

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA NACIONAL  
FACULTAD REGIONAL BUENOS AIRES  
ESCUELA DE POSGRADO**

## **TESIS DE MAESTRÍA**

### **MAESTRÍA EN DESARROLLO TERRITORIAL**

**EL TRANSPORTE DE CARGA COMO FACTOR  
EXÓGENO ANTE INICIATIVAS DE DESARROLLO  
ECONÓMICO ACTUAL EN LA PROVINCIA DE LA  
RIOJA.**

**Autor:** Lic. Cayo Daniel Oscar

**Director de Tesis:** Ing Dr. Gorgone Hugo Rene

**La Rioja,** de Octubre de 2022.

**“Comienza haciendo lo que es necesario, después lo que es posible y de repente estarás haciendo lo imposible.”**

*San Francisco de Asís*

*1181 - 1226*

**En agradecimiento a mis padres, mis logros son de ellos.**

## INDICE GENERAL

pág.

Caratula	I
Agradecimiento	II
Índice General	III
Listado de Tablas	V
Listado de Figuras	VII
Listado de Abreviaturas	VIII
Resumen	IX
Introducción	X
<b>Capítulo I : Diagnostico Básico con Enfoque Territorial</b>	2
Diagnostico Básico con Enfoque Territorial de la Rioja	3
Contexto Geográfico	4
Sistema Natural y Ambiental	6
Sistema Económico –Productivo	8
Demografía y Mercado de Trabajo	17
Infraestructura Económica Social	22
Sistema Socio Cultural	37
Aspectos Organizativos Institucionales	39
Consideraciones Finales del Capitulo	44
<b>Capítulo II: Caracterización del Territorio de Estudio</b>	46
Antecedentes del Problema Planteado	48
Análisis de la Información Recolectada por Área Temática	53
Análisis del Problema	63
Formulación de la Estrategia	65
La Estrategia Regional	67
Consideraciones Finales del Capítulo	68
<b>Capítulo III: El Impacto del Transporte en la Región</b>	70
Análisis de las Potencialidades del Territorio	71
Análisis de los desafíos del Territorio	72
Análisis de las Limitaciones del Territorio	73
Análisis de los riesgos del Territorio	74
La Actual Situación Nacional del Transporte Automotor de Carga	75
La Infraestructura de Transporte en la Región	77
Antecedentes Históricos de la Infraestructura Ferroviaria	79
Actual Situación del Transporte Automotor de Carga en la Región	83
Consideraciones Finales del Capítulo	85
<b>Capítulo IV: El Transporte de Carga en la Región</b>	87
Producción del Territorio que Requiere del Transporte de Carga	89
El Territorio y los Modos de Transporte	94
El Posible Rol del FFCC en la Región	97
Consideraciones Finales del Capítulo	101

<b>INDICE GENERAL</b>	<b>pág.</b>
<b>Capítulo V: El TAC como Factor Exógeno del Desarrollo Económico</b>	103
El Desarrollo Económico Regional y sus Formas	105
Analizando los Indicadores de Desarrollo Regional	107
La Influencia del Transporte en el Desarrollo Económico Regional	111
Discusión de los Resultados Obtenidos	114
<b>Conclusiones Finales</b>	116
Recomendaciones y Consideraciones Finales para el Futuro	118
Referencias	120
Bibliografía	124

## LISTADO DE TABLAS

pág.

TABLA 1	Datos Climáticos – Promedios Anuales	5
TABLA 2	Principales Cultivos - CNA 2002-2008	9
TABLA 3	Cantidad de Viñedos por Departamentos – Superficie Cultivada	9
TABLA 4	Producción de Uvas (Tn) – Según Destino	10
TABLA 5	Vitivinicultura - Producción Anual (Lts)	10
TABLA 6	Principales Cultivos – Frutales – CNA 2002-2008	10
TABLA 7	Existencia de Ganado por Especie – CNA 2017	11
TABLA 8	Explotaciones Agropecuarias – Cant y Sup Total (ha)	11
TABLA 9	Evolución de Establecimientos Industriales	11
TABLA 10	Principales Productos Exportados de la Provincia – Año 2018	12
TABLA 11	Turismo – Infraestructura en Alojamiento – 2014-2015	13
TABLA 12	Movimientos Turístico del Parque Talampaya – Año 2014/19	13
TABLA 13	Cámara de Comercio e Industria	14
TABLA 14	Cantidad de Entidades del Sistema Financiero Año 2016	15
TABLA 15	Participación Relativa en \$ Nivel País - Periodo 2015/18	15
TABLA 16	Participación Relativa Público- Privada a Nivel País – Periodo 2015/18	16
TABLA 17	Tasa de Mortalidad	17
TABLA 18	Tasa de Crecimiento Poblacional	18
TABLA 19	Tasa de Analfabetismo	18
TABLA 20	Tasa de desempleo y Subempleo	18
TABLA 21	Disponibilidad de Mano de Obra	19
TABLA 22	Diferencia entre Empleo Público – Empleo Privado	19
TABLA 23	Indicadores de la Demanda	20
TABLA 24	Cooperativas - Año 2006	20
TABLA 25	Cantidad de Locales por Sector	21
TABLA 26	Remuneración y Distribución Promedio por Rama de Actividad a Junio 2019	21

<b>LISTADO DE TABLAS</b>		<b>pág.</b>
TABLA 27	Infraestructura Vial de La Rioja	23
TABLA 28	Estado de Conservación de la Red Vial	23
TABLA 29	Tendido de la Red Ferroviaria	25
TABLA 30	Características del Tendido de la Línea Gral. Belgrano	27
TABLA 31	Telecomunicaciones	28
TABLA 32	Consumo Anual de Combustible	28
TABLA 33	Abastecimiento de Agua Potable	29
TABLA 34	Instalación de Agua en Viviendas	29
TABLA 35	Servicio Sanitario	29
TABLA 36	Situación Habitacional - Año 2010	30
TABLA 37	Servicios a Empresas	33
TABLA 38	Información Tecnológicas Sobre Productos	34
TABLA 39	Estado de Planificación de Proyectos Locales	40
TABLA 40	Universidades e Instituciones de Educación Superior	41
TABLA 41	Organizaciones Comerciales	42
TABLA 42	Instituciones Sindicales	43
TABLA 43	Análisis de Problemas	63
TABLA 44	Matriz de Análisis Estratégico para el Análisis FODA	65
TABLA 45	Tendido de la Red Ferroviaria	78
TABLA 46	Tarifa Ferrocarriles de Carga Año 2019	99
TABLA 47	Costo a Tarifa Media (\$/Ton)	100
TABLA 48	Costo a Tarifa Media (\$/Ton Km)	100
TABLA 49	Comparación de Costos por Modo	100

## LISTADO DE FIGURAS

pág.

FIGURA 1	Mapa Político de La Rioja – La Región en Estudio	3
FIGURA 2	Ubicación Geográfica de la Provincia de la Rioja	4
FIGURA 3	Mapa Geomorfológico Satelital	5
FIGURA 4	Principal Cuenca Hídrica de la Provincia	6
FIGURA 5	Red Vial de la Provincia de la Rioja	22
FIGURA 6	Mapa del Tendido Ferroviario en la Provincia de la Rioja	24
FIGURA 7	Mapa del Recorrido del FFCC Gral. Belgrano	26
FIGURA 8	Cuadro Estado de Mantenimiento de la Infraestructura Vial	78
FIGURA 9	Registro de la Cantidad de Pasajeros Transportados (1891-1902)	80
FIGURA 10	Cantidad de Carga Transportada (Tn/Año)	81
FIGURA 11	Producción Agrícola (2002 – 2008)	89
FIGURA 12	Exportaciones de la Región en U\$\$ FOB Año 2018	90
FIGURA 13	Consumo Anual de Combustible 2017 - 2018	91
FIGURA 14	Producción Minería de la Región entre 1999-2016	92
FIGURA 15	Visitas al Parque Nacional Talampaya	93
FIGURA 16	PBG a Valores Ctes (\$) de 1993	108
FIGURA 17	Variación Anual del PBG en % a Valores Ctes desde 1993	109
FIGURA 18	PBG per Cápita a Valores Ctes en \$	110

## **LISTADO DE ABREVIATURAS**

ANAC	Administración Nacional de Aviación Civil
BCR	Bolsa de Comercio de Rosario
CNA	Censo Nacional Agropecuario
FADA	Fundación Agropecuaria para el desarrollo de Argentina
FAEEAC	Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Carga
MOA	Manufactura de Origen Agropecuario
MOI	Manufactura de Origen Industrial
PP	Producto Primario
PEA	Población Económica Activa
SAD 60	Zona Peligrosa – Clasificación ANAC



## RESUMEN

Esta investigación tiene como objetivo analizar el impacto de factores exógenos a esta región con determinadas particularidades, - ¿es el transporte un dinamizador económico para la región en estudio? - en este tipo de zonas rezagadas aisladas o poco desarrolladas. En el Capítulo I se realiza un Diagnostico con Base Territorial en donde se concentra toda la información por área de interés, mientras que en el Capítulo II, se analiza la información recolectada y se determina la estrategia territorial, para entender la dinámica económica y focalizar los riesgos del territorio. En el Capítulo III se analiza el Impacto del transporte en la región. Para ello se expone el potencial y amenazas, sus limitaciones y riesgos, y se realiza una introducción a la situación del transporte de carga a nivel nacional, con mención especial sobre la situación de la infraestructura del transporte, vial en particular; y los antecedentes sobre la infraestructura ferroviaria. En el Capítulo IV se presenta el tema del transporte de carga en la región, mencionando que origina su demanda, y se presenta el tema del posible rol del transporte ferroviario, finalizando con una comparación de costos entre los modos de transporte. Por último en el capítulo V se presenta el tema del transporte de carga como factor exógeno regional ante iniciativas de desarrollo territorial, analizándose el desarrollo como variable y se concluye con la influencia del transporte ante iniciativas de desarrollo territorial. Esta investigación recurrió al método cuantitativo, donde se analizaron las variables seleccionadas para determinar la existencia o no de una relación entre transporte y desarrollo.- Se concluye que existe una relación entre estas variables que en este caso particular limitan las iniciativas de desarrollo de la región.

### **Palabra clave**

Transporte. Territorio. Desarrollo económico. Impacto del Transporte

## INTRODUCCION

Con un amplio abanico de teorías de desarrollo económico, (Von Thünen, Alfred Weber) resalta el enfoque de la geografía económica al introducir el concepto de “espacio geográfico”, al integrar al terreno la dinámica social; perspectiva que trabajada desde la ciencia económica, permitió teorizar el desarrollo económico regional o territorial.

De la Cruz, Sadam <sup>a</sup> (2018), es posible agrupar las teorías de desarrollo económico regional en dos grandes categorías, una a las teorías enfocadas a explicar el desarrollo regional a través de condiciones externas (exógenas), a la región, y una segunda categoría donde los factores del desarrollo regional son del carácter interno (endógeno), p81.-

En la permanente búsqueda de impulsar el desarrollo económico y fomentar la producción en los territorios, sobresale como un aspecto fundamental la localización de la producción y sus conexiones, donde la distancia es un factor fundamental a la hora de explicar los costos del movimiento, de los insumos y de la producción.

Dentro de este contexto se ha tomado como eje, el tema transporte y desarrollo o el desarrollo y el transporte, dentro de este debate se enfocó el estudio concretamente a una región particular como la Provincia de la Rioja. El estudio busca entre otras cosas, analizar si el transporte es o no un dinamizador económico para la región con particularidades específicas.

Con la finalidad de mejorar la calidad de vida de sus habitantes, la región lleva largos períodos de iniciativas de desarrollo, una de estas fue la sanción de la Ley 22021 de promoción industrial basada fundamentalmente en un régimen especial de franquicias tributarias.

A pesar de los años de aplicación de esta promoción, en la actualidad la región no ha sufrido modificaciones sustanciales (Yoguel Gabriel, Borello J), por lo que continúan los mismos problemas de hace 50 años. En este punto en particular la investigación resulta interesante ya que no ha sido posible encontrar un estudio similar en la región, por lo que sus resultados podrían ser de utilidad.

---

<sup>a</sup> De la Cruz Sadam: Clasifica las teorías de desarrollo económico regional en dos grupos clásicos, los dos válidos y diferenciados por su enfoque.-

La investigación es factible ya que su impacto es medible en base a los indicadores recolectados estos últimos años por la Dirección Provincial de Estadísticas y Censos, además de lo registrado en diferentes documentos y bibliografía histórica. Los documentos que se aportan como antecedentes hacen presuponer que no habría obstáculos para la realización del presente trabajo.

La presente investigación tiene por objeto identificar las causas que impiden, limitan o retardan el desarrollo económico,

Para abordar el objetivo propuesto se propone la siguientes preguntas de investigación, ¿Cómo se relaciona actualmente el Desarrollo Territorial de esta provincia con el transporte de carga?, ¿Es este un dinamizador importante en el Desarrollo Territorial?, orientado por los siguientes objetivos específicos; El primero, conocer y entender la dinámica económica del territorio de análisis, el segundo, analizar las potencialidades, los riesgos, los desafíos y las limitaciones para determinar si el transporte impacta o no en la generación de valor de la producción, el tercero analizar qué modo de transporte pone en relación economía territorio y el mercado, y por ultimo comparar los modos de transporte de carga, para seleccionar el más económico.

Teniendo por hipótesis – Que impacto tiene el transporte de carga en una región aislada y alejada de los centros nacionales de mayor consumo, que limitan o retardan el desarrollo económico.

La metodología elegida para abordar el presente tema fue, el enfoque cuantitativo analizando las variables a través de indicadores, para determinar si existe alguna vinculación o relación entre las variables en estudio.

Con relación al trabajo está organizado de la siguiente manera; en el Capítulo I Se realizó un diagnostico actual para conocer la dinámica económica del territorio, en el Capítulo II Se Caracterizó la región con un análisis y determinar la estrategia regional, en el Capítulo III se analizó los riesgos que impone la región y en particular el transporte, en el Capítulo IV se analizó qué modo de transporte pone en relación economía territorio y mercado, en el Capítulo V trata el impacto negativo del transporte de carga ante iniciativas de desarrollo regional, y posteriormente se presentan las conclusiones a las que se arribó en la investigación.-

# **CAPITULO I**

## EL DIAGNOSTICO BASICO CON ENFOQUE TERRITORIAL

Dando inicio a esta investigación, se utilizara una herramienta de planificación propuesta por Silva, Ivan <sup>(1)</sup> (2012) que permite a los gobiernos y comunidades locales definir sus líneas de acción en el marco de un proceso participativo e integral p7.-

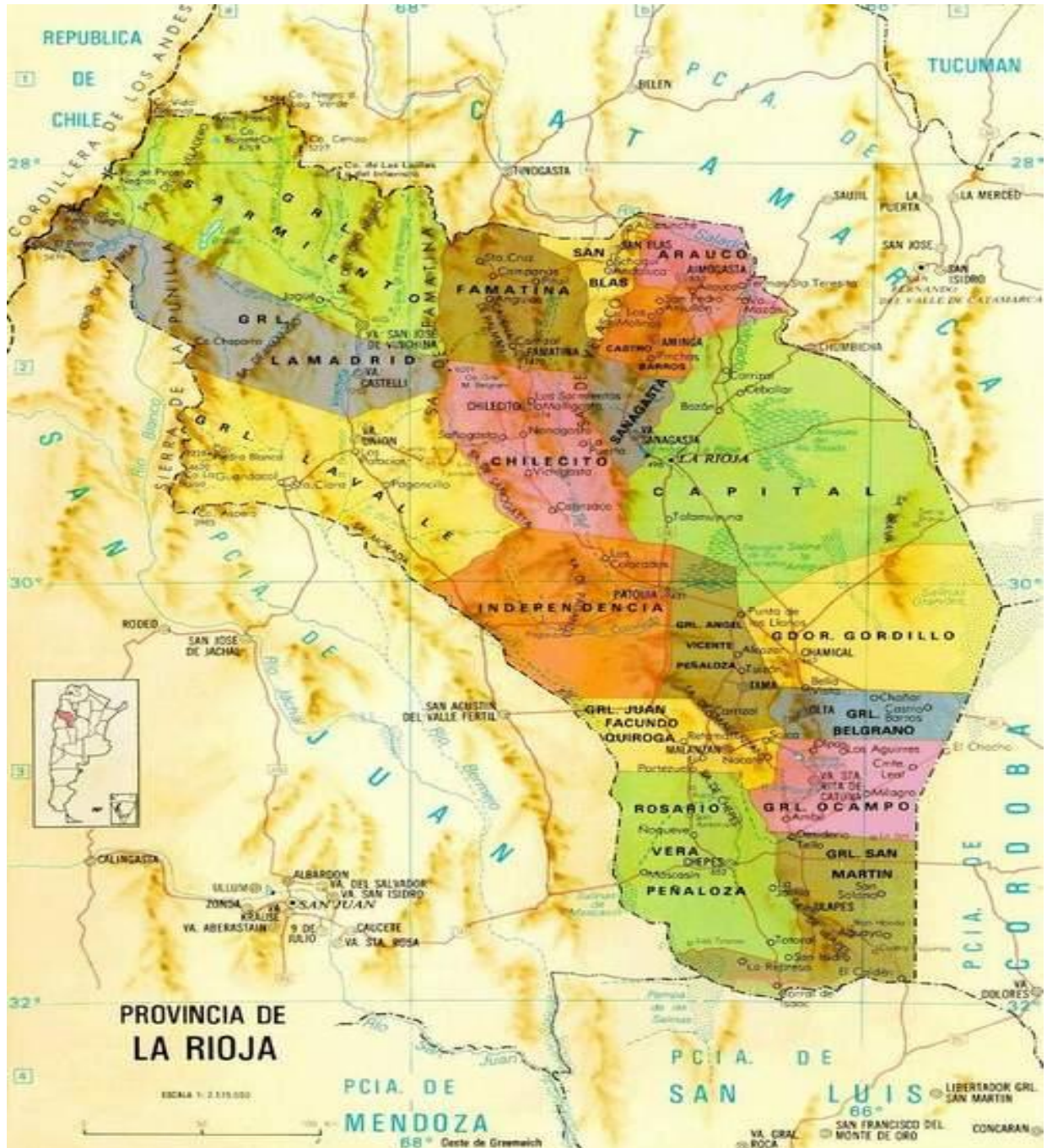
Para Silva, (2012), en primer lugar se parte de la aseveración de que el desarrollo local está condicionado por el entorno externo p8, aspecto que se demostrara en esta investigación para esta región en particular.-

Pasando al Diagnostico Básico con Enfoque Territorial de la Región en estudio, se han tenido en consideración los siguientes aspectos:

- En el territorio no solo analizamos los problemas, para su solución, sino también las potencialidades del territorio que convenientemente tratadas pueden promover el desarrollo de la región.
- Se recolecto información política administrativa, información social, cultural y ambiental.
- En este estudio se define la línea base a la situación en la que se encontraba el territorio antes de la pandemia, considerando un periodo de tiempo del año 2020 al 2010.-
- Se optó por un tipo de enfoque que relaciona el territorio consigo mismo y fundamentalmente con su entorno.
- Con el desarrollo de este diagnóstico se pretende conocer y entender el territorio, pudiendo determinar fehacientemente cual es el aspecto exógeno (externo) que afecta al desarrollo, en esta región no exitosa en relación a su desarrollo económico.
- Para la realización de este Diagnóstico se realizó una búsqueda de información teniendo como eje de investigación los diferentes datos requerido por el esquema propuesto por Silva, usándose datos estadísticos de fuentes oficiales publicados por la Dirección General de Estadísticas y Censo de la Provincia de La Rioja, del Ministerio de Hacienda de la Nación, de la Secretaria de Política Económica y de la Subsecretaria de Programación Microeconómica.-

## DIAGNOSTICO BASICO CON ENFOQUE TERRITORIAL DE LA RIOJA

Figura 1: Mapa Político de La Rioja - En Adelante Región de Estudio.



Fuente: Instituto Geográfico Nacional.-

## CONTEXTO GEOGRAFICO

### Ubicación Geográfica

La Provincia de la Rioja está ubicada en el centro oeste, hacia el noroeste del País entre los  $27^{\circ} 55'$  y  $31^{\circ} 57'$  de Latitud Sud, y los  $65^{\circ} 20'$  y  $69^{\circ} 25'$  de Longitud Oeste del Meridiano de Greenwich. Presenta una latitud media alta a  $24^{\circ} 19'$  del Trópico de Capricornio por lo que se caracteriza por altas temperaturas durante todo el año, lo que influye en el clima de la región.

Limita al norte con La Provincia de Catamarca, al este con La Provincia de Córdoba, al sur con La Provincia de San Luis, al oeste con La Provincia de San Juan y al noroeste con el País vecino de Chile.

Cuenta con una superficie de 89.680 Km<sup>2</sup> equivalente al 3,2% de la parte continental. La capital de la provincia se encuentra a 1.150 Km de distancia de Buenos Aires y a 837 Km de Rosario (Santa Fe), dista a 753 Km de Copiapó (Chile) y a 750 Km de La Serna (Chile), por el paso de San Francisco (Catamarca).

**Figura 2:**

### Ubicación Geografica de la Provincia de la Rioja.



**Fuente:** Instituto Geográfico Nacional



**Clima**

**Tabla 1: Datos Climáticos – Promedios**

DATO ANUAL	T ° (C)
MEDIA ANUAL	19,3°
MEDIA INVIERNO	12,4°
MEDIA VERANO	25,2°
MINIMA ABSOLUTA	7,1°
MAXIMA ABSOLUTA	43,2°
HUMEDAD RELATIVA MEDIA	57%
PRECIPITACION MEDIA ANUAL	385 mm
VELOCIDAD MEDIA ANUAL DEL VIENTO	17 Km/h

**Fuente:** <https://www.datosmundial.com/america/argentina/clima-la-rioja.php>

**Suelos**

**Figura 3: Mapa Geomorfologico Satelital**



**Fuente:** Instituto Geográfico Nacional



En La Rioja predomina un relieve montañoso de escasa vegetación sin la presencia de cursos de aguas navegables. Las zonas económicamente productivas se encuentran encajonadas en los valles montañosos, por lo que podríamos decir que son las únicas zonas donde es posible la actividad agroindustrial, desde ya que la industria minera tiene vastos yacimientos para producción pero la actividad no tiene la importancia que debería, y por otro lado es bastante resistida la actividad minera por la gran contaminación que produce para la zona, el oeste de la provincia se encuentra dentro de la región andina y la mayor parte dentro de la región geográfica denominada Sierras Pampeanas.

En la parte norte de la provincia, la misma se encuentra atravesada por varias sierras como las Sierra de Velasco y las Sierras de Famatina cuya cumbre es el Cerro General Belgrano a 6.095 msnm, siendo la cumbre extra andina más elevada de América, conocido también como Nevados del Famatina o también La Mejicana por la mina de oro que se explotaba en el siglo pasado. Al sur presenta los llanos riojanos donde se desarrolla la cría de ganado bovino y caprino.

## SISTEMA NATURAL Y AMBIENTAL

### Hidrografía

Figura 4:

Plano de la Principal Cuenca Hidrica



Fuente: <https://riosdelplaneta.com/rio-desaguadero/>

<https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/52.pdf>

Las nacientes del Río Bermejo las podemos ubicar en los nevados de los cerros Piscis, también aporta el Río Jagüé, el Bonete Grande y Bonete Chico, donde la fusión de las nieves en su recorrido originan al Río Vinchina, que corre de norte a sur por el valle del mismo nombre, en su inicio lleva el nombre de la localidad, luego cambia de nombre al pasar por Villa Unión, hasta entrar a la Provincia de San Juan, pasa a denominarse Río Bermejo, siendo la mayor cuenca hídrica de esta provincia. La fusión de las nieves nutre a una serie de ríos que drenan hacia el este, cuyas aguas dan origen al Valle Antinaco - Los Colorados y riegan el mayor oasis agrícola de la provincia, en la ciudad de Chilecito. Los ríos que componen la cuenca de Chilecito tienen un caudal reducido de creciente estival, no logran unirse a un colector común y se pierden en los campos áridos, como el río Amarillo, el río Oro, el Sarmiento y el Río Miranda. Fuera de estos cursos de agua, solo esporádicas lluvias torrenciosas surcan los áridos pedregales, como en el extremo sur del Campo de Velasco, cuyas pobres corrientes descienden de las Sierras de Aicuña y Paganzo, atrayendo a la población con sus magros caudales. La escasez de lluvias provoca que la agricultura dependa del riego. La población se concentra en las zonas con mayor disponibilidad de agua, donde prosperan los oasis riojanos. Las napas de agua subterráneas se encuentran a gran profundidad (+/- 500 m), lo que constituye un costo más en la cadena de valor para la agroindustria.-

### **Parque Nacional de Talampaya**

El parque Nacional de Talampaya es una reserva provincial arqueológica, con una Superficie de 2.150 km<sup>2</sup>, es un importante yacimiento de interés paleontológico y geológico que van del precámbrico al cuaternario, allí se encuentran petroglifos de cuyo significado poco se sabe hasta el momento. Se da el nombre de petroglifos a los dibujos grabados en roca o en piedra realizados durante el período neolítico, Talampaya significa en quichua "Río seco de tala", en alusión a la aridez de sus paisajes, posee multiformes muy pintorescas, siendo la principal atracción, en 1975 el gobierno de la provincia de La Rioja crea el Parque Provincial Talampaya, luego en 1997, a través de una ley, otorga los derechos del lugar a la Administración de Parques Nacionales para que se lo declare Parque Nacional. Finalmente, el 29 de noviembre de 2000 es declarado por la UNESCO Patrimonio Natural de la Humanidad.

## **Sismicidad**

La sismicidad de la región de La Rioja es frecuente y de intensidad baja por lo general, pero cada cierto periodo largo, de aproximadamente 30 años, ocurren movimientos fuertes que sacuden la región, como por ejemplo el:

- 12 de abril de 1899 a las 16.10 UTC-3 con 6,4 Richter; terremoto de La Rioja.-
- 24 de octubre de 1957 a las 22.07 UTC-3 con 6,0 Richter, terremoto de Villa Castelli.-
- 28 de mayo de 2002 a las 0.03 UTC-3, con 6,0 escala Richter, terremoto de La Rioja.-

Estos movimientos por pequeños que sean provocan daños en la infraestructura en general, por lo que se tiene que considerar un seguro que resguarde los bienes empresariales. Con relación a la obra pública tendría que resguardarse con algún tipo de fondo especial reservado para este tipo de situaciones, ya que una ruta dañada impide concretar una operación de ayuda a la zona afectada por un sismo.-

## **SISTEMA ECONOMICO PRODUCTIVO**

### **Grado de Organización Productiva**

Una de las características principales de la producción local, es su ubicación, todo ellos se localizan en los valles de los cordones montañosos, la morfología del terreno condiciona todas las actividades humanas, por lo que en cada valle se localizan un tipo de región socio-productiva con una vocación productiva particular que la caracteriza, el que se detalla a continuación:

- **Microrregión Valle de Chilecito - Famatina:** Comprende los Dptos. del mismo nombre además el Valle de Antinaco y los Colorados, se destaca por la vitivinicultura, la olivicultura, la apicultura y la fruticultura, la minería tiene un lugar destacado pero es resistida la minería a gran escala, por la posible contaminación del agua, principal cuenca hídrica de la zona y única fuente de agua dulce, además se destaca el turismo.
- **Microrregión Capital - Independencia:** Comprenden el departamento Capital e Independencia, se destaca por la olivicultura y la fruticultura, además el turismo es una actividad preponderante en esta región.-

- **Microrregión del Arauco:** Comprende al Dptos Aimogasta y Arauco, destacándose por la olivicultura y la fruticultura, se explota canteras de áridos y mineral básico para vidrios.
- **Microrregión Llanos Riojanos:** Comprende los Dptos. Gral. Belgrano, Gral. Ocampo, Gral. Juan F. Quiroga, Dptos. Rosario Vera Peñaloza y Gral. San Martín, región en la que predomina la ganadería, bovina, caprina y porcina.

### Producción Local por Sector

#### Agricultura

<b>Tabla 2: Principales Cultivos - CNA 2002-2008</b>				
<b>CULTIVO</b>	<b>PRODUCCION (Tn)</b>		<b>SUP CULTIVADA (Has)</b>	
	<b>2002</b>	<b>2008</b>	<b>2002</b>	<b>2008</b>
<b>VID</b>	93.499	93.651	8.093	6.397,6
<b>OLIVO</b>	14.000	61.980	20.503	22.862,2
<b>NOGAL</b>	1.050	1.693	3.080	2.825,1
<b>JOJOBA</b> (Semilla)	1.430	2.032	2.866	2.427,1
<b>DURAZNO</b>	750	401	489	194,5

**Fuente:** Dirección General de Estadísticas y Censos –Dic 2019.-  
Censo Nacional Agropecuario 2002 y 2008.-

<b>Tabla 3: Cantidad de Viñedos por Departamento – Superficie Cultivada</b>						
<b>DEPARTAMENTO</b>	<b>CANTIDAD DE VIÑEDOS</b>			<b>SUPERFICIE (has)</b>		
	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1.237</b>	<b>1.184</b>	<b>1.195</b>	<b>7449,01</b>	<b>7509,50</b>	<b>7809,60</b>

**Fuente:** Dirección General de Estadísticas y Censos –Dic 2019.-

<b>Tabla 4: Producción de Uvas (Tn) - Según Destino</b>				
<b>AÑO</b>	<b>PARA</b>			<b>TOTAL DE LA COSECHA</b>
	<b>Vinificar</b>	<b>Consumo</b>	<b>Pasa</b>	
<b>2016</b>	73.062	-	1.051	<b>74.113</b>
<b>2017</b>	74.140	-	2.926	<b>77.066</b>
<b>2018</b>	73.236	-	1.620	<b>74.856</b>

**Fuente:** Instituto Nacional de Vitivinicultura – INTA (Deleg. Chilecito).-

<b>Tabla 5: Vitivinicultura - Producción Anual (Lts)</b>				
<b>AÑO</b>	<b>VINO</b>	<b>MOSTO</b>	<b>JUGO DE UVA</b>	<b>TOTAL DE ELEBORACION</b>
<b>2016</b>	38.420.000	8.819.100	50.000	<b>47.289.100</b>
<b>2017</b>	38.597.400	8.955.200	25.000	<b>47.577.600</b>
<b>2018</b>	44.408.900	4.138.100	100.000	<b>48.647.000</b>

**Fuente:** Instituto Nacional de Vitivinicultura – INTA (Deleg. Chilecito).-

<b>Tabla 6: Principales Cultivos - Frutales - CNA 2002-2008</b>				
<b>CULTIVO</b>	<b>PRODUCCION (Tn)</b>		<b>SUP CULTIVADA (Has)</b>	
	<b>2002</b>	<b>2008</b>	<b>2002</b>	<b>2008</b>
<b>MEMBRILLO</b>	320	707	58,0	66,3
<b>PERAL</b>	343	61	27,1	25,4
<b>HIGUERAS</b>	550	24	141,9	46,2
<b>MANZANO</b>	150	51	52,1	35,6
<b>CIRUELOS</b>	280	232	74,2	49,5
<b>DAMASCO</b>	200	3	10,6	3,9
<b>CITRICOS</b>	790	67	184,7	74,7
<b>ALMENDRO</b>	110	136	405,9	147,6

**Fuente:** Dirección General de Estadísticas y Censos –Dic 2019.-  
Censo Nacional Agropecuario 2002 y 2008.-

### Ganadería

<b>Tabla 7: Existencia de Ganado por Especie – CNA 2017</b>				
<b>LA RIOJA</b>	<b>BOVINOS</b>	<b>CAPRINOS</b>	<b>OVINOS</b>	<b>PORCINOS</b>
<b>TOTAL</b>	<b>182.579</b>	<b>164.659</b>	<b>10.283</b>	<b>31.311</b>
<b>Fuente:</b> Dirección General de Estadísticas y Censos –Dic 2019.-				

### Industrias

<b>Tabla 8: Explotaciones Agropecuarias - Cant y Sup Total (ha) – CNA 2018(*)</b>		
<b>JURISDICCION</b>	<b>EXPLOTACION AGROPECUARIAS PROVINCIALES</b>	<b>SUPERFICIE TOTAL (ha)</b>
<b>LA RIOJA</b>	<b>4.907</b>	<b>3.011.369,9</b>
<b>Fuente:</b> Dirección General de Estadística y Censos – Dic 2019 (*Cifra Preliminar.-		

<b>Tabla 9: Evolución de Establecimientos Industriales</b>				
<b>ESTABLECIMIENTO</b>	<b>1974</b>	<b>1985</b>	<b>1994</b>	<b>2004</b>
<b>INDUSTRIALES</b>	403	523	421	719
<b>Fuente:</b> Dirección General de Estadísticas y Censos –Dic 2019.- Censo Nacional Económico 1974, 1985, 1994, 2004, INDEC.-				

<b>Tabla 10: Principales Productos Exportado de la Provincia - Año 2018</b>			
<b>PRODUCCION</b>	<b>U\$\$ FOB</b>	<b>% NACIONAL</b>	<b>DESTINO</b>
Papel Cartón y Manufactura “Envases de Tetrapack” (MOI)	60.129.892	27	Chile, Uruguay y Brasil
Pieles y Cueros Preparados (MOI)	50.885.891	22,8	China y Países Asiáticos.-
Hilados y Restos de Tejido (MOI)	2.992.094	1,3	Uruguay, Brasil, Chile, Colombia y EE.UU.
Productos Farmacéuticos (MOI)	10.676.822	4,8	China, Ecuador, Brasil y México
Aceitunas de Mesa (MOA)	42.468.947	19,1	Brasil y España.
Vinos de Uva (MOA)	15.844.117	7,1	UK, EE.UU. Suecia y Dinamarca.-
Aceite de Jojoba(MOA)	14.626.101	6,6	EE.UU. y Japón.-
Aceite de oliva (MOA)	13.901.166	6,2	Brasil, España, EE.UU. y Colombia.-
Nueces de Nogal con Cascara (PP)	4.316.862	1,9	Italia, Emiratos Árabes y Marruecos.
Uvas Secas Incluidas Pasas (MOA)	3.717.583	1,7	Brasil y EE.UU.
<b>TOTAL</b>	<b>219.559.475</b>		

**Fuente:** Dirección General de Estadísticas y Censos –Dic 2019.- Elaboración Equipo PBG en Base a Información del INDEC.-  
**MOI:** Manufactura de Origen Industrial - **MOA:** Manufactura de Origen Agropecuario  
**PP:** Producto Primario

**Turismo**

<b>Tabla 11: Turismo - Infraestructura en Alojamiento 2014 – 2015</b>				
<b>ESTABLECIMIENTO</b>	<b>2014</b>		<b>2015</b>	
	<b>Establecimiento</b>	<b>Plazas</b>	<b>Establecimiento</b>	<b>Plazas</b>
Hoteles y Otros	<b>192</b>	<b>5584</b>	<b>197</b>	<b>5618</b>

**Fuente:** Dirección General de Estadísticas y Censos –Dic 2019.-

<b>Tabla 12: Movimiento Turístico Parque Talampaya – Año 2014 – 2019(*)</b>						
	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019(*)</b>
ARGENTINOS	60.397	63.608	60.216	54.993	56.131	42.406
EXTRANJEROS	5.795	4.596	4.312	4.182	4.205	3.286
<b>TOTAL</b>	<b>66.192</b>	<b>68204</b>	<b>68.733</b>	<b>59.175</b>	<b>60.336</b>	<b>45.692</b>

(\*) Corresponde a Enero – julio 2019.  
**Fuente:** Dirección General de Estadísticas y Censos –Dic 2019, datos suministrados por la Dirección Nacional de Parques Nacionales.-

La región presenta las siguientes cadenas de valor productivos;

Vitivinicultura: Uvas para mesa - Como Fruta seca - Para Jugo – Para Mosto – Para Vino de Mesa.

Olivicultura: Aceitunas Para Mesa – Aceite de Oliva – Insumo de Farmacia

Nogal: Nueces con cascara para mesa - Como Fruta seca sin cascara

Jojoba: Para aceite

Ganadería: Bovinos - Caprinos - Porcinos - Ovinos  
 Carne para mesa - Chacinados – Los cueros para la Curtiembre.

Turismo: Zona Geológica del Famatina y su Cable Carril – Zona del Cañón de Talampaya – Zona del Valle de la Luna – Zona Cordillerana Laguna Brava -

Industria Manufacturera: Embaces de Cartón para bebidas – Hilados y Telas – Calzado Deportivo – Productos Farmacéutico -



No existe datos fehacientes en la zona, que mencione la posible formación de redes Empresariales de acuerdo a lo que se entiende por red empresarial; herramientas de cooperación voluntaria entre empresas para obtener beneficios individuales mediante la acción mancomunada. Bajo este mecanismo cada participante mantiene su independencia jurídica y autonomía gerencial.

### Asociación de Empresarios

<b>Tabla 13: Cámara de Comercio e Industria</b>		
<b>ENTIDAD</b>	<b>DIRECCION</b>	<b>TELEFONO</b>
<b>Unión de las Industrias Riojanas (UNIR)</b>	Av. Juan M. de Rosas 1350 – Parque Industrial	(03822) 42-2021
<b>Centro Comercial e Industrial</b>	Copiapó 235	03822) 442-3060
<b>Cámara Riojana de Productores Agropecuarios (CARPA)</b>	Av. Presidente Peron 627 (5360) Chilecito	03825) 42-3253
<b>Cámara Olivícola Riojana</b>	San Martín 117 4 A, La Rioja	(03822) 42-0426
<b>Cooperativa Vitivinícola La Rioja</b>	La Plata 646 Chilecito ( 5360) La Rioja	(03825) 42-3150 fax (03825) 423299
<b>Cámara de la Construcción La Rioja</b>	Pelagio B. Luna 444 – La Rioja - C.P. 5300	03822) 42-7494 – 426776
<b>Cama Minera La Rioja</b>	Pelagio B. Luna 942, Piso 1º, (5300)	(03822) 15- 548158
<b>Cámara Agroindustrial de la Rioja</b>	Chilecito 5360 – La Rioja	
<b>Cámara Hotelera - La Rioja</b>		0380) 154- 233177
<b>Estación Experimental Agropecuaria La Rioja</b>	Dirección: Ruta Nacional N°38 Km 267 – CP 5380	
<b>Agencia de Extensión Rural Aimogasta</b>	Ruta 60 (Salida de Alpasinche)- CP 5310 - Aimogasta, Pcia. de La Rioja, República Argentina	

**Fuente:** Dirección General de Ceremonial y Protocolo – Guía de Autoridades 2019.-

### Cooperación Entre Empresas

No existe documentación fehaciente que haga referencia a la cooperación entre empresas pero que no exista el escrito no quiere decir que no se haya dado en alguna oportunidad.

### Nivel Tecnológico de las Empresas.

En lo que respecta a la las empresas vitivinícola existe un nivel medio a alto en tecnología debido en gran parte a las exigencias que imponen los mercados sobre todo el europeo que es un cliente importante.

Además la Ley 14.878/59 que regula la producción industria y comercio impone un nivel tecnológico medio alto que garantice la entrada de vinos a diferentes mercados del mundo.

En lo que respecta a las empresas de la olivicultura estas presentan un grado de tecnología alto en gran parte para cumplir con las exigencias del mercado europeo que es uno de los principales clientes.-

### Acceso a Financiamiento

<b>Tabla 14: Cantidad de Entidades Del Sistema Financiero Año 2016</b>		
	<b>Bancos Públicos</b>	<b>Bancos Privados</b>
<b>La Rioja</b>	12	14
<b>Fuente:</b> Banco Central de la República Argentina		

<b>Tabla 15: Participación Relativa en el Total Del País en (%) En el Periodo 2015-2018</b>		
<b>DEPOSITOS BANCARIOS EN MONEDA NACIONAL</b>	<b>Bancos Públicos</b>	<b>Bancos Privados</b>
<b>2015</b>	0,38%	0,26%
<b>2016</b>	0,47%	0,27%
<b>2017</b>	0,47%	0,31%
<b>2018</b>	0,37%	0,31%
<b>Fuente:</b> Banco Central de la República Argentina		

<b>Tabla 16: Participación Relativa en el Total del País en (%) en el Periodo 2015-2018</b>		
	<b>Bancos Públicos</b>	<b>Bancos Privados</b>
<b>2015</b>	0,91%	0,22%
<b>2016</b>	0,80%	0,25%
<b>2017</b>	1,25%	0,27%
<b>2018</b>	1,28%	0,28%
<b>Fuente:</b> Banco Central de la República Argentina		

### **Recursos Turísticos**

La Provincia cuenta con las siguientes zonas atractivas por su gran valor patrimonial:

- ✓ El Parque Nacional de Talampaya, con una Sup de 2.150 km<sup>2</sup>
- ✓ El Cable Carril – mina la Mejicana en el cerro Famatina (chilecito).
- ✓ La Laguna brava en la zona de la cordillera de los Andes.
- ✓ Parque Provincial ischigualasto, conocido como valle de la luna (Pcia de San Juan), con una Superficie de 62.916 ha, se encuentra ubicado muy próximo a Cañón de Talampaya.

Solo por mencionar los más importantes, por otro lado, el Parques Nacional de Talampaya ofrece numerosos yacimientos de paleontológicos que pueden ser vistos por el público o por estudiosos del tema, en cualquier época del año.-

La Provincia cuenta con muy buena capacidad hotelera y servicios afines en la zona que brindan seguridad y confort a las visitas, las recorridas se realizan por caminos de tierra muy variados y de diferentes extensiones.-

La gastronomía regional es otra actividad que posee un lugar propio en toda visita turística y que lentamente se destaca mejorando su calidad año a año, impulsando la mejora genética caprina y bovina.-

Por último la Provincia ha recibido 4.205 visitas extranjeras y 56.131 visitas nacionales en el año 2018, totalizando 60.336 visitas, mientras que en el año 2019 el total fue de 45.692 visitas con 3.286 visitas extranjeras, números que se podrían incrementar de contar con un servicio de trenes de pasajeros.-

### Recursos Tecnológicos.

Con relación a este punto no existen organización y/o empresa que brinde servicios tecnológicos relacionados a I + D, toda refacción mejora o mantenimiento es cubierta por la empresa que proveyó la maquinaria o que procesa el producto y por lo general procede de Córdoba o Buenos Aires.

## DEMOGRAFIA Y MERCADO DE TRABAJO

### Demografía y Dinámica Poblacional.

<b>Tabla 17:</b>		<b>Tasa de Mortalidad</b>							
TASA	A Ñ O S								
	‰								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Promedio
Mortalidad General	5,4	5,6	5,9	5,7	5,3	5,9	6,0	5,7	<b>5,7</b>
Mortalidad Materna – ‰/000 (*)	11,4	6,3	1,6	11,2	15,9	3,2	4,2	5,1	<b>7,4</b>
Mortalidad Infantil	12,6	16,5	13,8	11,3	12,8	11,3	9,4	9,2	<b>12,1</b>

**Fuente:** Dirección General de Estadísticas y Censos –Dic 2019.-  
 (\*) Defunciones por causas maternas de la población femenina /nacidos vivos \* 1000.-

**Tasa de Crecimiento Poblacional desagregada por sexo.**

<b>Tabla 18: Tasa de Crecimiento Poblacional</b>		
TASA (2001 – 2010)	2010	2020 (Proyección)
Crecimiento anual	15,1 %	18%
Crecimiento anual Varones	14 %	
Crecimiento anual Mujeres	16,1 %	
<b>Fuente:</b> Dirección General de Estadísticas y Censos –Dic 2019.-		

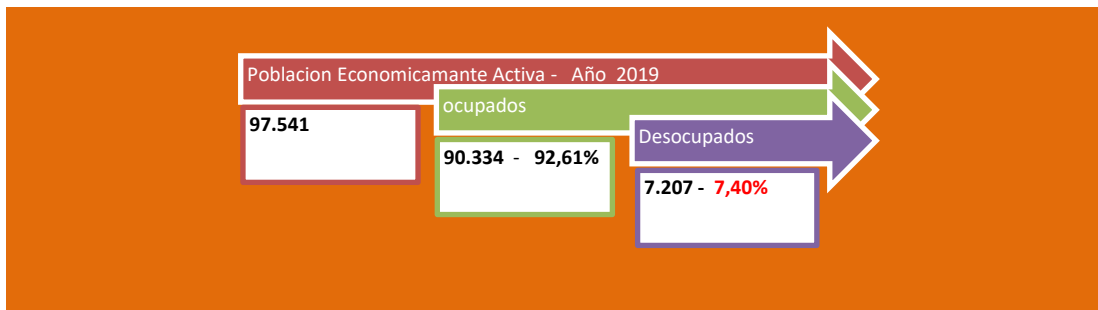
**Tasa de Analfabetismo por sexo.**

<b>Tabla 19: Tasa de Analfabetismo</b>	
TASA	2010
Analfabetismo Total	1,8 %
Analfabetismo Masculino	1 %
Analfabetismo Femenino	0,8 %
<b>Fuente:</b> Dirección General de Estadísticas y Censos –Dic 2019.- No lo Discrimina.	

**Mercado de Trabajo**

<b>Tabla 20: Tasa de Desempleo y Subempleo</b>				
AÑO	Tasa de (Promedio Anual - %)			
	ACTIVIDAD	DESOCUPACION	SUBOCUPACION	EMPLEO
<b>2014</b>	42,5	4,5	5,1	40,9
<b>2015</b>	40,8	4,3	4,1	39,1
<b>2016</b>	41,7	4,5	7,5	39,8
<b>2017</b>	41,8	3,9	5,9	40,1
<b>2018</b>	42,2	3,8	8,4	40,6
<b>2019</b>	44,2	6,7	10,9	41,3
<b>Fuente:</b> Dirección General de Estadísticas y Censos –Dic 2019.-				

**Tabla 21: Disponibilidad de Mano de Obra**



**Fuente:** Equipo PBG – La Rioja Económica Noviembre 2019 - Dirección General de Estadísticas y Censos.-

<b>Tabla 22: Diferencia entre Empleo Público - Empleo Privado</b>		
<b>Población Económicamente Activa – Año 2019</b>	<b>Empleo Privado</b>	<b>Empleo Público</b>
<b>97.541 c/u</b>	<b>26.864 c/u</b>	<b>70.677 c/u</b>
100 %	27,5%	72,6%
<b>Fuente:</b> Equipo PBG – La Rioja Económica Noviembre 2019 - Dirección General de Estadísticas y Censos.-		

## Perfiles que caracterizan la oferta de trabajo x sexo

<b>Tabla 23: Indicadores de la Demanda</b>							
<b>INDICADOR</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>Variación Inter Anual (%) 2016-2017</b>	
						<b>La Rioja</b>	<b>Nacional</b>
Consumo de Cemento (miles tn)	117	122	130	103	112	<b>8,3%</b>	<b>12,8%</b>
Distribución de Energía Eléctrica (GWh)	1.389	1.309	1.354	1.358	1.46	<b>8,1%</b>	<b>-0,4%</b>
Distribución de Gas (miles m <sup>3</sup> )	49.45	46.33	48.33	43.58	46.49	<b>6,7%</b>	<b>0,7%</b>
Patentamiento (Un)	5.305	4.361	4.080	4.231	6.17	<b>46,0%</b>	<b>26,9%</b>
Venta de Combustible (miles m <sup>3</sup> )	131	127	135	136	145	<b>6,5%</b>	<b>2,9%</b>
<b>Fuente;</b> Ministerio de Hacienda, Informe Productivos Provinciales – La Rioja Agosto 2018.-							

<b>Tabla 24: Cooperativas – Año 2006</b>	
<b>CLASIFICACION</b>	<b>CANTIDAD</b>
De Trabajo	20
De Servicios	14
De Producción	26
De Vivienda	4
<b>Fuente:</b> Dirección General de Economía Solidaria	

<b>Tabla 25: Cantidad de Locales por sector</b>				
	<b>Industria</b>	<b>Comercio</b>	<b>Servicios</b>	<b>TOTAL</b>
La Rioja	<b>719</b>	<b>5.930</b>	<b>4.774</b>	<b>11.423</b>
<b>Fuente:</b> Censo Nacional Económico 2004/2005				

En función a estos datos la actividad comercial es la que ofrece mayores posibilidades de trabajo, para cubrir puestos como vendedor, administrativo, cajero, repartidor, luego le sigue la construcción por el alto consumo de cemento que presenta la provincia, y por una mayor cantidad de cooperativas de trabajo que procesan ese cemento, luego le sigue las ofertas de todo tipo de servicio en donde se destaca el consumo eléctrico actividad muy relacionada a la construcción. Mientras que con relación a la actividad industrial esta se localiza en la capital en la zona del Parque industrial en las diferentes empresas que desarrollan su actividad y las localidades de Chilecito y Chamental con poca actividad.-

### **Distribución del Ingreso**

<b>Tabla 26: Remuneración y Distribución Promedio por Rama de Actividad a Junio 2019</b>		
<b>Actividad</b>	<b>REMUNERACION PROMEDIO (\$)</b>	<b>DISTRIBUCION DEL INGRESO (%)</b>
Comercio	42.857	17,32
Construcción	41.857	6,74
Minería	41.299	5,04
Servicios Comunitarios S y P	41.210	4,21
Industria	51.598	25,75
Transporte Almc y Comun		4,80
Servicios Financieros	83.295	4,83
Energía Gas y Agua	94.836	12,12
<b>Fuente:</b> Equipo PBG-Dirección General de Estadísticas y Censos.-		



## INFRAESTRUCTURA ECONOMICA SOCIAL

### Transporte

Figura 5: Red Vial de la Provincia de la Rioja



**Fuente:** <https://www.mapacarreteras.org/e179-la-rioja.html>

**Nota:** En el presente mapa se encuentra representado, la red vial nacional y provincial y sus principales núcleos poblacionales. La zona resaltada con verde representa la reserva Provincial de la Laguna Brava, en la zona sur sobre la Ruta Nacional 38 se encuentra una Zona Peligrosa (SAD 60 – Designación ANAC) Zona de Lanzamiento de Cohetes autopropulsados La Rioja.-

La provincia cuenta con la infraestructura vial que cubre todas las zonas provinciales según el siguiente detalle:

<b>Tabla 27: Infraestructura Vial de la Rioja</b>			
<b>Distrito</b>	<b>Red Nacional (km)</b>	<b>Red Provincial (km)</b>	<b>TOTAL</b>
<b>La Rioja</b>	1.400	3.670	<b>5.070</b>
<b>Fuente:</b> Dirección Nacional de Vialidad.			

Estas rutas comunican las principales zonas productivas de la provincia asimismo esta región se encuentra comunicada con Rosario –Buenos Aires por RN 9(Panamericana).-

<b>Tabla 28: Estado de Conservación de la Red Vial</b>						
<b>Distrito</b>	<b>Red Nacional (km)</b>			<b>Red Provincial (km)</b>		
	<b>Pavim.</b>	<b>Mejor.</b>	<b>Tierra</b>	<b>Pavim.</b>	<b>Mejor.</b>	<b>Tierra</b>
<b>La Rioja</b>	<b>1.000</b>	<b>400</b>	<b>0</b>	<b>820</b>	<b>1.750</b>	<b>1.100</b>
<b>Fuente:</b> Dirección Nacional de Vialidad.						

El gobierno ha puesto mucho empeño en una salida a Chile por el Paso Internacional Pircas Negras, por la RN 76 en el sector noroeste de la Provincia, uniendo el Departamento Vinchina, en la provincia de La Rioja, con la Región de Copiapó, a la altura de la comuna de Tierra Amarilla, en Chile. Este paso permite el acceso a puertos de aguas profundas de la región de Copiapó acortando la distancia a 703 km, principal característica es ser un paso de frontera "seca" cuya altura es de 4.164 msnm. Para acceder al paso, la ruta está sin pavimentar, en este tramo se ubica el Refugio el Peñón y la Reserva de la Laguna Brava.

El Paso Internacional Pircas Negras se encuentra abierto casi todo el año ya que en esta zona la nieve no es tan intensa como el paso de Cristo Redentor de Mendoza.

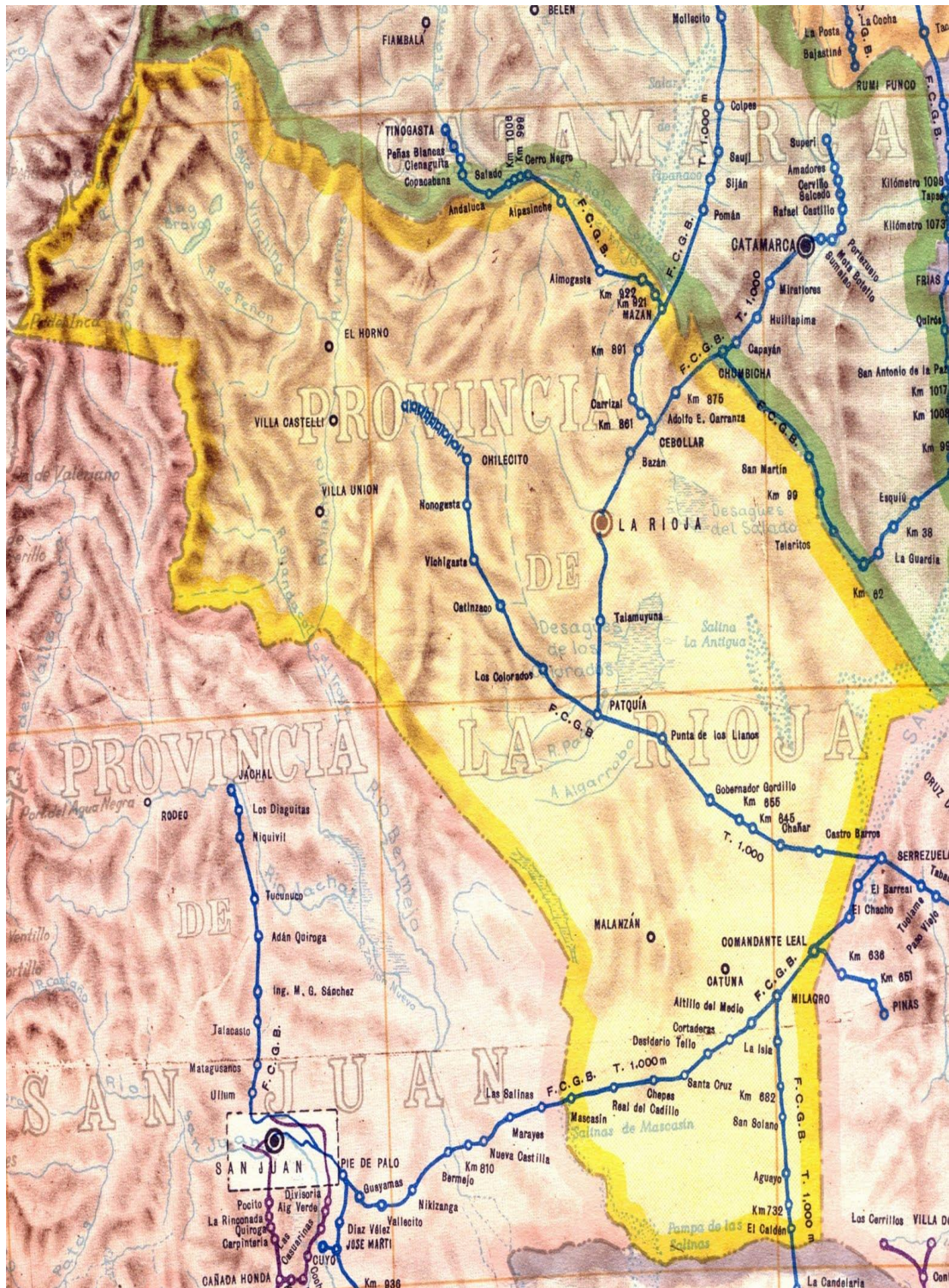
Asimismo, el Paso Pircas Negras cuenta con la existencia de un centro de control único aduanero Argentino-Chileno en “Barrancas Blancas” provisto de la más moderna tecnología de conectividad y todos los servicios, entre ellos, wi-fi y fibra óptica hasta el Paso, es poco usado por el transporte pesado, por sus malas condiciones de mantenimiento que lo tornan prácticamente peligroso.



Ferrocarriles

Figura 6:

Mapa del Tendido Ferroviario en la Provincia de la Rioja



Fuente: <http://estkm29.blogspot.com/2010/07/mapas-de-los-ferrocarriles-del-estado.html>

La red ferroviaria está a cargo del FFCC General Belgrano (Belgrano Cargas S.A.) que atraviesa la totalidad del territorio provincial. Actualmente se encuentra en desuso, solo una parte del ramal que pasa por el sur provincial se encuentra operable.

Por ley 2186 del 15 de octubre del 1887, se autoriza la construcción de un tramo del FFCC desde Villa Mercedes (San Luis) a la Rioja, esta línea se construye hasta la Toma del ex FFCC Noroeste a la Rioja y se habilita el 29 Nov 1890.

Sin embargo esta empresa continuaría su expansión y en 1886 es adquirida por el FFCC Andino. Recién en 1905 se habilita una extensión hasta Villa Dolores (Pcia. de Córdoba).

Al finalizar el siglo XIX la Provincia, contaba con los ramales a Chilecito y La Rioja Capital, recién en 1907, estaría concluido el tramo que uniría la Rioja a Chumbicha (Pcia Catamarca).

En el territorio Provincial la Red presenta el siguiente detalle;

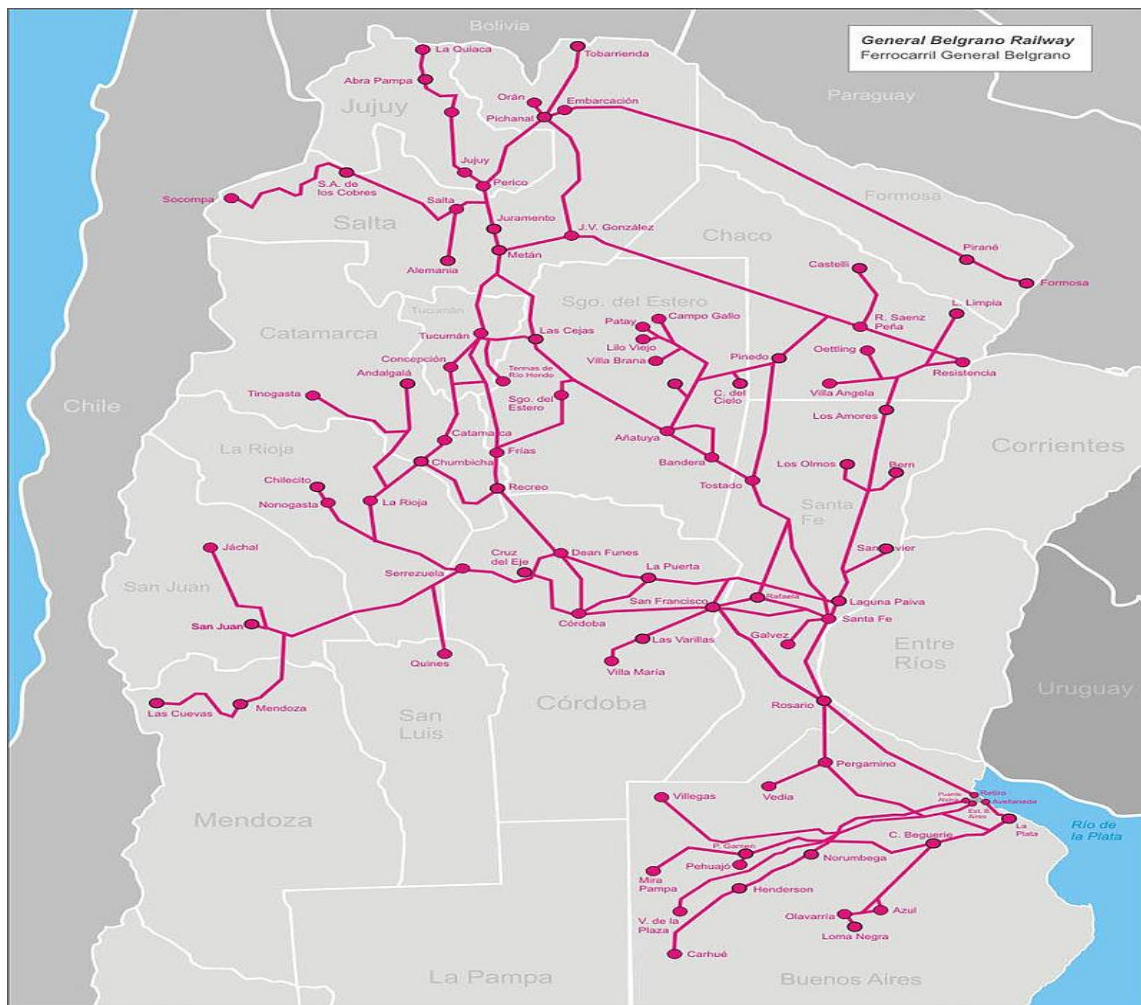
<b>Tabla 29: Tendido de la Red Ferroviaria</b>			
<b>RAMAL (Métrico)</b>	<b>A: La Rioja - Catamarca</b>	<b>A2: La Rioja – Córdoba</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Gral Belgrano</b>	157 km	363 km	<b>520</b>

<b>RAMAL (Métrico)</b>	<b>A3: Patquia - Chilecito</b>	<b>A2: Serrezuela (COR) – San Juan</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Gral Belgrano</b>	126 km	377 km	<b>503</b>

<b>RAMAL (Métrico)</b>	<b>A4: Mazan (LR) – Andalgala (CA)</b>	<b>A5: Cebollar (LR) – Tinogasta (CA)</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Gral Belgrano</b>	247 km	377 km	<b>452</b>
<b>Fuente:</b> <a href="https://www.cin.edu.ar/descargas/asuntosacademicos/art.%2043/INGENIERIA%20FERROVIARIA/26-02-13%20Ferroviaria%20-%20Cap%20III.pdf">https://www.cin.edu.ar/descargas/asuntosacademicos/art.%2043/INGENIERIA%20FERROVIARIA/26-02-13%20Ferroviaria%20-%20Cap%20III.pdf</a>			



**Figura 7: Mapa del Recorrido del FFCC Línea Gral. Belgrano.**



**Fuente:** [https://es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarril\\_General\\_Belgrano](https://es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarril_General_Belgrano)

El Ferrocarril General Belgrano (FCGB), de trocha métrica, es el más extenso de los que componen la red ferroviaria argentina. La vía principal parte de la estación Retiro, como los ferrocarriles Mitre y San Martín, atravesando territorio de las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luis, Mendoza, San Juan, La Rioja, Catamarca, Tucumán, Santiago del Estero, Chaco, Formosa, Salta y Jujuy. Surgió a partir de la unificación de los ramales de trocha métrica controlados por Ferrocarriles del Estado al momento de la nacionalización y el Ferrocarril Provincia de Santa Fe, a los que se agregarían definitivamente en 1957 los que integraban el Ferrocarril Nacional Provincia de Buenos Aires.

Una de las características centrales que presenta la red de trocha angosta es que permite unir el Puerto de Buenos Aires y las terminales portuarias de Rosario, Santa Fe, Barranqueras y Formosa (puntos de salida de exportaciones o eventual entrada de importaciones, a través de la Hidrovía Paraná- Paraguay) con los centros de producción provinciales.

El Belgrano Cargas es el único de trocha métrica que circula por ciertas zonas geográficas, la red es de aproximadamente 7.300 km. de extensión. Está integrada con las repúblicas de Chile y Bolivia, que cuentan con idéntica trocha, lo que permite acceder a través del paso de Socompa, a la terminal marítima de Iquique a través de la red chilena (Feronor) y llegar al puerto de Antofagasta (Ferrocarril Antofagasta – Bolivia).

Alentado por las perspectivas mineras que ofrece el oeste catamarqueño y la salida de la producción agro-ganadera de la zona central, en Marzo de 1995, el Estado Nacional decidió rehabilitar el tramo Catamarca-La Rioja-Serrezuela (Córdoba) del servicio de cargas del Ferrocarril Gral. Belgrano, las obras se ejecutarían en dos etapas: en la primera se rehabilitará el corredor Catamarca-El Cebollar-La Rioja- Patquía-Serrezuela, y en la segunda etapa a ejecutarse durante 1996/1997, se habilitarían los ramales Andalgalá-El Cebollar-Chilecito-Patquía; por supuesto que a la fecha estas obras no se han cumplido.

Una de las Principales características de la Red existente es que comunica los principales centros de producción provinciales con los grandes centros de consumo en Buenos Aires y con los Principales Puertos del País.

<b>Tabla 30: Características del Tendido Línea Gral. Belgrano</b>			
<b>Denominación Actual</b>	<b>Líneas troncales</b>	<b>Extensión de vías en 1974</b>	<b>Trocha</b>
General Belgrano	Buenos Aires, Tucumán, La Quiaca, Salta, Socompa, Catamarca, La Rioja, Tinogasta.	13.553 km	Angosta
<b>Fuente:</b> <a href="https://www.oas.org/dsd/publications/Unit/oea18s/ch07.htm">https://www.oas.org/dsd/publications/Unit/oea18s/ch07.htm</a>			

**Telecomunicaciones**

<b>Tabla 31: Telecomunicaciones</b>		
<b>Emisoras</b>	<b>Autorizaciones</b>	<b>Licencias</b>
TV Abierta	5	0
TV por Cable	0	20
<b>TOTAL</b>	<b>5</b>	<b>20</b>
<b>Fuente:</b> Ente Nacional de Comunicaciones – 2018		

<b>Emisoras</b>	<b>Autorizaciones</b>	<b>Licencias</b>
AM	3	1
FM	34	68
<b>TOTAL</b>	<b>37</b>	<b>69</b>
<b>Fuente:</b> Ente Nacional de Comunicaciones – 2018		

**Fuentes y uso de energía.**

<b>Tabla 32: Consumo Anual De Combustible – La Rioja</b>				
<b>AÑO</b>	<b>NAFTA (m<sup>3</sup>)</b>	<b>GAS OIL (m<sup>3</sup>)</b>	<b>OTROS (m<sup>3</sup>)</b>	<b>GAS (m<sup>3</sup> de 9300 Kcal)</b>
<b>2017</b>	82.957	52.269	574	46.635
<b>2018</b>	73.620	44.593	512	40.957
<b>Fuente:</b> Dirección General de Estadísticas y Censos –Dic 2019.- Elaboración Equipo PBG en Base a Información del INDEC.-				

**Abastecimiento de Agua.**

<b>Tabla 33: Abastecimiento de Agua Potable</b>		
<b>Provisión de Agua para Beber y Cocinar</b>	<b>Hogares</b>	<b>%</b>
Por cañería dentro de la Vivienda	77.971	85,7
Fuera de la vivienda pero dentro del terreno	11.434	12,6
Fuera del Terreno	1.692	1,9
<b>TOTAL</b>	<b>91.097</b>	<b>100</b>
<b>Fuente:</b> Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2010.-		

<b>Tabla 34: Instalación de Agua en Viviendas</b>	
<b>Instalaciones de Agua en Cocina</b>	<b>%</b>
Con Instalación de Agua	77,3
Sin Instalación de Agua	13,3
No tiene cuarto de cocina	9,3
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>
<b>Fuente:</b> Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2010.-	

**Saneamiento Básico.**

<b>Tabla 35: Servicios Sanitarios</b>					
<b>Total de Hogares</b>	<b>Tipo de desagüe del inodoro</b>				<b>Hogar sin baño / letrina</b>
	<b>Con Cloaca</b>	<b>A cámara séptica y pozo ciego</b>	<b>A pozo ciego</b>	<b>A hoyo en la tierra</b>	
91.097	46.569	28.273	11.851	687	3.717
100 %	51,1	31,0	13,0	0,8	4,1
<b>Fuente:</b> Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2010.-					



**Vivienda.**

<b>Tabla 36: Hogares, Instituciones Colectivas Población – 2010</b>				
	<b>Hogares (1)</b>	<b>Instituciones Colectivas (2)</b>	<b>Población en Hogares Particulares</b>	<b>Población en Instituciones Colectivas</b>
<b>TOTAL</b>	91.097	215	331.174	2.468
<b>Fuente:</b> Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2010.-				

**Información sobre procesos productivos.**

**Con respecto a la vitivinicultura:** A partir del año 2019 se dio comienzo a la elaboración de vinos biodinámicos; mejor conocidos como vinos ecológicos, por ser obtenidos de la naturaleza sin procesos industriales, la iniciativa innovadora saldrá al mercado con un torrontés riojano y un malbec.

En la zona de Famatina, la finca Valle de la Puerta con una de las bodegas más modernas y tecnológicamente avanzadas en Argentina elaboran tres líneas de vinos: La Puerta, Ichanka y vinos exclusivos. La primera se compone de cuatro segmentos; Clásico (un vino joven y frutado), Malbec, Cabernet Sauvignon, Syrah y Torrontés; Además se produce Torrontés, Malbec, Blend Malbec Bonarda y Bonarda, Reserva (con seis meses de estación en tonel de roble y seis meses de botella) y Malbec, Bonarda y Cabernet Sauvignon Gran Reserva (con 12 meses de estación y 12 meses de botella).

En Chilecito se ubica la bodega Chañarmuyo, cuenta con las variedades , Cabernet Sauvignon, Malbec, Petit Verdot, Ancellota, Syrah, Cabernet Franc y una variedad nueva para La Rioja que es el Tannat con muy buena respuesta del mercado, muchos de estas variedades se exportan a América y Europa algo menor a Asia.-

La zona se destaca por ser productora del Torrontés Riojano, donde se destacan varias marcas reconocidas regionalmente como por ejemplo Nacarí Torrontés Riojano, Raza Argentina Espumante Dulce, ambos de bodega La Riojana Cooperativa;

- **La uva en pasa es otro producto local**, cada 3,5 Kgr. de uva natural tiene un rendimiento de 1 kg. de pasas de uva, la producción, se vende en su totalidad a una sola empresa, que se encarga del procesamiento y empaque, mientras que los productores sólo se encargan del secado de la fruta. Se prevé que en el corto plazo en la zona se producirá sólo uva para pasa, debido a que su rentabilidad es mayor que la de la uva para vinificar. Los productores de pasas de uva venden a acopiadores a granel, los que exportan prácticamente en su totalidad a Brasil, Estados Unidos, Francia e Italia
- **Con respecto a la olivicultura:** La producción de aceitunas se destina principalmente para conserva (68%) y aceite (39%). Podemos encontrar 34 establecimientos que elaboran aceite de oliva y aceituna en conserva, de las cuales 11 elaboran aceite de oliva, 17 producen aceitunas en conserva y 6 empresas realizan ambos procesos; por otro lado 26 establecimientos se encuentran integrados con la actividad primaria como parte de la misma empresa o conformando un grupo empresarial. Solo 6 empresas (18%) producen productos como pickles, dátiles y carne de oveja orgánica. Una gran Empresa Agro Aceitunera S.A. (Nucete S.A.), produce aceite de oliva y encurtidos como, pickles, cebollitas, pepinos, ajíes en vinagre, berenjenas, alcauciles y aceite de oliva. Además comercializa ananá, palmitos y morrones en lata, alcaparras y espárragos. En el otro extremo, existen en la provincia productores que elaboran artesanalmente su producción. En Colonia Olivícola de Catuna –Departamento Ortiz de Ocampo- la principal actividad es la elaboración de aceitunas en conserva, con predominancia de la producción a granel. Existen tres plantas elaboradoras de aceituna en conserva: la Cooperativa Santa Rita Limitada con una capacidad de 480 toneladas/año y dos productores particulares con 850 toneladas/año de capacidad instalada.

- **Con respecto a la Nogalicultura:** El nogal criollo da frutos de tamaño pequeño o mediano y tiene una coloración de pulpa ámbar a ámbar oscuro y baja relación pulpa-cáscara. Esta última es dura, lo que dificulta el pelado. El productor vende su producción al acopiador, quien retira la producción de la finca y realiza las tareas de acondicionamiento. La nuez habitualmente se comercializa en cajas de madera o cartón con un peso de 5 a 10 Kg., aunque existen algunos acopiadores que la fraccionan en envases mucho menores destinado al público consumidor. Los frutos de calibre inferior a los 30 mm., se rompen para ser vendidos como “nuez pelada” o” pulpa”, que a la vez se la tipifica en mariposa blanca especial, mariposa blanca común y cuartos. Por el color se tipifica en blanca, dorada, cobriza o negra. Los calibres superiores a los 30 mm se blanquean y se venden enteros. El destino principal de la nuez es la industria (heladerías, golosinas, panaderías, repostería y la nuez negra para chacinados). Casi el 100 % de la producción es comprada por acopiadores de la Provincia (Aimogasta, Capital y Chilecito), y de otras Provincias. (Catamarca, Tucumán y Córdoba); muy poco se destina a la preparación de nueces confitadas, que son comercializadas localmente en épocas de turismo y en las ferias artesanales de la Provincia. Los destinos comerciales más importantes son: Capital Federal, Provincia de Buenos Aires, Rosario y el Litoral.

- **Con relación a la Industria:** Se mencionan algunas las cuales producen lo siguiente:

ANTEX – Fabrica de Juguetes.

BETA – Fabrica de Medicamentos del Laboratorio Beta.

SERVYCOM - Presta servicio de reciclado de Tetrapak

ILADOS S.A. – Fabrica de Telas

ARISCOUNILEVER – Elaboran salsa CICA y Mayonesa HELMAN, Aceite de Oliva,

Pasta de Ajo, Salsa Wolf y Ketchup.-

**Servicios especializados en empresas.**

<b>Tabla 37: Servicios a Empresas</b>		
<b>Organismo</b>	<b>Dirección</b>	<b>Teléfono</b>
<b>C.R.I.L.A.R.</b> (Centro de Investigación Científica y de transferencia Tecnológica en la Ciudad de Anillaco.	Entre Ríos y Mendoza - Anillaco	fax (03827)49-4251 fax:49-4231
<b>INTI</b> ( INSTITUTO NACIONAL DE TECNOLOGÍA INDUSTRIAL)– Delegación la Rioja	Av. 30 de Septiembre y Curapaligüe	(0380) 445-1535/ 4450414
<b>INTA</b> (INSTITUTO NACIONAL DE TECNOLOGIA AGROPECUARIA)- Delegación La Rioja	Saavedra 2074	(0380) 442 2091
<b>Estación Experimental Agropecuaria La Rioja</b>	Ruta Nacional N°38 Km 267 - CP 5380 Casilla de Correo N° 26	(03822) 42-2127/20
<b>Agencia de Extensión Rural Aimogasta.</b>	Ruta 60 (Salida de Alpasinche)- Aimogasta.	(03827) 42-0212
<b>Fuente:</b> Dirección General de Ceremonial y Protocolo – Guía de Autoridades 2019.-		

**Información Tecnológica sobre Productos**

<b>Tabla 38: Información Tecnológica sobre Productos</b>	
ANTEX	Fabrica una variada línea de Juguetes, para niños de 3 a 10 años, siguiendo altos standart de diseño ergonómico, siendo exportados a países limítrofes.
BETA	Produce una variada línea de medicamentos y fármacos que son comercializados por la marca BETA ( $\beta$ ), en todo el País exportándose a países limítrofes.
HILADOS S.A	Produce hilado para Botonería, para producir tejidos de punto en máquinas circulares de pequeño y gran diámetro, así como en máquinas rectilíneas. Con ellos se logran géneros como jersey, interlock, rib, frisa, morley, piqué, etc., que servirán -una vez teñidos- para la confección de remeras, buzos, sweaters, chombas, guantes, medias deportivas, ropa interior y otras prendas. También se utilizan estos hilados para la fabricación de artículos de limpieza (rejillas, trapos de piso y franelas).
TETRAPAK	Fabrica envases de Tetra Pak® de cartón para empresas que comercializan bebidas, alimentos líquidos o en pasta. La planta recibió la certificación ISO 9001 en 1996, y al año siguiente, la ISO 14.001. En 2012 extendió su fabricación de material de envases e inauguró una planta de fabricación de sorbetes. Desde la Argentina, Tetra Pak atiende también al mercado de Chile y Uruguay. Desde 2009 son fabricados con materia prima certificada por FSC® (Forest Stewardship Council), lo que asegura que el cartón utilizado para nuestros envases proviene de bosques certificados y otras fuentes controladas. Para el envasado de leche, yogures, jugos, vinos y puré de tomate, brindamos a nuestros clientes una gran variedad de formatos de envases a medida de cada producto, entre ellos se encuentran: Tetra Brik®, Tetra Gemina®, Tetra Top®, Tetra Recart®, Tetra Prisma®, entre otros.
SERVYCOM	Empresa de Servicios, recicla envases de TETRAPAK, e hilados, produce placas con material reciclado; Productos como Ecotech.-
ARISCOUNILEVE	Sus productos son salsas y aderezos, categorías en los que la angloholandesa, en el mercado local, compite con las marcas Hellman's, Fanacoa, Savora y Heinz.

**Fuente:** Elaboración Propia.-

### **Servicio de Consultorías Empresarial.**

En la Región existen consultores los que ofrecen soluciones para negocios, emprendimientos y empresas. Asesoran sobre ventas, eficiencia y productividad, organización de personal planes y proyectos a mediano y largo plazo, son los ofrecimientos en el mercado local. Además se ofrece ayuda en la toma de decisiones, planificación y a soluciones de temas concretos y su gestión para obtener un buen crecimiento y rentabilidad. Además existen las siguientes ofertas, como herramientas para la solución de los siguientes problemas:

- Resolver los problemas gerenciales y empresariales (si tu empresa tiene algún tipo de dificultad recurrente, conflictos internos o desactualización por ejemplo).
- Descubrir y evaluar nuevas oportunidades (¿Querés encontrar nuevos mercados? ¿Innovar en tus productos o desarrollando nuevos productos y servicios?).
- Incrementar la productividad y el rendimiento de la empresa (se determinan y usan criterios de medición e instrumentos para determinar los paradigmas organizacionales que obstaculizan el crecimiento de la compañía y corregirlos).

En la región no existe oferta alguna para dar soluciones técnicas relacionadas a I + D, o para investigaciones de productos como desarrollos empresariales.-

### **Servicios Financieros e Información sobre Accesos al Crédito.**

El acceso a servicios financieros está garantizado por las distintas ofertas de los Bancos que operan en la región, entre Bancos Oficiales y Bancos Privados, ellos son los que permiten el acceso al crédito, a depósito, a pago, y a seguros además de otros servicios como transferencias nacional e internacional y la inversión en distintas monedas.

La mayoría de las empresas privadas que operan en la región están bancarizadas, por lo tanto sus empleados tiene acceso a líneas de crédito personales.

## SISTEMA SOCIO CULTURAL

### Base cultural de la Población

El territorio Provincial posee una población total de 333.642 (Censo 2010), es muy probable una proyección para el 2020 de + 15% según la última variación entre los años 2001-2010, lo que nos da una densidad poblacional de 3,7 hab/Km<sup>2</sup>, con una población rural de 13,5% y una población urbana de 86,5% según censo 2010, cuenta con una población extranjera muy baja, según el siguiente origen; Africanos 9 hab, Asiático 115 hab, Europeos 278 hab, de Países Limítrofes 2.394 hab, lo que hacen el 1% con respecto al total de la población.

Según su distribución por sexo las Mujeres representan el 50,5% (168.515 hab) y Varones el 49,5% (165.127 hab).-

Por su clasificación en grandes grupos de edades presenta los siguientes valores;

- Entre 0 – 14 años el 27,9%, de 15-64 años 64,9% y con +65 años el 7,2%, con respecto a los mayores de 65 años existe una gran diferencia por sexo, las mujeres representan el 56,2% (13.444 hab) mientras que los Varones el 43,8% (10.464 hab).-

La región presenta los siguientes índices al 2018; Nupcialidad del 1,9% una Tasa Bruta de Natalidad de 14,8% y una Tasa de Mortalidad General de 6,1%, presenta un Promedio de Hijos por Mujeres de 2,1 y una Edad Media de la Población de 30 Años.-

Por último la región no posee divisiones étnicas, se habla y escribe el castellano (Español), el 90% de la población es católica Apostólica Romana, caracterizándola la devoción de la población al Santo Patrono San Nicolás de Bari.-

### **Identidad Cultural.**

Ya desde la época de la fundación, se formaron valores, tradiciones, símbolos y creencias religiosas que formaron la identidad de esta población. En 1591, la región estaba habitada por los diaguitas. Al llegar los expedicionarios españoles al mando de Juan Ramirez de Velazco, los diaguitas un pueblo pacífico fue sometido, sin libertad alguna, trabajaron sin descanso a manos del conquistador español. Ese mismo año el 20 de mayo de 1591, se funda la Ciudad de Todos los Santos de la Nueva Rioja.

La presencia española y el trato dado a los Diaguitas trajeron revueltas, querían destruir la cultura originaria sin dejar rastro de la misma, se construye un fuerte a la usanza española que simbolizaba la autoridad del lugar. Los diaguitas soportaron durante dos años los constantes maltratos y el dominio cultural, que ya provocaba rechazos, hasta que decidieron levantarse contra sus opresores. Los diaguitas, enfurecidos se armaron enfrentar el dominio español. La revuelta al llegar a las puertas del fuerte, fueron detenidos en su avance por Fray Francisco Solano. En una lengua única, Fray Solano logra frenar el ataque de los diaguitas, y logra apaciguarlos, sellando un pacto de paz que perdurará por siempre.

Finalmente, los Diaguitas acceden a ser bautizados, y según crónicas de la época Fray Solano bautizo a más de nueve mil indígenas. Este pacto de paz los Diaguitas lo tomaron y lo transformaron en una festividad religiosa, por lo que año tras año en la misma época recordaban el pacto de paz con los españoles, hecho que acentuó la evangelización de la región.

Estos hechos cohesionaron y marcaron a las generaciones venideras, formaron la identidad de los pobladores, facilito el mestizaje y con el tiempo ya pasados 400 años se a perdido los elementos indígenas de la ceremonia, pero genero los valores fundamentales y tradicionales de la población en la región.-



### **Educación Formal.**

Con relación a la Educación la región presenta los siguientes números (2018): Nivel inicial 18.067 Alumnos, Nivel Primario 46.832 alumnos, Nivel Secundario 31.735 alumnos y pasa al Nivel Superior 9. 685 alumnos, alrededor del 30,5%, teniendo una repitencia para el Nivel Primario del 2,2% y para el Nivel Secundario del 11%, tiene el 3,2% de sobre edad para el Nivel Primario y para el secundario el 11% con una tasa de analfabetismo de 1,8 para el año 2010.-

### **Educación No Formal**

Posee 42 museos registrados (2018) en la región provincial, asimismo registra 540 Artesanos que trabajan telas, cueros, alfarería, madera, piedra, herrería, cuchillería platería entre otros, asimismo se cuentan con 56 Bibliotecas populares, prácticamente una por departamento mientras que la capital cuenta con 25 bibliotecas.

Asimismo existe un total de 5 emisoras de TV abierta y 20 licencias de TV por Cable, 3 Radios AM y FM 34, se cuenta con la tirada de un diario en formato papel, con relación al acceso a Internet, el 84% de la población cuenta con una conexión y el 66,5% posee una computadora, según datos del 2018, mientras que el 84% posee un celular como medio de comunicación, además en la región según datos del obispado de La Rioja se cuenta con 31 parroquias católicas, prácticamente una por departamento, salvo en la capital que posee 12 parroquias.-

## **ASPECTO ORGANIZATIVOS – INSTITUCIONALES**

### **Funcionamiento del Gobierno Municipal.**

La carta magna provincial, respetando el art 5, garantiza el régimen municipal como organización participativa, además respeta lo dispuesto en el art 123 de CN, otorgándole al municipio autonomía. Bajo este marco normativo es el que ofrece la posibilidad de participar a

los ciudadanos en todas sus organizaciones en las cuestiones públicas. Este tipo de organización permite la participación de toda iniciativa popular (art 157) presentada como proyecto en el consejo deliberante municipal.-

Otro instrumento incorporado en este tipo de normativas es la consulta popular (Art 157) que permite aceptar o rechazar mediante el sufragio normas de interés público. Por último queda el referéndum (art 157) como procedimiento de consulta popular de los actos normativos, su naturaleza habitual es obligatoria y vinculante para el poder público.

Esta última herramienta participativa es muy poco utilizada en nuestro sistema municipal. En la Provincia por imperio de lo normado en la Constitución Provincial, todos los municipios funcionan con autonomía provincial y las características mencionadas del art 157, de participación comunitaria, por ello la autoridad municipal es electa cada cierto tiempo, y con ello se renueva el consejo deliberante.

Por último y de acuerdo al art 157 de la carta magna provincial esta autoridad municipal puede ser removida de su cargo a través de la “revocatoria de mandato” a través del sufragio ciudadano, herramienta poco utilizada por falta de reglamentación siendo usada en estos casos el juicio Político.

### **Característica de la Principal Autoridad local.**

Por imperio de la normativa tanto Provincial como municipal, se presentan las siguientes características en la organización municipal:

- ❖ Los municipios son autónomos en sus jurisdicciones, entendemos que esto ha sido conceptualmente significativo en términos de participación ciudadana.
- ❖ La normativa permite la participación de la ciudadanía a través de una serie de herramientas jurídicas normadas en la carta fundacional.

- ❖ En este sistema permite mayores posibilidades para las iniciativas ciudadanas.
- ❖ Pese al fervor por la participación ciudadana, existen aspectos que limitan la participación ciudadana, como por ejemplo:
  - ✓ La deficiente formación ciudadana en las instituciones educativas
  - ✓ La falta de resolución política para resolver crisis institucionales.
  - ✓ El desinterés de la clase política por las iniciativas ciudadanas
  - ✓ Un desarrollo limitado a causa de deferentes crisis socioeconómicas.

**Estado de planificación Local.**

Existen un buen grado de Planificación algunos de ellos son los siguientes;

<b>Tabla 39: Estado de planificación de Proyectos Locales</b>		
<b>PLAN</b>	<b>AÑO</b>	<b>ORIGEN</b>
DE EXPLOTACION DE HIDROCARBUROS	2007	Subsecretaria de Minería – Secretaria de Minería y Recursos Naturales
DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL PARA EL VALLE DEL BERMEJO	2015	Esta publicación es resultado de los trabajos realizados para el Plan de Desarrollo Territorial de la Región del Río Colorado tercera etapa -financiado por CAF, Banco de Desarrollo de América Latina- en el marco del Programa de Fortalecimiento Institucional de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública.
PROYECTO DE INCLUSIÓN SOCIO-ECONÓMICA EN ÁREAS RURALES	2016	Ministerio de Producción
<b>Fuente:</b> Elaboración Propia.-		

También el INTA posee una nutrida agenda en Desarrollo Territorial pero ya no se trata de programas Provinciales sino de Programas para impulsar la producción familiar en la región.

**Formas de Organización Comunitaria.**

Los centros vecinales / Barriales es la forma de organización según las ordenanzas municipales, lo que permite la participación de los ciudadanos en las decisiones del Consejo Deliberante a través de Proyectos

<b>Tabla 40: Universidades e Instituciones de Educación Superior</b>		
<b>ENTIDAD</b>	<b>DIRECCION</b>	<b>TELEFONO</b>
<b>UNLAR</b> (Universidad Nacional de La Rioja)	Campus Universitario	(03804)445-7003 445-7005
<b>UNDEC</b> (Universidad Nacional de Chilecito)	9 de Julio 22 -	(03825) 42- 7214/00/01/02/03 42- 6291
<b>UTNLR</b> (Universidad Tecnológica Nacional Facultad Regional La Rioja)	San Nicolás de Bari (e) 1100	(0380) 442-1017 FAX 442-7100
<b>Universidad Fundación Barceló</b> <b>Escuela de Medicina Barceló</b>	Benjamín Matienzo y Ruta 38	(380) 442-2090
<b>Fuente:</b> Nomina de Autoridades 2019 – Dirección General de Ceremonial y Protocolo		

**Instituciones políticas sindicales y religiosas.**

<b>Tabla 41: Organizaciones Comerciales</b>		
<b>ENTIDAD</b>	<b>DIRECCION</b>	<b>TELEFONO</b>
<b>INSTITUTO NACIONAL DE VITIVNICULTURA</b>	San Nicolás de Bari (o) 954	4427-258/ 15-631633
<b>GRANJAS RIOJANAS SAPEM</b> (Sociedades Anónimas con Participación Estatal Mayoritaria)	Vichigasta 1.177 de la ruta Nacional 74 - (5360) Chilecito	03825-426839
<b>AGRO ARAUCO SAPEM</b> (Sociedades Anónimas con Participación Estatal Mayoritaria)	Ruta Nacional 60 –Km 5, Aimogasta. (5310) Dpto. Arauco	(03827) 406860
<b>ALFA SAPEM</b> (Sociedades Anónimas con Participación Estatal Mayoritaria)	San Nicolas (E) – La Rioja	0382-15715501
<b>PARQUE EOLICO ARAUCO SAPEM</b> (Sociedades Anónimas con Participación Estatal Mayoritaria)	9 de julio 146- La Rioja Capital	(0380) 443-1439
<b>COLONIA CUNICOLA RIOJANA OESTE RIOJANO</b> (sapem - Sociedades Anónimas con Participación Estatal Mayoritaria)	RN 38 Nro 432 La Rioja	s/registro
<b>SAPEM VIAL</b>	Ex – Ruta 38 s/n	0380) 154- 591079

**Fuente:** Elaboración Propia.

<b>Tabla 42: Instituciones Sindicales</b>		
<b>ENTIDAD</b>		<b>TELEFONO</b>
<b>A.T.P.</b>	Santiago del Estero 273	442-7749
<b>C.G.T. (Sindicatos Camioneros)</b>	Catamarca entre Bazán y Bustos y Alberdi	4488-102
<b>A.T.S.A</b>	Bazán y Busto N° 311	4428-434
<b>S.I.P.O.S.</b>	San Nicolás de Bari N° 118	4429-541
<b>LUZ Y FUERZA</b>	Lamadrid N° 210	4426-217
<b>U.P.C.N. Pcial. – Unión del Personal Civil de la Nación</b>	Belgrano N° 68	4423-520
<b>S.O.E.M.</b>	Montenegro y Pasaje Diaguíta	4434-132
<b>A.M.P.</b>	Dalmasio Vélez Sarsfield N° 337	44600-040/4420-499
<b>SOEESITLAR -Telefónicos (</b>	Av. Perón 521	4428-932
<b>SITRAPP</b>	Santa Fe 166	4460-497
<b>U.O.C.R.A - Unión Obrera de la Construcción</b>	Lamadrid 322	442-6987
<b>S.O.E.V.A. – FILIAL CHILECITO</b>	Libertad 227 - Chilecito – <i>La Rioja</i>	(03825) 442-2236
<b>S.M.A.T.A (Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor</b>	Lamadrid 497	0380 -443-8536
<b>S.E.T.I.A.</b>	Vélez Sarsfield 216	0380-4434503
<b>A.O.T.</b>	Urquiza 736	0380-4434062
<b>U.T.I.C.R.A.</b>	Rivadavia 173	0380-4460735
<b>F.O.N.I.V.A.</b>	Bazán y Busto 408	442-2184
<b>U.O.M.</b>	Vicente Bustos 708 B° Shincal	0380-4421396
<b>GREMIO DEL PLASTICO</b>	Pelagio B. Luna 115	0380-4422020
<b>A.S.I.M.R.A.</b>	Cerro de la Cruz 754	0382-2435094
<b>SEC-Sindicato de Empleados de Comercio</b>	Lamadrid 393	442-9053
<b>Fuente:</b> Nomina de Autoridades 2019 – Dirección General de Ceremonial y Protocolo		

## **CONSIDERACIONES FINALES DEL CAPITULO**

En el presente capítulo se realizó el trabajo de campo donde se recolectaron todos los datos necesarios para la realización de un diagnóstico de la zona motivo de estudio. Asimismo a fin de contar con datos útiles, se realizó una búsqueda documental sobre programas anteriores encontrándose documentos relacionados a la aplicación de otras técnicas de desarrollo regional, las que se consideran en capítulos siguientes.

Con los datos recolectados sería posible cuantificar los principales indicadores del desarrollo, asimismo se registró el PBG/PBI regional datos que se analizaran en los siguientes capítulos, con esta información será posible dar respuesta a los interrogantes planteados.

## **CAPITULO II**



## CARACTERIZACION DEL TERRITORIO EN ESTUDIO

El presente capítulo presenta el territorio motivo de estudio, para ello resulta necesario tener presente todo los aspectos que permitan conocer la zona, en primer lugar resulta necesario tener presente el diagnóstico básico con énfasis en lo territorial, (ver capítulo I).

Teniendo en cuenta lo planificado en la presente investigación, resulta necesario indagar si existe una relación entre transporte y desarrollo, en la región de estudio y determinar si el transporte impacta o no en distintos emprendimientos de Desarrollo Territorial.

En relación a esta particularidad, surgen los siguientes interrogantes:

- ¿Qué condiciones particulares determina el territorio, que condiciona iniciativas de desarrollo territorial?
- ¿Cuáles son los riesgos que posee el territorio, en los emprendimientos económicos?

Teniendo como supuesto de trabajo, el impacto que tiene el transporte de carga en una región aislada y alejada de los centros de máximo consumo, que limitan o retardan el desarrollo económico.

El motivo del presente capítulo es, conocer y entender la dinámica económica del territorio de análisis, sintetizando un diagnóstico con enfoque territorial.

Una de las disciplinas que más ha tratado la relación entre transporte y desarrollo es la geografía económica, cuyo interés es el territorio y su interacción social, no ha sido la única también la ciencia economía ha tratado esta relación haciendo los aportes conceptuales más precisos, centrada en la economía del transporte. El tema presenta un abanico de posibilidades, solo se consideran aquellos que sean de utilidad para entender la problemática planteada.

Con un enfoque desde la economía (2) Von Thünen (Trad. 1826), en su teoría general sobre la distribución de los usos agrícolas del suelo, concluye que; "... la renta de la tierra varia con la distancia al mercado en un espacio isotrópico y aislado.", fue quien por primera vez estudio la influencia que la distancia ejerce sobre el mercado en una economía agraria.

En el ámbito internacional (3) Holland Hunter (1974), menciona que; “en el largo drama de la modernización de Rusia, el transporte ha desempeñado un papel trascendente. Sus ríos, y más recientemente sus ferrocarriles, ocuparon la escena durante toda la historia rusa.” p 162.-

Asimismo para este mismo autor “ El progreso de Gran Bretaña la expansión de Europa occidental y el crecimiento de los Estados Unidos se le atribuye en gran medida al transporte marítimo y terrestre baratos.” p 164.-

Dando un marco teórico al tema, uno de los aportes más significativos lo da la geografía económica en donde (4)Jorge Blanco (2010), plantea la existencia de una relación entre “Transporte y Territorio: “...la geografía pone énfasis en situar el transporte en el marco más amplio del procesos de construcción social del territorio”.p172.

Mientras que (5)Barbero et al. (2011); afirma que “...el transporte tiene un rol fundamental para el desarrollo económico y social de la Argentina. A través de su capacidad de proveer movilidad a las personas y bienes, tiene impactos directos sobre la competitividad empresarial, la cohesión social, el medioambiente y la integración territorial. Por ello, es crucial desarrollar una estrategia nacional de transporte consistente con el crecimiento con equidad...” p4.-

Las experiencias acontecidas en otros países y lo afirmado por investigadores propios, dejan la impresión que solo basta con transporte para alcanzar el desarrollo económico, pero no resulta tan lineal sino que como veremos más adelante existen otros factores que afectan o influyen en el transporte por un lado y al desarrollo por el otro.-

A continuación se analizará el diagnóstico realizado; se determinará el objetivo para el análisis FODA, finalizando con la estrategia regional.

## ANTECEDENTES DEL PROBLEMA PLANTEADO

Durante los años setenta en Argentina como en otros países de América Latina, se buscaba Desarrollar las regiones periféricas o denominadas vacías, a través de instrumentos políticos legales de fomento industrial, herramienta muy criticada a nivel teórico y político, pero implementada en esta región como instrumento de la promoción industrial de la Provincia.

La última iniciativa para tratar de impulsar el Desarrollo Económico en la región Provincial fue la Ley 22.021 de Promoción Industrial de Junio de 1979, por la que se instrumenta un régimen especial de franquicias tributarias, con el objeto de estimular el desarrollo económico de La Provincia de la Rioja.

En los considerando de dicha Ley se manifiesta la situación económica de la Provincia, en esa época, mencionándose a continuación los aspectos más sobresalientes:

- ✓ El PBG (PBI) de la Provincia era muy bajo; inferior al nivel medio del PBI Nacional, por lo que no le permitía alcanzar algún grado de desarrollo económico, poniendo de manifiesto que la región estaba rezagada, o resultaba pobre en sus aspiraciones de desarrollo económico.
- ✓ El capital acumulado por la región provincial resultaba tan pobre, que le impedía generar oportunidades de trabajo, dando origen al éxodo de la población, causando un problema demográfico a la región y al país.
- ✓ Por la pobre actividad económica se implementó esta iniciativa que tenía por objeto incentivar el desarrollo agropecuario, industrial y turístico de la Provincia.
- ✓ Con relación al sector agropecuario la iniciativa cubría a las empresas o emprendimientos ya existentes.

- ✓ Se consideraba que la actividad agropecuaria en la región estaba limitada por la disponibilidad de agua, la que se consideraba un bien escaso, por lo que la autoridad de aplicación debía limitar los emprendimientos evitando basar el desarrollo exclusivamente en el sector agropecuario.
- ✓ Se preveía diversificar el desarrollo entre el sector agropecuario – industrial y turístico.
- ✓ Para el sector turístico se preveía desgravar el 100% de la inversión, con relación a este aspecto, podemos mencionar que actualmente el sector turístico que opera cimiento su actividad gracias a este incentivo.
- ✓ El fin último de esta iniciativa, buscaba radicar empresas solidas que puedan romper con el atraso económico de la región, una vez finalizada la aplicación de esta ley.-

No fue la única región beneficiada con esta promoción, también se aplicó la misma en la Provincia de Catamarca, San Juan y San Luis. Para la Provincia de la Rioja la Promoción finalizó en el año 2012, después de sucesivas prórrogas, situación que resultó por lo menos convulsa en el ámbito político provincial.

Durante el período de promoción industrial, se realizaron varias evaluaciones, como las siguientes, para (6) Yogel Gabriel, et al. (1987)

- La industria Riojana, ha crecido durante el período de estudio, es más compleja y diversificada que la que presentaba en la década de los 70. En 1970 el aparato productivo contaba con 46 ramas industriales ahora incluye 69 ramas, destacándose entre los nuevos rubros industriales a los sectores textil, químicos, papel e imprenta, plásticos y maquinarias y equipos. Esta modificación en el perfil productivo de la Provincia ha reducido considerablemente el peso provincial de sus agroindustrias tradicionales (vinos, frutas y legumbres). p83

- El origen de estos cambios no provienen de un crecimiento endógeno de la Provincia ya que no son el resultado de un proceso continuo de acumulación interna. El éxito de la política de promoción se debió a una legislación especial cuyo instrumento central es el desgravamen del IVA (Impuesto al Valor Agregado)p84.-
- Los establecimientos promocionados han desarrollados relativamente un bajo nivel de articulación con el medio local, es decir que las empresas no demandaban bienes intermedios o servicios para empresas, una explicación posible es que las empresas sostenían a sus proveedores habituales la mayoría de ellos se encontraban fuera de la Provincia.p86
- Los establecimientos promocionados son generalmente plantas industriales de tamaño intermedio y en la mayoría de los casos con sus casas matriz fuera de la provincia, mientras que en las no promocionadas se verifica un fuerte predominio de empresas unipersonales (79.3%) y sociedades de hecho (10%), mientras que las promocionadas son sociedades anónimas (70,6%) o de responsabilidad limitada (17,4%). Estas características indican que se trata de empresas muy diferentes, con horizontes económicos distintos e insertas en procesos de acumulación muy desiguales.p88
- En estas condiciones siendo un primer análisis resulta prematuro formular juicio concluyente sobre el rendimiento global del sistema de promoción ya que se debe examinar otras perspectivas, Este esquema de promoción parece haber sido funcional a ciertas estrategias empresarial en algunas ramas industriales, las tasas estipulan elevados beneficios posibilitando permanecer en el mercado con perspectivas de acumulación sin riesgos.p90
- En algunos casos, el esquema de promoción parecería haber sido utilizado con fines meramente impositivos, reduciendo sus efectos en el área receptora contrariando el espíritu de la ley de promoción.p90

Mientras que (7) Borello J. A.(1989), concluye en lo siguiente:

- Una serie de efectos de arrastre que podrían ser detectados en la década anterior (los 70), una moderada expansión del sector agrícola, una atenuación del flujo migratorio y una aceleración del crecimiento de la capital. Por otro lado a partir de 1983, el gobierno provincial expande fuertemente el sector público, se nombran a nivel provincial y municipal gran número de empleados y funcionarios se encaran obras y actividades de variable injerencia del estado. Es posible afirmar que estos dos factores sumados tuvieron un impacto en la economía provincial superior al crecimiento que puede haber transmitido la industria promovida a los distintos sectores económicos.p99
- No puedo afirmar de manera categórica que la Ley 22.021 haya promovido la radicación de industrias que van a permanecer en suelo riojano luego de que se les termine los beneficios promocionales. Tampoco puede afirmarse lo contrario.p99
- Hay indicios que permiten suponer, que algunas empresas van a cerrar sus puertas en cuanto se les termine los beneficios o se les reduzcan con el paso del tiempo.p99

Por otro lado (8) Borello J. A. (sf) , concluyo en los siguiente;

- Con relación a los resultados de la promoción industrial de La Rioja, no puede afirmarse de manera categórica que la Ley 22021 haya promovido la radicación de industrias que van ha permanecer en suelo riojano luego de que se les terminen los beneficios promocionales. La idea central que surge es que el diseño, la aprobación y la implementación de la política de promoción está muy lejos de haber sido un proceso ordenado, participativo eficiente y eficaz.
- En términos de costo, la eficiencia de la Ley fue bastante cara, para la nación y para la provincia, en relación a ello se tienen los costos para la comunidad local, y en tercer lugar tenemos los costos en término de impuestos no abonados por las empresas promovidas. Sin una política industrial en la cual se defina claramente los sectores y que tipo de empresas se está dispuestos a beneficiar y por qué no es posible diseñar políticas de promoción eficaz y eficiente.

Mientras que para el Consejo Federal de Inversiones, en un trabajo realizado por, (9) Gutman G, Yoguel G, Gatto F, Quintar A. Bezchinsky G (1988), concluyeron en lo siguiente:

- Profundas transformaciones ocurridas en el periodo de la promoción si partimos de la década del 70. Como resultado del proceso la estructura industrial se diversificó y se complejizó la trama económica y social provincial. En su mayoría las radicaciones tienen que ver con empresas multiplantas pertenecientes a capitales extraregionales y los establecimientos promocionados desarrollaron bajos niveles de articulación con el medio local.p6
- El 78% de las plantas produce para el mercado nacional y el 87% adquiere sus insumos fuera de la Rioja.p105
- Hay que revisar el tipo de interrelación productiva y económica que se intenta propiciar entre el medio local y las empresas radicadas y entre ellas y el resto del país. Si bien la mayoría de las empresas está radicada en el área del Gran Buenos Aires, la interrelación económica ha quedado reducida al mundo intra-firma. Se notó que no se prioriza ninguna relación especial inter-provincial en el sentido de asociar preferencialmente su producción al desarrollo manufacturero Cordobés o del Gran Buenos Aires.p104

Según un artículo periodístico, relacionado a la promoción industrial de La Rioja, escrito por (10) Moreno Julio (2013), concluyó en que: “el valor actualizado al año 2010 neto del costo efectivamente incurrido por el régimen de promoción alcanzó los \$ 179.152 millones, equivalentes al 12,4% del PBI de la Argentina. La cifra representa el 27,4% de la deuda pública del sector público nacional y el 43,4% del gasto público nacional para el mismo año. Si el gobierno no hubiera “donado” el dinero invertido, el país hubiera ahorrado el equivalente a \$120.000 millones, con lo que podría haber construido 40.000 km de rutas o alrededor de 30.000 escuelas.

## ANALISIS DE LA INFORMACION RECOLECTADA POR AREA TEMATICA

### Contexto Geográfico

#### Problemas:

- a. Analizada la Figura 2, La Provincia de la Rioja por su ubicación geográfica se encuentra alejada de los principales centros de consumo y puertos nacionales.
- b. Analizada la figura 3, más de la mitad del territorio es montañoso, la otra mitad es una llanura con estribaciones montañosas de baja altura, sobre todo en la zona sur.
- c. Analizado el contexto geográfico y el sistema natural y ambiental (del Diagnostico), la región en estudio es semiárida, sísmica caracterizada por la falta de agua, con vegetación muy rala, de árboles bajo.-
- d. Analizada la Figura 3 y 5, los cordones montañosos condicionan la traza de las vías de comunicación.-
- e. Las pronunciadas estribaciones montañosas condicionan la ubicación de los asentamientos humanos y sus actividades socio-económicas (ver figura 1, 3 y 4).

#### Conclusiones:

- a. Por su ubicación regional, por sus características geográficas y por lo difícil que resulta el acceso al agua potable, la producción agro-ganadera está concentrada en zonas próximas a las fuentes de agua.
- b. La región es apta para el cultivo de la vid, el olivo, el nogal, los dátiles una serie de frutas y verduras existiendo materia prima para diferentes emprendimientos en la cadena de valor agroindustrial, (ver detalle en Tabla 2, 3, 4, 5, 6 y 7).



- c. La región se caracteriza por terrenos poco húmedos, bajo nivel de lluvias y escasa agua superficial, lo que limita la producción y exige alto grado de tecnificación e innovación agroindustrial (ver Figura 4 y Tabla1).-
- d. Las napas de agua subterráneas se encuentran a gran profundidad (+/- 100 m), y por lo general poseen alto contenido de arsénico, siendo necesario purificarlas para consumo humano o para riego, lo que constituye un costo más en la cadena de comercialización.
- e. En la región los cursos de agua que provienen del Velazco son de poco volumen e intermitentes; en cambio los que vienen del Famatina, Sañogasta, poseen mayor continuidad, estos ríos menores, deberían ser aprovechados para el almacenamiento de agua a gran escala.
- f. Visto lo mencionado en el punto Parque Talampaya, el Gran Cañón ocupa una extensa superficie de terreno, es un yacimiento arqueológico de importancia internacional, hoy transformado en un Parque Nacional, de gran atractivo turístico (ver página 7).
- g. Con relación a los recursos Turísticos, concluimos que la región cordillera también se ha convertido en una atracción turística como la (11) laguna brava, el Cerro Bonete y el Volcán Lenin (ver página 16).

### **Sistema Económico Productivo**

#### **Problemas:**

- a. La región tuvo una (12) variación porcentual del PBG del 8,7% para el año 2017, mientras que para el año 2010 fue del 8,2% y el menor en el periodo 2010-2017 fue de -1,9% negativo con respecto al año 2010, en el año 2012 se dio un pico de 10,6%. -

- b. El agua limita el desarrollo de la agricultura siendo escasa en su superficie mientras que el agua subterránea posee un alto contenido de arsénico, por lo tanto es un costo más en la formación de precio del producto.
- c. Existen cadenas de valor incompletas o que no cuentan con algún proceso en la región (Ver Cadenas de valor en página 13).
- d. Con relación al punto anterior no existe conciencia de cooperación empresarial.
- e. Analizado el nivel tecnológico de las empresas (pág. 15), existe poca o mala tecnología en los pequeños y medios productores ganaderos y agricultores.
- f. Falta infraestructura de transporte económica y eficiente, para trasladar la producción a los centros de consumo o a los Puertos Nacionales (Figuras 6 y 7 - pág. 24 a 25).-
- g. El turismo se presenta como una gran oportunidad para la región, no recibiendo un fuerte impulso por parte del gobierno (Pág. 16 – Recursos Turísticos)
- h. Visto lo mencionado en la página 6, la minería es resistida por su alto impacto en el medio ambiente sobre todo existe el gran temor de que la minería contamine las napas de agua en su origen.-

## **Conclusiones**

- a. La región tiene un promedio de la variación porcentual del PBG del 6,58%, prácticamente es una Economía estancada, entre 2010-2017, en dicho periodo habiendo años que produce y años que no supera su promedio.-
- b. La producción se ubica en los valles formados por los cordones montañoso, además es la zona más irrigada, esto sectoriza la producción, que la podemos organizar en microrregiones.-

- c. Se distinguen 3 Microrregiones, denominadas, de Chilecito – Famatina, Arauco, Capital – Dpto Independencia, zona de los llanos.
- d. Microrregión Chilecito – Famatina; Principalmente se desarrolla la Vid, el Nogal, el olivo y la jojoba, 8 variedades de fruta, tienen gran demanda nacional e internacional, además en la zona es posible la explotación turística, en Famatina y Talampaya.-
- e. Microrregión Capital- Departamento independencia; Se desarrolla el nogal y gran variedad de frutas y verduras, además se cría ganado caprino y se fomenta la apicultura. La actividad es limitada por el agua ya que no todos los productores tienen acceso al agua de pozo, y si lo tiene necesita desalinizar el agua extraída.
- f. Microrregión de los Llanos: La principal actividad es la cría de ganado, bovino, caprino, ovino y porcino. El agua limita el desarrollo de la actividad siendo escasa en su superficie y con alto contenido de arsénico el agua subterránea.-
- g. Posee una actividad turística nacional e internacional destacable prácticamente todo el año.-
- h. No existen redes de empresas o una cadena de valor que sobre salga, en la pequeña y mediana empresa, existen empresas que producen con alto grado tecnológico, pero son esfuerzos únicos, no llegando a concretar algún tipo de asociación.-

## **Demografía y Mercado de Trabajo**

### **Problemas:**

- a. De acuerdo al último censo nacional, esta Región Provincial posee una Población Rural (2010) de 13,5% y una Población Urbana de 86,5%.-
- b. De acuerdo a lo recabado en la Tabla 21, la región cuenta con una Población Económicamente Activa (2019) de 97.541 hab, los ocupados son el 92,61% y los desocupados el 7,40%, de los ocupados solo el 27,5% posee un empleo en la parte privada, mientras que el estado ocupa el 70,67% de la población.-

- c. Visto los datos de Tabla 17, la tasa Promedio de Mortalidad General entre 2010-2017 es de 5,7‰, mientras que el Promedio de la tasa de mortalidad materna en el mismo periodo es de 7,4‰ y la Tasa de Mortalidad Infantil del 12,1‰.
- d. De acuerdo a Tabla 19, la Tasa de Analfabetismo total para el 2010 fue de 1,8%, siendo el femenino del 0,8% y el Masculino de 1%.-
- e. Los pequeño y medianos productores carecen de tecnología en su producción agrícola-ganadera.-
- f. Los recursos humanos disponibles carecen de preparación técnica específica para llevar a delante emprendimientos agroindustriales.

**Conclusiones:**

- a. La Región Provincial cuenta con una Población Total (2010) de 333.642hab, con una densidad de 3,7 Hab/Km<sup>2</sup>, han producido un PBG (en miles de \$ - a precios Ctes) de 2.531.422, con una renta Per Capita (en \$ - a precios Ctes) de 7.389, para el año 2010, mientras que la renta equivalente Per Capita para el 2017 fue de \$10.261.-
- b. Existe un bajo porcentaje de población Rural (13,5%), y un 72,6% se ocupa en un empleo público, dato que demuestra poca mano de obra privada.-
- c. La región posee una tasa baja de analfabetismo el 1,8% para el 2010.-
- d. Las actividades con mayor nivel de ocupación para el año 2005 es el comercio con 5930 locales, el de Servicios con 4774 y la industria con 719 locales.
- e. Para el 2017 se dieron las principales demandas de efectos respecto del 2016; cemento +8,3%, Distribución de Energía Eléctrica +8,1%. Distribución de Gas + 6,7%, Patentamientos +46%, y la venta de combustibles +6,5%.-

- f. La remuneración promedio provincial fue de \$ 56.388 en el sector privado, siendo el salario más bajo el de la actividad comercial con \$42.857 y la máxima remuneración fue para el sector de Energía Gas y Agua con \$ 94.836.-
- g. Resulta necesario capacitar a los recurso humano Privados en primer lugar y Municipales en segundo lugar si se pretende implementar Planes de Desarrollo Territorial.

### **Infraestructura Económica y Social**

#### **Problema:**

- a. De acuerdo a lo visto en la figura 5 y 6, la Región Provincial no cuenta con una diversificada infraestructura en vías de comunicación, que permita el transporte de grandes cargas en forma económica y eficiente.
- b. De acuerdo a lo visto en tablas 27 y 28, la red vial en la Región Provincial es de 5.070 Km en total, siendo la Red Nacional de 1.400 Km y la Red Provincial de 3.670 Km, esta pavimentado el 71,42% de la Red Nacional y el 22,34% de la Red Provincial.-
- c. Por lo analizado en la Figura 7, la región no cuenta con un FFCC para el transporte de grandes cargas a largas distancias, a pesar de tener 1475 Km de vías instaladas, en estado de abandono.-
- d. De acuerdo a lo visto en la Figura 7, los ramales instalados comunican justamente las regiones productivas de la Provincia con los centros de máximo consumo y los puertos nacionales, pero los mismos se encuentran fuera de servicio.
- e. En la región opera solo un Aeropuerto, ubicado en la Capital Provincial, en el año 2015 el mismo tuvo 1.602 decolajes, en su mayoría transporte de pasajeros.-
- f. De acuerdo a lo visto en Tabla 28, el estado de las vías de comunicación sobre todo las rutas tiene un impacto en la capacidad y costos del transporte.

- g. Por lo visto en Tabla 33, el 12,6% de la población no cuenta con instalación de agua corriente en la vivienda y el 13,3% no cuenta con una conexión de agua corriente.
- h. Por lo visto en Tabla 35, el 4,1% de la población no cuenta con un baño, el 44,8% de la población no cuenta con instalaciones sanitarias.-

**Conclusiones:**

- a. La Región Provincial cuenta con un solo modo de transporte; el automotor, el cual se verá afectado por el estado de la infraestructura.
- b. La infraestructura vial, presenta el siguiente estado de mantenimiento; el 71,43% de las rutas nacionales esta pavimentada y de las provinciales solo el 22,35%.-
- c. Las rutas nacionales conectan la Provincia, con los principales mercados nacionales y con la zona de Puertos.
- d. Las rutas provinciales comunican a todas las localidades departamentales coincidiendo ello con los principales lugares donde se ubica la Producción.
- e. Las vías férreas comunican la capital provincial con los principales centros de consumo nacional como Córdoba, Rosario y Buenos Aires alcanzando los Puertos correspondientes, pero dicho tendido se encuentra en estado de abandono.-
- f. La región requiere una fuerte inversión para recuperar la capacidad instalada de vías férreas, que facilite el movimiento de cargas de gran peso y volumen.

## **Sistema Socio Cultural**

### **Problemas:**

- a. Esta región presenta en el año (13)2019, el 22,9% de los hogares bajo la línea de pobreza, mientras que el 2,8% está en situación de indigencia.
- b. Según datos del (13)2019, el 29,6% de los habitantes es pobre y el 4,2% de los habitantes está en la indigencia.-
- c. Para septiembre 2019 la canasta básica alimentaria era de \$13.913,90, con lo cual el 33,8% hab. (Pobreza + indigencia), no alcanza a superar ese monto.-
- d. No se cuenta con escuelas de Educación Técnica Específicas que apoyen futuros emprendimientos de Desarrollo Territorial.
- e. La región está alejada de los centros de máximo consumo y de los principales puertos Nacionales, distando de la Ciudad de Córdoba 500 Km y del Puerto de Rosario – Buenos Aires 1000 Km.

### **Conclusiones:**

- a. La región tiene una marca característica y es su devoción a su Santo Patrono San Nicolás, en la tradicional ceremonia del Tinkunako, ceremonia religiosa que convoca a pobladores y gobernantes, el “encuentro” data desde la fundación de La Rioja hace más de 400 años, congrega a una multitud de promesantes y fieles de todo el país, en un corto lapso de tiempo.
- b. El tradicional “encuentro” le da a la región un sello distintivo de otras regiones, como así también su vitivinicultura y olivicultura producciones tradicionales de la región. El Gran Cañón de Talampaya hoy Parque Nacional, es otra marca distintiva que ha transformado el Turismo en la región.

- c. La familia es la base fundamental de la sociedad, es el primer entorno de una persona. Los conceptos, comportamientos y costumbres que se adquieren en la primera infancia crean las bases de la personalidad del individuo.
- d. La escuela es el principal centro educativo donde se forma el niño, el adolescente y el adulto, es el lugar donde se adquieren conocimientos intelectuales pero también se aprenden valores morales y éticos y a respetar las normas de una comunidad.
- e. La Región cuenta con el 31,9% aproximadamente con alguna educación, contando con el 1,8% de analfabetismo.
- f. El 81,1% posee buenos hábitos sanitarios.

### **Aspectos Organizativos Institucionales**

#### **Problemas:**

- a. La ciudadanía desconoce cuáles son sus herramientas de participación ciudadana.-
- b. Los Municipios no cuentan con personal capacitado para llevar a delante Programas de Desarrollo Territorial.-
- c. Existe poco interés por las iniciativas y/o necesidades ciudadanas, del mismo modo que los ciudadanos no ejercen con fuerza sus derechos a pesar que la normativa municipal lo permite. (del Punto Características de la Principal Autoridad Local - pág. 36)
- d. Existe un desorden característico de estos municipios, en tema financieros, de impuestos municipales, así como de organización del personal, que los limita en la concreción de los objetivos del municipio.



**Conclusiones:**

- a. En la región por lo general las comunidades se organizan en centros vecinales, por norma municipal cada barrio/os forma un centro vecinal, que cuenta generalmente con una parroquia y un centro deportivo.
- b. En el aspecto religioso encontramos 1 obispado, 31 parroquias, 10 capellanías y 5 santuarios.
- c. Fortalecer las organizaciones civiles para fomentar la participación ciudadana en los problemas públicos.-
- d. Los productores están debidamente organizados en sus respectivas asociaciones, cuentan con 64 cooperativas, 62 mutuales, 21 Organizaciones sindicales.
- e. En esta sociedad se cuenta con varios partidos políticos, que son los que impulsan por el gobierno local.-
- f. Existe distintas organizaciones Bancarias que pueden dar acceso al crédito o financiar emprendimientos.-
- g. Existe en la región recursos humanos calificados que pueden llevar a delante emprendimientos privados o prestar servicio de asesoramiento.

**ANÁLISIS DEL PROBLEMA**

**Tabla 43: Análisis del Problema**

<b>AREAS</b>	<b>PROBLEMAS</b>	<b>SITUACION ESPERADA</b>
<b>Aspectos Económicos Productivos</b>	La región provincial produce, olivos, viñedos, nogales, ganado y posee grandes atracciones turísticas de relevancia, pero carece de un plan de transporte que mueva la carga a los centros de consumo y que permita grandes movimientos de pasajeros	Resaltar la importancia del transporte como servicio al desarrollo económico.
<b>Aspectos-Socio Culturales</b>	Esta región presenta el 22,9% de los hogares bajo la línea de pobreza, mientras que el 2,8% está en situación de indigencia. No se cuenta con escuelas de Educación Técnica Específicas que apoyen futuros emprendimientos de Desarrollo Territorial.	Generar políticas de empleo con enfoque territorial, con la finalidad de lograr reducir la pobreza y la inequidad social.-
<b>Infraestructura y Servicios Públicos</b>	La Región Provincial no cuenta con un FFCC operativo que transporte grandes volúmenes de carga, y que produzca un impacto en la merma de los costos de transporte; además el 12,6% de la población no tiene acceso al agua corriente.	Generar políticas de transporte con enfoque territorial, con la finalidad de reducir costos en la comercialización de la producción.-
<b>Aspectos Institucionales</b>	La región no cuenta con una coordinación de las instituciones que llevan a delante iniciativas de Desarrollo Territorial, además la ciudadanía desconoce cuáles son sus herramientas de participación ciudadana.-	Lograr la coordinación de Planes institucionales en la implementación de Planes con enfoque territorial, con la finalidad de alcanzar el desarrollo económico y social.-

**Tabla 43 (Continuación):**

**Análisis del Problema**

<b>SITUACION ESPERADA</b>	<b>FINES</b>
Resaltar la importancia del transporte como servicio al Desarrollo económico.	<b>El Transporte como apoyo al Desarrollo</b>
Generar políticas de empleo con enfoque territorial, con la finalidad de lograr reducir la pobreza y la inequidad social.-	<b>Generar Políticas de Empleo</b>
Generar políticas de transporte con enfoque territorial, con la finalidad de reducir costos en la comercialización de la producción.-	<b>Generar Políticas de Transporte de Carga y posteriormente de Pasajeros.</b>
Lograr la coordinación de Planes Institucionales en la implementación de Planes con enfoque territorial, con la finalidad de alcanzar el desarrollo económico y social.-	<b>Coordinación e implementación de planes Institucionales.</b>
<b>OBJETIVO PARA EL FODA</b>	<b>Coordinar los Planes Institucionales en Desarrollo Territorial, Planificando el Transporte como apoyo al Desarrollo Económico social, a fin de incrementar el empleo y reducir la inequidad social.-</b>

### FORMULACION DE LA ESTRATEGIA

Definidos los objetivos, resta definir la estrategia de cómo alcanzar los mismos, para ello se ha seleccionado la técnica del análisis FODA, por ser la que me permite visualizar mejor las deficiencias de la región y que nos aclaren mejor el por qué la misma no alcanza algún grado de desarrollo a pesar de los distintos programas que se aplicaron y que evidentemente han fallado en la concreción de desarrollar la región.

**Tabla 44:**

#### Matriz de Análisis Estratégico Para El Análisis FODA

<b>Objetivo: (General)</b>	<b>Fortalezas (Internas)</b>	<b>Debilidades (Internas)</b>
Lograr la coordinación de Planes Institucionales en Desarrollo Territorial, Planificando el Transporte como apoyo al Desarrollo Económico social, a fin de incrementar el empleo y reducir la inequidad social.-	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Existe una variedad de producción agropecuaria de calidad.</li> <li>2. Existe producción ganadera variada de buena genética.</li> <li>3. Se cuenta con grandes zonas de explotación turística talampaya, famatina y la zona de laguna brava.</li> <li>4. Existe interés empresarial interesado en innovar.</li> <li>5. Buena relación inter empresas.-</li> <li>6. Existencia de organizaciones de Empresas.</li> <li>7. Flexibilidad de adaptación de las PyMEs a nuevos escenarios.</li> <li>8. Las autoridades locales están comprometida con el mejoramiento productivo.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Asegurar la provisión del recurso en calidad, cantidad y oportunidad, aumentar la eficiencia de captación, distribución y utilización.</li> <li>2. Disminuir la limitación para el acceso a créditos que significa la irregularidad dominial – Avanzar sobre las formas irregulares de tenencia que limitan la aplicación de tecnologías apropiadas.</li> <li>3. Desplegar y fortalecer la infraestructura provincial de apoyo a los sectores de la economía en todos sus rubros y escalas productivas.-</li> <li>4. Bajo nivel de genética animal bovina – caprina.</li> <li>5. Gran número de pequeños productores con bajo nivel de capacitación tecnológica. Desconfianza empresarial, por fracaso de programas anteriores</li> <li>7 La baja confianza empresarial limita las posibilidades de satisfacer los criterios de calidad y entrega de productos de manera conjunta.</li> </ol>

<p><b>Oportunidades (Externas)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La gran demanda internacional de todos los productos de la región.</li> <li>2. La gran demanda nacional de los productos de la región.</li> <li>3. Existen instrumentos de fomento productivo.</li> <li>4. La autoridad local puede entregar información de los mercados demandantes a los productores.-</li> <li>5. La Provincia crearía líneas de crédito para inversión de los productores.-</li> </ol>	<p>La región cuenta con una variada producción agropecuaria de calidad, reconocida, que puede satisfacer la demanda nacional e internacional de los productos sobre todo si se cuenta con instrumentos de fomento productivo y líneas de crédito, además cuenta con grandes zonas de interés turística como Talampaya, Famatina y la zona de Laguna Brava, donde el empresariado ha demostrado interés invertir y desarrollar, las autoridades locales están comprometidas con el mejoramiento productivo y cuenta con el apoyo de organizaciones empresariales dispuestas a la inversión en la región.-</p>	<p><b>Desafíos</b></p> <p>Para aprovechar las demanda existente se debe planificar el apoyo a los sectores de las economía en infraestructura facilitar líneas de crédito facilitando el registro dominial de tierras, incentivando a los productores a la capacitación y al uso de tecnologías agropecuarias apropiadas para la zona, fomentar el asociativismo para alcanzar criterios de calidad en los productos, de esta manera se gestara la confianza empresarial venciendo las creencias derrotistas populares.-</p>
<p><b>Amenazas (Externas):</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La Rioja por su particular ubicación, es una región aislada y alejada de los centros de máximo consumo y de los principales puertos nacionales.</li> <li>2. La Región no cuenta con un medio de transporte de carga económico y eficiente.</li> <li>3. El alto costo del transporte de carga automotor.-</li> <li>4. La falta de eficiencia del transporte de carga automotor.</li> <li>5. Competencia creciente de los productos importados.</li> <li>6. Crecientes exigencias en materias de calidad y entrega.-</li> </ol>	<p><b>Riesgos</b></p> <p>Con la finalidad de asegurar el movimiento de grandes volúmenes de la producción se requiere de un medio de transporte de carga económico y eficiente para trasladarlo a los centros de consumo o de los puertos nacionales.</p> <p>A fin de asegurar un flujo permanente y constante de turistas que ingresen a la región se deberá solucionar los problemas de transporte con la operación de FFFCC por su bajo costo local mejorando las posibilidades de visitas de turistas internacionales.-</p>	<p><b>Limitaciones</b></p> <p>Extrema lejanía de las zonas de producción agropecuaria a los centros de consumo Falta de agencias públicas encargadas de la comercialización de la producción</p> <p>Falta de servicios a la producción agropecuaria, principalmente en lo que se refiere al abastecimiento de insumos agrícolas y pecuarios, créditos y asistencia técnica.</p> <p>Deficiente infraestructura de transporte, caracterizada por una carencia de vías férreas;</p> <p>Limitado y oneroso transporte automotor.</p>

## **LA ESTRATEGIA REGIONAL**

La región cuenta con una variada producción agropecuaria de calidad, reconocida, que puede satisfacer la demanda nacional e internacional de los productos sobre todo si se cuenta con instrumentos de fomento productivo y líneas de crédito, además cuenta con grandes zonas de interés turístico como Talampaya, Famatina y la zona de Laguna Brava, donde el empresariado ha demostrado interés en invertir y desarrollar, las autoridades locales están comprometidas con el mejoramiento productivo y cuenta con el apoyo de organizaciones empresariales dispuestas a la inversión en la región.-

Para aprovechar las demanda existente se debe planificar el apoyo a los sectores de la economía, en infraestructura, facilitar líneas de crédito, facilitando el registro dominial de tierras, incentivando a los productores a la capacitación y al uso de tecnologías agropecuarias apropiadas para la zona, fomentar el asociativismo para alcanzar criterios de calidad en los productos, de esta manera se gestará la confianza empresarial que se requiere en la zona.-

Con la finalidad de asegurar el movimiento de grandes volúmenes de la producción se requiere de un medio de transporte de carga económico y eficiente para trasladarlo a los centros de consumo o a los puertos nacionales. A fin de asegurar un flujo permanente y constante de turistas que ingresan a la región se deberá solucionar los problemas de transporte con la operación del FFFCC, por su bajo costo local mejorando las posibilidades de visitas de turistas internacionales.-

Planificar y fortalecer la infraestructura de transporte de carga y pasajeros de la provincial, en apoyo a los sectores de la economía, para fortalecer el desarrollo en todas las actividades económicas, asimismo capacitar y formar pequeños a medianos productores locales en el uso de tecnologías apropiadas para la zona, a fin de genera confianza y vencer las actitudes populares derrotistas.-

## CONSIDERACIONES FINALES DEL CAPITULO

En el presente capítulo se finalizó el análisis para determinar la dinámica económica del territorio, se concluyó el mismo con un diagnóstico con enfoque territorial, de los indicadores de desarrollo analizados actualmente la región provincial presenta un bajo PBG, que no le permite impulsar el desarrollo económico de la región, el 70,67% de la población económicamente activa trabaja para el estado ya sea este provincial, municipal o nacional, con un 13,5% de población rural, asimismo si observamos las principales actividades comerciales, resalta la actividad comercial con 5.930 locales contra 719 establecimientos industriales.

Al observar la ubicación geográfica de la región provincial a la luz de la Figura 2, la región en estudio se encuentra aislada y alejada de los principales centros de consumo nacionales y de los principales puertos del país, bajo estas condiciones particulares el transporte sobresale como un servicio necesario a la hora de colocar la producción en los mercados, esta demanda de movimiento se ve dificultada por lo deficiente del sistema de transporte, resulta ser un riesgo para las iniciativas de desarrollo territorial ya que solo se cuenta con el modo automotor, a pesar de que existe una gran oportunidad en el modo ferroviario que actualmente se encuentra en estado de abandono.

De acuerdo a los distintos documentos presentados como antecedentes, al momento de aplicarse la Ley de Promoción Industrial la región Provincial no alcanzaba a producir un capital que le permita algún grado de desarrollo ya que poseía un PGB muy bajo siendo inferior al nivel medio del PBI Nacional, no se consideró a los mercados y sus demandas en la selección de empresas a radicarse, no se complementó la producción local con otros emprendimientos agroindustriales que permitan completar al menos una cadena de valor que hubiera fortalecido la producción local. Este tipo de promoción se desvirtúa al brindar los beneficios de la Ley a todo tipo de empresas, existiendo algunas que solo buscaban evitar impuestos, al finalizar la promoción en el año 2012 solo quedo un puñado diverso de empresas, las que en su gran mayoría son la base industrial actual de la provincia.

## **CAPITULO III**



## EL IMPACTO DEL TRANSPORTE EN LA REGION

En el presente capítulo veremos la importancia del transporte como un servicio necesario al territorio de análisis que impacta negativamente en el diagnóstico territorial y que resulta ser un riesgo para la región provincial ante iniciativas de desarrollo territorial.

De acuerdo al diagnóstico realizado precedentemente se pudo concluir que el transporte pone en riesgo las iniciativas de Desarrollo Económico en esta región en particular condicionada por la geografía reinante y su ubicación con respecto a centros de mayor importancia, por su gran actividad económica.

Ante la problemática planteada, surgen los siguientes interrogantes:

- ¿Existe en la región un eficiente sistema de transporte que dinamice la economía empresarial?
- ¿La región cuenta con un modo de transporte que permita a las empresas dinamizar sus ingresos?

Planteados los interrogantes de trabajo se propone la siguiente hipótesis; el Desarrollo Económico de la región, está condicionado por el transporte de carga por su lejanía de los centros de Máximo consumo y su aislamiento geográfico.

Como objetivo de estudio del presente capítulo se analizará las potencialidades, los riesgos, los desafíos y las limitaciones para determinar si el transporte impacta o no en iniciativas de Desarrollo Territorial.-

En un contexto continental, estudios reciente sobre la relación Desarrollo y Transporte en un análisis realizado para Bolivia, Colombia y Venezuela, en donde una de las conclusiones de (13) Isabel Ramos Martel (2011), fue, " ...Esta cuestión es bastante significativa a la hora de señalar cómo el transporte incide en la renta, la producción y el empleo de un país. Si la tarea consiste en elevar de forma sostenida el nivel de desarrollo actual, resulta imprescindible activar la estructura productiva de estos tres países, otorgando al transporte la importancia que tiene como instrumento

de política económica y de integración de los mercados internos para que, unido a otros factores, favorezca la generación y el incremento de la renta a través de las decisiones de localización de las distintas actividades económicas.” p449. De esta conclusión resalto el impacto del transporte en la producción, en la renta del productor y en el empleo, lo que se demostrara en este estudio.

Dentro de un marco nacional, uno de los aportes más significativos lo da la geografía económica en donde para (14)Jorge Blanco (2010), “...los costos logísticos, en los que el transporte es el componente principal, tiene una relevancia importante, sobre todo en la competitividad empresarial...” p6, además sostiene que “...un sistema de transporte moderno y eficiente se traduce en una economía más competitiva, una sociedad más cohesionada y equitativa, y en un espacio territorial más integrado nacional e internacionalmente...” p6.- conclusión de la que resalto la competitividad que puede perder o ganar una producción a causa del transporte.

### **ANALISIS DE LAS POTENCIALIDADES DEL TERITORIO**

De acuerdo al diagnóstico, la región en estudio posee muy buenos recursos naturales que pueden ser aprovechados en distintos proyectos de desarrollo económico lo que demuestra que ésta es una región propicia y con muy buenas posibilidades de lograr un desarrollo con enfoque territorial.

En términos generales, las principales potencialidades de desarrollo son las siguientes:

- Disponibilidad de suelos aptos para cultivos de vid, olivo, nogal y distintas frutas que a la fecha poseen un grado de desarrollo muy bueno ya que la región se destaca por la calidad de sus viñedos y por los olivos sirviendo de base para productos de calidad en vinos y aceite de oliva y otras conservas (Ver Tablas 2, 6)
- Disponibilidad de suelos aptos para la crianza de ganado bovino, caprino, ovino y porcino es el ganado caprino el que tiene un gran potencia por ser aquel que crían las clases media y bajas, que a la fecha no alcanzo a tener un grado de desarrollo que le permita salir a competir por mercados, pero sostiene la demanda del mercado interno. (Ver Tabla 7)

- Posee una base industria sólida, en donde se destacan las fábricas de hilados y telas, las farmacéutica y calzado, varias de ellas abastecen el mercado internacional, en el año (15) 2018 la suma de las exportaciones de productos primarios, las manufacturas de origen agropecuario y las manufacturas de origen industrial, totalizaron U\$S FOB 222.719.778, p3 y en el año 2019 totalizaron U\$S FOB 179.274.856. p5. (Ver Tabla 10)
- Posee una incipiente explotación minera y de canteras de rocas de aplicación, en donde en el año 2015 la (16) producción minera total fue de 1.537.600 toneladas por un valor total de \$ 51.649.300.-
- La actividad turística tiene un gran progreso en la región, sobresale por sus lugares de renombre internacional como el cañón de Talampaya y otros parajes naturales cordilleranos, está muy desarrollada la hotelería y la gastronomía, posee 5.680 plazas instalada en el año 2018. La región tuvo un (17) movimiento turístico extranjero de 4.205 turistas en el año 2018, mientras que en el primer semestre del 2019 fue de 3.286 turistas, por el contrario el movimiento nacional fue de 56.131 turistas en el año 2018 y en el primer semestre del 2019 fue de 42.406 turistas. Las visitas tienen varias alternativas de recorrido del Gran Cañón de variada longitud en donde pueden disfrutar de las multiformas naturales existentes (ver Tablas 11 y 12).

### **ANALISIS DE LOS DESAFIOS DEL TERRITORIO**

En este caso los desafíos que surgieron del análisis realizado, representa un esfuerzo, un trabajo de largo aliento para solucionar aspectos dentro del territorio y que dependen pura y exclusivamente de los actores locales, como lo siguiente;

- Planificar la infraestructura que servirá de base para todo el sector económico en este caso se resalta el transporte como servicio prioritario para la región.
- Generar líneas de crédito para el crecimiento de las iniciativas de desarrollo, la inversión en la agroindustria y en el registro dominial de tierras.

- Generar oportunidades de capacitación en nuevas tecnologías agropecuarias para pequeños y medianos productores.
- Transferir tecnología de punta a los productores para generar productos de calidad internacional.
- Fomentar el asociativismo como forma de resolver deficiencias o carencias de productores y de industriales.
- Generar oportunidades de negocio con la búsqueda de mercados nacionales e internacionales.

### **ANALISIS DE LAS LIMITACIONES DEL TERRITORIO**

Las limitaciones del territorio son aspectos externos que no dependen de los actores del territorio y que pueden retrasar o limitar las posibilidades de alcanzar algún grado de desarrollo, las principales limitantes al desarrollo son las siguientes:

- Los grandes centros de consumo, se encuentran distantes del territorio, es decir de los centros de producción. Se considera Grandes centros de Consumo a la Ciudad de Córdoba distante a 500Km aproximadamente y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, pasando por la ciudad de Rosario (Sta Fe) distante a 1000Km de distancia.-
- El estado provincial como municipal no cuentan con centros especiales que permitan articular el encuentro de productores y consumidores, en este sentido es crucial la preparación de recursos humanos que puedan llevar adelante las distintas iniciativas sobre todo de desarrollo territorial.
- Falta un servicio privado específico para la agroindustria local, el INTA, con gran esfuerzo realiza sus actividades para lograr resultados.-

- No se cuenta con acceso al crédito para emprendimientos, a pesar de contar en la región con una red financiera muy desarrollada, tanto de la banca pública como la banca privada.
- Falta infraestructura ferroviaria, negando el acceso a un transporte económico, por lo que resulta crucial para la región y su integración socio-económica.
- El transporte automotor es limitado por su capacidad de carga y volumen acotado.

### **ANALISIS DE LOS RIESGOS DEL TERRITORIO**

De acuerdo a la estrategia, desarrollada con anterioridad, el transporte surge como una carencia del territorio, poniendo en riesgo todo lo bueno que posee la región, ante el interrogante; que pasaría si no hay transporte o un sistema de transporte? Evidentemente, no se podría transportar los productos hasta los centros de consumo, por lo que el transporte resulta ser necesario como servicio a la producción.

Ante el interrogante, como afecta el transporte a la producción? En primera instancia es el transporte el que posibilita que los productos lleguen al mercado, surge por una necesidad de movimiento de la carga, un segundo aspecto es el movimiento que tiene un valor monetario que en el caso del transporte de carga se denomina flete y en el transporte de pasajero tarifa, un tercer aspecto es que el movimiento no produzca una distorsión en el valor del producto por un flete oneroso ya que si el valor del flete se traslada al producto le agrega valor monetario pero no calidad haciendo la producción más cara con respecto a los precios internacionales y por último en esta región en particular para alcanzar el mercado a precios competitivos se requiere de un transporte económico y eficiente.-

En este tipo de regiones pobres, rezagadas o poco desarrolladas, coincido con Hans Heymann (h.) (En Gary Fromm, 1974) quien opina que; "...antes que pueda desarrollarse la actividad económica en una región es necesario hacer algunas inversiones en transporte que faciliten el acceso a ella." p47, con lo que queda claro que en esta región en particular por su ubicación requiere de infraestructura de transporte que permita la operación de varios modos.

Para esta región se requiere de un sistema de transporte integrado compuesto de una red vial y una red ferroviaria que facilite la movilidad en las microrregiones y que comunique todos los centros de producción con el mercado, en este sentido coincido con José Barbero (2010), quien opina que; "...la ampliación y modernización de la infraestructura está planteada como requisito para lograr objetivos de crecimiento y desarrollo económico."p4.-

De acuerdo a lo diagnosticado la región en estudio cuenta con una red vial desarrollada que comunica, los centros de producción con los mercados de comercialización, es el camión el que debe salvar la distancia entre el territorio y el mercado, ya que no se cuenta con FFCC.

Por último la región demanda un sistema de transporte tanto de carga como de pasajeros que posibilite el crecimiento económico.

### **LA ACTUAL SITUACION NACIONAL DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGA**

El Transporte Automotor de Carga (TAC) en Argentina presenta una serie de particularidades que pueden resumirse, en características clave, como las siguientes:

- Tiene un rol clave en la economía nacional y la competitividad actual y futura, sobresale por sobre el ferrocarril y el transporte fluvial.
- Según su sector de actividad su eficiencia es baja sobre todo en las distancias largas superiores a los 500Km, su rendimiento decae con la antigüedad de la flota. Posee una elevada demanda por las condiciones comerciales y operativas de los dadores de carga.
- El Camión genera externalidades negativas como son; las emisiones de monóxido de carbono, los accidentes viales, la congestión en la circulación vehicular por rutas y en zonas urbanas, además es un gran consumidor de combustible fósil.

- La oferta de transporte se caracteriza por una elevada informalidad. Los contratos formales son poco frecuentes, la actividad está cubierta por los cuentapropista quienes representan la masa de la oferta, en segundo lugar por las empresas de transporte y logística.
- El mercado está desregulado en lo económico, mientras que las regulaciones están más presente en las cuestiones ambientales y de seguridad vial.

Según un análisis de la (18)Bolsa de Comercio de Rosario en el año 2015, de las 450 millones de toneladas al año, el 91% se transportó por camión y un 4,2% en ferrocarril, mientras que un informe más reciente da cuenta que en el año (19)2017 el 93,1% se transportó por automotor y el 5,4% por ferrocarril.

En nuestra región es el camión el que transporte el 100% de la carga regional, ya que el FFCC no está operando en esta región, pero este modo de transporte para esta región en particular resulta ineficiente y oneroso, por las distancias de trabajo a la que opera.

La región no escapa a la realidad nacional, ya que el sistema de transporte a nivel nacional tiene un desequilibrio en el uso racional de los distintos modos, con amplio predominio del camión, este en su operación presenta altos costos, para la (20)FADEAC (Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Carga), la tarifa está compuesta por un 40% de impuestos, 25,8% de salarios, 8,5% de combustible, 5,3% de amortización, un 16% de costos operativos y estructura y un 3,9% de rentas, todo ello sumado al desequilibrio económico nacional en una economía inflacionaria muy alta, por otro lado la CATAC (Confederación Argentina del Transporte Automotor de Carga) presenta un cuadro tarifario, a Noviembre del 1019, por 500 Km a \$2.064,92 y por 1000 km a \$3.355,31.

Ese costo afecta a las transacciones internacionales, agregándole valor a los productos finales haciéndolo superior al valor internacional especialmente en los commodities con lo cual nos excluye del mercado, de esta forma el transporte suma como un costo más pero no le agrega calidad al producto, siendo el comercio internacional para nuestra región de suma importancia en cualquier esquema de desarrollo regional.

Para salir a ganar mercados internacionales, se requiere disminuir los costos de servicio (internos/externos) mejorar la eficiencia y la eficacia operativa del transporte.

### LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE EN LA REGION

La infraestructura de transporte de la Provincia está compuesta por La Red Vial y la Red Ferroviaria, esta última se encuentra en estado de abandono desde 1977, año en el cual partió el último tren de la estación La Rioja, en cuanto a la Red Vial, la única en uso actualmente presenta las siguientes características (ver Tabla 27 y 28 ):

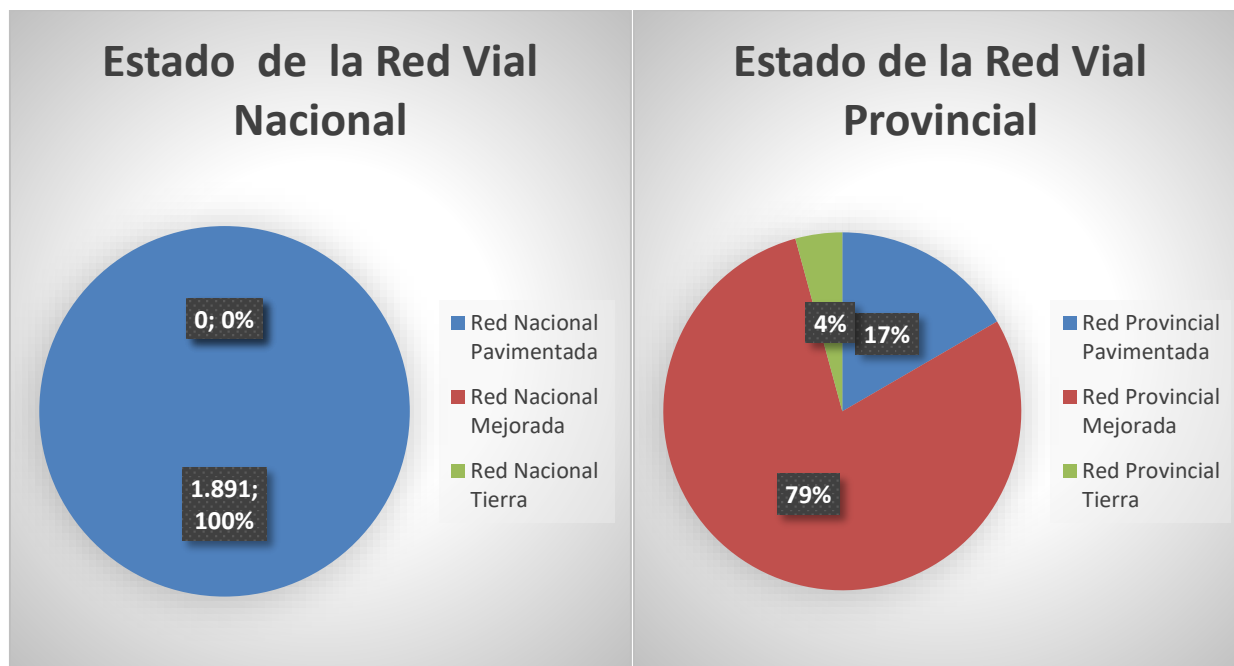
<b>La Red Nacional (km)</b>	<b>1.400</b>
<b>La Red Provincial (km)</b>	<b>3.670</b>
<b>TOTAL</b>	<b>5.070</b>

Las Rutas Nacionales como la RN Nro. 38, comunican la Ciudad de Córdoba por el sur de la Provincia de La Rioja, mientras que la RN Nro. 60 comunica con la Ciudad de Córdoba por el Norte Cordobés pasando por la Provincia de Catamarca, son las rutas usuales naturales para el transporte de carga entre La Rioja y los centros comerciales, y los Puertos sobre la costa del Río de la Plata. El resto de la Red Nacional tiene un recorrido Provincial o comunican con otras regiones. Mientras que la Red Provincial comunica las principales microrregiones entre sí.

Del total de la Red señalada anteriormente, presenta el siguiente estado de mantenimiento:



**Figura 8: Cuadro Estado de Mantenimiento de la Infraestructura Vial**



**Fuente:** Dirección Nacional de Vialidad.

Este grafico resalta el de estado de la Red Vial, confirma que las rutas de entrada y salida a la región reciben un mantenimiento en forma permanente, mientras que la Red Provincial mantenida es aquella que conecta las principales vías de la región y reciben un mantenimiento permanente, este es el caso de la RP Nro 5 que conecta la RN 60 con la RN 38, uno de los principales accesos a la Ciudad de la Rioja.-

En cuanto a la Red Ferroviaria la misma presenta el siguiente detalle (ver Tabla 33):

Ramal	DESDE	HASTA	LONGITUD (KM)
A	La Rioja	Catamarca	157
A2	La Rioja	Córdoba	363
A2	Serrezuela (Cba)	San Juan	377
A3	Patquia (LR)	Chilecito(LR)	126
A4	Mazan (LR)	Andalgala (CA)	247
A5	Cebollar (LR)	Tinogasta(CA)	205
<b>TOTAL</b>			<b>1.475</b>

Las distintas líneas férreas comunican la región provincial con los principales centros de consumo y con los principales puertos Nacionales, el recorrido de la Red Ferroviaria en el interior de la Región comunica distintas microrregiones productivas, actualmente esta Red Ferroviaria de la región se encuentra en estado de abandono, desde 1977.

### **ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA**

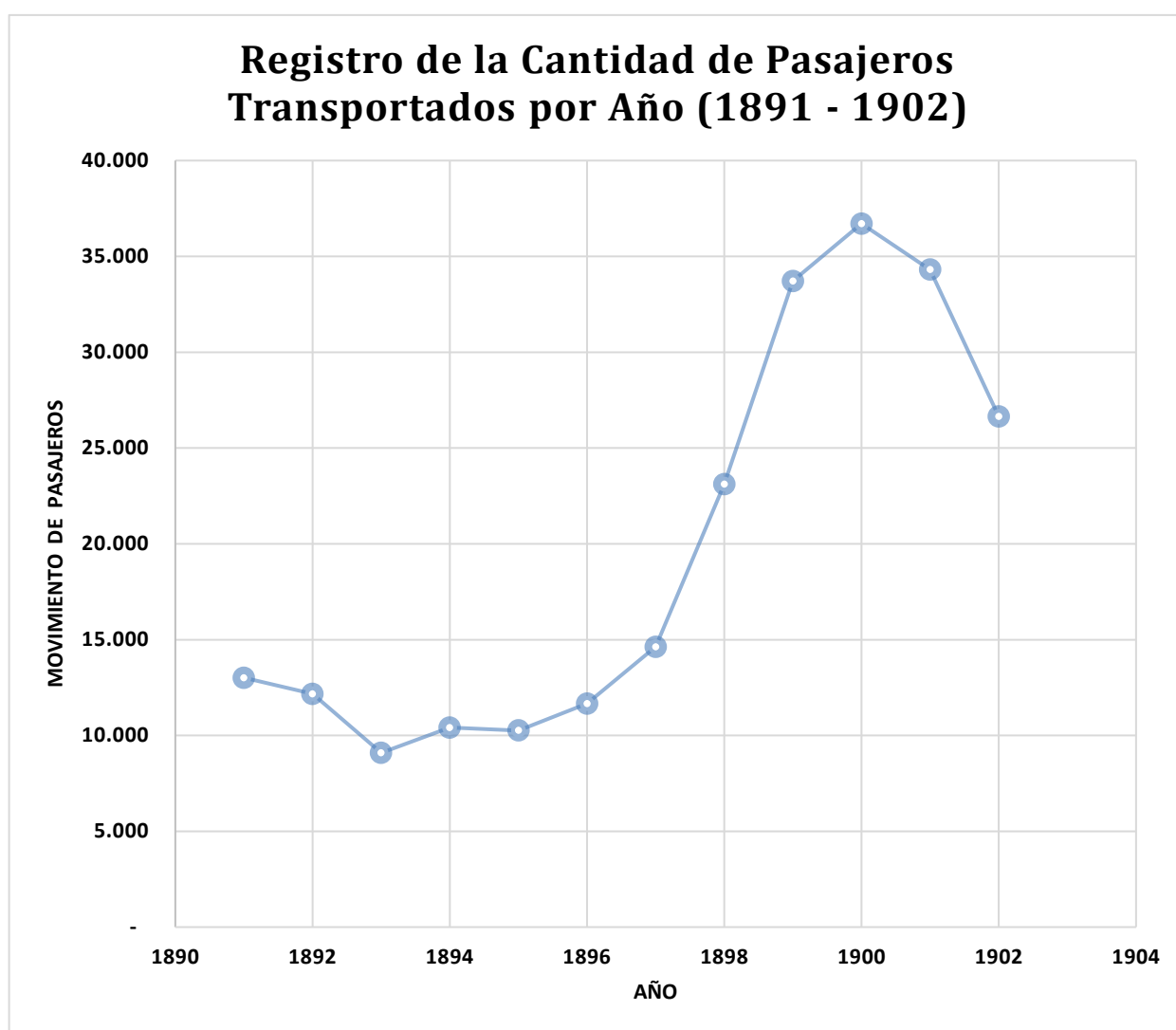
Este tendido ferroviario, tuvo su origen en la década de 1890, siendo gobernador de la Provincia el Dr. Joaquín Víctor González, (1889-1891) quien solicita a la Nación unir La Rioja al resto de Provincias Argentina, pedido que se concreta por Ley 2.978 del 20 Set de 1893, por la que se autoriza la construcción del ramal Deán Funes (Cba) a Chilecito (LR), asimismo dicha Ley autoriza la construcción del ramal a la Rioja partiendo de la estación Patquia.

En esos tiempos corría la euforia del oro en el Famatina, ya que en aquella época sin tren existían muchas dificultades para llegar a Chilecito, se requería refinar las extracciones de oro y plata, proceso que en la zona no se podía realizar por la escases de mano de obra especializada, asimismo Chile demandaba ganado que era satisfecho por los envíos de Córdoba, San Luis, Santiago del Estero, Tucumán y la Zona del Litoral, este incremento de la demanda perduro hasta 1870, el ganado permanecía en distintos lugares de la Provincia para engorde siendo pasado al país trasandino por el paso de Peñas Negras, no tan solo ganado se demandaba el país trasandino, sino una variada cantidad de productos que producía la Provincia como vinos, ponchos, tejidos varios y frutas secas además de una variada línea de conservas en aceite, lo que afirmó durante varios años un comercio muy bien aceitado, siendo la base de la agricultura, una agricultura diversificada que favoreció el comercio de varios pueblos en la región gracias al paso del ganado.

Para (21)Elida Bocco (2007), “La línea Dean Funes (Cba) a La Rioja y Catamarca fue ordenada por la Ley Nro 1733 del 10 de Octubre de 1885.”p26, la obra se concreta y el tren ingresa a la Ciudad de la Rioja en enero de 1898 y a Chilecito en julio de año 1899. La inauguración del Cable carril en 1905 dinamizó la explotación del oro y otros metales, la empresa minera requirió de su inversión facilitando la decisión de los gobernantes nacionales, ya que su construcción y operación tendría un renta anual asegurada.

Según datos de registros de la época, el ramal (22) Argentino del Norte (Sección La Rioja) traslado en 1.891 la cantidad de 13.010 pasajeros y seis años después en el año 1900 triplico esa cantidad transportando 36.709 pasajeros, año tras año el tren facilitaba el movimiento de toda la región, para el año 1902 el pico decae a 26.643 pasajeros, el ferrocarril desde su inicio demostró la importancia de su tráfico, claro está, era el único medio de movilidad en la región (Ver Cuadro Registro de la Cantidad de Pasajeros Transportados por Año – 1891 – 1902).

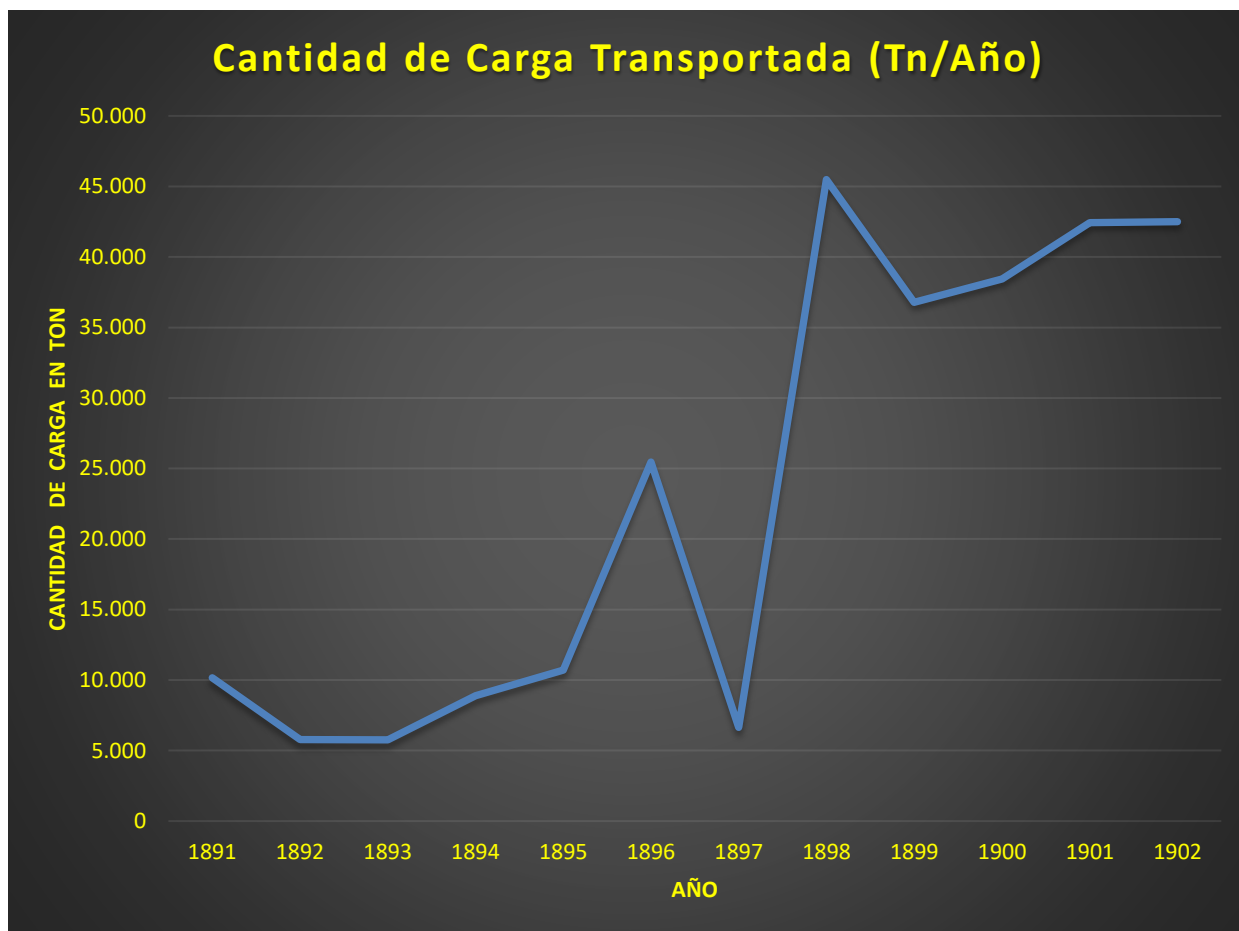
**Figura 9:**



**Fuente;** Ministry of Public Works, Department of Ways, Statistics of Railways in the Argentine Republic, Vol XI, Year 1902.

En cuanto a la Cantidad de Carga en ese mismo periodo, para el año de su inauguración en 1891 transporto 10.157 toneladas en el año, teniendo un pico máximo en el año 1898 con 45.486 toneladas al año, en el periodo considerado la carga ha tenido una tendencia a incrementarse año a año, a pesar de tener algunos años bajo el promedio anual, (Ver Cuadro).

**Figura 10:**



**Fuente;** Ministry of Public Works, Department of Ways, Statistics of Railways in the Argentine Republic, Vol XI, Year 1902.

En cuanto a la actividad Minera; Las Minas del Famatina, son explotadas por una empresa británica “The Famatina Company” (1912), los trabajos se paralizaron en 1914 a causa de la Primera Guerra Mundial, los ingleses se retiraron en 1918, la Mina La Mejicana pasó a manos de otros dueños, la Corporación Minera Famatina, hasta que cerró en 1926.

En abril de 1977 partía (23) el último tren de pasajeros con destino a Córdoba, llevaba 21 pasajeros, solo quedó la preocupación de sus trabajadores, estimados en 250 operarios, así lentamente el tiempo lo fue dejando en el pasado, condenando a esta región a un pobre o nulo Desarrollo.

Para la historiadora, (24)Elida Bocco, "...se consideró al ferrocarril como un factor dinamizador de la economía de La Rioja."p83. Siendo una de las conclusiones de su investigación histórica, además menciona que "...usaron al ferrocarril tanto en función de transporte de riqueza, como de elementos de servicio"p16, en referencia a que el tren traslado gran cantidad de minerales, pero trajo el Desarrollo Regional y una mejor calidad de vida mientras duro su operación.

El ferrocarril desempeño una importante actividad, tanto económica como social, en lo económico presento las siguientes características;

- Impulso la creciente demanda en dos sentidos diferentes, para la incipiente minería desde Chilecito hasta el Puerto de Buenos Aires y en segundo lugar transportando desde Córdoba y las provincias linderas las mercaderías con destino al País Trasadino.
- El Ferrocarril cimento las bases de la actual producción Agroindustrial de la Provincia, como la vitivinicultura, la ganadería, la olivicultura, trajo los dátiles, el nogal y otras frutas de estación.
- Redujo los tiempos de traslado de maquinaria con destino a mejorar la producción Agroindustrial; asimismo la minería comenzó a tener cada vez más importancia gracias al ingreso de herramientas especiales.

En lo social presento las siguientes características;

- Redujo los tiempos de traslado de pasajeros, resulto cada vez más relevante el traslado, ya que permitió el acceso a la educación superior a un gran número de pobladores, que se trasladaban por estudio a la Universidad de Córdoba y Buenos Aires, además sostuvo un flujos de movimiento por cuestiones de trabajo, es el tren el que trajo los especialistas en minería, y los que mejoraron la producción agroindustrial.

- El tren tuvo una función no menos importante que tiene que ver con la consolidación político – Militar de la nación, integro a la región provincial al resto de la Provincias Argentinas y facilito la instalación y operación de unidades militares que consolidaron los actuales límites de la nación, fue el motor de la movilidad en la región.

### **LA ACTUAL SITUACION DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGA EN LA REGION**

El transporte tiene su origen en la necesidad de movimiento que se deriva generalmente de una actividad económica para salvar la distancia entre el productor y el mercado, en esta región en particular en la actualidad el único medio de transporte de carga es el automotor, basado principalmente en la infraestructura vial nacional y provincial, es el camión el que conectando las microrregiones Provinciales con los grandes centros de consumo y los puertos sobre el Rio de la Plata, la actividad está cubierta principalmente por cuentapropistas y en 2do lugar por empresas de transporte y logística.

Para ADEFA (Asociación de Fabricantes de Automotores), en el año 2019, el parque automotor de vehículos de carga en la región era de 3.966 unidades mientras que los vehículos livianos sumaban 16.703 unidades, con lo cual la región tiene el 0,58% del total país para vehículos de carga y en la región representa el 4,78% del total del parque automotor provincial.

Durante el año 2019, el camión transporto distintos productos que fueron exportados en los siguientes (25) grandes rubros;

- En Productos Primarios (PP), por valor de U\$S 7.120.489.
- En Manufacturas de Origen Agropecuario (MOA), por valor de U\$S 108.025.680
- En Manufacturas de Origen Industrial (MOI), por valor de U\$S 64.128.688

Por otro lado en el mismo año el camión transporto importaciones según los siguientes rubros;

- Bienes de Capital por valor a U\$\$ 2.024.323.-
- Bienes de Consumo por valor a U\$\$ 265.059.-
- Bienes Intermedio por valor a U\$\$ 71.572.888.-
- Partes y Piezas de Bienes de Capital por valor a U\$\$ 561.780.-
- Vehículos Automotores de Pasajeros por valor a U\$\$ 1.265.739.-

Asimismo el transporte automotor tiene gran impacto en el consumo energético de la provincia, ya que es el único medio que transporte los combustibles líquidos y gaseosos que se consumen en la región, transportando en el año 2019, los siguientes efectos;

- 6.185 m<sup>3</sup> de Naftas.
- 3.513 m<sup>3</sup> de Gas Oil.
- 56 m<sup>3</sup> de Otros combustibles.
- 6.185 m<sup>3</sup> de Naftas.
- 9.127 m<sup>3</sup> de Gas Natural Comprimido y otros.

Con relación a la industria minera en la provincia como se mencionó con anterioridad solo se trabaja la roca de aplicación, en donde el transporte automotor es un gran protagonista, que por el momento es difícil cuantificar un dato que represente la actividad.

Como una primera referencia de base, el valor del flete en la región según la CATAC (Confederación Argentina del Transporte Automotor de Carga), en su cuadro tarifario a noviembre del año 2019, presentaba un costo de referencia de \$ 714,39 por 100 Km de transporte, mientras que por 200Km el flete representaba un costo de \$ 1.091,92 y por el transporte de 500km ascendía a \$ 2.094,92 ; cuadro tarifario que se incrementa como veremos mas adelante.-

### **CONSIDERACIONES FINALES DEL CAPITULO**

En este trabajo se analizó las potencialidades, los riesgos, los desafíos y las limitaciones y se determinó que el transporte representa un riesgo para las distintas iniciativas de Desarrollo Territorial, ya que la región está condicionada por su ubicación geográfica y su distancia a los distintos mercados; lo que impacta en un normal desarrollo económico.

A pesar de la demanda de transporte que requiere esta región, esta cuenta con muy buenos recursos naturales, que convenientemente elaborados, se obtienen excelentes productos, algunos de ellos ya fueron exportados y cuentan con muy buena opinión especializada.

El transporte automotor es el único modo disponible en la región, el cual resulta ineficiente, por su escasa capacidad de carga y por las distancias de trabajo que requiere su traslado al mercado, colocar la producción a precios competitivos no resulta posible, aspecto que coincide con lo sostenido por Isabel Ramos Martel y Jorge Blanco (ver pág. 66 y 67) en donde este último sostiene que los costos logísticos es un componente principal del sistema de transporte.

Por último, se debe planificar la infraestructura básica del transporte que permita el movimiento de la carga por la región y luego su conexión con los centros de consumo hasta alcanzar los principales centros comerciales.



## **CAPITULO IV**

## EL TRANSPORTE DE CARGA EN LA REGION

En el presente capítulo se analizará qué modo de transporte pone en relación economía territorio y mercado, poniendo énfasis en los dos modos posibles que pueden prestar servicio en la región de estudio, como el automotor y el ferrocarril, ya que el aeronáutico no se considera por los pesos y volúmenes de trabajo requerido y la imposibilidad del modo fluvial.

Poner en relación economía –territorio y mercado no es otra cosa que colocar la producción del territorio en el mercado de manera económica haciendo posible la obtención de ganancias que puedan sustentar el comercio, para que esto se materialice es necesario que un servicio derivado como el transporte sea económico y eficiente en la distancia de trabajo que requiere unir el territorio donde se encuentra la producción con el mercado que es el lugar de comercialización de la producción.

Sintetizando el problema del capítulo y de acuerdo a lo visto en capítulos anteriores, el transporte, sobre todo el de carga representa un riesgo para todo emprendimiento de iniciativas de Desarrollo Territorial, que se planifique en el territorio, de acuerdo a lo expresado se plantea el siguiente interrogante:

❖ ¿El transporte lograría activar la economía en la región de estudio?

A continuación se plantea la hipótesis de trabajo; el desarrollo económico de la región, está condicionado por el transporte de carga por su lejanía de los centros de máximo consumo y su aislamiento geográfico. Siendo esta una característica de la región en estudio.

Dando un eje a seguir, se determinó el siguiente objetivo de trabajo, analizar qué modo de transporte pone en relación economía – territorio y mercado.-

Dando un marco referencial del capítulo se consideraron los siguientes conceptos teóricos, basándose en lo teorizado por (26)Alfred Weber (Trad. 1909) en su teoría de localización Industrial, esta supone un espacio isotrópico ideal, con los insumos localizados en un punto y con un mercado en otro, la ubicación de la planta guarda relación con cuatro factores fundamentales, uno es la distancia a los recursos naturales, otro la distancia al mercado, los costos de la mano de obra y las economías de aglomeración.

Para Weber (1909), el principal factor de localización son los costes de transporte, de ahí que propusiera buscar el lugar de producción que permitiera minimizar los costes de transportes totales, incluyendo el suministro de materias primas y la distribución del producto al mercado.

A nivel internacional en opinión de Marco Dini (2010),... “La reducción de los costos de transporte y telecomunicaciones y una agresiva política de integración internacional impulsada por los países más industrializados han ampliado las fronteras potenciales de los mercados y la interdependencia, aun cuando, como afirman Albuquerque y otros (2008) esto no significa que predomine un mercado único y globalizado...”p10.-

En América Latina un caso particular publicado en el artículo de (27)Liesel Angulo Reyes, et al (2018) “...Los costos jugaron un papel muy importante en la hora de escoger el tipo de transporte, los empresarios buscan bajos costos, y se pudo observar que estos mismos han ido disminuyendo notablemente. El transporte internacional en Colombia tuvo una fuerte asociación con el crecimiento económico del país. Si la inversión en infraestructura mejora puede mejorar el comercio y por ende mejora el sector del transporte...”

Mientras que en el marco Nacional, en opinión de (28)De León, G. (2014), “... El ferrocarril ha sido históricamente un factor que contribuyó al desarrollo de nuestro país, en línea con la expansión de la frontera agropecuaria a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX, pero posteriormente perdió fuerza frente al transporte automotor, que presenta indudables ventajas, como ser una mayor adaptabilidad tanto en lo que respecta a niveles de carga como a lugares de origen y destino. Sin embargo, aún hoy en pleno siglo XXI, el ferrocarril continúa teniendo puntos de gran fortaleza...”

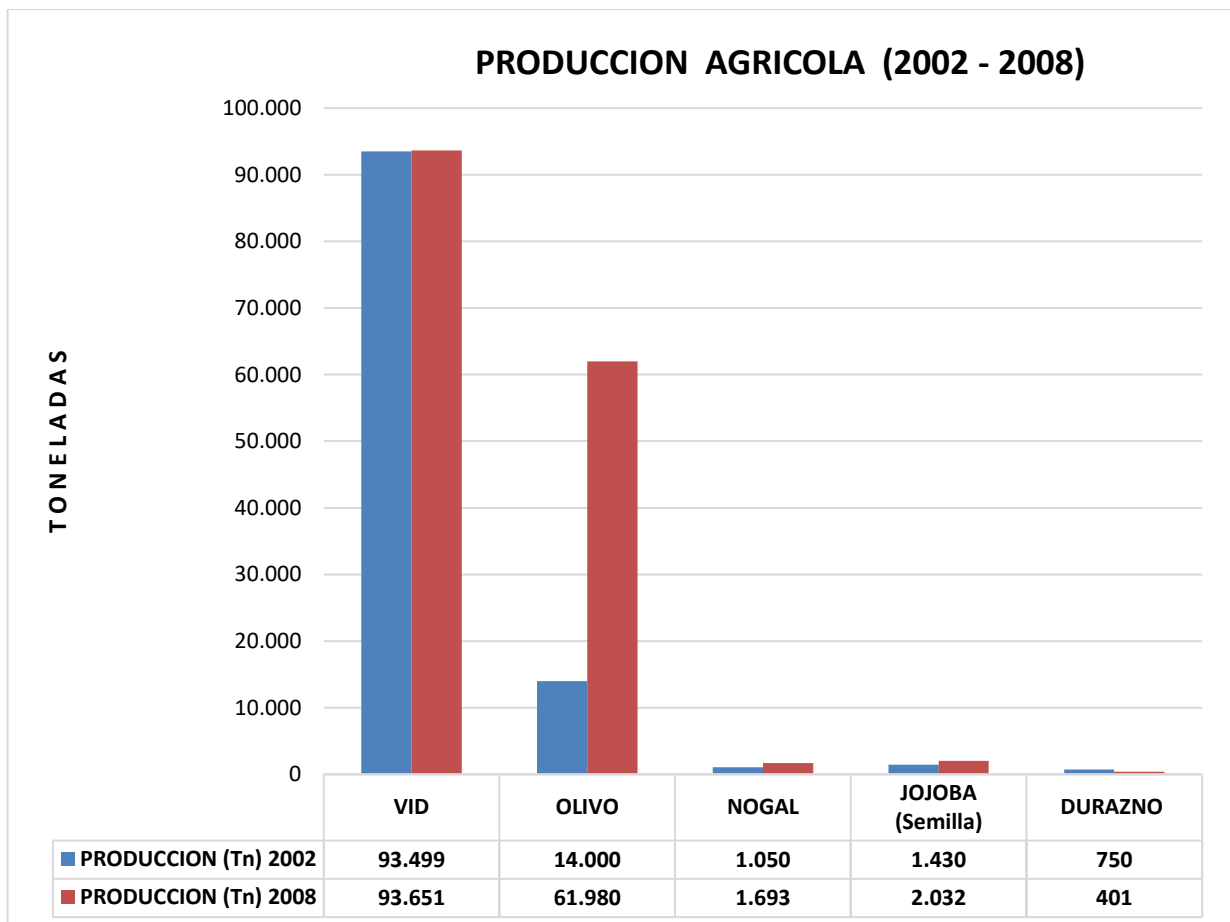
Seguidamente se organizan los siguientes ejes temáticos, las falencias del modo automotor y seguidamente el Rol del FFCC en zonas rezagadas aisladas o poco desarrolladas.-

### QUE PRODUCE EL TERRITORIO QUE REQUIERE DEL TRANSPORTE DE CARGA

La actividad socio-económica que se desarrolla en el territorio, demanda el servicio de transporte, originado principalmente por la distancia que separa los centros de producción de los mercados, en este sentido se presenta la producción (la carga), que demanda el traslado por rama económica, aspectos que se detalla a continuación;

- La demanda de la agricultura

Figura 11:



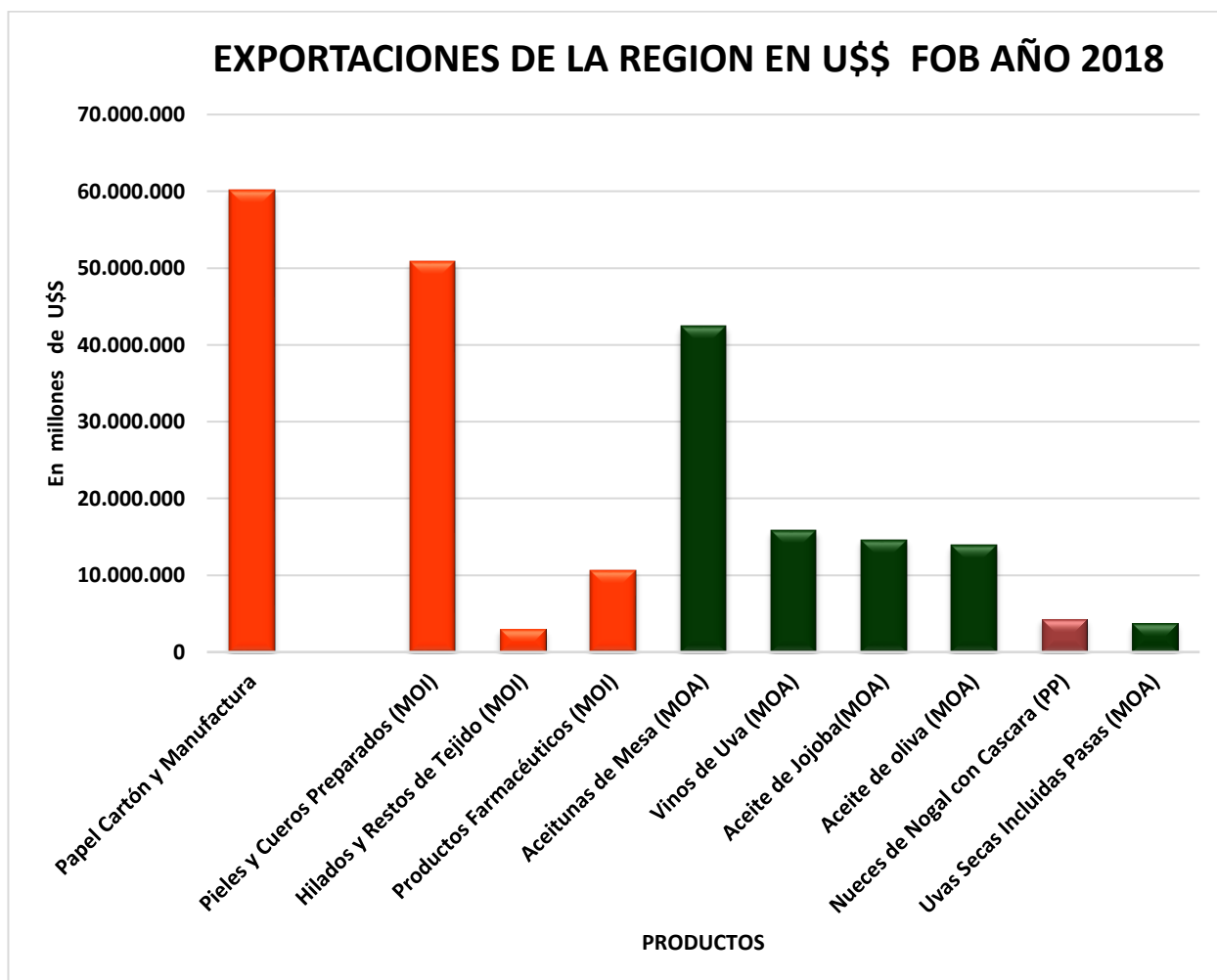
**Fuente:** Elaboración Propia en base a datos de Tabla 5.-

Con relación a la producción agrícola solo se registran los productos más relevante por su volumen y cantidad, como se registra en el cuadro entre los años 2002 /2008 la producción de vid se ha sostenido, mientras que el olivo ha tenido un incremento sustancial del +442,7%, el nogal y la jojoba han tenido un incremento más modesto, por otro lado la producción frutihortícola es importante en la región, pero solo alcanza para al mercado interno doméstico.-

- **La demanda de la Industria Manufacturera**

La industria manufacturera en este periodo ha exportado productos tanto de origen agroindustrial como industrial, los que se detallan a continuación:

**Figura 12:**



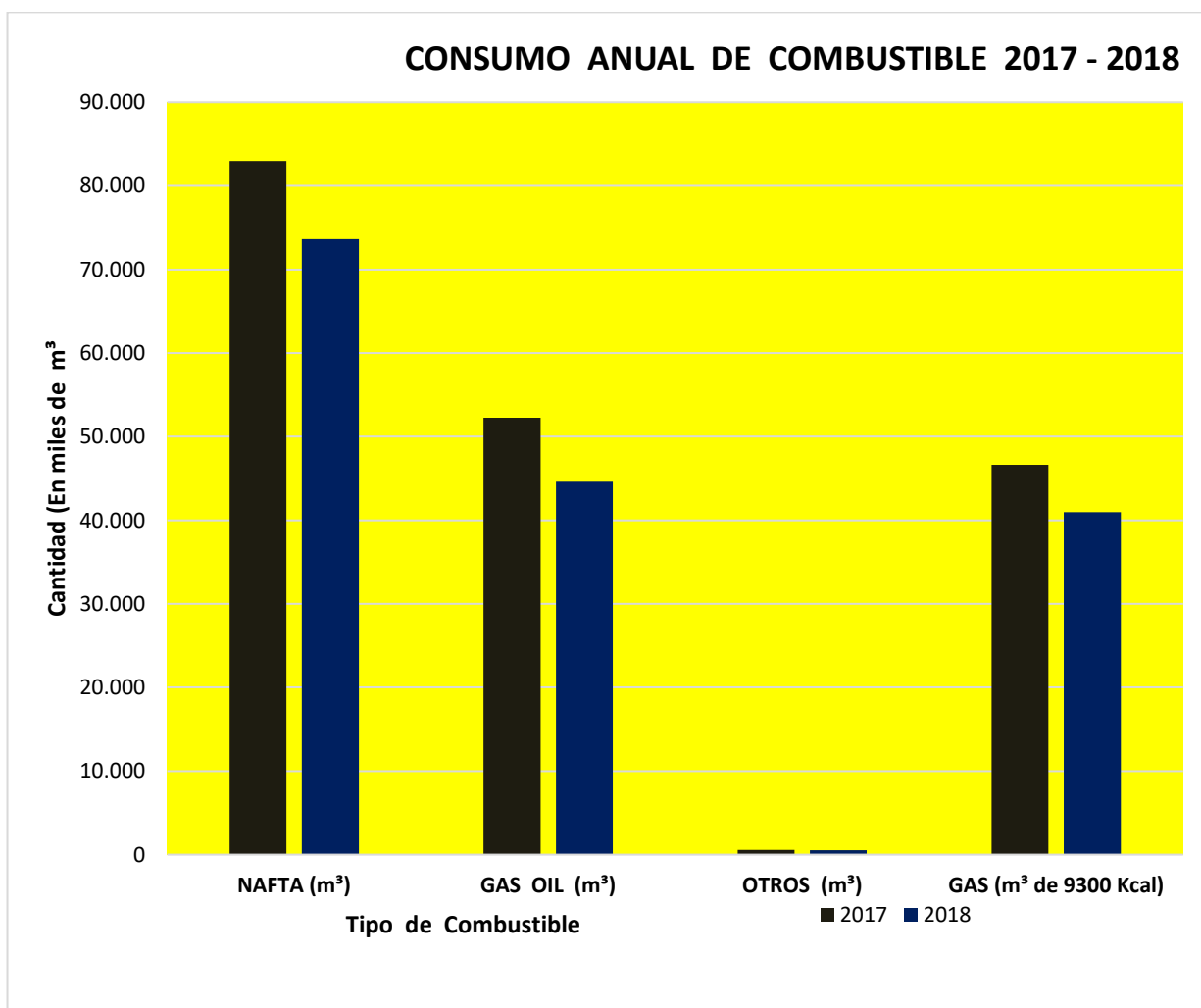
**Fuente:** Elaboración Propia en base a datos de Tabla 13.

En el año 2018 las exportaciones representaron un total de U\$\$ 219.559.475, y que se pueden incrementar al reducirse los costos de transporte.

- **La demanda de Combustibles y Gas**

Además se presenta el consumo de combustibles, hidrocarburos y gas como productos que demanda la región y que tiene que ser transportados desde los centros de mayor consumo hasta la región.

**Figura 13:**



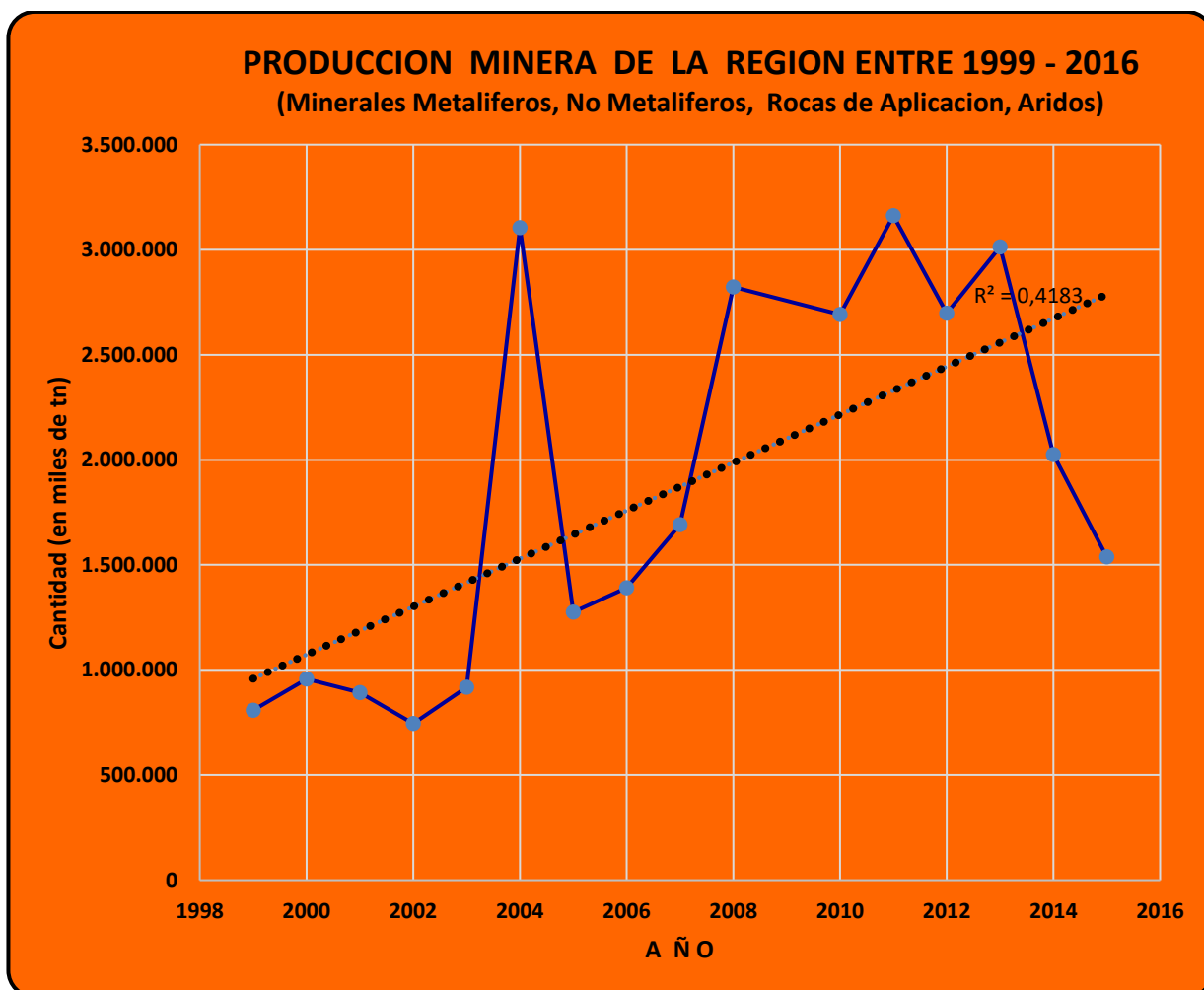
**Fuente:** Dirección General de Estadísticas y Censos –Dic 2019. Elaboración Equipo PBG en Base a Información del INDEC.-

Si tomamos la nafta consumida en el 2017, en un entorno de transporte representa 1.845 viajes de camiones cisternas a 45.000 litros, solo para un año y sin contar el consumo de Gasoil.

- **La Demanda de la Industria Minera**

Una actividad importante para la región es la Industria Minera, que por acciones de las organizaciones ambientalistas no cuenta con el apoyo gubernamental el cual generó una serie de regulaciones que prácticamente impiden su desarrollo, a pesar de ello la actividad registra la producción que se detalla a continuación:

**Figura 14:**



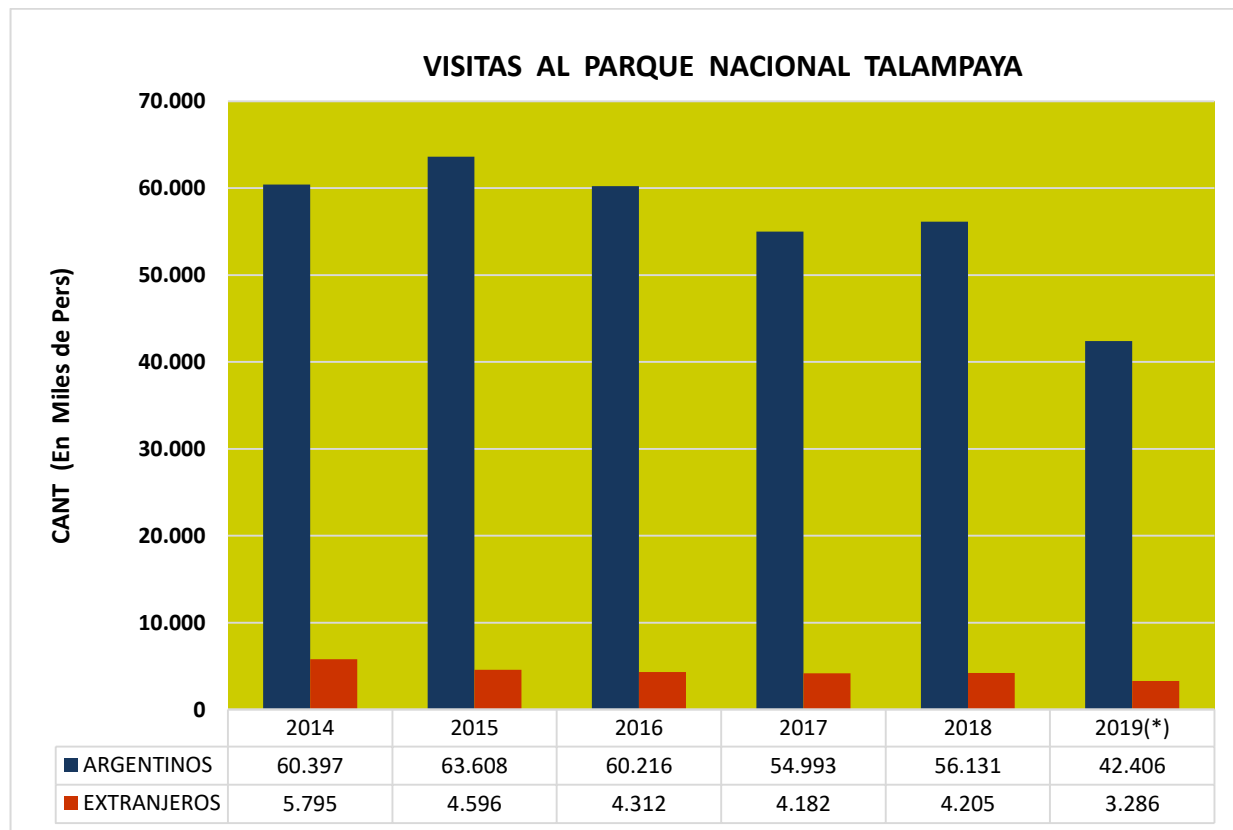
**Fuente:** Dirección General de Estadísticas y Censos –Dic 2019.-

Como puede apreciarse en la figura 7 la actividad se incrementó sustancialmente entre los años 2000 al 2016, explotándose principalmente rocas de aplicación, áridos y no metalíferos mientras que la explotación de oro, plata y algunos metalíferos es la producción mas resistida por la organizaciones ambientalistas, la actividad es sostenida por el transporte automotor de carga, que como ya vimos no resulta ser el medio más idóneo para este tipo de actividad.

- **La Demanda de la Actividad Turística**

Actividad que tiene especial importancia en la región y que genera un importante movimiento económico en empleos directos e indirectos, solo representaremos las visitas al Parque Nacional de Talampaya que es el único que posee registros fidedignos, por otro lado la falta de datos guarda relación con las visitas que se realizan a la zona cordillerana, ya que no existe un organismo responsable de su registro.

**Figura 15:**



**Fuente:** Dirección General de Estadísticas y Censos –Dic 2019, datos suministrados por la Dirección Nacional de Parques Nacionales.- (\*) Corresponde a Enero – Julio 2019.



Talampaya tiene un régimen de vistas nacionales e internacional muy importante, que se ha sostenido a lo largo de estos últimos 6 años, es de esperar que con un transporte masivo y económico se incrementen las vistas sobre todo las extranjeras, que se trasladan desde el Aeropuerto Internacional de Ezeiza y desde la Ciudad de Córdoba, justamente desde los centros más importantes para el transporte de carga; demanda que el transporte por FFCC, debería atender por su importancia ya que puede incrementar el régimen de visitas, impulsando la actividad, por otro lado representa mayor tráfico sobre la vía al trasladar carga y pasajeros.

### **EL TERRITORIO Y LOS MODOS DE TRANSPORTE**

Una de las experiencias más conocidas que tuvo éxito en desarrollo territorial en nuestro País, fue en La Ciudad de Rafaela (Pcia de Sta Fe), en donde para (29) Costamagna Pablo (2000), "...cuenta con una buena posición en relación a las comunicaciones, ya que se encuentra dentro de un centro de comunicaciones terrestres hacia el centro norte del País. También es ventajosa la posición geográfica respecto a los ferrocarriles Belgrano y NCA que conectan con los principales puertos y centros urbanos, aun cuando el primero está en proceso de reactivación."p15.

En este sentido existe grandes diferencias, con la región en estudio, en primer lugar cuenta con el servicio ferroviario, en segundo lugar su posición geográfica es próxima a los Puertos de Rosario y Buenos Aires, donde se concentra la carga del País con destino al exterior, se podría afirmar que Rafaela está en una zona de influencia portuaria primaria (Hinterland), en donde en este caso en particular el transporte no representa un riesgo, por operar a distancias cortas y a bajo costos.-

En opinión de (30) Sanabria Gómez (2008), históricamente, se observa que el crecimiento y desarrollo económico de los países, estuvo condicionado por la disponibilidad de medios de transporte económicamente eficientes, puesto que el transporte permite la ampliación de los mercados locales y hace posible el desarrollo de la producción a gran escala, a la vez que aumenta la eficiencia y productividad del capital, resultado que se traduce en mayor competitividad de los productos nacionales en el comercio internacional; sin embargo, el papel del transporte no ha sido ampliamente analizado en la teoría moderna del crecimiento económico. Los estudios que sobre

el tema se han realizado en Colombia, le asignan un papel marginal al transporte en el proceso de crecimiento, dejando de lado las implicaciones que tienen las características geográficas de su territorio”, p2.-

Lo mencionado guarda algunas similitudes con la región de estudio, por ello un modo de transporte está relacionado con el desarrollo en particular que hace posible que esta región pueda alcanzar y/o sostener un desarrollo incipiente, para ello el transporte no debe ser costoso, en función a esta variable realizaremos será la comparación de modos.

Para el empresariado de la región, los costos del flete no son económicos, y según un ejemplo de la situación actual preparado por la (31) Fundación Agropecuaria Para el Desarrollo de Argentina (FADA - 2016), ..“ si tomamos como ejemplo el traslado de maíz y soja desde Rio Cuarto (Cba), al puerto de Rosario, que se encuentra a 400km, estos costos se incrementarían mas. Cada 100 camiones de Maíz, 26 se gastan en flete. El Transporte se lleva el 26% de cada Tonelada de maíz. En el Caso de la soja, se gastan 16 camiones cada 100, señala FADA.

Y agrega; “si nos trasladamos a una ciudad del Norte del País, esta situación empeora debido a una mayor distancia a los Puertos o Puntos de Industrialización” p4.-

Realizando una comparación en el plano internacional, con los EEUU, donde trasladar la producción costaría 19.500 millones de pesos menos; es decir, Argentina es 70% más cara: en lugar de gastar 15 camiones de cada 100, en EEUU se gastarían 7. Esto coincide con un Informe de la Bolsa de Comercio de Rosario (BCR) en la que sostuvo que EEUU traslada 90 veces más carga por tren que Argentina. (32) (FADA- 2016). Esta comparación es solo para la producción agropecuaria (granos), no está considerado el transporte de carne y de la Industria Manufacturera y/o minera que de considerarse de seguro la brecha seria mucho mayo.

El modo automotor presenta las siguientes características; su adaptabilidad, en particular sobre todo tipo de terreno, flexibilidad, rapidez, regularidad y grado de confianza. Al combinar estas características, proporcionan la utilidad necesaria para el traslado de pasajeros y una gran variedad de carga. Otro aspecto importante en las partes que interviene en su operación son los costos, el que podemos definir como el valor de los recursos que se emplean para llevar a cabo

una actividad, como es el caso de la producción de un bien o un servicio. En este caso tenemos los costos de quienes proporcionan el servicio de transporte, los costos de los usuarios que utilizan el servicio y otros costos que podríamos denominarlos “sociales”.

El costo de los prestadores del servicio se refleja en la tarifa para el pasajero y en el flete para el transporte de carga, mientras que para los usuarios representa el costo a pagar por el servicio mientras que los costos sociales guardan relación con aquellos derivados por la contaminación del medio ambiente del automotor, el uso del espacio público y las externalidades negativas derivadas de servicio.-

En el modo automotor nos interesa los costos que generan el “flete” valor que tiene que pagar el usuario, ya que este redundara en la eficiencia económica del servicio. Según un Informe de la (33) FADEAC, señala que el 40,5% representa impuestos, siendo los otros componentes, salarios, combustible, amortización, costos operativos y estructura y su renta, lo que representa un valor flete, según el cuadro tarifario a nivel nacional de la CATAC (Confederación Argentina del Transporte Automotor de Carga) representaba los siguientes valores,

	Por 500 Km	Por 1000 Km
Febrero 2017	\$ 781,65	\$ 1.016,97
Noviembre 2017	\$ 855,90	\$ 1.113,58

Sin entrar en mayores detalles, que están fuera de este estudio, estos valores varían mes a mes, debido al efecto de la inflación económica, problemática que afecta la economía nacional, para lo cual se presenta un cuadro actualizado de la CATAC, con los siguientes valores:

	Por 500 Km	Por 1000 Km
Noviembre 2019	\$ 2.094,92	\$ 3.355,31

## **EL POSIBLE ROL DEL FFCC EN LA REGION PROVINCIAL**

Según un análisis de Julio Calzada (2018), publicado en la Bolsa de Comercio de Rosario, con el título “Radiografía del Transporte de Cargas en Argentina”, la Argentina en ese mismo año alcanzaría los 450 millones de toneladas de carga, se estima que el camión transporto el 91%, mientras que el FFCC el 4,4%, con lo que representa muy poca participación en ese volumen general (p5), pero esta afirmación esta cimentada en una zona donde opera actualmente el FFCC, que por el momento coincide con la zona de la pampa húmeda que abarca aproximadamente unos 500Km a la redonda del Puerto de Buenos Aires, mientras que en la región de estudio está a 1000Km del Puerto de Buenos Aires y sin la posibilidad de usar el Servicio de Transporte del FFCC ya que su infraestructura ferroviaria como se mencionó están en una situación de abandono total.

De contar la región con la operación del Ferrocarril – que beneficios traería para la región?, para (34) Martínez J. P. (2015), el ferrocarril presenta las siguientes fortalezas;

- ❖ El Ferrocarril es apto para tráficos de largas distancias, y el territorio nacional es muy extenso.
- ❖ La mayor parte de la red recorre llanuras, donde las ventajas comparativas del ferrocarril son mayores
- ❖ La red sirve a buena parte del territorio argentino y a sus mayores centros productivos.
- ❖ Hay un generalizado reconocimiento de las ventajas ambientales del ferrocarril.
- ❖ La opinión pública tiene una actitud general favorable al modo que se traduce a las expresiones pro-ferrocarril del arco político.p21.-

Así como, en el pasado del Ferrocarril impactaría en la economía regional, en los siguientes aspectos:

- Integraría el mercado regional al mercado nacional e internacional, materializado por la salida con los productos de la región a precios competitivos. La regularidad y el abaratamiento del transporte facilitarían la especialización de la producción ganadera sobre todo por ser la menos desarrollada.
- El funcionamiento del ferrocarril es básico para la industria minera, producción que se sumaría a la región por pequeña que sea.
- La instalación y la puesta en marcha del sistema ferroviario impulsaría la construcción en todo el ámbito de la región, ya que abarataría el traslado de los materiales necesarios que son de gran peso y volumen.
- No menos importante para la región sería el impacto que tendría en el sistema financiero, por la inversión destinada a lo producido por la región y por el movimiento de valores derivado de la transacción de la mercadería. El circulante de dinero en efectivo se intensificaría por el comercio minorista y mayorista. En este caso de la industria naranja (el turismo) aportaría a las arcas de la región, debido al gran desarrollo alcanzado en la actualidad y por su importancia vital para la provincia.

Con relación a los aspectos sociales su impacto estaría dado en lo siguiente:

- El Ferrocarril impulsaría la movilidad de pobladores y trabajadores, ya que estos responderían a la demanda de trabajo que se generaría en las distintas microrregiones productivas.
- Tendría impacto en la educación, dado por la llegada de mano de obra especializada, en salud con el incremento poblacional ya sería rentable la demanda de distintos profesionales médicos en la región y desde luego el comercio, dando oportunidades a trabajadores principiantes.
- El empleo sería incrementado para cubrir las distintas necesidades de un incipiente desarrollo.

En cuanto a nuestra variable de comparación el flete se presenta el siguiente cuadro;

**Tabla 46:**

**Tarifa de Ferrocarriles de Carga Año 2019**

<b>S F E Z</b>	<b>CONCEPTO</b>	<b>FERROSUR ROCA S.A</b>	<b>FERROEXPRESO PAMPEANO</b>	<b>NUEVO CENTRAL ARGENTINO S.A.</b>	<b>TRENES ARGENTINO C y L BELGRANO</b>	<b>TRENES ARGENTINOS C y L URQUISA</b>	<b>TRENES ARGENTINOS C y L SAN MARTIN</b>
<b>O C T U B R E</b>	Ton	388.547	385.000	581.886	139.924	17.369	310.306
	Ton. km	175.012.901	174.449.172	235.688.921	117.150.943	10.823.000	182.693.000
	Dist. Media (Km)	456,98	464,05	404,51	804,37	549,79	620,07
	Ingreso (\$. $10^3$ )	251.373,44	324.396,82	393.382,15	168.909,20	12.992,11	264.881,43
	Tarifa Media (\$/Ton)	663,7192	772,3734	557,9636	922,3486	591,4377	739,6051
	Tarifa Media (\$/Ton.Km)	1,4524	1,6644	1,3794	1,0975	1,0757	1,1928

**Fuente:** Ministerio de Agricultura Ganadería y Pesca – Cuadro Tarifario Año 2019.-

<b>Tabla 47:</b>		
<b>Costo a Tarifa Media (\$/Ton)</b>		
Noviembre 2019 – 557,9636		
Toneladas	Por 500 Km	Por 1000 Km
<b>30</b>	\$ 16.738,91	\$ 16.738,91
<b>60</b>	\$ 33.477,82	\$ 33.477,82
<b>120</b>	\$ 66.955,63	\$ 66.955,63

<b>Tabla 48:</b>		
<b>Costo a Tarifa Media (\$/Ton Km)</b>		
Noviembre 2019 – 1,3794		
Toneladas	Por 500 Km	Por 1000 Km
<b>30</b>	\$ 20.691,01	\$ 41.382,01
<b>60</b>	\$ 41.382,01	\$ 82.764,01
<b>120</b>	\$ 82.764,01	\$165.528,01

El tren tiene una gran capacidad en peso y volumen, un tolva cerealera tiene una capacidad de 70 ton, dos camiones a una capacidad de 30ton c/u, mientras que una sola máquina puede remolcar un promedio de 60 vagones, a mayor carga menor costo.-

Actualmente el tren presenta la siguiente relacion:

<b>Tabla 49:</b>		
<b>Comparación de Costos Por Modo</b>		
<b>TREN</b>	<b>Vs</b>	<b>CAMION</b>
Una locomotora con 60 vagones de 70tn c/u	4.200 tn	Equivale a 105 camiones a 40tn c/u.-

<b>MODO DE TRANSPORTE</b>	<b>CAPACIDAD DE CARGA (Tn)</b>	<b>COSTO Tn/km</b>
CAMION	40 Tn	0,63 USD
FFCC	70 Tn c/vagon	0,22 USD
<b>Fuente:</b> Precio promedio del USD al ultimo trimestre del año 2019.		

## CONSIDERACIONES FINALES DEL CAPITULO

En este capítulo se analizó cual es el modo de transporte que pone en relación economía – territorio y mercado, en este caso particular el modo automotor como único modo de transporte de carga de la región resulta costoso por la característica de la carga y la distancia de trabajo en la que opera, lo sostenido coincide con lo mencionado por Alfred Weber (1909), quien sostiene que los costos de transporte son fundamentales a la hora de ubicar la producción, por ello sobresale el FFCC como una opción posible que permite colocar cargas de grandes volúmenes y peso a largas distancias en forma económica y eficiente, aspecto que también sostienen autores como Marcos Dini(2010), Liesel Angulo Reyes (2018) y De Leon G. (2014), por lo mencionado se está, dando una respuesta a la pregunta del capítulo y transformado la hipótesis del capítulo en una afirmación.

La región posee una producción agroindustrial de gran volumen y peso como la vid, olivo, nogal entre otras, por otro lado se cuenta con una Industria Manufacturera de exportación de variados productos, toda esta carga demandan un servicio de transporte eficiente.

Toda la actividad socio-económica que se realiza en esta región, requiere de energía, por lo que los combustibles derivados del petróleo son los de uso corriente, estos insumos requieren de transporte económico que debe permitir sostener el comercio local.

La actividad turística en la región se muestra como una actividad en permanente crecimiento, es una de las actividades económicas que demanda todo tipo de transporte, en este caso de pasajeros, el único modo de transporte que por sus características de bajo costo satisface a la demanda extranjera (y Nacional) es el FFCC.

Por ultimo en esta región particular un sistema transporte económico y eficiente lograría impulsar la economía en la región de estudio.



## **CAPITULO V**

## **EL TRANSPORTE DE CARGA COMO FACTOR EXÓGENO DEL DESARROLLO ECONOMICO TERRITORIAL**

En el presente capítulo veremos la importancia del transporte de carga, como este servicio incide negativamente en las iniciativas de desarrollo económico.

De acuerdo a lo visto en el Capítulo II, el transporte pone en riesgo las iniciativas de Desarrollo Económico en esta región en particular, condicionada por la geografía reinante y su ubicación con respecto a centros de consumo de mayor importancia, por su gran actividad económica.

Ante la problemática planteada, surgen los siguientes interrogantes:

- ¿Cómo se relaciona actualmente el Desarrollo Territorial de esta provincia con el Transporte de carga; es este un dinamizador importante en el Desarrollo Económico?
- ¿si se cambia la matriz modal de la región, se lograría dinamizar la economía regional?

Planteados los interrogantes de trabajo se propone la siguiente hipótesis; La Rioja por su particular ubicación, aislada y alejada de los centros de máximo consumo como así también de exportación, sin un medio económico y eficiente de transporte de carga, sufre una limitación o impedimento en su desarrollo económico regional.

A continuación se plantea el objetivo del capítulo; comparar los distintos modos de transporte de carga, para seleccionar el más económico y eficiente que genere un mayor y mejor dinamismo económico -

Dando un marco teórico para (35) O'Brien R (1999) explica que la globalización se presentaba como de escasa importancia entre las regiones. En realidad es todo lo contrario, las variables espaciales en lo que tiene que ver con la localización de la producción de bienes y servicios, del consumo y de la infraestructura socio - económica, son cada vez más interdependiente de las distancias entre las regiones.

Con una visión territorial para (36) Jorge H. Forteza (2013), “Un sistema de transporte y logística contribuye a las perspectivas de desarrollo de una economía en los tres frentes siguientes:

- Para el funcionamiento de su mercado interno: costos adecuados de distribución reducen el costo de vida, favorecen el desarrollo de emprendedores y la conexión de regiones o poblaciones más remotas.
  
- Para un tránsito eficaz de las importaciones, en dos casos especialmente relevantes:
  - i) para las de bienes esenciales, como alimentos, o de consumo, que forman parte de la canasta de consumo de la población e impactan en su costo de vida, y
  
  - ii) para las de bienes intermedios y módulos que son transformados en productos con mayor valor agregado destinados a la exportación.
  
- Para una competitividad mayor de las exportaciones, al:
  - i) permitir precios FOB más competitivos y que una mayor proporción del precio FOB que remunere a los productores; y
  
  - ii) para lograr que productores más aislados geográficamente puedan pasar a ser exportadores.”,p38.-

En donde el autor realiza un análisis de las potenciales estrategias para insertar la economía regional en un sistema competitivo, a fin de adoptar una actitud proactiva y mejorar el posicionamiento ante los mercados de transporte y logística.

Mientras que en opinión de (37) De León, G. (2014), en su artículo “*Competitividad, transporte y desarrollo económico*” concluye que; “... El ferrocarril ha sido históricamente un

factor que contribuyó al desarrollo de nuestro país, en línea con la expansión de la frontera agropecuaria a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX, pero posteriormente perdió fuerza frente al transporte automotor, que presenta indudables ventajas, como ser una mayor adaptabilidad tanto en lo que respecta a niveles de carga como a lugares de origen y destino. Sin embargo, aún hoy en pleno siglo XXI, el ferrocarril continúa teniendo puntos de gran fortaleza...”

### **EL DESARROLLO ECONOMICO REGIONAL Y SUS FORMAS**

Con un enfoque económico el desarrollo es un proceso en permanente evolución en las condiciones generales de bienestar y calidad de vida de sus habitantes dentro de un marco regional, en este sentido las condiciones de competitividad de un territorio en particular resulta ser una condición inicial para pretender el desarrollo económico.

Para medir esta variable existen varios indicadores que permiten inferir si una región es desarrollada o no. Para analizar la dinámica de la región, se presentan dos formas una de carácter endógeno y otra de carácter exógena a la región, en ambos casos puede generar cambios positivos, por ello el concepto de desarrollo siempre tiene un sentido positivo, siendo el resultado del trabajo interno de la región que optimizó los recursos locales disponibles mejorando el bienestar de sus pobladores.

Para incrementar la dinámica económica de la región, existen varios enfoques o teorías desde lo económico, donde cada una de las ideas, presenta su forma de explicar la evolución del desarrollo local, como una forma de superar los desequilibrios económicos de las regiones.

Para (38) Alarcón Pérez, González Becerra (2018), con una visión institucionalista, los territorios dependen para su crecimiento de las políticas, aportes económicos y acuerdo orientados desde el gobierno central, por otro lado la visión liberal se fundamenta en el aumento de la producción como condición inicial para alcanzar el crecimiento económico, para obtener

mayores logros en el Desarrollo económico, mientras que ideas conservadoras basadas en principios neoclásicos sostienen al mercado como centro del análisis donde las variables son analizadas con una mirada desde las teorías de localización, mientras que la mirada Keynesiana plantea que la intervención del estado puede ser positivo en los mercados, a través de herramientas como la política fiscal, como incentivo económico, y el gasto público, mientras que según la teoría Marxista, el factor principales el hombre como trabajador el que genera valor positivo en la sociedad pp6-7.-

Otras ideas como el denominado “modelo Cepalino” (por la CEPAL) plantea una forma de desarrollo basada en la sustitución de importaciones, como impulso para fortalecer el desarrollo interno o endógeno, con un esquema de carácter proteccionista de ciertos sectores económicos, claves para el Desarrollo Económico p7.-

Estas ideas son influenciadas por las Teorías de localización como la de Von Thunen (1826), Weber (1909) y Christaller (1966), que señalan como aspectos más importante la distancia desde o hacia el mercado, mientras que Weber le agrega la distancia a las materias primas, como un segundo elementos de evaluación, de estos análisis se derivan los costos del transporte como variables más relevantes, mientras que para Christaller un mejor posicionamiento geográfico en una región dada permite reducir los costos de transporte, generando mayores utilidades, este planteo ubica al transporte como un factor exógeno al territorio en estudio, sobre todo si el mercado está a fura de la región.

O'Brien R (1999) sostiene que en este mundo globalizado sobresale la distancia a los mercados, por otro lado Jorge H. Forteza (2013), sostiene que el transporte y logística contribuye a las perspectivas de desarrollo de una economía, y por ultimo De León, G. (2014), opina que, el ferrocarril ha sido históricamente un factor que contribuyó al desarrollo de nuestro país, sin embargo, en la actualidad el FFCC continúa teniendo puntos de gran fortaleza.-

## **ANALIZANDO LOS INDICADORES DEL DESARROLLO REGIONAL**

El PBG (Producto Bruto Geográfico) es el indicador más importante de la producción económica de una provincia o región, que cuantifica todo lo que produce la economía regional. El concepto de PBG para la Provincia es análogo al PBI para la Nación (ver Figura 9), el PBI es un indicador estadístico que cuantifica la actividad económica de un País en el lapso de un año, mientras que el PBG es la estadística que cuantifica a una región, provincia, municipio o región del País.

Este indicador estadístico expresa que el estado de la economía, durante un año, el PBG junto con indicadores como la tasa de desempleo, la inflación, el índice de precios al consumidor y otros no menos importantes aportan datos sobre el Desarrollo económico de esa región.

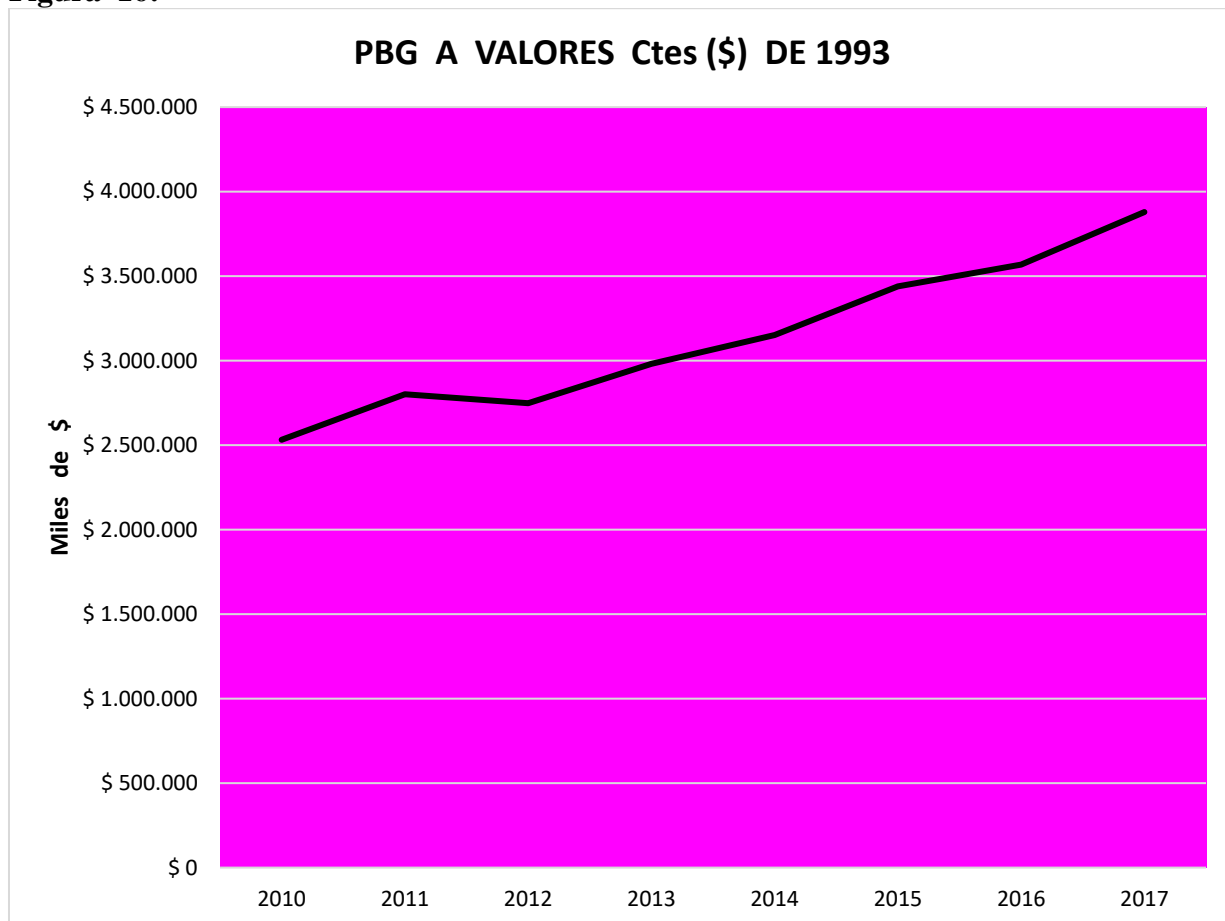
En la figura 16, se representa la variación del PBG en el periodo 2010-2017, pero en este último año se presenta resultados provisorios del cálculo del Producto Bruto Geográfico (PBG) 2017.

Nos interesa ver en este caso si existe algún grado de desarrollo económico en la región, en ese sentido la estimación del Producto Bruto Geográfico (PBG), en términos reales, para el año 2017 arroja un crecimiento del 8,7% en relación al año 2016, y según estos datos, el PBG registró un alza del 44,5%.con respecto al 2010.

En el periodo 2010-2012, se registra una caída en la producción de -1,9%, con respecto al valor inicial pero que a partir del 2013 se sostiene el crecimiento, en aproximadamente un punto porcentual, al observar la tasa de empleo el 72,6% de la Población Económicamente Activa es empleado público, con un desempleo que se incrementa en el año 2014 del 4,5% al 6,7% en el año 2019, estos valores no indican algún grado de Desarrollo Económico Regional.

Si comparamos el PBG de La Rioja con el PBG de otras provincias, encontraremos que la región en estudio es sustancialmente inferior siendo una de las últimas regiones en un ranquin de PBG provinciales.

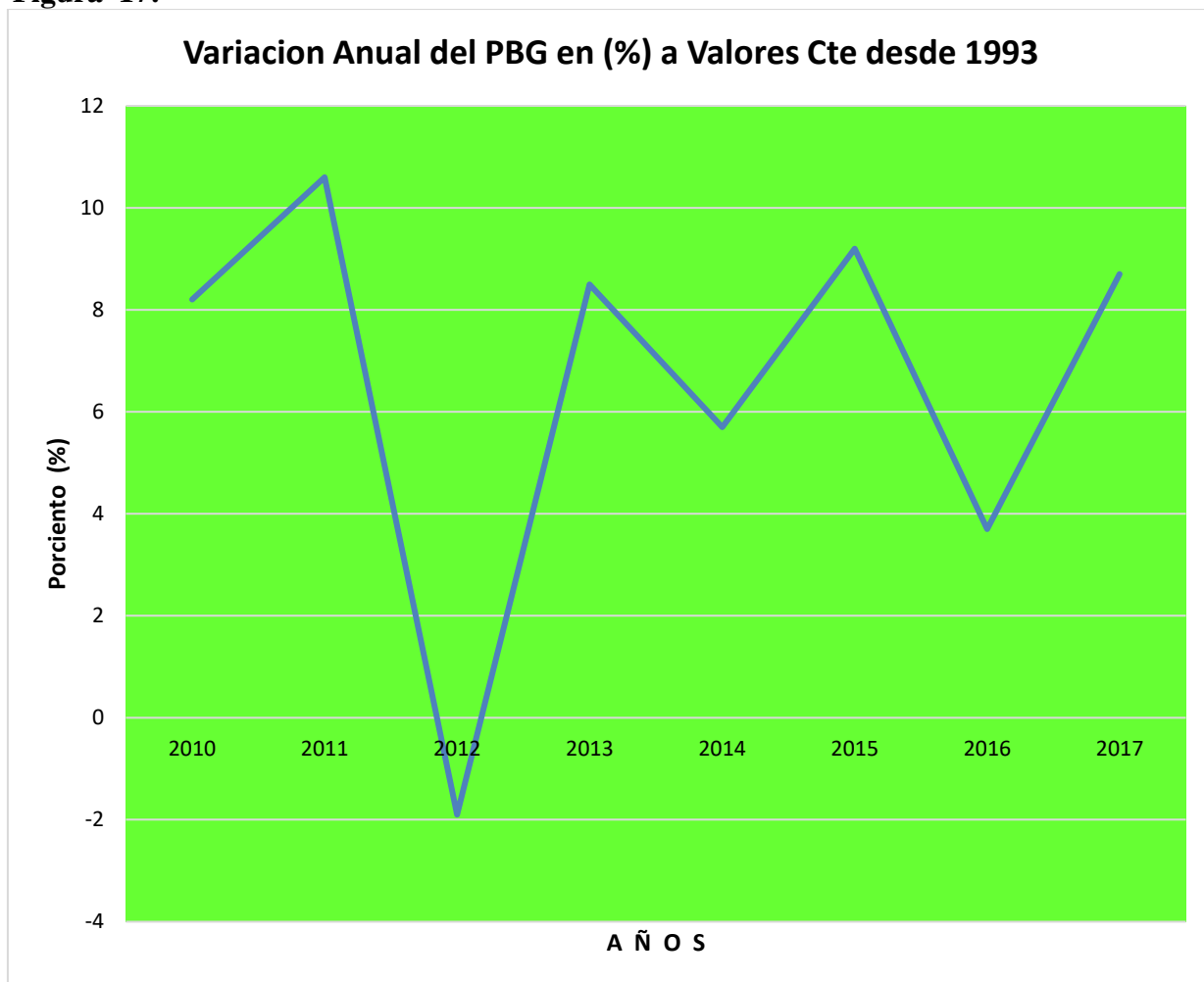
**Figura 16:**



**Fuente:** Dirección General de Estadísticas y Censos –Dic 2019. Elaboración Equipo PBG en Base a Información del INDEC.-

Si pasamos a ver la figura 17 otro tipo de grafica que representa la variación porcentual del PBG (a Valores Cte del 1993), se nota una curva más quebrada, con una caída negativa de

**Figura 17:**



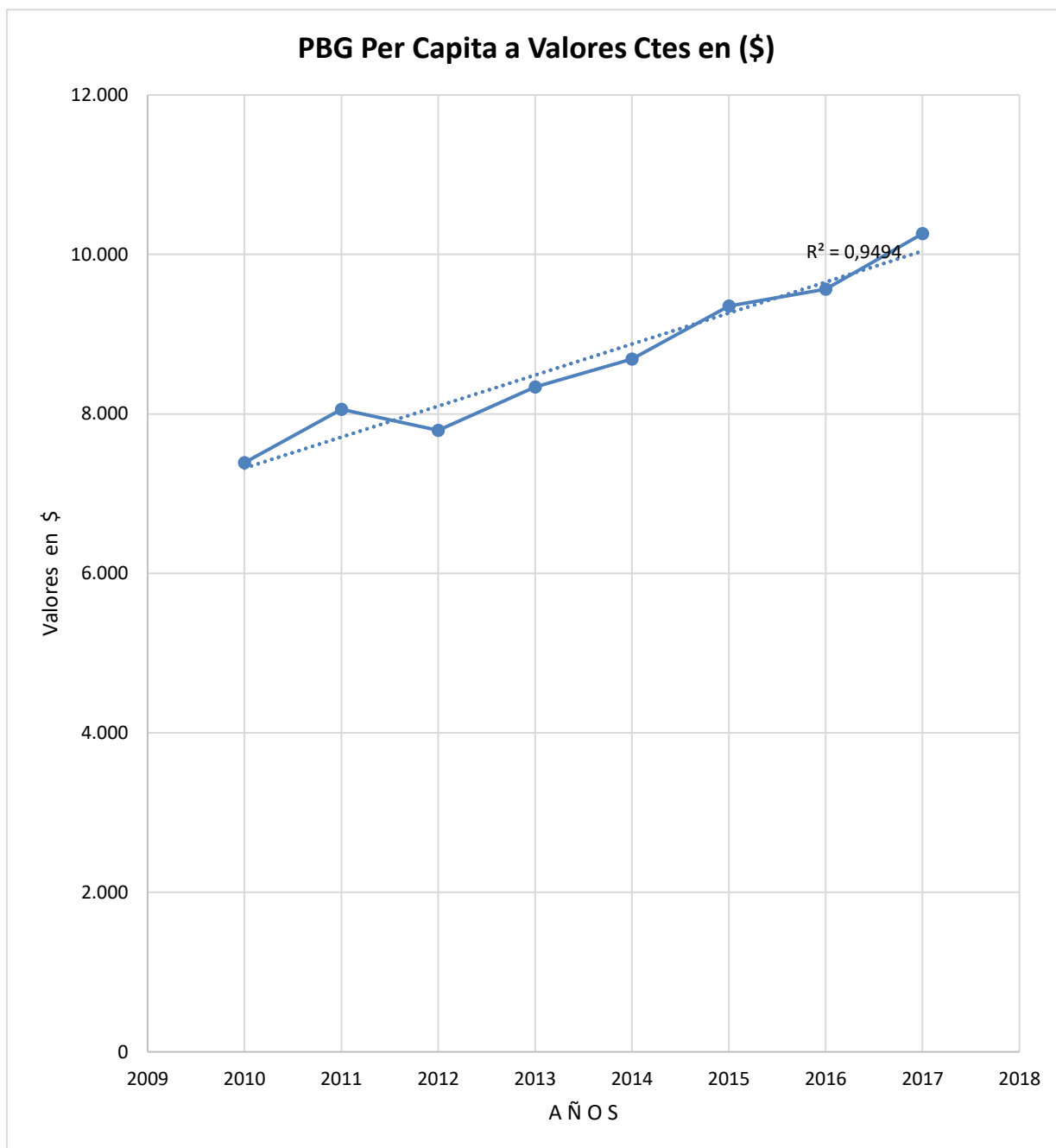
**Fuente:** Dirección General de Estadísticas y Censos –Dic 2019. Elaboración Equipo PBG en Base a Información del INDEC.-

-1,9%, valor que no se alcanza a notar en la curva general a pesar de que tendría que estar por debajo del punto del año 2010, otra caída importante se aprecia en el año 2016 con una caída de 6,9% con respecto al 2011, por lo que se aprecia que la producción no es constante teniendo años buenos y años malos en donde la diferencia estaría en las exportaciones sobre todo en las manufacturas de origen agropecuario e industrial.



Por otro lado se representa en la figura 18 el PBG per cápita, que es el PBG distribuido en la totalidad de los habitantes de la región, grafica que se representa a continuación:

**Figura 18:**



**Fuente:** Dirección General de Estadísticas y Censos –Dic 2019. Elaboración Equipo PBG en Base a Información del INDEC.-

Lo primero que mencionaremos es que a pesar de tener una tendencia en alza, también se ha registrado una tendencia en alza de la población calculada en el 1,4% anual, calculada en 13,3% para el 2017, mientras que el ingreso per cápita calculado es de 38,87% para el periodo 2010-2017, por lo que en términos económicos el ingreso per – cápita en el periodo prácticamente se ha sostenido en el tiempo, podemos concluir entonces que existe un incipiente crecimiento económico anual pero es muy bajo como para sacar a la región del estancamiento económico.

### **LA INFLUENCIA DEL TRANSPORTE EN EL DESARROLLO ECONOMICO REGIONAL**

En la permanente búsqueda de sacar a la región en estudio de su atraso económico-social en el año 1979 se implementa la Ley 22.021 de Promoción Industrial, dado que en esta región la producción era insuficiente no llegando a mejorar la calidad de vida de sus habitantes, por lo que estos emigraban hacia otras regiones, siendo el origen de un problema a nivel nacional (Yoguel Gabriel, Borello J. A., Gutman G. Gatto F.). La aplicación de esta Ley finalizó en el año 2012, no logrando su principal cometido de transformar la provincia en una región productiva (Borello J.A., Yoguel Gabriel). En la actualidad la región con todo lo producido no alcanza un crecimiento económico que le permita un desarrollo económico.

El término Desarrollo Económico Regional tuvo una permanente transformación a lo largo del tiempo siendo acuñado por diferentes autores y adoptado por las distintas escuelas de pensamiento económicas, las que la añadieron a las teorías en boga hoy en día. De hecho en la actualidad existe una clara diferencia entre crecimiento económico y desarrollo económico, siendo la primera una variable fundamental de la economía, mientras que el desarrollo económico engloba elementos más profundos que involucran las tendencias hacia un mejoramiento de las condiciones sociales de una población en general.

Con una mirada desde la academia (39) Von Thünen (1826), quien por primera vez estudió la influencia que la distancia ejerce sobre el mercado en una economía agraria al establecer que la renta de la tierra varía con la distancia al mercado en un espacio isotrópico y aislado.

Hay autores contemporáneos que con una visión práctica como Holland Hunter (1974), menciona que el transporte ha desempeñado un papel trascendente en su periodo de modernización, siendo los FFCC los que han ocupado la escena en la historia rusa, además sostiene que el progreso del Reino Unido y de los EEUU se le atribuye al transporte marítimo y terrestre barato, coincidiendo de alguna manera con lo que sostiene Gary Fromm (1974), quien opina que antes de que se desarrolle la actividad económica en una región es necesario hacer algunas inversiones en transporte que faciliten el acceso al mercado. Estos autores tratan de explicar el comportamiento de la economía en el espacio, en donde la variable clave es la distancia y los costos en dinero que implica el movimiento productivo.

Con relación a investigaciones realizadas en América Latina, para Isabel Ramos Martel (2011), quien analizó la relación desarrollo y transporte para Bolivia, Colombia y Venezuela, señala que el transporte incide en la renta, la producción y el empleo de un país, resultando imprescindible integrar la infraestructura con los mercados, según una investigación realizada por Liesel Angulo Reyes (2018), sobre el transporte en Colombia menciona que los costos juegan un papel importante a la hora de elegir un tipo de transporte. En este sentido estos autores resaltan la importancia de la infraestructura de transporte en la región en donde la conexión con los mercados es lo más importante para mitigar costos.

Ya en un marco nacional para (40)Blanco Jorge (2010), existe una relación entre “Transporte y Territorio”, dos variables que las une una relación bidireccional, asimismo este autor opina que los costos logísticos en los que el transporte es el componente principal es importante a la hora de hablar de competitividad empresarial, mientras que para Barbero (2011), afirma que el transporte tiene un rol fundamental para el desarrollo económico y social de la Argentina, por otro lado De León G (2014), opina que el Ferrocarril ha sido históricamente un factor que contribuyó al desarrollo nacional a principios de siglo. Autores que resaltan la importancia de un sistema de transporte integrado sobre todo a los principales puertos del país, siendo este un país tan extenso sobresale el FFCC como el modo más apto para el transporte de carga.

En definitiva lo teorizado busca generar las condiciones mínimas necesarias para producir, y como todo producto tiene que ser comercializado para ello debe ser trasladado al mercado. Es la producción la que por efecto del transporte adquiere un mayor costo, en este sentido es la ubicación de la producción (la región) con respecto al mercado el que afecta al transporte, por ello se incrementa su costo.

Hasta aquí se vio como el transporte influye en nuestro desarrollo regional, seguidamente veremos cómo se puede reducir los costos del transporte. De la comparación de costos-beneficio de los modos ferroviario y automotor se pudo demostrar que el FFCC resulta ser el Modo más económico y el que ofrece mayores ventajas en su operación, pero la realidad imperante es otra ya que ese modo en nuestra región se encuentra abandonado desde hace unas cuantas décadas.

La posibilidad de contar con una red ferroviaria en condiciones constituye un objetivo estratégico que permitirá integrar distintas regiones económicas, por ello se estima que puede redundar, en amplios beneficios económicos de difícil evaluación en el presente. Por otro lado, resulta necesario destacar lo estratégico que implica el FFCC, por ejemplo, si se enfrenta una crisis energética caracterizada por la falta de petróleo, el contar con un sistema ferroviario en condiciones operativas puede facilitar el abastecimiento de las regiones por donde opera este modo.

Materializar la operación de los FFCC implica grandes inversiones, pero también influye el marco regulatorio de este y de sus competidores. Como así también del control de las externalidades negativas. La llegada del FFCC a nuestra región depende del modelo de gestión, pública o privada, que puedan instrumentarse. Tanto la evaluación de costos y beneficios de prácticas regulatorias como los de organizaciones institucionales constituyen problemas a la hora de las evaluaciones cuantitativas.

Para finalizar los costos de transporte en esta región aislada constituyen un problema sobre todo en una economía globalizada, la eficiencia de la cadena de transporte es relevante; por una razón simple, deja a la región fuera de los mercados nacionales e internacionales. Actualmente la región posee una demanda insatisfecha, que puede incrementarse en el futuro como consecuencia

de un desarrollo inicial. Por supuesto que ello implica una inversión en infraestructura que permita un cambio en la matriz del transporte de carga, es decir ubicar al camión como un complemento del FFCC. La actual situación socioeconómica no permite vislumbrar un cambio de esta situación, en el corto plazo: de seguir así, la participación del ferrocarril seguiría reduciéndose en forma paulatina.

Por otro lado la provincia para salir de esta situación debería realizar una fuerte inversión en infraestructura ferroviaria, acompañada de una ampliación y modernización del material rodante para cargas, recuperando así un activo público que se ha venido degradando por años. Se potencia esta iniciativa si consideramos al sistema ferroviario con una baja huella de carbono, lo expuesto abriría una serie de emprendimientos menores impulsando en la zona un pretendido desarrollo económico. .

### **DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS**

Luego de una revisión efectuada, uno de los principales hallazgos de este estudio, es el aislamiento de la región, si bien se pudo determinar que la región posee recursos, a lo producido aún le faltan llegar al mercado para ser comercializados, lo que implica un movimiento y una distancia que se tiene que salvar de la manera más económica posible para obtener precios competitivos y que hagan de la actividad una faena rentable, lo mencionado coincide con lo teorizado por Von Thunen (1826), quedando plantado la existencia de una relación entre transporte y desarrollo, ya en nuestros días Holland Hunter (1974), afirma que el FFCC ha jugado un papel importante en el desarrollo de Rusia, la expansión de Gran Bretaña y la conquista del Oeste Americano, por otro lado Barbero (2011) opina que el transporte tiene un rol fundamental en el desarrollo económico y social de la Argentina.-

Los hechos mencionados adquieren relevancia al ser contrastados por el proceso de desarrollo considerado exitoso, llevado a cabo en la localidad de Rafaela (Santa Fe), en donde Pablo Costamagna (2000), sostiene que las comunicaciones son óptimas, ya que dicha región cuenta con transporte vial, ferrocarrilero, fluvial y aéreo, con una localización geográfica optima por estar en medio de los centros de máximo consumo y con salida directa a los puertos de ultra mar, bajo estas condiciones el transporte no afecta a la región, no resulta un impedimento para la comercialización.

Por otro lado a pesar de que en la región ya se ha implementado por un largo tiempo un programa de desarrollo regional este no ha dado los resultados esperados, al visualizar indicadores como el PBG regional, este no acusa un desarrollo que permita una mejora sustancial para sus pobladores, si observamos datos de trabajo y/o empleo el 70% de la población trabaja en el estado provincial, municipal o nacional, asimismo de las evaluaciones efectuadas al programa, no se menciona el transporte como un factor de riesgo, o de alguna influencia en la región.

Con relación a lo expuesto, se confirma la hipótesis de trabajo, en todos sus aspectos, como lo son, el aislamiento regional, una gran distancia a los centros de máximo consumo, la carencia de medios de transporte económicos y un desarrollo postergado a pesar de los programas implementados con anterioridad.

Con lo mencionado es posible dar una respuesta a la pregunta de investigación, existe una relación bidireccional entre transporte y desarrollo, que permite a las regiones alcanzar niveles de desarrollo económico, por lo visto no creo conveniente su estudio por separado ya que se podrían alcanzar resultados que no son válidos, por ello resulta conveniente analizar estas variables juntas a la que le sumamos un contexto territorial, es este último elemento el que provocará cambios en la relación mencionada, por ejemplo si queremos emprender el desarrollo de La Isla Grande de Tierra del Fuego, zona que tiene condiciones similares a la región de estudio, podríamos decir que se mantiene la relación de transporte y desarrollo, obtendríamos que el transporte resulta crucial, pero en este caso cambia el modo por el lugar, de FFCC a Marítimo por ser una isla. Por otro lado si planteamos un escenario distinto al descripto, en donde la región cuenta con un sistema bien organizado de transporte y FFCC, solo se lograría dar un impulso a la región, claro ahora solo resulta resolver los problemas endógenos propios del que hacer regional, si comparamos los resultados obtenidos con otros estudios similares, a nivel regional existe coincidencia con la Tesis Doctoral de Isabel Ramos Martel (2011), concluyendo en señalar que es importancia el transporte a la hora de alcanzar niveles de crecimiento económico, por otro lado si observamos las conclusiones de Liesel Angulo Reyes (2018), el transporte internacional tiene una fuerte asociación con el crecimiento económico de Colombia, nos da la sensación que se dieron los pasos correctos, lo que se confirma con las conclusiones de De León G (2014) y Barbero José (2011), nos da seguridad de los hallazgos encontrados.

## CONCLUSIONES

De acuerdo a lo visto en este estudio con anterioridad podemos definir los siguientes aspectos;

En 1er lugar la región en estudio por su ubicación geográfica esta distante de los centros de máximo consumo, se trata de una región montañosa en su gran mayoría, con un clima seco, en donde la actividad socio- económica se concentra en los valles entre las estribaciones montañosas.

En 2do lugar en la región en estudio se aplicaron varios programas de desarrollo económico que no han dado los resultados esperados, luego de 43 años, la zona sigue siendo una región pobre rezagada y poco desarrollada.

En 3er lugar luego del análisis realizado, resalta que el transporte pone en riesgo cualquier iniciativa de desarrollo económico, teniendo su lógica ya que la producción debe recorrer al menos 500km para su comercialización y 1000km si dicha producción abastece al comercio internacional.

En esta tesis se identificó la causa que limita o retarda el desarrollo económico ya que se determinó lo costoso del transporte automotor un aspecto exógeno importante en el desarrollo territorial en esta región particular, por su ubicación geográfica respecto de los centros de máximo consumo, una región aislada y alejada de los mercados más importantes del país, toda su economía está afectada por el transporte de carga, esto es así debido a que la totalidad de los bienes que se consumen o se utilizan como materias primas en procesos productivos, son transportados desde los centros de máximo consumo a la región, con un sistema de transporte imperfecto, por la hegemonía del modo automotor y sus costos elevados resalta como un aspecto negativo a la hora de realizar un balance de costos-beneficio.

Asimismo en este trabajo se pudo entender la dinámica económica del territorio, al determinar los riesgos, las amenazas y las potencialidades con que cuenta la región, con un crecimiento económico ínfimo, sin una producción constante que le permita alcanzar o sostener un crecimiento económico importante, condición las posibilidades de un desarrollo sostenible a pesar de que la región cuenta con producción reconocida en el mercado internacional y nacional.

Se pudo determinar que el transporte impacta en la generación de valor de la producción, en la actualidad el transporte automotor de carga es un limitante del desarrollo regional, por lo elevado de sus costos, y con un rendimiento ineficiente en las distancias largas (1000 km) de trabajo actuales, el otro modo posible de transporte de carga es el FFCC, que actualmente surge como el modo mas economico y eficiente, que facilita colocar la produccion en los mercado internacionales, asimismo este modo de transporte presto servicio en la decada de 1900 hasta el año 1980, con lo cual existe una gran cantidad de infraestructura en condiciones de abandono, que a la fecha resiste el paso del tiempo.-

Asimismo se pudo establecer que el FFCC es el modo de transporte que pone en relación economía – territorio y mercado, el transporte de carga en esta región es una actividad estratégica para el desarrollo económico, la evolución del Desarrollo Regional resulta influenciado por el FFCC de carga, los costos de transporte nos hace perder la competitividad de los productos locales, en el mercado internacional, en este caso particular un modo de transporte económico y eficiente posee un impacto potenciador que es aún más significativo por las posibilidades emergentes de la economía local.

En este estudio se pudo establecer que el FFCC es un impulsor importante de la economía regional tal cual como lo fue en el pasado, por ultimo y respondiendo las preguntas de investigación, el FFCC representaría el modo ideal para el transporte de carga en la region, por su bajo costo, alta eficiencia y gran capacidad de carga, lo que permitiría por un lado incrementar la producción y por otro lograr precios competitivos en el mercado internacional, con lo cual se establecerían las base para que se Desarrolle la Economía en la region, lo concluido es corroborado por la opinión de los distintos autores citados en esta tesis, por ultimo en este caso



particular, un sistema de transporte eficiente resulta primordial para la región provincial, por ello a modo de propuesta como una futura posibilidad los actores locales a través del asociativismo, podrían llevar a delante iniciativas para generar su propia línea de FFCC (generar su propia línea Ferroviaria) ya que estaría financiada por la creciente actividad económica.

### **RECOMENDACIONES Y CONSIDERACIONES FINALES PARA EL FUTURO**

Hasta el presente hemos desarrollado la relación transporte y desarrollo, en esta región en particular por lo recorrido, sería interesante ver los resultados que se obtienen a través de otros métodos de investigación como el método mixto o cualitativo, métodos que permiten la intervención de actores objeto de estudio, claro está, de esencia social aspecto que no se trató en este trabajo, lo mencionado tiene su correlato en las futuras líneas de investigación sobre esta región las que se mencionan a continuación;

- Poniendo énfasis en la planificación territorial un aspecto a estudiar es el impacto de la infraestructura de transporte en la economía regional, Holland Hunter (1974), para este autor el FFCC ha sido un componente importante de la historia de la Rusia Moderna, de la expansión de la Gran Bretaña y del crecimiento y desarrollo de los EEUU, -Que beneficios traería la infraestructura de transporte a este territorio en particular? Impulsaría el desarrollo regional?
- Asimismo reconstruir procesos históricos en este caso el Rol del FFCC a finales de 1880 principios de 1900 para determinar el impacto del transporte en el desarrollo de la región a principios de siglo para entender los procesos del presente.
- Otro aspecto histórico importante es estudiar procesos Político – Militar en el territorio, como el FFCC ha contribuido o no a la integración de la región, como territorio

- provincial y como se ha logrado esa integración territorial, imprescindible en la vida política de la nación, un incipiente desarrollo en la región lograría expectativas de futuro en la región generando actividades socioeconómicas, estas actividades tendrían algún beneficio para la población?, sería posible reducir los espacios vacíos?.

Lógicamente una vez establecido el FFCC en la región, que da un abanico de estudio de desarrollos endógenos en la región, para impulsar las actividades económicas.

## REFERENCIAS

### Cap I

1. Silva, Ivan; Sandoval Carlos, Metodología para la Elaboración de Estrategias de Desarrollo Local, ILPES – CEPAL - Serie de Manuales 000, 2012, Santiago de Chile. (p 2)

### Cap II

2. Von Thünen, Johas Henrich. (Trad. 1826). El estado Aislado. (p 46)
3. Gary Fromm, H. H. (1974). El transporte en el Desarrollo de la Rusia Soviética (Ed. Troquel). La Inversión en el Transporte y el Desarrollo Económico (p162-188). Buenos Aires: Ed Troquel S.A. (p 47)
4. Blanco, Jorge. Notas sobre la Relación Transporte-Territorio: Implicancia para la Planificación y una propuesta de Agenda. Revista Transporte y Territorio Nro 3, UBA,2010, pp 172-190. (p 47)
5. Barbero et al (2011), Un Transporte para la Equidad y el Crecimiento. Aportes para una Estrategia Nacional de Movilidad y Logística para la Argentina del Bicentenario. Documento de Trabajo Nro. 79. CIPPEC. Buenos Aires. (p 47)
6. Yogel Gabriel, Gatto Francisco, Gutman Graciela (1987),”Crecimiento regional y Políticas Publicas; El Impacto de la Promoción Industrial en la Provincia de La Rioja” CEPAL- Consejo Federal de Inversiones (CFI), Documento Nro 12 Buenos Aires. (p 49)
7. Borello José Antonio (1989).” La Rioja 1980-1987. Evolución de la Política de Promoción Industria. Centro de Estudios Urbanos y regionales (CEUR). (p 51)
8. Borello José Antonio (sf), Desarrollo Regional y Promoción Industrial: La experiencia Riojana, 1980-1987, CONICET. (p 51)
9. Gutman Graciela, Yoguel Gabriel, Gatto Francisco, Quintar Aida, Bezchinky Gabriel (1988).” Promoción Industrial en La Rioja. Estrategias Empresariales y Desarrollo Regional”. Documento de Trabajo Nro 16. CFI- CEPAL. (p 52)
10. Moreno Julio (04 de Enero del 2013). “Política Económica Opinión, El régimen de promoción industrial termino en el 2012”, Diario el Tribuno de la Ciudad de SALTA.(p 52)

11. Laguna Brava, es una Reserva Provincial, ubicada en el cordón montañoso de la cordillera de los Andes a más de 3000msnm, mientras que el Cerro Bonete Chico está a 6.760 msnm y el Cráter Corona del Inca a 5.550msnm. (p 54)
12. Fuente: Dirección General de Estadísticas y Censo – Reseña Estadística 2019, PBG – Variaciones Porcentuales interanuales a Precios Constantes de 1993 en miles de \$- Periodo 2010 – 2017.(p 54)

### **Cap III**

13. Ramos Marte Isabel (2011), “Tesis Doctoral; Transporte y Desarrollo Económico. Un Análisis para Bolivia, Colombia y Venezuela (1990- 2005), Universidad Complutense de Madrid (España). (p 70)
14. Blanco, Jorge. Notas sobre la Relación Transporte-Territorio: Implicancia para la Planificación y una Propuesta de Agenda. Revista transporte y Territorio Nro. 3, UBA, 2010, pp 172-190. (p 71)
15. Fuente: Dirección General de Estadísticas y Censos, Equipo de PBG “ La Rioja Económica Noviembre 2019”. Recuperado de: <https://estadistica.larioja.gov.ar/images/La-Rioja-Economica-N19.pdf> (p 72)
16. Fuente: Dirección General de Estadísticas y Censos, Reseña Estadística de la Rioja Diciembre 2019. (p 72)
17. Fuente: Dirección General de Estadísticas y Censos, Reseña Estadística de la Rioja Diciembre 2019. (p 72)
18. Bolsa de Comercio de Rosario (2018), Transporte de Carga en Argentina. Análisis de la BCR. (p 75)
19. TELAM (11 de Mayo 1017), Economía, “Los Camiones siguen siendo el medio de transporte más usado para las cargas en el País” (p 5)
20. FADEAC – Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Carga (2017), Estudio de carga impositiva y de salarios.(p 76)
21. Elida Bocco (2007), Historia de los Ferrocarriles en la Rioja (1875-1986) 1ra Ed. Nexo Ediciones La Rioja Argentina. (p 79)
22. Ministerio de Trabajo Público –Departamento de Vías Férreas. Vol XI. Año1902. Anexo 3 y 4, pasajeros y carga respectivamente. (p 80)

23. Diario “El Independiente” de La Rioja, Domingo 24 de Abril de 1977.p1. (p 82)
24. Bocco Elida. (2007). ”Historia de los FFCC en la Rioja (1875-1986)” 1ed.La Rioja, Nexo Ediciones. La Rioja. (p 82)
25. Fuente: Equipo de PBG, de la Dirección General de Estadísticas y Censos La Rioja. (p 83)

#### Cap IV

26. Alfred Weber (Trad. 1909). Teoría de Localización Industrial.(p 87)
27. Angulo Reyes Liesel et al (2018). El Impacto del Transporte Internacional en el Desarrollo Económico de Colombia. Revista Liderazgo Estratégico. *Liderazgo Estratégico*, pp 3-17. Recuperado a partir de <https://revistas.unisimon.edu.co/index.php/liderazgo/article/view/3326>. (p 88)
28. De León G. (2014). Competitividad, transporte y desarrollo económico. UCA. Ba As. (p 88)
29. Costamagna Pablo (2000), “La Articulación y las interacciones Entre Instituciones: La Iniciativa de Desarrollo Económico Local de Rafaela, Argentina”-CEPAL (p 94)
30. Sanabria Gomez, S. A. (2008). El papel del transporte en el crecimiento económico colombiano en la segunda mitad del siglo XX. *Apuntes Del Cenes*, 27(46), 141-182. Recuperado a partir de <https://revistas.uptc.edu.co/index.php/cenes/article/view/240>. (p 94)
31. Fundación Agropecuaria para el Desarrollo de Argentina (FADA), (Miércoles, 30 de Noviembre de 2016). “Los Granos Argentinos hacen 813 millones de Km en camión: 20 mil vueltas a la Tierra. Diario La Voz del Interior – Agro, Actualidad. Córdoba. (p 95)
32. Fundación Agropecuaria para el Desarrollo de Argentina (FADA), (Miércoles, 30 de Noviembre de 2016). “Los Granos Argentinos hacen 813 millones de Km en camión: 20 mil vueltas a la Tierra. Diario La Voz del Interior – Agro, Actualidad. Córdoba. (p 95)
33. FADEEAC – Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de cargas (30 de Agosto de 1017), El Transporte de Carga no Forma los Precios. (p 96)

34. Martínez J.P. (2015), ¿Tiene futuro en la Argentina la carga por Ferrocarril?. Revista Institucional Nro 1524, del 13 Ene 2015, pp20-24. Bolsa de Comercio de Rosario, Disponible en [www.bcr.com.ar](http://www.bcr.com.ar).- (p 97)

## Cap V

35. O'Brien R (1999). Integración financiera global: el fin de la geografía. (p 103)
36. Jorge H. Forteza (2013), La infraestructura en el Desarrollo Integral de América Latina - Fortalecer las capacidades logísticas y competir exitosamente en los mercados mundiales de servicios logísticas: imperativos y oportunidades para América Latina. IDeAL CAF. Disponible en: [www: publicaciones.caf.com](http://www.publicaciones.caf.com). (p 104)
37. De León G (2014). Competitividad, transporte y desarrollo Económico. UCA. Bs. As.(p 105)
38. Alarcón Pérez, González Becerra (2018), El Desarrollo Económico Local y las Teorías de Localización. Una Revisión Teórica. Revista Espacios Año 2018, Vol 39 (Nro. 51). C.A. (p 105)
39. Von Thünen, Johas Henrich. (Trad. 1826). El estado Aislado. (p 111)
40. Blanco Jorge (2010).Notas sobre la Relación Transporte-Territorio. Implicancias para la Planificación y una Propuesta de Agenda. Revista Transporte y Territorio Nro. 3, UBA, pp172-190.- (p 112)

## BIBLIOGRAFIA

**Albuquerque, Pérez Rozzi (2015)**, “*Enfoque Estrategias e Información para el Desarrollo Territorial*”. Buenos Aires, Argentina; BID FOMIN - Conecta DEL.

[https://otu.opp.gub.uy/sites/default/files/docsBiblioteca/Conectadel\\_web\\_150final.pdf](https://otu.opp.gub.uy/sites/default/files/docsBiblioteca/Conectadel_web_150final.pdf)

**Albuquerque, Francisco. (2006)**. *Clusters, Territorio y Desarrollo Empresarial: Diferentes modelos de organización productiva*. San José (Costa Rica): BID.-

<https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Clusters-territorio-y-desarrollo-empresarial-Diferentes-modelos-de-organizaci%C3%B3n-productiva.pdf>

**Albuquerque, Paco / Costamagna, Pablo / Pérez Rozzi, Sergio, (2015)**. *Enfoque, estrategias e información para el Desarrollo Territorial*. Buenos Aires, Argentina; BID FOMIN - Conecta DEL. <http://www.conectadel.org/conectadel-publica-enfoque-estrategias-e-informacion-para-el-desarrollo-territorial/>

**Barbero, José. (2009)**. Redes y Territorio: articulaciones y tensiones, S Shmite. *La Geografía ante la Diversidad Social – espacial contemporánea*. Santa Rosa: Universidad Nacional de la Pampa. <http://www.unlpam.edu.ar/images/extension/edunlpam/QuedateEnCasa/unioneuropea.pdf>

**Barbero, José. (2010)**. *La logística de cargas en América Latina y el Caribe: una agenda para mejorar su desempeño*. Washington DC, USA.

<https://publications.iadb.org/es/publicacion/13697/la-logistica-de-cargas-en-america-latina-y-el-caribe-una-agenda-para-mejorar-su>

**Barbero J, Castro L, Abad J, Szenkman J. (2011)**. “*Un transporte para la equidad y el crecimiento, Aportes para una estrategia nacional de movilidad y logística para la Argentina del Bicentenario*”. Buenos Aires. CIPPEC.- <https://www.cippec.org/publicacion/un-transporte-para-la-equidad-y-el-crecimiento-aportes-para-una-estrategia-nacional-de-movilidad-y-logistica-para-la-argentina-del-bicentenario/>

**Barbero, José. (2009)**. Redes y Territorio: articulaciones y tensiones, S Shmite. *La Geografía ante la Diversidad socio – espacial contemporánea*. Santa Rosa: Universidad Nacional de la Pampa. Disponible en:

<http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geo/ptt/BlancoEGAL2009.pdf>

**Bocco Elida. (2007)**.”*Historia de los FFCC en la Rioja (1875-1986)*” 1ed.La Rioja, Nexo Ediciones.-

**Boisier Sergio (1999)**. “*Teorías y Metáforas sobre el Desarrollo Territorial*”. Nro 49. CEPAL <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/2189>

**Blanco, Jorge (2010).** Notas sobre la relación transporte-territorio: implicancias para la planificación y una propuesta de agenda. Revista Transporte y Territorio, N° 3, Universidad de Buenos Aires. pp. 172-190. [www.rtt.filo.uba.ar/RTT00310172.pdf](http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00310172.pdf)

**Costamagna Pablo (2000).** “La Articulación y las Interacciones entre Instituciones: La iniciativa de Desarrollo Económico Local de Rafaela, Argentina”. CEPAL.  
<https://repositorio.cepal.org/handle/11362/31494>

**De Leon, G. (2014).** Competitividad, transporte y desarrollo económico. Informe macroeconómico y de crecimiento económico (IMC). Tesis Doctoral no Publicada. Universidad Católica Argentina. Facultad de Ciencias Económicas. Escuela de Economía “Francisco Valsecchi”. Buenos Aires, Argentina.  
<https://repositorio.uca.edu.ar/handle/123456789/2097>

**Dini Marcos. (2010).** “Competitividad de Empresas y Cooperación Empresarial” .CEPAL.-  
<https://repositorio.cepal.org/handle/11362/7328>

**Falco, Juan Carlos (2012).** *Infraestructura del Transporte: 1810-2010*. Buenos Aires. Argentina. FODECO.  
<http://biblioteca.camarco.org.ar/PDFS/Serie%2012%20Libros%20completos/L02.pdf>

**Fernández Caso María Victoria, Gurevich Raquel. (2009).** *Geografía nuevos temas nuevas preguntas*, 2da Edición. Buenos Aires: Ed Biblos.-

**Fortes Ignacio Amate / Rueda Almudena Guarnido. (2011).** *Factores determinantes del desarrollo económico y social. Analistas Económicos de Andalucía*. España.  
<https://www.unicaja.es/resources/1319798719449.pdf>

**Forteza, Jorge H. (2013).** “La infraestructura en el Desarrollo Integral de América Latina” - CAF. <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/931?show=full>

**From, Gary. (1974).** *La inversión en el Transporte y el Desarrollo Económico*. Buenos Aires: Ed Troquel.

**Gordon Wilmsmeier. (2015).** “Geografía del Transporte de Carga”-CEPAL  
<https://www.cepal.org/es/publicaciones/39660-geografia-transporte-carga-evolucion-desafios-un-contexto-global-cambiante>

**Kohon Jorge (2011).** “Mas y Mejores Trenes; Cambiando la Matriz de Transporte en América Latina y el Caribe”. Nota Técnica Nro. IDB-TN-303. Banco Interamericano de Desarrollo.  
<https://publications.iadb.org/es/publicacion/15104/mas-y-mejores-trenes-cambiando-la-matriz-de-transporte-en-america-latina-y-el>



**Martel, Isabel (2011).** *Transporte y Desarrollo Económico: Un Análisis para Bolivia, Colombia y Venezuela (1990 – 2005)*. Tesis Doctoral. Universidad Complutense de Madrid. Madrid, España.- <https://eprints.ucm.es/id/eprint/12187/>

**Moncayo Jiménez E. (2001).** “Evolución de los Paradigmas y Modelos Interpretativos del Desarrollo Territorial” Serie de Gestión Pública 13. ILPES – CEPAL. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/7262/1/S018637\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/7262/1/S018637_es.pdf)

**O’Brien, R (1999),** “El Final de la Geografía” – Global Financial Integration “The End”- Londres.-

**Rodríguez Miranda, Adrián (2006).**” Desarrollo Económico territorial Endógeno: Teoría y Aplicación al Caso Uruguayo”. Serie Documentos de Trabajo / FCEA-IE; DT02/06. UR.FCEA-IE, 2006. <https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/handle/20.500.12008/4157>

**Sanabria Gómez, S. A. (2008).** El papel del transporte en el crecimiento económico colombiano en la segunda mitad del siglo XX. *Apuntes Del Cenes*, 27(46), 141–182. Recuperado a partir de <https://revistas.uptc.edu.co/index.php/cenes/article/view/240>

**Serrano, José (2013).** *Los Diferentes Modelos de Localización de las Actividades Económicas*. Disponible en: [https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/29219/1/Tema\\_3\\_ECO.pdf](https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/29219/1/Tema_3_ECO.pdf)

**Scheitzer, Mariana (2014).** Políticas Ferroviarias en la Argentina. Planes y proyectos en la primera década del siglo XXI. *Revista Transporte y Territorio Nro. 10*, CONICET, Centro de Estudios Hábitat y Municipio, Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/501>

**Scalabrini Ortiz, Raúl (1940).** “*Historia de los Ferrocarriles Argentinos*”. 6ta Edición. Buenos Aires. Ed Plus Ultra.