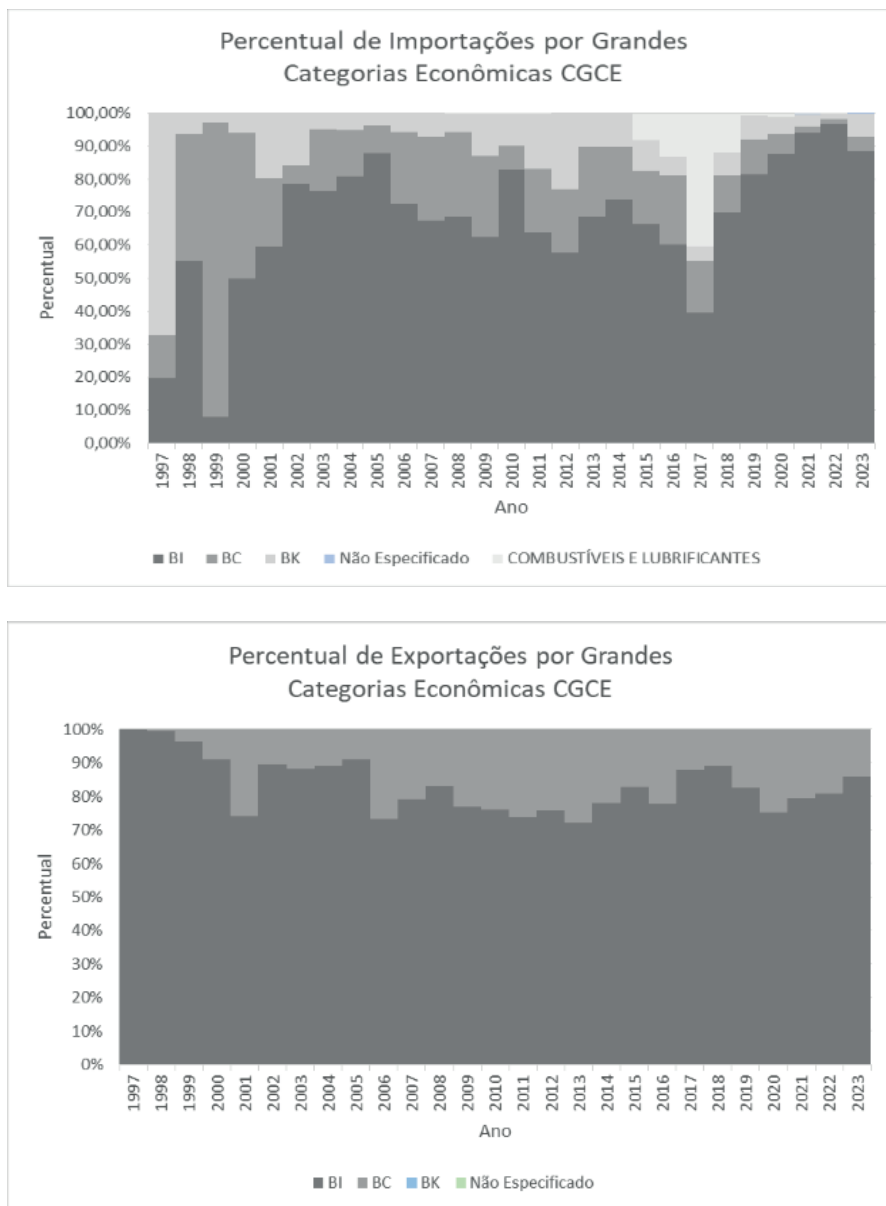


Fonte: Autores Com Base Em Dados Do MDIC, 2024

Desde o início dos anos 2000, tanto as importações quanto as exportações tocantinenses aumentaram continuamente, o fluxo com outros países foi facilitado por fatores estruturais e conjunturais, como abertura comercial, iniciada na década de 1990, e principalmente, o aumento dos preços das *commodities*, no mercado internacional. O saldo na balança comercial foi positivo no período apresentado no gráfico 1. A balança do Tocantins é superavitária, e o saldo comercial apresentou um crescimento constante no período.

Necessário é, verificar a composição da pauta de exportação e importação do estado, sendo que as exportações são formadas em sua maioria por bens intermediários (BI) e de consumo (BC), por outro lado, as importações; aquilo que o estado compra, apresenta, em sua composição, a presença de bens de capital (BK). Destaca-se o ano de 2017, que apresentou uma grande demanda por combustíveis e lubrificantes, item que se destaca entre 2015 a 2018. Do ponto de vista econômico, é possível fazer ponderações sobre o valor agregado dos produtos, visualmente, tendo a pauta de importação, um valor agregado maior, o que torna a análise do saldo positivo, nem tão positiva assim, ver gráfico 2.

Gráfico 2 – Balança comercial por fator agregado



Quanto ao comportamento, na linha do tempo, a pauta de importação é majoritariamente ocupada por produtos classificados como bens intermediários, padrão construído no decorrer do tempo, já que em 1997 os bens de capital (BK) eram o grande destaque e no ano de 1999, a presença dos (BI), nas aquisições, foi a menor para o período, fato que muda a partir de 2000. Quanto as exportações, o início da série é exatamente o oposto, foi no ano de 1997, que os bens intermediários tiveram sua maior participação na pauta, na verdade, 100% da pauta era composta por esse tipo de bem, diminuindo a partir desse ano, mas sempre superando, ao menos, 73% de tudo que o Tocantins vende, o restante são bens de consumo, não participando das trocas econômicas com a venda de bens de capital (BK).

Ainda é necessário destrinchar melhor os detalhes, quais são esses produtos que o estado importa e exporta, para isso, vamos considerar o ano mais recente, que há dados disponíveis, o ano de 2023, onde, de acordo com informações do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, é a China, o país que recebeu a maioria dos produtos tocantinenses, num total de 61% de tudo que foi exportado, por outro lado, é a Rússia, o principal fornecedor de produtos para o Tocantins, representando 32%. Continuando o exercício, e com base em informações do MDIC (2017), a soja representa 64% e o milho 15% do que foi vendido para a economia mundial, só esses itens, *commodities in natura*, representaram quase 80% das vendas em 2023, com carne bovina fresca refrigerada compondo outros 13% e farelo de soja; produto minimamente processado, representando apenas 3,7%. Essa pauta apresenta pouco valor agregado aos produtos que o comércio tocantinense oferece na sua relação, ou inserção na economia mundo. Ver figura 2.

Figura 2 – Composição Importações e Exportações, 2023

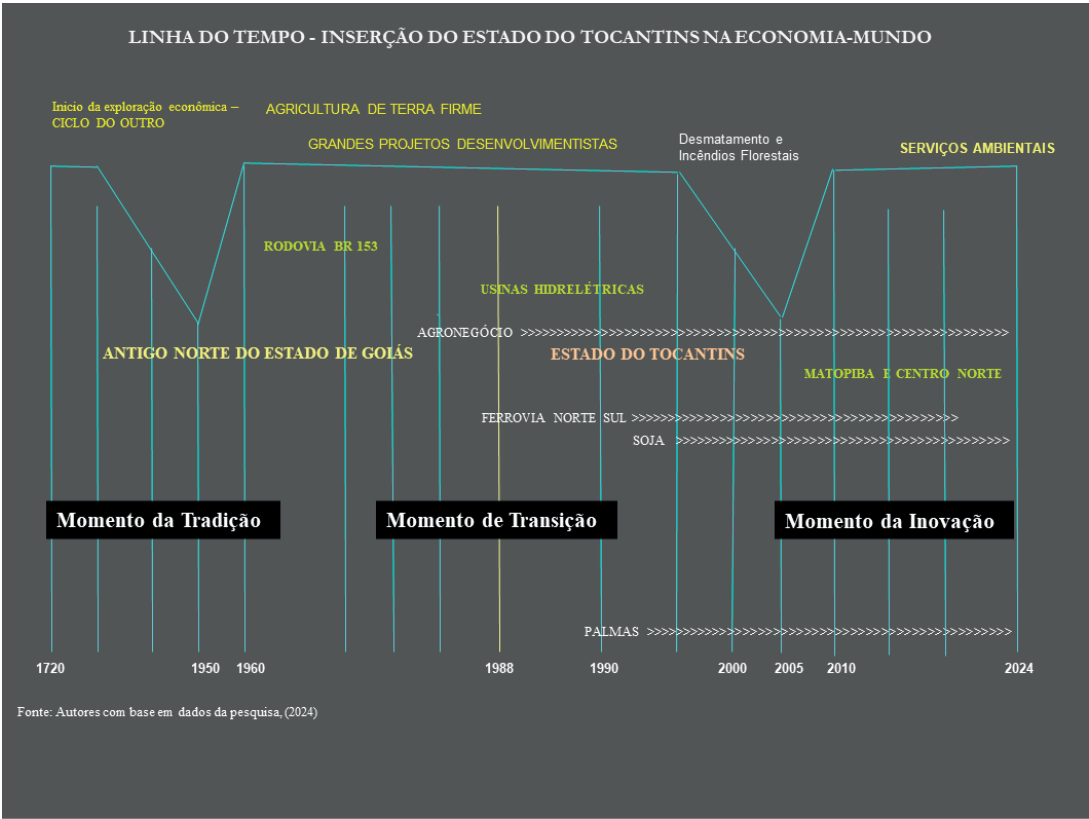


Fonte: Autores com base em Dados do MDIC, 2024

Com relação às importações e conforme a figura 2, ainda que a maioria seja enquadrada como bens intermediários (BI), são produtos manufaturados, com maior valor agregado que os vendidos pelo Tocantins,

destacando-se adubos ou fertilizantes, com 27% de tudo que foi comprado em 2023, mostrando que não há uma autossuficiência desses itens, deixando a economia local sujeita a variações bruscas a depender de crises externas, cenário não muito diferente do próprio Brasil. Óleos combustíveis, também itens processados, vêm em segundo, ocupando 25% da pauta, e produtos a parti de resíduos de petróleo na sequência, com 17%. Ainda que o valor seja pequeno, é importante destacar os quase 5% relativo a bens de capital (BK), ainda que máquinas e equipamentos para distribuição e geração de energia não seja o tipo de bem que indique a estruturação de empreendimentos que gerem uma quantidade significativa de emprego direto, mesmo havendo grandes Usinas Hidrelétricas no território, notadamente, ao longo do Rio Tocantins. Aqui há indicativo, muito mais, da expansão de energias limpas, como a solar, já que o estado tem grande aptidão para a atividade, inclusive com incentivos governamentais. A figura 3 apresenta a trajetória do estado no processo de inserção na economia-mundo.

Figura 3 – Linha do Tempo da Inserção do Tocantins na Economia Mundo



Fonte: Autores com base em dados da pesquisa, 2024.

Ao passo que crescem os problemas globais, na dicotomia centro periferia, seria, de um lado, o crescimento econômico advindo do agronegócio, com a exportação de *commodities*; na modalidade primário-exportador, e do outro, o ativo financeiro do carbono; como financiamento para as políticas sociais do estado. Portanto, prioritariamente, o Tocantins participa da economia mundo vendendo seus produtos do agronegócio e comprando produtos manufaturados para manter o crescimento dessa produção. Sendo assim, ainda que o crescimento do agronegócio não reflita distribuição dos benefícios de forma igualitária “O

crescimento constante da produção econômica do setor da agropecuária não pôde ser correlacionado com um crescimento semelhante na renda dos trabalhadores deste setor” (Silva y Luz, 021, p. 52), seria possível aduzir que a inserção do Tocantins na economia mundo estaria explicada, já que o Tocantins possui vantagens competitivas em relação aos produtos que vende, ficando claro sua aptidão para o agronegócio, justificada por direcionamentos e regionalizações como o MATOPIBA¹⁰ e Centro Norte¹¹.

No entanto, neste momento de inovação, não é bem assim, porque na atualidade outra variável deve ser considerada para aferir competitividade, já não são o preço e a qualidade do produto os únicos que contam, talvez o principal elemento no mundo atual, para analisar a disputa econômica, seja a responsabilidade social, e aqui temos um link direto com a agenda ambiental. Sobre a proteção do meio ambiente, há quem diga ser elemento antagônico ao crescimento do agronegócio, assim como, há narrativas no sentido da possibilidade de coexistência e desenvolvimento de ambos. De qualquer forma, a inserção do Tocantins, na economia mundo, passa por essas duas perspectivas, e a venda de serviços ambientais pode ser o ponto determinante na direção que o estado irá seguir.

IV.2 Os serviços ambientais no Tocantins

As mudanças climáticas são uma realidade, dificilmente exista uma agenda mais urgente no momento, porque, apesar de vários avanços conseguidos pela humanidade, ainda não foi descoberto uma forma de sobreviver em outro planeta. Nessa agenda o Tocantins pode apresentar-se como protagonista, assim como o próprio Brasil. Há uma dificuldade de perceber uma forma equitativa de divisão dos recursos oriundos de serviços ambientais, para que sejam distribuídos e proporcionem renda para a população, mas, necessário é buscar inovação, o que torna a possibilidade, no mínimo, tentável. Ainda mais, diante da impossibilidade de o estado desenvolver-se pelo padrão convencional de industrialização, pela falta de um mercado consumidor local e falta de mão de obra especializada, o que não gera incentivo para instalação de grandes indústrias na região.

Dois elementos são determinantes para definir o grau de eficiência do Tocantins, na missão de contribuir para mitigar as mudanças climáticas: O enfrentamento ao desmatamento e o enfrentamento dos incêndios florestais. São essas as principais causadoras da degradação ambiental; não necessariamente interligadas. Apesar do desmatamento gerar, posteriormente, queimadas e poder evoluir para incêndios, existe a possibilidade de ocorrer incêndios florestais a partir de queimadas para limpeza de área ou renovação de pastos. A estratégia atual do estado foi explicitada no Plano de Prevenção e Combate aos Desmatamentos e Incêndios Florestais do Tocantins – PPCDIF (2021–2025), nesse plano, o estado assume a governança de uso do fogo, coexistindo com ele, de acordo com a doutrina do Manejo Integrado do Fogo – MIF (Tocantins, 2021) e definiu metas e indicadores para a redução das emissões de carbono na atmosfera.

Os números do estado são interessantes, em 2023, a redução da área queimada foi da ordem de 40%, em relação ao ano anterior, sendo que 51% da área queimada ocorreu em Imóveis Rurais Identificados (Tocantins, 2023). Essa melhora nos indicadores de degradação ambiental habilitaram o Tocantins para realizar venda de créditos de carbono no mercado internacional. Recentemente o governo estadual divulgou que foi o primeiro ente subnacional a vender créditos de carbono, sendo um marco, para o Brasil, mostrando a capacidade do Tocantins em apresentar inovação na forma de se inserir na economia mundo.

10 Resulta de um acrônimo formado com as iniciais dos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia. Designa uma região contínua formada pelos quatro estados (Araújo, *et al.*, 2022)

11 Oliveira y Piffer (2017) afirmam que estudos do governo federal embasaram proposta de regionalização, essa região chamada de Centro Norte, corresponde ao Sudeste da Amazônia Legal.

Tocantins é o primeiro estado do Brasil e um dos pioneiros no mundo a receber recursos financeiros referentes à comercialização de créditos de carbono. O anúncio foi feito nesta terça (21) durante o I Fórum Estadual de Sustentabilidade do Tocantins, que teve a presença de representantes da Secretaria do Meio Ambiente do Estado do Tocantins. Em junho, o governo do estado assinou um acordo técnico com a Mercuria Energy Trading para a realização do projeto de qualificação e certificação do programa de Redução de Emissões Provenientes de Desmatamento e Degradação (REDD+). A primeira parcela, de cerca de R\$ 7 milhões, marcou a efetivação do processo de negociação da compra de crédito de carbono florestal jurisdicional no estado, selando a parceria inédita (ORGANICS NEWS BRASIL, 2023).

O fato de mais de 50% da área queimada no Tocantins, em 2023, pertencer a propriedades privadas, mostra que as áreas que devem ser protegidas, apresentam potencial para a venda de créditos de carbono, há inclusive, situações onde áreas protegidas precisam do fogo para gerar sua riqueza, como é o caso do capim-dourado. Além do capim-dourado, a agricultura de subsistência (roça de toco) e a pecuária extensiva, na região do Jalapão, envolvem o uso do fogo (Rodrigues y Oliveira, 2015). E sobre o desmatamento, visando a aptidão para acesso a essa nova forma de recurso, produziu posicionamentos que indicam esforço para diminuir a degradação ambiental e compromissos para zerar o desmatamento na região, pacto assinado em 2023 pelo governo do estado e representantes de entidades ligadas ao meio ambiente, agronegócio, sindicatos rurais e empresas do setor.

O estado, cuja economia é formada em grande parte pela atividade agropecuária, terá desafios nos próximos anos para eliminar o desmatamento ilegal. Para garantir o cumprimento da legislação ambiental, foi assinado nesta quinta-feira (23), o Pacto pelo Desmatamento Ilegal Zero no Tocantins. O objetivo é acabar, até 2030, com as práticas que prejudicam o meio ambiente (Jesus y Cavalcante, 2023).

Falando em linguagem econômica, o Tocantins é pioneiro na transformação do carbono em ativo financeiro, ou ainda, neste momento de reconhecimento e precificação do meio ambiente, o Tocantins, enquanto integrante da Amazônia legal, apresenta competitividade na transformação do valor de uso em valor de troca, corrigindo as falhas de mercado ou externalidades negativas. A desconfiança sobre as vantagens desse modelo está na falta de garantias para as populações mais pobres de acessarem aos recursos. Sobre isso, O REDD+ do Tocantins apresenta quatro eixos: Econômico, Social, Ambiental e de Infraestrutura, no eixo social, a proposta tem como objetivo: promover a cidadania e o protagonismo dos povos indígenas, ribeirinhos, quilombolas, extrativistas e agricultores familiares, contribuindo para o desenvolvimento sustentável local e para o aumento do IDH das regiões de concentração desses grupos. Com foco na ascensão e autonomia, regularização fundiária, educação e saúde (SEMARH, 2024).

Ou seja, ao tempo em que o mais novo estado da federação se encontra no seu momento de inovação, a principal estratégia governamental vai de encontro a todo o processo desenvolvimentista descrito anteriormente nos momentos de tradição e transição, com uma diferença, agora, o que antes era impalpável pelo mercado, possui seu valor de troca, e assim, enquanto ativo financeiro, pode atuar no desenvolvimento da região, tencionando as escolhas e direcionamentos do desenvolvimento do Tocantins.

V. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A inserção na economia mundo, da região onde hoje situa-se o estado do Tocantins, tem seus primeiros registros com o ciclo do ouro, na região sul e sudeste do estado, gerando isolamento com as demais capitanias, pelo receio de contrabando dos metais preciosos, ao tempo em que, a região mais ao norte, chamada de bico do papagaio, sofria reflexos do ciclo da borracha e da expansão pecuarista extensiva vinda do nordeste, estas fronteiras expansionistas converteram os centros de controle da coroa; da região

sul e sudeste, e os pontos de fixação ao longo do rio; na região norte, nos tradicionais aglomerados urbanos no momento primeiro momento.

A partir dos anos 60, do século XX, os aglomerados regidos pela velocidade dos rios tiveram concorrência com os aglomerados regidos pela velocidade das rodovias, tornando a região, do entorno da BR-153, mais dinâmica, desestruturando toda a economia de subsistência local, assim como, consolidando a desestruturação do modo de vida dos povos tradicionais e originários, sendo o embrião do modelo agropecuário existente hoje, incentivado pelos projetos desenvolvimentistas do governo central. A construção da capital Palmas desestruturou a dinâmica regional, colocando a nova capital como elemento de centralidade da região, infraestrutura de aeroporto e a ferrovia norte sul formam o *combo* da transição para inserção no modelo cumulativo do capitalismo.

Uma balança capaz de equilibrar o padrão cumulativo com a necessidade de distribuição de renda. Se estamos diante de uma inovação no padrão de desenvolvimento para a região, só o tempo dirá, mas é fato que a venda de serviços ambientais coloca as *commodities* do agronegócio e a *commodity* crédito de carbono como mecanismos de mercado, sendo que a segunda, é dependente de políticas públicas para ter alcance de escala, talvez esse balanço, dentro da mesma arena “mercado” seja a inovação que pode distribuir renda e gerar verdadeiramente um desenvolvimento regional para a população tocaninense.

Há quem defenda que a venda de crédito de carbono é uma forma de desestimular a diminuição das emissões, beneficiando quem mais polui e mantendo o *status quo* da relação economia-mundo, entre centro e periferia, ou seja, mais mercado quando o ideal seria menos mercado. Longe de ser o objetivo deste manuscrito discutir a questão sob essa perspectiva, buscou-se apresentar como o Tocantins se inseriu e se inseri na economia mundo, e a forma que essa participação acontece é por *commodities*, sendo as decorrentes do agronegócio, regidas pela lógica cumulativa do mercado, e os ativos de crédito de carbono, pela lógica social, foi assim que o Tocantins inovou. A governança desse modelo está bem desenhada nas estratégias do governo estadual e os valores financeiros devem ser significativos para a sua execução, caso funcione, ter-se-á um equilíbrio interessante, dentro da lógica do mercado, é assim, que o Tocantins se apresenta à economia mundial no século XXI.

REFERÊNCIAS

- Araújo, M. L. S., Sano, E. E., Bolfe, E. L., Santos, J. R. N., Santos, J. L., & Silva, F. B. (2019). Spatiotemporal dynamics of soybean crop in the Matopiba region, Brazil (1990–2015). *Land Use Policy*, 80, 57–67. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2018.09.040>
- Brito, E. P. (2009). *O papel de Palmas - TO na rede de integração regional* (Dissertação de mestrado). Universidade Federal da Grande Dourados. Repositório Institucional da UFGD. <https://repositorio.ufgd.edu.br/jspui/handle/prefix/167>
- Cilli, M. A. L., & Rocha Silva, M. A. (2016). Poder Legislativo e Desenvolvimento: uma análise das proposições de parlamentares do Estado de Tocantins. *Redes*, 20(3), 275–292. <https://doi.org/10.17058/redes.v20i3.4326>
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2024). Cidades e Estados. <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/to.html>
- Jesus, J., & Cavalcante, S. (2023, 23 de novembro). Governo assina pacto para acabar com o desmatamento ilegal no Tocantins até 2030. *G1 Tocantins*. <https://g1.globo.com/to/tocantins/noticia/2023/11/23/governo-assina-pacto-para-acabar-com-o-desmatamento-ilegal-no-tocantins-ate-2030.ghtml>
- Marques de Oliveira, N. (2018). Transição do norte de Goiás ao território do estado do Tocantins. *Revista Tocantinense De Geografia*, 7(12), 53–82. <https://doi.org/10.20873/rtg.v7n12p53-82>
- Marques de Oliveira, N. & Piffer, M. (2016). Conjuntura do desenvolvimento regional dos municí-

- pios do estado do Tocantins. *DRd - Desenvolvimento Regional Em Debate*, 6(3), 32-61. <https://doi.org/10.24302/drd.v6i3.1023>
- Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. (2024). Balança Comercial e Estatísticas de Comércio Exterior. <https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/comercio-exterior/estatisticas>
- Nunes, D. S., Melo, W. F., & Bracarense, L. S. F. P. (2020). Implicações socioeconômicas da Rodovia BR-153 e os reflexos no desenvolvimento urbano no Tocantins. *Humanidades & Inovação*, 7(14), 47-61. <https://revista.unitins.br/index.php/humanidadesinovacao/article/view/3071>
- Oliveira, T. J. A. D., & Piffer, M. (2017). From Legal Southeast Amazon to the Central North: Spatial transformation of the economy. *RBEUR*, 19(1), 164-178. <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2017v19n1p164>
- Organics News Brasil. (2023). Tocantins é o 1º estado do Brasil a receber recursos da venda de créditos de carbono. <https://organicsnewsbrasil.com.br/tocantins-e-o-1o-estado-do-brasil-a-receber-recursos-da-venda-de-creditos-de-carbono/>
- Parente, T. G. (2003). *Fundamentos históricos do Estado do Tocantins*. Editora da UFG.
- Patriota, J. N., Batista, A. C., Ganassoli, E., Santos, M. M., Coelho, M. C. B., & Giongo, M. (2017). Evaluation of forest fire occurrences in the State of Tocantins. *Revista Verde de Agroecologia e Desenvolvimento Sustentável*, 12(3), 518-523. <https://doi.org/10.18378/rvads.v12i3.4061>
- Portal de Mapas - IBGE. (2022). Mapas. <https://portaldemapas.ibge.gov.br/portal.php#homepage>
- Rodrigues, W., & Oliveira, T. J. A. (2015). Formação socioeconômica do Estado de Tocantins. In E. M. R. Castro & I. Campos (Orgs.), *Formação socioeconômica da Amazônia* (Vol. 2, pp. 581-636). <https://livroa-berto.ufpa.br/jspui/handle/prefix/164>
- Santos, M. (1993). *Urbanização brasileira* (2ª ed.). Hucitec.
- Santos, R. A. D. O. (1980). *História econômica da Amazônia* (1800-1920). Queiroz.
- Secretaria de Meio Ambiente e Recursos Hídricos. (n.d.). REDD+ Jurisdicional do Tocantins. Governo do Tocantins. <https://www.to.gov.br/semarh/redd-jurisdicional-do-tocantins/5orjp0dnovd7>
- Silva, A. B., Marques Oliveira, N., & Alves, E. O. (2021). Mensuração dos indicadores sociais e econômicos da microrregião do Bico do Papagaio - TO. *ACTA Geográfica*, 15(38), 200-216. <https://doi.org/10.18227/2177-4307.acta.v15i38.5569>
- Silva, G. M., & Mendes, M. F. (2020). Análise da dinâmica da cobertura vegetal e uso da terra no município de Araguaína/TO. *Revista GeoPantanal*, 15(28), 159-171. <https://periodicos.ufms.br/index.php/revgeo/issue/view/600>
- Silva, J. S., & Luz, R. A. (2021). Análise espacial da produção e renda do setor agropecuário na região Centro Norte do Brasil de 2000 a 2015. *Revista Interface*, 20(20), 44-54. <https://sistemas.uft.edu.br/periodicos/index.php/interface/article/view/9961>
- Tocantins. (2021). Plano de Prevenção e Combate aos Desmatamentos e Incêndios Florestais do Tocantins - PPCDIF (2021-2025). <https://www.to.gov.br/semarh/plano-de-prevencao-e-combate-aos-desmatamentos-e-incendios-florestais-do-estado-do-tocantins-ppcdif/3bop2axwcj3f>
- Tocantins. (2023). Relatório final do Comitê do Fogo. Defesa Civil Estadual. <https://www.to.gov.br/defesacivil/comite-do-fogo/625j0rxs4z06>
- Velho, O. G. (2009). Frentes de expansão e estrutura agrária: Estudo do processo de penetração numa área da Transamazônica. Centro Edelstein de Pesquisas Sociais. <https://livros.unb.br/index.php/estante/catalog/book/237>

La economía política del gobierno (1985-1989): el Plan Primavera y el debate por las reformas estructurales^{1 2}

Ignacio Andrés ROSSI³

Resumen

Fecha de Recepción:
23 de abril de 2025

Fecha de Aceptación:
10 de noviembre de 2025

Palabras clave:

- Deuda externa
- Inflación
- Déficit fiscal
- Reformas Estructurales
- Estabilización.

Clasificación JEL
B5; N1; P1.

El Plan Primavera de 1988 fue un plan económico de vital importancia al momento de debatir las reformas estructurales durante el gobierno de Raúl Alfonsín (1983-1989). Sin embargo, para gran parte de la historia económica fue considerado como un último intento de estabilización antes de las elecciones de 1989, razón por la cual la dimensión de las reformas estructurales cuenta con menos estudios específicos. En virtud de ello, el trabajo recupera y analiza el *Programa para la recuperación económica y el crecimiento sostenido* formulado por el equipo económico de Juan Sourrouille (1985-1989). Sostenemos que la reforma estructural planteada en el marco del Plan Primavera era impracticable porque se recostaba en una excesiva generación de confianza al sector privado y no detenía ninguno de los problemas persistentes de la economía (intereses de la deuda externa, dinámica financiera, entre otras).

1 Sugerencia de citación: Rossi, I. A. (2026). La economía política del gobierno (1985-1989): el Plan Primavera y el debate por las reformas estructurales. *Revista de Economía Política y Desarrollo*. Vol.2 – Nro. 2. pp 65-88.

2 El progreso de este trabajo no hubiera sido posible sin la atenta y comprometida dirección de Karina Forcinito, mi directora. También mi gratitud se extiende a los revisores anónimos, por su compromiso, rigurosidad y profesionalismo en sus valiosos aportes, sugerencias y recomendaciones.

3 Universidad Nacional de General Sarmiento (UNGS) y Comisión de Investigaciones Científicas (CIC) de la provincia de Buenos Aires, Argentina. Juan María Gutiérrez 1150. Los Polvorines, CP 1613, Provincia de Buenos Aires, Argentina. Correo electrónico: ignacio.a.rossi@outlook.com.

Abstract

The 1988 Spring Plan was a vitally important economic plan when discussing structural reforms during Raúl Alfonsín's administration (1983-1989). However, for much of economic history, it was considered a last stabilization attempt before the 1989 elections, which is why the scope of structural reforms has received fewer specific studies. Therefore, this paper recovers and analyzes the Program for Economic Recovery and Sustained Growth formulated by Juan Sourrouille's economic team (1985-1989). We argue that the structural reform proposed within the framework of the Spring Plan was impractical because it relied on excessive confidence building in the private sector and failed to address any of the economy's persistent problems (foreign debt interest, financial dynamics, among others).

Key Words:

- External debt
- Inflation
- Fiscal deficit
- Structural reforms
- Stabilization.

I. INTRODUCCIÓN

En diciembre de 1983 la Unión Cívica Radical (UCR) venció por primera vez en la historia al Partido Justicialista. El gobierno de Raúl Alfonsín (1983-1989) asumió con un discurso político de defensa de la democracia y el Estado de derecho (Velázquez Ramírez, 2019) sentando una ruptura con la dictadura previa (1976-1983) (Novaro, 2009). El descontento con el régimen saliente y el optimismo del clima electoral hicieron subestimar las limitaciones económicas. El peso de la deuda externa contabilizada en 45.000 millones de dólares, un déficit cuasi fiscal del 15% del PBI, la inflación en niveles del 350% anualizada y las demandas de la clase trabajadora tras una contracción del 30% de sus ingresos desde 1975 (Rapoport, 2020) fueron lo más relevante. Según parte de la literatura, estos desequilibrios se originaron en la reestructuración del régimen de acumulación iniciada por el ministro de Economía José Alfredo Martínez de Hoz (1976-1981) (Schvarzer, 1986; Castellani, 2006; Zicari, 2025) a partir de las reformas estructurales -financiera, comercial y de liberación de precios-. Estas, intentaban revertir el modelo de industrialización por sustitución de importaciones vigente desde la segunda posguerra en el marco general de la crisis del keynesianismo y el auge del neoliberalismo (Rougier y Odisio, 2017).

En este marco, el gobierno de Alfonsín debió lidiar en el plano de la política económica con el Fondo Monetario Internacional (FMI), los acreedores externos y los principales grupos económicos nacionales y extranjeros beneficiados por los regímenes de promoción industrial y la estatización de la deuda externa estimados en 9.000 millones de dólares para el periodo (Azpiazu, Basualdo y Khavisse, 1987; Ostiguy, 1990; Birlé 1997; Basualdo, 2006; Schorr, 2021). El contexto internacional, por su parte, también planteaba limitaciones por la crisis de la deuda externa desde 1982. Las altas tasas de interés internacionales del 6-8% anual, el proteccionismo de los países desarrollados como respuesta a la recesión global, la caída de los términos de intercambio para la región fueron algunas de las variables claves que afectaron a los países endeudados tras la estanflación global y el fin de los acuerdos de Bretton Woods (Ocampo, 2014). El gobierno inició un plan económico de corte keynesiano con el ministro Bernardo Grinspun (1983-1985), que intentó reactivar la economía, mantener los salarios reales por encima de la inflación y presionar a los acreedores externos y al FMI por mejores condiciones de negociación externa. Sin embargo, el descontrol de la inflación y el incumplimiento del acuerdo con el FMI hacia fines de 1984 propició la llegada de Juan Sourrouille al Ministerio de Economía (1985-1989). Este, junto a sus colaboradores Adolfo Canitrot, Roberto Frenkel, José Luis Machinea y Mario Brodersohn (Torre, 2021), formuló el plan de estabilización Austral. Este permitió al gobierno una nueva etapa sobre la base de menores niveles de inflación, pero bajo la persistencia de sucesivas estabilizaciones y fragilidad política y económica (Gerchunoff y Llach, 2019).

Persistió en este periodo el alto déficit fiscal, las presiones por las negociaciones externas y la puja distributiva entre capital y trabajo (Belini y Korol, 2021), aunque cobró relevancia la discusión por iniciar reformas estructurales que permitieran relanzar el crecimiento en el mediano plazo (Cavallo y Cavallo Runde, 2018; Visintini, 2022). Los intentos por emprender privatizaciones, discutir la estructura arancelaria del comercio exterior y desregular el sistema financiero fueron frecuentes entre 1986 y 1987 (Bacha y Feinberg, 1989). Particularmente, cobraron mayor protagonismo los Préstamos de Ajuste Estructural del BM,⁴ que incluían desembolsos rápidos para resolver desequilibrios en el balance de pagos y paralelamente avanzar en reformas estructurales tendientes a dinamizar la oferta (Bouzas, Keifman y Etchegaray, 1987). En un marco de tensiones con el FMI derivado de la persistencia de la crisis de la deuda externa

4 Tras el fracaso de los planes de ajuste del FMI surgió la iniciativa del secretario del Tesoro de EE. UU James Baker, denominado Plan Baker, para volcar financiamiento regional por 9.000 millones de dólares entre el BM y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y otros 20.000 millones provenientes de bancos comerciales bajo la condición del avance en las reformas (Devlin, 1987).

y las “condicionalidades cruzadas” producidas entre los organismos (Botzman y Tussie, 1989), el gobierno tomó mayor compromiso por avanzar en el sendero reformista.

Así, en un contexto de persistencia de los indicadores macroeconómicos y escalada de la inflación a niveles cercanos al 30% mensual, en agosto de 1988 se lanzó el Plan de estabilización conocido como Primavera. Mientras las negociaciones con el FMI se encontraban suspendidas y se acumularon atrasos por casi 2.000 millones de dólares en intereses, se apostó por el apoyo del BM para avanzar paralelamente en la estabilización y la reforma estructural –el cual anunció el mayor préstamo a un país endeudado por 1.250 millones de dólares sin el aval del FMI– (Torre, 2021, p. 479). En un principio, se partió de una devaluación del 11,4% y un desdoblamiento del mercado cambiario en el que las exportaciones agropecuarias se liquidaban en un mercado comercial a un precio menor al del mercado libre. Las industriales, por su parte, se liquidaban por mitades entre el mercado comercial y el financiero (a un tipo de cambio mayor). También, se instrumentó un congelamiento de precios entre el 2 y el 15 de agosto, con aumentos mensuales pactados en 1,5% a partir de septiembre, del 3,5% en octubre y del 5% en diciembre, previa negociación de salarios. Por su parte, se proyectó reducir el déficit fiscal al 2% del PIB con una política monetaria restrictiva, la paralización de obras y el retiro voluntario de empleados públicos (Machinea y Fanelli, 1988).⁵

El trabajo pone el foco en el *Programa para la recuperación económica y el crecimiento sostenido* (MECON, 1988) que formuló el equipo económico en agosto de 1988 como estrategia oficial enmarcada en el Plan Primavera (1988). Se analizan la formulación de los diagnósticos económicos e indicadores ponderados por el equipo del gobierno en relación con la coyuntura histórica específica, los testimonios y consideraciones de otras instituciones y economistas. La metodología de análisis empleada busca dar cuenta de diferentes dimensiones de la coyuntura histórica que involucran a la economía política de los gobiernos como: i) la política económica debatida, ii) las ideas económicas vigentes y iii) los actores de poder involucrados –empresarios, funcionarios, acreedores, etc. En este sentido, el trabajo se sostiene en la literatura sobre historia económica argentina de raíz heterodoxa, caracterizada por ponderar factores políticos y económicos a partir de la perspectiva de las ciencias sociales. Particularmente, se da cuenta y se analizan los fenómenos históricos reteniendo las transformaciones atravesadas en el modelo de acumulación local (Basualdo, 2006; Heredia, 2006; Rougier y Odisio, 2017; Gerchunoff y Llach, 2019; Brenta, 2019; Rapoport, 2020; Brenta, Ortiz y Schorr, 2021).

En función de ello, el trabajo se encuentra dividido en tres secciones. En la primera de ellas se busca identificar al Plan Primavera como estrategia de estabilización macroeconómica y reforma estructural en relación con las propuestas paralelas del BM y la Fundación de Investigaciones Económicas Latinoamericanas (FIEL) con el fin de comprender su sentido. En el segundo y tercer apartado se aborda el *Programa para la recuperación económica y el crecimiento sostenido*; dando cuenta de las siguientes dimensiones: i) visión histórica y diagnóstico de la crisis económica argentina desde los años setenta, ii) propuestas de reforma estructural en diferentes planos (financiero, comercial, etc.) y iii) relación entre las propuestas y los principales indicadores de la economía en los sectores identificados. Sostenemos que el Plan Primavera constituyó un punto límite a partir del cual se aceptó el diagnóstico de reforma estructural en el que insistían los organismos internacionales desde 1985. Especialmente, a partir de que la estabilización lograda con el Austral entró en una fase de agotamiento tras no resolver los problemas derivados de la brecha externa e interna (intereses de la deuda externa y déficit fiscal). Así, la presión e inflexibilidad del FMI en la meta fiscal, de los acreedores para mantener sus transferencias y una débil dinámica financiera que acrecentaba el endeudamiento interno no permitieron una estabilización sostenible. Ante esta débil coyuntura el diag-

5 Atentó contra esta estrategia la reducción de la alícuota del Impuesto al Valor Agregado (IVA) del 18% al 15% para la industria.

nóstico de la reforma estructural adoptada se recostó en una excesiva e incierta generación de confianza al sector privado tras emprender las reformas estructurales. En estas condiciones resultaba predecible que el Plan Austral fuera el intento de estabilización final antes de la hiperinflación.

II. LA REFORMA ESTRUCTURAL: EL PLAN PRIMAVERA, EL BM Y LA FIEL

El punto de partida del equipo económico bajo el Plan Primavera fue la integración a la economía mundial bajo una reforma del Estado y un programa financiero. El problema que debía resolverse era un Estado deficitario que se expandió excesivamente “como prestatario neto de fondos, inversor y fuente de subsidios para actividades promovidas” (MECON, 1988, p. 11). Ante la insostenibilidad de la expansión estatal, se razonaba, se había recurrido al endeudamiento y al impuesto inflacionario cerrando la economía.

Uno de los principales gastos que se venían como problemáticos fueron las erogaciones en servicios económicos que en su mayor medida se explicaban por las empresas energéticas, la construcción y la infraestructura pública (7% del PIB). Sin embargo, no se ponderaron los gastos en transferencias a grupos económicos en materia de promoción y sobrecompras del Estado que en el periodo 1981-1989 explicaron casi un 1% del PIB anual ni los intereses pagados al exterior en 0,5% del PIB anual (Ortiz y Schorr, 2021, p. 133).⁶

Si bien los gestores del Plan Primavera plantearon factores que incidían negativamente en la economía como el peso de la deuda externa, la responsabilidad de los acreedores en la misma y la alta inflación heredada de la dictadura, el diagnóstico abandonaba la crítica frontal. De hecho, se aceptaba que varios de estos factores eran elementos irreversibles de la realidad, por ello se dijo:

El desmesurado endeudamiento externo, junto con la recesión mundial, la caída de los precios de los productos básicos y el fin del otorgamiento voluntario de préstamos por parte de los bancos comerciales a comienzos de la década del ochenta provocó un amplio proceso de ajuste en la Argentina. La necesidad de ajustar precios relativos como consecuencia de estos cambios abruptos en la situación internacional, junto con el incremento del déficit fiscal -derivado, parcialmente, de las altas tasas de interés internacionales y de la estatización de la deuda privada-, se tradujeron en una gran disminución del nivel de actividad y en una aceleración de la tasa de inflación. En este contexto el país asumió la difícil tarea política de reconstruir una sociedad democrática (MECON, 1988, p. 6.).

El hecho de reconocer incluso la estatización del endeudamiento externo no significaba cuestionar, como se lo había hecho bajo la gestión de Grinspun, a “la patria financiera” (Ferrer, 1983). Por el contrario, para el equipo de Sourrouille defender la democracia significaba aceptar estas problemáticas económicas y reformar el Estado en línea con las recomendaciones de los organismos financieros internacionales para sostener la institucionalidad. Por ejemplo, se llegó a poner en pie de igualdad a acreedores y deudores cuando se sostuvo que “la incertidumbre relacionada con la crisis de la deuda ha complicado en gran medida el proceso [y que] las rondas de negociaciones, además de la fatiga y frustración que sufrieron acreedores y deudores por igual, han contribuido a enturbiar el panorama de la economía y el rumbo de las políticas económicas”.⁷ Así, convivieron en el Ministro Sourrouille las críticas a las altas tasas de interés

6 Una estimación contemporánea de FIEL (1988) calculó los subsidios crediticios e impositivos a la industria en un flujo anual de entre 1.700 millones de dólares y 3.400 millones (entre 0,4-0,8% del PIB) (pp. 170-174).

7 Ibidem, p. 5.

internacionales y la caída de los precios de productos exportables⁸ mientras se aceptaban los preceptos neoliberales derivados de los organismos financieros internacionales.

Se evidencia, de esta forma, que el Plan Primavera se inscribe en cierto diagnóstico de agotamiento político y aceptación de políticas de reformismo estructural que impulsaba entonces el BM. Estas se sostenían en los siguientes pilares: i) reducir el arancel medio de importación estimado en 23% con el fin de promover exportaciones agrícolas e industriales (como derivados de petróleo y gas especialmente) para aportar un aproximado de 1.300 millones de dólares anuales extra en 1990, eliminación de las retenciones agrícolas y liberación de la importación de tractores y maquinaria agrícola, reforma financiera sobre la base de la reestructuración de bancos públicos provinciales considerados ineficientes, la eliminación de la Cuenta de Regulación Monetaria (CRM),⁹ el establecimiento requisitos de encaje en niveles del 10% -lo que implicaba una reducción significativa-;¹⁰ ii) la eliminación de subsidios al crédito y fortalecimiento de la supervisión e independencia del BCRA y iii) la reestructuración de empresas públicas mediante privatizaciones, reducción del empleo, aumento de tarifas y paralización de proyectos (como el hidroeléctrico de Yaciretá y el de SOMISA, o la apertura de contratos petroleros en YPF) promoviendo al sector privado.¹¹

De la misma forma que con el BM, en la economía nacional estas políticas se encontraban alineadas con el diagnóstico promovido por las investigaciones de la FIEL.¹² Entonces, el organismo planteaba que un proceso de transición de la economía argentina a una organización moderna debía realizarse de forma rápida e integral. En virtud de ello se ponía en el centro que la modernización económica requería poner el foco en “la secuencia y la duración de los diferentes componentes de las políticas implementadas” (FIEL, 1990a, p. 7) para avanzar de “sistemas económicos sujetos a controles y cerrados al comercio internacional, a sistemas económicos liberalizados” (FIEL, 1990a, p. 8). Como se argumentó, se debía profundizar el estudio de la mejor forma de llevar adelante las reformas evitando despertar el rechazo social como sucedió con la dictadura.

8 CDI-MECON (1987a). Discurso pronunciado ante el Comité Provisional del FMI en la ciudad de Washington EE. UU, el 9 de abril de 1987 y CDI-MECON (1987b). Notas desarrolladas en la sesión vespertina del comité provisional del FMI en la ciudad de Washington EE. UU, el 27 de septiembre de 1987.

9 Mecanismo derivado de la reforma financiera de 1977, donde para compensar a las entidades por el costo de inmovilizar el efectivo mínimo, se creó la Cuenta de Regulación Monetaria (CRM). Esta remuneraba esos depósitos evitando costos mayores en un contexto de tasas libres e intentando que los márgenes entre las tasas activas y pasivas se mantengan en niveles bajos (Lajer Baron, 2018, p. 323).

10 Habida cuenta de que el porcentaje de encajes (encajes remunerados + efectivo mínimo / depósitos) era del 65% en los bancos privados. Con lo cual esta medida, que implicaba una reducción sustancial del encaje, planteaba un horizonte de remonetización en un proceso de mayor confianza. Especialmente considerando que, en un contexto de alta inflación, la distribución de los recursos monetarios en 1988 concentraba el 66% en los depósitos a plazo fijo, lejos del 10% en ahorro (comprendido por oro y divisas, aportes de organismos internacionales y resultado de la operatoria de cambios) y del 24% en M1 (Billetes y monedas y cuentas corrientes). (Ver BCRA, 1989, pp. 245 y 101).

11 Ver World Bank. 1985. Economic Adjustment Programs. Argentina: Baker Initiative Country Study. Folder ID 1085761, Reference Code: WB IBRD/IDA DEC-03-82. World Bank Group Archives, Washington, D.C., United States y World Bank. 1987. Argentina Economic Recovery and Growth May 19, 1987. Latin America and the Caribbean Region, Report No. 6467-AR.

12 Fundada y financiada por cámaras empresarias nacionales como la Cámara Argentina de Comercio, la Bolsa de Comercio de Buenos Aires, la Unión Industrial Argentina y la Sociedad Rural Argentina (SRA). La institución, entonces, se encontraba presidida por Arnaldo Musich, abogado y empresario ligado al Grupo Techint y que se había desempeñado en un paso breve como embajador en Estados Unidos en 1976. También en su Consejo Directivo se desempeñaban el presidente de la SRA Guillermo Alchourron y el empresario de Massalin Particulares Juan Munro. El organismo contaba con los entonces jóvenes economistas ligados al sector privado Juan Luis Bour, Daniel Artana, Ricardo López Murphy y Enrique Szewach.

Según FIEL, las reformas emprendidas en dictadura fueron correctas, pero fracasaron por mantener un alto gasto público que provocó el aumento de las tasas de interés, la inflación y el desplazamiento del sector privado como creador de riqueza, donde solo “el ingreso de capitales externos de corto plazo acen-
túo la inestabilidad” (FIEL, 1990a, p. 12).¹³ En estas condiciones, los economistas de FIEL sostuvieron que ante el estancamiento del PIB desde 1970¹⁴ “la sociedad argentina muestra un amplio consenso en torno a la necesidad de realizar una reforma económica amplia” (FIEL: 1990b, p. 13) hacia un sistema “orientado por las fuerzas del mercado” (FIEL, 1990a, p. 13).

Así, las medidas propuestas fueron: generar superávit operativo -no financiero- de 6% del PIB, instrumen-
tar un sistema cambiario libre -de flotación o fijo- para eliminar la sub y la sobre facturación de expor-
taciones y la fuga de capitales, emprender una reforma tributaria sostenida en los gravámenes indirectos
(considerados de mayor relevancia en un contexto de mayor movilidad de capitales),¹⁵ combatir la evasión
y la superposición de impuestos derivada de esta, reducir la inversión pública e incentivar la actividad
privada en un contexto de certidumbre, impulsar las privatizaciones como estrategia para reducir el supe-
rávit operativo necesario para el pago de la deuda externa (incluyendo no solo empresas públicas, sino
al sistema previsional con el fin de canalizar el ahorro privado y promover un “capitalismo popular”) y
avanzar en la reforma comercial de forma rápida para que revirtiera el bajo coeficiente de exportación del
4-5% promedio entre 1973-1986 (Canis, Golonbek y Soloaga, 1988, pp. 8-10) mediante la eliminación
de restricciones cuantitativas tramitando costos con subsidios al desempleo y la reconversión industrial.
También se jerarquizó una reforma laboral tendiente a flexibilizar las relaciones entre empresarios y traba-
jadores y limitar el poder sindical promoviendo la descentralización de negociaciones, la promoción del
empleo temporario junto y una baja de costos al sector privado. Por último, se recomendó reformarla Ley
de inversiones extranjeras dando igual tratamiento al capital foráneo que al capital nacional. También, se
sugirió permitir la remisión de dividendos y utilidades y desregular la cuenta de capital una vez iniciada
la apertura comercial y la liberalización de la tasa de interés (FIEL, 1990a, pp. 141-159).

En definitiva, la reforma estructural del Plan Primavera se alineaba a los diagnósticos del BM y de las
cámaras empresarias locales representadas por la FIEL. Adicionalmente, la reforma debía avanzar rápido
evitando la experiencia infructuosa intentada por el radicalismo entre 1986 y 1987 (Lacerca, 1986; Wanis-
chelbaun, 1986 y Terragno, 1988). Siguiendo estos lineamientos, se comenzaron a jerarquizar tres compo-
nentes de las reformas sostenidas en la integración de la economía al mundo, la modernización del Estado

13 Un diagnóstico que compartieron economistas como Roque Fernández, Juan Carlos de Pablo y Domingo Ca-
vallo. Ver Roque Fernández, 9 de diciembre de 1982, Proceso a la tablita, *Mercado* núm.686, p. 12; Juan Carlos de
Pablo, 18 de agosto de 1983, ¿Por qué estamos cómo estamos?, *Mercado* núm. 721, p. 21 y Domingo Cavallo, 17 de
noviembre de 1983, Financiar el déficit con recursos genuinos, *Mercado* núm.733, p. 11.

14 Sin embargo, si se toma el promedio de variación porcentual del PIB per cápita entre 1960 y 1974, poniendo un
corte dado el plan de ajuste de 1975 -Rodrigazo-, la cifra es positiva en 2,85%. Por el contrario, si se toma el periodo
de la dictadura, dejando afuera 1975 que registró una variación negativa de -2,2%, la tasa anual de variación es -1,1%.
Claramente la visión de FIEL defendía que la crisis global de estancamiento respondía al modelo de acumulación y
exoneraba en alguna medida a las políticas de la dictadura al contrario de las interpretaciones heterodoxas que ponían
el foco en la disrupción del programa de Martínez de Hoz (Ferrer, 1983; CEPAL, 2009)

15 Esto teniendo en cuenta que el sistema había adquirido un sesgo regresivo de magnitud. Por ejemplo, si se toman
los promedios entre los periodos 1970-1976 y 1977-1982, los impuestos a consumos aumentaron en más de 10%,
mientras que los impuestos a los ingresos se redujeron en 10% y los que recaían sobre los patrimonios sólo aumenta-
ron un 3% (FIEL, 1991, pp. 48-49). Incluso, esta recomendación en materia tributaria iba en contra de los objetivos
por promover un sistema más progresivo como propuso el radicalismo desde 1983, como intentó Grinspun e incluso
el equipo de Sourrouille, pese a que estos últimos también pusieron en el centro la alta evasión del IVA. Ver Secretaría
de Hacienda del Ministerio de Economía (1989). Política para el cambio estructural en el sector público. Mensaje de
los proyectos de leyes del presupuesto, 1986/1989. Buenos Aires, Plataforma electoral de la Unión Cívica Radical,
Buenos Aires, 30 de julio de 1983, pp. 5-6 y *Clarín* (20 de noviembre de 1983), p. 5.

y la desregulación de los mercados.¹⁶ Los componentes para hacer financiable el gasto público (y no interrumpir los servicios de la deuda externa) serían una mejora en la recaudación, la restricción de los gastos, la reestructuración de empresas públicas y un proceso de privatizaciones. También había un punto respecto al sistema financiero, que en línea con lo recomendado con el BM debía lograrse, promover la movilización de los ahorros hacia la inversión en el sector privado reduciendo los aportes del BCRA al sistema financiero estimados en 10% del PIB (BCRA, 1988, pp. 99-100). Estos objetivos sólo serían cumplibles con un programa fiscal que permitiera la reducción de la inflación y de las tasas de interés, lo que habitualmente el BM dejaba en manos del FMI.

III. LA VISIÓN COYUNTURAL RESPECTO A LA CRISIS

Según la visión presentada por el equipo económico de Sourrouille, el Plan económico de Grinspun falló porque la reducción del déficit fiscal del 15% al 5% entre 1984 y 1985 resultó insuficiente y la negociación con el FMI tardía. Sin embargo, se rescató el Plan Austral dada la reducción de la inflación, que como puede verse en la Tabla 1 bajó sustantivamente de casi el 30% mensual al 2-3%. No obstante, hacia agosto de 1986 la inflación volvió a subir tras salir del congelamiento de precios en abril de ese año, y tanto en octubre de 1987 como en agosto de 1988, se debieron lanzar nuevas medidas de estabilización.

Tabla 1. Inflación mensual y tasa de interés nominal* entre 1985-1988 (%)

	1985		1986		1987		1988	
	IPC	Tasa	IPC	Tasa	IPC	Tasa		
Enero	26,1	17,52	2,7	4,5	7,4	7,0	9,0	13,0
Febrero	20,7	18,00	1,8	4,5	6,5	7,0	10,4	14,0
Marzo	25,7	20,00	5,5	4,5	8,2	4,0	14,8	14,4
Mayo	29,5	24,13	4,1	4,5	3,6	5,5	17,2	15,3
Abril	24,6	30,00	4,7	4,5	3,9	6,0	15,7	17,8
Junio	29,6	15,20	4,5	5,0	8,2	8,0	18,0	19,6
Julio	6,5	3,50	6,5	5,0	10,0	9,0	26,6	20,3
Agosto	3,1	3,50	8,8	7,0	13,8	12,0	27,6	13,8
Septiembre	2,0	3,50	7,5	6,0	11,8	13,0	11,7	10,9
Octubre	1,9	3,10	5,8	7,0	19,4	15,0	9,0	10,6
Noviembre	2,9	3,10	5,5	7,0	10,3	15,0	5,7	11,1
Diciembre	2,8	3,10	4,7	7,0	3,5	12,0	6,9	12,6

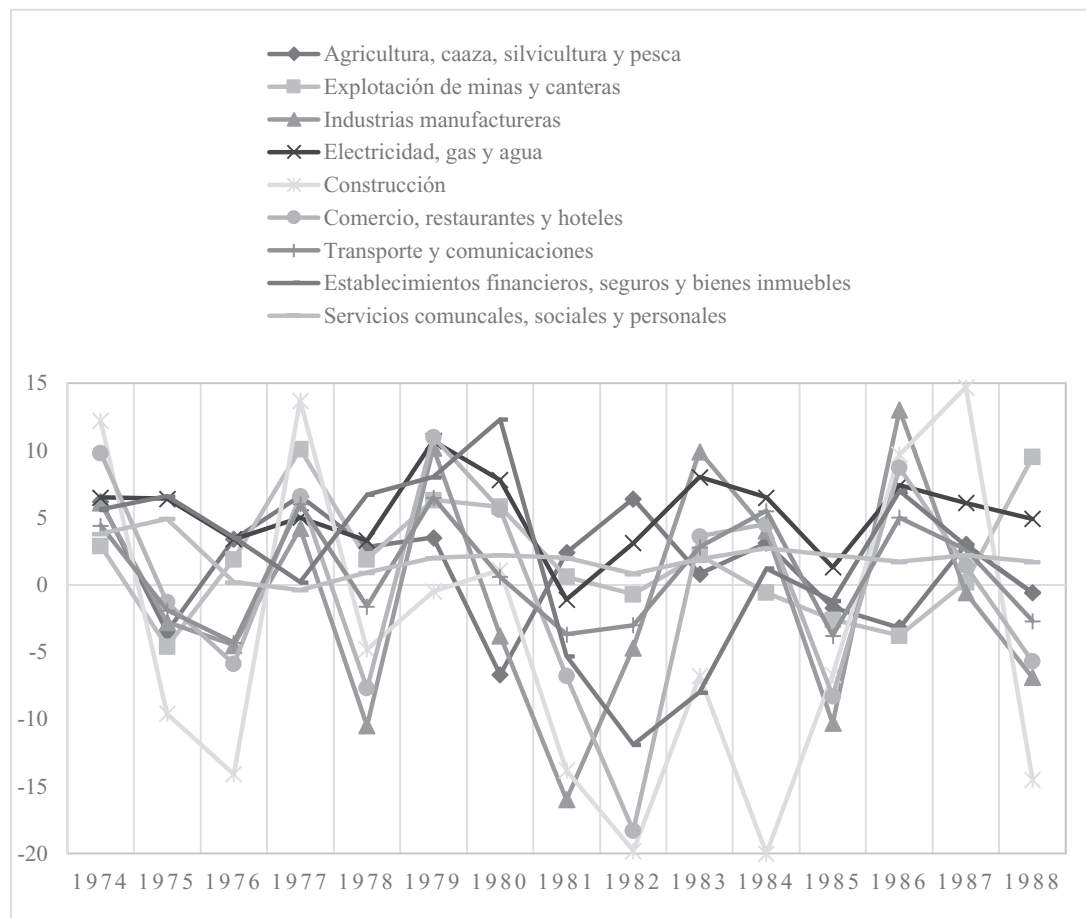
*Tasa efectiva mensual activa a 30 días en el segmento regulado

Fuente: BCRA (1988, pp. 27-35)

16 La mayoría de los años comprendidos entre 1983 y 1988, el FMI sólo aportó capital por cifras que iban entre 1.000 millones de dólares (1983, 1985 y 1987) y 500 millones (1986 y 1988), ante servicios de deuda externa que rondaban los 4.000-5.000 millones de dólares. En este concepto se exigía un ajuste fiscal de 3% del PIB, equivalía a una cifra cercana a los 4.000 millones de dólares (si se toma un producto aproximado de 120.000 millones de dólares en 1988 según datos del Banco Mundial y un tipo de cambio de 16 australes por dólar). Ver Banco Mundial, PIB de Argentina en dólares. Recuperado de <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.CD?locations=AR> y Mercado, 31 de marzo de 1988, p. 16.

Al momento concreto de lanzar el Plan Primavera, como puede verse en el Gráfico 1, la actividad económica se encontraba estancada y por debajo de los niveles de 1974. Eran los sectores ligados al mercado interno como la industria manufacturera, las construcciones y el comercio los más perjudicados tras el breve rebote del Austral (a excepción de la agricultura que sufrió una serie de sequías entre 1985 y 1986).

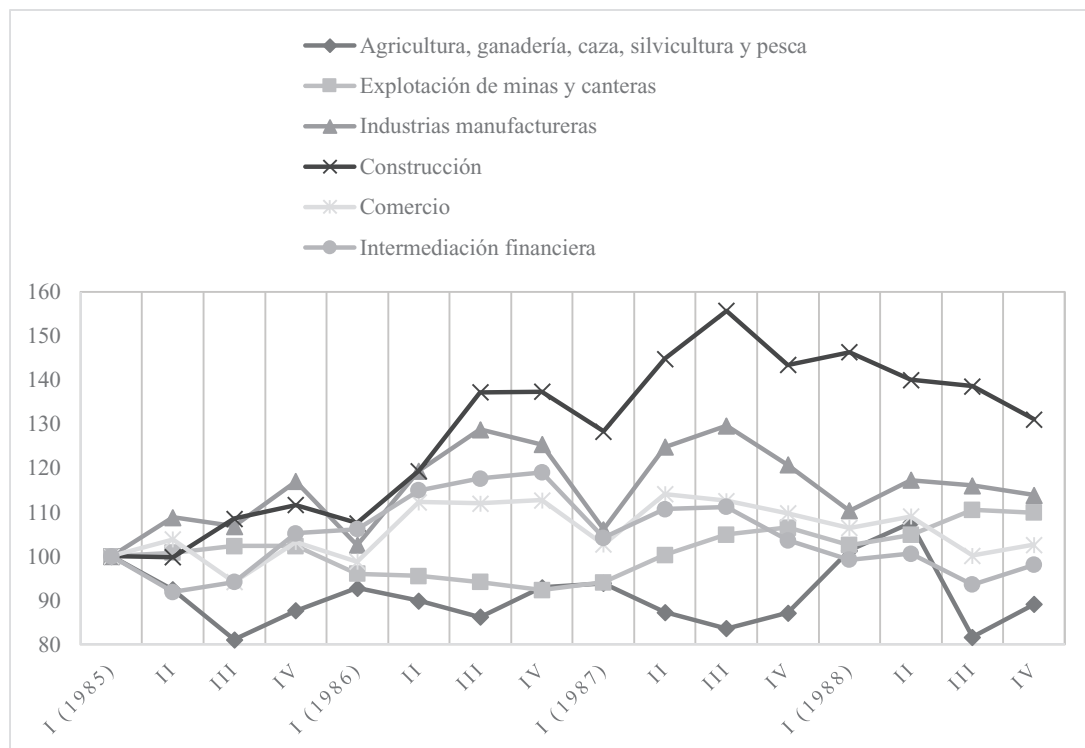
Gráfico 1. PIB por sectores, 1975-1988 (variación porcentual)



Fuente: Memorias del BCRA (1983, 1984, 1985, 1986, 1987 y 1988)

Si nos detenemos en la dinámica de la actividad de forma trimestral en los momentos previos al Primavera (Gráfico 2), puede verse que todos los sectores se encontraban en una aguda desaceleración de la actividad.

Gráfico 2. PIB trimestral por sectores seleccionados, 1985-1988 (índice base 1985=100)



Fuente: elaboración propia en base a INDEC (2006).

Al margen del rebote general de la actividad desde el Plan Austral, fue y sería el sector agropecuario uno de los más incentivados por el equipo económico. Como puede verse en la Tabla 2, el equipo económico venía realizando un esfuerzo muy significativo desde 1986-1987 por reducir los derechos de exportación.

Tabla 2. Derechos de exportación y resoluciones correspondientes de los principales productos exportador del complejo agrícola, 1983-1989 en porcentajes

Norma	Trigo	Maíz	Girasol	Aceite bruto de girasol	Pellets de girasol	Soja	Aceite bruto de soja	Harina y pellets de soja
5/7/1982	25	25	25	25	25	25	25	25
16/12/1983 Res. 7/83	18			14	17		13	13
17/05/1984 Res. 389/84			33	22				
30/05/1984 Res. 434/84							19	
6/7/1984 Res. 606/84			25					7
29/8/1984 Res 786/84				14	15		10	10
29/10/1984 Res. 606/84	24	31	31	20	21	31	16	16
7/12/1984 Res.1270/84	18							
14/01/85 S/Res.			26		0		18	
8/2/1985 Res. 129/85		25	25	14	15	25	10	10
4/3/1985 Res. 27/85		21						
11/6/1985 Res. 475/85	26	29	32	23	23	32	19	
10/10/1985 Res. 998/85	15							
13/1/1986 Res.1329/85			27	17	22			
22/2/1986 Res.169/85	21							
20/3/1986 Res.254/86			24	15	20	27	15	
17/9/1986 Res.813/86	5							
1/12/1986 Res.814/86		15	15	6	11	15	3	3
1/12/1987 Res.851/87	0							
01/01/1988 Res.851/87			10	0	0			
15/2/1988 Res.851/87		0						
1/4/1988 Res.851/87						11		
29/7/1988 Res.716/88							0	0
02/5/1989 Res.533/89	20	20	30	20	20	31	23	23
29/5/1989 Res.713	30	30	30	20	20	41	33	33

Fuente: Rossi (2015, p. 5).

Esto explica que el sector agricultura, caza y pesca fuera, pese a la recesión general, uno de los que se encontraba por encima de los niveles de 1970 en un 40%. Mientras tanto, industrias manufactureras se encontraba estancada (variación 0%), y construcción se contrajo en -39%. La inversión global de 1.267 millones de australes tras el aumento post Plan Austral se ubicaba todavía por debajo de los 1.861 millones de 1970 medido a precios constantes.¹⁷ Sin embargo, pese a este pobre desempeño el equipo económico defendía el crecimiento del producto en 1986 y 1987 (6,6% y 2,5%).¹⁸

De esta manera, las justificaciones esgrimidas ante la recesión hacia 1988 se enumeraban en: mal desempeño de los términos del intercambio, reducción de la producción agrícola por inundaciones en 1986 y 1987¹⁹ y la disminución del superávit comercial en 1987 por el aumento de las importaciones. Es cierto que, como puede verse en la Tabla 3, el saldo comercial se deterioró desde 1986 impactando negativamente en la cuenta corriente y la reducción los precios internacionales fue relevante. Sin embargo, el equipo económico evitaba ponderar la crisis económica en el largo plazo.

Tabla 3. Cuenta corriente, 1981-1987 (millones de dólares)

1981	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
CUENTA CORRIENTE	-4.714	-2.358	-2.461	-2.391	-953	-2.859	-4.285
BALANCE COMERCIAL	-287	2.287	3.331	3.523	4.582	2.128	556
Exportaciones	9.143	7.624	7.836	8.107	8.396	6.852	6.356
Importaciones	-9.430	-5.337	-4.505	-4.584	-3.814	-4.724	-5.800
SERVICIOS REALES	-705	43	-400	-205	-231	-573	-348
SERVICIOS FINANCIEROS	-3.700	-4.719	-5.408	-5.712	-5.308	-4.416	-4.485
Utilidades y dividendos	-735	-316	-425	-429	-425	-482	-558
Intereses cobrados	885	523	440	264	253	357	218
Intereses pagados	-3.850	-4.962	-5.423	-5.537	-5.132	-4.291	-4.145
TRANSFERENCIAS UNILATERALES	-22	31	16	3	0	2	-8

Fuente: MECON (1988).

En estas condiciones, en 1987 aumentó el déficit fiscal. Sin embargo, el equipo económico siguió avanzando en la reducción e incluso eliminación de los impuestos a las exportaciones de origen agropecuario -ya reducidas del 20% en 1985 al 8% en 1986.²⁰ Pese al deterioro económico evidenciado en la caída de

17 Fide. Coyuntura y Desarrollo. Anexo Estadístico XXX, enero de 1990, p. 1.

18 Ídem.

19 Se había reducido la producción de cereales y oleaginosas en más del 30% respecto a los volúmenes alcanzados entre 1984 y 1985 (BCRA, 1988, p. 49) y el volumen físico de la producción de cultivos en 1988 apenas se encontraba por encima de 1980 (12 millones de toneladas contra 10 millones). Fide. Coyuntura y Desarrollo. Anexo Estadístico XXX, enero de 1990, p. 21.

20 Fue un tema no menor, porque en 1987 el déficit fiscal estimado en 2,5% del PIB resultó del 7% y la pérdida de recursos tributarios explicó casi 4% de ese déficit, mientras que el aumento de egresos fue de menos de 1%. La reducción de retenciones agropecuarias, las exenciones al impuesto al IVA enmarcadas en los regímenes de promoción industrial y los regímenes fiscales a las exportaciones industriales tuvieron un rol central en el aumento del déficit (MECON, 1989, pp. 145-150). Se renunció a recursos que hubieran podido significar alrededor de 5.000 millones

los niveles de actividad y el aumento de la inflación, el equipo económico siguió priorizando la reforma estructural de cara al Plan Primavera.

Así, se sostuvo de forma más decidida que el excesivo gasto público manifestaba una crisis del modelo de industrialización de posguerra²¹ y era el responsable de la alta inflación y el desequilibrio en el balance de pagos. En virtud de ello, se argumentó y justificó que los logros del Plan Austral (como el aumento de los ingresos en 2,2% del PIB y la caída en los gastos en 9,1%) se vieron desbordados por los gastos al Tesoro que “exceden estructuralmente los recursos con que éste cuenta” (Torre, 2021, p. 383).²² Pese a que no hubo equilibrio presupuestario en ningún momento del gobierno si se consideran los intereses de la deuda,²³ al momento de plantear el Plan Primavera fue este diagnóstico fiscalista el que se impuso en el equipo económico.

IV. REFORMA ESTRUCTURAL PARA UNA MAYOR INTEGRACIÓN AL MUNDO

Como ya se dijo, se fue imponiendo una crítica a la economía cerrada en el equipo de Sourrouille, pero particularmente se señaló la dependencia de las exportaciones tradicionales. Como se ve en el Gráfico 3, el conjunto del comercio exterior y la actividad interna estaban estancadas desde los ochenta. Sin embargo, el equipo económico estaba convencido de que el Plan Austral había fracasado por el mal desempeño de los términos del intercambio y no por la imposibilidad de mantener la reactivación ante las presiones de los acreedores y el FMI.

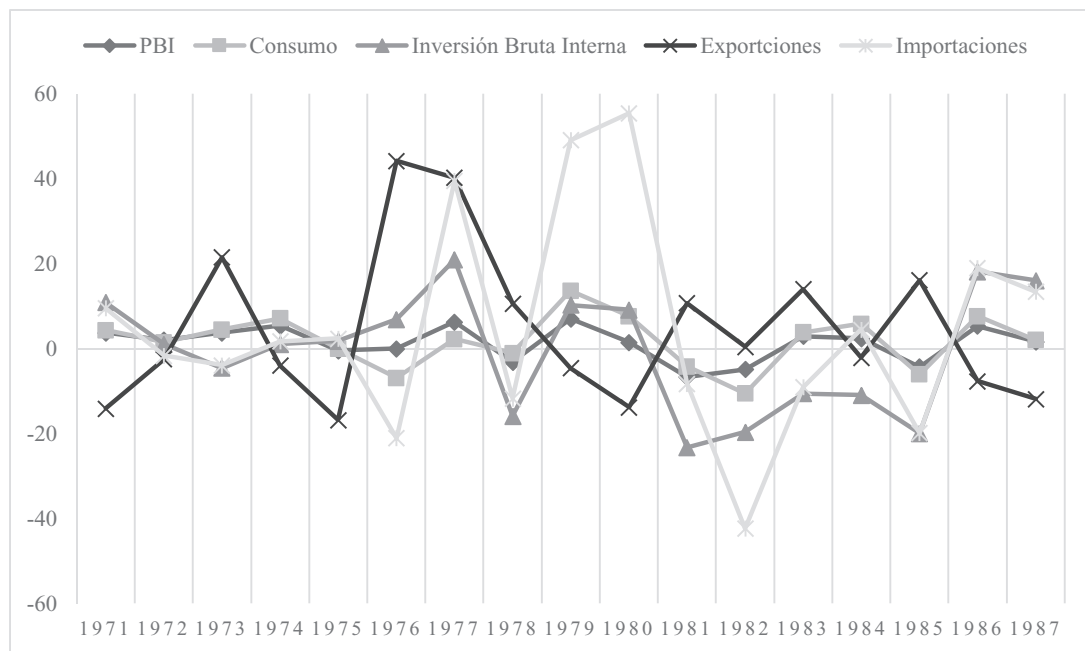
de dólares anuales o 5% del PIB.

21 Al contrario de lo que se esgrimía no se trataba de reducir el gasto consolidado en términos históricos. Este se encontraba en los niveles del 25% del PIB desde los años 50. Más bien, se trataba de volver a un modelo más regresivo de achicamiento del Estado a niveles previos a los años 40, incluso teniendo en cuenta que el gasto público per cápita se encontraba estancado y reduciéndose desde 1980 (MECON, 1999, p. 45).

22 Cuestión que seguramente respondía a la inquietud del equipo económico por evitar presiones por aumentos salariales encima de las bandas que fijaba el gobierno, como lo calificó Torre (2021), se trataba de evitar la “pérdida de autoridad gubernamental” y una “política económica irresponsable” (p. 383).

23 El resultado del sector público con intereses de la deuda evolucionó de la siguiente manera en el periodo: 1984 (-6,73%), 1985 (-5,91%), 1986 (-2,89%) y 1987 (-4,48%) (FIEL, 1988, p. 22).

Gráfico 3. Oferta y demanda global (tasas de variación anual), 1970-1987

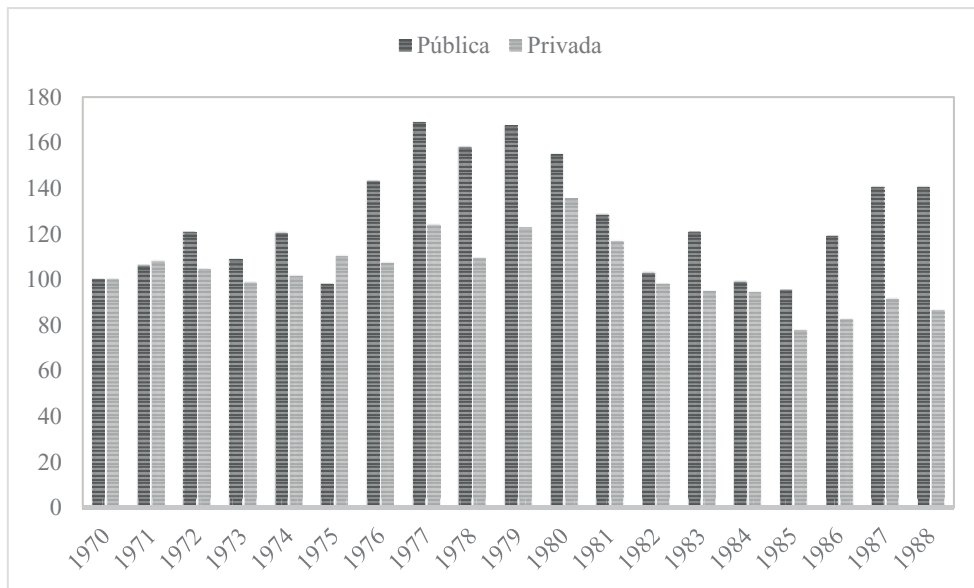


Fuente: MECON (1988).

Así, el diagnóstico del Plan Primavera desestimó cualquier recuperación del mercado interno y sostuvo que la recuperación de la inversión desde 1985 (ver Gráfico 3) fue insostenible porque la industria vendía el 90% de su producto en este. Incluso, fue crítico de que esa breve recuperación fue traccionada por la inversión de las empresas públicas y los subsidios al sector privado. Corriendo de eje al Estado, a partir de ese momento, se prefirió promover una nueva estructura productiva con mayor peso de las exportaciones en el producto,²⁴ menor relevancia de la inversión pública en la economía real y una industria más competitiva e integrada al mundo. Sobre este último punto, cabe aclarar, se depositó una excesiva confianza en apalancar el crecimiento económico en los mercados mundiales y en la legitimidad que eventualmente provocarían ante los inversores las reformas emprendidas. El retiro del Estado no era un punto menor en este aspecto, ya que la inversión pública representaba más del 70% promedio de la inversión total (Coremberg, Goldszier, Heymann y Ramos, 2007, p. 73). También, como puede verse en el Gráfico 4, al margen del estancamiento generalizado desde los años 70, la inversión pública cumplió un rol de incentivo de la inversión privada central, particularmente entre 1985-1988.

24 Lo que significaba un cambio estructural de magnitud, en virtud representaba al menos tres cuartas partes del producto, mientras las importaciones, las exportaciones y la inversión fija eran de alrededor de un 10%. Ver Fide. *Co-yuntura y desarrollo*. Anexo estadístico XXII, diciembre de 1985, p. 1.

Gráfico 4. Inversión pública y privada, 1970-1988 (índice base 1970=100)

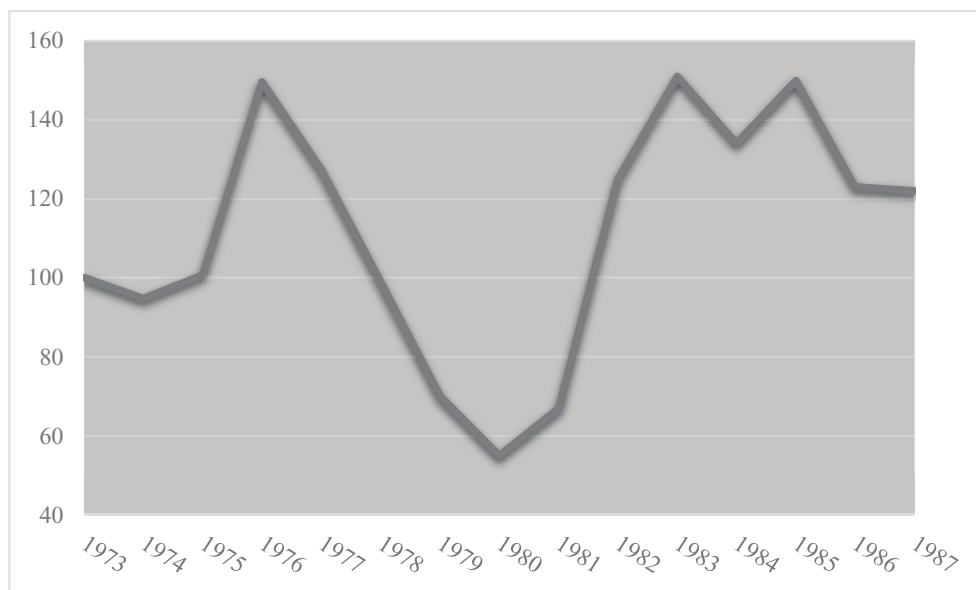


Fuente: Coremberg, Goldszier, Heymann y Ramos (2007, pp. 73-74)

Los instrumentos para revertir la estructura económica serían “un tipo de cambio competitivo, el aliento a las exportaciones industriales y la eliminación de trabas a las exportaciones agrarias, el programa de integración con Brasil y Uruguay y la supresión de las restricciones a las exportaciones”.²⁵ Los incentivos externos que se buscaba impulsar debían ser de una gran magnitud en el contexto de estancamiento generalizado, especialmente si se considera que el bajo coeficiente de apertura de la economía estaba relacionado con este. Un dato interesante que se observó en el Gráfico 5, en este sentido, es que el tipo de cambio se encontraba en niveles altos y previos a la apreciación experimentada con el Plan Martínez de Hoz. Además, en lo inmediato, con la eliminación de las retenciones se renunciaba a importantes recursos en un momento de extremo deterioro socioeconómico y vulnerabilidad de la economía.

²⁵ Ídem.

Gráfico 5. Tipo de cambio real, 1973-1987 (índice base 1973=100)



Fuente: FIEL (1988) y Canis, Golonbek y Soloaga (1988 p. 54)

El ajuste y la reforma del Estado defendida debía: i) reducir los subsidios reformando los regímenes promocionales regionales y sectoriales y desregulando mercados;²⁶ ii) impulsar una privatización “selectiva” de empresas públicas; iii) promover una apertura a la participación privada en el área de combustibles y de servicios públicos de energía, comunicación y transporte;²⁷ iv) apoyar el financiamiento independiente para las provincias, empresas públicas y el sistema de previsión social eliminado los recursos aportados por el Estado²⁸ y v) instrumentar el combate a la evasión fiscal mejorando la administración tributaria.

26 La promoción industrial y sus primeros regímenes datan de 1944; en los ochenta la discusión estaba en la consolidación de una treintena de grandes firmas de la producción de bienes intermedios de uso difundidos que concentró gran parte de los montos totales de inversión: 1.200 empresas concentraban 2.800 proyectos y durante 14 años de inversiones aprobadas por 9.000 millones de dólares se concretaron menos de la mitad (Katz y Kosacoff, 1989, pp. 40-45). Ortiz y Schorr (2021) estimaron que las transferencias al capital concentrado local en el marco de estos regímenes costaban casi un 10% del PIB al año –alrededor de 7.000 millones de dólares–, lo que duplicaba los intereses pagados de la deuda externa (p. 133).

27 Cuestión originada con el Plan Houston anunciado por Alfonsín en la capital petrolera de los EEUU el 24 de marzo de 1985, cuando se convocó la apertura a la inversión privada en hidrocarburos. Hacia 1988, este Plan alcanzó su cuarta licitación con 24 contratos aprobados para lo cual se esperaban inversiones brutas de 40.000 millones de dólares, aunque estas no se concretaron.

28 Las transferencias explícitas a las provincias (es decir, sin contar los gastos en materia de regímenes de promoción industrial) se habían prácticamente triplicado entre 1972-1986. Así, al margen de esto, sí resultaba más problemático que la forma de financiamiento de los gobiernos provinciales era en más de un 50% de origen nacional. No obstante, la mayor parte de ese crecimiento se dio entre 1972-1975, ya que en 1986 en términos constantes se encontraban en el mismo nivel de 1975. Por su parte, las empresas públicas explicaban un gasto de casi 4% del PIB en 1988, de los cuales 1,2% correspondían a intereses de deuda. En aquel entonces, el presidente del Directorio de Empresas Públicas Enrique Olivera estimó pérdidas de la tesorería por 1.000 millones de dólares anuales. Respecto al sistema de seguridad social y su déficit, el Tesoro Nacional aportaba casi un 2% del PIB en 1988, para lo cual se estimó en 1989 eliminarlo a partir de un aumento de impuestos a los combustibles, teléfonos, aportes personales y contribuciones patronales (MECON, 1989, pp. 164, 169, 172, 228 y 229) y *La Nación*, Prevén un grueso déficit en las empresas estatales, 24 de abril de 1987, p. 1.

Sin embargo, parecían existir dudas acerca de poder avanzar en las reformas ya que se hablaba de un periodo de transición ante las desfavorables condiciones internas y externas. Mientras tanto, se recomendaba, se debía avanzar en reducir el déficit fiscal al mínimo para disminuir las tasas de interés y la inflación y revitalizar la inversión privada sin intervención del Estado. Sin embargo, era evidente que la reducción del déficit en las condiciones exigidas por los organismos internacionales era extremadamente difícil (Torre, 2021, pp. 441-442) como que este dependía de las reformas.

No obstante, se planificó poder eliminar de forma estructural el déficit en 1988 a partir de una serie políticas. En el área de la Administración Nacional se esperaba mantener congeladas las vacantes de empleo público. Como puede verse en la Tabla 4, este (Administración, Defensa, Salud, etc.) había crecido en los años 1970 y 1980 de forma relevante hasta superar a la industria y el sector agropecuario juntos en 1988. Sin embargo, este crecimiento se generaba en un contexto de estancamiento productivo generalizado.

Tabla 4. Estructura sectorial del empleo (porcentajes), 1960, 1970, 1980 y 1988

	Sector público*	Servicios**	Transporte	Comercio	Construcción	Electricidad, gas y agua	Industria	Agricultura y pesca	Petróleo y minería
1960	12,68	10,12	8,59	12,08	5,88	2,19	26,41	20,29	0,33
1970	13,42	12,00	8,14	16,10	8,06	2,19	22,9	16,66	0,27
1980	17,02	15,45	5,57	16,67	10,19	2,02	20,72	11,97	0,28
1988	19,74	17,40	5,75	18,41	7,26	1,74	17,96	10,74	0,22

* Administración pública, Defensa, Educación y Salud.

** Inmobiliarios, empresariales y de finanzas.

Fuente: ARGENDATA. FUNDAR. <https://argendata.fund.ar/>

Otra política relevante era analizar la transferencia y la reestructuración de empresas del área de Defensa, la revisión del programa de inversiones en el sector energético y del programa nuclear, la reducción del Fondo Nacional de Vivienda y desmonopolizar la inversión estatal en telecomunicaciones y servicios aéreos (Aerolíneas Argentinas y ENTEL).²⁹ Limitar los aportes de la Tesorería a las empresas públicas en estos sectores tendría un doble objetivo: reducir las inversiones clave del Estado en la economía y relegarlo al pago de la deuda externa de las empresas públicas. Respecto a las provincias se esperaba limitar las transferencias adicionales al 1% de los recursos coparticipables bajo la Ley de Coparticipación de Impuestos N° 23.548 aprobada en 1988. También limitar los créditos del BCRA a los bancos provinciales eliminando los sobrecargos que caían sobre la autoridad monetaria.³⁰ En materia de seguridad social se planificó enfrentar los desequilibrios generados por el crecimiento de la población pasiva sobre la activa

29 Pese a que entonces se estimaba un déficit de viviendas de 2 millones de unidades entre ranchos precarios y casas deficitarias, para lo cual se requería reemplazar al menos 100 unidades sólo a los efectos no aumentar dicho déficit (MECON, 1987, pp. 398-399).

30 El financiamiento del BCRA a las provincias rondaba casi 20.000 millones de australes en 1988, lo que representaba al tipo de cambio promedio de 1988 (11 australes por dólar) un monto de casi 2.000 millones de dólares anuales. Sin embargo, en comparación a la asistencia financiera al Banco Hipotecario Nacional y otros bancos públicos era una cifra baja (BCRA, 1988, p. 96). Así y todo, hubo años, como 1986, en que las asistencias del BCRA a entidades y bancos privados era tan sustantiva o incluso mayor que la otorgada a entidades públicas (BCRA, 1986, p. 112).

y la informalidad asalariada³¹ con más impuestos, reducción de beneficiarios nuevos con haber mínimo (Ley núm. 23.661 de enero de 1988), resolución de las demandas judiciales vía Decreto núm. 648/87 y el impulso a las compañías aseguradoras para que ofrezcan jubilaciones privadas.³²

En materia financiera el punto era reducir la dependencia de los bancos públicos del crédito del Banco Central. Como se observa en la Tabla 5, este había crecido de forma significativa desde 1985, mientras la asistencia a bancos y agentes privados del sistema financiero se reducía. Adicionalmente, en 1987 y 1988 crecía la asistencia a diversos sectores económicos, aunque representaban una proporción menor ante los bancos y empresas públicas. Adicionalmente, la financiación del BCRA al sistema financiero se duplicó en 1987 y casi que se triplicó en 1988, como se dijo, explicada por la asistencia al sector público. Sin embargo, esto requería de los recursos necesarios para sanear los bancos públicos sin perjudicar a las provincias y a la población.

Tabla 5. Financiación del BCRA al sistema financiero, 1983-1988 (en porcentajes)

1983	Bancos públicos*	Bancos y agentes privados**	Sectores económicos***	Total, en millones de USD****
1983	9%	74%	17%	1.857
1984	4%	75%	21%	767,6
1985	54%	45%	2%	1.752
1986	49%	45%	6%	1.365
1987	57%	17%	25%	2.385
1988	71%	13%	16%	5.737

*Incluye bancos nacionales, provinciales y municipales.

**Incluye asistencia financiera, refinanciación de deudas, seguros de cambio, adquisición, fusión de entidades financieras de bancos y agentes privados.

***Incluye diversos sectores y proyectos productivos, asistencia financiera a cooperativas, para la construcción de viviendas, por desastres climáticos y conversión y refinanciación de deudas.

**** Montos de diciembre de cada año convertidos por la cotización del dólar oficial del mismo periodo.

Fuente: memorias del BCRA (1983, 1984, 1985, 1986, 1987 y 1988).

31 Respecto a este último punto, cabe destacar que entre 1986 y 1988 la informalidad asalariada era de al menos un 30%. Argendata. FUNDAR. <https://argendata.fund.ar/>.

32 En la década de 1980 el sistema previsional se encontraba afectado por varios procesos. Uno de ellos era el deterioro de la relación cotizante/beneficiario (de 2,54 a 1,58) de 5.958.000 aportantes a 4.976.000 y un aumento de beneficiarios de 2.343.000 a 3.147.000. Esta cuestión obedecía a que una parte significativa de la Población Económicamente Activa (PEA) estaba fuera del sistema formal (la relación aportantes/PEA se redujo de 54,9% al 42,7%). Además, debería sumarse el aumento del desempleo que rondaba el 8% en 1988 y de la informalidad explicada por la población autónoma (31% de la PEA). La insolvencia en que se encontraba el sistema se materializaba en que más del 90% de los retirados autónomos percibía un haber mínimo, lejos de Industria, Comercio y Estado donde el promedio era del 64%. En aquel entonces, se estimó que la deuda con la clase pasiva en virtud de los juicios era de alrededor de 6.500 millones de dólares y que el déficit operativo del sistema era de 400 millones (FIEL, 1992, pp. 300-302).

En el mismo orden, se buscaría una liberalización de las tasas de interés, la instrumentación de reservas para pérdidas por préstamos, una garantía para todos los depósitos pequeños y la reducción de los encajes marginales no remunerados y de subsidios vinculados a redescuentos del BCRA y la liquidación de intermediarios insolventes.³³ Se resaltó que la reciente reducción de los encajes atrajo más de 1.200 millones de dólares al sistema bancario y aumentó los depósitos a plazo fijo en un 30% -subiendo del 40% en 1985 a más del 60% en 1988 entre los activos financieros del sector privado-,³⁴ aunque como vimos se trataba de un efecto cada vez más temporal. Por otro lado, se habló de una reforma de la Carta Orgánica del BCRA para limitar el financiamiento al sector público mediante el Congreso, la creación de una entidad independiente destinada a administrar la liquidación de activos de instituciones en quiebra y de un programa de seguro de depósitos y de topes sobre los redescuentos del BCRA reduciéndolos hasta llevarlos a terreno negativo en 1988, entre otras.

Las primeras medidas apuntaban a una reducción rápida del déficit fiscal y a la creación de incentivos de inversión para el sector privado nacional y extranjero en una coyuntura de difícil concreción. Sin embargo, la cuestión del sector financiero se presentaba como un punto más complejo de resolver, mereciendo un comentario adicional. Las medidas contenidas en el Plan Primavera redujeron la inflación en un comienzo del 31% mensual al 6% revirtiendo temporalmente la desmonetización de la economía. El M1 se contrajo en más del 6% real entre diciembre de 1987 y agosto de 1988; y entre agosto y diciembre de 1988 subió un 15,82% (BCRA, 1989, p. 68). Sin embargo, equilibrar el mercado monetario mientras persistían la fuga de capitales en un stock cercano a la deuda externa y un cuadro de estancamiento generalizado era peligroso (Ortiz y Schorr, 2021, p. 136). Acentuar los factores internos de expansión monetaria (préstamos al gobierno nacional, redescuentos a entidades bancarias, entre otros) mediante instrumentos de absorción monetaria (encajes, depósitos indisponibles, etc.) para cerrar la brecha entre la oferta de dinero y la demanda tenía límites en la escalada inflacionaria. Por ejemplo, el déficit cuasi fiscal en estos años creció en envergadura, especialmente en 1988 y 1989. Como se muestra en la Tabla 6, representó más de 3.000 millones de dólares anuales.

Tabla 6. Déficit cuasi fiscal en millones de dólares. Años 1986, 1987, 1988 y 1989 (base caja)

	Intereses cobrados			Intereses pagados		Déficit
	Créditos sistema financiero	al	Activos externos	Pasivos monetarios	Activos externos	
1986	866,6		262,4	1.436,2	628,8	-936,0
1987	632,6		161,2	843,9	672,9	-723,0
1988	879,9		160,2	1.798,5	512,4	-3.270,8
1989	494,6		161,4	2.122,6	264,3	-3.720,9

Fuente: Giorgio y Rivera (1990, p. 43).

El gasto cuasi fiscal se origina en la diferencia entre los ingresos generados por los activos del BCRA -externos derivados de la operatoria en divisas, títulos del gobierno y crédito al sistema financiero- y

33 Que como se vio en la Tabla 5, puede explicar la reducción de la asistencia a bancos y agentes privados del 45% al 17% entre 1986 y 1987, pero con una contrapartida de mayor asistencia al financiero sistema público.

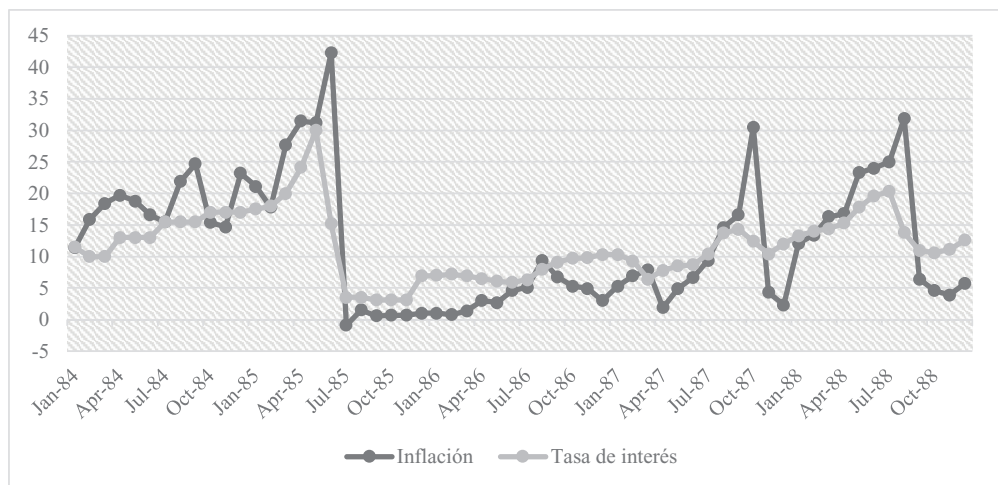
34 BCRA (1985, p. 102) y BCRA (1988, p. 114).

pasivos –encajes remunerados, depósitos indisponibles, títulos del gobierno y base monetaria–. En aquel entonces, tanto el crédito al gobierno como al sistema financiero eran incobrables o bien de escaso rendimiento. El déficit cuasi fiscal de caja en 1988 fue equivalente a más de 3% del PIB. Así, en aquel entonces el origen del déficit cuasi fiscal se encontraba en: i) la compra de activos externos que tenía como contrapartida un aumento de la base monetaria, de los encajes remunerados, de los títulos o el endeudamiento externo; ii) el crédito al gobierno, donde le BCRA otorgaba financiamiento al Tesoro tanto en moneda local como en divisas a través de la adquisición de activos de este último (títulos o letras de la Tesorería) que en la práctica resultaban en una pérdida patrimonial de la entidad y iii) crédito al sistema financiero (redescuentos) destinados a la promoción mediante el crédito subsidiado o la atención a problemas de liquidez de entidades financieras –también, como en ii), en la práctica resultaba deficitario dado las menores tasas de interés implicadas o su alto grado de incobrabilidad–. De aquí surge la diferencia entre intereses pagados y cobrados por la entidad, y la necesidad de considerar el déficit de la entidad en base caja y no devengado (dado el grado de incobrabilidad de sus activos como los créditos al gobierno) (FIEL, 1990b, pp. 30–35).

Aunque el equipo económico pretendía detener de raíz el déficit fiscal mediante una baja del gasto consolidado que eventualmente contribuya a bajar la inflación, el escenario de una recesión incierta en el contexto de agotamiento de la estabilización del Austral era explosivo. Después de todo, era discutible tanto que el origen de la inflación estaba en el déficit de la tesorería como insistía el FMI (Torre, 2021) como el intentar emprender reformas para consolidar un ajuste fiscal estructural y permanente mientras se mantenía la brecha por intereses de deuda externa y fuga de capitales. Incluso, si se aceptaba que con la reducción del déficit fiscal sería posible; la estrategia de apertura de la economía dependía de la confianza generada por el intento de reformas en el sector privado, algo que no estaba a la vista. Por último, también faltaba considerar la colocación constante de deuda interna en australes con vencimientos crecientes en el tiempo y que hacían inflexible el déficit fiscal a la baja. El mismo BCRA reconocía que “la suba en la tasa nominal de interés aplicada a volúmenes crecientes de deuda sumó con el correr de los meses un factor generador de creación de la base monetaria que exacerbó la aceleración inflacionaria” (BCRA, 1988, p. 65). Este aspecto surgía de considerar que el problema externo de la deuda fue originado por la dictadura y que el déficit fiscal y cuasi fiscal, aunque tenía más larga data, sería difícilmente reducible tras la aceptación de los pasivos privados y la quiebra de empresas públicas en la que se incurrió en el mismo gobierno. En suma, la reforma cambiaria del Plan Primavera desalentó temporalmente la demanda de divisas, aumentó la monetización y disminuyó la asistencia financiera del BCRA tras reducir la inflación y las tasas de interés a terreno negativo. Sin embargo, se trató de factores temporales porque la dinámica estructural e inercial de la inflación no se detenía. Como se observa en el Gráfico 6, la estabilización propiciada por el Primavera y las anteriores estabilizaciones desde el Austral funcionaban convalidando altas tasas de interés real para mantener monetizada la economía mientras persistían las presiones del FMI y los acreedores que deterioraban la coyuntura política. De esta forma, la estabilización era dependiente de una lógica de renta financiera que limitaba la reactivación productiva y agravaba el desequilibrio fiscal a partir del endeudamiento externo existente (stock) y el interno hacia adelante (flujo) con el fin de mantener la rentabilidad de los bonistas y continuar con la estatización de la deuda privada (Ortiz y Schorr, 2021, p. 137).

En el Gráfico 6 se observan dos momentos definidos sobre esta cuestión. El primero, entre 1984 y 1985 donde las tasas de interés, que eran reguladas, se mantuvieron por debajo de la inflación. A partir del Austral las tasas de interés activas pagadas a los bancos, entidades financieras e inversores por títulos públicos se mantuvieron por encima de la inflación. La excepción estuvo en dos momentos muy concretos, como fue el descontrol de la inflación hacia mediados de 1987 (australito) y 1988 (Primavera), aunque se retomó la misma dinámica. Esto coincide con la política de desregular un segmento de las tasas de interés como el pago a los inversores de bonos y títulos públicos para ofrecer alta rentabilidad. Así, entre 1986 y 1988, este sector obtuvo por títulos públicos una rentabilidad de 48% en términos reales.

Gráfico 6. Inflación y tasas de interés nominales, 1984-1988*



Fuente: BCRA (1985, 1986, 1987 y 1988).

No menos relevantes fueron los intereses externos pagados en instrumentos como los Bonex, Bonod y otras obligaciones. Como puede verse en la Tabla 7, que representaron millones de dólares anuales equivalentes, en ocasiones mayores, a las deudas de entes públicos.

Tabla 7. Intereses externos pagados por la Tesorería a través del BCRA en miles de dólares (1986, 1987 y 1988)

	1986 %		1987 %		1988	
Títulos públicos	1.219.455	100	958.275	100	602.525	100
Bonex	264.124	22%	183.275	19%	184.364	31%
Obligaciones en dólares	441.487	36%	372.191	39%	74.050	12%
Bonod	133.157	11%	84.287	9%	10.784	2%
Club de París	155.510	13%	123.679	13%	185.858	31%
República I	63.895	5%	57.885	6%	2.126	0%
Otros	161.282	13%	136.764	14%	145.343	24%
Otras deudas	1.002.131	100	1.019.590	100	364.631	100
Organismos internacionales	88.797	9%	85.276	8%	98.175	27%
Deudas de entes públicos asistidas por la Tesorería	908.275	91%	934.314	92%	266.456	73%
Letras en cartera del BCRA	5.059	1%				
Total 1 y 2	2.282.132		1.977.865		967.156	

Fuente: BCRA (1986, 1987 y 1988).

Ante las persistencias de estas condiciones resultaba lógico que el gobierno no lograra incorporar en una estrategia de inversión y acumulación de capital a los grupos económicos locales y al capital extranjero. Incluso, que no lograra finalmente imponer la reforma estructural alineada a los organismos internacionales con el Primavera.

V. REFLEXIONES FINALES

El diagnóstico del Plan Primavera jerarquizó progresivamente el sobredimensionamiento del sector público como factor explicativo de la crisis del capitalismo argentino contrastando con la postura del radicalismo desde 1983. Endeudamiento externo, impuesto inflacionario y economía cerrada explicarían el estancamiento en el largo plazo. Como se evidenció, esta mirada se acomodaba a las recomendaciones de los organismos financieros internacionales, desde un punto de vista tan ambivalente que se podía ponderar en igualdad de condiciones factores políticos como la estatización de la deuda externa y la fatiga de deudores y acreedores en las negociaciones de la deuda externa. De la misma forma podían convivir en el equipo económico de Sourrouille las críticas a los países centrales y acreedores en foros internacionales con el apoyo a la reforma estructural del BM y defendida por la FIEL. Así, paradójica y conscientemente, se defendieron las mismas reformas anteriormente cuestionadas que emprendió la dictadura de 1976 sosteniendo que permitirían un “capitalismo popular” que beneficiaría a la población.

Según sostenemos, el diagnóstico del equipo económico en el Plan Primavera puede entenderse como una fatiga del proceso que abrió el Plan Austral. La estabilidad lograda por este permitió al gobierno intentar reformas estructurales con cierto grado de autonomía entre 1986-1987. Sin embargo, estos intentos como la estabilización habrían sido malogrados, según el diagnóstico oficial, por los factores externos negativos y la persistencia del déficit fiscal. Por el contrario, entendemos que fue la persistencia de la brecha, la presión fiscalista del FMI y la dinámica financiera del Austral lo que determinaban el fracaso de la estabilización y que, finalmente, empujaron al equipo de Sourrouille a aceptar la reforma estructural de los organismos internacionales. Fue a partir de esta frustración que se endureció el discurso antiestado y su responsabilidad en la inflación como la propuesta de abrir la economía de forma rápida e integrarla en los mercados exteriores. Así, se favoreció la alianza económica a partir del planteo del BM y el FMI desestimando al capital privado interno tras su falta de voluntad de inversión. La reforma estructural se emprendía en un contexto de extrema vulnerabilidad de la economía y la magnitud del ajuste que se pedía a una economía tras una década de estancamiento tan peligrosa que no sorprende el final hiperinflacionario en 1989. Especialmente porque la dinámica financiera descrita y su impacto en los desequilibrios monetarios más “el stock” de la deuda externa y la fuga de capitales en algún momento llegarían a un límite final.

REFERENCIAS

- Azpiazu, D.; Basualdo, E. y Khavisse, M. (1987). El nuevo poder económico en la Argentina de los 80. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Bacha, E. y Feinberg, R. (1989). “Cuando la oferta y la demanda no se cruzan: América Latina y las instituciones de *Bretton Woods* en la década de los ochenta”. En Bouzas, R. (comp.), *De espaldas a la prosperidad: América Latina a fines de los ochenta*. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano, 177-208.
- Basualdo, E. y Kulfas, M. (2002). “La fuga de capitales en la Argentina”. En J. Gambina (Ed.), *La globalización económico-financiera. Su impacto en América Latina*. Buenos Aires: CLACSO, 59-96.
- Basualdo, E. (2006). *Estudios de historia económica argentina: desde mediados del siglo XX a la actualidad*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Belini, C. y Korol, J. C. (2012). *Historia económica de la Argentina durante en el siglo XX*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Brenta, N. (2019). *Historia de la deuda externa. De Martínez de Hoz a Macri*. Buenos Aires: Capital Intelectual.
- BCRA (1983). *Banco Central de la República Argentina. Memoria anual de 1983*. Buenos Aires.
- BCRA (1984). *Banco Central de la República Argentina. Memoria anual de 1984*. Buenos Aires.

- BCRA (1985). *Banco Central de la República Argentina. Memoria anual de 1985*. Buenos Aires.
- BCRA (1986). *Banco Central de la República Argentina. Memoria anual de 1986*. Buenos Aires.
- BCRA (1987). *Banco Central de la República Argentina. Memoria anual de 1987*. Buenos Aires.
- BCRA (1988). *Banco Central de la República Argentina. Memoria anual de 1988*. Buenos Aires.
- Birle, P. (1997). *Los empresarios y la democracia en la Argentina. Conflictos y coincidencias*. Buenos Aires: Editorial de Belgrano.
- Canis, C.; Golonbek, C. y Soloaga, I. (1988). *Principales características de las exportaciones industriales argentinas* (Documento de Trabajo núm.23). Buenos Aires: FIEL, 1-37
- Castellani, A. (2006). “Los ganadores de la ‘década perdida’. La consolidación de las grandes empresas privadas privilegiadas por el accionar estatal. Argentina 1984-1988”. En Pucciarelli, A. (coord.) *Los años de Alfonsín. ¿El poder de la democracia o la democracia del poder?* Siglo XXI, Buenos Aires, 355-366.
- Cavallo, D. (17 de noviembre de 1983). “Financiar el déficit con recursos genuinos”. *Mercado* núm.733, 9-11.
- Cavallo, D. y Cavallo Runde, S. (2018). *Historia económica de la argentina*. Buenos Aires: El Ateneo.
- CDI-MECON (1987a). *Discurso pronunciado ante el Comité Provisional del FMI en la ciudad de Washington EE. UU*, el 9 de abril de 1987
- CDI-MECON (1987b). *Notas desarrolladas en la sesión vespertina del comité provisional del FMI en la ciudad de Washington EE. UU*, el 27 de septiembre de 1987.
- CEPAL (2009). *América Latina y el Caribe. Series históricas de estadísticas económicas, 1950-2008* (Cuadernos Estadísticos núm. 37). Santiago de Chile: CEPAL.
- Corember, A.; Goldszier, P.; Heymann, D. y Ramos, A. (2007). *Patrones de la inversión y el ahorro en la Argentina* (Serie Macroeconomía del Desarrollo núm. 63) Santiago de Chile: CEPAL, 1-89.
- de Pablo, J. C. (18 de agosto de 1983). “¿Por qué estamos cómo estamos?”. *Mercado* núm. 721, 20-21.
- Fernández, R. (9 de diciembre de 1982). “Proceso a la tablita”. *Mercado* núm.686, p. 11-13.
- Ferrer, A. (1983). *Vivir con lo nuestro*. Buenos Aires: El Cid editorial.
- FIEL (1988). *Regulaciones y estancamiento: el caso argentino*. Buenos Aires: Ediciones Manantial.
- FIEL (1990a). *Argentina: hacia una economía de Mercado*. Buenos Aires: Ediciones Manantial.
- FIEL (1990b). “Gasto y déficit cuasifiscal”. *Boletín Informativo Techint* núm. 261, 21-33.
- FIEL (1992). *Argentina: la reforma económica 1989-1991. Balance y perspectivas*. Buenos Aires: Manantial.
- Gerchunoff, P. y Llach, L. (2019 [1989]). *El ciclo de la ilusión y el desencanto. Un siglo de políticas económicas argentinas*. Buenos Aires. Emecé.
- Giorgio, L. y Rivera, R. (1990). *Déficit cuasifiscal: el caso argentino*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Heredia, M. (2006). “La demarcación de la frontera entre economía y política en democracia. Actores y controversias en torno de la política económica de Alfonsín”. En A. Pucciarelli (Comp.), *Los años de Alfonsín ¿El poder de la democracia o la democracia del poder?* Buenos Aires: Siglo XXI, 101-150.
- INDEC (2006). *Producto Interno Bruto a precios de mercado. Serie Empalmada 1980-2005. Millones de pesos a precios de 1993*. Buenos Aires: INDEC.
- Katz, J. M. y Kosacoff, B. (1989). *El proceso de industrialización en Argentina: evolución, retroceso y perspectivas*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.
- Lacerca, C. (1986). “Desmitificar la privatización”. *Plural*, 2(4), 53-57.
- Lajer Baron, A. (2019). “Reforma y contrareforma. 1976-1991: de la liberalización a la crisis del sistema financiero”. En Rougier, M. y Sember, F. (Coords.) *Historia necesaria del Banco Central de la República Argentina. Entre la búsqueda de la estabilidad y la promoción del desarrollo*. Buenos Aires: Lenguaje Claro, 315-369.
- Machinea, J. L. y Fanelli, J. M. (1988). “El control de la hiperinflación: el caso del Plan Austral, 1985-1987”. En: Bruno, M.; Di Tella, G.; Dornbusch, R. y Fischer, S. (comps.), *Inflación y estabilización. La experiencia de Israel, Argentina, Brasil, Bolivia y México*. México: FCE, 141-189.
- MECON (1987). *Plan Nacional de Desarrollo, 1987-1991*. Buenos Aires: Secretaría de Planificación, Presidencia de la Nación.

- MECON (1988). *Programa para la recuperación económica y el crecimiento sostenido*, agosto de 1988. Buenos Aires: CDI/MECON.
- MECON (1989). *Secretaría de Hacienda. Política para el cambio estructural en el sector público. Mensaje de los proyectos de leyes de presupuesto 1986-1989*. Buenos Aires: Secretaría de Hacienda.
- MECON (1999). *Secretaría de Programación Económica y Regional. Caracterización y evolución del gasto público social. Periodo 1980-1997*. Buenos Aires: MECON.
- Novaro, M. (2009). *Historia Argentina. Argentina en el fin de siglo. Democracia, Mercado y Nación (1983-2001)*. Buenos Aires: Paidós.
- Ocampo, J. A. (2014). “La crisis latinoamericana de la deuda a la luz de la historia”. En Ocampo, J. A.; Stallings, B.; Bustillo, I.; Velloso, H. y Frenkel, R. (comps.), *La crisis latinoamericana de la deuda desde la perspectiva histórica*. Santiago de Chile: CEPAL, 19-49.
- Ortiz, R. y Schorr, M. (2021). “¿Década perdida? Los grupos económicos en el gobierno de Alfonsín”. En Schorr, M. (comp.), *El viejo y el nuevo poder económico en la Argentina. Del siglo xix a nuestros días*. Buenos Aires: Siglo XXI, 115-143.
- Ostiguy, P. (1990). *Los capitanes de la industria. Grandes empresarios, política y economía en Argentina de los años 80*. Buenos Aires: Legasa.
- Rapoport, M. (2020). *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2003)*. Buenos Aires: Emecé.
- Rossi, G. (2015). *Retenciones: larga historia de tensiones* (Informativo Semanal Mercado núm. 1737). Santa Fe: Bolsa de Comercio de Rosario, 1-5.
- Rougier, M. y Odisio, J. (2017). *La Argentina será industrial o no cumplirá sus destinos: las ideas sobre el desarrollo nacional*. Buenos Aires: Imago Mundi.
- Rougier, M. (2022). *El enigma del desarrollo argentino. Biografía de Aldo Ferrer*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Schvarzer, J. (1986). *La política económica de Martínez de Hoz*. Buenos Aires: Hyspamérica.
- Schorr, M. (2021). “Desindustrialización y reestructuración regresiva en el largo ciclo neoliberal (1976-2001)”. En Rougier, M. (Coord.), *La industria en su tercer siglo. Una historia multidisciplinar*. Buenos Aires: Ministerio de Desarrollo Productivo, 263-315.
- Terragno, R. (1988). *Informe Terragno. El acuerdo con SAS. Inicio de una revolución en las empresas del Estado*. Buenos Aires: EUDEBA.
- Torre, J. C. (2021). *Diario de una temporada en el quinto piso. Episodios de política económica en los años de Alfonsín*. Buenos Aires: Edasha.
- Velázquez Ramírez, A. (2019). *La democracia como mandato. Radicalismo y peronismo en la transición argentina (1980-1987)*. Buenos Aires: Imago Mundi.
- Visintini, A. A. (2022). *Las políticas económicas en la Argentina. Una visión histórica y analítica*. Buenos Aires: Biblos.
- Wainschelbaum, E. (1986). “Comercio exterior: diversificar para modernizar”. *Plural*, 2(4), 65-69.
- Torre, J. C. (2021). *Diario de una temporada en el quinto piso. Episodios de política económica en los años de Alfonsín*. Buenos Aires: Edasha.
- Zicari, J. (2025). *El jefe civil de la dictadura: Martínez de Hoz. Economía, política y poder*. Buenos Aires: Ediciones Continente.

RESEÑA DE LIBROS

Fondamenti di Macroeconomia. Elementi di Base de Antonella Stirati¹

Alejandro FIORITO²



1 Sugerencia de citación: Fiorito, A. (2026) Reseña sobre *Fondamenti di Macroeconomia. Elementi di Base* de Antonella Stirati, Revista de Economía Política y Desarrollo, Vol.2 – Nro. 2, pp 89-98.

2 Profesor ordinario de la Universidad Nacional de Moreno. Magister y Licenciado en Economía por la Universidad de Buenos Aires. Doctorando en Economía Política de la Universidad Nacional de San Martín. Ha publicado en numerosas revistas de prestigio nacional e internacional. Mail: afiorito@unm.edu.ar.

El reciente libro de Antonella Stirati³, *Fondamenti di Macroeconomia. Elementi di Base*, de Editorial Giappichelli, procura llenar un vacío en la enseñanza universitaria de la macroeconomía, la cual suele estar dominada por el enfoque convencional, en general, y por la síntesis neoclásico-keynesiana, en particular. A casi 90 años de las contribuciones fundamentales de John Maynard Keynes y Michael Kalecki al principio de la demanda efectiva⁴, numerosos manuales de macroeconomía utilizados en la formación de economistas aún pasan por alto su papel como determinante central de la producción y siguen tratando la distribución del ingreso como un simple fenómeno de mercado, resultado de la interacción de curvas de oferta y la demanda de factores.

Esta reseña analiza la estructura y tesis centrales del libro, destacando su valor pedagógico y su capacidad para sintetizar las grandes controversias de la disciplina desde una perspectiva de Economía Política. El texto teje una narrativa coherente sobre la dialéctica entre las visiones que caracterizan a la economía capitalista como sistema autorregulado con tendencia al pleno empleo de factores y aquellas que subrayan la necesidad de la intervención estatal para la consecución de la plena ocupación.

El primer capítulo Stirati (2024) se dedica a desentrañar con precisión las principales magnitudes macroeconómicas, partiendo de una distinción fundamental que suele ser fuente de confusión para los neófitos: la diferencia entre Producción Bruta Vendible (PBV), Producto Interno Neto (PIN) y Producto Interno Bruto (PIB).

El texto expone con claridad el problema de la doble contabilización en la Producción Bruta (PBV), lo que la convierte en un indicador poco fiable del valor económico real. La autora resuelve esta limitación introduciendo el Producto Interno Neto (PIN), que refleja el verdadero “valor agregado” al deducir el consumo de capital.

No obstante, aquí surge una lección fundamental: el pragmatismo suele imponerse al rigor teórico en política económica. Aunque el PIN es conceptualmente más preciso, la dificultad práctica de calcular la depreciación del capital de forma uniforme ha consolidado al PIB como el indicador de referencia global. Esta elección revela tempranamente cómo las limitaciones prácticas determinan las herramientas de análisis más utilizadas en economía.

La exposición de las identidades fundamentales en una economía cerrada y sin gobierno es impecable. La ecuación $PIB \equiv C + I \equiv C + S$, que deriva en la identidad contable $S \equiv I$, es presentada como el punto de partida obligatorio. Pero el texto no se detiene en la mera contabilidad; avanza hacia una distinción conceptual de profundo calado económico: la diferencia entre inversión ex-ante (planeada) e ex-post (realizada). Esta diferenciación es el germen de toda la teoría de las fluctuaciones económicas. Al establecer que la igualdad $S = I$ es siempre cierta ex-post por construcción contable (incluyendo la variación no deseada de existencias), pero no necesariamente ex-ante, el texto prepara el terreno para entender por qué la economía puede alejarse del equilibrio. La variación de inventarios no planeada se erige así como el mecanismo de ajuste que señala a las empresas la necesidad de expandir o contraer la producción.

Finalmente, el capítulo sienta las bases para el análisis dinámico al diferenciar entre magnitudes de flujo y stock, (principal confusión de la economía como diría Kalecki) y entre valores nominales y reales, intro-

3 Antonella Stirati es ordinaria de la Università di Roma Tre. Su línea de investigación se centra en la teoría del ingreso y la ocupación, de la distribución del ingreso, la inflación, el progreso técnico y el mercado de trabajo, en general. Es autora de numerosas contribuciones destacadas en estas temáticas, tanto en calidad de autora (Stirati, 1992; 1995; 2001; 2016; 2018) como coautora (Cesaratto, Serrano, Stirati, 2003; Levrero & Stirati 2006; Girardi, Paternasi Meloni & Stirati 2022).

4 Ver Keynes (1936[1973]) y Kalecki (1977).

duciendo el deflactor del PIB como el indicador de precios más amplio.

El segundo capítulo realiza una transición magistral de la estática contable a la dinámica económica, centrándose en el concepto de Demanda Agregada y en la evolución histórica del pensamiento respecto al ahorro y la inversión. Aquí, el libro deja de ser un manual de definiciones para convertirse en una historia de las ideas económicas.

La condición de equilibrio macroeconómico ' $Z = PIB$ ' (donde Z es la demanda agregada planeada) se presenta como un estado que no está garantizado, a diferencia de su versión contable. La metáfora del circuito ingreso-gasto es utilizada con eficacia para visualizar cómo el ahorro (S) representa una "fuga" o "salida" del flujo circular, mientras que la inversión (I) actúa como una "inyección". El equilibrio, por tanto, depende de que estas dos fuerzas se compensen.

El recorrido por las escuelas de pensamiento es conciso pero iluminador. La visión Clásica, con su fe en que el ahorro se transforma automáticamente en inversión y su adhesión a la Ley de Say ("la oferta crea su propia demanda"), es presentada como la ortodoxia inicial. La crítica de Marx, quien identificó la posibilidad de crisis de sobreproducción al destacar que ahorradores e inversionistas son agentes distintos con motivaciones no necesariamente coordinadas, representa la primera gran fractura en este paradigma. En los '60 y '70, contribuciones como Sraffa (1960), Pasinetti (1969) y Garegnani (1970) destacaron que no es posible demostrar la existencia de una relación inversa entre el salario y la demanda de trabajo, ni entre la tasa de interés y la demanda de capital/inversión, incluso manteniéndose dentro de las hipótesis de la teoría convencional. Esta crítica se dirigió a la coherencia lógica de la teoría tradicional, demostrando que los mecanismos de sustitución entre factores no siempre operaban en la dirección necesaria para la derivación de una relación inversa entre remuneración factorial y cantidad demandada de factores.

La teoría Neoclásica, sin embargo, no se conforma con la fe clásica; y construye un mecanismo de ajuste elegante y formal: el mercado de fondos prestables. En este modelo, la tasa de interés actúa como el precio que equilibra el ahorro (oferta de fondos) y la inversión (demanda de fondos). Si ' $S > I$ ', la tasa de interés cae, estimulando la inversión y desincentivando el ahorro hasta restaurar el equilibrio. Esta visión, que ensalza la "parsimonia" como virtud y confía en la flexibilidad de precios y salarios para asegurar el pleno empleo, es el blanco de la revolución Keynesiana.

El capítulo concluye introduciendo la crítica keynesiana en el contexto de la Gran Depresión: la insuficiencia de la demanda agregada como causa del desempleo masivo y la puesta en duda de los mecanismos de ajuste automático. Este planteamiento sirve como creador de un efectivo suspenso intelectual que conduce directamente al siguiente capítulo.

Con una admirable claridad pedagógica, el tercer capítulo desarrolla el corazón del modelo keynesiano sin gobierno ni comercio exterior. Su argumento se construye de manera escalonada, partiendo de dos premisas clave: la existencia de desempleo de recursos y el carácter exógeno de la inversión, determinada por los animal spirits.

La función de consumo $C = C_0 + cY$ es la piedra angular. La distinción entre consumo autónomo (C_0) y propensión marginal a consumir (c) es fundamental. Al establecer que $0 < c < 1$, el modelo keynesiano introduce de inmediato un comportamiento no proporcional: el consumo aumenta con el ingreso, pero en una proporción menor. De aquí se deriva algebraicamente el nivel de ingreso de equilibrio $Y^* = (C_0 + I_0) / (1 - c)$, y con él, la joya de la corona keynesiana: el multiplicador.

Aquí se explica con claridad por qué el multiplicador $1 / (1 - c)$ es mayor que 1. El proceso de rondas sucesivas de gasto—donde un aumento inicial de la demanda genera ingreso, que a su vez genera nuevo consumo, y así sucesivamente—es el mecanismo que amplifica los shocks de demanda y explica la volatilidad de los ciclos económicos. Esta es una contribución analítica monumental: pequeños cambios en la inversión autónoma o en el consumo autónomo pueden provocar grandes fluctuaciones en el producto y el empleo.

La reformulación de la condición de equilibrio en términos de ahorro e inversión ($S = I$) lleva a una de las conclusiones más radicales del keynesianismo: es la inversión la que determina el ahorro, y no al revés. Al ser el ahorro una función pasiva del ingreso ($S = -C_o + sY$), es el nivel de ingreso el que se ajusta para que el ahorro resultante iguale a la inversión planeada. Esto invierte por completo la lógica neoclásica y conduce a la famosa paradoja de la parsimonia: un intento colectivo de ahorrar más (aumentar s) no se traduce en un mayor ahorro agregado, sino en una contracción del ingreso que deja el ahorro total inalterado (igual a la inversión dada). La virtud privada se convierte en un vicio público.

Las implicaciones de política son profundas: el equilibrio no garantiza el pleno empleo, y no hay fuerzas automáticas que conduzcan a él. La demanda agregada es el motor, y si falla, el Estado debe estar listo para actuar. Los capítulos cuarto y quinto expanden el modelo keynesiano básico de forma sucesiva, primero incorporando el sector público y luego la apertura al comercio internacional. Esta estructura permite apreciar cómo se complejiza el análisis y cómo surgen nuevas restricciones a la política económica.

La introducción del Estado añade las herramientas de la política fiscal: el gasto público (G), los impuestos (TA) y las transferencias (TR). Entonces, se explica correctamente cómo el ingreso disponible ($YD = Y - TA + TR$) se convierte en la base para la función de consumo. La derivación de los multiplicadores fiscales es uno de los ejercicios más valiosos de esta sección.

La diferencia entre el multiplicador del gasto público [$1 / (1 - c)$] y el de los impuestos [$-c / (1 - c)$] es crucial. El primero es más potente porque es una inyección directa y íntegra de demanda. El segundo es indirecto, ya que una reducción de impuestos solo afecta a la demanda a través de la propensión marginal a consumir del ingreso adicional disponible. Este análisis sutil permite un debate más informado sobre las distintas estrategias de estímulo fiscal.

El Teorema de Haavelmo (o del presupuesto equilibrado) es presentado como un hallazgo contraintuitivo: un aumento del gasto financiado íntegramente con impuestos ($\Delta G = \Delta TA$) no es neutral, sino que tiene un efecto expansivo neto ($\Delta Y = \Delta G$). Esto refuerza la idea de que la política fiscal es una herramienta poderosa.

La introducción de impuestos proporcionales ($TA = T_o + tY$) lleva al concepto de estabilizadores automáticos. El texto explica cómo un sistema fiscal progresivo (o proporcional) suaviza el ciclo económico: en una recesión, los impuestos caen más que el ingreso, sosteniendo la renta disponible; en una expansión, el efecto es el contrario. Esto reduce la volatilidad inherente al modelo keynesiano simple y representa una importante contribución de la política fiscal pasiva.

Al abrir la economía, el modelo incorpora las exportaciones (X , consideradas exógenas) y las importaciones (Q , que dependen del ingreso nacional: $Q = Q_o + qY$). El saldo comercial ($X - Q$) se convierte en un nuevo componente de la demanda agregada. La derivación del multiplicador en una economía abierta, $1 / (1 - c + q)$, es fundamental. La propensión marginal a importar (q) actúa como una “filtración” adicional, similar al ahorro, reduciendo el valor del multiplicador. Un shock de demanda tiene un impacto menor en una economía abierta que en una cerrada, porque parte del estímulo “se fuga” hacia las importaciones.

Stirati (2024) presenta el concepto de “vínculo externo”: la situación en la que un nivel de ingreso de pleno empleo podría generar un déficit comercial insostenible y la necesidad de financiamiento en moneda extranjera. Este escenario representa una restricción potente y real para muchas economías en desarrollo, ya que limita severamente la capacidad de los gobiernos para implementar políticas fiscales expansivas por los riesgos de insolvencia posibles.

Los capítulos sexto y séptimo trasladan el análisis a los mercados monetarios y financieros. La explicación sobre la creación de dinero, distinguiendo entre Base Monetaria (BM) y Masa Monetaria (M), es clara. La demanda de dinero se desglosa en motivos de transacciones, precaución y especulación, siendo este último el que introduce la sensibilidad a la tasa de interés. El equilibrio en el mercado monetario determina la tasa de interés.

En el ámbito internacional, el libro vincula la tasa de interés con la Balanza de Pagos (BP). Los diferenciales de tasas afectan los flujos de capital, y un superávit/déficit en la BP presiona hacia la apreciación/depreciación de la moneda. Este eslabón conecta la política monetaria doméstica con el tipo de cambio, preparando el escenario para el modelo Mundell-Fleming.

El capítulo octavo examina el que probablemente sea el eslabón más frágil de la política monetaria: la sensibilidad de la inversión productiva a la tasa de interés. Comienza exponiendo la teoría convencional, que se basa en comparar la rentabilidad de los proyectos (r) con el costo de financiación (i). Según esta lógica, se establece una relación inversa: al bajar el tipo de interés, debería aumentar la inversión, constituyendo así el canal clave para que una política monetaria expansiva estimule la economía real.

La relación entre tasa de interés e inversión representa una línea divisoria fundamental en macroeconomía. Mientras la teoría convencional postula un vínculo inverso sistemático, las críticas teóricas y la evidencia empírica cuestionan su validez universal.

La inversión privada, componente esencial de la demanda agregada, es fundamental para un crecimiento económico sostenido. Las decisiones de expansión de la capacidad productiva no solo tienen un impacto coyuntural, sino que sientan las bases para la prosperidad futura. Stirati (2024) analiza críticamente la relación teórica entre dichas decisiones y la tasa de interés, principal herramienta de la política macroeconómica.

Desde una perspectiva macroeconómica, la inversión se refiere específicamente a la adquisición de bienes de capital para la producción futura, con especial énfasis en el capital fijo. Para entender cómo la tasa de interés influye en el volumen agregado de inversión, es necesario partir de la evaluación microeconómica de proyectos. Dicha evaluación se sustenta en dos herramientas:

1. El cálculo del valor presente de los flujos de caja futuros, descontados a la tasa de interés de mercado.
2. El cálculo de la Tasa Interna de Retorno (TIR o ' r '), que representa la rentabilidad propia del proyecto.

El criterio de decisión exige que la TIR sea al menos igual a la tasa de interés ($r \geq i$), ya que esta última constituye el costo de oportunidad del capital. Según la perspectiva convencional, este principio individual es presentado como la base para comprender el comportamiento de la inversión a nivel agregado.

La teoría macroeconómica tradicional agrega las decisiones individuales de inversión mediante la curva de eficiencia marginal del capital, que postula una relación inversa entre la inversión total y la tasa de interés. Esta derivación se basa en dos supuestos:

1. Es posible ordenar todos los proyectos de inversión potenciales según su Tasa Interna de Retorno (r) de forma decreciente
2. Al disminuir la tasa de interés de mercado (i), más proyectos cumplen el criterio $r \geq i$

Así, con tasas altas solo se ejecutan los proyectos más rentables, mientras que tasas más bajas permiten realizar más proyectos, aumentando el volumen total de inversión. Este mecanismo constituye la base de la función de inversión decreciente que sustenta muchos modelos macroeconómicos.

A pesar de su elegancia y su papel central en la teoría económica, la relación inversa sistemática entre la tasa de interés y la inversión ha sido objeto de importantes críticas (Ackley, 1978; Petri, 2004). La evidencia teórica y empírica a menudo cuestiona la validez universal de este mecanismo, sugiriendo que la realidad del comportamiento inversor es considerablemente más compleja.

El noveno capítulo aborda el Modelo IS-LM para una Economía Cerrada, pieza angular de la denominada “síntesis neoclásica”. Desarrollado por John Hicks (1937) y posteriormente por Franco Modigliani (1944), este marco analiza la interdependencia entre el mercado monetario, la tasa de interés y el sector real (producción, demanda agregada y empleo). Su núcleo teórico reside en la relación inversa entre la tasa de interés y la inversión privada. Aunque integra elementos keynesianos clave —como la determinación del ingreso vía multiplicador y la fijación de la tasa de interés en el mercado de dinero—, el modelo conduce a una conclusión propia de la teoría prekeynesiana: en un sistema de precios plenamente flexibles, la economía tiende automáticamente hacia el pleno empleo.

La curva IS (Inversión-Ahorro) constituye la primera macro-relación y representa los valores del ingreso de equilibrio macroeconómico para los cuales la demanda agregada es igual a la producción agregada, en correspondencia con diferentes valores de la tasa de interés. A diferencia del modelo keynesiano simplificado, en el modelo IS-LM se introduce la hipótesis de que la inversión es una función decreciente de la tasa de interés. La pendiente de la curva IS depende inversamente tanto de la sensibilidad de la inversión a la tasa de interés (el parámetro b) como del valor del multiplicador keynesiano. Un aumento en los componentes autónomos del gasto, como el consumo autónomo o la inversión autónoma, provoca un desplazamiento de la curva IS hacia la derecha. Cuando se incluye el sector público, las políticas fiscales expansivas (como un aumento del gasto público G o una reducción de impuestos) también desplazan la IS hacia la derecha, mientras que la existencia de impuestos proporcionales al ingreso reduce el tamaño del multiplicador, haciendo que la IS sea más pronunciada.

La segunda relación clave es la curva LM (Liquidez-Dinero), que representa las combinaciones de ingreso (Y) y tasa de interés (i) para las cuales el mercado monetario está en equilibrio. El equilibrio en el mercado monetario se logra cuando la demanda de dinero (M_d) es igual a la oferta de dinero (M), donde la demanda de dinero incluye un componente de transacción que depende del PIB nominal y un componente de reserva de valor o especulativo que depende inversamente de la tasa de interés. Un aumento en el ingreso real, que incrementa la demanda de dinero transaccional, debe ser compensado por un aumento en la tasa de interés para restablecer el equilibrio, un proceso que se da a través de la venta de títulos y la caída de su precio. La curva LM se desplaza hacia abajo y a la derecha si aumenta la oferta de dinero o disminuye el nivel general de precios. Existen casos especiales donde la LM es horizontal: la trampa de liquidez, que ocurre cuando el tipo de interés es muy bajo y la demanda de dinero se vuelve ilimitada debido a expectativas generalizadas de un aumento futuro del tipo de interés, y el caso más contemporáneo, donde el Banco Central fija el tipo de interés como objetivo (política monetaria “acomodaticia”), haciendo que la cantidad de dinero sea endógena.

El punto de intersección de la IS y la LM es el único punto en el que se logra el equilibrio simultáneo en el mercado de bienes y el mercado monetario/financiero. El sistema tiende a converger hacia este punto gracias a los ajustes de la tasa de interés ante desequilibrios monetarios y los ajustes de la producción ante desequilibrios en el mercado de bienes. Respecto a la política económica, una política fiscal expansiva en el modelo estándar desplaza la IS a la derecha, aumentando tanto el ingreso como la tasa de interés. Este aumento en la tasa de interés reduce la inversión privada, un fenómeno conocido como el efecto desplazamiento (*crowding out*), que mitiga el efecto expansivo original del gasto fiscal. Por otro lado, la política monetaria expansiva desplaza la LM hacia abajo y a la derecha, reduciendo el tipo de interés e impulsando el ingreso a través de un aumento de la inversión. En la trampa de liquidez, la política monetaria es ineficaz, mientras que la fiscal es máxima debido a la ausencia del efecto desplazamiento. Las conclusiones finales del modelo IS-LM estándar sugieren que la política monetaria puede ser capaz de mantener el pleno empleo, minimizando el papel de la política fiscal.

El décimo capítulo integra todos los elementos en el modelo IS-LM-BB anteriores en el modelo también conocido como modelo Mundell-Fleming. Este modelo permite analizar la efectividad de la política fiscal y monetaria bajo dos regímenes extremos de tipo de cambio: fijos y flexibles. La construcción de las curvas IS (equilibrio en el mercado de bienes, ahora con componentes externos), LM (equilibrio en el mercado monetario) y BB (equilibrio en la balanza de pagos) se explica de manera concisa. La pendiente positiva de la curva BB es clave: un mayor ingreso (que empeora la balanza comercial) debe ser compensado con una tasa de interés más alta (que atrae capitales y mejora la cuenta financiera) para mantener el equilibrio externo.

Las conclusiones de política del modelo son contundentes y representan uno de sus mayores aportes:

- Con Tipos de Cambio Fijos: La política fiscal es muy eficaz, mientras que la política monetaria es ineficaz. Una expansión fiscal atrae capitales, y el Banco Central debe intervenir comprando divisas para evitar la apreciación, lo que expande automáticamente la oferta monetaria. Una expansión monetaria, en cambio, provoca una salida de capitales que fuerza al Banco Central a vender divisas y contraer la base monetaria, anulando el estímulo inicial.
- Con Tipos de Cambio Flexibles: La política monetaria es muy eficaz, mientras que la política fiscal es severamente limitada. Una expansión monetaria debilita la moneda, lo que estimula las exportaciones netas y potencia el efecto expansivo. Una expansión fiscal, al atraer capitales y apreciar la moneda, genera un *crowding out* o desplazamiento externo que anula gran parte de su impacto sobre el producto.

Este marco analítico es indispensable para entender las disyuntivas de política en economías integradas globalmente y explica por qué países con diferentes regímenes cambiarios responden de manera distinta a los mismos estímulos.

El décimo primer capítulo da el paso final al relajar el supuesto keynesiano de precios fijos, introduciendo el modelo de Oferta y Demanda Agregada (DA-OA). Este modelo permite analizar la interacción entre la demanda, los costos de producción y el nivel general de precios.

La curva de Demanda Agregada de Equilibrio (DAE o DA) se deriva directamente del modelo IS-LM. Su pendiente negativa se explica por el efecto de los precios sobre la oferta monetaria real (M/P): un precio (P) más bajo aumenta M/P , desplaza la LM a la derecha, reduce la tasa de interés y estimula la inversión y el producto.

Stirati (2024) no elude las críticas keynesianas al mecanismo de ajuste automático vía precios. La idea de que una deflación puede ser desestabilizadora—al aumentar la carga real de la deuda y posponer el

gasto por expectativas de precios aún más bajos (expectativas deflacionarias) —es un correctivo vital al optimismo neoclásico. Asimismo, la rigidez salarial a la baja es presentada no como un fallo del mercado, sino como un posible factor de estabilidad que evita espirales deflacionarias destructivas. La crítica sobre la posible insensibilidad de la inversión a la tasa de interés, que haría la curva DA vertical, es también mencionada, socavando aún más el mecanismo de ajuste.

La curva de Oferta Agregada (OA) se construye a partir de los costos de producción, con una pendiente positiva que refleja la idea de productividad marginal decreciente del trabajo. El equilibrio a largo plazo del modelo se sitúa en la intersección de DA y OA, con un producto Y que se supone tiende al nivel de pleno empleo Y_{po} . El mecanismo descrito es puramente neoclásico: si $Y < Y_{po}$, el desempleo presiona los salarios a la baja, lo que reduce costos y precios, desplaza la OA hacia abajo y, a través del mecanismo de la DA, expande la economía hasta Y_{po} .

Stirati concluye este capítulo con las implicaciones de política estándar: las políticas expansivas son efectivas para aumentar el producto cuando hay desempleo, pero solo generan inflación en el pleno empleo, con un crowding out completo de la inversión en el caso de la política fiscal.

En el décimo segundo capítulo, la autora analiza la inflación como un aumento continuo del nivel general de precios y distingue dos grandes enfoques explicativos. Por un lado, la inflación por costos surge de aumentos en los salarios nominales o en los precios de las importaciones —como la energía— que, al ser trasladados a los precios por las empresas para sostener sus márgenes, pueden desencadenar una espiral salarios-precios que expresa un conflicto distributivo. Por otro lado, la inflación por exceso de demanda ocurre cuando la demanda de bienes y, especialmente, de trabajo supera la capacidad productiva, presionando los salarios al alza y generando aumentos sostenidos de precios. Estas dos visiones se conectan con la interpretación de los episodios inflacionarios recientes y pasados, muchos de los cuales, muestra Stirati, responden más a shocks de costos que a economías “recalentadas”.

El capítulo examina también la Curva de Phillips, que describe una relación inversa entre desempleo y crecimiento de los salarios nominales. Desde la óptica del conflicto distributivo, un bajo desempleo fortalece el poder de negociación de los trabajadores y favorece incrementos salariales sin que necesariamente exista exceso de demanda. En cambio, la lectura tradicional asume que toda aceleración salarial refleja un desempleo por debajo de su nivel “natural” o de equilibrio (u^*). A esta interpretación se suma el enfoque monetarista de Friedman, que introduce las expectativas y sostiene que la Curva de Phillips solo es estable a corto plazo: si las autoridades intentan mantener el desempleo por debajo de u^* , la inflación se acelera continuamente porque las expectativas inflacionarias se incorporan a la fijación de salarios y precios.

A partir de esta teoría surge la noción de NAIRU, la tasa de desempleo que no acelera la inflación, cuya supuesta elevación en varios países se atribuyó durante años a “rigideces” institucionales del mercado laboral, justificando políticas de desregulación y estrategias restrictivas para combatir la inflación inercial. Stirati señala, sin embargo, que la evidencia reciente cuestiona estas conclusiones: las reformas laborales no redujeron la NAIRU de manera sistemática y la experiencia histórica muestra que el empleo depende fundamentalmente del nivel de demanda agregada, en línea con las perspectivas keynesianas. El capítulo invita así a reconsiderar la tendencia a interpretar toda inflación como un problema de exceso de demanda y a reconocer el papel predominante de los choques de costos y las dinámicas distributivas en muchos episodios inflacionarios.

El capítulo décimo tercero y final de Stirati (2024) sintetiza la gran dicotomía central de atraviesa a la macroeconomía:

1. Visión Keynesiana: La economía es inherentemente inestable, puede estancarse con desempleo y carece de mecanismos de autocorrección rápidos. El ahorro es un resultado de la inversión. Defiende la intervención estatal activa.
2. Visión de la Síntesis Neoclásica: Los mercados son estables y tienden al pleno empleo si los precios son flexibles. El desempleo se atribuye a rigideces. Las políticas económicas son ineficaces a largo plazo.

La autora subraya acertadamente que la elección entre estos marcos no es neutral. Depende de supuestos empíricos críticos, como la sensibilidad de la inversión a la tasa de interés y la velocidad de ajuste de salarios y precios. Comprender estos modelos y sus limitaciones no es un ejercicio académico estéril, sino una herramienta esencial para interpretar la realidad económica y evaluar las políticas que afectan a millones de personas.

En suma, el libro de Antonella Stirati, *Fondamenti di Macroeconomia. Elementi di Base*, llena un vacío crucial al presentar una macroeconomía alternativo-clásica/keynesiana. Destaca por su narrativa coherente y progresiva, que equilibra rigor y claridad. Su enfoque histórico es especialmente valioso, contextualizando la teoría dentro de la evolución del pensamiento económico.

Como áreas de mejora, se podría ampliar el análisis sobre el papel de los bancos centrales, las limitaciones del PIB y las particularidades de las economías periféricas. En conclusión, esta obra es un recurso invaluable que no solo enseña herramientas analíticas, sino que fomenta el pensamiento crítico al presentar las grandes controversias que definen la disciplina.

REFERENCIAS

- Ackley, G. (1978), *Macroeconomics: Theory and Policy*, New York: Macmillan.
- Cesaratto, S., Serrano, F., & Stirati, A. (2003). Technical change, effective demand and employment. *Review of political economy*, 15(1), 33-52.
- Garegnani, P. (1970). Heterogeneous capital, the production function and the theory of distribution. *The Review of Economic Studies*, 37(3), 407-436.
- Girardi, D., Paternesi Meloni, W., & Stirati, A. (2020). Reverse hysteresis? Persistent effects of autonomous demand expansions. *Cambridge Journal of Economics*, 44(4), 835-869.
- Levero, E. S., & Stirati, A. (2006). The influence of unemployment, productivity and institutions on real wage trends: the case of Italy 1970-2000. In E. Hein, A. Heise, A. Truger, (eds.) *Wages, Employment, Distribution and Growth: International Perspectives* (pp. 93-116). London: Palgrave Macmillan UK.
- Hicks, J.R. (1937) "Mr Keynes and the "Classics": a Suggested Interpretations", *Econometrica*, pp.147-59
- Kalecki, M. (1971). *Selected Essays on the Dynamics of the Capitalist Economy*. Cambridge: CUP.
- Keynes, J. M. (1936[1973]). *The General Theory of Employment, Interest and Money*, *Collected Writings*, vol.VII. London: Macmillan.
- Modigliani, F. (1944) "Liquidity Preference and the Theory of Interest and Money" *Econometrica*, pp.45-88
- Pasinetti, L. L. (1969). Switches of Technique and the "Rate of Return" in Capital Theory. *The economic journal*, 79(315), 508-531.
- Petri, F. (2004). *General equilibrium, capital and macroeconomics: A key to recent controversies in equilibrium theory*. Edward Elgar Publishing.
- Sraffa, P. 1960. *Production of Commodities by Means of Commodities; Prelude to a Critique of Economic Theory*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Stirati, A. (1992). Unemployment, institutions and the living standard in the classical theory of wages. *Contributions to Political Economy*, 11(1), 41-66.

- Stirati, A. (1995). Smith's Legacy and the Definitions of the Natural Wage in Ricardo. *Journal of the History of Economic Thought*, 17(1), 106-132.
- Stirati, A. (2001). Inflation, unemployment and hysteresis: an alternative view. *Review of Political Economy*, 13(4), 427-451.
- Stirati, A. (2016). Real wages in the business cycle and the theory of income distribution: an unresolved conflict between theory and facts in mainstream macroeconomics. *Cambridge Journal of Economics*, 40(2), 639-661.
- Stirati, A. (2018). On the causes of the changes in income shares: Some reflections in the light the United States experience. *Journal of Post Keynesian Economics*, 41(2), 260-283.
- Stirati, A. (2024). *Fondamenti di Macroeconomia. Elementi di Base*. Roma: Giappichelli.

PAUTAS PARA PUBLICACIÓN DE TRABAJOS

(Disposición UNM -DEyA N° 48/2018)

La REVISTA DE ECONOMÍA POLÍTICA Y DESARROLLO es una publicación semestral impresa y electrónica del Departamento de Ciencias Económicas y Jurídicas de la Universidad Nacional de Moreno. Cada Volumen se compone de 2 ediciones anuales. El idioma oficial de la Revista es el español, pero aceptará contribuciones en inglés, francés y portugués.

El propósito de la publicación es la difusión e intercambio de la producción científica en materia de teoría económica, relaciones internacionales y economía política internacional, primordialmente y bajo la premisa de la libertad de pensamiento, la pluralidad de ideas y la rigurosidad científica; como así también, en procura de avances, tanto teóricos como metodológicos, de la ciencia económica en general y el mejoramiento de la calidad educativa de la disciplina en el Nivel Superior.

Asimismo, la Revista tiene el compromiso de cumplir los estándares generales de calidad académica. Todos los artículos serán evaluados por miembros del Comité Editorial, a efectos de verificar el cumplimiento de los requisitos y normas de redacción de la Revista y con posterioridad, por dos evaluadores externos, siguiendo la modalidad de doble ciego.

La REVISTA DE ECONOMÍA POLÍTICA Y DESARROLLO comunicará a los autores las decisiones y comentarios de los evaluadores, y mantendrá el carácter confidencial de las evaluaciones. El Comité Editorial de la misma es el responsable de emitir la decisión final de publicación de los artículos que se reciban.

Esta publicación no dependerá de la concepción teórica ni del punto de vista o la metodología empleada por los autores; sólo se tendrá en cuenta para su decisión de publicación, la calidad, el rigor y las normas implícitas de todo trabajo académico, dando preferencia a documentos inéditos.

En el caso particular, de los artículos empíricos, el Comité Editorial podrá requerir a los autores información adicional para replicar los ejercicios cuantitativos con el objetivo de certificar la calidad. La Revista invita a los autores a compartir voluntariamente sus bases de datos y los códigos de los programas estadísticos utilizados durante la etapa de evaluación del trabajo. En caso de ser aprobado para su publicación, este requisito podría ser obligatorio, en caso de considerarlo oportuno.

Bajo ninguna circunstancia la decisión del Comité Editorial puede ser apelada. La aprobación final de las publicaciones está sujeta a cambios de estilo, forma y contenido que el editor considere, las que serán comunicadas y/o requeridas al autor con indicación de plazo.

Los autores son responsables del contenido de su trabajo y del uso correcto de las referencias que han citado. La Revista se reserva el derecho de realizar cambios de acuerdo a su política editorial.

El autor debe manifestar en forma expresa que está de acuerdo con la política editorial de la Revista, mediante declaración jurada fehaciente. Todos los manuscritos deben ser originales e inéditos y no deben presentarse simultáneamente para su publicación en otro lugar. El requisito de originalidad será verificado por el Comité Editorial, como así también el plagio, mediante la consulta de expertos y asesores externos.

Los artículos deberán ser enviados al siguiente correo electrónico: repyd@unm.edu.ar

GUÍA PARA LA PRESENTACIÓN DE ARTÍCULOS

(Disposición UNM-DEyA N° 48/2018)

Indicaciones generales

Los artículos a presentar deberán contener una portada en la que se indique el título del trabajo, nombre e institución de todos los autores, las direcciones postales y de correo electrónico de los mismos.

Asimismo, la portada debe incluir un resumen en español e inglés de menos de 150 palabras, las palabras clave (en español e inglés) que indican el contenido del artículo y el número de clasificación de la Revista de Literatura Económica pertinente (Código JEL). El nombre de los autores y/o sus instituciones no deben aparecer en el cuerpo del artículo.

Textos

I. El trabajo debe contar con una introducción en la que se enuncien claramente el objetivo, la hipótesis o argumento central, la metodología empleada, los antecedentes de la investigación y una descripción de la estructura organizativa del artículo. Asimismo, el mismo debe ser presentado formato MSWord, A4, fuente Times New Román, tamaño 12, interlineado 1.5, margen superior e inferior de 2.5 cm. y de 3 cm. para izquierda y derecha. La extensión del documento completo no debe exceder las 35 páginas (incluyendo portada, gráficos, tablas, bibliografía, etc). Las reseñas bibliográficas tendrán una extensión máxima de 10 páginas.

No incluir espaciados antes y después de cada párrafo. Las notas al pie deben estar en Times New Román 9, espacio simple.

La redacción en mayúscula el inicio de la oración y el resto en minúsculas, títulos, subtítulos y demás paratextos inclusive.

II. Distinguir la jerarquía de los títulos en relación al texto indicando las divisiones y subdivisiones con clases numéricas (Por ej.: I, II., III., IV... y I.1, II.1, ..). La bibliografía no debe ir numeradas.

III. No utilizar encabezamientos ni pies de páginas con datos de autor y título. No utilizar efectos especiales de formato, letras capitales, etc. Justificar el texto. Sangrías de texto: colocar solo en primera línea de párrafo. El final del párrafo se hará con la tecla de retorno manual. Evitar las “tabulaciones” mediante emulaciones con la barra espaciadora

IV. Las tablas y gráficos deberán estar presentados en escala de grises. Los cuadros y gráficos, si los hubiere, deben ser entregados en sus programas originales en archivo diferente. Es decir, deben estar “pegados” en el mismo documento del Word y solo servirán para ver su ubicación; ya que se editará del archivo en su programa original (Excel o cualquier otro programa que se haya empleado para su elaboración).

Los gráficos y/o cuadros incorporados el texto deben consignar fuente. Los títulos, notas y fuentes de material deben ser presentados como parte del texto del documento, no en el cuerpo del gráfico, figura o tabla. Éstos no llevan punto final y su tipografía será Times New Román cuerpo 9 cursiva.

Los gráficos, figuras o tablas deben estar ordenados con numeración arábica. Las letras y otros elementos en los gráficos y tablas deben ser lo suficientemente grandes para ser legibles cuando éstas sean reducidas para ajustarse a la página impresa de la revista. Debe identificarse el software y los formatos utilizados para los archivos de texto y gráficos.

V. Las cursivas en el cuerpo del documento deberán usarse únicamente para palabras extranjeras. Si los autores desearan resaltar algún concepto, frase, palabra, o expresión propia de otro idioma deberá hacerlo con “comillas”, pero no en negritas y evitar los subrayados.

VI. Las citas textuales de cuatro renglones o menos podrán hacerse seguidas en el texto, utilizando comillas para indicar que se trata de una cita textual. Al final de la cita, se indicará entre paréntesis el número o los números de página en que aparece el texto original.

Las citas textuales de más de cuatro líneas deberán realizarse en un párrafo aparte, con una separación del margen izquierdo de 2.5 cm y con un renglón de separación del texto principal al comienzo y final de dicha cita.

Las referencias de citas en el texto deberán reunir el criterio establecido por debe seguir el estilo APA (American Psychological Association). Las referencias en el texto deben hacerse entre paréntesis, indicando apellido de autor(es), “,”, año. Por ejemplo: (Gandolfo, 1994) o (Titelman y Pérez Caldentey, 2015). En el caso de tres o más autores, se citarán todos ellos la primera vez que se haga referencia a su trabajo. De allí en adelante, se utilizará solamente el apellido del primer autor, seguido por las siglas *et al.* Por ejemplo: (Cesaratto, Serrano, F y Stirati, 2003), y luego (Cesaratto *et al.*, 2003). Para indicar el número de página deberá agregarse “,” y “p.” para una sola página y “pp.” para una serie de páginas.

Referencias

Las referencias de citas en el texto deberán reunir el criterio establecido por debe seguir el estilo APA (American Psychological Association).

- La lista de referencias debe corresponder con las citas dentro del documento.
- Las referencias al final del trabajo deberán ordenarse alfabéticamente por apellido del primer autor.
- Si el primer autor es el mismo, pero el segundo autor es diferente, las citas se ordenarán tomando en cuenta el apellido de los segundos autores.
- Si el mismo autor o autores aparecen varias veces, la cita se ordenará basándose en el año de publicación (comenzando por el más antiguo y terminando con el más reciente).
- Si el mismo autor tiene varios trabajos publicados en el mismo año, se utilizará una letra minúscula (a, b, c) inmediatamente después del año de publicación para diferenciarlos.

De artículos en revistas académicas:

- Apellido del/os autor/es, iniciales del/os autor/es (autores separados por “,” cuando son más de dos y/o “., y”, según corresponda).
- Año de publicación entre paréntesis.
- Título del artículo.
- Nombre de la revista, en letra cursiva.
- Número del volumen, en cursiva (se podrá incluir también el número de la revista entre paréntesis).
- Páginas en que aparece el artículo.

Diamond, M. (1972). La estructura productiva desequilibrada y el tipo de cambio. *Desarrollo Económico*, 12 (45), 1-23.

Cesaratto, S., Serrano, F, y Stirati, A. (2003). Technical change, effective demand and employment. *Review of Political Economy*, 15(1), 33-52.

De libros:

- Apellido, iniciales del/os autor/es del capítulo (autores separados por “.” cuando son más de dos y/o “., y”, según corresponda).
- Año de publicación entre paréntesis.
- Título del libro en letra cursiva.
- Lugar de publicación (ciudad, estado, provincia, país), seguido de dos puntos.
- Nombre de la editorial.

Bárcena Ibarra, A., y Prado, A. (2015). *Neoestructuralismo y corrientes heterodoxas en América Latina y el Caribe a inicios del siglo XXI*. Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Gandolfo, G. (1994). *International economics II. International monetary theory and open-economy macroeconomics* (2nd revised edition, 1st edition 1987). Berlín: Springer.

De capítulos de libros:

- Apellido, iniciales del/os autor/es del capítulo (autores separados por “.” cuando son más de dos y/o “., y”, según corresponda).
- Año de publicación entre paréntesis.
- Título del capítulo.
- La palabra “En”, seguida por las iniciales y apellido del editor del libro en el cual aparece el capítulo, seguido de “(Ed.)”
- Título del libro en el cual aparece el capítulo, en letra cursiva.
- Entre paréntesis, las páginas correspondientes al capítulo.
- Lugar de publicación (ciudad, estado, provincia, país), seguido de dos puntos.
- Nombre de la editorial.

Titelman, D., y Pérez Caldentey, E. (2015). Macroeconomía para el desarrollo en América Latina y el Caribe: nuevas consideraciones sobre las políticas anticíclicas. En A. Bárcena Ibarra y A. Prado (Eds.), *Neoestructuralismo y corrientes heterodoxas en América Latina y el Caribe a inicios del siglo XXI* (pp. 155-184). Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

De documentos de trabajo:

- El formato es similar al del libro. Si proviene de una serie reconocida, incluya el título de la serie y el número entre paréntesis después del título.
- Apellido, iniciales del/os autor/es del capítulo (autores separados por “.” cuando son más de dos y/o “., y”, según corresponda).
- Año de publicación entre paréntesis.
- Título del documento en letra cursiva.
- Título de la serie y número entre paréntesis.
- Lugar de publicación (ciudad, estado, provincia, país), seguido de dos puntos.
- Nombre de la editorial.

Bastourre, D., Carrera, J., Ibarlucia, J., y Sardi, M. (2012). *Dos síntomas y una causa: Flujos de capitales, precios de los commodities y determinantes globales* (Documentos de Trabajo BCRA No. 201257) (pp. 1-46). Buenos Aires: Investigaciones Económicas, Banco Central de la República Argentina.

Nota sobre el DOI

El DOI es el identificador de objeto digital, o “digital object identifier”. Este es un número único que se asigna a artículos científicos, libros electrónicos u otros documentos que se publican en Internet. El nuevo formato APA exige, en los casos en que esté disponible, utilizar el DOI. Ejemplo:

Valdecantos, S., y Zezza, G. (2015). Reforming the international monetary system: a stock-flow-consistent approach. *Journal of Post Keynesian Economics*, 38(2), 167-191. <https://doi.org/10.1080/01603477.2015.1065679>

Otras sugerencias para la redacción:

- Uso de mayúsculas:

Si se utilizan: nombres propios, marcas, asignaturas o materias, carreras, instituciones, títulos, premios, nombre de eventos, etc. Las siglas van completas con mayúsculas cuando son menores a 4 letras y mayúscula minúscula mayor igual a 5 letras. La primera vez que se las nombra debe indicarse qué significan. Ejemplo: ONU, Unicef. Se utiliza mayúscula cuando se consigna el nombre de una ley. Ejemplo: Ley de Ética en la Función Pública. Los cargos y las instituciones en mayúscula. Ejemplo: Ministro XXX / Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos. Los términos “provincia”, “ciudad”, “municipio” y similares van con minúscula, excepto cuando integran el nombre de una institución. Ejemplo: en la provincia de Buenos Aires... / Policía de la Provincia de Buenos Aires. Los meses y los días de la semana van con minúscula.

- Estilo:

Decimos “la década del 90” (sin apóstrofo) o “la década de 1990”, y “la década de los noventa” (o “los años noventa”). La abreviatura de página es p. (p. 54) y la de páginas pp. (pp. 54-58). Se prefiere la separación decimal entre parte entera de la decimal debe usarse la coma, según establece la normativa internacional. La leyes se escriben sin separación de puntos, ejemplo ley 25188.

- Uso de supra índices para notas al pie:

Se coloca el número después del punto. Ejemplo: “...entre otros problemas.”

Los trabajos y colaboraciones que deseen enviarse, deberán remitirse a:

REVISTA DE ECONOMIA POLITICA Y DESARROLLO DEL DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y JURÍDICAS DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE MORENO

Av. Bme. Mitre N° 1891, Moreno (B1744OHC), Prov. de Buenos Aires.

Oficina A 102

Edificio Historico - Ala Oeste 1° Piso

Interno: 100 3620

Correo electrónico: repyd@unm.edu.ar

Teléfonos: 0237 460-9300 (líneas rotativas)

011 2078-9170 (líneas rotativas)

Interno: 3620

Página web: <http://www.repyd.unm.edu.ar/>

UNIVERSIDAD NACIONAL DE MORENO

AUTORIDADES

Rector

Alejandro L. ROBBA

Vicerrectora

Patricia E. ROSEMBERG

Secretaria Académica

Roxana S. CARELLI

Secretaria de Ciencia y Tecnología

Adriana M. del H. SÁNCHEZ

Secretario de Extensión Universitaria

Esteban SANCHEZ

Secretaria de Administración

M. Florencia GOSPARINI

Secretario Legal y Técnica

Guillermo E. CONY

Secretario de Tecnología de la Información y Comunicación

Claudio F. CELENZA

Secretario de Relaciones Internacionales e Institucionales

Marcelo A. MONZÓN

CONSEJO SUPERIOR

Autoridades

Alejandro L. ROBBA (Presidente)

Patricia E. ROSEMBERG

M. Liliana TARAMASSO

Alejandro A. OTERO

J. Martín ETCHEVERRY

Consejeros

Claustro docente:

Marcela BASTERRECHEA

H. Roberto DE ROSE

Juana FERREYRO

Alejandro BARRIOS

Claustro estudiantil:

Miguel A. UREÑA

Luana M. GERVASONI

Claustro nodocente:

Antonella MONTELPARE

Secretaria

Vanesa CATTANEO

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y JURÍDICA

Director - Decano
Alejandro A. OTERO

**Coordinadora - Vicedecana de la Carrera de
Licenciatura en Relaciones del Trabajo**
Lara E. YEPES

**Coordinador - Vicedecano de la Carrera de
Licenciatura en Administración**
Lucas A. RAGO

**Coordinador - Vicedecano de la Carrera de
Licenciatura en Economía**
Agustín Á. MARIO

**Coordinador - Vicedecano de la Carrera de
Contador Público Nacional**
Marcelo A. CAFFERATA FERRI

**Coordinador - Vicedecano de la Carrera de
Abogacía**
Guillermo E. CONY

CONSEJO DE DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y JURÍDICAS

Director - Decano
Alejandro A. OTERO

Consejeros
Claustro docente:
Sandra M. PEREZ
M. Florencia GOSPARINI
Marcelo A. MONZON
Alejandro J. LASERNA (s)
Marcelo M. GRADIN

Claustro estudiantil:
Marcos E. ARMOA
Alfredo E. BENITEZ CABRAL
Patricia L. JUAREZ
Juan M. CUENDIAS
Adrián A. GOMEZ

CONSEJO ASESOR DE LA CARRERA DE LICENCIATURA EN ECONOMÍA

Coordinador - Vicedecano
Agustín Á. MARIO

Consejeros
Claustro docente:
Iris L. BARBOZA
Ramiro E. ÁLVAREZ

Claustro estudiantil:
Paola M. ESCALANTE

CONTACTOS

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y JURÍDICAS

Av. Bmé Mitre 1891 Moreno (B1744OHC) Buenos Aires

Oficina A 101

Edificio Histórico – Ala Oeste 1º Piso

Interno: 4133

Teléfonos: 0237 460-9300 (líneas rotativas)

011 2078-9170 (líneas rotativas)

dcej@unm.edu.ar

LICENCIATURA EN RELACIONES DEL TRABAJO

Oficina D004

Edificio Histórico – Ala Oeste – PB

Interno: 4133

relacionesdeltrabajo@unm.edu.ar

LICENCIATURA EN ADMINISTRACIÓN

Oficina D004

Edificio Histórico – Ala Oeste – PB

Interno: 4133

administracion@unm.edu.ar

LICENCIATURA EN ECONOMÍA

Oficina D004

Edificio Histórico – Ala Oeste – PB

Interno: 4133

economia@unm.edu.ar

CONTADOR PÚBLICO NACIONAL

Oficina D004

Edificio Histórico – Ala Oeste – PB

Interno: 4133

contadordpublico@unm.edu.ar

ABOGACÍA

Oficina A 101

Edificio Histórico – Ala Oeste 1º Piso

Interno: 4133

abogacia@unm.edu.ar

CENTRO DE ESTUDIOS DE ECONOMÍA POLÍTICA Y DESARROLLO

Oficina A 102

Edificio Histórico – Ala Oeste 1º Piso

Interno: 3620

ceepyd@unm.edu.ar

© UNM Editora, 2026

Av. Bartolomé Mitre 1891, Moreno (B1744OHC),
prov. de Buenos Aires, Argentina

Teléfonos: 0237 460-9300 (líneas rotativas)

011 2078-9170 (líneas rotativas)

Interno: 3154

unmeditora@unm.edu.ar

<http://www.unmeditora.unm.edu.ar/>

<https://www.facebook.com/unmeditora>

ISSN en línea 2618-5539

ISSN impreso 2618-5253

La reproducción total o parcial de los contenidos publicados en esta obra está autorizada a condición de mencionarla expresamente como fuente, incluyendo el título completo del artículo correspondiente y el nombre del autor.

La versión impresa de esta revista se terminó de imprimir en enero de 2026 en la Universidad Nacional de Moreno, provincia de Buenos Aires.

Libro de edición argentina. Queda hecho el depósito que marca la Ley 11.723

UNM Editora

Consejo Editorial

Miembros ejecutivos:

Roxana S. CARELLI (presidenta)

Adriana M. del H. SÁNCHEZ

M. Liliana TARAMASSO

Marcelo A. MONZÓN

J. Martín ETCHEVERRY

Gabriel F. C. VENTURINO

Pablo E. COLL

Mirtha ANZOATEGUI

Ana B. FERREYRA

Adriana A. M. SPERANZA

Luis A. CANEPA

Miembros honorarios:

Hugo O. ANDRADE

Alejandro L. ROBBA

Manuel L. GÓMEZ

Departamento de Asuntos Editoriales:

Pablo N. PENELA a/c

Área Arte y Diseño:

Sebastián D. HERMOSA ACUÑA

Área Servicios Gráficos:

Damián O. FUENTES

Área Supervisión y Corrección:

Gisela COGO

Área Legal:

Martín A. RODRÍGUEZ

Staff:

P. Micaela REPETTO

María N. PÉREZ

Diagramación:

Ja! Design de Josefina D'ARRIBA MAGADAN

La edición en formato digital de esta publicación se encuentra disponible en <http://www.publicacionesperiodicas.unm.edu.ar/ojs/index.php/repypd>
<https://repositorio.unm.edu.ar/jspui>

SUMARIO

INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

Argentina en las Cadenas Globales de Valor Automotrices: Comercio Intermedio y Caracterización Tecnológica
Maritza SOTOMAYOR y Ramiro BERTONI

Índice de Desarrollo Económico y Social: verificando los objetivos de desarrollo sostenible en los asentamientos maranhenses

Luiz Eduardo SIMÕES DE SOUZA, Felipe REIS BORTI y Perla Daniele COSTA CARREIRO

Inserção da economia do Tocantins no circuito global: uma análise na linha do tempo

Nilton MARQUES DE OLIVEIRA y Erisvaldo DE OLIVEIRA ALVES

La economía política del gobierno (1985-1989): el Plan Primavera y el debate por las reformas estructurales

Ignacio ROSSI

RESEÑA DE LIBROS

Fondamenti di Macroeconomia. Elementi di Base de Antonella Stirati.

Alejandro FIORITO